

(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

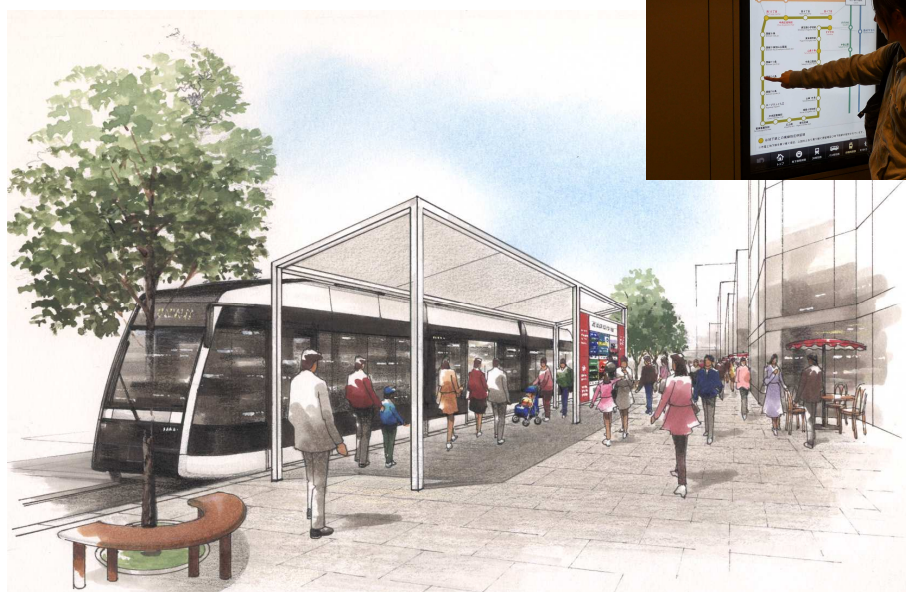
- ・ 現在、都心部では、歩行者天国や市民参加型のイベントも含め、地域が主体となったさまざまなまちづくりが行われています。これらのまちづくりと一体となった取組を実施するほか、停留場の利活用において地域と積極的に連携していくことで、路面電車がまちづくりの効果をさらに高めて、まちの賑わいを生み出します。

さらなる取組の実施

【電停の交流空間化】

狸小路周辺の歩道上に新設する停留場に、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

3-3 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当たっては、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。

(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。

3-4 路面電車活用の今後の展開

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。

