

# 札幌市営企業調査審議会

## 令和元年度第1回交通部会

日 時 令和元年5月29日（水） 午前9時30分～11時33分

場 所 交通局庁舎 8階講堂

出席者 委員 9名  
高野部会長、大平部会長代理、足立委員、内田委員、工藤委員、  
齋藤委員、名本委員、舛田委員、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1回交通部会

### 1 開 会

#### ●高野部会長

定刻になりましたので、札幌市営企業調査審議会令和元年度第1回交通部会を開会させていただきます。

本日は、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、加藤委員と地田委員から欠席される旨の御連絡を頂戴しております。

### 2 交通事業管理者挨拶

#### ●高野部会長

それでは、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。

ことしの4月に交通事業管理者に就任いたしました浦田でございます。

交通部会の開会に当たりまして、一言、御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、月末の大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

また、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も、重ねて御礼を申し上げます。

さて、本日の議題は、2019年度札幌市交通事業予算の概要及び報告事項4点でございます。

新年度予算につきましては、新しい札幌市交通事業経営計画のスタートとなる予算であります。計画に掲げました事業を確実に進めていくとともに、さらなるお客様サービスの向上に努めてまいりたいと考えております。

また、本日御報告させていただく札幌市交通事業経営計画は、昨年度、第3回の審議会交通部会において委員の皆様方に御審議いただいた後、議会での議論、3月13日から1カ月間のパブリックコメントで寄せられました市民の皆様方からの御意見等を踏まえ、このたび完成の運びとなったものでございます。

現行の札幌市交通事業経営計画の後継計画として、安全で確実な輸送サービスの推進や、人口減少や少子高齢化などの社会環境の変化に対応した利用者サービスを提供するとともに、今後10年間の地下鉄・路面電車事業を計画的に運営していくことを目的として策定をいたしました。

私ども札幌市交通局は、路面電車及び地下鉄が、市民の足として、豊かな暮らしとまちの発展を支える重要な役割を担っていることを念頭に置いて、今後も引き続き、輸送の安

全確保と経営基盤の安定化を進めていくとともに、ICTに関する最新の技術などを取り入れながら、インバウンド対応を初めとする新たな利用者サービスにも取り組んでいく所存でございます。

本日は、市営交通事業の運営全般につきまして、皆様方から忌憚のない御意見をいただきたく、よろしくお願いいたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。

なお、本年4月の人事異動に伴いまして理事者の交代がございましたので、順に自己紹介をさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

#### ●渡邊事業管理部長

事業管理部長の渡邊でございます。

昨年度に引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ●前田高速電車部長

今年度より高速電車部長をさせていただきます前田でございます。よろしくお願いいたします。

#### ●吉江技術担当部長

技術担当部長の吉江でございます。

昨年度に引き続き、よろしくお願いいたします。

### 3 議 事

#### 令和元年度札幌市交通事業予算の概要について

#### ●高野部会長

それでは、早速、議事に入らせていただきます。

お手元の次第を見ていただきますと、議題が令和元年度の予算の概要ということで1件でございます。その後、報告事項として4つございます。

議題1つと報告事項4つについて、御説明と御意見、御質問等を頂戴していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、1番目に、議題の令和元年度の札幌市交通事業予算の概要について御説明をお願いいたします。

#### ●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、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

まず、会議次第、座席表、委員名簿がございます。

次に、資料といたしまして、資料1が、令和元年度札幌市交通事業予算の概要、資料2が、札幌市交通事業経営計画の本書のほうになります。資料3が、同計画の概要版となります。資料4が、札幌市路面電車事業の上下分離について、資料5が、令和元年10月の消費税率引上げに伴う市営交通の料金改定について、資料6が、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対する地下鉄・路面電車の料金割引をお知らせするリーフレット、以上、6

点となります。

配付漏れはございませんでしょうか。

それでは、まず、資料1の令和元年度札幌市交通事業予算の概要について説明させていただきます。

この資料は、金額の単位につきましては、主に百万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います。

それでは、まず、1ページ目の軌道事業会計予算総括表をご覧くださいと思います。

左側の表では、平成30年度と令和元年度の予算を比較しておりまして、右側のグラフは令和元年度予算の収支の内訳をあらわしております。

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当該年度の経営成績をあらわしておりまして、その下の網かけの資本的収支差引は設備投資とその財源の収支、そして、一番下の網かけの累積資金過不足額は年度末の資金の状況をあらわしております。また、表は、左から右に、平成30年度予算、令和元年度予算、差引となっております。数字は、いずれも消費税込みのものとなっております。

まず、収益的収支から御説明いたします。

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年度予算が1,300万円の黒字に対しまして、令和元年度予算は1億8,200万円の赤字となって、1億9,500万円の悪化となる見込みでございます。

悪化の主な要因といたしましては、営業支出が、経費と減価償却費の増などによりまして1億8,900万円の増となったことによるものでございます。

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

主なものといたしましては、収入では乗車料が14億6,400万円、その下にあります支出のところでは人件費が7億6,100万円、経費が7億7,000万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ございますとおり、平成30年度予算が1億8,200万円の不足に対し、令和元年度予算は1億6,300万円の不足となっております、1,900万円ほど好転する見込みでございます。

資本的収支の内訳につきましては、資料右側の下段にあります資本的収支のグラフをご覧くださいと思います。

主なものといたしましては、収入では企業債が3億1,500万円、一般会計からの負担金が12億6,300万円となっております、その下の支出では建設改良費が15億8,600万円となっております。

最後に、資金の状況についてですが、左側の表にお戻りいただきまして、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となります。これに過年度分内部留保資金を合算した結果、一番下の網かけ部分の累積資金過不足額のとおり、令和元年度予算の年度末資金残が1億

3,000万円となりまして、平成30年度予算の3億4,500万円に対し、2億1,500万円の減となる見込みでございます。

続きまして、2ページの業務量をご覧いただきたいと思っております。

この業務量ですが、営業キロ数につきましては、平成30年度から増減はございません。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まして、1両増加してございます。走行キロ数につきましては、30年度より1,000km増加して、令和元年度予算では91万kmと見込んでおります。

次に、3ページの主要事業の概要をご覧いただきたいと思っております。

こちらは、建設改良事業とその財源を記載してございます。

主な事業の内容につきましては右側に記載してございますが、まず、車両基地改良、電力設備増強関連事業といたしまして、電車事業所の車庫、工場棟及び事務所棟の建築工事実施設計、既設の新山鼻変電所の直流遮断器増設工事、(仮称)山鼻西変電所新設工事、これらを行います。

次に、車両関係といたしましては、平成30年度から製造しております低床車両2両と、令和元年度から次年度にかけて新たに2両の製造を行うものでございます。

軌道更新・制振軌道化・街路拡幅関連事業といたしましては、老朽化した分岐器等の更新、レール機能を向上させる制振軌道化、街路拡幅事業に伴い架線柱や車両に電力を供給するための電車線移設等の整備を行います。

最後に、停留場の改良といたしましては、中央図書館前停留場の外回りの停留場は横断歩道と接続していないため、改修工事に合わせて横断歩道に接続する場所に移設しまして、乗客の安全を確保しますとともに、外回り、内回りともに、かさ上げやスロープの設置、上屋の更新などを行います。

次に、4ページの過去5年間の傾向をご覧いただきたいと思っております。

このページでは、経営指標の主要な項目をグラフ化しております。

左上の(1)の折れ線グラフの1日平均乗車人員につきましては、令和元年度予算では、平成30年度決算見込みの状況や消費税率の引き上げに伴う料金改定による乗車人員の減等を考慮しまして、2万4,303人と見込んでおります。棒グラフの年間乗車料収入については、元年度予算は14億6,400万円でありまして、30年度予算から4,800万円の減を見込んでおります。

右上の(2)の経常収支の状況につきましては、料金収入では経費を賄えず、前年度に引き続き赤字の状況が続いております。

左下の(3)は企業債の状況をあらわしてございますが、老朽化設備等の改良を実施している関係から、企業債残高は折れ線グラフで示したとおり、増加傾向にございます。

最後に、(4)は資金の状況ですが、平成27年度以降、経常収支の悪化などに伴い、減少となっているところでございます。

以上が、軌道事業会計の概要でございます。

続きまして、5ページの高速度電車事業会計予算総括表でございます。

表とグラフの構成は、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説明いたします。

左側の表の中ほどの網かけ部分の収益的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度予算が98億2,100万円の黒字に対し、令和元年度予算は84億4,200万円の黒字となっております。13億7,900万円の悪化となる見込みでございます。

悪化の主な要因といたしましては、営業収入が、乗車料収入の減により10億4,400万円の減となったことと、営業支出が、固定資産除却費や動力費、電気料など経費の増により8億9,000万円の増となったことによります。

なお、収益的収支の内訳につきましては、資料の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と思います。

主なものとしては、収入では乗車料が418億3,800万円、その下の支出では経費が159億6,600万円、減価償却費が155億6,500万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の資本的収支差引の欄にありますとおり、平成30年度予算が220億6,000万円の不足に対し、令和元年度予算は214億4,700万円の不足となっております。6億1,300万円の好転となる見込みでございます。

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ります資本的収支のグラフをご覧くださいと思います。

主なものとしては、収入では企業債借入が82億6,400万円、減債基金からの繰入金40億円、その下の支出では建設改良費が102億6,900万円、企業債元金償還金が261億5,100万円となっております。

最後に、資金の状況についてですが、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となります。これに過年度分内部留保資金を合算した結果、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2億6,100万円となる見込みでございます。

続きまして、6ページの業務量をご覧くださいと思います。

営業キロ数、車両数ともに、平成30年度と変化はございません。走行キロ数につきましても、平成30年度とほぼ同程度の3,368万3,000kmを見込んでございます。

次に、7ページの主要事業の概要をご覧くださいと思います。

右に主な事業内容を記載しております。

老朽化施設の改修等につきましては、まず、駅舎施設設備の改修といたしまして、東豊線駅舎の空調換気給排水設備改良工事、改札機の更新やエレベーターとエスカレーターの更新、定期券発行機の更新、施設の長寿命化を目的とした保全事業を行います。また、高架部耐震改修工事につきましては、南北線真駒内駅の耐震化等を進めているところでございます。

このほか、電力・通信施設設備の改修、車両・工場機器設備の改修等を行ってまいりま

す。ここに記載しております南北線5000形と東西線8000形車両の車内表示器の更新につきましては、老朽化した表示器を更新するとともに、資料下の四角囲みのインバウンド関係の中に再掲しておりますが、4カ国語5言語表記とする多言語対応を行うものでございます。

次に、乗車料関係といたしまして、昭和63年から運用しております乗車料収入や乗車人員の管理とバス会社との料金精算を行う輸送管理システムの再構築を行います。これに加えて、消費税率引き上げに伴う料金改定対応として、駅務機器、定期券発行機、そして輸送管理システム等の改修を行うものでございます。

次に、インバウンド関係として、安全管理体制の強化のため、駅構内やコンコース通路等に録画機能つきカメラを設置するほか、券売機、精算機やホーム案内板の多言語対応、旅客用トイレの洋式化を進めてまいります。

最後に、8ページの過去5年間の傾向をご覧いただきたいと思います。

左上の(1)、折れ線グラフの1日平均乗車人員につきましては、平成30年度予算では、64万7,000人と見込み、棒グラフの年間乗車料収入は431億円と見込んでいたところでございます。

この平成30年度の決算見込みでは、1日平均乗車人員は62万9千人、年間乗車料収入は416億円となっておりますことから、令和元年度予算では、1日平均乗車人員は、30年度決算見込みと同程度の62万9千人と見込み、年間乗車料収入につきましても、ほぼ同程度の418億円と見込んでおります。

続きまして、右上の(2)は、路線別の1日平均乗車人員の推移をあらわしております。ただいま(1)でご覧いただいた乗車人員の内訳に当たるものでございます。東西線につきましては、平成28年度から南北線を上回る状況となっております。

次に、左下の(3)の経常収支の状況についてですが、今年度も黒字を維持する見込みでございます。

右下の(4)には企業債の状況をあらわしておりますが、借入金を上回る償還を行うことで、折れ線グラフにございますとおり、引き続き企業債残高の縮減に努めているところでございます。

以上、令和元年度の予算の説明でございました。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

それでは、市電軌道事業と高速電車事業の大きく二つありますので、分けて御質問、御意見を頂戴したいと思います。

まず最初に、軌道事業について御質問等がございましたらお願いしたいと思います。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。

まず、軌道事業に関して、1ページ目の総括表で実際には収入が5,000万円ほど減少し

ているのですけれども、その主な原因は、表で見る限り、2 ページ目の乗車人員の減少ということが実際には大きく効いている感じがします。

これについては、消費税とか乗車料金の値上げを想定されているという御説明だったのですけれども、その辺の落ち込みがそれによってこれほど大きくなるということは、逆に乗車料金を上げるのが適切なのか、これは消費税が上がるからしょうがないと思うのですが、その辺のお考えをお聞きしたいと思います。

あとは、収入が少なくなれば、支出の部分で予定されているものも単年度決算として抑え込むべきではないかと思えます。民間だと、営業成績が悪いときは設備投資を抑えるというのが原則でございますので、その辺のお考えをお聞きしたいと思えます。

#### ●渡邊事業管理部長

まず、乗車料金の変化ですが、料金の改定というのは、あくまでも消費税率の引き上げに伴うものでございます。今、200円で運行しておりますけれども、これを消費税率引き上げに合わせてと転嫁し過ぎるということで、消費税の転嫁というのはそれほどの料金改定ではないということです。

では、何を改定するのかというと、どサンコパスとか貸し切り料金にちょっと転嫁するというので、それでも人数の逸走みたいなものはあるだろうと考えてございます。

また、今年度は、10連休などの影響で、休みの日になると、当然、乗車人員も減ってくるということがございまして、そういったもろもろを計算して、2 ページの1 日平均の乗車人員も2 万4, 303人となったということでございます。これに乗車料単価などを掛け合わせた結果、この収入になっています。

また、今年度の4 月から精神割引ということで、精神障害者保健福祉手帳を持っている方については半額の乗車料をいただくことになっておりまして、この影響でも乗車料収入は若干落ちているという状況になってございます。

それから、投資の関係ですが、軌道関係の設備がかなり古くなっているということと、電停の改良などはどうしても進めていかなければならないということで、こちらは経営計画にも載せてございますが、計画的に進めていく考えでございまして、それに基づいた結果というふうに御理解いただければと思います。

#### ●高野部会長

後の報告事項で経営計画の公表というものがありますけれども、今年度から経営計画がスタートしているわけです。そういう意味では、今の御説明にもありましたけれども、乗客の見込みなどは10連休とか個別の各年度の状況もあったりすると思えますが、基本的には、投資的な経費などについては経営計画を基本としてということだと思えます。その辺について、経営計画との関係で今年度の支出あるいは収入を比較して少しコメントをいただくと、今年度の収支が計画に沿った形でやられているということが一層わかりやすくなると思えます。その辺の御説明というのは、こちらの比較の中では可能ですか。

#### ●浦田交通事業管理者

経営計画に基づいて改良していくということはもちろんですが、一方で、軌道に関する



改良事業は、今、一般会計で行っている街路事業と歩調を合わせて一緒にやっております。ですから、例えば、そこでペースを落として、一緒にやってきている街路事業を先行させて、後から停留場をやるよりも、工事で重複している部分を合理的にやれるという部分がございますので、同時にやっている事業と整合を図ることによる合理的な事業の進捗を念頭に置いております。

●大平部会長代理

今、何と並行してやっているとおっしゃいましたか。

●浦田交通事業管理者

街路の拡幅事業と一緒にやっておりますので、重複するものを一緒にやったほうが二重投資にならなくて済むというところが多分でございます。

●渡邊事業管理部長

経営計画との比較ということですが、資料2の40ページをご覧くださいと思います。今年度は2019年度ですが、基本的にはこの計画に沿った形での予算組みとなっております。

●名本委員

先ほどお伺いしようと思ったのですが、経営計画のお話が出たので、私の質問したことと関連して今の資料の内容について御質問したいと思います。

経営計画の41ページのグラフがわかりやすいのですけれども、このグラフでいきますと、2019年、今年度は予算と同じぐらいの数字ですが、2020年にいきなりぼんと上がっているのです。この1,000人ぐらい増えてくる要素は、その辺の値上げなどの要素が既になくなってもとに戻るという想定でこうなっているのでしょうか。

●渡邊事業管理部長

こちらは、推計に基づいておりますが、今年度は、10連休などのいろいろな特殊要素があると思っております。

2020年度以降につきましては、これまでの推計など、そういったもろもろのことを考慮して推計したものとなっております。中央区の人口の動向や、これまでの乗車傾向などを判断して推計した数字というふうに御理解いただければと思います。

●高野部会長

ほかにいかがですか。

●大平部会長代理

大平でございます。

皆様、日ごろ、大変御苦勞なさってくださいまして、ありがとうございます。

今、予算に関する収支の悪化という話をお伺いしております。説明の中で、多くが予想されている消費税の値上げということで、国家予算も20兆円とかわけのわからないプラスがされていましたが、この悪化の予想の中で、新しく予想されていなかったといえますか、予算だから予想されていないというのは変ですけども、これまでは出てこなかったような要因、新しく出てきた要因があれば、御説明いただきたいと思います。

もう一つは、41ページに出ていましたけれども、状況がどんどん悪化していくということはわかり切っていることです。そこで、新しく事業管理者になられた浦田様にお伺いしたいのは、この悪化の状況に従って粛々と事業をやっていくということもあるけれども、それに対して、管理者として少しでもあらがっていき、この部分はこんなふうにしたいというものをお持ちであれば、お伺いしたいと思うのです。

●高野部会長

まずは、予想していなかった要因ですね。

●渡邊事業管理部長

予算ベースでいきますと、基本的には計画どおりやっていますので、特段、これはというものは挙げられません。当然、決算レベルになると、思わぬ車両事故などが発生して、その分、経費がかかったということはあろうかと思えます。

そういう意味では、今回、予算編成するに当たって、予算編成の時期は前年度の秋ということになりますけれども、特段、これはというものを挙げるのはちょっと難し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。安心しました。

●浦田交通事業管理者

利用者が減少していくトレンドを何とかせきとめるような、この流れを変えるような策が打てないかということですが、基本的に、路面電車が走っている区域は、中央区の既成市街地で、しかも、どちらかというところから住宅地として開発された場所でございます。

そういう意味では、軌道関係の新しい線を引くときに、それに合わせて宅地なり商業施設なりを持っていくという抜本的な策は、なかなか難しいかと思えます。

ただ一方で、これから空き家がどんどん増えていきまして、古い住宅の有効活用ということは叫ばれておりますので、沿線のレジデンスの状況を注視しながら、可能な限り空き地・空き家対策をしっかりとやっていくということはあるかと思えます。また、最近、日本の新三大夜景に選ばれた藻岩山を初めに、インバウンドや市外の方々が札幌市に来たときに、夜景を見るという行動が従来に比べて非常に多くなっているということも把握をしております。したがって、路面電車の沿線にある観光資源を関係部局と連携しながら路面電車を使ってそういったものを見に行こうという動きを強化していくということです。

我々としては、安全・安心な乗り物ですと。昨今、全国各地でさまざまな交通事故が頻発しております、それに対する対策ということが叫ばれておりますが、何と云っても、こういう公共交通、軌道系というのは安全であることは間違いないですし、それをしっかりと守っていくことが、市民の信頼、ひいては利用者の維持につながっていくのではないかと考えております。

●大平部会長代理

おっしゃるとおりだと思います。大変ありがとうございました。

●高野部会長

今の議論は、上下分離をするときの前回の議論の中で、サービスの向上とか、お客様を増やすための策について、上の運送事業者のほうがどんなことをやるのかという議論もいろいろあって、その辺はまだまだ全てが明らかにならないということで、前回もいろいろな御意見が出てきたところです。

そういうことも含めて、お客様の増加を考えるとということが今後出てくる感じがします。ほかにはいかがですか。

●工藤委員

市民委員の工藤です。よろしく申し上げます。

低床車両のシリウスについてですが、私は市電沿線に在住しているので、既に何回か乗車させていただいております。

そこで、低床ですから、台車が端にあって、運転席のところはどうしても階段状になって高くなっています。私はいいと思うのですがけれども、見ていますと、ラッシュの時間などに、どうしてもその階段のところにお客様が進んでいかなくて、平面のところにお客様が集中して混んでいる状態になっています。ですから、今後、車両を製造していく過程において、改良ということはお考えになっているのでしょうか。もしありましたらお伺いしたいと思います。

●高野部会長

今後、車両を増やす場合にシリウスタイプが想定されていると思いますが、その辺の改良についてはいかがですか。

●吉江技術担当部長

技術担当部長の吉江でございます。

1100形シリウスの件ですがけれども、低床車両は昨年に1両入っております。その形については、委員の御指摘のとおり、構造上、どうしても高いところできてしましまして、それでなければ台車がおさまらないということですので、その改良はなかなか難しい状況ではございます。大きくその段差を低くしたり、低い部分を広げたりということは非常に困難だと考えております。

ですから、今製造しているもの、来年に向けて製造するものにつきましても、大きくは変わらないという状況になるかと思っております。

ただ、混雑緩和のためには、お客さまへの周知なども含めながら、いろいろ工夫していきたいと考えております。

●高野部会長

路面電車については以上としまして、高速電車事業に参りたいと思っております。

いかがでしょうか。

●名本委員

資料7ページの国庫補助金と一般会計補助金が平成30年度から令和元年度にかけて大幅に減少しているのですが、原因みたいなものがあれば教えていただきたいと思っております。

収入が減る中で、市からの補填とか国からの補填などの増額を要望するのも一手かと思っただけですが、逆に減っているということですね。

●高野部会長

相当減っているということですね。

補助金の減少について、いかがですか。

●白石経営計画課長

経営計画課長の白石と申します。

国からの補助金の関係ですが、今、南北線の高架部の耐震工事を行っております。順次、耐震工事を行っておりますが、平成30年度までは真駒内駅の耐震工事は未着手でございまして、澄川駅をしております。今年度から真駒内の耐震工事が始まりますけれども、その工事の出来高といいますか、工事のボリュームの多寡に応じて補助金の額は増減いたしまして、それに伴うものでございます。

一般会計の補助金につきましても、国補助と協調補助で一般会計から補助をいただいております。その増減に伴って一般会計補助も増減するというところでございます。

●名本委員

わかりました。

●高野部会長

ほかに、地下鉄についていかがでしょうか。

予算以外にも、先ほどあったような利用者サービス等、あるいは、今年度のいろいろなことについての御質問等でも結構でございます。

●大平部会長代理

技術的な話ですが、今の耐震化の部分の補助金がついているということは、お金の部分というのはここだけに出てくるわけですよ。だから、ほかのところには出てこないですよ。この分が元年度予算として減っていた場合、その違いというのは、例えば支出とか収入とか、その辺のところ、どこかがまた変わっているということではなくて、あくまでも補助金だから、要するに、でも、やっぱり補助金ということは50%ぐらいは補助金ですよ。

●白石経営計画課長

国庫補助金は、今、事業費に対して25.2%を国から補助金をいただいております。

今、大平部会長代理からお話がありましたとおり、まず支出は、そもそも工事の事業費のほうが増減いたしますが、地下鉄事業はほかにも多くの工事をいろいろやっている影響で、そちらについては余り大きな増減は見えてこないのですけれども、収入のほうは、国庫補助金をもらっている事業が、今、高架部の耐震工事だけですから、収入だけ、ここでぽんと出てきてしまうという見え方になります。

●大平部会長代理

それで目立ってしまう、そういうことですね。

わかりました。ありがとうございました。

## ●高野部会長

ほかはいかがですか。

足立委員、内田委員は、特に御発言はありますか。

## ●内田委員

移送人員が1日平均とかで減っているというのは、人口が全体として減っている影響が大きいのか、もしくは、運賃値上げの影響が大きいのか、ちょっとわかりづらかったです。

それに関連して、運賃というのは、もしかしたら下げたほうが収入が増える可能性もありますね。ということで、毎回いつも疑問に思っているのですけれども、価格弾力性、価格を動かしたときに人員がどれくらい増えるか、そういったところはこういった調査をしたり考え方で設定しているのかと思ったのです。そこを見誤ると、予想が全然違ってくると思いますので、どういうデータに基づいて価格弾力性を設定しているのかというところを教えていただきたいと思います。

## ●渡邊事業管理部長

まず、乗車人員は、1日平均のところでも1万8,000人ほど減っております。これは、今、内田委員がおっしゃったように消費税の転嫁による料金改定による逸走などです。

あとは、今年は10連休などもあって、休日ですと、どうしても乗車人員は少なくなるということがあります。これまでの決算見込みの状況などを勘案しまして、1日62万9,000人という数字となっております。

それから、料金の価格弾力性ですけれども、今、料金を下げたら乗車人員が増えるのではないかというお話もございました。かつてのラフナーカーブのような話かと思うのですけれども、価格弾力性での検討というのは、正直、行っておりません。

料金を改定すると、どのくらい逸走、乗らなくなる人が増えるのかというのは、これまでも何回か料金改定をしておりますので、そういった過去のデータなどをもとに推計しているという状況でございます。

## ●高野部会長

私のほうから補足しますと、15年くらい昔になるのですが、札幌市全体でゾーン金制を取り入れようという話がありまして、ゾーン間で料金をもっとラフな形にしようという話をしたときに、かなりその料金の弾力性の話をいろいろ分析した結果として、簡単に言うと、料金を値下げしても、例えば10%値下げしても、ちょっとしか増えないので、結論から言うと、どんどん値上げしたほうがある一定範囲で総収入が増えるということが明らかになっております。そういう意味では、値下げによる増収効果を見込むのは難しいというのは、そのときの分析の結果ということになります。

それから、市電のほうでは170円から200円にしたときにどのくらい下振れが生じるかというの、いろいろと勉強した結果として、これというものはなかなかなかったのですが、0.5%ぐらいの下振れということで、いろいろな要因が複雑に絡み合っ、結果的には値上げをした年は増えてしまったという話になりました。

その辺は、過去にはやった経緯があるけれども、今御説明のように、最近は、特段、そ

ういったことはやられてはいないということですね。

●渡邊事業管理部長

過去のことまでは私は承知していなかったのですが、そういうことがあったということを知り初めて知った次第です。

●内田委員

過去に人口が集中していて、社会情勢なども変わってきていると思うので、そういった傾向は、社会構造も変わっているから、違ってきていると考えるのがいいと思うのです。現状としては、それに基づいてやらざるを得ないということは理解できました。

あとは、少なくとも料金を変えない場合との比較をして上げたほうがいいのかという検討はされているのですか。料金を上げなければ、ここで検討している乗車人員よりも増えているはずですが、そことの比較をして、ちょっと上げたほうが収支的にはよくなるという比較はされているのですか。

●渡邊事業管理部長

そうですね。料金改定をするときは、当然、原価計算などをした上で、どのくらいの上げ幅にするかというもろもろの検討をすることになりますが、先ほど言いましたように、料金改定による逸走をある程度の推計でやった上で、どのくらいの料金改定をすれば収支的に将来的にも維持できるか、そういった考え方に基づいてやっているというところでございます。

●高野部会長

後の議題になりますが、資料5について説明していただいたほうが今の議論はクリアになると思います。報告事項ですね。

値上げといっても、通常の値上げとは異なる値上げですよ。

●渡邊事業管理部長

今回の料金改定は、消費税率引き上げに伴う転嫁ということだけで、原価計算に基づいての料金改定、それを料金本改定と言いますが、そういったものは含んではいないということ御理解いただきたいとします。

●高野部会長

資料5を説明していただけますか。

(3) 令和元年10月の消費税率引き上げに伴う市営交通の料金改定について

●渡邊事業管理部長

それでは、報告事項(3)を説明いたします。

●月宮事業推進担当課長

それでは、私から説明をさせていただきます。

令和元年10月に予定されております消費税率引き上げに伴う市営交通の料金改定について御説明をさせていただきます。

ことし10月に予定されております消費税率8%から10%への引き上げに伴いまして、引

き上げ相当分を地下鉄、路面電車の料金に転嫁するため、国の処理方針に基づき、料金改定を行うものでございます。

料金改定日は、税率引き上げに合わせまして10月1日を予定しており、改定率は、地下鉄は1.84%、路面電車は0.387%となります。

この料金改定の実施に当たりましては、地下鉄及び路面電車の乗車料金条例の改正案が平成31年第1回札幌市議会定例会において可決をされておりますので、今後は、国土交通省に対しまして認可申請を行っていくということを考えております。

次に、具体的な料金改定の内容でございしますが、表にまとめております。

地下鉄につきましては、普通料金の1、4、5、6、これらの各区につきまして10円の値上げ、定期券は改定後の普通料金をもとに通勤・通学の区分ごとの割引率を適用して算定した額を予定しております。

また、路面電車につきましては、下の表になりますが、普通料金は大人200円、子ども100円を据え置きまして、定期券は現行の定期料金に税率引き上げ分を転嫁した額を予定しております。

交通局といたしましては、消費税が消費者に広く公平に負担を求める税でありまして、今回の料金改定が税率引き上げ分のみを転嫁する改定であることを御理解いただけるように、今後、利用者の皆様に向けて、しっかりと御説明をしていきたいと考えております。

資料の説明は、以上でございます。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

今回、そういう意味では、税金の支払いが2%増えてしまうということで、それに対しては、1.8%と0.387%、いろいろな仮定条件があるにしろ、見込みでは支出が増えてしまう、税金払いが増えてしまうということですね。

ということで、内田委員、よろしいですか。

JRのほうは、10月1日に消費税とあわせてかなりの値上げをするということですね。こちらは、消費税のみで、しかも2%よりも少な目ということですね。

では、ほかに地下鉄関係についてはいかがですか。

#### ●大平部会長代理

念押しですけれども、今御報告があったように、JRに比べて極めて大きなメリットだと思うのです。これをちゃんとアピールできなかつたら、えらいことになるので、とにかく、ここは集中してやっていただきたいと思います。なかなかないことですから、ぜひお願いします。

#### ●渡邊事業管理部長

新聞報道などで、例えば、札幌―新さっぽろ間ですと、いわゆる普通運賃は地下鉄のほうが有利になり、これまでと逆転現象が起きるといような報道もされております。

ただ、PRに際して、JRより断然お得ですということはなかなか言えないところでございまして……

●大平部会長代理

それは10年前の話ですよ。

先ほどの降下率を見てください。これを見て、これだよ、下がっていくのだというあたりで、心を鬼にしてお願いいたします。

●渡邊事業管理部長

その点は検討させていただきたいと思います。

なかなか鬼になれない部分もございます。

●高野部会長

よろしく申し上げます。

それでは、ほかにありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

#### 4 報 告

##### (1) 札幌市交通事業経営計画〔2019～2028年度〕の公表について

●高野部会長

それでは、次は報告事項でございます。

1番目は、先ほどからもちょっと参照いただいたところですが、2019年度から10年間の事業計画の公表ということです。

これについて申し上げます。

●白石経営計画課長

経営計画課長の白石でございます。

私から、お手元の資料2の経営計画の本書につきまして御報告をさせていただきたいと思っております。

まず初めに、表紙をご覧くださいと思いますが、計画の名称につきまして、元号の変更に伴い、和暦表記を追加してございます。

なお、本文につきましては、中身ですけれども、時系列で見ただけのわかりやすさやグラフの表示の関係などを考慮しまして、西暦表記のみとさせていただいております。

本計画につきましては、昨年度の交通部会におきまして御審議をいただきながら作成を進めてまいりました。ことしの2月21日に札幌市議会の経済観光委員会において報告させていただきまして、その後、約1カ月間のパブリックコメントを実施した上で、このたび、取りまとめを終えることができました。

委員の皆様には、これまでの御審議にお礼を申し上げたいと思います。

それでは、実施しましたパブリックコメントの概要につきまして御説明をさせていただきたいと思っております。

資料2の53ページをご覧ください。

パブリックコメント手続というものでございます。

意見の募集につきましては、3月13日から4月12日までの31日間実施をしまして、市役



所や交通局の本局庁舎、区役所などに配布させていただくとともに、ホームページでも公開させていただいたところがございます。

4番目に御意見の数を記載してございますが、今回のパブリックコメントでは20名の方から御意見をいただいております。

続く54ページには、いただいた意見の内容が計画のどの部分に関するものかをあらわしてございます。

表中段の第2の事業計画の3番目、まちづくりへの貢献で21件、次の経営力の強化で13件というように、これらには多くの御意見をいただいております。総数としましては、一番下の合計76件の御意見をいただいたところがございます。

いただいた御意見の概要とその御意見に対する札幌市及び交通局の考え方につきましては、次の55ページ以降に記載をしております。本日は、お時間の関係で全部御紹介するのはなかなか厳しいところがございますが、特に多く寄せられたものを御報告させていただきますと、58ページのすべての人にやさしい施設整備というところで、エスカレーターの設置など、バリアフリー化を求めるものが多く寄せられてございます。

また、次の59ページの訪日外国人旅行客が利用しやすい環境整備のところでは、案内表示等の多言語化を初めとしたインバウンド対策に関するものに多くの御意見をいただいたところがございます。

これらにつきましては、本計画の中の事業にも計上させていただいておりますが、私ども交通局といたしましても大変重要な課題であると認識をしております。今回いただいた貴重な御意見を踏まえて、確実に取り組んでまいりたいと考えてございます。

また、次の60ページからの経営力の強化でございますけれども、こちらには13件の御意見をいただきました。そのうちの9件が路面電車事業の上下分離の導入に関するものであります。こちらについては、やはり関心が強いということでございます。交通局といたしましては、路面電車事業の経営の効率化や安全管理体制の維持・継続のために上下分離の導入を円滑に確実に進めてまいりたいと考えてございます。

そのほかにも、今回、多くの貴重な御意見をたくさんいただきました。本日は、お時間の関係上、全ての御意見を御紹介することがかなわないため、他の御意見の御説明につきましては割愛させていただきますが、私どもといたしましては、今回いただいた御意見を踏まえて、今回の原案、経営計画本文に関する変更を要するものではないと考えてございますので、本文につきましては原案どおりとさせていただきます。

なお、本計画の公表につきましては、来月、もうすぐですけれども、6月中の公表を予定しております。より多くのお客様に市営交通を御利用いただきまして、目指す乗車人員を達成できるよう、計画に掲げた取り組みを着実に進めてまいりますとともに、時代のニーズに合った取り組みを柔軟に実施していきたいと考えてございます。

経営計画に関する御報告は、以上でございます。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

本部会におきましては、このパブリックコメントをやる前の時点で、この経営計画には御議論をいただきまして、その後、パブリックコメントを集めていただいて、先ほど御説明いただきました。

それによる本文の修正はなかったということですが、いろいろ貴重な御意見が、パブリックコメントとして、この部会の中でも出てきたような意見が多数出ていたように思います。

いかがでしょうか。御感想でも結構でございます。経営計画、あるいは、パブリックコメントの中身を見て、気になる点等がございましたらお願いしたいと思います。

#### ●大平部会長代理

これは、今後、どういうふうパブリックコメントをするのか、これから定期的にやるように、もしくは頻度を高める方針とするのか、そこら辺をお聞かせください。

#### ●渡邊事業管理部長

パブリックコメントにつきましては、こういう計画の策定の節目節目で行うということで、特段、この計画が大きく変わるような場合はどうなるかわかりませんが、定期的にパブリックコメントを行うということは予定してございません。

ただ、交通局は、いろいろ利用者の皆さんから御意見を頂戴していますので、そういったものにつきましては、局内で共有したり、事業に取り入れるものは反映したり、そういうようなことはこれまでも行っているところでございます。

#### ●大平部会長代理

気になるのは人数的なところで、これが食ベログだったらまずいですよね。

食ベログだったら、20人ぐらいといったら評価にならないという感じにもなってしまうたり、身内がやっているのではないかという話になってしまったり、ここら辺についての修正といいますか、それはどんなふうにお考えですか。

まあ、いいです。申し上げたいのは、さっきの価格弾力性の話にしても、それから、どういうふうマーケティングしていくかということに関しても、外部をうまく利用していくといいと思います。

何かいい案が出てきたら、次の予算に組み込むとか、何かそういうやり方というのは、今後お考えかどうかというところだけ、もしお考えでなかったら、そういうことがありますということです。

自分の身を削るようなことになるかもしれませんが、そういうことがあるぞということです。

#### ●白石経営計画課長

こちらの資料2の36ページの一番上の(2)というところに計画の進捗管理・進捗状況の公表、計画の見直しについてということを書かせていただいております。計画の進捗管理は、毎年、ホームページで進行状況などを御報告させていただくとともに、PDCAサイクルの特にCとAの部分を着実にやってまいりたいと考えてございます。

そのほか、二つ目の丸になりますけれども、今回の計画の特徴としましては、国、総務

省からも要請されているのですが、計画が陳腐化しないように、3年から5年ごとにローリングを行う予定にさせていただきます。

ですから、その時々で新しい事情が生じたり、社会情勢の変化等は計画に随時盛り込んでいくという手法を今回の計画ではとらせていただきたいと思いますので、こちらで対応させていただきたいと思っております。

計画を改定する際には、パブリックコメントもまた必要になると考えております。

以上でございます。

#### ●高野部会長

ローリングするときには、本部会でも議論していただくということになるのだろうと思いますが、地下鉄、路面電車については、市民の皆さんの関心も高いので、例えば、パブリックコメントと言わず、市政モニター調査のようなことも毎年やられていますよね。

それから、現場でもいろいろな苦情の声が出てきている、あるいは、要望の声があるのではないかと思うのですけれども、そういったところも情報収集はきちんとまとめられて、PDCAのサイクルができていくかどうか、ご確認をしたいと思っておりますが、どなたかお願いできますか。

#### ●渡邊事業管理部長

市全体でアンケート調査を行うことがあるのですが、例えば、企画乗車券などを考えた場合に、どのくらい利用が見込めるかということを探る意味でも、関心动向などを調査することは当然でございます。

ただ、全市的に一斉にやるものですから、交通局のものがエントリーできるかどうかということもございまして、もし、そういう場が使えないということがあったとしても、何か緊急でやらなければならない場合は、ホームページ等を活用して、意見募集なりは考えていくことになると思います。

#### ●白石経営計画課長

1点補足させていただきますが、31ページの経営力の強化のところには、上下分離の次ですけれども、お客様の声の事業運営への活用という項目を載せさせていただいておりますので、こちらでシステムチックにといいますか、お客様の声をしっかり分析、調査した上で事業に反映させていくということを計画でも考えてございます。

#### ●高野部会長

ほかに、経営計画についていかがですか。

#### ●名本委員

パブコメの関係でお尋ねしますが、この計画だけではないと思うのですけれども、3月にパブコメを行い、今回、審議会を行い、6月にもう印刷ということであれば、そのスケジュールリングに大きな問題があるのではないかと思うのです。つまり、パブコメをもう少し早目にやることはできなかったのかということですか。

また、中身について御質問されている方の意見は非常に貴重だと思います。例えば、60ページの「P32の経営力の強化の二つ目」ですが、真駒内駅に関して、この方がおっしゃ

っているのは、オリンピックの記念碑的な意味合いがあるということで、安全性などに関してはきちんと確保した上でということだと思っております。

南北線に関しては、私は真駒内に住んでいるものですから、いつも気になっているのですが、構造的に外観も結構傷んでいるような気がするのです。

ここで、建てかえ等の予定は今のところないというのは、今、既に造ってから50年経っていますし、この計画が終わるときには60年になりますので、更新等の計画にそろそろ着手するべきときでないかと思うのです。その辺を経営計画の中では全く書かないということがちょっとよくわかりません。

もう一点は、パブコメの62ページの事業計画のその他の一番上に挙げられている、路面電車のJR札幌方面への延伸要望についてお伺いしたい。この件については、私も前に質問したのですが、路面電車の延伸計画について、都心にいろいろと人が張りついていて、札幌市としても、苗穂のあたりを随分再開発されていて、いわゆる大通東側への市街地の拡大というか、人口の集中ということが見込まれる中で、パブコメに対する市の回答としては、調査検討を行っている状況という書き方になっていますがこの辺は、経営計画の中で調査検討を行っていきますという書き方ができるのかということをお聞きしたいという2点です。

#### ●高野部会長

3点ありまして、まず、パブコメの時期をもっと早くできなかったかということですか。

#### ●渡邊事業管理部長

パブコメの時期は、3月13日からとなっています。この経営計画は部会でも御審議いただきましたが、その後、議会に報告して、議会でも御審議いただいたということです。それが、今年の一発ということで、3月の中旬くらいまでかかった議会ですけれどもそこでの審議を終えてからパブコメを実施したものでございます。そのため、どうしても3月が募集期間の始期となっております。

62ページの路面電車をJR札幌駅方面などへ延伸してほしいという意見についてです。この調査検討については、この経営計画の中で調査費を計上するとか、そういうことはしてございまして、こちらの調査は、市長部局のまちづくり政策局総合交通計画部というところが調査をやっているところでございまして、その現状をこちらに記載させていただいたということでございます。

#### ●高野部会長

真駒内駅の改修の方向とか中身とかはいかがですか。

#### ●吉江技術担当部長

真駒内駅についてですが、現在、耐震改修工事ということで、耐震上、強度に問題があるということで、今工事を行っています。

それにあわせて、傷んだところの交換等を行っておりますので、建て替えをまだしなくてもいいというような状況で、今検討しておりますので、根本的な建て替えはやらないとい

うことでの考えでございます。

●高野部会長

経営計画の中に、そういう細かい話は書いてはいないのですね。

●吉江技術担当部長

真駒内駅の耐震改修工事ということで載せさせていただいております。

●高野部会長

それはどこにありますか。

●白石経営計画課長

本文への記載は、23ページの(3)の施設の安全性を強化しますというところの地震対策の推進というところに、順次耐震改修工事を行いますということで。

●高野部会長

という中身の一つとして、真駒内もということですね。

こういう書き振りだったのですね。

●白石経営計画課長

真駒内は既に着手済みですので。

●高野部会長

そうですね。

名本委員、いかがですか。

一応、三つについてお答えがありました。

●名本委員

御説明の内容はよくわかりました。ただ、できれば、パブコメはもう少し早目にやっていただければなという感じはします。

真駒内駅に関しては、この交通局で議論していること以外の話があると思うのですけれども、例えば、今、駅のいろいろな再整備といいますか、駅周辺の関係も含めて、計画を住民参加という形で進めている中で、駅も住民のほうからは改修していただきたいと、例えば、バスターミナルとのタッチが悪いとか、そういうこともございますので、ここで余り言い切ってしまうと、駅は一切手をつけないのだなとか、いろいろな意見が出てくる可能性があります。例えば、そのままにしたほうがいいのか、もっと高架にできないか、地下にできないかとか、余り極端に言い切ってしまうとまずいのかなと思ったものですから、これを見たときに、住民としてはかちんときたところがあります。

●高野部会長

あの周辺は、まちづくりという意味で、別途、いろいろ御検討されているということを知っております。

パブコメについては、札幌市全体として、このぐらいの時期にやるべしというものがあるのですか。何カ月以上前にはやらなければだめとか、そういうものは特にないのですか。それは個々に判断しているということですか。

●白石経営計画課長

今、手元に資料がないので、詳しく承知しておりませんが、基本的には、庁内議論を終えた後に、議会へ一度報告をした後、1カ月以上の期間を設けてパブリックコメントをやるというルールになっております。

●高野部会長

募集期間を1カ月以上設けなさいということです。

それに該当しているということですね。

●白石経営計画課長

はい。

●高野部会長

よろしいですか。

●名本委員

はい。

●高野部会長

ほかにいかがですか。

●内田委員

39ページの一番下の写真がちょっと気になりまして、ここで書かれているのは、地下鉄事業というところで、電車の写真があるのは誤植ですか。ちょっと気になりました。説明もこのページにはないので、もしかしたら全体を通して一回チェックされたほうがよろしいのかなと思って言いました。

もう一つは、確認だけですが、38ページの上のグラフについてです。これは、日ハムが移転した後は考えないで、あくまでも現状で計算されているということですのでよろしいですね。ちょっと気になるのは、その後の東豊線への影響は結構大きなものなのですか。

●高野部会長

これは、パブコメにもありましたよね。

そこも含めて、まず、写真2点でよろしいですね。写真については、場所の間違いですか。

●白石経営計画課長

全体を通して写真を掲載してしまっておりまして、たまたま地下鉄のところに電車の写真が来てしまったので、これは変えるようにいたします。

●内田委員

例えば、41ページにある路面電車の写真についてはどこかで説明しているのですか。それとも、書いていることとは関係なく、路面電車の写真を……

●白石経営計画課長

書いていることと余り関係なく載せてしまっています。

●内田委員

関係ないのですね。これはわかりづらいと思います。

●高野部会長

それをもう一回、チェックしていただきたいと思います。

これは本番の印刷ではないわけですね。

●白石経営計画課長

差しかえがききます。

●高野部会長

仮印刷ということですね。

もう一つは、札幌ドームというか、日ハムの移転に伴う検討ですか。これについてはいかがですか。

●渡邊事業管理部長

日ハムの移転に伴う対応ということですが、この資料自体は、先ほど内田委員から確認されましたけれども、日ハムによる原因分というのは見込んではいないというものでございます。

それで、日ハムが移転することによって、どのような影響があるかということ、平成29年度の状況ベースで見ますと、29年度は68試合ございまして、乗車人員が約106万人ほど、乗車料収入は1億9,000万円ほど、その部分が増収になっている、人員も増になっているということで、地下鉄が全く使われなくなれば、これぐらいの乗車人員の減にはなるだろうということですよ。

ただ、これはあくまで地下鉄が全く使われなくなったらということございまして、北広島に行くには、JRなどを利用する人も多いだろうということですよ。JRを利用するには、JRの札幌駅、ないしは新さっぽろまで地下鉄を利用されることもあるのではないかとということで、その見込みは見通しが立たないというか、推計は難しいところでございます。

私どもとしては、その減収分、全体の乗車料収入の0.5%に相当するものでございますけれども、それについては、今後、いろいろなドームで行うイベントとの協調とか、そういったことを踏まえて、増収の減を抑えていきたいと思っているところでございます。

●高野部会長

63ページのパブコメの中に出てきますね。

ほかにいかがですか。

●舛田委員

舛田でございます。

全体の中で、経営力の強化ということで、この中で収入のことに書いてあることのほとんどが乗車料金のことです。乗車人員は、恐らく人口構成からして漸減傾向にあるだろうということになると、ほかの収入をどう増やすかということを考えなければならないと思うのです。

最近、東京などに行ってみると、電車には必ずデジタルサイネージのモニターがついていて、そういう広告のあり方が新しい技術で変わってきていると思うのですが、市営交通に関してはそこまでは至っていないです。もちろん、設備投資の関係もあると思いますし、

広告主の経営規模の問題もあるとは思いますが、そこら辺の運賃収入以外の収入増についてどのようにお考えになっているのかというのをお聞かせいただきたいと思うのです。

#### ●渡邊事業管理部長

運賃以外の収入といいますと、広告料収入と不動産の賃貸が主になるところでございます。

今、舛田委員からもお話がございましたけれども、電車の車内に広告用のサイネージを設けるといのは、設備投資的、金額的にもかなり厳しい状況にはあるということで、広告料収入もかなり景気に左右されるという面はございますが、日ごろから、代理店など意見交換して、どういうふうに売ることができるのか、代理店としても売りやすい規格を打ち合わせておりますので、今後も積極的に代理店とも協議していきたいと思っております。

それから、不動産関係、特に駅ナカの事業や遊休地の問題がございまして、遊休地については、駐車場などでパークアンドライドという形で運営している土地を貸し付けているところがございますが、民間事業者とも提携できないかどうか、今、協議をしているところがございます、具体的にお話もしているところがございます。

そういうことで、土地の賃貸用もアップしていきたいと思っておりますし、駅ナカについても、乗降客によって出店しやすいところと出店しづらいところがあります。出店しやすいところは、今は大体埋まっている傾向もございますけれども、空いている区画を積極的にPRしていきたいと思っております。

#### ●舛田委員

駅ナカの利用で、最近よく話題になっているのは、宅配便の再配達防止のために宅配ロッカーを駅に設置するとか、そういうことも話題になっています。恐らく、スペースさえあれば、そんなに人手もかけないで、大した収入にはならないかもしれないですけども、お客様の利便性を上げるという意味では意味があることかと思っておりますので、そちらも検討していただければと思います。

#### ●渡邊事業管理部長

宅配ロッカーにつきましては、宅配業者などとも話す機会がありますので、今の御意見を参考にさせていただきたいと思っております。

#### ●高野部会長

ほかに経営計画についてはいかがですか。

#### ●大平部会長代理

確認ですが、内田委員がおっしゃっていて、いろいろな方がおっしゃったのですが、東豊線の件について、38ページのところを見ると、非常になだらかに下降していているように見えますが、今後、これはふたをあけてみたら結構大きかったよねなどという話になって、この図が変化することはないわけですね。

#### ●渡邊事業管理部長

なかなか断言はできないのですが、一旦、推計に基づいて乗車人員等を算出しております



すので、このように推移していくと思っております。

ただ、私どもの1日乗車人員の目標としては、63万人を目指しております、これをどうやって維持していくか、インバウンドなども含めて、ここでは右肩下がりになっていますけれども、63万人を目指して維持していくように頑張っていきたいと思っています。

#### ●大平部会長代理

決して、皆様がどうのこうのというわけではございません。とても心配だというだけです。

私どもも東豊線を利用させていただいていることからすると、できるだけ学生に地下鉄に乗れよと言っていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

もう一点、隣の39ページですけれども、先ほど間違えた絵がありましたよね。これにくっついている文字が利用者サービスです。普通、利用者サービスというのは、図書館などだったら、附帯的なサービスのことを利用者サービスと言ったりしているので、何かいい表現で、むしろこれをおまけではなくてもっと使ってもらえるような表現にしていっていいと思うのです。

その辺を担当部署の方にもう少し頑張ってもらいたいことをぜひ申し上げたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ●高野部会長

置く場所も悪く説明も悪いということです。両方とも検討してということですよ。

確かに、利用者サービスといたら、もっと、傘を貸し出しますとか、そういうことで、これは別の目的の利用ということですね。

#### ●大平部会長代理

これは、商品ですので、付加価値が高まるようお願いいたします。

#### ●浦田交通事業管理者

内田委員、大平部会長代理からいただきました日本ハムファイターズが出ていった後の話でございますが、当然、札幌ドームにとっても非常に痛手であるということです。

一方で、夏のいい時期に札幌ドームを使ったイベントをしたいという申し出がこれまでも幾つかあって、それがどうしても日程的に合わなくて断って、4万人入るアーティストのコンサートを断った事例もこれまではあったと伺っています。今後は、そういったものを今後は積極的に受け入れていきたいということです。

さらに、4万人というと、イベントとして限られてきますので、これが2万人ぐらいの規模のアリーナが札幌市内にはございません。少し会場を整理して、コンパクトなイベントが開けるような余地がないか、今、検討していると伺っております。

そういう意味で、札幌ドームのほうでも、さまざまなイベントをこれから考えていくというのが一つです。

もう一方で、2030年を目標に、今、新幹線が札幌延伸工事、事業を進めております。この新幹線の駅が北5西1から創成川をまたいで東1のほうにできます。ある意味で、今度は東豊線のさっぽろ駅が新幹線直結の駅になるということで、現在、実は高野部会長にも

バスターミナルの関係で、今、いろいろと検討していただいておりますが、バスターミナルは恐らく2丁目だけではおさまらないのではないかと考えています。今までと違って使いやすいバスターミナルにしたいということで、そうなると、まさに東豊線のさっぽろ駅と直結のバスターミナルになっていく可能性が非常に高いです。

そういう意味で、先ほどからバスターミナルとの結節機能がまだ弱いのではないかとこの話がありましたが、まさに、それをさっぽろ駅のバスターミナル、東豊線のさっぽろ駅、新幹線駅というのがシームレスに人が動けるような施設にしていきたいということで、東豊線のさっぽろ駅は使いやすいぞということを我々としても関係部局と協議しながら進めていきたいです。少しでも東豊線を使ってもらえるような工夫というのは関係部局とも協議しながら鋭意進めてまいりたいと考えております。

### ●大平部会長代理

ありがとうございます。

割り込んで申しわけありませんけれども、例えば、新幹線の場合もそうだったと思えますけれども、長野新幹線などで、幾つかの駅にJRが持っている土地があって、そこがうまく開発されていくとか、それから、東急がたまプラーザを開発するとか、宝塚などもそうですね。阪急が宝塚を使って、阪急をうまく伸ばしていくとか、いわゆる沿線をどう開拓していくか、開発していくかというその目的地みたいなものが、その場所場所でうまくでき上がっていくと割と効果が上がる可能性が高いです。そういった可能性の調査、そういった検討を既にやられているとは思いますが、もう少し力を入れていくというメリットがこれからかなり出てくると思っていますので、ぜひ御検討いただければと思います。

### ●高野部会長

交通局だけの検討ではないかもしれませんが、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

ほかにいかがですか。

### ●齋藤委員

ビルジング協会の齋藤と申します。よろしくお願ひいたします。

今回、この期の前ですけれども、ループ化とサイドリザベーションは、かなりの御苦勞をされて、まちも皆さんが協力して実現したのですが、その結果がどうであったかということにもうちょっと触れてもいいのかなと思いました。

例えば、ループ化においては、計画よりも大きな人数が実は利用してくださったとか、サイドリザベーションは日本で最初の取り組みだったのではないかととても画期的なことだと私たちは高く評価されているのではないかとと思うのです。そのことをもう少し記載されてもいいのではないかと思います。

これは、かなりの勇断というか決断があった、安全上どうだろうかとか、いろいろな問題があったと思うのです。それにおける沿線の再開発にもかなり影響のあるものでもあった、そこを押しやってやったということの評価がもう少しされてもいいと思います。

また、経営計画を見ると、いかに乗客を増やすかに尽きるのかなというのが見てわかったところです。今、せっかくまちづくりというのを中心に、もうちょっと路面電車を計画していくといいのかなというお話が幾つか出たのですが、例えば、ここに健康づくりの増進ということがあって、一つは高齢者、一つは外国人、両方に共通するのは、やっぱりどれだけの魅力的な情報を路面電車に乗ったその先にどんないいことがあるのだろうということの動機づけが一番大事かと思います。

この中でちょっと触れているのは、ウォーキングマップを2014年に発行しましたということがあります。これは、継続的にやってこそ価値があるものなので、紙マップというよりは、簡単にできる、今、60歳の方もスマホを皆さん普通にお持ちですので、そんなものも、ぐるなびとは言いませんけれども、まちなびでもいいのですけれども、インスタにどのぐらいのものがアップされているかランキングを出すとか、そんなものでも、ちょっとおとりしてみようかという動機づけにもなると思います。これは意外と安くできるのかなと思います。

もう一つは、健康とのリンクというのが今はすごく重要視されていて、これからは高齢者が健康に非常に留意されていくという時代がどんどん来ると思います。身近な例で言うと、北海道神宮の朝のラジオ体操ですが、私たちは子どものときに二、三十人しかいなかったのが、今は何百人もの方が来ています。そういうものが、各地点、各公園、各いろいろなところのスポットで、いわゆるパワースポットが増えてくると思うのです。

では、これにどうやって路面電車または市電を近づけるか、利用客を増やすかということ、そこに行った人には、例えば、数十円の割引を上げるとか、そういうことが簡単にできるようになれば、そこにたまには行ってみようかという気持ちになるということを考えられたら、これは恒常的に皆さんが行くようになる一つの習慣になると思いますので、そんなことをほかの部局も交えて一緒にお考えになられたら、さらに増員できるのかなと思いました。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

ループ化の話は、経営計画の18ページに路面電車活用計画の概要ということで、中身の説明はしているのだけれども、その後、どうだったかという齋藤委員のおっしゃったことが何も書かれていないので、この中に、計画だけではなくて、計画をやったところ、こういう効果があったとか、そういうものを書き込んでいただきたいというご要望だと思うのです。この辺はこれから可能ですか。

#### ●渡邊事業管理部長

そのところは、どの程度のボリュームかということがありますが……

#### ●高野部会長

そうですね。昔の計画をそのまま載せても、もう終わって実際に動かしているものもあります。

#### ●渡邊事業管理部長

言ってみれば、振り返りみたいな形になると思います。

●高野部会長

そうですね。では、そのようにしてください。

●渡邊事業管理部長

考えさせていただきます。

●大平部会長代理

齋藤委員がおっしゃったのは、とても素晴らしいことを交通局がやっているの、うれしいのだということをおっしゃっていたのです。ですから、ここに載せなくてもいいと思うのですが、素晴らしい、だから、もっともっとこれをみんなに知らせてほしいなということで、僕も全くそのとおりだと思います。

ラジオ体操は僕もやっているの、何が言いたいのかというと、ただで可能性が広がる方法として、一般の企業がやっているのは、提案性ということです。提案性をとって、特に社内とか部内での提案をうまく取り入れられるようなことをして、それが恒常的になってくると、最初は無理やりやっていって、それが恒常的になってくると、極めて効率の高いシステムができ上がってくるのだらうと思います。

それから、先ほどのアプリの件に関しても、外からの提案を受ければ、非常に安く、すぐにでも可能になるような、周りにそういうアプリをつくっている者がいますので、簡単に応募にかかってくると思います。そして、応募で出てきたものを見て検討すればいいだけの話で、これも余りお金はかからない話かなという感じがしました。

この提案をキーワードとして、既にお持ちだと思いますけれども、これを機会に御検討いただければなと思いました。

とても素晴らしい、本当に誇れるまちの交通局だと私は思っています。

●高野部会長

今の健康づくりについては、57ページのところも、3の(1)の最初のパブコメに健康づくりということで、答えが階段にステッカーを張っていますよということだけだったのですが、あれもそうかもしれません。直接的な増収というか、そういうことにもっとつながるような取り組みは、今、お二方から御意見が出ましたので、そういったことも踏まえて対応していただければと思います。

●足立委員

今御意見を伺いながら、ちょっと思いついたといいますか、前に地域でお話が出たことがあったのですが、残念ながら、今、地下鉄であったり、市電のほうは私はよくわからないのですが、全ての広告枠が埋まっているわけではない状況だと思います。

できたら、地域におけるイベントみたいなものを空き枠を利用して、地下鉄の駅を基点として、例えばこういう地域イベントがありますよというようなものを掲載されるというのは、まちおこしに当然つながりますし、地下鉄利用ということを広めていく、利用していただくための一つのアクションを起こさせる原因になるということもあるのではないかなという気がします。

先ほどから御意見がいろいろ出ておりますように、単に待っているだけではどうも乗客数は増えないということですので、そうした思考と申しますか、考え方を広げていただくことが必要ではないかと思っております。

●高野部会長

地下鉄駅構内の無料の掲示というのは、どういうふうになっているのですか。結構ありますよね。

●前田高速電車部長

ただいま、既に各駅で、地域の方等にお使いいただきます掲示板を設けてございます。ただ、そういう場を設けましてから相当の年数がたっております。今、御意見をいただきましたので、いま一度、その活用状況等を確認しまして、利用の活性化に向けて、再度、確認、検討してまいりたいと思います。

●足立委員

そういう掲示板があるのは存じてはいるのですが、見やすいというか、目立つ場所ではないのです。そういうことが多いように思います。

ですから、電車内の広告が売れていない部分もお使いになったらどうかなという気がしているということです。

●渡邊事業管理部長

広告枠で、今おっしゃったような地域の情報というお話がございましたが、なかなかすぐには、広告代理店との関係で、いつその枠が売れるかわからないということもあって、すぐにお返事することはできないのですけれども、いただいた御意見については、またいろいろと検討、研究させていただきたいと思います。

●高野部会長

これは、北海道ではありませんが、バスの中には無料の地域情報を張るとか、バスの中に子どもさんの絵を張りますと、用事がなくても絵を見るために乗ってくれる人もいるということで、そういうやり方もあるのです。

札幌市の市電、地下鉄とは規模が違いますが、その辺のことも実際はいろいろなところでやっておりますので、また、いろいろと御検討いただければということでございます。ありがとうございました。

大分時間も経過しておりますので、もしよろしければ、経営計画については以上とさせていただきますが、よろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

## (2) 札幌市路面電車事業の上下分離について

●高野部会長

次は、上下分離についてです。これについて御説明をお願いします。

●月宮事業推進担当課長

それでは、私から、路面電車事業の上下分離につきまして、前年度1月の交通部会以降

の進捗状況をまず口頭で御報告させていただきます。

ことし2月に開会されました平成31年第1回定例市議会におきまして、路面電車事業に上下分離を導入するため、軌道整備事業の特許取得に係る申請を行うための議案について議決を得たところでございます。

その後、上下分離の実施のためには、本市の軌道運送高度化実施計画につきまして、国土交通省の変更認定が必要となるものですから、申請について、国との協議を進めてきているところでございます。

それでは、お手元の資料に沿って、御説明いたします。

まず、資料4の「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」をご覧くださいと思います。

まず、前年度第2回、第3回の部会で多くの御意見を頂戴いたしまして、どうもありがとうございます。

この委員の皆様からいただきました主な質問や意見のうちで、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番目から3番目までは本日回答させていただきますけれども、4番目以降につきましては、検討に時間を要しますことから、次回以降に報告をさせていただきたいと考えております。

まず、資料の1番目、他都市の事例といたしましては、富山市の住宅促進優遇策について、札幌市も同様の制度を検討しないのかということでございました。

本件につきまして、富山市に制度内容について確認しましたところ、公共交通機関の沿線の新規居住者を優遇する富山市公共交通沿線居住推進事業という制度がございまして、路面電車であります富山ライトレールや市内の鉄道など公共交通機関周辺に新たに共同住宅を建築する事業者、それから、新たに住宅を取得する市民に対して補助金を交付するという事業でございました。

この制度の導入目的は、富山市では人口密度が低い市街地が拡散した状況にあることが問題となっているということでございまして、これを解消するために市の政策として補助制度を実施しているということでございました。

本市の路面電車沿線の状況といたしましては、富山市と異なり、都市の環境の背景が大きく異なることから、現在のところ、富山市のような制度の導入は検討していないという状況でございます。

なお、これに関連しまして、富山市における固定資産税等の税の優遇措置についても確認をしましたら、現在は特定地域の住宅を促進するような税の優遇策はないということでございました。

次に、2番目の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のか、また、市民の期待に応え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。

これにつきましては、現在、公社のほうで利用者サービスの内容を検討しておりまして、交通局においてもこの検討を支援することで、両方で協力し合いながら検討を進めているという状況でございます。

また、公社におきましては、民間のコンサルティング会社を活用いたしまして、他の鉄道事業者への情報収集や関係者等への意見聴取を行うとともに、乗客誘致策や利用促進策に関する効果的なサービスアップ策の提案を受けることを考えております。

今後は、利用者サービス策の具体的な内容について、この結果などを踏まえて検討し、次回の交通部会などで御報告させていただきたいと考えております。

次に、3番目でございますが、市民周知として、今後どのように市民に情報提供していくのかということでございます。

これにつきましては、近日中に、交通局ホームページにて札幌市が導入する上下分離の目的や概要、進捗状況について紹介するページを掲載する予定でございます。

今後につきましては、国からの上下分離の認定を受けた後、広報さっぽろや路面電車、地下鉄車内、それから、駅構内でのポスター掲示による周知に加えまして、公社と協議の上で、さまざまな媒体を活用して積極的な情報発信に取り組んでいきたいと考えております。

4番目以降につきましては、現在、対応方法を検討中でございます。次回以降の交通部会で、検討状況を御報告させていただきます。

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。

上下分離については、今、申請する前段での協議中ということでございます。本日は、①から③までということで御説明がございました。

先ほども出ておりました上下分離後のサービスの検討ということも御説明がございました。

これについて、いかがでございますか。上下分離についてです。

#### ●大平部会長代理

富山の件で、ここにあります住宅促進優遇策に関しては、そのとおりだと思います。

一つ、富山の路面電車で行っているのは、例えば花束を持っている人はただにしましうというのがあって、花を持っている人がたくさん乗ってくると、まちがすてきになるよねとか、そういうことを推進している路面電車が利用者にとってめちゃくちゃ価値が高くなるのです。価値が高くなってくると、自分がその価値と同化したいというので、その車に乗るようになってくるという時代に今はなっているのです。

まず、そのことを一つ押さえた上で、申し上げたいのは何かというと、いろいろなアイデアが出てきているのです。つまり、アイデアの出し方を富山の交通局は何かやっているのではないかというところがあって、そのアイデアのどういうものなのかによって明暗が決まってくる。そして、どれだけいいアイデアを出せるかというところがこれからの効率性だと思うのです。

そうすると、そのアイデアをどう実現しているのかというのがセットになっているはずですが、要するに、権限移譲の問題とか提案の実現の方法だと思うのですが、ここら辺は何

かあるのではないかと思うので、その辺というのは、ごっそり持ってくると、さらに札幌がもっともっと格好よくなってしまおうと思います。今までも格好いいのだから、これはいけると思うのです。ちょっとまねをすると、ざまを見やがれ、札幌は最高だぜとなって、もっとよくなると思います。もしご関心があれば、お願いしたいと思います。

月宮課長、よろしくお願いします。

#### ●高野部会長

富山については、立ち上げのときに大規模なC I といえますか、車両のデザインからいろいろなものをトータルで、停留場を含めてトータルにデザインをして、車両も4種類ぐらいにして、それぞれグッズもつくり、この色のL R Tに乗ると幸せになれるとか、カップルが結ばれるとか、いろいろな都市伝説も流しつつ、相当大規模なC I がやられました。

ただ、向こうは車両も全部新しいもので、基本的に停留場も新しいものがほとんどということでのC I でした。こちらのほうは、車両がようやく2両と1両と今度また1両つくるという状況なので、なかなか難しい点はあろうかと思っています。

そういう意味では、上下分離によって、目に見える形でこういうぐあいに市電が変わるよ、どんな名称にするのですかということも含めて、そういう意気込みを持っていただいて、生まれ変わるということを考えていただかないと、運転手さんの給与を削減することが第一の目的でしたなどという捉え方だけではなくて、今、大平部会長代理もおっしゃったように、いろいろな形で抜本的に生まれ変わるということを市民も体験できるような、わかるような形で、公社のほうとぜひ御検討いただきたいということだと思っています。

ちょこちょことしたことではなくて、わかりやすくやるということです。しかも、今のお金の余りない中でやるということで、よろしくお願いしますと思います。

私がしゃべり過ぎましたが、上下分離について、ほかにいかがですか。

一応、令和2年度4月からということですから、来年の4月からということですので、もう着実に迫っているということです。

ほかにありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

#### (4) 精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対する地下鉄・路面電車の料金割引について

##### ●高野部会長

それでは、最後の報告ですが、福祉手帳をお持ちの方に対する割引についてお願いいたします。

##### ●月宮事業推進担当課長

続きまして、精神障がいのある方に対する割引について御説明させていただきます。資料6でお配りしておりますリーフレットをご覧くださいと思います。

精神障がいのある方に対する割引につきましては、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と同行する介護人を対象といたしまして、地下鉄・路面電車の料金を半額とする制度で



ございます。

これは、経済的負担の軽減を図り、社会参加を促進することを目的にしまして、市営交通における障がい者に対する割引を3障がい同一の取り扱いとし、ことしの4月から導入したものでございます。

乗車方法でございますが、リーフレットの中をお開きいただきまして、左側2ページ目に記載しておりますが、地下鉄では券売機で割引料金の切符を購入していただきます。

それから、路面電車につきましては、降車時に運転手に手帳を提示して料金をお支払いしていただくということで、お乗りいただきます。

リーフレットに記載はございませんけれども、この割引の対象となる人数でございますが、札幌市にお住まいの精神障害者保健福祉手帳保有者が平成29年度末時点で約2万6,000人となっているほか、札幌市外の手帳保有者もこの割引の対象となるものでございます。

また、この割引に伴いまして、今年度の乗車料収入においては、路面電車で約1,600万円、地下鉄で約2億7,000万円の減収を見込んでいるところでございます。

説明は最後になりますが、割引に関する情報につきましては、このリーフレットの配布や車内ポスターの掲示、広報さっぽろへの掲載など、多くの媒体を通じて広く周知に努めたところでございまして、スムーズな制度導入が図られたものと考えております。

今後も丁寧な対応に努めまして、利用者の方々に安心して御利用いただけるよう取り組んで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。

いかがでしょうか。

#### ●足立委員

この割引制度についてではないのですが、実は、先般、ある会合がありまして、その中で車椅子を利用していらっしゃる方がいらして、札幌市営交通について、非常にサービスが悪い、特に市電に関してはほとんど利用することができないという発言をなされたのです。

その後、御意見を伺おうと思っていたのですが、詳しいお話を聞くことができませんでした。たまたま1人の方がおっしゃっていたことなので、全般的にどうなのかというのは私もよくわからないところがあるのですけれども、かなり強い言葉で、市電に関しては100%利用できないと断言をされておりました。そういう実情はあるのでしょうか。

実際に乗務員に対する教育等が必要です。それから、私は市電については利用範囲内にいないものですからよくわからないのですが、停留場のつくりは確かにだめだなという感じがしています。その辺のところは実際にどうなのか、御説明をいただきたいと思っております。

#### ●高野部会長

市電に関する車椅子利用の方の利用についてです。いかがですか。

## ●前田高速電車部長

まず、地下鉄と同じように、路面電車につきましても、車椅子での御利用ということは当然の前提としてございます。

ただ、路面電車、特に従前の低床車ではない車両については、御利用いただく上で非常に負荷をお感じになる可能性は高いと思っております。

まず、停留場の関係で申しますと、従前、スロープというようなものがございまして、車椅子利用の方に御不便をおかけしていたのですが、これについて、今、順次新しい停留場に切りかえていくときに、車椅子の御利用のことも前提として、スロープを設けたり、車椅子を御利用いただけるような幅を設けるということを進めてございます。

それから、低床車両になりますと、入りやすくなった停留場から、そのまま低床車両にお乗りいただくことも可能でございますし、乗っていただいた車内におきましても、車椅子の方にそのままいていただけるような車椅子専用のスペースも設けてございます。

それから、従前の低床車ではない車両につきましても、大変御不便をおかけするのですが、事前に電車事業所に御連絡をいただきましたら、こちらで人的な補助をさせていただいて、中にお乗りいただく形で対応をさせていただいているところでございます。

従前に比べますと、今後、よりお乗りいただきやすい環境を目指しておりますし、そうなるように私どもも今進めているところでございます。

また、低床車につきましても、時刻表とか、インターネット等で、今、どういうふうに運行しているかということをご覧いただけますので、そういったものを事前にご確認いただけますと、その低床車を目指して御乗車いただくことも可能かと考えてございます。

## ●足立委員

乗務員の方たちに対する研修というか、教育というか、その点についてはどのようにお考えなのでしょうか。

## ●前田高速電車部長

車椅子を使われる方を初めとした身障者の方にも十分に御不便なく乗っていただけるように乗務員には指導してございますが、今、足立委員から御指摘いただきまして、まだまだ不足している部分があるのかもしれないので、再度、全乗務員に積極的に周知、指導をしてまいりたいと思います。

## ●足立委員

こういう時代でございますので、特に全国ベースで大勢の人が集まっている中で、ああいう非常に強い言葉で表現されてしまうということは、札幌市にとっても、特に交通局にとって非常にマイナス要因になりかねないです。その辺のところをもう少しアピールするというか、こういう方法があるのだと、例えば、今おっしゃったように、交通局へ1回連絡をして、その上の対応ということも皆さんご存じなのではないでしょうか。あるいは、それだけの迷惑はかけたくないという思いでおられるのかもしれない。

公の場でかなりきつい言葉でそういうことをおっしゃっていて、ちょっとびっくりしたので、そういう対応を札幌市はできていないのだろうかと思ったのですが、札幌市の市電

に関しては完全にアウトです、あれは乗れませんというお話でした。

その辺の対応をもう少ししていく必要があるのかなと思います。福祉に関して、札幌市は何も考えていないよと言われかねないという思いがしました。

後で詳しくお話を聞くつもりでしたのですけれども、残念ながらその機会がなくて、その方がどういう御意見をお持ちなのか、今、ここで話しすることはできないのですけれども、何らかの配慮を積極的になさっていただきたいと思っております。

#### ●高野部会長

ありがとうございました。

ほかに、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方への割引ということについて、いかがですか。

これは車内広告などがたくさん出ておりますので、そういう意味で知った方も多いのではないかと思います。よろしいですか。

(「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。

きょうは、議事として、料金改定については前のほうで御説明いただきました。これを含めて、報告事項も4点がございましたが、全体を通して御発言があれば、最後にお伺いしたいと思います。

#### ●内田委員

料金改定の資料5についてです。これは、もう議会で可決されて、あとは国交省に申請ということですね。この大義名分が消費税の引き上げに合わせてとなっていて、消費税というのは利用者が等分に負担すべきという話に対して、区間によって値上げされていないところがあります。そこは、公平性という観点から意見が出るかと思っておりますので、ちゃんと説明できるようにしておいたほうがいいと思います。これは意見です。

これは意見ですので、ここでの回答は必要ありませんが、路面電車に関しても、普通料金を上げないということは、前の値上げのときに十分上げていたからととられかねません。前の値上げのときは、定期料金も上げていたはずですがけれども、消費税増税に際して、定期料金だけをまた上げるということは、ちゃんと説明できるようにしておいたほうがいいと思いました。

消費税増税というのはそういうことですね。負担が増えない人がいるというのは違和感がありますので、そこは十分準備しておいていただきたいと思っております。

#### ●高野部会長

どうしても、技術的にちょっと難しい面があるということですね。

#### ●渡邊事業管理部長

こういう料金体系をとっていると、どうしても一律に税率を引き上げると、逆に取り過ぎてしまうことにもなるので、そうした調整の結果、こういう形になっているということです。

今のお話ですけれども、私どもとしても、市民に対しては説明を丁寧にやっていかなければならないということで、料金の認可のめどがつきましたら、コールセンターを設けて、問い合わせ対応をするような形で周知、案内をしていきたいと考えております。

●高野部会長

これは、ICカードを使えるようになると、1円単位の端数を取るというやり方もしているところがありますので、いずれ、そういうことで公平性を徹底するやり方もないわけではないわけですが、まだ時期尚早ということだったかもしれません。ありがとうございます。

ほかによろしいですか。

(「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。

以上で本日の議事は終了です。

連絡事項等がありましたらお願いします。

●白石経営計画課長

事務局でございます。

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。

次回の交通部会の開催でございますけれども、後日、日程が決まり次第、御連絡をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

これからも、交通事業に関しまして、御助言、御指導を賜りますようよろしく願いいたします。

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