

札幌市営企業調査審議会

令和7年度第1回交通部会

日 時 2025年6月30日（月） 午後3時～4時41分

場 所 札幌市交通局本局庁舎 8階 講堂

出席者 委員 10名
 石田部会長、峪部会長代理、朝野委員、上原委員、大金委員、
 駒ヶ嶺委員、今野委員、佐藤委員、林委員、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7年度第1回交通部会

1 開 会

●松崎経営計画課長

それでは、定刻になりましたので、札幌市営企業調査審議会の令和7年度第1回交通部会を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠に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経営計画課長の松崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、阿部委員、祖母井委員の両名より、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10名の御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ありますので、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

●松崎経営計画課長

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

●芝井交通事業管理者

御紹介いただきました交通事業管理者をしております芝井と申します。

令和7年度第1回交通部会の開催に当たりまして、簡単に御挨拶を申し上げたいと思います。

まずもって、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、交通部会に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から地下鉄と路面電車の市営交通事業の取組に特段の御理解と御協力をいただいていることに、この場をお借りして感謝を申し上げます。

さて、今年度、札幌市では、局ごとに組織目標をつくって、その組織目標を職員間で共有してマネジメントに生かしていこうという取組を始めました。

そこで、交通局といたしましては、誰もが安心して利用できる安全で確実な輸送サービスを提供するという目標を掲げているところでございます。

この目標は、「誰もが」とありますとおり、普段御利用いただいている方に加えて、御高齢の方、障がいをお持ちの方、さらには、外国人も含めて利用していただく皆さんに安心感を持って快適に御利用していただきたいという思いを込めた目標でございます。

今年度、令和7年度につきましては、この目標に沿って、既に開業から50年以上が経過している地下鉄施設の老朽化に対して、施設の更新、あるいは改修を計画的に進めていくことに加えまして、駅施設の点検を工夫してやっていくことなどを含めて、安全対策を確

実に行っていく考えでございます。

さらに、駅のバリアフリー化を進めますとともに、今年4月から地下鉄ではタッチ決済を導入しましたが、これを来年度は路面電車のほうにも広げようということで、今年度はその改修も進めてまいりたいと考えております。

さらに、新たな決済手段の調査研究なども進めていく考えでありまして、新しい技術、新しい取組への挑戦も積極的に進めていきたいと思っております。

本日は、お手元の次第にもありますけれども、議題として、令和7年度予算について御説明をさせていただきます。さらに、報告事項として、昨年度、この部会の中で御質問のありました路面電車の運賃改定につきまして、上下分離のことも併せて改めて御説明を申し上げたいと考えております。

どうか委員の皆様方におかれましては、幅広い観点から忌憚のない御意見をたくさんいただきますようお願い申し上げまして、私からの御挨拶とさせていただきます。

今年度の人事異動で理事者側にも異動がありましたので、異動があった者も含めて、部長から自己紹介をしていただきます。

●本山事業管理部長

4月に着任しました事業管理部長の本山と申します。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

●山田高速電車部長

高速電車部長の山田でございます。

前回に引き続き、よろしくお願いいたします。

●白勢技術担当部長

4月に技術担当部長に着任した白勢でございます。

本日、いろいろとご意見を聞かせていただきながら進めてまいりたいと思いますので、引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

議題に入ります前に、今回は、報告議案の関係から、札幌市交通事業振興公社にオブザーバーとして御参加いただくことになりましたので、御紹介させていただきます。

一般財団法人札幌市交通事業振興公社の吉田事務局長です。

●吉田事務局長

札幌市交通事業振興公社の吉田と申します。

この春から着任いたしました。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

◎連絡事項

●松崎経営計画課長

それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。

事前に御郵送させていただいた資料として、資料１の令和７年度札幌市交通事業予算の概要、資料２の路面電車事業の上下分離について、資料３の路面電車の運賃改定について、以上３点でございます。

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石田部会長をお願いいたします。

３ 議 事

令和７年度札幌市交通事業予算の概要について

●石田部会長

皆さん、お疲れさまです。

それでは、議事を進めてまいりたいと思います。

本日の議題は、次第にありますように、令和７年度札幌市交通事業予算の概要について、そのほか、報告事項が１点の合計２点となっております。

本日の会議の進め方ですけれども、従来どおり、議題と報告ごとに事務局から説明いただいて、その後に皆様から御質問、御意見をお伺いしたいと思っております。

今後の市営交通の運営の参考となりますように、直接関わらないことでも構いませんので、何か気になる点等がございましたら様々な御意見をお伺いしたいと思います。活発な御議論に御協力をお願いしたいと思います。

それでは、早速ですが、議題の令和７年度札幌市交通事業予算の概要について、理事者から資料の説明をお願いいたします。

●本山事業管理部長

事業管理部長の本山でございます。

令和７年度札幌市交通事業予算の概要について御説明させていただきます。

お手元の資料の表紙をおめくりいただき、１ページの１．予算総括表の軌道整備事業会計を御覧ください。

以後、予算総括表については、全て千円単位となっております。また、100万円未満は切り捨てて御説明させていただきます。

まず、軌道整備事業会計とは、路面電車の上下分離において、交通局が担っている下の軌道施設の整備を行う会計となります。

初めに、損益計算書に計上されている営業活動に関する収支を表す収益的収支でございます。

収入総額は中段①のとおり17億7,200万円、支出総額は②のとおり18億1,800万円で、収支差引は③のとおり4,600万円の赤字となり、令和６年度からは3,100万円の好転となりま

す。

また、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほど④のとおり7,500万円の純損失となります。

次に、施設への投資などに関する収支を表す資本的収支でございます。

表の下段⑤のとおり収入総額は16億6,600万円、支出総額は⑥のとおり20億5,000万円で、収支差引は⑦のとおり3億8,400万円の不足となります。

続きまして、資金の状況でございます。

ただいま御説明しました収益的収支と資本的収支に、当年度分損益勘定留保資金等と過年度分内部留保資金を合算した結果、最終的な資金残は、表の右下⑧のとおり4億8,600万円の見込みとなっております。

なお、⑨のとおり、一般会計からの資金手当である長期借入金残高は4億6,600万円となっております。

続きまして、2ページの参考資料の2. 予算総括表（上下合算）を御覧ください。

上下とは、路面電車の上下分離における役割分担を表す表現であり、軌道施設の整備、すなわち下を交通局が担い、整備された施設を使用しての運送、すなわち上を札幌市交通事業振興公社が担っております。

この資料は、それぞれの団体の予算を合算して、軌道事業全体を把握できるようにしたもので、一番右側の表は上下を合わせた予算を表しております。

まず、収益的収支でございます。

収入総額は①のとおり27億2,800万円で、支出総額は②のとおり27億7,200万円で、収支差引は③のとおり4,300万円の赤字となっております。

上の軌道運送事業では、乗車人員が好調なほか、令和6年12月の運賃改定による乗車料収入の増加により黒字を見込んでおりますが、下の軌道整備事業では、減価償却費の増加等により依然として厳しい経営状況が続いており、上下を合算しても赤字を見込んでおります。

続きまして、下段の資金の状況でございます。

ただいま御説明しました収益的収支と資本的収支に、当年度分損益勘定留保資金等、過年度分内部留保資金を合算した結果、最終的な資金残は、表の下段の④のとおり3億7,800万円の見込みとなっております。

続きまして、3ページの3. これまでの傾向を御覧ください。

左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入ですが、折れ線グラフは1日平均乗車人員、棒グラフは乗車料収入の推移を表しています。

いずれも、乗車人員の回復やSAPICAポイントの見直し等により回復傾向にあり、令和7年度予算についても、コロナ前の元年度を上回った令和6年度予算をさらに上回る見込みとなっております。

次に、右上の累積欠損金及び収益的収支は、折れ線グラフの収益的収支の赤字が続いていますが、今後は、企業債償還が増え、それを返済するために公社が負担する施設使用料

が増加するため、収支は改善に向かう見込みです。

次に、左下の企業債でございます。

電車事業所などの老朽化施設の更新を進めているため、棒グラフが示しているとおり、令和7年度においても、借入額が償還額を上回り、残高が増える見込みとなっております。

最後に、右下の資金の状況でございます。

令和3年度にコロナ禍で収支が悪化した公社の施設使用料を減免するため、一般会計から長期借入れを行っております。そのため、令和7年度の資金過不足額は4億8,700万円の残となりますが、長期借入残高の4億6,600万円を差し引くと、実質的な資金残は2,100万円となっております。

以上が、軌道整備事業会計の令和7年度予算の概要でございます。

続きまして、4ページの1. 予算総括表の高速電車事業会計を御覧ください。

まず、収益的収支でございます。

収入総額は、中段①のとおり518億7,600万円、支出総額は②のとおり438億8,400万円で、収支差引は③のとおり79億9,200万円の黒字となり、令和6年度からは8億9,200万円の好転です。

なお、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほど④のとおり61億9,500万円の純利益となります。

次に、資本的収支でございます。

表の下段⑤のとおり収入総額は218億5,700万円、支出総額は⑥のとおり424億8,900万円で、収支差引は⑦のとおり206億3,200万円の不足となります。

続きまして、資金の状況でございます。

ただいま御説明しました収益的収支と資本的収支に、当年度分損益勘定留保資金等と過年度分内部留保資金を合算した結果、最終的な資金残は、表の右下⑧のとおり47億7,100万円となる見込みです。

続きまして、5ページの2. これまでの傾向を御覧ください。

左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入ですが、折れ線グラフは、1日平均乗車人員、棒グラフは年間乗車料収入の推移を表しております。

いずれも回復基調で、令和7年度はコロナ前の元年度を上回る見込みとなっております。

次に、右上の累積欠損金及び収益的収支は、乗車料収入増により折れ線グラフの収支は改善しつつありますが、棒グラフで示している1,800億円を超える累積欠損金の解消にはまだ時間を要します。

次に、左下の企業債は、平成10年度の残高5,170億円をピークに、折れ線グラフが示すとおり減少を続けていますが、まだ2,000億円を超える残高があります。

最後に、右下の資金の状況は、令和7年度の資金過不足額は48億円の残を見込んでおりますが、特別減収対策企業債の残高179億円を差し引くと、実質的な資金残は132億円の不足となります。

なお、この企業債の満期一括償還が令和12年度から開始しますので、それに備える必要

があります。

続いて、6ページの令和7年度予算の主要事業を御覧ください。

資料の左上の地下鉄の老朽化対策として、総額221億8,800万円を計上しております。

まず、駅防煙垂れ壁改修工事ですが、昨年、事故のありました南北線さっぽろ駅は既に対応が完了しているため、さっぽろ駅と同様にトンネルとホームの間に防煙垂れ壁が設置されております北24条駅を改修します。

二つ目の黒丸の駅施設建物総点検業務は、駅舎の防煙垂れ壁、天井材や壁材などの点検ルールを定め、総点検を行います。

令和7年度は北18条駅と北12条駅で試行的に点検を行い、後年度において全駅に展開します。

三つ目の黒丸の駅リフレッシュ工事は、コロナ禍で一時凍結していた事業を再開し、建築仕上げ等の更新、美装化を進めていきます。令和7年度は北18条駅、令和8年度は北12条駅の実施設計を行い、以降は少なくとも年に1駅のペースで事業を進めます。

次に、本局庁舎ほか大規模改修工事ですが、昭和57年建築で40年以上が経過した大谷地の交通局本局庁舎につきまして、外壁や設備等の改修を行います。

工事完了は令和10年度、現在の想定事業費は85億円程度を見込んでいます。

そのほか、南車両基地改築工事、南北線シェルター耐震改修工事、新設・機能向上等として、さっぽろ駅のホーム増設などの大型継続事業を計上しております。

次に、右上に移りまして、バリアフリー化につきましては、車両と駅ホームの段差隙間の縮小や新型低床車両の導入などを計上しております。

次の安全対策につきましては、車内防犯カメラ設置を計上しております。

東豊線は令和6年度から設置を開始しており、令和9年度までに現在運行中の全線の全車両に設置します。

次のサービスアップや新技術への対応は、地下鉄では4月からタッチ決済の実証実験を開始しており、続いて、路面電車でもタッチ決済対応に係る改修を行います。

また、新たな乗車システム導入に向けた調査業務として、QRコード乗車券など新たな乗車手段の導入や、運賃計算をサーバー化するための調査費用を計上しております。

次の人材確保に向けた取組の一つ目の黒丸の地下鉄駅業務等委託料ですが、駅管理の委託先である公社におきまして喫緊の課題となっている駅務員の人材不足を解消するため、同業他社水準への給与の見直しに必要な予算を増額し、計上しております。

そのほか、駅務員の勤務環境の改善のため、駅仮眠室の個室化、また、駅業務省力化推進調査検討業務などを計上しております。

最後に、環境負荷軽減への取組ですが、市内の清掃工場で発電する余剰電力を活用し、令和7年度からは地下鉄動力の100%がCO₂フリー電力となります。

説明は以上でございます。

●石田部会長

それでは、今の御説明の内容に関しまして、委員の皆様から御質問、御意見等はございますか。

●上原委員

市民委員の上原です。

今の御説明でいきますと6ページになると思うのですが、右のほうの安全対策で、全線の車両の車内防犯カメラの設置について、計画を前倒しして実施すると示されていますが、この部分は日々危惧しておりまして、早めにこのようにやっていただけることに対して感謝を申し上げます。ありがとうございます。

●石田部会長

ほかにございますか。

●佐藤委員

佐藤でございます。

新聞報道等で、市電の運転手不足で5月から平日を減便したというお話がございましたが、現状はどのようになっているのか知りたいと思います。苦情等はないのでしょうか。

これは前からかもしれませんが、特に朝のラッシュ時は電停からあふれるくらいお客さんが並んで、1両では乗り切れなくて次の車両まで待たなければならないという話を近隣に住んでいる者から聞いたりします。

それから、運転手不足ということですので、これはバスなども似たような傾向かと思いますが、採用活動はどのようになっておりますでしょうか。

賃上げをするというお話も聞きましたけれども、その辺を含めて、採用活動の現状をお聞きしたいと思います。

それから、採用に結びついたらの話ですが、今後、減便はどのようになる見通しなのでしょうか。

運転手不足が今回の理由になっておりましたけれども、経営面を考えると、ひょっとするとそのほうがいいという話にもなるかもしれません。そんなことも含めて、今後の減便の見通しについてお話をしていただければと思います。

●本山事業管理部長

まず、減便の影響についてです。

今、委員からもお話がありましたが、ダイヤ改正の直後に、朝ラッシュの最も混む区間である外回りの西線11条、西線6条の停留所において乗り残しが発生しておりました。ただ、日を追うごとに利用者側の利用時間帯が分散され、ピークの時間帯が早まる傾向があり、現在は混雑がある程度平準化している状況です。

この区間は、ダイヤの改正前から散発的に乗り残しが見られていたところですが、今回

のダイヤ改正もある程度影響しているものと認識しております。

ただ、発着時間や車間が変わりましたので、新しいダイヤに慣れるまでに時間を要したという状況もあったものと認識しております。

2点目の運転手の採用活動についてです。

公社で採用活動を行っており、例えば、転職イベントへの出展やInstagramを使って若い世代に呼びかけるような取組、このほか、交通局とコラボをして、仕事内容を紹介する動画配信等に取り組んでいる状況です。

次に、今後の減便の見通しについてです。

現在、運転手を8名養成しております。もともと10名不足しており、単独で乗れるようになるまで、免許を取得するまでに半年くらいかかるものですから、養成状況や運転手の定着状況を見極めた上で、今後、判断していくことになると思っております。

それから、苦情についてです。

確かに、乗れないという苦情も来ているのですが、何とかその後の電車に乗っていただく、あるいは時間を前後して乗っていただくということで、一旦は御理解をいただいている状況です。

●佐藤委員

今、採用状況をお聞きしましたが、10人不足していて8人養成中というお話でした。額面どおりいくと、まだ2人足りないわけですがけれども、その8人がどのくらいのものなのか、10人中8人ということだからかなりの割合がカバーできたということかと思います。

半年の養成期間ということは、遅くとも年末くらいにはダイヤが戻ったりする可能性があるということなのでしょうか。

●本山事業管理部長

今後の状況にもよりますが、可能性としては十分あり得ると思います。

●石田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●今野委員

ただいまの佐藤委員の質問に関連して、採用活動を積極的に行うことはもちろん大事ですが、既に雇用している職員の引き止めといいますか、定着を図るための努力はされているのかどうか、お伺いしたいと思います。

●本山事業管理部長

定着のための取組についてです。

先ほど佐藤委員からもお話があったのですが、今年度から賃金処遇の改善を行っており

まして、9%ほどのベースアップを行っています。

このほかにも、電車事業所の全面改築を行っており、新しい車両にも対応できるような作業環境を確保していくこと、このほか、新型低床車両を導入することで、お客様の乗降介助に対する運転手の負担を軽減するというも行っております。

繰り返しになりますが、職員採用が厳しいものですから、交通局と連携をして、引き続き進めていきたいと思っております。

●今野委員

給与水準を向上させるとか作業環境を高めていくということももちろん重要ではあると思うのですが、職員の研修制度で、トップダウンではなくてボトムアップ方式で何か取り入れていくとか、トップマネジメント等で、トップの方と現場の職員が定期的に懇談するような場を設けて職員の方々の意見を取り入れていくとか、そういったことがされているのであればいいのかなと考えております。

●本山事業管理部長

公社の中でもいろいろな課題を抱えているのですが、若手職員を中心にプロジェクトを立ち上げ、その課題に対してどういう解決方法があるのかということ、交通局とともに議論をしていこうという動きは出ております。

●今野委員

どうもありがとうございました。

●石田部会長

ほかにございますか。

●駒ヶ嶺委員

市民委員の駒ヶ嶺です。よろしくお願いいたします。

今おっしゃっていたように、職員の声をということでありましたら、後ほど説明があるかと思いますが、ヒヤリ・ハットのほうで令和6年度が爆発的に伸びているところが職員の声につながるかもしれませんので、後ほど御説明を聞きたいと思います。

6ページのところで3点質問をさせてください。

一つ目は、サービスアップの点です。

サービスアップについては、ハード面の改善が非常に多いというのが印象的です。実際のところ、昨今のインバウンドの状況や空港利用などを考えると、ソフト面といいますか、始発時間の繰上げも、政令指定都市である札幌市としては必要ではないかと思えます。

例えば、宮の沢発の始発に乗った場合、6時発で6時36分着となりますが、実際のところ、新さっぽろのJRが6時39分ですので、新千歳空港に着くのが7時9分となります。

7時30分発の始発の飛行機となりますと、かなりぎりぎりな状況でございまして、これに乗る過ぎすと、次の6時52分にJR新さっぽろとなり、7時20分着なのでもう間に合わないということになっております。

確かに、代替交通機関としてバスなどを御利用されることも多いとは思いますが、札幌市の大動脈である地下鉄ということを考えたときに、始発に乗ってもJRの連結がスムーズになるようなことを考えてくことも必要かなと思いますが、いかがでしょうか。

今言ったことは、もしかしたら人材確保につなげた駅業務省力化等の検討に反発することもあるかもしれませんが、人の有効活用を考えて、労働時間など、スムーズな展開ができれば、省力化のみならず、効率化につながるサービスの提供になるのではないかという一つの提案でございします。

もう一つは、サービスの面で、昨年、交通資料館の通年開館について質問させていただきました。地域の声があれば検討したいという中で、今年の4月に澄川連合町内会等を交えて交通資料館の清掃を行っていただいたというお話を聞きました。交通局の積極的な動きについては、地域密着で非常にすばらしいと思いました。

そのような中、昨今、駅名標が非常に広がっておりまして、収益事業の底上げになっているのではないかとと思いますが、駅の個性化プロジェクトというものも交通局で行っていると思います。

昨今では、令和5年に月寒中央駅とのタイアップということで、これは自発的というよりも、スポーツ関係で他の事業者と連携しているようですが、自衛隊前駅については、交通資料館という交通局が持っている施設とのタイアップも駅の個性化の一つではないかと思っています。

そういった観点での展開や、交通資料館については、例えば、冬休み期間などに近隣の小学生などを招いたイベントとか、いろいろと展開できる施設があるのではないかとと思いますが、こういったサービスの展開はいかがでしょうか。

●山田高速電車部長

高速電車部長の山田でございします。

一つ目の質問の始発の繰上げですが、正直なところ、現在、繰上げを検討しているということはないです。要因としては、営業時間の終了が1時くらいで、朝は6時くらいからスタートするのですけれども、その4、5時間の中で、設備、施設の点検や工事が入ったりということで、日々、時間や人のやりくりをしていますので、今の段階でこれ以上詰めるのはなかなか難しいので、今のところ、検討はしていない状況です。

ただ、これから将来、新幹線が札幌に来た場合は、その時間帯も含めていろいろ研究していくことは必要かと思っております。

もう一点の省力化の関係ですが、具体的には、人口減少社会ということで駅員の成り手不足が懸念されていますので、コンサル業務を委託して、現行駅の効率化や省力化について調査検討を行うもので、現在、仕様について詰めている段階でございします。

●本山事業管理部長

資料館の清掃の件ですが、澄川の町内会の方の申し出により、屋外に展示している車両の清掃を手伝っていただいています。皆さん、本当に一生懸命やっただいており、このような活動が続くことで、より地元にも愛される施設になっていくものと認識しています。

また、昨年度から副駅名（看板広告）の取組を始めております。昨年度は5駅、今年度も6月から5駅追加されまして、今は10駅に副駅名を掲出しております。

また、駅とのタイアップの取組みとして、例えば、自衛隊前駅の近くには資料館もあるという委員からの御提案だったと思います。ちょうど今週末に、乃木坂46というアイドルグループが真駒内のセキスイハイムアリーナで公演をすることになっており、今、それに合わせて週末からスタンプラリーを実施する予定です。資料館にもぜひ来ていただきたいということで、スタンプスポットの一つとして位置付けております。

また、冬期間のお話がありました。

前回も御質問をいただいて、今のところは冬期間の開館は考えていないというお話をしたと思いますが、委員の御指摘のとおり、夏休みだけではなくて、冬に小学生などのお子様に来てくれる可能性もあると考えております。

今、実際に10歳以下の子どもが全体の約半数を占めています。昨年のオープン以来、たくさんの方に来ていただいております、今のところは昨年度と同じぐらいの人数の方に来ていただいているのですが、今までと違う取組みもこれから検討していきたいと思っております。

●駒ヶ嶺委員

一つ目の始発時間の繰上げについてです。例えば、仙台とか福岡といった都市では5時30分頃が始発で、工事面といいますか、メンテナンスのほうも回っているのではないかと思います。札幌市については、まだまだ難しい状況があり、課題が非常に多いという認識でしょうか。

●山田高速電車部長

札幌市の場合は、特に営業時間外に施設、設備の工事なども発注しているのですが、その営業時間外の短い時間でやっただけの業者もかなり少なくなっている状況です。ですから、その時間をもっと短くすることになりますと、入札不調が続いて遅れていくのではないかとということも考えて、現段階では検討していないという状況ではございます。

●駒ヶ嶺委員

交通資料館についてもありがとうございます。

収益事業の観点で、企業との連携というものは札幌市の事業運営では非常に大切だと

と思いますが、地域連携については前向きな取組という観点も持ちながら、交通資料館、そして、駅の運営を進めたらいいのではないかとという一つの御提案でした。

以上です。ありがとうございました。

●石田部会長

ほかにございますか。

●林委員

林でございます。よろしくお願いします。

安全対策についてです。

先ほど、委員からもカメラがついてよかったというお話がありましたが、先日、新聞で、専用席の使い方によるトラブルがあったという記事を見ました。専用席の周りで携帯を使ってどうなのか、本当に必要な人が座っているのか、また、若者やインバウンドの人が荷物を広げながらどんと座っているのを見かけるのですが、見回りとか、使い方の啓蒙とか、その辺についてはどのようにお考えなのか、教えていただけたらと思います。

●山田高速電車部長

専用席については、今、インバウンドの方がよく座っていらっしゃるということで、いろいろと苦情を受けております。今、専用席を案内するステッカーには英語の表記をしているのですが、それではなかなか足りないということで、新たに今年度、そのステッカーに4か国語表記で何かできないかということを検討している状況でございます。

見回りについては、駅助役が駅を巡回しておりますので、巡回中に電車の中で見かけた場合については声かけをしているとともに、少ない人数ですが、ガードマンも委託してまして、2人1組で1日4人で回っていると思うのですが、回りながら、車内での迷惑行為や専用席の使い方が誤っている方についてはお話をしている状況です。

引き続き、しっかりやっていきたいと思っております。

●石田部会長

ほかにございますか。

●峪部会長代理

峪と申します。

軌道事業について伺いたいのですが、まず1点は、施設使用料がどのように決まっているのか、大枠の枠組みで結構ですので、改めて確認をさせていただきたいと思えます。

もう一点は、路面電車を減便したということで、先ほど、ピーク時間帯における乗り残しの軽減ということで、乗客の出発時刻選択が分散され、旅客の出発時刻選択が変わるこ

とによって局地的な混雑が解消されたというお話がありましたが、ピーク時間帯における需要の総量はどのように変化しているのかということです。つまり、ダイヤ改正以前の当初の需要予測と比較して、ピーク時間帯における需要の総量はどうか変化しているのか。

それから、非ピーク時間帯における需要の総量がどのように変化しているのかという点について伺いたいと思います。

というのも、ピーク時間帯は一般的に定期の旅客が多いので、ほかの交通モードに変えるとかトリップをやめるという選択は通常行われなくて、混雑が目の前にあるときに出発時刻を変えることで、定期を持っている人は何が何でも路面電車に乗るという行動を取ると思います。特に、非ピーク時間帯では非定期の旅客が卓越していると思いますので、非定期の旅客の方は一般的に運賃が上がるとか頻度が下がるということがあると旅客の効用は下がって、その公共交通機関は選択されないということが一般的に言われていることですけれども、非ピークの時間帯において需要の総量がどのように変化しているのかという点について伺いたいと思います。

また、このダイヤ改正に伴って運賃収入が当初の予想より変化する可能性があるのかどうかという点も併せてお聞きしたいと思います。

●本山事業管理部長

まず、施設使用料の考え方から説明させていただきます。

先ほどの上下分離の話ですけれども、交通局で施設等の建設をしているものですから、交通局が行う施設の建設改良に関する費用を全て算入するという考え方になっております。具体的には、交通局が借り入れた企業債の元利償還金や、交通局が支払う人件費、事務費、あとは、施設・車両の保守点検等の費用などが使用料の内訳となります。

●平田路面電車部長

札幌市交通事業振興公社路面電車部の平田と申します。

まず、ピーク時間帯のお話ですけれども、総量としてはあまり落ちていないというのが現場での印象です。以前までは、極端に短い時間帯、30分間ぐらいの中にピークがございました。今回の減便を伴うダイヤ改正で、お客様が利用時間を少し早められるという動きが見えまして、具体的には15分ほど早まったのではないかとこのところで平準化され、著しい混雑はある程度解消されているかと思っております。

それから、オフピークの時間帯についてです。特に日中の話になるかと思いますが、こちらは減便と申しまして1時間当たりで1便程度です。時間にすると、電車を運行している間隔が1分ほど延びるという感覚ですので、あまり大きな影響はないものと思っております。

●本山事業管理部長

乗車人員については前年同月比で2.8%減になっておりまして、乗車料収入は対前年で

8.3%増になっております。これは、12月の料金改定の影響が大きいものと認識しております。

● 峪部会長代理

ここ数年、路面電車の年間の乗客数は増加をしていたと思うのですが、短期的にでも前年同月比で乗客の減少というのはよくあることなのではないでしょうか。

また、この減少は予想されていたものなのかどうかという点を伺いたいと思います。

それから、今は定期の方のピーク時間帯の需要の総量はそれほど変わっていないというお話だったのですが、定期中心ですので総量自体は変わらなくとも、希望到着時刻から少しずれていますので、それによって旅客が負担しているというのは変わらないと思っております。

短期的には変化はないかもしれませんが、今、現役世代といいますか、生産年齢人口の方々が沿線に住んでいるということですので、長期的には居住地選択の影響が出てくるのかもしれないと考えております。

● 本山事業管理部長

乗車人員等が一時的にも減っている場合があるかというお話ですが、平成29年の運賃改定時に1%ほど減った時期があり、その時は1年後に回復している状況が見られました。

また、昨年12月から3月までの運賃改定後は、1日平均乗車人員が前年同時期に比べて2%ほど減少しております。

また、先ほど定期という話もあったのですが、実際に定期券の利用が前年同時期に比べて増えておりまして、駆け込みで定期を買われた方がいたということと、定期の値上げ幅を抑制したことで、定期外利用の方が、一定数、定期利用に移ったということが想定されます。

● 石田部会長

便数が減るということで、需要予測はされているのですか。

● 本山事業管理部長

地下鉄やバスに乗り換えたのではないかとということですが、運賃改定後、沿線周辺の地下鉄駅の利用者は増えていない状況です。予測としても、バスも同時期に値上げをしていたので、その影響はほとんどないと見込んでいたところです。

● 石田部会長

ほかにございますか。

● 吉田委員

人材確保のところでベースアップのお話がありましたが、新聞、マスコミでも、減便の絡みで賃上げの話も報じられていて、内容的には先ほど説明があったように、平均で9%を超えるということで、率だけで言えば相当な引き上げだと思います。

これは、例えば、単年度的に、運転手が不足したので賃金を上げる、あるいは職務環境を整えて、職員や運転手の方々の流出を防がなくてはならない、といった、緊急避難的な対応だったと思うのです。

この財源は、6ページの地下鉄駅業務等委託料の中に包括されているのですか。

公社は駅務も行っていますから、駅務と運転手と両方だと思うのですが、多分、公社のほうで賃上げするにしても、市からの委託費などで9%を超える賃上げが図られたのか、あるいは、公社としての収入の中でそれは賄うことになったのか。

これは今後の見通しなのですが、一旦、新聞報道だと平均460万円から500万円ぐらいになると報じられているのを見ました。私どもは労働組合なものですから、路面電車とか地下鉄以外のバスの減便の話も少し調べたり、その組合の皆様方は我々のところに加盟していただいているものですから、全体として処遇改善をしていかないと流出が止まらなないと、これはどこもそうだと思うのです。

今回、こういう措置を図ったわけですが、これ以降、毎年、賃金が上がっていかないと、いつまでも状況を脱することは難しいと思います。今は幸い、10名欠のところでは8名の育成をしているという話でしたが、ただ、そこも今のところは満度に補充される予定ではないということで、欠員は続くということだと思うのです。そこは大きく力を入れていかなければならないと思うのです。お答えするのは難しいと思いますが、今後の賃金改定に対する姿勢や見通しなどが何かあればお聞かせください。

●本山事業管理部長

委員がおっしゃられたとおり、公社は地下鉄の駅業務を受託し、上下分離の路面電車については、運行自体を公社独自で運営しているという構造になっております。

9%のベースアップについては、まず、駅の業務に関しては委託料の範囲で行っているもので、その委託料を増額して予算措置をしております。

一方、路面電車は、独立した会計がありますので、あくまでも路面電車の収益の中で、運転手の方のベースアップを図っていくことになります。

今後こういった姿勢で取り組んでいくのかについては、今、2名ほど定員を満たしていないという状況もあり、10月採用の実施に向けて、検討を進めているところでございます。

また、10月採用に向けては、交通局としても教習の受け入れ体制の面で、地下鉄と路面電車の運転手の教習時期が重なる部分もあるので、そこは調整をして、路面電車の定数を満たせるように努力をしていきたいと思っております。

●吉田委員

ありがとうございました。

基本的には公社の乗車料収入の中で賄うということですね。あとは、市との関係で、施設使用料、その辺のさじ加減といいますか、例えば、主たる収入が乗車料収入しかないとすれば、処遇改善はなかなか難しく、ほかに収入源というか、収入アップをする手だてがないとすればなかなか厳しいと思いますが、そこを市の施設整備の使用料で調整するということはあり得るのでしょうか。

●本山事業管理部長

施設使用料に関しては、建設改良に関する全ての費用が含まれるものですから、使用料を払えないような、コロナのような状況がもし起これば減免ということもあるのですが、その場合も、あくまでも交通局で借入れをして、それを後年度に御負担いただくという流れになっております。

公社の路面電車事業においても、乗車料収入のほかにもネーミングライツやラッピング電車等の取組を進めており、経費の節約をしながら、そのような企業努力で人件費を捻出していくということになります。

●石田部会長

ほかにございますか。

(「なし」と発言する者あり)

4 報告事項

路面電車の上下分離、運賃改定について

●石田部会長

それでは、続いて、報告事項に移りたいと思います。

報告事項の路面電車の上下分離、運賃改定について、御説明をお願いいたします。

●本山事業管理部長

それでは、資料2を御覧ください。

前回の部会において、令和6年12月に行われた路面電車の運賃改定についての御質問がありましたので、御説明をさせていただきます。

まず、その前段として、昨年度に委員の改選も行われたことから、路面電車の上下分離の仕組みや、交通局と公社の役割分担などについて、今のお話と重複する部分もありますが、改めて御説明いたします。

本市の路面電車事業につきましては、上下分離方式の導入によりまして、経営の効率化や安全管理体制の維持、継続、利用者サービスのさらなる向上を図り、将来世代へ継承できるよう、令和2年4月1日より、一般財団法人札幌市交通事業振興公社とともにその仕組みを導入しております。

資料1の上下分離の基本的な仕組みですが、もともと交通局が担っていた路面電車事業については、旅客運送主体を公社に、施設・車両の保有、整備を交通局に分離をし、それぞれが経営を行っていくものとしております。

なお、日常的な維持管理業務につきましては、整備事業者の交通局から運送事業者の公社に委託をして実施をしております。

資料左下の2に移ります。

上下分離後の事業主体についてです。

上下分離を実施するに当たっては、運送と整備それぞれの事業者が特許を取得する必要があることから、上下分離の導入につきまして交通局と公社の連名で申請し、国土交通大臣の認定を受けまして、それぞれの特許を取得しております。

これによりまして、交通局と公社はそれぞれ整備事業、運送事業の独立した事業主体として、法令上の必要な手続などにつきましても、整備事業に関するものは交通局が、運賃改定などの運送事業に関するものは公社が、それぞれの立場と責任において実施することになります。

資料の右側に移りまして、3の主な役割分担と収支スキームでございます。

お示した図のような関係を交通局と公社との協定において規定しております。

運送事業を担う公社では、運行業務のほかに施設・車両の維持管理業務を交通局からの受託業務として実施をしております。

また、乗客誘致や広告事業によって収益を増やす取組を行うほか、料金制度を定め、認可申請や届出を行う立場でもあります。

収支スキームとしては、運送事業者である公社は、乗車料収入を受け取り、交通局に施設使用料を支払います。交通局からは受託業務である維持管理に係る費用の負担を受けております。

これに対して、整備事業者である交通局は、施設・車両の保有、整備、技術継承などを担っており、運送事業者である公社からの施設使用料や一般会計からの補助金等を基に施設の整備を行っております。

最後に、4の経営に関する相互協力等でございます。

このような関係で事業を円滑に進め、健全な経営を維持していくために、上下の事業者間で相互に協力することとしており、交通局と公社のトップを交えた軌道事業経営連絡会議を定期的を開催するなど、密な連携を図っております。

また、運賃改定といった利用者サービスに大きな影響を及ぼすことがあれば、事前に協議をすることも協定で定めております。

次に、資料3を御覧ください。

路面電車の運賃改定でございます。

資料の左上は、令和6年3月に改定した札幌市交通事業経営計画に掲載している運賃改定シミュレーションになります。

コロナ禍における大幅な減収を受けて収支改善に努めてきましたが、少子高齢化や人口

減少により、長期的には乗車人員、乗車料収入の減少が予想され、加えて、電気料金や資材価格の高騰による経費が増加し、経営を圧迫するという厳しい先行きを示す内容となっております。

まず、上のグラフについてですが、青色の線が料金改定を行わずに200円のままとした場合の資金の状況を表しています。

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ます。

オレンジ色の線は、運賃を230円に改定した場合ですが、令和15年度、2033年度まで資金不足は生じておりません。

次に、その下のグラフを御覧ください。

オレンジ色の線が、230円に改定した場合の経常収支を表しております。

運賃を改定した場合でも厳しい収支状況が見込まれ、引き続き改善の努力が必要になります。

こうした状況を踏まえ、軌道運送事業を担う公社が持続可能な経営に向けて令和6年12月に運賃改定を行ったところでございます。

運賃区分ごとの具体的な改定内容は、右側の表のとおりとなっております。

ここまではこれまでの部会で御説明した内容ですが、前回の部会でこの運賃改定の考え方等について御質問がございましたので、本日は、その説明をいただくために、公社の吉田事務局長にお越しをいただいております。

吉田事務局長、よろしくお願いします。

●吉田事務局長

交通事業振興公社事務局長の吉田でございます。

私からは、先の運賃改定を行うまでの経過につきまして、考え方にも触れながら御説明させていただきます。

資料の右下になりますが、先ほどの説明でもありましたとおり、軌道運送事業は公社で担ってなっておりますので、国が定める関係の要領に基づきまして、当公社が北海道運輸局に認可申請を行い、実施をしたというものでございます。

そこに至るまでの議論の経過を図示しております。

まず、米印にございますけれども、前回、運賃改定を行った平成29年4月当時におきましては、運送事業者は交通局でありましたことから、運賃改定に係る条例改正が必要でして、これに付随して、この交通部会での諮問を経て、議会での議決を経ていたという経緯がございます。

当時、認可申請は国交大臣宛てに行いまして、さらに国の運輸審議会を経て認可を受けていたということですが、上下分離で運送事業者は公社に切り替わったことから、当時とは申請のプロセスが異なっております。

今回の申請、検討に当たりましては、交通局と綿密な連携を図りながら進めてまいりまして、具体的な表の説明になりますけれども、運賃を230円に改定することの素案につき

まして、まず局を通して令和5年10月に市議会、そして、こちらの交通部会に対してお示しをしたところでございます。

その際、交通部会の委員の皆様からは、通学定期に関しまして、学生に対する配慮を検討すべきとの御提言をいただいたことを踏まえまして、以降、検討を重ねまして、最終的に子育て世帯への家計に与える影響に配慮するため、通学定期の運賃改定率を極力最低限に抑制して、改定前の運賃とほぼ据え置きに近い金額である1%増に設定するというようにしておりました。

また、上の囲みのほうですが、令和5年11月の公社理事会での報告におきまして、230円という運賃が地下鉄1区の210円を上回るということに対して御心配の声をいただいたことを踏まえまして、通勤定期につきましても通学定期同様に、お客様の利用定着の観点から、地下鉄1区の定期運賃を超えない金額に設定したという経緯がございました。

交通部会の皆様には、交通局を通しまして、翌令和6年1月に経営計画見直し案の中で改めて運賃改定の点についても御報告をさせていただきましたが、その前後で、令和5年12月には中央区の連町協議会、そして、2月には複数の沿線連合町内会にも局と連携して、直接、説明、報告を行ってございます。

その際に、地域の皆様からは、主に路面電車沿線事業者と連携した取組を継続して、沿線活性化のために貢献してほしいといった御意見をいただいております。

これらの流れを経まして、先ほどの通勤通学定期を含めた最終的な運賃改定案につきまして、令和6年3月の公社理事会、評議員会で決議がなされまして、5月15日に北海道運輸局長へ認可申請を行ったところでございます。

その後、北海道運輸局によりますパブリックコメントも実施されておまして、回答としては1件、運賃の値上げにも賛同するといった内容であったと運輸局からは伺っております。

そして、7月16日に認可が下りまして、12月1日からの運賃改定に至ったという流れでございます。

以上が、先の運賃改定に係る検討結果に関する説明となります。

公社からは以上でございます。

●石田部会長

ただいまの報告事項につきまして、今回の部会においては、前回の部会で運賃改定に関わる質問にお答えいただくために、札幌市交通事業振興公社の吉田事務局長に出席いただいております。

今、御報告いただきました内容について、何か御質問、御意見等はございますか。

●上原委員

思いつきのような質問になって恐縮ですが、資料2で上下分離について説明を受けて、路面電車のほうで上下分離をされていて、公社のほうに地下鉄の駅務について委託

しているというお話を伺ったのですが、地下鉄のほうを上下分離するという考えはあるのでしょうか。

●芝井交通事業管理者

地下鉄の上下分離については、電車の上下分離そのものということを広く考えると、例えば、宇都宮でライトレールが走っていたりということがあります。それは、札幌市で言うと、市長部局が建設して、運行事業者に貸し付けるといった形態を取っているものです。

それらの理由を全て把握しているわけではないのですが、鉄道事業者でつくって収支を取るには厳しいということが一つ挙げられると思います。

翻って、今、札幌市の地下鉄の状況を見ると、先ほども御説明したとおり、地下鉄はここ数年は黒字です。すなわち、建設費の償還や償却を含めて黒字になっているので、現状では上下分離をするメリットが大きくないと考えています。

●上原委員

分かりました。

●石田部会長

ほかにございますか。

私から2点ほど伺います。

運賃には直接関わらないのですが、ドライバー不足という話がもともとあって、分かる範囲でいいのですが、自動運転という発想で、これから対応を図ろうかという動きがあるのかどうかということをお聞きしたいのが1点です。

もう一点は、今、日本は例年になく夏場は非常に暑くなって、特に電車は屋外で島式の停留場になっていますから、日が直接当たって、ルーフがある電停もあると思うのですが、バス停と違って逃げるところがないと思うのです。これからの季節は、あそこで何分も待つというのはかなり苦しい状況になると思うのですが、今、全てに日除けになるようなルーフが設置されているのでしょうか。

●山田高速電車部長

まず、自動運転についてです。

地下鉄の話になりますが、自動運転には5種類ありまして、我々の地下鉄は、ボタンを押せば出発して自動的に止まって、ドアの開け閉めを運転手がするというものです。それが2というものです。

そして、今、運転手免許を持たないで運転手席に座るというものが出てきて、それが2.5です。さらに、運転手免許を持たないで車掌のようにするのが3ということで、今、地上を走る鉄道ではいろいろと進んでいるのですが、我々地下鉄の場合は、何かあったときにお客様をどのように逃がすのかということもありますので、今、国や有識者

主催の研究会、検討会において、そもそも必要なのかも含めていろいろと検討しています。

私どもからも数名がその検討会に入って、そもそも必要なのかも、何かあった場合の対応などを検討している状況です。

●白勢技術担当部長

今は地下鉄のお話しさせていただいたのですが、路面電車については、そういった装置を取り付けなければならないですし、基準がございませんので、今のところ、自動運転は難しいかなというところがございます。

もう一点、電停のひさしのお話がありましたが、上屋は全部にひさしがついています。

●石田部会長

日陰のような対応ができているということですね。

●白勢技術担当部長

日の当たり方によっては日陰ではないかもしれませんが、一応、ついているということです。

●石田部会長

分かりました。ありがとうございます。

ほかにございますか。

●佐藤委員

今、管理者がお話をされた地下鉄の上下分離について、収支的に言うと儲かっているため、あまりメリットがないのではないかとありますが、その一方で、長期の債務もあるわけですね。必ずしも分離して経費を安くしてというばかりとは思いませんけれども、長い目で見ると、その借金を返していくためには、今後も物価高などを考えると、その部分を上下分離にして借金を早く返すという発想はないものなのですか。

●芝井交通事業管理者

上下分離というのは、民間、あるいは複数の主体になるということかと思いますが、さらに近年の事例では、大阪の地下鉄は大阪メトロに民営化しています。したがって、民営化によって御指摘にあったような経営効率化が進んでいくというメリットもあるのだとは理解しておりますので、幅広い選択肢を我々は否定するつもりはありません。今後の研究課題と考えています。

●石田部会長

ほかにございますか。

●吉田委員

今、地下鉄の上下分離の話もあったのですが、私の立場的には、この辺は注意をしていただきたいと思います。

路面電車も、なぜ人が流出していったのかということも含めて、やはり処遇がなかなか満足いくものでなかったのか、あるいは、将来的に路面電車の運転手としてやっていこうということになかなか魅力が追いついていかなかったのかなと思っているのです。

今回、処遇改善をしましたけれども、どこも人員不足ですから、人手の確保ということでいけば、やはり一番はつきりするのは、賃金水準といったものが物差しになっていくわけです。それがこの間、残念ながら、同種の運転手より低かったのかどうか分かりませんが、9%引き上げというのは、僕らは春闘などをやっていますけれども、こんな引き上げはほとんどないぐらいの処遇改善です。

取りあえず、こういったことを止血剤として行いましたが、人口減少という中で、中心部ですので、利用者が極端になくなるということはなかなかないかもしれませんが、例えば、公社のほうも、これ以上処遇改善をしていくためには、やはり収入を上げていかなければならないので、また料金改定をしていかなければならないという、当然、そのような形になっていくとは思っています。

最終的に、バスもそうですが、市バスも民間に移譲して、ここも処遇が低いので、今、人がどんどんいなくなって運転士不足が顕著になってきています。料金の引上げもしましたけれども、なかなか人が戻ってこないといいますか、確保できないという状況が続いています。結局、上下分離も、人件費を安く設定するというのが一つの目的でもあったのかなと思います。これがどんどん広がっていくと、ほとんど公共交通が成り立たなくなってしまう可能性もあると思いますので、その辺は慎重にと。

そして、路面電車は今でも定数が確保されていないのですから、そういったことも含めて、ぜひそこに人が集まるような環境をつくっていただくとか、それに見合った処遇をきちんと構築していただくように、市の交通局も、公社側もいろいろと御努力はされていると思いますので、引き続き、安定した運行が持続できるようにお願いをしたいと思います。

答弁は要りませんけれども、意見として言わせていただきました。

●石田部会長

ほかにございますか。

先ほど、駒ヶ嶺委員からいただいたヒヤリ・ハットの情報ですけれども、今回の議案ではなくて、参考資料としてということで郵送されたものと御理解していいのですね。

資料には、何か不明な点があれば担当まで御連絡願いますという内容になっていますが、駒ヶ嶺委員、説明を求めますか。

●駒ヶ嶺委員

時間があるなら、ぜひお話を伺いたいです。

●石田部会長

それでは、簡単に御説明をお願いしていいですか。

●山田高速電車部長

御説明させていただきます。

前回の部会で、朝野委員から御要望がございまして、交通局のヒヤリ・ハットに関する資料ということでお送りさせていただきました。

この資料は、駒ヶ嶺委員からもありましたけれども、令和6年度になってヒヤリ・ハットが一気に増えているところに関心がおありなのかと思います。

去年、朝野委員から、現場には確実に声があるにも関わらず、投稿に結びつかないのであれば、手法に問題があるのではないかという御意見もありましたけれども、実際に去年あたりから職員研修等の中で、なぜヒヤリ・ハットが必要なのかという教育を進めてきたところが要因です。

また、今までは、ヒヤリ・ハットが上がってくると、局全体で会議の中で上がった事象についていろいろと検討、検証していたのですけれども、それを、各課、現場のほうで対策を打てるものは打っていかうということで、投稿へのハードルを下げることと、上がってきたものの必要な情報の展開を進めたところも要因です。

その他、対策を打つ上での意思決定についても、局の会議の中で決めていたものを各課の現場でスピーディーに対応できるようにしたところもございますし、さらに、ヒヤリ・ハットアワードといった表彰制度も今後検討していくというところで、件数が上がってきています。

これは令和6年度の資料ですけれども、令和7年度の5月末も79件ということでさらに投稿件数が上がってきておりますので、引き続き、この件数を上げた上で、局のほうで分析、検証をして未然防止につなげていきたいと考えております。

●石田部会長

前回お話をされたときは、ヒヤリ・ハットを感じていたとしても、それに書く書類があったり、何か手続があったりするんで、大した問題ではないと自分で完結してしまってたものを、もうちょっときちんとオープンにして、スムーズに情報が伝達されるように変えたという意識でいいのですね。

●山田高速電車部長

そうです。

現場で気がかりなことがあったら、そういうこと全てをヒヤリ・ハットという声として

収集して、件数に上げている状況です。

●石田部会長

そうすると、この件数が増えた内容には濃淡があると思うので、これから分析をしていただいて、本当に重要な部分も含めて整理したものをこういった部会等で御報告していただけるということによろしいでしょうか。

●山田高速電車部長

分かりました。

●駒ヶ嶺委員

今のお話でいくと、本当は令和2年から令和5年についても令和6年ぐらいの件数が内々ではあったのではないかというのが今の説明の一端なのかなと認識しますが、いかがでしょうか。

●山田高速電車部長

まだもっとあるのではないかと考えております。

●石田部会長

ヒヤリ・ハットというのは感覚的な言葉で、取り方によっては重要案件も軽微なものも含まれてしまうので、この内容がどういうもので、どういうところに起因して出てきたものかという分析をしていただいて、生かしていければいいかと思います。よろしくお願いします。

ほかにございますか。

●峪部会長代理

参考までに、各鉄道事業者が安全報告書を出しておりまして、仙台市の交通局の場合は、令和3年度で1,200件超のヒヤリ・ハットの報告があったということです。令和5年度は大きく下がって500件弱です。仙台市と札幌市でヒヤリ・ハットの定義が大きく違う可能性があります。それでも桁が全然違いますので、先ほど、もっと潜在的にあるのではないかというお話があったと思いますけれども、同様な事業をしているほかの自治体の地下鉄事業者等でどういうヒヤリ・ハットの情報が収集されているのかということも非常に参考になるのではないかと考えております。

前回のヒヤリ・ハットの議論では、乗務員の方々、あるいは駅で働いている方々の話だけではなくて、去年は施設に由来する運休がいろいろあったということで、それと関連してこういう議論があったと記憶しているのですけれども、東名阪のように、公共交通のネ

ットワークが発達していて、運休しているときには代替路線があるような場合には、一時的に鉄道が途絶しても代替路線に需要が移って、また戻ればもともとの路線を利用するということがありますが、札幌市のように、代替の交通機関がなくて、基本的に地下鉄に乗るか、車に乗るかという選択をせざるを得ない地方というのは、こういう途絶が何回か起きると、車に需要が移ってしまって、そうすると、もう需要が戻ってこないというように、非常に脆弱な需要です。実際には自動車と競合しているところがありますので、大都市圏以上に事故等に伴う運休が起こらないようにするということが重要になると思います。

●石田部会長

今お話がありましたように、情報の取り方が違うのですね。桁が違うということは、多分そうで、対象か情報の入手の仕方というところですね。そういったところがストレスなくできているのか、もうちょっと広い対象から集めているのかということもあると思いますけれども、他地域についても確認するか、調査を入れていただければと思います。

ほかにございますか。

●佐藤委員

タッチ決済についてですけれども、利用者数はどんなものなのか、数字を知りたいです。

これはなかなか統計が取れないのでしょうけれども、当初想定したようにインバウンドや観光客の方に使われているのか、その辺を教えていただければと思います。

●本山事業管理部長

タッチ決済は今年の4月26日から開始しており、開始日は約1,200人の方に御利用いただいております。その後、5月は平均して1日当たり約3,100人ということで、多い日であれば4,000人を超える日も出ております。

駅別に見ていくと、さっぽろ駅、大通、すすきの駅が多くなっており、利用者の属性までは確認していませんが、基本的には市外から来られるＩＣカードを持っていない方が、タッチ決済を積極的に使われているのではないかと推察しております。

●佐藤委員

インバウンドの人が多いという感覚でしょうか。

●本山事業管理部長

そうですね。タッチ決済対応の改札機が各駅に1台しかないものですから、外国のお客様からも、増設をしてほしいという要望のほか、場所を見つけられない場合もあるということで、どの改札機で使えるかをもう少し分かりやすく表示してほしいという要望が出ている状況です。

●石田部会長

ほかにございますか。

●駒ヶ嶺委員

駅業務省力化推進調査検討業務という中で、改札の使い方や、どこに設置しているのかという話があったので、関連してですが、例えば、私鉄とかほかの鉄道事業者の改札機については、入場と出場が左側と右側で完璧に分かれていて、分かりやすいです。改札が既にすみ分けができているのですが、改札機を1組セットするときに、片側だけ機械をつければいいのかという形で、省スペース化もそうですし、メンテナンスの面等でも片側だけでいいという設備的、ハード面的な省力化もできていて、かつ、経費の節減にもつながっていくと思うのです。

札幌市につきましては、基本的に両面ついている改札機で、かつ、片側を入場専用だけに留めているということで、片側が使わずに残っている機械が市内の駅で非常に多いと思うのですが、そういった改札機等設置の効率化は考えているのでしょうか。

●白勢技術担当部長

J Rの札幌駅は入るところと出てくるところが別になっていると思いますけれども、地下鉄駅についてはそういった対応はしておらず、今、委員がおっしゃったとおり、改札機を入口専用にするれば当然安くなると思うのですけれども、現在、そこまでは考えておりませんでした。

場所によっては入口と出口を分けたほうがいいのか、今のように両方通れるようにしておいたほうがいいのか、申し訳ございませんが、これまでは検討したことがございませんでした。今後、必要であれば検討していかなければならない事項だと認識しました。

●駒ヶ嶺委員

ありがとうございます。

省力化といいますか、経費節減の観点で考えれば、はっきりとした、明確な入場、出場を検討していくことで、実は業務の効率化にもつながっていくと思いましたので、発言させていただきました。

●石田部会長

ほかにございますか。

●大金委員

札幌市という行政の世界の中で、市民が税金を払う中で、それを市の収入として国の税金とか町のものとかあろうかと思うのですが、全体の収入と支出の中で、例えば、札幌市においてもかなり広くいろいろな事業をされていると思うのですが、特に、今回の交通部

会においては、損益計算書その他で資金の流れを見せていただいているのですが、僕ら民間の感覚では非常に分かりづらいのです。要するに、必ずしも黒字でなければいけないというのはきっとあると思うのです。

札幌市の都市事業というのは、どの辺の基準の中で皆様からいただいた税金の支出を賄われて、そこでの収支はどこが狙いなのかというのがすごく分かりづらいのです。収支とんとんになればいいということなのか、毎年毎年、税金をいただいているので、その中で例えば1,000億円ぐらいの赤字は出ていいのだとか、経費節減云々言われていますけれども、目指すところ、落としどころの数値というのがよく分からないのです。

僕ら民間の場合は、最終的な資金繰りとか、利益を上げられなければ社会的信用を失って物の仕入れができなくて最終的に事業が破綻するということもありますし、給料を上なければ、人も来ないし、改善をしなければならないという、目指すところはまあまあはっきりしています。今の赤字は次の黒字のために投資もしなければならないということがあろうかと思うのですけれども、どうも行政の考え方の根本が分からないので、この数値を見ても分からないのです。

ですから、その考え方の基本を教えていただければ、僕自身、この会に出たときの数字の見方の整理がつくと思ったので、質問させていただきました。

●本山事業管理部長

地下鉄を整備する場合には多額の費用がかかるので、どうしても企業債の残高が2,000億円を超えてしまうと、累積欠損金が1,800億円近く出てしまうということがあるのですが、経常収支で利益を出し、その分を減らしていくというのが、交通局の会計の考え方になっています。

例えば、平成10年度は5,000億円あった企業債残高が今は半分以下になっているというのは、経常収支を黒字化していく中で、残高を減らしてきたということで、これからもその方向で欠損金や残高を減らしていくという考え方でございます。

●石田部会長

収入としては、乗車料収入がメインになって、今、それ以外にも副次的収入としてネーミングライツとかいろいろやっていますね。

●本山事業管理部長

そうですね。400億円を超える乗車料収入が大きく、その他の附帯収入は30億円ぐらいなので、地道に努力をしていくしかないのですけれども、まずは乗っていただくということです。また、やれることは全部やるということで、附帯収入も増やしていくというのが基本的なスタンスになります。

●芝井交通事業管理者

鉄道事業は民営事業者が多くて、それがマジョリティーなのだと思います。ただ、地下鉄の民営事業者というのは数少ないと思うのです。東京メトロとか、本当に利用者が多いところ为中心で、大阪は民営化になってしまいましたけれども、仙台にしても、京都にしても、神戸にしても、福岡にしても市営交通なのです。

その一つには、地下を掘ることに多額の費用がかかるので料金収入だけでは賄い切れないということがあります。ただ、地下鉄には国の補助制度がありまして、つくるのに100かかるとしたら、4分の1は国が出してくれるのです。さらに、全体事業費の約半分は、一般会計、すなわち、税金で負担するという仕組みになっているのです。そして、残った部分を地下鉄事業が借入れをしてそれを料金収入で賄うと、大まかに言うとそのような仕組みになっています。

したがって、国が4分の1、一般会計が約半分、交通局が約4分の1程度を負担するということになりますが、そうでなければ、地下を掘って、地下に広大な駅をつくって、料金収入で賄うのは難しいということなのだと考えております。

ただ、我々が目指すところは民営事業者と同じで、低廉な料金で数多くの人に乗っていただくということが我々のミッションなのかと思っていますので、料金を抑えつつ収支を取っていくということが目標になろうかと思っています。

●大金委員

そこは何となく分かるのですけれども、それは民間だって同じことで、大きな事業であれば先行投資や危ない借金をすると思うのです。それでも最終的には収支を合わせていかないと破綻するわけです。だからこそ、民間でなかなかできないことを行政がやらなければ進められないということでもないと思うのです。その辺の線引きがいまいち分からないのですが、民営化すれば必ずいいという感じでもないと思うのです。案外、民営化してもうまくいっていないところも中にはあると思います。その基本的な哲学とまでは言いませんけれども、札幌市ではどのような見方をしたらいいのかということをお聞きしました。

。

●石田部会長

多分、また収支の説明をする機会があると思います。僕も分からない部分が多くて、この言葉どういう意味なのか分からないこともあります。トータルで見ると赤字けれども、総計を見たら黒字になっているというのが、不透明ではないですけれども、ちょっと理解が難しいところもありました。そういうところも、せっかく皆さんが部会に来ているので、分かる範囲で説明していただければなと思います。引き続き、丁寧な説明をお願いしたいと思います。

ほかにございますか。

(「なし」と発言する者あり)

●石田部会長

そうしましたら、今日も活発な議論をありがとうございました。
これをもちまして、審議を終了させていただきます。
事務局にお返ししますので、連絡事項があればお願いいたします。

5 閉 会

●松崎経営計画課長

今回の交通部会は、開催日は未定となっておりますが、例年どおりとすれば、来年1月頃に開催させていただき、令和6年度の決算等について御審議をいただく予定です。

日程等につきましては、改めて御連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、本日の交通部会は閉会とさせていただきます。
本日は、どうもありがとうございました。

以 上