

札幌市営企業調査審議会

令和8年度第1回交通部会

日 時 2026年7月9日（木） 午前10時～11時15分

場 所 札幌市交通局本局庁舎 8階 講堂

出席者 委員 10名
石田部会長、阿部委員、上原委員、祖母井委員、大金委員、
駒ヶ嶺委員、今野委員、林（信）委員、林（真）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

令和8年度第1回交通部会

1 開 会

●橋本経営計画課長

定刻になりましたので、札幌市営企業調査審議会令和8年度第1回交通部会を開会いたします。

本日は、大変お忙しい中、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橋本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、峪部会長代理から、所用のため欠席する旨の御連絡をいただいております。

また、札幌市PTA協議会副会長の朝野委員でございますが、御都合により当部会の所属を外れることとなりましたので、御報告いたします。

以上により、委員11名のうち10名の御出席をいただいております。

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委員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、所属団体の人事異動により委員の交代がございましたので、御紹介させていただきます。

株式会社北海道新聞H o t M e d i a 代表取締役社長の佐藤正基委員の後任で、株式会社北海道新聞社企画室次長の林真樹委員です。

●林（真）委員

ただいま御紹介をいただきました北海道新聞社の林です。

札幌の持続的な交通体系の維持に貢献できますよう努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●橋本経営計画課長

どうぞよろしくお願いいたします。

2 交通事業管理者挨拶

●橋本経営計画課長

それでは、本日の部会の開催に当たりまして、交通事業管理者の梅田より、一言、御挨拶をさせていただきます。

●梅田交通事業管理者

皆さん、おはようございます。

この4月に札幌市交通事業管理者に着任しました梅田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

令和8年度第1回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。

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、日頃から市営交通事業に対する御協力と御理解を賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

私ども札幌市交通局は、今年度も、誰もが安心して利用できる安全で確実な輸送サービスを提供するという目標を掲げ、各種施策に取り組んでまいります。

車両基地の耐震改修や地下鉄車内防犯カメラの設置などの安全対策、駅ホームと車両の段差隙間縮小などのバリアフリー化、また、地下鉄車両への空調導入調査や駅構内へのスポットクーラー設置といった暑さ対策などに取り組むほか、QRコード乗車券などの次世代乗車システムの検討といった、新技術への対応も進めてまいります。

後ほど、議題となっております令和8年度予算の概要の中で、これらの取組について御説明させていただきます。

また、報告事項として、軌道事業上下分離後の取組と今後の方向性についても御説明させていただきます。

幅広い観点から、皆様の忌憚のない御意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。

また、新年度となりましたので、改めて順に自己紹介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いたします。

●**橋本経営計画課長**

議題に入る前に、路面電車の運送事業を担っております札幌市交通事業振興公社にオブザーバーとして御出席をいただいておりますので、御紹介いたします。

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事務局長の吉田と申します。よろしくお願いいたします。

◎**連絡事項**

●**橋本経営計画課長**

それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。

事前に郵送させていただいた資料は3点ございます。

資料1の令和8年度予算のポイント、資料2の令和8年度札幌市交通事業予算の概要、資料3の上下分離後の取組と今後の方向性についてです。

不足等はありませんでしょうか。

それでは、これからの議事運営は石田部会長にお願いいたします。

3 議 事

令和8年度札幌市交通事業予算の概要について

●**石田部会長**

皆様、おはようございます。

それでは、早速、議事を進めさせていただきます。

本日の議題は、次第にありますように、令和8年度札幌市交通事業予算の概要についてのほか、報告事項が1点の計2点となっております。

今までの通常の会議同様に、議題と報告について事務局から説明をいただいた後、皆様から御質問や御意見をお伺いしたいと思います。

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、様々な御意見を伺いたと思いますので、いつものとおり活発な御議論をお願いしたいと思っております。

それでは、早速ですが、議題の令和8年度札幌市交通事業予算の概要について、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。

お手元の資料に基づき、説明をさせていただきます。

資料1の令和8年度予算のポイントを御覧ください。

なお、今回からは、予算を分かりやすく説明させていただくため、資料の情報は要点を絞ったものとしております。詳しい収支の動きについては、資料2の令和8年度札幌市交通事業予算の概要を後ほど御確認いただければと思います。

それでは、資料1の2ページを御覧ください。

初めに、軌道事業会計（路面電車）の令和8年度予算の主な計数の比較についてです。

路面電車事業については、上下分離により役割を分担しており、交通局が担う下、いわゆる軌道施設の保有、管理に関する軌道整備事業会計と札幌市交通事業振興公社が担う上、いわゆる施設を使用した運送に関する軌道運送事業会計とに分かれております。

また、こちらのページの下段には、参考として上下合算の収支も記載しています。

まず、交通局が担う下の軌道整備事業会計についてです。

収支差引きですが、令和8年度は1億円の黒字で、7年度の4,600万円の赤字に対し、1億4,600万円の好転を見込んでいます。

なお、下段のかつこ書きの企業の経営成績を表す税抜きの純利益は、8年度は2,300万円を見込んでいます。

収支差引の主な好転要因は、減価償却費の減少による支出の減少などによるものです。

次に、累積欠損金ですが、8年度は10億5,600万円を見込んでいます。

その下の年度末企業債残高ですが、8年度は48億8,400万円で、7年度の43億3,500万円から5億4,900万円の増加を見込んでいます。

続きまして、公社が担う上の軌道運送事業会計についてです。

1日平均乗車人員ですが、7年度の実績が予算を下回った推移したことを踏まえ、8年度は2万5,852人と、7年度の2万6,421人に対し、569人の減少を見込んでいます。

なお、資料に記載はありませんが、7年度の実績は2万4,307人と予算を下回っており、これは、令和6年12月の運賃改定や令和7年5月の減便などの影響によるものと考えられます。

次に、乗車料収入ですが、8年度は18億3,500万円で、7年度の18億6,000万円に対して2,500万円の減少を見込んでいます。

次に、収支差引ですが、8年度は1億2,500万円の赤字で、7年度の200万円の黒字に対し、1億2,700万円の悪化を見込んでいます。

収支差引の主な悪化要因は、乗車料収入の減に加え、人材確保のための人件費や維持管

理のための修繕費等の増加によるものです。

最後に、上下合算における収支差引についてですが、8年度は2,500万円の赤字を見込んでいます。

次に、3ページを御覧ください。

1日平均乗車人員と乗車料収入についてです。

直近5年間の推移をグラフにしたもので、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を表しており、8年度はいずれも7年度予算を下回る見込みとなっています。

軌道事業会計に関する説明は以上です。

次に、4ページを御覧ください。

高速電車事業会計（地下鉄）の令和8年度予算の主な計数の比較についてです。

まず、1日平均乗車人員ですが、8年度は65万3千人で、7年度の62万人に対し、7年度の実績を踏まえ、3万3千人の増加を見込んでいます。

なお、記載はありませんが、7年度の実績は65万6,374人となっています。

次に、乗車料収入ですが、8年度は461億円で、7年度の436億円に対し、25億円の増加を見込んでいます。

その下の収支差引ですが、8年度は74億円で、7年度の80億円に対し、6億円の悪化を見込んでいます。

収支差引の主な悪化要因は、ベースアップ等による人件費の増加や物価高騰、労務単価の上昇による修繕費、委託料等の経費の増加が、乗車料収入の伸びを上回ったことによるものです。

次に、累積欠損金ですが、8年度は1,704億円を見込んでいます。

最後に、年度末企業債残高ですが、8年度は2,031億円で、7年度の2,008億円から23億円の増加を見込んでいます。

次に、5ページを御覧ください。

1日平均乗車人員と乗車料収入についてです。

直近5年間の推移をグラフにしたもので、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を表し、いずれも過去最高を見込んでいます。

高速電車事業会計に関する説明は以上です。

次に、6ページと7ページの令和8年度予算の主要事業についてです。

まず、6ページの左側の老朽化対策についてです。

一つ目の南車両基地改築ほか工事は、開業から50年以上が経過した南車両基地に必要な耐震改修等を行います。

次に、その下の本局庁舎ほか大規模改修工事は、40年以上が経過した大谷地の本局庁舎について、ZEB認証取得を含む改修を実施します。

なお、工事期間中は仮庁舎への一時移転を予定しており、週明けの7月13日以降は、中央区役所の仮庁舎として使用していた大通西2丁目ビルへ移転します。

次に、その下の駅リフレッシュ改修工事は、8年度に北18条駅の設計を行い、9年度以降、建築仕上の更新や美装化を進めていきます。

続いて、中央の列のバリアフリー化でございます。各駅における段差隙間縮小に向けた地下鉄駅のホーム改良工事や大谷地駅のエレベーター新設工事、新型低床車両ポラリスⅡの導入などを計上しています。

続いて、右上の安全対策では、地下鉄車内への防犯カメラ設置や光警報装置の新設工事などを計上しております。

次に、右下の増収対策のデジタルサイネージ広告事業、副駅名看板広告では、大型ディスプレイの新設や募集駅の拡大などにより、広告料収入の増収を図ります。

続きまして、7ページを御覧ください。

資料左側のサービスアップについてです。

一つ目の暑さ対策は、地下鉄車両への空調装置搭載に向けた検討業務、南北線各駅ホームへのスポットクーラー設置のほか、課題となっている南北線高架駅についての暑さ対策検討業務を計上しております。

次に、その下の大通定期券発売所の移設整備やクレジットカード専用の定期券発行機など、利便性の向上に資する事業にも積極的に投資をしていきます。

続いて、中央の列の新技术への対応についてです。

一つ目の南北線シェルタードローン詳細点検では、ドローンを活用し、南北線高架部のシェルター内の点検期間を短縮します。

次に、その下の次世代乗車システムでは、磁気乗車券の廃止を見据え、QRコード乗車券の導入に向けた検証を行います。

また、クレカ乗車の普及促進として、地下鉄でのクレカ乗車の上限運賃制を令和8年3月から導入しており、今年度は対応通路を増設していきます。路面電車についても、4月から全車両でクレカ乗車を開始しています。

最後に、右側に移りまして、人材確保についてです。

一つ目の地下鉄駅業務等委託料では、人材不足の中で処遇改善を図るため、7年度に引き続き、公社職員の給与水準を見直します。

また、駅業務に関連し、乗務員のキャリアパスの多様化を図り、旅客対応の水準をさらに向上させるため、委託駅の範囲を見直し、9年度から新さっぽろ駅は交通局が運営します。

次に、その下の駅業務省力化関連事業では、駅業務の省力化のため、シャッター自動開閉システム、ICカードリモート処理機、POSレジを新さっぽろ駅を中心に先行的に導入し、9年度から運用を開始します。この運用で得られた成果や知見を踏まえ、ほかの駅にも展開していきます。

令和8年度予算のポイントの説明は以上となります。

●石田部会長

今、地下鉄と路面電車の両方の説明がありましたが、これらを合わせて委員の皆様から御意見や御質問等はございませんか。

●上原委員

2ページの令和7年度の平均乗車人員について、当初の計画に比べて実績が下回っており、その要因には減便の影響もあるという御説明をいただきました。その原因として乗務員の不足があり、処遇改善をして増員を図っていくというのは前にも聞いておりまして、ある程度、確保が進んできたというのが前回のお話でした。

それを踏まえ、直近の人員の確保はどうなっているか、また、減便の回復というのでしょうか、元に戻す検討や予定はあるのか、お伺いします。

●本山事業管理部長

まず、運転手の状況ですが、令和8年度当初は、必要数の73名に対し、8名程度が不足していました。今年4月に4名、さらに5月に2名を採用し、駅員から配置転換した2名

を合わせて、8名に教習を開始しています。

単独乗務を開始するには約半年ほどかかりますが、10月以降は必要数を確保できる見込みとなっています。

2点目の御質問ですが、令和8年度の夏ダイヤは7年度の冬ダイヤを維持しており、令和7年度の夏ダイヤと比べて23便の増便となっています。

運転手の採用が回復傾向にあり、令和7年度の減便前の令和6年度の夏ダイヤとほぼ同水準まで回復しています。

●上原委員

さらにお伺いしますが、8年度の予算の中で処遇改善を図っていくというお話があったのですが、当然、処遇改善をすれば費用も膨らんでくると思います。昨今、バス代の値上げなどが言われておりますが、路線の本数と乗務員を確保しながら維持していくことが大事だと思うものですから、値上げは望ましいとは思っていないのですが、運賃の改定の可能性はあるのでしょうか。

●本山事業管理部長

まずは、経費の節減に取り組みながら乗車人員を増やし、乗車料収入を増やしていくことが基本と考えています。もちろん、広告料収入についても、可能な範囲で増収に取り組んでいきます。また、あくまでも可能性の話ですが、今後、安全運行を維持するために必要な経費を企業努力では賄い切れない状況となった際には、今後の収支見込みを踏まえて、検討の可能性はあると考えています。

●石田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●今野委員

今の運賃のことに関連して、例えば、ダイナミックプライシング、変動価格制で、朝晩の学校や会社に行く時間帯の価格については現状維持し、オフピークの時間帯等について、AIで需要予測をして割引額を調整したり、ポイントの賦与率を変更したり、価格を変えることで利用促進につながらないのかなと思うのですが、そういうことの調査や検討はしておられますか。

●本山事業管理部長

今の段階では具体的な検討は進んでいないのですが、今後、運賃改定の可能性を含めて、価格設定のほか、収支を改善するために実現可能なものについては検討していきたいと思っています。

●石田部会長

私から何点か確認です。

主要事業についてですが、まず一つは、本局の庁舎をZEB認証でやるというのは、完全なZEBを狙っているのですか。ZEB ReadyやNearly ZEBではなく、完全なZEBでつくり直すというイメージでしょうか。

●本山事業管理部長

Z E B R e a d y の基準で進める予定としています。

●石田部会長

もう一点は、これも感覚的なのですけれども、7ページのサービスアップのところにあるスポットクーラーの設置についてです。

夏の暑さ対策ということで、各駅のホームに全60台のスポットクーラーを設置とありますが、このイラストのようなものが、あの大きなホームで効果的なのかという検証はされているのでしょうか。それとも、気休め程度のものなのでしょうか。

同じように、車両について、私が聞いたときは現存の車両には冷房がつけられないという情報があったのですけれども、つけられる可能性があるということで、冷房機械の側で技術的な軽量化を図るのか、車両自体に何かをするのかという調査をするということですね。あくまでもつけられるかどうかはまだ分からないという解釈でよろしいですか。

●山田高速電車部長

スポットクーラーについては、昨年度から、シェルターがあって暑い南北線の高架部に置きました。今回、お客様から好意的な声をいただいていたので、新たに南北線の全駅につけることになりました。

効果については、それをつけたことによって全体が涼しくなるということはないのですが、周りが涼しくなるということは検証済みです。ベンチの近くなどに風が行くように順次設置しているところです。

現在、高架部には既に設置してしまして、今後、南北線の平岸駅より北側の駅に7月中に設置していけたらと思っております。

●白勢技術担当部長

車両の冷房についてお答えさせていただきます。

南北線については、以前もお話ししたかもしれませんが、更新に合わせてつけていきたいと考えております。東西線と東豊線の車両についてはその先になってしまいますので、今年度、予算をつけまして、設置できるかどうか、技術的な検討をしていきます。今の段階で間違いなくつけられるということは判明していない状況です。当然、費用対効果などの問題もございますので、その結果を受けて、今後、交通局として既存車両をどうしていくか、順次、検討を進めていきます。

●石田部会長

そうすると、南北線はついていなくて、ほかの路線ではつく可能性も出てくるということですか。

●白勢技術担当部長

既存車両についても、明日からすぐにつくということには当然なりませんので、現段階でどちらが早いということはないですが、令和12年度の南北線の更新に向けて新型車両を入れる計画で進めておりますので、そちらが早くなる可能性が高いかと思えます。

●石田部会長

空間のサービスの質が違うもので同じ移動距離を伴ったとき、同じ料金体系で行くことに問題はないのでしょうか。市電もそうですね。

●白勢技術担当部長

J Rでも、冷房が入っている車両と入っていない車両で料金を変えているとは聞いたことがございませんので、問題ないと思います。

●石田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●駒ヶ嶺委員

まず、路面電車についてお尋ねします。

今年度は収支がプラスになることを資料で確認させていただきました。その中で、乗務員等の環境改善ということで人件費等も上げて、その上で黒字になっているということは、今の時代に合っていますし、働き手をつないでいくということでは非常にいいと思います。

今後の展開として、路面電車の事業運営については、今年度はプラスですが、昨年度、その前と、施設設備の改修などでマイナスになるので、今後の長いスパンでいくと、今年度はプラスでも来年度はマイナスといった未来的な収支について、簡単に結構なので、お伺いしたいです。

次に、地下鉄の運営についてです。

最近では、乗車人員が過去最高を記録し、収入も高くなり、経営も改善してきたとお見受けしております。そのような中、路面電車は経営が苦しいから上下分離して経費削減し、経営についてはプラスの方向に向かっていく中、地下鉄は、新さっぽろ駅の直営など、要は人員を増やしている状況にあると思います。

地下鉄についても累積欠損は非常に多くあるので、これを早くなくすためには、上下分離、もしくは株式会社化などの攻めの姿勢も一つの考えとして浮かんできます。

そういった意味で、なぜ地下鉄では上下分離などをやらないのか、教えていただきたいです。

●本山事業管理部長

まず、路面電車についてです。

今後の見通しですが、計画上は、上（軌道運送事業）は令和11年度から黒字、下（軌道整備事業）は令和12年度から黒字になると見込んでいます。繰り返しになりますが、人件費や維持管理費が増加している関係で、今後も厳しい状況が続く可能性はあります。

それから、なぜ地下鉄では上下分離をしないのかというお話ですが、上下分離における効果としては、主に人件費の縮減が大きいのですが、地下鉄は、駅も委託化しており、支出に占める人件費の割合が約10%と抑えられているため、効果は限定的であると考えています。また、利益に対して法人税等の租税負担が発生することから、上下分離を検討する際には慎重に研究を進めていかなければならないと考えています。

●石田部会長

将来的な計画の話がありましたね。

●本山事業管理部長

計画では令和11年度、12年度に黒字になると見込んでいますが、現在の急激な状況の変

化により、見通しが立っていないのが正直なところです。

●駒ヶ嶺委員

路面電車については、それまではかなり厳しい状況でしょうから、当然、値上げ等も今後は考えていかなければいけないと感じました。

地下鉄については、経費でそこまでの見込みがないという観点は理解しました。あわせて、上下分離をするもう一つのメリットと今後の方向性を路面電車のほうに書いているのですが、経営の自由化などの観点でいくと、今あるものだけではなく、それをさらに発展し、経費削減だけではなく、サービス向上を含めた取組を考えたら、路面電車だけでということではなく、地下鉄も一体となった運営も公社が担っていけば、人的なものを含めて効率的にできるのではないかと思います。

●石田部会長

今のお話は、御意見、アドバイスと受け取ってよろしいでしょうか。

●駒ヶ嶺委員

はい。

●石田部会長

ほかにいかがでしょうか。

●祖母井委員

質問です。

路面電車も地下鉄も、人件費と維持管理費の増で収支が厳しくなる見通しであるということです。資料の7ページの人材確保の地下鉄駅業務等委託料の中に地下鉄乗務員のキャリアパスの多様化を図り、旅客対応水準の向上のため、令和9年度から委託範囲の見直しをして新さっぽろ駅から試験的に行うという御説明がありました。

この中の地下鉄乗務員というのは運転手のことだと思うので、運転手のキャリアパスの多様化や旅客対応水準の向上を目的とした措置であると読めるのですが、このことによって人件費や委託管理料などの収支に与える影響がどのくらいあるのか、教えていただければと思います。

●山田高速電車部長

直営化といいますか、新さっぽろ駅を交通局の職員が運営することになります。

駅業務は平成20年に全駅の委託化が完了しております。その後、交通局は乗務員の採用がずっと続いていまして、駅経験がないものですから、旅客対応や駅に係る業務の現場経験の機会が減少しているということで、将来的に駅務と乗務の仕事を俯瞰して見られる人材がなかなか育たない現状にありました。

また、駅の委託後、SAPICAやインバウンド対応のほか、お客様のニーズが多様化していることもあり、乗務員が対応しきれないということで、将来的に乗務員の旅客対応の向上が必要となりまして、今回、一部の駅を運転手の候補生として採用した職員が数年間その駅で働き、そういった経験をして運転手になってもらおうと。駅員を増やして採用するということではなく、運転手の候補生を採用して数年間はそこに置いて乗務員にするという、いわゆる鉄道事業者として当たり前のことをやっていこうと考えております。

委託料の関係ですが、今、新さっぽろ駅で公社の職員が働いていますから、その分の人工は減ると思うのですけれども、人工の計算については、我々、仕様書でこのポジションに人を配置してくださいということで、何人を配置するかは公社の人工計算になると思うのですが、単に人工を減にするのではなく、お客様のニーズも多様化していますし、公社の皆様にはほかの駅で御苦勞をかけておりますので、全体を含めて委託料をどうしていくか、公社とコミュニケーションを取りながらやっていきたいと思っております。

●祖母井委員

そうしますと、収支の関係の具体的なシミュレーションはまだ行われていない段階なのでしょうか。

●山田高速電車部長

人件費については、職員計画をもって、最初のほうについては増えます。ただ、もともと採用する人間を前倒しで採用するイメージですので、長期で見ればそんなに変わらないだろうと考えております。

委託料については、内部で検討してかなければいけないと思っております。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●阿部委員

北海道ビルディング協会の阿部と申します。

質問と意見を一つずつお話しさせていただきます。

最初に、質問です。

今回の資料を拝見して、地下鉄は既に利用者をどう増やすのかという段階から札幌の都市構造の変化をどう取り込むかという段階に入っているように感じました。利用促進策も重要だと思うのですが、それに加えて、どこに人が集まり、どこで地下鉄利用が増えるのか、都市開発と公共交通をどう連動させるのかという視点が今後はますます重要になるのではないかと考えました。

地下鉄の利用者増を見ると、都市部や新さっぽろ周辺の再開発効果も大きいように感じます。地下鉄事業単体で利用者を増やすことには限界があると思っておりますが、まちづくり部局と連携して地下鉄沿線の都市機能集積や再開発誘導をさらに進める考えがあるのか、お聞きします。今後の交通事業経営を考える上でも重要な視点だと思いますので、お聞かせいただきたいです。

次に、意見ですが、地下鉄延伸に関することです。

地下鉄延伸の議論は長きにわたって行われてきていますが、現在と過去では前提条件が大きく異なっていると思います。

人口減少だけを見れば厳しい面もあると思うのですが、一方で、バス運転手の不足、丘珠空港機能強化、都心回帰、観光需要の増加など、公共交通機関を取り巻く環境が大きく変化していると思っております。特に近年はバスネットワークの維持そのものが難しくなってきていて、公共交通の役割はむしろ高まっていると感じています。

札幌市全体の本年度の予算に盛り込まれている延伸をテーマとする調査において、過去の延伸議論の結果をなぞるのではなく、現在の社会環境を前提とした新しい視点で検証していただきたいと思っております。

以上の2点についてお考えをお聞きしたいと思います。

●**本山事業管理部長**

御指摘のとおり、令和7年度に乗車人員が増えている駅は、西11丁目駅やバスセンター前駅、豊平公園駅などで、レバンガ北海道の人気による「きたえーる」の影響もありますが、再開発が進み、マンション建設等が進んでいることが要因の一つと考えています。

また、駅ごとに人口の動向を見ると、札幌市全体の人口は減少傾向にありますが、路線周辺の人口を見ていくとまだまだ伸びているのが現状です。今後も、沿線人口や周辺の開発状況の分析を進めて、まちづくり政策局とも情報共有の上、経営の在り方について考えていきたいと思っています。

次に、延伸についてです。

今、延伸の調査というお話ですが、地下鉄延伸を政策的に判断する部署は、まちづくり政策局になります。延伸に当たり、その必要性を支える十分な需要や事業採算性が確保されることが条件となることから、交通局としては、採算性の検証等を側面から支援していくことになります。

今回、予算化された1,000万円の調査事業の内容は、今、御指摘のあった人口減少や運転手不足による路線バスの減便、廃止など、公共交通を取り巻く環境が大いに変化していることを踏まえ、まずは全市的な公共交通体系の現状と課題を整理し、地下鉄を含めた持続可能な公共交通の在り方を改めて検討するという内容になっています。

●**阿部委員**

札幌市全体の問題だと思いますので、縦割りにならず、ぜひオール札幌市として御協議をいただくようお願いいたします。

●**石田部会長**

札幌市には都市計画マスタープランと立地適正化計画もありますね。ああいうものは、地下鉄駅を中心に誘導地域などを設定してまちづくりの在り方を検討されていると思いますが、そういったものと交通事業が別のものとして動くのではなく、阿部委員がおっしゃるように、我々がやっている内容と上位計画の整合性を取り、効果的に実現できるように努めていただければと思います。

●**石田部会長**

今回から資料が分かりやすくシンプルになり、進行が早くなっておりますが、先に進めてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

4 報告事項

軌道上下分離後の取組と今後の方向性について

●**石田部会長**

それでは、続いて、報告事項に移りたいと思います。

軌道上下分離後の取組と今後の方向性について、御説明をお願いいたします。

●本多総務課長

総務課長の本多と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

札幌市の軌道事業につきまして、令和2年4月に上下分離を行ってから5年経過したことをきっかけとしまして、昨年度、交通局と公社で5年間の振り返りを行っていましたが、このたび、そのまとめを公表いたしましたので、概要版で御報告をさせていただきます。

なお、本編につきましては交通局のホームページで公開しております。

それでは、資料3の上下分離後の取組と今後の方向性についてを御覧ください。

本市の軌道事業は、乗車人員の減少などによりまして、軌道事業の存廃議論が始まった平成13年度頃から赤字基調が続いておりました。従前の交通局直営による体制での存続が困難な状況にありまして、路面電車を将来世代に引き継ぐため、令和2年4月に上下分離を導入しました。

上下分離を導入した目的、効果は大きく4点がございまして、一つ目が経営基盤の強化、二つ目が安全管理体制の維持、継続、三つ目が新たな事業展開による収益向上、利用者サービスの向上、四つ目が路面電車のまちづくりへの活用、公共交通ネットワークの維持です。この四つの項目ごとに想定していたメリット、これまでの効果、実績などをまとめております。

一つ目の経営基盤の強化です。

想定していたメリットとしては、公社が運送事業に特化した経営に専念でき、経営効率化や新たな取組が可能となること、交通局が経営を継続した場合と比較して経費や人件費の縮減により収益性が高まり、累積損益が好転するなど、経営の安定強化が図られるというものでございます。

実績を見ていきますと、乗車人員や収支について、上下分離直後は新型コロナウイルスの影響を受けておりましたが、乗客誘致策なども行った結果、令和5年度、6年度はコロナ禍よりも回復しております。

なお、ホームページに掲載の本編では、このほかに物価高騰に伴う令和6年の運賃改定や運転手不足に起因するダイヤ改正の情報なども載せております。

続いて、二つ目の安全管理体制の維持、継続です。

想定メリットとしては、安全運行の要である運行管理員となる人材を長期的に確保できるようになる、維持管理に係る技術を習得した職員がその専門技術を継続して担当することが可能となり、将来にわたり、安全運行のノウハウや技術、技能の継承を図ることができるということです。

効果、実績としては、職員体制づくりとして、交通局から職員を派遣し、技術継承を行いながら運行管理員や技術職員の育成を行ってきたことを記載しております。その結果、いずれの職も公社のプロパー職員の数が増えてきております。

また、本編では、安全のための交通局、公社での会議の開催状況なども記載をしております。こういった取組を進めることで、事故やインシデントの発生状況のグラフにありますとおり、上下分離後もその発生を抑制しながら、安全運行のための体制構築につなげてきたものと認識しております。

三つ目の新たな事業展開による収益向上、利用者サービスの向上です。

想定メリットは、公社の柔軟な発想による事業展開が可能となり、様々な利用者サービスの取組、向上が期待できるということです。

その下に効果、実績として幾つかを取り上げておりますが、広告販売業務として、停留場ネーミングライツ、パートナー契約締結によるラッピング車両、花電車などの企画電

車、記念乗車券やイベント出店などの乗客誘致策、さらに、モバイル乗車券、鉄カードの作成など、様々な取組を行ってまいりました。

この資料には掲載しておりませんが、広告料収入も上下分離前を上回る水準となっております。

四つ目の路面電車のまちづくりへの活用、公共交通ネットワークの維持です。

想定メリットとしては、施設車両の保有整備を交通局が引き続き担っていくことにより、国の補助制度を活用しながら、税負担による低床車両の導入やバリアフリー対応など、新たな設備投資の継続が可能となるというものでございます。

効果、実績につきましては、計画的に低床車両の導入を進めていること、街路拡幅工事に合わせた停留場のバリアフリー化、振動や騒音を抑えたレールへの改良工事を進めてきたことを挙げております。

最後に、全体のまとめを記載しております。

上下分離後のこれまでの成果をまとめますと、新たな事業展開や経営効率化などの効果を発揮し、サービス向上や環境整備を図りながら安全運行を維持してきたと認識しております。

一方で、現状を踏まえた課題もございまして、その次に記載しております。

上下分離後、経営を取り巻く環境が大きく変化しております。物価や人件費の高騰などが継続しており、収支状況が厳しさを増す中、運転手などの人材確保のための処遇改善や車両施設の老朽化に対応する必要があるということでございます。

これを受けて、今後の方向性をまとめております。

まず、健全経営の維持です。乗客誘致や広告料収入の増、経費の一層の節減に向けた取組を強化してまいります。また、必要な安全投資や利便性向上、各種費用の増嵩などに対応可能な安定的な財源の確保が重要と考えております。

もう一つは、安定的にサービスを提供するための職員体制の維持です。人材の確保、定着に向けた処遇改善などの実施、専門人材の育成を進めてまいります。

上下分離後の取組と今後の方向性についての説明は以上です。

●石田部会長

ただいまの報告事項につきまして、委員の皆様から御質問や御意見等はございませんか。

●上原委員

今後の方向性の右下に「必要な安全投資や利便性向上、各種費用の増嵩等に対応可能な安定的な財源の確保」とありますが、どういうものが想定されるのか、教えてください。

●本多総務課長

実際には、例えば、軌道整備や低床車両の導入などには札幌市の財源、税金などの投入も図られております。

今後も、利便性の向上、安全投資といったところでは、札幌市と一緒に取り組んでいくことが必要不可欠だと考えておりますので、そういったことが継続していけるように、引き続き連携、協議などを行っ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。

●林（真）委員

最初の上原委員の御質問にも関連して、市電の運転手不足についてです。

昨年度に実施された待遇改善や採用活動の強化により、一定の効果が出ているというお話でした。既に取り組んでいらっしゃるのかもしれませんが、一時的な採用強化にとどまらず、若年層の募集や育成、再雇用制度の活用など、持続的に運転手を確保していくための中長期的な取組について、具体的にどのようなことを考えていらっしゃるのか、教えていただけますでしょうか。

●本山事業管理部長

運転手確保の取組として、まずは基本給のベースアップのほか、電車事業所の老朽化更新を進める中で、事務所棟を新築し、労働環境を改善しています。

また、クレカ乗車を導入して、外国の方への料金の説明等の負担軽減のほか、低床車両の導入により、乗降介助の軽減等にも取り組んでいます。

採用については、新卒だけではなく、転職してこられる方も多くいることから、転職フェアなどに積極的に出展して募集を図るほか、転職サイトに広告を掲載するなど、少しでも多くの方に来ていただけるような配慮をしています。

●林（真）委員

せっかく走れる車両と設備がありながら、運転手不足で減便となるのは利用者のニーズに答えられないということになると思いますので、引き続き取組をよろしくお願いいたします。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●今野委員

今の話と関連して、人材の確保や定着という部分で、給与水準を見直す、あるいは、職場環境を改善することは大事と言えませんが、それは、ある種、不満要因を解消するにすぎません。人材一人一人のやる気を高めるモチベーション要因という部分では、仕事それ自体が非常に楽しいとか、自分のアイデアが実現されるといったことが大事になってきます。定着ということを考えるとそれも大事なので、今後はそこをもう少し検討していただければいいかなと思いました。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●駒ヶ嶺委員

先ほど、林（真）委員と今野委員からあった人材の確保の観点でお尋ねします。

今、バス運転手や公共事業の乗務員が足りない中、路面電車は人数が定員までいけそうだったということでした。例えば、バスと比べたときの路面電車の給与水準はどうなっているのでしょうか。要は、バスの運転手よりも低ければ、当然、応募する方も少ないでしょうし、情勢についてお尋ねしたいです。

また、先ほどおっしゃったように、運転手になることでのよさを高めていくことができ

ればということですが、公社の中では駅員にも乗務にも異動されているのでしょうから、幅広い人材を回しながら可能性のある職員を育てていくというよさがあると思っております。路面電車にかかわらず、駅員についても、仕事の魅力が高くなれば路面電車の職員への配置転換もできるので、駅のほうでも魅力のある職員を育てることができたら、安定的な人材の確保につながっていくのだと感じました。

●吉田事務局長

札幌市交通事業振興公社の吉田です。

今、駒ヶ嶺委員から御質問のあった件についてです。

バス事業者の平均賃金は承知していなかったのですが、路面電車の運転手を含めた公社のおおむねの平均給与は、年収で530万円ぐらいとなっております。令和8年度に4.9%のベアを行った結果、昨年度は500万円だったものが530万円まで上がりました。

もう一昨年まで戻りますと、令和7年度で非常に大きなベア改定を行っておりまして、その際は9.3%の改定を行ってございました。そのとき、令和6年度は460万円だったのが500万円、そして、このたび530万円ということですので、6年度から比較すると70万円程度、平均収入が向上したという状況です。

それから採用の関係では、地道なのですが、先ほど本山部長からも説明がございました各種説明会の回数増、また、今年度から採用の申込みの方法について、従来は紙で手続していたのですが、全てウェブで完結できるような仕組みを導入したほか、昨年度からInstagramに広告を展開し、シームレスにウェブで申請できるようにしました。その結果、応募が非常に伸びまして、令和8年度、そして、9年度の採用をついこの前に行ったのですが、今、13名から応募が来ております。

処遇改善を進めて今のような状況になりましたので、来年度以降、こういった対応、対策ができるのか、収支も含め、できることを見極めてしっかりとやっていきたいと思っております。

後段で駅員との配置転換のお話も受けましたが、駅員も含めて処遇改善を進めていく必要があると思っておりますので、併せて取り組んでいければと考えております。

●駒ヶ嶺委員

人件費の高騰などで経費が上がっていくのかなと思いますが、先ほど、令和8年度予算のポイントの中でもあったとおり、駅の省力化等で人数を減らしていくことも可能ではないかと感じるところです。

駅業務の人数ですが、例えば、小さい駅でしたら1人でもいいのではないかと、大きな駅でも改札に人が立っている必要性が本当にあるのか、安心・安全を守るために職員を配置しているとお見受けしておりますが、その方々に何か手に持っている仕事があるのかも効率的に考えていけば人数の省力化なども図っていけると感じます。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●大金委員

先ほどから黙って意見を聞いておりましたけれども、私は札幌商工会議所の政策委員会の副委員長をしていますので、その立場で言わせてもらいます。

商工会議所の要望事項は地下鉄の延伸です。これは、丘珠空港の利用勝手をよくしよう

ということだけではなく、最終的には、札幌というまちの都市としてのバリューを高め、外部から人がもっと流入が増えてくることが最大のテーマなのです。

もちろん、住んでいる方の利便性もあるし、外部から来ていただいた人に札幌は住みやすいねと、札幌には通勤族が結構いますけれども、札幌を気に入っている方は、意外と支店長、支社長など、比較的、自分で車を運転しなくても会社に行ける方が多いです。一方、そうでない方々に聞いてみると、とてもではないけれども、冬を思うと札幌には住みたくない、バスはいつ来るか分からないし、待たされるし、便は減るしと言っています。

そういう意味で考えれば、地下鉄や路面電車は、今はコストを下げることの議論が多いですけれども、魅力を高めるという意味で、先ほど阿部委員からもございましたように、全体的な都市計画とタクシーやバスを含めた大きな意味での札幌の価値を高める方向のお話を次回あたりに聞きたいと思っております。

今のところ、商工会議所で考えていることは、あくまでも札幌の価値を高めて、住みやすくすることです。給料や人件費が上がるのは当たり前で、むしろ人件費が払えるぐらいの組織でないといけないのではないかなと思っておりますので、コストダウンよりも魅力アップをもう少し考えていただきたいという要望です。

よろしく願いいたします。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●祖母井委員

公共交通機関として、非常に魅力的なものでなければ利用もしないでしょうし、最後はそこに尽きると思っています。路面電車はとても便数も多くて便利ですが、時間がかかるというところで躊躇してしまうのかなと常々思っております。循環していますので、ダイヤを組むのも難しいということは承知しているのですが、例えば、減便があるのであれば急行電車のようなものを走らせるなど、もう少し街中に短時間で行けるようなダイヤの組み方はできないものなのでしょうか。

●平田路面電車部長

札幌市交通事業振興公社路面電車部の平田と申します。

ダイヤ上の工夫というお話かと思いますが、現状、例えば、朝ラッシュであれば、一番混んでいるところは3分間隔でダイヤを組んでおります。その中で、急行電車のように停留場を飛ばして運行することは現実的に不可能です。

また、速達性という意味では時間短縮を図りたいのはやまやまですが、路面電車の特性で交通信号も適用されていますし、周辺の交通との兼ね合いもございます。

あわせて、安全というところを考えると、いたずらに時間を短縮するのは難しいところがございます。

●祖母井委員

十分に理解できるのですが、昨年の冬に大雪が降ったときに、増便して直行電車みたいなものが走っていた記憶があるのです。西11丁目辺りから三越の辺りまで乗ったような気がするのですが、それは、飛ばさないで普通に駅に止まって増便した便だったのでしょうか。

例えば、大雪や災害が生じたときには特別なダイヤが組めるのだと思うのですが、先ほ

と言った利便性とはまた別の観点で、何か起きたときに即対応しているということも一つの魅力になると思いますので、平時から検討しておいていただければいいのかなと思います。

●平田路面電車部長

そういう観点でもいろいろと検討、研究を続けていきたいと思っています。

●林（信）委員

バリアフリー化のエレベーターの新設工事についてですが、大谷地駅以外には考えていらっしゃるのでしょうか。

予算的なこともあると思うのですが、最近、旅行の方が増えていますよね。そうしますと、中島公園駅などでは、かなり大きな荷物を持った方が階段を利用して地下鉄の改札まで下りていますが、大変危ないですし、もうちょっと便利にならないのかといつも見ておりましたので、お伺いしたいと思って質問しました。

●山田高速電車部長

地下鉄のエレベーターの関係ですけれども、現状、各駅の全てのホームから地上までのルートが1ルートは確保されていまして、今やっているのは、将来の高齢化社会を踏まえ、利便性向上のために新たにエレベーターをどこかにつくれないかを検討しているところです。

今、大谷地駅をやっておりますけれども、新さっぽろ駅には、昨年度、新しく1ルートができております。今、まちづくり政策局と検討していますが、課題としては、エレベーターをつけられる用地がなかなかないということです。

つけられそうな駅として、南北線の北24条駅のバスターミナルなどの候補があったのですが、今、あの辺一帯で公共施設の今後についての議論が始まっていますので、その中で新たに検討するという事で一旦止まっております。

引き続き、いい土地があれば何とかつけられるように頑張っていきたいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

●石田部会長

ほかにございませんか。

特に路面電車は札幌では歴史があり、まちづくりの中で重要な役割を担っております。人の移動とサービスの水準を上げていくということも重要なのですが、それ以外に、文化という意味でも、昔からある路面電車が札幌で担ってきた役割とまちづくりには非常に重要な関係があると思います。

先ほどもお話がありましたけれども、お金の収支の予算ももちろん重要な案件ですが、こういった部会の中で、交通の歴史やまちづくりと交通の在り方を皆さんで情報共有する時間や機会があれば、お金に対する見方も変わってきますし、公共交通の在り方も変わってくるのではないかと思います。

今後そういった時間を設けていただくことを御提案させていただきたいなと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

1点だけ、細かい話ですけれども、資料3の事故・インシデント発生状況についてです。

令和2年に上下分離としているのですが、インシデントや運転事故は上下分離とはかか

わずに推移していると思うのです。上下分離になったからよくなったという数字は、単純に平成29年の輸送障害が10件ぐらいいほど高くなっているような状況ですけれども、これは上下分離に起因するものなのか、気象などによって出てきているものなのか、具体的に分かりますでしょうか。

●平田路面電車部長

これにつきましては、上下分離が要因とはなっておりません。平成29年度に多かったのは外的要因です。自動車による軌道支障のほか、気象条件の悪さで輸送障害が多かったものです。

●石田部会長

そうすると、ここに書かれている想定されるメリットではないということですよね。数字が下がったのは、単純に気象条件によって起きたものということですね。

●平田路面電車部長

メリットではないと思っています。

●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

まだ時間が早いですが、御意見等がなければ、ここまでとさせていただきます。

5 閉 会

●石田部会長

委員の皆様には、毎回、活発に御意見を交わしていただき、ありがとうございます。
これをもちまして審議は終了となります。

当審議会の任期が2年となっております。8月には委員の改選が行われることになっておりまして、現在の委員での交通部会は今回で最後になると思われます。

委員の皆様、2年間、どうもありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項があればお願いします。

●橋本経営計画課長

長時間にわたり御議論をいただき、ありがとうございました。

今、部会長からお話をいただきましたとおり、8月に委員の改選がございますことから、次回の交通部会は委員改選と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、改めて、総務局より御連絡することになると思いますので、よろしくお願いいたします。

それから、現在の委員での交通部会は最後となりますので、石田部会長から、一言、御感想を頂戴できればと思います。よろしくお願いいたします。

●石田部会長

僕自身は都市計画や交通計画が専門なのですが、委員の皆さんのほうが多くの豊富な知見と経験をお持ちで、そういった皆様方の意見に支えられてこの会をずっとやってこられましたので、多角的な議論を深められたことにこの場で感謝を申し上げます。ありがとうございました。

また、こういった議論が無駄にならずに交通政策に生かされ、ぜひ札幌市の公共交通を豊かなものにしていければと思いますので、今後とも、機会がございましたら皆さんのアドバイス等をいただければと思います。

2年間にわたり、どうもありがとうございました。

●橋本経営計画課長

石田部会長、ありがとうございました。

最後になりますけれども、委員の皆様の任期満了に当たりまして、交通事業管理者の梅田から、一言、御挨拶を申し上げます。

●梅田交通事業管理者

皆様、本日は、長時間にわたり大変貴重な御意見をたくさんいただきまして、ありがとうございました。

皆様には、これまでもたくさんの御意見をいただいてまいりましたけれども、冒頭に申し上げましたように、私どもは、誰もが安心して利用できる安全で確実な輸送サービスを提供するという札幌市交通局の目標に向けて、どのようなことを考えて実行していけばよいか、本日いただいた御意見も含めて、しっかりと前に進めていきたいと考えております。

市民の皆さんにとって不可欠なインフラであります公共交通機関を維持していくため、そして、今日もたくさんの意見が出ておりましたが、札幌の将来を見据えたまちづくりに地下鉄、路面電車がどう貢献していくかも含めて、今後とも、しっかりと関係部局と連携を取って検討を進めてまいりたいと考えております。

この2年間、御審議に御参加をいただきました委員の皆様に感謝を申し上げます。

ありがとうございました。

●石田部会長

それでは、これをもちまして本日の交通部会を閉会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