

札幌市営企業調査審議会

令和5年度第1回交通部会

日 時 令和5年6月29日（水） 午後2時13分～3時55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、上原委員、齋藤委員、澤田委員、
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5年度第1回交通部会

1 開 会

●千田経営計画課長

定刻よりやや前でございますけれども、皆様がおそろいになりましたので、これより札幌市営企業調査審議会令和5年度第1回交通部会を開会いたします。

本日は、お忙しいところ、お集まりをいただきまして、ありがとうございます。

私は、交通部会の事務局を担当しております事業管理部経営計画課長の千田と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

本日は、石田委員と今野委員より所用のため欠席するという御連絡をいただいております。委員12名のうち、10名の出席となっております。

札幌市営企業調査審議会条例第7条第2項に規定する過半数の出席がございますので、開催要件を充足しておりますことを御報告させていただきます。

初めに、札幌市PTA協議会副会長の交代に伴いまして、6月22日付で委員に就任されました澤田委員が出席されております。今回が初めての出席となりますので、一言、御挨拶をお願いいいたします。

●澤田委員

札幌市PTA協議会から参りました澤田と申します。今回就任させていただき、初めての参加となります。分からないことばかりですが、しっかりと勉強させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

2 交通事業管理者挨拶

●千田経営計画課長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、中田交通事業管理者から、一言、御挨拶をさせていただきますと思います。

●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5年度第1回札幌市営企業調査審議会交通部会の開催に当たりまして、一言、御挨拶を申し上げます。

本日は、内田部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、お集まりをいただき、誠にありがとうございます。また、日頃から市営交通事業に対しまして多大なる御理解を賜っておりますことに重ねてお礼を申し上げます。

本日の議題は、令和5年度予算の概要についてと札幌市交通事業経営計画の見直しについてを予定しております。

このうち、札幌市交通事業経営計画は、10か年の計画でございまして、今年はちょうど

前半5年の最終年となります。これまで、計画で定めた目標の達成に向けて、お客様に安心して快適に御利用をいただくための工夫を重ねながら様々な取組を進めてきたところでございます。

今後も、安全輸送に関わる重要な施設であります南北線の高架部にあるシェルターや車両を整備する車両基地等の耐震化や老朽更新といった投資を着実に進めていく必要がございます。

また、これに加え、コロナ禍を経た働き方などをはじめとした生活様式の変化に伴う減収のほか、電気料金や資材価格の高騰に直面してはありますが、北海道新幹線の札幌延伸や都心部の再開発を見据え、南北線さっぽろ駅のホーム増設による混雑緩和や脱炭素社会の実現に向けた取組などにも適切に対処していかなければなりません。

このように経営を取り巻く状況は大きく変化していますので、計画の後半5年に向けては、改めて長期的な視点で収支を見直し、計画を改定することによりまして、より確実に市営交通を持続可能なものにしていきたいと考えております。

皆様におかれましては、どうか幅広い観点から忌憚のない御意見を頂戴いたしたいと思っておりますので、よろしくご意見申し上げます。私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

また、この後、各部長からも順に御挨拶させていただきます。

皆様、御審議を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。

●漆戸高速電車部長

高速電車部長の漆戸でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●池田技術担当部長

技術担当部長の池田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●千田経営計画課長

それでは、議題に入る前に本日の資料の確認をさせていただきます。

資料は2点ございまして、A4判横の11ページ物の資料1の令和5年度予算の概要、A4判の資料2の札幌市交通事業経営計画の見直しについてです。そして、参考資料として2点ございまして、参考資料1の交通部会委員名簿、カラー冊子の参考資料2の札幌市交通事業経営計画概要版です。

以上、全部で4点ございまして、不足等はございませんでしょうか。

それでは、これからの議事運営は内田部会長にお願いいたします。

3 議 事

(1) 令和5年度予算の概要について

●内田部会長

それでは、議事を進めます。

北大の内田と申します。よろしくお願ひいたします。

本日の議題は、次第にありますように、令和5年度予算の概要について、札幌市交通事業経営計画（2019～2028）の見直しについての2点となっております。

本日の会議の進め方としましては、議題ごとに事務局から御説明をいただき、その後、皆様からの御質問や御意見等をお伺いしたいと思ひます。

今後の市営交通事業の運営に当たって参考となりますよう、様々な意見をお伺いしたいと思ひておりますので、活発な御議論をお願ひいたします。

それでは、早速ですが、令和5年度予算の概要について、理事者から資料の説明をお願ひいたします。

●川本事業管理部長

私から令和5年度札幌市交通事業予算の概要につきまして、お手元の資料1に基づき、御説明させていただきます。

それでは、資料1の予算の概要を御覧ください。

1ページをお開きください。

軌道整備事業会計の予算総括表から御説明させていただきます。

まず、表上段の収益的収支でございます。

収入総額は、表の左側の中段網かけ①のとおり、14億100万円で、その右側の支出総額は、網かけ②のとおり、16億5,200万円で、収支差引きは、網かけ③のとおり、2億5,100万円の赤字となり、4年度予算からは1億3,400万円の悪化となります。

主な悪化要因といたしましては、当会計での退職金の支払見込額の減少により、軌道運送事業者からの施設使用料が減少することによるものです。

なお、施設使用料収入につきましては、新型コロナウイルス感染症に係る軌道運送事業の減収相当額2億2,500万円の減免を見込み、6億2,200万円となっております。

また、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損失は、表の右側中ほど④のとおり、3億800万円の純損失となります。

次に、表中段の資本的収支でございます。

表の左側の下段網かけ⑤のとおり、収入総額は15億1,800万円、その右側の支出総額は、網かけ⑥のとおり、17億4,600万円で、収支差引きは網かけ⑦のとおり、2億2,800万円の不足となります。

続きまして、表下段の資金の状況でございます。

ただいま御説明いたしました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、さらに、資金手当としまして、下から2行目にあります

(参考) 一般会計からの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⑧のとおり、4億6,300万円の見込みとなっております。

なお、5年度予算の資金手当につきましては、一般会計から長期借入れを行います。借入額は、欄外の二つ目の米印に記載しておりますとおり、5年度の施設使用料の減免額(税抜き)から4年度までの借入超過見込額400万円を減じた額に相当する2億円を予定しています。

続きまして、2ページをお開きください。

参考資料、予算総括表(上下合算)を御覧ください。

右側の表の上下を合わせた予算を御説明させていただきます。

上下とは上下分離制度による役割分担を表す表現であり、軌道施設の整備、すなわち下を交通局が、その整備された施設を使用しての運送、すなわち上を交通事業振興公社が担っており、この資料はそれぞれの団体の予算を、便宜上、合算したものです。

まず、各列上段の経常収支でございますが、収入総額は、右側の表の中段網かけ①のとおり、22億1,100万円で、支出総額は、網かけ②のとおり、24億7,300万円で、収支差引きは、網かけ③のとおり、2億6,200万円の赤字となり、4年度予算からは5,400万円の悪化となります。

続きまして、表下段の資金の状況でございます。

ただいま御説明いたしました収益的収支に資本的収支と当年度分損益勘定留保資金等、過年度分内部留保資金を合算し、さらに、資金手当としまして、下から2行目にあります(参考)一般会計からの長期借入金残高8億1,500万円を充当した結果、最終的な資金過不足額は、表の下段網かけ④のとおり、2億9,400万円の見込みとなります。

続きまして、3ページをお開きください。

参考資料、軌道運送事業で予定している業務量の表の中央にある5年度予算Bを御覧ください。

下から2段目の輸送人員の1日平均については、直近の乗車人員の状況等を踏まえ、2万1,389人と見込んでおります。

その下の乗車料収入は13億5,700万円となり、4年度予算の枠内括弧書きの部分である公共交通の需要喚起策として運賃を無料にする路面電車無料デー、これを通常日の収入と置き換えた金額と比較して4,600万円の増、率にして3.5%の増を見込んでおります。

続きまして、4ページをお開きください。

主要事業を御覧ください。

5年度予算の建設改良事業の総額は、表の左上にありますとおり、15億2,100万円と、4年度予算から8億3,200万円の減となります。

事業の主な内容につきましては右側に記載しておりますが、次のページで御紹介します。

5ページをお開きください。

主要事業のうち、代表的なものを二つ御説明させていただきます。

左側の電車事業所改良建築工事は、昭和43年に建てられた電車事業所車庫・工場棟の建

て替えや事務所棟の合築工事を行う事業であり、低床車両の留置車両の増加に伴う車庫の拡張、耐震化を目的とした改築工事を行います。令和5年度は、工場、事務所棟の新築、軌道及びピットの整備等を実施いたします。

右側の新山鼻変電所受変電設備更新工事は、ループ化及び低床車両導入等に伴い不足する電源を確保するため、先ほどの電車事業所内にある新山鼻変電所の移設及び設備更新等を行う事業であり、令和5年度は、新設設備への切替え試験、既設変電所の機器撤去を行い、令和5年7月より供用開始予定となっております。

このほか、車両関係事業、軌道更新・街路拡幅関連事業等を進めてまいります。

続きまして、6ページをお開きください。

過去5年間の傾向についてです。

(1)の折れ線グラフは1日平均乗車人員、棒グラフは乗車料収入の推移です。5年度予算は、コロナ前の令和元年度と比べるとやや低い数値となっておりますが、路面電車無料デーを除けば、4年度予算に続き緩やかに回復しております。

(2)の経常収支の状況については、令和5年度は3億800万円の赤字となり、依然として赤字の状況が続いております。

(3)の企業債の状況については、現在、電車事業所の改良建築工事等を行っているところですので、借入額が償還額を上回り、企業債残高は折れ線グラフで示したとおり、41億3,000万円に増加しております。

(4)の資金の状況については、一般会計からの長期借入れ8億1,500万円を充当した結果、4億6,300万円の資金残となっているところです。

以上が軌道整備事業会計の5年度予算の概要でございます。

続きまして、7ページをお開きください。

高速電車事業会計の予算総括表でございます。

まず、表上段の収益的収支でございます。

収入総額は、表の左側の中段網かけ①のとおり、491億円で、その右側の支出総額は、網かけ②のとおり、428億9,500万円で、収支差引きは、網かけ③のとおり、62億500万円の黒字となり、4年度予算からは21億200万円の好転となっております。

主な好転要因といたしましては、乗車料収入の増加を見込んだことなどにより営業収益が21億円の増となったことです。

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④のとおり、51億3,900万円の純利益となります。

次に、表中段の資本的収支でございます。

表の左側の下段網かけ⑤のとおり、収入総額は127億3,700万円、その右側の支出総額は、網かけ⑥のとおり、308億9,800万円で、収支差引きは、網かけ⑦のとおり、181億6,100万円の不足となります。

続きまして、表下段の資金の状況でございます。

ただいま御説明いたしました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を

合算した結果、最終的な資金過不足額は、表の右下網かけ⑧のとおり、0円となる見込みとなっております。

これは、コロナの影響による資金不足を補うための特別減収対策企業債を2億1,700万円新たに発行することにより資金不足を回避した結果です。

続きまして、8ページをお開きください。

業務量の表の中央にある5年度予算Bを御覧ください。

下から2段目の輸送人員の1日平均については、直近の乗車人員の状況等を踏まえ、55万4,000人と見込んでおります。

その下の乗車料収入は、393億7,700万円となり、4年度予算から19億9,500万円の増、率にして5.3%の増を見込んでおります。

続きまして、9ページをお開きください。

主要事業についてです。

建設改良事業の総額は、表の左上にありますとおり、122億5,200万円と、4年度予算から60億4,100万円の減となります。大きく金額が動いているのは、令和4年第1回定例会の補正において、国の補正予算に伴い、2か年工事である南北線シェルター耐震改修工事の予算計上を前倒ししたため、本来、5年度分である事業費を4年度に計上したことなどによるものです。

そうした事業費についての4年度予算からの繰越額を5年度予算に含めた場合は、米印の横の括弧内にあるとおり、146億9,200万円と、4年度予算から11億6,100万円の減にとどまります。

事業の主な内容につきましては右側に記載しておりますが、次のページで御紹介します。10ページをお開きください。

主要事業のうち、代表的なものを二つ御説明させていただきます。

左側の南車両基地改築ほか工事については、耐震化及び長寿命化に向けた改修工事を行う事業であり、令和5年度から9年度にかけて既存車庫棟、出入り庫棟を一部解体し、工場棟等の新築工事を行ってまいります。

右側の案内表示設備更新工事については、旅客サービス向上のため、コンコースに新設するとともに、電車の発車時刻等の案内表示につき、液晶LCD化により視認性の向上及び情報内容を充実させ、インバウンド対応として5言語表記にも対応してまいります。

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進めてまいります。

続きまして、11ページをお開きください。

過去5年間の傾向についてです。

(1)の折れ線グラフは1日平均乗車人員、棒グラフは乗車料収入の推移です。5年度予算は、コロナ前と比べるとやや低い数値となっておりますが、4年度予算に続いて緩やかに回復しております。

(2)の路線別の1日平均乗車人員の推移は、(1)の乗車人員の内訳を路線別に示し

たものです。路線別においても（１）と同様の傾向となっているところです。

（３）の経常収支の状況については、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和２年度は赤字となりましたが、令和３年度以降は黒字に転じており、令和５年度は54億円の黒字となっております。

（４）の企業債の状況については、企業債の借入額が償還額を下回ることで残高は減少を続けております。

説明は以上でございます。

●内田部会長

それでは、委員の皆様から御意見や御質問等をいただきたいと思えます。

まず、軌道整備事業会計のほうからお願いいたします。

●上原委員

４ページの主要事業の建設改良事業についてです。

令和４年度予算に比べ、５年度の減少割合が大きいのですけれども、これには大きな要因があったのでしょうか。

●川本事業管理部長

４ページの事業の主な内容のところを御覧ください。

車両基地改良電力設備増強関連事業とあり、その次に電車事業所改良建築工事がありまして、この工事費が原因となります。

●千田経営計画課長

補足させていただきます。

電車事業所の改良建設工事を複数年にわたってやっておりますけれども、令和５年度は令和４年度に比べて事業量が落ちているということです。

●池田技術担当部長

電車事業所の建築工事も変電所の新設工事も複数年で契約しておりまして、令和４年度に厚い部分は出来上がっておりまして、令和５年度は残りの部分ということで少なくなっているということです。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●皆川委員

私から大きく２点質問します。

まず、輸送人員と乗車料の予測についてです。

令和4年度より5年度のほうが減るといのはどうしてなのでしょう。行動制限もなくなり、コロナが5類に移りましたよね。直近の数字はあるのでしょうかけれども、この先の1年間をこのように考えていいのか、疑問がありますので、お考えをお聞きします。

次に、4年度と5年度の比較ですが、乗車料の減少額700万円ぐらいに対し、施設使用料の減が1億2,200万円ですよ。これは、減免額が影響しているのではないかと思います。では、減免額はどのようにやって算定するのかです。

乗車料700万円の減に対し、施設使用料がこんなに減るのはなぜなのか、また、減免措置はどういう基準で適用され、いつまで続けるのかもお願いします。

●千田経営計画課長

まず、乗車人員の予測が令和4年度予算よりも令和5年度のほうが低くなっていることについてです。

先ほどの説明でも少し触れたのですが、令和4年度は路面電車無料デーを6月から12月までの隔週の週末でやらせていただきまして、そこで利用がかなり好調だったということで、令和4年度の見込みはかなり高くなっておりました。

その前後の土・日は、通常どおり、コロナの影響を受けて少なかったということがあり、それを考えて令和5年度予算を構築しましたので、やや下げているということです。

●内田部会長

3ページの括弧の表を見ると増えているということでもいいのですよね。

●千田経営計画課長

そのとおりです。今、内田部会長がおっしゃられた3ページの輸送人員のところを見ていただくと分かるかと思います。括弧内のベースでは増加しておりますが、無料デーが好調だったため、やや減らして見ているということです。

●皆川委員

それは重々分かるのですが、行動制限もなくなり、インバウンドも増えてくるという世の中の動きをどうお考えになっているのでしょうか。そのプラス分は無料デーのマイナスより大きくなるのではないかという感覚を持っておりますが、そこはどう御判断されたのでしょうか。

●千田経営計画課長

この予算を構築した当時、上昇率は考えました。ただ、皆川委員のおっしゃるとおり、年度末や今年度に入ってから輸送人員が少し好調になってきておりますので、それを考えると、確かにこの予算より上がる可能性はあるかなと考えているところです。そういう

意味では、時点の違いでして、令和5年度予算が思っていたらっしゃる感覚より少ないということになります。

続きまして、減免についてです。

施設使用料というのはまさに減免を反映させたものですが、どのように減免を考えているかです。交通事業振興公社と交通局で協定を結んでおりまして、基本的なことは後ほど説明させていただく当初立てた計画に対し、減った分を減免の上限額といたしまして、公社で努力した分、交通局でどれだけ払えるかを協議して決めております。

●中田交通事業管理者

補足させていただきます。

まず、経営計画で乗車人員を見ております。収支がプラスになるという見立てで考えて計画をつくっています。計画は2万5,000人台ですが、それが実際は2万1,000人台です。その幅を限度として、上の収支が回るように減免しましょうというのが基本的な考え方です。

なお、どれだけ減免すれば上の収支が回るかですが、交通事業振興公社と交通局で協定を結び、細かい金額の精査をしているということです。

また、昨年度に比べて乗車料収入が下がるとしているのは、4年度は無料デーを丸々見ているからです。無料デーは通常の土・日の1.7倍ぐらいの乗車人員でして、それを平準化し、また、行動制限がなくなっただけのプラスの分をどうなるかを出したら無料デーの数字を除いた数字より下がったということです。

ただ、上の収支が赤字ということには変わらないので、4年度と5年度の差以上に減免額が出てくるといえるのは、あくまでも計画値との差といえますか、乗車料収入の差があって計算しているからとなります。

●皆川委員

減免額の細かい算出方法にはそれなりのロジックがあると思うのですが、私が思ったのは、乗車料減少額を超えて減免するのはおかしいよねということなのです。

また、乗車料の減少額に対して施設使用料が大幅に減っているというのがすごく不思議だったのです。乗車料の減少額だけを補填してあげれば施設使用料をこんなに下げなくてもいいのではないかという感覚でして、その説明をいただきたいのです。

それから、減免というのは、コロナに限らず、予定収入を下回ったら、未来永劫、行うという制度なのではないでしょうか。

●千田経営計画課長

まず、未来永劫続けていくのかについてですが、基本的に運営をやっています交通事業振興公社の経営努力で収支をきちんと回していくということとして、計画からただ下がったからということで減免するということはございません。

次に、最初の質問の実際に乗車料収入が下がった以上の減免はどうなのかについてです。あくまで、費用と乗車料収入といいますか、収入と支出の全体で計画と比べてどの程度の増減があったかと見ますので、乗車料収入だけで見るものではありません。あくまで計画と差で収支がきちんと回るのかを算定しております。

●内田部会長

多分、乗車料収入で減っているものと2桁くらい違っていて、連動していなければ駄目だというのが皆川委員の意見だと思うのです。それはこの表だけでは追えませんので、どういう考え方で施設使用料収入が決定されているかが分かるものがあれば出していただけたらいいのではないかと思います。

これだと、乗車料が減ったら収益性が高くなってしまうような感じといいますか、そのように見えてしまうので、どのような考え方で設定されているかが分かればお願いいたします。

●中田交通事業管理者

施設使用料は、毎年、もともとの金額が違います。それから、収支を出して、上の会計が回るようにするために減免額があって、施設使用料を幾らもらいますとなっているのです。

この表は施設使用料の減免後の数字だけが出ているのですけれども、減免前の数字も違いますし、だから減免額も違うということで、この表だけを見て、減免額が増えている、減っているとはならないというところがあります。

それがもうちょっと見えたほうがいいだろうというようなお話であろうと思いますが、どういうふうにお見せするのがいいかは引き取らせていただきたいと思います。

ただ、減免した結果として施設使用料があって、それが4年度と5年度の対比として表に記載させていただいているということで、その差イコール減免額の差ではないということだけは御説明させていただきます。

次回のとくにでも分かりやすくお示ししたいと思います。

●内田部会長

よろしく申し上げます。

●皆川委員

減免については簡単になされるようなことがないようにと思います。それは、コロナは、多分、令和5年度で終わりなのではないのかなと思うからです。

6年度以降もコロナによる人員減があるということであれば、施設使用料等の毎年の数字をそのベースに見直して、これはこの後の事業計画の変更の中で出てくるのかもしれませんが、新たな収支見通しを示して、6年度以降は減免制度を適用しないようにしていっ

たほうがいいのではないかと考えておりますので、それも含めた検討をお願いいたします。

●中田交通事業管理者

今のお話は、これから経営計画の見直しをするときの長期収支をどう見ていくかということかと思えます。ただ、長期収支については精査中のございまして、次回の部会でお示ししたいと思っております。

この後の経営計画の説明のところでも出てくるとは思いますけれども、地下鉄も路面電車も、コロナの状況が変わって、乗車人員は戻ってきておりますけれども、コロナ前の水準までにはなかなか戻り切っておりません。ざっくりと言いますと、電車も地下鉄もコロナ前と比べてマイナス10%の乗車人員の減でして、収支を合わせるための方策をどう取り得るか、次回にお示ししたいと思えます。

●内田部会長

それでは、高速電車事業会計についての質問も受けたいと思えますが、いかがでしょうか。

こちらはかなり努力されており、企業債の残高も着実に減っているのですけれども、家計でも直面しているとおり、電気代がかなり上がっているということがありますよね。その影響はどういう感じか、教えていただけますか。

●川本事業管理部長

今、御指摘がありましたけれども、電気料金はかなり高騰しております。

昨年度の予算でも補正したところですが、令和5年度は39億5,000万円を用意しております。これは、4年度の当初予算に比べ、12億円以上の増額計上となります。ただ、この予算を超えるような勢いで値上がりがしておりますので、最終的には経費についても調整することになろうと思えますが、まずは流用の範囲で対応していきたいと思っております。

●内田部会長

色々なものが値上がりしていて皆さんも困っていますよね。

ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員

同じく値上げのことについてです。

特に地下鉄のほうは工事費がかなり莫大になっていますよね。また、昨年と比べて今年にはさらに値上げになっていることが懸念されます。業界としては、回収がなかなかままならないというところも出ているようですけれども、計画を立てたときの費用で現実に行えるのかという見通しについてはいかがなものでしょうか。

●千田経営計画課長

この後に御説明させていただきます経営計画の見直しのところでも収入や支出に触れま
すけれども、中期的な収支見通しについてこれから細かく立て、持続可能になるように検
討していきたいと考えております。

●内田部会長

ほかにかがでしょうか。

●皆川委員

改良事業の中身についてお願いというか、意見いたします。それは、多言語対応につい
てです。

私は東豊線を使っていますが、車内のディスプレイは多言語対応です。でも、その切替
わりが2秒に届かないぐらいで切り替わります。私にはその情報を追えません。

札幌市でガイドラインをつくりましたので、交通局もそれに応えたいという気持ちは分
かるのですが、ただやればよいというものではなくて、きちんと伝わるということまで考
えるべきではないかと思えます。

それから、時代が大分進んできて、旅行者の方々も高性能端末を持っているわけで、果
たして車内やホームのサインを見て自分の位置を確認しているのかなという疑問もあるの
です。それが旅行者の役に本当に立っているのかという疑問があります。

もう一つ、例えば、ニューヨークの地下鉄に乗って、漢字で五番街と書いてあるのを見
たとき、私は気持ち悪いのです。Fifth Avenueと書いておいてほしいと思うわけです。

このように、かえて多言語対応することによって興ざめするように感じる旅行者の方
もいるのではないかと思うのです。立ち止まって、それは本当に必要かを確認してもら
いたいのです。そうしたアンケートをやってみてもいいのではないかと思えますが、いか
がでしょうか。

●川本事業管理部長

表示については、看板にしろ、私どもが出している刊行物にしろ、色々な御意見を頂戴
しております。その中には、多言語対応がいいという意見もあれば、皆川委員の御指摘の
ように、いかがかという意見も確かにもあります。

表示の時間については、ああ、そうかという気づきもありましたが、表示については色々
な意見をしっかりと受け止め、実際にどうなのかを職員と確認し、改善していくことが必
要だろう、お客様のサービスアップのためにはそういうことが必要だろうと思えます。

今、五番街と漢字表記することのお話もありましたけれども、せっかく外国に来たのに
日本語かよという感覚もあるだろうなと思えます。色々な意見があると受け止めさせて
いただきたいと思いますし、今後とも私どものところに色々な意見が寄せられますので、そ
の傾向を分析しながら対応させていただきたいと思えます。

●皆川委員

それに関連して、多言語対応するからとってコストアップになるということはありませんかというのではないかと理解しています。ただ、多言語対応のために早く交換しよう、早く取り替えようというのはまずいのではないかと気がしています。

札幌市交通局で防犯カメラの設置についてどのぐらい検討されているかは分かりませんが、多言語対応に費用をかけるより、防犯カメラの設置に費用をかけたほうが良いのではないかと考えております。

防犯カメラの採否検討についてはどんなお考えなのか、お聞かせください。

●漆戸高速電車部長

車両の防犯カメラについてです。

一昨年、京王線で事件があったことを受け、新造する車両については車内に防犯カメラを搭載することがガイドラインとして国から示されたところです。

私どもも、ホームとコンコースについては、順次、カメラの設置を拡大しておりまして、録画機能を付加する作業を進めている最中ではありますが、既存の車両に後づけするのは費用も莫大になりますし、技術的にもなかなか難しいということがあります。ただ、今後導入する車両については前向きに検討したいと思っています。

●皆川委員

その時期は決まっているのですか。

●漆戸高速電車部長

地下鉄の更新時には検討したいと思います。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●林委員

大変な思いをされて計画を立てていらっしゃると思うのですが、質問が1点ございます。

広告料収入についての質問です。

皆さんは車中でもスマホを見ており、車内広告をあまり見ないので、減っているという話を聞きました。実際、車内広告は数年前と比べて減っていますが、広告収入は令和4年度予算より5年度予算のほうが増えていますよね。

これは、どういう根拠なのか、どこが増える予定なのか、教えていただきたいと思っております。

●川本事業管理部長

前回、そういうお話がたしかあったと思いますが、広告については、先ほど御指摘があったように、車内広告はなかなか厳しい状況にあるという認識に変わりはありません。ただ、新たな媒体として、大通駅のデジタルサイネージを増やし、売上げに貢献したいということで今年の初めに増設したところでして、令和5年度予算においてはデジタルサイネージだけで9,800万円ほどの売上げになるのではないかと見込み、4年度予算より増やしております。

デジタルサイネージ、車内広告、施設広告など、人気のあるものについてはしっかりとアピールし、売上げ増に向けて努力していきたいと思っております。

なお、デジタルサイネージについては関心も高く、申込みも来ておりますので、さらに拡大していきたいと考えております。

●内田部会長

ちなみに、その他の収入も増えておりますけれども、駅ナカのスペースを使って増収するという試みについても入っているのですか。

●川本事業管理部長

今、直火は駄目ですが、ホットプレートみたいなものならいいとするなど、規制を緩和して、色々な工夫により駅ナカの店舗を増やしていきたいという努力もさせていただいておりますので、応援して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。

11ページの右上の1日平均乗車数の推移についてです。

東西線と東豊線は、コロナから回復し、比較的伸びている感じですが、東豊線は頭打ちというか、戻ったという手応えでよろしいのでしょうか。

●川本事業管理部長

細かな数字まで精査しておりませんが、東豊線は、通勤・通学定期の利用者が多くございます。単発というより、固定客となりますので、コロナが5類になり、制限緩和がなされても伸び率を上昇させることは厳しいのだらうと思っております。

なお、東西線と南北線にもそれぞれ個性があります。

南北線については、例えば、夜9時以降のお客様については、地下鉄全体の9時以降のお客様の半分以上となっています。これは、恐らく、南北線は北24条駅、さっぽろ駅、大通駅、すすきの駅など、後ろに繁華街を抱えているので、その影響があると考えております。そういう意味では、5類に移行し、これから伸びる見込みがあると思っております。

東西線は比較的日常生活が多いですので、5類に移行して伸びる可能性は南北線と比べて低いと考えております。

こうしたそれぞれの線の特徴を踏まえ、分析しております。

●内田部会長

全体で見ると10%減だけれども、東豊線で見るともう落ちて、それは戻り切らず、落ち着いているということですよ。

●皆川委員

日ハムがいなくなったからということもあるのではないのでしょうか。

●川本事業管理部長

日ハムの移転についてです。

私どもも試算しておりますが、北広島に行く際に地下鉄に全く乗らなくなるわけでもありません。それがどのぐらい相殺されるかです。東豊線だけを見ますと増加はないというのはそのとおりだと思いますが、東西線、南北線、東豊線を合わせ、北広島に行く際にどれだけ乗っていただけるのかだと思います。ただ、前よりはどうしてもというのは御指摘のとおりかだと思います。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

高速電車でも路面電車でも構いませんが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

そうしましたら、次の次第に進みます。

(2) 札幌市交通事業経営計画(2019~2028)の見直しについて

●内田部会長

札幌市交通事業経営計画(2019~2028年度)の見直しについて説明をよろしく申し上げます。

●千田経営計画課長

それでは、交通事業経営計画の見直しにつきまして、直近の状況も交えながら御説明させていただきます。

まずは、現在の経営計画の概要について、参考資料2として添付しております札幌市交通事業経営計画の概要版を用い、ポイントを絞って御説明させていただきます。

表紙に記載のとおり、現在の経営計画は令和元年に策定したもので、計画期間は令和10

年度までの10年間となっております。

2枚おめくりいただき、4ページを御覧ください。

上段に経営理念を記載しておりますが、枠囲みにある「かけがえのない市民の財産である地下鉄と路面電車を最大限に活用し、公共交通ネットワークの中核として、お客さまのゆたかなくらしとまちの発展を支える」を掲げておりまして、その下にある四つの経営方針を定めています。

各経営方針の内容については、さらに2枚おめくりいただき、7ページを御覧ください。

まず、1点目の安全の確保ですが、オレンジ色の共通と書かれた一番上にあります運輸関係職員の人材育成や青色の地下鉄の一つ目の地震対策の推進などに取り組んでおります。

次に、隣の8ページを御覧ください。

2点目は、快適なお客様サービスの提供です。ここでは、青色の地下鉄の一つ目のトイレの洋式化を順次進めるとともに、緑色の路面電車の制振軌道化ということで、騒音低減や乗り心地の向上に取り組んでいます。

さらにページをおめくりいただき、9ページを御覧ください。

3点目は、まちづくりへの貢献です。さきに御説明した令和5年度予算でも御紹介しましたけれども、共通の2番目にある案内表示等の多言語化や路面電車の1番目にある車両基地、一般的には電車事業所と呼ばれておりますが、その改良などに取り組んでいます。

その隣の10ページを御覧ください。

4点目は、経営力の強化です。共通の1番目にある利用促進の取組を進めるとともに、令和2年度には、路面電車のところにあるとおり、上下分離の導入を実施したところがございます。

次に、2ページおめくりいただき、13ページの地下鉄事業の収支の見通しを御覧ください。

一番の上の1日当たりの乗車人員と乗車料収入のグラフの赤色の折れ線のとおり、2028年度に向けまして、人口減少を反映して若干の収入減はあるものの、ほぼ横ばいで推移するものと見込んでおりました。これに伴いまして、一番下の企業債のグラフの赤色の折れ線のとおり、順調に企業債残高を減少させていく見通しを立てておりました。

続きまして、隣の14ページを御覧ください。

路面電車事業の収支の見通しですが、一番上の乗車料収入のグラフの赤色の折れ線のとおり、中央区の人口の増加に合わせて乗車料収入が若干増えていくことを見込んでおりました。これに伴いまして、2番目のグラフにあるとおり、2026年度からは経常収支の黒字化を達成する見通しを立てておりました。

当時、少子高齢化の進展はありましたが、海外からの観光客が増加傾向にあったことなど、地下鉄や路面電車の利用が比較的好調であったことが計画策定の背景にあります。

それでは、本題の資料2の交通事業経営計画の見直しについてに移りたいと思います。

まず、1番目の経営計画見直しの必要性・背景を御覧ください。

1点目の項目に記載しましたが、今御説明しました10年計画の初年度から新型コロナウイルス感染症拡大による乗車料収入の減少によりまして、収支状況が大幅に悪化しました。

そこで、一つ飛ばして、3点目にあるとおり、地下鉄は特別減収対策企業債を発行し、路面電車は一般会計からの長期借入れにより、何とか資金不足を回避してきました。

そして、4点目には、老朽化した施設の更新費用の確保だけではなく、コロナ禍で増加した借入れに対する償還も必要だということを記載しております。

その下の枠囲みにありますとおり、現計画の後半期間となります令和6年度から10年度につきましては、新たな収支見通しを立てながら計画の見直しを行うことが必要と考えております。

続きまして、2番目の現在の経営状況について御説明します。

(1)の1日平均乗車人員の路面電車のグラフを御覧ください。

各年度で2本並んでいる左側の濃い色の棒グラフは現計画の見通しで、右側の薄い色の棒グラフは実績となっております。また、折れ線グラフは、計画と実績の乖離率を示しております。

グラフ下の説明書きに沿って御説明しますと、まず、1点目ですが、現計画で目指す乗車人員は2万6,000人でした。しかし、2点目のとおり、令和2年度については、コロナの影響で経営計画比マイナス30.7%の乖離となりまして、その後は緩やかに回復してきていますが、令和5年度においてもマイナス15.6%の乖離を見込んでおります。

次に、下の地下鉄のグラフに移ります。

その下の説明と併せて御説明いたしますと、1点目ですが、現計画で目指す乗車人員は63万人でした。しかし、2点目のとおり、令和2年度は、路面電車と同様に、経営計画比でマイナス29.1%の乖離となり、その後は緩やかに回復してきていますが、令和5年度においてもマイナス11.3%となっております。

ただ、資料にはありませんが、ここ最近の乗車人員の状況などを見ますと、先ほどもちらっと申し上げましたが、路面電車、地下鉄ともにもう少し回復が進むものと期待しているところです。

続きまして、裏面の2ページを御覧ください。

(2)の乗車料収入について御説明します。

まず、上段の路面電車ですが、こちらもグラフと説明を併せて御覧ください。

1点目のとおり、令和2年度には経営計画比でマイナス32.4%の乖離となりまして、金額では約4.6億円の減収となりました。

そして、2点目ですが、令和4年度は行動制限が緩和されたことによる乗車人員の回復により12.4億円の決算を見込んでおりまして、令和5年度には経営計画比でマイナス14.2%まで回復する見込みです。

なお、3点目のとおり、令和4年10月より、SAPICAポイントの付与率を見直したことにより、乗車料収入の乖離率は先ほど御説明した乗車人員よりも縮小しております。

続いて、下段の地下鉄の乗車料収入です。

1点目の項目ですが、令和2年度に計画比でマイナス28.8%まで落ち込み、金額では約110億円のマイナスとなりました。

2点目のとおり、令和4年度は、行動制限の緩和による乗車人員の回復により347億円を見込んでおりまして、令和5年度にはマイナス7.8%まで回復する見込みを立てております。

一番下の枠囲みですが、コロナ禍におけるライフスタイルの変化等によって乗車人員の規模はコロナ前の規模にはなかなか戻らないと予測しております。乗車料収入の回復も鈍化傾向にありますので、計画当初よりも低い乗車料収入を前提とした計画改定が必要ではないかと考えております。

夜の薄野での2次会も増えてはきていますが、まだコロナ前には届かないという報道などもあります。

続きまして、3ページに移りまして、3番目の経費等の上昇について御説明します。

まずは、(1)の電気代の高騰です。

皆様も御存じのとおり、令和4年度から電気料金が急激に高騰しております。

ここでは、二つある表の右側の地下鉄の電気代を御覧ください。

令和3年度の合計24億2,500万円から令和5年度予算では35億9,500万円と、実に12億円近く上昇しております。今月初めに家庭の電気料金の値上げがありましたが、地下鉄を動かしている特別高圧電力は4月に値上げがありまして、令和5年度はこの35億9,500万円からさらに費用が必要になると見込まれておりまして、大変厳しい状況でございます。

続きまして、(2)の労務単価・資材価格の増加です。

こちら表で御説明します。

左側の表が労務単価の伸び率の推移ですが、一番右側の太枠を御覧ください。

コロナ前の令和元年度比で11%の上昇となっております。右側の表は資材価格の推移で、こちら一番右側の太枠を御覧ください。令和元年度比で25%の上昇となっております。その下の枠囲みのおり、電気代や労務単価、資材価格の動向から、日々の運営経費だけではなく、建設改良費についても高い水準が続くものと考えております。

次に、4番目の対応策です。

持続可能な経営を実現するため、先ほど御説明した現在の経営計画の柱となる四つの経営方針を堅持しつつ、収支の状況や今後の観光客の復活、脱炭素社会、バリアフリー対応などを踏まえまして、その下にある①から④の投資方針を定めました。

①の施設、設備の老朽更新は、安全に直結しますので、着実に進めることとしますが、さらなる更新時期の平準化を進めていくこと、②は電力高騰だけではなく環境負荷低減も意識してLEDなどを進めること、③はインバウンドの復活を見越したバリアフリーや多言語化などの取組を進めること、そして、④は、収入の多角化を推進するため、乗車料収入以外での増収を期待できる事業への投資を進めることです。

続いて、4ページに移ります。

今お伝えした投資方針を踏まえまして、今後進めていく（２）の主な投資事業を紹介いたします。

添付してあります資料２の参考資料で御説明させていただきますので、御覧ください。上から網かけで黒丸数字の書いてある順に簡単に触れていきたいと思えます。

まず、①の地震対策の推進ですが、達成目標の欄に記載がありますとおり、地下鉄真駒内駅の耐震化が2020年度に完了いたしまして、お客様の利用する駅の耐震化は完了しております。今後は、南北線のシェルター部分や車両基地について、順次、耐震化を進めてまいります。

次に、②のトイレの洋式化は、年に２駅から３駅のペースで進めているところです。

③は、路面電車の制振軌道化で、乗り心地の向上や騒音低減のために順次進めています。

④は、地下鉄の照明設備のLED化の推進で、こちらも順次進めています。2024年度からは２駅から４駅に増やして積極的に進めていきたいと考えています。

⑤の地下鉄の駅構内標識や⑥の路面電車の車両基地の改良ですが、先ほど予算のところで御説明させていただいたとおり、進めているところです。

最後の⑦は低床車両の導入ということで、停留場との段差を解消してバリアフリー化を進めています。

元の資料に戻りまして、主な投資事業の一番下にある前回の交通部会で御報告した南北線さっぽろ駅の改良工事にも着手しており、新幹線の札幌延伸を見据え、ホームの混雑を緩和、解消するとともに、エレベーターやエスカレーターなど、バリアフリー経路の拡充などを図っていきます。

次は、（３）の増収に向けた取組です。

①は、SAPICAポイントの付与率見直しです。

これは、コロナ禍の減収を受けてやむを得ず令和４年10月に従来の10%から3%に見直したのですが、右側の表のとおり、令和５年度予算では、路面電車で4,100万円、地下鉄で11億7,300万円の増収を見込んでおります。

②は、路面電車です。

パートナー契約の締結ということで、ラッピング広告だけではなく、市電フェスティバルなど、イベントへの出展などもパッケージにした契約を行っておりまして、白いブラックサンダーの車両を見かけたことがある方もいるかもしれませんけれども、このパートナー契約によるものです。そのほか、雪ミクなど、記念乗車券の発売も行っています。

③は、地下鉄です。

先ほど話題に出ました駅ナカ事業といたしまして、軽飲食店も出店できるように、クレープなどをつくるための加熱調理器具を使用できるように要件を緩和しました。また、広告事業では需要の高いデジタルサイネージを増設しているところです。

最後に、（４）の資金不足への対処です。

①の路面電車では、右側の表の一番右下を御覧ください。

これまでに一般会計からの８億1,500万円の長期借入れを行い、コロナ禍の資金不足に

対処してまいりました。

また、②の地下鉄でも表の一番右下を御覧ください。

こちらでもコロナ禍の資金不足に対応するために発行しております特別減収対策企業債が総額で194億8,800万円に上っています。これから見直す計画では、先ほど御説明した駅の耐震化や低床車両の導入など、様々な事業の費用に加え、これらの資金不足分の借入れについても返還していくことを考えていかなければなりません。

長くなりましたが、説明は以上となります。

今御説明した様々な要素を踏まえて、長期収支を作成し、9月から10月上旬頃をめどに見直し計画の素案をまとめたいと考えております。委員の皆様より様々な御意見をいただければと考えておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

●内田部会長

札幌市交通事業経営計画の見直しについて丁寧な説明がありましたが、御質問等があればよろしく申し上げます。

●上原委員

路面電車についてです。

現行計画では黒字化を見込んでおり、当初の計画より低い乗車料収入を前提とした計画が必要と書いてあります。路面電車のほうはなかなか厳しく、経常黒字が見込めない計画はあるのかなという気がしていますが、増収策のところにパートナー契約と記念乗車券のことが書かれております。どれほど効果があるのか、あまり大きくないのではないかという思いもある中での質問です。

運賃についての検討はあり得るのですか。

●中田交通事業管理者

今、上原委員からお話があったとおり、乗車人員がコロナ前の水準になかなか戻らないことを前提に長期収支を組み立てていきますけれども、料金改定にも踏み込まざるを得ないのかなと考えております。

ただ、増収策の案としてそれを出すためには、長期収支をきちんと精査しなければなりません。単純に乗車料が落ちた分を運賃で全て賄いたいという議論にはなりませんので、経費を含めて精査をした上でどれぐらいの改定が必要か、そして、それをお客様に理解していただくためにどういった説明をしていくかということこれから構築していく必要があると考えております。

なお、千田課長から話をいたしましたけれども、9月から10月上旬をめどに長期収支をお示しした中でそういったことを議論していただければと思っております。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●皆川委員

今、9月から10月というお話がありましたので、現時点でどうかなということはあるのですが、収支見通しが出ていない中で何を見直すのだ、どちらの方向なのかというのはなかなか難しいと思うのですが、二つぐらいしかないのではないかと考えております。それは、借金を増やしてでも当初の計画どおり進めますということか、それとも、当初の計画で目標としたサービスその他は実現できません、借金も増やせないで、当初にお示ししたサービスの向上はできません、市民の皆様、御理解くださいということかだという気がするのです。

現時点でどちらになりそうかを教えてください。

●中田交通事業管理者

サービスというのは何を言うかにもよるのですが、路面電車に関して言いますと、平成27年度でしたか、ループ化し、新型低床車両を導入し、電車事業所の更新を進めたということで、サービス水準を向上させるための手だては進めてきております。また、これからも低床車両の継続的な導入は進めていく必要がありますし、計画的にやっていきたいと思っております。

ある意味、一定のサービス水準になるように手をかけてきておりまして、減価償却が経費として発生してくるといえるのはいかんともし難しい部分であります。

ですから、サービス水準を収入に見合うまで落とすというよりは、整えてきているサービスの水準をどのように維持するか、そのためにどういった収支にしていくかがメインになるのかなと考えております。

先ほどお話ししたとおり、経費で節減できるところをどう落とすかはありますが、その一方で、増収策といいますか、収支が見合うようにするために料金の改定も含めて御議論をいただく必要があると思っております。

次に、借金を増やしてでもということについてです。

交通事業というのは一般会計とちょっと違って、支出が多いから足りない分を借金しますという構造ではありません。設備投資をしなければいけないというのは、基本的に企業債といいますか、借金で施設整備を行い、減価償却で経費化し、借金を計画的に返済していく、そのための収入を經常収支の黒字で賄っていくというのが交通事業の基本的なつくりとなります。

ですから、支出に収入が見合わないから借金をしますという経理の考え方ではないということです。今まで投資してきたサービス水準を維持していくための經常収支をどう整えるか、増収をどうやって図るのか、ラッピング広告など、何でもやりながら料金改定も含めて考えていく必要があるということにして、そういった基本的な考え方でやっていきたいと思っております。

●皆川委員

そういう会計のイメージは分かるのですが、市民が交通事業経営計画を見たとき、例えば、特別減収対策企業債をどんどん発行して当初計画のような表示機、トイレの洋式化、揺れの防止の軌道整備などを計画どおりにやるということでの見直しにするのか、それとも、そういったものは後年度に移すかもしれません、場合によっては凍結させるものもあるかもしれない、しかし、企業経営を重視してやっていきますので、市民の皆様、猶予を下さいという計画になるのかの方向性は示しておいたほうがいいのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

●中田交通事業管理者

特別減収対策企業債で申しますと、コロナになってどこの公営交通も大変厳しくなったということで、とにかく事業を継続するためには赤字を埋める必要があるということで時限的にコロナ対策として総務省で創設した制度なのです。つまり、民間企業で言うと運転資金なのです。

ただ、あくまでコロナ対策で、しかも、運転資金ですので、この制度がこれからも残るというものではありません。今回、コロナが5類になり、お客様が戻ってきている状況が全国的にあります。この制度が令和5年度は存続されるので、我々も予算で見えていますけれども、6年度以降もこの制度を続けるか、総務省で見直しをかける可能性があります。

借金ですから、計画的に返済していただきとなりますので、それも含め、収支をどう整えるか、それぞれの事業体が経営計画でお示し下さいというお話が来ております。

ですから、例えば、④の照明設備のLED化で電気使用量が大幅に落ちますので、投資しても回収できますので、こういったものは積極的に進めましょうとしております。また、②のトイレの改修です。2019年に計画をつくったときには各年度に3駅程度やりたいと考えていましたけれども、そこまでは厳しいから、各年度で2駅ずつにしましょうなど、事柄によって先送りするものもあれば、投資の回収が見込めるものは前倒すとしております。今日は主立ったものをお示ししておりますけれども、素案を示す段階ではもうちょっと詳しくお示ししたいと思っております。

●皆川委員

今の事業管理者のお話も十分に理解できるのですが、市民が見たときに、すみませんけれども、我慢してくださいね、もうちょっと辛抱してくださいねというイメージのものになるのか、それとも、お約束したとおり、サービスを可能な限り推進しますよとなるのか、読んだ市民が分かるように、その方向性は明確に示したほうがいいなと私は思います。

●内田部会長

3ページの4の対応策の①で基本的には今までの計画どおり進めて、更新時期の平準化

と書いてありますけれども、めり張りをつけるということだと思います。ですから、我慢してくださいというものは、今のところ、入っていないように思います。

●皆川委員

料金改定の話まで出てくるのであれば、市民の皆様、我慢してくださいというほうが理解は得られるのではないかなと思います。

●中田交通事業管理者

きちんと説明させていただきますけれども、軌道事業と高速では会計が違います。経営状況も違いますし、事業の性格も違いますが、高速のほうでお話しさせていただきます。

基本的に投資というのは老朽化更新が主ですが、ほとんどが安全運行するために必要な投資になります。ですから、我慢しましょうというのは、突き詰めて言いますと安全ではないということになってしまうので、それはありません。一方、安全と直接的に関係ない投資もあります。例えば、資料2の参考資料の②のトイレの洋式化です。先ほど3駅を2駅にしようということをお申しました。そのひとつ上の段に地下鉄駅のリフレッシュというものがあります。

2019年に計画をつくったときは各年度で2駅程度としておりますが、これは、お客様に快適に利用していただくため、壁や天井を美装していこうというものです。ただ、コロナで大幅な減収ですし、お客様も完全にコロナ前の水準まで戻らないということで事業化を止めていますが、次の5年でもこれについては少し我慢していただきたいと考えております。

ですから、事業によって違いまして、次回はそれを分かりやすくお示ししたいと思えます。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●朝倉委員

2028年度までの計画ということですね。その都度、計画は変更されると思いますが、この前、北海道新聞で見たところ、高速の外郭といいますか、道路構築することが載っていました。また、丘珠空港と地下鉄の直結という案が出ていました。この計画には入っておりませんが、あまり書いてはいけないような内容なのではないでしょうか。

●中田交通事業管理者

地下鉄の延伸についてです。

基本的に、延伸をするかどうかは、延伸した場合の収支が取れるかをきちんと算定し、市民の皆さん、あるいは、議会と御議論をしながら、国交省に申請するといったステップ

を踏みます。

この経営計画は、あくまでも現状の交通事業を運営していくための収支の見通しや設備投資の計画をお示ししているものでして、延伸を検討しますなどは載りません。仮に延伸すると決まるとすれば、どういう対応を取っていくのかはそのときの計画に載りますけれども、現時点では延伸を検討しますというようなものが載るわけではないということです。

●内田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員

お願いします。

概要版に書かれている軌道に関し、11ページの路面電車事業における上下分離の導入についてです。

導入のときから委員をやっていましたが、せつかく上下にした一番のメリットは2段目に書いてあることで、色々な制約がある中でも自由にできますということですよね。ですから、今後の計画にも新たな制約がない中でどんな自由な発想で何ができるかをもう少し記載していただきたい、あるいは、ディスカッションする場を、誰に頼むか、誰とやっているのかまで広げ、まちづくりも含めて積極的に考えていただきたいと思います。

そうすることで乗車人数がもっと増えるでしょうし、観光をイノベーションにした収入増も見込めるのではないかと思います。広告はやはり限られてしまいますので、乗車人数とリピーターを増やすしかないと思っていますので、地道にやっていただきたいと思います。

また、路面電車に関しては、1日平均乗車人数が無料デーをやったことで800人くらいに伸びたということですよね。4年度で括弧は2万1,088人ですから、これはそういう理解でいいのですか。

●中田交通事業管理者

そうです。

●齋藤委員

1年にすると何十万人も増えたということですよね。つまり、それだけの効果があったわけですが、その効果をどう今年に生かすかが全くなかったのです。そういう経験があるわけですから、同じようなことを違う方法でやってみてはどうかということがあると思うのです。

しかも、突然現れて、知らない人も結構いて、わーっとまちづくりと全く関係なくやったという印象がありますので、多少お金を取っても、皆さんが広く知れば、1日800人か

500人かは分かりませんが、押し上げるような効果があったのではないかというのが私の感想です。

その結果の反映、または、今後どうしていくのかも乗車率のアップにつながるのではないかと、せっかくやったことで、もったいないと思いますので、ぜひ継続して検討していただきたいと思います。

●川本事業管理部長

検証もさることながら、上下分離になってから、この計画の中で実際に行われていることとございますので、計画の中でどうなっているのか、それを踏まえての新しい計画になります。

また、先ほどお話があったように、まちづくりと絡めるほか、ディスカッションしたり、広く色々な人に知っていただく、そうなりますと広報の強化ということになるかと思えますけれども、路面電車だけではなく、地下鉄に関係するものなど、幅広くなりますが、軌道と高速で、新しい計画にどこまで入れられるのかも含め、検討させていただきたいと思えます。

●内田部会長

ほかにはいかがでしょうか。

●中川委員

路面電車の上下分離についてです。

経営計画を見直すということで、次回にでも教えていただければと思うのですが、当初の目標の第一は経営改善、赤字解消だと思うのです。確かにコロナで厳しい面があったと思うのですが、その要因を除いて、当初の目的が達成されたのかです。上下分離になって4年目でしょうか、2023年度予算となるわけですが、当初の目的が達成された予算になっているのか、そこの検証が必要かなと思います。

予算のところで、今年度の予算は目標が達成されているのか、その評価はどうかを教えてくださいと思ったのですが、どちらかという、それは長期計画の話ですので、ここではしませんでした。ただ、4年目になって、当初の目的がどのように進捗しているのかを明らかにしていただければなと思います。

●川本事業管理部長

収支についてはコロナで大きく減収してしまっていて、この部分が効果だと言うことはなかなか厳しいかと思えますけれども、例えば、増収対策、広告やタイアップについては、上下分離前と比べ、法的な制約が外れて、交通事業振興公社が動きやすくなり、取り組んでいるということは数値として表れてくるのかなと思っております。

数字で御説明できるものと、収支でコロナがなかったらどうだったのかはなかなか厳し

いと思いますけれども、分かるものについてはこういう効果があったというふうに御説明させていただきたいと思ひますし、それを経営計画に反映したいと思ひます。

●中川委員

経費や人件費など、色々な項目が報道されておりましたので、それがどうなっているのかも含めてお知らせをいただければと思ひます。

●内田部会長

見直しというのは、コロナの影響もそうですし、電気代の高騰、ロシアのことも全く予想だにできなかったことが起こり、収入も費用も人口も減っていくだろうという中で見直すことになり、これまでと違うパラダイムで対峙しなければなりません。

今まで議論したSAPICAポイントの見直しもそうで、これで12億円くらい獲得できたはずですが、それが電気代で消えてしまうわけです。それくらい劇的な変化にさらされているのです。

料金の話はかなりセンシティブですが、誰もこういった状況になることは理解できなかったわけで、それも説明し、視野に入れないとたないような気がしています。

大抵は収入が減る、費用が増えるのどちらか一方だと思うのですが、両方が一気に来るのはかなりまれな状況です。今まで色々な改善をやっていると思ひますけれども、もっと違った発想でパラダイムシフトして考えないとなかなか難しいかもしれませんし、利用する側の態度の変容なども必要なのかなと思ひました。

ほかにいかがでしょうか。

●中川委員

使う側の態度の変容ということで申し上げますが、SAPICAポイントの10%から3%にしたことについての市民の皆さんの反応や苦情はどんな感じなのでしょう。

●川本事業管理部長

SAPICAポイントの見直しについて報道発表したのが5月下旬でした。そのときはえっというような感じで、地下鉄や路面電車が利用しづらくなるという声を何件かいただきました。しかし、その後、色々なものの値上がりが出てきましたので、SAPICAポイントの値上げについての市民の声が諸物価高騰でかき消されてしまったのかなと思ひておりました。

ところが、10月になって、実際にSAPICAポイントの付与率が下がったとき、ああ、下がってしまったのだというような声もいただいております。

ですから、私どもとしては、こういうような苦しい状況なのだということを、北海道新聞をはじめ、私どものホームページに載せ、報道各社に御協力をいただきながら訴えてまいりました。その中で仕方ないねという声もいただいておりますけれども、一部のお客様

からは、こういう厳しい状況の中でとても厳しいです、少し歩きますというような切実な声もいただいておりますので、SAPICAポイントのスケジュールと申しますか、その動きがあれば、私どもとしてももう一回振り返って特徴的なことがあれば次回に報告させていただきたいと思っております。

●内田部会長

ほかにはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

それでは、予定されている時間となりました。

委員の皆様には、活発に御意見を交わしていただき、誠にありがとうございました。

それでは、これをもちまして、審議は終了となります。

事務局より連絡事項があればお願いします。

●千田経営計画課長

長時間にわたり御審議を本当にありがとうございました。

次回の交通部会開催は、御審議をいただきました計画見直しの素案を議題として予定させていただきます。先ほども触れましたけれども、9月から10月上旬頃をめどに素案を作成していきますので、御意見をいただきたいと思いますと考えております。日程が決まり次第、御連絡をさせていただきますので、市営交通事業に関し、引き続き御助言、御指導を賜りますよう、よろしくお願ひいたします。

4 閉 会

●内田部会長

それでは、これをもちまして、本日の交通部会は閉会とさせていただきます。

本日は、お集まりをいただきまして、ありがとうございました。

以 上