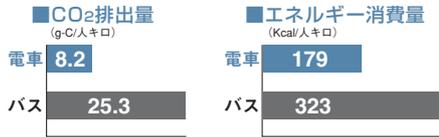


路面電車 こんなに魅力がいっぱい

環境に優しい

- ・温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量がバスに比べて約3分の1
- ・一人人を運ぶエネルギー消費量が、バスに比べて少ない



まちづくりに生かせる

- ・都心部に導入すると、利便性が向上
- ・欧米の都市では延伸や復活により、「まちづくりの装置」として活用
- ・国内でも路面電車の良さを再認識する動きがあり、広島で低床車両の導入などが進む



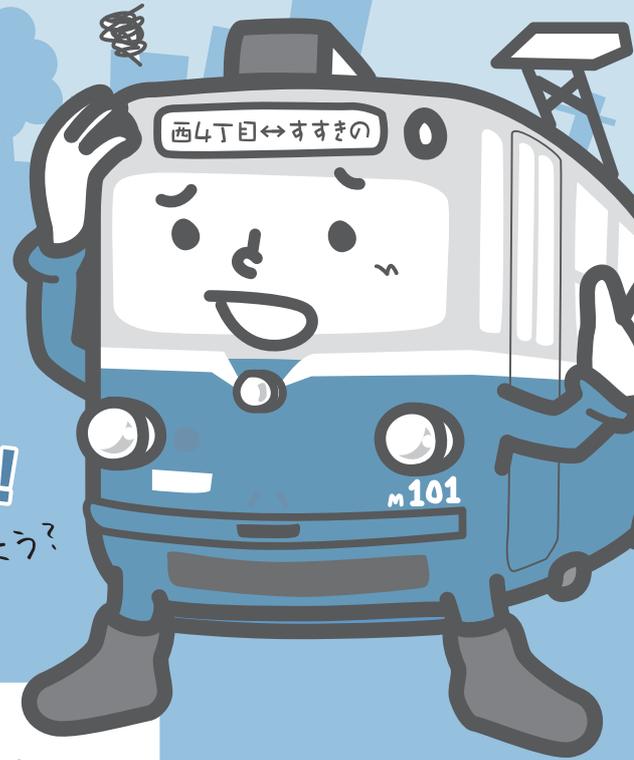
都心部を走行する低床路面電車
(フランス・ストラスブール)

愛着がある

- ・市民アンケートにおいて25%、沿線住民へのアンケートにおいては33%が、市電をまちのシンボルと認識
- ・中央区ではまちのシンボルとして位置付け、「市電のふるさと事業」を実施
- ・平成13年に「北海道遺産」に選定

高齢化社会に適応

- ・路面から直接乗り降りできるので、階段などの多い地下鉄に比べて負担が少ない
- ・路上に設置された軌道が明確であり、バスに比べて路線や経路が分かりやすい



札幌の路面電車 こんなにも多くの課題が!!

車両、施設の更新

車両、施設の老朽化が進み、早急に更新する必要があるんだ。今の路線のまま存続させるにしても、設備投資に平成32年まで総額約90億円かかるんだよ（市民一人当たりすると4800円に相当）。

※90億円÷人口187万人で計算

税金の投入

多くの税金を使って、電車を残していくこともできるよね。でも、厳しい財政状況の中、利用しない市民にも納得してもらえないかな。

民間活力の導入

現在、市民の税金から2億円の補助をもらっているにもかかわらず、年間1億円の赤字が出ている状況なんだ。民間に委託できる部門はもっと委託化を進めるなど、より効率的な経営が求められるよ。

料金の改定

経営は厳しい状況なのに、運賃は均一で170円。バス、地下鉄の初乗り料金200円に比べて安くいいのかな。

路線の延伸やループ化

西4丁目とすすきのを結ぶループ化や利用者が多く見込まれる場所への延伸など利便性を向上させる方法もあるけれど、新たな路線をつくる場合、建設費が1キロにつき20億円も掛かるんだ。市の財政が厳しさを増す中、市民にはさらなる負担をしてもらわなければならないね。

需要の確保

平成14年度の1日平均の利用者は2万1000人で、年々減少しているんだ。もっと、利用者を増やす工夫が必要だね。