

NO	施策	事業名	関係部局	質問事項	所管部局回答
1	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	SAPICA導入活用推進費	総)情報化推進部 交)事業管理部	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
2	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	SAPICA導入活用推進費	総)情報化推進部 交)事業管理部	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、次回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>

NO	施策	事業名	関係部局	質問事項	所管部局回答
3	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	SAPICA導入活用推進費	総)情報化推進部 交)事業管理部	市民にとって、SAPICAにはどのような利点があるか	<p>◎ウイ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のが挙げられる。 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>
4	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	施策全般	市)総合交通計画部	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。 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。 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>

NO	施策	事業名	関係部局	質問事項	所管部局回答
5	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	施策全般	市)総合交通計画部 交通局	<p>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>	<p>●JR駅のバリアフリー化について(H25.3.31現在の状況) 市内全26駅のうちの整備対象駅(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) 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。 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。 ・視覚障がい者誘導用ブロック ・エレベーター音声案内 ・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>
6	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	路面電車延伸推進	市)総合交通計画部	<p>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>	<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。 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。 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。 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>

NO	施策	事業名	関係部局	質問事項	所管部局回答
7	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	パークアンドライド駐車場事業関係	市)総合交通計画部	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。
8	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	総合交通計画一般事務費	市)総合交通計画部	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 <p>◎エスカレータ保守業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ●委託額:4,788,000円 ●委託内容 大通バスセンター内のエスカレータ(3台)の保守 <p>◎その他 3,588,589円</p> <p>■修繕費</p> <p>◎分電盤改修</p> <ul style="list-style-type: none"> ●委託先:都市局建築部に予算委託 ●委託額:13,154,400円 ●委託内容 老朽化に伴う分電盤の改修 <p>◎汚水ポンプ交換</p> <ul style="list-style-type: none"> ●委託額:3,885,000円 ●委託内容 老朽化に伴う汚水ポンプ(3台)の交換、接続配管、計器等の交換 <p>◎その他 2,804,069円</p> <p>■光熱水費</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎電気代 15,915,671円 ◎上下水道 2,961,240円 ◎その他 534,341円
9	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	駐車場管理費(真駒内駅)	建)土木部	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、利用者の要望に応じている。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	施策	事業名	関係部局	質問事項	所管部局回答
10	3-4-1 道都札幌を支える交通体系の構築	施策全般	交通局	<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いと決定されるべき」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>