資料－２

「北陸信越地域の交通に係る命題、課題及び施策検討の基本的方向性」について

～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

主題（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

主な現状と課題←ＳＱＩの現状分析・要因分析から

○ **三大都市圏までの時間距離抵抗に伴う連携交流の阻害**

・新潟県は東北・関東圏と、長野県は関東・中部圏と、富山県、石川県は主に中部圏・関西圏の経済交流が主体となっている。

○ **空港、新幹線駅などへのアクセス不便**

・長野県、石川県では、県庁所在地から各空港へのアクセス時間が 30 分以上かかっている。

○ **拠点間連絡時間の短縮による交流促進**

・新幹線等（ミニ新幹線）により各県庁所在地が連絡されている他地域に比べ、各県相互の交流に時間を要している。

○ **国際的な経済・観光交流需要に対し交流基盤（空港、港湾）の整備の遅れ**

・国際線が就航する空港の国際旅客数は、新潟空港を除き全国平均（第一種空港除く）を下回っている。

・国際定期航空便の就航先は中国、韓国、ロシアなど、環日本海地域にとどまっている。

○ **環日本海地域までも視野に入れた観光ルートの不足**

・北陸信越管内の空港・港湾を利用して入国する外国人数は少ない。

○ **全国的に統一された観光統計手法の未確立**

・観光統計は、各都道府県がそれぞれ独自の集計手法で実施しており、観光施設間や市町村間での重複調整が不十分となっている。

・都道府県間で観光客数に大きな乖離があり、実数把握や他地域との比較が困難な状況にある。

施策検討の基本的方向性←現在実施している施策等の紹介（図表等）や提言等

１．幹線交通の整備・充実

○ **高速交通手段の整備・充実を進め、三大都市圏等の広域拠点間との連絡時間の短縮を図る。**

・北陸新幹線の整備の推進

⇒　新幹線整備による首都圏との時間短縮（長野県、青森県など）

・在来幹線鉄道の接続改善等、時間距離の短縮の推進

・三大都市圏を中心とする航空路線の整備の推進

⇒　富山空港の羽田線（富山県）

⇒　能登空港の整備（石川県）

○ **北陸信越地域と近隣地域間を繋ぐ高速基盤の整備を図る。**

・羽越本線、信越本線等の在来線幹線鉄道の高速化

⇒　予讃本線（JR 四国）、宗谷本線（JR 北海道）など

・在来線鉄道の支線・民鉄線直通

⇒　はくたか（JR 西日本）など

・主要都市間を結ぶ高速バスネットワークの整備、充実

⇒　高速バス東京線、仙台線の増客による増便（新潟県）

○ **国際的な経済活動、観光交流の活発化を促進するとともに、環日本海ゲートウェイとしての連携機能強化を図る。**

・国際的な経済活動、観光交流に対応する航空路線の充実

・近隣各国、環日本海の対岸各国との国際航路の充実

・国際的な経済活動に対応する貨物航空路線の定期便の充実

・外国人観光客等の公共交通利用に対しての利便性の向上

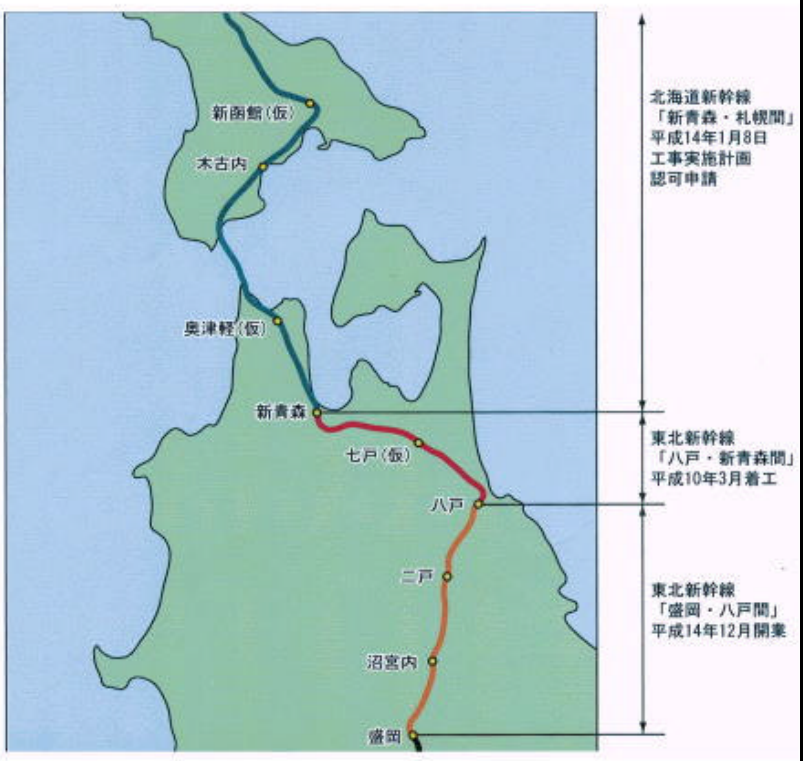
⇒　ワールドカップ開催時の新潟駅等の外国語複数案内表示等（新潟県）

⇒　立山・黒部アルペンルートの外国語複数案内表示とピクトグラム《活性化プログラム案件》（富山県）

【事例】東北新幹線延伸に伴う来県者増加（青森県）

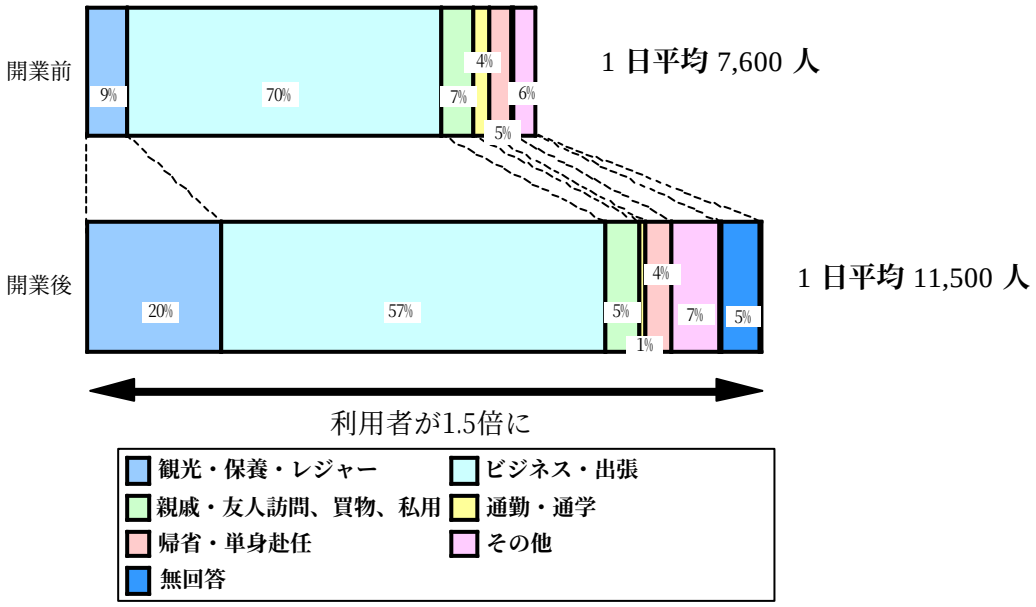
青森県では、平成 14 年 12 月 1 日の東北新幹線盛岡～八戸間開業に伴い、来県者が大幅に増加している。

新幹線のルート



県が実施した旅客動向調査によれば、居住地別では首都圏在住者の割合が 26%から 36%に増えたほか、旅行目的では観光が倍増し、観光面での新幹線効果が目立っている。とくに、旅行目的では、昨年はビジネス・出張が 70%に対し、観光は 9%止まりだったが、今年はビジネス・出張が 57%に下がる一方、観光が 20%と倍増している。

県新幹線・交通政策課は「東北新幹線『はやて』は在来線時代より利用者が 5 割増えていることを考慮すれば、首都圏からの利用者は実数では倍増しているとみてよいのでは」と分析している。



東北新幹線八戸駅開業前後の旅行・移動目的の変化

資料：東奥日報

２．二次交通の整備・充実

○ 広域的高速交通基盤と地域交通の連携強化を図る。

・空港・新幹線駅へのアクセス交通の改善の推進と二次交通の整備の推進

⇒ 新潟駅から新潟空港への直通リムジンバス《活性化プログラム案件》（新潟県）

⇒ 長野県庁から松本ＩＣ経由で松本空港への高速リムジンバス（長野県）

⇒ 砺波地区から富山空港への直通リムジンバス《活性化プログラム案件》(富山県)

⇒ 能登空港～周辺地域間の乗合タクシー「ふるさとタクシー」(能登地域)

・北陸新幹線開通に伴うＪＲ分離後の並行在来線の連携強化の推進

・在来線鉄道の支線・民鉄線直通【再掲】

⇒ はくたか（JR 西日本）など

○ 魅力ある観光ルートの形成を進め、周遊観光の振興を図る。

・魅力ある観光資源の発掘、活用及び情報提供による観光振興の推進

⇒ 諏訪湖を一定運賃で周回する自治体共同運行バス「諏訪湖周スワンバス」(長野県)

・多様化する観光ニーズの変化に応じた周遊観光に対応する交通機関の整備、ＰＲの推進

⇒ 能登空港の開港に伴う「開港キャンペーン」(石川県)

⇒ 立山・黒部アルペンルート《活性化プログラム案件》(長野県～富山県)

・北陸信越管内の統一的な観光統計把握方法の確立

⇒ 平成 15 年度石川県「地方都市観光地域活性化調査」の実施（運輸局）

⇒ 全国観光統計基準の整備（日本観光協会）

【事例】東北新幹線延伸に伴う二次交通の整備（青森県・岩手県）

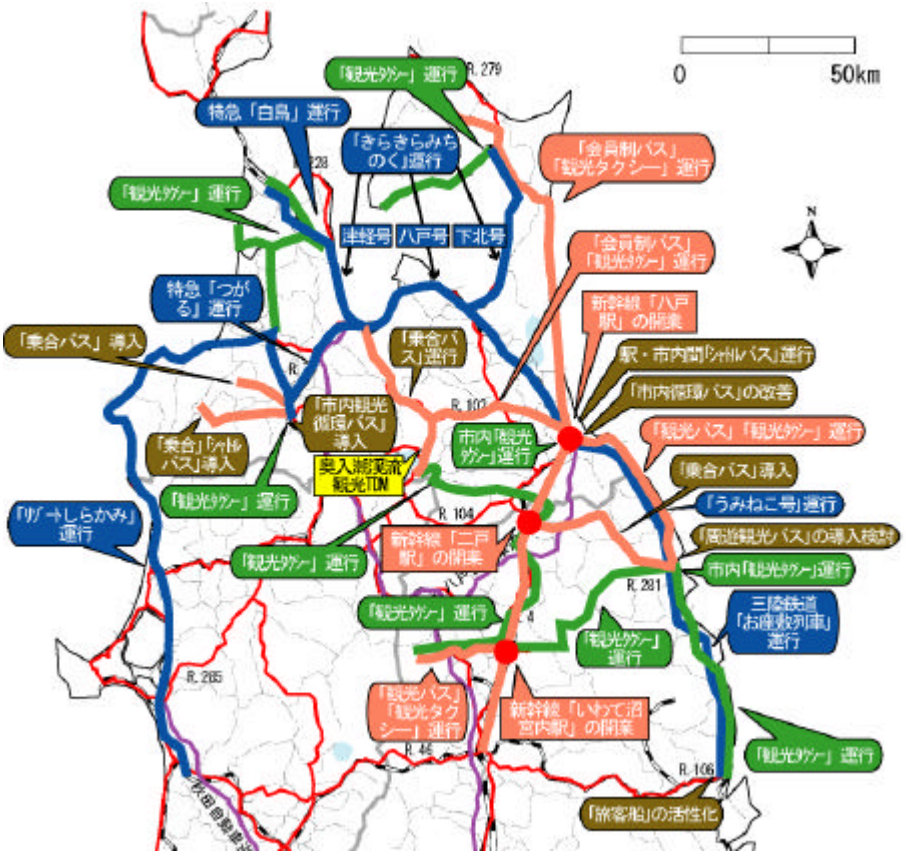
青森県・岩手県では、平成 14 年 12 月 1 日の東北新幹線盛岡～八戸間開業を契機として、新幹線新駅からの二次交通（バス、タクシーなど）の整備が進められた。

右図のように、いわて沼宮内、二戸、八戸の三駅を起点として、在来線特急の見直し、観光タクシー、路線バスの運行などが整備された。

この結果、開業後半年の調査では、とくに十和田湖方面へのバスで利用者が増加するなど、一定の成果を示している。

一方、中間駅である二戸駅では、乗降客数が当初見込みの 900 人に対し 1,100 人と上回ったが、いわて沼宮内駅では同 300 人に対し 200 人と下回っている。

新幹線駅の整備によって、首都圏等との連絡時間は短縮されたが、今後は利用者獲得に向けて、ニーズの掘り起しなどが必要となっている。



東北新幹線延伸に伴う二次交通整備状況

資料：東北運輸局

東北新幹線及び関連二次交通輸送人員

		輸送人員	対前年比
東北新幹線	盛岡～八戸		153.2%
JRアクセス特急	八戸～青森		127.6%
	青森～弘前		176.9%
中小民鉄	津軽鉄道	265,000人	95.7%
	弘南鉄道	1,465,000人	97.0%
	十和田観光電鉄	320,000人	94.4%
第三セクター線	青い森鉄道	360,000人	
	IGRいわて銀河鉄道	2,617,000人	
バス	八戸～十和田湖	15,350人	
	八戸～下北	84人	
	大湊～下北	657人	
	八戸～八戸中心部	22,646人	
	八戸～八食センター	68,902人	
	二戸～久慈	28,789人	
観光タクシー		4,632人	
タクシー	八戸市内	1,961,408回	100.6%
	青森市内	3,754,700回	94.9%

数値は盛岡～八戸間開業後６ヶ月間の合計値

資料：東北運輸局

【事例】Ｐ＆Ｒ駐車場整備による利便性向上（宮城県など）

東北新幹線くりこま高原駅（宮城県）には、駅前広場と一体となった大規模な駐車場が整備されている。近年では一部有料化されたが、利用者ニーズに応じて無料、時間貸、月極が選択できるようになっている。（月極 3,600 円/月、時間貸：～６時間 100 円、～12 時間 300 円、～24 時間 500 円、24 時間を超えた場合 500 円＋時間料金）

かつて、東北新幹線開業当時、全くの新駅として整備されたくりこま高原駅は、駐車場整備を重視し、２～３千台分の駐車場を整備した。一方、隣駅である一関駅（岩手県）では、駐車需要を軽視し、充分な駐車場を整備しなかった結果、大量の利用客がくりこま高原駅に奪われる結果となったことがある。

現在は一関駅にもパーク＆ライド専用駐車場が整備され、同駅発の長距離きっぷ※購入者に限り、駅構内に設置された駐車場を無料で最長５日間利用できるようになっている。

しかし、くりこま高原駅のように、並行在来線とのアクセスを持たない新幹線新駅では、新規のバス路線が設置されない限り、駅からの二次交通はマイカーによらざるを得ない。また、利用者ニーズとあわせて考えれば、新幹線駅におけるＰ＆Ｒ駐車場の整備は、利用者増ともあわせ、近年重要な課題となっている。例えば、将来新幹線新駅が誕生する新青森駅では、これらの事例を踏まえ、大規模な立体駐車場整備が計画されている。

新駅におけるＰ＆Ｒ駐車場整備は、一方では駅利用者獲得のために欠かせない、重要な施設ではあるが、他方、設置費用や維持管理を誰が実施するかという問題も残る。これからは、新駅＋駅前大規模商業施設＋大規模商業施設が設置・管理するＰ＆Ｒ駐車場という整備形態も考えられるであろう。

くりこま高原駅

※一ノ関駅発の大宮・青森以遠の往復乗車券、東京レディースきっぷ、三連休パスに限定されている。また、利用に際しては、前日または当日の電話による事前申し込みが必要となっている。

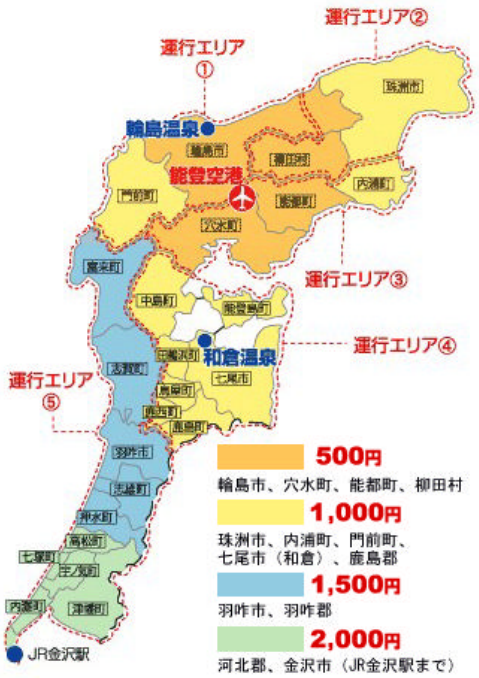
【事例】能登空港開港を契機とした周遊観光施策（石川県）

平成15年7月7日に開港した能登空港は、「全国最後の地方空港」とも言われ、東京便のみの就航になるなど、逆風の中での出発となった。空港の存続を図るとともに、地域活性化を目的として平均搭乗率 70%未満の場合は、県と地元 19 市町村が最大２億円を損失補填する搭乗率保証制度の導入や、通常は航空会社が準備する、運航に必要な地上施設・機材を県が用意・貸与するなど、全国初の試みが多く、首都圏でも盛んに報道されたところである。

これらの航空会社に対する支援が必要な一方で、空港の維持存続・活性化を図る上では、空港の二次交通を整備し、空港アクセスの利用者利便を確保することが重要である。

このため、石川県では、北陸信越運輸局石川運輸支局、地元関係市町村と連携し、能登空港二次交通プランを作成した。同プランでは、以下の施策が盛り込まれている。

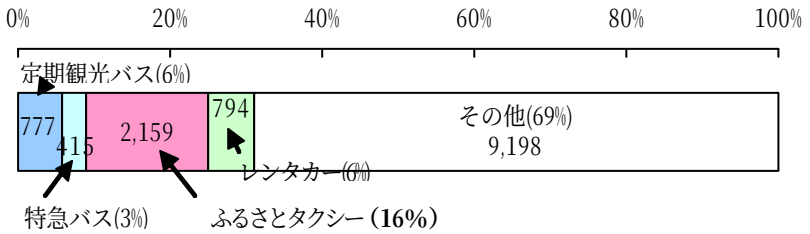
- 能登空港ふるさとタクシー新設（当面１年間の実証実験として運行）→タクシー会社に大型ワゴン貸与など（県）
- 能登周遊観光バスの充実（現行路線の料金引き下げ、新規路線設定）
- レンタカー需要への対応（空港営業所設置、県内乗り捨て料金無料化（15 年夏季のみ））
- その他、特急バス、路線バス、一般タクシー、鉄道との接続、自家用車用駐車場設置など



ふるさとタクシー運賃ゾーン

また、国土交通省の支援施策として、ふるさとタクシーに対しては、「バス利用促進等総合対策事業」を適用しているほか、タクシー観光ルート別運賃の活用を図っている。

この結果、開港後３ヶ月間の空港端末交通利用状況（月平均）を見ると、ふるさとタクシー利用者が 2.2 千人/月で、全体の約 16%に達するなど、全体の 25%が二次交通としての「定期観光バス」、「特急バス」、「ふるさとタクシー」を利用していることが明らかとなった。今後、これらの交通が利用者に定着し、能登地域の周遊観光とタイアップして、空港利用者の増加を含めた観光客の増加が期待されている。



能登空港利用者の端末交通割合（開港後３ヶ月間の平均値）

※その他：二次交通以外の利用。（自家用車、貸切バス、タクシー等）

主題（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

主な現状と課題

○ **地形的、気象的要因に起因する地域内連携の停滞・遅れ**

・管内各県境部などに見られる急峻な地形や、豪雪地帯であることが、各県相互、県内相互の連携を阻害。

○ **地域が一体となった地域内連携の活発化**

・日本海国土軸を形成する地域として、地域一体となった発展が必要。

○ **地域内連携軸の形成**

・地域内を迅速に連絡する幹線となる連携軸が必要。

施策検討の基本的方向性

○ **地域内社会の交流を促進するための交通基盤（インフラ）整備を図る。**

・地域内の重要な交流連携基盤である幹線鉄道の整備の推進

⇒　富山港線路面電車化計画（富山市）

・北陸新幹線開通に伴う並行在来線の生活交通幹線としての整備の推進

⇒　北陸新幹線の仮称「上越駅」と現脇野田駅周辺整備構想（上越市）

○ **連携拠点となる交通結節点の利便性確保とアクセス改善を図る。**

・連携拠点となる駅、ターミナル、停留所施設等の乗継ぎ環境の整備強化の推進

⇒　新潟駅の連続立体交差化計画（新潟市）

⇒　富山駅の連続立体交差化（富山市）

⇒　駅前広場への路面電車乗り入れ（愛知県豊橋市）

⇒　駅前広場におけるバス、タクシー、自家用車の分離配置（長岡駅）

・交通アクセスに重要なＰ＆Ｒ（パークアンドライド）、Ｐ＆ＢＲ（バスライド）、Ｃ（サイクル）＆Ｒ、Ｃ＆ＢＲの駐車場、駐輪場の整備の推進

⇒　北陸自動車道各バス停のＰ＆Ｒ（新潟県）

○ **公共交通網の高速化を進め、拠点間連絡時間の短縮を図る。**

・拠点間の高速バスネットワークの整備や高速道路の整備進展に伴うルート変更による時間距離短縮の推進

・地域内交流に欠かせない都市間バスネットワークの整備の推進

⇒　新潟～村上間の都市間バスの新設（新潟県）

○ **公共交通利用者の利便性を確保する運用を目指し、サービス向上に努める。**

・利用者にわかりやすいダイヤ編成の導入

⇒　パターンダイヤの導入事例（遠州鉄道など）

・ＩＴの公共交通への活用、運行情報提供等のサービス向上の推進

⇒　新潟市内バスリアルタイム位置情報（新潟バスｉ）など

・ＩＣカード等の導入による乗り継ぎの円滑化

⇒　金沢市周辺の鉄道・バス共通ＩＣカード《活性化プログラム案件》（北陸鉄道）

⇒　長野市周辺のバス共通ＩＣカード《活性化プログラム案件》（長野県）

⇒　ＳＵＩＣＡ（ＪＲ東日本など）

【事例】駅前広場への路面電車乗り入れ（愛知県豊橋市）

旧建設省（現国土交通省）は、1997 年に路面電車走行空間改築事業を創設し、その第 1 号事業として、豊橋鉄道軌道線の JR 豊橋駅乗り入れ工事が実施された。

同事業では、交差点改良、あるいは駅前広場の乗り入れ等の道路の改築に伴って実施される路面電車の走行路面等の整備に対して、国が 1/2 を補助するものであり、豊橋鉄道の例では、豊橋駅東口駅前整備事業の一環として、これまで駅前広場の入り口で終わっていた軌道線を駅前まで 150m延伸したものである。

これにより、路面電車利用者の乗りかえ時間が大幅に短縮された。

延伸区間位置

事業実施前後の比較（左：実施前、右：実施後）

主題（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

主な現状と課題

○ **急速な高齢化や人口減少、マイカー依存の増大等による公共交通利用者の減少**

・中山間地域では、人口減少やマイカー依存の増大に伴う公共交通利用人口が減少している。

○ **公共交通の採算悪化に伴う路線縮小・廃止の機運**

・公共交通利用人口の減少によって、採算性が悪化の一途をたどる公共交通事業者が増加しており、路線の縮小や廃止を余儀なくされている。

○ **通院その他の局面において、自ら自動車を運転できない高齢者のモビリティー確保**

・路線の縮小・廃止により、自ら自動車を運転できない高齢者のモビリティーは低下し、通院その他の局面において、公共交通の利便性を一層高めた輸送手段を確保することが求められている。

施策検討の基本的方向性

○ **地区内交通を維持し、サービスの高度化を進めるため、デマンド型交通などの新たな輸送手段の導入を進める。**

・バス利用の少ない地域で、住民の需要目的に応じたデマンド型交通システム等の導入。

⇒ 路線バスのない団地内のデマンドバス《活性化プログラム案件》（富山市）

⇒ ＩＴＳを利用したデマンド交通システム《活性化プログラム案件》（新潟県東頸城郡）

○ **交通不便地域における公共交通維持存続のための積極的な支援を図る。**

・地域住民のニーズと一体となった公的補助制度の充実

⇒ 県独自の過疎バス路線維持補助による取組み（各県）

○ **何らかの公共交通手段存続により、地域の孤立化を防止する。**

・地域住民の足となるコミュニティバス、乗合タクシー等の導入、活用の推進

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「かざぐるま」（柏崎市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「ぐるりん号」（長野市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「タウンスニーカー」（松本市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「まいどはやバス」（富山市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「こみち」（高岡市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「ふらっとバス」（金沢市）

⇒ 中心市街地のコミュニティバス「のらんけバス」（輪島市）

・公共交通空白地域における高齢者等の交通弱者のための生活交通の確保

⇒ 運輸局の公共交通活性化プログラム「新発田市におけるバス活性化及び地域振興プログラム」《活性化プログラム案件》（新発田市内）

・離島住民の生命を守る交通路線の確保

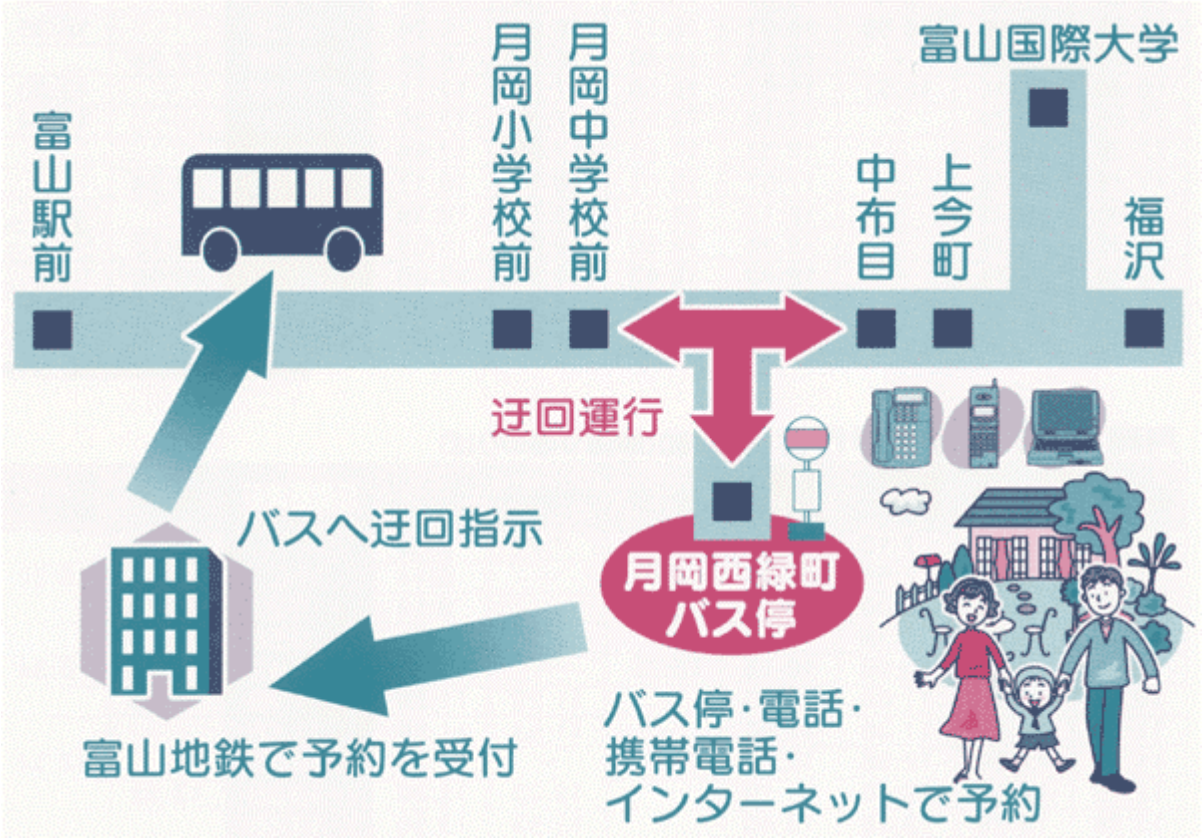
⇒ 佐渡汽船航路のサービス基準と減便（新潟県）

【事例】路線バスのない団地内のデマンドバス（富山市）

富山市内で路線バスが運行されていない団地において、既存路線バスを利用してＩＴを活用した「デマンドバスシステム導入実証実験」が平成 14 年度に実施され、利用者の好評を得たことなどから、その後本格運行に転換した。

利用者は、乗車日前日から当日乗車便始発時間の 30 分前までに電話またはインターネットから予約するか、バス停に設置されたデマンドバス専用ボタンを押すことで、利用が可能になった。

なお、降車時については、車内で運転手に「月岡西緑町で降ります」と伝えることで、当該バス停で降車できる仕組みとなっている。



月岡西緑町デマンドバスの概要

【事例】中山間地域におけるデマンド交通システム（石川県志雄町）

石川県志雄町は、町の東側に山間部、西側に平野部が広がっており、町の中心部は西側の平野部に位置している。また、ＪＲ七尾線や主要な道路網も平野部に集中しており、山間部の居住者にとっては、自動車が専らの移動手段となっている。

しかしながら、山間部からタクシーで町の中心部まで移動しようとすれば、平均2,000円程度の費用が必要であること、また、悪天候の場合には土砂崩れ等の災害で道路が封鎖され、通行止めとなることも多く、場所によっては孤立してしまう集落も見られるところである。

同町では高齢化率が高く、とくに山間部で高齢化率が40～50%近くに達している一方で、公共交通は民間バスおよび自治体運行バスが計６路線あるのみであり、バスを利用できない地域も多かった。

そこで、デマンド交通システムと巡回バスシステムを併用連携した交通システムの導入が計画され、平成15年３月から実証実験の形で運行が開始された。

運行開始に当たり、これまでの民間バスおよび自治体運行バスは全て廃止され、一方で、

①朝夕の学童の同時輸送が必須である

②住民の生活拠点である、隣接する羽咋市へのアクセスを確保しなければニーズが満たされない

という問題があるため、巡回バス方式、、羽咋市までの連絡バス、学童バスの３種を連携させることになった。

システムは、バス２台、ジャンボタクシー１台、小型タクシー２台の計５台からなり、午前７時30分から午後６時まで、全行政区・全町民を対象とするサービスになった。なお、午前８時までの便と午後３時以降の便は、通学・通勤者を対象とする巡回方式で、料金は一律200円（通学者は無料）、またJRの乗り継ぎに便利な時刻編成となった。

その他の時間帯は、ジャンボタクシーおよび小型タクシーを電話予約によるデマンド方式の運行とし、料金は一律300円となった。

現在は、町からの補助によって成り立っている状況であり、今後の維持存続にむけては、広報活動等による利用率向上を図ることが必要となっている。

～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

主題（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

主な現状と課題

○ 急速な高齢化や人口減少等により公共交通の利用者の減少

・中山間地域では、人口減少やマイカー依存の増大に伴う公共交通利用人口が減少している。

○ 需給調整規制廃止に伴う不採算路線からの撤退と地域による代替手段の確保

・民間バス事業者等の不採算路線からの撤退が進行により、自治体が主体となった運行による代替バスなど、自治体の関与の重要性が増しているが、バス事業のノウハウを有する自治体は多いとはいえず、このため住民のニーズに対応しきれないことが懸念される。

○ デマンドバスや乗合タクシー等の新たな交通サービスの提供へのニーズの高まり

・民間バス事業者の撤退に伴い、自治体が主体となってその地域の生活交通の運行を行っている。自治体の多額の費用負担が発生する一方で、利用率が低く、効率的な運営が難しい状況にある。

・従来の定路線型運行からデマンド型運行や乗合タクシーなどに移行することで、利用者ニーズへの対応と運営の効率化が期待される。

○ 当該地域内交通と幹線交通との結節の不便

・モードや事業者の違い等がある、幹線交通と地域内交通を乗り継いで利用する場合の利用者ニーズに適切に対応するため、交通結節のあり方等を見直す必要が生じている。

施策検討の基本的方向性

○ **デマンド型交通など新たな輸送手段の導入を進める。**

・バス利用の少ない地域で、住民の需要目的に応じたデマンド型交通システム等の導入の推進【再掲】

⇒　ＩＴＳを利用したデマンド交通システム《活性化プログラム案件》（新潟県東頚城郡）【再掲】

⇒　町村合併に向けた、福祉バス等の効率的な運用によるデマンド等の生活交通整備《活性化プログラム案件》（新潟県北魚沼郡）

○ **地域内社会の流動を確保するための交通基盤（インフラ）維持を図る。**

・ＪＲ在来線の維持・活用

○ **いわゆる従来型の「乗合バス型輸送手段」からの発想の脱却を図る。**

・スクールバスや自治体等の福祉バス等の統合運行、一般混乗、等の導入の推進

⇒　路線バスのない団地内のデマンドバス《活性化プログラム案件》（富山市内）【再掲】

・他の目的と連携した公共輸送システムの導入

⇒　宅配バス（北海道伊達市、岩手県北上市）

⇒　ポストバス（スイス）

○ **自家用自動車の利便性や機動性を公共交通の補完的手段として活用することを検討する。**

・利用者サービスの向上、地域経済活動や日常生活の時間的・経済的コスト削減という観点から、公共交通の補完的な手段として自治体が主体となってＮＰＯと連携し、自 家用車による一定の規定・条件に基づく、有効活用も考えられる。

⇒　自家用自動車の有償運送実証実験（新潟県安塚町）

⇒　構造改革特別区域法に基づく社会福祉協議会による有償運送（長野県三水村、小海町）

○ **地域提案/参加型の交通計画策定への国の積極的支援を図る。**

・地域住民のニーズを直接把握している地域交通協議会等による地域提案、地域参加の生活交通確保への計画策定に対して、国として積極的に支援

⇒　地域協議会で計画策定（各県の各地域）

⇒　県独自の過疎バス路線維持補助による取組み（各県）

⇒　ＰＩの積極的推進（各県の各地域）

【事例】バスと他分野の機能統合～宅配バス

岩手県北上市では、宅配会社とバス会社間で締結した運輸協定に基づき、宅配会社の依頼を受けてバス会社が路線バス（北上～湯田間４８．８㎞）で宅配貨物の輸送を行っている。

路線の設定は、バス路線上に設定されている宅配会社の主管支店～営業所間の路線で、輸送効率が低い便について、路線バスが宅配業務を行うもので、平成４年10月から実験運行が開始、平成５年からは本格運行となった。

実験運行期間中は、最後部とその前の座席を取り外して荷物置き場を設けたが、本格運行に際しては、中扉付近の座席を取り外し、フォークリフトで積み降しを可能とした。また、運行中の連絡体制強化のため無線機を設置したり、乗務員による荷物の個数・種類の確認と伝票（引渡票）の確認・処理を容易にするなどした。

この結果、実験運行期間中の宅配貨物取扱量は、2,257個、収入は104万円に達し、収入全体の34%を占めた。

北海道伊達市でも、平成５年11月より、バス会社と宅配会社が運輸協定を締結し、荷主から貨物の運送依頼を受け、指定区間を定期バス（指定時間）で運送し、双方の運送の効率化、合理化を図っている。これは、乗車密度の低い路線の付加価値の向上を目的としてた業種である宅配業を兼ねることにより増収を図ったものである。

開始当初は、５営業所の事務員、運転者に対し現場における貨物引受け・引渡し等の教育を実施するとともに、該当車輌のトランクスペースを確保した。

荷物取り扱い数量は、運送開始当時、３区間の合計取扱個数１ヶ月当り134個、運送収入38千円となった。その後、平成８年からは１路線がトラック運送に切り替えられたが、他の２区間での取扱量は順調に推移し、Ｈ８年からの月平均の取扱い高は約１００個以上を確保しており、現在に至っている。

【事例】バスと他分野の機能統合～ポストバス（スイス）

スイスでは、郵便馬車に人も乗せて輸送サービスを提供したことを起源とするポストバスが盛んであり、国内約 600 路線、7,800㎞を結んでいる。とくに、鉄道のネットワークから外れた地域、とりわけ山間地域では唯一の公共交通機関となっている。

バス停は、通常の路線バスと同様に集落や町ごとにきめ細かく設置されているが、とくに郵便局には必ずバス停があるのが特徴である。

ポストバスは、もともとスイスの郵便行政の中で、郵便・金融と並ぶ重要な事業であり、規模的にも路線バスはもとより、観光バスやツアーバスまでも運営する国内最大のバス事業者である。

しかしながら、路線バス部門については、採算性の改善から 1996 年に民有化され、国有バス企業となった。また、民営化後、郵便・小包部門とバス部門が分離されたため、本来のポストバスの形態で運行されている路線は大幅に減少した。

現在でも、過疎地域では郵便逓送用スペースを持つ車両が運行されている。

ポストバス車両

主題（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

主な現状と課題

○ 特に都市部におけるマイカー依存の高まりと公共交通利用の低迷

・都市部では、マイカー利用の増加に伴ってピーク時を中心に道路交通混雑が発生し、路線バスなどの定時性が損なわれる状況が続いている。

・このため、定時性が確保しにくい路線では、利用者が減少してマイカーに転換し、さらに道路交通混雑が増加する悪循環が継続している。

○ 慢性的な道路交通混雑と生活環境負荷の増大による経済社会・日常生活への負担の高まり

・慢性的な道路交通混雑に伴う社会的損失は莫大なものになっており、また、交通混雑伴う排気ガス、騒音など、日常生活環境を悪化させる状況が続いている。

・欧米では、1980 年代後半から、マイカー交通からＬＲＴやバスへの転換を促し、混雑緩和や環境改善に向けた取り組みが続けられており、大きな成果を上げている。

○ 都市の拡大に伴う交通空白地帯の広がり

・都市化の進展に伴って、市街化区域が増大していく一方で、公共交通の整備が立ち遅れ、マイカーに優位を奪われた結果、公共交通空白地帯が拡大している。

施策検討の基本的方向性

○ **マイカーからの利用転換を促す公共交通サービスの向上を進めるとともに、一定の条件の下でのマイカー利用抑制を検討する。**

・ゾーンバスシステム等の導入

⇒　大阪市の大正都市新バスシステム、名古屋市の基幹バスシステムなど

・団地内のデマンドバス運行による利用転換の推進

⇒　路線バスのない団地内のデマンドバス《活性化プログラム案件》（富山市内）【再掲】

・Ｐ＆ＢＲ駐車場の整備などにより、マイカーから公共交通への利用転換の推進

⇒　Ｐ＆ＢＲ利用転換実証実験（新潟市内　他）

⇒　信濃川ウォーターシャトルの通勤通学の足として利用する検討《活性化プログラム案件》（新潟市）

・一定のエリア、時間等の条件の下にマイカーの乗り入れ、利用の抑制の導入

⇒　ゴールデンウィーク期における中心市街の主要観光地の一般マイカー規制によるＰ＆ＢＲ（金沢市内）

・ある程度の規模以上の都市（概ね人口 10 万人以上）の都市における交通環境の改善

⇒　舗装色を変更したバス専用レーンの活用（東京、名古屋、大阪など）

⇒　違法駐車の監視強化（大阪）

・都市部混雑エリアにおけるロードプライシング、ナンバー規制、ＨＯＶレーン（High Occupancy Vehicle Lane。相乗り車両優先通行帯）等導入の研究

⇒　シンガポール（ロードプライシング）、ナンバー規制（メキシコシティ）、ＨＯＶレーン（米カリフォルニア州）など

・都市部等におけるカーシェアリング導入の研究

⇒　Mobility Inc.（米シアトル市等）など、東京都三鷹市、北区の社会実験など

○ **交通空白地帯におけるマイカーと公共交通との結節性を高める。**

・郊外の大型商業施設等を利用した平日のＰ＆ＢＲにより、マイカーと公共交通との結節の推進

⇒　商業施設等駐車場におけるパークアンドバスライド（金沢市）

・駅前等の駐車場整備によるＰ＆Ｒ、Ｃ＆Ｒの推進

・コミュニティバスの導入促進

【事例】信濃川ウォーターシャトルを利用したＰ＆Ｂ計画（新潟市）

信濃川ウォーターシャトルは、1999 年春から信濃川観光の一つとして運行が開始されたが、これを通勤・通学の足として活用する検討が平成 15 年度より開始された。

新潟市中心部では、マイカーによる朝夕の混雑が激しく、それに伴う環境悪化が問題になっている。このため、新潟市内への道路交通の結節点に位置する「新潟ふるさと村」の駐車場を活用してパークアンドボートライドを実施し、「新潟ふるさと村」と中心市街地の「万代島」などを結ぶ旅客定期航路の利便性を向上させ、マイカーから公共交通への転換促進を図るものである。

現在は、通勤・通学の足として利用するため、船着場の増設、ダイヤ編成のあり方、スピードアップ方策等の検討を行っている。

信濃川ウォーターシャトル

信濃川ウォーターシャトル航路図

主題（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

主な現状と課題

○ 特に冬期における事故・運休等の発生の高まり

・索道事故や高速バス事故など、公共交通機関の事故が増加しており、再発防止に向けた抜本的な取り組みが求められている。

○ 高齢社会における高齢者等の移動の円滑化へのニーズの一層の高まり

・高齢社会の進展に伴い、介護が社会問題になっていく一方で、介護予防の観点からも、自立して行動できる「元気高齢者」を奨励する機運が高まっている。

・しかしながら、マイカー主体の交通環境にあっては、高齢者等が自由かつ円滑に移動することが難しく、これらのニーズにも応えうる公共交通の整備が求められている。

○ クルマ社会における環境にやさしい交通体系へのニーズの高まり

・クルマの排出するＣＯ２、窒素酸化物、騒音などにより、生活環境はもとより、北陸信越の良好な自然環境が脅かされており、環境負荷を小さくした交通への転換による環境保全・改善が求められている。

施策検討の基本的方向性

○ 冬期などの厳しい自然気象においても「事故０・安定輸送」の実現を目指す。

・事故防止対策の推進

・冬期自然災害対策の推進

⇒　スノーシェッド、防雪柵、防雪林等の整備（各地）

○ 誰もが平等に、快適で楽しく移動することのできる社会の実現を目指す。

・鉄道駅施設等のバリアフリー化の推進

⇒　駅施設等へのエレベータ、エスカレータ設置

⇒　新津駅の橋上化、バリアフリー化（新津市、15.12.６共用開始）

・乗合路線へのノンステップバスの導入の推進

⇒　市内循環バス路線のノンステップバスの運行（長岡市　他）

・スペシャルトランスポートサービスの整備の推進

⇒　身障者や高齢者などの交通弱者に対する公共交通サービス。

※日本では 1960 年代以降、養護学校スクールバスや、障害者･高齢者の福祉施設輸送を担う福祉バスや福祉タクシーといった特定輸送形態で全国規模で実施されているほか、近年は介護保険法に伴う介護タクシーもこれに含まれる。

・公共交通施設のピクトグラムや外国語複数案内表示の推進

⇒　ワールドカップ開催時の新潟駅等の外国語複数案内表示等（新潟県）【再掲】

⇒　立山・黒部アルペンルートの外国語複数案内表示とピクトグラム《活性化プログラム案件》（富山県）【再掲】

・在来線鉄道の支線・民鉄線直通【再掲】

⇒　はくたか（JR 西日本）など

・ＩＣカード等の導入による乗り継ぎの円滑化【再掲】

⇒　金沢市周辺の鉄道・バス共通ＩＣカード《活性化プログラム案件》（北陸鉄道）【再掲】

⇒　長野市周辺のバス共通ＩＣカード《活性化プログラム案件》（長野県）【再掲】

⇒　ＳＵＩＣＡ（ＪＲ東日本など）

○ 環境にやさしい公共交通の利用を促進する。

・自動車交通による環境負荷に関する啓蒙・ＰＲの推進

⇒「飯田市環境にやさしい公共交通活性化検討会」《活性化プログラム案件》（飯田市）

・ハイブリットバス等の低公害車両導入の推進

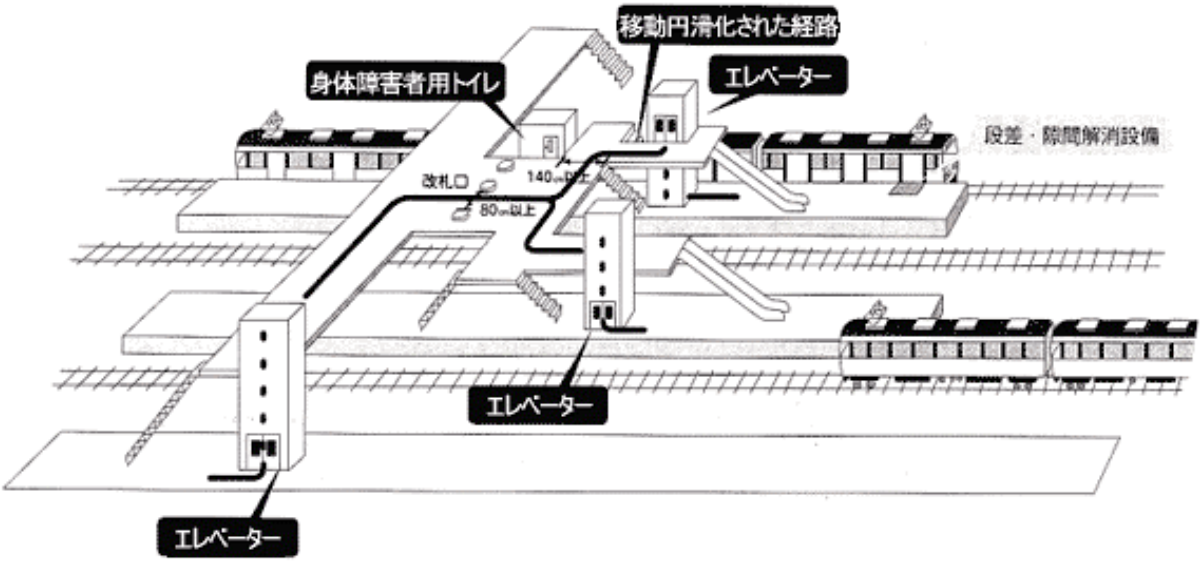
⇒　低公害ハイブリットバスの計画的導入《ＴＤＭ実証実験案件＝長野県上高地・乗鞍》、《活性化プログラム案件＝富山県立山町アルペンルート》

⇒　低公害ＣＮＧノンステップバスの導入（石川県＝北陸鉄道）

⇒　低公害ＣＮＧノンステップバスの導入（長野県＝川中島バス）

【事例】駅施設・車両等のバリアフリー化推進（管内）

平成 12 年 11 月の交通バリアフリー法施行に伴い、北陸信越管内でも駅施設や車両等のバリアフリー化に向けた取り組みが進められている。



北陸信越運輸局管内鉄道駅のバリアフリー化施設整備状況（平成１５年３月末現在）

	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	30	56
エレベーターを設置している駅	24	5	29
エスカレーターを設置している駅	12	6	18
スロープを設置している駅	94	54	148
視覚障害者誘導用ブロックを敷設している駅	296	64	360
車いす使用者対応型トイレを設置している駅	41	19	60
点字による案内設備を設置している駅	6	6	12
拡幅改札口を設置している駅	167	31	198
身体障害者対応型券売機を設置している駅	180	8	188

平成１４年度　ＪＲ鉄軌道車両のバリアフリー化設備整備計画

平成 14 年 3 月末現在
鉄道局技術企画課

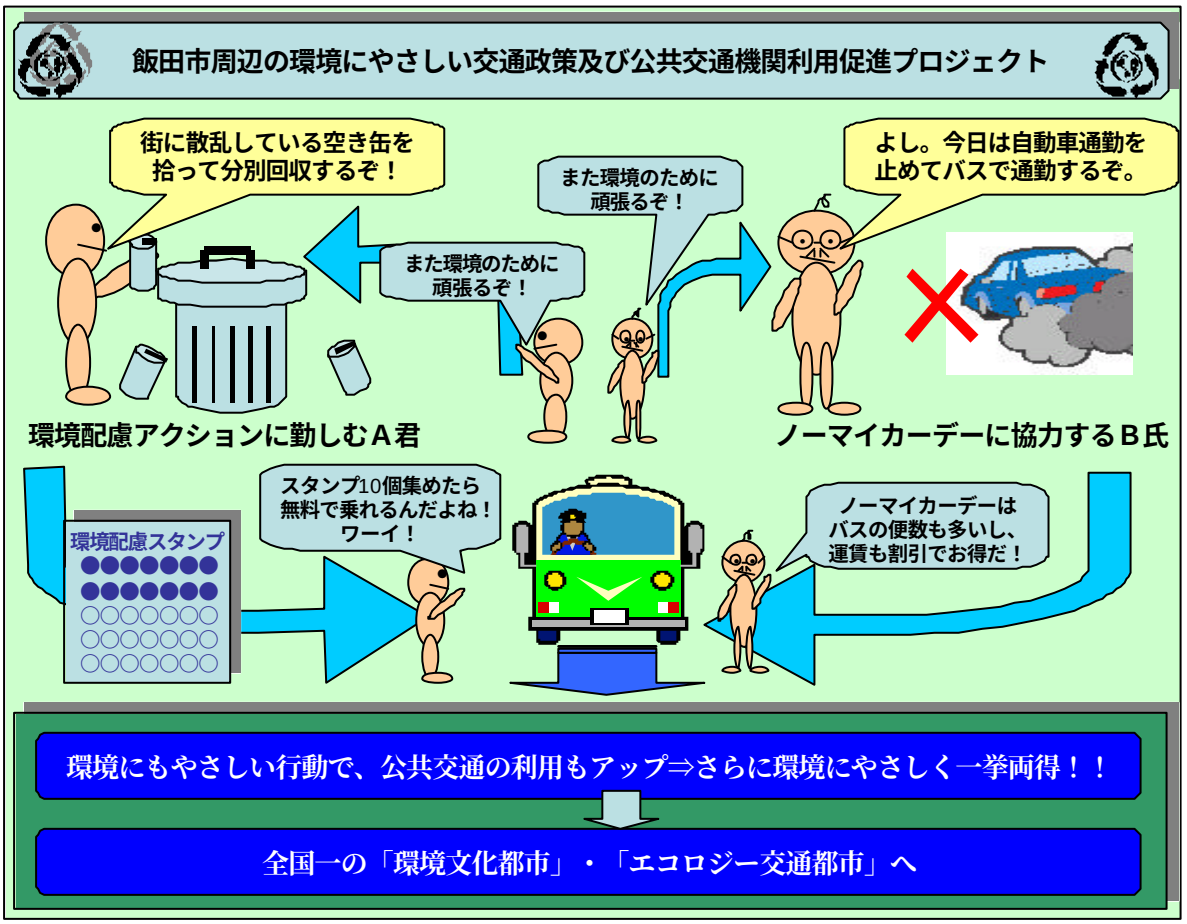
事業者名	新たに供用を開始するもの		事業の用に供しているもので、改造を予定するもの		移動円滑化基準に適合するもの		車椅子スペースを設ける編成数	便所を設ける編成数	便所を設ける編成数のうち車椅子対応便所のあるもの	案内装置を設ける編成数	車両間転落防止設備を設ける編成数
	編成数	車両数	編成数	車両数	編成数	車両数					
JR 北海道	4	23			4	23	4	4	4	4	4
JR 東日本	67	591	29	95	67	561	96	57	44	67	85
JR 東海	11	176	76	227	11	176	11	11	11	11	87
JR 西日本	22	110	47	130	22	110	27	38	27	25	17
JR 四国			2	2	2	2	2	2	2	2	
JR 九州	0	0	0	0	1	13	1	0	0	8	8
合計	**104**	**900**	**154**	**454**	**107**	**885**	**141**	**112**	**88**	**117**	**201**

管内民営鉄軌道車両のバリアフリー化施設整備状況（平成１５年３月末現在）

県	事業の用に供している編成数	移動円滑化基準に適合した編成数	車イススペースのある編成数	車イス対応便所のある編成数	案内装置のある編成数	車両間転落防止設備のある編成数
新潟県	14編成(28両)	14編成(28両)	12編成	2編成	14編成	0編成
長野県	45編成(127両)	0編成(0両)	2編成	0編成	0編成	0編成
富山県	62編成(227両)	2編成(2両)	7編成	0編成	2編成	0編成
石川県	37編成(48両)	0編成(0両)	5編成	0編成	0編成	0編成
北陸信越計	158編成(430両)	16編成(30両)	26編成	2編成	16編成	0編成
全国計	1,943編成(4,700両)	147編成(632両)	472編成	13編成	566編成	147編成

【事例】環境にやさしい公共交通活性化検討会（長野県飯田市）

全国第１位の「環境文化都市」を目指す飯田市では、公共交通における環境問題への市民意識の向上の観点から「マイカーからバス・鉄道への活用」を目標として掲げている。しかし、ノーマイカーデーキャンペーン等についての実績は目標値の半分にも達していない現状にある。

この要因としては、当該キャンペーン等の周知が徹底されていないことのほか、「マイカーの増加と公共交通機関利用者の減少に伴うサービスの低下が、更なる公共交通機関の利用の減少」を招くというスパイラルが発生していることに拠るものと考えられる。

飯田市では、今後、更に環境問題への市民の意識の向上を図りながら、環境にやさしい公共交通活性化を目指すこととした。