

札幌市営企業調査審議会

令和元年度第2回交通部会

日 時 令和元年12月26日（木） 午前9時56分～11時53分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 7名
高野部会長、大平部会長代理、内田委員、齋藤委員、地田委員、
名本委員、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

令和元年度第2回交通部会

1 開 会

●高野部会長

おはようございます。

定刻より数分早いですが、皆さんお揃いですので、札幌市営企業調査審議会令和元年度第2回交通部会を開会いたします。

本日は、年末の大変お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、工藤委員、舛田委員、足立委員、松山委員から欠席の御連絡を頂戴しております。

また、加藤委員から、10月31日付けで本委員の退職との届出がございました。同日付けで受理され、後任委員については、現在、調整中と伺っております。

2 交通事業管理者挨拶

●高野部会長

それでは、本日の部会の開会に当たりまして、浦田交通事業管理者より御挨拶を頂戴したいと思います。

●浦田交通事業管理者

おはようございます。

交通事業管理者の浦田でございます。

今年度第2回目の交通部会の開催に当たりまして、一言、御挨拶を申し上げます。

本日、委員の皆様方におかれましては、年の瀬の大変お忙しい中、お集まりをいただき、誠にありがとうございます。

皆様方には、日ごろから市営交通事業に対する御協力と御理解を賜っておりますことに重ねてお礼を申し上げます。

本日は、議題として1件、平成30年度決算の概要について御説明させていただくほか、報告事項を3件御説明させていただきます。

中でも、皆様方に御審議をいただいております路面電車の上下分離等につきましては、後ほど詳しく説明をさせていただきますが、去る11月25日付けで、国土交通大臣から軌道運送高度化実施計画の大臣認可をいただきました。この場をかりて御報告をさせていただきます。

4月1日からの上下分離に向けまして、交通事業振興公社とともに引き続き準備を進めてまいります。

そのほかの説明事項といたしまして、来年度からの同伴幼児の無料拡大化、さらにはさっぽろ駅ホームの増設につきまして御説明させていただきたいと思っております。

忌憚のない御意見を頂戴できればと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

●高野部会長

ありがとうございました。

3 議 事

平成30年度札幌市交通事業決算の概要について

●高野部会長

それでは、早速議題に入ります。ただいま御説明がございましたように、本日の議題は平成30年度の決算でございます。また、報告事項が3件ありますので、議題、報告事項を一つずつ説明及び審議をさせていただきたいと思っております。

それでは、早速、最初の議題について御説明を頂戴したいと思っております。

●渡邊事業管理部長

事業管理部長の渡邊でございます。

説明に入る前に、本日の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず、会議次第、座席表、委員名簿がございます。資料としまして、資料1の平成30年度札幌市交通事業決算の概要、資料2の札幌市交通事業経営計画の取組結果、資料3の札幌市路面電車の上下分離について、資料4の地下鉄における保護者が同伴する幼児の無料人数拡大について、資料5の南北線さっぽろ駅改良事業についての以上の5点です。

それでは、平成30年度札幌市交通事業決算の概要につきまして、資料1と2に基づいて説明させていただきます。

この資料の金額の単位につきましては、主に100万円単位で記載しておりますので、御注意いただければと思っております。

まず、資料1の平成30年度札幌市交通事業決算の概要の1ページ、軌道事業会計決算総括表をご覧ください。

左側の表では、平成30年度の予算と決算を比較しております。右側のグラフは、平成30年度決算の内訳を表しておりますので、参考に併せてご覧ください。

左側の表の網かけ部分ですが、中ほどの収益的収支差引は平成30年度の経営成績を表しております。その下の資本的収支差引は設備投資とその財源の収支を、一番下の累積資金過不足額は、年度末の資金の状況を表しております。また、表の頭は左から右に、30年度予算、30年度決算、差し引きとなっております。

なお、数字はいずれも消費税込みとなっております。

まず、収益的収支から御説明させていただきます。

左側の表の中ほどの網かけ部分、収益的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度決算は4,700万円の黒字となり、予算に対して5,600万円好転いたしました。

この好転の主な要因は、乗車料収入は予算を下回りましたが、支出である人件費、経費の減が収入の減を上回ったためでございます。

乗車料収入が予算を下回った要因としましては、昨年9月に発生しました胆振東部地震に伴う運休等の影響のほか、通常、冬季間は自転車等の利用が控えられることから公共交

通の利用が増えますが、平成30年度は、雪の降り始めた時期が例年よりも遅かったことにより電車へのシフトが遅れたこと、また、雪解けが早かったことにより電車からのシフトが早まったことなどが考えられます。

収益的収支の内訳につきましては、資料右側の上段にある収益的収支のグラフをご覧ください。

主なものとしては、収入では乗車料が14億5,900万円、その下にある支出では、人件費が7億2,500万円、経費が6億2,800万円となっております。

次に、資本的収支につきましては、左側の表の収益的収支の下の網かけ部分、資本的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度決算は1億7,700万円の不足となっております。

資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にある資本的収支のグラフをご覧ください。

主なものとしては、収入では企業債が6億1,100万円、一般会計からの負担金が8億3,800万円、その下の支出では、建設改良費が14億5,900万円、企業債元金償還金が1億7,100万円となっております。

最後に、資金の状況についてでございます。

左側の表に戻りまして、ただいま御説明いたしました収益的収支差引と資本的収支差引に当年度分損益勘定留保資金等を合計すると当年度分資金過不足額になりまして、これに過年度分資金過不足額を合算した結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は3億6,300万円となりました。

続きまして、2ページの業務量をご覧ください。

営業キロ数につきましては、平成29年度から増減はございません。在籍車両数につきましては、30年度に低床車両シリウスが納入されたことにより1両増加しております。

走行キロ数は、胆振東部地震に伴う運休等により89万6,440kmとなり、前年度に比べ1.0%の減となっております。

次に、輸送人員でございますが、年間の輸送人員は876万5,569人となりまして、前年度に比べ8万1,267人の減、1日平均の輸送人員は2万4,081人となりまして、前年度に比べ157人の減となっております。

次に、3ページの主要事業をご覧ください。

こちらは、建設改良事業とその財源を記載しております。

主な事業の内容を右に記載しておりますが、車両関係として、低床車両シリウスを1両製造するとともに、令和元年度に納入の2両の製造を進めたほか、除雪車両1両の製造を行いました。

このほか、停留場の改修、街路拡幅関連事業を行った結果、建設改良費総額は14億5,800万円となっております。

次に、4ページの過去5年間の傾向をご覧ください。

まず、左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入でございますが、1日平均乗車人員につきましては、折線グラフのとおり、平成30年度は胆振東部地震の影響等により減少し

ております。

また、年間乗車料収入につきましても、乗車人員の減の影響により、前年度を下回っております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金でございますが、経常収支については、2年連続の黒字となる500万円の経常利益を計上し、これに伴い、累積欠損金は減少しております。

次に、左下の企業債でございますが、老朽化設備等の改良更新を進めていることから、企業債残高は増加傾向でございます。

最後に、右下の資金の状況でございますが、退職給付引当金取り崩し額の増などに伴い3億6,300万円となっております。

以上が軌道事業会計の概要でございます。

続きまして、5ページの高速電車事業会計決算総括表でございます。

資料の構成は先ほどの軌道事業会計と同じでございます。

まず、収益的収支についてでございますが、左側の表の中ほどの網かけ部分、収益的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度決算は99億8,500万円の黒字となりまして、予算に対して2億9,500万円の好転となっております。

好転した主な要因といたしましては、乗車料収入が予算で見込んだ金額より減少したものの、支出である人件費・経費なども減少し、収益的収支総体で支出の減が収入の減を上回ったためでございます。

また、収益的収支の内訳につきましては、資料右側の上段にあります収益的収支のグラフをご覧ください。

主なものとしては、収入では乗車料が418億1,600万円、その下の支出では経費が141億3,500万円、減価償却費が161億7,900万円となっております。

次に、資本的収支につきましては、左側の表の収益的収支の下の網かけ部分、資本的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度決算は220億8,700万円の不足となっております。

なお、資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にある資本的収支のグラフをご覧ください。

主なものとしては、収入では企業債が59億5,600万円、その下の支出では建設改良費が68億2,000万円、企業債元金償還金が235億8,600万円となっております。

続きまして、資金の状況でございます。

左側の表に戻りまして、平成30年度決算では、ただいま御説明しました収益的収支差引と資本的収支差引に当年度分損益勘定留保資金等と過年度分資金過不足額を合算した結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、年度末の資金残は8億700万円となっております。

続きまして、6ページの業務量をご覧ください。

営業キロ数、在籍車両数は前年度と増減はございません。

走行キロ数は、胆振東部地震に伴う運休等により21万kmほど減少しておりますが、輸送人員、乗車料収入は就労環境が好調なこともあり、ともに増加しております。

平成30年度の路線別の1日平均乗車人員につきましては、南北線が23万6,580人、東西線が24万1,846人、東豊線が15万2,753人となっており、平成29年度に引き続き東西線の乗車人員が南北線の乗車人員を上回る結果となっております。

次に、7ページの主要事業をご覧ください。

主な事業の内容を右に記載しておりますが、老朽化施設の更新として、大通駅空調改良設備工事や澄川駅耐震改修工事、エスカレーター、自動出改札装置及びエレベーターの更新工事などを行いました。

この他、電力・通信施設設備として東豊線信号保安装置更新工事や新さっぽろ変電所更新工事、車両・工場機器設備として西車両基地暖房給湯設備改良機械工事や南北線5000形車両T台車更新などの改修を行いました。

乗車料関係では、輸送管理システム再構築事業や精神障がい者運賃割引実施に伴うシステム改修を行いました。

また、インバウンド対応事業として、すすきの駅、バスセンター前駅において、改札前や各出入り口付近に設置している吊り下げ電照標識を繫体字を含む日英中韓の5言語表記等への改修工事を行ったほか、負担金事業として札幌駅交流拠点まちづくり推進事業などを行った結果、建設改良費総額では68億1,900万円となっております。

このほか、琴似駅のエレベーター新設工事などの受託工事を行った結果、受託工事費総額は1億5,300万円となっております。

最後に、8ページの過去5年間の傾向をご覧ください。

まず、左上の(1)1日平均乗車人員及び年間乗車料収入についてでございますが、1日平均乗車人員は増加傾向にあり、年間乗車料収入についても乗車人員の伸びに伴い増加しております。

続きまして、右上の(2)の経常収支及び累積欠損金の状況につきましては、グラフのとおり、利益の計上を続けておりまして、平成18年度以降、13年連続の黒字となっております。また、累積欠損金も着実に解消してきております。

次に、左下の(3)の企業債の状況を表しておりますが、折れ線グラフのとおり、企業債残高の縮減に努めているところでございます。

最後に、右下の資金の状況ですが、平成30年度の資金残高は8億700万円となっております。

以上が平成30年度決算の概要でございます。

続きまして、資料2の札幌市交通事業経営計画の取組結果をご覧ください。

こちらは、平成26年度から平成30年度までを取組期間とする前経営計画の取組結果につきまして、ただいま御説明いたしました平成30年度決算を踏まえてまとめたものでございます。

まず、1の収支改善目標の達成状況について御説明いたします。

資料1ページの上半分は、各事業の財政指標ごとの達成状況を、下半分は要因分析を示したものでございます。

地下鉄事業につきましては、経常収支の目標を年平均50億円以上の黒字を維持と設定いたしましたところ、乗車人員の増に伴う増収のほか、企業債利息の減、人件費の減などにより、年平均84億円の黒字を確保いたしました。

累積欠損金は2,000億円以下まで縮減という目標のところ、2,188億円となり未達成となりましたが、その要因は、会計制度の変更に伴うものでございまして、仮にその変更が無かったものとした場合は、平成28年度で目標を達成しております。

企業債残高は2,800億円以下まで縮減という目標のところ、計画的な事業実施による発行額の抑制などにより、残高は2,612億円となり、目標を達成しております。

次に、路面電車事業でございます。

経常収支は赤字額を年平均550万円以下に設定しましたところ、ループ化の開業や運賃改定により乗車料収入が堅調に推移したことなどによりまして、赤字額は年平均3,100万円となり、目標を達成しております。

また、これにより、累積欠損金も8億円以内に抑制という目標のところ、4億900万円となり、目標を達成いたしました。資金につきましても、2億4,000万円以上の資金残高を保有という目標のところ、3億6,000万円となっております。

次に、資料裏面の施設・設備の改良に関する取組結果をご覧ください。

この表は、計画前に当たる平成25年度末の状況と計画終了時となる平成30年度末における目標と実績をまとめたものでございます。

備考欄にありますとおり、おおむね目標を達成しておりますが、表の左側の安全の確保の項目の中程地震対策の推進につきましては、真駒内駅の耐震工事の入札不調の影響により完了しなかったものでございます。現在、鋭意工事を進めておりまして、令和2年度の竣工を予定しているところでございます。

また、快適なお客サービス提供の中の制振軌道化につきましては、これは路面電車の乗り心地を向上させるため、振動を抑える線路への切りかえを街路拡幅事業にあわせて整備する取組でございますが、街路事業の遅れや国からの補助金の状況などの影響により、進捗が遅れているものでございます。

まちづくりへの貢献の回生電力貯蔵装置の増設につきましては、かかる費用に見合う電力削減効果が見込まれず導入を見送ったものであり、新型低床車両の導入の推進につきましては、車両メーカーの製造体制が整わなかったことにより、進捗が遅れたものでございます。

以上で説明を終わらせていただきますが、今後につきましては、先般、委員の皆様にご審議いただき6月に策定いたしました新しい経営計画に基づきまして、着実に取組みを進めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

●高野部会長

ありがとうございました。

平成30年度の決算ということで、市電、地下鉄とも影響で一部営業できなかった日が

あったということです。地下鉄のほうは、それにもかかわらず利用者は伸びており、市電のほうは若干減少ということです。一方で、平成30年度までの経営計画のチェックと達成状況についても御報告いただきました。財政的には、地下鉄の累積欠損金以外は達成ということですが、最後に御説明いただきました施設整備の改良については、予定よりも進捗が遅れているものもございます。その辺を考えると、どういったことになるのかというあたりも少し検討が必要なのかもしれません。

ということで、決算及び平成30年度までの経営計画のチェックについて、どちらでも結構でございますので、御質問、御意見をお願いいたします。

●地田委員

それぞれの広告料収入について予算に対してどうだったかということを説明していただきたいと思います。

それとともに、この間、どのような取組みをされたのかも含めて教えていただきたいと思います。

デジタルサイネージも一緒に説明していただきたいと思います。

●渡邊事業管理部長

まず、広告料収入ですが、軌道事業につきましては、予算が5,200万円に対して決算が5,100万円となっております。一方、高速電車事業は、予算が15億1,300万円のところ、決算は15億2,500万円となっております。

広告料収入は景気などに影響されるのですが、広告代理店とも協議をしまして、販売方法の見直しやこちらのPRのあり方も含めて検討してきたところでございます。

ただ、特に地下鉄などは社内の広告などは全国的に減少傾向にあるということで、今後は、必ずしも楽観できるような状況ではなく、むしろ苦しい状況の中でどう対応していくか、代理店とも協議していきたいと思っております。

また、デジタルサイネージにつきましては、平成30年度でいきますと、全体の累計では45.6%と、約半分となっております。デジタルサイネージは、季節によって利用の繁閑が非常に多い状況で、今のところ、2月期は、雪まつりの影響もありまして、インバウンド向けの外資の広告で全体の底上げをしている状況ですが、課題としては、全体の底上げをどうするか、あるいは、閑散期をどうするかということで、売り方をもう少し細かくしたり、申込み時期の短縮をするなどの形で広告代理店とのすり合わせを行って、改善の努力をしているところでございます。

●地田委員

デジタルサイネージは、以前お伺いしたときに、経費がかなりかかっていたなかなかプラスになっていないというお話を伺った覚えがありますが、現在はそこまでっていないということでしょうか。

●渡邊事業管理部長

経費比較については、今、手元に資料がないのですが、投資に見合う回収がされているかということ、ちょっと厳しい状況と思います。

●高野部会

他にいかがでしょうか。

●名本委員

市民委員の名本でございます。

何点かありますが、まず、1 ページ目の軌道事業の決算総括表を見ると、皆さんの努力の効果が表れていると思います。ただ、ちょっと気になるのは、営業支出のところ、地下鉄の事業も同じですが、人件費・経費等が予算額よりも実際の決算のほうが減っているということで、これは何か大きな要因があるのか。この辺がどんどん減るということであれば、実際に黒字になることも可能かと思いますが、この辺が余り減らないということであれば、今後どうしていくかという問題があるかと思っています。

また、4 ページ目の(3) 企業債のところ、

これは借金の話だと思いますが、実は、平成29年から30年にかけて4 億3,900万円が6 億1,100万円ということで、2 億円ぐらい借入額が増えております。逆に償還のほうが横ばいで余り減らないということで、借金が増えている状況だと思います。

この辺は今後どうなるのかということについて教えていただきたいと思います。

それから、5 ページ目の高速電車についても、営業収入が平成30年度予算に対して決算が12億2,000万円減少しているということについてです。

先ほど、地震の影響にもかかわらずお客さんも減っていないということなので、この辺はどうして減っているのかということがわかれば教えていただきたいと思います。

同じく、この表の営業支出の人件費・経費等が予算に対して決算が下がっていることが大きく赤字を減らしている原因だと思いますが、この辺の要因を教えていただきたいと思います。

次に7 ページです。

実は、主要事業の中身を見ていくと、総額では建設改良費について予算に対して決算がかなり減っています。これは、全体的にその後の財源内訳を見ると全て減っているのですが、予算をこれだけ見ていたにもかかわらず決算が減っているというのはどういうことなのか。決算が減ったときに、その理由がもし事業の延期なり中止ということであれば、今後、その辺をどうしていくのかということがわかれば教えていただきたいと思います。

最後に資料2の「施設・設備の改良に関する取組結果」についてですが、この中で、低床車両の導入がかなり遅れているということで、平成30年度末に向けて、今後、この目標に向け可能なかどうかということをお教えいただきたいと思います。

同じく資料2の「交通事業経営計画(H26～H30)の取組結果」についてですが、経常収支としては、路面電車も地下鉄も目標値に対してはある程度目標を達しているということですが、地下鉄については企業債残高などを見ていくと、やはり3,000億円近く残っており、累積欠損金も約2,200億円以上であり、この辺を見ると、借金を全部返すには相当時間がかかるとお考えいただけます。

私は下水道部会にも所属しているのですが、1972年のオリンピックのときに地下鉄がで

きて、このときは公共事業が全て集中してしまっていて、それが50年たって構造的にも今は改良事業、更新事業を進めなければならないという状況に来ていると思います。そういう中で、高齢者が増えるので、インバウンド人口が増えても地下鉄を利用する方が本当に伸びていくのかと思うのです。東西線にしても南北線にしても伸び悩んでいますし、東豊線は相変わらず伸びていないという状況の中で、今後、来年、再来年、10年経過していく中でその辺の改修事業と収入の関係が本当にリンクしてうまくいくのか、市民としては非常に不安なところがあります。

非常に長くなりましたが、大事な話ですので、申し上げました。

●高野部会長

軌道事業で2点、地下鉄事業で3点、これまでの経営計画及び今後の見通しということで2点、計7点の御質問があったかと思しますので、よろしく願いいたします。

●渡邊事業管理部長

多岐にわたりますので、漏れていたら御指摘いただきたいと思います。

まず、軌道事業の人件費・経費等の関係です。

人件費が予算より少なくなった理由は、時間外勤務手当の減や退職給付費の減があります。これは、単価の減ということになります。

一方、経費ですが、委託料が減ったり、建設改良を先送りした関係で固定資産除却費が減少したため、この決算数字になったということでございます。

人件費の今後ですが、皆さん御承知のとおり、来年度、上下分離をしまして、今まで直営だったものを交通事業振興公社が担っていくということで、当初は交通局から派遣する職員もいますが、だんだんと新陳代謝が行われて、公社職員に入替わっていきます。そうなったときに、交通局と公社とでは給与水準が違いますので、徐々に置きかわっていくということで、すぐには人件費の効果は出てきませんが、時が経つにつれてだんだんと人件費効果が出てきて、この計にも資するものになっていくと考えているところでございます。

また、企業債の残高が増えた主な理由は、除雪車両を更新いたしましたのでそれにかかる経費と、電停のバリアフリー化を進めておりまして、そういったものへの投資にかかる企業債の増という形になっております。

軌道事業は、今後、老朽化していくものを徐々に改良したり、電停のバリアフリー化を進めていかなければならないということで、今後もある程度の投資をしていかなければならないと思いますが、上下分離を行うということで、下の整備事業者は、上の施設使用料から収入を得て建設改良してまいりますので、一般会計や国費などの活用を含めて、企業債が経営を圧迫することのないように着実に進めてまいりたいと思います。

この点は、経営計画のほうでも御説明しましたが、10年間で投資の目途を立てて、経理的には頑張りたいと思っております。

次に、高速電車の収入でございます。

高速電車は、平成29年度から30年度にかけては乗車人員は増えております。今回、予算との見合いで乗車料収入が減ったのは、平成30年度の予算人員が2億3,600万人、1日平

均で64万7,000人を見込んでいたところ、実際は少なかったということで、予算対比では減少していることとなります。これは、乗車人員もそうですし、乗車料収入も同じとなっております。

次に、建設改良費ですが、差引額が22億円ほどございます。これは、繰越しが大部分を占めておりまして、予算の繰越しが15億円ほどございます。これは、真駒内駅の耐震改修工事が入札不調になって繰越したり、基本的には入札不調ですが、交通局の煙突の改修や防火戸の設置などが入札不調で繰り越さざるを得なかったということです。

その他に不用額というものがあまして、契約差金などもろもろが込みになりますけれども、そういう影響がございまして。

当然、真駒内駅については、今、耐震改修工事などをしておりまして、繰越したものについても、時期は若干ずれましたけれども、順次進めているところでございます。

次に、今後の経営のことについてです。

地下鉄も南北線が開業してそろそろ50周年を迎え、施設の老朽化に対応していかなければならないということもありまして、この6月に策定した経営計画のほうで投資計画を細かく策定しておりますが、基本的にはそちらで収支の健全性を確保していきたいと考えているところでございます。

●吉江技術担当部長

低床車両の関係について、私、技術担当部長の吉江からお答えいたします。

低床車両につきましては、当初計画では、平成25年、26年に入れて、27年からまた入れていく予定であったのですが、車両メーカーの製造体制が整わないことなどによりまして3年ほど遅れる形となり、平成30年度に1両入れています。そういう関係で、3年遅れた分、その後、2両ずつつくるという6両が計画期間内に入れられなかった形となっております。

ただし、現在につきましては、昨年度に1両入れまして、今年度も2両、来年度についても2両入れるということで、3年遅れることとはなりましたけれども、その後は順調に入れていく予定となっております。

●高野部会長

名本委員、いかがですか。

●名本委員

ありがとうございます。

1点だけお答えいただけていなかったと思います。

5ページの高速電車事業の総括表の中で、いわゆる営業収入が12億2,000万円減少しているというお話でした。6ページの年間輸送人員、乗車料は増えている中で、営業収入が減少している理由がわかれば教えていただきたいと思います。

軌道事業に関しては、今御説明があった路面電車の上下分離方式が進めれば、この辺の赤字が解消することが期待されるということで、非常に望ましいと思います。

●渡邊事業管理部長

6 ページの業務量の一番下段が乗車料となっておりまして、平成30年度の決算は418億円となっております。平成29年度は当然決算ベースの数字になりますが、平成30年度の予算は、こちらには書いていませんが、乗車料収入の予算としては、430億7,100万円となっております。そういう意味では、予算から決算は減少している状況となっております。

●高野部会長

収入が決算ベースでというのは、前年度との対比では増えているけれども、予算ベースで見ると落ちているということですね。

●渡邊事業管理部長

そうです。

●高野部会長

そこは、ちょっと混乱するかもしれませんね。

●名本委員

素人発想で申しわけありませんけれども、軌道事業もそうですが、予算に対して決算の収入が減っているということは、予算の見方と実態が違ったということですね。

●高野部会長

そういうことですね。予算のほうがより多くのお客様が乗っているということです。

●渡邊事業管理部長

平成30年度は、予算は当然365日で編成いたしますけれども、実際は地震の影響で1日とちょっと運休した状況もありまして、営業日数が低かった分、乗車人員も予算よりは落ちていたという形になります。

●高野部会長

1日とちょっと営業できなかつたということですが、市電、地下鉄とも、365分の1. 何ぼくらいしか落ちていないのですか。その辺の落ち方がどうなのかというあたりの分析はされているのですか。地震の影響の分析です。

●渡邊事業管理部長

今、細かい分析の資料が手元にないのですが、地震の影響を述べさせていただきますと、市電では約4万人に影響したということで、650万円ほど減少しております。地下鉄につきましては、112万人に影響しまして、約2億円の減少となります。

そういう意味では、先ほどの地下鉄の予算と決算では2億円以上の開きがございますが、全体の中での予算の見積もりといたしますか、それ以外の要因でも予算に比べて落ちていたという状況にはなりません。

●高野部会長

今のお話をざっと考えると、約2日分くらいの減ということですね。

●渡邊事業管理部長

そうですね。地震のありました9月6日は終日です。

●高野部会長

あとは、企業が休みになったり、通常の交通活動ができなくなったので、当然、次の日

以降も利用される方が少なくなったと推察されますから、1日以上減少するのは当然かと思えます。

他にいかがですか。

●齋藤委員

前にもお願いしたかと思うのですが、この表を見ていると、予算に対する増減は明確に書かれているのですけれども、大事なのは平成29年度との決算との比較だと思います。

先ほど、広告収入がどうだったかというお話が皆さんからありましたが、5年間の傾向という形で、大まかな決算との比較は29年度の結果と30年度の結果が見られるのですけれども、全体の広告収入は昨年度に比べてどうだったのかということは読み取ることができません。

大事なのは、そのときに立てた計画と差異がどうであったかも大事ですが、役所的には、予算を切って、ここは確保して、それに対しての増減はとても大事な話だと思いますが、普通の企業から見ると、それよりも昨年の結果に比べて今はどうだったのかということはいちつ大きな視点だと思うのです。ただ、いつもこれを見ると、想像に対してどうだったのかということになるので、それは大事なこともかもしれませんけれども、比較としてはもう一つの要素が必要ではないかと思えます。傾向ではなく、しっかりとした数字で比較ができるかと思えます。

もう一点は、お願いですが、特に路面電車はもう利用人数が頭打ちかと思えます。運賃も値上げをしたので、これ以上の増はなかなか見込めないかなという中で、これからこれをどうやって増やしていくのかという対策はどのようにお考えでしょうか。

もし既に新しい手を打たれているようでしたら、広告も減るということでしたら、何かお考えがありましたらお聞かせいただきたいと思えます。

●高野部会長

1点目は、決算ベースでの経年比較ということですが、いかがですか。

●渡邊事業管理部長

その点につきましては、表の構成をどうするかという問題があるのと、説明がやや複雑になってくると思いますが、宿題としていただいて、どういうやり方ができるのか、考えさせていただきたいと思えます。

また、路面電車につきましては、今後の上下分離後のサービスアップのところも入ってくると思いますので、後ほど報告事項でもお話しさせていただきますが、今後の路面電車の乗車料の傾向は、経営計画の中で長期推計しておりまして、ややしばらくは上昇傾向にあります。それほど過大な上昇ではないですが、漸増傾向にあります。ただ、やはり全体の少子化などの影響は免れませんので、2031年が乗車料のピークというふうに見込んでいるところでございます。

このように将来推計が見込まれているということもありまして、路面電車を将来に継承していくということで、今回、上下分離をしていくということです。サービスの内容につきましては、後ほどまとめてお話をさせていただきます。

●高野部会長

他にいかがですか。

●内田委員

資料2の裏面になります。

地震対策の推進というところで、真駒内駅の耐震工事が入札不調ということですが、公共工事でこういうことはよく聞かれるのですが、積算能力の低下もあるのではないかとということがよく言われますし、外的要因で仕方がなかったというようによく説明されているのですが、その辺の影響はどうか、もし知見がありましたら教えていただきたいと思えます。

もう一点は、まちづくりへの貢献の中で、照明施設のLED化というところは黒塗りがされて達成されているように見えますが、実はこれは達成されていませんね。これは漏れなのかどうか、説明が要るのではないかと思いました。

以上の2点をお願いします。

●吉江技術担当部長

真駒内の耐震設備の関係についてですが、積算能力がちょっとということもあるのですが、根本的には工事の制約が非常に多いということがあります。夜間の工事で、ほか営業している中で工事をしなければならないということで若干敬遠されていますし、単価的にも若干合わないところがありました。

その辺につきましては、いろいろと聞き取りをしながら、積算を重ねて、入札不調だったものを何とか入札にこぎ着けたという状況になっております。そういう意味では、積算がなかなかしづらいところがあったのですが、今回は実情に合った積算ができたと思っております。

●高野部会長

では、入札が済んで、既に契約は結ばれているということですね。

●吉江技術担当部長

そうです。今、工事を進めていまして、来年度中には完成する予定で進めております。

2点目は、駅照明のほうですか。

●内田委員

これは、目標が49駅に対して24駅しかできていないということですね。

●高野部会長

非電照化を実施という意味がわかりません。

●浦田交通事業管理者

もともと49駅についてLEDで電照化をする予定だったのですが、途中で電照化そのものをやめてしまって、電気で照らさなくても見やすい表示に変えてしまったのです。ですから、この目標の49駅も、本来ですと25駅を目標とすべきところを表記が間違っております。これは、色も蛍光色っぽいもので、電照化しなくても視認しやすいものに変えた結果、最終的には残りの電照化が必要なところについては目標を達成したという意味で網かけに

させていただきました。

誤解を与える表記になっていまして、申し訳ありません。

●高野部会長

他にいかがですか。

●大平部会長代理

皆さん大変御苦勞なさっていて、ありがとうございます。

それでもなお、ちょっとお聞きしたいことがあります。

まず、表記について、地下鉄事業と書いたり高速電車事業と書いたり、路面電車と書いたり軌道事業と書いたりしているので、この辺はそろえたほうがいいと思います。

それから、目標値について聞きたいと思います。

今まで質問したことがなかったような気がしますが、部会を何回も進めているので、それを見過ごしてしまっているというか、当たり前だと思っているのかもしれないけれども、収支改善目標の目標値をどのように決めているのかということ。それはどういうプロセスなのかということをお聞きしたいと思います。

目標値があって、それがどうなったかということをご判断しているのだけれども、そもそも目標値はどうなっているのかということ。それは局の中で決めているのか、局の人から来るのか、また、それを全体として厳しいと見ているのか、そうでもないのか、もしできたら評価のところまでお聞きしたいと思います。

もう一つは、改善の対象になっているのは、事業に対する改善であって、局そのものの業務見直しはどんなふうに行われているのか、もしくは、そういうことがどこかに盛り込まれているのかということ。です。

事業という表現を使いながら、そこに局の業務見直しが入っているのか、それとも、ここでは表現されていないのかということ。この2点をお聞きしたいと思います。

●高野部会長

1点目は、目標の作成の考え方と具体的な手続です。

●渡邊事業管理部長

まず、この6月に策定した交通事業経営計画でも同じ目標を踏襲しております。

この計画をつくるには、今後、長期にわたる投資や人件費の推移といったもろもろを考慮しまして、その結果として経常収支、累積欠損金、資金の状況などがどうなるかということ。を定めておまして、この計画どおりにいけば、この目標は達成できるという性格のものになっております。

ですから、余計に経費をかけるようなことは当然避けていくということもありますし、人員の管理もきちんとしていかなければいけないということもあります。長期の見通しに基づいた結果として目標を定めているということ。でございます。

まず、原案としては交通局内部で策定しまして、その後、札幌市全体として、こういう計画をつくる場合に、市長部局の間も交えて会議を持って、問題がないとか、特に財政部局や計画部門からチェックを受ける形になりまして、最終的には市長の了解を得ると

いう流れになっております。

そういう意味では、今回、コンサルも入れてアドバイスもいただきましたけれども、市の外部からこの計画について何か言うというのはこの審議会くらいと御理解いただければと思います。

また、事業改善ということですが、この計画の中に直接は入っておりません。ただ、この事業改善というのは、市全体で行うもので、市長部局にも改革を進める部局などがございいますので、そういうところと連携しなから、市長部局の他の一般部局と同様に交通局でも事務改善等をしていくこととなります。ですから、その効果が幾らかということになると、この計画の中には必ずしも反映していないという状況です。

●大平部会長代理

要するに、できそうな自己目標という形になってくると思うのです。今、私がここでどうこう言ってもどうしようもない話かもしれませんが、多分、経済が好調のときにはいいのだけれども、そうではなくなったときにどうするのかということは申し上げておきたいと思います。

簡単に言うと、できないことはできないとなってしまうと、できないことも、それでもちゃんと目標を達成していますということになります。つまり、客観性が入っていなかったり、基準になっているのは、できそうなことではなくて、累積をどう減らしていくのかということをやっつけていかないと、アイデアはほとんど出てこないのではないかと思います。担当者は、そういう大きな目標に対する責任をきちんと持つてくださいますということを発言しておきます。

それから、局内部の業務の見直しと申し上げました。業務の見直しというのは、その担当部局でなければできないことで、それをしっかりやっているのかということ。実際に余った人間をどうするのかという話で、あのトヨタのシステムで日本は成り立ってきたのかなと僕は多少思うところもあるのですが、きちんと業務を見直していくというのは一般企業では当たり前のことなのです。今まで、外部の要因という話ばかり聞かされたけれども、内部の要因についてどうするのかということは、一部局としてはなかなか対応しにくいかもしれませんが、局として独立している部分があって、局として独立している部分があるところは局として独立しているとおっしゃってきているので、そこに関する局としての責任があるはず。ですから、その責任範囲の中で結構ですから、業務の見直しのようなものをどこか意識の中に置いていただくと、なお一層ありがたいと思っています。

局の業務の見直しは必要だということと、目標値の決め方として、それを外部に出したときに、それでは客観性がないよね、お手盛りだねということになってしまうので、見直しを検討するとか、前向きな方向に行く一つの手段としてそういうものがあって、それありきで物事の進め方、姿勢を決めたほうがいいのではないかと思います。皆さんが本当に御苦労なさっていることは重々わかっておりますが、あえて申し上げさせていただきたいと思います。

●高野部会長

事務局から何かありますか。

●**渡邊事業管理部長**

御指摘の点は重く受けとめますが、目標値をつくって、それを上回っていくということが事務改善なり営業努力なりの結果として表れてくると思います。

また、好況期のときはいいけれども、不況期になると計画の問題もあるというお話をいただきました。今回の計画は10年計画となっておりますが、この計画を10年ずっと維持していくのかというと、将来的なことを今どうこう言うことはできませんけれども、場合によっては、新たな事業をしなければならぬので見直す、あるいは、何か問題があったのでその点を改善していくために見直すということもございます。我々はローリングという言い方をしていますけれども、そういった見直しも踏まえて、計画を達成できるように維持していきたいと思っております。

●**大平部会長代理**

ありがとうございます。大いに期待しております。

●**高野部会長**

他にいかがですか。

●**名本委員**

2点、お願いしたいことがあります。

一つは、真駒内駅の改築事業についてです。

実は、私は真駒内に住んでいまして、今、真駒内駅前地区のまちづくり計画が住民の中でかなり議論されています。その中で言われている要望の大きなものは、駅舎の改築です。つまり、真駒内駅は橋上駅ですが、駅のすぐ前面に交通量の多い幹線道路が通過しているにもかかわらず幹線道路を横断してバスやタクシーへ乗り継ぐ歩行者の安全性が十分確保されていないという問題があり、何とか駅舎の改築をしてほしいという住民要望があります。耐震事業には多額の費用を要すると思いますが、今後、耐震事業と駅舎の改築を含む駅前のまちづくり計画との整合性をどのように考えられているのかということです。

耐震事業は耐震事業でやったから、これはもう十分であって、それをベースにして駅舎の改築ということもあり得るのかどうか。耐震化を急いでやったから改築はもうあり得ないのだということで、まちづくり計画との整合性をどのように図っているのかということが1点です。

それから、トイレの改修についてです。

経営計画では洋式化を実施するということがあったと思いますが、あれは完成したからトイレについてはいいということなんでしょうか。

外国人旅行者が増えると、洋式化が前提になると思いますので、その辺をお伺いしたいと思います。

●**高野部会長**

真駒内駅前地区のまちづくりと今回の耐震工事の関係です。

●**吉江技術担当部長**

今回の真駒内駅の耐震改修工事は、やはり、高架部は耐震性が非常に劣るということで、今、緊急性をもって工事を進めております。入札不調等で工事が若干遅れてはいるのですが、緊急にやらなければならないということで、耐震改修を進めております。それにあわせて、今できる駅の一部のリニューアルも含めてやっております。

委員が御指摘の真駒内駅の計画につきましては、まだいろいろと計画中ということもありますので、今後、関係部局と連携しながら、交通局でできるものを検討してまいりたいと考えております。今は、耐震化を一日も早く終わらせたいということで進めているところです。

●高野部会長

大きく手戻りになるようなことはないということですか。

●吉江技術担当部長

真駒内に求められるものが現時点ではわかりませんので、それが大きくかかるかどうかは今後の協議になるかと思えます。

●高野部会長

トイレの洋式化については、完了ということでもいいのかどうかですね。

●吉江技術担当部長

トイレの洋式化については、今回、6月に策定しました経営計画に基づいて、今後進めていく形になります。毎年3駅ぐらいずつ様式化を進めていく予定です。

今年から来年にかけては、福住駅、東豊線のさっぽろ駅、南北線の大通駅の工事を進める予定です。

●高野部会長

前経営計画では達成したけれども、これから新経営計画に基づいてやっていくということですね。

●吉江技術担当部長

そうです。全ては終わっておりませんので、これから順次やっていく予定です。

●高野部会長

名本委員、よろしいですか。

●名本委員

はい。

●高野部会長

それでは、他にありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野部会長

大分時間がたってまいりましたので、もしよろしければ次の報告に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●高野部会長

ありがとうございました。

4 報 告

(1) 札幌市路面電車事業の上下分離について

●高野部会長

次に、報告事項ということで、上下分離について説明をお願いします。

●月宮事業推進担当課長

事業推進担当課長の月宮でございます。

それでは、お手元の資料に沿って御説明させていただきます。

まず、資料3、路面電車事業の上下分離について、平成30年度第2回、第3回交通部会での委員からの質問・意見をご覧ください。

前年度の第2回、第3回の部会で、委員の皆さんからいただいた主な質問や意見のうち、今年度において検討の結果を報告すべきものの要旨をこの資料で整理しております。

その中で、1番、2番の一部及び3番は、前回の5月の交通部会で回答しておりますので、本日は、2番の一部及び4番から9番までを回答させていただきます。

初めに、2番目、利用者サービスについて、利用者サービスは公社で検討することになるのか、また、市民の期待に応えられるようなサービスを次年度に示してほしいということでございました。

資料3-1の一般財団法人札幌市交通事業振興公社（運送事業者）による利用者サービスをご覧ください。

前回お答えさせていただきましたが、これまで公社において利用者サービスの内容を検討しておりまして、交通局としてもこの検討を支援していきたいと考えております。

まず、1、公社による利用者サービスの向上ですが、上下分離後は、公社が運送事業の主体となることにより、新たな発想による事業展開が可能となり、さまざまな利用者サービスの取組み・向上が期待されます。公社において、利用者サービスの検討の参考とするため、民間のコンサルタント会社を活用し、企画提案を受けておりまして、この提案や民間の視点によるノウハウを取り入れながら、新たな利用者サービスを実施し、路面電車事業の維持・活性化を図っていきたくと考えております。

続いて、2の具体的な取組み（案）ですが、こちらには、利用者サービスについて、具体的に検討している取組みの案を記載しております。

まず、新たな企画乗車券の販売としまして、沿線には中央図書館や中島公園、コンサートホールKitaraなどの公共施設があることから、子どもの自由研究などに利用してもらうことを目的としまして、夏休みの子どもの向けに期間中乗り放題の乗車券の検討を進めています。

また、沿線観光施設等と連携し、乗車料金の割引制度を導入した企画乗車券を考えており、札幌もいわ山ロープウェイの利用セット割引券とタイアップしたお得に利用できる企画を検討しております。

次に、貸し切り電車の多様な利用促進として、沿線飲食店と連携し、気軽に路面電車でイベントができる貸し切り電車の企画を検討しております。具体的には、貸し切り電車利用者が車内で注文できる沿線飲食店の宴会メニューを設定することや、公社側でビールサーバーを車内に用意するなどのサービスを考えております。

また、3、連携・協力体制としましては、利用者サービスは一義的には公社が実施することになりますが、この図にありますとおり、公社単独で実施するのではなく、公社と交通局、札幌市や沿線事業者、地域住民との連携をより一層図ることで、各々の特性を發揮し、利用者サービスがより活性化するよう連携協力を図ってまいりたいと考えております。

次に、4番目の運賃改定時の関与のあり方について今後どのように検討していくのかということでございます。

資料3-2の上下分離後における交通局の関与のあり方をご覧ください。

まず、乗車料金に関する交通局と公社のかかわり方ですが、上下分離後の乗車料金のあり方は、当面は現行と同じ水準を維持していくものと考えておりますが、一義的には運送事業者である公社の判断で実施していくこととなります。しかしながら、路面電車は市民の皆さんの交通手段として必要不可欠であるため、必要に応じて交通局から運送事業者へ働きかけを行っていきたいと考えております。

具体的には、料金改定に当たりまして、国土交通大臣に申請を行い、国土交通省の審査を受けることとなりますが、この申請においては、公社の収支見通しを示すことになり、支出のうち、公社から交通局に支払われる施設使用料があり、これには交通局が行う施設等の建設改良に要する費用等が含まれることから、交通局と公社が密接にかかわることとなり、認可申請の事前協議などは連携して取り組むこととなります。

このように、交通局は、公社に所定の関与ができるつくりとなっております。

以上のことから、一定の関与をしなければならない立場にあり、関与の基本的な考え方としましては、交通局と公社は、運送事業者と軌道整備事業者として上下一体的で密な運営が求められるとともに、公社は市の出資団体であり、交通局は公社を指導調整するという関係にあることから、利用者サービスにおいて市民生活に影響を及ぼす変更については、双方で協議の上で決定することとし、その旨を協定書に盛り込むことで実効性を担保していきたいと考えております。

それでは、資料3-1にお戻りいただきまして、5番目以降は口頭での御説明となります。

5番目、新たな名称について、上下分離後、札幌市電という呼び方はどうなるのかということでございます。

これにつきましては、札幌市電という呼び方については、札幌市内を運行する路面電車として、これまでも札幌市民から愛着を持って使われていることから、今後も特に変更する必要はないものと考えています。

次に、6番目ですが、他企業の活用について、企画などの部門を別会社と共同開発できないのかということでございます。

これにつきましては、現在、運送事業者となる公社において、藻岩山ロープウェイを運営する株式会社札幌振興公社や地元飲食店・町内会などとタイアップした乗客誘致策などを検討しておりまして、このような沿線事業者と連携し、新たな事業展開を図ってまいりたいと考えております。

なお、乗客誘致策や利用者サービスなどについて、民間のコンサルタント会社から企画提案を受けておりまして、今後も、民間の視点によるノウハウや知見を取り入れるなど、民間的な手法を活用できるように取組みを進めていくことを考えております。

次に、7番目ですが、経営状況の検証につきまして、PDCAのようなチェックプロセスを入れるのかということです。

これにつきましては、新年度の予算編成前に運送事業者、整備事業者の双方で予算方針や事業内容を協議しまして、決算時においても、双方で上下の収支状況や事業成果を共有するというPDCAによる事業チェックプロセスを検討しております。

次に、8番目ですが、民間の活用について、民間の持っているノウハウを公社のノウハウと組み合わせることを検討すべきではないかということでもあります。

先ほど、6の他企業の活用でお答えした内容と同じになりますが、運送事業者となる公社において、沿線事業者と連携し、新たな事業展開を図っていくとともに、民間のコンサルタント会社からの提案なども参考にしながら、民間の視点によるノウハウを取り入れて取組みを進めていくことを考えております。

最後に、9番目ですが、先ほど齋藤委員から御質問いただいた点に少し関連するかと思いますが、収支推計について、利用者サービスの向上による収支の改善を盛り込むべきではないかということでもあります。

このことにつきましては、上下分離後の利用者サービスは、主体は公社が行うこととなりまして、それに関連する予算についても公社が編成することになりますが、先ほど御説明したとおり、取組みの案の段階でありますので、予算に反映させるまでには至っておりません。しかしながら、今後、取組み案の検討を進めていく中で、利用者サービスの向上による収入の増加となるものについては、公社の予算に反映していくことになるものと考えているところでございます。

資料の説明は以上になりますが、最後に、上下分離の今後のスケジュールを御説明させていただきます。

先ほど、管理者の浦田からも申し上げましたとおり、11月に国土交通省からの認定を受けたところでございます。今後は、運送事業者となる札幌市交通事業振興公社にて、国土交通省への運賃の認可申請を行います。その後、2月に始まる令和2年第1回定例市議会にて、これまで運行の根拠となっていた軌道運送事業の特許の廃止議案と軌道整備事業使用料条例の制定など、関連する条例の改正議案の提出を予定しております。

説明は以上でございます。

●高野部会長

ありがとうございました。

先ほど、御質問や御意見に出てきたこともいろいろと御説明がありました。
いかがでしょうか。

●大平部会長代理

まず、やたらと民間という言葉が使われていますが、民間といってもいろいろあります。例えば、3-1に具体的な取組みというものがありますが、これはどこが新しいのかということです。流れとしては、コンサルを活用してという言葉が鏡のところにあります。これがコンサルから来たのだったら、こういう民間にはお金を出さないほうがいいと思います。というのは、うちのゼミ生にもこういうことを考えた子がいるので、むしろ、大学生にやらせたほうがよっぽどよくて、お金もかからないだろうと思います。

ですから、民間コンサルを採用する場合は、提案書などを出させると思うのですが、その提案書を誰が検討するのかというのがちょっとに気になります。

ここは、民間にもいろいろあるということと、そのやり方はぜひお考えいただきたいと思います。

それから、資料3の6番から8番のあたりでも民間という言葉が使われています。結局、何か新しくするときには民間を使うよということで、私は、先ほど、局の中の事業改善はどうなのかという話をしましたが、変わるところはみんな民間に任せて、民間にやらせようという発言をなさっていて、それはいかがなものかなという感じがしました。

しかも、経営状況の検証の中でPDCAをやりたいと言っていますが、このPDCAそのものが民間のノウハウです。もともとアメリカのマネジメントの手法ですけれども、それが日本に入ってきて、民間が使ったものを、今はどこのお役所でもやっています。ですから、民間との区別を余りしないで、できるところからどんどん直していくというやり方のほうがいいと思います。民間と民間でないところの区別をして、変化に関しては民間を取り入れてやっていくということは、逆に言うと、自分たちは変わらないと言っているように聞こえます。そういう表現の仕方は誤解を招くと思うので、おやめになったほうがいいという感じがしました。皆さん、十分一生懸命やられているのに、誤解を招くようになってしまったと思います。

それから、先ほどのコンサルに関しても、何でもいいからコンサルに出せば何とかなるという話でもなくて、チェックに関しては十分御注意いただければと思いました。

●高野部会長

御意見として承っていただければと思います。

先ほど、齋藤委員からこれに関連する御質問がありましたが、ご感想なり御意見なりはありますか。

●齋藤委員

特にはないです。

●高野部会長

それでは、他にいかがでしょうか。

●名本委員

私は、市民として、この上下分離方式が十分周知されているのかというところが気になります。正直なところ、市民の方は余りよくわかっていないと思います。これは4月に施行するわけですから、もう少し情宣を促したほうがいいのではないかと思います。

また、協議会も、公社と交通局がやられているということですが、市民を含めた方が良くと思います。大平部会長代理からも話がありましたけれども、市民サイドの要望をその中に生かす上でも、定期的な協議会をつくられて、その中に市民も参加できるような形が考えられないかという提案をしたいと思います。

それから、公社に運営を委託するというところで、市民サイドとしては、運賃の値上げがあるのではないかという心配事があった場合に誰に相談すればいいのかということになると、今まででしたら交通局に苦情を持ち込めばよかったです。これからは、公社と交通局が共同でその辺の調整をするような窓口を設けられて、そこで対応するみたいなことをお考えになってはどうかという提案でございます。

●高野部会長

1点目はPRの必要性です。2点目は、「札幌市・地域等」「連携・協力」と書かれているところに市民の御意見もということ。3点目は、窓口といいますか、利用者の皆さんが相談をしたり御意見を言ったりするときの窓口はどうなるのかということです。

●渡邊事業管理部長

まず、PRに関してですが、前回、上下分離を御審議いただいたときにもいろいろ御指摘をいただいたところです。これは、ホームページなどにQ&A形式で上下分離についての説明を設けたり、今後、広報さっぽろで紹介をする予定となっております。

また、これはPRではないのですが、先ほど言いました11月の国土交通大臣の認定ということも報道されておりますので、今後、PRに努めてまいりたいと思っております。

料金改定の関係ですが、今のところ、窓口的なものは想定していません。ただ、一義的には運送事業を行うのは公社ということになります。公社も、今後は運送事業の客商売をすることになりますので、当然、そういう声を反映させるべく、窓口という言い方が正しいかどうかわかりませんが、声を受けていくものになろうかと思います。

料金改定に関しては、今のところ、長期収支でも料金改定を見込んでおりましたが、今後どうなるかわかりませんし、将来的に可能性が全くないわけではないので、そういうときには、月宮から御説明しましたが、まずは私どもと公社で協議して、どういう中身になるのかということについて議論したいと思います。

その上で、この審議会に、どういう形かはわかりませんが、附属機関ということもありますので、私どもから料金改定について報告させていただくことになろうかと思います。

一方、公社のほうでは、料金改定を行いますと、公聴会なども義務づけられてきますので、そういうところでいろいろ意見を伺う場を設ける形になろうかと思います。

●高野部会長

今までは余り想定していなかったのですが、この市営企業調査審議会自体がある意味で

は市民の皆さんを交えた組織ですので、何かの議論のときに、この中に交通事業者の公社が参考人もしくは正式なメンバーとして御回答いただくようなことはないのですか。

●渡邊事業管理部長

審議会の性格からいくと、公社といえども、一外部の団体になりますので、正式メンバーになるのは必ずしもなじまないのではないかと思います。ただ、参考人として意見を聞くということは、どの程度可能なのか検討もしておりますが、その点は法制部局と相談して協議していきたいと思っております。

●高野部会長

今後、いろいろな議論が出てきたときに、公社さんにいただいて、いろいろなことに御回答いただくということは極めて重要かと感じています。名本委員もそういう意味を含めて御意見されたと思いますので、ご検討いただければと思います。

名本委員、まずはそういうところでよろしいですか。

●名本委員

わかりました。

PRは少しやったほうが良いと思いますし、市民のアイデアを酌み上げるような仕掛けを考えていただきたいというのが私の要望です。

●高野部会長

PRは、市電車内の中で中吊りのなものでやっていないのですか。

●渡邊事業管理部長

中吊りのなものではやっていません。

●高野部会長

そういうことをやっていただいたほうが良いような気がします。

他にいかがですか。

●内田委員

資料3-2に書いている内容を踏まえると、公社が市民生活に影響を及ぼすような料金変更を行おうとするというのは経営改善を狙っていると思いますが、そうしたときに、公社は、運賃を上げるか、あるいは費用を下げるかしかないと思うのです。そうすると、影響を避けるために、交通局が施設使用料の値下げという対応をするような中身になっていると思いますが、そういうことは想定されているのですね。

●渡邊事業管理部長

施設使用料の減額は、可能性としてはあろうかと思えます。ただ、どういう理由で減額してほしいかと言ってくるのか、その内容によっては、当然、受けられるものと受けられないものが出てくると思っております。一般論としては、可能性はあるということです。

●高野部会長

他にいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

(2) 地下鉄における保護者が同伴する幼児の無料人数拡大について

●高野部会長

それでは、続いて、幼児の無料人数拡大について説明をお願いします。

●月宮事業推進担当課長

それでは、地下鉄における保護者が同伴する幼児の無料人数拡大について御説明させていただきます。

資料4をご覧ください。

本事業につきましては、今年6月に策定しました札幌市交通事業経営計画において、快適なお客様サービスの提供に関する取組みの一つとして、子育て世帯が市営交通を利用する機会を増やすとともに、子育てしやすい環境づくりに寄与するため、令和2年4月1日から、保護者1人につき同伴する小学校入学前の幼児を4人まで無料とするものでございます。

本事業の実施に当たりましては、先に開催されました令和元年第4回札幌市議会定例会に高速電車乗車料金条例の改正案を提出し、可決されたところでございます。

今後は、国土交通省に対して届出を行ったのち、地下鉄の車内ポスターや駅構内放送によるわかりやすい案内等により、効果的な周知を行うことで利用者の理解を深めていきたいと考えております。

また、安全に改札機を通過していただくために、保護者1人でおおむね3人以上の幼児をお連れのお客様には、改札機ではなく、駅係員の誘導により改札機横のゲートからご乗車いただく対応なども検討しておりますので、このこともあわせて周知に努めていきたいと考えております。

最後に、路面電車における取扱いでございますが、上下分離導入に伴いまして、来年4月からは運送事業者が札幌市交通事業振興公社となることから、無料人数拡大の最終判断は同社が行うこととなりますが、現在、地下鉄と同様に令和2年4月から4人まで無料とする方針で準備を進めているところでございます。

説明は以上でございます。

●高野部会長

ありがとうございました。

これは、拡大ということで結構だと思いますが、ほかの交通事業者はどういうことになっているのかということと、この保護者が親でなくてもいいのか、追加的に御説明をお願いいたします。

●月宮事業推進担当課長

他都市の状況ですが、京都と北九州市が全員ということで、京都では親権者以外が同伴する場合は2人になるのですけれども……

●高野部会長

親権者であれば全員ということですか。

●渡邊事業管理部長

親権者であれば人数の制限はないということです。

●月宮事業推進担当課長

また、名古屋市が4人となっています。大半は2人という状況でして、多くの事業者は2人という現状の中、私どもは、今回、4人ということにさせていただいております。

●高野部会長

ほかよりもちょっと多くして、4人にしたということです。

これは、保護者ですから、幼稚園の先生でも構わないということです。

●大平部会長代理

これは、どっちに重きがあるのかという話ですが、子育てをしやすいという場合は親に当たるのですけれども、保護者でしたら別に親でなくてもいいということになって、むしろ子どもに優しいまちというように聞こえてしまいます。これは、どっちなのかということで大分違ってくると思います。

私としては、子育てしやすい環境づくりの一環でやられているとすれば、真ん中をとらないで、親が本当に子どもを育てやすい、優しいまちだというイメージのポスターをつくっていただければと思います。文言ではなくて、いい図柄をつくって、札幌市って優しいまちだというイメージを出す本当にいい機会だと思います。とても素晴らしいことだと思いますし、子育てするなら札幌がいいよねと思うような優しいまちの雰囲気をつくると、文化的にも治安の面にもさまざまところに影響が出てくると思うので、この機会をぜひ上手にお使いいただければと思います。

御苦勞さまでございます。

●高野部会長

そういう形でPRの力点を置いてほしいという意見です。

他にいかがですか。

●名本委員

1点だけです。

子育て世帯が市営交通を利用する機会を増やすということが目的になっているということですが、バスについてもこの辺の関係は考えていないのでしょうか。

つまり、バスに乗って地下鉄に乗り継ぐということであれば、子どもがバスに乗った場合も無料化されるということなら非常に互換性があると思います。

●月宮事業推進担当課長

バス事業者の現状ですが、ジェイ・アール北海道バスが2人、じょうてつ、中央バスが1人という同伴人数の状況になっております。

バスの件に関しましては、当局がお答えできる立場にないので、私どもからバスの状況を申し上げることはできませんが、バスの方としましても、経営への影響があるということでしょうから、拡大についてはあくまでも各事業者の判断によるものではないかと認識しているところでございます。

●高野部会長

そういう意味では、事業者がそれぞれ別々で、まさに民間事業者です。ただ、トップランナーとして市営交通さんが走っていただくと、バス事業者が後についてくる可能性も高いということではないかと思えます。よろしくお願ひしたいと思えます。

他にいかがですか。

(「なし」と発言する者あり)

(3) 南北線さっぽろ駅改良事業について

●高野部会長

それでは、最後の南北線さっぽろ駅改良事業について説明をお願いします。

●川嶋業務課長

業務課長の川嶋でございます。

南北線さっぽろ駅改良事業の概要につきまして説明させていただきます。

資料5をご覧ください。

工事の内容についてですが、資料の右側の上段、平面図の改良前と改良後をご覧ください。

改良前の現行ホームは、ホームの両脇を車両が走行する島式と呼ばれる方式で、一つのホームで2線の乗降客の乗り降りに対応していることから、朝夕のラッシュ時など、ホームに乗降客が滞留し、大変混雑する状況となっております。

改良後は、現行ホームの東側にホームを増設しまして、緑色の現行ホームを麻生方面専用、赤色の増設ホームを真駒内方面専用として使用し、二つのホームでそれぞれ乗降客に対応する相対式とすることで、乗降客の分散を図るものです。

また、現在、北改札側のホームへの移動手段は階段のみとなっておりますことから、ホーム増設とあわせて、現行ホームの北側階段にエスカレーターを整備するとともに、増設するホームの北側にエレベーターを、南北の階段にエスカレーターの整備を行う予定でございます。

次に、本事業を実施する背景ですが、左側にお戻りいただきまして、1、背景をご覧ください。

2点ございますが、1点目は、南北線さっぽろ駅の混雑が常態化しているということです。

同駅は、札幌市営地下鉄最大の混雑駅でございます。1日平均の乗車人員は5万7,000人の利用があります。また、繁忙期の乗車と降車を合わせた利用人員は15万人にも及ぶ状況となっております。

加えまして、北海道新幹線札幌駅の開業や、さっぽろ駅周辺で複数の大規模再開発が予定されておまして、将来的にはさらなる利用人員の増加が見込まれる状況となっております。

2点目は、南北線さっぽろ駅とJR札幌駅を結ぶ北改札側方面の移動円滑化が必要となっていることです。

先ほど御説明いたしましたとおり、現行ホームの北側にはエスカレーター、エレベーターが設置されていないため、大きなトランクを抱えた外国人旅行者や高齢者等は、最短経路ではない南改札側のエレベーターを利用せざるを得ない状況となっております。

また、南北線中島公園駅と直結する予定のMICE施設へのアクセスや2030冬季オリパラ開催を見据えた外国人旅行者への対応、今後予想される稼働年齢層の上昇や障がい者の社会進出の促進に対応するため、利便性の向上を図っていくことが必要と考えております。

なお、現行の島式ホームのままでは、混雑は解消されず、既設階段と併設するエスカレーターや、その他の場所に単体でエレベーター、エスカレーターを整備するための工事を行うスペースを確保できない状況にあります。

このため、ホームの増設を行わなければ、北側経路にエスカレーターやエレベーターの整備を行うことができない状況となっております。

続きまして、2、事業概要をご覧ください。

総事業費は約110億円と試算しており、工期は、2年間の設計を含めまして令和2年度から令和10年度までの9年間で予定しております。

新ホームの供用開始は、令和9年度を予定しております。

竣工と供用開始が1年ずれるのは、現行ホーム側へのエスカレーター整備等を令和10年度に実施するためであります。

事業の説明は以上でございます。

●高野部会長

ありがとうございます。

今はホーム一つで南北の両方という状況ですが、これをそれぞれ専用ホームにして、その間を壁で仕切って、なおかつ、それぞれのホームにエスカレーター、エレベーターをつけていくということでございます。

御質問をお願いいたします。

●名本委員

この計画が唐突に出てきた感じが否めません。先ほど来御説明があった経営計画の中でこの話はされていたのでしょうか、それをまず確認したいと思います。

それから、この図の中で1点だけわからないところがあったのは、改良後の平面図ですけども、真駒内方面のエレベーターが北のほうに移動しているような感じがします。これは、今のホームの真ん中という形ではなくて、北側にエレベーターを新設すると理解していいのでしょうか。

もう一つは、将来予測された上でのホームの設置ということだと思いますが、幅の問題ですね。つまり、乗車客が4人、5人並んでその後ろを南北方向に何人移動するのか、それもピーク時として、今、1時間に1万人以上の乗降客が利用しているわけですから、10年後にどれくらい増えるのか、それから、イベント時等ですね。例えば、オリンピックのマラソンがあるとか、新幹線の駅ができるとか、その辺の予測しているものがあれば教えていただきたいと思います。

それから、これはホームの改修事業に関連する話ですが、私が利用していて感じることは、北側のコンコースのところにわずかな段差があって、そこに階段があり、そこで旅行者が重い荷物を持って滞留してしまうし、お年寄りも滞留してしまっています。ですから、JR札幌駅やアピア方面に行く北側のコンコースにある数段の階段の解消をお考えになっていないのか、教えていただきたいと思います。

●渡邊事業管理部長

まず、これを経営計画にのせてあるのかということですが、この経営計画にはのせておりません。ただ、我々内部では、札幌駅の混雑は問題意識として持っています。要は、いつ計画化するかというタイミングですが、資料でも触れていますが、札幌駅周辺では大規模な再開発が複数予定されておりまして、その動きを見計らっていたということと、今年度、市全体の5年計画のアクションを策定しましたけれども、そのタイミングとしては、再開発の動きを見計らった上でアクションプランのほうにのせるという選択をしたところでございます。

●高野部会長

110億円のお金の調達方法はということが基本になるのですか。

●渡邊事業管理部長

これは企業債が中心になりますけれども、そのほか、国の補助で活用できるものについて、今、国と鋭意交渉しているところですので、そういうものも含めてやってまいります。なるべく局の負担にはならない形で資金調達をしていきたいと思っております。

●高野部会長

具体的に幾らの割合でというところまではまだ進んでいないのですね。

●渡邊事業管理部長

その点は、継続中でございます。

●大平部会長代理

アクションプランとか、内部で考えていたとか、いろいろとおっしゃいましたけれども、どこかに出ていないとまずいですよね。これも交通事業の一部に違いないとすれば、平成31年度の予算とか、どこに数字が出てくるのですか。

つまり、今日おっしゃっていただいたことは、この後、きちんとした形で出てくる前触れだと考えてよろしいのですか。

●渡邊事業管理部長

先ほど言いましたアクションプランにものせておりますし、今後は、基本設計、実施設計、施工時というふうに段階を踏んで事業を行ってまいりますので、当然、その分については予算にも反映されていきます。

●大平部会長代理

アクションプランというのは、決算の中にはないのですか。

●渡邊事業管理部長

アクションプランは、今年度策定したものでして、札幌市全体の計画になります。

●大平部会長代理

札幌市全体のアクションプランだから局の中には出てこないということですね。わかりました。

●高野部会長

続いて、エレベーターの移設の件ですね。

●吉江技術担当部長

エレベーターの位置ですが、現行ホームのエレベーターについてはそのまま使用いただける形になります。新しくつくるホームにエレベーターを新設いたしまして、そのエレベーターにつきましては、少しJR札幌駅寄りということで、北側に設置したいと考えております。

●高野部会長

幅とかの需要予測は、ピークでも安全を確保できるのかということですね。

●吉江技術担当部長

今は、JR札幌駅の新幹線延伸や、これから進みます周辺の再開発等を考慮しますと、平均で1日2万人程度が増えると見込まれますので、それらを十分収容できるようなホームの体系にしていきたいと考えております。

それから、アピアとの段差ですね。JR札幌駅側の9段の段差ですが、当然、こちらも交通局では課題としておりまして、何とかしなければならないと考えております。

こちらにつきましては、新幹線の延伸や周辺の再開発との関係性もありますし、交通局単独でできるものではありませんので、利便性の観点も含めまして、今後、関係機関等と協議をしながら、段差解消に向けて何ができるのかを検討してまいりたいと考えております。

●高野部会長

ということですが、名本委員、よろしいですか。

●名本委員

わかりました。

今の状況を見ると大変混雑しているのですが、将来、人口は増えないのでしょうかけれども、駅の利用者が増えた場合に、需要量の算定がこうであったからこうしたのだという理論武装をされているのであれば結構かと思えます。

それから、大通駅も混雑状況がかなり激しくなってきましたので、その辺を考えると、今の地下鉄さっぽろ駅の改修は一つの参考になると思えますので、その辺をしっかりやっていただきたいと思えます。

●高野部会長

他にいかがでしょうか。

●地田委員

今の話に関連して、今、東西線の大通駅も、ラッシュ時の人の量としてはさっぽろ駅に比べると少ないですけれども、それでもかなり混雑している状況があります。今後も、札

幌駅周辺、大通周辺の再開発に伴って、利用者がかなり増大してくる可能性があるのではないかとと思いますが、東西線の大通駅を改良事業の対象に加えていくことは考えておられるのでしょうか。

●浦田交通事業管理者

今回、唐突というお話をいただいたのですが、決してそういうことではなくて、前々から検討していて、何とか解消できないだろうかと考えていました。

ただ、右下の断面図を見ていただければわかると思いますが、改良前、改良後で、今回は赤いところのホームを増設します。今回、たまたまタイミング的に、コンコースと書いてある部分の右側で大規模な再開発があって、再開発ビルをつくるために上から掘ってくるのです。そして、掘ってくるついでというか、その過程で、今回、赤く塗ったところを新たに築造することができるということです。これは、恐らく支えながらということになるのですけれども、もしこの再開発がなければ、何もない中でこの横だけをいきなり掘るといのは技術的にも非常に大変な工事になります。ですから、検討はしていたのですけれども、先ほど事業管理部長からも言いましたように、まさにタイミングが合ったからこそできる工事だったということです。

今お話があった東西線の混雑についても我々は非常に注視しておりまして、今年の夏に乗車の仕方を皆さんに改善していただくべく、ホームの案内表示を変えさせていただきましたが、それでも十分ではないという印象を受けるかと思います。

当然、さっぽろ駅と同じようなことができればいいのですが、東西線の場合は、上に南北線の線路がありますので、今のホームの南側か北側に掘るといことになると、当然、この線路を押さえなければなりません。アンダーピニングとかパイプルーフとかいろいろな方法があるのですが、それをどこから掘るかということになると、道路の脇のビルをホーム分、丸々再開発というような事業があれば同じような方法をとれるのですが、構造的にそういう状況にはないので、今すぐさっぽろ駅の工法を敷衍して東西線もということは、現状ではちょっと難しいと思っております。

●高野部会長

全体を通して御質問、御意見があれば承りたいと思います。

●齋藤委員

快適な安全サービスということで、以前、この部会でホームドアの新設によって自殺者が減りましたというすばらしいニュースがありました。東京などでは、毎週月曜日に必ず人身事故があるそうです。ゴールデンウィークのような長期の休みの後にもあるようで、それが東京では日常のようになっていて、必ずどこかで人身事故が起きているということです。メトロもホームドアを新設しているのですけれども、ぜひ実態を確認させていただいて、もしホームドアだけで防げないようなものがあるようでしたら、未然に防ぐ努力をしていただきたいと思います。札幌市の取組みは本当にすばらしいことだと思います。

一方で、痴漢がまだ多いのです。ここでは話題になっていませんでしたが、女子高生の発案による、私は泣き寝入りしませんというバッチがつい先日報道されていました。こ

れは、非常に日本的というか、陰湿というか、本当に世界に恥ずかしいことだと思えます。

それを見て見ぬふりをしないということと、もし札幌の女子高生などがそんなバッチをつけ出したら、市民としては非常に恥ずかしいことだと思って、痴漢は犯罪であるということを広く周知して、空いている広告スペースがあるのでしたら、ぜひそれも周知するようにはしていただきたいと思えます。

この2点はお願いです。

●高野部会長

JRの中では啓発のポスターが張られていますが、交通局ではまだないですね。今御指摘があったとおりだと思いますので、よろしくご検討いただきたいと思えます。

●齋藤委員

私は知らなかったのですが、受験シーズンになると、それを呼びかけるサイトもあるそうです。女子高生が被害を訴えるとテストに遅れてしまうために泣き寝入りすることが非常に多いそうです。ですから、皆さんもお子さんのことを思われて、これから受験シーズンを迎えますので、そういうことが一件もないように努力していただきたいと思えます。

●大平部会長代理

齋藤委員は、以前、札幌市交通局のホームドアの取組みは素晴らしいことなのだから、ポスターなどでもっとアピールして、札幌市はいいところだということをお示しして、みんなで幸せになろうということをおっしゃったと思えます。今、それを思い出しましたので、補足します。

●高野部会長

他によろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野部会長

多くの御意見を頂戴しまして、ありがとうございました。

審議については以上とさせていただきますけれども、事務局から何か連絡があればお願いしたいと思います。

●白石経営計画課長

事務局より御連絡差し上げます。

本日は、長時間にわたり御審議をいただきまして、ありがとうございました。

今年度の交通部会は本日で終了いたしまして、次回は令和2年度に入りましてから開催の日程調整のご案内をさせていただきたいと思えますので、どうぞよろしくお願いたします。

本日は、ありがとうございました。

事務局からは以上でございます。

5 閉 会

●高野部会長

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。
ありがとうございました。

以 上