

## 1．計画策定の前提

( 1 ) 目標年次 21世紀初頭(おおむね2010年)

( 2 ) 計画の対象交通機関

北海道に關係する旅客の公共交通機関

( 鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空 等 )

( 3 ) 計画の構成

以下の4分野から構成する。

地域間交通

道内の主要都市間における交通

地域内(生活)交通

主として道内各地域における住民の日常生活を支える交通

都市圏交通

都市内交通が存在する地域(おおむね人口10万人以上の都市)に  
おける住民の日常生活を支える交通

道内外交通

北海道と本州など他地域との交通

## 2．計画策定のねらい

策定作業を通じ、道内各自治体、運輸事業者、地域住民、国の行政機関などの関係者が、今後の北海道における公共交通体系のあり方を考える契機とする。

策定された計画については、今後、各関係者が具体的な施策・事業に取り組んでいく際の指針とする。

### 3 . 公共交通機関の特性

#### 鉄 道

- ・ 大量性や定時性に優れた交通機関であり、輸送需要が相当見込まれる地域においてその特性を発揮。
- ・ 航空に次ぐ高速性を有し得ることから、中・近距離の需要に厚みのある都市間を結ぶ等においてその特性を発揮。
- ・ 地下鉄は冬季の厳しい気象条件において最も高い信頼性を発揮。
- ・ 路面電車は路面から直接乗降できる身近な交通機関。

#### バ ス

- ・ 輸送需要が一定以下の規模における交通機関。需要の変化に応じて路線の変更等を行うことができ、きめ細かいサービス提供が可能。
- ・ 都市間の輸送においては、低廉性に優れ、2地点間の直行サービスや、比較的需要の少ない場合でもサービス提供が可能。

#### タクシー

- ・ ドア・トゥ・ドアで移動でき、機動性・随意性の点で他の公共交通機関にはない特性を有している。

#### 航 空

- ・ 高速性に最も優れ、中・長距離の移動や海越え、山越えを伴う移動においてその特性を発揮。

#### 旅客船

- ・ 定時性に優れ、距離を問わず大量輸送においてその特性を発揮。
- ・ 低廉性に優れ、離島住民の欠くべからざる交通機関。

#### 4 . 公共交通の必要性

- ・ 近年、自家用車利用の増加に伴い、交通量に占める私的交通（自家用車等による移動）の比重も大きくなってきているものの、長距離の場合など全ての人がいつも私的交通により移動することが可能なわけではない。
- ・ 私的交通に過度に依存することは、人々の移動手段の選択肢を制限することになるとともに交通事故の危険性も高い。また、冬季においては積雪・降雪の影響を大きく受け、移動に係る時間の増大等をもたらすことになる。さらに、特に都市部においては、空間制約等の問題から、道路交通渋滞や環境問題の悪化をもたらすとともに、中心市街地の衰退の進行等も招き、都市機能の十分な発揮を阻害することとなる。
- ・ したがって、安全で利便性の高い効率的な移動を確保するにあたっては、特に学生や高齢者、身体障害者等の移動、また特に長距離や冬季における移動において、公共交通（公共交通機関による移動）の果たすべき役割は非常に大きい。
- ・ 加えて、公共交通は空間の効率的な利用に資するとともに、自ら運転することからの解放によるゆとりを創出し、交通安全や環境の観点からも優れた特性を有しているため、今後とも、公共交通の維持とその利用の促進を図っていくことが必要である。
- ・ この際には、公共交通が社会経済状況や利用者ニーズの変化に適切に対応していくべきことを基本とする必要がある。特に、今後の公共交通に関しては、運輸事業の需給調整規制の廃止<sup>1</sup>、高齢社会の到来等により、公共交通の空白や従来の公共交通では対応できない部分が拡大する可能性があり、生活交通の維持・確保、バリアフリー化<sup>2</sup>の推進といった課題に対応していくことが求められている。

- ・ 一方、私的交通は公共交通と相互に補完するとともに影響を与えつつ、全体として一つの交通体系を形成しているため、総合的な公共交通体系の整備を考えるにあたっては、私的交通の視点も踏まえる必要がある。
- ・ また、公共交通がまちのあり方や経済・社会活動と密接に関係を有していることに十分考慮する必要がある。

---

#### 1 運輸事業の需給調整規制の廃止

需給調整規制を廃止する方針は、運輸省（当時）が平成 8 年 12 月に決定し、7～9 年の規制緩和推進計画、10～12 年の規制緩和推進 3 年計画において、その内容が盛り込まれ、12 年までに人流・物流に関する全事業分野の需給調整規制が廃止されている。なお、乗合バス、タクシーについては、平成 14 年 2 月 1 日から施行することとされている。

これら需給調整規制廃止等の規制見直しとそれに対する運輸政策審議会の答申を踏まえた環境整備方策の下、競争が促進され、事業活動の効率化、活性化を通じたサービスの向上・多様化等による利用者利便の向上等の効果が期待される。

#### 2 バリアフリー化

我が国では、急速な高齢化が進んでおり、2015 年には国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会を迎える。また、約 300 万人の障害者が障害を持たない人と同じように社会に参加できる「ノーマライゼーション」の考え方も広まってきている。

こうした状況の中で、高齢者、障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。

H12.5.17 に公布された交通バリアフリー法により高齢者、身体障害者はもとより、全ての人にとって、公共交通機関を利用した移動の際の身体の負担を軽減され、公共交通機関がさらに利用しやすくなることが期待される。