

路面電車活用方策の検討状況について (経 過 報 告)

- ・札幌市営企業調査審議会の意見（H13）以降の流れ
- ・さっぽろを元気にする路面電車検討会議の開催経過と今後の予定

札幌市営企業調査審議会の意見（H13）以降の流れ

当時の課題

- ・ 減少傾向にある利用者
- ・ 悪化する財政状況
- ・ 老朽化の進む車両・施設への対応

札幌市営交通事業のあり方に関する意見（13.11.20 札幌市営企業調査審議会）

【路面電車事業】

- ・ 今後は人口減少や高齢化進展などにより乗車人員の減少が続くものと予想される。
- ・ 車両の老朽化、バリアフリーなどへの対応のため、多額の資本費負担は免れない。
- ・ 現在の料金収入では資本費負担を賄うことは不可能。経営的な観点から見ると、事業としては成立しない状況におかれていると判断せざるを得ない。
- ・ したがって、事業を継続するためには、一般会計の財政負担が不可欠。
- ・ 路面電車は、人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置。
- ・ 一方で、利用者が市域の一部に限定される施設であり、バスなどによる代替が可能。
- ・ 以上の点を踏まえ、延長やループ化なども含めた活用方針については都心部におけるまちづくりや総合交通体系の視点から市民議論を深めた上で決定されるべきである。

交通事業改革プラン（13.12 札幌市）

- ・ 将来の市民負担を明確にした上で、事業の存廃を含めたあり方を検討する必要がある。
- ・ 路面電車の方向性については、広く市民議論を行ったうえで決定することとする。
- ・ 車両をはじめ施設の老朽化が著しいことから、早急に方向性を決めることが不可欠であり、平成15年度末までに結論づけるものとする。

市電事業の存廃の検討（H14.15.16年度）

交通事業経営改革会議での検討・民間事業者へのヒアリングの実施

- ・ 民間活力の導入の検討・民間の経営ノウハウにより運営の黒字転換は可能。ただし、設備投資には一定の税投入が必要。経営形態については、都心まちづくりの観点からの活用方策を見極めつつ検討。
- ・ 車両更新等の設備投資の検討・老朽化車両は、当面、台車等の改修で安全運行が可能。
- ・ 需要喚起策の検討・沿線地域のまちづくりと一体となった取り組みの強化。

市民意向の把握（H14年度）

- ・ 利用者・沿線住民アンケート
- ・ 1万人アンケート
- ・ 路面電車とまちづくりを考える市民フォーラム

市民議論（H16年度）

- ・ 3回の市電フォーラム
- ・ 意見募集（広報さっぽろ等）

路面電車を存続させる（平成17年2月 市長表明）

- ・ 都心まちづくりに電車を積極的に活用するため、ループ化などについて早急に検討を開始する。
- ・ 検討に当たっては、事業費の確保、税投入の軽減、市民との協働によるまちづくりなどの観点から、事業者や企業、商業者など民間のノウハウを積極的に取り入れる。

さっぽろを元気にする路面電車検討会議の設置（平成17年8月）・開催経過別紙

路面電車事業化計画の策定（平成19年3月予定）

さっぽろを元気にする路面電車検討会議の開催経過と今後の予定

目 的

札幌市が有識者等から専門的知識や意見を頂き、幅広い議論を行いながら活用方針を策定する。

第 1 回（17.8.4） 路面電車の現況・課題と価値・効果の整理

- ・ 事業存続の方向性
- ・ 路面電車利用の現状把握
- ・ 路面電車の価値と効果の整理

第 2 回（17.10.4） 路面電車の価値とその効果を高める基本事項と重点課題の検討

- ・ 関連する既存資源や計画・事業との連携の可能性の検討
- ・ 価値・効果を高める重点課題の検討

第 3 回（17.12.16） 路面電車の価値とその効果を高める活用・連携方策の検討

- ・ 既存沿線の活用方策の検討
- ・ 都心まちづくりとの連携方策の検討

第 4 回（18.2.17） 路面電車の価値とその効果を高める活用方策の検討

- ・ 都心活性化に貢献する路面電車の価値と活用の視点からの検討
- ・ 都心活性化に貢献する路線・車両・軌道・電停のあり方の検討

第 5 回（18.5.31） 都心部における路面電車の役割と活用のあり方の検討

- ・ 中心市街地の活性化方策の検討
- ・ 交通拠点との接続・連携の検討
- ・ 沿線での一体的なまちづくりの展開の検討
- ・ 路面電車の役割やトータルデザイン等の検討

第 6 回（18.7 下旬予定） 路面電車の事業運営方策について

- ・ 市民・企業・行政等の協働のあり方
- ・ 経営形態のあり方

第 7 回（18.8 下旬予定） 路面電車活用方針の策定

都心部における路面電車活用の視点

～ さっぽろを元気にする路面電車検討会議から ～

都心部における路面電車活用の視点

さっぽろを元気にする路面電車は、どうあるべきか？(まちや市民を元気にする道具は、どうあるべきか？)

活用の
視点

「魅力的で活力のある都心まちづくりに貢献する路面電車の役割(魅力的な乗り物へ)」

「魅力的で活力ある都心まちづくり(都市の活性化)に貢献する路面電車の活用」

さっぽろ(都心)は、元気なのか？

札幌市は、**2015年頃をピークに人口減少**すると予想される(日本は人口減少が始まっている)

2025年には、**約3人に1人が65歳以上の高齢者**と予想される(2005年の**2.1倍**、約30万人増で約57万人)
高齢者の外出時には、公共交通を**72.1%**の人が選択(自家用車の選択率は、自分が運転しない車を含めても**47.3%**)

将来の人口減少を見据えた公共交通の役割の検討が必要。
高齢化社会に対応するためにも、人の移動を支える公共交通が**重要性を増す**。

中央区の商品販売額の減少割合は大きく、シェアも年々低下しており、**都心の活力が低下している**。

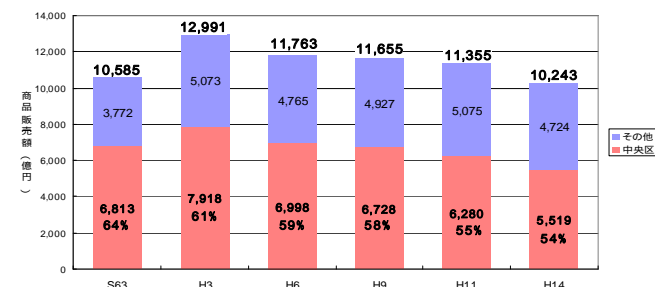
このままでは、**中心市街地の空洞化を招く可能性がある**。

魅力的で活力ある都心にする必要はあるのか？

都心は「札幌の顔」として市民生活・経済活動等の中心地であるとともに、北海道経済の中核的な位置づけと役割を担っている。また、観光客・ビジネス客などの来札者の玄関口として、端的に札幌の特質や美しさ、魅力的で活力ある姿が表現されている場である。
そこで、札幌を世界にアピールし、都市間競争の中で確固たる地位を築くことが重要となっている。

さっぽろが元気になるためには、札幌の顔である「都心」が元気になる必要がある。
都心の空洞化、特に商業地域の空洞化は、札幌の顔をなくしてしまう。

資料:札幌市統計書(中央区の下段の数値は全市に対する割合)



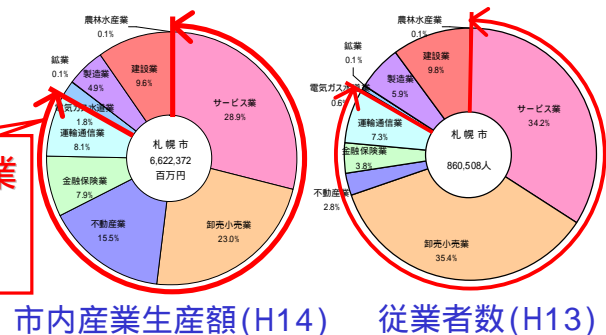
都心部における路面電車活用の視点

さっぽろ(都心)を、元気するためには何が必要か？

札幌市の主力産業は第3次産業であるが、中でも集客・交流産業は、全産業のうち約4割を占めており、札幌が元気になるには、集客・交流産業が大きな影響を与える。

将来の人口減少・高齢化を見据えると、市内外から人を集客することが重要。具体的には、物(財)やサービスを買う「お客様」が対象となる。

第3次産業の割合 85.3%



「お客様」である、観光客・ビジネス客等の来札者・市民の「集客・交流」が重要である。



観光客・ビジネス客等の来札者・市民の都心に来る目的は？

- <現状の主な目的>
- 市民：仕事、買い物、飲食、娯楽等
 - 観光客：【道内客】買い物、飲食
 :【道外客】観光地、飲食
 - ビジネス客：仕事、宿泊

- <今後の視点>
- 都心への来訪回数、立寄り先を増やす
立寄り先の多様化
 - 観光、買物行動の喚起

観光も観光スポットをまわるものから地域の風情や人情を体感するもの等へ変化してきており、目的や行き先も多様化してきている。また、札幌駅周辺開発のような大規模再開発等により、人の流れが変化する。

現在の都心への来街目的を踏まえつつ、将来の市街地再開発等の動きを捉え、都心の様々な魅力・多様性を路面電車は、つないでいく必要がある。

都心部における路面電車活用の視点

集客した「お客様」をどうすればいいの？

「滞在時間の延長」が重要。(消費の拡大、新たな交流の発生)

都心が持つ多様な機能・魅力を楽しむ(触れて)もらうためには、各地区の特性を活かした商業・観光・文化等の魅力づくりを進め、都心を回遊して賑わいを創出することが必要がある。

都心を回遊して賑わいを創出する交通機能としては、楽しみながら移動できる工夫が必要である。

50人の客を奪い合うのではなく、上手に人を回遊させ、その人が2箇所まわれば、100人の賑わいになる。

まち歩きを楽しめるような魅力的空間をつくり出すことによって、そこに人々が集まり(賑わいの創出)、文化が生まれ、都心全体の魅力を高めていくことができる。

《都心活性化の着眼点》

魅力的なまちの素材の創造
(街のコンテンツのアップ)

交流拠点の創出や
ふれあう場所の拡大

市民・来訪者が集まって賑わう

楽しく充実した時間を
過ごす環境

自分の好みを
具体化できる場の確保

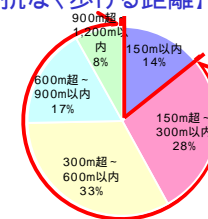
都心のどこの範囲で、考えればいいの？

観光客・ビジネス客等の来札者・市民の主な目的地を考えれば、「札幌駅周辺地区」から「すすきの地区」の間で、都心まちづくり計画の骨格となる4軸、3拠点との関連性を持たせた範囲とする。

抵抗なく歩ける距離は？

都心で約9割の市民が、抵抗なく歩ける距離は、冬季で150m程度と考えられる。

市民1万人アンケート
【都心内で抵抗なく歩ける距離】
(N = 5,033)



「夏季(6月~8月)」
概ね300mであれば、
「冬季(12月~2月)」
概ね150mであれば、
約9割の人が
抵抗なく歩ける

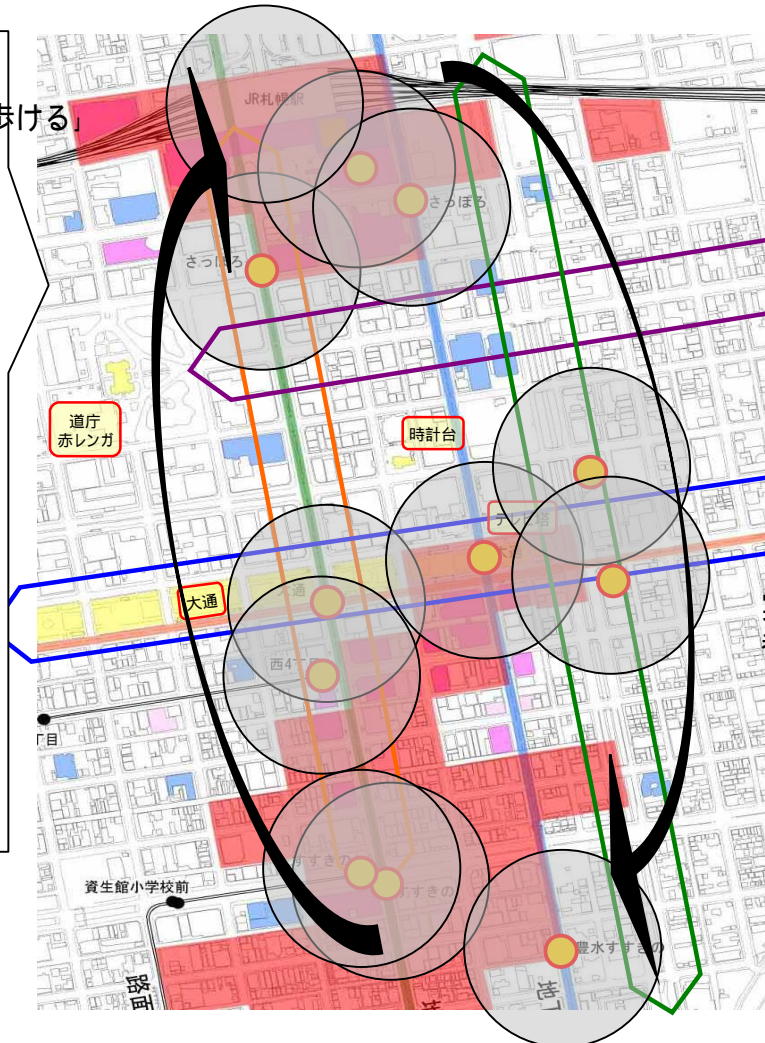
都心部における路面電車活用の視点

抵抗なく歩ける範囲と都心内の主要施設等の関係は？ 路面電車を利用できたら？

抵抗なく歩ける範囲
約9割の人が「冬でも抵抗なく歩ける」
範囲は150m
《駅・ハスターミナルから設定》

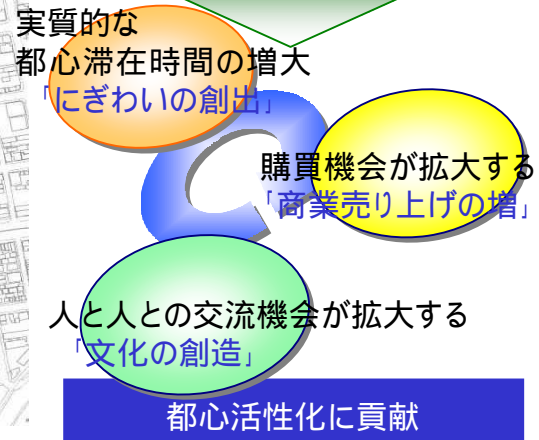
観光客やビジネス客・市民の
集客交流する場所は…

- ・ 商業集積エリアを相互に結ぶことができない。
- ・ 観光施設やホテルを十分にカバーできない。
- ・ まちづくりの基本となる「骨格軸」や「交流拠点」を相互に結ぶことができない。



都心内で路面電車を利用できたら？
より多くのお客様（来街者）が「目的（買物・飲食・観光・娯楽等）」を実現するために、路面電車を利用し、楽に都心を移動することが期待できる。

楽に都心内を移動することができたら？
「都心のお客様（来街者）」は、時間や労力を有効に使うことが可能になる。



都心内の移動を支える、高齢者や観光客（来札者）がわかりやすい、交通手段が必要である。都心を訪れた「お客様」に買物・飲食・娯楽等が集積した都心の魅力を誰もが味わうためには、都心内を楽に移動できるよう支援する乗り物が必要である。