

# 路面電車からLRTシステムへの転換方策

中尾正俊  
NAKAO, Masatoshi

全国路面軌道連絡協議会 専務理事  
広島電鉄株式会社 取締役 電車カンパニープレジデント

## 1 はじめに

日本の路面電車もようやく古くて新しい交通機関になりつつあり、しかも都市の装置、いわゆる街づくりの一つの道具として位置付けられようとしている。

欧米の路面電車は、14～5年前から新しいLRT(Light Rail Transit)システムとして復活してきた。日本の路面電車とは比べものにならないほど新たな交通システムとして生まれ変わったのである。長大編成に伴う輸送力の増大、鉄道への乗り入れによるシームレスネットワークの形成、高速運転による速達性の向上、都市景観にマッチする斬新な車輜デザイン、トランジットモールの導入、極めつけは我々の常識を打ち破った車両の床高さが15～30cmのノンステップ電車「超低床車両」の出現である。この出現に我々事業者は衝撃を受けたものである。以来、日本でも10年ぐらい前からLRTとは何だと勉強が始まったように記憶している。

LRTの定義のうち、一般的に諸外国で言われているのは「ライトレールトランジットシステムは、路面のみならず地下・高架も走行でき、市街地では歩行者との共存(トランジットモール)、郊外では専用化された軌道を高速走行する近代的な高性能車両を使用するシステムである」となっている。

また、LRV(Light Rail Vehicle)は、超低床車両だけでなく従来の一般的な車両も含めた車両そのものを言っている。日本ではこのLRTとかLRVの使い分けが曖昧で、超低床車両がLRTではないのであるが、日本ではLRTが超低床車両の代名詞として定着している感がある。そろそろ適切なネーミングをと思案しているが、フランスのTGVにしても、ドイツのICEにしても語源が分からずとも既にその文字がそれぞれの国の新幹線と解釈されているので、LRTも高性能な超低床車両を使用した新しい路面軌道システムと言う風に理解され定着してもいいので

はないかと思っている。

本稿では、LRTシステムとLRVを一応使い分けることにする。また、明治・大正時代のチンチン電車のイメージが強く、時代に取り残されてきた日本の路面電車をどうLRTシステムへ転換させていくことができるのか、事業者の立場からの考え方や問題点について論じ、対策、解決策を示して見たいと思う。

## 2 軌道内での自動車走行の規制緩和と再規制

現在、日本の路面電車の事業者数は19局社である。内訳は公営5局、民営14社、路線延長242km、年間旅客輸送人員2億700万人。

最盛期は昭和7年(1932年)で事業者数82、路線延長1,479km、年間旅客輸送人員は約26億人であった。減少に転じたのは、昭和30～40年代(1955～1965年)からのモータリゼーションの発展による。道路に溢れた自動車のために渋滞解消策のひとつとして軌道敷内の通行を認めてしまったことが、日本の路面電車の大部分が廃止された大きな理由の一つと思っている。

しかし、全国に路面電車撤去論が渦巻く中、広島では2人の人物が熱心に都市交通論をかわしていた。この二人の出会いが無かったら日本の路面電車は全滅していたと言っても過言ではないと思う。そのうちの一人は当時広島電鉄の電車部長であった奥窪央雄である。「電車の葬式を出す電車部長の辞令は要らない。廃止はいつでもできる。とにかくもう少しやらせてくれ」と社内の合意をとりつけるや、広島県警察本部に日参した。相手は交通企画課長の中村盛人氏であった。

奥窪は言った。「今、広島には路面電車に変わる都市鉄道は何もない。電車を止めてバスにしたら今以上に渋滞がひどくなる。電車の機能や性能が悪いのではない。走れないからだ。道交法21条で軌道敷内諸車通行

禁止になっているのだから、それを元に戻して電車が走れるようにして欲しい」と訴えた。

中村自身は、前年、ヨーロッパの交通事情調査に行っていた。確かにドイツでは、路面電車を基幹交通に、バスを補充交通として、市内への自動車総量抑制策を行っていた。中村は奥窟の訴えを聞き、「広島も折角路面電車があるのだからやって見よう」と言うことになり、タクシー会社や市民への説明を行って広島県公安委員会の手続きをとり、昭和46年12月1日より再規制が実施された。昭和38年6月1日の規制緩和以来、8年6ヶ月ぶりの再規制を行い、広島の路面電車は息を吹き返したのである。モータリゼーション全盛期における広島県警察本部の大英断のこの措置に今でも深く感謝している。この事例がこの後全国に広がったのは言うまでもなく、約30年を経過した今日まで事業者数の減少は見られない。路面電車を生かすも殺すも交通規制次第と言えよう。

### 3 活性化に向けての新たな施策の導入

大正10年に制定された軌道法は運輸省・建設省の両大臣による監督下にあったが、ご承知のように平成13年1月6日からは両省は「国土交通省」に一本化された。今後は合理的・機能的な行政が期待される。

道路整備は、道路整備特別会計、いわゆるガソリン税によって立派な道路が整備され、増えつづける自動車交通に対応してきたが、交通渋滞の解消という目標は道路整備のみでは達成することが困難であるという認識が広がった。このため、平成6～7年頃からマルチモーダルシフト施策が取り入れられ、その施策の一つとして軌道「路面電車」の見直しが始まったのである。

ちょうどその頃、ヨーロッパ各地では路面電車がLRTシステムと呼ばれる新しい都市交通として復活、新設され、脚光を浴びていた。

当時の日本に、「路面電車が道路の交通渋滞の大きな要因であり、軌道敷がなければもう1車線道路が出来て渋滞緩和になるのに」という声があったのも事実である。しかし、上述のマルチモーダルシフト施策以来、一転して路面電車を見直す制度がつつぎと創設された。その内容を次表に示す。

これまで都市交通機関のインフラ整備補助事業の対象は、地下鉄、モノレール、ゴムタイヤ系新交通システムなどで、路面電車は対象外であった。これでようやくLRTシステム導入への土俵ができたものと心から嬉しく思うと同時に感慨深いものがある。

路面電車がインフラ補助対象になってからというもの、雨後の竹の子のように各地で延伸・新設・復活のプラン

制 度	概 要
平成8年度 都心交通改善事業 (一般会計)	交通結節点における公共交通機関の乗り換えの向上や歩行者の安全性確保など交通環境及び都市空間を改善する施設(停留所、シェルター、架線柱)を公共交通機関の利用促進施設として整備支援する。
平成9年度 路面電車走行空間 改築事業 (道路整備特別会計)	道路混雑が著しい軌道を併設する道路において、路面電車の走行空間を活用した車線の増加や交差点改良等による局部的な交通混雑の解消を目的に、道路改築の一環として行う路面電車の走行路面等の整備を補助対象とする。
平成10年度 路面電車走行空間 改築事業 (道路整備特別会計)	交通渋滞が深刻である市街地においては、路面電車の延伸・新設を行い、利用を促進することで、道路への負荷を軽減し、道路交通の円滑化を図ることができる。このため、路面電車の延伸・新設の支援を目的として、道路事業、街路事業により路面電車が走行する路面等の整備を行うこととし、新たに以下の採択基準を追加する。「既存の道路区域内において路面電車の延伸・新設に係る走行路面等の整備を行う改築で、次の基準のすべてに該当するもの 路面電車の活用により道路交通の円滑化を図ることが可能となるものであること。 路面電車が走行する路線の大部分が都市計画区域に存し、その都市計画区域に存する部分については、都市計画において定めるものであること。」

が出てきた。都市の規模によっては、地下鉄やゴムタイヤ系新交通システムでは過大な投資となり採算が合わないが、バスでは交通渋滞や排気ガス公害の軽減にはなりにくい。このような都市において路面電車は、初期投資も少なく投資対効果もあり、環境にも優しく、超低床で乗り降りしやすいバリアフリーな乗り物と位置付けられたのである。

この路面電車走行空間改築事業の創設は、日本における環境面と投資対効果を重視した新しい都市交通施策として大きな評価を受けることができる。

### 4 最近の路面電車の復活・延伸・新設の動向

#### 4.1 各都市の計画の概要

日本で路面電車の復活を検討している都市は、「京都市」、「金沢市」、「前橋市」等、新設は「尼崎市」、「長野市」、「あきる野市」、「松江市」等、延伸は「岡山市」、「広島市」、「長崎市」、「熊本市」、「函館市」などが挙げられる。

#### 4.2 社会実験

復活・延伸・新設に際して、各都市で共通して指摘される事項に以下のものがある。

一般車が通行できない路面電車専用の軌道敷を設置することにより、車線が減少し、道路渋滞が一層激しくなる。

バスであれば、ラッシュ時に専用レーンを設置しても、日中は自動車も走行可能である。

この議論が整理できないことには、いつまでたっても路面電車の復活・延伸・新設の実施ができず、絵に描

いた餅のままに終わる可能性が強いと思われる。

路線新線計画の具体的事例を挙げると、岡山市では昨年JR岡山駅前から大学病院までの1.6kmの区間に路面電車を新設する計画を岡山市議会にはかったが、賛否両論に意見が分かれた。否の意見はやはり道路を占有することによる交通渋滞がひどくなる点や、どうしてバスではいけないのか、本当に活性化が図れるのかといったことであった。結論としては、まず交通社会実験をやって見ることにしたのである。それは路面電車の新設を前提に、軌道敷の実際の幅員を占有したところを電車の変わりにバスを走らせて道路の渋滞、混雑状況や、渋滞時に自動車がどんなルートで走るか、市民がどう反応するかなどの調査を目的とした交通社会実験である。

この交通社会実験は、平成13年2月に4日間実施された。今後、日本で路面電車が新規に受け入れられるかどうかを左右する誠に興味深い実験で、その成果が気になるところである。

一方、岡山のもう一つの特徴は、市民運動の活動が活発に行われている点であろう。「岡山の都市と未来を考える会；通称RACDA(ラクダ)」というボランティアの市民団体である。前述の1.6kmの路線新設に向けて沿線の町内会や一般市民を対象に署名活動を行い、既に10万人近い署名を得ている。路線新設については、地域住民との合意形成が最も重要課題であるが、岡山市のケースは行政主導だけでなく岡山商工会、地元住民、軌道事業者が協力して取り組んでいる理想的な導入形態であると思っており、成り行きを注目していると共に、是非共路線新設を実現していただき、日本の路面電車のLRTシステム化への起爆剤となるよう期待している。

## 5 交通結節点整備のあり方

### 5.1 JRとの結節

1998年、建設省により制度化された補助制度の適用第1号として豊橋鉄道軌道線がJR豊橋駅前まで150m延伸された。JRとの乗り継ぎ利便性が大幅にアップし、利用者が増加した。これは公共交通機関同士の交通結節点の改善がいかに重要かを実証している。

しかし、広島・岡山の例に見られるように実際にはなかなか改善が進まない。その理由としては、以下の点があげられる。

空間が確保しにくい

駅前構内広場には、タクシー、バス、マイカー駐車場等が既に入っていて調整がむずかしい

駅前構内広場はJRのものであるという利権意識がある

### 5.2 バスとの結節

ヨーロッパでも、フランスのストラスブール、パリ、ドイツのザールブリュッケン等、LRTとバスとの交通結節点をうまく行っている事例が数多くある。そこでは、LRTとバスとの役割分担・機能分担がはっきりしている。多くのバス路線は都心まで入れず、LRTの起終点や途中駅のホームに直接横付けされる。乗客は歩かずにLRTにのりかえ、定時性や速達性のあるLRTで都心に入っていく。いわゆるバスフィーダー輸送システムである。この方法は、LRTを基幹交通、バスを補完交通として、大量のバスを都心に入れないことにより、都心での交通渋滞や排気ガス公害による環境の悪化が防げる。また、都心へは長大編成のLRTの導入により、バスの数倍の輸送力が確保できる。さらに経済的でしかも超低床車両の導入で車椅子なども乗り降りしやすい文字通り「人と環境にやさしい交通機関」である。

日本での事例は、熊本市交通局がある。路面電車の起終点である「健軍電停」より遠方からのバスが市中心部に向かう場合、ラッシュ時には交通渋滞で時間がかかるため、「健軍で路面電車にのりかえれば早い」と、路面電車の利用者が増えているという。交通結節点の改善は、利用者の利便性の向上につながり、公共交通機関利用者全体の底上げの大きな要因になると思う。

同じような交通結節点の改善が岡山で計画されている。岡山は「東山」という起終点の電停にバスと電車の両方が横付けし、利用者はバスを降りたところで待っていれば「歩かず・濡れず・待たず」に電車に乗り、市中心部に定時性を確保しつつ入って行けるのである。

こうしたやり方は、路面電車とバスとの役割・機能分担をうまく行っている事例であろう。運賃についても、「のりつぎ割引」などがあれば、利用者は喜んで利用してくれるのであろうが、路面電車とバスの事業者が違うとそうは行かないのが現実なのである。

日本では各種交通機関同士の連携がうまくいっておらず、事業者同士の利権争いにばかり精力を使い、無益な競争に明け暮れて、利用者不在の対応をしているため、のりかえが不便であったり、どのバス会社のどの路線に乗ればいいのか分かりにくかったり、利用者へのサービス向上という点がおろそかになっていたのではないだろうか。

### 5.3 電停へのアクセス利便性の確保

また、利用者が電停へ容易にアクセス出来るという観点も重要である。利用者の安全性確保のために横断歩道橋を設置し、これを用いて電停へアクセスするという方法は多くの都市で見られる。しかし、高齢者、身体障

害者にとっては大変な負担となり、路面電車の利用を阻害している一要因となっている。熊本、長崎では、電停への横断歩道橋が順次撤去され、平面の横断歩道により手軽に電車が利用できるように改善されつつある。高齢化社会を迎えたいま、交通バリアフリー法もできて、人に優しい駅舎や交通結節点の改善、超低床車両(LRV)導入に対して新規に補助制度が認められるなど、まさに国を挙げて移動円滑化による利用しやすい交通施設に向けた改善事業が始まった。しかし、路面電車の電停幅員については、車椅子の利用ができて1.2m未満の電停が日本全体で348箇所(36%) がある。拡幅しようにも、道路幅員等の関係で拡幅できにくいのである。この大きな要因は、過去、軌道施設は道路上にありながら、道路構造令の中に規定されていなかった為ではないかと思われる。

移動円滑化基準づくりの中で一番問題になったのが、車椅子利用時の電停幅員であった。基準づくりに合わせて、現在道路構造令や軌道建設規定が整備されつつある。ようやく路面電車も道路施設として位置付けされることになり、幅員も1.5mと規定化される。

これにより、平成13年度から電停施設の改善にも補助金がつく見通しであり、今後電停の整備が促進され、車椅子の方々も安心して利用できる日もそう遠くないと思われる。



写真 1



写真 2

## 6 車両

### 6.1 超低床車両(LRV)の導入状況

日本における超低床車両(LRV)の導入は、1997年の熊本市交通局が最初である。メーカーはドイツのADトランツ社、日本の窓口は新潟鐵工所で、台車など主要部品をドイツより取り寄せ、車体組み立ては新潟鐵工所の新潟工場で作成した。車両諸元は長さ18.55m、幅2.45m、2連接2台車、定員76名、軌間1.435m、価格2億2千万円、現在3編成で活躍中(写真 1)。

二番手は広島電鉄(株)で、1999年に導入し、現在4編成で今年3月には7編成となる。このLRVもドイツ製であるが、メーカーはシーメンスで日本の窓口はアルナ工機である。車両諸元は長さ30.52m、幅2.45m、5連接3台車、定員153名、軌間1.435m、価格3.4億円(写真 2)。

三番手は名古屋鉄道(株)で、2000年7月に、岐阜市内線に、床に傾斜をつけて真ん中の乗降口のみをノンステップ型の低床にした世界でも珍しい部分低床車両がお目見えした。このユニークな低床車両は日本車両製で、2両導入された。車両諸元は、長さ14.78m、幅2.22m、単車2台車、定員72人、軌間1.067m、価格1.6億円(写真 3)。

四番手は岡山電気軌道(株)で、車両メーカーはドイツのADトランツで、日本の窓口は新潟鐵工所となる。車両諸元は熊本と同タイプであるが、外観デザインが丸みを



写真 3



写真 4

帯びた流線形で、なかなかオシャレなデザインとなっている。内装はJR九州のつばめ、かもめ等をデザインした岡山出身の車両デザイナー三戸岡鋭治氏によるもので、かもめと同じような寄木合板を使ったとてもオシャレな仕立てとなる予定で、楽しい車両である。ちなみに車両価格は2.2億円、狭軌では世界最初の超低床車両(LRV)となることでも注目を浴びている(写真 4)。

## 6.2 日本製のLRV

松山市の伊予鉄道(株)、高知市の土佐電鉄(株)、長崎電気軌道(株)、鹿児島市交通局、とLRV導入計画が目白押しである。熊本、広島での導入実績が利用者に変好であり、資金的にも従来の近代化補助金(赤字路線に限り国20%、地方20%、公営交通は除外)から、移動円滑化設備整備補助制度(赤字・黒字・公民の区別無し)が創設されたことがその背景にある。

しかしながら、上述のとおり、外国製車両の購入価格が日本製に較べかなり高額となっている。このため、国や地方自治体の補助(国と地方が各四分の二ずつ、または日本製の従来車との差額の二分の一のどちらか安い額の補助)があるとはいえ、事業者の負担も高いのがネックとなっている。

こうした状況を勘案し、旧運輸省は平成13年度から2年計画で日本の超低床車両開発を行う計画を持っており、既に予算化も出来ているようである。日本の車両メーカー4社、電機メーカー等4社も参加の予定で、委員会の立ち上げに向けて準備中である。

この日本製LRV開発の目的は、まず車両製作価格を従来車並にして、既存事業者は勿論、初期投資額を抑えることにより新規事業者も導入しやすくすることである。この日本製LRVが開発されれば、バリアフリーな公共交通機関として今後の活躍が期待され、また路面電車の復活、新設を計画している都市も具体的なイメージを持ちやすくなるなど、その開発効果は大きいものと期待されている。

しかし、軌間は1.067m、1.372m、1.435mと3種類あり、また、車体長さ、車体幅員、軸重制限など各社それぞれ軌道中心間隔、電停など構造物との離隔、橋梁の所定動荷重など基準が違うため、バスのように標準モデルで量産化という訳に行きにくく、各社各様の仕様・デザインとなる。逆に個性が出て良いと思われるかも知れないが、まずは当初の目的である低価格化の実現がポイントになる。モデルの統一化は、我々事業者にとっても大事な検討課題であり、価格については車両メーカー各位の一層の努力を期待するものである。日本製LRVの開発は明日の日本のLRTシステム化の命運を握っている

と言っても過言ではない。

## 7 チンチン電車からシステムとしてのLRTへ

### 7.1 広島電鉄LRT化の経緯

当社では、昭和30~40年代にかけて、生き残り対策の一つとして、ワンマン化と軌道車両の鉄道線(宮島線16.1km)乗り入れを実施した。今でいうシームレスネットワークの形成であった。

ワンマン化は輸送効率が落ちるので、それまでの50~60人乗りの単車から80~100人乗りの大型ボギー車両にする必要があったが、当時は車両を新造する余力もなかったので、大阪、京都、神戸、福岡の廃止される路面電車を譲り受け、塗り替える費用も惜しく当時のままの塗色で走らせていた。そうしたところ、昭和50年代には「動く交通博物館」と言われるようになり、路面電車の存在を示してきたが、街並みもきれいになり、電柱・電線類も地中化されるなど都市景観が整備されてきた今日では、40~50年を経過した老朽車両ではいかに厚化粧しても都市景観にそぐわなくなって来た。

このため、生き残り活性化対策として、チンチン電車からLRTシステムへと変革するため、平成10年度を「路面電車ルネッサンス」、いわゆる路面電車元年と位置付け、まず車両の近代化に取り組むこととなった。しかし、いくら新車でも40cm近いステップ段差は乗り降りしにくいとの利用者の声や、ヨーロッパでは超低床車両が好評との声もあり、また日本も高齢化社会を迎えていることもあって、超低床車両を導入することにしたのである。

幸いにも当社は、1962年から軌道車両を鉄道の宮島線に乗り入れ、1991年から鉄道車両は全部廃止して全面軌道車両タイプの車両に切り替え、3両連接車で市内線と宮島線を「のりかえ」しないで結ぶ「直通輸送」をしていた。このため、走行性能では最高速度80Km/hをもつ高性能超低床車両「グリーンムーバー」は、宮島線では60Km/h、市内線では40Km/hとその高性能を遺憾なく発揮しており、さらに、その洗練されたデザインとカラーリングは、広島の街並みを美しくする電車として市民に好評を得ている。1999年には、グッドデザイン大賞の「ユニバーサルデザイン賞」や2000年鉄道友の会による「ローレル賞」、2001年2月9日には、「平成12年度ひろしま街づくりデザイン賞」を受賞するなどその使いやすさとデザインの良さが認められている。勿論、床高33cmと超低床のためにホームとの段差は数センチで、車椅子・ベビーカーも容易に乗り降りできる、文字通り人と環境にやさしいLRVとなっており、現段階ではLRTシステムに一番近い路線及び車両形態と思われる。

## 7.2 システム構築に向けての課題と解決の方向

しかしながら、超低床車両LRVを導入すればLRTシステムになるかという点、現実にはなかなか難しい。

システムとして今後組み立てて行こうとすると、

1)運行面 2)運賃面 3)施設面 4)環境面の課題を解決する必要がある。

その中から我々事業者が一番改善したい項目は、運行面と運賃面である。密接な関係にある両面について述べてみる。これが改善できれば、利用者の利便性も向上し喜んでいただけたと思う。

路面電車の課題は、地下鉄や高架軌道系の新交通システムに比べ速達性と定時性に劣ることである。路面を走行している限り交通信号や右折車による運行阻害等様々な運行妨害要因がある。よって運行面での課題は「速達性」と「定時性」の向上が最重要課題である。

広島は、電停間隔が平均330mと短いこともあって、ラッシュ時の表定速度は10～12Km/h、ペース時で13～14Km/hなので、せめて15～20Km/hにアップできればと強く願っているところであり、その解決策をたぎに述べる。

## 7.3 速達性と定時性の改善方策

曲線での交差点は、交通信号が全赤の状態でも10数秒程度の電車専用信号で通過するため、待ち時間がかかる。自動車交通信号と一緒に通過できるようにするため、できるだけ路線の直線化を図るのが望ましい。このためには思い切った路線の付け換えなど都市交通構造のリノベーションが必要となってくる。広島市の平和大通り線や駅前大橋線などのリノベーション計画がこれに該当する。

また、軌道敷内諸車乗入れ禁止や諸車右折禁止等の道路交通規制により専用軌道化することも必要である。広島はその規制が成功している好事例である。

ITを使った電車優先信号システムの開発も重要である。GPSを利用して路面電車の運行状況と運行ダイヤを比較し、この情報を交通信号コンピューター制御に反映させることにより、できるだけ運行ダイヤに近い運行管理ができる双方向の電車優先信号運行管理システムの開発が急務である。チューリッヒ(スイス)のLRTは、GPSこそ使用していないがこれに近い運行管理システムを導入し、定時性の高い乗り物となっている。軌道法では運行最高速度が40km/hに制限されているが、自動車は道路交通法では既に50～60km/hに緩和されているので、軌道法についても早く規制緩和されるべきであろう。

フリーチケット制の導入とペナルティーの強化が必要となってくる。軌道では電停に集札要員を配置するのは非効率なため、車内集札を行っているが、車内集札は乗客の集札場所への車内移動が必要であり、これが停車時間の延長と速達性の低下を招いている。そこで速達性の確保のため、車内集札制度を廃止して車内での検札方式とし、不正乗車に対しては欧米並に高額(運賃の40～50倍)のペナルティーを課すことができるような軌道法の改正が必要である。この方式が可能となれば、表定速度は確実に向上する。運行上は運転手のみがいればよく車掌は不要となり、事業者側にとっても経営効率化につながる。利用者も乗車した扉で下車すれば良く、利便性が向上する。その場合、100%超低床車両でなく70%や50%の車両でも車椅子やベビーカーの人は利用できるのも、車両製作コストも格段に安くできるという大きなメリットも生まれる。

電停の旅客上屋の有無で雨天時の乗降時分が大きく変わってくる。広島の事例では雨天日、上屋がある方が無い方に比べて35%早く乗り降りができることが証明されている。上屋の整備も速達性の向上に大きな役割を果たしている。勿論利用者にとっても濡れずに乗り降りできると好評である。

超低床車両(LRV)は、乗り降り時分が従来車(ステップ付車)に比べ50%も短く、速達性の向上につながる。また、利用者も乗り降りが容易になる。

## 8 あとがき

以上、既存事業者の立場で、明治・大正時代のチンチン電車のイメージを残す日本の路面電車から脱皮するには、今後何をすべきかといった話題を中心に、問題点、課題を列記して見た。この他にも色々考慮すべき事項があると思うが、日本型LRTシステムへの転換に向けて、今後関係方面の深いご理解とご協力を賜りながら一つ一つ拡充整備をしていきたい。また、路面大量公共交通機関として、他の輸送モードと共存共栄を図りつつ役割・機能分担し、利用者にとって手軽で便利かつ安心して利用できる交通機関にしたいと思っている。読者の皆様方には何なりとご批評をお聞かせ願うとともに、今後とも一層のご指導とご鞭撻を賜りますようお願いする次第である。

(原稿受付 2001年1月29日)