

札幌市営企業調査審議会

令和３年度第２回交通部会

日 時 令和３年１２月２２日（水） 午前１０時００分～１１時４４分

場 所 交通局庁舎 ８階講堂

出席者 委員 １０名
内田部会長、朝倉委員、齋藤委員、竹之内委員、堂本委員、中川委員、
湯浅委員、水澤委員、吉田委員、臼井委員

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３年度第２回交通部会を開会いたします。

本日は、大変お忙しいところ、お時間をいただきまして、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飯岡でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議によります開催ですので、進行方法について２点お願いがございます。

まず、音声が聞こえない、映像が切れるなどの事態が発生いたしましたら、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番号に御連絡を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、御発言いただきます際以外はマイクをミュートにいただき、御発言の際には、画面に手が映るようにお手を挙げていただきますようお願いいたします。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いただきますようお願いいたします。

それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。

まず、お手元の資料を御確認ください。

会議次第、そして、座席表、委員名簿がございます。次に、資料といたしまして、縦と横になっていて恐縮ですが、それぞれ右肩に資料の番号を振ってございます。資料１は、令和２年度（２０２０年度）札幌市交通事業決算の概要、資料２は乗車人員の動向、そして、資料の３は路面電車人身傷害事故について、資料４は路面電車車両ネット公売、最後に、資料５は地下鉄開業５０周年記念事業についてということで５点ございます。

資料に不備等がございましたらお知らせください。

２ 部会長挨拶

●飯岡経営計画課長

続きまして、昨年度の総会におきまして所属部会の割り振りがございましたが、委員の御紹介に移る前に、総会以降、新型コロナウイルスの関係で書面開催が続いておりましたので、改めまして、部会長に選任されている内田部会長様から御挨拶をいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

●内田部会長

部会長を仰せつかっております北大の内田と申します。よろしくお願いいたします。

今日の報告でもありますように、地下鉄が開業５０周年ということです。私はオリンピッ

クの年に生まれたということで、同じ年かと思っていたのですが、12月開業なので、地下鉄の方が一つ先輩ということになります。

50年もたちますと、通常の機能を維持する上でも、更新費とか維持管理費といったものが大分出てくるようになってくるかと思います。併せて、今日の審議事項でもありますが、新型コロナウイルスの影響等による乗車人員の減少など、この部会ではそういった難しい問題を議論していかないと駄目かと思っております。

委員の皆様には忌憚のない意見をたくさんいただきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

内田部会長、ありがとうございました。

◎委員紹介

●飯岡経営計画課長

それでは、お手元の名簿順に委員の皆様を御紹介させていただきます。

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

まず、名簿の上のほうから行きますが、副部会長の今野委員は、本日、所用のため、ご欠席でございます。

続きまして、朝倉委員、お願いいたします。

●朝倉委員

皆さん、おはようございます。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

臼井委員、お願いいたします。

●臼井委員

臼井でございます。よろしくお願いいたします。

私は、札幌に住み始めたのが1972年です。地下鉄が開通した後ということになりますが、もうかれこれ50年近くになるのだなということを実感しています。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、齋藤委員、お願いいたします。

●齋藤委員

皆さん、おはようございます。齋藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、竹之内委員、お願いいたします。

●竹之内委員

竹之内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、堂本委員、お願いいたします。

●堂本委員

堂本と申します。よろしくお願いいたします。

私は、生まれはこちらでなくて、札幌に初めて来たのが1971年で、ちょうど50年前です。当時、地下鉄はタイヤで走っているということで、すごいと感じた記憶がいまだに思い出されます。

先ほど部会長がおっしゃいましたように、経年劣化といいますか、大体30年たてば色々な建物もがたがきますし、50年だとかなり色々なことになっております。その辺は節約ということで色々頑張っておられると思います。今後ともよろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、中川委員、お願いいたします。

●中川委員

おはようございます。中川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、湯浅委員、お願いいたします。

●湯浅委員

おはようございます。札幌市PTA協議会の湯浅です。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

続きまして、水澤委員、お願いいたします。

●水澤委員

市民委員の水澤です。どうぞよろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

最後に、吉田委員、お願いいたします。

●吉田委員

おはようございます。連合北海道の札幌地区連合会の吉田と申します。よろしくお願いいたします。

●飯岡経営計画課長

ありがとうございます。

3 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。

委員の皆様におかれましては、年の瀬の大変お忙しい中、お時間をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、皆様方におかれましては、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御礼を申し上げます。

本日の報告事項の中にもございますが、部会の開催前に、私から、10月に発生をいたしました路面電車の人身事故につきましておわびを申し上げます。

路面電車の運行につきましては、昨年度より一般財団法人札幌市交通事業振興公社が担っているところでありますが、去る10月11日月曜日の夜の10時過ぎ、西線11条停留場を発車いたしました外回りの路面電車が、赤信号にも関わらず停止を怠った結果、自転車で横断歩道を渡っておりまして女子中学生に接触をし、頭蓋骨骨折の重傷を負わせるという非常に痛ましい事故を起こしてしまいました。

事故に遭われました御本人、御家族の皆様は、心よりおわびを申し上げますとともに、御本人の一日も早い御回復をお祈りいたします。

事故を起こした運転手は、時刻表や時計を確認するために前方から目を離したため、赤信号を見落としたと申告していると聞いております。

当該運転手は、路面電車の運転免許を取得後、事故の10日前から単独乗務を開始した状況でありましたが、今回の人身事故は、安全・安心であるべき公共交通に携わる者として決して起こしてはならない事故と認識をしており、市民の皆様方の信頼を裏切ることとなってしまったことにも、重ねておわびを申し上げるものでございます。

事故原因の詳細などにつきましては、現在、関係機関が調査、確認を行っているところでありますが、このような事故を二度と発生させないため、交通局としても安全教育の見直しをはじめとする再発防止策を講じ、安全運行を徹底するよう公社を指導してまいります。

このたびは、誠に申し訳ございませんでした。

改めまして、本日の部会でございますが、議題としまして1件、令和2年度決算の概要について御説明させていただくほか、報告事項3件を御説明させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、忌憚のない御意見を頂戴いたしたく、よろしくお願いいたしますしまして、私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

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、これからの議事運営は、内田部会長様にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

4 議 事

令和2年度札幌市交通事業決算の概要について

●内田部会長

よろしくお願いいたします。

それでは、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、令和2年度札幌市交通事業決算の概要について、

その他に報告事項が3点、計4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様々な意見をお願いしたいと思いますので、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、理事者から資料の説明をお願いしたいと思います。

●松川事業管理部長

事業管理部長の松川でございます。よろしくお願いいたします。

私から、令和2年度交通事業の決算の概要及び乗車人員の動向につきまして、お手元の資料に基づき御説明させていただきます。

座ったままで御説明させていただきます。

なお、これから御説明させていただきます金額の単位につきましては、主に100万円単位で記載させていただいております。

それでは、資料1、令和2年度札幌市交通事業決算の概要の1ページ、軌道整備事業会計決算総括表をご覧ください。

左側の表では、令和元年度の決算と令和2年度の予算、さらに令和2年度の決算の三つを比較しております。右側のグラフは、令和2年度決算の内訳を表しておりますので、参考に併せてご覧ください。

なお、数字は、いずれも消費税込みとなっております。

まず、収益的収支から御説明させていただきます。

収入の計は、表の上側の網かけ部分、収益合計（B）欄にあるとおり14億1,800万円で、支出の計は、表の中ほどの網かけ部分、費用合計（D）欄にあるとおり14億9,100万円となり、収益的収支差引きである（B）－（D）は7,300万円の赤字となっております。

令和3年第1回定例市議会で、決算見込みを踏まえて収益的収入及び支出の減額補正を行いましたことから、補正後の現計予算と比較いたしますと2億5,800万円の好転となっております。

好転した主な要因といたしましては、輸送事業者の乗車料収入が決算見込額よりも増加したことにより、施設使用料収入等の営業収益が増加したことに加えまして、人件費の減や負担金の減に伴い経費が減少したことなどにより、営業費用に不用額が生じたためでございます。

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。

主なものといたしましては、収入では施設使用料が6億6,500万円、その下にございます支出では人件費が2億900万円、経費が5億5,100万円となっております。

次に、左側の表に戻っていただきまして、下段の資本的収支でございます。

収入の計15億3,300万円に対し、支出の計は16億3,600万円となり、資本的収支差引きでは、網かけ欄にあるとおり1億300万円の不足となっております。

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

主なものといたしまして、収入では企業債が1億3,200万円、一般会計からの負担金が12億5,100万円、その下の支出では、建設改良費が14億7,000万円、企業債元金償還金が1億6,600万円となっております。

最後に、資金の状況でございますが、ただいま御説明をいたしました収益的収支差引きと資本的収支差引きに当年度分損益勘定留保資金等1億2,800万円を加えますと、当年度の資金状況は4,800万円の不足となり、これに過年度分内部留保資金2億4,800万円を加えますと、一番下の網かけ部分、累積資金過不足額のとおり2億3,600万円の資金残となっております。

続きまして、2ページでございます。

業務量について御説明をいたします。

営業キロ数は、8.9km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1両廃車したことによりまして、1両増加し、37両となっております。

次に、3ページの主要事業をご覧ください。

こちらは、建設改良事業とその財源を記載しております。

主な事業の内容につきましては、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、六条変電所の新設工事を行いました。

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3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、制振軌道化、街路拡幅関連事業、停留場の改良などの事業を含めまして、建設改良費総額としては14億7,000万円となっております。

続きまして、4ページをご覧ください。

ただいま御説明いたしました主な事業の中から、代表的なものを二つ御説明いたします。

まず、左側の六条変電所新設工事については、路面電車のループ化や低床車両の導入による電力負荷の増大や変電所のトラブルに対応するため、令和2年度に新設したものでございます。これにより、現在は、既設の新山鼻変電所との計2か所による変電所体制となっております。

次に、右側の低床車両製造につきましては、シリウスの愛称で呼ばれる1100形について記載しているものでございます。

定員は60名であり、特徴といたしましては、単車タイプのバリアフリー対応低床車両であること、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こと、全席にロングシートを採用し、車椅子スペースを2か所設置していることなどが挙げられます。

次に、5ページでございます。

過去5年間の傾向をご覧ください。

左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入は、令和2年度から上下分離が始まっておりますので、参考として掲載しております。

1日平均乗車人員、年間乗車料収入ともに、平成30年度以降は新型コロナウイルスの影響等によりまして減少傾向が続いております。

なお、乗車人員につきましては、後ほど資料2で改めて御説明いたします。

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2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をしております。

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おりますことから、令和元年度まで残高は増加傾向にありましたが、令和2年度は、償還額が借入額を上回り、残高が減少し、2年度末残高は25億1,300万円となっております。

最後に、右下の資金の状況でございます。

令和2年度は、経常収支の悪化などに伴い、2億3,600万円と前年度から減少しております。

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ページをお開きください。

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、表の上側の網かけ部分、収益合計(B)欄にありますとおり397億1,000万円で、支出の計は、表の中ほどの網かけ部分、費用合計(D)欄にあるとおり392億5,300万円となり、収益的収支差引きでございます(B)－(D)は4億5,700万円の黒字となります。

なお、この差引きにつきまして、消費税に関する要素を除きますと4億2,200万円の赤字となります。

こちら、軌道整備事業会計と同様に収益的収入及び支出について予算の減額補正を行いましたことから、補正後の現計予算と比較いたしますと28億5,700万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、乗車料収入が補正予算で見込んだ金額より好転し、営業収益が増加したこと、人件費の減や修繕費の減に伴い経費が減少したことなどにより、営業費用に不用額が生じたためでございます。

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

主なものとしては、収入では乗車料が306億600万円、その下の支出では、経費が148億9,900万円、減価償却費が152億3,400万円となっております。

次に、左側の表に戻りまして、下段の資本的収支でございます。

収入の計239億8,300万円に対し、支出の計は361億8,300万円となり、資本的収支差引きでは、網かけのとおりの122億円の不足となっております。

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

ください。

主なものとしたしましては、収入では企業債が183億5,300万円、その下の支出では、建設改良費が111億4,400万円、企業債元金償還金が249億5,100万円となっております。

最後に、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内部留保資金を合算した結果、地方財政法上の資金過不足額は、表の下から4行目でございます総計（地財法）の欄でございますとおり77億7,100万円の不足となります。また、健全化法上の資金過不足額は、その下の総計（健全化法）のとおりの16億2,900万円の資金残となっております。これは、地財法上の資金不足額77億7,100万円に、新型コロナウイルス感染症に係る減収対策として発行いたしました特別減収対策企業債94億円を充当した結果となります。

続きまして、7ページでございます。

業務量をご覧ください。

営業キロ数は48km、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は、令和元年度の営業日数は366日でしたが、令和2年度は365日と1日減ったことなどにより、0.3%減の3,359万kmとなっております。年間の輸送人員は1億6,282万人と、前年度に比べまして28.2%の減、1日平均の輸送人員も44万6,000人と、前年度に比べまして28%の減となりました。また、乗車料収入につきましても、306億500万円と、前年度に比べ、26.2%の減となっております。

次に、8ページの主要事業をご覧ください。

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・設備の改修といたしまして、真駒内駅耐震改修工事や東西線防災集中監視装置の更新などを行いました。次に、電力・通信施設・設備の改修として、南郷変電所更新工事や列車の運行を制御するCTC装置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などの事業を含めまして、建設改良費総額としては111億4,300万円となっております。

次に、9ページをご覧ください。

ただいまの主な事業の中から、代表的なものを二つ御説明いたします。

左側の真駒内駅耐震改修工事ですが、真駒内駅は、平成21年度に行いました耐震診断の結果、強度不足が判明したため、安全確保の観点から耐震化を実施したもので、梁の新設や柱補強による耐震補強のほか、外装材の軽量化やトイレの内装改修及び便器の洋式化、照明器具のLED化などを併せて実施いたしました。

次に、右側のホーム案内板の新設についてでございますが、令和2年度は12駅で更新を行ったところでございます。案内板につきましては、お客様が必要な情報等を集約し、利用しやすい駅舎造りを進めるとともに、多言語標記を追加することで外国人旅行客の利便性向上を図っております。

続きまして、10ページの過去5年間の傾向をご覧ください。

まず、左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入でございますが、1日平均乗車人員、

年間乗車料収入とともに、令和元年度以降は新型コロナウイルスの影響等によりまして減少に転じております。

なお、乗車人員につきましては、後ほど資料2で御説明いたします。

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2年度は、乗車料収入の大幅な減少により赤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、令和2年度末残高は2,363億円となっております。

次に、右下の資金の状況でございますが、令和2年度は、地財法上は資金不足が発生しているものの、特別減収対策企業債の発行によりまして健全化法上の資金不足は発生をしておりません。

最後に、A4判縦になっております資料2をご覧ください。

乗車人員の動向について直近の人数を記載しております。

まずは、路面電車乗車人員の動向でございますが、路面電車の各月1日平均乗車人員の推移と前年同月比を表しております。直近月の実績である10月につきましては1万8,716人、新型コロナウイルス感染症の拡大前と比較して17.9%の減少となっております。

次に、1枚おめくりいただいて、地下鉄乗車人員の動向でございます。

上部の表は、各月の1日平均乗車人員の推移と前年同月比を表しております。直近月の実績である10月につきましては49万6,175人、新型コロナウイルス感染症の拡大前と比較いたしますと、19.3%の減少となっております。

また、一番下の表は、平日・週休日別乗車人員の対前年増減率推移を表しております。最下部の表は、ある特定の時期を抜粋したものでございますが、例えば、直近の10月第1週であれば、新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して平日は25.4%、週休日は35.6%の減少となっております。

以上で、令和2年度決算及び乗車人員の動向の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。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見等があれば伺いたいと思います。

軌道系と高速電車の両方の説明いただきましたが、初めに軌道系からお受けしたいと思います。

画面上で挙手していただければと思いますが、いかがでしょうか。

決算総括表の辺りは、ぱっと見た感じだと、どういうものが示されているのか、なかなか分かりづらいところもあるかと思います。

それでは、私から一つです。

1 ページ目の左側の表で、当年度分損益勘定留保資金等のところですよ。

当年度分の減価償却費と長期前受金戻入等と書かれていて、この二つがこの表の中でキャッシュフローになっていないようなものですので、それを考慮して計算されていると思

うのです。そして、右上のグラフに減価償却費が6億5,400万円とありまして、それを踏まえてここに示されている金額1億2,800万円まで減っておりますけれども、それがどのように計算されているのか、内訳等が分かったら教えていただきたいと思います。

●飯岡経営計画課長

お答えいたします。

部会長がおっしゃるとおり、当年度分損益勘定留保資金等というのは、その下の括弧書きに書いてありますとおり、減価償却費・長期前受金戻入等ということで、これ以外にも幾つか要素がございますが、それらの足し引きの数字になります。

この項目としては10個ぐらいあるものですから、傾向ということで大きなものだけ申し上げますと、今、部会長におっしゃっていただいたとおり、減価償却費が6億5,400万円で、グラフに書いてあるとおりです。この他にも、固定資産の除却費が1億3,300万円あったり、また、長期前受金戻入は、今、下のほうの収入に出てきているもので、これが書いてあるとおりマイナスの5億8,700万円です。この他にも、退職給付引当金の金額でマイナス5,400万円、賞与引当金の計上額で1,000万円ほど、そのほかの資金調整でもマイナス2,800万円ほどありまして、これら10項目ほどを全て足し合わせたもの、実際にはお金が動かないで計算上の損益という形で出てくるものの合計が、下から4行目にありますとおり1億2,800万円という計算になるものでございます。

グラフには大きな数字のものだけを載せているということでございます。

以上です。

●内田部会長

そうしたら、減価償却費6億5,400万円から長期前受金戻入を引くと大体それぐらいの金額になるということで、ほぼ収益化されたものでこの金額に減っているという解釈でよろしいですね。

●飯岡経営計画課長

部会長のおっしゃるとおり、その二つを引いた数字が6,700万円になろうと思いますが、その他にも足し引きしていっておよそ6,000万円ほどになって、計1億2,800万円になっているということでございます。

●内田部会長

分かりました。ありがとうございました。

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

去年から実際の運営を振興公社に移されたということです。その関係で、去年も施設使用料の減免をされたと思うのです。これは、向こうの収益という形になりますが、一応、独立の企業法人でしょうから、色々なことがあるでしょうけれども、振興公社は基本的には収益的にとんとんと想像していいのでしょうか。その辺はどうでしょうか。

●飯岡経営計画課長

上のほうで乗車料収入を経理しておりますが、振興公社は、令和2年度は大きく乗車料

収入が落ち込んでおりますので、本当に厳しい、高速電車事業と同じように非常に厳しい状況にあるということです。

それで、上の会計の収支としましては、経常収支がマイナス 2 億 4,700 万円と聞いているところでございまして、今申し上げましたとおり、乗車料収入の落ち込みがその主な要因となっております。

●浦田交通事業管理者

実際は、内部留保を赤字分の補填に相当使っているといった状況になっています。

●内田部会長

堂本委員、よろしいでしょうか。

●堂本委員

その辺りは、きちっとした運営をしていただかないと、どちらも困ると思います。どの辺が一番妥当なところか分かりませんが、当然、運行のほうは人件費が主なもので、あとは一部経費ですが、それと乗車料収入で収支バランスが取れるのが理想です。ただ、コロナ禍で収入が落ち込んだ分の補填を施設使用料でどこまで減免するかという計算は多分されていると思います。たしか、内部留保はかなり取り崩していますね、令和 3 年度の予算の時も。補填は必要なことと思いますが、支援と管理のバランスをお願いいたします。

●松川事業管理部長

今、内部留保のお話が出ましたけれども、3 億円余りの内部留保を使っております。

●内田部会長

内部留保を 3 億円使った後で赤字が 2 億円残っているということですか。

●松川事業管理部長

経常収支のところではそうですね。

ただ、軌道事業の中での経常収支は赤ですけれども、公社全体で言うと黒です。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

もしかしたら、今は議論を軌道系に限っているので出てこないような気もしますので、高速電車事業、地下鉄のほうでもいいですので、もし意見がありましたらお受けしますので、よろしくお願いします。

●堂本委員

日付は忘れましたが、私はかなり前に北海道新聞で見たのですけれども、そのときの決算の報道では、乗車料収入自体がたしか 280 億円でトータル的に 4 億何千万円の赤字だということでした。それは、多分、交通局からの情報でそう書かれたと思うのですけれども、今回、最終決算になったときに、現実的には乗車料収入を含めた総収入は約 30 億円アップということですが、これは、何か齟齬があったのでしょうか。

軌道事業のほうはほとんど差異がなかったのですけれども、高速電車事業のほうではそんな差異がありました。

●内田部会長

お願いします。

●飯岡経営計画課長

高速電車事業会計の令和2年度の乗車料収入の決算は306億円ということで、予算で見ているよりは128億円ほど減っております。

総括表には営業収益ということで書いてあります数字は、広告料とかほかのものを足していますので333億8,200万円と書いておりますが、今申し上げた306億500万円というのが乗車料収入の数字になりまして、今申し上げたように100億円を超える規模の減収というふうになっております。

堂本委員がおっしゃっていることをちゃんと理解できなくて申し訳ありません。

これに対して、今回、特別減収対策企業債を94億円ほど発行することでこの減収をしのいでいくといいますか、つないでいくということで、最終的には一番下にございますとおり16億2,900万円の資金残となっているということで、今は借金で不足している部分を手当てしているような状況でございます。

●松川事業管理部長

あと、新聞記事のお話が出ましたけれども、税抜きの、いわゆる企業としての経営成績を表す当年度純損益が15年ぶりに4億2,000万円の赤字ということで新聞記事になっております。

●内田部会長

6ページの表ですと税も入っていますが、後ろの10ページの経常収支及び累積欠損金となると税抜きで入っていて、なかなか追えないところがあるかと思います。

今の回答でよろしいでしょうか。

●堂本委員

承知しました。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

企業債ということで、従来のいわゆる企業債も返還されております。今、企業債の利率が下がったという回答をいただいていたのですが、今、企業債の利率というのは幾らぐらいで借りられているのですか。

●飯岡経営計画課長

お答えいたします。

年限とか条件によって変わってきますので、一律の決まった利率ではないのですが、実績といたしましては0.22%なり0.21%で、他にも幾つかあるので、大体その辺りで借りることができております。

ちなみに、令和2年度末の平均利率は、過去のちょっと高い利率もまだ残っておりますが1.35%ということになっております。ただ、令和元年度末の残高で見ましたら1.51%なので、減少してきている、そういう状況でございます。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●水澤委員

8ページの主要事業のところの話です。

私は、地下鉄の利用者として、トイレの改良や多言語表示など非常に便利になったと実感しておりますが、エスカレーターの更新に関して、一つお願いなのが、下りのエスカレーターの設置計画はないのでしょうか。

上りのエスカレーターは最低限1個以上ありますが、下りのエスカレーターは私の経験ではほとんどないです。例えば、私は南郷13丁目の駅を利用していますが、下りの階段が非常に長いです。階段は高齢者の地下鉄利用における課題だと思うので、今後、下りのエスカレーターの設置計画が考えられていないのかどうか、現在の計画を教えてくださいと、下りのエスカレーターの設置を要望したいと思いますが、どういう状況なのか、教えてくださいませんか。

●前田高速電車部長

高速電車部長の前田でございます。

現在、既に設置されているエスカレーターにつきましては、さらなる増設、いわゆるエスカレーターの面積を増大させることが難しく、さらに、今のものに下りエスカレーターを付加するということはなかなか難しいところではございます。

しかしながら、これから新たに設置するような箇所につきましては、今、委員からお申出をいただきました下りのエスカレーターについても必要性は十分に認識してございますので、検討させていただきたいと思っておりますのでございます。

例えば、現在、新たな設置箇所といたしましては、報道等でも取り上げていただいておりますが、直近のものとしてはさっぽろ駅のホームの拡充という計画を持っておりますので、そこでは、今、委員からも御意見いただきましたような観点も十分に取り入れながら検討を進めさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

●内田部会長

水澤委員、よろしいでしょうか。

●水澤委員

分かりました。

●内田部会長

堂本委員、お願いします。

●堂本委員

今のことに関連しまして、私の勘違いだったら申し訳ありませんが、エスカレーターというのは、たしか、今、東西線、東豊線は全て設置されていると思うのですけれども、南北線で一部にまだ未設置があるのですね。南平岸だったか、どこか、ないところはありませんか。エスカレーターは全部に設置されていなかったか。

●前田高速電車部長

エレベーターでございますか。

●堂本委員

いいえ、エスカレーターです。私が見ている資料が違うのかな。私が別の資料でちょっと調べたときに、エスカレーター未設置と書いてあって、あれというふうに思ったのですが、それはないのですね。

●前田高速電車部長

駅の中に1か所もエスカレーターがない駅というのはなかったと……。

●浦田交通事業管理者

逆に、南北線ですと、例えば今お話のありました下りのエスカレーターは真駒内駅に1か所あるだけで、あとは1か所もございません。

それから、もともとの駅工事で、北24条－真駒内間で設置した駅については、エスカレーターはほとんどついていない状況です。

●堂本委員

そうですか。その辺の計画はないのですか。

●浦田交通事業管理者

先ほど前田部長がお答えしたとおり、エレベーターについては全ての駅につけておりますが、エスカレーターについては、やはり、その設備更新が規模的にも非常に大きなものになりますし、そもそも構造的になかなか難しい、さらに、階段の幅員等から残念ながら設置が不可能な駅がほとんどでありまして、さらなるエスカレーターの増設というのは先ほどのさっぽろ駅ぐらいが今のところ計画している唯一の例という状況であります。

●堂本委員

分かりました。ありがとうございます。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

あまり関係ないことですが、実は、私は障がい者でペースメーカーが入っていますので、バスやJR、地下鉄に乗るときに非常に気を遣います。それで、よくスマホや携帯電話を使わないでくれという御案内をそれぞれされているのはよく聞くのです。ただ、バスはそれがあまりなくて、中央バスはないですし、JRもあまりやっていない、地下鉄が一番きちっとやられているようです。

そういう中で、私は、混んでくると仕方がないので専用席に座らせていただいておりますが、たまにスマホを使っている人が近くに来たときは、どうしても、申し訳ありませんと言って注意させてもらいます。割と素直に聞いていただけますけれども、多分、言えない人もいると思うのですよ。

ただ、そのように実際にスマホを使用している人がいても、職員が注意喚起しているところを見たことがないのですよ。アナウンスによる案内はちゃんと伝えられていますから、職員の方が見かけられたときにはちょっとやめてくださいというようなことを言っていた

だくと利用者は非常にありがたいなと思います。

●内田部会長

ぜひ、お願いしたいと思います。JRと違って、市営交通は専用席ですけれども、結構座られている方が多いと思います。本当に必要な人が使えないというのはやっぱり問題だと思いますので、お願いしたいと思います。

他にいかがでしょうか。

●朝倉委員

決算の内容についてはあまりないのですが、今後、将来の乗車料金というのは上げる方向で考えているのか、下げる方向で考えられているのか、どちらでしょうか。

それから、シリウスの導入というのは、4台の予算なのでしょうか。

●松川事業管理部長

まず、料金改定を考えているのかという御質問ですが、現時点では料金改定について検討はしておりません。

ただ、今後、さらなる経営状況の悪化ということになれば、収入と支出の見合いをどうしても考えざるを得ませんので、そういった場合は検討せざるを得ない状況になるとは思いますが、現時点では検討しておりません。

●釜石技術担当部長

技術担当部長の釜石でございます。

2点目はシリウスの導入についてという御質問だったかと思いますが、今回計上させていただいておりますのはシリウスの2両分相当になります。

今、低床車両の導入を順次進めておりまして、今年度で新しくまた2両入りますので、全体では在籍が10両になりました。トータルで今36両ほど保有しておりますので、今、約3割近くになってきているところでございます。

今後も、現在活躍している車両も60年を超えている車両がまだまだ数多くありますので、計画的な更新という形で進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●釜石技術担当部長

すみませんが、訂正させていただきます。

毎年、2両を順次発注して2か年で納入していただいているということなので、これは4両分相当の計上になっているということでございました。

失礼いたしました。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

事業収入についてですが、乗車料収入は、多分、これからテレワークになってくると、

正直、なかなか難しくなると思います。特に、軌道事業は、近場ですから、歩きだとかを含めて考えると、利用する方というのは少なくなるのかなと。それをどう挽回するかというのは当然あるでしょうけれども、それ以外のことで予算を見たときに、駅ナカ事業とか各企業とのコラボとか、色々な事業をやるとなっていますが、その辺りは具体的にはどのようなことを進められているのか、例えば売店を増やすとか、違う事業としてはどのようなことがあるのか、お聞きしたいと思います。

●松川事業管理部長

今、委員からお話がありましたように、乗車料収入が非常に落ち込んでおりまして、これからどこまで回復するのかというのは非常に見通しが立たない状況でございます。

その一方で、附帯収入と申しておりますけれども、駅ナカ事業とか広告料収入、こちらをどれだけ上げられるかということを我々は今考えております。特に、駅ナカ事業につきましては、今年度から、各企業のヒアリングを基に賃料を最大350万円減額するという柱を持った出店促進策を進めておりまして、食品販売店を中心に、軽飲食店とかクリーニング店、フラワーショップといったところから色々お問合せをいただいております。11月末時点では昨年度の9倍に上る44件のお問合せがありまして、今、そのうち2件と出店交渉を進めているところであります。

それから、火災防止の観点で、火を使ったり温めたりするということが制限されておまして、その結果、どうしてもコンビニといったお店が多くなるのですけれども、軽飲食ができるような形態にできないかということで、今、関係機関と調整をしておまして、消火設備の設置など条件に調理基準を緩和して、より多くの業種、業態が参画いただけるような検討を進めております。

以上でございます。

●内田委員長

そのように範囲を広げて収入が増えるというのは、非常にいいことだと思います。

高速電車事業でも投資とかをちょっとされていますよね。そういったものも収益化につながるようなものになるのですか。6ページの一番下の棒グラフのところに投資8,800万円とありますが、多分、そういったものも……。

●松川事業管理部長

これは、札幌振興公社の株を持っておりまして、その配当金でございます。

●内田委員長

配当金というか、買っているものですよね。費用ですね。

●飯岡経営計画課長

失礼いたしました。

今、御説明いたしましたとおり、札幌振興公社の株式8,760万円であることは間違いなのですが、会計を令和2年度で高速電車事業会計から軌道会計に所属替えをしましたので、今回、投資という形で表れてきております。ただ、通常は一度持つとお金の動きというのは生じませんので、今回、令和2年度に限った形で、元本部分になります。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

5 報 告

(1) 路面電車人身傷害事故について

●内田部会長

それでは、続きまして、報告事項(1)路面電車人身傷害事故についての説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

●山田安全推進担当課長

安全推進担当課長の山田でございます。

私から、路面電車人身傷害事故につきまして、運送事業者であります一般財団法人札幌市交通事業振興公社からの報告を基に、事故の概要及び本件に関する交通局の関与につきまして御報告をさせていただきます。

それでは、お手元の資料に基づきまして、事故の概要から御説明いたします。

資料3ですが、1の事故の概要に記載のとおり、本年10月11日22時6分、西線11条停留場発車後、200メートル地点の押しボタン式信号のある横断歩道にて、青信号で渡っていた自転車に乗った方の発見が遅れまして、衝突する事故が発生いたしました。

運転していたのは、路面電車の運転免許を取得したばかりの経験の浅い運転手でございます。

衝突された方は救急搬送されましたが、右側頭部に骨折を負う重傷だったということでございます。

次に、2の交通局の関与についてでございますが、当該事故発生直後から、運送事業者から当局に対しまして、事故の速報をはじめ、逐次、情報提供があったところです。

また、本年11月11日、上下の事業者の安全統括管理者が出席し、事故防止対策等を協議する軌道事業安全連携会議を臨時開催し、本件事故の再発防止策等の報告を受け、対策実施に関する意見交換や当局安全統括管理者から助言を行ったところでございます。

12月7日には、上下の事業者の経営トップが参加する経営連絡会議を臨時開催いたしまして、安全連携会議における議論を踏まえた報告を受けるとともに、出資団体の所管局長といたしまして、交通事業管理者から再発防止と安全運行の徹底を指導したところでございます。

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。

今御報告いただいた内容について、御質問、御意見等はございますでしょうか。

●水澤委員

この事故を受けて、社内において安全運転に関する研修というようなことは何かされた

のでしょうか。

●山田安全推進担当課長

運送事業者である一般財団法人のほうの再発防止対策といたしまして、今回、経験の浅い運転手ということでございましたので、ほかの経験の浅い運転手に対する特別教育訓練は実施済みでございます。

それから、全職員に対しまして、本件事故の原因を踏まえた教育訓練をこれからも定期的に実施するという報告を受けてございます。

以上です。

●内田部会長

堂本委員、お願いします。

●堂本委員

私は、構造は分からないのですが、自動車では、安全装置だとかいうことで近くに何かがあると感知してブレーキがかかるようなことがあります。こういう軌道車両では、そういう安全装置的なこととといいますか、カーブなどもあるのでどこまでどうするかはわかりませんが、その辺りの安全装置はどのような形で搭載されているのでしょうか。

●釜石技術担当部長

電車自体の安全措置という御質問ですけれども、車というのは、最近、色々センサーをつけて、それに反応したら加速を止めるとかブレーキをかけるような機能がございますが、電車自体はそのようなものを持っておりません。ですから、運転手の判断で、通常のブレーキと、あとは、本当に非常制動をかける場合の急ブレーキに相当するものですが、そのような機能を持っておりますので、運転手が道路の状況とか周辺の状況、信号等に応じて判断されて制動をかけるという仕組みになってございます。

やはり、電車ですので、普通の自動車のタイヤとは接触抵抗とかが違いますので、すぐに止められないということもありますので、現状では、市電のほうにそのようなものを搭載するのはなかなか難しいかなというふうに考えているところでございます。

●堂本委員

新型車両のシリウスでもないということなのですね。

●釜石技術担当部長

同様でございます。

●内田部会長

自動車と違ってなかなか難しいというのは納得できるところかと思います。

他にいかがでしょうか。

●吉田委員

冒頭に浦田事業管理者からありましたけれども、この事故については、あつてはならないということで、今後、事故防止に向けて取り組む、そういうことだと思いますが、上下分離でスタートして間もなくこういう事故が起きたということは、あまりいい印象がないというところが正直あります。

それから、今度、公務員から公社の職員という身分になりました。公社の中の規定がどうなっているか分からないのですが、例えば、今回は運転手側の過失がかなり大きいのかなというふうに思います。これに対して、公社での処分というのですか、これは明らかにできるかどうかは分かりませんが、そういったものが公社側で行われているのかどうか、その点、お話しできる範囲でお聞かせ願いたいと思います。

それから、被害者側との対応です。これも、あくまでも公社が負傷された方と全面的にお話しするなり対応しているということで、交通局はそこには一切出てこないということなのか、その辺をお聞かせ願えればというふうに思います。

●松川事業管理部長

2点御質問をいただきました。

まずは前段の処分のお話ですが、北海道運輸局と道警の調査、確認がまだ行われているので、最終的な判断は公社としてまだ行っていないというように私は聞いております。

それから、被害者との交渉につきましては、今、公社側で全面的にやっております、その状況については交通局としても報告をいただいておりますけれども、交通局が何らかの形で積極的に関わっているという状況はございません。

以上です。

●内田部会長

吉田委員、今いただいた回答でよろしいでしょうか。

●吉田委員

結構でございますが、今回の事故を起こしたときに運転されていた方は、今、通常どおりもう勤務に就かれているのですか。その辺だけお聞きして、あとは了解です。

●松川事業管理部長

事故を起こした職員につきましては、乗務には復帰していないというふうに聞いております。

以上です。

●内田部会長

あと、この件に関していかがでしょうか。

●齋藤委員

先ほど、制動を伴う制御はなかなか難しいということで、安全上の装置は車とは違うというお話がありました。

しかし、路面電車は、基本的に軌道を走行しているので、進路上の信号の位置は確定されております。今回、一番の問題は、赤信号を見落としたという単純なミスであったことに起因していたと思うのです。そうすると、素人が簡単に考えますと、ドライブレコーダーみたいなものをつけて、予め特定可能な位置にある軌道上の信号が赤であったら、少なくとも警報を発するぐらいのことは、技術的にはある程度簡単にできるのではと推測されます。

ですから、運転手がどれくらいの経験があったかということも大きなことかもしれませ

んけれども、多くのことを一人で配慮しなければならい中で、ある程度安全で、より簡単にできるシステムがあるならば、予算がない中で大変かもしれませんが、そのようなものは積極的につけていくのがこういう痛ましい事故を防ぐ一つの方法でもあるかと思うので、ぜひ民間とも協力されて今後御検討いただければというふうに思います。

以上です。

●内田部会長

回答はありますか。

●釜石技術担当部長

ありがとうございます。

委員の御指摘のとおり、赤信号を検知するシステムということですが、電車に対してのものはなかなか例が無いのかなと思いますが、バス事業者の方でそういったシステムを試行的にやっているところがあるということもお聞きしておりますので、ほかの事業者の情報もいただきながら、そういったハード面の安全といったことも併せて研究、検討していきたいと思います。

●内田部会長

ぜひ、お願いします。

私もこの資料を見てちょっと思ったのが、(3)のイのところですが、自転車と衝突して約45メートル走行して停止したと。路面電車は、速度はそんなに出しておりませんから、衝突の後に45メートルも進むというのは、ちょっと距離が直感と合わないというか、もしかしたらぶつかったことにも気づかないでこうなっていたという感じなのかなとも思います。こういうのは、本当にしっかり注意しておけば絶対に防げるようなところだと思います。

さらに、そのようなICTとかテクノロジーとか、もしかしたらそんなにお金をかけなくてもできる部分があるかと思うので、そういったものを活用しながら、民間の力を借りてでも、ぜひこういった痛ましい事故が起こらないような対策を立てていただければなど切に思いますので、よろしく願いしたいと思います。

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

特にないようでしたら、次の報告事項に移りたいと思います。

(2) 路面電車車両ネット公売について

●内田部会長

続きまして、報告事項(2)路面電車車両ネット公売について説明をお願いしたいと思います。

●太田車両課長

車両課長の太田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料に沿って御説明いたします。

資料4の路面電車車両ネット公売をご覧ください。

資料については、座って説明させていただきます。

交通局では、地下鉄車両のヘッドマークや路面電車の停留場名の案内看板など、施設・設備の更新に伴い不要となった備品等について、民間オークションサイトを通じて売払いを行っております。

今年度は、廃車となる路面電車2両をオークションサイトに出品いたしましたので、御報告させていただきます。

まず、出品車両の概要ですが、今回、2両の車両を出品させていただきましたが、いずれも1958年製造の車両であり、号車で言うと213号車と248号車になります。寸法、重量は、どちらも共通で、長さ12.92m、幅2.23m、高さ3.21m、重量14.4tとなります。

この後にも説明をいたしますが、出品車両は現在も営業で運用している200形車両を保守するため、一部の部品を取り外した後に出品しております。

なお、落札者には、約3メートルのレールと枕木2組を附属することとしております。

続いて、オークション概要に移りますが、(1)の出品先については、K S I 官公庁オークションとしており、出品先の選定理由といたしましては、これまで売払いに利用してきたヤフー官公庁オークションが令和3年3月にサービス終了となり、その業務をK S I 官公庁オークションが引き継いだためであります。

(2)の最低落札金額ですが、1両当たり6万9,064円としており、当該金額を設定するに至った理由は2点あります。

1点目は、さきの出品車両の概要で一部申し上げたとおり、現在も営業で運用している200形車両を保守するため、廃盤等により調達が困難な車両部品を売却車両から取り外した後に出品したことにあります。売却車両が、固定資産台帳上、有する残存価格は最低落札金額を上回っておりますが、部品取りは主電動機、車内表示器、空制部品等、多岐にわたることから、部品取り後の車両価格を推定することは困難と考えております。

2点目は、売却車両の運び出しを落札者負担で低床トレーラーや移動式クレーン等を手配する必要があるためです。

以上の2点から、適正な最低落札価格を検討した結果、令和2年度に実施した路面電車の解体廃車業務で生じた鉄くず等売却に関わる金額を積算金額として、本物件の最低価格といたしました。

(3)の実績ですが、令和3年11月29日月曜日に開札され、2両とも落札されました。落札金額は、1両当たり11万円となっております。引渡し予定日は令和4年3月を予定しております。

なお、保管場所につきましては、現在、落札者で調整しているところであります。

最後に、3の今後についてですが、令和4年度は、主要部品の部品取りを行うことから、売却予定はありません。また、令和5年度は、200形の車両1両の売却を検討しております。

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。

ただいまの説明について、委員の皆様から質問等はございますでしょうか。

●堂本委員

これの荷姿といいますか、売却するときは、当然、この格好でと。多分、座席とかはそのまま置いておいて、エンジンとか、そういう部品だけは全部取って、座席がある、いわゆる電車の姿というふうなイメージで売却されるということなのではないでしょうか。

●太田車両課長

売却に際しましては、主要部品等は取っておりますけれども、座席などは売却後もそのまま使えるような状況になっております。

一部、車内にあります降車のための押しボタンとか、その辺は取ったりしている部分もありますが、できるだけ売却後も使用できるような状態で売却しておりますし、落札予定の方は、現地でその車両の状態を一度見ていただいて、自分のイメージと合うかどうか確認した後に落札していただいているという形になっております。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●吉田委員

資料を見て、今、説明があったとおり、最低落札金額と落札された金額はこんなものなのかなというふうに思うのですけれども、費用対効果としては本当にどうなのかなということです。

それから、落札者が非公開となっていて、どういう方なのかというのは載っておりません。多分、公開することはないのかなと思いますが、これを聞いて、何となく、これを購入してどういった活用をされるのか、ちょっと知りたいなというところが実はあるのですよ。個人が購入したものなのか、法人が購入したものなのか、購入した後、どういった活用をされることになっているのか、あるいは、心配なのは、購入した後、どこかに放置をされたとか、あるいは、不法投棄みたいな形になりはしないだろうかとか、そんな懸念もあります。

その辺で、使用目的の制限とか、あるいは、将来的に処分をしていただくということでもない中で、1両11万円で売れて、引渡し輸送料のほうがかかるかなとも思うのですが、その後を追跡する、あるいは、後処理の責任が全くないというのがちょっと心配なところでもありますので、御説明をいただければと思います。

●太田車両課長

落札者につきましては、非公開となっているので公開できませんけれども、委員からの質問のありました法人なのか個人なのかという点、個人の方が落札しております。

今回、2両とも同じ方が落札されまして、当初、自分は御自宅に置くのかなと考えておりましたが、2両目も落札したということで、その辺で保管場所を調整中という情報は入

ってきております。

あと、今後、買われた方が転売などをしないようにということがありましたけれども、私どもも、今回の公売の中でそのような条件をつけなかったことは間違いだったかなというふうに思っていますので、次回以降は、購入後何年間は札幌市内に保存するとか、そのような条件をつけて売却する形で検討していきたいというふうに思っております。

●内田部会長

吉田委員、よろしいでしょうか。

●吉田委員

分かりましたけれども、何となく、これを公売に出す目的があまりしっくり落ちないなという感じです。例えば大きな収入が見込めるとか、必ずしもそんな状況ではないでしょうし、行政で鉄としてきちっと処分するとか、燃えないものはちゃんとした処理をするということで整理をしたほうがいいのではないかなというふうな感想でございます。

以上です。

●太田車両課長

オークションの売却としては1両11万円だったのですが、もしこれが売れなかった場合、廃車費用として2両で600万円ほどかかるので、今回、交通局としてはその費用が浮いたということになります。ほかの経費等も差し引くと600万円までは行かないのですけれども、約550万円ほどは交通局の持ち出しがなくなったというふうに考えております。

●松川事業管理部長

補足させていただきます。

今回は車両のインターネットオークションでしたけれども、平成22年から交通局もインターネットオークションに参加をしております、例えば、地下鉄のヘッドマークを単品で出品して6万円で売れるとか、そういったこともございますので、今後、このインターネットオークションというものをうまく活用して、地下鉄だとかそういった鉄道車両に関心のある方に魅力ある商品売って、少しでも我々の収益を稼げるような仕組みを考えたいというふうに考えております。

以上です。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

●堂本委員

今の御返答のところで600万円というお話が出たのですが、ここでは鉄くずの売却等に係るものということで最低落札価格を設定したということでした。多分、鉄くずでというのは、あくまで持っていかに単純に重量で量ると思うのですが、それでやると何ぼだということで最低落札価格を設定したというようなイメージでしょうか。

今言った600万円というのは、持っていってとか、それ以外に何か色々な費用がかかるのでしょうか。

●太田車両課長

今言った600万円というのは、鉄くずとして売る際に色々と車両をばらして解体しなければいけませんので、その費用が2両で600万円ほどかかるということになります。交通局では、今回、オークションで売れたことによってその分を抑制できたという形になっております。

●内田部会長

それを計算するときに、恐らく残存価値が幾らなのかというところも計算しなければ駄目だと思うのですが、結局、除却費用も含めてプラスになったという理解でよろしいですか。

●太田車両課長

先ほど、最低価格を積算する際にも、主要部品を取り払って私どもの予備品とするという形でやっておりますため、その主要部品の残存金額というのを幾らに設定すればいいのかというところが非常に難しく、他都市、函館企業局さんも2013年と2015年に同じ路面電車を公売にかけておりますけれども、その際も、やはり廃鉄費用という形で積算しております、3万何ぼと5万何ぼぐらいの価値しかないという形で対応しておりましたので、私どもも同じように対応させていただいた次第です。

●内田部会長

通常、減価償却していくので、定額法とかで残っている価値を考えればいいような感じもするのです。

●太田車両課長

台帳上では、金額としてはすごい金額が残っていた形になります。

●内田部会長

そういうことなのですね。

●堂本委員

残っているのは、大体5%除却ということですか。

●太田車両課長

そうなのですが、購入価格に、これまでの改修費用とか、その辺が全部プラスされたものが台帳上に金額として載っておりますので、結構膨大な金額としてまだあったということです。

●堂本委員

そうしますと、今回の決算の中でそれを除却されましたが、先ほど固定資産の売却損ということになっていたのはそれとも関連しているのですか。

●太田車両課長

最後に廃車になった以降は、固定資産の台帳から除却するような対応を取っています。

オークションにかけずに廃車しても、固定資産税の台帳上、同じような形でその金額が残っているので、それを除却という形になっております。

●内田部会長

それが、恐らく、吉田委員から言われた、通常のやり方のほうが、コストパフォーマンス

スというか、出入りがよかったのではないかという御指摘につながるような気もしますが、オークションをやったほうがよかったという感じでよろしいですか。

●太田車両課長

一つは、前年度に同じ車を廃車しておりますけれども、そのときに市民の方から買取りたいという要望が出ていたこともありまして、今回はその要望を酌み取った形でオークションに出品してみたということであります。

●内田部会長

分かりました。

こういうのは、市民の皆さんも楽しめるような形で使われるような活用策を考えると非常に大きい効果あると思いますので、そのようなことも踏まえると、オークションで売るときにはある程度の条件をつけないと駄目かもしれませんが、今後はそういった視点も必要かなと思いました。

あとはいかがでしょうか。

●齋藤委員

吉田委員のご指摘にもつながるのですが、そうすると、札幌市が売却しない場合に600万円かかるということは、11万円で購入された方がこの処分費用を負担するということになるかと思うのです。そうすると、オークションで落札した人は、軽く11万円で手に入れたけれども、その後どうするかといったときに、多分、将来的に600万円以上の金額がかかってくる事を知らず、負担の覚悟もなかった場合には不法投棄をしてしまうかもしれないでしょうし、個人の場合、相続が発生したときにそのお子さんたちはどうするのだろうと、やっぱり、それも心配事項になると思うのです。

ですから、こういうものを個人または法人に対してオークションにかけるときには、やはり、その用途とか将来的なことも見据えて限定した中で出すべきではないかなというふうに私も思います。

以上です。

●内田部会長

極めて重要な意見かと思いますので、今後、検討していただきたいと思います。

オークションの件について、他にいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

（３）地下鉄50周年記念事業について

●内田部会長

それでは、続きまして、報告事項（３）地下鉄50周年記念事業についての説明をお願いしたいと思います。

●吉田総務課長

総務課長の吉田と申します。

私から、地下鉄開業50周年記念事業につきまして、お手元の資料5に基づきまして御説

明させていただきます。

座って失礼いたします。

まず、この事業の目的ですが、今年の12月16日が地下鉄開業50周年の節目でありますことから、これまで御利用いただきました皆様に感謝の気持ちを表すとともに、50年の歴史について振り返るというものでございまして、11月下旬から記念事業を実施しているところでございます。

また、株式会社セコマ様が、同じく今年の8月10日にセイコーマート1号店の開店50周年を迎えたということでございまして、さっぽろまちづくりパートナー協定に基づいて連携事業も実施しているところでございます。

続きまして、2番の事業の内容でございしますが、まず、交通局独自の事業といたしまして、ロゴマークの制作、特設ホームページの開設を行っております。このホームページには、このたびの記念事業の内容や50年の歴史の紹介、さらに（3）にあります、地下鉄の歴史や豆知識を児童向け、お子様向けにクイズ動画としてまとめて併せて掲載しているところでございます。

さらに、お客様への感謝のメッセージを記載した50周年ポスターを3種類作成いたしまして、駅構内や地下鉄の車内などにも掲出しているところでございます。

次に、資料右側の株式会社セコマ様との連携事業についてですが、まず、地下鉄車両をデザインいたしましたボックスティッシュを共同で制作いたしまして、現在、セイコーマートの全店舗で販売しているところでございます。

また、セコマ様から100万円の寄附をいただきまして、今後改修予定のトイレのベビーベッドなど、子育て支援に資する事業に充当させていただく予定となっております。

そして、（3）にございます多くの市民の方の目に触れる事業といたしまして、南北線大通駅構内におきまして、セコマ様と交通局、両者の歴史を紹介するパネル展や歴史年表などの展示も併せて行っているところでございます。

さらに、（4）にございますこれらの連携事業をまとめて周知するポスターも作成いたしまして、駅構内やセイコーマート店舗などで掲出するというも行っております。

交通局は、利用者の皆様に支えられまして50周年を迎えることができました。引き続き、市民生活を支える公共交通機関として、安全で安心な運行を継続してまいりたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。

私からの説明は以上です。

●内田部会長

ありがとうございました。

ただいまの説明について、委員の皆様からの御質問等はございますでしょうか。

●臼井委員

地下鉄開業50周年記念事業で、おっしゃるように、乗客の皆さん、市民の皆さんに支えられて地下鉄があるわけです。説明を聞きますと、大体、周年を迎えた企業がよくやるような外向けの事業で、マークであったり、ポスターであったり、あるいはホームページで

あつたりというように、広く消費者向けというか、市民向けにやっているとは思いますが。

しかし、札幌の地下鉄は、もちろんコロナ禍で乗客が減っているというのは事実ですが、最近、地下鉄車内があまり清潔ではないということを非常に感じますし、そういう声を耳にもします。今、人々は、ただある地点からある地点に行くために、便利さだけのために地下鉄や電車を利用しているのかというと、そのことに加えて、そこにはやはり快適性や清潔感というのが必要だろうというふうに思うのです。

そうしますと、こういった外向けの記念事業をされてももちろんいいのですが、50周年を記念に、あるいは50周年を機会に、より快適な地下鉄になるためにとか、人々がより気持ちよく乗れるために車内でどのようなことができるのかとか、言ってみれば企業内のマーケティングというか、そういう企業内の取組みたいなものが本当に企業を力強く伸ばしていくと思うのです。

例えば、地下鉄の各駅のトイレは本当に清潔なのかというと、私の経験ではあまり清潔ではなかったもので利用しないで出てきたこともあります。あるいは、地下鉄車内で大きなほこりの塊が床に舞っていたことを目にしています。そこで、50周年を記念して、今、人々に本当に快適さあるいは心地よさを届けられているのかという内側の目線を大事にして、外向きの記念事業だけではなく、ぜひ、内部をより強くする、より快適にするような取組をしていただきたいというふうに思っております。

以上です。

●内田部会長

お願いします。

●吉田総務課長

皆様の安全・安心と、それから、委員のお話にございました快適なサービスを提供するというのが私たちの使命だと認識しておりますので、今後も引き続きその役割を果たしてまいりたいと思います。

ありがとうございます。

●内田部会長

他にいかがでしょうか。

セコマとともにティッシュとかを作られているのですけれども、どういう柄になっているのですか。これは、地下鉄の車両になっているのですね。子どもがいたら結構欲しがるといふようなものなのではないでしょうか。

●吉田総務課長

地下鉄南北線の開業当時から1000形、6000形、5000形、8000形、9000形というふうに、南北線、東西線、東豊線のそれぞれの車両のデザインをそのままボックスティッシュの形にしているデザインになってございます。

●内田部会長

私も、子どもが小さいときはミニカーみたいなものを作られていたもので、結構買ったりしていたのですが、今回はボックスティッシュなのですね。

●吉田総務課長

こちらのボックスティッシュにさせていただきました。

●内田部会長

ありがとうございます。

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

それでは、50周年記念事業につきましては以上としたいと思います。

最後に、全体を通しまして御意見、御質問等があればお受けしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

そろそろ時間が参りましたが、委員の皆様には活発に御意見を交わしていただき、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、事務局より連絡事項があればお願いします。

●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。

今年度の交通部会につきましては、現時点では未定でございますが、今後、開催する場合には、再度、後日に日程調整の御連絡をさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

●内田部会長

ありがとうございます。

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。

本日は、御参加いただきまして、ありがとうございました。

以 上