

路面電車の都市計画軌道に関する考察と提言



黒澤之

所属団体：日本路面電車同好会

はじめに

ポイント確認の励行

下

- **路面電車は「軌道」として都市計画決定が可能**
 - しかし、近年まで十分に活用されてこなかった
- **本発表の目的**
 - 都市計画における軌道の意義を考察
 - その上で、私案(提案)を提示
- **用語の整理**
 - 「路面電車」: 一般的な呼称
 - 「軌道」: 法令上の用語として使用

1. 都市計画法での位置づけと意義



都市施設としての「軌道」

- 1968年 都市計画法の制定によって体系化
- 「軌道」も都市施設として都市計画決定の対象に

1. 都市計画法での位置づけと意義



都市計画決定の意義(3つの効果)

- 1 整備内容の明確化
- 2 都市全体の計画との整合
- 3 建築制限による将来の事業確保

1. 都市計画法での位置づけと意義



事業認可取得による追加効果

- 土地収用法の準用

補償権利の確定

裁決申請・収用手続きへの移行が可能

1. 都市計画法での位置づけと意義



実際の運用傾向

- 道路・都市公園など旧建設省所管施設が中心
国庫補助金・交付金の前提条件となるため
- 他省庁所管施設(例: 廃棄物処理施設)も
都市計画審議が立地条件となるケースあり

2. 従来の対応

2.1 都市計画が活用されなかった背景

- ・既存の路面電車は都市計画決定の対象外
多くが都市計画法施行前に整備済み
当時は路面電車廃止の流れが主流

2. 従来への対応

2.1 都市計画が活用されなかった背景

- ・軌道法による特許で対応可能
道路管理者との協議で整備が進行
- ・事業者側のインセンティブ不足
都市計画決定による明確な利点が乏しい

2. 従来への対応

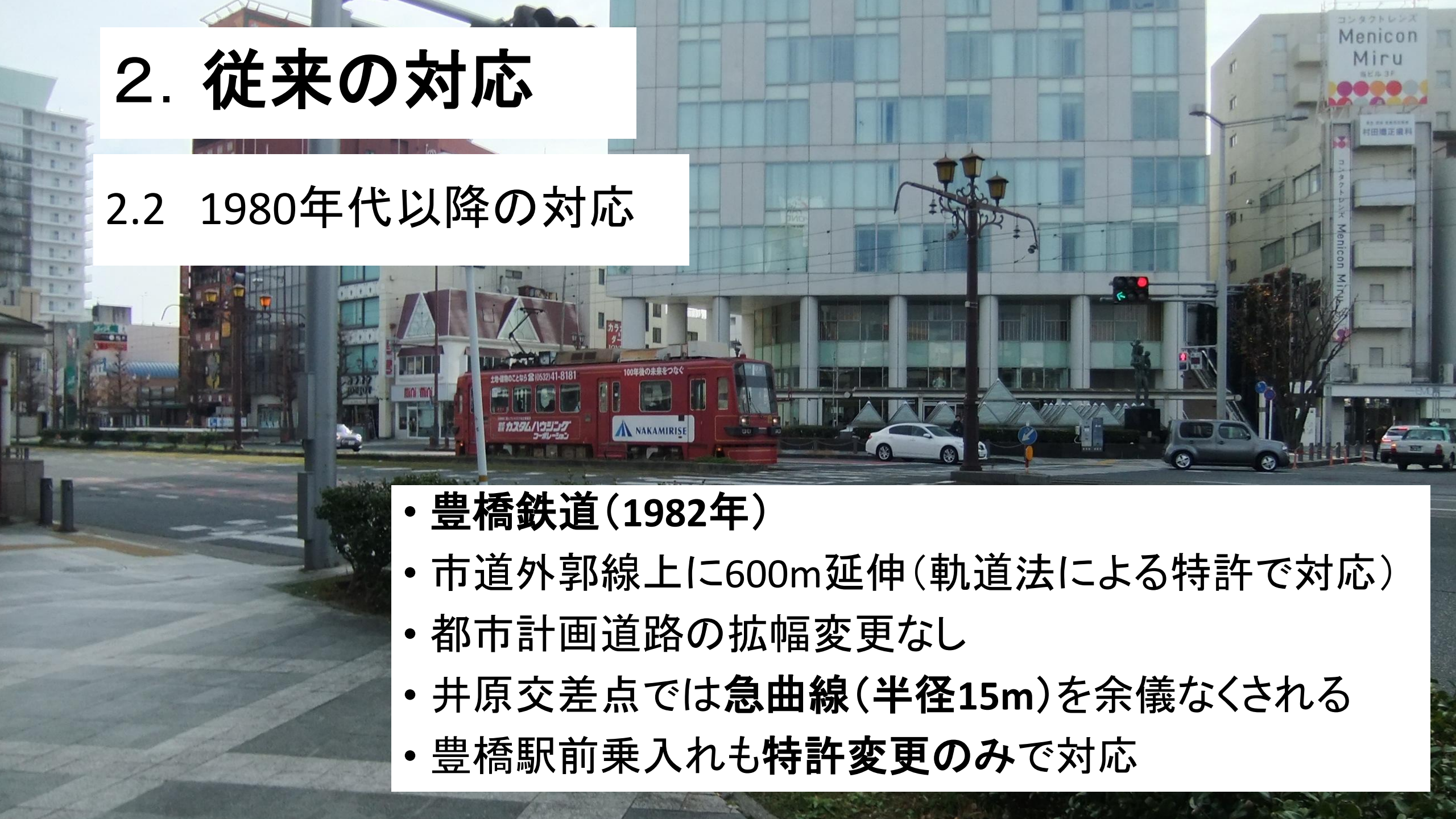
2.1 都市計画が活用されなかった背景



- ・手続きの煩雑さと負担、素案作成から審議会付議まで多くの資料と説明が必要
- ・費用・人的資源の負担が大きい

2. 従来への対応

2.2 1980年代以降への対応

- 
- 豊橋鉄道(1982年)
 - 市道外郭線上に600m延伸(軌道法による特許で対応)
 - 都市計画道路の拡幅変更なし
 - 井原交差点では急曲線(半径15m)を余儀なくされる
 - 豊橋駅前乗入れも特許変更のみで対応

豊橋鉄道 井原交差点

- ・都市計画道路3・5・7 東田北線(15m)
- ・都市計画道路3・5・47 外郭線(15m)



- ・幅員15mの2車線道路同士での鈍角交差となる。
- ・双方の道路が両側歩道を確保しており、運動公園前への分岐には日本の鉄道線路中最急曲線となる半径11mでなければ外郭線の道路中心に収まらない。

井原交差点

都市計画道路3・5・7 東田北線(15m)

都市計画道路3・5・47 外郭線(15m)

井原交差点付近の地図・都市計画については
ウェブサイト「ちずみる豊橋」を参照してください。

2. 従来への対応

2.2 1980年代以降への対応

他事業者の事例

- 土佐電鉄(2001年): 高知駅前乗入れ
 - 熊本市交通局(2021年): 幹線・田崎線 熊本駅前乗入れ
 - 京福電鉄(2008年): 嵐山本線 天神川駅新設
- いずれも土地区画整理事業や再開発事業で空間確保
→ 都市計画決定は行わずに事業化

2.2 1980年代以降の対応

京福電鉄天神川停留所
都市計画道路7・3・135 三条通(24.5m)

京福電鉄 北野線(北野白梅町停留場)

- 改修時にバス乗降施設を整備
- 軌道の都市計画決定は**未実施**
- 都市計画道路: 軌道部分は「未整備」、歩車道は「整備済み」

京福電鉄天神川停留場
都市計画道路7・3・135 三条通(24.5m)

天神川停留場付近の地図・都市計画については
ウェブサイト「京都市地図情報提供サービス」を参照してください。

都市計画道路3・3・140久世梅津北野線(赤枠部分未整備)

北野線北野白梅町付近の地図・都市計画については
ウェブサイト「京都市地図情報提供サービス」を参照してください。

3. 都市計画決定に向けた転機



制度面での転機(1998年)

- LRTへの関心の高まりを背景に、**環境アセスメント手続きの明確化**
- 1998年6月12日: 運輸省・建設省令第4号を告示 → 新設軌道が都市施設として都市計画に定められる場合の **環境影響評価の指針を整備**
- 地域・規模により適用要件あり → **本格的な制度化に向けた動き**

3. 都市計画決定に向けた転機



近年の都市計画決定事例

- 富山LRT
- 宇都宮LRT
- 広島電鉄 駅前大橋ルート
 - 広島市が事業主体として都市計画事業を実施
 - 広島電鉄は軌道事業者として協力
- 熊本市延伸は都市計画の見込みあり

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

・ 現状の課題

- ・ 軌道の都市計画決定事例は新設に限定(例:広島市)
- ・ 推進する制度は未整備

・ 都市計画法の本来の目的

- ・ 公衆の安全・利便性の向上
- ・ 路面電車にも適用すべき

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

既存路面電車の課題

- 乗降設備の改善
- 待機空間・道路横断空間の確保
- ノーガード停留場の解消
- バリアフリー化に必要な空間の不足



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

道路との関係

- 道路では1999年以降、**バリアフリー**対応で構造令が改訂
 - 都市計画変更時の設計要件に反映
- 一方、**軌道には同様の対応がない**
 - 公平性の観点から課題あり

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

改善に向けた提案

- 既存の軌道施設改善時に**都市計画決定(変更)**を活用
- 関連する都市計画(例:道路拡幅)との**調整が可能**
 - 「軌道の決定に伴う道路拡幅」として**因果関係と責任を明確化**

4. 既存路面電車への適用拡大について

4.2 発展的活用と制度設計への提言

• 都市計画の発展的な活用

- 停留所設置にあわせて、土地利用の見直し(集客機能の強化)を検討
- 軌道空間の多機能的な活用や他インフラとの協働にも注目
 - 例:電気・通信などの占用物件を軌道空間で受け持つ可能性

• 軌道の機能再考

- 道路と同様に、交通以外の機能も視野に
- 空間の使い方を柔軟に捉えることが重要

4. 既存路面電車への適用拡大について

4.2 発展的活用と制度設計への提言

• 費用負担と責任の整理

- 因果関係の明確化は費用負担の配分にも影響
- 軌道事業者・市町村・受益者間での丁寧な議論が必要

• 公共関与と制度設計の方向性

- 近年：上下分離方式による公共関与が進展
- 上下分離しない場合でも：
 - 市町村の総合計画や公共交通計画をもとに
 - 軌道事業者を都市計画事業予定者とし
 - 市町村がみなし事業者として手続に関与

4. 既存路面電車への適用拡大について

4.2 発展的活用と制度設計への提言

今後の課題

- 本格的な制度設計に向けた議論の深化が求められる

おわりに



- **軌道の都市計画に関する私見を提示**
- **従来の視点：**
 - 軌道は自動車交通や道路との対立軸として捉えられてきた
- **今後の視点：**
 - 軌道も道路と同じ都市施設として再評価
 - 交通機能以外の役割分担も視野に入れるべき
- **結び：**
 - 都市計画制度そのものの再設計・再検討の余地がある



ご清聴ありがとうございました。