



LYON
フランスーリヨン

フランス第2の都市であるリヨンでは、廃止したトラムを2000年代はじめ頃から復活させ、さらに路線を拡大するなど、バリアフリーで環境に配慮した交通手段として活躍し、魅力的な都市空間も演出しています。

路面電車を活用した「まちづくり」を考える

◎高齢者に優しいまちづくり
「わかりやすさ」「手軽さ」そして「安心感」

路面電車は、バスなどの自動車と比べて、特に冬季間などは遅れが生じにくく、路線や行き先の「わかりやすい」交通機関であり、地下鉄のように階段等を使わなくても地上から直接乗降できるため、高齢者等にやさしい乗り物です。

加えて、道路上の軌道により、誰もが使いやすく、移動の「手軽さ」「安心感」もあるため、路面電車の活用により、高齢者等の気軽な回遊行動や外出機会を促すなど、将来を見据えたまちづくりの有効な施策の一つであると考えられます。



富山ライトレール(富山市)



トランジットモール(フランス/ストラスブール)

◎魅力と賑わいのある都心のまちづくり
より便利に、より魅力的に

都心の集客施設は広い地区に分散しており、駅間距離が短い路面電車は、この広い範囲に点在する様々な施設を面的に結び、回遊性を向上させるなど便利な地域を拡大することが期待されます。

また、路面電車の軌道は、周辺の土地利用に大きく影響を及ぼし、沿線地域の活性化や居住を促進させるなど、新たなまちを形成していきます。そのため、都心部への導入は、再開発の誘導など、まちの活性化を促すとともに、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、魅力と賑わいのある都市空間の創造に貢献します。

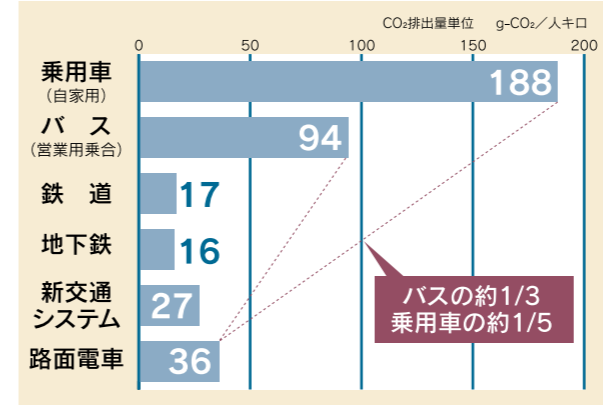
◎観光振興など活力あるまちづくり
札幌のランドマークとして賑わいを運ぶ

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。また、電車通りと呼ばれるなど通りの一体性・個性を形成し、路面電車自体も新たな魅力の発信に役立つことなどから、集客の核となる札幌駅、大通、すすきの3地域を結ぶことで都心を一体化させ、都心全体で札幌の魅力表現していくことにもつながります。今後、延伸が期待される北海道新幹線による、新たな来札幌者の移動の受け皿となることや新たな回遊行動の誘発など、賑わいを運ぶことが期待されます。



ミュンヘンクリスマス市(札幌市)

1人を1km運ぶ時に排出されるCO₂排出量



(出典：平成14年度国土交通白書)

◎環境負荷を抑えたまちづくり
「環境首都・札幌」の実現に向けて

路面電車は、CO₂(二酸化炭素)の排出が少なく、街中で有害な排気ガスを出さない環境にやさしい交通機関であり、市民一人ひとりの環境意識の向上など、「環境首都・札幌」の実現に向けたまちづくりに貢献します。

また、路面電車は、利便性が高く、使いやすい交通機関であるため、今後、近距離移動での徒歩から自家用自動車への転換や交通量の増加が予想される都心及び周辺地域での活用により、過度に自家用自動車に頼らない都市構造への再構築に貢献し、歩いて暮らせるまちづくりを実現します。



AMSTERDAM オランダ - アムステルダム

19世紀に馬車軌道としてはじまり、現在では市内を網羅し郊外へも拡大しているアムステルダムのトラムは、市内の主要交通となっています。美術館や博物館などの観光スポットが市内中心部に集中していることもあり、観光客の移動手段としても活用されています。

路面電車事業の現状

札幌市の路面電車事業の経営は、乗車料収入の減少が続くなど厳しい状況にあり、平成20年度の経常収支は3,200万円の赤字となっています。

そのため、増収に向けた取り組みや運行経費の削減に努めてきましたが、50年以上も経過した車両など施設の老朽化が進んでおり、今後、安心・安全な運行を継続していくためには、計画的な施設更新が必要となります。

将来的に必要なその費用総額は約100億円、可能な限り整備水準を抑制して施設更新を後年次に送るとしても、平成35年度までに約58億円の費用がかかるものと見込まれており、現在の路面電車の事業収入のみでは負担が困難な状況となっています。

一方、路面電車は、朝ラッシュ時に3分間隔で折り返し運行が必要であるなど地域の重要な足となっております。

仮に、バスで対応しようとする、朝ラッシュ時には2分間隔での運行が必要と想定され、特に冬期間は円滑な輸送が困難になるものと考えられます。さらには、新たなバス営業所の確保などが必要となるほか、電車の軌道や施設を撤去する費用など、バス転換にも多大な費用が必要となります。

また、現在の沿線地域は、地下鉄沿線地域よりも人口密度が高く、将来の人口増加も想定されていることから、地域の交通手段として、今後も路面電車の運行を継続させていく必要があります。

各延伸検討地域における概算事業費

項目	都心地域	創成川以東地域	桑園地域
事業費合計(億円)	56	50	48
国庫補助	18	16	16
札幌市負担	18	16	16
事業者負担	20	18	16

延伸による 自立的な経営の可能性

路面電車はその特性から、魅力あふれるまちづくりや「環境首都・札幌」の実現、そして観光客の誘致など、様々な側面で積極的な活用が期待され、既設線の現状も踏まえると、「路線の延伸」はその一つの有効な手段になり得るものと考えられます。

そのため、札幌市では将来の需要見込みなどから「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を延伸検討地域として、「路線の延伸」による利用増加人数や事業の収支見通しなど検証を進めました。

また、延伸にかかる費用については、一つの地域で総事業費が50億円程度かかるものと想定しておりますが、支援制度の拡充が進む国の補助金を活用することを前提に、既設線部分も含めて収支見通しの検討を行いました。

その結果、現状のまま路線の延伸を実施した場合は、既設線の施設更新費用の負担もあることから、3地域とも安定的な経営を見通すことは難しいものと考えられます。

しかしながら、延伸に必要な建設費の一時的な負担はあるものの、経費削減等による「経営の効率化」や「利用者負担のあり方」を合わせて検討することにより、高齢化・人口減少となる今後の社会状況においても、収支が均衡、あるいは黒字へ転換し、将来的には、自立的な経営も見通せるものと考えられます。

延伸検討地域の設定



LYON フランス - リヨン

旧市街が世界遺産に指定され観光都市でもあるリヨンのトラムは、側面にリヨンの有名な建築物のシルエットが描かれるなど、個性的なデザインをしており、外の景色が見渡しやすいよう車窓が大きく、観光客にも親しみやすい工夫がされている。

