

# まちづくりとの連携によるLRTの整備

LRT (Light Rail Transit)は、従来の路面電車から走行空間、車両性能を向上させた、高い速達性、定時性、輸送力等を持つ、人と環境に優しい次世代型の軌道交通システムであり、まちづくりとの連携等により沿線市街地の活性化にも寄与するとして、注目を集めている。

国土交通省では、LRTの整備について、関係部局が連携して補助金の同時採択等の一体的な支援を行っている。

## まちづくりとの連携

- ・車両や電停のデザインを工夫することで街のシンボルとして、賑わいの創出に寄与
- ・駅前広場の整備やトランジットモール化、パーク&ライド、駐車場の整備、沿線への公共施設の配置等のまちづくり施策との一体的な整備が可能



景観とマッチする車両デザイン

## 高い速達性、定時性

- ・車両の高性能化、軌道の専用化、優先信号化等により、高い速達性・定時性を確保



軌道敷と車道の分離  
優先信号の導入

## 十分な輸送力

- ・適切な運行間隔と連接車両等との組み合わせにより十分な輸送力を確保



定員約150人の連接車両  
(広島電鉄の5連接車の例)

## 人にやさしい

- ・低床式車両の導入、電停のスロープ整備等による段差解消や他交通機関への乗り継ぎ利便を確保



ホームから段差なしで直接乗降可能

## 環境にやさしい

- ・自動車交通に比してCO2排出量が少ないという路面電車の特長に加え、制振軌道等により騒音振動を低減



制振軌道

## 国土交通省の支援制度

LRTシステム整備費補助  
(鉄道局)

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

補助金の同時採択による一体的支援

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)

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

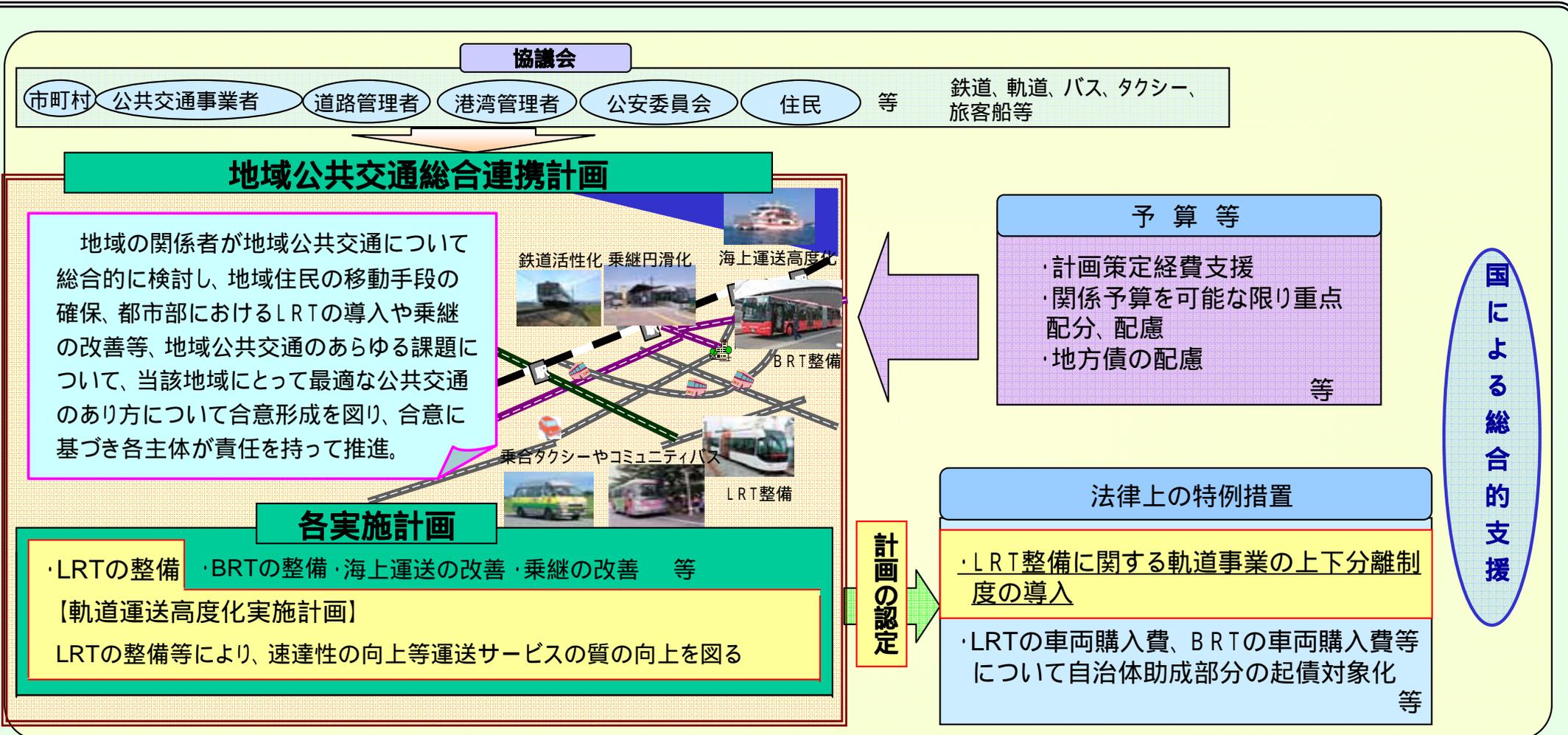
都市交通システム整備事業

(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)の整備に対し包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

# 地域公共交通活性化・再生法によるLRT整備促進の枠組み

昨年制定された地域公共交通活性化・再生法は、市町村が中心となって地域の公共交通のあり方について関係者が検討し、コンセンサスを形成した上で、プロジェクトの推進やサービスの改善策を実現させていくための手続きを定めている。LRTの整備については、「軌道運送高度化事業」として、総合連携計画に盛り込んだ上で、実施計画について認定を受ければ、法律上の特例措置の対象となる制度が設けられた。



注 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

# LRTをめぐる今後の課題 ~トランジットモールの導入に向けた検討~

欧州でも特にLRTの導入に積極的なフランスと日本のLRT・路面電車と比較すると、沿線人口や路線長等が同水準でも、輸送規模が大きい場合が多い。

欧州で普及しているトランジットモール による影響もその一因として考えられ、我が国においても、地理的な条件やまちづくりの方針等を踏まえた上で、トランジットモールの導入に向けた検討が活発化することが期待される。

## LRTをめぐる日仏比較(トランジットモール導入有無)

国名	都市名	沿線人口(万人)	路線長(km)	輸送人員(千人)	1日当たり輸送人員(千人)	1日当たり輸送人員(千人)/路線長(km)	トランジットモールの有無
フランス	ナント	54	36.5	40,700	111.5	3.1	
	ストラスブール	43	25.1	42,300	115.9	4.6	
	グルノーブル	42	20.8	31,900	87.4	4.2	
	ルーアン	39	15.6	13,200	36.2	2.3	×
	モンペリエ	29	15.2	21,700	59.5	3.9	
日本	岡山市(岡山電気軌道)	66	4.7	3,513	9.6	2.0	×
	長崎市(長崎電気軌道)	44	11.5	19,852	54.4	4.7	×
	富山市(富山ライトレール・富山地方鉄道)	42	14	5,515	15.1	1.1	×
	高知市(土佐電気鉄道)	33	25.3	6,021	16.5	0.7	×

## トランジットモール

一般車両の乗り入れを制限し、道路を歩行者とバス・路面電車等の公共交通機関に開放することで、公共交通の高い利便性と、快適な歩行者空間を兼ね備えた、人中心の商業空間。



整備前

(ストラスブール)



整備後

出典『COMPARATIVE PERFORMANCE DATA FROM FRENCH TRAMWAYS SYSTEMS』(SOUTH YORKSHIRE PASSENGER TRANSPORT EXECUTIVE)

『路面電車新時代：LRTへの軌跡』(服部重敬) 其他鉄道局資料より (注)表中データは2006年以前のもを都市毎に適宜引用したもので、時点は統一していない。

## トランジットモールを導入した場合に想定されるメリット

公共交通の定時性の向上

停留場へのアクセスの向上

交通機関と商店街が一体的な商業空間となることによる魅力の向上

自動車の道路混雑の解消による歩行者空間の快適性の向上

休憩や散策に適した広場等のにぎわい空間の形成

公共交通の利用者の増加

沿線市街地の来街者の増加

自動車からの利用転換による環境負荷の軽減

公共交通と沿線市街地の活性化

## 我が国でのトランジットモールの導入に向けた主な課題

課題	具体的内容
周辺道路での交通渋滞	都心部の道路の自動車通行を制限することで、周辺道路で交通渋滞が生じることのないよう、対策を講じる必要がある。
商店街・住民の合意	マイカー来店者の減少やマイカー利用時の利便性の低下等への懸念から、商店街や住民が導入に消極的な場合もある。
商店街等の物流・納品への影響	商店街等に対するトラック・バンによる物資の搬入・搬出に影響が生じる場合は、出荷や納品のルート・体制を確保する必要がある。
安全対策の必要性	歩行者とLRT車両が同じ空間で接近する状態も生じるため、十分な安全を確保するための措置等を講じる必要がある。