

# SAPPORO CITY TRAM

2010

路面電車と札幌の未来を  
みんなで作ってみませんか



# 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、多くの医療機関や薄岩山、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。



**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。

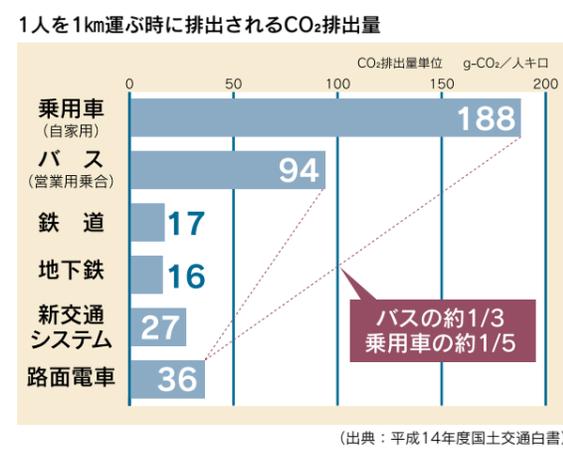
また、路面電車の軌道は、周辺の土地利用に大きく影響を及ぼし、沿線地域の活性化や居住を促進させるなど、新たなまちを形成していきます。そのため、都心部への導入は、再開発の誘導など、まちの活性化を促すとともに、デザイン性に優れた車両や施設が通りの個性を演出するなど、魅力と賑わいのある都市空間の創造に貢献します。

◎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)



◎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、CO<sub>2</sub>(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。

## 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。

各延伸検討地域における概算事業費

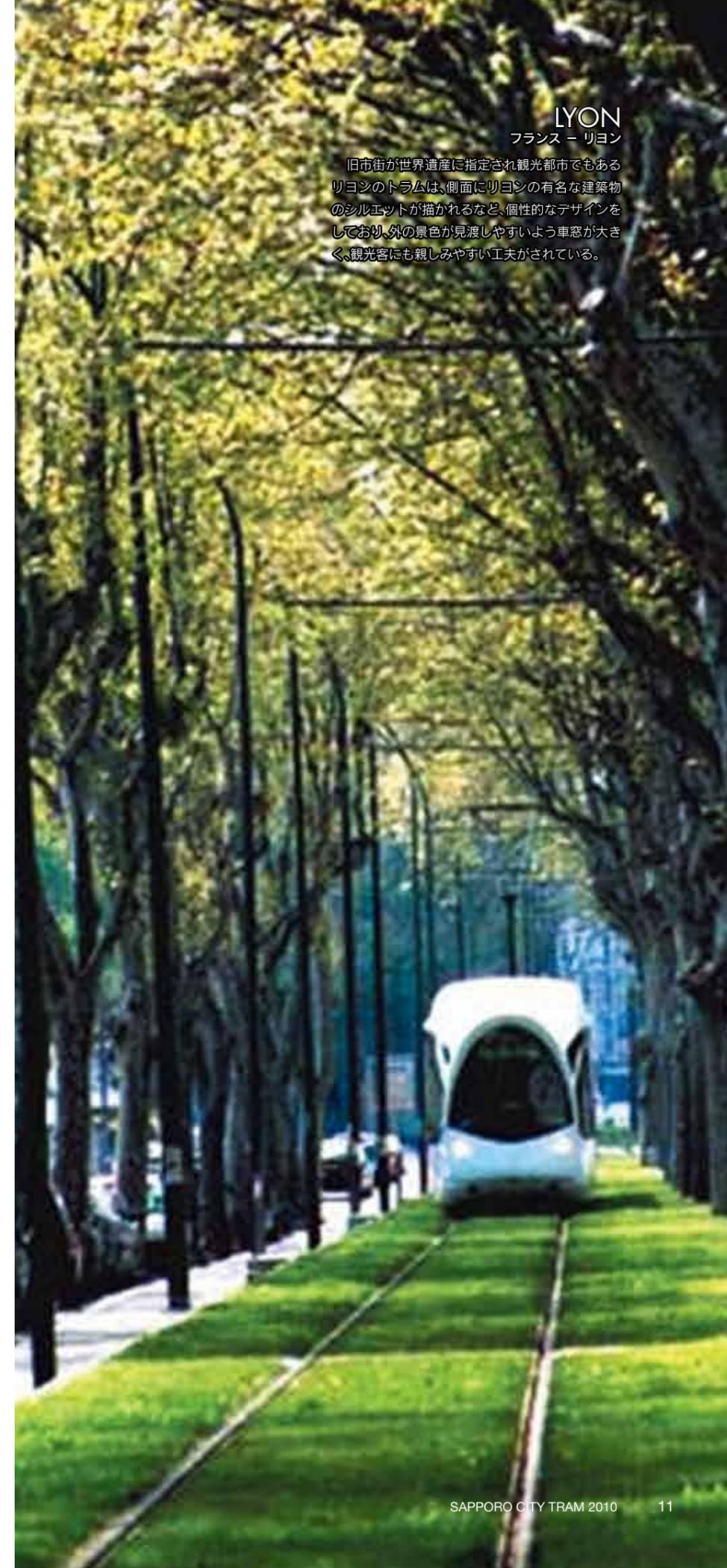
項目	都心地域	創成川以東地域	桑園地域
事業費合計(億円)	56	50	48
国庫補助	18	16	16
札幌市負担	18	16	16
事業者負担	20	18	16

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よび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。





# 暮らしやすく魅力あふれる 活力あるまちづくりを目指して

路面電車は、高齢者をはじめ市民の生活が快適になるのはもちろん、国内外からの観光客の移動手段としても大きな役割を果たします。

## 路面電車のこれから

札幌市は、様々な分析や検討の結果、路面電車の事業の経営強化や、まちづくりへの活用を図るため、路線の延伸は実施すべきと考えており、「都心」「創成川以东」「桑園」の3地域を対象に、今後、延伸の具体的な検討を進めていきたいと考えています。実施の判断には十分な市民議論が必要です。市民のみなさんも一緒に札幌市の未来について考えていきましょう。

なぜ路面電車が良いの？

# ここが知りたい! Q&A

## Q1. 路面電車の存続について、市民はどう考えているのですか？

A. 平成15年に実施された全区の市民1万人を対象とした「市民アンケート」では、路線を廃止してバスを運行させるべきという意見が33.9%であったのに対し、まちのシンボルであることや高齢化社会に対応できる交通機関であることなどといった理由で半数以上の55.4%の方が路面電車の存続を望んでいました。



## Q2. 路面電車を廃止し、代わりにバスを運行させた都市がありますが札幌ではできないのですか？

A. 現在の路線をバスで対応しようとすると朝のラッシュ時は2分間隔の運行が必要となり、ダイヤを保つのが難しくなります。バスに代えたほかの都市では、ダイヤの遅れなどで利便性が低下した結果、それまで利用していた人の約4割が家用自動車などに転換しました。そのため新たな渋滞の発生、環境負荷の増大なども懸念されます。

## Q3. 札幌市の財政状況が良くない中で、路線を延伸しても、赤字になり借金が増えるだけではないのですか？

A. 現状のまま、路線の延伸を実施しても、事業の安定的な経営を見通すことは困難です。しかし、路線延伸に併せて今後経費削減等による「経営の効率化」や「利用者負担のあり方」を検討することにより、建設費用はかかるものの将来的には赤字を出さずに自立的な経営ができるものと見込まれています。

## Q4. なぜ、以前廃止した地域に再び延伸するのですか？

A. 現在の路線になってから、すでに30年以上が経過しており、公共交通機関に対する需要の変化や社会状況の変化により、路面電車の必要性は高まっていると考えています。また、フランスのパリでは全廃した路面電車を復活させるなど、国内外において路面電車の導入が進んでいます。

## Q5. 都心部に路線を延伸したら渋滞が悪化するのではないですか？

A. 今後、自動車交通量の増加が予想される都心部では、今以上の道路の拡幅は困難であり、渋滞が悪化することが考えられます。公共交通機関の充実によって、家用自動車からの転換を図り、過度に家用自動車に頼らない都市構造に変えていく必要があると考えています。

## Q6. 現在、都心部には地下鉄があり、これから地下歩行空間もできるので路面電車を利用する人は少ないのではないのですか？

A. 地下鉄への乗降や地下歩行空間での移動は、高い利便性を感じる人がいる一方で、高齢者等には体力的に負担がかかり利用しづらい面があります。路面電車は、道路から直接乗降でき、また停留場の間隔が短く目的地の近くまで行くことができるため、すべての人にとって利用しやすく、これから迎える超高齢化社会にも対応できる有効な交通機関であると考えています。

## Q7. 路線の延伸によって都心部ばかりが便利になると思うのですが？

A. 今後の社会状況として、人口減少により札幌の中心である都心部の魅力低下が懸念されます。路線の延伸により利便性を向上させ、「まちの顔」である都心部が多くの人で賑わい、活性化することで、札幌のまち全体の活性化に繋がっていくと考えています。

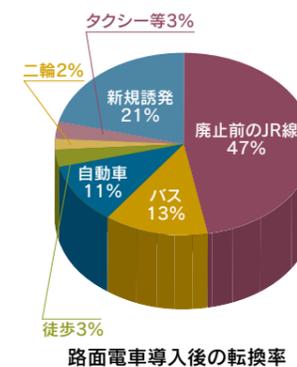


## Q8. 路線の延伸について、専門家はどうか考えているのですか？

A. 路面電車の可能性について幅広く議論するため、平成17年から1年間にわたり、学識経験者や商業団体、市民団体等が委員となり「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」が行われました。その結果、平成18年9月に札幌市に対してJR札幌駅までの延伸が必要であるとの提言等がなされています。

## Q11. 路線の延伸をしても自動車からの転換やまちの活性化にはつながらないのではないのですか？

A. 富山市では、4年前に廃止されたJR線を活用して路面電車を導入した結果、導入前と比べ高齢者を中心に利用者数が増加し、その数は2.2倍にもなりました。さらに利用者のうち、3割以上が今まで自動車を利用していた人と新たに外出するようになった人だという結果が出ていることから、まちの活性化に貢献していることがうかがえます。



## Q9. 札幌市の路面電車の車両は新しくなるのですか？

A. 現在使用している車両には、50年以上経過しているものも多く、安全性の維持のために順次更新する必要があります。更新の際には車両のデザインも考慮した上で、段差なしで乗降ができ、すべての人が利用しやすい低床車両へ変えていきます。

## Q10. 路面電車は停留場が車道の真ん中にあるため、不便を感じることはあるのですか？

A. 路線の延伸にあたっては、歩道際に軌道を設ける方式を一部区間に取り入れることを検討しています。これにより歩道の停留場から路面電車に直接乗降することができ、より利用しやすい交通機関となります。



# SAPPORO CITY TRAM 2010



問  
合  
せ  
先

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部

〒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

※表紙の写真はフランスのストラスブールの写真です。



本書は再生紙を使用しています



札幌市  
02-F00-10-267  
22-2-40