

## 4 - 6 . 整備効果の検討

### (1) 整備効果の検討目的

「まちづくり目標」への適合性・達成度等を明示することや、投資に見合う整備効果発現の検証が求められる。

地方公共団体がLRT導入に一定の関与（街路事業として軌道施設整備、公的負担）を行うことに対する必要性や意義の明示、市民合意の形成、地方公共団体の政策判断等のため、LRT導入計画に先立って検討する「まちづくり目標」への適合性や達成度、LRT導入がプロジェクトとして投資に見合う整備効果を発現するか等を論理的・客観的に検証することが求められる。

### (2) 整備効果の検討時に留意すべき事項

従来から取り組まれている交通に着目した費用対便益や事業採算性だけでなく、まちづくり目標に合致した整備効果の計測  
総合的・多面的な整備効果の把握  
交通以外に着目した指標の定量的な評価  
等に取り組むことが重要である。

まちづくり目標に合致した整備効果の明示

まちづくりのツールのひとつとしてLRTを適切に評価するため、LRT導入計画に先立って検討する「まちづくり目標」への適合性や達成度を整備効果として明示することが重要である。

表4 - 25 . 新線整備・既設線改良事業等における評価項目・評価指標の例

出典：鉄道プロジェクト評価手法  
マニュアル2005(案)

| ＜都市内鉄道＞     |      | 評価項目(例)           | 評価指標(例)                                                                                                                                                                |
|-------------|------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |      | 利用者への効果・影響        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要区間の所要時間の変化 (〇分短縮)</li> <li>・ " 乗換回数の変化 (〇回減)</li> <li>・ " 混雑率の変化 (〇%減)</li> </ul>                                           |
| 社会全体への効果・影響 | 住民生活 | 地域の拠点地区へのアクセス性向上  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象地域の拠点地区からの〇分圏夜間人口(または従業人口)の変化率(〇%増)</li> <li>※拠点地区は沿線地域の特性を考慮して適宜設定</li> </ul>                                              |
|             |      | 高速交通の結節点へのアクセス性向上 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象地域の空港・新幹線停車駅からの〇分圏夜間人口(または従業人口)の変化率(〇%増)</li> </ul>                                                                         |
|             |      | 鉄道空白地域の解消         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象地域における鉄道駅から徒歩〇分(〇m)圏のカバー人口(夜間人口)の変化率(〇%増)</li> </ul>                                                                        |
|             |      | 生活利便性の向上          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線から〇分圏に計画されている生活関連施設数(〇箇所)</li> <li>※都市計画決定あるいは誘致決定などにより位置づけられている各種公共施設(公民館、コミュニティプラザ等)、ショッピングストアなどの商業施設、高度医療施設、等</li> </ul> |
| 地域経済        | 地域社会 | 地域の活性化            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線地域等における商業ポテンシャルの変化(〇%増)</li> </ul>                                                                                          |
|             |      | 企業立地の促進           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線地域等における企業立地ポテンシャルの変化(〇%増)</li> <li>・ 当該事業に併せて沿線の〇〇地区において計画されている企業立地の規模(延床面積〇㎡)</li> <li>※都市計画決定あるいは誘致決定がなされている等</li> </ul>  |
| 環境          | 安全   | 定住人口の増加           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該事業に併せて沿線の〇〇地区において計画されている住宅開発の規模(床面積〇㎡)</li> <li>※都市計画決定あるいは誘致決定などにより位置づけられている開発</li> </ul>                                  |
|             |      | 局所的環境の改善          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線の主要道路における自動車起源のNO<sub>x</sub>、SPMの排出量の変化率(〇%減)</li> <li>・ 環境基準の達成箇所数の変化(〇箇所増)</li> </ul>                                    |
|             |      | 地球的環境の改善          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線の主要道路における自動車起源のCO<sub>2</sub>排出量の変化率(〇%減)</li> </ul>                                                                        |
|             |      | 道路交通事故の減少         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線の主要道路における道路交通事故件数の変化(〇件減)</li> </ul>                                                                                        |
| ※その他        |      |                   | ・ 純現在価値(NPV)を公的負担で除した公的負担・社会的余剰比                                                                                                                                       |

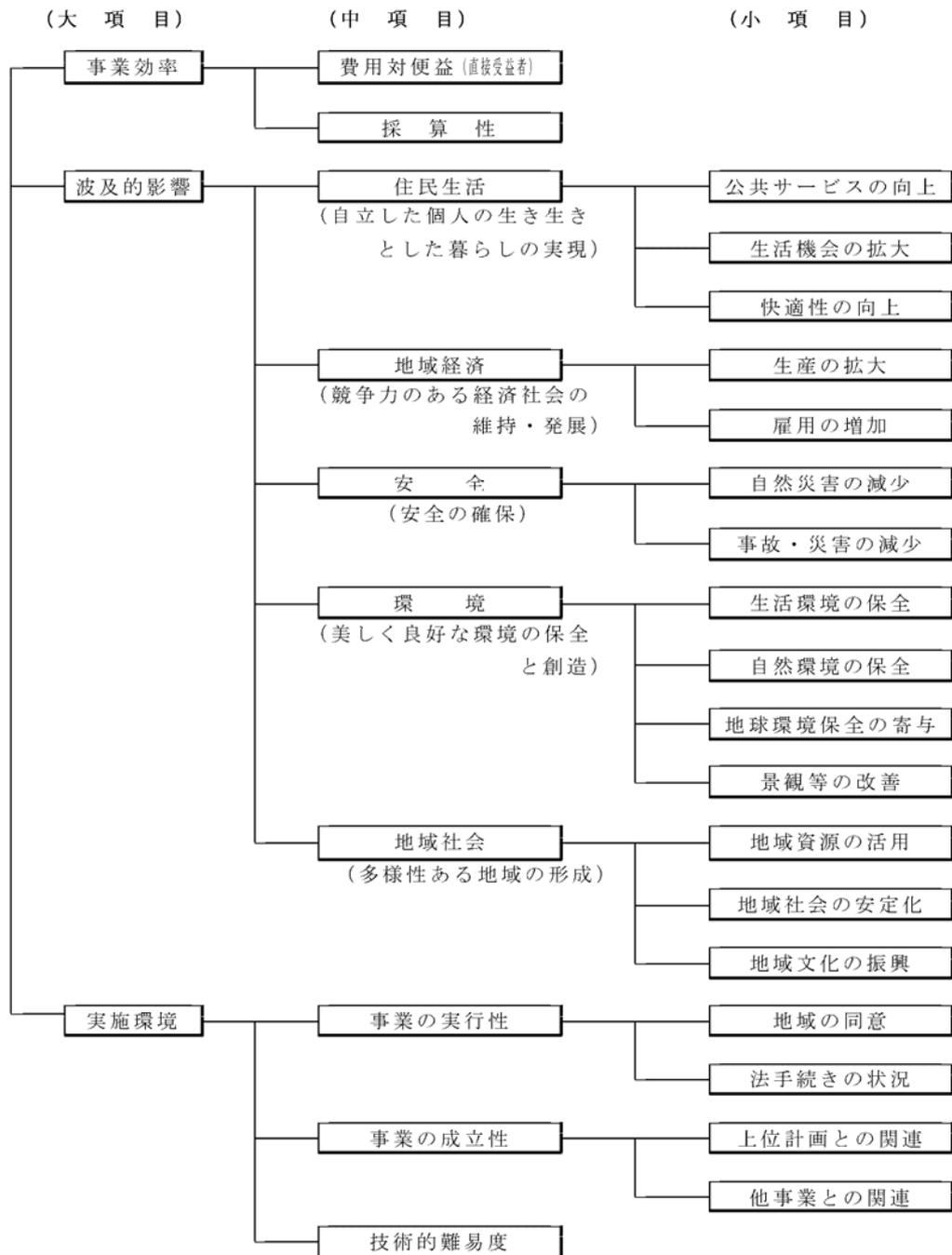
※その他欄は、上記の区分に分類されないが、重要と考えられる評価項目を設定した場合に記載する。

総合的・多面的な整備効果の把握

まちづくりのツールとしてLRTを活用する観点から、道路利用者や公共交通利用者への効果・影響、社会全体への効果・影響等の波及的影響、事業の実施環境の視点から総合的かつ多面的に整備効果を把握することが望ましい。

図4 - 74 . 評価項目の体系 (案)

出典：公共事業評価の基本的考え方  
(平成14年8月公共事業評価システム研究会)



交通以外に着目した指標の定量的な評価

環境や住民生活、まちづくり等への波及効果、公共交通の存在効果等の非市場的価値を含む総合的・多角的評価を行うことが望ましい。

その際にはL R T導入の目標や具体的な導入計画の内容、まちづくりとの関係性等を踏まえて評価指標を選択した上で、C V M（仮想市場評価法）、旅行費用法等を用いて定量的に効果を把握することが考えられる。

表4 - 26 . 交通以外に着目した整備効果の設定例と定量化のための代表的手法

資料：道路投資の評価に関する指針（案）第2編 総合評価  
（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）

| 大項目     | 中項目           | 小項目                                     | 設定内容 例                                         | 代表的手法           |
|---------|---------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------|
| 道路利用効果  | 走行快適性の向上      | 疲労の軽減                                   | 運転者又は同乗者の疲労の軽減                                 | C V M           |
|         |               | 道路からの景観創出                               | 車両内部または道路上からみる景観の美しさの向上                        |                 |
|         | 歩行の安全性・快適性の向上 | 歩行の安全性向上                                | 歩行者又は自転車運転者が感じる安全性又は快適性の向上                     |                 |
|         |               | 歩行の快適性向上                                |                                                |                 |
| 環境効果    | 景観            | 周辺との調和                                  | 沿道周辺の自然あるいは都市景観との調和の程度                         | 旅行費用法<br>ヘドニック法 |
|         |               | 新たな地域景観の創出                              | 新たに建設される構造物が作り出す景観の美しさの程度                      | C V M           |
|         | 生態系           | 沿道地域生態系への影響                             | 沿道地域に生じる生態系への影響の程度                             | 代替法             |
|         |               | 希少種への影響                                 | 当該事業の実施により生じる希少種への影響の程度                        | C V M           |
|         |               | 土壌、水環境、地形への影響                           | 沿道知己に生じる土壌・水環境・地形への影響の程度                       |                 |
| 住民生活効果  | 道路空間の利用       | ライフライン等の収容                              | ライフライン整備の負荷の軽減                                 | 代替法             |
|         |               | 防災空間の提供                                 | 災害時被害の程度の軽減                                    | C V M           |
|         |               | 土地利用への影響                                | 沿道建築物の形態規制の解消                                  | ヘドニック法<br>C V M |
|         | 災害時の代替路の確保    | 災害時交通機能の確保                              | 迂回の不便さや心理的不安感の解消                               | 代替法<br>C V M    |
|         |               | 人的物的被害の低減                               | 走行の危険性回避や落石等事故の発生程度の低減                         | C V M           |
|         | 生活機械、交流機会の拡大  | レクリエーション施設へのアクセス向上                      | 様々なレクリエーション施設が利用可能になることによる満足度の向上               | 旅行費用法<br>C V M  |
|         |               | 交流人口の増大                                 | 一定時間内に交流できる人の数が増えることによる満足度の向上                  | C V M           |
|         |               | 幹線交通アクセス向上                              | 新幹線や空港等が利用できるようになることによる満足度の向上                  |                 |
|         | 公共サービスの向上     | 公共施設・生活利便施設へのアクセス向上                     | 様々な施設が利用可能となることによる満足度の向上                       |                 |
|         |               | 緊急施設へのアクセス向上                            | 緊急時にも生命の危険を回避できるような緊急施設へのアクセスが確保できることによる満足度の向上 |                 |
| 公共交通の充実 |               | 大型車のすれ違いが可能となり、バス路線等が設定できる条件が整うことによる満足度 |                                                |                 |

表4 - 27 . 交通以外に着目した便益の代表的計測手法の概要

資料：道路投資の評価に関する指針（案）第2編 総合評価  
（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）より作成

| 手法               | 方法                                  | 概要                                                                                                                                                          |
|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 顕示選考法<br>（代理市場法） | 代替法<br>（再生費用法、<br>防止支出法、<br>資源価値法等） | 計測しようとする非市場的価値あるいは非市場財と同等の効用を生む市場財（代替財）が想定できる場合に、その代替財提供費用をその非市場財の経済価値とするもの<br>例：再生費用法<br>非市場財をある水準で維持するために必要となる費用を用いて評価する方法であり、騒音に対する防音壁設置費用を用いる場合等がその例である |
|                  | 旅行費用法                               | 例えば公園に対して、そこまでのアクセス費用を支払ってまでも利用する価値があるか否かという観点から、環境質の価値を貨幣換算して評価する方法である                                                                                     |
|                  | ヘドニック法                              | 環境質の価値は土地市場（又は労働市場）にキャピタライズするという仮説に基づいて、その価格を被説明変数とし、環境質を含めた諸属性を説明変数とした地価関数（又は賃金関数）を推定することにより環境質の価値を貨幣換算する方法である                                             |
| 表明選考法            | 仮想的市場評価法<br>（CVM）                   | 環境質の内容を被験者に説明した上で、その質を向上させるために費用を支払う必要があるとする場合に支払っても良いと考える金額（支払い意思額 WTP）を直接質問する方法で、仮想的な環境質や状態に対する市場価値換算が可能である                                               |

表4 - 28 . 上田交通における鉄道の存在効果の計測例

資料：「国の地方鉄道施策に対する方向性」佐藤信之  
「運輸と経済」第64巻第10号 '04.10より作成

- ・ CVM（仮想的市場評価法）分析により、地域における鉄道の存在効果を計測
- ・ 存在効果とは、施設が存在しているという情報を得ることによって発生する価値のこと（例えば、ある企業にとっては新幹線鉄道を利用する経験も予定もないが、それが存在するという事によりイメージアップが図れるといった具体的に価値を見出すような場合が該当する）

単位：億円・30年間

|                                        |                |            | 鉄道         | バス代替       |
|----------------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                        |                |            | 基準年の現在価値   | 基準年の現在価値   |
| 社会的<br>便益                              | 鉄道利用者<br>便益    | 総所要時間短縮便益  | 44.5       | 0.2        |
|                                        |                | 総費用節減便益    |            |            |
|                                        | 地域社会<br>便益     | 道路交通混雑緩和便益 | 57.9       | 19.4       |
|                                        |                | 道路交通事故削減便益 | 10.9       | 3.9        |
|                                        |                | 環境改善便益     |            |            |
|                                        | <b>存在効果便益</b>  |            | <b>9.9</b> | <b>5.0</b> |
| 供給者便益                                  |                | -6.2       | 0.8        |            |
| 合計                                     |                | 117.0【BT】  | 29.3【BA】   |            |
| 費用                                     | 初期又は維持改良費・再投資額 |            | -          | 1.8        |
|                                        | 維持改良費          |            | 8.0        | 1.8        |
|                                        | 合計             |            | 8.0【CT】    | 3.6【CA】    |
| 純便益（鉄道存続【BT=BT-CT】<br>（バス代替【BA=BA-CA】） |                |            | 109        | 26         |
| 純便益（鉄道存続-バス代替【BT-BA】）                  |                |            | 83         |            |

注）鉄道存続及びバス代替に関する残存価値は、費用便益分析計算期間内で償却されるため発生しない

### (3)事業評価

L R T導入に伴う投資に見合う整備効果が発現するか、を各種マニュアル等を活用して、多角的かつ定量的に検証することが求められる。

地方公共団体がL R T導入に一定の関与（街路事業として軌道施設整備、公的負担の投資）を行うことに対する市民合意の形成や、公的負担を行う行政としてプロジェクトの是非を判断する等のため、L R T導入に伴う投資に見合う整備効果が発現するか、を各種マニュアル等を活用して、多角的かつ定量的に検証することが求められる。

#### 事業評価の手法

L R Tは、軌道事業、道路・街路事業の両方に該当するプロジェクトである。そのため、鉄道プロジェクト評価手法マニュアル2005（案）<sup>1</sup>（国土交通省鉄道局）

道路事業・街路事業に係る総合評価要綱及び費用便益分析マニュアル<sup>2</sup>

（国土交通省道路局・都市・地域整備局）

のそれぞれに沿って事業評価を行う必要がある。

1：鉄道プロジェクト評価手法マニュアル2005（案）は、従前のマニュアルの改訂版として近日中に発行される予定である。

2：現時点でL R T導入時の具体的な評価手法、費用便益分析の方法等が提示されていない。当面は、都市モノレール及び新交通システムの費用対効果検討調査報告書（平成11年3月 建設省）や鉄道プロジェクト評価手法マニュアルを参考に、担当部局と十分協議しながら進める必要がある。

#### 評価の視点と費用便益分析方法の違い

軌道事業としての評価は、プロジェクト全体を対象に評価を行うことが目的である。

一方、道路事業・街路事業としての評価は、行政が進める公共事業としてのインフラ整備に対する評価を行うことが目的である。

このため、道路事業・街路事業として費用効果分析を行う際には、供給者便益（軌道事業者の営業収入と営業支出の差）、事業者が償還するインフラ外部の費用を考慮しない点が考え方の大きな違いである。

ただし、L R Tはまちづくりの観点で多様な効果が期待される一方で、交通事業としてのL R T事業はインフラ率が低く、事業採算性が厳しい結果になる事例が多いこと等を考慮し、多様な整備効果や軌道事業者の事業採算性を考慮したプロジェクト全体の評価を行うことが重要である。

## 4 - 7 . 市民との協働

### (1)市民との協働の重要性

まちづくりの目標達成に向け、その目標設定からL R Tの計画・整備・運営に至る長期にわたり、その主体となる市民の積極的・継続的な参画・行動が不可欠であり、地方公共団体と市民との協働が重要である。

L R T導入に係る主体はL R Tの利用者、地域に暮らす住民、地元企業、商店街等の幅広い「市民」が挙げられる。

これまでの多くの都市での市民との合意形成の取り組みでは、総論的な議論が多く、L R T導入の目的となるまちづくりの目標に関する市民との対話、目標の共有化への取り組み、L R T導入による整備効果・影響のP R等の面で十分な対応がなされておらず、結果としてL R T導入に対する理解や合意が得られていない場合が少なくない。

また、質の高い公共交通を提供するツールのひとつであるL R Tは、道路空間の再配分や公的負担等の面で市民の理解と協力が不可欠であるにもかかわらず、計画づくりの段階での市民が参画する取り組みも十分とは言えない状況である。

今後は、地方公共団体による公的負担の意思決定、開業後の利用者確保など公共交通を支える機運醸成等に向けて、まちづくりの目標を検討する計画立案の初期段階からL R Tの計画・整備・運営に至る長期にわたり、L R Tの利用者、地域に暮らす住民、地元企業、商店街等の幅広い「市民」に積極的・継続的な参画・行動を促すことが重要である。また、市民が継続的に参画していける体制・組織を構築することも有効と考えられる。このように、まちづくりについて市民が自ら考え行動しL R Tを盛り上げていく協働型マネジメントを推進していくことも今後の協働のあり方のひとつと考えられる。

また、地方公共団体と市民との協働を有効に機能させるためには、その地域の首長等の強力なリーダーシップが求められる。

### (2)市民との協働に向けた取り組み方

#### 計画の初期段階からの参加意識の醸成

地方公共団体はまちづくり目標を検討する初期段階から積極的に市民と連携し、市民とともに考える土壌づくりとして、参加意識の醸成を図ることが重要である。

まちづくり目標の検討に際して、計画の初期段階から市民との協働を図ることにより

L R T 導入に対する市民の理解と協力が得られるとともに、市民とともに考える土壌づくりの促進も期待される。

そのため、計画の初期段階から地域に暮らす住民だけでなく、地元企業、商店街等、幅広く「市民」を巻き込み、将来のまちづくりや公共交通整備に対する積極的な情報公開・提供を通じて目標の共有化に努め、問題意識と当事者意識の醸成を図ることが重要である。

また、持続可能で効率性を兼ね備えた公共交通を確保していくためには、市民相互の連携、行政との協働を促進し、検討段階における計画に対する評価と見直しを適時適切に図りながら、まち全体で公共交通を考え、共に活動していくことが重要である。



図4 - 75 . 東急世田谷線における市民（住民、NPO）との連携事例

出典：(財)世田谷区都市整備公社まちづくりセンターホームページ  
世田谷線の車窓から（学芸出版社）

#### 市民に与える効果や影響を明示

自動車利用者、バス利用者、歩行者・自転車利用者、沿道土地利用者等のそれぞれの市民に与える効果や影響を具体的・定量的に示すことが望ましい。

限られた道路空間利用の見直し、バス網の再編、まちづくり計画との連携等を伴うL R T 導入は、自動車利用者、バス利用者、歩行者・自転車利用者、沿道土地利用者等の多様な市民に対して効果や影響を与える。

これに対して十分な理解を得るための取り組みの一環として、市民に与える効果や影響を具体的・定量的に示すことが望ましい。

表4 - 29 . 市民に示す項目の一例

| 対象主体        | 項目                                            | 方法の一例                         |
|-------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| 自動車利用者      | 都心までの所要時間、道路の混雑状況の違い                          | 需要予測による自動車ネットワーク配分結果等（図示）     |
| L R T、バス利用者 | 都心までの所要時間（その振れ幅） 料金の違い<br>都心までの公共交通同士の乗り換えの有無 | 地区別・幹線道路別の都心までの所要時間・料金分布等（図示） |
| 沿道土地利用者     | 来街者数の変化                                       | 海外事例の紹介、誘発交通を考慮した需要予測手法による推計  |
| 地域住民        | 沿道環境、都市景観の変化<br>地域アイデンティティの変化                 | パース作成、C V M、アンケート調査等          |

### (3)多様なツールの積極的な活用

市民との協働にあたっては情報の共有化が必要であり、そのための多様なツールを積極的に活用することが重要である。その際、適用段階、対象主体、目的に応じて工夫をこらすことが大切である。

市民との協働にあたっては、パンフレットによる情報提供、アンケートによる情報収集等による情報の共有化が必要であり、そのための多様なツールの活用が考えられる。その際、適用段階、対象主体、目的について十分、吟味した上でツールを選定し、効果的・効率的な運用が図れるよう工夫を凝らすことが大切である。

以下、情報の共有化のための多様なツールの運用について“情報提供”“情報収集”及び“意見交換と検討”という分類で整理されているフランスの住民協議マニュアルを紹介する。

表4 - 30 . フランスにおける住民協議マニュアルにおけるツールの分類整理表

| シート     | 都市圏交通計画の段階<br>(適用段階) |          |      |    | 関係者<br>(対象主体) |    |          | コミュニケーション<br>のタイプ(目的) |      |      |    |
|---------|----------------------|----------|------|----|---------------|----|----------|-----------------------|------|------|----|
|         | 診断                   | シナリオと計画案 | 公的審査 | 実施 | 制度的アクター       | 団体 | 地域民主主義機関 | 一般市民                  | 情報提供 | 意見聴取 | 対話 |
| 情報提供    |                      |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 1       | ブックレット・パンフレット        |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 2       | 展示会                  |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 3       | 基準書                  |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 4       | 啓発ツール・セット            |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 5       | インフォメーション・センター       |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 6       | 映画                   |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 7       | インターネット・サイト          |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 8       | メディア(新聞、テレビ等)        |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 9       | 自治体のメディア             |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 情報収集    |                      |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 10      | アンケート調査              |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 11      | インタビュー調査             |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 12      | 公的審査記録簿              |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 意見交換と検討 |                      |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 13      | 公開集会                 |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 14      | 非公開集会                |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 15      | 試験事業(社会実験[モデル事業]の導入) |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |
| 16      | 他の都市の事例              |          |      |    |               |    |          |                       |      |      |    |

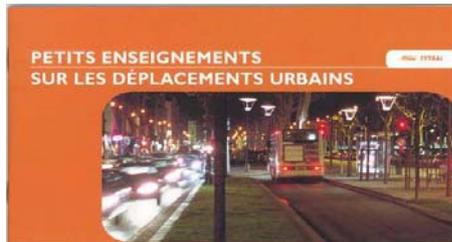
注1) 1つのツールが複数のコミュニケーションのタイプに関わる場合、最も重要なものを濃い色で示す

注2) “制度的アクター”とは国、地方公共団体及びその連合体、運輸業界、経済的アクター、大規模な交通流を引き起こす施設、制度的団体(議員団体等)、“団体”とは利用者団体等、“地域民主主義機関”とは地区評議会、地区委員会、その他の恒久的な協議組織(開発評議会、諮問委員会)、公共交通パートナー委員会

資料: La concertation dans les PDU(CERTU)

<ブックレット・パンフレット>

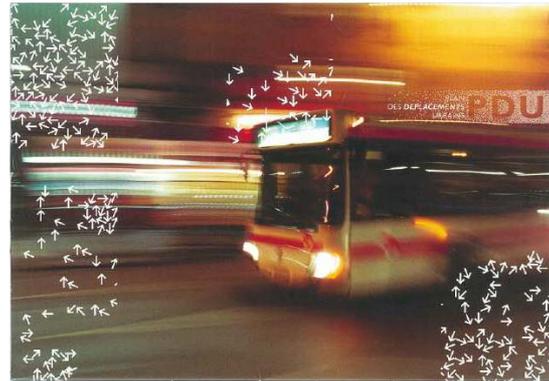
- ・適用段階：すべての段階
- ・対象主体：全市民
- ・目的：情報提供



[ 36 頁 ]



[ 20 頁 ]



[ 8 頁 ]

図 4 - 7 6 . フランス リヨンの P D U ( 都市交通計画 ) ブックレット ( SYTRAL 作成資料 )

<展示会>

- ・適用段階：P D U のプロセスがある程度進行した段階、または着手段階
- ・対象主体：一般市民、団体、地域民主主義機関
- ・目的：情報提供、場合により意見聴取及び対話



- 世界のLRT(ストラスブール・オルレアンほか)
  - ・パネル展示, VTR上映等
- 日本の路面電車(広島・岡山・高岡ほか)
  - ・模型展示, パネル展示, VTR放映等
- 宇都宮での検討状況(計画の概要・まちづくりとの連携など)
  - ・パネル展示, CG上映等

開催期間：8月11日(水)～29日(日)

会 場：ラパーク長崎屋2階催事場

図 4 - 7 7 . 宇都宮のオープンハウス ( 資料：宇都宮市資料 )

<啓発ツール・セット>

- ・適用段階：すべての段階
- ・対象主体：制度的アクター、団体、住民
- ・目的：情報提供、対話



図4 - 78 . 公共交通利用を促進するパンフレット「考えてみませんか？ あなたの街の未来を」  
(富山県公共交通利用促進協議会他 作成資料)

<メディア(新聞、テレビ、自治体広報誌等)>

- ・適用段階：すべての段階、とりわけシナリオ、計画案、実施の段階
- ・対象主体：一般市民
- ・目的：情報提供



図4 - 79 . ベルリン州シャルロテンブルグ行政区の住民参加の新聞広告  
出典：都市整備における行政と住民の合意形成の円滑化に関する研究  
(2003年6月 国土交通省国土交通政策研究所)

**< アンケート調査 >**

- ・適用段階：川上では診断の段階、川下では計画案の段階
- ・対象主体：団体、一般市民
- ・目的：意見聴取



図4 - 80 .モンペリエのPDUに関するアンケート資料( Montpellier Agglomération )

**< インタビュー調査 >**

- ・適用段階：川上では診断の段階、川下では計画案の段階
- ・対象主体：一般市民
- ・目的：情報提供、意見聴取、対話



図4 - 81 .フォーカス・グループ・ヒアリングの実施イメージ

資料：合意形成プロデュース（平成 15 年 6 月 土木学会合意形成小委員会）

## < 公開・非公開集会 >

### < 公開集会 >

- ・適用段階：すべての段階
- ・対象主体：全市民
- ・目的：情報提供、意見聴取、対話



図 4 - 8 2 . 意見交換会の様子

資料：「路面電車の未来に向けて」・第 2 集  
(特定非営利活動法人 エコエネルギーによる地域交通システム推進協会)

### < 非公開集会 >

- ・適用段階：すべての段階
- ・対象主体：制度的アクター、団体、地域民主主義機関
- ・目的：対話、意見聴取、情報提供

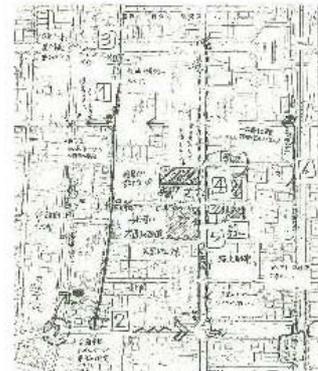


ワークショップ  
の実施状況  
※対等な立場で  
建設的な議論を  
行う

ワークショップの  
実施状況  
※進行はファシリ  
テーターが行う



ワークショップの  
実施状況  
※各グループ毎に、  
ワークショップの  
結果を発表する



ワークショップでの成果  
～地図にびっしりと張られた付箋紙、付箋紙に  
はいろいろな意見が書き込まれている～(蔵沢  
市湘南台地区)  
資料：「住民参加のみちづくり」(学芸出版)

図 4 - 8 3 . ワークショップの例

資料：合意形成プロデュース(平成 15 年 6 月 土木学会合意形成小委員会)

## 第5章 法手続きと関係機関協議

### (1) L R T（路面電車）の適用法

道路法上の道路に敷設されるL R T（路面電車）には軌道法が適用される。  
路面を道路事業、街路事業で整備する場合には、「特殊街路」（路面電車道）の都市計画決定を行う。

#### 軌道法の適用

一般交通のように供するために道路法上の道路に敷設されるL R T（路面電車）は、軌道法上の軌道とされている。軌道法の適用を受けるためには、L R T（路面電車）の路線は原則として道路法上の道路に設置されていなければならない。

（なお道路法上の道路以外の場所に設置されるL R Tについては、鉄道事業法が適用される。例えば、L R Tが道路法上の道路でない港湾道路上に整備される場合には、鉄道事業法が適用される。）

#### 都市計画決定

L R T（路面電車）が走行する路面を道路事業、街路事業で整備する場合には「特殊街路」（路面電車道）の都市計画決定が必要である。その際には、路面電車の運行に必要な基本的施設（本線部、支線部、乗降部など）を特殊街路として都市計画決定を行うことが都市計画運用指針に示されている。

#### 道路の占用との関係

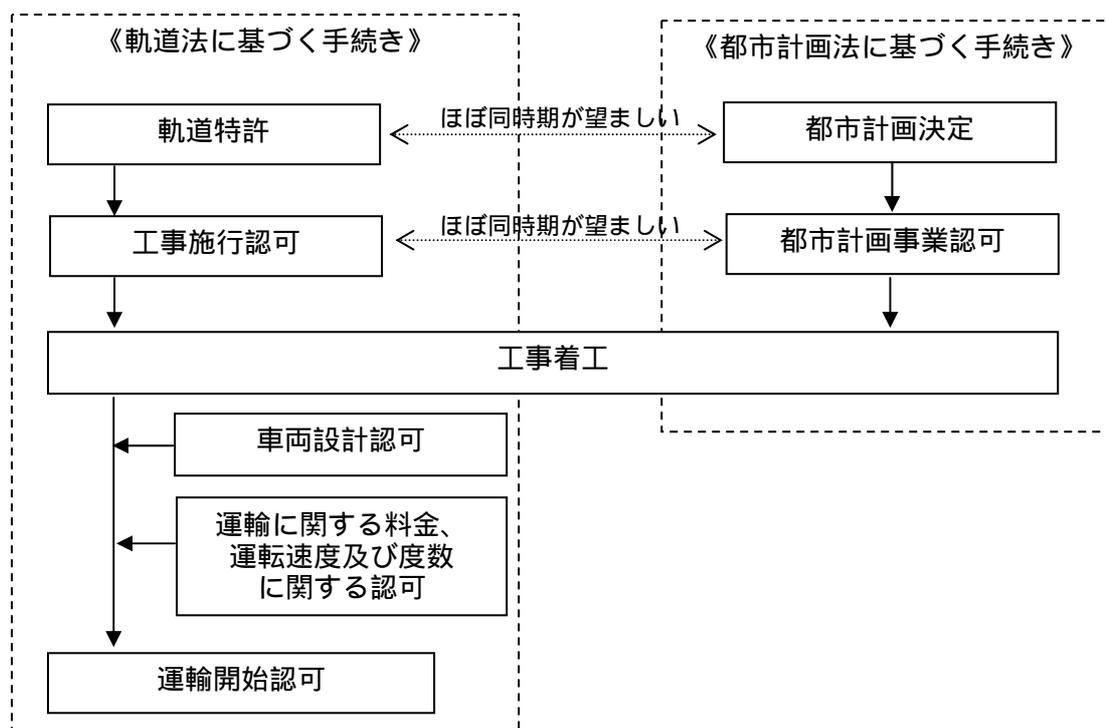
一般的な道路占用は道路法第32条によるが、軌道の敷設に関し軌道の経営の特許を国土交通大臣から受けた者は、軌道敷設に要する道路の占用について道路管理者の許可または承認を受けたものとみなされる。（申請書に道路管理者の意見を添えて提出することとし、国土交通大臣が特許するにあたっては道路管理者の意見が必要に応じて反映されることになっている。）

占用料については軌道法第4条による命令をもって定めるとしているが、同命令は、現在定められていないので軌道に係る占用料は徴収することはできない。

## (2)法手続きのフレームワーク

LRT（路面電車）を整備するにあたっては、軌道法、都市計画法に基づき以下の手続きを行う必要がある。

図4-84. 法手続きの進め方の概要



### 軌道法上の手続きの進め方

#### ・ 軌道の特許

軌道を敷設して、運輸事業を經營しようとするものは、軌道法第3条に基づき国土交通大臣の特許を受けなければならない。

軌道の特許を申請する者について、軌道法は何の制限もしていない。したがって、特許申請者は、地方公共団体、会社、組合、個人等その形式にこだわることではなく、軌道運輸事業を經營する能力があれば申請することができる。

#### ・ 軌道の工事施行認可

軌道特許を受けた軌道經營者は、軌道法第5条に基づき国土交通大臣の指定する期間内に工事施行の認可を申請しなくてはならない。

工事施行の認可の申請手順は、おおむね特許の場合と同様であるが、認可申請書の提出とあわせて軌道を敷設する場合に占用することとなる道路又は河川に関する占用面積図を都道府県知事に提出しなければならない。

・車両設計認可

車両に関してはその製作又は購入前設計を定め、その内容について国土交通大臣の認可を受けなくてはならない。(軌道法施行規則第13条の2)

・料金、運転速度、運転度数に関する認可

運輸に関する料金及び運転速度及び度数を定め、国土交通大臣の認可を受けなくてはならない。(軌道法第11条)

・運輸開始認可

軌道経営者は、都道府県知事の認可を受けなくては運輸を開始することができないと定められている。(軌道法第10条)

#### 都市計画法上の手続きの進め方

・都市計画決定

路面電車の走行に必要な施設(本線部、乗降施設等)を「特殊街路」(路面電車道)として都市計画決定する。なお特殊街路は道路の種別(国道、都道府県道等)により都市計画決定主体が異なり、市町村道の場合は市町村、一般国道及び都道府県道にあつては都道府県決定となる。

なお事業主体は道路種別によって国土交通大臣、都道府県知事又は指定市の長、都道府県又は指定市、市町村であるため都市計画決定権者と事業主体が異なる場合があり、十分調整を図る必要がある。

・都市計画事業認可

事業にあたっては、都市計画法第59条による事業認可が必要である。

#### 軌道法の手続きと都市計画の手続きの関係

軌道特許の手続きと都市計画の手続きはそれぞれLRTの具体的な位置や区域等を勘案して行う、又は区域を定める手続きであるため、同時期に行うことが望ましい。

また軌道法の工事施行認可と、都市計画事業認可はともにLRTの工事着手を認める手続きであるため、同時期に行うことが望ましい。

#### 軌道事業と環境影響評価法

一般交通のように供するために道路に併用軌道で敷設される路面電車は、法アセスの対象外である。しかし、地方公共団体のアセス条例等において評価対象となる場合もあるので、その状況を把握した上で判断する必要がある。

### (3) 関係機関との協議

まちづくりと一体となったLRT導入計画の具体化等のため、計画の初期段階から関係機関との協議に着手することが望ましい。

共通認識の醸成、相互理解の深度化等を図るため、多様な関係機関が参画し、市民にも開かれた協議の場（(仮称)LRTプロジェクト推進協議会）を必要に応じて設置することが望ましい。

#### 主な関係機関と協議内容

まちづくりと一体となったLRT導入計画の一層の具体化、実施環境の把握等のため、計画の初期段階から、必要に応じて関係機関との協議に着手することが望ましい。

表 4 - 3 1 . 主な関係機関と協議内容

| 協議                                | 協議内容                                                   |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 都市計画決定主体との協議                      | 都市計画法に基づく協議（関係法令，設計基準への適合、国交省の利害の観点、都道府県が定める都市計画との適業等） |
| 軌道特許に係る協議<br>（国交省鉄道局都市鉄道課・道路局路政課） | 路線計画、需要予測、収支計画等                                        |
| 比較設計に関する事前相談<br>（地方整備局建政部都市整備課）   | 線形，構造形式等の経済性及び事業着手から完了までの執行計画の効率性                      |
| 交通管理者との協議                         | 信号交差点の処理、LRT優先信号等                                      |
| 道路管理者協議                           | 軌道の道路占用、走行路盤の事業主体等                                     |
| 占用事業者との協議                         | 電線共同溝、地下埋設物等の占用物件への影響等                                 |
| バス事業者との協議                         | バス網の再編による利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークの構築                    |
| 交差協議                              | 必要に応じて、河川，鉄道等の各種施設に対する影響等                              |

#### 多様な関係機関が参画する検討体制の構築

多様な関係機関が参画し、また市民にも開かれた協議の場（(仮称)LRTプロジェクト推進協議会）を設けて、LRT導入計画を検討することが望ましい。

多様な関係機関との間でまちづくり目標や公共交通充実の必要性に対する共通認識の醸成、LRT導入計画に対する相互理解の深度化等を図るため、道路管理者，交通管理者，まちづくり部局，有識者やNPO、TMO、交通事業者、バス事業者（必要に応じて市民・再開発事業者等）等の多様な関係機関が参画し、また市民にも開かれた協議の場（(仮称)LRTプロジェクト推進協議会）を設けて、LRT導入計画を検討することが望ましい。

## バス事業者との協議について

利便性が高く効率的な公共交通ネットワーク構築の観点から、現在、都市内において公共輸送を担うバス事業者との連携に向けた仕組みづくりが必要である。

既存の都市モノレール等の導入時に行われたバス網の再編では、バス事業者に対して「営業補償」の意味合いをもつ補助金を地方公共団体が負担する「協定」を締結している例がある。しかし、乗合バスの需給調整規制緩和（平成14年2月）により協定外事業者の参入が可能となる等、バス網の再編の実現性の確保はきわめて困難性が高いと考えられる。

そのため、今後は、交通手段毎のシステム特性を踏まえ、利用者の利便向上を前提に、LRT・バス相互の効率的運営と適切な役割分担について利害調整が図れる仕組みを構築し、その中で合意形成を図ることが必要である。

具体的には、LRTと路線バスによる公共交通ネットワークを検討するための組織を設置し、徹底した市民協議を行った上で利用者・事業者双方の合意の取れたバス網の再編案を策定することが考えられる。

また、バス事業者の自発的な再編を誘導するため、フィーダーバスを運行するための環境整備（例：起終点での tranzit センター整備、郊外部でのバスレーン確保、都心部のバスレーンの見直し、LRTとフィーダーバスの乗り継ぎ利便向上方策の実施等）を一体的に検討することが考えられる。

## 公安委員会との協議について

道路空間上を走行し、定時性・速達性・安全性に優れるLRTを実現するためには、道路交通運用等について公安委員会と計画の初期段階から十分に協議する必要がある。

LRTは、主に道路上で交通信号に従って運行されるシステムである。そのため道路空間を共有するLRT・自動車相互の円滑を図るような信号交差点の処理や、LRTの定時・速達性の確保を目的としたLRT優先信号の設置、停留場から歩道へ移動する歩行者の安全確保、自動車の安全・円滑な通行の確保等、道路交通運用等について公安委員会と十分に協議する必要がある。

特にLRT優先信号やLRT導入後の交通運用（単路部、交差点部）はLRT自体の運行計画に影響するだけでなく、自動車交通への影響評価に対しても深く関係する事項であることから、計画の初期段階から公安委員会との協議に着手することが望ましい。