

# 路面電車の都市計画軌道に関する考察と提言

日本路面電車同好会 博士（工学） 黒澤 之  
cro50279@ybb.ne.jp

## はじめに

路面電車は軌道として都市計画決定できるが、近年まで有効に活用されていない。そこで本稿では都市計画軌道の意義を考察し私案を述べる。

なお、ここではいわゆる「路面電車」を対象とし、「軌道」は法令用語として整理する。

## 1. 都市計画法での位置づけと意義

都市施設は1968年（昭和43年）の現行都市計画法が制定によって体系が整理・拡充された。このとき、都市施設の一つとして「軌道」も都市計画決定の対象に位置づけている。

都市施設を都市計画決定する意義は、整備内容の明確化、都市全体の計画との整合、建築制限による将来の事業確保、という3つの法的・計画的効果が挙がる。さらに事業認可取得で、土地収用法が準用され、補償を受ける権利の確定や裁決申請・収用手続きへの移行など事業認定と同様の効果が発生する。

しかし、実際の運用事例を見ると都市公園や道路などの旧建設省都市局省所管事案が目立つ。これは国庫補助金や交付金歳出の前提になることが一因と推測する。また、他省庁所管事案の廃棄物処理施設などは都市計画審議が立地の条件になっている。

## 2. 従来への対応

### 2.1 都市計画が活用されなかった背景

近年まで既存の路面電車で軌道を都市計画決定した事例はなかった。これは、軌道が現行都市計画法施行以前に整備済みで施行時には路面電車廃止基調にあった、道路管理者協議にて軌道法特許が取得できた、軌道事業者のインセン

ティブとなる制度がなかったことなどが考えられる。加えて、都市計画決定手続には素案作成から審議会付議まで多岐に及ぶ資料作成やステークホルダーへの説明を要する、軌道事業者にも費用的にも人的資源的にも負担がかかることも影響したと推測する。

### 2.2 1980年代以降への対応

ここでは1980年代以降の事例に着目する。

豊橋鉄道井原・運動公園前支線は1982年「都市計画道路の市道外郭線上を600m延伸」（出典：豊橋鉄道100年史）としてあくまでも軌道法にもとづく特許で収めている。すなわち都市計画道路の拡幅変更を行わずに配置したため、計画幅員15m同士の井原交差点において軌道は半径15mの急曲線を余儀なくされた。同本線の豊橋駅前乗入れでは都市計画道路・駅前広場への占用として特許変更のみの対応である。

他事業者の事例では、2001年土佐電鉄高知駅前乗入れ、2021年熊本市交通局幹線・田崎線熊本駅前乗入れ、2008年京福電鉄嵐山本線天神川駅新設などがある。これらは土地区画整理事業や市街地再開発事業などの関連事業で空間を確保し、軌道を都市計画決定せずに事業化している。京福電鉄北野線北野白梅町駅は改修の際にバス乗降施設を整備しているが、ここでも軌道の都市計画決定は行われず。都市計画道路のこの部分は「未整備」で、歩行道部分について「整備済み」になっている。

## 3. 都市計画決定に向けた転機

転機は平成半ばに訪れる。この時期は、LRTへの関心が高まった背景もあり、軌道を都市施設として都市計画決定する際の環境アセスメン

ト手続きを明確化すべきとの考えで、1998（平成10）年6月12日 運輸省・建設省令第4号「新設軌道に係る線路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る軌道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」が告示されている。環境影響評価は地域や規模による適用要件があるが、本格的な制度化を見込んだ動きである。

近年では、富山 LRT、宇都宮 LRT や広島電鉄駅前大橋ルートが軌道として都市計画決定されている。駅前大橋ルートは、広島市を事業主体とする都市計画事業で、広島電鉄は関連する軌道事業者として協力した形になっている。

## 4. 既存路面電車への適用拡大について

### 4.1 安全・利便性の確保と責任の明確化

ようやく軌道が都市計画決定される事例が出てきたが、これを推進する制度は未整備の状態である。加えて都市計画決定事例も広島市を含めて新設事例に限定されている。都市計画法制度は公衆の安全や利便性を向上するために存在する。当然、路面電車利用者の安全や利便性向上にも活用すべきである。既存の路面電車でも、乗降設備の改善、待機空間や道路横断空間の確保など課題は山積する。とりわけいわゆるノーガード停留所の解消やバリアフリー化では、有効な空間が必要となる。受け皿となる道路に目を向けると、歩道の滞留場所や車イス対応で1999年に、その後もバリアフリー関連で道路構造令が改訂され、以降は都市計画変更時の設計要件になっている。道路を占有する軌道に同様の対応がないことは公平性の観点からも疑問がある。軌道側のニーズで乗降設備等の改善を試みた場合でも、道路拡幅を要する。軌道が都市計画決定されていない場合でも、道路事業者

は計画変更（道路拡幅）の対応を迫られるという不合理が発生する。そこで既存の軌道施設改善で都市計画決定（変更）することを想定する。狭義の都市計画は関連都市計画にも調整が及ぶ。関連して道路拡幅を要する場合、「軌道の決定（変更）に伴う道路拡幅」として拡幅変更の因果関係と責任が明確になる。

### 4.2 発展的活用と制度設計への提言

都市計画を発展的に活用するならば停留所設置の軌道都市計画決定（変更）にあわせて集客を見込んだ土地利用の見直しも考えられる。また、軌道の空間活用や協働にも着目したい。道路法第32条第1項の占有物件で従来もつばら道路に依存してきた電気・電話などについて、軌道空間で受け持つ余地も出てくる。道路と同様に交通機能以外においても軌道の機能を再考したい。因果関係の明確化は費用負担にも影響する。軌道事業者、地元市町村や受益者の負担をどう配分するか、改めて丁寧に議論する必要がある。近年、鉄軌道の公共性を踏まえて上下分離の形で公共関与が始まった。上下分離としない場合でも、市町村の総合計画や公共交通計画等をもとに、軌道事業者を都市計画事業予定者としつつ当該市町村がみなし事業者として都市計画決定手続に関与することなど、本格的な制度設計に向けた議論を重ねたい。

### おわりに

本稿では軌道の都市計画について私見を述べた。従来は軌道を交通施設として自動車交通や道路を対立軸に置いていた。本来、軌道は道路と同じ都市施設として交通機能以外の役割分担すべき考える。都市計画の制度設計も含めた検討の余地がある。

### 参考文献

国土交通省「都市機能施設の効率的な整備・運営に向けた手引き」（2023）