

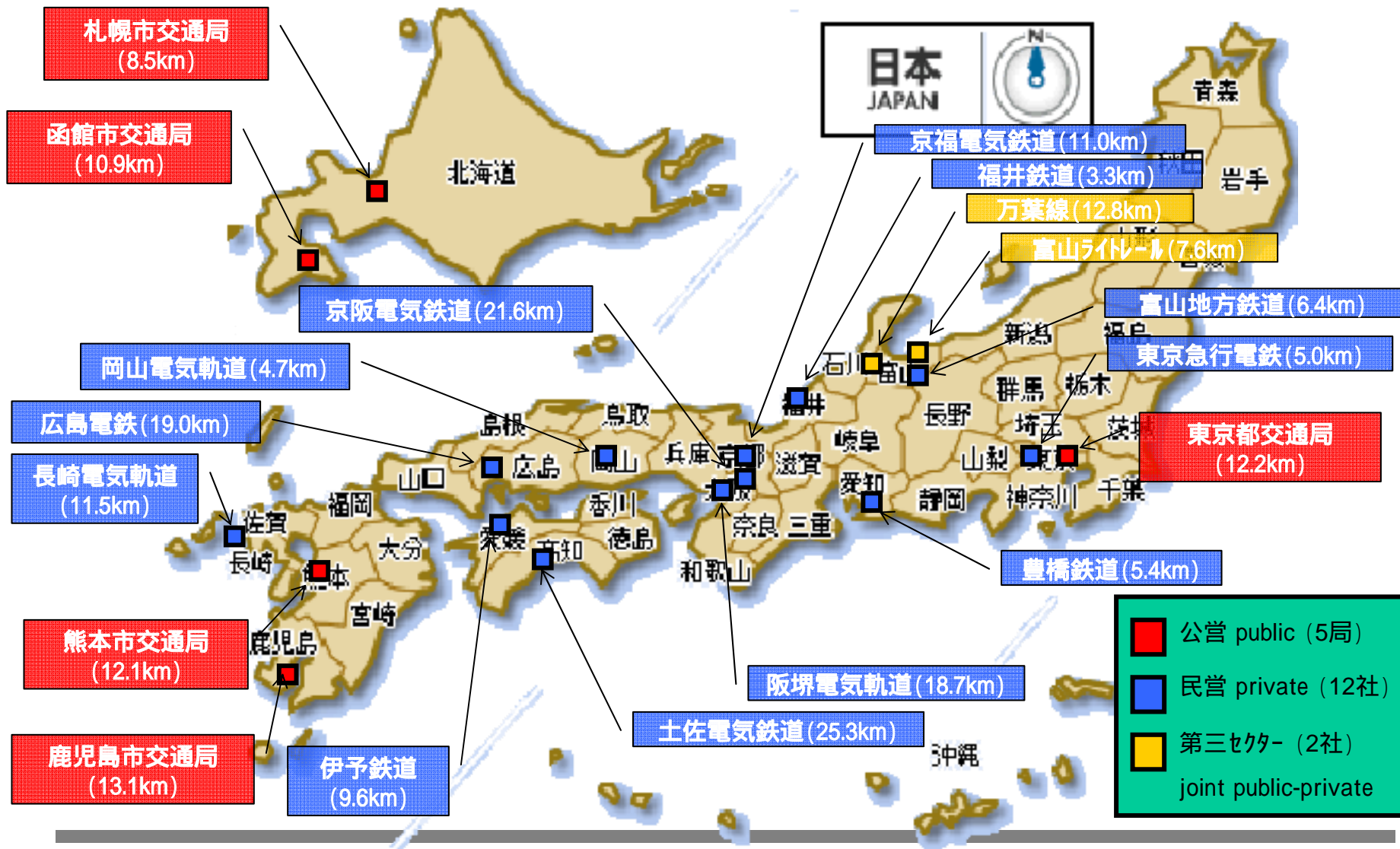
第2回「人間重視の道路創造研究会」
日本における最近のLRT事情

平成20年10月21日

全国路面軌道連絡協議会
専務理事 堀江裕明

全国路面軌道連絡協議会加盟局社 (19局社)

Japan Tramway Transit Association members



軌道事業の経営指標

～ 営業収入 ～

1. 営業収支表（その1）

平成20年3月31日

内 容 局社名	営業収入														
	旅客収入										営業収入合計				
	定 期						定 期 外			合 計			百 万 円		
	通 勤 %		通 学 %		%			百 万 円 (100%)			百 万 円				
18 年度	19 年度	対前年 実績比	18 年度	19 年度	対前年 実績比	18 年度	19 年度	対前年 実績比	18 年度	19 年度	対前年 実績比	18 年度	19 年度	対前年 実績比	
札幌市交通局	6.9	6.8	96.3	2.0	1.9	92.8	91.1	91.3	97.9	1,058	1,033	97.7	1,117	1,091	97.7
函館市交通局	4.5	4.3	94.7	1.0	1.0	99.1	94.5	94.7	99.3	1,036	1,027	99.1	1,081	1,073	99.3
東京都交通局	34.3	35.2	102.7	3.1	3.0	96.9	62.6	61.7	98.6	2,395	2,397	100.1	2,515	2,532	100.7
東京急行電鉄株式会社	27.0	26.2	100.2	5.7	5.6	101.5	67.3	68.2	104.6	1,867	1,928	103.3	1,917	1,975	103.0
富山地方鉄道株式会社	15.8	16.7	107.4	14.3	13.8	98.1	69.9	69.5	101.0	492	500	101.6	551	547	99.3
富山ライトレール株式会社	17.9	17.4	108.3	9.4	9.6	113.8	72.7	73.0	111.9	228	254	111.4	276	327	118.5
万葉線株式会社	12.4	12.1	95.9	13.7	14.5	104.0	73.9	73.4	97.6	176	173	98.3	192	191	99.5
福井鉄道株式会社	9.2	9.8	103.4	22.0	21.4	94.5	68.8	68.8	97.1	346	336	97.1	376	365	97.1
豊橋鉄道株式会社	14.7	15.2	103.1	9.4	9.6	101.8	75.9	75.2	98.8	322	321	99.7	386	386	100.0
京阪電気鉄道株式会社	26.5	26.2	101.7	6.3	5.9	96.3	67.3	67.9	103.8	1,787	1,838	102.9	2,130	2,196	103.1
京福電気鉄道株式会社	16.5	15.7	99.8	2.7	2.5	97.1	80.8	81.8	106.2	1,007	1,056	104.9	1,096	1,137	103.7
阪堺電気軌道株式会社	18.8	19.3	100.0	4.4	4.7	104.0	76.8	76.0	96.4	1,253	1,220	97.4	1,339	1,304	97.4
岡山電気軌道株式会社	5.2	5.1	97.0	7.6	7.3	95.0	87.2	87.6	99.3	361	357	98.9	411	407	99.0
広島電鉄株式会社	7.9	8.0	102.3	3.0	3.0	101.0	89.1	89.0	100.9	4,269	4,313	101.0	4,535	4,704	103.7
伊予鉄道株式会社	11.5	12.1	103.7	2.6	2.5	94.8	85.9	85.4	98.0	841	829	98.6	886	887	100.1
土佐電気鉄道株式会社	18.7	21.5	111.7	5.8	5.7	95.5	75.5	72.8	93.7	986	958	97.2	1,063	1,034	97.3
長崎電気軌道株式会社	4.3	4.3	98.6	4.9	5.2	104.7	90.8	90.5	98.3	1,697	1,674	98.6	1,744	1,722	98.7
熊本市交通局	5.4	6.2	114.5	3.4	3.4	99.7	91.2	90.4	98.9	1,108	1,105	99.7	1,220	1,210	99.2
鹿児島市交通局	9.2	9.2	98.2	4.7	4.9	102.4	86.1	85.9	98.0	1,419	1,394	98.2	1,634	1,632	99.9
合計										22,648	22,713	100.3	24,469	24,720	101.0

注1. 営業外及び特別損益は、除く。

注2. 人件費は退職金、引当金、年金、賞与、付帯人件費を含む人件費総額とする。

注3. 旅客収入、費用の各項目は、合計を100%としての割合を記入。

軌道事業の経営指標

～ 営業費用・営業収支・営業係数～

局社名	営業費用									営業収支		営業係数		
	人件費			修繕費			費用合計			収入－費用		費用／収入		
	18年度	19年度	対前年実績比	18年度	19年度	対前年実績比	18年度	19年度	対前年実績比	18年度	19年度	18年度	19年度	対前年実績比
札幌市交通局	59.9	59.4	98.9	13.6	13.6	99.8	1,274	1,271	99.8	▲ 157	▲ 180	114.1	116.5	102.1
函館市交通局	49.9	51.8	107.9	21.2	19.1	93.7	1,164	1,210	104.0	▲ 83	▲ 137	107.7	112.8	104.7
東京都交通局	56.5	56.8	105.2	13.3	13.4	105.4	2,397	2,508	104.6	118	24	95.3	99.1	103.9
東京急行電鉄株式会社	40.7	39.7	101.8	11.4	16.9	154.7	2,146	2,239	104.3	▲ 229	▲ 264	111.9	113.4	101.3
富山地方鉄道株式会社	61.1	67.7	100.6	4.7	5.2	100.4	401	364	90.8	150	183	72.8	66.5	91.4
富山ライトレール株式会社	46.9	38.5	108.2	25.6	31.9	164.3	377	497	131.8	▲ 101	▲ 170	136.6	152.0	111.3
万葉線株式会社	59.0	60.2	100.1	16.5	17.7	105.2	259	254	98.1	▲ 67	▲ 63	134.9	133.0	98.6
福井鉄道株式会社	61.8	58.7	89.9	8.9	9.9	105.3	415	393	94.7	▲ 39	▲ 28	110.4	107.7	97.6
豊橋鉄道株式会社	50.6	49.1	100.1	27.4	24.0	90.3	383	395	103.1	3	▲ 9	99.2	102.3	103.1
京阪電気鉄道株式会社	38.8	34.9	90.9	6.5	8.6	133.7	3,936	3,976	101.0	▲ 1,806	▲ 1,780	184.8	181.1	98.0
京福電気鉄道株式会社	40.5	37.8	101.9	6.6	5.8	96.0	1,118	1,221	109.2	▲ 22	▲ 84	102.0	107.4	105.3
阪堺電気軌道株式会社	54.5	54.5	104.5	20.0	21.2	110.7	1,453	1,518	104.5	▲ 114	▲ 214	108.5	116.4	107.3
岡山電気軌道株式会社	60.1	62.0	101.9	9.8	5.9	59.5	402	397	98.8	9	10	97.8	97.5	99.7
広島電鉄株式会社	67.4	64.1	98.0	4.4	6.1	142.9	3,988	4,110	103.1	547	594	87.9	87.4	99.4
伊予鉄道株式会社	61.9	54.5	90.3	7.5	9.3	127.2	970	995	102.6	▲ 84	▲ 108	109.5	112.2	102.5
土佐電気鉄道株式会社	73.0	63.0	88.8	5.0	5.2	107.1	1,054	1,085	102.9	9	▲ 51	99.2	104.9	105.8
長崎電気軌道株式会社	71.0	71.0	101.5	7.0	7.4	107.3	1,683	1,709	101.5	61	13	96.5	99.2	102.8
熊本市交通局	63.5	66.2	100.6	7.2	4.9	65.7	1,812	1,748	96.5	▲ 592	▲ 538	148.5	144.5	97.3
鹿児島市交通局	70.7	68.2	100.9	4.8	4.4	95.8	1,472	1,539	104.6	162	93	90.1	94.3	104.7
合計							26,704	27,429	102.7	▲ 2,235	▲ 2,709	109.1	111.0	101.7

LRT化への取り組み状況

- LRTの特性

人と環境にやさしい

速達性・定時性

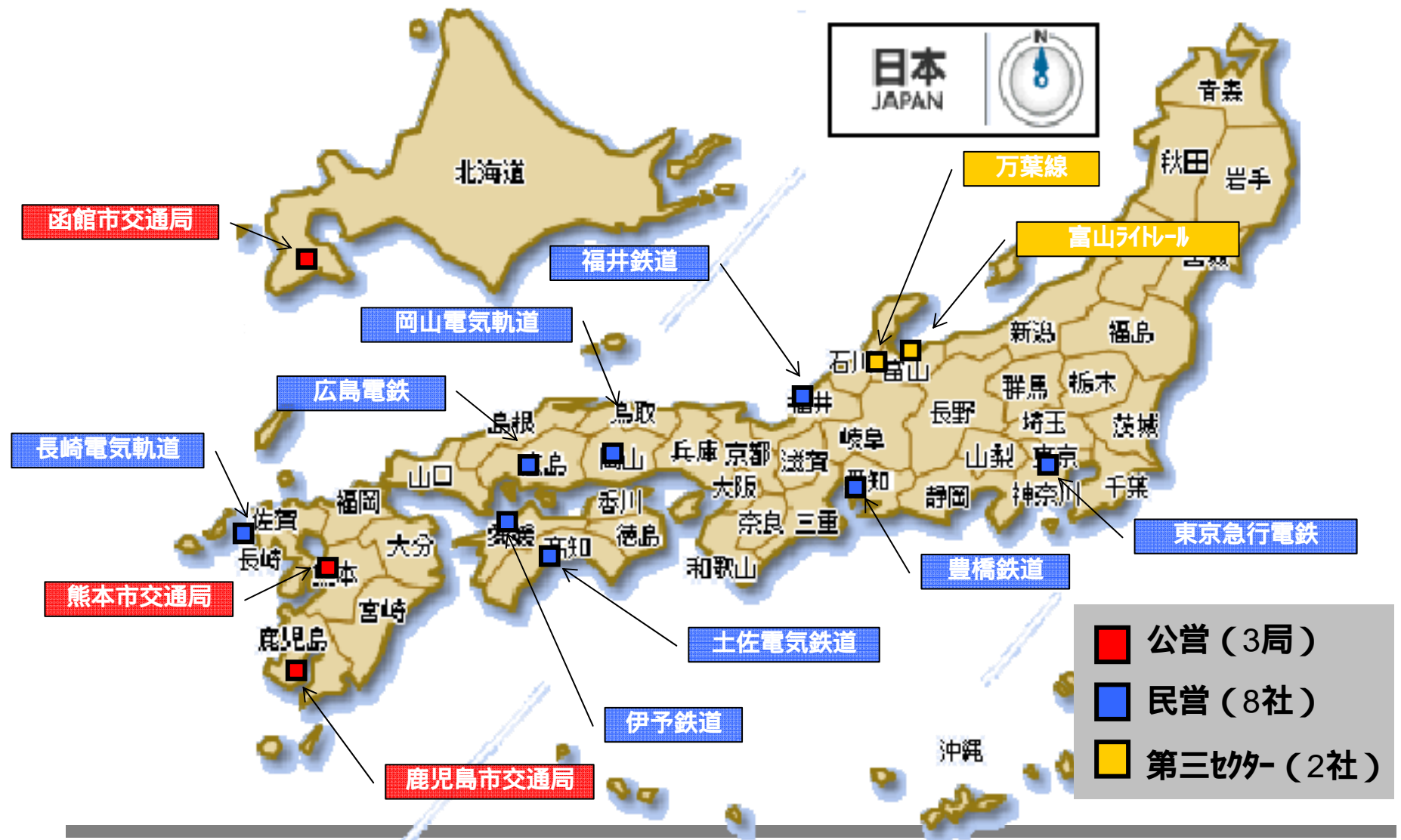
輸送力

市街地の活性化

道路渋滞の緩和

建設コストが安価

LRT車両導入都市（13局社）



熊本市交通局



車体寸法mm L × W × H	18,550 × 2,350 × 3,546
定員	76人（座席24人）
最高運転速度	40 km/h (設計性能70 km/h)
製作担当会社	(株)新潟鐵工所 ABB・Daimler-Benz Transportation
導入編成数 (両数)	5編成
運行開始日	1997年8月2日
車両価格	210,000千円

広島電鉄株式会社



車体寸法mm L × W × H	30,520 × 2,450 × 3,645
定員	1 5 3 人 （座席 5 2 人）
最高運転速度	6 0 k m / h (設計性能 8 0 k m / h)
製作担当会社	シーメンス社 アルナ工機(株)
導入編成数 (両数)	1 2 編成
運行開始日	1999年6月9日
車両価格	340,000千円

東京急行電鉄株式会社



車体寸法mm L × W × H	23,980 × 2,500 × 3,945
定員	1 3 2 人 （座席 3 2 人）
最高運転速度	4 0 k m / h
製作担当会社	東急車輛（株）
導入編成数 （両数）	1 0 編成
運行開始日	1999年7月11日
車両価格	— 千円

福井鉄道株式会社・豊橋鉄道株式会社



車体寸法mm L × W × H	14,780 × 2,220 × 3,880
定員	72人（座席30人）
最高運転速度	40 km/h （設計性能60 km/h）
製作担当会社	日本車輛製造（株）
導入編成数 （両数）	福井鉄道 2両 豊橋鉄道 1両
運行開始日	福井鉄道 2006年4月1日 豊橋鉄道 2005年8月2日 2000年7月名古屋鉄道で導入
車両価格	156,000千円

鹿児島市交通局



車体寸法mm L × W × H	14,000 × 2,450 × 3,750
定員	58人（座席18人）
最高運転速度	40 km/h
製作担当会社	アルナ工機(株)
導入編成数 (両数)	9編成
運行開始日	2002年1月15日
車両価格	178,000千円

伊予鉄道株式会社



車体寸法mm L × W × H	12,000 × 2,230 × 3,800
定員	47人（座席20人）
最高運転速度	40 km/h
製作担当会社	アルナ工機（株）
導入編成数 （両数）	10両
運行開始日	2002年3月19日
車両価格	180,000千円

土佐電気鉄道株式会社



車体寸法mm L × W × H	17,500 × 2,230 × 3,995
定員	71人（座席28人）
最高運転速度	40 km/h (設計性能60 km/h)
製作担当会社	アルナ工機(株)
導入編成数 (両数)	1編成
運行開始日	2002年4月16日
車両価格	190,000千円

函館市交通局



車体寸法mm L × W × H	12,390 × 2,450 × 3,700
定員	60人（座席26人）
最高運転速度	40 km/h
製作担当会社	アルナ工機(株)
導入編成数 (両数)	1編成
運行開始日	2002年4月22日
車両価格	100,000千円

岡山電気軌道株式会社



車体寸法mm L × W × H	18,000 × 2,400 × 3,407
定員	74人（座席20人）
最高運転速度	40 km/h (設計性能70 km/h)
製作担当会社	(株)新潟鐵工所
導入編成数 (両数)	1編成
運行開始日	2002年7月5日
車両価格	240,000千円

万葉線株式会社



車体寸法mm L × W × H	18,400 × 2,400 × 3,407
定員	80人 (座席30人)
最高運転速度	40 km/h (設計性能70 km/h)
製作担当会社	新潟トランス (株) Bombardier transportation
導入編成数 (両数)	4編成
運行開始日	2004年1月21日
車両価格	220,000千円

長崎電気軌道株式会社



車体寸法mm L × W × H	15,100 × 2,300 × 3,740
定員	63人（座席28人）
最高運転速度	40 km/h (設計性能60 km/h)
製作担当会社	アルナ車両(株)
導入編成数 (両数)	3編成
運行開始日	2004年3月1日
車両価格	220,000千円

広島電鉄株式会社



車体寸法mm L × W × H	30,000 × 2,450 × 3,645
定員	149人（座席56人）
最高運転速度	60 km/h (設計性能80 km/h)
製作担当会社	近畿車輛(株) 三菱重工業(株) 東洋電機製造(株)
導入編成数 (両数)	10編成
運行開始日	2005年3月30日
車両価格	320,000千円

富山ライトレール株式会社



車体寸法mm L × W × H	18,400 × 2,400 × 3,407
定員	80人 (座席28人)
最高運転速度	60 km/h (設計性能70 km/h)
製作担当会社	新潟トランス (株) Bombardier transportation
導入編成数 (両数)	7編成
運行開始日	2006年4月29日
車両価格	224,000千円

函館市交通局



車体寸法mm L × W × H	18,000 × 2,450 × 3,750
定員	62人（座席31人）
最高運転速度	40 km/h
製作担当会社	アルナ車両(株)
導入編成数 (両数)	1編成
運行開始日	2007年4月26日
車両価格	220,000千円

鹿児島市交通局

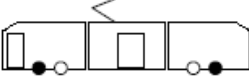


車体寸法mm L × W × H	18,000 × 2,450 × 3,750
定員	78人（座席24人）
最高運転速度	40 km/h
製作担当会社	アルナ車両
導入編成数 （両数）	4編成
運行開始日	2007年4月26日
車両価格	220,000千円

今年度導入予定の超低床車両 (LRV)

豊橋鉄道 2008年12月下旬導入

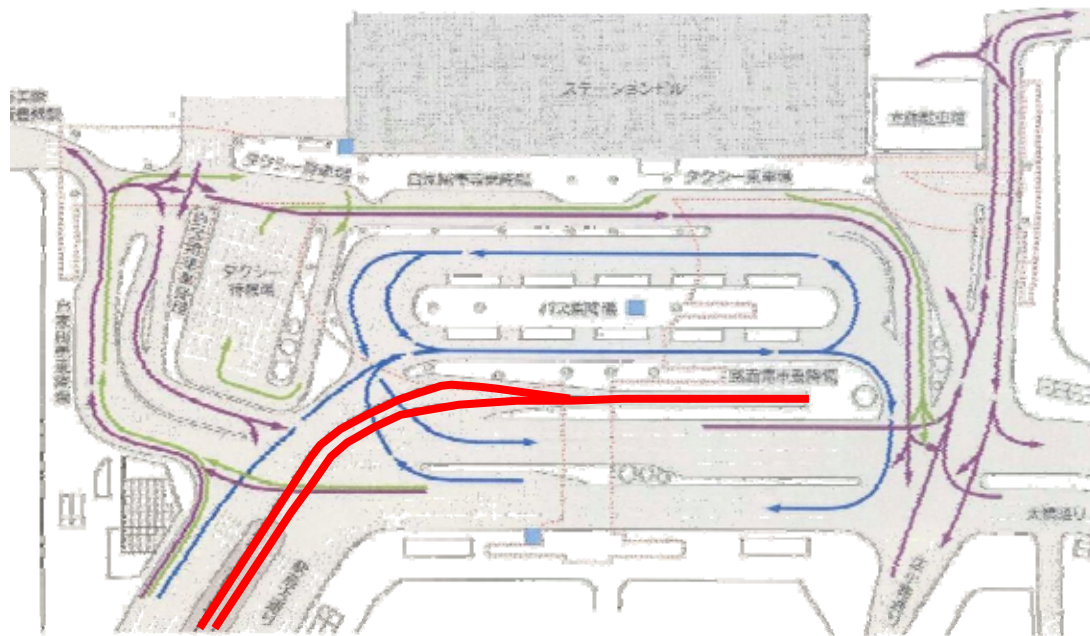


項目	仕様	備考
編成	3車体連接2台車  ●は動軸	アルナ車両:リトルタンサー type Ua
車両形式	T1000 形	
運行方式	両運転台 ワンマン運転(前乗り後降り)	
定員	74名 (内座席29:折畳4含む)	
重量	約23t (最大荷重31.25t:200%乗車時)	
最大寸法 (mm)	長	16200
	幅	2400 (最小通路幅800mm以上)
	高	3850(パンタ折畳) 350(乗降口床面)
電気方式	DC600V (電圧変動400V~650V)	
線路条件	軌間:1067mm (車輪バックゲージ994mm) 最急勾配:32.54‰、最急曲線半径:20m	
車両性能	最高運転速度40km/h 加速度:2.5/km/h/s(定員時) 減速度:常用4.3km/h/s、非常:5.0km/h/s (定員時)	

交通結節点改善事業

豊橋市・豊橋鉄道

(JR豊橋駅前広場への電停乗り入れ事業 平成10年2月供用開始)



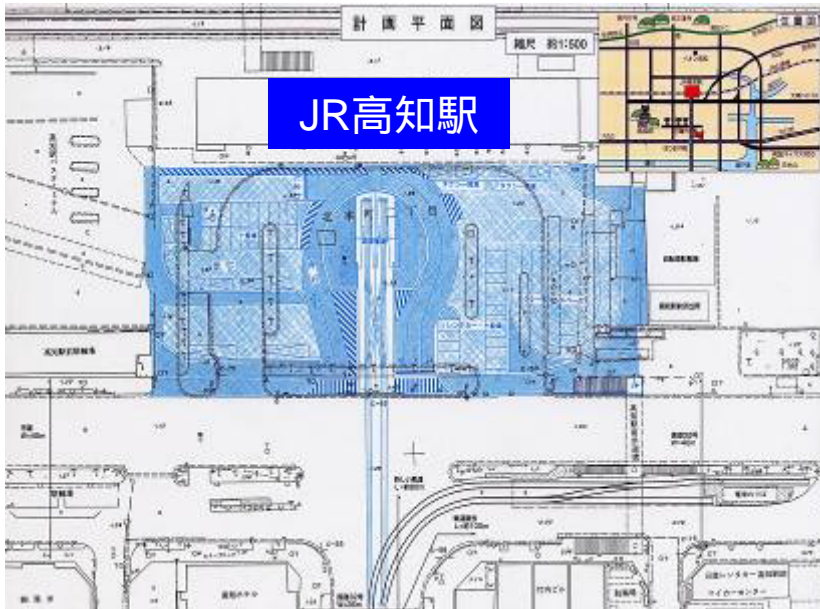
地平面動線図

- ← バス
- ← タクシー
- ← 自動車
- ペDESTリアンデッキ(人工地盤)
- エレベーター

交通結節点改善事業

高知市・土佐電気鉄道

(JR高知駅前広場路面電車暫定乗り入れ事業 平成13年3月供用開始)



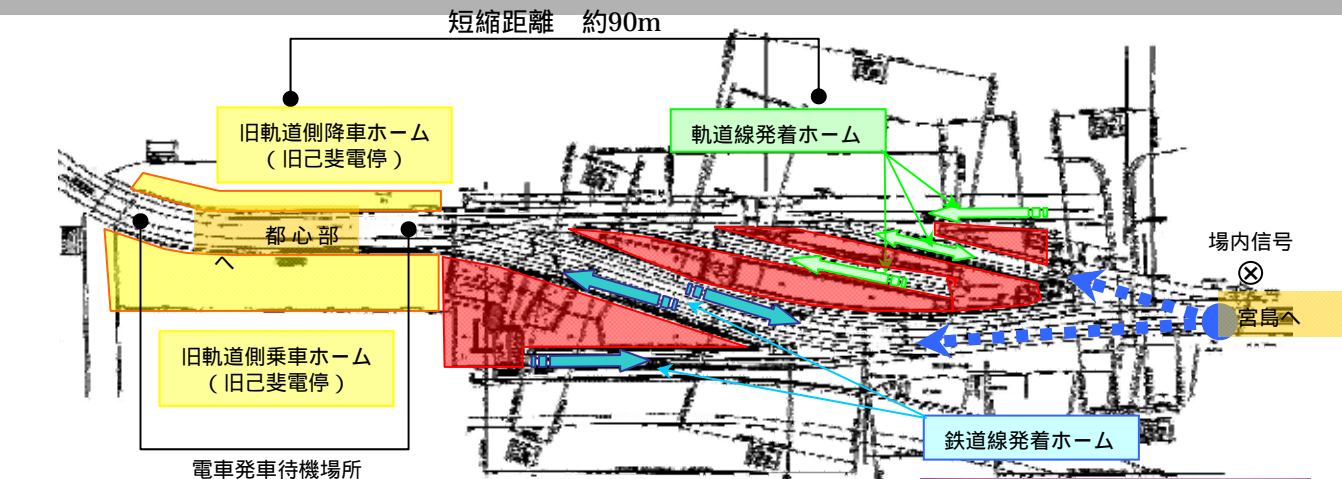
(左上) 乗り入れ平面図

(右上写真) 整備前

(右下写真) 整備後

交通結節点改善事業 -1 広島市・広島電鉄

(広電西広島停留場の整備 (平成13年11月供用開始))



広電西広島駅全景



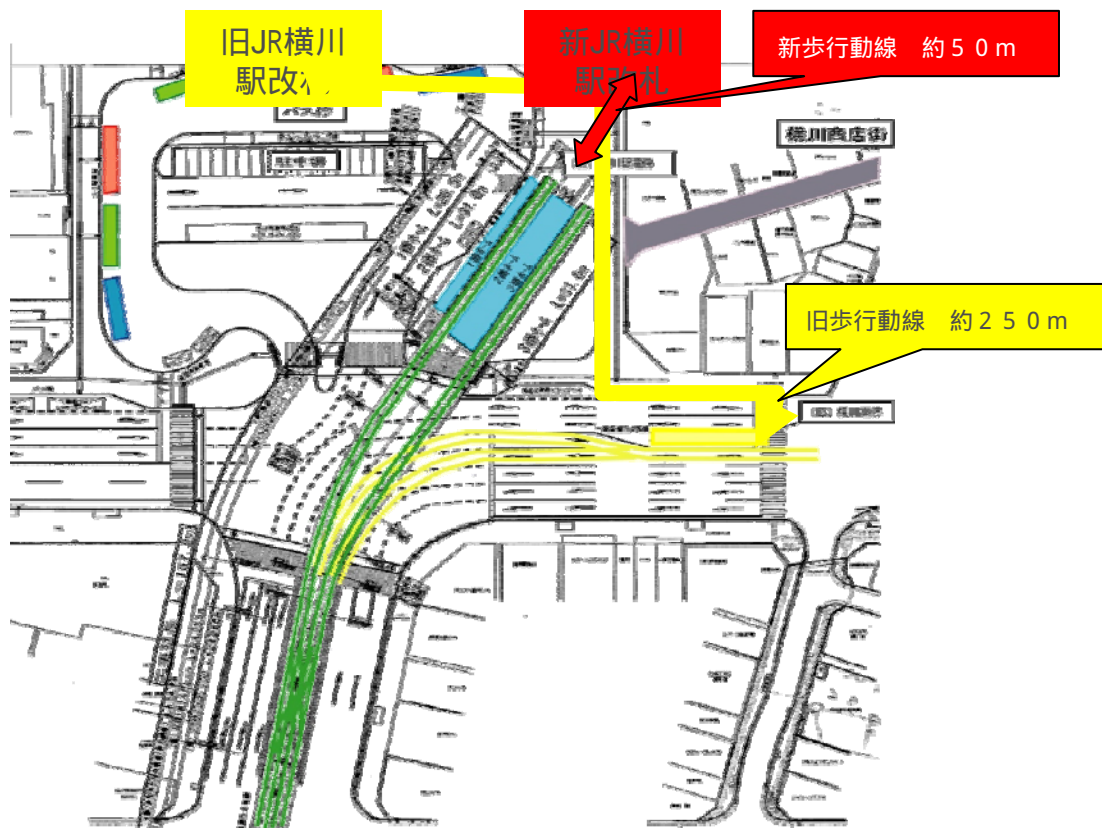
開放感溢れるプラットフォームホーム



地域のランドマークとなったドーム型屋根

交通結節点改善事業 -2 広島市・広島電鉄

(JR横川駅前広場への電停乗り入れ事業 平成15年3月供用開始)



整備前



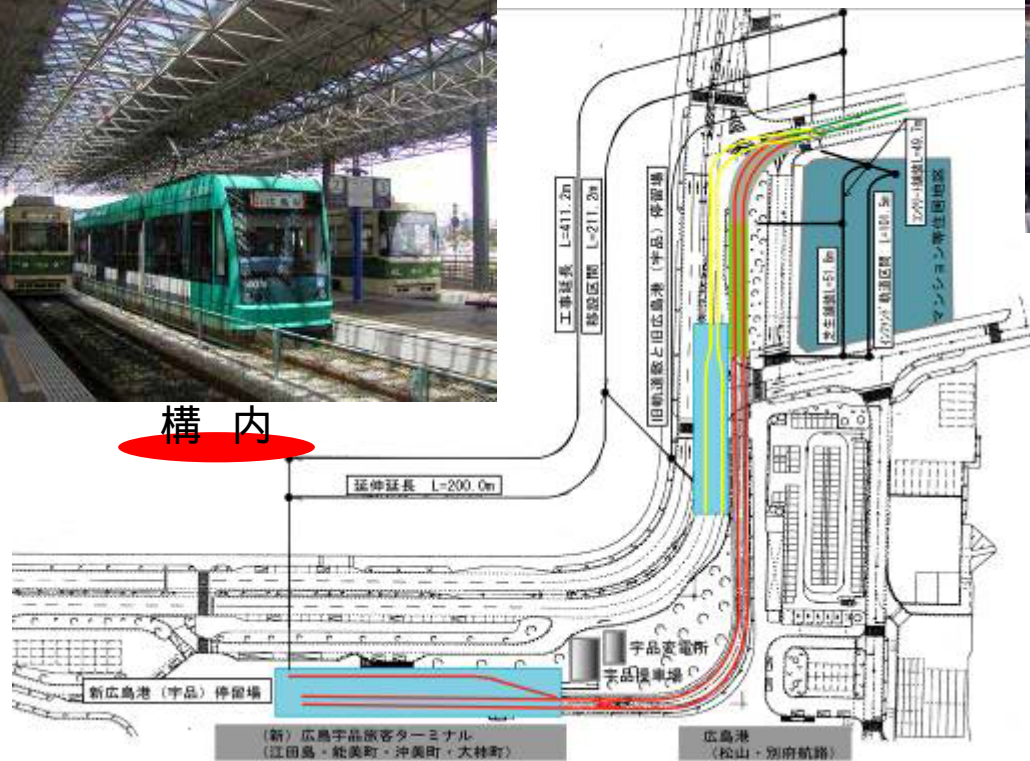
整備後

交通結節点改善事業 -3 広島市・広島電鉄

(広島港停留場移設事業 平成15年3月供用開始)



構内



広島港宇品旅客ターミナル
(新) 広島宇品旅客ターミナル
(江田島・能美町・沖美町・大林町)



整備前



整備後

交通結節点改善事業

鹿児島市交通局

(西鹿児島駅東口駅前広場整備事業に伴う軌道移設工事 平成15年1月供用開始)



最近の電停整備状況

富山ライトレール・富山駅北電停



富山港線の路線特性から、海を感じさせるマストをモチーフとして展開したスマートなデザイン。

最近の電停整備状況

広島電鉄・鷹野橋電停/原爆ドーム前電停

有効幅員2mのバリアフリー化された電停。



鷹野橋電停



原爆ドーム前電停

諸外国での電停の活用方策

諸外国での広告付き電停



ドイツの広告付き電停の事例

電車・バス 乗継円滑化事業

富山ライトレール（岩瀬浜駅）



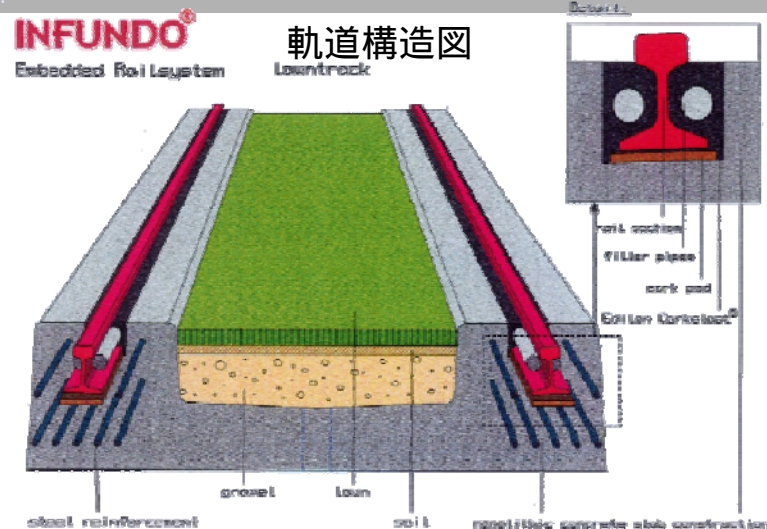
電車・バス 乗継円滑化事業

広島電鉄（廿日市市役所前駅）

広電宮島線 「廿日市市役所前駅(平良)」



樹脂固定軌道



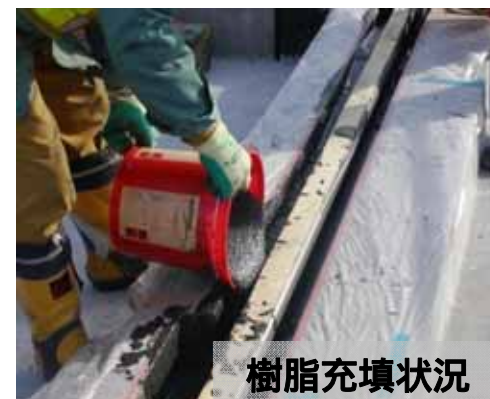
樹脂固定軌道の特徴は、路盤への固定方法である。通常レールは、犬釘などの金具を用いて枕木やスラブ軌道に固定されるのに対し、樹脂固定軌道の工法はコンクリートの路盤に設けられた溝にレールを埋め込み、樹脂を流し込んで固定する。

< 特徴 >

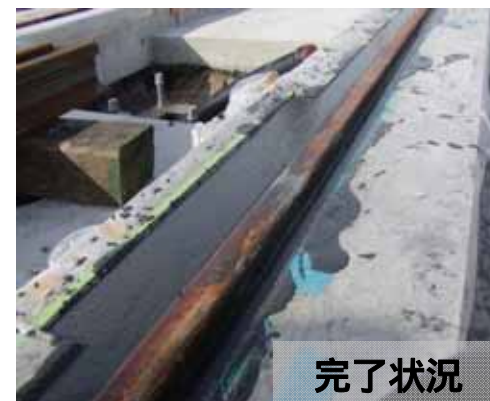
1. 経年変化による軌道狂いは発生せず、長い寿命を実現。
2. レールは適度な弾性支持をしており波状磨耗はほとんどなし。
3. 車両走行により発生する、騒音・振動を抑制。
4. 舗装した軌道で、締結金具等の埋設物が無いため点検が不要。
5. 道床はコンクリート製で、交差点での自動車交通荷重にも対応。
6. レール交換は、舗装を痛めることなく樹脂部切断のみで可能。
7. 雨水の浸入は完全に防止可能。
8. 樹脂は絶縁体で、漏電電流による電食の心配なし。
9. 建設費と保全費を合わせたライフサイクルコストは他方式より優位。



レール敷設状況



樹脂充填状況



完了状況

樹脂固定軌道導入状況

熊本市・熊本市交通局

熊本市交通局上熊本車両基地 約115m



事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
熊本市	上熊本駅前停留所付近	115m	複線	平成13年度～平成14年度
熊本市	辛島町、西辛島町交差点付近	170m	複線	平成15年度
熊本県	祇園橋付近	80m	複線	平成16年度

樹脂固定軌道導入状況

広島市・広島電鉄



事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
広島県	南区宇品海岸通り1丁目	101m	複線	平成14年度～平成15年度

樹脂固定軌道導入状況

福井市・福井鉄道



事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
福井市	西武ダルマ屋前～福井駅	270m	複線 38m 単線232m	平成15年度

樹脂固定軌道導入状況

京都市・京福電気鉄道



事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
京都市	葛野大路交差点	25m	単線	平成16年度

樹脂固定軌道導入状況

函館市・函館市交通局



函館駅前渡り線分岐器



湯の川折返し線分岐器

事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
函館市	函館駅前渡り線分岐器	33.3m	-	平成17年度
函館市	湯の川折返し線分岐器	18.6m	-	平成17年度

樹脂固定軌道導入状況

富山市・富山ライトレール



事業者	区間	延長	単複の区別	事業年度
富山市	富山駅北口～奥田中学校前	1.1 k m	単線	平成17年度

芝生軌道の整備事例

高知市・土佐電気鉄道（事業年度 平成14年度）



大橋通～高知城前間

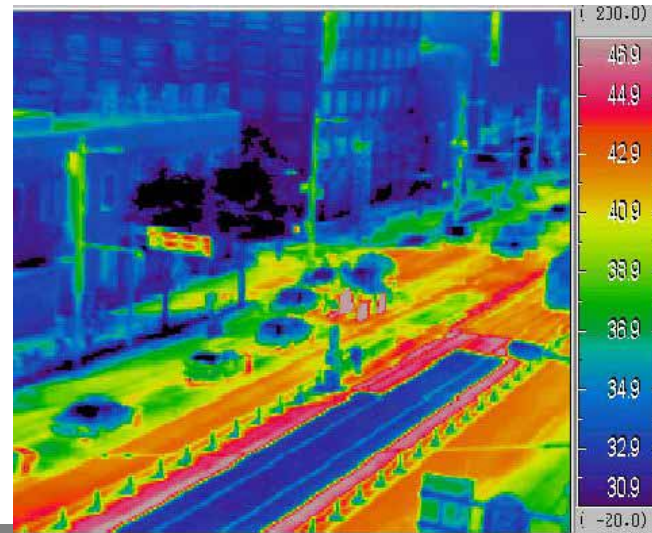
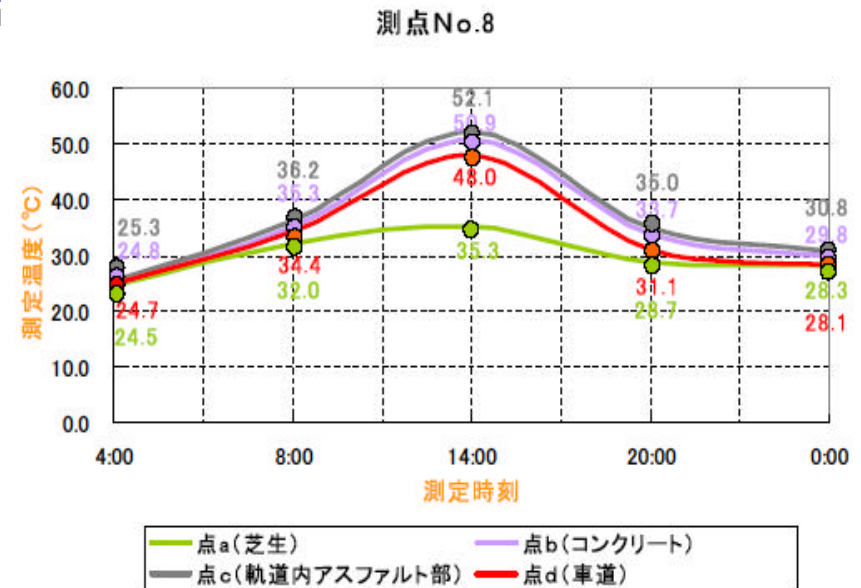


棧橋通一丁目電停前

項目	内容
施工概況	〔場所〕 大橋通～高知城前〔施工距離〕 L = 175.5m(複線) 〔工法〕 エルトロ芝、布コンテナ方式アドバンスターフ工法 〔事業主体〕 国土交通省 〔場所〕 棧橋通一丁目電停〔施工延長〕 L = 60m(複線) 〔工法〕 エルトロ芝、不織布方式アドバンスターフ工法 〔事業主体〕 高知県
効果	都市景観の向上、自動車の軌道敷内進入の抑制、都市環境の改善 ヒートアイランド現象の抑制、軌道車輪の金属音の低減

サーモグラフィー調査 (土佐電気鉄道)

項目	内容
調査場所	国道32号線 本町3丁目高知城前
調査日時	2003年(平成15年)8月19日 16時20分撮影
結果	気温30 芝生軌道部分の表面温度33 車道部分の表面温度41



-出典-
緑化軌道の効果と維持管理

芝生軌道の整備事例 -1

広島市・広島電鉄（事業年度 平成14～15年度）



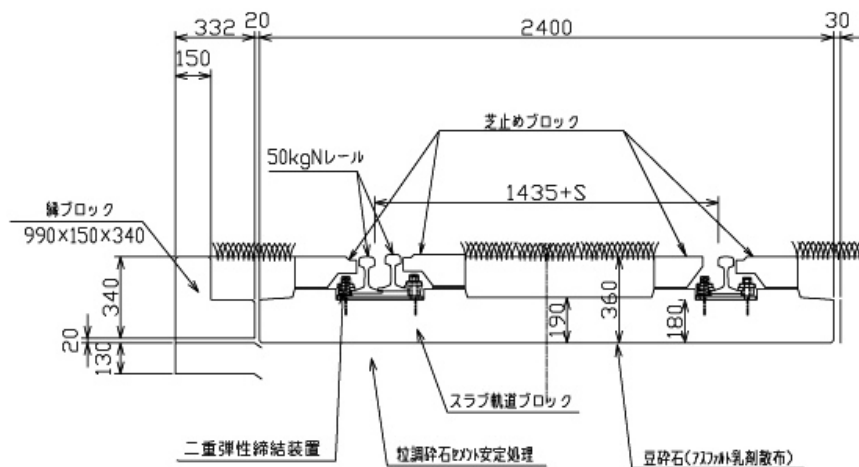
調査日時	平成16年8月3日(火曜日)、午後2時 気温30度	温度差
芝生表面温度	33.1度	14.5
アスファルト表面温度	47.6度	
コンクリートブロック 表面温度	39.7度	



項目	内容
施工概況	〔場所〕 宇品線 元宇品口～広島港間〔施工距離〕 L=101.5m (複線) < 芝生軌道部分L=52m > 〔工法〕 野芝、路盤はゴム製ラバーチップを使用 〔事業主体〕 広島県
効果	従来の軌道構造(たわみ構造、剛質構造)に比べて騒音、振動が軽減した。 軌道沿線の環境及び警官の向上 騒音の低減効果があり、付近住民の騒音対策に効果がある。

芝生軌道の整備事例 -2

広島市・広島電鉄（事業年度 平成19年度）



構造図(スラブ軌道ブロック構造)



項目	内容
施工概況	〔場所〕 宇品線 海岸通～元宇品口 〔施工距離〕 L=204m(複線) 〔芝の種類〕 エルトロ芝 〔事業主体〕 国土交通省
効果	従来の軌道構造(たわみ構造、剛質構造)に比べて騒音、振動が軽減した。 軌道沿線の環境及び景観の向上 騒音の低減効果があり、付近住民の騒音対策に効果がある。

芝生軌道の整備事例

鹿児島市・鹿児島市交通局（事業年度 平成15年度より軌道緑化整備事業を着手）



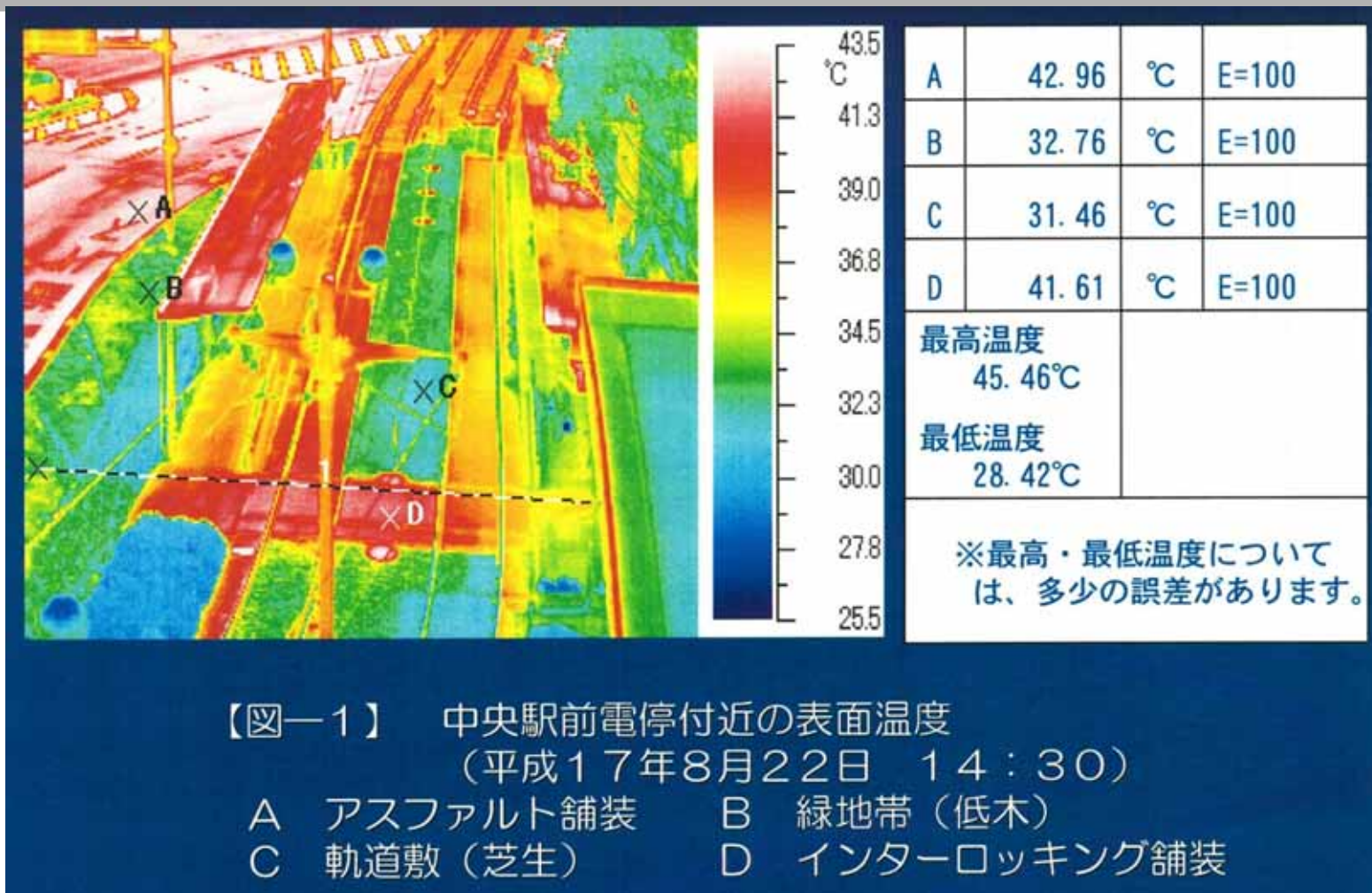
高見橋より加治屋町のライトアップ



鹿児島中央駅前電停付近

項目	内容
施工概況	(施工距離) L = 約3400m (芝の種類) ビクトール (事業主体) 鹿児島市
効果	景観の向上が図られた。騒音の抑制

サーモグラフィー調査（鹿児島市交通局）



【図一】 中央駅前電停付近の表面温度
(平成17年8月22日 14:30)

- A アスファルト舗装
- B 緑地帯(低木)
- C 軌道敷(芝生)
- D インターロッキング舗装

出典:鹿児島市建設局管理部公園緑化課資料

芝生軌道の整備事例

大津市・京阪電気鉄道（事業年度 平成17年度）



島の関駅構内



京阪石山駅構内

項目	内容
施工概況	(場所) 島の関駅、京阪石山駅 (施工距離) 島の関駅L = 17m、京阪石山駅L = 40m (工法) 特殊なネットと不織に万年草(6種類)及び芝生により軌道緑化を実施している。 (芝の種類) ツルマンネングサ、メキシコマンネングサ、タイトゴメ、アルブム、パリダム等

芝生軌道の整備事例

堺市・阪堺電気軌道（事業年度 平成17年度）



項目	内容
施工概況	〔場所〕 阪堺線花田口 〔施工距離〕 L = 20m 〔工法〕 野芝及びエルトロ芝、たわみ構造 〔事業主体〕 堺市による試験施工

芝生軌道の整備事例

富山市・富山ライトレール（事業年度 平成17年度）



富山駅北電停



車道敷設部分

項目	内容
施工概況	(場所) 富山駅北電停から約140m区間 (施工距離) 延長L = 140m (工法) 電停部分35mはパレットにのせて芝生を設置 他の部分は直接コンクリート道床に土を入れて植芝

芝生軌道の整備事例

長崎市・長崎電気軌道（事業年度 平成18年度）



浜口町電停付近

項目	内容
施工概況	(場所) 浜口町電停付近 (施工延長) L = 43m(複線) (芝の種類) ビクトール芝、改良客土、シラス基盤、保水・透水マット (事業主体) 長崎電気軌道
効果	・都市景観の向上 ・ヒートアイランド現象の抑制

電車ロケーションシステムの高度化

広島市・広島電鉄（平成19年度～平成20年度）

国土交通省直轄調査として「電車混雑度の情報提供に関する実験」をLRT等利用促進施設検討委員会委員を設置し行った。

委員会メンバー：国土交通省、警察庁、学識経験者、広島電鉄



電車混雑度の情報案内 八丁堀電停¹



電車到着案内 紙屋町東電停

設置場所：八丁堀、立町、紙屋町東、紙屋町西、原爆ドーム前、土橋

¹:電車混雑度の情報案内(八丁堀、立町)は実験後撤去

LRT優先制御の実証実験（PTPS実証実験）

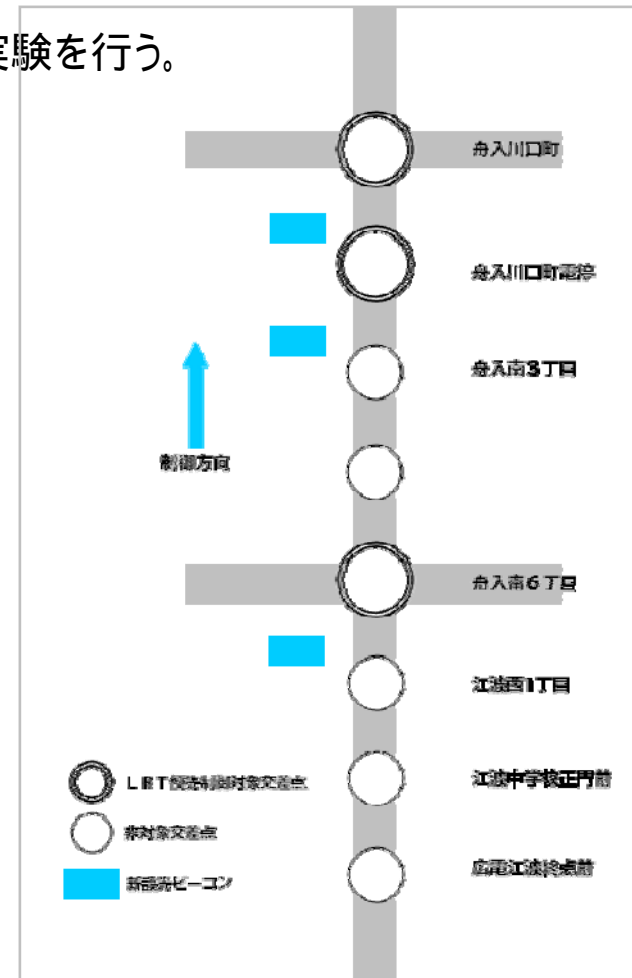
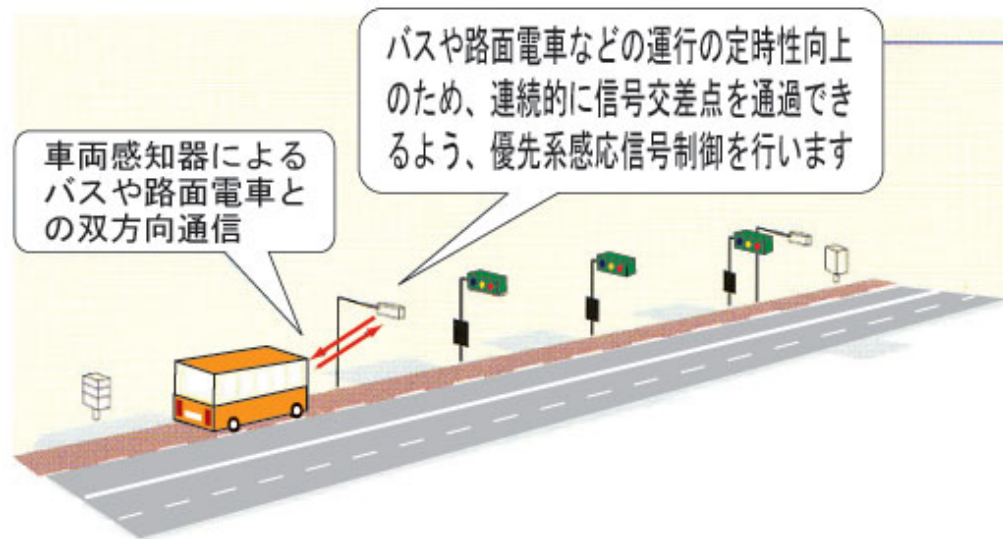
広島市・広島電鉄（平成20年度）

LRT優先制御は、公共車両優先システム(PTPS:Public Transportation Priority Systems)の一種で、LRT(Light Rail Transit:次世代路面電車)の優先通行を確保するシステムである。

2008年12月から2009年3月にかけて、広島電鉄江波線で実証実験を行う。

実施主体:UTMS協会(PTPS作業部会)

指導:警察庁 協力:広島県警察、広島電鉄



路面軌道事業者の課題

要望書の内容（平成20年8月28日）

.補助金地方分担の財源確保

1.地方財源法第5条の一部改正

.現行補助制度に関する改善要望

1.LRTシステム整備費補助制度の拡充改善

2.鉄道軌道輸送高度化事業費補助制度の拡充改善

3.LRT等公共交通利用促進支援事業費補助制度の継続

4.その他現行補助制度の拡充改善

.その他の要望事項

1.電車優先信号システムの導入

2.軌道敷の修繕及び維持

3.停留場の島場化整備

4.運転最高速度の制限緩和

5.公共交通利用促進施策の推進について



ご清聴ありがとうございました。