

# 札幌市営企業調査審議会

## 令和4年度第1回交通部会

日 時 令和4年6月22日（水） 午前10時00分～12時2分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 11名  
内田部会長、今野副部会長、朝倉委員、臼井委員、齋藤委員、  
竹之内委員、堂本委員、中川委員、水澤委員、湯浅委員、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4年度第1回交通部会

### 1 開 会

#### ●飯岡経営計画課長

それでは、定刻となりましたので、札幌市営企業調査審議会の令和4年度第1回交通部会を開会させていただきます。

本日は、大変お忙しいところ、お時間をいただきまして、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飯岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、会議の進行についていくつかお願い事がございます。

本日もウェブ会議による開催となります。前回までと同様、進行方法について2点お願いがございます。まず、音声聞こえない、映像が切れるなどの事態が発生いたしましたら、気兼ねなくお申出いただけますようお願いいたします。

場合によっては、事前にお聞きしている携帯電話にご連絡させていただくこともございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、会議中、御発言いただく際以外は、恐縮ですが、マイクをミュートにさせていただいて、御発言の際には画面に手が映るよう手を挙げてください。御指名させていただきますので、その際はミュートを解除してお話しいただけますようお願い申し上げます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

まず、会議次第、座席表、委員名簿がございます。そのほか、資料といたしまして、資料1-1、地下鉄の乗車人員の状況分析、資料1-2、令和4年度札幌市交通事業予算の概要、資料2、SAPICAポイントの付与率の見直しについて、資料3、札幌市電「路面電車無料デー」の実施について、資料4、「ホリデー・テーリング2022」の開催についての5点がございます。

資料の不備はございませんでしょうか。

### 2 交通事業管理者挨拶

#### ●飯岡経営計画課長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、交通事業管理者の中田から御挨拶を申し上げます。

#### ●中田交通事業管理者

皆さん、おはようございます。

本年4月から交通事業管理者を拝命しております中田と申します。

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、令和4年度第1回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、日頃から市営交通事業に御理解、御協力を賜っておりますことに、重ねてお礼を

申し上げます。

さて、地下鉄は、1971年に南北線、北24条－真駒内間の開業以来、昨年で、おかげさまで50周年を迎えました。その間、1976年に東西線、1988年に東豊線を開業し、各路線の延伸などを経て、現在、全長48キロメートル、49駅で営業を行っております。

また、路面電車も、1927年の市営交通発足以来、90年を超える年月にわたり、市民や札幌を訪れる観光客の皆様の移動手段として御利用いただいております。2015年には都心線の開業によるループ化を行ったほか、2020年からは上下分離による経営を導入してきているところであります。

言うまでもなく、地下鉄、路面電車は、御利用いただく皆様の乗車料収入によって支えられておりますが、ここ2年ほどは、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しており、非常に厳しい状況が続いております。しかし、そのような状況にありましても、地下鉄南北線のシェルターあるいは電車事業所などの老朽化した設備や施設の更新を着実に実施し、安全で安心な市民の足である地下鉄、路面電車を、しっかりと次の世代に向けて承継していく使命が我々に与えられているものと考えております。

本日は、そのような点も踏まえまして、令和4年度の札幌市交通事業予算の概要などについて御説明させていただきます。

委員の皆様におかれましては、どうか忌憚のない御意見をいただけますよう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。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。

### ●飯岡経営計画課長

それでは、これからの議事運営は、内田部会長様によろしく願いいたします。

## 3 議 事

### (1) 令和4年度札幌市交通事業予算の概要について

#### ●内田部会長

それでは、早速、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、次第にありますように、令和4年度札幌市交通事業予算の概要について、SAPICAポイントの付与率の見直しについての2点、あとは報告事項が2点の計4点となっております。

本日の会議の進め方としましては、議題と報告ごとに事務局から説明をいただき、その後、皆様からの御質問、御質問をいただきたいと思っております。

今後の交通事業の運営に当たって参考となりますよう、様々な御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、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。

私から、令和4年度札幌市交通事業予算の概要につきまして、お手元の資料1-1、1-2に基づき、御説明をさせていただきます。

それでは、資料1-1、地下鉄の乗車人員の状況分析を御覧ください。

まず、上段のグラフ1、乗車人員の推移（1日当たり）ですが、ここ4年間の毎月の乗車人員の推移を示しております。

札幌市内で初めて新型コロナウイルス感染者を確認した令和2年2月14日の前月、令和2年1月までは、おおむね60万から65万人台で推移していましたが、初めて緊急事態宣言が発せられたことを受けまして、令和2年5月には29万人台まで減少いたしました。

その後、国の緊急事態宣言が発せられるたびに乗車人員は上下してまいりましたが、昨年度の後半からは50万から52万人台にまで回復してきているところでございます。

乗車人員の年平均は、棒グラフの下の部分に記載されておりますとおり、コロナ前である平成30年度は約63万人、令和元年度は約62万人でしたが、コロナ後の令和2年度は約45万人、令和3年度は約48万人となっているところでございます。

次に、下段のグラフ2、平日、土・日別の乗車状況ですが、これはコロナ前同月比の減少率を示しているものでございます。

太線が平日と土・日・祝を合算した全日となっており、小刻みな点線が平日を、刻みが少し大きい点線が土・日・祝を示したものでございます。

総じて土・日・祝の落ち込みが平日に比べて大きくなっております。土・日・祝についても次第に落ち込み方は少なくなってきていますが、依然としてマイナス20%程度となっております。

グラフの下の部分の表を御覧いただきたいと思っております。

一番右の列の令和元年度と令和4年度の比較を見ていただきたいと思っておりますが、平日よりも土・日・祝の減少幅が8.3ポイント大きく、土・日・祝の落ち込みが続いております。

なお、この土・日・祝の落ち込みの原因でございますけれども、地下鉄を利用したお休みの日の買物など、コロナ禍以前のレベルにまだまだ達していないのではないかと推測しているところでございます。

次に、資料1-2の予算の概要についてでございます。

1ページ目の1、予算総括表から御説明させていただきます。

なお、項目において太線で囲まれている4年度予算Bのみ説明させていただきます。

まず、左側の欄の一番上の収益的収支でございます。

項目の欄の一番上の営業収益ですが、軌道運送事業者からの施設使用料収入が主なものとなり、軌道運送事業者の乗車料収入の増加によりまして、施設使用料収入の減免額が3年度予算との比較で減少いたしました。その結果、営業収益は前年度比2億1,200万円増の5億2,900万円となっております。

次の項目の営業費用は、交通局からの派遣職員人件費のほか、施設の保守や修繕に要する維持管理費や減価償却費を計上しており、16億4,100万円となっております。

営業外収益を含めた総括表の中央部網かけ部分の収益的収支差引は、3億2,300万円の赤字となり、令和3年度予算からは1億4,400万円の好転となっております。

次に、表の中央部のやや下にある資本的収支でございます。資本的収入から資本的支出を差し引いた資本的収支差引は、2億5,400万円の不足となります。

収益的収支と資本的収支に、下から6行目にある当年度分損益勘定留保資金等と、下から4行目の過年度分内部留保資金を合算しまして、さらに下から2行目の長期借入金残高を充当した結果、最終的な資金過不足額は、最下段にあるとおり、4億2,900万円の資金残となる見込みです。

続きまして、2ページの2、業務量を御覧ください。

営業キロ数は前年度と同様の8.9キロメートル、車両数も前年度と同数の36両となっております。

続きまして、3ページの3、主要事業の概要を御覧ください。

この資料におきましても、項目においては太線で囲まれている部分、4年度予算（B）のみを説明させていただきます。

令和4年度の建設改良事業の総額は、表の左上にありますとおり、16億4,500万円と、3年度予算から6億9,800万円の減となっております。

この予算の減少につきましては、国の補正予算に伴いまして、令和4年1定補正予算へ電車事業所改良建築工事等を前倒しさせていただくことによるものでございます。

補正予算及び当初予算からの繰越予定額を令和4年度予算に含めた場合は、米印の横の括弧内にありますとおり、22億1,200万円と、令和3年度予算から4億3,600万円の増となっております。

この事業の主な内容につきましては、右側に記載しておりますが、車両基地改良・電力設備増強関連事業として、電車事業所の改良建築工事や新山鼻変電所の受変電設備更新工事を行い、そのほか、車両関係事業、軌道更新・街路拡幅関連事業等を進めてまいります。

続きまして、4ページの4、過去5年間の傾向についてでございます。

(1)の折れ線グラフは1日平均乗車人員、棒グラフは乗車料収入の推移でございます。後ほど御説明いたしますが、利用促進策である路面電車無料デーの効果を見込んでおり、1日乗車人員は1万8,700人、収入は11億3,700万円としております。

(2)の経常収支の状況については、令和4年度は、減免額の減により、赤字額は縮小しておりますが、依然として赤字の状況が継続しております。

(3)の企業債の状況については、現在、電車事業所の改良建築工事等を行っているところですので、借入額が償還額を上回り、企業債残高は、折れ線グラフで示したとおり、37億9,300万円となっております。

(4)の資金の状況については、一般会計からの長期借入れにより、4億円程度の資金残となっているところです。

以上が、軌道整備事業会計の令和4年度予算の概要でございます。

続きまして、5ページ、高速電車事業会計の1、予算総括表を御覧ください。

この資料におきましても、項目において太線で囲まれている4年度予算Bのみを説明させていただきます。

まず、左側の欄の一番上の収益的収支でございます。

項目の欄の一番上の営業収益ですが、乗車料収入が主なものとなり、営業収益額は344億8,300万円で、前年度比6億9,700万円減となっております。

一つ下の欄の営業費用は、370億1,700万円で、人件費、経費及び減価償却費を計上しております。

営業外収支を加えた総括表の中央部網かけ部分にある収益的収支差引ですが、乗車料収入の減などにより1億7,300万円の赤字となり、令和3年度予算からは4億2,100万円の悪化となっております。

収益的収支と資本的収支に、下から6行目の当年度分損益勘定留保資金等と下から4行目の過年度分内部留保資金を合算し、さらに下から2行目の特別減収対策企業債の収益的収支不足分を充当した結果、表の一番下の欄のとおり、最終的な資金過不足額はゼロ円となる見込みでございます。

なお、特別減収対策企業債の発行額は、収益的収支不足分として1億7,300万円、資本的収入として80億4,600万円、合計して82億1,900万円を予定しているところでございます。

続きまして、6ページの2、業務量についてです。

下から二つ目の欄にある輸送人員の1日平均については、直近の乗車人員の状況を踏まえ、46万3,000人と見込みました。

一番下の欄の乗車料収入は317億3,700万円となり、令和3年度予算から6億1,900万円の減、率にして1.9%の減を見込んでおります。

続きまして、7ページの主要事業の概要についてです。

この資料におきましても、項目において太線で囲まれている4年度予算(B)のみを説明させていただきます。

一番の項目の建設改良事業費は、総額161億6,300万円と令和3年度予算から11億1,700万円の増となります。建設改良事業の大部分は、施設設備の老朽化に伴う改修工事となり、資料右側の記載のとおり、駅舎施設設備の改修として80億7,800万円と見込み、耐震・長寿命化に向けた南北線シェルターの工事や、南車両基地の改築・改修に係る設計等を進めてまいります。

ほかに、電力・通信施設整備の改修として50億4,200万円、車両・工場機器設備の改修等として27億9,600万円を計上しているところでございます。

続きまして、8ページの4、過去5年間の傾向についてでございます。

(1)の1日平均乗車人員及び乗車料収入の推移ですが、令和4年度予算においても、新型コロナウイルスの減収の影響を受ける予算となっております。

(2)の路線別の1日平均乗車人員の推移は、(1)の乗車人員の内訳を路線別に示したもので、路線別においても(1)同様の傾向となっているところです。

(3)の経常収支の状況については、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度以

降は赤字となっております。

(4)の企業債の状況については、特別減収対策企業債の借入額の影響もあり、借入額が償還額を上回ること、折れ線グラフのとおり、残高は増加しております。

御説明は、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、まず最初に、地下鉄の乗車人員の状況分析についていかがでしょうか。

これは、コロナが始まった頃から、コロナが終わったとしても1割程度は戻らないのではないかと、色々な評論家がほとんど何の根拠もなく言われていましたが、それ以上に、大分落ち着いてきていても2割くらいの減少がいまだにあるということです。

これは、路面電車も同じように、なかなか厳しい状況にあるということです。

特になければ、こういうことを踏まえまして、予算の概要について意見をいただきたいと思います。

最初に、軌道整備事業会計についていかがでしょうか。

### ●水澤委員

今回の令和4年度の予算は、電車も地下鉄もそうなのですが、SAPICAポイントの見直しが反映されているのでしょうか、というのが1点目です。

2点目は、1ページの営業収益の中に広告料収入はどのくらい入っているのかということです。

3点目は、電車の営業収益と営業費用との関係を見ると、営業収益を得るために、それにかかる営業費用は、例えば令和3年度予算で見ると、1,472を317で割ると4.6です。4.6倍かかっているということです。同じように令和4年度を見ると、3.1倍です。ということは、収益を得るために3から4倍の費用がかかっている事業というのは、持続可能性があるのだろうかという疑問に思います。赤字を出し続けて、赤字を埋めるために借金をし続けるというのは、どうも健全経営とは言えないと思います。確かにコロナの影響はあるのだと思いますが、こういう状況ですと、料金の値上げだけではこの状況を改善できるとは思えません。今後の事業の方向性についての考えをお聞かせください。

### ●内田部会長

3点いただきましたが、1点目はSAPICAポイント付与の見直しの影響が入っているか、2点目は広告料がどのくらい入っているか、3点目は営業収支について費用が大分かかっているのではないかとということでした。いかがでしょうか。

### ●川本事業管理部長

まず、SAPICAポイントについては、これから御説明するところですが、補正予算について説明させていただきます。つまり、今御説明した令和4年度予算の説明の中にはSAPICAポイントの見直しの効果などは入っておりません。補正予算の中でSAPICAポイントの見直しの今年度の効果について補正しておりますので、また後で御説明させていただきますと思います。

2点目の広告料については、令和4年度の予算でいいますと、10億8,200万円ほどを計上させていただいております。この中で、高速電車にはその金額なのですが、軌道につきましては、公社の事業運営のほうに入っておりますので、ここには入っておりません。

また、事業の方向性といえますか、軌道も含めた地下鉄の事業の方向性については、地方公営企業法に基づく企業その他いろいろございますけれども、交通関係につきまして、特にほかの事業についてもそういうところがありますが、イニシャルコストが非常にかかって、私どもで言う乗車料収入の中で、最初はなかなか見合わないという性格もございます。さらに、今回は、特にコロナウイルスの関係で、私どもの収入のかなりを占める乗車料収入が、20%以上、突然にして落ちたという特殊事情もあります。そういう事情から、先ほど営業収入の中で効率性についてお話がございましたけれども、そういう部分においても非常に痛んでいるということが言えると思っております。

ただ、乗車料収入が安定的になれば、長期的に見れば全く見合わない事業ではないと思っておりますし、見合う事業になるべく、経費の削減を含めて、増収を含め、様々な施策を打ちながら、総合的に持続可能な形の経営の努力をしていきたいと考えております。

## ●中田交通事業管理者

補足させていただきます。

今、川本部長からお話しさせていただいたように、公営企業ですので、収入と支出のバランスを取りながらやっていくこととなります。

そして、お尋ねの軌道整備事業会計の営業収益と営業費用の関係について、かなり差があるのではないかと御質問だったと思えます。

実は、先ほども御挨拶でお話しさせていただきましたけれども、軌道事業につきましては、2020年度から上下分離をしております、「上」の運行は札幌市交通事業振興公社という札幌市の出資団体が運営しております。そして、私ども札幌市交通局は「下」の施設を所有しております、札幌市交通事業振興公社に施設を貸して運行してもらっています。したがって、こちらにある営業収益というのは、基本的には札幌市交通事業振興公社からいただく施設使用料だけになります。交通事業振興公社との間では、いくらお支払いいただきますということで取り決めはしているのですが、今、川本から言いましたように、コロナの関係で乗車人員が非常に減ったということで、交通事業振興公社の収益が非常に悪い状況です。そういうことから、令和3年度は施設使用料を減免しております、令和4年度も基本的に減免しております。そういう中で、収益が非常に低く出ております。

営業費用の人件費というのは、2020年から上下分離をして、安全運行をするため、技術

継承ということで、札幌市交通局の電車事業所にいた職員を交通事業振興公社に派遣という形で行ってもらって、運行していただいています。その派遣に係る職員の人件費が費用としてかかっております。

ですから、今回書いている予算だけを見ますと、非常に大きな乖離がありますが、その乖離の大きな要素としては、施設使用料の減免によるものとなります。

上のほうと一体となった予算になっていませんので、そこが若干分かりにくいかと思いますが、そういう状況になっていることを御理解いただければと思います。

●内田部会長

水澤委員、よろしいでしょうか。

●水澤委員

はい。

●内田部会長

高速電車事業の広告料が10億円ちょっととありましたけれども、軌道系だとどのくらいになるのですか。

●飯岡経営計画課長

公社の上のほうの会計の広告料収入は、令和4年度は5,111万7,000円の予算計上をしております。

●内田部会長

それは上の部分なので、ここには反映されていないということですね。分かりました。ほかにいかがでしょうか。

●朝倉委員

今週もありましたが、札幌市において、人身事故に対して改善しようということを考えているのでしょうか。

●内田部会長

人身事故を含めた対策費用ということですね。

●朝倉委員

門扉を含めて、それを防止する対策等についてです。

●前田高速電車部長

今の御質問ですが、地下鉄の関係ということでよろしいでしょうか。

●朝倉委員

そうです。

●前田高速電車部長

地下鉄につきましては、今、一番危険なのは、今、委員が御指摘いただきましたように、軌道上への転落という事象になります。これにつきましては、現時点で3線共にホーム柵の設置が完了しております、事故的な転落は100%防止できていると思っております。

ただ、先日もございましたが、故意にホーム柵を飛び越えずい道内に入るといってもございます。これにつきましては、せんだっての事象のときは、ホームにいらっしゃった乗客の方に警報ボタンを押していただいて、事故を未然に防ぐことができました。そのような警報装置等で、事故を未然に防ぐための対策も併せてやっているところでございます。

●朝倉委員

了解しました。では、ホーム柵の工事は完全に終わっているということですね。

●前田高速電車部長

札幌市の地下鉄のホーム柵は、49駅全てで完了しております。

●内田部会長

既に高速電車事業会計の話題に入っていますが、そちらも含めて意見がありましたらお願いします。

●堂本委員

軌道事業について、以前の決算と比較すると、収益に関してコロナ禍で落ち込んだというのは明らかです。ただ、公社に委託する前から経常収支は20%程度の赤字だったと記憶しており、営業外収益の中の長期前受金戻入により収支トントンになっていたと思います。

そこで今回の数字を見ると、戻入の数字が以前は3億8,000万円程度で、そこから増加して、今回は6億3,900万円となっているのですが、この増加の要因は何なのでしょう。

●飯岡経営計画課長

長期前受金戻入につきましては、委員がおっしゃるとおり、事業を実施するに当たって、補助金などが入ってくる場合に、当年度では一旦負債のほうに計上しておいて、後年次において収益化していくというものです。

ただ、記載の企業債の増加もあるのですが、電車事業所や新山鼻変電所といった結構大

きな事業を進めているところです。また、低床車両についても順次導入している関係で、補助金が入ってくる事業がここ数年は増えているということが、長期前受金戻入が増えてきている要因でございます。

●堂本委員

となると、4年前に比べて倍増しているのです、その分の補助金関係が倍になったという形でしょうか。

●飯岡経営計画課長

そうでございます。その年に組み入れてくる枠が、その分、増えてきているということです。ですから、補助金としてもその分がちゃんと入ってきているということでございます。

●堂本委員

本来は、それらを除いて正常な収益に持っていきたいという考えですね。

●飯岡経営計画課長

軌道の整備に関しましては、私たちは補助金や社交金という国の補助金を活用しながら、低床車両の導入や機能向上、都心線も含めた整備を行っている状況にあります。補助金も含めてお金をきちんと回していくということを実施しております。ですから、補助金については、これからも、適正に、必要に応じた額を収入していきたいと考えております。

●堂本委員

承知しました。

●内田部会長

私も、減価償却費とか長期前受金戻入等についての内訳がいつも分からないので、分かりやすい資料とは別に、細かいものがあったら議論しやすいのかなと思いました。御検討いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員

軌道系に関してですが、2020年に分離化したということで、今回の予算総括表には乗車料は含まれていないという御説明をいただきました。過去5年間の経常収支で、平成30年にはプラスになっていて、令和3年、令和4年でどんどん落ち込んでいるという表がありますが、これは乗車料を含めた上での経常収支と考えてよろしいのでしょうか。それとも、途中から変わっているのでしょうか。

●飯岡経営計画課長

おっしゃるとおり、令和2年度から上下分離がスタートしておりますので、こちらの經常収支につきましても、上下分離前については乗車料収入を含めた数字でございます。

●齋藤委員

ということは、SAPICAポイントを議論するに当たっても、施設使用料だけではなくて売上げはどうかということも含めて、軌道系全体のランニングも考えた上での議論をしないと、全体像がなかなか見えないので、ポイントが3%というのが妥当なのかどうかはちょっと分からないと思うのですが、いかがでしょうか。

●飯岡経営計画課長

確かに、この表だけでは乗車料収入といった基幹の収入が含まれておりませんので、その分についての減免や、施設使用料という記載になっております。

委員がおっしゃるとおり、全体像がないとなかなか見えづらいのではないかとこのころは、この後も工夫してまいりたいと思います。SAPICAポイントについても、上の会計の増収に働くのは間違いありませんので、今の御意見を踏まえながら、今後の資料の作成も含めて検討していきたいと思っております。

●内田部会長

参考資料の扱いでもいいかもしれませんが、確かに、下だけではなくて、上のほうの収支もあったほうが、全体像が見えるという点ではいいと思いました。

それに関連しまして、施設使用料というのは、乗車人員が従前並みに戻ったときにはどのくらい入ってくるような設定になっているのですか。

●飯岡経営計画課長

今回の令和4年度予算においては、減免額が4億3,300万円ございまして、減免前の施設使用料の数字としては9億5,000万円ということで、約10億円が施設使用料で入ってくるということでございます。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

高速電車事業のほうの意見もいただきたいと思っております。

●水澤委員

5ページ目の地下鉄の総括表ですが、上の棒グラフで広告料等ということで金額が出ています。これを営業収入全体でパーセンテージを出すと、8%くらいになりますが、電車

事業での広告料収入は、令和4年度でどれくらいなのか、前年度と比較してどれくらいの伸び率になっているのか、教えてくださいというのが1点目です。

それから、要望なのですけれども、このように見ると、広告料収入というのは全体の収入としては大きいように思います。私は地下鉄に乗っていて、いつも思うのですが、中つり広告、もしくは窓上広告の空きが非常に目立っています。やはり、広告料収入を得るための努力をもっとしたほうが良いのではないかと思います。

また、地下鉄の車内アナウンス広告も、一部では行われているようですが、まだ行われていないところも多いように思いますので、広告料収入の増収策をもっと考えていただければと思います。

広告料収入を増やす取組についてのお考えを教えてください。

### ●川本事業管理部長

広告料収入の取組についてお答えさせていただきます。

令和4年度の数字は、先ほどご紹介しましたように10億8,200万円となっております、令和3年度が11億4,100円ですから、マイナス5.2%です。これにつきましては、やはりコロナの関係で乗車人員が伸びていない関係もございまして、広告がなかなか伸び悩んでいる中で、マイナスの予算になっています。

委員がご指摘のとおり、結果として数字がマイナスになっておりますので、私どもの努力が足りないということになるのかもしれませんが、いろいろ考えております。例えば、大通駅にあるデジタルサイネージにつきましては、比較的引き合いもあるものですから、そういうものは増強して、令和5年度からになるのですが、動かしていきたいと思っております。また、委員がご指摘の社内の広告につきましては、まずは乗車人員が伸びていないことと、最近では車内でスマホを見る方が多くて、車内の広告についてはなかなか人気が出てきていないという苦しい状況もありますけれども、色々な企業とのタイアップなど工夫をしながら、少しずつ増収に向けて取組を強化していきたいと考えております。

広告については、全国的な問題ではありますけれども、札幌ならではの知恵を絞りながら強化していきたいと考えております。

### ●水澤委員

失礼なことを言うかもしれませんが、広告については、公務員の感覚ではなかなか難しいのではないのでしょうか。やはり、民間の人材等を活用するとか、何か工夫がないといけないような気がします。そこはどうなのでしょう。

### ●川本事業管理部長

私どもは委員の御指摘を受け止めなければいけないと思うのですけれども、広告につきましては、基本的に広告代理店を活用しております。また、私どもの感覚だけでは不十分でございまして、広告代理店等へのヒアリング、また、今日このような場で一般市民の

方、または有識者の方から色々意見をお聞きして、それも広告代理店にぶつけながら、調整をしながら、色々考えてやっていきたいと思っております。また、今、インターネット広告など新しい潮流もありますので、そういうところにもアンテナをしっかりと張って、今後とも広告については重視してまいり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。

●堂本委員

高速電車事業の乗車料収入についてです。

資料1-1で推移を見ていますが、現状は、ワクチンが普及したこともあり乗車人員は増えていきますね。私は令和3年度の決算の数字を把握していないので、あくまでも予算対比ですが、乗車人員が増えているとなると、一般企業なら当然収入の見込みも上げると思います。令和3年度の決算見込みも含めた中での人員の推移と収入の見込みについて教えてほしいのです。

●川本事業管理部長

今、細かい数字は申し上げられないのですが、令和4年度予算については、乗車人員を踏まえて計算しております。委員がご指摘のとおり、予算と決算の関係なものですから、表面上の数値としては減っているようになっていますが、決算見込みも踏まえた数値となっております。

●飯岡経営計画課長

委員がおっしゃるとおり、令和3年度は、コロナワクチンによってお客様が少しずつ戻ってきているのは間違いないです。今の令和3年度の予算と、決算はこれから固まっていくものなので、この場ではお答えできないところがあるのですが、この予算に比べてかなり好転していくのは間違いない状況でございます。

●堂本委員

好転というのは、単年度予算よりもということですか。

●飯岡経営計画課長

令和3年度の予算よりも好転するだろうということです。

●堂本委員

そうすると、通常ですと、令和4年度予算はある程度好転すると思うのですがけれども、その辺の考え方はいかがですか。

### ●飯岡経営計画課長

令和4年度も、直近の状況を踏まえつつ組み立てていきました。去年の秋、冬くらいに令和4年度の予算を組み立てていくわけですが、その前の1年間の状況を見ながら組んでいきました。ですから、令和4年度の予算には、この数か月で少しずつ好転してきているところがなかなか反映できていない部分がありますが、委員がおっしゃるとおり、令和4年度はまだ始まったばかりではございますけれども、好転していくであろうと思います。今後、変異種のようなものが出てきて、皆様方の行動が抑制されていくという話もなくはないのですが、このまま続いてくれれば、ここに書いてある令和4年度のものよりは好転していただろうと考えております。

### ●堂本委員

分かりました。SAPICAポイントの見直しを含めて、直ってくるのだろうということを期待しております。

### ●内田部会長

現状のように回復が進んでいけばもっと上がるだろうということですが、厳しめに設定してあるということかと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

### ●中川委員

駅ナカ事業についてお伺いします。

駅ナカには色々なお店が出店していると思いますが、これは会計に入っているものなのでしょうか。例えば、地下鉄の会計に入っているのでしたら、その状況を教えていただきたいと思えます。

### ●川本事業管理部長

駅ナカ事業についてお答えさせていただきます。

令和4年度の予算で言いますと、3億2,000万円ほど計上しております。具体的に言いますと、コンビニエンスストア、ATM、自動販売機などの収入でございます。

これについては、非常に重要視しておりまして、今後とも、できる範囲で資産として活用していきたいと考えております。

### ●中川委員

面積とか場所的にこれから伸ばす可能性はあるのでしょうか。出店数を増やす可能性はあるのでしょうか。

●川本事業管理部長

一部、撤退する事業者もないわけではないのですが、基本的には、活用できるものは活用していきたいと思っております。面積的に急に増えるというのはなかなか難しいと思えますけれども、駅の状況等を見ながら、少しずつ拡大していきたいと思っております。

●中川委員

大変大きな収入だと思います。利用者にとっても非常に便利なものだと思いますので、ぜひ場所を活用して収益を上げていただければと思います。

●内田部会長

ちなみに、その収益は営業外収益に入っているのですか。どこに入っていますか。

●飯岡経営計画課長

営業収益でございます。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●堂本委員

今の駅ナカ事業に絡むのですが、今、札幌の改良に一部取り組まれております。また、今、JRも含めて札幌駅全体の見直しの中で、地下鉄も線路を増やすとか、コンコースを広げるといったこともあると聞いています。その中で、施設的な取り込みと申しますか、施設をもっと運用していくという考え方は営業的にないのでしょうか。

●川本事業管理部長

非常に的確なご指摘だと思っております。私ども交通局の資産の活用というのは大いにやっていきたいと思っております。再開発で、交通局ではないオーナーさんのエリアについてはなかなか難しいですけれども、交通局のエリアにおいては、先ほど広告の中でデジタルサイネージのお話をさせていただきましたが、JR札幌駅におけるデジタルサイネージも非常に効果的に行われているということをご参考にしておりますので、私ども交通局の範囲内において、当然のごとく、駅ナカ事業に限らず、広告も含めていろいろ工夫しながら収益増を図っていきたいと考えております。

●堂本委員

ありがとうございました。

●内田部会長

それでは、一旦、次の議題に入りたいと思います。

## (2) S A P I C Aポイント付与率の見直しについて

### ●内田部会長

S A P I C Aポイントの付与率の見直しについてですが、これも予算に関係してくると思いますので、理事者から説明をお願いします。

### ●川本事業管理部長

それでは、S A P I C Aポイントの付与率の見直しについて御説明いたしますので、資料2を御覧いただきたいと思います。

前回の交通部会におきまして、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による減収への対処策としまして、地下鉄など市内公共交通ネットワークの維持を図ることを目的に、S A P I C Aポイントの付与率の見直しを行わせていただきたいことを御説明させていただきました。

また、新たなポイント付与率については、乗車人員の動向を見極めた上で、今年の秋頃に改訂させていただきたいことを御説明いたしました。

このたび、総合的に勘案した結果、S A P I C Aポイントの付与率を10%から3%まで引き下げることとし、これを令和4年10月1日の始発乗車分から適用いたします。

今回の付与率見直しの背景となる事柄でございますが、乗車料収入が、コロナ前においては年間400億円に達する状況でしたが、令和2年度以降は300億円ほどとなっており、令和2から4年度の3年間で約300億円の減収が見込まれているところでございます。

また、このような新型コロナウイルス感染症に伴う大幅な減収により生じた資金不足を補うため、現在、国の枠組みとして、特別減収対策企業債の発行が認められておりますが、令和2年度決算ベースで94億円、3年度、4年度の予算ベースでそれぞれ83億円、82億円の発行額となり、3か年で合計約260億円発行する必要があるところでございます。

そこで、今後も一定程度の減収が想定される中、これらの企業債を15年以内に償還しなければならないことから、経費削減などの交通局における内部努力に加えまして、S A P I C Aポイントの付与率についても見直しを加えなければならなくなりました。

次に、S A P I C Aポイントの付与率を3%とする理由ですが、一つは、地下鉄の施設、設備を適切に維持しながら、特別減収対策企業債の着実な償還及び今後の一定程度の乗車料の減収に対処していくために、少なくとも3%まで引下げが必要であること、また、二つ目として、今後の経営維持に向けて、一定の付与率の引下げは避けられない状況ではありますが、ポイントの利用頻度の減少によりまして利用者の経済的な負担の増加を考慮して、引下げの幅は可能な限り抑えるよう考えたところでございます。

この付与率の変更については、本件付与率の見直しに関連した補正予算案を令和4年第2回定例市議会に提出させていただき、ご承認をいただいたところでございます。

補正予算の概要でございます。

乗車料収入が増収となったことに伴いまして、軌道整備会計においては、収益的収入として、施設利用料の1,800万円増と、増収に伴う消費税還付額の200万円減により、一般会計から長期借入金額を1,600万円減額したところでございます。

また、高速電車事業会計ですが、収益的収入として、乗車料収入が5億5,000万円増加することに伴いまして、消費税支払額が4,600万円増加することとなり、特別減収対策企業債の発行額が4億9,000万円減額となったところでございます。

今後の周知方法ですけれども、本市のホームページや広報さっぽろへの掲載のほか、ツイッターの活用、地下鉄車内でのポスター掲示などを行いまして、ご利用者様への周知をしっかりと実施していきたいと考えております。

資料にはないのですが、今回、この周知に当たっての私どもの考え方を少し述べさせていただきます。

地下鉄は、市民の皆様の御利用による乗車料収入によって支えられております。冒頭の管理者からの挨拶にありましたけれども、地下鉄は南北線開業から50年を経過し、老朽化対策をはじめ、多額の経費がかかってまいります。そのこともしっかり踏まえて、50年先の次の世代に安全で安心な市民の足である地下鉄をしっかりと継承していかなければなりません。そのためにも、今回のSAPICAポイント付与率の見直しにつきましては、多くの利用者の皆様の御理解と御協力が何よりも必要だと考えております。

そのため、機会を色々捉えながら、ポイントの減ばかりではなく、地下鉄の次の世代への継承のためにもポイントの見直しが必要であることを利用者の方々に対しまして、広報、周知をしっかりとやっていきたいと考えております。

私からの説明は、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、御意見等がありましたらいただきたいと思っております。

### ●堂本委員

以前、3月にSAPICAの話題が出ましたときに、私はやむを得ないと思ったのですが、その際に、1%下げると約1.7億円くらいの増収と聞いていました。単純計算しますと、1%で約8,000万円程度となっているのですが、それは私の聞き間違いでしょうか。その辺を教えてほしいのです。

### ●飯岡経営計画課長

委員がおっしゃるとおり、3月のときには、1%当たり1.7億円とお答えさせていただきました。今回は、本年10月の始発乗車分からポイント付与を変えるということですので、まず半年分になります。また、今のやや少ない乗車人員ベースで見込んでいるということがあります。1.7億円というのは、ある程度回復してきただろうベースでの数字でござい

ましたので、今申し上げた理由によって数字が少し合わないということになるかと思えます。

### ●内田部会長

私が事前に聞いたときは、7%下げると毎年11億円ぐらい削減されるという値ごろ感だと伺いました。

3%とする理由を説明されていまして、なるほどと思いつつも、なぜ11億円の設定になるのかというところがよく分かりませんでした。3%まで引き下げる必要があると書かれているのですが、数値的にはどういうふうに決めたのですか。

### ●川本事業管理部長

数値的には、まず前提として、コロナウイルス感染症の影響で乗車人員が変わってくるということは冒頭に説明させていただきましたけれども、そのような非常に不確定な要素があるということが1点です。ですから、100億円、100億円の3%でちょうど合うという明確な数字上の計算がなかなかしづらいところがあります。

先ほど私が説明した中でも、今後、一定程度の減収分の対応というところも含めて、3%程度は見直さなければいけないだろうと考えております。さらに、お金だけのことを考えればゼロでもいいのではないかという意見を、今回、私どもが記者発表をした後にもいただいておりますけれども、それですと、SAPICAのカードの優位性の関係や、さらに、10%のポイントがついていたのがいきなりゼロになるのはどうかということで、3%が妥当ではないかという意見をいただいておりました。そこら辺の感覚といたしますか、多少、相矛盾するところがありまして、その中で3%という数字で私どもは判断させていただいたところでございます。

### ●内田部会長

前回の会議ではほかの事業者の例が説明されていまして、その中ではゼロという例がかなりありましたので、3%でも残っているのは非常にいいと思っています。私は、ゼロになると思っていたので、少しでも残ってくれてよかったと思います。

ほかにいかがでしょうか。

### ●水澤委員

今後のコロナの影響いかんによってはゼロになる可能性もあると理解して良いのでしょうか。

### ●川本事業管理部長

あくまでも仮定の話ですけれども、新たな変異株が出て、緊急事態宣言が出て、人流を抑えるということがかなり長期化するような状況になれば、そういうこともあるかもしれ

ませんが、現時点においては、私どもは3%で踏ん張っていきたい、頑張っていきたいと思っているところでございます。

●中田交通事業管理者

若干補足させていただきます。

SAPICAを使っているのは、私ども交通局のほかにもバス事業者も一緒に運用しております。バス事業者、あるいは、路面電車の上のほうを運行している札幌市交通事業振興公社も含めて、今回、何%にするかということをいろいろ検討した中で、ゼロよりは幾らかでもポイントを残した形でお客様に還元したいという意向があり、3%としております。バス会社も含めて、今後、これはある程度維持できるという形で今後の経営を考えていこうということで、そこはお互いに意向を確認し合っているところです。

●内田部会長

資料1-1でいくと、路面電車も地下鉄も今は大体20%くらいの減で、それくらいの推移が続く限りは3%であればもつという理解でよろしいですか。そこからまた緊急事態宣言が出て、もっと低くなったらということなのか、どの辺をベースに3%と設定したのですか。

●川本事業管理部長

一応、私どもは20%、10%、5%となだらかに回復していきたくらうと思っております。ただ、それは見込みでありますので、そこが変わってくると状況が色々変わってくると思いますけれども、なだらかに回復していきたくらうと想定して金額を定めております。

●内田部会長

なだらかに従前どおりの乗車人員に戻っていくという想定で3%ということですね。

●川本事業管理部長

はい。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●臼井委員

今回、3%のSAPICAポイントということで話されていますけれども、一般の市民は、今、多くの物価が値上がりしているという状況で、恐らくSAPICAポイントもそういう流れの中で減っていくのだらうという文脈の受け取り方をすると思うのです。

ですから、今後の周知のときに、SAPICAポイントだけでなく、さまざまなものが

値上がりしていく中で、例えば、エネルギー価格等が上がっているのですけれども、そういう料金体系をベースにした考え方ですね。ポイントはポイントとしてあったとしても、エネルギー価格の上昇が札幌の市営交通にどのような影響があるのか、あるいは全くないのかということをおある程度告知していくというか、お知らせしていくことが必要ではないかと思っているのですが、いかがでしょうか。

#### ●川本事業管理部長

先ほど、私から、広報についての基本的な考え方でも述べさせていただきましたけれども、委員がご指摘のとおり、様々な状況の変化がありますので、そういうこともしっかり含めながら広報をしていきたいと思っております。ただポイントが変わるというだけでは、利用者の方々に見えない部分が出てきますので、その背景や私どもが置かれている経営環境も含めて情報発信をしていきたいと考えております。ありがとうございます。

#### ●臼井委員

ありがとうございます。

言ってみれば、今回はコロナだけの話になっていますけれども、ロシアによるウクライナ侵攻も含めて、もろもろのことが市営交通にどのように影響するのか、市民にとってエネルギー価格の高騰と市営交通の経費は関係があるのか、ないのかということも踏まえて周知がなされていくことを希望いたします。

#### ●内田部会長

非常に貴重な意見だと思います。ただ、SAPICAポイントの件はロシアのウクライナ侵攻が起こる前の話ですので、分けて議論する必要があるかと思えます。当然、エネルギーの値上がりは、今後考えていかなければならない重要な課題かと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

#### ●竹之内委員

先ほど、今後の状況次第によってはSAPICAポイントがゼロ%になることもあり得るという話がありましたけれども、そこまで下げてしまうと、Kitacaなどのほかの交通系カードに流れてしまうと思うのです。多少なりともポイントがつくというのがSAPICAのメリットとして非常に大きくて、それでSAPICAを選択している人も多いと思います。さらなる引下げはやむを得ないという状況もあり得ると思えますけれども、完全にゼロというところまでは避けたほうがいいのではないかと思います。

#### ●中田交通事業管理者

ご意見をありがとうございます。

先ほどもお話しさせていただきましたが、もちろん、今後の乗車人員の推移によっては、

バス事業者、我々交通局という公共交通機関全体が非常に厳しい経営環境になるということが起こり得るかもしれません。そのときは、SAPICAのポイントだけではなくて、料金改定も含めていろいろな見直しを検討しなければいけないという可能性はゼロではないと思っています。

ただ、先ほどもお話ししましたように、今の状況が少しずつ回復していくという中であっては、バス会社と一緒に3%については維持していきたいということをお互いに確認合っています。ですから、今後の乗車人員の推移によっての経営環境にどう対応していくかというのは、SAPICAポイントだけではなくて、経費の見直しも含めて対応していくということで考えております。

それから、先ほど、エネルギーの高騰についてお話がありました。正直に言いまして、我々はその影響をかなり受け始めております。電気料金が値上がりしているということが非常に大きい要素です。電気で走りますので、その辺の影響は非常に大きいところがあります。そこは、我々の内部努力も含めて、電気料金の高騰に対する備えというか、対応は考えていなければいけないということが現状も起こっております。

また、ウクライナ情勢の絡みで言いますと、その前からありましたが、半導体不足で資材の調達各メーカーで非常に厳しい状況になっておりますので、建設改良事業の中でその辺の影響が出始めておりまして、例えば、納期が少し遅れる可能性が出てきているという状況がございます。交通事業全般の今後の見通しというか、様々な要因の影響を受けますので、SAPICAポイントに併せてになるか、別立てになるかということはあるのですが、似たような時期にお示ししていくことで市民の皆さんに御理解いただく必要があるのではないかと私どもは思っております。

今日、貴重なご意見をいただきましたので、今後の参考にさせていただきたいと思えます。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。

(「なし」と発言する者あり)

## 4 報 告

### (1) 路面電車無料デーについて

#### ●内田部会長

それでは次に、報告事項に移りたいと思います。

報告事項(1)の路面電車無料デーについて、御説明をお願いします。

#### ●吉田総務課長

総務課の吉田と申します。

路面電車の運行を担っております一般財団法人札幌市交通事業振興公社の取組になりま

すが、資料3に基づきまして、同社のプレスリリースのほうで御報告をさせていただきます。

この取組は、買物やレジャーなどの外出機会の創出、沿線の活性化を図ることを目的にしまして、対象期間中の路面電車の運賃を、全区間、終日無料にするという事業でございまして、路面電車の利用促進策の一環として、札幌市によります公共交通事業喚起支援事業を活用して実施するものでございます。

次のページに、ポスターの写しをおつけしております。

せんだっての6月11日の土曜日、12日の日曜日に初めて実施いたしまして、今週末になります。25日の土曜日、26日の日曜日に実施する予定でございまして。ここに記載はございませんけれども、来月7月におきましても、9日、10日、30日、31日の各土・日に実施することを予定しております。現在、ポスター等でお知らせしているところでございます。

なお、7月10日は四番街まつり、30日はさっぽろ八月祭というイベントが沿線で実施される予定でして、8月も引き続き効果的なイベントと連携した実施を計画しております。

初回の実施状況でございますけれども、6月11日につきましては、前4週土曜日の平均と比較しまして約1.6倍になる2万5,744名、そして、12日の日曜日につきましては、約2.1倍となる2万5,808名の方にそれぞれ利用いただいております。これは、コロナ禍で利用客が減少した令和2年度以降、土曜日・日曜日において最も多くの方に御利用いただいたという数字になっております。

公社によります路面電車無料デーの報告につきましては、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、委員の皆様から御意見、御質問等をいただきたいと思います。

#### ●竹之内委員

なかなか面白い試みで、今まで路面電車を利用したことがない人に魅力を知ってもらうという狙いだと思います。ただ、これを実施すると、この日の乗車料収入がゼロになってしまうわけですが、その手当はどこが負担するイベントになっていますか。

#### ●吉田総務課長

先ほど申しました札幌市の公共交通需要喚起支援事業という枠組みで実施している事業でございますので、その分につきましては、札幌市からの補助が後ほど入ってきて補てんされるものでございます。

#### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●吉田委員

札幌市によります公共交通事業喚起支援事業ということで、マスコミ等々で見たところでは、その支援策の中には札幌市の路面電車とか高速電車だけではなくてバスなども全部入っていると思うのですが、トータルで今年度は17億円くらいと報じられていたと思います。そのうち、路面電車の無料デーは7月もしまして、ホームページを見たら8月以降もということで小出しにしているのですが、補てんの財源との絡みでいつまで続けられるのかが分からないのかなという感じもするのですけれども、路面電車の支援策ということでどのくらいのボリュームの予算の枠組みがあるのか。また、今、やってみて、補てんの金額が出てきたと思うので、どのくらいまで続けられるものなのか。その辺で分かるものがあれば教えていただきたいと思います。

●吉田総務課長

今の質問ですが、総トータルの予算は17億4,800万円で組まれている事業で、そのうち、路面電車につきましては1億2,000万円という枠が割り当てられております。

終了日に関しましては、現在、財団のほうでは一旦は未定と伺っております。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●中川委員

この事業の目的といいますか、それだけの資金を投じてまでやる目標はあるのでしょうか。

需要喚起ということと言うと、この無料のイベントをすることで、この後の乗客が伸びるということが目標だと思うのですが、目標をどの辺に置いていて、どこまでいけば成功なのかとか、無料のときは伸びるけれども、結局、乗客は伸びないとか、その辺の判断をどのようにするのか。目標数値とその判断、この事業の意味合いを教えていただければと思います。

●吉田総務課長

こちらの事業は、総合交通計画部の実施事業ですので、今のご質問の点については、今、私からお答えすることができません。申し訳ございません。

●川本事業管理部長

補足させてください。

この所管は確かに総合交通計画部なのですが、伺っている範囲でお答えいたします。

具体的に今後どれだけ増えるのかという明確な目標設定は聞いておりません。ただ、こ

の事業はどこから発想が出てきたのかというと、ほかの都市で実際にやった際に、実績として3倍とか2倍とか、通常の日より多くのお客様が乗って、その機会を経て、路面電車やバスの価値の見直しができたというお答えがありまして、それを踏まえて札幌でもやろうかという流れで、今回、事業を実施すると聞いております。

ですから、過去のほかの都市における実績を踏まえつつ、潜在的な需要がどこまであるのかも分かるし、これはよいのではないかという政策的な判断の下に行われていると思っております。

具体的に、今後これだけ乗車人員が増えたのはこれの効果だというのはなかなか難しいところがあるかと思えますけれども、過去の実績を踏まえての判断と伺っております。

### ●内田部会長

ここの部の実施事業ではないかもしれませんが、アウトカムみたいなものがきちんと設定されていなければいけないと思います。ただにすると2倍、3倍になるのは当たり前ですが、原資が税金となっているので、成果はきちんと押さえておかなければいけないと思います。総合政策部の施策ですので、今後、そちらできちんとモニタリングのようなことはすると思っています。

ほかにいかがでしょうか。

### ●水澤委員

この資料を見ていて、利用者の促進策のヒントがあると思いました。それは、イベントとの連携です。連携を考慮していろいろな事業をしていくということが書いてありましたが、これから利用促進のためにはイベントの情報をいかに地下鉄等の利用者に提供するかだと思います。イベント情報をテレビ局とかイベント会社と連携をすることで地下鉄等の利用促進が図られるというイメージを持ちました。

ほかのところと連携を取るような取組はされているのでしょうか。

### ●吉田総務課長

伺っているところによりますと、昨年度から、国分さんとのパートナー契約を締結していますし、最近では、白いブラックサンダーなどで有名な有楽製菓株式会社とパートナー契約を締結しまして、ラッピング電車の運行もしているということです。また、沿線ホテルと連携して乗車券を組み込んで宿泊プランをつくったり、それから、今月からスタートしたところですが、最近、薄野に星野リゾートのOMO3というホテルがオープンしましたけれども、そことコラボレーションしまして、この季節に市電の中でビールを気持ちよく飲んでいただくという取組も開催しています。

これまではコロナ禍でそういう取組が実施することがなかなか難しかった状況もありましたけれども、現在、公社のほうではいろいろな企画案を検討中と伺っております。

## ●水澤委員

例えば、テレビ局にこういう情報をもっと流したらどうでしょうか。夕方のテレビなどは皆さん結構見えていますし、ご家庭にとってそういう情報は非常に有益なはずですから、広報部を通してそういうPRを一生懸命されたほうがよろしいのではないのでしょうか。

## ●川本事業管理部長

材料としてはマスコミにもっと取り上げられるものであろうから、もっとアピールすべきだというご指摘だと思います。

我々は今までも取り組んでまいりましたが、これまでも色々なことが取り組まれているので、マスコミの方にアピールするような、いわゆる投げ込みの方法や、場合によっては記者レクを行うなど、より効果的な方法を今まで以上に取ながらアピールしていく必要があるかと思っています。

これは、軌道事業だけではなくて、地下鉄も含めて考えておりますので、委員のご指摘の内容も交通事業振興公社にしっかり伝えまして、私ども総体として取り組んでまいり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。

## ●今野副部会長

今、利用促進のご報告がありまして、それと関連して2点ほど述べさせていただきたいと思えます。

1点目は、ご承知のように、現在、円安がどんどん進んでおります。これを受けて、今後はインバウンド需要もこれまで以上に増加することが予測されると思えます。このことは、地下鉄事業や路面電車事業にとっては一つのチャンスになると思えますし、インバウンド需要をうまく捉えてチャンスにしていく必要があるだろうと思えます。インバウンド対応については、交通局のほうでこれまで様々な取組をなされてきていると思えますけれども、インバウンド向けにやってみたものの成果が出ていないものは取りやめたり、逆に成果が出始めてきているものを重点的にやっていくと、今後、さらなる取組を進めるためにも、これまでの取組を一旦総括してこれからは備える必要があると思っております。

また、インバウンド向けの取組を行う際に、先ほどのほかの委員の皆さんの話にもありましたように、交通局単独で行うのではなくて、コンテンツの充実やプロモーション効果の点でも旅行会社や代理店、あるいは地下鉄、路面電車沿線の企業やお店といった外部をうまく巻き込みながら取り組むことが必要だろうと思っております。

2点目は、先ほど委員から駅ナカ事業の話がありましたけれども、その辺りを積極的に進めていくためにも、その大前提としてSNSにもっと力を入れる必要があるのではないかと思います。交通局が行っている事業というのは、交通事業、輸送事業という側面だ

けではなくて、広告事業の側面も強いと思いますので、現在、ツイッターを見ると、フォロワーが2万人くらいという状況のようです。利用者のことを考えると、もう少し欲しいと思いますし、1か月に1回の更新ではちょっと寂しいと思いますので、この辺りも今後の検討課題にしてほしいと思っています。

今回の主要テーマとは離れてしまいますけれども、今後、これらの点をご検討いただければと思います。

### ●川本事業管理部長

インバウンド対応についての総括をというお話がありました。

インバウンド対応については、私どもは、今までもできる範囲でソフト・ハードを含めてやってまいりました。ただ、今、インバウンドが消失したような状況の中で、また新たなインバウンド対応という状況になっておりますので、今の時点でコロナ対応も踏まえた新たな対応は考えていかなければいけないと、今、委員のご指摘を受けて改めて考えているところです。貴重なご意見をいただいたと思っています。

また、外部の様々な団体、企業その他をしっかりと巻き込んで、駅ナカ事業を含めて事業展開していくべきではないかというご指摘がありました。これも全くそのとおりでございます。私どもも、駅ナカ事業をはじめやってまいりましたが、より民間の新しいニーズをしっかりと捉えてやることも非常に大切だと思っています。ここは、代理店や色々な方々の意見を聞いて、先ほど言いましたけれども、アンテナをしっかりと張って、新しい情報を踏まえた行動が求められていると思っています。

さらに、SNSのお話ですが、やはり役所ということで動きがちょっと遅いという感想を持たれたのかもしれませんが、私どももそれは思っております。先ほどのS A P I C Aポイントの見直しの広報の中でもツイッターなどを活用してとしっかり入れたのも、そのことを踏まえてでございます。

ただ、若者がツイッターなどのSNSで情報を収集するのは世の中の流れでございますので、そこをしっかりと踏まえて、それぞれの世代や属性に応じた広報もしっかりやっていきたいと思っています。その中の一つとして、ツイッターの充実という意識はしっかり持っておりますので、今後取り組んでいきたいと思っています。

### ●内田部会長

若い職員にやってもらうといいかもしれませんね。我々おじさんがやっても、なかなか増えないと思います。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

## (2) ホリデー・テーリング2022について

### ●内田部会長

それでは、続きまして、報告事項（２）のホリデー・テーリング2020について説明をお願いします。

## ●河谷営業課長

営業課長の河谷でございます。

私から、ホリデー・テーリング2022につきまして、お手元の資料にて御説明させていただきます。

まず、ホリデー・テーリングの事業概要になりますけれども、小学生を対象に、例年7月から10月にかけて実施しているスタンプラリーイベントになります。駅などで配布いたしますスタンプ帳に、市内の公共施設や観光施設に設置されたスタンプを押印し、その数に応じて景品を贈呈するという内容で実施しているものです。

新型コロナウイルス感染症の影響によりまして3年ぶりの開催となる今回につきましては、交通局でスポンサー契約を締結しております北海道コンサドーレ札幌、レバンガ北海道、サフィールヴァ北海道というプロスポーツチーム3社とのコラボ企画を盛り込み、これまで以上に魅力的な内容で実施してまいりたいと考えているところです。

次の事業目的・効果になりますけれども、このイベントは公共交通機関の利用方法や乗車マナーを学んでもらうとともに、スタンプポイントであります沿線の公共施設や観光施設などで見学することによる学習機会の提供、さらには市営交通の利用促進を図るために実施しているものになります。

続きまして、今年度の開催内容になりますけれども、イベント期間としましては、7月16日から10月30日までの土曜、日曜、祝日と、小学校の夏休み期間である7月26日から8月19日までの毎日実施いたします。

なお、新型コロナウイルス感染症が拡大した場合には、その状況に応じまして、開催期間中でありましても、イベントの中止だとか期間の短縮などの対応を行ってまいります。

次に、スタンプポイントにつきましては、地下鉄南北線、東西線、東豊線の沿線の各6か所で合計18か所を設定しております。内訳はお手元の資料のとおりとなっております。

先ほど申し上げましたとおり、今後の感染者の状況によりまして、イベントの中止とか期間の短縮などの可能性がありますので、今年度におきましては、コロナ前よりもやや規模を縮小し、地下鉄3線のコースのみで開催する予定です。

最後に、プロスポーツチームとのコラボ企画についてになりますけれども、全18ポイントをクリアした方の中から抽せんで各チーム選手のサイン入りの色紙をプレゼントいたします。

また、白い恋人パークや北海きたえーるという各チームのゆかりのあるスタンプポイントへの来訪者の方には、選手等がデザインされたノベルティカードをプレゼントすることとしております。

今ご説明しましたスタンプ帳や景品などにつきましては、次ページにイメージを載せておりますので、参考にご覧いただければと思います。

なお、参加者数につきましては、3年前の2019年度の実績である約3,900名を目標に取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

私からの説明は以上になります。

●内田部会長

ありがとうございました。

ただいまのご説明について、委員の皆様からご意見、ご質問等がありましたらよろしく願います。

●湯浅委員

小学生を対象にというのは、どのように広報していくのでしょうか。小学校全校にこのチラシのようなものを配布する予定なのでしょうか。

●河谷営業課長

おっしゃるとおり、小学校にチラシを配布して、ホリデー・テーリングをやりますということを知する予定でございます。

●湯浅委員

小学生だけではなくて、中学生にも幅を広げるといことはしないのですか。中学生は割と行動範囲が広いと思うので、中学生まで広げると参加率が上がると思います。

●河谷営業課長

今のところ、中学生までは考えていないのですけれども、委員がおっしゃるとおり、幅が広がると思いますので、今後の検討課題にさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

ホリデー・テーリングというのは造語だと思うのですけれども、テーリングというのはどこから来たのでしょうか。

●河谷営業課長

オリエンテーリングのテーリングだそうです。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●水澤委員

これも、どうやって周知するかだと思います。先ほどの説明では、小学生に対する広報だけをお考えのようですが、やはり親も大事ですので、親の世代にどう伝えるかだと思います。ですから、マスコミをもっと使うべきではないでしょうか。テレビとか新聞に情報提供するということは当然お考えだと思いますが、いかがでしょうか。

### ●川本事業管理部長

先ほどチラシの話をさせていただいたのですが、これは小学生全員に、1人1枚ずつ当たるように配ります。その狙いとしては、一人一人に配ることによって、家に持って帰って、親に「これに行きたいのだけど」と相談をするという想定で1人1枚ずつというふうに考えておりますけれども、その前に、新聞やテレビで取り上げられたほうがより効果的ではないかというご指摘かと思えます。

委員がご指摘のとおり、これにつきましても、投げ込みとか、当然、ホームページでも載せますと、ツイッターにもこういうものが始まりましたという話題提供のような情報提供を今まで以上に強化していきたいと思っております。

また、今までコロナ禍でできていなかったのも、感染防止対策も併せてしっかり広報していきたいと思っております。

### ●内田部会長

ちなみに、路面電車の無料デーもマスコミへの投げ込みはしているのですか。ただ取り上げてもらっていないということですか。

### ●川本事業管理部長

道新や各マスコミには、大きさはいろいろありますけれども、無料デーについては掲載していただいていますし、ホリデー・テーリングについては、3年前は載っていたかどうか記憶がないのですが、掲載できるような分かりやすい情報提供をしていきたいと思っております。

### ●内田部会長

マスコミにもきちんとアピールして、それなりに情報を取り上げていただいているという成果は出ているということですね。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

### (3) その他

#### ●内田部会長

続きまして、報告事項(3)その他として、何か御説明等がありましたらよろしくお願

いします。

### ●菊地車両課長

車両課長の菊地でございます。よろしくお願ひいたします。

私の方から、ネット公売にて落札されました路面電車車両2両のその後について御報告させていただきます。

まず、213号車については、4月15日に電車事業所から搬出され、4月16日に札幌市内の落札者の敷地に設置されております。

続きまして、248号車についてですが、こちらは4月27日に電車事業所から搬出されまして、4月28日には北24条西5丁目にあります札幌サンプラザ前に設置されております。

こちらの札幌サンプラザは、昭和49年に廃止されました市電の幌北電車庫の跡地であるということで、この場所に設置をすることで地域活性化等に役立てるものというふうに聞いております。

ご報告は以上でございます。

### ●内田部会長

ありがとうございます。

ただいまのご説明について、委員の皆様からご意見、ご質問等がありましたらお願ひいたします。

### ●吉田委員

以前、この部会で、落札した後の行方というお話がされたので、今日報告をいただいたということだと思っておりますが、サンプラザの関係については、地元の商店街に落札者が電車を寄贈したということが新聞などに出ていたと思っております。ですから、今、所有権自体が商店街に移ってしまったのか、買った人が手放して、あとは商店街でその後の扱いも頼みますねということになったのか。また、サンプラザも札幌市の土地に置いているということですね。それはどういう経緯があったのか、細かくは要らないですけれども、交通局はあまり絡んでいないような報告でしたが、札幌市と商店街と、移送費などもクラウドファンディングなどで集めて移して商店街に寄贈したという記事だったと思っております。

当初、後々、不法投棄されてしまうのではないかとか、それが本当に使われなくなったときに解体してきちんとした処理をされるのだろうかとか、そんな危惧をする意見があったと思っておりますので、今後、札幌市に回ってきたような感じもするのですけれども、この辺はどのようなふうな受け止めをされているのか、聞きたかったです。

### ●釜石技術担当部長

ただいまのご質問ですが、昨年度、2両が廃車になるということで、公売という手法を取らせていただきました。これにつきましては、従前より、市電を愛していただいている

方々からも、廃車車両を購入できないかというお問合せ等もございました。他の自治体の例などを見ますと、一定の需要があるということと、少しでも収益を上げる取組の一つということがありましたので、今回、公売という手法を選択させていただいたところでございます。

昨年度の部会の際には、放置されたり、不法投棄されたり、将来的な解体という負担を含めてどのように考えているのかということがありましたが、交通局としても重要な懸念材料と認識しております。落札後に利益を得ることを目的とした転売や、落札者が不適切な使用や処分ということが危惧されますので、今後につきましては、他の自治体やオークションサイトの実例を参考にさせていただきながら、制限とか、一定期間の保存を条件とするとか、どのような対応が取れるのかということも含めまして、そもそも公売という手法の是非も含めて慎重に考えていかなければならないと判断しているところです。

### ●吉田委員

懸念される課題は御認識されていると思いますが、今回の件について、いつまでそこに置かれているのかということとは分かりませんが、商店街の組合の方々でしょうか、自らの所有物ということで、将来、それを自分たちで処理しなければいけないということがちゃんと理解されているかどうか分からないので、最後は、札幌市さん、困ったので何とかしてくださいみたいな話になりかねないかなという懸念があります。

お答えは要りませんが、懸念があると感じたということでお話しさせていただきました。

### ●内田部会長

非常に貴重な意見かと思えます。最初は紳士協定的な説明になるかもしれませんが、そういうところをきちんと説明した上で進めていくということが必要になるかもしれません。

### ●釜石技術担当部長

御指摘ありがとうございます。

今回、1両については会社のほうにと聞いておりますが、1両については、落札された後に、このような企画や構想があるという話を聞いたところでございます。いろいろと報道されているとおり、この商店街と意思を同じくして、市電を長らく愛していただいた方々のお力添えで、有志の方々がメンテナンス等も行っていくということでございますので、今後のメンテナンスや活用をしっかりとやっていただけたらと思っております。

ただ、落札後の扱いについては、我々がずっと継続して確認していくのも難しいところがございますので、廃車の扱いや、公売という手法の是非等についても、御意見を踏まえまして、しっかりと考えていきたいと思っております。

### ●内田部会長

ほかによろしいでしょうか。

全体を通して御意見、御質問はありませんか。

●齋藤委員

ホリデー・テーリングと路面電車無料デーは、両方実行することが可能という理解でよろしいのですね。そうすると、無料で利用しながらホリデー・テーリングに親も参加して楽しめるということでしょうか。

●河谷営業課長

今年のホリデー・テーリング2022につきましては、地下鉄の南北線、東西線、東豊線の3線のみで実施いたしまして、無料デーとは別のものとなります。

●齋藤委員

大変失礼いたしました。

路面電車無料デーは、とても魅力的な取り組みですが、近隣商店街と連携すると相乗効果が出ると思いますので、もっと周知が広がるようにお願いします。

また、今、ドニチカキップというものがあるのですけれども、観光者のことを考えると、土・日以外も利用できるような拡充も御検討いただけるとありがたいと思いました。

●内田部会長

土・日以外の検討も可能であればということですので、今後、御検討をお願いしたいと思います。

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

大体時間が参りました。

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

これもちまして審議は終了となりますが、当審議会の任期が2年となっております、8月には委員の改選が行われることになっております。現在の委員での交通部会は今回で最後になるかと思われれます。

委員の皆様、2年間、ありがとうございました。

最後に、事務局より連絡があればお願いします。

●飯岡経営計画課長

部会長からもお話がありましたとおり、8月に委員の改選がありますことから、次回の当部会は、委員改選、総会開催後に、新委員によります交通部会の開催となります。

委員の改選などにつきましては、改めて総務局より御連絡することになると思いますので、よろしく願いいたします。

委員の皆様への任期満了に当たりまして、交通事業管理者の中田から、一言、御挨拶を申し上げます。

### ●中田交通事業管理者

本日は、長時間にわたり御審議をいただきまして、本当にありがとうございました。現任期中の交通部会の開催は今回が最後となります。

この任期中の2年間で振り返ってみますと、まさに新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた期間であったと思っております。2020年度は書面開催、2021年度はリモート開催という形で、いろいろと制約を受けた中で御審議をいただくという状況でございました。

そういった中にありましても、皆様からは、例えばSAPICAポイントの見直しといった、今後の存続可能な経営に向けてどういうことをしていったらいいかという取組について、多くの貴重な御意見をいただいたところであります。

本日も、たくさんの貴重な御意見をいただきました。広告や駅ナカ事業といった増収策にもっと力を入れていかなければいけない、それも、我々だけではなくて、民間の方々の知見を活用する、あるいは様々な主体と連携していくことが必要であるというような御指摘をいただいたところです。また、広報事業の充実についてもたくさんの御意見をいただきました。SNSといったメディアの活用やテレビ局などのマスコミと連携しながら周知していくことが重要であるという御指摘をいただきました。

エネルギー価格の高騰など、様々な要因がありまして、地下鉄、路面電車のどちらの事業も先行きがなかなか見通せないところがありますけれども、今後、市民の皆さんに、我々の事業はどのような状況にあるか、今後どういった方法で向かっていくべきかということについて発信し、多くの御意見をいただいでいくことが重要であると改めて認識したところです。

この2年間、交通局のみならず、札幌市役所のどの部局も、コロナ対応が最優先ということで取り組んでまいりました。もちろん、市民の皆さんの命を守るというのは札幌市役所が持っている一番大事な使命でございますので、それを最優先に取組をしてきておりますので、どこの部局もなかなか本来業務に手が回っていかないということも多々ありました。今日、委員の方々から多くの貴重な御意見をいただきましたが、去年、一昨年とはいただく御意見が少し違っていると思っておりますので、今ここにいる職員は、私も含めまして、コロナ後に向けて改めて、はちまきをねじり直して事業にまい進していく必要があると、ぴりっとさせていただいたところであります。

地下鉄、路面電車を取り巻く経営環境はまだまだ厳しい状況ですが、市民の皆さんにとって不可欠なインフラである公共交通機関を維持していくために、私どもは、今後も引き続き、安全輸送と旅客サービスの向上に向けて様々な取組をしていきたいと思っております。

今日いただいた御意見も踏まえまして取り組んでまいりますので、皆様方におかれましては、今後も引き続き御支援、御協力をいただければ幸いです。

この2年間、御審議に御参加いただきまして、本当にありがとうございました。心から感謝を申し上げます。

●内田部会長

御挨拶をありがとうございました。

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、本当にありがとうございました。

以 上