

# LR Tはまちづくりの切り札か

園部 貴之

路面電車を考える会（〒731-5135 広島市佐伯区海老園2-17-2-6）

E-mail: takap@cc22.ne.jp

高齢化への対応や環境負荷の低減，中心市街地活性化，自動車交通削減など都市が抱える諸問題の解決策の一つとして，評価を高めているのが新世代の路面電車，LR T（Light Rail Transit）である．この三十年来，欧米を中心に世界で110を超す都市が導入し，都心のにぎわい復活や車がなくても暮らせるまちづくりに効果を上げている．半面，日本では，LR Tの利便性や外部効果への理解が進みつつあるものの，開業に至った例は限られる．日本においては，LR Tが都市再生の切り札になり得ないのだろうか．国内各地のLR T計画の経緯を振り返ると，まちづくりへの首長・行政の揺るがない方針と市民を説得して合意形成を図る調整力，事業費や採算面だけの議論に陥らせない工夫が，成功のポイントになっている．

**Key Words** : LR T, 首長, 事業費, まちづくり, 合意形成

## 1. はじめに～実現は富山市だけ

全国各地でLR Tが走る日が訪れることは，もはや夢でしかないのだろうか．富山市で，国内初の本格的LR Tとなる富山ライトレール（7.6km）が開業したのは2006年4月．以来6年余り，順調な利用が伝えられる一方で，その後が続いたのは，同じく富山市で，市中心部の環状運転ができるようにした09年開業の環状線（0.9km，正式には富山都心線）だけにとどまる．

海外に目を転じると，2006～11年の間にLR Tが開業した都市は40を下らない<sup>1)</sup>．欧米に限らず，今や中国，トルコ，イラン，イスラエル，アルジェリア，モロッコなどアジア，アフリカ諸国でも導入が相次ぐ．

日本では，何がLR T普及の妨げる要因になっているのか，各都市の事例を紹介しながら，首長（行政）の姿勢や合意形成，事業費の問題を中心に考察したい．

## 2. 札幌市電，悲願のループ化へ

札幌市は2012年1月，市営電車のループ化計画を発表した．U字形をしている既存路線（8.5km）の起点・西4丁目電停と終点・すすきの電停の間0.4kmに軌道を敷設して環状化するプランで，14年度実現を目指す（図-1）．総事業費は約20億円．整備区間には新電停

を設け，電車が歩道側を走るサイドリザベーション方式の採用によって，歩道から直接乗降できるようにする．また，札幌市電初の低床車を導入し，ループ化完成に先立って13年春から運行する予定である．

全国の路面電車愛好者団体と事業者が集まり，2年に1度のペースで開く会合に「全国路面電車サミット」がある．その第1回大会は札幌市主催で1993年に開催され，市の担当者や地元団体が市電ループ化の必要性を訴えた．関係者にとって，ループ化計画発表で「悲願」実現へ大きく前進したが，わずか400mの軌道整備計画決



図-1 札幌市電ループ化案

定に、サミット開催から数えても 20 年近い歳月を要した。この事実は、今の日本における L R T の存在感や立ち位置を、象徴的に物語っている。2006～11 年に世界の都市で開業した L R T の路線長は、計 500km を優に超えているのである<sup>2)</sup>。

### 3. 日本での L R T をめぐる動き

#### (1) 50 都市以上が検討

世界初の L R T 開業都市とされているのは、カナダ・エドモントンで 1978 年のことである。以降、L R T を導入した都市の累計は、2011 年末で 133 に達する<sup>3)</sup>。日本での L R T 整備は、世界の潮流に対して周回遅れどころか、既に 2 周も 3 周も遅れた感がある。

日本でも L R T を導入しようとする動きは、1990 年代から確実に増えている。N P O 法人「公共の交通ラダ」(岡山市)が 2010 年 11 月に公表した調査結果では、実現可能性の大小はあるものの、全国 56 都市・地域で計 68 案が検討されている<sup>4)</sup>(表-1)。

富山市と札幌市を除いて実現間近なのは、高岡市(富山県)、福井市、松山市で、いずれも既存路面電車の小規模延伸か鉄道線との乗り入れ計画である。軌道敷設から始めるケースでは、堺市、宇都宮市とも一時の盛り上がりはない。豊島区(東京都)や京都市、松江市、岡山市、熊本市なども足踏み、または後退気味といえる。

#### (2) 首長に求められる覚悟と説得力～富山市長に見る

国内で L R T が実現した都市と、計画段階で停滞している都市の違いは何か。理由の一つに挙げられるのが、公共交通を生かしたまちづくりへの首長の関心と熱意、言い換えれば L R T 実現に向けた合意形成を得るためのリーダーシップである。

富山市の森雅志市長は、「説得責任」という言葉を、しばしば使う。市の担当者によると、ライトレールを計



写真-1 環状線開業式後、報道陣のインタビューに応える森雅志富山市長(2009年12月23日)

画した際、沿線を中心に 100 回以上開いた説明会に市長自身が出向いて説得を繰り返した。その結果、計画発表から 3 年で開業にこぎ着けた。中でも、車線を削減して軌道を敷設できたことは特筆される。

日常の移動にマイカーを使う市民が圧倒的多数の地方都市で、自動車交通を制限することは、激しい反発を招く恐れがある。日本ではまだ、自動車交通削減への市民合意があるとは言い難く、道路上に軌道を敷く L R T を進めようと考えれば、「自動車利用者イコール有権者」への配慮から「政治生命を懸ける案件かどうか」との判断を、首長は迫られる。有権者の投票で首長を選ぶ民主政治の下で、自動車より L R T に重きを置く決断を下し、市民の理解を得るには、よほどの覚悟が必要になる。

筆者はこの点について、森市長に質問したことがある。2009 年 12 月 23 日、市内電車環状線開業式が行われた会場でのことだ(写真-1)。

一車線削減を伴う路面電車の整備には、有権者である自動車利用者からの反発が避けられない。政治生命を懸ける覚悟で決断したのですか。

森市長 私の使命は、富山市のコンパクトシティー(まちの拡散防止)化であり、路面電車の整備は、その手段の一つ。100 人全員が賛成する事業はあり得ないが、大半が納得するように説得はできる。路面電車に政治生命を懸けたと意識したことはないが、説明責任だけでなく説得責任を果たすことがリーダーシップだと考えて動いている。ライトレールでも、最後には市民の理解をいただき、協力してくれる関係をつくることができた。

一第 2 弾となる環状線整備では、取り立てて反対は出なかったと聞いています。

森市長 ライトレールの成功をみんなが知っているからね。「自分たちの地区にも通してくれ」との要望はあったけど…。

森市長は、前職の富山県議時代(1995～2002 年)に、高岡市の路面電車存廃問題に関わった。公共交通に関心が乏しい首長が少なくない中、早くから L R T への見聞を深めていた貴重な行政トップである。

富山市の計画では、2016 年度完成予定の J R 富山駅高架化後、駅北に伸びる富山ライトレールと駅南を走る市内線を接続する。市内線終点の南富山駅で、接続する富山地方鉄道上滝線への乗り入れも検討中。もう一方の終点である大学前電停から、富山大学構内周辺への延伸案も浮上している。これらが実現すれば、25km を超す L R T ネットワークを持つ都市に変身する。

#### (3) 市電利用のススメ～札幌市長の発信力

車両・施設ともに老朽化が目立つ札幌市電。路線延伸

や低床車導入などによる積極活用に舵を切った札幌市の場合、2003年に就任した上田文雄市長の存在が大きい。上田市長は、利用減少と赤字続きで廃止論さえあった市電を、「コンパクトシティ札幌の実現に不可欠な存在」と位置づけ、05年に存続方針を打ち出した。延伸計画は現状打開策である。想定ルートは、①札幌駅前方面（都心地区）、②東部の苗穂方面、③西部の桑園方面の3案あり、ループ化は都心地区案の一部である。

上田市長の行動で筆者が着目したのは、マイカーから市電利用への転換、さらに、買い物は郊外の大型店でなく近所の商店で、と生活スタイルそのものの転換を、市長自らが市民に呼び掛けたことである。

「自家用車で郊外の大型店に行って家族そろって大量の食料品・日用品の買い出し、それはそれで楽しいでしょうが、車に頼らず市電に乗って近くの商店にちょっとお買い物に行く、そんな生活も大都市札幌に住む人々のシティ・ライフスタイルとして素敵じゃないですか。」<sup>5)</sup>

上田市長は呼び掛けの中で、「市電存続を決めたのは私」「ループ化、札幌駅とのリンクにより利用増を図る」と、責任の所在と延伸の目的を明言した。市電活性化策については「一緒に悩み、考えてほしい」として、無作為抽出で選んだ市民30~100人規模の「路面電車の活用を考える市民会議」を、2010年秋から開催した。

参加者を無作為抽出すれば、反対者や関心がない人も巻き込むことになる。そこには、賛成意見を持つ者だけを集めて形式的な御用会議にするのではないとの意思が読み取れる。反対論が将来発生することを可能な限り防ぐためにも、万人に意見表明の機会をつくり、まじめに耳を傾けて最大公約数を探ることは重要である。

市電活性化への課題は、一時の反対姿勢と比べると軟化したものの、延伸に懐疑的な見方が根強い地元経済界の動きであろう。上田市長には、市電を含めた市の総合交通政策についての説得力が求められる。

#### (4) 政争の具になったLRT

LRT計画めぐり、富山市と札幌市では市長方針が終始ぶれることがなかった。しかし、LRT整備計画が具体化しても、その後にトップの考え方が揺らいだり、交代したりしたために、実現への工程が定まらない都市も多い。首長が選挙で選ばれる存在である以上、変節や交代にはやむを得ない面があり、そこが行政の限界でもある。

宇都宮市では、1990年代からLRT新設が計画され、実現直前まで進んだ時期もあった。しかし、推進してきた市長は、LRTへの賛否が争点になった2008年の市

長選で、350億円余りを要する事業費や採算面に対する市民の疑問や反対意見に、口をつぐんでしまった。このため再選後、推進姿勢から後退せざるを得なくなり、政権交代も影響して、「10年ごろ開業」とみられていたスケジュールに大幅な遅れが生じている。

宇都宮市がたどった2004年以降の動きは、日本でLRT導入が進まない典型的事例として論じられる機会が多い<sup>6)</sup>。経緯を簡単に記す。

- 2004年 市長選で、LRT推進を訴えた新人が当選、栃木県知事と足並みがそろって落選候補陣営がLRT反対に回り、動き活性化。その後、推進・反対の市民団体設立。運動盛り上がる
- 2006年 地元大手のバス会社が反対表明。市がLRT導入推進室設置
- 2008年 市長選でLRTへの賛否が争点に。地元紙世論調査で「LRT反対」が賛成の2倍以上。現職が、選挙戦でLRT推進を主張せずに再選。再選後、市長の推進姿勢後退
- 2011年 2年前に見送った住民説明会スタート

このほか堺市では、2009年の市長選でLRT整備が争点の一つに浮上。反対派候補の当選で、「富山市の次」とみられていた実現は、大きく後退した。

#### (5) 新路線計画が関心を呼ばない広島市

札幌、宇都宮、堺の各市では、新路線計画が市長選で大きな関心事となった。しかし、国内で最も路面電車利用者が多い広島市では、電車を運行する広島電鉄（広電）が2010年5月に発表した新路線計画（図-2）に対する市民の関心が高まらない。現職引退に伴う11年4月の市長選でも、話題に上らなかった。

広電が17年開業を目指す「駅前大橋線」（0.5km）は、JR広島駅と約2km離れた市中心部との距離を短



図-2 広島電鉄が計画する駅前大橋線  
(出典：中国新聞2012年1月21日付朝刊)

縮して、15分前後かかる紙屋町地区まで10分程度で行けるようにする。構想は10年以上前からあり、利用者回復と電車の速達性向上が課題の広電や、デパートが閉店するなど客離れに悩む中心部の商業者は、駅前大橋線を「広島が本格的なLRT都市となり、先進的な街づくりが進展する」切り札と位置づける<sup>7)</sup>。

駅前大橋線の実現には、広島駅南口での歩行者、電車、バス、タクシー、自家用車のスペース配分を見直す広場の再整備が前提となる。広島市は2010年8月、交通、観光、福祉、まちづくりなどの有識者7人で構成する「広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会」（検討委）を発足。11年1月の検討委第2回会合で、広場への電車乗り入れ方法として、市は平面、地下、高架の3案と、事業費の試算（30億～300億円）を示した。

広島市は当初、2010年度中に採用案を絞り込む方針だったが、委員から事業費への異論などが相次いだ。市は、国や広電、バス、タクシーなど交通事業者による連絡調整会議を設けて、11年度中の結論に先送りした。しかし、松井一実氏が市長に就任して1年余りが過ぎた12年4月末時点でも、検討委第3回会合の開催は未定のみである。付け加えるなら、前任の市長が路面電車のLRT化に積極的だったのに対し、松井市長は路面電車へのスタンスを明らかにしていない。

#### 4. 予想外に高額なLRT整備費

##### (1) 富山市で浮き彫りになった「陰」の面

今や「日本の路面電車の優等生」と称えられる富山市。しかし、事業者やLRT計画がある都市への取材を進めると、富山市でLRTが実現したがゆえに浮き彫りになった「陰」の部分、関係者から聞くようになった。実際にかかるLRT整備費が「喧伝されていたよりも高額」という指摘である。

他の軌道系交通機関に対するLRTの最大の特長は、低廉な整備コストである。「自動車交通の妨げ」と路面電車を冷遇してきた国が、地方都市での公共交通手段の主役として路面電車の復活へと政策転換したのが1995年。建設省（現国土交通省）は当時、政策を転換した最大の理由を「（道路上に軌道を敷設する）路面電車の整備コストは、地下鉄やモノレール建設と比べて比較にならないほど安い」としていた<sup>8)</sup>。具体的には1km当たりの建設費を概算で、路面電車10億円、地下鉄300億円、モノレール100億円と示した。海外のLRTでも10～20億円と紹介されることが多い。

LRT整備に対する国の補助は、近年充実してきており、1km当たり10億円で整備できるなら、市の実質負担は5億円程度で済む。計画都市が増える要因の一つに

なっているのは、間違いない。

##### (2) 1km10億円のはずが、実際は30億円以上

富山市のケースを分析すると、富山ライトレールはえ7.6kmに58億円の事業費がかかった。1km当たり7～8億円である。ただし、路線の大半がJR富山港線の転用である点に注意を要する。北陸新幹線整備やJR富山駅付近連続立体交差事業に伴う国からの補助金が活用できたことも合わせて、「恵まれた条件がそろい、市の持ち出し（実質負担）が数億円で済んだ特殊事例」（広島市）との見方が多い。

関係者が「予想外」と指摘するのは、市内線環状線化事業である。940mを整備するのに30億3300万円を要した。市費の投入は17億5000万円にのぼり、しかも新線区間は単線である。「日本でのLRT整備には、聞いていたコストの2、3倍は優にかかると」（京福電鉄や岡山電気軌道）と、関係者は驚きを隠さない。

那覇市から沖縄市に向かう26kmの路線などのLRT整備計画がある沖縄県。その動向で注目したのは、推進主体であるはずの県の担当者が、富山市の事例を「成功」と判断していないことだ。「（成功例といわれる）富山市を含め、日本でLRTが成功した事例はないと考えている。なぜバスではいけないのか<sup>9)</sup>。県の試算では、事業費が2000億円近くに達する。経済団体や市民団体がLRTを推進しても、行政が容易にゴーサインを出すわけにはいかないだろう。

##### (3) 事業費と工法で意見対立

前述した広島電鉄の新路線計画では、広島市と広電の間で、事業費と乗り入れ構造をめぐる意見の隔たりが表面化している<sup>10)</sup>。

市が試算した事業費は、広島駅南口広場や駅前通りに軌道を敷く平面案が30億円。駅前大橋と猿猴川をくぐって広場の地下に至る地下案（写真-2）が250億～300



写真-2 地下に乗り入れた広島電鉄電車のイメージ図（広島電鉄提供）

億円。駅前大橋から勾配をつけて高架構造で進み、広場上空に電停を置く高架案が70億～100億円としている。

これに対し、広電は「(物理的・技術的に)可能な選択肢は地下案だけ」(越智秀信社長)と主張する。スペースの制約を受ける平面案と急勾配ができる高架案は無理だと強調し、独自試算では地下案でも140億円で済むとしている。一方の広島市は「広電の試算額では収まらず、3案を並行して検討する」(道路交通局)と反論。越智社長は「実現できない案の検討に時間を費やすのではなく、可能な地下案でやるかやらないかを判断すべきだ」<sup>11)</sup>と、市に決断を迫る。

## 5. LRTはまちづくりの手段

### (1) LRTより先に「どんな街にしたいのか」

広辞苑は2006年に出版した第6版で「LRT」を初めて掲載し、「都市の新交通システムの一つ。路面電車の性能を向上させるなどして、他の交通手段との連続性を高めたもの」と説明した。もう少し詳しく言えば、LRTとは、路面電車のシステム全体の性能を高め、他の交通モードと連続してトータルで便利な交通システムをつくることである。低床車の導入や新路線を整備することが本質ではなく、まちづくりとの一体性～地域に応じた持続可能なまちづくりの中で公共交通の役割をどう位置づけるのかが、より重要な問題といえる。

環境や高齢化対策、自動車偏重の交通体系からの脱却、中心部の空洞化防止などは、どれも解決が急がれる都市の課題である。これらを解決していくまちづくりの「手段」の一つとして、LRTという選択肢がある一方で、LRT自体が課題解決の特効薬ではない。地域が目指すまちづくりにLRTが不要と判断すれば、わざわざ造る必要はない。LRT導入が「目的」になれば、整備・運営コストをめぐる「黒字」「赤字」といった採算面中心の議論に陥ってしまうのは必至である。

広島市の駅前大橋線計画では、市、広電ともに「今後、広島市をどんな街にしたいのか」についてのビジョンを



写真-3 富山市内電車環状線「セントラム」

市民に示さないまま、事業費と乗り入れ構造の議論に終始している。地下案をみても、両者の試算額に開きはあまるものの、どちらも大都市都心の地下鉄建設に匹敵する金額である。地下案を推すのであれば、広島駅を横断して駅北地区(新幹線口)に達する可能性を持つ唯一の軌道系交通になることを念頭に、新幹線との乗り換え利便の向上や駅北で進む再開発、計画中のバスターミナルや医療施設集積ゾーンとの関係を説明する必要がある。

### (2) 市民の合意形成と公的資金投入

広島市民の間で新路線計画への関心が低いのは、まちづくりとの関係における情報や説明が不足していることが一因であろう。市内に19kmの路線網を持ち、日本一の路面電車利用者(2010年度3685万人)を数える都市であるが、日常生活の移動手段は自家用車にシフトしている。広電は、新路線の整備に十数億円を負担する考えを表明した。裏返せば、残りは公的資金の投入を当て込んでいる。マイカー利用者が圧倒的に多い中で、公的資金投入の妥当性を訴えて、市民の広範な理解を得ることが、新路線実現への最大の課題となるはずである。

宇都宮<sup>12)</sup>は、公共交通への公的資金投入に理解を広げていくためには、首長の明確なビジョンとリーダーシップ、行政担当者のアイデアと市民との対話を繰り返す熱意が求められる、と指摘している。ここまでの論をまとめると、LRT計画の多くが実現に至らない主な理由として、①自治体トップの方針が一貫せず、まちづくりとの関係も不明確。ゆえに、必要性について市民の合意形成ができない。②公共交通へのトップの関心薄く、複合的プロジェクトである都市交通計画で輻輳する利害関係の調整が十分にできない。③財政難の中、採算や需要面だけの議論に陥っている—ことが挙げられる。

### (3) 最後は人間関係が鍵に

公共のための事業は前世紀半ばごろまで、法律の裏付けや科学的・経済的合理性が整えば実行可能であった。しかし、市民の価値観が多様化した21世紀社会では、正解が一つとは限らなくなり、従って解決策は必然的に多様化する。その中で広範な合意を得ることは、事業の正当性を担保する最大の力になる。そのためには、事業の構想・計画段階から、市民に対して内容をオープンにし、積極的に広報することはもちろん、事業への参加、意見表明する機会などをつくっていく必要がある。

路面電車の新規開業が進む富山市(写真-3)や実現間近の札幌市は、トップの方針がぶれることなく、これらの課題を克服しながら事業を進めてきたことが功を奏した。LRTがまちづくりの切り札になるためには、市民に対する行政の説得力、その結果として両者の間に人間関係が築けるかどうかにかかっているといえる。

## 参考文献

- 1) 服部重敬：欧米におけるLRTの動向，pp.28-29，電気車研究会，鉄道図書刊行会，鉄道ピクトリアル 2011年8月号臨時増刊。
- 2) 前掲書 pp.28-29
- 3) 宇都宮浄人：鉄道復権－自動車社会からの「大逆流」一，pp.152，新潮社，2012。
- 4) NPO法人「公共の交通ラクダ」調査：全国のLRT検討状況，pp.107-108，人と環境にやさしい交通をめざす全国大会・論集編集委員会編，人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集 2010。
- 5) 札幌市役所ホームページ：札幌市長のページ「市民のみなさまへ」，2010年6月1日
- 6) 一例として，「富山の次が出ないLRTの焦燥」，pp.98-101，東洋経済新報社，週刊東洋経済 2010年4月3日号。
- 7) 広島市中央部商店街振興組合連合会：広島市長あて「路面電車新線（駅前通り線）の早期整備について」，2010年10月5日。
- 8) 中国新聞 1996年11月27日付夕刊。
- 9) 「次のLRTは札幌か沖縄か？」，pp.77-79，東洋経済新報社，週刊東洋経済臨時増刊 2011年7月8日号。
- 10) 中国新聞 2012年1月7日付朝刊。
- 11) 中国新聞 2012年1月22日付朝刊。
- 12) 宇都宮浄人：LRTをめぐる日本の現状と課題 pp.10-17，電気車研究会，鉄道図書刊行会，鉄道ピクトリアル 2011年8月号臨時増刊。

Does LRT System become the Savior of Urban Planning in Japan?

Takayuki SONOBE

全国のLRT検討状況(2010年11月7日現在)

NPO法人「公共の交通ラダ」調査を基に作成

	都市等	進捗度 (※1)	路面電車 (※2)	行政の動き	市民団体等 (※3)	新設・延伸計画等 (※4)	国交省資料 (※5)
1	札幌	AA	市営	市が3方面延伸計画	〇〇〇〇	ループ化実現へ	計画段階
2	函館	A	市営	市が検討	〇〇	空港への延伸模索	
3	盛岡	D			〇	市民団体が公開シンポ	
4	仙台	D		市は地下鉄選択	〇		
5	水戸	C			〇	市民が勉強会	
6	宇都宮	AA↓		2年遅れで説明会開始	〇	一部政党・バス会社反対	計画段階
7	前橋	D	(上毛電鉄)	上毛電鉄前橋乗り入れ	〇	市民構想	
8	さいたま	C			〇	市民運動	
9	柏	D		市総合交通計画検討の中で言及		LRT・BRT・エコライドを例示	
10	浦安	D		市長表明		浦安-新浦安-舞浜	
11	東京中央区	D		区が調査費	〇	銀座-晴海、環状2号利用	計画段階
12	東京新宿区	C	都営		△		
13	東京豊島区	B	都営	区グランドビジョンとしてLRT導入	〇	池袋駅東口回遊線を区が提案	計画段階
14	東京江東区	D		区が事業性を調査, 検討は凍結状態		新木場-亀戸貨物線活用案	
15	都電荒川線	D	都営	都が延伸構想	〇	新電停も	
16	東急世田谷線	A	東急		〇△	市民がバリアフリー構想	
17	多摩東部軸	D		都構想	△		
18	町田	D			〇	市民構想	
19	横浜	C			〇	市民構想	
20	いづみ野	C	(相鉄)	県委員会が答申		相鉄いづみ野線延伸計画	計画段階
21	川崎	D		市は地下鉄再検討	〇	商議所などシンポ	
22	藤沢	C		市長構想			
23	相模原	A		BRT検討中		市民にBRT反対とLRT構想	
24	新潟	B		市が新交通導入検討委	〇	BRT, モノレール案も	計画段階
25	富山	AAA	富山地鉄	2009年環状化完成	〇	上滝線LRT化計画, 富山大が構内周辺への延伸案	事業中
26	富山	AAA	富山ライトレール	三セク設立, 2006年開業		市内線直通計画	事業中
27	高岡	A	万葉線	三セク化	〇〇	両端で延伸構想	事業中
28	金沢	C		導入後退	〇〇	市民団体が新ルート提案	
29	福井	AAA	福井鉄道・(えちぜん鉄道)	県市でLRT推進	〇	えちぜん鉄道接続, 新駅, 駅前延伸	計画段階
30	松本	C		市が答申検討			
31	静岡	B		推進へ市が新組織	〇〇	商議所など4者導入検討委	計画段階
32	東駿河湾	C			△	JR線, 伊豆急線への結節とLRT新設	
33	浜松	B		市が検討, 議連結成	〇〇	市民団体が市に要望	
34	豊橋	A	豊橋鉄道	市が延伸構想	〇		
35	岐阜	D	(旧名鉄)	関市など復活検討	〇〇		
36	桑名	D	(三岐鉄道)		△	北勢線市内延伸構想	
37	四日市	C		市が構想		中心部に2.2km	
38	大津	C	京阪電鉄	県が調査	〇〇		
39	京都	A↓			商△	歩くまち京都憲章制定	
40	京都	A			〇〇	市民構想を市に提出	
41	京都・今出川	A↓	京福・(叡電)	市の姿勢後退	〇	市民が事業計画作成	
42	京都・右京	A	京福電鉄	市の重点	〇	宅配便を嵐電で輸送	
43	大阪	C			△	関西土木学会など構想	
44	大阪南部	A	阪堺電軌		〇	バリアフリー事業	

	都市等	進捗度 (※1)	路面電車 (※2)	行政の動き	市民団体等 (※3)	新設・延伸計画等 (※4)	国交省資料 (※5)
45	大阪南部	C	阪堺電軌	大阪市創造都市計画		阿倍野地区で延伸	
46	堺	AA	阪堺電軌	市は存続決定。東西線は白紙	〇〇〇	活性化市民案を市に提出。13年春低床車導入	計画段階
47	枚方	D			〇	市民構想	
48	箕面	D			〇	市民構想	
49	伊丹空港	C		兵庫県が調査開始			
50	神戸	B		市がシンポ開催	△△	市と市民が連携へ	
51	和歌山	C	(和歌山電鉄)	旧南海貴志川線存続	〇〇	事業者はLRT化視野	
52	松江	B	(JR・一畑)	JR・一畑電車との接続など4案	〇	市が本格検討	計画段階
53	岡山	A	岡山電軌	市交通戦略で環状化構想	商〇	市と商議所が交通戦略提携会議	計画段階
54	吉備線	AA	(JR)	岡山、総社両市で議連	商〇	JR西と両備が協力覚書	計画段階
55	広島	AA	広島電鉄	延伸案本格検討	〇	広電が事業費試算、信用乗車実験	計画段階
56	東広島	C			△	JR駅と広島大接続構想	
57	高松	B	(琴電)	琴電LRT化など議論	〇	琴電高架化見直しとリンク	計画段階
58	松山	AA	伊予鉄道	市が交通計画調査	△	松山駅西部延伸計画	計画段階
59	高知	A	土佐電鉄	県市が協調	〇〇	高知駅前乗り入れ実現、みなし上下分離方式提案	
60	福岡	D	(西鉄)		企業群	財界と西鉄が都心に導入検討	
61	北九州	C	(西鉄)	市議会が勉強会発足	△		
62	長崎	B	長崎電軌	市が構想中	〇〇	駅前開発、港湾部で路線検討	計画段階
63	熊本	B	市営	市は延伸保留	△	水前寺駅結節改良、GPSでの運行管理検討	計画段階
64	熊本電鉄	B	(熊本電鉄)		〇	LRT化遠のく	計画段階
65	大分	C			同	同友会が将来像として提言	
66	宮崎	C		橘通公園化実験	〇	環境市民活動スタート	
67	鹿児島	AA	市営	港への新路線に調査費		港への新路線5案選定	
68	那覇名護	A		市が予算化、バスで実験	同〇〇〇	同友会、市民が構想	

NPO 法人「公共の交通ラクダ」（岡山市）の調査を基に、筆者が本論に必要な項目を抜粋した上で、趣旨を変えない範囲で加筆、字句修正し、内容を補足した。（※4）「新設・延伸計画等」の項目は、2012年4月までに筆者が得た情報を加えた。（※5）「国交省資料」の項目は、国土交通省が2011年2月に、新交通システム推進議員連盟（LRT議連）総会に提出した資料で、筆者が加えたものである。

公共の交通ラクダ作成資料の出典：全国のLRT検討状況、pp.107-108、人と環境にやさしい交通をめざす全国大会・論集編集委員会編、人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集2010。

（※1）AAA：実現，AA：実用段階，A：実験具体化，B：公的に認知，C：構想段階，D：停滞。いずれも、公共の交通ラクダによる発表当時の評価である。

（※2）路面電車は、特記がない限り現存する路線で、過去に存在した路線は記していない。かつこ内はLRT検討状況に関係がある鉄道路線である。

（※3）〇：市民団体，商：商工会議所，同：経済同友会，△：その他の団体。市民団体はの数は〇で表した。いずれも、公共の交通ラクダによる発表当時の判断である。

（※5）国土交通省は、新交通システム議連総会に提出した資料で、行政が関与しているLRT事業と、既存路面電車の延伸を含むLRT事業検討計画がある都市として、全国で18都市を挙げた。該当する自治体のうち、本表で2つの事業を抱えている富山市、岡山市、熊本市は、どちらの事業にも「事業中」または「計画段階」と記した。国交省が「神奈川県」として示した都市は、その事業内容を勘案して、いずみ野市に加えた。

上記以外にもLRT計画や構想がある。筆者が把握しているプランには、石巻市など東日本大震災被災によるJR長期運休の沿線都市、茨城県、名古屋市、大阪府による大阪市内案がある。

表-1 全国のLRT検討状況  
(NPO 法人「公共の交通ラクダ」の調査を基に作成)