

札幌市営企業調査審議会

令和7年度第2回交通部会

日 時 2026年1月28日(水) 午前9時57分～11時43分

場 所 札幌市交通局本局庁舎 8階 講堂

出席者 委員 8名
石田部会長、峪部会長代理、阿部委員、朝野委員、上原委員、
祖母井委員、駒ヶ嶺委員、今野委員、佐藤委員、林委員、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、
事業調整担当部長、その他関係課長等

オブザーバー
札幌市交通事業振興公社

令和7年度第2回交通部会

1 開 会

●松崎経営計画課長

定刻前ではございますけれども、皆様がおそろいになりましたので、札幌市営企業調査審議会の令和7年度第2回交通部会を開催いたします。

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ございます事業管理部経営計画課長の松崎でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、大金委員より、所用のため欠席する旨の御連絡をいただいておりますが、委員12名のうち11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。

2 交通事業管理者挨拶

●松崎経営計画課長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、交通事業管理者の芝井から御挨拶を申し上げます。

●芝井交通事業管理者

交通事業管理者の芝井です。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、また、先日来の大雪で足元が悪くなっている中、当交通部会に御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から私ども市営交通の取組に対して御理解と御協力をいただいておりますことに、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

今月の25日と26日に2000年以降で最大級の雪が降ったということで、市内の主要な交通機関が麻痺したり、遅延したりといったようなことがございまして、今なおその影響が続いているところでございますけれども、地下鉄についてはおかげさまで平常どおりの運行で、たくさんのお客様に御利用をいただきました。

路面電車については、道路の除雪が一部追いついていないということもありまして、軌道敷に車が侵入することで一部が影響を受けておりますけれども、可能な限り平常のダイヤに近い形で運行を継続しているところでございます。

今回の雪で、交通機関の状況を見て、我々市営交通の担うべき役割について改めて重く受け止めておりまして、今後とも安全で確実な輸送サービスの提供に尽力していかねばいけないと強く決意をしたところでございます。

本日は、お配りしている次第にもございますけれども、令和6年度の決算、それから、前回の交通部会でいただきました御意見を踏まえまして、報告事項として、ヒヤリ・ハットに関することについて御説明をさせていただきます。

これから説明がありますけれども、令和6年度の決算につきましては、地下鉄事業については乗車人員が非常に好調な状況で、乗車料収入は過去最高を記録している一方で、建設時に大きな借金をしているのですが、その借金も減っているということもあり、経営状況はかなり好調と考えています。

こうしたことから、地下鉄の施設がかなり古くなっておりますので、安全投資、施設の修繕に尽力をしていく一方で、クレジットカードのタッチ決済の拡充や、忘れ物センター

における、LINEで落とし物の問合せができる「落とし物クラウドfind」の導入等、旅客サービスの向上に力を入れていく考えでございます。

これからも、地下鉄、路面電車が皆様に親しまれる交通機関でありますように、持続可能な経営について努力していきたいと考えております。

本日は、限られた時間ではありますが、ぜひ忌憚のない御意見をいただきますことを切にお願いいたしまして、簡単ではございますが、冒頭の御挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いたします。

●松崎経営計画課長

それでは、交通事業を所管しております各部長からも御挨拶をさせていただきます。

●本山事業管理部長

事業管理部長の本山でございます。どうぞよろしくお願いたします。

●山田高速電車部長

高速電車部長の山田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

●白勢技術担当部長

技術担当部長の白勢でございます。どうぞよろしくお願いたします。

●酒井事業調整担当部長

事業調整担当部長の酒井と申します。どうぞよろしくお願いたします。

●松崎経営計画課長

それでは、議題に入る前に、前回に引き続きまして、札幌市交通事業振興公社にオブザーバーとして御参加いただくことになりましたので、御紹介をさせていただきます。

一般財団法人札幌市交通事業振興公社の吉田事務局長です。

●吉田事務局長

札幌市交通事業振興公社の吉田と申します。よろしくお願いたします。

◎連絡事項

●松崎経営計画課長

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。

事前に送付させていただきました資料として、資料1の令和6年度札幌市交通事業決算の概要、資料2のヒヤリ・ハットの内容分析と他都市の状況確認について、以上2点でございます。

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石田部会長にお願いたします。

3 議 事

令和6年度札幌市交通事業決算の概要について

●石田部会長

皆様、おはようございます。

それでは、早速ですけれども、議事を進めていきたいと思えます。

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決算の概要について、そのほか、報告事項が1件の計2件となっています。

本日の会議の進め方としましては、今までと同様ですけれども、議題と報告ごとに事務局から説明をいただいて、その後、皆様から御質問、御意見をお伺いしたいと思えます。

本質から外れるものもあろうかと思えますけれども、忌憚のない御意見をいただきながら、活発な議論を進めていきたいと思えます。

早速ですけれども、議題の令和6年度札幌市交通事業決算の概要について、理事者から資料の説明をお願いいたします。

●本山事業管理部長

事業管理部長の本山でございます。

私からは、令和6年度札幌市交通事業の決算の概要につきまして御説明をさせていただきます。

お手元の資料の表紙をおめくりいただき、1ページの決算総括表の軌道整備事業会計を御覧ください。

以後、決算総括表につきましては、全て千円単位となっており、100万円未満を切り捨てて御説明いたします。

まず、軌道整備事業会計とは、路面電車の上下分離におきまして、交通局が担っている下の軌道施設の整備に関する会計となります。

初めは、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ございます。

収入総額は中段①のとおり16億1,000万円、支出総額は②のとおり15億3,900万円で、収支差引は③のとおり7,100万円の黒字となります。

また、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほどの④のとおり2,900万円の純利益となります。

次に、施設への投資に関する収支を表す資本的収支でございます。

表の下段⑤のとおり収入総額は17億5,700万円、支出総額は⑥のとおり22億1,600万円で、収支差引は⑦のとおり4億5,900万円の不足となります。

次に、資金の状況でございます。

資金は、ただいま御説明をいたしました③収益的収支と⑦資本的収支に、⑦の下の当年度分損益勘定留保資金等と、さらにその下の前年度の資金残である過年度分内部留保資金を合算して算出をいたします。

これらを合算した最終的な資金残は、表の右下⑧のとおり4億8,300万円となりますが、長期借入金残高の5億3,900万円を除いた実質的な過不足額は、⑨のとおり5,500万円の資金不足となり、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ページの参考資料、決算総括表（上下合算）を御覧ください。

上下とは、路面電車の上下分離における役割分担を表す表現であり、軌道施設の整備事業、すなわち下を交通局が担い、整備された施設を使用しての運送事業、すなわち上を札幌市交通事業振興公社が担っています。

この資料は、上下それぞれの事業の決算を合算して、軌道事業全体を把握できるようにしたものです。

なお、太枠部分ですが、合算の際に内部取引となる施設使用料、維持管理費、技術継承

等負担金については、それぞれ相殺をしております。

一番右側の上下を合わせた決算の表を御覧ください。

まず、収益的収支でございます。

収入総額は①のとおり24億9,100万円で、支出総額は②のとおり23億4,100万円で、収支差引は③のとおり1億5,000万円の黒字となります。

上の軌道運送事業では、乗車人員が好調であったほか、令和6年12月の運賃改定による乗車料収入の増加により黒字となり、また、下の軌道整備事業でも、経費の減などで黒字となっています。

次に、下段の資金の状況でございます。

ただいま御説明を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た結果、最終的な資金残は、表の下段④のとおり4億8,900万円となります。

続きまして、3ページ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、電車事業所改良建築工事や低床車両の製造、街路拡幅に伴う軌道改良などを行っております。

左下の新型低床車両ポラリスⅡについては、令和6年度から導入を開始し、以後、各年度1両ずつ導入をしていく計画となっています。

続きまして、4ページの財政状況の推移を御覧ください。

まず、左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入についてでございます。

コロナ禍の影響で落ち込んでいた1日平均乗車人員と年間乗車料収入は共に回復をし、令和6年度決算については、いずれも前年度実績を上回っております。

次に、右上の収益的収支及び累積欠損金でございます。

折れ線グラフは各年度の収益的収支、棒グラフは収益的収支の累積額を示しており、令和6年度は収益的収支が黒字となり、累積欠損金は減少しましたが、いまだ多額の欠損金が残っている状況となっています。

次に、左下の企業債でございますが、電車事業所などの老朽化施設等の更新を進めていることから、近年は、借入額が償還額を上回り、残高が増加をしております。

最後に、右下の資金の状況でございます。

令和3年度に一般会計から借り入れた長期借入金の残高を含めて、令和6年度末の資金過不足額は4億8,300万円の資金残となっております。

続きまして、5ページの決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①のとおり528億3,300万円、支出総額は②のとおり414億5,000万円で、収支差引は③のとおり113億8,300万円の黒字となっています。

なお、企業の経営成績を表す税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほどの④のとおり104億300万円の純利益となります。

次に、資本的収支でございます。

表の下段⑤のとおり収支総額は83億7,600万円、支出総額は⑥のとおり279億900万円で、収支差引は⑦のとおり195億3,200万円の不足となります。

次に、資金の状況でございます。

ただいま御説明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⑧のとおり68億9,900万円となります。

続きまして、6ページ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、まず、左上の老朽化対策として、南車両基地の耐震改修工事やエスカレーター更新工事等を行っております。

次に、左下のバリアフリー化として、旅客用トイレ改良工事や、車両とホームの段差隙間縮小に向けたホーム改良工事等を行っております。

また、右上の多言語対応として、案内表示設備の更新等を行っております。

最後に、右下の新設・機能向上等として、タッチ決済対応に係る改修や東豊線車内防犯カメラ設置等を行っています。

続きまして、7ページの財政状況の推移を御覧ください。

まず、左上の1日平均乗車人員及び年間乗車料収入についてでございます。

コロナ禍の影響で落ち込んでいた1日平均乗車人員と年間乗車料収入は共に回復し、令和6年度決算においては過去最大規模を計上しております。

次に、右上の収益的収支及び累積欠損金でございます。

収益的収支は、令和3年度以降は乗車料収入の回復により黒字を継続しています。

令和6年度決算においても、2年連続で100億円を超える黒字を計上していますが、依然として1,800億円を超える累積欠損金が残っており、引き続きその縮減に努めてまいります。

次に、左下の企業債でございます。

企業債の償還額が借入額を上回っていることから、残高については減少傾向が続いています。

最後に、右下の資金の状況でございます。

令和6年度は、資金不足は発生していませんが、このうちコロナ禍の資金不足に対応して発行した特別減収対策企業債残高が179億円ほどあり、この企業債の満期一括償還が令和12年度から開始いたしますので、それに備える必要があります。

令和6年度交通事業決算の概要につきましては、以上でございます。

●石田部会長

それでは、委員の皆様にご質問、御意見を求めたいと思います。

順番に進めて参りたいと思いますが、まず、路面電車の内容の御説明について御意見、御質問等はないでしょうか。

●上原委員

市民委員の上原です。

路面電車の関係で一つ伺いますのですけれども、去年、乗務員が少なくて減便し、その後、確保してきて、また戻し始めてというのは聞いた覚えがあるのですが、その後、現状はもう元に戻っているなり、それなりに確保のめどがついた状況なのではないでしょうか。

●本山事業管理部長

今年度当初は、路面電車の運転手が10名ほど定数から不足をしております、5月からの減便につながったところです。

今年度の採用は複数回行っており、配置転換を含めて10名ほど採用しましたが、その後、新たに3名ほど退職をしております。本来73名の人工が必要ですが、今のところ、70.5人工ということで、まだ十分な運転手を確保できていない状況です。

また、ダイヤ改正の関係ですが、5月に減便を行ってりましたが、今冬の12月の改正では、夏ダイヤに比べて23便の増便をしております。ただ、前年同期の冬ダイヤに比べると

と20便の減便であり、まだ以前の便数には戻っていない状況です。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●阿部委員

軌道整備事業会計の収益的収支について、純利益で見ると、決算額が予算額を上回っており、表面的には好調に見えます。一方で、2ページの上下合算の収益的収支差引1億5,000万円については、上下それぞれが予算額と比べてどのような評価になるのか、御説明をいただけますでしょうか。

●本山事業管理部長

まず、軌道整備事業会計については、プラスになっております。軌道運送事業会計については、令和6年度予算としては280万円の赤字を計上してはおりますが、決算では8,690万円の黒字となっております。

●阿部委員

分かりました。

単体で見ると、上下を一体として運営している場合とで評価が異なるため、参考として伺いました。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●駒ヶ嶺委員

市民委員の駒ヶ嶺です。よろしくお願ひいたします。

決算の関係で、上下分離をしたことによって、上のほうは運送で自由化等、いろいろな活動が今までよりも広がったと思われまふ。そのような中で、上下分離前と上下分離後ではどのような形で利益率がプラスになったのかをお伺ひしたいのが一つです。

そして、今年には黒字になったということで、すごい結果だと思ひますが、ループ化以降の乗車人員については、今年2万5,000人の平均値が過去最高なのかなとお見受けしてあります。また、乗車料金の運賃改定も行ったこと等を合わせた中で、今まで以上の収入が入ったのは上下分離の結果なのかなと思ひますが、今後、この収支を見る中で、全体の黒字化を図っていくには何百年もかかるのではないかなというような経営構造かなと思われまふ。

今後、どのような形でマイナスの部分をはさらにプラスにしていくのか、今後の計画といひますか、考えを伺ひたいと思ひます。

●本山事業管理部長

まず、上下分離によりどのような効果があつたのかということですが、上下分離の目的の一つに附帯収入を増やすということがございません。広告料収入につきましては、令和2年度と比べて2,000万円程度の増収となつており、交通局直営時の広告料収入を上回る実績となつてあります。

今後、どのようにプラスにしていくかについては、停留場のネーミングライツやラッピ

ング電車で収入を増やすことを想定しています。附帯収入の6割程度を占めるラッピング電車につきましては、特に低床車両のイメージに合ったデザインが難しいところですが、今年度から走行を開始しており、プラスの要素となります。附帯収入を増やし、経費を削減していくということ、さらには、インバウンド向けに様々な乗客誘致策を強化していく等、乗車人員の増加を目指していくことが必要と考えております。

●石田部会長

これから先、このままの経営スタイルでいくと、なかなか黒字に転換していかないのではないかという御意見だったと思いますが、それについてはいかがですか。

●本山事業管理部長

限られた路線と車両では、乗車人員にも限界があると考えておりますが、今の段階では、日中等の利用者増の余地がある時間帯もありますので、新たな乗客を開拓していくということ、具体的にはお買い物ラリー等のイベントを通じて、沿線の店舗で買物をしていただきながら、日中に路面電車に乗っていただくといった新規開拓を進めていくことを考えております。

●駒ヶ嶺委員

お買い物ラリーや広告事業のネーミングライツは、過去からやっていることかと思えます。お買い物ラリーはもう10年以上前からやっている取組ですし、広告のネーミングライツについては地下鉄でも同じようにやっていますので、これが上下分離の結果なのかと問われましたら、一体的な取組ではないかと感じます。

そのような中で、上限値というのは決まっていると思えますし、さらなる乗車を考えるのなら今の電車の本数だけで本当に足りるのかなど、全体的なものも考えていかなければならないと思えます。

それに併せまして、今までやってきた取組以外のことも、さらに具体的に取組をしていかなければならないと思いました。例えば、路面電車は屋外ですので、太陽光発電などの再生可能エネルギーの収入とか、いろいろな電停を使うとか、こちらは道路上にあるので、いろいろな附帯設備は難しいと思えますが、そういったような取組をさらに推進していく必要があると感じております。

●石田部会長

今、参考の御意見がございましたとおり、これから新しい事業も含めて、路面電車の新しい在り方は、今後、検討されて、実施できるものは少し挑戦しながら実施していくという方針で事業に当たっていただきたいという御意見だと思うのですが、これについてはよろしいでしょうか。

●本山事業管理部長

新しい取組としては、利便性の向上として、デジタルチケットのサービスを開始したほか、北海道全体の動きに連動して、モバイル乗車券を専用サイトで販売する取り組みも進めております。いただいたご意見は参考にさせていただきます。

●石田部会長

ほかにごいませんか。

● 峪部会長代理

峪と申します。

需要を増やすという先ほどの話題と関連しまして、例えば、函館市は路面電車のオープンデータ化を進めています。札幌市の路面電車は、恐らく自前で現在位置の情報提供などかを行っていると思いますけれども、オープンデータ化することで、ほかの検索サービスで、現在位置とか、もっと利用者が使いやすい情報提供を行うとか、ほかの自治体、事業者での先進的な取組等も参考にされるほうがよいと思います。

今、水素を使った公共交通をやるというお話や、札幌市の経済に還元するようなオープンデータ化という話もありますので、交通局としましては、その点では中核にあると思いますので、最終的に利用者と市民全体が利益を得るような取組がなされると、決算等にも反映されると思いました。

● 本山事業管理部長

オープンデータ化について、地下鉄と路面電車の乗降データは、周辺の商業等にも有益なデータになると考えております。

今まで十分に取れていなかったデータも含めて、収集方法については研究課題の一つであり、将来的にはオープンデータ化も検討していければと考えております。

● 石田部会長

ほかにございませんか。

● 祖母井委員

今後、業績を上げていくためには、結局、軌道運送事業のほうの乗車料収入とか広告料収入を上げていくことが第一だと思います。

交通局の審議会であるということの性質上、軌道運送事業の方の昨年の収支がわかるものが資料にはないので、それはやむを得ないのかもしれないのですが、昨年との比較ができますと、こちらもより分かりやすいと思いました。

決算総括表は、路面電車の軌道整備事業の方しかついていないので、できれば次回からは軌道運送事業のほうもつけていただけるといいと思いました。

乗車料収入の増加について、概数としては、昨年との比較、過去との比較は出ているのですが、乗車料を値上げしたことによるのかどうかという中身が分からないのです。ほかの事業では、顧客は減っているけれども、値段を上げたので、収入としては上がったというのがトレンドとしてあるかと思うのですが、そういう傾向があるのか、あるいは、そうではなくて、本当に顧客数がすごく増えて収入も上がったのか、そのあたりをもう少し詳しく教えていただければと思います。

● 本山事業管理部長

路面電車の令和5年度決算と比較いたしますと、乗車人員では3.7%の増、乗車料収入では7.7%の増となります。乗車料収入については、令和6年12月に200円から230円に料金改定をしたことが増収の主な要因でございます。

また、令和6年度までは乗車人員は増加しておりましたが、直近の令和7年12月までの実績と、前年同月とを比較しますと減少傾向にあり、4%程度の減となっております。一方、料金改定の影響により、乗車料収入は5.5%の増となっており、乗車人員は一部減つ

ておりますが、乗車料収入は増加をしております。

●祖母井委員

やはり、そのあたりの中身が分からないと、方策も立たないし、実態も分からないと思うので、次回からそういう中身も教えていただければと思います。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●佐藤委員

基礎知識がないのでお尋ねするのですけれども、乗車人員を伸ばして収入を上げていこうということで、ネーミングライツとかサービス向上はもちろんやっていかなくてはならないのですけれども、市電の乗車人員というのは、交通局が努力したからといって、簡単に伸びるというものではないと思うのです。

もっと言うと、周辺の集客が増えれば、当然、お客さんが増えてくるという話になりますので、沿線の開発ですね。とりわけ札幌市の関連施設、例えば、中央図書館とか藻岩山などですが、これは、交通局だけの話ではなくて、市長部局と連携して、市電のために全部やれという話ではありませんが、沿線に魅力的な施設をつくって、交通の便がよくて、市電のお客さんも増えるのだという発想での沿線の開発ということは札幌市として進められているのでしょうか。

●本山事業管理部長

中央図書館等の沿線施設への交通手段として、路面電車をご活用いただいているかと存じますが、さらなる沿線の開発には至っていない状況です。

例えば、地下鉄については、地方公営企業法上の制約により、私鉄のような商業施設等の利便施設の建設といった、まちづくりと一体となった開発ができない状況にあります。御指摘があったように、施設をつくる際はアクセスが重要になりますので、結果として、沿線に公共施設がある場合もありますが、現状では沿線開発を積極的に行うという状況にはなっておりません。

●佐藤委員

制限があることはよく分かりました。

ただ、市の施設も周辺にあるわけですから、今後は、市長部局と連携して、そういうことを踏まえて、市の施設の魅力づくりや建て替えをしていくという発想が必要ではないかという意見でした。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●吉田委員

答えられる範囲で教えていただければと思うのですが、路面電車の運転士の確保というのが相当大変なのではないかと思っています。育てても辞めるといってお話もありましたけれども、育つ前にどんどん辞めていくと、またダイヤが減るとかということにもなってくると思うのです。

高速電車の運転士はそんなに辞められないと思うのですけれども、路面電車は公社の職員だと思いますが、どういったことが辞める理由として多いのか、公社の方もオブザーバーで参加しておりますので、答えられる範囲でお願いしたいと思います。

例えば、バス業界も、いろいろと頑張っただけで処遇改善をしたり、執務環境を少し整えたりという努力はしています。多分、公社も、賃金を上げたり、働き続けてもらうような取組をしていると思いますが、今の公社としての認識と、運転士の確保にどういう取組をされているのか、お話しいただければと思います。

●札幌市交通事業公社（吉田事務局長）

公社の吉田でございます。

個別の理由は差し控えさせていただきますけれども、他の事業所、企業への転職であったり、家族、御自身の事情に伴って退職あるいは転職をされるという方がいらっしゃいました。

処遇改善については、まず、勤務場所である電車事業所の建て替えを行うことで、職場環境の改善をしております。

給与処遇の改善につきましても、今年度から9.3%平均でベースアップを行いました。結果として、採用試験の応募者が非常に増加したことから、一定の効果があつたと推察しています。

しかしながら、中途退職が抑制できているとまでは言い切れない状況ですので、人材の定着という観点からは、依然として課題が残っている状況です。

今後については、社会的な賃金上昇トレンドが継続している状況もありますので、引き続き処遇改善を進めてまいりたいと考えております。

人員の確保と定着は、公社にとって非常に重要な課題であると認識しておりますので、引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●駒ヶ嶺委員

先ほど、収益改善についてお話を伺いまして、佐藤委員からもあつたとおりですけれども、交通局と分離する前であれば公的機関としていろいろなことは難しいということは理解できますが、運送事業との上下分離をしたことで自由化が図られてきたということを考えますと、今までできなかったことがこれからできる可能性も一つ含まれていると思いますが、その点についてはどのように考えているのかということをお伺いしたいです。

それから、令和6年度の結果で最高の数字だというお話をしましたが、今年は、先ほど御回答をいただいたようないろいろな取組をした上で4%減となっているということは、佐藤委員が言ったとおり、鉄道事業だけで解決できる問題ではないということが本当に露見された数字だとも感じました。

その上で、抜本的な取組や、収益的な事業を新しく起こしていかないと、プラスの収支を出していくことには限界があるのではないかと、皆様のいろいろな意見から読み解けるかと思えます。

公営企業としてやる上で、原則、難しい部分も承知をしているところではありますが、せつかく上下分離をしたということでの自由化を考えますと、さらなる検討といたしますか、いろいろなことを研究していくことが未来に向けて必要かなと感じます。

一つの御意見として言わせていただきました。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●阿部委員

地下鉄の事業には、民間事業者に対する公共貢献という考え方があると思いますが、路面電車についても同様の位置づけはあるのでしょうか。

●本山事業管理部長

路面電車の活用して、まちづくりへ貢献していくという考えはございます。

●阿部委員

例えば、地下鉄では駅上建物の容積率緩和といった制度がありますが、路面電車は、地下鉄とは形態が異なるため、同様の考え方が成り立つのか疑問に感じました。

●本山事業管理部長

路面電車の沿線では、都心で行っているような容積緩和は行われていない状況です。

●阿部委員

路面電車にも公共貢献の考え方があるとのことでしたが、具体的にはどのような事例を想定されているのでしょうか。

●本山事業管理部長

お買い物ラリーのように、路面電車に乗って、沿線の商業施設を利用いただくなど、地域を活性化していこうという取組を進めております。

●阿部委員

分かりました。ご説明ありがとうございます。

●石田部会長

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●石田部会長

それでは、続きまして、地下鉄のほうで御意見、御質問等がございましたらお願いします。

●上原委員

交通機関に市民として期待するとすれば、どなたも思うのは安全・安心ということで、安全面についてはいろいろな取組を見聞きもしていますが、安心といったときに、最近盗撮とか痴漢ということが若干気になっていて、今日の資料の中にも、車内の防犯カメラの設置、あるいは、先般、テレビのニュースで見ると、大通駅のエスカレーターに鏡

を設置するとか、いろいろな取組をされているということは理解しています。

何を言いたいかという、安心への取組というものが掲示されているのを見た覚えがあるのですが、その中に、盗撮に限らず、防犯という言い方でしょうか、そういう項目がきちんと位置づけられていると感じました。女性と子どもの安心車両とか、犯罪をしないような取組という項目も見た気がしますが、もう少し防犯という位置づけを高めて、具体的にいろいろなことに取り組みれたり、取組もうとしていることをもっと打ち出して、もっと前向きに、あるいは、おもてだしなどをしてもらいたいのではないかと感じたので、意見として申し上げます。

もう一つは、多言語対応ということで、資料に書かれているものを見ているのですが、私は東西線をよく使っておりまして、専用席が地下鉄に位置づけられています。ただ、こう言うのはなんですか、外国の観光客の方が御理解がなくて座っていらっしゃるケースをよく見る気がしています。そのマークはついているのですが、多言語対応するのならば、あの辺にも言葉を入れて認識を高めていただくようなことをしたらいいのではないかと感じましたので、市民委員としての意見を言わせていただきます。

●山田高速電車部長

まず、防犯という観点で申しますと、テロなどの防止については、ポスターによる掲示や、訓練を実施しております。、車内の防犯については、非常通報ボタンや車内防犯カメラのアナウンス等の取組を行っております。引き続き、他都市や他の鉄道事業者の取組についても参考にしながら、研究、検討してまいりたいと考えております。

専用席に外国人の方が座っているということは、前回の部会の中でも御質問があったところです。今、専用席の後ろ側の窓に、どのような方を対象としていうかということ英語で表記しておりますけれども、アナウンスの実施や年度内に4か国5言語のポスターを掲示することを検討しております。

また、総務局国際部連携して、札幌市に在住している外国人の方々と意見交換をしながら、案内表示についての御意見をいただきましたので、今後研究、検討していきたいと考えております。

●石田部会長

ほかにございませぬか。

●峪部会長代理

軌道整備事業と高速電車事業両方に関係するかもしれないのですが、建設改良費に関する点で、高速電車の場合は、予算と決算を見ますと、98億円ぐらいが不用額となっていて、軌道整備事業だと5億7,000万円が不用額となっています。

これは、当初予定していた設備更新が計画どおりできなかったことを意味しているのかと思いますが、その背景として、入札不調であったり、令和6年度にやろうとしていたことが7年度に行ってしまったということもあると思うのですが、それぞれどういう状況になっているのかという点が一つです。

また、これによって設備更新の遅れが生じているのであれば、結果的に将来に負担を先送りしていることと一緒ですので、そこが気になります。一般的に、建設事業だと、人手がないとか、資材価格が上がっているとか、労務費が上がっているとか、市場における価格が上がっているということが背景として言われますが、一方、近年は、地方債の利回りも非常に上がっているという状況があります。特に利回りが上がっているため、今は更新

できないから次年度以降に先延ばしたとしても、全体的な費用は上がると思いますので、そこがどうなっているのかと思っています。

数年前に中期計画みたいなものは策定されていて、そこで今後の企業債の残高がどういうふうに減っていくかという見通しが出ていますけれども、現状、それから2年が経過している時点で残高が下回っているということで、本来行うべき事業ができていなくて、見かけ上、企業債は減っているように見えますが、新規に発行する企業債が出ていないのではないかとも見えます。

ここら辺がどういうふうになっているのか、御説明をいただけますでしょうか。

●本山事業管理部長

建設改良事業について、98億円ほど決算額が減少しておりますが、そのうち88億円が翌年度への繰越しとなっております。入札不調によるものが18億円程あり、国の補助金の交付と事業実施の時期のずれによって、翌年度に繰り越したものもございます。

98億円の主な内訳としては、南北線のさっぽろ駅の改良事業で40億円、南北線シェルター耐震改修事業で13億円を翌年度に繰り越しているほか、契約差金等として約10億円が不用額となっております。

また、企業債の償還が計画より早くなっていることについては、二つの要因があります。乗車料収入が増えているので償還が進んでいるということと、建設改良事業の先送り等により企業債の発行額が抑えられていることによるものです。

●峪部会長代理

最近、物価高騰は若干鈍化していますけれども、企業債とか地方債の利回りが上がっている状況で、今後の見通しにもなりますが、金利のある環境で資本的収支についてどのように向き合っていくか、これは今後の中長期的な経営の話になるかもしれませんが、どういう方針なのかをお話いただけますか。

●本山事業管理部長

金利は徐々に上がってきておりますので、借入期間が長期化すると費用負担が増えることとなります。

入札不調等により一部の建設改良事業に遅れが生じている状況の中で、工事に関しては、工期を柔軟に設定して技術者を確保しやすいようにすること、設計に関しては、規模の統合や分割、発注時期の見直しにより参入しやすくするといった工夫をしております。

当局としては、金利の上昇を避けるためにも、入札不調を減らし、計画通り事業を進めてまいりたいと考えております。

●峪部会長代理

受けやすいような形で発注のやり方を見直すというのは非常にいいことだと思いますが、本当に受けられる価格にしないと受け手も出てこないと思いますので、そのように進めていただけたらと思います。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●佐藤委員

関連で二つお尋ねします。

札幌も温暖化で大分暑くなってまいりまして、今年の夏もそうでしたが、地下鉄のエアコンがないということです。聞くところによると、エアコンを入れると重量の関係でオーバーしてしまうので入れられないというようなお話を聞きましたけれども、その辺は何か解決する方法はないのか、今後どのようにお考えでしょうかということが一つです。

もう一つは、これは新年度予算です。一部報道によれば、バスの路線廃止や減便を背景にして、札幌市が地下鉄の延伸問題を含めて公共交通の在り方を新年度予算で考える、その調整の予算をつけるというような報道がございました。

予算発表前だと思いますので、どこまでお話しいただけるか分かりませんが、どのような経緯でそのようなことになったのか、それから、具体的にどういうことをされて、いつまでに結論を出されるのか、その辺をもし説明できれば幸いです。

●白勢技術担当部長

まず、地下鉄車両の冷房の関係についてお答えさせていただきます。

去年は、お客様から、暑いというお声をいただいております。そこで、今お話がありましたとおり、既存の車両につきましては、私どもの地下鉄はゴムタイヤを採用しております、ゴムタイヤの耐荷重に限度があることから、ゴムタイヤの変更をしなければならぬという理由により、今までは既存の車両に冷房を取り付けることは難しいという見解をお示してきたところです。

車両の車内冷房に関しまして、5000形という南北線の車両につきましては、今、車両更新に向けて検討している段階ですので、根本的に車両自体をつくり変えますので、特定の部分を軽量化して冷房をつけられないかという検討を進めているところです。

東西線8000形と東豊線9000形という既存の車両については、更新はまだ先であるということもございますので、条件的には厳しい可能性もございますけれども、来年度、検討業務を発注することで検証していきたいと考えております。

●本山事業管理部長

地下鉄延伸の調査に関する報道につきまして、まず延伸の是非については、まちづくり政策局で政策判断をすることになっており、交通局としては、採算性の検証などを担っていくこととなります。

調査に至った経緯といたしましては、バスの減便が続く中、市民の足を守るという視点で、地下鉄を含めた公共交通全体の在り方を検討する必要があるということでございます。

今回の調査では、札幌市全体の公共交通体系の現状や課題を整理して、基礎的な論点整理を行うということが目的になっておりますので、まずは、課題を洗い出した上で、今後の方針について検討していくこととなります。

また、地下鉄延伸に関しては、まずは、その必要性を支える十分な需要があることと、事業採算性が確保されることが必要となります。

延伸に当たっては、周辺のまちづくりや人口動態、土地利用等についても検証した上で、来年度の調査を踏まえて検討を進めていくこととなります。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●駒ヶ嶺委員

令和6年度の乗車料収入、広告料収入等については、予算を上回るということで、資料にもあるとおり、かなりの収益が上がってきて、これからの展望が見える状況かと思われます。

そのような中、事業を展開する上で、売れるところ、価値のあるものについては、積極投資ではないですけども、そこに力を入れることで、さらなる乗車料収入の増などができるのかなと思われます。

広告についても、先ほどネーミングライツの話もありましたが、一度やってしまったらそれ以上増えるものではなく、事業継続という形なので、さらに新しいことも考えていかなければならないと思います。

例えば、他都市の例でいきますと、仙台市交通局でしたら、車両ビジョンをやっていたり、東京でもやっておりますが、そのような先進的な取組も広告の中でさらにやっているとしたいと思います。

先ほど、冷房の件で、荷重の上限があると伺っておりますが、外づけのものだとしても、1面当たり何十キログラム程度というものでつけていけるのであれば、車両ビジョンなども検討できるのではないかと思います。

先ほど路面電車の件でもありましたが、これまでやってきたサービスをやるだけではなく、本当の事業としてさらにプラスになることを考えていくことが地下鉄の未来展望について非常に価値のある行動かと思われます。

それを踏まえて、新しい広告関係や、その他取組について伺います。

さらにもう一点、別件になりますが、昨年、交通資料館の通年営業についてお聞きしましたが、今年、新しい取組として、1月に3日間ほど冬期開館をしたと伺っております。札幌市では、冬期間、そういった公共施設は閉めると伺っていましたが、試験的にやったことによる成果のお話を伺いたと思います。

●本山事業管理部長

広告に関する取り組みは、来年度以降も強化していきたいと考えております。

新たな取組としては、今、デジタルサイネージが非常に好調なものですから、新規の設置を検討していきたいと考えております。

駅ナカの店舗については、実際に店舗を出すと人件費がかかるので、難しいということもあるのですが、自動販売機であれば、低廉で販売員の常駐もなく、既に設置しているサンドイッチ等の自動販売機が好調なこともあり、そういった展開を拡大していきたいと考えております。

そのほか、令和4年度から始まったワゴン型販売についても、改修等をせずに簡単に开店できますので、試験的、スポット的な販売も可能となり、今後の駅ナカ収入の増につながると考えております。

また、交通資料館については、今年の1月12日から14日までの3日間、冬期の開館をいたしました。

お客様からのご要望を受け実施したところですが、祝日となる1月12日は、1日に約500人のお客様にお越しいただきまして、一日平均200人程度である通常期間と比較しても、非常に好調な結果となりました。

平日である1月12日は、190人ほどと来場者数は減少しておりますが、今回の開館には好意的なご意見を多くいただいております。具体的には、開業当時の券売機に触れていただくという期間限定の展示等が好評で、アンケートの結果を踏まえて、次年度以降の展示

内容や開催時期・期間等について検討していきたいと考えております。

●石田部会長

ほかにございませつか。

私から1点伺います。

財政状況の推移のところて、1日平均乗車人員の推移が出ていて、順調に上がってきているということて出てきています。これは平均値て乗車人員の推移を見ていると思うのですけれども、具体的に、ここ数年間ずっと乗車人員が増えてきているのは、路線ごとに特徴とか変化が見られたのでしょうか。

例えば、東豊線が急に増えているとか、この駅は利用者がすごく増えているとか、全体的に上がってきているのか、乗降客の構造を知りたいです。

●本山事業管理部長

令和6年度の線別の状況につきまして、前年度比て、南北線が6.4%の増、東西線が4.8%の増、東豊線が5.1%の増ということて、全体としても5%程度の増加となつております。

また、コロナ禍前との比較では、東西線の増加が目立っており、新さっぽろ駅や宮の沢駅の周辺開発等の影響もあつたのではないかと考えられます。ここ数年は各線が同程度の増加率て、今年て4月から12月までの累計でも、4%前後て各線が増加をしております。

そのほか、駅別の乗車人員については、都心部のすすきの駅、中島公園駅が非常に増加しております。新さっぽろ駅も増えており、インバウンドや市外からの観光客等、都心部に人が集まっていることが要因と考えられます。

●石田部会長

先ほどもお話があつたけれども、多分、札幌市のまちづくりとか都市計画というのは、すごく関係性が高いと思つますし、人をきちんと移動するということて大きな目的になるので、これからいろいろな事業を展開するとは思うのですが、やはり優先すべきは安心・安全に人の目的地までの移動を手助ける手段であるということて理解していただいて、いろいろな事業に取り組んでいただければと思つます。よろしくお願ひします。

ほかにございませつか。

●林委員

林てございます。よろしくお願ひいたします。

先ほど、多言語のところて一緒に質問するとよかつたのですが、昨年も大きな地震が夜遅くに地下鉄の運転の時間帯にありましたね。そのときに、外国の方だとどういふふうにしたらいいかというのは、地震に慣れていないと分かりませんよね。

以前、専用席の後ろていいますか、広告があるところに、地震のときにどうするかということが書いてあつたのですが、ちょっと小さくて見づらかつたのです。

これから何十年か後に大きな地震があるという予測もありますので、地震のときにどうしたらいいか、もうちょっと宣伝するていいますか、示していただいたほうて安心して乗れるのではないかと思つたのですが、その辺はいかがてしょうか。

●山田高速電車部長

地震が起きたときは、駅構内にテロップて日本人の旅行客だけでなく多言語化により外

国の旅行者にもお知らせできるようになっております。また、地震が起きた際の対応について記載した冊子を作成しております。4か国、5言語でホームページに公開しております。また、駅の窓口でも配布しております。引き続き、効果的な周知方法について研究、検討していきたいと考えております。

●林委員

実際に乗っているときに携帯からの激しい警告音が鳴りまして、そのときにどうするかというのは、地震に割と慣れている私たちでも、地下鉄に乗っているときはどうすればいいのか、降りればいいのか、そのままでいいのかというのは判断に迷うところがありますので、パンフレットではなくて、乗っているときにどういうPRがあるのかということに危惧したものですから、質問しました。

●山田高速電車部長

現状は、車内で何か起きた場合には、乗務員もポケトークというものを使用し、日本語で案内した後にそれをマイクにつけて、4か国、5言語に翻訳して御案内しているところですが、駅の放送でも同じようにポケトークやタブレットを使用し御案内している状況ではございますけれども、引き続き検討していきたいと考えております。

●石田部会長

地震といっても様々な災害の種類もあるし、それに影響を受ける副次的な事故もあるので、それによって対応が異なると思います。多分、現場にいる職員の方々がその辺を一番理解して動いておられるので、外国人の方にも情報がきちんと平等に行き届くような方法を考えるということが優先だと思います。

いろいろなものを貼ったとしても危機感をあおるだけなので、そういうものではなくて、乗車している方々にきちんと平等に情報が行くようなすべを、全てをデジタルでやるというわけではなくても、人ができることもあると思いますから、その辺も含めて検討していただければと思います。

ほかにございませんか。

●今野委員

先ほど、ワゴン販売であるとか、自動販売機であるとか、駅ナカ収入の話がちょっと出ていました。私は大学の教員ですが、最近、本学でも起業とかスタートアップという話が活発になされているのですけれども、自分の事業のアイデアなどを試す場がなかなかないということで、例えば、人が集まる駅ナカがあると思っています。これは駅ナカの収入増にはなかなかつながっていかないかもしれませんが、例えば、学生が出店できるような場所を御提供いただくとか、ワゴン販売とか、若い人が駅に集うというのはすごく駅の活性化にもつながっていくかと思っておりますので、もし可能であれば、そのあたりを御検討いただきたいという要望でございます。

よろしく申し上げます。

●本山事業管理部長

学生向けのワゴン販売については、経済観光局とも連携しながら、費用負担の方法を含めて検討していければと考えております。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●朝野委員

朝野です。お世話になります。

夏に、地下鉄でカードを持って、スタンプラリーみたいなもので子どもと回ったのですが、実際にやってみると、意外と回れないのです。

そして、近隣の例えば11丁目だと、あそこからNHKのところまで行くというふうになっていて、結構歩くのです。いろいろなところを回ったのですが、あそこに載っているのはなかなか回れないのですが、楽しかったことは楽しかったのです。

J Rが、春ぐらいに、鬼滅の刃のスタンプラリーみたいなものをやっていたのです。鬼滅の刃のスタンプラリーは、手稲駅に置いていたり、札幌駅に置いていたり、函館とか地方都市にも置いていけるのですけれども、子どもにはそっちのほうがよくて、駅構内ですぐにスタンプを押していけるのです。地下鉄のスタンプラリーも楽しかったのですけれども、鬼滅の刃とか、キャラクター的なものと何かできないのかと思っていました。子どもたちは、お友達と約束してきたりして、意外と食いつくのです。

今、SAPICAでしょうか、あれは1人1枚しかつくれないのですね。例えば、あれにキャラクターをつけてみるとか、大人でも雪ミクとかは好きな人は好きなのですよ。そういう付加価値というか、これを集めたいな、コレクションしたいなというのも、ネーミングライツもいいのですが、1回やったらどんなもんのかなと思ったりもして、外国人がこっちに来て、SAPICAみたいなものを使っている方を見るのです。外国人がこれを記念に持って帰りたいというふうになると、ちょっと高くても購入してくれるのではないかと思うこともあります。ですから、外国人狙いのSAPICAのデザインにしてみるということも、安全面での収入は厳しかったりすると思うので、そういうところがいいと思います。

また、私は新さっぽろ駅を利用するのですけれども、今、エスカレーターが停止中ですよ。その案内が非常に分かりにくくて、どうやったらJ Rに行けるのか、出口によっては、右に行けばいいのか、左に行けばいいのか、全く分からないのです。工事なので、大事なことなので、やむを得ないですし、あそこの駅は、大通駅から大きなスーツケースを持って新さっぽろまで行かれて、新さっぽろから快速エアポートに乗り換える方なのだと思うのですけれども、エレベーターも多くはないと思うのです。

私の仕事先は大通でして、大通からまさに同じルートで新千歳空港に向かおうと思ったときに、スーツケースを持っていて、どこから乗って移動すればいいのだろうというのが本当に分からなくて、エスカレーターで移動しようにも、エスカレーターが工事中で、長い階段を歩いたのです。

案内が分かりにくいので、そういうところを改善していただけたらうれしいなと思います。

こっちの紙には、去年工事した駅が何か所か載っていたのですけれども、今、新さっぽろ駅はまだ工事中なのではないでしょうか。その辺を改善していただけたらと思います。

昨日、地下鉄に乗っていたら、雪の影響でJ Rが動いていなかったせいか、大通からスーツケースを持った方がすごく乗ってきたのです。

ですから、乗換えの案内を英語で書くとか、その辺を含めて、もうちょっと増やしてもらえたらなと思います。

●本山事業管理部長

スタンプラリーを御利用いただいたということで、ありがとうございます。

スタンプラリーは、地下鉄駅を回るだけではなく、駅周辺の施設を知っていただくための事業でもございますので、場所によっては少々距離が遠くなることについては御理解をいただければと存じます。

また、様々な種類のスタンプラリーがありまして、今年度は、乃木坂48や映画「8番出口」等ともコラボをしております。コンテンツによっては、費用の面で実施が困難な場合もございますので、その点も御理解をいただければと存じます。

SAPICAのデザインについても、検討課題とさせていただきます。

●白勢技術担当部長

新さっぽろ駅のエスカレーターの工事につきましては、昨年度に続き、今年度も継続して異なる号機を更新しております。

いただいた御意見を踏まえまして、今後、さらなる掲示等について検討していきたいと考えております。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●峪部会長代理

需要に関する話ですが、交通事業の場合は、事業者の努力で需要を動かすのが難しいと考えていまして、正確に言うと、事業者の努力と比べて、ほかの影響が大き過ぎて、需要を動かすのは難しいので、何ができるかという、需要予測の技術レベルを上げることです。努力も必要ですけれども、それによって経営の不確実性を下げることが中長期的には非常に重要だと思っています。

例えば、昨年、札幌市と北海道を中心にパーソントリップ調査が行われて、その議論の過程でも、いろいろな需要予測のための技術に関する議論がなされていますが、交通局では、需要予測について、自前でやられているのか、建設コンサルに一部外注されているのか分かりませんが、中長期的には、自前で技術を持って、自前で予測ができて、かつ、局内部で技術の更新を図ることが必要ではないかと感じております。

先ほど、企業債残高のところで中期計画とずれているという話があったのですが、需要に関しても上振れしているというか、もうずれていますので、今は、かつてと違って、札幌市民だけではなく、来訪者の割合が多いので、予測がなかなか難しくなっているということもあると思いますが、蓋を開けてみないと分からないということだと経営的に大変だと思います。そこの技術の改善の余地があるようであれば、それを向上するということが、経営上、意味のあることだと思いますが、この点はいかがでしょうか。

●本山事業管理部長

需要予測については、私どもも非常に重要であると考えております。現在は、コンサルに一部委託をしながら、局内でも沿線人口の今後の動向や将来の人口予測による需要予測について研究をしているところでございます。

現在の経営計画の期間は令和10年度までであり、現段階で需要予測の内製化やオープンデータ化の検討には至っておりませんが、来年度以降、パーソントリップ調査や当局の調査を踏まえて、次期経営計画を策定していきたいと考えております。

●**峪部会長代理**

民間事業の場合は、需要予測が企業の経営の根幹で、秘蔵っ子ではないですけれども、外部に共有できない一方、公共交通の場合は、パーソントリップ調査を行っている部局と連携することも含めて、市民全体の福祉の向上にもつながるということで、交通局の皆様でも議論をされて、それがほかの部局や市民全体に還元されるというのがいい側面だと思いますので、そういう議論が進むとよいなと感じました。

●**石田部会長**

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

4 報告事項

ヒヤリ・ハットの内容分析と他都市の状況確認について

●**石田部会長**

それでは、続いて、報告事項のヒヤリ・ハットの内容分析と他都市の状況確認について、御説明をお願いいたします。

●**本間安全推進担当課長**

高速電車部安全推進担当課長の本間でございます。

前回、前々回の部会で、ヒヤリ・ハットの内容分析と他都市の状況確認について御意見をいただいておりますので、その報告をさせていただきます。

まず、今年度のヒヤリ・ハット収集の現況についてご説明させていただきます。ヒヤリ・ハット収集については徐々に件数も増えておりまして、今年度の4月から9月までの半年間の投稿件数は、414件となっております。前年度が年間で59件でしたので、比べると大幅な増加となっております。

12月末時点の件数は現在、集計中ではありますが、700件に迫る件数となる見込です。

増加の要因といたしましては、昨年度来、投稿件数を増やすということを第1目標に掲げて、ヒヤリ・ハットが事故やトラブルの未然防止、あるいは、お客様の安全・安心の確保に有効かつ不可欠な情報であるという職員の意識、理解を、各部の管理職が中心となって浸透を図ってきた結果だと考えております。

一方で、前回の部会において石田部会長からも情報の濃淡に関する御意見がございましたけれども、ただ情報を集めているだけでは、玉石混交の状態になってしまうので、集まった情報をその内容に応じて分類、整理をして、真に必要な情報を明らかにしていくことが必要です。件数の確保という量のフェーズから、今後は、情報の質の向上へかじを切る段階に達していると考えております。その上で、情報を分析し、活用していくことを通して、未来に起こり得る事故やトラブルの未然の防止につなげることが重要であると考えております。

そこで、今回、これまで集めてきた情報をどのように分類して、分析、対策へと導いていくのかという取組の現状について、御報告させていただきます。

資料2を御覧ください。

まず、一番上の一つ目のグラフですけれども、こちらは投稿数や文字の割合を表しているもので、事務部門、運輸部門、駅部門、技術部門ごとに投稿数を集計したものです。

上から二つ目の運輸部門ですが、200名を超える乗務員が所属しておりますので、その乗務員からの投稿が増え、213件ということで全体の半分を占めている状況です。

その下の二つ目のグラフですが、投稿1件ごとに記載されている文字数の分量で分類した結果になります。

青色の部分が200文字以上、赤色の部分が200文字から100文字、オレンジ色の部分が100文字未満という3種類で分けております。文字数が多ければ良いという単純なものではないですけれども、文字数が多いということは、それだけヒヤリ・ハットに至った背景的な要因までが詳しく書かれている可能性が高い傾向がありますので、質の向上という観点から、文字数にも注目しているところです。

次に、分類についてですけれども、当局のヒヤリ・ハット情報は三つの分類で集計しております。

まず一つ目の①のヒヤリ・ハット情報は、事故には至らなかったものの、実際に発生した職員自らの体験情報となります。

②のリスク情報は、具体的な事象は発生していませんが、職員が改善したほうがいいのではないかと感じた不安全な状態、行動、あるいは、気づきや思いも含まれます。

③のその他は、上二つのヒヤリ・ハット情報にもリスク情報にも分類されないような情報となっております。このようにヒヤリ・ハットとリスクに分けることで、既に起きてしまった事実とこれから起きるかもしれない予見を明確に分類しております。

次に、分析、対策についてですけれども、まず、ヒヤリ・ハット情報につきましては、起きた事実、行動に影響した背景的な要因までを、m-SHEL分析という手法を使いまして、手順やマニュアル、設備やシステム、作業環境、人の判断で、マネジメント、組織体制といった多角的な視点から分析をして、同じような要因によって起こり得る事故やトラブルの未然防止につなげていくということに取り組んでおります。

次のページの別紙1を御覧ください。こちらは実際に提出されたヒヤリ・ハットを基に分析を行った事例となっております。

ここでの中身の詳しい説明は割愛させていただきますが、このように分析を行い、裏面にもありますけれども、根本原因の特定や、それを踏まえての対策の提言までを行うようにしております。

この分析を行うに当たりましては、AIを用いて作業の省力化を図るといった取組も始めているところでございます。

この資料につきましても、AIを使った情報も取り入れ作成いたしました。

次のページをご覧ください。リスク情報に関してです。

リスク情報につきましては、そのリスクが出現する頻度と、そのリスクによって事故に至った場合の重大性の高さといった二つの視点から評価をすることで、対策実施の優先度を決めております。

別紙2は、実際に投稿されたリスク情報の一例です。

こちらの内容については、後ほど御確認ください。

次に、前回の部会におきまして、他の公営地下鉄事業者に関する調査を実施してはどうかという御意見もございましたので、資料はございませんけれども、他事業者のヒヤリ・ハットの収集状況について調査を行いました。

結果として、収集件数は、対外的に公表していない事業者もあったものですから、具体的な件数の報告は差し控えさせていただきますけれども、多いところでは年間1,000件以

上というところがありました。

一方で、少ないところは1桁台のところもございましたが、おおむね300件から400件程度の事業者が多かったといったところでした。事業規模の違いもございますので、単純比較はできませんけれども、当局におきましても、件数だけで見れば、他事業者の状況に追いつきつつあると考えておりますので、今後も、他事業者の事例なども参考にしながら、引き続き取組の充実を図っていきたいと考えております。

私からの説明は以上でございます。

●石田部会長

今の報告事項に関して、委員の皆様から御質問や御意見等はございますでしょうか。

●峪部会長代理

このように取組を進めていただいて、特に、運輸部門と駅部門で投稿数が非常に多くなったのはよいことだと思えました。

ただ、私は背景が土木ということもありまして、技術部門は土木と関連すると思うのですが、技術部門の投稿数が少ないと思えました。

以前の部会で話を聞いたときは、南北線で路面の剥離が起きて運休したとか、麻生駅でポイントが車両に当たってパンクがあって運休したとか、その間は運輸収入が下がって、かつ、事後的に対応していますので、その結果、費用もかかったのではないかと思います。始まりは、技術部門でそういうリスクを下げるためにどういうことができるかというところから話があったと記憶しています。

まず、ほかの部門と違って人数が少ないということもあると思いますが、もう一つは、技術部門において、リスクとか危険を下げるための提案がヒヤリ・ハットの定義に含まれていないのではないのでしょうか。技術部門において、将来的な事象の発生に対してどういう手だてを事前にすればよいかということがヒヤリ・ハットの定義の中に入っていないと、その結果として投稿数が少なくなっていると思うのですが、この点はどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

●本間安全推進担当課長

技術部門の件数が少ない要因といたしましては職員数が少ないということが一つございます。

また、業務の多くは委託していますので、委託している会社からも収集しているのですが、件数が少なくなる傾向があると考えられます。

要因としては、ヒヤリ・ハットの定義に関しまして、今の段階では、些細な情報でも、気がついたことがあれば報告するよう周知しており、ヒヤリ・ハットの内容を定義していないため、どのような情報を報告すればよいか、迷いがあるのではないかと考えております。

今後、今いただいた御意見も踏まえながら、リスクや危険を下げるための提案に関する情報も集めということは、内部で展開いたします。

●峪部会長代理

施設の場合は、直営ではなく、委託している方々が実際に手を動かされているのであれば、直の職員と比べてなかなか言い出しづらいということもあると考えています。ただ、施設面でのトラブルは影響がすごく大きいので、構造的に、実際に現場で作業をされ

ている方がなかなか言いづらいというのは、何らかの方法で克服したほうが良いと思いますし、特に、インフラの今後の維持管理とか、結果的に重大なトラブルが起きたときの経営的な影響は大きいと思いますので、そこでいい方法が何かあれば全体にとってよいと思いました。

●芝井交通事業管理者

技術部門の安全管理につきましては、例えば、走行路面状態については、定期的に見視点検をしております。その際に、直ちに対応が必要なものでなくても段階に応じて都度報告していただく体制を構築しております。ヒヤリ・ハットに至る前の段階で安全に関する情報を収集できる体制が構築されていることは御理解をいただきたく存じます。

●石田部会長

ヒヤリ・ハットで集める情報の階層と、既にヒヤリ・ハット以前に技術部門は安心・安全管理のための点検を含めて徹底してやっていますというイメージですね。そこで情報を集めて、処理をして、処置をしているという解釈でいいですか。

●芝井交通事業管理者

はい。

●石田部会長

そもそも技術部門がどういう範囲の仕事をしているのか、僕らもよく分かっていないのですが、峪部会長代理がおっしゃるように、人数が少ないという情報と、その中でも拾えるヒヤリ・ハットと、そういう次元ではないものがあるのではないかとということだったので、その辺もこれから集められるような努力と言っていいのか分からないのですけれども、仕組みのようなものを整えてもらったほうが良いと思います。よろしく願います。

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●石田部会長

それでは、長時間にわたって活発な御意見を交わしていただき、本当にありがとうございました。

これをもちまして、審議を終了とさせていただきます。

事務局から連絡事項があればお願いいたします。

5 閉 会

●松崎経営計画課長

次回の交通部会についてでございますけれども、開催日は未定となっておりますが、例年どおりとすれば、6月頃に開催させていただきます。議題としましては、令和8年度の予算等について御審議をいただく予定です。

日程等につきましては、改めて御連絡をさせていただきますので、よろしく願います。

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。

どうもありがとうございました。

以 上