

# 札幌市営企業調査審議会

## 令和5年度第3回交通部会

日 時 2024年1月23日（火） 午前9時37分～11時14分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 8名  
内田部会長、今野委員、齋藤委員、林委員、上原委員、  
朝倉委員、吉田委員、中川委員

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

## 令和5年度第3回交通部会

### 1 開 会

#### ●千田経営計画課長

定刻を過ぎましたので、札幌市営企業調査審議会の令和5年度第3回交通部会を開会いたします。

本日は、大変お忙しいところ、お集まりをいただきまして、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千田でございます。

本日は、石田委員、竹之内委員、皆川委員、澤田委員から欠席する旨のご連絡をいただいております、委員12名のうち、8名のご出席となっております。札幌市営企業調査審議会条例第7条第2項に規定する過半数の出席がございますので、開催要件を満たしておりますことをご報告させていただきます。

### 2 交通事業管理者挨拶

#### ●千田経営計画課長

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より、一言、ご挨拶をさせていただきます。

#### ○中田交通事業管理者

交通事業管理者の中田でございます。

札幌市営企業調査審議会第3回交通部会の開催に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、内田部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から市営交通事業に対するご理解を賜っておりますことに重ねてお礼申し上げます。

昨年12月12日、乗客を乗せた路面電車が、運転手が乗車していない状態で動き、赤信号の交差点に進入するという大変大きな事故を起こしてしまいました。お客様をはじめ、関係する皆様に大変なご心配、ご迷惑をおかけしましたことを深くおわび申し上げます。このような事故を二度と起こさぬよう、軌道運送事業を担う札幌市交通事業振興公社とともに再発防止に努めていく所存でございます。引き続きよろしく願いいたします。

さて、最近の乗車人員の状況についてですが、4月から11月までの1日平均で、路面電車では2万2,700人、地下鉄では58万7,000人となり、コロナ前の令和元年度との比較で、路面電車ではマイナス2%程度、地下鉄ではマイナス8%程度まで回復してきております。

今後もより多くのお客様に安心して快適に乗っていただくため、どのようなことを実践していかなければならないかということについて、職員一同、常に意識しながら日々の業務に当たっていきたくと考えております。

本日の議題といたしましては、「令和4年度札幌市交通事業決算の概要」についてと前回ご報告した骨子（案）を基に作成した「札幌市交通事業経営計画改定版本書（案）」の2件を予定しております。どうか、幅広い観点から皆様方の忌憚のないご意見を頂戴いたしたく、よろしくお願い申し上げます。私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

### ●千田経営計画課長

それでは、議題に入る前に本日の資料の確認をさせていただきます。

事前にご郵送させていただいた資料として3点ございます。

資料1の「令和4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改定版概要」、資料3の「札幌市交通事業経営計画改定版本書（案）」の以上3点ございます。

それでは、これからの議事運営は内田部会長にお願いいたします。

## 3 議 事

### （1）令和4年度札幌市交通事業決算の概要について

#### ●内田部会長

それでは、議事を進めます。

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決算の概要」について、「札幌市交通事業経営計画改定版本書（案）」についての計2点となっております。

本日の会議の進め方としましては、議題ごとに事務局から説明をいただき、その後、皆様からのご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。今後の市営交通事業の運営に当たって参考となりますよう、皆様から様々な意見をお伺いしたいと思いますので、活発なご議論をお願いいたします。

それでは、早速ですが、「令和4年度札幌市交通事業決算の概要」についてです。

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の決算の概要」について、お手元の資料に基づき、説明させていただきます。

なお、計数の読み上げにつきましては100万円未満を切り捨てて説明させていただきます。

それでは、1ページをお開きください。

決算総括表（軌道整備事業会計）からになります。まず、表上段の収益的収支でございます。

収入の計は、表の左側の網かけ①のとおり、15億900万円で、支出の計は、その右側の

網かけ②のとおり、14億4,100万円となり、収入支出差引きでは、網かけ③のとおり、6,700万円の黒字となっております。現計予算と比較いたしますと、④のとおり、1億8,400万円の好転となっております。

好転した要因といたしましては、減価償却費の減少などがございます。

なお、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほどの⑤のとおり、2,500万円の純損失となっております。

次に、表の下段の資本的収支でございます。

収入の計は、表の左側の中段やや下の網かけ⑥のとおり、22億4,000万円で、支出の計は、その右側の網かけ⑦のとおり、24億6,800万円となっております。収入支出差引きでは、網かけ⑧のとおり、2億2,800万円の不足となっております。

続きまして、資金の状況でございますが、軌道整備事業会計では、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ますと、網かけ⑨のとおり、2,300万円の不足となり、これに資金手当としまして、下から2行目にあります長期借入金（残高）を充当した結果、最終的な資金過不足額は、表の右下網かけ⑩のとおり、5億9,100万円の資金残となります。

この資金残のうち、2,200万円は翌年度への繰越工事資金でありますので、実質的な資金残は、表の下欄にあります⑪のとおり、5億6,900万円となっております。

続きまして、2ページをお開きください。

参考資料の決算総括表（上下合算）についてご説明いたします。

上下とは上下分離による役割分担を示す表現であり、軌道施設の整備、すなわち下を交通局が、その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、この資料はそれぞれの団体の決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す。

一番右側の表は、上下を合わせた決算を表しております。

まず、収益的収支でございますが、収入総額は、網かけ①のとおり、22億5,900万円で、支出総額は、網かけ②のとおり、22億1,700万円で、収入支出差引きは、網かけ③のとおり、4,100万円の黒字となっております。

続きまして、資金の状況でございます。

ただいまご説明いたしました収益的収支に資本的収支と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、さらに、資金手当としまして、下から2行目にあります長期借入金（残高）の6億1,500万円を充当した結果、最終的な資金残は、表の下段の網かけ④のとおり、4億9,700万円の見込みとなっております。

続きまして、3ページをお開きください。

業務量についてご説明いたします。

営業キロ数は、8.9キロメートルと変化はございません。

在籍車両数は、老朽化した2両の車両を低床車両のシリウスに入れ替えたことにより、前年度と同じ36両となっております。

また、公社が担う軌道の運送事業について、4年度の年間輸送人員は829万人、1日平均輸送人員は2万2,700人と、前年度に比べて21.8%の増、乗車料収入につきましても、14億2,300万円と、前年度に比べて25.0%の増となっております。

続きまして、4ページをお開きください。

主要事業についてご説明いたします。

表の左側は建設改良費とその財源を記載しておりまして、一番上にある建設改良費の4年度決算としては22億5,000万円となっております。

主な事業につきましては右側に記載しておりますが、三つの枠のうち、一番上にある車両基地改良・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をはじめ、ループ化及び低床車両の導入等に伴って不足する電源確保のため、新山鼻変電所移設に伴うき電線の新設工事等を行いました。

続いて、その下にある車両関係としては、低床車両シリウスを2両完成させるとともに、令和5年度に納入済みの1両の製造を発注いたしました。

そのほか、一番下の枠の軌道更新・街路拡幅関連事業等も継続して実施しております。

次に、5ページをお開きください。

主要事業のうち、代表的なものを二つご説明いたします。

左側の電車事業所改良建築工事については、昭和43年に建てられた電車事業所車庫・工場棟の建て替えや事務所棟の合築工事を行う事業であり、令和4年度は、工場、変電設備棟及び車庫の建築工事のほか、構内線軌道、電車線設備の更新等を行いました。

右側の低床車両製造については、シリウスの愛称で呼ばれる1100形を導入したものです。定員は60名で、通路幅を広く確保し、乗車口から降車口まで段差や傾斜のない構造としているなど、バリアフリー対応の低床車両となっております。

続きまして、6ページをお開きください。

財政状況の推移（平成30年度～令和4年度）についてご説明いたします。

左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響等により大幅な減少となりましたが、その後、回復傾向が続いております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金ですが、令和4年度は、経常収支について、運送事業者からの施設使用料収入の増加により、前年度に比べて好転しております。

次に、左下の企業債でございますが、電車事業所などの老朽化施設等の改良更新を進めていることから、令和4年度は、借入れ額が償還額を上回り、残高が増加しています。

最後に、右下の資金の状況でございますが、令和3年度に運送事業者に対する施設使用料の減免額の財源として、一般会計から長期借入れを行ったことにより、資金不足は発生しておりませんが、長期借入れを除きますと、令和4年度は2,400万円の不足となっております。

以上が軌道整備事業会計の概要でございます。

続きまして、7ページをお開きください。

決算総括表（高速電車事業会計）についてご説明いたします。

まず、表上段の収益的収支でございます。

収入の計は、表の左側の網かけ①のとおり、468億500万円で、支出の計は、その右側の網かけ②のとおり、400億3,600万円となり、収入支出差引きでは、網かけ③のとおり、67億6,900万円の黒字となります。現計予算と比較しますと、④のとおり、26億6,600万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、乗車料収入が予算で見込んだ金額より増加したことをはじめ、契約差金による修繕費の減や退職給付費の減による人件費の減等に伴って経費が減少したことなどにより不用額が生じたためでございます。

また、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほどの⑤のとおり、57億5,500万円の純利益となっております。

次に、表の下段の資本的収支でございます。

収入の計は、表の左側の中段やや下の網かけ⑥のとおり、107億8,600万円で、支出の計は、その右側の網かけ⑦のとおり、299億1,900万円となっております。収入支出差引きでは、網かけ⑧のとおり、191億3,200万円の不足となっております。

続きまして、資金の状況でございますが、高速電車事業会計では、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⑨のとおり、10億2,400万円の資金残となります。この資金残のうち、800万円は翌年度への繰越工事資金でありますので、実質的な資金残は、表の下欄にあります⑩のとおり、10億1,600万円となっております。

続きまして、8ページをお開きください。

業務量についてご説明いたします。

4年度の欄をご覧ください。

営業キロ数は48キロメートル、在籍車両数は368両と、前年度から増減はございません。走行キロ数につきましても、前年度と同程度の3,361万キロメートルとなっております。年間の輸送人員は2億155万人、1日平均の輸送人員は55万2,000人と、前年度に比べて15.4%の増となりました。また、乗車料につきましても、384億8,800万円と、前年度から16.8%の増となっております。

続きまして、9ページをお開きください。

主要事業についてご説明いたします。

表の左側は、建設改良費とその財源を記載しておりまして、一番上にある建設改良費の4年度決算としては111億500万円となっております。また、建設改良費の予算と決算の乖離、この表で言う差引きA－Bの欄ですが、71億円でございます。比較的多い印象を持たれるかもしれませんが、翌年度に繰り越しする金額が約40億円、契約差金と入札不調が約30億円という内訳となっております。

主な事業の内容につきましては右側に記載しておりますが、上にある大きな枠の老朽化施設の改修等をご覧ください。

一番上の下線部の項目の駅舎施設設備の改修として、自動出改札装置等更新工事や東豊

線空調換気給排水設備改良工事などを行いました。

次に、その下の項目電力・通信施設設備の改修として、信号保安装置更新工事や大谷地変電所変電設備更新工事などを行いました。

そのほか、一番下の項目車両・工場機器設備の改修などの事業を行っております。

次に、10ページをお開きください。

主要事業のうち、代表的なものを二つご説明いたします。

左側の自動出改札装置等更新工事については、各駅に設置されている改札機や窓口処理機等の老朽更新を行う事業になりますが、令和4年度は車椅子が通ることのできる幅を確保したワイド改札機12台、通常タイプの改札機17台、駅事務室にあります窓口処理機68台の更新を行いました。

右側のエスカレーター更新工事は老朽化したものを順次更新しているものであり、画像でお示ししている南郷7丁目駅及び新さっぽろ駅、そのほか、大谷地駅とひばりが丘駅にて更新を行いました。

最後に、11ページをお開きください。

財政状況の推移（平成30年度～令和4年度）についてご説明いたします。

まず、左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入ですが、1日平均乗車人員、年間乗車料収入ともに、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響等により大幅な減少傾向となりましたが、その後、回復傾向が続いております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金です。乗車料収入の減少等により令和2年度は赤字となりましたが、令和3年度以降は乗車料収入の増加によって黒字に転じており、令和4年度は、前年度に比べ、黒字幅が拡大しております。

次に、左下の企業債ですが、令和4年度は、前年度に比べ、特別減収対策企業債の発行による借入れ額が大幅に減少したことにより、企業債の償還額が借入れ額を上回った結果、残高については減少傾向が続いております。

最後に、右下の資金の状況でございますが、令和4年度は、特別減収対策企業債の発行により、資金不足は発生しておりませんが、地方財政法上の算定法、すなわち特別減収対策企業債によって手当している分を除きますと、169億500万円の不足となっております。

令和4年度決算の説明については以上で終わらせていただきます。

## ●内田部会長

委員の皆様からご質問やご意見をいただきたいと思っております。

最初に、軌道整備事業についてのご質問等をいただきたいと思っております。

## ●上原委員

数字の見方を教えてください。

6ページの5の財政状況の推移の右の経常収支及び累積欠損金のところについてです。冒頭の説明で触れられたような気もするのですが、経常収支が△4,700万円となっております。

すよね。これは、1ページの決算総括表でどう見ればよいのかです。

それから、累積欠損金が前年度の経常収支のマイナスを加えても若干好転していますが、特別損益か何か、結構ばらつきがありますよね。どういうものがプラスの要因としてあるのでしょうか。

#### ●千田経営計画課長

1ページの経常収支の③の二つ上で、収支の差引きがプラス4,700万円ありますけれども、ここから税を抜いたということです。この表では表現されていないのですけれども、税を抜くとマイナス4,700万円になるということです。

#### ●上原委員

併せて質問した累積欠損金の前年度に経常収支を加えても若干違うというのは、令和4年度でいけば大体2,000万円になるので、特別利益の分があるからです、こういう回答だと思うのですが、特別利益にはどんなものがあるのかという質問です。

#### ●千田経営計画課長

特別利益についてですが、退職給付引当金に係る戻入です。前年度に積み過ぎた分を令和4年度で戻入したということです。

#### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

それでは、私からです。

1ページの④について、この値が好転した理由として減価償却費が減少したという説明がありましたが、具体的にはどういう要因で減ったのかを教えてくださいませんか。先ほど説明されたものも入っているかと思えますけれども、それ以外にあればお願いします。

#### ●千田経営計画課長

減価償却費が減少し、予算に対して決算が7,600万円程度好転しておりますけれども、減価償却費そのものに加え、固定資産の除却費などが減少したのが要因になります。

#### ●瀬藤経理係長

令和4年度の減価償却費ですので、前年度の令和3年度の建設改良において完成したものが予算に比べて少なかった場合、生まれる資産も少なくなり、4年度に発生する減価償却費が減るということです。

なぜ3年度に資産が減少したかといいますと、建設改良費に積んでも、役所の予算でございまして、100%執行することはございませんし、建設改良繰り越しによって翌年度に繰り越されるといった事情もあり、3年度に建設改良費が100%の執行とならないため、



4年度の減価償却費が減ったということです。

●内田部会長

減価償却費が減ると内部留保も減るという理解でいいですか。

●瀬藤経理係長

形式上、費用として立てますが、減価償却費ではお金が出ていきません。それで、内部留保資金を立てます。したがって、表の体裁上、内部留保は出るという表現になりますが、減価償却費という項目を立ててもお金が減っていかない、要は資金の減少にはつながらないということです。

●内田部会長

分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

軌道だけではなく、高速電車事業についても意見を承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

●吉田委員

9ページの建設改良費についてです。

差し引き71億円で、ちょっと大きいのではないかという話がありましたよね。その内訳については繰り越しが40億円で、30億円余りが入札不調ということでしたが、その中身はどのようなものなのでしょう。また、不調になった30億円はどうなるのか、聞かせてください。

●千田経営計画課長

どちらかというと、入札不調は数億円で、大きいものは契約差金となります。そのうちの大きいものを申し上げますと、地下鉄南北線のシェルターの耐震工事で約8億円、エスカレーターの更新工事で約2億2,000万円となっており、こういった不用額については、お金を使わなかったということで、収支としてはプラスの要素になって決算が打たれることとなります。

入札不調については、例えば、地下鉄東豊線の空調換気の給排水設備の改良工事などがあります。こうしたものは、当年度中に再び入札にかけるなどし、できるだけ工事を進めるように頑張っているところですが、年度中に工事ができなければ、翌年度にできるように繰り越す、もしくは、予算を改めて計上するなどいたします。

●吉田委員

手を挙げたけれども、金額が折り合わなかったのか、そもそも応札がなかったのか、ど

ちらなのでしょうか。

●川本事業管理部長

手が挙がっていません。そこで、手が挙げやすいよう、工事の発注時期や規模を工夫するなど、いろいろな手を使いながら入札不調が生じないように努力しております。

●内田部会長

差金が30億円くらいというのは、思ったよりお金がかからなかったために余った、それに対し、7億円から8億円が入札不調で、企業が思っているよりも高くなく、応札しなかったということだと思っておりますが、工事費を適切に積算されているのでしょうか。

一方では、高い工事費で、思ったよりお金が余ってしまっているものがあり、一方では、企業が思っているより少なく、応札がないという両極端な結果が出ているように思うのです。その原因と対策があればお答えをいただきたいなと思ったのです。30億円も余るといのはかなり高く設定されたのかなと思いつつ、不調もあるということですよ。

●川本事業管理部長

要素はいろいろとあります。

例えば、もともと予算で組んでいた工事と同じレベルで発注するのではなく、事情があって、小さい規模で発注し、さらに差金が広がったなど、ケース・バイ・ケースです。それは一概にこうですとは説明できないのですが、いろいろな要素が重なって金額的に繰り越しの40億円と不調と契約差金の合計で30億円になっているということです。

●内田部会長

近年の労務単価や建設費上昇があるので、不調のほうが多いのかなと思ったのですが、適度に削減しながらうまく回している、70億円のうち、40億円が繰り越しで、残りにはいろいろなものが混ざっているということですね。

ほかにはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

(2) 札幌市交通事業経営計画改定版本書(案)について

●内田部会長

続きまして、「札幌市交通事業経営計画改定版本書(案)」についてです。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

本日は、「札幌市交通事業経営計画改定(案)」について、お配りしていますA3判の

「札幌市交通事業経営計画改定版概要」に沿ってご説明させていただきます。

なお、本日の交通部会でご報告させていただく「札幌市交通事業経営計画改定（案）」につきましては、昨年の12月25日月曜日からパブリックコメントの募集も開始しております。

それでは、資料1ページの左上1の経営計画の改定目的・考え方・位置づけをご覧ください。

第2回の交通部会の際にご説明させていただいた骨子（案）と同様ですが、コロナなどによる経営環境の変化を受け、後半5年間の取組を着実に実施するため、今後10年間の長期収支を改めて見直していくこととしております。

左下に移りまして、2の経営理念、経営方針、投資方針をご覧ください。

計画改定に当たりましては、経営環境が変わっても安全で確実な輸送サービスを提供するという交通局の責務はいささかも変わりません。そのため、（1）の経営理念、（2）の経営方針の四つの視点は堅持していくとともに、社会情勢の変化に合わせて新たな取組を加えてまいります。

内容としては、建設改良費の（3）の投資方針の①から④のとおり、安全・安心を最優先としながら、施設、設備を長寿命化していくことを基本として、環境負荷低減、一層のバリアフリー対応に注力してまいりますとともに、増収に向けた取組も積極的に行ってまいります。

次に、右側に移りまして、3の地下鉄・路面電車の現状をご覧ください。

上下の二つのグラフは、上が地下鉄、下が路面電車の乗車人員や収入の推計です。両方ともコロナの影響で令和2年度にかけて大きく落ち込み、以降、徐々に回復傾向となっております。これに札幌駅周辺の再開発や新幹線延伸の効果を加え、さらに、積極的に観光需要を取り込むことで新たに目指す乗車人員は、地下鉄では58万人、路面電車では2万4,000人としています。

ただし、直近の乗車人員の実績を見ますと、既に路面電車では2万4,000人、地下鉄では58万人を超えてきていますので、状況を見ながら、パブリックコメント後に乗車人員の目標を上方修正することも検討していきます。

続きまして、裏面の4の当初計画の進捗状況と評価をご覧ください。

現時点における当初計画の中間評価をしています。

1番目の地震対策の推進や2番目の土木構造物の保全など、安全に関わる部分については最も重要な取組として着実に進めております。一方、上から6番目にある駅的美装化を図る地下鉄駅のリフレッシュのように、コロナによる経営状況の悪化を受け、一時凍結したもののほか、その下のトイレの洋式化など、入札不調の影響で進捗に遅れが見られるものもありますが、目標達成に向けて努力を続けているところです。

続きまして、右下の5の当初計画の収支目標の達成状況をご覧ください。

こちらは、コロナ禍の減収を受け、いずれの指標も達成困難となっております。例えば、地下鉄、路面電車ともに、白抜き3の企業債残高については、令和4年度の経営計画値よ

りも抑制されていますが、入札不調などで事業が進んでいないことによるもので、進捗状況は丸とはせず、三角としております。

次のページに移りまして、6の長期収支の見通し【高速電車事業】の(1)の長期収支、収支目標の表をご覧ください。

この上下の長期収支、収支目標の表は、前回の交通部会で報告させていただいた骨子(案)と変更はございません。資金不足を発生させないよう、施設の長寿命化や建設改良費の平準化などに取り組み、中ほどの経常収支についても令和15年度まで黒字を維持しております。

また、黄色の企業債については、特別減収対策企業債は減少していきませんが、南北線さっぽろ駅のホーム増設や車両基地の耐震改修等を進めていくため、全体の残高はほぼ横ばいに推移していきます。

その下の収支目標をご覧ください。

コロナ禍の減収や電気料金などの高騰を受けまして、今回の改定を機に、表のとおり目標内容を変更しております。

ここで、前回の交通部会においてご質問のありました、収支目標の考え方について補足させていただきます。

まず、交通事業として一番重要なことは持続可能な経営を行っていくことと考えておりますので、資金過不足額の項目については資金不足を発生させないことを掲げております。そして、それを実現するため、経常収支の項目は、黒字を維持すること、その積み重ねにより、累積欠損金の項目は1,800億円以下まで縮減することを掲げています。

さらに、計画期間だけでなく、その後も見据え、持続可能かつ過度な負担を後世に残さないようにしていくため、企業債残高の項目は2,200億円を超えないことを目標にしました。

次に、一番下の(2)の主な取組をご覧ください。

南北線さっぽろ駅ホーム増設、南北線5000形車両更新、そして、車両とホームの段差隙間縮小といったお客様の利便性向上や老朽更新などの取組を進めていきます。

続いて、資料右側に移りまして、7の長期収支の見通し【軌道事業】の(1)の長期収支、収支目標をご覧ください。

上下の二つの表は、上が交通事業振興公社が担っている軌道運送事業、下が交通局が担っている軌道整備事業の収支になります。その間のグラフは、上の運送事業者における運賃改定のシミュレーションです。こちらも前回の交通部会の骨子(案)から変更はなく、青色の線のとおり、現行の200円の運賃のままでは資金不足に陥る見込みで、持続可能な経営とするためにはオレンジ色の線の230円まで運賃を改定する必要があります。

前回の交通部会においてご意見をいただいた運賃改定の利用者への丁寧な説明については、昨年12月5日に中央区の連合町内会連絡協議会・行政懇談会において説明を行ったところであり、さらに、希望があった連合町内会の中の単位町内会長などに対して説明いたします。また、今後も希望があれば、希望する町内会などに対しても説明会を行って

く予定です。

上の運送事業者の表をご覧ください。

これは230円への運賃改定を前提としたものですが、それでも、下から3行目の経常収支差引きのとおり、赤字が続きますので、バリアフリー化などにより利用者の利便性の向上を図って乗客誘致を進めるとともに、毎年の予算編成や予算執行の中で収支改善に努めてまいります。

また、下の整備事業者の表をご覧ください。

中ほどの経常収支差引きのとおり、令和10年度に黒字となり、資料には数字は載せておりませんが、上下を合算しますと、軌道事業全体でもやや黒字となる状況で推移してまいります。

その下の収支目標をご覧ください。

これは下の軌道整備事業のものですが、先ほどお伝えした経常収支の項目については、改定前の令和8年度に黒字化から令和10年度に黒字化に改めております。

一番下の(2)の主な取組をご覧ください。

低床車両の導入とありますが、車両の老朽更新に合わせ、バリアフリー対応の低床車両の導入を計画的に進めてまいります。

4ページに参ります。

最後に、裏面の8の計画期間の主な取組をご覧ください。

既に触れたものも含め、計画期間における主な取組を一覧にしております。

取組欄に新規と記載のあるもののうち、主な変更点について説明します。

左側上から4番目の東西線、東豊線の車内防犯カメラの設置です。

こちらの車内防犯カメラの設置については前回のご説明時には記載しておりませんが、今年度に入り、鉄道運輸規程が改正になり、3大都市圏を中心に、一定数の乗車人員がいる路線について設置が義務化されまして、札幌市の地下鉄は義務化対象ではありませんが、乗客の安全性確保の観点から、2028年、令和10年にかけて導入するものです。

なお、南北線については、その一段上にある車両更新に合わせて導入します。

右側に移りまして、上から2番目の車両とホームの段差隙間縮小ですが、全49駅への設置を前回の説明時には令和6年度の設置状況を踏まえて検討としておりましたが、令和8年度までの3年間で実施する計画に修正しております。また、一番下に記載がありますが、副駅名看板広告についても新たに取組むものとして追記しております。

「札幌市交通事業経営計画改定(案)」についての説明は以上となります。

## ●内田部会長

委員の皆様からご質問やご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

## ●上原委員

7の長期収支の見通し、軌道事業のところです。

上の運送事業者の収支は、先ほど話がありましたけれども、ずっと赤字が計上されるわけですが、整備事業収支のほうは好転しており、合算し、事業全体として見ればよくなっていくということですよ。ですから、事業として見たとき、成り立つ事業計画であると理解するわけですが、それでよろしいでしょうか。

●千田経営計画課長

お見込みのとおりです。

●上原委員

長期収支の見通しの軌道事業の下の整備事業者（交通局）の令和6年度では、経常収支が△100億円で、累積欠損金が△1,266億円となっています。特別損益の関係が若干あるのかもしれませんが、14ページでは路面電車の累積欠損金のところの交通局の△1,373億円についてです。2023年度は△1,373億円で、2024年度は、経常収支が△100億円で、累積欠損金が△1,266億円で、足し算しても合いませんが、これには何か理由があるのですか。

●千田経営計画課長

14ページのグラフの右下に2023年予算とありますけれども、これは令和5年度の予算をつくるときの想定収支結果です。しかし、A3判の表の累積欠損金1,266億円というのは、計画の素案をつくる時に想定していた令和6年度の数字でして、時点が違うということです。

また、パブリックコメントが終わった後、令和6年度予算がある程度固まってきた段階で数字を置き換えまして、整合を取るようになります。

●上原委員

冒頭の挨拶にもありました昨年12月の重大インシデントと申しますか、安全を脅かすものに対する取組についてです。

21ページから安全管理体制などの項目があり、取組状況なども書かれていますが、公社へのヒアリング結果が反映されるのでしょうか。

連絡を取るのに電車を降りたために動いたということで、今どき、外に行かないと電話もできないのか、設備投資的に通信機器の拡充を今後の対策として考え、新規事業として組み込むのかなと思っていたのですが、そういったことは考えられるのでしょうか。

●漆戸高速電車部長

これまでも、公社とは常に連携し、安全運送に関する取組を進めてきましたが、今回、大きな事故にはつながらなかったものの、重大インシデントとして扱われるような事象を起こしてしまったこと、ご心配をおかけしましたことについておわび申し上げたいと思

ます。

今回の事象の前からも定期的な連携会議等を設けてきたところですが、今回の事象を受け、安全部門のトップである安全統括管理者をはじめとする関係職員が一堂に集まり、今回のような事象に対する再発防止策を検討いたしておりますし、今、委員からご指摘がございましたハードのことも含め、幅広く再発防止について検討を進めているところです。

### ●上原委員

タイミング的なずれといたしますか、計画策定と対策を固めて具体化することにずれがあるので、これはこれで、それとは別に、そういうことを別途ちゃんとやっていくというスタンスだということによろしいですか。

### ●漆戸高速電車部長

そのとおりでございます。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

### ●吉田委員

まず、6の高速電車事業の長期収支の見通しの収支目標についてです。

改定前と改定後では、四つの項目について、少し後退していると受け止められます。それは、今の経営状況が厳しいということが表れているのだと思うのですが、資金過不足額についてです。改定前は、実質資金不足ということで、これを2027年までに解消しようということでしたよね。でも、改定後では「実質」という文言が抜けて、資金不足を発生させないという表現になっていまして、実質資金不足から単純な資金不足に変更された意味合いはあるのでしょうか。

それから、7の軌道事業のほうの長期収支の見通しについてです。

全体としては、運送事業者と整備事業者、公社と交通局を合わせ、とんとんくらいというお話だったかと思いますが、これを見ると、2028年度に経常収支の差引きは、下の交通局ではマイナスが取れていて、これで黒字化ということなのかなと思うのです。その一方、公社のほうは経常収支の差引きはずっとマイナスが続いていまして、この表だけを見ると、交通局のほうは黒字化になるのですが、運送事業者のほうは厳しいまま推移するのかなという感じで受け止められるのです。

これは、施設使用料が運送事業者から交通局に支払われるということで、そのさじかげんにもよるのだと思うのですが、見た感じ、交通局のほうは黒字だけれども、委託先の運送事業者に赤字を背負わせているとイメージしてしまうのですが、そのことについて見解を聞かせていただければと思います。

また、交通局の職員は公務員なので、基本的には賃金の引上げについては一定のルール

があって、上がっていきますよね。しかし、公社のほうは実際の経営状況などに左右される部分があるのかなと思うのです。今、社会全体が賃金を上げていかないといけないという雰囲気がある中、交通局は黒字だし、公務員だし、一定は守られるかなと思うのですが、公社のほうは厳しさが想定されるのです。それも含めて見解をいただければと思います。

それから、丁寧な説明のことについてです。

中央区を中心に、連町や単位町内会に対し、希望があるところに説明に行ったということです。パブコメをやっている最中ですので、こんな感じでしたというものをつまびらかに聞かせていただくのはなかなか難しいと思うのですが、その雰囲気について、お話しできる範疇でお聞かせ願えればと思います。

次に、点線の囲みのところの子ども料金や定期料金についても改定幅に応じた改定を見込んでいるということについてです。

前回の値上げのときは、通学などの割引率を拡大するなど、そのような配慮があったわけですが、それらが全然見えてこないのです。これはいつ頃に明らかになるのでしょうか。想定としては、値上げ時期は今年の12月でしたか、それも含め、どういう考え方になっているのか、お聞かせ願いたいと思います。

最後に、上下分離になって、運送事業者のほうで先ほど話がありました重大な安全上の問題があったということです。また、その前、いつかは忘れましたが、自転車とぶつかったということもありました。上下分離の前と後で、だからというわけではないですけども、どうなのかなと受け止めざるを得ません。

そこで、交通部会でも、公社の方がこの場に臨席し、具体的なお話を、毎度でなくてもいいのですが、今回みたいな事故があったとき、交通局は、もちろん、連携しながらやっているのしょうけれども、公社から直接話をいただく機会があってもいいのかなと思いましたので、話をさせていただきました。

## ●中川委員

吉田委員の最初の質問との関連で、表の見方について教えていただきたいことがあります。

改定後、資金不足を発生させないという表現に変わったのはなぜかというのは私も気になりました。また、資金不足を発生させないというのは、この表のどこのことを言っているのか、教えていただきたいと思います。

緑色のところで、当初は2027年度に解消ということですが、それはできないということですよね。その上で資金不足を発生させないというのは表のどの部分のことを言っているのかを具体的に説明していただいた上で、なぜこう変えたのかについて教えていただきたいと思います。

次に、軌道事業についてです。

公社はマイナスで、交通局はプラスで、合算したらよくなっているとおっしゃいましたよね。これは前回も質問したことで、しつこいかもしれませんが、公社はマイナス



だけれども、交通局はプラス、合算すればプラスというのが当初の上下分離の目標と言ったら変ですけれども、そうだったのでしょうか。それとも、両方をプラスにすることが目標だったのか、そこを教えていただければと思います。

### ●千田経営計画課長

財務関係についてお話しします。

まず、資金不足額の資金不足を発生させないというのは、お手元の表の資金過不足と書いてある実質資金過不足の一つ上にあるところをマイナスにしないということです。ただ、前の目標にあった実質資金不足を解消するというのは、手元のお金は今のプラスですけれども、企業債残高の内訳として書いてある、今までも話題に出ている特別減収対策企業債、これはコロナ禍で借りたお金ですけれども、白抜きの部分が外から借金をしているというもので、建設債ではない、事業体を存続させるためにしている借金で、実質資金過不足の中ではマイナスになります。

当初の目標は、そういった借入れも含め、プラスにしていきたいということでした。そのような中、コロナ禍でお金を借りましたけれども、資金不足を発生させないということで、吉田委員のお言葉を借りれば若干後退したということはあるのですけれども、事業体を持続可能なものにしていくため、まずはここをマイナスにしないということで変更させていただきました。

また、右側の軌道事業のほうに移りまして、上がマイナスで、下がプラスになっていることについてです。

経常収支はプラスですけれども、黄色の2段目に長期借入金の残高がありまして、これは、下の会計がコロナ禍でマイナスになって、上の会計で減免している分などの資金を捻出するために一般会計からお金を借りていたものです。

例えば、令和10年度では4億9,100万円が残っています。これを徐々に返していくのですけれども、令和15年度では、経常収支はプラスで来ていますが、それ以上に長期借入金の残高を持っていることになっております。

説明ではそこまで申し上げませんでしたけれども、下の会計も、そういう意味では、借金を返している途中で、実質的にはマイナスにあるということで、上の事業体だけマイナスにして、下をプラスにしているというわけではないということについてはご理解をいただきたいと思います。

また、大人運賃は決めましたけれども、子ども料金と定期料金については、大人の改定幅に応じた改定を見込んでおりますが、今回の吉田委員からのご意見については承りたいと思います。

### ●川本事業管理部長

運賃については、今、千田が申し上げたとおり、ご意見として承り、公社にもしっかりとお伝えします。スケジュールとしては、運輸局に4月に認可申請をする予定で、今まさ

に詰めを行っているところですので、その中で決まっていくものと思っております。

次に、最初の話に戻りますけれども、公社の赤字についてです。

そもそも、上下分離のときも赤字が出るという想定でやっていたわけではありませんし、今回改定した経営計画においても収支とんとんにするということでした。コロナで落ち込んだ分もありますけれども、今回の料金改定についての決定的な要因としては電力その他経費の増でして、労務単価や資材価格が上がり、コストがかさみ、赤字になって料金改定に至ったということがあります。今回の改定金額は30円ということで、ほかの改定の幅より大きいのではないかという印象を持たれる方がおり、この場でもそうしたご意見はありました。確かにそうだろうなと私も認識しております。

しかし、そのような中、それをしっかりと補填できる値上げ幅とするのも厳しいということで、あとは、私ども交通局と交通事業振興公社で、先ほどの私の説明にもありましたけれども、毎年の予算編成、予算の執行、さらには、中長期的な増収、経費の削減などの努力を積み重ね、赤字幅をどれだけ減らしていくかに力を傾注していくという考えでおります。

具体的にこれをやって、これだけの金額の経費が削減できるので、赤字幅が解消できるということをご報告できるレベルにはないので、抽象的で大変申し訳ないのですが、このような書き方をしております。

この赤字について、交通局のほうは黒字で、上下を合算しますととんとんだというのは確かにそのとおりでありますけれども、これが望ましい状況ではないという認識を持っておりますし、それが前の経営計画の姿です。それを全て料金改定に持っていくわけにもいけないので、ぎりぎりの線でこのようにしましたが、その解消に向けても努力していきたいということです。見解というほどのものではありませんでしたが、そのように考えております。

ただ、いろいろな要素があります。冒頭に管理者から状況について説明しましたがけれども、緩やかにではありますものの、確実に回復しておりますので、その基調について、乗客誘致、さらには、今日の新聞にも出ておりましたけれども、雪ミクの切符を企画するなど、努力をしてまいりたいと思っております。

また、賃金のお話もございました。

ご指摘のとおり、私どもと公社の仕組みは違います。ただ、出資団体ですので、そういう意味において、通常の給与改定については当然の協議内容になります。そのため、そうしたことも意識し、協調しながらやっていきたいと考えております。なお、コロナの中で減収したときも給与の削減などはしておりませんし、今後も交通局としてそのようなことを働きかける考えはございません。

それから、連合町内会へのご説明についてです。

中央区の連長会長で、出席者が14名おりましたが、そこに私も出席し、説明しましたところ、次世代に路面電車を継承するために理解していただきたいという基本的な考え、そして、収支について説明しましたところ、路面電車を次の世代に残していくことはぜひお

願いたいということについては全員で一致したと受け止めました。ところが、運賃改定については、一人の方から、まちづくりのため、運賃改定、値上げするのではなく、運賃を下げて、もっと多くの人に路面電車に乗ってもらい、貢献してもらおうという考えはないかという投げ方がありました。

根っこは、先ほど申し上げましたとおり、路面電車を次の世代に受け渡すためにという思いで一致しているのですけれども、そうした手法についてはご意見として承りましたということでお答えしましたし、改定が必要だろうということについてはおおむねご了解をいただけたと思っております。

この後、さらに2か所ほど、単位町内会の会長が集まるところでご説明しますし、希望がある場合は、私どもが出向き、説明しますし、そのときは公社も同席します。

さらに、料金改定の内容について、コールセンターを設置するほか、パンフレットなどの刊行物において、こういう運賃になりますということをしかりとお知らせしたいと思っております。

次に、インシデント、そして、前回の事故も含め、上下分離についてです。

今回の件は上下分離による直接的なものではないと私どもは認識しておりますけれども、上下分離後に起きたということについては重く受け止めております。

安全管理の体制については、レベルが落ちないように、上下分離後もしっかりとした人員配置、技術の継承を人間的にも手厚くやっております。これは、それをやらないと安全が確保できないという判断の下です。ところが、今回、こういう結果になってしまいましたので、再発防止としてどういうことができるのか、先ほど高速電車部長から幅広の議論とお答えしましたがけれども、そういうことを進めていきたいと思っておりますし、もしかしたら今回の制度変更、また、体制変更による影響があるかもしれないという視点を持って検討、点検をしたいと思っております。

また、交通事業振興公社の市営企業調査審議会への出席についてです。

特に出席が駄目だという規定はございませんし、絶対に出席しなくてはいけないということもございませんので、今後検討させていただきたいと思っておりますし、内部で結論が出ましたら、部会長をはじめ、皆様方にお知らせし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。

## ●齋藤委員

軌道についてお伺いします。

既に2万4,000人の目標人数に達しつつある中、200円から220円にするということは10%の値上げになるという理解でよろしいですね。このとき、値上げしないためには1日平均何人を目指せばいいのかということは計算されているのでしょうか。

想定以上に伸びてきているという実態があり、なおかつ、来街者を増やし、乗り換えを

してもらえようような努力をすれば値上げしなくても達成できるのではないかという観点からお考えになられたことはあるのでしょうか。

また、連町の方にご説明した際、逆に値下げをして、乗る回数を増やしてもらってはどうかというすばらしい意見が出たようですけれども、雪まつりやホワイトイルミネーションの際など、期間限定で何回乗ってもいいパスを、または、その区間については100円にするというような考えはないのかということです。

例えば、路面電車は狸小路をぐるりとめぐりますし、大通公園の1丁目から10丁目まで100円で行ければ、行きは歩いても帰りは乗ろうという方が出てくると思うのです。再来週から始まる雪まつりの期間だけでもそういう工夫をされてもよろしいのではないかと、そういうことを考えるために上下分離をされたのではないかと私は大変大きな期待をしていたのですけれども、そういう検討をするなど、どうやったら値上げせずに人を増やして経営していけるのかという視点でお考えをいただければと思います。

### ●川本事業管理部長

まず、運賃改定についてです。

200円から230円ですから、15%の値上げになります。

これは先ほども少しお話しさせていただきましたけれども、乗車人員が伸びてきているのは事実です。ただ、そうした現状でも前回の経営計画の目標に足りない、前回の経営計画で収支がとんとんになるレベルに達しておらず、料金改定が必要だということです。それから、先ほどもご説明しましたが、電気料金の値上げ、資材価格の高騰、労務単価の上昇などにより、路面電車関係の工事や修繕のコストが多くかかっています。今回、30円の値上げをしなければ収支が合わないということです。

確かに、路面電車に乗ってくれるようになったという体感はありますし、数字もありますので、そのような感想を持たれることは理解するところですが、収支としてはそうだとことです。

次に、上下分離に当たっての工夫についてです。

前回の交通部会でもご説明させていただきましたけれども、交通局の直営ではできなかった動きを公社にさせていただいております。AOAOのラッピング、あるいは、パートナー契約などもそうです。交通局ですと、例えば、有楽製菓様とパートナー契約を結ぶのだったら、他の菓子メーカーのほうが有名だから、そちらのほうがいいのではないかと、あるいは、公平性ということを強く意識するところがありましたけれども、そういうものが取っ払われて、柔軟な発想で、いろいろなところに声をかけ、タイアップしたい、パートナー契約を結び、収入を上げていきたいということがあります。また、広告についても以前より積極的な営業展開をしまして、これらは上下分離の効果として上げられるのではないかと考えております。

次に、雪まつり期間限定の切符という話についてです。

これも前回に説明させていただきましたけれども、いろいろなお店とのタイアップ企画

は、今のところ、1回ではありますけれども、やっております。そのような企画をどんどん広げていき、とにかく路面電車に一度乗っていただき、よさを知っていただくということも大事ななと思っております。

いずれにしても、交通局と交通事業振興公社がタッグを組み、様々な乗客誘致の取組をなお一層強化していきませんかと思っております。雪まつりというのは直近のものなので、なかなか難しいですけれども、来年度以降の予算も考えておまして、さらに充実させていきたいと思っております。

また、一日乗車券やどサンコパスなどがありますけれども、少し宣伝が足りないのかなと反省しております。雪まつり期間中でも土曜日と日曜日はどサンコパスが使えますので、それらを宣伝し、大通会場とすすきの会場を結ぶ路面電車に少しでも乗っていただけるようなアピールをしていきたいと思っております。

### ●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

やはり、タイミングがよくなく、上下分離をしたときに事故が立て続けに起きると、安全性がおろそかにされているのではないかという感じが否めませんので、しっかりとやっていく必要があるかと思っております。

また、資材価格の高騰や電気料金の値上げなど、タイミングが悪く、本当はもっといい効果が出ていたはずですが、それを上回るようなインパクトがあり、収支がいいように出てこないというところはあるかと思っております。

その上で、7の長期収支の見通しについてです。

軌道事業の上下で施設使用料が同じく入っているのですが、令和10年度は8億1,000万円から8億5,000万円に増えていて、そのおかげで交通局は黒字になっていますよね。でも、上のほうは赤字がそのまま引き継がれているわけです。ここで飛び上がっているのはどういう計算になっているのか、教えていただければと思います。

### ●千田経営計画課長

施設使用料の中に施設の建設改良費の企業債の償還分が入ってくるのですけれども、電車事業所の建設債の償還が始まるということです。

### ●内田部会長

この上げ幅です。結局、相殺されるので、全体で見たら変わらないので、公社のほうでも経常収支でプラスになるようなものがあれば安心なのかなと思いましたがけれども、そういう事情があるということで分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

### ●林委員

もしかしたら見当外れかもしれませんが、黒字を維持することに関連して発言します。敬老パスの利用額のこと新聞に出ていましたよね。今回、そのことについては資料にないですけども、改定した場合、どのくらい収支に反映されるのか、利用率はどうなるのか、そうした調査はどうなっているのか、それが疑問に思いましたので、教えていただければと思います。

●千田経営計画課長

敬老パスについて、今出ている案としては、7万円の上限が2万円に下がるということです。

こちらは、高齢の方の健康のために外出機会を増やしていくということで所管している保健福祉局が制度構築をしているところでして、地下鉄やバスだけではなく、JRやタクシーでも使えるようになると聞いております。

このように社会参加を後押しするものでして、まだ完成形ではありませんけれども、乗車の動向にどのような影響を与えるかも含め、注視してまいりたいと考えております。

●内田部会長

収支を向上させるためにそういう変更が検討されるのではないということですよ。

●千田経営計画課長

そのとおりでございます。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●千田経営計画課長

それでは、事務局から、本日欠席の皆川委員より、書面にて本日の会議で出したかったご意見をいただいておりますので、ご紹介させていただきます。

まず、1点目は、現行計画と改定版の変更点について明確に示す必要があるとのことです。事業計画の達成目標及び収支目標については、当初計画と改定後の内容を併記するなど、変更点が一目で分かるよう工夫してください。さらに、変更する項目については、その理由等について、具体的な解説を付記してください、とのことです。

2点目です。本書のように自治体が公表する事業計画等については、受け取る市民が作成者の思いを感じられるか否かが重要なポイントとなります。その点において、本計画改定は作成者である交通局の思いが希薄と感じます。前回の会議で中田管理者がおっしゃっていた乗車人員が落ち込むことになっても安全投資はしていかなければなりませんので、安全投資に対しては今の計画よりも投資額を増やしていきますといった点は交通局の強い思いと感じましたので、この点を強調する書きぶりを加えてはいかがか、ということです。

3点目は、SDGsに関する記載についてで、本書の3ページとなります。SDGsは国連で採択された国際目標であり、札幌市においても、SDGs未来都市計画として、推進方向や推進体制が定められております。こうしたことから、あえて本計画に掲載する必要性は低く、記載しないほうがスマートです、とのことでした。

#### ●川本事業管理部長

この3点について、現時点における私どもの考え方を説明させていただきます。

まず、1点目の当初計画と改定版の目標の変更点及び2点目の作成者側の思いについては、計画への反映について検討させていただきたいと思っております。

また、3点目のSDGsについては、札幌市の行政運営の基本となる当該経営計画よりも上位計画である、まちづくり戦略ビジョンなどにおいて、各種計画の策定や取組の実施に当たり、SDGsの視点や趣旨を反映させることと定められているため、現在の案のままとさせていただきたいと考えております。

なお、皆川委員には議事録を通して説明させていただきたいと思っております。

#### ●内田部会長

ありがとうございました。

ほかはいかがでしょう。

#### ●中田交通事業管理者

数々のご意見をいただきましたが、今日の議論を受けて、少し話をさせていただきます。

実は、冒頭にもお話ししましたとおり、乗車人員は、コロナがあったものの、それから徐々に回復してきています。

令和4年度の決算について、予算と決算の対比を本日は表で示しましたが、予算といいますが、令和5年第1回定例会で補正をかけたものと比較しています。しかし、令和4年度予算を作った令和3年秋頃に想定していた乗車人員と実際の数字にはかなりの差がありまして、経営計画で長期収支を出す中でそこ(当初の想定を上回る乗車人員増加の傾向)をどう見るかというのは難しいと感じております。ちなみに、令和5年度についてもある程度の見通しが見えてきましたが、若干の上方修正をすることになるかと思っております。その際には、今日いただいたご意見も踏まえ、今の時点でどこまでできるかのお約束はできませんが、見直しに反映できるのであれば反映したいと思っております。

また、軌道の上下の関係の部分について、決して事業者に赤字を寄せるという収支構造としているわけではないのですが、委員の方々にはそう見えてしまっているということは、大きな改善すべきところかなと思われました。

乗車人員の見通しを推計する中で、長期収支をどう作っていくか、できる範囲は限られるかもしれませんが、見直しといいますか、修正できるかの検討はさせていただきたいと思っております。

●内田部会長

ありがとうございました。

特に、軌道運送事業は、冒頭でもおっしゃられていましたが、△2%ということで、高速電車事業に比べると回復しているようですので、ぜひご検討をいただければと思います。

委員の皆様、活発にご意見を交わしていただき、ありがとうございました。

それでは、これをもちまして審議は終了となります。

事務局より連絡事項があればお願いします。

●千田経営計画課長

長時間にわたってご審議をいただき、ありがとうございました。

次回の交通部会の開催日は未定ですが、例年であれば6月頃に開催させていただき、令和6年度の予算等についてご審議をいただくことになるかと思えます。日程等については改めてご連絡させていただきますので、引き続きご助言やご指導を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

5 閉 会

●内田部会長

それでは、これ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、お集まりをいただきまして、ありがとうございました。

以 上