

「札幌市路面電車活用計画」(案)に対するご意見の概要とそれに対する札幌市の考え方について

「札幌市路面電車活用計画」(案)について、平成24年(2012年)2月13日から3月13日までの30日間、計画案に対するご意見を募集したところ、多くの市民の皆さまからご意見をいただきました。

本資料では、同じ内容(趣旨)のご意見をまとめさせていただいたうえで、それに対する「札幌市の考え方」を取りまとめています。

お寄せいただいたご意見については、計画を策定するにあたり、参考にさせていただくとともに、今後の計画を推進していく際の参考にさせていただきます。

今後とも引き続き、札幌市の路面電車に関する施策・事業に対するご理解とご協力をお願いいたします。

パブリックコメントの実施概要

1. 公表資料

- 札幌市路面電車活用計画(案)

2. 意見の募集期間

- 平成24年(2012年)2月13日(月)～3月13日(火)までの30日間

3. 公表場所

(1) 市役所等での配布

- 市役所(5階都市交通課、2階市政刊行物コーナー)
- 各区役所(総務企画課)
- 交通局庁舎(総務課)、地下鉄駅全駅構内、路面電車の車内

(2) 札幌市ホームページによる閲覧

- <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/romen/public.html>

4. 意見数等

(1) 提出者数 13名及び札幌市営企業調査審議会交通部会委員

(2) 意見の受付方法別内訳

郵送	FAX	メール	合計
2通	3通	8通	13通

その他、平成24年3月7日開催の札幌市営企業調査審議会交通部会(10名出席)で、委員から意見を受付。

(3) 提出者居住地・所在地別内訳

中央区	北区	東区	白石区	厚別区	豊平区	
3名	1名	2名	0名	0名	3名	
清田区	南区	西区	手稲区	市外	不明	合計
0名	0名	0名	0名	1名	3名	13名

※ 札幌市営企業調査審議会交通部会の委員を除く。

(4) 意見件数 64 件

● 意見の内訳

軌道整備 に関する意見	車両や 施設等 に関する意見	経営 に関する意見	路線の延伸 に関する意見	計画全般 に関する意見	その他意見	合 計
7 件	19 件	12 件	4 件	13 件	9 件	64 件

● 意見の内訳（計画の章別）

項 目	件 数
1. 路面電車活用計画策定の趣旨	
（1）札幌市路面電車活用計画策定の目的	12
（2）路面電車の現状と検討経過	0
2. 路面電車を活用して目指すまちの姿	
（1）路面電車の特性・特長を生かしたまちづくりへの活用	0
（2）路面電車活用の3つの視点と重点取組	0
ループ化により目指すまちの姿	3
3. 5つの重点取組の具体的内容	
（1）路線のループ化	5
（2）新型低床車両の導入	11
（3）既設線の機能向上	6
（4）トータルデザインの導入	0
（5）地域との連携	2
4. 経営の健全化に向けて	
（1）経営の効率化	3
（2）利用者負担のあり方	7
（3）新たな設備投資に対する費用負担	0
＜参考＞建設改良計画及び収支シミュレーション	2
5. 路面電車活用の今後の展開	4
その他	9
合 計	64 件

5. お問い合わせ先

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課（札幌市役所本庁舎5階北）

住所：〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

電話：(011) 211-2492 FAX：(011) 218-5114

E-mail：sogokotsu1@city.sapporo.jp

URL：http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/romen/public.html

意見の概要及び札幌市の考え方

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
軌道整備に関する意見（7件）		
P5	<p>「車中心から人中心」ということであれば、人で賑わう魅力ある空間とするためにサイドリザベーションの区間だけでもトランジットモールにできないのか。富山市は将来的なトランジットモールを意識した車道と歩道の一体的な整備を行っている。</p>	<p>札幌市では、快適な歩行環境の整備などを行うことにより、人を中心とした魅力ある都心の創造を目指しています。</p> <p>今後は、いただいたご意見も踏まえ、歩行者と公共交通中心の空間づくり等の取組の検討を進めていきます。</p>
P5-6	<p>パスに自転車の走行場所が見当たらないので明確にしてほしい。南1条西3,4交差点付近で押しチャリ啓発活動を予定しているとのことで、もし走行空間のない状態のまま押し歩いていくのなら、これは少しひどいのではないかと思います。トランジットモールのように自転車以外の車両は走れないという例はあっても、自転車だけ走れないというのは聞いたことがない。</p>	<p>自転車対策については、現在の「歩道通行可能」の運用を踏襲することも含め、関係者と協議を進めています。</p> <p>ループ化の整備にあたり、自転車だけではなく、歩行者も含めて双方に対し安全な環境を確保することが重要であると考えており、引き続き検討を進めていきます。</p>
P7	<p>歩道側に線路を敷くことで、現在の除雪車がこの区間では不向きになる。従来のやり方では歩道に雪を掃き飛ばすことになるので、対策を考えてほしい。</p>	<p>駅前通の除雪については、ササラ電車が製造から60年以上経過し、更新の時期を迎えていることもあり、新たな除雪車両の導入も含め、幅広い検討を進めており、今後関係機関と詳細に協議を行います。</p>
P7	<p>サイドリザベーションによる整備は、そうでない場合に比べて多くの費用がかかると新聞に出ていたが、費用が異なるのなら、サイドリザベーションの採用について慎重に検討する必要があると思う。</p> <p>市民にきちんと情報を提供したうえで賛否を訊くべきだと思う。</p> <p>多くかかる分の費用を新型車両の導入に充てていく方が良いと思う。</p>	<p>軌道の敷設方式としては、道路中央か、あるいは歩道側に敷設するという2案について検討し、歩道側に整備した場合はロードヒーティングの移設等が必要となる一方で、道路中央に整備した場合は中央分離帯の改修等が必要となり、かかる費用が異なります。</p> <p>こうした中で、札幌市では、今後の超高齢社会の到来を見据え、歩道から安全に乗り降りができ、誰もが利用しやすいということ、さらには、沿道施設と一体となった個性的な景観形成、歩道上の停留場からの情報発信など、様々なまちづくりに活用できる可能性を考え、サイドリザベーション方式を採用しました。</p>

P7	<p>路面電車が信号待ちの時に、乗ることができるよう、新しい停留場や改良する停留場の位置は、横断歩道と直結する場所にしてほしい。待ち時間短縮効果があり、近距離移動の効率が高くなる。</p>	<p>新しい停留場の詳細な位置は、ご意見も踏まえて平成 24 年度の実施設計で詳細に検討を進めていきます。</p> <p>バリアフリー化する既存の停留場については、現状の課題等も踏まえたうえで検討を進めていきます。</p>
P7	<p>ループ化によって路面電車がカーブする部分が 2 箇所増えるため、信号制御の何らかの変更が必要になるが、少なくとも歩行者信号の時間が短くならないようにしてほしい。路面電車優先の信号時間ができることで待ち時間が増えることも懸念される。</p> <p>南 4 条交差点は事故多発地点なので、この機会に歩車分離式へ転換してほしい。</p>	<p>新たな信号制御につきましては、歩行者の利用しやすさや自動車交通への影響等も考慮したうえで検討を行い、関係機関と協議を進めていきます。</p>
P7, P20	<p>ループ化や歩道側を走る方式は賛成であるが、まずは、軌道を 1 本引くまでを 1 年後、軌道 2 本目を 2 年後というように少しでも前倒ししてループ化した市電を早期に運行した方が良い。</p>	<p>今後のスケジュールにつきましては、平成 24 年度に実施設計を行い詳細な検討を進めた後に平成 25 年度に法律で定められた手続を行い、平成 26 年度に工事に着手することで、できるだけ早期にループ化を実現することを目指しています。</p>

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
車両や施設等に関する意見（19件）		
P9	観光においては、垢抜けたデザインよりも、昔懐かしいレトロなデザインの方が惹かれると思うので、1台でいいので、古い街並みにマッチする既存の旧型車両(M101型)を活かしてほしい。 (類似意見2件)	旧型車両は、製造年の古いものから順次、新型の低床車両へ更新していくこととしていますが、旧型車両の活用方法等につきましては、今後幅広く検討を進めていきます。
P9	新型車両については、札幌の景観色から選んで車両ごとに異なる配色にすると面白いと思う。全体のデザインの一部に取り入れるのでもよい。 (類似意見1件)	平成26年度以降に導入する車両の配色等については、今後トータルデザインの具体化を進めていく中で検討を進めていきます。
P9	今後の高齢化社会への対応策の一つとして低床車両の導入があるのではないかと。車両の老朽化だけを導入理由にするのは説明不足である。	期待される効果について、「 <u>バリアフリー対応で段差が少なくなるため、高齢者をはじめ多くの利用者にとって利便性が向上します。</u> 」に本文を修正します。
P9	新型車両は車いすの利用を想定してバリアフリー化してほしい。あわせて停留場も歩道や横断歩道と接続する部分で段差がないようにスロープ化してほしい。	新型車両は誰もが利用しやすくなるように、バリアフリー対応とします。 また、新たに設置する停留場をバリアフリー対応とするほか、既存の停留場につきましても道路の拡幅事業と連携してバリアフリー化を進めていきます。
P9, P17	1両あたり2.6億円という数字が他の事業者と比較して高い部類に入ると思われる。自立経営を目指すことが最終目的なのであれば、「機能が少ないが低価格」「ランニング費用が安価」といった車両を選択したり、他の地域等で実績のある車両を採用してコストダウンを図ったりということも考えられると思う。	札幌市では、老朽車両の更新に併せて新型低床車両を導入することとしており、まちづくりへの貢献、市民や観光客の新規需要等の様々な効果を期待し、札幌市独自のデザインで、さらには機能性にも優れた車両を購入します。 なお、車両の導入にあたっては、他都市で実績のある車両を採用することや、国の補助制度を有効に活用することにより、経費の抑制に努めていきます。
P9	行き先表示について、新型車両導入を契機に、現在の双方向式から片方向式に変更して、よりわかりやすい表示にしてほしい。	新型低床車両については、利用しやすさも考慮したうえで詳細な仕様を決定します。
P9	既存車両についても、冷房設置や、台車と主電動機の更新を進めてほしい。	既存車両は老朽化が進んでいるため、順次計画的な更新が必要と考えており、その際は冷房装置などの設置を進めていきます。

P9	<p>ループ化区間はトロリー線を廃止して電車車載蓄電池により走行するハイブリッド化を適用してほしい。電気工事関連6.5億円をハイブリット化費用に充てれば対応可能である。</p> <p>また、ハイブリッド化は車両メーカーでなくても地元企業活用で対応できる。</p>	<p>トロリー線を廃止するためには、運行する全ての車両にバッテリーを搭載する必要がありますが、既存の車両にバッテリーを搭載することは技術的に難しい状況です。</p> <p>今後の車両の更新計画やバッテリーの開発状況などを踏まえたうえで、検討を行いたいと考えています。</p>
P10	<p>既設線のバリアフリー化について、スケジュールを明確に示してほしい。</p>	<p>「既設線の停留場のバリアフリー化については、道路の拡幅事業のスケジュールに合わせて平成27年度頃から実施します。」に本文を修正します。</p>
P10	<p>既存レールの改良は、今すぐの必須事項ではないように思える。</p>	<p>既存のレールは老朽化が進んでいるため、振動や騒音の抑制を図り、運行の安全性を高めていくために、レールを計画的に改良していくことが必要であると考えています。</p>
P10	<p>既存の停留場の幅が狭いことによる事故は起こっていないようであり、さらには一般車両への渋滞も懸念されるので停留場の幅を広げる必要はない。</p>	<p>停留場の拡幅は道路の拡幅事業と並行して行うことで検討しており、一般車両への通行に影響は出ないように検討を進めています。</p>
P10	<p>病院がある地区などでは冬期間に電車を待つのが辛いので、停留場の幅を広くして待合室タイプにしてほしい。</p>	<p>また、低床車両の導入により、今後は車椅子のお客様にもご利用いただきやすくなるためにも、停留場幅の見直しは必要であると考えています。</p>
P10	<p>幌南小学校前の停留場は付近に信号がないので移設してほしい。</p> <p>西15丁目停留場と西線6条停留場の間の距離が長いので中間に停留場を新設してほしい。</p>	<p>停留場の移設については、ご意見や現状の課題等も踏まえ、今後詳細に検討を進めていきます。</p> <p>また、停留場の新設については、今後の課題とさせていただきます。</p>
P10	<p>ICカード導入にあたり、使用方法については、バス等と共通化をしてほしい。</p> <p>乗車時と下車時の両方で読み取りをする「2リーダー式」にすると、例えば都心内100円区間の設定など、料金施策も多様にやりやすいので良いと思う。</p>	<p>市電へのSAPICA導入については、ICカード化に伴う初期投資額を抑制するとともに、現在の利用方法を変更することによる混乱が生じないようにするため、「1リーダー方式」でシステム開発を進めております。</p> <p>なお、車内でのチャージ（入金）をはじめ、その他の利用方法などにつきましては、バス事業者などと協議のうえ、できる限り共通化を図ってまいります。</p>

<p>P13</p>	<p>液晶タッチパネルは流行にすぎず、メンテナンス費用もかさむので既存の時刻表でよいのではないか。</p>	<p>狸小路周辺の歩道上に新設する停留場では、停留場の利用者だけではなく歩行者に対しても地域の魅力や観光情報も発信していくことで、停留場周辺を人が賑わう新たな交流空間として活用していきたいと考えています。</p> <p>情報発信の方法や、維持管理等につきましては、今後、地域との連携も視野に入れて検討を進めていきます。</p>
<p>P14</p>	<p>札幌の気候で、オープンカフェが成り立つとは思えず、公共で設置した休憩スペースは不要であると思う。</p> <p>色・カタチなどを市でガイドライン化し、沿道の民間業者に任せた方がよいのではないか。</p>	<p>オープンカフェなど、今後展開していくことが期待される地域が主体となる様々な沿道活動と路面電車が連携していくことで、いつ来ても賑わいと憩いがある楽しい空間づくりを目指していきます。</p>

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
経営に関する意見（12件）		
P15-16	<p>路面電車は赤字であり、運賃値上げや人件費削減などが必要な状況であるのはわかる。</p> <p>しかし、通勤通学の時間帯は目一杯の間隔で運行しており、普段利用する人の感覚では、これだけ乗っているのに何故赤字なのかと思う。この状況では、利用者が増えても、運行本数や運転手を増やす必要があり、結局赤字体質は変わらないと思う。</p> <p>この状況の根本的な原因は何か。明確に示さないと、運賃値上げの妥当性に疑問が残る。</p>	<p>厳しい経営状況の根本的な原因は、乗車人員の減少による収入の減少です。</p> <p>現在の路線延長になって以降、沿線の集客施設の移転などにより利用の低迷が続き、昭和 52 年度に 1 日当たり約 3 万 7 千人であった乗車人員が平成 22 年度には約 2 万人にまで減少しています。</p> <p>このような厳しい状況に対応するため、これまで、整備業務の一部委託化や非常勤運転手の活用などにより、平成 11 年度から平成 22 年度までの間に、約 3 億 4 千万円の人件費を削減してきました。</p> <p>今後も、計画に基づき、経営の効率化や利用者負担の見直し等を進めていきますが、路面電車の利便性の向上を進め、多くのお客様に乗車していただくことも、必要不可欠です。</p> <p>現在、沿線から札幌駅・大通方面に向かうお客様にとって、現行の路線形態では、「西 4 丁目」停留場で降りることができる西線が便利です。そのため、通勤通学のラッシュの時間帯は、西線に利用が集中し、日常的に混雑している状況です。</p> <p>そこで、ループ化によって、逆方向の山鼻線からも「西 4 丁目」停留場に向かうことができるようになると、ラッシュ時間帯の利用の分散が図られ、混雑が緩和されることが期待されます。また、新型低床車両の定員は、現在の車両より 2 割程度増加することから、徐々にではありますが、輸送力も増加します。</p> <p>今後、ループ化後の運行形態についても検討を進め、利便性の向上を図ります。</p>
P16	<p>運賃の値上げはどこまで無駄を排除した上での結論なのか、不透明に感じる。</p>	<p>（この欄は上記の意見と重複するため、内容は省略します。）</p>

P15	<p>経営形態の見直しや人件費の15%カットをするのに、どうして10年以上もかかるのか。</p>	<p>現行経営体制における人件費の削減については、非常勤運転手の拡大などの内部効率化を段階的に実施します。これにより、平成27年度以降10年間の平均人件費は、平成24年度予算と比べて、15%程度の削減が図られます。</p> <p>また、上下分離制度の導入を含めた持続可能な経営形態への見直しに向けて、老朽化した施設の改修やこれまで培ってきた技術・技能の継承など、安全運行が維持できる環境を、平成30年代前半を目途に整えます。</p>
P15-16	<p>施設整備に当たっては、収支改善策を具体的に明示して進めるべき。</p>	<p>利用者負担のあり方の見直しについては、国との協議や審議会への諮問等を行いながら進める必要があります。</p>
P16	<p>「利用者負担のあり方」というあいまいな表現ではなく、きちんと「利用者の負担を求めます」ということを明示するべきではないか。</p>	<p>そこで、計画では、現時点での経営の健全化に向けた考え方や方向性を示しています。</p> <p>今後の検討に当たっては、議会や審議会等、公開の場で審議していただくこととなります。</p>
P16	<p>料金170円の現状を維持した上でループ化できれば一番良いと思う。利用者負担を求めるのであれば、経営健全化も、税負担も全部やって、その後やむを得ず利用者負担を求めるべきではないか。</p>	<p>経営の健全化に向けては、まず内部効率化を行い、不足する分を、受益者負担の原則に基づき、利用者の皆様に負担をお願いすることとなります。</p> <p>しかし、現在の社会・経済状況を考慮すると、利用者が負担できる金額には限度があります。そこで、今後の収支見通しや他の交通機関の運賃を踏まえた上で、利用者負担の水準について検討を進めます。</p> <p>なお、今後の新たな設備投資については、事業の収支見通しを踏まえつつ、札幌市全体の活力向上に資するまちづくりを進めるための都市基盤整備として、税負担により進めていきます。</p>

P16	<p>ループ化は利便性の点から好ましいことだと思うが、料金値上げとセットでは賛成できない市民も多いと思う。</p> <p>JR との接続で観光客の利用を含めた積極的な展開をしたり、キタラでのコンサートや沿線のライブハウスでのライブと連携したりするなど、値上げをしないで利用を増やすということを考えてほしい。</p>	<p>現在、路面電車の乗客誘致策として、沿線地域・施設等と連携し、車内に絵画の掲出や装飾を施した企画電車の運行のほか、市電1日乗車券と観光施設・商業施設等で利用できるクーポン券等がセットになった企画乗車券の発売などを実施しております。</p> <p>今後も、いただいた意見も参考に、沿線地域・施設等との連携を強化しながら、利用促進に繋がる様々な取組を実施していきますが、今後の収支見通しや、他の交通機関の運賃水準を踏まえると、持続可能な経営を維持するためには、料金改定も必要と考えています。</p>
P16	乗車距離に応じた料金体系にした方が利用が増えるのではないかと。	今後の運賃制度全般の見直しにあたっての参考とさせていただきます。
P16	200 円均一料金であれば妥当だが、対キロ料金は反対。	
P16	新設予定の狸小路電停では、路線バスとの乗継定期券を設定してはどうか。また、通勤定期の割引率を上げてほしい。	<p>現在も路線バスとの乗継定期券を設定しておりますが、新たな停留場の乗継定期券の設定につきましては、各バス会社との協議が必要となります。また、定期券の割引率の拡大については、減収となることも想定されることから、慎重に検討していきます。</p>
P17	<p>ループ化工事費と低床車両導入費を合算して建設改良計画とすると、低床車両の導入がループ化に便乗するイメージを与える。両者は別物であるため、低床車両の導入は路線延長計画と切り離し、既存車両の改良として計画すべき。</p> <p>札幌駅までの延伸の計画があるならば、総額をループ化に限定すべき。</p>	<p>17 ページに記載の建設改良計画では、税負担により整備する「新たな設備投資」と、乗車料金等での負担となる「老朽化施設の改修」を区分して記載しています。</p> <p>なお、ループ化工事と低床車両の導入は、必ずしも一体で行う事業ではないことから、項目を分けて別表として記載しています。</p>
P18	「平成 27 年度当初に 170 円から 200 円への料金改定を想定」と前提条件として示されているが、これでもう決まりということか。	18 ページ下段に記載した前提条件は、今後の収支を見通すために想定したものであり、決定しているものではありません。利用者負担のあり方については、今後、国との協議や審議会への諮問等を行いながら、見直しを進めます。

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
路線の延伸に関する意見（４件）		
P1	<p>既存路線のループ化や路面電車の歩道側の走行、車両のバリアフリー化には賛成であるが、一旦廃止した路線を復活させて借金を増やすことには反対である。</p>	<p>札幌市では、路面電車事業の経営基盤の強化やまちづくりへの活用を図ることを目的に路線を延伸すべきと考え、延伸検討地域を「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の３地域としています。また、現在は、幅広い市民議論も踏まえ、札幌駅周辺、大通、すすきのを結ぶ路線の延伸に向け、まずは駅前通でのループ化を先行して整備することを目指しています。</p>
P20	<p>札幌駅前や、サッポロファクトリー、創成川ブロックへ延伸することへは現段階では反対。 まずはループ化を早期に実現して様子を見てから検討することを希望する。</p>	<p>なお、３地域への延伸検討にあたり、「都心地域」への延伸につきましては、今後、延伸ルートに関する具体的な検討を進めていき、「創成川以東地域」「桑園地域」への延伸につきましては、超高齢・人口減少社会の到来などといった、路線を廃止した当時とは異なる社会状況や、各地域のまちづくりの動向等も踏まえながら今後検討を進めていきます。</p>
P20	<p>札幌駅までの延長は長い年月をかけても実現すべきであると思う。それだけに、今回のループ化は将来の札幌駅延伸に向けた重要な計画であると捉えている。</p>	<p>なお、３地域への延伸検討にあたり、「都心地域」への延伸につきましては、今後、延伸ルートに関する具体的な検討を進めていき、「創成川以東地域」「桑園地域」への延伸につきましては、超高齢・人口減少社会の到来などといった、路線を廃止した当時とは異なる社会状況や、各地域のまちづくりの動向等も踏まえながら今後検討を進めていきます。</p>
P20	<p>この計画により、都心、桑園、創成川以東の各地区への延伸も決定するのか。この計画と、ループ化実現後の延伸との関係はどのように考えているのか。</p>	<p>本計画は「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」への延伸を決定するものではなく、路線のループ化や既設線の機能向上等の取組を体系的に整理したものです。 ３地域への延伸につきましては、今後、「都心地域」への延伸ルートに関する具体的な検討を進めるとともに、各地域のまちづくりの動向等も踏まえながら「創成川以東地域」「桑園地域」への延伸の検討を進めていきます。</p>

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
計画全般に関する意見(13件)		
P1	<p>総合交通全体の中での交通ネットワークの1つとして、路面電車の必要性、利便性を考えなければならない。 (類似意見1件)</p>	<p>各種交通施策・事業を体系化した総合的な都市交通計画として、平成24年1月に策定した「札幌市総合交通計画」において、路面電車は、「都心及び都心周辺部における市民や観光客等の多様な活動を支えていくとともに、交通機関としてだけでなく、その特性を生かしたまちづくりへの積極的な活用がこれからの時代を見据えた新たな役割として求められており、創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していく交通機関」と位置付けられています。</p>
P1	<p>この計画案の構成が、総論があってそれを受けた各論という形になっていないため、わかりにくい。 路面電車を都心で整備することの意義について、また、なぜ都心なのか、なぜまずループ化するのかについての説明が必要である。 ループ化したときにまちづくりとして市民が平等に受ける恩恵は何か、ということの説明してほしい。 (類似意見1件)</p>	<p>1 ページの本文を「札幌市では、今後の超高齢・人口減少社会の到来を見据え、<u>路面電車を都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える交通機関として、さらには、人や環境にやさしく、魅力や賑わいを創出するという特性を生かし、札幌市全体の活力向上に資する都市基盤として、都心のまちづくりに大きく貢献させていきたいと考えています。</u>」に修正します。 また、4 ページ目の本文を「路面電車活用の具体的な取組としては、市民議論やこれまでのさまざまな検討を踏まえ、<u>都心に新たな回遊や賑わいを生み出し、魅力ある都心を創造するためには、都心の核となる3地区(札幌駅周辺、大通、すすきの)を結ぶ路線の延伸が必要であり、その第一歩として、大通とすすきの2地区をつなぐ駅前通でのループ化を図ります。</u>」に修正します。</p>

P1	<p>便益の算出というのは難しいかもしれないが、税投入により投資以上の便益が発生するかという、ループ化の費用対便益を示すことができれば良いと思う。 (類似意見1件)</p>	<p>札幌市では、人や環境にやさしく、魅力や賑わいを創出するという特性を持つ路面電車を、都市全体の活力向上に資する都市基盤として活用していきたいと考えています。</p>
P1	<p>交通機関としてのみならず、環境負荷の低減といった地球レベルの課題の対応や、観光振興等、札幌市ならではのまちづくりの実現に取り組むアイテムとして、ぜひ有効活用を望んでいる。 公共交通のような地域インフラの整備については、単に事業収支だけでなく、環境負荷の低減やまちづくり施策に関連するコストなど、広い視点からの費用対効果を考えることが必要である。</p>	<p>路面電車への投資による定性的な便益は「3 5つの重点取組の具体的内容」の各項目における「期待される効果」に記載していますが、定量的な便益につきましても、整備効果の評価項目を検証したうえでまとめていきます。</p>
P18	<p>投資19億円に対して、1日600人の乗客増による収入の増加では、回収の見込みがあるように思えない。</p>	
P1	<p>札幌市の借金が膨大になっても誰も心配をせず、その責任を取らない状態である。 「借金して事業をするのが当たり前」という発想があるのではないか。</p>	<p>今後の超高齢社会の到来や将来的な人口減少などを見据えると、公共交通機関の必要性がより一層高まってくるものと考えられます。 今後の健全な経営の確立を見据え、路線のループ化や、低床車両の導入、魅力的な空間整備を行い、併せて他の交通機関との連携充実を図り、札幌の「顔」である都心の回遊性を高めていくことで、都市全体の人々の動きを増やしていき、将来的には、札幌市全体の活性化につなげていきたいと考えています。</p>

P1	<p>路面電車に関する費用投入(ループ化工事費 19 億円、低床車両導入費 44 億円、既設線の機能向上 8 億円、老朽化施設の改修費 25 億円)は主に、中央区に居住している市民の生活に役立つことである。</p> <p>他区に住んでいる人にとって役立つ税金の使い方を行ってほしい。</p>	<p>路面電車は軌道を走行するため、冬期間においては定時性が確保され、バスは路線設定が容易であるなど、交通機関それぞれの利点があります。現在の路面電車の一部路線は、朝ラッシュ時に 3 分間隔の折り返し運行を行っており、仮にバスで対応した場合、輸送力が低いため、現在のサービス水準を維持した運行は困難になるものと考えており、交通機関の特徴を生かして地域にあわせた交通手段の検討が必要であると考えています。</p>
P1	<p>現在、都心には地下鉄も地下街もあり、新たに路面電車は必要ない。</p>	
P1	<p>地球環境にやさしいまちづくりということならば、路面電車を増やすよりも小回りのきく電気バスを 44 億円分購入したほうが合理的であるように思う。</p>	
P5-6	<p>ループ化が札幌市の振興を考える良い機会になってほしい。路面電車のループ化に当たっては、商店街との関わり方、観光的な要素、環境や景観のことなどを考えて、今後の政策の中に取り入れてほしい。</p>	<p>今後は路面電車を、「高齢社会への対応」や「都市の活性化」といった様々なまちづくりに有効活用することにより、札幌市全体の活性化へ貢献させていきます。</p>

該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
その他意見(9件)		
	路面電車に乗ると席の譲り合いなど、ごく自然に行われ、利用者のマナーの良さを感じる。地下鉄・バス・JRでは滅多に見られないことで、路面電車の良さの一つとしてアピールできる。	
	近年、ローカル鉄道や路面電車にアテンドを乗車させて、お年寄りや体の不自由な方のサポートをしたり、観光客への案内をするといった試みが行われるようになってきたが、このようなことも検討してほしい。	
	景観の向上だけではなく、ヒートアイランド対策の効果もある芝生軌道を導入してほしい。	
	今よりも頻繁運行をすることで、冬期間においても長時間停留場に待つ必要がなくなり、かつ、利用者減少の阻止が期待できる。	
	中央図書館と路面電車利用に相乗効果を見込める施策(SAPICAを使って両方を利用するとポイント付加するサービスなど)を検討してほしい。	
	年間約6mにもなる積雪寒冷地での併用軌道による運行という「世界にも例のない環境下での運行」というのは、そのノウハウやこれまで積み重ねてきた歴史自体が観光資源になるものであり、現在実施している夏季のイベントに加えて、例えば雪まつり期間中にササラ電車の展示運転をするなど、積極的に国内外に発信する方策を検討してほしい。	
	ループ化に伴い、観光客も大事だが、日常の足として利用する人を増やすことが一番大切である。そのための広報活動が重要である。今まで路面電車を利用していない人が利便性の高い低床車両の導入を知り、利用できるようになるよう、PRや集客の方法を工夫してほしい。	<p>これからも路面電車が便利な交通機関として、多くの人の移動を支え、さらにはまちを活性化していくためには、より多くの方々に利用してもらえる工夫や、まちづくりに大きく貢献していくための仕組み等が必要となります。</p> <p>これらにつきましては、いただいたご意見も参考としながら、ハード・ソフトの両面から幅広く検討を深めていきたいと考えています。</p> <p>また、検討内容につきましては、適宜適切に情報提供を行っていきます。</p>

	<p>SAPICA と suica・kitaca の片側利用の目処は立ったが、相互利用を可能にして初めて交通系 IC カードなので早く実現してほしい。</p>	<p>SAPICA を JR でも利用できるようにするためには、JR の改札機等を改修する必要もあり、JR 北海道と協議を行っているところであります。</p>
	<p>今は優先席付近のみ電源オフにして他はマナーモードにするという形が定着しているの、路面電車内の一律電源オフを見直してほしい。</p>	<p>交通局では、心臓ペースメーカー等医療機器への影響を避けるため、総務省の指針に基づき車内での携帯電話の使用についてルールを設けておりますが、路面電車においては、車内スペースが狭く、「電源オフ」と「マナーモード」の明確なエリア分けが困難であることから、現在一律電源オフとしております。</p> <p>誰もが安心して利用できるよう一定のルールは必要と考えておりますが、国や他事業者の動向を注視しながら、安心・便利な車内環境にできるようこれからも検討を重ねてまいります。</p>

お問い合わせ

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課

〒060-8611 札幌市中央区北 1 条西 2 丁目

電話：(011) 211-2492 FAX：(011) 218-5114

E-mail：sogokotsu1@city.sapporo.jp

URL：http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/romen/index.html