

こころ豊かなシームレスな交通社会を目指して
～北海道における公共交通・地域交通環境計画～

前提

1. 平成13年3月19日の北海道における公共交通機関の維持整備に関する計画（以下、北海道新世紀公共交通ビジョン）で北海道の交通ネットワークのあり方については既に示されている。
2. 近年における社会の少子高齢化、地球温暖化問題に対する認識の高まり、技術革新による情報化の急速な進展など地域の公共交通を取り巻く環境やその使命をめぐって新たな状況が生じている。
3. このような新たな状況の下で10年後の北海道のあるべき姿を見通し、公共交通がより社会的使命を発揮できるようにするため、新たな施策目標を掲げ考え方の整理をすることとした。
4. 新たな答申の考え方の整理にあたっては、北海道新世紀公共交通ビジョンで示された交通ネットワークの基本的な考え方と一体的なものとの認識に立ち10年後の目標年次を合わせるものとする。
5. 新たな答申は3分野で構成されており、それぞれについての考え方は以下の通りである。

考え方

1. 交通の利用に係る移動の円滑化
 - ・ 過疎地域・交通空白地帯における移動手段の維持又は確保
 - ・ 都市圏における高齢者、身体障害者の移動手段の確保
 - ・ 情報技術（IT）の活用による公共交通機関の利便性向上
2. 環境に配慮した交通のあり方
 - ・ 環境負荷（CO₂排出）の小さい交通運輸
 - ・ 国立公園等における自然環境に配慮した交通
3. 公共交通機関等に係る安全・安心の確保及び非常災害への対応
 - ・ 公共交通機関等に係る安全・安心の確保
 - ・ 非常災害時における対応

交通の利用に係る移動の円滑化

地方都市及び過疎地域・交通空白地帯における移動手段の維持又は確保

1．公共交通の利用促進と新しい交通システム

- ・ コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー等のITや中小型車を活用した交通システム。
- ・ JR北海道で開発した「道路とレールの両方を自在に行き来し走行できる新しい乗り物（DMV：デュアル・モード・ビークル）の有効な活用法策についての検討。
- ・ 福祉・介護輸送等の住民輸送サービスや、病院の順番取り、買い物等の役務提供を有料で行うハイヤー・タクシーによる生活支援サービス。
- ・ 地域のコミュニティと公共交通の維持を考える上では、「人の動き」「物の動き」の二つの側面からの見方も大切。例えば、過疎地域における乗合バスと宅配事業者との連携による宅配貨物の輸送等、これまで分離して提供されていた人の輸送と物の輸送の融合施策についての検討。

2．住民参加とマイカー等の活用

- ・ 公共交通と自治体が運行する福祉バス・通学バスとの連携による住民輸送サービスの提供
- ・ 地域住民が共同でマイカーを利用し個人レベルでの経済性やモビリティを高める「カーシェアリング」についての検討。
- ・ 事業用自動車では十分に対応しきれない公共交通機関空白地帯での、マイカーによる有償運送の許可要件の緩和。

都市圏（札幌市）における高齢者、身体障害者の移動手段の確保

1．公共交通の利用促進とまちづくり

- ・ 高齢者や身体に障害のある方が安全に安心して利用できるよう駅などの旅客施設・車両等のバリアフリー化とあわせ、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化の重点的かつ一体的な取り組みの推進。
- ・ 公共交通機関のバリアフリー化の推進を図る際には、交通、道路に限らず身体障害者、福祉、建物等を所管する関係部署、関係機関との連携した取り組みを通じて、「ユニバーサルデザインの「まちづくり」」。
- ・ 冬季におけるモビリティを確保するため、企業・住民参加による歩道・バス停周辺の雪対策。

2．ICカードの導入

- ・ 鉄道、地下鉄、路面電車、バスの各交通モードを一枚のカードで乗車できることにより、運賃表の確認や切符の購入等の乗り継ぎによる煩雑さを解消。
- ・ 飲食、買い物、施設利用など交通事業者以外の事業主体と連携を図ることにより、

多様な運賃体系の設定や広域ネットワークの形成・充実。

情報技術（IT）の活用による公共交通機関の利便性向上

- ・ 時刻表、運賃等の固定的情報に加え、バリアフリー化の整備状況、遅延等運行状況や混雑等の交通動態についての情報提供等、高齢者や身体障害者、観光客等誰もが安心して快適に移動できる環境を整備する観点から、ITを活用しての移動時に必要な情報提供。
- ・ パーク＆ライド等の公共交通とマイカーが連携する際に、携帯電話、モバイル機器を活用しての乗り換え、駐車場情報の提供。
- ・ 冬季の気象状況、道路の路面状態などの情報を交通事業者間で共有できる総合的交通情報ネットワークの構築。
- ・ ITを活用したデマンドバス等の新たな交通システムの構築。

地方と都市に共通な分野

1．住民参加

- ・ 交通計画の早い段階から地域住民に対しての情報提供と意見交換の機会を持つことが大切。
- ・ 住民が情報を受け取るだけの立場から、参加し情報を発信する立場に立つことにより、住民の一人一人に当事者としての意識と責任を持ってもらう中で、モビリティを確保するための住民負担も含め地域のあり方についての検討が必要。
- ・ 交通事業者、行政だけではなく住民にもできることや必要なものを選択してもらい意見交換や合意形成のルールづくりを進めることも大切。

2．人的支援体制

- ・ 駅構内等における案内、誘導、車両乗降等の介助サービス
- ・ ドア・ツー・ドアでの移動を可能にするため交通事業者とNPO・地域住民等の連携による広域的な人的支援体制。
- ・ 市民・NPO、交通事業者、行政との連携による交通ボランティア活動家の育成や制度化。
- ・ 誰もがごく自然に声をかけ快くサポートできる社会いわゆる「こころのバリアフリー」社会の実現。

3．交通事業者相互、交通事業者と様々な事業主体との連携

- ・ 観光資源を効果的に活用するためにも、観光と公共交通機関とが連携することにより新たな旅客需要の掘り起こし。
- ・ イベントとの連携による入場料と運賃のセット割引、商業施設や商店との連携による乗車割引運賃等、観光、商業事業者等の異なる事業主体との連携。

環境に配慮した交通のあり方

環境負荷（CO₂ 排出）の小さい交通運輸

1. 低公害車の開発・普及、交通流対策、モーダルシフトや物流の効率化、公共交通の利用促進
 - ・ 政府は平成16年度に地球温暖化対策推進大綱の評価・見直し作業を進めているが、今後の新たな施策等を含めて、一層推進。
 - ・ 低公害車の普及を促進するため、自動車グリーン税制や低公害車の補助制度等の情報提供の継続・充実が必要。また、CNG車（天然ガス自動車）の導入を促進するため、関係者が連携して天然ガススタンドの整備をすすめることが必要。
 - ・ 都市圏における交通流の円滑化を図るため、違法駐車対策の強化、都市圏中心部への通過車両の流入対策、物流の効率化、荷さばきスペースの設置等の施策推進が必要。
 - ・ モーダルシフトや物流の効率化を効果的に推進するためには、物流事業者のみの努力では限界があり、荷主との連携が必要。
 - ・ 公共交通機関等の利用促進またはマイカーからの利用転換は、公共交通機関等の利便性の向上とともに、利用転換しやすい交通環境整備が必要。
2. 交通環境施策の効果的な推進手法
 - (1) 施策の推進力としての効果的な誘導施策や「市場のグリーン化」の整備
 - ・ 経済的措置として、交通運輸事業者に対する低公害車導入補助等や多様な運賃による利用者に対する経済的な誘因の付与などの施策等、さらには、交通利用者、荷主、交通運輸事業者、地域の商店街、消費者等の連携により、相互にインセンティブが作用する施策が効果的。
 - ・ 情報開示として、交通運輸事業者の優良な環境の取り組みの自主的開示や評価情報の公表により、交通運輸事業者のさらなる取り組みの推進とともに、利用者、荷主、消費者が交通運輸事業者の選択行動の結果として、環境負荷が低減されるような環境に対する感度の高い市場（「市場のグリーン化」）の整備。
 - (2) 交通環境と合意形成
 - ・ 合意形成を進めるには共通認識が必要であり、交通運輸事業者の交通環境対策や行政の環境施策等に関する情報の発信及び共有化が重要。
 - ・ ITを活用した環境に優しい運送サービスの実現について、関係者の相互理解と合意形成が重要。
 - ・ 環境に配慮した都市圏の交通体系を目指すためには、住民、企業、交通運輸事業者、自治体等関係者における「まちづくり」に関する合意形成が重要。
 - ・ 環境意識の向上に必要な啓発活動や情報提供の推進。

国立公園等における自然環境に配慮した交通

観光資源の保全

- ・ 観光資源の保全と観光振興の連携・調和を図るためには、交通利用者、交通事業者、地域関係者、行政・自治体間で、誘導施策に配慮した総合的な合意と協力が必要。
- ・ 国立公園等における環境負荷をできるだけ小さくする低公害大型バス・レンタカー等の普及や地域の実情に即した効率的な交通が求められる。

公共交通機関等に係る安全・安心の確保及び非常災害への対応

公共交通機関等に係る安全・安心の確保

1．交通運輸事業者と国における安全確保

- ・ 事業者の運転者や自動車に対する運行・整備管理の徹底を図ることが事故防止の上からも重要。
- ・ 運転者の運転状況（最高速度、急発進・急加速等）が把握できるとともに、安全運転・経済運転の評価ができる、デジタルタコグラフの活用など事業者の自主的な取り組みの推進。
- ・ 高齢運転者の事故防止に向けた適性診断等の活用と受診の促進。
- ・ 国における事故等の発生事業者に対する厳正な指導、処分（公表を含む）や関係機関との連携による、事後チェック体制の強化。
- ・ 同一・類似事故防止に向けた「自動車運送事業に関わる交通事故要因分析事業」における、分析情報等の提供。
- ・ 自動車の安全性評価（自動車アセスメント）やA S V（先進安全自動車）に係る情報を提供することにより、安全性の高い自動車の普及促進。
- ・ 「緑ナンバー安全宣言大会」、「踏切事故防止キャンペーン」など運転者等の安全意識の高揚等を図るために、国、関係機関及び交通運輸事業者が連携して安全運動を展開することが必要。

2．冬季における安全確保

- ・ 冬季における事故防止のためには、「凍結路面」等に対応した運転技術が必要であり、こうした技術の習得、維持のための「凍結路面体験研修」受講の促進。
- ・ 冬季には特に気象・道路情報を運転者に早く提供することが事故防止の上からも重要であり、こうした情報のリアルタイム化が望まれるとともに、リアルタイムに近い運行中の運転者からの情報活用を検討。

3．危機管理体制の確立

- ・ 国内においてテロ等の発生が懸念されており、道内の交通機関においても国と事

業者等が連携した対策（施設等の点検、巡回、救助体制等）が重要。

- ・ バスジャックや重症急性呼吸器症候群（SARS）に対する対応マニュアル等の整備、関係機関との連携体制の確立を図ることが重要。

非常災害時における対応

1．緊急時における輸送支援や輸送ネットワークの構築

- ・ 災害時における被災地の緊急輸送や広域的な代替輸送のネットワークを確立するためには、必要とされる車両の車種や仕様等を把握し、データベースの整備と活用を図り、最適かつ迅速に対応できる仕組みの検討が重要。

2．交通関係情報の提供

- ・ 災害時においても、交通運輸事業者や交通利用者にとって、ともに安心かつ安全で利便性の高い輸送サービスを確保するためには、道路交通情報や公共交通機関等の運行（航）情報、代替となる交通手段の情報やその施設等の復旧に関する情報などを一元的、総合的に提供するシステムの検討が重要。