

“ 3つのバリアフリー ” による地域公共交通活性化
～バスを中心とした考察～

地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ vol.2

平成 1 5 年 3 月



DBJ

日本政策投資銀行 北海道支店

<http://www.hokkaido.dbj.go.jp>

“ 3つのバリアフリー ” による地域公共交通活性化
～バスを中心とした考察～

- 地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ vol.2 -

日本政策投資銀行 北海道支店

* 本稿の作成過程において名古屋大学大学院田中重好教授、加藤博和助教授から極めて有益な助言をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。

目 次

	頁
1 . はじめに	1
2 . (問題提起) 地域交通の現状確認	3
3 . 地域の足を確保するための将来的な地域交通のあり方	6
4 . 地域自らが「地域の足」を確保するという考え方	8
5 . 地域交通を活性化するためのヒント “ 3つのバリアフリー ”	
5 - 1 . ハードとソフトのバリアフリー	17
5 - 2 . 第3のバリアフリー = 参加のバリアフリー	28
事例 ドイツ都市部	29
事例 ドイツ地方部	31
事例 石川県金沢市	32
事例 愛媛県松山市	34
事例 北海道ニセコ町	36
事例 青森県津軽地方	37
事例 鹿児島県国分市	39
事例 富山県高岡市・新湊市	40
6 . おわりに	45
参考文献・ホームページ	49

1 . はじめに

かつては「地域の足」として地域住民の生活に欠くことのできなかつたバスなどの公共交通であるが、昭和40年代前半以降モータリゼーションの進展とともに衰退の一途を辿ってきており、30年以上を経た現在でも利用者の減少は留まるどころか一層厳しさを増している。さらに今後は人口が減少する時代となることが予想され、公共交通はその存亡の危機にあると言っても過言ではないような状況を迎つつある。一方で高齢化の進展、二酸化炭素排出等の環境問題など地域が抱える種々の課題への対応を考える際に、地域における住民の移動すべてが自動車の利用を前提とすることについては問題が無いとは言えないであろう。

また、地域交通施策はこれまで国主導で進められてきたところが大きいですが、近時は地方分権の流れもあって地域の裁量に委ねられる「地域化」という動きが出てきている。つまりは地域がそれぞれの抱える種々の課題を考慮しながら、将来の「地域の足」をどのように確保するかについて自ら考えることが求められるようになってきている。しかし地方自治体の財政状況は決して楽観できる状況に無い中で大きな財政負担を伴う地域交通施策を採ることは現実的ではない。行政のみならず、交通事業者の経営努力、さらには利用者である地域住民も参加した形で「地域の足」を考え、住民ニーズに沿った経済効率性と有効性を兼ね備えた Best Value¹な公共交通サービスの提供が求められていると思われる。

本稿では、今後北海道においても行政・事業者・住民がパートナーシップを組んで住民ニーズに適った「地域の足」を確保していく取り組みがなされていくことを念頭に、地域公共交通を活性化する手法および住民参加型パートナーシップの具体的な事例について紹介を行った上で、地域自ら「地域の足」を確保するための具体的な仕組みづくりを提案することで、道内各地で具体的な方策を検討するにあたっての一助となることを企図している。

本稿の構成は次のとおりである。まず次章において地域交通の現状を整理し問題点を確認する。これに対応する方法として昨年「地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ」というレポートにおいて提言した将来的な地域交通のあり方を確認（第3章）した上で、その具体化についての検討を以下の章で行っている。まず第4章では、地域自

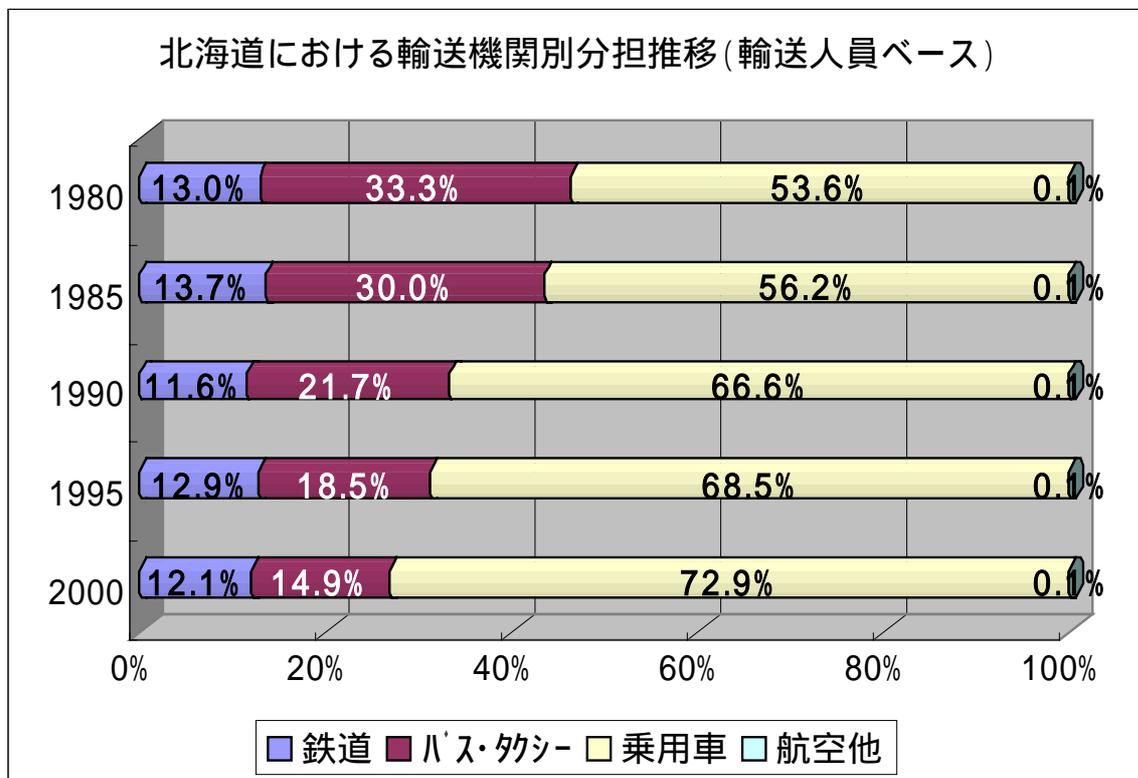
¹ 英国ではサッチャー政権以降、公共分野にPFI、エージェンシー化、民営化、民間委託等により市場メカニズムの活用を進めることを主要な柱の一つとする New Public Management (NPM) という行政手法が採られてきたが、ブレア政権のもとでは、財政支出削減などの経済性・効率性の向上に加え、住民の効用・満足度といった有効性を重視する行政を目指す Best Value という概念を採り入れNPMの制度改革が行われている。佐野・小崎(2002)3頁参照。

らが「地域の足」を確保するという考え方を整理し、続く第5章で住民ニーズに適った地域公共交通とするための「3つのバリアフリー」を提案し、特に第3のバリアフリーである参加のバリアフリーを実現している国内外の住民参加事例について紹介・検討する。最後の第6章において、住民参加型パートナーシップのポイントを整理する。

2 .(問題提起) 地域交通の現状確認

近年、日本の公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増してきている状況にある。特にグラフ1に見られるように元来公共交通において鉄道よりバスの利用割合が高かった北海道においては、バスから乗用車への利用者シフトの進展が顕著であり、公共交通はその「地域の足」としての役割を急速に縮小してきている状況にある。最近の20年間で見ただけの場合、輸送人員ベースで2割程度がバスを中心とした公共交通から乗用車へシフトしている状況である。

<グラフ1>



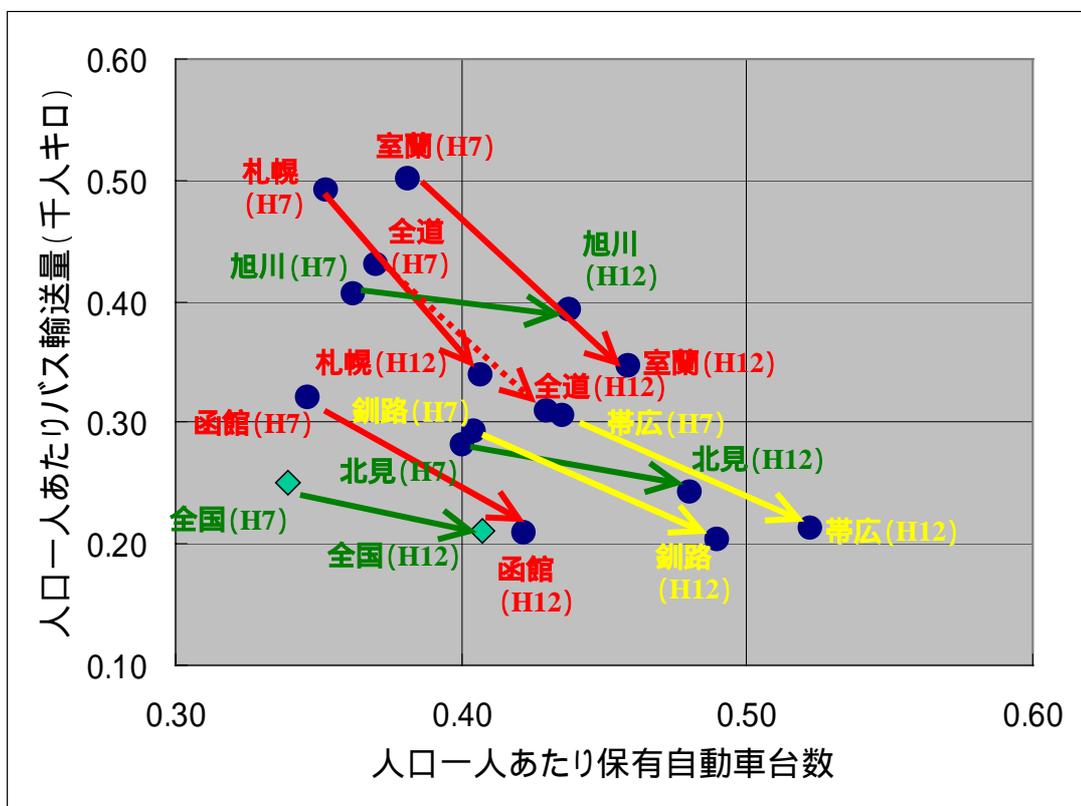
(「数字でみる北海道の運輸」より 日本政策投資銀行北海道支店作成)

公共交通から乗用車へのシフトを道内の地域別に見たものが次のグラフ2である。道内主要都市における平成7年と平成12年との間のバス利用量と自動車保有台数(それぞれ人口一人あたり)の相関関係の推移を表したものであるが、道内一様に乗用車利用へのシフトが進展している。全国の値と比較すると、ここでも北海道における公共交通における

バス依存度の高いことが分かる。また地域毎の動きを見ると、平成 12 年においては函館・釧路・帯広の 3 つの地域では全国並のバス利用水準に低下、さらに全国より急速に自動車保有台数が伸びている。一方で旭川・北見では自動車保有台数が伸びている割にはバス利用の水準がさほど落ち込んでいない。総じて自動車保有台数の伸びが大きいことに加え、バス利用水準が大きく低下しているところが目立ち、全道的に乗用車へのシフトが最近においても依然として高い割合で進んでいると考えられる。

< グラフ 2 >

バス輸送量と保有自動車台数の相関比較の推移（平成 7 年と 12 年）

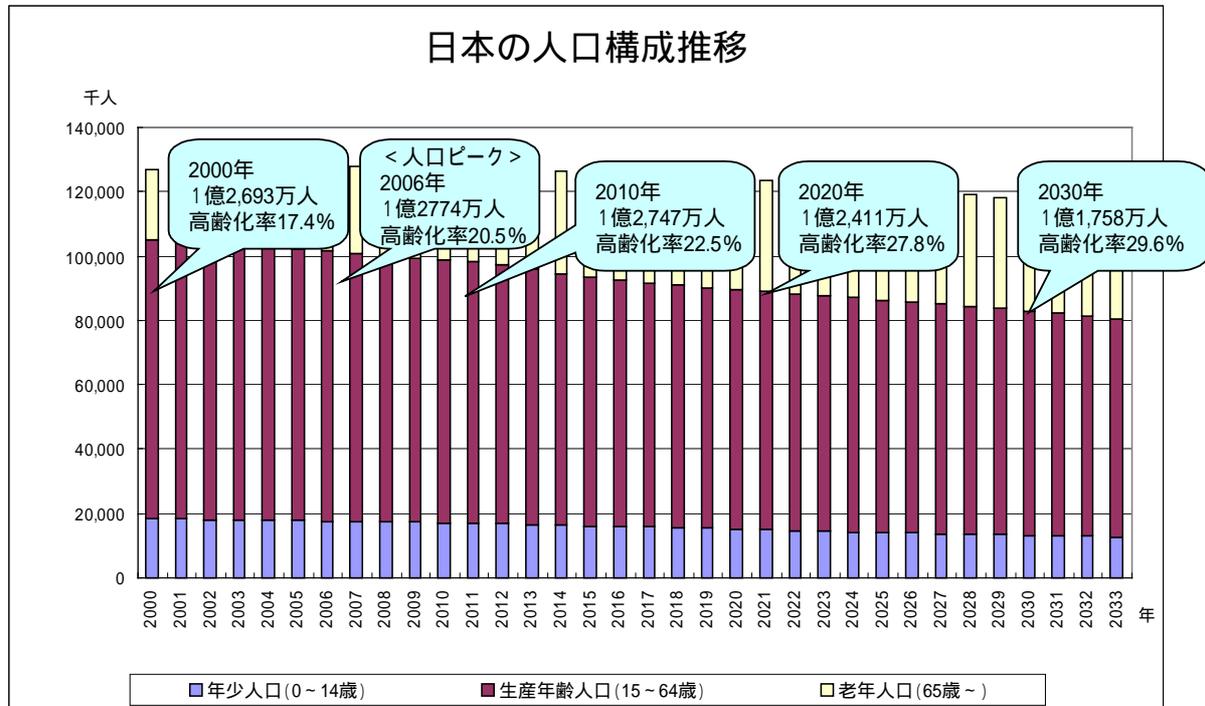


(「数字でみる北海道の運輸」「自動車輸送統計年報」より 日本政策投資銀行北海道支店作成)

しかし、公共交通の利用減少が留まらないことによって地域の足の確保が危ぶまれている事態は、北海道のようにバスが公共交通の主体となっている地方部に限った問題ではなく、いずれは鉄道輸送がその主体となっている都市部においても顕在化してくるものであると考えられる。なぜならばグラフ 3 に見られるように、これからの日本は人口が減少する時代に差し掛かっているからである。つまり公共交通から乗用車への利用シフトが仮に進まなくなった場合においても長期的には公共交通の需要の減少が見込まれるということ

であり、今後人口が減少する時代の中で地域が「住民の移動手段は自動車だけで良い」とするか「公共交通も必要である」かの選択を迫られることとなると予想される。

< グラフ 3 >



(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」より日本政策投資銀行地域企画部作成)

そこで問題となるのが果たして地域は「地域の足」を確保する選択を行う仕組みを持っているかどうか、ということである。近時道路運送法の改正等によってバス事業を含めて地域の交通に関する規制緩和が進展し、補助金に関する権限も含めて地方自治体が地域の交通政策を担う部分が大きくなってきているものの、これまで国主導のもとで進められてきたこともあって地方自治体や地域住民にそのノウハウが十分に存在するとは言えないのが多くの地域での実状である。したがって、選択が迫られる時期までの間に地域自ら「地域の足」を確保する仕組みを構築しておくことが重要となってくると考えられる。こうした交通政策の地域化は欧州で一足先に進展してきているところであり、次章以降の検討にあたってはドイツなどの事情を比較参照の対象としてみる。

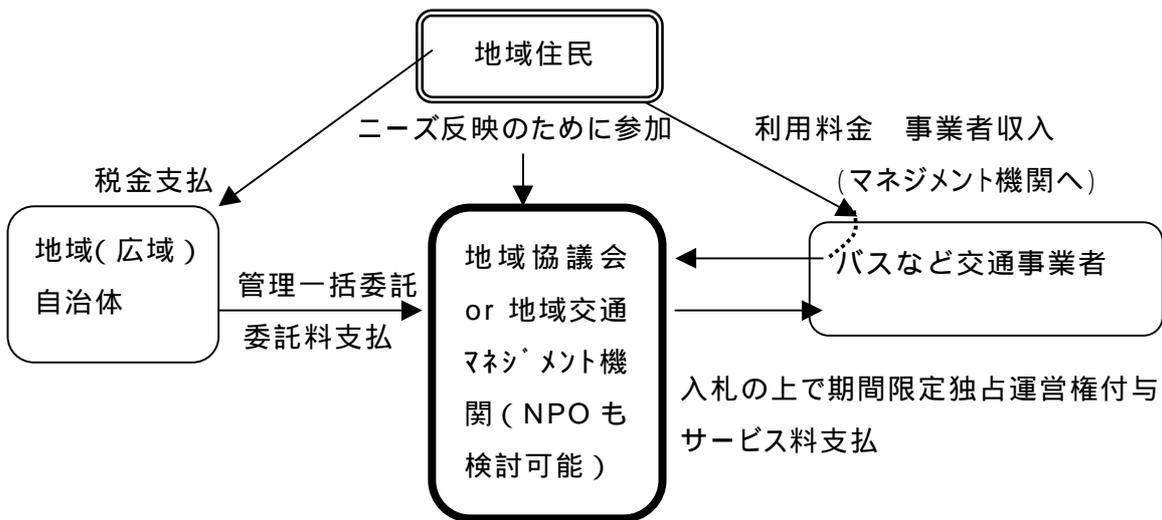
また地域自ら「地域の足」を確保するためには、当然ながら財源の問題を考える必要が出てくることとなるが、地方自治体の財政が逼迫する中での財源確保には、住民の理解を十分に得ながら進めることが極めて重要となってくる。こうした点を踏まえて、具体的手法の検討を行っていくこととしたい。

3. 地域の足を確保するための将来的な地域交通のあり方

前章までの背景を踏まえた上で、地域の足を確保するための選択の仕組みとしてはどのようなものが必要となるかを考えるにあたって、日本政策投資銀行北海道支店で平成13年5月にバス事業の規制緩和実施に先立って取り纏めた「地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ」で提言している仕組みを紹介したい。この提言では、地方バスを含めた地域交通の手段をそれぞれの地域において選択するために、従前のような行政と事業者との間での協議のみならず、地域住民が参加する形で検討がなされるような仕組みを構築する必要性を強調している。

< 図 1 >

住民参加型パートナーシップのイメージ



cf. これまでのバス事業における事業者・行政・住民の関係イメージ



住民参加型のパートナーシップが重要となる理由は、今後の地域交通にとって以下の2つの点が必要となってくると考えるからである。

地域の足の確保を公共サービスとして認識すること

地域の足の利用者となる住民のニーズを把握すること

従前の地域交通は規制の下ではあるが（一部公営事業を除いて）民間事業として行われてきたことに加え、規制緩和にあわせて公営交通事業の民間移行が進展していることもあって、地方自治体など地域の行政側の立場としては民間に任せておけばいいという考え方に傾きがちである。しかし従前も都市部を除けば多くは国を中心とした支援・補助によって事業が成立していた分野であり、交通政策の地域化（地方分権）の流れを受けて、交通事業への補助を含めて、今後は少子高齢化や環境制約等を踏まえつつ、地域の足を確保するために地域交通を公共サービスという観点にたって地域自ら検討することが必要となろう。

さらに地域交通を地域自らで考えるためには、地域交通に対して住民がどのようなニーズを持っているかを把握することが重要である。ところが従前の地域交通においては運営赤字に対する補助金という仕組みがあるためか需要についてのマーケティングが十分に行われてこなかったと思われる。地域住民の移動ニーズを把握することは、地域公共交通の需要に適ったサービス提供を行うためには必須となる。従って、行政と事業者の間での協議が中心で地域住民がビルトインされない従前の仕組みではなく、今後は現在路線バスの補助金対象等を検討するために各地域に設けられている行政・事業者による地域協議会のような地域組織²に地域住民が参画することによって、移動ニーズを反映した地域公共交通サービスが提供されるように調整される仕組みが求められる（図1）。その場合、事業者が路線や運賃の設定に制約がかかることとなるが、調整を行う地域マネジメント機関が地域交通需要のマーケティングを踏まえて地域として必要なサービスを事業者から買い上げることによって事業者の収益機会を確保し、その一方でサービスを購入する財源としては利用者からの料金収入で不足する部分を当該地域の行政が負担する必要がある。従前の場合でも例えばバスの場合など赤字路線に対しては地方の行政から補助が行われてきているが、そうした補助をただ単にサービス購入の費用に置き換えるだけでなく、地域住民の移動ニーズに適ったサービスが選択して提供されることにより結果的に行政の負担は従前より多くなならない（少なくとも増加幅を抑制する）ことは可能であると考えられる。また納税者でもあり公共交通利用者である住民へのアカウンタビリティを果たす観点からも、こうした住民参加型パートナーシップの検討を進めることが急務となってきたと思われる。

² 地域組織としては「地域協議会」に限らず、別途地域交通全体をマネジメントするドイツの運輸連合的な組織（本稿第5章参照）や住民中心に交通専門家が参加するようなNPOなどを想定することも可能である。

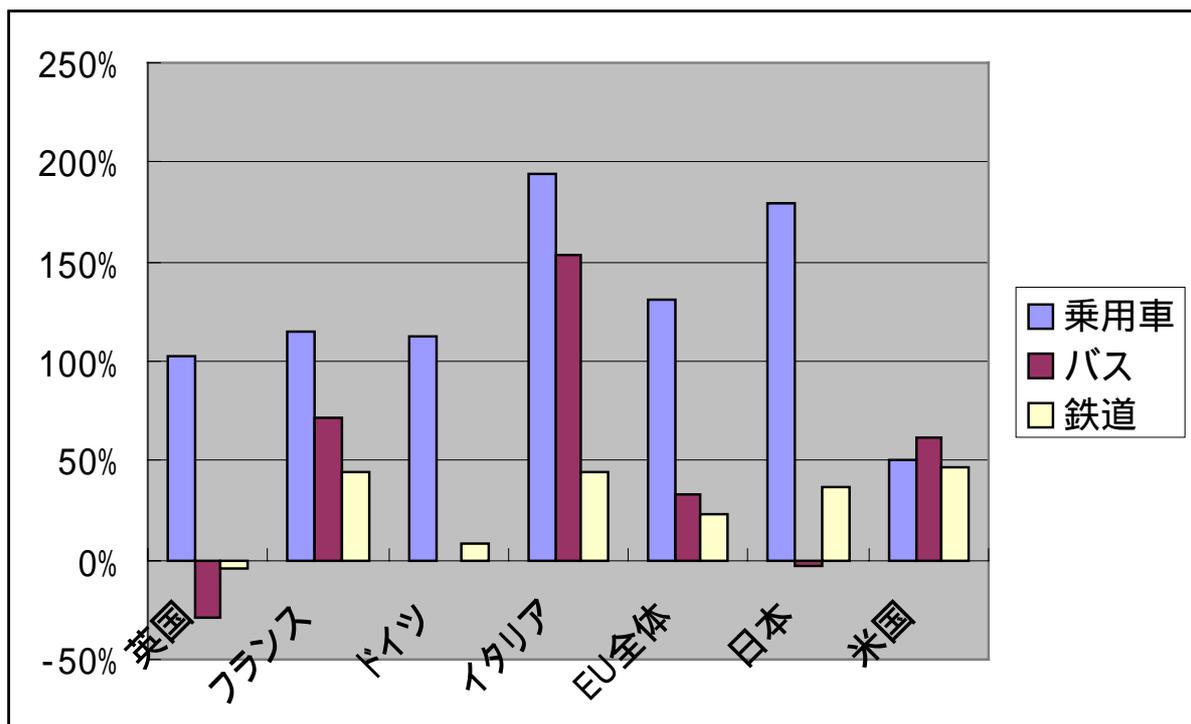
4. 地域自らが「地域の足」を確保するという考え方

日本だけではないモータリゼーションの進展

公共交通衰退の主な要因と考えられるモータリゼーションの進展、換言すれば公共交通利用から自家用自動車利用へのシフトは日本だけで起きている現象ではない。次のグラフ4のとおり欧米諸国と比較すると、既に自動車社会となってしまう米国でこそ乗用車の伸びが目立たないものの、欧州では全体的に乗用車乗車距離が2倍以上に伸びている。日本も英国・ドイツなどと同様に公共交通、特にバスが伸びていない状況にあり、加えて乗用車の伸びについてはEU全体を上回る勢いとなっていることが分かる。

< グラフ 4 >

交通手段別の乗車距離の伸び率比較（1970年 1994年）



(「International Comparisons of Transport Statistics 1970-1994 (Transport Statistics Report UK)より
日本政策投資銀行北海道支店作成)

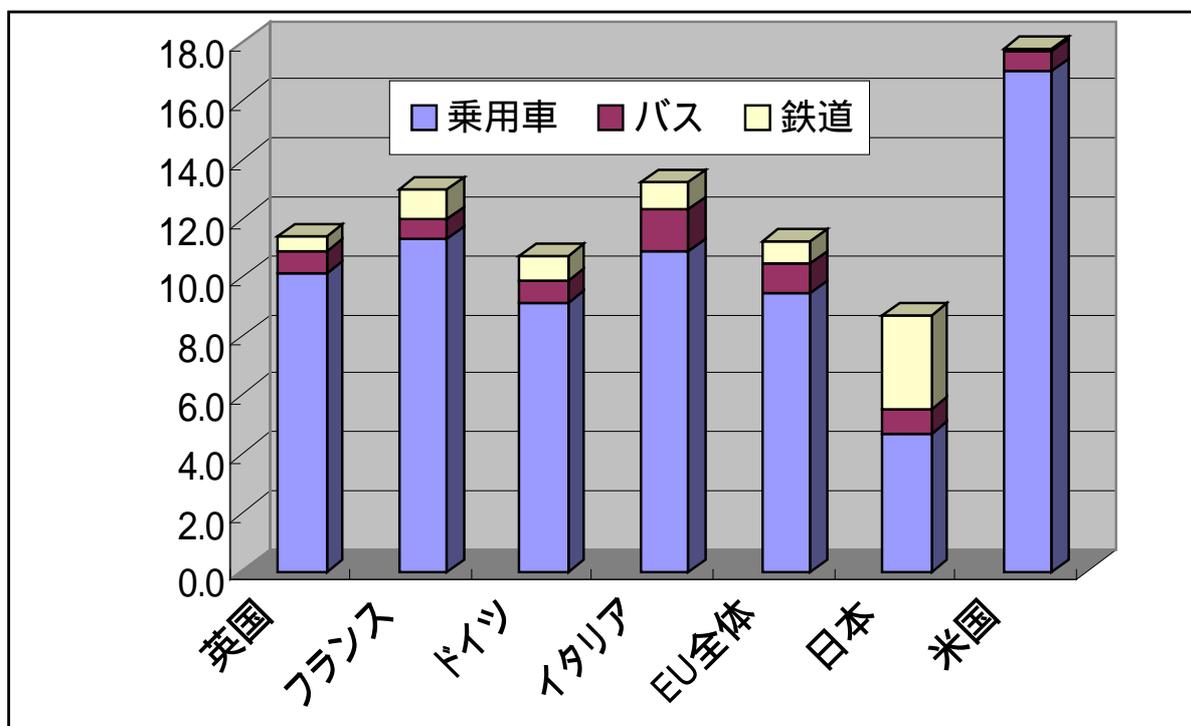
日本と欧米で異なる事情

このように公共交通から乗用車への利用シフトが進展している状況は日本だけではなく欧州でも同様であるが、地域公共交通の置かれる環境が日本と既に乗用車中心の社会となっている米国も含めた欧米の国々とは、全く異なっている点が存在することに留意が必

要である。それは公共交通事業に対して地域の行政が関与する仕組みの違いにある。日本において公共交通は一部公営事業が存在するものの基本的に民間事業者が担っており、鉄道のインフラ整備やバスなどでは行政からの支援を得つつも原則として利用者からの利用料金を基にした独立採算性の考え方を採っている。一方で欧米では、基本的に公共交通に対しては地域の行政が自ら財政的にも支える仕組みとなっている。例えば、公共交通の運行経費に占める料金収入の割合は日本では概ね100%に近い水準であるのに対して、欧米主要国ではせいぜい半分程度³に過ぎない。日本がこのような独立採算の考え方を採ることができる理由の一つとして次のグラフ5を参照する。

< グラフ5 >

一人あたり交通機関乗車距離（1994年）



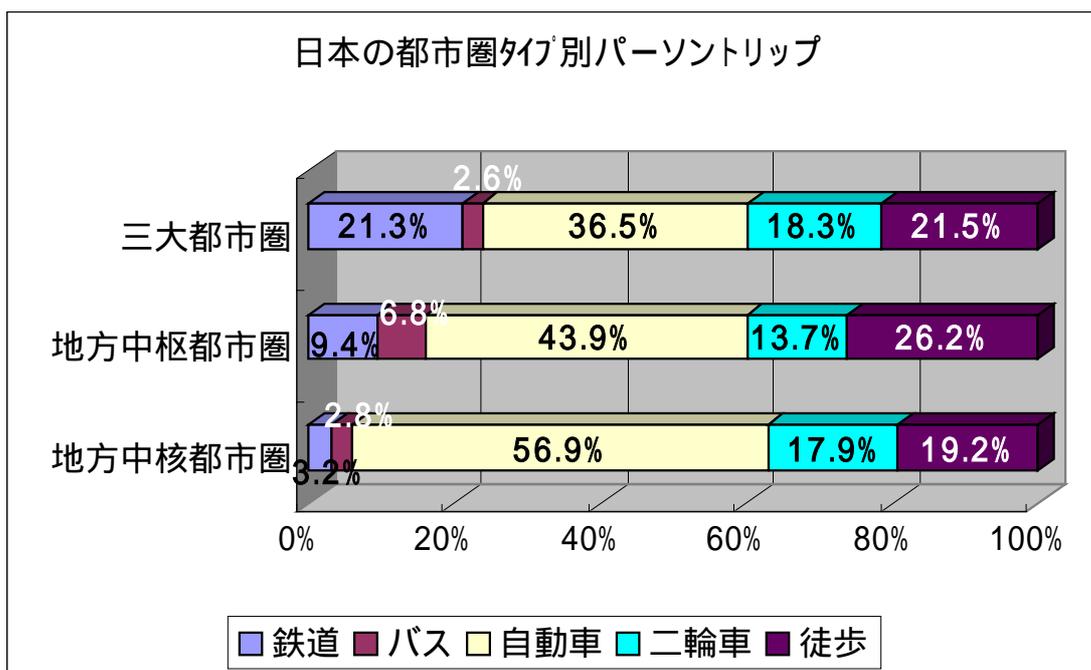
（「International Comparisons of Transport Statistics 1970-1994 (Transport Statistics Report UK)より日本政策投資銀行北海道支店作成）

³ 運行経費に対する料金収入の割合は日本では100%に近い水準であるが、欧米では高い国でもドイツ=60%、フランス=55%、米国=43%など20~60%の水準に留まっている。「都市交通の危機」38頁、「都市の公共交通システムの整備政策に関する研究」113頁。

これは人口一人あたりで比較した交通機関別の乗車距離であるが、欧米ではそのほとんどが乗用車利用で占められているのに対して、日本の場合は欧米に比して乗用車利用へのシフトが時間的に遅れて始まっていることもあってか少なくとも1994年時点では依然として公共交通の利用が半分近くを占めていることが分かる。つまり住民の移動手段として公共交通の担う役割が欧米より相対的に大きいため、乗用車利用が圧倒的に多く公共交通の採算性確保が困難となっている欧米とは異なり、日本では補助を得つつも民間事業ベースで公共交通を維持していく仕組みが可能であったと推測される。しかし、確かに公共交通の分担率が日本全体としては大きいという状況になっているが、果たして地方部でも同じことが言えるのかどうか、という疑問が出てくる。そこで国土交通省が行っているパーソントリップ調査結果を用いて都市圏タイプ別に住民が利用する交通機関分担状況を見てみることにする。

都市部と地方部における利用される交通手段の差

< グラフ 6 >

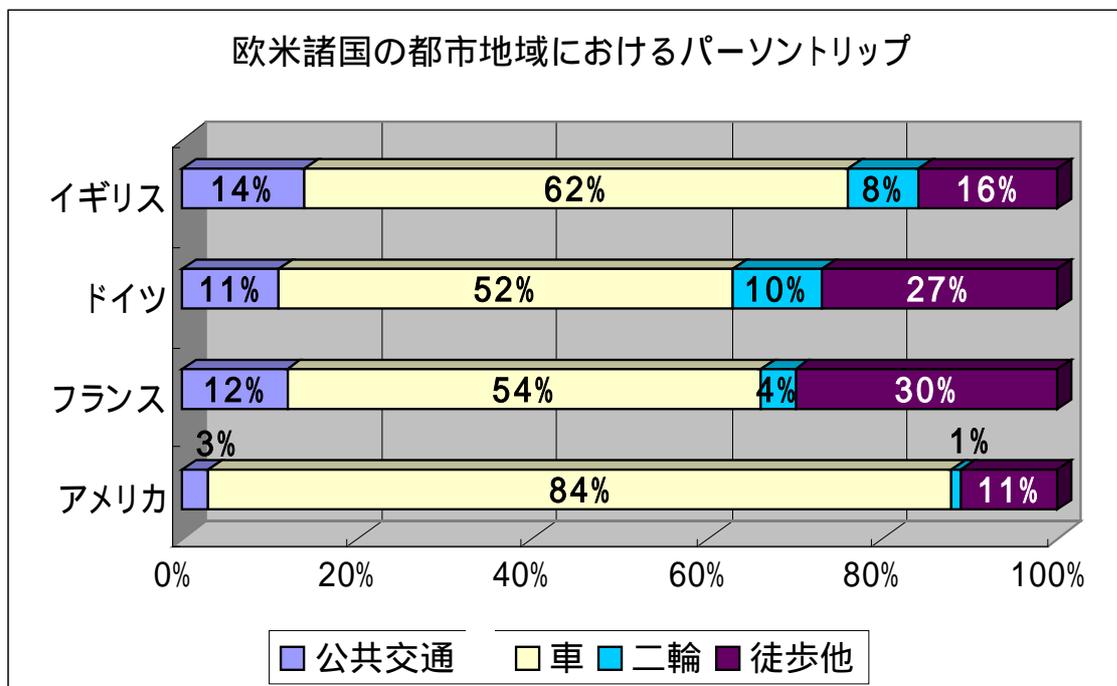


(「国土交通省 平成11年全国都市パーソントリップ調査<平日>」より 日本政策投資銀行北海道支店作成)

グラフ6から都市圏タイプ別に利用される交通手段の違いを見ることができる。確かに三大都市圏においては前出のグラフ5で示されるような公共交通の分担率の高さが確認できるものの、それより小さな都市圏では乗用車の分担率が非常に大きくなっていることが明らかである。このグラフ6では地方中核都市圏レベルまでしか確認できないが、地方圏においては乗用車の分担率がこれより低くなることは想像し難い。調査方法は国によって異なるため正確な比較はできないものの、同様のパーソントリップ調査は欧米でも実施さ

れており、各国の都市地域全体の数字（グラフ7）と日本の都市圏別データ（グラフ6）との比較を行うと次のような結果が得られる。

< グラフ7 >



（「都市交通の危機」より 日本政策投資銀行北海道支店作成）

欧州3ヶ国と日本の地方中核都市圏における交通機関の分担構造に近い形となっており、さらに地方中核都市圏になると二輪車等を除き米国程度にまで乗用車の分担が大きくなっていることが読み取れる。日本の地方中核都市圏でさえも既に欧州並に公共交通のシェアが小さくなっているということから、現在でも特に地方部においては欧米のように公共交通に対して地域の行政による関与の必要性があるのではないかと考えられる。また冒頭でも触れたように人口減少時代を迎えて今後も公共交通の需要は減少することが予想されることを考えると、例え三大都市圏であってもいずれは欧米のような交通機関分担率に近づく可能性は否定できないことにも留意されるべきであろう。

地域で支える公共交通

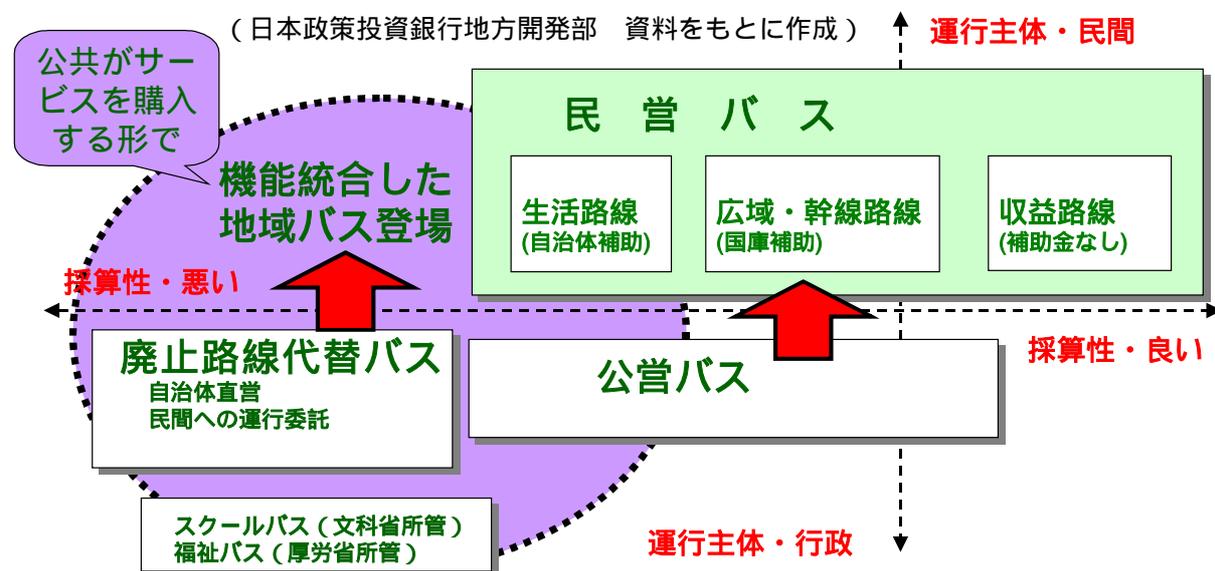
では、公共交通に対して地域の行政が関与を行っていく仕組みとしてはどのようなものが適当であるのだろうか。まず前章で触れたように、地域交通の手段をそれぞれの地域において選択するためには、従前のような行政と事業者のみで協議を行うのではなく、住民が参加した形で地域のコンセンサスを形成するための場を地域の行政が提供する必要がある

ろう。それにより、当該地域で必要とされる交通手段を含め住民ニーズに基づいた公共交通サービスの水準を定めることが可能になると思われる。ただし、必ずしも地域の行政が企画分野を超えて実際のサービスを提供する運営分野まで直接担う必要はない。つまり「公共」サービスと認識するということは「公営」事業で行うという意味ではないのである。サービス提供分野においては実際の運営ノウハウを持って Best Value な事業を遂行できる民間事業者に対し、一定の行政によるガバナンス（コントロール・管理）⁴のもとで委ねることが必要となると思われる。

ここで地方バス業界について、採算性と運行主体（行政 or 民間）との関係を見ると（図2）公営バスの民営化が進んでいる（道内では札幌市・函館市）ことに加え、民間事業者が自主運行から撤退した地域では自治体によるバス事業の取得、その運行の民間委託、といった動きも広がっている。北海道では、栗山町⁵において、路線バスに福祉バス機能やスクールバス機能を統合した上で、その運行を民間事業者に委託しつつ、行政が公共交通サービスとして当該民間事業者に委託費（＝サービス購入料）を支払う形で当該事業の役割分担が行われている。

< 図 2 >

公共サービスとなりつつある地方バス事業



⁴ 民間委託等を含めた広義の民間化においては、「所有」する主体の変化、「運営」する主体（サービス供給主体）の変化、のみならず「ガバナンス」主体・形態の変化、という3つの組み合わせによる変化の種類・方法が考えられる。例えば、「所有」や「運営」の主体を民間に移転した場合でも、「ガバナンス」については市場メカニズム（民間）によるガバナンスに転換せず、規制・許認可などを通じた公共によるガバナンスを確保する場合があります。佐野・小崎（2002）6頁参照。

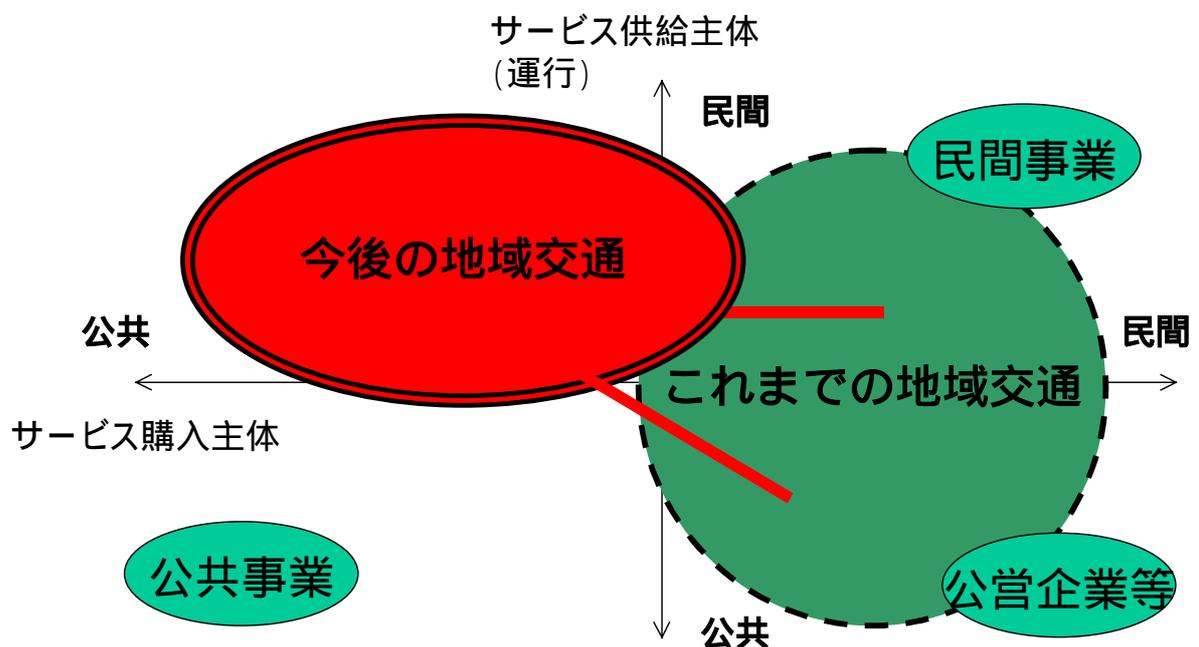
⁵ 詳細は北所・山口（2001）参照

以上を踏まえ、公共サービスとしての今後の地域交通事業のあり方を考えるにあたって、サービスの供給主体と購入主体に分けて整理してみる(図3)。これまでは、サービス購入主体が民間、すなわち受益者負担が基本となり、サービス供給主体(運行主体)が民間の場合(民間事業)と行政の場合(公営企業等)に区分されていた。一方、スクールバス・福祉バスのようにサービス購入主体・供給主体ともに行政が担っているものもあった。しかしながら今後は、Best Value なサービス供給能力を求めてサービス供給主体を民間側へシフトしていくことが求められよう。

一方でサービス購入主体については、前記の流れ中で地域が公共交通の必要性を認める場合、欧米に見られるように直接的な利用者負担だけでなく地域全体で負担するという考えが必要となってくると思われ、購入主体としてはこれまでの交通事業のようにあくまで利用者(住民)とするのではなく、地域の行政がサービスを買い上げた上で住民に提供するという方法の検討がより必要となつてこよう。

< 図 3 >

公共サービスとしての地域交通の今後の方向性



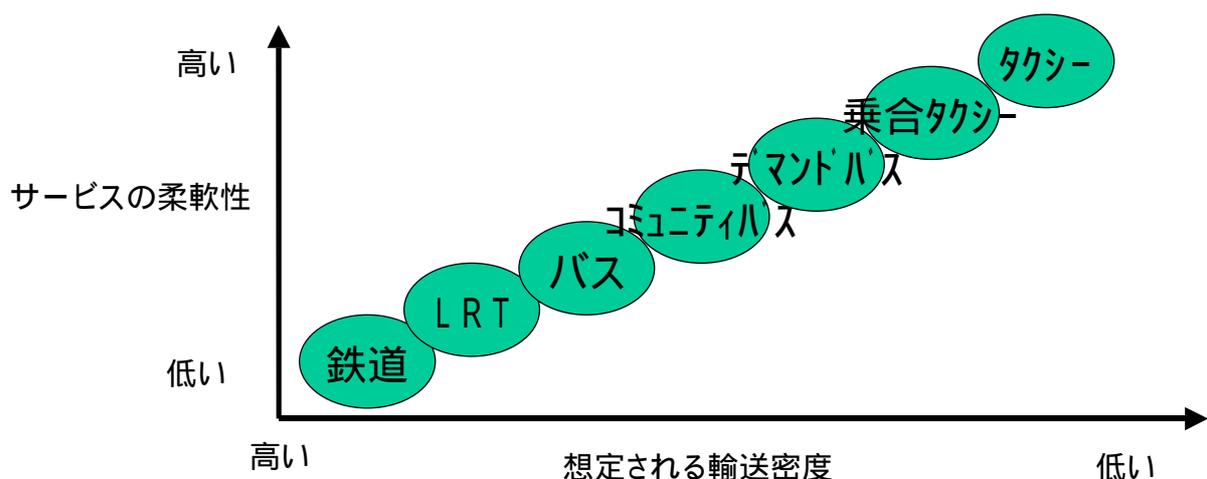
地域自らが「地域の足」を確保するスキーム

次に、地域交通を公共サービスとして地域(行政)が支える具体的な事業スキームについて、需要が小さく非採算路線しか見込めない地域(地方部を想定)と採算路線を含む地域(都市部を想定)とに分けて考えてみる。

まず需要が小さく非採算路線しか見込めない地域であるが、利用料金だけで事業が成り立つことは困難であることから、行政が民間事業者から公共交通サービスを買取することでサービス提供を確保する方法が検討される必要があると思われる。地域で必要とされるサービス水準を実現するための交通手段は図4で示したように多様であるが、これらの中からどの手段を選択するか、あるいはその輸送条件をどの程度に設定するかを提示した上で、民間事業者を公募し、最も Best Value な提案を行った事業者と地域での公共交通事業を行う権利を一定期間にわたって独占的に付与する事業権契約⁶を締結、この際に地域の行政から民間事業者には住民へのサービス提供の対価として原則一定のサービス購入料の支払いを行うといった方式も有効である。ただし、民間事業者の事業遂行インセンティブを確保するために、利用者が想定以上に増加した場合にその収入はボーナスとして民間事業者の収入とし、またその一方で契約に盛り込まれた輸送条件を満たさない場合などにはペナルティとしてサービス料の支払を減額することなども併せて検討しておくことが重要となる。この場合、車両や情報提供施設・料金支払システム（カード）等の事業インフラの整備については基本的に行政サイドで責任を持つことが必要となるが、効率性・有効性を高めるインフラ整備とするために行政の負担ではあるものの運行を担当する民間事業者に運行条件を見込んだインフラ整備を行うように一括して委ねる方式、すなわち社会資本の整備運営にあたり採用されつつある P F I（Private Finance Initiative）手法と同じ考え方を検討することも必要であると思われる（図5 1）。

< 図 4 >

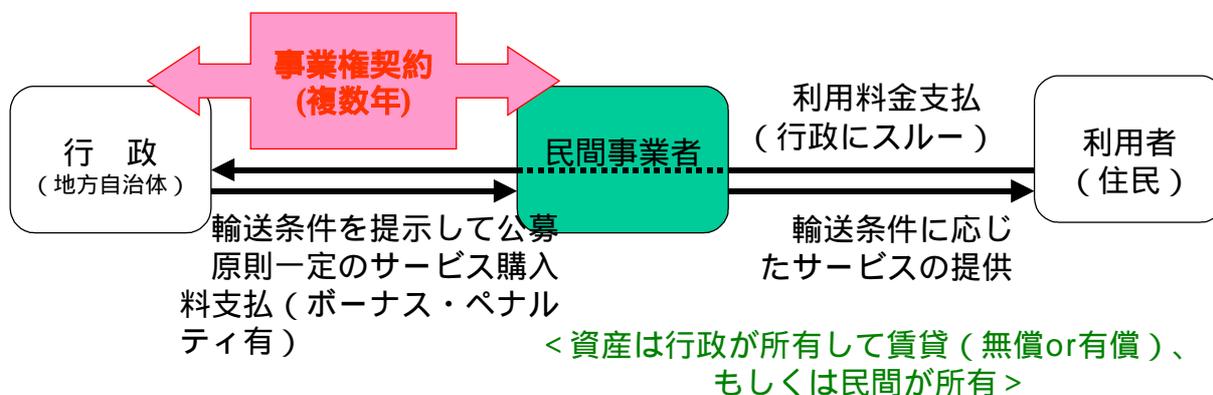
地域の公共交通サービスの手段の選択（例）



⁶ 事業期間中における行政、民間事業者それぞれの権利・義務について定める契約。コンセッション（Concession）契約とも呼ばれる。

< 図 5 - 1 >

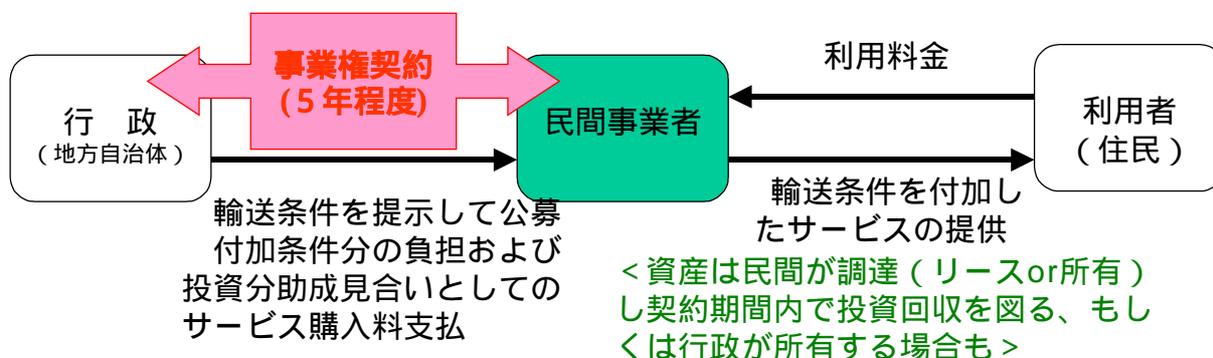
地域交通を公共サービスと考えるスキームイメージ（地方部）



こうしたスキームは実は現在も多くの地域で実施されている自治体バスの運行委託に近いものであるが、公募を経た後に行政および民間事業者の役割分担を明記する事業権契約を複数年で締結することにより、事業の効率性・公開性・安定性が高まり、また行政にとっても赤字補助を行うよりも契約期間における負担が明確化され、住民に対する説明責任を果たすことが容易となる。また契約期間においては行政によるガバナンスも確保されるものとなり、そのもとで民間事業者のノウハウを活用し効率的・効果的な地域公共交通サービスが提供されることを可能とするスキームと言えよう。

< 図 5 2 >

地域交通を公共サービスと考えるスキームイメージ（都市部）



一方で採算路線も包含する比較的需のある地域（都市部）においては、基本的には利用料金によって採算性を確保する。ただし、利用料金だけでは事業の成立が見込まれない

が地域として必要と考えるサービスについては、地域の負担により付加的なサービス供給の確保を図る必要があると思われる。行政は民間事業者から自主的に提供されるサービスに加えて地域にとって必要と判断されたサービスを輸送条件として提示する形で公募し、Best Value なサービス提供が可能な民間事業者に対して事業権を契約によって付与することとなる。この際、英国（ロンドン以外）で採用されているように民間事業者の自主運行だけでは地域にとって不足する部分を補完するための付加的なサービスのみを事業権の対象とする考え方⁷もある。しかし、仮に住民ニーズが地域として把握できる仕組みが構築されれば、後の章で触れるように利用者の利便性を高めるためには公共交通サービスの調整・調査（ハーモナイゼーション）を可能とするよう地域全体で提供されるサービスを事業権契約の対象とすることがより望ましいと思われる。勿論地方部同様にボーナスとペナルティの考え方を検討する必要はあるものの、インフラ部分については自主的運行があることを加味すると民間事業者の責任で調達する部分が主となり、行政からは付加する輸送条件見合いの負担に留めることとなろう。その場合にはインフラ施設の投資回収のためには償却期間見合い（バス主体の場合は図5-2のように例えば5年程度など）の中長期の事業権契約とする検討も必要となる。

以上のようなスキームについては、近時社会資本整備において導入が進みつつあるPFI手法の考え方（例えば地方部ではPFIのサービス購入型、都市部ではPFIのジョイントベンチャー型）を踏まえたものとなっており、地域にとってBest Value な公共交通サービスを実現する一つの重要な要素と言えよう。

⁷ 北所・山口（2001）第6章参照。

5 . 地域交通を活性化するためのヒント “ 3つのバリアフリー ”

5 - 1 . ハードとソフトのバリアフリー

バリアフリーの意義

前章までに地域自らが「地域の足」を確保する考え方について検討を行ったが、地域の行政が地域交通について公共サービスとしての必要性を認めることが重要であり、実際に地方部を中心にそうした動きも現れつつある。しかしながら、公共交通の利用者数は減少を続けているのみならず、今後も人口減少が見込まれる中で、地域自らが地域交通を支えるための負担を少しでも抑制するためには、需要を取りこぼさない工夫が欠かせなくなっており、このことが将来の「地域の足」の確保にとっても重要な要素になると考えられる。また、地域交通を地域自らが支える、言い換えれば公共負担で維持するからには、負担者であり利用者である住民本位のサービス供給がなされることが事業成立の必須条件となると思われる。住民にとって公共交通が利用し易いものであることが Best Value な地域公共交通サービスの提供にとってのもう一つの重要な要素となる訳であり、本章ではそうした観点から、住民にとって公共交通を利用し辛くする原因となっている障害（バリア）を取り除き、その際施設等のハード面のみならず料金・ダイヤなどソフト面を含めたあらゆるバリアを克服する「バリアフリー」を進めるということを提案する。

最近では「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」(以下、交通バリアフリー法)の施行(平成12年11月)もあって、ハード面、特にハンディキャップのある利用者も利用し易い施設整備の動きが各地で見られるようになってきている。しかし、利用者全体にメリットが享受できるバリアフリーというものまで考えてこそ、本当の意味でのバリアフリー⁸が図られると思われる。実際に、欧州大陸では、利用者が各種交通モードをスムーズに乗り換えることが可能なように施設配置・設備整備といったハードのバリアフリーが進められているのに併せて、乗り換え接続ダイヤや利便性の高い各種チケットの発売などといったソフトのバリアフリー策が実施されることで、利用者が幅広くメリットを受けている。こうした観点を踏まえた上で、欧州のバリアフリー事例を紹介してみる。

第1のバリアフリー＝ハードのバリアフリー

まず、第1のバリアフリーとしてハードのバリアフリーについてみると、写真1は環境都市として有名なドイツのフライブルクの鉄道駅では路面電車(LRT)、バス、自動車のみならず自転車まで各種の交通モードが一つの地点に集結されており、どの交通機関の利

⁸ これは年齢、性別、身体、国籍等の違いにかかわらず全ての人にとって利用しやすいデザインとする「ユニバーサルデザイン」と同意となるが、本稿では現状の利用し辛い障害(バリア)を取り除くことを強調するために敢えて「バリアフリー」という言葉を使用している。

用者も別の交通機関へ簡単に乗り継ぐことができるように駅ホーム・バスターミナル・駐車場・駐輪場などの施設が配置されていることが分かる。

<写真1> フライブルク駅では各種交通機関がバリアフリーで接続



次に公共交通への自転車のアクセスを重視している事例であるドイツのオッフエンブルク駅構内の自転車置き場（写真2）では列車ホームと自転車置き場が隣接しており容易に乗り換えられるように施設配置がなされていることがわかる。

<写真2> 駅構内ホームに隣接して駐輪スペースを配置



低床路面電車（LRT）の終点（途中駅にも同様の施設が整備されているところが多い）におけるバスへの乗り換え状況が写真3及び4であるが、電車の乗降ホームの反対側では周辺地域へのバスが数台待機しており、乗り換えがとても容易な環境となっている。

< 写真 3 > L R T からバスへバリアフリーな乗り換えが可能



< 写真 4 > 乗り換え最優先の施設を配置している平面図 (写真提供 : LRT さっぽろ)



こうした施設配置はドイツだけではなく、例えば L R T 導入が成功して有名となったフランスのストラスブールでは、中心市街地内以外の L R T 駅においてはバスへの乗り換えを前提に施設設計がなされており非常にスムーズな乗り換えが実現している (写真 5)。

<写真5> ストラスブールのLRT駅はすべてバスとバリアフリー接続



一方でまちなかでも、さらに進んだバリアフリーが実現している(写真6)。中心市街地の真ん中に位置するLRTの駅では二つの路線が平面交差しているが、路上で自動車を押しつけた形でLRT中心の交差点の中に駅が設けられている。この駅の地下には自動車の駐車場も整備され、LRTと並行にバスも乗り入れる交通結節点として街の中心部の要となっている。

<写真6> LRTが車より優先するストラスブール中心部の交差点



次に紹介するのは、同じ鉄道という交通モードの中でも乗り換えをスムーズにするための画期的な取り組みがなされているドイツのカールスルーエという街である(写真7)。この街の中央駅では、市内の路面電車路線に直接乗り入れる郊外電車(Sバーン)の小さい車両を見ることができる。これはドイツ鉄道(中長距離輸送)の路線を使って都市郊外と市中心部を結んでいる郊外電車(Sバーン)が市中心部において路面電車網と直接接続し

乗り入れることで中央駅での乗り換えなしに郊外と中心部をバリアフリーにつなげている（都市内鉄道のシームレス化）。日本でも都市部の地下鉄に郊外からの鉄道が乗り入れている例があるが、歩行空間である市街地の地上で乗った路面電車から乗り換えなしに郊外まで行ける点が一層バリアフリーを進めている。さらに、乗り入れに際し、郊外部において駅間の長いドイツ鉄道駅の間にパーク＆ライド駐車場を併設した郊外電車（Sバーン）用の駅を多く新設し、郊外居住者の利便性を高めている。

<写真7> 路面電車が中央駅に乗り入れ（カールスルーエ）



これまでの例は都市部のものであったが、ドイツでは山間の地方部においてもバリアフリーな乗り換えができるように工夫がなされている（写真8及び9）。ドイツでは地方部においても1時間に1本の公共交通が確保されていることが多く、鉄道駅にはバスがホーム駅舎に横付けするなどして簡単かつバリアフリーな乗り継ぎを可能とする配慮がなされている。

<写真8> 地方部の駅ホーム待合室に横付けされる接続運行の路線バス



< 写真 9 > 地方部の鉄道駅ホームからバス乗り換え方向を見た様子



また、古い施設を新しく整備する際に大胆な施設配置によるバリアフリーを実現している例もある。オーストリアのウィーンでは、古くから路面電車が街の交通の重要な役割を担い続けているが、近年の地下鉄整備にあたって路面電車からの乗り継ぎを自動車交通（市内主要道路）と遮断してバリアフリー化するために、市内中心部の地下鉄駅に乗り入れる路面電車を道路（交差点）の地下に潜る形で再整備（写真 10）し、路面電車と地下鉄の乗り換えのバリアを低くする努力がなされている。

< 写真 10 > ウィーン中心部の地下鉄駅では路面電車がバリアフリーに地下へ



第 1 のバリアフリーであるハード面について紹介したこうした事例の多くが示すように、設備設置のみならず街全体のインフラ整備といった根本的な部分でバリアフリーに取り組

むことによって、利用者全員がメリットを享受できるという、利用者本位のバリアフリーな考え方というものが確認できる。

<写真 1 1 > 駅前バスターミナルに複数設置されているバス発車大型案内板



<写真 1 2 > ローカル線にも導入されている快適な最新式車両



しかし、利用者本位のバリアフリーが本当に実現するためには、こうした施設整備にソフト的な要素もあわせて考えることが必要となると思われる。例えば、情報提供という面で案内表示をわかり易いものに行っているバスターミナルの大きく明るいバス発着表示板（写真 1 1）や、地方のローカル線にも快適な移動空間を提供するための新車導入（写真 1 2）さらには荷物の大きい乗客向けにホーム連絡階段に設置された荷物引き上げ用のコンベア設置というちょっとした心配り（写真 1 3）なども、公共交通の利用を促進するためのソフト面を加味したハード整備例とすることができる。

< 写真 1 3 > ホーム連絡階段に設置されている荷物用コンベア



第2のバリアフリー＝ソフトのバリアフリー

次に、こうしたハードのバリアフリーに加え、第2のバリアフリーとなる「ソフトのバリアフリー」という視点も不可欠である。中でも最も重要と考えられるのは、ドイツなどで実施されている地域公共交通サービスの調和＝ハーモナイゼーションである。これは、地域全体において料金や運行ダイヤが調整され、利用者が時間的にも物理的にも容易に公共交通にアクセスすることを可能にしているものである。料金面では、地域のすべての公共交通機関を利用できる共通のマルチタイプの期間チケット（1日券、週末券、1週間券、1ヶ月券など<写真14>）が用意されており、追加負担を気にしないで異なる交通機関を簡単に乗り継ぐことができる。運行ダイヤに関しては、実は本章で既に紹介した乗り継ぎ施設を含めて、基本的に公共交通機関全体が乗り継ぎを前提とした運行ダイヤとなっており、利用者は（例え地方部でも少なくとも接続便であれば）円滑に乗り継ぐことができるようになっているのである。

このような公共交通サービスの地域におけるハーモナイゼーションは、ドイツのように地域単位に運輸連合が組織されていると民間事業者との交渉・契約を行う地域の行政側の窓口が一本化されるため実施が容易となる。しかし、組織整備はともかくとしても、ハード・ソフトのバリアフリーが実効的なものとなるためには、異なる交通機関のモード間での調整は必須なものと考えられる。

< 写真 1 4 > 地方部でも販売されるマルチ期間パスや地域共通一日券の案内



こうしたソフト面のバリアフリー方策の中から、ドイツのように地域単位の運輸連合を組織するまでもなく日本で検討が可能と思われる具体的な手法を見てみたい。都市部における公共交通は地下鉄・バス・路面電車等々の複数の交通機関（手段）によるネットワークが構成されていることが多い。こうした場合、利用者にとって重要なものの一つにネットワーク間のスムーズな乗り継ぎが可能であるということが挙げられる。本章の事例で紹介したように欧州、特にドイツにおいては、共通料金や運行ダイヤの接続調整がきめ細くなされており、地域の公共交通のハーモナイゼーションが実現していることから、乗り継ぎは非常にスムーズなものとなっている。一方で日本においては、たとえ同じ交通機関（手段）の間の乗り継ぎであっても、運営会社が異なれば料金は割高となり、運行ダイヤも必ずしも乗り継ぎを考慮したものとなっていない場合が多い。こうした状況を一変させ、ドイツのように運輸連合といった組織を作ってゾーン制料金を導入するなどにより地域交通のハーモナイゼーションを一気に図ることはあまり現実的ではないが、たとえば共通チケットを活用してハーモナイゼーションに近づけることは可能ではないかと考える。すでに札幌市では、「共通ウィズユーカード」を発行し地下鉄・バス・路面電車については運営会社は異なっても共通に利用できるチケットが存在する。同様に、関西圏では「するっとKANSAI」、首都圏では「パスネット」、その他の地域を含めて多くの共通（バス）カードなどが発行されている。しかしながら、乗り継ぐ際に毎回チケットを買い直す必要がなくなるという意味でのバリアフリーは実現しているものの、割高感の解消や分かりやすい利

用料金といった利用者のメリットは現状では適えることができていないことが多い。さらなるソフト面のバリアフリーがここに加わることで、利用者の利便性を十分に高めることが可能になるのだが、その一つの方策としては1日券など期間を定めた一定料金乗り放題（マルチ期間パス：日本でも関西圏の「するっとKANSAI」等で既にこうした2日券や3日券などが発売されつつある）の機能を加えることが考えられる。1日や平日のみ、週末、1週間、1ヶ月など様々な期間別のマルチパスを共通チケットに導入することによって、共通料金制に近いソフト面でのバリアフリーを実現し、利用者は簡単に所要の料金を認識することが可能になる。欧州ではこうしたチケットが主流で、1回単位でチケットを購入することは少ない。そうしたこともあって、改札制を採らない国が多く、さらには券売機の数も少なく済むことから、コスト抑制の効果もある。ただし、不正乗車を抑制するために高額な罰金を設定し、チェックする体制も採られている（日本では規制のため不正乗車の罰金を高額に設定することはできない）。割高感の解消という観点を、次の表2において札幌とドイツのミュンヘンを比較しながら確認してみる。この表ではミュンヘンの運輸連合と札幌市の市営交通局との間で料金の比較を行っているが、1回の乗車で比較すると両都市においてさほどの差がない。一方、地下鉄からバスなどの乗り継ぎを行うとミュンヘンはゾーン制の料金であることから追加料金は発生しないが、札幌の場合は市営地下鉄から市営バスに乗り継ぐ場合には割引があっても1.5倍の負担が生じる。さらにマルチ期間パスの一つである1日券の料金を比較するとより顕著な差があり、ミュンヘンが最低料金の2.5倍であるのに対して、札幌では最低料金の5倍の料金設定がなされている。欧州の場合、こうしたマルチパスを政策的に割安に提供することによって公共交通の利用促進を図っており、実際に多くの住民はマルチ期間パスを利用している。

<表2>

公共交通の割高感を示す日欧の料金比較（札幌とミュンヘン）

(単位:円)

	ミュンヘン (全機関共通)	札幌 (地下鉄)
	(1Euro=¥110)	
<1回券>		
ゾーン1(市内、札幌は初乗り)	220	200
短距離券	110	
ゾーン内で乗り継ぎ (例:地下鉄 バス)	220	320
<1日券>		
市内 (Innenraum)	495	1,000

このような割高感日本では札幌以外の都市でも同様な場合が多く、公共交通の利用促進につながっていない面は否定できない。従って、地域として公共交通の利用促進を優先

的に考える場合には、マルチ期間タイプの共通チケット導入が有効な手段の一つとなり、事業性との兼ね合いや地域特性を踏まえて検討を進めていく必要があると思われる。

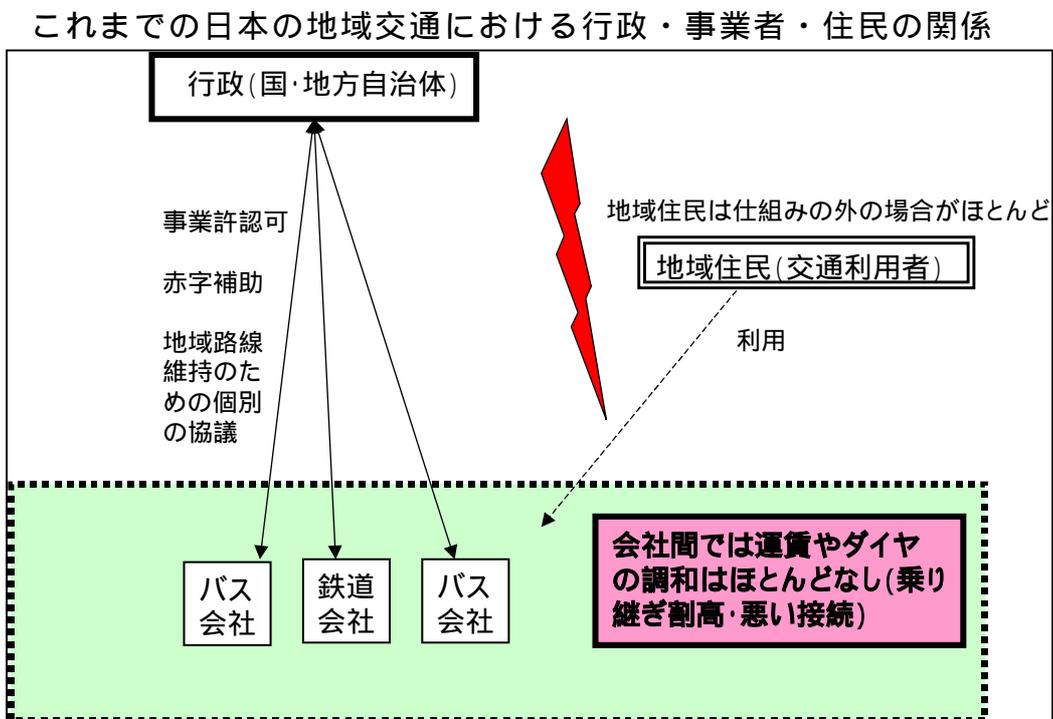
以上のように欧州においては、「ハードのバリアフリー」と「ソフトのバリアフリー」が相俟って、簡単で便利な乗り継ぎを可能にする地域交通サービスのハーモナイゼーションを実現しており、利用者の公共交通利用へのバリアを取り除くことによって地域公共交通の需要を高めていると考えられる。実際に紹介したドイツ・フライブルクやフランス・ストラスブールでは公共交通需要が増加（両都市ともに 90 年代始めと比較して 3 割以上の増加）しており、現在欧州各地であたらしい公共交通整備が進められていることにつながっている。

5 - 2 . 第3のバリアフリー = 参加のバリアフリー

前節では、ハード・ソフト両面のバリアフリーが地域公共交通を活性化させるヒントとなることを示したが、地域において求められるそれらのバリアフリーの内容は、それぞれの地域の住民ニーズが多様であることを踏まえれば、地域によって大きく異なってくると思われる。そうした状況下で Best Value な地域公共交通サービスを提供していくためには、地域住民のニーズを把握するためのマーケティングが求められることとなる。これまでの日本の交通事業において、路線・ダイヤ・運賃等の設定に関しては、行政と事業者の協議はあっても住民が参加することは少なかったと思われるが(図6) 地域住民のニーズを効果的に汲み上げるには直接住民が参加することが必要となる。つまり「第3のバリアフリー」としては住民参加のバリアを取り除く「参加のバリアフリー」が重要な課題となる。この参加のバリアフリーによって、その地域にとって最も効果的なハード・ソフトの融合したバリアフリーの具体的方策が検討できると思われる。

それでは、どのようにして参加のバリアフリーが実現できるかについて、欧州(ドイツ)の事例を参考とした上で、日本で既に取り組みされている事例についても整理しつつ考えてみたい。

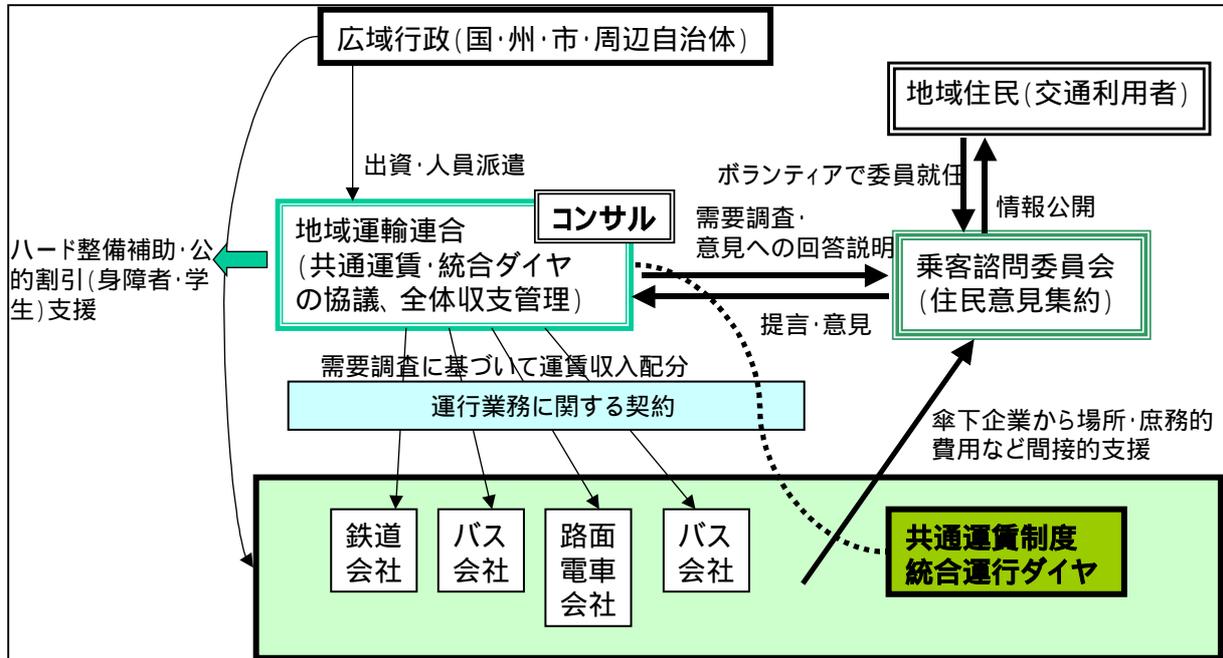
< 図 6 >



事例 ドイツ都市部

< 図 7 >

ドイツ都市部で設けられている「運輸連合」と「乗客諮問委員会」



< 地域交通の状況 >

ドイツ都市部においては、地域の中心都市とその周辺地方自治体および州の共同出資により当該地域の交通事業者を統括する運輸連合が設けられ、地域全体の交通をコントロールする役目を果たしている。都市部では、地下鉄・郊外電車・路面電車といった充実した鉄道網に加えてバスサービスも豊富に提供されている。こうした地域における公共交通全般の料金や運行ダイヤといったサービスの提供条件を運輸連合が調整することにより、域内共通運賃制度や乗り継ぎ等に配慮した統合運行ダイヤが生まれ、域内の公共交通のハーモナイゼーションが実現されている。域内の交通事業者は、運輸連合との間の契約に基づいて地域が求める公共交通サービスを住民に提供しているが、その地域が求めるサービス水準については広域的な行政機構である運輸連合が住民からニーズを汲み上げて決定している。こうして、住民ニーズに基づいて地域で調和されたサービスが提供されることを前提にハード面の投資についても検討されることから、ハードとソフトのバリアフリーが連携した形で実現している。

< 参加のバリアフリー >

運輸連合における具体的な住民ニーズの汲み上げ方法としては、コンサルによって詳しい乗降客調査(どういう人がどこからどこへの時間にどの機関を利用して移動するか)を定期的実施するのみならず、第三者機関である「乗客諮問委員会」という住民代表組

織との間で継続的に意見交換を行っていることが重要な役割を果たしている。この「乗客諮問委員会」については、域内の公共交通利用者の中からボランティア（立候補）で委員が選ばれ、運輸連合の構成事業者等からの運営支援（金銭ではなく場所等の提供という形での支援）を受けて利用者アンケートや域内住民との対話を継続的に行いながら住民ニーズを集約し、それらを運輸連合につなぐパイプの役目を果たしている。住民のニーズの中からより実際的なものを把握する仕掛けとして、例えばフライブルク市の場合、運輸連合の範囲（フライブルク市と周辺地域）を中心部とその周辺3つの都合4つの地域に分割して、それぞれの地域毎に乗客諮問委員会を設置している。ただし、こうした体制下では域内で統合されている料金体系・運行ダイヤに関する事や車両など地域全体に共通するハード面の整備に関しての意見調整が困難であることから、4つの地域をまとめた「統一委員会」の設置がなされることとなっている。こうして集められた地域住民のニーズに基づいて運輸連合のもとでハード・ソフトのバリアフリーが実現されている。

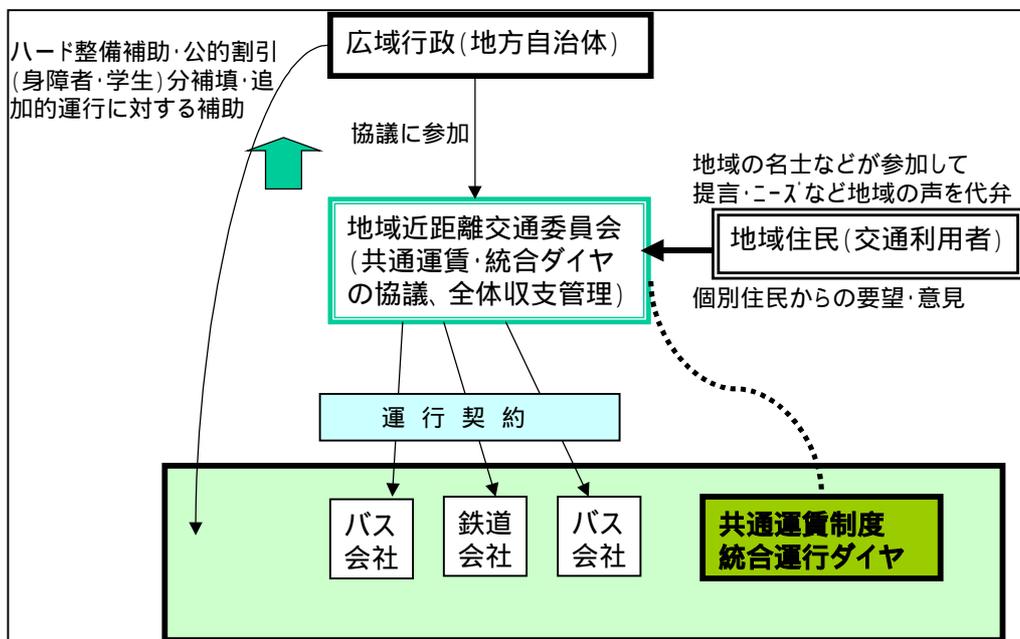
< 評価 >

ドイツ都市部の事例からは、第三者機関の設置とその機関・地域の行政・交通事業者の関係（パートナーシップ）が明確となっていること、言い換えれば住民ニーズ反映方法が仕組みとして構築されていることが参考となると考えられる。運輸連合内で構成自治体（行政）と交通事業者との協議だけで施策を取り決めるのではなく、運輸連合とは別に第三者となる「乗客諮問委員会」を設置することで利用者である住民のニーズを施策に反映させる流れを仕組みとして構築しており、それぞれの役割も整理されている。さらに、住民参加の検討の際にしばしば懸念されることとして、住民の要望が幅広過ぎて対応に苦慮することが想定されるが、住民ニーズをこうした仕組みの中で汲み上げるルールがあることにより、また住民代表機関が住民意見を取捨選択することにより非現実的な要望が排除されることになる点で有効な方法であると評価できる。

事例 ドイツ地方部

< 図 8 >

ドイツ地方部では「地域近距離交通委員会」という組織が機能



< 地域交通の状況 >

ドイツでは、地方部においても、鉄道・バスといった公共交通のサービスが地域全体で調整されて提供されている。従って、運行本数が1時間に1本であっても、鉄道・バスは乗り継ぎを前提に運行され利便性の向上が図られている。地方部では、都市部と異なり関係者（行政・事業者・住民）の数が少ないこともあって、運輸連合や乗客諮問委員会のような組織は設置されていない。しかしながら、「地域近距離交通委員会」という運輸連合よりは緩やかな結合組織（ドイツではゲマインシャフト⁹と呼ばれる形態の組織）において、行政（地方自治体）、域内を運行する交通事業者および住民が公共交通サービスの水準について協議を行い、結果として地域共通券の発行やダイヤ調整などのサービスのハーモナイゼーションが実現している。

< 参加のバリアフリー >

「地域近距離交通委員会」には行政・事業者のみならず地域の住民代表が参加しており、協議において住民が希望するサービスレベル（鉄道とバスの接続、運行本数、必要な時間帯など）についての意見を反映させることとなっている。住民代表は多くの場合、いわゆる地方の名士（政治家等）が務めているようであるが、地方部においてはこうした形でも

⁹ Gemeinschaft、ドイツの社会学者テニエスが唱えた社会類型の一つで「共同社会」のこと。血縁に基づく家族、地縁に基づく村落、友情に基づく都市などのように、人間に本来備わる本質意思によって結合した有機的統一体としての社会。共同体。協同体。利益社会

十分に地域住民のニーズが汲み上げられているようである。また、個別の住民からも直接委員会に要望・意見の声が届くようになっており、全体として住民ニーズを踏まえた域内調整が図られていると言えよう。

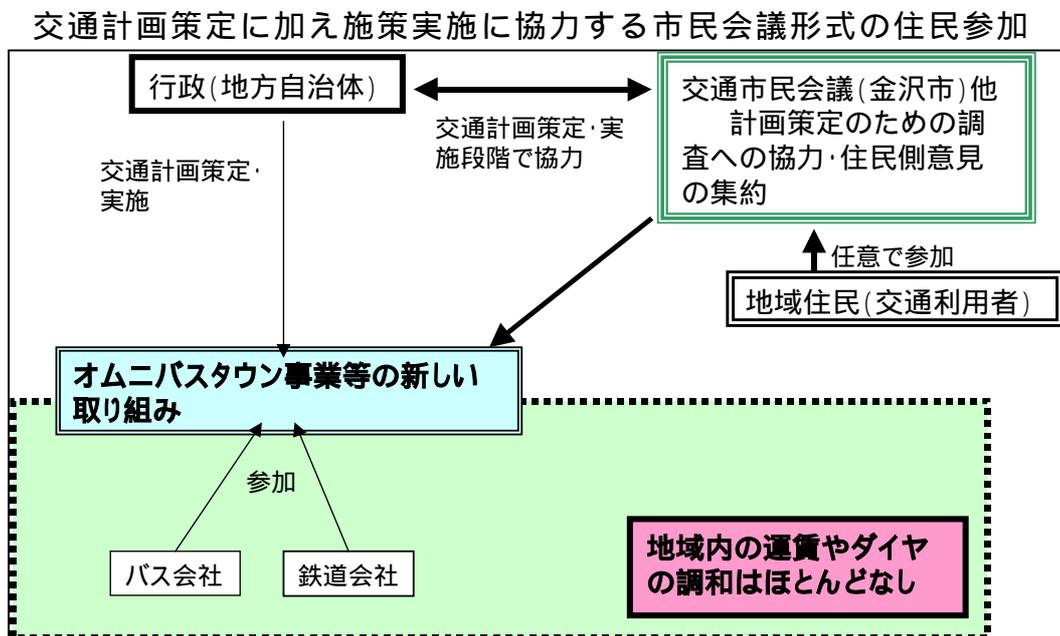
< 評価 >

地方部においては、都市部ほど組織の分担が明確になってはいないものの、行政と事業者の調整の場に直接住民代表が参加しており、関係者の数が少ない地方部においてはこうした方法も現実的なものであると思われる。都市部を含めてドイツにおいては、地域の公共交通に対して住民ニーズを反映させる方法が仕組みとして既にビルトインされており、参加のバリアフリーが成り立っていると言えよう。

続いて、地域自ら地域交通に関して考えて維持していく仕組みを具体的にどのように構築していくかについて、特に参加のバリアフリーがどのように実現できるかに着目して、日本におけるこれまでの取り組みからヒントを探ってみる。

事例 石川県金沢市

< 図 9 >



< 地域交通の状況 >

オムニバスタウン事業¹⁰の指定都市の一つである金沢市においては、地元交通事業者の協力のもと、コミュニティバス（商店街を含めて街なかを小型車両が巡回する「ふらっとバス」）・通勤パーク＆ライド（通勤時の道路渋滞緩和のために郊外スーパーなどの駐車場を活用し、郊外から市内へはマイカーからバスに乗り換えることを促進する事業）・バスレーン（通勤時など時間限定で複数のレーンのある道路において一つのレーンをバス専用もしくは優先とする施策）・快速バス（すべてのバス停ではなく主要なバス停のみに停車するバス）・都心バスシステム導入（バスの運行状況をリアルタイムにバス停で確認できるシステム）と次々オムニバスタウン事業の展開を進めてきている。

< 参加のバリアフリー >

金沢市の場合、計画策定段階で住民（ボランティアや住民代表者）が参加する会議が開催されていることに加え、計画実施段階でも協力を行うなどの形で住民参加がなされている。オムニバスタウンの指定以前からも交通施策の実施に際してパーク＆ライド（通勤向けのみならず観光向けも）などの社会実験への住民参加を行ってきた実績がある。平成13年4月に今後10年間の交通政策の方向性を示した「新金沢市総合交通計画」を策定する際に、策定準備段階において「明日の金沢の交通を考える市民会議」を組織し新しい形での住民参加を試みている。すなわち、通常この種の計画策定には、諮問委員会などに住民代表（自治会代表や婦人会など）が参加している程度であることが多いが、より地域交通施策について関心の高い住民からニーズを汲み上げるためにボランティアな住民の集まりである市民会議と市がパートナーシップを組んで、交通施策の検討や交通実験の実施に取り組んでいる。具体的には平成11年5月にまちの将来像として公共交通中心の交通環境が必要であることを訴えた提案書を市長に提出した上で、その後テーマを公共交通利用促進策・中心市街地車乗入れ規制・新交通システム・ユニバーサルデザインに絞って調査研究を進め、市のみならず事業者とも直接意見をやりとりしている。このほかテーマ毎に対象を絞った市民アンケートの実施、シンポジウムの開催等を通じて、住民意識の向上を図ったり、メンバーがパーク＆ライドの実験実施に参加協力するなど様々な活動がなされている。交通計画策定にそうした活動を踏まえた提言が反映されるのみならず、その後も行政への提言を含めてアンケート調査や具体的な施策実施における協力などパートナーシップを継続していることも注目に値する。

¹⁰ バスの有する多様（オムニ）な社会的意義（マイカーに比べて人・まち・環境にやさしい）が発揮されることによって快適な交通・生活の実現を目指すまちのことをオムニバスタウンと呼び、市町村が中心となって各種事業（例：バス専用レーン、バス優先信号、人と環境にやさしいバス車両導入など）の総合的な計画を策定し、それに対して警察庁・国土交通省の連携により支援がなされる事業

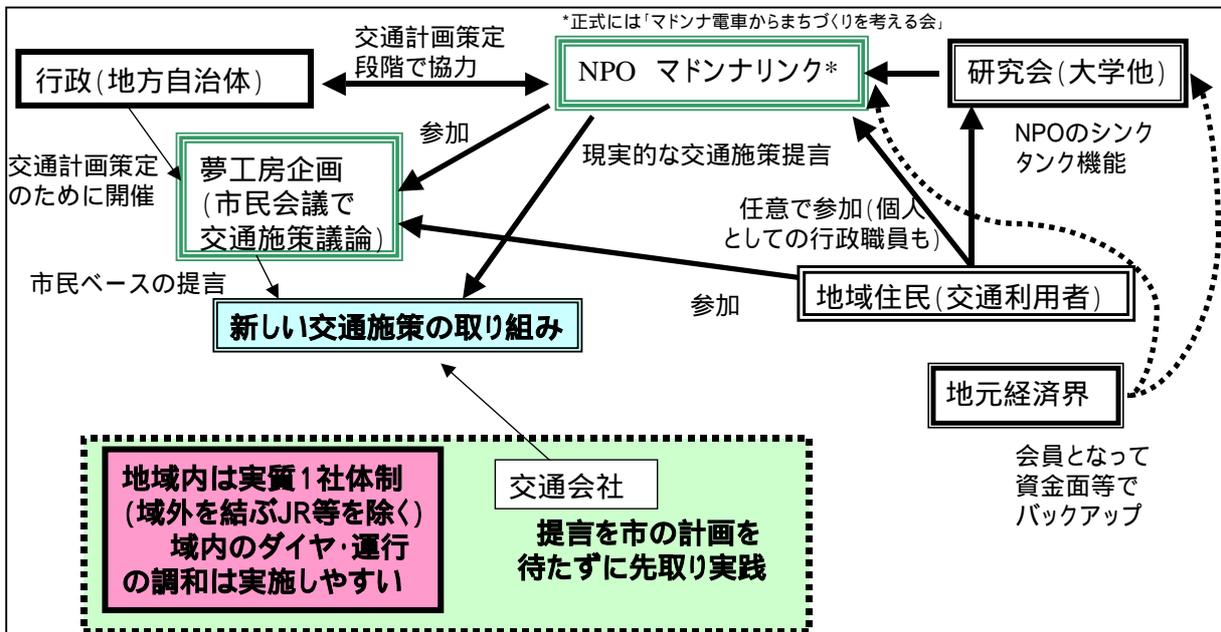
< 評価 >

金沢市の事例では、地域の交通計画を策定する段階のみならず、その実施段階においてもNPOを含めた住民参加がなされている点が注目されるが、今のところ、そうした参加の機会を仕組みの中にビルトインするとともにその継続性を確保するところまでは達していない。また、現時点では域内の公共交通全般を対象としている訳ではないことから、既存の公共交通サービスを含めた地域全般のハーモナイゼーションが図られるまでには至っていない。

事例 愛媛県松山市

< 図 10 >

地域が支えるNPOが中心となった住民参加



< 地域交通の状況 >

松山市では、JRを除くとバス・市内電車(路面電車)・郊外電車などの市内交通が1社体制(伊予鉄道株)で運営されており、ドイツの運輸連合のように域内で提供される公共交通サービスのハーモナイゼーションを図りやすい構造となっている。実際最近では、市内電車と市内を巡回するループバスを共通に乗車できる格安1日乗車券や郊外電車・バス共通の定期券などの発売、さらには既存の通勤通学定期券でも区間指定を止めて市内電車の乗降が自由にできるように変更されるなど、少しずつハーモナイゼーションに向けての動きが見られるようになってきている。

< 参加のバリアフリー >

松山市における住民参加の仕組みの特徴としては、NPOを中心として構築されつつあ

ることが挙げられる。前述のオムニバスタウンの金沢市と同様に、まず計画段階において市が主導する「夢工房企画」¹¹の中でボランティアな市民会議形式の住民参加がなされている。そこでは、一般の住民とあわせてNPOである「マドンナ電車からまちづくりを考える会(マドンナリンク)」が計画策定への協力、実施に向けての提言を行っている。提言の内容は、現地調査を行った上でヨーロッパのまちづくりから松山が学ぶ点として「快適な歩行環境と乗ってみたいくなる公共交通」を具体化するためのトランジットモール¹²を軸としたまちづくりである。具体的な方策としては、低床路面電車(LRT)を導入する他、市内交通路線を使い易い形に整理、また郊外電車と市内路面電車の直結(チケット面、車両の乗り入れ)させるなど、ハード・ソフト両面のバリアフリーを考えたものとなっており、現実的かつ住民ニーズを的確に反映していたこともあってか、既に低床路面電車(LRT)導入や中心部商店街と郊外ショッピングセンターを結ぶ買い物シャトルバスの運行等いくつかについては、既存の民間事業者によって実施に移されている。このような実効的な提言を可能としている背景としては、NPOにさまざまな立場の住民が参加していること、地元大学が中心となった地域独自の研究会がNPOのシンクタンク機能を果たしていること、また行政も個人レベルで活動参加するなどNPOに対する一定の理解を示していること、さらには地元の経済界をも巻き込んだ活動となっていることなどが挙げられる。

< 評価 >

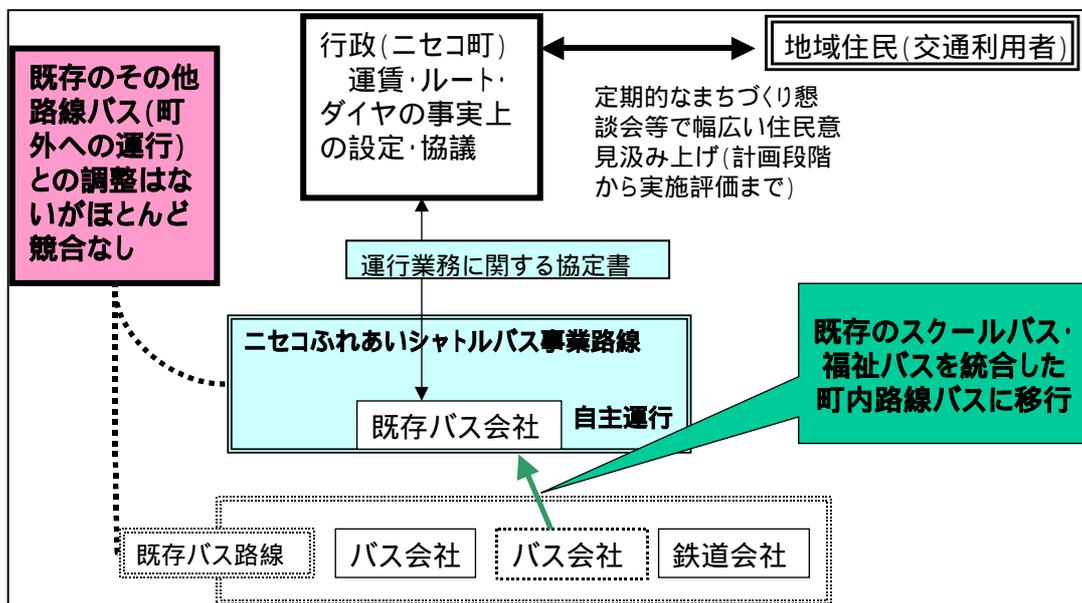
松山市でも、金沢市同様に地域の交通計画を策定する段階のみならず、その実施段階においてもNPOを含めた住民参加がなされている点が注目される。特に、参加する住民の関心を高めるとともに知識レベルの向上を図るという観点からバックアップする地域研究会を設置したり、継続性を確保するため運営面の支援を地元経済界が行うなど、産学民がまとまって地域全体で地域交通を考え、そして支えていく体制が構築されており、このことが、実際の住民ニーズを地域の公共交通サービスに反映させることを可能にしている。ただし、市民会議形式にて交通問題に取り組むことが単年度限りとなっていたことから、幅広い一般住民の参加という点においてNPO等が継続的に市民会議の代替性を発揮できるかどうかは課題と思われる。

¹¹ 市民参加によるまちづくりを図る具体的なプログラムやシステムの整備として松山市が行っている企画で、まちづくりに関心を持つ市民が集い、学習や調査、話し合いを通じて、自らの考えをまとめ、市長に提案を行うワークショップ(共同研究活動)事業となっている。平成11年度から毎年一つのテーマを採り上げて実施しているが、交通事業については平成12年度のテーマとなった。

¹² 中心街の道路を、通過目的の一般車両通行を抑制し、バス・LRT(路面電車)などの公共交通機関だけが通行できるようにした歩行者中心の道路のことを言い、欧米の都市ではこれまでに広く実施されてきている。

< 図 1 1 >

実施の計画から評価段階までの広範な住民参加



< 地域交通の状況 >

ニセコ町では、従来、町内外を結ぶ路線バスとJRの他に、町内の民間路線バスおよびスクールバス・福祉バス（町が運行主体）が運行されていたが、平成14年4月からそれらのうちで「スクールバス」、「福祉バス」、「町内の路線バス」を整理統合して再編し、町民全員が利用可能な公共交通手段として「ふれあいシャトルバス」の運行を開始している。町内に限ると、公共交通手段が統合されてサービス提供のハーモナイゼーションがある程度図られていると考えられる。なお、一般の町営バスの運行については町が民間事業者に運行を委託するケースが多いが、ニセコ町ではあくまで行政と事業者が協議を行ったうえで民間事業者が自主運行（普通の乗合バスとしての運行）をするという関係にあるところが特徴的である。

< 参加のバリアフリー >

まちづくり基本条例の制定等で町の施策全般における住民参加について先進的な取り組みを行っているニセコ町では、定期的開催する住民との「まちづくり懇談会」等で交通に限らず住民ニーズ全般を汲み上げる仕組みが構築されており、そこで住民が一般的にどのような移動（時間帯・場所など）を行っているかについて把握し、これを反映した形で従前の路線バスにスクールバスや福祉バスの機能を全面的に統合した地域公共交通サービスの提供が実現している。しかも、サービスの水準決定といった計画検討段階のみならず、実施された事業に対する評価も同じ懇談会等において継続的に行い事業見直しの機会とす

ることになっている点が注目に値する。

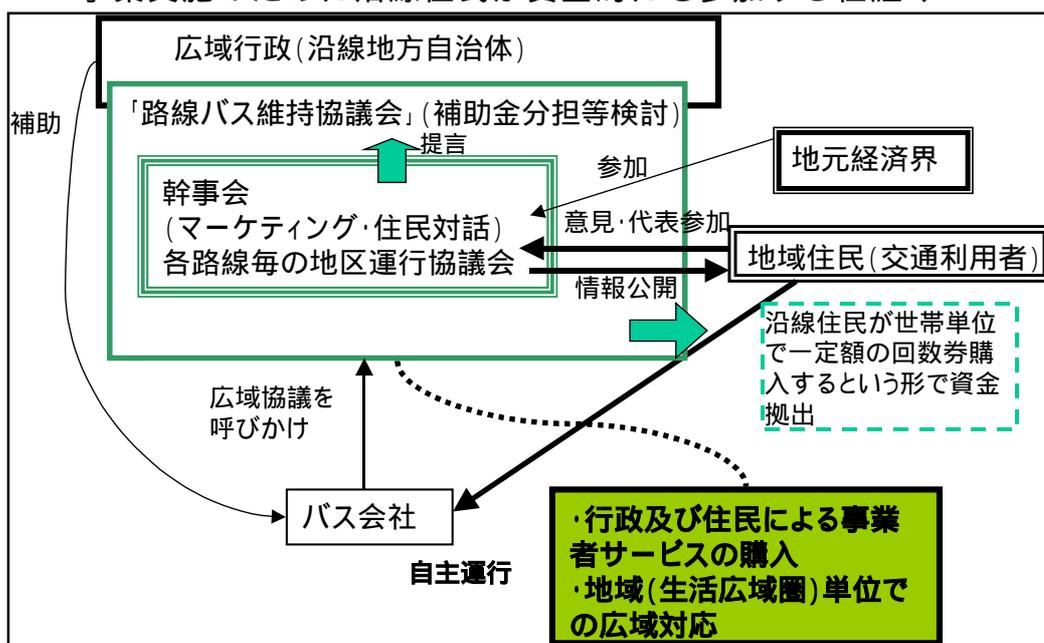
< 評価 >

事業に対する広範な住民参加が実現しているニセコ町の事例から、計画・提言のみならず実施された事業内容についてフォロー・チェックする機能として住民参加が図られる仕組みを構築することが、参加の機会の継続性確保に関する重要な要素の一つであることが示唆される。なお、この事例では全般的に行政が主体となって事業の検討が進められている一方で、運行については民間事業者の自主運行となっている点がパートナーシップのあり方として適当な役割分担かどうかについては別途検証が必要になると思われる。

事例 青森県津軽地方

< 図 1 2 >

事業実施のために沿線住民が資金的にも参加する仕組み



< 地域交通の状況 >

青森県津軽地方においては、平成2年から利用者低迷で路線維持が困難になりつつあった当地域の乗合バス事業者(弘南バス)の呼びかけによって、沿線28自治体による「路線バス維持協議会」(発足時は「懇談会」)が開催されるようになり、バス路線を沿線全体で広域的にどのように維持していくかについて協議が行われてきている。

< 参加のバリアフリー >

行政が広域的に集まって協議する路線バス維持協議会のもとには、幹事会(当初は住民

が参加しない「ワーキングチーム」であったが、その後住民負担方式導入後に住民が参加してチェックする機能を持った形に発展)や路線毎の地区運行協議会が置かれ、行政に加えて事業者、住民代表や金融・マスコミなどの地元経済界も参加して、利用実態や住民意見の調査といったきめ細かいマーケティングを行った上で定期的な協議を行い、またバス運行ダイヤなどについての地域住民の要望をとりまとめて維持協議会に対して提言を行う仕組みが設けられている。こうした仕組みの中から、住民が協議に参加するのみならず、資金的にも負担をするという行政・事業者・住民三者の新しいパートナーシップによる地域交通維持が実現している。具体的には、路線沿線の地域住民が各世帯毎に毎月一定額のバスの回数券(鱒ヶ沢町深谷地区では毎月2千円分)を購入することとなっており、電気や水道の基本料金と同じように地域住民全体が一律負担する考えが実践されている。

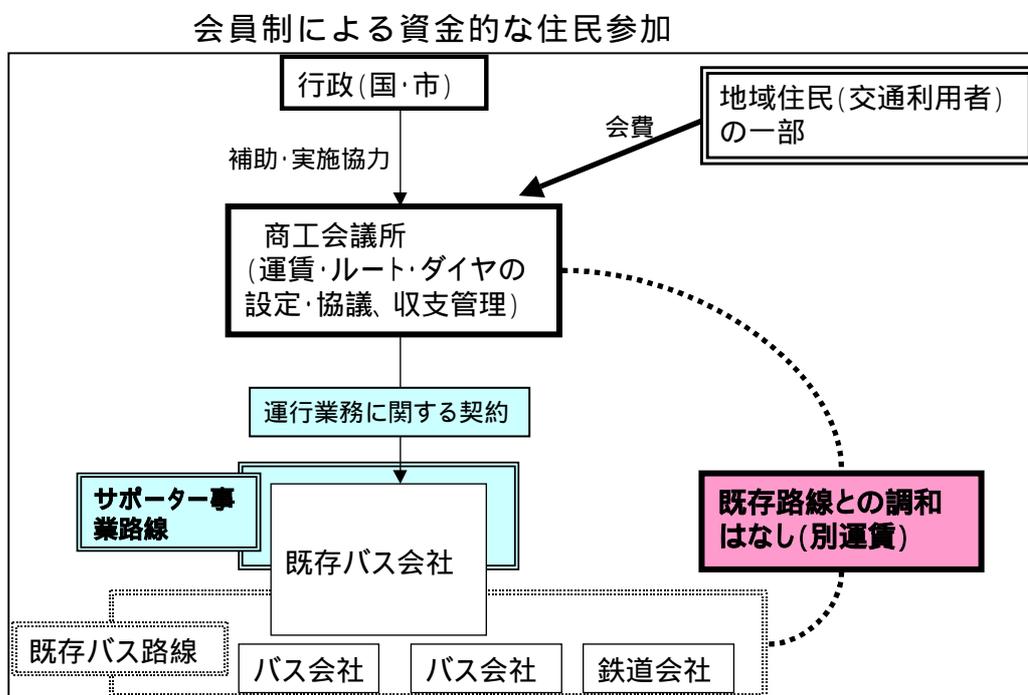
< 評価 >

行政が広域的共同して事業についての検討を行っていることは、地域の住民の移動実態(ニーズ)に沿った交通サービスの提供につながるという点からも、地域交通に関するパートナーシップの仕組みとして重要なポイントである。

また、住民に資金負担の面でも参加を求めるこの事例のような場合には、負担者への事業の説明責任(アカウントビリティ)を果たすという観点からニセコ町のように事業の実施内容についてフォロー・チェックする機能として住民参加を考えることが非常に重要なものとなってくる。この資金面での住民参加についてはドイツの事例にも見られなかったものであり、さらに一歩進んだ住民参加と評価する考えも採れる。一方、欧州の場合は、地域自体が公共交通の必要性を認識し税金等(環境税・道路税・電気等他の公共料金上乘せ)という形で広く住民が資金負担する仕組みになっており、日本における公共交通への住民の資金面での参加は、むしろ地域自らが「地域の足」を支える欧州のような仕組みに転換していくための第一歩と考えた方が良いのかもしれない。なお、地域における資金分担については、日本のこれまでの事例を見る限りではまだ課題も残されており、その解消に向けて取り組んでいく必要がある。例えば、この津軽地域の場合にも、広域的な対応を取っている地方自治体間で資金負担をどのように分担するかについて紛糾することがあり、公共交通の必要性に対する行政間での温度差をどう調整するかという行政の広域的な取り組み方法を検討する必要があることが分かる。

事例 鹿児島県国分市

< 図 1 3 >



< 地域交通の状況 >

国分市周辺地域では、大手IT関連工場の立地に伴い自動車交通量が大幅に増加するのに対して道路整備が追いつかず、特に幹線道路では通勤時を中心にかなりの渋滞が発生するなどの支障が出ている。こうした状況を解消するための対策として、通勤・買い物などの域内住民のニーズに対応する巡回バスが運行された。

< 参加のバリアフリー >

国分市（事務局は国分商工会議所）においては、平成13年から14年にかけて、国土交通省の社会実験事業としてバスサポーター制度（サポーターは会費を払うことで低料金で利用可能となる仕組み）という新しい住民参加の取り組みを行った。この事業は、市内を巡回するバス路線について、沿線住民からの会費を中心として補助金等も加えて事業維持を図ることを実験するものであり、路線設定（ルート・運行ダイヤ）などについては事前に沿線住民全般から意見を集めるなど住民ニーズの反映が図られた。前述の津軽地方とは異なり資金負担する住民は地域全般ではなく、自発的にサポーターとなる会員に限定した点が特徴である。

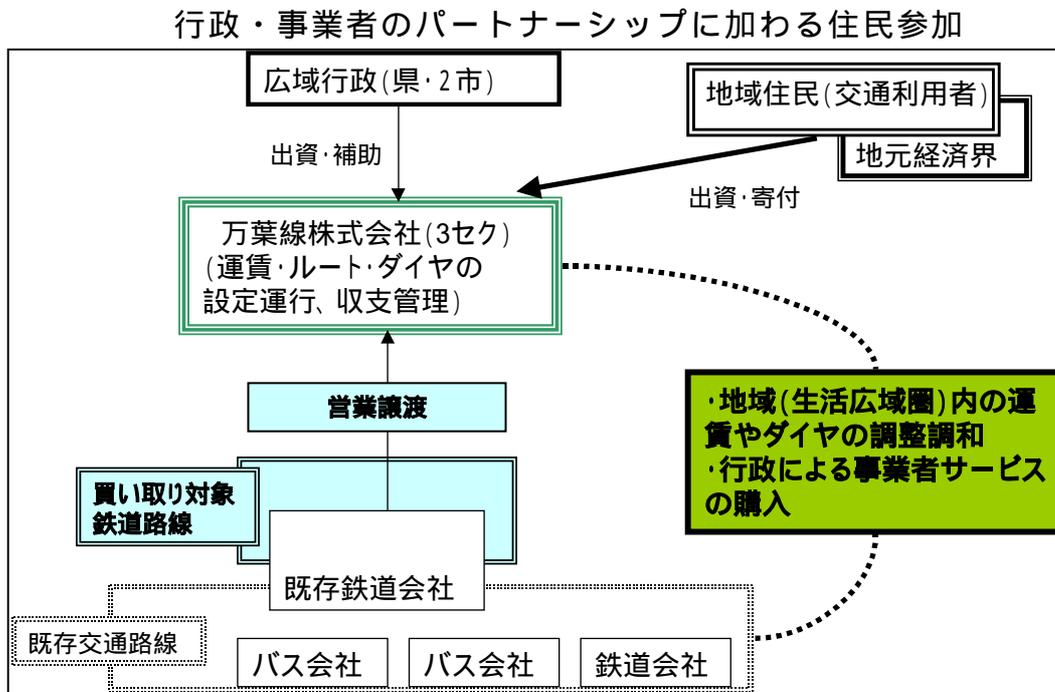
< 評価 >

このサポーター制度のように、沿線住民の全体ではなく一部自発的に参加する住民に資金分担を求めるような場合には、公共性の観点からの検討も必要となる。この制度で提供される交通サービスは利用者を限定しているわけではなく住民全般が対象となっているが、例えば一部の住民に対してのものであると地域住民に受け取られるようなスキームの場合には、事業の公共性が不明瞭となり、行政を含めた地域全体で支えることが難しくなる。実際、この事例の場合、路線設定（ルート・運行ダイヤ）にあたり広く住民参加を進めた結果、様々なニーズを取り込むために当初計画より運行範囲が拡大された一方で、会費による事業維持の仕組みを住民に理解される期間が必ずしも十分でなかったこともあってサポーター集めは低調で、住民が資金拠出する形のパートナーシップとしてはうまく機能したとは必ずしも言えない結果となっている。住民参加が実効的なものとなるためには、住民が十分に住民参加の仕組みや意味を理解するための時間と機会を設けることが参加のバリアフリーの重要な要素の一つと思われる。

なお、今回は暫定的な社会実験事業ということもあり、既存のバスとは別に付加的に運行されたことから他の公共交通とのサービスのハーモナイゼーションは図られてはいない。

事例 富山県高岡市・新湊市

< 図 1 4 >



< 地域交通の状況 >

富山県高岡市と新湊市間を結ぶ路面電車である万葉線は、利用者減少により赤字が続き、運行していた民間事業者である加越能鉄道(株)が平成10年にバス転換を表明したが、住民の強い存続要望等から、住民参加による第3セクター「万葉線株式会社」が設立され経営を引き継ぎ、平成14年4月から運行を開始している。出資している各地方自治体(富山県・高岡市・新湊市)は、「万葉線経営改善計画調査」というマーケティングに基づいての事業見通し(赤字となること)について共通の認識を持った上で地域として民間事業者からの資産などの取得資金等を負担することについて住民のコンセンサスを得ている点が新しいパートナーシップとして注目される。

< 参加のバリアフリー >

万葉線は、民間事業としての維持が困難となってきたことを受け、事業存廃について富山県・両市・学識経験者などからなる「万葉線検討会」にて協議を行い、加えて両市の市民代表・有識者(連合自治会・婦人会など)で構成される「万葉線問題懇話会」や、さらに幅広い住民が参加する「万葉線について意見を聞く会」などを通じて市民の意見を集め、住民が参加する形で、第3セクターにより存続させることが決定された。こうした中、資産等取得資金の調達について、行政・地元経済界のみならず住民も含めて当該第3セクターに出資することが検討¹³された。最終的に住民負担分の多くは出資ではなく両市への寄付という形に切り替えられたものの、当該事業に住民が多くの資金負担をしている点は有意義である。また、住民出資を検討していたことにより行政と沿線住民との間で意見交換を重ねる機会があったことに加えて、NPO(RACDA高岡)による住民へのキャラバン活動と言った補完的な動きもあって、万葉線維持の仕組みについての住民理解を十分に得るような取り組みがなされてきた点も特徴である。

< 評価 >

この万葉線においても、住民参加の結果として地域のコンセンサスを得た新しいパートナーシップの仕組みによって事業の再スタートが切られたものの、住民が基本的に出資者でなくなったこともあり今後の事業運営においてどのように住民ニーズを反映させることができるか、また事業の効果を住民がチェックできるかといった課題が浮上してきている。

また、両市がそれぞれ運営するコミュニティバスとの連携も図られており、域内の公共交通のハーモナイゼーションに向けての動きとして評価できるが、一方で既存の路線バス

¹³ 当初は初期投資想定額(6億円)のうち4分の1(150百万円)について住民を含む民間出資を予定していた。結果的には民間企業からの出資金(49百万円)の他、住民から両市への寄付という取扱になり1億円余りの寄付も集まっている(住民からは出資で想定していた金額に相当する額が集まったことになる。)

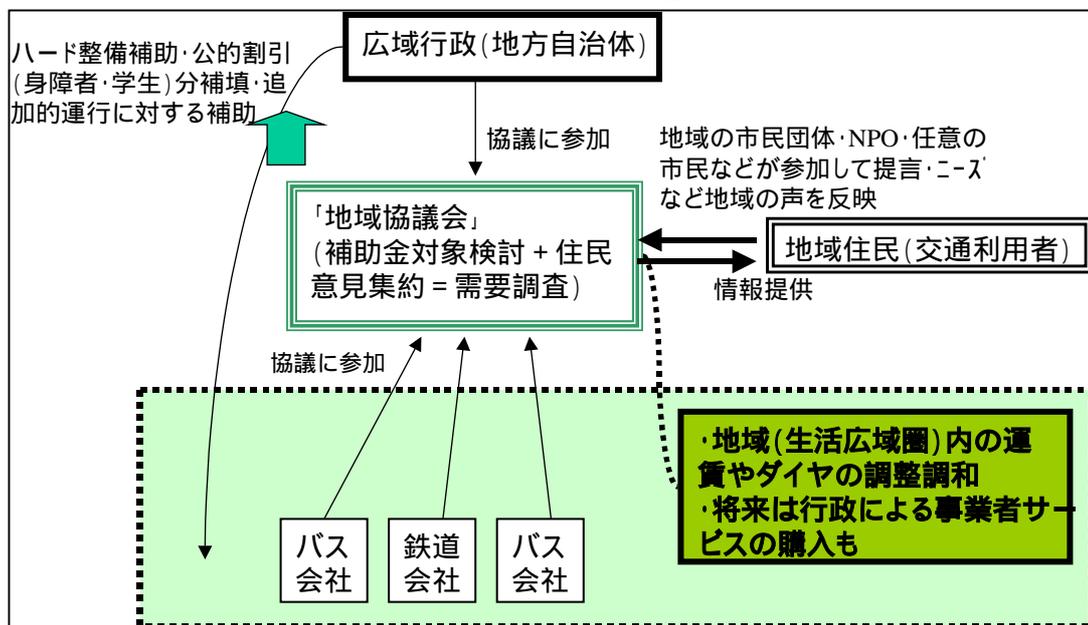
との間では逆に従来（バスと路面電車が同じ運営会社だったこともあり）使用できた共通チケットが無くなるなど地域全体の交通サービスのハーモナイゼーションには至っていない。

事例の総括

これまでの日本においては、行政からの許認可や行政と交通事業者との間での個別協議をもとに地域交通サービスの維持確保がなされてきており、ドイツとは異なり住民ニーズを汲み上げる仕組みがビルトインされているとは言えない（図6）。さらに地域内の料金体系や運行ダイヤなど公共交通サービスのハーモナイゼーションに向けた調整という動きもあまり見受けられない状況である。前回のレポート¹⁴では、こうした状況に対して、バス事業の規制緩和の際に各地域で組織されることとなった「地域協議会」を活用した地域交通確保の仕組みを提言している（図15）が、そこではドイツの地方部のように行政・事業者の調整組織が住民ニーズを汲み上げることとなる。また、ニーズを踏まえて地域全体でハード・ソフト両面のバリアフリー方策を検討・選択、さらにはその分担も調整し得る仕組みとなると考えられる。

< 図15 >

「地域協議会」を活用した住民参加の仕組み



こうした仕組みを実現していくためには、これまで紹介した事例を踏まえれば、以下の7つの視点が極めて重要になる。

¹⁴ 本稿第3章および北所・山口（2001）参照。

視点 住民意見を集約することができる行政・事業者以外の第3者組織の設置

まず住民ニーズの整理・集約化のためにドイツのように地域の行政および交通事業者以外に住民の窓口となる第3者組織を設置することが求められる。

視点 住民の移動ニーズに対応できる広域的な行政体制の整備

住民の移動ニーズは必ずしも現在の行政区域内に留まらないことが多いためニーズに対応できるような行政の広域的な対応体制を整える。

視点 行政・事業者・第3者組織の関係（パートナーシップ）の明確化

上記2つの視点に基づき、住民の窓口である第3者機関、広域的な行政、さらに交通事業者の3者の関係（パートナーシップ）が、津軽地方の事例のように仕組みとして明確化していることが重要となると思われる。これらの3つの視点についてはこれまでの日本における取り組みでは実現していない部分が多く、検討課題となろう。

視点 事業の計画のみならず準備・実施段階へ続く継続的な住民参加

住民参加のタイミングについては、事前の計画策定段階では従前から住民参加が比較的行われていることがあったが、一歩進めて事業実施に向けた具体的な内容の検討段階においても住民参加で取り組んでいる案件が多くなってきていることが本章にて紹介している事例からも分かる。

視点 経済界や大学など地域全体が住民参加を支えるような仕組みづくり

こうした継続的な住民参加が実効的に進められるためには、松山市の事例にあるように経済界や大学等を含めた地域全体で住民参加を支えるような仕組みになっているかどうか重要となると思われる。

視点 事業の実施結果についての評価の仕組みづくり および 視点 幅広い地域住民の資金面での分担

さらに事業実施後においてその効果を評価確認し、さらには修正していくための仕組みづくりとなっているかも重要な要素と考えられる。なぜならば住民参加のレベルが進んだ場合には、住民が資金的にも行政・事業者とパートナーシップを組むことになり、住民も含めた資金負担者にとって事業を評価・修正できるような仕組みとなっていることが必要となるからである。日本において比較的住民参加が進んでいる地域からも得られる重要な示唆としては、地域公共交通を活性化させる参加のバリアフリーの鍵となるのは住民の資金分担に対する事業評価の確立であると言えよう。実際にそうした利用者である住民によ

る事業評価の仕組みができるドイツのようにハード・ソフトが融合した公共交通全体のバリアフリーが進み、提供されるサービスの調和（ハーモナイゼーション）も実現して行くこととなる。日本の事例からもそうした流れが生まれつつあることが分かる（事例毎の取り組み実態を検討点毎に整理したものが表1）。

< 表 1 >

「参加のバリアフリー」住民参加についての事例比較

	従前	ドイツ都市	ドイツ地方	金沢	松山	こせこ	津軽	国分	万葉線
住民意見を集約する第3者組織の設置	特になし	乗客諮問委員会	地域近距離交通委員会が代替	交通市民会議	市民会議(但し単年度)	まちづくり懇談会が代替	地区運行協議会が代替	商工会議所が代替	万葉線(株)が代替
広域的な行政体制	(バスや国鉄廃線に沿線協議会)	運輸連合	地域近距離交通委員会	特になし	特になし	特になし	28自治体による維持協議会	特になし	万葉線(株)が代替
行政・事業者・住民のパートナーシップの役割分担明確化	行政と事業者のみ	概ね明確化	概ね明確化	住民の役割が増えつつある	三者の分担が進みつつある	比較的明確	概ね明確化	住民の役割が明確	概ね明確化
計画から実施までの継続的な住民参加の仕組み	計画段階で試行	継続的	継続的	継続的	継続的	継続的	継続的	スポット的な実験	実施部分の仕組みが未構築
地域全体で住民参加を支える	特になし	地域全体が積極関与	地域全体が積極関与	地域全体の意識向上を図っている	地域全体の意識向上を図っている	まちづくり懇談会で意識向上を図る	地域全体で関与	積極関与が少ない	地域全体で関与
事業評価の仕組み	特になし	仕組み有り	地域近距離交通委員会が機能	事業参加を通じて評価に関与	未構築	まちづくり懇談会が機能	維持協議会・地区協議会が機能	特になし	未構築
幅広い地域住民の資金負担	特になし	税や他の公共サービスを通して有り	税や他の公共サービスを通して有り	特になし	特になし	特になし	沿線住民による一律資金負担有り	部分的に限られる	寄付を通じて負担
(参考)地域公共交通のハーモナイゼーション	特になし	かなり進んでいる	かなり進んでいる	特になし	事業者が単一で進行中	複数の機能を集約するなど有り	一部有り	特になし	一部有り

6 . おわりに

現在の日本においては、交通バリアフリー法の施行により「ハードのバリアフリー」については各地で実施に移されつつある状況である。しかしハード面だけでは利便性が高まるのは限定的であり、地域公共交通を活性化させるに十分な施策とはなり得ないと考えられる。つまり施設整備などハード面のバリアフリーによってだけでは、公共交通から乗用車利用へのシフトを留めるもしくは抑制することは困難である。しかも、ハード面のバリアフリーには財政的に大きな負担を伴う場合が多い訳であり、これらの投資の有効性を高めるためには併せて「ソフトのバリアフリー」を進めることで、利用者に使い易い公共交通とすることが重要となってくると思われる。ソフト面のバリアフリーは、究極的には地域内で提供される公共交通サービス内容が調整されて総合的に提供されるハーモナイゼーションが実現することが理想的である。しかし、そこに至るまでに、前章の事例で紹介しているような様々な施策が採り得るのであって、そうした中から地域がどのような交通機関によってどのようなバリアフリーを進めていくかについて選択するには、住民ニーズを踏まえることが不可欠である。そのためには、第3のバリアフリーである「参加のバリアフリー」によって住民が参加できる仕組みを構築しておく必要がある。その際、具体的な住民参加型のパートナーシップのあり方を考えるにあたってのポイントは以下のように整理される。

住民意見を集約することができる行政・事業者以外の第3者組織の設置
住民の移動ニーズに対応できる広域的な行政体制の整備
行政・事業者・第3者組織の関係（パートナーシップ）の明確化
事業の計画のみならず準備・実施段階へ続く継続的な住民参加
経済界や大学など地域全体が住民参加を支えるような仕組みづくり
事業の実施結果についての評価の仕組みづくり
幅広い地域住民の資金面での分担

ハード・ソフトのバリアフリー施策を含めた「3つのバリアフリー」を実現するための具体的な順序としては、まず(1)広域的な地域でどのような公共交通を求めるかを検討し選択するため、地方乗合バスの補助について検討するために設置されている「地域協議会」を活用、発展させて地域交通全体の検討を行う場所とし、(2)そこにNPOを含めた住民が参加できるような方法（ドイツの「乗客諮問委員会」のような住民意見の集約機関を併せて設置するなど）を併せ、参加のバリアフリーを図る。さらに(3)引き続き地域が公共交通を必要とした場合には、利用者の利用し易い環境を作るため、地域の住民ニーズに沿った形で公共交通サービスのハーモナイゼーションが図られるようにハードとソフトのバリア

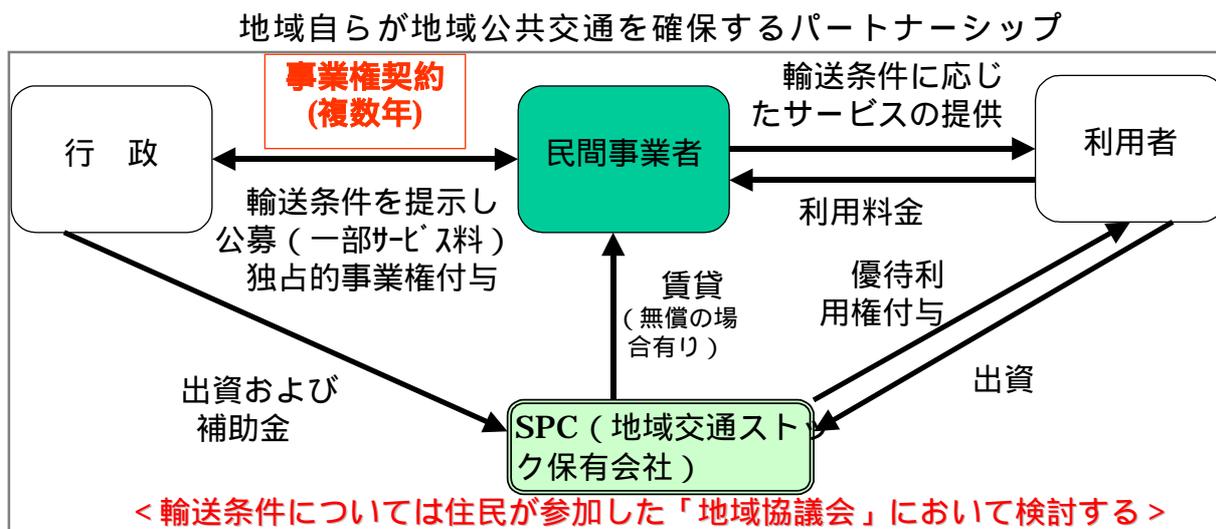
フリーを組み合わせた施策を進める、といったことが考えられる。

また、「3つのバリアフリー」の実現のためには、もちろん財源の確保も重要となる。この場合従前のような赤字運営に対する補助から、地域として必要な公共交通サービスを購入するという考えに移行することが望まれるが、まずは補助対象を事業のフロー（運営）部分ではなく、「3つのバリアフリー」を促進するためのストック部分（乗り継ぎ施設・情報インフラ・共通料金関連負担）に重点を移行する必要がある。フロー（運営）補助は福祉・教育等目的を限定する必要があるが、従前は総合的な支援が行われていない場合が多かった福祉や通学対応の支援と交通事業への支援を統合することで、地域が必要としているサービス水準（高齢者負担軽減や通学定期の割引）の実現に対する負担を行政が効率的に担うことができよう。こうした負担については、住民の実際の移動ニーズが市町村など行政の境界を越えた移動の場合には、広域的な地域としての行政の対応が必要となることも留意されるべきである。また、ハード・ソフト両面のバリアフリーとなるチケットのICカード導入が図られれば正確な利用状況が把握でき、マーケティングへの活用、福祉等の行政負担分の算出、さらには共通チケットやマルチ期間パスなどの割安運賃を導入した場合の収入や助成金の分配が容易となる。こうしたことから、チケットのIC化などの情報インフラについては、ストック部分の重要な投資対象と言えよう。情報インフラ整備により負担を的確に地域の行政・事業者・住民で分担することが可能となれば、3者による適切なパートナーシップ（Public Private Partnership = PPP¹⁵図16）による Best Value なサービス提供が実現し、多額の財政負担を生じずに「地域の足」を地域自らが確保できる可能性もあると思われる。しかし中長期的には人口減少による需要減少から地域として一層の負担が求められる事態も十分予想され、そうした事態に備える意味でも、住民参加によって地域の公共交通に対する住民のコンセンサスが得る努力を地道に行うことで、将来的にはストック整備に対する住民資金の活用（ストック会社への住民出資や地域独自の交通税など）の検討や、欧米のように道路関連財源の一部を公共交通に活用する検討も可能となると思われる。

また、日本の現状からは、住民参加が成熟するには相当の期間が必要であることが推察される。従って、地域として一層の負担が求められるような事態に至るまでの間に、あらゆる段階での住民参加を図り公共交通に対する意識を向上させておく必要があり、そのための情報公開・関連NPOの育成・住民参加制度整備が十分に検討されるべきであると思われる。

¹⁵ 佐野・坂井（2002）3頁参照。

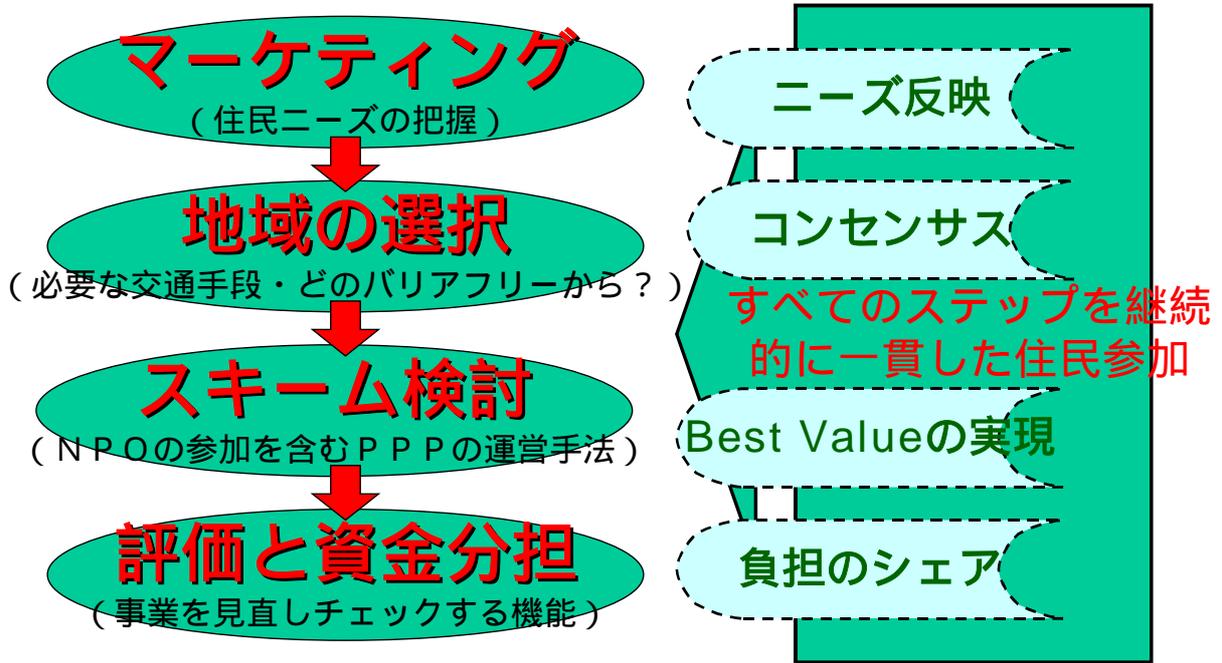
< 図 1 6 >



最後に、地域自らが「地域の足」を確保するためのステップ（図 1 7）についてまとめてみる。まず住民ニーズを把握するために設置する住民代表からなる第 3 者組織（NPO を含む）がマーケティング機能の一部を担い、まとめられたニーズを踏まえて地域にとって必要な公共交通の手段やどういったハード・ソフトのバリアフリーから進めていくかといった地域の選択がなされるが、その選択から実現にあたっては、行政・民間事業者に加えて住民がともに負担を分担する地域一体となったパートナーシップの仕組みを作り上げる必要がある。地域公共交通の利用者である住民が準備段階から実施段階さらには実施結果の評価による事業の見直しに至るまで継続的に参加すること、さらには地域全体がそうした住民参加をバックアップすることにより、住民ニーズを的確に反映し、また地域の選択についてのコンセンサスを醸成することとなり、最終的には「地域の足」を確保するために必要となる資金面も含めた住民の分担についての理解が得られるものとなると考えられる。地域の住民が参加したパートナーシップによって地域の公共交通が活性化し地域自らが「地域の足」を確保することが可能になると思われる。交通施策の地域化や留まることのないモータリゼーション、さらには人口減少時代を迎えて、北海道のみならずまず地方部からこうした地域の選択が求められる状況がすでに現実のものとなっている。これまでのように行政・事業者だけではなく利用者である住民が参加して地域の公共交通を考える仕組みづくりが早急に望まれるところである。

< 図 17 >

地域自らが地域の足を確保するためのステップ



参考文献・ホームページ

- 阿部成治（1996）『ドイツにおける公共交通施設建設費の補助制度』日本都市計画学会
- 石井晴夫（1995）『交通産業の多角化戦略』交通新聞社
- 今尾恵介（2001）『路面電車 未来型都市交通への提言』筑摩書房
- 運輸省運輸政策局管理部（2000）『自動車輸送統計年報 平成11年度分』
- LRTさっぽろ（1999）『LRTが走る2015年の札幌 ～新型路面電車システムの導入によるまちづくりの提案』
- LRTさっぽろ（2002）『ひと中心の都心 次の一手...トランジットモールが街を変える』
- 太田勝敏 編（1998）『新しい交通まちづくりの思想』鹿島出版会
- 北所克史、山口真右（2001）「地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ」日本政策投資銀行北海道支店『DBJ Hokkaido Report』6
- 工藤清（2001）「津軽地域における路線バス維持のための10年間のあゆみ」運輸調査局『運輸と経済』2001/12号
- 国土交通省『平成11年全国都市パーソントリップ調査』
- 国土交通省総合政策局情報管理部（2001）『自動車輸送統計年報 平成12年度分』
- 国土交通省総合政策局情報管理部（2002）『平成13年度版 海外交通統計』運輸振興協会
- 国土交通省鉄道局 監修（2001）『数字でみる鉄道 2001年版』運輸政策研究機構
- 佐野修久、小崎誠（2002）「公共サービスの民間化」日本政策投資銀行北海道支店『DBJ Hokkaido Report』9
- 佐野修久、坂井利孝（2002）「公民パートナーシップ（PPP）の展開」日本政策投資銀行北海道支店『DBJ Hokkaido Report』11
- 田中重好（2001）「規制緩和・地方分権化のなかの地域公共交通の創造」私鉄総連『私鉄文化』2001.6月号
- 都心の公共交通プロジェクト（2000）『都市の公共交通システムの整備政策に関する研究』日本交通政策研究会
- 西村幸格、服部重敬（2000）『都市と路面公共交通』学芸出版社
- 日本政策投資銀行地方開発部（2001）『地方バス事業の現状』
- 北海道運輸局 監修（2001）『数字でみる北海道の運輸 平成13年版』北海道陸運協会
- マドンナ電車からまちづくりを考える会／えひめ地域環境研究会（2001）『ヨーロッパのまちづくりから何を学ぶか』
- 山中英生、小谷通泰、新田保次（2000）『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社

European Conference of Ministers Transport(1999) "Trends in the Transport Sector 1970-1997", OECD

(J.ア-カ-、C.ルエ-ブル 著、木谷直俊、内田信行、山本雄吾、西村弘 訳(1999) 『都市交通の危機』白桃書房)

Tony Pattison ed. (1999) "Jane's Urban Transport Systems 18th edition", Jane's Information Group

明日の金沢の交通を考える市民会議 <http://homepage2.nifty.com/shiminkaigi/index.htm>

名古屋大学大学院加藤博和助教授 <http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>