

# 路面電車活用の街づくりに関する研究 - 路面電車路線の保有都市を対象とした調査・分析 -

日大生産工（院）○吉田 このみ  
日大生産工 坪井 善道

## 1. はじめに

### 1) 研究の背景

近年、環境や社会的弱者に優しい都市の足として、路面電車を見直す自治体や鉄道会社が増えてきている。その中で、注目されているのはLRT（Light Rail Transit）と呼ばれる低床の新型車両の導入やそれに伴う停留所の見直しである。また、東京都豊島区は平成15年に「池袋副都心再生プラン」を発表し、新路線の計画を検討しはじめている。このように、かつて廃線が相次いだ路面電車に再び注目し、路面電車の見直しだけでなく、新規路線計画をまちづくりの一環として進めている自治体や鉄道会社が全国的に増えてきている。しかし、日本での実現事例はまだまだ少なく、各事業主体が構想段階であるところが多い。

### 2) 研究の目的

本研究では、路面電車路線の保有都市を中心に、路面電車に関する事業の現状把握と路面電車路線保有都市の特性を分析することで、今後新たに計画される、路面電車を活用した街づくりの方向性を見出す事を目的としている。本稿は主に路面電車路線保有都市に関する調査結果の現状報告である。

## 2. 調査対象都市・調査方法

### 1) 調査対象都市

調査対象都市は、東京を除いた路面電車路線保有都市計17都市を調査対象都市とした（図-1）。

### 2) 調査方法

各対象都市（17都市）へ路面電車に関する事業把握のアンケート調査を行った。

アンケート調査は、平成16年6月に郵送による配布・回収を行い、回収した都市は、15都市で回収率は88.2%となった。

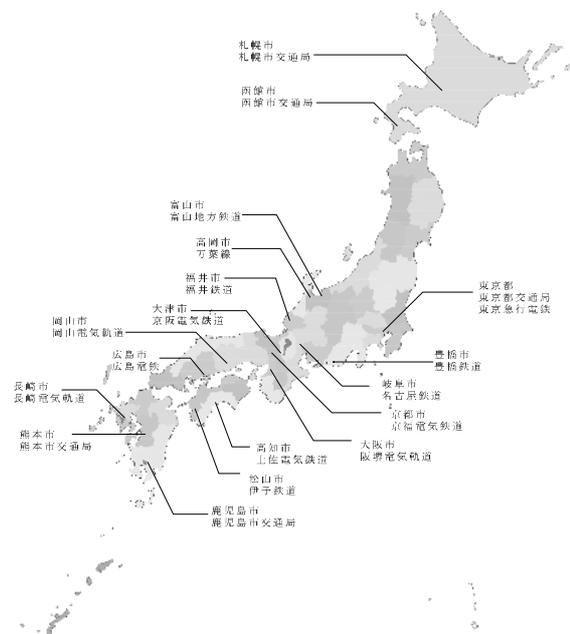


図1 調査対象都市

### 3. アンケート調査内容

アンケート項目は、主に①路面電車路線の現存経緯、②路面電車活用事業、③路面電車と各都市についての3つの内容で、計23の質問に選択方式と記述方式で回答していただいた（表-1）。

Study on the application of streetcar in the town planning

—Survey and Analysis for the cities which possessing streetcar traffic system—

Konomi YOSHIDA, Yoshimichi TSUBOI

#### 4. アンケート調査の結果

##### 1) 路面電車路線の現存経緯

現在までに路面電車路線の廃止・縮小の経緯があると答えた都市は、無回答 1 都市を除き 14 都市中 11 都市となった。

廃止・縮小の主な理由として「自家用車増加」を挙げた都市は、11 都市中 8 都市となり最も多く、続いて「採算性」6 都市「地下鉄等の交通機関」2 都市となった。

現在までに路面電車に関する事業があり、廃止・縮小経緯のある都市が、路線の完全廃止に至らなかった理由として最も多かったのは「利用率がよかった」が 11 都市中 7 都市となり、続いて「観光資源として利用」3 都市「利便性」2 都市となった。その他、沿線住民の要望があったためと答えた都市もあった。また、現在において再び路面電車に注目した 1 番の理由として最も多かったのは「環境・高齢化の社会的背景」で、11 都市中 9 都市となり、続いて「市街地の活性化」6 都市、「観光資源等収益性の期待」5 都市となった。

これらの結果から、路面電車に注目する背景には、交通手段としてだけでなく、活性化等への効果の期待も窺えた。そして、現在と廃止・縮小当時との変更箇所を質問した結果、「運賃」「沿線施設」の見直しに 3 都市ずつ回答し、「他の交通機関等周辺との関係」の見直しに 2 都市回答した（表 - 2）。

##### 2) 路面電車活用事業

完了・予定・検討中を含めると 15 都市中 14 都市が路面電車に関する事業があると回答した。そのうち、完了事業は 16 事業、予定事業は 21 事業あり、合計 14 都市で 37 事業あることがわかった。また事業主体については、37 事業中 21 事業が行政であり、10 事業が鉄道会社、2 事業が第 3 セクターという結果になった。

事業内容をみると、超低床車(LRT) 導入が 7 都市で 13 事業と最も多く、ついで沿線整

表 - 1 アンケート項目内容

1: 現在までに路面電車の廃止・縮小の経緯が ある・ない
2: 廃止・縮小の主な原因・理由
3: 現在、路面電車（LRT）に関する事業がある・ない
4: 事業名 項目数を超える場合は欄外にご記入下さい
5: 事業主体および関連組織について
6: 事業内容
7: 事業区域
8: 事業実施（予定）期間 進行状況
9: 事業のきっかけ・理由
10: 多額の事業にも関わらず、着手・検討を決断した理由
11: 設問10で1)に○又は◎をつけた方のみお答えください 軌道が存在しておらず新規事業の場合でも事業検討・着手をしたか
12: 過去に廃止・縮小経緯のある都市のみお答え下さい
1) 現存路線が残った理由
2) 再び路面電車に注目した理由
3) 事業内容・方針の中で、廃止・縮小当時と変更した箇所
13: 事業の目的・期待するもの
14: 連動事業を伴う
15: 支援事業制度や法律を活用している
16: 事業を行うにあたり市民合意形成（アンケートなど）を行った
17: モデルとした都市がある 例：フランス グルノーブル市
18: 事業推進上の問題点
19: 設問 1 8 における問題点の原因予測
20: 事業の効果（完了事業のみ）目的の達成度
21: 今後の検討予定または関心がある・ない
22: 市民や行政内からの要望がでたことがある
23: 各都道府県にとっての路面電車の価値をどう捉えていますか

備事業が 7 事業、軌道延長が 4 事業という結果になった。少数事業ではあるがトランジットモール化という都市もあり、実験的試みが行われている。現在、事業の多数が現存路線を活用したものだが、中には現存路線を廃止し、新しい交通システムとして LRT 導入を検討し始めている都市もある。これらから、路面電車が単に交通弱者にやさしい交通としての注目だけでなく、まちづくりとの関係性から見直され始めていることが窺える。また、それらの事業のきっかけは行政からの提案が 7 都市で 21 事業と最も多く、市民や市民団体からの提案は 5 事業という結果になった。

多額の事業にも関わらず着手・検討を決断した理由として最も多かったのは「完成後の採算性・その他相乗効果が見込めたため」の 5 事業となり、その他の回答が多い結果となった。具体的にみると「特定の施設へのアクセス強化のため」等、各事業に具体的な着手理由があり、生活交通としての必要性を重視した事業着手であることが窺えた。それに伴い、事業の目的・期待するものという質問に対しても「交



通弱者の移動利便性の確保」の10都市18事業が最も多く、ほとんどの都市が生活交通として路面電車を注目していることがわかった。一方で「中心市街地の活性化」8事業、「観光資源としての活用」7事業が次に続く結果となったことから、事業着手の第2の目的として、交通以外に都市に及ぼす相乗効果を望んでいることが窺えた。

各事業に対して、連動事業を伴うかという質問に対して「伴う」9事業、「伴わない」14事業、「検討中」2事業となった。具体的に見てみると、沿線整備、延伸事業には連動事業が伴っていることがわかった。

各事業に対して支援制度や法律を活用しているかという質問に対して「路面電車走行空間改築事業」4事業、「公共交通移動円滑化設備費整備補助」3事業、「鉄道軌道近代化設備費整備補助」2事業等回答があった。連動事業を伴うと答えた都市や、延伸等大きな事業を抱えているほとんどの都市は支援制度を活用していることがわかった。その一方で、事業推進上の問題点で最も多かったのが「資金の用途がたたない」5事業で、支援制度を活用していても資金が問題になっている事業があることがわかった。また、その他の問題点としては、「市民の理解」「用地など物理的問題」を挙げた都市もあった。延伸等大きな事業には、資金・理解のうえで難しいことが窺えた。

事業を行うにあたり市民合意形成（アンケートなど）を行ったかという質問に対し「行った」6都市、「行わない」4都市、という結果になった。このうち、市民からの要請があった事業や延伸・新規路線・沿線整備等大きな事業を計画している都市が市民合意形成を行っていると答えた（表-2）。

### 3) 路面電車と各都市

各都市にとっての路面電車の価値について質問した結果「交通弱者に対応した交通機関」「環

境負荷を軽減する都市交通」に回答した都市が9都市と最も多く、ついで「日常生活に寄与する交通機関」8都市と交通としての価値を挙げた都市が多い結果となったが、事業の目的・期待と同様、交通としての価値の次に「都市の活性化をもたらす交通機関」7都市「観光に結びつくもの」6都市「都市の知名度」5都市と交通意外に路面電車の価値を捉えている都市も多いことがわかった。このことから、路面電車は公共交通としての役割だけでなく、さまざまな都市への影響が期待されていることが窺えた（表-2）。

### 5.まとめ

路面電車路線保有都市に対してアンケート調査を実施したことで、路面電車に関わる都市の歴史と事業、路面電車の価値の捉え方を把握することができた。そして、新しい公共交通として見直され始めていると共に、都市との関わりに影響をもたらす公共交通であることが把握できた。しかし、各都市固有の都市資質によって、路面電車設置の意義と事業効果が異なることが予想される。そこで、今後は都市の特性に関わるデータと比較することで、アンケート結果の傾向を分析していく。また、海外事例を含め、都市特性の関わりを検討することで、路面電車を活用した街づくりの可能性と方向性を示していきたい。

### 謝辞

本論文を進めるのにあたり、調査に御協力いただいた各自治体の方々に深く感謝の意を表し暑くお礼申し上げます。

---

#### <参考文献>

路面電車とまちづくり、路面電車と都市の未来を考える会 RACDA 編著、学芸出版社  
監修 岡並木、中心市街地の再生と交通計画、地域科学研究会  
窪田陽一、和久田吉郎、路面電車に関する沿線住民の意識構造、日本都市計画学会学術研究発表会論文集 1982年17号 59番 349  
辻裕樹、宮下清栄、高橋賢一、路面電車保有都市の都市形態に関する研究、日本都市計画学会学術研究発表会論文 1999年34号 166番 991頁  
中村貴幸、清水裕之、有賀隆、大月淳、路面電車から地下鉄への移行による駅周辺地域の土地利用変化に関する研究～名古屋市宮名城線沿線地域を対象にして～日本建築学会学術講演会 2000年F-1P 241  
大西進、志摩邦雄、小柳武和、地方都市における路面電車の有効性、土木学会年次学術講演会講演概要集第4部 Vo54巻 1999年 270-271頁  
宮下清栄、高橋賢一、辻裕樹、都市構造のコンパクト性からみた LRT 導入の有効性、土木学会年次学術講演会講演概要集第4部 Vo1, 54巻 1999年 228-229頁  
朝日新聞 2003.2.7 日本経済新聞 2004.4.14/2004.5.5

---