

札幌市営企業調査審議会

令和6年度第1回交通部会

日 時 2024年7月2日（火） 午前9時30分～10時46分

場 所 札幌市交通資料館 1階多目的室

出席者 委員 10名

内田部会長、朝野委員、石田委員、上原委員、齋藤委員、佐藤委員、
竹之内委員、林委員、皆川委員、吉田委員

市側

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6年度第1回交通部会

1 開 会

●高橋経営計画係長

札幌市営企業調査審議会の令和6年度第1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をお集まりいただきまして、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係長の高橋でございます。よろしくお願いいたします。

まず、欠席委員の報告をさせていただきます。

本日は、今野委員、朝倉委員より、所用のため欠席する旨の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ありますので、開催要件を満たしておりますことを御報告させていただきます。

また、理事者側になりますが、この4月から交通事業管理者に就いております芝井が本日本体調不良のため欠席となっておりますので、申し伝えさせていただきます。

続きまして、委員の交代についてお知らせいたします。

株式会社北海道新聞社の中川委員が退任されまして、3月1日付で佐藤委員が就任されております。

また、札幌市PTA協議会副会長の交代に伴いまして、6月28日付で朝野委員が就任されております。

お二人とも今回が初めての出席となりますので、一言、御挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

●佐藤委員

北海道新聞の中川充子が定年退社をいたしましたので、その交代ということで参加させていただきます。北海道新聞HotMediaという会社の社長をしている佐藤でございます。もともと新聞記者をしておりまして、去年の夏までは函館支社長をしておりました。

HotMediaという会社は、主に北海道新聞の紙面製作や、月間コンサドーレや釣り新聞、馬事通信を発行しております。それから、道スポも、今は紙がなくなってデジタルとなって、運営自体は北海道新聞ですが、うちの記者とカメラマンが道新に出向する形で担当しています。

いろいろなことをやっておりますので、よろしくお願いいたします。

●朝野委員

皆様、初めまして。札幌市PTA協議会で副会長をさせていただきます朝野と申します。

PTA協議会は西区のちえりあの中にございまして、構成員としましては、市内各地の

小学校、中学校のPTA会長や副会長が市のPTA協議会の組織に所属している形で、私は稲積小学校という小学校のPTA会長で、今年は札幌市のPTA協議会に参加させていただいております。

知識はあまりないかもしれませんが、よろしく願いいたします。

●高橋経営計画係長

ありがとうございました。

2 事業管理部長挨拶

●高橋経営計画係長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、事業管理部長の白石より、一言、御挨拶をさせていただきます。

●白石事業管理部長

皆様、おはようございます。

4月から事業管理部長に着任いたしました白石と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本来であれば管理者の芝井から御挨拶をさせていただくところでございますけれども、先ほど事務局からありましたとおり、大変申し訳ありませんが、本日は体調不良でお休みをさせていただきます。

開会に当たりまして、まず一言、私から御挨拶をさせていただきたいと思っております。

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、大変お忙しい中を御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から市営交通に関して並々ならぬ御理解を賜っておりますことに、改めまして感謝申し上げたいと思っております。どうもありがとうございます。

さて、昨年度は、委員の皆様のお意見を伺いながら経営計画の改定を進めてまいりましたが、3月に改定版が完成したところでございます。改定の計画につきましては、御案内のとおりですけれども、訓練などの日々の取組や、老朽化した施設、設備の更新などの安全の確保、また、南北線さっぽろ駅のホーム拡張、低床車両の導入などのまちづくりへの貢献、トイレの洋式化などのサービスアップ、それから、デジタルサイネージなどの増設をしておりますが、経営力の強化に取り組んでまいりたいと思っております。

本日の議題ですけれども、今年度、令和6年度の予算の概要を予定してございます。

今年度予算につきましては、改定後の札幌市交通事業経営計画のスタートの年となる予算でございます。市営交通の運営について、皆様から忌憚のない御意見を本日も賜りますようお願い申し上げまして、開会に当たりましての御挨拶とさせていただきます。

改めまして、4月で理事者が何名か交代しておりますので、ここで自己紹介をさせてい

ただきたいと思います。

私は、5年前に経営計画課長をやっております、交通局は3回目の勤務となります事業管理部長の白石と申します。改めまして、どうぞよろしくお願いいたします。

●山田高速電車部長

高速電車部長の山田と申します。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。

●高橋経営計画係長

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。

事前に御郵送させていただいた資料として、令和6年度札幌市交通事業予算の概要、もう一つ、交通部会委員名簿と座席表を事前に送付していたのですが、本日、理事者側の変更がありましたので、机上に再度配付させていただいております。

皆様、不足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

令和6年度札幌市交通事業予算の概要について

●内田部会長

それでは、議事を進めたいと思います。

本日の議題は、次第にありますように、令和6年度札幌市交通事業予算の概要についてとなっております。

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っておりますので、活発な御議論をお願いいたします。

それでは、早速ですが、理事者から資料の説明をお願いします。

●松崎経営計画課長

事業管理部経営計画課長の松崎でございます。

私から、令和6年度札幌市交通事業予算の概要につきまして御説明させていただきます。お手元の資料の1ページ目を御覧ください。

予算総括表の軌道整備事業会計について御説明させていただきます。

まず、軌道整備事業会計とは、後ほど御説明させていただく路面電車の上下分離におきまして、交通局が担っております軌道施設の整備を行う会計でございます。

初めに、損益計算書に計上されている営業活動に関する収支を表す収益的収支です。

収入総額は中段網かけ①のとおり、16億4,800万円、支出総額は網かけの②、17億2,500

万円で、収支差引は網かけ③のとおり、7,700万円の赤字となり、令和5年度からは100万円の好転となります。また、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ですけれども、1億3,800万円の純損失となります。

次に、施設への投資などの収支を表します資本的収支でございます。

表の下段網かけ⑤のとおり、収入総額は21億5,100万円、支出総額は網かけ⑥のとおり24億8,400万円で、収支差引は網かけ⑦のとおり3億3,300万円の不足となります。

続きまして、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まして、さらに、資金手当といたしまして、下から2行目でございます一般会計からの長期借入金残高を加えた結果、最終的な資金残は、数字を一つ飛ばしまして表の右下網かけ⑨のとおり、4億4,300万円の見込みとなっております。ただし、長期借入金残高を除いた資金は、数字を一つ戻りまして網かけ⑧のとおり、9,500万円の資金不足となっております、依然として厳しい経営状況が続いております。

続きまして、2ページ目をお開きください。

参考資料、予算総括表、上下合算について御説明いたします。

上下とは、冒頭にも御説明いたしました路面電車の上下分離におけます役割分担を表す表現でございます、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、すなわち上を札幌市交通事業振興公社が担ってございまして、この資料はそれぞれの団体の予算を合算しまして、軌道事業全体を把握できるようにしたものです。

一番右側の表は、上下を合わせた予算を表しております。

まず、収益的収入でございますが、収入総額は網かけ①の24億8,600万円で、支出総額は網かけ②の26億100万円、収支差引は網かけ③の1億1,400万円の赤字となっております。これは、乗車料収入は回復傾向にございますけれども、電気料金や物価上昇による経費の増加によりまして赤字が継続しているものであり、厳しい状況を表しております。

続きまして、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と過年度分内部留保資金を合算いたしました、さらに、資金手当としまして、下から2行目にあります一般会計からの長期借入金残高を充当した結果、最終的な資金残は、表の下段網かけ④のとおり、3億300万円の見込みとなっております。ただし、網かけ④の資金残3億300万円から長期借入金残高の5億3,900万円を除いた資金状況につきましては、右下網かけ⑤のとおり、2億3,500万円の資金不足となっております、上下を合わせたといたしましても厳しい経営状況が続いております。

続きまして、3ページ目の主要事業を御覧ください。

令和6年度の建設改良事業では、主に電車事業所改良建築工事や低床車両の製造などを行います。各事業の内容については後ほど御一読いただければと思っておりますけれども、電車事業所の建て替えにつきましては、令和8年度に完成し、総事業費は43億円を見込んでおります。また、新型低床車両につきましては、今年度からの導入を予定しております。

続きまして、4ページ目のこれまでの傾向を御覧ください。

(1)の折れ線グラフでございますが、1日の平均乗車人員、棒グラフは乗車料収入の推移です。いずれにおきましても、乗車人員の回復やSAPICAポイントの見直し等によりまして、令和2年度から5年度予算にかけて回復傾向にございまして、6年度予算につきましても、本年12月に予定しております運賃改定によります増収も含め、コロナ禍前である令和元年度の水準を超える見通しであります。

(2)の経常収支の状況についてですが、令和6年度は1億4,400万円の赤字となり、依然として赤字の状況が続く見込みです。

(3)の企業債の状況につきましては、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、45億5,500万円に増加する見込みです。

(4)の資金の状況につきましては、一般会計から長期借入5億3,900万円を充当した結果、4億4,300万円の資金残となる見込みです。グラフにありますとおり、資金残を長期借入金残高が上回っていますことから、借入分を除きますと実質的には資金不足となり、依然として厳しい経営状況となっております。

以上が軌道整備事業会計の令和6年度予算の概要でございます。

続きまして、5ページ目の予算総括表の高速電車事業会計を御覧ください。

まず、収益的収支でございます。

収入総額は中段網かけの①のとおり508億4,000万円、支出総額は網かけ②のとおり437億4,000万円で、収支差引は網かけ③のとおり71億円の黒字となり、令和5年度からは15億7,100万円の悪化となります。また、企業の経営成績を表します税抜きの当年度純損益は、表の右側中ほど④のとおり、56億8,800万円の純利益となります。

次に、資本的収支でございます。

収入総額は表の下段網かけ⑤のとおり194億2,500万円、支出総額は網かけ⑥のとおり361億5,200万円で、収支差引は網かけ⑦のとおり167億2,700万円の不足となります。

続きまして、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た結果、最終的な資金残は、表の右下網かけ⑧のとおり、53億1,600万円となる見込みとなっております。

続きまして、6ページ目の主要事業を御覧ください。

令和6年度の建設改良事業では、主に南北線さっぽろ駅の改良や南車両基地等の耐震改修工事、クレジットカードによりますタッチ決済対応に係る改修などの事業を進めてまいります。

各事業の内容については、後ほど御一読いただければと思っておりますけれども、南北線さっぽろ駅の改良につきましては、令和10年度に完成、供用を開始する予定となっております。総事業費は110億円を見込んでおります。

また、南車両基地の耐震改修工事につきましては、令和15年度に完成予定、総事業費は

321億円を見込んでおり、南北線シェルターの耐震改修工事につきましては、20年度に完成予定、総事業費は317億円を見込んでおります。

クレジットカードによるタッチ決済対応に係る改修につきましては、令和6年度内に行い、令和7年の春に実証実験を開始する予定となっております。

続きまして、7ページ目のこれまでの傾向を御覧ください。

(1)の折れ線グラフでございますが、1日平均乗車人員、それから、棒グラフは乗車料収入の推移です。いずれにおきましても、乗車人員の回復やSAPICAポイントの見直し等によりまして、令和2年度から5年度予算にかけて回復傾向にあります。6年度予算についても5年度予算から増加を見込んでおりますが、乗車人員については、路面電車と異なり、コロナ禍前である元年度の水準には及んでおりません。

(2)の路線別の1日平均乗車人員の推移ですが、(1)の乗車人員の内訳を路線別に示したもので、路線別におきましても(1)同様の傾向となっているところであります。

(3)の経常収支の状況につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響を受けまして、令和2年度は赤字となりましたが、乗車人員の回復やSAPICAポイントの見直し等によりまして、乗車料収入の回復により、3年度以降は黒字に転じておりまして、6年度は57億円の黒字を見込んでおります。

(4)の企業債の状況ですけれども、企業債の借入額が償還額を下回るということで、残高は減少を続ける見込みです。

令和6年度交通事業予算の概要につきましてはの説明は以上でございます。

●内田部会長

委員の皆様から御意見、御質問等をいただきたいと思いますと思いますが、まず、軌道整備事業会計、路面電車のほうから意見をいただきたいと思います。

御質問、御意見はございませんでしょうか。

私からですが、4ページ目のこれまでの傾向というところで、(1)の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入について、人員で見るとコロナ禍前よりもよくなってきているということですが、これはどういった要因が考えられるのか、地下鉄のほうはあまり戻っていませんでしたが、なぜ路面電車のほうが前よりもよくなっているのかということが分析されていたらお願いしたいと思います。

●白石事業管理部長

先ほど、内田部会長からもお話がありまして、地下鉄についてはまだコロナ禍前の状況には戻っておりません。コロナ禍前、令和元年度の1日平均と比べるとマイナス5%ぐらいの落ち込みになっております。それは、コロナ禍を通じて、テレワークが進んだとか、生活対応の変化というものが要因ではないかと言われております。

札幌の乗車人員はマイナス5%ぐらいに比べて、首都圏はマイナス10%ぐらいということで影響がかなり大きいのは、やはりテレワークの世の中になってきたのかなということ

ろだと思えます。札幌は、どちらかという対面で行わなければならないサービス業が中心の経済と言われておりますので、首都圏に比べるとテレワークが少ないのかなと分析しております。

路面電車につきましては、今、コロナ禍前を上回っている状況ですが、地域特性と申しますか、市電沿線の中央区の人口が増えているということと、特に最近、沿線のマンションの建設などもあり、生産年齢人口、世帯の方の入居が増えているという状況が影響しているのではないかと考えております。

もう一つは、インバウンドの旅行者の皆様の需要がかなり戻っているのではないかと分析しております。ロープウェイ入口駅まで御乗車いただいて藻岩山のロープウェイを利用されている外国人が非常に増えているということと、さらに、沿線の民泊もある程度増えているのではないかとこの見込みをしております。

ただ、路面電車の改札機もそうなのですが、具体的にどういう人がどれだけ乗ったかというデータを集計できない車載機になっておりますので、精緻には見込めないのですけれども、そのようなことが路面電車の回復に寄与しているのではないかと我々は分析しているところでございます。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●石田部会長代理

1点だけ確認させていただきたいのですが、1ページ目に一般会計からの長期借入金残高がありまして、年々償還していくと少なくなっていくですね。となると、今はこれを入れて黒字だけれども、これがなくなっていくと赤字になるという解釈なのですか。

頑張っていて乗客も増えていながら、依然として赤字という報告を受けているのですけれども、この先、どういうふうになれば健全な状態に戻るのかというところの計画等があるのであればお聞きしたいと思えます。

●白石事業管理部長

一般会計からの借金になりますので、これは徐々に返済していく経営計画を立てております。当然、お金を返すと、お金がなくなりますので、収支は悪くなるのですけれども、その分を取り返すためには、乗車料収入を上げていくことと、あとは附帯事業収入です。例えば、広告料や、いろいろな企画券を発売したり、路面電車と言えば貸切電車といった附帯事業収入を増やしていくということが重要になっております。

ただ、それだけでも厳しいので、今回は12月1日に運賃改定を予定させていただいております。それで30円値上げさせていただいて、それも織り込みながら、それだけではなくて、附帯事業収入や乗車料収入そのものの増加に向けて取り組んでいくことによって、返すけれども、それを上回る収入を得ることによって収支を黒字化させていくという計画に

しております。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●吉田委員

今日の説明の資料の関係と違う話になるかもしれませんが、料金改定の問題は入っているので伺いたかったのですが、ただ、実際は公社のほうになるのか、その辺の関係性が分からないところもあるのですが、これまで言っていた今年12月に向けての料金改定について、公社が国交省に値上げの申請をしましたと。この部会の中でも、この間、200円から230円は分かっているのですが、例えば、定期の問題とか、そういったものがどういったところで議論されているのかが分からなかったところがありました。

今回申請した内容を見ると、特に通学のところはかなり抑制したなど思いました。改定率は1%台だと思うので、大人が15%引上げ、子どもが100円が120円ですから20%引上げということで、それに比べると定期代はかなり下げています。

その中身について、この間、この部会でも説明がないということもあって、それは上下分離になって公社が申請をするということで、なかなか見えにくくなっているところがあります。

そういうことが生じたときに、例えば、議会の関与というか、議論があまりされていないと思うのです。従前の170円から200円になったときは、もちろん交通局が値上げ申請をしているので、そういう議論も経て値上げをしたと思うのですが、今回はするっというてしまっていると思うのです。その中身についての妥当性とか、教育分野の定期はかなり改定を抑制されているので、それはそれでよろしいのですが、どこで決定されているかが見えないところがあるので、お聞きしたいと思いました。

また、これまでの傾向の中で、令和6年度の予算はもちろん料金改定前提でつくられているということでもいいのか、そこも確認させていただきます。

●白石事業管理部長

まず、二つ目の料金改定が収支に見込まれているかということですが、令和6年度予算は、12月1日からの230円と、もろもろの定期の値上げも見込んだ形で収支を組ませていただいております。

それから、議会との関係や情報提供の在り方というお話が一つ目にございましたが、基本的には、上下分離ということで、交通局が上の運行事業に関しては関与をしていないというのが前提の制度になっており、別法人格なので、我々としても、例えば値上げをするなどか、そういうことは関与できない立場にあります。ただ、路面電車を存続していくためには、我々は下の軌道整備事業を担っておりますので、軌道整備に係る施設使用料を上の上の事業者からいただいて、上下一体で収支を議論していかなければならないため、無関係

というわけにはいきません。ですので、対議会ということに関しては、例えば経済観光委員会に事前に運賃改定の情報提供や報告をしたり、そういう関与は一定程度してございます。ただ、別法人格ですから、従前、直営で我々がやっていた時代とはちょっと違う形になっておりますので、情報提供の在り方というのは我々も課題に思っております。財団法人とは、常に情報交換をしながら、どういう料金制度が妥当なのかというところは今も議論させていただいておりますし、今後もしたいと思っております。また、情報提供についても、より透明性を持たせるよう、事前にできるだけ速やかに市民の皆様、議会の皆様、交通部会の皆様に積極的にしていきたいと考えております。

●吉田委員

付け加えて、議論が見えないというのは、例えば、値上げによって乗車率がどのくらい減るかとか、過去はこの場でもそういった説明も事前にあって、それに基づいて収支の計画が組まれていたと思います。そこら辺も含めて議論が全く見えていないので、今後の課題ということでお願いしたいと思っております。

●白石事業管理部長

承知いたしました。

次の交通部会に向けて、先ほどあった定期の値上げ率や、今、吉田委員からもお話がありました。値上げによる乗車率の変化というところは確かにこれまでお示ししていませんでしたので、今後、どのような形になるかは分かりませんが、お示しするようにしたいと思います。

●内田部会長

ほかにございませんか。

私からもう1点、関連で伺います。

上下分離して大体5年目ですね。そこで、従来と比べてある程度の効果が出ているかどうか、次の部会になるかもしれませんが、一度総括をしたほうが良いと思っております。

分離して会計が二つになっただけではなくて、それ以上に効果があったというふうに見える形で感じているところがあると思うのですけれども、いかがでしょうか。

●白石事業管理部長

ちょうど上下分離をした直後からコロナ禍になったということで、収支の効果がなかなか見えないところではあるのですが、上下分離した一つの目的に経営改善ということもありました。もしコロナ禍がなければ収支はもう少し好転していたと思っておりますが、具体的な効果というところでは、例えば、企画乗車券を公営企業でやっているとは一定程度の制約を受けるのですが、今は民間ならではの自由な発想でいろいろな企画券を発売しております。例えば、モバイルの1日乗車券は上下分離後に行ったサービス改善ですし、財団法人です

けれども、民間ならではのサービスアップといいますか、いろいろな企画やグッズの販売、そういうところは上下分離によって得られた効果ではないかと思っております。

また、今、5年たったところで、技術継承についてもいろいろ課題はあるのですが、人材育成という点も財団法人で一生懸命取り組んでいますので、人のレベルアップというところも上下分離の効果の一つかと思っております。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●齋藤委員

随分長く審議委員をしているのですが、軌道のほうはずっと長く赤字を見てまいりまして、ただ、2ページ目にあります上下分離がきちんと合算されて非常に分かりやすくなっています。

先ほど御質問があったように、上プラス下の経常収益のところでは営業だけに特化して見て、この営業を上げることが黒字化につながるというお話があったのですが、これで見ると、収入は17億円、支出が24億円ということで、明るい兆しは広告料収入が5,500万円から7,100万円に伸びていることだと思います。これが上下分離によってさらに活発に2割、3割と上がっていくと1億円に近づくのかなという光がうっすら見えるのですが、肝腎の乗車料収入がプラスになるためには、あと7億円ぐらい稼がなければいけないとなると、今の1.6倍ぐらいの人を乗せなければいけないことになります。

まず、今の軌道の輸送力で、新たな投資がないまま、それを賄うぐらいの人を運ぶことができるのかどうかです。あとは、料金改定やいろいろなチケットの工夫、そのような戦略で5億円、7億円をどう埋めていくのかというところのお考えがあればお聞かせいただきたいと思っております。

●白石事業管理部長

今、お話があったとおり、輸送力という点では、例えば朝のラッシュ時、夕方のラッシュ時の輸送力はほぼ限界の状態です。市電に乗っていただければ如実に分かるのですが、かなり混雑しております。その輸送力のアップということもあって、先ほど主要事業の中でもお話をさせていただきましたが、定員を少し増やした新型車両もこれから順次導入していくことにしております。

なので、輸送力を少しながらもまずは上げるということと、平日の日中や土・日といった、まだ余地があるところでどんどん御利用していただくことが乗車料収入の増につながるのではないかと考えています。1.5倍はちょっと難しいかもしれませんが、そういう形でつなげていくためには、先ほど上下分離の効果の中にもありましたように、乗っていただくためのいろいろな企画や広報が大事になってくると思っております。そこは、上の事業者の交通事業振興公社と私ども交通局と一緒に協力してやっていきたいと思っております。

おります。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●吉田委員

ネーミングライツ、駅の副名称の募集をしているというニュースを見ました。これは、路面電車も高速電車も同様にやっているということですが、これは、駅にもよるのでしょうか。どのぐらいの規模の契約なのでしょう。

それから、路面電車のほうは、公社の実入りになるのか、上なのか、下なのかという話です。路面電車は公社で、高速電車は交通局ということだと思いののですが、それでいいのでしょうか。

また、できれば、その中身も簡単にでいいので、次回以降に、どんな感じなのか、今後もしも広げていくのか、見通しも含めて説明していただければと思います。

●白石事業管理部長

今、若干お答えしますと、市電の副駅名については既に実施しておりますが、実入りは上の交通事業振興公社の広告料収入になります。ですので、公社側の利益になります。地下鉄のほうは、直営ですので、交通局の実入りになります。

路面電車については、今、ほぼ全ての駅でやっておりますが、地下鉄は、現在、5駅でやっております、うち3駅の応募があって、既に開始しています。例えば、円山公園駅ですとマルヤマクラス前とか、大谷地駅ですと北星学園前とか、もう既に始まっておりますが、残り2駅の菊水駅と二十四軒駅については応募がなかったため、12月をめどに再募集をかけておまして、12月からスタートする予定になっております。

その後、今回募集した5駅以降についても、広告料収入を上げていかなければならないので、今、拡張していく方向で検討しております。それは来年度になるかと思っております。

次回の交通部会で、もう少し詳しい情報提供をできるように準備したいと思っております。

●内田部会長

関連して、上下分離したことでネーミングライツができるようになったと思われている方が多いのです。私の周りもそうなのですが、それはもとでできるはずですので、上下分離して今までできなかったことができるようになったとかというところが欲しいと思っておりますし、なぜ今までやっていなかったのかということもあります。交通局でやっているということは、今までできたのです。ですので、今までやれなかったことが新たにできるようになって、そこで収益を上げているというところがきれいにでてくるといいなと思っておりました。

次回でいいので、お願いします。

ほかにございませんか。

●皆川委員

私も、ネーミングライツについて高速電車のほうで確認しようと思ったのですが、今、出たので、関連で申し上げます。

年度の予算を見るときに、現時点ではあまり大きな影響はないのでしょうかけれども、将来的には営業外収益が非常に重要になってくるのではないかと思います。JRを見てもそのようなのですけれども、事業紹介の中に営業外収益のトピック的なものを盛り込むべきだと思います。

私もネーミングライツの関係で確認しようと思っていたので、御説明いただけてありがたいのですが、学園前は、開業当初からネーミングライツのようなものなので、来年度以降、ぜひ高額で交渉をしていただければと思います。

よろしく願います。

●内田部会長

逆ネーミングライツというか、変えるぞとはなかなか言いづらいと思うのですけれども、ありがとうございます。

●白石事業管理部長

営業外収入については、次回の部会で分かるようにお示ししたいと思います。我々は、副駅名以外にも、駅ナカ事業などで頑張っているところがございますので、もう少し見える形でお示しできるようにしたいと思います。

●皆川委員

営業外収入のことで、札幌市の地下鉄を考えたときに特徴的だと思うのはガード下です。JRはガード下事業を全国的に展開されていると思いますが、地下鉄でガード下というのはなかなかなくて、使えるところは結構あるのではないかと思いますので、将来的な検討項目としてお考えいただければと思います。

●白石事業管理部長

ガード下というのは、地上部の下のことかと思いますが。南平岸より南側は、駐車場で既に利用させていただいて、それで収益を上げております。住宅地ということもあって制約もあるのですけれども、有効活用できる土地についてはできる限り使っていきたいと思っていますので、しっかりやっていきたいと思っています。

●内田部会長

既に話題が出ていますが、高速電車事業に関してはいかがでしょうか。

●上原委員

資料の6ページの右下ですが、防犯カメラの設置とあります。安全・安心な乗り物ということからいえば求められているものだと思いますし、事業自体は望ましいと思っています。

その中で、東豊線からスタートして、南北線が令和12年から云々と書いているのですが、端的に言って、ちょっと遅いのではないかと思います。車両更新に合わせて導入との注書きがありますが、技術的な面、二重投資というコスト的な面でこうなっているのでしょうか。

南北線は乗る方は多いので、もっと早くやるのが望ましいのではないかという思いで質問させていただきます。

●池田技術担当部長

車内防犯カメラについて、南北線がちょっと遅いのではないかという御質問ですが、おっしゃるとおり、車両更新を控えていまして、新たな投資が無駄になるということで、こういう順番づけにさせていただいております。

●上原委員

交通資料館の展示場で、南北線の車両が一番早く、その3年後ぐらいに東西線という表記を見たのですが、南北線について令和16年という終わりの部分はもっと前にして令和12年にスタートするのが望ましいのではないのでしょうか。こういう世の中では10年先ではあまりにも遅いと思います。二重投資というコストの部分はありますが、安全対策は勘案される必要があると思います。そちらでいろいろ斟酌されての決定だと思いますので、これ以上は言いませんが。

●池田技術担当部長

おっしゃるとおり、南北線は令和12年から16年というように、最後のほうは大分時間がかかってしまいます。まず、今年度から東豊線に設置して、その状況も勘案しながら、今の計画は本当にいいのかどうか、見直す機会をつくってもいいと考えております。

●上原委員

課題提起ということで受け止めていただければ結構です。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●石田部会長代理

1点確認です。

今、ちまたでいろいろ情報が出ていますが、新紙幣は改札に対応しているのでしょうか。予算には組み込まれていないような気がしたのですが、その辺の情報を聞かせてください。

●山田高速電車部長

新紙幣の対応につきましては、主に券売機、精算機になるのですがけれども、8割ぐらいは既に対応を終了しています。残りの2割は機器の更新に合わせて改修する予定でございます。お客様へのサービスが低下しないように、窓口でも両替ができるようなことも含めて対応していきたいと考えております。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●吉田委員

クレカのタッチ決済の実証実験ですけれども、札幌に限らず、全国でいろいろとやられてきていますね。取りあえず札幌は1駅1台ぐらい導入するということですが、SAPICAもポイントがだんだん少なくなってきました。SAPICAについて交通局にどれぐらいの決定権があるのか分からないですけれども、その辺の見通しとか、クレカ決済やデビットカード決済の実証実験をして、将来的に、何年後なのか分からないですが、それ以外は全てそれに置き換わっていくという考えなのか、お聞かせ願えればと思います。

●白石事業管理部長

まず、SAPICAについては、今、かなりの市民の皆様がもうお持ちということで、市民権を得た非常に利用が多いカードなので、それがすぐなくなるということはないと思います。

今、JR東日本がやっているSuicaもそうですけれども、いわゆるFelicaシステムと言われているものは、報道ではそこから撤退する事業者も出てきているということですが、直ちになくなるという状況ではないと思っております。

今、お話がありましたタッチ決済の実証実験を令和7年の春に予定しており、旅行者やインバウンドの方をターゲットにしておりますが、どういう方が利用しているのかを検証する役割をその実証実験が担うこととなります。

現在のSAPICA、Suicaでは乗った人の属性は分からないのですが、クレジットカードですと、利用者の情報がひもづいておりますので、どういう国の方が利用したということが分かります。そこを分析して、今後、本格導入するのかどうかを見極めていくことになるかと思っております。

今、タッチ決済の動きは全国で非常に進んでおりまして、全駅で実用化している事業者もかなり増えてきております。また、タッチ決済だけではなくて、最近出てきているのが

QRコードの乗車券や、大阪では顔認証の実証実験が始まっております。今、技術革新が著しいスピードで進んでいますので、どの事業者も、どの乗車システムがいいのかというところの様子を見ている状況です。

いずれの決済システムについても、イニシャル導入コストが非常にかかりますので、各事業者でどれがスタンダードになるのか、常に周りをうかがいながらという現状ですので、先んじてやるのがいいのか、周りを見ながらやるのがいいのかという議論はあるかと思えます。

そこは、我々としても常に研究しながらも、慎重かつ確実にやっていきたいと思っております。現在、見極めがなかなか難しい状況です。

●吉田委員

3億円くらいはかかるのですね。

●白石事業管理部長

今回は実証実験で、実験をやる側で出していただけますので、交通局の負担はございません。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●佐藤委員

予算に直接関係しませんが、今年の4月に南北線でパンク事故がございました。こういうことが起きるのかと驚きましたけれども、それ以上に驚いたのは、復旧に大変時間がかかったということです。あの当日は全然駄目で、翌日になってからだったと思います。

今後の再発防止に向けて、その後にどのような対応をされたのでしょうか、南北線は公共交通の骨格のところですから、あれだけ長時間止まると市民にも大きな影響を与えたのは間違いないので、再発防止の話を聞かせていただければと思います。

●池田技術担当部長

4月22日に車両のパンクがありまして、大変御迷惑をおかけしました。

まず、なぜ時間がかかったのかですが、まず、何が壊れたのかが分からない状態でした。なので、電力の関係、信号通信の関係、走行路面の関係といったいろいろなパターンの部隊を現地に投入して、隧道内を歩いて点検し、そのために時間がかかりました。

最終的には、上下線を切り替える装置の転轍機に起因していることが分かったのですが、その日には安全に復旧することが難しいということで、終日止めさせていただくことになりました。次の晩の作業で、その次の日の始発から運行を再開させることができました。

そこで、どういうところを改善点にしたかといいますと、まず、既設の部材を使って作

業をしていたので、その既設の部材が折れ曲がったことが原因でした。ですので、次に工事するときからは、既設の部材を取り除いて、柱の部分を新しい部材に交換してから工事を進めることにしました。

●佐藤委員

そう簡単に起こることではないのですか。

●池田技術担当部長

初めてでございます。

●内田部会長

関連してですけれども、既設の部材の経年劣化が原因だったのですか。

●池田技術担当部長

折れたのがH鋼ですけれども、線路を上下する部分が十五、六メートルあるのですが、これを一晩で運び出すのは難しいということで、3分割にして作業をしていました。3分割にした最後の5メートル分ぐらいが、おもしろに耐えられなくなって、劣化した部分が折れ曲がって、こういうふうに傾いてしまったので、タイヤの部分に突き出るような形になってしまったという事故でございます。

●内田部会長

それを踏まえて、そういうことはもう起こらないというような点検結果があるのですね。

●池田技術担当部長

4月22日に発生してから、先週の金曜日にマスコミに投げ込みさせてもらったのですが、その間、設計値の確認や、既存のほかの部分の健全性などをずっと確認しておりまして、その結果が出ましたので、先週、投げ込みをさせていただきました。

●内田部会長

コロナ禍以前と比べてという資料の7ページですが、ラインによって戻り方が結構違うなど思っています。

地下鉄は路面電車と比べて戻っていないと思っていたのですが、東西線の乗車人員はコロナ禍前のレベルに戻っているような感じました。南北線と東豊線というのは差がついていて、東西線は開発か何かの影響があったのかなと思ったのですが、なぜ東西線は結構戻っているのですか。

●白石事業管理部長

乗車人員のデータが取れないものですから、精緻な分析はなかなか難しいのですが、例えば、宮の沢にチョコレートファクトリーがあって、外国人観光客の皆さんが結構乗っていらっしゃるということがあるのかなということは少し想像できます。

南北線は戻りが鈍いのですけれども、例えば、今、南区の高齢化率が非常に上がっているので、高齢者の外出といいますか、地下鉄に乗って出かけるというところの戻りが弱いのかなという想像はつくかと思っています。

東豊線は、いろいろな要因があるかと思います。

●内田部会長

特性が違うのだなと思いました。

また、お年寄りには都心回帰という感じで、子育てが終わった後に桑園や都心部に戻るような動態もあるのかもしれない。

●白石事業管理部長

そうですね。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●齋藤委員

今の話に関連して、交通資料館にチョコレートファクトリーに負けないぐらいの魅力があると、南北線の利用はもっと増えるのではないかと思いました。

今日見ると、やっぱり堅い感じがしまして、チョコレートファクトリーのようにリピーターになるかという、子どもたちにはどのぐらい受け入れられるだろうかと思いました。やはり、何回も行きたくなるような仕掛けですね。それは食べるものでもいいですし、今はやりの季節限定のガチャガチャでもいいですが、そういう楽しい要素、民間の知恵をもう少し入れていけるといいかなと思います。

それでも、鉄道好きの方は何回も来るような楽しい施設だなと思いました。

もう一つ、営業外収益がすごく大切だなと思う中で、前回は申し上げましたけれども、特に東西線も南北線も、いいところに駅があるにもかかわらず、その施設だけが老朽化で取り残されているという印象が非常に多くて、円山地区は前に申し上げましたし、南北線でもそういう駅が随分と見受けられます。せっかくいい立地で、交通の便は抜群なのに、お店でもいいですし、新たな開発でもいいので、いろいろな規制があるのかもしれませんが、そこをぜひ打ち破っていただくような一定の開発をしていただきたいということが1点です。

もう一点は、今の時代は新幹線で魚も運べる時代になっているので、東西線、南北線、東豊線がせっかく札幌駅に直結しているのですから、これから増えるインバウンドのため

に、輸送力を何か使えないのかなと思います。

例えば、代表的に言うと、トランクなどを札幌駅に集約して、最寄りのホテルの駅まで運んでしまうということを日中帯に使うのも一つの手かと思いました。そうすると、外国人は、トランクのことから解放されて、真っすぐ藻岩山に行けるわけですが、そういうパスをセットで売るという施策をすると、日中は観光客にすごい人気になるだろうと思います。そのときに、インバウンドの価格は少し上げてもいいのかなと思います。

もう一つは、札幌市へのインバウンドが増えたことによって、ホテルの値段が急騰しています。そうすると、逆に道外から来る日本人のビジネスマンはどんどん郊外にホテルを取らざるを得なくなっているという状況があります。例えば、琴似や二十四軒、または中島公園のずっと外れとか、そういうビジネス客にも適用できるサービスになるのではないかと思います。

まだまだこれからも伸びると思われますので、ぜひいろいろな知恵で考えていただきたいと思います。

●白石事業管理部長

いろいろな御提案をありがとうございます。

まず、1点目の資料館につきましては、私どももつくって終わりとは思っておらず、今、御提案があったようないろいろなコンテンツ、特にソフト事業ですね。今、交通資料館の運営委託を財団法人札幌市交通事業振興公社にお願いしているのですが、公社のほうでも、民間ならではのいろいろな知恵で、自主イベント、例えば、リニューアルオープン前の資料館でもやっておりました交通資料館まつりを今後も予定しておりますし、物販、飲食の計画もしております。

私どもも、せっかくすばらしい箱ができたので、それを活用して、特にお子様連れとか、いろいろな方が御来場いただけるような仕掛けを考えていきたいと思っております。

それから、二つ目の駅の老朽化については、最初にできた南北線の地上部や、円山公園もそうですけれども、上の建物の老朽化は否めない状況です。しかし、例えば区分所有の問題などで直ちにいろいろなことができる状況にないということと、公営交通というところで、民鉄のような積極的な不動産開発は法令上制限されているので、なかなか歯がゆいところでもあります。

そうした中であっても、駅のリフレッシュ事業を新しい改定版の経営計画でとめていますが、できれば収支が改善していけば前倒しをして、利用者の皆様に快適に、きれいに使ってもらえるような形を考えていきたいと思っております。特に、利便性の高い駅については、駅ナカ事業も含めて、附帯事業収入が得られるような仕組みを考えていきたいと思っております。

それから、3点目と4点目は同じような御提案だったと思いますが、インバウンドの方に便利に乗っていただくという仕掛けは我々としても非常に重要だと思いますので、札幌市の観光・MICE推進部とも連携して、今日いただいた御提案も含めて検討していきたい

と思っています。

インバウンドの方について、コインロッカーなどで大きな荷物を一時的に預かれるような仕組みができないかということ、今、観光の部局からも提案を受けて検討しているところですが、御提案にあったトランク運送サービスのようものはまだ検討していないので、改めて担当部局にも伝えながら検討していきたいと思っております。

●内田部会長

ほかにございませんか。

●皆川委員

令和6年度予算と関係ないのですが、5年度の事業で気になる点がありましたので、確認させてください。

私は東豊線を利用しますが、今年の3月に地下鉄駅のホームにインフォメーションボードがどんと立ちました。表示の内容は、ホームで電車を待っている人には特に必要のない情報がほとんどで、時期的に3月に設置されたこともあって、コロナ明けで乗客数の戻りが予想より上回ったので、駆け込みの予算消化なのかなという印象を私は持ちました。コロナであれだけ収支が厳しい状況を経験した直後でもありますので、こうした事業をやっているのは、再度厳しくなったときに、市民に何かをお願いするとか我慢していただくというものの理解を得ることは難しいのではないかと思います。

さらに、ホームに自立型の看板が設置されている状況ですけれども、混雑時は非常に邪魔です。それから、車椅子の方とか、目が不自由な方とか、本当に邪魔です。障害物でしかありません。さらに言うと、緊急時、ホームから退避するとき、それから、車両から逃げなければならないときは危険な障害物になります。ホームのタイプによって自立型と壁面型がありまして、壁面にかけてあるのは邪魔にならないのでいいのですが、自立型のものについては、せっかく設置されたのですけれども、撤去をお願いしたいです。

苦情などは来ていないのでしょうか。非常に邪魔ですので、撤去をお願いしたいと思えます。

そのあたりの見解、認識を説明いただければと思います。

●山田高速電車部長

ホームの案内板については、案内表示の多言語化の一環として、今まで計画して進めているものです。令和元年度から各駅で設置して、今年度で全駅終了とするものでございます。

今、国際観光振興法という法律の下、外国人の方に安心して安全に地下鉄を御利用いただくということで、多言語化については、札幌市の施策としても、真の共生社会の実現の市のまちづくりということで、我々として進めてきております。

ホーム案内板の苦情については、私の記憶しているところで、今まで並べたところに並

べないという苦情が1件ありました。

今、委員から御指摘がありました自立式、そのほかの看板も含めて、危険性の問題もあると思いますので、それについてはこれからいろいろ検討していかなければいけないと思っていますけれども、ホーム案内板の設置については、多言語化の一環として計画して整備してきた状況です。

●皆川委員

私は月寒中央駅を利用しますが、特に多言語化表記はされていなかったような気がします。近隣の地図とか、ホームの説明とか、特に多言語化が目についたインフォメーションではなかったと思います。

多言語化は進めていただいて構わないのですが、今年も設置される予定なのですか。

なのであれば、ぜひ立ち止まっていたきたい。危険な要素もありますので、再度、もう既に設置されている月寒中央駅でもいいですが、見てください。本当に邪魔で危険だと思いますので、今年、もし設置計画があるのであれば、一旦止めて、再度確認して、これは危険ではないと思われたら進められても構わないと思いますが、私は危険だと思いますので、そこら辺は慎重に進めていただきたいと思います。

●山田高速電車部長

今年度は13駅を計画しておりまして、これで全駅終了する予定となっております。今、委員がおっしゃるとおり、場所を見に行きながら、いろいろと検討していきたいと思っています。

次回るときにまた御説明したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

●内田部会長

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●内田部会長

それでは、予定の時間が参りました。

委員の皆様には、活発に御意見を交わしていただき、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、当審議会の任期が2年となっておりますので、8月には委員の改選が行われることになっております。現在の委員での交通部会は今回で最後になると思います。

委員の皆様、2年間、ありがとうございました。

最後に、事務局より連絡事項があればお願いします。

●高橋経営計画係長

長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございました。

部会長からもお話がありましたとおり、8月に委員の改選があることから、次回の当部会は、委員が改選され、総会開催後に新委員による開催となります。

委員の改選などにつきましては、札幌市の総務局で所管しておりますので、そちらから改めて御連絡することになります。よろしく願いいたします。

現在の委員での交通部会はこれが最後になりますので、よろしければ、内田部会長から、一言、御感想等をいただければと思います。

●内田部会長

最後に御挨拶を申し上げたいと思います。

今日は、見学をさせていただいて、本当にありがとうございました。

私は、子どもが小さいときにここの夏祭りに何回か参加させていただいて、非常に懐かしい思いと、新しいものができて本当によかったと思っていました。

ただ、私と妻と子ども2人で来ていたのですが、4人で移動するとなると地下鉄料金の負担は大きいのです。ですから、祭りの期間中は運賃を安くしていただけたらと当時思っていました。それでも、子どもがすごく好きだったので、何回か参加させていただきました。

この2年間は、いろいろなことがありました。それより前から委員を務めさせていただいていましたが、コロナの影響や、ロシアの侵攻による原油高騰で電気代の高騰などがあつた中、交通局の皆さんも、経営を安定化させるため、いろいろ工夫をしながら、非常に頭を使ってやられたと思いますけれども、ことごとくそれを打ち消すような大波が襲つたような印象があります。ただ、本当にいい取組をしていただけたと思っております。

私が気になっているのは市債の残高です。地下鉄のほうは順調に減っていっていますが、路面電車のほうは、いろいろな影響があつて、増えていっています。これは、将来的に子どもたちの負担になってしまいます。身内の借金ですから、国のプライマリーバランスもそうですが、外資が持っているわけではないので、増え続けていくのはよろしくありません。これ以上は増やさないう、ぜひ検討していただければと思います。

地下鉄も路面電車も市民の財産ですから、将来の子ども、孫の負担になるようなものを残さぬよう、ぜひこの部会でも引き続き議論していただければと思います。

最後に、委員の皆様にはいろいろな御意見をいただきまして、非常にいい部会になったと思っております。事務局の皆様にも、いろいろ助けていただいて、本当にお世話になりました。

以上、最後の言葉にしたいと思います。

ありがとうございました。

●高橋経営計画係長

石田部会長代理からも一言いただければと思います。

●石田部会長代理

僕は2年務めさせていただきましたが、今日の議論もそうですが、本当に皆さんからいろいろな視点で活発に意見が出されていたと思います。

これからは、ただの移動手段ではなくて、札幌に住んでいる方々が誇らしいと思える交通を目指して、持続可能な事業として、どこかの機会でお会いすることがあれば、また一緒にこういった議論ができればなと思っています。

どうもありがとうございました。

●高橋経営計画係長

最後になりますが、委員の皆様の任期満了に当たりまして、事業管理部長の白石から、一言、御礼を申し上げます。

●白石事業管理部長

本日は、本当に多岐にわたるいろいろな御意見をいただきまして、また、任期2年をお勤めいただきまして、誠にありがとうございました。

皆様からいただいた貴重な意見をしっかりと受け止めて、これからも安全・安心な交通事業を推進してまいりたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日は、誠にありがとうございました。

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、お集まりいただきまして、ありがとうございました。

以 上