

**今の市電**  
 需要減少による経営悪化(20,000人/日)  
 ネットワーク不足により沿線住民だけの足  
 ノスタルジーの対象としてのチンチン電車  
 古い！遅い！使えない！



欧米での実績  
 日本での機運(国・市民)

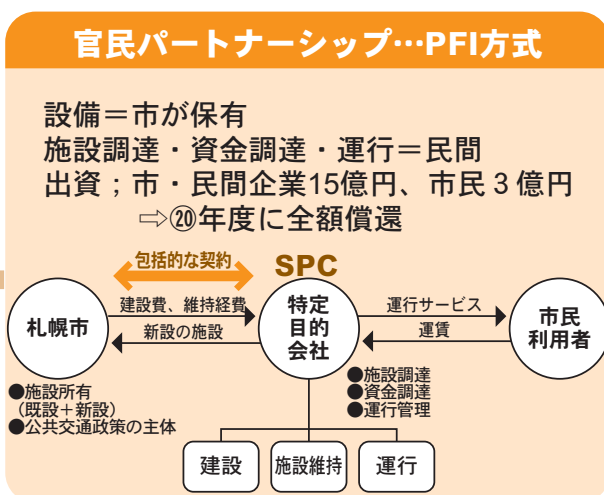
⇐LRTで街が賑わう/独・カールスルーエ  
 ⇒低床車で乗り降り楽々/仏・ストラスブル  
 ↓日本でも進むLRTへの取り組み/広島電鉄

**問題の顕在化**  
 設備・車両の限界  
 更新投資には90億円?必要

市民合意

**8.5kmを更新**  
 8.5kmをチマチマ更新  
 輸送人員は減少  
 存在価値はノスタルジー  
 次第にフェードアウト

市民合意  
**次につなげる…価値ある  
 10.0kmプラン**



**計画の前提…事業期間は20年**

- 路線・設備投資  
 札幌駅前～すすきの1.5kmを延長  
 既存区間設備も一挙に更新 …80億円  
 全長30mの超低床車を17編成一発導入 …62億円
- 運行  
 05:30～24:30、日中は8分毎、早朝深夜は12分毎  
 札幌駅前⇔札幌駅前の両回り2系統  
 札幌駅前⇔大通は所要5分・4分間隔の運転  
 駅前～すすきの8分、中央区役所10分、中央図書館25分
- 運賃  
 1回100円、一日券300円  
 年間定期40,000円、シニア定期20,000円
- 費用  
 従業員数110名…乗務員61名・設備29名・管理20名  
 人件費総額＝728百万円/年 (@550万円/年/人)  
 経費総額＝435百万円/年

**採算計算の結果**

- 損益  
 単年利益＝③年度に黒字転換  
 累積利益＝⑪年度に黒字転換  
 資金余剰＝⑪年度にプラスに  
 借入金＝⑱年度に完済
- 配当  
 民間企業へ14億円(利回り4.5%)  
 市民へ定期割引権(利回り4.0%)

**市**

- ・15億円の出資  
 ⇒20年度に全額償還
- ・交通政策(特に警察・開発局)
- ・補助金申請
- ・+αでP&R

14億円の配当  
 20年間で416億円の税込  
 40,000人/日の輸送人員  
 観光などへの効果

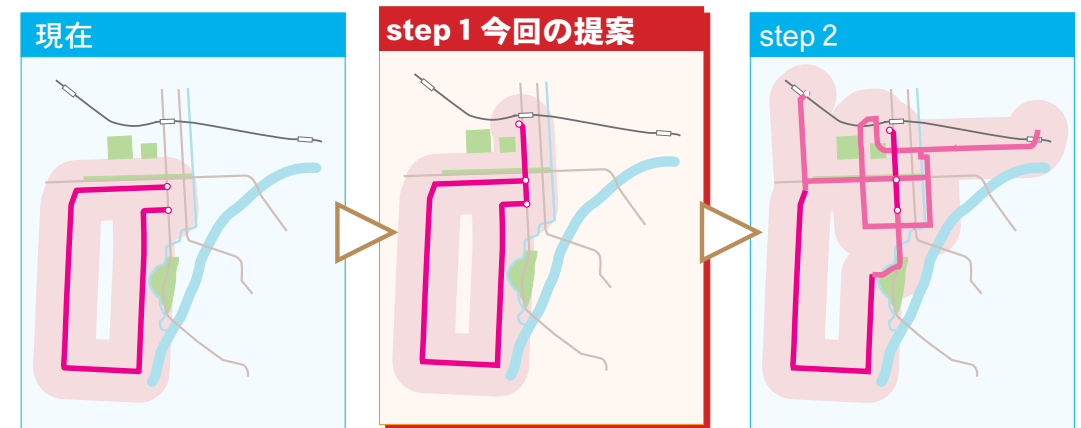
20年間で219億円の資金負担  
 (設備投資+メンテ込み)  
 魅力的な割賦払い

市電を142億円かけて  
 1.5km延長・全線更新  
 一挙に10km・LRT化

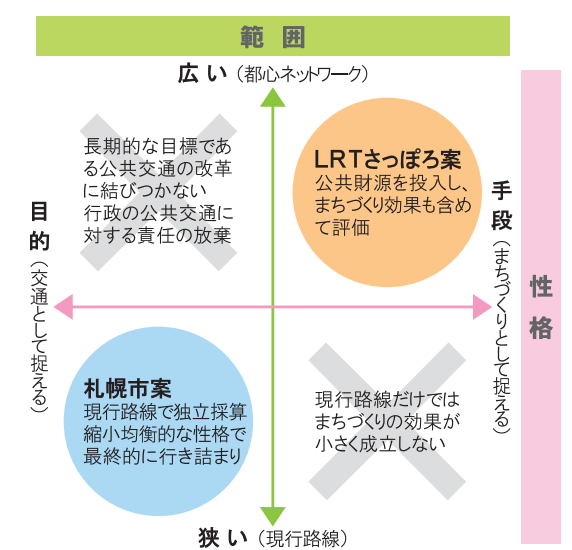
市は20年間合計で  
**実質205億円の負担**  
 しかも分割払い!

都心居住⇒**税込416億円**  
 都心活性化⇒**輸送40,000人/日**  
 観光など…**大きなメリット**が

① 今回の提案の位置づけ



② 札幌市との検討スタンスの違い



③ 札幌駅から移動する限界の範囲

