

札幌市地域公共交通総合連携計画

平成 24 年（2012 年）11 月

札幌市

目 次

序章 はじめに

- I 背景と目的 P 1
- II 計画の位置付け及び計画期間 P 2

1 札幌市の交通に関する現状と課題

- 1-1 札幌市民の交通実態 P 3
- 1-2 札幌市の物流実態 P 14
- 1-3 公共交通(地下鉄・JR・バス・路面電車・タクシー) P 16
- 1-4 自動車交通 P 24
- 1-5 歩行者 P 33
- 1-6 自転車 P 34
- 1-7 広域交通(港湾・新幹線・空港) P 37

2 路面電車の役割と本計画の基本方針

- 2-1 路面電車の役割 P 41
- 2-2 基本方針の設定 P 44
- 2-3 数値目標の設定 P 46

3 路面電車活用に向けた事業内容

- 3-1 路面電車を活用して目指すまちの姿
 - (1) 路面電車の特性・特長を生かしたまちづくりへの活用 P 47
 - (2) 路面電車活用の3つの視点と重点取組 P 48
- 3-2 5つの重点取組の具体的内容
 - (1) 路線のループ化 P 49
 - (2) 新型低床車両の導入 P 50
 - (3) 既設線の機能向上 P 51
 - (4) トータルデザインの導入 P 52
 - (5) 地域との連携 P 53
- 3-3 経営の健全化に向けて
 - (1) 経営の効率化 P 55
 - (2) 利用者負担のあり方 P 56
 - (3) 新たな設備投資に対する費用負担 P 56
- 3-4 路面電車活用の今後の展開 P 57

序章 はじめに

I 背景と目的

札幌市では、平成 15 年度に「札幌市都市計画マスタープラン」を策定し、「持続可能なコンパクト・シティへの再構築」を都市づくりの理念としました。

その後、想定される将来的な人口減少、少子高齢化の急速な進展、経済活力の低下、低炭素型都市の実現などの課題がある中、交通に関する基本方針を示した「都市交通マスタープラン」の策定を経て、札幌市独自の 20 年後を想定した将来交通に対する考え方及び 10 年間の短・中期における交通戦略を取りまとめ、平成 23 年度に「札幌市総合交通計画」を策定したところです。

この計画で交通戦略が示されている公共交通機関のうち、路面電車については、これからのまちづくりへの活用を目指し、路線を延伸すべきであるとした「札幌市路面電車活用方針」を平成 21 年度に策定し、その後、各関係機関との協議も踏まえ、平成 24 年度策定の「札幌市路面電車活用計画」において、将来的な路線の延伸の第一歩となる既存路線の環状化（ループ化）をはじめとした具体的内容を取りまとめました。

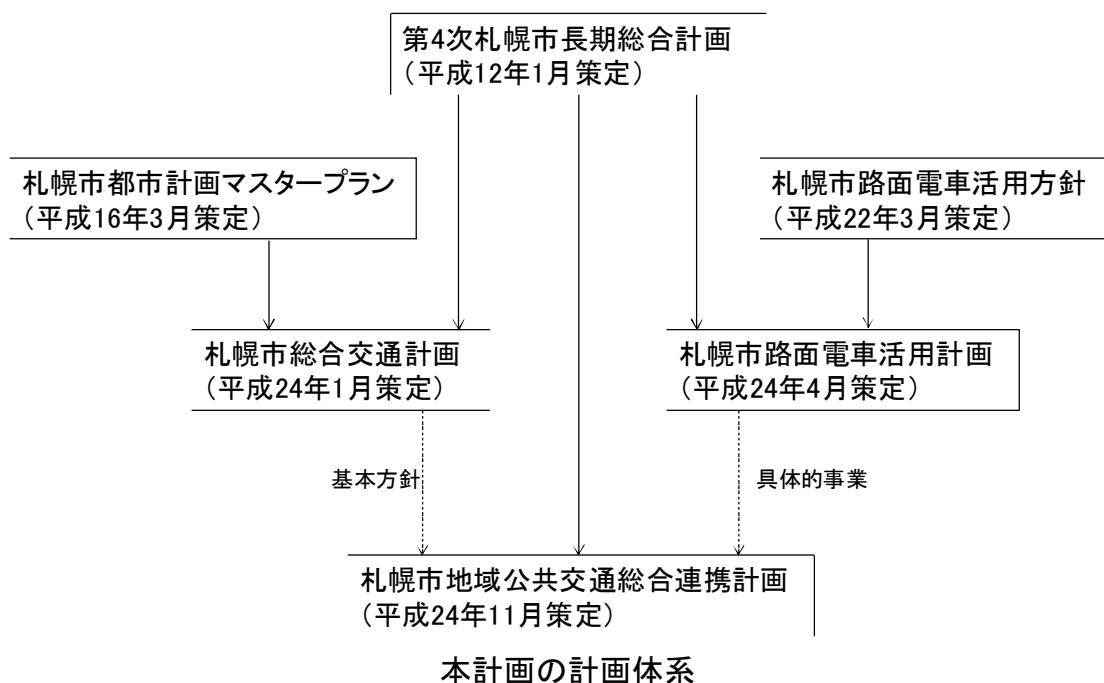
今回策定する「札幌市地域公共交通総合連携計画」（以下、「本計画」という）は、「札幌市総合交通計画」における交通戦略を基本とし、その中の路面電車に関する取組を連携計画の事業に位置付け、交通事業者や関係機関が連携し、公共交通の活性化を一体的に進めるための札幌市全域を対象とした計画とするものです。

II 計画の位置付け及び計画期間

本計画は、札幌市の総合的な施策体系や展開方針などを示した「第4次札幌市長期総合計画」を上位計画としており、「札幌市総合交通計画」で掲げる交通戦略を基本とし、具体的事業を札幌市が実施主体となって行う「札幌市路面電車活用計画」で掲げる取組とするものです。

また、本計画の基本方針である「札幌市総合交通計画」の交通戦略は、平成23年度から平成32年度までの10年間を計画期間としており、本計画についても整合を図るため、平成24年度から平成32年度までの9年間を計画期間とします。

なお、本計画の推進にあたっては、交通事業者や関係機関との密接な連携を図り、必要に応じて事業の見直しを図ります。



1 札幌市の交通に関する現状と課題

1-1 札幌市民の交通実態

(1) 目的別・手段別の発生集中量

◇ 業務と通学が減少、私用が増加。バスと徒歩が減少、自動車と JR が増加。

- ・移動目的でみると、業務と通学が減少する中、私用（買い物や通院など）が増加しています。
- ・移動手段でみると、自動車と JR の伸びが大きく、バスと徒歩が減少しています。
- ・将来予測では、全体的に発生集中量は減少しますが、移動目的における私用および移動手段における自動車が増加となる見込みです。

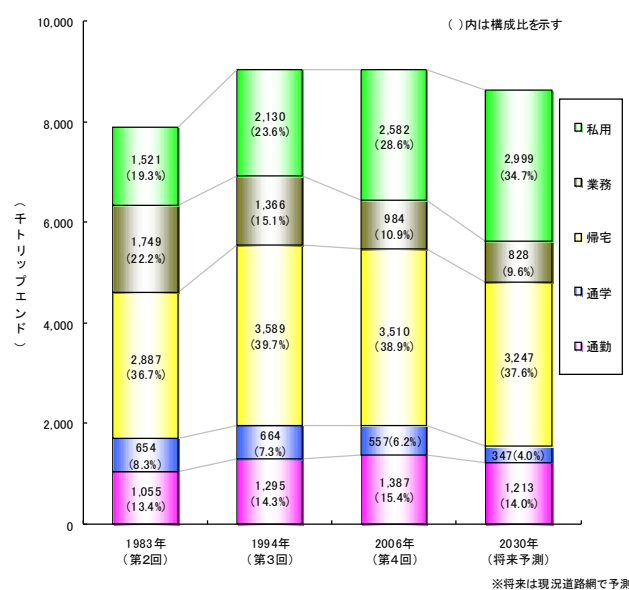


図 1 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

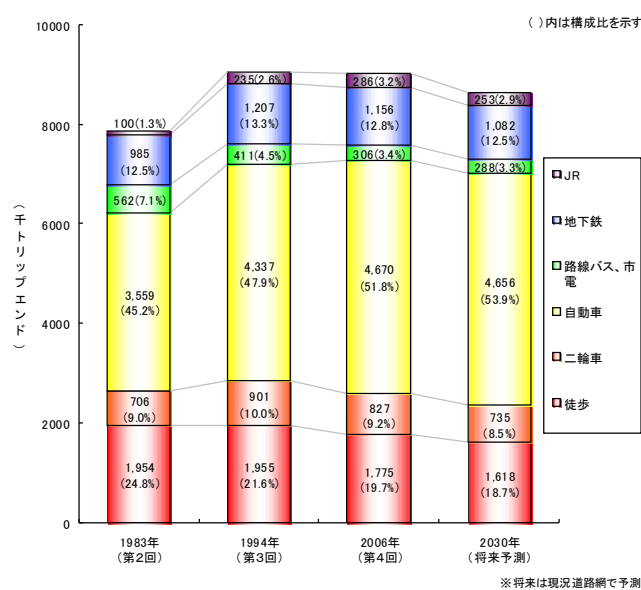


図 2 札幌市内の手段別発生集中量数の推移

(2) 目的別の手段構成

◇自動車が多部分を占める業務は減少。私用での自動車は増加。

- ・ 通勤目的では、自転車（二輪車）とＪＲは増加傾向、バスは減少傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で減少する見込みです。
- ・ 通学目的では、徒歩とバスは減少傾向、一方で自転車（二輪車）とＪＲがわずかながら増加傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で大幅な減少する見込みです。
- ・ 業務目的では、総量が大幅な減少傾向のなか、自動車の占める割合が高まっています。
- ・ 私用目的では、総量が大幅な増加傾向であり、自動車の増加幅が大きくなっています。

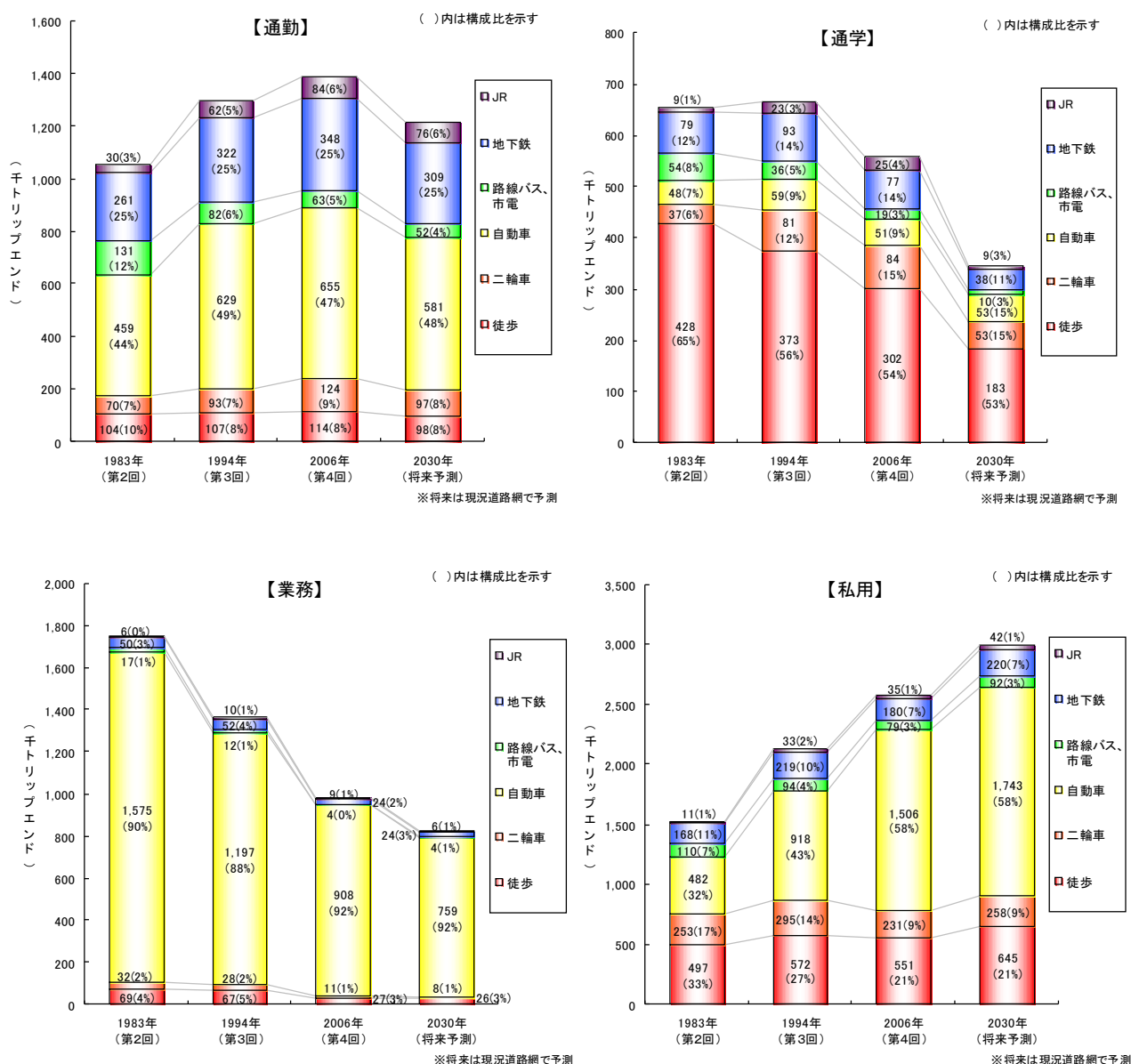


図3 札幌市内の目的別手段別発生集中量の推移

(3) 時間帯

◇ 夕方のピークが徐々に平準化。

- ・一日の人の動きを時間帯でみると、朝8時台にピークがあります。
- ・夕方のピークが平準化される傾向にあります。
- ・朝方のピークは通勤・通学が8割を占め、私用では10時台から13時台に多い状況です。

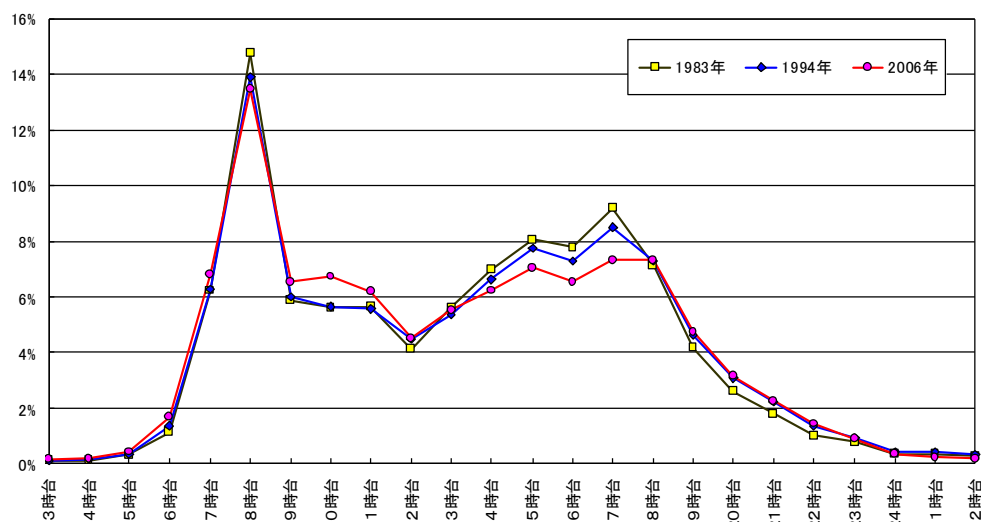


図4 発生集中量の時間帯構成比の推移 (札幌市内)

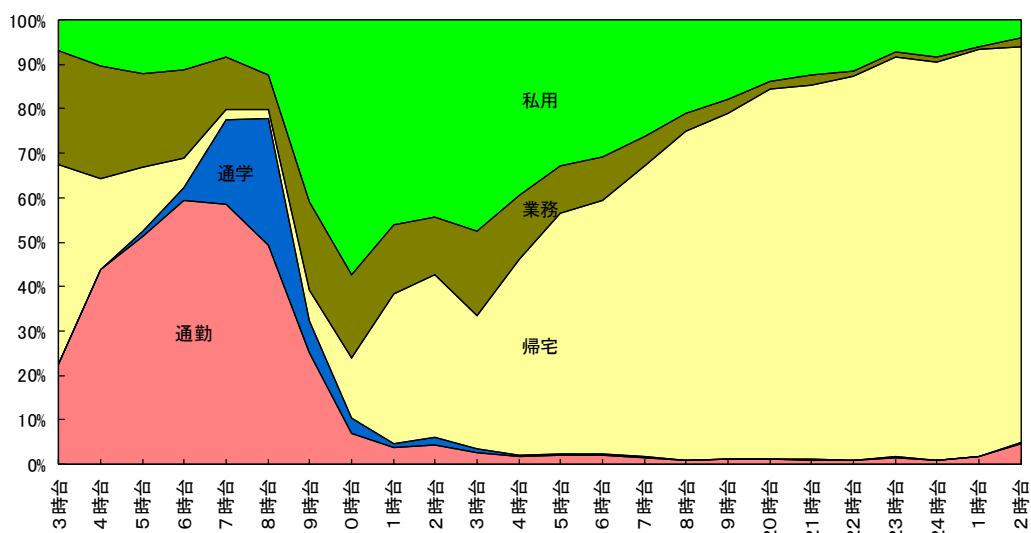


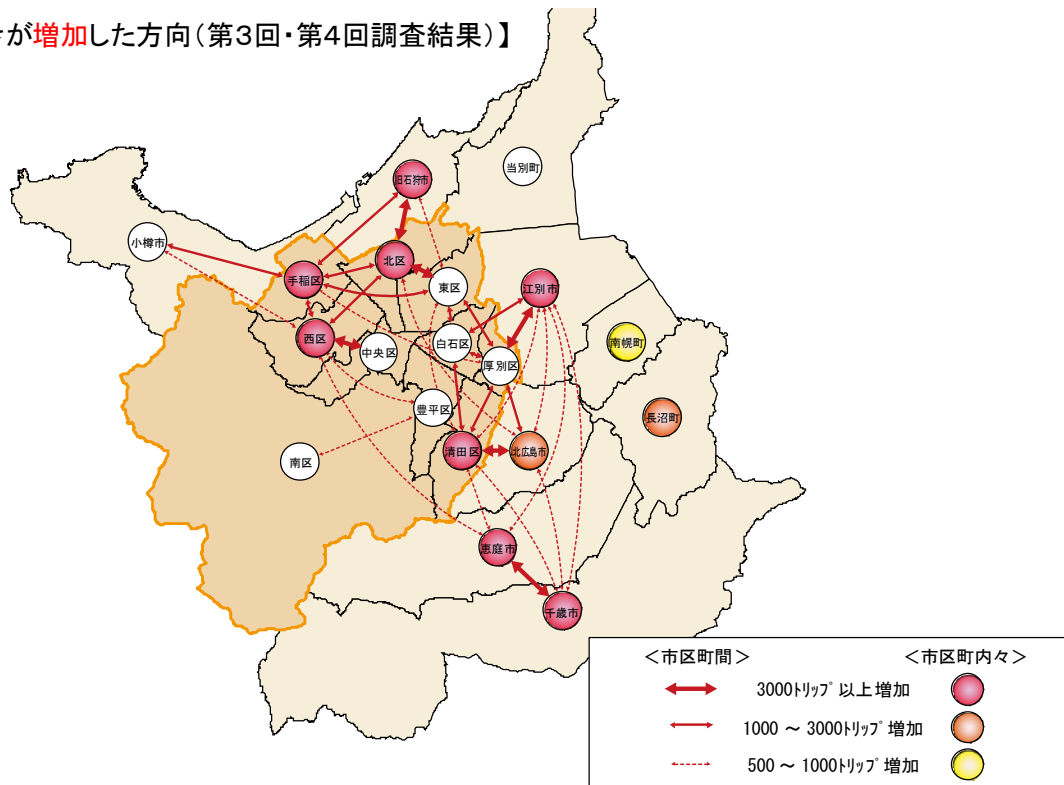
図5 時間帯別の目的構成 (札幌市内発生集中量ベース、2006年)

(4) 分布の変化

◇ 人の動きが郊外化。

・近郊の市区町間での移動が増加する一方で、中央区関連の移動が減少しています。

【市区町間の動きが**増加**した方向(第3回・第4回調査結果)】



【市区町間の動きが**減少**した方向(第3回・第4回調査結果)】

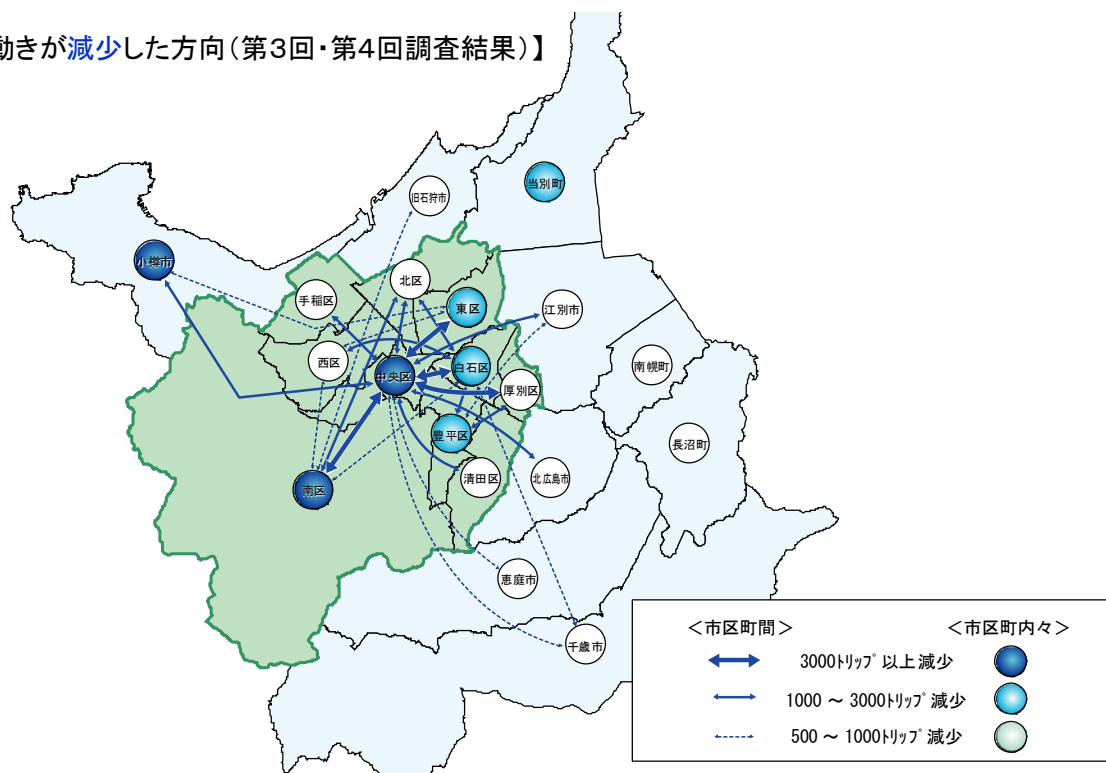


図6 市区町間分布交通の変化(1994年から2006年への増減)

(5) 手段別に見た札幌市内及び都心の発着交通の推移

◇ 都心の特徴は、自転車の増加と自動車とバスの減少。

- ・ 自転車は全市的には横ばいのなか、都心発着交通量が増加しており、この傾向は将来的にも続くものと予測されています。
- ・ 自動車は全市的には増加するなか、都心発着交通量が減少しています。
- ・ バスは全市的に減少するなか、都心発着交通量は全市傾向以上に大きく減少しています

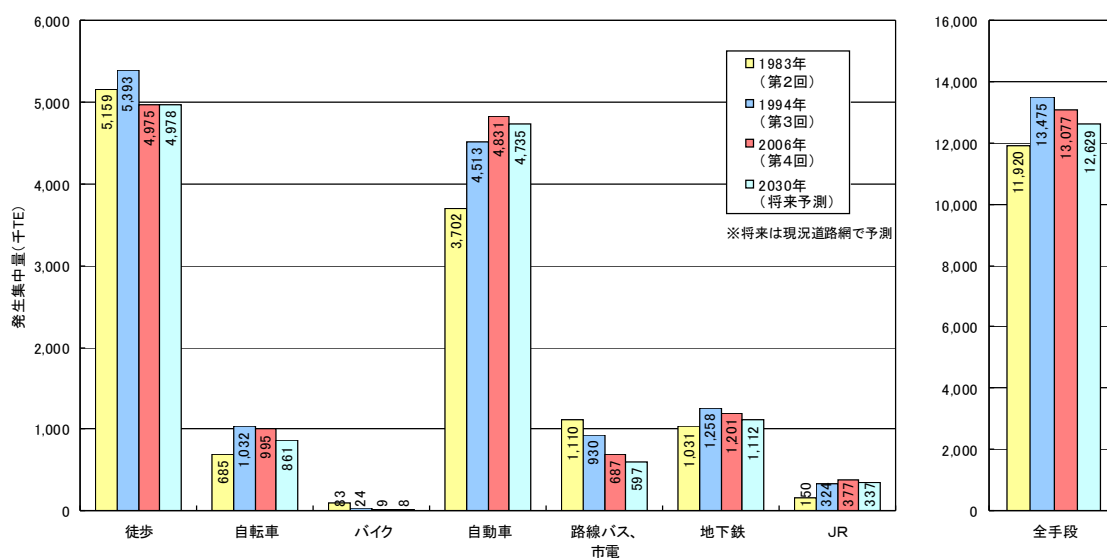


図7 札幌市内の交通手段別発生集中交通量の推移（アンリンク）

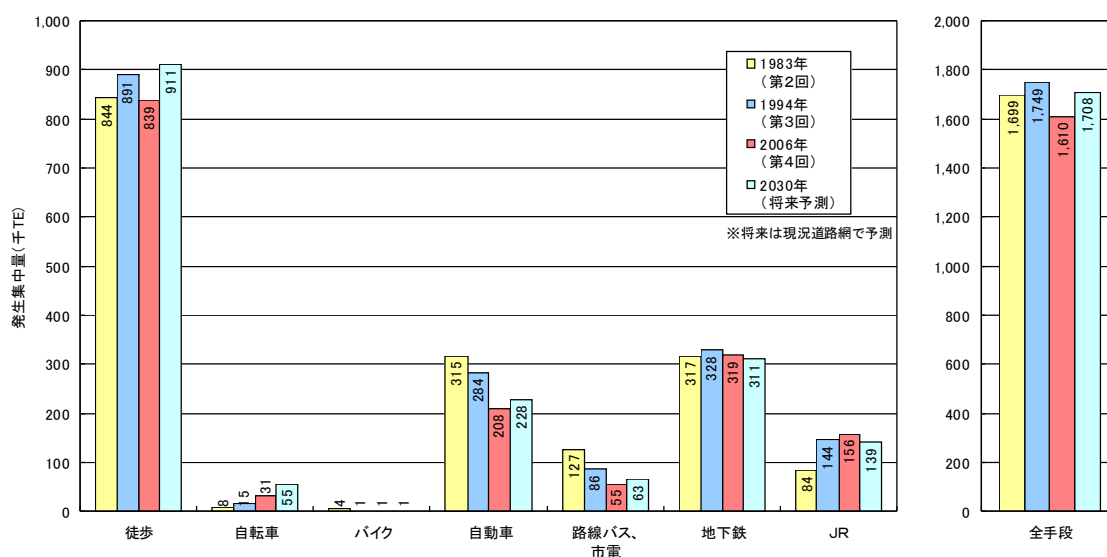


図8 都心の交通手段別発生集中交通量の推移（アンリンク）

(6) 通勤

◇ 郊外への通勤が増加。

- ・都心への通勤が依然多いものの、郊外部への通勤が増加傾向にあります。
- ・自動車利用割合の増加の一因として、郊外部への通勤が自動車主体であることが考えられます。

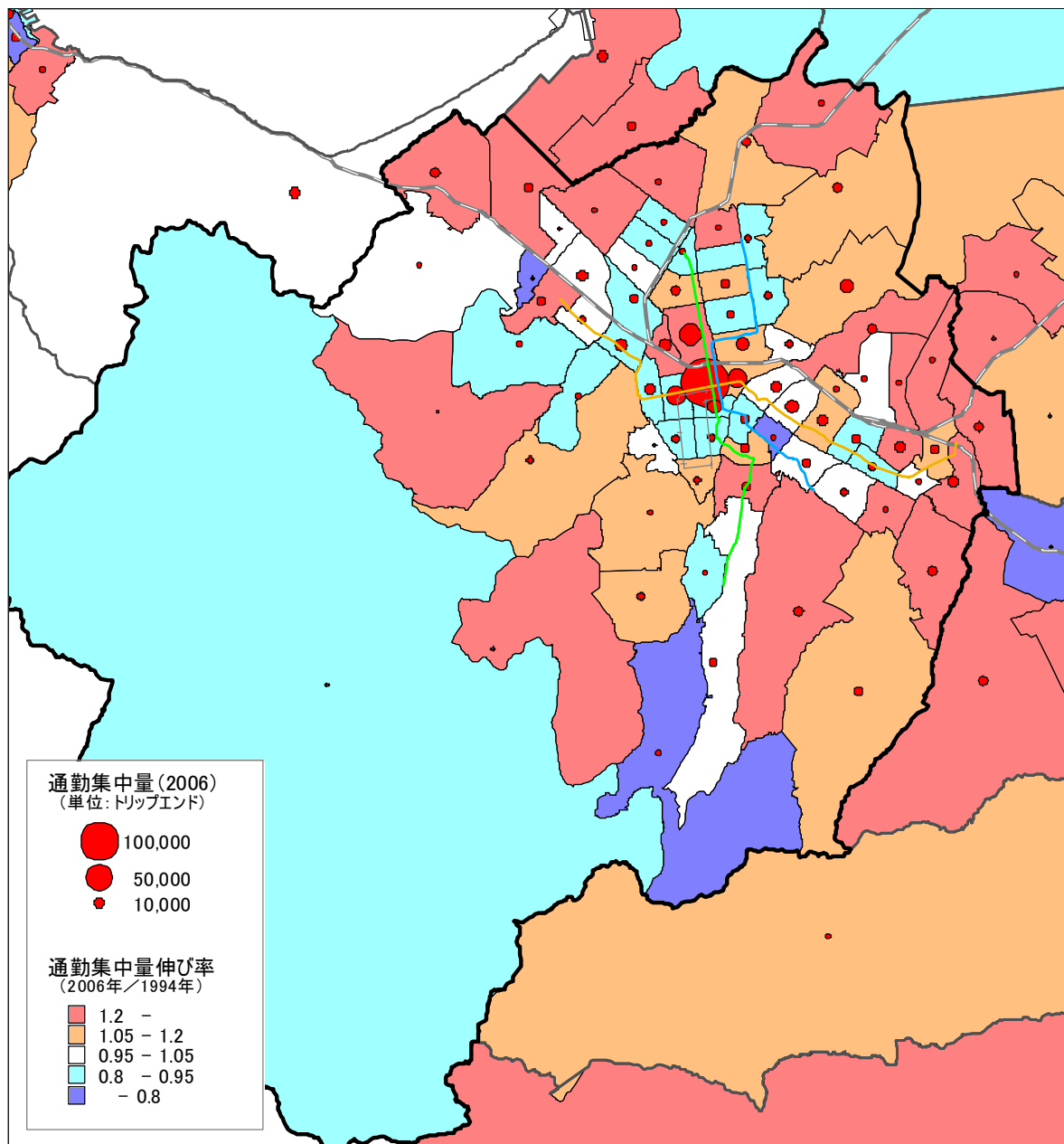


図9 地域別の通勤集中量(2006年)と伸び率(1994年・2006年)

(7) 通学

◇ 時間がかかり、乗り継ぎが必要な高校生の通学。

- ・小学生・中学生は大部分が近隣の学校に通学しているため、高校生の通学に着目します。
- ・15歳から19歳（主に高校生）の通学所要時間は、通勤に比べ長くなっています。
- ・駅から遠い学校が多く、15歳から19歳（主に高校生）の通学では、複数手段を組み合わせる移動が多い傾向があります。

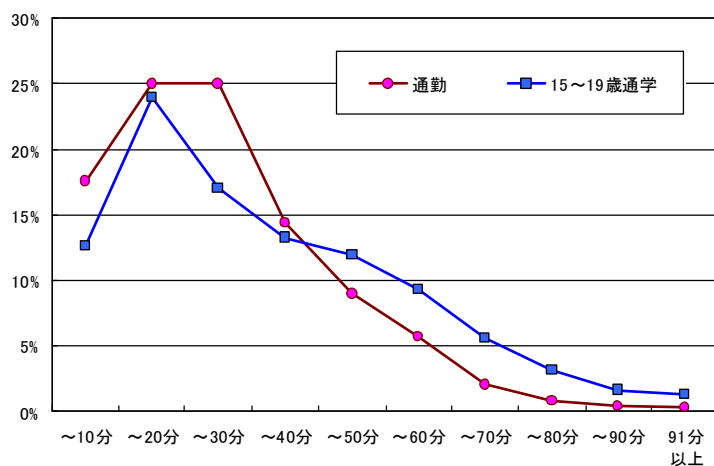


図10 札幌市内の高校生等通学と通勤の所要時間比較

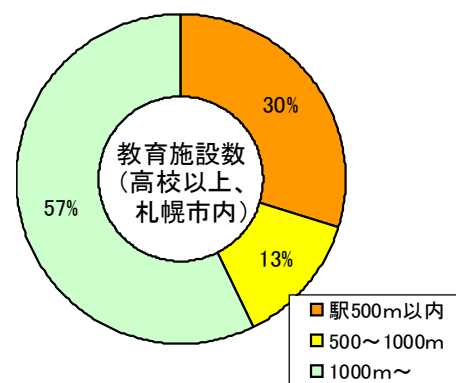


図11 教育施設の配置状況

(札幌市内集計、2006年現在)

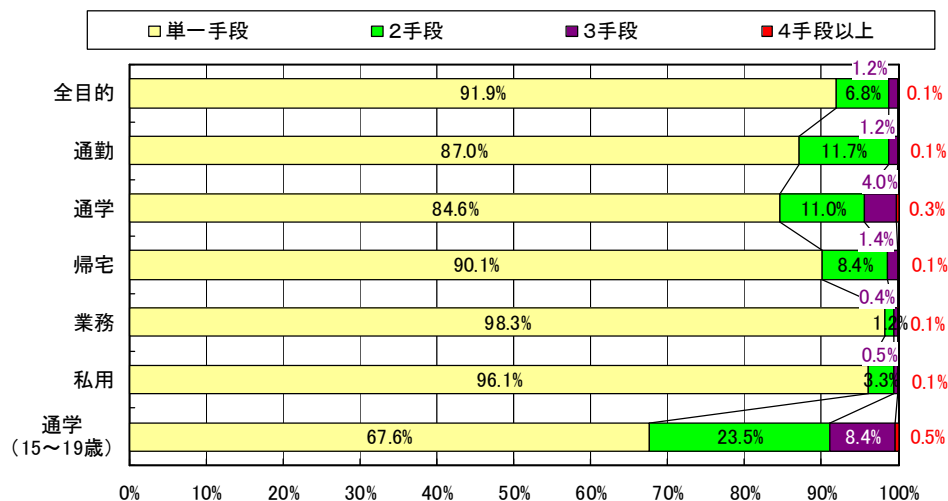


図12 目的別の利用手段数構成

(8) 家事・買い物（私用目的の一部）

◇ 郊外に向かう家事・買い物移動が増加。

- ・ 休日の「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」での集中量（目的地側での交通量）は大型小売店舗があるゾーンで大きくなっています。都心部は「家事・買い物」だけでなく「社交・娯楽・食事」も多い状況です。
- ・ 都心部への「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量は減少しており、公共交通（バス・鉄道）の減少幅が大きくなっています。都心部以外では「家事・買い物」の集中量が増加しており、自動車による増加が著しいです。

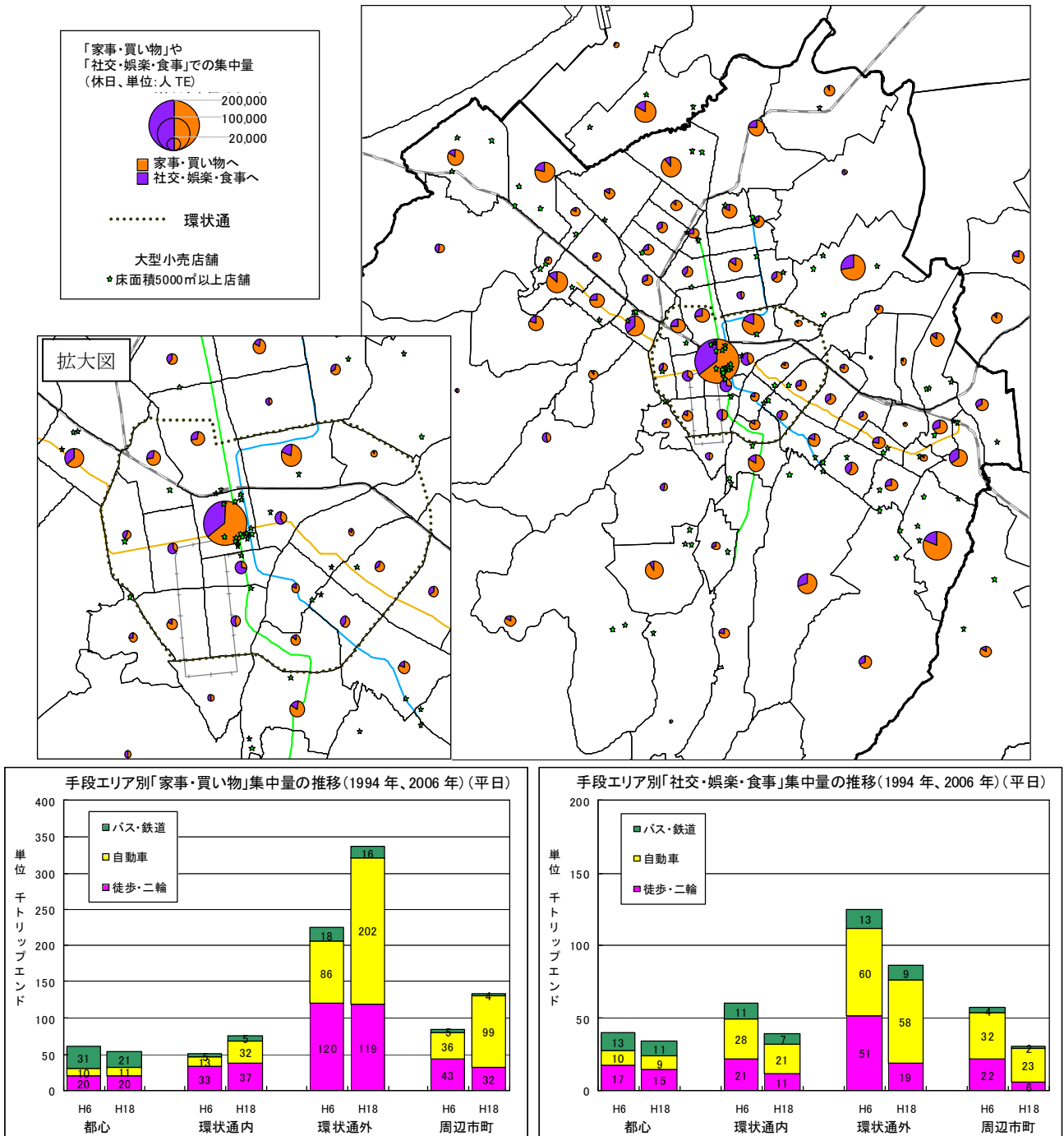
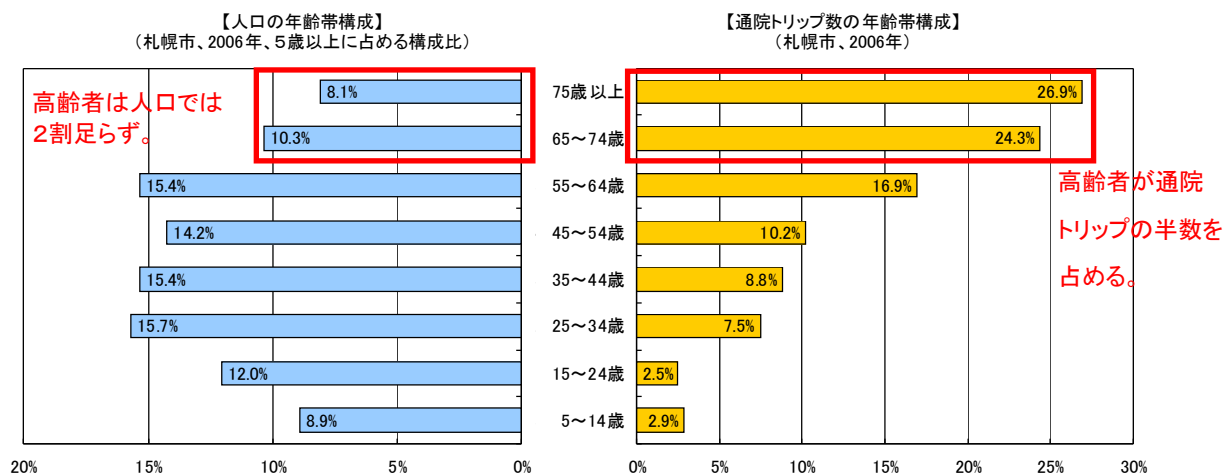


図 13 「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量（分布と手段別推移）

(9) 通院（私用目的の一部）

◇ 通院の半数は高齢者。高齢になるほどタクシー利用が多い。

- ・通院トリップの約半数が65歳以上の高齢者によるものです。
- ・通院の移動手段は自動車が多く、自動車の内訳は多い順から「本人運転」「タクシー」「送り迎え」となっています。
- ・高齢になるほど、タクシーの利用割合が高いです。



棒グラフ内の%表記は、5歳以上全体に占める割合

図14 年齢階層別の人口と通院トリップ数（札幌市集計）

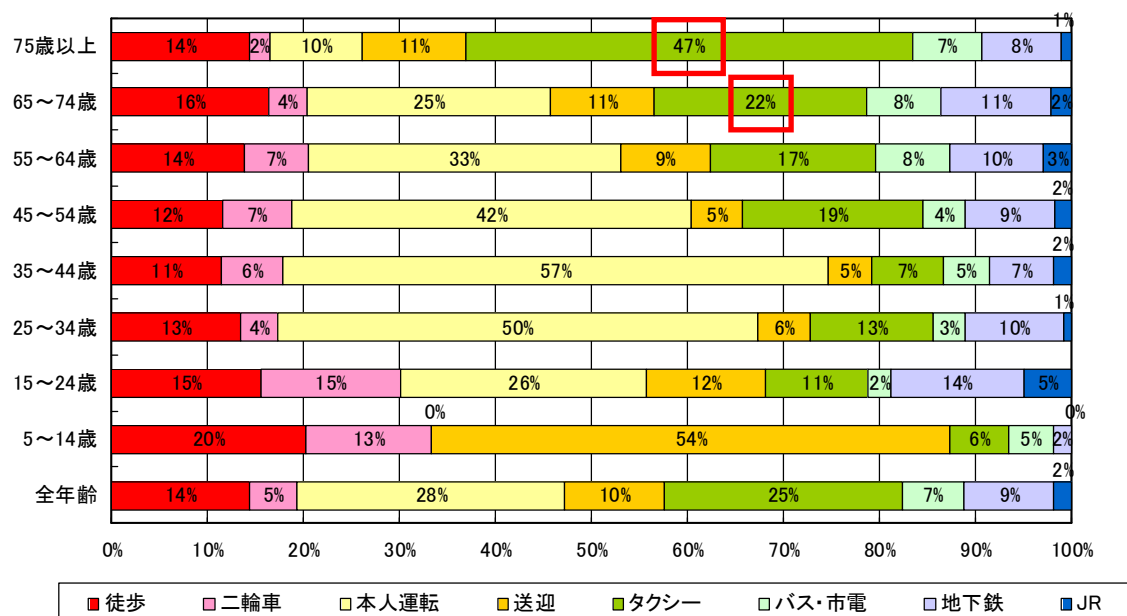


図15 年齢階層別の通院手段構成比（札幌市集計）

(10) 高齢者の交通特性

◇ 車を持たない高齢者は外出率が低い。

- ・高齢者の移動目的は私用（家事・買い物、通院、趣味娯楽など）が多いです。
- ・高齢になるほど、外出率は低下する傾向がある。また、高齢者では自動車を持つ人と持たない人の外出率の差が高齢者では大きいです。
- ・自動車を持つ人は、年齢にかかわらず自動車で移動する傾向が高いです。
- ・65歳未満の自動車を持たない人は、徒歩・自転車や公共交通での移動が主だが、高齢になると送迎やタクシーなどで移動する傾向が強いです。

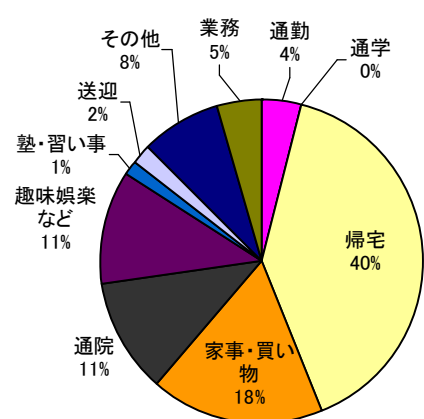


図16 高齢者の移動目的構成
（私用細分類、札幌市集計）

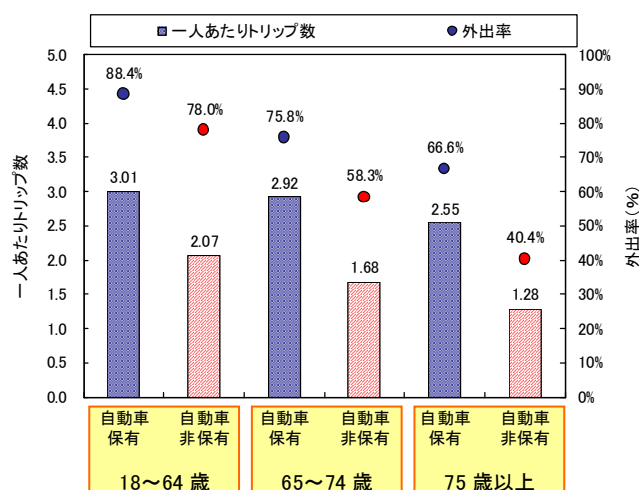


図17 札幌市内の自動車保有有無別年齢階層別
一人あたりトリップ数と外出率

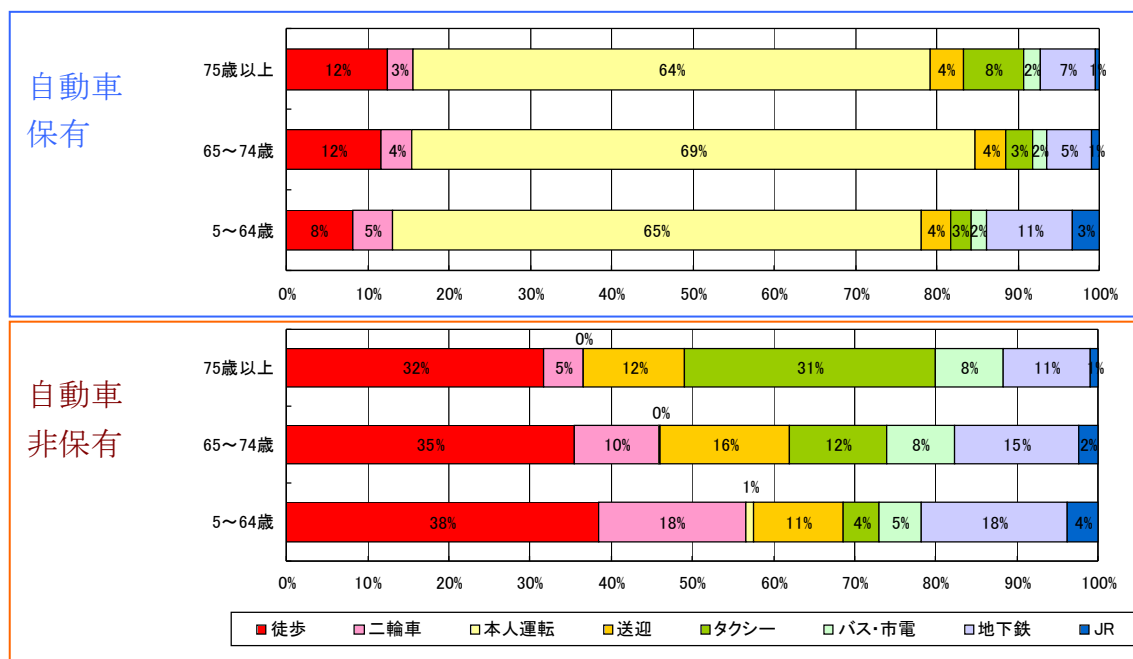


図18 自動車保有非保有別の年齢階層別交通手段構成比（札幌市集計）

(11) 冬の交通変化と満足度

◇「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下。

- ・交通サービスへの満足度は、「地下鉄」は秋と冬で殆ど変化が無いのに対し、「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下しています。
- ・冬期の外出率は秋期より低い傾向があり、高齢者ほど秋冬の差が顕著です。冬期の交通環境悪化から外出を控えていると考えられます。

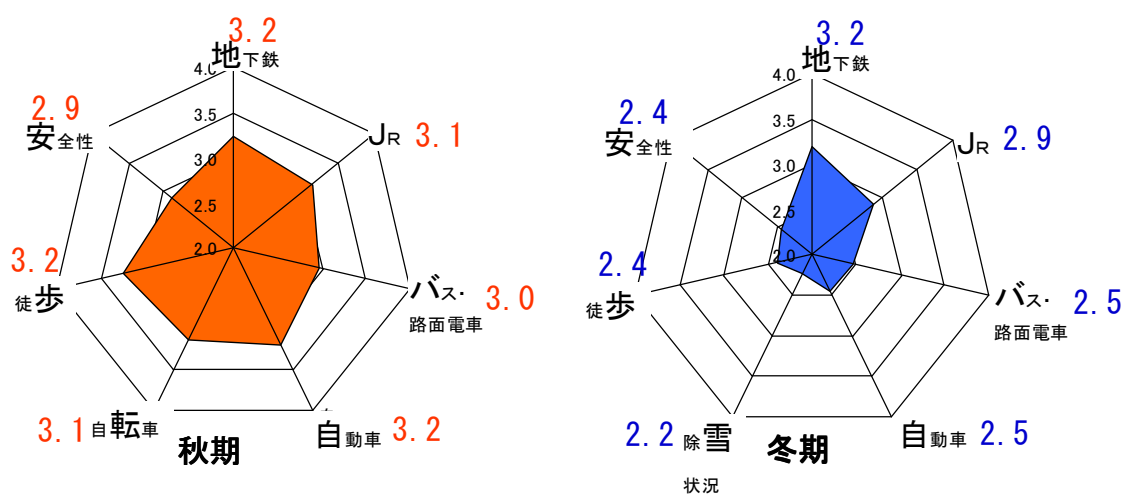
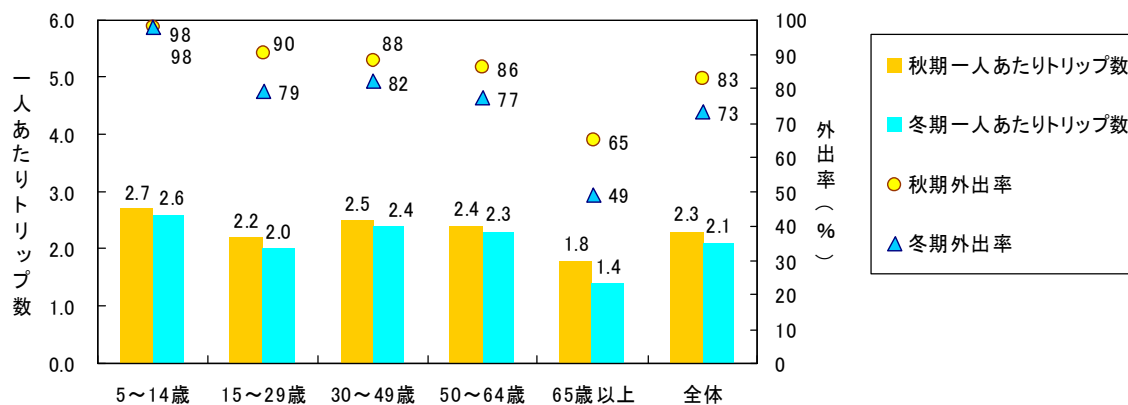


図 19 地域交通サービスへの満足度 (道央都市圏集計)



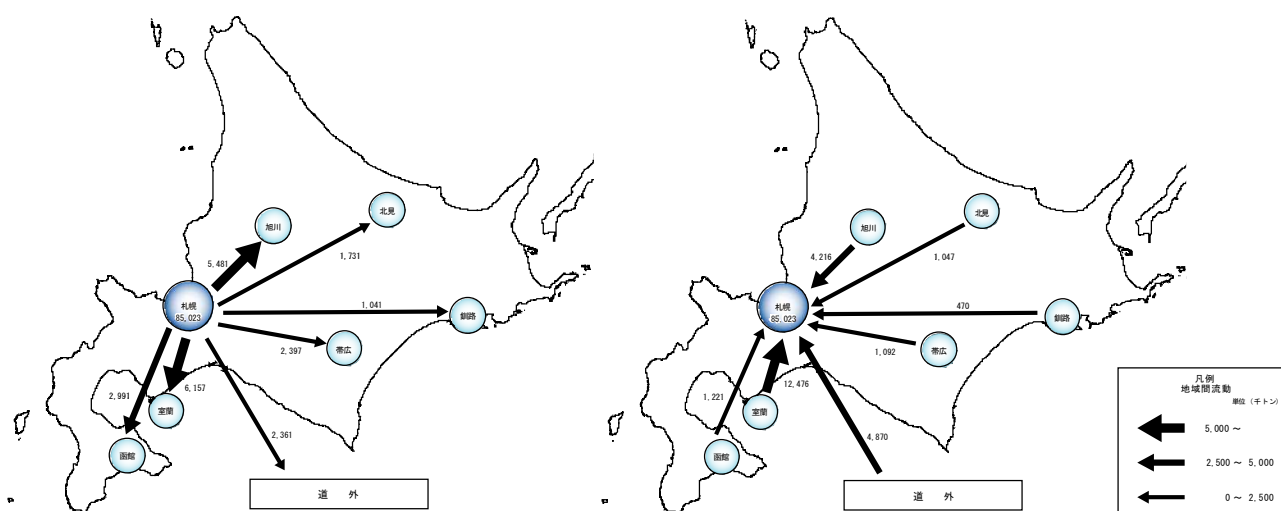
秋期・冬期の両方を回答している調査対象者のみをサンプルとした道央都市圏での集計

図 20 年齢階層別の外出率・トリップ数の秋冬比較

1-2 札幌市の物流実態

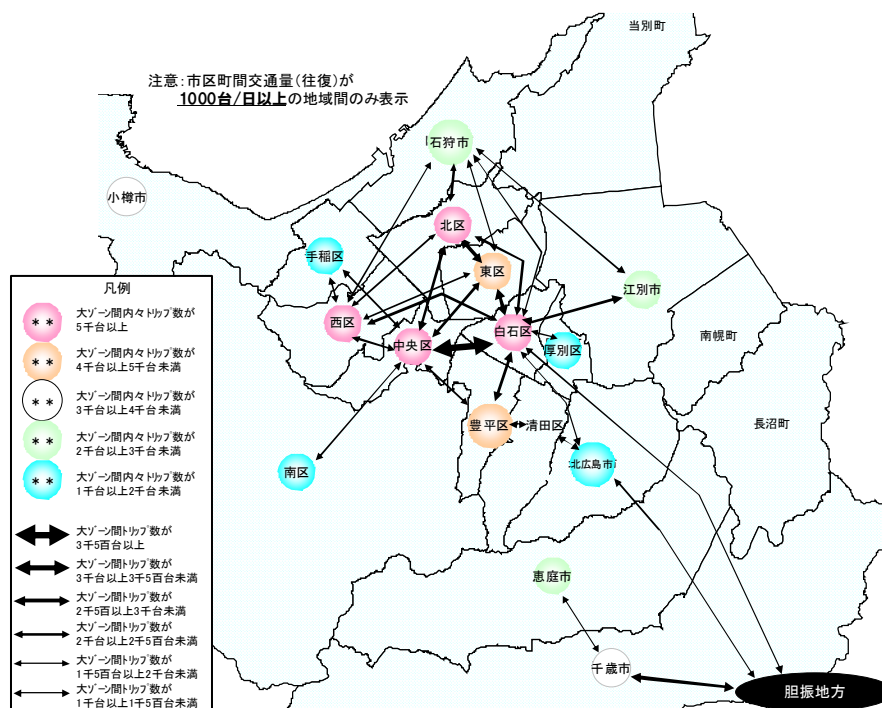
◇道内外物流の中心として北海道の経済活動を牽引する札幌市。

- ・貨物については、道央圏と道内道外と多くの流動があり、北海道内々及び内外貨物の約4割が道央圏で発生・集中し、札幌市は北海道の経済活動を牽引する役割を担っています。
- ・札幌市内の貨物車流動は中央区－白石区の区間で最も多く、その他の札幌市内の動きとしては、中央区－北区、北区－東区、東区－白石区、白石区－豊平区の区間で多い状況です。



資料：貨物地域流動調査（2008年）

図21 札幌ブロック発着貨物流動量（全交通機関）

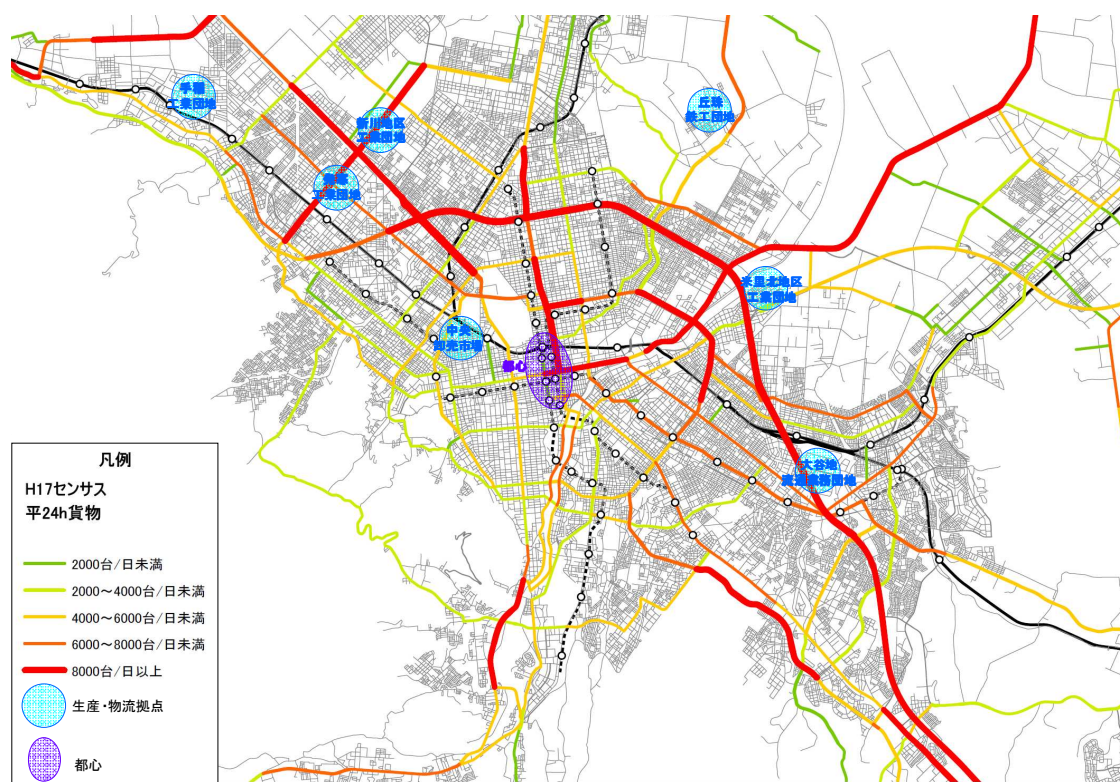


資料：道路交通センサス（2005年）

図22 営業貨物車流動（市区町村間）

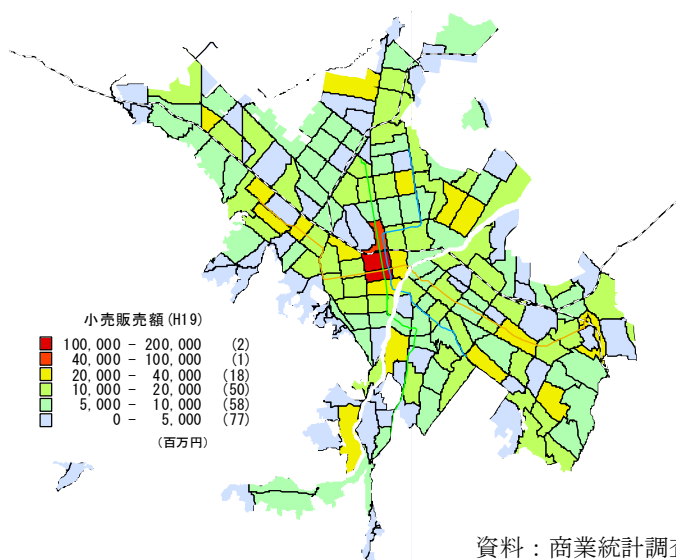
◇生産・物流拠点および都心部を結ぶ札幌市内の物流ネットワーク。

- ・生産・物流拠点は、主に札幌新道外側の幹線道路沿いに分布しています。また、札幌新道内側では一大消費地である都心部や中央卸売市場などが物流交通の発着点となっている。
- ・貨物車交通は、全道各地から生産・物流拠点や都心部方向の幹線道路に集中している状況となっており、これらの幹線道路が札幌市の物流の大動脈となっています。



資料：道路交通センサス（2005年）

図 23 路線別貨物車交通量



資料：商業統計調査（2007年）

図 24 札幌市内地区別小売販売額

1-3 公共交通(地下鉄・JR・バス・路面電車)

(1) 公共交通の利用人員の推移

◇ バスの利用者数が大幅に減少。

- ・地下鉄の利用人員は横ばいで推移しています。
- ・JRは高架化・中間駅の設置・複線化に伴い利用者(乗車人員)を伸ばし、近年も増加傾向にあります。
- ・路線バス、タクシー、路面電車は利用者数が減少傾向です。

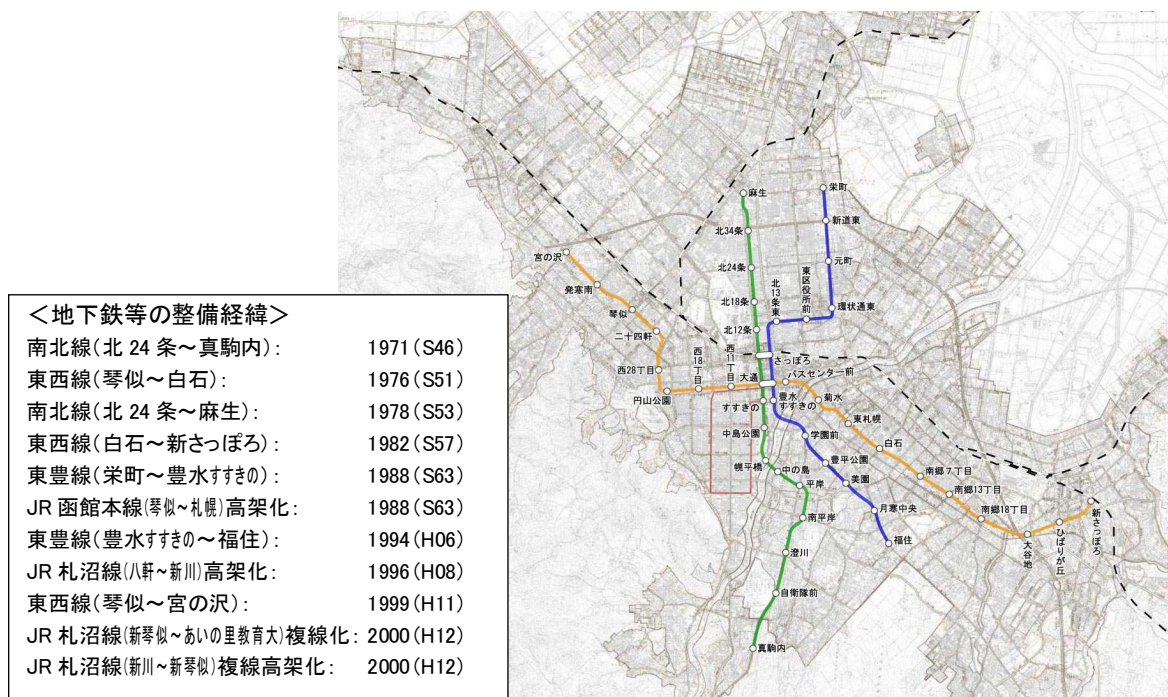
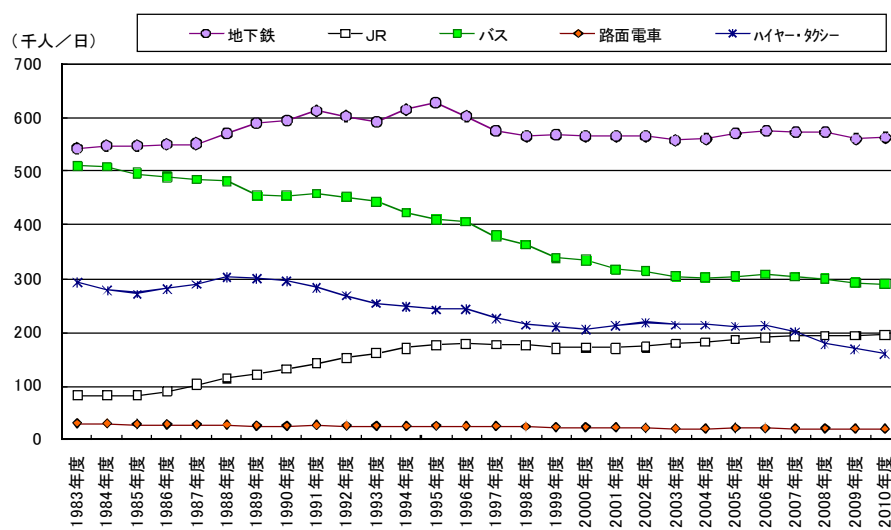


図 25 札幌市内の地下鉄・JR網

札幌市内 機関別日平均乗車人員



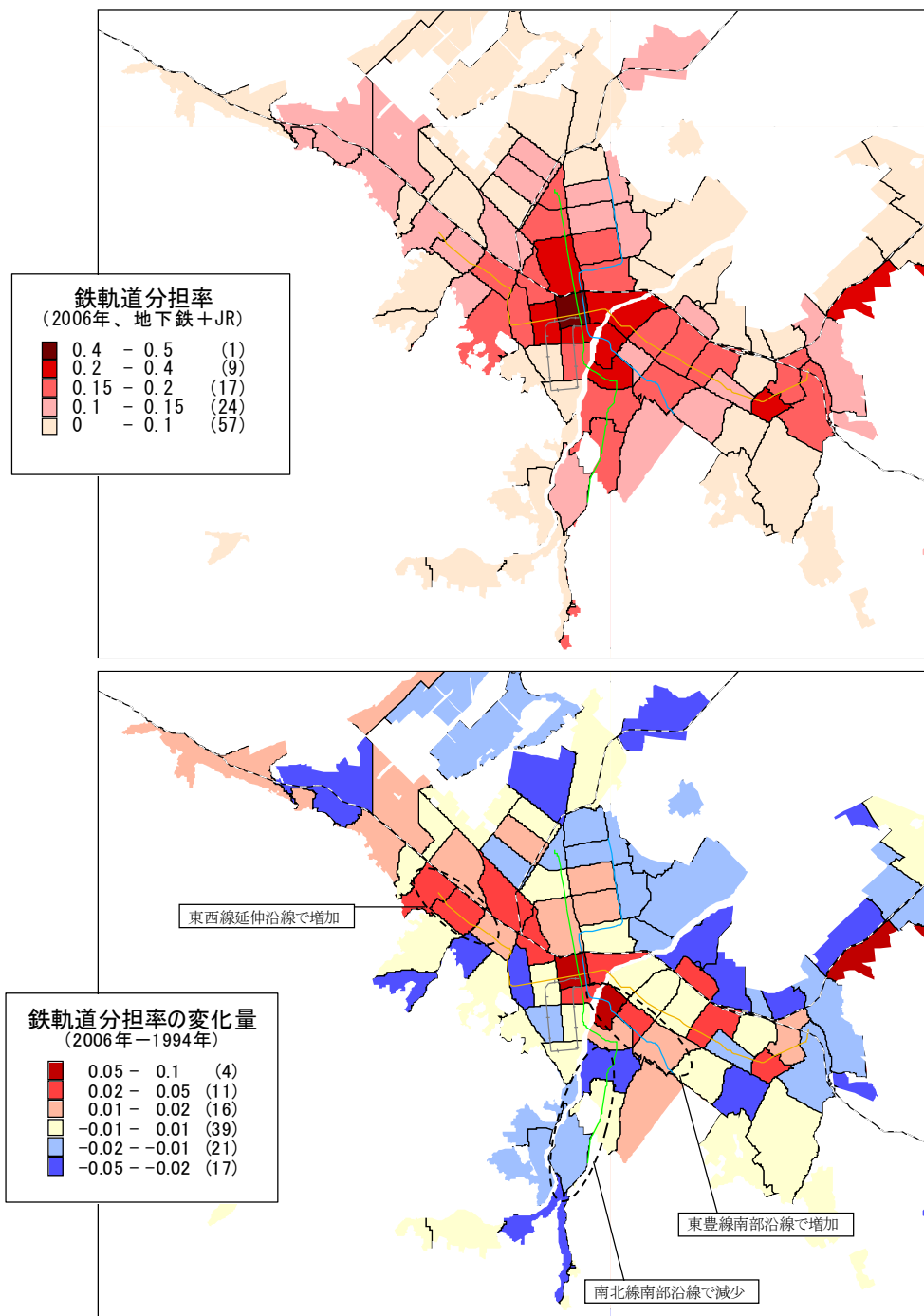
資料：札幌市統計資料

図 26 公共交通の利用者推移

(2) 鉄軌道利用の地域別傾向

◇ 都心の鉄軌道分担率¹⁾は高い。沿線によっては鉄軌道利用率が減少。

- ・ 駅沿線での鉄軌道分担率が高く、特に都心では分担率が高いです。
- ・ 都心や、東豊線の南部区間（「豊水すすきの～福住」1994年整備）や東西線西区間（「琴似～宮の沢」1999年整備）で鉄軌道の利用率が上昇していますが、郊外部や南北線の南部区間など高齢化率が高い地区では利用率の減少が見られます。



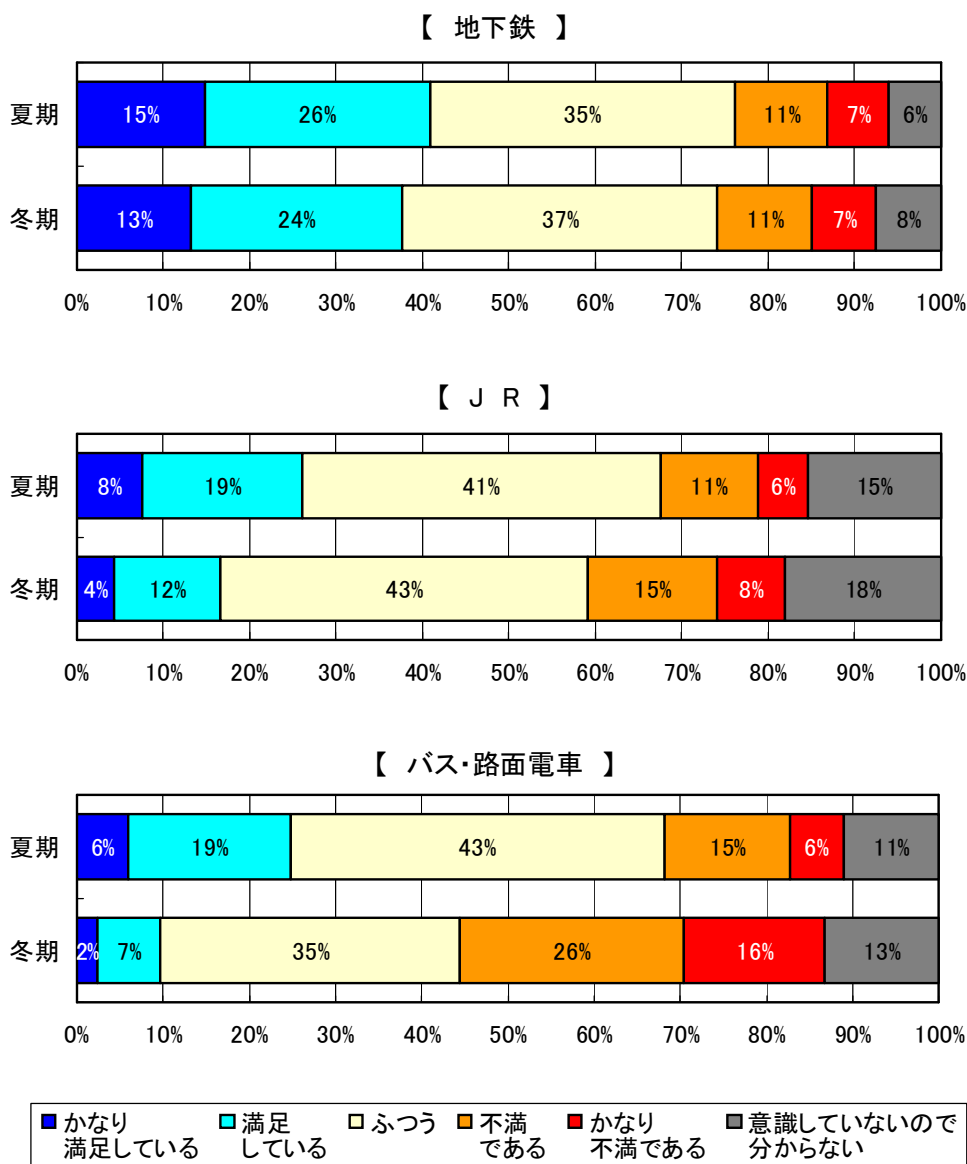
資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 27 鉄軌道の分担率（利用率）とその変化

(3) 公共交通の満足度

◇ 季節に依らず地下鉄の満足度は高い。冬期のバスの満足度は低い。

- ・「地下鉄」「ＪＲ」「バス・路面電車」を比較すると、季節によらず地下鉄の満足度は高い傾向にあります。
- ・「バス・路面電車」の満足度は、夏期と冬期で大きく異なり、冬期は４割以上が「不満である」または「かなり不満である」と回答している。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年、ライフスタイル調査）

図 28 居住地域の交通サービス満足度（地下鉄、ＪＲ、バス・路面電車）

(4) バス

◇ バス利用者は減少の一途をたどる。バス事業の経営状況は厳しい。

- ・市営バス事業の民間委譲（H15～16）が行われ、市内路線バスは全て民営となりました。
- ・市街地の殆どを鉄軌道とバスがカバーしています。バス走行キロは、ほぼ横ばいのなか、乗車人員は減少の一途をたどっており、バス事業の経営状況は厳しくなっています。
- ・道路運送法の改正（H14）で路線撤退に対する規制が解除され、認可制から届出制となりました。
- ・札幌市では新たなバス路線維持補助制度を導入（H21）し、生活路線の確保に取り組んでいます。

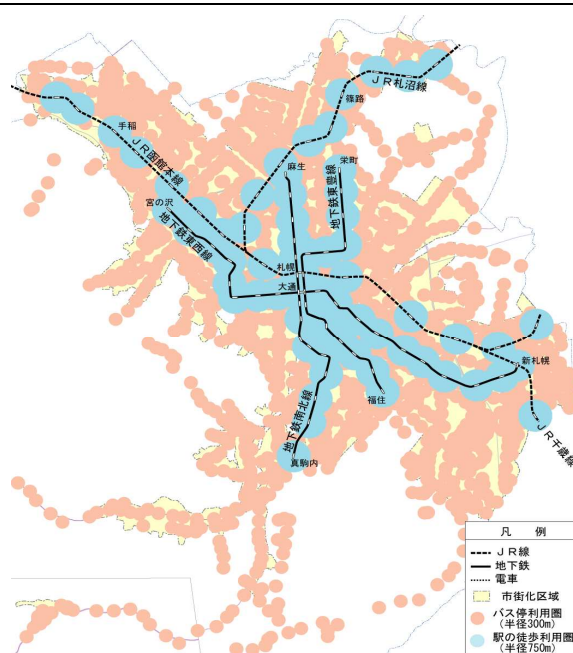


図 29 市内バス鉄道カバー圏

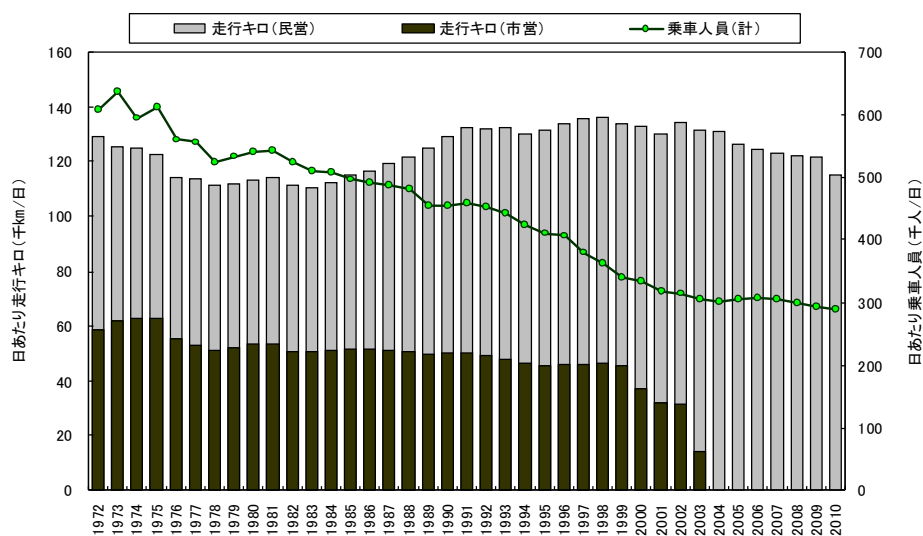


図 30 市内バスの走行キロと乗車人員の推移 資料：札幌市統計資料

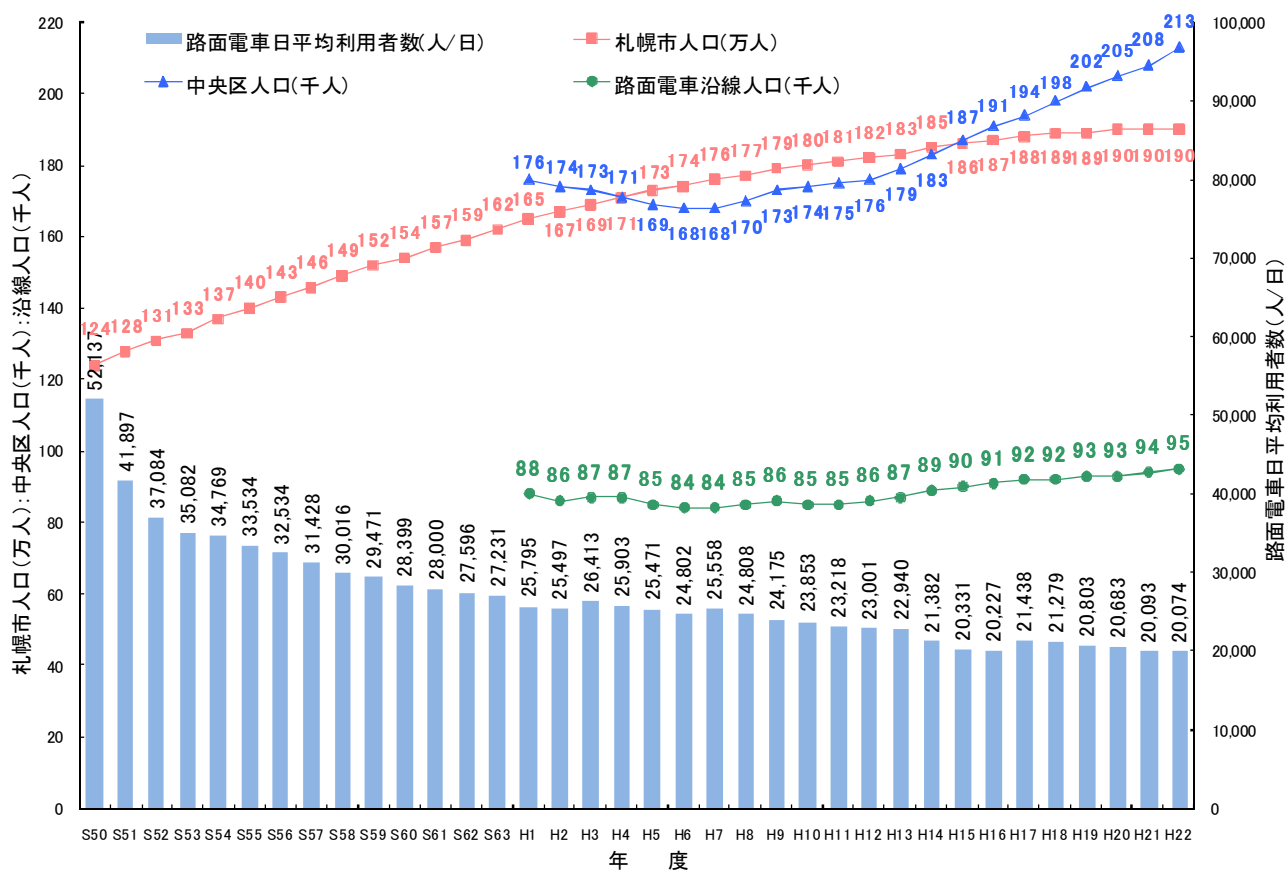


図 31 市内バス路線・停留場（便数別）

(5) 路面電車の状況

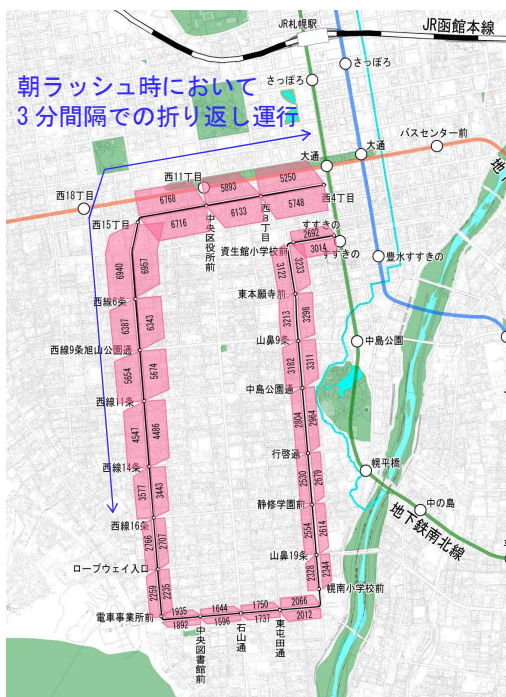
◇利用者の減少は続くものの、地域に必要な交通機関となっており、今後のまちづくりへの活用が期待されている。

- ・路面電車は近年、利用者が減少傾向にあるものの、1日平均2万人が利用し、特に朝ラッシュ時には一部区間（西4丁目―西線16条間）で3分間隔の折り返し運行を行うなど、交通需要が大きく、地域に必要な交通機関となっています。
- ・沿線には藻岩山やコンサートホール Kitara 等の集客施設が点在し、観光客等にとっても重要な足となっています。
- ・高齢者をはじめとした日中の利用も多いものの、施設や車両の老朽化が進んでおり、バリアフリーに対応していない状況となっています。
- ・現在、路面電車は国内外で人や環境に優しい特性等が見直され、交通機関としてだけでなく、将来を見据えたまちづくりへの活用が期待されています。



資料：札幌市路面電車活用方針（2010年（平成22年））、札幌市統計資料

図32 利用人員と沿線人口の推移



札幌市の車両

図 33 停留場間における輸送人員
(2009 年 1 月平日)

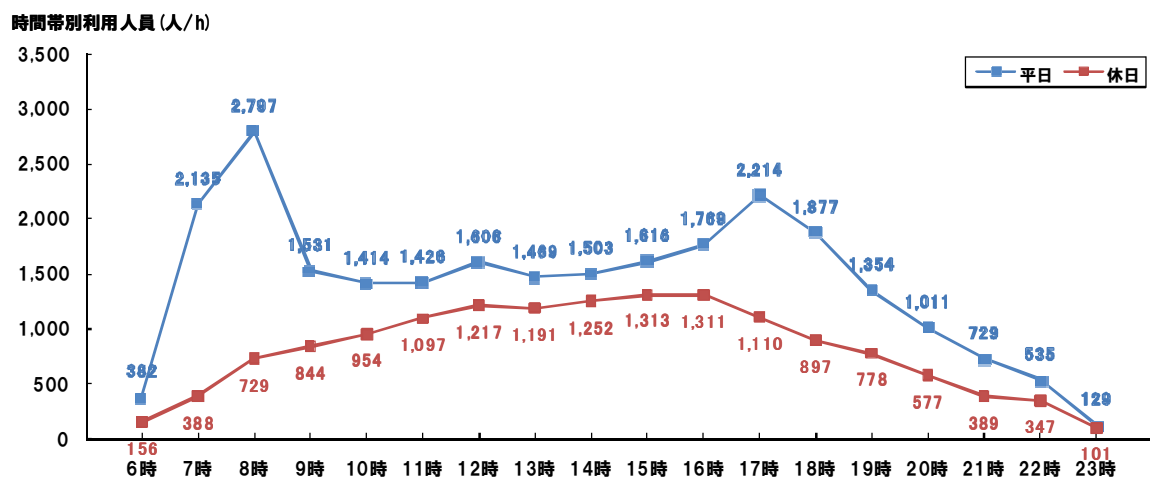


図 34 1 日の時間帯別利用者数の推移 (2009 年 1 月)



フランス・ストラスブール

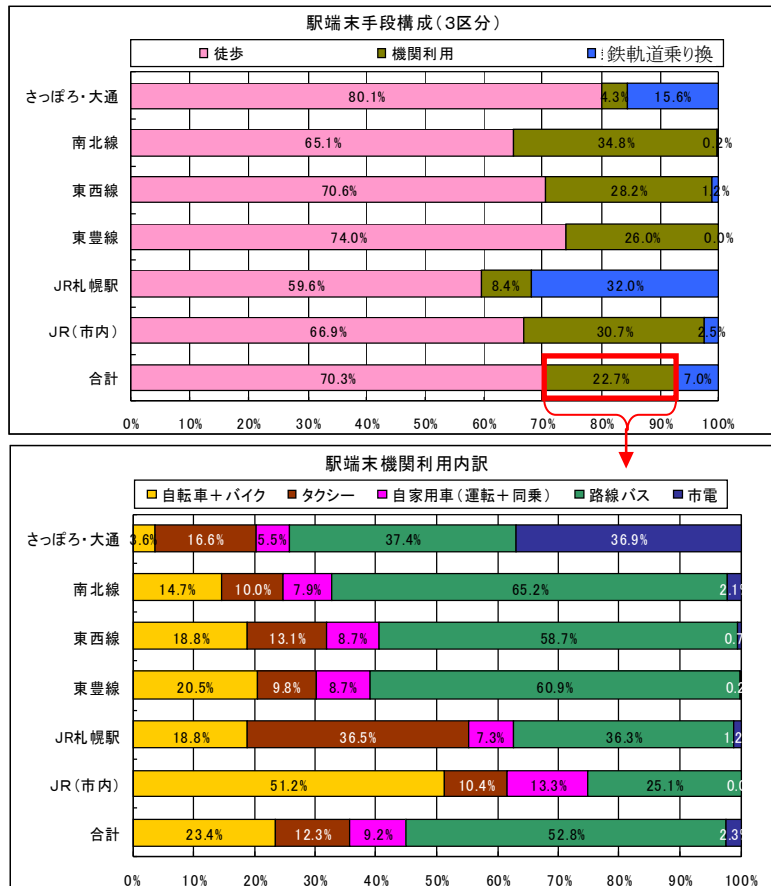


富山市の低床車両

(6) 乗り継ぎ

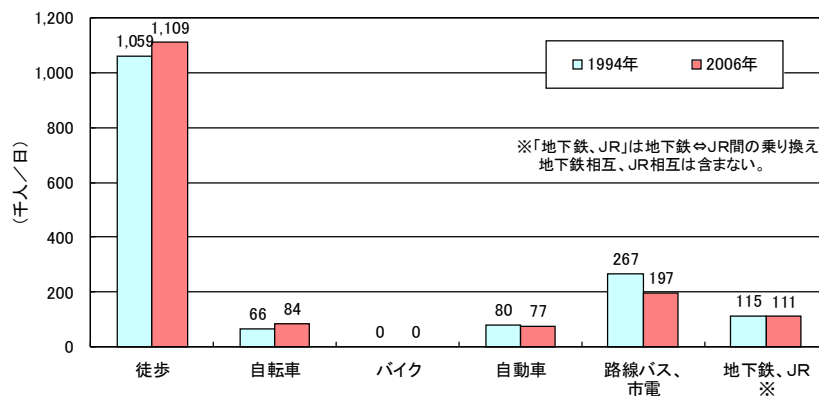
◇ 駅でのバス乗り継ぎが減少し、自転車や徒歩が増加する傾向。

- ・ 駅端末手段の7割は徒歩です。バスや自転車からの乗り継ぎは2割あまりです。
- ・ 地下鉄駅ではJ R 駅に比べて、バス乗り継ぎ利用割合が高いです。
- ・ 駅端末手段別ではバスが減少して、自転車や徒歩が増加する傾向となっています。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 35 市内鉄軌道の路線別端末手段構成



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

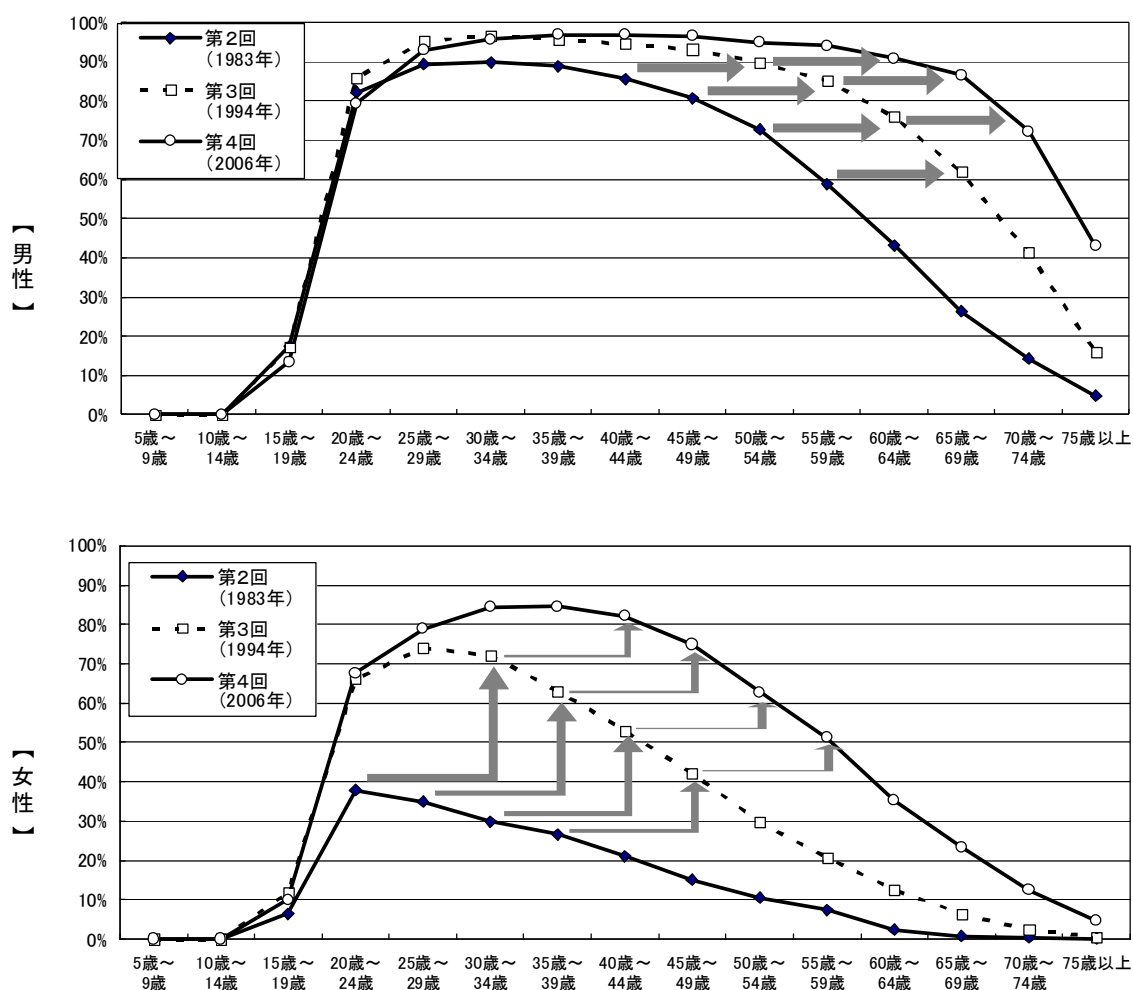
図 36 端末手段別駅乗降者数（札幌市内駅集計）の推移

1-4 自動車交通

(1) 免許保有と自動車保有の状況

◇ 女性の免許保有率が上昇。普及が進んだマイカー。

- ・男性は20代までに殆どの方が免許を取得する傾向が、20年前から変わりません。
- ・これに対し、女性は20代までに免許を取得する人の割合が伸び、かつ30代以降に免許を取得した人も多いです。
- ・自動車保有台数は、人口を上回るペースでこれまで増加してきました。(次ページ図)



資料：道央都市圏パーセントリッパ調査（2006年）

図 37 年齢階層別の免許保有率の推移

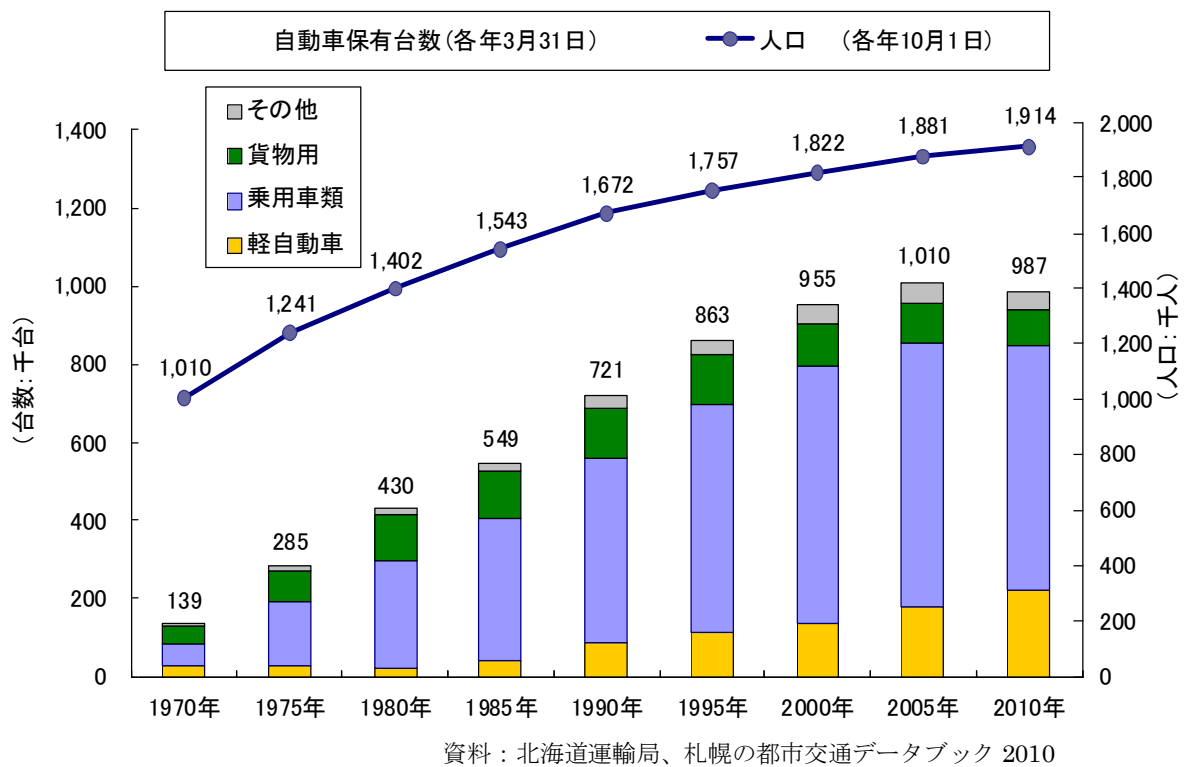
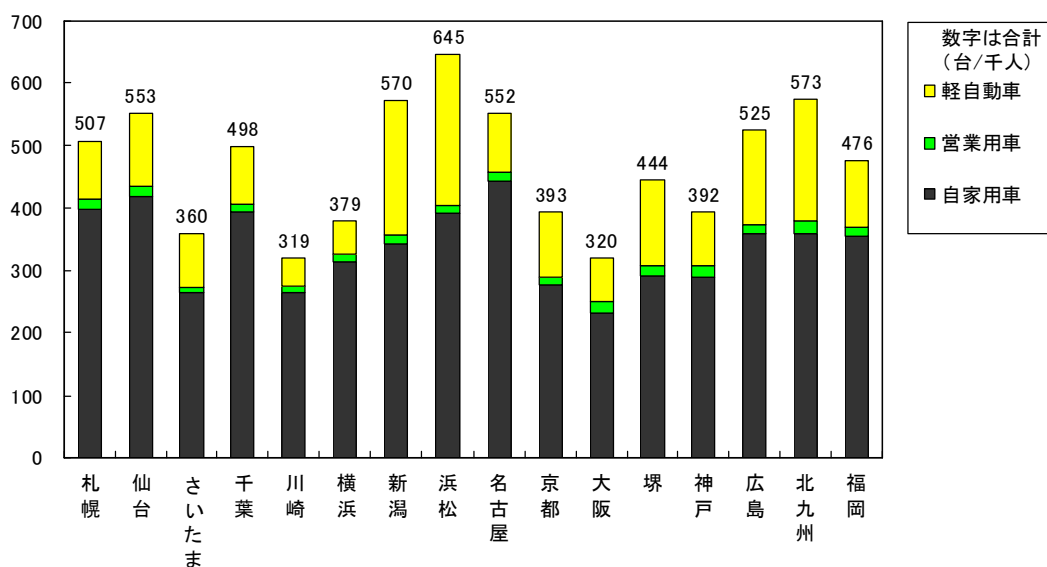


図 38 札幌市内の自動車保有台数



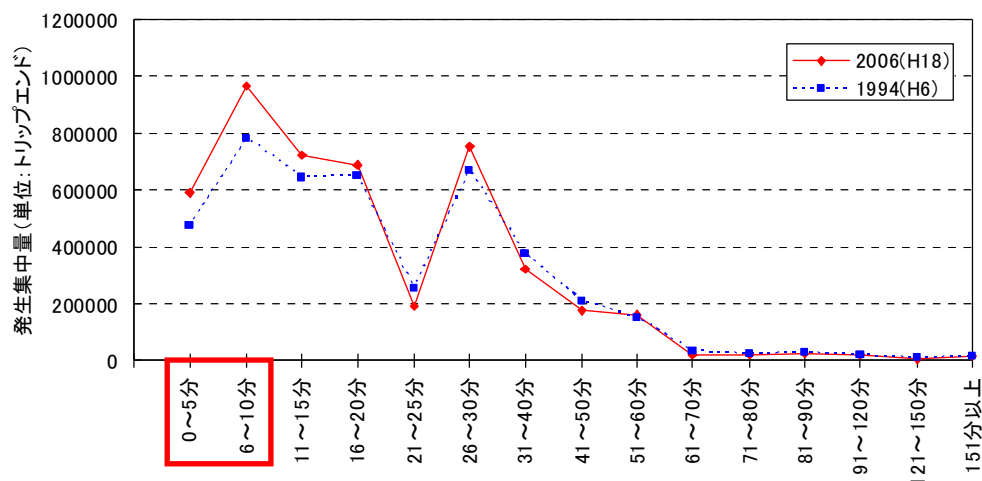
資料：「自家用・営業用（軽自動車除く）の登録自動車数」については「市区町村別自動車保有台数（平成 20 年 3 月末現在）」（(財)自動車登録情報協会）。軽自動車台数は「市区町村別軽自動車車両数（平成 19 年 3 月末現在）」（(社)全国軽自動車協会連合会）。人口は国勢調査（2005 年）。

図 39 人口あたり自動車保有台数の他都市との比較

(2) 自動車への依存

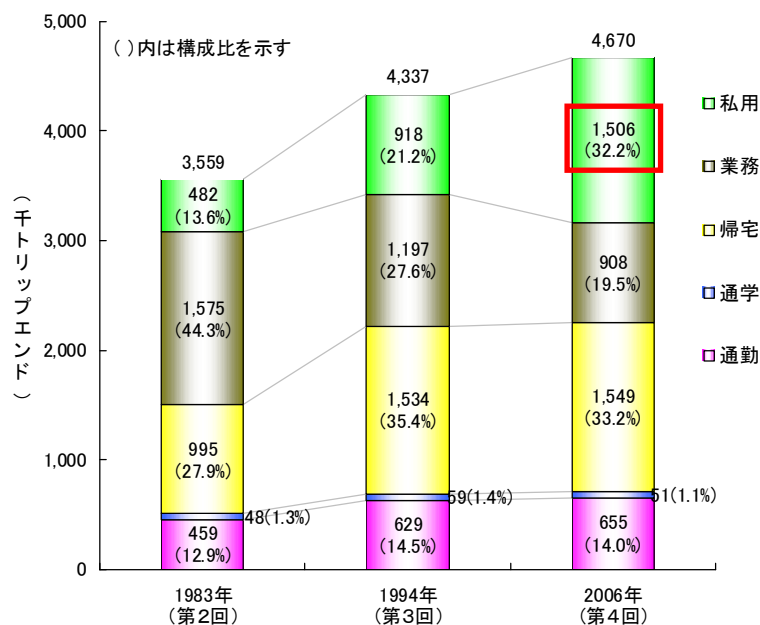
◇ 自動車の短距離利用が増加。買い物など安易に車を使う傾向。

- ・ 短距離（移動所要時間：10 分以内）での自動車移動が増加しています。
- ・ 私用目的での自動車利用が増加しています。
- ・ 女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、買い物などで気軽に自動車を利用する傾向が強まっていると考えられます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年）

図 40 札幌市内における発生集中交通量の移動所要時間分布



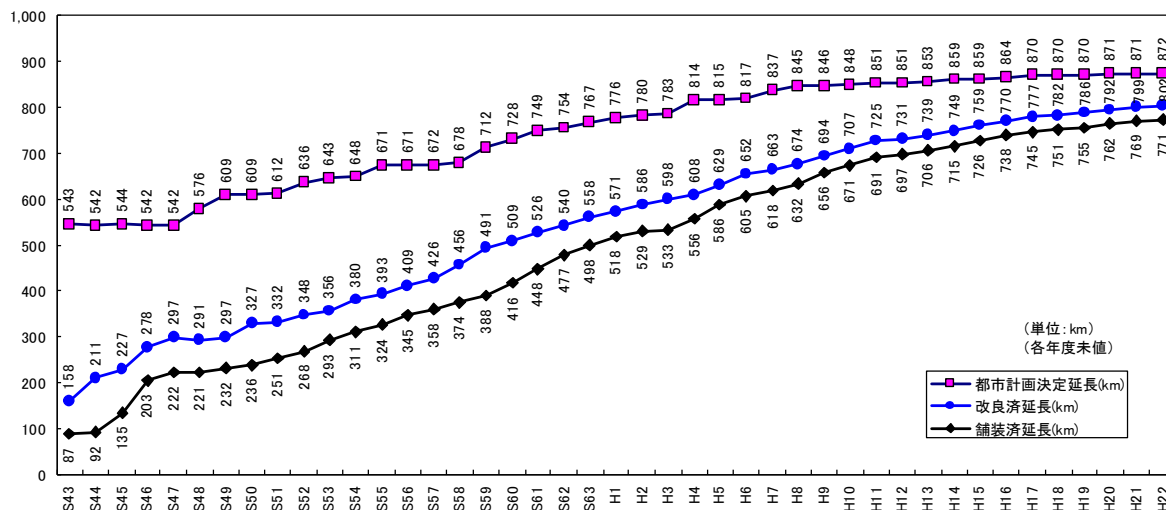
資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年）

図 41 札幌市内の目的別自動車発生集中量の推移

(3) 道路整備状況

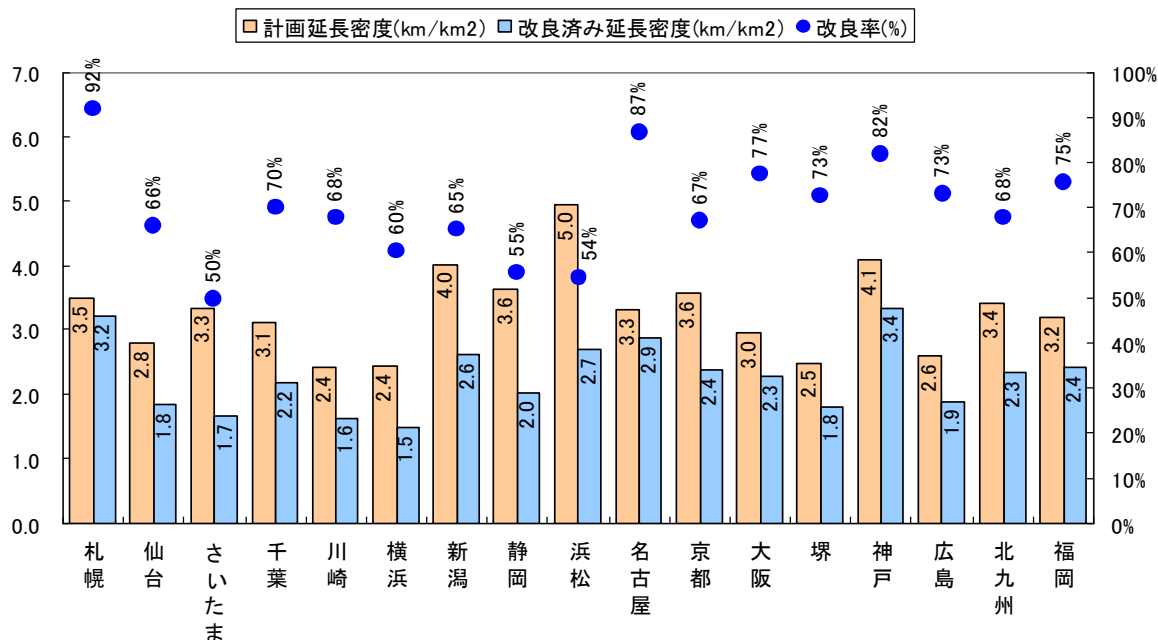
◇ 道路整備は着実に進み、整備率は他都市と比べ高い。ただし、都心部における自動車専用道路は無い。

- ・都市計画道路の道路整備は着実に進んできています。
- ・他都市と比べても、幹線街路の整備率は高いです。
- ・他の政令指定都市の多くは、都心部で自動車専用道路が整備されています。



資料：札幌市統計資料

図 42 札幌市内の都市計画道路整備率の推移



資料：札幌市統計資料、平成 22 年都市計画年報（国土交通省）

図 43 幹線街路密度と整備率の他都市との比較（2009 年度）

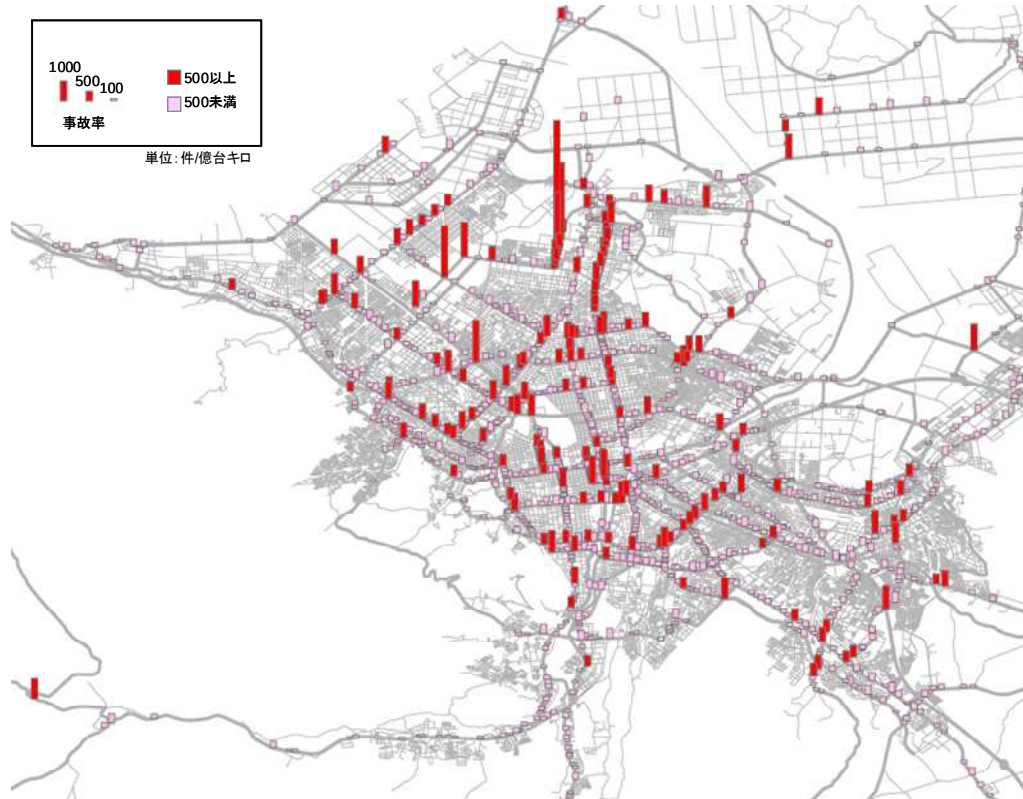


図 44 自動車専用道路網の比較

(4) 交通事故状況

◇ 死傷事故は市内幹線道路で広く発生。

- ・ 死傷事故は市内の幹線道路で広く発生しています。



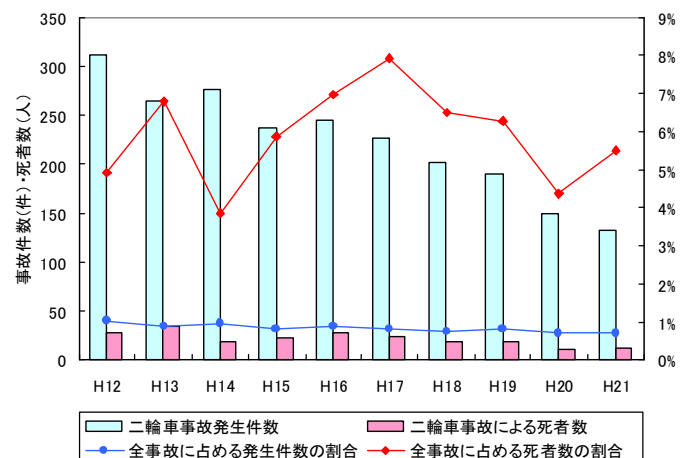
資料：寒地土木研究所

図 45 交差点事故率（2002～2005 年）

～致死率の高いバイク事故～

北海道における二輪車の事故（第1当事者）

北海道における二輪車事故件数は近年減少傾向を見せているが、二輪車事故の全事故に占める発生件数割合（1%未満）に比較して、死者数割合（約4～7%程度）が高く、四輪車に比べて、二輪車事故は死亡事故に至るケースが多くなっています。



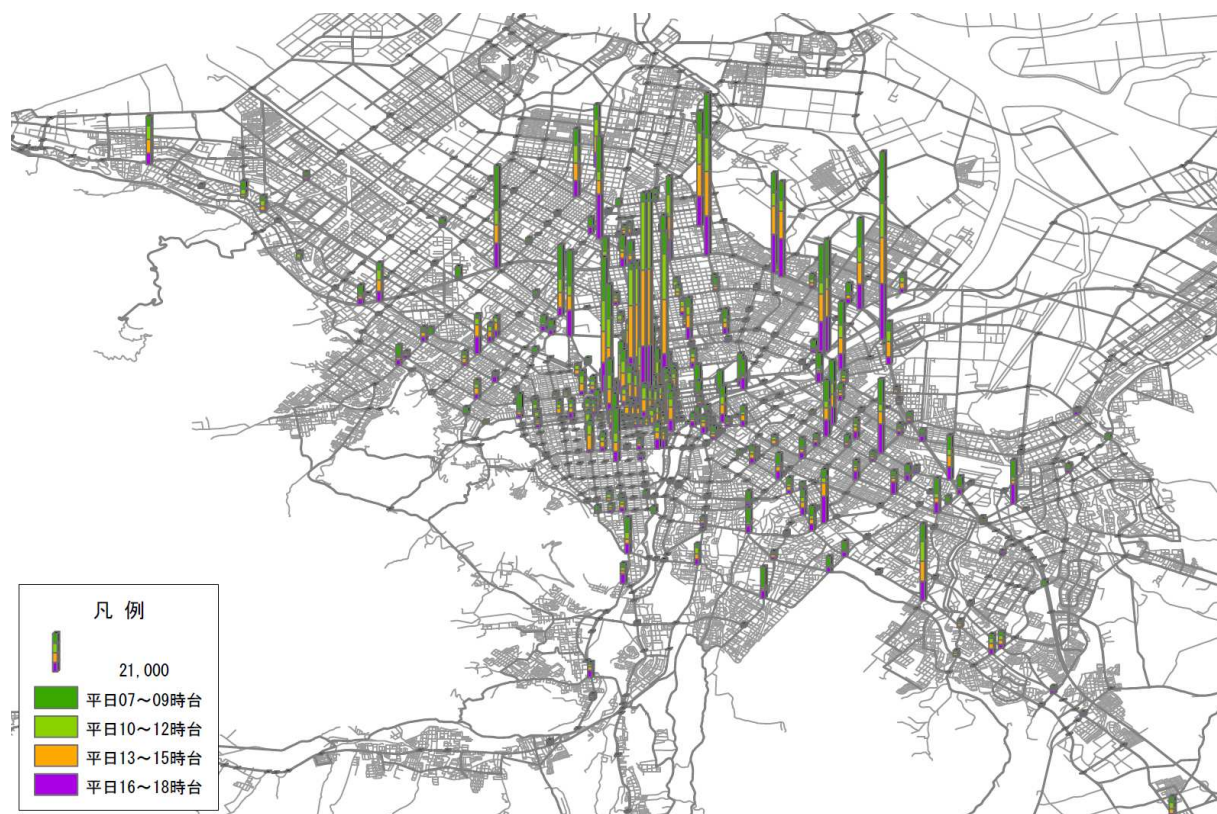
資料：交通年鑑

図 46 二輪車事故件数など

(5) 道路交通状況

◇ 交通混雑は都心を中心に発生。

- ・ 交通混雑は都心を中心に発生しています。



混雑発生：5分間の平均走行速度が20km/h以下となった回数

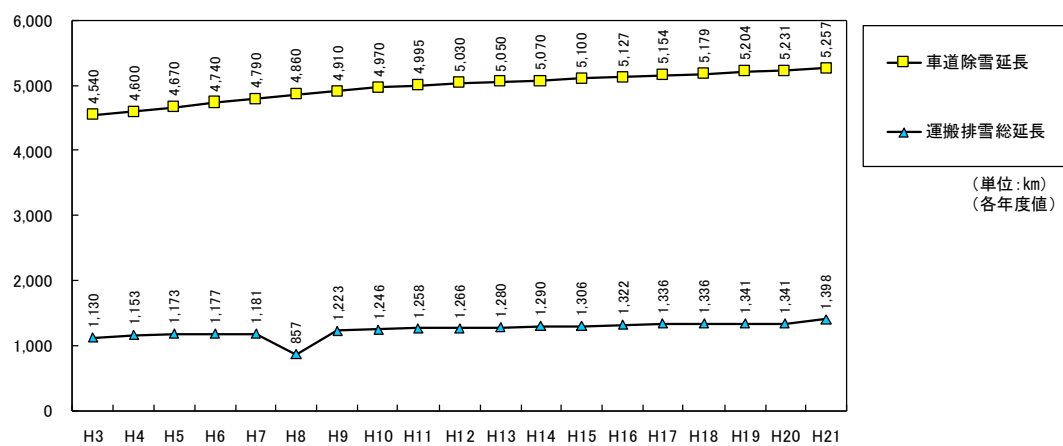
資料：寒地土木研究所

図 47 混雑発生状況（2005 年）

(6) 冬の道路交通状況

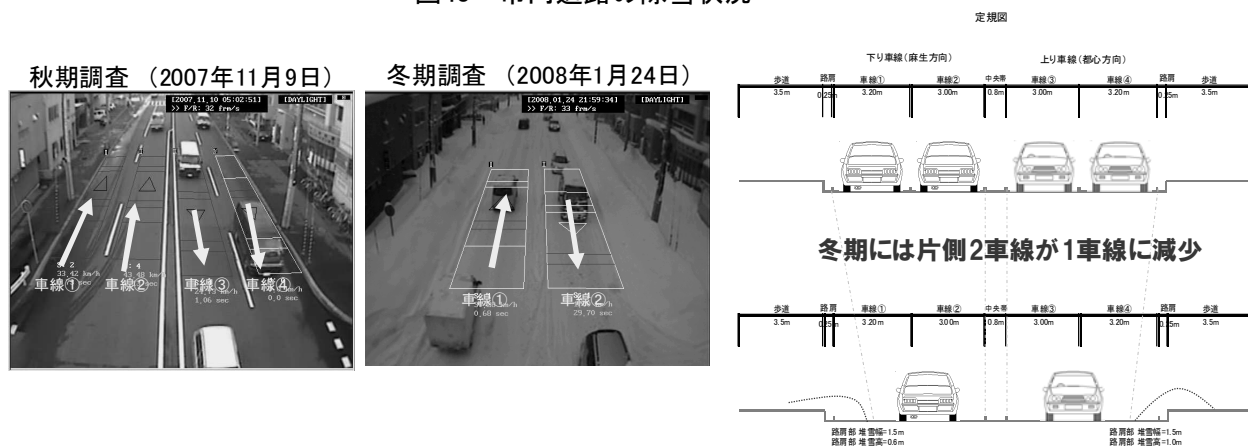
◇ 積雪で冬期の速度は秋の半分。

- ・車道除雪延長は、年々増加傾向です。
- ・冬期は積雪で路面環境が低下します。また、雪山により有効幅員が減少します。
- ・交通容量の低下から、冬期には所要時間が3割ほど増加しています。



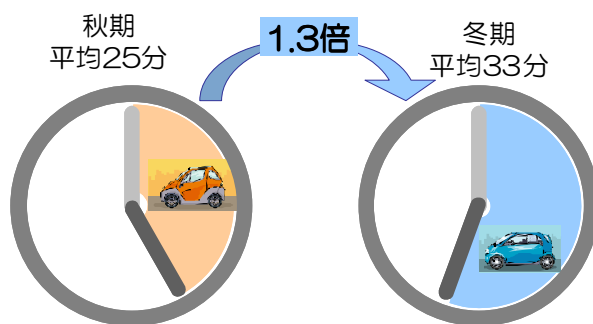
資料：札幌市統計資料

図48 市内道路の除雪状況



資料：寒地土木研究所

図49 西5丁目・樽川通(北18条)における秋期・冬期の状況



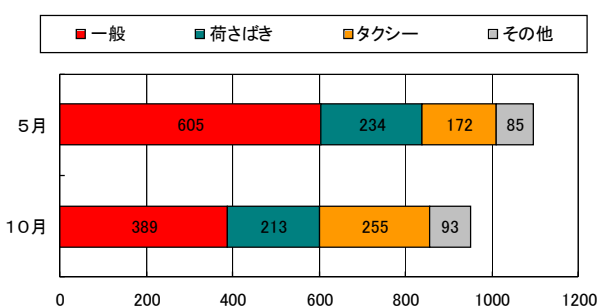
資料：道央都市圏パーソントリップ調査(2006年)

図50 自動車での通勤通学所要時間比較

(7) 都心部の駐車状況

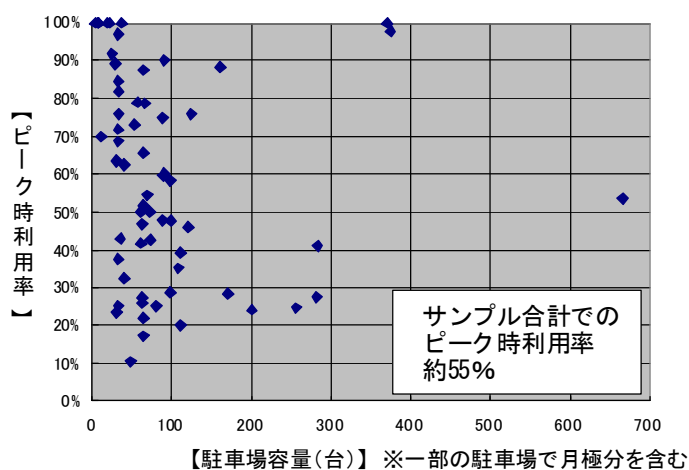
◇ 都心内では、一般車だけでなく荷さばきやタクシーの路上駐車が依然多い。

- ・道路交通法の改正（平成 18 年 6 月施行）での駐車取り締まり強化に伴い、一般車などの路上駐車は減少しましたが、依然都心部での路上駐車台数は多く、荷さばきやタクシーの割合も多いです。
- ・都心部の平均自動車走行速度は僅かに改善したものの、13 km/h 程度と低いです。
- ・ピーク時には満車となる駐車場もありますが、総体として都心の駐車場容量は充足しています。



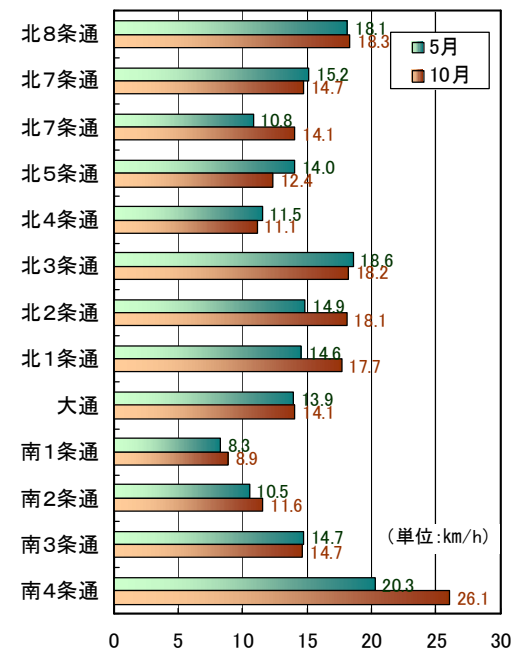
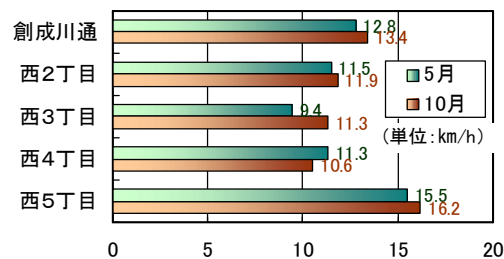
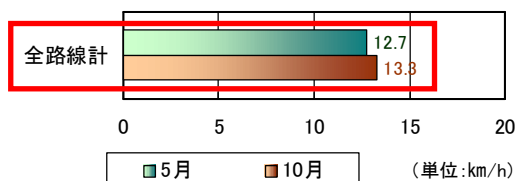
資料：平成 18 年度札幌都心モニタリング調査
(調査範囲は東西で創成川通～西 5 丁目線、
南北で北 8 条通～南 4 条通)

図 51 都心路上駐車調査でのピーク時
車種別路上駐車台数



資料：平成 22 年度札幌市駐車場実態調査

図 52 都心部時間貸し駐車場の利用状況



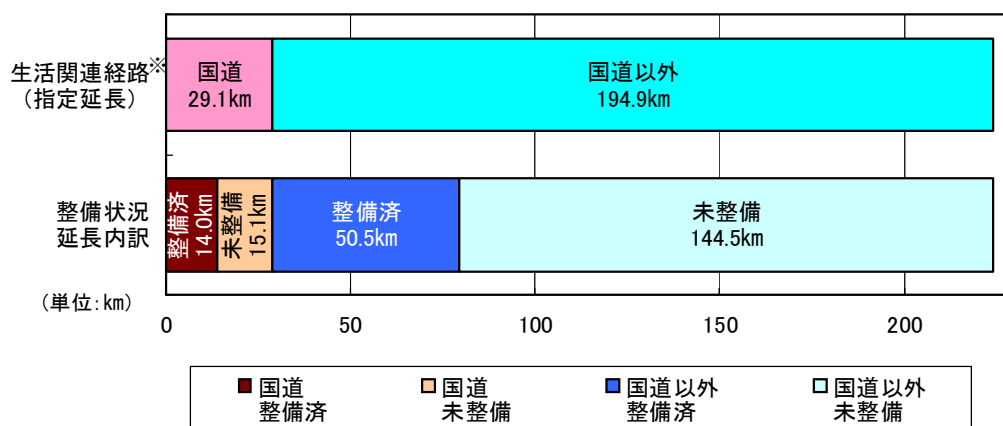
資料：2006 年度札幌都心モニタリング調査

図 53 都心内の路線別の平均自動車走行速度

1-5 歩行者

◇ バリアフリー化や冬期路面对策などの課題が残る歩道整備。

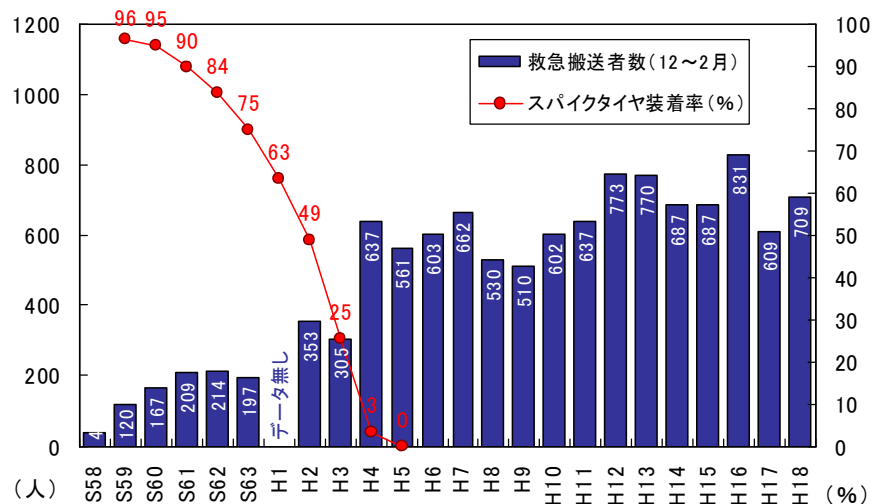
- ・歩道のバリアフリー化に取り組んでいますが、整備率は未だ低いです。
- ・冬期はつるつる路面による転倒事故が多く発生しています。



※生活関連経路：生活関連施設（高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）相互間の経路。

資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（2008 年）

図 54 歩道のバリアフリー化整備状況



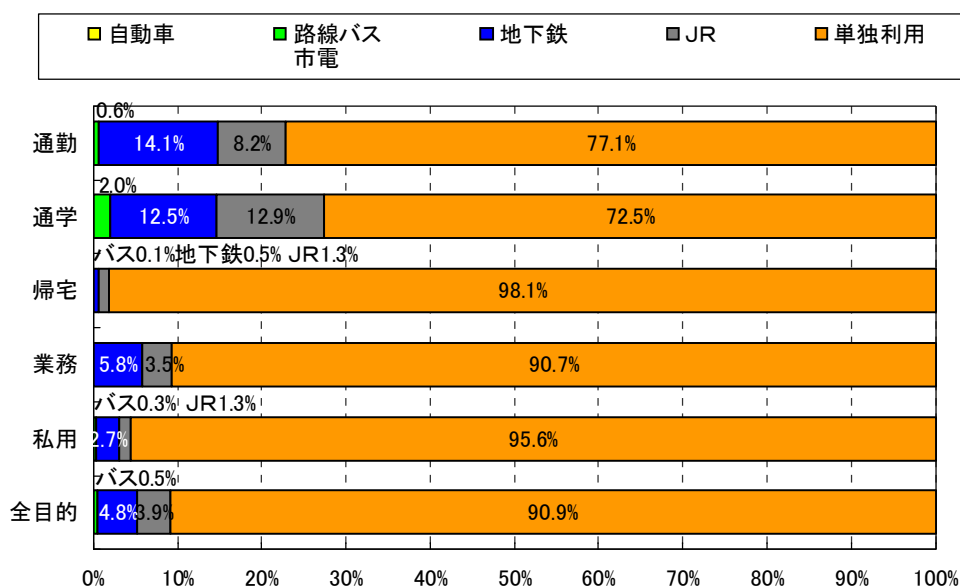
資料：さっぽろウィンターライフ推進協議会サイト

図 55 札幌市内冬期転倒事故の救急搬送者数とスパイクタイヤ装着率の推移

1-6 自転車

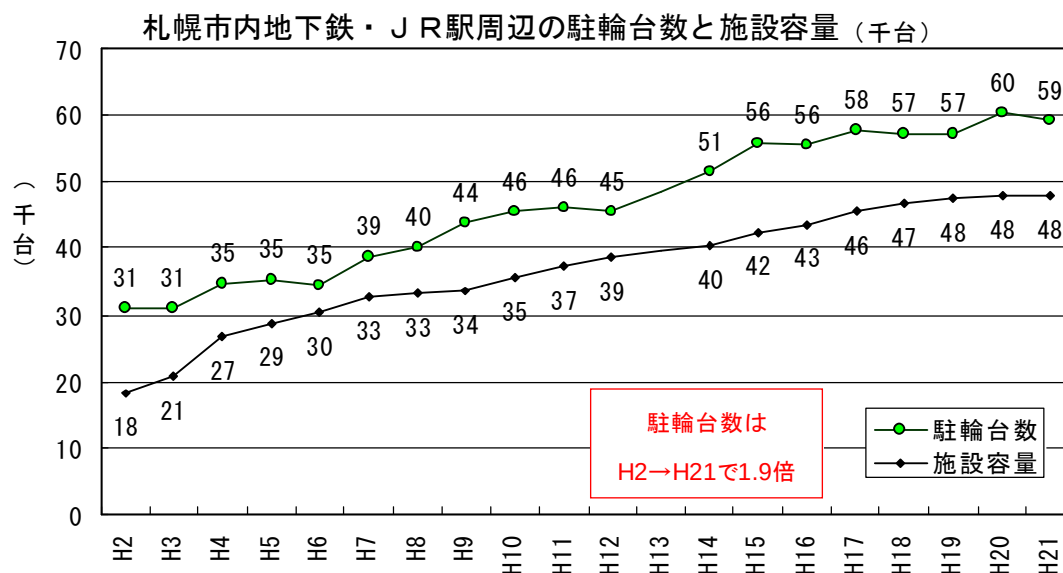
◇ 都心部や駅周辺における自転車が増加し、駐輪場不足が課題。

- ・自転車は、都心部や駅周辺における交通手段として増加傾向です。（前述）
- ・通勤、通学では、自転車利用後に地下鉄、ＪＲに乗り継ぐ需要が25%前後見られます。
- ・都心部への乗り入れ、あるいは駅で乗り継ぐ自転車が増加するなか、駐輪場が不足している状況にあります。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図56 目的別自転車利用後手段の構成比（札幌市内着自転車集計）



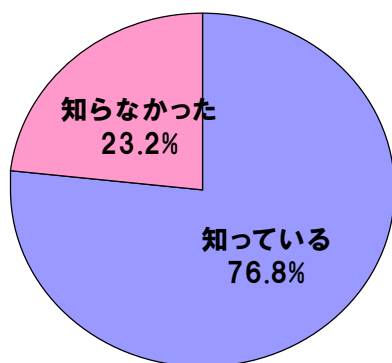
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図57 駅周辺での駐輪台数と駐輪場整備状況

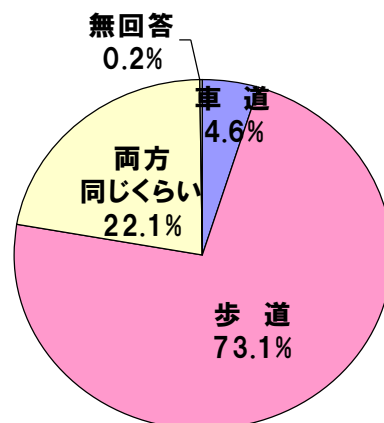
◇ 自転車の車道走行ルールを知っているも、危険の不安から歩道を走行。

- ・ 自転車は車道の左側通行が原則であることを認識しているものの、車道では自動車との交錯の危険を感じるため、歩道を走行している利用者が多い状況です。

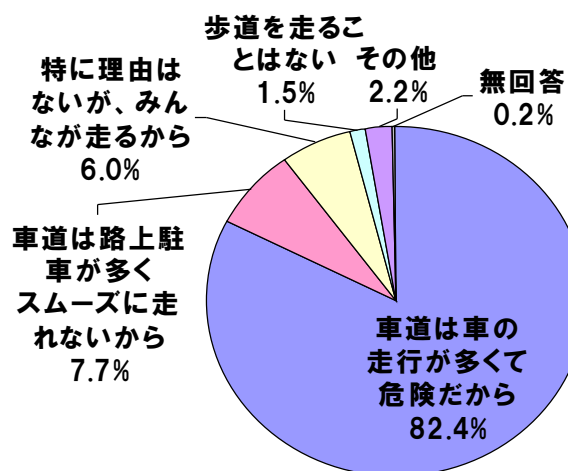
Q. 自転車は原則、車道の左側を通行しなければならないことについて



Q. 普段、自転車を走行している位置



Q. 歩道を走行する理由



資料：2007 年度札幌市市政世論調査

図 58 市民の自転車利用の現状

◇ 歩行者・自転車と自動車の事故や、歩行者と自転車の接触の問題がある。

- ・交通事故死者は、人対車両事故によるものが50%、自転車×車両事故によるものが12%を占めています。
- ・事故数として顕在化していませんが、歩行者と自転車の接触事故も課題となっています。

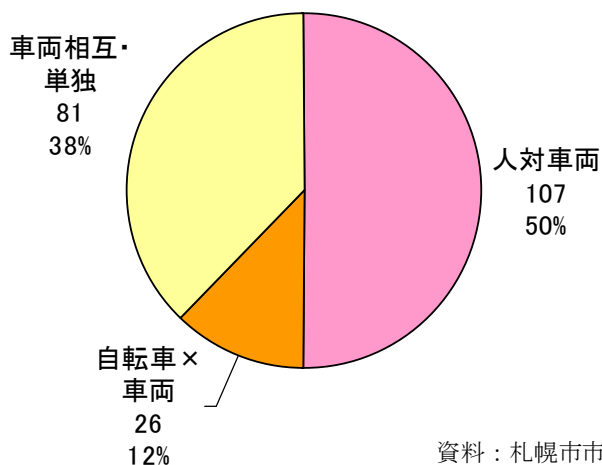
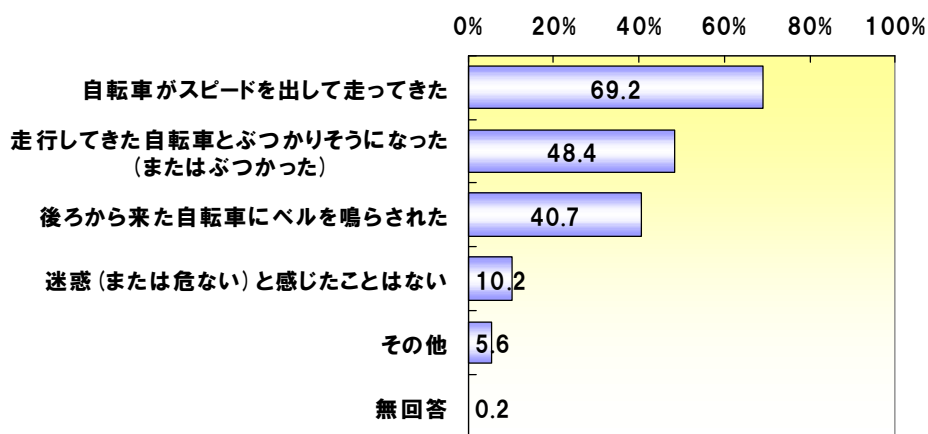


図 59 交通事故死者の事故類型構成比 ～過去5年間（2004～2008年）

あなたが歩道を歩いていて、走行する自転車を迷惑（または危ない）と感じたことがありますか。（複数回答可）



資料：2007年度札幌市市政世論調査

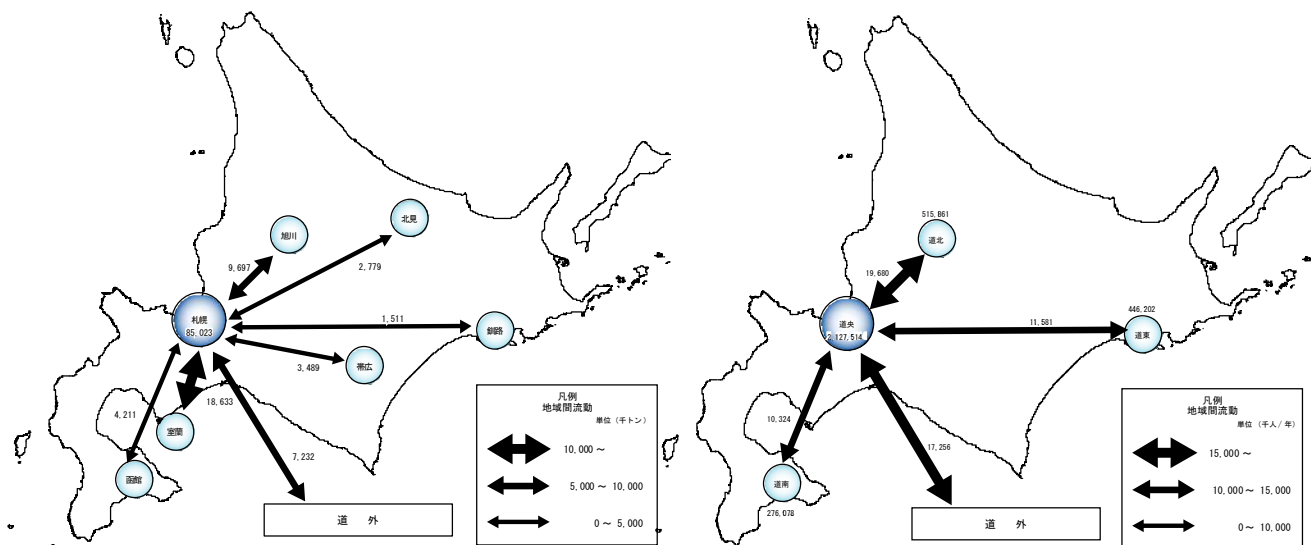
図 60 自転車に迷惑または危険を感じた経験の有無

1-7 広域交通(港湾・新幹線・空港)

(1) 地域間の人・物・車の動き

◇ 道内外の各地と、人・物・車が行き交う札幌市。

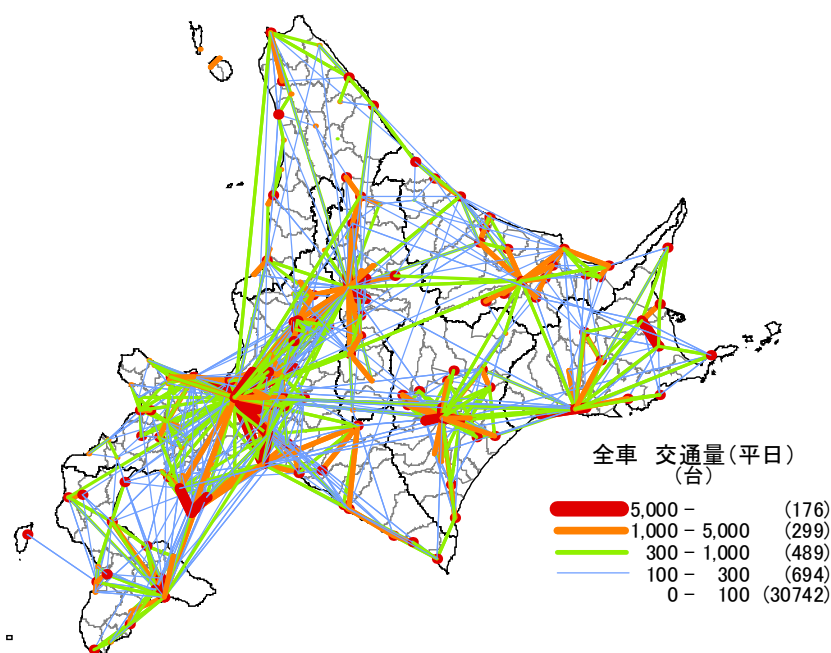
- ・貨物については、道央圏と道内道外と多くの流動があり、北海道内々及び内外貨物の約4割が道央圏で発生・集中し、札幌市は北海道の経済活動を牽引する役割を担っています。
- ・平日の自動車流動は、札幌市、旭川市などの圏域中心都市間の交通が多く、札幌では道内各地との交通が多いです。



札幌ブロック発着貨物流動量 (全交通機関)

道央発着旅客流動量 (全交通機関)

図 61 旅客流動・物流の動き 資料：2008 年度 貨物・旅客地域流動調査



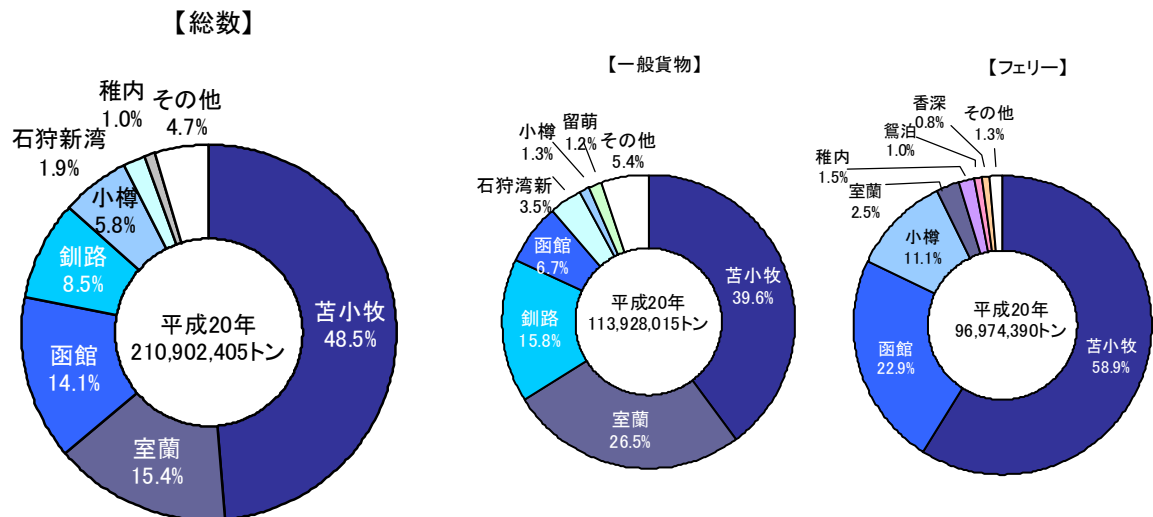
資料：2005 年 道路交通センサス (国土交通省道路局)

図 62 旅客流動・物流の動き

(2) 港湾

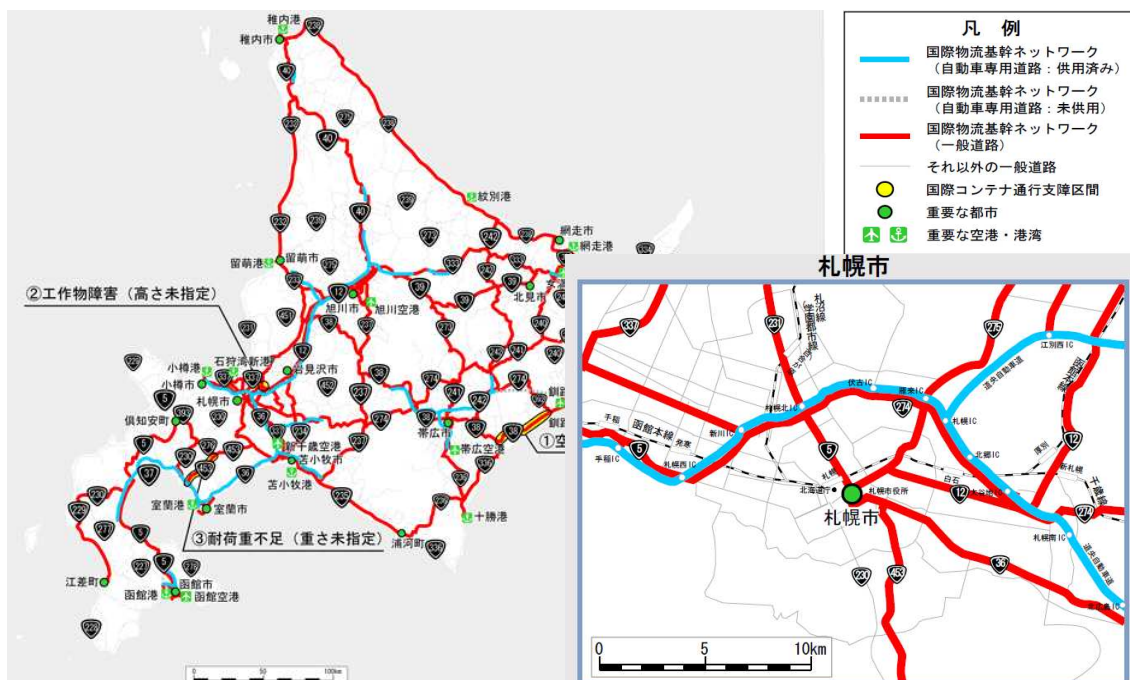
◇ 道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。

- ・港湾貨物の取扱量では、苫小牧港が大きなシェアを占めています。
- ・国土交通省では、国際競争力強化のため、国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の確保に取り組むこととしています。
- ・都心部から 15km に位置する石狩湾新港は、札幌都市圏の経済活動や市民生活に欠かすことができない物流拠点港として着実な歩みを進めています。



資料：北海道港湾統計年報（2008年（平成20年））

図 63 道内港湾別取り扱い貨物量シェア



資料：国土交通省北海道開発局

図 64 国際物流基幹ネットワーク

(3) 北海道新幹線

◇ 新青森～新函館間は着工済み。様々な積雪対策等により安定的な運行を確保。

- ・新青森～新函館間は2005年（H17年）に工事着工しています。
- ・新幹線は、北海道と同様な積雪寒冷地である東北や上信越地方においても様々な積雪及び寒冷地対策により安定的な運行が確保されています。



資料：札幌市市民まちづくり局

図 65 北海道新幹線の計画

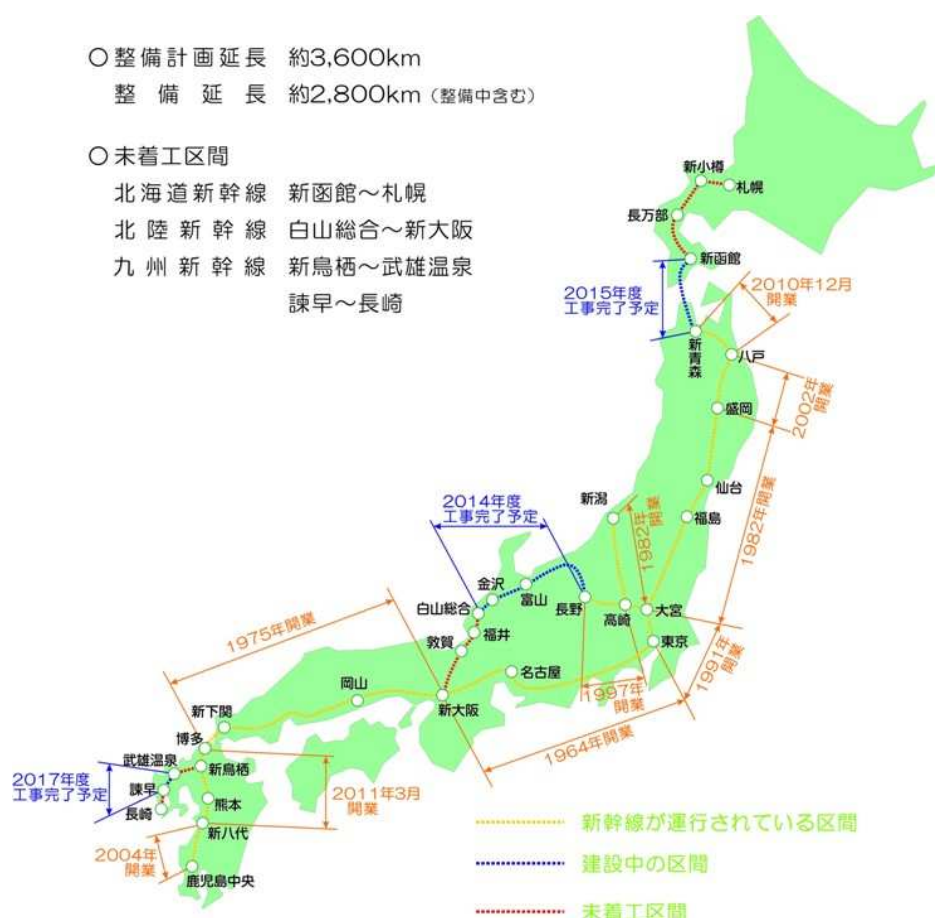
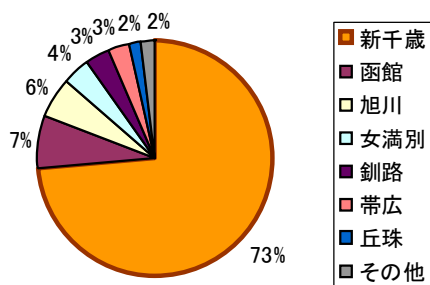


図 66 新幹線整備状況（2011 年度）

(4) 空港

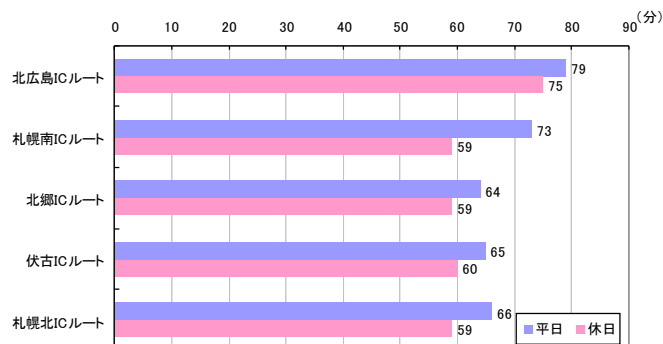
◇ 道内旅客の7割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。

- ・道内航空旅客人員の7割を新千歳空港が占めています。
- ・新千歳空港と都心部を車で移動する場合、平日で70分程度、休日で60分程度かかります。
- ・2010年7月にA-netの丘珠空港路線が新千歳空港へ集約されたため、丘珠空港の就航路線はHACのみとなりました。



資料：数字で見る北海道の運輸（2008年）

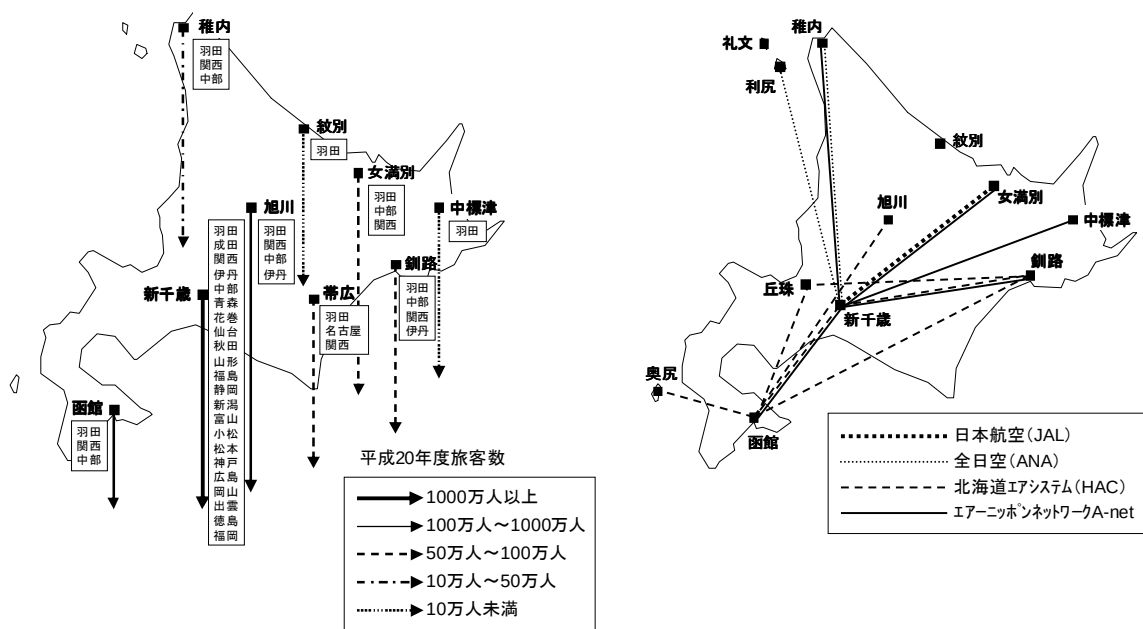
図 67 道内空港別旅客シェア



資料：平成17年度道路交通センサスによる独自集計

図 68 札幌都心～新千歳空港の所要時間

（高速道路利用、都心側利用IC別）



資料：数字で見る北海道の運輸、各空港時刻表（2010年7月現在）

図 69 北海道の航空路（左：道外路線、右：道内路線）

2 路面電車の役割と本計画の基本方針

各交通モードにそれぞれ課題等がある中で、路面電車に関する取組を本計画における事業として位置付けることとし、路面電車の役割や基本方針を明確にしたうえで具体的な事業を進めていくものとします。

2-1 路面電車の役割

(1) 都市交通の将来像

札幌市では、平成12年(2000年)1月に策定した「第4次札幌市長期総合計画」の基本構想で掲げる「北方圏の拠点都市」「新しい時代に対応した生活都市」の2つの都市像を受け、外延的拡大の抑制によるコンパクトな市街地の形成を目標に「多中心核都市構造の実現」「都心縁辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導」といった環境低負荷型都市構造への移行による持続的発展を目指しています。

これを踏まえた都市交通の将来像として、「公共交通を軸とした交通体系の確立」「適切な自動車交通の実現」「広域的な交通ネットワークの充実」を掲げ、多様な都市活動を維持・創出していくことを目指しています。

さらに、都心を「多中心核都市構造の中心」としたうえで、魅力的で活力ある都心整備を進めることとしており、札幌の魅力向上につながる空間形成や、人にやさしい交通環境を確保していくことを目指しています。



多中心核都市構造を構成する主要な拠点と高度利用住宅地、居住促進ゾーン

(2) 都市づくりの理念

平成 16 年（2004 年）3 月に策定した都市づくりの全市的指針となる「札幌市都市計画マスタープラン」では、これまでの拡大成長期の都市づくりから基本方向を見直し、『持続可能なコンパクト・シティへの再構築』を都市づくりの理念としています。

都市全体の視点からは、市街地の拡大抑制を基調として、既存都市基盤を有効に活用しながら都市の魅力と活力を向上させることとし、身近な地域の視点では、主として徒歩での移動が可能な身近な生活圏の中で、日常的な生活を支える多様な機能がまとまりをもって提供されることを目指しています。

また、今後の都市づくりにおける総合的な取り組みとして、「①都心の再生・再構築」「②多中心核都市構造の充実・強化」「③多様な住まい方を支える高い居住環境の実現」「④市街地の外の自然環境の保全と活用」「⑤オープンスペース・ネットワークの充実・強化」を都市づくりの力点と位置付けています。

「札幌市都市計画マスタープラン」では、部門別の取組方針のひとつとして「交通」を位置付けており、以下の基本方向を定めています。

＜基本方向（交通）＞

■総合的な交通ネットワークの確立

- ・公共交通を軸とした交通体系の確立
- ・必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより適切な自動車交通の実現
- ・広域的な交通に関わる安定的で利用しやすいネットワークの確立

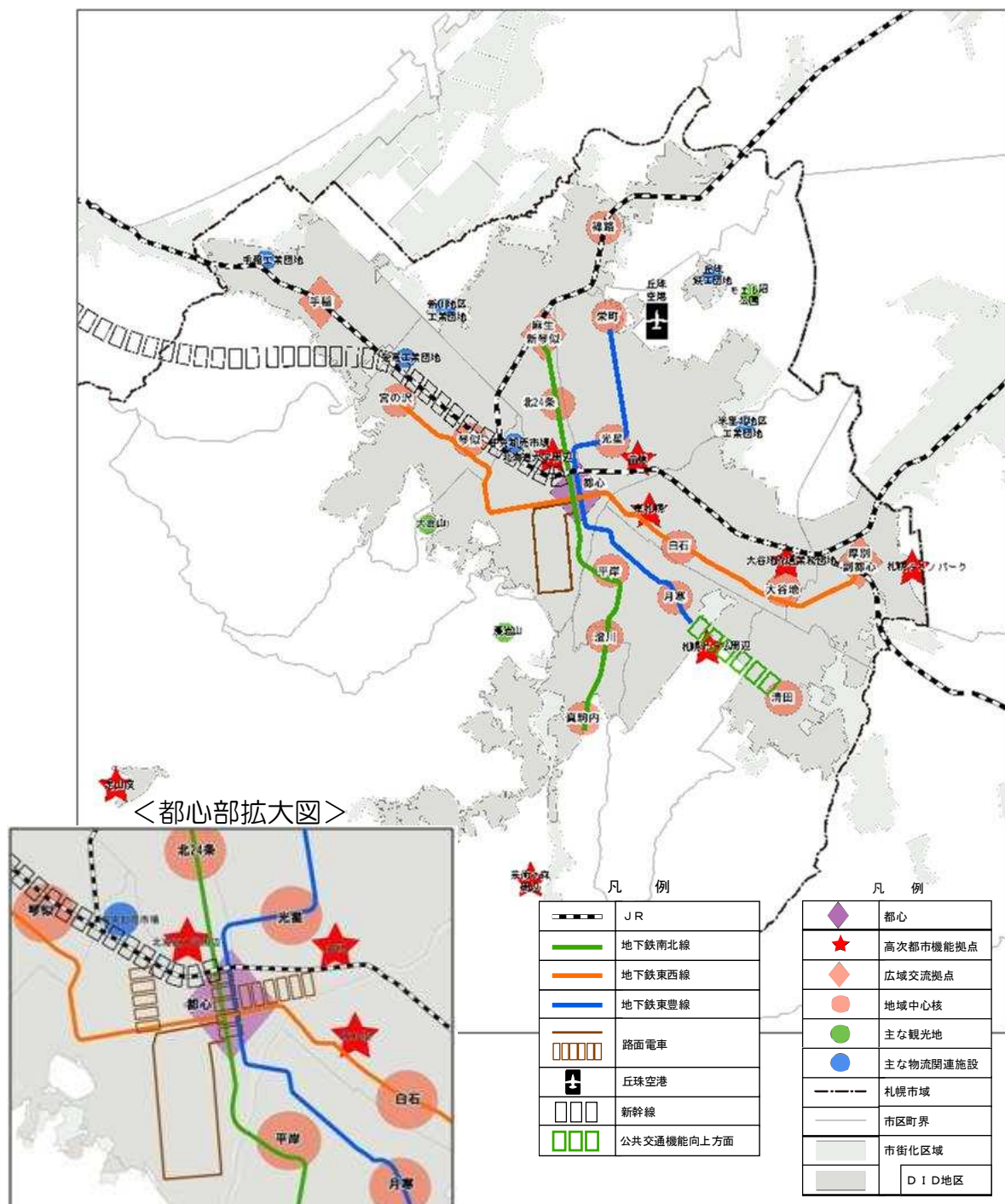
■地域特性に応じた交通体系の構築

- ・地域特性やまちづくりの方向を踏まえた交通体系の構築

(3) 路面電車の役割

「第4次札幌市長期総合計画」及び「札幌市都市計画マスタープラン」を受けて平成24年（2012年）1月に策定した「札幌市総合交通計画」では、超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系の確立することとしています。

また、公共交通ネットワークの機能として、路面電車については、「都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えるとともに、観光客などの来訪者にも分かりやすく、その特性を生かし魅力ある都心の創造等に寄与するよう活用を図る」こととしています。



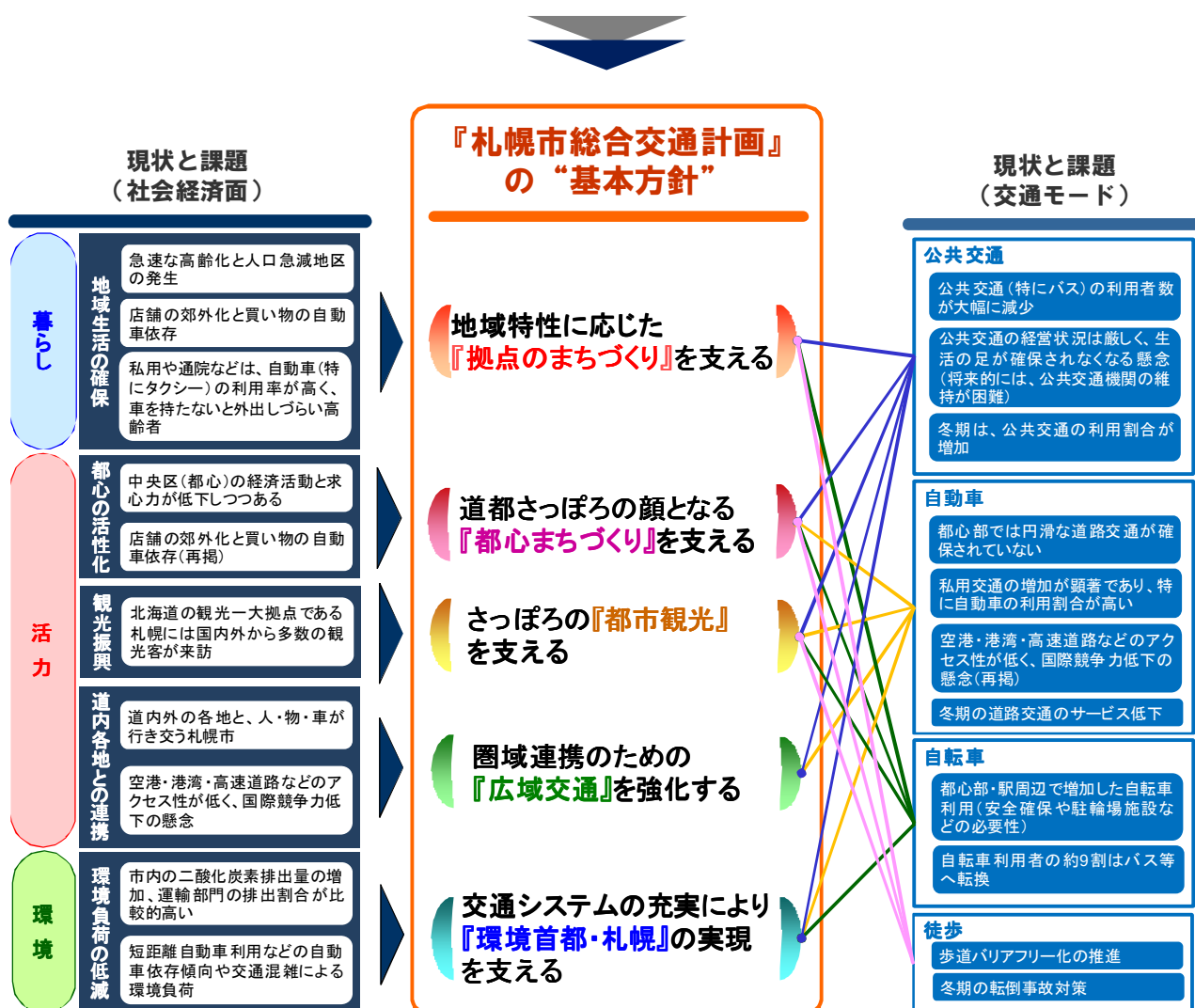
2-2 基本方針の設定

札幌市総合交通計画の計画理念を踏まえたうえで設定された基本方針をもとにして、本計画の対象事業である路面電車の取組に関する基本方針を設定します。

『札幌市総合交通計画』の“計画理念”

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現

～あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して～



『札幌市地域公共交通総合連携計画』の“基本方針”

暮らし

地域特性に応じた 『拠点のまちづくり』を支える

日常生活を支える各拠点の特性に合わせ、地域の魅力を引き出すとともに、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援するため、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活交通を目指し、公共交通が使いやすい環境の創出など安全・安心な交通環境の向上を図ります。

活 力

道都さっぽろの顔となる 『都心まちづくり』を支える

都心部においては、通過するだけの不必要な自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出する一方で、市民活動・経済活動の活性化を図ります。

さっぽろの『都市観光』 を支える

年間約 1,260 万人の観光客が訪れる札幌市においては、外国人なども含む多様な来訪者へ対応する必要性が高まっており、さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらうため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

圏域連携のための 『広域交通』を強化する

広域的な拠点間の連携強化を図ることにより、都市の活力を向上させるため、市内における高次医療施設等の都市施設や観光地、他の集客施設へのアクセシビリティ向上を図ります。

環 境

交通システムの充実により 『環境首都・札幌』の実現 を支える

環境首都を目指す札幌市においては、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図るとともに、各交通モードの円滑性や連続性を向上させるなど環境負荷の低減による持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります。

2-3 数値目標の設定

基本方針である「拠点まちづくり」「都心まちづくり」「都市観光」といった観点を踏まえ、路面電車の取組による数値目標としては、公共交通としての利便性の指標となる「利用者数」のほか、まちづくりに資する都市基盤の整備による「都心の景観性」の2つを設定します。

・『路面電車の利用者数』（1日平均乗車人員）

平成14年度・・・21,382人

平成23年度・・・20,359人

平成32年度（目標）・・・現状より増加

・『大通地区地上部の魅力度』（魅力的な場所だと思う人の割合）

平成23年度・・・52.4%

ループ化後・・・63.5%

※目標数値の63.5%は、大通地上部が現在魅力的であるかとのアンケートで、「魅力的である」とした回答数と、「あまり魅力的ではない」「どちらとも言えない」と回答し、魅力的になるには「景観性の向上」あるいは「特徴のある建物、空間づくり」とした回答数を合計したもの。

Q:駅前通が、賑わいのある魅力的な場所だと思うか。

回答	休日調査	
	回答数	割合
魅力的である	259	52.4%
どちらとも言えない	165	33.4%
あまり魅力的ではない	70	14.2%
合計	494	100%

Q:駅前通が魅力的な場所となるために必要なものはどれか。

回答	休日調査	
	回答数	割合
景観性の向上	23	9.8%
特徴のある建物、空間づくり	32	13.6%
店の種類等の工夫	50	21.3%
イベントの活性化	34	14.5%
歩きやすさの改善	38	16.1%
路上駐車や交通量の削減	22	9.4%
その他	0	0%
無回答、わからない	36	15.3%
合計	235	100%

3 路面電車活用に向けた事業内容

3-1 路面電車を活用して目指すまちの姿

(1) 路面電車の特性・特長を生かしたまちづくりへの活用

路面電車は利便性が高いということだけではなく、まちの個性や賑わいを創出するといった特性を生かすことで、「高齢社会への対応」や「都市の活性化」等のまちづくりに有効活用することにより、札幌市全体の活性化への貢献が期待できます。

○高齢者に優しいまちづくり

路面電車は、路線や行き先が「わかりやすく」、定時性もあり、気軽に地上から乗降でき、誰もが使いやすい乗り物です。

移動の「手軽さ」「安心感」もあるため、高齢者等の気軽なまち歩きや外出を促します。



○魅力と賑わいのある都心のまちづくり

駅間距離が短い路面電車は、広い範囲に点在するさまざまな施設を面的に結ぶことで、便利な地域を拡大します。

デザイン性に優れた車両や施設が、通りの個性を演出するなど、沿線に新たなまちの魅力を形成していきます。



○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が目印となるなど、土地勘のない観光客も含め、誰もが利用しやすい交通機関です。

観光客の移動を支えることや回遊行動の誘発など、まちに多くの賑わいを運びます。



○環境負荷を抑えたまちづくり

路面電車は、CO₂の排出量が少なく、まちの中で有害な排気ガスを出さないほか、使いやすい交通機関であるため、過度に自家用自動車に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりの実現に貢献します。



(2) 路面電車活用の3つの視点と重点取組

路面電車活用の具体的な取組としては、市民議論やこれまでのさまざまな検討を踏まえ、都心の核となる3地区（札幌駅周辺、大通、すすきの）を結ぶ路線の延伸が必要であり、その第一歩として、大通とすすきのの2地区をつなぐ駅前通での路線のループ化を図ります。

ループ化にあたっては、活用の3つの視点から、駅前通でのループ化を含む以下の5つを重点的に取組めます。また、駅前通に多くの交流を生み出すさまざまな取組を進め、人が主役の魅力あるまちを目指します。

5つの取組のうち、軌道運送高度化事業として、「新型低床車両の導入」「既設線のバリアフリー化」「制振軌道化」を図り、ループ化の整備を行います。

◆人の活動を支え促す交通環境づくり

路線のループ化、新型低床車両の導入、施設のバリアフリー化などにより、多くの人の「利便性向上」を図るとともに新たな移動の誘発や外出機会の拡大を目指します。

- ・駅前通での歩道際を走行する路線の整備(サイドリザベーション方式による路線のループ化)
- ・ループ化の実現までに3両の新型低床車両を導入
- ・既設線のバリアフリー化やICカード導入等による機能向上

※なお、新型低床車両の導入(平成32年度までに11両)、既設停留場のバリアフリー化と制振軌道化については、軌道運送高度化事業として整備を行います。

◆人をひきつける魅力的な空間づくり

デザイン性を重視した新型車両や施設等により、沿線の魅力を高め、札幌らしい人をひきつける魅力的な景観を創り出す「都市空間整備」を目指します。

- ・車両や施設、街路空間等のトータルデザインの導入

◆人の交流と新たな賑わいづくり

地域の魅力を伝える情報発信や、イベントとの連携などを積極的に行い「活力の創出」を図り、人々の交流を活発にし、賑わいづくりを目指します。

- ・電停からの地域の魅力発信と沿道空間の利活用における地域との連携

3-2 5つの重点取組の具体的内容

(1) 路線のループ化

○都心のにぎわいの軸である駅前通で西4丁目停留場とすすきの停留場間を結び、路線をループ化します。

○利用者の利便性と路面電車のまちづくりへの活用という観点から、新たに整備する駅前通では歩道際を走行する整備(サイドリザベーション方式)を行うとともに、狸小路付近には新しい電停を設置します。

期待される効果

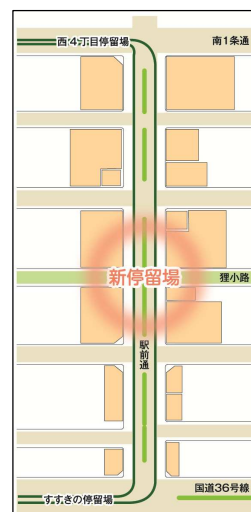
- ・ ループ化により、既設線沿線の全ての施設へ最短でアクセスできるようになるなど、回遊性が向上します。
- ・ サイドリザベーション方式により、新しい電停では誰もが気軽に歩道から乗り降りできることで利便性が高まるほか、歩道上の停留場を人が賑わう交流空間としていくことで、都心のまちづくりに貢献できます。
- ・ 駅前通は歩行者天国や地域のイベントが数多く行われており、都心の賑わいの軸である駅前通でのループ化や魅力的な新型低床車両等が、集客効果を高めるとともに、観光客を含む多くの人のまち歩きなど、都心全体のさまざまな人の活動を支えることにつながります。

スケジュール

平成 24・25 年度に実施設計等の詳細な検討を進めるとともに、法律で定められている各種手続を行います。

さらなる取組の実施

駅前通に多くの交流を生み出し、シンボルストリートとしての魅力をさらに高めることを目指し、車から人を中心としたまちへ向けた施策の検討を進めます。



(2) 新型低床車両の導入

○運転開始後 50 年以上を経過した老朽車両の更新に併せ、新型低床車両をループ化の実現までに 3 両導入します。

ー新型低床車両の特長ー

- ・ バリアフリー対応で、既設の停留場との段差は大幅に縮まります。
- ・ 定員は現在の車両よりも 2 割程度増加します。
- ・ 優れた加速及び減速の性能を有しています。

期待される効果

- ・ バリアフリー対応で段差が少なくなるため、高齢者をはじめ多くの利用者にとって利便性が向上します。
- ・ 定員の増加による車内混雑の緩和や、冷房機器等の機能性の充実により、快適性が向上します。
- ・ 魅力的なデザインの車両等の導入や交通機関としての利便性の向上により、市民や観光客の新規需要が期待されます。
- ・ 定時性の確保、速達性の向上が図られるとともに、快適性が確保されます。

スケジュール

- ・ 平成 24 年度に 1 両購入し、平成 25 年度に試験運行などを行ったのち本格運行を開始し、その後、平成 26 年度にはさらに 2 両購入することにより、ループ化の実現までに合計 3 両を導入します。また、本計画の期間である平成 32 年度までには、合計 11 両を導入します。

さらなる取組の実施

- ・ 札幌市の車両は、30 両(ササラ電車を除く)のうち 24 両が運転開始後 50 年を経過し老朽化しています。ループ化の実現までに新型低床車両を 3 両導入した後も、計画的に新型低床車両を導入します。



(3) 既設線の機能向上

- 低床車両の導入にあわせて、すべての停留場のバリアフリー化を進めます。
- 老朽化したレールを計画的に更新し、振動等を抑えるレールへ改良します。
- ＩＣカード「ＳＡＰＩＣＡ」を導入し、乗り降りをスムーズにします。

期待される効果

- ・ 停留場の幅が 1m 程度から 2m 程度となるほか、新型低床車両との段差も少なくなり、バリアフリー化が図られます。
- ・ 停留場の幅を広げるにあたっては、既設線で予定されている道路の拡幅事業と連携することで、歩道も含めたバリアフリー化が推進されるとともに、交通の円滑化が図られます。
- ・ レールの改良により、車両の振動や騒音が抑えられ、乗り心地が向上します。
- ・ １枚の IC カードで地下鉄やバスとの乗継が可能となり、これまでよりも短時間でスムーズに乗降車することができるようになります。

スケジュール

- ・ 既設線の停留場のバリアフリー化については、道路の拡幅事業のスケジュールに合わせて平成 27 年度頃から実施します。
- ・ 地下鉄で導入されている IC カードの路面電車・バスとの共通利用は、平成 25 年度に実施します。

さらなる取組の実施

- ・ 路面電車の運行速度の向上に向けた電車優先信号の増設を検討するほか、各停留場においては、電車の現在位置や到着予想時間などの情報を電光掲示板や音声等で知らせるシステムの導入の検討を進めます。
- ・ IC カードの公共施設や商業施設との連携による利用を促進するとともに、よりスムーズに乗り降りできる改札方法などを検討し、利用者サービスの一層の向上を目指します。



(4) トータルデザインの導入

- 新型低床車両や新たに整備する停留場・架線柱等を、共通のコンセプトのもとで、機能面も含めてデザインします。
- 街路灯等も含めた街路空間のほか、市民、企業との協働による多様な空間活用を促す手法や枠組みをデザインします。

期待される効果

- ・ 札幌にしかないデザイン性に優れた車両の走る街並みが観光客を含む多くの人をひきつけるなど、都心に創られる新しい風景が札幌の新たな魅力となります。
- ・ 市民、企業との協働による取組を通じ、多くの市民に愛着を持ってもらうことで、路面電車の利用促進や市民活動の活性化が図られ、路面電車を支えていくことにつながっていきます。

スケジュール

- ・ これまで検討されたデザインイメージやコンセプトをもとに、駅前通の現在の利用状況や無電柱化された景観、地域の意向も踏まえて、ループ化実現に向けて停留場・架線柱等や街路灯も含めた街路空間イメージや、市民、企業との協働による活用手法を平成 24 年度から具体化していきます。

さらなる取組の実施

- ・ ループ化が実現した後も魅力的な空間整備を展開していくとともに、市民や企業と協働する活動を生み出していくことで、市民等の利用促進のほか、札幌の新しい価値を創造できるような魅力的な都市空間の実現を目指します。



(5) 地域との連携

- 新しく設置する停留場から地域の魅力発信等を行うことで、停留場周辺部を人が賑わう交流空間としていきます。
- 地域のイベントに路面電車を活用するほか、オープンカフェなどの地域の沿道活動と積極的な連携を図ります。

期待される効果

- ・ 現在、都心部では、歩行者天国や市民参加型のイベントも含め、地域が主体となったさまざまなまちづくりが行われています。これらのまちづくりと一体となった取組を実施するほか、停留場の利活用において地域と積極的に連携していくことで、路面電車がまちづくりの効果をさらに高めて、まちの賑わいを生み出します。

さらなる取組の実施

【電停の交流空間化】

狸小路周辺の歩道上に新設する停留場に、歩行者も利用できる休憩スペースを設けるほか、路面電車の運行案内、観光情報、地域の魅力、イベント情報などを発信していく仕組みを作り、停留場周辺を人が賑わう新たな交流空間として活用していきます。

また、このような停留場での取組については、情報発信内容やデザイン広告管理、停留場内の維持管理等において地域と協力して進めていき、停留場の拠点化を検討していきます。



【イベントとの連携】

現在行われているイベント電車やイルミネーション電車の充実や、まちのイベントに合わせたラッピング車両の運行など、路面電車がまちのイベントと連携することで、より多くの賑わいづくりに貢献します。

また、既設線においては、観光施設等と連携し、沿線の魅力を発信するなど、路面電車の利用促進も含め、都心と既設線が一体となったまちの活性化を目指す連携策を検討します。



【活発な沿道活動】

現在、法律の改正等により、地域が主体となったまちの賑わいや交流づくりを行うにあたっての道路空間のオープン化が推進されています。

沿道でのオープンカフェなど、今後展開していくことが期待される地域が主体となるさまざまな沿道活動と路面電車が連携していくことで、いつ来ても賑わいと憩いがある楽しい空間づくりを目指します。



<官民連携のまちづくり>

「地域のまちづくりの担い手」(都市再生整備推進法人等)は、道路占用許可の特例や協定制度の活用により、広告板の設置、オープンカフェの実施等、まちの賑わい・交流の創出や、利便性の向上に資する道路空間の有効活用が可能となります。

※都市再生整備推進法人

都市再生特別措置法により、地域のまちづくりを担う法人として、市長が指定する特定非営利活動法人、一般社団法人もしくは一般財団法人またはまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする会社

3-3 経営の健全化に向けて

路面電車の経営は、乗車人員の減少などから厳しい状況が続いており、平成 22 年度決算では、一般会計から約 2 億円の補助金を受けた上で、約 8 千万円の経常赤字を計上しています。

今後も路面電車の安全で安心な運行を確保するため、施設や設備の計画的な更新を図るとともに、経営の効率化や利用者負担のあり方を見直すことで収支不足を解消するなど、健全な経営を確立します。

(1) 経営の効率化

持続可能な経営形態への見直しを図るため、事業運営のあり方の検討を進めます。また、現行経営体制での内部効率化をさらに進め、人件費の削減を行います。

これまで、整備業務の一部委託化や非常勤運転手の活用を実施するなど、人件費の削減を進めてきました。

今後は、市が施設等を保有しながら別の事業者が運行する上下分離制度の導入を含めた持続可能な経営形態への見直しを図るため、経営、安全の両面から、事業運営のあり方について検討を進めます。

経営形態の見直しに向けては、老朽化した施設の改修や技術・技能の継承など、安全運行が維持できる環境を、平成 30 年代前半を目途に整えることとします。

なお、当面の間は、現行経営体制において非常勤運転手の拡大などの内部効率化を実施し、15%程度の人件費の削減を行います。

【積雪寒冷地での技能・技術の継承】

札幌市の路面電車は、年間約 6m もの雪が降る積雪寒冷地で、一般の自動車と同じ道路を走行するという、世界的にも例のない厳しい走行環境で運行しています。

そのため、事業運営のあり方の検討に当たっては、これまで積み重ねてきた札幌市固有の安全技術を将来に引き継いでいくことが非常に重要であり、技能・技術の継承を計画的に進めていく必要があります。

(2) 利用者負担のあり方

より利用しやすい運賃制度や適正な運賃水準について市営企業調査審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めます。

収支の均衡に向けては、受益者負担の原則により運賃改定が必要となりますが、現在の社会・経済状況を考慮すると、負担の程度にも限度があります。今後の収支見通しや、他の交通機関の運賃水準を踏まえると、15%程度の見直しを検討する必要があります。

そこで、より利用しやすい運賃制度や適正な運賃水準について市営企業調査審議会に諮問するなど、運賃制度全般の見直しを進めます。

(3) 新たな設備投資に対する費用負担

ループ化や低床車両の導入などの新たな設備投資は、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により整備を進めていきます。

ループ化や低床車両の導入などの新たな設備投資は、多額の初期費用がかかり、路面電車事業の収支を圧迫することになります。これらの設備投資にかかる費用を除くと、経営の効率化や利用者負担の見直しにより、事業の収支不足を解消することができます。

そこで、今後の新たな設備投資は、事業の収支見通しを踏まえつつ、国の補助制度を活用して負担の抑制を図りながら、札幌市全体の活力向上に資するまちづくりを進めるための都市基盤整備として、税負担により進めていきます。

3-4 路面電車活用の今後の展開

路面電車のループ化に向けては、平成24年度から実施設計や法定手続を行い、平成26年度に工事に着手するとともに、3両の低床車両の導入や既設線の機能向上等を行い、併せてトータルデザインによる魅力的な空間整備や地域との連携を行っていくこととしています。

ループ化を実現した後も、駅前通のシンボルストリートとしての魅力をさらに高めていくためには、本計画で示した魅力的な空間整備や地域との連携を長期的に発展させていくことが重要であり、他の交通機関や各交通施設との連携による道路空間の再配分や街区のまちづくりを含めた都市空間の有効な利活用も含めて検討を進めていきます。

また、今後は、路面電車が利便性の高い交通機関として、都心の回遊性を向上させ、より多くの賑わいを運ぶために、札幌駅方面への延伸ルートに関する具体的な検討を進めるとともに、「創成川以東地域」「桑園地域」についても、各地域のまちづくりの動向等も踏まえながら延伸の検討を行っていきます。

