



# 皆さんから多くの声が寄せられています

本誌7月号やパネル展で、路面電車を活用したまちづくりに関する市の考え方や、延伸の検討地域などを紹介したところ、たくさんのご意見をいただきました。ここでは、これまでに寄せられた声に対する市の考え方をお伝えします。

## 延伸の検討地域

**Q.** 延伸の検討地域は、どのようにして決めたのですか？

**A.** 延伸した場合の将来の人の動き、観光施設や商業施設の立地などの地域特性、再開発を含むまちづくりの状況などを総合的に検証し、「都心」「創成川以东」「桑園」を延伸の検討地域としました。

**Q.** 路線を延伸しても、赤字が解消されず、借金が増えるのでは？

**A.** 延伸と合わせて「経営の効率化による10~15%の経費削減」「乗車料収入などの収入の10~15%増加」を図ることで、建設に掛かった費用の負担も軽減されるおおよそ10年後には、現状の路線も含めて黒字化が見通せます。

延伸による乗客数増加に伴う収入増

+

経費の10~15%削減

+

乗車料収入などの10~15%増加

↓

現状の路線を含めて将来的に黒字化が見通せる



**Q.** 延伸の費用はどれくらい掛かるのですか？

**A.** 延伸には軌道の敷設のほか、車両や電停の整備が必要であり、一つの地域ごとに総事業費が約50億円掛かりますが、国の補助制度を活用することで、札幌市の建設費にかかわる負担は1/3程度になります。

■概算事業費(単位:億円)

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

## 都心への延伸

**Q.** 都心部に延伸すると、都心部ばかりが便利になりませんか？

**A.** 今後の人口減少により、札幌の「まちの顔」である都心部の魅力低下が懸念されます。延伸により利便性を向上させ、都心部が多くの人でにぎわい、活性化することが、札幌のまち全体の活性化につながっていくと考えています。

**Q.** 都心部への延伸で、渋滞が悪化するのでは？

**A.** 都心部では、今以上に道路を広くすることが難しいことに加え、「都心回帰」などによる自動車交通量の増加により、渋滞が悪化する可能性があります。そのため、都心部の公共交通機関を充実させることで自家用車からの転換を図り、必要以上に自家用車に頼らない都心のまちづくりを目指します。

## 路面電車の効果

**Q.** 車両は新しくなるのですか？

**A.** 現在使用している車両は50年以上経過しているものも多く、車両の更新は急務です。車両導入の際にはデザインも考慮した上で、段差の少ない「低床車両」とするため、高齢者を含む誰もが利用しやすいとなります。



**Q.** 路面電車を新たに導入してまちが活性化した都市はあるのですか？

**A.** 富山市では、平成18年にJR線を廃止した代わりに低床車両を導入し、運行本数を増やすなど公共交通の利便性を向上させました。その結果、今まで外出しなかった人が新たに外出することなどにより、利用者数は2.2倍に増え、まちに出掛ける人が多くなりました。

