

公共交通の利用促進とモビリティ・マネジメント

佐々木 良*

近年のさまざまな社会環境の変化により、地域の公共交通の衰退が著しい。しかしながら、少子高齢化・地球温暖化問題・まちづくり等の観点から公共交通が必要であることは論をまたない。については、国土交通省では、これまでの公共交通施策に欠けていたものは利用者に対するコミュニケーション施策であり、その核となるのがモビリティ・マネジメントであるとの認識のもと、制度整備を含めたさまざまな支援体制を検討している。本稿ではこうした認識のもと、国土交通省において具体的に実施しているさまざまな取り組みを紹介し、今後の公共交通利用促進の方針とモビリティ・マネジメントの位置づけを述べる。

Mobility Management for Promotion of Public Transportation

Ryo SASAKI*

Recently, situation of public transportation in Japan show a marked decline because of various changes in the social environment. However, there is no doubt that our societies need public transport system in the societal trend of falling birthrate and the aging population, global warming and increase of need for city planning. We, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT), understand the serious importance of communicative measures for policies for public transport promotion and strongly believe that mobility management should be the core of such policies. With these cognition, we, have now planning and developing support systems for MM. In this report, I described various actions carried out by MLIT, future strategies of public transportation promotion and importance of MM within these policies.

1. はじめに

近年、モータリゼーションの進展とともに人々の交通様態が変化している。人々の移動は個人や交通事業者のみならず、都市や社会そのものに大きな影響を与える。例えば、過度な自動車利用による交通渋滞や、都市のスプロール化等が問題視されている。これを受け、国土交通省では、公共交通の利用促進に関するさまざまな施策を推進している。その中で、

これまでの交通システムの運用の改変や改善といったアプローチだけでなく、コミュニケーションを主体として利用者の意識や行動に働きかける「モビリティ・マネジメント」を推進している。

本稿では、公共交通を取り巻く環境を概観し、行政による公共交通利用促進施策の中のモビリティ・マネジメントの位置づけの詳細を述べ、これまでの具体的な取り組みについて紹介する。そのうえで、今後国土交通省がどのようにモビリティ・マネジメントを進めていくかについて、言及する。

* 国土交通省 総合政策局交通計画課長
Director, Transport Planning Division,
Policy Bureau
原稿受理 2006年8月1日

2. 公共交通を取り巻く環境

2-1 公共交通の現状

平成5年度から平成16年度までの約10年間における、自動車・鉄道・乗合バスの各交通機関による輸送人員の変化をTable 1に示す。この10年間で、自家用自動車による輸送人員が約11%増加している一方で、鉄道は約-4%、乗合バス約-30%と公共交通による輸送人員は減少している。この数字を一見すると、バスの減少率に比べ鉄道はそれほど減少していないかのように思える。しかしながら、平成12年以降の廃止路線延長は約460kmで地方都市の路線が多く、同じく平成12年以降の新規開通路線延長は約220kmで三大都市圏、特に東京での新規敷設が目立つ。このように鉄道路線の増減を精査すると、地域間の差違が顕著になっている傾向であることがわかる。つまり、都心での鉄道インフラの密度が高く、地方では鉄道インフラが減少している傾向にあるのである。

ちなみに日本の2002年のモーダルシェアは、Table 2に示すようにバスと鉄道を合わせた公共交通が約49%で自動車が約54%であり、その割合は4:6程度である。これを諸外国と比較すると、アメリカや英国、ドイツといった先進国では公共交通のシェアはいずれも20%以下であり、公共交通が健闘しているという状況である。ただ先に述べたとおり、近年の公共交通衰退および地域間の基盤整備格差拡大の傾向は著しいといえる。

2-2 公共交通衰退の諸要因

近年の公共交通の衰退を引き起こしたものは何であろうか。最大の要因はやはり、モータリゼーションの進展である。さらにそれに伴い、人々のライフスタイルが自動車中心に変化してきていることが挙げられる。この傾向は特に地方で顕著であり、例えば、「100メートル先の店に煙草を買いに行くにも車に乗ってしまう」という話が聞かれることからもうかがい知ることができよう。つまり、自動車を下駄替わりにしてしまうほど、自動車の依存した生活になってしまっているのが現状であると考えられる。

また地方行政や開発業者により、このような生活様式を助長するようなまちづくりが行われているという点も見逃してはならない。例えば、大量の駐車場を備えた郊外のショッピングセンターなどが乱立することにより、人々が自動車で買い物に行くようになる。この状況が進展した地域では駅前の商店街が衰退し、ついには公共交通を足にした消費活動が難しくなってしまう。地方自治体自身も、公立病院や図書館等の公的施設を郊外に移転させることによ

り、自動車がなければ利用しにくいようになってしまっている。自動車がいないことが、買い物や公的サービスの利用といった日常生活に支障をきたすようであるならば、自動車の保有や利用が促進され、公共交通の利用が減少するのは自明であろう。さらに、バスや鉄道等の交通事業者自身が利用客を増やすような努力を十分にしていたかという点、必ずしもそうではないようにも思われる。

このように、自動車が普及したというだけでなく社会全体で公共交通を利用しなくなるような生活空間を創出してしまっているのが現状であると考えられるのである。

2-3 公共交通は必要か

自動車が大量化した今日であるが、いくつかの社会状況の変化は公共交通の必要性を如実に物語っている。

まずは少子高齢化である。2000年に17.3%であった高齢化率は2040年には33%まで増加すると予測されており、2005年の国勢調査の時点で既に21%になっている。これは現在の世界の中で最も高い割合である。少子化とともに加速する高齢化により、地域の公共交通に対するニーズが今後一層増していくと考えられる。

次に、地球温暖化問題が挙げられる。2005年2月に京都議定書が発効し、今後一層の国際的なコミットメントがわが国に求められるようになっていくと考えられる。現在、日本のCO₂排出量のうち運輸部門の排出量は約21%を占めており、その9割が自動車からの排出によるものである。CO₂排出量の削減策を講じるとき、過度な自動車利用の削減を試みることは必須であろう。

さらに、各地域で空洞化した中心市街地を活性化させようとしている動きも考慮しなければならない。

Table 1 各機関別輸送人員

交通機関	平成5年度	平成16年度	変化
自動車	約349億人	約389億人	+11.5%
鉄道	約227億人	約218億人	-4.0%
乗合バス	約62億人	約43億人	-30.6%

出典) 『地域交通年報』(財)運輸経済研究機構。

Table 2 各国の輸送機関別輸送量シェア(人キロベース)

	日本	アメリカ	英国	ドイツ
バス+鉄道	39%	3%	12%	16%
自動車	54%	78%	85%	79%

出典) 『数字でみる鉄道』(財)運輸経済研究機構。

Table 3 京都議定書による温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標値

	1990年		2003年		2010年	
	百万 t・CO ₂ (a)	百万 t・CO ₂ (b)	部門毎の 基準年比 (b/a)	百万 t・CO ₂ (c)	部門毎の 基準年比 (c/a)	基準年総 排出量比
1. 温室効果ガスの排出量	1,237	1,339		1,231		0.5%
エネルギー起源CO ₂	1,048	1,188	13.4%	1,056	0.8%	0.6%
産業部門	476	478	0.4%	435	8.6%	
運輸部門	217	260	19.8%	250	15.2%	
民生部門	273	366	34.1%	302	10.6%	
家庭部門	129	170	31.8%	137	6.2%	
業務その他部門	144	196	36.1%	165	14.6%	
エネルギー転換部門	82	86	4.9%	69	15.9%	
代替フロン等3ガス	50	26		51		0.1%
非エネルギー起源CO ₂ 、 メタン、N ₂ O	139	125		123		1.2%
2. 森林吸収源対策						3.9%
3. その他(京都メカニズム)						(1.6%)
						計 6%

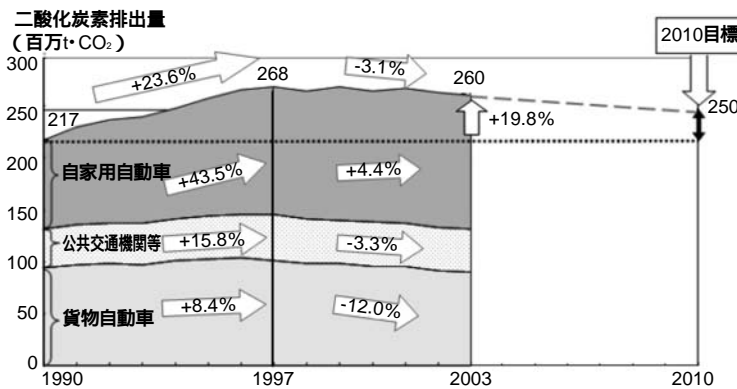
出典) 国土交通省資料。

スプロール化した都市を中心市街地の機能が充実した都市へと変革させる都市構造のコンパクト化や中心市街地のトランジットモール化など、現在さまざまな議論が行われている。このような都市の活性化を推進する際には、中心市街地の計画のみならず、そこに移動する人々の動線もふまえて、まちづくりと公共交通の再生を一体となして行わなければならない。

3. 環境対策としての公共交通利用促進とモビリティ・マネジメント

3-1 京都議定書によるCO₂排出目標

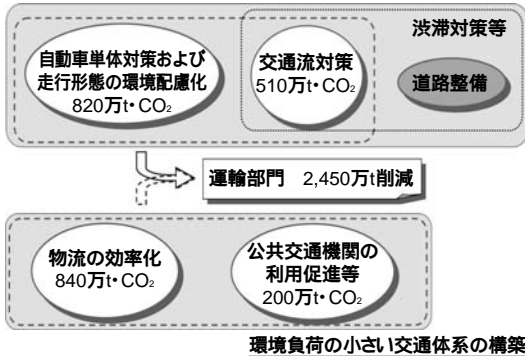
2005年2月に発効した京都議定書における日本のコミットメントは、1990年を基準としたCO₂排出量を2010年までに全体で6%削減することである。この6%の削減量については、それぞれの温暖化対策要素ごとに、Table 3のとおり削減目標を定めている。そのうち運輸部門は、1990年の2億1,700万tから2003年に2億6,000万tまで増加してしまっただけを、2010年



注) 公共交通機関等: バス、タクシー、鉄道、旅客船、内航海運、国内航空。
出典) 国土交通省資料。

Fig. 1 運輸部門におけるCO₂排出量の推移

自動車交通対策



出典) 国土交通省資料。

Fig. 2 運輸部門における地球温暖化対策

までに2億5,000万tに減らすという計画になっている。

3-2 運輸部門のCO₂排出量推移

次に、運輸部門におけるCO₂排出量の内訳の推移をFig.1に示す。運輸部門全体を俯瞰すると、1990年以降増加し続けていたものが1997年をピークに抑制傾向を示しており、これまで講じてきた対策が実を結びつつあるといえる。しかしながらその中身を機関別に見ると、貨物自動車・公共交通による排出量がともに減少傾向に転じている一方で、自動車によるCO₂排出量は相変わらず増加傾向にあり、1990年と比べると2003年には50%近く増加している。近年の自動車メーカー各社の取り組みにより自動車単

体の対策は進んでいるものの、自動車の量そのものが増加している（3,489万台→5,502万台）ことが主要因であろう。

3-3 運輸部門における地球温暖化対策

2月の京都議定書発効を受け、4月に京都議定書目標達成計画が策定された。運輸部門についても、排出量の現状をふまえて計画が策定された。運輸部門の温暖化対策を簡略化したものをFig.2に示す。ここでは、低公害車の促進などの自動車単体の対策やエコドライブの普及等走行形態の環境配慮化、交通流対策といった自動車交通対策により約1,330万t、物流の効率化および公共交通機関の利用促進等、環境負荷の小さい交通体系の構築により約1,120万t、合計約2,450万tの削減を目標としている。

公共交通は自動車に比べてCO₂排出量が少なく、単位輸送当たりCO₂排出量はバスで自動車の1/3、鉄道は1/10程度と環境負荷の小さい交通機関である。このため地球温暖化対策としてその利用促進が実施されており、その削減目標値は280万tとなっている。公共交通利用促進の方策として、新線の整備・既存路線の利用促進とともに期待されているのが通勤交通マネジメント等のモビリティ・マネジメントであり、これらによるCO₂排出量削減は85万tを目標としている。モビリティ・マネジメントの趣意に沿えば、自動車走行形態の環境配慮化も重要なテーマであると考えられるが、本稿では特に、公共交通利用促進の枠組みの中でのモビリティ・マネジメントに着目することとしたい。

3-4 公共交通利用促進におけるモビリティ・マネジメントの位置づけ

従来の取り組みは、鉄道の高速度・近代化や、バスロケーションシステムや共通カードの導入により、公共交通機関をより便利なものにして利用を促進するものであった。特に共通カードは、これまでJRと民鉄とバスでそれぞれ異なったシステムを用いていたが、2007年3月には関東一円でJR・民鉄・大手バスが全て1枚のICカードで利用できるようになり、JRの東海・西日本・東日本もICカードを共用化する予定である。このように、これまでは事業者を支援することにより公共交通を改善する取り組みが主であった。

このようなこれまでの取り組みに欠けていたのは、利用者とコミュニケーションをとり、それを通じて利用を促すということであり、そうしたコミュニケーション施策の核となるのがモビリティ・マネジ

メントである。例えば、企業との連携などにより企業を通じて従業員への啓発活動やコミュニケーション施策を行う通勤交通マネジメントなどが挙げられる。トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)などを用いた通勤交通マネジメントは現在日本各地で実施され始めており、徐々にその効果が示されているところである。

このように今後は、交通運営側への支援をさらに進めていく一方で企業や利用者にも働きかけ、交通事業者・行政・企業・利用者が連携することにより、公共交通の利用を推進していくべきであると考えている。

先述の京都議定書目標達成計画(Table 4)により事業者との連携による通勤交通マネジメントを推進していくことが閣議決定されたことに加え、法的な枠組みとして平成17年10月に省エネ法が改正(Table 4)された。この改正により事業者が従業員の通勤に関してエネルギー合理化に資するよう言及し、企業による公共交通機関の利用促進の努力義務が初めて規定された。

これらを受けた具体的な取り組みとして、交通事業者・経済界・行政からなる協議会である「公共交通利用促進等マネジメント協議会(<http://www.ml.it.go.jp/sogoseisaku/suishin/suishinindex.html>) を全国・各地域に設置した。この協議会は中央マネ

Table 4 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定)抄)

第2節 地球温暖化対策及び施策
1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策
(1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策
エネルギー起源二酸化炭素
ア. 省CO ₂ 型の地域・都市構造や社会経済システムの形成
b. 省CO ₂ 型交通システムのデザイン
・公共交通機関の利用促進
鉄道新線、中量軌道システム、LRT等の公共交通機関の整備や、ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、パークアンドライド等によるサービス・利便性の向上を引き続き図るとともに、シームレスな公共交通の実現に向けた取組を推進する。また、これらと連携した事業者による通勤交通マネジメント、低公害車等によるカーシェアリングの実施等の主体的な取組の促進、国民への啓発活動により、旅客交通において自家用乗用車から鉄道・バス等の公共交通機関への利用転換を促進する。さらに、このような事業者による主体的な取組を推進するため、全国レベル及び地方レベルにおいて交通事業者、経済界等から成る協議会を立ち上げ、具体的な取組を進めていく。

エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律(平成17年8月10日法律第93号)抄)
第70条 事業者は、基本方針の定めるところに留意して、その従業員の通勤における公共交通機関の利用の推進その他の措置を適確に実施することにより、輸送に係るエネルギーの使用の合理化に資するよう努めなければならない。

ジメント協議会と地方マネジメント協議会で構成されており、各主体間のパートナーシップによる活動の強化を図っている。

さらに、このように交通事業者や自治体が企業や利用者として一体となって自家用自動車の使用を抑制し公共交通機関への転換・利用を促進する取り組みの支援として、NEDO(独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)の「民生部門等地球温暖化対策実施モデル評価事業」の活用を実施している。これは、省エネルギー効果の高い実証モデルを設定し、当該モデルの省エネルギー効果およびトランスファー可能性を評価するためのデータの収集、および解析を行う事業 - モデル事業 - について補助率1/2・上限1億円の支援を、構想段階でありシミュレーション調査等を行うことにより、具体の事業化提案を行う事業 - FS事業 - に上限2,000万円の定額支援を行う仕組みである(平成18年現在)。

具体的には、地方公共団体や民間団体等、複数の実施主体が共同して実施する次のような事業に対して支援するものである。

バス事業者・カーシェアリング事業者・商店街の連携によるエコポイントを活用した公共交通利用促進事業

自治体・バス事業者・大学の連携による、自転車シェアリング・デマンドバスの運行・大学講内の駐車場利用抑制による、マイカー利用抑制事業

自治体・バス事業者・企業の連携による、バス系統番号整理・通勤者等住民に対するモビリティ・

マネジメントの実施

いずれにしても、自治体や交通事業者だけでなく、住民や企業・教育機関など利用者が連携して実施することが重要であると考えている。

平成18年度は、先述の「公共交通利用推進等マネジメント協議会」の中央協議会において、18件の取り組みの支援を推薦決定し、8月にNEDOが同取り組みへの約5億円の補助金の交付を決定したところである。

4. 地域・まちづくりと連携した公共交通利用促進とモビリティ・マネジメント

4-1 自民党地域公共交通小委員会

行政でこれらの施策が実施されている一方で、各政党でも交通のあり方が議論されている。このうち、自由民主党では地域公共交通小委員会で昨年来検討が進められており、平成18年6月に提言案が提出された。その中では環境対策だけでなく、地域・まちづくりと連携した公共交通の利用促進および自家用車から公共交通機関への転換促進の必要性が述べられている(Table 5)。

この中では、「マイカー本位のまちづくり」から「人間本位のまちづくり」へと転換することが必要であると指摘され、モビリティ・マネジメントが自動車利用から公共交通利用への転換促進の柱として示されている。国に対しては、これらの地域交通活性化に積極的に取り組む自治体と協働して総合的な交通計画策定を行うとともに、公共交通システムの総合的な体系化や先進的な取組事例のデータベース化等の支援を行うように要請している。

また、各交通機関自身の利用者獲得への努力不足を指摘し、新しい技術やノウハウを取り入れ、これまで以上に利用促進の努力をすることが必要であることも指摘している。

4-2 交通政策審議会地域公共交通部会

国土交通省では、平成18年9月に交通政策審議会に新たに地域公共交通部会を設け、同部会により12月に中間とりまとめが行われた。そのポイントは以下のとおりである。

1) 地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討、合意形成の制度づくり

地方公共団体を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、NPO、地域の住民等の利用者、その他さまざまな地域の主体が、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意

Table 5 自民党地域公共交通小委員会提言(抄)

<p>3. 地域・まちづくりとの連携、自家用自動車から公共交通機関利用へ</p> <p>「マイカー本位のまちづくり」から「人間本位のまちづくり」への考え方下、公共交通、自転車、歩行者、身障者、ベビーカーに配慮した「まちづくり」が求められる。</p> <p>自家用車通勤から公共交通利用への転換促進(モビリティ・マネジメント)、人口減少・高齢化に備えてスプロール(外延)化した都市構造からコンパクトで中心市街地機能の充実した都市構造への変革、人に優しい中心市街地のトランジットモール(公共交通機関以外の車の乗入れを制限した街区)化、地域の規模や機能に応じて適切な交通手段を組合せた新しいビジネスモデルの構築など、社会的には必要であるが企業としての採算は成り立たない部分への国・地方の適切な関与・支援と交通事業者の自助努力が望まれる。</p> <p>そのためには、国、自治体、地域住民、NPO、交通事業者のコンセンサスに基づく、地域住民にとって便利で利用しやすい総合的な公共交通システムづくりが必要であり、地域における協議会の設置など総合的な交通計画を樹立し推進する仕組みが求められる。</p> <p>国は、地域交通活性化に積極的に取り組む自治体と協働して総合的な交通計画策定を行うとともに、公共交通システムの総合的な体系化、先進的な取組事例のデータベース化などにより検討を支援することが望まれる。</p>

に基づき各主体が責任を持って推進する等の仕組みづくりが必要。そのような地域の主体的な取り組みに対して、国が総合的に支援する制度づくりを行う必要がある。

地域の住民や企業等の利用者側の活動を通じて地域公共交通に関する問題の解決を図ることも重要であり、モビリティ・マネジメント等の取り組みに対して、国が必要な支援を行っていくことを検討すべきである。

2) 新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備

近年、鉄道、バス等といった既存の輸送モードにまたがって運行するような新たな輸送サービスが出現。新たな輸送サービスを新形態の地域旅客運送事業と位置づけることによって、既存交通事業法の手続きを簡素化するとともに、既存の技術基準の適用の合理化を図るなど、その円滑な導入が行われるような環境整備を図ることを検討すべきである。

5. 各種事例

5-1 富山港線LRT化事業

ここで、まちづくりと一体となった公共交通再生の事例を紹介する。

富山県の県庁所在地である富山市は人口42万人の都市である。この富山市で、JR西日本により運行されていた富山港線のLRT化が実施された。そもそも北陸新幹線の整備計画により富山駅が高架化されることになっていたが、富山港線の富山駅付近は沿線の建物の高層化が進んでおり、この部分を高架化するには莫大な建設費が必要であった。そこで、富山駅付近の路線を変更し1.1kmの軌道を新設して既存の路線6.5kmと接続し、総計7.6kmのLRTを整備した事業である。

公設民営の事業で、事業主体は路面電車走行空間の整備（約8億円）が富山市、軌道、電気・信号、車両基地等の整備、車両の購入（約50億円）が第三セクターの富山ライトレール株式会社（本社：富山市、社長：森雅志富山市長）である。総事業費は約58億円、事業期間は平成17年度の1年間であった。

全国各地でLRTの多様な取り組みがある中でこの事業が成功した背景には、総事業費に占める自治体の費用負担が少なかったことが挙げられる。これ

Table 6 富山港線LRT化による利便性の向上

	LRT化前	LRT化後
運行本数	38本 / 日	132本 / 日
始発	富山駅北 岩瀬浜	5:47 ~ 21:32 5:30 ~ 22:42
運行間隔	朝ラッシュ時 昼間・タラッシュ時 早期・夜間	約30分 約60分 約60分
運賃（大人）	対キロ制運賃：140～200円	均一制：200円
その他		時間割引運賃 ICカードの導入 フィーダーバス導入



Fig. 3 フィーダーバスとの結節駅

は、国とJRから合わせて約47億円の補助・支援があったためである。国からは駅の高架化と同じ連続立体交差事業の負担金として約33億円が、JR西日本から14億円の協力金が、それぞれ拠出されたのである。これらの補助により、フィーダーバスの設置やまちづくりと一体となったLRTの整備方針による周辺の観光地の整備を進めることが可能になった。

また、LRT自身の利便性の向上も図った。具体的には、Table 6に示すように始発と終電の時間を見直し運行間隔を短くした。これにより、これまで30分間隔で運行されていたラッシュ時は10分間隔に、1時間間隔だった日中にも15分間隔で運行されることになり、運行本数はおよそ3.5倍になった。また、フィーダーバスも導入され、結節駅ではFig.3のようにシームレスな乗継を実現している。

さらに、本事業では市民参加による支援体制の推進も実施しており、日比谷公園の事例を手本にした電停内ベンチの記念寄付の募集・地域のシンボルや伝統を紹介する電停内のスペースの広告募集・電停の命名権（ネーミングライツ）の販売・基金の創設等を実施している。

このLRT化の経過は、おおむね好調である。平成17年10月の時点で、JR富山港線の利用客は平日2,266人・休日1,045人であった。これに対し、平成

18年4月29日に開業した後の利用状況は、12月末迄で1日平均5,041人と大幅に増加している。開業直後という新規性や運賃割引の実施も影響していると考えられるが、それをふまえてもなお注目すべき利用量であるといえる。

今後、都市交通システムを見直す際、LRTとともに選択肢の一つとして推奨して行きたいのが、BRT(Bus Rapid Transit)である。

5 - 2 藤沢西北部地域における新しいバスシステムの導入

日本でも新しいバスシステムの導入が進んでおり、湘南台駅西口と慶応大学の間のバスシステムもその一つである。この事例では、駅から大学までの幹線部の路線(連節バス)に2両連結で129人乗ることができるドイツ製の車両を導入し、優先信号システムを強化し定時性を確保した。低床・静音設計の車両はとても快適だと評判である。さらに、大学と近くの住宅地を結ぶフィーダーバスも整備されている。連節バスもフィーダーバスもGPS車載器を搭載しており、リアルタイムで運行情報が携帯端末等に配信されるほか、連節バスとフィーダーバスとの接続情報が車内で提供される。

藤沢で導入されている2連節バスは1台6,000万円、富山のLRTは80人乗りの1編成が2億2,000万円である。富山の事例では7編成の車両を導入し

たため、車両だけで15.4億円を費やしている。さらに、LRT導入の際は変電所や車両基地等も整備しなければならない。これをふまえ、新しい交通システムを検討する時は、LRTとともにBRTなども並行して検討していくべきだと考えている。

6 . 終わりに

国土交通省では、平成18年12月の交通政策審議会地域公共交通部会の中間とりまとめをふまえ、現在、(1)市町村、公共交通事業者、道路管理者等の地域の関係者からなる協議会が、地域公共交通の活性化・再生に関し、地域総合的に検討、合意した取り組みに法律の特例および関係予算により国が総合的に支援を行う仕組み、(2)DMV等複数の事業形態に該当する新たな輸送形態の導入促進のための環境整備を行うことを内容とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を2月中に閣議決定し、国会に提出することを目指して、関係者と調整を進めているところである。モビリティ・マネジメントもその重要施策の一つであり、他の施策と組み合わせることにより、一層、効果があがると考えている。公共交通の利用をさらに促進するため、自治体や企業等を支援するための予算、税制措置等、総合的な施策が展開できるよう勤めていきたい。