

は し が き

この報告書は、社団法人公営交通事業協会が総務省の請負事業として、「路面電車事業の活性化に関する調査研究」を行ったものです。

地方公共団体が運営する路面電車事業は、昭和30年代後半から各都市で事業の廃止や縮小が進められてきました。特に昭和41年地方公営企業法の改正に伴う財政再建計画（第一次財政再建計画）及び昭和48年地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律の制定に伴う財政再建計画（第二次財政再建計画）により、財政再建団体の指定を受けた団体において路面電車から他の代替交通機関への転換が図られ、路線の大幅な廃止、縮小が行われました。

現在では、公営路面電車は、東京都、熊本市、札幌市、鹿児島市及び函館市の5団体で経営されているのみであります。

一方で、近年、モーターリゼーションの進展に伴う渋滞問題や地球環境保全への大きな関心の下、速達性、環境性に優れた公共交通としての路面電車が見直され、旧来の路面電車と比して高速、低音性、低振動で運行が可能であり、バリアフリーにも対応した高機能路面電車システムであるLRTシステム（LRT：Light Rail Transit）の導入が一部で進められ、また、各地でその検討が行われているところであります。

さらに、路面電車事業は、単なる移動手段に留まらず、観光資源としても見直されているところであります。

そこで、路面電車事業における乗客数増加への取組み、沿線地域との連携及び観光資源としての路面電車について調査し、路面電車事業の経営に与える効果、課題等について検討してまいりましたが、この度、その検討結果を、報告書として取りまとめました。

この報告書が路面電車事業者の事業の活性化を図るために広く活用されますとともに、LRTシステム導入の検討をする関係地方公共団体等の参考となることを期待しております。

最後に、当研究会の委員には、極めてご多忙中にもかかわらず、終始熱心にご審議をいただき、また、アンケート調査等にご協力を頂いた路面電車事業者、そして、日本都市交通労働組合、更に、報告書の取りまとめにあたり、多大なるご指導を賜りました総務省自治財政局及び国土交通省鉄道局の関係者の皆様方に対し厚く御礼を申し上げます。

平成20年3月

社団法人公営交通事業協会
会長 石原 慎太郎

1 はじめに

日本の多くの都市は、昭和40年代に、明治時代以降に整備が進められてきた路面電車を廃止し、大都市では地下鉄、モノレール、バス等を、また地方都市ではバスを中心とした交通網を形成してきた。

一方、欧米では、モータリゼーションの発達により路面電車を廃止した都市が多かった反面、路面電車の形態を変え、LRTと称される新しい交通システムを生み出し、また旧来の路面電車自体に技術的改良を加えて今日に至っている都市も多い。

日本の路面電車のあゆみ

日本では、明治時代から昭和30年代に至る間、全国の多くの都市で路面電車が整備され、市民の交通の足として大きな役割を果たしていた。

わが国で、一般の市民に交通の便を与えるために建設されたのは、明治28（1895）年京都が最初であった。

一方、京都に遅れること8年、東京は明治36（1903）年に初めて路面電車が開通し、明治44（1911）年に東京市が路面電車事業を買収し東京市電となった。

その後、著しく東京市電網は整備され、昭和18（1943）年からは「都電」として都民に交通の便を与えていた。

他方、日本の多くの地方都市でも、広く路面電車の整備が進められ、かつては、全国67都市で1500kmにわたり運行が行われることとなり、都市内輸送の主役を担っていたが、昭和30年代からのモータリゼーションは著しく都市内道路の未整備箇所が多い全国の都市で路面電車は、軌道内を走る自動車渋滞のために、満足な走行運行ができず、経済的・時間的損失を大きくしていった。

このため、まず伊勢、甲府、静岡、松本、といった地方都市で廃止され、続いて大阪、東京（荒川線のみ存続）、名古屋、札幌（8.5kmのみ存続）、仙台、京都といった大都市で地下鉄に代替される形で廃止が進んだ。

しかし、路面電車の廃止に難色を示す都市も少なくなく、さまざまな個性あるアイデアのもとに、存続し現在に至っている都市もある。

3 路面電車事業活性化への取組

(1) 増収策への取組

(乗客数の増加対策)

運賃制度と割引運賃

一日乗車券等割引運賃

公共交通機関を、より利用しやすくするため、金銭的なインセンティブとして公共交通機関の運賃を割り引いた一日乗車券や環境定期券などの制度をつくっている。

一日乗車券は、長崎などの観光都市ではじまり、現在、多くの都市で販売されている。

当初は、一事業者の電車だけの利用からバスにも使用できるようになり、複数の事業者間も使用可能な一日乗車券・二日乗車券、関西地方では広域的な利用ができる一日乗車券まで販売されるようになった。

一方、環境定期券とは、休日を中心に使用日限定ではあるが、当該交通事業者の通勤定期券所持者に対して、同伴者（家族等）の運賃を割り引く制度である。

これは休日のマイカー利用抑制策として行われている制度である。

路面電車事業者の運賃制度と割引運賃

事業者	運賃制度	普通旅客運賃 大人(円)	割引制度の種類
札幌市	均一制	170	共通1DAYカード(市電・地下鉄・民営バス共通) 市電一日乗車券「どサンコパス」 環境割引一日乗車券「エコキップ」 (市電・地下鉄・民営バス共通)
函館市	対キロ区間制 ・乗継制	200	市電一日乗車券 一日乗車券(市電・函館バス共通) 二日乗車券(市電・函館バス共通)
東京都(荒川線)	均一制	160	都電・都バス・都営地下鉄一日乗車券 都電一日乗車券 東京フリーきっぷ 都電環境(エコ)定期券
熊本市	均一制	150	環境(エコ)定期券 一日・二日乗車券 夏休み子ども定期券
鹿児島市	均一・乗換制	160	電車バス共通一日乗車券 環境定期券
富山ライトレール	均一制	200	時間帯割引(9:00~16:31) 期間限定

万葉線	区間制	150	一日フリー乗車券 コミュニティバス1日フリーチケット 環境回数券
東急（世田谷線）	均一制	140	一日乗車券
福井鉄道	均一制	180	一日乗車券 福井鉄道・えちぜん鉄道一日ふりーきっぷ
豊橋鉄道	均一・乗換制	150	一日フリー乗車券 フリーきっぷ「ワンデー豊橋」（名古屋発）
阪堺電気軌道	1 区間均一 2 区間乗換	200	一日フリー乗車券（てくてくきっぷ） 堺都心一日フリー乗車券
岡山電気軌道	均一制 乗換制	100 140	一日乗車券（バス指定区間乗車可）
広島電鉄	均一・乗換制	150	電車一日乗車券 一日乗車・乗船券 宮島フリーパス二日乗車券
土佐電気鉄道	均一・乗換制 （市内）	180	一日乗車券 環境定期券
長崎電気軌道	均一・乗換制	100	一日乗車券

市電専用1日乗車券（どサンこパス）の発売（札幌市）

平成16・17年度の実験発売の結果から、平成18年5月から、名称を「どサンこパス」（「道産子」の音と「ど曜日サンデーにこどもと一緒に」の意）とし、通年発売開始。

＜市電専用1日乗車券（どサンこパス）の概要＞

- (1) 発売日等 土曜・日曜・祝日の利用日当日の発売
乗車券1枚につき同伴することも1人が無料で乗車可能
- (2) 発売額 大人 300円（子ども券は設定しない）
- (3) 発売場所 市電車内、大通定期券発売所
札幌市交通案内センター
- (4) その他 乗車券の払戻しはしない



こんなにお得です！

- 大人1人が往復乗車する場合にお得です。
(例 170円×往復=340円 どサンこパスの方が40円お得)
 - お子様と一緒にさらさらにお得です。
(170円×往復+90円×往復=520円 どサンこパスの方が220円お得)
 - 市電沿線を散策するならどサンこパスがお得です。
(170円×4乗車=680円 どサンこパスの方が380円お得)
- 「西4丁目からすすきのまで市電沿線を散策してみよう..」
市電を使えば使うほどお得です。



乗換え・乗継ぎ等ネットワークの整備

地域公共交通が自家用自動車によるドア・ツー・ドアの輸送サービスと比較した場合、複数の公共交通の乗り継ぎによる利便性の向上が重要であり、軌道と鉄道の結節、駅前広場への乗入れ、バス停との一体的整備等公共交通同士の連携やパーク&ライド等の推進がより求められる。

こうした連携は、交通事業者だけでは十分に進まない側面があり、行政機関等の交通事業者以外も含めた主体による取組みが必要である。

鉄道との結節

・ 広島電鉄（西広島電停）

西広島停留場は、鉄道と軌道が接続する駅で、以前は別々のホームで乗降を行っていたが、軌道側の電停（己斐電停）を廃止し、鉄道側のホームに統合したことで、同一ホームでの乗り継ぎが可能となり、鉄道から軌道への二段階停車が解消された。また、超低床車両導入に伴い、ほぼフラットで、乗降できるようホーム高を 0.3m として、点字ブロックの設置、段差のスロープ化等構内のバリアフリー化を行った。

この整備にあわせて、これまでの駅舎にない巨大なドーム型屋根を設置することで開放感溢れる空間を演出し、いこいの場の提供、地域のランドマークの創出を図った。これが、その後の広島の交通結節点モデルとなり、横川駅電停や広島港電停における交通結節点の施設づくりへとつながった。

・ 熊本市（水前寺駅通電停）

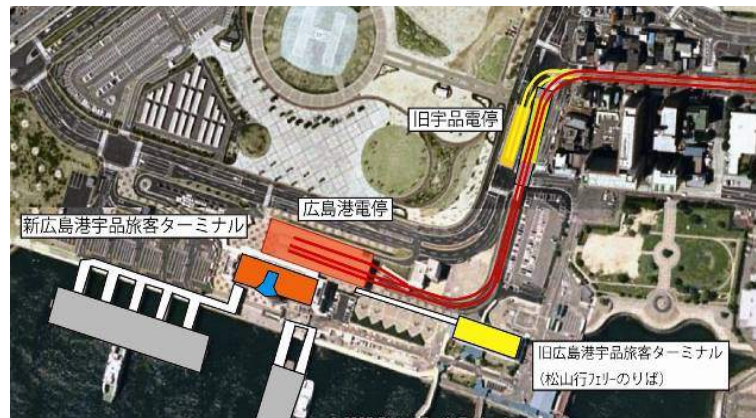
JR 新水前寺駅と市電水前寺駅通電停間は 100m 離れており、道路横断も含め、乗り換えに不便で自動車交通から公共交通への転換は少なかった。そこで、新水前寺地区において、市電・バス・JR の乗り換えの利便性を図り、東北部方面からの流入車両を、鉄軌道を中心とした公共交通の利用促進によって削減することを目的とする交通結節点改善事業を行うこととなった。

海上交通との結節

・ 広島電鉄（広島港電停）

広島県では、広島港宇品内港地区において新しいウォーターフロントを形成するため、宇品内港地区の埋め立てや周辺整備をすすめており、新広島港宇品旅客ターミナルが以前の広島港電停より 250 m 離れた位置に建設された。それにあわせて、電停施設を末端部の

新旅客ターミナル前に移設する等広島県の港湾事業に協力し、海上・陸上の交通結節点としての整備を行った。



駅前広場への乗入れ

近年の駅前広場整備では、正面をタクシーや自家用自動車などに占められ、公共交通機関であるバスが脇に追いやられる駅前広場すら出現するようになった。

駅に近接しながら駅前広場に乗り入れていなかった路面電車で、新たな駅前広場整備事業により、駅前広場に乗り入れを果たした事例。

- ・ **豊橋鉄道（JR 豊橋駅東口駅前広場）**

豊橋鉄道は、豊橋駅が起点であるが、従前は豊橋駅から 100m も離れた県道豊橋駅前通り線上に電停が設けられ、駅からは地下階段又は信号交差点を介さないと連絡できないため、信号待ちが長いことや雨天時には傘をさす必要があるなど、利用しにくい状況にあった。そこで、豊橋市は路面電車の利便性と安全性を確保するため、市内線を 150m 延伸し、新たに豊橋駅総合改善事業で建設したデッキの下に電停を移設することとした。

- ・ **土佐電気鉄道（JR 高知駅南口駅前広場）**

土佐電気鉄道の高知駅前電停は、従前、JR 高知駅から約 200m 離れた国道 32 号上にあった。

乗降に国道 32 号に架かる歩道橋を横断しなければならず交通弱者だけでなく、健常者にとっても非常に不便であった。そこで、高知県は平成 12 年の「よさこい国体」までに、公共交通の利便性を向上させるため、JR 高知駅南口広場に路面電車の乗入れを実現した。

- ・ **広島電鉄（JR 横川駅前広場）**

広島電鉄の横川駅前電停は、国道 54 号内に電停があり、横川駅から約 140m 離れ、乗り換えに時間を要していた。また、駅前交差点を起点とする交通渋滞、国道 54 号と市道との右折車がクロスするための交通安全上の問題を抱えていた。こうした課題を解決するために、交通結節点改良事業として JR 横川駅前広場をリニューアルするなかで、横川駅前電停を広場内に移設した。

- ・ **鹿児島市（JR 西鹿児島駅東口駅前広場）**

鹿児島市電西鹿児島駅前電停を県道から駅前広場に移設したものである。鹿児島市は九州新幹線鹿児島ルートの開業を控えて、鹿児島の陸の玄関口で交通拠点である西鹿児島駅前広場を整備することを決めた。

西鹿児島駅前電停を移設する事業は、交通結節機能の向上と利用者の利便性、安全性を確保するため、県道から駅前広場に移設するもので、停留場とセンターポール等の整備は都市再生交通拠点整備事業、軌道敷の舗装等は交通連携推進事業で実施した。

電停とバス停との一体的整備

- ・ **長崎電気軌道（大浦天主堂下電停、大橋電停）**

停留場改善事業に伴い、併用軌道の片寄せ区間の電停や新設軌道の電停の隣地を使った電車とバスの乗り継ぎ方式を採用し整備した。

- ・ **広島電鉄（廿日市市役所前駅、阿品駅）**

乗り継ぎ円滑化事業として、街路事業と鉄道事業が一体となり、駅ホームとバス停を一体化し、鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性の向上及び駅施設のバリアフリー化を図った。

- ・ **富山ライトレール（岩瀬浜駅、蓮町駅）**

ライトレールの路面電車化に関連した乗り継ぎ円滑化事業で、駅前広場の整備と合わせて、低床の路面電車とフィーダーバス等との相互の乗り継ぎができるホームを整備した。

(富山ライトレール 岩瀬浜駅)



運行サービスの向上

公共交通事業者においては、利用者に対して直接公共交通サービスを提供する主体として、利用者本位のきめ細かい、質の高いサービスの提供が求められる。

そのためには、利用者のニーズを見極めつつ、必要かつ適切なサービスをする不断の経営努力が必要である。

①速達性・定時性の確保と向上

路面電車の利便性の向上を図るためには、速達性・定時性の確保が重要である。運行頻度の増や路面電車の走行を優先した信号システム等の実施など走行環境の改善が求められる。特に、都市部においては、ラッシュ時等の定時性の確保が望まれる。

②利用者に対する情報の提供

公共交通サービスの利用を容易にするため、交通サービスに関する情報の積極的な提供が必要である。内容については、利用者の利便の

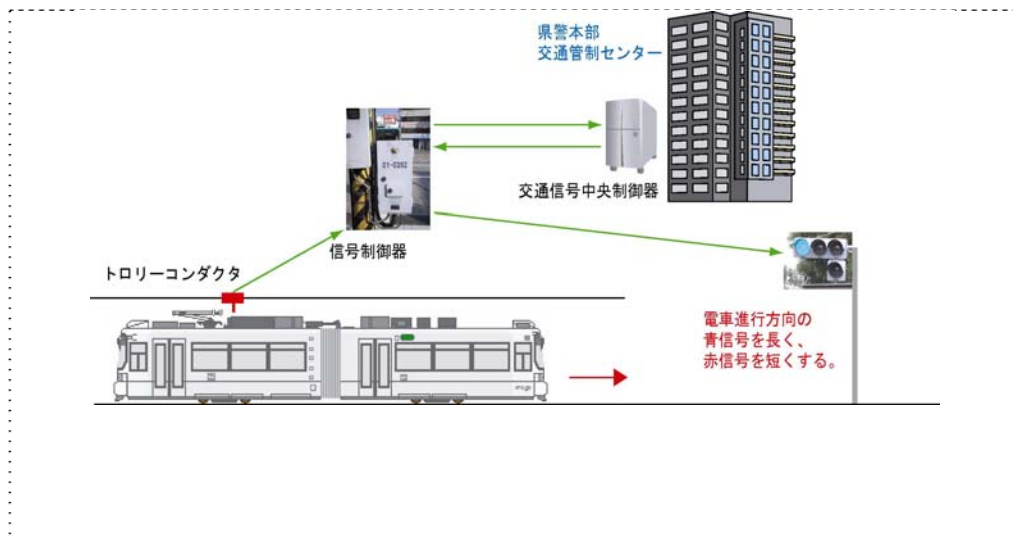
観点から運賃、ダイヤ等の情報の提供に限らず、運行情報、遅延情報のリアルタイムな情報を提供することも求められる。

路面電車優先信号システム等の導入

路面公共交通機関は、道路上を自動車等と同一平面上を走行する混合交通システムである。このため、交差点における信号待ちや右左折車による進路阻害などにより表定速度が左右される。特に、交差点における信号待ち時間を短縮又は停車することなく通過できれば表定速度の向上が期待される。

路面電車優先信号システム等導入状況

事業者	システム等の導入状況
札幌市	優先信号導入、電車接近表示装置（11箇所）
函館市	優先信号導入（12箇所）
東京都（荒川線）	優先信号導入（交通信号 25箇所中 2箇所） 電車接近表示装置（11停留場 20箇所設置）
熊本市	優先信号導入 電車運行管理システム
鹿児島市	電車運行管理装置、電車接近表示装置
万葉線	優先信号導入 右折車停車禁止ゾーンの設置
東急（世田谷線）	電車在線表示システム、電車接近表示システム
福井鉄道	右折車分離式
阪堺電気軌道	優先信号導入
岡山電気軌道	電車ロケーションシステム
広島電鉄	優先信号導入 電車運行管理システム
土佐電気鉄道	優先信号導入
長崎電気軌道	電車運行管理システム



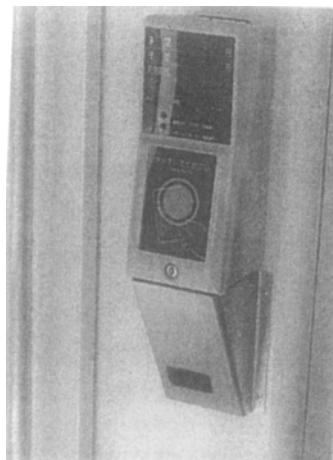
信用乗車方式

わが国には、ヨーロッパの公共交通機関で採用されているような信用乗車方式を導入している事業者はない。

信用乗車方式とは出改札の全てを利用者に委ねたもので、これが成立するには、運賃制度、リスクヘッジなどの要件が必要である。

運賃収受に関して、ヨーロッパでは信用乗車方式として、どの扉からも自由に乗り降りできるようにして、停留場の停車時間を短縮している。

富山ライトレールでは、朝のラッシュ時間帯（始発から9時まで）の乗車時間短縮のため、ICカード乗車券利用者については、どの扉からも降車できるようにすることにより、停車時間が大幅に短縮されている。



中扉用増設ICカードリーダー



中扉からの降車風景

(富山ライトレール)

電車内での傘の貸出

札幌市では、利用者へのサービスの一環として電車内で傘の無料貸し出しを実施している。

電車内での傘の無料貸出(札幌市)

お客様へのサービスアップの一環として、平成17年6月から10月まで、交通局忘れ物センターでの保管期限切れ傘を再利用した電車車内での傘の無料貸し出しを試行的に実施した。

その結果、利用者や市民から大変好評であったこと、また、傘の返却率が高く事業の継続が可能であるとの判断から、平成18年度からは、夏ダイヤ期間中（4月1日～11月20日）に本格実施している。

<傘の無料貸し出しの概要>

(1) 貸出期間

夏ダイヤ期間中（4月1日～11月20日）

(2) 貸出方法

交通局忘れ物センターでの保管期限切れ傘に、目印のシールを貼付した傘を、車内に取り付けた前後2か所の傘立てに、計10～12本程度設置し利用客が自由に利用

(3) 返却方法

利用客が次回乗車時に車内傘立て、または、地下鉄駅事務室に返却

(4) 貸出・返却実績

平成17年6月1日～10月31日 貸出 2,433本、返却 1,408本
(返却率 57.9%)

平成18年4月1日～11月20日 貸出 4,603本、返却 2,217本
(返却率 48.2%)

平成19年4月1日～11月20日 貸出 5,070本、返却 2,392本
(返却率 47.2%)

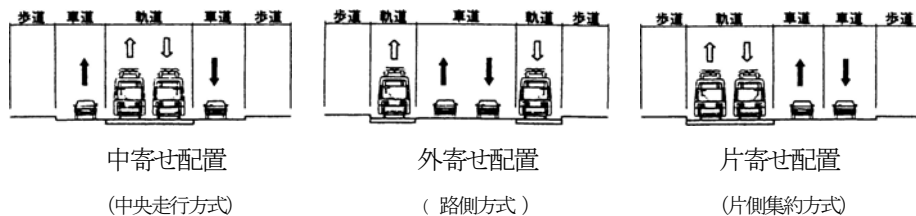


走行環境の改善

路面電車の走行方式

路面公共交通機関の走行方式は、道路上に敷設する走行路の位置に着目すると、三つのタイプに整理できる。

- ①中央走行方式は、路面電車の黎明期から今日に至るまで、最も一般的である。
- ②路側方式は、バスが一般的である。
- ③片側集約方式は、道路の路肩部を走行するもので、既設の道路片側に、新たに集約したかたちで走行路を敷設する方式である。



中央走行方式（センターポール化）

センターポール化は、中央分離帯により、軌道敷内への自動車進入抑止や、右折・横断箇所を限定した結果、走行速度の向上に寄与する。

なお、「くもの巣状」の電線類を整除して街路景観を向上させる効果がある。

センターポール化の実施状況

(2005. 12)

事業者	延長 (m)	センターポール化事業実施者
札幌市	360	札幌市
東京都(荒川線)	386	東京都
熊本市	500	熊本県
鹿児島市	8,750	鹿児島市
豊橋鉄道	1,960	建設省、愛知県
岡山電気軌道	3,153	建設省、岡山県、岡山市
広島電鉄	290	建設省、広島県
土佐電気鉄道	1,000	建設省、高知県
長崎電気軌道	4,471	建設省、長崎市

路側方式・片側集約方式

ヨーロッパでは、道路の両側あるいは道路の片側に集約して軌道を敷設した方式があるが、わが国では、道路の両側に敷設した事例はない。片側方式の例はこれまで長崎電気軌道や土佐電気鉄道等の専用軌道で例があるが、富山ライトレールではじめて、富山駅北口から牛島町交差点までの「ブルーパール」と呼ばれる広幅員（60m）併用道路の中に導入された。

わが国は中央走行方式が主流であるが、今後、どこを走らせるかという検討は、三つのタイプの走行方式を、以下の観点から道路状況に応じて組み合わせるのが効果的である。

- ・当該道路の歩道、路肩、停車帯、荷捌き場、バスベイ、車線、乗降場、軌道敷、右左折車線等の物理的寸法と必要の有無、路面電車の線形（走行特性の把握）からの検討
- ・当該道路沿線の建物状況、荷捌き場の数、駐車出入り数、歩行者数、自動車交通量、交差道路の交通量と右左折台数、信号制御された交差道路の間隔、交通信号現示（サイクルタイム）など量的な検討

この2点をいかに加味して最も適した方式を見いだすかである。

中央走行方式は、既設道路に敷設する場合は交差点で右折車線を確保しようとする交差点の歩道をいじめるかたちになり、交差点部の道路幅員＝用地買収が必要になってくる。路側方式は、歩道上を乗降場と兼用できるため交差点の歩道をいじめることなく、良さそうに見えるが、沿線側の自動車の駐停車に支障をきたすという欠点がある。

片側集約方式は、一方向は乗降場を歩道と兼用できるため、交差点における歩道のいじめ具合は中央走行方式よりも良くなる。

しかし、電車と自動車に対面通行となるなど安全面その他、軌道敷沿線は自動車の駐停車に支障をきたす問題がある。交差点における交通の輻輳度合いは、中央走行方式が小さく、右折も左折もすべて軌道と交差する路側方式が大きい。

自動車が対面通行になっている道路では、路側方式の上記の問題は、自動車が一方通行化されると緩和される。

防音、防振対策

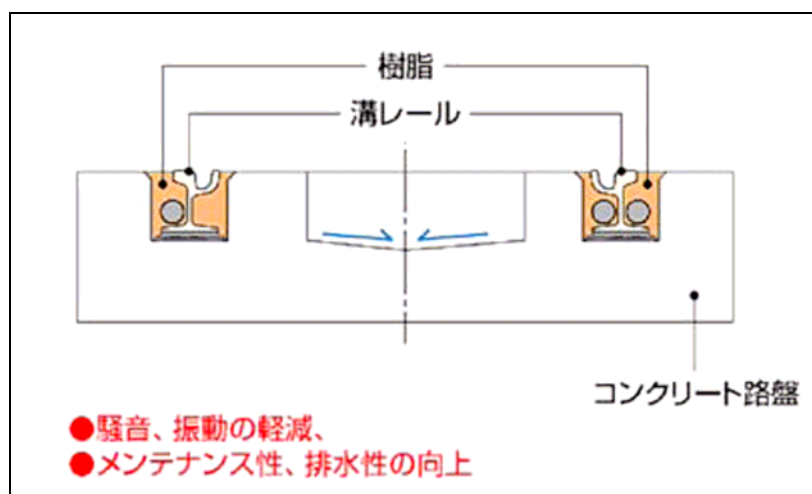
わが国では、路面電車の併用軌道は、従来、碎石と枕木によるレール方式を基本とし、表面を石版又はアスファルトなどで舗装したもの

が多かった。このため、専用軌道に比べて保線作業が困難で、アスファルトのひび割れ、めくれ上がり等舗装の傷みもしばしば見られた。

①まちを走る路面電車であるので、騒音、振動の低減対策が必須であること。②舗装されているので、レール点検などの保線作業に制約があること。など問題を解決するためのレールとして、レールを溝付きで、締結は樹脂固定など一体的なものが、熊本で試験的に実施された。

防音・防振軌道化実施状況

事業者	区間	延長 (m)
熊本市	上熊本駅前停留所付近	115
	辛島町、西辛島町交差点付近	170
	祇園橋付近	80
広島電鉄	宇品海岸通り一丁目	101
福井鉄道	福井駅前	270
富山ライトレール	富山駅北口～奥田中学校前	1,100



樹脂固定による制振軌道（富山ライトレール）

芝生敷道

芝生敷道は、土佐電気鉄道の試験施行を皮切りに広島、鹿児島、富山で実施され都市景観の向上、ヒートアイランド現象の緩和等に寄与している。

軌道の緑化（芝生）実施箇所

事業者	区 間	延長 (m)
土佐電気鉄道	栈橋通一丁目付近	30.2
	大橋通り電停 高知城前電停	175.5
広島電鉄	宇品海岸通り一丁目	51.8
鹿児島市	鹿児島中央駅電停付近	2,800.0
富山ライトレール	富山駅北口～ブルーパール部	190.0



芝生敷道（鹿児島市）

バリアフリー化、低床車両の導入

乗降場段差解消等移動の円滑化

平成12年から施行された「交通バリアフリー法」では、交通事業者に対し、駅・バスターミナル等を新たに建設する場合、あるいは鉄道車両、バス等を新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づけ、車両だけでなく乗降場の段差解消や上下移動の円滑化を図ることとされた。

これまで、道路の占用物にすぎなかった路面電車の停留所は、路面

電車の通行の用に供する道路の部分を「軌道敷」と位置づけるとともに、「交通島」へ路面電車に乗降する客の安全性を図るために、「路面電車停留場」としての機能を位置づけ、その構造は基準に適合するものとしなければならないとされた。

低床車両の導入

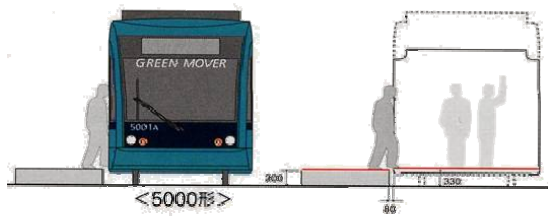
路面電車やバスの床面高さは、鉄道車両に比べて低床ではあるが、乗降には2～3段のステップを上下する必要があるため、身障者や車椅子利用者には利用しづらかった。

わが国初の100%低床車は、熊本市で、車両の床面全てが路面からの高さ30cm、乗降はステップレスで行うことができ、身障者や車椅子利用者などにも障害なしに利用できるバリアフリーを実現した。

ワンマン対応など利用者の評価は高く、路面電車のイメージ向上に威力を発揮することとなった。

低床車両の導入状況

事業者	車種等
函館市	全鋼製超低床式（らっくる号）9600形 2連接
熊本市	LRV-9700 超低床式 2連接
鹿児島市	7000形 超低床式 2連接
富山ライトレール	LRV-0600（ライトラム）全低床式 2連接 7編成
万葉線	新型低床車両 MLRV-1000（アイトラム）2連接 3編成
東急（世田谷線）	軽量セミステンレス製 300系 2連接
福井鉄道	LRV-800 低床式 2連接 2編成
岡山電気軌道	LRV-9200 超低床式（MOMO）2連接
広島電鉄	LRV-5100 超低床式（グリーンムーバー）5連接 10編成
土佐電気鉄道	狭軌用連接超低床車両 100形（ハートラム）3連接
長崎電気軌道	超低床電車 3000形 3連接 3編成



ホームとの段差がほとんどなく、車椅子などの乗り降りも楽に行え、
 車内の段差もなく、移動もスムーズに行える 100%低床化された車両
 (LRV-5000 超低床式「グリーンムーバー」広島電鉄)



超低床車両 LRV-9700 (熊本市)

ICカード等の導入

わが国は、運賃收受の手段に関する技術やシステムの開発においては先進的である。

特に、自動改札機におけるICカードの普及は、めざましいものがある。今後、わが国の路面公共交通機関は、ヨーロッパのような信用乗車方式に代わるシステムとして、普及がめざましいICカードを使った運賃收受システムの構築が期待される。

鉄道で、ICカードが導入されたのは、平成13年JR東日本のICカード乗車券システム（Suica）の導入が最初で、平成14年路面電車で、東急（世田谷線）に「せたまる」として、平成15年にJR西日本の「ICOCA」が、平成16年には関西民鉄のプリペイドカード乗車券システム「スルッとKANSAI」のIC決済サービスとして「PITAPA」の本格稼働等が次々に導入されている。

東急（世田谷線）の「せたまる」

東急（世田谷線）ICカードの乗車券システム近代化の目的は、サービスアップと業務の効率化であり、定期券と回数券の2種類がある。

カードの名称は、「せたまる」と名付けられ、特徴はポイント制を採用して、累積したポイントを運賃として還元することである。



「せたまる」サービス

せたまるの対象		サービスの内容	
C カ ー ド	サービス	利用日・利用時間帯に応じてポイントを付与し、追加入金（チャージ）時に、累積10ポイントごとに1乗車分の運賃（130円）を還元	
	種 類	「大人」、「小児」、「割引大人」、「割引小児」の4種類 割引とは、障害者割引対象者とその介護者を対象とした乗車券	
	ポ イ ン ト	利用日と時間帯に応じて付与するポイントが異なる ◆平日初電～10時、16時～終電は1ポイント ◆平日10時～16時は2ポイント ◆土休日は4ポイント	
	入金額	追加入金は1,000円、2,000円、3,000円、5,000円	
	払 戻	手数料210円を差し引いた払い戻し額にデポジット500円を加えた金額を払い戻す	
プ リ ペ イ ド	サービス	従来の定期券をICカード化したもの ◆パスケース等に入れたままでOK ◆紛失再発行ができる ◆タッチ回数を加算できる	

事業者	ICカード化の状況
札幌市	プリペイドカード化（地下鉄・民営バス共通）
函館市	プリペイドカード化
東京都（荒川線）	プリペイドカード（バス共通カード） ICカード（PASMO）
熊本市	プリペイドカード化
鹿児島市	ICカード（ラピカ）
富山ライトレール	ICカード（パスカ）
東急（世田谷線）	ICカード（せたまる）ポイント制
岡山電気軌道	ICカード（ハレカ）
土佐電気鉄道	導入に向け検討中
長崎電気軌道	ICカード（長崎スマートカード）

ICカードの導入

関西圏で民鉄・地下鉄・バスによる「PITAPA」JR西日本による「ICOCA」の相互利用が可能となり、首都圏では、平成19年3月よりJR東日本による「Suica」と民鉄・地下鉄・バスによる「PASMO」の相互利用が開始された。



(経営資源の活用)

車体・車内広告

路面電車を活用した広告は、中心市街地を走る媒体として、市民や観光客、歩行者、ドライバーなどに対して、情報の発信を行い、信頼性と高い注目度を備えた、強い訴求効果が期待できる広告媒体である。

目的に合わせ、多種多様な展開が可能で、タイムリーなキャンペーンやイベントの広報など様々な案内、PRに活用できる。

広告事業は、附帯事業として多額の収入を生み出す重要な収入源であり、増収対策の大きな柱でもある。

各路面電車事業者においては、屋外広告物条例などの基準にしたがい、広告主の制限、デザインについても景観上の審査を受けるなど広告掲出条件及び広告期間を定め、広告料収入の増加に努めている。

広告の形態としては

- ・車内広告には、中吊りポスター、額ポスター、窓上ポスターなど
 - ・車外広告には、広告幕など
 - ・車体広告として、フルラッピング、部分ラッピング
 - ・広告貸切電車
 - ・車内放送広告
- などがある。



ラッピング電車（広島電鉄）

なお、富山ライトレールにおいては、車両デザイン・塗装・電停の形から社員のユニホームに至るまでトータルデザイン構想により統一されたコンセプトに基づいており、電車車体への広告掲出は、トータルデザインに合わないため、車内車外とも採用していないが多数の乗客を輸送する交通機関の特性を有効に活用するため、電車内において音声による案内広告を実施している。

これは路線バス等で採用されているものと同じで駅(電停)周辺の企業・店舗等の最寄案内を行っている。

ネーミングライツ等

ネーミングライツ(電停の命名権の販売)は、富山ライトレールの開業に合わせて新設された駅で販売され、次いで函館市で販売されている。今後、他都市においても続くことが予想される。

富山ライトレールは、開業当初から、採算で運営収支を合わせるのには厳しいと想定され、そのため、駅のネーミングライツの販売、電停広告の sponsor 募集等積極的な増収策に取り組んでいる。

ネーミングライツの販売は、新設した新駅のうち2駅で、一つは正式名称で、もう一つは副名称で地元企業が買い取りそれぞれ命名された。

また、駅のベンチの上には、個人や企業の名前入りでプレートを取り付けられるとして寄付金を募集した。

更に、各駅には富山市や駅周辺の地域特性を紹介する「電停個性化スペース」「広告スペース」を用意し、それぞれスポンサーを募集した。

函館市は、既存の電停名のあとに、企業名など副呼称がつけられる命名権を2電停で販売している。


副呼称は電停の標柱表示板のほか、車内アナウンスや料金表示器、路線図、更に観光パンフレットの路線図にも記載される。

命名権を取得した企業に対して、クリスマス時期などの電停ライトアップ、ベンチや照明灯の設置などを要請し、環境整備の一翼を担ってもらうこととしている。

オリジナルグッズの企画販売

路面電車を身近に感じ、愛着をもってもらうために、路面電車関連グッズを地元企業等と協力して積極的に企画販売している。

それぞれの地域のお土産、記念品など多種多様である。

オリジナルグッズ一覧		
子供用 (おもちゃ等)	模型電車 (チョロQ等) ハローキティ人形、下敷き ピンバッジ、電車ラベル 電車シール、缶バッジパズル	
大人用	オリジナルネクタイ ネクタイピン、ライター ゴルフマーカー、ネームタグ	
日用品	絵はがき、カレンダー、ストラップ 携帯クリーナー、しおり、文鎮、タオル ペーパークラフト、Tシャツ、帽子 マウスパット、クリアファイル ショッピングバッグ、キーホルダー	
名産品 (飲食物等)	お菓子類 (キャンディ等) 地ビール・地酒等、お茶、最中、羊羹、 ジュース、プリン、ヨーグルト 蒲鉾	
お土産 (記念品)	記念プリペイドカード (乗車券) おみくじ、合格祈願 (お守り)	

売店、自動販売機の設置等駅(電停)施設の有効活用

駅(電停)においては、多くの乗客が利用する立地上の利点を生かして自動販売機を設置している。

また、中心となる駅では、売店・飲食店の営業、宝くじ売場の設置や旅行業を営業しているところがある。

(2) 沿線地域との連携

路面電車などの地域の公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられている。

また、路面電車等公共交通が、沿線地域の活性化に貢献するためには、交通事業者と住民、企業、商業者等が、沿線の魅力や価値を活かしたそれぞれによる取組の連携が必要である。

路面電車事業の沿線地域との連携

路面電車事業者の沿線地域との連携による事例

事業者	取り組む連携の内容
東京都(荒川線)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元警察署及び消防署と連携 交通安全や火災予防の普及啓発のため、「ピーポくん号（警視庁のマスコット）」と「キュータ号（東京消防庁のマスコット）」を運行 ・ 都電一日乗車券と沿線施設・商店とのタイアップ ・ スタンプラリー・ウォークラリーの実施（地元自治体や商店街等と連携） ・ 荒川線写真コンテストの開催、ギャラリー号の運行 ・ 街路整備事業及び道路整備事業との協力体制 <ul style="list-style-type: none"> ① 軌道及び停留場の移設 ② 踏切の縮小と踏切道の交差点化 ③ 軌道敷地の一部譲渡 ④ センターポール化(沿道の無電柱化推進) ⑤ 沿線の緑化
熊本市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通券の発行 下通繁栄会加盟店での買い物の際買い物金額に基づいて交通券を発行
富山ライトレール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅アクセスの改善 <ul style="list-style-type: none"> ① 駅前広場の整備（フィーダーバス運行の頻度アップ等） ② 自転車駐輪場の整備 ③ アクセス道路の整備（同一ホームによるスムーズな乗継） ・ 駅周辺の住宅促進（高齢者優良賃貸住宅の促進） ・ 魅力あるまちづくりの促進 <ul style="list-style-type: none"> ① 散策路の整備 ② 古い町並の保存・活用 ③ 休憩施設の整備 ・ 沿線の緑化推進 ・ 地元商店街主催の朝市

万葉線	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の整備 <ol style="list-style-type: none"> 高岡駅周辺の中心市街地整備 電停へのアクセス向上（地域コミュニティバスの運行） 海王町整備事業（海王丸パーク、新湊大橋整備） 観光回遊ルートの形成（富山新港フェリー・富山ライトレール）
東急(世田谷線)	<ul style="list-style-type: none"> 世田谷線フラワリングの実施 世田谷ぼろ市に伴う世田谷線臨時ダイヤ 駅と商店街の協働クリーン大作戦等
福井鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地整備改善事業 （賑わいの道づくりの一環として、一部単線化による歩道部拡幅） パーク＆ライド等駐車場の整備
豊橋鉄道	<ul style="list-style-type: none"> パーク＆ライド駐車場拡張
広島電鉄	<ul style="list-style-type: none"> 宮島沿線の子どもまちづくり隊と連携した駅舎づくり （沿線の住民団体及び公民館と一体となって、地域の活性化を目的として「憩いの場としての魅力ある駅舎づくり」というテーマに取り組む） 広島の観光案内マップ「たっぷりひろしま」の発刊 観光インフォメーション電車の運行 （沿線の観光スポット情報を車内外に掲出し、電車利用の促進を図る）
土佐電気鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車を活用したまちづくり事業(商工会議所主体) 電車バス均一区間無料乗車券(中央商店街と連携) 公共交通離れ防止電車バスパスポート(小学生対象 高知県発行) パーク＆ライド等駐車場の整備

万葉線・富山ライトレール回遊ルート
(土・日・祝日)

接続ルート

- 万葉線
- 県営フェリー
- 新港東口・ライトレール接続線
- 富山ライトレール



万葉線(高岡駅発富山行) (10:02 12:00 14:00)

富山ライトレール(富山駅北発高岡行) (10:00 12:00 14:00)

フラワリングの実施（東急 世田谷線）



（地元ボランティアによる作業）



（植栽状況）

観光インフォメーション電車の運行（広島電鉄）

超低床車両(グリーンムーバーマックス)を「動く広島観光インフォメーション電車」とし、広島市「生きた交通博物館」推進事業に協力し、電車に厳島神社・原爆ドームをはじめとする広島沿線の観光スポットを車内外に掲出し、広島・宮島観光のPRを行い、来広観光客等の電車利用促進を図っている。



トランジットモール 社会実験の意義

平成 13 年秋、福井市で車の乗り入れを禁止し、電車と歩行者のみが通行できるトランジットモールの実験を行った。

社会実験、それも一過性ではない実験である。厳密には、前半 17 日間が完全なトランジットモールであるのに対し、後半の 7 日間は、車の乗り入れは可能とするが車道を狭め、その分歩道を広げた、セミモールという 2 段階の実験であった。福井市では、平成 11 年に中心市街地活性化基本計画をまとめ、「プラス 1 時間楽しむまちづくり」を進めている。

今回の実験も、福井市が県や国、福井鉄道、福井県バス協会、その他市民団体と協力して行ったものである。

トランジットモールは、福井鉄道の福井駅前に乗入れる部分 200m で、この部分は、電車の軌道敷との間に、チェーンや観葉植物を設け、道路側は歩行者に開放された。

コミュニティバスは、電車の軌道敷を走り、今回の実験の期間中に限って商店街の中心に位置する百貨店の前に臨時の停留場が設けられた。

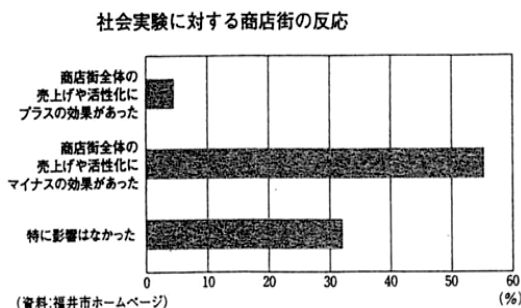
一方、自動車は電車通りが通行禁止になったほか、付近の街区全体に規制が行われた。これに対応して、福井鉄道市内線の北側の終点の駅のほか数箇所にパーク & ライドのための駐車場が設けられた。

更に特記すべき点は、走る電車を実験のために他社から借り入れた最新式の部分低床車両を使用した。

なお、トランジットモールで問題となる商店の荷さばきの車両については、夜の 8 時から翌日の朝の 10 時までの間のみ通行が認められた。

今回の実験では、アンケートが行われ、その結果をみると課題が多い。

トランジットモールに来た人はトランジットモールに好意的であったが商店街の反応は厳しい。



実験によってマイナス効果が拡大し、売上が減ったという声が強くなった。

日本に比べて自動車保有率は高く、かつ個人主義的な国であるフランスのストラスブールでも、全く同じ歴史があったといわれる。

トランジットモール実験から明らかとなった課題は、実際にそこで商業を営む人たちの理解を得ることである。

中心市街地衰退の原因の一つとして、車でのアクセスが不便であるためという指摘が多く、中心市街地は中心市街地ならではの集積のメリットを生かさなければ、郊外に勝てない。

地方都市でも、中心市街地で働く人がいて、通学する人がおり、都市機能が完全に崩壊しているわけではない。

トランジットモールを魅力的なものにするためには、単に車を止め電車を走らせるのではなく、街も電車も利用者にとって、便利で魅力的なものでなければならない。

福井の実験結果の分析では、パーク&ライド設備が不便であるなど、いくつかの課題があがっている。人々がマイカーで乗り入れるよりも、便利な公共交通を整備しなければ、トランジットモールは支持されない。

課題は多いが、この実験が市民と自治体、交通事業者が協力して実現したこと、それが人々から一定の支持を得たことの意義は大きい。

(3) 観光資源としての路面電車

公共交通の整備は、地域の交流拡大、観光振興の基盤として必要である。観光客等による利用増加は、公共交通を支える重要な要素であるとともに、便利で利用しやすい公共交通は、観光の魅力の増大に資するものである。

(車両そのものによる観光資源化)

路面電車そのもの、洗練されたカラフルな電車が走る風景は、都市のイメージを高める。また、個性豊かな停留場の美装化は都市の景観形成に貢献する。

復元レトロ電車等

沿線地域の活性化と観光振興に役立てるため、特別仕様のレトロ電車等運行の事例

事業者	電車の名称等	運行電車内容
函館市	箱館ハイカラ號	明治時代の除雪電車復元
東京都（荒川線）	新型レトロ車両	昭和初期の東京市電をイメージ
熊本市	国際電車、レトロ電車	サンアントニア号、ハイデルベルク号、桂林号
福井鉄道	復元レトロ電車	200型リバイバルカラー電車
岡山電気軌道	KURO	岡山最初の電車（ボディは岡山城の黒）
広島電鉄	動く電車博物館	内外各都市の新旧車両の運行
伊予鉄道	坊ちゃん列車	夏目漱石「坊ちゃん」に登場した列車
土佐電気鉄道	外国電車、維新号	リスボン電車、開業当時のレトロ電車
長崎電気軌道	動く電車博物館	他都市の廃車車両の活用

箱館ハイカラ號（函館市）

（復元チンチン電車）

明治時代から使い続けていた除雪用電車を、当時の客車として復元し、毎年春から秋にかけて季節運行している。



坊ちゃん列車（伊予鉄道）

伊予鉄道が平成13年から、松山市内（松山市駅・松山駅前・道後温泉駅等）を、夏目漱石「坊ちゃん」にも登場した蒸気機関車を模したディーゼル機関車牽引の列車を運行しており、観光の目玉の一つとなっている。



動く電車博物館（広島電鉄）

広島は「動く電車の博物館」といわれるほど新旧の車両が運転されており、広島市民や観光客の大切な足になっている。

電車に貼りつけてあるプレートに気をとめると、「京都市電」[大阪市電]「神戸市電」等のプレートがついている。



（旧大阪市電 750 形）



（旧神戸市電 1100 形）



（旧西鉄 福岡市電 3000 形）



（旧ドルトムント市電 70 形）



昭和	32年 製作
記号モハ	1900 型
定員	85人
自重	18.50 噸
平成	12年 8月 廃機

イルミネーション電車の運行等

季節の行事やイベントにあわせた彩り豊かなイルミネーション電車、ラッピング電飾花電車など観光目的とした電車の運行、電停のデザイン化及び芝生軌道敷ライトアップなど演出の事例

事業者	運行電車等
札幌市	冬のイベント「イルミネーション電車、電停イルミネーション」
函館市	冬のイベント「ひかりの電車」
東京都（荒川線）	路面電車の日「花電車」（ラッピング）
熊本市	地域の景観にマッチした停留場の設置
鹿児島市	芝生軌道敷のライトアップ
富山ライトレール	トータルデザインによる観光事業化、クリスマス・バレンタイン車両
豊橋鉄道	豊橋まつり「花電車」
岡山電気軌道	岡山桃太郎まつり「イルミネーション電車」、クリスマス電車
広島電鉄	七夕・クリスマス電車
長崎電気軌道	中国春節祭に運行「観光花電車」

冬の風物詩 ササラ電車・ひかりの電車運行（札幌市、函館市）

線路の積雪を、蹴散らしながら走るササラ電車の雄姿は、冬を彩る風景のひとつである。ササラ電車は、車両の前後に取り付けた、竹のササラを利用した除雪装置で、積雪が線路の障害にならないように冬の線路を守っている。また、観光の魅力を向上させるため、イルミネーションを飾り付けた電飾電車も冬のイベントである。



（ササラ電車 札幌市）



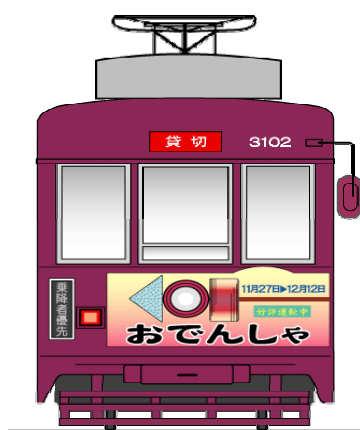
（ひかりの電車 函館市）

イベント電車等の運行

カラオケ装置、テーブルを装備した貸切電車による納涼ビール電車等
運行の事例

事業者	運行電車等
札幌市	市電で人形劇
函館市	カフェバー電車、「バル街」電車、電車でお茶会、市電シネマ 初詣電車、カラオケビール電車
東京都（荒川線）	ビール電車（納涼路面電車）
熊本市	ビール電車、生け花電車（母の日、父の日、敬老の日）
鹿児島市	ビアホール電車
万葉線	ビール電車、新酒電車
福井鉄道	ビール電車
豊橋鉄道	ビール電車、おでんしゃ（おでん+電車）
阪堺電気軌道	宴会電車
広島電鉄	ディナー電車、カーブ電車、サンフレッチェ電車
土佐電気鉄道	カラオケビール電車、
長崎電気軌道	納涼ビール電車

おでんしゃ「おでん+電車」（豊橋鉄道）



11月27日(火)から12月17日(月)まで

(毎日1便運行)

【期 間】2007年11月27日(火)～12月17日(月)

1日1便[完全予約制]

【乗 車】 駅前電停 18:25 出発(18:15 集合)

【行 程】 駅前～運動公園前の往復コース

(約1時間15分)

【料 金】 お一人様:2,800円(税込)

1車貸切:70,000円(税込)※26名まで

【プレゼント】 [每便抽選2名]豊鉄オリジナルグッズ

「市電チョコQ」

路面電車を身近に感じてもらう試み

子供達を対象に公共交通機関を身近に感じてもらい、イベントを楽しみながら乗車マナーや、交通安全に関する知識を身につける事例

事業者	体験等の内容
函館市	運転体験会、夏休みファミリーツアー(工場・車庫見学)
東京都(荒川線)	都電おもいで広場の設置(地域と連携したイベント等に活用)
鹿児島市	「市電・市バスゆーゆーフェスタ」の開催
豊橋鉄道	市内電車運転体験(本物の電車で運転体験)
阪堺電気軌道	沿線の小学校を対象にした社会見学、写生会の実施
広島電鉄	電車の学校開設(施設見学、車掌体験)

運転体験会・夏休みファミリーツアー(函館市)

運転体験会(構内の約100mの区間で実施)

(運転体験プログラム)

- 1 事前講習 DVDと資料により車両の仕組みや運転操作の説明
- 2 技能講習 模擬運転台により操作体験
- 3 指導講習 指導講習者による実車での訓練
- 4 運転体験 構内線の約100mの区間を3回運転
- 5 車庫見学 駒場車庫工場内の見学
- 6 記念品 運転体験説明書、運転体験証明書(顔写真入)
運転体験記念ポストカード、記念文字入り白手袋



夏休みファミリーツアー(工場・車庫見学)



工場・車庫見学の後、貸し切り電車で市内観光へ出発

市電・市バスゆーゆーフェスタ（鹿児島市）

鹿児島市交通局では、多くの方々に直接市電・市バスにふれていただき、親しみや興味を持っていただくため、「市電・市バスゆーゆーフェスタ」を開催した。

平成 19 年 10 月 28 日(日) 10:00~16:00

(主なイベント等)

- ・市電・市バスの絵の優秀作品展示・表彰式・バスと綱引き
- ・電車バス記念撮影会・花電車展示・CNG バス展示
- ・トロック自転車・車両部品バザー オークション
- ・市民フリーマーケット・ミニコンサート。電車バス模型展示



(各種イベント共催による観光事業化)

路面電車まつり等の実施

路面電車利用者へ感謝やPRを目的として事業者が、沿線の地域住民組織などと共同開催するイベントなどの事例

事業者	イベントの内容等
札幌市	市電フェスティバル、「イ・ビョンホン札幌ロケ写真展・ビデオ上映会・ロケ現場見学会」の実施
函館市	路面電車感謝祭の開催 函館路面電車まつり後援（函館地域交流まちづくりセンター主催）
東京都（荒川線）	「路面電車の日」、「荒川線の日」などのイベント会場に沿線商店街の店舗を誘致 夏まつりの開催（縁日、納涼夏まつり、納涼落語会等）、ビアガーデンの開催
熊本市	「草枕の駅」コンサートの開催（上熊本駅前電停） 「おもしろ交通デー」の開催
鹿児島市	「天文館市電無料の日」における商店街との連携
東急（世田谷線）	「世田谷線沿線イベント」協賛
福井鉄道	各種イベント共催（越前時代行列、ぺんた夏祭り、福井マラソン、よさこい秋祭り、スーパーレディス駅伝等）
阪堺電気軌道	路面電車まつり開催
岡山電気軌道	路面電車の日「路面電車まつり」の開催
広島電鉄	路面電車まつり開催

イベントの共催(東京都荒川線)



(縁日の様子)



(ビアガーデン開催)

路面電車まつり開催（広島電鉄）

路面電車の公共性・利便性を広くPRし利用促進につなげるとともに、電車利用者への感謝と電車に対してより一層の親しみを持ってもらうため、毎年6月上旬に路面電車まつりを開催している。

〈主な内容〉

- ① 電車の展示、②写生大会、③電車教室・ピット見学、
- ④工作コーナー“つくってかぶろう” ⑤ミニ電車運行、⑥グッズ・中古部品等販売、⑦鉄道模型展示・運転⑧広島市・岩国市観光PRコーナー、⑨施設見学・スタンプラリー、⑩広島県警察本部白バイ展示⑪シミュレーターによる運転体験、⑫アンケートコーナー



観光企画乗車券の発売

観光関係機関、旅行代理店等との協力による沿線の観光等をパッケージにした乗車券の発売の事例

事業者	観光企画乗車券の内容等
札幌市	「さっぽろロマンティックパスポート」(市電専用1日乗車券+もいわ山ロープウェイ往復乗車引換券+観覧車乗車券)の発売
函館市	観光企画乗車券(市電一日乗車券)の発売 修学旅行の積極誘致(一日乗車券の活用)
東京都(荒川線)	「寅さんの故郷柴又とぶらり都電の旅」(はとバスのコース)
熊本市	観光企画乗車券(ハローキティカード等各種記念乗車券)発売
東急(世田谷線)	「世田谷線散策きっぷ」の発売
阪堺電気軌道	大阪市交通局定期観光バスとの提携
土佐電気鉄道	観光企画乗車券(高知県観光コンベンション協会 主体事業者)
長崎電気軌道	「さるくパスポート」(路面電車・バス一日乗車券+観光施設入場券)

観光企画乗車券【さるくパスポート】(長崎電気軌道)



平成18年4月1日より路面電車とバスの一乗車券と観光施設がセットになった「長崎さるくパスポート」を発売している。

- 【価格】 大人¥1,500・中高生¥900・小学生¥600
- 【入場施設】 グラバー園・出島・長崎歴史文化博物館
- 【販売箇所】 長崎国際観光コンベンション協会
長崎市総合観光案内所、上記施設など

4 地域自治体との関係（支援・関与）

(1) 当該自治体及び近隣自治体との関係

地域によっては、公共交通について、地域の関係者との調整が進まない等の理由により適切な交通サービスの提供ができないケースや、事前に十分に検討することもなく安易に他の成功事例をそのまま導入して失敗しているケースも見受けられる。

こうした事態の背景には、交通事業者が公共交通のあり方に関して適切な検討、合意形成や公共交通の維持運営を図るために必要な情報やノウハウの蓄積、人材が必ずしも十分でなかったということが指摘される。

交通事業者には、財政基盤、経営基盤、技術力等が脆弱な事業者もあることから、地域自治体、交通事業者等の適切な役割分担、密接な連携が不可欠である。

路面電車事業者における人材の交流による関係は、公営事業者においては、公営であることから非現業職員の行政部局との人事交流が行われており、また三セク事業者においても、当該自治体からの出向者又は **OB** の派遣を受け入れている。

一方、民営事業者においては、広島電鉄が国土交通省中国地方整備局からの研修員、広島市教育委員会から教員の派遣を受け入れているほかは人材の交流はあまり行われていない。

補助金等による支援について、公営事業者においては、一般会計から繰出金以外にも当該自治体の交通整備計画等に基づく補助金等の支援がある。

三セク事業者においては、関係自治体から出資金のほか施設整備費、維持管理費等の負担がある。

民営事業者においては、各事業者は国及び地方公共団体の補助制度を活用しているのが一般的であるが、福井鉄道は沿線自治体から固定資産税相当額について福井県から一定額を運行維持費の名目で支援を受けている。

物的支援として、東京都の荒川線は、沿線の特別区、住民・地域団体と連携した沿線の緑化、地元商店街等の回遊性を高めるため地元自治体から負担を得た新停留場の開設、地元自治体の要望により廃車した保存車両を公園など公共施設に展示するために寄贈している。

土佐電気鉄道においては、高知県より県立美術館通のパーク＆ライド用地の無償提供を受けている。

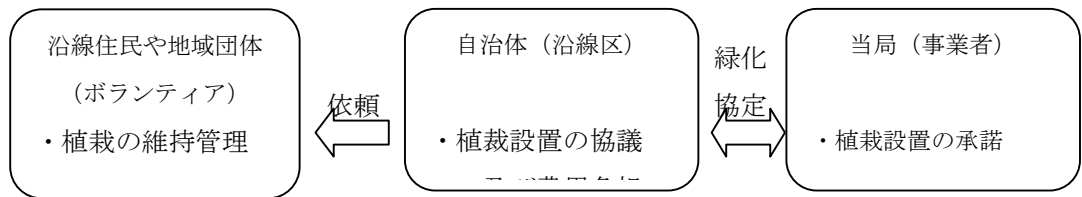
その他、地域主導型の沿線イベントで主催団体へ自治体からの助成金の拠出がある。

物的支援(東京都荒川線)

①沿線の緑化

都電沿線の緑化推進を図るため、停留場をはじめ新設軌道敷内（側溝の外）の場所を提供して、各沿線自治体において、バラ・ツツジ・サツキ・サザンカなどの植物を植栽している。（軌道内緑化については、当局が実証実験を実施している。）

沿線緑化のしくみ



(参考1) : (社) 日本観光協会が開催する「第7回 花の観光地づくり大賞」において、荒川区の「都電沿線の観光まちづくり」が大賞を受賞した。

(参考2) : 都電三ノ輪橋停留場一帯（バラゲート等）が「関東の駅百選」に選ばれている。

②新停留場の開設 (荒川一中前停留場)

地元住民（商店街）及び地元自治体の強い要望により、地元商店街等の回遊性を高めるため、新停留場を地元自治体の負担も得て設置した。

③旧車両の寄贈

廃車した保存車両などを自治体の要望により寄贈し、公園などの公共施設に展示・保存している。



新設軌道敷内の緑化



保存車両 (北区飛鳥山公園)

(2) 事業者から活性化に向けて地域自治体に対する意識・連携についての要望

事業者からは、路面電車の活性化を図るために車両の近代化、輸送力の増強、速達性、快適性、利便性等の向上が必要であることから継続した補助支援を要望する声が多い。

また、地域公共交通の活性化・再生法の活用については、地方自治体が主体となって積極的に取り組むこと及び地方に財源移譲などが行われることにより、新たな助成制度の創設等についても期待されている。

更に、沿線商店街が主催するイベントは、路面電車の魅力向上を図り、沿線地域の活性化に寄与するので、地域主導型のイベントに対して地元自治体に助成金の拠出や沿線企業への紹介等の支援を期待している。

しかしながら、いずれの地方自治体においても、特に地方都市においては厳しい財政状況にあるため、補助金等財政支援の縮小・見直しの検討が行われているところである。

地方自治体が補助を行うに当たっては、事業者の持続可能な経営の観点に留意し、適切な役割分担の下で、効果的に行われるべきであり、運営費など経常的な経費の補助については、慎重な検討が必要である。

また、事業者においては、地方自治体に対し安易に財政支援を求めることなく、安定した経営が行えるような事業運営が求められるものであり、特に公営路面電車事業者については、安全性の確保に留意しつつ企業の経済性を発揮し、経営の一層の健全化・効率化に努める必要がある。

5 路面電車事業の活性化の課題

(1) 公共交通によるまちづくり計画の策定

地域交通体系のあり方については「モビリティ」だけで捉えるのではなく、「まちづくり」の観点から、公共交通を優先させ、バリアフリーに適応した環境負荷の少ない交通体系の形成をめざすことが益々重要になってきている。

路面電車は地域の足として、また、地域振興の手段の一つとして、日々運行され、地域にとって基礎的なインフラである。

したがって、路面電車は「都市の装置」として利便性と快適性を高め、まちづくりの核となるインフラとして活用が図られる必要がある。

路面電車がまちづくりと一体となって整備された都市はヨーロッパを中心に海外では多く見受けられ、それぞれの共通している点を整理してみると次のとおりである。

① トランジットモールの設定

街の中心部で車を規制し、路面電車と歩行者だけが通る商店街として再活性化する。海外では、共通事項であるにもかかわらず、日本では、社会実験はあるものの導入はされていない。

② 路線を旧市街地にとどめず、ある程度郊外までのばして、核となる中心市街地と住宅地、あるいは周辺のタウンセンターと直結し、更に、延長したところに新しい街をつくる。これは、公共交通志向型開発（TOD）と呼ばれる。

③ 駐車場政策

欧米先進国は日本よりも自動車保有率が高い。郊外に駐車場を設置する一方、市街地の駐車場を減らす、あるいは料金を引上げることで車の都心部への流入を規制している。

④ まちづくりを行うために、路面電車の軌道に芝生を植えるといった配慮のほか、周辺の環境づくり、沿線の植樹や停留所の設計まで、街づくりと一体となっているケースが多い。

まちづくりにおける交通政策

まちづくりは、それぞれの都市のおかれた環境や歴史の中で工夫がなされており、個々の事例をみると、それぞれユニークな試みがなされている。

また、路面電車自体が都市の個性の象徴的存在であり、魅力あるまちづくりに活用できるものである。

まちづくりにおける交通政策の策定において留意すべきこととしては、以下のことなどが挙げられる。

①まちづくりにおける交通政策は、「施設を整備すること」から「利用すること」への転換が必要であり、更に交通政策の重心を公共交通に移し、財政や高齢化社会を考慮した地域の特性を見極めた選択的な施設づくりとサービスの質を高めることが極めて重要である。

②交通施設整備（ハード施策）と交通ソフト施策は、パッケージで行うことが効果的で、施設整備には膨大な事業費と時間を要することから、施策の実施にあっては、地域の特性に応じてハード・ソフトの施策の配分や優先順位を考え、財政や財源の見通しを立てて効率的かつ着実に実施していくことが重要である。

③交通政策と連動する市街地整備の方針は、都市計画マスタープランや総合計画において最大限に配慮されること、また、土地利用に関する施策や抑制策、郊外での公共公益施設の整備、大型商業施設の立地、新規住宅団地の開発などに対する検討に際しても関係部局の協調が不可欠である。

④有効な計画策定・政策検討においては、継続的に社会経済状況や市街地・交通の現況データを収集し、変化動向を把握することが重要である。また、同時に施策の実施状況や各種の評価指標の推移を確認して、状況に応じた軌道修正も必要である。

⑤市街地・都市交通の継続的な協議を行っていくためには、市民、地元企業・団体など、交通事業者、行政の協調による地域が取り組む施策を引き続き推進する官民協働の場を維持しつつ、個別施策の修正や新たな実施、あるいは柱となる政策の見直しについて、協議を続けていくことが重要である。

以上のように「まちづくり」と交通施策を融合させて検討して行くことが重要であり、路面電車の活性化策においてもまちづくりの観点から輸送需要の増加、拡大に結びつくような施策を講じることが長期的にみて極めて有効である。

例えば、駅周辺に無料の駐車場や駐輪場を設置してパーク&ライドを促進したり、地域の中心となる大きな駅に人が集まるような公共施設やまちの象徴的な施設を併設してコミュニティーの場になるようなこと等が効果的である。

まちづくりにおいて、人と鉄道（路面電車）の接続を如何に効果的に図っていくかという視点が重要である。

(2) 諸外国及び他都市の事例、アイデアの活用

路面電車事業の活性化に向けての各事業者の取り組み状況は、「3 路面電車事業活性化への取組」に掲げているとおりであり、様々な試み、取組みが行われている。

また、諸外国においても、以下に掲げたような路面電車（LRT）によるまちづくり等の取組みがなされている。

したがって、各事業者においては、地域によって事情が異なることがあるけれども、諸外国や国内の他の事業者の成功例やアイデアを貧欲に、積極的に取り入れる工夫が是非必要である。

路面電車（LRT）によるまちづくりが成功した背景

新設のLRTとしては、1978年カナダのエドモントンの開業が最初で、次いで81年に、同じカナダのカルガリーとアメリカのサンディエゴが開業した。

カルガリーでは都心部の地上を走れる新交通システムとしてLRTを選択し、都心部の活性化を安価に達成することを目的とした。

アメリカにおける都心部の開発手法は、自動車を排除し人中心のまちづくりであり、公共交通を活かした歩行者専用のショッピング街路であるトランジットモールを導入して、人を都心に呼び戻し、活性化を図る形態が多い。

カルガリーの成功は、他都市において、都市の再生としてトランジットモールとLRTの導入をセットとして検討されるようになり、都心部の運賃を無料にして、自動車交通の削減と活性化を図る施策がポートランドやバッファローで実施されている。

このようにLRTの整備が進む背景には、都市交通の自動車化を進めた結果、都心の魅力が低下し、環境破壊やスラム化など、様々な都市問題を抱えるに至ったロスアンゼルスのようになりたくないという反省がある。

加えて、自動車で自由に動けることから、一見便利に見える郊外の都市が、効率性を追求するあまり、土地への愛着やコミュニティ意識が欠如し、交通渋滞などで不便になれば他へ移転してしまうという、いわば都市の使い捨てにつながるという危険に気がついたこともある。

また、富山市においては、「広い市街地が形成され人口密度が低く、自動車への依存度が高く、車が利用できない人にとっては暮らしづらく、道路の管理コストなど行政管理コストが割高となり、中心市街地の空洞化が著しくなった。」という問題を受けて公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進めることとなった。

路面電車による街づくりの先進的な事例

①中量輸送力の実現

従来の路面電車に比べて、海外で新しく都市交通機関として復活している路面電車は、車体長、速度、車内設備とも、一般にイメージされる「ちんちん電車」とは全く別の乗り物である。

ストラスブールに登場している電車は、9車体からなる45mという長さである。また、各地でも、連結運転が行われており、バスでは対応できない地方都市や大都市近郊支線の交通機関として十分な輸送力を発揮している。

速度の向上という点では、日本でも、軌道への自動車の進入禁止は採られるようになったが、諸外国では更に、路面電車の接近によって、青信号の点灯時間が変わる電車優先信号や、左折禁止（日本のような左側通行の場合は右折禁止）を幅広く導入することで、路面電車の速度向上を図っている。日本でも右折禁止、一方通行など、自動車の流れをある程度規制することは一般に行われているが、違いは、諸外国の場合、路面電車も含めて交通需要管理（TDM）が行われていることである。

また、大きな交差点など、車の交通量が多いところでは、その部分のみを地下にしたり、高架にしたりしている。

②乗り降りの容易さ

乗り降りの容易さは、昨今、バリアフリーという観点から注目されている。日本でも高齢化が急速に進み、バリアフリーということの認識が深まってきているが、欧米ではかなり前から、高齢者、障害者の移動制約を取り払う努力が行われている。そうした中で、路面電車については、低床車と呼ばれる新しい車両の開発で、バリアフリーに対応し、成果をあげている。また、路面電車の場合、低床車でなくともプラットフォームを高くすることなどで、バリアフリーを実現しているイギリスのマンチェスターやドイツのハノーバーの例もある。東京の都電荒川線も車内移動を含めたフラット化の観点から高いプラットフォーム（スロープ付）で統一されており、バリアフリーという点で評価されている。

③運行本数の増便による利便性の向上

路面電車は運行頻度の高さによる利便性を発揮することができる。路面電車は続行運転も行うわけで、各系統が集まる市街地の中心では、「待たずに乗れる」というところが多く、小回りが利く路面電車のメリットである。

地方都市における潜在的な鉄道利用者は、運行本数の増加を鉄道に対する改善要望としてあげており、運行頻度を高めるということが自動車から公共交通へのシフトをもたらすうえで重要な要素であることはまちがいない。

ある調査によると、1時間に4本（15分に1本）あれば6割以上、10分に1本あれば9割以上の利用者の希望を満たすという結果が出ている。

これは、路面電車であれば、実現可能なことであり、富山ライトレールにおいては、JR富山港線時代の運行間隔（30～60分）を路面電車化後はディタイム15分（ラッシュ時は10分）で運行している。

④柔軟なネットワーク

日本の大都市圏では、地下鉄や都市鉄道のネットワークが機能している。

しかし、地方都市や大都市圏の支線輸送では、中量輸送機関として路面電車やモノレールなどが候補となる。

路面電車には、ネットワークの構築に柔軟に対応できるという利点がある。

路面電車のネットワーク効果を発揮した事例として、ドイツのカールスルーエ・モデルがある。そこでは、路面電車が既存の鉄道に乗り入れることで、カールスルーエの中心市街地と郊外の各地を結ぶ広大なネットワークを構築した。しかも路面電車であれば、郊外の末端部分でも再び商店街を走らせることで、きめ細かいサービスを提供することができている。

制度的な問題から、安全性の確保や技術面で、鉄道と路面電車の相互乗り入れは単純ではない。いくら最近の路面電車が郊外電車並みの性能になったとはいえ、線路の幅さえ同じなら、すぐに走ることができるというわけにはいかない。しかし、それを克服するコストが、利用者の利便性を犠牲にする不利益よりも高いとは思われない。

路面電車のネットワークの重要性は、路面電車の乗客数は路線の長さではなく、ネットワークの形成によって利用者を獲得することである。

⑤コストの安さ

路面電車の建設コストは、道路を掘ったり、道路上に高架脚のような構造物を作る必要がない分、安価に済む。建設コストは都市の条件によって異なるので一概にはいえないが、海外の事例では1km当たり、新交通システムで5分の1、地下鉄で10分の1以下であることを考えれば、圧倒的に安価である。

しかも、路面電車であれば、郊外は既存の鉄道の利用が可能である。

フランスで最初に復活したナントでは、一部は貨物線の転用であった。

また、路面電車建設に対し財政的な援助が少ないイギリスで、路面電車ブームの突破口となったマンチェスターでも開業時の新設区間は2.7kmに過ぎず、残りの28.2kmは、旧イギリス国鉄の通勤線を転用したものである。

富山ライトレールにおいても、1.1kmの都市計画道路の路面電車化と6.5kmのJR富山港線を転用したものである。

⑥まちの環境改善

路面電車を走らせることで、街の環境を良くし、アメニティを高めることも海外では路面電車が支持される理由である。日本では現在、地方都市における中心市街地の衰退が深刻化しているが、それは欧米諸国でも同じだった。そこで、路面電車の導入によって街の環境を回復し、人々が安心して買い物や散歩ができる街をつくろうとしたのである。

路面電車によるまちづくりが実際に経済効果をもたらすかについては、欧米でも当初、多くの疑問が投げかけられた。排気ガスを出さないという意味で環境にやさしいとしても、路面電車を建設すると、街中での自動車交通が不便になる。商店街から人々がますます遠のくのではないかという懸念は商店主を中心に根強かった。

しかし、路面電車の導入により、車を使って郊外に買物に行っていた人が新しくできた路面電車で街に戻り、商店街が生き返ったのである。

郊外型ショッピングセンターに規制のあるドイツ、フランスだけでなく、アメリカやイギリスでも、路面電車の建設を機会に中心市街地の再開発が始まっている。



中心市街地のLRTと円盤オブジェ付き電停
(フランス ストラスブール)

(3) 市民との合意形成

路面電車を活かしたまちづくりを行うにあたっては、自動車利用者や沿線の事業所・店舗、住民に対する影響が大きく、業務活動への支障になることや交

通渋滞への懸念など、地域住民との合意形成が不可欠である。

目的が、公共交通を整備して、都市の回遊性を高め、魅力度を向上させるとともに、自動車による環境負荷を減らし持続可能なまちづくりであっても、その効果をあげるためには、住民が自動車の利用を控え、公共交通を中心とした生活に切り替える必要がある。

住民が新しいまちづくりの方向性に合意し、その目的を理解しないと、自動車から公共交通機関への転換は進まない。せつかく公共交通を整備しても利用の低迷、道路混雑の激化により、一層中心市街地から人々の足が遠のくようなことにもなりかねない。

いかに住民の理解と合意を得るかが、路面電車によるまちづくりを進めるにあたっての最大の課題である。

欧米の地方自治体では、政策決定にあたって情報公開と住民の意見を取り入れる住民参加の制度が整備されている。

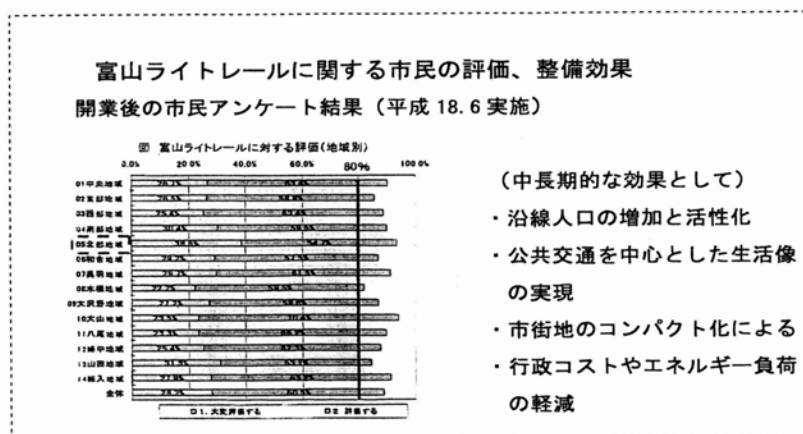
特定の課題については、市民に直接判断を仰ぐ住民投票の制度もある。

フランスのコンサルタシオやアメリカのコミッションなどの住民参加制度は、事業・計画についての情報を市民に開示するとともに、さまざまな立場の市民と協議を行うことが必要とされている。

これらの手続きには、莫大なエネルギーが必要とされ、時間とコストがかかる。合意形成と理解を得るプロセスの重要度は、非常に高いものがある。

そのためには、経営者の強力なリーダーシップが求められ、明確な理念と、それを実現するための強い意志、そして関わる人々の熱意が必要とされる。

例えば、富山ライトレールにおいて開業後の市民アンケート結果によると、ライトレール沿線地域だけでなく、市域全域で8割以上の市民がライトレールに対して高い評価をしており、市民の強い熱意があらわれている。



(4) 環境問題への対応

現在の道路交通問題は、事故、渋滞、迷惑駐車から地球環境まで多岐に及んでいる。環境問題は、大気汚染という局所的な問題から、地球温暖化といったグローバルなものとなってきた。

地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量の削減は緊急の課題である。

「京都議定書」で、各国の二酸化炭素の削減目標が定められているが、わが国の二酸化炭素の排出量で、運輸交通部門は2割を占める大きな存在である。

更に、旅客輸送について、交通手段別に単位（1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較）あたりの輸送に対する二酸化炭素の排出量を比較すると、自動車は突出しており、路面電車をはじめとする軌道系の交通機関の排出量は非常に少なく、自動車の10分の1以下である。

自動車はエネルギーの消費に対し輸送量が少ないという意味でも、非効率的なものである。エネルギー消費などの環境負荷と、その結果としての経済活動の相対的な効率性を「環境効率性」と呼ぶが、軌道系の交通機関は単に環境に優しいだけでなく、その経済効率を考えると、自動車より優位に立っているということが重要である。

こうした環境問題への意識の高まりのなか、自動車の低公害化において、自動車メーカーの技術革新は評価するべきところはあるが、欧米諸国においてはそうした対応と並行して、自動車交通から軌道系公共交通へのシフトが政策的に推進されてきた。

しかし、日本については現在のところ、欧米とは逆に公共交通から自動車へのシフトが進んでいる。

このことは、「環境効率性指標」の推移からみて、日本の場合は運輸部門は産業部門に比べて、環境効率性の改善度合いは悪く、特に旅客輸送部門における環境効率性は一段と悪化していることからわかる。

このような状況から、自動車から路面電車へと利用転換の促進を図るため、路面電車を活性化することが環境問題への対応のためにも求められている。

(5) 規制緩和等

路面電車を廃止又は縮小した都市の中には、復活あるいは欧米諸国の都市にみられるLRTの整備を要望する意見もある。

しかし、一度廃止した路面電車をもとに戻すことは容易ではない。また、欧米にみられるようなLRTを整備することは多くの問題解決が必要である。

行政も含めて制度的なもの、考え方の違いもあり、時代に合わせた弾力的な運用が期待される。

軌道法に基づく軌道運転規則によると、速達性向上のための速度規制の例外取扱の許可はあるものの、最高速度は毎時40km以下、平均速度は毎時30km以下とした制度的制約が存在する。

道路構造令においても、道路や他の軌道との立体交差を容易にするなどのための勾配規制の特別設計許可はあるが、市街地中心部の道路勾配を7%以下でつくることが定められている。外国のLRTは7%を超える急坂でも容易に走行が可能である。

また、戦前に立法化された軌道法では、「軌道は道路に敷設すること」を原則としている。一方の鉄道事業法では「鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない」と定めている。

これに加えて、警察庁も交通行政に関与しているため、関係機関の調整に時間と労力を必要とする。

共通運賃制(運輸連合)

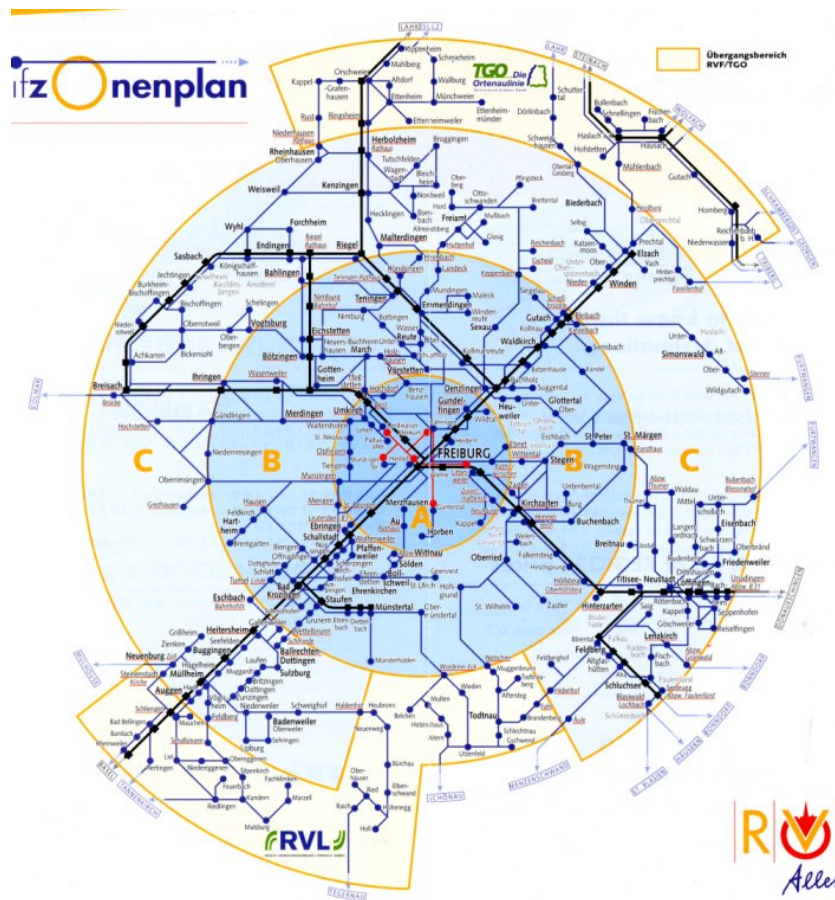
共通運賃制度(運輸連合)について、日本では同じ都市の交通機関であっても、地下鉄、バス、路面電車、JRなどそれぞれ運賃体系が異なり、別々に支払をする必要がある。最近、切符は物理的に1枚となった共通カード・ICカード乗車券が増えているが、この場合でも運賃体系が別々であることに変わりなく、二つの事業者が別々の料金体系となっているので、二つを合わせて乗ると非常に高くつくことになっている。

これに対しヨーロッパで定着している運輸連合というのは、都市圏のそれぞれの事業者が連合を組んで、運賃制度を共通とし、一つの切符で異なる事業者の異なる交通手段に乗換えることができるようにしたものである。

利用者は別々に買わずにすむ分、安い運賃で、しかも切符を買い直す手間がかからずに都市交通を利用できる。

運輸連合では、運賃に距離制のような複雑な仕組みを設けられないため、通常、都心部を中心とした同心円状のゾーンを決めて、通過するゾーンの数で運賃が決められる。また、バスとの乗換えもあるため、決まった時間内には自由に乗換えができるのが普通で、これが単純で乗客にもわかりやすい。

このことは、日本とヨーロッパの場合の交通サービスの提供の考え方の違いによるもので、ヨーロッパの場合は、民間の事業であっても、競争原理がはたらく民間事業というより公共サービスの一環であるとの考えによるものだといわれている。



フライブルク地域交通連合（ドイツ）のLRTの運賃体系

(6) 地域公共交通活性化・再生法の活用

地域公共交通活性化・再生法の目的とするところは、地域における合意形成、合意に基づき、公共交通の利用促進など地域の多様なニーズに応え、地域の公共交通事業の総合的整備を支援することである。

市町村は、関係する地方自治体、交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会の協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（地域公共交通総合連携計画）を作成することが出来ることとしている。

計画に定められた事業には、国の支援として、補助制度、税制、地方財政措置等の充実が図られ、また、特に重点的に取り組むことが期待される軌道運送高度化事業等、地域公共交通特定事業の実施にあたっては、国による認定制度を設け、関係法律の特例による支援を講ずることとしている。

関係法律の特例として、軌道運送高度化事業に関する軌道事業の上下分離制度の導入などがある。

この制度は、行政主導で住民等の合意形成を図り、当該整備計画をもって事業の推進を図るもので、路面電車のような公共交通機関の整備は地方自治体の仕事だとする国の考え方を踏まえた新たな方策ともいえる。

このように、路面電車に対する補助制度を含めた支援制度は、近年整備されてきているとはいえ、まだ、見直されるべき問題もある。

近年、日本でも地方分権といった考え方が強まってきている。

アメリカやフランスでは、路面電車を建設し、運営するのに地方が財源と政策の主権を持ったことが住民を含めた理解につながっている。

ドイツでは、1990年代以降、地方に交通政策の主権が移り、限られた財源を公共交通に使うのが良いか、道路整備に充てるべきかを地方の裁量に任されるようになった。

日本では、路面電車走行空間改築事業にはじまった道路整備特別会計からの補助施策は対象事業の拡大が図られてきているが、路面電車に対しては、あくまでも道路への負荷が軽減されることが条件である。

「都市モノレール整備促進法」は、モノレールは道路上の構築物であると、具体的に明記されているという理屈により、道路財源を振り向け、各地の交通網の整備に貢献してきている。

また、モノレールを道路上に建設する場合、運行会社は道路管理者から施設を無償供与されるのに対し、同じ道路を利用する公共交通機関である路面電車には適用されていない。

6 おわりに

路面電車は1970年代以降、都市の規模が拡大し、市民生活のスタイルの多様化により、都市に合わなくなり利用されない交通機関となってしまった。

現在は、路面電車ネットワークが維持されている一部の都市では比較的活用されているが、その他の都市では公共輸送機関として、バスで十分なレベルにある。

地方都市の市民の多くは、自動車利用が生活の中に組み込まれ、都市近郊の一戸建て住宅等に住み、買物は自動車で大規模小売店舗へという生活を享受してきている。

中心市街地の衰退が進むなか、市民生活の中で路面公共交通がどうあるべきか、必要かどうか考えて見なければならない。

併せて、高齢化社会・環境問題への対応、街づくり、観光振興等による地域の活性化等の観点からも、地域公共交通のあり方について真剣に検討されるべきである。

生活になくってはならない都市の装置としての歩道に最も近い公共交通システムの一つである路面電車（LRT）を整備して公共交通を主体とした街づくりを行うには、都市構造や生活スタイルを変えていく長期的な取り組みが必要となる。

幸い、海外の欧米諸国には、路面電車（LRT）について成功例といわれている事例が多くある。

そこには、わが国の地方都市がかかえている、財政が厳しい、道路が狭いという都市においても、試行錯誤のうえの成功例もある。

「成功」とは何か、事業者の営業収支のこともあるが、路面電車開設による利用者のどれだけが従前の自家用車利用者であったか、並行道路の通行量がどれだけ減少したか、中心市街地の車両通行量の減少による渋滞の解消など高齢化社会、環境問題等への対応にどれだけ貢献できるかが重要である。

今回、当調査研究会において、わが国の路面電車事業者における事業活性化に向けた取り組みについてアンケート調査を実施したところである。

各事業者においては、それぞれの地域の実情に合わせ、利用者のニーズを見極め、適切なサービスを提供するために取り組んでいる。

その一方、各事業者の経営状況は全体的に厳しいことから、本調査で明らかとなった他の事業者の取り組み等も参考に、現在の取り組みに新しい提案が加えられることにより、各事業者の経営の改善に資するとともに、路面電車はもとより地域の公共交通全体の利便性が向上し、利用促進が図られ、その結果、個性豊かで活力に満ちた地域社会が実現することが期待されるものである。

路面電車事業が上述したとおり、「まちづくり」をはじめ、地域振興や観光の振興、環境保全等、広くかつ多面的に寄与していることを考えれば、この事業を今後も持続可能なものとするためには、単なる事業収支だけにとらわれない幅広いサポートや支援についても検討する必要があるのではないかと。

具体的には、行政からの補助金だけに頼るのみでなく、寄付金や種々の基金づくりをはじめ、住民による利用促進やイベントへの参加等、ヒト、モノ、カネ、情報などの多面的で積極的なサポート体制が工夫されるべきであろう。

また、路面電車事業の持続可能な経営を支えるために、従来の「財政支援以外」にどのような支援やサポート体制が制度的に考えられるべきなのか、この具体的な提案そのものに関しては大きな問題であり、今回の「活性化」問題につづく、次の今後の検討課題とされるべきであろう。

以上のとおり、路面電車事業については、今後の様々な取組みにより発展が期待されるものであるが、当然のことながら、各路面電車事業者においては、活性化に対する様々な取組みを活用しつつ、自ら輸送サービスの向上に努めるとともに、利用者ニーズに的確に対応し、施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、増収・費用節減等の合理化に対する取組みを進めることによる持続可能で安定した経営を行う必要がある。

また、路面電車事業者が所在する地方自治体においては、路面電車事業を活かした地域の活性化に向けて、事業者の持続可能な経営の観点に留意しつつ、適切な役割分担の下で効果的に支援を行うことが望まれるものである。

最後に、当調査研究が路面電車事業活性化の一助になれば幸いである。