

北陸信越地方交通審議会 答申のイメージについて

未来の日記（案）

1. 登場人物紹介

◆主人公一家（新潟市在住）

越ひかる（41）：大手旅行代理店新潟支社に勤務（課長）。その後、東京本社勤務を経て、10年後に支店長となって新潟へ復帰。

越いぶき（40）：現在は専業主婦。大学では社会学を専攻。父親の影響から女性には珍しく鉄道好き。

越みのる（13）：中学1年生。10年後は晴れて東京の大学を卒業し、新潟市内の銀行に勤務。

越みずほ（9）：小学3年生。10年後は大学で経済学部在籍。

◆主人公の父世帯（石川県輪島市内の中山間地域在住）

越能登夫（67）：輪島塗の木地師として、ろくろを回す毎日。息子たちがいずれも家業を継いでくれなかったことをいまだに悔やんでいる模様。

越スズ（65）：夫の仕事を長らく支えている。しかし、10年後、体調を崩し、車椅子に頼る生活に。

◆主人公の兄世帯（金沢市在住）

金澤兼六（43）：大学では電子工学を専攻、その後、金沢市内の電子機器メーカーに勤務。父親に似て職人気質、開発畑一筋。

金澤力ガ（42）：金沢市内の中学校で数学の教鞭をとる。

金澤こまつ（14）：中学2年生。理科系の科目が不得意で、ゆえに両親が苦手。その後大学も法学部を選択し、10年後は石川県庁に勤務。

金澤わくら（14）：中学2年生。双子の兄とは正反対で理科系の両親の血を引く。10年後は大学院で薬学を専攻。

◆主人公の妻の父世帯（長野市在住）

長野善光（65）：地元の鉄道会社で長らく運転士を務め、定年退職後は半ば趣味で蕎麦を栽培。特技は蕎麦打ちと電車の運転だが、電車運転ゲームでは孫に勝てず、憮然としている。

長野スワ（63）：数年前までは地元の農協で経理を担当していたが、夫と同時に退職。趣味は編み物。

◆主人公の妻の妹世帯（富山市在住）

立山となみ（37）：市内各所の音楽教室でピアノを教える。

立山福光（39）：富山市内の総合病院に勤務する内科医。

立山ひみ（8）：小学校2年生。10年後は大学進学をめぐり、東京の音大に行きたいと両親ともめる。

立山大門（6）：幼稚園児。10年後は高校でサッカー三昧、両親が勉強しなさいといっても馬耳東風。

2. アウトライン

～命題Ⅰ～

少子高齢化、経済低成長が進展し、定住人口の減少または横ばいが見込まれる社会の中で、地域の活力を高め、交流人口の増大に資するため、公共交通の整備はどのような方向を目指すべきか

テーマ			2004 年（現在）	2014 年（未来）
1	地域の活力を高め、地域間連携交流や周辺観光、国際的な経済活動・観光交流を支援していくために、公共交通の整備はどのような方向を目指すべきか	幹線交通	主人公の勤務先に主人公の兄が訪れ、海外から取引先を招くので、接待旅行のプランニングをして欲しいと依頼する。しかし、公共交通インフラの脆弱さや接続の悪さ等から、日程と希望する行程とがなかなか折り合わない。	政府の外客誘致施策が実り、中国からの観光客が増加している。そこで、主人公は海外からの新規顧客開拓のため、北京（中国）を訪れ、先方の旅行業者に北陸信越の魅力と、それを支える豊富な公共交通インフラをアピールする。
		二次交通	主人公が出張で東京から金沢へ向かうとき、車で迎えに来るはずの金沢のスタッフが事故に遭い、主人公は空港連絡バスに乗って渋滞に巻き込まれる。車内で同席した別の客と、二次交通問題について話し合う。	主人公は東京本社にいる。最近アレンジした旅行が好評で、顧客からお礼があったと上司から聞かされ、アレンジ内容を報告する。そして、主人公に新潟への転勤が内示される。
2	地域内交流を活性化させるため、公共交通の整備はどのような方向を目指すべきか		冬休みに孫たちだけが主人公の祖父宅へ遊びに行くことになり、親たちが書いた行き方に従って行動するが、雪による電車の遅延など、子供たちを難題が襲う。	主人公の父親が喜寿を迎え、子供、孫が父親宅を訪ねる。祝いの席上で、孫たちが 10 年前の冬休みを想いだし、近頃の公共交通がどれだけ便利になったかを感じる。
3	日常生活地区内における市民の足を維持していくため、公共交通はどのような方向を目指すべきか		主人公の母が木材を運んでいて足を骨折する。しばらくはバスなどで通院するが、どうにも自由が利かず、嫁たちに SOS を発信する（主人公の母は、これをきっかけに車椅子生活となる）。	主人公の兄の妻とその娘が、介護のため主人公の母宅を訪ねる。車椅子の介助をしながら、公共交通の変わりように驚く。

なお、上記「2004 年（現在）」及び「2014 年（未来）」については、それぞれ第 3 回北陸信越地方交通審議会において決定された「北陸信越地域のおおむね 10 年後における公共交通のあるべき姿」実現のための課題と施策の方向性について【案】一答申に向けて一における「主な現状と課題」及び「施策検討の基本的方向性」に基づき、記述している。

テーマ1

地域の活力を高め、地域間連携交流や周辺観光、国際的な経済活動・観光交流を支援していくために、公共交通の整備はどのような方向を目指すべきか

第1部 幹線交通

2004年X月Y日 晴れ

ある日の午後、主人公の勤務先である新潟市内の旅行代理店に、ふらりと一人の男性が入ってきました。

越ひかる「やあ、兄さん、どうしたんだい、突然。」

金澤兼六「新潟市内の取引先に急用があつてね。それに、出てきたついでにお前に頼みたいこともあつたし。」

越ひかる「というと。」

金澤兼六「再来月、シンガポールの提携企業から何人かお客さんを迎えることになってね。いや、メインの目的はうちの工場の視察なんだけど、せっかく来てもらうからには、ちょっと観光もしていつてもらおうと思ってさ。で、その手配をお前に頼みたいんだよ。」

越ひかる「そりゃ、ありがとう。で、何日間の予定なんだい。」

金澤兼六「成田に着いた翌日は東京の別の会社にも用があるそうさ。だから、翌朝の飛行機に乗ってもらうとして、こっち（北陸信越）で過ごせるのは実質4日かな。で、途中に工場視察があるから、そのときは金沢にいられるようにしてもらいたいんだが。」

越ひかる「うーん、どこか特に先方に見てもらいたいところはあるのかい。」

金澤兼六「あちらさんは、とにかく日本をあちこち見て回ることを期待しておられるんだ。だから、なるべく盛りだくさんにしてやろうと思ってね・・・（ごそごと胸ポケットからメモを取り出し）俺もちょっと候補地をリストアップしてみたんだが、やっぱり、うちの製品がどれだけ良い環境で作られているかというあたりをアピールしたいから、①テーマは北陸信越の自然・・・かな。北から順番にいくと、まず新潟では笹川流れだろ、ちょうど季節だから村上のイヨボヤ会館で鮭の産卵を見てもらうのもいいか、それに佐渡。越後の酒の仕込みは見学できるかな。あと県境の親不知子不知。富山では滑川のほたるいかミュージアム、技術者にとっ

ては目玉の立山黒部アルペンルート、プロジェクト X!それからうちの会社の地元石川では兼六園だろ、あとは山中塗か輪島塗の工房・・・親父に知り合いを紹介してもらうか。ついでに奥能登観光だな、能登はいらんかいねってな。そして長野県では野沢かどこかの温泉で大宴会をやって、最後は上高地かね。」

越ひかる「兄さん、それを4日で周ってもらおうというのはあまりに無茶だよ。全部回ろうと思ったら、1週間でも厳しいと思うよ。」

金澤兼六「だめか。旅行会社のお前に相談すれば何とかかなと思ったんだが。」

越ひかる「そういう問題じゃないよ。第一、それだけ色々周ろうとすると、飛行機、鉄道と貸し切りバスを組み合わせないと難しいし、予算だってあるだろう。」

金澤兼六「今回はちょっと特別でね、予算のことは気にしないでいいから、なるべくドカンとやってくれよ。」

越ひかる「ドカンとねえ。兄さんもわかっていると思うけど、②この地域は、横に動くよりも東京に行くほうが早い位なんだよ。」

金澤兼六「しょうがないなあ。だけど、何が問題なんだい？ほら、普段は車ばかりだから、結構電車とかの事情に疎いんだよね。」

越ひかる「一言で言うのは難しいけれど、まずやはり③高速交通機関が整備されていない、の一言に尽きるだろうね。新潟と長野はそれぞれ新幹線で東京とは結ばれているけれど、北陸信越の県間移動には結構時間がかかるんだよ。金沢と富山の間は例外だけど、県庁所在地間の平均的な移動時間は待ち時間を除いて2時間40分もかかるんだよ。東京までだったらどの県からも2時間程度で行けるのにね。そもそも県庁所在地間を直通の特急列車移動できるのは、金沢、富山、新潟のルートだけなんだからね。東京や大阪などからの時間を短縮しようと、飛行機を使うとしても、富山空港は15分と近いけど、小松空港や松本空港は、いずれも県庁所在地まで30分以上かかるしね。」

金澤兼六「そうか、以前仕事で仙台から秋田へ廻ったとき、秋田新幹線のおかげでずいぶん早く移動できたけれども、そういう交通インフラがないということだな。」

越ひかる「そういうことだね。あと、空港はあちこちに整備されたけれども、国内利用がほとんどで、海外から直接こっちに来る人はまだ少ないんじゃないかな。今回のお客さんはシンガポールだっけ？シンガポールは直行便もないし。④観光需要に対して、空港なんかの施設整備がずいぶん遅れたから、成田や名古屋、関空には勝てないしね。観光地としての魅力は十分にあると思うから、問題はやはり交通インフラだろうね。それでも昔に比べれば、ずいぶんと高速道路が整備されたか

ら、貸し切りバスで高速道路を利用すればいくらかは時間の短縮にもなるけれど、それにしあってルート設定は難しいな。」

金澤兼六「よしわかった。じゃあ、とにかく海外からの観光客が沢山来ているようなところを中心に、その日程で動ける範囲のルートっていうのはどうだい？」

越ひかる「うーん、そういわれても、実は⑤観光客数の統計というのは、各県が独自の手法でとっているものだから、新潟と富山とか、長野と石川とかの比較はできないんだ。」

金澤兼六「なんとまあ、さっきから聞けば情けない話ばっかじゃないか。もういい、お前のところには頼まん！ と、普通なら言いたいところだけれど、状況はわかった。じゃあ、とりあえず俺のメモを置いていくから、できる限り盛りだくさんで行程をつくって、明日会社にFAXしてくれよ。いいか、盛りだくさんだぞ。おっと、そろそろ電車の時間だ。じゃ、またな！」

受付嬢 「どうもありがとうございました。」

越ひかる「あーあ、行っちゃったよ。相変わらずだな、兄さんも・・・って、こんな注文、無茶だよな・・・。ここはひとつ、若いのに知恵を絞ってもらうか。(猫なで声で) 谷口君、谷口くうーん？」

解説①：豊富な観光資源の存在

北陸信越地域には、それぞれ良好な自然環境や貴重な文化歴史に基づく様々な観光資源が豊富に存在しています。

新潟県					
	佐渡島の朱鷺	米と酒	十日町雪祭り	笹川流れ	信濃川と万代橋
長野県					
	善光寺	松本城	軽井沢	上高地	野沢温泉
富山県					
	立山連峰	世界遺産五箇山	黒部峡谷	宇奈月温泉	海王丸パーク
石川県					
	兼六園	輪島の朝市	和倉温泉	白山連峰	キリコ会館

解説②、③、④：地域内移動の時間距離と移動交流の割合

北陸信越地域内の県庁所在都市間を公共交通で移動する場合の平均の移動時間は、図1を見ると160分(＝2時間40分)程度要してしまうことになります。最も時間を要する県庁所在都市間の移動

図1 動時間は、長野市と金沢市との間で、227分(＝3時間47分)も要します。

地域内の主要都市間移動時間...地方運輸局の行政管轄区域内における主要都市間を公共交通で移動する場合の平均の移動時間

- ・北陸信越地域の移動時間は、近接する金沢・富山間が際だって短く、それ以外はほぼ3時間以上要する。
- ・新潟・長野間は新幹線利用(高崎乗り換え)が最短となっている。
- ・地域内平均では、東北・四国と比べ最も長い160分。東北は東北・山形・秋田新幹線が整備されているため、最も広がりがあるにもかかわらず、平均移動時間は116分と短くなっている。

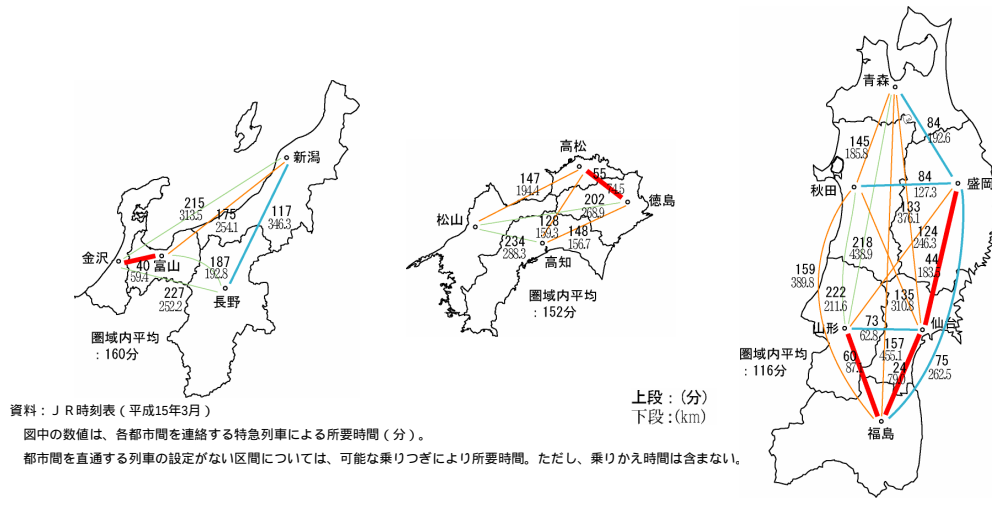
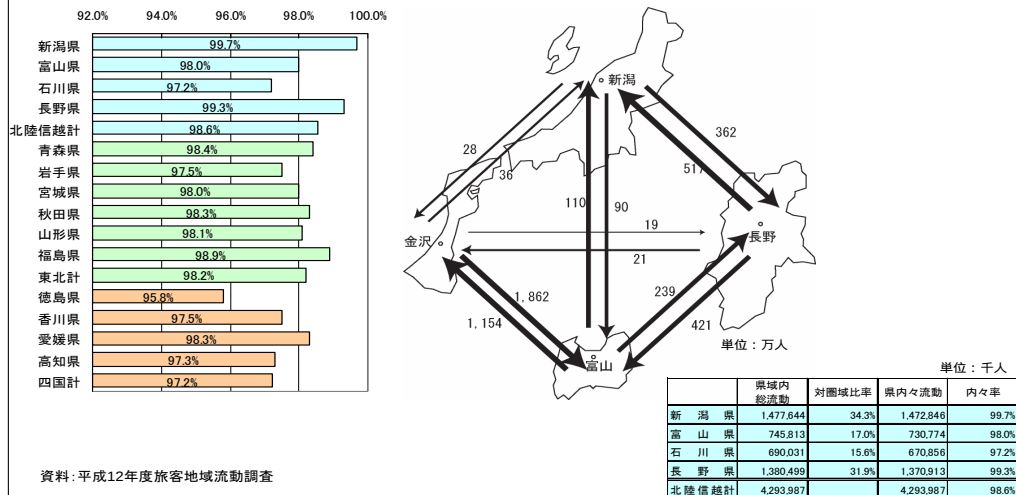


図2を見ても、北陸信越地域内の4県相互間の旅客流動量は、極めて小さく、隣接県相互の旅客流動量であっても、自己県内の旅客流動量との比較において決して大きいものではありません。

図2

地域内/県内旅客流動率...地方運輸局の行政管轄区域内における都道府県間の旅客流動量の総計の当該行政管轄区域内都道府県内の旅客流動量の総計に対する割合

- ・地域内における県内旅客流動率(内々率)は、98.6%に及ぶ。
- ・最も高いのが新潟の99.7%であり、最も低いのは石川の97.2%である。
- ・県間旅客流動では、石川・富山が際だっている。



解説③: 空港アクセス時間

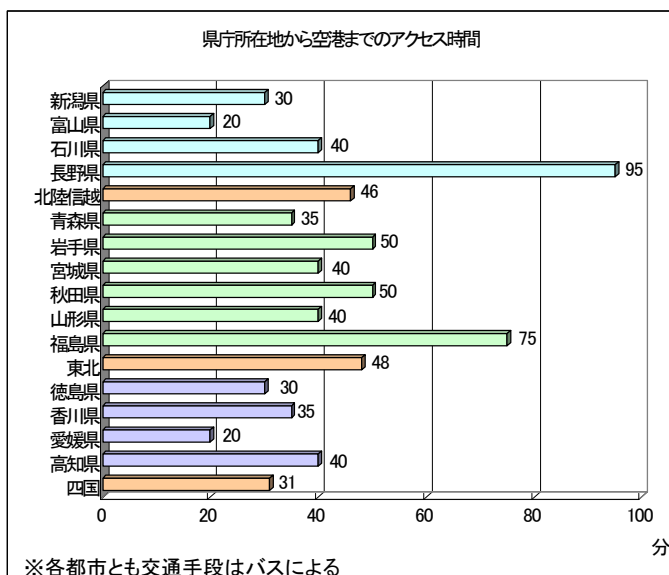
また、北陸信越地域内の各県に所在する空港まで県庁所在都市から公共交通（バス）でアクセスする場合には、図3のように、平均で46分程度時間を要しています。

北陸信越地域内の各県に所在する空港までは、鉄道やモノレール等の軌道系のアクセス手段が存在していませんが、これらの軌道系のアクセス手段が存在する他の空港への主要都市からのアクセス時間を考察すると、おおむね30分以内で足りることとなっています。

図3

空港アクセス時間...ある県庁所在都市から当該県内にある最寄の空港へ公共交通を利用してアクセスする平均の時間

- ・北陸信越地域の国際線就航空港は、いずれも県庁所在地から車で20分程度の距離である。
- ・各空港とも軌道系アクセス手段がないため、公共交通による場合はバスまたはタクシーによる。この場合のアクセス時間は、25～40分程度であり、車に比べ若干時間を要する。



■バス以外のアクセス手段がある都市のアクセス時間

都道府県	最寄空港	アクセス		備考
		手段	時間	
北海道	新千歳	JR	36	快速エアポート
東京都	東京	民鉄+JR	43	JR線+京浜急行
福岡県	福岡	民鉄	5	市営地下鉄
大分県	大分	船	25	ホバークラフト
宮崎県	宮崎	JR	12	JR宮崎空港線

資料: JR時刻表(平成15年3月)、各空港HP

なお、平成15年7月7日に開港した「のど空港」へのアクセス時間については、JR金沢駅から特急バスで105分(=1時間45分)を要します。「のど空港」へのアクセスについては、「ふるさとタクシー」の活用もありますが、「ふるさとタクシー」については、P20,21を参照して下さい。

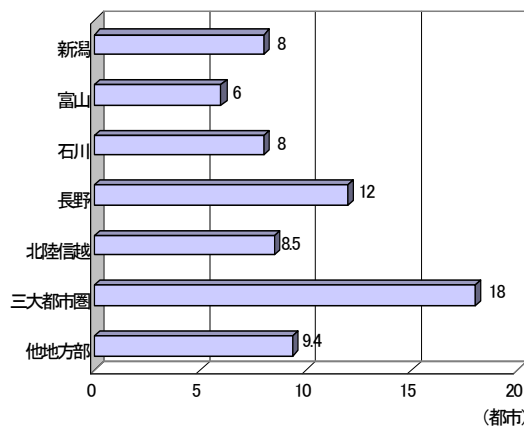
図4は、北陸信越地域内の各県県庁所在都市から鉄道を利用して、片道3時間以内に到達することができる他の県庁所在都市の数についてまとめたものです。

図4

鉄道により片道3時間以内に到達できる県庁所在都市の数

…ある県庁所在都市から鉄道を利用して片道3時間以内に到達することができる他の県庁所在都市の数

- 県庁所在地都市から他の県庁所在地に片道3時間以内に到達できる都市の数を見ると、北陸信越管内では、長野市が12で、これについては3大都市圏を除く地方部の水準を上回っている。
- 新潟市、富山市はほぼその他地方部並の水準、金沢市はそれ以下となっている。
- 全国的に、新幹線が経由する都道府県で3時間アクセス可能都市数が多い。



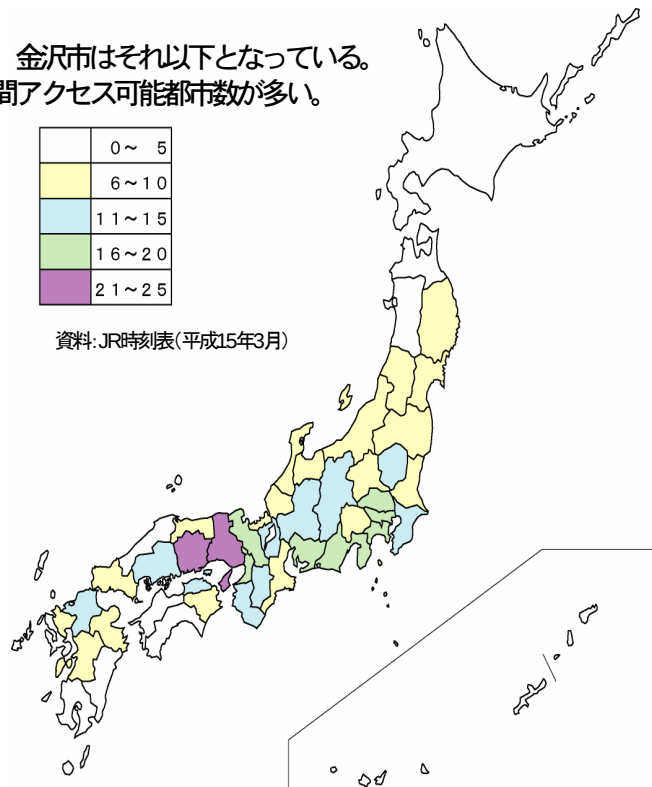
	0～5
	6～10
	11～15
	16～20
	21～25

資料：JR時刻表(平成15年3月)

片道3時間以内に到達できる県庁所在地数

新潟市	宇都宮市、さいたま市、東京、横浜市、前橋市、千葉市、富山市、長野市
富山市	金沢市、新潟市、福井市、長野市、京都市、大宮市
金沢市	富山市、福井市、京都市、岐阜市、名古屋市、大阪市、神戸市、大津市
長野市	名古屋市、甲府市、静岡市、東京、横浜市、千葉市、さいたま市、前橋市、新潟市、福島市、宇都宮市、富山市

片道3時間以内に到達できる県庁所在地



片道3時間以内に到達できる県庁所在地数

これをみると、北陸信越地域内の各県県庁所在都市は、同地区内の他の県庁所在都市以外では、2～8程度の都市に到達することができることになっています。概ね上越新幹線・長野新幹線沿線の首都圏県庁所在都市に集中しています。

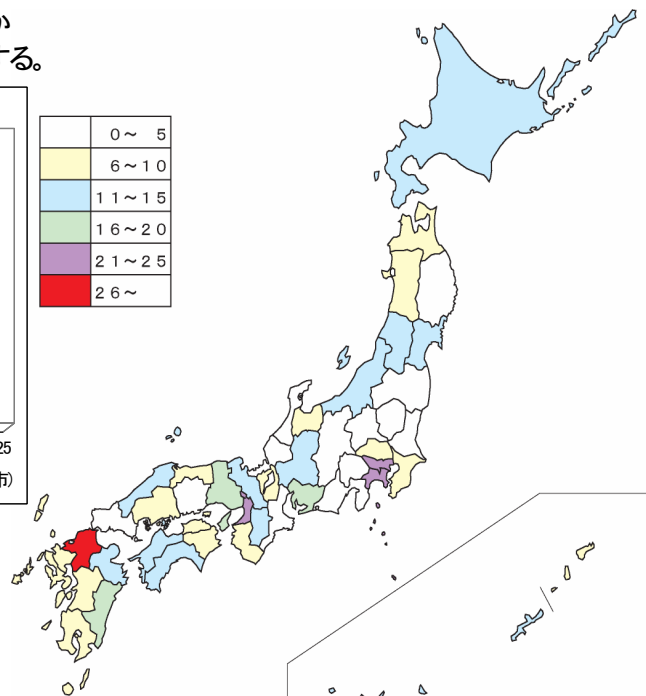
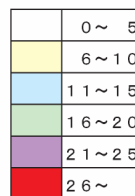
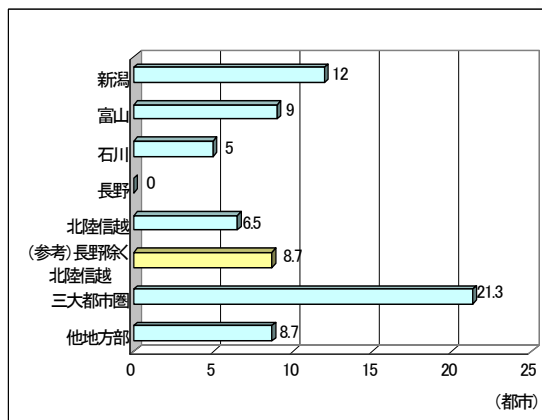
全国的にみても、首都圏・名古屋圏・大阪圏などの大都市圏と新幹線沿線に存在する県庁所在都市が、鉄道により3時間以内で、多くの他の県庁所在都市への移動が可能となっています。

図5は、北陸信越地域内の各県県庁所在都市から、航空を利用して片道3時間以内に到達することができる他の県庁所在都市の数についてまとめたものです。

図5

航空により片道3時間以内に到達できる県庁所在都市の数…ある県庁所在都市から航空を利用して片道3時間以内に到達することができる他の県庁所在都市の数

- 県庁所在地都市から他の県庁所在地に片道3時間以内に到達できる都市の数を見ると、北陸信越管内では、新潟市が12、富山市が9となっており、これらについては3大都市圏を除く地方部の水準を上回っているが、金沢市(5)、長野市(0)については地方部水準に到達していない。
- 新潟、富山と金沢、長野の差は、県庁所在地から空港までのアクセス時間が長いことに起因する。



片道3時間以内に到達できる県庁所在地数

資料：航空各社時刻表(平成15年6月)

片道3時間以内に到達できる県庁所在地数

新潟市	札幌市、岐阜市、名古屋市、津市、大津市、京都市、大阪市、神戸市、奈良市、和歌山市、広島市、福岡市
富山市	札幌市、さいたま市、千葉市、東京、横浜市、岐阜市、名古屋市、津市、福岡市
金沢市	札幌市、仙台市、東京、横浜市、福岡市
長野市	

片道3時間以内に到達できる県庁所在地

これをみると、北陸信越地域内の各県県庁所在都市では、新潟市や富山市が比較的高い水準を維持していますが、金沢市や長野市では、三大都市圏を除く地方部平均の水準にも到達していません。これは、空港までのアクセス時間を含めた時間で計測しているため、図3にあるように、空港アクセス時間が比較的大きい金沢市(小松空港まで平均40分)と長野市(松本空港まで平均95分)では、片道3時間以内に到達できる県庁所在都市が限られてしまうと考えられます。

なお、図6は、北陸信越地域内の空港発着の国内航空路の現状を示したものです。

図6-1



新潟空港	大阪(伊丹)	6往復/日
	札幌	4往復/日
	名古屋	3往復/日
	福岡	2往復/日
	広島西	1往復/日
	女満別	休止
	旭川	休止
	佐渡	4往復/日

佐渡空港	新潟	4往復/日
------	----	-------

松本空港	札幌	1往復/日
	大阪(伊丹)	1往復/日
	福岡	1往復/日

富山空港	札幌	1往復/日
	東京(羽田)	8往復/日
	福岡	1往復/日
	名古屋	休止

小松空港	札幌	1往復/日
	仙台	1往復/日
	東京(羽田)	11往復/日
	福岡	3往復/日
	那覇	1往復/日

能登空港	東京(羽田)	2往復/日
------	--------	-------

上記表は、2004年6月1日現在の運航状況。なお、新潟空港発着の女満別及び旭川線は、〇月～〇月の運航であり、那覇は〇月～〇月の運航である。また、富山空港発着の名古屋線は、7月1日より再開予定である。

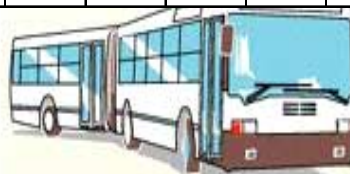
図7は、北陸信越地域内の都市発着の高速バス路線網です。県外高速バス系統と県内高速バス系統を運行回数を含め、まとめました。

図7

1. 県外高速バス系統

平成16年1月1日

運行状況 県別	首都圏		中京圏		京阪圏		その他		計	
	系統数	運行回数	系統数	運行回数	系統数	運行回数	系統数	運行回数	系統数	運行回数
新潟	2	11	-	-	1	1	6	20	9	32
長野	4	84	3	27	6	9	5	19	28	139
富山	2	5	-	-	2	3	1	4	5	12
石川	4	12	1	10	2	8	4	6	11	36



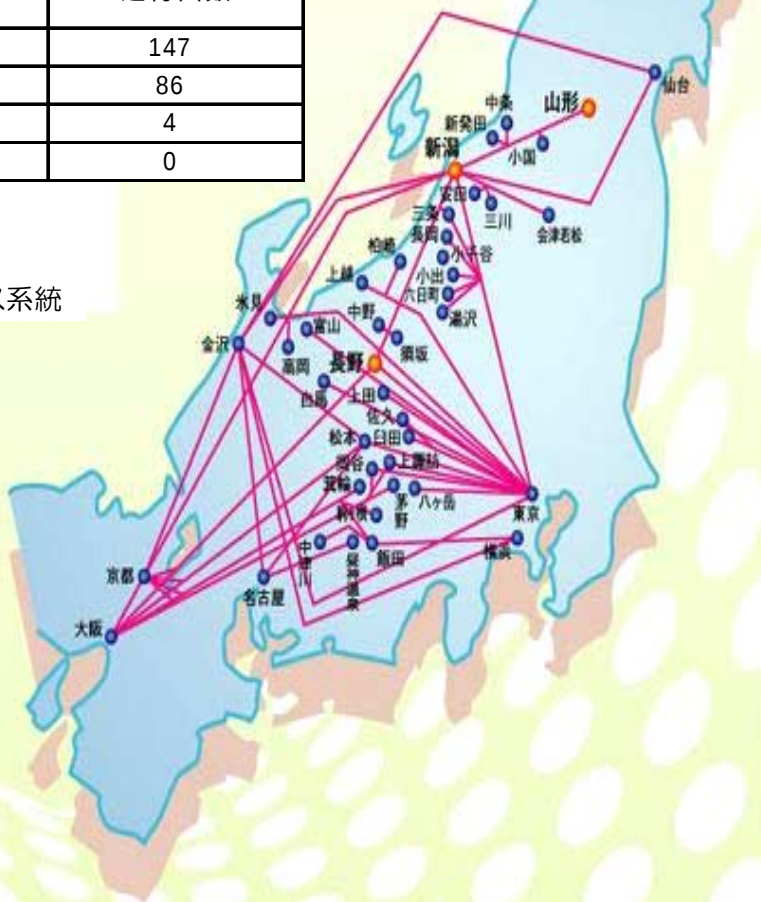
2. 県内高速バス系統

運行状況 県別	系統数	運行回数
新潟	16	147
長野	12	86
富山	2	4
石川	0	0

3. 四県県庁所在地間高速バス系統

区 間		便 数
新潟	長野	2
	富山	4
	金沢	2
富山	金沢	※8

※H.16. 3. 6運行



高速道路網の整備や利用者ニーズの多様化に対応し、低廉で快適な交通手段として各都市を結ぶ高速バス路線網の充実・拡大が図られています。

また、新潟県内高速バスには、GPSを活用したiモードでも見る事ができるバスロケーションシステム（バス-i）が導入されています。

解説⑤：全国的に不統一の観光統計

観光統計は、

1. 観光地域における観光客のニーズや動向を的確に捉え、観光地の整備や政策展開を行っていく上で重要な判断材料になるデータ
 2. 自地域の観光産業や交通事業者等の多くの事業者が必要とする重要な資料となるデータ
 3. 観光経済効果推計、観光事業の費用対効果分析の基となるデータであり、適切な推計・分析が可能
 4. 統計データの全国統一を図ることにより、各都道府県にとって自地域内を客観的に評価するための重要な資料にもなる有益なデータ
- ありますが、現状においては、以下のような実態になっています。

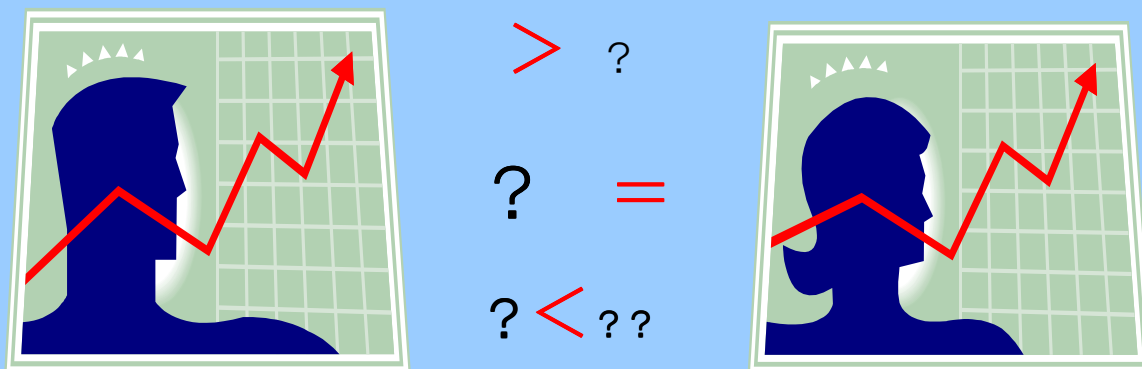
【実態①】

多くの府県がそれぞれ独自の集計手法により実施しており、宿泊数や立ち寄り数（人地点）等、数字の単位や旅行目的、年齢による観光客の範囲が各県毎にバラバラ

【実態②】

観光施設間や市町村間の重複調整が実施されていないケースが多く、あるいは、実施されていても不十分であり、特に日帰り観光客の数字について重複が多い。

このように、結果として、多くの県ではそうした数字をそのまま入込み観光客数として集計しているために、観光客数等に大きな乖離があり、実数の把握や他地域との比較等が全く困難な状況にあります。



入込み観光客数が増加しているのは、果たして、どちら？

2014年M月N日 曇り

10年ほど前から始まった外客誘致施策が実り、海外からの観光客も増えてきました。主人公が活躍する北陸信越地域では、お隣の国、中国からの観光客が急増しています。そこで、主人公は北京の観光業者 李 玄德氏を訪ね、新規の顧客開拓に乗り出すことにしました。商談は無事に終わり、主人公は李氏から夕食に招かれました。

李 「今日は越さんにお目にかかれて、いろいろな事をお聞きすることができ、大変に実りが多かったと感じています。ところで、この地域では公共交通が便利になったと言っておられましたが、具体的にはどのようなものなのでしょう。何しろわが街北京では、公共交通というと鉄道にバスくらいしか思いつかないものですから。」

越ひかる 「そうですね、まずなんといっても新幹線が開業したことが大きいと思います。これまで北陸地方から東京までは、鉄道ですと乗り継ぎを含め3時間以上かかっていたのが、乗り継ぎなしでほぼ2時間に短縮されるそうですから。」

李 「おお、シンカンセンですね。私も一度乗ってみたいと思っています。」



整備が進む北陸新幹線（長野県中野市）
資料：長野県土木部監理課



高速化された在来線
資料：北越急行株式会社

越ひかる 「北陸新幹線が整備される区間については、地元のニーズを可能な限り汲み取るようにして、パターンダイヤ※化などに努めることになっていますから、地元では色々な意味で大きく期待されています。また、在来線鉄道も大幅に改善され、高速化が図られたり、フリークエント運転※が行われるようになったり、ずいぶん使いやすくなりました。」

※フリークエント運転：本来は次項の「パターンダイヤ」とほぼ同義だが、近年は主に頻繁運転の意味で用いられる。

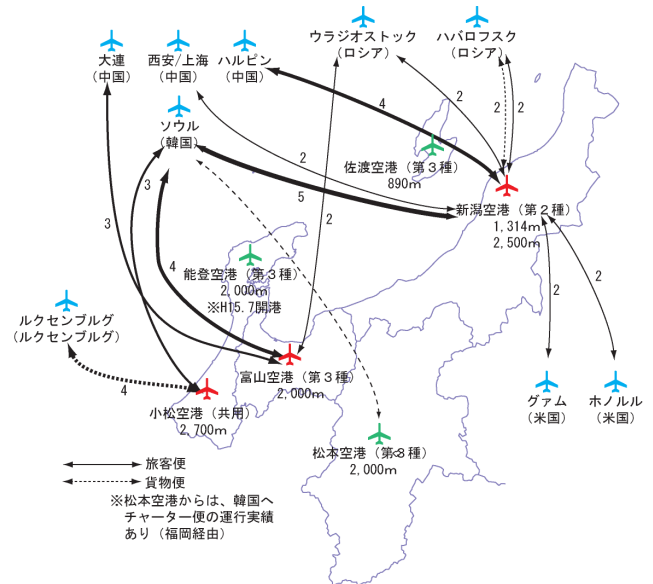
※パターンダイヤ：ある一定時間間隔で同じ形態のダイヤ（種別、行き先、追い抜き関係など）が繰り返されるダイヤのこと。利用者にとっては最小限のことを覚えておけばよく、便利である。

李 「なるほど。ところで、ツアーを企画するとした場合、利用できる空港はどうなっていますか。また、空港や主要ターミナルへのアクセスはどんな具合ですか。」

越ひかる 「北陸信越地域では、新潟、富山、小松の3空港に中国やロシアなどからの直行便が就航しておりまして、これらの空港でオープンジョー※の設定ができるようにな

りましたから、新潟イン、富山・小松アウトなど、かなり自由度の高いツアー計画が可能です。もちろん、これらの空港から東京やグアム、韓国などへ飛ぶこともできますから、わが国の日本海側ゲートウェイとしてお使いいただけたらと思います。

また、各空港から都心部や主要観光地へは、直通リムジンバスが多数運行されています。鉄道の主要ターミナルにつきましても、新幹線や特急列車とローカル線列車との待ち合わせ時間が大幅に短縮されましたし、駅端末のバス路線もかなりきめ細かく運行されています。」



北陸信越管内空港に就航する国際航空定期便及び便数
平成 14 年 10 月現在

※オープンジョー：出発空港と異なる空港に戻ったり、到着した空港とは別の空港から帰国する方法や航空券のこと。

李 「そうですか。ところで、我々ガイコクジンからすると、日本という国は、案内標識などが日本語でしか書かれていないため、非常に行動しづらいイメージを持ってしまうのですが。」

越ひかる 「その点も、2002年のサッカーワールドカップ大会などを契機にずいぶんと改善されました。北陸信越地域では、中国や韓国、ロシアが近いですから、空港や主要ターミナル、著名観光地などでは、すべて5ヶ国語以上の標識や、ピクトグラムが導入されていますし、鉄道やバスの車内アナウンスでも、英語や場合によっては中国語の放送も行われています。」



複数の外国語が併記された案内標識の例

李 「それは助かります。ではずいぶん海外からの観光客も増えたことでしょう。」

越ひかる 「近年になって、全国統一の観光統計が確立され、そういう情報も把握しやすくなりましたので、確実に増加しています。われわれ観光業者としましても、多くのお客様にリピーターとなっていただけたらいいように、これまで知られていなかったような観光資源の発掘や、各地の魅力をさまざまな形で発信するようにしています。もちろん、海外向けの情報発信も積極的に行っておりますから、そうした営業努力の成果といえなくもないかもしれません。北陸信越地域では、海外からのお客様は、やはりぐると地域を一周するような、広域的な周遊観光を楽しんでいただける方が多いですね。」

李 「なるほど。それからこれは個人的な興味からお尋ねするのですが、会津や酒田というところは、北陸信越からアクセスしやすいのでしょうか。実は以前から日本の歴史、とくに江戸時代や戊辰戦争といった時代に興味を持っておりまして。」

越ひかる 「そうですね、今おっしゃられたようなところであれば、新潟を拠点にしていずれも在来線鉄道で行くことができます。北陸信越地域は、もちろん地域内にも豊富な観光資源を擁しておりますが、近年の公共交通の整備によって、隣接地域へのアクセスについても容易になりました。」

李 「私も早くツアーを企画して、その便利さを実感してみたいと思いますよ。」

越ひかる 「ぜひいらしてください。日本側のご案内は、わが社が万全の体制でご用意をさせていただきますので。」

李 「よろしくお願いします。ああ、老酒と前菜が来ました。では、私たちの事業の発展を祈って乾杯しましょう。乾杯！」

越ひかる 「乾杯！」

第2部 二次交通
2004年X月Y日 曇りのち晴れ

主人公は東京へ出張し、そこからさらに飛行機で金沢へ向かいました。予定では小松空港まで、石川支店の若手スタッフが車で迎えに来ているはずだったのですが・・・。

越ひかる「あれ、おかしいな。岡村君は到着ロビーを出たところで待っていてくれるはずなんだが・・・。おっと、電話だ。はい、もしもし、越です。ああ、岡村君か。うん、今小松の到着ロビーを出たところにいるけれど。え？事故？・・・ふんふん、トラックに追突されて・・・怪我とかは大丈夫なのか？うん、車が壊れただけですんだのか、それはよかった、不幸中の幸いだね。わかった、お客さんのところは、バスで向かうことにするから。ああ、香林坊のところだろ、わかるから大丈夫だ。え？道が混んでるかもしれない？事故のせいで？うん、先方へは電話をしておくよ。じゃあ、ともかくも気をつけて。さて、と・・・ああ、ちょうど金沢行きの特急バスが来ているな。じゃあ、あれに乗って・・・」

小松空港では、東京便が着いてすぐに出発する金沢行きの特急バスに乗り込むことができました。主人公は、ほぼ座席の埋まったバスの車内で、別の男性と隣り合わせになりました。

運転手「みなさま、ご乗車ありがとうございます。このバスはスーパー特急金沢行きです。えー、本日は、金沢駅付近で事故がありました関係で、途中渋滞による遅延が予測されます。お急ぎのところ恐れ入りますが、予めご了承ください。」

隣の客「まあ、事故じゃあ仕方がないな。しかし、何で①日本の地方空港はほとんど鉄道が整備されておらんのだろうな。(主人公に向かって) そちらさんはお仕事ですか。」

越ひかる「ええ、本当は迎えが来るはずだったのですが、この事故の影響で空港まで来られなくて。」

隣の客「そうですか。いや、私も似たようなものでしてね。さっきも思ったんですが、小松くらいの規模があれば、空港まで電車が来ておってもよさそうには思われませんか。」

越ひかる「うーん、そうあって欲しいところですけど、なかなか採算的に難しいんじゃないですか。現実問題として、地方空港で鉄道アクセスが整備されているところというと、現状では北海道の新千歳と、九州の福岡、宮崎、それに沖縄の那覇くらいのものですからね。」

隣の客「お詳しいですな。」

越ひかる「ええ、まあ仕事柄よく航空機も使うものですから。」

隣の客「というと。」

越ひかる「旅行代理店に勤務しておりますて、はあ。」

隣の客「それならお詳しいわけだ。しかし・・・そういうプロの目から見て、日本のこう・・・公共交通というのはどうなんでしょうな。」

越ひかる「そうですね、②空港や鉄道駅などから市街地や観光地への交通は、『二次交通』というんですが、これに限定すれば、やはりまだ整備が立ち遅れているといわなければならないと思います。」

隣の客「ははあ、やっぱりそういうもんですか。この間、②能登空港で降りることがあったんですが、あそこは便利でしたよ。観光タクシーが安くて充実していました。」

越ひかる「二次交通の重要さが認識されるようになったのは本当に最近のことです。ですから、逆に②近年整備されたような空港や鉄道駅では、たとえば今おっしゃった能登空港ですとか、東北新幹線の八戸周辺のようなところでは、施設整備と同時に、利用者の利便性を考慮した二次交通の整備がされているのです。ですが、もともとあるような施設については、やはりまだまだですね。」

隣の客「でも・・・宮崎みたいに、新たに鉄道を建設するケースもありますでしょう。」

越ひかる「そうですね・・・ただ、宮崎の場合は、空港のごく近くを日豊本線の線路が通っていましたし、地元立地企業の要請と資金提供があって実現した、ある意味では特殊ケースでしょうね。仙台のように、ある程度利用者のある空港で、目下鉄道建設中というケースもあります。」

隣の客「北陸信越では難しいんでしょうかね。」

越ひかる「さあ・・・地域振興や観光振興という観点からすれば、鉄道とまではいなくても、安く、頻繁に、なるべく短時間で移動できるような交通手段は充実させていかなければならないところですが、なにぶんにもこのご時世ですから、そこまでの投資をするというのは誰がやろうとしても難しいでしょうね。」

隣の客「でも、放っておくとどんどん利用者が減ってしまうんじゃないんですか。」

越ひかる「そういう危険性があります。②せっかく空港や新幹線駅があっても、そこからの移動が不便だと、少々時間がかかっても、別の手段を利用されたり、観光であればそもそもそこに来ていただけなくなったりということさえあります。」

隣の客「なるほどね・・・とすれば、地元も危機意識を持たにやあならんということですか。」

越ひかる「それもあるかもしれません。ですが、②やはり二次交通の利便性を高めるためには、観光客が増えることよりも、地元の方の利用が増えることが第一に必要なのですが、地方ですと、地元の方は空港にせよ鉄道駅にせよ、そこまでマイカーで来て駐車場に停めるとか、家族に車で送り迎えしてもらう人が多いですね。そうなってくると、利用者のいないところでは公共交通は便利にならない、そうするとますますマイカー利用が増える・・・ま、卵と鶏といいますか、堂々巡りといいますか・・・悩ましい所です。」

隣の客「いやいや、ご高説、ありがとうございます。しかし、本当に混んでいますな。さつきからずっとノロノロ運転が続いています。」

越ひかる「ええ、私もちょっと時間が気になり始めました。」

解説①：公共交通機関による空港アクセス

『第1部 幹線交通』においても説明しましたように、北陸信越地域には、6つの空港が設置されていますが、どの空港にも鉄道によるアクセスは存在していません。これらの空港との間の交通機関によるアクセスは、主にバス（路線/リムジンバス）が担っています。表1は、主な空港と主な発着地（経路）とのバスの便数をまとめたものです。

表1

空港名	発着地（経路）	便数
新潟空港	J R 新潟駅	駅→空港 25便 空港→駅 21便
	J R 長岡駅	2 往復
松本空港	J R 長野駅 バスターミナル	3 往復
	J R 松本駅 バスターミナル	3 往復
能登空港	J R 金沢駅	4.5往復

松本空港～長野駅間は松本 I C 前で乗換え。

空港名	発着地（経路）	便数
小松空港	J R 金沢駅	駅→空港 35便 空港→駅 18便
	J R 小松駅	33往復
	J R 加賀温泉駅	駅→空港 5 便 空港→駅 6 便
	野々市町	町→空港 6 便
富山空港	J R 富山駅	駅→空港 30便 空港→駅 28便
	J R 高岡駅	9 往復
	(砺波地区)	4 往復

解説②：二次交通の重要性

空港や鉄道駅などの広域交通拠点と観光地や宿泊地などの目的地との間を結ぶ交通を「二次交通」と呼びます。空港や鉄道駅などの広域交通拠点に降り立たれた観光客が、観光地や宿泊地などの目的地に、「いかに便利で、楽しく、そして安く移動できるか」、これが観光振興にとって極めて重要な要素であると思われます。

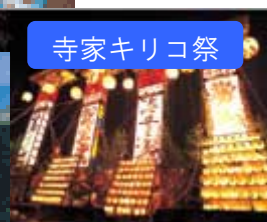
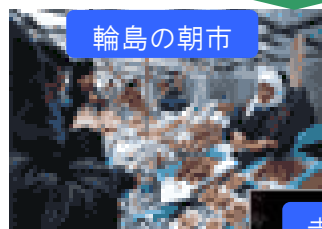
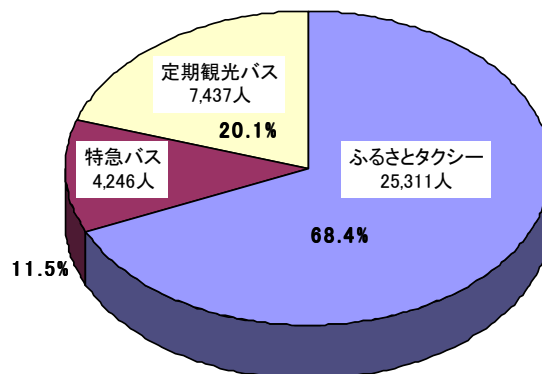
北陸信越地域の観光地の多くは、空港や新幹線駅などの広域交通拠点からの距離が遠く、便利な「二次交通」の存在が欠かせないからです。

また、旅行需要が増大している中高年齢層は、新幹線等の公共交通機関を利用する割合が高いことから、「二次交通」の充実・利便性向上は一層高まるものと考えられます。



このように、観光振興にとって極めて重要な要素である「二次交通」ですが、北陸信越地域においては、その整備等がまだまだ立ち遅れているというのが現状です。しかしながら、このような現状の中でも平成 15 年 7 月 7 日に開港しました『能登空港』については、ふるさとタクシーを導入（図 1 参照）して、能登空港を利用して輪島や和倉温泉等への観光客に大変好評を博しています。能登空港発着の航空機の平均搭乗率も 80%台を維持（平成 16 年 3 月末現在）しており、新たな二次交通の整備やニューサービスの展開により、公共交通機関の新規需要の創出とともに観光振興に大きな成果をあげている好事例と思われます。

图 1

能登空港二次交通の動向(開港11ヶ月合計)
(レンタカーを除く。)

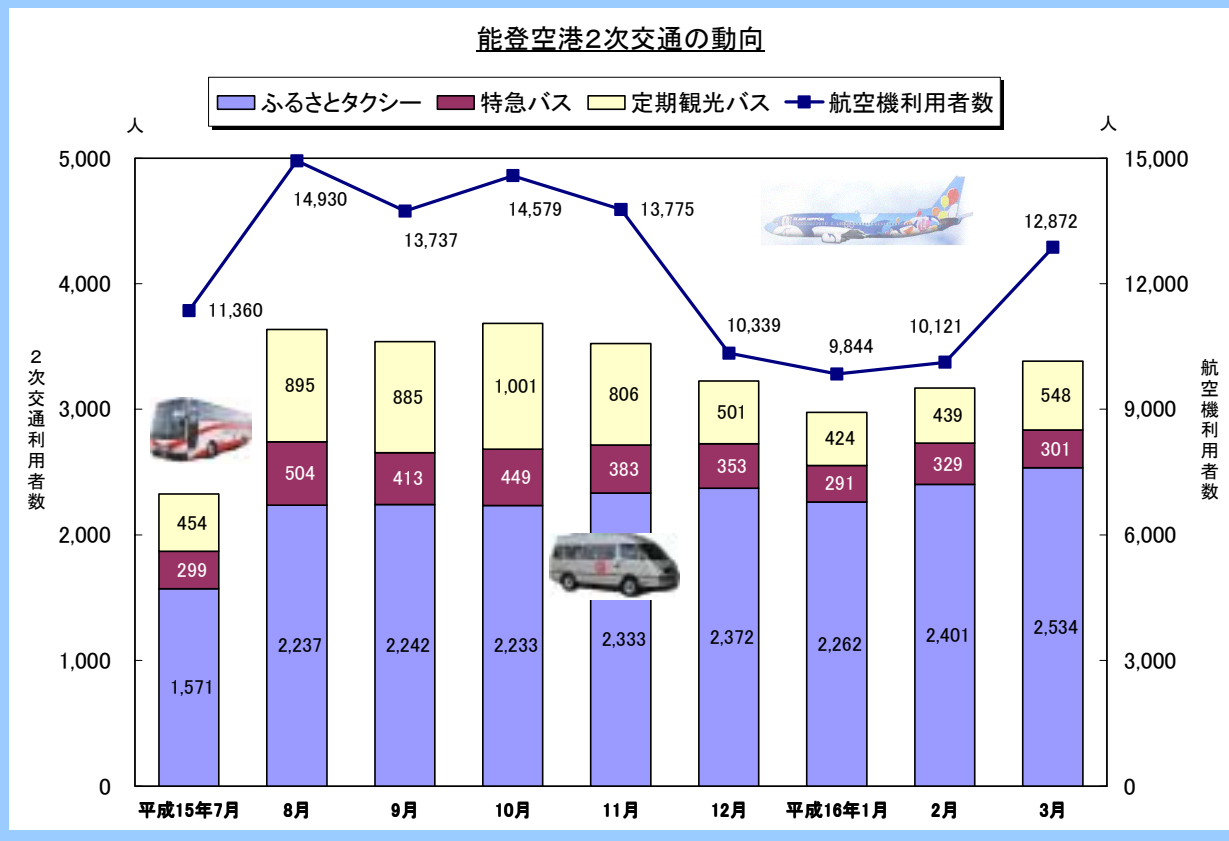
航空機利用者数 約136千人

ふるさとタクシーは、能登空港発着の二次交通全体の68.4%を占め、1日あたり76.7人にのぼっています。これは「ふるさとタクシー」の手軽さと低廉さがうけたことと、首都圏におけるPR活動の成果と考えられています。

「ふるさとタクシー」は、能登空港利用促進施策の一環として石川県が検討し、国土交通省は平成15年度「バス利用促進等総合対策事業」による実証実験として支援を行っています。

「ふるさとタクシー」は、10人乗りのタクシー車両を使用し、乗合方式により運行しているもので、能登空港を中心として5つのルート（方面）があります。

また、定期観光バスや特急バスの利用者も堅調に推移しており、定期観光バスについては、季節に合わせたルートの見直し等、さらなる活性化へ向け検討が進んでいます。



2014年M月N日 曇り

主人公は東京本社勤めが続いています。通例ですと、そろそろ転勤の時期なのですが・・

本部長「やあ、越君、さっき〇〇社の社長がお見えになって、ずいぶんと丁重なお礼を頂いたよ。君が手配してくれた旅行がなかなかご好評だったようだが、どんなアレンジをしたんだい？」

越ひかる「いえ、本部長、そんなすごいことをしたわけではありませんで。」

本部長「君、謙遜することもないじゃないか。現に、先方は『越さんにも、本当にありがとうございましたとお伝えください』とっておられたんだ。」

越ひかる「はあ、そうですか。その・・〇〇社長の奥様が、観劇のお仲間と、北陸信越でおいしいお魚を頂く旅行がしたいとおっしゃられまして、ただ、お仕着せのパックツアーでは面白くないから、全く自分たちだけで動くような内容にして欲しい、ただ、時刻表を見るのはあまり得意でないから、その辺はよろしくとおっしゃられまして。」

本部長「ふんふん、で、具体的には。」

越ひかる「ですから、まず最初に最近発売されたフリーきっぷのご利用をお勧めしました。あれを使いますと、指定エリア内の鉄道やバスの乗り降りが自由ですし、博物館やテーマパークに行った場合には、割引を受けることができます。それに、何よりお値打ちですということをご説明さしあげまして・・」



フリーきっぷの例(会津ぐるっとカード)

資料：会津カード運営協議会

本部長「ああ、あのきっぷは結構好評らしいね。よその地域で同じようなものはないのかという問い合わせもあるらしいからね。」

越ひかる「それから、行ってみたいとおっしゃられていたところについて、全部空港や駅からのアクセス方法を書いたものをお渡ししました。途中で気が変わってルート

を変更されても大丈夫なようにするのにちょっと苦労しましたが。」

本部長「それはご苦労だったね。」

越ひかる「ですが、昔に比べますと、地域全体の二次交通が検索できるようなウェブサイトもできましたし、従来の鉄道やバスに加え、観光タクシーやデマンドバスのような選択肢が大幅に増えましたから、こちらとしてもご案内は随分と楽でした。」



鉄道・バス会社のウェブサイト
資料：富山地方鉄道

本部長「我々の業界も、今ではインターネットなしには何もできんからな。」



携帯電話からの座席予約イメージ
資料：小田急電鉄

越ひかる「あとは・・・そうですね、行程の途中で観光タクシーやデマンドバスの申し込みができるよう、携帯電話から予約する方法をお教えしまして、その辺はだいぶご利用いただけたご様子でしたが。」

本部長「というと？」

越ひかる「じつは、ご旅行中にお電話をいただきまして。何でも雨のために電車が遅れてしまったとか、その辺の遅延情報や、代替ルートを携帯で調べる方法はないかとお尋ねいただいたわけです。」

本部長「ほうほう。」

越ひかる「あのエリアは、二次交通の検索サイトで、各交通機関の遅延情報や混雑状況などが一覧できるようになっていますから、その使い方をご説明差し上げました。」

本部長「で、うまくいったわけだね。」

越ひかる「ええ、お教えした方法をご利用いただき、特段のトラブルもなく全ての旅程を終えられたとお聞きしました。メンバーの中には、以前によその観光地へ行かれたときに、やはり天候による交通機関の運休や遅延があつて、相当にご苦勞をされた方がいらっしゃったそうですが、その方にも今回のご旅行はご満足いただけたようだった、と伺っております。」

本部長「そうだな、これからは、個人旅行向きの商品として、そういう二次交通の充実したところについては、もっと交通情報を提供していかないとならないんだろうな。」

越ひかる「その辺は我々も痛感いたしまして、現在、パソコンや携帯電話からインターネットに接続していただき、お客様番号や現在位置などを入力していただくと、その方にあつたお勧めスポットや、公共交通の時刻表、遅延情報、バスなどの乗り場案内を即座にご提供できるようなシステム作りにかかっているところです。」

本部長「そうか、それはなかなか楽しみなシステムだな。
あー、そんなプロジェクトの最中であつて何だが、実は、君に異動の内示を持ってきたんだよ。」

越ひかる「はあ。」

本部長「喜んでくれたまえ。〇〇社のケースもあるように、君は実にお客様の評判がいい。
その辺を活かして、北陸信越の看板になってもらおうと思つてね。」

越ひかる「といたしますと・・・」

本部長「正式な辞令は来週出るが、君には北陸信越支店長をやってもらうことになった。
おめでとう、栄転だよ。さっきの話にもあつたように、近年二次交通の充実が目覚しいからな。さっきのプロジェクトは、本社と北陸信越支店の共同で進められるようにしておこう。モデルケースとして北陸信越からスタートするのもいいだろう。」

越ひかる「あ、ありがとうございます。」

本部長「君には期待しているよ。今日はお祝いだ。一席設けたいから、夜は体を明けておいてくれたまえ。じゃあ。」

テーマ2

地域内交流を活性化させるため、公共交通の整備はどのような方向を目指すべきか

2004年X月Y日 曇後雪

この年の冬休み、お正月を前に、主人公の子供たちは、金沢に住む従兄弟と一緒に、輪島に住む祖父母を子供たちだけで一足先に訪ねることになりました。

越いぶき「じゃあ、これが切符ね。みのるはちゃんとみずほの分も持ってあげてね。で、タベも説明したけど、車掌さんが来たら、チャンと見せるのよ。それからこれが行き方ね。わかった？」

越みのる「たぶん。大丈夫だよ、お母さん。」

越いぶき「それから、おじいさん、おばあさんにあったら、ちゃんとお挨拶するのよ。みずほもいいわね。お父さん、お母さんは仕事納めが終わったら行くからね。」

<アナウンス> 金沢行き特急北越2号、まもなく発車いたします。ご乗車の方はお乗りになってお待ちください。お見送りの方はホームからお願いいたします。

越みずほ「じゃ、行ってきまーす。」

越いぶき「気をつけるのよ！」

と、みのるとみずほを乗せた特急列車は定刻に新潟駅を発車しました。

越みずほ「お兄ちゃん、このあとどういう風にするの？」

越みのる「えーっと、この電車が金沢に着くのは11時29分だろ。で、金沢駅に着くとこまつ君とわくらちゃんがいるから、一緒にしらさぎ3号に乗って七尾ってところまで行くんだ。お弁当は金沢の伯母さんが用意してくれてるって。それからのと鉄道に乗り換えて・・・穴水まで行って輪島行きのバスに乘換えだって。輪島まで行けば、バスが着くところでおじいちゃんが待っていてくれるはずなんだけど。」

越みずほ「えー、そうすると、(指を折りながら)①1回、2回、3回も乗り換えるの？」

越みのる「ああ。母さんが、これが楽しいからそうしなさいってさ。」

越みずほ「お兄ちゃん、眠いから寝ててもいい？」

越みのる「ああ。金沢に着いたら起こしてやるよ。早起きしたしな。まったく・・・なんでおじいさんの所って、こんなに遠いんだろ。7時間近くかかるんだぞ。」

二人を乗せた電車は、長岡、富山と順調に進み、時刻表どおりに金沢に着きました。金沢では従兄弟のこまつ、わくら兄弟と合流し、別の特急に乗り換ええました。

金澤こまつ「みのる君ってさ、おじいさんの所へ電車で行ったことってある？」

越みのる「ううん、今日が初めて。お母さんはいつも電車で行こうってお父さんに言うんだけど、お父さんは仕事で乗り飽きているし、車のほうが楽だって言うんだ。」

金澤わくら「そうかもしれない。私たちは時々電車で行くんだけど、金沢からだってお尻が痛くなるんだもの、新潟からだったらもっとよね。」

金澤こまつ「おい、わくら、この電車、何か遅くないか？あれ、なんだか外はすごい雪になってきたぞ。」

金澤わくら「あら、ほんと、すごい吹雪。(腕時計と外のキロポストを見ながら) 90・・・100、時速20キロしか出てないわね、特急なのに。」

越みずほ「わくらちゃん、すごいね、計算でそんなことわかるんだ。」

金澤こまつ「こいつ、何かって言うとすぐ計算したがるんだぜ。」

金澤わくら「こまつが計算苦手なだけでしょ。」

<車内アナウンス> えー、お客様にご案内申し上げます。この列車は、ただ今大雪のため、徐行運転を行っております。このため、七尾到着は20分ほど遅れる見込みとなっております。お急ぎのところ申し訳ありませんが・・・

金澤こまつ「えー、どうしよう。次の電車、七尾での乗換えが14分しかないのに。」

金澤わくら「何うろたえてるのよ。②北陸信越の冬は雪が降るから、電車が遅れたりすることもあるのよね。でも、乗り換えるのは各駅停車だから、きっと特急が着くまで待っててくれるわよ。」

越みのる「この間うちのお父さんが仕事で金沢に行ったときに、やっぱり雪で電車がすごく遅れたんだって。だけど乗り継ぎの電車、待っててくれたみたいだよ。」

金澤こまつ「うーん、雪を降らせないようににはできないけど、何とか電車が遅れないようにならないのかな。電車の本数だって少ないしね。」

越みのる「これもお父さんやお母さんから聞いたことだけど、まだ難しいみたいだよ。それに、鉄道なんかの本数が少ないのも、③もともと、富山・石川と新潟、長野はつながりが弱かったからだっていうし。」

特急しらさぎは、25分遅れで七尾に到着しました。乗り換えの列車は、特急との接続を取ってはいましたが、こちらも雪のため大幅に遅れ、4人は45分遅れて何とか穴水までやってきました。ところが。

金澤こまつ「うわー、すごい雪だ。バス、待っててくれてるかな。」

金澤わくら「電車が遅れても、バスまではさすがに待っててくれなかったみたいね。次は・・・。え？あと1時間以上も待つのか？」

越みずほ「お兄ちゃん、あたし、疲れた〜。」

越みのる「大丈夫。駅に戻ったらベンチがあるからさ。ジュースかアイスクリームでもいるか？おい、そんな泣きそうな顔するなよ・・・。あれ、こまつ君たち、どこ行っただろ？おい、こまつくん、わくらちゃん！」

解説①：乗り継ぎ回数、乗り継ぎ時間

図1

図1は、北陸信越地域における特急と在来線の乗り継ぎ状況についてまとめたものです



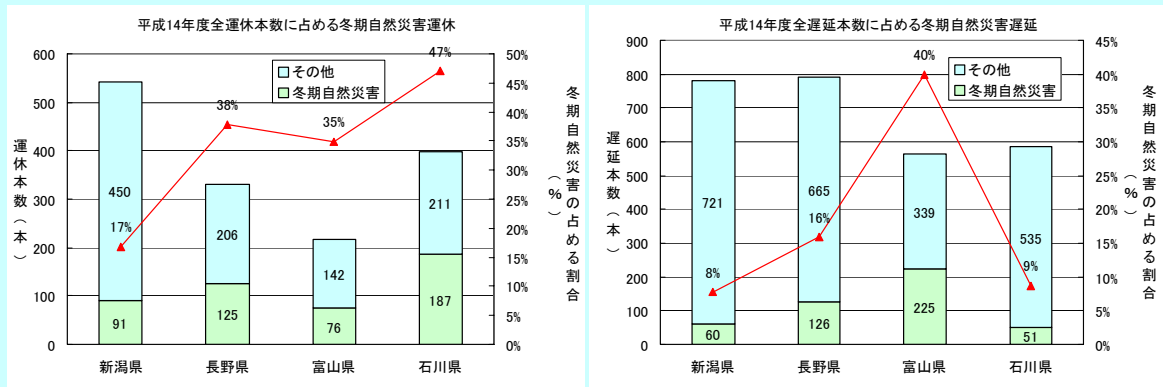
解説②：冬期の運休、遅延

図2

図2は、冬期における北陸信越地域の鉄道の運休・遅延状況をまとめたものです。

冬期における鉄道の運休率・遅延率...鉄道の通営業年次の運休・遅延本数に対する冬期(11～3月期)の運休・遅延本数の割合

- ・平成14年度の鉄道運休本数のうち、冬期自然災害に起因するものは石川県が47%で最も多く、新潟県が17%で最も少ない。
- ・平成14年度の鉄道遅延本数のうち、冬期自然災害に起因するものは富山県が40%で多く、その他の県は、20%未満となっている。



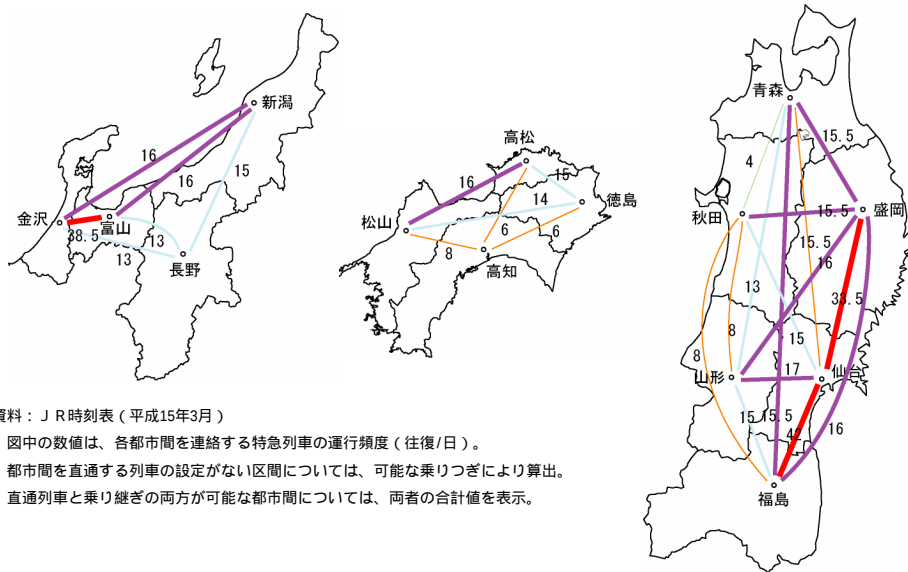
解説③：都市間連絡頻度

図3

図3は、北陸信越地域の県庁所在地間を結ぶ鉄道（特急）の運行頻度をまとめたものです。これを見ると、みのる君の言うように、新潟と金沢、富山のつながりが弱いことがわかります。

地域内の主要都市間移動頻度…地方運輸局の行政管轄区域内における
主要都市間を公共交通で移動する場合
の当該公共交通の便数等

- ・北陸信越地域の移動頻度は、金沢・富山間が際だって高く、新潟と金沢・富山の間が特に低い。
- ・長野と他3県は同程度の頻度である。
- ・地域の比較では、東北・四国と比べ頻度の高さの偏りが強い。



このうち、新潟～富山・金沢間については、直通の特急列車（北越）を使うと5往復/日ですが、右図のように在来線特急と新幹線とを組み合わせることによって、16 往復を確保することができます。

北陸信越地域の移動頻度



金沢～新潟間については、越後湯沢経由のルートを取ることによって、それぞれ目的地での滞在時間を増やすことが可能になることから、ＪＲ西日本では、金沢・富山・糸魚川～新潟間について、複数ルートの選択が可能な商品を開発、提供しています。

金沢～新潟の滞在時間比較



金沢から新潟での滞在時間

(ほくほく線・上越新幹線利用券使用)

金沢からの列車	滞在時間	新潟からの列車
はくたか1号	10時間28分	とき340号
MAXとき307号	(2時間19分増)	はくたか22号

(北越利用)

金沢からの列車	滞在時間	新潟からの列車
北越1号	7時間59分	北越10号

新潟から金沢での滞在時間

(ほくほく線・上越新幹線利用券使用)

新潟からの列車	滞在時間	金沢からの列車
MAXとき400号	8時間00分	北越9号
はくたか7号	(29分増)	

(北越利用)

金沢からの列車	滞在時間	新潟からの列車
北越2号	7時間31分	北越9号

北越⇔新潟間の複数ルートご利用によるフリーケンシーの拡大

特急「北越」

(金沢⇔新潟) 5往復/日 最速3時間34分



特急「はくたか」+新幹線「とき」

(金沢⇔新潟) 11往復/日 最速3時間35分

上越新幹線

5月14日より「はくたか」+「とき」がご利用になれる利用券を新発売

新潟往復割引きっぷ(北越利用)

7,250円

(金沢から片道あたり)

※「北越」利用の通常の運賃・料金
8,280円(1,030円おトク)

+

ほくほく線・上越新幹線利用券
片道2,000円のところ

7月16日まで1,500円

※「はくたか」+「とき」利用の通常の運賃・料金
11,670円(2,920円おトク)

資料：ＪＲ西日本

2014年M月N日 曇り

石川県輪島に住む主人公のお父さんが喜寿を迎えました。そのお祝いにと、主人公一家と、兄一家が根雪の積もる奥能登へと集まってきました。晩の宴席では、おいしいお酒やお料理に、自然と話も弾みます。

越みのる「俺、ここへ来ると今でも10年前の冬休みのことを思い出すんだよ。雪で電車は遅れるし、バスはこないし、おまけに穴水の駅で、みずほは泣き出すし、こまつ君もわくらちゃんもどっかへ行っちゃうしさ。」

金澤こまつ「あははは、あの時は結構大変だったよね。そういえば、みのる君たち、今日も電車で来たんだっけ？」

越みずほ「そうなの。お母さんが、普段はおばあちゃんの介護でいつも車で来ているから、たまには電車に乗りたいたっていうから。」

金澤わくら「おばさん、相変わらず電車が好きなのね。」

越みのる「ああ。だけどびっくりしたよ。北陸新幹線ができたから、昔よりだいぶ早く着けるようになったよね。今日みたいに、新潟から北陸地方に来るのだって、北陸新幹線に接続するまでの信越本線の在来線もずいぶんと便利になったよ。こんな雪が降っていても遅れなくなったしね。」



鉄道の雪対策の例（ほくほく線十日町駅構内）
資料：北越急行

金澤わくら「私もそう思ったわ。でも、実際全体的に公共交通自体が何か便利になったって感じしない？最近。」

越みのる「それぞれ。この間テレビを見てたらさ、2時間ドラマで『魚沼警視事件帳 越後新潟白新線に仕組まれたトリックを暴け！』なんて番組やっててさ、びっくりしちゃった。ああいう複雑な鉄道ダイヤを使った推理ものなんて、東京とかでしか作れないと思ってたからね。変な話、新潟もずいぶん鉄道が便利になったんだなって、改めて思ったわけ。」

金澤こまつ「僕さ、県庁で広報広聴室なんてところにいるじゃない。そうすると、最近結構県民からお礼の投書がくるんだよ。『昔に比べて公共交通が便利になりました。ありがとうございます』ってさ。」

金澤こまつ「だからそうじゃなくって！」

越いぶき「あら、あなたたち、あまり高速バスは使わないのかしら。私はお友達とどこかに遊びに行ったり、長野の父のところに行ったりするときなんかよく使うけど、いろんな路線が増えたから、これも便利よ。バスの到着予定時刻や空席情報を見たり、座席の予約なんかもインターネットや携帯電話でいつでも簡単にできるし・・・。」



◆モバイルチケットとは

☎ 携帯電話で高速バスの予約をしたうえでクレジット決済することにより、チケットレスで高速バスに乗車できるサービスです。もうこれで遠くまで行って乗車券を購入する必要はありません!!
お使いいただけるクレジットカードはJCB、VISA、Masterです。

◆モバイルチケットの購入方法

☎ 携帯電話または、インターネットで、www.j-bus.co.jp/にアクセスしてご予約ください。モバイルチケットは、i-mode、J-sky、ボーダフォンライブ! でご利用いただけます。

>>> [モバイルチケット操作方法\(操作マニュアルをご覧ください\)](#)

◆モバイル乗車券の使用方法



※ご乗車前に携帯電話でチケットが表示できることを確認してください。チケットが表示できるのは予約便始発地発車時刻の50分前からです。

携帯電話を活用したバス乗車券購入システムの例

資料：広島電鉄

越 能登夫「おいおい、お前たち、わしを放って何を勝手な話をしておる。全く、息子どもがわしの仕事をつがんもんだから、わしのろくろを伝えるもんがおらんと思うて、せめて話だけでも伝えようとしておるのに、勝手な話ばかりしおって・・・ブツブツ・・・ヒック！」

テーマ3

日常生活地区内における市民の足を維持していくため、公共交通はどのような方向を目指すべきか

2004年X月Y日 雨

主人公の妻が家事をしているときに、電話がかかってきました。石川の義父からです。

越 能登夫「ああ、いぶきさんか。わしだ。能登夫だ。」

越いぶき「あら、お義父様、どうされたんですか、お電話なんてお珍しい。」

越 能登夫「いや、実はちょっと頼みがあってな。さっき金沢のカガさんにも電話したところなんだが、母さんが骨を折ってね。」

越いぶき「え、交通事故とかではないですよ。」

越 能登夫「うん、ろくろにかけの材木を運んでおったのだから、木っ端につまづいてね。ところが物をもっていたものだから、変に手をかばおうとしたんだろう。それで右足をやってしまったようなんだ。」

越いぶき「それは大変でしたわね。お医者さんとか、どうされているんです。」

越 能登夫「それなんだよ。スズも最初は気丈にも自分で通うと言うて、バスで通院しておったのだから、松葉杖ではどうにも器用に動けんらしく、結局車椅子を借りることになってな。①最近のバスは何とか車椅子でも乗れるようにはなったけど、そういうバス車両はまだ少ないし、年寄りには乗りづろうて、思うように医者にも行けんのだ。わしが車でも運転できればいいんだろうが、あいにくと免許をもつとらんし。役所にも相談してみたんだが、タクシーの助成とかは、要介護認定か障害者認定を受けておらんと貰えんらしくてな。

そこで・・・なんだが、時々こっちへきて、スズの通院を手伝っては貰えんのだろうか。土曜日なら金沢のカガさんにも頼めるんだが、平日は学校で授業があるよって。

飯の支度や洗濯などは、何とか見よう見まねでわしがやっておるが。」

越いぶき「そんなこと。もっと早くにお知らせくださればよかったのに。」

越 能登夫「あれも職人の女房だけあって結構頑固でな。心配をかけるからお前たちに連絡するな、と言い張っておったんだよ。」

越いぶき「そうでしたの。できる限りお手伝いさせていただきますわ。ですけど、お義父様、昔って、もっとバスが走っていませんでしたか？」

越 能登夫「そうさな。昔はもそっと本数も多かったかも知れんな。それに鉄道も走ってたが、お決まりの少子高齢化だ、マイカーの方が便利でバスの利用者はおらんようになるわで、どんどん減っておるわな。」

越いぶき「ご近所の他のお年を召した方はどうしていらっしゃるんですの。」

越 能登夫「さあ・・・バスで病院に通っておられる人もおるけど、娘息子や孫に車で送ってもらっとる人が多いかね。わしら年寄りからすれば、30分は贅沢としても、せめて1時間間隔くらいでバスが走ってもらえると、買い物なんかももうちょっと便利になると思うんだが。そうは言うても、こんな②田舎では鉄道もバスも採算が取れんよって、何かにつけて、やれ廃止だ・・・路線縮小だ・・・という話は聞くが、逆の話はまずないな。」

越いぶき「わかりましたわ。で、お義母様が次に病院へいらっしゃるのはいつですの。」

越 能登夫「お、ちょっと待っておくれよ。（受話器の向こうで）スズ、今度病院へ行くのはいつだ？」

越スズ「(遠くのほうで) 来週の火曜日です。さっきカガさんの時も言いました。」

越 能登夫「うん、すぐ忘れてしまうな。あー、いぶきさん、来週の火曜日だそうだ。」

越いぶき「じゃあ、月曜日の、遅くても夕方にはそちらに着くように行きますわ。それからお義父様、私が行くときくらいは、ご飯の支度やお洗濯なんかもしますから、その辺はお任せくださいね。」

越 能登夫「いろいろと迷惑をかけてすまんことだが、ひとつよろしく頼みます。あー、ひかるにもすまんと言うておいてください。」

越いぶき「うちのことはどうぞご心配なく。では、月曜日に。お義母様に『お大事に』とお伝えください。」

越 能登夫「はい。よく言うておきます。じゃ、ごめんください。」

越いぶき「ごめんください。」

解説①：旅客車両等のバリアフリー化

図1

図1は、北陸信越地域における旅客車両等のバリアフリー化率を示したものです。全国に比べ、バリアフリー化の進捗が遅れています。

旅客車両等バリアフリー化率...乗合バス車両のうち、ノンステップバスの割合

- ・北陸信越地域の乗合バスのバリアフリー化は3.4%と、全国平均の4.5%を下回っている。



疑似体験装具を着けての乗降（体験風景）

資料：神戸市交通局

■乗合バス車両のバリアフリー化

	乗合バス 車両数	ノンステップ バス	同割合
北陸信越	2660	91	3.4%
全国	57992	2623	4.5%

資料：北陸信越運輸局
平成14年4月

■バス車両のバリアフリー化



スロープで
スムーズに
乗車可能！



フラットな車内で
移動もらくらく！

解説②：地方バスに対する助成

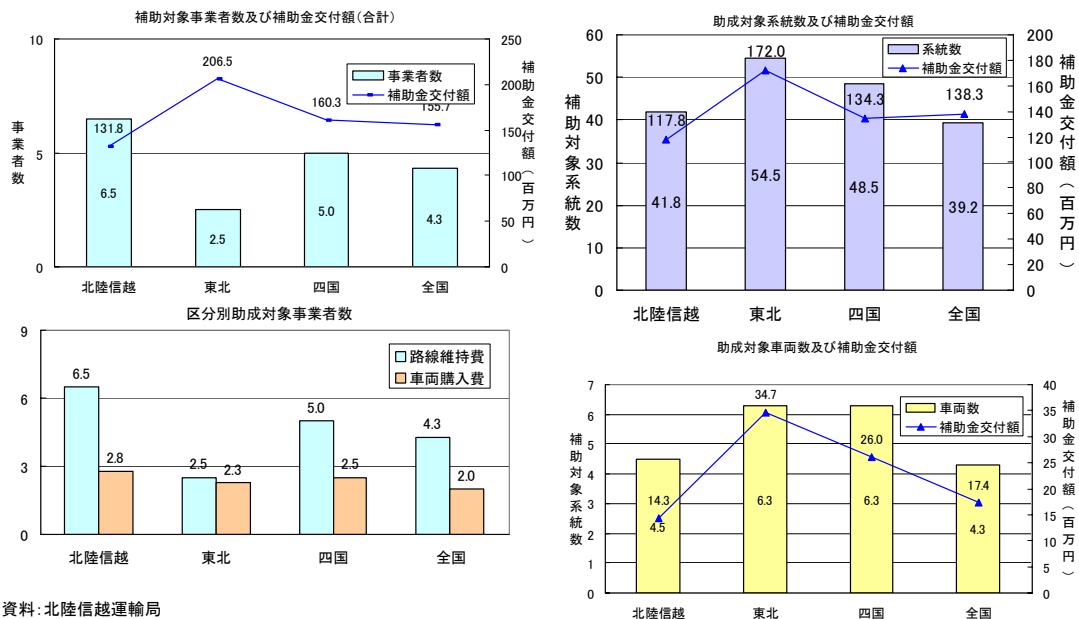
図2

図2は、北陸信越地域における地方バス路線維持費当補助対象事業者数・系統数をまとめたものです。

地方バス路線維持費等補助対象事業者数・系統数…生活交通路線維持に係る維持費補助若しくは車両購入費補助を受け、又は特定指定生活路線に係る運行費補助若しくは車両購入費補助を受けている乗合バス事業者等の数及び運行系統数

・北陸信越地域における地方バスに対する助成は、事業者数では全国平均、東北、四国の中で最も多いが、助成額、対象系統数、車両数はいずれも東北、四国より少ない。
注)各地区とも数値は1県あたりの平均値

全国比較



2014年M月N日 曇り

主人公の母親は、10年前の骨折がもとで、その後車椅子生活となってしまいました。最近、金沢に住む主人公の兄家族も、母親の世話で実家を時々訪ねています。

金澤カガ「そろそろお義母さんの支度をしなきゃ。お義母さん、そろそろ乗合タクシーが来る時間ですよ。わくら、タクシーを申し込んだ時間、9時40分で合っていたわよね。」

金澤わくら「えーと、ちょっと待って。(携帯電話を操作しながら) ええ、合っているわよ。おばあちゃん、車椅子持ってきたから、こっちに移ってね。お母さん、おばあちゃんの足、支えててね。私、肩の方を支えるから。せいのっ・・と。」

越スズ「わくらちゃん、大学院は大丈夫なのかい？」

金澤わくら「ええ、今はちょうど学園祭のシーズンで、授業もないし、研究室もお休みだから大丈夫よ。それより、どう？私の持ってきた鎮痛剤、効いた？おばあちゃん。」

越スズ「すごく楽よ。わくらちゃんが薬剤師さんですものね、長生きはしなきゃ。」

金澤カガ「お義母さん、今日は乗合タクシーにしてみましたけど、病院に行くのはどの方法が一番楽なのかしら。」

越スズ「いまはこんな田舎でも、デマンドバス、コミュニティバス、乗合タクシーといった病院へ行く方法ができたでしょ。タクシーだって、車椅子のまま乗れるワゴン車っていうのかしら。私



福祉タクシーの例

資料：武蔵野市福祉公社

が足の骨を折った10年なんて、

ろうじて車椅子でも乗れるバスが1日に数本走っただけだったから、今とは比べようもないわ。それに、私が病院に行くときには、たいがいお前たちや

いぶきさんが手伝いに来てくれるから、何も文句もないわ。」



デマンドバス運用イメージ

資料：東京都稲城市

金澤わくら「そうね。どこにあっても、誰でも公共交通で移動ができるようになったというのは大事なことよね。」

越スズ「私の学校時代のお友達が、今は佐渡に住んでいるの。最近はずんずん会っていな

いけれど、時々手紙を貰うと、あっちでも近頃は島の中のバスがずいぶんと便利になったみたいなことが書いてあったわよ。それに、どうしても島の暮らしは船に頼らないと仕方がないのだけれど、佐渡を訪れる観光客が少なくなり、一時はずいぶんと船に乗る人も減ったんですって。だけど、そういう島の暮らしも守らなきゃ・・・っていうんで、色々工夫しているそうよ。」



佐渡航路をゆくカーフェリー（おけさ丸）
資料：佐渡汽船

金澤カガ「そうですってね。新潟のひかるさんが旅行のお仕事をされているから、色々そういう話も聞きますけれど、どこの県でも、そのまま放っておいたら地方のバスはどんどん廃止になってしまうから、地元の人々の声も聞きながら、少しでも路線を残せるようにと、デマンドバスや乗合タクシーなどいろいろ工夫しておられるそうですわ。」



路線バスの廃止を機に地域住民が
NPO法人を発足させて運行している路線バス
資料：河北新報

越スズ「そうかい。年寄りには「でまんどばす」だとか、横文字が多くて難しいわ・・・と思うこともあるけど、とにかく便利にしてもらえるのは有難いことだわね。」

＜インターフォン＞ ピンポーン

運転手「おはようございます、越さん。△△乗合タクシーです。お迎えに参りました！」

金澤わくら「あ、おばあちゃん、タクシーが来たわよ、行きましょう。じゃ、お母さん、行ってきます。」

金澤カガ「おばあちゃんのこと、よろしくね。じゃ、お義母さん、お気をつけて。」

運転手「おばあちゃん、おはようございます。おや、今日の付き添いはお孫さんですか。いいですね、立派なお孫さんが大勢いらっしゃって。」

越スズ「ほんに、有難いことです。」

運転手「はい、じゃあおばあちゃん、車に乗せますよ。よいしょっと。えーと、××病院でしたね、いつも通り。今日は、あと途中で中山さんのおじいちゃんと、笹山さんのおばあちゃんをお乗せする予定ですから、よろしくお願いします。では、安全運転で参りますので、シートベルトをお願いいたします！」

金澤カガ「いってらっしゃい！」

～命題Ⅱ～

他の地域に比してもクルマ社会の進展が著しいこの地域の社会の中で、公共交通とそれを補完する交通のあるべき適切な役割分担・連携はどのような方向を目指すべきか。また、『安心・安全・やさしい』交通を実現するために求められる『公共交通を取り巻く環境』とはいかなるものか

テーマ		2004 年（現在）	2014 年（未来）
1	都市部以外における『生活の足』を維持・確保していくために、公共交通とそれを補完する交通はどのような方向を目指すべきか	主人公の妻が、姑の介護の帰りに富山の妹宅に立ち寄る。その日、妹の夫は検診車に乗って中山間地に行っていたのだが、検診車が故障したため、バスで帰ることになっていた。そのような状況を踏まえ、夜、主人公の妻は、妹夫婦と中山間地域における公共交通の便の悪さを嘆く。	主人公の娘が、交通経済論のゼミで地方部における公共交通の現状を発表することになる。その準備のため、祖父母や叔父などに電話、メールをし、発表資料をパワーポイントに取りまとめていく。
2	いわゆる都市部における道路交通混雑や生活環境負荷の増大など、経済社会・日常生活への負担を軽減するとともに、都市部内における公共交通空白地帯を解消するために、公共交通とマイカー交通はどのような方向を目指すべきか	休日の午後、主人公一家はマイカーで市内のショッピングセンターに向かう途中、渋滞に巻き込まれる。ここで、両親が子供たちに公共交通とマイカーの共存の課題や、海外の事例などを語る。	主人公一家は市内で食事をするため、デマンドバスで外出しようとする。バスが来るのを待つ間、公共交通とマイカーをめぐって近年の変化をそれぞれが話す。
3	『安心・安全・やさしい』交通を実現するために求められる『公共交通を取り巻く環境』とはいかなるものか	主人公の妻の実家で、孫たちが鉄道シミュレーションゲームで遊んでいる。孫たちに勝てない祖父。やがて、運転士時代の経験から、公共交通における安全とは何かを孫たちに語り始める。	主人公が依頼を受けていた会社の慰安旅行が、急遽キャンセルに。そこで双方の両親や兄弟、甥、姪も呼んで冬の別所温泉に一族の温泉旅行が実現。吹雪にも遅れない鉄道や、車椅子の母も安心して移動できる交通環境にみな満足、大団円。

なお、上記「2004 年（現在）」及び「2014 年（未来）」については、それぞれ第 3 回北陸信越地方交通審議会において決定された「北陸信越地域のおおむね 10 年後における公共交通のあるべき姿」実現のための課題と施策の方向性について【案】一答申に向けて一」における「主な現状と課題」及び「施策検討の基本的方向性」に基づき、記述している。

テーマ1

都市部以外における『生活の足』を維持・確保していくために、公共交通とそれを補完する交通はどのような方向を目指すべきか

2004年X月Y日 雨

主人公の妻は、石川の義母の通院介助をするため、時々新潟と能登を往復しています。最近はその途中で富山の妹宅に一泊するのが習慣になっています。今日もまた、介助を終えて、夜、妹宅で妹と話しこんでいます。

立山となみ「それで姉さん、石川のお義母さん、具合はどうなの。」

越いぶき「お医者さんの話だと、やっぱり年をとっている分、骨がひつつきにくいらしいのね。それにお義母さん、どうも骨粗しょう症だったみたいで、余計に時間がかかっているの。だからなかなかリハビリにも入れないらしく、ひよっとするとこのままずっと車椅子かもしれないんですって。」

立山となみ「姉さんも大変だ。」

越いぶき「仕方ないわよね。お義父さんも車の免許を持っていらっしゃらないし、田舎だから電車かバスでちょっと病院までって訳にも行かないしね。
ところで、福光さん、今日は宿直なの。」

立山となみ「いいえ。今日はがん検診車に乗って、集団検診で県境の方まで行くって言っていたわ。とっくに帰ってきていい頃なんだけど・・・。」

立山福光「ただいま。」

立山となみ「あら、お帰りなさい。遅かったわね、ちょうど今あなたのことを話してたところよ。くしゃみ出なかった？」

立山福光「内科医としては、くしゃみが出たら噂話とは思わず、まず風邪を疑うね。いやあ、疲れた疲れた。」

立山となみ「そんなに遠いところまで行かれたの？」

立山福光「いや。検診自体は3時には終わったんだ。ところが、検診車がエンコしちゃってさ、JAF呼んだけど、ぜんぜんだめで、結局レントゲンフィルムとカルテだけ持ち出して、みんなで何とか帰ってきたんだよ。」

越いぶき「福光さん、お帰りなさい。またお邪魔してます。大変でしたわね。」

立山福光「やあ、義姉さん、いらっしやい。いやあ、①中山間地域の公共交通がいかに大

変かということが改めてわかりましたよ。義姉さんがいつも石川のお義母さんの通院介助に行かなきゃ行けないのも納得しました。何しろ、鉄道が通っていないから、バスに乗らなきゃいけないのだけれど、これが①すごく本数が少なく、それも終バスがとてつもなく早いんですよ。まさかこんなことになるなんて思ってもいないから、故障がわかったときには時すでに遅し、ですね。結局タクシーを呼んで、駅まで出て、そこから JR 線に乗ろうとしたんですけど、こっちは医師、レントゲン技師、看護師あわせて15人からいるのに、②タクシーが2台しかつかまらないものだから、頼んで役場と駅を往復してもらったんですよ。用事のある先生とかを優先して、僕は後発隊になったものだから、すっかり遅くなっちゃって。」

立山となみ「中山間地域ではどこもみんな同じみたいね。私のピアノの生徒さんで、以前同じように中山間地域に住んでたって子がいるんだけど、仮にバスで富山まで出ようとする、下手したら泊りがけになるっていうのよ。だからどうしてもマイカーに頼らないとだめで、みんなマイカーを使っちゃうから、余計に③鉄道の廃止が進んだり、バスの本数が減っていくんですってね。」

越いぶき「そうそう。規制緩和が実施されたと思ったら、あっという間に④民間のバスは撤退しちゃって、仕方がないから役場がバスを運行しているってところが結構あるのよね。」

立山福光「今日行ったところもバスは村営でしたね。村の中だけならまだいいのかもしれないけれども、もう少し鉄道や幹線バスとの結節のあり方を見直してもらいたいものです。」

越いぶき「利用者が、使いたいときに使いたい手段を申し込めるような交通手段があれば、そういう交通不便地域に住むお年寄りなんかでももう少し楽になるのにね。」

立山福光「オンデマンドの発想ですね。でも、実際、義姉さんの言うとおりに、今後は順次そういう方向に向かっていくんじゃないですかね。そうでないと、利用者も困るし、かといって事業者もいたずらに債務を抱えるわけにも行かないし。義姉さんだって、そういう交通手段が石川のお義母さんのところにもあれば、新潟と石川を往復する回数もだいぶ少なくなるんじゃないですか。」

越いぶき「そうだといいのだけれど、今はまだ夢物語かも知れないわね。」

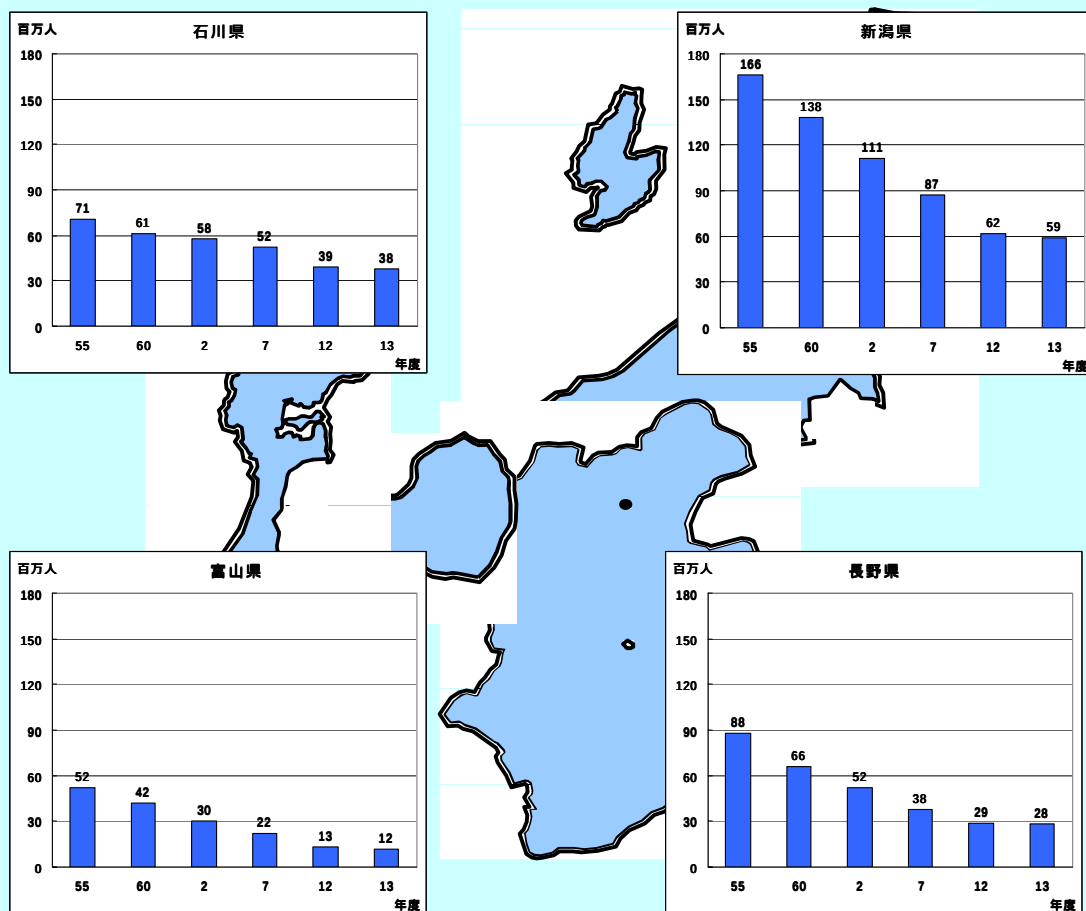
立山となみ「あなた、お風呂が沸いているから、先にお使いになられたら。それともお食事？」

立山福光「まずひと風呂浴びてさっぱりしたいね。じゃあ、すいませんけど、お義姉さん、ちょっと失礼します。」

解説①：バス利用者数

図1

図1は、北陸信越4県における乗合バス乗客数の推移をまとめたものです。年々旅客数は減少しており、これに伴って路線の廃止や便数の削減などが起きています。



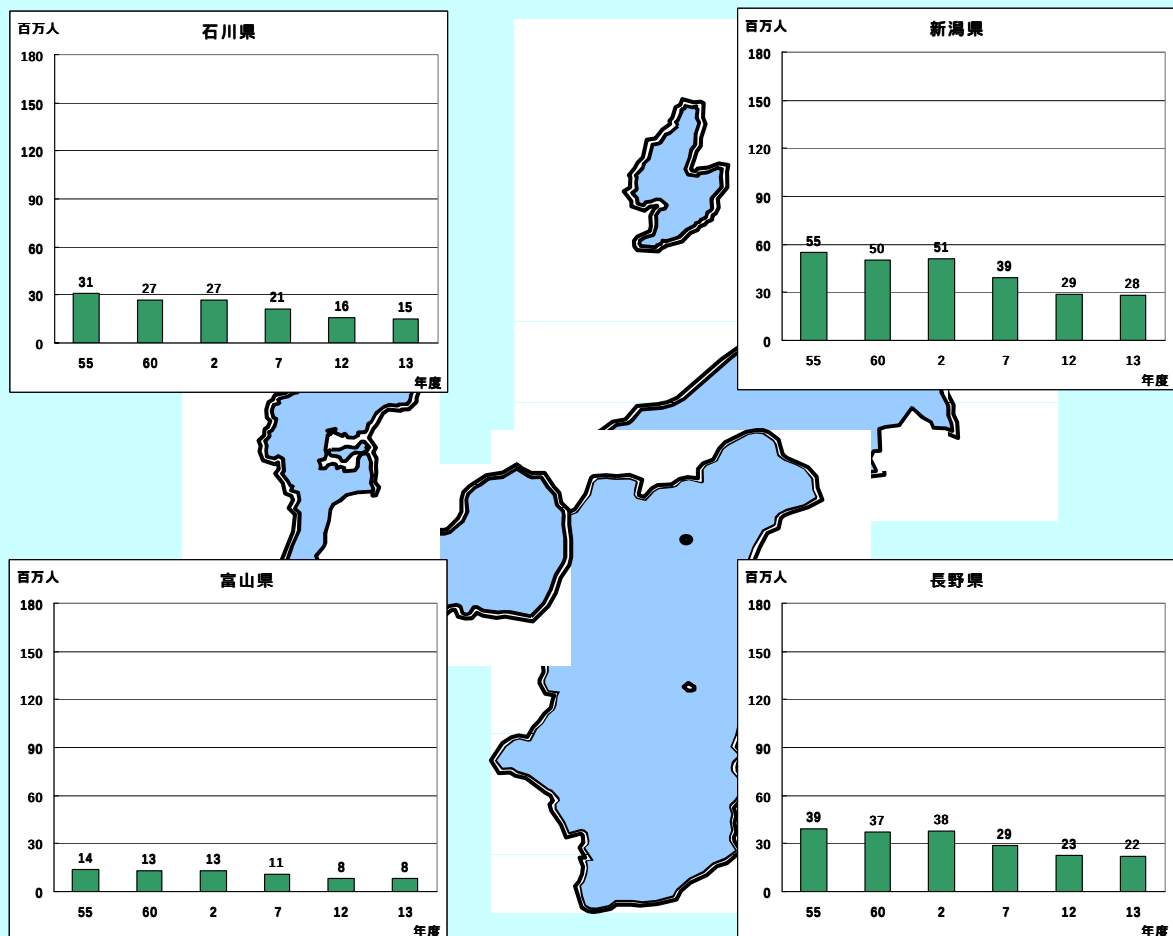
注：相対的に利用者の多い都市部を含む

資料：北陸信越運輸局

解説②：ハイヤー・タクシー利用者数

図2

図2は、北陸信越4県におけるハイヤー・タクシー乗客数の推移をまとめたものです。これについても乗合バスと同様に減少傾向が続いています。



注：相対的に利用者の多い都市部を含む

解説③：鉄道の廃止

図3

北陸信越管内でも、近年で4つの鉄道線が廃止されています。

廃止年月	廃止路線・区間
平成11年 4月	新潟交通（東関屋～月潟）
平成11年10月	蒲原鉄道（五泉～村松）
平成13年 3月	のと鉄道七尾線（穴水～輪島）
平成14年 4月	長野電鉄木島線（信州中野～木島）



のと鉄道七尾線
資料：のと鉄道

解説④：規制緩和に伴う事業者数の変化

図4

以下の表は、北陸信越管内の近年における各公共交通事業者数等の推移です。

民 鉄		【平成12年3月 規制緩和】					
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
鉄道・軌道事業者数(社)		16	14	14	14	13	13
営業総延長キロ(km)		533.9	508.1	508.1	487.7	469.4	469.4
輸送総人員(千人)		55,707	52,503	50,707	48,281	46,707	36,929
乗合バス		【平成14年2月 規制緩和】					
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
事業者数(社)		37	39	39	38	41	43
路線キロ(km)		22,432	21,579	22,226	21,828	22,410	未
輸送総人員(千人)		163,698	153,017	142,836	137,435	157,850	未
タクシー(含ハイヤー)		【平成14年2月 規制緩和】(個人は含まない)					
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
事業者数(社)		449	457	463	461	471	472
走行キロ(千km)		474,162	461,171	441,566	429,855	418,818	未
輸送総人員(千人)		79,707	46,793	72,906	70,457	68,021	未
旅客船		【平成12年10月 規制緩和】					
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
事業者数(社)		36	38	38	37	38	38
航路数		58	62	64	63	66	未
輸送総人員(千人)		3,730	3,703	3,528	3,485	3,348	未

2014年M月N日 曇り

主人公の娘は、大学で交通経済論のゼミに所属しています。彼女にゼミ発表の順番が回ってきました。テーマは「地方部における公共交通の現状について」です。

この課題を効率よくこなすため、祖父母に電話をしたり、従兄弟にメールを出したりして情報収集を行い、発表資料にまとめていきます。

越みずほ「あ、金沢のわくらちゃんからメールが入ってる。えっと・・・石川では・・・と。へえ、普通の路線バスがスクールバスや福祉バスの機能も持つようになって、児童・生徒は生徒手帳を見せれば無料で、お年よりは福祉手帳を持っていれば一律100円で乗れるバスができました、だって。なるほど、『従来型乗合バスシステムからの脱却』って感じがしら。ラッキー、写真が添付してある。じゃあこれでスライドを一枚つくって・・・と。

それから、タベ長野のおじいちゃんに聞いた話を入れないとね。メモは・・・と。自治体がNPOと連携し、自家用車を使った有償輸送が、一部の中山間地域で始まっている、と。しまった！自治体の名前、聞きそびれちゃった。また電話して聞かなきゃ。

あと、石川のおじいちゃんのところへ行ったときの写真があったっけ。あそこの乗合タクシーやデマンドバスを入れないとね。

『デマンド型交通など利用者ニーズを重視した新しい輸送形態』と。そう言えば、デマンド型交通にITSの技術を活用するって話があったわね。あれ、何の本に出てたっけかな・・・」



巡回バスとデマンドタクシーの併用
資料：広報しお平成15年3月号（石川県志雄町）



構造改革特区におけるNPOの有償輸送サービス（岡山県）
資料：構造改革特別区域推進本部



越いぶき「<トントン>みずほ、お茶でもどう？」

越みずほ「お母さん、ありがとう、いいところに来てくれて。確かお母さん、地域交通の何とかっていう会議に入っていたわよね。」

越いぶき「ああ、市民公募で応募して委員になったやつね。それがどうしたの。」

越みずほ「その具体的な話をちょっと教えて。」

越いぶき「ええ、いいわ。これまでの交通計画では、どうしても行政の意向や企業の思惑が優先してしまって、住民のニーズというのが無視されたり、なかなか反映されなかったのよね。それではいけないということで、最近はこの県でも、交通計画を作るときには、計画策定段階から素案をホームページで公表したり、アンケートしたりして、幅広く住民や利用者の意見を取り入れることになったの。そういう意見を見ていくと、実際の利用者が何を考えているかが良くわかるのよね。で、そういう市民ニーズをできる限り計画に反映させて、市民が使いやすいと思えるような公共交通を作っていきたいというのが狙いのなの。」



交通計画策定への市民参加
資料：名古屋市（なごや交通ワークショップ）

越みずほ「なるほど、さすがはお母さん。」

越いぶき「地方部における公共交通の現状っていつてたっけ、竹岡先生のゼミの課題。」

越みずほ「あれ、お母さん、竹岡先生知っているんだ。」

越いぶき「さっきの委員会にアドバイザーとして参加してくださっているわ。」

みずほ、そういう話だと、鉄道の維持・活用のおとも入れておかないとだめよ。」

越みずほ「何かいい話しあるの？」

越いぶき「そうね。地方の鉄道も、バスなどと同じように悩みを抱えているから、お客さんが離れていかないように色々な工夫が必要になってきているのよね。だから、少しでもお客さんが気持ちよく乗ってもらえるようにしたり、もちろん車両更新に合わせてスピードアップを図ったり。それから、単線区間ではすれ違いができる駅を増やして、少しでも本数を増やせるようにしたり。あとは、事故や天候でなるべく遅れや運休が出ないような地上施設整備と人員配置、そんなところか

な。」

越みずほ「＜パチパチ＞お母さん、すごーい。私のかわりにゼミで発表しない？」

越いぶき「何を馬鹿なことを言っているの。あなたの勉強でしょ。それと、発表が終わったら、おじいさんやおじさんたちにちゃんとお礼の手紙を書くのよ。」

越みずほ「はい。」

越いぶき「じゃあ、お茶が冷めないうちにいらっしゃい。」

テーマ2

いわゆる都市部における道路交通混雑や生活環境負荷の増大など、経済社会・日常生活への負担を軽減するとともに、都市部内における公共交通空白地帯を解消するために、公共交通とマイカー交通はどのような方向を目指すべきか

2004年X月Y日 雨

ある日曜日、主人公一家は買い物のため、マイカーで新潟市内のショッピングセンターへ向かっているところです。

越ひかる「やれやれ、また赤信号だ。相変わらずこの道は混むね。」

越みのる「どうして道路って、いつもこんなに混雑するの。」

越いぶき「それはね、バスや電車を使うよりも、マイカーを使ったほうが便利だからといって、①みんながどんどんマイカーを使うようになって、道路がさばける車の量より、実際に走ってくる車の量のほうが多くなってしまいうからなの。」

越みずほ「みんなが同じ時間に出かけるからいけないんじゃないの。人と時間をずらせばいいのに。」

越ひかる「うん、それはある意味では正しいね。だけど、例えば買い物に行こうとしたり、会社に行こうとしたりする時間は、誰でもほとんど一緒だよ。だから、時間をずらそうと思っても、なかなか難しいんだよ。」

越みのる「みんなバスに乗ればいいのに。」

越いぶき「さっきも言ったけど、みんながマイカーを使うようになると、今日みたいに道路が混雑するでしょう。そうすると、②バスも渋滞の中を走らなければいけないから、どうしても時刻表どおりには進めなくなるのね。」

越ひかる「そうそう。バスだと、目的地に何時につけるかわからないんだよ。これを難しい言葉では『定時性が確保しにくい』って言うんだけど。」

越みのる「だからお父さんも会社には車で行くんだ！」

越ひかる「うん、それもひとつの理由だけど、もうひとつ、家の近所はバスの本数が少なく、バスだと不便なんだよ。」

越いぶき「そうなのよねえ。お父さんとお母さん、今の家を選ぶときに、新しい住宅地で、

環境もいいからっていわれて決めたのだけど、バスがなかなか走らなくなったわね。」

越ひかる「それに、今でも終バスが早いだろ。だけど、お父さん、残業が多いから、バスではお家に帰れないんだよ。あとはどうだろうね、お父さんの会社でも、ラッシュ時は電車やバスだと座れないとか、駅員なんかの接客態度が悪いから、といってマイカーを使っている人もいるよ。」

越みずほ「ふーん、そうなんだ。でも、みんなマイカーを使って、それで便利だったらいんじゃないの。」

越ひかる「そうとばかりは言えないよ。こうやって③マイカーがどんどん増えて渋滞も増えると、実はみんなすごい損をしているんだよ。」

越みのる「損？」

越ひかる「例えば、家からショッピングセンターまで、道が空いていれば15分で着くだろう。だけど今日みたいに混雑するときは、40分はかかるよね。そうすると、僕たちは25分も損をしていることになるね。これが家族4人だから、この混雑のせいだけで、我が家は100分も損することになるんだよ。」

それから、朝お父さんが会社に行くには、道が空いていれば20分で着くのに、朝だとどうしても1時間はかかってしまうんだ。だから、お父さんは毎日40分も損をしている。ちょっと難しいけど、お父さんたち一般的な社会人の場合、1分あたりにどれだけ仕事をできるかを金に換算すると、50円位と言われているんだね。だから、毎日40分損すると、これは2,000円の損ということになるね。

損をするのはお父さんだけではなく、お父さんと同じように車で通勤する人はみんな損をすることになるだろう。そうすると、1年間で、何億円というお金が消えていくのと同じことになるんだよ。難しい言葉では『渋滞損失』って言うんだけど。」

越みずほ「渋滞だけで何億も？だったら道路を増やせばいいんじゃないの？」

越ひかる「そうできればいいんだろうけど、道路を作るには時間もお金もすごくかかるんだ。そうすると、お父さんが働いているうちには渋滞は減らないな。」

越いぶき「そうよ。それに、道路を増やしたとしても、車はどうしても排気ガスが出るでしょう。④車の数が多いと、それだけ排気ガスの量も増えるから、空気がどうしても汚れてしまうの。」

越みずほ「そっか、さっきはみんなマイカーを使えば良いって言ったけど、バスとか使ったほうがいいんだ。」

越ひかる「そうだねえ。アメリカやヨーロッパでも同じようなことが起きているんだけど、1990年代前半頃からは、『なるべくみんなバスや電車のような公共交通を使いましょう』っていう運動が盛んになって、そのために⑤LRTという新しい路面電車が整備されたりして、ずいぶん道路の混雑が緩和されたそうだよ。」

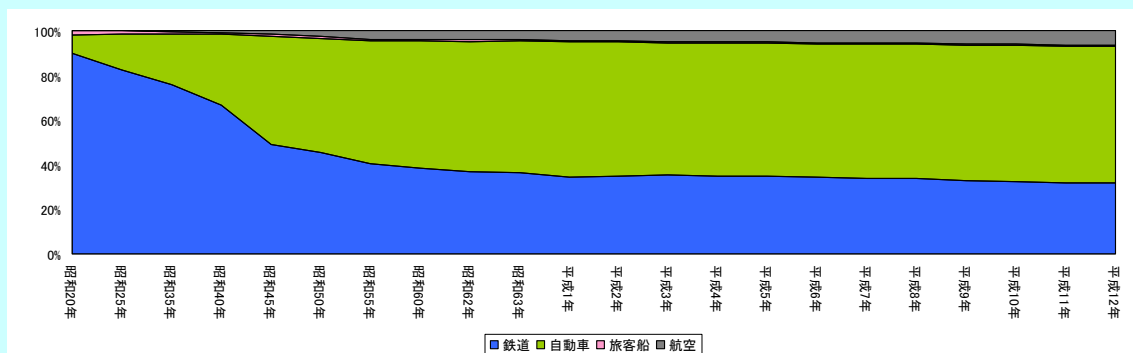
越いぶき「日本でもそんな風になる時が来るのかしら。いいけど、早くしないとタイムサービス、終わっちゃうわよ！」

越ひかる「だって、さっきからぜんぜん前に進めないんだよ・・・」

解説①：自動車の利用割合

図1 国内旅客輸送機関分担率の推移（人キロベース）

図1は、旅客輸送の機関分担率の推移をまとめたものです。かつては鉄道が主であったものが順次自動車に移行し、現在は自動車交通がもっとも多くなっていることがわかります。また、北陸管内は他地域に比べて公共交通の分担率が低くなっています。

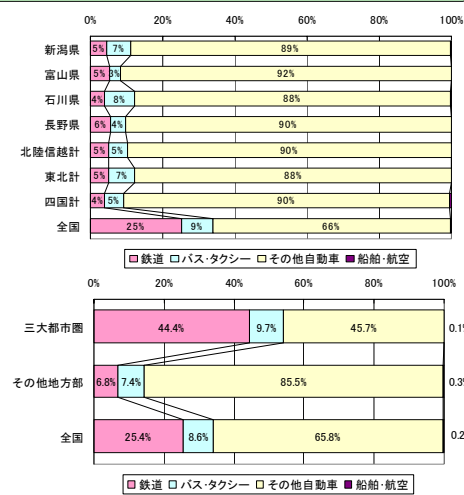


交通機関分担率...旅客に関するマイカーを含む交通機関の分担率

- ・北陸信越地域内流動における交通機関分担率は、鉄道4.9%、バス・タクシー5.4%、船舶・航空0.1%に止まっており、全国平均を大きく下回っている。特に鉄道は1/5以下と低い。
- ・東北・四国との比較では、鉄道、バス・タクシーともに中位であるが、大きな差はない。

	鉄道	バス・タクシー	その他自動車	船舶・航空
新潟県	4.5%	6.5%	88.8%	0.2%
富山県	5.3%	3.1%	91.5%	0.1%
石川県	3.9%	8.2%	87.8%	0.2%
長野県	5.6%	4.1%	90.3%	0.0%
北陸信越計	4.9%	5.4%	89.6%	0.1%
青森県	2.2%	10.0%	87.6%	0.2%
岩手県	3.4%	6.6%	90.0%	0.1%
宮城県	10.7%	8.3%	80.8%	0.3%
秋田県	3.2%	6.4%	90.2%	0.1%
山形県	2.7%	4.0%	93.2%	0.1%
福島県	4.2%	6.6%	89.1%	0.0%
東北計	5.1%	7.2%	87.5%	0.1%
宮城県除く計	3.0%	6.9%	90.1%	0.0%
徳島県	2.9%	5.5%	91.3%	0.3%
香川県	5.7%	3.5%	90.2%	0.6%
愛媛県	3.8%	5.8%	89.7%	0.7%
高知県	3.0%	6.1%	90.7%	0.3%
四国計	4.0%	5.2%	90.3%	0.5%
地方部計	6.8%	7.4%	85.5%	0.3%
三大都市圏計	44.4%	9.7%	45.7%	0.1%
全国	25.4%	8.6%	65.8%	0.2%

※バスは乗合バスのみをバス・タクシーに計上している



資料：平成12年度旅客地域流動調査

解説②：朝夕の自動車走行速度

図2

図2は、朝夕の人口集中地区における自動車走行速度をまとめたものです。

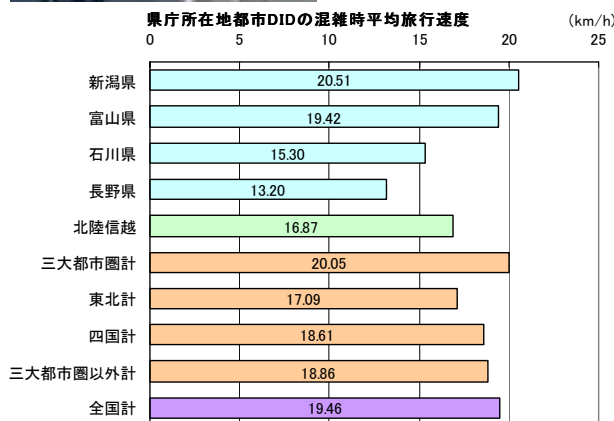
朝夕のDID地区の自動車走行速度... 県庁所在都市の人口集中地区における朝(07:00-08:00)及び夕(17:00-18:00)の自動車の平均の走行速度

1. 全国比較



- ・ 県庁所在都市の混雑時平均旅行速度を見ると、新潟は全国10位の水準であり、全国平均を上回っている。
- ・ しかし、石川、長野の水準が悪いことから、北陸信越地域は、東北、四国に比べても低い水準にある。
- ・ 全国1位は兵庫(35.3km/h)、最下位は沖縄(12.29km/h)である。

県庁所在地混雑時平均旅行速度



県庁所在地	旅行速度	順位
新潟県	20.51	10
富山県	19.42	19
石川県	15.30	43
長野県	13.20	46
北陸信越	16.87	
埼玉県	21.84	21
千葉県	26.92	2
東京都	16.31	39
神奈川県	24.69	3
愛知県	18.57	28
京都府	17.94	31
大阪府	18.79	26
兵庫県	33.40	1
三大都市圏計	18.83	
北海道	20.27	15
青森県	19.72	18
岩手県	15.00	44
宮城県	15.90	42
秋田県	17.20	34
山形県	18.38	30
福島県	18.58	27
東北計	17.09	
徳島県	16.84	36
香川県	18.94	25
愛媛県	20.78	8
高知県	16.86	35
四国計	18.61	

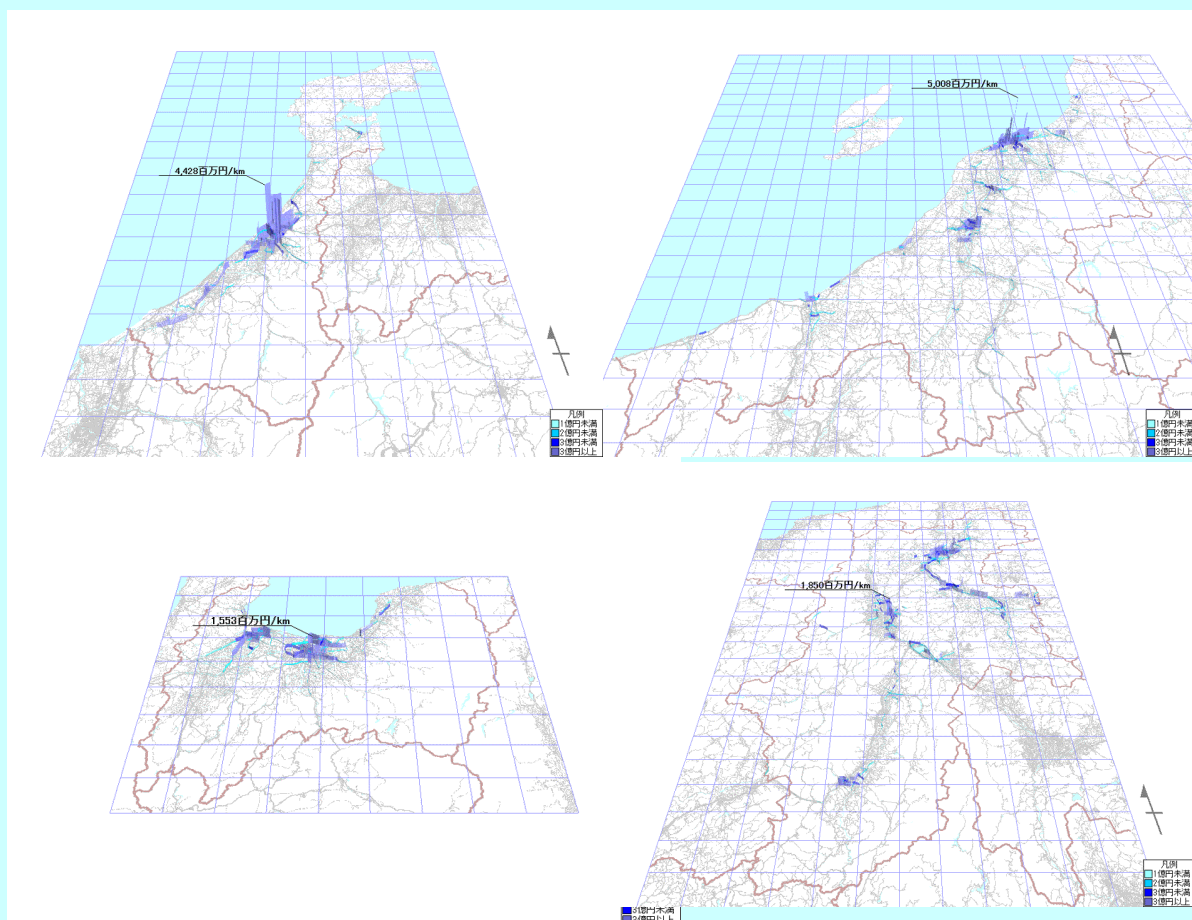
県庁所在地	旅行速度	順位
茨城県	19.02	23
栃木県	17.56	33
群馬県	19.39	20
埼玉県	20.54	9
山梨県	15.91	41
岐阜県	21.97	5
静岡県	21.43	23
三重県	17.64	32
滋賀県	21.33	17
奈良県	14.52	45
和歌山県	20.10	16
鳥取県	16.23	40
島根県	23.03	4
岡山県	19.07	22
広島県	21.09	7
山口県	20.40	13
福岡県	17.53	38
佐賀県	20.35	14
長崎県	20.45	11
熊本県	18.41	29
大分県	21.81	6
宮崎県	20.43	12
鹿児島県	16.82	37
沖縄県	12.29	47
その他計	19.23	
三大都市圏以外計	18.86	
全国計	19.46	

資料：平成11年度道路交通センサス

解説③：渋滞損失

図3 北陸信越4県の渋滞損失額

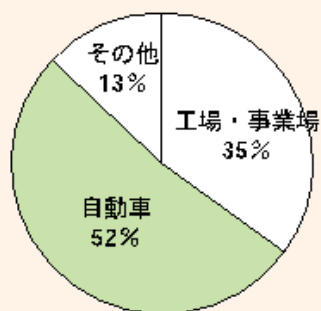
図3は北陸信越4県の渋滞損失額を図化したものです。これを見ると、都市部を中心に損失額が大きくなっていることがわかります。



資料：国土交通省道路局

解説④：NO_x発生源別排出量割合

図4 大気汚染の原因となるNO_xの発生源は、その半分以上が自動車から排出される排気ガスです。

[NO_x発生源別排出量割合]

資料：自動車 NO_x・PM 法の手引き(環境省)

解説⑤：LRTなどの新しい交通システム

図5 欧米では、1990年代以降、LRT（Light Rail Transit）と呼ばれる新しい路面電車などの復活整備が進み、都市部における渋滞緩和に役立っています。



LRT 導入前のストラスブール市街地



LRT 導入後のストラスブール市街地

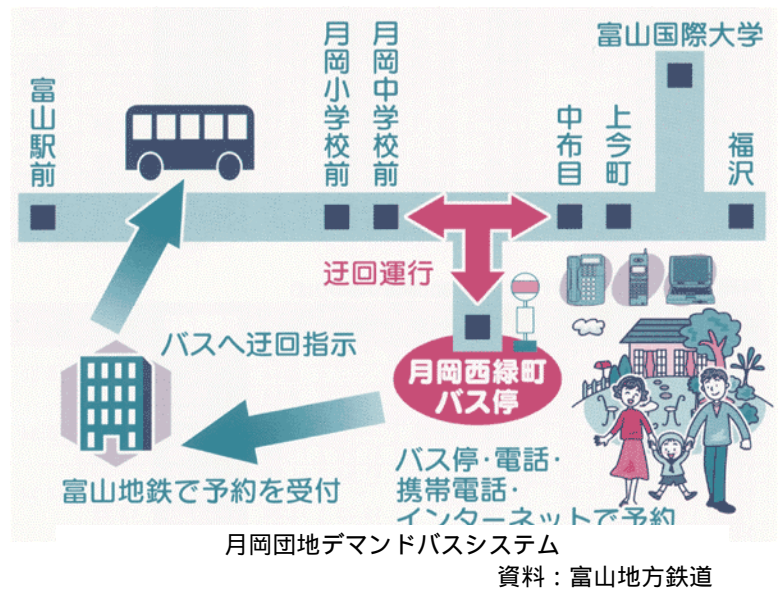
資料：The Strasbourg Urban Community

2014年M月N日 曇り

10年前と同じようなある日曜日、主人公一家は、久しぶりに外で夕食をとるために、外出をするところです。ただし、今度はマイカーではなく、バスで外出です。

越いぶき「デマンドバス、申し込んだから、20分後にはバスが来るわよ。」

越ひかる「いやあ、10年前には、繁華街までバスで出かけるなんて考えられなかったね。それも、こっちが乗りたいときにバス停まで来てくれるようになったのだから、ずいぶんと時代も変わったものだ。」



基幹バスシステム

資料：名古屋市交通局



新しいバスシステム

資料：大阪市交通局

越みのる「学生のとくに、名古屋や大阪へ旅行に行った時には、先進的なバス路線が整備されていて、結構便利だと思ったけど、今では新潟でも同じようなバスが走っているからね。」

越みずほ「お友達と会うときとか、私もバスによく乗るけど、今はほとんど遅れないわよね。」

越いぶき「私も、普段のお買い物をバスで行くようになるなんて、思わなかったわ。バス専用レーンのカラー舗装がされたり、路上駐車取締りがずいぶんと厳しくなったということも影響しているのじゃないかな。」

越ひかる「そうだね。僕も昔は通勤で苦労をしたけれど、今は〇〇駅まで車で行って、そのパーク・アンド・ライド駐車場に車を止めて、そこからJRだからね。会社まで全部で20分、混雑知らずだよ。JRも昔は平均30分間隔くらいだったけど、いまではみんなが利用するから、朝は10～15分間隔になって時刻表をあまり気にせず乗れるようになった。車両も増えたしね。」



パークアンドライド駐車場の例
(新潟県新発田市)

越みのる「金沢のおじさんが言っていたけど、金沢でも、バスがずいぶん便利になったんだってね。」

越ひかる「ああ、あそこでは、以前からマイカー規制を進めていたからな。よその町では、さらに進めて、平日の日中は市街地へのマイカー乗り入れにお金がかかるようにしているところもあるそうだな。」



シンガポールのロードプライシングガントリー

資料：東京都

越みずほ「ロードプライシング制度よね。この間経済学の講義で聞いたの。あと、富山のおばさんも言っていたけど、あっちでも、平日はショッピングセンターの駐車場に車を止めて、そこからバスに乗り換える人が増えたんですってね。」

越ひかる「マイカーの利用も適材適所にとってことだな。とにかく普段、仕事中に街中を移動していても、本当に車が減ったと思うよ。父さんなんかも、仕事で車を使うときは、カーシェアリング制度を使っているんだよ。」

越いぶき「あら、それってなあに。」

越ひかる「んー、わかりやすく言えば、車の共同所有かな。事前に登録が必要なんだけど、利用したい日時をインターネットから申し込めば、その時間だけ、自



カーシェアリングコントローラーとICカードキー

資料：交通エコロジーモビリティ財団

分の車のように使えるんだ。会社としては、駐車場代みたいな所定経費がずいぶん安く済むようになったし、それに電気自動車だから環境にもやさしいしな。

変わったといえば、信濃川を走る水上バスも便利らしいぞ。お父さんの部下には、あのウォーターシャトルを使って通勤しているのが何人かいるが、やはり渋滞知らずで、おまけに水の上を進むから、朝から気分がいいそうだ。」



信濃川ウォーターシャトル
資料：北陸信越運輸局

越みのる「僕も2～3回乗ったよ。船着場でのバスの乗り継ぎも簡単だし、結構便利だよ。」

主人公の携帯電話にメールが入りました。石川に住む主人公のお父さんからです。

越ひかる「お、親父からメールだ。コミュニティバスで出かけるところだそうだ。写真がついている、お袋も一緒みたいだな。」

越いぶき「お母さんも車椅子生活になって、大変かと思っていたけど、あのバス、車椅子でも簡単に乗れて便利なようね。」



金沢ふらっとバスの車椅子用ステップ
資料：北陸信越運輸局

越みずほ「大学へ行くバスもそうよ。今は車椅子で乗れないバスなんてないんじゃないかしら。それに、駅前の電車からバスの乗り継ぎもずいぶんと改善されたから、昔みたいにバスは面倒なんて思わなくなったわ。」

越ひかる「さてと、そろそろバスの時間だ。出かけるでしょう。」

テーマ3

『安心・安全・やさしい』交通を実現するために求められる『公共交通を取り巻く環境』とはいかなるものか

2004年X月Y日 雨

長野に住む主人公の妻の実家では、元鉄道運転士の祖父と、孫たちが鉄道運転シミュレーションゲームに興じています。ところが、実際の運転とゲームでは勝手が違うのか、祖父はうまく操作ができません。

＜ゲーム音＞電車は急に、止まれませーん！

長野善光「あーあ、またやってしもうた。んー、どうにも思うように動いてくれん。ちとマスコン※が軽すぎやせんか。」

※マスコン：マスターコントロール（主幹制御器）の略。電車の運転制御装置。近年では、これを模したコンピュータゲーム等が発売され、人気となっています。



電車運転シミュレータの運転台

資料：交通文化振興財団

立山大門「おじいちゃん、画面の数字を見ていないんだもん。それじゃあ止まらないよ。」

立山ひみ「そうそう。言い訳よね。おじいちゃん、ほんとに電車の運転してたの？」

長野善光「（ちょっとむっとしながら）ばかもん。わしは40年間無事故で、表彰だってされとるんじゃよ。」

越いぶき「お父さん、孫相手に何をむきになっているの。それよりもゲームと実際の違いでも話してあげたら。」

長野善光「ふむ・・・そうじゃな。」

越みのる「えー、ゲームと本物って、そんなに違うの。スピードと停止位置までの距離を見て、マスコンを操作すればいいんじゃないの？」

長野善光「全く別じゃよ。第一、本物の電車は停止位置までの距離なぞどこにも出てはらん。それに、電車の止まり方は、その日の天気や、お客さんの乗り具合に応じて、微妙に違ってくるでの。それに、本当の運転士は、ただ確実に電車を動かせば良いだけでのうて、お客さんを安全に目的地までお連れするという、崇高なる使命があるんじゃな。うん。」

立山ひみ「安全って、そんなに大事なことなの？①電車って、普通にしてたって安全じゃん？」

長野善光「そんなことはないぞ。例えば②踏み切りで立ち往生した車があって、それに気づかずに電車が走ったらどうなる？大事故じゃろ。それから、近道をしようとしたり、踏み切りでまだ電車は来ないだろうと思って線路内に入ってくる人が時々おる。これも電車が引っ掛けたら、その人はひとたまりもない。この辺だと、とくに農繁期には、田畑に出ている爺さん、婆さんが結構線路内に立ち入ってくるから、警笛を鳴らさんといかんのじゃ。また、昔は鉄道も時間に正確じゃったが、最近の若いもんは、駆け込み乗車だの何だのと、電車が遅れる原因をやたらと作るからな。それから・・・③冬場は雪が怖いな。もちろんラッセル車が入って除雪はしてくれるが、雪は凍るからな。じゃから、転轍機などの大切なところは、一晩中火を当てて暖めて、凍らないように番をする人もおるんじゃ。」

立山大門「じゃあその人、寝れないね。」

長野善光「もちろん交代はするがな。あとは④雪崩、落石が怖い。そういう危険のあるようなところは、スノーシェッド、ロックシェッド※といって、雪崩や落石があっても電車が巻き込まれんようにしておるんだが、そういう施設のないところで事故が起きる可能性は当然あるでの。つまり・・・運転士は、電車の進む先で起きるあらゆる可能性に常に気を配りながら運転せんとならんのじゃ。それに、事故は鉄道だけじゃないぞ。去年じゃったかな・・・ほれ、ロープウェイの事故があったじゃろ。とにかく人のすることじゃ、絶対安全なんてことはありえんからな。」

※スノーシェッド、ロックシェッド：道路、鉄道などに屋根を設け、その屋根を滑り台として雪崩や落石を通道させてしまうことを目的とした構造物のことをいい、主に雪対策で設置されるものをスノーシェッド、落石対策で設置されるものをロックシェッドといいます。これにより、走行車両、歩行者などを雪崩、落石の被害から守るとともに、雪や石の堆積を防ぐことができます。

越いぶき「そうね。鉄道、バス、タクシー、船・・・公共の乗り物っていろいろあるけれど、どれでも同じように、いつも誰でもが安心して乗れるように、そこで働く人たちは細心の注意を払っているってことを忘れないでね、あなたたち。」

越みのる「そっか・・・やっぱりゲームはゲームなんだね。お母さん、今、安心して言ったけど、安全と安心して、何が違うの？」

越いぶき「うーん、ちょっと難しいけど、安全て言うのは、例えばさっきおじいちゃんが言っていたみたいに、事故や運休が起きないような対策をすることね。それに対して、安心というのは・・・そうね、公共の乗り物を使う人が、とくに苦勞をしないですむってことかしら・・・」

立山大門「???わかんない。」

越いぶき「例えば・・・お体の弱ったお年寄りには駅の階段や、バスの乗り降りが大変だっているのは分かるわよね。そんなお年寄りのために、⑤駅にエレベーターやエスカレーターをつけてあげたり、電車やバスの床から段差をなくしてあげると、ちょっとほっとするでしょ。こういうのをバリアフリーって言うんだけど、そうしてあげることで、お年寄りや体の不自由な方の苦労が少しでも減れば、それだけ安心してその乗り物を使うことができるわよね。」

越みずほ「なんとなくわかる気がする。」

長野善光「じゃから、公共の乗り物を動かすと言うことは、今お母さんも言うておったように、安全、安心ということを常に意識せにやならんということじゃ。あとはやさしい、というのもあるぞ。」

立山ひみ「それはどういうこと？」

長野善光「みんなが自家用車を使うと、車の排気ガスはどんどん自然を壊していくんじゃ。ところが、⑥公共の乗り物は、自家用車に比べると、そういう・・・環境負荷というんじゃが、自然への影響が小さいんじゃ。」

越みのる「よく聞く『地球にやさしい』とかいうときの“やさしい”だね、おじいちゃん。」

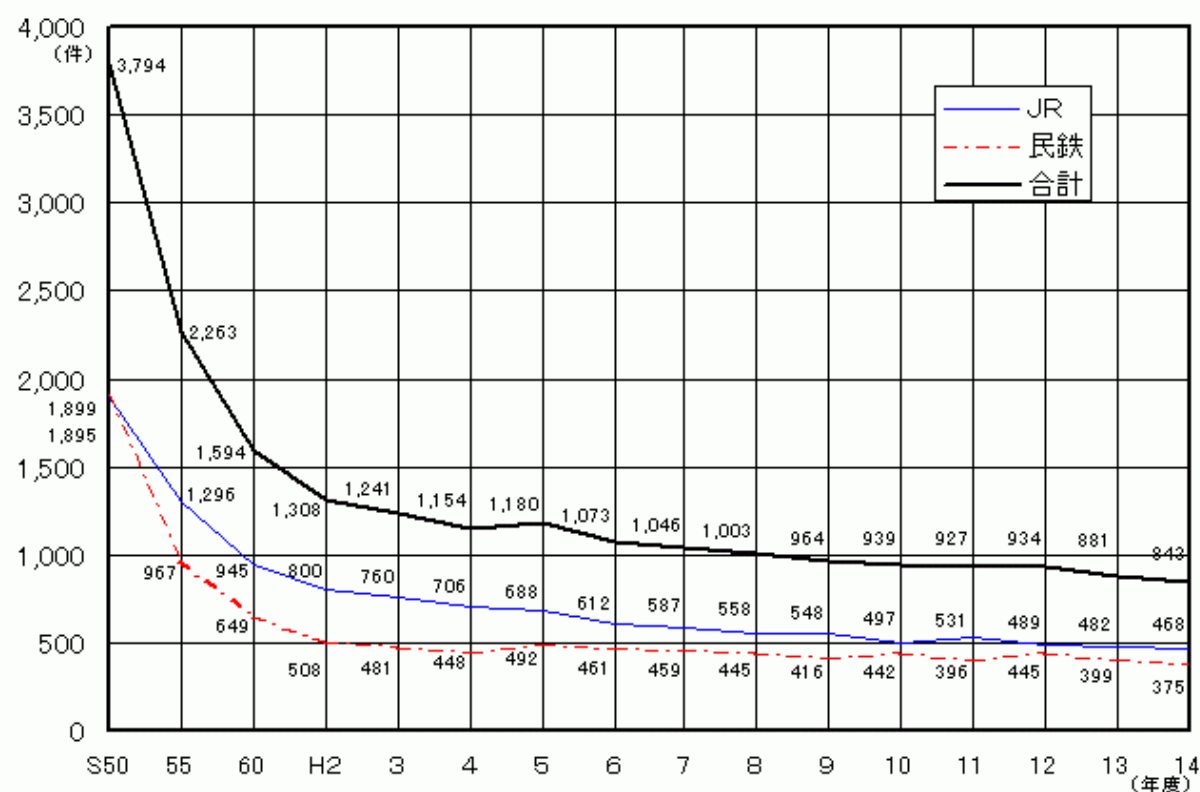
長野善光「そのとおりじゃよ。」

越みずほ「じゃあ、今度は安全、安心に気をつけて、もう1回挑戦しない？」

長野善光「うー、ゲームもいいが、そろそろ昼飯にせんかな。おい、婆さん、そういつまでも編み物ばっかしとらんと、ぼちぼち蕎麦をゆでてくれんか、ほれ、朝、わしが打っておいたやつが冷蔵庫に入っているで。おい、婆さん、婆さん！（と、さりげなくゲームから遠ざかる）」

解説①：鉄道の安全性

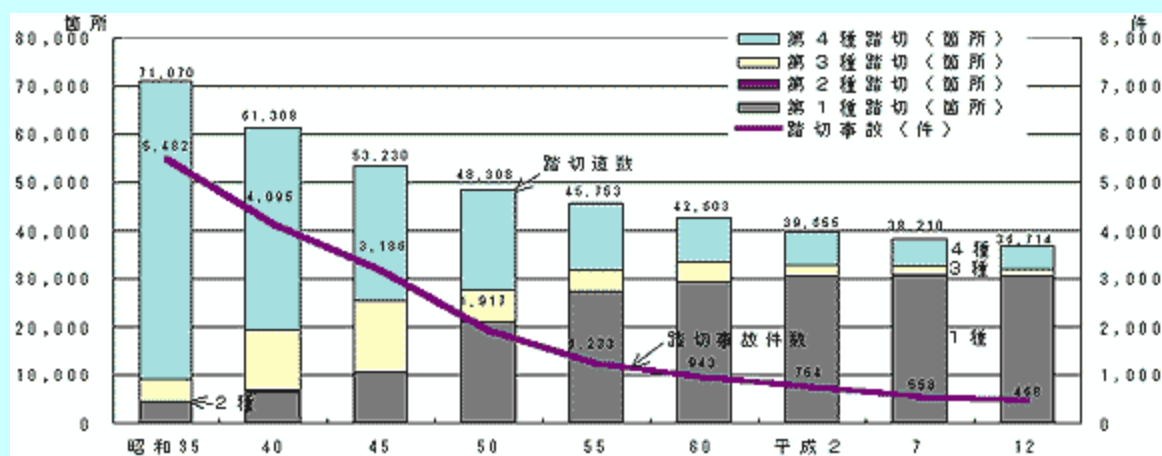
図1 鉄道事故は近年減少傾向にあります、それでも、全国では年間800件以上発生しています。



資料：国土交通省鉄道局

解説②：踏切と踏切事故

図2 踏切の廃止や自動踏切遮断機の導入により、踏み切り事故件数は減少傾向にあります、全国では年間約450件の踏切事故が発生しています。



資料：国土交通省鉄道局

解説③：積雪対策

図3 北陸信越間内の鉄道各社では、降積雪に備えた専用車両を配備しています。



資料：北越急行

解説④：雪崩・落石による事故

図4 平成15年7月に発生した、落石による鉄道事故の例です。



資料：長崎新聞

解説⑤：旅客施設等のバリアフリー化

図5 交通バリアフリー法に基づく旅客施設等のバリアフリー化が進められています。

旅客施設等バリアフリー化率…1日当たり平均利用者数5000人以上の鉄軌道駅における
バリアフリー化されたものの割合

- ・北陸信越地域の鉄道のバリアフリー化は、「視覚障害者誘導用ブロック」46.4%,「拡幅改札」26.0%「身体障害者対応」24.7%,「スロープ」19.4%などとなっている。
- ・JRと民鉄を比較すると、「段差を解消している駅」は民鉄の方がバリアフリー化が進んでいるがその他の項目ではJRが上回っている。

鉄道駅バリアフリー化の状況

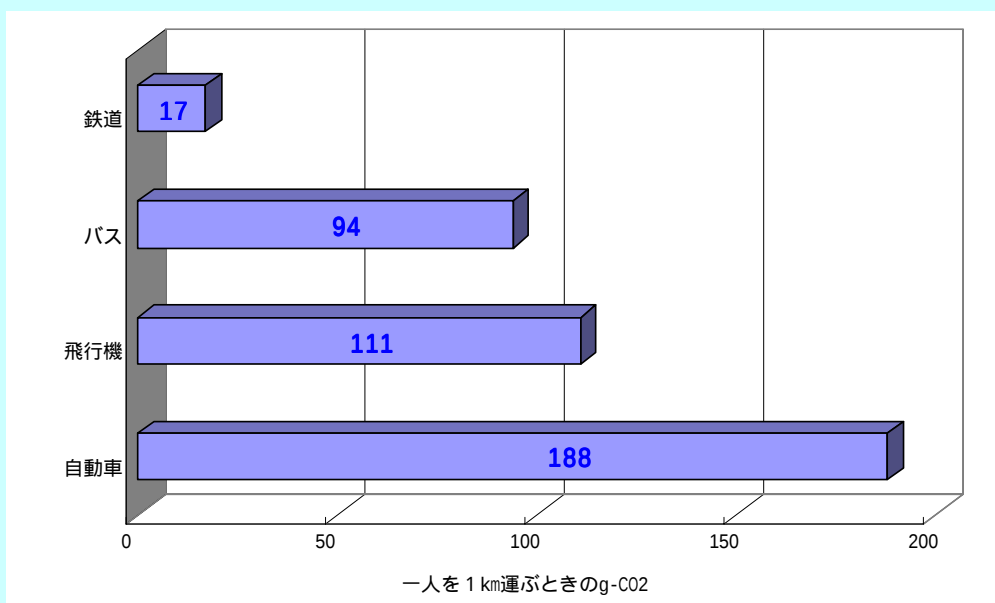
	JR (駅数:476)	民鉄 (駅数:275)	合計 (駅数:751)
段差を解消している駅	26 5.5%	30 11.0%	56 7.5%
エレベーターを設置している駅	24 5.0%	5 1.8%	29 3.9%
エスカレーターを設置している駅	12 2.5%	6 2.2%	18 2.4%
スロープを設置している駅	94 19.7%	54 19.6%	148 19.7%
視覚障害者誘導用ブロックを敷設している駅	296 62.2%	64 23.3%	360 47.9%
車いす使用者対応型トイレを設置している駅	41 8.6%	19 6.9%	60 8.0%
点字による案内設備を設置している駅	6 1.3%	6 2.2%	12 1.6%
拡幅改札口を設置している駅	167 35.1%	31 11.3%	198 26.4%
身体障害者対応型券売機を設置指定している駅	180 37.8%	8 2.9%	188 25.0%

資料：北陸信越運輸局

上段：実数
下段：設置率

解説⑥：公共交通の環境負荷

図6 同じ輸送量で比較した場合、鉄道の排出するCO2の量は自家用車の約1/10です



資料：交通エコロジー・モビリティ財団

2014年M月N日 雪

主人公は、取引先の会社から慰安旅行のセッティングを頼まれていたのですが、その会社の都合で、ほんの3日前に突然キャンセルになってしまいました。主人公は考えた末、そのために予約しておいた旅館へ、自分と妻の両親、兄弟、甥姪も誘い、一族総出で冬の温泉旅行をすることにしました。行き先は長野の〇〇温泉です。

全員が北陸新幹線長野駅に集合し、さあ、出発です。

越ひかる「いやあ、突然のキャンセルが入ったときはどうしようかと思ったけど、思いがけず家族、いや、一族全員でこうして旅行ができるとは思わなかったよ。母さんも出てこれてよかったね。」

越スズ「本当に。足の骨を折ってからは、もう旅行なんてできないと思っておったわ。なのに・・・いつの間にか、電車もバスもみーんな車椅子で簡単に乗れるようになっておったんだねえ。それに、駅員さんの対応も親切だったしねえ。」

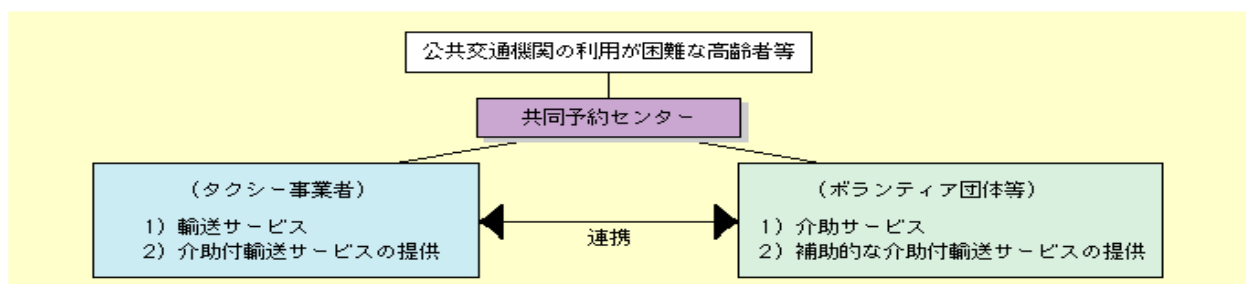


バリアフリー化された鉄道車両

資料：JR東海

立山福光「それに、最近はほとんどの公共交通が英語だけでなく、中国語、韓国語など、いろんな言葉の案内表示やアナウンスをするようになりましたね。これも時代ですか・・・。」

金澤こまつ「広い意味でのバリアフリー化の結果だと思いますよ、おじさん。ターミナルへのエレベーター・エスカレーター・スロープ設置やノンステップバス、超低床型LRTの導入とか、乗合タクシー、スペシャルトランスポートサービスなんていうのが、お年寄りや体の不自由な方に対する方へのバリアフリーだとすれば、さしずめ外国人へのバリアフリー化ってことになるんだと思いますよ。」



スペシャルトランスポートサービスの概念図

資料：国土交通省

金澤わくら「こまつも珍しくいいこと言うじゃない。でも、バリアフリーって、交通弱者への側面だけじゃなくて、通常の利用者に対してもあるのよね。」

金澤カガ「そう言われてみればそうよね、ＩＣカードを使うことで乗り継ぎの度に切符を買わなくても良くなったり、新幹線がそのまま在来線に乗り入れるフリーゲージトレインなんかは技術の勝利よね。安全技術もずいぶん進歩して、鉄道も冬でも遅れなくなったし、マイカーやトラックも安全になって、交通事故の死者もずいぶん減ったわね。」

金澤兼六「われわれ技術者からすれば、様々な技術が公共交通の幅広い分野に応用され、交通環境から、ひいては自然環境まで改善するようになって来ているんだから、感慨深いものがあるよ。」

越いぶき「そうね。１０年前は上高地とか、ごく限られたところでしか走っていなかったハイブリッドバスのような低公害車両が、今では当たり前のように街中を走っていたりするんだから。マイカーでも低公害車が普通になってきたし、大型トラックの大気汚染もずいぶん緩和されて、



ローカル線に乗り入れる特急列車（しらさぎ）

資料：ＪＲ西日本

街中の集配トラックは、低公害車が常識になってきているわね。バス停でバスを待っているときも、昔みたいに思わず排気ガスを吸い込んで咳き込むようなことが本当になくなったわ。もちろん、そのためにずいぶんとＰＲがされていたけどね。

『低公害車両への切り替えを進めましょう！』なんてポスター、一時は良く見かけたもの。

越ひかる「地域を見渡してみても、グリーン経営の会社が増えてきて、環境に配慮されてきているしね。」

越いぶき「安全な運転をすることも、低公害車を買って環境にやさしくすることも、バリアフリーにすることも、ハードだけでなく皆んなが弱者を思いやることが大事

なんじゃないかしら。結局は心の問題よね。みんなの理解が進んでこそ、はじめて『安心・安全・やさしい』交通になるんじゃないかしら。」

全 員「本当にね！」