

**停留場のバリアフリー対応の推進**

路面電車

道路の拡幅事業との連携などを含め、車両への乗降をしやすくするため、停留場と車両との段差を小さくする停留場の嵩上げや拡幅、スロープの設置、横断歩道に接していない停留場(中間電停)の移設を行います。

**低床車両の導入継続**

路面電車

多くのお客さまにとって快適でご利用しやすい環境づくりのため、冷房設備などを備えたバリアフリー対応の低床車両を計画的に導入していきます。

**(5) 訪日外国人旅行客が利用しやすい環境整備を行います****案内表示等の多言語化**

新規

共通

札幌市を訪れる多くの外国人旅行客に対応するため、施設の案内標識等を多言語表記(日・英の二か国語又は日・英・中・韓の四か国語)に改修します。また、地下鉄車両の案内表示器についても、老朽化した機器の更新に合わせて、多言語表記に改修するとともに、色覚の個人差を解消するCUD(カラーユニバーサルデザイン)\*を採用し、視認性の向上を図ります。

**券売機等の多言語対応**

新規

地下鉄

訪日外国人旅行客の受入環境の整備として、券売機及び精算機の機器更新にあわせ、現行の二か国語(日・英)のほか、中国語・韓国語の計四か国語対応への改修を進めます。

**無料Wi-Fi設備の拡充**

新規

地下鉄

現在未対応の駅などでの利用拡大へ向けた設備増強を検討します。

**市電1日乗車券の導入**

新規

路面電車

訪日外国人旅行客の利便性向上や利用促進策の一つとして、市電1日乗車券の導入を検討します。

**地下鉄事業**

案内表示の多言語化

**路面電車事業**

停留場のバリアフリー化

## 事業計画(主な取組)と 札幌市の上位計画との関連性

「札幌市まちづくり戦略ビジョン(戦略編)」において、持続可能な公共交通体系を維持していくため、再開発を活用したバリアフリー化の促進等により、駅周辺施設などの利便性の向上や、地下鉄駅構内の未利用空間を活用したにぎわいや交流の場の創出などにより、公共交通の利用を促進することとしています(P.72)。

「札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2015」では、高次な都市機能の集積や魅力ある都市空間の創出など、札幌の顔にふさわしいまちづくりを重点的に進めていくことで、市民生活の質の向上を支えるとともに、札幌を世界にアピールすることができる、魅力的な都心を目指し、また、地下歩行ネットワークや路面電車の更なる活用などによる回遊性の向上や、都心内の交通環境の改善を図るなど、人を中心としたまちづくりを推進することとしています(P.83)。

札幌市交通局においても、再開発事業などのまちづくりと連携し、駅ごとに求められる諸施設の利用者への有用性などを検討し、整備を推進していきます。

「札幌市まちづくり戦略ビジョン(戦略編)」において、外国人観光客の満足度を向上させるため、交通機関・飲食・商業施設などにおける多言語対応を促進することとしています(P.42)。

また、「札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2015」においても、様々な業種にその効果が波及する裾野の広い「観光」に力を注ぎ、市民力を結集して街全体で観光客を受け入れる「おもてなしのうねり」を創出することとしています(P.6)。

札幌市交通局においても、近年の訪日外国人旅行客の増加に伴い、外国人旅行客の利便性の向上を図り、まちづくりに貢献していきます。

## 4 経営力の強化

将来にわたって安全で快適な輸送サービスを提供し続けるため、経営の効率化、組織体制の見直し、人材育成、関連事業などを進めることにより、収支を改善し企業債残高を縮減・抑制するなど、経営基盤を強化し、持続可能な経営を実現します。

### (1) 効率的で実行力のある経営を目指します

#### 上下分離の導入

路面電車

札幌市交通局が施設・車両を保有しながら、別の事業者が運行する上下分離を2020年度に導入することとしており、上下分離により、経営の効率化や安全管理体制の維持・継続などが可能となり、路面電車を将来世代へ継承していきます。

#### 「お客さまの声」の事業運営への活用

共通

お客さま満足の向上を図るために、お寄せいただいた「お客さまの声」を調査・分析し、事業運営に積極的に活かすとともに、検討・実施結果などの積極的な情報発信を行っていきます。

#### 輸送管理システムの再構築

共通

乗車人員や乗車料収入に関するデータを管理する輸送管理システムを再構築し、利用の多い駅や乗降の多い時間帯など、お客さまニーズの分析を強化することで、サービスの向上や経営力の強化を図ります。

#### 利用促進の取組

共通

市営交通の利用促進やイメージアップを図るとともに、新たな顧客層の発掘のため、民間企業等とタイアップしたスタンプラリー等のイベントの実施を検討するほか、市営交通や沿線の魅力をインターネット等を活用し、情報発信します。

#### 関連団体との連携

共通

地下鉄・路面電車事業については、地下鉄駅業務や定期券発売業務などを実施している一般財団法人札幌市交通事業振興公社と連携して事業運営を行ってきました。引き続き安全で快適な輸送サービスを提供していくため、今後もより一層連携して事業を実施します。

#### 税負担と料金負担の適正化

新規

地下鉄

巨額の地下鉄建設費用を賄うため、これまで一般会計から約408億円にのぼる財政支援のための健全化出資を受けることにより、事業が支えられてきました。今後、より自立した経営を行うべく、一般会計からの出資金を段階的に見直し、税負担と料金負担の適正化を図ります。

## 企業債残高の縮減

地下鉄

厳しい経営状況の下、緩和債の発行により資金不足を回避してきましたが、これは、過去に借入れた企業債の償還を一定期間先送りしたに過ぎません。資金残高から緩和債の未償還額を差し引いた実質資金不足は、2018年度末で661億円を見込んでおり、引き続き償還を進め、早期解消に努めます。

## 資産の延命化、更新需要の平準化

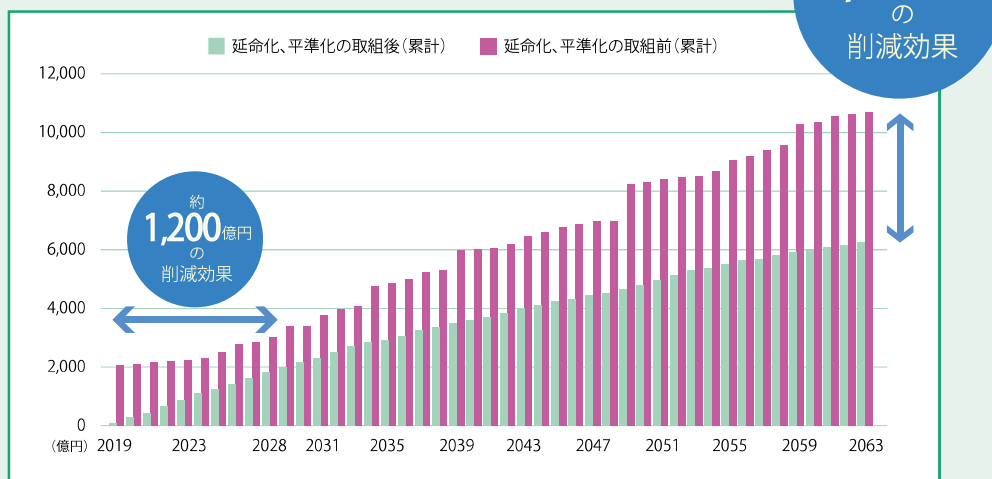
共通

開業50年を迎えようとしている地下鉄南北線など、施設・設備の老朽化が進んでいます。必要な修繕、保全等によりできるだけ延命化し、多額の経費が必要となる更新需要を平準化することで、経営の安定を図ります。

### 参 考

#### 地下鉄事業の更新需要平準化の状況

機械的な手法による試算ではありますが、法定耐用年数に基づく更新を行う場合と、延命化・平準化に取り組む場合の比較で、建設費用が巨額である地下鉄事業では、10年間で約1,200億円、45年間で約4,400億円の費用削減効果が見込まれる結果となっています。



路面電車事業については、これまで設備投資を必要最小限に抑制してきた結果、資産の老朽化が著しく進み、延命化や長寿命化が難しい状況です。

そのため、安全運行を確保するために、今後10年間はこれまでを上回る投資が必要となっています。

こうした状況の中にあっても、出来る限り延命化、平準化を図っていきます。