

年間730万人を運ぶ交通機関 今、この路面電車の活躍が期待されています

札幌の歴史を支えながら共に拡大し、時代の変化により縮小された札幌市の路面電車。
発展し変わりゆく札幌の街並みに寄り添うように走り、人々の生活に溶け込んできた市電は、
現在も札幌に暮らす人々の交通機関として、1日平均2万人、年間約730万人を運んでいます。

札幌市路面電車路線図



札幌の路面電車

札幌市の路面電車は、およそ100年前の1909(明治42)年に、馬車鉄道が運行を開始したことに始まります。

以来、1964(昭和39)年には、路線延長25kmとなるなど、まちの発展に大きく貢献してきましたが、時代の変化に合わせ、地下鉄と競合する区間等が順次廃止されていきました。当初、全線を廃止する予定でしたが、オイルショックなどを契機に、環境に優しい面などが見直され、1974(昭和49)年に、現在の路線延長8.5kmとなりました。

その後、利用客の減少等により再び存廃が議論され、市民意向などを踏まえ、札幌市は、2005(平成17)年に「路面電車を存続する」としました。

現在、朝ラッシュ時には、輸送力が高い路面電車においても3分間隔の折り返し運行区間が必要であり、冬期間の平日には、2万5千人を超える利用があります。路線の沿線は、多くの医療機関や藻岩山、コンサートホールKitaraといった施設があるなど、多様な都市機能を備えた魅力的な地域となっており、今後の人口増加も予想されています。

また、路面電車は観光客など様々な人に利用されており、高齢者をはじめとした日中の利用も多く、多様な目的に対応した市民生活の足として重要な役割を担っています。

今、この路面電車は、交通機関としてだけでなく、様々な「まちづくりへの活用」が国内外で注目されています。

まちを変える路面電車 魅力と賑わいを創造する都市空間

近年、路面電車は、「都市の活性化」「高齢社会への対応」「環境負荷の低減」といった観点から、その良さが見直され、国内外の様々な都市で導入や検討が進められています。

路面電車は、人や環境にやさしい特性に加え、車両が走行する姿などが、街並みや風景と一体化し、個性的な景観・魅力的な都市空間を演出します。

ヨーロッパでは、郊外部から都心部への移動には自動車を利用し、都心内の移動には路面電車を利用するなど、自動車と公共交通機関の適切な役割分担を図ることで、衰退していた都心部に賑わいを取り戻した事例が多数あります。

また、路面電車を活用して一定区域内で自家用自動車の進入を規制し、トランジットモールと呼ばれる歩行者と公共交通機関の専用道路にすることで、多くの人が集まり賑わう、魅力的な都市空間を創造しています。



TOYAMA

日本 - 富山

2006(平成18)年、富山市では北陸新幹線の整備方針決定を契機として、廃止したJR線を活用して新たに路面電車を整備しました。利用者への優しさに配慮し、導入した7台の車両全てを低床車両としています。



BORDEAUX

フランス - ボルドー

世界遺産に指定されているボルドーの街並みの景観を保つため、大聖堂などが並ぶ旧市街地では、架線のない地表集電方式を採用しているのが特徴で、古い街並みにも違和感のないデザイン性に優れた車体が目を引きます。



STRASBOURG

フランス - ストラスブール

バリアフリーに配慮し、低床で優れたデザイン
の車体と、利便性と環境を考慮した都市交通の再
構築に路面電車を利用していることから、LRT
の象徴的な都市として世界中から注目されてい
ます。

札幌に訪れる超高齢化・人口減少社会について考えてみませんか

TOYAMA
日本 - 富山
路面電車のバリアフリー

道路上に停留場があるので、地下鉄のように駅やホームへ行くための上下移動がなく、気軽に乗り降りができます。停留場と車両の段差もないので、車いすやベビーカー、高齢者の乗り降りもスムーズなユニバーサルデザインで安心して利用できます。

超高齢化社会が目前 3人に1人が高齢者に

札幌市では、やがて3人に1人が高齢者となる超高齢社会(2035(平成47)年)が到来すると予測されています。高齢者の増加は、通勤・通学目的の利用者の減少、私用目的の利用者の増加、目的地の多様化、混雑のピークの平準化といった、交通の質に大きな変化をもたらすものと予想されます。

また、高齢者は、外出の際に公共交通機関を利用することが多いため、その利便性が低下すると、高齢者の外出意欲を低下させてしまいます。さらに、公共交通機関のサービスの低下は、自家用自動車の利用を促進させることとなり、高齢ドライバーの事故リスク、車がなければ移動や外出ができないといった地域間や行動の格差も増大させてしまいます。

そのため、車を運転しなくても高齢者が気軽に出かけることができる交通環境づくり、バリアフリーで、利便性の高い公共交通網の形成・充実が必要となっています。

人口減少社会の到来 都心部の衰退が札幌市の衰退へ

札幌市の産業構造は、全体の9割がサービス業、卸売・小売業といった第3次産業となっていますが、卸売・小売業の商品販売額は経済不況の影響もあって減少しており、特に中央区の減少が大きくなっています。

札幌市の人口は、2015(平成27)年頃をピークに減少に転じていくことが予測され、これまでの人口が増加する社会から人口が減少する社会への大きな転換期を迎えます。このような状況を踏まえると、今後札幌の経済状況はさらに厳しくなることが想定され、中心市街地の衰退(空洞化)による経済活動全体の活力低下も懸念されます。さらに都心部の衰退は「まちの顔」の喪失につながり、札幌市自体の魅力低下をも招いてしまいます。

そのようなことなどから、都心部の魅力向上によってさらに集客力を高め、世界に向けまちの魅力を発信し、市民生活を豊かにする都心の創造が必要となっています。

観光振興をはじめとする 都市全体の活力低下

平成20年度の札幌への観光客は、13年ぶりに1,300万人を割り込み、このままの状況では、札幌の活力低下が懸念されます。一方、観光客の多くは、中心部に宿泊し、都心を中心とした観光行動をする人が9割を超えるなど、都心部は重要な地域となっています。しかし、観光・宿泊施設は、都心部の広い地域に点在し、現状では多くの人が徒歩で周遊しており、目印の少ない都心は、移動しにくい地域になっていることも考えられます。近年、外国人観光客が増加している状況からも、今後は札幌の玄関口でもあるJR札幌駅や点在する観光・宿泊地からの、使いやすい移動手段を提供することや、いかに人を回遊させていくかということが重要な視点となっています。日本では、すでに人口減少が始まり、今後さらに観光客誘致に向けた都市間競争が厳しくなることも想定されるため、札幌の魅力をもさらに向上させ、集客交流力を高めていく必要があります。

都心周辺で増える交通量 懸念される環境負荷の増大

現在、都心部や都心周辺部の人口は増加傾向となっており、この傾向は当分続くものと予想されています。したがって今後、札幌市全体では人口減少に向かうため、市全体の交通量は減少するものの、都心部およびその周辺では、交通量が増加していくことが予想されています。

さらに、近距離の移動手段においても徒歩などから自動車への転換が進み、その結果として自動車の交通量が増加することが予想され、このままでは、二酸化炭素排出量の増加や排気ガスによる大気汚染といった環境負荷の増大も懸念されています。こうしたことから、交通量の増加が予測される都心及び周辺部では、公共交通機関の充実により自家用自動車からの転換を促していく必要があり、札幌市は、過度に自家用自動車に頼らない都市構造への変革、持続可能なコンパクト・シティへの再構築をもとに進めていくことが求められています。