

各国の公共交通政策（事例）

各国の公共交通政策：

①イギリスにおける公共交通政策

● 基礎データ

面積（総計）	244,820	km ²
人口総計（2008年）	61,565,000	人
人口密度	246	人/km ²

● 公共交通に対する総合的な理念・制度

日本と同様に、民間企業が交通サービスを供給し、行政（国及び地方）はそれを支援するという考え方が基本である。都市内交通の市場も自由化されており、交通計画も公共交通事業者に対する間接的なものとならざるを得ない。

● 都市内公共交通の基本理念と優先分野

(1) 経緯：交通法（1985）制定

—— ロンドン以外の地域について、域内バスの規制緩和

交通白書「交通・新政策」（1998）発表

—— 地方交通計画の策定、政府補助金申請のベース

交通法（2000）

—— 地方自治体に権能を付与し、地方交通計画を通じて交通予算を大幅増額

(2) 基本理念：渋滞や環境汚染の問題に取り組むため、公共交通の改善

⇒ 持続可能な交通を実現

（1988年交通白書前書きより）

(3) 優先分野：交通手段の統合化と公共交通（鉄道、都市内公共交通）に重点投資

（交通10箇年計画2000より）

(4) 自治体の役割：地方自治体又は旅客交通局（交通に関する自治体の連合）が安全で統合化さ

れた効率的で経済的な交通施設・サービス提供の促進に関する政策の策定と実施を行うこと（2000年交通法第108条より）

(5) 運営主体：全体としての法規定なし

バスに関しては資格要件チェックの許可を取得した事業者であればバスの路線開通・廃止は届け出のみで参入・退出が自由である。

(6) 運営主体の状況：ロンドン以外の80%のバス路線は民間企業が商業採算ベースで運営
ロンドンは市交通局が契約で企業に運営を委託

(7) 整備及び運営のための資金内訳（バスのみ）

：国の助成 8.8%、自治体負担 20.0%、料金収入 71.3%

(8) 軌道系都市内交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度

：大規模事業補助

—— 地域交通計画制度を通じて資本投資50%の補助（1968年交通法）。

：バス路線運行事業者助成金

—— 乗合バス等の運行に必要な燃料に課される燃料税を還付、還付率80%
（2000年交通法）。

出典：都市計画学会 都市計画論文集 No. 43-3 2008年 他

● サッチャー政権下におけるバス規制緩和の実施(1986)

(1) 経緯・理由：1985年制定の交通法を根拠に実施

従来のバス事業は、一般に公共事業属性^{*1}を持っているとは言い難い。その独占体制は規模の経済を原因とする自然独占ではなく免許制度に基づく地域独占にすぎなかった。この地域独占体制を解体するための条件整備として施行された。

(2) 目的：1930年代から厳格な規制でがんじがらめであった路線バスの運行に新規参入を認め、市場原理を働かせる。

(3) 結果：結果としては市場原理が働いて成功したケースのほかに、地域独占を容認するケースも生まれた。地域独占を容認するケースとしては主に二つある。一つは路上競争^{*2}を起こしたケース、もう一つは過疎地域における供給不足を解消するためのケースである。供給不足を解消するための方策として入札制^{*3}が導入された。

出典：地域交通政策の新展開（高橋愛典，白桃書房，2006年）

*1 公共事業属性：佐々木弘[1979, 2001]は供給側の要因である「自然的独占性（強い独占化傾向）」と、需要側の要因である「サービスの（日常生活における）必需性」の2点に集約して提示している。前者に関して補足すると市場の失敗の一つ自然独占の状態に陥りやすいということである。

*2 路上競争：営利的サービスに複数の事業者が参入することで同一区間において直接競争（利用者の奪い合い）が起こり、多くの場合利用者に混乱をもたらすことになる。

*3 入札制：Demsetz[1968]はフランチャイズ入札の理論は規模の経済に関係なく適用できるとしている。しかし、現実として自然的独占性の弱い事業への適用が多くみられる。

②フランスにおける公共交通政策

● 基礎データ

面積（総計）	643,427 km
人口総計（2009年）	64,057,792 人
人口密度	115 人/km ²

● 公共交通に対する総合的な理念・制度

都市内交通サービスは行政（パリ首都圏は国で、それ以外の地域は地方自治体またはその共同体や組合）が供給すると法令で規定されている。

● 公共交通の基本理念と優先分野

(1) 経緯：国内交通基本法 - LOTI（1982年）制定

—— 基本的人権の一つとして交通権により国民全ての移動の自由を認める。

(2) 基本理念：交通権は、公共交通によって漸進的に実現する（国内交通基本法第2条より）。

(3) 優先分野：公共旅客輸送の利用促進（国内交通基本法第4条より）

(4) 自治体の役割：原則として国、地方自治体、地方自治体の連合が定期公共旅客輸送を組織する

※フランス首都圏は例外として国が組織しており、助成制度も異なっているため助成制度には含んでいない。

(5) 運営主体：定期公共旅客サービスは、公営企業又は国、地方自治体、地方自治体の連合など権限を有する当局と期限付きで契約を締結した企業が実施する

(6) 運営主体の状況：民間企業 72%、三セク 17%、自治体直営又は公営企業等 11%

(7) 整備及び運営のための資金内訳

：国の助成 2.9%、自治体負担金 31.6%、管理者財源（交通税）45.1%、料金収入 20.4%

他に、軌道系都市内交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度がある。

（例）専用走行路を持つ都市内公共交通インフラ整備助成など

—— インフラ・結節施設・P&R施設：35%^{※1}（国内交通基本法第14条）

交通税——地方目的税として国が法定化し、都市圏交通局が課税権限を有する。使途は都市内公共交通の整備・運用。

出典：都市計画学会 都市計画論文集 No. 43-3 2008年 他

● 都市計画による規定

a. SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale) 地域総合計画

概要 計画なき土地に開発なし～公的審査の対象
都市空間の整備プログラム

b. PDU (Plan des Déplacements) 都市圏交通計画

概要 SCOT の下位計画であり、SCOT と連携
全ての都市内交通機関を包括した総合交通計画
LOTI によって 10 万人以上の都市圏では策定が義務化

詳細 都市圏の将来像とそれを実現するためのプロジェクト案等の将来計画を記述
同時に交通整備・運営に対する指針でもある。

目的 都市内のアクセス性と環境・健康の保護の間の持続的な均衡を保証すること
自動車交通の削減、経済的かつ環境負荷の少ない公共交通・歩行者交通の推進

* a, b より交通計画は都市計画の一部であることがうかがえる。

● 都市交通の財源制度

- ・フランスの都市交通は公共交通単独で採算が取れないため、行政による補助金を前提とした維持運営の枠組みがある。
- ・VT 制度の存在は、フランスで LRT 等の新設が相次ぐ要因となっている。

交通負担金制度：VT (Versement destine aux Transports en commun)

- ・1970 年代に創設された目的税的性質を持つ、都市の自主財源。
- ・都市交通区域内に立地する従業員 9 人以上の法人を対象に、その給与総額に対して課税する。

*VT の制限税率

制限税率	人口	その他要件
0.55%	2 万～10 万人	
1.00%	10 万人以上	
1.75%	10 万人以上	TCSP 整備／運営中
+0.05%	特定の EPCI 形態の場合のボーナス	

注) 地方部に適用される税率を示している。

③ドイツにおける公共交通政策

- 基礎データ

面積（総計）	357,021 km ²
人口総計（2008年）	82,167,000 人
人口密度	231 人/km ²

- 公共交通に対する総合的な理念・制度

フランス同様、都市内交通サービスは行政が供給すると法令で規定されている。

また、「自治体の交通状況を改善する方策」（1964年）では；

- | |
|--|
| <p>(1) 全市民の生活に必要な交通の可能性を提供するには、自動車公共交通・歩行者・自転車より優先させてはならない。</p> <p>(2) マイカー利用を中心として交通問題を解決するには、膨大な道路と駐車場が必要となり、空間面からも財源面からも供給できない。</p> |
|--|

との規定があり、この二点を根拠とした積極的な介入が行われている。

- 公共交通の基本理念と優先分野

- (1) 経緯：「自治体交通財政法（GVFG）」（1971年）制定

—— 自治体が行う都市内公共交通のインフラ整備に連邦政府が助成。

- (2) 基本理念：都市内交通サービスを提供することは生活配慮（行政サービス）の一環。

（例えば連邦地域化法第1条より）

- (3) 優先分野：環境保護、都市計画、予想される交通需要を踏まえたうえで、都市内の公共交通機関を優先させる。

（例えばノルトライン・ヴェストファーレン州公共近距離旅客交通法第2条より）

- (4) 自治体の役割：地方自治体が計画策定、組織編成、資金調達を行う。

（例えばノルトライン・ヴェストファーレン州公共近距離旅客交通法第3条より）

- (5) 運営主体：法規定はないが、公営企業が多く、実質自治体のコントロール下にある場合が多い。

- (6) 運営主体の状況：民間企業 20%、三セク 18%、公営企業 62%

- (7) 整備及び運営のための資金内訳

：連邦・州助成 35.8%、自治体負担 18.9%、料金収入 45.4%

(8) 軌道系交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度

① 自治体交通助成法に基づく助成措置

- インフラ、結節施設、P&R 施設、整備場、車庫、優先信号等高速化設備、車両が 75%。ただし、大規模事業で連邦プログラムの場合は 60%
(自治体交通助成法第 10 条 - GVFG, 財源は鉱油税)

② 連邦鉄道整備法に基づく助成

- 主に遠距離の資本投資だが、近距離鉄道整備にも活用可
(連邦鉄道整備法第 8 条 - BSWAG)

③ 地域化法に基づく助成

- 主に近距離鉄道の運営を用途とするが、都市内公共交通機関の整備・運営にも充て可能で州政府による決定
(地域化法第 8 条 - RegG, 財源は鉱油税)

出典：都市計画学会 都市計画論文集 No. 43-3 2008 年 他

● 都市計画による規定

a. F プラン (Flächennutzungsplan)

土地利用計画

- 地域全域について、住宅地、工業地、交通施設、主要公共施設など将来の土地利用の大綱を示すものであり、自治体議会が決定、上級官庁（州）の認可が必要である。

b. B プラン (Bebauungsplan)

拘束的な建設誘導プラン

- 地区を対象に道路、駐車場の位置、用途、高さ、容積率などを指定している。

(事例) LRT ネットワークと住宅密度コントロール ～カールスルーエ～

▶ABCD 方式

ABCD の順に住宅密度が低くなるように設定

以下の指標で A～D の市街地を以下の数値により定義している。

- ・ 総建設面積当たり居住数
- ・ 現況容積率
- ・ 目標容積率

ABCD はいずれも LRT 駅周辺地区に設定している。

⇒ F-Plan2010 では生態系や緑地に対する土地利用規則も明記している。

④アメリカにおける公共交通政策

● 基礎データ

面積 (総計)	9,372,615 km ²
人口 (2008年)	314,659,000 人
人口密度	31 人/km ²

● 公共交通に対する総合的な理念・制度

かつては、民間業者がサービスを供給していたが、1970年代に市場から撤退し、結果的に代わりに行政（州法に基づき設置された公営企業の場合が多い）が運営を行うことになった。

● 公共交通の基本理念と優先分野

(1) 経緯：Urban Mass Transportation Act of 1964 (1964年)

—— 都市大量輸送に対する連邦補助—資本費の2/3を連邦責任
Federal Highway Act of 1973 (1973年)

—— 連邦責任2/3から80%に—道路信託基金の一部を都市大量輸送に転用

(2) 基本理念：交通システムの整備を奨励・促進し、人や物のモビリティを効率的に最大化すると共に、交通分野の燃料消費量と大気汚染を最小化することが国の利益

⇒ そのための鉄道再生

(連邦法典第49編「交通」第53章「大量輸送交通機関」第5301条) より

(3) 優先分野：鉄道を優先

(4) 自治体の役割

：① 連邦政府は財政支援により、効率的かつ連携が図れた交通システムを整備する

② 州政府、自治体は都市圏計画局の設置、計画策定、連邦助成の要求・執行に関与する

(5) 運営主体：州法に基づき設置され、郡、市またはその共同体によって経営される公営企業

(6) 運営主体の状況：ほぼ100%が公営企業

(7) 整備及び運営のための資金内訳

：連邦助成 16.7%、州助成 20.2%、自治体負担 19.3%、
事業者財源（売上税等） 21.7%、料金収入 22.2%

(8) 軌道系都市内交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度

：資本投資プログラム

—— インフラ・車両・P&R 施設・TOD 関連の歩行者通路等：80%

：その他都市地域の公式補助

—— 公共交通機関の資本費で補修費・予防的補修費を含む：80%、人口 20 万人未満の都市地域における運営費：50%

出典：都市計画学会 都市計画論文集 No. 43-3 2008 年

⑤オーストラリアにおける公共交通政策

● 基礎データ

面積 (総計)	7,686,850 km ²
人口総計 (2008 年)	21,293,000 人
人口密度	3 人/km ²

● 公共交通に対する総合的な理念・制度

- ・陸上交通インフラ整備五ヵ年計画「AusLink」(2004 年)
 - 豪州は歴史がまだ浅く、まだインフラ整備という段階。投資額は 158 億豪ドル。
- ・先の「Auslink」を引き継ぐ「Auslink2」を策定 (2009)
 - 投資額 223 豪ドル

● 公共交通の基本理念と優先分野

(1) 経緯: 連邦・各州間で「競争原理に関する協定」(CPA; Competition Principles Agreement)

—— 鉄道インフラに対して新規事業者のアクセスを容易にし、新規参入を促すものであり、道路運送法 (2001) によって規定されている。

—— バスやタクシー事業を行うに際して事業遂行能力や設備の有無、財政力等が審査され、認可を受けた者のみが事業を行なえる。

前ハワード政権下で交通・地域サービス省の名称を変更。「インフラクトラクチャー」を省庁名に冠した。

—— それに伴い新しくインフラ大臣を新設。(実際は交通大臣が兼務)

: 現ラッド政権下で「インフラクトラクチャー・オーストラリア (IA)」を新設

—— インフラ整備について連邦政府へ提言・助言を行う機関。

(2) 基本理念: 需要予測に基づく基幹道路及び基幹鉄道の整備

(今後 20 年間で道路貨物輸送が 2 倍、旅客輸送が 40% 増という需要予測に基づく)

(3) 優先分野: 環境対策

—— 現政権下では環境大臣以外に気候変動大臣のポストを置き京都議定書にもいち早く批准。

: 東海岸における石炭輸送インフラ

—— 豊富な石炭資源を有しながら積出港までの輸送インフラがハード・ソフト (運営) とともに弱く、多くの石炭輸送船が沖合で待機しなくてはならない状況が生じている。

各州政府から提出されるインフラ事業リストに基づき、先述の IA が優先順位をつけていく。

: セキュリティ対策

—— 豪州はイスラム過激派の目標にされていると言われており、ハード面もソフト面も年々強化されている。

(4) 自治体の役割：地方自治体が計画策定、組織編成、資金調達を行う
(鉄道や港湾整備そのものは各州政府が権限を持つ)

(5) 運営主体：法規定はないが、公営企業が多く、実質自治体のコントロール下にある場合が多い

(6) 運営主体の状況：各州の各事業により様々 多くは公社

(7) 整備及び運営のための資金内訳：各州の各事業による

(8) 軌道系都市内交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度

：公共交通の権限が国と州に分かれているため具体的な法的根拠はない。ただし大半が州の所管

—— 例えば鉄道では、連邦政府は州際鉄道インフラをもつオーストラリア鉄道線路会社 (Australian Rail Track Corporation、ARTC) に 2.7 億豪ドルの出資を行うのみである。

一方で各州での動きは様々で鉄道事業者への出資や、運営費の補助などを行っている。鉄道インフラにおける拠出額は合計で約 21 億豪ドルとなっている。

出典：統計局 オーストラリア運輸事業

⑥カナダにおける公共交通政策の流れ

- 基礎データ

面積（総計）	9,984,670 km ²
人口（2008年）	33,573,000 人
人口密度	3 人/km ²

- 公共交通に対する総合的な理念・制度

運輸交通サービスは、カナダにおける産業の発展、国民生活に不可欠な基幹的サービスであると考えられている。同時に、カナダにおいての運輸交通は、広大な国土、長大な国境線を有する米国との関係等から、極めて大きな国家戦略的役割を担っている。

- 公共交通の基本理念と優先分野

- (1) 経緯：○ 鉄道分野

- a. 国家運輸法（1988）

—— 運賃認可制の原則廃止など大胆な規制緩和政策を実行。

- b. カナダ運輸法（1996）

—— カナダ国鉄（Canadian National Railway）と民間のカナダパシフィック鉄道（Canadian Pacific Railway）の活力を高め、「太平洋から大西洋まで」のサービスを維持しつつ、小規模・低コストの鉄道会社が新規参入するための障壁を低くする。

- 自動車分野

- a. 自動車運輸法改正（2001）

—— 参入・料金規制等の経済的規制に関して、これを行う根拠規定が削除された。また、州際輸送は国の管轄で州内は州の管轄だったが、これらの管轄は州に一元化された。それに伴い、州内における経済的規制も廃止された。ただし、バス輸送に関しては経済的規制緩和に一部反対が出た。

このため、改正案では1987年に合意された国内統一的な基準（the National Safety Code）に基づく安全規制を州政府が行なうための根拠を記載しただけの形になっている。

- (2) 基本理念：公共交通に対する総合的な理念・制度で述べている通り、運輸交通サービスは国の産業発展、国民生活に不可欠な基幹的サービスかつ、米国との関係等における極めて大きな国家戦略的役割を担ってきた

このほかに、環境問題にも配慮したエコ移動政策といったことなども実施されている。

◇エコ移動政策◇

カナダ政府は環境に優しい交通手段の選択を促進することで、国民の健康と環境を守ることに力を入れている。Eco-MOBILITY（エコ移動）という政策は市町村や交通局が呼びかける、環境に優しい移動手段（公共交通機関、カープール、自転車等）の利用を促進する活動を援助する。

3年をかけて400万ドル（約4億3,000万円）を自家用車使用の削減と別の移動手段選択を促進するような政策、サービス、製品などの確立に利用し、市民の交通手段のオプションを増やして便宜を図ることで環境、健康問題に取り組む。

さらに、カナダは2002年12月に京都議定書を批准しているが、運輸部門における環境対策のため、カナダ運輸省は各種プログラムを策定しており、その主なものは以下の通りである。

◆ 持続可能な開発「持続可能な開発のための戦略2004～2006」

(Sustainable Development Strategy 2004-2006：以下「戦略2004-2006」)

—— 2004年2月、カナダ運輸省は連邦議会に「戦略2004-2006」を提出した。「戦略2004-2006」は、グローバル化、人口・旅行者動向の変化、保安問題及び環境問題への対応等のため、今後3年間における7つの挑戦、32の特定問題へのコミットメントを明らかにしている。

◆ 持続可能な交通への意向プログラム「持続可能な交通への意向プログラム」

(Moving On Sustainable Transportation:以下「MOST」)

—— 「MOST」とは、「新規かつ革新的な持続可能な交通ツールの開発」等5分野に該当する、持続可能な交通を実現するための研究・実証実験等の各種プロジェクトに対し、連邦政府が補助する制度である。

◆ 温室効果ガス削減対策

* 主な計画や対策

I. 「気候変動に係るカナダ政府行動計画2000」

(Government of Canada's Action Plan 2000 on Climate Change

: 以下「2000年行動計画」)

II. 「カナダの気候変動対策計画」(Climate Change Plan for Canada)

III. 「Urban Transport Showcase Program」(以下「UTSP」)

IV. 「Freight Efficiency and Technology Initiative」

—— カナダにおける温室効果ガスの34%は、運輸部門から排出されていると言われている。そのため、2000年に連邦政府が策定した「2000年行動計画」、及び2002年に策定された「カナダの気候変動対策計画」において、運輸部門における様々な取組みが盛り込まれた。

カナダ運輸省では主な温室効果ガス対策として「UTSP」や「Freight Efficiency and Technology Initiative」を実施している。「UTSP」とは、都市交通からの温室効果ガス排出削減に資する先進的事例に対し連邦政府が補助を行うものである。「2000年行動計画」における5つの運輸関係施策の一つであり、2002年度より5年間にわたり実施され、連邦政府の予算額は総額4千万ドルである。「Freight Efficiency and Technology Initiative」も、「2000年行動計画」における運輸関係政策の一つであり、物流分野における先進事例に対して政府が助成を行うものである。

(3) 優先分野：各州によって異なる

(4) 自治体の役割：都市間など長距離輸送の場合はカナダ運輸省の支援など、国が関わっていることが多いが、都市内輸送の場合は市・州の下で施策や財政支援などが行なわれる。

(5) 運営主体：○ 鉄道事業

カナダ運輸省に属する国営企業である、国営旅客鉄道会社V I A鉄道が財政難になったC N鉄道とC P鉄道から路線を借り受け、旅客を行なっている。他にも鉄道会社はあるが、鉄鉱石等の貨物輸送に特化している会社が多い。

○ 自動車事業

都市間交通及び都市内交通において、民間企業も多数存在する。

(6) 運営主体の状況：鉄道旅客事業に関しては、公営であることが多い。また、バス事業に関しては民間企業もかなり参入している状況である。

一方で、オタワのように都市内バスの運営を市が担っているケースも存在する。運営主体に関しても地域によって特徴があるといえる。

(7) 整備及び運営のための資金内訳

：各州によって異なる

—— 例えば、オタワ市のL R T延長計画（総費用6.5～7億ドル）の場合では、州が2億ドルを負担し、残りをオタワ市が負担する。

一方、トロント都市圏における公共交通機関では、今後7年でかかる費用の10.5億ドルの投資を国・州・市が折半する。

このように各州の各事業により様々である。ただし、自動車交通からの脱却に関する事項については国が資金内訳に入ってくる。

(8) 軌道系都市内交通機関に対する国の主な財源措置・助成制度

カナダにはインフラ省があり、カナダ国内のインフラの必要性を満たすための長期計画の立案と実行を行っている。現在、カナダのインフラ省が管理運営している連邦インフラ計画は以下の通りである。

① カナダ戦略インフラ基金

2001年度連邦予算に、生活水準及び経済成長をさらに改善のため、大規模戦略インフラ計画に使用する20億ドルを、計上した。この基金は、21世紀経済におきカナダの不可欠なインフラ・ニーズ(必要性)に応えるため、民間は勿論のこと市や地方政府と共同事業として継続投資しているものである。

② 国境インフラ基金

2001年度予算では、連邦基金にカナダ国境での効率改善及び公共と経済防衛増強のため、6億ドルをも計上した。この計画は、地方、地域及び市政府、学術及び研究機関、並びに国境両側の公共及び民間部門の共同事業者等が協力し、スマートな国境行動計画の一部として、実施している。

③ 都市・地域インフラ基金

10億ドルの地方自治体インフラ基金が、2003年度連邦予算の中で30億ドルの一部として公表された。この基金は、カナダの全地域社会の地方インフラ・ニーズ(必要性)に、均衡に応じていく仕組みになっている。この基金は、250,000人以下の地域社会のニーズに焦点を置いている。また、第一国家地域社会のニーズに迫る要素も含んでいる。

④ カナダ・インフラ計画

20億5,000万ドルのカナダ・インフラ計画(Infrastructure Canada Program : ICP)は、郡を横断する都市及び村落での地方自治体インフラの向上、並びに環境の保護と長期的経済成長の支援投資によるカナダの生活水準の改善を図るため、2000年に創設した。

このうちカナダ戦略インフラ基金では、投資金40億ドルのうち半分近い42.8%を公共交通が占めている。また残りの57.2%のうち22.9%が高速道路、11.7%が観光と続く。各プロジェクトにおけるインフラ省の投資比率は原則3分の1と定められており、残りは州及び自治体が負担する。

・カナダ戦略インフラ基金<事例>

インフラ省が投資したプログラムのうち交通に関する例としては以下のようなものが挙げられる。

A. オタワ LRT への長期投資 (CSIF 投資額 : 2 億ドル)

現在、オタワ市内において 1 路線が運行されている LRT タイプの鉄道の長期的な路線拡張を推進する。

B. トロント都市圏の交通網整備 (CSIF 投資額 : 3.7 億ドル)

C. トロントにおける路面電車・地下鉄及びバスシステムの改良

(CSIF 投資額 : 4 億ドル [既投資額 3.5 億ドル])

D. ナイアガラ・フォールズにおける輸送システムの改善

(CSIF 投資額 : 2.5 千万ドル)

2031 年には年間約 4 千万人の観光客の訪問が予想される同地域における LRT の導入等により、観光客の利便性向上、同地域の道路混雑の改善や環境改善を図る。

E. Vancouver Convention and Exhibition Centre の拡張

(CSIF 投資額 : 2.225 億ドル)

国際会議の誘致、観光旅行者の増加による地域経済活性化のために実施
2005 年春着工、2008 年完成予定 (本プロジェクト総額 : 4.95 億ドル)

F. カナダ・ラインの整備 (CSIF 投資総額 : 2.4 億ドル)

G. カナダ回廊プロジェクト (Corridors of Canada)

(CSIF 投資総額 : 6.5 千万ドル)

ノースウェスト準州の主要資源である石油・ガス・ダイヤモンドの輸送インフラ整備に関するプロジェクトであり、港湾整備等が含まれる。

・カナダ・インフラ計画<事例>

州、地方自治体及び民間等が協力して行う都市・地域のインフラ整備等の支援のための資金である。分野毎の投資割合は公園緑地 51.7%、交通 22.9%、文化 20.9%、観光 5.2%である。交通分野及び観光分野での投資例は以下の通りである。

A. モントリオール地下鉄の近代化 (ICP 投資額 : 1.03 億ドル)

B. トランジット・バスシステムの整備

C. 観光客が利用するコンベンションセンターの整備

国内交通（旅客）：機関別輸送量

{旅客数×移動距離（km）の総和（単位：10億人キロ）}

イギリス：鉄道	38.2 (2000)	40.9 (2003)	41.8 (2004)	43.2 (2005)
航空	9.0 (2003)	9.5 (2004)		

フランス：鉄道	69.8 (2000)	72.2 (2003)	74.3 (2004)	
航空	33.2 (2003)	30.4 (2004)		

ドイツ：	(1990)	(1995)	(2000)	(2005)
鉄道	44.6 (6.1%)	71.0 (7.0%)	75.4 (7.2%)	75.8 (7.0%)
公共道路交通	65.0 (8.9%)	77.0 (7.6%)	77.3 (7.4%)	82.5 (7.6%)
航空	18.4 (2.5%)	32.5 (3.2%)	42.7 (4.1%)	52.6 (4.8%)
自家用車	601.8 (82.5%)	830.5 (82.1%)	849.6 (81.3%)	875.7 (80.6%)

イタリア：	(1990)	(1995)	(2000)	(2004)
鉄道	52.0 (7.1%)	52.2 (6.3%)	55.5 (5.8%)	56.0 (5.9%)
バス	84.0 (11.5%)	87.1 (10.6%)	93.3 (9.7%)	98.9 (10.4%)
旅客船	2.9 (0.4%)	2.7 (0.3%)	3.9 (0.4%)	3.9 (0.4%)
航空	6.4 (0.9%)	7.1 (0.9%)	10.4 (1.1%)	12.1 (1.3%)
自家用車・二輪	582.7 (80.1%)	674.6 (81.9%)	793.5 (82.9%)	776.2 (81.9%)

アメリカ合衆国：				
鉄道	8.9 (2000)	9.1 (2003)	8.9 (2004)	
航空	774.2 (2003)	857.0 (2004)		

オーストラリア：				
鉄道	8.2 (2000)	8.2 (2003)	8.7 (2004)	9.0 (2005)
航空	34.6 (2003)	40.1 (2004)		

カナダ：鉄道	1.5 (2000)	1.4 (2003)	1.4 (2004)	
航空	30.5 (2003)	35.9 (2004)		

* 各都市の事例

都市交通戦略としての動き：パース都市圏（オーストラリア）

(1) パース都市圏の概要

◆ 基礎データ

面積（市域）	5,386	km ²
人口（都市圏：2007年6月）	1,554,769	人
人口密度	289	人/km ²

パースは東西南北に4本の高速道路と4本の鉄道路線が整備されている。このように公共交通は整備された状況ではあるが、自動車の依存傾向は高く、7割がこれで占められる。一方で公共交通は5%に過ぎない。また、行政区分はWA（西オーストラリア政府）に属する。

(2) パース都市圏の都市交通戦略

(a) 「パース都市圏交通戦略 1995－2029」

パース都市圏では先に述べた状況を踏まえ、自動車の利用が8割に上昇する一方で公共交通の利用は8%まで落ちると試算されていて、これに危機感を覚えた関係自治体などは、自動車から他の手段へのモーダル・シフトを達成することを目指した「パース都市圏交通戦略 1995－2029」を94年に策定した。

—— 目的

1. 道路混雑の解消
2. 公共交通の利用促進
3. 地球温暖化対策

このうち最も重視されたのは3つ目の地球温暖化対策である。

—— 特徴

目標の数値が具体的に設定されている点

eg. 自動車の依存割合の70%を45%に縮小、25%を公共交通など他の手段に転換させる。

(b) トラベル・スマート計画

西豪州政府では、「パース都市圏交通戦略 1995－2029」の数値目標を達成するための方策を検討し、「交通システム施策」「土地利用施策」「交通行動施策」の三本の柱を設けている。

特に「交通行動施策」については「トラベル・スマート」という事業が提示されている。

「トラベル・スマート」とは「一人ひとりの自発的な行動の転換を促すコミュニケーション」

を促す取り組みを意味するもので、「トラベル・フィードバック・プログラム」(TFP)を大規模に展開していく取り組みである。

— TFP 施策の目的

モビリティを低下させずに自動車利用を低下させる

つまり「自らの普段の交通について考えさせるきっかけを与える」ことを通じて「自主的かつ継続的な交通行動の変化を促す」ための大規模なコミュニケーション施策としての位置づけ。

(b) -1 「トラベル・スマート 2010 : 10 年計画」

この TFP について政府は小規模な実験を行い、その結果を本格展開へとつなげ、99 年には「トラベル・スマート 2010 : 10 年計画」というものを取りまとめた。

なお、政府はこの計画に 30 億円という大規模な予算をつけている。

— 背 景

このような大規模予算が組まれた背景としては、1 ドルの TFP への投資で 13 ドルの社会的便益が得られるという結果が得られていることがある。つまり、TFP の B/C の高さを政府が評価しているためである。

— 財 源

開始当初は西豪政府が 8 割、自治体が 1 割、公共交通事業者が 1 割であったが、オーストラリア政府の環境部局がトラベル・スマートの地球温暖化対策に対する効果の大きさを考慮して西豪政府の負担の半分を負担することとなり、2007 年にはオーストラリア政府が 4 割、西豪政府が 4 割、自治体が 1 割、公共交通事業者が 1 割という形になっている。

(b) -2 居住対象者の TFP 手順

パスでは個別マーケティング法という手法が使われた。

* 平均的な手順は以下のとおりである

準備段階	・対象世帯の抽出 (=住所と電話番号の特定)
	・提供資料の作成
実施段階	(ステップ1) 「ハガキ」による接触についての事前告知
	抽出した対象世帯に、「トラベル・スマートのプロジェクトにて、近日中に電話または訪問」で連絡を差し上げる旨を記載したハガキを郵送
	(ステップ2) 「電話アンケートの実施」
	電話をかけ、公共交通の利用頻度や、交通手段の変更への興味の有無を確認 この結果のもと、自動車以外の交通手段に興味があると答えた人が次のステップへ進む {電話がつかない場合は直接訪問}。
	(ステップ3) 「訪問」による個別の情報提供
	転換可能層の個人の自宅を直接訪問して、その個人用にカスタマイズした情報グッズを手渡しする。

これらの各ステップには狙いがある。ステップ1はステップ2に対しての伏線で、相手に「トラベル・スマート」というものを知ってもらい、電話をかけた際に円滑に会話を進めるためにある。次に、ステップ2は「その対象者が、行動を変える見込みがあるかを特定すること」にある。

見込みがないなら、そこで接触は終了となる。最後にステップ3で非自動車を促進するために、直接訪問して情報や記念品などを手渡しする。実際に手渡しするものは、記念品や自転車ショップの割引券など、各個人が興味を示したものをピックアップする。

なお、ステップ2での電話をかけて確認した対象者は以下のように分類される。

グループ名	分類方法	接触内容	割合 (南パース市)
興味なし	自動車以外の交通手段に興味を示さなかった人々	接触しない	39%
興味あり	現在、自動車に依存した生活を送っているが、自動車外の交通手段に興味を持っている人々	リクエストのあった自動車以外の交通手段についての個別情報を訪問にて提供。また、訪問時には必要に応じて、公共交通の「お試しチケット」を配布	40%
非自動車ユーザー	現在、すでに自動車以外の交通手段を利用している人々	現在利用している手段をさらに使ってもらえるように、当該手段利用についてのお礼・情報を訪問にて提供	15%
—	音信不通	接触不能	6%

(b) -3 トラベル・スマートの効果

南パース市の全世帯を対象とした TFP では、およそ半分の世帯に公共交通などの情報提供をした。その結果、2000年のトラベル・スマート実施直後に自動車の占める割合が8%減り、それ以外の移動手段に分散した。とりわけ、徒歩のシェアは12%から16%に大きく上昇した。

なお、2004年時点までは実施直後に見られた効果が継続していることがわかっている。一方、公共交通機関の利用については、3~4割程度の旅客数が増えたことが確認された。

(3) 「パース都市圏のトラベル・スマート」以後の世界のモビリティ・マネジメントの流れ

パース都市圏のモビリティ・マネジメントに関して、先述の結果と同時に B/C が 13 という非常に効率のよいプロジェクトであったことも明らかにされた。

こうしたデータを受けて、このような動きはパースのみならず、全豪へと広がっている。さらに、国内だけでなく、ヨーロッパ諸国でも、モビリティ・マネジメントの主要施策の1つとして、TFPを広く実施する検討がなされている。

出典：モビリティ・マネジメント入門（藤井聡・谷口綾子，学芸出版社，2008）

公共交通としての ST サービス：アメリカサンフランシスコ市

(1) サンフランシスコの概要

◆ 基礎データ

面積（市域）	122 km ²
人口（市域：2006年）	798,680 人
人口密度	6,115 人/km ²

(2) ST サービスとは

ST サービス（STS:Special Transport Service）は、デマンド型交通（DRT:Demand Responsive Transport）の一種である。しかし、ST サービスの受益者が高齢者や障害者などの移動困難な利用者限定されている点で、他のデマンド型交通と区別される。

(a) ST サービスの利用対象者

欧米先進国では障害を持つがゆえに余計にかかる費用と考え公共交通並みの運賃での利用を許可するために「移動困難」に対しての一定の審査基準がある。

移動に困難が伴う人は大きく二つに区分することができる。1つは移動制約者（移動に困難を伴う人）であり、2つ目は移動困難者（既存の公共交通利用に利用困難を伴う人）である。具体的には、高齢者・障害者、妊産婦、子連れの人、荷物を持った人、怪我をした人などを移動制約者という。

これに対し移動困難者は、歩行がほとんどできない人、あるいは100-200m程度の歩行はできるが、速度が著しく遅い人、バス・鉄道の車内で長時間立ってられない人、バランスを崩しやすく転倒の危険が高い人、知的障害や加齢、認知症により単独の外出に困難を伴う人のことを指す。

ST サービスの利用対象者は、このうち移動困難者である。

(b) ST サービスの財源

サンフランシスコの ST サービスは下記で示す通り、サンフランシスコ公営高速鉄道（BART:Bay Area Rapid Transit）からの財源を除く全体の約9割が連邦政府や州の負担であることが分かる。

内訳（期間 2005. 7. 1～2006. 6. 30）	年間財源（円）	
① 連邦政府財源+車両用財源：小計	8.78 億	37.8%
② 州の消費税	11.21 億	48.7%
③ 広域交通委員会（MTC）	0.83 億	3.6%
④ 公営高速鉄道（BART:鉄道）	1.95 億	6.9%
⑤ 高齢・成人障害者サービス部	0.82 億	3.5%
合計	23.28 億	100.0%

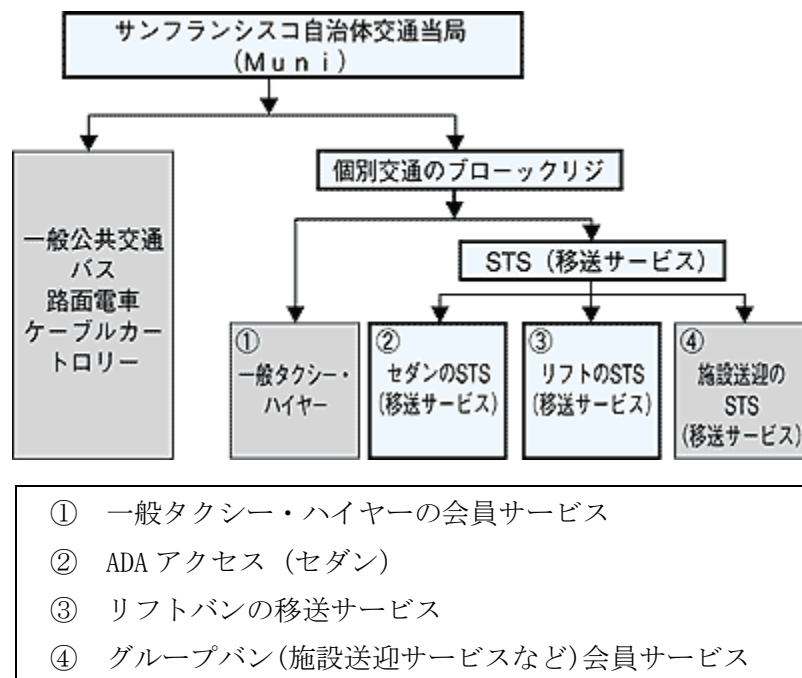
出典：サンフランシスコ交通局のデータ

つまり、高齢者・障害者など移動困難者の交通に対する補助は、国の政策によって支えられていることになる。また、人口1人当たりで換算すると3,100円の負担（2005年時点）になり、利用者1人当たりでは13万7,000円の公費が支出されていることとなる。

日本の場合、介護保険のみが公費での支出であり、それ以外はわずかに自治体の補助などがあるケースに留まる。

(c) ST サービスの種類

サンフランシスコのSTサービスには下記に示す通り4種類の交通システムがある。



このうち2つのSTサービスは『障害を持つアメリカ人法 (Americans with Disabilities Act : ADA)』に規定されている。②と③である。これらは利用資格のある高齢者・障害者が利用対象者である。利用方法は日本の移送サービスとまったく変わらないが、異なる点は運賃が公共交通の2倍を超えない範囲であることである。本来必要な運賃は行政（国や自治体）が負担している。

また、効率の良い運行を行うために、相乗りを前提としている。利用については事前予約（外出する1週間前から前日まで）を必要とし、コストを下げるための工夫として乗り合いサービスを前提としている。さらに、効率的な配車計画を行うために利用者の予約時間の1時間を限度として前後時間を変更することが許されている。



④のグループバンは指定されたバンサービスであり、ADAの資格を有する乗客を高齢者デイサービスセンターや高齢者センターや作業所へのドアツードアの移動サービスを提供している。

一般タクシーやハイヤーを使ったサービスのうち、車いす使用者に関しては左写真に示すようにスロープ付きのタクシー（ランプタクシー）を提供している。ランプタクシーとは車い

す使用者が一般タクシーを利用して移動するもので、ドライバーと一般乗客4人、車いす使用者の6人が利用できるセダン型のタクシーである。あるタクシー会社は保有する400台のうち15台(8%)がランプタクシーである。

また、会員以外でも一般タクシーと同じように予約さえすれば利用できる。利用資格のある人の利用の場合、運賃30ドル程度のタクシー料金がADAの補助により3～4ドル程度で利用可能となる。

なお、2005年のSTサービスの会員数合計は1万7,000人であり、市人口の2.3%に相当する。このうち、一般公共交通を利用しているのは3,108人であり、①の利用者は1万685人、②が995人、③が815人、④は1,208人である。

(d) STサービスの利用者

サンフランシスコでは、ADAに合致したSTサービスの利用は年間120万トリップを超えている。

利用者の推移をみると98年度には82万8,000トリップであったが2004年度には121万4,000トリップと6年程度で1.47倍になっている。下記は詳しい推移である。

年 度	① 一般タクシ ーの会員サ ービス	② ADA アクセ ス	③ リフトバン	④ グループ バン	合計
1998-99	45.0万	—	7.8万	30.0万	82.8万
2000-01	67.0万	936	9.5万	30.8万	107.3万
2002-03	73.2万	5.7万	9.7万	38.6万	127.2万
2004-05	70.3万	13.2万	8.5万	29.6万	121.5万
6年間の 伸び率 (倍)	1.56	(140.5) (4年間)	1.08	0.98	1.47
2004-05 輸送比率 (%)	57.9	10.8	7.0	24.3	100.0

出典：生活支援の地域交通（秋山 哲男・吉田 樹編著，猪井 博登・竹内 龍介著，学芸出版社，2008）、
交通計画のユニバーサルデザイン 秋山 哲男 （財）東京都防災・建築まちづくりセンター
http://www.tokyo-machidukuri.or.jp/machi/vol_38/m38_04_04.html

ドイツの環境先進都市：自転車中心のフライブルク市の試み

(1) フライブルク市の概要

◆ 基礎データ

面積（市域）	153.06	km ²
人口（都市圏：2008年9月）	218,835	人
人口密度	1,411	人/km ²

(2) 環境政策の一つとしての交通政策

フライブルク市では環境政策として4つの柱を掲げている。交通政策もその一つであるが、自動車を排除するのではなく、自転車や公共交通機関を使った方が便利である環境づくりに徹している。市民は自動車も利用するが、大きなものや重いものを運ぶ時など利用範囲は限定的である。主な特徴として以下の3点があげられる。

- ・徒歩圏（500m）内に必ず公共交通機関の駅を設置（自転車でも乗車可能）
- ・待ち時間が短く、乗り継ぎが便利で、低価格な公共交通サービスの提供
- ・駐車場を高価格に設定し、自転車や公共交通機関の利用を促進（特に中心地は高価格）

(3) 公共交通優先への転換の背景

- ・1960年から1970年にかけて、年々自動車数が増大し、それに伴う環境問題、排気ガス、騒音などの問題が深刻化した。フライブルク旧市街地においても1960年代に自動車交通量が増え、旧市街地への自動車の進入を抑制する政策を取り始めた。
- ・1969年、旧市街地の一部の区画を歩行者専用ゾーンとして試験的に実施したところ、周辺の店舗の売上状況が好転したため、1979年に旧市街地全域への導入を決定し、その後現在に至るまで交通規制を推進している。
- ・1989年、①旧市街地周囲に4車線の環状道路を整備し、通過交通の減少、②旧市街地周辺に5,000台収容の駐車場整備、③LRT、自転車の利用促進を主な柱とした、「環境に優しい交通機関と自転車交通の促進」を目指す総合交通コンセプトを策定し、議会で承認され現在に至る。

(4) 交通政策

(a) 地域定期券の導入

- ・1984年、市周辺50km圏内の自動車利用者の公共交通機関への乗り替えを奨励することを目的とした環境定期「レギオカルテ」を導入した。その後、路面電車・路線バスの拡張に伴い、1991年に「地域定期券システム」を導入した。

・この定期は、使用範囲をフライブルク市とその周辺を含む2,200km²の地域に広げ、そのほとんど全ての公共交通機関に共通して使用できるものである。国鉄を含む鉄道路線・バス路線・市内路面電車は約90路線を数え、全距離2,900kmを有している。

・VAGのみ（市内限定）の1ヶ月定期券の大人料金は19ユーロ（約3,000円）で、他人への譲渡使用も可能。日曜・祭日にはこの定期券1枚で更に大人1人、子供4人まで一緒に乗れる特典もある。

・こうした様々な特典により、1985年には33万人であった利用者が、2006年には70万人に達した。この成功は、単に料金が安いだけでなく、環境に貢献しているというイメージ戦略と、快適で早いというサービス向上（LRT：日中7分に1本、ラッシュ時3分に1本）という面も見逃すことはできない。

・料金を安くしているため、年間600万ユーロ（約9億6,000万円）の赤字となっている。この赤字はVAGを含む6つの公社からなる連合体の利益2,000万ユーロ（約32億円）から補填している。

(b) 自転車交通の促進

・フライブルク市では、全長166kmの専用道や大規模駐輪場の整備など、公共交通機関と同様に自転車利用を奨励している。旧市街地には4,252台収容の駐輪場を分散して設置している。また1,000台収容の駐輪場を中央駅周辺に建設した。

この駐輪場は、自転車愛好家が発案して実現したもので、カフェテリアやレンタルサイクル、自転車修理店などの様々なサービスが併設されている。しかし、自転車の利用が増える夏場には駐輪場に自転車が氾濫し、駐輪場不足という問題も起こっている。

(c) 交通対策

交通対策のコンセプトは、①停車スペース撤廃、②市電接続、③歩行者と自転車走行の優先を基本としている。住宅にガレージを併設せず、地区の入り口付近に4階建ての共同駐車場を設置している。必要な場合以外は地区内への自家用車の乗り入れが禁止されており、自動車の速度も時速30キロ以下に規制されている。また、カーシェアリングによって車を持たない人でも車を使えるようになっている

出典：立命館大学「経営学」ードイツにおける「まちづくり」と都市公共交通の整備について

http://www.ritsbagakkai.jp/pdf/404_08.pdf , 同 法学部ードイツ・フライブルク公共交通の財政問題 <http://www.ritsume.ac.jp/acd/cg/law/lex/housei-7/hori.pdf>

スウェーデンの DRT : イエテボリ市のフレックスルートバス

(1) イエテボリ市の概要

◆ 基礎データ

面積 (都市圏)	3,717 km ²
人口 (都市圏 : 2008 年)	905,729 人
人口密度	243.7 人/km ²

大航海時代においては貿易の拠点として栄え、特にスウェーデン東インド会社が置かれたことで有名である。19 世紀に北欧全体にナショナリズムが昂揚すると、北欧諸国の国家連合「スカンディナヴィア連合王国」の首都と目された。

(2) フレックスルートの概要

(a) 導入の目的

従来から存在する、STS タクシーサービスの利用節約と STS の資格のないお年寄りにも、より良い外出サービスを提供することである。STS の利用資格を持つ乗客は STS とサービスルートのどちらでも利用できる。

(b) フレックスルートの説明

フレックスルートは、高齢者や障害者向けの新しい交通サービスで、従来からの STS とサービスルートを組み合わせたようなものである。

基本的にはサービスルートと同様に小型のバスを使い、短い停留所間隔 (100-120m) の固定ルートを実行するものだが、STS の利用資格を持つ人なら自宅の前まで迎えに来てもらうことができる。フレックスルートを利用できるのは、65 歳以上か STS の利用資格のある人だけで、1 回の利用料金は 10 クローネ (約 170 円) とかなり安く設定されている。サービス時間は月曜日から金曜日の 9 時から 17 時の間で、実際のバスの運行は 1 年ごとの契約により民間の運転手が行っている。

< 要点/補足 >

- ・ スケジュールはほぼ決まっている (病院と商業施設を 1 時間間隔で往復)
- ・ 経路地は定まっていないが停留所候補地 (ミーティングポイント) は決まっている
- ・ STS の利用資格がある人の場合は自宅を経由してもらうことができる
- ・ 起点発車直前 (15 分前) までに電話かカード読取機で予約
- ・ ミーティングポイントが多数ある
- ・ 予約システムが単純である

特に、後から二つは DRT 導入実験事例を比較したときに優れているポイントとして挙げる事が出来る。

「ミーティングポイントが多数ある」ことは、利用者側からすれば、すぐ近くにバス停がありバスを身近に感じる事が出来る反面、低密度住宅地なので需要はそう頻繁に発生しないため、積み残しや予約拒否が発生せず、システムへの信頼性が高い。

事業者側からすると、通常の路線バスを用いて同程度の時間内にすべてのバス停を網羅することに比べると、断然コストが安く済む。

「予約システムが単純である」ことは、利用者側も事業者側も過度な負担がなくすむという点に尽きる。

予約のための行為及びその処理は以下の通りである。

利用者
▽自宅から＝電話
▽帰路＝施設内（病院等）のカードリーダーに身分証明カードを通す
事業者
予約処理は締め切り時刻（起点発車直前：15 分前）ごとに集計計算

(c) biskopsgarden 地区での導入結果

1996 年 3 月よりサービスが開始された biskopsgarden 地区では利用者の自発的な選択により STS の利用を 50～60%減らすことができた。

<補足>

ST サービス：スウェーデンのファルトジャンスト (Fartdjanst)

(1) スウェーデンの概要

◆ 基礎データ

面積（総計）	449,964 km ²
人口（2008 年）	9,249,000 人
人口密度	20 人/km ²

(2) スウェーデンの ST サービス

① 歴史

スウェーデンでは 1960 年代には既にファルトジャンストと呼ばれる ST サービスが導入されていた。1979 年には全てのコミューン（自治体）において福祉サービスの一環として運行されるまでになった。また 1980 年には社会福祉の基本法である「社会サービス法」の 10 条でコミ

ューンの ST サービス提供の義務付けがなされている。1976 年に全人口に対して 19 万人であった利用資格者は 1986 年には 38.4 万人となった。ST サービスの利用資格者は高齢者の 5 分の 1、障害者の 3 分の 1 である。

このころから、スウェーデンでは ST サービスの需要が多くなり財政的に問題となってきた。この解決策として、ST サービスの利用資格者に対して、一般の乗合バスを無料化し、ST サービスの利用を減らす試みが行われた。この結果都市部の 2 割弱の人が ST サービスから一般の公共交通へ転換したとの報告がある。

さらに、バス利用には困難があるものの ST サービスの利用にまでは至らない人を対象とするサービスルート（フレックスルートバスの原型）が運行されるようになった。これは通常のバス路線とは異なり別のルート、別の時刻表を持つ。車いす使用者のアクセスも可能なやや小さな車両で、前と後ろにノンステップの乗降口を持つ。運行速度は通常の一般バスが住宅地から都心部まで 20 分程度かかるところ、サービスルートでは 1 時間かかる。

② 関連法

a. ST サービス法 (Special Transport Service Act)

1998 年に施行された法律で、地方自治体の責務により公共交通か自動車等で個人の移動をできるようにすること、加えて自治体が ST サービスと公共交通の役割分担を明確にする線引きを行うこと等を規定したものの。

その他の内容としては以下の通りである。

- ・日常的に障害を持つ人に対して、地方自治体の責務により、公共もしくは個人の移動手段を利用できるようにしなければならない
- ・地方自治体は公共交通と ST サービスの役割分担に関する線引きについて定めることができる
- ・公共交通の改善や、異なるサービスのコーディネート、さらに ST サービスのコスト削減について経済的なインセンティブを与えて対応することを含んだもの
- ・この法律の制定により、ST サービスの提供に関する条項が社会福祉法から削除されたこと

b. 国の交通サービス法 (National Transport Service Act)

1993 年施行、98 年改定の「国の交通サービス法」は、広域移動の ST サービス利用への補助を目的として制定された法律である。

地方から地方への広域移動に対して、障害者が公共交通を通常のコストで利用することが不可能な場合、および介助者なしでは旅行ができない場合に、政府はこのサービスにかかる運賃を鉄道の割引運賃をもとに設定した額となるように補助を行う。

c. 公共交通の責任に関する法律 (Responsibility for the Public Transport Act)

「公共交通の責任に関する法律」は 1978 年に制定され、1998 年に改定された。この法律は県やコミューン（自治体）の公共交通を規定するもので、公共交通事業者は、障害者のニーズに合うように公共交通システムを改善しなければならないとしている。

具体的な規定は下記の通りであり、障害者のニーズに適切に対応するような仕組みになっている。

- ・ 毎年の提出が義務付けられている、公共交通計画書において公共交通事業者は障害者のための改善策として、どのような方法をとるか明示しなければならない
- ・ もし、事業者が国や自治体から ST サービス実施の業務を受託している場合は、こうした車両の使用についても計画書に記載しなければならない

出典：生活支援の地域公共交通（秋山哲男、吉田樹，2009 年）

バス専用道路の試み：カナダーオタワ市 “トランジットウェイ”

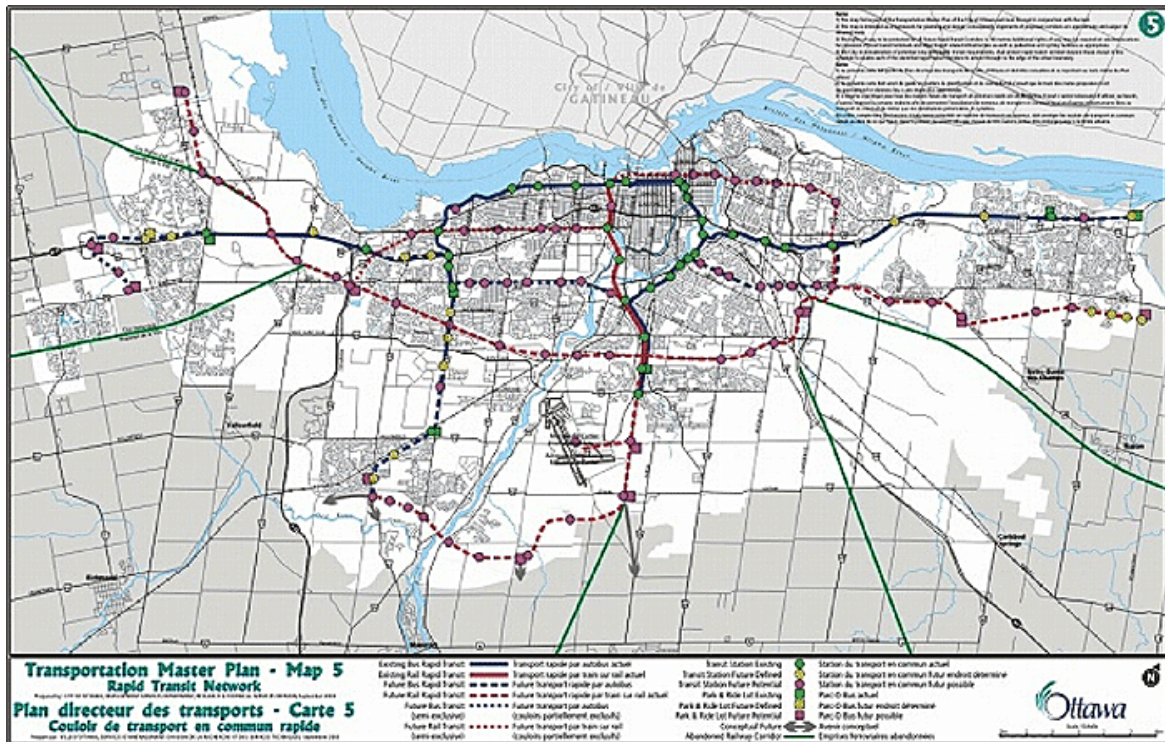
(1) オタワ市の概要

◆ 基礎データ

面積 (市域)	2,778.13	km ²
人口 (市域：2006年)	812,129	人
人口密度	292.3	人/km

オタワ市はカナダの首都で、人工的に開発された色合いの強い都市である。

(2) トランジットウェイの概要



(オタワ市 公共交通ネットワーク計画 (2021年マスタープラン))

(a) 導入の経緯

1970年代にオタワ市内のカールトン大学との共同プロジェクトとして、都市の骨格をなすネットワークを担う交通機関として何が望ましいのかを明らかにするための交通機関比較研究が実施された。

具体的には、バス、LRT、地下鉄に関する比較であり、都市規模、コスト、柔軟性などの点から「専用道路を有するバスシステム」が選定された。

(b) オタワ市のトランジットウェイ構想の特徴

オタワのトランジットウェイにおいて特徴的な点は以下の通りである。

① 段階的建設

トータルなネットワーク計画のもと、用地取得など条件のそろった区間から順次建設し併用していく。地下鉄やLRTでこの方法をとると併用区間のみの運奥になるが、バスの場合は、未併用区間は別の道路を走行すればよいので、前線通しての運行が可能となる。また、建設遅れなど不確実性への柔軟な対応の可能性も高い。

② 多様な形状

専用道路については、貨物鉄道廃線敷、同鉄道用地法面、高速自動車専用道路法面、幹線道路沿いの掘割空間など、さまざまな空間を活用している。さらに専用道路だけでなく、高速自動車専用道路でのバス専用車線、景観保護地域でのパークウェイ（観光ドライブを楽しむための道路）の通行など、多様な形状の走行空間を組み合わせている。

③ 土地利用との整合

支線への直行便も朝夕は多いが、幹線支線の乗り継ぎターミナルは、TODの発想に準拠しており、地区の公共施設や商業施設、集合住宅の集積が図られており、一部の例では構造物が一体化されている。

④ イメージ戦略

バスターミナルおよびバス停施設、そして車両は、赤を基調としたデザインになっている。これは単純に、目立つ色彩ということで、色彩デザイナーによって選定された。



オタワのバスターミナル

この他にも、バス停のデザインの良さ、各種割引乗車券、情報提供の工夫、都心部での計画なども特徴的な点として指摘できる。特に情報提供については、早くからバス運行管理システムを導入し、次のバスの到着時刻のリアルタイム案内が実施されているほか、ターミナルや路線図、時刻表などの基本的な情報の提供も充実しているバス停にはすべて通し番号が与えられ、その番号でさまざまな問い合わせができる。

(c) 運営

オタワ市の公共交通は、「OC Transpo」（オタワ・カールトン地域交通公社）と「STO」の2社が担っている。地域ごとに区分はあるものの、当然乗り継ぎなどの需要がある。

2社では乗り継ぎに関して、自社内の乗り継ぎは時間制限で可能（無料）とし、STO-OC Transpo 相互の場合には40セント（約30円）の乗り継ぎ料金で可能としている。2事業者があっても、このような連携を図ることが公共交通では極めて重要なものとなっている。

出典：バスでまちづくり（中村文彦，2006年）

バス専用道路の試み：オーストラリアーブリスベン “バスウェイ”

(1) ブリスベンの概要

◆ 基礎データ

面積（市域）	4,673.2	km ²
人口（市域：2006年）	1,820,400	人
人口密度	353.8	人/km ²

(2) ブリスベン周辺の都市交通計画

1995年にブリスベン市を含む広域での都市交通計画が策定された。同計画において、2000年のシドニー五輪開催を当面の目標年次とする総延長75kmの都心から五方向に向かう放射状のバス専用道路・バスウェイ（Busway）が計画された。同市はこの計画について、前述のオタワ市のプロジェクト担当者を招いて詳細な計画の指導を仰いだ。

(a) 計画の特徴

① 多様な形状

オタワ市同様、高速道路沿いの空間や鉄道廃線敷などを活用している。一部では地下トンネルも併用されている。高速道路沿いについては、六車線の高速道路建設時にリザーブ用地として購入しておいた二車線分の空間をバス専用道路に転用している。

② 都心部での対応

このバス専用道路計画よりも十年近く前に、都心街区の歩行者専用化と、歩行者専用道路地下部分でのバスターミナル建設が行われた。さらに都心にアクセスする橋梁では、従来の四車線道路を一般車両二車線とバス専用道路二車線に再分配した（下図）。



* 手前の二車線が一般車両用で奥の二車線はバス専用道路となっている。

③ 土地利用との整合

高速道路建設時に、病院や商業施設などの大規模施設をインターチェンジ付近に誘導し、並行するバス専用道路のターミナルをインターチェンジ付近に立地させたことにより、バスターミナル近傍に大規模施設が集中する都市構造を誘導できた。また、バス専用道路沿いではないが、幹線バス路線の端点となる郊外拠点では、大規模商業施設内にバスターミナルを設置している。これは商業施設にバスターミナルの設置を義務付けたことによる。駐車場附置義務と同じ考えだと理解できる。

(b) バスウェイの実態

以下に示す画像はオーストラリアのクイーンズランド文化センター（Queensland Cultural Centre）前にあるバス乗り場である。



写真からバス専用道路沿い両側に屋根つきの待合場所があり、バスが何台も直列に並べるだけのスペースがあることがわかる。

オーストラリアでは日本同様に右ハンドル左側通行なので、写真でもわかるとおり一般車両・バス専用道路ともに、それぞれの左側と右側で進行方向が違っている。バス専用道路については、次の写真でも示すが待合場所の有る場所は4車線になっており、それぞれの進行方向で客の乗降を終えたバスは先に進めるようになっている。



このように左右両車線で進行方向が違う。また、待合部分の天井には電球がついており、外が暗い時間でも待ちやすい異様な工夫がされている（下写真）。



出典：バスでまちづくり（中村文彦，2006年）

補足 1 : 離島交通について (日本国内)

離島航路補助制度 (日本)

◆ 制度の概要

離島航路の維持・改善を図るため「離島航路整備法」に基づき、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助するとともに、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、これに要する費用の一部を補助する。

i) 離島航路補助

- 補助対象航路の主な要件
 - ・ 本土と離島（準離島を含む。）又は離島相互間を結ぶ航路であり、かつ、他に交通機関がないか他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ・ 当該航路において関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- 対象額
 - ・ 標準的な賃率や経費単価に基づき算定する標準化した欠損額

ii) バリアフリー化建造費補助

- 補助対象船舶の主な要件
 - ・ 「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」に基づくバリアフリー施設を有する船舶であること
 - ・ 船舶の代替建造、バリアフリー化改造工事
- 対象額
 - ・ バリアフリーに係る工事費の 50%

国内のほとんどの離島航路はこの制度を利用している。逆に言えば、この制度を利用しなければ離島交通が成り立たなくなっている、という事実があるということでもある。国と地方自治体、運営事業者がそれぞれ少しずつ痛みを分け合っている状態。

出典：国土交通省

国の補助を受けるだけでなく地方公共団体が独自に離島航路を維持しようという試みもある。下記（隠岐航路）の維持方策もそのひとつである。

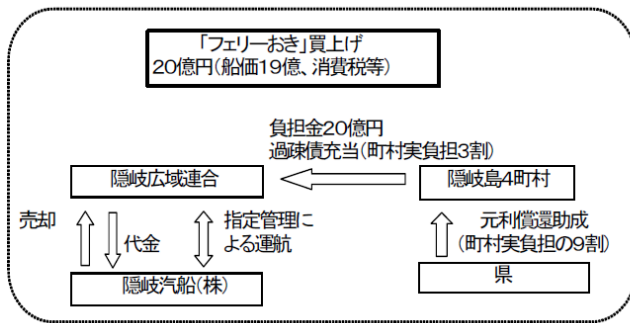
地方公共団体独自の離島航路の維持方策の例

本土 — 隠岐航路の維持方策

〇目的 島民の生活に必要な不可欠な離島航路の維持を図るため、隠岐広域連合のフェリー購入にかかる町村負担に対し助成を実施

〇予算額 平成19年度予算 元利償還交付金 18,719千円
債務負担行為（平成20年度～平成30年度） 633,384千円

〇支援スキーム



・交付先: 隠岐の島町外3町村
・助成率: 町村の実負担額の90%

隠岐島前内航船(離島間)の維持方策

行政の運航支援

・建造費

建造費 410,000千円(過疎債100%充当)		
地方交付税 70%	町村実負担 30%	
	県助成 20%	町村 10%

・運航費欠損額に対する支援

〔特別交付税〕 欠損額の80%	県 10%	町村 10%
--------------------	-------	--------

船舶の概要

区分	フェリーどうぜん	いそかぜⅡ
定員	92人	50人
総トン数	150トン	19トン
航海速力	13ノット	28ノット

※ 島根県作成資料

なお、先の事業仕分けでは国土交通省の答弁で隠岐航路の黒字化（フェリー・高速船双方の維持が可能）という点から、類似政策として公設民営化計画として離島航路補助に加えて予算を要求し、これが通っている。

出典：国土交通省

女川町（宮城県）：第三セクター・シーパル女川汽船の「しまなぎ」

～離島航路の統合による合理化

人 口	10,723 人	モ ー ド	旅客船
面 積	65.79 km ²	人口密度	162.99 人/km ²
運営主体	シーパル女川汽船		

1. 取組の背景

地域と交通の状況【生活交通の確保】

- ・ 宮城県牡鹿郡女川町は、牡鹿半島の北のつけ根に位置する港町。女川町には牡鹿諸島に属する有人島として江島（えのしま）と出島（いずしま）の2つの離島を有している。
- ・ 2つの離島には、出島航路と江島航路の各事業者が運航していたが、平成15年10月に出島航路の存続が危惧される状況に陥った。
- ・ このため、宮城県、女川町、東北運輸局、出島、江島の両航路事業者により航路存続について検討を行った結果、出島航路事業者は、平成16年9月30日をもって離島航路事業を廃止し、同年10月から江島航路事業者が出島航路を引き継いで運航することになった。

2. 実現したサービス

サービス内容【運営統合】

- ・ 従来、女川～江島、女川～出島の航路は出島航路と江島航路の各事業者によって国庫補助航路の指定を受け、それぞれ運営されてきた。
- ・ しかし、女川～出島航路事業者が撤退し、江島航路事業者がこれを統合し運営してきたが、女川町は、離島航路事業の恒久的安定化を図るため、行政主導のもとに行政補完型の第三セクター方式の新会社「シーパル女川汽船」を設立し、女川～江島航路の営業を譲受し、平成17年10月1日より本格運航を開始した。
- ・ 新会社は、設立したばかりで船を所有しておらず、江島航路事業者の船を用船して運航した。
- ・ 新会社は、鉄道・運輸支援機構との共有で新造船「しまなぎ」を建造し、平成18年8月6日より就航した。
- ・ 新造船「しまなぎ」による航路の時刻表と運賃は、次のとおり。

1日7運航

第1便 6:20 女川発～6:38 出島発～6:50 寺間発～7:03 女川着

第2便 7:10 女川発～7:36 江島発～7:57 女川着

以降2つの離島と女川間を5回循環している。

運 賃	女川～出島	大人	750 円	小人	380 円
	女川～江島	大人	1,050 円	小人	530 円

3. 効果と負担

効果【生活移動手段の確保】【利用者数の維持】

- ・ 出島航路事業者と江島航路事業者の2社2隻体制から1社1隻体制になり、離島航路の欠損額が大幅に減少し、安定的に航路が維持される基盤が整った。
- ・ 離島航路の統合によるサービスの低下等が懸念されたが、女川町が両島の間を積極的に調整に動いたことにより、出島、江島の両島民の協同出資による新会社「シーパル女川汽船」が設立され、懸念は払拭された。

負担【市町村負担】【地域負担】

- ・ 新会社の設立への負担

資本金 3,000 万円	女川町	55.0%	(1,650 万円)
	出島 (島民の協同出資)	22.5%	(675 万円)
	江島 (島民の協同出資)	22.5%	(675 万円)

- ・ 新造船の建造への負担

船価格 3 億円	シーパル 女川汽船 (女川町補助金)	50.0%	(1.5 億円)
	鉄道・運輸支援機構	50.0%	(1.5 億円)

4. プロセスと調整

計画策定と会議実施【プロセス：体制構築】

- ・ 平成9年出島航路事業者から航路廃止の意向が女川町に伝えられた。
- ・ それを受けて平成12年8月出島航路について、離島航路安定化のための委員会が町内に設けられ、航路存続の検討が続いた。しかし、平成15年10月に出島航路事業者から航路撤退の表明があり、それを受けて宮城県、女川町、東北運輸局、出島航路と江島航路の各事業者による航路存続の検討が重ねられた。
- ・ さらに、平成16年3月女川町議会に離島航路存続特別委員会を設置し、存続のあり方、航路等について検討された。同委員会には2島の代表も参加した。
- ・ その結果、江島航路事業者による出島航路の引継ぎを経て、平成17年4月には女川町と両島島民の協同出資からなる第3セクター会社「シーパル女川汽船」が誕生し、同10月から1社で2航路の運航を開始した。

運行開始後のフォローアップ【プロセス：フォローアップ】

- ・ 新会社設立に当たっての準備段階から、女川町は、江島、出島の両島民とのあいだで、航路や運賃等について積極的に調整を重ねた。運航開始後も随時、両島民との協議を重ねている。

他事業者との調整【調整：対事業者】

- ・ 離島航路の性格上、特に他の事業者が参入する意思はなく、他事業者との調整はない。

5. 創意工夫・知見・教訓

島民の理解と協力が必要【知見：住民意見の取り入れ】

- ・ 女川町は、資本金 3,000 万円の第三セクターの新会社を設立し、2つの離島航路を引き継いだ。同社の設立には、江島、出島の島民による協同出資（各 675 万円）があり、自らの航路は自らの会社で守ることとした。
- ・ 両島は、女川町からの距離、島の大きさ、人口等、多くの違いがあり、航路の設定、運航時間、運賃等、様々な点で2社2隻体制の時代とは異なった運航になっているが、女川町が積極的に両島の島民の間を調整している。
- ・ 今後も、島民の高齢化と島の観光振興が難しい状況にあり、乗客は減少傾向にあるが、運航サービスのあり方について、女川町の一層の調整が引き続き求められている。

出典：国土交通省 - 地域公共交通の活性化・再生への事例集

松山市（愛媛県）：離島航路「中島汽船」

～市町村合併を契機にした離島航路の民営化

人 口	514,937 人	モ ー ド	旅客船
面 積	428.89 km ²	人口密度	1200.62 人/km ²
運営主体	中島汽船		

1. 取組の背景

地域と交通の状況【市町村合併による交通再編】

- ・ 2000 年頃から市町村合併が行政の重要課題となっていたが、離島である中島町は、合併相手として松山港（高浜港及び三津浜港）への航路が四国本土への唯一の交通手段であることから、松山市との合併方針を固め、交渉を開始した。
- ・ 合併に際しての「懸案事項」の一つとして旅客運送事業（旅客海上輸送）の対処を求められた。

2. 実現したサービス

サービス内容【増便】

- ・ 始発便は全て中島発、最終便は中島着。便によっては途中通過する場合もあり。松山側での乗降は、三津浜港のみ可能。
- ・ 民営化により、新造船の就航や釣島への増便など、サービス水準が向上された。

（東線）

旅客フェリー：往復 5 便/日

高速船：往復 5 便/日

（西線）

旅客フェリー：往復 2 便/日

高速船：往復 5 便/日

3. 効果と負担

効果【生活移動手段の確保】

- ・ 定期航路を維持することができ、航路損益も改善している。

航路損益：平成 14 年度：△ 15,207 千円

平成 15 年度：10,217 千円

平成 16 年度：66,492 千円

負担【公的補助なし】

- ・ 離島航路は黒字のため、市からの運航補助はなし。
- ・ バリアフリー対応船舶購入の際には交通エコロジー・モビリティ財団からの補助をうけた。（市からの補助はなし）

- ・ 民営化のためには、抜本的な経営改善が必要であった。そこで、民営化前に中島町は、船員の勤務体制の見直しなどによる船員の削減及び経営改善対策を行った。

4. プロセスと調整

委員会の設置【プロセス：体制構築】

- ・ 中島町船舶運航事業民営化推進検討委員会を設置し、学識経験者（横山愛媛大学法文学部教授他）、各地の総代、町議会の議員などで、住民が安心できる民営化方策を検討した。

譲渡先企業の公募【調整：対事業者】【調整：対住民】

- ・ 中島町は譲渡先企業の公募を行い、松山市の石崎汽船を譲渡先企業として選定した。石崎汽船は新たに、中島汽船を設立して受け皿とした。なお、中島汽船の出資者は、石崎汽船と地元17地縁団体として、地元住民から民営化への理解を促した。

5. 創意工夫・知見・教訓

経営改善策の実施【知見：運営主体の統廃合】

- ・ 民営化に先立ち、船員削減などの経営改善策を実施した。

住民理解を促進【知見：的確な役割分担】

- ・ 地元住民には、民間会社が利益を重視するため、不採算となった場合撤退してしまうのではないかとの危惧があった。このため、民間会社に地縁団体が出資することで、そのような動きを抑制することができるとの考え方によって、地元住民の民営化に対する理解を得ることができた。



写真の船は、松山（三津浜港）—中島諸島に就航している「じんわ」。住民の高齢化に対応したバリアフリー設備になっている。

出典：国土交通省 - 地域公共交通の活性化・再生への事例集

鹿児島県：「まちづくりアンケート」による日帰り交通アクセスの導入の必要性の検討

鹿児島県大島郡にある和泊町・知名町・与論町では2003年から2004年に掛けて三町合併協議会が開かれた。このなかで、三町が合併する場合には二つの離島間の合併となるため、島間交通の是非についての協議についても話し合われた。

以下は交通アクセスに関する検討会の中間報告書から引用したものである。

～沖永良部・与論地域合併協議会

本地域の三町合併は、外海離島2島間の合併であり、行政の効率化や合併後における一体感の醸成などの面において、克服すべきとされる課題として、現在日帰りすることが不可能となっている二島間の日常的な交通アクセスの確保が挙げられている。

このようななかで、二島間での日常生活圏の確立のために日帰り可能な交通アクセスの整備を検討するにあたっては、まず、実際に日帰り交通アクセスが必要とされているのかということ、そして、導入を考える際にどの程度の需要が発生し、どのくらいのコストがかかってくるのかということについて十分に調査し、検討することとした。

そこで、鹿児島総合研究所が行った「まちづくりアンケート」により、日帰り交通アクセスの導入の必要性を検討することとし、収支算出については需用が予測しがたいので、利用者数の設定については既存航路の現在利用者数やアンケートの結果をもとに需要増加の見込みを複数のパターンで出していき、そこから実際の運行規模を設定して、運営コストや収入を算出した。

両島間の移動は、平成10～13年の実績を見ると、年間約16,000人（約8,000往復）、1日あたりの利用実績（365日・往復）は海路で約18.4人しかない。

一方、住民アンケート調査によると、両島間の移動の目的は、「仕事」での行き来が最も多い。しかし、「週1日以上」移動する割合は、回答率の高いものでも3%程度しかなく、日常的に両島間を移動する割合は非常に少ない。また、いずれの目的についても、「ほとんど行かない」および「無回答」をあわせると、9割前後が両島間を移動しないという結果になっている。

以上の結果を見ると、頻繁に両島間を移動する必要性のある住民は、一部に過ぎず、大部分の住民は日常的に両島間を往来する必要性は少ないことが明らかである。

しかし、日帰り交通手段の整備については、住民アンケート調査回答者の約3分の2が必要であると回答しており、その最も大きな理由としては「仕事や日常生活への支障」があげられている。

この結果から見ると、日帰り交通体系の必要性に対する認識と、日帰り交通体系が整備された場合の利用意向との間には、大きな矛盾が生じている。日帰り交通体系の整備が必要な理由としては、回答者の過半数が「仕事や日常生活への支障」をあげているにもかかわらず、利用が増える目的は「観光・レジャー」が中心であり、「仕事」をはじめとする日常生活での利用が増えるという回答は少ない。

こうした回答の背景には、現在は各島で「仕事」や「日常生活」が完結しているのに対して、具体的な変化はわからないが、合併後は「仕事」や「日常生活」に何らかの変化が生じてしまうのではないかという漠然とした不安を抱えている住民が多いことがうかがえる。この不安を解消するために、「ないよりはあったほうがいいだろう」、「自分には当てはまらないが往来は増えるであろう」という希望的観測の意見が多くあるのではないかと考えられる。

一方、収支予測については、他地域の整備事例をもとに運航コストを算出し、利用実績とアンケート調査結果等により需要予測を立てて、検討を行った。

新航路の設定に際し、運航形態の上から収入が多く見込まれること、また、外海離島である本地域においては、需要予測の面からみて運航が適当とされる規模の高速船では、天候等の影響から就航率が悪くなることが予想されることから、カーフェリーを就航させた場合を想定した。

その結果、新航路を設定した場合、支出（便宜上主な経費のみを計上）を150,000千円と想定した場合で、1億円以上の赤字が発生することが想定された。

このことから、損益分岐点となる収入を上げるためには、年間58,366人の利用が必要となる。その他の経費を含めれば、黒字での運航が可能となるには、約60,000人の利用客数が必要と想定され、現在の両島間の移動実績の4倍近い利用が必要となる。

利用客数の拡大については、合併すると両島間の移動が現在よりも増えること、特に行政職員の異動が大幅に増えることは間違いない。しかし、行政を含めた住民の利用が現在の4倍、5倍に増えることは、生活圏が各島でほぼ完結している現状では想定しにくい。

以上の結果、日帰り交通アクセスの導入により住民の一体感の醸成や住民の利便性の向上がはかられるとしても、それが多くの住民の利益に資するものとは考えられない。

現在の厳しい財政状況のなかで、合併における最も大きな目的のひとつが行財政の効率化であるということを考えると、行政主体の運営であったとしても、大幅な赤字となり、新たな財政負担の増加につながるということが明らかであるなかで、総合的にメリット、デメリットを考慮したとしても、新たな財政負担の増加率を考えると、二島間にあらたな交通アクセスを導入する必要性を現在の段階で見出すことは難しい。現在の二島間の状況においては導入の必要性は極めて低いものとする。

この事例では新規航路の立ち上げについて導入の必要性は少ないと論じているものである。しかし、既存航路においても必要だと思っているだけなのか、本当に必要なのかを見極めたうえで、航路を維持すべきかどうかを決定することが重要である。離島に対して一本しかない航路が閉ざされることは島民の生存にかかわることであるが、本来は必要ないほどの運行数を運行することは運営事業者にとっても行政にとっても得策ではない。住民の理解を得るために、航路の実際を説明する必要もあると考えられる。

なお、この三町合併に関しては2005年に住民の合併反対多数で解散している。

補足 2 : 海外各都市の LRT 導入事例



① ノッティンガム (イングランド)

人 口 26 万人

路線長 14.0km

かつて炭鉱で栄えた街だが、炭鉱閉鎖や地元のレース産業の衰退を経験。中心市街地活性化に取り組んだ街。

LRT 導入もそうした街づくりの延長線上で行われた。2004 年に NET (Nottingham Express Transit) プロジェクトとして LRT が開業。民間資本と行政が一体となって事業を行う「PFI 事業」によって建設が進められた。一部区間は在来鉄道の貨物線の廃線跡を利用して建設されている。



② ビルバオ (スペイン)

人 口 35 万人

路線長 4.5km

重工業の衰退とともに大不況に陥る。

都市再生—芸術都市を志向。都市再生開発支援の一環として LRT を導入。



③ フライブルク (ドイツ)

人 口 20 万人

路線長 30.5km

歩行者空間を走行できるのは公共交通のみであり、都市部への自動車進入規制や自転車の推奨などで有名な都市である。



参考文献

- 青山 吉隆・小谷 通泰 (2008) 『LRT と持続可能なまちづくり』学芸出版社.
- 秋山 哲男(2001) 『街並み』 vol. 38 交通計画のユニバーサルデザイン
- 家田 仁・岡 並木 (2002) 『都市再生 -交通学からの回答-』学芸出版社.
- 猪井 博登編著 (2009) 『生活支援の地域公共交通』学芸出版社.
- 交通まちづくり研究会編著 (2006) 『交通まちづくり-世界の都市と日本の都市に学ぶ-』丸善.
- 北村 隆一 (2004) 『鉄道でまちづくり-豊かな公共領域がつくる賑わい』学芸出版社.
- 阪井 清志 (2009) 「LRT に関する制度・施策の現状と課題 -海外の制度・施策から見たわが国への示唆-」
『IATSS Review』 Vol. 34. No2. PP.11-21
- 高橋 愛典 (2006) 『地域交通政策の新展開』白桃書房.
- 辻本 勝久 (2009) 『地方都市圏の交通とまちづくり-持続可能な社会をめざして』学芸出版社.
- 土居 靖範 (2008) 『生活交通再生』自治体研究社.
- 都市計画中心市街地活性化法制研究会 (2006) 概説 まちづくり三法の見直し』ぎょうせい.
- 都市計画中心市街地活性化法制研究会 (2007) 詳説 まちづくり三法の見直し』ぎょうせい.
- 中村 文彦 (2006) 『バスでまちづくり - 都市交通の再生を目指して』学芸出版社.
- 松中 亮治 (2008) 「LRT の整備・運営主体と財源」青山 吉隆・小谷 通泰編著
『LRT と持続可能なまちづくり』学芸出版社.
- 三浦 幹男 (2008) 『世界の LRT』ジェイティビィパブリッシング.
- 望月 真一 (2001) 『路面電車が街をつくる-21 世紀フランスの都市づくり』鹿島出版会.
- 藤井 聡・谷口 綾子編 (2008) 『モビリティ・マネジメント入門』学芸出版社.

参考サイト

統計局ホームページ/世界の統計 第8章 運輸

<http://www.stat.go.jp/data/sekai/08.htm#h8-06>

主要国運輸事情調査報告書

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/unyu.htm>

—主要国運輸事情調査—ドイツ— (2008 年版)

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/03pdf/doitu.pdf>

—主要国運輸事情調査—オーストラリア— (2008 年度版)

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/02PDF/aus.pdf>

—主要国運輸事情調査—フランス— (2007 年版)

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/03pdf/france.pdf>

—主要国運輸事情調査—イタリア— (2006 年版)

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/03pdf/ita.pdf>

—主要国運輸事情調査—カナダ— (2006 年版)

<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/02PDF/Canada.pdf>

LR Tによるトランジットモールとまちのにぎわい

http://homepage1.nifty.com/wanpaku/lrt/Transit%20Mall/lrt_mall.htm

オタワトランジットウェイ

http://island.geocities.jp/town_m_resp/bus-032_ottawa.htm

三菱UFJリサーチ&コンサルティング：

交通－英・仏・独・米における交通施設整備制度－ 原田 昌彦（2006）

http://www.murc.jp/mook/pdf/004_04.pdf

「すまい」と「まちづくり」のページ（福島大学人間発達文化学類住居学研究室）

<http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/index.html>

財団法人 運輸調査局

<http://www.itej.or.jp/archive/unews/2008.html>

立命館大学「経営学」

ードイツにおける「まちづくり」と 都市公共交通の整備について

http://www.ritsbagakkai.jp/pdf/404_08.pdf

立命館大学 法学部

ードイツ・フライブルク公共交通の財政問題

<http://www.ritsumei.ac.jp/acd/cg/law/lex/housei-7/hori.pdf>

Visit London - Official City Guide & London Hotels

<http://www.visitlondon.com/>

～A visitor's guide to traveling around London

http://static.visitlondon.com/assets/maps/travel_maps/tfl_visitor_guide_reg_user_07-E-1736.pdf

豪州におけるモビリティ・マネジメント：パースとアデレードにおける取り組みとその比較；谷口綾子

http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/tba/fujii/pdf%20files/mm_australia.pdf

アジア太平洋地域インフラデータベース

http://www.ap-infra.org/idb/index_j.htm

国土交通省：都市交通調査

<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/guidance/>

審議会：海外における都市内公共交通

http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city_history/city_planning/city_traffic/h18_1/images/sankou4.pdf

地域公共交通の活性化・再生への事例集

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/htm/all.html>

その他の支援措置について

<http://www.mlit.go.jp/maritime/naikoh/ritouhojokenntoukai/shiryoul-3sonotashien.pdf>

公共交通に関する政策課題と対応について

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/chiiki/2/images/07.pdf>

国土交通省国土技術政策総合研究所

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual12-02.pdf>

「次世代の公共交通機関 L R T」

<http://cvv.jp/CVV2/CVV-na-otoko/image/A.Fujita.pdf>

過疎地域におけるバス交通に関する研究と政策提言：山下 尚一朗（慶應義塾大学 環境情報学部）

<http://jre.sfc.keio.ac.jp/review12/ronbun/yamasita.pdf>

ICT 活用によるバスの 発展可能性：横浜国立大学大学院工学研究院教授 中村文彦

<http://transport-lab.cocolog-nifty.com/pudding/files/kc090305.pdf>

環境的に持続可能な交通 (EST) ポータルサイト EST データベース

<http://www.estfukyu.jp/estdb7.html>

熊本都市圏都市交通アクションプログラム（更新版） - 熊本県庁

<http://www.pref.kumamoto.jp/soshiki/98/1016593.html>

熊本県過疎地域自立促進計画 -熊本県

<http://www.pref.kumamoto.jp/uploaded/attachment/16706.pdf>

岡山県ホームページ - 地域公共交通確保の知恵袋

http://www.pref.okayama.jp/soshiki/detail.html?lif_id=10568

島根県

<http://www.pref.shimane.lg.jp/>

第6回沖永良部・与論地域合併協議会-小委員会報告書

<http://www.town.china.lg.jp/gappei/okierabu-yoron.kyougikai/%E7%AC%AC6%E5%9B%9E%E5%8D%94%E8%AD%B0%E4%BC%9A%E5%88%A5%E7%B4%99-%E5%B0%8F%E5%A7%94%E5%93%A1%E4%BC%9A%E5%A0%B1%E5%91%8A.pdf>