

第3回「札幌市総合交通計画策定委員会」

「各交通モードの基本的な考え方②」編

平成22年11月18日(木)

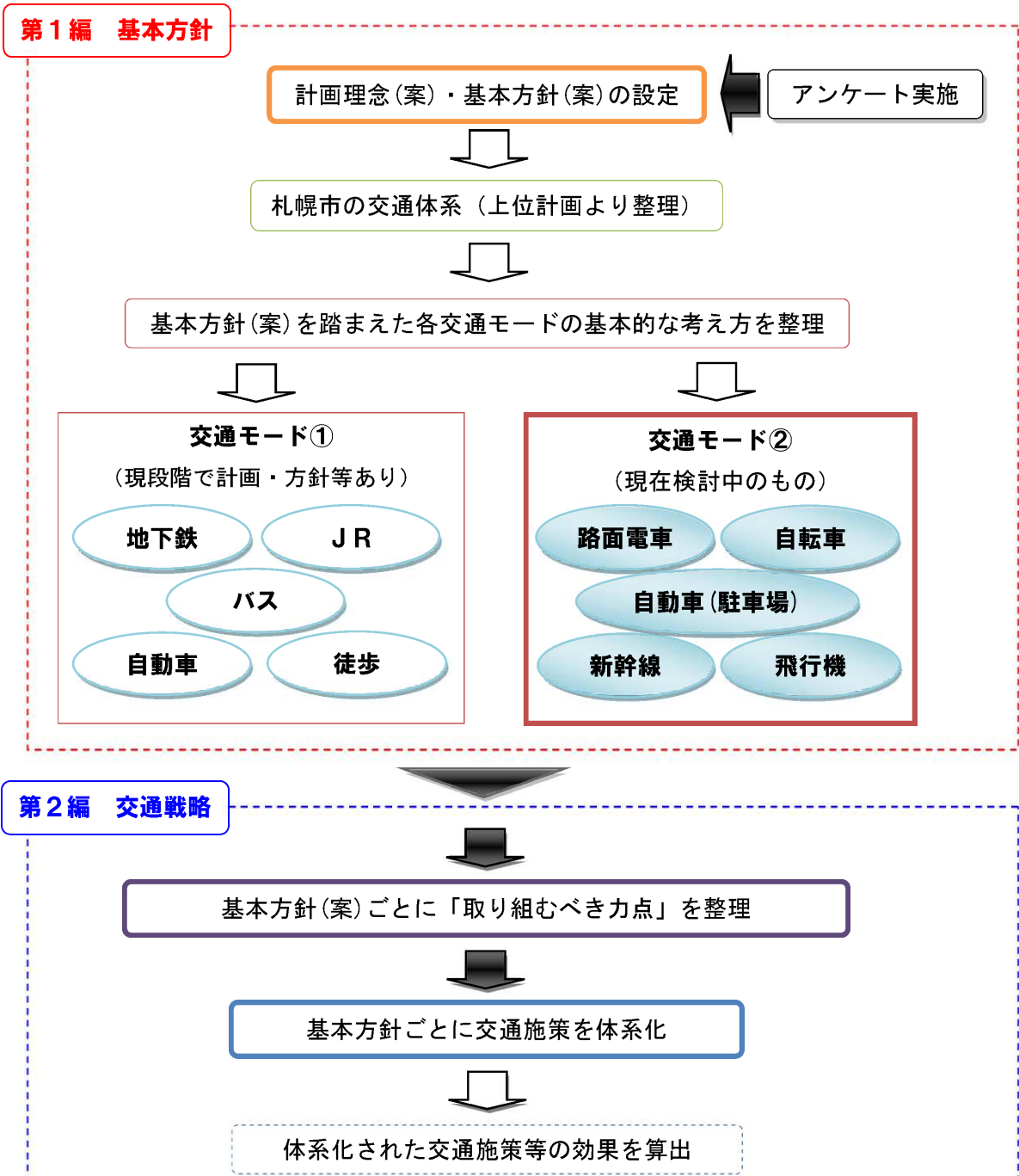
札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部

～目 次～

0. 検討の進め方	1
1. 各交通モードの基本的な考え方	2
1-1 各交通モードの基本的な考え方②	2
1-1-1 路面電車	2
1-1-2 自転車	7
1-1-3 自動車（駐車場）	11
1-1-4 北海道新幹線	17
1-1-5 飛行機（丘珠空港）	21

0. 検討の進め方

第2回委員会に引き続き、各交通モードの基本的な考え方（長期的な方向性）および交通施策の体系化について、以下のとおり整理することとする。



(注) 太線枠：第3回委員会（今回）で整理

図 0-1 「各交通モードの基本的な考え方」検討フロー

1. 各交通モードの基本的な考え方

1-1 各交通モードの基本的な考え方②

1-1-1 路面電車

(1) 路面電車活用の検討経過

札幌市の路面電車は、昭和 39 年に 7 系統、営業路線延長 25 k m にまで整備が進み、市域の拡大や人口増加を支え、札幌の発展に大きく貢献してきた。

しかしながら、昭和 46 年以降は、モータリゼーションや地下鉄の整備が進む中で路線が順次廃止され、昭和 49 年には、路線延長が現在の 8.5 k m となった。

平成 13 年からは存廃の議論が続いたが、市民議論の結果等も踏まえて平成 17 年 2 月に路面電車の存続が決定するとともに、今後の活用について検討することとなった。翌年には、学識有識者からなる「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」により、路面電車を「まちや市民を元気にする都市の装置」として、延伸により札幌駅、大通、すすきのの 3 地区を結ぶことの必要性を示した提言書が出された。この提言を受け、検討を続けた結果、札幌市は平成 22 年 3 月に「札幌市路面電車活用方針」を策定し、まちづくりへの積極的な活用と経営基盤の強化を図るために路面電車を延伸すべきであるとの考えをまとめた。



図 1-1 札幌市の路面電車路線図

(2) 路面電車の現状

平成 21 年度の路面電車の 1 日平均利用者数は、20,093 人、冬期間はおよそ 25,000 人 となっており、重要な交通機関となっている。

利用者数の 1 日の時間帯別推移をみると、平日の朝ラッシュ時（8 時台）の利用者が多く、朝ラッシュ時に特に利用者が多い「西線 16 条」と「西 4 丁目」間では、通常 6～7 分間隔のところを 3 分間隔での折り返し運転を行っており、輸送力の強化を図っている。

路面電車の特徴としては、地下鉄やバスと比べて日中においても高齢者などの一定の利用があり、多様な目的に対応した市民の重要な足となっていることがうかがえる。

(3) 路面電車のまちづくりへの活用

近年、路面電車は、人や環境にやさしく、まちづくりに貢献する交通機関として、国内外のさまざまな都市で新規導入、再整備が進んでいる。

国内では、富山市でJR線を廃止し路面電車化を実施した事例や、国外では、フランスのパリで廃止した路面電車を69年ぶりに復活させた事例などがあり、特に富山市の事例では、利便性の向上を図ったことなどにより、以前のJR線運行時よりも高齢者を中心に利用者が増え、自動車交通からの転換や新たな外出機会の創出も図られたなどの、さまざまな効果も報告されている。また、ヨーロッパでは、人を中心としたまちづくりをするために、部分的に歩行者と公共交通機関の専用道路「トランジットモール」を整備し、魅力的な都市空間を創造している都市もある。

路面電車には、様々なまちづくりへ活用できるという特性がある。

■高齢者にやさしいまちづくり

路面電車は地上から直接乗降が可能で、路線や行き先のわかりやすさや移動の手軽さ、安心感があり、高齢者を含め全ての人が利用しやすい。

■魅力と賑わいのある都心のまちづくり

路面電車は軌道を有することから沿線の土地利用に大きく影響を及ぼすとともに、利便性を向上させるので沿線の経済活動の活性化を促す。また、デザイン性に優れた車両が走行する姿や停留所等の施設が、まちや通りの一体性や個性・象徴性を演出し、魅力と賑わいのある都市空間の創造に貢献する。

■観光振興など活力あるまちづくり

路面電車は軌道や停留場が地域の目印となり、土地勘のない観光客にも利用しやすい。また、延伸により都心を一体化させ、都心全体で札幌の魅力を作り出し、新たな回遊行動の誘発も促す。

■環境負荷を抑えたまちづくり

路面電車は排気ガスを出さず、また二酸化炭素の排出量を他の交通機関と比較すると少なくなっており、市民一人ひとりの環境意識の向上等にも貢献する。

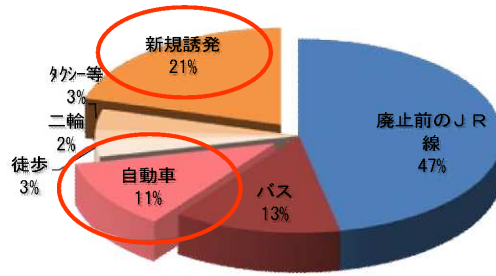


図 1-2 富山市の路面電車導入前の交通手段

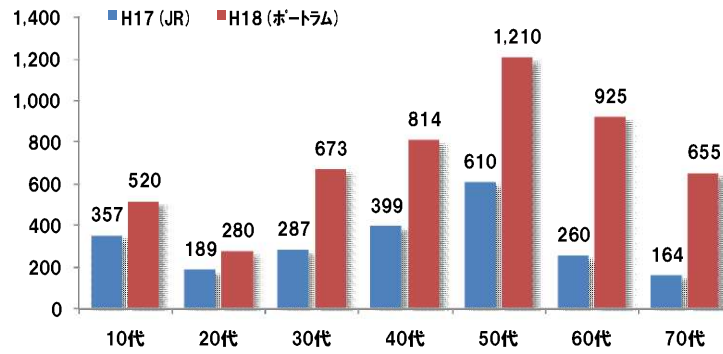


図 1-3 富山市の路面電車導入前後における年代別利用者数



富山市の低床車両「ポートラム」



「ポートラム」の乗降口



トランジットモール
(フランス・ストラスブール)

(4) 札幌市を取り巻く課題と路面電車の活用方針

現在、札幌市は超高齢・人口減少社会が到来すると予測されているほか、将来的に都心部の交通量増加も予想されている。このため、高齢者を含む誰もが利用しやすい公共交通網の形成・充実による、過度に自家用自動車に頼らない都市構造の構築や、中心市街地の活性化を図る魅力的な都心のまちづくりが必要となっている。

このような状況のもと、前述の路面電車の特性を踏まえると、路線の延伸など路面電車を活用したまちづくりが、これらの課題の解決を図る有効な手段であると考えられ、札幌市では、将来の需要見込み、地域の特性等を考慮して、「都心」「創成川以东」「桑園」の3地域を延伸の検討地域とした。

都心においては、多様な都市機能を備えた交流拠点である創世1.1.1区や国内外より集う人々の活動・交流の場である北5西1街区、更に「札幌駅周辺まちづくり検討会」が新たに設置され、北4西3街区等のまちづくりの検討を行っている。創成川以东地域においては、平成18年3月に策定された「苗穂駅周辺地区まちづくり計画」に基づき、再開発に向けた取組みが進められている。今後、**延伸地域や具体的な延伸ルート**を決定する際には**病院などの公共施設へのアクセシビリティだけではなく、これらのまちづくりとの連携を図ることも重要**になってくる。

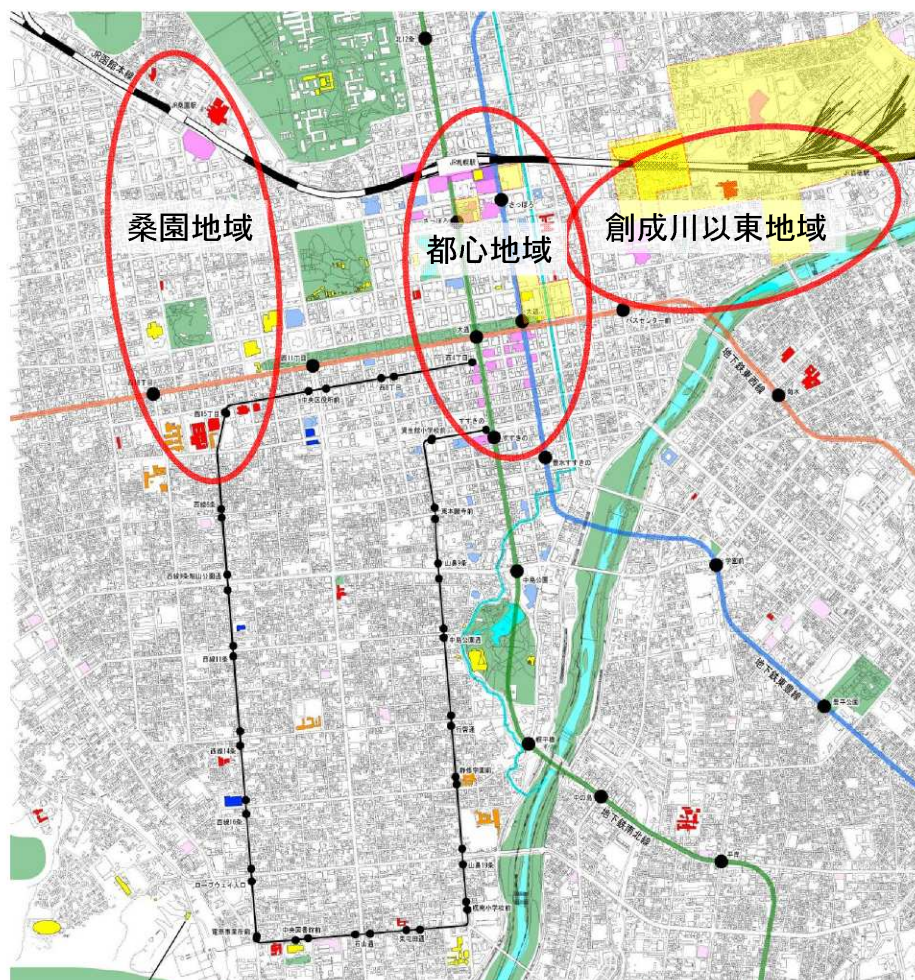


図1-4 路面電車の延伸検討地域

(5) 路面電車に期待される役割

今後、人や環境にやさしい路面電車は、**交通量の増加が予測される都心及び都心周辺部における多様な活動や人の移動を支えていく**とともに、特性を生かした積極的な活用により、**都心のまちづくり、観光都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現を支えていく**ことが期待される。

★路面電車

<想定される事業・施策 イメージ例>

- ・ 路面電車の延伸等によるまちづくりへの活用
- ・ 都市の装置として、都心の魅力と周遊機能の向上
- ・ エネルギー効率の高い公共交通の利用促進
- ・ 低床車両の導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上
- ・ トランジットモールやサイドリザベーションの検討