

札幌市営企業調査審議会

令和4年度第2回交通部会

日 時 令和5年1月25日（水） 午前9時30分～11時13分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 10名

内田部会長、石田部会長代理、上原委員、今野委員、齋藤委員、
竹之内委員、中川委員、林委員、皆川委員、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2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4年度第2回交通部会を開会いたします。

本日は、大変お忙しい中、雪の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。

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いたします。

今回は、今年度2回目の交通部会となりますが、9月の総会におきまして新たな委員の皆様が選任されて初めての交通部会となります。そのため、部会長が選任されるまでの間、私が司会進行をさせていただきたいと存じます。

なお、参考資料2に委員名簿を添付させていただいているところでございますが、本日、朝倉委員と湯浅委員は、所用により御欠席でございます。

総会におきまして、所属部会の割り振りがございましたとおり、交通部会の所属委員は12名となっております。

このたび、4名の方が新たに交通部会の委員として御就任されておりますので、改めまして、お手元の参考資料2の名簿順に沿いまして、皆様を御紹介させていただきたいと存じます。

お名前をお呼びいたしますので、大変恐縮ですが、一言ずつ、御挨拶をお願いいいたします。

まず、先ほど申し上げましたとおり、朝倉委員は所用により御欠席でございます。

続きまして、石田委員、お願いいいたします。

●石田委員

北海道科学大学の石田と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、上原委員、お願いいいたします。

●上原委員

上原です。よろしくお願いいいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、内田委員、お願いいいたします。

●内田委員

北海道大学の内田と申します。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、今野委員、よろしくお願いいたします。

●今野委員

北海学園大学の今野と申します。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、齋藤委員、よろしくお願いいたします。

●齋藤委員

北海道ビルディング協会の齋藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、竹之内委員、よろしくお願いいたします。

●竹之内委員

弁護士をしております竹之内と申します。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、中川委員、よろしくお願いいたします。

●中川委員

北海道新聞社の中川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、林委員、よろしくお願いいたします。

●林委員

林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、皆川委員、よろしくお願いいたします。

●皆川委員

豊平区から参りました皆川と申します。よろしくお願ひいたします。

●飯岡経営企画課長

続きまして、湯浅委員は所用により御欠席でございまして、最後に、吉田委員、お願ひいたします。

●吉田委員

連合の吉田と申します。よろしくお願ひいたします。

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

交通事業管理者の中田でございます。

令和4年度第2回交通部会の開催に当たりまして、私から、一言、御挨拶を申し上げます。

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、そして、この悪天候の中を御出席いただきまして、ありがとうございます。

皆様の任期はこれから2年間となりますが、今回の任期期間の来年度には、私どもが事業運営の指針として策定しております札幌市交通事業経営計画という10か年の計画の中間年になりますので、その中間見直しを来年度中に行うことを予定しております。そういった意味では、今後の我々の経営に関わる重要な事柄について皆様に御議論いただき、そういった大変重要な役割を担った任期であると考えております。

委員の皆様におかれましては、市営交通事業に関しまして、それぞれのお立場から御意見、御助言を賜りたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

さて、公共交通機関を取り巻く経営環境といたしましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の長期化の影響を受けまして、乗車料収入が大幅に減少するなど、大変厳しい状況でございます。最近は回復基調には入っているものの、輸送人員はコロナ禍前にはまだまだ程遠い状況でございますので、依然として厳しい状況であります。

一方で、お客様ニーズの多様化をはじめといたしまして、脱炭素の取組の推進、あるいは、新たなデジタル技術を活用したお客様サービスの向上や経営効率化といった昨今の社会状況の変化への対応についても検討していく必要がある、そのように考えております。

私ども交通局は、札幌市民のみならず、札幌にお越しの観光客など、多くの方々の移動手段である地下鉄、路面電車を適切に維持し、安全で確実な輸送サービスを行っていくという重要な責務を担っている、そのように認識しております。経営計画の中間見直しを行

うことで持続可能な交通事業を構築していきたいと考えております。

本日は、議題といたしまして、令和3年度決算の概要を御説明するほか、最近の乗車人員の動向や、J R札幌駅周辺における大規模な開発の一端を担います南北線さっぽろ駅のホーム増設事業の現在の検討状況など、報告事項4件を御説明させていただくこととしております。

皆様方には、幅広い観点から忌憚のない御意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

この後、各部長から順に御挨拶させていただきまして、私からの冒頭の挨拶といたします。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

●川本事業管理部長

事業管理部長の川本でございます。よろしくお願いいたします。

●前田高速電車部長

運輸部門を所管しております高速電車部長の前田でございます。よろしくお願いいたします。

●釜石技術担当部長

技術担当部長の釜石でございます。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、議題に入ります前に、恐縮ですが、本日の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

本日は、資料として5点、参考資料として3点御用意させていただいております。

上から、資料1、令和3年度札幌市交通事業決算の概要、資料2、乗車人員・乗車料収入の状況について、資料3、交通事業経営計画（2019～2028）の進捗状況について、資料4、バスと地下鉄の乗継券廃止について、資料5、南北線さっぽろ駅ホーム増設事業について、そして、参考資料として3点、参考資料1、札幌市営企業調査審議会条例、参考資料2、交通部会委員名簿、参考資料3、札幌市交通局職制一覧表となっております。

以上の8点でございます。

このほかに、直接、審議で使用するものではございませんが、さっぽろの地下鉄・路面電車2022という事業の概要という冊子を机の上に載せさせていただいております。事業の概要が分かる冊子でございますので、御覧いただき、参考としていただければと思います。

資料の不足等はございませんでしょうか。もしありましたら、お知らせください。

3 議 事

(1) 部会長及び部会長代理の選出について

●飯岡経営計画課長

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

3の議題の(1)部会長の選任に移らせていただきます。

お手元にお配りしております参考資料1の札幌市営企業調査審議会条例の第6条第3項によりまして、部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定めるとされているところです。

そこで、部会長の選出に当たりまして、どなたか御意見がございましたらお願いしたいと思えます。

●今野委員

現在、札幌市営企業調査審議会の会長でもある内田委員は、これまでも交通部会の部会長をされておりましたので、今回も引き続き部会長をお願いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

●飯岡経営計画課長

よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●飯岡経営計画課長

ありがとうございます。

それでは、内田委員に部会長をお願いしたいと存じます。

恐縮ですが、内田部会長には、前方の部会長席にお移りいただき、御挨拶をよろしくお願いいたします。

[部会長は所定の席に着く]

●内田部会長

改めて、北大の内田と申します。

このたび、部会長を務めさせていただくことになりました。よろしく申し上げます。

●飯岡経営計画課長

ありがとうございました。

それでは、これからの議事運営は、内田部会長をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

●内田部会長

それでは、議事に入ります前に、ひとつ皆様にお諮りしたいことがあります。

これまで、交通部会では、部会長が何かあった場合に部会長の代理をしていただく部会長代理を選出しておりました。これは、審議会条例で置かなければならないというわけではありませんが、今回の交通部会でも選出したいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●内田部会長

それでは、部会長代理を選出したいと思います。

私としましては、都市や交通の計画に精通しておられ、ほかの札幌市の附属機関の委員も歴任されております石田委員にお引き受けいただければと考えておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●内田部会長

それでは、そのようにさせていただきます。

ただいま委員の皆様の賛同をいただきましたので、石田委員に部会長代理をお願いしたいと思います。

石田委員には、部会長代理席にお移りいただきまして、御挨拶をお願いいたします。

[部会長代理は所定の席に着く]

●石田部会長代理

改めまして、北海道科学大学の石田と申します。よろしく申し上げます。

部会長代理ということで、内田部会長のサポートに回って議事進行の円滑化に努めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(2) 令和3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、議事を進めたいと思います。

本日の議題は、次第にありますように、令和3年度札幌市交通事業決算の概要について、そのほか、報告事項が4点の計5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、御意見をお伺いしたいと思います。

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、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、議題（２）の令和３年度札幌市交通事業決算の概要について、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

改めまして、事業管理部長の川本でございます。

令和３年度の決算状況につきまして、私から説明させていただきます。

令和３年度軌道整備事業会計及び高速電車事業会計の決算状況につきまして、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ページ目の軌道整備事業会計決算総括表からになります。

まず、収益的収支につきましては、収入の計は、表の左側、網かけ①のとおり、11億3,600万円で、支出の計は、その右側の網かけ②のとおり、13億8,100万円となり、収入支出差引きでは、網かけ③のとおり、２億4,500万円の赤字となっております。

当初予算に補正予算を含めた、いわゆる現計予算と比較いたしますと、④のとおり、２億2,100万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、施設使用料収入が予算で見込んだ金額より増加したこと、人件費の減や維持管理の負担金の減に伴い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。

なお、企業の経営成績を表します当年度純損益は、表の右側中ほどの⑤のとおり、２億8,500万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、中段の網かけ⑥のとおり、14億9,700万円で、支出の計は、その右側の網かけ⑦のとおり、16億8,300万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、１億8,500万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いたしまして、さらに、資金手当といたしまして、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、５億8,800万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⑪の５億7,900万円となっております。

続きまして、２ページ目の業務量について御説明いたします。

営業キロ数は、8.9キロメートルと変化はございません。在籍車両数は低床車両シリウスが２両納入されたこと、老朽化した車両を３両廃車したことにより、差引き１両減少し、36両となっております。

また、軌道の運送事業については、令和2年度からは上下分離により、札幌市交通事業振興公社が担っており、以下は参考として掲載しておりますが、年間の輸送人員は、680万4,000人と、前年度に比べて7.6%の増、1日平均の輸送人員も1万8,600人と、前年度に比べて7.6%の増となりました。

また、乗車料収入につきましても、11億3,800万円と、前年度に比べて8.3%の増となっております。

次に、3ページの主要事業を御覧ください。

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、ループ化及び低床車両の導入等に伴い不足する電源確保のため、六条変電所新設に伴う饋電線の新設工事等を行いました。

車両関係といたしましては、低床車両シリウスを2両製造するとともに、令和4年度に納入予定の2両の製造を発注いたしました。

そのほか、軌道更新・街路拡幅関連事業等の事業を含めまして、建設改良費総額としては14億9,900万円となっております。

次に、4ページを御覧ください。

いずれも車両関係ですが、代表的なものを二つ御説明いたします。

左側の床車両製造については、シリウスの愛称で呼ばれる1100系について記載しているものですが、定員は60名となっており、バリアフリー対応を一層図っているものでございます。

右側の除雪車両更新については、いわゆるササラ電車の更新車両に当たりますが、駆動方式を直流モーターから交流モーターに見直したことにより、摩耗部品が減少いたしまして、メンテナンス性が向上しております。

次に、5ページの過去5年間の傾向を御覧ください。

左上の参考として掲載しております1日平均乗車人員及び年間乗車料収入については、ともに、令和元年度以降は新型コロナウイルスの影響等により減少傾向が続いておりましたが、令和3年度は前年度との比較では増加に転じております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金でございますが、令和3年度は、経常収支について、施設使用料の減免に伴う営業収益の減少により、赤字幅が拡大しております。

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、令和3年度は、借入額が償還額を上回り、残高が増加しております。

最後に、右下の資金の状況でございますが、令和3年度は、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伴い、5億8,900万円と、前年度に比べて増加しております。

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、6ページ目の高速電車事業会計決算総括表でございます。

まず、収益的収支でございますが、収入の計は、表の左側、網かけ①のとおり、415億

7,800万円で、支出の計は、その右側の網かけ②のとおり、383億2,300万円となり、収入支出差引きでは、網かけ③のとおり、32億5,400万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、30億600万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、退職給付費等の減による人件費の減や契約差金等による修繕費の減に伴い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。

なお、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側中ほどの⑤のとおり、22億4,600万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、中段の網かけ⑥のとおり、188億2,100万円で、支出の計は、その右側の網かけ⑦のとおり、328億6,900万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、140億4,700万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、最終的な資金過不足額は、表の右下⑨のとおり、21億900万円の資金残となります。

この資金残のうち1,400万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、20億9,400万円となっております。

続きまして、7ページ目の業務量を御覧ください。

営業キロ数は48キロメートル、在籍車両数は368両と、前年度と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3,360万キロメートルとなっております。

年間の輸送人員は、1億7,468万人と、前年度に比べて7.3%の増、1日平均の輸送人員も47万8,000人と、前年度に比べて7.3%の増となりました。

また、乗車料収入につきましても、329億4,400万円と、前年度に比べて7.6%の増となっております。

次に、8ページの主要事業を御覧ください。

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、老朽化施設の改修等では、駅舎施設設備の改修として、南北線シェルター耐震改修工事やエスカレーター更新工事などを行いました。

次に、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南北線電力管理システム更新工事などを行いました。

そのほか、車両・工場機器設備の改修等の事業を含めまして、建設改良費総額といたしまして、111億1,700万円となっております。

次に、9ページを御覧ください。

ただいまの主な事業の中から、二つ御説明させていただきます。

左側の南北線シェルター耐震改修工事については、ブレース、日本語で言いますと筋交いになるのですが、その補強材の新設や柱脚の補強等を実施し、耐震改修を行いました。

右側のエスカレーター更新工事について、画像は菊水駅のものですが、老朽更新を行ったものでございます。

最後に、10ページの過去5年間の傾向を御覧ください。

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日平均乗車人員年間乗車料収入共に、令和元年度以降は新型コロナウイルスの影響等により減少傾向が続いておりましたが、令和3年度は前年度との比較では増加に転じております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金でございますが、こちらにつきましても、令和3年度は前年度との比較では、乗車料収入が増加したことにより、黒字に転じております。

次に、左下の企業債でございますが、令和2年度以降は特別減収対策企業債の発行により借入額が大幅に増加しているものの、借入額を上回る償還を行った結果、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3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。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てしている分を除きますと、153億2,100万円の不足となっております。しかしながら、地方公共団体の財政の健全化に関する法律、いわゆる健全化法上の資金不足は発生していないため、国から経営健全化計画の策定、提出を求められるといった状況にはございません。

令和3年度決算の説明については以上でございますが、最近の路面電車・地下鉄の乗車人員等の動向については、この後の報告事項にて、報告させていただきます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

●内田部会長

ありがとうございました。

まず最初に、軌道系、路面電車に絞って御意見、御質問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

初めての参加なものですから、見方を聞く形になります。

両事業とも同じですが、例えば、軌道整備事業でいきますと、3ページの一番上に建設改良費で23億円が14億9,900万円に減っています。右に事業の内訳が書いてありまして、予算との差が結構あるのですけれども、この見方というのは、事業の経費が下がって金額が減ったと見るのか、あるいは、当初予定していた事業で取りやめたものがあるのか減ったと見るのか、教えていただければということです。

●飯岡経営計画課長

予算の中で、年度内に事業が終わらなくて翌年度に繰り越す事業がかなりの額としてあること、特に、昨年度、令和3年度におきましては、国の補正予算に伴って、令和3年度

末に合計3億6,200万円の補助金の活用見込みが立ったということもありまして、年度末になって大きな補正を行いました。年度末の補正なものですから、当然ながら、国も、札幌市も、おのおのが令和4年度に繰り越しながら事業を実施していく形になります。

そのような形で、予算の中には補正が前提となってしまう額も入っているものですから、この差額の大きなものは翌年度への繰越しというふうに御認識いただければと思います。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●皆川委員

2点ほど教えてください。

今、予算と決算の額が変わっているのはという御質問がありましたけれども、軌道整備の関係で、人件費についても、かなりの減額がされています。人件費というのは人に絡むものですから、2割前後の減額というのはどういうことなのかなと疑問が湧きます。人件費が下がった理由を教えてください。それが1点です。

それから、2020年に上下分離が導入されまして、それ以降かと思うのですけれども、決算で出てくる数字は整備事業分だけなのです。そこで、運送事業の関係で、運送事業の経営努力がどのぐらいなされているとか、その経営が本当に健全なのかというものをチェックする決算的なデータというのは私たちには開示されないのでしょうか。それを踏まえて見ないと、鉄道事業全体の経営努力や健全性が評価できないと思うのです。私としては、そういった数字もぜひ公開していただきたいという思いがありますので、その辺りについて、どういう流れになっているのかということをお願いしたいと思います。

●川本事業管理部長

まず、人件費のことですけれども、人件費が減って給与が減らされたりというような御心配もあろうかと思いますが、ここにおける人件費の減は、あくまでも局の派遣職員の給与でございます。その派遣職員の数が、いわゆる交通事業振興公社のプロパー職員に振り替わったりした関係で、局の職員が減って、人件費が減っているというものでございます。

●皆川委員

でも、何人派遣するかは予算立案時に決まっているものではないのですか。

●川本事業管理部長

見込みとしてはあったのですけれども、プロパーの退職や人の動きがございまして、最終的にそのような形になりました。見込みと少し変わってしまったことで減になったと捉えていただいて構いません。

また、上下分離のお話ですけれども、確かに、局の経理としてはこのような決算になっ

ております。ただ、上下分離でございますので、上下一体で評価をしなければいけないという御指摘だと思います。それについて、今、この場でというわけにはいかないのですが、特に非公開にしている情報ではございませんので、また改めて別な機会に、そこら辺を併せた説明があってもいいのかなと思っておりますので、別な機会に分かりやすい形で示していきたいと思っております。

●皆川委員

上下分離に伴って、交通事業で非常に重要な乗客を増やすという取組は公社のほうに移りましたね。局では乗客を増やすということにはほぼ関わっておらず、公社がそのほとんどをやられていると思うのです。全体で評価しなければいけないと言ったのは、そういった観点があるからでございます。

細かい数字ということではないのですけれども、そういう評価は局でされているのかどうかということと、今、別な機会にとおっしゃいましたが、いつ頃そういった説明をしていただけるかをお願いします。

●川本事業管理部長

まず、別途、説明するというのは、経理的な数字のお話でございますので、資料の関係もございませぬけれども、次回以降と考えております。

また、先ほど御指摘がございましたけれども、乗客誘致については、非常に重要な事柄でございます。もちろん、交通事業振興公社がメインとなって乗客誘致をするのは当然ですけれども、局が全く関わっていないというわけではなく、地下鉄を含めた公共交通、地下鉄・路面電車の乗客誘致について、私ども局でやっている部分もございませぬ。それも交通事業振興公社と連携を取りながら、例えば、交通事業振興公社独自で行う乗客誘致についても、私ども局の広報ツールも使いながら一緒に宣伝をするとか、企画段階においてお互いにいろいろ知恵を出し合って練り上げていく、さらには、実際に行われて、どれぐらいの人に乘っていただいたかという数字の検証は、公社も行い、局も同時に連携しながら評価をして、よりよく改善するために翌年度にどういうふうに事業展開していくべきかというような、PDCAサイクルではないですけれども、そういうことも踏まえながらやっておりますので、これは公社は全然関係ないということでは全くございませぬ。そういうことについては、また説明していきたいと思っております。

●内田部会長

前にも同じような意見が出たということがあって、恐らく、2ページ目の参考に業務量が出ているので、もう少し細かい資料を出したら、一体として評価して、いい方向に持っていけると思っておりますので、ぜひ次の機会に細かい資料を用意していただきたいと思っております。

ほかにいかがでしょうか。

軌道系に絞らず、高速地下鉄も含めて意見をいただきたいと思っておりますが、いかがでしょ

うか。

●吉田委員

今のところと関連するかもしれませんが、次の報告で乗車料収入の状況が報告されると思うのですが、ここで聞いたかったのは、去年、路面の部分では無料乗車をやられていまして、予算は公社ではなく一般会計からということで、次にいつやるか、何回やるかも予算次第という話があったと思います。

そこら辺で、後ほどの報告でもあると思うのですが、乗車数あるいは乗車料収入にはその部分は入っていますね。ただ、その部分を切り分けて、実際に無料でどれぐらいの人数が乗られて、その分の収入がどれぐらいだったのか。それから、一般会計から入れているということもありますので、公社、交通局、札幌市としての評価について、今後、報告をいただきたいと思います。

さらに、無料の目的は一定果たされたということで、今後、続けることはないのか、それとも、今は乗車料が若干回復していますけれども、一時落ち込んだので、もう一回実施も含めた検討をしていく予定なのかどうか、今日でなくてもいいので、そこら辺も報告いただければと思いますので、よろしくお願いします。

●川本事業管理部長

今、御指摘がございました路面電車の無料デーのお話であります、今年度も無料デーは実施してまいりました。

また、今後、冬の時期にやるかどうかも含めて、まだ全体像が出ていないので、最終的な報告はできないのですが、今までの実績で言いますと、無料デーの日は1.7倍のお客様が乗っております。無料デーがあったら1.7倍のお客様が来ているということでございます。

また、最初の頃は2倍以上のお客様が乗るという効果があったと思っております。それによって、路面電車のよさを多くの方に知っていただけた機会になったと思っておりますし、今後につながる内容になったと思っております。

また、現時点の予定ではありますけれども、来年度においては、一定の役割を果たしたということで、同様の無料デーではないというふうに聞いております。

●中田交通事業管理者

先ほど来、いろいろと御意見をいただいておりますが、運送事業者側の取組や収支も一体で見ないと分かりにくいということは、おっしゃるとおりだと思っております。

先ほど部会長からもお話しいただいておりますが、2ページの参考に乗車人員を入れたという部分は、前回、この部会で御意見をいただいて少し改善を図ったところです。さらに、乗客誘致の取組であったり、収支の関係も含めて、上の運送事業者と我々整備事業者の数字をどうやったら一体的に見せることができるかについては、交通事業振興公社とも少し

詰めていきたいと思っています。

今、次回部会を通常であれば6月頃を予定してしまし、令和5年度の予算を皆様にお示しすることになりますので、そのときに合わせて、運送事業者側もどこまでどう出せるかということは今後整理したいと思っておりますが、今日のところは、いただいた御意見を踏まえて、今後、さらに検討を進めたいということで引き取らせていただければと思います。

●内田部会長

ほかにはいかがでしょうか。

先ほどの運賃無料のプロモーションの評価は結構難しいと思うのです。ただにすると1.7倍の人が乗るのですけれども、その後は、今まで乗っていない人が魅力を感じて乗るようになって、出した補助金を取り返せる分まで増えていくと一番望ましいと思うのですけれども、そういった評価もやりながら次の方策を考えてほしいと思います。

私は休日の人数が増えたのは直接的な評価ではないと思っております、プロモーション効果がどれくらいあったか、計測は非常に難しいとは思っておりますけれども、そういった視点もぜひ持っていただきたいと思っています。

●川本事業管理部長

部会長の御指摘のとおり、今後、乗ったことをきっかけにどこまで伸びていくのかということの出し方がなかなか難しいなと思っております。そういうような打合せもしておりますが、何らかの形でそのアンケートなり、乗客の方の声を聞きながらというところは考えているのですけれども、これだという妙案もなかなかなくて、どうしたものかなというところもございます。

●内田部会長

非常に難しい宿題だと思いますけれども、ぜひ御検討をお願いしたいと思っております。あとはいかがでしょうか。

●林委員

無料デーについては、とても画期的な事業だなと感心を持って見ておりました。

今年度でやめてしまうということがあれば、少し残念だなと思います。せっかくこういうように広報したのですから、もし予算の関係で難しいのであれば、例えば、年に数回、電車デーみたいなものを設けて、そのときのイベントにするなど、せっかくこういうことがあって、市民の皆さんが今日は無料デーかなと広告を見て関心を持っていらっしゃるのだったら、ぱたっとやめてしまうのは大変残念ですから、そういうこともひとつ考慮に入れて御計画いただければ大変うれしいです。

●川本事業管理部長

先ほどもお話しさせていただいたのですけれども、現時点では、無料デーも全く同じ形ではちょっとという計画でございます。

ただ、乗客誘致については、さらにレベルアップしていかなければいけないというのは先ほど御説明したとおりでございます。今も地下鉄においては、スタンプラリーなどもやっております。そういうようなイベント等を含めて、内容的にもレベルアップしながら、無料デーに勝る効果といいますか、それに負けないように地道な取組をしっかりとやっていく必要があるだろうと考えております。

また、特に路面電車においては、乗っていただくと、やはり地下鉄とはちょっと違うなというのが体感できる乗り物だと思っております。その意味で、何らかの形で路面電車に乗る機会があるなと乗ってもらえるような機会を少しずつつくっていきたいと考えております。

御意見を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。

●齋藤委員

二つほど質問があります。

何回かここに出て勉強させていただいているのですが、そもそも路面電車または地下鉄の乗車率という数字はあまり議論にはなっていないという気がしました。これから、札幌市は、ここ5年から10年に向けて、どんどんビルが建って、多くのワーカーを誘致しようと頑張っておられるのですけれども、そもそも地下鉄は、今、どのぐらい乗っていて、それらのワーカーに比べられるだけの余力があるのかということと、それが多くのワーカーに利用されることによって、もっと明るい未来が、プラスに転じるような夢が持てるのかどうかというのは、ぜひお示ししていただきたいと思えます。

特に、路面電車は、冬は、満員電車がどんどん来ると、極寒の中、待たなければいけないという厳しい状況かと思えますので、それに比べられるだけのことができるのかどうかということが一つです。

それから、先ほどのフリー乗車券は、とてもいい取組ですけれども、できれば計画的に閑散期にやっていただければと思います。商業的に昔は2月、8月に閑散期があったのですけれども、何もオンシーズンではなく、乗ってみようという乗車動機を起こさせるような、もともと厳しいときにそれをぼんとやってまちに来ていただく、または、札幌市を回っていただくような戦略的なことをぜひお考えいただければと思います。

●川本事業管理部長

乗車人員につきましては、また後で説明いたしますので、不足があれば、そこで質問を

していただければと思います。

路面電車をはじめ、地下鉄の余力についてですけれども、確かに、路面電車においては、特に、冬は着ぶくれした中でお客様が乗り切れない事例もあるというふうに聞いておりました。その際には、増便をするなり、交通事業振興公社のオペレーションの中で工夫をしております。最近では、コロナ禍でお客様が減っているので、前のような状況にはないと聞いておりますけれども、乗り残しが発生することにならないような、より具体的な対応策について、検討し、実践をしているというふうに聞いております。

地下鉄につきましては、後で説明しますけれども、いつときより乗車人員が落ち込んでおりますので、そういう意味では、十分対応できる余力もありますし、柔軟性を持っている交通機関だと思っております。

●内田部会長

大体予定している時間になりましたが、もしありましたらもう一点ぐらいお受けします。いかがでしょうか。

●石田部会長代理

今、皆さんがご議論されている内容について補足です。

多分、路面電車と地下鉄は性質が異なると思うのですけれども、やはり、路面電車自体は、札幌市の歴史と文化を継承した一つ乗り物であって、今までは全てが移動の手段というふうにあったのですけれども、先ほど部長もお話したように、魅力があって、無料デーで人が増えて路面電車の魅力を伝えたいということであれば、それは札幌のまち並みを見られるとか、何に魅力を感じたかということ把握する必要があると思うのです。

そのために、乗っていただいた方の体験でもいいので、何かアンケートが取れるのであれば、そういったことも広報していただいて、我々が把握している魅力なのか、また違う魅力を持っていたのかというのは少し確認をする必要があると思います。移動する手段ではなくて、乗ることが目的であるという乗客がどれぐらいの割合いるのか、また、そういったことができるポテンシャルがあるのかというところは、今後、特に路面電車の課題になってくると思います。目的地に行くための手段ではなくて、乗ることが目的であれば、利用者の魅力をしっかり把握した上でプロモーションを展開するなど、また、こっちから打てる手が何か出てくるのではないかと思いますので、引き続き検討願えればなと思います。

●川本事業管理部長

御指摘のとおりだと思っております。

当然、日常使いで移動の手段として使うお客様も大事です。さらには、とにかく乗ってみたいという乗ることが目的のお客様も少なからずいらっしゃいます。ただ、その数や目的、ただ乗るだけなのか、さらに重ねるような目的があるのかということ、何らかの形

で知りたいなということを含めて私どもも議論をしてきたところです。

そのために、委員の御指摘のとおり、今後の事業として、例えば、今も無料券をもらってお店を巡るようなことをやっておりますけれども、その中でアンケートなどを取りながら意見を聴取して、私は何度もお話しさせていただいていますように、そういうような声を踏まえてレベルアップをしていきたいと考えております。私どもの情報発信もより一層しっかり強化していきたいのですけれども、その発信によって受け取られた声もしっかり捉えながら改善していきたいと思っております。

貴重な御意見として受け止めさせていただきます。ありがとうございました。

●内田部会長

非常に貴重な意見ですので、ぜひ御検討していただければと思います。

4 報 告

(1) 乗車人員・乗車料収入の状況について

(2) 札幌市交通事業経営計画(2019~2028)の進捗状況について

●内田部会長

それでは、予定の時間になりましたので、報告事項に移りたいと思います。

次は、(1)乗車人員・乗車料収入の状況についてと、(2)札幌市交通事業経営計画の進捗状況についてです。

事務局側より、いずれも共通して乗車人員の事柄があるため、続けて説明したいとの申出がありましたので、報告事項(1)と(2)を先に説明していただき、その後、質疑に入りたいと思います。

それでは、説明をお願いします。

●飯岡経営計画課長

経営計画課長の飯岡でございます。

私から、報告事項(1)乗車人員・乗車料収入の状況についてと、(2)札幌市交通事業経営計画の進捗状況についての二つについて、併せて御説明させていただきます。

まず、資料2、乗車人員・乗車料収入の状況から御覧ください。

左側のグラフは、1日平均乗車人員を棒グラフ、コロナ禍前の増減率を折れ線グラフにしたものでございまして、平成30年から約5か年分ほどをグラフ化しているものでございます。

上のグラフ、路面電車、下のグラフ、地下鉄共に同じような傾向を示しておりますが、今年度に入りましても、緩やかではありますが、乗車人員は回復してきているような状況になっています。

路面電車におきましては、今年度6月以降、先ほどもありましたとおり、月に数日間、公共交通の需要喚起策として運賃を無料にいたします路面電車無料デーを実施してきてお

りまして、コロナ禍前の増減率が、例えば、三角2.3%、三角4.2%のように、三角10%を下回る月も出てきているような状況でございます。

地下鉄は、コロナ禍前の増減率では、三角11%から16%という状況になっております。右側の乗車料収入についてでございます。

4月から11月までの状況につきまして表にしております。

令和4年度の収入状況は、4月から11月の8か月間の合計ですが、路面電車ではコロナ禍前の令和元年度と比べてマイナス5%、地下鉄ではマイナス11.8%という状況になっております。

参考として、下段でございますが、乗車人員の状況を分析しております。地下鉄の1日当たりの時間帯別乗車人員を4月から10月平均で見ると、8時59分までと書いてありますが、午前9時までの朝ラッシュ時間帯を含む時間帯では、コロナ禍前、表の一番右側になりますが、増減率がマイナス10.4%となっております。およそ10%減といったところまで回復してきているところではございますが、21時以降を御覧いただきますと、夜間の時間帯ではマイナス33.8%ということで、依然として大きな減少を示している状況でございます。

また、平日と土・日・祝日の1日平均乗車人員もその下の表で示しています。平日はコロナ禍前比でマイナス13.9%に対しまして、土・日・祝日はマイナス22.8%という状況でございます。土・日・祝日におきましても、依然として大きく減少していると思っております。

続きまして、おめくりいただきまして、資料3を御覧ください。

こちらは、交通事業経営計画（2019～2028）の進捗状況についてでございます。

交通局では、路面電車、地下鉄事業を計画的に運営していくことを目的として、交通事業経営計画を策定しているところでございます。現在の計画は、コロナ禍が始まる前の令和元年6月、2019年6月に、2019年度から2028年度の10か年計画として策定したものでございます。

しかしながら、計画初年度の年度末から新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けることとなりまして、経営計画で見ている乗車人員や、収支目標から大きく乖離している状況でございます。

まず、資料左側の乗車人員について御覧ください。

経営計画における見通し、それぞれのグラフの左側になります。それと、右側の実績になります。また、折れ線グラフで、その乖離率を示しており、上の路面電車、下の地下鉄、いずれにおきましても同じような傾向となっております。

2020年には計画比でマイナス30%という状況でございましたが、2021年度はマイナス25%ほどとなり、2022年度、今年度は、予算上では2021年度と同様のマイナス25%と見ていたところですが、1ページ前の資料でも御説明させていただきましたとおり、月別の状況を見ていきますと、緩やかではございますが、乗車人員が回復してきている状況でございます。これは予算ベースですので、最終的には、ここからは好転していくもの、乖離率は縮

小していくものと考えているところでございます。

次に、右側の収支目標についてですが、路面電車では、①経常収支、②資金過不足額、③企業債残高の3項目について、地下鉄では、①経常収支、②累積欠損金、③企業債残高、④資金過不足額の4項目について目標を定めているところでございますが、いずれの項目も令和3年度までの進捗はかなり厳しい状況でございます。それぞれの表の右側に進捗状況を書いておりましたが、路面電車の②資金過不足額は、先ほども申し上げた一般会計からの長期借入れを行っていることから、一応、三角です。③企業債残高では、事業の遅れに伴いまして、一応、数値上は下回っているということで三角となっているところでございますが、そのほかの項目においては、いずれも令和3年度時点の目標値を下回っている状況にあって、経営計画の収支目標の達成は困難な状況でございます。

そのため、現在、交通事業経営計画を見直しているところでございまして、来年度、令和5年度末を目途に改定する予定でございます。

このような厳しい経営環境の中ではございますが、最下段の参考欄にもございまして、私ども交通局の使命であります安全の確保、よりよいお客様サービスの御提供に向けて、経営計画で定めている事業を精査、厳選しながら対応しているところでございます。

この辺りの経営計画の今後の見直しにつきましては、次回以降の審議会におきまして、現行の経営計画の概要、経営計画の見直し部分やその考え方について、順次、御説明させていただきます予定でございます。

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、皆様から御質問、御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

●中川委員

コロナ禍で10年の計画が非常に厳しいということは、今の御説明でよく分かりました。

その中でもいろいろ事業を進めていかなければならないということで、後半5年の経営計画をつくられるということですがけれども、一番大事なのは、やはり、どのぐらいの収入になるかということだと思っております。今、このグラフを見ると、若干回復というように示されているのですが、今、分かっている段階で、どのぐらいの回復になると推計されているのか、教えていただければと思っております。

確かに、コロナ禍は落ち着いてきているのですがけれども、恐らく、このコロナ禍をきっかけにリモートワークが進んだり、先ほどの9時以降の地下鉄乗車率が低いということは、皆さん、夜、2次会、3次会に出歩かなくなったのかなど、いろいろな要素があると思うのです。今、お持ちのデータの中で、今後、コロナ禍前までに完全に回復するのか、それとも、8割、9割ぐらいで収入を見込んでいかなければならないのか、今、分かっている

ところで教えていただければと思います。

●川本事業管理部長

非常に難しい質問だと思っております。

正直に申し上げて、日本中の交通事業者が、どうなのだろうというふうに、今、真剣に考えている事柄だと思っております。

これは、本当に一般論で申し訳ないのですけれども、昨年交通政策白書の中にも書かれていましたが、委員が御指摘のとおり、リモートワークの影響がどこまであるのかということで、今までの水準には戻らないだろうというようなことが示唆されております。また、例えば、大手のJRなどは、今、コロナ禍前と比較してマイナス20%ぐらいの状況で、恐らく、マイナス10%ぐらいに戻るのがせいぜいではないかという言われ方です。公式には何ら発表ないのですけれども、そのような感じで一般的には捉えております。

そういうことも聞き及びながら、今、私どもも、まさにそこら辺の検討を進めている最中で、今ここで何らかのことを申し上げる段階にないのですけれども、間違いなく、これからV字回復が行われるとは思っていないという厳しい状況だということでございます。

●内田部会長

今の御意見に関連してですけれども、これから先を考えると、インバウンドの影響がこれまでどれぐらいあったのかと、札幌市の人口減少の局面に入ってきていますので、その影響も踏まえて考える必要があると思うのです。例えば、今、ちょっと厳しめな政策をしている国がありますけれども、ああいうものを緩めたらどうなるのか、従来、インバウンドは多かったのですか。今、結構減っているパーセンテージのうち、インバウンドの影響は何%ぐらいだったのか、もし分かればお願いしたいと思います。

●川本事業管理部長

それについても、細かな数字のインバウンドの効果がなかなか算出できなくて、そこも今後の収入の見込みの際にどこまで算定するのかというところが難しいです。それは、専門の機関も利用しながら検討しておりますけれども、最終的な本当に数字なのだということからはなかなか厳しいだろうという見込みでおります。

先ほどもお話がありましたが、リモート、インバウンドなど、いろいろな要素がございます。それも含めてどれぐらいの需要が見込めるのかという作業を進めていきたいと思っております。

●内田部会長

ぜひお願いします。

あとはいかがでしょうか。

●石田部会長代理

中川委員と部会長のお話に重複するのですが、皆さん御存じのとおり、先ほどお話があったように、ライフスタイルが変わってきて、外出行動も変容してきている中で、多分、こういった分析をするときに、今、月別にやっていますが、実際は札幌のどこの駅が減って、どこの駅が増えてということが分かれば、ある程度目的が分かりますね。すすきの駅が減っているのであれば、先ほどお話ししたように、9時以降、すすきので飲食して帰っていく人が少ないのではないだろうか、もしくは、電車ですと、電車事業所でいけば、藻岩山に観光に行く人が減っているだろうなど、駅の増減が分かれば、都市の構造と人の目的の移動の仕方が分かると思うのです。

ですから、それぞれの駅の特徴を分析できれば、通勤・通学が減っているのか、観光が減っているのか、飲食等が減っているのか、推測の域を超えないですけれども、そういった中身を分析できれば、月別プラスそれぞれの路線ごとにどういう増減の特徴があるか、札幌市内のある程度の動きも把握できて、こういう現象が起きているのだなということが分かるというのが1点です。

もう一つは、インバウンドが乗っているかどうかというのはデータとして拾えるのですか。きっぷを買って乗ってしまったらインバウンドかどうか分からないですね。データとしては拾えないということですか。

●川本事業管理部長

厳密には分かりません。

●石田部会長代理

やるとしたら目視という話になるのですね。車などは、レンタカーでしたら、外国人への貸出しは何割ですと。あとは、今だとアプリケーションがあって、外国人のアプリを入れて、GPSで取ることができると思うのですが、利用者は正確には分からないということですね。分かりました。

●川本事業管理部長

今、まさに、私どもが持っているデータの範囲で分析できるものは、手を変え、品を変え、角度を変えながら作業をしている最中でございます。部会長代理の御意見については、しっかり参考にさせていただきます。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。

●齋藤委員

これから営業を伸ばすためには、間違いなく観光客を狙うしかないのかなと思います。

実際に、今、海外に出ない富裕層が首都圏ですごく爆買いしているという事実があるそうです。

前にも御紹介したのですが、私は、随分昔、長崎にいたときに、ヤマトと一緒にあって路面電車またはバスのチケットをセット売りしていて、観光客が長崎に来て駅に着くとすぐ荷物は全部ホテルに持って行ってきて、なおかつ、1日券で観光するというすばらしいシステムがありました。例えば、これから元気なシニアが来たときに、大きな荷物をしょってまずホテルではなく、そこで運送業者に預けて、地下鉄のフリーパスと一緒に販売すると。せっかく公社ができたので、フレキシブルに、どうやったら使っていただけるだろうかということ積極的に考えていただいて、それも間違いなく使っていただけるような、周遊ができるようなシステムをこれから御検討いただけないかなと思います。

多分、インバウンドはホテルの稼働率と連動しているのではないかと思いますので、稼働率が上がった分だけ乗車率も上がるぐらいの目標を持たれてされるといいのではないかと思います。

●川本事業管理部長

観光客向けで、いわゆるサービスアップということだろうと思います。

私どもは、例えば、地下鉄の1日乗車券はあるのですけれども、それをより観光客向けにできないかということも検討していきたいと思います。

いろいろな課題があるのですけれども、方向性としては、委員が御指摘のとおり、先ほどお話がありましたとおり、人口減をしていく中で、どれだけお客様を確保していくのかという中で、一つの要素として、インバウンド、観光客への対応というのは重要なことだと思っておりますので、そこら辺にしっかりスポットを当てて、多角的に検討していきたいと思います。

●内田部会長

おおよそ10%減で定着するようなことであれば、それから伸ばそうとすると、恐らく、付加価値をつけて観光客により利用していただくとか、乗車料収入以外での収入も以前から結構議論されていると思いますけれども、そういったところの検討もこれから活発にやっていく予定はあるのでしょうか。

●川本事業管理部長

今回の決算の中にも、例えば、広告料収入や駅の施設の利用というものも入っております。そういう事柄については、私どもも非常に重要だと思っておりますので、今回は決算の説明ではありますけれども、そういうところをしっかりと工夫をしながら、確実に収入をアップさせる方策を取っていききたいと思っております。

●内田部会長

乗車人数が増えているのと同じように、広告収入は増えてきているのですか。企業が元気なのでしょうか。

●川本事業管理部長

広告につきましては、今、地下鉄車内の広告が厳しいのです。それは、札幌だけではなくて、オールジャパン、どこもそうでして、やはり車内に入ると、昔は手持ち無沙汰ですから見る方が多かったですけれども、皆さんも御存じのとおり、今は、スマホを見たりするので、注目する魅力が下がってきているという評価があり、かつ、インターネット広告が非常に伸びているということで、車内広告が落ち込んでおります。しかし、施設広告、つまり、駅舎のポスターについては少し伸びておまして、そこで相殺されて、ほとんどとんとんで変わらないような状況で推移しております。

例えば、今、大通駅にデジタルサイネージを新設するというので、テストはやっておりますけれども、そういう努力をしながら確実な収入増を図っ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。

●今野委員

売上げを増やすというのは、市営企業もそうですし、一般企業にとっても重要なことです。ただ、今後、札幌市民というか、人口が減少していく中では、なかなか難しいと。あとは、リモートがどんどん普及していく中で、かなり厳しいと。特に、今までの話の中にもありましたけれども、地下鉄については、やはり通勤・通学を目的に御利用されることが多いですが、僕は、個人的に路面電車は札幌市の非常に重要な資産だと思っています。特に、インバウンドもそうですが、国内の観光客にとっても、単純にタクシーで飲食店などに行くよりも、路面電車に乗ってまち並みを見ながら行くというのはすごく楽しみにもなると思うので、そういうものを前面に売り出していったらどうかと思っています。

例えば、最近だとSNSがかなり発展していますから、それを活用して何かをアップしてもらえれば乗車運賃が安くなるなど、何らかのインセンティブを与えて、積極的に札幌市のまち並みを発信してもらうのに路面電車を積極的に活用し、さらに、それが呼び水になって、海外の観光客も増えるという手段として活用してもいいのかなと思っています。

あとは、今日の話から若干ずれますけれども、今までの部会の中で駅ナカビジネスがかなり議論されてきました。社内の中でも募集広告のようなものがありますね。僕は、あれを見ていると、個人には関係ないのかなと思うのです。駅ナカビジネスで募集をかけて応募してくる人は、基本は業者なわけです。最近、若者の間でも起業の運転は高まっていたり、札幌市でもSTARTUP CITY SAPPOROを積極的にやっていますので、それとうまく連携しながら、若者をターゲットにしたような駅ナカの使い方も今後の札幌

市の産業を考えた上ではすごく重要かと思っています。

●川本事業管理部長

確かに、私も含めて、路面電車の魅力をしっかり発信していかないと、実際に乗るとい
う行動につながっていきませんから、それをいかに工夫しながら繰り返し発信していくの
かということが課題なのだろうと思っています。

以前の部会でもSNSの発信の強化をというお話もありましたので、それ以降、更新の
回数も大体4倍ぐらいになったり、工夫をしております。また、事柄によっては、例えば、
雪ミクと連携したスタンプラリーについてSNSに載せますと、ほかのSNSの発信のと
きより、若者を中心に反響があります。私どももそういう反響をしっかりと捉えながら工夫
をしていきたいと思っています。

また、駅ナカにつきましても、例えば、どこかのバスセンターで新しい店ができました
よというものもSNSで発信しているのですけれども、具体的に、ほかでこういう駅ナカ
事業を募集しているよというのは、ちょっと遠慮ぎみに関係のところのホームページを添
付しているので、委員が御指摘のとおり、もう一歩前が出る形で情報発信をしていても
いいのかなと思っています。

面積の小さいところについては、家賃として結構安い設定もされておりますので、委員
が御指摘のとおり、スタートアップにふさわしいという側面もございます。スタートアッ
プは経済観光局でもやっておりますから、経済観光局とも少し話をしながら、何らかので
きるものがあればやっていきたいと思っています。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)

●内田部会長

特になければ、次の報告事項に移りたいと思います。

(3) バスと地下鉄の乗継券廃止について

●内田部会長

続いて、報告事項(3)のバスと地下鉄の乗継券廃止について、御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、バスと地下鉄の乗継券廃止について御説明させていただきます。

資料4を御覧ください。

現在、地下鉄とバスの指定路線を乗り継ぐ際には、I Cカードで乗車いただいた場合につきましては自動的に乗継割引が適用となります。

ただし、I Cカードをお持ちでない方につきましては、紙の乗継券を購入して御乗車いただいているところです。

添付しておりますポスターデザインに乗継券の画像を掲載しておりますので、御参考に御覧ください。

このたび、この乗継券を、令和5年3月31日をもって廃止することといたしました。本件につきましては、11月30日に報道発表を行いまして、券の廃止に関わる届出を国土交通省へ行ったところになります。

まず初めに、廃止の理由について御説明いたします。

資料中段のグラフを御覧ください。

I Cカードの普及によりまして、紙の乗継券の利用者数は年々減少しております。こうした中、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ、北海道中央バスの3社から、紙の乗継券の在庫管理に関わる経費や業務負担が大きな課題となっていることなどを理由として、紙の乗継券の廃止について要望がありました。

当局といたしましても、現在、バス車内で乗務員が手渡ししている乗継券を廃止することで接触機会の削減につながることで、また、事業者間の精算業務の負担軽減にも資するものと考え、バス事業者と協議を重ねた結果、乗継券を廃止することといたしました。

次に、券が廃止された後の乗継料金で乗車する方法について御説明いたします。

4の乗継券廃止後の地下鉄との乗継乗車についてを御覧ください。

このたびの券の廃止は、乗継割引制度を廃止するものではなく、S A P I C Aのほか、S u i c aやK i t a c a、敬老パスなどのI Cカードを利用して御乗車いただくことで、これまでどおりの乗継割引が適用となります。

ただし、お一人様1枚ずつI Cカードをお持ちいただく必要がありますので、この点については、しっかりと周知を図ってまいります。

なお、裏面の5に記載しているとおり、ばんけいバス、夕鉄バスにつきましては、I Cカードが御利用いただけないため、紙の乗継券の発行を継続いたします。

また、路面電車につきましても、乗継券は引き続き発売いたします。

最後に、利用者への周知について御説明いたします。

6を御覧ください。

車内ポスターや駅構内放送による効果的な周知を行うことはもちろんのこと、乗継券廃止後の乗車方法について、きめ細やかな周知を行ってまいります。そのため、障がい者団体などの個別説明や、バス車内における乗継券利用者への声がけのほか、券売機におけるポップの設置、大通駅のサイネージの活用など、より視認性の高い広報を行ってまいります。

私からの説明は、以上となります。

●内田部会長

ありがとうございました。

それでは、御質問、御意見等をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

●石田部会長代理

初歩的な質問で申し訳ないのですがけれども、こちらの資料に利用可能な I C カードと書かれていますけれども、よくアプローチなどに S u i c a が入っていて、カードではない形でやる場合も割引が利くということですか。

●河谷営業課長

今、 I C カードと、モバイル S u i c a も含めて、乗継割引は適用となります。

●内田部会長

記者発表をされたという話をいただきましたが、その後、特段、目立った意見は届いていませんか。

●河谷営業課長

数件、お客様から、なぜかという意見がありましたけれども、特に大きなものはなかったです。

●内田部会長

500円くらいでカードをつくれば、そういう方々も割引を受けられるということですし、そんなに費用負担もないということで、納得いただけるような感じですか。

●川本事業管理部長

今、部会長が御指摘のとおりとっております。それであるがゆえに、 I C カードの有用性をしっかり御説明していきたいとっております。

資料にも書いておりますけれども、例えば、教育委員会に対しても学校で集団で円山動物園に行くときに乗るのだということもございます。団体に乗り継いで行くことはあまりないかもしれないですが、参考までに、教育委員会を通じて各学校にも何か乗継ぎで使う場合は I C カードを 1 人ずつ必要ですというのをしっかり広報していきたいとっております。

●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)

●内田部会長

特にないようでしたら、次の報告に移りたいと思います。

(4) 南北線さっぽろ駅ホーム増設事業について

●内田部会長

続きまして、報告事項(4) 南北線さっぽろ駅ホーム増設事業についてです。御説明をよろしくお願いします。

●池田施設課長

施設課長の池田と申します。

私からは、南北線さっぽろ駅のホーム増設事業の報告をさせていただきます。

南北線さっぽろ駅のホーム増設事業につきましては、令和元年10月に事業化を決定し、これまで、調査、設計などを進めてまいりました。

令和5年度より本格的に工事着手いたしますこと、また、国の補助制度を活用していくに当たり、事業の効率性や採算性の評価といった観点から、費用対効果についての検証も行いましたので、併せて御報告させていただきます。

それでは、手元の資料5、南北線さっぽろ駅ホーム増設事業についてを御覧ください。まずは、事業内容ですが、事業の背景、必要性として3点挙げております。

1点目は、さっぽろ駅の混雑の常態化という点でございます。

さっぽろ駅の1日の平均乗車人員は、コロナ禍前の2018年度の実績ですが、およそ5万7,000人であり、市営地下鉄では最大の利用者数となっております。

下の図は、ホームを上から見た平面図で、左が北向き、JR札幌駅方面となっておりますが、さっぽろ駅のホームは、乗降場が単一の島式と呼ばれる形状となっております。利用者数の割には狭く、さらに、JR札幌駅への一般的な経路であるホーム北側階段では著しい混雑が常態化しております。

次に、2点目ですが、先ほど御説明しましたホーム北側の階段ですが、こちらにはエスカレーターやエレベーターが設置されておられません。移動の円滑化や利便性の観点から必要性は言うまでもない状況ですが、現在のホームの混雑状況では、階段を規制してエスカレーターを設置する工事の実施は現実的ではありません。

3点目は、北海道新幹線札幌駅の開業とこれを契機とした周辺の開発が活発となっていることです。

今般、新型コロナウイルス感染症の影響により地下鉄の利用者数は減少しておりますが、下の図にお示しするように、北海道新幹線札幌駅の開業を見据え、隣接する北4西3地区の再開発をはじめとする大規模な再開発事業、ビルの建て替えが計画されております。このような状況から、さっぽろ駅の利用者は今後さらに増加するものと考えております。

長年、交通局として課題と捉えていたこれらの課題について、新幹線開業を契機とした札幌駅周辺の開発に合わせて解消していこうというものでございます。

資料の右側に移りまして、整備の概要を御説明いたします。

下の左の図は、地下2階のホーム階、右の図は地下1階のコンコース階を示しており、左が北向きJR札幌駅の方向となります。

また、説明の番号と図の番号が対応しておりますので、そのように御覧いただければと思います。

まず、①現ホームの東側に赤色で着色しておりますが、新たにホームを増設し、現ホームを麻生方面専用、新ホームを真駒内方面専用といたします。

あわせて、②エスカレーターの整備を行うことで移動の円滑化・利便性の向上を図ります。

③新ホームには改札口を設置し、隣接して計画されている北4西3地区再開発の建物と接続します。

④北4西3再開発と地下1階コンコース階及び地下2階ホーム階で接続し、エレベーター、エスカレーター及び出入口を一体的に整備することで、アクセス性や交通結節機能の向上を図ります。

⑤地下1階コンコースでは、ホームの増設に伴い、通路部分の拡幅や改札形状の変更を行います。建設期間につきましては、2028年度までを予定しております。

続きまして、事業の効果について御説明いたします。

まずは、利用者への効果・影響を下にまとめております。

新ホームにはエスカレーター、また、北4西3建物に通じる改札口を経由し、再開発建物にはエレベーターとエスカレーターの設置を計画し、バリアフリー化を推進してまいります。

さらに、ホーム増設により混雑が緩和された後は、現ホーム北側の階段にエスカレーターを設置し、利便性の向上を図ります。

再開発と一体的に整備することにより、アクセス性の向上や交通結節機能の強化にも寄与するとともに、駅周辺のにぎわい形成にも貢献できるものと考えております。

また、ホーム上の混雑が緩和されることにより、歩行速度の向上や滞留の減少から、利用者の駅構内移動時間が短縮、乗降時間の短縮による列車遅延時間の短縮という効果が見込まれます。

これら効果を、国交省の鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき、費用便益比、いわゆるBバイCを算出し、評価いたしました。

分析に当たりましては、事業実施により発現する多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果を対象に便益（ベネフィット）を計測した上で、事業における建設投資額等の費用（コスト）と比較しております。

費用便益比（BバイC）は、費用に対する便益の相対的な大きさの比を表しており、1を超えると費用対効果がある、数値が大きいほど効率的な事業との評価と考えられ、本事業でも費用便益費を算出して費用対効果を検証いたしました。

分析の結果を最後の表にまとめております。

マニュアルに基づき、計画期間30年と50年でBバイCを算出しており、括弧書きが50年の数字をお示ししております。

費用は、建設費やランニングコストから30年で91億円、50年で92億円を見込んでおります。

時間短縮の効果を貨幣換算した便益については、30年で100億円、50年で124億円となっております。

このコストと便益から費用便益比を30年と50年でそれぞれ算出し、30年では1.1、50年では1.4という結果となり、1を超えていることから費用対効果が認められる事業と評価したところでございます。

これまで御説明いたしました事業の内容や費用対効果の結果について取りまとめまして、国に対しても説明し、補助制度を活用しながら事業を進めてまいりたいと考えております。

南北線さっぽろ駅に係る御報告は、以上でございます。

●内田部会長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

●皆川委員

どこのテーマで発言しようかと思っていたのですが、このホームの増設事業についてが一番適切なのかなということで、ここでお話しさせていただきます。

地下鉄の設備というのは、非常に重要なインフラだと思うのです。ここ数年で、その重要な大きな要素が一つ新しく出現してきたと思います。皆さんも御存じかと思えますけれども、ミサイルが飛んできたときにシェルターに使い、避難場所として地下鉄駅を使います、こういう新たな市民のインフラとしての付加価値が新たに加わってきたわけです。

地下鉄の駅舎をこのように増強するとか修繕するといった費用は、防衛に関する避難場所としての機能を拡充、維持するものだという位置づけであれば、そっちの費用の充当してもらわないと困るなというふうに思います。そういった動きが今のところあるかどうか、私は分かりませんが、先ほど国交省から国の補助金も入るという御説明がありました。ぜひ、シェルターとして使えるのですよ、収容人員もホームを拡幅することによって増えますよという観点で、防衛予算になるのか、国交省の予算になるのか、分かりませんが、そういうところから補助金を取ってこられるような動きというものをお願いしたいと思えます。そうすることによって、運賃の安定にもつながっていくと思えますが、そういったことが念頭にあるかどうか、また、どのようにやられていくつもりなのか、教えていただきたいです。

●川本事業管理部長

今、委員はシェルターと言われましたけれども、国民保護法に基づく一時避難所として指定を受けております。ですから、そこに何日もいるという想定ではないのです。性質として、そういうものだということでもあります。

どういう補助金をといるところはあるのですけれども、いずれにしても、しっかり補助金等の支援を受けながらやっていかなければいけないと思っております。少なくとも、今、国民の保護計画に基づく補助金という話は聞いておりませんが、いずれにしても、補助金をしっかり得ながら前に進んでいきたいと思っております。

●皆川委員

現時点ではないということは理解していますので、ぜひ札幌発信で、そういうことを要望というか、求めていただきたいと思っております。お願いします。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●竹之内委員

さっぽろ駅の事業については、いつ頃に着工して、いつ頃に完了予定と考えておられるのでしょうか。

●池田施設課長

設計はもう取りかかっているところですが、着工に入りますのは令和5年度からで、完成は令和10年度と考えております。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●石田部会長代理

今のご質問とつながるのですが、この施工が実際に始まったら地下鉄さっぽろ駅は使えないですね。何か違う方法でできるのですか。

●池田施設課長

絵では分かりづらいかもしれないのですが、既存のホームを生かしたままで工事を進めて……

●石田部会長代理

では、切替えですか。

●池田施設課長

切替えではなくて、仮壁を設けまして、既存のスペースはそのまま残しておいて、壁の向こう側を掘り進めるという工事です。

●石田部会長代理

今は島式が1個だけけれども、もう一個造って、できたらそっち側に流してしまうので、現状、利用者は特にストレスはないということですか。

●池田施設課長

近くで工事をするので、誘導等をしなければいけませんから、お客様に迷惑がかからないかという、そうではないと思われませんが、線路自体はいじらないので……

●石田部会長代理

輸送量は変わらないと。

●池田施設課長

そう考えております。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

この1日の乗車人員は2018年でコロナ禍前ですけれども、依然として混雑が大きいという問題は変わらないということでしょうか。

●前田高速電車部長

コロナ禍の影響で、さっぽろ駅につきましても、他の駅と変わらず、一定の減少というものは見られておりますけれども、特に、さっぽろ駅につきましては、朝ラッシュ、夕ラッシュが混雑のピーク時としてお示しをしたような混雑状況でございます。

その朝ラッシュ、夕ラッシュにつきましては、このコロナ禍にありましても、コロナ禍前と早々変わらない混雑状況一般的な市民利用という観点につきましては示しております。ですから、これからさらにインバウンドの方々にお戻りいただいて、さらに、さっぽろ駅周辺の再開発が進んで、新幹線が来て、今まで以上に多くの方が札幌においでいただく形になりますと、過去の混雑、現在の混雑をさらに上回る混雑状況になるかと推測されますので、その解消策として、この増設を行う必要があると考えているところでございます。

●内田部会長

ほかによろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

それでは、ほかに意見がないようですので、この報告事項については終わりたいと思います。

委員の皆様には、活発な御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、審議を終了とさせていただきます。

最後に、事務局より連絡事項があればお願いします。

●飯岡経営計画課長

ありがとうございました。

次回の交通部会につきましては、今現在においては、開催日は未定となっておりますが、例年どおりとすれば、年度が明けた6月頃に開催させていただきたいと思っております。テーマとしては、令和5年度の予算等について御審議いただくことになろうかと思っております。日程等については、また、改めて御連絡差し上げますので、今後ともよろしく願いいたします。

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。

どうもありがとうございました。

以 上