

中心市街地活性化にむけた路面電車の沿線整備方策に関する研究
路面電車保有都市における整備方策の考察

A Study on Projects for Activation of Downtown along the Railroad Line of Trams
Consideration of Projects in Cities Possessing Trams

○川鍋充範¹, 川島和彦²

*Mitsunori Kawanabe¹, Kazuhiko Kawashima²

Recently, a decline of downtown is progressing. As opposed to this, some local governments have tried to attain activation of downtown by utilizing the trams. At this time, although it is necessary to perform simultaneously not only maintenance of trams but projects along the railroad line, those projects are not clear. It is the purpose to arrange the projects currently performed in the city which holds the present trams, and clarifies a common feature and a subject.

1. はじめに

近年、中心市街地へのアクセス性および中心市街地内における回遊性の向上を図ることで中心市街地を活性化させることを目的とし、既存路面電車の LRT 化や LRT の新規導入を検討している事例が見られる。このような中心市街地の活性化を目的とした LRT 整備の際には、LRT 自体の整備にとどまらず、沿線の整備も併せて行うことが望ましいとされながらも、その具体的な方策は明らかではない。

そこで本研究では、現在路面電車を保有する都市の地方公共団体に対するヒアリング調査 (Table 1) および各都市における中心市街地の活性化を目的とした事業に関する行政資料を対象とした文献調査をもとに、各都市において行われている整備の実態を把握・整理する。これをふまえ、現在までに行われた整備の中心的な内容を抽出するとともに今後の路面電車整備時の課題を明らかにすることを目的とする。

Table 1. Outline of interview investigation

調査方法	ヒアリング調査 (電話または電子メールによる返信)
調査日	2011 年 9 月 1~15 日
ヒアリング調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課 担当者 ・ 函館市経済部中心市街地等再生担当 宿村裕史氏 ・ 函館市企画部企画管理課 長谷山裕一氏 ・ 東京都都市整備局交通企画課 臼井郁英氏 ・ 東京都交通局総務部 井上清美氏 ・ 富山市都市整備部路面電車推進室 担当者 ・ 高岡市生活環境部地域安全課 手林正宏氏 ・ 射水市市民環境部生活安全課 保田辰幸氏 ・ 福井市都市戦略部交通政策課 妹尾吉多可崇氏 ・ 豊橋市役所都市計画部都市計画課 平松悠介氏 ・ 大津市都市計画部都市計画課 松澤秀夫氏 ・ 京都市都市計画局歩くまち京都推進室 担当者 ・ 大阪市計画調整局計画部交通政策課 南川真介氏 ・ 堺市建築都市局交通部交通政策課 羽間真一氏 ・ 岡山市都市整備局街路交通課 福田充弘氏 ・ 広島市都市整備局都市計画課 中村聡氏 ・ 松山市都市整備部総合交通課 遠藤敬二郎氏 ・ 高知市市民協働部交通政策課 出口忠彦氏 ・ 南国市都市整備課都市整備係 米持勝氏 ・ いの町建設課 中島涼司氏 ・ 長崎市都市計画部交通企画課 谷口仲二氏 ・ 熊本市都市建設局都市政策部都市計画課 小林雅典氏 ・ 鹿児島市企画財政局企画部交通政策課 山下大介氏

2. 中心市街地における路面電車路線配置の把握

わが国における路面電車は現在 19 事業者ある。これらを保有する都市のうち、堺市以外のすべての都市が中心市街地内に路線を有しており、19 都市は中心商店街に近接する路線配置となっていることがわかる (Table 2)。また、15 都市においては各都市の主要な鉄道駅と結節しており、このうち 6 都市は主要な鉄道駅と中心商店街が離れていることから、これらの都市では、路面電車が主要な鉄道駅と中心商店街を結ぶような路線配置となっている。

このことから、路面電車は多くの都市において中心市街地内の重要な交通網となっており、とくに主要な鉄道駅と中心商店街が離れて位置する都市においては、中心商店街へのアクセス手段のひとつとしての役割を担っていることがうかがえる。

3. 中心市街地外における整備方策の把握および考察

中心市街地外の路面電車沿線における、中心市街地の活性化を目的とした整備の内容としては、パークアンドライドの整備が 11 都市と多いことがわかった。また、他の交通機関との結節点の整備は 4 都市で行われていることがわかった (Table 2)。

一方、富山市では、富山市公共交通沿線居住推進事業として、路面電車の停留所から半径 500m 以内の範囲の、工業地域及び工業専用地域を除いた用途地域内において、共同住宅の建設や住宅取得を促進するための支援を行っている。これは路面電車の利便性を向上するとともに、路面電車沿線における居住を促進させ、路面電車を利用した中心市街地への来街を促すことで、中心市街地の活性化を目的としているという。

このような、路面電車の沿線を対象として開発を促

1 : 日大理工・院・建築 Architecture Major, Graduate School of Science and Technology, Nihon University

2 : 日大理工・教員・建築 Assistant Professor, Department of architecture, college of Science and Technology, Nihon University

している事例は富山市のみであった。他の都市がこのような事業を行っていないのは、路面電車事業者が民間事業者であり、これを優遇することにつながってしまうことが一因であるという。

以上のように、中心市街地外における整備としては中心市街地へのアクセス性向上にかかわる内容にとどまっていることがわかった。

4. 中心市街地内における整備方策の把握および考察

中心市街地内の路面電車沿線における、中心市街地の活性化を目的とした整備の内容としては、鉄道駅や他の交通機関との結節点整備が 8 都市、路線の延長および停留所の新設が 6 都市で行われていた (Table 2)。

このうち豊橋市では豊橋駅総合開発事業として、平成 11 年に駅前広場等の整備とともに路面電車を延伸し駅前広場まで乗り入れた。この際、中心商店街の中央部では、近接していた停留所が駅前広場まで移設されたためなくなったが、平成 17 年に市民の要望をうけ新設されている。このように豊橋市では結節点の整備を中心に、路線の延伸や停留所の新設が行われた。

豊橋市と同様に、高知市でも駅前の整備とともに路面電車との結節点整備を行っており、その際土地区画整理事業や地区計画の設定、用途地域の見直しも行われた。これは土地区画整理事業により密集市街地を再編し、商業地域および準工業地域であった範囲を商業地域のみに変更、容積率も増加させることにより、駅周辺の高度利用を図ったものである。また、長崎市や福井市でも、今後鉄道駅の整備とともに停留所位置の変更をとともなう結節点の整備を行う計画があるという。

一方、結節点以外では、前項の富山市におけるような、路面電車の沿線に対象となる範囲を定め、開発を促すといったことは行われていなかった。また、18 都市と多くの事例で市街地再開発事業等が行われているが (Table 2)、いずれも路面電車利用者を増加させることや、路面電車利用者の回遊行動を促すことは事業計画に明記されていない。これらも、路面電車事業者に対する優遇につながるため行われていないという。しかし、結節点となる主要な鉄道駅と中心商店街が離れて位置する事例もあることから、今後は結節点以外における沿線の整備も行う必要があると考えられる。

以上のように、中心市街地内における整備としては、結節点の整備が中心であり、これに併せて周辺の高度利用を図る整備等が行なわれていた。一方で、結節点以外における整備が今後の課題であることがわかった。

5. まとめ

以上より、中心市街地外では中心市街地へのアクセス性向上に寄与する整備が中心に行われており、中心市街地内では結節点の整備が中心であり、これに併せて周辺の高度利用を図る整備等が行なわれていることがわかった。今後は結節点以外においても沿線の整備を行うことが課題であるといえる。この際に各地方公共団体は、路面電車は各都市において重要な交通網であることから、路面電車事業者の種別に関わらずに整備に取り組む必要があると考えられる。

【参考・引用文献】
 [1] 社団法人公共交通事業協会：「路面電車事業の活性化に関する調査研究」, 平成 20 年 3 月
 [2] 富山市：「富山市公共交通沿線居住推進計画」, 平成 19 年 3 月
 [3] 豊橋市：「豊橋市中心市街地活性化基本計画」, 平成 21 年 6 月

Table 2. Projects list which the city which holds the trams

都市名		札幌市	函館市	東京都①	東京都②	富山市①	富山市②	高岡市	射水市	福井市	豊橋市	大津市	京都市①	京都市②	大阪市	堺市	岡山市	広島市	松山市	高知市	南国市	いの町	長崎市	熊本市	鹿児島市		
路面電車事業者の種別		公	公	公	民	民	三	三	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	民	公	公		
中心市街地における路線の有無		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
中心市街地内における路線の配置	路線形態	—	—	—	—	環	—	—	—	分	分	端	分	分	分	分	環	分	分	分	—	端	環	分	分		
	主要鉄道駅および中心商店街との近接	商	商	商	商	商	商	商	商	商	商	商			商	商	商	商	商	商	商	商	商	商	商		
主要鉄道駅と中心商店街が離れて位置する		○											○	○				○	○	○	○	○	○	○	○		
整備項目	街中																										
	中心市街地外																										
		パークアンドライドの整備							○	○	○	○	○	○	○				○	○	○	○	○	○			
		他交通機関との結節点整備					○					○	○						○								
		住宅促進事業 (高齢者向け含む)					○	○																			
	中心市街地内		主要鉄道駅との結節点整備			○						○										○				○	○
			他交通機関との結節点整備							○										○					○		
			路線の延伸					○				○										○					
			停留所の新規設置				○		○			○															
			土地区画整理事業	○	○	○				○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		用途地域・地区計画の変更および新規設定	○	○	○				○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	市街地再開発事業・優良建築物等整備事業	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

【凡例】 (都市名) 東京①：都電荒川線、東京②：東急世田谷線、富山①：富山地方鉄道富山軌道線、富山②：富山ライトレール
 京都①：京阪京津線、京都②：京福嵐山本線
 (路線形態) 一：分岐および環状でない一本線の形態である路線、分：分岐がある形態の路線、環：環状である形態の路線
 端：中心市街地の端にのみ停留所が位置する形態の路線
 (駅および中心商店街との近接) 駅：主要な鉄道駅と結節点となっている、商：中心商店街に近接する停留所がある