

4-2-3 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25km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ました。

しかしながら、昭和46年以降は、モータリゼーション¹¹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8.5kmとなりました。

平成13年からは存廃の議論が続きましたが、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りました。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ました。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ました。



図4-10 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、市民生活の足として重要な交通機関となっています。

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ます。

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ます。

¹¹ 自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化する現象のこと。

(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、再整備が進んでいます。

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ます。また、ヨーロッパの都市においては、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¹²」を整備し、魅力的な都市空間を創造しています。このような国内外の事例を踏まえながら、札幌市としての路面電車の活用を進める必要があります。

<まちづくりに貢献する路面電車の特性>

■人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、誰もが利用しやすい。

■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します。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します。

■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します。

■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します。

¹²公共交通機関（バス、路面電車、LRT、タクシー等）に開放されている歩車共存道路のこと。（次ページ写真）

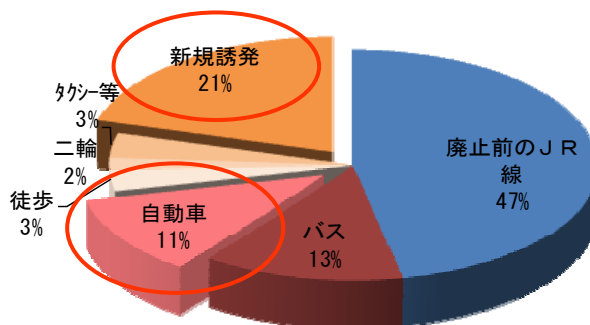


図 4-11 富山市の路面電車導入前の交通手段

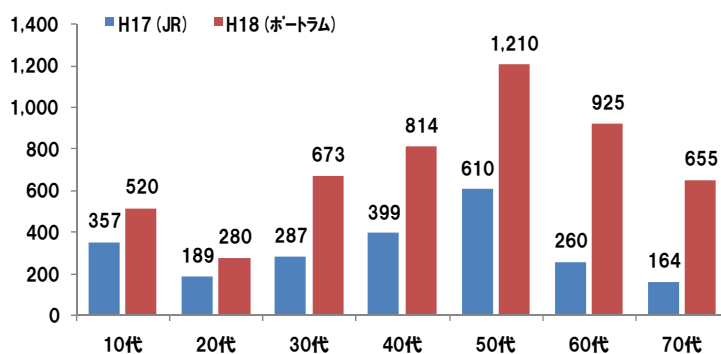
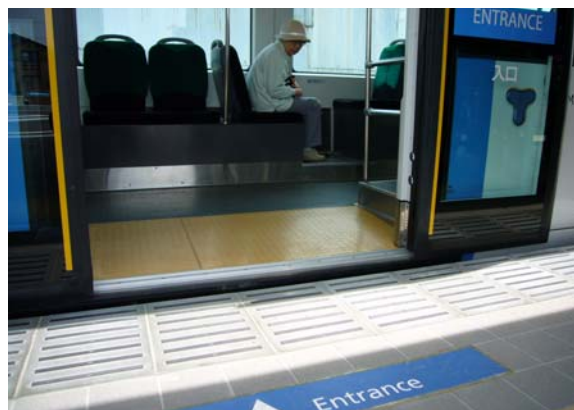


図 4-12 富山市の路面電車導入前後における年代別利用者数



富山市の低床車両「ポートルム」



「ポートルム」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) 路面電車の活用方針と今後の検討

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、将来的に都心及び都心周辺部の人の移動量の増加も予想されています。このため、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ます。

このような状況のもと、札幌市では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、将来の需要見込み、地域の特性等を考慮して、「都心」「創成川以東」「桑園」の3地域を延伸検討地域としました。

また、人や環境にやさしい路面電車は、都心及び都心周辺部における市民や観光客等の多様な活動を支えていくとともに、交通機関としてだけでなく、その特性を生かしたまちづくりへの積極的な活用がこれからの時代を見据えた新たな役割として求められており、創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していくことが必要となっています。

今後はこれらのことを踏まえ、既設線においては、バリアフリー化の実施、道路の拡幅に合わせた景観性の向上など、まちづくりと一体となった取り組みを進めるとともに、延伸検討地域においては、経営面などの課題解決を図りながら、まずは都心地域への延伸実施を具体的に検討し、その他の地域についてはそれぞれの地域特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら検討を進めます。

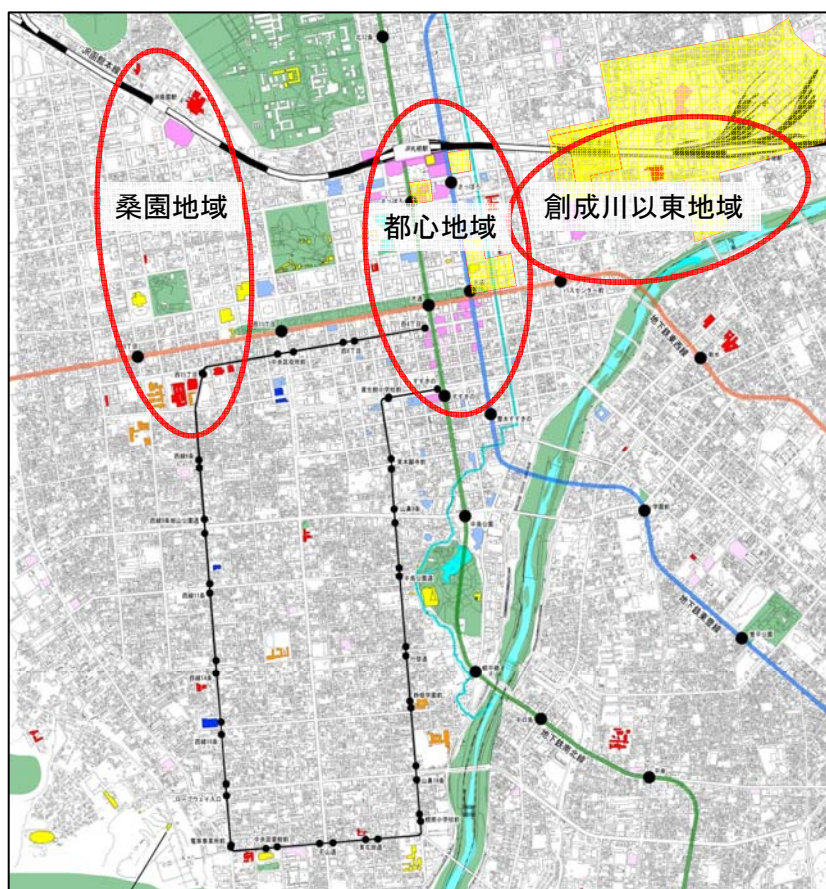


図 4-13 路面電車の延伸検討地域