

## 「札幌市路面電車活用方針」(骨子)について

### 1 路面電車の現状

#### 路面電車事業の今後の見通し

- ・路面電車は、厳しい経営環境の中でその運行を維持するため、これまで可能な限り設備投資を抑制してきた結果、現在、老朽化した施設の更新費は約 100 億円と見込まれている。
- ・各施設、設備の整備水準を抑制するとともに、更新時期を可能な限り後年次に送るとしても、平成 35 年度までに約 58 億円の設備投資が必要となる。

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H22-H35
車両更新	100	120	320	120	200	400	500	90	90	90	90	180	0	0	2,300
工場・車庫改修					1,086										1,086
管理棟設備改修			28					128							156
変電所設備改修						599									599
軌道改良工事		211	211	40	17	108	88	91	116	133	129	128	95	77	1,444
その他	42		100	100											242
計 (百万円)	142	331	659	260	1,303	1,107	588	309	206	223	219	308	95	77	5,827

- ・上記設備投資を実施した場合、設備投資費の負担のために多額の資金不足が発生する。
- ・路面電車の運行継続には、今後、一般会計からの更なる支援が必要となり、現在の支援の枠組みに基づく毎年度約 266 百万円 (H22～H35 の平均：建設改良実施時 (58 億) の増額分を含む) の支援に加えて、新たに毎年度 90～371 百万円、平成 22 年度から平成 35 年度までの累計では、総額約 61 億円の支援が必要になるものと見込まれ、その後もこの支援を継続していくことが必要となる。

### 2 路面電車の存続の必要性和まちづくりへの活用

#### 路面電車存続の必要性

- ・現在の輸送需要への対応には、現実的にはバスによる代替は困難。
- ・平成 42 年の人口密度の推計によると、路面電車沿線地域では増加 (112～118 人/ha) すると予測されており、特に西線地域においては一層の高密度化が予想される。

#### まちづくりへの活用の方向性

都心の「まちづくり計画」と「まちづくり戦略」

- ・都心内を回遊する人が増えることは、都心の賑わいの創出につながる。
- ・北 3 条通や東四丁目線などで、路面電車導入の検討を進める。  
環境負荷の低減に向けたまちづくり
- ・自動車交通と比べて CO<sub>2</sub> の排出量が少ない路面電車の積極的な活用により、市民一人一人の低炭素な暮らしによる、低炭素な社会を支えることが期待される。  
観光の振興に向けたまちづくり
- ・路面電車は、札幌の魅力的な街並みや景観を楽しみながら周遊・回遊が出来ることから、新たな集客交流資源の創出と魅力の発信に大きく寄与するものと考えられる。

### 3 路面電車の活用方針

#### 路面電車の活用手法

- ・地域の基幹交通として運行を維持していく必要がある。
- ・都心などのまちづくりや環境都市の実現、そして観光客の誘致などにその活用が期待されている。
- ・「路線の延伸」は、これらに対する対応の一つの有効な手段になり得るもの。

#### 路線延伸の検証対象地域と需要・事業費の推計

- ・路線延伸の実現可能性の検証にあたっては、各地域におけるトリップの発生・集中量や OD 調査の結果から、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」「山鼻南地域」の 4 地域を、検証地域として設定した。
- ・検証地域の再開発による新規需要も併せて推計した結果は次のとおり。

単位: 人/日		現状		再開発による 需要増	合計	
		H18 <sup>レ</sup> -λ	H42		H18 <sup>レ</sup> -λ	H42
単 独 整 備 時	都心地域	4,004	3,689	-	4,004	3,689
	創成川以東地域	1,231	1,470	836	2,067	2,306
	桑園地域	1,627	1,491	-	1,627	1,491
	山鼻南地域	1,370	999	-	1,370	999
都心地域+創成川以東地域		5,235	5,159	2,564	7,799	7,723
都心地域+桑園地域		6,247	5,856	0	6,247	5,856
都心地域+山鼻南地域		6,071	5,187	0	6,071	5,187
都心地域+創成川以東地域+桑園地域		7,117	7,325	2,564	9,681	9,889
都心地域+創成川以東地域+山鼻南地域		7,412	6,757	2,681	10,093	9,438
全線整備時		10,827	10,193	2,962	13,789	13,155

#### 路線延伸に係る概算事業費

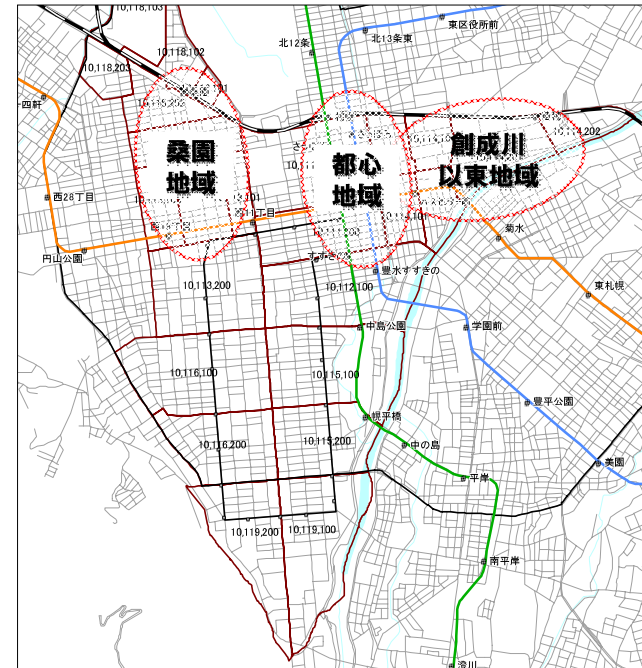
- ・代表的な工種別の平均単価などから算出した結果は次のとおり。
- ・各地域への延伸路線長については、現行路線との接続を考慮し、最も単純に現行路線と接続する最短路線長を想定している。

項 目	都心地域	創成川以東 地 域	桑園地域	山鼻南 地 域
路線延長 (km)	3.4	1.9	1.7	1.5
停留場数 (箇所)	5	5	5	4
形 式	単 線	複 線	複 線	複 線
軌道敷設関連 (百万円)	1,872	1,544	1,408	1,222
電気設備関連 (百万円)	1,924	2,373	2,293	1,062
車両関連費 (百万円)	1,815	1,089	1,089	726
事業費合計 (億円)	56	50	48	30
	国庫補助金	18	16	10
	札幌市負担	18	16	10
	事業者負担	20	18	16

○延伸検証地域の評価と延伸後の事業見通し

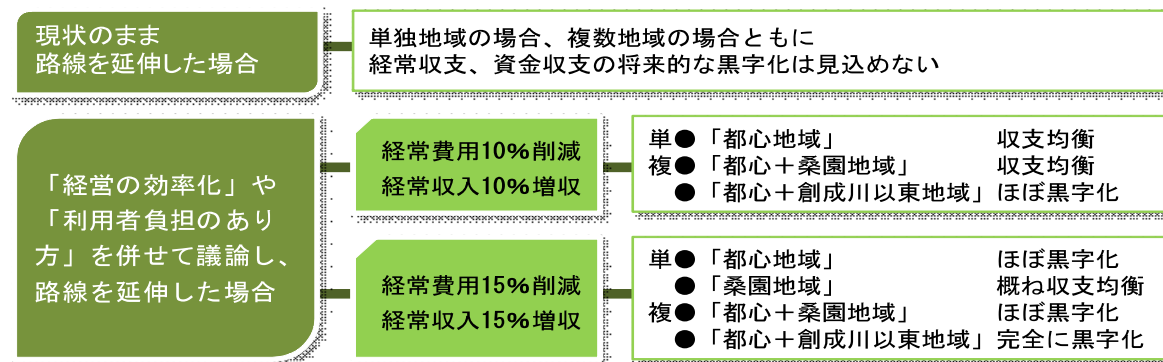
①延伸後の収支の推計結果（施設・設備の更新は、100億ベースを計画的に実施）

- ・「将来需要見込み」「地域の特性」「再開発などのまちづくりの状況」などから各地域の優位性を評価すると、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を検討対象とするのが妥当。
- ・「都心地域」及び「桑園地域」各単独の延伸では、両地域とも、経常収支、資金収支ともに、将来的な黒字化は見込めない状況。
- ・「都心地域と桑園地域」「都心地域と創成川以東地域」の複数地域での路線延伸についても、経常収支、資金収支ともに、将来的な黒字化は見込めない結果。



②「経営の効率化」や「利用者負担のありかた」の議論

- ・「経営の効率化」や「利用者負担のあり方」を併せて議論すれば、収支の好転が可能。



○路面電車の活用の考え方

- ・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あるが、「経営の効率化」や「利用者負担のあり方」を併せて議論すれば、将来的には、路面電車事業の自立的な経営も見通せる。
- ・路面電車事業の経営基盤の強化や、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。
- ・「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を対象に、延伸の具体的な検討を進めていきたい。

4 今後の検討の進め方

○今後の検討の進め方

- ・今後の路面電車の活用の検討については、平成22年度(2010年度)の早い時期に、市民や学識経験者、各種業界の代表者などを含めた「検討の場」を設置し、広く市民に公開しながら情報の共有化や十分な議論を行う中で、延伸の実施や具体的な延伸ルートなどの検討を進めていく。

