

札幌市営企業調査審議会

令和3年度第3回交通部会

日 時 令和4年3月22日（火） 午前10時00分～11時13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3年度第3回交通部会

1 開 会

●飯岡経営計画課長

定刻になりましたので、札幌市営企業調査審議会令和3年度第3回交通部会を開会させていただきます。

本日、司会を務めさせていただきます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。

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。

会議の開会に当たりまして、注意事項を御説明させていただきます。

本日は、前回に引き続きまして、ウェブ会議での開催となります。進行方法は前回と変わりございませんが、改めまして、注意事項を2点お知らせさせていただきます。

まず、音声聞こえない、映像が途切れるなどの事態が発生しましたら、気兼ねなくお申し出いただきますようお願いいたします。場合によっては、事前にお聞きしております携帯電話のほうに御連絡させていただくこともございますので、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マイクをミュートにいただき、御発言の際には、画面に映るようにお手を挙げていただければと思います。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ていただきますようお願いいたします。

それでは、会議に入らせていただきます。

2 交通事業管理者挨拶

●飯岡経営計画課長

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

●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。

令和3年度第3回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。

委員の皆様方におかれましては、年度末の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。

また、皆様方には、日頃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、報告事項として、令和4年第1回定例市議会における補正予算の概要についてと、議題として、交通局の経営状況と持続可能な経営に向けた対応について御審議いただきたいと思っております。

本市の地下鉄は、1971年、昭和46年12月に開業し、ちょうど50年が経過いたしました。これまでも計画的に維持や更新を行ってきたところでございますが、今後は、南北線の中

心といたしまして、大規模な事業を予定しております。

そんな最中、新型コロナウイルス感染症が公共交通機関に対し多大な影響を与え始めて2年が経過をいたしました。この間、地下鉄、路面電車におきましても、依然として乗車人員の著しい減少が続いており、両事業の現下の経営は大変厳しく、危機的な状況にあります。

こうした厳しい経営状況にありましても、施設整備の耐震化や長寿命化といった安全・安心な運行の維持に必要な対策は、私たち公共交通を営む者として最優先かつ着実に実施していかなければなりません。そのためには財務体質の改善が急務であり、本日は、その点を含め御審議をいただきたいと考えております。

委員の皆様方におかれましては、どうか忌憚のない御意見をいただきたくお願いいたします。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。

●飯岡経営計画課長

それでは、これからの議事運営は、内田部会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

3 報 告

令和4年第1回定例市議会における補正予算の概要について

●内田部会長

それでは、進めさせていただきます。

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、報告事項として、令和4年第1回定例市議会における補正予算の概要についての1点、議題として、交通局の経営状況と維持可能な経営に向けた対応についての1点、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、報告と議題ごとに事務局からそれぞれ説明をいただきまして、その後、皆様から御質問、御意見等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、皆様から様々な意見を伺いたいと思っておりますので、活発な御議論をお願いしたいと思います。

それでは、早速ですが、理事者から、報告事項につきまして、資料の説明をお願いします。

●松川事業管理部長

おはようございます。事業管理部長の松川でございます。

令和4年度の当初予算に計上予定であった事業につきまして、今年度に国の補助金を活用できる見通しとなりました。そのほか、コロナ禍による減収に伴う資金手当に関しましても変更を行うこととなりました。

このことから、令和4年第1回定例市議会において補正予算を提出いたしましたので、その概要を御説明させていただきます。

お手元の資料1-1をご覧ください。

軌道整備事業会計の建設改良事業についてから御説明をさせていただきます。

令和4年度の当初予算に計上予定でありました電車事業所再整備事業等について、今年度に国の補助金を活用できる見通しとなりましたことから、経費を追加するものでございます。

表の上段にあります資本的支出の建設改良費を3億6,200万円増額するとともに、表の下段に記載の建設改良費の財源についてもそれぞれ増額いたします。

次に、資金手当についてでございます。

こちらは、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対しまして、当初予定していた特別減収対策企業債の借入れを取りやめ、その代わりに一般会計から長期借入れを行うことによる追加となります。当初の予定と借入額に差がございますが、これは、借入限度額の積算の考え方が、特別減収対策企業債は資金不足額相当分であるのに対しまして、長期借入れは税抜きの施設使用料の減免額相当分の違いによるものでございます。

なお、この補正予算により、資金不足は発生しない見込みでございます。

続きまして、高速電車事業会計の建設改良事業についてをご覧ください。

こちらは、南北線シェルター耐震改修事業につきまして、軌道整備事業と同様、国の補助金を活用できる見通しとなりましたことから、かかる経費を追加するものであります。

表の上段にあります建設改良費5,800万円とその財源を増額するとともに、債務負担行為を設定いたします。

次に、資金手当についてでございます。

こちらは、新型コロナウイルス感染症の影響による資金不足額が、令和2年度決算の好転によりまして当初予算における見込みよりも減少したため、特別減収対策企業債の借入額を減額するものであります。

なお、補正予算で追加する建設改良事業の詳細につきましては、一部ではございますが、お手元の資料1-2に記載しております。この場での説明は割愛させていただきますので、お時間のあるときにお目通しいただければと存じます。

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、委員の皆様から御意見、御質問等をいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

軌道系に関しましては、資金手当について一般会計から長期借入れを行うということで、軌道系も高速系もコロナの影響を踏まえて少し資金手当が必要となっておりますが、軌道系は一般会計からの長期借入れをして、高速系は特別減収対策企業債を発行することで対応することになっております。

●水澤委員 軌道整備事業ですが、今までは企業債で借金としたけれども、今回は一般会計からの長期借入れとしたことで、借金にはならないということでしょうか。

●松川事業管理部長

借金ということになります。

一般会計からの長期借入れに変更したのは、感染症が長期化したため、より支出を抑える方策を一般会計と協議をしてまいりました。一般会計からの長期借入れにすることによりまして、金利が金融機関よりもはるかに低いために利払いを節減できますので、この点で長期借入れに変更させていただきました。

●水澤委員

高速電車事業会計の方も同じように一般会計からの借入れにするのは難しかったのでしょうか。

●松川事業管理部長

高速電車事業会計のほうは、2020年度の決算で100億円ほどとかなり落ち込みましたので、この金額を一般会計から融通していただくのはなかなか厳しい状況でございます。軌道整備事業会計のほうは、全体的に会計の規模が小さいですので、一般会計から融通していただける資金をうまく活用させていただくということでございます。

●内田部会長

できれば高速系も一般会計から借りられると、金利も低いのでいいと思うのですが、規模の違いからそれが難しいということかと思えます。

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

今の御質問に関連するのですけれども、通常の一般会計からの借入れということで、市全体としては金融機関からは借り入れられて、市の中から市営企業事業会計のほうで借り入れる、そんな形ですね。

●松川事業管理部長

そういうことでございます。

●堂本委員

そうすると、市の総額の借入れ限度というものが設定されているから、高速系の場合は借り入れられないという形なのですか。

●飯岡経営計画課長

今申し上げましたとおり、今回の借入れ限度額は、実際に減免している金額を一般会計から借り入れさせていただいております。そういう意味では、企業債、国との関係での限度額の対象にはならないのですが、一方の高速電車事業会計については、国からの企業債という枠組みの中で借りることになりますので、国との間の協議ということで、限度額の中で動いていくことになります。

御質問のお答えになっておりますでしょうか。

●堂本委員

財務の関係から言いますと、金融機関から長期借入れをするのと、企業債で市中から債券を出すわけですね。それは、効果的には一緒で、あとは金利の問題ですね。そうすると、

多分、財政の安定性ということで、いわゆる借入れ枠、何%まで安全か、そんな観点ですね。私はそう理解していきまして、そういう観点から駄目だというのは分かるのですが、今のお答えでは分からなかったのです。

●飯岡経営計画課長

おっしゃるとおり、このたび軌道整備事業につきましては、財務の資金的な安定を得ていくことを目的として、一般会計からの長期借入れをさせていただくということです。しかも、会計間の借入れですから、通常の外部から借入れをするよりも安い金利で融通する形を取らせていただいたということです。

●堂本委員

ただ、一般会計から借りるお金の原資は、一般金融、市中からですね。

●飯岡経営計画課長

一般会計の元の資金としましては、外から借り入れるというより、通常の税金など、一般会計の歳入の中からの貸付けという形になっていくものだと思っております。

●堂本委員

了解いたしました。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

続けて、今回の補正予算の中で、軌道事業と高速事業と関連すると思うのですが、市全体の補正予算資料を見ましたら、交通計画推進のところで、総合交通計画部で約1億円という補正項目が記載されています。また、その他のところで、路面電車活用推進ということで5億600万円が乗っかっています。これと今回の交通局の補正予算は何か関係あるのですか。それとも無関係なのですか。

●飯岡経営計画課長

私からお答えさせていただきます。

今回の我々の軌道整備事業会計の補正予算の中には、低床車両用の導入と電車事業所の再整備というものがあるのですが、その中の低床車両の導入分と電車事業所のうちの再整備の中の一部分については、一般会計が負担をしながら、すなわち一般会計側から軌道整備会計がお金を受け取りながら整備をしていくということになりますので、今、委員がおっしゃってございました総合交通計画部のほうの歳出予算は、軌道整備のほうにお金が入ってくるものになりますので、関連しているものになっております。

ただ、数字が一致しないのは、それ以外にも国からの補助金や一般会計のほかの協調補助などがあるためですが、今申し上げたように、この事業は、一般会計からの負担金が大きな比重を占めるものなので、関連性があるということでございます。

●堂本委員

なるほど。関連性というよりも、一般会計からいわゆる事業会計に繰り入れられて、それが事業会計で使われるという形なのですね。

●飯岡経営計画課長

そういうことでございます。

●堂本委員

それでは、金額的に言いますと、同じ路面電車で1億円と5億円とありますけれども、合わせますと、かなり大きいですね。今回の補正予算は3億6,200万円となっていますけれども、その差は何かあるのでしょうか。

●飯岡経営計画課長

このたび一般会計からの負担金として私どもが受け取りますのは2億9,400万円になるのですが、その5億円との差については、恐らく、軌道との関係ではなく、別な形での総合交通計画部としての支出予算だと思われま。そちらについては定かではございませんが、あくまでも2億9,400万円分だけが軌道整備のほうに入ってくるということでございます。

●堂本委員

なるほど。別の内容で総合交通計画部が実施される、そういう様に理解していいということですね。

●飯岡経営計画課長

そういうことです。

●堂本委員

ありがとうございます。

●内田部会長

今、資料に載っていない金額の議論もあったような気がするのですがけれども……。

●飯岡経営計画課長

失礼しました。資料1-1の軌道整備事業会計の表にございますとおり、上記の財源ということで、建設債、国庫補助金、他会計補助金、負担金と四つ書かれているかと思いますが、補正額のところに2億9,400万円と記載させていただいています。この数字が一般会計、まさに総合交通計画部が軌道整備会計にパスしてくるお金と御認識いただければと思います。

●内田部会長

堂本委員が言われていた5億円という金額はどこになりますか。

●飯岡経営計画課長

5億円はこの資料には出ていなくて、堂本委員は一般会計の資料をご覧になっておっしゃっているものだと思います。

●堂本委員

そうです。そちらの補正予算の案を見ましたら、そこに数字が記載されていたものですから、何か関連性があるのかなということで御質問させていただきました。

すみませんでした。

●内田部会長

分かりました。ありがとうございました。

※後ほど、委員の皆様、今の金額の件を整理した情報をいただけるとありがたいです。
他にいかがでしょうか。

※別紙参照

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

特に意見がないようでしたら、次の議題に移ってよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

4 議 事

交通局の経営状況と持続可能な経営に向けた対応について

●内田部会長

次の議題ですが、交通局の経営状況と維持可能な経営に向けた対応について、説明をお願いいたします。

●松川事業管理部長

お手元のA3判の資料2をご覧ください。

まず、左上の1の地下鉄乗車人員(一日平均)の動向についてでございます。

各月の乗車人員の棒グラフと、コロナ前である2019年2月から2020年1月の同月比の折れ線グラフで、今年1月までの推移を示したものでございます。

2021年度に入ってから依然として厳しい状況が続いておりまして、9月まではマイナス30%程度で推移をしており、10月以降、少しずつ回復してまいりましたが、依然としてマイナス15%から20%程度という状況でございます。

路面電車はグラフには書かれておりませんが、おおむね同様の傾向でございます。

次に、2の経営状況についてでございます。

経営成績を表す税抜きの収益的収支は、①のとおり、2020年度決算がマイナス4億2,200万円となり、15年ぶりの赤字転落となりました。

これは、乗車料の減収が主な要因でありまして、右の表に、2020年度決算から2022年度予算まで3か年の乗車料収入を記載しておりますが、コロナ前である2019年度比でそれぞれマイナス100億円程度となる大幅な減収を見込んでいるところでございます。

軌道整備事業会計も同様に大変厳しい経営状況にありまして、②のとおり、当年度の資金収支は、いずれの年度も不足となっております。

主な要因としては、軌道運送を担う上の会計から受け取る施設使用料につきまして、新型コロナウイルス感染拡大を受けて減免を行っているため、各年度の減免額は右の表のとおりとなっております。

そうしたことから、資金不足を回避するための対処として、③のとおり、高速電車事業会計では、特別減収対策企業債を2020年度は94億円、2021年度補正予算では82億8,000万円、2022年度予算では82億1,900万円を発行することとしておりまして、3か年の合計は

約260億円規模に及んでおります。

その結果、特別減収対策企業債の残高を控除した額となります。地方財政法上の資金残は、④のとおり、258億9,900万円の資金不足となりますが、この資金不足につきましては、国からは、特別減収対策企業債発行後、原則10年以内に解消するよう求められている状況でございます。

また、整備事業会計につきましては、施設使用料の減免相当額を一般会計から長期借入れすることで対処してまいります。

次に、3の持続可能な経営に向けた課題でございます。

地下鉄は昨年12月、南北線が開業してから50周年を迎えたところでございますが、施設の老朽化への対応が喫緊の課題となっております。今後、大規模施設への対応が立て続けに予定されておりました、右の欄のとおり、南北線高架部シェルター耐震化・長寿命化に約275億円、南車両基地改築・耐震化に約321億円、南北線さっぽろ駅改良に約110億円の事業費が見込まれております。

新型コロナウイルスにより、著しく脆弱となった財務基盤への対応もさることながら、安全・安心な運行の維持に必要となる施設の耐震化、長寿命化を着実に進めていくためには、財務体質の強化に向けた取組が必要な状況でございます。

続きまして、資料の右側、4の持続可能な経営に向けた対応についてでございます。

まず、収益構造の改善に向けた対応として、S A P I C Aポイントの見直しを行ってまいります。

これは、収益構造を改善し、地下鉄、バス、路面電車の市内公共交通ネットワークの維持を図ることを目的として、料金改定を行う前に、まずはS A P I C Aで地下鉄などに乗車した際にたまりますポイントの付与率を、現在の10%から引き下げるものであります。

影響としましては、定期外でS A P I C Aを御利用いただいている方につきましては、実質的に経済的な負担が増えることとなります。一方、交通局やバスなどの交通事業者におきましては、増収となります。

新たな付与率につきましては現在検討中でございますが、今後の乗車人員の推移を見極めた上で設定したいと考えております。

ポイント引下げの時期でございますが、2022年度中、今年の秋頃を予定しております。

なお、他のS A P I C A取扱事業者である市内の民営バスと路面電車におきましても、ポイントの付与率について同時引下げの意向を伺っているところでございます。

点線枠内には、現在のS A P I C Aポイントの概要を記載しております。

また、その下には、参考として、道外の事業者におけるI Cカードポイント制度の見直し状況を記載しておりますが、コロナ禍を機に、他都市の地下鉄やバス、J RのなどでもI Cカードポイント制度の廃止や縮小が相次いでおりました、全国的にも事業者負担となっているポイントサービスは見直しの方向にあるところでございます。

続きまして、新しい日常と利便性向上に向けた対応についてでございますが、主に接触機会の減少という観点での取組を2点実施いたします。

1点目は、紙のバス乗継券の廃止でございます。

現在、バスと地下鉄を乗り継いで乗車する際に、現金で乗車される方にはバス乗継券を発行しておりますが、これを廃止するというものでございます。

直近、2020年度のバス乗継券の利用枚数は、バス1便当たり0.15枚程度で、その割合としましては、I Cカード利用を含めたバスと地下鉄の全乗り継ぎ利用のうちの約3%にとどまっており、その他は全てI Cカードを利用した乗り継ぎ乗車となっております。

コロナ禍により社会全体として接触機会を減らす対応が求められる中、バスの車内では、依然として、乗務員が乗継券を手渡ししている状況でございまして、バス事業者からは、券の在庫管理に要するコスト負担やI Cカードの普及を背景に廃止の要望を受けていたこともございまして、新しい日常への対応策として廃止を考えているところでございます。

2点目は、定期券購入における環境改善を図ってまいります。

これは、キャッシュレス化や来所機会の減少を図る取組でございまして、定期券発売所における定期券購入時のクレジットカード決済の導入や、定期券の通用期間の延長について検討を進めてまいります。

最後に、事業費の予算化についてでございますが、上記のS A P I C Aポイントの見直しや、新しい日常と利便性向上に向けた対応に必要となるシステム改修等の経費につきまして、2022年度の当初予算に計上させていただいております。

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。

コロナの影響が数年にわたって、乗車人員がなかなか戻らないということです。

私は大学におりますけれども、講義のような対面でやらないと駄目なものは、影響がなくなれば戻らなと思うのですが、これを数年経験した中で、在宅勤務など企業に行かなくても仕事できることが分かった中で、違う安定した状態に移って行って、コロナが収束したとしても、10%とか20%とか、ある程度の交通量は戻らないのではないかとと言われております。

そういったコロナの影響ともう一つ、地下鉄ができてから50年たっていますので、通常どおりサービスを提供する上でも、維持、更新という今まであまり顕在化していなかったものが出てきて、経営安定化、維持、持続可能な施策等を考えていかないと駄目だという中で、今回、S A P I C Aポイントの見直しということが出てきたわけです。

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。よろしくお願ひします。

●堂本委員

今、部会長がおっしゃられましたように、安定的に維持していくということが重要ですが、S A P I C Aポイントが10%というのは非常に高いですね。これは、値上げするよりは削減という方向に当然なるのだろう、致し方ないというふうに思います。

それから、細かいことですがけれども、いわゆる接触機会の減らす対応の中でバス乗継券

の廃止ということですが、それに対応する何らかの措置はあるのでしょうか。ただ単純に廃止するだけなのでしょうか。その辺をお聞きしたいと思います。

●松川事業管理部長

現在、現金で乗り継ぐ方につきましては、乗継券を廃止すると、その割引が適用されなくなりますけれども、SAPICAをはじめ、他のICカードを御利用いただければ、割引率は引き続き適用になりますので、そのことをしっかり市民の皆さんにお知らせしていきたいと考えております。

●堂本委員

その辺の周知をよろしくお願いいたします。

●内田部会長

ありがとうございました。

続きまして、水澤委員、お願いします。

●水澤委員

今回のSAPICAポイントの見直しについては、それはコロナの影響による減収対策なのか、それとも抜本的収支改善策なのか、どちらを目的としているのかというのが1点目です。

2点目は、もし抜本的収支改善策を考えているのだとしたら、SAPICAポイントの見直しだけではなく、全体の料金改定も含めた広範囲な改善策も考えるべきではないかと思うのですが、その辺についてはどうお考えなのでしょうか。

3点目は、SAPICAポイントの見直しがポイントの廃止なのか、縮小なのか、または時限なのか、永遠なのか、時限というのは、今までの10%が何%かに減って、収支改善になったらまた10%に戻るという考えです。永遠とは、10%が何%かに減って、そのまま元に戻らないという考えですが、その辺の組合せによって色々な案があると思います。今回のコロナの影響だけ考えるとしたら、減収対策ですから時限の案が良いと思いますし、抜本的な収支改善を考えるとしたら永遠という案が考えられると思いますが、その辺はどうお考えなのかということです。

4点目は、もし永遠に廃止もしくは縮小をするのであれば、利用者の納得性が問題になると思います。ポイント付与率を10%から何%に下げますというだけでは、一方的な料金値上げにしか見えませんので、利用者にとって何かプラスになるような工夫が必要ではないかと思います。

例えば、東京の地下鉄のように、現在の10円単位を1円単位とするとか、利用者にとって利便性がよくなるような工夫はお考えなのでしょうか。

最後に、SAPICAポイントの見直しについては、既に議会に説明をされたのでしょうか。もしされたのであれば、どのような反応だったのか、お教え願います。

●松川事業管理部長

まず、1点目のポイント見直しのきっかけについてでございますが、まさにコロナによる減収に早期に対応する必要があるということで、見直しを検討したところでございます。

それから、2点目の抜本的な見直しにつきましては、我々は今、今後コロナが収まってどこまで乗車人員が回復するかというある程度の見通しは立てておりますけれども、その前提が崩れた場合には、このポイントの見直しだけでは経営は成り立っていかないこととなりますので、他の割引制度等々の見直しについても着手せざるを得ないと考えております。今後の動向によっては、まさに抜本的な経営の見直しが必要になると考えております。

それから、ポイントが縮小なのか、廃止なのか、時限的なものなのかということにつきましては、先ほどの御説明で申し上げましたとおり、今後の乗車人員を見極めた上で設定率を考えていきたいということでございます。

実は、この見直しにつきましては、交通局サイドだけではできませんで、バス3社と路面電車、これらでつくっている札幌ICカード協議会という団体がございますので、その中で議論をして合意を取っていく必要がありますので、その結果によって、こういったポイント率になるかが今後決まっております。

それから、利用者の納得性が必要ではないか、どういう工夫をするのかにつきましては、我々も本当に悩みに悩んだところがございます。単なるポイントの引下げではなくて、お客様にとってメリットになるようなものが何かできないかということで検討してまいりました。

その一つとして、クレジットカード決済の導入があると思っております。ただ、札幌以外の他の公営地下鉄は全てクレジットカードの決済が入っておりますので、遅ればせながらではありますが、まずは利用者の皆さんの利便性を上げようということで、クレジットカード決済を入れました。

それから、1円単位というお話もありましたけれども、今、国のほうで、コロナ禍のため、運賃の在り方とか定期券の在り方を検討し始めておりますので、そういった動きも見極めつつ、引き続き、お客様にとってメリットになるようなことをしっかり検討していきたいと考えております。

最後に、議会に説明したのかということでございますけれども、まず、代表質問におきまして、サービス水準の見直しについて着手せざるを得ないという答弁をさせていただいた後、経済観光委員会におきまして、今日、皆様にお示しした同じ資料を使って御説明しました。全会派から、引下げについて特に異論は出ませんでした。これだけ厳しい状況だから仕方がないねということと、下げるポイントとか、先ほど出たバス乗継券の廃止については、市民にしっかり説明してくださいという御意見をいただいたところでございます。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●齋藤委員

御説明にあったかもしれないのですが、引き下げるポイント付与率に応じた増収とあるのですが、具体的にはどのぐらいの金額なのかということをお教えいただきたいのが1点です。

2点目は、他事業者ということで、はやかけんからSUGOCAまでを見ますと、札幌

はかなりいいポイント率だったことが分かるのですけれども、それ以外に札幌市と同じぐらいのポイント率を付与されているところはあるのでしょうか。

こういうときは、いつも下げていますよという情報しかないのですけれども、変わらないのですよ、またはもっといいところもありますよという情報がもしありましたら、御参考までをお願いしたいと思います。

●松川事業管理部長

まず1点目でございますが、地下鉄の場合で御説明しますと、1%下げることによって1.7億円増収するという試算をしております。

●河谷営業課長

2点目の御質問ですけれども、資料の横浜市、京都市、福岡市以外に、東京都がポイントを下げております。

また、札幌市と同じぐらいのポイント付与率の都市ですけれども、まず、仙台市は月間の利用回数に応じて5%から25%付与しております。ここは、今のところ見直しは予定していないということです。もう一つは名古屋市ですが、ここも月間の利用額に応じて10%から13%、昼間の利用時には20%から30%付与しております。

●松川事業管理部長

他の交通事業者と立てつけが若干違うので、単純な比較は難しいのですけれども、総じて言うと、我々の10%というのは高いということでございます。

●齋藤委員

ありがとうございます。

10%をただ単に切下げというよりは、やはり、利用回数に応じて、いっぱい乗る人は10%までいきますみたいなことをもっと宣伝して、そもそも利用客を増やすことのほうが増収につながるのではないかと思いますので、工夫をお願いしたいと思います。

●内田部会長

ありがとうございます。非常に貴重な意見かと思えます。

利用頻度に応じてというのは、定期券を利用している方には影響がないことを踏まえると、そういったやり方も一つあると思っています。

また、ほかと見比べますと、全員に10%という大盤振る舞いをしているのは札幌市ぐらいで、ほかのところは利用頻度に応じてというようにメリハリをつけている感じがしていたので、今の意見は非常に重要かと思えました。

他にいかがでしょうか。

●今野副部会長

SAPICAのポイントの縮小なり廃止なりということですが、今後、利用者が大きく増えることは当然なくて、リモートワークがどんどん増えていたり、大学でもオンデマンドの授業が増えていっている中では、利用者は減っていくことを前提に考えたほうがいだろうと思います。

そのときに、SAPICAのポイントを廃止する、縮小するということはもちろん重要

ですけれども、例えば、経営の大前提として、売上げを増やしてコストをなるべく減らしていくということを考えたときに、利用者の利便性を低くする、減らすというだけでは寂しいというふうに思います。

そういった意味で、例えば売上げを上げていくような需要創造の取組がなされているか、それを交通局の中で考えられているのか、検討されているのかということをお伺いしたいと思います。

もちろん、交通局のホームページを見ると、駅の活性化プロジェクトなど、すごく努力されているのは分かりますし、それは親しみやすい駅とか地下鉄をつくり上げていく上で貢献すると思うのですけれども、新たな利用客を増やすとか、駅の有効活用、利活用がうまく進んでいくということにはならないのかなと思っています。

そういう意味で、需要をつくり出す取組は何かなされているのかということをお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

●松川事業管理部長

需要を創造する取組につきましては、例えば、コロナ前には、スタンプラリーとか謎解きゲームをやりまして、ふだん使いをしていないお客様にもイベントを通じて地下鉄に乗っていただく、色々な駅を回っていただくということをしていましたが、コロナになって、その辺が計画どおり行かなかったところはございます。

ただ、計画値と乗車料収入がかなり乖離しておりますので、我々は今、経営計画をつくっておりますが、この抜本的な見直しを図る必要があると考えております。そこで、職員横断的に招集したプロジェクトを三つ作りまして、増収策、サービスアップ策、施設の有効活用について、所属の垣根を超えて色々話し合うということに取り組んでおります。今後、経営計画の改定に向けて、職員の知恵や民間の方々の方々の知恵みたいなものを生かしていきたいと考えております。

●浦田交通事業管理者

追加ですけれども、需要を増やしていくのはなかなか難しい課題だと思っております。

先ほどの部会長のお話にもありましたが、リモートというのはこれから標準化していきまして、例えば、企業も、有為な人材を集めるために在宅勤務をどのくらいやられていますかということをお伺いする話を学生さんから聞かれるという話もお伺いしております。

そういう意味で、なかなか単純な話ではないと思うのですが、都市計画の中でも、地下鉄周辺に様々な機能、施設を立地していくという立地適正化計画を札幌市は立てております。そういう意味で、教育機関とか商業施設などを地下鉄駅施設にもっと持ってこようということは、大きな取組としてはあると思っております。

また、どれぐらいの需要の創出に結びつくか分かりませんが、三大都市圏では、よく言われる駅ナカビジネスですね。これは、新たな業態で出店しようとしても、今までは出店事業者が出店するための費用を賄わなくてはならなかったという実態がございました。そういう意味で、初期投資が課題になって、なかなか出店につながらなかったということがございます。

我々としては、当然、消防等の安全管理を施した上ではありますが、大規模な駅の維持工事、これは一般的なリフレッシュとは別にやっているのですけれども、出店意欲のある事業者からこういうものが必要だということを聞き取って、通常の駅の更新工事の中で準備をして、我々のほうである程度賄っていくということを始めております。

そういう意味で、決して潤沢にあるわけではありませんが、限られたスペースでも新たなビジネス展開が可能になるような下地づくりはしていきたいと考えています。

●今野副部長

ありがとうございました。

今の話に関連しまして、もう1点、お伺いしたいと思います。

SAPICAで得られるデータは、交通局あるいは札幌市役所で利用するとか、あるいはそれを外部の民間企業に外販していくとか、データの利活用という側面ですね。私はSAPICAを通じてどのようなデータが得られるのか分からないのですけれども、JR東海が2013年ぐらいにデータを外販しようとしたのですが、世間の反発にあって炎上してしまって取りやめたということがあって、ここ最近、再チャレンジしようとしているようです。

そういう意味で、データの活用というのは、個人情報保護の問題もあって難しいところがあるかもしれませんが、その可能性みたいなものも今後探っていってもいいのかなと思っています。

交通局とか、地下鉄とか、そこで得られる経営資源というのは、多角的に見ていくと面白いものが結構埋もれている気がするので、まずはそれを探して、それを今後どう活用していくかということが大切になってくると思っています。個人的な感想です。

●松川事業管理部長

今のお話にありましたように、JR東日本が、駅カルテということで、乗降人員とか、かなり詳細なデータを公表して、いずれはそれを販売していくという記事を拝見しました。

我々としても、オープンデータの活用というのは非常に重要だと思っていますので、個人情報というものがどうしてもついてきますが、それをクリアした中でどういったデータを御提供できるのか、あるいは、我々内部の中でどう活用できるのかということは検討していく必要があると考えております。

●今野副部長

ありがとうございました。

●内田部長

非常に貴重な意見をありがとうございました。

経営を立て直すとしたら、収入を増やすか費用を減らすかのどちらかしかなくて、費用だけだと後ろ向きの議論になりそうな感じなので、需要を増やすような方策ですね。今回は具体的な話をいただけませんでしたが、今、三つのプロジェクトが動いているようなので、そういうものも併せて出していったり、今野副部長から意見がありましたが、データは電話会社などがやたらと売っていますね。多分、集計して出すのは問題ないと思います。

私はふだんJRを利用しているのですが、JRが止まったときに地下鉄を利用させていただいて非常に助かりました。そういった非常時の行動がどうなっているのかというのは市の交通体系を考える上で必要だと思いますので、そういったデータを活用して経営改善につながるようにするというのは非常に重要な観点かと思いました。

もう一つ、サービス水準を向上させる一つの方法として、定期購入者に対する利便性は上げるのですが、実際に不利益を被るのは定期を利用していない人ですから、本当に不便になる方に対してどういうことをやりますよというもう一つ踏み込んだ政策、施策があったらいいと思いました。そうでなければ、定期の人は何も影響を受けないのにもっと便利になるのではないかという視点が出てくると思います。

他にいかがでしょうか。

●臼井委員

今の話は、需要創造についてですが、地下鉄ないしは市営交通による利用者のメリット、言い換えればベネフィット、つまり利用者にとっての利点が交通局の中でどれくらい洗い出されているのかという点は、非常に疑問に感じています。

地下鉄の競争相手として第一に考えられるのは車ですね。札幌市内では、はっきり言って車のほうが何かと便利であるということが一般的には言えると思います。それは都心部を除いてもかもしれないですが、様々な施設に行ったり、ショッピングセンターに行ったりしたときに感じるのは、車のほうに大きなメリットがあるということです。

例えば、車の場合、商品を買ったときに駐車料が無料になります。一方、地下鉄に乗った人は、札幌の地下鉄は一般的に料金が高いと言われてはいますが、高い地下鉄料金を払って買い物に行っても、何のメリットもないのです。例えば地下鉄を利用した際の利用券があれば商品が割引になるとか、交通局と様々な施設の連携というか、コラボレーションというか、そういうものがもっと考えられていいのではないかと思います。

地下鉄あるいは市営交通を利用したベネフィットをもっと洗い出す必要があって、そこから需要を創造するきっかけが出てくるのではないかと思います。交通機関との競争関係になりますと、現状では地下鉄というのはそれほど大きなベネフィットを持っていないというのが私の率直な感想です。

●内田部会長

やはり車が便利ということなのかもしれませんが、車には外部効果があって、本人は便利かもしれないけれども、そういった影響を踏まえる必要かあると思います。御回答をお願いします。

●松川事業管理部長

委員の後半のお話にあった他施設との協調といいますか、地下鉄を利用したときに施設の入場料が安くなるとか、商品何%安くなるということは、これまで特に具体的な検討はしてきておりませんが、我々の経営を抜本的に見直すという中では、特に民間企業の皆さんとの連携というのは、これからさらに知恵をお借りしたり、協調して何かをやるということは必要だと考えております。その辺りについては、しっかり考えていきたいと

思っております。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●朝倉委員

色々な意見を聞いて感じたことですが、SAPICAは、せいぜい続いて2年ぐらいかなと思っております。恐らく、1年もしないうちに、もっと便利なものが出てくると思っております。今は、SAPICAとかKitacaを別々に使うような世の中ではないと思うのです。スマホか、クレジットカードか、人というのはカードをあまり持ちたがらなくて、共有化できるようなものでつくられていくから、もっと違った形の乗車の確認とか、そういうことはもっと検討したほうがよろしいと思います。

SAPICAによって収益を上げようとしているのだとしたら、また先のことを考えなくてはいけないと思っております。そういうもので収益を上げるのではないのであれば、もっと便利で簡単で、恐らく、設備投資というのは必ず新しく発生すると思っております。

ですから、SAPICAのポイントを縮小させることに私は賛成でありまして、それに対してどうのこうの改善を加える必要はないですし、今後、そんなに発展するものではないと思っておりますので、それによって影響を及ぼすと思っておりません。それよりは別な方法ですね。今は連結で不便なところがあるので、誰もが持っているカードや機器で乗車できるような形のものでいいですね。バスなどそれぞれに設備投資したときにどのぐらいかかるかとか、そういうことを計画していったほうがよろしいのではないかと私は思います。

●内田部会長

ありがとうございました。

今のことに對していかがでしょうか。

●松川事業管理部長

委員がおっしゃるとおり、技術革新は日進月歩で、あっという間に色々な技術が出てきて、サービス向上につながってきているのを我々も目の当たりにしています。

一部の交通事業者では、クレジットカードを改札にタッチするだけで通れる仕組みの実証実験をしていますので、技術革新については、我々もしっかり動向を見極めた上で、何がお客様に提供できるのかというところはしっかり見ていきたいと思っております。

ただ、SAPICAにつきましては、仮にポイントがゼロになった場合でも、定期利用は残ります。SuicaとかPASMOのほうに地下鉄の定期券は乗せられない状況なので、定期については引き続きSAPICA定期を使っただけの状況になろうかと思っております。

●内田部会長

朝倉委員、よろしいでしょうか。

●朝倉委員

定期については分かりました。

●内田部会長

国交省でも、Ma a Sとか、異なる事業者間で切れ目なく決済ができたり、色々な技術革新は止められないぐらいすごいスピードで動いているので、将来的には、朝倉委員が言われたような、より便利なものに移行していくと私も思っております。

他にいかがでしょうか。

湯浅委員、お願いします。

●湯浅委員

うちの娘もそうなのですが、K i t a c aとS A P I C Aを2枚持たなければいけないところに通っています。そして、2枚の定期カードの中に入れてみると、どちらかが反応しないのです。東京だとK i t a c aも使えたりするのですけれども、S A P I C AをK i t a c aと一緒にするとか、例えばマイナンバーカードに乗せてしまうということは考えていないのでしょうか。

●河谷営業課長

まず、K i t a c aですけれども、全て相互利用ができているのは、共通の認証方式を取っているために実現できております。

一方、S A P I C Aは、交通利用だけではなく、もともと行政利用を含めて、市民カードとして導入された経緯がございます。そのために、当時は、S A P I C Aを導入する経費や運用ランニング、機能の柔軟性を含めてトータルの考えまして、独自の認証方式を取ったところ です。

ですから、S A P I C Aが全国で相互利用を可能にするためには、他の事業者の改札機にS A P I C Aを読み取ってもらう必要があります。J R北海道とは定期的な情報の共有を行っておりますが、現在、J R北海道は安全・安心のために投資しているので、ちょっと難しいのかなと思っております。

また、マイナンバーと一緒にできるのかどうかということにつきましては、今のところ、まだそこまでは考えてはおりません。

●内田部会長

ありがとうございました。

水澤委員が挙手されていたようですが、いかがでしょうか。

●水澤委員

増収対策の一つとして、既に行われているかもしれませんが、広告収入増となる施策をもう少し充実させたらどうかと思います。そのために、営業努力をもっとさせてはどうか。

要するに、広告料収入というのは、乗車料収入がマイナスになることは何もないので、やればやるほど増収になります。今、地下鉄や電車の車両の中、もしくは駅の構内は、市民にとって非常に目につくところで、広告を出すところとしては非常に良い場所です。そういう宝の山が札幌市交通局にはあるので、もっと広告事業に力を入れてはどうかと思います。

広告の営業をやる場合に、無から有を生み出すようなものですから、広告を増やすために、広告料の割引をすることも重要だと思います。広告料収入をもっと得て、それによっ

て全体の収支改善をするというお考えはきっとあると思うのですが、どうなのでしょう。

●松川事業管理部長

広告収入、いわゆる付帯収入の増加というのは、この乗車料収入が激減している中で、我々としても一生懸命頑張っているところでございます。

指定広告代理店へのヒアリング等を通じて、クライアントの皆さんがどんな広告が必要なのかという聞き取りを行ってございまして、割引のキャンペーンも昨年度から実施をして増収につながっておりますので、引き続き、クライアントさんが何を求めているのか、広告代理店は色々なノウハウを持っていらっしゃるから、そういったところとしっかり協力して、増収につなげていきたいと思っております。

それから、今、大通駅の中にデジタルサイネージが12本ありますけれども、来年度には、さらに12本追加して、大通駅の中で24本のデジタルサイネージを設置することで、お客様の利用につなげていきたいと考えています。そして、今、デジタルサイネージはお申し込みの伸びが非常に多くなっています。紙媒体よりもデジタル媒体に変わってきているという広告業界の流れがありますので、そういうところについてもしっかり捉えていきたいと考えております。

●内田部会長

付帯収入を増やすというのは非常に重要かと思えます。値下げをして収入が増えたのであれば、そういったデータを踏まえて、適切な価格を設定するともっと増えるとか、価格が高いと需要も抑えられるみたいな感じがありますので、価格と収入の関係をきちんと抑えながら収益を最大化するような、経営改善につながるようなものが出てくればいいと思いました。

他にいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

大方、現状の状況を踏まえると、SAPICAのポイントを見直すのはやむを得ないという意見が出たと思います。ただ、それだけではなくて、サービス水準も上げて需要を増やすようなことも同時にやっていかないと、なかなか簡単に賛同は得られないと思います。どうしても不利益を被る方が出てきますので、そういった方々に対してきちんと代替するようなものが出てくればいいと思いました。

取りあえず、この議題につきましては議事を終了したいと思います。

最後に、全体を通しまして御意見、御質問等がありましたら受けたいと思いますが、いかがでしょうか。

前の報告にあったものでも構いません。言い忘れていたことがありましたら、全体を通しての議論がありましたら受けたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

そろそろ時間が参りました。

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。
これをもちまして審議は終了となりますが、事務局より事務連絡等がありましたらお願い
いたします。

●飯岡経営計画課長

長時間にわたり御審議いただきまして、誠にありがとうございました。

今年度の交通部会は、本日をもって終了となります。来年度、令和4年度の開催につ
きましては、改めて日程調整の御連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくお願
いいたします。

事務局からは以上でございます。

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。
す。

本日は、御参加いただき、本当にありがとうございました。

以 上