

札幌市行政評価委員会 外部評価ヒアリング①

評価対象：施策「3－4－1 道都札幌を支える交通体系の
構築」に関連する11事業

会 議 録

日 時：平成25年8月27日（火）午後6時開会
場 所：市役所本庁舎 18階 第4常任委員会会議室

1. 開 会

○吉見委員長 これから、札幌市行政評価委員会のヒアリングを開始したいと思います。

本日は、施策3-4-1の「道都札幌を支える交通体系の構築」に関連する事業のヒアリングで、関係する事業所管理局の皆様にはいらっしやっただいております。

私は、札幌市行政評価委員会委員長の吉見でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、最初に、本日の配付資料につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○推進担当係長 事務局の細川でございます。

本日お配りした資料ですが、まず、外部評価ヒアリング①という式次第1枚でございます。続きまして、資料1の事前質問への回答一覧です。こちらは、全部で5ページにわたっております。もう一部、別添資料1として、SAPICA導入（IC化）による費用対効果についてという1枚物の資料でございます。別冊で、札幌市総合交通計画という冊子を、1部、委員の皆様にお配りしております。

過不足等はありませんか。

以上でございます。

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に、本日の進行につきまして、簡単にご説明いたします。

今回、我々委員の中で事前勉強をしたものもございますけれども、本日のテーマであります公共交通の関係につきましては実施しておりません。そこでまず、札幌市の公共交通の考え方、すなわち「札幌市総合交通計画」という冊子をお配りいただいておりますけれども、これにつきまして、冒頭に10分程度で簡潔にご説明いただきたいと思います。

その後、お手元にあります資料1の事前質問への回答をお願いすることといたします。回答につきましては、もう既にいただいておりますので、全ての項目を読み上げるのではなくて、要点あるいは考え方など補足をする必要がある場所について、簡潔にご説明願えればと思います。

なお、全部で10項目ございますけれども、適宜、区切らせていただこうと思います。今申しましたように、総合交通計画について説明いただくこともございますので、バランスが悪そうに見えますが、内容を考えまして、資料1につきましては、まず1番から3番までを今の要領でご回答をいただければと考えております。その後、一旦、そこで区切りまして、多少、委員とのやりとりを挟みます。1番から3番までがSAPICAの関係で、その後、4番から10番を後半にして進めていければと考えております。

お答えいただく場合には、対象となっている番号が1番から10番までございますけれども、この番号を言っていた上で、1番については、という形でご説明、ご回答を個別にいただければと考えています。

進め方は以上ですが、よろしゅうございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉見委員長 そのような形で、なるべくてきぱきと進めていきたいと考えております。

2. ヒアリング

○吉見委員長 それでは、今申しましたように、最初に総合交通計画について説明いただきまして、引き続き、質問番号1番から3番までについて、補足説明いただくことにいたします。よろしくお願いいたします。

○市民まちづくり局 市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課長の有塚と申します。

お手元に、「札幌市総合交通計画」という冊子を配っておりますので、そちらに従って端的にご説明をさせていただきます。

札幌市では、将来交通に関する長期的な考え方、10年間の短・中期計画となる交通戦略を取りまとめて、平成24年1月に札幌市総合交通計画を策定しております。公共交通のみならず、道路などいろいろなものが入っておりますけれども、まず、計画の概略につきましてご説明させていただきます。

まず、1ページをごらんいただきたいと思います。

中段は、この計画の位置づけでございます。

札幌市総合交通計画は、さまざまな課題に対応した将来交通計画とともに、より効果的、効率的に事業展開が図れるよう、各種交通施策を体系化した総合的な都市交通計画であり、札幌市の交通に関する各種個別計画の指針となる計画であります。

この計画の推進に当たりましては、行政機関だけではなくて市民、企業、交通事業者との連携が必要でございます。そういったことから、各主体が現状の課題や果たす役割について、基本的認識を持ち、目標を達成するために取り組む必要があります。

次に、右側の2ページの札幌市の交通課題です。

まず、1点目として、車を利用できない人にも配慮した生活の足の確保が必要です。下の図にございますように、バスの総走行距離数はほぼ横ばいでほとんど変わっておりません。上のグラフは、そういった状況にもかかわらず、上から2番目の緑色の四角はバスですけれども、バスの乗客数はこの30年間でほぼ半減している状況です。

右側に山田家の場合という絵がありますけれども、十数年前では、家族みんなが地下鉄やバスを利用していましたが、その後、今の状況としては、地域の高齢化等によって、公共交通の利用者が減少してきているので、バスについて乗客が非常に減ってしまっていて、このままいきますと、将来的にはバスが廃止になることもあり得るということをあらわしております。

次に、3ページ目をごらんください。

2点目といたしましては、生活拠点を中心とした安心・安全な交通環境が必要です。歩道のバリアフリー化やバスレーンの排雪など冬期路面对策の課題などがあります。

その下の3点目は、都心の魅力とにぎわいを支える交通が必要でございます。これも、図表にありますように、平日の1日当たりの都心での発着人数ですが、右側に全手段とい

う欄がありますけれども、1994年と2006年を比べますと、都心の発着は8%ほど減っている状況です。こういったことから、都心の魅力と求心力の低下が懸念されるところです。

右側のページの上段の4点目としまして、人・物の集積地に見合った速くて安定した交通が必要と挙げております。こちらの図にありますように、観光、医療、特に入院、または物流を含めて、現在は札幌に集中している状況でございますが、アクセス性が低くなる冬期については、移動の所要時間が増すなどの課題がありますので、競争力の低下や経済活動に影響を及ぼす可能性もあります。

最後に、右下の環境対策と自動車利用の見直しが必要ということです。左側の図にありますように、自動車移動の所要時間の分布につきまして、短期間、特に10分以下の自動車利用がふえている状況がございます。それから、右側は、二酸化炭素排出量です。札幌市につきましては、全国と比べても運輸部門での排出が約20%と多い状況にあります。地球温暖化を意識して、公共交通など地球環境に優しい交通手段を選択することが必要です。

交通課題については以上でございます。

次のページをお開きください。

計画理念です。

上に書いておりますけれども「『暮らし』・『活力』・『環境』を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現」として、「あるべき将来都市像を実現する『バランス』を考慮した都市交通を目指して」というサブタイトルをつけております。

この理念の設定に当たりましては、下にありますように、将来都市像の実現を交通施策が支えるということから、「暮らし」「活力」「環境」という三つの視点を重視しております。また、その右側は、三つのバランスということで、都市交通施策を進める上で「公共交通と自転車のバランス」「“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う整備と活用のバランス」、さらには、「行政、市民・企業、交通事業者の役割のバランス」の三つのバランスを位置づけています。

その右側の基本方針です。今申しましたような「暮らし」「活力」「環境」の視点から、ここにありますような五つの基本方針を立てております。

その下でございますが、札幌市の交通体系ということで、今後の交通体系の基本的な考え方につきまして、表のとおり整理しているところです。

次に、7ページ、8ページでございます。

それぞれの基本方針に対応しまして、五つの施策パッケージを取りまとめております。今日のテーマに関係するものとしては、例えば都心まちづくり支援パッケージの中に、歩道のバリアフリー化、路上駐車対策等を進めるとともに、路面電車の延伸等の公共交通システムの拡充を進めるということで、路面電車のループ化・延伸検討、低床車両の導入が挙げられております。

その下の観光促進パッケージの中では、えきバス・ナビの活用等による利便性向上ということで、えきバス・ナビ、えきバス・テルの利便性向上などを挙げております。

一番下の環境負荷低減促進パッケージは、公共交通のシステム拡充や利用促進の取り組みを進めますということで、ＩＣカードの相互利用などの利便性向上やモビリティ・マネジメントの推進を挙げております。

次に、９ページ、１０ページでございます。

こちらでは、今後１０年間に行う交通施策の一覧を載せておりまして、この施策と各パッケージの関連を一覧としたものです。細かい中身のご説明は割愛させていただきますけれども、施策とパッケージの関係を黒丸であらわして整理したものです。

次に、１１ページ、１２ページでございます。

こちらは、交通戦略図で、今、１０年間で行う短期的な交通施策等を図に落としたものです。左側が骨格公共交通網でして、ここでの事業をこの図面に落としております。また、右側につきましては、骨格道路網で、道路関連の事業を図面に落としたものです。

最後の１３ページ、１４ページでございます。

計画の実現に向けてということで、まず、協働の取り組みとして、計画の推進には行政機関だけではなくて交通行動の主体となる市民の皆さん、企業の皆さん、または、交通サービスを提供する交通事業者の協力が必要ということを書いております。また、モニタリング指標として、平成３２年の目標数値を挙げながら実現を目指していることを記載しております。

また、右側のページは、進行管理ということで、プラン・ドゥ・チェック・アクションのＰＤＣＡによりまして、計画の進行管理していくところを図面であらわしております。

大変簡単ではございますが、総合交通計画についてご説明をさせていただきました。

○吉見委員長 質問は、後でまとめていたします。

早速、資料１の１番から３番まで、補足説明があればそれぞれの項目についてよろしくお願いいたします。

○総務局 それでは、１番から説明してまいります。

総務局情報化推進部ＩＴ推進課長の鈴木と申します。

まず、事前説明のうちの１番から３番の要点について説明してまいります。最初のＳＡＰＩＣＡ関係につきましては、多目的利用を含めた全体調整について総務局が担当しておりまして、交通利用の関係を交通局でそれぞれ連携しながら担当しております。

それでは、１番と３番につきまして私から説明いたしました後に、２番について交通局からご説明したいと思います。

まず、１番のＳＡＰＩＣＡの導入のプロセスです。

札幌市として導入を決定したのは、平成１８年度になります。それ以前から、ＩＣカードに関しましては、さまざまな実証実験を行ってきております。そうした取り組み結果などを踏まえまして、方針を決定したところであります。その後、平成１９年度にバス事業

者とともに、札幌ＩＣカード協議会を立ち上げまして、ここが事業主体となりまして事業を進めているところです。

当初は、平成２１年１月に地下鉄のみでサービスを開始しましたがけれども、ことし６月には、バス、路面電車へ導入しました。今後は、バス、路面電車の定期券の利用拡大を図ってまいりたいと思っています。

次は、飛ばしまして、３番のＳＡＰＩＣＡの利点についてです。

１点、ウィズユーカードと比較することになりますと、タッチするだけで料金の精算が可能です。スムーズに乗降いただけることや、万一、紛失したとしても再発行ができることなどＩＣカードならではの利点があります。また、同じＩＣカードであるＫｉｔａｃａと比べますと、１０％のポイントやオートチャージの機能がありまして、Ｋｉｔａｃａにはない機能となっております。

一番最後ですが、図書館の貸し出し券としての利用や多目的な利用についても、これから図っていきたいですし、可能であると考えております。

以上が１番と３番の回答となっております。

２番をお願いします。

○交通局 交通局営業企画課長の柳沼でございます。よろしくお願いします。

２番のＳＡＰＩＣＡ導入による費用対効果につきましてご説明させていただきます。

こちらは、資料１に文言で書いてありますが、ここにある数字につきまして、別添資料１に抜き出して項目と数字を並べております。

こちらにつきましては、基本的に、地下鉄はＳＡＰＩＣＡの導入に当たりまして、通常の老朽化対策による機器更新のタイミングにあわせてＩＣ化を図って、費用を抑えているところです。そのほかに、バスや路面電車のＳＡＰＩＣＡ導入、福祉割引ＳＡＰＩＣＡの導入、Ｓｕｉｃａ等の全国のお他社カードの受け入れに伴う費用を全部合わせまして２３．２億円がかかっているところでございます。

今後の経費の削減効果の見込みといたしましては、ウィズユーカードのＳＡＰＩＣＡへの一本化などによりまして、年間６．６億円程度の削減効果を４年間で計２６．２億円となっておりますが、大体４年で投資した費用が回収できるものと見込んでいるところです。さらに、次回の機器のタイミングに合わせて、８．３億円程度の費用の削減効果も期待できるところでございます。こちらにつきましては、バス事業者も地下鉄と同様に、ある程度の費用の削減効果が見込まれるものと見ております。

以上でございます。

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から、関連しましてご質問等があればよろしくお願いします。

どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。

それでは、関連してまず私からお聞きしたいと思います。

まず、１番目の導入プロセスです。

少しコメントがありましたけれども、実は、札幌市の場合は、非常に早い段階でS．M．A．Pカードの実証実験が行われました。実験をしている当時は、S．M．A．Pカードの機器等をそのまま利用してI Cカードの導入に結びつけるという説明がなされていたのですが、現実には、一旦、実験を終えてしまって、かなり長い時間をあけてS A P I C Aの導入になったと記憶しております。

このときも、札幌総合情報センターの扱いでS．M．A．Pカードの実証実験が行われていますので、現在のS A P I C Aの運用と変わらない状況の中で、なぜそういう経緯に至ったのかということをもう少し説明していただければありがたいと思います。導入に至る経緯、プロセスです。

○総務局 実証実験につきましては、行政利用や交通利用など多種多様な目的がありまして、そちらで持っているノウハウがあったこともあって、札幌市では、S A P I C Aを使ったということになっております。

当初、議会の中でもいろいろあったのですが、平成16年ごろからI Cカードが使えないのか、住民基本台帳カードが使えないのかという話もあったように聞いています。その中で、やはり、交通利用からということでお話があり、平成19年に、地下鉄だけでなくバスも含めて協議会を立ち上げて引っ張っていきました。

最初にシステムを構築して、実際に物として動くまで2年ぐらいかかっている状況です。ついては、その辺は、検討のスペースと設置してから実際に行われるまでの間の時間で3年ぐらいかかっている形になっています。

○吉見委員長 言い方を変えますが、S．M．A．Pカードからそのまま移行できなかった理由は何かあったのですか。基本的には、どちらもソニーのF e l i C aのシステムを使っています。最初の実験段階では、電波の免許が極めて複雑だったことは承知していますが、システム的にはそう変わらなかったのではないかと思います。一旦、全部やめてしまったわけですね。

○総務局 システムをそのまま使えなかったかということですね。

○吉見委員長 そうですね。カード自体は、全く同様のカードですね。

当時、どうなるのかというご説明をお聞きしたときには、あれは実証実験ということで、かなりの補助金をいただいて機器等を整備して、その補助金を返さなければいけないわけではないので、そこでの機器をそのまま利用して整備を続けていけば、コスト的にも札幌市はかなり有利になるという話も伺っていたのです。しかし結果としては、もう一遍、全部やり直してS A P I C Aの導入になったのです。

当時は、もちろん地下鉄の一部だけでした。ただ、記憶の中ですが、実験的に香港の事業者との共通利用も行われていて、つまり他事業者との共通の利用も行われていたと思ったのです。結果として、補助金をいただいていたと思うのですが、その有効活用ができなかったのではないかと思います。そこに何か大きな障害もあったのかということがわからなかったのです。

○総務局 そのときの情報は私も控えてはいないのですが、機器は一部だったと思いますので、その機器をそのまま使ってという意味では、そんなに投資としては差がないと思います。

ただ、カードのノウハウ自体は持っていまして、積み上げてきたものがありますので、最初の開発については、額は小さくできたと思います。そういった意味では、実験自体は役立っていたし、S u i c a とは別系統での独自の技術ではあるのですが、小さくコンパクトにできたと考えています。

○吉見委員長 もう一点、ウィズユーカードの関係です。

ここにありますように、I Cカード化は改札機等の保守・維持費用からも非常に有意義であって、将来的にはこれに一本化されていくことが望ましいと思うのです。私は素人なのでデータを持っているわけではありませんけれども、今もウィズユーカードの利用が非常に多いように思えます。やはり、1万円のカードの割引率が15%ありますので、S A P I C Aのほうが割引率は低いです。すると、どうしても1万円のウィズユーカードを使ってしまいます。利用者をS A P I C Aに誘導していくことを考えたときに、ウィズユーカードの廃止がスケジュールに乗っているのかどうかについてお伺いします。

○交通局 ウィズユーカードにつきましては、基本的にS A P I C Aの導入段階で一本化していく考え方に立っております。具体的な時期につきましては、まだ決まっていません。来年2月にバスで定期が使えるということで、サービスが整うのはもう少し先ですので、共通ウィズユーカードと一緒に運用しているバス会社と協議をしながら、今後の移行のタイミングを決めていきたいと思っております。

○吉見委員長 やはり、まだバス会社で使わなければいけないところがあるのですか。

○交通局 いえ、一緒に運用している関係がありますので、バス会社とも協議しながら、そのタイミングを決定していきたいと思います。

○吉見委員長 つまり、まだ廃止できない理由が特段あるのかということですか。

福岡市では、I Cカードの導入から割と早いタイミングで、それまで運用していた磁気カードが2種類あったと思いますが、発行をやめ、この秋には利用も停止されます。それに対して、札幌市の場合はまだ並行して使っています。ウィズユーカードも、いつまでにやめますというアナウンスが特にあるわけではなさそうに見えます。それはもしかすると、今のプレミアムの関係があるのかと思いながらお聞きしたのですが、今のご回答だと、それは関係なさそうな気がします。

○交通局 前半で申し上げましたサービスをまだ全部提供し切れていない関係があります。バスと路面電車の定期券が来年2月にやっと入ります。整っていない状況がございますので、見きわめている状況でございます。他社も定期券が導入された後に磁気カードを廃止されていると記憶しております。

○吉見委員長 定期は、何が入っていないのですか。

○交通局 S A P I C Aの定期券のサービスがバスと路面電車にはまだ入っていません。

○吉見委員長 つまり、定期のS A P I C Aをバスと路面電車ではまだ使えないということですね。

○交通局 そうです。

○吉見委員長 わかりました。それが使えるようになった段階で、磁気カードの扱いもまた検討されるのですね。

○交通局 そうです。

○吉見委員長 ほかにいかがでしょうか。

○石川委員 別添資料1の費用対効果についてです。

これを質問したのは私ですが、意地の悪い言い方をしますと、今回、こういう質問が出たので、この資料をつくって費用削減のほうが多いということがこの数字としてあらわれたのであれば、それはそれでいいと思います。もし導入による効果が出たということが、これをもとにI C化を進めようという根本資料だとすると、やはり、この資料は不備が多いという印象があります。

例えば、今の一つ目の質問で、一本化による効果の年間という書き方が非常に曖昧です。スケジュールが出ないと、どのタイミングで効果が出るかがはっきりしないわけです。私は、どこかに期限があったのかという印象がありまして、そうすると、後ろになるかもしれません。それが出ないのであれば、効果もあります。

さらに、1万円のウィズユーカードのプレミアの差額を効果に持ってくる考え方は、若干いびつな考えであると思います。これをやるのであれば、最初からウィズユーカードの割引を下げればいいのです。実は、このタイミングのどさくさでプレミアム率を落とすから、市民みんなでI C化を応援してくれというふうに解釈しないと、ここの差額を効果としてとるのは非常に違和感があります。そういうものもあると思いますけれども、そちらを前面に出さないと、今のようにプレミアム率の差がいつまでも逆の意味での推進につながらないという問題もはらみます。

効果は、本当は年単位でももう少し組み立てていく中で、僕は必ずしも費用削減効果が大幅に上回っているほうがいいのかというのは、なるべく短期に効果を上げたほうがいいのかというのは間違いないのですが、手でやっていたものが自動の券になるという大きな流れの中で一時的な投資がかかることは社会の必然ではないということでもいいと思います。しかし、無理やりこじつけたように削減のほうが有利だから入れますということを出すと、それは違うのではないかと印象を受けてしまうのです。

これは、4年で回収しようというふうにつくるからこうなるのだけれども、例えば、移行が1年ずれば、さらに1年後ろ倒しになるかもしれないということでは、どれぐらいオープンにするかどうかは別として、もう少し精緻な表をつくる必要がある印象を持ちました。

もし質問にかえれば、もう少し年度ごとの正確なものが欲しいところがあります。強く求めないですが、そういう感想を持ちました。

○吉見委員長 ほかにいかがですか。

もしウィズユーカードを廃止するとすれば、まず発行をとめなければいけません。その上で使用期限を他都市の例で見ていると、大体1年ぐらいは使用を認めて、そこで使い切れなかった部分については、払い戻し等をするという手続をとられています。平成26年2月に定期券サービスが開始されるとすると、今の段階で発行を停止するとアナウンスがあってもおかしくない気がするのです。しかし、アナウンスは特にされていないのが現状です。つまり、今、石川委員が言われたプレミアムの利用がしばらく続きそうな気がします。すると、ICカードによる経費削減効果を直ちに見込めないことにもなってくるので、これを見込んでいくのであれば、少なくとも早くウィズユーカードの発行をやめる、いつまでに使用を中止しますというアナウンスがあってもいいと思います。それは、どこで決めるのですか。議会で決める話ではないような気がします。

○交通局 発行者は交通局になっておりますので、交通局で商品として売るのをやめますという判断になります。

○吉見委員長 その判断には、まだ早いということですか。他都市などと比べた場合に、なぜ、まだできないのかというのは、どうしても不思議です。特段の理由があるのでしょうか。

○交通局 先ほどの説明とかぶってしまうのですが、今の段階につきましては、6月に、定期以外ですけれども、SAPICAのサービスがバスなどでやっと使えるようになりました。今、定期について、バス会社と一緒に開発しているところですが、一定のサービスが整い、ある程度、SAPICAが普及できる状況になる形を見きわめながら発売を停止するタイミングを図っていきたいと考えております。

○吉見委員長 つまり、これは裏腹で難しいのですけれども、15%のプレミアムの問題があるので、それを続けていけばそっちしか使わない、SAPICAに移行しない人が一定程度必ずいます。これだけ需要があるではないかということでウィズユーカードの発売を続けると、結局、SAPICAの普及が進まないわけです。つまり、逆に、ウィズユーカードをやめますと言わないとSAPICAの普及が進まないと思います。SAPICAの普及を見きわめてウィズユーカードをやめます、両方を並行していけばそのうちSAPICAに移行するでしょうというのは、政策としてはよくないと思います。ほかの都市でもプレミアム問題を抱えているところもありますし、それぞれの都市の事情がありますが、その辺は早目の判断が必要な項目だと思いますから、ご質問しました。

もう一つは、これもよく聞かれることかと思いますが、市でSAPICAによる図書館の利用を考えた結果、他の都市へのSAPICAの利用ができない、札幌市内のバス、電車、地下鉄を除くところでは利用ができません。一方で、他の交通系カードは、今、札幌市で利用できるようになっている、片乗り入れの形になっているわけです。それも、いわばSAPICAを1枚持っていれば、という利便性からするとこれをたいへん減じていると思います。これは、市としての考え方があると思うのですけれども、今後、この辺

の改善を図られる予定はないのか、あるいは、不可能なのかについて伺います。

○総務局 市民カードとしてのコンセプトがありますので、そういう形でつくっておりますが、私どもとしても広く普及させたいと思っております。

一つは、不可能なのかとありましたが、実は、カード自体に色があるというよりも、読み取り機を変える必要があります。つまり、現在、札幌市でK i t a c aが使えるようになるのは、札幌市で持っている読み取り機を入れかえているためにできたことです。同じく、技術的には、S A P I C Aのカードを読めて精算できる形にK i t a c aの装置を変えていただくことでできます。それぞれ投資については、受け入れ側で行います。今回のバスの改善と一緒にK i t a c aの乗り入れも私どもは設定しましたが、同じような形で技術的にはできるはずですので、今後も粘り強く協力をお願いするとか、引っ張っていきたいと思います。

私どもとしては、ぜひ受け入れていただきたいということで進めてまいります。

○吉見委員長 J R北海道だけではなくて、J R東日本、J R各社及び中京圏、関西圏、福岡圏など全てです。J R北海道が受け入れてくれればよしとは絶対にならず、通常は相互で乗り入れていき、この点で他都市の場合は全て解決しているわけです。例えば、福岡市交通局でもICカードを出していますが、これは札幌市交通局で使えるのに対して、S A P I C Aは、札幌市では使えるけれども、福岡市交通局では使えないです。どう見てもバランスが悪いのです。相手がやってくれないというのは、札幌市の交渉能力が欠けているのではないかとどうしても捉えられると思います。それは、相手の問題だというのは、少し相手に投げ過ぎです。ほかのところは全部やれているのに、なぜ札幌市だけできないのかという疑問が出てくると思います。

○総務局 交渉能力とありますけれども、まずは私どもで受け入れをして動かしていますので、次は継続的にお願いしていかなければいけないと思っています。まずは全国のことがあるのですが、利用者からいって一番最初は北海道ですから、機械を変えていくとすれば、まずは北海道地区で、道央圏から交渉してっております。

○吉見委員長 昔から言われているのですが、カードを持つとすると、今の状況で日本で一番便利なのはS u i c aであって、S u i c aを1枚持っていればいい、あとのカードは一つも要らないと言われかねない状況です。どんな地域に住んでいてもJ R東日本のカードが一番便利です。そうなったときには、S A P I C Aの普及云々はなかなかおぼつかない。少なくとも北海道だけでシェアを持つとするのは、今の時代どうしても狭くなってしまうと思います。ですから、交渉事なのはもちろんわかるのですが、どうしても片側通行で、ほかのところはできているのに、なぜ札幌だけできないのかというのが理解されないところだと思います。カードの事業者はいろいろ形態があるのはわかります。しかし札幌市と同じような立場で発行されているところもありますので、それを考えると、市民にとってわかりにくいところがあると思います。

総合交通計画と1番から3番までで何かありますか。

○山崎副委員長 総合交通計画の中で、札幌市が直接経営されている地下鉄や市電以外の交通機関に関してどのようなかわりをしていくのかという観点で、一つ、二つお伺いします。

バス路線の維持や、これからの再編、縮小に関しては、札幌市としてどのようなお立場でかわっていかれるのかについて教えてください。

これは民間のバスの話ですから全く知りませんとされるのか、あるいは、それなりに公共性を持っているので、札幌市としてもかわっていかれるのかについてご説明をお願いします。

○市民まちづくり局 都市交通課の有塚です。

バス路線につきましては、今、民間バス事業者によって運営されています。バスは、地域の足として必要だと考えております。その中で、我々としては、まず、今のバス路線につきまして、市内くまなくバスが走っておりまして、地域の足として現状の路線を維持していきたいという考えを持っております。そのために、補助制度を持っておりまして、要件に該当した路線については、市で補助金を出している状態になります。

今後の利用について、人口が減少するかもしれない、あるいは、高齢化が進んでいくことで、通勤、通学の影響などが考えられます。ただ維持するだけではなくて、利用を増やすことも大切だと思っております。そういった意味では、利用促進策として、先ほど短時間の自動車利用が増えているとお話しましたが、自動車も重要な手段ですし、確かに便利なものでありますので、それをやめることは難しいと思いますが、時と場合に応じて、自動車だけではなくて、公共交通を賢く使い分けてほしいと考えております。一例としましては、小学生など小さいときから公共交通に関心を持ってもらって、将来的にも使っていくことが大切と考えております。今、小学校で公共交通に関する研究授業を行いまして、今後も授業の中で担当できないかということもしております。

私どもとしても、公共交通、特にバスについては、身近な足として守っていかなければいけないと思っておりますし、維持をしていくプラス利用の促進をしていくことについて取り組んでおります。

○山崎副委員長 もう一つは、過疎地域でおやりになられている実践で、例えば当別町のコミュニティバスといった複数の団体が共同でバスを走らせていています。これから、札幌市も、人口が減っていく中で、ああいうようなやり方を市が率先してやられることが必要になってくるのではないかと考えられるのですが、その点についてはいかがですか。

○市民まちづくり局 今の状況といたしましては、民間のバス路線でほぼ市街化区域も100%近くをカバーしております。そういった中でコミュニティバスを走らせると競合します。今のガイドラインでは、競合することがないようにとなっております。現状としては、市では整備されていますので、コミュニティバスを現実的に入れることを考えておりません。

ただ、今後の状況が出てくれば、その段階で検討していかなければいけないと思います

けれども、今の段階ではコミュニティバスを考えておりません。

○山崎副委員長 ありがとうございます。

○石川委員 先ほどの2番の数字で聞き忘れていたのですが、資料1の2番の数字でいけば次回の機器更新、IC専用機の切りかえによる効果の部分です。

この文章では、「通常の駅務機器より低廉である」と書いてあるのですが、本当にそうですか。例えば、機械がよくなって安くなるということは、別にIC化を進めなくても安くなるという意味の削減効果なのか。読んだ感じからすれば、切符がなくなれば、本当にその部分の機械が安くなるかもしれないけれども、もともとのものを残しておいて、その部分がついただけで本当に安くなるのか、黙っていても下がる効果なのか、IC化による削減効果なのか、これだけでは読み取れなかったのですが、そこはどうでしょうか。

○交通局 例えば、改札機におきまして、切符や磁気カードを入れられるものとICのアンテナがついているがあります。切符や時期カードを入れられない改札機も入れておりまして、ICカードが普及した場合には、他都市でもやっておりますけれども、専用機を多く入れさせていただきます。利用率に応じて入れさせていただきますが、実際に半額以下ぐらいの費用になりますので、それで申し上げております。

○石川委員 わかりました。

○吉見委員長 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。

先ほどの山崎副委員長の質問に乗っかってしまいますけれども、バス路線の再編は、札幌市として考える、つまり市が主導することはあるのでしょうか、ないのでしょうか。

○市民まちづくり局 規模によりますけれども、今のところ、そういった考え方はありません。例えば、地域によって状況が違うと思いますけれども、路線の変更は、当然、経営にかかわってきますので、事業者の判断になりますが、アイデアや情報を交換しながら、協力していきたいと思います。

○吉見委員長 ありがとうございます。

札幌の場合は、それを考える場所がないと思います。基本的に事業者の考えられることだと思いますけれども、市から移管された路線が多くて、先ほど路線の維持という話がありましたが、維持をしている限りは札幌市から補助金が出ますけれども、路線を再編して乗降客がふえると、その段階で補助がなくなったり減ります。仮に、それで乗降客が増えれば、補助をする意味もなくなります。そうすると、自分で工夫して路線を変えていこうというインセンティブが事業者に働かないのです。札幌の場合は、そういう構造になってしまっていないか。

現に、福岡市は民間事業者ですけれども、比べると、札幌市は路線が余り変わらない。私が、20年前に札幌に来てからほとんど変わっていません。もちろん、地下鉄延伸のときに再編がありましたので、そのときには変わりますけれども、それ以外ではほとんど変わりません。路線の系統番号も全く同じです。変わらないのは悪くない面もありますけれ

ども、一方で、この20年の間の市民の動向とまったく無関係にバス路線が運行されている状況があるわけで、それがどうしても乗客離れになります。

福岡市は、民間事業者ですけれども、場合によっては1年ごとに路線が変わっています。その結果、あるバス停に来るバスがなくなることはないのですが、乗客が少ない路線に何とか乗せるために、この路線は一体どこに向かっていくのが一番いいか、その組み合わせをいろいろ試しています。あるバス停に、72番が走って、61番が走り、52番が走っていたと思ったら、今年は1番が走っているということで、バスの本数は変わらないけれども、行き先がどんどん変わるわけです。そして、乗降客をふやそうとするのです。これは、民間ですし事業者が自分でやらないと減っていくので、頑張るのだと思いますけれども、そういう場面が札幌ではほとんど見られません。もしそういう調整をやるとどこがやるのかと思ったときに、市がやるしかないと思ったのです。ただ、市がそういう権限や権利を持っているのかどうかは私にはよくわかりません。

○市民まちづくり局 当然、路線については、市として、こうしなさいという権限はないです。

大きく変わっていないのですけれども、事業者についても、そこら辺は、当然、経営をよくしたいという思いはありますので、例えば創成側を整備されたときに創成川を通るような路線を運行しました。あと、大規模な団地や住居ができたときに、そちらにつながるような経路を運行したいということです。大きな終点、起点が変わるわけではないのですけれども、経路の変更など小まめなものは実際にやられています。

インセンティブの話が出ましたが、例えば我々が補助金を出している路線については、当然、補助を出しますので、赤字の状況がいいという意味ではなくて、それを改善するために努力を求めています。それに応じて、ドラスチックなものはなかなか難しいかもしれませんが、改善の努力をしていく面はあります。

○吉見委員長 ありがとうございます。

バス路線については、皆さんのいろいろな意見があって、系統番号も札幌駅前から出る55番のバスが3種類もあります。手稲区に行く55番と南区に行く55番と豊平区に行く55番で、55番のバスに乗ってくださいといっても、それだけでは一体どこに行くかわからないのです。ある意味で事業者任せにした結果、混乱した状態になっていますが、それを調整する機能が全く存在しないのです。

これは、SAPICAの話と外れまして、後ろと関係する面もありますので、もし話があれば後ろでお願いします。

よろしければ先に進めたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、残りの4番目から10番目につきまして、同じく簡単な補足説明があればお願いいたします。

○市民まちづくり局 4番の新型車両導入による費用対効果はどのように試算するか、補足説明をさせていただきます。

内容については、記述どおり、運用開始から50年以上経過する老朽化車両の更新にあわせたものです。

2段落目の「バリアフリー法」につきましては、低床車両の導入が義務づけられております。具体的には、床面の高さや乗降口の幅、車椅子スペースの確保など、この法律に示す基準に沿って製造しております。

それで、最後にまとめておりますけれども、我々としては、「定員の増加による車内混雑の緩和や冷暖房設備の機能性の充実により快適性が向上」ということで、新たな路面電車を利用いただけることを期待しております。また、「魅力的なデザインの車両による都市の活性化への貢献」ということも期待しているところです。

簡単ですが、以上です。

○市民まちづくり局 5番です。

部局がまたがっておりますけれども、私から説明します。

公共交通のバリアフリー化の現状で、これは事実を記載しているとおりです。

JR駅のバリアフリー化につきましては、全26駅のうち対象駅が22駅です。そのうち、整備済みが16駅、未整備が6駅という状況です。

地下鉄につきましては、全46駅にエレベーターの設置が完了しております。また、車椅子対応トイレについても全駅に設置しております。あとは、こちらに記載のものが整備済みです。

右側の路線バスの低床車両の導入状況です。

低床車両と言いますと、ノンステップとワンステップの2種類あります。路線バスの617台のうち、ノンステップバスが121台入っております。ワンステップバスが490台ということで、低床車両と言ったときにノンステップとワンステップを合わせて99%の率となっています。

ただ、低床車両のカウントは、例えば、市内で走っている路線でも観光バスや都市間バス、あるいは、低床車両の導入整備が平成12年以前の車両については、こちらの計算から外れています。実際には、市内には古い車両も走っている状況もあります。

路面電車につきましては、先ほど触れたものがございしますので、31両中1両導入という状況です。

5番については以上でございます。

○市民まちづくり局 続きまして、6番です。

質問事項としましては、路面電車のループ化に伴う利用者の増加の関係、どの程度の収入の増加、ループ化により市としてどのような利点があるかということで、この辺をかいつまんで整理させていただきました。

ループ化の効果は、交通面とまちづくり面の二つの効果があると考えております。交通

面におきましては、沿線や施設、都心地域へのアクセスの時間の短縮、朝夕のラッシュの混雑緩和、さらに、新型低床車両の導入や電停のバリアフリー化による利便性の向上が挙げられます。

また、まちづくり面におきましては、歩道側に歩行するデザイン性にすぐれた新型低床車両ということで、狸小路に新たに電停を考えておりますので、そこを中心に都心につくられる新しい風景が札幌の新たな魅力となり、さらに、地域の商業者が夏場にずっと行っている歩行者天国のイベントや歩道に整備されるオープンカフェと相まって、観光客など多くの人を呼び込み、まちのにぎわいの創出にも貢献すると考えております。

こういう効果のうち、ループ化による時間の短縮によって、自家用車など他の交通機関から路面電車に転換する人数を1日約600人程度推計し、その人数をループ化による利用者の増加と考えています。これは、収支シミュレーションにおいて収入を過大に見積もらないため、新たに都心に訪れる観光客の人数は見込んでおりません。

なお、1日当たり600程度の利用増によりまして、年間3,000万円の増収を見込んでおります。

以上です。

○市民まちづくり局 それでは、7番目です。

パークアンドライド駐車場の関係につきまして、今後の展望について示してほしいということでございます。

パークアンドライド駐車場につきましては、公共交通の利用促進、都心部への自動車の乗り入れ抑制という観点から出されてきたものでございます。パークアンドライド駐車場は、自宅から最寄りの駅へ行っていただいて、そこで車を置いて地下鉄等で都心、あるいは、都心を通過するような行動を起こしてもらおうということで整備したものです。

パークアンドライド駐車場の利用者へのアンケートをとったものがございますが、その結果、従前の利用形態として、パークアンドライド駐車場がなかったときは、自宅からバスで地下鉄の駅へ行って、そこから地下鉄に乗りかえていましたという方が56%いました。そういう意味では、都心部への乗り入れ抑制効果はあるのですけれども、全体として見たときには、地下鉄には乗りますけれども、逆にバスから転換してしまうという難しいこともあります。これについては、公共交通全体としてどうしていくのかを考えていかなければならないということがございます。

以上でございます。

○吉見委員長 次に、8番と9番がございしますが、8番は回答にかなり細かく数字を入れていただいておりますので、よければ補足説明は省略していただきたいと思います。

9番も真駒内だけですので、同じく省略し、もしご質問の中で必要があれば、そこでご回答いただくようにします。

最後の10番は、補足説明があれば、お願いいたします。

○交通局 10番です。

市電、地下鉄について、民営化を検討されたことがあるのか、委託化などの推移について示してもらいたいということです。

市営企業調査審議会において、平成13年に議論をしていただいております。事業のあり方について、抜本的な見直しが必要であるかという観点で意見書をいただいております。

高速電車事業、地下鉄につきましては、重要な都市の施設であるが、巨額な債務を有することから、公営で維持せざるを得ないという意見をいただいております。

また、自動車、バスにつきましては、平成16年に事業を廃止しています。

路面電車につきましては、都市の装置であって、まちづくりや総合交通体系の視点から市民議論を深めて決定すべきと意見をいただいております。それを踏まえまして、交通事業改革プランをまとめて進めてきているところです。

直近では、地下鉄では、平成16年から10年間の健全化計画、経営計画を作成しております。その中で委託化なども進めてきております。

実際には、②の高速電車事業を見ていただきたいのですが、主な取り組みで、地下鉄の全駅の駅業務を委託化については、平成20年で完了しております。

また、ホーム柵などを設置し、安全対策をした上で車両のワンマン運転をしております。東西線においては平成21年、南北線においては平成25年にワンマン運転化をし、人件費の圧縮を進めてきているところでございます。

また、路面電車につきましては、昨年、平成24年に札幌市路面電車活用計画をまとめております。これでは、平成27年春の路線のループ化や新型低床車両を計画的に導入していくことにあわせて、経営部分につきましては、平成30年代前半に持続可能な経営形態の見直しについて検討するとしております。それに向けて、今、検討を進めているところですが、これまでの取り組みとしましては、②の下軌道事業にございますが、運転手の非常勤職員化ということで、今、運転手の非常勤職員の活用を図っております。総体の人件費の圧縮をかけております。実際の数字としては、平成3年が128人だったのが現在はトータルで61人になっております。

以上でございます。

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、以上、どこからでも結構ですので、委員の皆さんからご質問があればお願いいたします。

○石川委員 9番の駐車場管理費（真駒内駅）の駐車場は、パークアンドライド駐車場と同等と考えてよかったのでしょうか、全く別でしたか。

9番は、本当の駐車場という意味でしたか。

○建設局 パークアンドライド駐車場です。

○石川委員 では、7番と9番は関連があると考えていいですね。

○建設局 はい。

○石川委員 それを踏まえてですが、今の回答にもあったのですが、パークアンドライド

駐車場のイメージとして、まず駐車場料金は均一なのか、それぞれに差があるのか。バスより相当高かったらバスから移行する人もいないのか、バスと同等だからかえって安くなった動きがあったのかということも理解する意味で、この駐車場料金の設定はどういう水準になっているのですか。

○市民まちづくり局 パークアンドライド駐車場の場合は、通常の日決めに比べて若干割引となっています。額については、それぞれの駐車場で値段が違うのですけれども、例えば、日決めは9,000円ぐらいだったらパークアンドライド駐車場は7,000円という形で、通常の日決めよりも若干安くお貸ししている状況です。

○石川委員 バスと同じだったら、バスからパークアンドライド駐車場を使う需要がすぐあったと思うのですが、駐車場は高いけれども、少し値引きになっているからパークアンドライド駐車場を使おうと、56%の分析にもよると思うのですが、そこまで分析は進んでいないのですか。

○市民まちづくり局 そうですね。従前のバスから転換していますけれども、どうしてバスからパークアンドライド駐車場に変えた理由についてはまだわからない状況です。

○石川委員 値段の水準としては、バスより駐車場のほうが高いという理解でよろしいでしょうか。

○市民まちづくり局 場所にもよると思いますけれども、通常、札幌市内については特区ですので、1区200円で、往復で400円かかります。

○石川委員 でも、日決めでいけば定期になるわけだから、多分、そこまではいかないですね。

○市民まちづくり局 そうですね。土・日も含めて利用するかどうかで、定期になるかウィズユーカードになるかだと思います。

○吉見委員長 ほかにいかがですか。

○太田委員 6番の市電のループ化について教えてください。

いろいろ質問がありまして、重立ったものが三つあります。市電のループ化は、とても楽しみにしていましたので、うまくいくように思っています。ただ、自転車であの通りを走っていると、客待ちのタクシーや荷さばきのトラックが常にとまっている状況なので、本当にいつも拝見する予想図ができるのかどうか、市民の一人として心配しております。

質問はそこではなく、新設させる狸小路の停留所はお幾らぐらいかかるのでしょうか。

○吉見委員長 停留所だけでいいですか。

○太田委員 本当は全てを知りたいのですが、まずは停留所が幾らぐらいか。

○市民まちづくり局 市民まちづくり局総合交通計画部の吉江と申します。

今、実施設計を平成24年度に行っているのですけれども、細かいレベルでの電停が幾らかはまだ固まっていますが、全体の事業費としましては約19億円です。今の西4丁目とすすきのを結ぶ既設の改修を含めた新たな路線という形になっています。

○太田委員 もう一点です。

新型車両がデザイン性にすぐれているのでよいという書き方をしていらっしゃるのですが、31車両中たった1車両の導入です。これは、今後、何年度に何台とふえていく計画があるのであれば教えてください。

○市民まちづくり局 先ほども申しましたけれども、路面電車活用計画を昨年4月に制定させていただきました。その中では、平成32年度までに11両の低床車両の導入、それから、平成24年度の計画のときに1台入れていますので、平成32年度までには12台の車両が導入される形になり、約3分の1強が新しい車両になる予定です。

○太田委員 ちなみに、それは1台お幾らするのでしょうか。

○市民まちづくり局 今のところ、1両2億6,000万円程度のお値段となっています。

○太田委員 3点目ですが、1日当たり600人の需要増で、3,000万円の増収とありますが、この計算の根拠を教えてください。3,000万円を600人で割ると、お1人でかなり高額を使っている計算になります。

○市民まちづくり局 1日600人で、365日を掛けて、平均単価を掛けるのですが、今、電車だと1人170円ですが、大人、子ども、割引の単価分で単価が落ちているので、その単価を掛けると約3,000万円になります。

○太田委員 600人掛ける365日掛ける単価ですか。

○市民まちづくり局 はい。

○太田委員 今、伺っていると、例えば停留所だけで19億円、車両が1台2.6億円で、今後は11台分ふえていきます。試算はそのとおりいなくなるのが世の常だと思いますし、年間3,000万円ぐらいの増収であれば、費用の回収がなかなかできないと思いますけれども、そのあたりはどういうふうにお考えですか。

○交通局 路面電車活用計画でお示ししているのですけれども、基本的に、今後の路面電車の事業としましては、新たな設備投資は市税から投入する形を考えています。新たな投資以外の通常の運行にかかる部分については、料金をいただいたものでやるという考えのもとで行っていきます。今言ったように、ループ化にかかる19億円や車両を新しく導入する分については、税金と国の補助等を活用しながら導入していく考えです。

○太田委員 では、我々が理解して応援しなければ成り立たない事業と考えてよろしいですか。

○交通局 はい。

○太田委員 わかりました。

○吉見委員長 先ほどのご説明だと、運賃で効果を全部回収しようということよりも、一番最後にあるようなまちづくり、まちのにぎわいが事業目的でもあります。そこで回収するという言い方はおかしいですが、市は事業目的として、そこでも成果を上げられるという説明かと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

○山崎副委員長 市電の話になりましたので、参考までに教えてください。

10番で民営化等の検討がされていた、そして、その結果、現在の経営形態になっているのはよくわかりました。市電に関していうと、全国で上下分離方式がかなり広がっていますが、札幌市では上下分離方式の経営を導入する予定がないわけですが、その理由について教えてください。

○交通局 先ほど、路面電車活用計画に位置づけてとご説明をしましたが、その中で持続可能な経営形態の見直しというお話をしました。実は、その計画の中でも、上下分離方式の導入も含めた持続的なということで、上下分離方式を排除しているわけではなくて、それも有力な選択肢の一つと考えて、今、検討しているところです。

○山崎副委員長 我々は、大体いつぐらいに検討結果を知ることができますか。

○交通局 今、平成30年代の前半を目途に経営形態の見直しを図りたいということで、内部で検討しておりまして、それに向けてやっているところです。

○山崎副委員長 しばらく先ですね。

わかりました。ありがとうございます。

もう一つは、札幌市の公共交通のあり方について、全般的な動向がだんだんわかってきたのですが、これは難しい政策なので、直接の具体的なお答えをいただかなくてもいいのですが、やはり、一番問題なのは自動車で、マイカーの利用をどういうふうに抑制していくかだと思っております。

例えば、私は北海道大学に勤めていますから、休みの日に大丸デパートにどのぐらい待つのかというぐらい行列ができて車で行きたい人が後を絶たないです。他方では、ああいうものがなくなる限りは、やはり、公共交通の利用促進のPRだけでは十分ではないと思います。ただ、個々人の人たちが自家用車を使いたいという意思を地方自治体の権限でコントロールするのは非常に難しいのはわかっていて、そうしたマイカーの利用抑制や、もう少し強い形での公共交通への振りかえ策があり得るのかについて、もし担当部局でご検討されていたり、具体策としてすぐに実行できないかもしれないけれども、こうしたことがあり得るというお考えがあれば教えてください。

○市民まちづくり局 公共交通の利用です。

車については、物理的に抑制することは難しいと思います。ただ、例えば、都心を通過する必要がない車は、郊外の道路を整備してそちらを通ることを促すという道路の見直しや、先ほど少しお話ししましたが、モビリティ・マネジメントと言いまして、自動車から公共交通に転換していただいて、公共交通は大切だという意識を持っていただくということは、地道ではありますが、長い目で見たときには効果があると考えています。先ほど、学校でやっているの一つご紹介しましたが、諸外国を見ると、いろいろなやり方があるようです。

もう一つは、地域におけるMMということで、狭い地域を選んで、公共交通を利用する意識を高めるような冊子や、バス会社によって料金の払い方が違うことも、バスがわからないことにつながっていましたので、乗り方を解説した本を配りました。

また、実際にバスを利用しない方については、自分の家の近くにバス停があることを知っているけれども、それに乗ったらどこに行くかわからないので、情報をお知らせしてあげて、こういったところに行けるということを知ってもらって利用していただくようにしたところ、実際の行動や意識の面で公共交通が大切だということを理解していただきました。ですから、そういったことも地道にやりながら、つなげていきたいと思っています。

○山崎副委員長 ありがとうございます。

○吉見委員長 ほかによろしいですか。

○林委員 6番の路面電車のループ化です。

他の交通機関から転換する人数ということで、他の交通機関とは具体的に何を想定されていますか。

○市民まちづくり局 他の公共交通です。

○林委員 今回、ご説明いただいた個々の事柄については、特に疑問はありません。ただ、私の予習不足もあると思うのですが、総合交通計画という意味では若干わからないところがあります。今のお話ですと、ほかの公共機関からの転換になりますと、例えば、それがバスだった場合は、バスの利用人数の減少につながります。ですから、先ほどご説明いただいたような路線の廃止の問題が深刻化する契機になってしまうのではないかと素人考えでは思ってしまうわけです。

パークアンドライド駐車場も56%は過半数ですね。そうなると、パークアンドライド駐車場のそもそもの目的にも抵触しかねないのではないかと思うところもあります。民営化の話ともつながると思うのですが、民であれば個別の事業が競合することは、それはそうなのだろうという話です。逆に、市が総合交通計画としてやっていく場合にそういう問題がもし生じてしまうと、あえて民ではなくてやっているところのよさも難しくなってくると、ずっとお伺いしていて素人的に思ったところです。

SAPICAも、個別のメリットを聞けば、そういうメリットがあると思うのですが、そもそもSAPICAを今後も継続していく一番の目的が何かということが逆にわかりません。やはり、一番は、地下鉄を利用してもらおうということであれば、そこにもう少し絞り切って、余りポイントがつく、つかないところを言っても、率直に申し上げて、JR関係は全てSuica、Kitacaですね。お店もコンビニはSuica、Kitacaですね。ですから、SAPICAの独自性は、むしろSAPICAしか使えませんと言われてしまって、持っていないからだめですねという会話をするのが地元では多くなっております。逆に、何が一番の目的かがはっきりしなくなりかねないと思うのです。

例えば、私は車を持っていないので全て公共機関です。本当にありがたいです。ただ、例えばバスは、本数が中途半端だと全然利用できません。一定程度の本数がないと、はっきり言って使いようもなくなります。ですから、本数とコストはすごく難しい問題だと思いますが、その辺の研究や調査もなさっているのでしょうか。例えば、本数と経費の調査

を全くなさっていないとなると、本当にバスの減少を食いとめるつもりがあるのかというふうになります。

と申し上げるのは、本当に車のない身分にとっては、バスをもっと利用したいと日ごろ思うのですが、先ほどおっしゃっていただいたように、どこに行くのかよくわからないし、必死にネットで調べるのですが、やはり、よくわからないのです。結局は、高くて不本意だけれども、タクシーに泣く泣く乗ることになってしまうのです。

だから、どこにお金をかけていくか、エネルギーをかけていくかということで、私も具体的に良策があるわけではないのですけれども、ぜひ、そこはやっていただけると一市民として非常にありがたいと思ったところです。

○吉見委員長 これは、ご回答ではないですけれども、関連してお話がございますか。

○市民まちづくり局 先ほどの路面電車の600人の中その他交通からの変更という話がありましたが、その中では、交通局の中で競合してしまうのですけれども、一番多いのは地下鉄からの移行者が多いと考えています。ただ、地下鉄と路面電車の役割が違いますので、その辺は行く場所によってモードが変わっていいと考えております。余りバスに圧迫をかけることは、今のところは想定していません。

○吉見委員長 よろしいでしょうか。

○総務局 S A P I C Aの目的という話がありました。欲張りかもしれませんが、公共交通の活性化や市民の利便性として、現在は電子マネーとしても地下街や市内のコンビニエンスストアの中でもセイコーマートなど920店舗ぐらいに入っていると考えております。そういった意味で、どこへ行ってもK i t a c aということもあるのですけれども、逆転を狙っております。

私どもも、実は、皆さんに持っていただくことでメリットがあると思っています。交通で使えなかったら一番大きく広がらない、交通で持っていただくことが一遍に広がると思っています。それを使って、基盤としてのインフラにできればということで、さらにもっと利用者をふやしたいので、あの手この手と考えています。電子マネーのこともありますし、行政利用という意味でも、今回、やっと図書館のめどが立ってきました。その先も、研究、検討を進めて、使えるほうへどんどん引っ張っていきたいと思っています。

ぜひ、S A P I C Aが勝ち組になりますように頑張りたいと思いますので、よろしくお願い致します。

○吉見委員長 私からは三つあります。うち二つは、路面電車に関係することなので、まずそちらからお聞きします。

一つは、6番のループ化に関連してです。これは、総合交通計画部からの回答だったのですが、恐らく交通局にお答えいただく話になると思います。

ループ化の事業によって、交通局の運行にとって、費用対効果の面でプラスがあると思うのです。具体的には、ループ化されますから、エンドを変えて運行する必要はないので、例えば乗務員や車両の運用効率は明らかに上がるのではないかと、必要とする車両数も今よ

りは減るかもしれませんが。そういう意味では、ループ化により運行距離が400メートル延びますけれども、それとは別にループ化による運行効率の向上はあると思うのですが、そのあたりはコストとして試算されているかどうかをお伺いしたいと思います。

○交通局 ループ化に伴いまして、営業キロが片道で大体400メートル、往復で800メートルぐらい延びます。その関係で車両の話があり、今は31両で運行しておりますが、ループ化のときには33両で運行します。というのは、やはり、朝ラッシュに積み残しがないように、それなりの本数、車両を入れなければならないということで、走行距離が延びますと、その分、車両も導入しなければなりませんので、今は33両で見積もっております。それに伴いまして、当然、車両がふえると運転する人もふえるので、その総体の経費分は収支の中で試算しております。

○吉見委員長 ありがとうございます。

二つ目は、今のことと関連しますが、特に朝のラッシュ時の集中や、それをさばくために車両数をふやし、人もふやさなければいけないという話がありました。そこで、より長大な車両、連節をもっとふやしたような長い車両を、特に朝ラッシュ時等の効率化のために運行する計画はないのかということです。

これは、何を言っているかということ、SAPICAの運用開始に伴って、特に運転台で運賃收受をする必要性がこの先なくなっていく可能性が高いのです。というのは、現に広島では実験を行っていて、ICカードをお持ちの方については、全てのドアからの出入りを認めて、車掌を置くことなく、運転手が1人で、しかも、かなり長い車両で運行効率を上げる可能性を試しています。

先ほどのような説明ですと、この先、今のいわば短い新型車両を10年近くかけて順々に入れていくことになると、車両の長大化による運行効率の上昇、あるいは、乗務員の減少の効率化は計画の中に入っていないように聞こえるのです。技術的には、もう可能な時代に入っているときに、少し長期計画として見ると、昔の計画を引きずっているような気がするのですが、このあたりの計画はないのでしょうか。

これは、両方にまたがると思います。

○市民まちづくり局 私は、交通局も兼務しているので、お答えします。

車両については、当然、既存路線も含めて延長するのですが、現状の電停の長さが長くても20メートルという範囲になっています。ですから、余り長い車両を入れても人が乗り切れません。それから、現状の車両から乗り残しというか、積みめない人は、本当に冬の朝の一部です。通常の今の6分や7分の間隔では、現状の車両で十分間に合っていると考えております。

あわせて、車両を長くすると、既存の施設の車両基地が足りなくなるという問題もございます。できれば、今の車両を極端に長くするのではなくて、新しい車両の長さ程度できちんと効率よく運行させていくことが今後にとっていいと考えております。

○吉見委員長 最後は、地下鉄です。

これについては、10番が関係します。ご回答の二つ目の「高速電車事業については」というところに意見が出されております。債務を抱えて建設したことはそのとおりですが、路線別に見ますと、既に黒字になっているところもあります。総合交通計画を見ますと、この計画の中で具体的に既存路線の延伸という言葉は入っていないと理解しています。そう考えたときに、現在の高速電車事業の今後の経営見通しは、今は赤字である路線においても徐々に黒字化が図られ、事業全体としてどこかで収支が改善することが見込まれていると思います。そういう意味での長期的な収支見込みがありましたらお教え願いたいと思います。

○交通局 今、例えば、南北線だと黒字化になっております。地下鉄の経営で一番大きいのは、地下を掘って駅舎をつくっていくという当初の設備投資が非常に大きくて、その企業債の支払い、元利償還が財政に与える影響が非常に大きいです。企業債の償還は大体30年ですから、その償還が進んでいきますと、経営はだんだん安定してきます。

経常収支ですが、3線を合わせて、地下鉄事業は、当初、今の10カ年計画でいくと平成23年に黒字化したいということで計画を進めてきたのですが、5年前倒しの平成18年に経常収支では黒字化になっております。

そして、企業債の残高が資本の負担として非常に大きいのですが、平成16年で4,600億円ほどあった残高は、今、3,300億円ほどで約3割減少しております。この償還が進んでいきますと、元利の負担が減っていきますので、収支に与える影響が大きくなると思います。今のペースで経営改善をしていくと安定していくと考えております。

○吉見委員長 企業債を含めて何年度という見通しはあるのですか。

○交通局 経常収支は黒字になっているので、そこで安定していると考えていいと思います。

それから、不良債務につきましては、平成15年に単年度で31億円ほど発生していて、今、その解消を進めてきているところです。平成25年に不良債務をゼロにするという目標で頑張っていて、平成25年度でそれを解消できる見込みです。

○吉見委員長 繰り返しになりますが、今の状況でいくと、企業債が償還されるのはいつになりますか。

○交通局 企業債につきましては、例えばいろいろな建設改良事業を毎年やっています。それについて、単年度の利用料で全て負担することが正しいのかという議論があって、ある程度、世代間で公平にその負担を負うべきものです。そして、企業債を発行して負担しております。ですから、毎年、建設改良を行っていく上では、それなりの企業債の残高が当然あると思います。適正な水準がどこかはいろいろ議論があるところだと思うのですが、平成25年度は3,300億円ぐらいとお話ししましたように、まだ少し多いという感覚でおります。今、この10年間で、毎年150億円前後の償還を進めてきているのですが、この水準をある程度考えながら、今後、進めていって、適正な企業債残高がどのくらいかを見据えていきたいと考えております。

○吉見委員長 企業債がゼロになることはないとは理解しているのですが、今のご説明では、適正な企業債の残高がどのぐらいなのかがわからないということですか。

○交通局 今後、何の建設改良をやっていくかになると思います。今、老朽化施設が相当ふえてきて、それもちょうとやらないと安全運行を担保できない部分がございます。ですから、今後の建設改良をいつのタイミングでどのぐらいやっていくかによって、残高をどのぐらいでコントロールしていけばいいかを決定することができると思います。その部分はある程度長期に、どの建設改良をどのぐらいの規模でやっていると施設の更新がちゃんと回っていくのかを、まさに今、検討しているところです。

○吉見委員長 結局、そこはわからないのですね。

○交通局 そうです。

○吉見委員長 当初、建設の際に必要なとした建設費は明確にわかっているのですが、そのために起こした企業債もわかっています。その建設費部分の企業債が金額的に償還されるのがいつかは見えますね。

○交通局 そうです。

○吉見委員長 その点で東豊線の延伸に伴った企業債の部分は、まだ、全部、償還し切れていないと理解しています。お聞きしたかったのは、それが一体いつごろになるかです。それでもって企業債がゼロになるとはもちろん理解していません。その部分でどういう計画をお持ちかどうかです。

○交通局 建設債の企業債は30年で償還になります。例えば、今、残っている東豊線で行きますと、延伸をかけた豊水すすきの一福住間は、平成6年に開業しておりまして、平成36年に建設債は全て償還が終わります。東西線の延長の琴似一宮の沢間で行きますと、開業は平成11年ですので、四十数年に当初の建設債分は償還が終わる予定です。

○吉見委員長 問題は、その間に既存の古いところでどれくらい修繕費が発生してくるかとの見合いですね。そうしますと、今は平成25年ですから、あと5年ないし10年以内のところ、どのぐらいの水準で企業債残高を持っていくべきかを判断しなければいけないことが見えてくるだろうということですか。

○交通局 はい。

○吉見委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

○石川委員 最後に、私は、質問ではなくてSAPICAに対するエールを送って終わりたいと思います。

今、カードはたくさんあって、財布の中に何枚生存できるかが競争になっています。私の財布の中には、昼割カード、ウィズユーカード、SAPICAが最近仲間入りして、それでも地下鉄のために3枚のカードが入っています。これは、少し残念な状況でもあるのですが、最近、SAPICAが仲間入りしたのは、自転車のポロクルが使えるからです。最近、私も車を駐車場にとめて、ポロクルでまち中を移動する勝手にパークアンド

ライドを実践しています。余り使っていないのですけれども、区役所で印鑑証明もとれるし、いいかと思っています。

もう後ろには引けないカードですので、ぜひ市民がみんな持つカードにしていればというエールを送って終わります。

○吉見委員長 ほかにいかがでしょうか。

○林委員 市電のループ化ですが、利用人数は結構ふえるのではないかと個人的には思っています。

ここにも停留所の再整備と少し書いてあるのですが、従来の停留所は人が多いときに危ないと思うことがありました。そんなに長さもないし幅もなく、西11丁目付近だと車の通りも多くて、信号を渡るときも何となく怖いと思います。利用人数がふえていくと交通の危険も出てくるところもあって、停留所の再整備は具体的に安全面を含んでのお話なのか、具体的にお伺いしたいと思います。

○市民まちづくり局 今回のループ化にあわせまして、ループ化の特許を国からいただかなければならないのですが、そのときに、高度化実施計画ということで、路面電車全体を今の施工の申請をさせていただきます。その中では、今回のループ化の整備と既存路線についてもあわせてバリアフリー化等を行っていきたいということで申請させていただきます。

その中では、当然、現状の電停の幅が限られた中でやっておりますので、なかなか広げられないのですが、道路拡幅分がございます。例えば、西線であれば西15丁目から9条までの間の道路の拡幅事業を行いますので、それにあわせて電停の幅を1メートルから2メートル広げます。それから、低床車両に合わせて、今は15センチメートルの段差を30センチメートルに上げて、より段差を少なくします。さらに、その段差が高くなりますので、横断歩道等へはスロープをすりつけることを、順次、進めていきたいと考えています。

それを一旦の計画としましては、全体の事業の平成32年度をめどに、ある程度の改良を行っていききたいと考えております。ただ、既存路線につきましては、道路が広がらないと幅が広げられないので、そこについては、段差の解消とスロープだけで、あとは上屋の改修等ができれば、より安全に待てる形も含めて検討していければと思っております。

○林委員 ありがとうございます。

石川委員からエールが出たので、私も最後に申し上げます。

本当に申しわけないのですけれども、私は実は札幌に引っ越してきたときに、ウィズユーカードの1万円に感動して、札幌市は何と気前がいいのだと思いました。私の周りも1万円ファンが結構多いです。やはり、それを廃止するデメリットを上回るメリットがS A P I C Aにあるとおっしゃっていただくことは非常に重要かと思っております。

○吉見委員長 その意味がないと、何でなくすのだと言われますね。

○林委員 そうですね。

○吉見委員長 でも、なくさないとSAPICAのメリットが出ませんね。

前段のSAPICAの話も出ておりますが、全体を通してほかにございますか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉見委員長 よろしゅうございますか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、少し予定の時間を超過いたしました、これが議事の2番目のヒアリングでしたので、これで終わります。

所管局の皆さん、今日はどうもお疲れさまでした。

ありがとうございました。

以上で所管局の皆様にはご退席いただきまして、議事の3番目の委員による意見交換に移ります。

〔所管局職員は退室〕

3. 委員による意見交換（論点整理）

○吉見委員長 少し意見交換をしたいと思いますけれども、どこからでもよろしいですが、いかがですか。

○石川委員 費用対効果を質問して、事前資料ももらったのですけれども、一応、あの場ではああいう意見を言ったのですが、余りがちがちやってしまうと收拾がつかなくなってしまうと思いました。あれは、考え方を少し言いました。

今、落書き的にメモをして、この程度の情報を追加で求めたいと思います。この辺がしっかり整理されて、覚悟を持って投資しているのか、安くなるからやるのかは、余り取り繕った数字よりも年度ごとの実現可能性も含めて組んでもらわなければなりません。それが出ていなければ出ていないで、一つの問題点です。出せるのであれば、ある程度わかりやすく、ここまでシンプルにしたという意味かもしれませんが、何点か書きましたので、追加的に資料を求めます。

○吉見委員長 後で追加資料を求めようということですね。それは、石川委員から事務局に言っていただくことにしてよろしいでしょうか。

○推進担当係長 お渡しいただければ、こちらから資料をお願いします。

○吉見委員長 SAPICAは、エールも出ましたけれども、多くの市民の方が疑問に思われているところがあると思います。

○石川委員 だから、これをどう読み取るかだけれども、こういう書き方をされると、もともとプレミア率をよく思っていないということが透けて見える表現です。これは、すごく違和感があります。このどさくさで、また10%に戻そうというふうに見えます。

○吉見委員長 SAPICAの部分は、10%に戻っているのです。

○石川委員　そういう覚悟が本当にあるのなら、ウィズユーカードのプレミア率を１０％に落とすのが本当の順番のはずです。

○吉見委員長　これは、いろいろあります。例えば、１万円以下のカードであっても札幌市以上にプレミアがついている都市もあります。廃止された福岡市の磁気カードのえふカードでは、５，０００円券で５，９００円、３，０００円券でも３，４００円使えました。仙台市のバスカードは、地下鉄には乗り継ぎできないのですが５，０００円券で５，８５０円、３，０００円券で３，３６０円使えます。

やはり、今後ＩＣカードに誘導していこうとするのであれば、プレミアだけの問題ではないと思いますけれども、利用者にとってのメリットがないとなかなか移行しないです。それで、プレミア１５％が１０％になることについてを市民からいろいろな意見が出たとしても、政策的にＩＣカードにして効率化を図るというやり方もあると思います。今日のご回答の中では、ＳＡＰＩＣＡに順々に移行していくでしょう、その様子を見ながらウィズユーカードのことを考えますという雰囲気だったので、回答としては模範的だと思いますけれども、そううまくいくのかなという感じがします。

福岡市は、ＩＣカード導入に伴って磁気カードの方は割と早くやめる決定をしたのです。磁気カードは、自分で出していたものとＪＲ九州と共同で出していたものがありましたが、両方ともやめてしまいました。

福岡市では、三つの事業者が３種類のＩＣカードを出しています。西鉄と福岡市交通局とＪＲ九州ですが、相互利用できます。これら３枚のカードも札幌市のバス、地下鉄で使えます。そういうカード同士の競争関係みたいなものは、もともとＪＲ九州と福岡市交通局との共通カードを出していたという事情もあると思います。その点で、まず、今日もお話がありましたけれども、札幌市の場合は最初から単独で、ＪＲ北海道との連携もとらなかったし、まして、ほかの事業者との連携もとりませんでした。

ただ、実を言うと、札幌はＩＣカードを最初に入れたまちです。さっき言ったＳ．Ｍ．Ａ．Ｐカードです。Ｓ．Ｍ．Ａ．Ｐカードは、多分、ＩＣカードでは政令市で最初のものであったはずですが、これが続かなかったのです。

これは、昔のことなので、今から言っても仕方がないですが、これから先を考えたときには、どうやってＳＡＰＩＣＡの普及を図っていくかが大きな課題です。まさにエールを送るという意味で、どう普及を図るのかについては、指摘することを考えなければいけないかもしれません。お聞きする限りでは、市の方には妙案を持っていないという感じがしました。肅々とやっていきますというお答えに聞こえました。

○石川委員　雑談ベースで行けば、本当にウィズユーカードが１０％になれば、相当数は移行します。率の差だけで残っている人も多いのですが、そこで移らなかった人は、逆にしばらく滞留するはずです。やはり、何となく最初が面倒くさいという話になるかもしれません。

○吉見委員長　石川委員はご存じだと思うのですがけれども、例えば、交通料金の費用を経

費として落とす場合には、1枚のカードでそれを別扱いにして、いろいろなものをごちゃごちゃまぜたりせずに使っていかなければいけないですね。そうすると、さっき言ったように、例えば、あのお店で使えます、コンビニでも使えますと一緒にして使うと税務署に持っていけない、それは経費として使えなくなります。そうすると、交通系だけで費用とするためには、交通系同士の利便性がないとビジネス的には普及しません。

だから、例えば、市民カードとして使うとか、コンビニで使えるというところを進めても、一定数は1枚のカードでビジネス用に使いたいと。そうすると、S u i c aになりますね。S u i c aを1枚持っていて、交通に関しては全国で使って、それを全部まとめて税務署に持っていくわけです。

間違っていますか。

○石川委員 要は、内訳がわかればいいのです。僕は、S A P I C Aのシステムがわからないのですが、S u i c aはデータでとれるのです。ある意味、コンビニで使った分も抜こうと思えば抜けないわけではないと思います。

○吉見委員長 領収書は、課金したときにまとめて1,000円分、2,000円分と出てきますね。

○太田委員 青色申告に張って出しています。

○吉見委員長 本来、利用履歴が一致しないと税務署に出せないでしょう。

○太田委員 ウィズユーカードを切って、青色申告につけて出しています。

○吉見委員長 ウィズユーカードは、後ろに利用履歴が書いてあるから出ますね。そもそもウィズユーカードは交通にしか使えないから問題はないわけですが、I Cカードは、そこに問題があります。だから、今のお話でSAPICAによって利便性が上がるというのは、本当に一般の市民で、図書館を利用するような方ですね。でも、その方が交通で使うかどうかはわからないわけです。だから、広く普及を図るためには難しいところです。そういう意味では、ほかの交通機関で使えないのは、ビジネスで使う人にとっては使えないカードになるわけです。だからほかのカードを使います。その辺のことは、実質的な問題として理解されているかどうか、よくわかりません。

ここの本質の話とはずれている細かい話ですから、指摘したり評価することにならないと思いますが、何か普及を図る方法をどうするかですね。何だかんだいっても、ウィズユーカードの15%のプレミアムが一番大きいですね。

S A P I C Aがバス、電車に導入されて、もっと伸びると思ったのです。ところが、バスを乗って見ても、ピッピッという音でわかりますが、それが思ったよりふえていないです。つまり見ても依然としてウィズユーカードを使っている方が結構いらっしゃいます。もちろんそれがどうしてかについては、別にアンケートをとったわけではありませんが。

ほかに結構出ていたのは、路面電車の延伸と新型車両の問題です。

○太田委員 路面電車も含めて、公共交通は、利用者が減っているにもかかわらず、経費

がどんどんかかっていきます。といっても、政令指定都市としては、ある程度の地下鉄などが必要ですから、住民同士が理解して支えていかなければいけないと思います。

今回、金額を知ってとても驚いているものが多いです。地下鉄が赤字というのは報道で知っていたのですが、ほかのことに関してもかなり経費がかかっていますので、さらなる市民の理解や協力をもっと推進していくべきと感じました。

○吉見委員長 これは、難しいところですね。さっきの19億円は、電停ではなくて、延伸の費用全体です。400メートルを複線で19億円は、従前の他都市の建設費事例からすると異常に高いのです。なぜ異常に高いのかについては、個人的に聞いたり分析した話ですけれども、一つには、北海道ならではの埋設物が多いらしいのです。具体的には、ロードヒーティングです。このロードヒーティングをはがしたり、また埋めたりする部分で随分費用がかかってしまいます。つまり単純に道路に線路を引くことにとどまらないようなのです。

そういう中で、狸小路の電停は、あそこの歩道にどのぐらいロードヒーティングが埋まっているのかわかりませんが、多分、埋まっていますね。そこに電停をつけることになるので、その部分の費用がみんな入っているのです。19億円は単純に線路を引いて架線を引くだけのお金ではないと思います。

○太田委員 市電だけではなくバスにしても、今後、利用が少ないところでも、そちらの地域に住んでいらっしゃる方には必要だと思います。ある程度、都市機能は維持すべきだと思います。そういうことを考えると、非常に税金がかかると思います。やはり、さらなる市民理解というか、きちんと説明すべきだと思います。しらっと税金を投入しますとおっしゃられない時代がいつか来たらいいと思いながら伺っていました。

○林委員 市のものなので、啓蒙活動を本気でやるとなったら、小学校で必ず全校、全学年に、いかに公共機関がすばらしく、環境問題の中で必要かということをやっていかなければならないと思います。教育活動の効果は、結構大きいですから、単にコストパフォーマンスだけや、それこそお金がかかる、かからないだけでは、限界があります。コストパフォーマンスもそうだけれども、積極的に市民が必要だという意識ではないと、人口もどんどん減っていきますから難しいです。

○吉見委員長 道路ではなく公共交通に限ってですが、公共交通の整備等にかかるコストは、札幌市の場合は余りかけない。具体的には、地下鉄の延伸の計画がないので、相当楽になると思います。路面電車は、金額的に言えば、あえていえば、たかが知れています。19億円というと、えっと思うけれども、びっくりしたのは南北線の大通駅で、図書館の本を返すところやコンビニを移転させて、階段を改修するのですが、その予算が23億円程度と聞きました。つまり、地下鉄駅を改修するだけで二十二、三億円がかかっているのです。これに対して路面電車の延伸で19億円は、それ以下なのです。ところが、前段の費用は、ほとんど市民議論になりません。いつの間にか、すっとうってしまうのですね。それを考えると、地下鉄の延伸ではない新たな公共交通の今後の整備にかかるコス

トは、そんなにはかかりません。むしろ、今、言った地下鉄にかかる２３億円などが新たな企業債になっていくのであれば、地下鉄を中心とした既存設備の改修の部分が結構かかっていくと思います。

もっともこれは、一概には言えません。バリアフリーの工事になると、今度は厚労省の補助金がついたりしますから、全部が札幌市、あるいは地下鉄の負担になるとは言えません。

コストについては、本当はやりようはいろいろあって、先ほど１０年間かけて路面電車の車両を入れていくと、今、１編成が２億５，０００万円から６，０００万円というお話でした。これは、まとめて入れると場合によっては１億５，０００万円ぐらいになります。でも、１年ごとにばらばら入れていくとメーカーからすればばら売りですから高くなるわけです。海外の場合は、まとめてどんと入れて、それこそ企業債ではないけれども、債券を発行して１両当たりのコストを下げて使います。そこは、札幌の場合、予算上、そういう組み方が市としてできないので、１年の単年度予算の中で払える金額を見積もって払うから、総額は結果として高くなります。

だから、長い計画で見たときには組みようがあると思うのです。地下鉄をつくるときには、最初にまとめて車両を買わざるを得なかったわけですね。延伸したときにも、追加的に必要な車両はそこでまとめて入れるしかないのです。最初に１両だけ入れて、あとは１０年かけて１両ずつ入れていきますという運行はできないわけですから、最初にまとめてどんと入れるのです。そしてそれは、企業債になって後に償還しているのです。でも、今回の路面電車の車両更新は、そういう意思決定をしていません。結果として、総体コストは上がります。

本当は、まとめて入れるから安くしてほしいとメーカーとの交渉はできるのです。これは、路面電車ではないですが、イギリスで高速鉄道を入れるときには、日立に対してそういう交渉をイギリスは行っています。結果として日立が安く入れました。だから、本当はできるのです。１０年かけて入れるつもりならば、そういう方法もあるのですが、そうはやっていません。つまり本当は、コスト面でもいろいろやりようがある、計画を立ててやればですね。

バスに関して調整云々は、市としてやりにくいのだろうと思いながら、結局は事業者に任せるしかないのですね。私は、そこがどうも落ちないのです。

地下鉄を基幹にして、そこにバスターミナルがあって、郊外からはバスで運んで、地下鉄に乗りかえてもらうという仕組みは、恐らく、札幌が一番うまくいっている都市の一つなのです。その結果、バスが都心に余り流れ込みません。多くの方は、バスから地下鉄に乗り継いでまち中に入ってこられる仕組みです。

一番失敗しているのは、福岡市で、全然うまくいっていないです。市がバスターミナルをつくりましたが、バス事業者がそれと競争して都心に乗り入れています。地下鉄よりもバスが速いと主張しています。実際にバスは都市高速道路を通ってきますから、郊

外からだ地下鉄に乗り継ぐより速いのですね。ですから、都心部の交通状況は、全然改善していないのです。京都市も余りうまくいきませんでした。加えて京都の場合は、地下鉄東西線をつくって今でもまだ伸ばそうとしていますけれども、京都市交通局の高速電車部門は、多分、一番赤字転落団体に近いです。仙台市も今建設中の東西線をつくってしまって、大丈夫ではないでしょう。そういう中では、札幌市の交通事業にはそういう危険性がないので、大丈夫だと思います。

一方で、もうある種の路線の骨格や人の動き方を既存のものとして民間事業者に渡して、あとは放ったらかしという状態があります。あとは、それを維持するために補助金を出すだけでいいのか、ということはあると思います。これでは時代の変化に対応できず、昔の仕組みの維持のための補助金がふえていくだけだと思います。言われていたように、事業者が努力をされていないわけではないです。ただ、結果としてそれは目立たないですね。

民間事業者に移管した旧市営のバス路線がそのままいいのかということがあると思うのだけれども、結果としては市営時代の路線をそのまま継承しようとしています。その変更や調整を、市としてできないのかと思うのですけれども、なかなかできないみたいですね。そうではなくて補助金を出して何とか維持するのです。確かに、あるバス停で、そこにはある系統のバスしか来ないので、その系統を廃止してしまうとバス停も廃止になるのではないかという危惧もあるかもしれません。ただ、そうではなくて、例えば、別の路線を変更してバスサービスを維持し、その路線から都心に向かう路線につなげたりしてもいいのです。事業者にとっては、今、自分が持っている路線を組み合わせたりしてできることもあると思うけれども、それはしないのです。市は、その調整機能を果たせないかと言うと、それは事業者のお考えになること、ということで、今日も、結局、市として路線を維持するためにお金を出すというお話でしたね。やはり、制度上、難しいのでしょうか。

○山崎副委員長 客観的な質問ですけれども、バス路線維持のために市が1年間に民間事業者に交付している補助金総額はお幾らぐらいですか。

○吉見委員長 東区や白石区の営業所が大きかったはずですね。

○行政改革担当課長 平成24年度決算は、6億6,700万円です。ちょっと変動しますけれども、7億円を切るぐらいです。

○山崎副委員長 6億円から7億円ぐらいですね。

あとは、それが本当に市民のためになっているかどうかですね。

○吉見委員長 対象は、旧市営の路線だけですか。

○行政改革担当課長 旧市営路線が多いはずですが、もともと民間事業者がお持ちになっている路線も中に入っています。

○吉見委員長 難しいですね。そうかといって、維持のためにどんどん補助金を出さないとも言いきくいです。やはり、いろいろな面で矛盾をはらんでいます。路線を廃止になっていいのかというと、全然いいわけではないですから。

○石川委員 でも、そこはすごく温度差がありますね。僕は、車ばかりだから余りバスは

気にしないけれども、バスがないと困るという人もいますから、そこら辺が廃止一つとっても難しい問題です。

○林委員 個々人の利便性と言ってしまうと、本当にそうです。だから、市としてどういうスタンスをとるかしかないと思います。そこに個人の利便性でそろえるのは、それはもう限界があると私は思います。みんな生活環境が違いますから、市は市の視点でやっていかなければなりません。ただ、これから高齢化が進むので、余り高齢者に自動車を運転してほしくないです。非常に危険で、全国で事故がたくさん起きていますから、それを防ぐという意味でも、うまく公共機関の整備をと思います。

○吉見委員長 新しいアイデアが交通の施策に関して出てくるといいのですが、なかなか出てこないです。既存の枠組みの中だけなのです。

言わなかったけれども、S A P I C Aに関して、物すごくメリットが大きかったのは、札幌市外でも使えるようになったことです。札幌市を発着する路線であれば、例えば小樽行きの高速バスでもそのまま使えますが、今まで使えなかったのです。江別に行ったり、石狩に行ったりする札幌発着の路線で使えるようになったのです。ウィズユーカードは、いまだに使えないはずですが。札幌市外になると途端に使えなくなります。

○林委員 ウィズユーカードではなくて、高速バスカードという違うカードになります。

○吉見委員長 あれは、S A P I C Aだったらそのまま使えます。ただし、小樽市内のみの路線には使えません。札幌市に片足突っ込んでいるような路線は大丈夫というルールだったと思います。それでも、これはすごく大きなことです。ある意味で、市という境界をやっと踏み越えたことでもあります。これは、本当は物すごく評価すべきことかと思います。だから、札幌市外との動きをしている方にとっては、S A P I C Aは結構使い手のあるカードになったと思います。

市として、そういう判断ができたことであれば、ほかのところでも一步踏み越えるような判断や、事業者間を調整するような判断ができるものがあると思います。

ほかに意見交換することは何かありますか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 石川委員から、少し追加資料を求めるお話もありましたし、あとでまたいろいろと出てくることもあるかもしれません。

これは、市民ワークショップにかかる予定で、そこでご意見も出ますから、それを含めて最終的にもう一度我々も考えることになります。もともと、このタイミングでこのテーマをとというのは、路面電車の延伸、ループ化、低床車の導入やS A P I C Aが広く使われるようになったタイミングなので、ということもありましたので、多分、市民ワークショップでも今日我々が話したようなポイントが出ると期待します。それを含めて、最終的な評価を入れていきたいと思っています。

もし今日の意見交換がこれでいいようであればこれで終わりますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉見委員長 ありがとうございます。

4. そ の 他

○吉見委員長 その他、事務局から何かございますか。

○推進担当係長 委員の皆さん、ありがとうございました。

また、あした、あさってと引き続きよろしくお願いいたします。

今、委員長からお話がございましたワークショップの関係です。

大きなテーマは、以前、皆様方にお諮りして、意見をいただいたところを若干修正しました。それを、ワークショップを補助していただく事業者が石塚計画デザイン事務所に決まりましたので、あさっての3回目の意見交換の後に同席をいただいて、委員会からお示した大きなテーマを具体的に市民の方に議論いただくために少し砕いた論点をご用意いたしますので、それをまた皆さん方にご確認いただきたいと思います。あさっては、若干お時間がかかるとはと思いますが、ご了解をいただきたいと思います。

○吉見委員長 あす、あさってについては、事前の勉強会を行っているので、今日説明をしていただいた部分などについては、省略していいですね。

○推進担当係長 そうなります。

○太田委員 今日は、大変短く、簡潔で良かったです。

○吉見委員長 そうですね。

ですから、今日みたいな形でやりたいと思います。

○推進担当係長 あさっての市民生活部のDVの関係は、やはりもう一回、非公開にしたいと思います。最初は、消費者センターの関係を行いまして、その後に入れかえて男女共同参画という事前勉強会と同じような形で進めたいと思いますので、お願いいたします。

○吉見委員長 わかりました。

やむを得ないと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉見委員長 ほかにございますか。

○石川委員 できれば、あした、あさっての資料をもらいたいのですが、できていますか。

○吉見委員長 あしたに、あさっての分をもらえればという意味ですね。

○石川委員 はい。

○推進担当係長 わかりました。あした、ご用意いたします。

○吉見委員長 もしよろしければ、本日はこれで終了いたしたいと思いますが、よろしいですか。

（「異議なし」と発言する者あり）

5. 閉 会

○吉見委員長 それでは、終了いたします。
またあしたもよろしくお願いいたします。
ありがとうございました。

以 上