



路面電車存廃の検討結果

平成17年2月
札幌市

1. 平成16年度の検討内容

平成15年度の結論「路面電車を存続させるために、経営の効率化や車両更新等の設備投資の内容、料金改定などの課題の整理を引き続き行うとともに、議会や市民との幅広い議論を行う」を受けて、課題の整理と、存廃について議会や市民との議論を行ってきた。

(1) 課題の整理

存続させるための課題であった「経営形態の見直し・車両更新等の設備投資・需要の確保策など」について、様々な検討整理を行った。

- ・経営形態の見直しについては、民間活力の導入により経営効率の向上や収支改善の可能性が見込まれるものの、一定の税投入が必要であると確認された。
- ・民間事業者からは、「ループ化されていない現路線は非効率」「まちづくりにおける路面電車の位置づけを明確にすべき」との意見があった。
- ・車両設備の更新について、設備費の削減策とともに、当面、安全運行を確保するための車両改修策の検討を行った。
- ・路面電車を活用した沿線地域のまちづくりや、沿線観光資源と一体となった需要確保策を進める必要がある。

(2) 幅広い議論

路面電車の存続・廃止について、「市民アンケート調査」や「広報さっぽろ」での意見公募、「市電フォーラム」での議論などを行った。

- ・市民の方々からは「路面電車は存続すべき」との意見や、「ループ化や延伸など路面電車を積極的にまちづくりに活用すべき」との意見が多くあった。

2. 存廃の結論

(1) 結論

路面電車を存続させる

(2) 今後の取り組み

今後、都心のまちづくりの中で、路面電車を積極的に活用するため、路線のループ化などについて早急に検討を開始する。

また、検討にあたっては、事業費の確保、税投入の軽減、市民との協働によるまちづくりなどの観点から、事業者や企業、商業者など、民間のノウハウを積極的に取り入れる。

(3) 進め方

ループ化など具体的な路線形態毎に需要推計や費用対効果、自動車への影響などの検討を行うとともに、経営形態のあり方についても並行して検討を進め、都心まちづくり計画や都心交通計画との整合性を図りながら、路面電車の活用方策を取りまとめる。

また、活用方策を具体化するため、有識者や関係機関からなる検討組織を立ち上げるとともに、市民議論を深めていく。

車両のあり方について、低床車両の導入のみならず、コストや機能面から他の新たな車両システム導入の可能性について、幅広く検討を行う。

3. 課題の検討

平成15年度の結論を受け、「経営形態の見直しによる効率化の検討」「車両更新等の設備投資の詳細検討」「料金改定」「財政支援の可能性」「需要確保策」の5つの課題について、調査・検討を進めてきた。

(1) 経営形態の見直しによる効率化について

この課題について、交通事業者などにヒアリング調査を行った。また、これらの結果を参考に路面電車事業に対する「民間活力導入」の可能性について検討した。

ヒアリング調査を実施したところ、次のような結果が得られた。

- ・ 運行業務全般の受託は可能
- ・ 経営の合理化により、運営のみの単年度収支の黒字転換は可能
- ・ 運営及び設備投資分を含む独立採算は困難、設備投資には行政の負担が必要

現行路線に民間活力を導入した場合、約5～6億円/年程度（20年間平均）の税投入が見込まれ、市営で行った場合と比較して20～30%程度の軽減が図られると試算された。

試算条件

- ・ 人件費、経費を中小民間事業者並みとする
- ・ 低床車両の更新及び施設の改良など、90億円の設備投資を一括で行う



今回の検討結果から、民間活力の導入により経営効率の向上や収支改善の可能性が見込まれるものの、事業者に対しては一定の税投入が必要である。

将来的・具体的な経営形態のあり方については、路面電車の活用方策とも密接に関連することから、引続き検討を進める。なお、その間、安定した運行の確保を図るため、出来る限りの経費削減や増収に努め、税投入の軽減を図る。

(2) 車両更新等の設備投資について

昭和30年代に製造された車両の更新費や、車両工場・レールなどの施設更新費で約90億円の設備投資が見込まれ、存続の大きな課題であった。今回、これらについて検討した。

民間活力を導入した場合の設備投資のあり方

- ・ 民間の手法により、施設の改修や車両更新を行うことで、設備投資費用や維持費用が削減されるとともに、行政負担の平準化（分割手法）が図られる可能性がある。

車両改良の可能性について

- ・ 老朽化の著しい車両について、当面、台車等の改良（更新費3～4千万円/両）を行うことで、安全運行が可能である。



設備投資については、路面電車の活用方策の検討を進める中で、具体的な整理を行う。

その間、現行路線の機能維持に努め、車両更新や施設の更新などは安全運行を主眼に置いたものとし、必要最小限に留める。

車両の更新には、低床車両の導入とともに、新たな車両システムの導入可能性についても、幅広く検討を行う。

(3) 料金のあり方について

経営の安定化を図る観点から、現行料金について検討した。

現在の料金170円を、地下鉄・バスの初乗り料金200円に値上げした場合の試算（値上げ後の乗車人員は変わらないものとした）を行ったところ、約1億円/年程度の収支改善が見込めたが、独立採算を維持することは難しい。

現状のサービスレベルのままでは、現在の経済・社会情勢を勘案すると、料金の値上げに対して利用者の理解を得ることは難しい状況であると考えます。

将来的に、低床車両の導入など、利用者サービスの向上から新たな設備投資を行う場合、その投資分については料金への転嫁を考える必要がある。



乗車人員の動向や税投入のあり方、料金水準面での他の交通機関とのバランスなども考慮し、適正な利用者負担について検討を行うとともに、市民議論を行っていく。

(4) 財政支援の可能性について

ヒアリング調査をもとに様々な検討をした結果、路面電車を存続していくためには、乗車料金のみで採算性を確保することは難しいことから、事業者に対して財政支援を行う必要がある。（前述のとおり、民間事業者が事業を行った場合の税投入は、20年間の平均で年間約5～6億円程度と試算）



今後の活用方策を検討する中で、経営形態のあり方、料金のあり方、需要喚起や増収対策など、総合的な収支動向などを勘案し、財政状況を見極めながら、支援の方策について検討を行う。

(5) 需要確保策について

今年度、貸切電車のPRや、公共交通利用促進キャンペーンにあわせて1日乗車券やスタンディングの実験を実施。

交通事業経営の安定性からは、これまでの需要喚起策に加えて、沿線利用者とのイベント実施など、さらなる利用者の掘り起こしを積極的に展開する。

- ・利用者へのサービス向上策
- ・広告電車増車などの増収策
- ・沿線における観光振興と連携した施策などの具体化
- ・優先信号の本格実施に伴う、路上駐車対策や車の軌道内進入禁止などの走行環境の改善策
- ・沿線地域のまちづくりと一体となった取組み