

北陸信越地方交通審議会答申

北陸信越地域（新潟県、長野県、富山県及び石川県の地域）に
おけるおおむね 10 年後の公共交通のあるべき姿について

「取り組むべき施策」

目 次

はじめに	1
------	---

命題

少子高齢化、経済低成長が進展し、定住人口の減少又は横ばいが見込まれる中、地域の活力を高め、交流人口の増大に資するため、公共交通はどのような方向を目指すべきか	2
--	---

〔テーマ1〕

北陸信越地域の活性化、地域間連携や観光交流の促進のための公共交通のあり方	3
--------------------------------------	---

第1章 幹線交通

【施策検討の基本的方向性】

三大都市圏との間の連絡時間短縮のための高速交通網の整備・充実	3
--------------------------------	---

北陸信越地域と近隣地域を結ぶ高速交通網の形成	4
------------------------	---

環日本海ゲートウェイとしての関係機能強化	4
----------------------	---

効率的な物流体系の構築	4
-------------	---

【取り組むべき施策】

1. 北陸新幹線の整備による首都圏との連絡時間の短縮	6
----------------------------	---

2. その他の高速交通機関の整備・充実	6
---------------------	---

3. 高速交通機関へのアクセスの改善	9
--------------------	---

4. 北陸新幹線整備後の既存鉄道線の活性化や利便性の向上	10
------------------------------	----

5. 北陸信越地域の観光魅力の強化	14
-------------------	----

6. モーダルシフトの推進や高速道路網の整備等を通じた効率的な物流体系の構築	16
--	----

第2章 二次交通

【施策検討の基本的方向性】

広域高速交通基盤と地域交通との連携強化	19
---------------------	----

魅力ある観光ルートの形成による周遊観光の振興	19
------------------------	----

【取り組むべき施策】

1. 二次交通の充実	19
------------	----

2. 自由度の高い域内周遊観光の確立	22
--------------------	----

〔テーマ2〕

地域内交流を活性化させるため、公共交通はどのような方向を目指すべきか	24
------------------------------------	----

【施策検討の基本的方向性】

地域内交流を促進するための交通手段の整備	24
交通結節点における乗換利便の確保及びアクセスの改善	24

【取り組むべき施策】

1. 在来線鉄道の活性化や利便性の向上	25
2. 地域生活交通機関としての高速バスの利便性の向上	25

命題

日常生活の足として公共交通が果たすべき役割とは何か	27
---------------------------	----

【施策検討の基本的方向性】

公共交通サービスの高度化	27
地域提案 / 参加型の交通計画の策定	28

【取り組むべき施策】

1. ニーズに対応した多様な公共交通手段の確保	28
2. 公共交通の存続の取組みに対する地域住民の意識向上	37

命題

クルマ社会が進展している北陸信越地域において、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・連携はどのようなものか	39
---	----

【施策検討の基本的方向性】

自家用車と公共交通の共存	40
交通空白地帯における自家用車と公共交通との結節性の強化	40

【取り組むべき施策】

1. 自家用車と公共交通の共存のための公共交通サービス水準の向上	41
2. 公共交通の利用環境の改善（パークアンドライドの一層の推進）	42

命題

「安心・安全・やさしい」交通の実現のため、公共交通が目指すべき方向性とはいかなるものか	45
---	----

【施策検討の基本的方向性】

防災対策の強化	45
安全・安定輸送の徹底	46
技術革新を活かした、より便利で使い易い公共交通の実現	47
ユニバーサルデザイン社会の実現	47
環境にやさしい交通体系の構築	48

【取り組むべき施策】

1. 災害に強い交通体系の構築	49
-----------------	----

2．公共交通における安全・安定輸送の徹底（ヒューマンエラーに基づく事故防止

対策の徹底と事故再発防止の強化）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5 1

3．IT等の高度技術の進展に伴う公共交通への応用・・・・・・・・・・・・・・ 5 1

4．ユニバーサルデザイン社会の形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5 3

5．交通と環境の調和・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5 4

おわりに・・ 6 1

資料

北陸信越地域における二次交通事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6 2

北陸信越地域における周遊・循環型の二次交通事例・・・・・・・・・・・・・・ 6 3

はじめに

北陸信越地域は、我が国の他の地域と同様、少子高齢化や定住人口の減少、地球環境問題の深刻化、技術革新による著しい情報化の進展等、社会構造の急速な変化の中にある。

公共交通の分野においても、交通産業全般にわたる需給調整規制の廃止や運賃規制の緩和等事業規制の見直しが進められていることを背景として、社会構造や利用者ニーズの変化に対応するため、サービスの一層の高度化や多様化が求められている。こうした状況に的確に対応するためには、従来の県や市町村といった行政単位の視点に加えて、より広域的な視点に基づいた新たな発想が求められている。

また、北陸信越地域は、国内においては日本海国土軸の中心的地域であるとともに、国外に目を向けると環日本海経済圏のゲートウェイとしての位置にある。同地域やその周辺地域では、今後、北陸新幹線等の高速交通網の整備が予定されており、こうした高速交通網の整備により人やモノの流れの構造変化が生じることが考えられる。

さらに、平成 16 年 10 月には、新潟県中越地震等の自然災害が発生し、今後、地震前の状態に復元するだけでなく、魅力ある地域へ復興するための観光振興や交通のあり方について考えていかなければならない。

このような中、北陸信越地域においては、平成 14 年 7 月 1 日、国土交通省の組織再編により、北陸信越運輸局が新しく発足した。当審議会では、地域における今後の公共交通のあり方の指針を策定するべく、平成 15 年 3 月 3 日に、北陸信越運輸局長から「北陸信越地域（新潟県、長野県、富山県及び石川県の地域）におけるおおむね 10 年後の公共交通のあるべき姿について」諮問を受けた。

本答申は、関係者における議論の下、広域的な視点に立ちながら、国、地方公共団体、交通事業者、観光事業者、地域住民等関係者が重点的に取り組むべき施策の方向性を指し示したものである。

なお、本答申の目標年次及び対象地域は次のとおりとする。

(1) 目標年次

10 年後の平成 27 (2015) 年とする。

(2) 対象地域

新潟県、長野県、富山県及び石川県の北陸信越地域 4 県全域とする。

命 題

少子高齢化、経済低成長が進展し、定住人口の減少又は横ばいが見込まれる中、地域の活力を高め、交流人口の増大に資するため、公共交通はどのような方向を目指すべきか。

北陸信越地域の平成 27 (2015) 年の推計人口は、平成 15 (2003) 年時点より 20 万人減少し、674 万人となることが予測され、さらに、平成 42 (2030) 年には、平成 15 年比で、全国平均の 7% を上回る 13% の人口減少が見込まれている。

特に、本地域の 65 歳以上の高齢者人口の割合は、平成 12 年時点で 20.8% と、全国平均 (17.3%) と比較しても高齢化が進んでいるが、平成 27 年には、高齢化率は 28.2% に上り、全国平均 (26.0%) を依然上回る水準で高齢化が進展することが見込まれている (平成 14 年 3 月 国立社会保障・人口問題研究所調査)。

他方、北陸信越地域において、全国幹線旅客純流動調査等を活用して、交通需要の予測を行ったところ、本地域における他地域間と地域内の移動を加えた地域間旅客純流動量は、北陸新幹線の整備、中部国際空港の開港、東海北陸自動車道等の全線開通といった地域間の交通サービス条件の改善等により、平成 12 年の約 1 億 3,000 万人/年に対し、平成 27 年には約 1 億 5,000 万人/年に増加することが予想されている。さらに、北陸信越地域内の平成 27 年の各県の旅客総流動量は、自家用車も含めた輸送機関全体でみると、各県、平成 12 年と比べて 10~12% の伸びを示している。

純流動：真の出発地から真の目的地までを 1 トリップと捉える旅客流動

(本調査では、通勤・通学目的以外の仕事、観光、私用・帰省による流動を対象としている。)

総流動：交通機関を乗り継ぐごとにそれぞれを 1 トリップと捉える旅客流動

(本調査では、通勤・通学、仕事、私用・帰省による流動を対象としている。)

こうした中、北陸信越地域の活力を高めるとともに、国内外と北陸信越地域との交流や域内の交流の一層の増加を図っていくためには、本地域の魅力を一層増大させるとともに、公共交通網の充実やサービスの向上が図られる必要がある。

図表 1 - 1 - 2

図表 1 - 1 - 1

北陸信越ブロックにおける地域間旅客純流動量

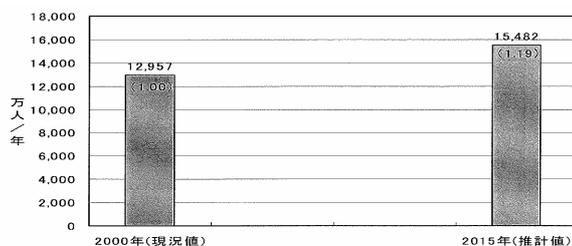


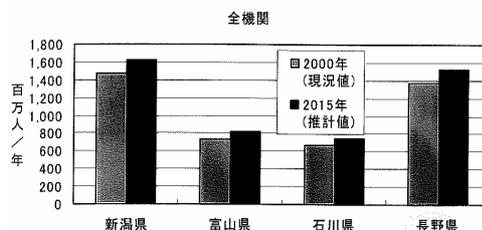
図 北陸信越ブロックにおける地域間旅客純流動量 (往復合計)

表 北陸信越ブロックにおける地域間旅客純流動量 (往復合計)

	ブロック間純流動量 (万人/年)	ブロック内地域間純流動量 (万人/年)	地域間純流動量 (ブロック間+ブロック内地域間) (万人/年)
2000年(現況値)	10,908	2,049	12,957
2015年(推計値)	13,284	2,199	15,482
2015年/2000年	1.22	1.07	1.19

出典：実績値 (2000 年)：「幹線旅客純流動調査」

北陸信越地域内の交通機関別旅客総流動量(全機関)



全機関

	地域内々総流動量 (百万人/年)		
	2000年(現況値)	2015年(推計値)	2015年/2000年
新潟県	1,471	1,628	1.11
富山県	730	818	1.12
石川県	671	740	1.10
長野県	1,371	1,528	1.12
ブロック合計	4,243	4,713	1.11

北陸信越地域と近隣地域を結ぶ高速交通網の形成

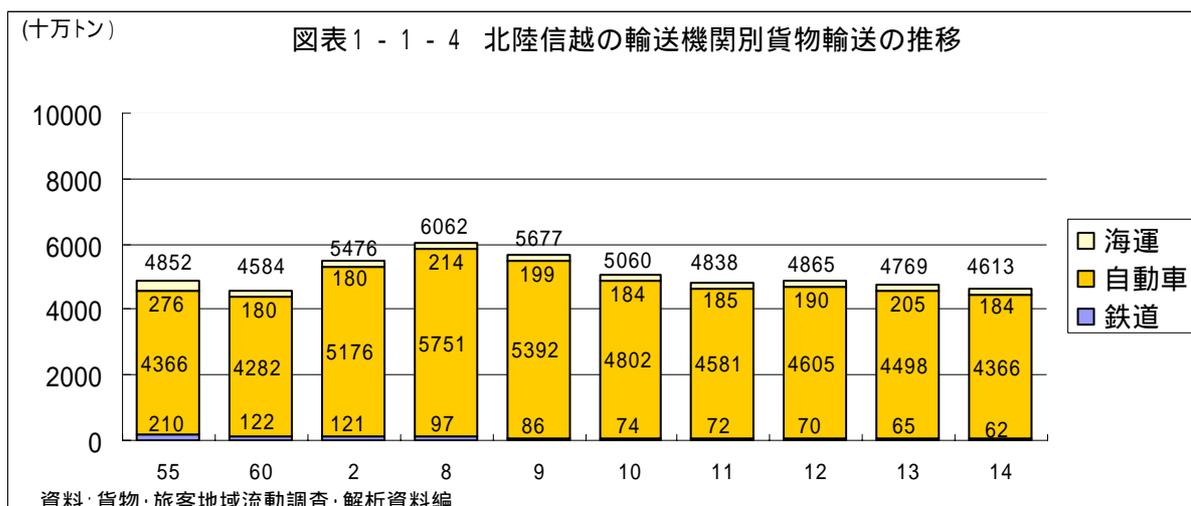
北陸信越地域の近隣地域に目を向けると、平成 17 年 2 月に中部国際空港が開港するとともに、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、日本海東北自動車道等の高速交通基盤の整備が進められている。日本海国土軸の中心的地域である本地域の活力を高めるためには、三大都市圏との結びつきを強めるだけでなく、隣接する地域との間で広域的な連携を図り、今まで以上に経済的なつながりを強化させることが重要である。そのためには、近隣地域との間における高速交通網を充実させ、都市間の交通網を形成することが必要である。

環日本海ゲートウェイとしての連携機能強化

北陸信越地域は、日本海側に位置し、朝鮮半島や中国東北部、ロシア沿海部等、環日本海圏の国々や近隣の東アジア地域と概ね 1,000km 以内で結ばれている。現在、北陸信越地域とこれらの国々・地域との間には、国際定期航空路線や外貿定期コンテナ航路が開設されている。環日本海のゲートウェイとしての地理的特性を活かし、国際的に環日本海経済圏の一翼を担う国際舞台の主役として発展していくためには、環日本海圏の国々や近隣の東アジア地域との間のダイレクトアクセスを充実し、国際交流を一層活発化させることが重要である。

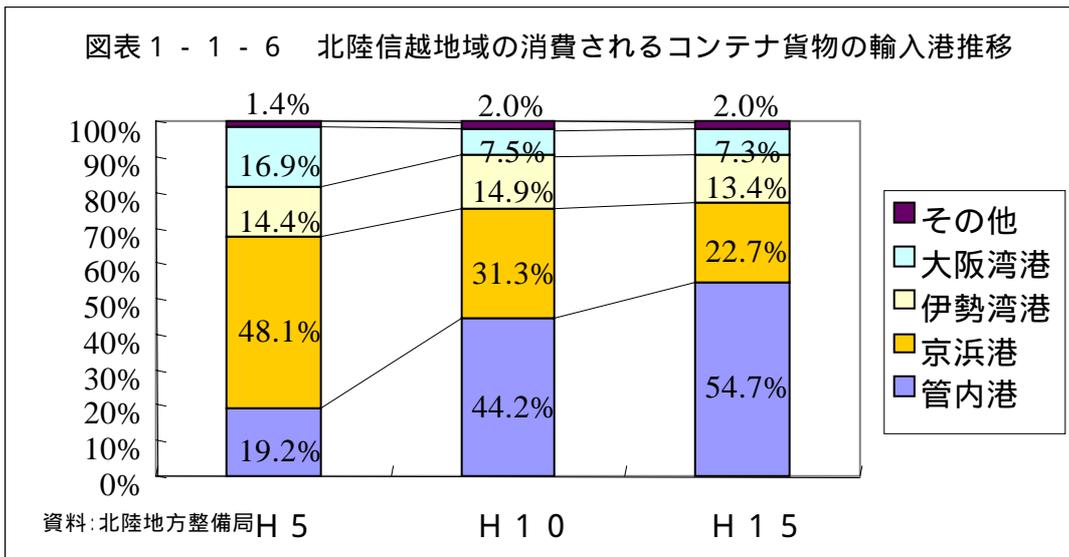
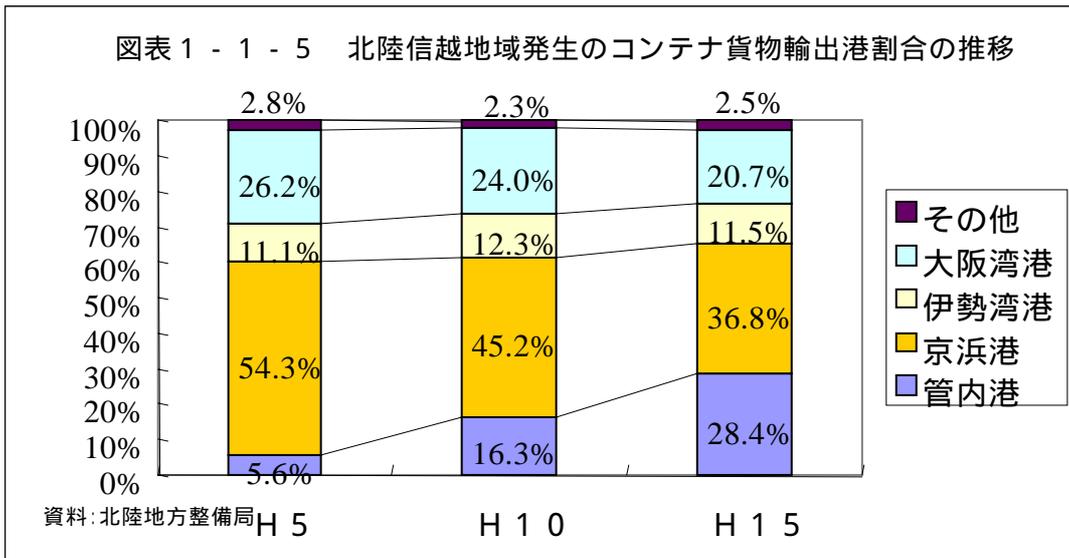
効率的な物流体系の構築

北陸信越地域における貨物輸送量は、景気の低迷から減少傾向にある。平成 14 年度の輸送機関別貨物輸送量は、自動車が 94.6%（輸送トン数・総量ベース）と圧倒的なシェアを占めている一方、鉄道及び海上輸送については、横ばいか減少傾向にある。

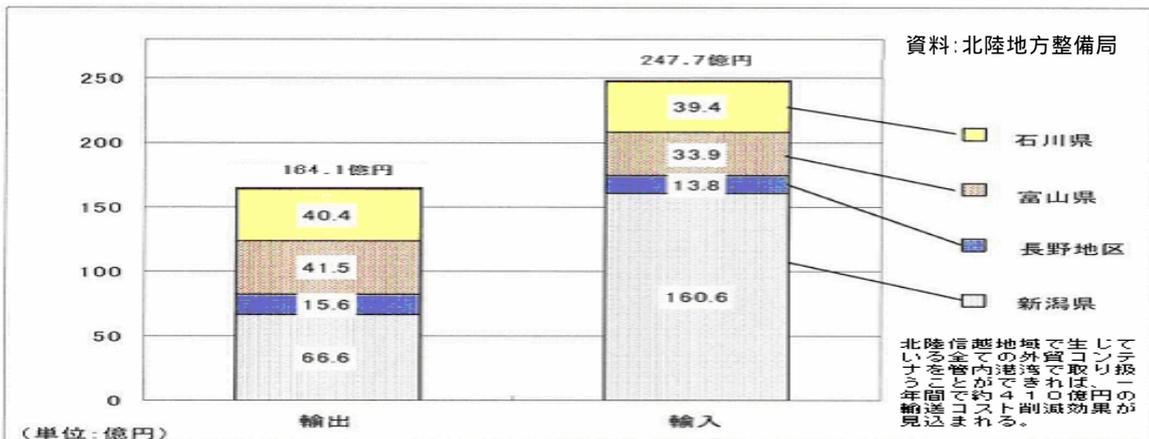


また、北陸信越地域で生産・消費される輸出入コンテナ貨物のうち、輸出では 71.6%、輸入では 45.3% が太平洋側の港湾を利用しており、必ずしも効率的な物流体系となっていない。しかしながら、以前に比べ本地域の港湾の利用が増加しているとともに、平

平成15年の外貿コンテナ取扱量は、平成8年に比べて約2.5倍に増加している。



図表1-1-7 北陸信越地域の港湾を100%利用した場合におけるコンテナ貨物の輸送コスト削減効果 (平成15年)



地域内外の交流を促進し、活性化を図るためには、人の流れのみならず、物の流れを活発化させることも重要である。様々な物流を取り巻く環境の中で、港湾や道路の整備に対応し、各種輸送機関の特性を活かしつつ効率的な物流体系の構築を図っていくことが必要である。

【取組むべき施策】

1．北陸新幹線の整備による首都圏との連絡時間の短縮

北陸信越地域と首都圏との交流を活発化させるためには、北陸新幹線の着実な整備を推進することが重要である。また、その機能を最大限に発揮させ、北陸信越地域の経済発展を図るためには、同地域の産業や観光の魅力を一層高めるとともに、周辺地域と新幹線停車駅を結ぶアクセスの利便性の向上を図ることが必要である。

なお、整備新幹線を建設する区間の並行在来線については、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとされており、北陸新幹線に関しても、並行在来線の経営については地域の足として地域が責任をもつことになる。並行在来線の経営のあり方や地域の生活路線等としての活用方策は、地域の発展にとって重要な課題であり、今後、北陸新幹線開通までの間に、地方公共団体、JR、交通事業者、住民等の関係当事者間で検討を進めていく必要がある。

(施策)

北陸新幹線の整備の着実な推進

経営分離されることとなる並行在来線の経営のあり方や活用方策の検討

2．その他の交通機関の整備・充実

(1) 在来線鉄道の利便性の向上

北陸信越地域内の主要都市を結ぶ幹線交通として、上越及び北陸（高崎～長野間）の各新幹線のみならず、在来線鉄道が幹線交通の大きな役割を担っている。今後、広域的な地域間連携の強化や地域の活性化のためには、新たな高速交通網である北陸新幹線との連携を含め、既存の鉄道施設を最大限活用して、在来線鉄道の機能強化を図ることが重要である。基本的には、旅客需要や収支採算性、投資効果を踏まえつつ、鉄道事業者の経営判断によって行われるべきものであるが、国、沿線の地方公共団体、鉄道事業者等においても、サービス改善や利用者の需要喚起を図るための取り組みや支援を推進していくことが必要である。

(施策)

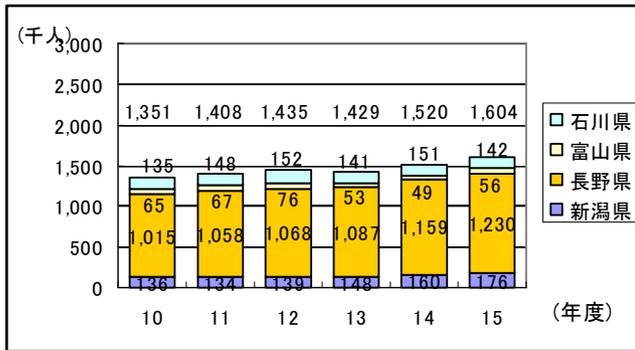
需要動向を勘案した運行のあり方の検討（フリークエント運転、快速ダイヤ等）

在来線鉄道の高速化や乗継の円滑化の検討（技術的課題の検討状況を考慮に入れたフリーゲージトレインの導入の可能性の検討等）

(2) 都市間高速バス網の充実

北陸信越地域における高速バス利用者数はここ数年横ばいであるが、利用者ニーズの多様化に対応するため、北陸信越地域内の主要都市と本地域内外の都市との間を結ぶ高速道路網を利用した高速バス路線網の充実が図られている。このうち、北陸信越地域と三大都市圏を結ぶ路線は、平成14年10月時点では21区間318便であったところ、平成17年2月時点では45区間412便と増加している。

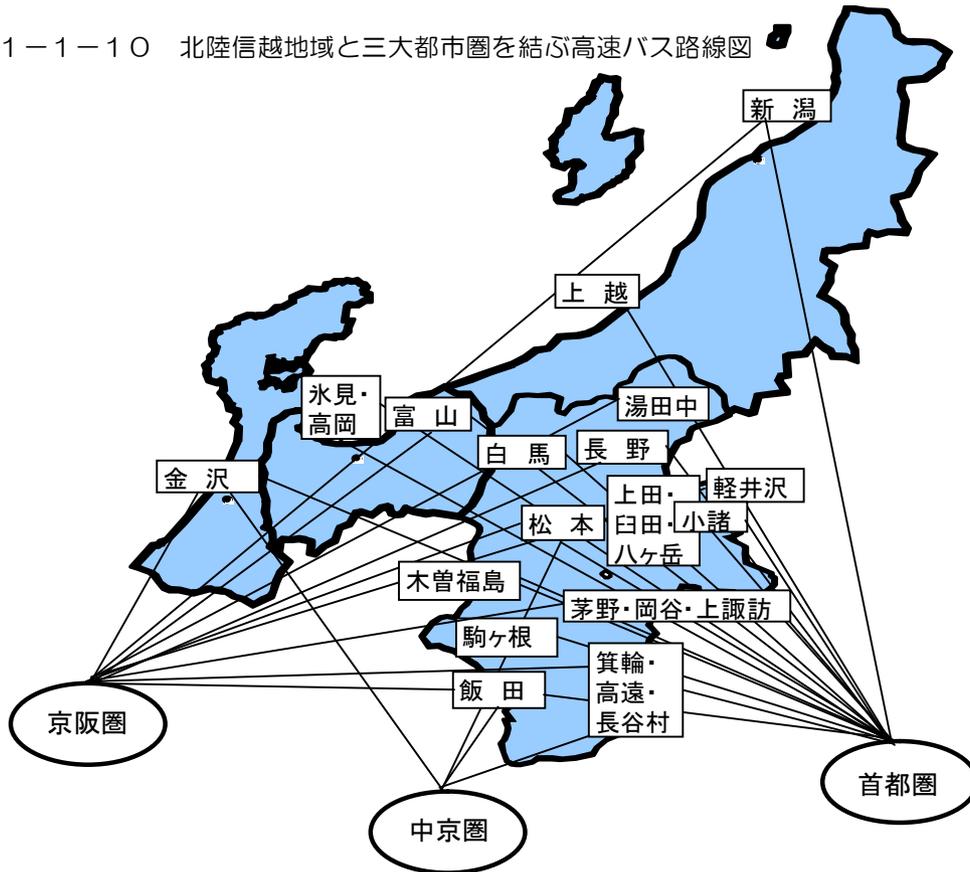
図表1-1-8 北陸信越地域と三大都市圏を結ぶ高速バス利用者数



図表1-1-9 北陸信越地域と三大都市圏を結ぶ高速バスの便数

	平成14年10月	平成17年2月
首都圏	10区間 214便	25区間 262便
中京圏	5区間 78便	9区間 100便
京阪圏	6区間 26便	11区間 50便

図表1-1-10 北陸信越地域と三大都市圏を結ぶ高速バス路線図



こうした中、北陸信越地域及びその周辺地域においては、北陸新幹線に加えて、平成17年2月に開港した中部国際空港や、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、日本海東北沿岸自動車道等の整備が予定されている。都市間高速バス網のさらなる充実を図るためには、バス事業者の経営努力を前提としつつ、国、地方公共団体、バス事業者等において、主要駅や空港を拠点とした高速バス路線の新設や既存路線との接続・運行の改善、情報提供の充実等を検討するとともに、高速バス利用者がさらなる目的地への移動を円滑に行うための路線バスや乗合タクシーとの連携等を推進する必要がある。

(施策)

高速バスと他の公共交通機関の乗継改善、ITを活用した高速バスの位置表示等の情報提供の充実等高速バスの利便性を向上させるための運行のあり方の検討

(3) 旅客船輸送の活性化

北陸信越地域の港を発着する旅客船の定期航路として、佐渡島、粟島及び舢倉島航路以外に、北海道方面の3航路及び九州方面の1航路が存在するが、近年、これらの旅客船の利用者数及び自動車航送台数が減少している。

これらの航路では、夏期の利用は好調であるが、四季を通じて利用客を確保するため、旅客船事業者と他の交通事業者が連携した周遊乗船券や割引商品の開発、旅客船と他の交通機関の乗継の利便性向上に努めていく必要がある。

また、トラック事業者も旅客船を利用して輸送を行っており、トラック事業者のニーズや港湾施設の整備状況等を踏まえつつ、旅客船の利便性の向上や荷主企業と物流事業者が連携してモーダルシフトを推進し、旅客船輸送の活性化を図る必要がある。

(施策)

旅客船事業者と他の交通事業者の連携による割引商品の開発や乗継の利便性の向上
長距離トラック輸送から海上輸送への転換の促進

3. 高速交通機関へのアクセスの改善

(1) 北陸新幹線へのアクセスの検討

現在整備が進められている北陸新幹線がより多くの人に利用され、北陸信越地域の活性化の中核を担う輸送手段となるためには、新幹線停車駅と周辺地域を結ぶ利便性の高い交通アクセスが整備される必要がある。

北陸信越地域の東西を結ぶ幹線鉄道として、現在、北陸線、信越線、羽越線が整備されているが、北陸新幹線が整備された場合、新幹線鉄道の高速性を生かし、他地域との結びつきをより強くするためには、本地域全体の鉄道の利便性が向上される必要がある。具体的には、信越線（直江津～長岡間）及び羽越線の高速化や上越及び北陸新幹線との利便性の高い乗り継ぎ等の方策について検討していく必要があり、そのためには、これらの沿線の地方公共団体や鉄道事業者、地域住民との間で、具体的なプロジェクトの成

熟度を見極めつつ、需要喚起を図っていくことが不可欠である。

また、新幹線沿線やその周辺の住民が新幹線を利用しやすくするため、地域住民や観光客が新幹線停車駅へ移動するための路線バス、乗合タクシーの創設や、自家用車を利用したパークアンドライドを推進していく必要がある。

(施策)

北陸新幹線の停車駅と周辺地域を結ぶ鉄道の接続改善、高速化等アクセスのあり方の検討

北陸新幹線の停車駅を拠点としたバス路線や乗合タクシーの開設、パークアンドライドの推進

(2) 空港アクセスの利便性の向上の検討

北陸信越地域においては、現在、6つの空港が整備されているが、地域間の移動時間の短縮や交流の活発化を実現する輸送手段として、高速交通機関である航空輸送の有効性は極めて高いものと考えられる。しかしながら、そのメリットを最大限発揮させるためには、航空路線網の充実に加えて、空港と目的地である市街地や観光地を結ぶアクセス交通の利便性を向上させる必要がある。

こうしたことから、アクセス交通を含めた全体としての所要時間の短縮や、乗り継ぎ利便の向上を図るため、空港までのアクセス所要時間の短縮化やフリークエンシーの向上、定時性の確保、アクセス手段の多様化等について検討していく必要がある。

(施策)

空港と幹線交通の拠点等を結ぶシャトルバス、乗合タクシー等の充実やアクセス交通手段の定時性の確保の検討

能登空港ふるさとタクシー

石川県は、能登空港利用促進施策の一環として、能登空港と金沢、輪島等の周辺地域を結ぶふるさとタクシー事業を開始している。

ふるさとタクシーは9人乗りのタクシー車両を使用し、能登空港を中心として5つのルートで運行している（図参照）。

国土交通省及び石川県では、「バス利用促進等総合対策事業」による実証実験として、ふるさとタクシーの運行による欠損、広報費等に対し、平成15年度は約620万円、平成16年度は約800万円を支援している。

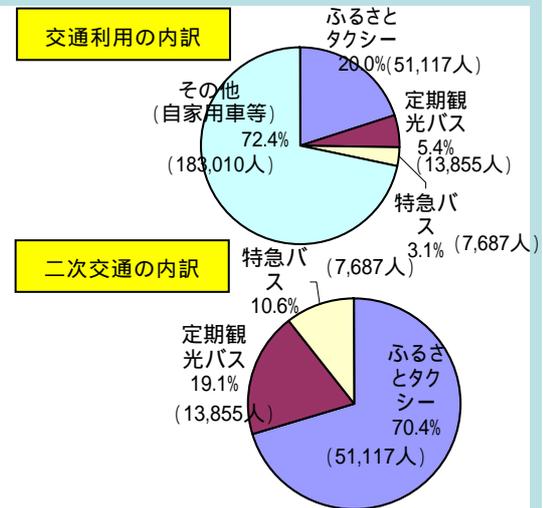
また、石川県では、市町村や観光協会と連携したPRに努めるとともに、首都圏の旅行代理店に対し、能登空港と合わせてふるさとタクシーの利用を積極的に売り込み、旅行商品の一部として組み入れられ、現在も首都圏で販売されている。こうした取り組みの結果、ふるさとタクシーの開港からの利用者数は51,117人にのぼり、能登空港発着の二次交通全体の70.4%にのぼっている（平成17年2月現在）。

実証実験としての運行は平成16年度で終了するが、ふるさとタクシーが能登空港の二次交通として定着してきていることを踏まえ、引き続き、市町村や観光協会と連携して運行を継続する予定である。

図表1-1-11 ふるさとタクシー運賃ゾーン



図表1-1-12 能登空港利用者の二次交通利用状況(15年7月7日～17年2月28日)



4. 北陸新幹線整備後の既存鉄道線の活性化や利便性の向上

(1) 上越新幹線(新潟～高崎間)の活性化

現在、首都圏と富山、石川両県方面を鉄道で移動する場合、越後湯沢駅経由で上越新幹線及びほくほく線を利用することになるが、北陸新幹線の開通により、高崎駅経由で

北陸新幹線を利用した移動が可能となり、人の流れが変化することが予想される。

このような人の流れの変化により、上越新幹線の高崎以北の利用者減が懸念される。利用者が減少すれば、運行本数の減少と利便性の悪化によりさらなる利用者の減少を招く悪循環に陥る可能性がある。このような事態を招くことがないよう、当該区間の沿線地域である新潟県中越及び下越地域、さらには新潟駅を拠点として、佐渡島、山形県庄内地方及び福島県会津地方を結ぶ地域一帯の観光魅力を高めるとともに、「新潟から先」の旅行ルートを形成することにより、これらの地域へ訪れる観光客を増加させることが不可欠である。このためには、地域の特性を活かしつつ、的確なマーケティングによる観光商品の開発を行っていくことが重要である。その際、観光客を取り込むためには、個々の観光地での取り組みのみならず、これらの地域を周遊観光できる価格競争力のある商品開発の推進や季節に応じた割引商品の開発等を継続的に行っていく必要がある。

また、これらの地域に観光客を誘致するため、新たな鉄道技術を活用した在来線鉄道等の幹線交通の高速化や利便性の向上を検討するとともに、交通事業者や観光事業者が連携して、新幹線停車駅等を拠点として個々の観光地を結んだり複数の観光地を周遊できるバス・タクシー等の二次交通の整備・充実や、複数の交通機関を乗り継ぐ場合の割引切符等の開発を推進していく必要がある。

(施策)

上越新幹線沿線や新潟県下越・佐渡地域等の観光資源、観光商品の開発

在来線鉄道等の高速化や利便性向上についての検討

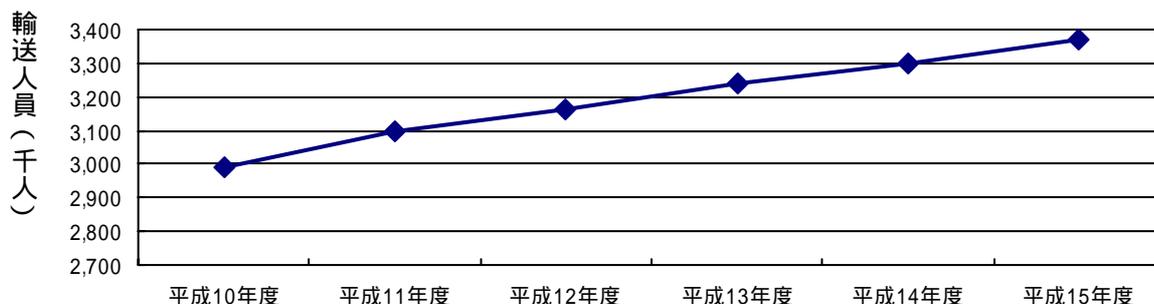
上越新幹線停車駅や幹線鉄道の停車駅と新潟県中越、下越地域の観光地との間の二次交通（バス、タクシー等）の新規路線の開設

複数の交通機関間における割引切符等価格競争力のある商品開発の推進

(2) ほくほく線の活性化

ほくほく線（北越急行株）は、現在のところ、輸送人員は順調に増加し、営業利益も確保できる経営状況にあるが、北陸新幹線の開通後は、上越新幹線（新潟～高崎間）と同様、利用者が減少する可能性がある。

図表 1 - 1 - 1 3 ほくほく線の輸送人員の推移 資料：北陸信越運輸局

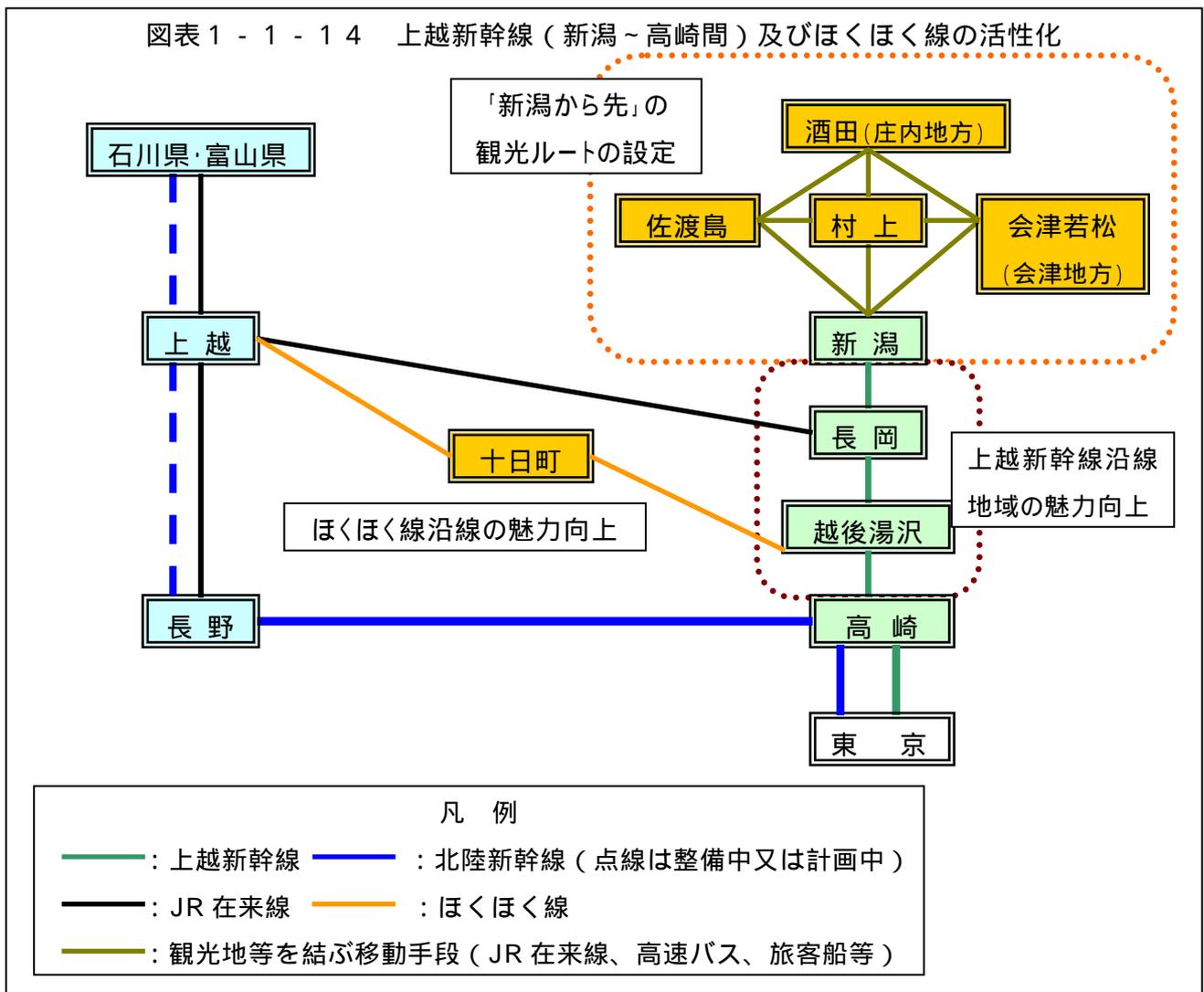


現在、沿線自治体、交通事業者、商工会議所、観光協会等で構成するほくほく線沿線

地域振興連絡協議会が設置され、PR誌の発行やイベント開催等が行われているが、今後も、より一層、沿線地域の魅力を高め、首都圏等の他地域からの観光需要を喚起し、地域の活性化を進めていく必要がある。

(施策)

沿線自治体、沿線住民等による沿線地域一体としての観光振興
 ほくほく線と他の路線との接続の改善等結節点における利便性の向上



(3) 長野県東北信地域と新潟県上越地域を結ぶ広域交通網の形成

北陸新幹線の延伸により、首都圏と長野県東北信地域、上越市や妙高地区等の新潟県上越地域が上信越自動車道に加えて新たな高速交通機関で結ばれることになる。新幹線の利便性を最大限に発揮させるためには、沿線地域及びその周辺地域を一体と捉え、これらの地域の観光魅力の向上のみならず、新幹線停車駅等から観光地や中心市街地への交通アクセスの充実が必要である。

現在、北陸新幹線（高崎～長野間）が通る長野県東信地域には、新幹線以外にも在来線、民鉄線やバス路線が整備されているものの、当該地域への観光客数は伸び悩んでい

る。また、北陸新幹線の整備により、長野県東北信地域が通過地となって、これらの地域への来訪者数が減少するようになれば、地域の活性化に悪影響を及ぼす。こうしたことから、観光客の来訪者数を増加させるために、しなの鉄道沿線及びその周辺地域と長野電鉄沿線及びその周辺地域を一体と捉え、地域の観光魅力を一層高めるとともに、乗継の円滑化、運賃割引等の交通事業者間の連携、観光施設の利用と交通機関の利用を組み合わせた割引商品の開発等による交通事業者と観光事業者の連携を進め、国や地方公共団体とも一体となって観光需要を喚起し、地域の活性化を図っていくための対策を進める必要がある。

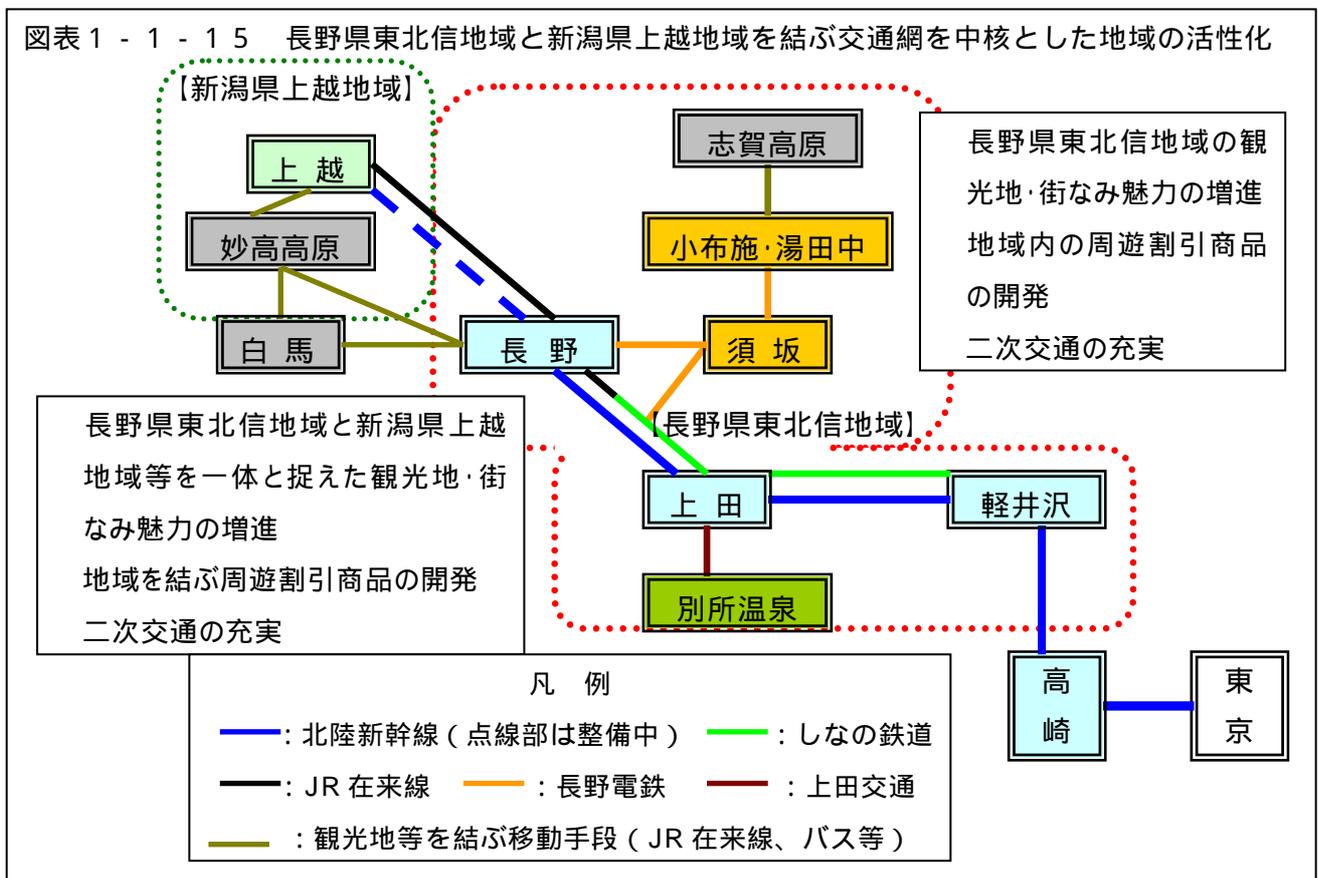
また、長野県東北信地域と新潟県上越地域は、これまで、信越線や上信越自動車道で結ばれてきたが、北陸新幹線が延伸されると両地域間の交流が一層活発になることが予想される。こうした高速交通網の整備の効果を活かすためにも、国、地方公共団体、交通事業者、観光事業者等が連携して、両地域の観光魅力を一層高めるとともに、新幹線停車駅と観光地を結ぶ二次交通の充実や観光施設と交通機関の利用に関する割引商品の開発を進めていく必要がある。

(施策)

JR、しなの鉄道、長野電鉄等の交通網を活用した長野県東北信地域における広域的な交通商品、観光商品の開発

長野県東北信地域と新潟県上越地域の観光資源・観光商品の開発及び新幹線停車駅と観光地等を結ぶ二次交通の新規路線の開発

図表 1 - 1 - 15 長野県東北信地域と新潟県上越地域を結ぶ交通網を中核とした地域の活性化



5 . 北陸信越地域の観光魅力の強化

(1) 観光振興に向けた取り組み

北陸信越地域は、日本海国土軸の中央に位置するとともに、三大都市圏と隣接する地域である。また、山、雪、温泉等の豊かな自然と資源に恵まれ、数多くの観光地や温泉、スキー場が存在する地域であり、観光振興が地域の発展にとって大変重要な要素となっている。こうした地理的特性や地域内の豊かな自然や観光資源を活かし、観光客の増加を図るためには、域内に点在する観光地をネットワーク化した周遊観光商品や、域内の都市や産業そのものを観光資源とした新たな商品の開発に努めるとともに、北陸信越地域と周辺地域の観光資源を対象とする広域的な周遊観光商品の開発に努めていく必要がある。

さらに、中部国際空港が開港し、北陸新幹線、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道等の広域交通基盤の整備が予定されている中、これらの交通基盤を利用する観光客を北陸信越地域に取り込み、域内の周遊観光を活発化させるためには、二次交通等の域内交通の充実が不可欠である。そのためには、新幹線停車駅・空港等と観光地を結ぶ輸送手段の開設、複数の交通機関どうしの接続ダイヤの改善、観光地におけるイベント開催に合わせたダイヤの増発等を積極的に推進していく必要がある。

加えて、地域の観光振興を図っていくためには、受入体制の整備が重要な要素となる。内外の観光客にとって魅力ある観光地づくりを進めていくためには、地方公共団体等が行う誘客活動や景観整備等に対する取り組みを促進するとともに、意欲ある民間の発想を積極的に活用していくことが必要であり、観光情報の発信や地域ブランドの開発、人材育成等、民間組織の実施する国際競争力のある観光地づくりの活動に対し必要な支援を行っていくことが重要である。

また、現在は、観光ルートや観光地へのアクセスの整備を図るための基礎となるデータが各県ごとに異なっており、観光客の移動の実態把握や他地域との比較が困難な状況にある。観光施策の効果を統一的に把握し、より実効性のある施策を展開するため、統計手法の設定等について改善することが望ましい。

(施策)

域内周遊観光商品の開発

新幹線停車駅・空港等と観光地を結ぶ交通アクセスの充実(バス・乗合タクシーの開設、接続ダイヤの改善等)

誘客や国際競争力を有する観光地づくりに取り組む自治体、民間組織の活動に対する支援

観光統計手法の改善

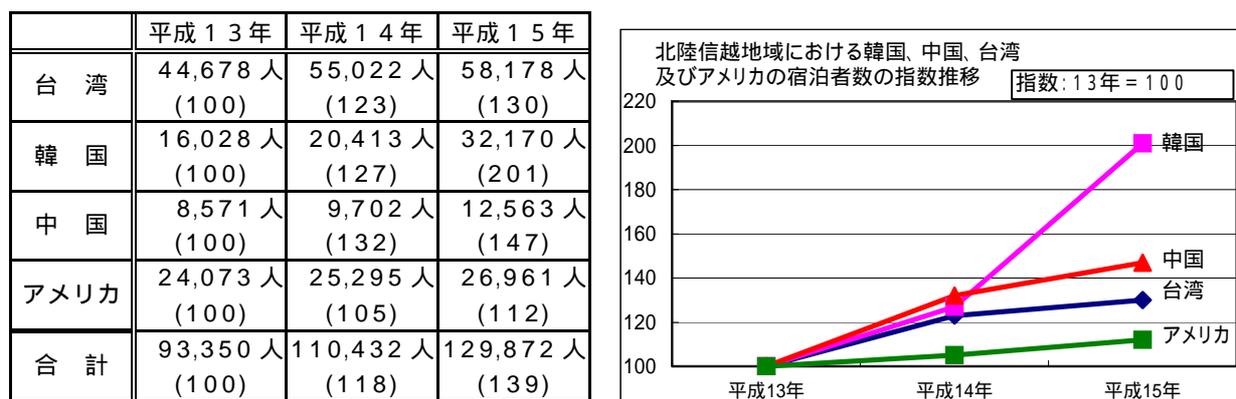
(2) 環日本海ゲートウェイとしての国際観光の発展

平成 15 年の訪日外国人旅行者数は、SARS (重症急性呼吸器症候群) やイラク戦争

の影響を受けて、対前年比 0.5%減の 521 万人であったが、平成 15 年 8 月以降は増加基調に転じ、平成 16 年 7 月には単月として過去最高となる 61 万人を記録するなど、平成 16 年の旅行者数（一部推計値を含む。）は、対前年比で 17.9%増の約 614 万人に達した。また、平成 17 年には 700 万人の外国人旅行者を目標としている。

北陸信越地域においても、台湾、韓国、中国及びアメリカからの宿泊者が増加傾向にあり、平成 15 年の宿泊者数は、対平成 13 年比 39.1%増の約 13 万人に達している。また、特に、韓国及び中国からの宿泊者数が近年急速に伸びており、平成 15 年の宿泊者数は、それぞれ、対平成 13 年比 100.7%、46.6%と大幅に増加した。

図表 1 - 1 - 16 北陸信越地域における台湾、韓国、中国及びアメリカからの宿泊者数推移



（カッコ内は、平成 13 年を 100 とした指数。新潟、長野、富山及び石川各県観光統計による）

平成 16 年は、平成 15 年 7 月に開港した能登空港を活用して、計 36 便の能登～台北チャーター便（一部富山空港を利用）が運航され、計約 4,000 人の台湾人観光客が石川県及び周辺地域を訪れた他、富山市から長野県大町市を結ぶ立山黒部アルペンルートにおける外国人団体観光客数が前年比 95%増の 46,000 人となるなど、訪日観光客増加に向けた活動が実施され、今後、さらなる取り組みの拡大が予定されている。

我が国においては、「観光立国」の実現を目指して、国、地方公共団体、観光事業者が一体となって、ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）事業が推進されているところである。環日本海圏のゲートウェイに位置する北陸信越地域においても、中国訪日ビザ対象地域の拡大や、平成 17 年 3 月からの 2005 年日本国際博覧会（愛知万博）開催期間中の韓国や台湾からの観光客に対するビザ免除等の動きの中、近隣の東アジア諸国を重点市場として、観光交流を一層促進していくことが求められる。

中国における訪日団体観光ビザ発給対象地域は、これまでの北京市、上海市及び広東省に加えて、平成 16 年 9 月から天津市、江蘇省、浙江省、山東省、遼寧省が追加され、ビザ発給対象地域の対象人口は、1.1 億人から 3.7 億人に拡大した。

このため、訪日外国人旅行者の拡大に向け、計画的な訪日ツアー商品の造成、チャーター便の拡大、現地旅行会社やメディア関係者の招聘、商談会の開催、各種 PR 活動等による VJC 事業のさらなる展開を図り、北陸信越地域への訪日客の増加を促進していく必要がある。

また、外国人旅行者の誘客を促進するためには、北陸信越地域への交通アクセスを充実させる必要がある。同地域では、現在、新潟、富山及び小松空港と東アジア地域の空港を結ぶ国際定期航空路線が開設されるとともに、その他の空港も含めて国際チャーター便が運航されている。今後も、関係者が連携して、定期便やチャーター便の増開設を推進する必要がある。さらに、北陸信越地域の空港や中部国際空港を利用する外国人観光客が本地域内を便利に移動できるように、空港アクセスの改善やアクセス方法の周知も重要な課題である。

さらに、地方空港における外国人旅行者の急激な増加に的確に対応できるよう、CIQ（税関、出入国管理及び検疫）体制の充実を含めた国際線旅客に係る取扱い体制の整備に取り組む必要がある。

（施策）

VJC の促進(近隣諸国の旅行業者やメディア関係者を対象とした招聘事業や商談会の実施等と、その成果としての具体的な旅行商品の造成)

北陸信越地域内の空港を拠点とした定期便、チャーター便の増開設

外国人観光客を対象とした空港アクセスの利便性の強化

CIQ 体制の充実を含めた国際線受入体制の整備

C I Q : Customs (税関)、Immigration (出入国管理) 及び Quarantine (検疫) の頭文字
出入国の際必ず受けなければならない一連の手続き

6 . モーダルシフトの推進や高速道路網の整備等を通じた効率的な物流体系の構築

地球温暖化をはじめとする環境問題を背景に、効率的で、環境負荷の小さい物流体系の構築が求められている。荷主、物流事業者それぞれが環境に配慮した経営を進めるとともに、アウトソーシングやサード・パーティー・ロジスティックス（3PL）、モーダルシフトの推進等による効率化が求められている。

今後は、荷主と物流事業者の一層の連携の下、このような取り組みを進めるとともに、空港・港湾・道路等の物流社会資本と物流施設の一体的・機能的な整備を推進していくことが重要である。

国内物流に関し、三大都市圏と隣接する北陸信越地域において、鉄道施設や港湾施設、高速道路網等の必要な社会資本の整備を進めつつ、荷主企業と物流事業者が連携して、モーダルシフトの推進やトラック輸送の効率化等を進めることにより、荷主と物流事業者のパートナーシップによる物流の効率化を推進することが重要である。

また、環日本海圏ゲートウェイとしての機能を有する本地域において、地域間交流の拡大を図るためには、必要な港湾施設の整備を行いつつ、国際海上コンテナの航路のさらなる開設・増便に向けた誘致を図っていく必要がある。

さらに、北陸新幹線の整備による並行在来線の経営分離後において、現在の信越線・北陸線の線路を有効活用するため、在来線のダイヤを考慮しつつ、これらの線路を積極

的に活用した物流体系のあり方について検討していく必要がある。

(施策)

アウトソーシングやサード・パーティ・ロジスティックスの推進等によるトラック輸送の効率化

サード・パーティ・ロジスティックス(3PL):

荷主から在庫管理や流通加工を含む包括的な物流管理を請け負い、新たな物流サービスを提供する事業

長距離トラック輸送から鉄道輸送・海上輸送への転換の促進

E & S 式荷役(着発線荷役)の推進

E & S (=Effective & Speedy Container Handling System) 式荷役

コンテナを本線上の列車から積卸しする荷役方式。北陸信越管内では、新潟貨物ターミナル、南長岡駅、富山貨物駅、高岡貨物駅及び金沢貨物ターミナルの5ヶ所で採用(平成17年2月現在)

国際海上コンテナ航路の開設・増便に向けた検討

グリーン経営の推進

愛知県東海市～新潟県栄町間のトラック輸送から鉄道輸送への転換実験

愛知県の鋼材メーカーA社は、国土交通省の環境負荷低減実証実験を活用して、平成15年9月から、愛知県東海市～新潟県南蒲原郡栄町間における丸棒鋼材の輸送経路をトラックから鉄道に輸送手段を転換した。その結果、所要時間が13時間30分から9時間30分に短縮されるとともに、二酸化炭素排出量が実験前の5,824.87t-CO₂/年から1,060.13t-CO₂/年(削減率81.8%)に削減された。

図表1-1-17

輸送ルート



敦賀港～苫小牧間のトラック輸送からフェリー輸送への転換実験

富山県の化学メーカーC社は、国土交通省の環境負荷低減実証実験を活用して、平成15年9月から、富山県婦負郡婦中町～北海道函館市における硝酸の輸送経路の一部をトラックからフェリーに転換するとともに、輸送手段を10トントラックから20トントラックに変更した。その結果、所要時間が21時間10分から47時間30分に増大したが、二酸化炭素排出量が118.80t-CO₂/年から102.73t-CO₂/年（削減率13.5%）に削減された。

図表1-1-18 輸送ルート

資料：北陸信越運輸局



第2章 二次交通

【施策検討の基本的方向性】

広域高速交通基盤と地域交通との連携強化

新幹線、空港、高速道路といった高速交通基盤の整備が着実に進められ、また、改善が図られても、鉄道駅や空港等の幹線交通の拠点と目的地である観光地、都市中心部を結ぶ交通が充実されなければ、高速交通基盤の整備の効果は十分に発揮されず、地域間の交流も活発にならない。

北陸信越地域には多くの観光資源が存在するが、本地域にある観光地の多くは、鉄道駅や空港等の幹線交通の拠点からの距離が遠いという特徴がある。本地域への集客効果を高めるためには、高速交通基盤の拠点と目的地を結ぶ「二次交通」の整備・充実が不可欠である。

魅力ある観光ルート形成による周遊観光の振興

北陸信越地域の多くの観光資源を活用して地域の魅力を増大させ、来訪を促進するためには、観光資源を有する地域をネットワーク化し、周遊観光の定着を図る必要がある。

【取り組むべき施策】

1. 二次交通の整備充実

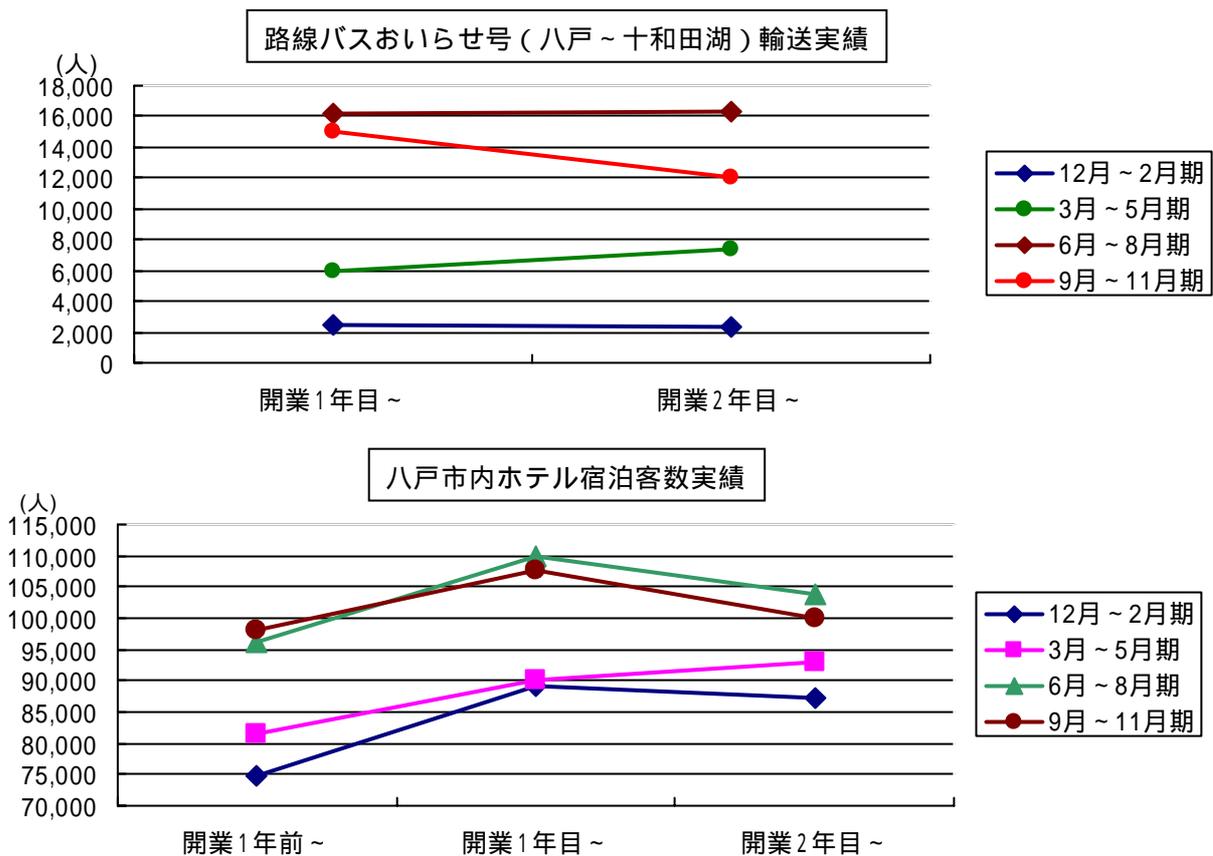
(1) 観光振興に資する二次交通

観光地において、「安く」で「便利」で「楽しい」二次交通が整備・充実されることによって、観光地への二次交通の利用者が増加するのみならず、観光地自身の魅力が増進し、地域の交流が活発化される。

例えば、平成14年12月の東北新幹線八戸延伸に合わせて八戸駅等から93ものバスや乗合タクシーによる二次交通が新設された。新幹線開業効果があったと見られる1年目に比べ、2年目は落ち込みが見られるものの、全体的に見れば活発な二次交通の利用が図られており、八戸市内等のホテル宿泊客数等の来場者数の増加に寄与している。

図表 1 - 2 - 1 東北新幹線八戸延伸に伴う輸送機関等の利用状況

資料：青森県



北陸信越地域では、国、地方公共団体、交通事業者、観光事業者、地域住民等がアイディアを出して、二次交通が整備されてきている。しかし、温泉やスキー場等の観光資源が多く存在し、北陸新幹線をはじめとする各種高速交通基盤の整備が予定される本地域において、地域のさらなる活性化と高速交通基盤を核とした地域間交流の促進を図るためには、二次交通の一層の整備・充実が重要な課題となる。

なお、二次交通の整備に当たっては、利用者の増加を図るため、新幹線や航空路線の発着に合わせることや複数の観光地を周遊するなど、利便性の高い運行形態にすることが必要であり、バスやタクシーに係る事業規制の緩和や、国、地方公共団体等の実証実験メニュー等を活用することで、交通事業者や観光事業者と連携して、使い勝手の良い二次交通の構築を図ることが重要である。

(施策)

新規の二次交通路線の開設（北陸信越地域二次交通活性化プロジェクトの推進）

北陸新幹線整備後の停車駅と観光地等とを結ぶ二次交通路線の開設の検討

北陸信越地域二次交通活性化プロジェクト

北陸信越運輸局では、平成 16 年度から、地域の生活交通の確保及び観光振興に便利な二次交通の創設やサービスの拡充に努めた事業を、「北陸信越地域二次交通活性化プロジェクト」と認定している。北陸信越地域では、現在、便利な二次交通の整備が進められているが、本プロジェクトにより、その整備が一層促進されることが期待される。これまでに認定を受けた事業は以下の通り（平成 17 年 2 月現在）。

- ・月岡温泉～豊栄駅間のシャトルバス
- ・富山市のコミュニティバス「まいどはや」及び「おでかけ定期券」
- ・長岡駅を拠点とした周遊観光タクシー

長岡駅を拠点とした周遊観光乗合タクシー

長岡市をはじめとする新潟県中越地域を訪れる観光客の移動の利便性を高めるため、平成 16 年 10 月に、長岡地域におけるタクシー会社 8 社が共同で、撰田屋地区、良寛や田中角栄元総理大臣の史跡等を巡る 3 つのルートに乗合タクシーにより運行する事業を創設した。

図表 1 - 2 - 2 長岡駅を拠点とした周遊観光乗合タクシー 写真：北陸信越運輸局



(2) 地域住民の「生活の足」としても機能する二次交通

幹線交通の拠点と観光地等を結ぶ二次交通は、地域住民の生活手段としても活用できる。これまで、地域の生活交通の確保のためにバスや鉄道等の公共交通機関が整備されてきたが、採算性の悪化により運行頻度の低下等が生じている場合が多い。こうした課題に対処するため、既存の公共交通サービスについて、接続改善や経路変更により一部観光利用への転換を図るなどして、「観光の足」と「生活の足」の 2 つの機能をもつ利便性の高い二次交通を目指すことが望まれる。

(施策)

デマンド乗合バス・タクシー、シャトルバス、市内周遊バス等の新規交通手段の開設や既存の交通手段の改善

月岡温泉～豊栄駅間のシャトルバス

平成 15 年に月岡温泉～新潟間の直通バスが廃止され、住民や観光客にとって他の交通手段に頼らざるを得なくなったため、北陸信越運輸局では、関係者と解決策を模索した。その結果、月岡温泉観光協会の支援により、月岡温泉と最寄りの鉄道駅である JR 豊栄駅との間に、温泉客の利用する鉄道便に合わせた利便性の高いシャトルバスが平成 16 年 7 月 14 日から運行されることとなった。運行開始後月岡温泉から豊栄駅へは 3,015 人、豊栄駅から月岡温泉までは 2,972 人が利用し、観光客のみならず、地域住民も利用し、生活の足としての役割も担っている（平成 17 年 2 月現在）。

図表 1 - 2 - 3 月岡温泉～豊栄駅シャトルバス 写真：北陸信越運輸局



2. 自由度の高い域内周遊観光の確立

(1) 二次交通情報の効果的かつ効率的な発信

二次交通の整備に当たり、利用者の増加を見込むためには、二次交通に関する具体的情報が発信され、利用者が情報を容易に入手できるようにしなければならない。その際、観光客が事前の観光プランをたてやすくなるよう、例えば、さまざまな交通事業者が各地で運営している二次交通の存在やその内容等の情報が一つのサイトから容易に検索できるようなシステムを構築したり、携帯端末から随時現地の二次交通情報を入手できるようにしたりすることにより、効率的な情報発信を行うことが重要である。

(施策)

インターネット及び携帯端末による二次交通情報の提供並びにこれらの情報媒体の啓発・普及

空港、新幹線停車駅等幹線交通結節点における二次交通に関するわかりやすい案内板の設置

(2) 二次交通を活用した観光商品の開発

二次交通の利用を促進し、地域を訪れる観光客を増加させるためには、幹線交通の拠点と個々の観光地を結ぶ二次交通を整備するだけでなく、地方公共団体、交通事業者、観光事業者をはじめとする関係者が連携して、一つの二次交通でできる限り多くの観光地を周遊できるようにするなど、魅力的な二次交通を組み込んだ新しい観光商品の開発

をすることが効果的である。

(施策)

低廉なフリー乗車券等の新規商品の開発（観光地周遊バス、1日共通乗車券等）

別添資料として「北陸信越地域における二次交通事例」及び「北陸信越地域における周遊・循環を含む定期観光型二次交通事例」を掲載。

テーマ2

地域内交流を活性化させるため、公共交通はどのような方向を目指すべきか。

北陸信越地域は、本州の日本海側中央部に位置し、南北約 370km、東西約 330kmに及び、合計面積では約 34,600km²を有する。また、標高 3,000m以上の高山が多く存在するとともに、気象学的には、交通機関を活用した地域内連携を推進する上での阻害要因となり得る、豪雪と冬期の強い季節風が特徴となる地域である。

今後、本地域がさらなる発展を遂げるためには、このような地理的特性を踏まえながら、三大都市圏の地域や近隣の東アジア地域との交流を深めるとともに、今まで以上に地域内の交流を活発化させ、地域としての活力を高めていくことが重要であり、そのためには公共交通の果たす役割は大きいものと考えられる。

【施策検討の基本的方向性】

地域内交流を促進するための交通手段の整備

北陸信越地域では、新幹線や在来線の鉄道網、主要都市間を結ぶ多数の高速バス路線が開設され、公共交通網が構築されてきた。しかしながら、本地域内の主要都市を結ぶ交通網について見れば、運行頻度が多いものは、富山～金沢間に限られている。

今後は、開港した中部国際空港や、現在整備中の北陸新幹線、東海北陸自動車道等の高速交通基盤の整備による人やモノの流れを踏まえ、需要動向を考慮しつつ、地域内交流を活性化させるための鉄道やバスを活用した交通網の充実を図り、地域内の都市間の移動時間が短縮されることが望まれる。

交通結節点における乗換利便の確保及びアクセスの改善

現在、北陸信越地域では、在来線特急の支線への乗り入れ等による所要時間の短縮や、特急と普通電車との乗換時間の短縮が図られているが、一部の路線については、乗換に長時間を要している。

今後、北陸新幹線が開通し、来訪者の増加が見込まれる本地域において、観光客等が地域内をスムーズに移動できる利便性の確保を図るためには、新幹線と在来線との乗換時間や在来線どうしの乗換時間のさらなる短縮が図られるよう、乗換アクセスの改善やダイヤの調整を行う必要がある。

駅および対象		乗りかえ線	新幹線ホームから在来線ホームへの標準移動時間を考慮した平均待ち時間	在来線ホームにおける平均待ち時間
新潟駅	上越新幹線	信越線	20分	12分
		白新線	20分	14分
		羽越線	30分	24分
		越後線	12分	6分
長野駅	長野新幹線	信越線	20分	13分
		しなの鉄道	20分	13分
		中央線	25分	18分
		飯山線	24分	17分
		長野電鉄	12分	3分

駅および対象		乗りかえ線	在来線特急から普通列車等への平均乗継時間
富山駅	在来線特急	北陸線	20分
		富山地方鉄道	45分
金沢駅	在来線特急	北陸線	12分

図表 1 - 3 - 1 新幹線又は在来線特急と在来線普通列車等の乗換時間及び直通乗り入れ事例（資料：JR時刻表）

国鉄・JRと民鉄の直通運転の事例



特急北アルプス：1970～84まで高山本線から富山地方鉄道に乗り入れ、新名古屋～立山間を直通。2001年列車廃止



特急はくたか：1997～北陸本線からほくほく線経由で金沢・和倉温泉・富山～越後湯沢を結び、首都圏と北陸の短絡ルートを形成。現在は在来線最速の160km/hを誇る。

【取り組むべき施策】

1．在来線鉄道の活性化や利便性の向上

北陸信越地域においては、地域をつなぐ交通手段として、北陸線、信越線、羽越線等の幹線鉄道が整備されているが、北陸新幹線が整備されると、首都圏と北陸信越地域を結ぶ人やモノの流れが変化し、北陸新幹線沿線地域相互の結びつきが強くなる一方で、上越市以西の北陸新幹線沿線地域と新潟市等の上越新幹線沿線地域との結びつきが弱まる可能性がある。現在、新潟市と上越市を結ぶ交通手段としては、信越線等の在来線鉄道や高速バスが存在するが、将来にわたってこれらの地域をつなぐ交通手段の維持・充実を図るためには、2つの新幹線に挟まれた新潟県中越・下越地域の観光魅力を高めるとともに、新幹線停車駅から同地域を結ぶバスやタクシーといった二次交通の充実を図り、さらに、上越新幹線と北陸新幹線を結ぶ幹線交通の利便性を高めることで交流人口を増加させることが重要である。

また、北陸新幹線沿線以外の地域における鉄道についても、地域内交流を活性化させるための公共交通機関として、利用者のニーズを考慮しつつ、定時性が確保され、わかりやすく利便性の高いダイヤ設定、鉄道とバス等のアクセスの改善等を図っていく必要がある。

（施策）

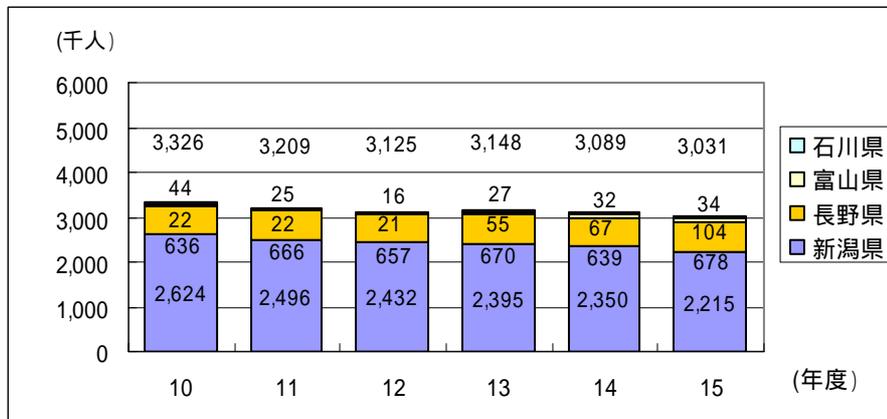
北陸新幹線と上越新幹線に挟まれた地域に関する観光資源、観光商品の開発
幹線交通の拠点と地域内の観光地・中心市街地等を結ぶ二次交通（バス、タクシー等）
の新規路線の開設・既存路線の充実

2．地域生活交通機関としての高速バスの利便性の向上

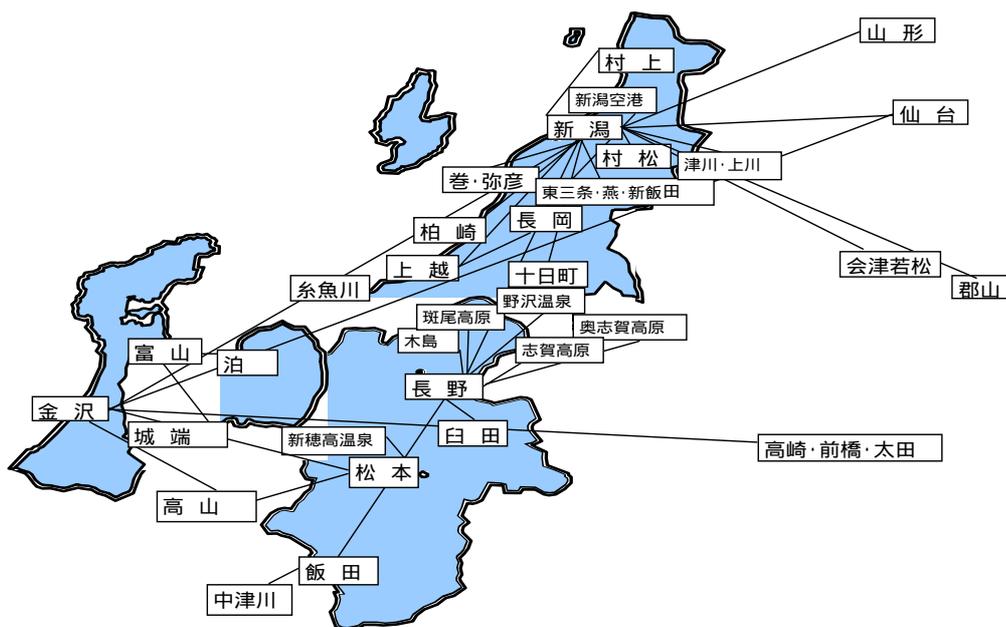
北陸信越地域と他地域との交通アクセスのみならず、北陸信越地域内の交流において、

在来線鉄道以外に、高速バスの果たす役割も大きい。北陸信越地域内を結ぶ路線及び同地域と三大都市圏以外の近隣地域を結ぶ路線数は、平成14年10月1日時点の30区間480便から平成17年2月時点で41区間486便に充実が図られている。

図表1-3-2 北陸信越地域と三大都市圏以外を結ぶ高速バス利用者数



図表1-3-3 北陸信越地域と三大都市圏以外の都市を結ぶ高速バス路線網



高速バスは、鉄道輸送に比べて大量輸送できないというデメリットは存在するものの、一般的に運賃が安く、利用者のニーズに対応して主要幹線鉄道が通っていない都市へ早く移動できるというメリットをもつ交通機関である。今後は、地域内の交流活性化のために、交通事業者や観光事業者が連携して、高速バス路線の新設や既存路線の接続・運行の改善について検討していく必要がある。

(施策)

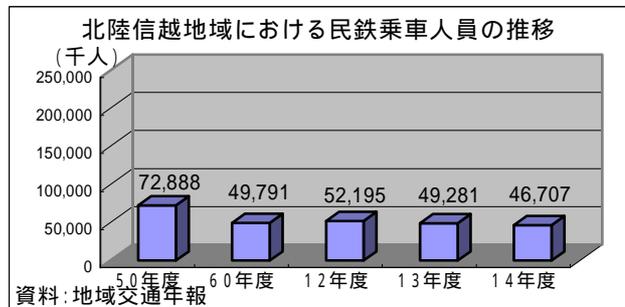
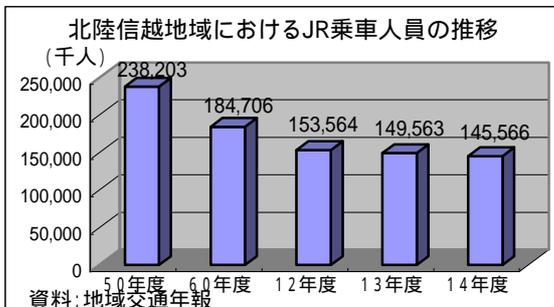
北陸信越地域内の都市間高速バスと他のバスや鉄道との接続の改善、バス位置表示の充実等の利便性の向上のための検討

命 題

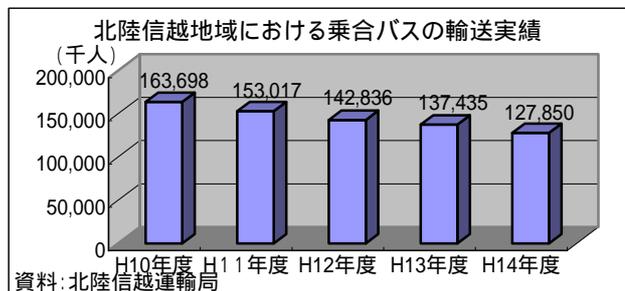
日常生活の足として公共交通が果たすべき役割とは何か。

公共交通については、需給調整規制の原則廃止等をはじめとする様々な規制が見直され、市場原理のより一層の活用と自己責任原則の下、交通事業者の創意工夫及び市場における公正な競争を通じて、交通産業の活性化、効率化が図られてきた。

一方で、北陸信越地域の公共交通機関による輸送人員は、貸切バスを除いて横ばいか減少傾向にあり、特に、需要の少ない中山間地域等では、通勤、通学、通院等地域住民の日常生活に必要な交通サービスが、事業の採算性を理由に、大幅な縮小や休廃止を余儀なくされている場合もある。



図表 2 - 1 北陸信越地域における鉄道及びバスの輸送実績推移



公共交通の便数の減少や休廃止が行われた場合、移動手段が公共交通に限定される学生、高齢者、身体障害者等をはじめ、地域住民にとってのモビリティの低下が余儀なくされる。

少子高齢化の進展が予想される中、地域住民の移動手段の確保がこれまで以上に重要な課題となるものと考えられ、日常生活における地域住民の足としての公共交通を確保するために、当該地域における公共交通のあり方について検討する必要がある。

【施策検討の基本的方向性】

公共交通サービスの高度化

公共交通に対する利便性を高め、日常生活における住民の足を確保するためには、地域自らの創意工夫により、地域の実状に合った公共交通サービスを構築していく必要がある。

ある。

都市部以外においても、従来から定路線型運行の乗合バスが運行されてきたが、利用客が少なく、厳しい経営環境下にある。こうした中、市町村等による廃止代替バスの運行や、バスや乗合タクシーについて利用者の希望に応じて随時運行するデマンド型の運行を行うという新しい交通サービスが提供されてきている。自家用車を利用できない移動制約者にとっての日常の移動手段を確保するために、いわゆる従来の「乗合バス型輸送手段」から発想を脱却し、従来とは異なる形態のバス運行や、生活交通以外の機能との連携による新たな公共交通サービスの構築について広く検討していく必要がある。

また、バス以外の公共交通についても、採算性を理由に同様の問題が生じている。こうした状況を改善する手段として、地域の生活交通路線としての既存の JR 在来線や地方鉄道の利活用方策の検討や、L R T (Light Rail Transit) 等の新しい公共交通手段の導入可能性に関する検討が望まれる。

地域提案/参加型の交通計画の策定

地域住民の生活の足としての公共交通のあり方を考えるに当たっては、地域の事情に最も精通している地域住民の視点に立ち、あるべき地域交通体系が検討されることが必要である。

規制緩和が進む中、地域住民の生活の足としての公共交通を確保するには、地域住民が、地域の基礎的な交通インフラは地域住民が自ら守るという意識をこれまで以上に強くもち、公共交通のあり方について地方公共団体に対して提言したり、地方公共団体が策定する公共交通体系の検討過程に参加することが望まれる。

また、国、地方公共団体等の関係者も、こうした動きに対して、積極的に応える形で取り組みを進めていくことが必要である。

【取り組むべき施策】

1. ニーズに対応した多様な公共交通手段の確保

(1) 住民の需要や目的に応じた新たな輸送手段の導入

地域住民の足の確保のため、地方公共団体等による自主運行バスが運営されている地域もあるが、財政負担を伴い、厳しい状況下にある。財政負担の制約からくる運行本数の減少や運行廃止は、利用者の減少によるさらなる利便性の低下につながり、公共交通離れが加速されるおそれがある。一方で、自家用車を利用できない地域住民にとっては、バス路線の増設や運行本数の増加等による利便性の向上が望まれている。

日常生活地域における公共交通の維持を図り、その利便性を向上させていくためには、デマンド乗合バス・タクシー等の新しい輸送手段の開設、スクールバス等の既存のバスの有効活用や、公共交通機関相互の乗継円滑化を含め、地域の実状や住民のニーズに合った効率的な輸送体系を構築していくことが必要である。

また、都市内交通の改善や利用者が利用しやすい交通体系を構築していくため、従来の路面電車と比較して低床で、速達性や定時性が確保される LRT の導入も有効な手段である。

(施策)

デマンド乗合バス・タクシーの開設、スクールバス等の有効活用等による輸送手段の充実

LRT化の推進

富山港線のLRT化をはじめとした公共交通を活用したまちづくり

富山港線沿線人口が平成7年には約31,400人から平成12年には30,600人と3%しか減少していないにもかかわらず、JR富山港線の利用者数が平成7年の1日約5,900人から平成12年には1日約3,800人と25%減少している。富山港線の利用者数の減少に歯止めをかけ、富山駅周辺の整備や富山市のまちづくりを推進するために、富山市では平成15年5月に富山港線の路面電車化を正式表明し、翌16年4月には富山市の第三セクター富山ライトレール㈱が設立され、平成18年の開業を目指している。

富山港線については、LRT化に合わせて、岩瀬浜駅において駅と周辺を結ぶフィーダーバスを導入して鉄道とバスの乗継ぎ利便性を高めることとしている。また、北陸新幹線開業に伴う富山駅の高架化に合わせて、富山地方鉄道軌道線との相互乗り入れの可能性についても検討されている。

図表2-2 現在のJR富山港線とLRT化後の比較

(富山ライトレール㈱ホームページより)

	JR富山港線	LRT化後
運行間隔	30～60分	15分
運行時間	5時台～21時台	5時台～23時台
駅数	10駅	13駅又は14駅

こうした鉄道に関する新たな動きとともに、富山市では、市内中心部において、65歳以上の市内在住の高齢者が中心市街地のバス停を乗降する場合に、料金が100円となる「おでかけ定期券」制度を導入するなど、市内において公共交通の利用を促進させるための一体的な整備を推進している。

図表2-3 おでかけ定期券及び同定期券の利用状況 資料：富山市



富山市の65歳以上の人口：67,064人
 おでかけ定期券登録者数
 13,174人(65歳以上の人口の19.6%)
 (平成17年1月現在)

(2) デマンド乗合バス・タクシーの充実

タクシーや遊休車両を活用した乗合によるデマンド方式の輸送サービスは、利用者が電話・パソコン等により予約を行えば、予約を受け付けたセンターのオペレーターから

配車指示を受けた車両が最寄りの地点まで迎えに行き、予約者の目的地まで送ること等を内容とし、従来の固定路線・固定ダイヤによる運行方式に比べ、コストが低減できるため、低廉な運賃水準によるサービスが期待される。また、ドア・ツー・ドアによる乗合方式のため、利用者がバス停や駅まで歩く必要がなく、地域住民にとっての利便性も向上する。

北陸信越地域では、このようなデマンド乗合バス・タクシーサービスが導入されはじめているが、今後とも、積極的に導入を推進していく必要がある。

(施策)

地域住民のニーズを取り入れた IT を活用したデマンド乗合バス・タクシー路線の開設、充実

長野県富士見町のデマンド乗合タクシー「すずらん号」

長野県諏訪郡富士見町では、町内を5つのバス路線が走っていたが、1便平均2～3名の利用者しかなく、町として年間2,000万円の補助金をバス会社に支出していた。

こうしたことから、平成15年度に国土交通省、長野県、富士見町、交通事業者、電気通信事業者等が参加して、デマンド乗合タクシーの実証実験を行い、平成16年4月以降、富士見町では「すずらん号」の運行を開始した。運行開始後1日平均115人(9月末実績)の利用者があり、車両借上げ代、オペレーター人件費、システム保守等で年間2,400万円の費用が見込まれるものの、収入が約800万円見込まれ、同町が負担する補助金は1,600万円と、これまでの路線バスに対する補助金より400万円減少することが見込まれている。

図表2-4 富士見町デマンド乗合タクシーの事業概要及び利用実績 写真及び資料：富士見町



平成16年度利用実績

【事業概要】

利用時間：平日 8:00～16:20
 利用料金：1回 300円
 利用ルート：町中心部から3ルート
 (郊外 町中心部：1日7便)
 (町中心部 郊外：1日6便)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
利用人員	2,006	1,954	2,379	2,746	2,605	2,640	2,405	2,685	2,632	2,351	2,405
1日平均	96	109	108	131	119	132	121	135	138	124	126

(3) 他の目的・機能を併せもつ輸送サービスの提供

公共交通の維持・充実を図っていくため、新しいサービスの創設を検討していくに当たって、地方公共団体や交通事業者の厳しい財政や経営状況の中、利用客を多く見込め

ない地域において新規路線の開設等輸送サービスの大幅な改善を図ることは困難を伴う。こうした中においても、他の目的で運行されている輸送サービスを住民一般に広く提供することが、公共交通の利用機会の拡大のための一手段となり得る。

例えば、北陸信越地域において、スクールバスを一般乗客用として活用している地域があるが、スクールバスや福祉バス等の空き時間における生活交通手段としての活用や、観光客と住民の混乗による運行サービスの提供等を進めていくことは、有効な方法である。なお、その際、交通事業者のみならず、国、地方公共団体、観光事業者、地域住民等の関係者が参加して、輸送サービスの提供方法やその実現方策について検討していくことが必要である。

(施策)

スクールバス、福祉バスへの地域住民等の同乗、空き時間の路線バスとしての活用

スクールバスへの一般住民の混乗

新潟県北魚沼郡川口町では、地域住民の生活の足として、平成 14 年 6 月から路線バスが運行されていない地域において、町営のスクールバスに一般住民を混乗させるサービスを開始した。町は 5 ルートを設定し、それぞれ 1 日 1 往復通学の時間帯に合わせて運行している。

図表 2 - 5 川口町のスクールバス及び各年度の利用実績 写真及び資料：川口町
【利用実績】



	H14	H15	H16	合計
田麦山便	175	261	157	593
西川口便	84	81	44	208
荒谷便 牛ヶ島便	101	108	35	244
木沢便	546	510	258	1314

平成 16 年度は平成 17 年 2 月までの実績

(4)「人とモノ」の輸送を担う公共交通サービスの導入

中山間地域においては、乗合バス路線の乗車密度が低く、採算面での問題が生じている。同様に、中山間地域における宅配輸送についても、輸送効率の面で問題がある。これらを背景に、中山間地域におけるバス路線で宅配輸送を兼ねてサービスを提供している地域がある。

中山間地域を多く抱える北陸信越地域において、公共交通機関の維持存続の観点から、関係事業者等の意向を踏まえ、貨物輸送が困難な地域におけるバスによる宅配輸送の可能性について検討を行うことが考えられる。

(施策)

乗合バスによる宅配便等としての集配業務への活用の検討

岩手県北上市の宅配バス

岩手県北上市では、ヤマト運輸と岩手県交通との間で締結した運輸協定に基づき、ヤマト運輸の依頼を受けて岩手県交通が路線バス（北上～湯田間 48.8km）で宅配貨物の輸送を行っている。

図表 2 - 6 北上市の宅配バス及び各年度の宅配実績 写真及び資料：岩手県交通



【宅配実績】

	13年度	14年度	15年度	16年度
宅配 個数	544	706	634	718
売上 (円)	201,190	261,220	234,580	265,660

平成 16 年度は 16 年 4 月から 17 年 2 月の実績

（ 5 ）地域住民の需要に応じた利便性の高いコミュニティバスの運行

市街地が拡大され、幹線道路には路線バスが運行されているものの、狭隘な道路事情等の理由から路線バスのルートが設定されず、住民の高齢化等により公共交通手段を確保する必要が生じている地域がある。また、市町村合併が進む中、合併後の行政区域内の各公共施設や商業施設を結ぶ新たな公共交通手段の創設が求められる地域も多い。

このような地域において、地域住民の移動手段を確保するため、マイクロバスを使用し、住民のニーズや目的にきめ細かく対応したコミュニティバスの輸送手段の普及を図ることが考えられる。コミュニティバスは、事業採算に乗りやすく、これまで、国や地方公共団体において各種の補助制度が用意されているが、地域住民と交通事業者、利用者、関係行政機関がルートや料金水準等を検討して、各地域において事業化に向けた取り組みを行うことが必要である。

（施策）

地域住民参加型のコミュニティバスルートの開設、拡充

コミュニティバスの運行

富山市呉羽地区では、通学、通院、買い物等の日常生活における移動の利便性の確保を図るため、平成 16 年 4 月に呉羽地区の商工会や地域住民が「まちづくり公社呉羽」を立ち上げ、同公社や地域住民が中心となって北陸信越運輸局、富山県、富山市等が参加して、ルート等を検討し、同年 10 月及び 11 月の 2 ヶ月間、2 つのルートによる循環バス（愛称「呉羽いきいきバス」）の実験運行を行った。実験期間中 1 便当たり 6.6 人が乗車し、利用目的は買物が一番多く、利用者の好評を得たが、今後、さらなる地域住民の協力方策等のあり方を考え、今年春からの本格運行に向けてルートや停留所の位置の変更等の検討を行っている。

図表 2 - 7 富山市呉羽地区のコミュニティバス（呉羽いきいきバス）概要 写真：富山市



【事業概要】

ルート：JR 呉羽駅を拠点とした 2 つの巡回
コース（1 コース約 20 km）
便数：1 日 10 便（日曜除く）
運賃：100 円（幼児無料）

魚沼市発足に伴う生活交通確保のための循環バスの整備

平成 16 年 11 月に、新潟県北魚沼郡小出町、堀之内町、入広瀬村、守門村、広神村及び湯之谷村の 6 町村が合併して、魚沼市が誕生した。合併後の魚沼市における生活交通の確保や中山間地域の効率的な交通網を構築するため、平成 15 年度及び 16 年度に北陸信越運輸局、新潟県、北魚沼郡 6 町村、交通事業者及び社会福祉法人が参加して、循環バスルートについて検討し、16 年 11 月 15 日から 3 ヶ月間、実験運行を行った。実験期間中 1 便当たり 8.3 人が利用し、今後の継続運行について検討しているところである（実験運行に対し、国土交通省のバス利用促進等総合対策事業による支援を実施）。



図表 2 - 8 魚沼市の循環バス概要 写真：魚沼市

【実験運行概要】

ルート：小出駅、小出高校、商業施設を巡回する 1
コース
便数：1 日 7 便
料金：大人 150 円、子供 80 円（乳児無料）

（ 6 ） NPO 等と連携した自家用車による一定の規定・条件に基づく有効的活用

地域内の輸送の現状に照らし、公共交通機関によっては十分な住民輸送サービスが確保できない場合、公共交通の補完的な手段として、地方公共団体が主体となって、NPO 等と連携し、自家用車を利用したボランティア輸送を導入することが考えられる。

現在、地域の輸送の現状に照らして公共交通機関によっては十分な輸送サービスが提供できない場合に、住民の輸送ニーズや交通機関の空白地の状況等を踏まえて、国、地方公共団体、交通事業者、NPO、地域住民代表等からなる運営協議会の場を通して地域における具体的な輸送形態について検討しているが、今後も、地域の実情に応じて、地域にふさわしい輸送体系を構築していくことが必要である。

（ 施策 ）

ボランティア輸送としての有償運送、交通機関空白地における有償運送への活用

社会福祉協議会による輸送

自家用車や公共交通機関を利用できない高齢者等地域住民の生活交通の確保のため、いわゆる「構造改革特区」制度の下で有償運送を実施し、北陸信越地域では、長野県南佐久郡小海町及び上水内郡三水村が認定され、有償運送を行っている。

【小海町の福祉有償運送】

事業者名称：(社)小海町社会福祉協議会

利用対象者：要介護認定者、障害者

事業開始時期：平成15年7月

運行範囲：原則として町内発着

利用料金：1回100円、町外に出た場合1kmにつき30円加算

登録者数：75名(平成17年2月現在)

利用実績：延べ1,543人(平成17年2月現在)

【三水村の福祉有償運送】

事業者名称：(社)三水村社会福祉協議会

利用対象者：要介護認定者、障害者

事業開始時期：平成15年10月

運行範囲：原則として村内発着

利用料金：1回300円、村外に出た場合1kmにつき50円加算

登録者数：71名(平成17年2月現在)

利用実績：延べ1,378人(平成17年2月現在)



図表2-9 小海町及び三水村の福祉有償運送概要

写真：三水村

(7) 在来線鉄道の地域生活交通線としての活用策

北陸信越地域内のJR在来線及び地方鉄道については、近年輸送人員が減少傾向にある。しかしながら、学生、高齢者、身体障害者等自家用車を運転できない者にとっては、鉄道は、バス・タクシーとともに利便性の高い交通手段である。こうした鉄道の特性を踏まえ、クルマ社会が進展している北陸信越地域において、新駅の設置や既存の駅舎のコミュニティ施設等への活用等により、駅及びその周辺地域をにぎわいのある生活空間として創出したり、他の交通事業者とのフリー乗車券や運賃割引、イベント列車の運行等による企画商品を開発するなどして、地域の再生に寄与するための鉄道の再生方策を検討していく必要がある。また、鉄道の利便性を高めつつ、通勤通学輸送への鉄道利用の促進を改めて模索していくことが求められる。

(施策)

鉄道施設の整備も含めた在来線鉄道の輸送サービスの高度化のあり方の検討

しなの鉄道の取り組み

しなの鉄道では、地域住民の足として鉄道事業に対する理解と支援を得るため、様々な取り組みを行っている。

同社は、平成9年10月に北陸新幹線(高崎～長野間)の開通と同時に営業を開始したが、地元自治体や住民の要望を受けて、これまで、テクノ坂城駅(平成11年4月)、屋代高校前駅(平成13年3月)及び信濃国分寺駅(平成14年3月)の新駅が開業された。

また、地域住民のみならず、全国の支援者とともに経営を支えるという観点から、平成14年8月よりレールの保守費を支援するレールサポーター制度と車両の保守費を支援するトレインサポーター制度を開始した。これまで、レールサポーターには128名が、トレインサポーターには79名がそれぞれ参加している(平成17年1月現在)。



図表2-10 信濃国分寺駅

写真：しなの鉄道



さらに、同社では、利用者ニーズに応じ、イメージアップを図るため、「お花見列車」「地ビール・生ビール列車」等の各種イベント列車を企画して運行している。

図表2-11 トレインサポータープレート

写真：しなの鉄道

長野電鉄小布施駅の再生

長野電鉄小布施駅では、駅舎の隣に書店、薬局、喫茶店が存在していたが、書店及び



図表2-12 小布施駅

写真：北陸信越運輸局

薬局が営業不振を理由に閉鎖した。しかしながら、町の玄関として駅を活性化させるため、第三セクターのまちづくり会社「ア・ラ・小布施」が出資し、北信濃地域の観光活動支援、高齢者や中高生のサポート、ボランティア活動等の拠

点として、平成

15年4月6日に、

善光寺の御開帳と

合わせてコミュニティースペース「六斎舎」が開業した。現在は、喫茶店としてだけでなく、コンサート会場やカルチャーセンター等の多目的ホールとして地域住民等に活用されている。



図表2-13 六斎舎の中の様子

写真：北陸信越運輸局

(8) 離島航路の活性化

北陸信越地域には、佐渡島、粟島及び舢倉島の離島が存在するが、近年、これらの島への旅客船の乗降客数が減少している。

このような中、鉄道駅等から港までのアクセスや港から離島へのアクセスにおける利便性、島内の公共交通のトータルコストの低減等といった島しょ地域であることに起因するこれらの諸課題を克服しつつ、離島の観光資源としての魅力を高め、情報発信を図ることが必要である。

(施策)

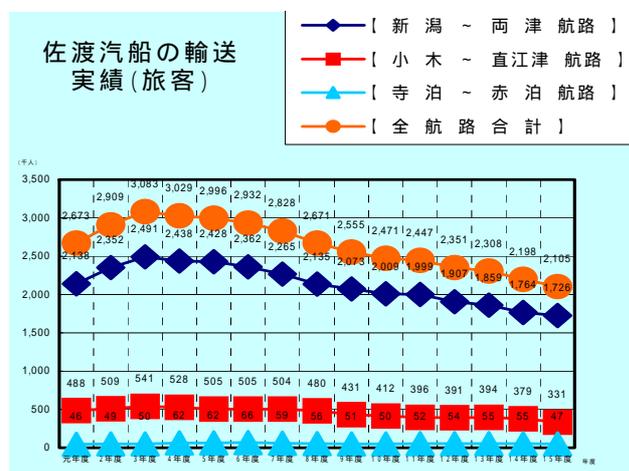
離島へのアクセス方法の改善

(幹線交通拠点と最寄りの港との間の乗継の改善、島内交通 (乗合バス・タクシー等) とのグループ割引等)

離島と対岸の近隣の観光地との周遊商品の開発 (オフシーズンの誘客活動)

佐渡島の観光振興に資する公共交通機能の強化推進

佐渡島への交通アクセス改善や島内の公共交通の時間、費用面からみたトータルコストの縮減を図るため、平成 14 年度に、北陸信越運輸局、新潟県、佐渡市町村会、新潟交通、佐渡汽船、佐渡観光協会等が参加して、公共交通等の活性化方策に関する検討を行った。検討会の提言を受けて、異種交通機関の連携を基本とした各種割引商品の拡充・販売、インターネット予約割引を導入した乗船券等のメール予約、朱鷺メッセ開業に合わせた新潟駅から佐渡汽船ターミナルへのアクセス改善等を行っている。



図表 2 - 1 4 佐渡汽船輸送実績

資料：北陸信越運輸局

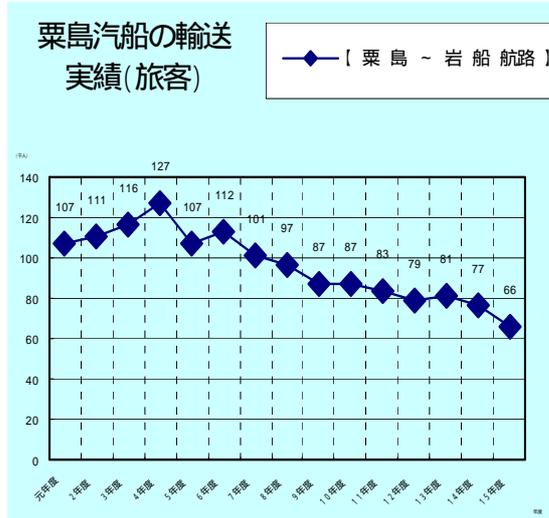


図表 2 - 1 5 佐渡観光プラン事例

資料：JR東日本ホームページ

粟島観光振興等による離島航路活性化

粟島航路の経営改善や粟島への来島者の減少防止のため、平成15年度に、北陸信越運輸局、新潟県、岩船郡粟島浦村、新潟大学、粟島汽船、粟島浦漁協等が参加して、粟島航路や粟島観光の振興策を検討した。今後、イベント切符の販売等の粟島航路のサービス向上、岩船港へのアクセス向上、観光モデルコースの設定等を行う予定である。



図表 2 - 1 6 粟島汽船輸送実績

資料：北陸信越運輸局



図表 2 - 1 7 粟島の概要

資料：粟島浦村ホームページ

2. 公共交通の存続の取組みに対する地域住民の意識向上

規制緩和による需給調整規制の廃止は、地域住民等の創意工夫に基づいた多種多様な公共交通サービスの提供を可能にするものである。日常生活における移動手段としての交通サービスを地域住民が今後も享受するためには、地域住民が、「自らの足は自らで守る」という意識の下、交通事業者や関係行政機関の参画の下、地域が一体となって公共交通の整備、交通事業の活性化策を進めていくことが望まれる。

一方で、交通事業者や関係行政機関の側においても、地域住民のニーズにきめ細かく対応するため、PI(パブリック・インボルブメント)やパブリック・コメント等の手法により、地域住民のニーズを積極的に吸収していくことが必要である。

(施策)

公共交通活性化総合プログラムの策定等を通じた地域住民参加型による公共交通に対する支援

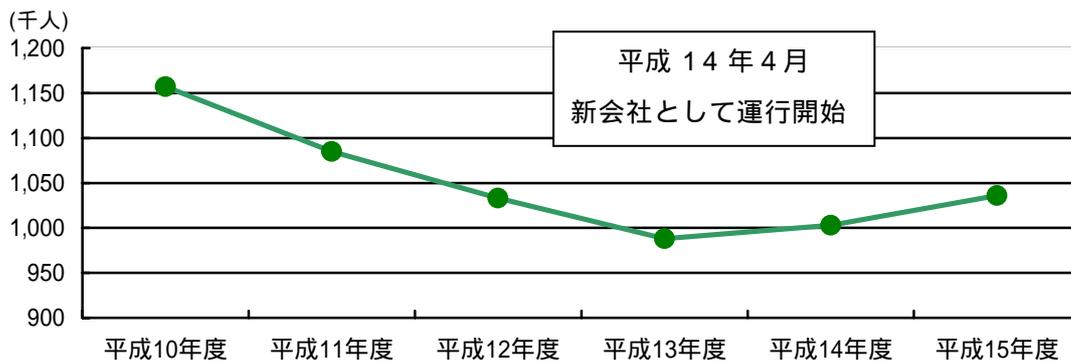
万葉線の存続

加越能鉄道が万葉線のバス代替輸送を表明した平成 10 年度から、富山県、高岡市、新湊市及び加越能鉄道においては、万葉線のあり方の検討を開始したが、同時期に市民の立場から路面電車をはじめとする公共交通体系を考える「RACDA 高岡」が設立され、万葉線の存続に向けた活動が行われた。こうした動きを受けて、平成 13 年 4 月には第三セクター万葉線株式会社が設立され、翌 14 年 4 月から新会社で万葉線の運行が開始された。

また、万葉線の利用客の増加や沿線の高齢者や通院者への配慮の観点から、平成 14 年度に、北陸信越運輸局、富山県、高岡市、新湊市及び万葉線株式会社が参加して、LRV の導入に向けた検討を行い、平成 15 年 12 月に新型車両が導入されることになった。

こうした市民による広範な存続運動や運賃引下げ等の努力により、平成 14 年 4 月の新会社による運行開始前は、利用者数が年平均 5 % 程度減少していたが、運行開始後は、利用者数が年々増加し、平成 15 年度では、対前年比で 3 % 増加している。

図表 2 - 18 万葉線の利用者数推移 加越能鉄道(株)及び万葉線(株)の資料を基に北陸信越運輸局が作成

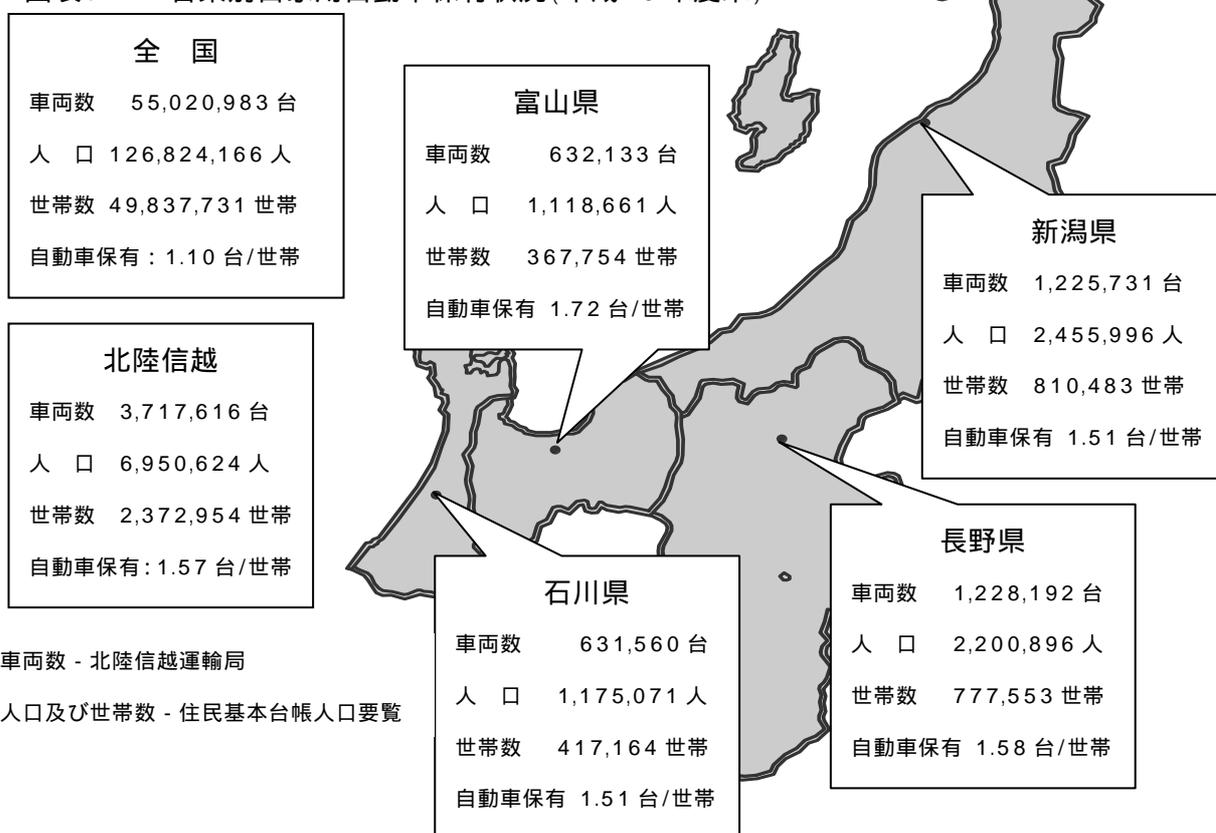


命 題

クルマ社会が進展している北陸信越地域において、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・連携はどのようなものか。

北陸信越地域では、自家用乗用車保有台数が約 370 万台に上り、一世帯当たりの保有台数が 1.57 台と、全国平均の保有台数：1.10 台と比べて高い水準にある。自動車は、機動性に富み、ドア・ツー・ドアの移動が可能であるという大量輸送機関にはない利便性を有し、多様なニーズを満たすものとして地域住民のモビリティの拡大に大きく貢献し、今後とも我が国の交通体系の主役としてますます重要な役割を担うものと考えられる。

図表3 - 1 各県別自家用自動車保有状況(平成 15 年度末)



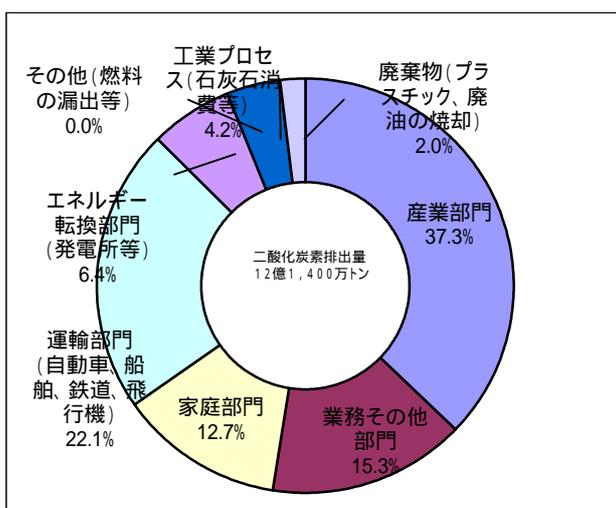
資料：車両数 - 北陸信越運輸局

人口及び世帯数 - 住民基本台帳人口要覧

しかしながら、北陸信越地域では、中山間地域を中心にニーズに対応した公共交通のサービスが十分に提供されず、利用者が減少し、運行本数が減少する現象が見られる。一方で、都市部の地域では、特に、朝夕の通勤通学時間帯において、交通容量を上回る交通量の流入や気象状況等の影響により予期せぬ交通混雑が生じ、バスの定時性が損われるといった公共交通の利便性が確保されない状況が生じている。

また、我が国の二酸化炭素（CO₂）排出量の 22.0%を占める運輸部門の中で、自動車からの排出量は 88.0%を占めているが、運輸部門のCO₂排出量は平成 2 年から平成 13 年の間に約 23%の増加がみられ、地球環境問題への対応の中で、自動車から排出される

CO₂の抑制は深刻な課題となっている。



図表3-2 我が国の部門別二酸化炭素排出量 (平成13年度)

資料：地球環境保全に関する関係閣僚会議

さらに、土地利用の郊外化により自動車を利用せざるを得ないライフスタイルの進展が、郊外化に一層拍車をかけ、それによる中心市街地の人口密度の低下等を背景に、公共交通の利用者が減少している。

これまでも、公共交通サービスの改善や道路整備、高速道路の社会実験、環境対策等の改善策を講じているが、さらに、地域住民が快適かつ便利に移動するためには、自家用車への過度の依存をなくし、良さ・便利さを活かしつつ、自家用車と公共交通の適度なバランスのとれた交通体系を構築していく必要がある。

【施策検討の基本的方向性】

自家用車と公共交通の共存

公共交通は、自家用車に比べ環境負荷が少なく、定時に大量の旅客を輸送できるとともに、既存の社会資本を有効活用することにより、少ない環境負荷で生活面及び経済面で多くの人や地域に便益をもたらすものであることから、交通需要量の調整のために、大きな役割を果たすものである。

自家用車への過度の依存によって生じる交通渋滞や環境問題等の自動車交通の負の側面を解決し、新しい交通体系を構築するため、バイパスの整備や踏切道の立体化等の交通容量の確保を図る一方で、交通需要マネジメント (TDM) や自家用車と公共交通の共存を図るための実験等を通して、利用者に自動車の効率的な利用を促し、交通需要量の調整を図っていく必要がある。

将来にわたり、地域住民が快適に移動できるようにするために、自家用車と公共交通のそれぞれの利点を生かし、共存できるような交通体系のあり方を構築する必要がある。

交通空白地帯における自家用車と公共交通との結節性の強化

都市化の進展に伴って、市街化区域が拡大する一方、公共交通の整備が立ち遅れた結

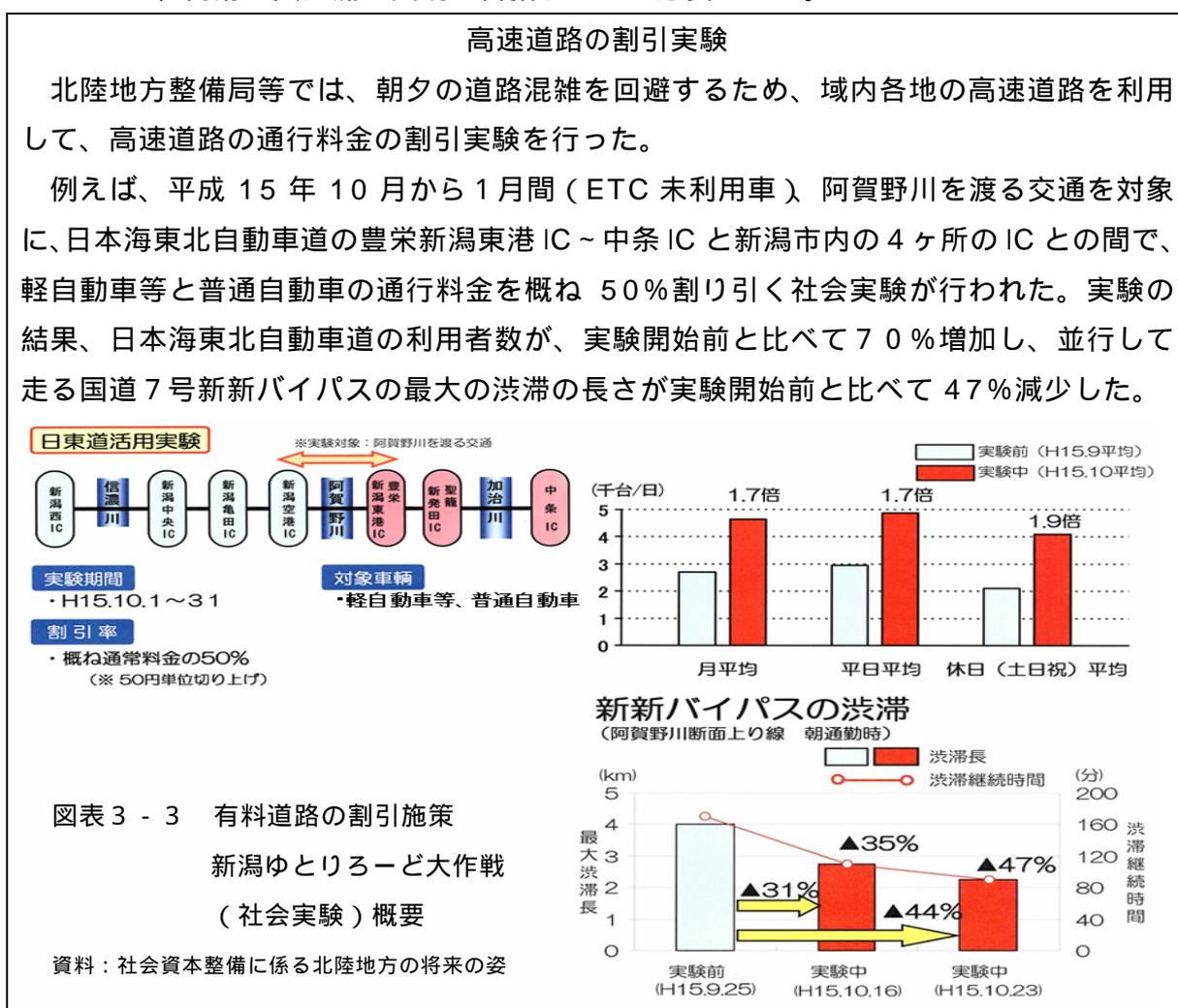
果、公共交通の空白地帯が生じている地域がある。このような地域で生活する住民の移動手段を確保するためには、デマンド乗合タクシー等の輸送手段の導入や、自家用車と公共交通の乗り継ぎの利便性の向上を図ることが必要である。

【取組むべき施策】

1. 自家用車と公共交通の共存のための公共交通サービス水準の向上

(1) 公共交通サービス水準の向上

都心部における道路混雑を解消するため、これまで、高速道路の料金割引等の社会実験等により自家用車の移動経路の変更の検討は、交通渋滞の緩和に一定の役割を果たしている。今後とも、道路の利用方法を工夫したり、移動経路を適切に誘導したりすることによって、円滑な交通流の実現を目指すことが必要である。



自動車交通による負の側面を解消するためには、こうした自家用車の移動経路の変更のみならず、大量輸送機関としての公共交通を活用し、移動手段の変更を進めることが必要である。そのためには、需要に応じたきめ細かな路線設定や運行頻度の改善等を行うとともに、新たな輸送手段の導入についても検討することが適当である。

(施策)

デマンド乗合タクシー、コミュニティバス等需要に応じたきめ細かな輸送体系の構築
鉄道の運行頻度の改善や速達性の向上の検討
水上交通等新たな輸送サービスの提供の検討

(2) バスの利用環境の改善

都市部においては、交通容量を上回る交通量の流入や降積雪等による交通渋滞に加え、違法駐車や、バス専用・優先レーンへの違法進入等のためにバスの円滑な走行が妨げられている。

こうした問題を解決し、大量輸送機関としてのバスのもつメリットを最大限生かすためには、路線バスの専用・優先レーンの整備促進や、公共車両優先システム(PTPS)の導入等により、バスの走行環境を改善する必要がある。

また、雨や雪といった悪天候時においてバス利用客が安心してバスを利用できるよう、バス停の上屋の整備等バス待ち環境の改善を推進していく必要がある。

(施策)

バスの定時性運行の確保のためのバス専用・優先レーンの拡充等の検討
バス待ち環境の改善のためのバス停等の整備の推進

2 . 公共交通の利用環境の改善 (パークアンドライドの一層の推進)

都心部における車の絶対数を減らし、公共交通の利用を促進させるため、自家用車と公共交通との連絡の円滑化を図ることが必要である。そのためには、自家用車による随時移動と公共交通の大量輸送・定時性というそれぞれのメリットを活かしたパークアンドライドを推進することが必要である。

北陸信越地域において、現在、鉄道駅や高速バスの停留所に隣接する駐車場の整備や郊外の大型商業施設を利用したパークアンドライドが行われているが、今後もその一層の推進を図ることが重要である。

(施策)

鉄道駅、高速バス停留所等におけるパークアンドライドの推進
大型商業施設を活用したパークアンドライドの推進

都心部の混雑緩和のためのパークアンドライド事例

新潟市では、北陸自動車道鳥原バス停において、バス停に隣接する既設の駐車場をパークアンドバスライド駐車場として無料で提供している。こうした中、同バス停では、新潟市中心部への高速バス利用客が多く、駐車場の拡張整備が不可欠となったことから、平成 17 年 3 月に約 400 台の自動車を収容できるようにするための拡張整備を行った。

また、富山県中新川郡舟橋村では、富山地方鉄道越中舟橋駅の周辺に 280 台分の駐車場を整備し、周辺の市町村から富山市中心部へ鉄道を利用する乗客のために無料で提供している。

図表 3 - 4 新潟市鳥原バス停のパークアンドライド駐車場 写真：北陸信越運輸局



図表 3 - 5 富山地方鉄道越中舟橋駅のパークアンドライド駐車場 写真：北陸信越運輸局



JRにおけるパークアンドライド事例

JR 富山駅では、東京方面への利用者に対してパークアンドライドを実施している。駅前に約 90 台分の駐車場を設け、首都圏フリー切符等東京方面への切符を購入した利用者に対し、予約制で、最大 7 日、無料で駐車できるようにしている。利用客が多く、毎日ほぼ満車の状況である。

また、JR 金沢駅では、1,500 台収容可能な駅西口の民間駐車場を活用してパークアンドライドを実施している。JR では、みどりの窓口で JR 券を購入し、駐車場の利用を申し出た利用者に対して割引券を交付し、これにより、駐車料金が通常 24 時間 1,500 円であるところ、800 円に割り引かれる。こうしたことから、多くの利用客がこの駐車場を利用している。

図表 3 - 6 JR 富山駅のパークアンドライド駐車場 写真：北陸信越運輸局



図表 3 - 7 JR 金沢駅のパークアンドライド駐車場 写真：JR 西日本



大型商業施設の駐車場を活用したパークアンドライド事例

金沢市では、同市南部方面又は周辺市町村から金沢市中心部への通勤の利便性向上を図るため、大型商業施設や北陸鉄道の駅等の駐車場を利用したパークアンドライドを行っている。駐車場からバスを利用する客についてはバスの定期券を4割引にしたり、駐車場から鉄道を利用する客に対しては、駐車場料金を無料にしたりするなどの措置を講じている。

図表3 - 8 金沢市のパークアンドライド駐車場 写真及び資料：石川県及び金沢市



(利用状況) (平成16年10月末現在)

区 分	収容台数	登録者数
チューリップ野々市店	67台	59人
NOA21	50台	47人
北陸鉄道野々市車庫	40台	40人
北陸鉄道額住宅前駅	22台	20人
チューリップ金沢東店	20台	4人
合 計	199台	170人

命 題

「安心・安全・やさしい」交通の実現のため、公共交通が目指すべき方向性とはいかなるものか。

公共交通は経済活動を支える重要な基盤であるとともに、地域住民の生活の足として重要な役割を果たしている。しかしながら、交通機関に一旦事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあり、事故の発生を防止し、安全確保を図ることにより利用者の信頼を維持し続けることは、公共交通にとっての最大の社会的使命である。

また、地震、豪雪、集中豪雨等により、大規模な被害が発生し、公共交通や道路網が寸断された場合には、生活機能が麻痺するばかりでなく、災害応急対策や災害復旧・復興作業にも大きな障害となる。交通の確保は、平時のみならず、災害発生時においても極めて重要な活動であり、利用者の安全の確保、交通施設等の機能維持等、災害に強い交通体系を構築していくことが必要である。

さらに、IT革命の推進や少子高齢化、地球温暖化への対応等、我が国の社会を取り巻く環境が急速に変化している中、地域住民が自由かつ自発的に活動し、それぞれのライフスタイル、ライフステージを安心して暮らせる社会が実現するためにも、多様な交通サービスを創出し、「利用可能な公共交通」から「利用したくなる公共交通」に変えていくことが求められている。

このような状況の中、利用者にとって『安心・安全・やさしい』交通を実現させていくために、今後の公共交通サービスをどのようなものにすればよいか検討していく必要がある。

【施策検討の基本的方向性】

防災対策の強化

北陸信越地域では、平成16年に7月の新潟・福島豪雨や10月の新潟県中越地震、平成17年2月の豪雪等の多くの自然災害が発生した。

特に、平成16年10月23日に発生した新潟県中越地震では、上越新幹線や関越自動車道が不通となり、首都圏と新潟県中越地域、新潟市内他を結ぶ交通手段を確保することが急務となった。関越自動車道は11月5日に全線復旧したものの、上越新幹線は12月27日まで長岡～越後湯沢間で不通となり、この間、上越新幹線等が担っていた輸送力を補うために、磐越自動車道を利用した新潟～東京間の高速バスの運行、関越自動車道における高速バスの一般車に先駆けた走行再開、新潟～郡山間の高速バスの増発、新潟～羽田間の臨時航空便の開設、越後線経由の新潟～長野間の快速列車の運行等が行われた。

また、全国各地から救援物資が被災地に届けられるものの、現地での円滑な輸送に支障が生じたことから、物資の保管、管理や輸送計画等を的確に指示できる物流専門家の被災地への派遣等により、救援物資の輸送の円滑化が図られた。

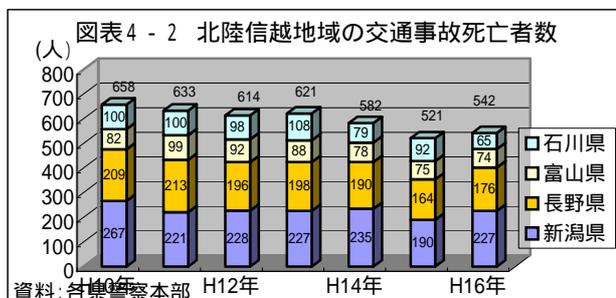
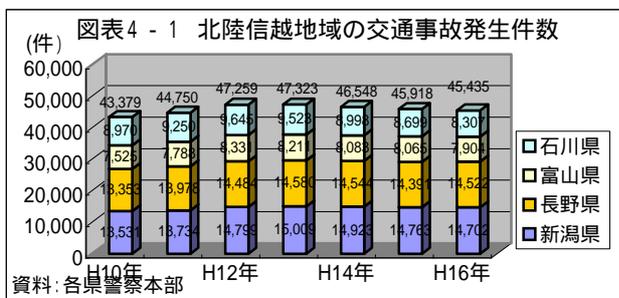
このように、自然災害により交通体系に一旦支障が生ずれば、社会生活や経済に大きな影響が生じることになる。このため、災害予防、災害応急対策、災害復旧・復興の各段階において、災害に強い交通施設の整備を図ったり、災害発生時における交通の確保や復旧に迅速・適切に対応していく必要がある。

また、北陸信越地域は、豪雪地帯が多く存在するため、冬期には気象条件による交通の乱れが発生することが少なくない。冬期の厳しい自然条件においても輸送を確保するため、防除雪等のための必要な設備の整備を引き続き行っていく必要がある。

安全・安定輸送の徹底

平成16年の全国の交通事故の発生件数は、951,371件と、前年に比べて0.4%増加した。一方、死者数は、7,358人と昨年に比べて4.5%減少し、1956年以来7,500人を下回った。

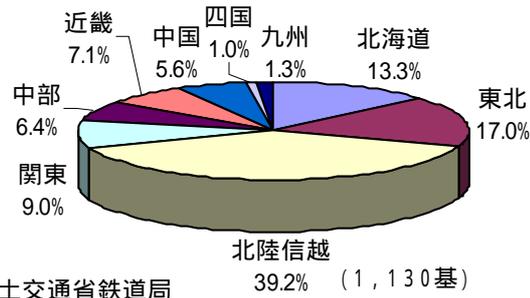
北陸信越地域における平成16年の交通事故発生件数は、45,435件と昨年に比べて483件減少したが、死者数は、542人と前年に比べて21人増加した。特に、平成16年においては、トラックのタイヤ脱落、高速バス等の逆走等の事故が相次いで発生し、こうした事故が再発しないよう、安全対策の強力な推進が必要である。



また、鉄道については、毎年40～50件の運転事故が発生しているが、そのうちの半数が踏切障害事故である。平成16年においては、新潟県中越地震による上越新幹線の脱線事故や万葉線の鉄道事故等が発生したが、鉄道事故は、一度発生すると、踏切利用者や乗客等への人的被害や鉄道施設への影響等多大な被害が生ずるおそれがあることから、安全対策を一層推進することが必要である。

さらに、全国の索道の約4割(1,130基)が存在する北陸信越地域では、毎年10件程度の運転事故、10名程度の死傷者が発生している。特に、平成15年10月には、御岳ロープウェイにおいて、我が国で初めてロープウェイによる乗客落下死亡事故が発生したところであり、索道の事故防止のための安全対策の充実を図っていく必要がある。

図表4-3 全国の索道の設置状況 (平成15年度末現在)



資料:国土交通省鉄道局

公共交通に関する規制緩和が進められる中においても、安全確保等の社会的規制については引き続き行政の主要課題として実施されていくが、交通事業者の日々の取り組みを前提としつつ、関係者の緊密な連携の下、事故防止対策の強力な推進が必要である。

技術革新を活かした、より便利で使いやすい公共交通の実現

利用者にとって利用しやすい公共交通を目指すには、乗継の円滑化や交通情報の適時の提供がなされることが重要である。これまで、北陸信越地域の各交通機関に関し、IT技術を活用した利便性向上の取り組みが行われてきたが、今後もさらなる利便性の向上を目指していく必要がある。

また、輸送機関の技術開発を積極的に活用したサービスレベルの向上に取り組み、快適な公共交通輸送の実現を図ることが望ましい。

ユニバーサルデザイン社会の実現

北陸信越地域では、平成16年末現在、14の市町において、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）に基づく基本構想が策定されている。また、バス車両や旅客施設において高齢者や身体障害者に配慮したバリアフリー化が推進されるとともに、管内のホテルや旅館においてもバリアフリー施設の整備が進められている。しかしながら、バス車両や鉄道施設のバリアフリー化率は全国平均を下回り、より一層の取り組みが求められている。

図表4-4 北陸信越地域内の交通バリアフリー化状況 (平成15年度末現在)

(交通バリアフリー法に定める移動円滑化基準に適合しているもの 資料:北陸信越運輸局)

バス関係

	新潟県	長野県	富山県	石川県	北陸信越	全国
全乗合バス車両数(台)	995	749	286	587	2,617	58,404
ノンステップバス車両数(台)	25	13	33	72	143	5,432
全乗合バス車両数に占める割合	2.5%	1.7%	11.5%	12.3%	5.5%	9.3%

鉄道関係

	北陸信越	全 国
総駅数	751	9,544
1日平均利用者数5千人以上の駅数(B)【(B)/(A)】	43【6%】	2,735【29%】
高低差5m以上の駅数(C)	26	2,605
段差を解消し、エレベーター等により駅外からホームまでのルートが確保されている駅数(D)【(D)/(B)】	10【23%】	1,200【44%】
エレベーターを設置している駅数(E)【(E)/(C)】	13【50%】	1,260【58%】
エスカレーターを設置している駅数(F)【(F)/(C)】	4【15%】	1,489【69%】
視覚障害者誘導用ブロック設置駅数(G)【(G)/(B)】	35【81%】	2,048【75%】
トイレ設置駅数(H)	39	2,605
身体障害者対応型トイレ設置駅数(I)【(I)/(H)】	8【10%】	540【65%】

旅客船関係

両津港ターミナル	エスカレーター1基
----------	-----------

航空機関係

富山空港ターミナル	エレベーター4基
能登空港ターミナル	エレベーター2基

公共交通の分野におけるバリアフリー施策としては、これまで、高齢者や身体障害者に配慮した対策が講じられてきたが、ノーマライゼーション（ ）の理念が一層浸透しつつある現在、計画立案段階から、高齢者等に限らず、すべての人が使いやすく、安全や公平に配慮したユニバーサルデザイン（ ）の視点に立って、公共交通の整備を進めていくことが求められており、より広い視点に立った対応が必要となっている。

ノーマライゼーション：障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す考え方

ユニバーサルデザイン：障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような都市や生活環境を初めからデザインする考え方

環境にやさしい交通体系の構築

二酸化炭素（CO₂）排出による地球温暖化、窒素酸化物（NO_x）や粒子状物質（PM）等の排出による大気汚染等の環境問題が依然深刻である。

従来から、各輸送機関単体の環境負荷低減技術の開発やその普及、交通の円滑化、鉄道等環境負荷の小さい交通機関の利用促進等、環境負荷の軽減を図るための様々な施策が講じられてきたが、平成17年2月には気候変動枠組条約京都議定書が発効し、より一層の対策の強化、推進が必要となっている。

環境対策のさらなる推進を図り、豊かでゆとりのある社会を形成するためには、環境負荷の軽減を図り、環境的に持続的な交通（EST:Environmentally Sustainable

Transport) 社会の実現を目指し、旅客・貨物の両分野において、輸送効率が良く、環境負荷の小さい交通体系を実現していくことが必要である。

図表 4 - 5 北陸信越地域の低公害車普及台数 (平成 16 年 9 月末現在 資料: 北陸信越運輸局)

自動車種類	新潟県	長野県	富山県	石川県	4 県合計
ハイブリッド	2,993	3,727	1,643	1,792	10,155
C N G	137	22	1	54	214
電 気	2	5	1	2	10
メタノール	1	0	1	0	2
低燃費かつ低排出ガス	154,312	141,459	84,481	88,051	468,303
種類合計	157,445	145,213	86,127	89,899	478,684

資料: 北陸信越運輸局

【取り組むべき施策】

1. 災害に強い交通体系の構築

(1) 大規模災害発生に対応した輸送機能の強化

地震や水害等の災害が発生した場合において、利用者の安全確保、施設等の機能維持、救援・復旧活動の円滑な実施、全国的な輸送活動への影響の極小化等、様々な側面における被害を最小限にとどめるに当たり、交通体系に求められるものは大きい。

平成 16 年の新潟県中越地震では、代替の輸送ルートが確保されていたものの、上越新幹線及び関越自動車道が不通となり、新潟と首都圏を結ぶ旅客交通に大きな影響を与えた。また、物流に関し、幹線物流については大きな混乱は発生しなかったものの、被災地周辺の道路の寸断等により、被災地周辺の物資輸送や緊急支援物資の保管や輸送に混乱が生じた。

災害は、一旦発生すれば、社会経済に多大な影響を及ぼすことになる。このため、災害を防止し、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防ぐため、幹線交通及び地域内交通において交通網の多重性・代替性の充実に図り、交通機能の強化を図っていかねばならない。合わせて、多重化された交通網において災害発生時に円滑に緊急物資等が関係各所に行きわたり、災害発生時における輸送の混乱を最小限にとどめるためには、鉄道・バス事業者、トラック事業者等の交通事業者と各自治体等との間で、災害時における円滑な輸送の確保のための体制を整備しておくことが重要である。

また、交通施設に関し、災害からの施設保全のために、日頃から交通施設の点検を行うとともに、災害に強い施設整備を推進していく必要がある。

さらに、災害発生時において関係当事者が適切に判断し行動できるようにするため、国、地方公共団体、交通事業者等の間で普段から情報連絡体制を構築しておくとともに、交通施設の被害状況、公共交通機関の災害に関する情報、鉄道・航空機等の運行(航)

状況等の災害に関する情報を地域住民等に伝達するための体制及び設備の整備を図る必要がある。

その上で、災害発生時において迅速かつ的確に対処できるために、平素から訓練を実施し、対処能力を高めておくことが重要である。

こうした災害予防策に加え、災害発生時においては、被害情報を迅速かつ広域的に収集するとともに、関係機関相互に連絡することが重要である。また、災害発生時における被災地へ円滑な緊急物資や生活物資の輸送を確保するため、国、地方公共団体、交通事業者等が連携して、関係事業者等に対する輸送の要請、調整や緊急輸送に対する迅速な支援を講じていくことが必要である。

また、新潟県中越地震においては、観光施設の損壊はごく一部にとどまったものの、新潟県全域にわたって旅館、ホテルその他の観光施設利用のキャンセルが相次ぎ、利用者数が大幅に減少した。このような状況の中、観光復興を実現するため、地元においては、正確な現地情報の提供に加え、新潟県観光復興会議が立ち上がり、国の関係機関の支援の下、コンベンションの誘致、国内キャンペーン、外国人観光客の誘致等への取り組みが進められている。このように、災害は、交通機関や日常の生活活動のみならず、観光や地域経済にも大きな影響を及ぼすものであり、国、地方公共団体が、経済界や観光・交通事業者等の地元関係者と連携して対応を図っていく必要がある。

(施策)

災害に強い交通施設の整備の推進

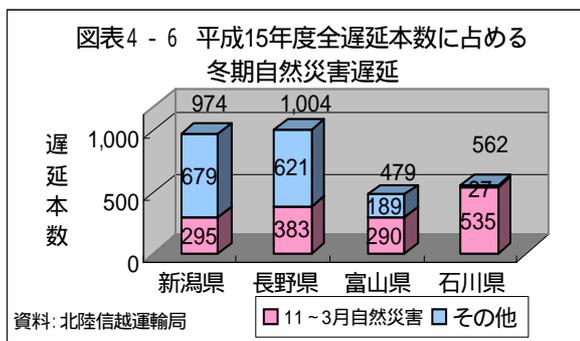
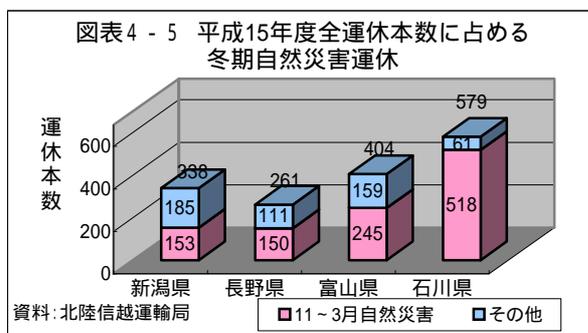
災害発生時における迅速な代替輸送経路の確保

災害発生時における関係者間の情報の収集・共有体制、緊急輸送体制の構築

観光の復興支援

(2) 冬期の自然災害対策の推進

北陸信越地域では、冬期の積雪時には、自家用車の利用が困難になり、公共交通機関の果たす役割が大きくなるが、公共交通においても、雪や強風の影響で運休・遅延が発生することが少なくない。



各公共交通機関において、防除雪設備の整備等を行い、冬期における厳しい自然条件

の中でも、安定した輸送の実現に努めてきているが、今後も、こうした対策を一層推進していく必要がある。

(施策)

ポイント融雪設備、雪崩止め柵等の設備の充実
悪天候時における運行・施設管理の徹底

2．公共交通における安全・安定輸送の徹底（ヒューマンエラーに基づく事故防止対策の徹底と事故再発防止の強化）

公共交通の安全輸送を実現するため、鉄道に関しては踏切道の改良や保安施設の整備を、自動車に関しては自動車運送事業者に対する監査、指導の徹底に加え、運行管理者に対する講習や運転者に対する適性診断の受診の促進等を、旅客船に関しては運行管理体制の確認や船員等の安全教育の実施を、それぞれ行ってきた。今後もそのさらなる徹底を図り、安全対策の一層の充実強化を図る必要がある。

また、事故発生時における即応性の確保を図るため、事故調査の継続性を確保し、ノウハウやデータの蓄積により、事故の再発防止につなげていく必要がある。

(施策)

交通事業者に対する事故防止対策の徹底
事故原因の多角的調査等再発防止の強化

3．IT等の高度技術の進展に伴う公共交通への応用

(1) ICカード/ICタグ等の導入による複数の公共交通機関の乗継円滑化の推進への応用

近年、交通事業者間あるいは異なる輸送手段の間でICカードによる乗車券の共通化が始まっている。

このような汎用電子乗車券は、利用者の立場からは、乗継の際に自動的に精算が行われ、自動販売機も小銭なしで利用できることから、利便性の大幅な向上が期待される。また、事業者の立場からは金銭の取り扱いの対応の軽減や不正乗車の防止につながるのみならず、利用回数等に応じた特典の提供等新たなサービスの提供を行うことが可能となる。北陸信越地域においても、一部の事業者においてICカードの導入によりこのような取り組みを開始されているが、運用の高度化やさらなる普及を図り、公共交通機関の乗継の円滑化等の重要な要素としていく必要がある。

(施策)

バスと鉄道等公共共通相互間で利用可能なICカードの開発及び他目的への共同活用

ICカードの導入

公共交通機関同士の乗継の利便性の向上、公共交通機関の乗降のスピードアップ、商店街での買い物との連携等を図るため、多くの地域でICカードの導入可能性を検討している。

金沢市では、平成14年度に石川県、金沢市、北陸鉄道、北陸信越運輸局等が参加して、バス・鉄道の双方で利用できるICカードの導入に向けた検討を行い、平成16年12月から「ICa」という名称で正式に導入している。

また、JR東日本新潟支社では、平成16年11月から新潟都市圏の23駅に順次在来線自動改札機を導入し、平成17年秋以降に、ICカード（Suica）を導入し、サービスの向上を図ることとしている。



図表4 - 8 北陸鉄道のICカード 写真：北陸信越運輸局

(2) 携帯端末等への公共交通サービス等の情報提供への応用

交通結節点等において目的地への交通機関のリアルタイムの運行状況がわからない場合や、事故や交通渋滞等により乗継のための時間待ちが生じた際の心理的不安を解消するため、携帯端末等を活用し、出発前から到着までの間やバスやタクシーの乗車中に、随時公共交通サービスの様々な情報の収集や、複数の交通機関のリアルタイムな運行情報の収集等を可能とすることにより、利用者が目的地までの最適な公共交通手段や乗継経路に関する情報を瞬時に獲得できるシステムの構築を促進することが望まれる。

あわせて、情報の発信者となる交通事業者、観光事業者等において、災害、事故等により公共交通機関の運休や遅延が生じた場合、代替輸送手段や遅延時間、観光施設の開設状況等に関するタイムリーな情報提供に努めていく必要がある。

(施策)

携帯端末等を用いた二次交通の一覧・時刻表の提供

携帯端末等を用いた空港、鉄道駅等におけるアクセス情報の提供やバスやタクシーの走行位置情報の提供の推進

新潟市におけるバス位置情報表示システム

バス利用者の利便性の向上を図るため、北陸地方整備局と北陸信越運輸局が協力して、平成13年度に、新潟市における路線バス及び高速バス位置情報システムの運用に向けた検討及び実証実験を行った。バス利用者はホームページや携帯電話から随時運行情報を確認することができ、現在も引き続き運用されている。

(URL:<http://www.2159.go.jp/>)



図表4-9 新潟市のバス位置表示システム

(にいこくバス-i)

北陸地方整備局新潟国道事務所ホームページより抜粋

(3) 新たな鉄道技術の活用による在来線鉄道のサービスの高度化

先進技術を活かした輸送サービスの向上は、公共交通利用者の利便性を向上させるとともに、北陸信越地域内の交流を活発化させるために有効な方策である。

現在、鉄道技術に関し、車両側の車輪幅を変えることにより新幹線と在来線を乗り換えなしで直通運転が可能となるフリーゲージトレイン、LRTの車両の低床化等に向けた新たな技術開発が行われている。

上越新幹線や、今後整備される北陸新幹線を抱える北陸信越地域では、特に、新幹線整備の効果をより広い地域にわたって及ぼし、利用者の利便性の向上や地域内交流の活性化に大きく資するものとして、フリーゲージトレインの実用化の構想が存在するところであり、新技術の開発の動向や収支採算性等を勘案しつつ、導入可能性について検討していくことが望ましい。

(施策)

鉄道新技術の導入可能性についての調査検討

4. ユニバーサルデザイン社会の形成

(1) 旅客施設や公共交通機関のバリアフリー化の徹底とユニバーサルデザイン化への取り組みの強化

北陸信越地域では、鉄道やバス・タクシー、旅客船における施設や車両・船体等のハード面での整備が図られているが、未だ十分な状況ではない。高齢者や身体障害者等が安心して生活し、社会参加ができるよう、引き続き、各交通機関における段差解消等の取り組みを進めるとともに、連続的な移動経路の確保を図るため、周辺の建築物等との一体的なバリアフリー化を推進することが必要である。また、ハード面の整備のみならず、高齢者や身体障害者等に対し、ホームへの案内や手荷物の運搬等の支援活動を行うバリアフリーボランティアの育成・支援といったソフト面の施策にもあわせて取り組ん

でいくことが重要である。

さらに、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、外国人等も含めた公共交通の利用客の誰もが交通結節点等において円滑な移動ができるようにするため、ハード・ソフト両面にわたり対策を進めていく必要がある。

(施策)

バリアフリー基本構想策定の一層の推進及び基本構想策定後の事業の推進

心のバリアフリー社会実現のためのソフト面の取り組みの強化（乗務員等交通関係者に対するバリアフリー教習等、交通バリアフリー教室の充実・拡大）

交通ボランティアの人材育成

運行情報提供システムの整備、ICカード乗車券の導入・共通化、標識の充実（ピクトグラム化等）の推進

(2) 高齢者や身体障害を有する者への新たな輸送サービスの提供

急速な高齢化が進展する中、高齢者等の「介護」を社会全体で実施する必要性が増大する一方で、介護予防の観点からも自立して行動できる「元気高齢者」を奨励する機運も高まっているなど、高齢者や身体障害者の社会参加の機会は拡大している。しかしながら、自家用車を運転できない高齢者や身体障害者にとっては、自由かつ円滑に移動することが困難な面がある。

北陸信越地域では、現在、車椅子・寝台のまま乗車できるリフトを備えた福祉タクシーやホームヘルパー等の資格を有する乗務員等を乗務させて要介護者を輸送する介護タクシーが運行されているが、今後も、これらの導入を推進するとともに、NPO等のボランティア団体等との連携により、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者が安心して利用できる移動サービス（STS）の充実を図っていく必要がある。

STS(Special Transport Service：個別輸送サービス)

既存の公共交通を利用できない移動制約者の移動の便宜を図るサービスの総称。介護タクシー、福祉タクシーといったタクシー事業者による輸送のみならず、ボランティアによる高齢者、身体障害者等の輸送も指す。

(施策)

NPO等のボランティア団体等との連携による、福祉タクシーや介護タクシー等のSTSの普及促進

(3) 外国人にとっての利便性の向上

近年、アジア諸国を中心に訪日外国人観光客が増加する中、受け入れ態勢の充実強化が求められている。しかしながら、観光地等においては、アジア諸国の外国語による表示やピクトグラム（標識の絵文字）を用いた案内表示が十分なされておらず、外国人の受け入れ態勢が十分とは言い難い地域もある。

訪日外国人観光客の一層の増加を図るとともに、今後とも増加が予想されるアジア諸国からの訪日外国人観光客をはじめとする外国人の移動の利便性の向上を図るためには、駅、空港、バスターミナル等の公共交通機関の拠点や観光施設におけるアジア諸国の外国語案内標識や表示等の充実を図ることが必要である。また、安心して外国人観光客が観光できるようにするため、バス時刻表や観光マップ等の外国語版の作成等、言葉や文化のソフト面でのバリアフリー化を推進する必要がある。

図表 4 - 10 北陸信越地域各県における通訳案内業者数

(平成 16 年 4 月 1 日現在の延べ免許取得者数 資料：北陸信越運輸局)

	英語	中国語	ハングル	ロシア語	フランス語	ドイツ語	スペイン語	イタリア語
新潟県	38 人	3 人	2 人	3 人	1 人	3 人	0 人	0 人
長野県	35 人	2 人	4 人	0 人	0 人	0 人	1 人	1 人
富山県	17 人	3 人	2 人	1 人	2 人	0 人	0 人	0 人
石川県	24 人	1 人	2 人	1 人	1 人	2 人	3 人	0 人

(施策)

公共交通機関、観光施設等における外国語表示の充実 (英語、中国語、ハングル、ロシア語等)

ボランティアガイド・通訳の充実

立山黒部アルペンルートにおける案内表示の統一化

外国人観光客受け入れ体制の整備を図るため、平成 14 年度及び平成 15 年度に、北陸信越運輸局、富山県、長野県等の関係地方公共団体、交通事業者 7 社が一体となって、外国人観光客が理解しやすい施設等の案内表示の方法について検討し、現在、立山駅、黒部平駅等で英語、中国語 (簡体字及び繁体字) 並びにハングルによる案内表示等の導入を進めている。



図 4 - 11 黒部ダムの案内表示 写真：北陸信越運輸局

5 . 交通と環境との調和

(1) 低公害車の普及の促進

国土交通省が平成 15 年 3 月に定めた「環境政策の基本的方向」では、平成 17 年度までに 1,000 万台以上の低公害車を普及させることとしている。北陸信越地域では、現在、約 48 万台 (平成 16 年 9 月末時点) の低公害車が普及しているが、平成 17 年

度までのできるだけ早い時期に 69 万台（新潟県 23 万台、長野県 24 万台、富山県 11 万台、石川県 11 万台）以上の低公害車の普及を目指している。

今後は、この目標を達成させるため、各県に設置されている低公害車導入促進協議会を活用して、各種支援措置等により低公害車の普及や、CNGスタンドのような普及のために必要な施設の整備を推進する他、以下に紹介する、上高地や乗鞍岳の取り組みにみられるような、個別プロジェクトにおけるハイブリッド車両導入施策の他地域への拡大について検討していく必要がある。

（施策）

交通事業者、地域住民に対する低公害車の普及促進、グリーン税制の周知活動の実施
CNG スタンドの整備支援

上高地及び乗鞍岳への自家用車流入規制並びにハイブリッドバスによる輸送

上高地では、平成 8 年から自家用車流入規制を通年実施しているが、観光バスの流入や長時間滞留により、頻繁に交通渋滞が発生し、自然環境への負荷が懸念されてきた。また、乗鞍岳においては、これまで、2,700m の高山帯まで自家用車で訪れることができたことから、自然環境への負荷、交通渋滞の発生が懸念されていた。

こうしたことから、上高地では、平成 14 年 7 月から、観光バスからハイブリッドバス（シャトルバス）への乗換を促進し、観光バスの流入を抑制するとともに、乗鞍岳では、平成 15 年 7 月から、長野県側の乗鞍エコーライン及び岐阜県側の乗鞍スカイライン双方において自家用車の流入規制を行い、自家用車利用者はハイブリッドバス等へ乗り換えて移動することとなった。

図 4 - 1 2 上高地及び乗鞍岳におけるハイブリッドバス利用実績（往復）

1. 新島々～上高地路線バス輸送実績

平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
118,148 人	111,323 人	97,537 人

2. 沢渡～上高地 マイカーからの乗換
旅客輸送実績

平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
456,316 人	378,848 人	366,293 人

3. 沢渡～上高地 観光バスからの乗換
旅客輸送実績

平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
116,164 人	111,795 人	155,903 人

4. 乗鞍高原～乗鞍山頂 マイカーから
の乗換旅客輸送実績

平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
	81,587 人	90,269 人

資料：松本電鉄㈱

(2) 環境的に持続可能な公共交通 (EST) への転換の推進

地球温暖化や大気汚染等の環境問題への対応や循環型社会の形成の必要性が高まっている中、地域住民や企業において様々な環境改善のための行動が行われているが、今後は、市民や行政、企業等の各当事者が協議して、目標を共有したうえで、一体となって環境負荷軽減のための行動を起こしていくことが望まれる。

交通分野においては、観光地周辺の地域環境の悪化や自然環境の破壊を防止するためにパークアンドライド等の交通需要マネジメント (TDM) 施策が行われてきているが、意欲ある者の具体的な取り組みに対し、地域の関係者の協力の下、様々な施策を集中的に活用して総合的な支援を行うことが求められる。特に、公共交通に加え、自転車の利用も含め、環境負荷の軽減に配慮したライフスタイル・ビジネススタイルの再構築等は重要な課題である。

(施策)

EST モデル事業の実施

公共交通利用と環境配慮活動とを組み合わせた公共交通機関利用の促進

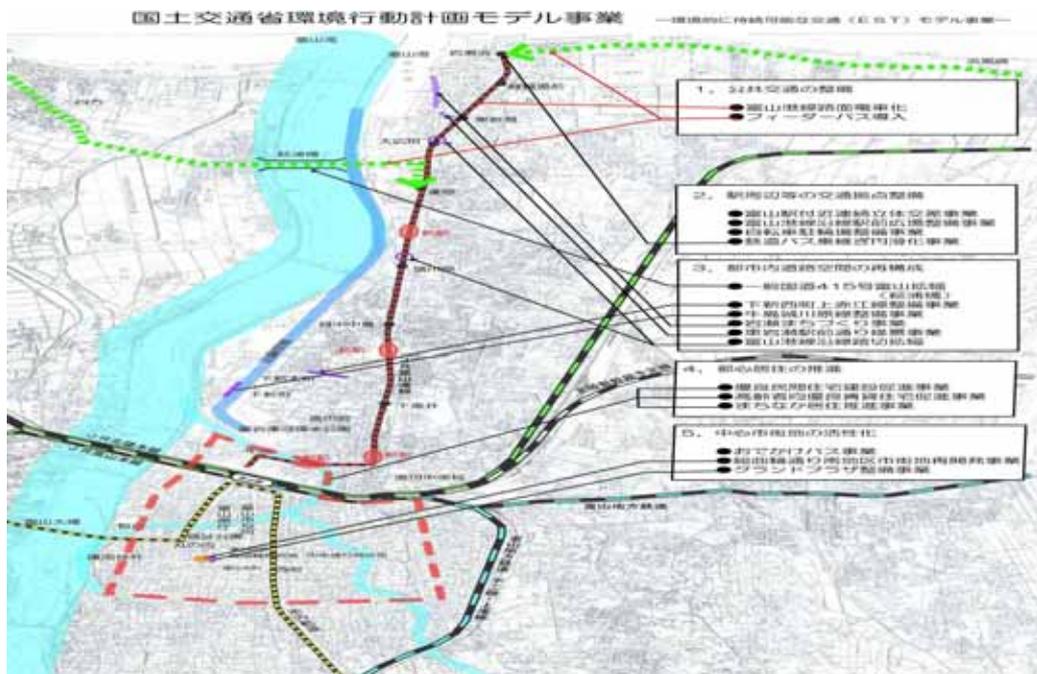
サイクルアンドライド、自転車の鉄道への持込といった自転車と公共交通との連携の推進

国土交通省環境行動計画モデル事業

国土交通省では、意欲のある者の具体的な取組に対し、関係省庁と連携して支援策を講じるため、特定の地域において、様々な政策手段を総合的に活用して集中的かつ効果的な支援を行い、かつ、その効果を検証するモデル事業を公募等により実施し、平成 17 年度から、国土交通省環境行動計画モデル事業として、全国で 20 件実施することとしている。

北陸信越地域では、富山市において、CO₂の排出量削減等環境にも優しく持続可能な都市構造を目指すため、LRTの導入、富山駅周辺等の交通拠点の整備、都市内道路空間の整備・再構成、都心居住の推進、中心市街地の活性化を内容とするモデル事業を実施する予定である。

図表 4 - 13 富山市の国土交通省環境行動計画モデル事業（EST モデル事業）概要



飯田市における環境配慮に資する公共交通サービスの質的向上への取り組み

環境負荷の小さい公共交通への利用転換を図るため、平成 15 年度及び 16 年度に、北陸信越運輸局、飯田市、長野県、信南交通、JR 東海等が参加して、ノーマイカーデーの実施や環境改善行動を利用した公共交通の活性化方策、公共交通を用いた環境負荷軽減施策の評価手法の確立等を検討している。飯田市では、ノーマイカーデーの実施や高校生の通学時間帯に合わせたバスダイヤの改編等を行ってきたが、引き続き、環境に配慮した公共交通サービスの質的向上を図ることとしている。



図表 4 - 14 飯田市におけるノーマイカーデー通勤
写真：飯田市役所

(3) グリーン物流の実現

地球温暖化問題をはじめとする環境問題に対処し、交通のグリーン化を推進していくためには、旅客分野のみならず物流分野においても、輸送効率が良く、環境負荷の小さい物流システムを構築していくことが必要である。

その際、空港・港湾・道路等の物流社会資本と物流施設の一体的・機能的な整備を促進する他、荷主と物流事業者のパートナーシップの確立により、効率的かつ環境にやさしいグリーン物流を構築するための対策を推進していくことが重要である。

具体的には、両者が協働してCO₂排出量の削減のための計画を策定するなどにより、自家用トラックから輸送効率が高くCO₂排出原単位（貨物1トンを1km輸送するときに出すCO₂の量）が小さい営業用トラックへの転換（アウトソーシング）やトラック輸送からCO₂排出原単位が小さい鉄道・海運輸送へのモーダルシフト等を推進する必要がある。また、トラックの走行距離の低減等による物流の効率化を図るためには、3PLの一層の推進も重要な課題であり、そのための人材育成を図っていく必要がある。

(施策)

CO₂排出量の削減のための計画に基づく物流効率化の取り組みに対する支援
3PL事業推進のための人材育成促進事業の実施

(4) グリーン経営の普及促進

低公害車の導入、エコドライブの推進、自動車の点検・整備等、交通事業者の環境改善への取り組みを評価するための「グリーン経営認証制度」が、平成15年10月から開始されている。中小規模の事業者にとっても環境負荷の小さい事業運営に取り組みやすい環境づくりを行い、対外的にも環境問題に積極的に活動していることをアピールするものとして、積極的活用が望まれるが、北陸信越地域においては、平成16年末現在、トラック運送事業において34社62事業所、タクシー事業において1社1事業所が認証登録を受けている。

グリーン経営推進マニュアル作成状況

平成13年度：トラック運送事業

平成14年度：バス、法人ハイヤー・タクシー、個人タクシー

平成15年度：倉庫・港湾運送事業、旅客船・内航海運事業

グリーン経営認証制度

平成15年10月からトラック運送事業者を認証する

制度が開始され、平成16年4月には、対象をバス・

タクシー事業者にも拡大。北陸信越地域においては、

トラック62事業所（新潟：15事業所、長野：15事業所、図表4-15 グリーン経営認証マーク

富山：18事業所、石川：14事業所）、タクシー1事業所

（富山）で認証取得（平成17年2月現在）。



資料：交通エコロジー・モビリティ財団

現在、倉庫、旅客船等の海事関係事業においてグリーン経営を実施している事業者が存在し、認証登録制度の創設に向けた動きがある。

今後も、グリーン経営講習会の実施等を通して、グリーン経営認証を取得する事業者の拡大を図る必要がある。

(施策)

グリーン経営認証登録事業者数の拡大

おわりに

本答申は、国、地方公共団体、交通事業者、観光事業者等に加え、地域住民等も一体となって、望ましい公共交通のあり方を模索し、実現していくための施策指針というべきものである。このため、本答申では、北陸信越地域における公共交通を取り巻く現状を把握・整理し、本地域内を中心とする具体的な先進事例を参考としつつ、様々な関係者が今後取り組むべき施策の方向性を具体的に示すよう努めたところである。

また、本答申に盛り込まれた施策内容については、今後、その実施状況について適切に把握及び評価を行い、今後の社会・経済情勢の変化に応じ、適切な修正が加えられることを望むものである。

北陸信越地域では、今後、地域間、地域内交流の拡大や内外からの観光需要の高まり、北陸新幹線の整備等、公共交通を取り巻く大きな環境の変化が予想される。公共交通がこうした環境の変化に対応するためには、北陸信越運輸局が、関係地方公共団体、交通事業者等との連携の下、これまで以上に適時適切に公共交通に係る諸課題の解決に取り組むべくその機能を強化するとともに、地域住民の一人一人が、地域の存立基盤に関わる問題として強く認識し行動していく必要がある。本答申で盛り込まれた施策の実現に向けて、幅広い関係者が、それぞれの立場から、また、緊密な連携の下、互いに協力して積極的に取り組んでいただくことを願うものである。

北陸信越地域における二次交通事例

平成16年末現在

県名	名称	区間・地域	概要	経営主体、運賃、輸送人員	経緯・状況・補助
新潟県	月岡温泉バス	新発田市・豊栄市	豊栄駅～山倉～月岡温泉 大人：200円（小児：100円）	新潟交通北 平成16年7月14日運行開始 月岡温泉～豊栄駅：1,406人 豊栄駅～月岡温泉：1,163人	・平成15年9月に月岡温泉～新潟間のバスが廃止されたことに伴い、月岡温泉観光協会が、地域の生活交通の確保及び温泉街の活性化のためバス路線の開設を求める。 ・月岡温泉観光協会では、年間経費の半額程度を補助。
長野県	急行志賀高原線	長野駅～志賀高原	16年4月6日～12月3日；2往復（休日と夏季、4往復） 長野駅～白根火山 2,100円	長電バス 平成14年度 63,759人 平成15年度 49,633人	
長野県	新幹線連絡特急バス	長野駅～上高地 長野駅～白馬・榑池高原 長野駅～大町・扇沢	上高地線：1往復 2,500円 白馬・榑池高原線：10往復 2,000円 大町・扇沢線：7往復（行楽期：8往復）2,300円	川中島バス 平成14年度 78,397人 平成15年度 77,508人	北陸新幹線（高崎～長野間）開業及び県道長野・大町線日高トンネル有料道路開通を契機に路線新設。
富山県	夏山バス	富山駅前～富山空港～室堂 富山駅前～有峰・折立	夏期にアルペンルート内の室堂や、薬師岳の登山口の折立への直行バス。	富山地方鉄道 片道 3,000円 片道 3,400円 7月17日～8月22日 毎日 8月28日～10月11日 土日祝 平成15年度 3,071人（空港167人） 5,386人	登山客のために、従来から運行していたが、15年度より富山空港を経由。
富山県	スキー場行き無料バス（イオックス他）	高岡駅前～イオックスアローザスキー場 金沢駅西口～イオックスアローザスキー場	福光町のイオックスアローザスキー場のスキー客への無料バス。	運行者 加越能鉄道㈱ 運賃 無料 平成15年12月下旬から16年2月末 高岡発 874人 金沢発 312人	15年度冬からスキー場の増客の一環のため、従来から運行していた高岡発の乗合バスの運賃をスキー場が負担することとなった。同時に金沢発の貸切バスを運行開始。
富山県	でんしやでゴ	電鉄富山～宇奈月温泉	宇奈月温泉利用者に対し無料乗車券を配布し誘客を図っている。	運行者 富山地方鉄道㈱ 運賃 無料（指定された電車3、4本） 平成15年11月10日から16年4月上旬 45,269人	H13年度冬から宿泊客が減少する冬期間の増客のため、宇奈月温泉観光協会が東武鉄道の事例を参考に富山地方鉄道と協議し、運行が実現。運賃は同協会が負担。
富山県	氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館	氷見駅～海鮮館	JR氷見線のダイヤにあわせ氷見駅と市内の主要観光施設である海遊館を結ぶ公共交通機関のルート。路線バス（加越能鉄道）の不足時間帯を補う形で運行。車両はレトロ調のバスを使用。	運行者 富山湾観光船㈱（加越能鉄道㈱） 運賃 100円 平成16年7月12日運行開始、運行頻度は、列車の到着に合わせて1日9往復半 7/12～10/31 2,204人	氷見駅と海鮮館の間の交通機関はタクシーしかなかったが、JR氷見線に平成16年3月から忍者ハットリくん列車が登場したことを受け、列車利用の観光客らを海鮮館に呼び込み、周遊性を持たせることにより観光振興を目指すもの。海鮮館の運営会社が費用を負担している。加越能鉄道㈱は同時に既存バスルートの変更し、海鮮館にも停車。
富山県	お出かけ定期券	富山市内～富山駅前～中心市街地	富山市の福祉と市街地活性化施策。 16、5、1～17、3、31の間。65歳以上。 定期券代500円。 午前9時～午後5時。 市内中心部降車に限り100円。	定期券発行者：富山市 運行委託：富山地方鉄道 運賃：定期券持参者100円 平成16年度定期券申込者：11,599人 同年度定期券利用者：延べ97,903人	・富山市の中心市街地活性化のため、市内在住の65歳以上の者に対して定期券交付。
石川県	能登空港ふるさとタクシー	能登空港～各地域	方面別に5つのルートを設定、航空便にあわせ運行、毎日2便料金は4種類。 1. 輪島市、穴水町、能都町、柳田村 500円 2. 珠洲市、内浦町、門前町、七尾市、鹿島郡 1,000円 3. 羽咋市、羽咋郡 1,500円 4. 河北郡、金沢駅 2,000円	利用者数 45,496人 （平成15年7月＝開港～16年末）	石川県が中心となって、能登空港利用促進のため事業開始。 石川県、奥能登市町村による事業助成に加え、国もバス利用促進等総合対策事業として補助。
石川県	能登空港特急バス	能登空港～各地域	1. 輪島市方面 往2便、複3便 片道570円 2. 金沢市方面 往5便、複4便 片道2,100円 3. 珠洲市、柳田村方面 往2便、複2便 片道柳田500円 珠洲鉢ヶ崎1,330円 4. 穴水町 往路1便、復路（路線バス）1便・330円	利用者数 約4,400人 （平成15年7月＝開港～16年6月の中間）	能登空港の経由を追加する形で開港当初より運行。
石川県	小松空港連絡バス	小松空港～各地	1. 金沢駅（スーパー特急） 所要時間30分 航空ダイヤに合わせ運行 大人1,100円 2. 金沢駅（市内経由、野々市経由） 所要時間40分 航空ダイヤに合わせ運行 大人1,100円 3. 加賀温泉郷 毎日1便、大人1,310円（山中温泉） 4. 小松駅 20分間隔、所要時間12分、大人260円 5. 福井駅 毎日12便、所要時間60分、大人1,220円 6. 三国戸原 毎日4便、所要時間77分、大人1,000円	平成15年度利用者数 1. 2 合わせて約102万人 3. 約6,800人 4. 約10万人 5. 約5万7千人 6. 約4千人	

北陸信越地域における周遊・循環型の二次交通事例

平成16年末現在

県名	名称	区間・地域	概要	経営主体、運賃、輸送人員	経緯・状況・補助
新潟県	観光循環バス	新潟市内循環バス	新潟駅前～水族館・美術館～新潟駅前 市内均一180円（新潟駅前～バスセンター間100円） 循環バス1日券 大人500円、子ども250円	小型バスに「ドカベン」「大夜叉」の漫画キャラクターをボディペイント 平成15年度（7/21から9/30）18,129人 平成16年度（4/24から5/23）5,174人	・市内定期観光バスの廃止（15.4-）。 ・新潟市からの要請。 ・赤字分の全額補助（上限あり）。
新潟県	観光型乗合タクシー	東頸城郡	まつだい駅～森の学校・ドラゴン現代美術館～まつだい駅 6時間半 他3コース 時間制運賃 障害者等運賃あり	・南東部タクシー ・平成15年度実績 218人 ・前日までの申込みの予約制	・松代町における全国規模のイベント「大地の芸術祭」が開催され、その後も作品が恒常設置されることとなったため、周辺の観光資源を組み込み来訪客誘致を図る目的。
新潟県	定期観光バス	糸魚川市	糸魚川駅前～玉翠園・谷村美術館ほか～糸魚川駅前 糸魚川駅前～フォッサマグナパーク～ヒスイ峡～糸魚川駅前 （8/1～10/31）大人：2,500円（小児：1,500円）	・糸魚川バス勝 ・平成16年8月1日から10月31日まで土日祝日運行（8/6～22毎日運行） 16年度 672人	・糸魚川市域の観光地への入り込み客の増加と公共交通機関（JR・バス）の利用促進を図る目的。 ・JR西日本「みどりの窓口」でも販売。 ・市では本運行による赤字が発生した場合補助
新潟県	観光型乗合タクシー	長岡市	平成16年10月1日から運行開始。 長岡駅前～撰田屋～定正院～高龍神社～長岡駅前 長岡駅前～良寛記念館～良寛堂～寺泊アメヤ横丁～五合庵～長岡駅前 長岡駅前～田中角栄記念館～天領の里	・長岡地区タクシー会社8社 ・：3,000円、及び4,000円	長岡駅を拠点とした観光振興を図るため、長岡観光コンベンション協会、長岡ハイヤー協会等が協議して、周遊観光型乗合タクシー事業を開始。
新潟県	観光タクシー	佐渡市	日帰りタクシークーポン券 乗船代+3施設の入館料2割引券付+タクシー3時間利用券（3時間を2日にわたっての利用可） オプションで宿泊セットも可	・佐渡汽船（株） ・平成16年4月～11月30日 4/1～10/31 321人	佐渡観光の活性化のため、安価で便利なサービスを提供するタクシー事業開始。他にレンタカークーポン・定期観光バスクーポンがある。
新潟県	瀬波温泉開湯100周年号	村上市～瀬波温泉間シャトルバス	瀬波温泉～村上市内の観光名所、温泉・飲食店等を周遊 1周60分 無料 期間利用制限なし	・瀬波温泉旅館協同組合 ・平成16年9月10日～9月30日まで毎日運行 9/10～30 1162人	村上市で催される「鹿風まつり」に合わせ運行。旅館協同組合では料金は無料とし、観光ルートマップを制作、マップ上の施設・商店等を利用した場合、入場料等を割引くなどの特典を付け、観光客への利便性向上を図る。
長野県	ぐるりん号	長野市中心市街地循環バス	長野駅～善光寺入口～信大前～県庁前～バスターミナル市内 左回りのみ 27回 小型ワンステップバス 大人100円 小学生50円	長電バス・川中島バス 平成14年度 245,208人 平成15年度 266,488人	平成12年4月に長野市中心市街地活性化基本計画に基づき運行開始。 長野市循環バス運行事業により運行費補助。
長野県	おぶせ浪漫号	小布施町内周遊シャトルバス	小布施駅～美術館等 2系統14便 1、2月を除く休日、行楽期毎日 1日周遊券 300円	長電バス 平成14年度 18,074人 平成15年度 21,847人	運行主体：小布施町。 小布施町では観光施設が多々あるにもかかわらず路線バスが走っていないことから、町内活性化のためにレトロ調バスによる循環シャトルバスを平成8年4月より運行開始した。
長野県	新幹線連絡定期観光	軽井沢・佐久平駅～上高地 軽井沢・佐久平駅～ビーナスライン	上高地線：6,800円（小人4,800円） ビーナスライン線：4,800円（小人2,600円） 各線 7月24日～8月29日間運行	千曲バス 平成15年度 上高地線 173人 ビーナスライン線 226人	従前より軽井沢、ハケ岳山麓滞在者をターゲットに運行している路線であり、北陸新幹線（高崎～長野間）開業により新幹線駅に立ち寄ることとしたもの。
富山県	富山市定期観光バス	富山駅前～富山市内	富山駅前～富山市内の観光名所等循環する定期観光バス。 （全3系統）	富山地方鉄道 2,500円（小人1,000円） 4/24～5/5、7/17～9/5 平成15年度 941人	
富山県	ぐるっと富山30	富山駅前～富山県内、能登・金沢、高山周辺	富山駅前から富山県内各観光地を周遊する27種類のモデルコースの他、県外では能登方面、金沢方面、高山方面を廻って富山駅前に帰ってくる3コースを含め、30種類の多彩のコースを選べる観光タクシー。	富山交通 小型車、中型車、ジャンボの3車種 小型13,000円（ジャンボ20,500円）～	
富山県	高岡市コミュニティバス「こみち」	高岡市中心市街地を循環	小型の低床バスにより、高岡の歴史を語る町並みや商店街、公共施設を周回する。	運行主体：高岡市 加越能鉄道 運賃 100円 頻度 8時～18時 20分間隔 平成15年度 156,574人	平成13年10月から運行開始したコミュニティバス。高岡市民の移動手段として、中心市街地の活性化、公共交通の利用促進や高齢者の外出支援等に寄与するものであるが、高岡の歴史、文化資源を感じさせるルート設定により、観光の要素も含まれている。
富山県	高岡市定期観光バス「万葉文化紀行」	高岡駅前～高岡市内の観光名所等	大伴家持が愛した高岡の歴史と文化にふれる定期観光バス。	加越能鉄道 2,500円（小人1,200円） 7/17～9/3 土日祝 平成15年度 126人	平成元年から運行。 ルートは利用状況や要望に応じて、年度ごとに変更がある場合がある。 高岡市観光協会からの助成あり。
富山県	定期観光バス「五箇山号」	氷見海鮮館～氷見駅前～高岡駅前～白川郷～相倉集落ほか2系統	富山湾の海の幸が堪能できる「氷見」と世界遺産「白川郷・五箇山の合掌集落」等を結ぶ定期観光バス。氷見の民宿に泊まって、世界遺産を見学できる。	加越能鉄道 1日コース6,500円 片道コース3,000円より 4/17～11/14 土日祝 平成15年度 555人	富山県観光協会、五箇山観光協会が助成。

石川県	能登空港定期観光バス	能登空港～各地域	1. 輪島ゆったり号・空港発、輪島市内めぐり、輪島着 大人1,600円(のとフライト号乗継2,200円) 2. のと恋路号...空港発、恋路、珠洲、曾々木、 大人3,000円 上時国、輪島、和倉温泉バスT着 3. のとフライト号・和倉温泉バスT発、輪島、曾々木、 珠洲、大人3,300円 見附島、空港、(和倉温泉バス T着)	利用者数 約8,000人 (15年7月開港～16年6月の1年間)	奥能登の魅力を手軽に満喫できる交通機関として利用してもらえるよう能登空港のダイヤにあわせて時間を設定。短時間のつれづれ旅に最適。
石川県	金沢ふらっとバス	金沢市内3ルート	此花ルート、菊川ルート、材木ルートの3コース。ワンコイン100円で運行。中心市街地活性化、交通空白解消のためだが、3ルートをうまく乗り継ぐことで観光利用も可能。	平成15年度 年間利用者数55万人	オムニバスタウン構想の目玉として、都市内交通空白の解消をめざし運行開始。車両もフルフラットタイプのバリアフリー型車両(クセニッツ社製)を屋内で最初に導入。武蔵野ムーバスとともに全国のコミュニティバスのパイオニア的存在。運行時間もゆっくりとしていることや、運転士の質に力をおいたため、高齢者等に非常に好評。観光客にも隠れた名所にいける気軽な足、市民の生活風景がじかに感じ取れるバスとして好評。 (平成10～12年度及び14年度に国のバス利用促進等総合対策事業により補助)
石川県	城下まち金沢周遊バス(レトロバス)	金沢市内名所旧跡めぐり 循環コース	金沢の3文豪(露星、秋声、鏡花)の名を冠した小型ボンネットバスで市内の観光ルートを15分間隔で循環。1乗車大人200円、1日フリー券500円、8枚つづり回数券1,000円。施設入場割引あり。	平成15年度 利用者数 年間約45万人	文化の香り高い金沢の観光周遊としてふさわしいイメージをもった小型バスで、運転士も全員女性が担当。個人旅行の観光客に大変好評。いつも満員状態。
石川県	金沢ライトアップバス	金沢市内名所旧跡めぐり 循環コース	「城下まち金沢周遊バス」の車両を使い、毎週土曜日金沢の夜の名所を巡るナイトツアー 19:00発～20:50発まで10分間隔、計12本。 観光ボランティアガイド付き 大人200円、子ども100円 (専用1日フリー乗車券(大人のみ300円)あり)	平成15年度 年間36日運行 約9,400人	レトロ調ボンネットバスで、試験的に夜の市内ツアーを企画したところ大変好評であったため、通年運行としたもの。
石川県	加賀の旅キャンバス(CANBUS)	JR加賀温泉駅～山代温泉、片山津温泉、粟津温泉	JR加賀温泉駅から各温泉郷みどころを循環。乗り降り自由でオリジナルの旅。1日フリー券800円、2日フリー券1000円。8:30～17:30まで16便運行。お得な周遊券にはエリア情報紙やプレゼントがもらえる特典券がセット。	年間利用者数 のべ21万5千人	運行主体「まちづくり加賀」 加賀温泉郷の観光振興のため観光協会、商工会議所等で発案、地元バス事業者が運行。
石川県	観光タクシー	能登空港～能登観光名所・和倉温泉	・5時間コース 和倉温泉～朝市～キリコ会館～千枚田～曾々木～時国家～能登空港(逆周有り) ・3時間コース 和倉温泉～朝市～千枚田～輪島市内～和倉温泉(逆周有り)	1週間前予約客 中型車5時間コース 16,000円 中型車3時間コース 13,000円 小型車5時間コース 15,000円 小型車3時間コース 12,000円	利用実績1ヶ月20件程度。