

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|-----------|---------------|---|---|----------|--------|
| 1 | SAPICA導入活用推進費 | どのようなプロセスを経てSAPICAは導入されたのか（議会や審議会での検討結果も含めて） | <p>全国的にICカードが急速に普及している状況や、過去に札幌市で実施したICカード活用の実証実験の取り組み結果等を踏まえ、平成18年度に札幌市として、「公共交通の活性化、市民の利便性向上、地域経済の活性化、環境負荷の低減」の4点を目的に、ICカード事業を推進していく方針を決定した。（企画調整会議を経て、市長決裁により決定）</p> <p>なお、議会においては、平成16年以降、主に、ICカード導入に向けて取り組んでいくべきとの立場から、質疑が行われてきた経緯がある。</p> <p>事業の推進に当たっては、市内民営バス事業者にも参画を求め、札幌市（総務局、交通局）とバス事業者（ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ、北海道中央バス）が対等な立場で参画する「札幌ICカード協議会」を平成19年11月に設立した上、同協議会としてSAPICAを導入していくことを決定している。</p> <p>◎主なサービスの開始時期（予定を含む）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年1月 地下鉄に導入 ・平成23年3月 電子マネーサービス開始 ・平成25年6月 バス・路面電車に導入（定期券サービスを除く） ・平成26年2月 バス・路面電車定期券サービス開始予定 ・平成26年度中 図書館貸出券サービス開始予定 | | |
| 追加質問 1 | SAPICA導入活用推進費 | 札幌市の場合、非常に早い段階でS. M. A. Pカードの実証実験が行われたが、現在のSAPICAの運用と変わらない状況の中で、S. M. A. Pカードからそのまま移行できなかった理由は何かあったのか | <p>機器は一部だったと思われるので、その機器をそのまま使ってという意味では、それほど投資としては差がないと思われる。</p> <p>ただ、カードのノウハウ自体は持っており、積み上げてきたものがあったため、最初の開発については、額は小さくできたと思われる。そういった意味では、実験自体は役立っていたし、コンパクトにできたと考えている。</p> | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|-----------|---------------|---|--|----------|--|
| 2 | SAPICA導入活用推進費 | 費用対効果の観点から、SAPICA導入に投入した費用の回収の計画や、導入による効果はどのようになっているか | <p>地下鉄へのSAPICA導入は、現在使用している機器の更新サイクルにあわせることで、費用を極力抑えるよう計画的に導入を進めてきた。</p> <p>具体的には、機器の老朽化による通常の機器更新（費用82.8億円）に合わせてIC化（費用92億円）を実施しており、実質9.2億円の費用増で導入できるよう計画し進めてきたところ。</p> <p>実績としては、バスや路面電車へのSAPICA導入が遅れるなどしたため、IC専用改札機への更新は計画より遅れているものの、総額90.2億円で計画を達成できる見込みであり、これは実質7.4億円の費用増で地下鉄にSAPICAが導入できる計算になる（別添資料1）。</p> <p>また、バスや路面電車へのSAPICA導入や福祉割引SAPICAの導入、その他Suica等全国の他社カードの受け入れに伴う改修費用は15.8億円を見込んでおり、結果として、IC化に伴う費用増は計23.2億円となる見込みである。</p> <p>一方、経費削減効果については、共通利用センター利用手数料（※）等の費用増はあるものの、共通ウィズユーカードからSAPICAに一本化した場合、カード作成経費や一万円のウィズユーカードのプレミアムとの差額、他改札機等の駅務機器保守費用の削減等によって、年間6.6億円の経費削減効果を見込んでおり、4年で投下した費用を回収できる見込みである。</p> <p>さらには、機器更新費用についても、IC専用駅務機器は通常の駅務機器より低廉であるため、次の機器更新及び今後のIC専用機への切り替えによって、さらに8.3億円の削減効果も期待できる。</p> <p>一方、バスや路面電車におけるSAPICAの導入費用に関しては、各交通事業者の厳しい経営環境などを考慮し、初期経費に対して市が補助を行ったものであるため、市が投下した費用を回収するという考え方にはなじまないが、各事業者においては、地下鉄に準じた経費削減効果が見込まれている。</p> <p>【参考】 全国主要都市の地下鉄へのICカード導入時期 ・札幌：平成21年、関東圏：平成19年、名古屋圏：平成23年、関西圏：平成16年、福岡：平成21年 ※共通利用センター利用手数料 「共通利用センター」とは、SAPICAエリアにおけるICカードの利用情報を集約し、精算等その運用に必要な業務を行うセンターシステムのこと。 札幌総合情報センター株式会社にセンターの運営を委託しており、その費用は利用手数料として、ICカードの利用実績に応じて関係交通事業者で案分し、負担している。</p> | | SAPICA導入の市の考え方のPRに引き続き努めるとともに、ウィズユーカードの廃止時期など、今後の事業スケジュールについても、時間的な余裕をもって市民に周知を図ること。 |
| 追加質問 2 | SAPICA導入活用推進費 | 「通常の駅務機器より低廉である」と書いてあるが、IC化を進めなくても安くなるという意味の削減効果なのか | ICカードが普及した場合には、専用機を多く入れる予定であり、専用機は実際に半額以下ぐらいの費用になる。 | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|-------|---------------|---|--|---|------------------------------------|
| 3 | SAPICA導入活用推進費 | 市民にとって、SAPICAにはどのような利点があるか | <p>◎ウィズユーカードと比較したSAPICAの利点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改札機や運賃箱にカードをタッチするだけでスピーディーに乗降可能 ・スムーズな乗降による定時運行の確保 ・定期券の乗り越し精算が自動で可能 ・記名SAPICAでは万一の紛失時にも残額を保証して再発行可能（手数料等が必要） ・オートチャージサービスを利用すれば残額を意識せず利用できる ・同じカードを繰り返し利用するため環境に優しい ・電子マネーとしても利用できる <p>◎Kitacaと比較したSAPICAの利点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄、バス、市電利用時に乗車料金の10%のSAPICAポイントが貯まる（Kitacaはポイントサービスなし） ・オートチャージサービス（Kitacaはオートチャージサービスなし） <p>上記のほか、SAPICAならではの利点としては、交通利用のみならず、図書館貸出券や地域ポイント事業といった行政サービス等で多目的に利用可能なこと、関係事業者が札幌圏に限定されているためコストコントロールが可能なが挙げられる。</p> <p>なお、今後も多目的なサービスの拡大を検討していく予定である。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高いICカードやドニチカキップなどをもっと普及させる。 ・特別なICカードの販売や、PR販売（一日駅長など）などをする。 ・サピカを「ウィズユーカード」並みにもっとお得に使えるようにする。使い方やポイントについて、もっと市民に分かりやすく紹介する。 | No.2と同じ |
| 追加質問3 | SAPICA導入活用推進費 | 1万円のカードの割引率が15%あり、SAPICAのほうが割引率は低い状況であるが、ウィズユーカードの廃止の予定はあるか。 | 具体的な時期につきましては、まだ決まっていない。26年2月にバスで定期が使えるようになるなど、サービスが整うのはもう少し先なので、共通ウィズユーカードと一緒に運用しているバス会社と協議をしながら、今後の移行のタイミングを決めていきたいと思っている。 | | |
| 追加質問4 | SAPICA導入活用推進費 | SAPICAによる図書館の利用を考えた結果、他の都市へのSAPICAの利用ができない片利用の形になっている。今後、片利用の改善を図る予定はないのか。 また、相手が受け入れてくれないというのは、札幌市の交渉能力が欠けているのではないか | <p>市民カードとしてのコンセプトがあるため、現在の機能で作っているが、広く普及させたいと思っている。</p> <p>片利用の改善にあたっては、読み取り機を変える必要があるが、技術的には、Kitacaの装置を、SAPICAのカードを読めて精算できる形に変えていただくことで改善できる。投資については、それぞれの受入れ側で行う。今回のバスへの導入と一緒に、Kitacaの乗り入れも設定したが、今後も粘り強く他社へ協力をお願いしていく。</p> <p>まずは札幌市側で受け入れをしたところであるので、次は他社へ継続的にお願いしていかなければいけないと思っている。まずは北海道地区で、道央圏から交渉している。</p> | | SAPICAが早期に相互利用できるよう、関係機関と協議を進めること。 |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|---------------|----------|--|---|---|---|
| 追加 質問 5 | 施策全般（バス） | バス路線の維持や、これからの再編、縮小に関しては、札幌市としてどのような立場で関わっていくのか | 今のバス路線は、市内くまなくバスが走っており、地域の足として現状の路線を維持していきたいという考えを持っている。そのために補助制度を持っており、要件に該当した路線については、市で補助金を出している状態である。 公共交通、特にバスについては、身近な足として守っていかなければいけないと思っており、路線維持に加え、利用の促進をしていくことについて取り組んでいる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用しやすくするために、路線図の文字を大きくして絵や写真を使う等、もっと分かりやすい案内標示にする。 ・バス停の待ち時間の表示やルートが分かるアプリ等の開発を通じてバスを使いやすく。 ・バスの到着時刻が分かるようなシステム、例えば停留所の電光掲示板、スマホでのチェックができるように ・バスの利便性を高めるために、利用実態に合わせて路線やダイヤを見直す。 ・バス路線や停留所の位置、本数について市場調査を十分にしてほしい。 | 誰もが利用しやすいバス事業にするために、わかりやすい路線図などの案内表示、バスの運行状況を表示するシステムなど、バスの利便性を向上させる取組について、バス事業者と協議を進め、検討を促すこと。 |
| 追加 質問 6 | 施策全般（バス） | バス路線の再編は、市が主導することはあるのか | 規模によるが、今のところ、そういった考え方はない。例えば、路線の変更は、経営に関わってくるため、事業者の判断になるが、アイデアや情報を交換しながら、協力していきたいと思う。 | | |
| 追加 質問 7 | 施策全般（バス） | これから、札幌市も、人口が減っていく中で、コミュニティバスのようなやり方を市が率先してやる必要があるのではないか | 現状では、民間のバス路線でほぼ市街化区域も100%近くをカバーしている。そういった中でコミュニティバスを走らせると、現行の路線と競合する。今のガイドラインでは、競合することがないように、と定めている。現状としては、路線は整備されているため、コミュニティバスを現実的に入れることを考えていない。 ただ、今後、状況が変われば、その段階で検討していかなければいけないと思う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の少ない地域（郊外など）や時間帯にミニバスを走らせて効率化を図っては？ ・郊外の路線を将来に渡って維持するため、短距離運行の小型のもので良いので、コミュニティバスを運行する。目的に合わせたデマンド運行で利便性を確保する。 | 将来的なバス路線の確保については、既存のバス路線の維持にとらわれず、例えばコミュニティバスなど、多様な手法を含めて検討すること。 |
| 追加 質問 8 | 施策全般（バス） | 路線維持をしている限りは札幌市から補助金が出るが、路線を再編して乗降客が増えると、その段階で補助がなくなったり減ることになるため、事業者が自分で工夫して路線を変えていこうというインセンティブが働かないのではないのか。 | 例えば我々で補助金を出している路線については、補助を出す以上、赤字の状況を改善するために努力を求めている。それに応じて、事業者が改善の努力をしていくという面はある。 | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|---------|------------|--|--|----------|--------|
| 4 | 施策全般（路面電車） | 新型車両導入による費用対効果はどのように試算しているか | <p>新型低床車両の導入は、車両の更新計画に基づくものであり、運転開始から50年以上経過する老朽化車両の更新に併せたものである。</p> <p>なお、新たな車両に導入にあたっては、バリアフリー法に示す基準への適合が義務付けられていることから、この法律に則って低床車両を導入している。</p> <p>したがって、新型低床車両導入による費用対効果は算出していないが、停留場との段差が少なく、車内も段差がないので乗り降りしやすくなり、利便性が向上するとともに、2割程度の定員の増加による車内混雑の緩和や冷房機設置の機能性の充実により快適性が向上し、さらに、魅力的なデザインの車両による都市の活性化への貢献が期待できると考えている。</p> | | |
| 追加質問 9 | 施策全般（路面電車） | 新設させる狸小路の停留所は、どのくらいの費用が掛かるのか | 細かいレベルではまだ固まっていないが、全体の事業費としては約19億円。今の西4丁目とすすきのを結ぶ、既設の改修を含めた新たな路線という形になっている。 | | |
| 追加質問 10 | 施策全般（路面電車） | 新型車両は今後、何年度に何台増えていく計画があるのか。車両は1台どれくらい掛かるのか。費用の回収計画はどのように考えているのか。 | <p>平成32年度までには12台の車両を導入し、約3分の1強が新しい車両になる予定である。</p> <p>車両にかかる費用は、1両2億6,000万円程度となっています</p> <p>基本的に、今後の路面電車の事業については、新たな設備投資は市税から投入する形を考えている。新たな投資以外の通常の運行にかかる部分については、料金収入で運営するという考えのもとで行っていく。</p> | | |
| 追加質問 11 | 施策全般（路面電車） | 全国で上下分離方式がかなり広がっているが、札幌市では上下分離方式の経営を導入する予定がない理由について教えてほしい | <p>路面電車活用計画の中でも、上下分離方式の導入も有力な選択肢の一つと考えて、今、検討しているところである。</p> <p>平成30年代の前半を目途に経営形態の見直しを図りたいということで、内部で検討している。</p> | | |
| 追加質問 12 | 施策全般（路面電車） | ループ化による運行効率の向上はあると思うが、そのあたりはコストとして試算されているか。より長い車両を、特に朝ラッシュ時等の効率化のために運行する計画はないのか。 | <p>今は31両で運行しているが、ループ化後には33両で運行する。朝ラッシュに乗客が乗り切れないことがないように、ある程度の本数、車両を入れなければならない。走行距離が延びると、その分、車両も導入しなければならないため、今は33両で見積もっている。それに伴い、運転手も増える。そういった総体の経費の増加も踏まえ、収支は試算している。</p> <p>より長い車両については、現状の電停の長さが長くても20メートル程度のため、あまり長い車両を入れても人が乗り切れぬ。今の車両を長くするのではなくて、新しい車両の長さ程度で、きちんと効率よく運行していくことが良いと考えている。</p> | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 | |
|------------|------------|-----------------------------------|--|---|---|--|
| 5 | 施策全般（施設） | 駅や車両などにおける、公共交通のバリアフリー化の現状を示してほしい | <p>●JR駅のバリアフリー化について（H25.3.31現在の状況）</p> <p>市内全26駅のうち整備対象駅（乗降客数が3,000人/日以上）は22駅あり、そのうち整備済駅が16駅、未整備駅は苗穂駅、上野幌駅、篠路駅、拓北駅、あいの里公園駅、八軒駅（案内設備等のみ未整備）の6駅となっている。</p> <p>●地下鉄駅のバリアフリー化について（H25.3.31現在の状況）</p> <p>地下鉄のバリアフリー整備については、平成23年度に46駅全駅にエレベータの設置が完了し、ホームから地上階まで1ルートの確保がされた。また、車いす対応身障者トイレについても平成23年度に全駅設置が完了している。</p> <p>他のバリアフリー設備として、全ての駅において下記の項目について整備済み。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者誘導用ブロック ・エレベーター音声案内 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅構内触知図 ・ トイレ触地図 ・ 出入口音響設備 ・ 改札口音響設備 ・ トイレ音声案内 ・ エスカレーター音声案内 ・ 車いす対応身障者トイレ内オストメイト対応設備 ・ 点字料金表 <p>●路線バスの低床車両の導入（H25.3.31現在の状況）</p> <p>札幌市内の路線バスは617台あり、そのうちノンステップバスが121台（導入率19.6%）、ワンステップバスが490台（導入率79.4%）導入されている。低床車両（ノンステップ+ワンステップ）の導入率は、99.0%となっている。</p> <p>●路面電車の低床車両の導入（H25.3.31現在の状況）</p> <p>保有車両31両中 低床車両1両導入（導入率 3.2%）</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ ソフト面のバリアフリー化を推進するため、運転手や駅員の教育を十分にを行い、駐輪場や駅案内等のボランティアも養成する。 ・ 停留所から利用頻度の高い公共施設までの屋根を整備し、冬の公共交通の利便性を向上させる。 | <p>超高齢社会において、より一層のバリアフリー化が求められる中、利用者への対応などのサービス面を含め、効率的・効果的なバリアフリー化について検討すること。</p> |
| 追加質問 13 | 施策全般（路面電車） | 停留所の再整備は、安全面を含んで行われるものか | <p>ループ化の特許を国から受けるときに、路面電車全体の施工の申請をする。その中では、今回のループ化の整備と既存路線についても、あわせてバリアフリー化等を行っていきたいということで申請している。</p> <p>例えば、西線であれば西15丁目から9条までの間の道路の拡幅事業を行い、それにあわせて電停の幅を1メートルから2メートル広げる。それから、低床車両に合わせて、今は15cmの段差を30cmに上げて、より段差を少なする。さらに、その段差が高くなるため、横断歩道等へはスロープをつけることを、順次、進めていきたいと考えている。</p> <p>既存路線については、道路が広がらないと幅が広げられないため、段差の解消とスロープだけで、あとは上屋の改修等ができれば、より安全に待てる形も含めて検討していければと思っている。</p> | | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|------------|------------------|---|--|---|--|
| 6 | 路面電車延伸推進 | ①路面電車のループ化により、利用者がどの程度増加するか ②ループ化により、どの程度の収入の増加を見込んでいるか ③ループ化により、市としてどのような利点があると見込んでいるか | <p>ループ化による時間短縮効果によって、他の交通機関から路面電車に転換する人数を1日約600人程度と推計している。この人数は、観光客や新たに都心を訪れる人数を見込まず、固めに見ている数字である。</p> <p>ループ化による収入の増加は、路面電車活用計画における収支シミュレーションでは、一日当たり600人程度の需要増により、年間約3千万円の増収を見込んでいる。</p> <p>ループ化の効果として、交通面においては、沿線の施設や都心地域へのアクセス時間の短縮、朝・タラッシュの混雑緩和、さらに、新型低床車両の導入や停留場の再整備などバリアフリー化の進展による利便性の向上があげられる。まちづくり面においては、歩道側を走行するデザイン性に優れた新型低床車両と、狸小路に新設される停留場を中心に、都心に造られる新しい風景が札幌の新たな魅力になることで、新たな回遊や交流の促進が期待できる。</p> <p>また、地域の商業者が行っているイベントや、オープンカフェなどの沿道活動と路面電車が連携し、ここにしかない魅力的な都市空間を創造することで、まちの賑わい創出にも貢献するものと考えている。</p> | | 市電のループ化により、まちづくりへの寄与など、より大きな成果となるよう、他事業との連携を進めるとともに、市民理解の醸成に努めること。 |
| 7 | パークアンドライド駐車場事業関係 | 当該事業の今後の展望について示してほしい | 過去に行ったパークアンドライド駐車場利用者へのアンケート調査によると、従来バスを利用していた人が相当数（約56%）含まれていることもあり、今後の展望については、他の公共交通機関などとの関係を考慮しながら検討していく。 | | 都心部への自家用車流入を抑制するという目的への効果は認められるものの、従来バスを利用していた人が利用者の半数以上いるという現状であるため、公共交通の利用促進という観点から、取組の見直しを図ること。 |
| 追加質問 14 | パークアンドライド駐車場事業関係 | パークアンドライド駐車場の駐車場料金は均一なのか、それぞれに差があるのか | パークアンドライド駐車場の場合は、通常の月決めに比べて若干割引となっている。額については、それぞれの駐車場で値段が違うが、通常の月決めよりも若干安く貸している。 | | |
| 追加質問 15 | 施策全般（自動車利用） | マイカーの利用をどういふふうに抑制していくか マイカーの利用抑制や、もう少し強い形での公共交通への振りかえ策があり得るのか | <p>車については、物理的に抑制することは難しいと思われる。ただ、例えば、郊外の道路を整備してそちらを通ることを促すという道路の見直しや、自動車から公共交通への転換を促し、公共交通は大切だという意識を持ってもらうことは、地道ではあるが、長い目で見たときには効果があると考えている（モビリティ・マネジメント）。</p> <p>これまでに、狭い地域を選んで、公共交通を利用する意識を高めるような冊子や、バスの乗り方を解説した本を配った。</p> <p>また、実際にバスを利用しない方については、自分の家の近くにあるバス停からのバスの運行情報をお知らせしたところ、実際の行動や意識の面で公共交通が大切だということを理解していただいた。そういったことも地道に続けながら、マイカー利用抑制へ繋げていきたいと思っている。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ノーカーデーをもっと広めていく。企業の協力も呼びかけ大きな運動に。 ・都心部への自家用車の乗り入れを制限しては？（市内の混雑解消、公共交通を利用しやすく） | 公共交通の利用促進の観点から、都心部への自家用車の乗り入れを抑制する取組の可能性について検討すること。 |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|----|--------------|---------------------------------------|---|----------|--------|
| 8 | 総合交通計画一般事務費 | 公共交通情報システム保守料とバスセンター委託料について、詳細を示してほしい | <p>【公共交通情報システム保守業務】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●委託額：9,135,000円 ●委託内容 公共交通に関する諸情報をインターネットで提供する札幌市内公共交通案内サイト（えきバスナビ）を中核とするシステムの維持管理を行うとともに、定期的または適宜行うデータ更新による、当システムの安定的な稼働の確保 <p>【大通バスセンターに係る委託料等76,880,110円の内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■維持管理費 ◎施設保守業務 <ul style="list-style-type: none"> ●委託額：21,000,000円 ●委託内容 大通バスセンタービルにおける以下の業務 <ul style="list-style-type: none"> ・建築、電気、機械等各設備の日常運転、監視及び定期点検 ・施設内の定期巡回点検による災害、犯罪等の未然防止 ・施設の利用時間に係る施錠及び開錠 ◎清掃業務 <ul style="list-style-type: none"> ●委託額：8,248,800円 ●委託内容 大通バスセンタービル1号館1階～地下2階の札幌市所管分における日常清掃及び定期清掃 | | |
| 9 | 駐車場管理費（真駒内駅） | 利用台数の増加のために具体的にどのような方策が取られているのか | <p>指定管理者が以下の利用者増方策を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定管理者のホームページ上で駐車場の概要を説明するとともに、「満・空」情報を提供している。 ・アンケートを実施し、利用者の要望に応えている。具体的には、冬期の滑り止めの砂まき強化や轍の解消を行い、サービスアップに努めている。 ・平成23年には、真駒内～札幌駅間運行のじょうてつバス内に広告を掲示するなどの対策を講じた。 ・収容台数150台のうち135台は定期利用枠としている。空き状況については、平成22年度当初は、約40人が定期利用の空きを待っている状況であったが、現在では、待機者も約80人まで増え、最大で1年待ちの状態となっている。 | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|----|-----------|---|--|----------|---|
| 10 | 施策全般（地下鉄） | <p>①市電、地下鉄の民営化は検討されたことがあるのか</p> <p>②それぞれの事業における一部民営化や委託化の割合と、その推移について示してほしい</p> | <p>①</p> <p>交通局では、平成4年度以降、継続的に経営健全化の取り組みを行ってきたが、乗客の減少傾向はとどまることなく、危機的な経営状況であったことから、平成13年、市営企業調査審議会において、事業のあり方について抜本的な見直しが必要であるとして、意見書が提出された。</p> <p>高速電車事業については、「巨額の債務の有することなどから公営で維持せざるを得ない。また、市民生活に欠かせない重要な都市施設であり、市民共通の財産として引き続き安定したサービスの提供を行っていく必要がある」旨の意見が出され、</p> <p>自動車事業については、「経済性の発揮がより一層期待できる民営に移行することが、市民負担の総体的な軽減と利用者サービスに繋がると考えられるため、段階的に民営に移行し、平成16年に事業を廃止する」旨の意見、</p> <p>軌道事業については、「事業としては成立しない状況であるが路面電車は人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置であり、まちづくりや総合交通体系の視点から市民議論を深めたうえで決定されるべき」旨の意見が出された。</p> <p>それを踏まえ、同年、交通事業改革プランとしてまとめ、地下鉄については市営で事業維持することとし、自動車事業については、路線を委譲して平成15年度末で事業を廃止。また、路面電車については、存廃を含めたあり方を検討することとし、平成17年には市長定例記者会見において路面電車の存続を表明。その後、さっぽろを元気にする路面電車検討会議等により議論を深め、平成22年には札幌市路面電車活用方針を策定。平成24年に策定した札幌市路面電車活用計画では、路線をループ化し、平成30年代前半の経営形態の見直しについて検討することとし、現在、見直しに向けて検討を進めている。</p> <p>②</p> <p>【高速電車事業】 平成4年度以降の経営健全化の取り組みにより、平成3年度末と比較して988人を削減 （H3年 1,549人⇒H23年 561人） <主な取り組み> ・全駅の駅業務を委託化（H12～H20） ・車両工場の整備業務を一部委託化（H15～H17） ・ワンマン運転化（H21東西線、H25南北線）</p> <p>【自動車運送事業】 全路線を民間に移譲し、平成15年度末に事業廃止（H3年 1,332人 ⇒ H16年0人）</p> <p>【軌道事業】 平成4年度以降の経営健全化の取り組みにより、平成3年度末と比較して67人を削減 （H3年128人 ⇒ H23年61人） <主な取り組み> ・整備業務の一部を委託化（H12～H13） ・運転手の非常勤職員化</p> | | <p>将来的に持続可能な市営交通の在り方の観点から、さらなる民間活力導入の可能性について検討すること。</p> |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|----------------|---------------|--|---|----------|---------|
| 追加 質問 16 | 施策全般（地下鉄） | 高速電車事業の長期的な収支見通しはどのようになっているか。 今の状況でいくと、企業債が償還されるのはいつになるか。 | 経常収支は、3線を合わせて、平成18年に黒字化になっている。 平成16年で4,600億円ほどあった企業債残高は、今、3,300億円ほどで約3割減少している。 この10年間で、毎年150億円前後の償還を進めてきており、この水準を踏まえながら、今後も償還を進めていき、適正な企業債残高がどのくらいかを見据えていきたいと考えている。 | | |
| 意見 1 | SAPICA導入活用推進費 | もともとプレミアムをよく思っていないということが透けて見え、すごく違和感がある。10%に戻そうというふうに見えます。そういう覚悟が本当にあるのなら、ウィズユーカードのプレミアムを10%に落とすのが本当の順番ではないか。 | | | |
| 意見 2 | SAPICA導入活用推進費 | 今後ICカードに誘導していこうとするのであれば、プレミアムだけの問題ではないと思うが、利用者にとってのメリットがないとなかなかウィズユーカードから移行しない。 どうやってSAPICAの普及を図っていくかが大きな課題である。 | | | No.2と同じ |
| 意見 3 | SAPICA導入活用推進費 | SAPICAの普及を見きわめてウィズユーカードをやめる、両方を並行していけばそのうちSAPICAに移行する、というのは、政策としてはよくない。早目の判断が必要だと思う。 | | | |
| 意見 4 | SAPICA導入活用推進費 | 交渉事なのはわかるが、現行のSAPICAは片利用の状態、他のところは相互利用できているのに、なぜ札幌だけできないのかというのが、市民に理解されないところだと思う。 | | | |
| 意見 5 | SAPICA導入活用推進費 | そもそもSAPICAを普及させていく一番の目的が何かということがわからない。一番は地下鉄を利用してもらうということであれば、そこにもう少し絞ってもいいのではないか。 | | | |

| NO | 事業名 | 質問事項 | 所管部局回答 | 関連する市民意見 | 仮指摘事項案 |
|----------|------------------|---|--------|---------------------------------|---|
| 意見 6 | 施策全般（路面電車、バス） | 市電やバスは、利用が少ないところでも、その地域の住民には必要であり、また都市機能も一定程度維持すべきだと思われる。多くの税金がかかる問題と考えられるため、さらなる市民理解のために、しっかり説明すべきではないか。 | | | 質問6と同じ |
| 意見 7 | 施策全般（バス） | バス路線の存廃を個人の利便性の観点で揃えるのは、限界がある。市民それぞれ生活環境が違うため、市は市の視点で取り組んでいかなければならない。 | | | |
| 意見 8 | パークアンドライド駐車場事業関係 | パークアンドライド駐車場利用者の56%が従来のバス利用者となると、パークアンドライド駐車場のそもそもの目的に抵触しかねないのではないか。 | | | |
| 意見 9 | 施策全般（路面電車） | 市電の車両は、まとめて入れるから安くしてほしいとメーカーとの交渉はできるはずである。計画を立てて行えば、コスト面でもやりようがあるのではないか。 | | | |
| 意見 10 | 施策全般（バス） | バスをもっと利用したいと日ごろ思うが、バスがどこに向かうのかよくわからないし、ネットで調べても、やはりよくわからない。 | | | 追加質問5と同じ |
| 意見 11 | 施策全般（啓発活動） | 啓蒙活動に本腰を入れるなら、小学校で必ず全校、全学年に、いかに公共機関がすばらしく、環境問題の中で必要かということをやっているかなければならないと思う。 | | ・公共交通の危機感や状況を当事者意識を持って考える機会づくり。 | 子どもの頃から、公共交通の役割・必要性を実感できるよう、関係機関との連携を進めること。 |