

公共交通の運営に対する考え方の 国際比較に関する研究

A STUDY ON THE INTERNATIONAL COMPARISONS ON THE WAY OF THINKING ABOUT
OPERATION AND MANAGEMENT OF PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEMS

中川大**, 平川良浩***, 譚国生****, 生田正洋*****

by Dai NAKAGAWA, Yoshihiro HIRAKAWA, THAM Kok Seng and Masahiro IKUTA

Lately, urban transportation state of our country has been congested year by year, so we are now faced with difficult problems of bad management of public transportation and environmental disruption etc.

Therefore in order to discuss about the aim of future urban transportation system, we have tried to survey various transportation systems with national questionnaires and examined. What we have surveyed about transportation system is system itself, pricing policy, financial performance, special taxes related to development and construction, social services to transportation poor (senior citizens, students and handicaps) and measure to improve the state of urban transportation.

1. はじめに

わが国の都市交通は、渋滞と混雑が慢性化する一方で、一部では公共交通の経営難が生じるなど様々な問題を抱えている。また将来に向けての課題として、環境への対応、高齢者・身体障害者への配慮など改善すべき点も多い。本研究は、わが国における都市交通の目指すべき方向に関する議論に資するため、様々な国の公共交通機関について、経営、運賃政策、補助政策に関する現状を把握することを目的とするものである。そのため国際アンケートを実施し、交通システム体系、運賃政策、経営損益、開発利益、運営・建設等に割り当てられる特別税、高齢者・身体障害者・学生に対する施策並びに、都市の交通状態とその適正化方策に関して分析を行った。

アンケート調査は、都市内交通機関、都市間交通機関の2つのグループに分けて行ったが、両アンケート

の質問内容は、交通機関の種類・営業キロ数に関する若干の違いの他はほぼ同じである。

この国際アンケートで調査した内容は、下記のように整理できる。

- ①公共交通機関の交通システム
- ②公共交通機関の運賃政策
- ③公共交通機関の経営状態
- ④公共交通機関に対する政府補助
- ⑤特定財源、開発利益還元策
- ⑥高齢者、身体障害者、学生に対する施策
- ⑦上記施策に対する政府補助
- ⑧都市内交通の適正化方策

2. アンケート調査手順

アンケート調査は、図1に示すように、海外各国の交通担当部局あるいは市当局の住所を各国の大使館・領事館から入手したうえで送付した。また、返答が得られなかった機関に対しては、催促の手紙を添えて再度アンケートを送付した。

アンケートの送付は、都市間交通、都市内交通の2つに分けて行った。都市間交通に関しては、アンケートを主にその国の交通システムを担当する輸送・交通

*キーワード 国際調査アンケート、補助政策、都市内交通適正化方策
** 正会員 工博 京都大学助教授 工学部交通土木工学科
(〒606-01 京都市左京区吉田本町)
*** 学生会員 京都大学大学院修士課程
**** 工修 クアラランブール市役所
***** 正会員 工修 阪神高速道路公団

関係省庁または政府の輸送計画担当部局に対して送付した。都市内交通に関しては、地下鉄・トラム等その都市の公共交通システムを担当する公共機関または市当局に対して送付した。都市の選定に当たっては、都市圏の人口規模や、その国での位置づけ・重要性を考慮して行った。

3. アンケートの設問内容

アンケートの設問内容を以下に示す。

アンケート設問内容

設問A：公共交通機関の経営に関する設問

- 問1 公共交通には、いかなる交通機関（交通モード）を用いていますか？
問2 公共交通機関は、いかなる企業形態を採っていますか？
問3 公共交通機関の運営は、何に基づいて決めていますか？
問4 公共交通機関の経営に関して中央政府から補助金をもらっていますか？
問5 問4に関連して、政府はどの程度補助していますか？
問6 公共交通機関は交通サービス以外に、他に兼業を行っていますか？
問7 問6に関連して、その事業の種類は何ですか？
問8 鉄道等建設・整備財源は特定財源によって賄われていますか？
またその場合、いかなる税収を特定財源としていますか？
問9 鉄道等新しい交通システムの整備により地価上昇等が予測される場合、恩恵を享受する沿線周辺の企業等に対し、開発費用の負担（開発利益の還元）を要求していますか？
問10 問9に関連して開発利益還元策が実施されている場合、どの程度還元されていますか？
問11 主要公共交通機関の総営業キロ数はいくらかですか？
問12 主要公共交通機関のネットワークは、何線で構成されていますか？
問13 主要公共交通機関の収支（兼業を含む）はどのような状態ですか？
問14 収支が赤字の場合、収支改善のためいかなる方策が必要であると考えられますか？
問15 高齢者・学生・身体障害者に対し、サービス面で何らかの特権が与えられていますか？
問16 問15の特権に対し、政府から補助が与えられていますか？
問17 政府からどの程度補助がなされていますか？
問18 公共交通機関の駅等において、身体障害者のための施設（便所、エスカレーター、スロープ等）が設置されていますか？
問19 問18の施設に対し、政府からどの程度補助がなされていますか？

設問B：運賃政策に関する設問

- 問1 いかなる経済理論に基づいて運賃を設定していますか？
問2 フルコスト原理に基づいて運賃を設定している場合、いかなる方式で設定していますか？
問3 ピーク時間帯の運賃をその他の時間帯の運賃と区別していますか？
問4 上記政策を実施している場合、ピークラッシュ時の運賃を平常時より高くしていますか、安くしていますか？
問5 ピーク時料金をどの程度通常運賃に課していますか？
問6 ピーク時料金を実施している場合、いかなる時間帯に実施していますか？

設問C：都市交通の適正化方策に関する設問

- 問1 都市の交通渋滞はどの程度ですか？
問2 交通渋滞が都市の健全な経済活動を妨げていますか？
問3 自動車交通量の増加が都市の公共交通機関の経営に悪影響を及ぼしていますか？
問4 都市の通勤交通の分担率はどのようになっていますか？
問5 都市の自動車交通量を抑制するために、抑制策を実施したり検討したりしていますか？ それは何のような抑制策ですか？
問6 自動車交通抑制の目的は何ですか？
問7 自動車抑制策を実施するにあたり、直面した（あるいは直面するであろう）問題はなんですか？
問8 自動車抑制策を実施してどのような影響がありましたか？
問9 交通の面から、環境保全のための方策を実施していますか？

第1段階

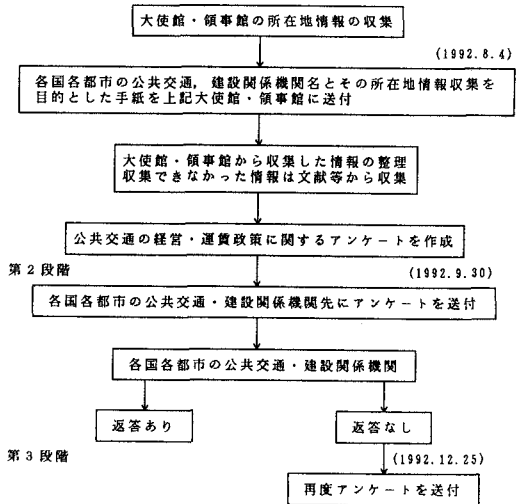


図1. 調査手順フローチャート

4. アンケート回収結果

アンケート（有効回答）回収結果は、表1に示すように都市内交通機関は64都市（43%）であり、国際アンケートとしては、比較的多数の都市からの回答が得られたと言える。なお、回答はさらに少しずつ到着しており、今回の分析の集計後さらに9都市増加している。一方、都市間交通機関は16ヶ国（23%）であり、都市に比べ国からの回答は少なかった。この原因として、交通政策が地方自治体の権限に属している国が多く、国の機関は回答できる立場にないということも影響していると考えられる。

都市内交通機関宛のアンケート回収結果を表1に示す。

表1. 都市内交通機関宛のアンケート回収結果

地区	発送数	回収数			回収率	備考
		1次	2次	計		
ヨーロッパ	66	26	11	37	56.1%	無効 2通
南北アメリカ	28	8	4	12	42.9%	
アジア アフリカ オセアニア	54	12	3	15	27.8%	無効 4通
計	148	46	18	64	43.2%	無効 6通

（集計後、現在までに新たに9都市から回答があった。）

都市間交通機関宛のアンケート回収結果を表2に示す。

表2. 都市間交通機関宛のアンケート回収結果

	発送数	回 収 数			回収率
		1次	2次	計	
世界の 都市間交通機関	71	9	7	16	22.5%

(集計後、現在までに新たに1ヶ国から回答があった。)

アンケート回収結果内訳

(都 市)

① ヨーロッパ

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1. Basel (スイス) | 2. Bern (スイス) |
| 3. Zürich (スイス) | 4. Den Haag (オランダ) |
| 5. Amsterdam (オランダ) | 6. Rotterdam (オランダ) |
| 7. Düsseldorf (ドイツ) | 8. Berlin (ドイツ) |
| 9. Leipzig (ドイツ) | 10. Essen (ドイツ) |
| 11. Köln (ドイツ) | 12. Birmingham (イギリス) |
| 13. Glasgow (イギリス) | 14. Leeds (イギリス) |
| 15. Manchester (イギリス) | 16. Edinburgh (イギリス) |
| 17. Lisboa (ポルトガル) | 18. Porto (ポルトガル) |
| 19. Sevilla (スペイン) | 20. Bergen (ノルウェー) |
| 21. Oslo (ノルウェー) | 22. Helsinki (フィンランド) |
| 23. Malmö (スウェーデン) | 24. Göteborg (スウェーデン) |
| 25. Paris (フランス) | 26. Lyon (フランス) |
| 27. Genova (イタリア) | 28. Roma (イタリア) |
| 29. Torino (イタリア) | 30. Wien (オーストリア) |
| 31. Luxembourg (ルクセンブルグ) | 32. Dublin (アイルランド) |
| 33. Luxembourg (ルクセンブルグ) | 34. Katowice (ポーランド) |
| 35. Prague (チェコスロバキア) | 36. Bucharest (ルーマニア) |
| 37. Monaco (モナコ) | |

(Luxembourgからは、異なる2つの交通機関から返答を得ている。)

② 南北アメリカ

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 1. Washington D. C (USA) | 2. Chicago (USA) |
| 3. New York (USA) | 4. Oakland (USA) |
| 5. Los Angeles (USA) | 6. Edmonton (カナダ) |
| 7. Toronto (カナダ) | 8. Calgary (カナダ) |
| 9. Montreal (カナダ) | 10. Vancouver (カナダ) |
| 11. Rio de Janeiro (ブラジル) | |
| 12. São Paulo (ブラジル) | |

③ アジア・オセアニア・アフリカ

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| 1. Seoul (韓国) | 2. Singapore (シンガポール) |
| 3. Bandung (インドネシア) | 4. Manila (フィリピン) |
| 5. Bangkok (タイ) | 6. Hong Kong (香港) |
| 7. Lahore (パキスタン) | 8. Colombo (スリランカ) |
| 9. Nairobi (ケニア) | 10. Accra (ガーナ) |
| 11. Pretoria (南アフリカ) | 12. Melbourne (オーストラリア) |
| 13. Wellington (ニュージーランド) | 14. Brisbane (オーストラリア) |
| 15. Port Moresby (パプアニューギニア) | |

(国)

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1. Switzerland | 2. Canada |
| 3. Ireland | 4. Monaco |
| 5. United Kingdom | 6. Philippines |
| 7. Korea | 8. Myanmar |
| 9. Austria | 10. Spain |
| 11. South Africa | 12. Norway |
| 13. Thailand | 14. Belgium |
| 15. France | 16. Denmark |

表3. 地区別都市内交通の種類(複数回答)

地区	地下鉄	バス	AGT	Tram	Trolley Bus	D.mode Bus	その他	計
ヨーロッパ 37都市	16	32	2	23	6	5	12	96
南北アメリカ 12都市	9	9	2	2	1	0	5	28
アジア・アフリカ・オセアニア 15都市	4	14	0	1	0	1	6	26
計	29 19.3%	55 36.7%	4 2.7%	26 17.3%	7 4.7%	6 4%	23 15.3%	150 100%

表4. 都市内・都市間交通機関の企業形態

	中央政府	地方政府	私企業	第3セクター	その他	計
ヨーロッパ	8	26	11	2	4	51
南北アメリカ	1	11	2	1	0	15
アジア・他地区	7	5	8	2	1	23
計	16 18.0%	42 47.2%	21 23.6%	5 5.6%	5 5.6%	89 100%
都市間交通	14 77.8%	1 5.6%	0 0%	2 11.1%	1 5.6%	18 100%

表5. 都市内・都市間交通機関のピーク時料金の実施状況

	実施している	実施していない	回答なし	計
ヨーロッパ	6	31	0	37
南北アメリカ	5	6	1	12
アジア・他地区	4	10	1	15
計	15 (23.4%)	48 (75.0%)	2 (3.1%)	64
都市間交通	5 (31.3%)	10 (62.5%)	1 (5.2%)	16

表6. 都市内交通の収支状態

	黒字	赤字	均衡	その他	計
ヨーロッパ	1	32	1	3	37
南北アメリカ	0	12	0	0	12
アジア・他地区	5	8	1	1	15
計	6 9.4%	52 81.3%	2 3.1%	4 6.2%	64 100%

5. アンケート結果の分析

アンケート結果の分析は、都市内交通機関を中心として行い、ヨーロッパ、南北アメリカ、アジア・他地区(アジア、オセアニア、南北アメリカ)に分け整理し分析を行った。都市間交通機関に関しては、回収できたアンケート数の制約上一つにまとめ、都市内交通機関アンケートの分析の補強として用いることにする。

アンケートの分析結果については、次の6項目にまとめて述べる。

(1) 公共交通機関の交通モードと企業形態

交通モードに関しては、表3に示すようにヨーロッパ、南北アメリカにおいては、地下鉄、バスが、アジア・他地区においてはバスが多く利用されている。

企業形態に関しては、表4に示すように地方政府による直営が最も多く全体の47%も占め、次いで私企業の24%、中央政府直営の18%の順である。都市間については、私企業は全く無くほとんどの国が中央政府による直営である。

(2) 運賃政策

一般的に、均一運賃(40%)、距離制(35%)が多く採用されている。地区別に見た場合、ヨーロッパ、南北アメリカ地区の都市の多くが均一運賃制度を採用しているのに対して、アジア・他地区においては距離制を多数の都市で採用している。

運賃政策に採用されている経済原理は、限界費用(31%)、独占(23%)、フルコスト(31%)の順で、南北アメリカにおいてはフルコストを採用している都市は全く無かった。

ピーク時料金の実施状況は、都市内:15都市(23%)、都市間:5ヶ国(31%)である。南北アメリカ地区においては、約半数の都市がピーク時料金を実施している点が特徴的である。またピーク時の運賃については、8割の都市が通常運賃よりも高い運賃を実施しているのに対し、都市間交通に関しては、利用客の多い週末の料金を引き下げるなどによって、6割の国が通常運賃より安い運賃を設定している。

(3) 収支状況

表6に示すように、赤字81%、黒字9%、均衡3%と多数の交通機関が赤字状態にあり、特に南北アメリカ地区においてはすべての都市が赤字状態であった。それに対してアジア・他地区においては、赤字都市の割合が53%と最も低い。一方都市間交通に関しては、赤字50%、均衡25%、黒字13%と都市内交通よりも比較的経営状態がよい。

(4) 補助政策

中央政府から補助を受けている都市の割合は、表7に示すように70%もあり、うち建設、経営ともに補助を受けている都市は42%である。地区的には比較的経

表7. 都市内公共交通機関の政府補助

	補助あり			補助なし	その他	計
	建設・経営	建設のみ	経営のみ			
ヨーロッパ	16	7	5	7	2	37
南北アメリカ	8	2	0	1	1	12
アジア・他地区	3	4	0	8	0	15
計	27 42.2%	13 20.3%	5 7.8%	16 25%	3 4.7%	64 100%

表8. 都市内交通の建設・整備財源

	地方税	自動車税	財産税	売上税	T I F	その他
ヨーロッパ	3	2	0	0	0	6
南北アメリカ	2	1	4	3	0	4
アジア・他地区	2	2	1	2	0	5
計	7	5	5	5	0	15

(注) T I F : Tax Increment Financing
その他: 住民税等

表9. 都市内交通の開発利益還元策

	還元策あり	還元策なし	計画中	その他	回答なし	計
ヨーロッパ	2	26	7	1	1	37
南北アメリカ	2	8	1	0	1	12
アジア・他地区	2	9	3	0	1	15
計	6 9.4%	43 67.2%	11 17.1%	1 1.6%	3 4.7%	64 100%

表10. 都市内交通の高齢者に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
ヨーロッパ	32	3	1	0	1	37
南北アメリカ	12	0	0	0	0	12
アジア・他地区	10	3	1	0	1	15
計	54 84.9%	6 9.4%	2 3.1%	0 0%	2 3.1%	64 100%

表11. 都市内交通の学生に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
ヨーロッパ	30	5	1	0	1	37
南北アメリカ	11	1	0	0	0	12
アジア・他地区	14	0	0	0	1	15
計	55 85.9%	6 9.4%	1 1.6%	0 0%	2 3.1%	64 100%

表12. 都市内交通の身体障害者に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
ヨーロッパ	28	6	0	1	2	37
南北アメリカ	10	2	0	0	0	12
アジア・他地区	8	5	2	0	0	15
計	46 71.9%	13 20.3%	2 3.1%	1 1.6%	2 3.1%	64 100%

表13. 都市間交通の高齢者に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
都市間交通	13	3	0	0	0	16
	81.2%	18.8%	0%	0%	0%	100%

表14. 都市間交通の学生に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
都市間交通	9	6	0	1	0	16
	56.2%	37.5%	0%	6.3%	0%	100%

表15. 都市間交通の身体障害者に対する優遇サービス

	あり	なし	計画中	その他	回答なし	計
都市間交通	13	2	0	0	1	16
	81.2%	12.5%	0%	0%	6.3%	100%

営状態がよいアジア・他地区に補助を受けていない交通機関が多い。建設は100%補助を受けている交通機関が最も多く51%も占める。経営に関しては、約30%補助を受けている機関が最も多く48%も占める。

鉄道等建設・整備財源を特定財源によって賄っている都市は29都市(45%)あり、特定財源の種類は表8に示す通りである。

開発利益還元策を実施している都市は、表9に示すようにわずか6都市(9%)しかなく、計画中の都市を含めても17都市(27%)しかない。また都市間交通に関し

ても1ヶ国しか実施していなかった。開発利益還元に関する認識並びにシステムは未成熟であると言える。

(5) 高齢者、身体障害者、学生に対する政策

高齢者、学生に対して料金等の面で優遇的なサービスを実施している都市の割合は高く、その占める割合は85%、86%(表10, 11)と高く、一方身体障害者に対しては72%(表12)と前2者よりも低い。地区別には、高齢者に関しては南北アメリカの全ての都市で実施されており、学生については南北アメリカ、アジア・他地区のほとんどの都市で実施されている。身体障害者に関しては、アジア・他地区において53%と低くなっている。都市間交通は、高齢者、学生に対して81%(表13, 14)の機関が優遇サービスを実施しているが、身体障害者に対しては56%(表15)と実施割合が都市内よりも低い。

上記政策に対する政府からの補助は、表16, 17, 18に

表16. 都市内交通：高齢者優遇サービスに対する
政府からの補助割合

	全額補助	部分補助	定額補助	その他	補助なし	回答なし	計
ヨーロッパ	4	11	1	2	18	1	37
南北アメリカ	2	1	1	1	4	3	12
アジア・他地区	2	3	0	0	8	2	15
計	8 12.5%	15 23.4%	2 3.1%	3 4.7%	30 46.9%	6 9.4%	64 100%

表19. 都市内交通：身体障害者用施設設置の有無

	有り	なし	その他	回答なし	計
ヨーロッパ	21	15	2	0	38
南北アメリカ	11	1	0	0	12
アジア・他地区	6	9	0	0	15
計	38 58.5%	25 38.5%	2 3%	0 0%	65 100%

表17. 都市内交通：学生優遇サービスに対する
政府からの補助割合

	全額補助	部分補助	定額補助	その他	補助なし	回答なし	計
ヨーロッパ	3	10	1	3	17	3	37
南北アメリカ	0	2	0	0	5	5	12
アジア・他地区	1	5	0	0	8	1	15
計	4 6.2%	17 26.6%	1 1.6%	3 4.7%	30 46.9%	9 14%	64 100%

表20. 都市内交通：身体障害者用施設に対する
政府補助の割合

	全額補助	部分補助	その他	補助なし	回答なし	計
ヨーロッパ	3	12	0	21	1	37
南北アメリカ	2	3	0	7	0	12
アジア・他地区	0	7	0	8	0	15
計	5 7.8%	22 34.4%	0 0%	36 56.2%	1 1.6%	64 100%

表18. 都市内交通：身体障害者優遇サービスに
対する政府からの補助割合

	全額補助	部分補助	定額補助	その他	補助なし	回答なし	計
ヨーロッパ	5	12	2	3	15	0	37
南北アメリカ	1	1	1	1	3	5	12
アジア・他地区	1	3	0	1	6	4	15
計	7 10.9%	16 25.0%	3 4.7%	5 7.8%	24 37.5%	9 14.1%	64 100%

表21. 都市間交通：身体障害者用施設設置の有無

	有り	なし	その他	回答なし	計
都市間交通	11 68.8%	5 31.2%	0 0%	0 0%	16 100%

示すように高齢者：39%，学生：34%，身体障害者：41%と3者とも低く、各都市交通機関独自の福祉的な貢献によって交通弱者が保護されている点が窺える。地区別には、ヨーロッパ、南北アメリカ地区における身体障害者に対する補助のみで「補助あり」が「補助なし」を上回っている。アジア・他地区においてはすべて「補助なし」が上回っており、政府による補助政策が他地区よりも遅れている。全額補助を受けている都市は、高齢者：8都市，学生：4都市，身体障害者：7都市で、各交通弱者に対して1割前後の都市交通機関が全額補助を受けている。

身体障害者用施設については、57%（表19）の機関が施設を設置しており、地区別には南北アメリカのほとんどの機関（92%）が設置しているのに対して、アジア・他地区においては40%の機関しか設置していない。身体障害者用施設に対する政府補助は、42%（表20）の機関が補助を受けており、その約8割の都市が部分補助しか受けていない。9割以上の都市が設置しているアメリカ地区においても補助を受けている都市は半数以下である。また都市間交通機関に関しては、

69%（表21）の機関が設置している。

(6)都市内交通の状態と適正化方策

交通渋滞の程度は、図2に示すようにほぼ全ての都市で渋滞が生じており、66%の都市でラッシュ時の渋滞が日常化している。

交通渋滞が経済活動及び公共交通の収支に及ぼす影響については、図3に示すように66%の都市が経済活動に悪影響を及ぼすと答えており、渋滞が慢性化している都市ほど影響があると答えている。公共交通に及ぼす影響については、図4に示すように9割以上の都市が悪影響を及ぼすと答えている。このように経済活動の停滞や公共交通の収支の悪化は、明らかに自動車交通の増加が原因であるという認識を世界の多くの都市が持っている。

自動車抑制策に関しては、図5に示すように73%の都市が実施中または検討中と答えており、その半数以上がトランジットモール系の方策を実施・検討している。またその目的に関しては、環境改善（図6）が最も多かった点から、自動車抑制の一番の動機は環境悪化であると考えられる。

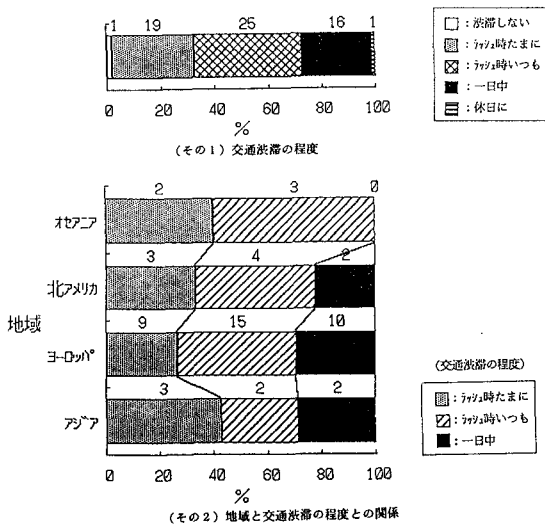


図2. 交通渋滞の程度

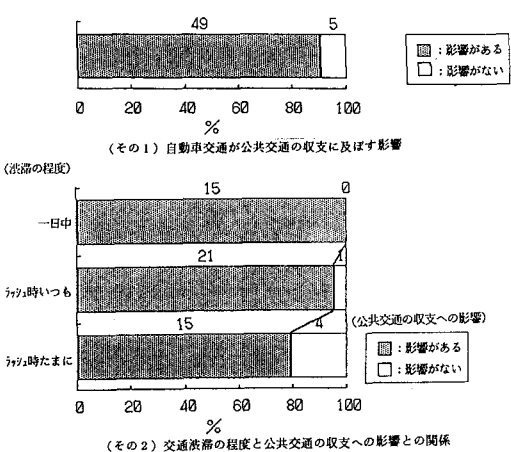


図4. 公共交通への収支への影響

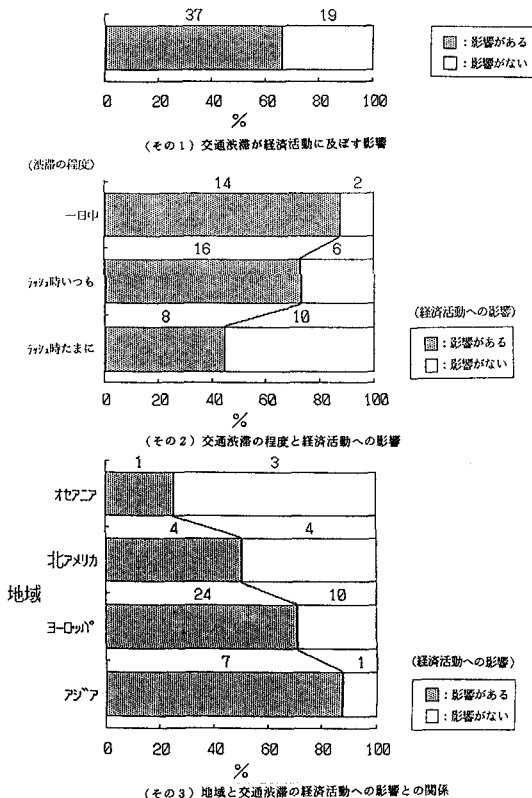


図3. 経済活動への影響

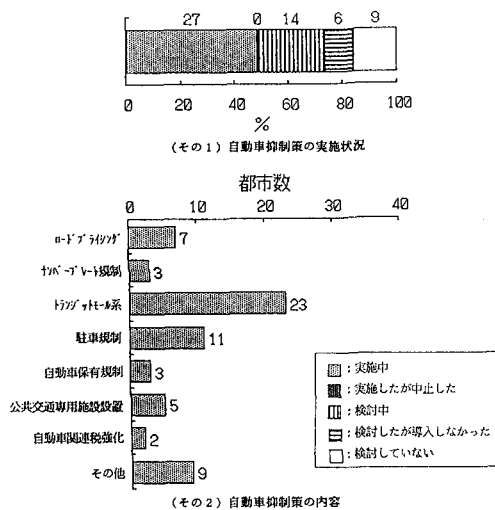


図5. 自動車抑制策の実施状況とその内容

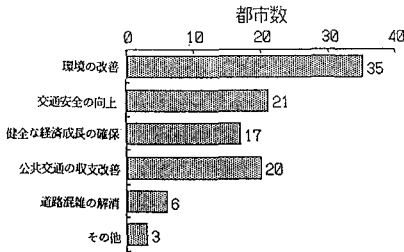


図 6. 自動車交通を抑制する目的

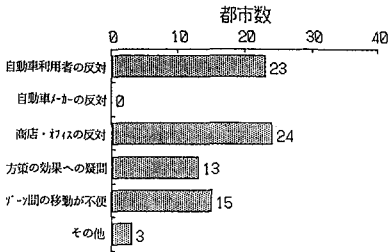


図 7. 自動車抑制策を妨げる要因

自動車抑制策を実施して直面あるいは直面するであろう問題は、図 7 に示すように自動車利用者の反対と商店、オフィスの反対が多く、自動車メーカーの反対と答えた都市は全くなかった。

自動車抑制の効果については、図 8 に示すように多くの都市で環境、安全、公共交通の収支が改善されたと回答された。経済活動については、この改善を目的として挙げている都市も比較的多かったにもかかわらず変化なしという回答が多かった。

6. おわりに

本稿は、都市交通に関する考え方を議論するための基礎的なデータを収集するために行った国際アンケート調査の第一次集計について報告したものである。すでに述べたように以下のような点が明らかになっている。

- ①都市内交通機関の大部分が赤字であり、何らかの補助が必要である。
- ②整備財源、開発利益還元に関するシステムは未成熟である。
- ③交通弱者の優遇サービスに対する政府の補助政策は欧米で比較的進んでいるが、全面的に実施されているわけではない。
- ④都市環境の保全のため、都市内自動車抑制の方向に

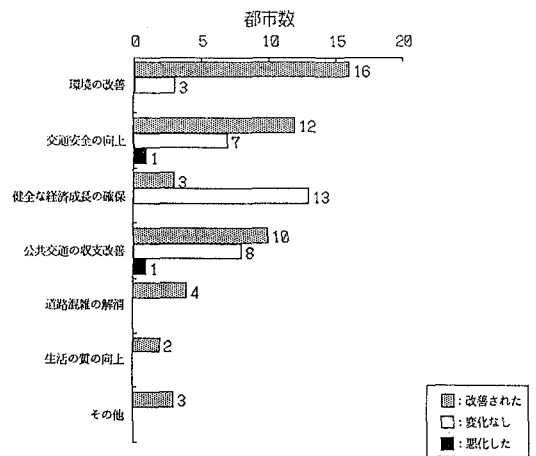


図 8. 自動車抑制策実施の効果

向かっている。

また、都市交通全体に対する取り組みという面から見ると、アンケートの回収状況や回答内容には各都市が様々な課題に対して、熱心にかつ工夫を凝らして取り組んでいる姿勢が見られるものが多かった。しかし、一方では、その施策の実現については困難な部分も多く、各都市とも苦悩している状況であることもわかる。

今後、アンケートと共に収集した調査資料、路線図、インフォメーション、パンフレット等も加えて分析することによって、各国、各都市の交通システム、経営、運賃政策、補助政策、都市交通の適正化方策の現状を把握するとともに、特色ある施策を試みている都市に対して追加アンケートを実施するなどして、研究を進める予定である。