

第3章 新交通システム導入にあたっての課題

L R T 導入にあたっての諸課題は多岐にわたる。

そのため、これら諸課題を下記の4つのキーワードに大別した上で、それぞれの問題点や課題について整理・検討を行った。

- [1] まちづくりの視点
- [2] 総合的な交通施策の展開
- [3] 市民との連携
- [4] 事業・運営手法

なお、複数のキーワードにわたる課題や、課題によっては他の課題と相互に関連し、同時にあるいは順番立てて検討すべき課題もある。さらに、課題自体にも濃淡があり、その重要性や対応するための手段も様々である。

本委員会では、まずはL R T 導入にあたっての課題と考えられる項目を全て掘り起こし、それらを体系別に整理した。

さらに、課題に対する検討のポイントを確認しながらその対応策を検討してきた。

しかし、限られた時間内に全ての課題について具体的な対応策を検討するには至らないものもあり、それらを《今後、具体的に検討すべき項目》として取りまとめた。

[1] まちづくりの視点

L R Tに関する検討は、単に交通問題としての議論にとどまらず、今後の宇都宮のまちづくりをどうしていくのかという視点から検討を行うことが重要である。

そのため、宇都宮の中心市街地を今後どのようにして活性化させていくかや新たな都市軸をどこにどのように形成していくのかなど、宇都宮市の将来像を見据え、まちづくり施策との整合を図りながら、L R T導入の検討を行う必要がある。

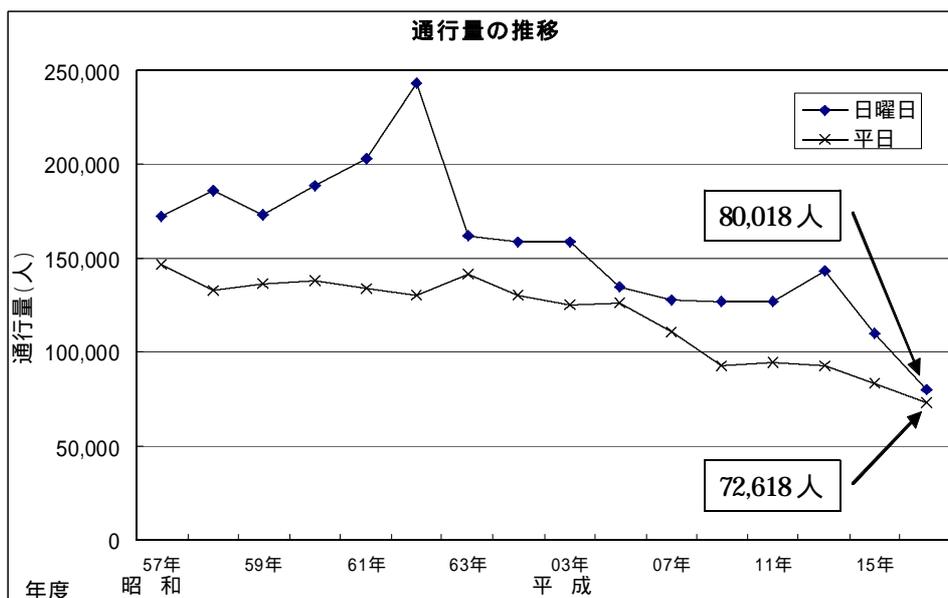
このため、まちづくり施策との連携や都市機能立地及び拠点開発との連携、市街地活性化への寄与、商店街への影響といった観点から、L R T導入にあたっての課題の整理・検討を行った。

課 題	検 討 の ポ イ ン ト
1 中心市街地の活性化	(1) まちづくり施策との連携
2 新たな都市軸の形成	(2) 都市機能立地や拠点開発との連携 (3) 市街地活性化への寄与 (4) 商店街への影響

(1) まちづくり施策との連携

宇都宮市は、「中心市街地活性化基本計画」等に基づき、様々なまちづくり施策を講じているものの、中心市街地の歩行者の通行量がこの2年間で約30%も減少するなど、空洞化に歯止めがかからない現状にある。

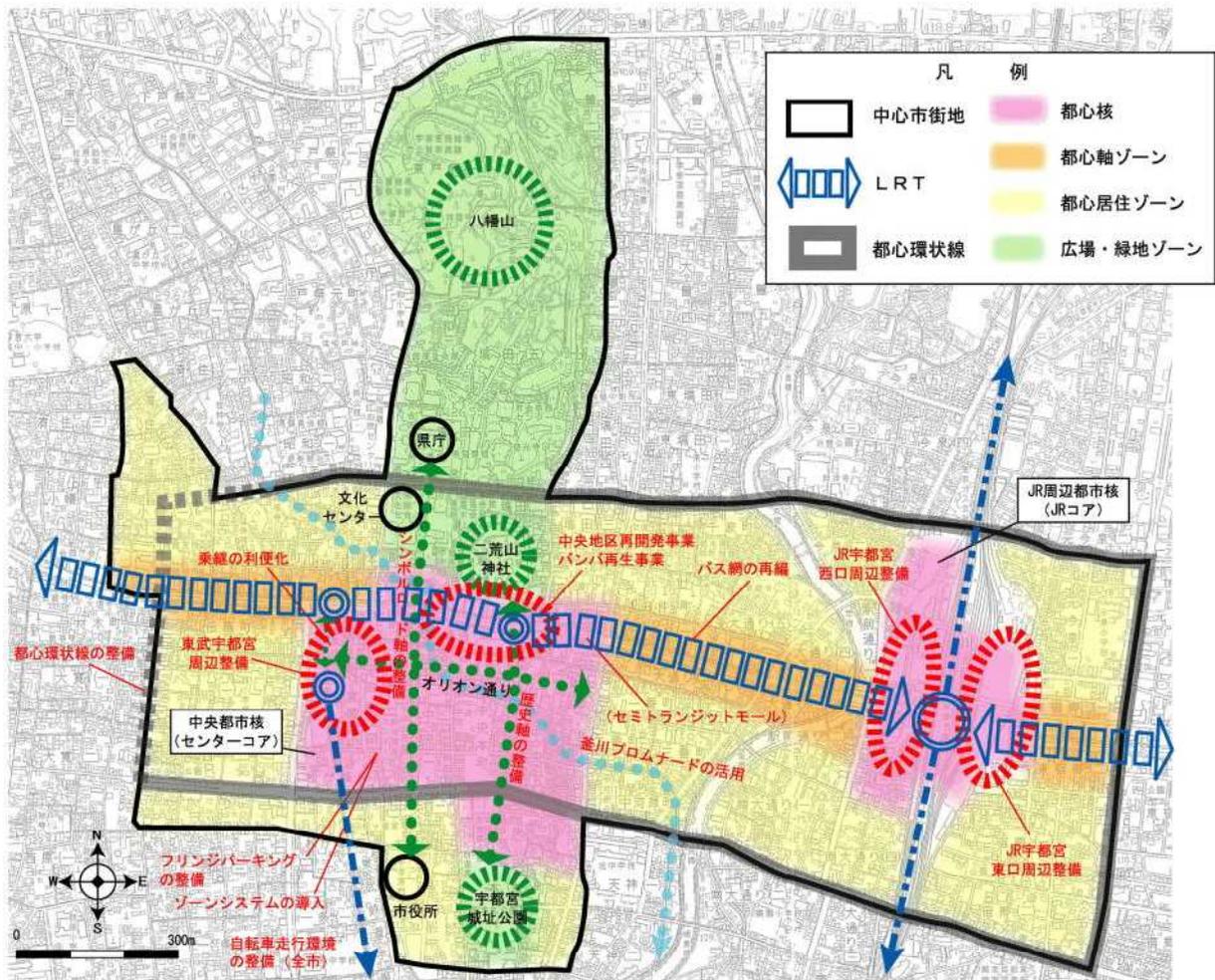
【中心市街地歩行者通行量の推移】



出典：「H17 商店街通行量実態調査・来街者調査」(宇都宮市)

中心市街地の活性化に向けては、商業、文化、教育、行政サービスなど、中心市街地の多様な機能を活かした魅力づくりと合わせて、都心居住の促進や誰もが容易に中心市街地に来ることができ、また中心市街地内を自由に移動できる、公共交通中心の交通体系の構築が必要である。

【LRTを軸とした交通まちづくりの基本的考え方】



出典：新交通システム導入基本計画策定調査報告書（平成 15 年 3 月 栃木県・宇都宮市）

LRTの導入にあたっては、具体的な中心市街地の魅力向上策や、LRTを活かした中心市街地のまちづくりについて検討する必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・ LRTの導入区間、ルートを検討（東西への延伸の可否）
- ・ J R 宇都宮駅西側の大通りの車線数・交通規制のあり方

(2) 都市機能立地や拠点開発との連携

L R T 導入計画路線の軸上には、工業団地をはじめ、大型商業施設や大学、高校、野球場、サッカー場などの教育文化施設等が立地している。また、J R 宇都宮駅東口の拠点整備や中心市街地の馬場地区での再開発事業等が進められている。



今後は、L R T の沿線地域について、高密度な土地利用の誘導を図るとともに、区画整理や拠点開発など、公共交通指向型の開発について、一体的に検討する必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・ L R T 停留場周辺の土地利用のあり方

(3) 市街地活性化への寄与

中心市街地にもたらす影響・効果についての整理・分析

L R T の導入により、中心市街地へのアクセスが強化され、来街者や売り上げの増加などの効果が期待されるが、商店街関係者からは、自動車交通への影響やそれに伴う来客の減少などの懸念が出されている。

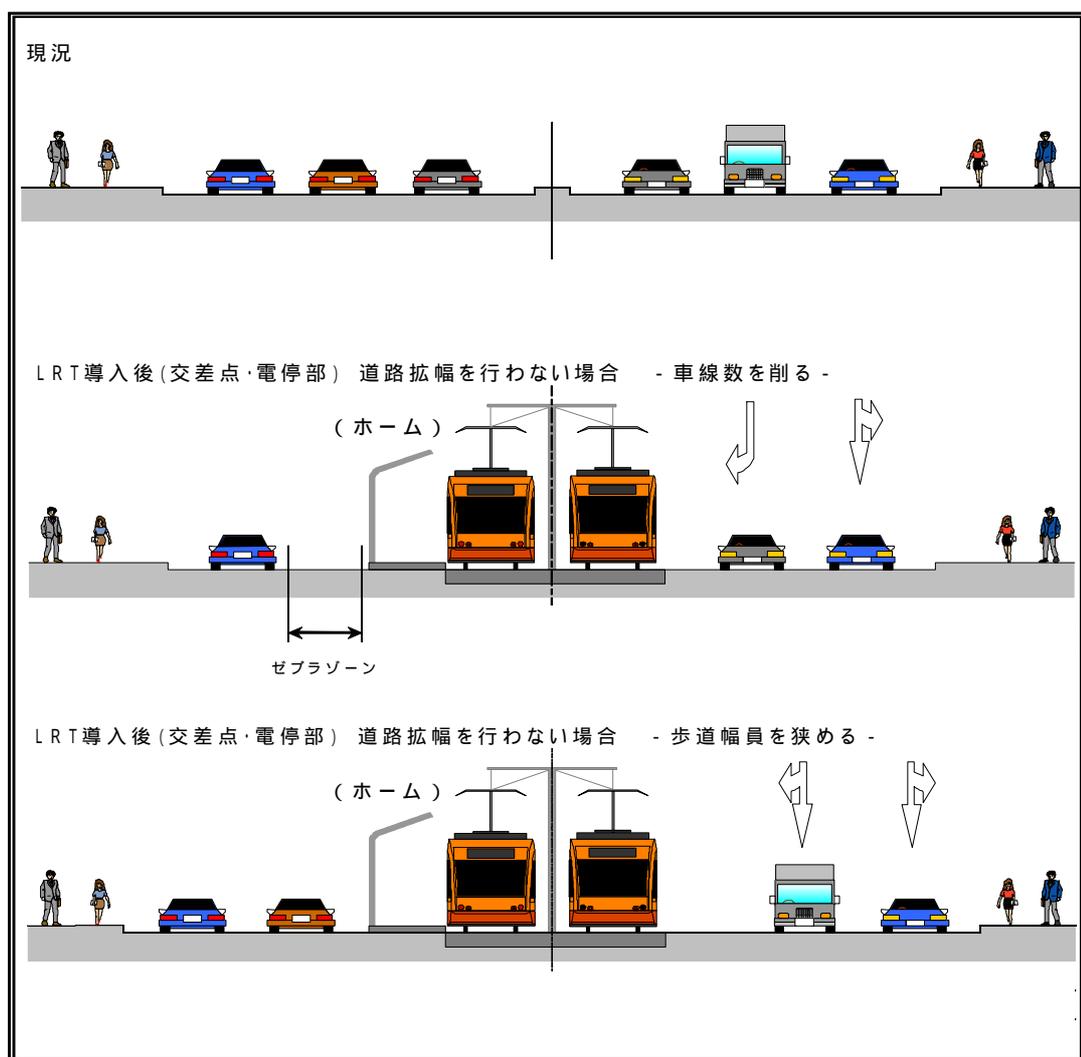
L R T を導入した場合の大通り空間の具体的イメージについて、中心市街地のまちづくりの方向性の議論や周辺道路への影響等を踏まえながら、引き続き検討していく必要がある。

都心部の駐車場の需給バランスと整備の必要性の検証

平成17年度の宇都宮市中心部への来街者調査結果では、来街者の駐車場整備の要望が高い。一方で、平成13年9月時点での都心部内（約34ha）の駐車場収容台数は約2,200台であったが、ピーク時においても稼働率が約6割と低い状況となっている。

これらを踏まえ、大通りへのLRTの導入に合わせた中心市街地駐車場の適正配置や公共交通と連携したパーク＆ライド駐車場の整備など、利用しやすい駐車場の確保について検討が必要である。

【大通り空間のイメージ】



《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・ LRTを導入した大通り空間の具体的なイメージ
- ・ 中心市街地駐車場の適正配置の検討

(4) 商店街への影響

来街者の交通手段と消費行動の分析

LRTの導入にあたっては、商店街関係者から車での来店者の減少などの懸念が出されており、交通手段別で最も割合が多い自家用車の来街者への対応も重要であるが、来街者全体を増加させるためには、来街者の7割、支出額の6割を占める、徒歩・自転車・公共交通に着目した対応が必要である。

LRTとバスのシームレスな乗り継ぎやパーク&ライドなど、来街者が中心市街地を訪れやすい交通ネットワーク整備や中心市街地の回遊性向上策、また、商店街と公共交通機関の連携による地域ICカードを活用した来街者の増加策などについて検討が必要である。

【来街者利用交通機関の内訳】

休日	15年	17年	平日	15年	17年
徒歩	11%	15%	徒歩	11%	15%
バス	27%	18%	バス	27%	27%
東武電車	4%	8%	東武電車	4%	6%
JR	11%	19%	JR	11%	16%
自家用車	37%	31%	自家用車	37%	23%
自転車	9%	8%	自転車	9%	12%
その他	2%	1%	その他	2%	1%
合計	100%	100%	合計	100%	100%

出典：「H17 商店街通行量実態調査・来街者調査」(宇都宮市)

【交通機関別の支出額】

利用交通機関(人)			支出額(円)		一人当たりの支出額(円)
徒歩	201	14%	859,582	8%	4,277
バス	298	21%	1,884,420	18%	6,324
東武電車	99	7%	512,500	5%	5,177
JR	285	20%	2,768,520	26%	9,714
自家用車	371	26%	3,858,350	36%	10,400
自転車	137	10%	625,000	6%	4,562
その他	13	1%	87,000	1%	6,692
合計	1,404	100%	10,595,372	100%	7,547

出典：「H17 商店街通行量実態調査・来街者調査」(宇都宮市)

荷捌き等商業活動への影響の検討

L R Tの導入にあたっては、商店街関係者から荷捌きへの影響などの懸念が出されているが、大通り空間の具体的なイメージの検討を踏まえながら、関係者と意見交換を行い、具体的な荷捌きスペースの確保策や共同輸配送などについて検討する必要がある

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・商店街と公共交通機関が連携した来街者増加方策
- ・荷捌きスペースや共同輸配送の検討

[2] 総合的な交通施策の展開

L R T 導入にあたっては、L R T 単体ではなく、鉄道やバス・タクシーといった既存の公共交通機関、さらには自家用車を含め、都市全体を効率的にネットワークする交通網を構築するなど、総合的な交通施策を展開する必要がある。

そのためには、自動車交通とどのように連携を図っていくのか、またL R Tを含む公共交通機関相互の連携により、いかにして公共交通網を充実させていくのかが重要となってくる。

このため、自家用車通勤を含む自動車交通への影響や関連道路のあり方、交通規制のあり方、さらには既存公共交通機関との連携策や結節機能の強化策といった観点から検討を行った。

課 題	検 討 の ポ イ ン ト
1 自動車交通との連携	(1) 自動車交通への影響 (2) 関連道路の整備 (3) 交通規制のあり方
2 公共交通機関との連携	(1) 鉄道、バス、タクシーとの連携策 (2) 結節機能強化策

1 自動車交通との連携

(1) 自動車交通への影響

中心市街地について

大通りについては、片側3車線のうち1車線がL R Tの導入空間となることから、残る車線は2になるが、右折車線や停留所を設けるため、車道の機能は事実上1車線となる。なお、この際生じる余った空間(ゼブラゾーン等)は、歩道の拡幅、停車帯あるいは緑化空間にすることが可能なので、どのような空間配置が望ましいか、まちづくりの方向性と併せて検討する必要がある。

仮に、自動車の走行性を優先して2車線を確保する場合は、右折禁止等の交通規制や歩道幅員の削減を検討する必要がある。

このような大通りの使い方と併せて、都心環状線などの周辺道路に与える交通渋滞の影響についても検討する必要がある。

東部地域について

工業団地周辺を含む鬼怒川左岸地域では、通勤時に激しい交通渋滞が発生している。これは鬼怒川渡河部に限らず広範囲にわたっている。

このため、県道宇都宮茂木線（野高谷工区、祖母井工区）、国道408号（鬼怒テクノ通り）、県道宇都宮向田線（新鬼怒川渡河道路）、国道123号（鑛山工区）等で県・市・町が一体となって道路ネットワークの強化に向けて取り組んでいる。

このうち、県道宇都宮茂木線（野高谷工区）については、平成18年2月上旬に4車線として完成供用し、交通渋滞の緩和に相当程度の効果が見られた。

この他の道路ネットワーク強化の効果については、別途分析を行いながら、LRTや東西4号線(*)を含めた交通体系のあり方を総合的に検討する必要がある。

この際は、検討対象区間や路線の性格について、沿線の土地利用のあり方も含め、十分整理した上で作業を進める必要がある。

*東西4号線：県道宇都宮向田線（柳田街道）と国道123号との間に位置づけている鬼怒川渡河橋を含む東西方向の構想路線

車線減少による交通容量の減少とLRTへの転換による自動車交通量の減少のバランスについて

通常、交差点において1車線を1時間に通過できる自動車の数が概ね900台程度とされるのに対し、同様に1車線を使用するLRTの1時間当たりの最大輸送力は、国内都市の路面電車の事例では熊本4,000人、広島7,000人とされるように、同じ空間を使用した場合でも、使い方によって輸送力は異なってくる。

【最大輸送力の比較】

システム		最大輸送力
地下鉄		40～50千人/1時間
新交通システム等		10～20千人/1時間
LRT 路面電車	海外の連節型低床車両 (ストラスプール 33m/編成)	9千人/1時間 (300人/編成×2分間隔)
	国内の5車体低床車両 (広島電鉄 30m/編成)	7千人/1時間 (230人/編成×2分間隔)
	国内の2車体低床車両 (熊本市交通局 18m/編成)	4千人/1時間 (120人/編成×2分間隔)
路線バス		～3千人/1時間

※地下鉄、新交通システム等、路線バスは、国土交通省パンフレット「都市モノレール・新交通システム」（平成13年4月）より引用

※LRTは、混雑率150%を考慮した編成当り輸送力、運行間隔2分を想定した上で車両バリエーション毎に試算した値

出典：「まちづくりと一体となったLRT導入ガイドンス」（国土交通省）

ただし、L R Tへの転換によって自動車交通が期待どおり減少するかどうかは、道路網の整備や公共交通ネットワークの再構築、まちづくり施策の実施、市民との連携等の施策をどのように展開するかによって、大きく左右されることから、車線減少による交通容量の減少とのバランスについては、これらの施策をどのように展開するかを勘案しながら、分析する必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・都心部や東部地域における道路ネットワーク強化を踏まえた交通流動の分析

(2) 関連道路の整備

宇都宮都市圏については、宇都宮都市圏都市交通マスタープランにおいて、3環状12放射を代表とする将来道路ネットワークを位置づけている。

容量不足等により円滑な交通に支障を来している道路については、順次整備が進められているが、この道路ネットワークにL R Tを導入した場合、どの区間にどのような影響が生じるのか、十分に整理する必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・将来道路ネットワークに対する交通流動の分析
- ・都心環状線など関連道路の位置づけ等の整理

(3) 交通規制のあり方

L R Tの導入にあたっての大通りの空間配置等については、中心市街地のまちづくりの方向性や歩行者優先の交通ネットワークの議論を踏まえながら、引き続き検討していく必要がある。

また公共交通優先システム(P T P S)等を含めた交通規制のあり方について、交通管理者と協議していく必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・L R T導入に伴う車線の使い方や駐車場の適正配置、荷捌きスペースの確保等の計画の具体化とこれに基づく交通規制のあり方

2 公共交通機関との連携

(1) 鉄道、バス、タクシーとの連携策

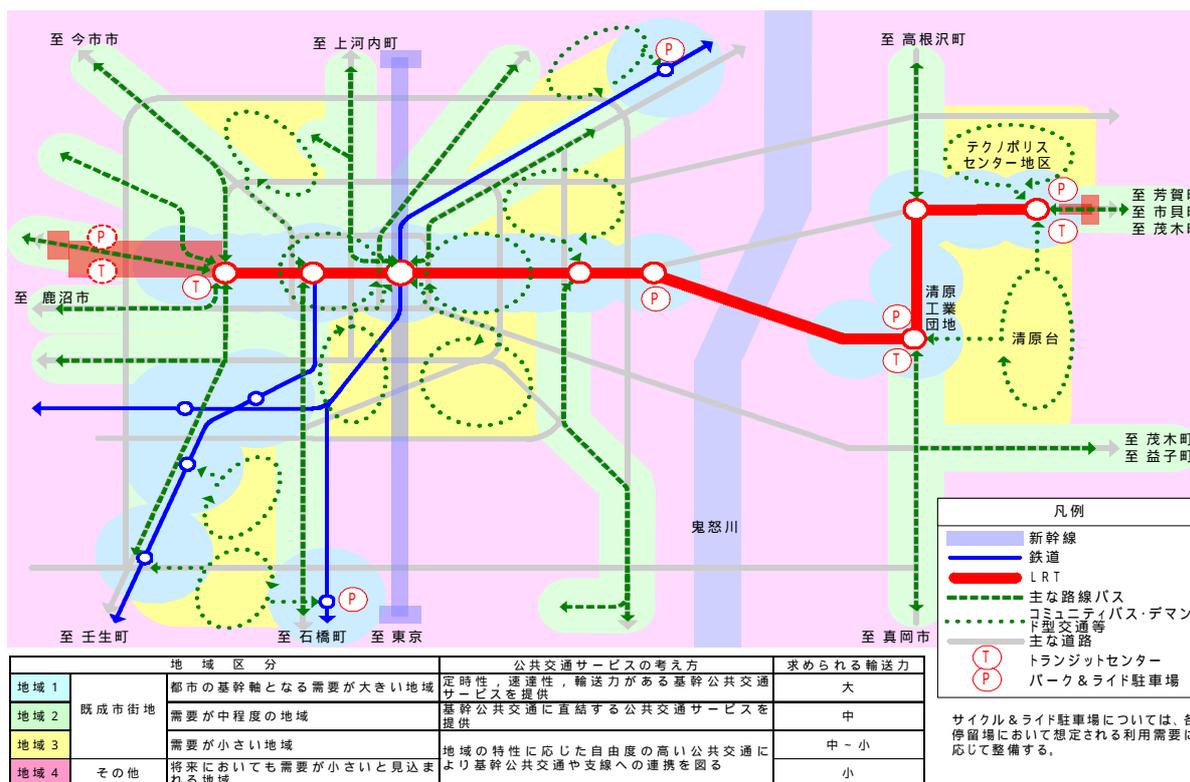
バス、タクシーのあり方

モータリゼーションの進展等に伴い、県内の公共交通機関利用者数の減少が続いている。特に、乗合バスに関しては昭和44年度をピークに大幅な減少が続いており、平成16年度の利用者数は前年度比5%減となっている。今後、不採算路線の廃止が進み、バス利用が不便となる地域が拡大し、さらに利用者数が減少するという悪循環に陥ることが懸念される。

一方、車を運転できない人の移動手段の確保や渋滞緩和、環境負荷の軽減等の観点から、公共交通ネットワークの充実が望まれている。

LRTとバス、タクシー等が連携し、都市全体を効率的にネットワークする交通網を構築し、利用者の利便性を向上させ、その相乗効果により公共交通全体の利用拡大を図っていく必要がある。

【LRTを含む宇都宮市の総合的な公共交通のイメージ】

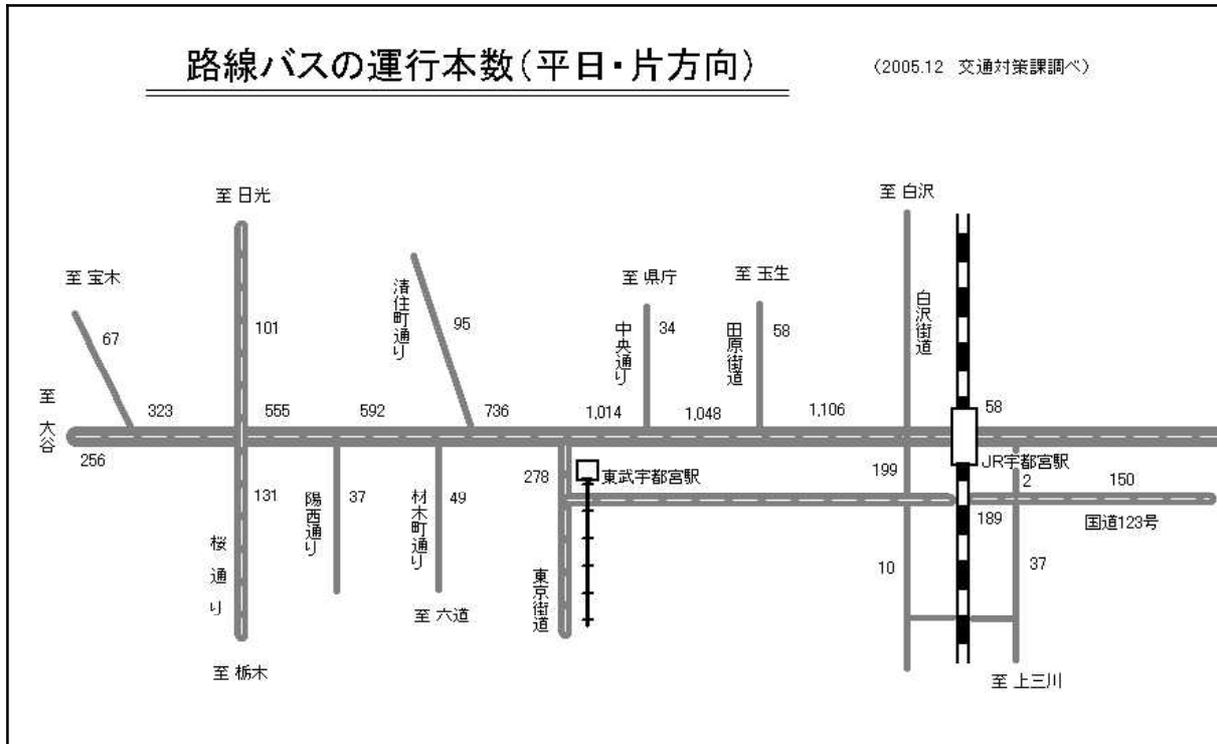


出典：「新交通システム導入課題対応策検討調査 報告書」(平成17年3月 宇都宮市)

LRTと既存公共交通との連携や役割分担による効率的な公共交通網の充実に向けた仕組みづくりについて、引き続き検討を行う必要がある。

事業者への影響

J R宇都宮駅西側の大通りには、現在、片方向で 1,000 本 / 日以上 の路線バスが運行されている。



L R Tの導入に伴い、J R宇都宮駅西側の大通りを運行している路線バスへの影響は避けられない。

バス網を再編した場合のバス事業者の収支や現在の人員、車両、保有する関連施設への影響等について、事業者の意見を踏まえ十分に検討していく必要がある。

タクシーへの影響も懸念されるが、マイカーからL R Tへの利用転換が進めば、L R Tの停留場から新たな需要が期待できる側面もある。

事業への参画の可能性

L R T事業の運営には、交通事業者としての運営のノウハウを有する既存公共交通事業者の参画が望まれる。

事業参画の可能性については、今後L R T導入に関する具体的な検討が進み、その内容等を十分精査した上で検討していく必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・大通りのバス利用者数の把握
- ・大通りのバス走行の有無による車・人の流れへの影響
- ・バス網再編に関する具体案づくり

(2) 結節機能強化策

鉄道との連携強化

鉄道駅及びその周辺において、L R T と鉄道の乗り継ぎがスムーズに行えるような停留場を整備する必要がある。

停留場の整備にあたっては、L R T の J R 宇都宮駅交差方法や駅周辺の開発計画、バス網の再編計画などとの整合を図りながら、具体的な整備計画を検討する必要がある。

他の交通手段との乗り継ぎ施設等

L R T と自動車や自転車、バス、タクシー等との乗り換えをスムーズに行うため、利用者が利用しやすい乗り継ぎ施設（トランジットセンター等）を整備する必要がある。

乗り継ぎ施設には、利用者の利便性向上のための施設（待合室やトイレ等）やバスの回転場、タクシー待機所等の整備と併せて、L R T とバスとの連携を有効に機能させるため、時刻表や乗り継ぎ情報等の一元化やダイヤ調整、共通乗車券の導入などソフト面の施策も実施する必要がある。

なお、乗り継ぎ施設の整備にあたっては、用地の確保や関係者との調整、公共交通全般の利便性向上に資する施設という公共性を考慮し、行政が中心となって整備を進める必要がある。

今後、乗り継ぎ施設の具体的な整備計画や利便性向上のための関連ソフト施策について、関係者と調整を図りながら検討を行う必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・ J R 宇都宮駅前広場等整備の具体的な検討
- ・ P & R 用駐車場等を含むトランジットセンターの整備箇所や整備内容の具体化

[3] 市民との連携

L R Tの導入には、市民・県民の理解が不可欠である。

そのために、市民の理解を得るための方策や、L R Tを導入した場合、いかにして利用してもらうかといった理解促進策について検討を行った。

課 題	検 討 の ポ イ ン ト
1 新交通システムに対する理解促進	(1) 市民・県民への理解促進策

(1) 市民・県民への理解促進策

情報提供の手法及び内容等について

市民団体との意見交換では、「市民は、導入計画の内容等の情報が少ないために不安になっている。積極的な情報提供が必要。」との意見が出された。

これらを考慮すると、多くの人に関心を持たせ、理解促進を図るため、情報提供は重要な役割を持つ。関心の薄い市民を巻き込んで議論を進めるためにも、多くの情報を効果的・効率的に発信する必要がある。

そのため、L R T導入課題への対応やバス、鉄道等も含めた公共交通ネットワークの考え方、拠点間の連携や環境問題、高齢社会への対応などのまちづくり全般にわたる考え方、現状の車依存の問題点、マイカー利用者の意識改革、公共交通利活用等について情報提供を行い、市民・県民の理解促進を図っていく必要がある。

市民及び市民団体等との連携について

市民・県民の理解促進に向けては、行政からの情報発信だけではなく、市民から市民への啓発活動も重要であり、今後とも、市民団体と連携し、市民・県民の理解促進に努めていく。

また、L R T導入も含め、幅広く市民協働のまちづくりを推進することが重要であり、自治会・企業など様々な単位で議論を進める人材の育成・確保や、対象に応じた資料の作成が必要である。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・関心の薄い市民への対応策
- ・市民・県民向けのわかりやすい説明資料の活用方策
- ・市民、県民との意見交換の手法
- ・企業、学校、商店等との連携策
- ・将来的なL R T利用も視野に入れた公共交通の利活用策

[4] 事業・運営手法

基本計画調査において、事業の採算性については、全体計画区間で約45千人/日が利用する場合でも、事業主体の初期投資（約243億円）に要する借入金を40年以内に返済することは困難であり、補助制度の拡充や整備・運営財源の確保策について、幅広い検討が必要とされていた。

このため、経営健全化の観点から、事業主体の初期投資に対する支援策や、運営形態のあり方、採算性の向上策などについて検討を行った。

課 題	検 討 の ポ イ ン ト
1 事業の評価基準	(1) 導入効果 (2) 公共関与のあり方
2 事業主体	(1) 事業主体
3 採算性等	(1) 採算性向上策 (2) 段階的整備 (3) 新技術開発の動向 (4) 各種申請のスケジュール等の確認

1 事業の評価基準

(1) 導入効果

LRT導入によってもたらされる様々な効果（中心市街地の活性化、高齢社会への対応、環境負荷の低減など）について、LRTを導入しないケースと比較するなど、市民・県民にわかりやすい形で示す必要がある。

一方、導入に併せて取り組むべき施策（道路網の整備や公共交通ネットワークの再編、まちづくりの施策、企業や市民との連携など）と導入効果の関係を整理する必要がある。

(2) 公共関与のあり方

インフラ整備のあり方、整備手法の検討

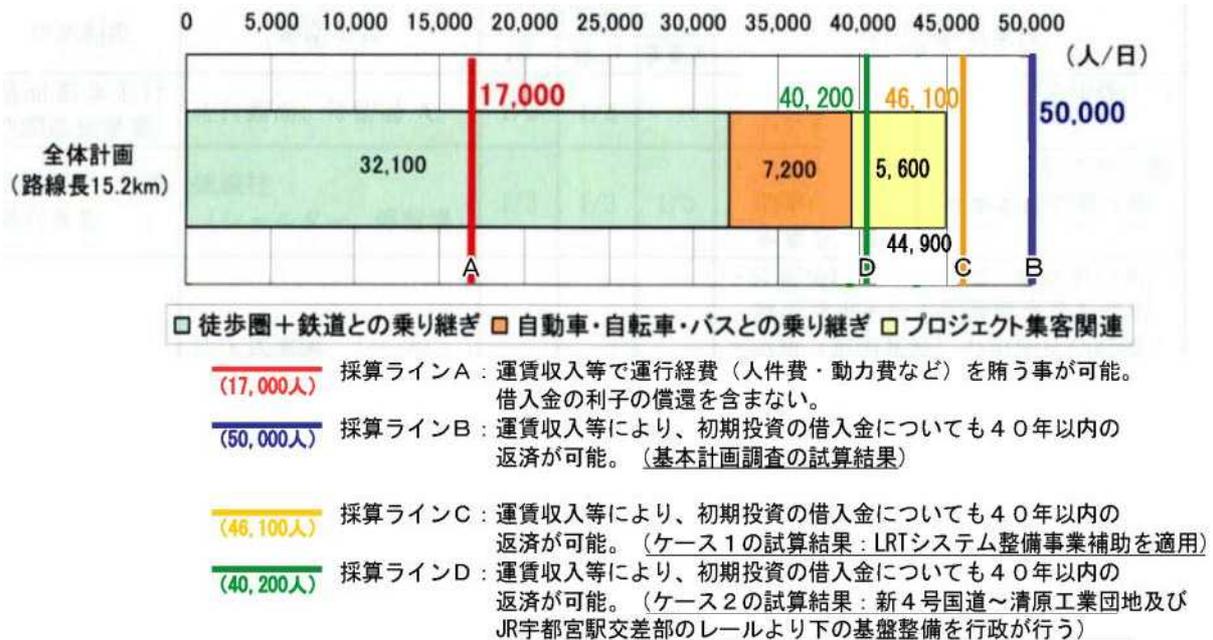
初期投資の軽減策として、事業主体が行うこととしている新設軌道区間のレールより下の基盤整備を、行政が行うと仮定した場合のケーススタディ等も含め、事業の採算性がどのように改善されるかについて、検討を行った。

【全体事業費及び負担内訳】

単位：億円

内 訳	ケース1		ケース2	
	基本計画調査をベースに、H17年度に新設されたLRTシステム整備費補助を適用した場合		新4号国道～清原工業団地西及びJR宇都宮駅交差点部をインフラ部として行政が整備した場合	
インフラ部計	行政	80	行政	165
	事業主体	0	事業主体	0
インフラ外計	行政	275	行政	190
	事業主体	60	事業主体	60
合 計	行政	355	行政	355
	事業主体	140	事業主体	225
		215		130

【需要と採算ラインの関係】



※運賃収入等：利用者からの運賃＋広告等による収入

今後は、初期投資に対する負担軽減の観点から、事業主体が行うとしている基盤整備のあり方について検討を行う必要がある。

県・市の役割分担

LRTの目的や導入効果を踏まえた上で、県・市の役割分担について、類似の公共事業等を参考に、具体的なケーススタディを行う。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・事業主体の行う基盤整備のあり方（インフラ部とインフラ外部の境界見直し等）
- ・事業主体が負担する初期投資の軽減策

2 事業主体

(1) 事業主体

運営形態のあり方の検討、資本参加、資本造成

民間、3セク、公共それぞれの特性を踏まえた上で、PFIや上下分離、公設民営などのオプションとの組み合わせを、比較検討していく必要がある。

【各種運営形態の整理】

事業主体	メリット	デメリット
公共	<ul style="list-style-type: none"> ・公共性が高い ・長期 低利の資金調達が可能 ・公課公租の免除 ・住民の理解が得られれば、需要リスクへの対応が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営に対するノウハウに乏しい ・人件費など経営効率が3セクや民間と比較して劣る ・運営に関して柔軟な対応がしにくい ・公共の負担が極めて多い
運行委託	<ul style="list-style-type: none"> ・公共性を確保しつつ、民間のノウハウを導入できる ・公営に比べ経営効率に優れている 	<ul style="list-style-type: none"> ・民営に比べ柔軟な対応がしにくい
3セク	<ul style="list-style-type: none"> ・公共との連携がしやすく公共性が確保される ・公営に比べ制約事項が少なく、経営の合理化を図りやすい ・出資などについて公共からの支援が期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・責任の所在が曖昧になりやすい
民間	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運営が期待できる ・多様な事業展開が期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期 低利の資金調達が困難 ・初期投資に対するリスクが大きい ・需要リスクへの対応が困難
上下分離	<ul style="list-style-type: none"> ・初期投資に対するリスクを、公共と民間で分担できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの整備に対し、公共の負担が大きい ・責任の所在が曖昧になりやすい
PFI	<ul style="list-style-type: none"> ・民間の資金やノウハウ等を活用しつつ、公共性を確保できる ・公共と民間による適切なリスク管理が可能 	

県・市の関わり

LRTは、道路や橋のように都市交通のインフラとして、市民・県民の生活を支える重要な社会資本の一つであることから、行政はその整備に対し、主体的に関与していく必要があることを、市民・県民にPRしていくことが重要である。

運営費試算・運営に対する支援のあり方の検討

インフラ整備のあり方(1(2))において検討したケースについて、採算性の検討を行った。

需要見込みについては、新たな市街地の開発や企業立地、既存交通事業者との調整などの状況の変化を考慮した見直しが必要である。

既存調査の前提条件(区間、ルート、運賃体系など)の見直しを考慮した採算ラインや需要見込みを基に、改めて事業運営健全化方策を検討する必要がある。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・民間企業の効率的な運営の視点に基づく運営形態のあり方
- ・導入区間(ルート、起終点)、運賃設定(均一、対距離制、ゾーン制)

3 採算性等

(1) 採算性向上策

利用促進の観点から、他の交通機関との共通乗車パス・カード、乗り継ぎ割引制度等の収入増加策を検討する必要がある。

また、路面電車事業は、人件費の支出割合が大きいことから、民間のノウハウを導入しながら、経費削減を図ることが必要である。

《今後、具体的に検討すべき項目》

- ・ 全国の路面電車事業者における取り組み状況を踏まえた採算性向上策
- ・ 中心商店街や沿線企業、学校との連携による利用者確保のための仕組みづくり

(2) 段階的整備

公共交通ネットワークの整備による潜在需要の喚起効果を考慮し、また、事業運営の安定化を図るためには、当初区間（ＪＲ宇都宮駅東側）及び延伸区間（ＪＲ宇都宮駅西側）を同時期に整備着手し、全体区間を早期に供用することが望ましいが、一方でそのための財源の確保や、関係者の意向などを考慮する必要がある。

今後はこれらの諸条件を勘案した上で、段階的整備を行った場合のメリット・デメリットについて整理・検討していく必要がある。

(3) 新技術の開発動向

新技術の開発動向や、他の地域での事例等を考慮しながら、宇都宮地域の基幹交通に相応しい導入システムを検討していく。

(4) 各種申請のスケジュール等の確認

導入にあたっては、各種法手続（軌道特許、都市計画決定など）が必要なことから、それらのスケジュールに留意する必要がある。

各種申請等の手順についての参考資料

「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス」より抜粋

第5章 法手続きと関係機関協議

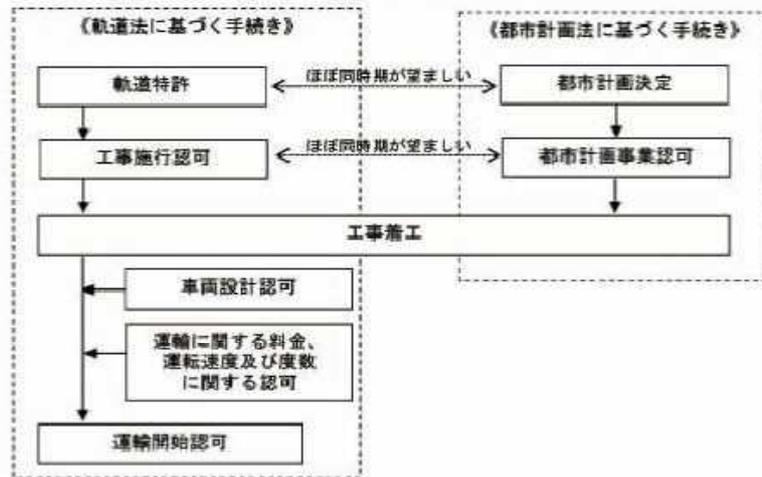
(1) LRT（路面電車）の適用法

道路法上の道路に敷設されるLRT（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。

(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



(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4-31. 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合等）
軌道免許に係る協議 （国土交通省都市計画課・道路局計画課）	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 （国土交通省都市計画課・道路局計画課）	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

出典：「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス」（国土交通省）より抜粋