

札幌市交通事業 経営計画

[令和元～10年度(2019～2028年度)]

令和6年(2024年)3月改定版



はじめに

札幌市交通局が担う公共交通事業については、昭和2年(1927年)に民営の路面電車事業を受け継いだことを皮切りに、地下鉄事業においては、令和3年(2021年)12月に開業50周年を迎え、路面電車においては、令和9年(2027年)12月に開業100周年を迎えるところ です。

これもひとえに、札幌市民をはじめ、市営交通をご利用いただいている皆さまや多くの関係者のご支援のおかげと深く感謝申し上げます。

令和元年(2019年)6月に、好調な乗車人員を背景に安全で確実な輸送サービスや時代にあった利用者への対応を目的とした10年間の計画をスタートしたところですが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を含めた前半5年間の取組の進捗状況を踏まえ、計画を見直すことといたしました。

このたび策定した「札幌市交通事業経営計画[令和元～10年度(2019～2028年度)]令和6年(2024年)3月改定版」では、老朽化した南北線5000形車両の更新に向けた検討や車内防犯カメラの設置などの新たな取組も加え、安全安心を最優先とした投資を積極的に進めるほか、車両とホームの隙間の縮小など、ユニバーサル社会の実現に向けて、誰もが利用しやすい環境を整えてまいります。

また、札幌を訪れる多くの観光客を含め混雑している南北線さっぽろ駅のホーム増設やデジタルサイネージの展開など、新幹線の札幌延伸や都心の再開発といった札幌のまちの発展に合わせて、利用者の拡大や増収に取り組むことで、コロナ禍後の次のステージに向かう5年間にしたいと思います。

これからも、持続可能な事業運営を継続し、地下鉄、路面電車をしっかりと次の世代に承継していけるよう努めてまいります。

令和6年(2024年)3月

札幌市交通事業管理者
交通局長 中田 雅 幸



目次

第1 経営計画改定の考え方

- 1 経営計画の改定目的・位置づけ 2
- 2 当初計画における達成目標 4
- 3 札幌市の交通事業を取り巻く状況 7
- 4 地下鉄事業の現状 9
- 5 路面電車事業の現状 13
- 6 経営理念及び経営方針 18
- 7 目指す乗車人員 19

第2 事業計画(主な取組)

- 1 安全の確保 22
- 2 快適なお客様サービスの提供 28
- 3 まちづくりへの貢献 32
- 4 経営力の強化 43
- 5 達成目標 50

第3 収支計画

- 1 地下鉄事業 54
- 2 路面電車事業 57

参 考

- 1 学生との意見交換会 62
- 2 パブリックコメント手続 63

第1 経営計画改定の考え方

1 経営計画の改定目的・位置づけ

(1) 改定目的

現行の「札幌市交通事業経営計画[令和元～10年度(2019～2028年度)]」(以下、「当初計画」という。)は、10年間の計画的な交通事業運営のために、令和元年(2019年)6月に策定しましたが、計画策定直後からの新型コロナウイルス感染症拡大による減収など、様々な経営環境の変化があり、取組の見直しだけでなく、長期収支も含めて計画を改定することが必要と判断しました。

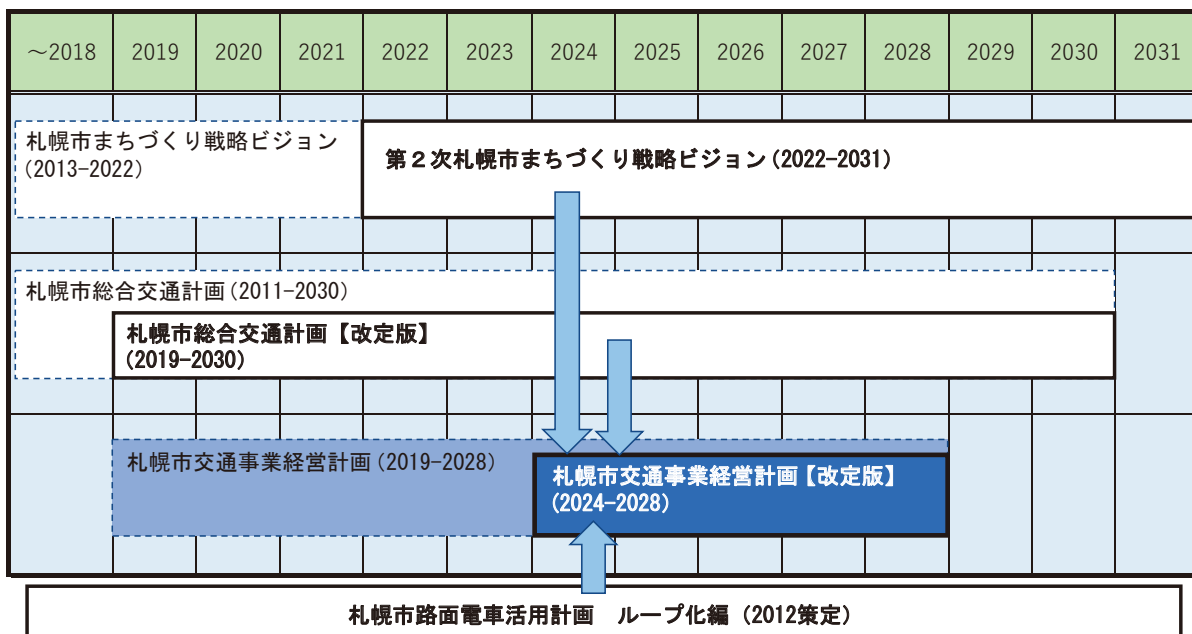
計画改定にあたっては、経営環境が変わっても『安全で、確実な輸送サービスを提供する』という交通局の責務をしっかりと果たしていかなければなりませんので、「経営理念」は堅持していきますが、社会情勢の変化に合わせて新たな取組を加えるとともに、今後10年間の長期収支を改めて見直すことで、持続可能性を担保し、後半5年間の取組を着実に実施していきます。

(2) 計画の位置づけ

「札幌市交通事業経営計画[令和元～10年度(2019～2028年度)]令和6年(2024年)3月改定版」(以下、「本計画」という。)は、令和元年(2019年)6月に策定した当初計画の前半5年間の取組の進捗状況や経営環境の変化を踏まえ、令和6～10年度(2024～2028年度)の後半5年間の取組や収支見通しを整理した計画です。

この計画は、札幌市のまちづくりの基本的な指針「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン」、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施するうえでの指針「札幌市総合交通計画【改定版】」、そして、路面電車の活用の基本的方向性などを定めた「札幌市路面電車活用計画 ループ化編」の趣旨を踏まえ策定しています。

また、公営企業が経営環境の変化に適切に対応するために、長期的な経営の基本計画として総務省が要請している「経営戦略」に位置づけた計画となります。



(3)SDGsへの貢献

札幌市は、内閣府より、平成27年(2015年)9月に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標(SDGs:Sustainable Development Goals)」の達成に向け、優れた取組を提案する『SDGs未来都市』に選定されています。

交通局としても、地下鉄や路面電車の運行を通じて、SDGsの目標とする持続可能な社会の実現に貢献していきます。

すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供します。



9.1 経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する。



11.2 交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

マイカーに比べて一人当たりCO₂排出量の少ない公共交通の利用促進は、気候変動対策としても有効です。



12.2 天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。



13.2 気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む。

2 / 当初計画における達成目標

(1) 主な取組の達成目標と進捗状況

当初計画における主な取組については、その進捗を確認できるよう達成目標を設定しました。ここでは計画前半の「中間評価」を行いました。

目標については、経営状況を鑑み、一時凍結した事業や入札不調等による進捗の遅れが見られる事業もありましたが、達成に向けて努力を続けているところです。

- ：計画通り進捗している
△：進捗の遅れはあるが目標達成に向けて進めている

項目		取組	達成目標	進捗状況 (2023年度末時点)	評価
安全の確保	地下鉄	地震対策の推進	真駒内駅完了(2020年度) 南北線高架部シェルター、 車両基地等の順次実施	真駒内駅-耐震化完了(2020) 南北線高架部シェルター:工事 (2021~) 南車両基地:工事(2021~) 東車両基地:設計中	○
		土木構造物 (ずい道)の保全	試験施工、保全計画 の策定、実施	保全計画策定(2019) 改修工事実施区間: (南北)さっぽろ~すすきの (東西)南郷18丁目~大谷地*	○
	路面電車	軌道施設(レール等) の更新	2028年度末までに レールを283m更新	進捗率52.3%(148m/283m)	○
快適なお客さまサービスの提供	共通	◎ 精神障がい者に対する運賃割引 制度の導入	2019年4月に実施	2019年4月実施	○
		◎ 同伴幼児の 無料人数拡大	2020年度中に実施	2020年4月実施	○
	地下鉄	◎ 地下鉄駅の リフレッシュ	2028年度末までに南北線12 駅(高架駅除く)、東西線2駅 〔各年2駅程度〕	すすきの駅完了(2023) ※経営状況を踏まえ、すすきの駅以 外は一時凍結とした	△
		◎ トイレの 洋式化等	各年度3駅実施	(南北)大通、すすきの、真駒内 (東西)円山公園、大通、東札幌 (東豊)さっぽろ、福住 ※入札不調による遅れ	△
		◎ 走行路面の改修	試験施工、改修計画 の策定、実施	改修方法を検討中	△
路面電車	◎ 制振軌道化	2028年度完了	進捗率84.4%(7,513m/8,905m)	△	

項目		取組	達成目標	進捗状況 (2023年度末時点)	評価		
まちづくりへの貢献	地下鉄	◎	沿線地域の再開発との連携・協力	順次検討・実施	南北線さっぽろ駅ホーム増設等工事着工(2023) 新さっぽろ駅10番出入口接続部竣工(2023)	○	
			照明設備のLED化の推進	2019年度に4駅実施以降、各年度2駅実施	(南北)麻生、北34条、北24条、北18条、(東豊)環状通東、東区役所前、北13条東、豊水すすきの、学園前、豊平公園、美園、福住	○	
		◎	エレベーターの増設	順次検討・実施	(南北)北24条* (東西)大通、大谷地*、新さっぽろ*	○	
		◎	案内表示等の多言語化	出入口電照標識	2028年度末までに100台実施(総数252台)	(南北)麻生、北24条、北18条、すすきの、北34条*、北12条*、大通*、中島公園*、幌平橋* (東西)西11丁目 ※国補助の採択がなかったため、経営状況を踏まえ、事業先送り	△
		◎		駅構内標識	2022年度末までに全49駅実施	進捗率73.5%(36駅/49駅) ※国補助の採択がなかったため、経営状況を踏まえ、事業先送り	△
		◎		車内表示器・行先表示器	2022年度末までに東西線・南北線の全車両実施	進捗率84.1%(37編成/44編成) ※部品の調達困難に伴う遅れ	△
		◎		券売機等	2028年度末までに359台実施	進捗率35.1%(券売機73台、精算機53台/359台) ※効率的な発注方法の再検討による遅れ	△
	路面電車		車両基地の改良(電車事業所)	2024年度完了	車庫棟の竣工(工場棟、事務所棟は2026年度竣工予定)	△	
			電力設備の増強	2022年度完了	新山鼻変電所の更新工事完了(2022)	○	
		◎	停留場バリアフリー対応の推進	2020年度完了(街路拡幅事業に伴う箇所を除く)	中央図書館前、静修学園前を実施(2020) ※中間電停のみ解消方法を検討中のため未実施	△	
◎		低床車両の導入	14両導入	進捗率64%(9両導入/14両)	○		
経営力の強化	共通	輸送管理システムの再構築	2020年度稼働開始	2020年度稼働開始	○		
	路面電車	上下分離の導入	2020年4月導入	2020年4月導入	○		

※ ◎はお客様へのサービスアップ事業

※ 「進捗状況」欄の*印はR5年度(2023年度)末において、工事中又は設計段階です。

※ 今後の取組と達成目標は、50,51ページに記載しています。

第1

第2

第3

参考

(2) 収支目標の達成状況

令和10年度(2028年度)までの目標値を設定しており、現時点での参考値となりますが、収支目標について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による乗車料収入の減収等から、いずれも達成が困難な状況です。

路面電車（軌道整備事業）

(単位：百万円)

■ 経営計画 収支目標		令和4年度時点		進捗状況
		経営計画	決算	
① 経常収支	2026年度に黒字化	△56	△47	△※1
② 資金過不足額	資金不足を発生させない	161	※2 △24	×
③ 企業債残高	4,500百万円以下に抑制	4,067	3,661	△※3

地下鉄（高速電車事業）

(単位：億円)

■ 経営計画 収支目標		令和4年度時点		進捗状況
		経営計画	決算	
① 経常収支	計画期間平均79億円以上の黒字	85	61	×
② 累積欠損金	△1,400億円以下まで縮減	△1,849	△2,026	×
③ 企業債残高	2,070億円以下まで縮減	2,246	2,219	△※3
④ 資金過不足額	実質資金不足※4を2027年度に解消	△377	△568	×

※1 「路面電車無料デー」の実施による効果。

※2 一般会計からの長期借入金を除く(当初計画では、長期借入金が想定されていなかったため)。

※3 工事の入札不調等による要因で、企業債発行額が抑制されており、今後増える見込み。

※4 実質資金不足とは、資金過不足額から過去に借り入れた資本費負担緩和分企業債及び特別減収対策企業債の未償還額を差し引いたもの。

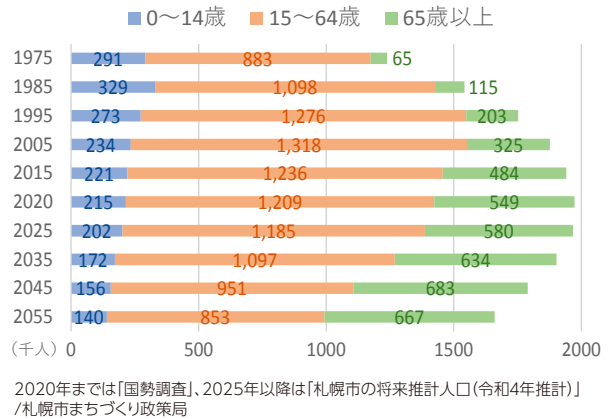
- ・ 資本費負担緩和分企業債(緩和債)
地下鉄事業については、建設費が巨額であることなどにより、資本費(減価償却費、支払利息)の負担が極めて重く、多額の資金不足が生じる傾向があることから、その負担の緩和を図ることを目的とする企業債
- ・ 特別減収対策企業債(減収対策債)
新型コロナウイルス感染症拡大の影響により資金不足額が発生または拡大する公営企業が、その資金不足額を補うことを目的とする企業債

3 / 札幌市の交通事業を取り巻く状況

(1)人口減少局面へ

- 札幌市の人口は、令和2年(2020年)をピークに、令和3年(2021年)に戦後初めて減少に転じました。
- 今後も当面の間は、年少人口(0~14歳)・生産年齢人口(15~64歳)が減少する一方、高齢人口(65歳~)の増加傾向が続きますが、その後は、高齢人口も減少に転じ、人口減少が加速すると見込まれています。

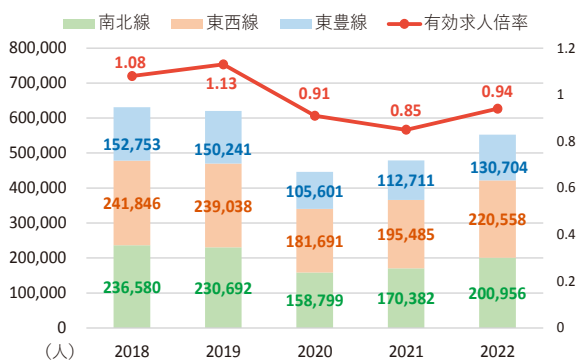
【過去の札幌市の人口構造と将来推計】



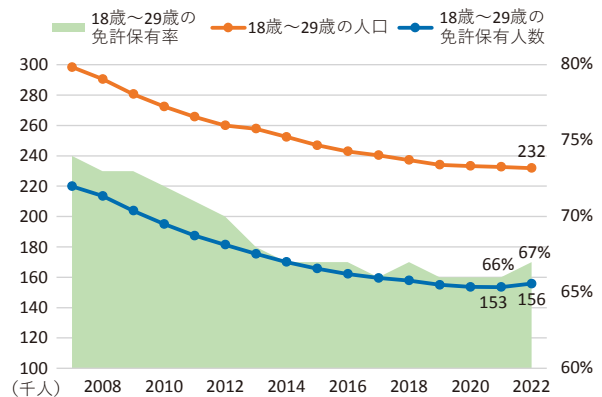
(2)乗車人員の動向

- 地下鉄の1日平均乗車人員は、令和2年度(2020年度)に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大きく減少しました。その後、徐々に回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていない状況です。これは、コロナ禍を経た外出機会の減少が要因として考えられます。
- また、有効求人倍率が低迷していたことや、自動車免許保有率の減少が止まっていたことも影響していると考えられます。

【地下鉄の1日当たりの乗車人員(線別)と札幌圏の有効求人倍率】

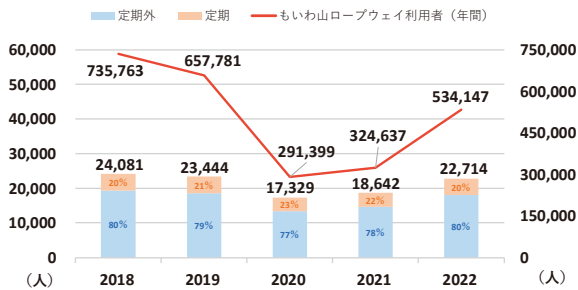


【札幌市の18~29歳の自動車運転免許保有率等】

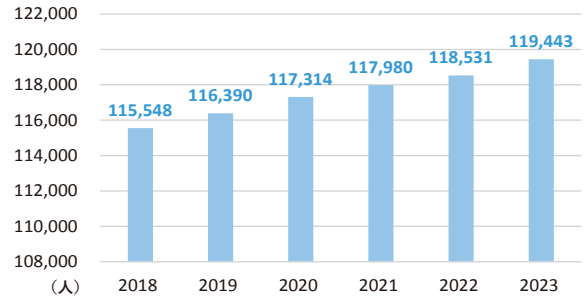


- 路面電車の1日平均乗車人員も地下鉄と同様、令和2年度(2020年度)に大きく減少しましたが、現在は回復傾向にあり、沿線にある藻岩山のロープウェイ利用者数の増加が大きく影響しているものと考えられます。令和4年度(2022年度)には、路面電車無料デーを開催するなど乗客誘致にも積極的に取り組んでいます。

【路面電車の券種別の乗車人員(一日平均)】

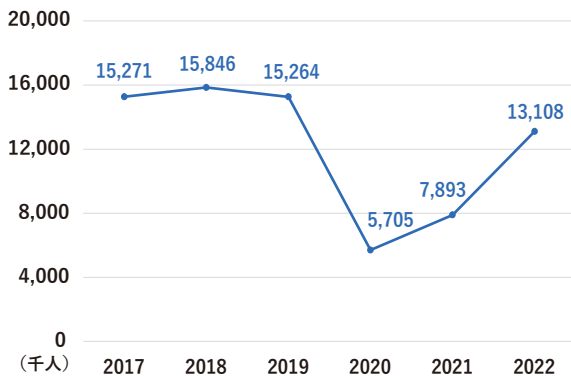


【路面電車沿線地域人口の推移】(各年4/1現在)



- 市内に宿泊した旅行客数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度(2020年度)から令和3年度(2021年度)までは激減したため、観光客の市営交通の利用も大きく影響を受けたと考えられます。

【来札観光客数の推移】



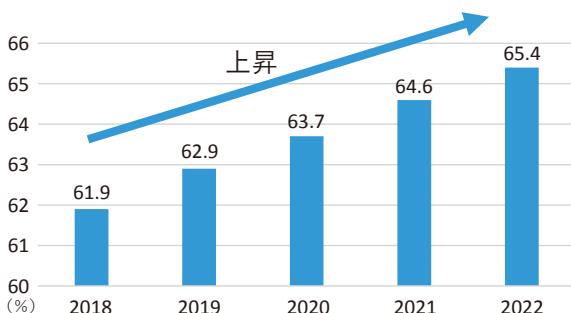
【市内の主要観光施設と最寄駅(停留場)】

施設名	最寄駅(停留場)
大倉山ジャンプ競技場	円山公園駅
札幌芸術の森	真駒内駅
サッポロさとらんど	栄町駅
白い恋人パーク	宮の沢駅
滝野すずらん丘陵公園	真駒内駅
羊ヶ丘展望台	福住駅
北海道庁旧本庁舎	さっぽろ駅
円山動物園	円山公園駅
藻岩山展望台	ロープウェイ入口停留場
モエレ沼公園	栄町駅

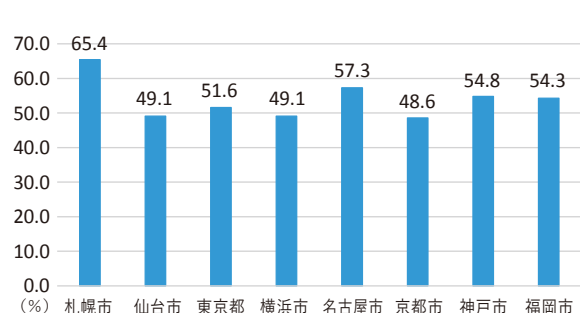
(3) 施設や設備の老朽化の状況

- 地下鉄は昭和46年(1971年)12月の南北線(北24条～真駒内)の開業後、50年以上が経過し、施設の老朽化が進行しています。これまで、耐用年数を考慮しながら適切な修繕を施しつつ長寿命化を図り、設備投資を抑制してきましたが、安全安心な運行のために老朽化更新は計画的に実施していく必要があります。

【有形固定資産減価償却率】



【他都市比較(令和4年度(2022年度)決算)】



4 / 地下鉄事業の現状

(1) 財政運営の状況

1 収入の状況

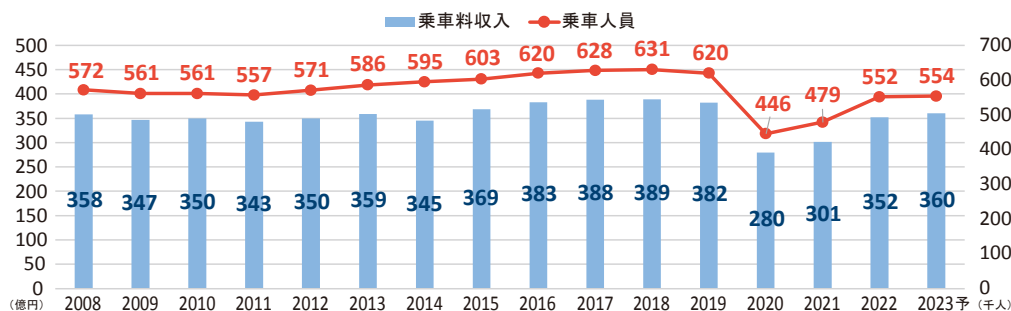
●乗車人員(1日平均)

平成20年(2008年)頃から、リーマンショック等の影響により、一時的に乗車人員は減少したものの、その後は順調に増加を続けて、平成30年度(2018年度)には631千人となりました。しかし、令和2年度(2020年度)に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、乗車人員は446千人まで落ち込み、令和4年度(2022年度)でも552千人までしか回復しておらず、コロナ禍前の水準には戻っていない状況です。

●乗車料収入(年間)

乗車人員と同様、平成30年度(2018年度)の389億円をピークに令和2年度(2020年度)には280億円まで減少しましたが、令和4年(2022年)10月からの、SAPICAポイント付与率の見直しもあり、令和4年度(2022年度)には、352億円まで回復しています。

【乗車人員(1日当たり)と乗車料収入(年間)の推移】



2 支出の状況

●職員人件費

駅業務の委託化やワンマン運転化等により抑制してきており、近年は横ばいで推移しています。

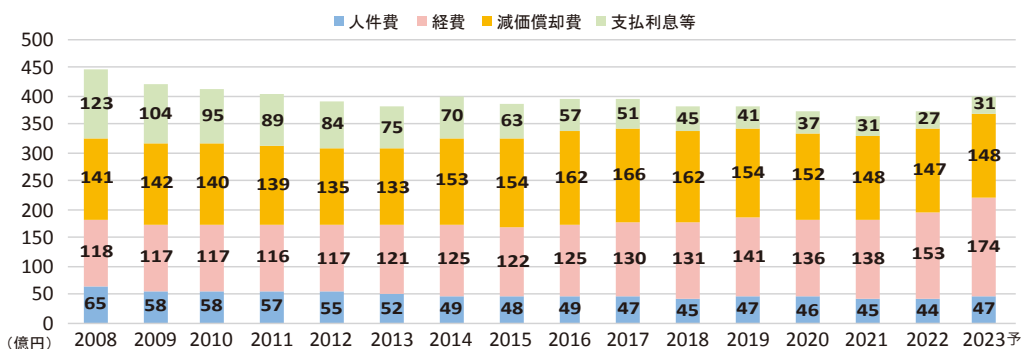
●経費

燃料調整単価の上昇による電気料金の高騰だけでなく、資材価格も上昇し、増加傾向にあります。

●支払利息

企業債残高の減少等に伴い、支払利息も減少傾向にあります。

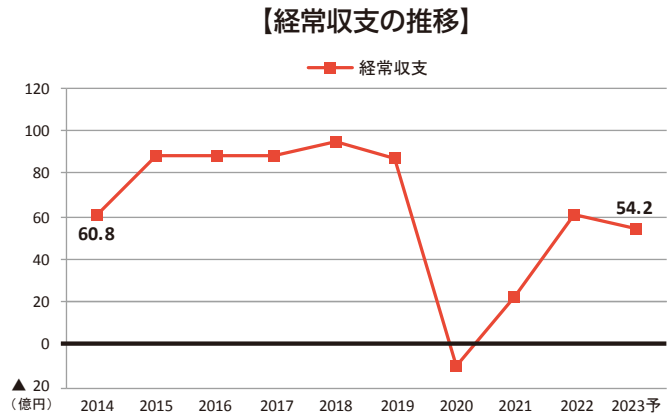
【経常支出の推移】



3 経営の状況

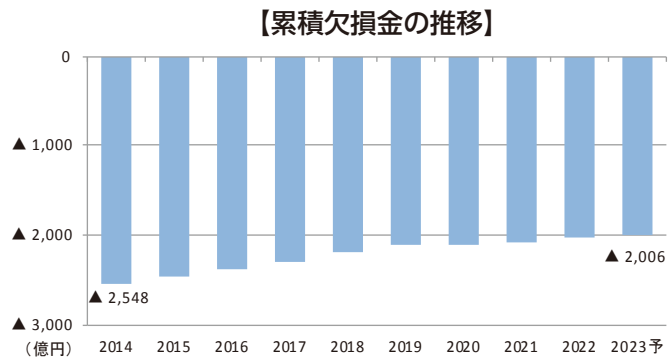
● 経常収支

新型コロナウイルス感染症拡大に起因した乗車料収入の減少に伴い、令和2年度(2020年度)には赤字に陥りましたが、その後は黒字を維持しています。



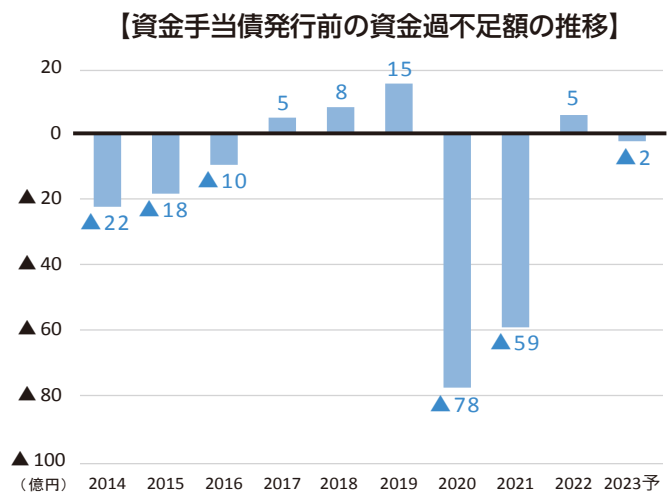
● 累積欠損金

人件費の抑制や企業債利息の減少等により縮減しているものの、依然として2,006億円(令和5年度(2023年度)末の見込み額)の累積欠損金が残っています。効率的な経営により経常黒字を安定的に維持し、今後も着実に縮減していきます。



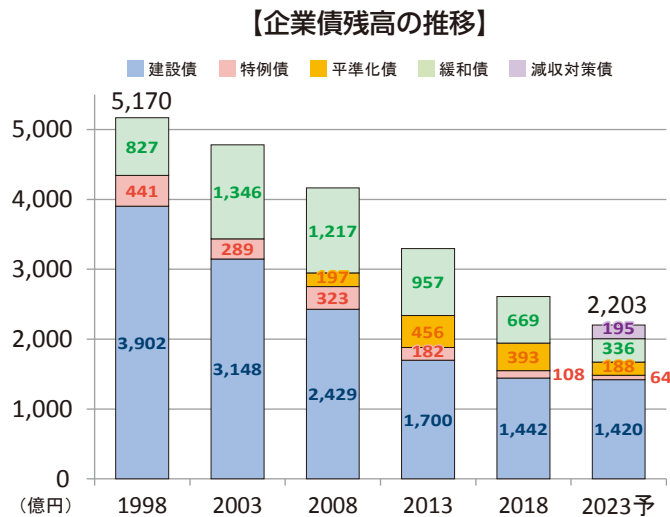
● 資金状況

以前は資本費負担緩和分企業債(緩和債)、近年は特別減収対策企業債の発行により資金不足を回避しています。こういった資金手当債に頼ることなく、安定した経営を行っていく必要があります。



● 企業債

平成10年度(1998年度)のピーク時に5,170億円あった企業債残高は、計画的な発行や償還の実施により、令和5年度(2023年度)末には2,203億円まで縮減する見込みですが、新型コロナウイルス感染症拡大に起因して発行した特別減収対策企業債(減収対策債)が新たに加わっています。

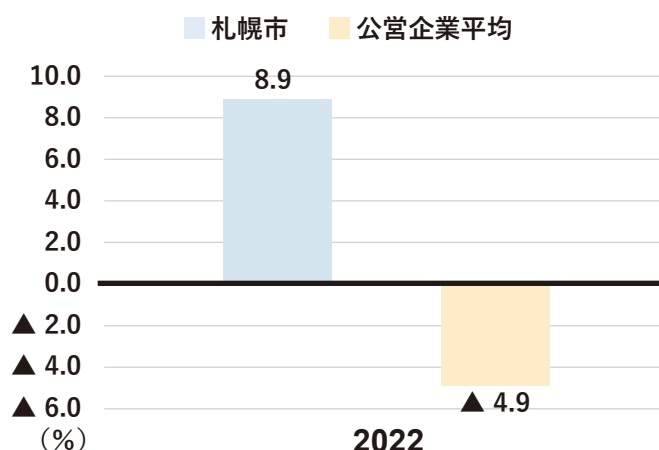


(2) 経営分析

● 営業利益率

企業の経営活動の成果を表す営業利益率について、新型コロナウイルス感染症拡大に起因した乗車料収入の減少により、マイナスに転じていましたが、令和4年度(2022年度)は、乗車料収入の回復に伴い、8.9とプラスに転じています。

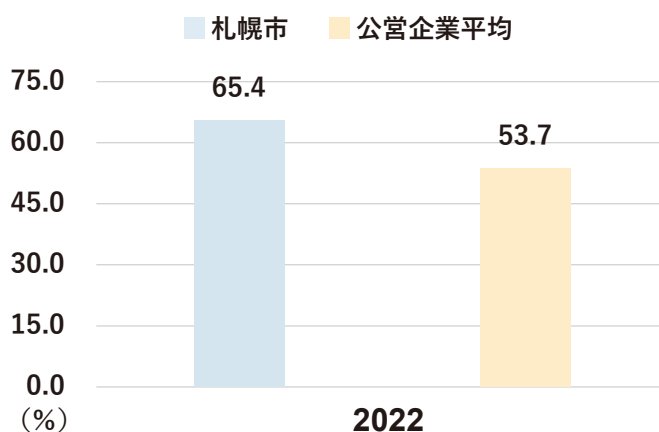
【営業利益率の他の公営企業(地下鉄)との比較】



● 有形固定資産減価償却率

有形固定資産(施設、設備)の取得額に対し、減価償却費累計額が占める割合のことで、施設の老朽化を示しています。経営改善に向けて設備投資を必要最低限に抑制してきた結果、他の公営企業(地下鉄)よりも老朽化が進行している状況です。

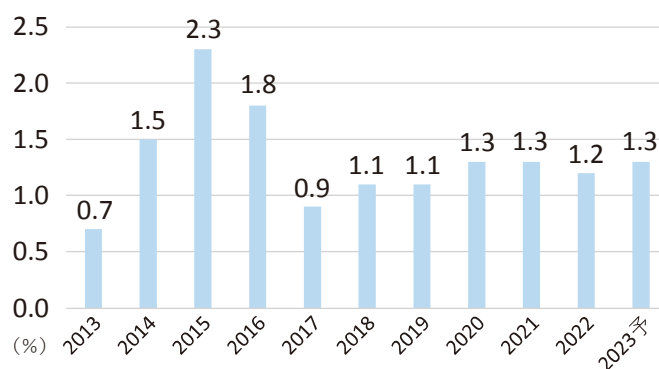
【有形固定資産減価償却率の他の公営企業(地下鉄)との比較】



● 償却資産取得価額(累計額)に対する建設改良費の割合

これまで必要最低限に抑制してきた設備投資額は、償却資産取得価額(累計額)に対し、毎年1%前後にとどまっており、全ての償却資産の更新に80年程度を要する計算です。施設の安全性を保つため、今後の設備投資については、ある程度の増額が必要と考えられます。

【償却資産取得価額に対する建設改良費】



(3) 計画改定に向けての課題

1 乗車料収入の減少

コロナ禍を経た外出機会の減少により、コロナ禍以前の乗車人員の水準には戻らないと見込んでおり、加えて、少子高齢化や人口減少により、長期的には乗車人員、乗車料収入の減少が予想されます。

札幌駅周辺の再開発や新幹線の延伸等の新たな人の流れを取り込むことにより、乗車料収入を確保することに加え、駅ナカ店舗の誘致やデジタルサイネージの増設等により増収を図っていくことが必要です。

2 施設の老朽化

各線ともに開業から長期間経過しており、施設の老朽化が進んでいるため、開業当初から使用していた車両基地の耐震改修や南北線車両の老朽化に伴う新型車両の導入などを計画的に実施していかなければなりません。

引き続き、安全性を確保しつつ、施設・設備の長寿命化に取組み、着実に老朽更新を進める必要があります。

3 増高する経費(電気料金など)

電気料金や資材価格の高騰が続いているため経費が増加し、経営を圧迫しているため、電力使用量等の削減にも引き続き努める必要があります。

4 社会情勢の変化

地下鉄は、公共交通ネットワークの基軸であり、市内拠点間及び都心への大量輸送を担っていますが、後背圏から接続するバスにおいて運転手不足が深刻化しており、今後のネットワークの維持に向けては、各機関の連携がより重要になると考えられます。

また、脱炭素社会に向けた環境負荷の低減や、ユニバーサル社会を目指した一層のバリアフリー対応、訪日外国人旅行者の増加を見越した多言語化や施設整備等、社会情勢の変化に合わせた設備投資を行っていく必要があります。

5 / 路面電車事業の現状

(1) 財政運営の状況

1 収入の状況

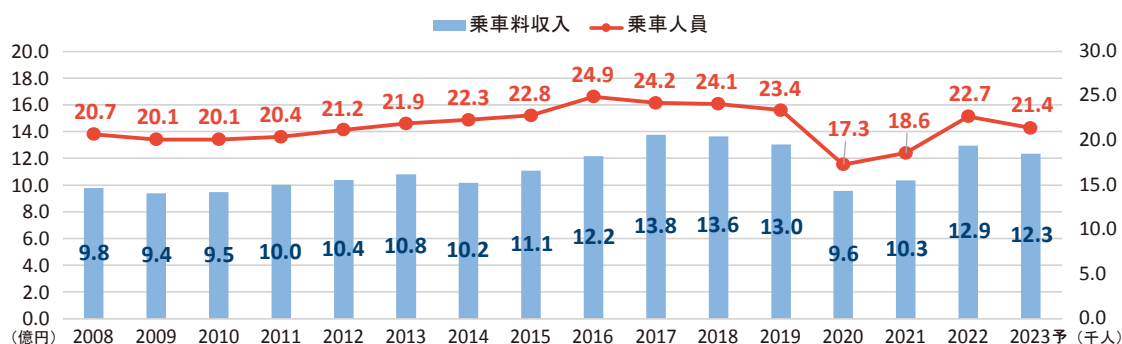
●乗車人員(1日平均)

ループ化開業(平成27年(2015年)12月)後の平成28年度(2016年度)にピークを迎えた後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度(2020年度)は大幅に減少し、17.3千人まで落ち込みました。その後徐々に回復し、令和4年度(2022年度)には「路面電車無料デー」を実施するなど、乗客誘致に取り組んだ結果、22.7千人まで回復しています。

●乗車料収入(年間)

令和2年度(2020年度)に9.6億円まで落ち込みましたが、令和4年(2022年度)決算では、SAPICAポイント付与率の見直しなどの効果により12.9億円となっており、概ねコロナ前の水準まで回復しています。

【乗車人員(1日当たり)と乗車料収入(年間)の推移】



2 支出の状況

※令和2年度(2020年度)以降は上下分離のため、交通局(下)と上下合算を記載

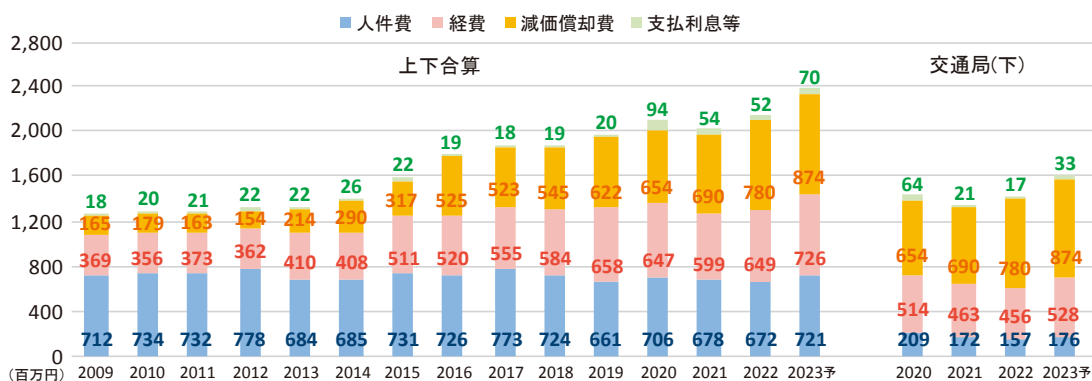
●経費

電気料金や資材価格の高騰、施設の老朽化により増加傾向となっています。なお、上下分離後は電気料金などの光熱水費は運送事業者が直接支出しているため、交通局の経費は減少しています。

●減価償却費

新型車両の導入や電車事業所再整備等、老朽化した施設の更新により、増加傾向にあります。

【経常支出の推移】

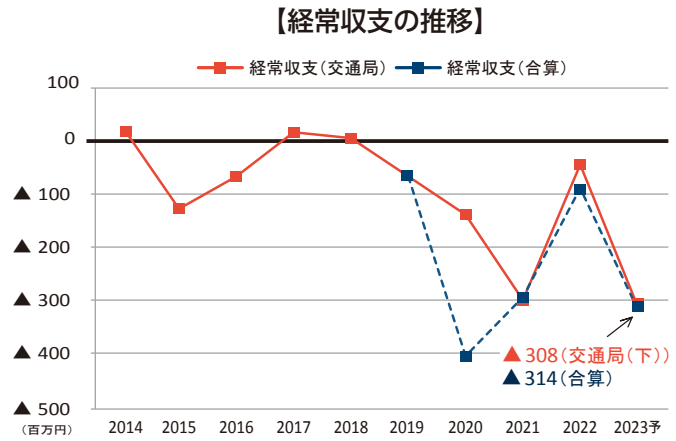


第1
第2
第3
参考

3 経営の状況

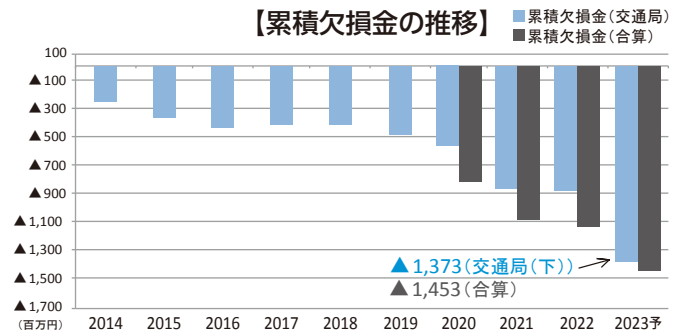
● 経常収支

修繕費等の経費や減価償却費等の営業支出が、乗車料や広告収入などの営業収入を上回っており、営業収支で赤字が続いています。一般会計からの補助金や企業債利息の支払を含んだ経常収支も同様に赤字傾向となっています。



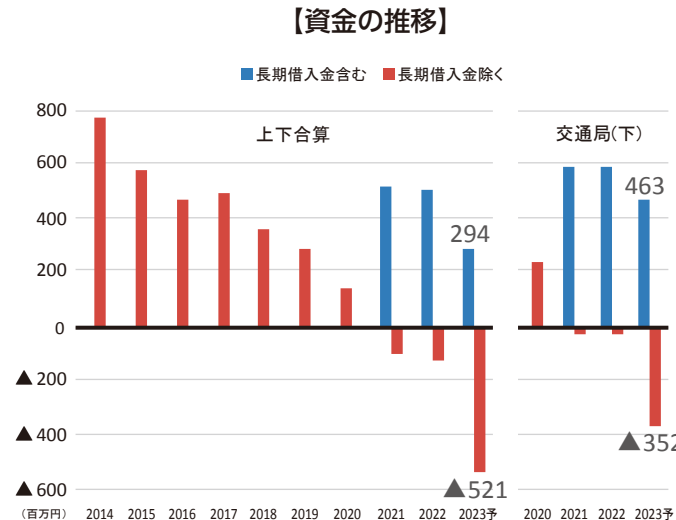
● 累積欠損金

経常収支が赤字基調で推移してきたことに伴って、累積欠損金は増大しています。令和5年度(2023年度)末には1,453百万円の累積欠損金が生じる見通しで、厳しい経営状況となっています。



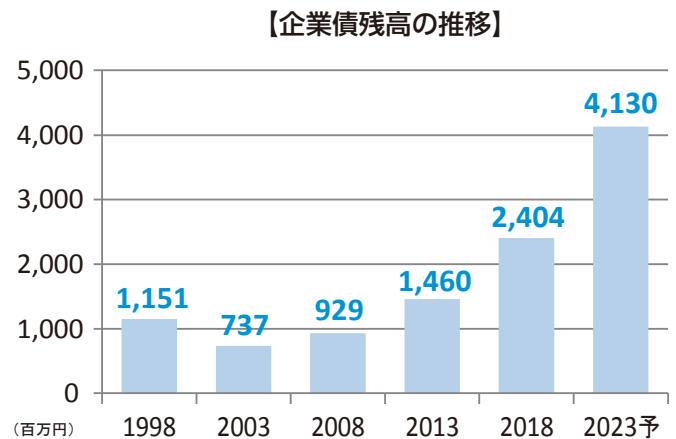
● 資金状況

施設の老朽化に伴う設備投資の増加などにより、平成26年度(2014年度)をピークに減少が続き、令和3年度(2021年度)には一般会計からの長期借入を行うことで、資金不足を回避しています。令和5年度(2023年度)末の長期借入金を含まない場合の資金残(交通局)は▲352百万円になる見込みです。



● 企業債

経営状況の悪化により、事業の存廃を検討した平成14年(2002年)から平成16年(2004年)頃は、設備投資を抑制していたため企業債残高は減少しておりますが、平成17年度(2005年度)の存続決定以降、安全運行に必要な老朽車両の改良や施設の改修などを実施しており、企業債残高は増加傾向にあります。



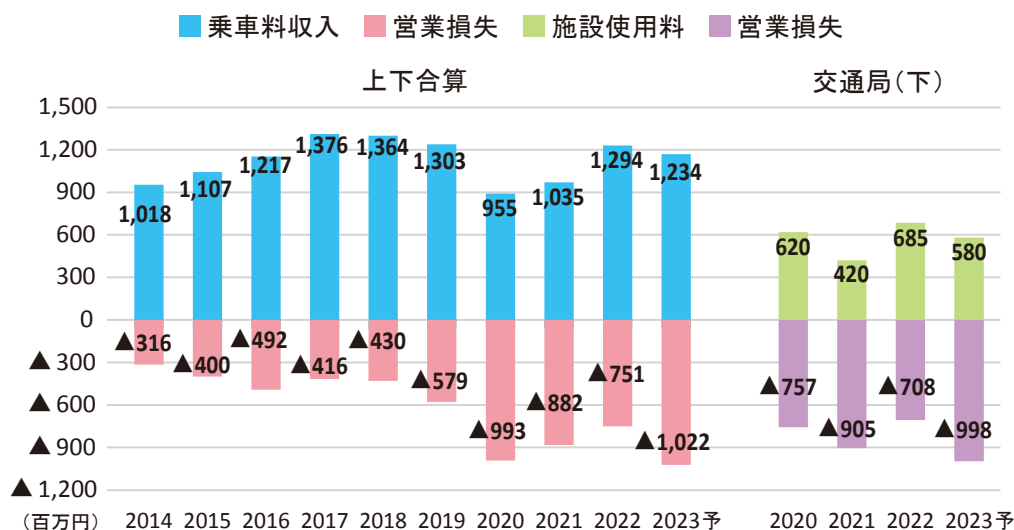
(2) 経営分析

● 営業損失

札幌市の路面電車事業は営業損失(赤字)が続いています。

乗車料収入はコロナ禍の影響に伴う減収から回復傾向にあります。修繕費等の経費や減価償却費などの増加により、営業損失(赤字)は継続しています。

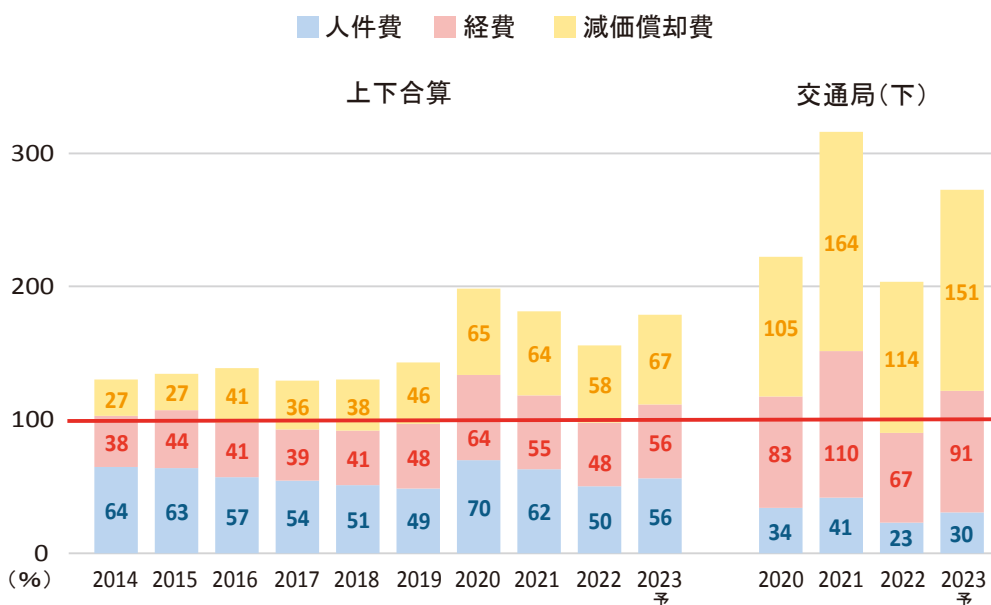
【乗車料収入と営業損失の推移】



● 対営業収益、費用構成比

令和4年度(2022年度)の上下合算の構成比は人件費と経費が、乗車料などの営業収入の98%を占めており、上下分離前の令和元年度(2019年度)の構成比とほぼ同水準となっていますが、減価償却費の増加により収益に対する費用の割合は増加しています。

【対営業収益、費用構成比の推移】



(3) 計画改定に向けての課題

軌道整備事業(交通局)

1 施設の老朽化

開業から長期間経過しており、施設の老朽化が進んでいます。軌道施設(レールなど)の計画的な更新、設備の長寿命化に取り組み、安全運行の確保を行うとともに、低床車両の更新など利用者の利便性向上も図りながら、着実に老朽更新を進めなければなりません。

2 一般会計からの借入の返済

運送事業者に対する施設使用料の減免に伴い、整備事業者の資金が不足したため、一般会計から長期借入(令和6年度(2024年度)末残高見込539百万円)を行い、資金不足を回避していますので、令和6年度(2024年度)から返済が必要となります。

路面電車“上下分離”導入の状況

路面電車事業において、経営基盤の強化や安全管理体制の維持・継続、運送事業者による柔軟な事業展開を目的に、令和2年度(2020年度)に路面電車の上下分離を導入しました。

■経営基盤の強化(新たな事業展開による収益、利用者サービスの向上を含む)

運送事業者が開始したラッピング電車やイベントでの連携などをパッケージにした「パートナー契約」のほか、企業とタイアップした貸切電車の運行など、収入確保に向けた取組を積極的に拡充するとともに、経費縮減にも引き続き取り組み、経営基盤を強化していきます。



■安全管理体制の維持・継続

上下分離のメリットを生かし、一般財団法人札幌市交通事業振興公社と交通局が一体となって、安全運行に向けた取組を更に推進していきます。

■まちづくりへの活用・公共交通ネットワークの維持

交通局が施設・車両の保有・整備を行うことで、公共交通ネットワークを維持し、低床車両の導入や停留場の嵩上げ、スロープの設置など、札幌市の施策に沿って、ユニバーサル社会を目指した一層のバリアフリー対応を計画的に進めていきます。

軌道運送事業(一般財団法人札幌市交通事業振興公社)

1 乗車料収入の減

観光需要の取り込み等により、コロナ禍以前の乗車人員の水準に回復してきていますが、コロナ禍を経た外出機会の減少により、当初計画の乗車人員には到達しないと見込まれ、加えて、少子高齢化や人口減少により、長期的には乗車人員、乗車料収入の減少が予想されます。

収支改善のため、藻岩山等の観光需要を積極的に取り込み、乗客誘致につなげるほか、広告等の附帯事業の強化に、引き続き努めていく必要があります。

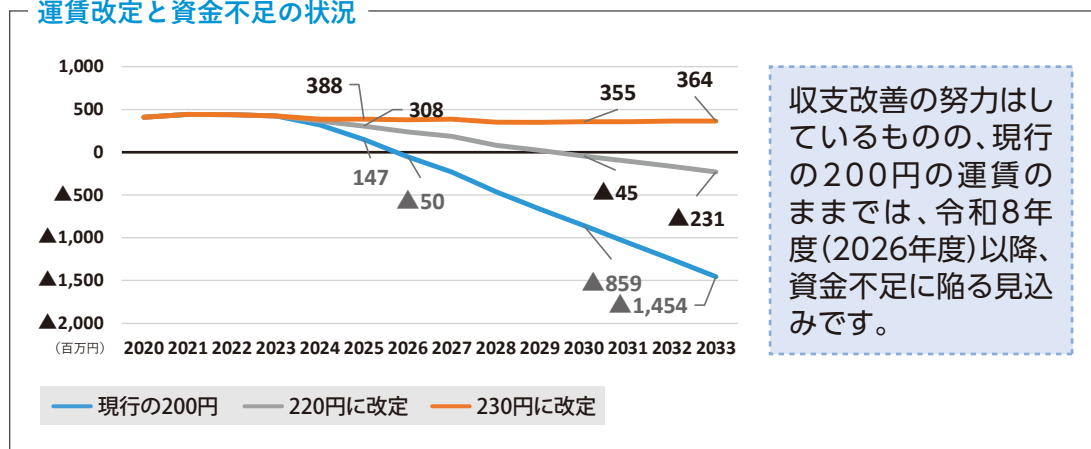
2 増高する経費(施設使用料及び電気料金など)

軌道整備事業における電車事業所再整備等にかかる企業債の償還に伴い、施設使用料の支払が増加しています。

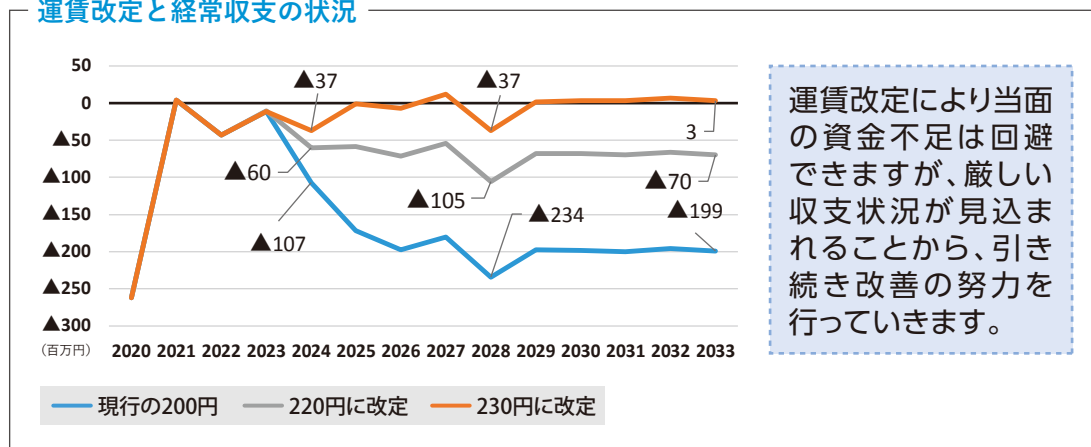
また、電気料金や資材価格の高騰が続いているため経費が増加し、経営を圧迫しているため、持続可能な経営に向けて、運賃改定が必要な状況です。

運賃改定シミュレーション

運賃改定と資金不足の状況



運賃改定と経常収支の状況



※子ども運賃・定期料金についても、改定を見込んでいます。

6 / 経営理念及び経営方針

(1) 経営理念

交通局では、自らの存在意義や事業運営における最も基本的な行動規範・方向性として、以下のとおり経営理念を定めています。

私たち札幌市交通局は、かけがえのない市民の財産である地下鉄と路面電車を最大限に活用し、公共交通ネットワークの中核として、お客さまの「ゆたかなくらし」と「まちの発展」を支えます。

(2) 経営方針

経営理念を実現するための指針として、当初計画に引き続き、輸送サービスの根幹となる「安全」、企業活動の基盤としての「経営」、時代に対応するための「サービス」と「まちづくり」の4つの視点で経営方針を定めました。

本計画は、以下の1から4で構成された経営方針に基づいて、今後の5年間の経営についての方向性を定めるとともに、具体的な事業計画として取りまとめたものです。

1 安全の確保

- ①安全管理体制の継続的な運用と改善を図ります
- ②安全性向上のための取組を推進します
- ③施設の安全性を強化します

2 快適なお客さまサービスの提供

- ①スムーズな輸送サービスを提供します
- ②快適な環境を整備します
- ③利便性の向上に取り組めます

3 まちづくりへの貢献

- ①公共交通の利用促進につながる取組を実施します
- ②地下鉄駅周辺などの機能向上を促進します
- ③脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の低減に取り組めます
- ④ユニバーサル社会を目指し、一層のバリアフリー対応を進めます
- 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

4 経営力の強化

- ①効率的で実行力のある経営を目指します
- ②人材育成・技術継承を計画的に進めます
- ③関連事業を推進し、増収を図ります

(3) 投資方針

建設改良費は、安全安心を最優先としながら長寿命化していくことを基本とし、今後の「訪日外国人を含む観光客の復活」「脱炭素社会に向けた環境負荷の低減対応」「ユニバーサル社会を目指した一層のバリアフリー対応」等を踏まえたものとしていきます。また、増収に向けた投資も積極的に実施していきます。

- ① 施設、設備の老朽更新は着実に実施することとするが、更なる更新時期の平準化を進める。
- ② 環境負荷の低減を目指し、LED化などの貢献度の高い事業への投資を進める。
- ③ インバウンドの復活を見越して、バリアフリー化、多言語化などの取組を進める。
- ④ 収入の多角化を推進するため、乗車料収入以外で増収を期待できる事業への投資を進める。

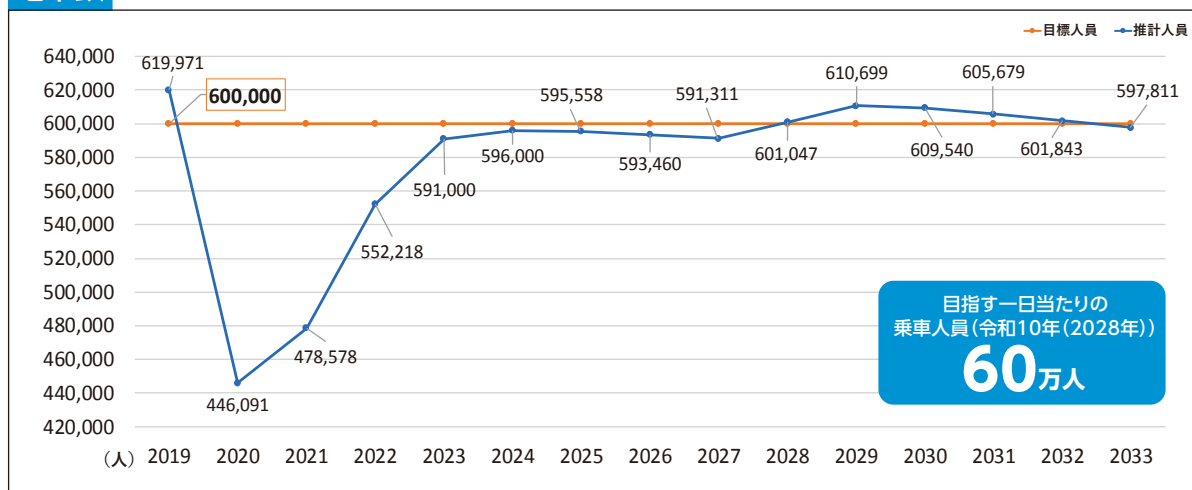
7 / 目指す乗車人員

本計画は当初計画と同様に、経営理念・経営方針に基づき、各事業を実施することとしており、各事業がお客さまのニーズに応えるものであったかどうかを測る指標は乗車人員であると考えています。

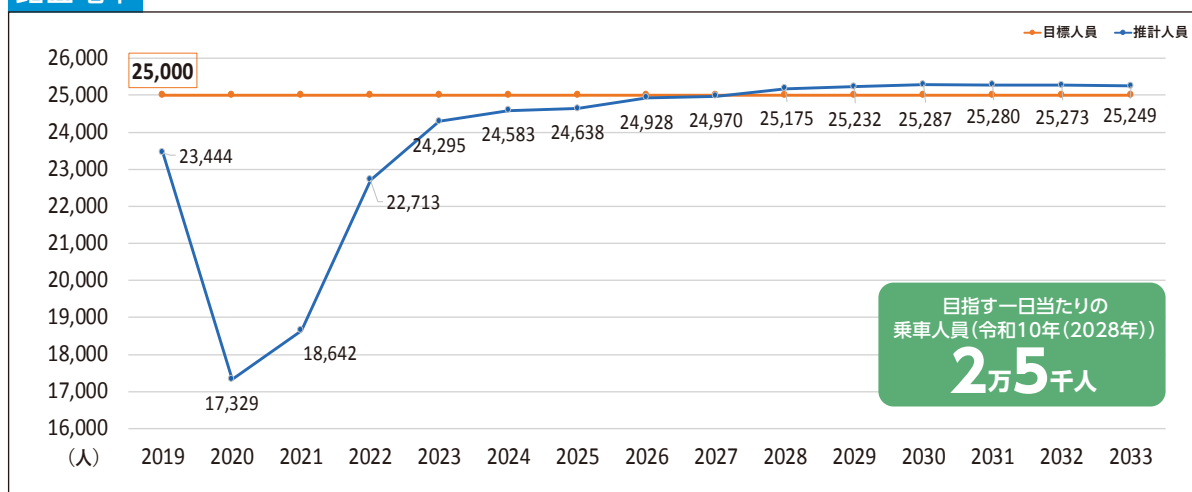
令和3年(2021年)に人口減少に転じ、今後更に少子高齢化が進むと予想される中で、乗車人員は長期的には徐々に減少していくものと考えていますが、そのような中でもJR札幌駅周辺の再開発や観光需要を積極的に取り込んでいき、利用者を増やしていくことなどを前提に、本計画における「地下鉄・路面電車事業が目指す一日平均乗車人員」は、以下のとおり定めました。

少しでも多くのお客さまに地下鉄・路面電車をご利用いただくとともに、この目標を達成し、今後、より高い目標を掲げることができるよう、本計画に記載した具体的な取組はもとより、時代のニーズに合った取組を柔軟に実施していきます。

地下鉄 一日平均乗車人員の将来推計と目指す乗車人員



路面電車 一日平均乗車人員の将来推計と目指す乗車人員



第2 事業計画(主な取組)

1 / 安全の確保

地下鉄・路面電車をお客様に安心してご利用いただくため、安全の確保を最優先に考え、安全管理体制の継続的な運用と改善、事故・災害発生時の対応を含めた安全性向上のための取組の実施、施設などの安全レベルの向上に取り組めます。これまで以上に安全で安定した輸送サービスを提供することで、より多くのお客様にご利用いただける地下鉄・路面電車を目指します。

(1)安全管理体制の継続的な運用と改善を図ります

運輸関係職員の人材育成

共通

当初計画

- 安全管理体制を継続して維持するため、運輸関係職員の養成は知識・技能を効果的に修得できる環境を確保のうえ、実施するとともに、次世代の安全管理を担う法定の管理者についても候補者の育成を図ります。

取組状況

- 令和2年度(2020年度)から地下鉄運転手候補生の採用を再開し、育成カリキュラムの策定や見直しなどを行い、地下鉄運転手養成のための環境整備に努めています。

危機管理体制の強化

共通

当初計画

- 2020年東京オリンピック・パラリンピックや、札幌市が招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックなど大規模イベント開催にあたって懸念されるテロ等事故災害に対して、国・自治体や他の鉄道事業者等と情報を共有してリスクマネジメント体制を随時見直ししていきます。
また、平成30年度北海道胆振東部地震の経験を踏まえ、災害時の情報発信やお客様の安全確保に向けた施設整備について検討していきます。

取組状況

- 災害時においても外国からのお客様に適切な情報発信が行えるよう、ホームページの運行情報を多言語化しました。また、停電となった場合でも情報発信を含めた業務が継続できるよう交通局本局庁舎の自家発電設備を整備しました。
- 他の鉄道事業者において車内傷害事案が多発したことを受け、関係機関と連携した非常時対応訓練を実施するとともに、ホーム柵と車両のドア位置がずれた際の対応手順の整理を行いました。
- 令和5年(2023年)には、G7札幌気候・エネルギー・環境大臣会合に合わせて、北海道警察、札幌市消防局と合同でNBCテロ対処訓練を実施し、連携強化を図っています。

事故の未然防止活動の推進

共通

当初計画

- 札幌市交通局職員、駅業務を委託している一般財団法人札幌市交通事業振興公社、その他協力会社からのヒヤリハット情報の収集等を通じ、事故の未然防止を図ります。

取組状況

- ヒヤリハット情報など、安全に関する職員の声を積極的に集めるとともに、必要に応じて調査と評価を行い、安全対策を実施しています。

安全監査の充実

共通

当初計画

- 安全監査の内容の充実や監査の実効性の向上を図り、安全管理体制が常に機能するよう努めていきます。

取組状況

- 全ての部門を対象として安全監査を毎年実施しています。
- 安全監査の体制強化のため、監査員及び被監査部署担当者を対象に事前研修を実施したほか、終了後には当該年度の安全監査を検証し、また、次年度以降の改善を図ることを目的に事後アンケート、事後ミーティングを行っています。

安全管理活動の推進

共通

当初計画

- 安全に関する様々な活動を「お客様の安心感・快適感向上」と「職員の働きがいの確立」の両面から評価・改善し、活動そのものの質を高めていくことを通じて、ヒューマンエラーの低減や安全性向上を推進していきます。

取組状況

- 職員や委託業者に対する、安全に関する意識調査や、交通局の業務に対する利用者のイメージやニーズを把握するための顧客調査を実施し、安全に関する方針の浸透度、組織内での意識の乖離等を数値化し、組織の現状把握や各部署における取組の改善に役立てています。
- 職場に潜在する安全にかかわる諸問題を発見し、改善ができる人材育成を目的に、外部有識者を講師として講習会やワークショップを実施しています。

第1

第2

第3

参考

(2)安全性向上のための取組を推進します

安全にご利用いただくための啓発活動の推進

共通

当初計画

- お客さまに安全かつ快適に地下鉄をご利用いただくため、利用状況を踏まえ、マナーキャンペーンや出前講座等のマナー啓発活動の取組を継続します。

取組状況

- 「エスカレーターの安全利用」、「歩きスマホ防止」等の地下鉄利用マナーに関する啓発キャンペーン、各学校でのマナー講座等を実施しています。

安全活動に関するお客さまへの情報発信

共通

当初計画

- 輸送の安全確保に係る取組や対策について、リーフレットやホームページ、出前講座等による情報発信を行います。

取組状況

- 交通局における輸送の安全確保の取り組みや鉄軌道事故の発生状況を掲載した「安全報告書」を作成し、交通局ホームページにて公表するとともに、お客さまにも気軽に手に取っていただけるよう、リーフレット(ダイジェスト版)を作成し、各駅、区役所等へ配置しています。
- 地下鉄利用時に災害等が発生した際の避難方法を解説した「地下鉄安全ガイド」を多言語版として発行し、交通局ホームページへ掲載しました。また、ポイントをわかりやすく記載した、小冊子を各駅のパンフレットコーナーへ配置することでお客さまへの情報発信を行っています。
- 災害発生時の避難方法や留意点等に関する市民向け「出前講座」を実施しています。

安全運行確保のための訓練の実施

共通

当初計画

- 事故や災害発生時に、お客さまを迅速かつ安全に避難させるとともに、列車の安全な運行を確保するため、関係機関と連携し、火災や浸水害を想定した各種訓練を実施します。

取組状況

- 地下鉄駅構内火災訓練、浸水対策訓練、列車火災訓練、列車併結推進運転訓練を毎年度実施し、各課所において事故・災害時に対応可能となるよう職員の育成を行っています。

(3) 施設の安全性を強化します

地震対策の推進

地下鉄

当初計画

- 耐震診断の結果、耐震性能の不足が判明した南北線高架部のシェルター・車両工場等の施設について、緊急度に応じて順次耐震改修工事を実施します。

取組状況

- 南北線高架部のシェルターについて、令和2年度(2020年度)から耐震改修工事を順次進めています。
- 3つある車両工場については、検討の結果、耐震性の不足や老朽化が進んでいる南北線車両基地を優先的に改修することとし、令和5年度(2023年度)から工事に着手しました。
- シェルター、車両工場ともに、営業を続けながらの工事となるため、工事の安全性や費用など優先順位を判断しながら実施していきます。

土木構造物(ずい道)の保全に向けた取組

地下鉄

当初計画

- 地下鉄ずい道内におけるコンクリートの強度及び劣化状況を引き続き把握し、必要に応じて計画的に改修を進めることで、施設の長寿命化を図ります。

取組状況

- 地下鉄土木構造物(コンクリート構造物)について、予防保全の観点から令和元年度(2019年度)に地下鉄土木構造物改修保全計画(中性化対策、ひび割れ補修、断面補修等)を策定しました。
- この保全計画に基づき、営業線の改修工事に着手するとともに、定期検査と予防保全に努めていきます。

老朽化した施設・設備の計画的な予防保全及び更新

地下鉄

当初計画

- 駅舎やシェルター、換気塔、変電所等の施設を長期間にわたり安全に使用していくため、計画的な予防保全及び更新を実施します。

取組状況

- 局建築施設の保全計画(建築施設やシェルター等)に基づき、費用の平準化を図りながら保全・更新を行い、可能な限り長寿命化を図っています。
- 令和8年度(2026年度)頃を目途に、各施設1サイクル目の外装(屋外防水・外壁等)の改修等、保全工事を終えられるよう進めていきます。

第1

第2

第3

参考

軌道施設(レールなど)の計画的な更新 路面電車

当初計画

- レール、ポイント、枕木などの計画的な更新を引き続き実施し、安全な運行を継続していきます。

取組状況

- 老朽化により、車両走行時に騒音や動揺が発生するほか、冬期間には道床の凍上が発生することから、安全運行を確保するために一定の周期(レール・枕木は35年周期、ポイントは15年周期)を目安に更新を行っています。

南北線5000形車両更新 新規 地下鉄

- 南北線5000形車両は安全性を確認しながら大切に使用してきましたが、老朽化のため令和12～16年度(2030～2034年度)にかけて更新を予定しています。更新にあたっては、社会的ニーズに留意し、新たなサービスの提供や新しい技術の導入等、車両の仕様を検討していきます。



現行の5000形車両

- 仕様検討の例**
- ・車内防犯カメラ
 - ・側面表示器
 - ・車いすスペース拡充
 - ・車いすスペースの床面表示
 - ・冷房の設置等

車内防犯カメラ設置 新規 地下鉄

- 車両内において、お客さまに危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止するため、車内防犯カメラを仕様検討のうえ、順次導入していきます。

設置計画 南北線：車両更新に併せて導入
東西線、東豊線：令和6～10年度(2024～2028年度)

防災対策

地震

地下鉄の早期運行再開と帰宅困難者対応のため、交通局独自の地震計を地下鉄各線3駅、合計9駅に1つずつ設置しています。

地震発生時には、設置した地震計の震度情報を即時に集約することで、運行再開に向けてトンネル内を詳しく点検する区間や早期に運行再開可能となる区間を判断するシステムを構築し、効率良く点検・復旧作業を行えるようにします。

火災

火災発生時に煙の拡散を防止して安全に避難できるよう、ホーム階段部に「防火扉」「防火シャッター」を設置しています。また、車両火災時の被害拡大を防ぐ設備として、車両の連結面に「車両間仕切り扉」を車両更新時に順次設置しています。



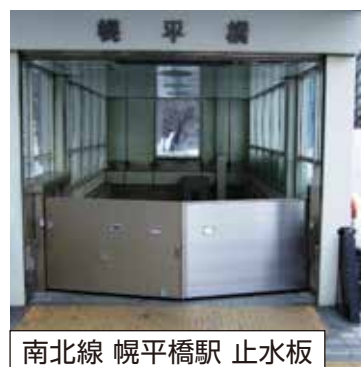
南北線 北24条駅ホーム

水害

浸水を防ぐための設備として、一部の駅出入口及び変電所に「止水板」を設置しています。その他、「土のう」や「止水シート」を各駅に設置しています。

【計画運休】

近年、全国的に台風等による大規模水害が頻発していることを受け、お客さまの安全確保を図るため、防災情報等により関係河川の氾濫が事前に想定される場合には、計画運休を実施します。なお、計画運休を実施する可能性がある場合には、その旨を事前に発表し、実施を決定した際には、改めてその詳細を発表します。



南北線 幌平橋駅 止水板

2 / 快適なお客さまサービスの提供

お客さまに快適に地下鉄・路面電車をご利用いただくため、スムーズな輸送サービスの提供や快適な環境整備などを行うことで、幅広くより多くのお客さまにご利用いただける地下鉄・路面電車を目指します。

(1) スムーズな輸送サービスを提供します

運行ダイヤの見直し

共通

当初計画

- 地下鉄の運行ダイヤについて、早朝深夜時間帯の乗り継ぎや適正な運行間隔などを検討し、お客さまの利便性の向上を図ります。
- 路面電車においても、将来の需要増に対応するため、適正な運行ダイヤの見直し及び適切な車両数を随時検討していきます。

取組状況

- 輸送統計システムの更新に対応し、線別・時間帯別で迅速に混雑状況を分析できる「混雑率可視化ツール」を開発し、令和2年(2020年)3月から、ホームページに朝ラッシュ車内混雑状況を公開しています。
- 女性と子どもの安心車両の設置車両やダイヤ見直しの検討のため、毎年2回(1・4月)朝ラッシュ時における車内混雑状況目視調査を実施しています。
- 車いすやベビーカーをお使いの方や高齢の方が、安心して乗降できるよう停車時間の延長や、輸送需要の変化に対応した運行ダイヤの見直しについて検討していきます。

(2) 快適な環境を整備します

トイレの洋式化等

地下鉄

当初計画

- お客さまの利便性向上のため、一般旅客用トイレの洋式化や温水洗浄便座の設置を行います。また、手洗い器の横に水石鹸を設置するなどの改良を行います。

取組状況

- 全駅のバリアフリートイレ(車いす対応身障者トイレ)に温水洗浄便座を設置しました。
- 男女トイレともに自動水石鹸供給栓(オートソープディスペンサー)やベビーチェア、ベビーシートの設置を順次進めています。
- 上記のほか、バリアフリーを目的としたスロープや擬音装置の追加を順次進めていきます。

制振軌道化

路面電車

当初計画

- 走行時の振動や騒音を抑え、乗り心地を向上させるため、振動を抑える線路を引き続き整備します。

取組状況

- 軌道更新工事や街路拡幅工事に併せて、制振軌道化を実施しています。

走行路面の改修

地下鉄

当初計画

- 長年の車両の走行によって老朽化が進む南北線や東西線(一部)の走行路面について、耐久性に優れる鉄板走行路面への改修を進め、乗り心地の向上と走行路面の長寿命化を図ります。

取組状況

- 改修方法を検討した結果、1日当たりの施工可能時間やトンネル内で使用可能な施工機械等の制約が多く、特に道床コンクリートの取り壊しが困難であることが判明したため、走行路面の改修方法について再検討を行っていきます(南北線改修着手:令和9年度(2027年度)予定)。

地下鉄駅のリフレッシュ

地下鉄

当初計画

- 各駅は開業から数十年経過し、壁面等の経年劣化が進行しています。経過年数や駅の利用状況に応じて、壁面や床、天井等の改修を行い、清潔感のある明るい駅へ改装します。

取組状況

- すすきの駅について、隣接する再開発ビルの建築に併せて、美装化を実施しました。
- 他の駅については、厳しい経営環境を鑑みて、一旦凍結しているものの、令和11年度(2029年度)からの再開に向けて、検討を進めていきます。

第1

第2

第3

参考

(3) 利便性の向上に取り組みます

ニーズに合った企画乗車券などの検討

共通

当初計画

- お客さまから寄せられているご要望などをもとに、よりニーズに合った企画乗車券などについて検討していきます。

取組状況

- クラウドファンディングにより資金を集めた民間団体と連携し、昔の塗装を再現した車両を走行させ、企画乗車券の販売を行いました。
- 市電と沿線地域の活性化を図るため、北海道応援キャラクターである「雪ミク」で装飾した車両の運行(雪ミク電車運行事業)や市電乗車券と雪ミク電車のペーパーラフトがセットになった記念乗車券(雪ミク記念乗車券)の販売を実施しています。
- 今後も雪まつりなど観光イベントの機会を捉えて企画乗車券等を検討していきます。

精神障がい者に対する運賃割引制度の導入

共通

当初計画

- 精神障がい者の経済的負担の軽減を図り社会参加促進につなげるため、市営交通の乗車料金を半額とする運賃割引制度を、身体障がい者や知的障がい者と同様に精神障がい者に対しても導入します。

取組状況

- 平成31年(2019年)4月1日に精神障がい者に対する運賃割引制度(乗車料金を半額)を導入しました。

駅施設スペースなどを活用したサービスアップ

地下鉄

当初計画

- お客さまの利便性向上に向けて、オープンイノベーションの手法等により、民間企業と連携した施策展開を検討します。

取組状況

- 事業者からの提案を基に、傘やモバイルバッテリーのレンタルスタンドなどの新たな利用者ニーズに対応した無人機器の設置を進めています。
- 駅ナカ店舗の業種多様化に向けて、軽飲食店の出店が可能となるよう、IH調理機器の使用を解禁する規制緩和を行いました。
- サウンディング型市場調査の結果を活用するなど、市場ニーズを捉えた駅ナカ事業を積極的に展開していきます。

子育て支援に向けた取組

共通

当初計画

- 駅の個性化プロジェクトの一環として、2011年5月から設置している授乳ボックス「ミルポ」について、子育て支援の観点から、設置を継続します。また、小さなお子さまとの外出を安全に楽しんでいただくとともに、周りのお客さまにも安全・快適にご利用いただくために、ベビーカー使用時の注意点や助け合いマナーなどについての啓発活動を行っていきます。

取組状況

- ベビーカー使用時の注意点や助け合いマナーなどについては、駅構内へのポスター掲出や、車内車いすスペースへのベビーカーマーク掲出のほか、交通局ホームページを活用してPRを行っています。
- ミルポのほか、女性と子どもの安心車両など複数の取組が「こども・子育てにやさしい社会づくりのための取組事例」として総務省ホームページにて紹介されています。
- 男女トイレともに、ベビーチェア(全個室)及びベビーシート(男女1か所ずつ)の設置を進めています。



ミルポ



女性と子どもの安心車両

同伴幼児の無料人数拡大

共通

当初計画

- 子育て世帯が市営交通を利用する機会を増やすとともに、子育てしやすい環境づくりに寄与するため、保護者1人につき無料で乗車できる幼児の人数を増やす見直しを行い、2020年度中に実施します。

取組状況

- 令和2年(2020年)4月1日から、保護者1人につき、無料で乗車可能な幼児の人数を1人から4人に拡大しました。

遺失物管理システムの導入

新規 共通

- お客様の利便性向上と早期の返還を目指して、新たな遺失物管理システムを導入します。

第1

第2

第3

参考

3 / まちづくりへの貢献

まちづくりや環境、福祉などの時代に合った新たな社会的要請に応えるための取組を実施し、交通事業者として求められる社会的役割を果たすとともに、「札幌市まちづくり戦略ビジョン」に掲げる施策の方向性に沿った取組を推進し、まちの健全な発展を支えます。

また、近年増加している訪日外国人旅行客(インバウンド)や高齢化社会への対応、予定されている北海道新幹線の札幌への延伸に向けて、国の施策と連携しながら、都市の発展に貢献し、札幌市民や札幌市を訪れるすべての方が利用しやすい公共交通を実現します。

(1)公共交通の利用促進につながる取組を実施します

「私たちの市営交通」、「愛される地下鉄・路面電車」への取組

共通

当初計画

- 市民の「私たちの地下鉄・路面電車」という意識を高め、乗車行動につなげていくため、「ホリデーテレーリング」の継続実施、駅構内や車内への子どもの絵画・作品の展示等を通して、市営交通事業への愛着の醸成を図ります。

取組状況

- 公共交通機関の利用方法や乗車マナーの習得及び市営交通の利用促進を図ることを目的としてホリデーテレーリングを実施しています。
- 地下鉄50周年を記念した事業として、お客様への感謝を表現した車両写真のポスターや、無償で作成した市内中小企業を応援するポスター等を掲示しました。また、交通局の歴史を紹介するパネル展などを実施しました。

交通資料館のリニューアル

共通

当初計画

- 地下鉄高架部の橋脚の補強工事に伴い、交通事業に係る資料の保存・展示等を行う交通資料館を一時休館していますが、交通事業の歴史や取組などをよりわかりやすく伝えるため、展示内容等をリニューアルした上での再オープンを目指します。

取組状況

- 令和6年(2024年)5月に再オープンします。ジオラマ内部のずい道を走行する地下鉄の操作ができる体験型展示の導入や市営交通に関わる仕事内容を紹介するコーナーの設置など、市営交通への理解を深め、愛着の醸成を図っていきます。

公共交通機関を利用した「健康づくり」の推進

共通

当初計画

- 札幌市保健福祉局とのタイアップ事業である公共交通機関を利用した「健康づくり」事業に引き続き取り組み、市民の健康づくりに貢献するとともに、市営交通への親しみと利用促進につなげます。

取組状況

- 地下鉄駅構内の階段部分に、消費カロリー数を表示することで階段利用を促進するステッカーを掲出しています。
- 地下鉄駅構内を広く歩き回することで、外出機会の減る冬場の運動不足解消に適したウォーキングコースを設定するなど、楽しみながら参加できる「地下鉄謎解きスタンプラリー」を実施しています。

車両基地(電車事業所)の改良

路面電車

当初計画

- 電車事業所車庫、工場棟及び事務所棟について、機能向上を図るとともに、施設の強靱化及び有効利用を図り、安全運行を確保します。

取組状況

- 令和4年度(2022年度)には既存車庫部分及び変電設備棟の建替えが完了し、今後は事務所棟の建替えを進め、令和8年度(2026年度)に竣工予定です。

電力設備の増強

路面電車

当初計画

- 新山鼻変電所を含む電力設備を更新するとともに、新たな変電所を建設することにより、安定した電力を供給します。

取組状況

- 六条変電所を新設し令和2年(2020年)4月から電力供給を開始したことに加え、新山鼻変電所の電力設備の更新を令和5年度(2023年度)に完了したことで、今後の車両更新にも対応した電力供給体制が整いました。

第1

第2

第3

参考

バス発着施設の老朽化対応等の検討

地下鉄

当初計画

- 地下鉄駅に併設しているバス発着施設の老朽化が進んでいるため、関係部局と連携して計画的な老朽化対応等の検討を進めていきます。

取組状況

- バス発着施設の老朽化等の状態を確認しつつ、関係部局と連携して老朽化対応等の検討を進めています。

(2)地下鉄周辺などの機能向上を促進します

地域との連携

共通

当初計画

- 地域でのイベントや沿線商業者団体等と引き続き連携し、駅の個性化などの取組を通して、沿線のにぎわい創出に寄与するとともに、駅の魅力を高める取組を推進します。

取組状況

- 琴似駅の音楽ライブ「コトニジャズ」や、豊平公園駅のレバンガ北海道、エスポラーダ北海道の装飾の実施など、駅の個性化事業を実施しました。
- 月寒中央駅では、既設のどうぎんカーリングスタジアムの装飾に加え、レッドイーグルス北海道の装飾を令和5年(2023年)9月から実施しています。

スムーズなアクセスの実現

共通

当初計画

- 北海道新幹線の札幌駅延伸や、冬季オリンピック・パラリンピックの招致を見据え、バリアフリー基準に対応した新幹線との乗り換え接続や混雑対策、各競技場へのアクセスルートとしての駅施設の整備などについて検討します。

取組状況

- 北海道新幹線の札幌延伸や、札幌駅周辺の再開発に伴う利用者増を見据え、南北線さっぽろ駅のホーム増設やエスカレーターの整備などの混雑対策を実施するとともに、再開発ビルとの接続による利便性向上を図る工事を進めていきます。

沿線地域の再開発やまちづくりなどとの連携・協力

地下鉄

当初計画

- 「(仮称)新MICE施設整備基本計画」、「新さっぽろ周辺地区まちづくり計画」、「真駒内駅前地区まちづくり計画」などによる札幌市交通局施設への接続に関して、公営交通事業者としての採算性などを考慮しつつ、沿線地域の活性化の効果を高められるよう関係部局と連携しながら進め、利用者全体の利便性向上を図ります。

取組状況

- 新さっぽろ駅については、令和5年(2023年)9月に新さっぽろ駅10番出口として、開業する商業施設「BiVi新さっぽろ」と通路を新規接続しました。
- 真駒内駅については、駅前の土地利用の再編に合わせて、歩行者空間を確保し、民間施設と地上レベルで接続することで駅周辺の利便性向上を図って行きます。
- 都心部で進む再開発に合わせて、さっぽろ駅や大通駅などとの接続協議を進め、地下鉄駅との地下接続による駅の利便性向上やにぎわい創出を推進しています。

地元プロスポーツチームなどとの連携

共通

当初計画

- 駅施設の装飾やラッピング電車など、まちに活力を生む地元プロスポーツチーム等の団体を応援する取組を継続します。

取組状況

- 従来からスポンサー契約を締結していた「北海道コンサドーレ札幌」、「レバンガ北海道」に加え、令和3年度(2021年度)からは新たに、バレーボールチーム「北海道イエロースターズ」、令和5年度(2023年度)からはフットサルチーム「エスポラーダ北海道」との間でスポンサー契約を締結しました。
- これらの団体とは、地下鉄駅施設等の広告媒体や当局主催イベントにおけるコラボレーション、冠試合の開催等を通して相互の発展を図っていきます。

第1

第2

第3

参考

南北線さっぽろ駅ホーム増設事業

- ※「スムーズなアクセスの実現」……………34ページ参照
- ※「沿線地域の再開発やまちづくりなどとの連携・協力」……………35ページ参照

現在の南北線さっぽろ駅の混雑の常態化や、北海道新幹線開業やJR札幌駅周辺の開発動向などから、混雑緩和と移動の円滑化を図ります。

施工期間(予定):令和5年(2023年)12月～令和11年(2029年)3月

●南北線さっぽろ駅の混雑の常態化

南北線さっぽろ駅の乗降人員は、1日平均約11.5万人(平成30年度(2018年度))で、札幌市営地下鉄最大の混雑駅になっています。現在のホーム形状は島式で狭く、JR札幌駅に通じる北側の階段は著しい混雑が常態化しています。



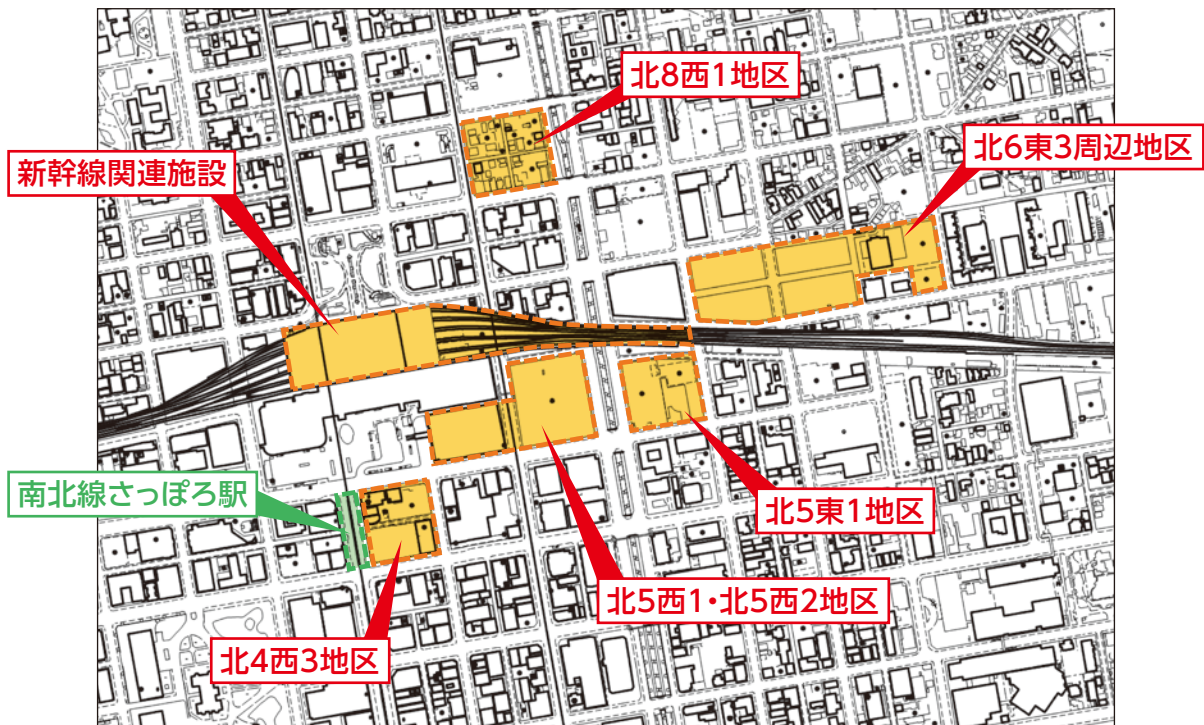
北側階段混雑状況



ホーム混雑状況

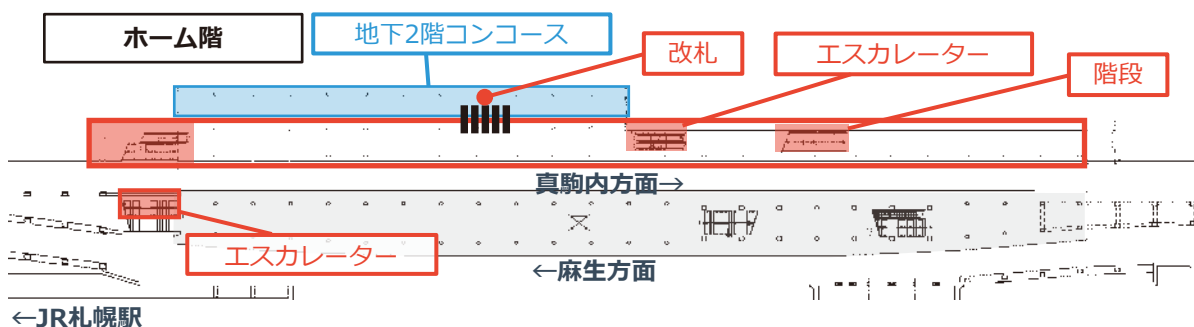
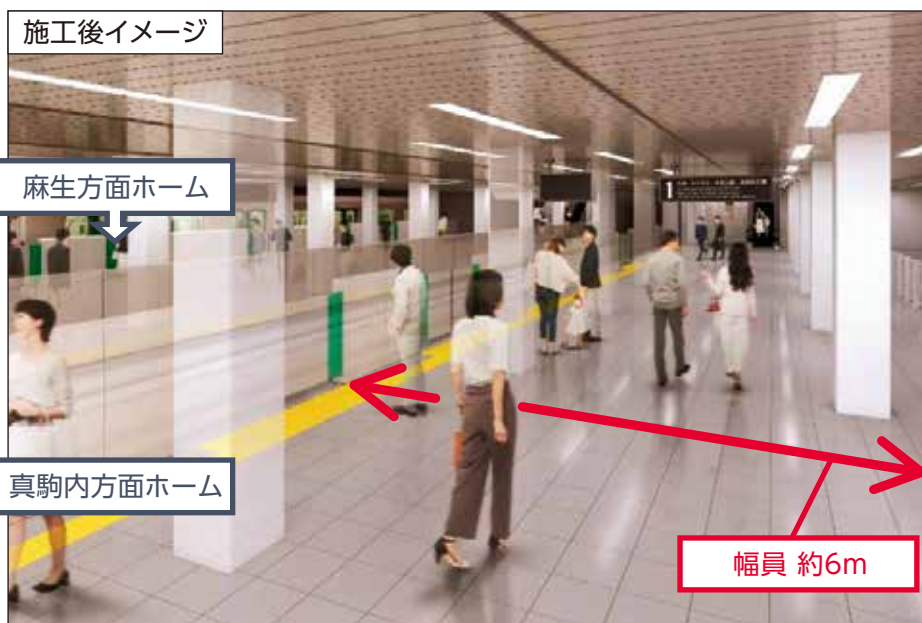
●北海道新幹線札幌駅開業とJR札幌駅周辺の開発動向

北海道新幹線札幌駅の開業や北4西3地区をはじめとしたJR札幌駅周辺の大規模な再開発事業の計画により、さっぽろ駅の利用者数は今後増加する見込みです。



●整備の概要

現ホームを麻生方面専用、新ホームを真駒内方面専用にします。また、ホームにはエスカレーターを新設のうえ、新ホームには改札口を設置し、北4西3地区再開発建物と接続します(地下2階ホーム及び地下1階コンコース)。



(3) 脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の低減に取り組みます

節電対策の継続

共通

当初計画

- 節電対策について、札幌市の省エネルギー・節電方針やこれまでの札幌市交通局の取組、お客さまからのご意見等を踏まえ、安全の確保を第一に、お客さまのご理解とご協力をいただきながら、今後も継続します。

取組状況

- これまでの、車内照明や駅照明の間引きに加えて、令和4年度(2022年度)から新たな取組として、本局庁舎のエレベーターの一部時間帯の停止や、一部の地下鉄施設において日中時間帯(10時~16時)での改札機及びIC入金機の停止を実施しています。
- 油圧式エレベーターを節電効果のあるロープ式エレベーターに順次更新しています。
- 地下鉄のブレーキ操作時に発生する電気を蓄電池に蓄え、加速時に供給する再生電力貯蔵装置を、変電所の老朽更新時に設置できるよう検討していきます。

照明設備のLED化の推進

地下鉄

当初計画

- 駅の天井照明や出入口標識、電照広告枠のLED化を行い、省電力化を図るとともに、明るい空間づくりを進めます。

取組状況

- 「札幌市気候変動対策行動計画」で目指す、温室効果ガス排出量の大幅な削減に向けて、令和12年度(2030年度)までに全駅舎照明設備や電照標識等のLED化を進めていきます。

地下鉄へのカーボンフリー電力の導入

新規

地下鉄

- 札幌市は、環境省より、民生部門の電力消費に伴うCO₂排出実質ゼロの実現を目指す「脱炭素先行地域」に選定されていることから、積極的にCO₂排出量を削減する取組を進めるため、令和6年度(2024年度)に地下鉄の一部にカーボンフリー電力を導入します。また、太陽光パネルなどによる再生電力導入の可能性についても引き続き検討していきます。

(4)ユニバーサル社会を目指し、一層のバリアフリー対応を進めます

エレベーター等の増設

地下鉄

当初計画

- まちづくりの観点や各駅のお客さまの利用動向・要望などを踏まえ、関係部局と連携して順次増設していきます。

取組状況

- 令和元年度(2019年度)に東西線大通駅エレベーター・南郷7丁目駅エスカレーターを増設しました。今後は、新さっぽろ駅、大谷地駅、北24条駅での増設に向けて設計等を進めていきます。
また、地下鉄沿線の民間ビル建替えに伴い、地下鉄駅との接続に合わせて地下鉄専用エレベーターの設置を協議しています。

停留場バリアフリー対応の推進

路面電車

当初計画

- 道路の拡幅事業との連携などを含め、車両への乗降をやすくするため、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。

取組状況

- 令和元～5年度(2019～2023年度)に、3か所の停留場(中央図書館前、静修学園前、東本願寺前)の改修工事を実施し、道路拡幅が予定されている停留場等を除き、全てのバリアフリー対応(段差の解消・スロープの設置)を完了しました。

低床車両の導入

路面電車

当初計画

- 多くのお客さまにとって快適に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。

取組状況

- 令和5年度(2023年度)までにバリアフリー対応の新型低床車両を13両(ポラリス3両、シリウス10両)導入しました。引き続き、年1両のペースで導入していきます。

第1

第2

第3

参考

車両とホームの段差隙間縮小

新規 地下鉄

- 車いす利用者等の円滑な移動を可能にするため、単独で列車を乗降しやすくするスロープタイル一体型くし状ゴムの設置により、車両とプラットフォームの段差と隙間の縮小に取り組んでいきます。

施工箇所 全駅車いすスペース直近の乗降口、
合計254か所

- 南北線：1駅4か所×16駅……64か所
- 東西線：1駅4か所×19駅……78か所
(南郷7丁目は6か所)
- 東豊線：1駅8か所×14駅……112か所



スロープタイル一体型くし状ゴム

トイレの洋式化等(再掲)

地下鉄

当初計画

- お客さまの利便性向上のため、一般旅客用トイレの洋式化や温水洗浄便座の設置を行います。また、手洗い器の横に水石鹸を設置するなどの改良を行います。

取組状況

- 全駅のバリアフリートイレ(車いす対応身障者トイレ)に温水洗浄便座を設置しました。
- 男女トイレともに自動水石鹸供給栓(オートソープディスペンサー)やベビーチェア、ベビーシートの設置を順次進めています。
- 上記のほか、バリアフリーを目的としたスロープや擬音装置の追加を順次進めていきます。

(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

共通

当初計画

- 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。

取組状況

- 「地下鉄各駅構内標識」を多言語表記として順次改修・新設したほか、列車の進行方向や停車駅等を表示する、地下鉄車両内の「車内案内表示器」についても、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、多言語表記に改修しています。
- バリアフリーやインバウンドに配慮したサインマニュアルも整備し、ピクトグラムなども活用した外国人旅行客等にとってより分かりやすいサインを整備しています。

券売機等の多言語対応

地下鉄

当初計画

- 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。

取組状況

- 機器更新に併せて順次、券売機や精算機を多言語対応の機器に更新しています。
- 多言語化について、券売機は各駅各コーナー1台以上、精算機は利用者数など優先順位を判断しながら設置を行っていきます。

無料Wi-Fi設備の拡充

地下鉄

当初計画

- 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。

取組状況

- 主要16駅に整備したWi-Fi設備について、運用継続によりサービスを提供しています。

市電1日乗車券の導入

路面電車

当初計画

- 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。

取組状況

- 令和元年度(2019年度)の「路面電車1日乗車券」の試行販売を経て、令和2年度(2020年度)から常設の乗車券として発売しています。
- 観光客の利便性向上のため、令和5年(2023年)6月からスマホアプリを活用した、「札幌市電24時間乗車券」の販売を開始しました。

多様な決済方法の研究

新規 地下鉄

- 国内外旅行者の地下鉄の利用促進や利便性向上のために、クレジットカードによるタッチ決済等の新たな決済方法の導入に向けた研究を進めていきます。

第1

第2

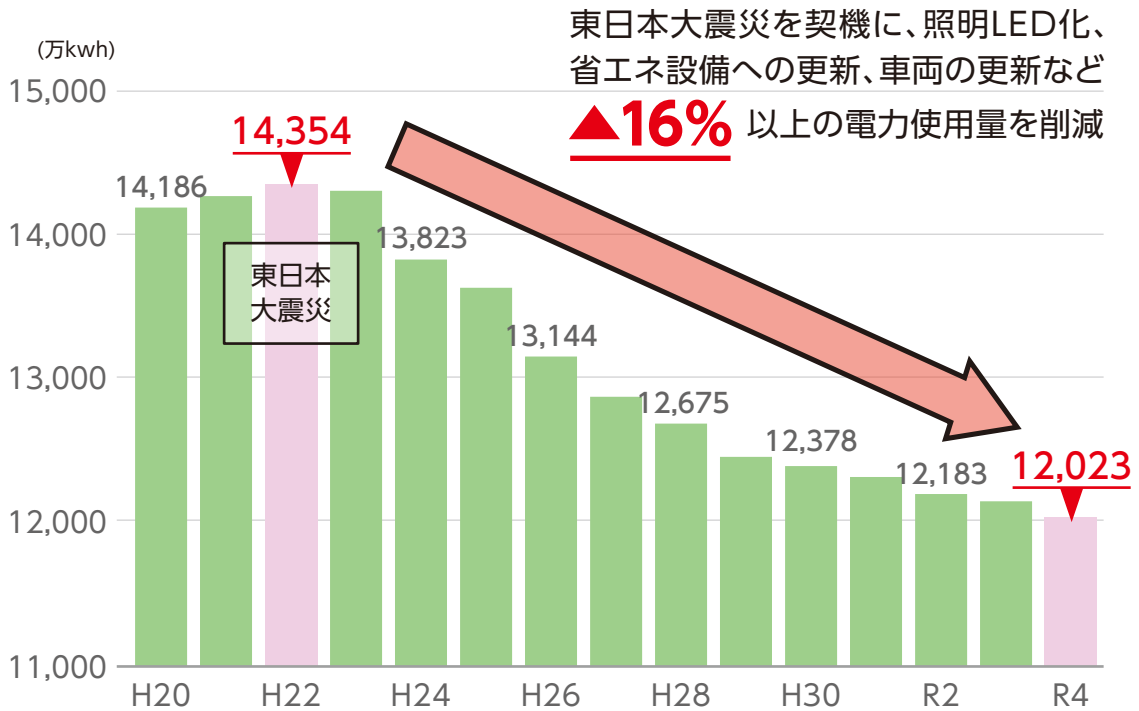
第3

参考

節電の取組

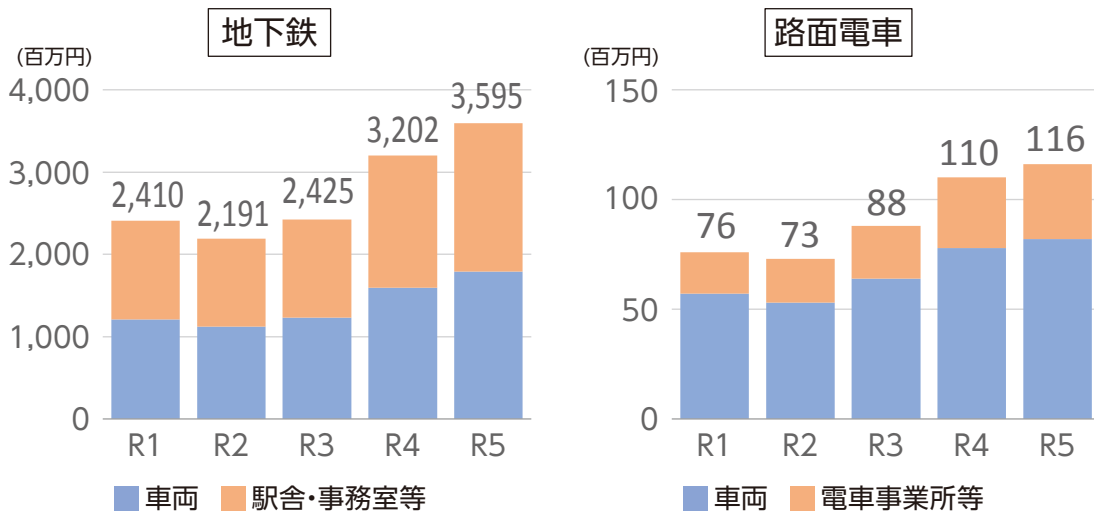
交通局では、これまで環境負荷低減とエネルギー使用量の削減のため、車両や駅舎設備の改良工事に合わせてエネルギー効率の向上及び節電対策に取り組んできました。

【電力使用量の推移】



令和4年度(2022年度)から、車両や駅舎等の電気料金が急激に高騰し、経営を大きく圧迫しているため、駅舎照明設備のLED化やエレベーター・エスカレーターの省エネ機種導入などに引き続き取り組んでいきます。

【電気料金の推移】



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

当初計画

- 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。

取組状況

- 令和2年度(2020年度)に上下分離を導入して以降、運送事業者に対して、路面電車事業に従事してきた交通局職員を派遣するとともに、運行に従事してきた運転手が一般財団法人札幌市交通事業振興公社に移籍し、引き続き運行を担うなど、従来と同じ水準の安全運行体制を維持しています。
- 効率的で持続可能な事業運営に向けて、安全運行のノウハウや技術・技能の継承を継続的に図っています。
- 安全面や経営に関する課題などを協議する場として、整備事業者と運送事業者による「軌道事業経営連絡会議」を設置するなど、確実な安全運行や効率化に向けた取組を行っています。

「お客さまの声」の事業運営への活用

共通

当初計画

- 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ます。

取組状況

- 「お客さまの声」を参考として、駅構内におけるベンチ増設、トイレのハンドソープ設置等の取組を行っています。引き続きサービス向上に努めていきます。

第1

第2

第3

参考

輸送管理システムの再構築

共通

当初計画

- 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。

取組状況

- 令和2年度(2020年度)から再構築した輸送管理システムの稼働を開始しました。分析ツールを導入し、輸送人員の分析・検証等に活用しています。

利用促進の取組

共通

当初計画

- 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。

取組状況

- 地下鉄では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、ホリデーテーリングやスタンプラリーといった各種企画を一時休止していましたが、現在は、再開しています。今後も民間企業とのタイアップ企画等を検討していきます。
- 路面電車では、以下の取組を実施しており、地下鉄と同様、今後も各種企画を検討していきます。

取組例：路面電車無料デー、沿線周遊チケット、札幌市電24時間乗車券へのデジタル優待クーポンの付与、札幌市電リバイバルカラープロジェクト企画券販売等

関係団体との連携

共通

当初計画

- 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。

取組状況

- 一般財団法人札幌市交通事業振興公社と連携・共同し、安全の取組として、駅構内における火災訓練やテロ対策訓練等を実施しています。また、マナー向上を図るための啓発活動や乗客誘致に向けた各種イベントなども連携して行っています。
- 令和2年度(2020年度)からの上下分離により、路面電車の運行事業は一般財団法人札幌市交通事業振興公社が担うことになったことを踏まえ、経営層をはじめ各階層による意見交換や情報共有を行う場を定期的に設けるなど、安全面や経営についての情報連携の強化を図っています。

税負担と料金負担の適正化**地下鉄****当初計画**

- 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。

取組状況

- 一般会計から、建設改良費等に対する補助を受けていますが、出資金については、令和2年度(2020年度)に比率を20%から10%に引き下げることで、自立した経営に向けた動きを進めています。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により乗車料収入が大幅に減少している厳しい経営状況を踏まえ、令和4年(2022年)10月から、SAPICAポイント付与率を10%から3%に見直しました。

企業債残高の縮減**地下鉄****当初計画**

- 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。

取組状況

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により乗車料収入が大幅に減少したため、その補填のために、特別減収対策企業債を合計179億円発行しました。
- これにより、令和5年度(2023年度)の実質資金不足額は、531億円となっていますが、今後も企業債の発行を適切に行い、企業債残高の抑制に努めていきます。

資産の延命化、需要更新の平準化

共通

当初計画

- 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が、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。

取組状況

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により乗車料収入が大幅に減少し、厳しい経営状況となっておりますが、安心安全を最優先としながら、施設・設備の老朽更新を進めていくとともに、長寿命化や更新時期の更なる平準化に努めていきます。

市営交通の利用促進イメージアップ

新規 共通

- 令和5年度(2023年度)から、交通局と一般財団法人札幌市交通事業振興公社の職員が共同でプロジェクトチームを結成し、市営交通における安全で確実な輸送サービスを守るための様々な取組などを広くお客様へ周知することを通じて、地下鉄・路面電車に対する愛着の醸成を図ります。



(2)人材育成・技術継承を計画的に進めます

安全運行に係る技術・技能の継承

共通

当初計画

- 将来にわたって、安全な運行を行うためには、知識や技術、技能の継承が欠かせないものとなっています。札幌市交通局ではこれまでも様々な取組を行ってきましたが、今後も、若い世代の人材確保や人材育成を積極的に行い、将来の安全運行に向けた取組を行います。また、路面電車事業への上下分離制度導入を見据えて、札幌市交通局がこれまで培ってきた安全運行のノウハウや技術・技能を、上下分離後の新たな運送事業の担い手にしっかりと引き継いでいくための体制を構築していきます。

取組状況

- 地下鉄乗務員の採用試験を継続的に実施し、若い世代の人材確保を行っています。また、ワンマン運転化後に新規採用する地下鉄乗務員のうち、鉄道業務未経験者に対しては、運転免許取得教習の実施前に、1年4か月間の育成カリキュラムにより、鉄道係員として必要な知識や経験を習得させています。
- 教習所(動力車操縦者養成所)では、運転シミュレータの導入や信号実習用稼働教材等により、訓練をより実践的かつ効果的に行っています。
- 路面電車事業においては、運送事業者である、一般財団法人札幌市交通事業振興公社に対して、計画的な知識・技術等の継承を行っています。

第1

第2

第3

参考

(3) 関連事業を推進し、増収を図ります

地下鉄駅施設の有効活用による附帯収入確保

地下鉄

当初計画

- 民間事業者の募集に加え、関係部局への募集を行うほか、地下鉄駅施設の活用可能スペースの調査、オープンイノベーションの手法を活用した民間事業者からの情報収集など、更なる有効活用の検討を進め、附帯収入の確保に努めます。

取組状況

- 賃料減額を柱とした出店促進策により、2か所の新規出店がありました。
- 事業者からの提案を基に、傘やモバイルバッテリーのレンタルスタンドなどの新たな利用者ニーズに対応した無人機器の設置を進めています。
- 駅ナカ店舗の業種多様化に向けて、軽飲食店の出店が可能となるよう、IH調理機器の使用を解禁する規制緩和を行いました。
- サウンディング型市場調査の結果を活用するなど、市場ニーズを捉えた駅ナカ事業を積極的に展開していきます。
- 南北線さっぽろ駅コンコースにデジタルサイネージを設置し、新たな広告展開を検討していきます。

北野倉庫の有効活用

地下鉄

当初計画

- 札幌市交通局が所管している清田区北野にある倉庫及び土地について、増収に向け有効活用策の検討を行います。

取組状況

- 将来の活用策について、現在検討中です。

副駅名看板広告の導入

新規

地下鉄

- 令和6年度(2024年度)から、ランドマーク的な施設がある駅を対象とし、副駅名看板広告の販売を行っていきます。
- なお、路面電車についても令和6年度(2024年度)から、運送事業者において「停留場ネーミングライツ」の試行実施を行っていく予定です。

デジタルサイネージ増設

※「地下鉄駅施設の有効活用による附帯収入確保」……………48ページ参照

広告料収入の増収に向けた取組として、南北線さっぽろ駅において、ホーム増設工事に合わせて改修されるコンコースへ新たに設置するなど、デジタルサイネージの積極的な展開を進めていきます。

例：SAPPORO SNOW VISION(大通駅)



駅ナカ店舗出店促進

※「駅施設スペースなどを活用したサービスアップ」……………30ページ参照

※「地下鉄駅施設の有効活用による附帯収入確保」……………48ページ参照

大通駅においては、定期券発売所を移転し、その跡地に駅ナカ店舗の誘致を検討しています。その検討にあたり、令和5年(2023年)8月に民間事業者から広く意見を募るサウンディング型市場調査を実施しました。

今後はこの調査結果を踏まえ、店舗区画の整備内容等、より具体的な検討を進めていきます。

参考 サウンディング型市場調査とは

民間事業者との意見交換等を通じて、事業に対して、様々なアイデアや意見、市場性の有無、実現可能性等を把握する調査です。

対象区画：大通駅地下1階コンコース内 大通定期券発売所(176.8㎡)

5 / 達成目標

(1) 主な取組の達成目標と進捗状況

項目	取組	達成目標	R6	R7	R8	R9	R10		
			2024	2025	2026	2027	2028		
安全の確保	地震対策の推進 25%	南北線高架部シェルターの耐震改修	継続工事						
		車両基地	南基地 1期工事の完了 2期工事の着手	1期工事(既存車庫棟の一部解体、工場棟新築等)			2期工事(車庫棟の新築等)		
			東基地 耐震改修工事の着手	実施設計	耐震改修工事				
			西基地 耐震改修工事の完了		耐震改修工事			完了	
	土木構造物(ずい道)の保全 25%	保全工事(南郷18丁目~大谷地)の実施 2023年:250m(16.2%)⇒1,540m(100%)	工事				完了		
	南北線5000形車両更新【新規】 26%	導入に向けた検討、製造着手	仕様・機能検討	契約・設計・製造					
	車内防犯カメラの設置【新規】 26%	2028年度までに東西線・東豊線全44編成に設置	3編成	11編成	14編成	14編成	2編成(完了)		
	エレベーター更新 25% 38%	2025年度までに油圧式からロープ式への更新 2023年:74台(92.5%)⇒80台(100%)	3台	3台(完了)					
	エスカレーター更新 25%	エスカレーター49台更新 2023年:73台(30.4%)⇒122台/240台(50.8%)	9台	10台	11台	10台	9台		
	変電所更新 25%	変電所6設備更新 2023年:12設備(38.7%)⇒18設備/31設備(58.1%)		2設備	1設備	2設備	1設備		
路面電車 26%	軌道施設(曲線部レール等)の更新 更新周期を基に135m実施			工事87m(西4丁目、すすきの)		工事48m(資生館小学校前)			
快適なお客さまサービスの提供	地下鉄	地下鉄駅のリフレッシュ 29%	順次検討			実施駅の検討			
	地下鉄	トイレの洋式化等 28% 40%	各年度2駅実施 2023年:7駅(14.3%)⇒18駅/49駅(36.7%)	東西大通 月寒中央 新さっぽろ	宮の沢 西11丁目	発寒南 栄町	平岸 中島公園 南郷18丁目 北12条		
	地下鉄	走行路面の改修 29%	試験施工、南北線改修着手	予備設計	試験施工	実施設計	南北線改修		
	路面電車	制振軌道化 29%	街路拡幅事業に併せて実施	継続実施					
	共通	遺失物管理システムの導入【新規】 31%	2024年度導入	導入					

項目	取組	達成目標	R6	R7	R8	R9	R10		
			2024	2025	2026	2027	2028		
まちづくりへの貢献	地下鉄	照明設備のLED化の推進 38歳	各年度4駅実施 2023年:27駅(55.1%)⇒46駅/49駅(93.9%)	月寒中央 二十四軒 西28丁目 西18丁目	宮の沢 円山公園 バスセンター前 東札幌	発寒南 琴似 菊水 白石	東西大通 中島公園 南郷7丁目 西11丁目	すすきの 南北さっぽろ ひばりが丘	
		車両とホームの 段差隙間縮小 【新規】 40歳	2026年度末までに49駅実施	栄町 新道東 元町 環状通東	24駅	21駅 (完了)			
		南北線さっぽろ駅 ホーム増設 34歳 35歳 36歳 37歳	2028年度竣工			工事		竣工	
		交通資料館の リニューアル 32歳	2024年5月開館	開館					
		エレベーターの 増設 39歳	3駅実施		新さっぽろ 大谷地	北24条			
		案内表示等の 多言語 語化	駅構内標識 40歳	2024年度末までに全49駅実施 2023年:36駅(73.5%)⇒49駅(100%)	13駅 (完了)				
			車内表示器・ 行先表示器 40歳	2025年度末までに 東西線・南北線全車両実施 2023年:37編成(84.1%)⇒44編成(100%)	3編成	4編成 (完了)			
			券売機等 41歳	券売機、精算機97台実施 2023年:123台(34.7%) ⇒220台/354台(62%)	券売機 - 精算機 -	40台 -	10台 6台	14台 9台	11台 7台
		カーボンフリー電力の 導入 【新規】 38歳	2024年度導入	導入					
		多様な 決済方法の研究 【新規】 41歳	導入に向けた研究・試験実施			導入に向けた研究・試験実施			
	路面電車	車両基地 (電車事業所)の改良 33歳	2026年度竣工		工事	竣工			
		停留場バリアフリー 対応の推進 39歳	街路拡幅に合わせ4面実施		1面	2面		1面	
		低床車両の導入 39歳	5両導入 2023年:13両(36.1%)⇒18両/36両(50%)	1両	1両	1両	1両	1両	
経営力の強化	地下鉄	駅ナカ店舗出店促進 30歳 48歳 49歳	出店スペースの創出	大通駅コンコース(定期券発売所)の活用検討 実施検討	実施設計・工事				
		デジタルサイネージ 増設【新規】 48歳 49歳	1ヶ所増設 2023年:1駅(大通)⇒2駅		さっぽろ駅での展開検討	設置			
		副駅名看板広告の 導入 【新規】 48歳	5駅販売	5駅	販売状況や課題を検証のうえ、順次拡大を検討				
	共通	市営交通の利用促進 イメージアップ 【新規】 46歳	順次検討・実施		市営交通魅力発信プロジェクトの実施				

(2) 計画の進捗管理・進捗状況の公表について

各取組の実施状況について、本計画で定めた実施スケジュールを基に進捗管理を行い、毎年度決算に合わせてホームページで公開していきます。

第3 収支計画

第
1

第
2

第
3

参
考

1 / 地下鉄事業

(1) 収支目標

項目	内容
経常収支	黒字を維持
累積欠損金	1,750億円以下まで縮減
資金過不足額	資金不足を発生させない
企業債残高	2,200億円以下に抑制

(2) 収支計画

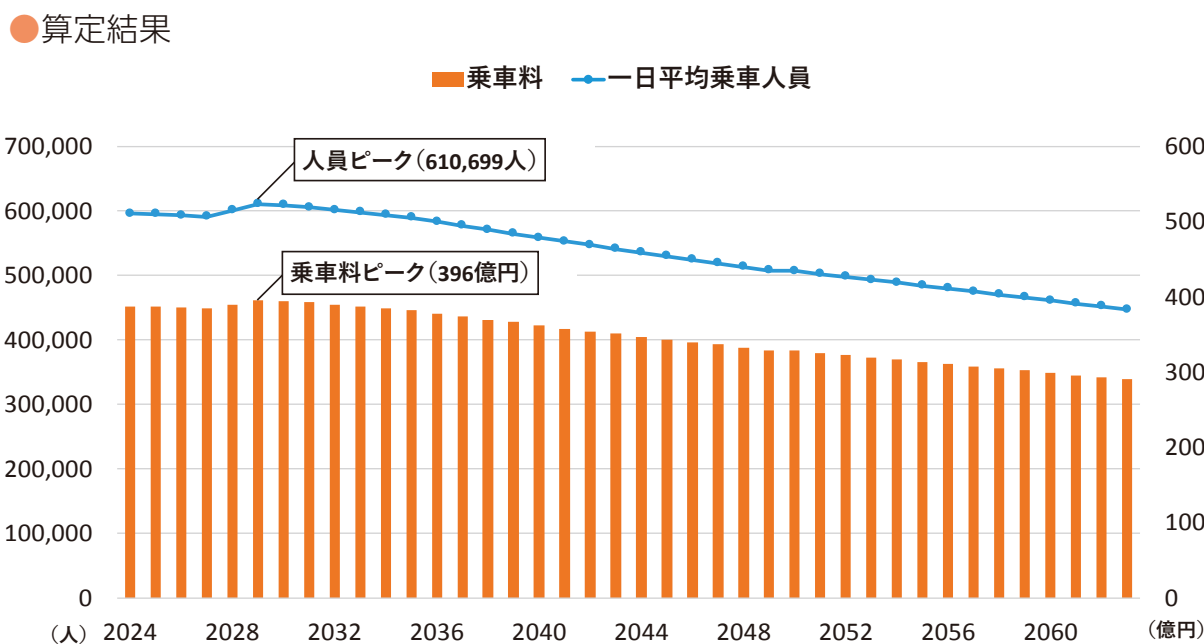
(単位：億円)

		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
経常	収入	乗車料	387	387	386	385	390	396	395	393	390	387
		その他収入	83	79	78	77	78	78	79	80	80	79
		計	470	466	464	462	468	474	474	473	470	466
	支出	企業債利息	23	24	25	29	31	32	34	35	37	38
		経費・人件費等	390	398	402	403	400	400	399	401	411	418
計		413	422	427	432	431	432	433	436	448	456	
	差引	57	44	37	30	37	42	41	37	22	10	
	累積欠損金	▲ 1,893	▲ 1,849	▲ 1,812	▲ 1,782	▲ 1,745	▲ 1,703	▲ 1,662	▲ 1,625	▲ 1,603	▲ 1,593	
資本的	収入	企業債	129	170	241	183	147	178	123	174	173	205
		出資金	25	20	34	32	21	25	19	24	24	28
		その他収入	40	6	29	30	15	12	12	13	13	12
	計	194	196	304	245	183	215	154	211	210	245	
	支出	建設改良費	192	200	301	261	192	224	166	220	223	259
企業債償還金		169	206	175	165	182	175	223	188	146	147	
計		361	406	476	426	374	399	389	408	369	406	
	資金過不足額	53	37	57	64	58	35	1	30	57	82	
	資本費負担緩和分企業債残高	287	245	201	169	136	110	89	81	78	71	
	特別減収対策企業債残高	179	179	179	179	178	178	138	109	108	108	
	実質資金過不足額	▲ 413	▲ 387	▲ 323	▲ 284	▲ 256	▲ 213	▲ 197	▲ 160	▲ 129	▲ 97	
	企業債残高	2,119	2,084	2,151	2,169	2,134	2,138	2,038	2,024	2,051	2,109	

(3) 乗車人員及び乗車料収入について

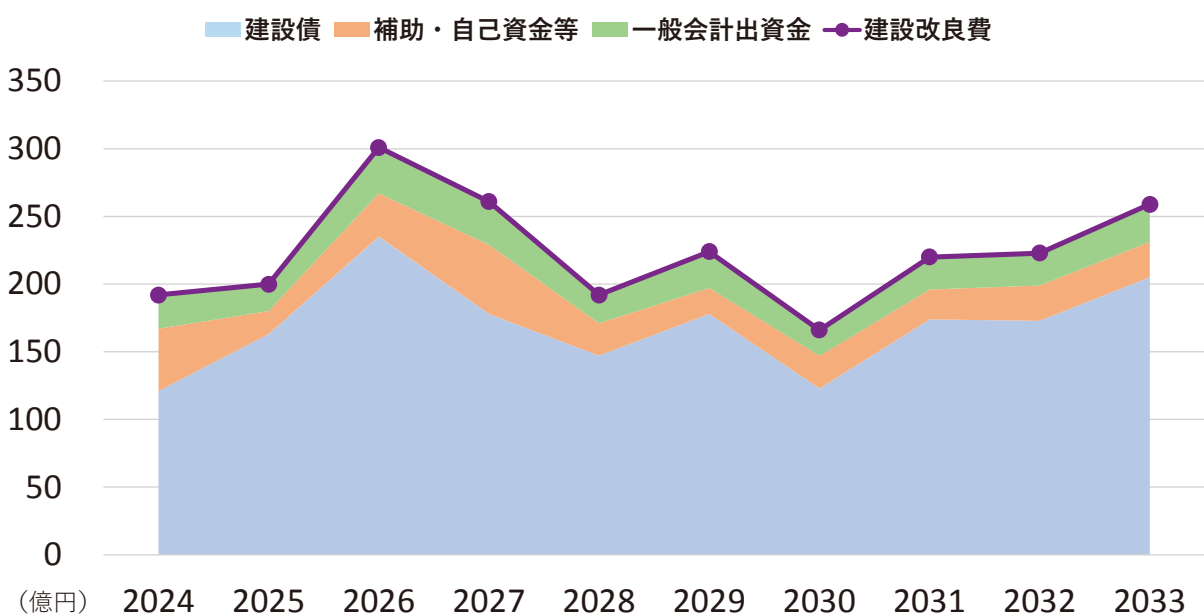
● 算定方法

国立社会保障・人口問題研究所が公表している札幌市の将来人口推計に基づき、券種ごとに推計した乗車人員に加え、需要推計調査や直近の乗車人員の推移から推計しました。



(4) 建設改良費及び財源について

● 各年度の建設改良費とその財源についての推移



■ 主な建設改良事業

- 南北線さっぽろ駅ホーム増設(施工期間:2023~2028):
混雑が常態化していることや、北海道新幹線開業やJR札幌駅周辺の開発動向から、ホームを増設し、混雑緩和と移動の円滑化を図ります。
- 南北線シェルター耐震改修事業(施工期間:2020~2038):
南北線シェルターは築50年以上を経過しており、耐震性の強化も必要なため、長寿命化工事と並行して、耐震改修工事を実施します。

第1

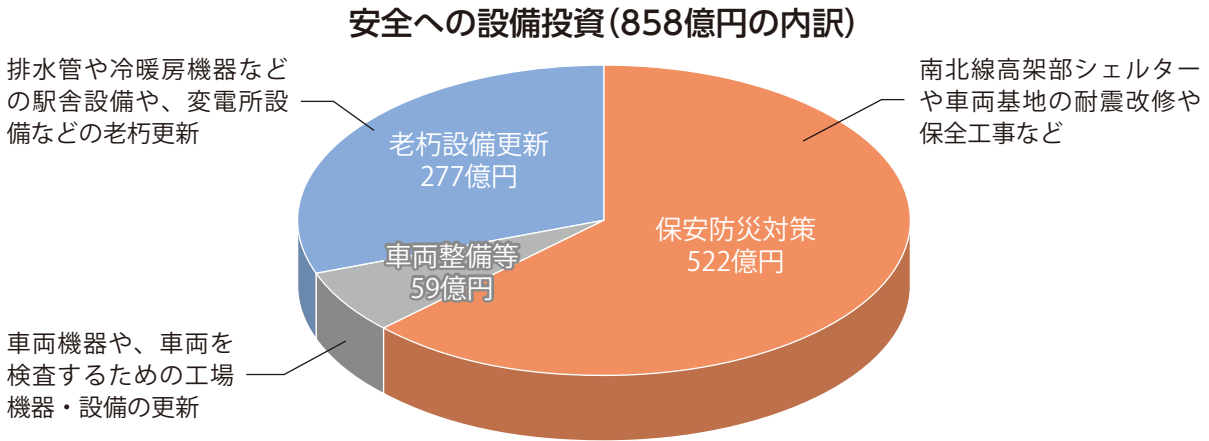
第2

第3

参考

■安全への設備投資

- 計画の見直し期間である令和6～10年度(2024～2028年度)の建設改良費総額は1,146億円となり、そのうち858億円(約75%)が輸送の安全確保のための設備投資としています。その他、トイレ改修や改札機更新、案内標識更新など、利便性向上等に係る投資を行っています。



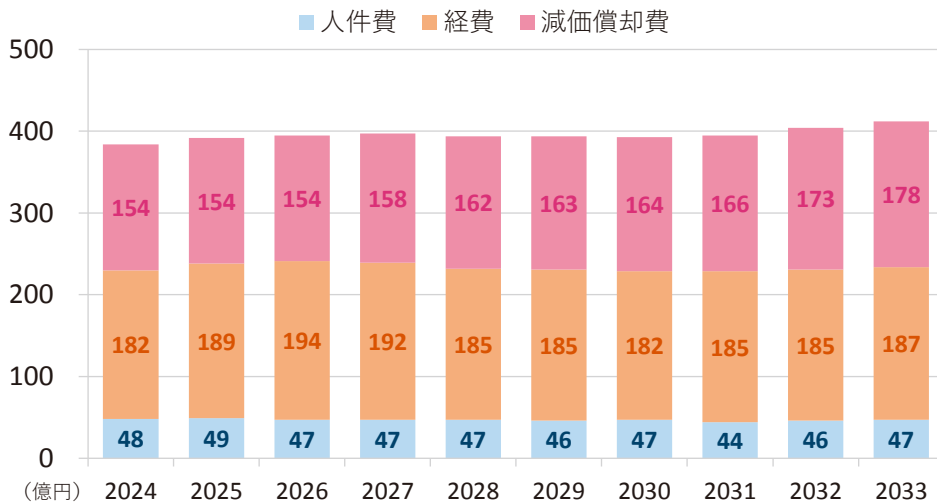
●財源

建設改良事業は企業債や一般会計からの出資金、国庫補助金等により実施しています。当初計画では一般会計からの出資金について、出資比率を段階的に引き下げる見直しを行う予定でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、交通局の経営状況が悪化したため、当面は現在の出資比率を継続することになりました。

(5) 経常費用について

●主な内訳

- 人件費：令和6年度(2024年度)予算を基に必要な人員数を推計しました。
- 経費：令和6年度(2024年度)予算を基に電気・動力費等の増減要素を推計しました。
- 減価償却費：施設・設備の更新サイクル等を改めて見直し、事業費を可能な限り平準化していますが、車両更新等、多額の費用がかかる設備の更新が控えているため、後年次にかけて減価償却費が徐々に増加しています。



2 / 路面電車事業

(1) 収支目標

上下分離制度導入後の①整備事業者(交通局)の収支目標

項目	内容
経常収支	赤字額を20百万円以下に抑制 ※令和12年度(2030年度)に黒字化
資金過不足額	資金不足を発生させない
企業債残高	4,600百万円以下に抑制

(2) 収支計画

上下分離を導入しているため、④は運送事業者、⑤は整備事業者を示します

④運送事業者の収支

(単位:百万円)

		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
経常収支	収入										
	乗車料収入	1,479	1,581	1,601	1,608	1,619	1,623	1,627	1,633	1,628	1,627
	その他収入	539	542	544	536	538	537	527	527	527	527
	計	2,018	2,123	2,145	2,144	2,157	2,160	2,154	2,160	2,155	2,154
	支出										
	経費・人件費	1,259	1,282	1,282	1,286	1,290	1,298	1,296	1,294	1,297	1,301
	施設使用料	796	842	870	846	904	860	855	863	851	850
うち長期借入償還分	0	45	45	45	45	45	45	45	45	45	
計	2,055	2,124	2,152	2,132	2,194	2,158	2,151	2,157	2,148	2,151	
差引	▲ 37	▲ 1	▲ 7	12	▲ 37	2	3	3	7	3	
累積欠損金	▲ 143	▲ 144	▲ 151	▲ 144	▲ 181	▲ 179	▲ 177	▲ 175	▲ 170	▲ 168	
年度末資金過不足額 (財団全体資金含む)	389	388	381	388	351	353	355	357	362	364	

⑤交通局の収支

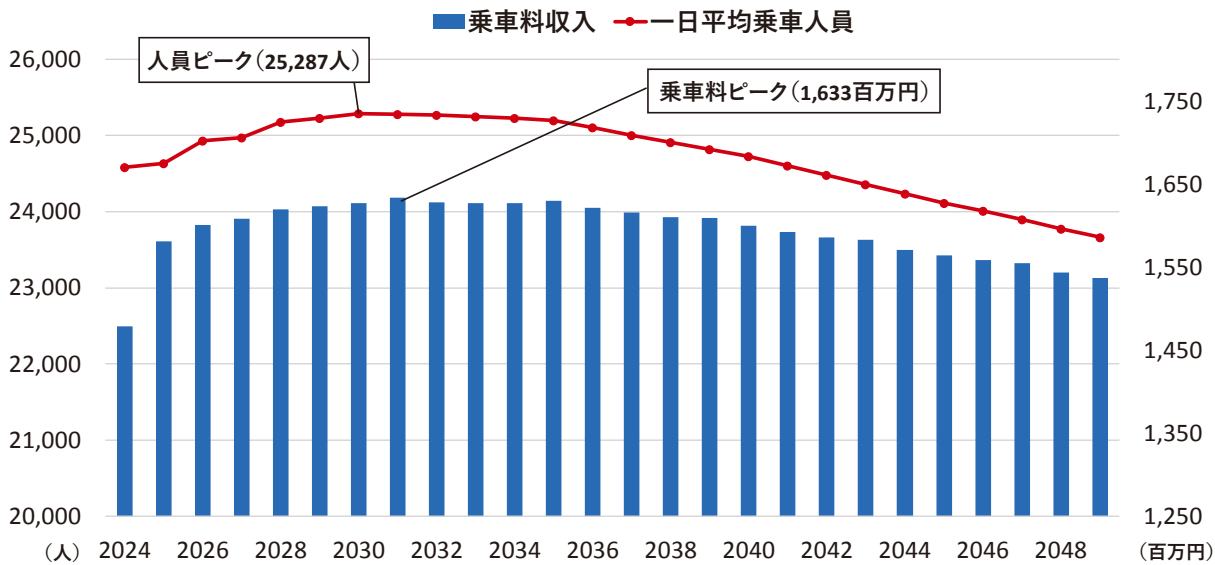
(単位:百万円)

		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
経常収支	収入										
	施設使用料収入	796	842	870	846	904	860	855	863	851	850
	その他収入	745	769	777	732	749	763	763	769	772	769
	計	1,541	1,611	1,647	1,578	1,653	1,623	1,618	1,632	1,623	1,619
	支出										
	経費・人件費	322	212	169	142	136	130	119	108	101	109
	維持管理費	436	447	448	454	456	454	454	454	454	454
減価償却費	877	971	1,027	985	1,012	982	980	970	936	916	
その他支出	50	56	63	64	65	64	64	68	66	65	
計	1,685	1,686	1,707	1,645	1,669	1,630	1,617	1,600	1,557	1,544	
差引	▲ 144	▲ 75	▲ 60	▲ 67	▲ 16	▲ 7	1	32	66	75	
累積欠損金	▲ 1,153	▲ 1,207	▲ 1,262	▲ 1,329	▲ 1,345	▲ 1,352	▲ 1,342	▲ 1,310	▲ 1,244	▲ 1,169	
収入											
企業債	682	636	248	228	60	382	498	174	166	223	
その他収入	1,469	1,769	1,092	840	1,024	581	860	824	603	816	
計	2,151	2,405	1,340	1,068	1,084	963	1,358	998	769	1,039	
支出											
建設改良費	2,161	2,411	1,345	1,068	1,084	894	1,293	938	700	969	
企業債償還金	237	278	288	292	346	410	419	436	422	449	
計	2,484	2,734	1,678	1,405	1,475	1,349	1,757	1,419	1,167	1,463	
年度末資金過不足額	443	462	446	447	432	403	388	326	276	205	
実質資金過不足額	▲ 96	▲ 32	▲ 3	43	73	89	119	102	97	71	
企業債残高	4,569	4,928	4,887	4,824	4,538	4,510	4,589	4,327	4,071	3,844	
長期借入金(残高)	539	494	449	404	359	314	269	224	179	134	

(3) 乗車人員及び乗車料収入について

● 算定方法

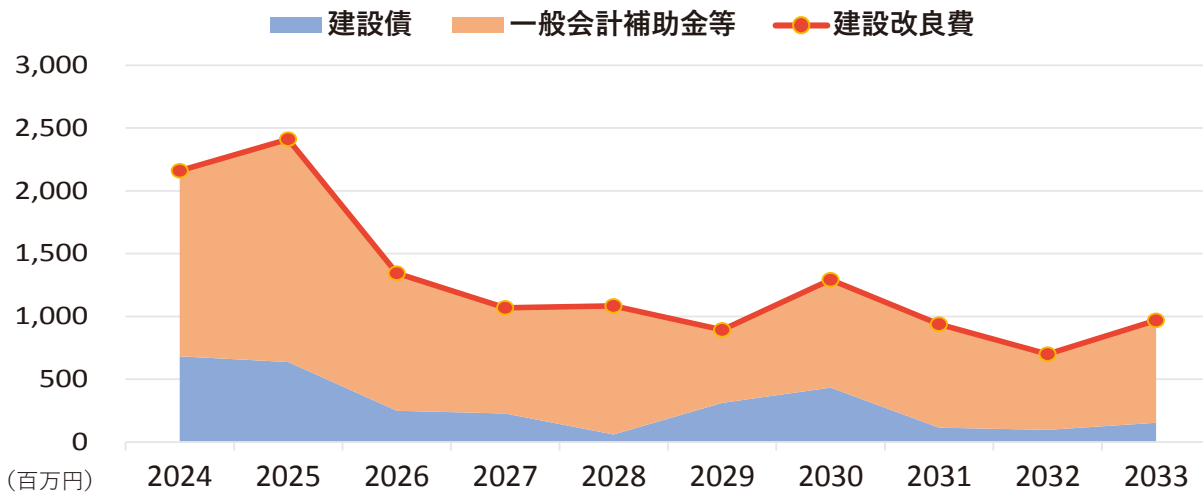
乗車料収入：運送事業者において、運賃を230円へ値上げした場合の乗車料収入としています。



※1日平均乗車人数と乗車料のピークのずれについては令和13年度(2031年度)がうるう年のため

(4) 建設改良費及び財源について

● 各年度の建設改良費とその財源についての推移



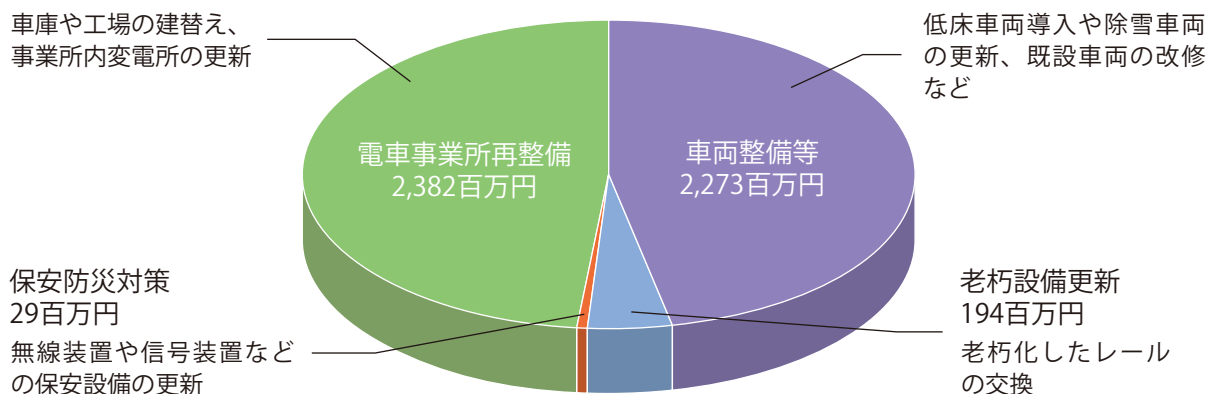
■ 主な建設改良事業

- 低床車両の導入：令和6年度(2024年度)以降、年1両ずつ導入していきます。
- 車両基地の改良：令和4年度(2022年度)には既存車庫部分の建替え及び変電設備棟が完成し、今後は事務所棟の建替えを進め、令和8年(2026年)に竣工予定です。
- 軌道の改良(更新)：走行時の振動や騒音を抑え、乗り心地を向上させるため、振動を抑えるための線路の改良や老朽化した線路の更新を行います。
- 停留場の改修：車両へ乗降しやすくする嵩上げ、スロープ設置や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。

■安全への設備投資

- 計画の見直し期間である令和6～10年度(2024～2028年度)の建設改良費総額は8,069百万円となり、そのうち4,878百万円(約60%)が輸送の安全確保のための設備投資としています。その他、街路拡幅に伴う軌道改良や停留場のバリアフリー化など、利便性向上等に係る投資を行っています。

安全への設備投資(4,878百万円の内訳)



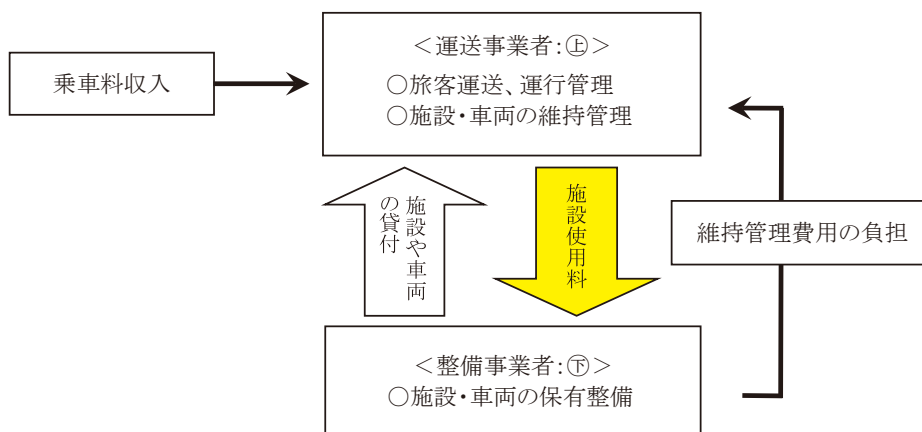
●財源

「路面電車活用計画」に基づき、低床車両導入等の新たな設備投資については国の補助制度を活用しながら税負担により整備し、老朽化更新等については運賃収入等で整備することとしています。

(5) 上下分離後の収入・支出の流れについて

運送事業者は乗車料等の収入を得て旅客運送業務を行い、交通局が所有する施設を使用する対価として、施設使用料を交通局に支払います。

交通局は、施設使用料を得て、保有整備事業を行います。



◆施設使用料

施設使用料の基本的な考え方としては、停留場の改修など交通局が行う施設等の建設改良に要した費用などを全て算入しています。その内訳としては、交通局が発行した企業債の元利償還金、交通局が支払う人件費や事務費、施設・車両の保守点検などの費用が含まれます。

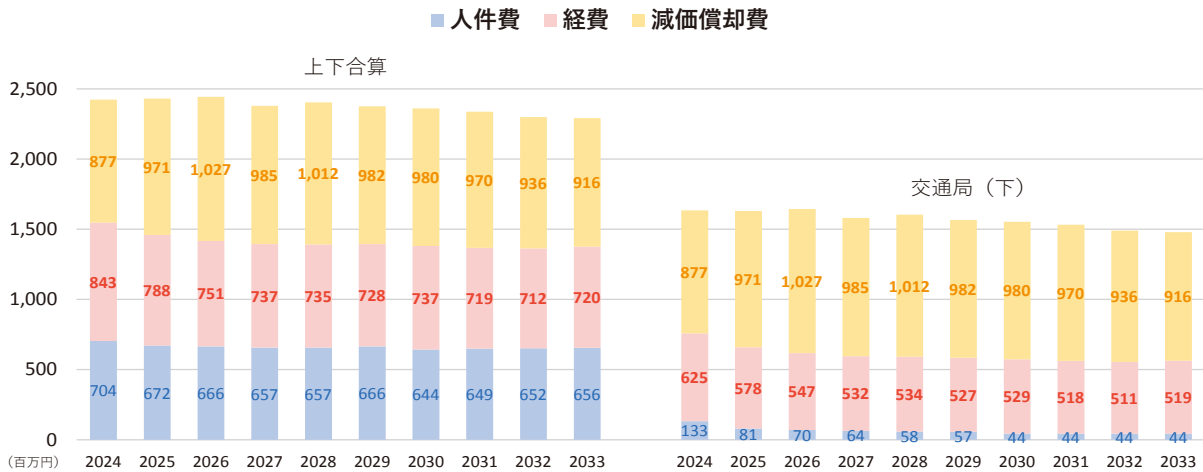
(6) 経常費用について

● 主な内訳

人件費：令和6年度(2024年度)予算を基に必要な人員数を推計しました。交通局の収支では、施設・車両の整備等に携わる1人工分と技術継承等に携わる派遣職員の人件費を計上していますが、技術継承の完了に伴い派遣職員を段階的に引き上げることで減少していきます。

経費：令和6年度(2024年度)予算を基に電気・動力費等の増減要素を推計しました。主に除却費の減少等により、交通局の収支と上下合算収支ともに経費は減少していきます。

減価償却費：電車事業所の再整備や低床車両の導入に伴い、令和8年度(2026年度)をピークに高い水準で推移していきます。



第1

第2

第3

参考

参 考

第
1

第
2

第
3

参
考

1 / 学生との意見交換会

(1) 概要

令和4年度から北海学園大学経済学部経営学科と連携し、地下鉄や路面電車を日々利用している立場からの意見や、経営的な視点での気づきを得るために意見交換会を実施しました。

● 令和5年度の実施内容

1回目

交通局の職員から現在の経営状況や実施している利用促進策を説明しました。

学生の皆さんには、改善点や新たな利用促進策についてレポート提出を依頼しました。

2回目

学生の皆さんが考えた利用促進策について、より良い意見となるよう交通局の職員を交えてグループディスカッションを実施しました。

各グループの代表者が意見を取りまとめて全体発表しました。

(2) 意見の紹介

● 地下鉄

- ・子どもを連れたお客様に向けて、車内ベビーカースペース床面にも表示ステッカーを貼付し、乗車位置が視認しやすいようにする。
- ・会社員や学生に向けて、駅ナカにワーキングスペースを設置し、利便性の向上を図る。

● 路面電車

- ・バリアフリー対応の取組として、路面電車の低床車両化をより進める。また、席配置を工夫して輸送量を増やすことで、混雑緩和を図る。
- ・札幌ビア市電のように貸し切りカフェイベントを開催し、お客様に路面電車の良さを知ってもらう機会を作る。

※他にも様々なご意見をいただきましたが、一部のみご紹介しています

※いただいた貴重なご意見については、関係部署と共有し、今後の取組の参考にさせていただきます。



2 / パブリックコメント手続

(1) 意見募集実施の概要

① 公表資料

札幌市交通事業経営計画改定版(案)
札幌市交通事業経営計画改定版(案)概要

② 意見の募集期間

令和5年(2023年)12月25日(月)～令和6年(2024年)1月31日(金)

③ 公表場所

交通局本庁舎3階 経営計画課
電車事業所
札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
各区役所(総務企画課)
各まちづくりセンター
地下鉄各駅
路面電車車内(概要版のみ)
交通局ホームページ
<https://www.city.sapporo.jp/st/zaimu/kaitei.html>

④ 意見数等

提出者数 20名

意見の受付方法別内訳

提出方法	郵送	FAX	ホームページ	メール	持参	合計
提出者数	9	0	9	0	2	20

提出者居住地別内訳

中央区	北区	東区	白石区	厚別区	豊平区	
6	2	1	1	0	1	
清田区	南区	西区	手稲区	市外	不明	合計
0	3	1	1	0	4	20

意見件数 91件

5 意見の内訳及び件数

第1 経営計画改定の考え方	
1 経営計画の改定目的・位置づけ	
2 当初計画における達成目標	13
3 札幌市の交通事業を取り巻く状況	
4 地下鉄事業の現状	1
5 路面電車事業の現状	3
6 経営理念及び経営方針	2
7 目指す乗車人員	
第2 事業計画(主な取組)	
1 安全の確保	14
2 快適なお客様サービスの提供	10
3 まちづくりへの貢献	20
4 経営力の強化	4
5 達成目標	
第3 収支計画	
1 地下鉄事業	
2 路面電車事業	2
その他	
その他	22
合計	91

(2) 意見の概要と札幌市及び交通局の考え方

※いただいたご意見につきましては、ご意見の趣旨が変わらない程度に一部要約、分割するなどして掲載しています。

第1 経営計画の考え方

2 当初計画における達成目標

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P4. 障がい者トイレを全ての駅に設置してほしい。	バリアフリースイート(車いす対応身障者トイレ)につきましては、現在全ての地下鉄駅に設置しています。 なお、現在進めている旅客用トイレ改良計画の中でバリアフリースイートを更新して、ベビーチェアー、ハンドドライヤー、液体石鹸を新設するほか、広さに応じてユニバーサルシートの設置を検討するなど利便性向上に向けた改良を行います。
P4. 身体または知的障がい者が利用する福祉割引SAPICAと同様に、地下鉄からバスへの乗換時にタッチだけで乗車できる精神障がい者向けSAPICAを導入してほしい。もしくは福祉割引SAPICAを利用できるようにし、各民間バスの割引分を札幌市が補てんするような仕組みを検討してほしい。	精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対する運賃割引の導入にあたっては、地下鉄と路面電車のみで割引が適用される専用の「精神障がい者向けSAPICA」の作成を検討したものの、機器改修等に要する経費が多額であることなどから導入が困難な状況でした。 一方で、精神障がいのある方々からは、「福祉割引SAPICA」が利用できないという課題がある中でも、早期に割引制度を導入して経済的負担を軽減してほしいといった声が多数寄せられていたことから、券売機でのきつぷ購入が都度必要とはなりますが、現在の方法で実施することとしました。 なお、精神障がいのある方への割引のないバス料金の補てんに係るご意見につきましては、関係部署において共有し、今後の施策検討において参考とさせていただきます。
P4. 障がい者に対する割引対象を拡充してほしい。難病障がい者も割引対象にしてほしい。	障がい者に対する乗車料金の割引制度につきましては、障害者基本法等を踏まえ、身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者を対象としています。
P4. 精神3級にも福祉乗車証を発行していただきたい。社会生活を営むためにも必要で、通院、作業所の通所などに必要である。	札幌市の障がい者交通費助成制度は、一定以上の障がいのある方に対し、助成を行っています。 現在、重度障がい(身体1,2級、療育A、精神1,2級)のある方につきましては、福祉乗車証、タクシー券(最大39,000円/年)、ガソリン券(最大30,000円/年)の中から一つを選択、中度(身体3,4級、療育B、精神3級)の方につきましては、記名サピカへの助成チャージ(最大52,000円/年)、タクシー券(最大13,000円/年)、ガソリン券(10,000円/年)の中から一つを選択出来る内容となっておりますが、札幌市の財政状況から助成内容の拡大は難しい状況ですのでご理解ください。 なお、札幌市では、障がい者等通所交通費助成制度を設け、通所施設に通っている方の交通費の一部を助成しています。申請は通所している施設を通して行っていますので、助成希望の方は通所している施設にお申し込みください。
P4. 施設のリフレッシュや機械・設備の更新があまりに遅い。時代遅れになっている。一つの取組について短期に集中的にできないか。	耐用年数を考慮しながら、適切な修繕・長寿命化に努めています。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
P5. まちづくりへの貢献について、まだまだな部分も多いが、現状でも良く出来ていると評価すべきではないか。	当初設定した「達成目標」につきましては、コロナ禍等の影響もあり、進捗の遅れはあるものの、着実に取組を進めていると評価しています。引き続き、安全の確保やまちづくりへの貢献等に努めていきます。

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P5. 北24条駅のエレベーター増設予定箇所はどこか。麻生駅や南郷18丁目駅も検討すべき。また、券売機の更新も新紙幣対応しているかの記載がない。</p>	<p>北24条駅エレベーターにつきましては、バスターミナルのある街区内(北23条西4丁目、駅の北側)に設置する予定です。 今後のエレベーター増設につきましては、地上の迂回状況や道路横断の解消など駅ごとの各条件を踏まえ、検討していきます。 券売機等の新紙幣対応につきましては、機器更新により対応するほか、本年7月の新紙幣発行に向けて、改修を進めているところです。</p>
<p>P5. 多言語化に予算を使うよりも、香害対策や電磁波過敏症の方への対応、難病障がい者への割引制度拡充を進めてほしい。多言語対策は駅員のマンパワー(スマホの活用等)で対応可能ではないか。</p>	<p>外国人観光客が安心して地下鉄を利用するためには、駅員の対応だけでなく、駅構内施設案内等、外国人の方に案内すべき事柄が見える形で表記することも重要と考えています。</p>
<p>P5. 停留場バリアフリーについて、高齢化も進み、停留場に車イスを置く、ベンチを設けるなどの工夫をしてほしい。</p>	<p>停留場のバリアフリー化につきましては、「軌道運送高度化実施計画」に基づき今後も進めていきます。一方で、停留場の幅員が狭く旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合などはベンチの設置が困難であるため、今後も整備する停留場の幅員に応じた検討を行っていきたくと考えています。</p>
<p>P5. 停留場バリアフリー対応については、道路管理者や道警の協力を得て、車道上、又は交差点上からも乗降できるようにすることはできないか。</p>	<p>停留場の設置位置につきましては、停留場の改修工事に合わせて、お客様が安全で利便性の良い位置になるよう設定しています。今後も、道路管理者や道警との協議のうえ、より利用しやすい停留場となるよう検討していきます。</p>
<p>P5. 低床車両でなく、古い電車(在来車)であっても決してレトロ電車にあらざらざらということを理解してもらいたいと思います。</p>	<p>低床車両・在来車ともに、日々の点検・整備をしっかりと行っていますので、今後も多くのお客様に安心してご乗車いただけるよう、活用していきます。</p>
<p>P5. 低床式車両は不便で、例えば8500系等の導入が望ましいのではないか。</p>	<p>多くのお客様にとって快適にご利用しやすい環境づくりのため、バリアフリー対応の低床車両を引き続き導入していく予定です。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>P6. 収支目標について、厳しい評価のようだが、動く公共施設であると考えればもう少し違う評価もあるのではないか。</p>	<p>収支目標は重要な指標の1つと考えていますが、公営交通事業者として「まちづくりへの貢献」などの役割も担っていますので、収支目標とは別に達成目標を設定することで、多面的な評価の視点を取り入れています。</p>

4 地下鉄事業の現状

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P9. 輸送人員及び乗車料収入とも厳しい評価のようだが、収支的に厳しいのであれば、マイカー利用者からの協力金のようなものを検討してはどうか。</p>	<p>公共交通事業は、受益者(利用者)からの乗車料収入を基本としながら、国・市からの補助金等も活用して経営を維持し、収支改善に努めていくことが必要と考えており、現在のところ、受益者(利用者)以外からの協力金のようなものにつきましては予定していません。</p>

5 路面電車事業の現状

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P13. 無料デーを実施したが、目的意義を周知することが大事で、何の説明もなかったのは経費の無駄使いになってしまったのではないか。	路面電車無料デーのような需要喚起を行う上で、その目的や意義を周知することは重要であると考えています。 目的や意義につきましては広報さっぽろ等で掲載していましたが、今後需要喚起策を実施する際は、運行事業者と連携し、お客様にとってよりわかりやすい周知方法を検討していきます。
P13. 市電が2017年に30円値上がりし、バスの運賃もあげるとのことだが、市民生活に重くのしかかるので、現行維持してほしい。	路面電車の運送事業者である札幌市交通事業振興公社では、24時間乗車券の導入や市電沿線周遊ラリーなどの利用促進のほか、ラッピング電車とイベントでの連携などをパッケージにしたパートナー契約など、広告料の増収に向けた取組に加え、経費節減にも努めてきたところです。しかしながら、近年の電気料金の値上げや資材価格、労務単価の上昇により、維持管理にかかる費用が増加しており、経営を大きく圧迫している状況にあります。 このような背景から、路面電車を維持していくためには、運賃改定が必要であると考えています。今後も公社と連携して、安全・安心な路面電車の運行を維持しつつ、さらなる経営改善を図るため、継続して利用促進や附帯事業の増収に向けた取組を行っていきたくて考えていますので、運賃改定についてご理解いただきたいと考えています。
P16. 色とりどりにラッピングされた市電はまちにふさわしくない。経営改善のために収入増を図ることは大事だが、せめて緑色を基調としたオリジナル色で統一すべきではないか。	広告であることから、特定の色彩やデザインを求めることはしていませんが、歩行者等の安全や景観への配慮について規定した「車体全面広告ガイドライン」(札幌市建設局制定)に沿って実施しています。 新型低床車両につきましては、デザイン性に優れた車体であることから、より景観に配慮したラッピングとすべく、有識者等の意見を踏まえたデザインガイドラインを設け、それに基づき実施することとしています。 なお、軌道運送事業を担う札幌市交通事業振興公社において、ラッピング電車による広告料収入は重要な収入源であり、安定的な事業運営を図るために欠かせないものであると認識しています。

6 経営理念及び経営方針

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P18. バス路線を民間に「丸投げ」しておいて、札幌駅乗り入れを打ち切り、市民に多大な影響を与え、撤退もあり得る中で、経営理念に掲げている「公共交通機関の中核」といえるのか。市民の目線で「地に足をつけた」「まちづくり」の推進と、それにふさわしい交通網の確立、運営をすすめるべきだ。	地下鉄はバス路線が接続している市内拠点間及び都心への輸送を、また、路面電車は都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える役割をそれぞれ担っているため、本市の公共交通ネットワークの基軸と考えています。今後もお客様の「ゆたかな暮らし」と「まちの発展」を支えていくよう、努めていきます。
P18. 投資方針にあるインバウンド対策が遅れている。市電は車両のサイズが小さく、大型のキャリーバックなどの持ち込みは大変難しい。また、中のり、前下車の現行ルールでは身動きが取れないこともあり、スムーズな乗車・下車、安全確保が必要ではないか。 また、車内の資料やロープウェー乗車割引券などが置かれた「コーナー」は雑然として見苦しいため、撤去してほしい。その代わりにQRコードを表示すれば良いのではないか。	路面電車車両につきましては、段差が少なく、キャリーバックなどの荷物の持ちこみがしやすい、低床車両の導入を進めています。 中のり、前下車につきましては、ほとんどの停留場の幅が狭く、お客様同士のすれ違いが難しく、設置位置も交差点の手前が大半であるため、中ドアからの乗車として、待合客の滞留スペースを確保するため、前ドアからの降車をお願いしています。 車内資料等につきましては、現在、車内にある「パンフレットラック」では「地下鉄・路面電車のご利用ガイド」や「路線図」、利用促進を目的としたクーポン付フリーペーパーの「ウィズユー」等を配布しています。紙面での配布を望まれるお客様や、QRコードを用いた閲覧できる環境にないお客様もいることから、現時点でこれらを撤去することは考えていませんが、パンフレットラックを見やすく整理する等、今後の参考とさせていただきます。

第2 事業計画(主な取組)

1 安全の確保

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P22. オリンピック招致は絶望となったので削除すべき。	ご意見のあった記載内容は、当初計画の記載内容を転記した部分ですが、取組状況では文言を削除しています。
P26. 新車両の投入にあたり、他都市で行われた市民ワークショップの活用等、市民とともに検討する仕組みを作してほしい。 また、冷房の設置、バリアフリー対応、網棚、大型キャリーバック等のスペースの設置は必須要件である。	現在の地下鉄車両は、市民アンケートにより決定した、白い車体に路線別のシンボルカラーを扉部に配したデザインを採用しています。また、平成27年度より営業運転を開始した東豊線9000形車両では、札幌市立大学デザイン学部の学生と共に車両デザインを決定しています。今後車両設計を進めていく中で、必要に応じて地下鉄利用者等の意見を聞く等、検討していきます。 冷房の設置等いただいたご意見は今後の参考にさせていただき、南北線更新車両の導入に向けて車両の設計を進めていきます。
P26. 5000系車両の更新は、一部車両を除いて、必要ないと思う。	南北線5000形車両は平成7年度(1995年度)から営業運転を行っていて、老朽化により、部品の確保ができない等、安全性の確保が難しくなることから計画的に車両更新を実施していきます。
P26. 2009年以降に導入された3編成は更新を10年程度先送りにすべきではないか。 また、新型車両へは冷房を設置してほしい。	5000形3編成の更新時期を先送りすることにより、安全性を確保するための検査機器等も維持する必要がありますが、部品の生産終了などの支障が出てきます。また、南北線車両更新の後に東西線車両更新も控えていますので、現段階では全編成の更新を検討しています。 冷房の設置のご意見は今後の参考にさせていただきます。
P26. 防犯カメラの設置は、乗客へのプライバシーの侵害であり、個人情報保護法の趣旨に反する。車内マナー違反については、通報ボタンを設置したり、注意を促したりすることで防止できる。	車内防犯カメラの設置は、車内の犯罪や迷惑行為、マナー違反を未然に抑止することを目的としています。また、乗客からの要望も寄せられていますので、設置をすることでお客様への安心につながると考えています。 防犯カメラ映像の収集・管理につきましては、個人情報保護法等関係規程を遵守し、適切に行ってまいります。
P26. 地下鉄車両内に防犯カメラは設置されているか。	現在地下鉄車両内に防犯カメラは設置されていません。
P26. カメラの画像のデータの責任や保存期間はどうなっているのか。	データの責任は交通局で行っています。保存期間につきましては、一定期間保存された後、保存期間を経過した画像は速やかに消去しています。
P26. 路面電車のカメラについて、管理保存・消去はどうなっているのか。ポラリス・シリウス(路面電車)内に監視カメラは設置表示はあるか。	路面電車に設置しているカメラのデータにつきましては、厳重な管理のもと、一定期間保存していて、期間を過ぎたデータは速やかに消去しています。また、ポラリス・シリウスにつきましても、設置表示を行っています。
P26. 地下鉄全車両に防犯カメラ設置との報道があるが、予算はどうなっているのか。	現時点でメーカ及び機種は確定しておらず、コスト面や機能面を精査した上で、今後仕様を決定します。設置費として、現時点では東西線・東豊線合計で約4億円を見込んでいます。
P26. モニターカメラ(常時写す)のようだが、モニターはどこで誰が見るのか。	遠隔でモニターするかを含めて、詳細は今後検討していきます。
P26. 警察に提供するのか。	警察への監視カメラ映像の提供につきましては、個人情報保護法第69条第1項に基づき、法令に基づく場合のみ提供しています。

第1

第2

第3

参考

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P26. 画像の取扱い等について、民間委託をするのではないかと。	画像データの具体的な取扱いにつきましては、「札幌市防犯カメラの設置及び運用に関するガイドライン」の内容に配慮して、今後検討していきます。なお、画像の取扱いについて民間委託の予定はありません。
P26. 車内防犯カメラに関する専用窓口は設置すべきではないかと。	車内防犯カメラに関する専用窓口の設置予定はありません。
P26. 防犯(監視)カメラは画像データが個人情報であり、その取扱いをどう考えているのか。	車内防犯カメラで撮影した画像には特定の個人を識別することができる個人情報が含まれるため、プライバシーや個人情報保護に配慮した取組が必要と考えています。その具体的な取扱いにつきましては、「札幌市防犯カメラの設置及び運用に関するガイドライン」の内容に配慮して、今後検討していきます。

2 快適なお客様サービスの提供

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
P28. 観光客数が回復しているため、始発を繰り上げし、JR線の始発列車に接続できる便を確保してほしい。 また、本数を減らした路線バスの受け皿として、現行の運転間隔や本数の堅持は必要である。	営業終了から始発列車が運行するまでの間は、地下鉄の安全運行に欠かせない車両、線路等の保守・点検作業を行っているため、現状においては始発時刻を繰上げることは困難となっていますが、乗車人員の動向や他の交通機関との接続を見極めながら今後も検討していきます。 また、運行ダイヤについて、現在、地下鉄の利用状況を踏まえ、今後の変化も見据えながら検討を進めているところです。検討においては、毎月時間帯ごとの利用状況や、朝ラッシュの列車ごとの混雑状況を調査しながら、データに基づいた運行ダイヤを作成していきます。
P29. 走行路面の改修によって、走行音が抑えられる効果はあるのか。この数年の地下鉄は年間を通して窓が開いており、走行音が大い。走行音を抑える取組も併せて行ってほしい。	本市の地下鉄のうち、特に南北線の走行路の老朽化が進んでいるため、改修の検討を進めているところです。振動やそれに伴う走行音についても検討課題として捉えていて、可能な限り軽減したいと考えています。
P29. 地下鉄駅リフレッシュの縮小について、事業を実施したすすきの駅はわかりやすい案内サインも相まって「変わった」という印象を与えているが、次の着手が6年後では遅すぎる。 他都市の例も参考に、財政状況を勘案しつつ、都心駅、観光関連駅だけでも先行して美化化をしてほしい。	地下鉄駅のリフレッシュにつきましては、財政状況を勘案しつつ、いただいたご意見や他都市の取り組み事例等を参考に今後の方策を検討していきます。
P29. 地下鉄駅のリフレッシュについて、開業当初からの壁面などはそのまま活用するなど、歴史が感じられる重厚感を残しつつ、駅の個性化を図っていくべきではないかと。	地下鉄駅のリフレッシュにつきましては、財政状況を勘案しつつ、いただいたご意見や他都市の取り組み事例等を参考に今後の方策を検討していきます。
P30. 「全線24時間券」など、より使いやすい多様な企画乗車券を発売してほしい。 また、モバイル券や二次元コードの活用など少しでも低廉に導入できる方法も検討してほしい。 ※同様の意見ほか1件あり	「全線24時間券」など、多様な企画乗車券につきましては、導入に伴う経費や減収額を含めた費用対効果、他都市での導入状況などを総合的に勘案しながら、導入の必要性やその手法について検討していきます。

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P30. 官民各社共通の一日乗車券を発行してほしい。 また、ICカードが中心の精算であるため、1円単位の料金設定や50円、100円といった低料金での利用も可能にすれば、利用者数が飛躍的に増えるのではないかと考えています。</p>	<p>「全線24時間券」など、多様な企画乗車券につきましては、導入に伴う経費や減収額を含めた費用対効果、他都市での導入状況などを総合的に勘案しながら、導入の必要性やその手法について検討していきます。 ICカードでの乗車時における1円単位運賃や、1駅100円などの低料金区間を設けることは、駅務機器やシステムの改修等に多額の経費を要することから、導入の可否につきましては、経営状況等も踏まえ慎重に検討していきたいと考えています。</p>
<p>P30. 札幌市は多くの道内外の観光客が来訪するため、ビジネスでの利用も含めて札幌市内を乗り降り自由な1日乗車券タイプ等の設定を検討してほしい。 また、1日あたりの公共交通機関の利用によるSAPICA引き落とし上限額を設定し、同日中はそれ以上利用しても引き落としを行わずにシームレスな乗り降りを実現することで、利用頻度を高くして、お客様がマイカー等に流出しないようにしてほしい。</p>	<p>「全線24時間券」など、多様な企画乗車券につきましては、導入に伴う経費や減収額を含めた費用対効果、他都市での導入状況などを総合的に勘案しながら、導入の必要性やその手法について検討していきます。 また、SAPICAにおいて、1日あたりの利用額上限を設定する場合、交通局においては、改札機をはじめとした各種駅務機器における機器改修が必要となるほか、バス事業者においても運賃箱を全て改修する必要があり、多額の経費を要することが見込まれます。 上記の理由や費用対効果の側面からも、現時点において、SAPICAに1日あたりの上限額を設定することは困難な状況ですが、新たな決済方法などを用いた手法について、検討していきたいと考えています。</p>
<p>P30. 大通駅の駆け込み乗車が多く通行に支障があるため、「駆け込み乗車禁止」の赤色点滅式の警告表示板を設けるべきだ。</p>	<p>駆け込み乗車の対策につきましては、のりば付近のホーム壁・柱などお客様から見やすい場所に注意喚起を掲出しているところですが、ホームには上記注意喚起のほか、ホーム案内板や時刻表、駅ナンバリング標識や方面案内等、様々な案内サイン等を掲出しているスペースの制約があるため、ご意見にあります表示板の新設につきましては、今後の効果的な情報提供の手法を検討する上での参考とさせていただきます。</p>
<p>P30. 心臓ペースメーカー等の装着者のために、「携帯電源OFF車両」を設けるべきだ。また、ドア脇が電源オフエリアであることを知らない乗客が多いので、オレンジ色のテープ等を手すりに巻くべきだ。</p>	<p>携帯電源OFF車両につきましては、導入によって乗り場の制限や車内混雑率の偏りが発生する可能性があることから、慎重な検討が必要なものと考えています。 専用席付近での携帯電話使用に関する取扱いにつきましては、専用席付近の掲示物や車内自動放送にて周知を行っていますが、いただいたご意見につきましては、より効果的な周知方法を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

3 まちづくりへの貢献

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P32. 札幌市の地下鉄はゴムタイヤで走行しているなど、札幌市ならではの特徴を発信する取組を実施してほしい。</p>	<p>これまで「鉄道の日」を記念するイベントなどでゴムタイヤの展示を行っていますが、今後とも札幌の地下鉄ならではの特色について、SNSや令和6年5月にリニューアルオープンする新交通資料館なども活用し、より効果的な広報発信を展開していきます。</p>
<p>P32. 交通資料館について、今から開館が楽しみだが、公共交通の魅力や必要性を訴えるとともに、展示しているバス等、施設・設備メンテナンスは怠らないでほしい。</p>	<p>札幌市交通資料館は、より多くの方にご利用いただける施設を目指し、展示品の管理を含めた適切な施設運営を行い、市営交通の歴史や魅力を発信していきたいと考えています。</p>
<p>P34. 北海道新幹線札幌駅の最寄り駅である東豊線さっぽろ駅の利便性を向上させる取組を検討すべきではないか。</p>	<p>新幹線開通後の札幌駅周辺の状況には、まだ定まっていない部分も多く、当局におきましても具体的な検討を行っている状況ではありません。 今後も、関係機関と連携のうえ情報収集に努め、状況に応じた動線の設定や案内標識の整備について、適切な検討時期を逸することの無いよう状況を注視していきます。</p>

意見(概要)	札幌市及び交通局的考え方
<p>P34. 地下鉄駅のバリアフリー化「2ルート化」を積極的に進めてほしい。 また、南北線の地下駅はエスカレーターのない駅が多いことから、増設してほしい。</p>	<p>エレベーターにつきましては、民間整備により地下鉄駅と民間ビル等と接続される都心部を中心に設置が進んでいます。札幌市として別途計画を進めている今後の増設につきましては、エスカレーター設置状況のほか、エレベーター設置により、地上部の幹線道路の交差点や広幅員の道路横断を回避するなど駅ごとの条件を踏まえ、計画を検討していきます。</p> <p>エスカレーター設置にあたっては、階段の大規模改修が必要となり、設置工事の間は階段全体が通行不能となることが考えられます。工事中は長期間迂回が生じご不便をおかけすることや、大規模改修にあたり多額な費用を要することから直ちに設置することは困難な状況となっていますが、今後の更なるバリアフリー化に向けて、いただいたご意見は参考にさせていただきます。</p>
<p>P36-37. 駅施設の増築にあたり、既存のホーム部分も含め札幌の玄関口に相応しいしつらえを目指し、デザインコンペ等を実施し、内装デザインを選定してほしい。</p>	<p>駅施設の増築部分につきましては、現在のコンコースのしつらえをベースにデザインする予定です。また、既存のホーム部分につきましては、リニューアルの範囲に含まれていません。</p>
<p>P36-37. 南北線さっぽろ駅真駒内方面ホームの中央にあるエスカレーターによってホーム幅が狭くなり、スムーズな通行ができなくなり、結果的に現状と同様、麻生寄りの乗車位置に利用が集中するのではないかと。車内の混雑ができる限り均等化されるよう、階段やエスカレーターなどの配置を工夫してほしい。</p>	<p>さっぽろ駅の混雑状況につきましては、朝ラッシュでは、利用者の多くが麻生方面列車から降車される方となっています。また、夕ラッシュの混雑は、真駒内方面に乗車されるお客様により生じていて、乗車される方の8割が北側の改札を利用している実態があることから、増設する真駒内方面のホームでは、北側の乗車口部分の幅員を広くする計画です。</p> <p>増設する真駒内方面ホームの南側では、一部、階段やエスカレーターで狭くなる部分はあるものの、これらの利用実態から著しい滞留などは生じないものと考えています。</p>
<p>P38. 大通駅やさっぽろ駅コンコースで採用されている暖色系の照明は温かみがあり、雰囲気も良い。ホームの照明も暖色系とする予定はないのか。また、駅リフレッシュなどの際には他駅でもぜひ採用してほしい。</p>	<p>南北線さっぽろ駅・大通駅コンコースは、人々の滞留空間としての機能も持ち合わせていて暖色系の照明を採用しました。</p> <p>現在は、主に蛍光灯器具からLED器具への更新を行っていて、安全性を考慮した明るさを確保するため、現状と同じような白色系の照明を採用して更新を行っています。</p> <p>今後の駅リフレッシュ等の際には、いただいたご意見を参考に安全性を確保しながら快適にご利用いただけるよう幅広く検討していきます。</p>
<p>P39. 各駅にエレベーターが1つあれば十分なのではないか。増設した結果、将来的に維持費用などが大きな負担となる可能性はないか。</p>	<p>現在迎えている超高齢社会に対応し、利便性の向上や上下移動の負荷を軽減するため、地下鉄各駅に新たなエレベーター等の設置を進めています。また、維持費用についても過度な負担にならないよう、留意しながら整備していきます。</p>
<p>P39. 西線区間の混雑が恒常化しているため、3両連接で収容力のある「ポラリス」の台数を更に増やす必要がある。増備にあたっては、両側先頭車部分の座席のロングシート化などを検討してほしい。</p>	<p>現在、輸送力を高める3連接タイプの新型低床車両の導入を進めています。また、いただいたご意見につきましては、今後の車両更新時の参考にさせていただきます。</p>
<p>P39. 路面電車車内が狭く、停留場での積み残しが発生している。大型の新型車両を導入するなど、対策をしてほしい。</p>	<p>現在、利便性の向上を目的として、乗車定員を増やす3連接タイプの新型低床車両の導入を進めています。</p>

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P39. 車両のカラーは引き続きグリーンを基調にすべきだ。</p>	<p>現在導入している低床車両につきましては、「SAPORO CREATIVE WIND」をコンセプトに、創造都市札幌の「先進性」「透明感のある」気候風土のイメージ、そして「やさしさ」をデザインしています。いただいたご意見は、今後の車両更新時の参考とさせていただきます。</p>
<p>P40. 各駅の案内サインが徐々に更新され、分かりやすくなっている。また、4言語5表記も必須であり、今後も正しい翻訳による表記を引き続き拡充して行ってほしいが、各駅ホームでの列車接近の放送については、英語を加えてほしい。 また、柱巻き路線図等において、細部の表現が統一されていなかったり、わかりにくかったりするため、統一してほしい。 ほか、大通駅のコンコース階に設置してある液晶画面式の発車案内が両面で同じ表示をしていることにより、真駒内／麻生の各方面が逆に表示されていた。後から貼紙等で修正にならないようにしてほしい。</p>	<p>各駅の案内サインの多言語表記につきましては、今後も継続的に行ってまいります。各駅ホームでの列車接近の放送に英語を加えることにつきましては、列車接近の周知時間は短く、日本語以外の周知時間を十分に確保できないため、英語での周知は困難と考えています。 細部の表現に不統一が見られる部分がある点についてですが、今後の作成物につきましては、細部のチェックを行うよう努めていきます。なお、大通駅のコンコース階に設置した液晶画面式が両面で全く同じ表示をしていることによって、真駒内／麻生の各方面が逆に表示されてしまうという部分は、令和5年12月末に修正しました。 今後について、ご指摘のとおり、後から貼紙等で修正を行うことがないよう、あらかじめ表示する情報の整理を的確に行い、精度を高めていきます。</p>
<p>P40. カラーユニバーサルデザインを採用した結果、これまで各路線の色が使われていた方面案内などの案内標識が白色一色となり、特に大通駅において、色による路線の識別がしにくくなっており分かりにくい。改善を検討してほしい。</p>	<p>ご指摘いただいた掲示物について、背景と文字に明暗の差があり、記載されている内容(情報)が理解できると考えていますが、標識を設置する際は、色の選び方や組み合わせ方を工夫し、情報が得られやすい表示になるよう引き続き努めていきます。</p>
<p>P40. 一部の駅では駅係員が作成したと思われる多言語表記の掲示物が多数貼られているが、そのなかには見にくいものや、多言語表記が正確でないと思われるものがある。各駅の多言語による掲示物の表記内容などを点検する必要があるのではないかと。</p>	<p>多言語表記の掲示物が多数貼られているという部分について、外国人利用者の多い駅には、駅構内の情報がより行き渡るよう、多くの掲示物を行っています。表記に誤りが判明した際は、速やかに修正するよう努めています。</p>
<p>P40. (運転席から防犯カメラを見ることができると前提で)インバウンド客が増えていたりする状況の中で乗り降りの際、車内奥の方まで進んでくれなかったり、リュックサックを手につか抱えるかして乗ってくれない外国人の方も少なからずいて、日本語のみの駅係員乗務員だけでは対処できないことがあるので、市電に導入しているその都度注意事項を流すシステム(リュック、信号、折りたたみイス)を地下鉄にも取り入れ、英語、中国語でも流せるようにできないのか。 また、市電では注意喚起放送に前後空いているスペースに進んでもらう旨の放送を追加、多言語化することはできるか。地下鉄・市電ともに朝夕ラッシュで本数を減らさずに積み残しを減らせられないのか。</p>	<p>携帯型AI通訳機「ポケット」を駅窓口等に配備して、乗務員も持参していますので、車内での異常発生の際には、外国人の方にも周知できる体制を整えています。今後も外国人の方にも快適に地下鉄を利用できるような体制づくりに努めていきます。 また、路面電車では、お客様に快適にご利用いただけるよう、適切な運行ダイヤを計画していますが、混雑時においては乗務員の案内放送を適宜行い、多くのお客様にご乗車いただけるよう努めるとともに、車両の老朽更新に合わせて新型車両を計画的に導入し、輸送力の向上に努めていきます。 併せて、外国人の方にも周知できる車内放送の検討を進めていきます。</p>

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P40. 多言語表記について、北京語、上海語、台湾語の3種類の簡略漢字を混ぜると、欧米等から来た観光客が日本語の漢字と混乱するのではないか。 また、子どもでも分かるようにひらがな表記を増やすべきである。 ほか、多言語表記は、券売機のみに限るべき。</p>	<p>地下鉄の駅構内や車両内の電光表示の外国語表記について、より多くの言語を提供することで外国人観光客の市内での主要な移動手段として利用いただけるものと考えていますので、中国語の表記は券売機だけではなく、駅構内施設案内等にも必要と考えています。 また、ひらがな表記の部分につきましては、時刻表等の情報を掲出しているホーム案内板の中で、駅名にひらがなを付記し、より多くの方が地下鉄を利用しやすい環境づくりに配慮していますので、今後も可能な範囲で掲出できるよう努めていきます。</p>
<p>P40. 多言語化は大事だが、やさしい日本語も必要である。</p>	<p>地下鉄各線のホーム上において、駅名標は漢字を主としつつも、時刻表等の情報を掲出しているホーム案内板では見やすさに配慮し、駅名にひらがなを付記する等、より多くの方が地下鉄を利用しやすい環境づくりに努めています。このたびのご意見も参考にしながら、今後も可能な範囲で掲出できるよう努めてまいります。</p>
<p>P41. 券売機が2台×2か所しかない駅(西11丁目)でSAPICA定期券の更新をする際、更新ができる緑色の券売機が1つしかなく、SAPICA表面に印字するインクが消えていなかったり、更新したが期限日を判別できないことが多いので、できるだけ券売機の数少なく、旧型の緑色でない券売機を中心に更新してほしい。</p>	<p>現在進めている更新計画により、令和7年度に全て緑色のマルチ券売機に更新する予定となっています。 また、長くお使いのカードであれば、券面劣化により表示が薄くなることがありますが、その際は再印字又はカード交換が可能ですので、駅事務室又は定期券発売所までお申し付けください。</p>
<p>P41. フリーWi-Fiの拡充について、スマホ歩きをしている人を増加させ、他の歩行者との衝突事故を誘発させるため、不要だ。</p>	<p>スマホ歩きは危険な行為として、マナーキャンペーンなどにより啓発していますが、スマートフォンはモバイルデータ通信にて常時利用可能なことから、フリーWi-Fiの影響は軽微なものと考えています。引き続き啓発に努めていきます。</p>
<p>P41. 改札機でのクレジットカードタッチ決済は訪日外国人にとって便利であり、かつ、多様なサービスを提供できるため、早期の導入を検討してほしい。また、券売機でもクレジット決済を導入してほしい。 ほか、JR線等での利用を実現するため、「Suica」が開発した地域連携ICカードへの切替も検討してほしい。</p>	<p>クレジットカードによるタッチ決済につきましては、インバウンドの利便性向上に特に資するものと考えていて、全国的に導入の動きが加速化しているところです。 一方、タッチ決済の導入につきましては、駅務機器の改修や、各種手数料などにおいて多額の経費が発生することが見込まれることから、札幌市交通局におきましても、費用対効果を慎重に見極めながら、まずは実証実験の実施について検討を進めていきたいと考えています。 また、券売機のクレジットカード対応にあたっては、券売機の改修経費や各種手数料など多額の費用が発生することが見込まれます。そのため現時点において券売機におけるクレジットカード対応の予定はありません。 最後に、地域連携ICカードの導入にあたっては、現在、200万枚以上が発行・運用されているSAPICAはお使いいただけず、全て新たなICカードに交換する必要があり、さらに、関連機器の改修にあたっては、地下鉄の駅務機器にとどまらず、バス事業者や路面電車のSAPICA関連機器への対応も必要となることから、多額の経費が発生します。 以上のことから、現時点において、費用対効果の観点から、SAPICAの地域連携ICカードへの置き換えは困難なものと考えています。</p>

4 経営力の強化

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P48. 京都市営地下鉄では、「コトチカ」という地元で人気のベーカリーカフェなど数店舗の物販店舗が集まる一角を設けているが、札幌市の地下鉄各駅においても「ミニ駅ナカモール」のような取組を行ってはどうか。</p>	<p>複数店舗の出店区画の整備には、まとまった空きスペースが必要であるほか、給排水や電気、消防といった各種店舗設備の新設に多額の費用を要することから、現在、大通駅において市場ニーズや費用対効果などを見極めながら検討を進めているところです。</p> <p>空きスペースの確保が困難である等の課題はありますが、お客様の利便性向上や賃料収入の確保に向けて、引き続き出店促進に取り組んでいきます。</p>
<p>P49. デジタルサイネージは静かな環境を望む市民にとって迷惑であり、てんかん体質の発症や通行人のわき見などを誘発するのではないか。</p> <p>また、電気代の無駄使いとなり、SDGsの趣旨に反するのではないか。</p>	<p>放映する映像につきましては、光の点滅やコントラストの強い画面の反転、急激な場面転換といった人体に影響を及ぼす可能性のあるものを禁止するなど、お客様の安全に配慮した基準を設けています。</p> <p>また、節電の取組につきましては、省電力を考慮した製品を採用しておりますが、今後の事業展開においても電力消費量のより少ない製品を採用するなど、環境への配慮を検討していきます。</p> <p>なお、デジタルサイネージは当局広告事業における重要な収入源であり、安定的な事業運営に欠かせないものであると考えています。</p>
<p>P49. デジタルサイネージは向こう側が見えづらく、行きかう人が交差してぶつかってしまうかもしれない。十分な空間を確保してほしい。</p>	<p>デジタルサイネージにつきましては、通行者の動線や安全に配慮し設置していますが、いただいたご意見は今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>P49. 大通駅に店を作るのは必要ないのではないか。</p>	<p>大通駅における出店促進は、駅周辺ビルの再開発等により、今後さらなる通行者数の増加が見込まれることを見据え計画しているものであり、より一層の駅の賑わい創出や地下鉄利用者の利便性向上、賃料収入の確保を図るために必要な取組であると考えています。</p>

第3 収支計画

2 路面電車事業

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>P58. 市電の運賃値上げ(金額・期日)はいつ、どこで、どのようにして決まったのか。周知報道が不足しているのではないか。</p>	<p>路面電車の運賃改定につきましては、今後、軌道運送事業者である一般財団法人札幌市交通事業振興公社が北海道運輸局へ旅客運賃の上限変更認可申請を行う予定であり、この申請に対して認可を受けた後、運賃の改定額が決定されるものとなっています。</p> <p>お客様への周知につきましては、認可申請時に公社が主体となっていくとともに、軌道整備事業者である交通局としても、ホームページやポスター、リーフレットなどの媒体を用いて丁寧な周知を図る予定ですので、ご理解いただきたいと思います。</p>
<p>P58. 路面電車の運賃を230円に値上げすることについて、市電の料金が地下鉄より高くなることについてどのように考えているのか。地下鉄駅が近い沿線利用者が地下鉄利用に転移し利用者が減少するなど、様々な影響があるのではないか。</p>	<p>路面電車の運賃改定につきましては、値上げ後の乗り控えや他の交通機関への転換などの影響があると認識しています。</p> <p>その影響を少なくするためにも、今後も公社と連携して、安全・安心な路面電車の運行を維持しつつ、運賃値上げ後も継続して利用促進策に取組み、お客様に路面電車をご利用いただきたいと思います。</p>

その他

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
もっと収入増につながる事業を展開すべきだと思う。 ※同様の意見ほか4件あり	収入増に向けた取組として、駅ナカ店舗出店促進やデジタルサイネージの増設等を進めているところですが、今後も乗車料収入以外で増収を期待できる事業につきましては、投資を進めていきます。
経営の健全化のため料金の値上げ、無駄なものの削減が必要。 ※同様の意見ほか4件あり	路面電車につきましては、利用促進の取組のほか、広告料収入の増収に向けた取組、また経費削減に努めてきましたが、令和6年度(2024年度)に料金値上げを検討しているところです。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
新たに借金をしてまで事業をする必要があるのか。 ※同様の意見ほか2件あり	施設・設備の更新時等に起債することは、費用の平準化だけでなく、将来ご利用されるお客様に料金をご負担いただくという側面もあります。社会情勢の変化への対応や老朽更新への対応等、必要と判断した事業を進めていますが、資金の状況を見据えながら、新たに発行する企業債が過大にならないよう、努めています。
人件費などを削って、安全なサービスを提供できるのか。人材をしっかりと育成しなくては無理だと思う。	人材育成につきましては、P22に記載のとおり、安全管理体制を維持するためには大変重要な取組の1つと考えています。引き続き運輸関係人員の養成等にしっかりと取り組んでいきます。
JR北海道のように「お客様アンケート」を実施してほしい。JR北海道では急増している化学物質過敏症の患者のために「香害ポスター」を作成、掲示しています。	より多くのお客様に快適にご利用いただける施設とするためには、お客様からのご意見・ご要望を適切に捉えること、また札幌市役所内の関係部署と必要な連携を図ることが重要であると考えています。刻々と変化する社会情勢への対応も含め、適切かつ効果的な取り組みを実施するため、その方策について継続的に検討していきます。
電磁波過敏症の市民が乗れないため、車内での携帯電話電源OFFを復活してほしい。	専用席での携帯電話の取扱いにつきましては、総務省の指針に基づいた運用としています。今後も同指針等を踏まえ、変更の必要性が生じた際には検討していきます。
地下鉄と路面電車の車内の香害対策をしてほしい。 化学物質過敏症の市民のために、無香料の車両を設定してほしい。	化学物質過敏症の方々のための車両の導入につきましては、それによって乗り場の制限や車内混雑率の偏りが発生する可能性があることから、慎重な検討が必要なものと考えています。
利用者ファーストの考えが見当たらず、経営＝インフラ整備といった間違った考えはないか。計画策定にあたっては、一般市民から委員を公募して、利用者の立場に立った経営計画を策定すべきである。	本計画の改定にあたっては、学識経験者や公募の市民委員等で構成された札幌市営企業調査審議会においてもご議論いただき策定しました。
駅名や電停名について、実情や再開発などに応じて、改称を検討してほしい。 また、多言語表記について、西11丁目はWest 11、中島公園はNakajima Parkのように表記を検討してほしい。 ※現在の表記はNishi juitchome、Nakajima koen等	駅名や電停名の変更について、現在具体的な検討は進んでいないため計画への掲載は困難な状況ですが、駅周辺の再開発等の状況により必要性が生じた際は、検討を進めていきます。 地下鉄駅内に掲出している駅名の英語表記は、札幌市が統一的に定めている外国語表記ガイドライン(英語・中国語・ハングル)に沿って行っています。このガイドラインでは、観光庁が作成した「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」の考えに基づき、日本語の読み方を伝える必要がある場合につきましては固有名詞としてそのままローマ字で表記することとしています。 また併記のご提案につきましては、本ガイドラインに沿った改訂を進めている現状や表記するためのスペースも限られているため、併記することで視認性を阻害する可能性を踏まえると、現行のままが相応しいものと考えています。

第1
第2
第3
参考

意見(概要)	札幌市及び交通局の考え方
<p>幹部職員、市議は路面電車を利用せずプ ランニングしているのではないか。</p>	<p>本計画の策定においては、交通局だけではなく、路面電車の運送 事業を担う札幌市交通事業振興公社と十分に協議を行うとともに、 他の関係機関との連携や、利用者も含めた市民の皆様へのパブリッ クコメント等を実施した上で策定しています。</p>
<p>バスの本数を減らさないでほしい。 特に市立病院前のバスは患者、お見舞い のためもっと本数を増やすべきだ。</p>	<p>札幌市内のバス路線の運行便数などは、利用状況などに基づいて 各運行事業者が決定していますが、現在札幌市においては、バス運 転手不足に起因して、利用状況にかかわらず全市的にやむを得ない 減便などが進行しています。 このような状況を含めた公共交通に対する様々な課題に対応す べく、札幌市としては、令和5年1月に設立した札幌市公共交通協議 会において、バス運転手確保に向けた対応などを含めて、持続可能 な公共交通ネットワーク構築に向け協議を進めているところです。 今後も公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が見込まれますが、 札幌市としては、市民の足を守っていくため、交通事業者と連携しな がら、持続可能な公共交通ネットワークの構築に努めていきます。</p>
<p>現在は市営のバス事業は存在しないが、 市営時代の料金形態としての均一料金は居 住地によって不公平であり、1円単位の対キ ロ制に改正すべきである。</p>	<p>札幌市内のバス路線の運行は、その全てを民間バス事業者が担 い、運賃体系につきましては、原則バス事業者において利用者の需 要や事業の採算性等を総合的に勘案した上で決定されていますの で、いただいたご意見につきましてはバス事業者へお伝えします。</p>

・本計画内の乗車人員や収支計画等の数値につきましては、令和6年度(2024年度) 予算や乗車人員の動向を踏まえ、パブリックコメント実施時(令和5年(2023年)12月 25日～令和6年(2024年)1月31日)から最新の数値に置き換えています。

Memo

A series of horizontal dashed lines for writing.

- 1927(昭和2)年12月 ●札幌市電気局が発足、電車事業が市営となる。
- 1930(昭和5)年10月 ●市営乗合自動車事業開始。
- 1935(昭和10)年1月 ●貸切自動車事業開始。
- 1938(昭和13)年1月 ●ガソリン節約のため木炭バス運転開始。－①
- 1943(昭和18)年1月 ●電気局を交通事業所と改称。
- 1947(昭和22)年6月 ●交通事業所を交通局と改称。
- 8月 ●電気バス運転開始。
- 1951(昭和26)年5月 ●定期観光バス運行開始。
- 1958(昭和33)年7月 ●藻岩山ロープウェイ運転開始。
- 8月 ●国内初の路面ディーゼルカーが運行開始。
- 1960(昭和35)年7月 ●藻岩山リフト営業開始。
- 8月 ●国内初の観音付観光バス「ゆーから」登場。
- 1961(昭和36)年4月 ●ワンマンバスの運行開始。
- 7月 ●親子電車の運行開始。
- 1964(昭和39)年11月 ●札幌方式地下鉄車両第1次試験車完成。
- 1966(昭和41)年8月 ●連接電車A830形がローレル賞受賞。－②
- 1970(昭和45)年2月 ●ワンマン電車の運行開始。
- 1971(昭和46)年12月 ●地下鉄南北線開業(北24条～真駒内間)。－③
- 地下鉄と電車・市バスとの乗継定期料金制度実施。
- 1973(昭和48)年10月 ●地下鉄と電車・市バスとの定期外乗継料金制度実施。
- 1975(昭和50)年1月 ●70歳以上の高齢者に対し、電車・市バスの無料化実施。
- 2月 ●南北線自衛隊前駅エスカレーター下に交通資料館オープン。
- 1976(昭和51)年1月 ●70歳以上の高齢者に対し、地下鉄も無料化実施。
- 6月 ●地下鉄東西線開業(琴似～白石間)。
- 1977(昭和52)年8月 ●地下鉄東西線6000形車両がローレル賞受賞。
- 12月 ●市営交通50周年記念式典を開催。
- 1978(昭和53)年3月 ●地下鉄南北線延長部開業(北24条～麻生間)。
- 11月 ●南北線に3000形車両登場。
- 1982(昭和57)年2月 ●バスロケーションシステム運用開始(西11丁目～真駒内本町間)。
- 3月 ●地下鉄東西線延長部開業(白石～新さっぽろ間)。
- 地下鉄と他社バスとの乗継制度開始。
- 11月 ●交通局庁舎を大谷地に移転。
- 1984(昭和59)年6月 ●一日乗車券を発売。
- 1985(昭和60)年5月 ●23年ぶりの新型電車9500形運行開始。
- 6月 ●(株)札幌交通開発公社設立(ロープウェイを同社に委譲)。
- 1988(昭和63)年11月 ●(財)札幌市交通事業振興公社設立。
- 12月 ●地下鉄東豊線開業(栄町～豊水すすきの間)。
- 1990(平成2)年1月 ●地下鉄東豊線延長部建設工事着工。
- 1991(平成3)年12月 ●市営交通の経営健全化計画を策定、880人の人員削減で労使合意。
- 1992(平成4)年9月 ●学校週5日制に伴い「サタデー・テーリング」実施。
- 11月 ●地下鉄プリペイドカード「ウィズユーカード」発売。
- 1993(平成5)年4月 ●交通局イメージアップ計画策定。交通局シンボルマーク決定。
- 1994(平成6)年4月 ●定期観光バスを北海道中央バス(株)に委譲。
- 5月 ●地下鉄東西線延長部(琴似～宮の沢間)認可。
- 6月 ●地下鉄で新カードシステム(直接方式カード対応)使用開始。
- 10月 ●東豊線延長部(豊水すすきの～福住間)開業。
- 市バス・電車で新カードシステム使用開始。
- 地下鉄南北線「壺園前」駅を「南平岸」駅に駅名変更。
- 1995(平成7)年2月 ●地下鉄東西線延長部建設工事着工。
- 4月 ●プレミアム付きウィズユーカード発売開始。
- 10月 ●南北線5000形(札幌初の4扉車)車両営業投入。
- 1996(平成8)年1月 ●SF X映画「ガメラ2」の撮影に協力。
- 3月 ●大通定期券発売所、土・日・祝日営業開始。
- 地下鉄南北線全駅ホームに電光案内表示機を設置。
- 4月 ●ウィズユーカード販売枚数1,000万枚突破感謝キャンペーンを実施。
- 1997(平成9)年2月 ●交通局ホームページ開設。
- 4月 ●民営バスも利用できる共通ウィズユーカードを発売開始。
- 1998(平成10)年3月 ●観光バス事業廃止。
- 8月 ●東西線に8000形車両登場。
- (株)札幌交通開発公社が(株)札幌振興公社と合併。
- 1999(平成11)年2月 ●地下鉄東西線延長部(琴似～宮の沢間)開業。
- 通勤定期券の持参入式導入。
- 6月 ●南北線2000形車両営業運転終了。
- 7月 ●昼間割引回数券を発売開始。
- 12月 ●昼間割引カード(地下鉄)を発売開始。
- 地下鉄の営業時間を拡大。
- 2001(平成13)年4月 ●白石営業所5路線13系統及び厚別支所4路線10系統を北海道中央バスに移行。
- 12月 ●地下鉄開業30周年「メトロクリスマス2001」の実施。
- 2003(平成15)年4月 ●琴似営業所19路線35系統をジェイ・アール北海道バスに、藻岩営業所9路線24系統をじょうつバスに移行。
- 2004(平成16)年4月 ●東営業所12路線34系統及び新川営業所6路線12系統を北海道中央バスに移行し、バス事業を廃止。－④
- 9月 ●地下鉄運休情報メール配信サービス開始。
- 10月 ●地下鉄専用休日1日乗車券ドニチカキップを発売開始。
- 2005(平成17)年6月 ●電車内での傘の無料貸し出し試行開始。
- 2006(平成18)年1月 ●地下鉄駅ナンバリング(番号)表示実施。
- 4月 ●電車内での傘の無料貸し出しを本格実施(夏ダイヤ期間中)。
- 5月 ●土・日・祝日市電1日乗車券どサンコバスを発売開始。
- 2007(平成19)年7月 ●交通資料館に市営バス展示室新設。
- 2008(平成20)年2月 ●ホーム柵設置開始(地下鉄東西線南郷7丁目駅)。
- 8月 ●東西線6000形車両営業運転終了。
- 12月 ●南北線に「女性と子どもの安心車両」を導入。
- 2009(平成21)年1月 ●ICカード乗車券「SAPICA(サピカ)」サービス開始。－⑤
- 4月 ●東西線ホーム柵設置に伴い南北線ワンマン運転開始。
- 7月 ●東西線に「女性と子どもの安心車両」を導入。
- 11月 ●南北線5000形(6次車)車両運行。
- 2011(平成23)年12月 ●地下鉄開業40周年を迎える。
- 2012(平成24)年3月 ●南北線3000形車両営業運転終了。
- 2013(平成25)年4月 ●南北線ホーム柵設置に伴い南北線ワンマン運転開始。
- 5月 ●路面電車の新型低床車両A1200形運行開始。
- 6月 ●電車・バスでのICカード乗車券SAPICA(サピカ)のサービス開始、SAPICAエリアでのKitaca・Suica等の利用サービス開始。
- 2014(平成26)年5月 ●共通ウィズユーカード、昼間割引カード(地下鉄)等の販売終了。
- 2015(平成27)年3月 ●ICカード乗車券SAPICA(サピカ)100万枚突破。
- 5月 ●東豊線9000形車両運行開始－⑥
- 12月 ●路面電車ループ化開業－⑦
- 2016(平成28)年6月 ●東豊線7000形車両営業運転終了。
- 8月 ●東豊線ホーム柵設置開始(栄町駅)。

- 2017(平成29)年4月 ●路面電車の料金改定を25年ぶりに実施。
- 東豊線ホーム柵の設置に伴い東豊線ワンマン運転開始。
- 9月 ●さっぽろ駅連絡通路柵撤去、乗換方法を変更。
- 12月 ●市営交通90周年を迎える。
- 2018(平成30)年1月 ●第11回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞。
- 10月 ●路面電車の新型低床車両1100形運行開始。
- 2020(令和2)年4月 ●路面電車事業への上下分離導入。
- 2021(令和3)年12月 ●地下鉄開業50周年を迎える。



市営交通が確立する以前、札幌の公共交通は、1909年(明治42年)の馬車鉄道に始まります。Before a citywide transportation network was established, Sapporo's first public transportation system began with the inauguration of horse-drawn railway service in 1909.



戦時下の物資不足・人員不足の中、木炭を代替燃料として活躍した木炭バス。バスの後ろの炉に木炭をくべるのも車掌の仕事でした。During World War II, when material goods and labor were insufficient, a charcoal-fired bus played an important role by using charcoal as an alternative energy source. Putting charcoal in the furnace at the back of the bus was a duty of the conductor.



大量輸送に貢献した連接電車A830形はその北欧スタイルを採用した優れた車体デザインからローレル賞を受賞しました。Model A830, a Scandinavian-style two-car train which contributed to mass transportation, was awarded the Laurel Prize for its excellent design.



事業開始から74年の長い歴史に幕を閉じた市営バス。Bus service ended its 74-year long history.



第3次試験車「はるにれ」1965年(昭和40年)はるにれ公開走行試験実施 Third subway test vehicle "Harunire" runs public tests (1965)



高速鉄道第4次試験車「すずかけ」。“Suzukake”, the fourth high-speed rail test vehicle



東苗穂自動車訓練所に造られた広大な地下鉄試験場。Higashi-Naeba Car Training Center where subway trains were tested.

Time Line

- 1927 Dec. The Sapporo City Electric Bureau (SEB) established.
City begins streetcar service.
- 1930 Oct. City bus service begins.
- 1935 Jan. Chartered bus service begins.
- 1938 Jan. Charcoal-fired bus service begins to save gas. — ❶
- 1943 Jan. SEB renamed Sapporo City Transportation Office.
- 1947 Jun. Sapporo City Transportation Office renamed Sapporo City Transportation Bureau.
Aug. Electric bus service begins.
- 1951 May. Regular sightseeing bus service begins.
- 1958 Jul. Mt. Moiwa Ropeway service begins.
Aug. Japan's first diesel streetcar introduced.
- 1960 Jul. Mt. Moiwa lift service begins.
Aug. "Yukara", Japan's first sightseeing bus with sleeping berths starts service.
- 1961 Apr. Single-driver bus begins operation.
Jul. "Parent-and-child (Two-car) train" streetcar begins operation.
- 1964 Nov. First "Sapporo Formula" subway test vehicle manufactured.
- 1966 Aug. Two-car train Model A830 awarded the Laurel Prize. — ❷
- 1970 Feb. Single-driver streetcars begin operation.
- 1971 Dec. Namboku Subway Line opened. (Kita nijuyo jo - Makomanai) — ❸
Transfer Fare System for commuter passes introduced between subways and streetcars or buses.
- 1973 Oct. Transfer Fare System for regular tickets introduced (between subways and streetcars or buses).
- 1975 Jan. Free streetcar and bus service for the elderly (70 years old or older) begins.
Feb. City Transport Museum opened under a shelter at the Jieitai mae Station on the Namboku Line.
- 1976 Jan. Free subway service for the elderly (70 years old or older) begins.
Jun. Tozai Subway Line opened. (Kotoni - Shiroishi)
- 1977 Aug. Model 6000-series vehicle of Tozai Line awarded the Laurel Prize.
Dec. A ceremony marking the 50th anniversary of the city transportation system was held.
- 1978 Mar. Namboku Line extension opened. (Kita nijuyo jo - Asabu)
Nov. Model 3000-series vehicle introduced on the Namboku Line.
- 1982 Feb. Bus Location System introduced. (Nishi juitchome-Makomanai Honcho)
Mar. Tozai Line extension opened. (Shiroishi - Shin Sapporo)
Transfer system between the subway and private buses begins.
Nov. Transportation Bureau moved to Oyachi.
- 1984 Jun. "One-day pass" introduced.
- 1985 May. Model 8500-series streetcar, the first new model in 23 years, introduced.
Jun. Sapporo Transit Connection Co., Ltd. was established. (Mt. Moiwa Ropeway was transferred to the company.)
- 1988 Nov. Sapporo Transportation Service Promotion Corp. established.
Dec. Toho Line opened. (Sakaemachi- Hosui Susukino)
- 1990 Jan. Toho Subway Line extension construction begins.
- 1991 Dec. Plans for sound management drawn up, labor and management agree to reduce workforce by 880 persons.
- 1992 Sep. "Saturday-Tailing" (an orienteering activity for children held on Saturdays) introduced as 5-day schooling begins.
Nov. Pre-paid "With You Card" for the subway introduced.
- 1993 Apr. Image improvement plan drawn up. Symbol design chosen.
- 1994 Apr. Regular sightseeing buses transferred to Hokkaido Chuo Bus Co., Ltd.
May. Tozai Line extension (Kotoni - Miyanosawa) approved.
Jun. New card system (direct use of pre-paid cards at wickets) introduced.
Oct. Toho Line extension (Hosui Susukino - Fukuzumi) begins operations.
New card system became available for city buses and streetcars.
Reien mae Station renamed Minami Hiragishi Station.
- 1995 Feb. Tozai Line extension construction begins.
Apr. "With You Card" with premium introduced.
Oct. Model 5000-series vehicle (Sapporo's first fourdoor) introduced for Sapporo's subways on the Namboku Line.
- 1996 Jan. Gamera 2, a science-fiction movie, filmed on location.
Mar. Operation on Saturdays, Sundays and national holidays of Odori Commuter Pass Sales Office began.
L.E.D. information boards installed on the platforms of all stations on the Namboku Subway Line.
Apr. Appreciation campaign held to commemorate the sale of the 10 millionth With You Card.
- 1997 Feb. Homepage of the Transportation Bureau established.
Apr. "With You Card" now available for use on private bus services.
- 1998 Mar. Sightseeing bus operations discontinued.
Aug. 8000-series vehicles introduced on the Tozai Line.
Dec. Sapporo Transit Connection Co., Ltd. and Sapporo Development Corporation, merged.
- 1999 Feb. Extension of the Tozai Subway Line (Kotoni - Miyanosawa) begins operations.
A system in which work commuter passes can be used by any holder introduced.
Jun. Model 2000-series vehicle of Namboku Line discontinued.
Jul. Daytime discount coupons introduced.
Dec. Daytime discount cards (subway) introduced.
Subway operation hours extended.
- 2001 Apr. 5 lines 13 routes under Shiroishi Bus Operating Office and 4 lines 10 routes under Atsubetsu branch were shifted to Hokkaido Chuo Bus.
Dec. An event marking the 30th anniversary of subway operation, Metro Christmas 2001, was held.
- 2003 Apr. 19 lines 35 routes under Kotoni Bus Operating Office were shifted to JR Hokkaido Bus, and 9 lines 24 routes under Moiwa Bus Operating Office were shifted to Jotetsu Bus.
- 2004 Apr. 12 lines with 34 routes under Higashi Bus Operating Office and 6 lines with 12 routes under Shinkawa Bus Operating Office were shifted to Hokkaido Chuo Bus, and the city bus service was abolished. — ❹
Sep. Subway out-of-service information through e-mail introduced.
Oct. Donichika-Ticket (One-Day Subway Pass for Weekends and Holidays) was introduced.
- 2005 Jun. The free umbrella lending system on streetcars was introduced on a trial basis.
- 2006 Jan. The subway station numbering system was introduced.
Apr. The free umbrella lending system on streetcars was officially inaugurated. (during summer time)
May. Dosanko Pass (One-Day Streetcar Pass for Weekends and Holidays) was introduced.
- 2007 Jul. The Bus Exhibition Gallery opened at the City Transportation Museum.
- 2008 Feb. Installation of safety fences along the platform started. (Nango nana chome Station on the Tozai Line)
Aug. Model 6000-series vehicle of Tozai Line discontinued.
Dec. Women-and Children-Only Rush Hourcars were introduced the Namboku Line.
- 2009 Jan. SAPICA IC Card service started. — ❺
Apr. One Person Train Operation system started on the Tozai Line along with the installation of safety fences along the platform.
Jul. "Women- and Children-Only Rush Hour Cars" were introduced on the Tozai Line.
Nov. Model 5000-series (the sixth vehicle) vehicles were introduced on the Namboku Line.
- 2011 Dec. 40th anniversary of subway opening.
- 2012 Mar. Model 3000-series vehicle of Namboku Line discontinued.
- 2013 Apr. One Person Train Operation system started on the Namboku Line along with the installation of safety fences along the platform.
May. The new A1200 Series of streetcars, with low-floor cars, enters service.
Jun. Streetcar and bus SAPICA IC card service started. Services using Kitaca, Suica, and other IC Card in the SAPICA area started.
- 2014 May. Public transit "With You card", daytime discount card (for Subway) discontinued.
- 2015 Mar. The number of SAPICA IC Cards sold exceeded 1 million.
May. Model-9000 series vehicles scheduled to begin operation on the Toho Line. — ❻
Dec. Opening of the Streetcar Loop Route — ❼
- 2016 Jun. Model 7000-series vehicle of Toho Line discontinued.
Aug. Installation of safety fences along the platform started. (Sakaemachi Station on the Toho Line)

- 2017 Apr. Streetcar fare was revised for the first time in 25 years.
One Person Train Operation System started on the Toho Line along with the installation of safety fences on the platform.
Sep. Fences along the connecting path at Sapporo Station were removed, and transfer methods were changed.
Dec. Sapporo City Transportation Celebrates 90 Years of Service.
- 2018 Jan. Awarded a certificate of commendation from the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism for contributing to the promotion of a barrier-free environment.
Oct. The new 1100 Series of streetcars, with low-floor cars, enters service.
- 2020 Apr. Streetcar operations were separated from streetcar infrastructure ownership.
- 2021 Dec. 50th anniversary of subway opening.



ノスタルジックな風貌が愛らしい昭和30年代のボンネットバス。

This is a bonnet bus in service during the mid-1950's, whose appearance is both nostalgic and beautiful.



南北線開業に向けたシェルター工事の様子
Shelter construction for the opening of the Namboku Line



昭和46年12月16日、札幌オリンピックを間近に控え、全国で4番目の地下鉄が営業を開始しました。

On December 16, 1971, as the Sapporo Winter Olympic Games drew near, Japan's fourth subway line started operations.



2009年(平成21年)1月30日、SAPICA(サピカ)サービス開始。
On January 30, 2009, SAPICA IC Card service started.



2015年(平成27年)12月19日
路面電車ループ化開業式典

On December 19, 2015, Opening Ceremony for the Streetcar Loop Route.



1964年(昭和39年)のラッシュ風景。
電車利用は最盛期を迎えました。
Rush hour scene in 1964, during the golden age of the streetcar.



1988年(昭和63年)12月2日
東豊線開業に伴い東西線と東豊線車両の乗り入れトンネルにシールド工法が採用された

On December 2, 1988, with the opening of the Toho Line, a shield construction method was adopted for the vehicle tunnels on the Tozai and Toho Lines.



2015年(平成27年)5月
東豊線9000形車両運行開始
2015 May, Model 9000-series began operations on the Toho Line.



2019年(令和元年)12月
大通駅でのSTピアノの様子
2019 Dec. ST Piano performed at Odori Station.



札幌市交通局

SAPP
RO

札幌市交通事業経営計画

[令和元～10年度(2019～2028年度)]
令和6年(2024年)3月改定版

作成

札幌市交通局事業管理部経営計画課
〒004-8555 札幌市厚別区大谷地東2丁目4-1
TEL 011-896-2716 FAX 011-896-2790

発行

令和6年(2024年)3月



さっぽろ市
01-N03-23-2721
R5-1-200

