

第 8 回 「人間重視の道路創造研究会」 説明資料

～路面電車等の現代的ニーズに対応するための枠組みについて～

平成21年4月14日
国土交通省道路局

目 次

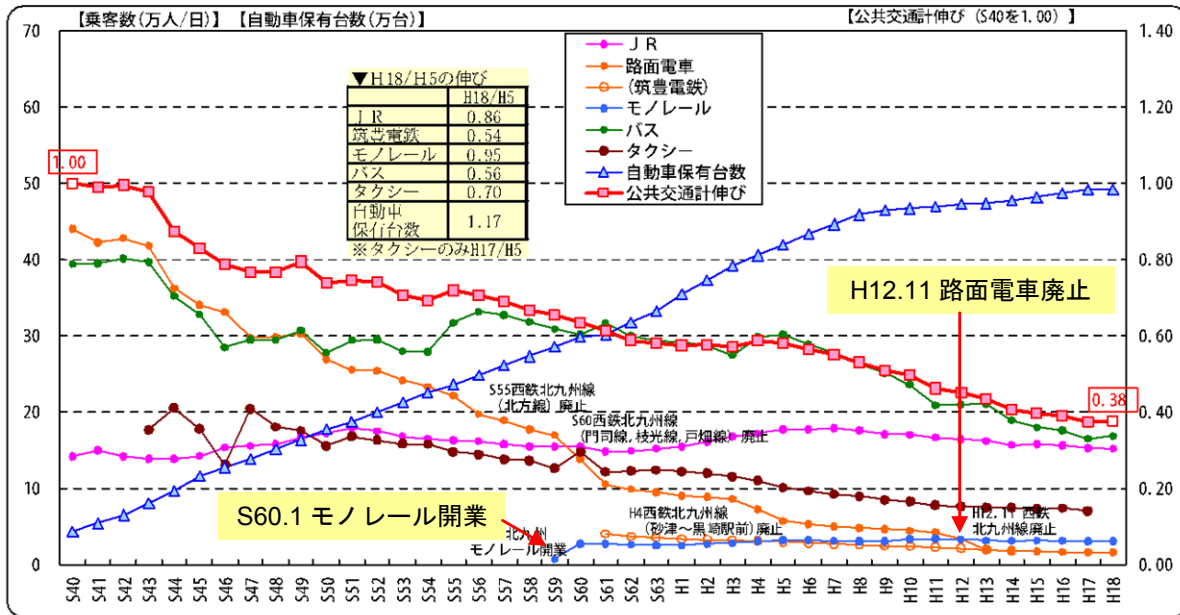
- I 軌道等の公共交通機関の現状 . . . 1
- II 軌道法の意義と課題 . . . 15

I 軌道等の公共交通機関の現状

1-1 路面電車等の公共交通機関を取りまく現状（第2回資料）

○モータリゼーションの進展に伴う渋滞の発生、道路空間の制約、少子高齢化に伴う利用者の減少などにより、地方都市においては、バス、路面電車等の公共交通が衰退。
 ○一方、一部の地域においては、バス、地下鉄の中間的輸送力に対応する新交通システム・都市モノレール等の導入も進められている。

◎公共交通利用者数と自動車保有台数の推移(北九州市の例)



●資料：「北九州市統計年鑑」（各事業者調べ）より ●JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計（含む新幹線小倉駅）
 ●自動車は乗用車と軽自動車の合計 ●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス
 ●公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出
 ※データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記していません。

（出典：「北九州市環境首都総合交通戦略（素案）」北九州市HP）

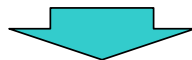
1-2 路面電車等の衰退と復権

《昭和40年代当時の都市交通情勢》

- モータリゼーションの進展
- バスの台頭
- 道路交通渋滞の激化



- 道路交通混雑が軌道内にも影響
- 大都市での輸送力の不足
(運びきれない場面が発生)
- 主として地方都市では、路面電車の経営状況が悪化



○全国的に廃止・縮小へ

◆昭和7年
65地域 82事業者 1,479km



◆平成20年
17地域 19事業者 205km



- 低炭素社会の構築、少子高齢化社会対応、良好な都市環境形成等から路面電車の復権



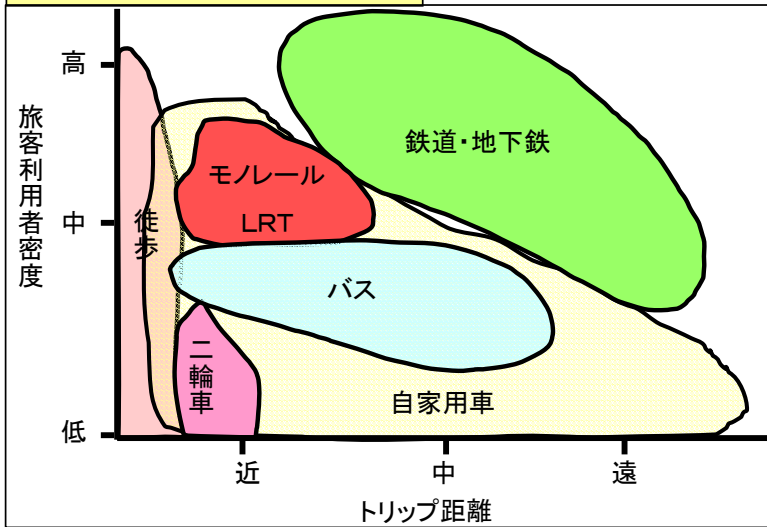
▲出典：「大阪市営交通創業100年」より



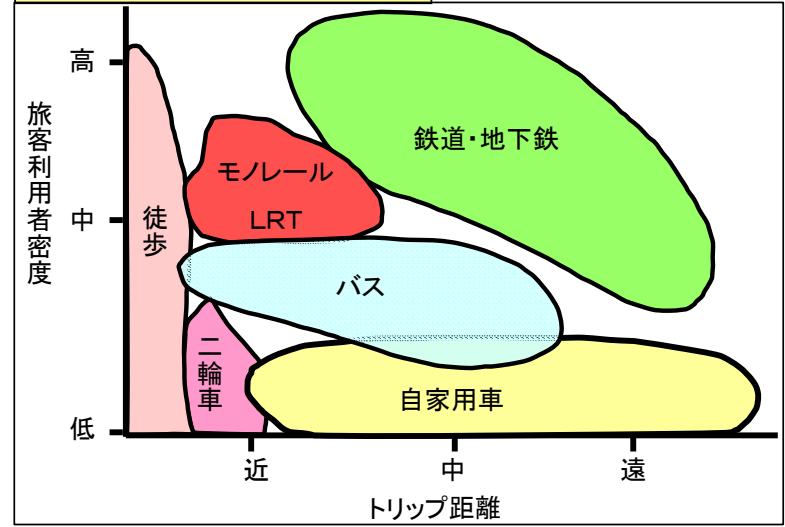
▲出典：「富山市内環状線化イメージ」(富山市HP)より

1-3 公共交通機関の種類・特長と道路空間の活用

現状の交通機関分担



将来の交通機関分担



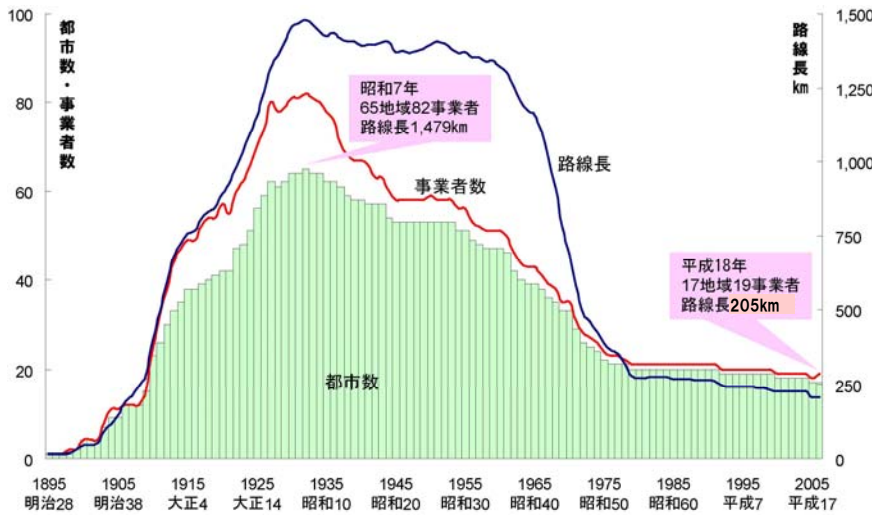
▲ 都市交通における交通手段の適応範囲の概念

- 地下鉄** ○大量・高速輸送が可能。
- バス** ○固定設備がほとんど不要。
○柔軟な路線対応が可能（新規・改廃が容易）。
○少量から中量まで対応可能。
- LRT** ○既にある信号・運行システムが利用できる。軽便・簡易な完成されたシステムである。
○新交通システム、モノレールと比べ、建設費・運営経費が安い。
- モノレール** ○専用空間が少ない。
○急曲線、急勾配に対応可能。
- 新交通システム** ○完全自動運行システムによる無人運転も導入されている。

1-4 路面電車の現状（第2回資料）

○路面電車は、昭和40年代に入り衰退。現在、17都市19事業者（約205km）が営業中。

◎路面電車の事業規模の推移



（出典：鉄道統計年報、民鉄要覧等より作成）

◎路面電車の現存する都市

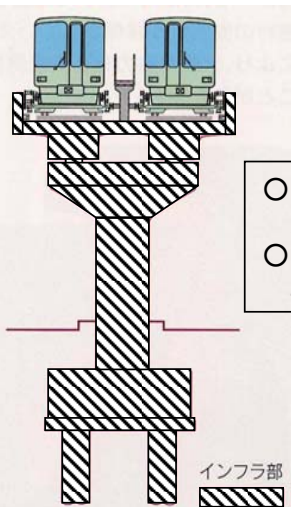


1-5 都市モノレール等の現状

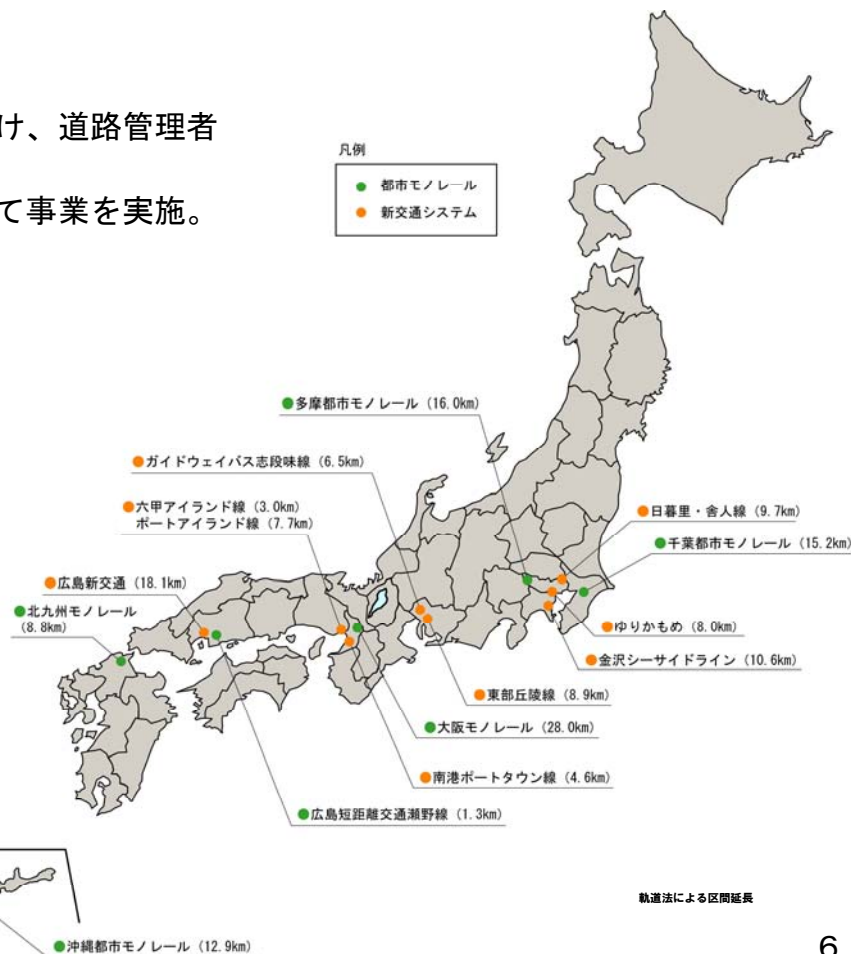
○都市モノレール・新交通システムは、現在、14路線 約159kmが営業中。

◆都市モノレール等のインフラ補助制度

- 都市モノレールのインフラ部分を道路本体として位置付け、道路管理者が通常の道路改築と同様にインフラ部分を建設。
- 都市モノレール事業者はインフラ部分を独占的に占有して事業を実施。



▲インフラ補助制度のイメージ



I-6 LRT等の構想①（第1回資料）

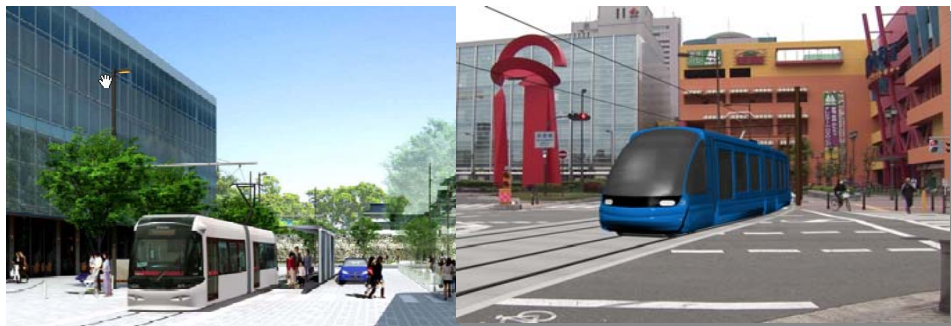
○低炭素社会を実現するため、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする「環境モデル都市」において、LRT、路面電車への取組の記載があるものは13都市中に4都市存在。

環境モデル都市における取組概要(LRT・路面電車)

○富山市（富山県）：「富山市コンパクトシティ戦略によるCO2削減計画」
→ 『既存鉄道の再生等による市内約26kmのLRTネットワーク整備』

○北九州市（福岡県）：「アジアの環境フロンティア都市・北九州市（Carbon Free City in Asia）」
→ 高効率交通システムの構築

○堺市（大阪府）：「低炭素型まちづくり戦略「クールシティ・堺」推進プログラム」
→ LRTなど公共交通を中心としたネットワークの形成と自転車を活かしたまちづくりの推進



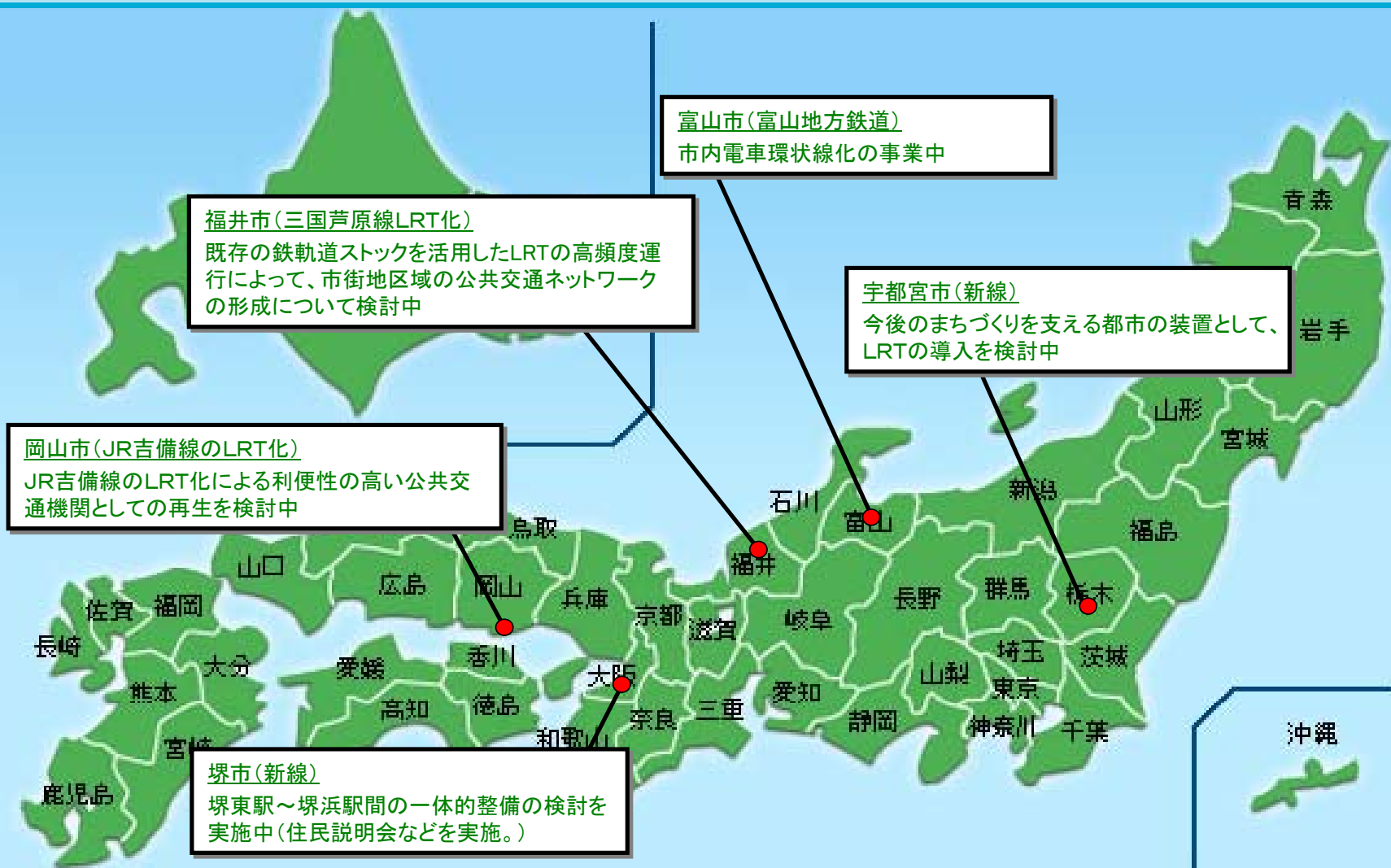
▲富山市内環状線化イメージ
(出典:富山市HP)

▲堺駅整備イメージ
(出典:堺市HP)

環境モデル都市等の概要 LRTの記載がある都市

- ・環境モデル都市(6都市)
富山市、北九州市 (2件/6件)
- ・追加環境モデル都市(7都市)
堺市、京都市 (2件/7件)
- ・その他、提案書にLRTの記述のある都市 (11件)
宇都宮市、豊島区、御嵩町、静岡市、広島市、高松市
松山市、熊本市、杵築市、鹿児島市、那覇市

I-6 LRT等の構想②



1-7 路面電車等に対する支援の現状（第2回資料）

○路面電車については、道路構造令の改正、地域公共交通活性化法の制定、LRTプロジェクトの創設など、様々な支援を実施。

◆道路構造令の改正 H13年度

◎改正点

- ・専ら路面電車の通行の用に供することを目的とする道路の部分としての「軌道敷」を位置付け
 <軌道敷の幅員> 単線の場合：3m、複線の場合：6m
- ・路面電車の乗降者の安全を確保するための施設として「交通島」を位置付け

◆地域公共交通活性化・再生法の制定 H19年度

◎概要

- ・地域の合意に基づき、LRTを整備等し、速達性、快適性の向上等を図る「軌道運送高度化実施計画」を策定した場合に特例措置を実施

◎特例措置

- ・軌道事業の上下分離制度の導入
- ・自治体助成部分の起債対象化 等

◆都市・地域総合交通戦略の推進 H18年度

◎概要

- ・総合的な交通のあり方やその実現に必要な施策等に係る都市・地域総合交通戦略の策定を支援

◆LRTプロジェクトの創設 H18年度通達

◎「LRTプロジェクト推進協議会」

- ・LRTプロジェクト推進のため、地域の関係者による協議会がLRT整備計画を策定（協議会メンバー：地方公共団体、鉄軌道事業者、都道府県警察、道路管理者、NPO等）

◎「LRT総合整備事業」

- ・国土交通省の関係部局が連携して、LRT整備計画に基づき補助の同時採択等により一体支援

・都市交通システム整備事業

（都市・地域整備局）
 国 1/3、地方公共団体 2/3

総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設（車両を除く）の整備に対し包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

・路面電車走行空間改築事業 ・交通結節点改善事業

（道路局、都市・地域整備局）
 国 1/2、地方公共団体 1/2

LRTの走行空間（走行路面、停留所等）の整備に対して支援
 ※交通結節点においては、道路区域外の空間を活用するものを含む

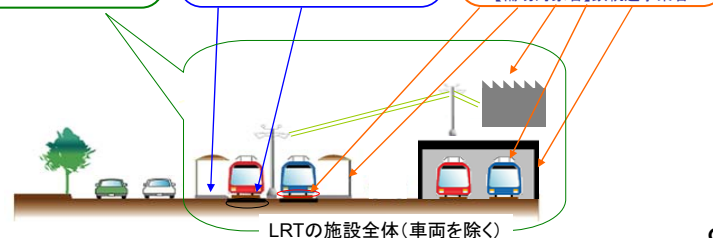
【補助対象者】地方公共団体

・LRTシステム整備費補助

（鉄道局）
 国 1/4、1/3
 地方公共団体1/4、1/3
 鉄軌道事業者1/2、1/3

LRTシステムの構築に不可欠な施設（低床式車両、制振レール、車庫、変電所等）の整備に対して補助

【補助対象者】鉄軌道事業者



◎軌道経営者（事業者）側のニーズ

◆法制度関係

- 道路管理者による軌道敷の維持及び修繕実施

◆技術的な基準関係

- 最高速度の制限緩和

◆補助制度関係

- 維持管理・更新に係る費用の補助対象化
- 交通バリアフリー法に基づく整備対象施設の国、地公体による全額補助

◆その他

- 中心市街地へのマイカー抑制
- 電車優先信号システムの導入
- 道路管理者による停留場の島状化

※全国路面軌道連絡協議会「要望書(H19.10)」より抜粋

◎地方公共団体側のニーズ

◆法制度関係

- 軌道法の適用範囲の明確化（路面電車、都市モノレール、新交通）
- 道路管理者による軌道敷の維持及び修繕実施
- トランジットモール導入に関する法的整理

◆技術的な基準関係

- 軌道建設に係る基準類の見直し
 - ・軌道敷設位置の多様化
- 車両及び運転に係る基準類の見直し
 - ・列車長の規定改善、最高速度の制限緩和

◆補助制度関係

- 補助制度の対象整理（新設軌道、併用軌道等）
- 更新事業の補助対象化

◆その他

- 軌道事業の上下分離の整理
- 公有民営等の多様な経営形態の実現
- 区間によって、鉄道事業法、軌道法の適用が混在

※富山市等の地公体からのヒアリング及び交通計画協会資料から抜粋

(用語の定義)

第 2 条

15 軌道敷 専ら路面電車（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 13 号に規定する路面電車をいう。以下同じ。）の通行の用に供すること目的とする道路の部分をいう。

(軌道敷)

第 9 条の 2 軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

単線又は複線の別	軌道敷の幅員(単位 メートル)
単 線	3
複 線	6

(乗合自動車の停留所等に設ける交通島)

第 31 条の 3 自転車道、自転車歩行車道又は歩道に接続しない乗合自動車の停留所又は路面電車の停留場には、必要に応じ、交通島を設けるものとする。

目的

地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることから、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組みを国が総合的に支援

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定

計画の作成・実施

協議会

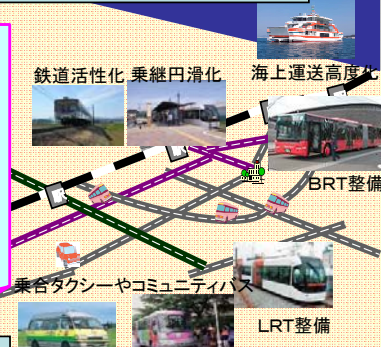
市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等

※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

- 協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 計画作成等の提案制度
- 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTの導入や乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。



- #### 予算等
- 計画策定経費支援
 - 関係予算を可能な限り重点配分、配慮
 - 地方債の配慮
 - 情報、ノウハウの提供
 - 人材育成 等

国による総合的支援

各実施計画

・LRTの整備 ・BRTの整備 ・海上運送の改善 ・乗継の改善 ・地方鉄道の再生

【軌道運送高度化実施計画】

LRTの整備等により、速達性の向上等運送サービスの質の向上を図る

計画の認定

- #### 法律上の特例措置
- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
 - LRTの車両購入費、BRTの車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
 - 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
 - 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

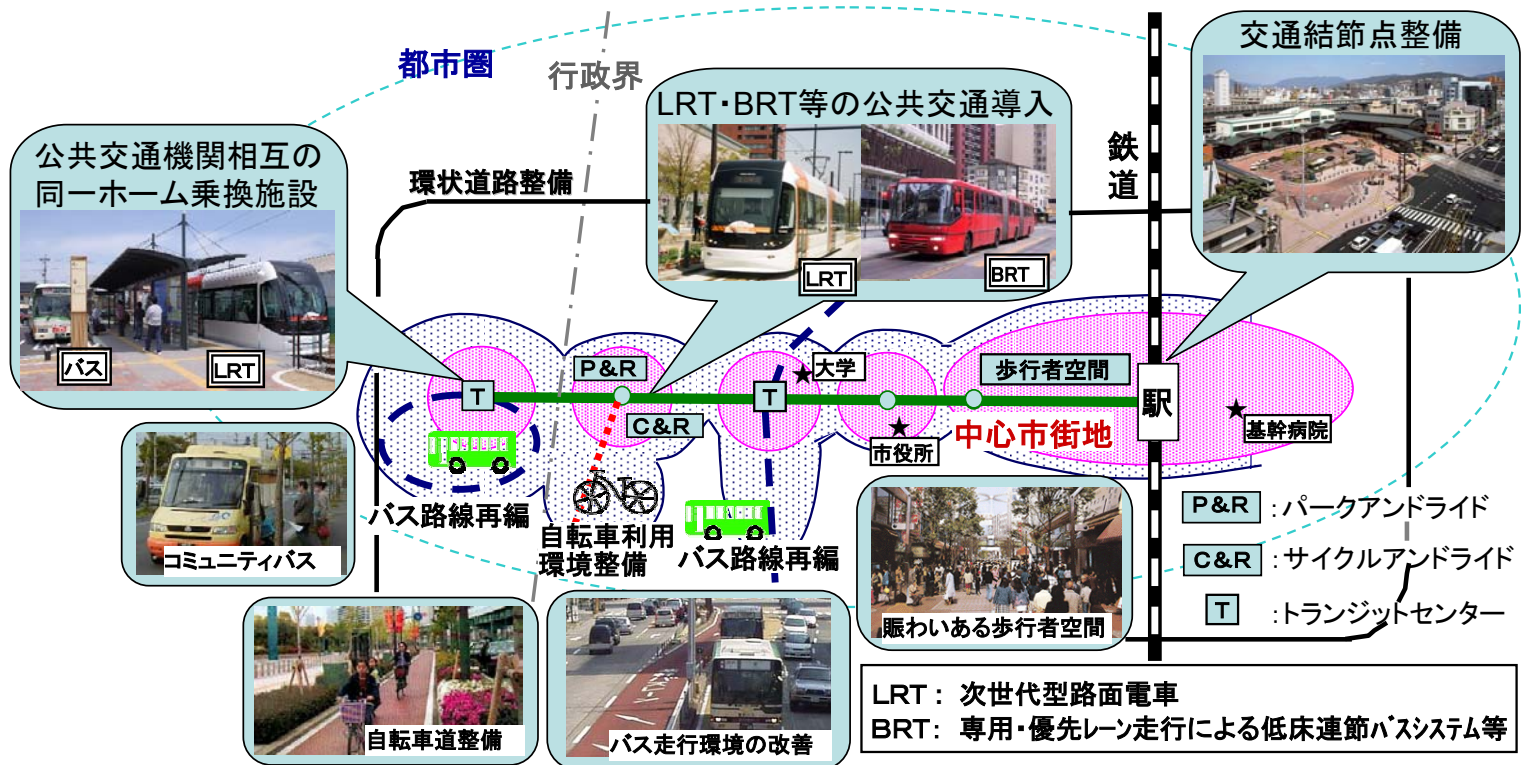
注1 LRT(Light Rail Transit) 低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
 注2 BRT(Bus Rapid Transit) 輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

(H19.10施行)

参考3：都市・地域総合交通戦略

総合的な交通のあり方やその実現に必要な施策等に係る都市・地域総合交通戦略の策定を支援

- 基幹的な公共交通を導入し、中心市街地や集約拠点相互を連絡
- 交通結節点からアクセスするフィーダーバス、コミュニティバス等のバス網を整備
- 各交通モード間の連携を促進するため、P&R、C&R等の駐車場や駐輪施設を整備



～まちづくりと連携したLRTの導入促進による環境にやさしく利用者本位の都市交通体系の構築～

○LRT整備により期待される効果

- ・移動のバリアフリー化
- ・交通環境負荷の軽減
- ・交通転換による交通円滑化
- ・公共交通ネットワークの充実
- ・中心市街地の活性化

→欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入が進む



●日本で整備が進まない要因

- ・関係主体間の合意形成
- ・コスト負担大(初期投資+維持管理)
- ・導入空間の制約 など



富山ライトレール(H18.4.29開業)

LRTプロジェクト

国土交通省(都市・地域整備局、道路局、鉄道局)、警察庁の連携のもと、LRTの整備に対して総合的に支援

LRTプロジェクト推進協議会の設置

事業者 自治体 有識者・NPO

国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成と計画策定

計画について一体的・総合的に支援

- ◇人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築
- ◇利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備
- ◇生き生きとした魅力ある都市の再生

<総合的支援のメニュー>

①ハード整備に対する支援

○LRT総合整備事業

次の各支援メニューの同時採択による一体支援

- ・低床式車両その他LRTシステム構築に不可欠な施設の整備を行う鉄軌道事業者に対する補助(鉄道局)
- ・路面、路盤、停留場の整備支援(道路局、都市・地域整備局)
- ・総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設(車両を除く)の整備に対して包括的に支援(都市・地域整備局)
- ・道路管理者による走行空間の整備 等

② 速達性向上・輸送力増強

- ・道路と軌道の状況に応じた最高速度制限の検討
- ・運行管理システムの改善、車両長制限見直し 等

③ 利便性の向上

- ・ICカード導入、駅前広場など交通結節点整備
- ・鉄道線への直通運転、片側敷設と歩道等との一体整備 等

④ まちづくりとの連携

- ・LRT関連事業の一体実施(まちづくり交付金等を活用した駅周辺/中心市街地活性化事業等)

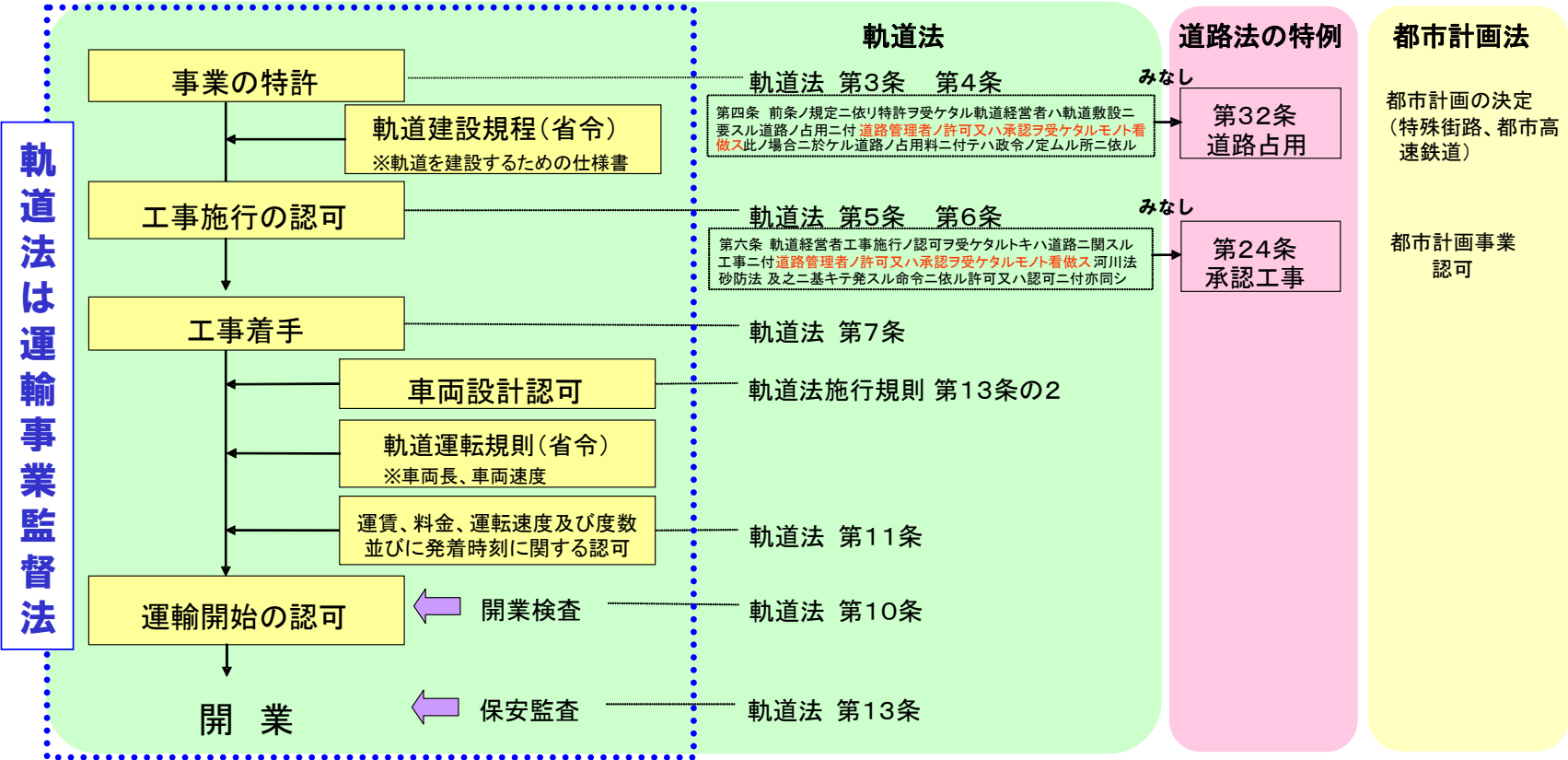
⑤ 利用促進

- ・P&R駐車場・駐輪場の整備、バス路線のフィーダー化、
- ・トランジットモール等の社会実験 等

II 軌道法の意義と課題

II-1 軌道法の性格

○軌道法は、路面電車など道路に線路を敷設して一般交通の用に供する施設についての運輸事業監督法であるとともに、軌道に関する道路の特例を定めている。



（鉄道）

- 一般的な鉄道は道路にとって目的外使用の位置付け。原則、道路への敷設を禁止し、例外的に許可を実施。
（※鉄道事業法第61条ただし書き）

○鉄道事業法(昭和61年12月4日法律第92号)

第61条（道路への敷設の禁止）

「鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。」

（軌道）

- 軌道は、道路上の車道、歩道等と並んで道路交通を分担する施設とされ、道路上の一般交通の補助的機関として位置付け。軌道経営者に道路敷を提供することは道路の目的の一つと考えられている。

（参考）昭和54年03月01日 衆議院 - 予算委員会第5分科会

○都市モノレール・新交通の整備費の一部に道路特会が補助されていることの質問に対して

「都市モノレール等は主として道路上に敷設される一般交通の用に供する施設であり、道路交通の混雑緩和に寄与する点においては、道路の拡幅と代替的關係にあるとともに、道路交通の補助的交通機関として、道路交通の一部を分担するものである。」

○軌道法(大正10年4月14日法律第76号)

第2条（道路上敷設の原則）

「軌道ハ特別ノ事由アル場合ヲ除クノ外之ヲ道路ニ敷設スヘシ」とされている。

○道路構造令

第2条第15号 軌道敷

専ら路面電車の通行の用に供することを目的とする道路の部分をいう。

II-3 軌道の整備、維持管理に関する制度①

(1) 軌道についての道路法の占用許可・承認工事の特例

○レール、架線施設等は占用物件と解されている。また、軌道敷、停留場は道路本体と解されて来たものを、H13に道路構造令に明確に位置付け。

- 道路法上、軌道経営者が軌道敷にレール等を設置するには、道路管理者の占用許可が必要となるが、軌道法において、大臣の特許を受ければ占用許可があったものとみなしている。（法制度上、占用料は政令で定めることとしているが、制定されていないため占用料は無料。）
- また、軌道経営者が軌道敷等の工事を行うには、道路法24条の承認が必要となるが、工事施工認可を受ければ承認があったものとみなしている。

○軌道法(大正10年4月14日法律第76号)

第四条(道路占用の許可又は承認の擬制)

前条ノ規定ニ依リ特許ヲ受ケタル軌道経営者ハ軌道敷設ニ要スル道路ノ占用ニ付道路管理者ノ許可又ハ承認ヲ受ケタルモノト看做ス此ノ場合ニ於ケル道路ノ占用料ニ付テハ政令ノ定ムル所ニ依ル

第六条(道路に関する工事等についての許可、承認等の擬制)

軌道経営者工事施行ノ認可ヲ受ケタルトキハ道路に関スル工事ニ付道路管理者ノ許可又ハ承認ヲ受ケタルモノト看做ス河川法、砂防法及之ニ基キテ発スル命令ニ依ル許可又ハ承認ニ付キ亦同ジ

○上記のみなし制度は、単なる重複手続きの簡素化ではなく、複数の道路管理者の許可の権限を大臣が吸い上げて一括に行使（道路管理者の意見は聴取する。）することにより、道路上の軌道敷設に係る複数の道路管理者間の調整を容易にしている。

II-3 軌道の整備、維持管理に関する制度②

(2) 軌道についての維持修繕の特例

- 道路法上、軌道敷は道路そのものであり、道路管理者が維持修繕の責務を負っている。
- 軌道法上においては、軌条間の全部及び左右各々0.61mについて、軌道事業者に維持修繕の義務を負わせている。（軌道法上、知事が道路管理者に指示し維持修繕を行わせ、費用負担を協議し定める仕組みがあるが、実際は使われていない。）

◆軌道の修繕

軌道法では、軌道敷の維持管理を軌道経営者が行うものとされており、道路としての一体的な維持管理が求められている。

◆軌道法第12条第1項

軌道経営者ハ軌条間ノ全部及其ノ左右各〇・六メートルヲ限り道路ノ維持及修繕ヲ為スヘシ



▲舗装の劣化



▲枕木の劣化

◆軌道の整備、車両の更新等

国土交通省(都市・地域整備局、道路局、鉄道局)、警察庁の連携のもと、LRTの整備に対して総合的に支援している。(LRT総合整備事業 再掲)



▲新型車両等の導入



▲狭路電停での安全性確保

軌道敷に係る修繕等の費用 約35億円／19事業者／5年※

(3) 軌道の整備、維持管理に関する制度的課題と今後の方向性

○道路空間の提供の考え方

- ・どのような場合に、軌道に道路空間を提供するのか、道路管理者としての明確な考え方の整理が必要ではないか。

○道路交通処理に係る関係機関協議

- ・軌道の計画にあたって、軌道における交通処理の問題（軌道による交通負荷軽減など）は、軌道経営者と当該道路管理者のみならず、地域内の他の道路管理者や公安委員会とも調整等多岐にわたるため、制度上、効率的に協議できる仕組みが望ましいのではないか。

○軌道敷等の整備・維持管理のルール

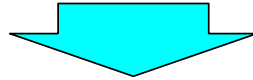
- ・道路管理者が軌道経営者に対して、積極的な維持修繕等の支援を行っていくべきではないか。
- ・道路本体である軌道敷等の整備・維持管理について、道路管理者と軌道経営者とが締結した協定に基いて柔軟に整備・維持管理の区分や費用負担割合を定めることができるようにすべきではないか。
- ・特に、軌道経営者の維持修繕義務のあり方について見直しが必要ではないか。

○レール、架線施設等の整備・維持管理のルール

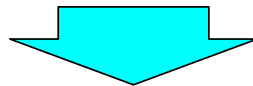
- ・占用物件と整理されている道路上のレールや架線施設についても、道路交通の補助的機関としての役割を果たす上で不可欠の施設であり、道路附属物に準じる施設等という位置付け等を与えるべきではないか。また、他の占用物件より優先的に敷設を認める等の仕組みが必要ではないか。

（1）軌道の計画の現状

○軌道法における軌道の計画は、起業目論見書、線路予測図という形で軌道経営者が作成し、提出された計画に対して認可又は承認がなされる。（事業者提案型）



- 近年は、まちの活性化、良好な都市環境の形成の観点、自動車交通の抑制による道路の渋滞緩和・解消等の観点から地方公共団体自らが路面電車を提案する場合が増えている。（地方公共団体提案型）
- また、調整を行うべき関係機関も、道路管理者だけでなく、関連する地方公共団体、公安委員会、他の公共交通機関、住民・NPOなど多岐に渡っている。



○このため、地域公共交通活性化・再生法(H19.10)において、協議会や地域公共交通総合連携計画の仕組みが設けられた。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年五月二十五日法律第五十九号）（抄）

（地域公共交通総合連携計画）

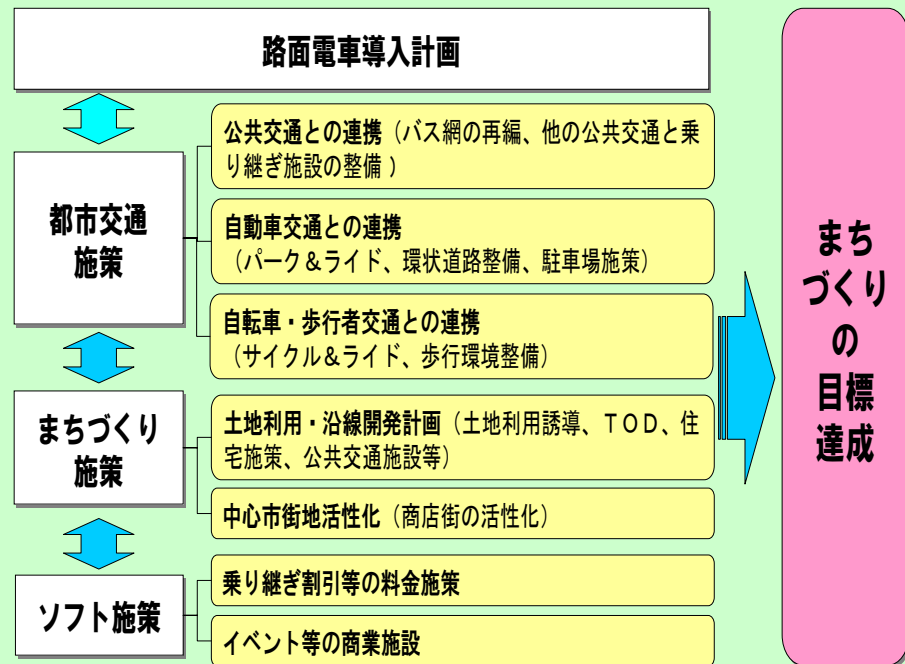
第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を作成することができる。

6 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

（2）軌道の計画に関する課題と今後の方向性

○交通+まちづくりの一体的な整備と関係者間協議の効率化

中心市街地への自動車の流入抑制、通過交通の外かく道路での処理、フリンジ部分の駐車場整備とパーク＆ライドの促進、路面電車の軌道敷のトランジットモール化等を一体的に進めるための制度が必要ではないか。そのような制度ができるのであれば、これらと中心市街地内の交通を担う路面電車の整備をパッケージで計画し、効率的な関係者間協議により進めて行く仕組みが必要ではないか。

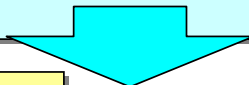


▲まちづくりと一体となったLRT導入計画イメージ

(1) 公的支援の現状

【軌道の整備・運営に対する公的支援】

- 軌道敷は道路そのものと考えられており、新設・改築の場合には、整備を行う道路管理者に補助を実施。また、車両、レール、車庫等の整備を行う軌道経営者又は軌道経営者を支持する地方公共団体に対して補助を実施。



(2) 公的支援の課題と今後の方向性

○コスト低減への支援

初期投資と維持管理コストを一層引き下げて安定的な経営を図るための仕組みが必要ではないか。

- ・軌道事業者の維持修繕義務の例外として、道路管理者と軌道経営者が協定を結んで維持修繕の範囲と費用負担を定めることのできる制度の導入
- ・軌道経営者の維持管理費に対する補助の創設（再掲）

○運営に関する支援

地方公共団体提案型で、軌道事業が運輸事業として採算がとれない場合には、地方公共団体が運営に対して全面的に責任を負って支援しなければならない制度を検討すべきではないか。

（運営支援を行う地方公共団体への補助）

○運行条件等に係る協定締結等

地方公共団体提案型の場合、地方公共団体が運営に対して全面的に責任を負って支援することの対価として、運行頻度、営業時間、料金などについて道路管理者、地方公共団体と軌道経営者との協定制度など、軌道事業が期待どおりの役割を果たすようにすべきではないか。

II-6 まとめ（軌道に係る現状・課題・検討の方向性）

	現 状	課 題	検討の方向性
道路法制上の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ○軌道は道路に敷設することが原則 ○軌道は一般交通の補助的機関 ○軌道への道路空間の提供は道路の目的の一つ 	<ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体提案型を進める上では、路面電車等の設置・運営ニーズの高まりに的確に応えられるよう道路法制において軌道を積極的かつ明確に位置付ける必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路空間提供のあり方や、軌道施設の位置付け等についての検討
計画制度	<ul style="list-style-type: none"> ○現行の軌道法は、事業者提案型が基本的な前提 ○近年は、地方公共団体が路面電車の導入を提案（地方公共団体提案型）するケースに対して、地域公共交通活性化・再生法の軌道運送高度化事業で対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路管理者、警察、関連する地方公共団体、既存交通事業者等の意見調整を効率的に行う仕組みが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車の流入抑制、軌道敷のトランジットモール化等、必要な施策を一体的に進める制度の導入の検討 ○地域内の道路管理者、警察、地方公共団体、交通事業者による協議の効率化に向けた検討
公的支援制度	<ul style="list-style-type: none"> ○主に新設・改築時における <ul style="list-style-type: none"> ・軌道敷等の地方公共団体への補助 ・車両、レール等の軌道経営者への補助 	<ul style="list-style-type: none"> ○軌道経営者の安定的な経営の確保のためには、維持管理、更新への支援が必要 ○さらには、経営に対する地方公共団体の積極的支援が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路管理者と軌道経営者等との協定に基づく管理のあり方や、それに対応した支援制度の検討 ○地方公共団体が運営に対して全面的に責任を負って支援することの対価として、運用条件等に係る協定締結等による役割分担の明確化を検討