

札幌市路面電車活用計画(案)

～ループ化で目指す 人が主役の魅力あるまちづくり～

ループ化編

SAPPORO CITY TRAM

皆さまのご意見を募集します

札幌市では、路面電車を公共交通機関としての役割に加え、人や環境にやさしい特性を生かすことで将来を見据えた都心のまちづくりに幅広く貢献させていきたいと考えています。

今後、超高齢・人口減少社会の到来が予測されている中で、札幌市全体が将来にわたって活力みなぎる元気なまちであり続けるためには、札幌の「顔」である都心が、魅力と賑わいに溢れるとともに、多くの人をひきつける様々な交流を生み出していくことが必要であり、それに向けて、人とまちをつなぐ路面電車を積極的に活用していきたいと考えています。

これまで多数の市民の皆さまとの議論やさまざまな検討を踏まえて、今般、路線のループ化をはじめとした路面電車のまちづくりへの活用のあり方などを、路面電車事業の健全な経営の確立を見通したうえで「札幌市路面電車活用計画」の素案としてまとめました。

この計画に対する皆さまからのご意見を募集します。

意見募集要領

「札幌市路面電車活用計画」(案)について、皆さまのご意見を募集します。
氏名、年齢、住所、ご意見を記入し、次のいずれかの方法で提出してください。なお、電話によるご意見の受付には応じかねますので、あらかじめご了承ください。

① 郵送の場合

あて先：〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目
札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 都市交通課

② ファックスの場合

ファックス番号:(011)218-5114

③ 電子メールの場合

メールアドレス:sogokotsu1@city.sapporo.jp
ホームページからもメールを送信することができます。
<http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/romen/public.html>

④ 直接お持ちいただく場合

札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所 5階
札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課
受付時間 平日の8時45分～17時15分

ご意見募集期間

平成24年2月13日(月)から3月13日(火)まで(当日消印有効)

※記載いただいた内容は、意見収集目的以外には使用いたしません。また、ご意見については、特定の個人を識別することができないようにして公表することがあります。

お問合せ 札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課
Tel 011-211-2492 Fax 011-218-5114
E-mail sogokotsu1@city.sapporo.jp

札幌市路面電車活用計画 目次

1 路面電車活用計画策定の趣旨	1
(1) 札幌市路面電車活用計画策定の目的	
(2) 路面電車の現状と検討経過	
2 路面電車を活用して目指すまちの姿	3
(1) 路面電車の特性・特長を生かしたまちづくりへの活用	
(2) 路面電車活用の3つの視点と重点取組	
3 5つの重点取組の具体的内容	7
(1) 路線のループ化	
(2) 新型低床車両の導入	
(3) 既設線の機能向上	
(4) トータルデザインの導入	
(5) 地域との連携	
4 経営の健全化に向けて	15
(1) 経営の効率化	
(2) 利用者負担のあり方	
(3) 新たな設備投資に対する費用負担	
5 路面電車活用の今後の展開	20

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

札幌市では、今後予測されている超高齢・人口減少社会の到来を見据え、人や環境にやさしい路面電車を交通機関としてだけでなく、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。

また、今後も路面電車の安全で安心な運行を継続するためには、施設や設備の計画的な更新を図るとともに、さらなる経営の効率化や利用者負担のあり方の見直しなどを前提として収支を改善し、路面電車事業の健全な経営を確立することが急務となっています。

このようなことから、札幌市路面電車活用計画は、路面電車事業の今後の経営見通しを立てたうえで、これまでの検討結果を踏まえて実施する、路線のループ化、既設線の機能向上等の取組と、併せて活用の前提となる経営の健全化についての考え方を体系的に整理し、路面電車活用に関する基本的考え方と今後の方向性を明らかにすることを目的としています。

関連計画における路面電車の位置付け・役割

札幌市路面電車活用計画は、各種まちづくり計画との整合を図るとともに「札幌市総合交通計画」や「札幌市路面電車活用方針」を踏まえて策定したものです。

「第4次札幌市長期総合計画」

平成12年(2000年)策定

路面電車については、「都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えるとともに、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置として、その機能の向上や拡充について検討を進める」こととしている。

「都心まちづくり戦略」

平成23年(2011年)策定

過度に自動車に依存しない、都心の交通体系の実現を図るための方策として、「新たな回遊やにぎわいを生み出す路面電車の導入」があげられている。

「札幌市総合交通計画」

平成24年(2012年)策定

路面電車は、「これからの時代を見据えた新たな役割が求められており、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」と位置付けている。



(2)路面電車の現状と検討経過

札幌市の路面電車は、市域の拡大や人口の増加を支え、市民の足として札幌の発展に大きく貢献してきましたが、昭和48年度以降、地下鉄の開業に伴う事業規模の縮小や沿線の集客施設の移転などにより利用の低迷が続き、地下鉄東西線開業直後である昭和52年度に1日あたり約3万7千人であった乗車人員は、平成22年度には約2万人にまで減少しています。

札幌市では、このような乗車人員の減少に伴う厳しい経営状況に対応するため、業務の一部委託化や非常勤運転手の活用を実施するなど、数度にわたる経営の見直しを行い、今日まで事業を継続してきました。

一方で、札幌市では、平成17年(2005年)に市民の存続の意向やまちづくりへの活用の可能性などを踏まえて路面電車の「存続」を決定し、その後、学識経験者等からなる「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」を設置し、まちづくりへの活用の検討を進めていくこととしました。

平成18年(2006年)には、同会議により1年間の議論を経て「札幌駅周辺、大通、すすきのの3地区を結ぶために延伸する必要がある」等の提言を受けています。

札幌市は、この提言を踏まえさまざまな検討を進め、平成22年(2010年)3月に「札幌市路面電車活用方針」を策定し、経営基盤の強化やまちづくりへの活用を図るため「路線を延伸すべき」と考え、延伸検討地域として、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を設定しました。

平成22年(2010年)4月以降、札幌市では、この活用方針について、フォーラムや全区におけるパネル展の開催等により、市民との情報の共有化や意向の把握を進めるとともに、「路面電車の活用を考える市民会議」を開催し、延伸の実施や具体的な延伸ルートについて多くの意見をいただきました。

これらを踏まえ、平成23年(2011年)から、札幌市では、先に述べたようにこれまで以上の路面電車事業の経営努力が必要であるとの認識のもとに、都心地域の延伸実現に向け、まずは西4丁目停留場とすすきの停留場をつなぎ、路線を環状化する「路線のループ化」や「経営の健全化」に関する具体的な検討を進めてきました。

こうした状況の中で、札幌市の中期実施計画である「第3次札幌新まちづくり計画」において路線のループ化の実現と低床車両の導入を位置づけるとともに、今後の健全な経営の確立を見据え、これまでの検討を踏まえてループ化に関する具体的な内容を「札幌市路面電車活用計画」として取りまとめました。

路面電車の活用を考える市民会議

平成22年(2010年)に、本格的な市民議論として、この会議では、無作為抽出により選ばれた全区の市民による大規模な市民会議を開催しました。この会議は、参加者30人規模と100人規模の2段階で行われ、参加者により、採算性の向上やバリアフリーに対応した低床車両の導入といった路面電車の課題解決の方策や各延伸検討地域の評価等について議論が行われました。議論の結果は「路面電車の活用についての市民意見」としてまとめられ、市長へ直接手渡されました。



2 路面電車を活用して目指すまちの姿

路面電車のまちづくりへの活用については、市民議論の結果や路面電車の特性を踏まえて大きく3つに整理された路面電車活用の視点から重点取組を明確にして実施します。

(1) 路面電車の特性・特長を生かしたまちづくりへの活用

路面電車は利便性が高いということだけではなく、まちの個性や賑わいを創出するといった特性を生かすことで、「高齢社会への対応」や「都市の活性化」等の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の貢献が期待できます。

高齢者等にやさしいまちづくり

路面電車は、路線や行き先が「わかりやすく」、定時性もあり、気軽に地上から乗り降りできるため、誰もが使いやすい乗り物です。

移動の「手軽さ」「安心感」もあるため、高齢者等の気兼ねなまち歩きや外出を促します。



魅力と賑わいのある都心のまちづくり

駅間距離が短い路面電車は、広い範囲に点在するさまざまな施設を面的に結ぶことで、便利な地域を拡大します。

デザイン性に優れた車両や施設が、通りの個性を演出するなど、沿線に新たなまちの魅力を形成していきます。



観光振興など活力あるまちづくり

路面電車は、軌道や停留場が地域の目印となるなど、土地勘のない観光客も含め、誰もが利用しやすい交通機関です。

観光客の移動を支えることや回遊行動の誘発など、まちに多くの賑わいを運びます。



環境負荷を抑えたまちづくり

路面電車は、CO₂の排出量が少なく、まちの中で有害な排気ガスを出さないほか、誰もが使いやすい交通機関であるため、過度に自家用自動車に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりの実現に貢献します。



(2) 路面電車活用の3つの視点と重点取組

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、都心の核となる3地区（札幌駅周辺、大通、すすきの）を結ぶ路線の延伸に向け、まずは大通とすすきのの2地区をつなぐ駅前通でのループ化を図ります。

ループ化にあたっては、活用の3つの視点から、駅前通でのループ化を含む以下の5つを重点的に取組みます。また、駅前通に多くの交流を生み出すさまざまな取組を進め、人が主役の魅力あるまちを目指します。

人の活動を支え促す交通環境づくり

路線のループ化、新型低床車両の導入、施設のバリアフリー化などにより、多くの人の「利便性向上」を図るとともに新たな移動の誘発や外出機会の拡大を目指します。

- 駅前通での歩道側を走行する路線の整備（サイドリザベーション方式による路線のループ化）
- ループ化の実現までに3両の新型低床車両を導入
- 既設線のバリアフリー化やICカード導入の機能向上

人をひきつける魅力的な空間づくり

デザイン性を重視した新型車両や施設等により、沿線の魅力を高め、札幌らしい人をひきつける魅力的な景観を創り出す「都市空間整備」を目指します。

- 車両や施設、街路空間等のトータルデザインの導入

人の交流と新たな賑わいづくり

地域の魅力を伝える情報発信や、イベントとの連携などを積極的に行い「活力の創出」を図り、人々の交流を活発にし、賑わいづくりを目指します。

- 停留場からの地域の魅力発信と沿道空間の利活用における地域との連携

ループ化により目指すまちの姿

札幌の新たな魅力(都市空間)が創出されています。

～新しい車両と緑の空間、沿道の新たな街並みが調和し、訪れたい魅力的な空間を作りだします。電停などのデザインの工夫や、人が歩きやすい環境の整備、多様性も都心の魅力をより一層高めています。～

◆人を中心とした空間で、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ます。

電停では、地域の情報発信、観光客への道先案内がなされています。

地域や周辺店舗と連携した交流空間がつけられています。

青い空の下、より魅力的で、開放的なオシャレな通りが広がります。

まち歩きを気軽に楽しむ、交流空間が創出されています。

～停留場が魅力発信の拠点の1つとなり、まち歩きの楽しさを提供するなど、人々が憩い楽しみ、四季を通じて地上も地下も賑わいあふれ、芸術や文化の薫る創造空間が生まれています。～

◆地域や市民が主体となった取組を支え、連携していくとともに、他の通りへの回遊や波及効果を促すような、新たなまちの楽しみ方の仕組みの検討を進めます。

大きな車窓からまちの風景や賑わいが楽しめます。

人が主役のまち 札幌の魅力と交流のシンボルストリートへ

～四季が織りなす魅力的な風景やそこで生まれる交流空間を市民とともに作り、国内外にアピールすることでシンボルストリートとしての魅力を高めます～

バリアフリーで歩道から直接乗降できます。

すべての人にとって、やさしいまち(場所)が実現しています。

～ユニバーサルデザインの導入など、すべての人が気軽に都心内を回遊でき、特に高齢者にやさしいまちになるとともに、公共交通の利便性向上により利用者も増加し、まちの活性化にもつながっています～

◆利用者視点で都市の道具がつけられ、車中心から人中心のまちづくりへの検討を進めます。

既設線では、都心からのアクセス性が向上し、観光施設と連携した新たな魅力がつけられています。



SAPICAと商業施設との連携により、カード1枚でまち歩きを楽しめます。

沿道ではオープンカフェやショップが並んでいます。

※パースはイメージです。

3

5つの重点取組の具体的内容

(1) 路線のループ化

- 都心のにぎわいの軸である駅前通で西4丁目停留場とすすきの停留場間を結び、路線のループ化を図ります。
- 利用者の利便性と路面電車のまちづくりへの活用という観点から、新たに整備する駅前通では歩道側を走行する整備(サイドリザベーション方式)を行うとともに、狸小路付近には新しい停留場を設置します。

期待される効果

- ループ化により、既設線沿線の全ての施設へ最短でアクセスできるようになるなど、回遊性が向上します。
- サイドリザベーション方式により、新しい停留場では誰もが気軽に歩道から乗り降りできることで利便性が高まるほか、歩道上の停留場を人が賑わう交流空間としていくことで、都心のまちづくりに貢献できます。
- 駅前通は歩行者天国や地域のイベントが数多く行われており、都心の賑わいの軸である駅前通でのループ化や魅力的な新型低床車両等が、集客効果を高めるとともに、観光客を含む多くの人のまち歩きなど、都心全体のさまざまな人の活動を支えることにつながります。

スケジュール

平成24・25年度に実施設計等の詳細な検討を進めるとともに、法律で定められている各種手続を行います。

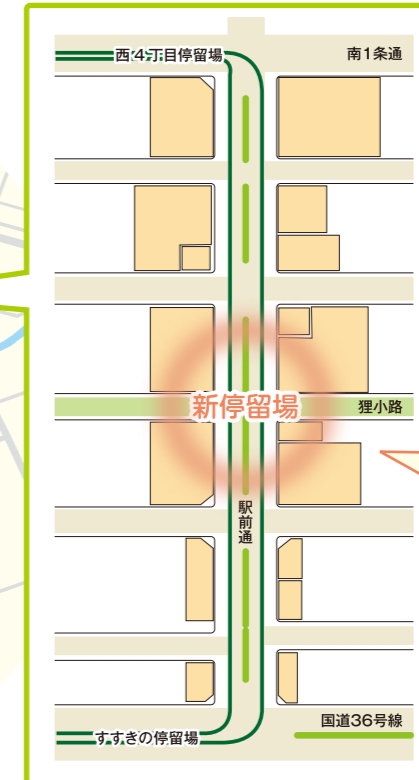
さらなる取組の実施

駅前通に多くの交流を生み出し、シンボルストリートとしての魅力をさらに高めることを目指し、車から人を中心としたまちへ向けた施策の検討を進めます。



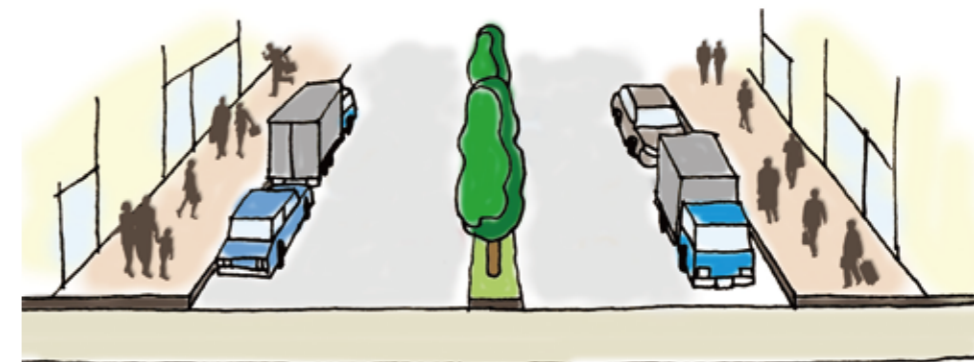
整備概要

整備箇所

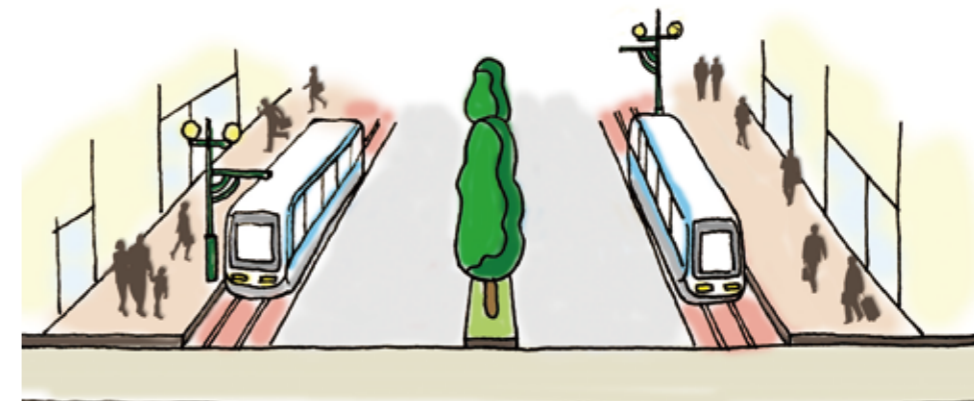


ループ化にかかる
概算事業費
軌道工事関連 約12.5億円
電気工事関連 約6.5億円
合計 約19億円

現況断面



整備断面



(2) 新型低床車両の導入

- 運転開始後50年以上を経過した老朽車両の更新に併せ、新型低床車両をループ化の実現までに3両導入します。



〈新型低床車両の特長〉

- ・バリアフリー対応で、既設の停留場との段差は大幅に縮まります。
- ・定員は現在の車両よりも2割程度増加します。

期待される効果

- バリアフリー対応で段差が少なくなるため、利便性が向上します。
- 定員の増加による車内混雑の緩和や、冷房機設置等の機能性の充実により、快適性が向上します。
- 魅力的なデザインの車両等の導入や交通機関としての利便性の向上により、市民や観光客の新規需要が期待されます。

スケジュール

- 平成24年度に1両購入し、平成25年度に試験運行などを行ったのち本格運行を開始し、その後、平成26年度にはさらに2両製造することにより、ループ化の実現までに合計3両を導入します。

さらなる取組の実施

- 札幌市の車両は、30両(ササラ電車を除く)のうち24両が運転開始後50年を経過し老朽化しています。ループ化の実現までに新型低床車両を3両導入した後も、計画的に新型低床車両を導入します。

(3) 既設線の機能向上

- 道路の拡幅事業と連携して停留場のバリアフリー化を進めます。
- 老朽化したレールを計画的に更新し、振動等を抑えるレールへ改良します。
- ICカード「SAPICA」を導入し、乗り降りをスムーズにします。

期待される効果

- 停留場の幅が1m程度から2m程度となるほか、新型低床車両との段差も少なくなり、バリアフリー化が図られます。
- 停留場の幅を広げるにあたっては、既設線で予定されている道路の拡幅事業と連携することで、歩道も含めたバリアフリー化が推進されるとともに、交通の円滑化が図られます。
- レールの改良により、車両の振動や騒音が抑えられ、乗り心地の向上が図られます。
- 1枚のICカードで地下鉄やバスとの乗継が可能となり、これまでよりも短時間でスムーズに乗降車することができるようになります。

スケジュール

- 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実施します。
- 地下鉄で導入されているICカードの路面電車・バスとの共通利用は、平成25年度に実施します。



さらなる取組の実施

- 路面電車の運行速度の向上に向けた電車優先信号の増設を検討するほか、各停留場においては、電車の現在位置や到着予想時間などの情報を電光掲示板や音声等で知らせるシステムの導入の検討を進めます。
- ICカードの公共施設や商業施設との連携による利用を促進するとともに、よりスムーズに乗り降りできる改札方法などを検討し、利用者サービスの一層の向上を目指します。



(4) トータルデザインの導入

- 新型低床車両や新たに整備する停留場・架線柱等を、共通のコンセプトのもとで、機能面も含めてデザインします。
- 街路灯等も含めた街路空間のほか、市民、企業との協働による多様な空間活用を促す手法や枠組みをデザインします。

期待される効果

- 札幌にしかないデザイン性に優れた車両の走る街並みが観光客を含む多くの人をひきつけるなど、都心に創られる新しい風景が札幌の新たな魅力となります。
- 市民、企業との協働による取組を通じ、多くの市民に愛着を持ってもらうことで、路面電車の利用促進や市民活動の活性化が図られ、路面電車を支えていくことにつながっていきます。

スケジュール

- これまで検討されたデザインイメージやコンセプトをもとに、駅前通の現在の利用状況や無電柱化された景観、地域の意向も踏まえて、ループ化実現に向けて停留場・架線柱等や街路灯も含めた街路空間イメージや、市民、企業との協働による活用手法を平成24年度から具体化していきます。

さらなる取組の実施

- ループ化が実現した後も魅力的な空間整備を展開していくとともに、市民や企業と協働する活動を生み出していくことで、市民等の利用促進のほか、札幌の新しい価値を創造できるような魅力的な都市空間の実現を目指します。

■車両のデザインコンセプト



SAPPORO CREATIVE WIND

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

創造性あふれ人にやさしいデザインの車両が、皆の笑顔を選びながら、
四季折々の魅力のあるまちなかを吹き抜け、これからのまちづくりの原動力となります。



(5) 地域との連携

- 新しく設置する停留場から地域の魅力発信等を行うことで、停留場周辺部を人が賑わう交流空間としていきます。
- 地域のイベントに路面電車を活用するほか、オープンカフェなどの地域の沿道活動と積極的な連携を図ります。

期待される効果

- 現在、都心部では、歩行者天国や市民参加型のイベントも含め、地域が主体となったさまざまなまちづくりが行われています。これらのまちづくりと一体となった取組を実施するほか、停留場の利活用において地域と積極的に連携していくことで、路面電車がまちづくりの効果をさらに高めて、まちの賑わいを生み出します。

さらなる取組の実施

停留場の交流空間化

狸小路周辺の歩道上新設する停留場に、歩行者も利用できる休憩スペースを設けるほか、路面電車の運行案内、観光情報、地域の魅力、イベント情報などを発信していく仕組みを作り、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ます。

また、このような停留場での取組については、情報発信内容やデザイン広告管理、停留場内の維持管理等において地域と協力して進めていき、停留場の拠点化を検討していきます。



イベントとの連携

現在行われているイベント電車やイルミネーション電車の充実や、まちのイベントに合わせたラッピング車両の運行など、路面電車がまちのイベントと連携することで、より多くの賑わいづくりに貢献します。

また、既設線においては、観光施設等と連携し、沿線の魅力を発信するなど、路面電車の利用促進も含め、都心と既設線が一体となったまちの活性化を目指す連携策を検討します。



活発な沿道活動

現在、法律の改正等により、地域が主体となったまちの賑わいや交流づくりを行うにあたっての道路空間のオープン化が推進されています。

沿道での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さまざま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ます。



〈官民連携のまちづくり〉

「地域のまちづくりの担い手」(都市再生整備推進法人等)は、道路占用許可の特例や協定制度の活用により、広告板の設置、オープンカフェの実施等、まちの賑わい・交流の創出や、利便性の向上に資する道路空間の有効活用が可能となります。

※都市再生整備推進法人

都市再生特別措置法により、地域のまちづくりを担う法人として、市長が指定する特定非営利活動法人、一般社団法人もしくは一般財団法人またはまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする会社

4 経営の健全化に向けて

路面電車の経営は、乗車人員の減少などから厳しい状況が続いており、平成22年度決算では、一般会計から約2億円の補助金を受けた上で、約8千万円の経常赤字を計上しています。

今後も路面電車の安全で安心な運行を確保するため、施設や設備の計画的な更新を図るとともに、経営の効率化や利用者負担のあり方を見直すことで収支不足を解消するなど、健全な経営を確立します。

(1) 経営の効率化

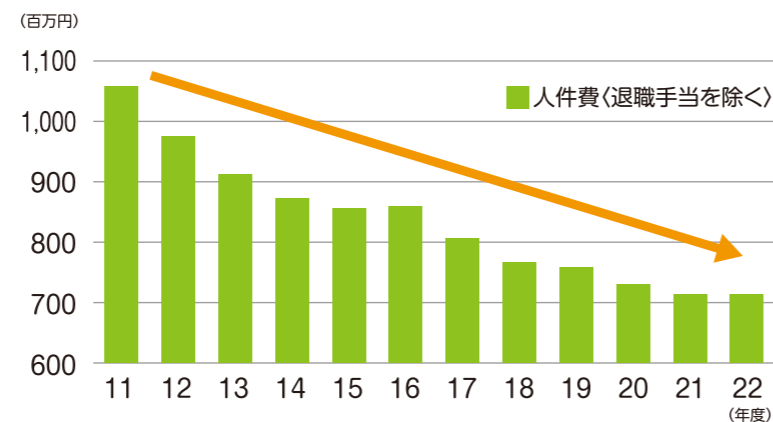
持続可能な経営形態への見直しを図るため、事業運営のあり方の検討を進めます。また、現行経営体制での内部効率化をさらに進め、人件費の削減を行います。

これまで、整備業務の一部委託化や非常勤運転手の活用を実施するなど、人件費の削減を進めてきました。

今後は、市が施設等を保有しながら別の事業者が運行する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を図るため、経営、安全の両面から、事業運営のあり方について検討を進めます。

経営形態の見直しに向けては、老朽化した施設の改修や技術・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ることとします。

なお、当面の間は、現行経営体制において非常勤運転手の拡大などの内部効率化を実施し、15%程度の人件費の削減を行います。



【積雪寒冷地での技能・技術の継承】

札幌市の路面電車は、年間約6mもの雪が降る積雪寒冷地で、一般の自動車と同じ道路を走行するという、世界的にも例のない厳しい走行環境で運行しています。

そのため、事業運営のあり方の検討にあたっては、これまで積み重ねてきた札幌市固有の安全技術を将来に引き継いでいくことが非常に重要であり、技能・技術の継承を計画的に進めていく必要があります。

(2) 利用者負担のあり方

より利用しやすい運賃制度や適正な運賃水準について市営企業調査審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めます。

収支の均衡に向けては、受益者負担の原則により運賃改定が必要となりますが、現在の社会・経済状況を考慮すると、負担の程度にも限度があります。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、15%程度の見直しを検討する必要があります。

そこで、より利用しやすい運賃制度や適正な運賃水準について市営企業調査審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めます。

	路面電車	地下鉄	バス	JR
市内路線の運賃	均一170円	初乗り200円	初乗り200円	初乗り160円

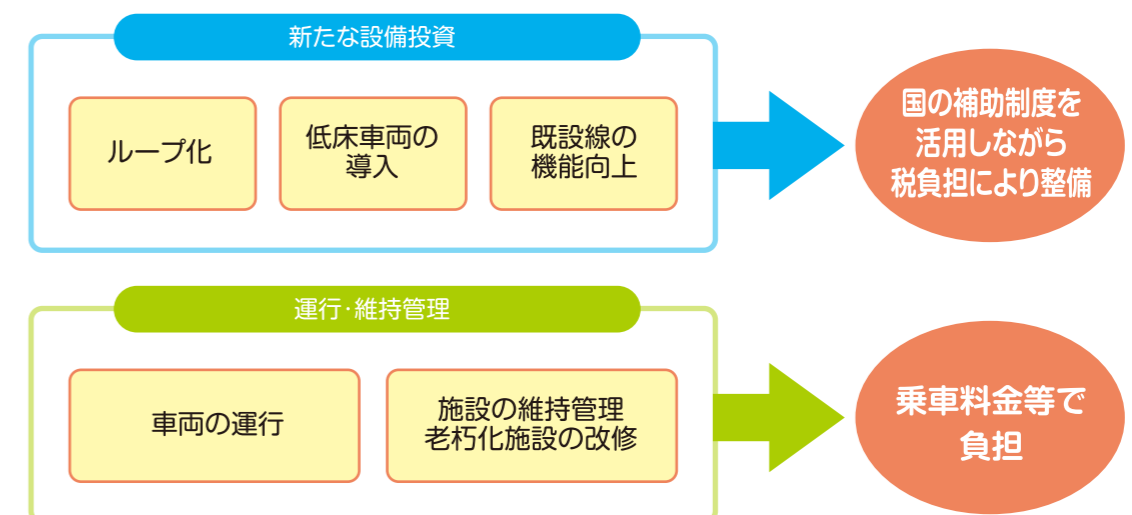
※バスの運賃は、一部対半区間を除く。

(3) 新たな設備投資に対する費用負担

ループ化や低床車両の導入などの新たな設備投資は、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により整備を進めていきます。

ループ化や低床車両の導入などの新たな設備投資は、多額の初期費用がかかり、路面電車事業の収支を圧迫することになります。これらの設備投資にかかる費用を除くと、経営の効率化や利用者負担の見直しにより、事業の収支不足を解消することができます。

そこで、今後の新たな設備投資は、事業の収支見通しを踏まえつつ、国の補助制度を活用して負担の抑制を図りながら、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。



〈参考 1〉 路面電車建設改良計画（平成24年度～平成36年度）

ループ化10年後の平成36年度までに見込まれる設備投資は、下表のとおりです。
 新たな設備投資としては、ループ化の工事費に19億円程度、低床車両の導入費に44億円程度、既設線の機能向上に係る経費として8億円程度を見込んでおり、税負担により整備を進めます。
 また、老朽化施設の改修費としては、25億円程度を見込んでおり、乗車料金等で負担します。
 これらの設備投資を進めるにあたっては、今後の安全運行の確保に最大限配慮するとともに、国の補助制度等をできる限り活用して、負担の抑制を図ります。

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H24~H36 合計
ループ化工事														
軌道・架線・停留場設置等	66	233	1,596											1,895
低床車両の導入														
車両購入	305		525	525	525	525	263	263	263	263	263	263	263	4,246
低床車両導入に向けた工場の改修	44			111										155
合計	349	0	525	636	525	525	263	263	263	263	263	263	263	4,401
年度末在籍車両数	31	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	
うち低床車両	1	1	3	5	7	9	10	11	12	13	14	15	16	
							(H30末) 1/3が低床車両	(H35末) 1/2が低床車両						
既設線の機能向上														
街路拡幅に伴う軌道改良及び停留場バリアフリー化等		1	1	103	71	67	52	47	30					372
運行情報システムの導入		270												270
SAPICA共通利用対応	90	20												110
合計	90	291	1	103	71	67	52	47	30	0	0	0	0	752
○老朽化施設の改修														
老朽化施設の改修														
車両改修	203	120											60	383
軌道改良	102	73					47	47	47	94	112	111	147	780
工場・車庫改修 (S43築)	24	20		144	301									489
管理棟改修 (S59築)	7	8	139	17										171
変電所設備改修		33	39		3	192	444							711
合計	336	254	178	161	304	192	491	47	47	94	112	111	207	2,534

〈参考 2〉 中期収支シミュレーション

現行体制において、ループ化による需要の増加や経営の効率化、200円への料金改定を想定した場合の中期収支シミュレーションは下表のとおりです。
 今後、経営形態の見直しに向けた検討などの中で変動することが想定されるものの、概ねループ化後7年目頃には単年度黒字となることを見込まれます。

区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36		
経常収支	営業収入	料金収入	998	992	987	1,188	1,182	1,176	1,170	1,163	1,156	1,150	1,144	1,137	1,131
		その他	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
		計	1,049	1,043	1,038	1,239	1,233	1,227	1,221	1,214	1,207	1,201	1,195	1,188	1,182
	営業支出	人件費	843	702	735	829	668	719	887	721	680	609	621	667	601
		退職金以外	745	702	710	704	668	669	662	621	605	584	571	567	551
		退職給与金	98		25	125		50	225	100	75	25	50	100	50
	常収支	経費	408	419	481	462	466	460	476	455	454	460	462	455	471
		修繕費	228	228	228	266	266	266	266	266	266	266	266	259	266
		その他	180	191	253	196	200	194	210	189	188	194	196	196	205
	減価償却費	減価償却費	149	158	155	137	119	111	105	115	107	99	95	89	84
		計	1,400	1,279	1,371	1,428	1,253	1,290	1,468	1,291	1,241	1,168	1,178	1,211	1,156
		差引 (A)	▲351	▲236	▲333	▲189	▲20	▲63	▲247	▲77	▲34	33	17	▲23	26
	営業外支出	一般会計補助金	203	208	215	65	66	69	69	65	64	63	65	68	69
		その他	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		計	204	209	216	66	67	70	70	66	65	64	66	69	70
支	企業債利息	16	17	20	22	23	27	28	32	31	29	28	24	24	
	その他	23	13	13	13	13	13	16	19	19	20	21	22	23	
	計	39	30	33	35	36	40	44	51	50	49	49	46	47	
差引 (B)	165	179	183	31	31	30	26	15	15	15	17	23	23		
経常収支差引 (A)+(B)=(C)	▲186	▲57	▲150	▲158	11	▲33	▲221	▲62	▲19	48	34	0	49		
利益剰余金又は累積欠損金	▲392	▲449	▲599	▲757	▲746	▲779	▲1,000	▲1,062	▲1,081	▲1,033	▲999	▲999	▲950		
資本的収支	収入	企業債	330	281	247	161	304	192	465	21	21	40	47	61	122
		国庫補助金	25	24					15	15	15	31	37	29	49
		社会資本整備総合交付金	247	223	909	369	297	295	157	154	146	131	131	131	131
		一般会計補助金	273	318	1,212	370	299	297	169	167	158	155	160	153	168
		受託工事収益		166	49	173	152	147	125	98	64				
	支出	計	875	1,012	2,417	1,073	1,052	931	931	455	404	357	375	374	470
		建設改良費	885	846	2,368	900	900	784	806	357	340	357	375	374	470
		受託工事費		166	49	173	152	147	125	98	64				
		企業債償還金	117	138	153	162	184	181	155	125	133	156	211	193	183
		計	1,002	1,150	2,570	1,235	1,236	1,112	1,086	580	537	513	586	567	653
差引 (D)	▲127	▲138	▲153	▲162	▲184	▲181	▲155	▲125	▲133	▲156	▲211	▲193	▲183		
損益勘定留保資金等 (E)	172	191	185	164	156	137	160	128	119	118	116	111	118		
当年度資金過不足額 (C)+(D)+(E)=(F)	▲141	▲4	▲118	▲156	▲17	▲77	▲216	▲59	▲33	10	▲61	▲82	▲16		
年度末資金過不足額	327	323	205	49	32	▲45	▲261	▲320	▲353	▲343	▲404	▲486	▲502		
年度末企業債残高	1,419	1,562	1,656	1,655	1,775	1,786	2,096	1,992	1,880	1,764	1,600	1,468	1,407		

※建設改良費及びその充当財源となる収入は税込、その他は税抜。
 ※平成24年度数値は予算案

○シミュレーションの前提

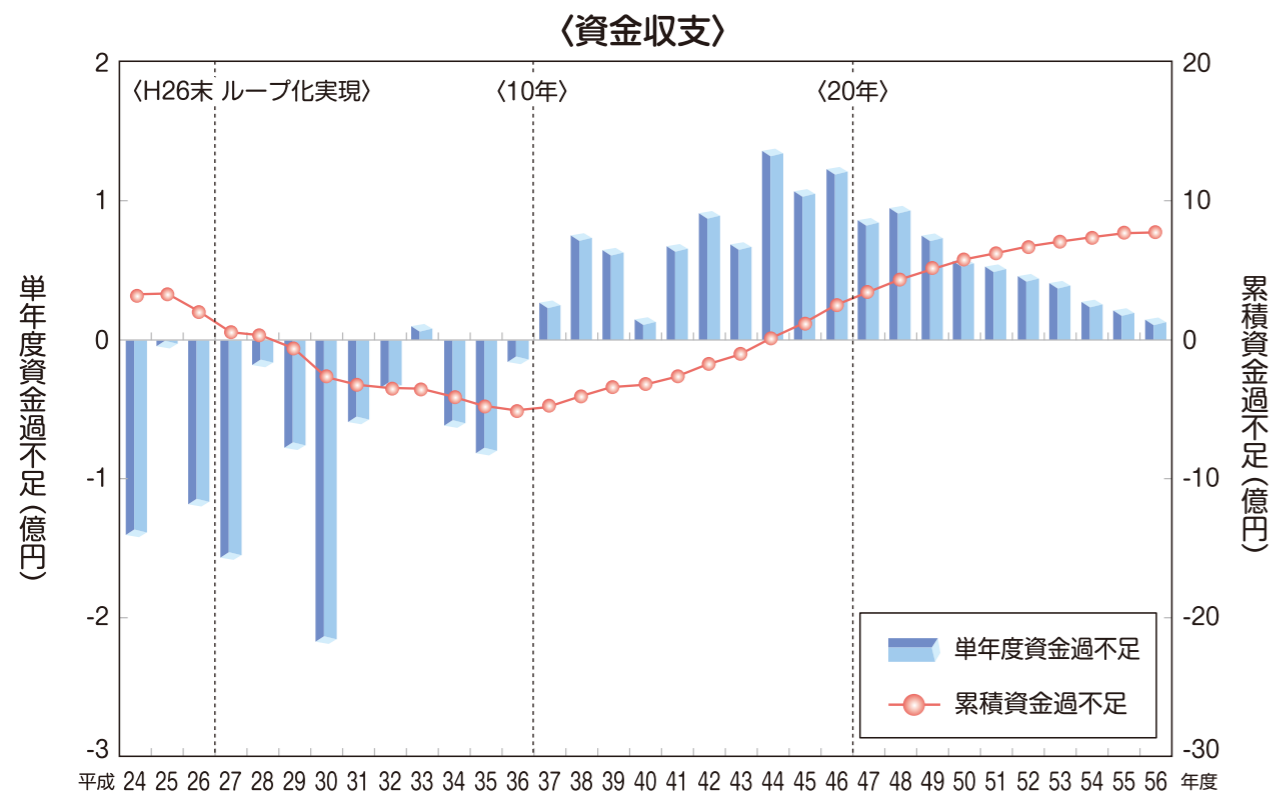
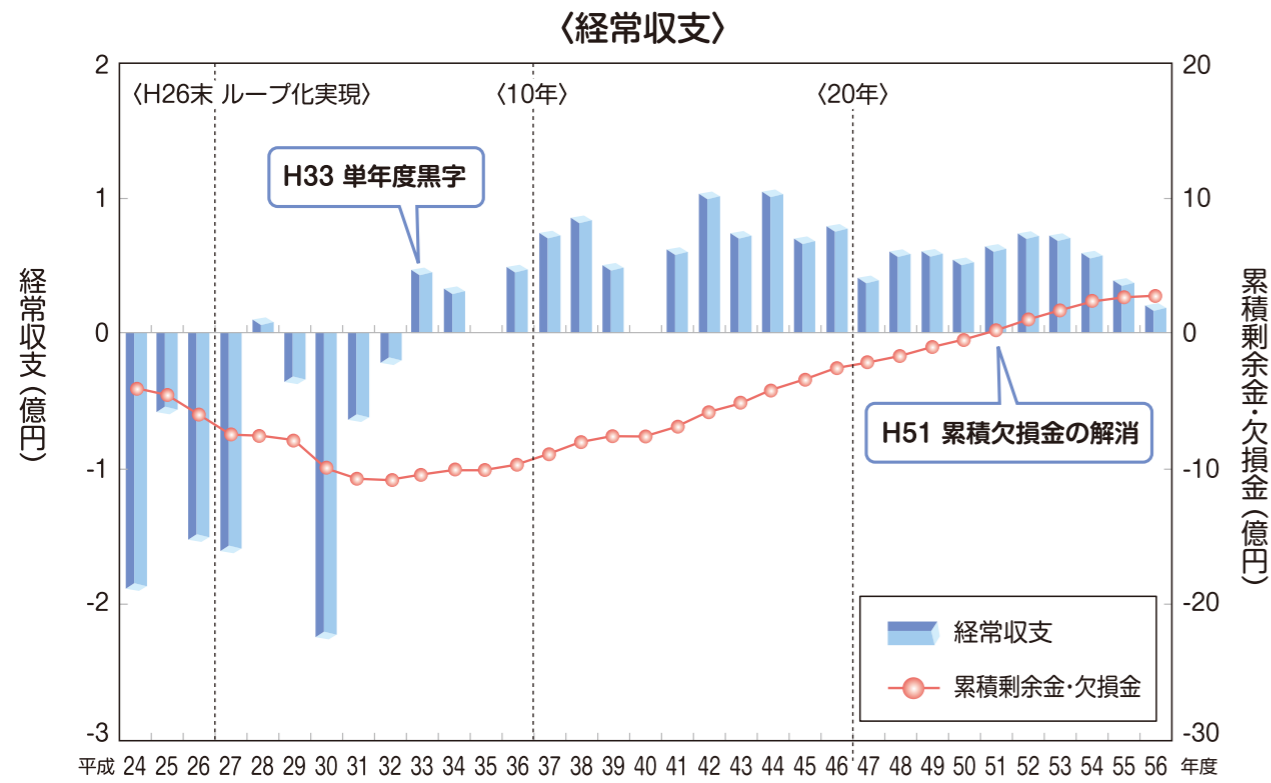
- ・既設線の乗車人員は、平成18年度パーソントリップ調査および平成19年度沿線アンケート調査をもとに年0.54%の減を想定。
- ・ループ化による乗車人員の増は、同調査をもとに一日600人程度を想定。
- ・人件費は、現行経営体制での内部効率化を前提として試算。
- ・平成27年度当初に170円から200円への料金改定を想定。

5

路面電車活用の今後の展開

〈参考3〉長期収支シミュレーション

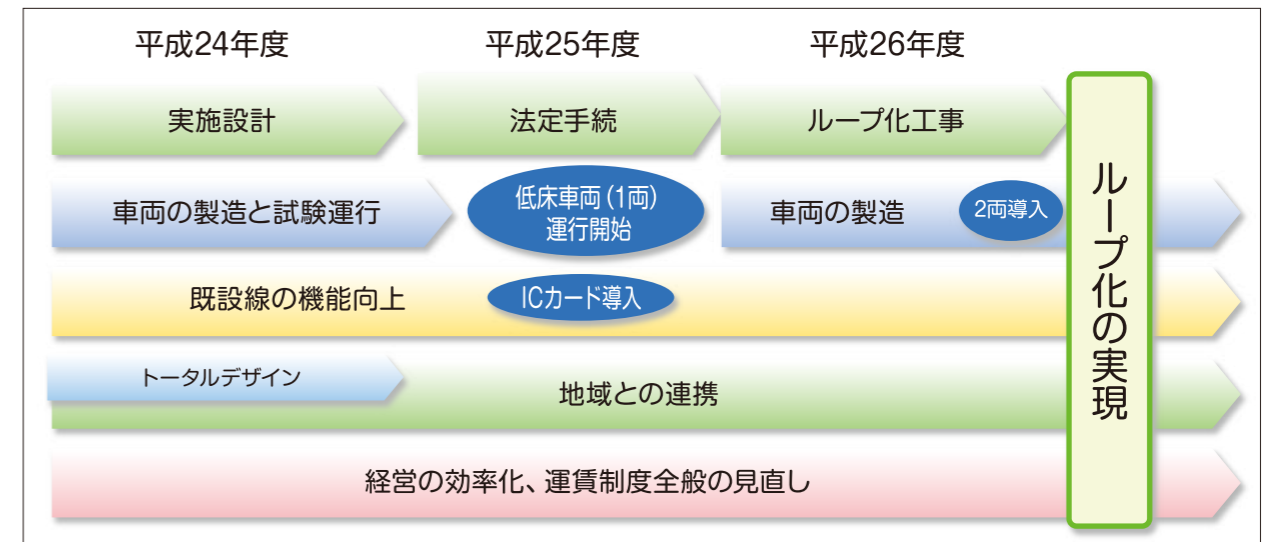
シミュレーションの前提として、乗車人員の減少傾向を想定していますが、経営の効率化や利用者負担の見直し、新たな設備投資の税負担による整備を見込むことにより、平成33年度頃の単年度黒字、平成51年度頃の累積欠損金の解消が見込まれます。



路面電車のループ化に向けては、平成24年度から実施設計や法定手続を行い、平成26年度に工事に着手するとともに、3両の低床車両の導入や既設線の機能向上等を行い、併せてトータルデザインによる魅力的な空間整備や地域との連携を行っていくこととしています。

ループ化を実現した後も、駅前通のシンボルストリートとしての魅力をさらに高めていくためには、本計画で示した魅力的な空間整備や地域との連携を長期的に発展させていくことが重要であり、他の交通機関や各交通施設との連携による道路空間の再配分や街区のまちづくりを含めた都市空間の有効な利活用も含めて検討を進めていきます。

また、今後は、路面電車が利便性の高い交通機関として、都心の回遊性を向上させ、より多くの賑わいを運ぶために、札幌駅方面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、「創成川以東地域」「桑園地域」についても、各地域のまちづくりの動向等も踏まえながら延伸の検討を行っていきます。



札幌市路面電車活用計画(案)

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部
札幌市交通局

■お問合せ

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
Tel:011-211-2492 Fax:011-218-5114
E-Mail:sogokotsu1@city.sapporo.jp

市政等資料番号

02-A01-11-1655