

はじめに

我が国の路面電車の営業延長は、モータリゼーションが始まりつつあった昭和30年代より減少の一途を辿り、現在ではピーク時の約1割程度となっている。この間、自家用車の普及や道路・地下鉄等の整備によって、大筋では日常生活の移動は便利で快適になってきたと言える。一方で、環境負荷の軽減、高齢社会の対応、都市活力の再生などの社会的要請から、公共交通の重要性が再認識されている。

このような状況を踏まえて、都市計画中央審議会（当時）は、平成9年6月の答申において、公共交通を『都市の装置』として位置づけ、その重要性を指摘している。同年度には審議会での議論やLRT（Light Rail Transit）導入の欧米の成功例を踏まえ、建設省（当時）においても路面電車整備の支援制度の拡充を行っている。また、この年の前後には、全国の多くの都市において路面電車の導入検討が行われた。しかしながら、実現されたのは、既存の路面電車の小規模な路線延伸であり、未だ本格的な新規路線の導入は実現されていないどころか、路面電車を廃止した都市もある。一方で、一部の都市では洗練されたデザインの低床式車両の導入が行われ、市民に好評を博すとともに、NPO活動など市民レベルの路面電車に関する活動も活発化している。

ところで、欧米のように路面電車（LRT）が我が国では本格的に復活しない理由を考えてみると、料金で経営を賄う我が国と公的支援を前提とした経営の欧米との違いとともに、公共交通とまちづくりの距離感の違いが感じられる。もちろん、我が国の大都市の郊外住宅開発と鉄道新線整備の一体化は、都市の拡大時に確立された安定した手法と言える。人口減少時代を迎え、これとは異なる既成市街地と公共交通の再生手法の確立が急がれる。この際の公共交通は、大規模な装置型の交通機関でなく、バスやLRTといった路面公共交通が中心になると考えられる。また、再整備の性格上、限られた場合に成立する必要な費用を開発利益や料金収入で全額賄う従来型の手法でなく、まちづくりと一体となった新たな考え方や手法が必要である。これらは、一朝一夕に確立できるものではなく、現在、多くの都市においてLRT導入の実現に向けて、様々な調査検討が進められている。

そこで、欧米の先進事例や国内の検討事例などを参考に計画策定や合意形成に関するノウハウをLRT導入に取り組む地方公共団体の技術的助言とすべく、学識経験者、先進的な取組をされている地方公共団体、軌道事業者のご協力をいただき、「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」を作成したものである。本ガイダンスは、当然のことながら、確定的なものではなく、今後も各都市での取組を参考にしてさらに更新していくべきものであり、引き続き関係各位のご意見をお願いしたい。

最後に、本ガイダンスの作成に当たって、家田委員長をはじめとする検討会の委員の方々、貴重なご意見をいただきました地方公共団体の皆様方に心からの感謝を申し上げます。

国土交通省都市・地域整備局  
都市計画課都市交通調査室