

# 札幌市営企業調査審議会

## 令和6年度第2回交通部会

日 時 2025年1月20日（月） 午後3時～4時48分

場 所 札幌市交通局庁舎 8階 講堂

出席者 委員 12名

石田部会長、朝野委員、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、佐藤委員、峪委員、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  
その他関係課長等

## 令和6年度第2回交通部会

### 1 開 会

#### ●松崎経営計画課長

定刻前ではありますけれども、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6年度第2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、お集まりをいただきまして、誠に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松崎でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

今回は今年度第2回の交通部会となりますが、9月の総会において新たな委員が選任されてから初めての交通部会となります。そのため、部会長が選任されるまでの間、私が司会進行をさせていただきたいと存じます。

さて、総会におきまして所属部会の割り振りがございましたけれども、交通部会の所属委員は12名となっております。このうち、5名の方が新たに交通部会の委員として御就任されておりますので、改めましてお手元の名簿順に皆様を御紹介いたします。

お名前をお呼びいたしますので、一言ずつ御挨拶をお願いいいたします。

朝野委員。

#### ●朝野委員

皆様、お世話になっております。札幌市PTA協議会で副会長をしております。市内12万世帯のPTAに在籍している会員で協議会をつくっております。よろしくお願いいいたします。

#### ●松崎経営計画課長

阿部委員。

#### ●阿部委員

北海道ビルディング協会の阿部と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

#### ●松崎経営計画課長

石田委員。

#### ●石田委員

北海道科学大学の石田と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

#### ●松崎経営計画課長

上原委員。

●上原委員

公募委員の上原です。よろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

祖母井委員。

●祖母井委員

札幌弁護士会に所属しております弁護士の祖母井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

大金委員。

●大金委員

札幌商工会議所の政策委員会から参加させていただいております。よろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

駒ヶ嶺委員。

●駒ヶ嶺委員

市民委員の駒ヶ嶺です。よろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

今野委員。

●今野委員

北海学園大学の今野と申します。よろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

佐藤委員。

●佐藤委員

北海道新聞ホットメディアの社長の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

●松崎経営計画課長

峪委員。

●**峪委員**

北海道大学の峪と申します。よろしくお願いいたします。

●**松崎経営計画課長**

林委員。

●**林委員**

市民委員の林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

●**松崎経営計画課長**

吉田委員。

●**吉田委員**

連合北海道札幌地区連合会の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

## 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**

改めまして、交通事業管理者をしております芝井と申します。

本日は、何かとお忙しい中、令和6年度第2回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、日頃から皆様方におかれましては市営交通の様々な取組に対して御協力と御理解をいただいておりますことに心から感謝申し上げます。

ただいま委員の皆様から御挨拶をいただきましたけれども、今回は、先ほど案内があったとおり、5名の方に交通部会の委員として就任していただきました。これからの2年間、どうぞよろしくお願いいたします。また、再任いただきました7名の委員の皆様におかれましても引き続き幅広い観点から御意見やアドバイスをいただければと存じます。

さて、札幌市交通局は、1927年に発足いたしまして、以来、約100年がたとうしております。かつては、路面電車と地下鉄に加えまして、バス事業もやっていたのですが、経営が非常に悪化したことを受け、バス事業者は民間事業者に路線移譲しまして、その後、路面電車と地下鉄について厳しい経営改革を行ってきた歴史を持っております。

現在の市営交通は市内の公共交通による移動の半分強を占めるまさに札幌市の交通ネットワークの基幹的な位置づけでありまして、市民の生活を支える立場を担っているところ

でございます。

私どもは、安全で確実な輸送サービスを提供することを組織の目標として掲げ、様々な取組をしているところですが、令和6年度については、皆さんもご承知かと思いますが、4月に南北線のパンク事案を起こしました。また、11月には南北線さっぽろ駅の防煙垂れ壁の落下事案など、大きな事故が立て続けて起こっており、私どもとしては大変重く受け止めております。

今後は、老朽化しつつある施設の点検方法の見直しや整備方法の見直しなど、安全対策に引き続き万全を尽くしていきたいと考えております。また、駅施設のバリアフリー化、車両内への防犯カメラの設置を加速化するなど、乗客の皆様安心して快適にご利用していただけるような取組を進めていきたいと考えております。

本日は、議題として令和5年度決算の概要の御説明をさせていただきます。その後、報告事項として、私どもの安全管理の体制について御説明差し上げたいと考えております。限られた時間ではありますが、忌憚のない御意見をたくさんいただけることをお願いしまして、開会に当たりましての私からの御挨拶とさせていただきます。

続いて、各部長から御挨拶を申し上げます。

#### ●白石事業管理部長

事業管理部長をしております白石でございます。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。

#### ●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。

#### ◎連絡事項

##### ●松崎経営計画課長

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。

事前に送付させていただきました資料は全部で8点ございます。

資料1の令和5年度札幌市交通事業決算の概要、資料2の路面電車の運賃改定について、資料3の副駅名看板広告の掲出についてで、表題が札幌市電「停留場ネーミングライツ試行実施」についてとなっているものです。それから、資料4の月寒中央駅のホーム案内板について、資料5の輸送の安全確保に向けた取組についてです。また、参考資料として3点ございまして、参考資料1の札幌市営企業調査審議会条例、参考資料2の交通部会委員名簿、参考資料3の札幌市交通局職制一覧表です。

以上となります。

このほか、当日の配付資料といたしまして、資料5の輸送の安全確保に向けた取組に追

加するスライド資料1枚と安全報告書2024ダイジェスト版、また、審議で直接使用するものではありませんが、さっぽろの地下鉄・路面電車2024という事業の概要が分かる冊子も配付させていただきました。

不足等はございませんでしょうか。

### 3 議 事

#### (1) 部会長及び部会長代理の選出について

##### ●松崎経営計画課長

次に、次第にあります議事の(1)の部会長の選任に移らせていただきます。

お手元にお配りしております参考資料1の札幌市営企業調査審議会条例の第6条第3項により、部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定めることとされております。

そこで、部会長の選出に当たりまして、どなたか御意見はございませんでしょうか。

##### ●今野委員

部会長の互選といっても、今回、新たに5名が加わっております。誰がどうかは分からないと思いますので、これまで交通部会の部会長代理を務められておられました石田委員が適任かと思いますが、いかがでしょうか。

##### ●松崎経営計画課長

御意見をありがとうございます。

今野委員の御意見について、皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

##### ●松崎経営計画課長

ありがとうございます。

それでは、ただいま委員の皆様の御賛同をいただきましたので、石田委員に部会長をお願いしたいと存じます。

それでは、石田委員には部会長席にお移りをいただきまして、御挨拶をお願いいたします。

[石田委員は部会長席へ着く]

##### ●石田部会長

北海道科学大学の石田です。円滑な議事進行に努めますので、どうぞよろしくお願いたします。

●松崎経営計画課長

どうもありがとうございます。

それでは、これからの議事進行は石田部会長をお願いいたします。

●石田部会長

それでは、議事に入ります前に皆様にお諮りしたいことがございます。

これまで、交通部会では、部会長のほかに、何か事故があった場合に部会長の代理をしていただく部会長代理を選出していました。審議会条例で置かなければならないとされているわけではありませんが、今回の交通部会でも選出したいと考えております。

皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●石田部会長

ありがとうございます。

それでは、部会長代理を選出いたします。

都市や交通計画に精通しております峪委員にお引き受けをいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●石田部会長

ただいま委員の皆様の御賛同をいただきましたので、峪委員に部会長代理をお願いしたいと存じます。

峪委員には部会長代理席にお移りをいただきまして、一言、御挨拶をお願いいたします。

[峪委員は部会長代理席に着く]

●峪部会長代理

北海道大学の峪と申します。スムーズに議論できるように努力したいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

(2) 令和5年度札幌市交通事業決算の概要について

●石田部会長

それでは、議事を進めます。

本日の議題は、次第にありますように、令和5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点の計2点となっております。

本日の会議の進め方ですが、従来どおり、議題と報告ごとに事務局から説明をいただき、その後、皆様から御質問や御意見をお伺いしたいと思います。

その後、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いますので、活発な御議論をお願いいたします。

それでは、早速ですが、議題（2）の令和5年度札幌市交通事業決算の概要についてです。

理事者から資料の説明をお願いいたします。

## ●白石事業管理部長

私から令和5年度の札幌市の交通事業の決算の概要について御説明させていただきます。

まず、お手元の資料の1ページを御覧ください。

数字の羅列の資料で、初めて御覧いただきます委員には少々分かりにくいかと思います。後ろのページにグラフを載せておりますので、そちらも併せて御覧ください。

1ページの決算総括表の軌道整備事業会計についてです。

軌道整備事業会計とは、後ほど御説明させていただきますが、路面電車を令和2年4月1日に上下分離を行っており、下の交通局が担っております軌道施設の整備を行う会計です。

初めに、損益計算書に計上されております営業活動に関する収支を表す収益的収支についてです。

収入総額は、①のとおり、15億6,300万円で、支出総額は、②のとおり、16億6,800万円で、収支差引きは、③のとおり、1億500万円の赤字となりました。

なお、企業の経営成績を表します税抜きの当年度純損益は、表の右側の中ほどの⑤のとおり、1億5,300万円の純損出となっております。

次に、施設への投資などに関する収支を表す資本的収支についてです。

表の下段の⑥のとおり、収入総額は13億4,000万円で、支出総額は、⑦のとおり、14億9,000万円で、収支差引きは、⑧のとおり、1億5,000万円の不足となります。

続きまして、資金の状況です。

簡単に申しますと、流動的な現金などがどれくらいあるかを表すものです。

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いたしまして、さらに、資金手当として下から2行目にあります⑨の長期借入金残高を加えた結果、最終的な資金残は、表の右下の⑩のとおり、6億2,700万円となっております。

なお、今お話しいたしました長期借入金等は令和3年度に新型コロナウイルス感染症のコロナ禍において収支の悪化が見込まれました軌道運送事業者、すなわち上の札幌市交通事業振興公社からの施設使用料を減免するため、札幌市の一般会計から借入れを行ったも

のでして、今後、減免額も施設使用料で回収していくため、収益的収支や資金の状況については、今は赤字ですが、だんだん好転していくと予想しております。

次に、2ページを御覧ください。

参考資料、決算総括表、上下合算について御説明いたします。

後ほど説明しますと申し上げましたが、ここで上下分離について簡単に御説明いたします。

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す。施設の整備、建物や車両の整備、すなわち、下の部分を札幌市交通局が、そして、整備された施設を使用して実際に運行を行う上の部分を札幌市交通事業振興公社が担っておりますが、この資料は、それぞれの団体の決算を合算し、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、上下を合わせた決算を表しております。

収益的収支ですが、収支差引きは、③のとおり、8,400万円の赤字となっております。資金の状況についてですが、最終的な資金残は、⑤のとおり、5億5,400万円となっております。ただ、④の長期借入金残高などを除いた実質的な資金残は、⑦のとおり、9,000万円の資金不足となっております。厳しい経営状況が続いている状況です。

次に、3ページの主要事業を御覧ください。

令和5年度の建設改良事業では、主に電車事業所の改良建築工事や新山鼻変電所受変電設備更新工事、低床車両の製造などを行いました。電車事業所の建て替えについては、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、昨今の報道でもありますが、新型低床車両のポラリスⅡは今年の1月から導入しております。

次に、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日平均乗車人員と年間乗車料収入についてです。

1日平均乗車人員、年間乗車料収入ともに、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響によりまして大幅な減少となりましたが、その後、乗車人員の回復やSAPICAのポイント付与率を10%から3%に引き下げた見直しを行いましたため、このような影響で回復傾向にあり、令和5年度決算についてはコロナ前である令和元年度の水準を上回っております。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金ですが、令和5年度は、経常収支、累積欠損金とともに電車事業所の改良やさらさら電車の製造によって資産の償却が増えたことで減価償却費が増加しまして、前年度に比べて悪化しております。

なお、累積欠損金というのは、過去の経営成績といいますか、黒字、赤字の合計額と申していただけだと思います。

次に、左下の企業債で、こちらは公営企業が発行する借金のことですが、電車事業所などの老朽化施設等の更新を進めておりますことから、令和5年度は借入れのほう償還を上回っておりまして、残高が増加している状況です。

次に、右下の資金の状況です。令和3年度に上下分離の上の運送事業者に対する施設使用料の減免財源としまして、札幌市の一般会計から長期借入れを行いました。このことに

よりまして、資金残は増えて6億2,800万円となりましたが、この借入れ分を除けば1,800万円の資金不足となっております。

以上で路面電車の御説明は終了いたします。

続きまして、5ページの地下鉄・高速電車事業会計について御説明いたします。

まず、収益的収支ですが、収入総額は、中段の①のとおり、518億4,900万円で、支出総額は、②のとおり、407億2,600万円で、収支差引きは、③のとおり、111億2,300万円の黒字となっております。

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⑤のとおり、100億8,600万円の純利益となっております。

次に、資本的収支です。

表の下段の⑥のとおり、収入総額は111億6,500万円で、支出総額は、⑦のとおり、314億7,300万円で、収支差引きは、⑧のとおり、203億700万円の不足となっております。

続きまして、資金の状況です。

今御説明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、表の右下の⑨のとおり、35億600万円となっております。

次に、6ページの主要事業を御覧ください。

令和5年度の建設改良事業では、主に、南北線のシェルターの耐震工事や交通資料館などの新築改修工事、南北線すすきの駅のリフレッシュ改修工事、南車両基地改築工事、南北線さっぽろ駅のホーム増設工事、多言語対応のための案内表示設備更新工事などの事業を行いました。

加えて、今回、資料に追加させていただいておりますが、第1回交通部会において御意見をいただきました主要な附帯事業の収入を追加いたしましたので、御説明いたします。

右側の中ほどにあります附帯収入事業のところを御覧ください。

主に広告などになります。

まず、デジタルサイネージですが、令和5年度は南北線大通駅の北側に新たに12本を増設した効果により、収入金額が前年度比78.9%増の1億2,200万円となり、大変好調です。令和6年度以降についても販売促進キャンペーン等を実施することによりまして、同程度の収入を見込んでおります。

次に、駅ナカ店舗ですが、駅ナカ事業者の募集を継続的に実施しておりまして、令和5年度はATMや自販機の新設がございました。また、今年度についても、1月現在、売店などで3件の新規出店がありました。そして、初めてとなりますが、サンドイッチの自販機の新設がございました。今後も進出促進に向けた取組を進め、利便性と収益性の向上を目指してまいります。

次に、7ページの財政状況の推移を御覧ください。

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す。

1日平均乗車人員、年間乗車料収入ともに、令和2年度は、コロナ感染症の影響で、路

面電車と同様、大幅な減少となりましたが、その後、乗車人員の回復をはじめ、SAPICAポイントの見直しなどによって回復傾向が続いております。令和5年度の決算についても前年度から上昇しております。ただし、乗車人員について、路面電車はコロナ前を超えておりますが、地下鉄については、テレワークをはじめとする働き方の変化により、コロナ前である令和元年度の水準にはまだ戻っておりません。

次に、右上の経常収支及び累積欠損金です。

コロナの影響を受け、令和2年度は赤字となりましたが、令和3年度以降は、乗車料収入の回復で黒字を維持しております。しかし、令和5年度決算においても依然として過去に借金をして赤字となった分の積み重ねであります累積欠損金が1,900億円を超えておりますので、引き続き縮減に努めてまいりたいと考えております。

次に、左下の企業債です。企業債の償還額が借入額を上回っているため、残高については減少傾向が続いている状況です。

最後に、右下の資金です。

コロナ禍で資金の不足が生じました。それを補うため、国に特別に認めていただき、発行した資金手当債ですが、特別減収対策企業債と申しまして、その残高がまだ179億円ほどあります。この借入れ分がありますので、当面、資金繰りには支障がないのですけれども、その返済が令和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5年度の交通事業決算の概要の説明は以上です。

引き続き、私から、資料2と資料3によって、前回の第1回交通部会でいただきました御質問についてまとめたものを御説明させていただきたいと思っております。

資料2を御覧ください。

路面電車の運賃改定についてを御覧ください。

前回の部会で運賃改定に係る定期運賃改定率の考え方について御質問がございましたので、御説明いたします。

左側の(1)を御覧ください。

年明け前の令和6年12月1日から路面電車の運賃改定を行っております。

改定理由は、(2)に記載してありまして、軌道運送事業を担います札幌市交通事業振興公社では、令和2年度に上下分離を行って以降、コロナ禍での大幅な減収を受け、経費の節減や広告などの附帯事業の収入強化を図ってきました。しかしながら、昨今の電気料金の値上げ、資材価格の高騰、労務単価の上昇により経費の増加で経営が圧迫されている状況にありますことから、将来にわたり路面電車事業を維持していくため、今回、利用する皆様に御負担をお願いしたものでございます。

主な運賃と改定率は右側の表のとおりです。

表の下の定期運賃の改定率の抑制についてです。

定期運賃は、利用頻度の高いお客様の利用定着を図りたく、改定率を抑制しました。特に、通学定期については、家計への直接的な影響に配慮し、現行運賃に近い料金、改定率はおおむね1%に設定しております。

路面電車の運賃改定については以上でございます。

続きまして、資料3の副駅名の実績、今後の見直しなどについてです。

こちらの資料は、いずれも、昨年、報道各社に発表させていただいた資料です。

まず、路面電車です。

令和5年度から札幌市交通事業振興公社で募集を行いました結果、中ほどの一覧表にありますとおり、狸小路停留場など、合わせて8停留場で試行的に掲出しております。令和7年度については、一部、副駅名がついている停留場を除いて、全ての停留場において販売を実施する予定と公社から聞いております。

次に、地下鉄です。

2ページを御覧ください。

令和6年度は、昨年6月に導入しました東西線円山公園駅など、3駅に加え、再募集して、昨年12月からは新たに東西線の二十四軒駅と菊水駅の2駅で掲出を開始いたしました。年間の広告料収入は約700万円となっており、収入源確保に一定の効果があったものと考えております。

令和7年度は、参考資料の副駅名看板広告の下段の3の令和7年度の募集についてとなりますけれども、南北線中島公園駅など、新たに10駅ほどの販売を実施する予定でして、順次、拡大に向けて検討してまいりたいと考えております。

以上、私から御説明させていただきました。

## ●長岡業務課長

続きまして、前回の部会で皆川委員より東豊線月寒中央駅のホーム案内板について御指摘がありましたので、現場の状況と対応などについて御説明いたします。

資料4の上段の写真と位置図を御覧ください。

こちらのホーム案内板ですが、国際観光振興法において公共交通事業者は外国人観光客への利便増進措置を講ずるよう努めなければならないとされており、これまでホーム上に別々に表示していた各種情報について、外国語表記も含め、一つのボードにまとめたものとなります。

交通局では、令和元年度から令和7年度にかけて全駅に設置しているところで、東豊線月寒中央駅には令和5年度に二つを設置いたしました。

皆川委員からは、混雑時、ホームに利用者が並ぶ際の支障になるといった御指摘でありましたが、現地確認を行いましたところ、一部支障になっていたことから、案内板に設置していた自動販売機の向きを変えまして、幅員を確保しました。今年度に設置する案内板についても現地調査を実施し、緊急時などの避難経路やホーム整列時の支障とならないよう、利用者の安全や利便性に配慮して事業を進めているところであります。

私からの説明は以上であります。

## ●石田部会長

ただいま二つの交通事業の決算事業と前回の交通部会でいただきました質問への御回答がございましたけれども、何か御質問等はございませんか。

### ●阿部委員

2点ございます。

まず、軌道整備事業会計についてです。

市民の足を確保するため、大変御苦勞されていると思います。御尽力をいただいて、本当に深く感謝申し上げます。ただ、そのためには財務の基盤を早期に健全なものにしていくことが非常に大事なことだと思います。そこで、計画を立てられ、前年度対比の決算額でプラスに持っていくような御尽力が必要だと思います。今回お示しをいただいた決算内容では、対前年度比2,700万円のマイナスとなっております。この原因は、支出の項目の営業費用の経費のマイナス3,300万円、また、入りのほうの営業外収益のその他収入で当初予定より1,400万円少なく、それが効いているのだらうと思います。

5億7,300万円の予算としていたものの、決算額が6億600万円となり、3,300万円オーバーしている点について御説明をいただきたいと思います。

次に、乗車人員が路面電車も地下鉄も伸びておりますが、本年度も同じように乗車人員が伸びていらっしゃるのか、教えていただけますでしょうか。

### ●白石事業管理部長

まず、路面電車の支出の経費の予算との対比についてです。

路面電車は、御承知のとおり、施設整備から時間が非常にたっておりまして、数々の傷みが生じており、その修繕費などが増えています。これら当初予算時に想定していなかったということが大きいところです。

それから、収入の今年度の状況です。

おかげさまで、路面電車については、マンションが開発されたり、ショッピングセンターができたり、沿線の人口増がありました。また、これは集計できておりませんが、インバウンドの皆さんが藻岩山のロープウエーに乗るために路面電車を使うということが増えております。こうしたものから、乗車人員は、昨年度以上といたしますか、上回る状況になると推測しております。

収入を稼ぐことが何よりも経営改善には必要だと思っておりますが、皆さんに乗っていただくようなサービスを提供すること、また、経費はできるだけ抑え、使えるものは使って支出を減らすという努力を行い、委員から御提案のありました経営の改善につなげ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。

## ●佐藤委員

市電の値上げについて何点かお尋ねします。

今、乗車人員が持ち直しているという話がありましたけれども、値上げ後、利用者数に影響は出ているのでしょうか。

また、関連ですが、ガソリンの値上げが続いております。その影響で市電や地下鉄の利用者が増えたということはあるのでしょうか。

次ですが、地下鉄は5年ほど前に値上げがあり、市電が昨年です。今の収支計画だと値上げしなかったらどれくらいもつという見通しをお持ちなのでしょうか。

次ですが、公共交通機関の運賃は、水道、ガス、電気と並んで生活に最も影響を与えるものです。独立採算でやられていることは重々承知しておりますけれども、苦しくなったときには一般会計から繰入れをしてしても値上げは避けるべきではないかと私は思っております。

安全第一にした上で値上げは極力先延ばしにさせていただきたいのですが、それに対する意気込みといたしますか、考え方について聞かせていただければと思います。

## ●白石事業管理部長

まず、値上げ後の路面電車の乗車人員への影響についてです。昨年の12月1日に値上げをしており、具体的な集計データはまだ出ておりませんが、ほかの公共交通機関に流れるというようなことはありません。1日の乗車人員数を見ますと、そうしたことは起きていないのではないかと見込んでおります。また、冬期間に入りますけれども、自転車を使っていた方が路面電車に流れる時期になります。それを加味しても大きな影響は出ていないと考えております。

次に、ガソリンの値上げで路面電車に流れてくるのではないかとということについてです。これについても分析はできないのですけれども、できるだけ公共交通機関を使おうとする方も出てくるのではないかと考えております。

次に、地下鉄の収入計画で値上げを見込んでいるのかについてです。令和6年度から開始しました札幌市交通事業経営計画で将来の10年間の収支見通しを令和2年度から立てておりまして、その改定を行いました。令和10年度までの収支計画を立てておりますが、その計画期間中において地下鉄の料金改定は見込んでおりません。ですから、収支計画に大きな変動がない限り、令和10年度までは料金改定を行う予定はないということです。

次に、一般会計から繰入れをしても値上げを行うべきできないか、その意気込みについてです。私どもは基本的に独立採算での経営を行っておりますが、一般会計からの繰入れはいろいろな項目で既にしてしております。公営企業繰出金という国のルールに基づいておりますが、現状、それ以上の繰入れを想定しておりません。というのも、その財源は皆様の税金であるからであり、基本的には乗る方の乗車料収入でやっていくのが大原則だと思っております。そこで、できるだけ値上げも繰入れもしないでいい経営状況をつくっていくため、広告などの附帯事業も含め、しっかりと稼げる経営としたいと考えております。

## ●石田部会長

そのほかにございませつか。

## ●駒ヶ嶺委員

三つお尋ねいたします。

一つ目は、昨今、南北線開業50周年がありましたか、地下鉄施設の老朽化が進んでおりまして、前年にありました落下事故などもあります。コロナ前に駅改修のリニューアル計画を進めておりまして、交通局においては、トイレの刷新など、いろいろと取り組んでいるとお見受けしております。今後、収支について、いろいろと難しいところはあるかと思ひますが、50年以上たった施設の設備改修など、コロナ前に立てた計画で進めていくのか、改めてお聞きしたいと思ひます。先ほど芝井交通事業管理者からも改修には今後とも積極的にやるとのお言葉をいただきましたが、どの程度進めるのか、お尋ねいたします。

二つ目は、交通資料館についてです。今年度にリニューアルされたと同っております。地域の知り合ひからは、新しい施設となり、憩いの場となっていると同っておりますし、町内会の方々も入っていると伺っております。また、12月にはスタンウェイのピアノコンサートなどで活用されていると同っておりますが、通年化する取組はされないのか、お伺ひいたします。

三つ目は、路面電車についてです。先ほど電気料金の値上げの話がありましたか、地下鉄については清掃工場からの余剰電力の活用にも取り組んでおり、上下分離の下で考えたとき、路面電車についてもこのような取組ができないのか、伺ひたいと思ひます。

## ●池田技術担当部長

私から一つ目の老朽化対策についてお答えいたします。

まず、先日にかきました防煙垂れ壁の落下事故については皆様に大変御迷惑をおかけしました。けが人が出なかつたことが不幸中の幸いだと思っております。その上で、今後の老朽化対策をどう考えているのかについてです。運転に関連します保安設備については、これまで同様、既定の耐用年数が来ましたら、お金のあるなしにかかわらず更新を進めていきます。また、この間の防煙垂れ壁の落下が起きたふだんは点検することのないような施設と位置づけているものについて、これからどういふ点検をしていったらよいかを考えているところでございます。

## ●白石事業管理部長

交通資料館の通年化についてです。

今年か、既に冬季休館中に入っておりますか、おかげさまで、当初、3万人の来場者を見込んでおりましたが、3万7,000人のお客様にきていただきました。誠にありがとうございました。

その上で、通年化についてです。

新しくできた建物もとても人気があるのですが、今までありました地下鉄のシェルターの下に野外展示として昔の車両が飾ってありまして、こちらも非常に人気がございます。特にマニアの方が非常に懐かしんでおり、全国からも見に来ていただいている状況があります。ただ、冬期間は、シェルターからの落雪があり、野外展示ができないということがあります。

また、北海道では、水道記念館もそうですが、冬期間は休館しております。これは来客者の減少が見込まれるからということで、会館の運営経費など、もろもろを勘案し、やむを得ず冬期間は休館しているということです。そういうことから現在も通年営業は難しいかなと考えておりますが、多くの市民からの御要望があれば、将来的には検討することも必要かと思っております。

### ●芝井交通事業管理者

三つ目の電力についてです。

これは、上下分離の上を担っている札幌市交通事業振興公社において検討をする内容ですので、私どもから確たることは言えないのですけれども、現在検討中であるという状況です。

### ●駒ヶ嶺委員

確かに、上下分離となっており、難しいところもあるかもしれませんが、連携して電気代の削減に努めていただければ赤字削減が達成できるかもしれないという市民意見です。

### ●白石事業管理部長

地下鉄も市電も多くの人に乘っていただけておりますし、環境に優しい乗り物であることは間違いありません。地下鉄については100%導入していくとなっており、市電についても今後やっていきますが、それにより電気代が安くなる、ただになるというわけではなく、環境負荷低減のための追加で購入する電気代がカーボンゼロにするとかからなくなるということです。

ですから、本来であれば、お金を出して、ゼロカーボンエネルギーという高いものを買わなければいけないのですけれども、それを今までと同じ料金に抑えられるという仕組みですので、それは補足説明させていただきます。

### ●石田部会長

新しい情報が整理できれば、改めて共有していただければと思いますので、よろしくお願いたします。

ほかにございませんか。

### ●佐藤委員

防煙垂れ壁の事故の話が出されましたので、関連でお聞きします。

ガラス製のもので、32年間点検していなかったというお話でしたが、事故防止対策としての点検は今後どのようにされていくのでしょうか。

それから、ガラス製だということ非常に危険だというイメージを持つわけですがけれども、防煙垂れ壁の素材を変更するという話もちらっと聞いております。その検討についてはいかがでしょうか。

### ●池田技術担当部長

まず、落下したのはガラス製のものでした。取り付けの金物の状態などをいろいろと点検した結果、それが劣化し、落ちたものと考えております。そこで、ほかの部分も点検した上で、これまでの重さから10分の1程度の軽い素材のものをはめております。ただ、まだ一部しか取り換えておりませんので、来年度に向けまして全部を交換することを考えております。

そのほかの場所で同様のガラス製のものが使われているところが南北線北24条駅です。こちらも点検した結果、取り付けの金物等に異常はありませんでしたが、将来、軽い素材のものに取り換える必要があると思っております。

それから、ほかのところについてです。例えば、廊下の天井に取り付けられているもの、壁に取り付けられており、落下のおそれがあるものもこれまでは点検していなかったといえますか、目視で終わらせていたものがあります。そちらについても基準を持って点検するように工夫しているところです。

### ●石田部会長

ほかにございませんか。

### ●阿部委員

鉄道事業者や運送事業者、例えば、JRや私鉄ですが、今、運賃収入だけでの事業は非常に厳しいと思います。その中、各鉄道事業者は、不動産を副収入としていて、決算上ではそちらのほうが多いところもあるように思います。

今、札幌市交通局では、附帯事業としてデジタルサイネージや駅ナカ店舗などで副収入を上げられているなど、多角化の取組をされております。駅ナカ店舗事業は不動産事業みたいなもので、家賃収入を得るものだと思いますが、今後、そうした附帯事業はあるのか、これは非常に大事だと思っておりますのですが、お考えになっているものはあるのか、お聞きします。

### ●白石事業管理部長

私どもといたしましても附帯事業は非常に重要な収入源だと思っております。先ほど料

金改定の話がありましたけれども、どんどん稼いでいきたいと思っており、できるだけ拡大していきたいと考えております。ただ、私どもは民鉄と違って公営企業法の縛りがありまして、本来の鉄道運送とかけ離れた事業といたしますか、全く関係ない事業ができないスキームになっており、法の中でできる限り収益を上げていくことが求められております。

なお、駅ナカ事業は法で認められた事業収入として、駅ナカ事業については今後とも積極的に拡大していきたいと考えております。コンビニ、ATM、売店などをお願いしておりますが、昨今では、携帯電話の充電器、レンタル傘、また、東京ではよくありますけれども、ミニオフィスボックスなど、いろいろとできる余地はあると考えておりますので、他事業者の取組やどんなニーズがあるのか、広告代理店などと情報収集しておりますし、ぜひ拡大していきたいと思っております。

### ●石田部会長

ほかにございませんか。

### ●吉田委員

何点かお聞きしたいと思えます。

まずは、決算総括表の軌道整備事業の関係です。

上から2番目の人件費で、予算の範疇になっているのかなと思います。これは高速電車もそうですけれども、そちらは人件費の決めがちょっと違うので、それについては言いません。昨年、運転者がいない状態で、貸切り運行ができないというお話もあったと思います。その後、それがどうなったかは分かりません。ほかの営業費用は赤字ですけれども、人件費だけは収まっていますよね。その理由があれば教えていただければと思います。

また、貸切り運行の再開です。ここで聞くのがいいのかどうかはありますけれども、分かれば教えていただければと思います。

次ですが、路面電車の運賃改定はこれまでの部会でも関わっていました。改定率も含め、出されておりますけれども、そのさじ加減です。通学定期の改定率がかなり抑えられており、かなりよいことだと思いますけれども、どこでその数字が決められたのでしょうか。公社が決められているのでしょうか。どういう議論からこうしたのか、一定のルールはあるのか、今後の改定の際に踏襲されるのか、外から見て分からないので、もし分かれば教えていただきたいと思えます。

次に、ネーミングライツについてです。これまでは試行実施でしたけれども、本格実施するというので、次年度以降、さらにやっていくのでしょうか。また、その中身です。試行実施は1年間でしたが、これで幾らぐらいになったのでしょうか。また、地下鉄のほうは3年、追加でやったところは2年半ですが、東西線円山公園駅は1年半で、その理由は何なのでしょうか。

### ●白石事業管理部長

まず、軌道整備事業会計の人件費についてです。軌道整備事業会計は、上下分離の下のほうで交通局職員の人件費でして、単純に、人事異動など、再任用フルが変わったというようなことで動いております。

次に、貸切りの見直し運行についてです。私どもとしても貸切り運行を休止している状況は非常に残念に思っていますし、公社では一日でも早く再開したいということで運転者の確保や処遇の見直しを検討していると聞いております。具体的にいつかは公社から聞いておりませんが、できるだけ早く再開すべく努力していると聞いております。

次に、運賃改定のときの公社のさじ加減と申しますか、どういうルールに基づいているかについてです。運賃改定を行うためにどれくらいの費用がかかるか、原価計算を行って積み上げます。これは国交省が定めているルールによって定めます。また、定期については、他事業者の割引率を参考に鉄道事業者が、あるいは、路面電車については公社で決めるのですが、今回は定期料金を安く抑えたということです。詳細については、公社での積算なので、私どもも知り得ないところです。

次に、ネーミングライツについてです。来年度は1駅を除いて全てで募集するやに聞いておりますし、本格実施となります。今年度は8駅で340万円ほどの収益が上がっていると聞いております。

次に、東西線円山公園駅が1年半となっているのはなぜかということですが、これは応募者の御意向だと伺っております。新たに募集し、継続することもあり得ますし、応募が多ければ抽せんとなることもあり得るかと思えます。

#### ●石田部会長

それでは、時間の都合もございまして、最後にお時間を取りたいと思っておりますので、これで議事は終了いたします。

### 4 報告事項

#### (1) 輸送の安全確保に向けた取組

#### ●石田部会長

続いて、報告事項の輸送の安全確保に向けた取組について御説明をお願いします。

#### ●本間安全推進担当課長

私からは、委員の皆様にご覧の交通事業の取組についてさらに御理解を深めていただきたく、札幌市交通局における輸送の安全確保に向けた取組について御報告させていただきたいと思っております。

当局における取組を御説明させていただくに当たりまして、まず、私たち運輸事業が国からどのような関与を受けて、どのような制度にのっとって取組を進めているのかについて簡単に御説明させていただきます。

遡ること今から20年ほど前になりますけれども、国内では運輸業界における重大な事故

が多発した年がありました。鉄道については、皆様も御存じかと思えますけれども、JR福知山線の列車脱線事故があったのがこの時です。こうした背景から、国土交通省は運輸事業における安全性向上を図るべく平成18年10月に鉄道事業法などの関係法令の改正を行いまして、各事業者におきましては経営トップから現場係員までが一丸となった安全管理体制の構築、運営が求められる一方、国がその体制を評価して支援する運輸安全マネジメント制度をスタートさせました。

当局におきまして、この制度に則り、国の評価、支援を受け、一方では保安監査という法令遵守の観点からの指導監督を受けながら継続的な安全マネジメント活動に取り組んでいるところでございます。

そこで、本日は、この取組の中から、安全管理の方法と体制、交通局の安全目標、輸送の安全確保に向けた取組の三つについて、簡単ではございますけれども、実施状況について御報告させていただければと思います。

まず初めに、安全管理の方法と体制についてです。

当局の輸送の安全確保に向けた基本的な方針を札幌市交通局安全方針として定めるとともに、職員一人一人の行動指針を行動規範と掲げております。この安全方針と行動規範は各職場において掲示しているほか、より浸透度を高めるため、職員携帯用のポケット版を作成し、局職員はもちろん、運行に携わる委託業者にも配付し、周知を図っております。

次に、安全管理体制についてです。

鉄道事業法に基づきまして輸送の安全確保に必要な責任者を定めており、経営トップである交通事業管理者の下、安全管理の統括管理者である安全統括管理者には鉄道の運転に関する業務経験が10年以上という選任要件があり、それを満たす者として高速電車部長を充てております。そのほか、運転施設、車両など、部門ごとの責任者には各課長をそれぞれ当てております。

また、図では点線で結ばれているところになりますけれども、路面電車の運行部門を担う軌道運送事業者である札幌市公共交通振興公社とも密接な連携を図る体制としております。

次に、情報伝達とコミュニケーションについてです。

輸送の安全確保に関わる情報の偏在、欠落による事故やトラブルを防止するため、組織内部、利用者とのコミュニケーション確保に努めております。まず、経営層と現場部門のコミュニケーションの場として交通事業管理者自らが主催する会議である安全推進連絡会議を四半期に1度開催し、安全に関わる情報の共有を図っているほか、安全管理が現場に任せ切りにならないよう、経営層は積極的な現場視察を行うなど、良好なコミュニケーション確保に努めております。

一方で、現場における問題点や意見を吸い上げるボトムアップの仕組みとして、安全に関する職員の声という窓口を用意し、現場職員が日常業務で気づいた点やヒヤリ・ハット情報の受付を行っております。

さらに、利用者とのコミュニケーションの場として、公共空間を安全、快適に利用して

いただく各種マナーキャンペーンや市民への出前講座を行っているほか、本日、皆様のお手元にお配りさせていただきましたけれども、交通局の安全の取組を広く利用者の皆様にお伝えし、評価していただくための安全報告書の公表なども行っております。

次に、事故情報の管理と連絡体制についてです。

当局では、現場で起きた事故やトラブルに関する情報が速やかに共有、発信される仕組みを構築しております。地下鉄に関する事故情報は、24時間体制の指令所に、路面電車に関する事故情報は路面電車事業所内の安全対策室にそれぞれ集約され、その情報は局内パソコンや業務用の携帯電話を通じて直ちに速報されるほか、長時間にわたる運行中断など、社会的影響の大きな重大事案と言われるものについては、利用者をはじめ、関係機関や報道機関の皆様へ外部への情報発信として行っています。

なお、これら事故情報は事故データベースシステムという独自システムによって管理を行っておりまして、事故の統計や分析にも活用しております。

次に、交通局の安全目標についてです。

交通局では、運輸事業を取り巻く環境やリスクを踏まえ、安全目標を毎年定めております。今年度については、基本の徹底と変化に対応した安全輸送の継続、知識・経験の共有（継承）を通じた組織力の向上、非常事態への迅速・柔軟な対応、防災・減災に向けた対応の四つを掲げ、職員が一丸となり、安全輸送とお客様満足度の向上に努めております。また、局の安全目標の達成に向けた具体的な施策については、各課単位で掲げる安全目標があり、取組計画として設定しておりまして、これによって課の目標達成が部の取組方針の実現につながり、局全体の安全目標が達成されるという仕組みが体系的に構築されております。

なお、各課単位で行っている安全目標については、先ほど御説明しました交通事業管理者主催の安全推進連絡会議で、適宜、進捗状況の把握、情報共有などを行っております。

次に、輸送の安全確保に向けた取組についてです。

まず、防災への取組についてです。

防災については、国の指針である運輸防災マネジメント指針を参考とし、利用者の安全を最優先に考えつつ、事業継続や早期の運行再開が図れるように対策を講じております。

まず、地震対策についてですが、交通局では、シェルターなどの関係施設の耐震化を計画的に進める一方、大きな地震があった際、震度に応じて点検すべきエリア、運行可能エリアを迅速かつ効率的に把握できるようにするため、令和6年度から交通局独自の地震計システムを新たに導入しました。

また、水害対策については、浸水ハザードマップに基づき、必要な駅に止水板や土のうを配置するなど、利用者の安全確保を基本としつつ、大型の台風などによる浸水被害が予想される際には計画運休や車両を少しでも水がつきづらい場所に移動させる車両退避ができるようにルールを整備しております。

次に、輸送の安全確保に係る教育訓練についてです。

今申し上げましたような災害時やその他異常時においても輸送の安全を確保するため、

必要な知識や技能の向上に向け、毎年、訓練や研修を計画的に実施しており、いろいろな工夫を重ねながら努めているところです。昨年は、駅構内でナタを持った不審者が現れたという事案を受けまして、真ん中の写真になりますけれども、警察と協働で防犯訓練を実施しました。

また、職員の安全意識やモチベーション向上を図るための取組も行っております。安全向上取組発表会というのは、職員の自発的な行動、創意工夫による安全の取組を発表できる場として開催しており、毎年、技術系、運輸系を問わず、多くの参加者が安全をテーマに活動してきた取組やその成果の発表を行っております。

このほか、今回、スライドにはしませんでしたけれども、当局では、人間工学やヒューマンエラー研究を専門とした、鉄道のみならず、多くの分野における安全活動のアドバイザーとして多くの実績を持っている慶應義塾大学の教授の支援を受けながら事故やトラブルが起きにくい組織・環境づくりにも取り組むなど、御紹介させていただいているもの以外にも様々な活動に取り組んでいるところです。今回は、時間の関係もあり、あまり詳しい話はしませんが、そういった活動も行っております。

最後になりますけれども、輸送安全の水準の維持向上に向け、これらの各取組を日頃から検証、見直しするとともに、定期的な監査などによるチェック、マネジメント活動全体の振り返りによる大局的な是正、改善を繰り返すことによってスパイラルアップを確実に図ることが大切だと考えております。

昨年4月には、南北線のポイント改修工事の部材が車両に接触し、タイヤをパンクさせる事案がありましたし、11月には南北線さっぽろ駅でホームの天井からつり下げられている火災時の煙の拡散防止のための垂れ壁が落下する事案など、皆様に御心配をおかけするような事案を何度か発生させましたけれども、こうした事案の再発防止をしっかりと行っていくとともに、今後とも、輸送の安全を基盤とし、お客様に安心して快適に利用していただける市営交通であり続けることを目指し、努力していきたいと考えております。

安全確保に向けた当局の取組の概要については、簡単ではございますけれども、以上でございます。

## ●石田部会長

今御説明がありました輸送の安全確保に向けた取組について御質問や御意見はございませんか。

## ●峪部会長代理

ヒヤリ・ハット情報の収集と活用についてです。

今回もありましたように、今年度は南北線麻生駅、あるいは、南北線の軌道面が剥離したということがあって、現場で働いている皆様もリスクに関する意識が非常に高い状況にあるのかなと思うわけです。

潜在的に認知できていないリスク要因が今御紹介していただいた安全に関する体制や取

組の中、職員の皆様から何らかの有益なヒヤリ・ハット情報の収集と活用がどう機能しているのか、具体的な事例がありましたらお願いいたします。

### ●山田高速電車部長

我々が求めているヒヤリ・ハット情報についてです。

ヒューマンエラーがあったときには事故やトラブルにつながります。ただ、同じことをやってもトラブルにならないケースも当然あります。そこで、ふだんはどういうことを行っているのか、ヒヤリ・ハット情報として職員から募集しているところです。ただ、現実的には、そういうことが恥ずかしい、強く指導を受けるのではないかということで職員から情報がなかなか集まっていないのが現状です。例えば、シャッターを開けているときにけがをしそうになったなど、労災関係のものは上がってくるのですけれども、未然防止につながるものはなかなか上がってこず、我々としても苦慮しているところです。

先ほど申しました慶應義塾大学の教授にも相談し、安全に関して気づく人間をどう育てていくのか、力を借りて勉強会を行っておりますが、ヒューマンエラーが起これそうになった件数としては数件程度です。

### ●峪部会長代理

ヒューマンエラーが対象になっているということでしたが、防煙垂れ壁の点検が定期的な点検ルーチンになっていなかったといいますか、長い間、点検されてこなかった、あるいは、軌道の路面剝離など、前兆現象がもしあるのであれば、施設の方から情報が入ってくるなど、予防保全がしやすくなる情報収集の体制はあるのでしょうか。

### ●山田高速電車部長

施設の点検になりますと、日々、駅員が駅の垂れ壁などのぐらつきがないかは点検しており、異常がありますと、我々にしっかりと報告が上がってくるシステムはありますけれども、そういったことではなく、ヒューマンエラーの未然防止に関する情報が職員からなかなか上がってこないという課題があり、いろいろな取組を進めているということです。

### ●芝井交通事業管理者

補足させていただきます。

運輸系といいますか、運行面ではヒヤリ・ハット情報については我々も期待しておりますし、そういうものが中心になってくると思うのですけれども、ハードの故障や不具合については点検し、適切な対応を行うことがメインになってきます。

例えば、先ほどお話に出た走行面の剝離についてです。我々も、何週間に一回など、ルールを設けて、目視点検や車上からの点検を行い、不具合があれば直します。今回の垂れ壁の落下は、新聞報道でもありましたけれども、設置してから点検ができていなかったということがありましたし、法的な点検義務がありませんでした。ただ、古くなっていると

ということが背景要因としてありますので、これまで点検していなかったものも含め、範囲や頻度について検討を加え、見直しをします。つまり、点検し、適切に対応するということを徹底したいということです。

### ●石田部会長

ほかにございませんか。

### ●上原委員

今の安全確保に向けた取組については御説明で理解できましたし、今日の資料に取りまとめられたもので分かりましたが、その上で質問です。

利用者からしますと、快適さもあるのですが、まずは安全・安心を求めています、安心に対する取組について取りまとめているものがあれば知りたいです。

最初の御挨拶の中でも防犯カメラの設置に取り組んでいるとありました。また、せんだっての会議でもお話がありましたが、南北線は車両の更新に合わせてということで、どちらかという遅いのかなと感じています。

なお、札幌の場合、盗撮や痴漢などはあまり問題になっておらず、ゆっくりしていてもいいのかという現状なのか、あるいは、問題があるのだとすれば、極端な話、ガードマンの巡回は考えなくていいのかと思うのです。

さらには、高齢者や体が不自由な方の専用席が地下鉄にありますよね。ほかの地域では優先席です。このようにいろいろと感ずることがありますし、利用者として安全に対する取組について知りたいです。

### ●山田高速電車部長

まず、防犯関係の話についてです。今、車内に防犯カメラを順次設置しております。駅構内にもカメラはついているのですけれども、それに録画機能をつけることをしております。

次に、専用席についてです。過去、札幌市営地下鉄では優先席でスタートしました。しかし、昭和50年当時ですが、若者が席を占領するという状態となり、座りたい人が座れなく、市議会でも議論があり、専用席にしました。その後、順次、高齢の方や障がいのある方以外に、妊娠している方や内部障がいがある方などへ利用拡大してきました。

なお、専用席を優先席にしないのかというお声もたまにあるのですが、これから高齢者や障がい者が社会進出するということが多くなると考えておまして、朝ラッシュの時間帯でも安心して座れる今の専用席がいいのではないかと考えております。

### ●本間安全推進担当課長

補足説明いたします。

今御説明させていただいた中で慶應義塾大学の教授の支援をいただきながらという話を

させていただきましたけれども、安全だけではなく、お客様に安心して利用していただくためにはという視点からいろいろな取組も行っております。その中の一つとしてお客様調査というものをしております。

年1回、街頭で利用者の方に交通局の地下鉄利用時における安心感や満足度など、ニーズなどを聞いていますが、これも慶應義塾大学の教授の協力をいただきながらやっているものです。こうしたことで利用者の声を集計、分析し、安心につながる取組をやりたいと考えているところです。

### ●石田部会長

ほかにございませんか。

### ●大金委員

今の話と重なるかもしれませんが、ハード面のことは技術的な問題で、ルールによってある程度クリアできるのかなという気がしますが、利用される方々のマナーが悪いことによって発生する事案は相当ややこしいと思うのです。

法律的なことは分からないのですけれども、札幌市交通局としての責任はあるのですか。警察ではないですね。マナーの悪い者が専用席に座るといようなときです。

何年前か、地下鉄車内でけんかがあって、僕も乗っていたのですけれども、殴っている音が聞こえたのです。その後、地下鉄を降りて、今度は頭を蹴飛ばしていたのです。周りの方は怖くて止められなかったのです。僕も子どもがいたので、止められませんでした。でも、誰かが事務室の方に言って、3人くらいが下りていったのです。でも、蹴っていた方は、俺は18歳以下だから警察が来ても俺を取り締まれないと開き直り、結局、何もできなかったのです。

こうした例も含め、法律的にどうか、そのときの責任の所在、そのときになすべき方法です。救急車に通報すれば警察も来ますよね。でも、それしか手はないのかで、この手の問題の交通局の方の責任や義務についてよろしくお願いいたします。

### ●山田高速電車部長

乗客のマナーと殴っていることは別です。

例えば、ドア付近に立っており、ほかの方が乗りづらい、リュックが邪魔になって通行できない、専用席に座っている方へのマナーは我々が管理します。これは法律で罰することはできないのですけれども、ほかのお客様にも安心して利用していただくべく、マナーキャンペーンやホームページで訴えております。

次に、車内でけんかや暴力行為があったときですが、我々は警察に連絡し、対応します。車内でそういうものを見かけたとき、どこに通報したらよいかということもあるかと思えますけれども、非常通報ボタンが各車両についておりますので、運転士なり指令なりが対応し、次の駅で駅員が降ろして警察に渡すという対応をすることになっております。

ただ、その方法が分からないという方もいるかと思いますので、非常通報ボタンについてはポスターやホームページなどで周知しております。

### ●大金委員

事業者として、乗客の安全を担保するため、そういう活動をしなければならないという義務があるのですか。

### ●山田高速電車部長

鉄道事業者の義務となります。法律の縛りはないですけども、お客様に安心して利用していただくという使命の下でやっております。

### ●石田部会長

それでは、そろそろお時間が参りました。  
最後に何かありませんか。

### ●駒ヶ嶺委員

日頃から輸送の安全の確保に向けた取組をしていただきまして、ありがとうございます。

1点、参考でお尋ねします、

事故情報について、重大事案等について交通局内で迅速な共有をされていると思われませんが、札幌市の危機管理対策室など、外部機関との連携はどのような体制であるのか、確認いたします。

以前、大雪が降って飛行機が遅れたとき、電車の最終接続が間に合わなくなりそうとき、地下鉄を延長営業するということがあったかと思いますが、危機管理対策室と交通局での連携があるのか、伺います。

### ●山田高速電車部長

大きな事故といいますか、運行に影響がある事故やトラブルが発生した場合は情報が行くようになっております。

委員がおっしゃっているのは大雪のときのことだと思いますが、当時、JRが止まっており、高速道路は動いているけれども、バスもなく、空港にかなりの方が滞在しており、JRが動いたら、その方たちを乗せられるけれども、当方の営業時間を超えるので、延長してくれということがありました。

その後、運輸局と新千歳空港が主体になり、そういった場合、要は、空港に滞留者がいて、JRが止まっており、高速道路が動いていればバスを使って大谷地駅に集約させ、地下鉄を使って運送するという取決めになっておりますので、今後、そのようなことがありましたら、そうなります。

●石田部会長

ほかにございませんか。

●吉田委員

今日、交通事業振興公社の方が来ているかは分かりませんが、過去、何回か、路面電車の運行の事業者がこの場面にはいないので、上下分離の前と後で全体が見えなくなっております。でも、その後、何回か重大事案があったかと思うのです。その情報共有はされていると思うのですが、あるときになると、それは公社です、料金改定も公社ですとなりますよね。市民とすれば札幌市の市電なわけで、この部会でも公社の責任者から報告していただく場面があってもいいのではないかという話をしたと思うのです。

この場に公社の方が出てこないことに違和感があるといいますか、もやっとしています。今後、運行事業者の責任のある方に来てもらい、何かあったときには話をしてもらおうということについても検討していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

●芝井交通事業管理者

例えば、市議会での対応についてもそうで、最終的に路面電車についても責任は私ども交通局にありますので、私どもが一元的に対応しております。

今日、公社で検討しているので、この場では確たることはお答えできないというものが、これについては不勉強で、反省しなければならぬと思っております。いただいたことについては勉強させていただきませうけれども、この場にとすることは、現在、考えていないことについては御理解をいただきたいと思っております。

●吉田委員

料金のことも具体的に分からないわけです。

上下分離後がブラックボックスになっているのです。毎回という必要はありませんが、事故があったとき、そういう方々に来てもらい、詳細を説明してくれれば、私どもがより理解できる機会になるのかと思っておりますので、検討していただければよろしいのではないかと思います。

●石田部会長

委員の公式な構成員には含まれないと思うのです。それは趣旨が違うからです。ただ、オブザーバーみたいな感じで、そういう事案があったときには、来ていただいて、回答を求めるとことはありなのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

●芝井交通事業管理者

私どもでできる限り説明したいと思っておりますが、今後、審議会からの求めがあれば考えたいと思っております。

## ●石田部会長

ほかにございませんか。

## ●朝野委員

ヒヤリ・ハットの件です。

恥ずかしくてあまり出てこない気がしているとおっしゃいましたよね。それは、ヒヤリ・ハットの基準が狭いからなのかなと感じました。ヒューマンエラーのみがヒヤリ・ハットとおっしゃいましたけれども、例えば、主なものは航空業界や医療業界は厳しいのです。患者が転倒したというときには発見した人が書くのです。

地下鉄構内で転倒した方がいたとします。でも、その報告書を書きたくないから報告したくないというのはよくあるのです。医療業界でも、指示された薬とは間違った薬をトレイに入れただけでも報告書が出てきます。数件だったということにすごくびっくりしています。これだけたくさんの駅があり、たくさんの従業員がいるのにほんの数件なのかと思ったのです。

情報の共有と設備や環境の不具合で起こること、ヒューマンエラーとありましたが、先ほど慶應義塾大学の教授から御指示をいただいているという話がありましたけれども、設備点検の方が、ああ、ここはさびているところを見つけたとき、ヒヤリ・ハット情報として報告するという基準をつくらないと同じような事故が起きてしまうと思うのです。

例えば、大谷地駅から歩いてここに来ましたが、水なのでしょうか、チューブみたいなものがあつたのですね。これはどのくらいこうなっているのかと思いましたし、ほかの駅でも見たことがあるのです。それにぶつかることはないのでしょうけれども、リスクマネジメント的なことが狭いのかなと思いました。

例えば、何かエラーを起こしたら上司に怒られる、報告書を書きたくないということで報告してくれない場合が多いのです。でも、エラーをなくすためにヒヤリ・ハット事案をたくさん集め、情報共有しなければ、また起こるのです。

医療の世界では、注射ミスなど、いろいろなことが起こりますけれども、ヒヤリ・ハット情報を共有することでかなり防げるのです。ですから、その範囲を確認していただきたいなと思いました。

## ●山田高速電車部長

私の説明が悪かったのかもしれませんが、運転者がミスしそうになったことのがなかなか上がってこないということでした、駅構内で滑りそうだ、危ない場所なところは、日々、点検しておりますし、施設破損報告など、ヒヤリ・ハット報告以外で上がってきています。

私が上がってこないと言ったのは自分がミスしそうになったことは恥ずかしくて言えないのではないかということでした。

●朝野委員

ヒヤリ・ハットで上がってきている内容を次回に教えてきていることがあれば、委員として、いいアイデアではないですけども、外の意見として言えるのかなと思いました。

●石田部会長

今、御意見がございましたとおり、次回か、どこかのタイミングでデータとして見せられるものが公開していただき、皆さんで議論できればと思いますので、よろしく願いいたします。

時間がかかなり超過しております。委員の皆様には活発に御意見を交わしていただき、今後、交通事業にそれらを還元し、新しい展開を図っていただきたいと思います。これをもちまして審議を終了とさせていただきます。

最後に、事務局より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、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、令和7年度の予算等について御審議をいただく予定です。日程等については改めて御連絡させていただきますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

●石田部会長

それでは、これ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。

円滑な進行に御協力をいただきまして、ありがとうございました。

以 上