

# 札幌市営企業調査審議会

## 令和5年度第2回交通部会

日 時 2023年10月24日（火） 午後1時58分～3時44分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 11名  
内田部会長、石田委員、上原委員、今野委員、齋藤委員、  
澤田委員、竹之内委員、中川委員、林委員、皆川委員、吉田委員

市側  
交通事業管理者、事業管理部長、高速電車部長、技術担当部長  
その他関係課長等

## 令和5年度第2回交通部会

### 1 開 会

#### ●千田経営管理課長

定刻より少し早いのですが、札幌市営企業調査審議会の令和5年度第2回交通部会を開会いたします。

本日は、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、交通部会の事務局を担当しております事業管理部経営計画課長の千田でございます。

本日は、朝倉委員より、所用のため欠席する旨の御連絡をいただいております、委員12名のうち11名の出席となっております。

札幌市営企業調査審議会条例第7条第2項に規定する過半数の出席がございますので、開催要件を満たしておりますことを御報告させていただきます。

### 2 交通事業管理者挨拶

#### ●千田経営管理課長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、交通事業管理者の中田より、一言、御挨拶をさせていただきます。

#### ●中田交通事業管理者

交通事業管理者の中田でございます。

今年度2回目の交通部会の開催に当たりまして、一言、御挨拶を申し上げます。

本日は、内田部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中を御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から市営交通事業に対する御理解を賜っておりますことに重ねてお礼を申し上げます。

本日の議題は、札幌市交通事業経営計画の改定版骨子（案）についてと、路面電車の運賃改定についての2件と、報告事項としまして、交通資料館の概要についてを予定しております。どうぞよろしく願いいたします。

さて、最近の乗客の状況でございますけれども、令和5年度に入りましてから、4月から8月までの5か月間のデータがございます。

まず、路面電車に関して申し上げますと、1日平均乗車人員が2万2,300人でございます。昨年の同時期が2万1,000人ございましたので、昨年を大きく上回っております。しかし、2万2,300人は、コロナ禍前の令和元年度の同期間の乗車人員が2万2,900人ございましたので、それと比較いたしますと、マイナス3%程度でございます。当初我々が想定していたよりも大きく戻ってきていると思っております。しかしながら、前回御説明しました今ある経営計画で見えておりました乗車人員、いわゆる推計値ですが、それを同期

間で見ると2万4,200人と見ておりました。この数値と比較いたしますと、まだマイナス約8%でございます。そういう意味では、経営計画で見ていた数字よりはまだ少し足りないという状況でございます。

それから、地下鉄に関して申し上げますと、この4月から8月までの5か月間の1日平均乗車人員が58万4,000人ございました。昨年の同期間が53万6,000人でありましたので、かなり大幅な回復傾向にあると言えると思います。しかしながら、コロナ禍前の令和元年度の同期間の乗車人員が63万6,000人ございましたので、この数値と比較いたしますと、まだマイナス約8%という水準でございます。

このような乗車人員の回復状況を踏まえまして、現在、経営計画の改定を進めております。

本日は、見直しました長期収支や新たな取組などを盛り込んだ骨子（案）を作成しておりますので、これについて御説明させていただきます。

また、札幌市交通事業振興公社が担っております軌道運送事業、路面電車につきましては、長期の収支見通しを作成しましたところ、事業を継続していくためには運賃改定が必要との判断に至りましたので、こちらについても御説明させていただきます。

どうか幅広い観点から皆様方の忌憚のない御意見を頂戴いたしたく、よろしくお願い申し上げます。私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

今日は、どうぞよろしくお願いいたします。

### ●千田経営管理課長

それでは、議題及び報告事項に入る前に、本日の資料の確認をさせていただきます。

まず、事前に御郵送させていただいた資料として3点ございます。資料1の札幌市交通事業経営計画改定版骨子（案）、資料2の路面電車の運賃改定について、資料3の札幌市交通資料館の概要について、以上の3点ございますが、ここまでで不足等はございませんでしょうか。

次に、本日、机の上にお配りさせていただいた当日資料として2点ございます。

A4判横の当日資料1が施設使用料の内訳、当日資料2が施設使用料年度間比較となっております。

以上、当日資料は2点ございますけれども、こちらも不足等はございませんでしょうか。

それでは、これからの議事運営は内田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

## 3 議 事

(1) 札幌市交通事業経営計画改定版骨子（案）について

(2) 路面電車の運賃改定について

### ●内田部会長

それでは、議事を進めたいと思います。

本日の議題及び報告事項は、次第にありますように、札幌市交通事業経営計画改定版骨子（案）について、路面電車の運賃改定について、交通資料館の概要についての計3点となっております。

会議の進め方としましては、議題（１）（２）については事務局から一度に説明をいただき、その後、皆様からの御質問、御意見等をいただきたいと思っております。

今後の市営交通事業の運営に当たって参考となりますよう、様々な意見をお伺いしたいと思っておりますので、活発な御議論をお願いいたします。

それでは、早速ですが、札幌市交通事業経営計画改定版骨子（案）について、理事者から資料の説明をお願いします。

## ●川本事業管理部長

事業管理部長の川本でございます。

本日は、札幌市交通事業経営計画改定版骨子（案）につきまして、お配りしている資料1に沿って御説明させていただきます。

1 ページ目の左上の計画改定の考え方を御覧ください。

現行の札幌市交通事業経営計画は、10年間の計画的な交通事業運営のために策定いたしました。計画策定直後からの新型コロナウイルスの感染拡大による減収など、様々な経営環境の変化があり、取組の見直しだけでなく、長期収支も含めて計画を改定することが必要と判断いたしました。

計画改定に当たりましては、経営環境が変わっても安全で確実な輸送サービスを提供するという交通局の責務は何ら変わりありません。そのため、経営理念は堅持していきませんが、社会情勢の変化に合わせて新たな取組を加えるとともに、今後10年間の長期収支を改めて見直すことで、持続可能性を担保し、後半5年間の取組を着実に実施していくことといたしました。

続きまして、その下の1 経営理念、経営方針でございます。

まず、（１）経営理念ですが、札幌市交通局は、公共交通ネットワークの中核として、お客様の豊かな暮らしとまちの発展を支えていくことを掲げています。また、（２）経営方針の四つの視点を含め、交通局の責務をしっかりと果たしていきたくと考えています。

次に、（３）投資方針ですが、建設改良費は、安全・安心を最優先としながら長寿命化していくことを基本とし、観光客の復活、環境負荷低減、そして一層のバリアフリー対応を踏まえていきます。また、増収に向けた投資も積極的に行っていくということも含めまして、①から④までの四つの方針を策定いたしました。

次に、資料右側に移りまして、2 目指す乗車人員です。

交通局の取組がお客様のニーズに応えるものであったかどうかを測る指標として、1日当たりの乗車人員を定めています。

二つのグラフは、地下鉄と路面電車の乗車人員の推計ですが、新たな目指す乗車人員は、地下鉄では58万人、路面電車では2万4,000人としました。札幌駅周辺の再開発や新幹線

延伸の効果に加え、積極的に観光需要の取り込むことで、令和10年、2028年度には達成させたいと考えています。

次は、3 SDGsへの貢献です。

札幌市がSDGs未来都市に選定されていることを踏まえ、交通局としても地下鉄や路面電車の運行を通じて、SDGsの目標とする持続可能な社会の実現に貢献していきます。

2ページに参ります。

続きまして、裏面の4 長期収支の見通し【高速電車事業】の(1)長期収支、収支目標について御説明いたします。

この表は、計画期間の最終年度となる令和10年度よりもさらに5年先の令和15年度までの10年間の収支推計を行ったものです。

表の下の点線で囲まれた解説を御覧ください。

まず、乗車料収入は、直近実績に加え、札幌駅周辺の再開発に伴う増加を反映させています。また、電気料金は、5年程度、現在の高騰が続くものと想定しています。

この結果、経常黒字は維持できるものの、人口減少や減価償却費の増加に伴い、黒字幅は減少していく推計となりました。また、企業債については、特別減収対策企業債は減少していくものの、南北線さっぽろ駅のホーム増設工事や車両基地の耐震改修等を行っていくことから、企業債全体の残高については横ばいに推移していきます。

下の表は、令和10年、2028年度の収支目標です。

まず、経常収支については黒字を堅持、累積欠損金は1,800億円以下まで縮減、資金過不足額については、資金不足を発生させない、最後に企業債残高については2,200億円を超えないように努力していくことを掲げました。

最後に、一番下の太枠のまとめの欄でございます。

まず、一つ目の星印ですが、資材の高騰などにより建設改良費が増加傾向にありますけれども、着実に老朽更新を進めていくこと、そして、二つ目で、再開発や新幹線の延伸など、人の流れを取り込むことにより乗車料収入を確保することに加え、駅ナカ店舗の誘致やデジタルサイネージの増設等により増収を図ることで、持続可能な経営を目指していきます。

次に、資料右側の(2)主な取組を御覧ください。

南北線さっぽろ駅ホーム増設事業や照明設備のLED化の推進、車両とホームの段差隙間縮小といったお客様の利便性向上や環境負荷の低減に向けた取組を進めていきます。

3ページです。

資料1-3の5 長期収支の見通し【軌道整備事業】の(1)長期収支、収支目標について御説明いたします。

この表は、地下鉄同様、令和15年度までの10年間の収支推計を行ったものです。

表の下の点線で囲まれた欄の最後の四つ目の点を御覧ください。

この収支は、札幌市交通事業振興公社が担っている軌道運送事業における運賃改定を前提とした収支計画となっておりまして、運賃改定については、後ほど御説明させていただきます。

ます。

では、解説の2点目を御覧ください。

計画では、令和10年度に経常黒字化しまして、以降は減価償却費の減少に伴い黒字幅が拡大していきます。

3点目を御覧ください。

企業債残高は、電車事業所改良工事等の大型工事により一時的に増加するものの、その後は減少傾向となります。

下の表は、令和10年度、2028年度の収支目標です。

まず、経常収支については、令和10年度に黒字化、資金過不足額については、資金不足を発生させない、最後に企業債残高については46億円以下に抑制していくことを掲げました。

最後に、一番下にございます太枠のまとめですが、まず、一つ目で、大型の工事により、一時的に建設改良費が増加しますけれども、計画的に施設、設備の長寿命化に取り組み、低床車両への更新など利用者の利便性向上も図りながら着実に老朽更新を進めていくこと、そして、二つ目で、上下分離のメリットを生かし、公社と交通局が一体となって、安全性の確保と利用者サービスの充実を図ることで、持続可能な経営を確立していきます。

次に、資料右側の(2)主な取組を御覧ください。

車両基地(電車事業所)の改良や低床車両の導入、軌道施設(レールなど)の計画的な更新など、バリアフリー対応を含め、計画的な老朽更新を行っていきます。

関連して、(3)軌道運送事業者の取組として主なものを紹介します。

一つ目は、ラッピング広告とイベントでの連携をパッケージにしたパートナー契約など、収入確保に向けた取組を積極的に拡充していることです。これは、上下分離の大きな効果だと考えております。

二つ目は、健全経営を維持していくために、交通局と軌道事業経営連絡会議を開催していることですが、この会議に限らず、様々な機会を捉えて、交通局と公社は密接に連携していきます。

続きまして、4ページです。

裏面の6 計画期間の主な取組です。

既に説明で触れたものも含めて、主な取組を一覧にしていますので、御参考にさせていただければと思っております。

札幌市交通事業経営計画改定版骨子(案)についての説明は以上となります。

このまま続きまして、資料2の路面電車の運賃改定についても御説明させていただきます。

路面電車の運賃改定については、札幌市交通事業振興公社が主体となって行うものではありますが、交通局も連携してまいりますので、御説明をさせていただきます。

(1)収支改善の取組です。

ここでは、令和2年度の上下分離後に主に公社が行ってきた取組について御説明いたし

ます。

上から、乗客誘致の取組では、24時間乗車券の導入、次の附帯事業の強化では、先ほども御説明したラッピング広告料の引上げやパートナー契約の推進、そして、一番下のサービスの見直しでは、SAPICAポイントの引下げや、どさんこパスの価格改定を行いました。

これらは、SAPICAポイントを除き、いずれも増収効果としては少額かもしれませんが、こうした取組を積み重ねて、少しでも収支を改善すべく努力しているところでございます。

次に、(2) 運賃改定シミュレーションです。

グラフの下の解説を御覧ください。

一つ目にありますとおり、電気料金のほか、労務単価や資材価格の高騰による経費の増加により経営が圧迫されています。

さらに、二つ目に移りまして、収支改善の努力はしているものの、現行の200円の運賃のままでは、令和8年度以降、資金不足に陥る見込みとなっています。

次に、上の右側のグラフを御覧ください。

青い線が現行運賃のグラフですが、令和8年度(2026年度)以降にマイナスとなり、資金不足に陥っていることが分かります。一方、オレンジの線が運賃を230円に改定したもののですが、10年後の令和15年度まで資金不足は生じていません。

このことから、青矢印の下の太枠のとおり、軌道運送事業を維持するためには、運賃を230円に改定する必要があると考えております。

その下の表は、230円への運賃改定を反映した長期収支で、先ほどのグラフのオレンジ色の線と一致しています。

一番下の太枠を御覧ください。

料金改定により当面の資金不足は回避できますが、経常赤字は継続するため、引き続き収支改善の努力を行ってまいりますとしています。

上の左側のグラフが経常収支のグラフになりますが、オレンジの線を見ていただくと、運賃を230円とした場合でも、経常収支のマイナスが続いているため、決して楽観できる状況ではないことがお分かりいただけると思います。

それでは、右上の(3) 運賃改定スケジュールを御覧ください。

今年度は、運賃改定に向けた準備を進めているところですが、来年の4月に北海道運輸局に認可申請を行います。その後、運輸局の審査やパブリックコメントを経て認可されましたら、令和6年12月に運賃改定を行う予定でございます。

最後に、(4) 他都市における路面電車運送事業者の運賃改定状況を御覧ください。

この表に掲げました公営、民営を含めて11事業者が、コロナ禍以降に運賃改定を実施、もしくは、今後実施予定を公表しています。全国的にも経営が厳しい事業者が多く、運賃改定せざるを得ない状況にあることがお分かりいただけると思います。

以上が、路面電車の運賃改定についての説明になります。

関連しておりますので、もう一つだけ説明させていただきたいと思います。

前回の会議の質疑にございました施設使用料の算出について、お手元の当日資料1、2に基づき御説明をさせていただきます。

まず、当日資料の(1)施設使用料内訳を御覧ください。

軌道事業は、上下分離をしておりますので、交通局が「下」に当たる車両やレール等の施設や設備を整備する軌道整備事業を営んでおり、札幌市交通事業振興公社が、その車両やレールを使用して、「上」に当たる軌道運送事業を営んでおります。

そして、公社が車両やレールを使用する対価として交通局に支払うのが施設使用料になります。

交通局が担う軌道整備事業には乗車料収入が入らないことから、車両やレール等の施設や設備の維持管理などを施設使用料により賄っているということです。

具体的な中身としましては、表の左側の上段から、維持管理費、企業償還金、人件費等で構成されておまして、ここでは、先ほどの運賃改定の説明にありました長期収支に沿って、各経費の考え方と併せて御説明いたします。

まず、維持管理費等ですが、軌道の維持管理に係る経費で、資材の高騰等により、令和6年度から令和9年度にかけて1%ずつ増加していく計算としております。

次に、企業償還金ですが、電車事業所の改良工事等に伴う起債により、当面は高い水準が続きますが、長期的には減少していきます。

そして、人件費については、交通局から公社へ派遣している職員の人件費です。技術の承継によりまして交通局からの派遣が減っていくことから、令和10年度にかけては減少していきます。

ここで、当日資料(2)施設使用料年度間比較を御覧ください。

前回の会議で、令和4年度予算と5年度予算の公社の乗車料収入があまり変わらないのに、公社が交通局に支払う施設使用料が1億円以上も減少していることについての質問がありましたので、この資料により説明させていただきます。

こちらは、前回の御説明時と同様に税込みの数字としております。

まず、上段の令和4年度予算を御覧ください。

先ほど御説明しましたとおり、施設使用料は、維持管理費等や企業償還金を積み上げたもので、本来的には乗車料収入は算出要素に含まれておりません。

上の棒グラフの左(A)9億5,000万円であるところ、5年度については、同じく棒グラフの左(B)8億4,700万円であり、比較しますと1億300万円減少しております。結論を先に申しますと、これが施設使用料減少の主な要因でございます。

実際の施設使用料は、これに新型コロナウイルスによる減収を考慮した減免を反映しています。

右側点線囲みを御覧ください。

令和4年度を見てみますと、上段の経営計画で見込んでいた乗車料収入15億7,000万円に対し、予算額が13億6,400万円、その差額が減免額として2億600万円となっております。

す。また、同様に算出した令和5年度は2億2,500万円となっております、減免額に大きな差はありません。

以上をまとめますと、令和5年度予算の減免後の施設使用料が4年度に比べて1億2,200万円減少しているのは、施設使用料に算入される交通局の経費の減少が1億300万円、減免額の増加が1,900万円、これらを合わせたものでございます。

なお、公社が得る乗車料収入が予算を上回る場合は、その分、減免額は減り、施設使用料は増加することになります。

説明は以上でございます。

### ●内田部会長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見等をいただきたいと思いますが、内容が盛りだくさんですので、分けて議論したほうがいいと思います。

まず、資料1-1に関して、経営理念、目指す乗車人員、SDGsへの貢献となっておりますが、ここに関して御質問、御意見があればいただきたいと思います。

### ●皆川委員

全体に関して質問が二つあります。

経営計画の改定については、現行計画においても3年から5年ごとに見直すことがありますという記載があります。今回の改定は、そういうルーチン的な改定に当たるのか、それとも、コロナという特殊事情があったことによる全くイレギュラーな位置づけになるのか、そのどちらなのかということをお教えいただきたいのが1点です。

それから、現行計画が新しい計画に置き換わると思うのですけれども、置き換わることによって現行計画の扱いはどのようになるのでしょうか。

例えば、現行計画について、現時点での中間評価などをして引き継ぐとか、その辺りを教えていただきたいと思います。

以上の2点の質問です。

### ●川本事業管理部長

まず、計画についてなのですけれども、イレギュラーなものという状況もありますが、基本的に3年から5年ごとに見直すという両方の要素があります。ただ、御存じのとおり、コロナの影響があまりにも大きかったものですから、どちらかというところとイレギュラーなところに比重があるのかなと思いますが、要素としては両方だと私どもは認識しております。

それから、現行の計画についてですけれども、あくまでも見直しをして上塗りする形にはなりますが、今回の見直しは今の計画の延長戦上にあると思っております。

委員の言わんとしているところは、今までの計画を検証して次になってきているというところがポイントなのではないでしょうか。

### ●皆川委員

改定するに当たって、現計画を評価して、それに基づいて改定するというやり方もありますし、現行計画は現行として評価して、それにとらわれることなく、全くイレギュラーな要素があるので新しく立ち上げますという計画もあるので、いずれにしても、現行計画の整理をどうやるのかということをお教えいただきたいのです。

### ●川本事業管理部長

お答えとしては、現行計画の延長線上にありますので、現行計画の進捗状況をしっかり見極めた上で、新しい要素を入れて今の計画をつくっているということです。現行の計画がベースになって、それを検証した上で進めるというふうに御理解いただければと思います。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●上原委員

資料1に関わる要望になると思います。

投資方針の中に、ユニバーサル社会を目指した一層のバリアフリー対応というものを掲げていらっしゃいます。札幌市は、ユニバーサル推進室をつくって、これに積極的に取り組んでいこうとされていますし、世の中、高齢化がどんどん進んで、高齢化の割合が高くなり、乗客の利用者の多くがこれに絡むと思っていますが、その中でこれを積極的にやるというふうに掲げていく中で、資料1-4で、右側の上から二つ目に車両とホームの段差隙間縮小として、2023年度の実施設計の成果を踏まえて検討とか、下のほうの路面電車で停留場バリアフリー対応の推進は順次検討・実施と書いてあります。また、ちょっと違いかもかもしれませんが、左のほうのトイレの様式化等では、各年度2駅実施で、ここでは49駅の36.7%くらいまでしか計画がないということです。

そういう中で、ユニバーサル社会を目指すとするならば、札幌市がやっていたら交通の事業については、率先してというか、積極的にというか、モデル的にというか、もっと力を入れて早めてもいいと思っています。

これから順次検証して計画されていくとするならば、より早く、すぐにしていただきたいという要望とともに、最終的に何駅やるのか、幾つやるのか、5年間でどこまでやるのか、その辺がこれだけでは見えないので、例えば、全部はやらず、半分の駅を5年でやるというものを示せば、それが早いのか、遅いのかという議論になっていくと思うのです。これから具体化されていく中で、ぜひその辺のところを明確かつ積極的に取り組んでいただきたいという要望です。

よろしく申し上げます。

●川本事業管理部長

確かに、ユニバーサル社会を含めて、進むべき方向というのは、札幌市の施策の中である程度位置づけられており、それをここにきちんと反映して、私どもとしては計画的にやっていくこととなります。この計画を実際に動かす中で、何駅、何駅、何駅と計画的に行い、状況によってはさらに前倒しする、もしかしたらもう少し遅らせることになるかもしれません。それは、進みながら状況に応じた変化と、さらに次の見直しのときには検証して前に進むというような形になろうかと思えます。

御意見としてしっかり承らせていただきます。ありがとうございました。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●今野委員

目指す乗車人員に関連して、昨日、岸田首相の所信表明の中にライドシェアへの言及があったと思います。

これは、別に昨日始まった話ではなくて、もう何年も前から日本の自動車メーカーと海外のライドシェアの企業や自動車メーカー同士の企業間提携のようなものが行われています。当然、海外はライドシェアがかなり普及していて、これから日本でもどう普及していくかという検討がなされると思います。これは、未実現ではありますけれども、少なくとも地下鉄や路面電車に影響があると思うのです。タクシー業界が抵抗しているという話もありますけれども、物や人を運ぶものにはかなり影響を与えていると思うのです。

交通局の中で、ライドシェアについて検討がなされているのかどうか、お伺いします。

●川本事業管理部長

ライドシェアについては、新聞報道なり内閣のホームページにアップされているものを追っていったりという情報収集の段階ではありますけれども、関心は持っております。委員が御指摘のとおり、確実に影響が出てくるものですから、どのくらいの時期にどのような内容で行われるのか、また、その範囲は都心部なのか、郊外も含めてなのか、それこそバス路線がなかなか厳しい郊外に限定されるのか、そこは関心を持って情報収集していきたいと思っております。

●今野委員

これも要望ですけれども、地下鉄や路面電車は固定費ビジネスですから、柔軟にスピーディーに対応できないので、先手、先手で情報収集して、それに対してどう対応していくかということを交通局で検討いただきたいという要望になります。

## ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

## ●吉田委員

確認ですが、冒頭の中田事業管理者の御挨拶の中に、4月から8月までの5か月間で地下鉄は58万4,000人というお話があったと思いますが、これは既に目指す1日当たりの乗車人員をクリアしているということですか。

それから、改定版の骨子（案）ですが、これだけでは現行バージョンとの違いが分かりません。本来、前のものをひっくり返して比べて、どこが変わったのかということは事前に調べればいい話かもしれませんが、何となくの雰囲気は、路面の料金値上げが前提に入っているということで、それが改定の理由の一つだと思うわけです。

そこで、今回の改定のどこが一番大きいところなのか、簡単に説明いただけないでしょうか。

これは、目指すべき乗車人員はそんなに変わっていないと思うので、一番変わるところの話をしていただければと思います。

## ●中田交通事業管理者

先ほど、皆川委員から、定期的な見直しなのか、コロナがあったための見直しなのかという御質問がありましたが、部長から申し上げましたように、どちらかというところではコロナがあったことによる影響が大きいです。コロナによって乗車人員が物すごく落ちて、その後に回復してきてはいるのですが、どこまで回復していくのかがなかなか見えてこない中で、令和元年に出した長期の推計とは全く違っております。そういう意味では、計画のとおり事業ができるわけではないので、投資計画も見直しの必要があるということで見直しをしています。

どこが大きく違うかというところ、推計の乗車人員が違います。皆さんのお手元にある現行計画よりも地下鉄も路面電車も低いというところが大きく違います。そういう中であって安全投資はしていかなければなりませんので、安全投資に対しては今の計画よりも投資額を増やしてきています。

この辺の細かいところは、今、計画書の策定中で、次回の部会には計画書そのものを皆様に御提示したいと思っておりますので、そこで明確な違いが見えるかと思えます。

今の計画よりも乗車人員が少ない中で、設備投資を行うための事業費の平準化という様々な工夫をして、資金不足は起こさないようにということに配慮しながら、長期推計をつくっているところです。

それから、路面電車の運賃改定のためにこの改定があるのかというお尋ねがありました。今回、推計をしていく中で運賃改定をしなければ上のほうの軌道運送事業会計がなかなか成り立たないということから、運賃改定が必要という御説明をさせていただいておまして、運賃改定をするための計画改定ではございません。

それから、先ほど、5月から8月までの間に乗車人員が非常に伸びているというお話をさせていただきました。前回の交通部会で御説明させていただいたときも、予算で見ている乗車人員が少ないのではないかという御指摘も受けましたが、実は、私どももここまで回復すると見ていなかったところがありまして、ちょっとした驚きを持ちながら最近の乗車人員の推移を見ているところです。

今、令和6年度予算策定の作業をしております、来年の1月下旬から2月上旬くらいに令和6年度予算が固まってまいります、そのときに、投資計画のところで見直しが必要な部分が出てくる可能性がありますので、そこを令和6年度予算でつくっている数字に置き換えます。その時期になりますと、令和5年度の乗車人員も傾向があらかた見えてきますので、その状況も踏まえて、乗車人員の推計も見直す必要があれば見直そうと思っています。地下鉄についても、路面電車についても、現在の好調な状況が続いていくとするならば、この推計も見直しますので、目指すべき乗車人員も上方修正する可能性は考えられます。

### ●内田部会長

事前説明でお伺いしたのは、地下鉄に関しては、従前の目標人員が63万人になっていて、それが今は58万人まで下がっていて、路面電車に関しては、従前の目標人員が2万6,000人だったのが2万4,000人に落ちているということになるかと思えます。思ったより回復しているので、今後、見直しもあり得るということかと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

### ●竹之内委員

資料1-1の2の目指す乗車人員ですが、もともとの計画では地下鉄の推計乗車人員は2019年から2028年に向かって毎年減っているということで計画が策定されておまして、2028年までは上がり基調に見受けられますけれども、前の計画のときと今回の計画のときでは、上がり基調なのか、下がり基調なのか、どういう辺りから計画を立てられたのでしょうか。

### ●川本事業管理部長

基調というよりも、利用の状況ですので、人口をベースに考えております。さらに、コロナの影響も我々は把握しておりますので、その要素も加味して、今後、人口が増えていて、また人口が減少していくということが計算の基本になっております。

ですから、このカーブは、札幌駅の再開発で人が増えるという要素は積んでおりますけれども、ベースは人口の推移と考えていただいて間違いのないと思います。

### ●中田交通事業管理者

乗車人員は、人口の長期的な推移を見ながらつくっていますので、今の計画をつくった

ときの推計と変わっていません。

今、乗車人員は前の計画からマイナス8%ぐらいの戻りなので、ざっくり言いますと、前の計画をベースにしてマイナス8%で、人口の推計も今は新しい数字がまだ出てきていませんので、今の計画をつくったときのものをそのまま引っ張っています。

今の計画の推計で見ているのと明らかに違うのは、札幌駅の開発によって人の動きが出てくるだろうということです。2028年に地下鉄の乗車人員の数字が上がっていますがけれども、それは、再開発によって人の動きがどれくらい増えるかという推計がありますので、それをベースに地下鉄の乗車人員がどのくらい増えるかということで今は置いています。

年明けの1月下旬か2月上旬くらいに、令和5年度の乗車人員のある程度の見通しなども踏まえて修正していこうと思っていますが、札幌駅周辺の再開発、もろもろの再開発もずれ込むかもしれないという報道が結構出てきています。

2028年からこれだけの効果があると見るのが妥当なのか、もう少し後ろのほうで効果が出てくると見たほうがいいのか、これから再開発のいろいろな動向も見えてくるでしょうから、そういうことも踏まえながら今後検討していきたいと思っています。

#### ●竹之内委員

ありがとうございます。

もう1点は、2のところ、地下鉄についても、路面電車についても、観光需要を積極的に取り込んでいくとあるのですが、今の時点で何か考えておられるようなことがあればお聞かせいただければと思います。

#### ●川本事業管理部長

観光需要についてですけれども、今までも結構取り組んできております。例えば、路面電車と言いますと、沿線のホテルと連携して、夏であればビールを飲みながら路面電車で回るという事業や、冬であれば、北海道ではソフトクリームを食べる傾向があるということを受けて、北海道に来た本州の観光客に、路面電車に乗りながらソフトクリームを食べるようなイベントをホテルと公社が協力しながら行っています。

また、24時間券も、どちらかという観光客を意識したものです。例えば、夕方に札幌に来た観光客については、1日乗車券ですと乗れる時間が短いので、次の日も24時間使えるようにということで開発しております。

さらに、地下鉄については、純粋な観光客向けのものはなかなかないのですが、一般利用の方への利用促進はやっておりますし、今後は、SNSの活用や広報に力を入れていかないとなかなか広がっていかないだろうと思っています。

#### ●内田部会長

それでは、後で時間があったら戻ることにして、一旦先に進めたいと思います。

次は、資料1-2に関してです。

これは、長期収支の見通しということで、地下鉄になります。ここに関して御質問、御意見等がありましたらお受けしたいと思います。

私からまず伺いますが、収支目標で企業債残高が2,200億円を超えないとか、目標が幾つかありますけれども、欠損金や残高に関して、どういう根拠から目標を立てられているのでしょうか。

#### ●千田経営管理課長

この収支目標につきましては、上の表にある長期収支を参考に、計画どおりにきちんとやっていけば基本的には達成できるものと見ておりますけれども、例えば、企業債残高は2,200億円を超えないとあります。これは、長期収支の令和9年度を御覧いただくと、2,209億円ということで、若干上になっております。こういうものは、それまでの執行の中で節減努力などをしていって2,200億円に収めていきたいという目標を立てております。

#### ●内田部会長

考え方は少し違うような気がしていて、計画から目標が出るのではなくて、目標はまた別に設定されるものだと思いますので、取りあえず、計画では目標は達成されてしまいますので、そこはもう少し根拠のある数字を立てたほうがいいのかと思います。

#### ●中田交通事業管理者

投資計画をつくっている中では、基本的に資金不足を発生させないようにしようという中で組み立てたときに、企業債残高はどこまでなら許されるかとか、累積欠損金はどこまで下げられるかということで作業していたのですが、次回、計画書の御説明をしますので、そのときに、なぜこの数字をということの説明できるようにしたいと思います。

#### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

#### ●齋藤委員

資料1-2の右下に駅ナカ事業の積極的な展開とあります。ここの議論になるかどうか分かりませんが、円山公園かいわいは再開発がすごく進んでいて、動物園もきれいになり、円山公園もすごく整備されて、大変居心地がよくて、高級マンションが建っている中で、バスセンターだけが取り残されている感じがするのです。多分、1972年のオリンピックに合わせてつくったままなのかなと思いますが、あそこに入るととても寂しい気がします。せっかくあの立地できれいな高級レストランもある中に、なぜバスセンターだけが取り残されてしまったのかというのが非常にもったいなく感じます。

東京のように、バスタのようにして、上がマンションとかコンドミニアムというの也需要があるかと思いますが、ほかのディベロッパーと組んでやるということもありだと思

います。そうでなくても、レストランを入れるとか、快適な空間を提供して休んでいただくとか、もうちょっと積極的にされて、そこからまた人が藻岩山や大倉山ジャンプ競技場に向かう一つの要因づけにするということもありではないかと思います。

それは、札幌市の方だけが考えるのではなくて、先進的に開発されているディベロッパーと組まれたほうがよろしいのかもしれませんが、あそこは、インバウンドの取り込みもできるだろうし、いろいろな展開が考えられるので、非常にもったいないと思っています。

ほかにも、各駅がそれぞれ大変いい立地にありながら、そのままの駅舎で残っております。この計画を見ると、照明のLEDへの交換しか書かれていなくて、それではちょっと寂しいと思いましたので、ぜひ御検討いただきたくお願い申し上げます。

### ●川本事業管理部長

円山のバスターミナルについては、この計画における駅ナカ事業ではないのですけれども、委員がおっしゃるように、円山の雰囲気になじまないという御感想が出るのかなと思っております。

私ども交通局も関係がないわけではございませんし、そういう意見があったということはきちんと受け止めさせていただきますし、ほかの駅についてもそういうところをさらにというお話もございました。ここにLEDだけということですが、ほかのところもありますし、なかなか手がつけられていないところもありますので、それについても御意見として承らせていただきます。

### ●内田部会長

ほかにはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

### ●内田部会長

それでは、次の1-3に移りたいと思います。

路面電車の長期収支ですが、ここに書かれている数字は運賃改定後のものを想定して書かれているということで、当日配付資料も含めて一括で議論していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

### ●石田部会長代理

1点確認したいのですが、今、札幌市で交通バリアフリー基本構想を改定されて、新しく網がかかったのが市電の路線ですね。路線の周辺地域を重点整備地区にして、バリアフリー化のネットワークをつくっていこうという計画で、パブコメが終わって、つくられていると思います。

これを見ると、車両の導入はあるのですが、例えば、市電に乗る場合は必ず横断歩道を

渡っていくので、駅のホームの段差解消は併せてチェックされているのか、お聞かせいただきたいと思います。

### ●青木工事担当課長

電停のバリアフリーは、随時進めております。

西7丁目通、これは福住桑園通からのラインですが、今、建設局の街路事業で道路幅員を20メートルから25メートルに道路用地を拡幅しておりまして、それに合わせて、線路を広げて中の停留場でバリアフリー、段差解消等を行っておりますので、道路街路事業に合わせてこれから行ってまいります。

### ●川本事業管理部長

資料で言うと、1-4の右下の路面電車の車両基地の改良の次に停留場バリアフリー対応の推進と出ておりまして、順次検討を実施ということで、令和7年、8年、10年と計画書は書いています。

### ●石田部会長代理

分かりました。

利用者は歩道を通ってきますので、道路局と連携を取って、つながりのある円滑な移動をサポートできるようにしていただければと思います。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●吉田委員

運賃改定も含めてということでもいいですね。

前回の見直しは2017年だったでしょうか、私は、2016年に改定の参考人のような感じで議会でも賛成の立場でお話をさせていただきました。その当時は、四半世紀、料金改定をしていなくて、当時は170円ということで、この中でも議論しましたけれども、定期の割引率についても、当初の案から学生は減額を少し大きめに修正したということもあって、収支不足、経営の安定で、当時はまだ上下分離をしていませんでしたから、そういうこともやりながら、いずれにしても持続可能なためには黒字化させていく必要があるということで、30円という大きな金額でしたが、25年改定していないので、それには賛成をしました。

それから僅か7年ということで、その間にコロナの影響は間違いなくありましたけれども、それがある程度落ち着いて、乗車人数が元に戻るかどうかということもありますし、先々の人口減少を含めたいろいろな要素がありますが、今出ている案は30円ですから、10年以内に60円上がるという話ですね。今の世の中、物価高であらゆるものの価格が高騰し

ています。当然、事業を運営している交通事業振興公社も賃金を挙げなければならないとか、経費の負担もいろいろかかるのでしょうけれども、いわゆる公共交通機関で、公営の市電なわけですね。市民生活とかそういうところの影響を考えたときに、今、この時期にその話が出てくるというのは、私は先に新聞報道を見ましたけれども、ちょっとびっくりしました。

ですから、もう計画スケジュールが出ていて、来年の12月には運賃改定というスケジュールになっています。30円というのは今日の資料で初めて出ましたけれども、200円から230円で、前回議論があった定期の扱いが具体的にどうなるかはこれからの話だと思います。

感想を言えば、利用者の負担が急激に増えるということで、これは致し方ないかもしれませんが、公営交通ですから、少し段階を踏んでとか、丁寧な説明をしないと、10年の間に60円上がって、それが毎日かかるものだとすれば、相当大きな話だと思います。

この場では慎重に扱っていただきたいという意見しか言えませんが、前回の改定を知っている身からすれば、少し驚きという印象です。それ以上のことは言えませんが、慎重な対応を今後ともしていただければと思います。当然、議会も含めてこれから議論されていくと思いますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

#### ●川本事業管理部長

今、お話がありましたけれども、委員の御指摘のとおり、非常に厳しい状況ではあるのですが、最終的にやむを得ないということでもあります。ただ、利用者に向けて丁寧に説明していかなければいけないと私どもは認識しておりますし、一般市民の代表である公募委員も含めた市営企業調査審議会交通部会に対しても丁寧に説明しなくてはならないということで、今日、ここでまた説明しております。さらに御説明の機会を設けながら、事あるごとにやっていきたいと思ひます。ありがとうございました。

#### ●皆川委員

運賃改定に関連して、ちょっと不思議だと思ひるのは、資料2の下のほうに、収支改善の努力はしているものの、200円のままでは令和8年度に資金不足に陥る見込みと書いてあります。これは、本体の事業計画を見直すことによって、減免額が見かけ上、小さくなるのです。ですから、本体計画の乗車人員を見直すということは、本来、公社が得られるであろう減免額は減りますね。ですから、値上げの理由としては、公社の資金不足という側面だけではなく、交通局全体の事業計画を見直すことによって、本来、減免額でもらえているであろうものがもらえなくなるから、公社としては資金不足になりますということですね。ですから、交通局全体としての収支にも影響があるのですという説明をしないと理解が得られないと思ひるので、そういう要素も入っているということをご説明すべきだと思ひます。

それから、ここに収支改善の取組ということで、乗客を増やすことをいろいろ書かれて

いるのですが、公社の効率化といいますか、公社自体の効率化に関する事項が一つもないですね。上下分離をするときに、経費や人件費の縮減を目指します、それがメリットですという説明をしているので、収支改善の取組の中に公社の効率化というものも入れないと、なかなか理解してもらえないのではないかという気がします。

### ●川本事業管理部長

一番最初のお話ではありますけれども、先ほどの私どもの説明のとおり、上下分離における上と下の関係を総体で説明したほうがいいのではないかというお話でよろしいですね。

それについては、最終的に乗車料収入については公社の収入となるので、側面としてはそこを説明しているつもりですが、委員としては、もう少し総体で見たほうがいいのではないかということかと思えます。これは、関係がありますので、確かにそういう御指摘はあろうかと思えますけれども、基本的に乗車料収入に着目したということでこういう説明になっていると御理解いただければと思います。

### ●皆川委員

それは分かるのですが、住民への説明としたときに、市電を使っていない人はほとんど無関係と思うわけです。しかし、減免額が増えたり減ったりするのだということは、地下鉄を含む利用者にも影響が及ぶということですね。その理解が市民全体に広がらないと、乗っている人だけ値段が上がるのでしようということに矮小化されると、理解が深まらず、本当のところを理解いただけないということにつながるのではないかと危惧しております。

### ●川本事業管理部長

私の答えが不正確だったかもしれません。

今、交通局と言われましたけれども、地下鉄の高速電車会計とは別でありますので、地下鉄の高速電車会計への影響は基本的にないです。あくまでも整備会計ということになります。

また、経費のお話ですが、私どもは経費の節減についてどういうことが行われているのか、また、これからできるのかということをいろいろ検討してきましたけれども、効果額がなかなか目に見える形で表現できず、ここには載せられなかったというのが正直なところです。ただ、今後とも、当然にして増収と経費の削減はセットであるという認識はしっかり持っております。それを今後の予算の執行なりの中で生かしていきたいと思っておりますし、要素については、数はある程度あるのですけれども、ここで御説明できるくらいの効果になり得なかったというのが正直なところです。

### ●内田部会長

先ほど皆川委員が言われた乗車料収入がどのように関係するかということ、施設使用料が公社のほうでは上がるようになっているところがありますね。収入が増えると減免がなく

なるので、こっちに入ってくる施設使用料がほぼ計画どおり入ってくるという関係はあるということですのでよろしいですね。その辺の兼ね合いだと思います。会計としては分かれているのですけれども、運賃を上げることによって公社の収入が、もらうべき額がちゃんともらえるという連動性はあるかと思います。

●千田経営管理課長

補足させていただきますと、この減免は令和5年度までで終わりになりまして、ここに載っている令和6年以降につきましては減免の予定はございません。ですから、今言われた下の減免との兼ね合いは、このグラフの中においては考える必要がございません。

●内田部会長

それは、運賃改定の有無にかかわらずでしょうか。

●千田経営管理課長

コロナが一旦落ち着きを取り戻しているという状況下においては、令和5年度までという整理をさせていただいております。

●内田部会長

分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

●中川委員

前回も聞いたかもしれませんが、上下分離のメリットを、今、どう評価されているかということを改めて確認させていただきたいと思います。

コロナのことなどがあると思いますけれども、上下分離は4年目になるのでしょうか、できれば具体的にこのようなメリットが出てきているということをお聞かせ願います。そういうメリットが出てきているけれども、やはり値上げは必要だということかと思いますが、上下分離の評価を聞かせていただければと思います。

●川本事業管理部長

前回の部会でもお話がありまして、今回の私の説明の中でも少し触れているのですが、もう一度御説明させていただきます。

まず、一番分かりやすい上下分離の効果としましては、資料2の軌道運送事業の収支改善の取組です。先ほどもお話がございましたけれども、ここら辺の中身については、上下分離の効果で、公社の民間的発想といいますか、民間的な動きの中で、附帯事業の強化で言えば、ラッピングや、新型低床車両の積極的な広告誘致やパートナー契約です。これは、有楽製菓とパートナー契約を結んで、年間500万円というお金をもらい、広告やイベント

のときに有楽製菓のブースをつくって、そこで有楽製菓の宣伝もし、路面電車の利用促進を行うということをしています。

これらについては、局の直営が続いていたときは、地方公営企業として、どちらかというところ公平さについて非常に強い意識が働くものですから、特定の業者と年間500万円の契約を結ぶということはなかなかできなかったのですが、上下分離によって、収支改善の取組については進んだということが言えると思います。

増収の金額はそんなに大きくないかもしれませんが、今までできなかったことができてきたというのは、上下分離の一つの効果だと思っております。

さらには、職員についても、身分の安定ということで、今まで、路面電車については、3年の有期雇用の非常勤職員だったのですが、公社に行くことによって、プロパー職員として正職員扱いという身分の安定が図られたことは大きいと思います。

今、バス運転手やタクシー運転手が不足している状況の中で、正職員として公募をかけられています。人がいっぱい来ているわけではないですけれども、それが有期雇用であったならば、そういう公募もなかなか進まなかっただろうと思っております。

その意味においても、上下分離というのは一つの効果があったと思っております。

大きく分けて、その二つです。

#### ●中川委員

今、公社になったからこそ営業ができるという話をいただきましたが、上下分離の効果ということで言うと、金額的には小さいと思います。当初の予定がどうだったのか、私は詳しく知りませんが、恐らく、上下分離でもっと大きな金額的な効果が出るからこそ、上ということだったのではないかと想像します。その辺も、改めて効果を出すような形で進めていただければと思います。

#### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

#### ●上原委員

資料2でお聞きしますが、左下に長期収支があって、コメントとして引き続き収支改善の努力を行っていきますと書いてあります。当然、一部は上のほうに収支改善の取組が入っているわけですが、この表だけを見ると、10年間、ずっと赤字が続いて、それを前提として計画を立てて、何かできるか分からないけれども、改善していくというイメージなのではないでしょうか。これから具体化する中で、もう少し改善の項目を入れて、結果的にはある段階で黒字化ということまで持っていこうとしているのか。

政策的な意味は別にして、事業だけを見たときに、いつまでたっても赤字で事業が継続できるという結論になるのかという思いもあるのです。あるいは、230円というのは大人の運賃で、子どもの運賃はよく分からないですけれども、これから見直しをしていく中で

乗車人員が増えてきたら、また変わってくると思います。

端的に言えば、赤字で、10年間の計画をベースに考えていくというイメージなのでしょうか。

### ●川本事業管理部長

非常に厳しい状況にあるのだらうと思います。ただ、計画としては、私もこれでいいとは当然思っていないし、ここにも書いていますけれども、引き続き収支改善の努力をしっかりとやって、長期収支としてはこうなっておりますけれども、持続可能なものにしていくための努力を公社と一緒にやっていかなければいけないと強く思っております。

努力をした上で、今回の収支の状況から考えると、30円の運賃改定については、大変申し訳ないのですけれども、御負担いただきたいと考えております。

### ●内田部会長

吉田委員の指摘が重いと思っておりますが、前の運賃改定があつて、それから7年しかたっていないくて、かつ、その間に上下分離をしてというように、いろいろ手当てをしている感じがあります。コロナのインパクトはかなり大きかったですけれども、高速軌道も状況としては同じでしょうから、なぜ路面電車だけなのかというもっと丁寧な説明が必要だと思っております。

状況としては一緒ですね。マイナス8%くらいの低い状態から戻ってきて、労務単価や建設費の上昇、そして電気代がかかっているという外的要因は一緒ですが、その中でもいろいろなことをしていた路面電車のほうで値上げをせざるを得ない状況になっていて、地下鉄のほうはそのままでも大丈夫というのは、一見、よく分からないのですが、その辺はどういうふうに解釈したらいいのでしょうか。

### ●川本事業管理部長

コロナで乗客が大きく減ったという意味では、地下鉄も路面電車も同じです。ただ、路面電車については、コロナ前の時点で、ある程度のお客さんは乗っていたのですけれども、それでも経営計画の数値からすると足りない状況でした。ところが、地下鉄においては、経常黒字がある程度積み上がっている段階で、そこから落ちたものですから、まだ経常黒字を維持しているという意味で、状況が少し違います。そこが地下鉄事業と路面電車事業の大きな違いです。路面電車は、とんとんできていたところにコロナでどんと落ちたものですから、非常に厳しい状況になったと御理解いただければと思います。

### ●内田部会長

ちなみに、経常黒字というのは、資料1-2のどこを見れば分かるのですか。経常収支の差し引きのところでしょうか。

●川本事業管理部長

4の(1)長期収支、収支目標ですけれども、左側にグリーンで経常収支と書いています。その下の差引のところを見ていただければよろしいかと思います。令和6年では43億円が経常収支で計上されているということです。

●内田部会長

体力があって持ちこたえていて、路面電車のほうは、それがなかったところにインパクトが来たということですね。

そういう説明が丁寧にされるといいと思います。それでも厳しい意見は来るとは思いますけれども、丁寧な説明が必要かと思います。

●川本事業管理部長

今後、市民に説明していく際の参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●吉田委員

路面電車の話ばかりになってしまうのですが、コロナの期間中だったでしょうか、電車の延伸問題は最終的にどうなったのかと思っています。

延伸議論は大分前からありますが、二、三年前だったでしょうか、新聞で見たのですけれども、可能性はほとんどないでしょうという話になって、それが実際にどうなっているのか。

結局は、今の路面電車の路線だけでは乗りません、延ばして利用をもう少し高めて、乗客を増やそうとか、延伸がないということは、そういう余地がないわけですね。既存の路線だけで何とか頑張ってくださいということで、公社ももちろんそうですね。線路を預けられて、その中で公社は公社なりに利益を上げようと頑張るのでしょうか。

ただ、いかんせん、その先がないものですから、未来への展望といえますか、延伸問題が可能性はないですということで打ち切ってしまったものなのか、これは交通局だけではなくてオール札幌で都心の交通計画というところで議論されているのかもしれませんが、今はどんな状況なのか、教えていただければと思います。

●川本事業管理部長

延伸については、交通局ではなくて、総合交通部で検討して、最終的にはそろばん勘定が見合わないということで、延伸はしないとなりました。これは、結論として出て、議会にも報告をし、明らかにしたものです。ですから、今の路面電車を延伸するということに

については、基本はないということになっております。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●齋藤委員

運賃収入のめどについてということで推計を出されているのですが、資料1-1に、目指す乗車人員58万人とありまして、その下に、リモートワークやeコマースが増えたので、増収が見込めないと書かれています。そもそも以前の5年計画のときには、外国人客が250万人を超えたということや、定期券収入が非常に増えているので、今後も増加が認められますと書いてあります。

事業用事務所で言うと、空室率は空前の低さであって、ほとんど埋まっていて、首都圏に比べてリモートワークはそんなに多くないというのがこちらの判断で、その後、2028年には新しいビルがホテルから事務所に転換されて、さらに事務所スペースが広がって、当然、ワーカーが増えていくという見通しも立てているのですけれども、なぜそれが反映されていないのかということと、63万人から58万人に減少したときの定期券収入がそんなに減っているのかという数値的な根拠があるのでしたら、教えていただきたいと思います。

今、250万人を下回っている外国人は、各地ではオーバーツーリズムと言われているくらい増えているのですが、これから札幌はどのくらい見込めてこの数字を出されているのかを伺いたいと思います。

### ●川本事業管理部長

外国人については、札幌市における観光客誘致のプランがありまして、私どもは、そこら辺の数字なども十分に踏まえて、お客様として取り込んでいったらこの数字になるだろうというのが今回の人員の推計です。具体的な数字は示せないのですが、推計に基づいて、それを取り込んでいけば、こうしたいという願望も含めて、中に入っております。

また、都心部のオフィスが増えたりという動きについてですが、私どもも、人口推計の中にそれがどこまで反映されているか、具体的なオフィスがどこまで増えるのかが人口推計の中に具体的に入っているのかと言われると、どこまでなのか分からないところがありますけれども、今のは都心部のお話ですね。ですから、先ほどお話をしましたけれども、新幹線の延伸や再開発については載せていますが、ほかの要素については、一般的な話になってしまうと思っています。

### ●齋藤委員

押さえておられる定期券収入は、予定どおりではなく、減っている、また、コロナが回復しても戻っていないという理解でよろしいでしょうか。

●川本事業管理部長

定期券収入につきましては、SAPICAポイントの見直しによって増えている要素もあると思っておりますが、伸びております。SAPICAポイントの見直しをした10月以降も、着実に伸びております。

●齋藤委員

それでは、eコマースでオフィスワークが減ったというのは、ちょっと違うのではないかと思います。いかがでしょうか。

●川本事業管理部長

eコマースというお話もありましたけれども、いわゆるリモートワークについては、東京、大阪、名古屋の3都市圏は、統計的に見ても明らかに多くなっています。また、この3都市圏は、特徴がありまして、戻りが非常に遅いです。これは、やはりリモートワークの影響なのだろうと思っております。

私どもとしては、今回のリモートワークや学生のリモート授業についてどこまで影響があるのかというのは、非常に難しいと思っております。ただ、高齢者などは外に出て買物をする機会が減ってきているという一般的なお話も聞いておまして、そこら辺は少し影響があるのかなということもあって、ここにリモートワークやeコマースと書いているのですけれども、東京、大阪、名古屋の3都市圏の影響に比べると非常に少ないと思っております。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●竹之内委員

路面電車の運賃を230円に値上げをする方向ということで、230円になると、地下鉄の初乗りやバスに比べて若干割高感があると思っておりますが、今後の乗客の推計として、値上げによってほかの交通機関に流れることは想定されていないようですが、そこはあまり心配しなくてよいと考えているのでしょうか。

●川本事業管理部長

私どもは逸走と言っておりますけれども、お客様が値上げによって利用を控えるというのはどこまでなのか、コロナもあった特殊な状況ですから、計り知れないというのが正直なところです。ただ、それが小さいのか、大きいのか、ちょっと分からないのですが、少なからずの影響はあると思っております。

●内田部会長

ほかにはいかがでしょうか。

### ●林委員

予算のこととかけ離れるかもしれませんが、先日、十数年ぶりに路面電車の内回り、外回りを利用してみました。大変きれいになっていますし、降車場の表示もきれいだったのですが、気になったのは、柱がさびびいて、ペンキが剥がれているのが目についたのです。こういうところにお金が使えないから値上げなのかなと、一部は納得していました。

また、資料2に他の地域の料金が出ていますが、それと比べて高いです。外から来た観光客が乗ったときに高いなという印象と、きれいになっていないのではないかと、ラッピングはしているけれども、もう少し足りないのではないかと、きれいな札幌を目指してきたのにという印象にならないかと感じるところでございます。

例えば、医大前から三越辺りに行くときは、もしかしたら地下鉄のほうが安くなるのではないかと。18丁目駅からだったら電車ではなくてそちらにしようかなということで、20円のために歩く人も出るのではないかと思いました。

以上、感想です。

### ●川本事業管理部長

私どものところにも、利用される方から、こういうところが汚かったとか、ここのペンキが剥がれているとか、いろいろな声をいただいています。それについては、一つ一つきちんと現場を見て、どういう状況なのかを把握するように心がけているところです。

ただ、気づきにくいところもあろうかと思っておりますので、さらに利用者の声に耳を傾けながら対応させていただきたいと思っております。

料金の230円だと高いというお話がありました。確かに、この資料の中で230円以上になると、6番の京福電鉄が250円、阪堺鉄道が230円となっております。

公営のところではいいですと、今回の料金改定が行われると、高いほうの分類になろうかと思っておりますけれども、どこの事業者も非常に苦しい状況の中で料金改定などを行っております。例えば、函館ではいいですと、札幌の市電で言うと半周くらい乗ると250円になってしまうという状況になっていることもお話しさせていただきます。

また、医大前から地下鉄に乗ったほうがというお話がございました。場合によってはそのようなこともあり得ると思っておりますので、そういうことにならないように、これは地下鉄もそうですけれども、快適で安心して乗れる路面電車づくりを公社と一緒にやっていきたいと思っております。よろしくお願ひします。

### ●内田部会長

大体時間になりましたので、一旦まとめたいと思います。

総論としては、コロナとか、建設費をはじめとしたいろいろなものが高騰でやむを得ないところがあると思っておりますので、各論のところ、学割とか学生の負担がそんなに

上がらないようなところで、後で細かいところをケアしていただければうれしいなと思いました。

## 4 報 告

### (1) 交通資料館の概要について

#### ●内田部会長

それでは、次の話題に移りたいと思います。

続いて、札幌市交通資料館の概要について説明をお願いします。

#### ●吉田総務課長

交通局総務課長の吉田と申します。

私から、交通資料館の概要につきまして、お手元の資料3にて御説明、御報告をさせていただきます。

旧交通資料館は、市営交通の歴史的資料を後世に残すとともに社会教育に役立てることを目的としまして、昭和50年に地下鉄自衛隊前駅そばにて開館しまして、多くの方に親しまれておりましたが、地下鉄高架部の補修工事に伴いまして、平成29年秋をもちまして、一時閉館、そして建物を解体しておりました。

その後、昨年6月から、同じ敷地に南北線乗務庁舎との合築によりまして新しい交通資料館の建設を開始し、先月、竣工いたしました。

今後、屋内展示物の造作に着手して、来年5月1日にリニューアルオープンする予定でございます。

具体の運用の概要につきまして、1にまとめております。

旧交通資料館の運営実績を参考に検討してまいりまして、まず、開館期間は毎年4月15日から10月31日までとして、開館時間は午前9時半から午後4時半まで、休館日は市内小学校の夏休み期間を除く毎週水曜日といたします。

また、入館料は無料といたしまして、運営は業務委託により行うこととしております。

次に、2の施設のコンセプトについてですが、「～夢をつなぐ“絆”『時空絵巻の旅』～」と掲げておりまして、歴史をつなぐ、夢をつなぐ、市民の想いをつなぐの3本柱で展示を構成する予定としております。

具体的には、3の展示スペースの概要にて御説明させていただきますが、館内は4つのコーナーから構成されておりまして、入り口からウエルカムコーナー、ヒストリーコーナー、体験コーナー、札幌市営交通の誇りコーナーとなっております。

資料の裏面を御覧ください。

まず、入り口のウエルカムコーナーですが、施設の導入部でもございますので、市電車両や地下鉄車両を用いたフォトスポットを御用意いたします。

そして、ヒストリーコーナーにつきましては、昔の切符や電車のハンドルなどの保存価値の高い交通資料をテーブル型の引出しに収蔵しまして、ただ単に見るのではなくて、見

つけてもらうことの楽しさや、様々な角度から観察できる仕掛けを施す予定としております。

そして、メイン展示となる木製22号車ですが、こちらは、大正8年に札幌市内を初めて走行した木製電車で、平成25年11月に愛知県にございます博物館明治村に貸出しをしておりました。今回、交通資料館の竣工に合わせまして、先日、9月29日に新しい資料館に返還を受けたところでございます。

木製22号車にプロジェクションマッピングを投影しようと考えております。来館者が車内に足を踏み入れますと、車窓に札幌の大正の街並みが映し出されまして、現代までの風景が映し出されるということで、木製22号車に乗って歴史旅行を楽しんでいただいているような演出を施そうと考えております。

次に、体験コーナーですが、こちらには実際の地下鉄車両の操作盤をコントローラーとして用いまして、ジオラマ内部の隧道を走る地下鉄模型の運転体験をすることができるようにいたします。

その模型の車両の先端には小型カメラを取り付けておまして、走行する隧道内の様子が画面に映し出される仕掛けも施そうと考えております。

さらに、札幌市内の路線図を巨大パネル化いたしまして、路線図内のボタンを押すことで駅のホームの音が流れるといった展示も予定しております。

最後に、札幌市営交通の誇りコーナーでは、日々の安全な運行を支える方々にフォーカスを当てまして、パネルなどを用いて仕事内容を紹介する予定です。

このほかにも、多目的ルームや物販コーナーも用意いたしまして、多くの方々に御利用していただける施設を目指して、今後、造作工事を進めていく予定でございます。

私からの説明は以上です。

## ●内田部会長

説明をありがとうございました。

委員の皆様から御質問、御意見はございますでしょうか。

## ●石田部会長代理

内容はとてもすばらしくて、社会教育に役立てる内容にリニューアルされることを理解しました。

1点確認ですが、リピーターの確保といいますか、1回来て、こういうものだと分かって帰られて、あそこは前に行ったからいいやというふうにならないための仕掛けづくりですね。例えば、季節ごとに違うものを展示するブースがあるとか、常設するものは常設するもので価値のあるものを展示するのはいいのですけれども、今後、そういう工夫をされる予定はあるのでしょうか。それとも、このままの状態でご各コーナーを設置して続けていくものなのかということをお聞きしたいと思います。

### ●川本事業管理部長

資料ではちょっと見えないのですが、一番最後のところに「多目的ルームや」と書いております。この多目的ルームをうまく活用して、季節ごとというのはなかなか難しいかもしれませんが、企画展のようなものを作っていかないと、飽きられてしまうなど思っています。さらに、常設展においても、お客様の反応なども見ながら、リニューアルとまではいかないのですけれども、工夫もしていきたいと思っています。やはり、利用客の反応をしっかりと捉まえて、リピーターになるような工夫はしっかりとやっていきたいと思っています。

大きなところでは、多目的ルームを活用した企画展のようなことを考えております。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●今野委員

今の話と関連して、ここに来る人は、小中学生の社会科見学や、小さなお子さんがいる若いファミリーがターゲットになってくると思うのですが、せっかくなので、今御説明があったようないろいろな取組をしていくということですね。大人とか観光客とかインバウンドを取り込めるような工夫が必要になってくると思うのです。自衛隊と連携して催し物をやるのもいいと思いますし、若い人の絵を飾るということでもいいだろうし、何か取組をするということが重要だと思います。

そのときに、交通資料館というネーミングですね。これは、もうちょっとという感じがあるのです。今さらなのかもしれませんが、もっと自由度の高いといいますか、事業のドメインが広がるようなネーミングをしてはどうかと思っています。札幌に来て交通資料館に行くかなというか、いろいろな取組ができるように、ネーミングを市民から募ったりという工夫が必要かなという感想です。

### ●川本事業管理部長

私も、正直に言うと、事業管理部長に着任したときに、昔の交通資料館という名前のままかという思いはありました。ただ、この交通資料館のメインは、屋外展示場の南北線の第1号車とかいろいろな車両があるのですけれども、それも資料と位置づけるならば、まさしく交通資料館なのだろうと思っています。

名前よりも中身で勝負させていただきたいと思っています。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●竹之内委員

交通資料館の位置づけですが、子どもの社会科見学施設的な位置づけになっているように見受けられて、非常にもったいないと思うのです。

これだけ車両があるのであれば、宣伝することで、鉄道好き、バス好きの人をかなり呼び寄せられると思いますし、開館機関も4月から10月までで冬は開いていないとか、入館料が無料というのも、小学生などは別として、一般の方からはお金を取ってもいいと思うのです。今回、せっかくリニューアルしたことですし、場所的にも自衛隊前駅で、ここまで来てもらうことで地下鉄の乗車人員増にもつながりますので、交通資料館の活用について検討し直したほうがよろしいのではないかと思います。

### ●川本事業管理部長

今回は、以前に比べて大人もある程度楽しめる場所があります。ヒストリーコーナー辺りは、小学生が昔の市電を見ても、こうだったんだという程度だと思いますので、そういうところは大人向けで考えています。

役所の関係の館というのは、水道記念館と下水道科学館と交通資料館の三つと、さらに、ちょっと毛色が違いますけれども、青少年科学館という四つがございます。この四つに共通しているのは、全て無料なのです。そういうこともあって、子どもたちも含めて、大人も含めて、気軽に何度でも足を運んでいただきたいという思いもあって、今回も無料で考えております。

また、御指摘があったように、いろいろな方にリピーターとして来ていただくためにも、先ほど申し上げたような工夫も含めて、子どもたちの社会見学という要素も大事ですけれども、プラスアルファの要素をしっかりとアピールしていく必要があると思っております。

今、工作物も進んでいるのですけれども、逐次、いろいろな形で情報発信をしていって、日本全国の特に鉄道に関心のある方々には来ていただきたいという思いは持っておりますので、それを見据えた情報発信を進めていきたいと思っております。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

### ●内田部会長

それでは、本日は、委員の皆様には、活発に御意見を交わしていただき、ありがとうございました。

それでは、これもちまして審議は終了となりますが、事務局より連絡事項があればお願いします。

### ●千田経営管理課長

長時間にわたる御審議を誠にありがとうございました。

次回の交通部会の開催は年明けを予定しておりますので、日程が決まり次第、御連絡を差し上げたいと思います。引き続き、御助言、御指導を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

## 5 閉 会

### ●内田部会長

それでは、これもちまして、本日の交通部会は閉会とさせていただきます。

本日は、お集まりくださいまして、ありがとうございました。

以 上