

Native Place of Streetcar

# 市電のふるさと

NO.13

2003



〈平成14年12月 札幌LRTの会 奥野和弘氏 撮影〉

## Head Line

もくじ

1~2 ● 特集 市電フェスティバル

3~4 ● トピックス

5~6 ● ニュース

7 ● 路面電車Essay 第3回 奥野和弘さん

# 市電フェスティバル

特集

市電の魅力を再発見

平成十四年九月二十九日(日)、電車事業所(南二十一西十六)構内と隣接するグラウンドを会場として「市電フェスティバル」(中央区、交通局共催)が開催されました。あいにくの雨模様にもかかわらず、家族連れの区民を中心に約五千人の観客が訪れました。

「市電の会」では、このフェスティバルに協力し、市電車両(二両)内に写真パネル等を展示して、懐かしい市電や街並み、現在の珍しい電車、他都市の先進電車を紹介したほか、会場内でボランティアスタッフによる賛助会員の申し込み受け付けを行い、多くの皆さまにご入会いただきました。市電フェスティバルの様子を写真で紹介いたします。

## 第1会場

### 電車事業所構内

- 市電体験運転
- 市電との綱引き
- 市電工場見学
- 市電クイズコーナー
- 市電の歴史展(パネル展)  
(協力:市電の会)
- スタンプラリー
- 子ども人形劇場  
(上演:こくま座)
- 写真撮影コーナー



市電との綱引き



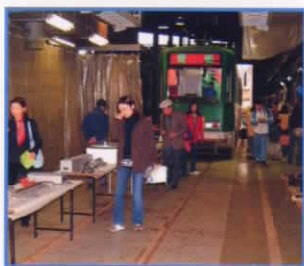
市電の歴史展(パネル展)



市電クイズコーナー



スタンプラリー



市電工場見学



市電体験運転



オープニングセレモニー



市電グッズ販売



「ミニ鉄くん」運行



親子チャレンジコーナー



リサイクル自転車抽選会



緑日 (子ども広場)



露店 (休憩コーナー)

### 「市電の会」スタッフが活躍しました

市電フェスティバル会場内で、市電の会賛助会員の佐藤昭三さん、高木泰作さん、山本晃靖さんの3人にボランティアスタッフとしてお手伝いいただきました。雨模様で天候が悪い中、市電の会の紹介、賛助会員の申し込み受け付けなど、熱心に活動していただきました。ご協力ありがとうございました。3人は当日初めて顔を合わせたにも関わらずチームワークは抜群。これを機会にお互いの連絡先を交換されていました。



市電の会事務局では、今後も賛助会員の皆さまに活動の場を提供させていただきます。その都度ご案内いたしますので、ぜひご参加くださいますようよろしくお願いいたします。



フリーマーケット



PRコーナー (市営交通)

## 第2会場

### 電車事業所隣接 グラウンド

- オープニングセレモニー  
(演奏：山鼻こぶし若駒太鼓)
- 「ミニ鉄くん」運行
- 市電グッズ販売
- 親子チャレンジコーナー
- 露店 (休憩コーナー)  
(協力：札幌市中央区母子寡婦福祉連合会)
- 緑日 (子ども広場)  
(協力：中央区子ども会育成連合会)
- リサイクル自転車抽選会  
(協力：札幌市中央清掃事務所)
- フリーマーケット  
(協力：リサイクル運動市民の会)
- PRコーナー  
市電の会・市営交通・  
中央清掃事務所・  
北海道遺産構想推進協議会

## Topics 1 「市電の絵」作品コンクールの実施



中央区内の幼稚園児、小学生を対象に、「市電の絵」作品コンクール（中央区主催）が実施されました。

夢いっぱいの力作、応募総数550点の中から、優秀作品50点選ばれ、11月2日から9日までの8日間、「ギャラリー電車」として営業運行中の市電車両（3両）内に展示され、乗客の目を楽しませました。

優秀作品の一部をどうぞご覧ください。



## Topics 2 市電沿線飾花事業の実施

6月10日から9月30日までの約4カ月にわたって、市電沿線の環境美化を目的に「市電沿線飾花事業」（中央区主催）が実施されました。

すすきの電停と付近の中央分離帯、西4丁目電停に飾花プランター計45基を設置したほか、電車事業所（南21西16）前花壇を花で飾り、市電に彩りを添えました。



## Topics 3 路面電車フォーラムの開催と100円電車の運行

市電フェスティバル（特集1～2ページ参照）の開催と同じ9月29日（日）に、中央図書館3階講堂において「路面電車とまちづくりを考える市民フォーラム」（札幌市主催）が開催されました。

市民政策研究グループ「LRTさっぽろ」代表の吉岡宏高氏がコーディネーター役を務め、(株)アトリエUDI都市設計研究所代表の望月真一氏の「路面電車とまちづくり」をテーマとした基調講演、幌南小学校4年生の児童（35人）が「総合的な学習の時間」の一環として



行った「これからの路面電車のあり方を考えよう」をテーマとした発表、さらに発表者同士の意見交換などが行われました。参加した市民ら約200人は、約2時間にわたり興味深く耳を傾けていました。



また、9月28日（土）、29日（日）の両日は、交通局が市電運賃を大人100円、子ども50円（通常大人170円、子ども90円）として、100円電車を運行しました。

## Topics 4 路面電車の必要性について

北海道運輸局と札幌市は、10月に路面電車沿線（電車路線からおおむね半径200m）の住民を対象とした沿線住民アンケート（回収票数1,658票）と路面電車利用者を対象とした利用者アンケート（回収票数1,540票）を実施し

ました。

この両アンケートの結果と現在までの各種調査結果・統計資料等から、札幌市では路面電車の必要性について以下のように取りまとめています。

### 1. 路面電車は幌西・山鼻・曙地区と都心部を結ぶ重要な市民の足であり、ほとんどの沿線住民は存続を望んでいる。

- (1) 平成13年の路面電車の利用者数は、日平均で22,940人。
- (2) 沿線住民のうち84.6%が路面電車を利用している。
- (3) 沿線住民の意向としてはバスよりも電車の存続を望んでいる。  
(※沿線住民→平成14年4月1日現在、電車路線の半径200m以内に居住する人)

### 2. 路面電車は、交通モードとしてバスよりも優れている。

- (1) 路面電車は一般的にバスよりも輸送力に優れ、表定速度も速い。
- (2) 定時性はバスよりも優れている。
- (3) 環境への負荷が少ない。

### 3. シンボル性

路面電車は「街のシンボル」とのイメージが高い。

### 4. 個性あるまちづくりに活用できる交通機関

- (1) 沿線地域は近年人口が増加傾向であるとともに、居住促進ゾーンに位置付けられており、今後の人口増加が予想され、その中で路面電車は重要な移手段である。
- (2) 上下移動の少ない路面電車は、高齢社会に適した交通機関である。
- (3) 中央区のまちづくりのシンボリック役割を担っている。
- (4) 都心部の活性化やコンパクトなまちづくりに適した交通機関であり、今後のまちづくりと連携して活用することができる。



今後、これまでの市民アンケート結果やフォーラム参加者からの意見などを踏まえ、国や警察などと連携しながら、路面電車の活用方策についてさらに検討を進めていきます。

なお、路面電車事業の経営状況は今後悪化していくものと見込まれていることから、札幌市では平成15年度末までに、存廃を含めた今後の方向性を結論付けるため、経営の見通しについても検討を進めています。

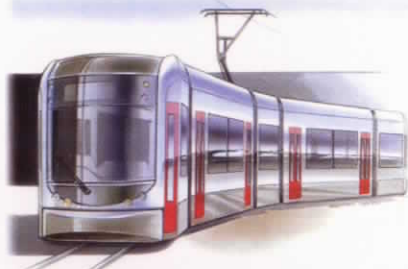
## News 1 低床車両の研究が進んでいます

前号（第12号）で紹介したとおり、海外の車両技術の利用などさまざまな工夫により、現在までに路面電車全国19事業者（全国路面軌道連絡協議会加盟事業者）のうち9事業者が、低床車両（部分低床車両含む）を導入しています。これからも、万葉線（富山県高岡市、新湊市）や長崎電気軌道（長崎市）が、平成15年度中の導入を予定しています。

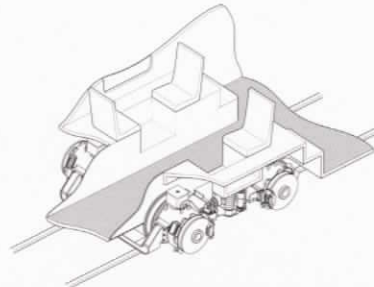
一方、札幌をはじめ日本国内の路面電車の多くは、欧米の標準幅1,435mm（新幹線と同幅）より狭い1,067mm（JR在来線と同幅）のレール幅を採

用しています。このため、日本独自の低床車両を研究開発しようと、国土交通省の支援により、国内の鉄道車両関連メーカー8社が「超低床LRV台車技術研究組合」を組織しました。

現在、同組合は、狭いレール幅で低床化を実現する方法として、左右の車輪をつなぐ車軸をなくして、モーターやブレーキを超小型化し、すべての車輪をコンピューターで独立制御する台車を共同開発し、平成16年度の実用化を目指して、試作台車で能力試験を行っています。



●超低床LRVイメージ



●超低床LRV台車の研究開発プラン図

## News 2 函館市と高知市で「路面電車サミット」が開催されます

平成15年10月2日（木）から5日（日）までの4日間の日程で、「路面電車サミット2003in函館」が開催されます。「路面電車サミット」は平成5年7月に札幌市中央区の呼びかけで初めて開催されたのをきっかけに、全国各地で隔年開催されており、今回で6回目を迎えます。サミットでは、全国の市電愛好団体、電車事業者、関係行政機関などが一堂に会し、路面電車を生かしたまちづくりなどについて意見交換を行います。今回のサミットの企画・運営は、函館市交通局が地元の路面電車愛好団体「函館チンチン電車を走らせよう会」や「北海道夢れいる倶楽部」などと実行委員会を組織して行います。

また、従来は隔年で行われてきたサミットですが、翌平成16年には、土佐電気鉄道（高知県高知市、南国市、伊野町）の路面電車が100周年を迎えることから、高知市において7回目となる「路面電車サミット」が2年続けて行われることが決まっています。現在、地元の路面電車愛好団体「土佐電鉄の電車とまちを愛する会」が中心となり開催準備を進めています。



●函館市交通局  
部分低床車両8100形



●土佐電気鉄道（株）  
超低床式100形車両「ハートラム」

## 札幌市交通局オリジナル News 3 『ササラ電車』ミニ(ぜんまい式)が発売されます

(財)札幌市交通事業振興公社では、このたび「(通称)ササラ電車」をモデルとしたプルバックカー(ぜんまいで走るおもちゃ)を製作し、平成15年6月中旬の発売に向けて準備を進めています。「(通称)ササラ電車」は、札幌市交通局のブルーム式電動除雪車で、昭和24年に製造され現在でも現役で活躍している市電の人気車両です。

同公社では、これまで11回にわたり市営バスや地下鉄をモデルとしたチョロQを発売してきましたが、市電車両をモデルとしたミニカーの発売は今回が初めて。

発売方法や発売数、価格などの詳細は、広報さっぽろ、市営交通車両内や地下鉄駅構内に掲示するポスター、新聞などでお知らせします。

どうぞご期待ください。

〈お問い合わせ先〉(財)札幌市交通事業振興公社 011-896-2723



## 「市電の会」 賛助会員募集

市電の会では、賛助会員を募集しています。市電の好きな方なら個人でも法人やサークルなどの団体でも入会できます。

年会費は、個人1,000円、団体10,000円。会員には、会員バッチを差し上げるほか、会報「市電のふるさと」をお送りします。

入会をご希望の方は、中央区役所や中央区内の各連絡所でお渡ししている入会申込書に入会金を添えて、事務局までお持ちください(送っていただいても結構です)。

また、インターネットによる入会の申し込み受け付けも行っています。詳しくは、中央区ホームページの「市電倶楽部」をご覧ください。

(URL) <http://www.city.sapporo.jp/chuo/>

### 【申し込み・お問い合わせ】

市電の会事務局  
中央区南3条西11丁目  
中央区役所地域振興課(まちづくり担当)  
☎011-231-2400 内線219

## 書籍紹介

### ●「ひと中心の都心」(LRTさっぽろ編集/発行)

まちづくりと交通に関する政策提言を目的とする市民政策研究グループ「LRTさっぽろ」(代表・吉岡宏高氏)は、平成14年9月に同グループ第2号となる提言書「ひと中心の都心」を発行。「ひとが主役の都心づくり」について、LRTを導入したトランジットモールの実現など、海外都市における実例写真や図表を交え、さまざまな視点から具体的に提言している。

(規格) A4判、110ページ

(価格) 1,000円(送料250円)

(購入) ホームページで…<http://www.lrt-sapporo.gr.jp/>

Faxで……………011-643-2245

Eメールで………[shop@lrt-sapporo.gr.jp](mailto:shop@lrt-sapporo.gr.jp)

※(詳細)「LRTさっぽろ」ホームページ(上記URL参照)



### ●「札幌市電が走った街 今昔」

(札幌LRTの会編集/JTB(キャンブックス)発行)

路面電車・LRTを中心に札幌都市圏の交通を考え、発信する市民の会「札幌LRTの会」(代表・吉見宏氏)は、平成15年2月に同会第2号となる書籍「札幌市電が走った街 今昔」を編集。札幌市電と市電の走る街の歴史について、メンバーが撮影・収集した膨大な写真・資料を基に紹介している。

(規格) A5判、176ページ

(価格) 1,700円(税別)

(購入) 全国の書店



# 路面電車 Essay

第3回

おくのかずひろ  
奥野和弘さん



## プロフィール

昭和17年札幌市生まれ。市電の会賛助会員。北海道しーるフォトライブラリー会長。札幌LRTの会会員。

約半世紀にわたり北海道内を中心に路面電車から鉄道全般に関する写真を撮影し、それらを記録として後世に伝えることを目標に活動している。かつてSLの廃止時には全国を、地方ローカル線の廃止時には道内を駆け巡ったが、一番好きな対象物は、美しい自然と電車・鉄道とが調和した風景。現在札幌市在住。

## 公共交通機関の市電を見直そう

札幌市電と付き合ってきたのは、私が生まれて間もない頃からである。それは生まれ育った場所が中央区の南十二条山鼻西線の沿線であったのが大きな理由であるが、物心の付いた頃から好きな乗り物の対象は電車であった。しかし市電を通学や通勤、買い物などにいつも利用したのは昭和五十二年頃までであって、東区に移転してからは市電を利用したくとも走っていないかった。

路面電車のすばらしい条件はすでにいくつも紹介されているので省略するが、これからの日本の社会には重要な公共交通機関の位置付けとして考えていく必要があると考える。

日本は土地も狭く、当然道路も細い。燃料もほとんど輸入に頼らねばならないのに、狭い路地を黒煙まいて大型トラックや車が通る。便利さとわがままで、いまだに車は増え続けている。このため空気は汚れ、また炭酸ガスをはじめ有害ガスが日本中を汚し温暖化に拍車をかけて



西4丁目～すすきの(昭和48年3月)

昭和46年、地下鉄南北線の開業と共に、札幌駅前から三越前までの路線が廃止されたが、山鼻線と山鼻西線をつなぐ循環線として、昭和48年3月まで駅前通りには市電が走っていた。今のU字形に残された路線を生かすには、やはり循環型が望ましい。街に優しい市電だ。



西線6条～交通局前(昭和49年7月)

プラタナスの並木は、北国の街路によく似合う。現路線の中で27年前と背景があまり変わっていない場所である。当時薄岩山が良く見えたが、今はマンションが登場して山を返っている。昭和51年の朝のラッシュ時には、接続車がひっきりなしにやって来た。



西4丁目(平成14年12月)

厳しい北の都の12月は雪が舞う。家路を急ぐ人々は市電を待つ。雪と寒さの中で、ホワイトイルミネーションは輝きを増す。光の世界で市電を待つのは、地下鉄と違って、しばしロマンチックな気持ちに浸れる時でもある。

いる。CO<sub>2</sub>(炭酸ガス)の発生量についてNEDOのデータによるとJRや地方鉄道のディーゼル車は、平均五一四・四g・c/km、私鉄の電車が平均二八一・〇g・c/km、函館・岡山・広島・熊本

トモール、荷物の共同配達や集荷、協力者に対する割引や報償制度など、まだまだあろう。路面電車に対しても信号機の優先化、郊外は専用軌道化など、早い、快適、便利、安価な条件が必要となる。それは最近ヨーロッパの各都市で実証済みであり、中でも路面電車が公害問題や安全性、建設費を考慮しても、地下鉄やバスに比較して優位といわれている。安い料金で多数の市民が利用できる事が大切である。このため独立採算性ではかなり難しくなるので、ここに税金を投入する論理が必要とされる。公共交通機関である位置付けであり、それには税金を投入するという発想転換を必要とする時期にきているのではなからうか。ヨーロッパやアメリカなどでは数十年も前から実施されている。このような市民に対するコンセプトにめがけた論議を早々に進め、環境や人々へやさしい路面電車の普及を考えたいものである。