

地域公共交通の活性化・再生

～ 交通政策審議会・中間とりまとめを踏まえて～

国土交通委員会調査室 ひらはら としあき
櫛原 利明

1. はじめに

蒸気機関車の発明と実用化による人と物の移動の飛躍的増大が産業革命を進展させ、我が国においても鉄道網を列島隅々にまでいきわたらせることがまさに明治以来の富国強兵・近代化そのものであった。このように、歴史的に見ても、鉄道を中心とした公共交通は、大量性・速達性・定時性に優れた交通機関として、まさに国家・社会の基盤である。公共交通の発達、戦後の高度経済成長の実現にも大いに貢献した。しかしながら皮肉なことに、高度経済成長が招来した社会経済構造の変化、とりわけモータリゼーションの進展と過疎化の進行により、特に地方における輸送需要の著しい減少という事態が生じたのである。そして、ローカル線のもたらず膨大な赤字が国鉄分割・民営化の端緒となり、それを引き継いだ第3セクター鉄道や他の地方民間鉄道の多くも、いまや路線の維持・存続自体が大きな問題となっている。

かような事態に対処してこれまでもいろいろな対策が講じられてきた。近年、政府においても、運輸政策審議会第16号答申「旅客鉄道分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」(平成10年6月)や、同第19号答申「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」(平成12年8月)、国土交通省・地方鉄道問題に関する検討会報告書「地方鉄道復活のためのシナリオ」(平成15年3月)、公共交通利用円滑化に関する懇談会報告書(平成17年5月)等が示され、また交通事業者の側からも、社団法人日本民営鉄道協会・地方民鉄活性化研究会が報告書「地方民鉄の活性化と再生を求めて」(平成17年3月)によって提案・要望を取りまとめている。

政党においても、自由民主党は昨年(平成18年)6月に、政調・国土交通部会地域公共交通小委員会が「地域公共交通活性化・再生のための提言」を取りまとめ、便利で乗りたくなる交通機関を目指して現状分析とともに施策提言を行ったところである。また、民主党も昨年の第165回国会で、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、衆議院に「交通基本法案」を提出した。

しかしながら、昨年も、4月に北海道ちほく高原鉄道「ふるさと銀河線」が、10月に愛知県の新交通システム「桃花台新交通」が、11月に岐阜・富山両県にまたがる神岡鉄道がそれぞれ廃線となり、さらに茨城県の鹿島鉄道や宮城県のくりはら田園鉄道も本年(平成19年)4月の廃止を既に届け出ており、兵庫県の第3セクターである三木鉄道・北条鉄道はその存廃問題で揺れている、といったように、事態は深刻さを増している。また、バス事業に関しても、輸送人員は一貫して減少しており、路線バスの系統の廃止が相当数に及んでいるといった状況である。

このような中で、先ごろ、国土交通省交通政策審議会・交通体系分科会・地域公共交通部会が4回にわたる議論の上、「中間とりまとめ」を発表した（平成18年12月12日）。そこで、以下、この「中間とりまとめ」の内容に沿いつつ、今後の地域公共交通の活性化と再生の方向性や具体策について考えてみたい。

2. 現状と課題

我が国においては、モータリゼーションの進展等の影響により、昭和50年から平成15年の間に、自動車の輸送分担率が20%増加したのに対して、鉄道は7%、バスについては14%も低下している。そして、両者間の乖離は三大都市圏以外の地域ではさらに大きく、自動車が34%の増加に対して、鉄道は10%、バスは24%の低下となっている¹。こうした公共交通の利用減少による不採算化は運賃値上げや運行本数減をもたらし、そのようなサービス低下がさらなる利用減少を招来するといった悪循環が生じ、結局は便利な自家用車の利用へとシフトしてしまう。そして遂には事業者の路線からの撤退ということが、全国各地で生じているのである。これまで、鉄道の廃止に伴いその代替手段としてバス路線に転換されたところもかなりあるが、バスは鉄道に比べて速達性や定時性に劣るので、なおさら利用者が減ってしまい、経営的に苦しいところがほとんどである。

その結果、地域によっては、公共交通の空白地帯が出現してしまうという異常事態にもなる。しかしながら、このことは、高齢者や児童・生徒など自家用車を自由に使えない交通弱者にとっては移動手段が奪われるということであり、単に病院・学校等に通うのに不便というだけでなく、社会的疎外を生起し、さらに徒歩圏内に日常生活に必要な機能がそろっていないところでは生活していくことすらできないということにほかならない。公共交通は、まさに生活の足であり、地域の社会経済活動の基盤なのである²。

近時再び激化の様相を見せる社会構造の変化により、過疎化や少子高齢化に加え、都市の拡散化、中心市街地の空洞化などが重なり、いずれも公共交通にとっては不利な経営環境ではあるが、一方で、このような問題を克服して地域が自立し、活性化していくには、その基盤である公共交通の維持・再生が不可欠でもあるのである。

加えて、現在我が国では、地域活性化の一方策として、観光振興・観光立国の推進に力を入れているところ、公共交通は地域住民だけでなく観光客の足としても重要性を増していくものと思われる。

さらに、自家用車に比べて二酸化炭素等の排出量が少ない公共交通は、地球温暖化問題をはじめとする喫緊の環境問題に的確に対処する上でも、その利用促進が重要な課題となっているのである。

3. 施策展開の方向性

(1) 地域住民等の参画

これまで、公共交通の経営が悪化した場合、それは個々の交通事業者の問題とされ、コスト削減、サービス向上（運行本数の増加・新駅設置等）といった事業者の努力にその解決がゆだねられてきた³。しかし、たいていの場合はそのような自助努力も限界に達して行

き詰まり、行政からの支援に頼ることになるが、それも奏功せず、路線を廃止するか、経営を他の事業者引き継ぐかという結末を余儀なくされるケースが各地で散見される⁴。多くの国鉄赤字ローカル線のように、第3セクターに経営を移管したものの、赤字補填のための経営安定基金がバブル崩壊後の低金利で枯渇し、また財政難の折から行政の支援⁵も十分受けられず、結局は再び経営難にあえぐという状況に陥ることがほとんどである⁶。最近、安易な第3セクター化についての反省や批判、警告がなされている所以である。

これらのことを踏まえれば、今後は、従来のようなサービス供給者側の視点のみならず、いかにして地域住民のモビリティ（移動できること）を確保してその基本的な生活と社会参加の機会を確保するか、といったサービスの需要者側の観点に立つことが重要である。そのために、地域公共交通の在り方を検討・決定するに当たっては、地域住民、NPO等の関係者が主体的に参画することが不可欠な要素となってくる。

（2）総合的な交通計画の策定と多様な関係者による取組、国による総合的な支援

地域のさまざまなニーズに応じて、鉄道やバス、自転車などの輸送モード横断的に、どのような交通手段を選択し、どのように維持・運営していくかについて、住民のモビリティ確保について責任を有する市町村が中心となって、道路管理者・交通事業者・地域住民・NPO等多様な主体が地域協議会などの場で徹底的に話し合い、合意を形成する必要がある。このような地域一丸となった合意を受けて、地域の総合的な交通計画を策定することが有効である。こうした取組を経て、住民の側にも経営が苦しい公共交通を支えていこうという意識（鉄道の場合で言えば、“マイレール意識”）が芽生えてくることも期待され、実際に、地域の実情を熟知したNPO等が率先して支援・啓蒙活動を行っている例が見受けられる⁷。

一方、都道府県は、財政規模的に市町村では行えない支援を適切に行う⁸とともに、類似の取組についての情報提供や助言、交通圏が複数市町村にまたがる場合における市町村間の協議の円滑化・連携の促進に向けた調整を行っていく必要が認められる。

そして、国は、こうした地域公共交通の活性化・再生に向けての熱心な取組に対して、法律上の特例措置や予算上の措置等により、総合的に支援していくことが望まれる。

4．施策展開の目標・具体策

上述した方向性を踏まえ、以下に述べる事項を目標として、具体的施策を展開していくことが求められる。

（1）モビリティ確保

交通事業者の撤退により公共交通空白地帯が生じることのないよう、高齢者・通学者等の地域住民や来訪者の移動の足を確保することが肝要である。ちなみに、昨年10月には改正道路運送法が施行され、コミュニティバスや乗合タクシーといった従来の定期路線以外の乗合旅客運送サービスの普及促進、市町村バス（市町村の保有自家用車による廃止代替路線の運行）やNPOによるボランティア有償運送の制度化等が図られている。加えて、昨年制定されたバリアフリー新法によって、公共交通の移動円滑化・交通施設のバリアフ

リー化⁹がより一層進むことが期待され、これらの施策によって、「いつでも、どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルな公共交通の実現を目指していく必要がある。

(2) 安全・安心で上質な輸送サービスの提供

ア 安全・安心な輸送サービス

安全・安心は、言うまでもなく公共交通の最優先事項である。平成17年4月のJR西日本・福知山線の脱線事故を機に、昨年10月から運輸事業者に対する輸送の安全確保に関する義務付けが強化された。これは、運輸事業者に対して、輸送の安全性向上の取組、安全管理規程の作成及び届出、安全統括管理者の選任及び届出を義務付け、安全管理規程に記載された事業者の安全管理体制の運用状況を国が確認する「運輸安全マネジメント評価」を行うものである。

イ シームレスな輸送サービス

これまで公共交通が自家用車にシェアを奪われてきた大きな理由の一つは、自家用車がいつでも好きなときに起点から終点までドア・ツー・ドアで移動できるという便利さを備えていたことにある。公共交通がそれに対抗するには、駅・停留所の増設や、駅前駐車場・駐輪場の設置によるパーク(バイク)・アンド・ライドの実現等によって、交通機関までのアクセスや交通機関を降りてからの目的地までのイグレスを向上させるとともに、複数の交通機関の乗継利便を増進させることが重要である。そのために、交通結節点の改善(ホームやバス停の近接による鉄道間や鉄道・バス間の容易・円滑な乗換え)¹⁰、ダイヤの連携、ICカードを活用した乗継運賃の設定¹¹等、公共交通間の連携により、継ぎ目のない(シームレスな)輸送サービスを提供していくことが必要である。

ウ 速達性・定時性・多頻度性の確保・向上

公共交通にとって、速達性・定時性の確保・向上は、自家用車に対抗するための一つのポイントである。自家用車は、便利ではあっても、道路事情に左右されたり渋滞に巻き込まれたりして低速走行を強いられ、到着時間のめどがつかないことも間々ある。その点ではまさに鉄道が優位に立っているのである。

しかしながら、バスは自家用車にも増してそこが弱点である。また従来の路面電車についても同じようなことが言える。これらの点を解消するには、バス専用レーンの設定や、公共交通の走行を優先した信号管制(公共車両優先システム・PTPS¹²)の実施など、公共交通の走行環境の改善がなされる必要がある。

また、いくら定時に高速で走行しても、そもそも運行本数が少なければ、結局は利用者にとっては「速達」ではない。したがって、運行のフリークエンシー(頻度)を確保することが、利用してもらうためには重要である。

これらの点にかんがみると、外国で普及しているLR T¹³やBR T¹⁴といった速達性や定時性に優れた新しい交通システムを導入することも、有効な選択肢となろう。

エ 魅力的なサービス

いくらローカル線といっても老朽化して汚く、乗り心地も悪い車両では、利用へのインセンティブもはたらないというものだ。運輸事業もサービス業である以上、やはり車両デザイン等のイメージの向上¹⁵、快適な乗り心地の確保等に努め、利用者が乗りたくなるようなサービスを提供していくことが大事である。

また、運賃・料金面においても、割安乗車券の設定や商業施設と連携した利用ポイントの交換制度の導入など、利用者にとって魅力的なサービスにより、公共交通の利用を促進する取組を行っていく必要がある。

(3) まちづくりとの連携

地域公共交通は、地域の経済社会活動や日常生活によって支えられていると同時に、逆にそれらの基盤でもある。したがって、単に交通単体のみで活性化・再生を考えるのではなく、まちづくりと連動してその在り方を検討することが必要となる。社会資本整備審議会の都市交通・市街地整備小委員会の「中間とりまとめ」(平成18年6月)においても、近年の無秩序に拡散した都市構造では集積のメリットが失われて行政コストもかさむので、集約型のまちづくりを行うことが求められ、そのためにも自家用車に依存しないモビリティを確保できるよう、魅力ある公共交通サービスを提供していく必要があるとしている。すなわち、少しの移動で日常生活の用が足せるコンパクトシティを形成していくことが、高齢化が進むこれからの重要課題となっており、今後の地域公共交通の在り方を検討するに当たっては、都市計画や土地利用との連携を図っていかなくてはならない。

LRTの導入や全国各地の都市で既に実施されてきているオムニバスタウン制度¹⁶は、こうした歩行者・公共交通優先の観点からのまちづくり施策の一環でもある¹⁷。また、トランジットモール¹⁸やロードプライシング¹⁹の導入も、検討すべき選択肢の一つである。

(4) 観光との連携

昨年、観光立国推進基本法が成立し、観光の振興が今後一層推進されることとなるものと思われるが、便利で利用しやすい公共交通の整備は観光振興や地域の交流拡大の基盤であると同時に、観光客等による利用増加が公共交通の経営を支えることともなる²⁰。

また、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」によって外国人観光客の誘致が喫緊の課題となっているが²¹、そのためにも外国人が利用しやすい公共交通であることが望まれる。

さらに、上高地や乗鞍岳などにみられるように、観光地への自家用車の集中による走行環境・自然環境の悪化を防止するための自家用車の流入規制について検討、実施するなど、観光事業者や公安委員会等とも連携して、公共交通の整備・改善を図っていく必要がある。

(5) 地球温暖化対策

地球温暖化防止に関する京都議定書(2005年2月発効)に基づく我が国の二酸化炭素排出削減目標の達成においては、運輸部門からの排出量を2010年に2億5,000万トン(1990年比+15.1%)とするという目標に対し、2003年の排出量で2億6,000万トン(1990年比+19.8%)となっており、排出量抑制について更なる努力を要する状況にある。特に運輸

分野からの二酸化炭素排出量に占める自家用自動車の割合は、1990年からの10年間で約4割から約5割へと上昇しており、対策が急務となっている。公共交通は自家用車に比べて二酸化炭素排出量が少ないので²²、運輸部門における計画目標達成のため、公共交通機関の利用推進等により、自家用自動車からの転換をより強く図っていくことが求められているところである。ただ、利用者に一方的に交通手段の転換を求めたり交通事業者が一方的に取組を進めるだけでは不十分であり、利用者サイド・交通事業者サイド双方の取組をマッチングさせた実効性のある取組が必要とされる²³。そのために、渋滞緩和などの公共交通のメリットを周知したり、路線図・時刻表・通勤マップ等の公共交通の情報を伝達すること等により、自発的に自家用車利用からの転換を促していくモビリティ・マネジメントの推進²⁴が有効である。

(6) 公共交通の導入・維持運営に関する情報・ノウハウの充実

現在、多くの第3セクター鉄道が経営危機に陥っている原因の一つに、路線廃止を免れるために、十分な検討なしに安易に第3セクターを設立して、それまでの事業者から経営を引き継いだことが挙げられている。また、地域の公共交通について、関係者の調整が不調で、適切な交通サービスの導入が進まないというケースも見受けられる。

このような事態に対処するには、市町村が「地域公共交通のプロデューサー」になって、地域の実情に応じた地域公共交通の在り方について調査・検討し、関係者と調整を図って適切な合意を形成していくことが不可欠であるが、実際には、市町村や地域の関係者の間に必ずしも必要十分な情報やノウハウ、人材等が蓄積されていないとの指摘がなされている。

したがって、今後、国が都道府県とも連携して、必要な情報や技術的助言を適切に提供し、地域におけるノウハウやデータの蓄積、人材の育成を図っていくことが重要である。そのため、各地の先進的な取組や成功事例に関する情報²⁵を一元的に集約した情報センター的機能の整備や、ノウハウ・データを体系的に整理したガイダンスの提示等を国として行っていくことが提言されている。

(7) 技術開発・技術革新の推進

公共交通についても、他の分野と同様、技術開発や技術革新を推進して、利便性や快適性のさらなる向上、導入や維持運営に係るコストの低下を追求していくべきことは言うまでもない。

それらの成果として、最近、鉄道・自動車といった従来の既存のモードにとらわれない新たな形態の輸送サービスも出現し、既に実用化されたり(例として、ガイドウェイバス²⁶)、近い将来の実用化へ向けて、試験研究が行われたりしている(例として、DMV²⁷、IMTS²⁸)。これらは、簡易なシステムによって地域の輸送ニーズにきめ細かく対応できる可能性を持つものであり、地域公共交通活性化・再生の切り札として、その導入・普及に大きな期待が寄せられている。

しかしながら、こうした既存の複数の輸送モードにまたがるような形態の新たな輸送サ

ービスについては、従来の法制度では、その導入に際し、複数の交通事業法規（例えば、鉄道事業法と道路運送法）による事業許可の手續を要するなど手續が煩雑で、円滑な導入の妨げになりかねないことが指摘されている。また、既存の輸送モードについての技術仕様をそのままあてはめると過剰な規制になることもありうると言われている。

そこで、これらの問題を踏まえ、安全確保を最優先としつつも、国として、法手続きの簡素化や技術基準の合理化を図るなど、新たな輸送サービスに対応してその円滑な導入が可能となるような環境整備を行うべきことが提言されている²⁹。

5 . おわりに

以上、交通政策審議会・地域公共交通部会の「中間とりまとめ」の内容を踏まえつつ、地域公共交通の活性化・再生の方策について考察してきた。現実には厳しく、そこで触れられた諸々の方策を講じたところで、少子化・過疎化が進む中で利用者数の絶対量が少なければ、結局は事業として如何ともしがたいという結果になることも十分に予想されることではある。

しかしながら、注目すべき成功事例も現にいくつか現れてきてもいるので、悲観するには当たらない。公共交通は、地域経済社会の基礎的インフラであり、地域の活性化のためにはなくてはならない公共財的役割を担ったものでもある。したがって、これからはあらゆる知恵をしぼり、決して公共交通の空白地帯を生ずることのないよう、さらに、便利で魅力ある公共交通を実現して地域社会の発展に積極的に貢献していくよう、公(行政)・民(交通事業者)・共(地域住民、NPO等)一丸となって地域公共交通の明るい未来を切り開いていかねばなるまい。

【参考文献】

浅井康次 『ローカル線に明日はあるか』交通新聞社、2004年12月

高橋愛典 『地域交通政策の新展開』白桃書房、2006年3月

中村文彦 『バスでまちづくり』学芸出版社、2006年10月

佐藤信之 「整備新幹線並行在来線の経営現況」『鉄道ジャーナル NO.483』鉄道ジャーナル社、2007年1月

「特集・土壇場の地方交通線」『鉄道ジャーナル NO.454』鉄道ジャーナル社、2004年8月

「特集・『鉄道の活性化』を考える」『鉄道ジャーナル NO.470』鉄道ジャーナル社、2005年12月

¹ 「陸運統計要覧各年度版」(社団法人日本自動車会議所) 及び「各年度版地域交通年報」(財団法人運輸政策研究機構) に基づいた国土交通省資料より

² そのような意味で、公共交通は、公共財的役割を担っているということができよう。

³ 例えば、長崎県の松浦鉄道は、旧国鉄松浦線を引き継いだ第3セクター鉄道だが、輸送密度こそ大した変化はなかったものの、徹底したコスト削減により、数年間営業黒字を計上することができた。

⁴ 中には、近鉄から引き継いだ三岐鉄道・北勢線(三重県)や京福から引き継いだえちぜん鉄道(福井県)さらに南海から引き継いだ和歌山電鐵などのように、沿線自治体の支援等他の要素もあいまって路線の維持・再生を果たした事例も存在する。

⁵ 安全対策投資に対する国の補助としては、橋梁・トンネル改修等の緊急安全対策や速度超過防止用 A T S の緊急整備等の脱線防止対策についてのもが行われている。

⁶ 2004 年度では、第3セクター鉄道 39 社のうち黒字経営は、特急が走る北越急行、智頭急行など条件に恵まれた4社のみ。

⁷ 例えば、「NPO法人・樽見鉄道を守る会」では、座席シートの張替え、枕木オーナー募集・枕木交換イベントの実施、駅の待合ホールの改修事業などをボランティアで行い、鉄道存続の支援活動を行っている。また、土佐くろしお鉄道では、住民有志による「NPOごめん・なはり線を支援する会」が各種イベントを開催して、集客に努めている。そのほか、富山県高岡市の「路面電車と都市の未来を考える会・高岡(RACDA高岡)」はまちづくりの観点から万葉線の存続を働きかけるなど、最近、各地で住民等の自主的組織による支援活動が立ち上がっている。

⁸ 近年、鉄道施設の保守・管理部門と運行部門とで役割を分け、保守・管理部門については都道府県等が保有したり費用負担したりするいわゆる「上下分離方式」が導入されているところもある。例えば、東北新幹線の開業に伴う「並行在来線」である第3セクターの「青い森鉄道」は、青森県が第3種鉄道事業者として鉄道施設を保有し、鉄道会社は第2種鉄道事業者として施設を借りて運送事業を行っている。

⁹ 近年、ノンステップバスや低床の新型路面電車 L R V (Light Rail Vehicle) の導入が盛んになってきている。

¹⁰ 新八代駅では九州新幹線と並行に在来線特急が停車して対面乗換が可能であり、また富山ライトレール岩瀬浜駅や広島電鉄広島港駅などでは路面電車とバスとの対面乗換を実現している。

¹¹ 首都圏の「Suica」「PASMO(本年3月導入予定)」や関西圏の「ICOCA」「PiTaPa」だけでなく、地方鉄道においても、遠州鉄道「NicePass」、高松琴平電鉄「Iruca」、鹿島市交通局「Rapica」など、各地で導入が進んでいる。

¹² Public Transportation Priority Systems

¹³ Light Rail Transit. 旧来の路面電車を高度化した交通システム。低床車両により、高速・低騒音・低振動での運行が可能。昨年4月に開業した「富山ライトレール」は我が国初の本格的 L R T であり、当初の予想を超える営業成績を上げ、脚光を浴びている。これは、存続が危ぶまれていた JR 富山港線を第3セクターの富山ライトレールが引き継ぎ、低床の新型車両を導入して路面電車化し、駅数の増加、運行便数の増発と終電の繰下げ、制振軌道の導入、全電停のバリアフリー化、ICカードの導入、フィーダー(支線)バスとの円滑な乗換えなど、徹底した利便と魅力の増進を図ったものである。

¹⁴ Bus Rapid Transit. 基幹バスの運行スタイルであり、専用走行路を走り、近代的なバス停、ハイテク車両を用いて、多頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システム。バスを用いることで、安価かつ効率的な整備が可能である。我が国では神奈川県藤沢市で、接続した大型ノンステップの基幹バスと小型のフィーダーバスを組み合わせ、PTPSの整備などによる新たな公共交通システムを導入し、駅前の混雑緩和と定時性確保、公共交通不便地域の解消を実現している。

¹⁵ 広島電鉄「Green Mover max」、岡山電気軌道「MOMO」、鹿児島市交通局「ユートラム」、万葉線「アイトラム」、富山ライトレール「ポートラム」など、最近導入された L R V は、どれも斬新なデザインで人気を呼んでいる。また、在来型の電車でも、例えば和歌山電鐵の「いちご電車」のように名称や塗装などを工夫し、「乗って楽しい電車」を登場させている。

¹⁶ バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として、国土交通省・警察庁が連携して創設した制度。市町村を中心とする関係者の一体的な取組としてオムニバスタウン計画を作成し、関係機関が連携して支援する。基本的な施策としては、バス専用・優先レーンの整備、PTPSの整備等(バス走行環境の改善)、パークアンドバスライドの整備、バスターミナルの改善等(交通施設等の整備・改善)、バスロケーションシステムの整備、ノンステップバスの導入、コミュニティバスの運行、乗継・共通運賃制度の導入等(利便性向上)などが挙げられる。

¹⁷ 岡山市に拠点を置くまちづくりの市民グループである R A C D A (路面電車と都市の未来を考える会)では、

LRTを中心とする都市交通システムの調査研究、市民への啓発活動、路面電車を使ったイベントなど各種イベントの企画・実行・宣伝等も行っている。さらに行政や交通事業者への働きかけなどに取り組んでいる。

¹⁸ 中心街の通りを、一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路のこと。欧米の都市ではこれまでに広く実施されている。

¹⁹ 特定の地域に進入又は通行する車から料金を徴収することにより、道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図る制度のこと。

²⁰ 富山ライトレールでは、LRTの体験自体を目的とする観光客がかなりいるとのことである。

²¹ 政府は、2010年に訪日外国人旅行者数を1,000万人とする目標を掲げている。

²² 単位輸送当たり二酸化炭素排出量は、バスで自家用車の約3分の1、鉄道は約10分の1。

²³ 国土交通省においても、平成17年3月以来、交通事業者、経済界、行政等による「公共交通利用推進等マネジメント協議会」で対策が検討されている。

²⁴ (社)土木学会及び国土交通省の主催により日本国内のモビリティ・マネジメントについての行政や実務の支援、技術発展を目指した「日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)」の第1回会議が、平成18年7月に開かれた。

²⁵ 各地の鉄道事業による取組や沿線自治体・住民等による「マイレール運動」の詳細等、鉄道を元気にする取組を行う上で参考となる事例を収めた「ベストプラクティス集」が、平成16年10月に国土交通省から出されている。

²⁶ 通常のバス車両の前後輪付近に取り付けた案内装置の誘導で専用軌道を走行し、また通常のバスとして専用軌道以外の道路も走行可能なシステム。平成13年3月に初の実用路線として、名古屋市にガイドウェイバス路段見線が開業している。

²⁷ Dual Mode Vehicle。道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、「モードインターチェンジ」という走行モード変換装置を介して、道路と線路の双方を自由に走行できる車両。線路上では鉄道用の車輪により走行するが、道路用後部タイヤが線路に接し駆動する仕組みとなっている。DMVの特性としては、バスと鉄道の乗換えなしのシームレスな移動、鉄道の定時性とバスの機動性の発揮(利便性の向上)、マイクロバスの改良による低廉なイニシャルコスト、燃料等の安価なランニングコスト(コストの低減)、既存の鉄道・道路の利用(ストックの活用)などが挙げられている。地方交通線の維持・存続に悩むJR北海道によって開発が進められ、本年4月から釧網線の一部区間において試験的な営業運行が開始される予定である。

²⁸ Intelligent Multimode Transit System。磁気誘導式の新交通システムで、磁気マーカーによって操舵・誘導される専用路と、一般道の両方の走行ができる。専用路上では無人運転が可能で、車両を連結せずに隊列走行することもできる。IMTSの特性としては、非連結隊列走行による輸送力の柔軟性、専用道走行による高速性・定時性、専用道・一般道のデュアルモード走行による移動のシームレス性や路線設定の柔軟性、少ないイニシャルコスト・ランニングコストによる経済性などが挙げられる。2005年の愛知万博の会場内で、実際に営業された。

²⁹ 『日本経済新聞』夕刊(平18.12.22)の報道によれば、国土交通省は、事業導入の手続を一本化し、また、異なるモードの運転のための新資格制度も設けて、新たな輸送サービスの導入を後押しする内容の新法案を、本年の通常国会に提出する予定であるとのこと。