資 料 2

東北地方交通審議会　交通部会

報告（案）

平成１７年２月３日

東北地方交通審議会　交通部会報告（案）　～目次～

はじめに　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
○　本報告の趣旨・目的
○　検討の枠組み

第１章　東北地方の地域概況と交通の動向と課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３
　第１節　東北地方の地域概況及び交通の動向
　　１．地域概況　～広大な面積と分散する都市、人口減少・少子高齢化の進展～
　　２．交通の動向　～公共交通については、地域間・都市間は拡大、地域内は縮小～
　第２節　東北地方の交通の課題と検討のポイント
　　１．東北地方の交通の課題
　　２．検討のポイント

第２章　地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用　・・・・・・・・・・　１４
　１．広域的な公共交通の整備と活用の必要性
　２．広域的な公共交通の整備と活用に関する取組みの方向性
　３．取り組むべき施策
　　（１）　他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基盤整備の着実な推進等
　　（２）　東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討
　　（３）　広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ交通手段の需要に応じた供給形態の見直し
　　（４）　交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取組みの推進

第３章　快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２２
　１．都市部における公共交通の整備・改善の必要性
　２．都市部における公共交通の整備・改善に関する取組みの方向性
　３．取り組むべき施策
　　（１）　都市鉄道の機能強化
　　（２）　バス利用環境の改善
　　（３）　都市交通改善のためのタクシーの活用
　　（４）　交通結節点の改善による乗継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出
　　（５）　新サービス導入による公共交通の活性化
　　（６）　バリアフリー化の推進

第４章　安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保　・・・・・・・　３２
　１．地方部における公共交通の厳しい現状と維持・整備の必要性
　２．地方部における公共交通の維持・整備に関する取組みの方向性
　３．取り組むべき施策
　　（１）　地域一体となった公共交通のあり方の検討
　　（２）　地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善
　　（３）　新たな「地域の足」の開発と普及

第５章　環境に優しい交通体系の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３８
　１．環境に優しい交通体系の整備の必要性
　２．車両の低公害化の推進
　３．効率的で環境に優しい物流体系の整備
　　（１）　高度かつ効率的な物流体系の整備
　　（２）　モーダルシフトの推進
　　（３）　静脈物流システムの構築
　４．旅客部門の環境対策
　５．環境負荷の小さい交通体系の構築

まとめ　・・・　４２

おわりに　～地域の持続的発展に資する公共交通「モデル」の確立に向けて～　・・・・　４４

【付属資料】　○　「用語集」「事例集」　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４５
　　○　「部会名簿」「開催経緯」

はじめに

○　本報告の趣旨・目的

交通は、経済社会の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たすものであり、地域の持続的発展に欠かせない基盤である。利便性の高い交通機関の存在は、地域住民のモビリティを向上させるとともに、他の地方や東北地方内の交流を活発化させ地域の活性化を促す。こうした交通の高い意義に鑑み、その維持・整備を適切に進めていくことが必要である。

東北地方の交通をとりまく環境は、大きく変動している。

一つには、東北新幹線や空港などの広域的な交通基盤が整備され、さらに東北新幹線の延伸や仙台空港アクセス鉄道の整備が進められる中で、東北地方の住民の利便性が向上するとともに、他地域からの訪問も容易になり、広域的な交流の可能性が高まっている。また、ドアツードアの利便性を有する自家用自動車が普及し、地域のモビリティが向上している。

しかし、その一方で、都市部においては大量輸送性を有する公共交通の輸送人員が減少し道路渋滞などの都市交通問題が深刻化している。また、地方部においては公共交通の輸送人員が激減し独立採算制を前提とした事業の維持が困難になり、「地域の足」が危機に直面しつつあり、今後さらに人口減少や少子化が一層進むと見込まれる中で、こうした状況は一層深刻化していくことが懸念される。

そのほかにも、近年、公共交通事業に関する規制緩和が行われ参入や退出が自由化されるとともに事業者や地域の創意工夫の下で多様な交通サービスの供給が認められるようになってきたことや、情報通信技術が発達し新技術を活用したより利便性の高い交通サービスが可能となったことなども交通を巡る重要な環境変化である。

このように交通については基盤整備や交通需要の構造変化、制度改革、技術革新といった環境変化が進んでおり、東北地方の持続的な発展のためには、こうした環境変化に適切に対応した交通政策の展開が求められている。中でも、公共交通政策については、自家用自動車の普及などの影響を受け従来型の発想ではその維持・整備は困難になりつつあり、大きな転換が求められている。

今後、全国的に人口減少や少子高齢化が進むと見込まれるが、東北地方は全国平均に比べてもこうした傾向が早く現れてきており、社会構造の変化に対応した交通体系の見直しについては、フロントランナーの位置にある。交通施策の転換に関しては、今まさに「正念場」を迎えており、逆にこの時期に適切な取組みを行うことができれば、東北地方の持続可能な発展に資する交通を実現することが期待できるとともに、今後、急激な人口減少等に見舞われると予想される他の地域のモデルともなりうる。その意味で、この地で「望ましい交通のあり方」を明らかにすることは極めて大きな意義を有するものである。

そのため、東北地方において交通に携わる多様な関係者の意見交換を通じて、東北地方の活性化のための交通分野、特に公共交通に関する重要課題、取組みの指針を明らかにし、東北地方の交通の中長期ビジョン（東北地方における望ましい交通のあり方）を策定するものである。

○　検討の枠組み

本報告の検討の枠組みは次の通りである。

・　目標年次　：　概ね２０１５年（平成２７年）

なお、目標年次の範囲内で各施策の実施時期などについて極力明確化を図る。

（下記「検討の視点」③参照）

・　対象地域　：　東北６県（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県）

・　検討課題　：

①　地域間・都市間交流を促進する「広域的な公共交通の整備と活用」

②　快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」

③　安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保

④　「環境に優しい」交通体系の整備

・　検討の視点：

①　人口減少･少子高齢化やマイカーの普及といった社会状況の変化を踏まえつつ､改めて｢公共交通の果たすべき主な役割」を明らかにする。

②　公共交通がその役割を果たすために進めるべき、新たな「施策の方向性」及び「具体的施策」を明らかにする。

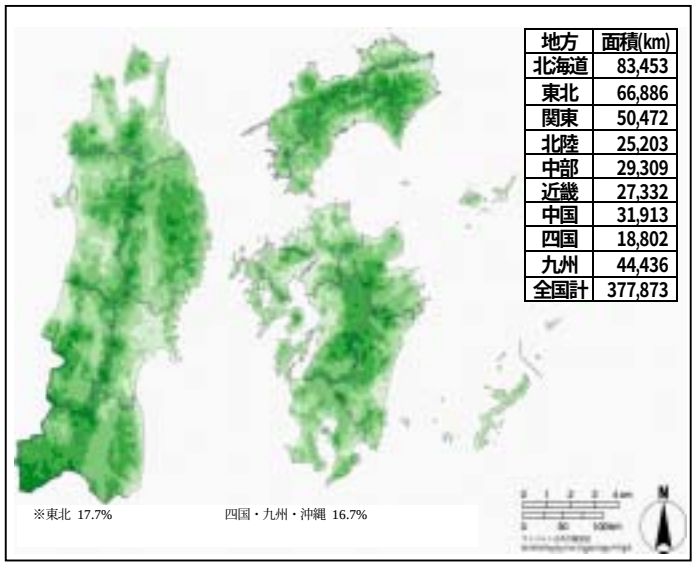
③　それぞれの施策について、置かれた状況やその性質を踏まえ、目標年次の内でどのような「時期」に行うべきかや「優先度」を明らかにする。

第１章　東北地方の地域概況と交通の動向と課題

第１節　東北地方の地域概況及び交通の動向

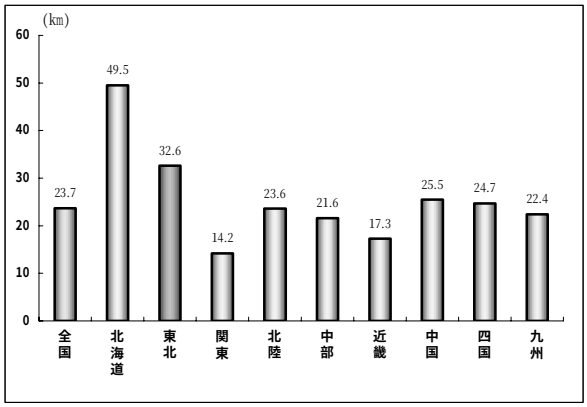
１．地域概況　～広大な面積と分散する都市、人口減少・少子高齢化の進展～

本州の最北端に位置する東北地方は、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県及び福島県の６県から構成され、その総面積は、四国・九州の合計を上回る約６万７千ｋ㎡であり、全国の約１８％を占めている**（図表「広い面積」）**。南北方向に貫く奥羽山脈をはじめとする山脈・山地に隔てられ、平野・盆地が分散し、都市間の距離も長くなっていることが特色の一つとなっている**（図表「山がちな地形」「長い都市間距離」）**。気候は、全体的に寒冷で、また、多くの豪雪地帯を有している**（図表「日本有数の豪雪地帯」）**。

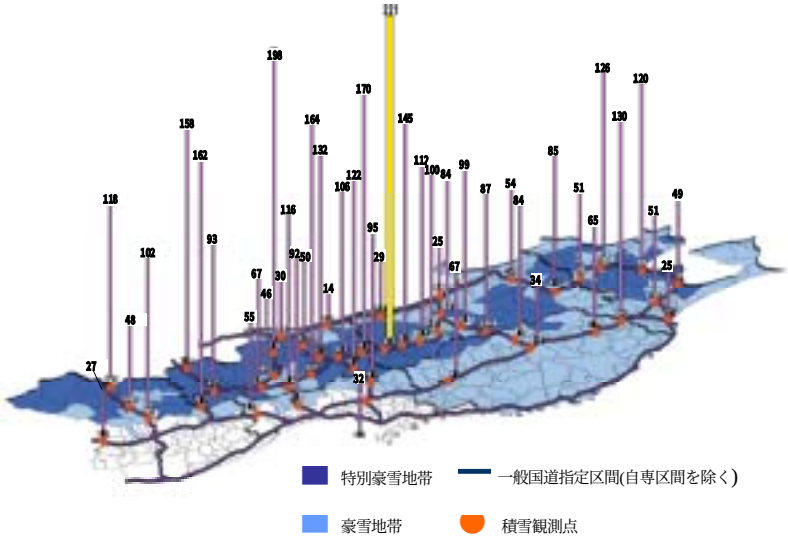


地方	面積(km)
北海道	83,453
東北	66,886
関東	50,472
北陸	25,203
中部	29,309
近畿	27,332
中国	31,913
四国	18,802
九州	44,436
全国計	377,873

資料：社会資本整備に係る東北地方の将来の姿(平成 16 年 3 月)

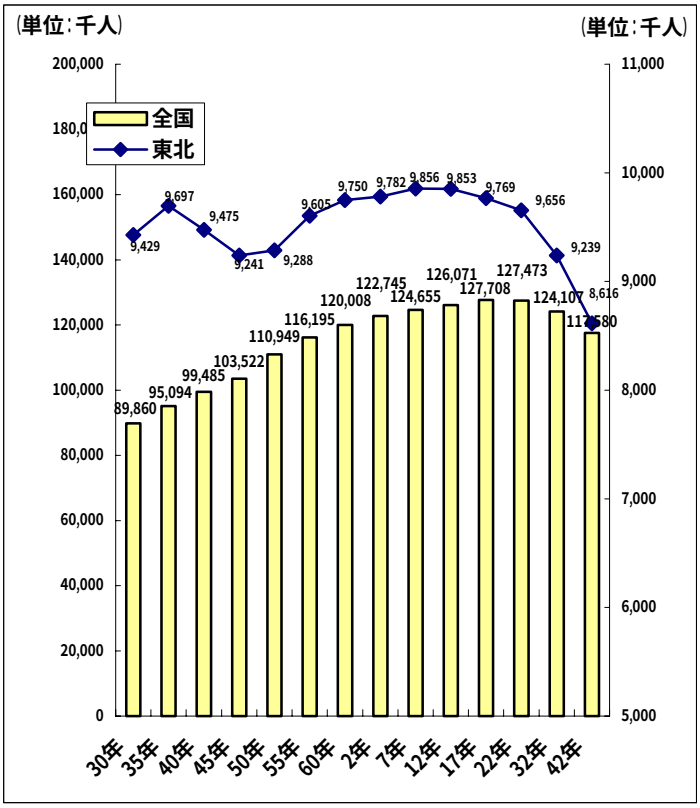


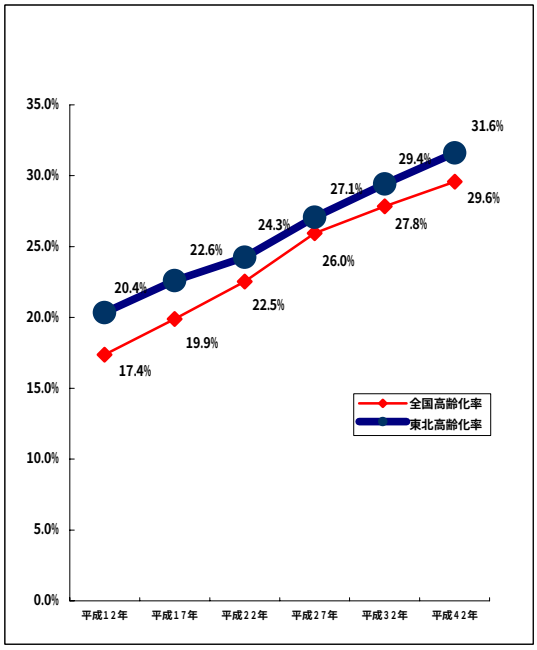
資料：国土交通省資料(平成 12 年国勢調査より作成)



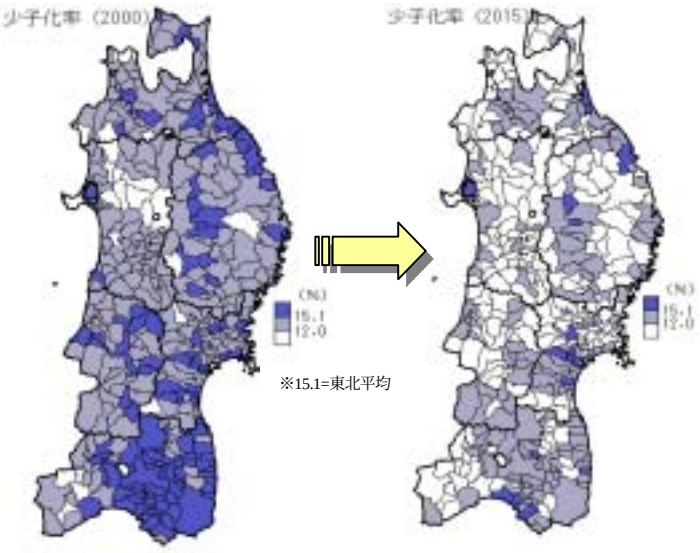
資料：社会資本整備に係る東北地方の将来の姿(平成１６年３月)

人口は、約９８０万人と全国の約８％であるが、既に減少に転じており、今後もその傾向が続く見通しである**（図表「進む人口減少」）**。また、少子高齢化も年々進んできており、今後さらに続く見通しである**（図表「進む少子高齢化」）**。こうした傾向は、特に、地方部において、強くなっている。

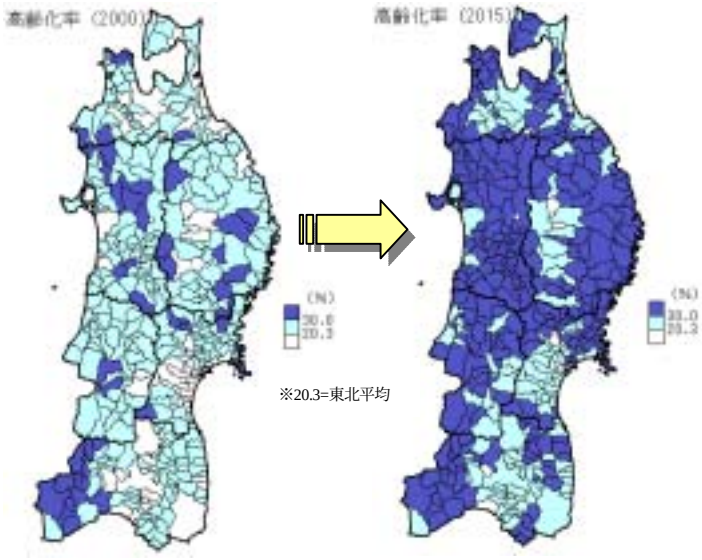




資料：住民基本台帳人口要覧　将来推計人口(厚生労働省)



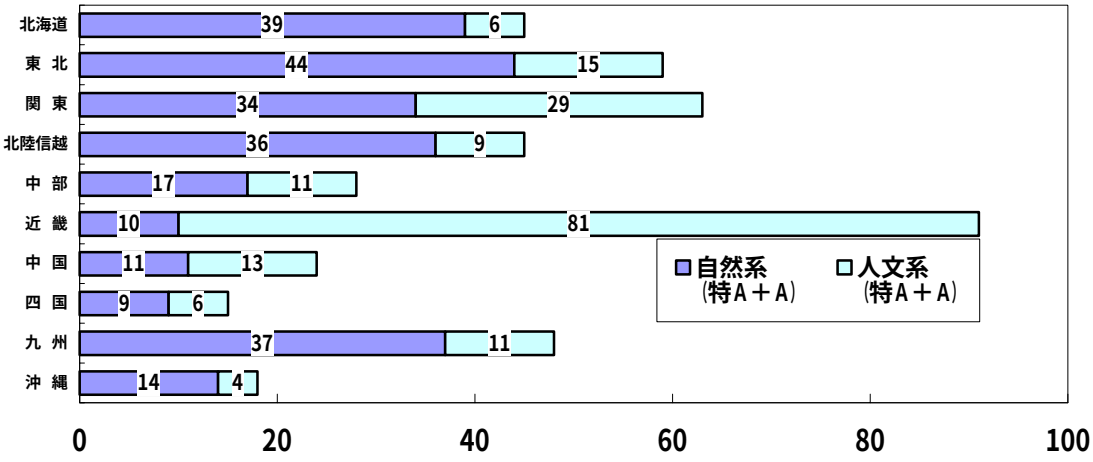
資料:国立社会保障･人口問題研究所(平成 14 年 3 月推計)



資料:国立社会保障･人口問題研究所(平成 14 年 3 月推計)

その他の特色としては、産業構成において全国平均と比べ一次産業の比率が高いことなどもあげられるが、とりわけ豊かな自然や各地域で育まれた特色ある文化など、今後、定住人口の減少が進む中で重要性が増すと考えられる交流人口の発生要素としての観光資源に恵まれている点には着目すべきである**（図表「評価観光資源数」）**。

評価観光資源数
～自然系を中心に観光資源に恵まれる東北～



資料：観光資源評価台帳（(財)日本交通公社）

２．交通の動向　～公共交通については、地域間・都市間は拡大、地域内は縮小～

(1)　地域間・都市間交通（旅客）の動向

広域交通基盤としては、首都東京との間を結ぶ東北新幹線が現在青森県の八戸駅まで伸びており、その総延長は新白河駅から八戸駅まで約４５０ｋｍと全国の新幹線の総延長の約２０％を占めている。また、東北新幹線福島駅から山形駅を経由して新庄駅まで、さらに盛岡駅から秋田駅まで、いわゆる新在直通の「ミニ新幹線」が伸びており、これを含めた総延長は約７２０ｋｍとなる。また、これらを含めた鉄道の総延長は、約４，２００ｋｍであり、全国の約１５％となっている。**（図表「東北の広域交通基盤」）**

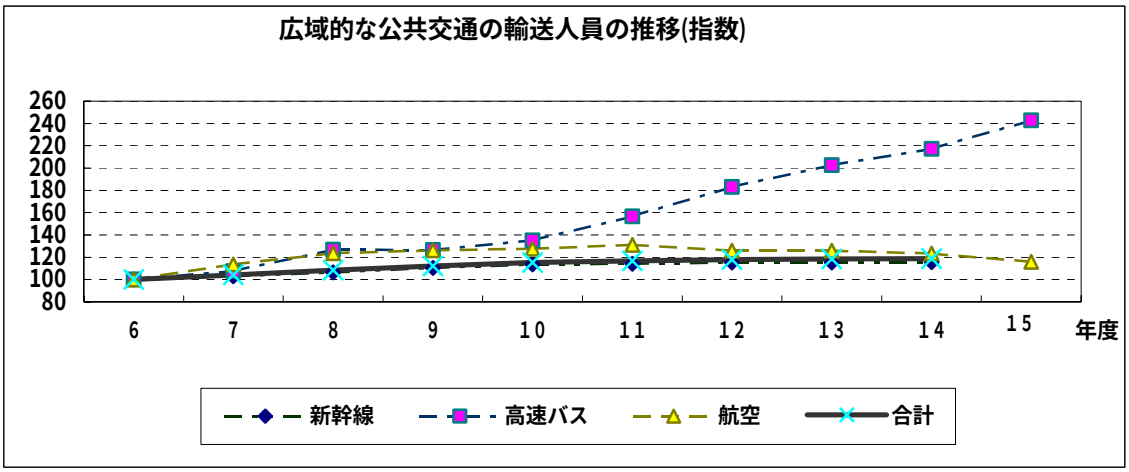
さらに９つの空港・飛行場を有するなど、広域交通基盤の整備が進捗してきている。

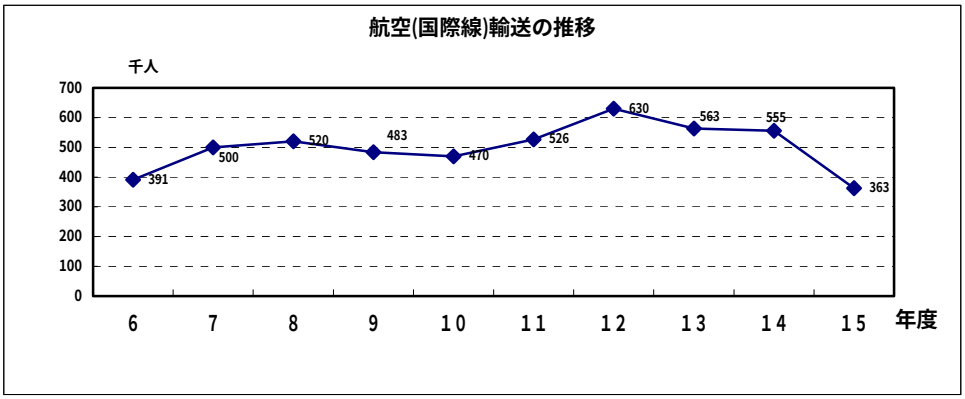
その結果、新幹線、航空、高速バスといった海外やブロック間、東北地方の各都市間を結ぶ広域的な公共交通の輸送人員は増加傾向にあり、特に、高速バスは平成６年度を基準とすると倍以上に増加している。また、新幹線も、同様に６年度を基準としても約１割輸送人員を増加させ、平成１４年１２月に開業した東北新幹線盛岡－八戸間の輸送人員は、開業前と比較して約５割増と顕著な増加となった。航空に関しては、６年度を基準とすると平成１５年度に国内線で約２割の増加となっているものの、国際線は平成１２年度をピークに大きく減少するなど、伸び悩みも見られる。**（図表「広域的な公共交通の輸送人員推移」）**

交通機関名	数値	単位	全国比	備考	調査時点
新幹線（東北新幹線）	447	営業キロ	18.9%	新白河駅以北	平成15年 3月
新幹線（ミニ新幹線含む）	722	営業キロ	27.3%	同上	平成15年 3月
鉄軌道	4,268	営業キロ	15.4%		平成15年 3月
空港・飛行場	9	個	9.6%		平成15年 3月
（参考）面積	66950	Km²	17.7%		平成14年10月
（参考）人口	9786	千人	7.7%		平成15年 3月

資料：運輸局作成

資料：東北運輸局作成





資料:東北運輸局作成

このほか、地方ブロック間の交通については関東との間が約７割を占めていることや、ブロック間、東北地方内の県間ともに観光等目的の比重が業務目的に比べが高くなっていることも特色となっている。**（図表「東北ブロックの交通流動及び将来予測」）**

また、最近では、交通分野における規制緩和**（図表「交通分野における規制緩和の概要」）**後、一部区間の高速バスの競争が激化し本数増や運賃の低下が見られたことや、空港アクセス手段として乗合タクシーの導入が行われるなど、新たな動きも見られる。

なお、現在も東北地方では、東北地方の最大の動脈である東北新幹線の新青森への延伸工事、仙台空港の利便性向上・広域利用を促進する仙台空港アクセス鉄道の建設工事が進められている。

（図表）東北ブロックの交通流動及び将来予測

① 地域間純流動量

	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)	8,254	6,742	14,996
2015年(推計値)	10,220	7,822	18,042
2015年/2000年	1.24	1.16	1.20

・うち、観光等目的

	ブロック間純流動量（万人／日）	ブロック内地域間純流動量（万人／日）	地域間純流動量（ブロック間＋ブロック内地域間）（万人／日）
2000年(現況値)	1.31	12.2	27.2
2015年(推計値)	1.91	14.4	33.3
2015年/2000年	1.27	1.19	1.22

・うち、業務目的

	ブロック間純流動量（万人／日）	ブロック内地域間純流動量（万人／日）	地域間純流動量（ブロック間＋ブロック内地域間）（万人／日）
2000年(現況値)	9.9	7.3	16.2
2015年(推計値)	9.7	9.4	19.1
2015年/2000年	1.09	1.13	1.12

・ブロック間流動のブロック別内訳

発着ブロック		2000年実績値（万人／年）	2015年推計値（万人／年）
東北	北海道	237	298
	東北	–	–
	関東	5,997	7,293
	北陸信越	1,079	1,323
	中部	412	492
	近畿	272	358
	中国	75	132
	四国	49	94
	九州	142	215
	沖縄	28	49
	合計	8,254	10,220（1.24）

② 地域内々旅客総流動量

地域名	モード	2000年現推値 (百万人／年)	(分担率)	2015年推計値 (百万人／年)	(分担率)	伸び
青森県内々	鉄道	18	2.0%	13	1.5%	(0.86)
	バス	71	7.9%	66	6.4%	(0.90)
	全機関	894	100.0%	1,003	100.0%	(1.12)
岩手県内々	鉄道	24	3.0%	21	2.3%	(0.87)
	バス	80	7.5%	73	5.9%	(0.92)
	全機関	924	100.0%	924	100.0%	(1.12)
宮城県内々	鉄道	147	10.5%	132	7.9%	(0.90)
	バス	118	8.5%	106	6.4%	(0.90)
	全機関	1,403	100.0%	1,667	100.0%	(1.18)
秋田県内々	鉄道	19	3.0%	16	2.3%	(0.83)
	バス	43	7.1%	39	5.8%	(0.89)
	全機関	630	100.0%	678	100.0%	(1.08)
山形県内々	鉄道	16	2.3%	13	1.8%	(0.84)
	バス	17	2.6%	13	2.1%	(0.83)
	全機関	671	100.0%	733	100.0%	(1.10)
福島県内々	鉄道	41	3.6%	33	2.8%	(0.80)
	バス	63	5.6%	59	4.8%	(0.90)
	全機関	1,128	100.0%	1,272	100.0%	(1.13)
ブロック合計	鉄道	263	4.1%	232	3.7%	(0.88)
	バス	376	6.7%	338	5.4%	(0.90)
	全機関	3,391	100.0%	6,280	100.0%	(1.13)

③ 地域別旅客船総流動量

地域名	2000年実績値 (万人／年)	2015年推計値 (万人／年)	伸び
青森県	99	65	(0.65)
岩手県	28	8	(0.29)
宮城県	329	214	(0.65)
秋田県	12	12	(1.00)
山形県	41	26	(0.64)
福島県	29	29	(1.00)
ブロック合計	538	354	(0.66)

資料：東北ブロックの交通需要予測

	旅客鉄道事業	貨物鉄道事業	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業
法律名	鉄道事業法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	道路運送法の一部を改正する法律	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律
参入	路線毎の免許制 →路線毎の許可制	参入の許可に際しての需給調整要件の廃止	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	許可制 →事前届出制（1年前）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事後届出制	許可制 →事後届出制
運賃・料金	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	上限の認可等の事前規制 →廃止	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（変更命令可能）	認可制 →認可制（認可基準を上限価格の基準に変更）
その他	乗継円割比推奨の廃止 認定鉄道事業者制度の創設	利用運送事業者等他の運送事業者との貨物の引継の円割比推奨を努力義務付け	運行管理者の資格試験制度の創設（なお、貸切バス事業にも同様の措置を追加）		運行管理者の資格試験制度の創設 緊急調整措置の導入
スケジュール	公布11年5月21日 施行12年3月1日	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日	公布11年5月21日 施行12年2月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日

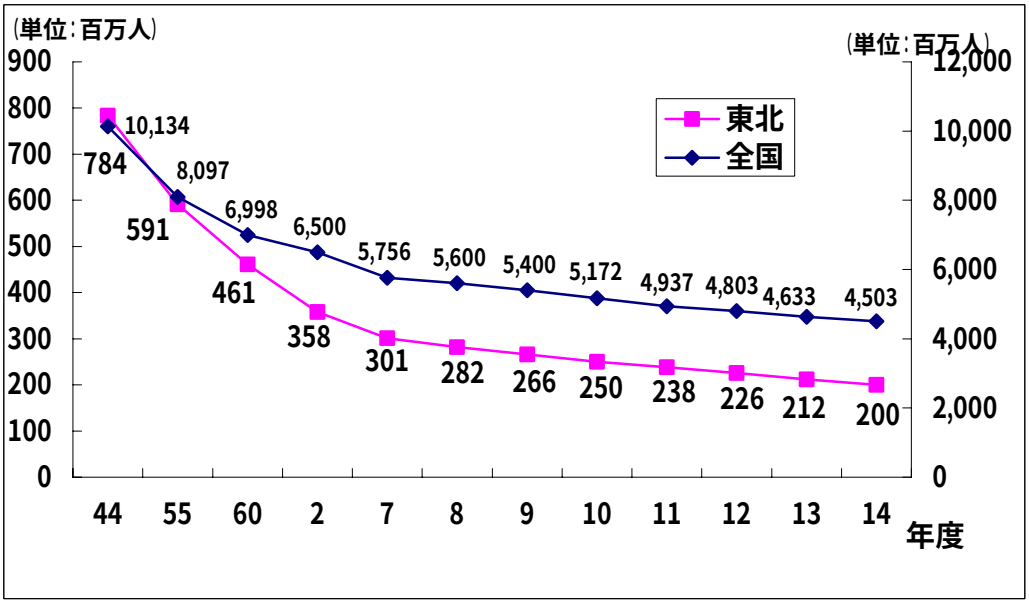
	トラック事業	貨物運送取扱事業	国内旅客船事業	港湾運送事業	国内航空運送事業

資料:平成 14 年度国土交通白書

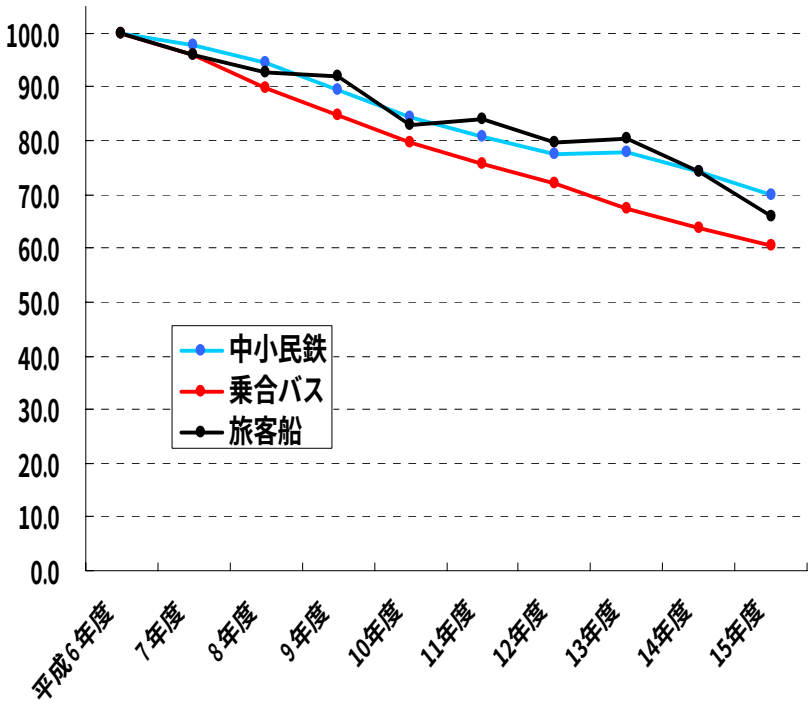
(2)　地域内交通（旅客）の動向

一方、地域内の交通に関しては、公共交通の輸送人員は減少傾向にある。

その要因としては、モータリゼーションの進展や地方部における人口減少・少子高齢化などが考えられるが、この１０年（平成６～１５年度）だけでも、中小民鉄、乗合バス及び旅客船の輸送人員は、いずれも３～４割の減少となっている。マイカー社会の進展により利用者に占める学生・生徒の割合が高まっている中で少子化が進展することなどから、地域内の公共交通の輸送人員は、一層減少すると見込まれる。**（図表「地域内の公共交通の輸送人員推移」）**



資料：東北運輸局作成



資料：東北運輸局作成

このような中で、公共交通の供給主体の経営状況が悪化しており、その維持が困難になりつつある。例えば、平成１４年２月の道路運送法改正に伴う退出要件の緩和後、乗合バスの退出があった市町村は東北地方全体の１／４となっている。公共交通の供給主体ではコスト削減等の自助努力を進め、地方公共団体等においても支援策を講じているが、大幅な輸送人員の減少が続く中、こうした努力も限界に達しつつあり、今後、特に地方部において、公共交通機関の維持が一層困難になり、「地域の足」が失われる事態も懸念される状況となっている。一方で、近年、従来の

公共交通が撤退した後の代替輸送手段としてデマンド型乗合タクシーの導入などの新たな試みが進められている。

また、都市部においても公共交通の輸送人員は減少傾向にあり、道路渋滞などの都市交通問題が深刻化している。

(3) 貨物輸送の動向

貨物輸送については、平成１５年度の東北発着の貨物流動は１，１８４百万トンであり、うち東北地方内が約８割を占めている。

域外流動に関しては、東北「発」に比べ東北「着」が多い（５７％）こと、方面別では関東地方との輸送の比重が高く、域外流動の約６割を占めている。

また、輸送機関別の分担率を見ると、域外流動では東北発の６９％、東北着の５５％、域内流動については実に９９％が自動車と、自動車の占める割合が非常に高いことが特徴となっている。

（図表「貨物輸送の現況」）

輸送機関別分担率			貨物流動量	分担率		
域外	東北発	鉄　道	2,700	4.7%	43.3%	11.1%
		海　運	15,260	26.8%		
		自動車	39,057	68.5%		
		計	57,017	100.0%		
	東北着	鉄　道	2,439	3.3%	56.7%	
		海　運	31,174	41.7%		
		自動車	41,149	55.0%		
		計	74,762	100.0%		
域内	東北発着	鉄　道	2,523	0.2%	－	88.9%
		海　運	12,454	1.2%		
		自動車	1,037,242	98.6%		
		計	1,052,219	100.0%		
合　計			1,183,998	－	－	100.0%

資料:貨物地域流動調査

このほか、東北地方の貨物輸送の特色として、国際貨物については、京浜をはじめとする他の地方ブロックの港湾を利用する割合が高いこともあげられるが、最近では東北の港湾も近隣アジア諸国を中心に国際定期航路の開設が進みつつあり、取扱量も増加傾向にある。

また、貨物輸送の分野においては、旅客部門に先駆け平成２年度に物流二法が施行されたことにより参入規制が緩和され、以後トラック事業者数は継続的に増加し、競争が激しくなっている。

第２節　東北地方の交通の課題と検討のポイント

１．東北地方の交通の課題

東北地方の地域概況及び交通の動向を踏まえ、東北地方の活性化に向けた交通の課題を次のとおり整理する。

課題１　地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用

今後、本格的な人口減少の時代を迎える中で、地域の経済活動が縮小し、活力が失われていくことが懸念される。こうした中、東北地方内の都市間や他の地方ブロック、さらには海外との交流を活発化させ、交流人口の拡大により地域の活力を生み出していくことが重要であり、そのための広域的な公共交通の整備及び最終目的地までの足の確保によるその活用を図る必要がある。

課題２　快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

都市部においても道路交通渋滞などの都市交通問題が深刻化し、大きな社会的ロスを生じさせている。快適で活力ある都市の実現のためには都市内の移動を円滑化する必要があり、そのためマイカー利用を抑制し道路交通渋滞の解消に資するよう公共交通の利便性向上と利用促進を図る必要がある。

課題３　安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保

地方部においては、急速に人口減少や少子高齢化が進んでおり、公共交通をはじめとする生活の基盤が脆弱になってきており、さらなる人口減少や少子高齢化が見込まれることから、住民利便の一層の低下が懸念される状況となっている。安心して暮らし続けられる地域をつくるためには、地域社会にとって必要な基盤を維持することが必要であり、交通に関しては、自動車を自ら運転できない地域住民のモビリティを確保するため、地域の実情に応じた持続可能な「地域の足」への転換を図る必要がある。

課題４　環境に優しい交通体系の整備

地球温暖化防止をはじめとする環境問題への対応が人類の将来にわたる持続的な発展のための大きな課題となっている。東北地方においても、京都議定書に定められた二酸化炭素排出量の削減目標の達成への貢献や循環型社会の実現、東北地方の貴重な財産である自然の保全などに取り組む必要がある。そのため、交通分野においても環境対策を進める必要がある。

２．検討のポイント

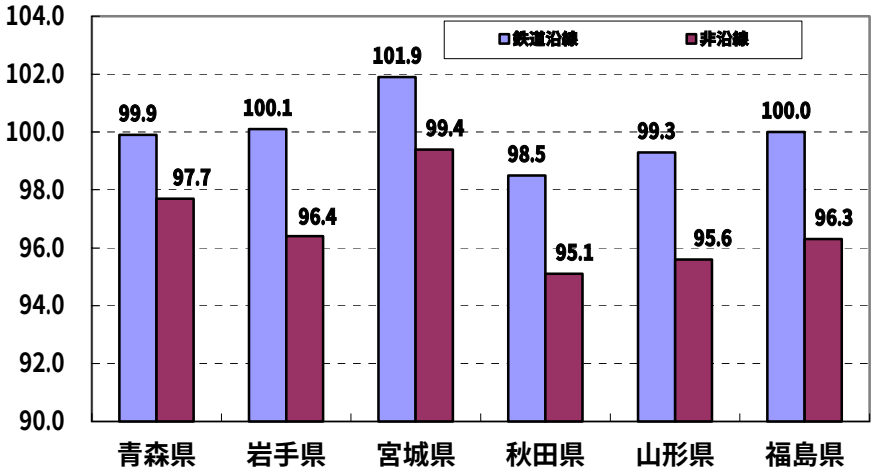
(1)　「マイカー社会」「人口減少・少子高齢化」の中の「公共交通の主な役割」

マイカーの普及により、公共交通は交通手段としてマイカーと並ぶ選択肢の一つにすぎなくなり、現在ではむしろマイカーに押されている状況になっている。公共交通には地域のモビリティを確保しその交流人口の増加や人口減少の抑制により、地域の持続的な発展を可能とする上で一定の効果があると考えられる**（図表「東北の鉄道沿線地域と非沿線地域の人口推移比較」）**が、実態としては、公共交通の輸送人員は伸び悩み、あるいは減少し、維持が困難となり、地域や分野によってはその必要性が問われる状況にもなりつつある。

しかし、マイカーを利用できない者の足の確保や道路渋滞の解消等公共交通が不可欠な分

野が存在すると考えられる。

このような「公共交通の主な役割」を改めて明らかにし、公共交通施策の重点分野を明確にする。



(注１) 縦軸は平成７年の人口を100とした指数。
(注２)「鉄道沿線」は各県の鉄道沿線市町村の合計
「非沿線」はその他の市町村

資料：東北運輸局作成

(2) 公共交通の活用のための「取組みの方向性」と「取り組むべき施策」

東北地方における公共交通は、マイカーとの競合等による需要構造の大幅な変化にさらされ、従来の考え方では、その活用や維持・整備が図れない状況になってきている。こうした中、状況変化に応じて、新たな「取組みの方向性」が求められていると考えられ、これを明らかにする。そして、新たな方向性の下で「取り組むべき施策」を具体的に明らかにする。

新たな「取組みの方向性」としては、例えば、以下の通りである。

① 需要に応じた「供給形態の見直し」

自家用自動車の普及などに伴い、公共交通は分野によっては需要の「量」が縮小するとともに、需要の「内容」も域外からの訪問者や高齢者や学生・生徒への特化が進むなど構造変化が進んでいる。こうした中、規制緩和により多様なサービスの提供が可能となってきていることも踏まえ、ダイヤ・ルートの再編などによる需要の見込まれる時間帯・地域への供給の重点化や、デマンド方式の導入、少ない需要に適合した乗合タクシーへの転換などの供給形態の見直しを積極的に進めるべきである。

② 需要を喚起する「新サービスの展開」

ドアツードアの利便性を有するマイカーとの競合の中で公共交通の需要を喚起するためには、新たなサービスの展開により魅力を増進する必要がある。規制緩和や情報通信技術の発達などにより、創意工夫の下で柔軟な運賃設定や利便性の高い路線網への再編、新技術を活用したＩＣカードやバスロケーションシステムの導入など、利便性向上に資する新サービスの可能性が広がってきており、既にこうした取組みで輸送

人員を増加させた先進事例もある。従って、こうした「新サービス」の展開により、需要喚起を図るべきである。なお、これらの新サービスの導入は地域社会にはプラスになるとしても供給主体の収支の改善に結びつかない面もあるため、地域としてこうした取組みを支援することも重要である。

③　「多様な主体が一体」となった効果的・効率的な施策の推進

各公共交通の単独の取組みには限界があり、企業や事業種別の枠を超えて一体となった取組みを推進すべきである。例えば、ドアツードアの利便性を有するマイカーと比べ公共交通は乗継ぎなどの煩わしさがあるが、これを軽減するため、交通結節点の改善や共通乗車券の導入や乗継ぎ割引の設定、ＩＣカード乗車券の導入と相互利用の推進などによる複数交通機関の乗継ぎの円滑化に、公共交通が一体となって取り組む必要がある。また、より効果的・効率的に観光需要拡大を進めるためは、情報発信や旅行商品づくりなどについて、複数の公共交通事業者はもとより、宿泊施設・観光施設といった観光関係事業者や行政の観光担当なども含めた多様な主体が一体となって取り組むべきである。

④　「ＮＰＯ・住民の参画」による公共交通の計画立案・運営支援

公共交通の維持・整備を図るには、計画・運営に利用者のニーズを的確に反映させることが不可欠であり、そのためＮＰＯや地域住民がその企画・立案に参画することが望ましい。また、独立採算では立ちゆかない「地域の足」の維持のため、ユーザーである地域住民などの自発的な協力や支援が行われることが望ましい。

(3)　各施策の実施「時期」

それぞれの施策については、その置かれた状況や性質によって、緊急度が高く直ちに取り組むべきものや関連する基盤整備の完了時期等を待つべきもの、あるいは性急に進めるべきではないものなど様々であることから、目標年次内での各施策の実施「時期」や「優先度」についても極力明らかにする。

第２章　地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用

１．広域的な公共交通の整備と活用の必要性

～交流促進に向けた公共交通の主な役割～

定住人口の減少が進む中で、今後、東北地方の活性化を図るためには、交流人口の拡大がカギとなるが、東北地方は豊富な観光資源や多様な地域の魅力を有することに加え、国内最大の定住人口を要する関東地方と隣接し、東北新幹線で直結されているという長所がある。また、今後、近隣アジア諸国を中心に国際観光需要の飛躍的拡大が見込まれるなど、海外との交流拡大も期待される中、９つの空港・飛行場を擁しており、高いポテンシャルを有していると考えられる。

交流促進のためには、地域の魅力を高め、それを効果的に情報発信することが重要であるが、さらに交通の果たすべき役割も大きい。

交流人口の拡大に向けた公共交通の主な役割を改めて整理すると、次の通りである。

①　高速かつ快適な広域移動手段の提供

広域的な移動について、海外や離島を除き、周遊時の自由度が高いという利点を有する自家用自動車によることも考えられるが、新幹線や幹線鉄道、航空、高速バスといった広域的な公共交通には、「所要時間の短縮」効果や「長距離移動に伴う疲労の軽減」といった面で自家用自動車に対する優位性があり、特に移動距離が長くなるにつれてそのメリットは大きなものとなる。そのため、交流人口の拡大を図るためには、こうした広域的な公共交通の整備が不可欠である。

②　広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ移動手段の提供

東北地方では空港や新幹線駅などの周辺に低廉な、あるいは無料の駐車場が整備されていることもあり、地域住民についてはマイカーでアクセスする割合が高い。しかし、域外からの「来訪者」は公共交通による割合が高く、交流人口拡大のためには、広域的な公共交通の提供に加え、新幹線駅や空港といった広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ交通手段が不可欠である。**（図表「空港・新幹線駅周辺の駐車場の状況」）（図表「仙台空港への交通手段」）**

空港における駐車場の概況

空港別	駐車場収容台数	利用料金
青森空港	公営975台	1回200円　1泊600円
三沢飛行場	公営297台	1時間毎150円 5時間～24時間800円
花巻空港	公営662台	無料
仙台空港	公営1,228台 民間約2,500台	公営　1時間毎150円 5時間～24時間800円 民間　1日800円
秋田空港	公営1,315台	2時間まで無料 2時間以上50円(1h)～ 最大2,000円
大館能代空港	公営386台	無料
山形空港	公営767台	無料
庄内空港	公営341台	無料
福島空港	公営2,100台	無料

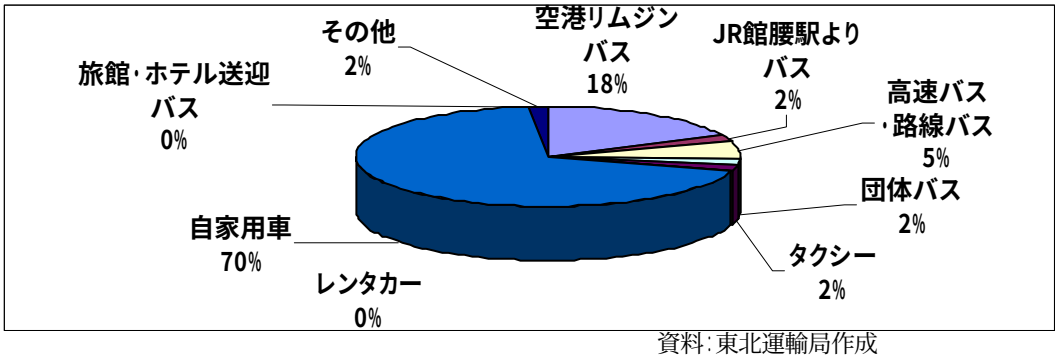
資料：図で見る東北の運輸2004

新幹線駅における駐車場の概況（無料駐車場）

新幹線駅別	駐車場収容台数	条件付き無料駅
新花巻駅	10数台	八戸駅 75台、二戸駅 500台、いわて沼宮内駅 220台、古川駅 22台、白石蔵王駅 25台、福島駅 76台、郡山駅 56台
水沢江刺駅	約200台	
くりこま高原駅	309台	

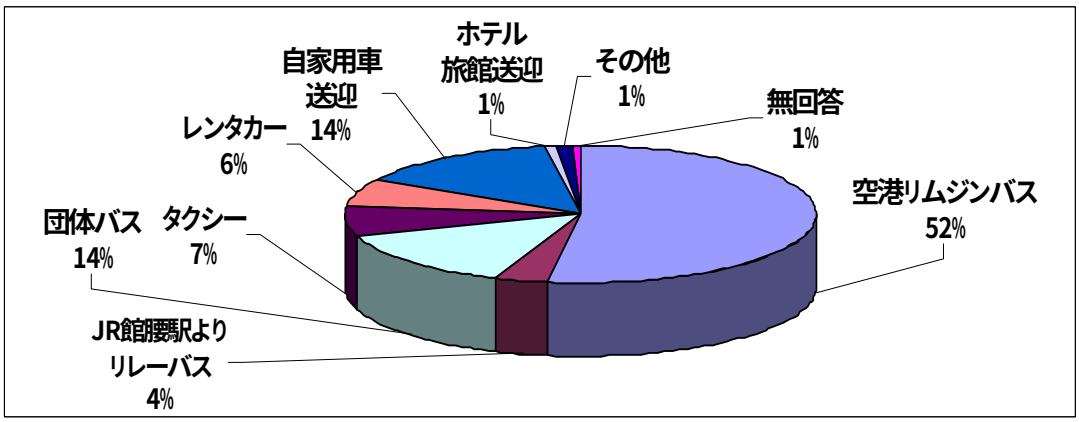
資料：各県調査

○仙台空港周辺住民



資料：東北運輸局作成

○東北地方外からの来訪者



資料：東北運輸局作成

２．広域的な公共交通の整備と活用に関する取組みの方向性

～着実な基盤整備と多様な関係者の一体的な取組み～

（1） 広域的な公共交通の基盤整備の着実な推進等

東北地方では、現在、関東地方と結ぶ陸の大動脈である東北新幹線の八戸－新青森間の延伸工事が進められている。また、仙台空港とＪＲ名取駅を結ぶ仙台空港アクセス鉄道の建設も進められているところである。

平成１４年１２月に開業した東北新幹線盛岡－八戸間の輸送人員が開業前の約５割増となり、地域の活性化に効果を示したところであり、また、仙台空港アクセス鉄道も東北地方のゲートウエイ空港である仙台空港の利用促進に資するものと期待される。従って、これらの事業を着実に推進すべきである。

また、さらなる交流促進に向けて、東北新幹線や新在直通のいわゆるミニ新幹線、鉄道在来線の高速化などの機能強化、高速バスの一層の充実などについても、採算性等も踏まえつつ、検討を進めるべきである。

（2） 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通の需要に応じた供給形態の見直し

広域的な公共交通の整備効果を活かし、交流人口を拡大するためには、新幹線駅や空港といった広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通が不可欠であるが、現状では、空港アクセスバスをはじめ、輸送人員が伸び悩み、その維持が困難になっているものも少なくない**（図表「空港アクセスバスの輸送状況」）**。そのため、需要に応じたルート、ダイヤの再検討や、より少ない需要に対応した乗合タクシーへの転換などの供給形態の見直しを進めるべきである。

平成 15 年度

空　港　名	終　　点	平均輸送密度
青森空港	青森	9.2人
	五所川原	3.4人
	弘前	4.1人
三沢飛行場	三沢	1.6人
	八戸	5.1人
花巻空港	盛岡	11.1人
	花巻空港	2.4人
	花巻温泉	4.3人
	新湯本温泉	4.0人
大館能代空港	大館	4.1人
	能代	2.4人

空　港　名	終　　点	平均輸送密度
秋田空港	秋田	10.9人
	本荘	1.7人
仙台空港	仙台	14.9人
	館腰	7.8人
庄内空港	酒田	2.4人
	鶴岡	2.8人
山形空港	山形	1.6人
福島空港	福島	4.0人
	郡山	10.9人
	いわき	3.6人

資料：東北運輸局作成

（3） 多様な関係者が一体となった取組みの推進

公共交通を利用した広域的な移動には、複数の交通機関を組み合わせることとなる場合が多いことから、交通機関の乗継ぎの円滑化に取り組むべきである。また、需要を喚起するためには、ビジット・ジャパン・キャンペーンをはじめとする国内外からの誘客活動を強化するとともに、広域的な公共交通と目的地までの公共交通、さらには目的地の魅力を一体的に情報発信することや商品化することが効果的・効率的である。このような観点から、企業や業種の垣根を超えて、広域的な公共交通と地元の公共交通、観光関連事業者・団体、行政など地元の関係者が一体となった取組みを推進するべきである。

３．取り組むべき施策

（1） 他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基盤整備の着実な推進等

① 整備新幹線の着実な整備の推進と高速化、利用促進策の検討

整備新幹線の取扱いについては、平成１６年１２月１６日に政府・与党申合せ（「整備新幹線の取扱いについて」）が行われ、東北地方関係では、東北新幹線八戸－新青森間については、「平成

２２年度末の完成を目指す」とされ、北海道新幹線新青森－新函館間については、「所要の認可等の手続きを経て平成１７年度初に着工し、平成２７年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める」とされたところである。

このうち、東北地方の陸の大動脈である東北新幹線については、政府・与党申合せに示された完成時期に向けて、現在進められている新青森延伸工事を着実に推進すべきである。

また、新幹線新駅（新青森駅及び七戸駅（仮称））から青森市中心部や弘前などの周辺都市、十和田湖や津軽・下北両半島などの周辺観光地への移動を円滑化し東北新幹線の整備効果の広域的活用を図るべきである。

そのため、新青森駅における新幹線と在来線の接続ダイヤの調整や乗換え利便性の確保、新幹線新駅から周辺の都市や観光地へのバスや乗合タクシーの公共交通網の整備といった交通アクセスの改善、ＪＲ、地元公共交通事業者、観光関係事業者・団体、商工会、地域住民、地方公共団体、国といった関係者が一体となった開業イベントの実施や旅行商品の開発等を東北新幹線八戸―新青森間の開業までに行うべきであり、さらに、現在ＪＲで行っている高速化に向けた検討・開発も着実に進め、新青森開業時を目途に実現することが望まれる。

また、ＪＲ奥羽線の青森－弘前間の一層の活用を図るため、利用促進策に取り組むとともに機能強化について検討すべきである。

一方、北海道新幹線新青森－新函館間についても、北海道と東北の交流拡大を図るため、着実に整備を行うとともに、開業までには、新幹線新駅からの交通アクセスの改善や関係者一体となった利用促進策を実施すべきである。

② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討

山形新幹線及び秋田新幹線といったいわゆるミニ新幹線は、東北新幹線と直通運転を行い乗換えなしで山形県あるいは秋田県と結ぶものであり、東北新幹線に次ぐ東北地方の重要な陸の広域交通基盤である。

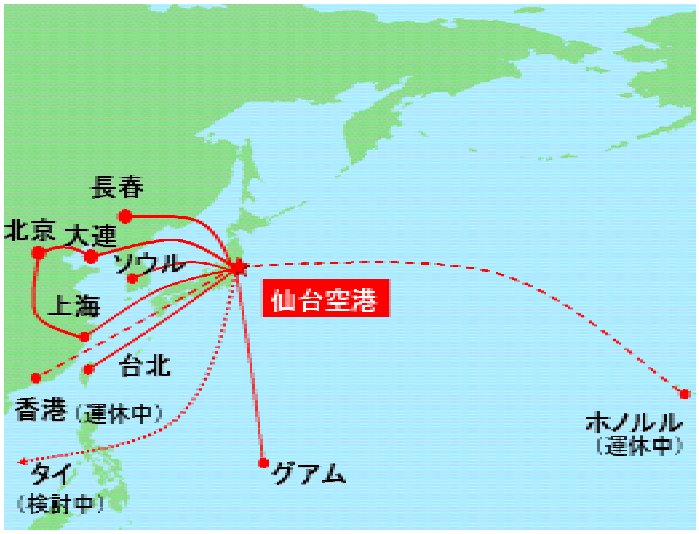
現在、山形新幹線に関しては、学識経験者、交通事業者、地方公共団体及び国を構成員とする委員会において、山形新幹線の高速化及び新庄から庄内方面への延伸に向けた検討が進められているところである。また、上越新幹線から白新線・羽越線を経由し庄内方面への在来線直通運転化等についても、既に交通事業者と地方公共団体を構成員とする検討の場が設けられており、こうした場において、採算性や財源などの課題も含め議論を深めていくことが期待される。

また、秋田新幹線に関しても、その重要性に鑑み、山形新幹線と同様に高速化等に向けた検討が速やかに開始されることが期待されるところである。大曲以南への延伸に関しては、、沿線地方公共団体による検討の場が設けられたところであり、こうした場において議論が深められることが期待される。

③ 仙台空港アクセス鉄道整備の着実な推進と仙台空港の広域利用促進策の検討

平成１６年９月に台北との国際定期便が開設され、国際定期便を７路線有するに至った東北地方の国際ゲートウエイ空港である仙台空港とＪＲ名取駅を結ぶ仙台空港アクセス鉄道について

は、平成１８年度の開業に向けて、その整備を着実に推進すべきである。**（図表「仙台空港の国際線ネットワーク」）**



資料：宮城県ＨＰ国際線ネットワークサイト

また、仙台空港アクセス鉄道の整備を機に、東北６県の連携の下、その広域利用を促進し、仙台空港の東北地方のゲートウエイとしての位置付けをより明確にし、仙台空港発着の航空路線の定着化とさらなる開設を図るべきである。

また、ビジット・ジャパン・キャンペーンや開業イベントの実施等により、仙台空港を起点とした海外からの観光客にも対応した広域的な東北観光振興を推進すべきである。

さらに、仙台空港アクセス鉄道と在来線との直通区間については、現在計画されている仙台駅までに止まらず、仙山線等仙台駅以遠への直通運転が開業時に実現できるよう、さらに早急に検討を進めるべきである。また、これに関連して、単線のため輸送力に限界のある仙山線については、交差道路への影響や採算性、財源なども考慮しつつ、輸送力増強などの機能強化に向けた検討を進めるべきである。

このほか、仙台空港アクセス鉄道の安定的な経営と臨空地域の活性化を目指して、可能な限り早急に沿線のまちづくりも推進すべきである。

④　他の地方ブロックとを結ぶ高速バスの充実

他の地方ブロックと東北地方を結ぶ高速バスも重要である。特に、他の地方ブロックと結ぶ高速バスは、低廉な運賃や夜行便の存在など、新幹線や航空にはない特性を有しており、こうした特性を活かしつつ、さらに充実が図られることが期待される。

高速バスの路線開設に関しては、一義的にはバス事業者の経営判断によることとなるが、一方で、平成１６年度には仙台駅周辺で時間調整のため路上待機する高速バスの問題が指摘されたところであり、こうしたことが高速バス網の充実の阻害要因となりかねないことに鑑み、関係行政機関等においても、直ちに待機場所の確保への協力や既存バスプールの有効活用の指針を示すなどして高速バス網の健全な発展を支援すべきである。

また、高速バスについては、事故や災害、渋滞等の影響によりダイヤの通りに運行できない場合があるが、こうした場合の利用者のストレスを軽減し、利便性を高めるため、バスロケーションシステムの整備を進めるべきである。なお、高速バスについては、一般に複数バス事業者の共同運行が行われていることも踏まえ、高速バスについてもシステムの標準化を図りつつバスロケーションシステムの導入に取り組むべきである。

⑤　フェリーの活用に向けた検討

東北地方の港を発着するフェリーは現在でも北海道や北陸、近畿、中部地方とを結んでいる。フェリーには、ゆったり感や運賃の割安感があることに加え、長距離移動は公共交通で港からはマイカーを利用して移動することもできるという他の公共交通にはない特色を有しており、旅客輸送においても活用が期待される。そのため、速やかにフェリーを組み込んだ周遊型旅行商品の開発や情報発信の強化など、交流人口拡大のためのフェリーの活用策を検討すべきである。

（2）　東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討

①　鉄道在来線の高速化等の検討

東北地方内の都市間交通においては、鉄道在来線の役割が期待されるところであるが、現状では幹線の最速列車でも表定速度が６０～７０km/h 台に止まっている区間が少なくない**（図表「最速列車による幹線鉄道の表定速度」）**。３００km 未満の移動に関しては、マイカーの分担率が３／４を超えるといった状況もあり、採算性等には十分配慮する必要があるが、都市間交流の拡大に向けた鉄道在来線の高速化やフリークエンシーの向上等についても順次検討を要する。

資料：国土交通省鉄道局

②　東北地方内の都市間を結ぶ高速バスの充実

東北地方内の都市間を結ぶ公共交通としては、高速バスの役割が重要になっている。高速バスの路線開設については、既に述べた地方ブロック間のものと同様に、一義的にはバス事業者の経営判断によることとなるが、関係行政機関等でもその発展の阻害要因の除去に努めるなど、可能

な支援を図るべきである。

（3） 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ交通手段の需要に応じた供給形態の見直し

① ルート、ダイヤの見直し

空港アクセスバスをはじめとして、広域的な交通拠点と目的地を結ぶ交通手段は、輸送人員が伸び悩み、その維持さえ困難になっているものが少なくないが、こうした交通手段が存在しなければ、広域的な公共交通の整備効果も活かされず、交流人口の拡大は望めない。そのため、これらの維持・整備は緊急性の高い、直ちに取り組むべき課題である。

その方策の一つとしては、これらの交通手段の需要は来訪者が主となってきていることを踏まえて、来訪者のニーズに適合したルートへと見直すことが考えられる。具体的には、宿泊施設や主要観光地を含むルートへと変更することなどが考えられ、その際、新たにルートに組み込まれる宿泊施設や観光地の情報発信にはこうした交通手段の情報も合わせて行うことやパック商品の造成などの形で宿泊施設等も公共交通の受益者として必要な協力を行うことが期待される。

また、ダイヤについても、既に航空機の発着ダイヤに合わせた設定は広く行われているところであるが、空港着はネットダイヤ、空港発は航空機の着時間に合わせたダイヤとするような取組みで成果を上げている事例もあり、こうしたものも参考にしつつ、旅行者のニーズを踏まえた対応を行うべきである。

② 乗合タクシーの活用

ルートやダイヤの見直しを行っても大きな需要が見込まれない区間の公共交通の維持・整備については、より少ない需要に適合した乗合タクシーの活用を、直ちに検討すべきである。例えば、平成１４年１０月に秋田空港～角館～田沢湖～乳頭温泉というコース設定でスタートした「あきたエアポートライナー」は、低廉な価格と主要観光地と直結するという利便性を武器に順調に業績を伸ばし、玉川温泉方面、男鹿方面、白神山地方面、横手～秋の宮温泉方面などへとエリアを着実に拡大しているが、こうした取組みも参考にすべきである**（事例「あきたエアポートライナー」）**。

（4） 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取組みの推進

① 公共交通相互の乗継ぎの円滑化や利便性の向上

出発地から目的地までの移動の円滑化、快適性の向上を図るため、広域的な公共交通と目的地までの公共交通の間の乗継ぎの円滑化を図るべきである。また、特に域外からの来訪者にとって見知らぬ土地の公共交通は不慣れで使いづらい面があることから、使いやすさや分かりやすさの向上に努める必要があり、さらに今後は、観光需要の増大が見込まれる中高年齢層や外国人に配慮した取組みも重要である。

そのため、駅や空港におけるバスやタクシー乗り場などの乗換え案内表示の充実、交通結節点や車両等における外国語対応の強化やバリアフリー化の推進、ＩＣカード乗車券の導入と東北地方内の公共交通の間の相互利用やさらには首都圏や近畿圏など他地域との相互利用の推進などに取り組んでいくべきである。

② マイカー等によるアクセスの改善

駅や空港と出発地・目的地を結ぶ交通手段として、地域住民にとってはマイカーの利便性が高

いことを踏まえ、広域的な公共交通の利用促進のため、既設駐車場の一層の活用を図りつつパークアンドライドを推進すべきである。

また、域外からの来訪者の移動円滑化のため、レンタカー利用の利便性向上も図るべきである。

③　多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信

交流人口拡大のためには、地域の魅力の発信が重要であるが、観光地や業務目的地への交通の情報提供も不可欠である。しかし、特に駅や空港から目的地への公共交通に関する情報は旅行者には入手しにくい面がある。そのため、こうした公共交通に関する情報発信の充実を図る必要があるが、単独で取り組んでも効果は限定的となると考えられることから、広域的な公共交通や観光関係事業者・団体、行政が一体となって、地域や施設の情報とともに情報発信することが効果的かつ効率的である。こうした取組みは、輸送人員が伸び悩みその維持が困難になっている公共交通の支援策としても有効かつ着手しやすいものであることから、各地域において、情報発信の方法について再度確認し、不十分と考えられるものについては、直ちに改善を図るべきである。

④　多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成

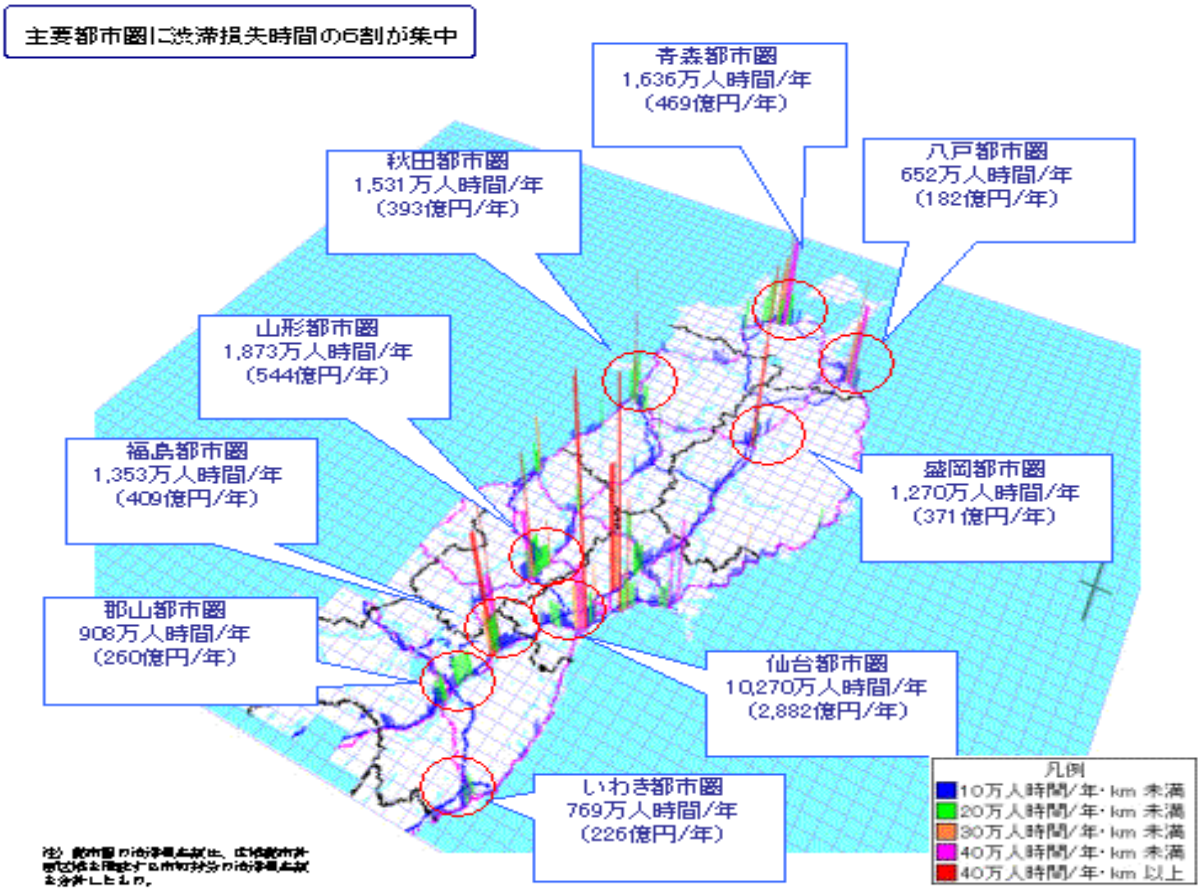
多様な関係者が一体となった取組みとして、ビジット・ジャパン・キャンペーンなどを通じて、地域一体となった情報発信を行うとともに、広域的な公共交通と宿泊施設に加え、駅や空港から宿泊施設を結ぶ、さらには周辺観光地等を周遊できる地元の公共交通を組み合わせた魅力ある旅行商品の造成に直ちに取り組み、地域への集客と公共交通の利用促進を図るべきである。

第３章　快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

１．都市部における公共交通の整備・改善の必要性

～都市交通における公共交通の主な役割～

東北地方では、都市部においてもマイカーの普及が進み県庁が所在する市でも１世帯あたりで複数のマイカーを保有する世帯が少なくなく、公共交通の輸送人員は減少傾向にある。こうした中、都市部における道路交通渋滞等の都市交通問題が深刻化し、移動時間の増加による社会的ロスや環境悪化といった弊害が生じている。**（図表「渋滞による経済損失」）**



出典：社会資本整備に係る東北地方の将来の姿（平成１６年３月）

また、マイカー社会化とあいまって、大規模商業施設等の集客施設は駐車場の確保しやすい郊外での立地が進んでおり、駅前などの従来からの中心市街地の空洞化が進んでいる。

こうした状況下における、公共交通の主な役割を改めて整理すると、次の通りである。

① 通勤・通学の足

都市部における交通の円滑化のためには、特に交通需要が集中する通勤・通学時間帯を中心に、大量輸送という特性を持つ鉄道やバスの一層の活用が必要である。

② 買い物等日常の足

マイカーでは訪れにくい駅前等の再活性化を図るためには、鉄道やバスなどの利便性を高め、その一層の活用を図ることが必要である。

２．都市部における公共交通の整備・改善に関する取組みの方向性

～マイカーに負けない利便性・魅力の創出～

（１） 需要を喚起する多様な「新サービス」の導入

都市部において公共交通の利用促進を図るためには、競合する交通手段であるマイカーに負けない利便性・魅力を創出するほかない。

既に全国各地で、交通手段の変更を促すなど交通需要に働きかけることにより交通混雑の解消を図る「ＴＤＭ（交通需要マネジメント）」施策を推進するための実証実験**（図表「東北地方で実施されたＴＤＭ実証実験一覧」）**が行われ、公共交通の利便性を向上させマイカーから公共交通へのシフトを促すのための様々な試みが各地で進められており、そうした先進事例を参考にしつつ、様々な「新サービス」の導入を積極的に進め、利便性の向上を徹底的に追及していくべきである。また、そのためには、リスクを伴うものについては行政も積極的に支援すべきである。

地域名	概要	実施期間
青森県 青森市	冬季に特有な通勤時間帯の激しい渋滞を緩和するため、青森市がＨＰ、広報誌を通じて事業所及び市民に時差出勤を呼びかけるとともに、都心部の周辺で道路が狭いためにバス路線空白地域となっている地域と都心部の間で、バスの定時運行が確保されるよう道路管理者による除排雪の強化やバスレーンの路面表示強化を実施した上で、市交通局が小型車両による循環バスを運行する。なお、循環バスについては、14年６月から８月においても運行を行い、積雪期以外の渋滞緩和効果を検証する。	14年6月 ～ 14年8月 14年11月 ～ 15年１月
宮城県 仙台市	仙台市都心部の著しい渋滞を緩和することを目的として、バスの定時運行が確保されるように主要道路について荷捌き車両・違法駐停車車両対策、バス専用レーンの試行、既存駐車場への案内誘導等を実施するとともに、複数のバス事業者が運行する都心部の既存路線バスの運賃を１００円均一とする。	14年２月 ～ 15年９月
福島県 福島市	市内を循環する１００円バスを運行するとともに、併せて、ノーマイカーデーの促進、バスロケーションシステムの増設、パークアンドバス（サイクル）ライドの推進、レンタサイクルの提供等を行う。	13年10月 ～ 15年9月
福島県 会津若松市	マイカーで来訪した観光客の市内観光時のバス利用等を誘導し、主要観光地周辺の渋滞を緩和するため、会津若松市が市営駐車場を利用したパークアンドバスライド及びレンタサイクル支援策を実施するとともに、バス事業者が市内の主要観光地を回遊する周遊バスを運行する。	13年10月 ～ 15年9月

資料：国土交通省ＨＰ

（２） 公共交通が一体となった取組みの推進

マイカーとの競合において、乗継ぎに係る負担が公共交通の大きなデメリットとなっているが、こうしたデメリットを低減し、公共交通の利便性を高めマイカー利用を抑制するため、公共交通相互の乗継ぎの円滑化に取り組むなど、企業や業種の垣根を超えて、公共交通が一体となった取組みを推進すべきである。

（３） ＮＰＯ・地域住民等の参画

都市部における公共交通の企画・立案にあたっては、ユーザーである地域住民や地元企業等の参画を促し、その声を反映させることが重要である。とりわけ、公共交通優先施策の実施などについては、マイカー利用との利害が対立することなども踏まえ、市民的な合意形成に向けた努力が不可欠である。

また、まちづくりに意欲的に取り組むＮＰＯや地域住民の活力を活かし、利用者・住民の視点からまちづくりと調和した公共交通の改善に取り組むことや高齢者等の公共交通利用に対する他の利用者のボランティア的な支援を促していくことも重要である。

この観点から、各層の公共交通の利用者からの交通事業者に対する要望を国がとりまとめ整理し、交通事業者に対して改善を促している「交通アドバイザー会議」を通じた取組みを今後ますます充実させることが必要である。

３．取り組むべき施策

（1） 都市鉄道の機能強化

都市交通の改善のためには、定時性・大量輸送性に優れた鉄道の利用促進が効果的であり、そのため機能強化を図るべきである。具体的には、

① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進

東北地方における鉄道新線としては、平成１５年９月に仙台市地下鉄東西線が事業許可を受けたところであり、東北最大の都市仙台市の東西交通軸を形成するものとして、開業予定時期の平成２７年に向けて、その整備を着実に推進すべきである。

その際、都市交通の改善に最大限の効果が発揮されるよう、バス等の公共交通との連携を適切に行いつつ、地下鉄の整備効果を活かした沿線まちづくりを推進することが必要である。そのため、東西線開業に先立ち、バス路線の再編や沿線開発等に向けた検討、調整を進めていくべきである。

② 新駅設置などによる既存の鉄道の利用促進

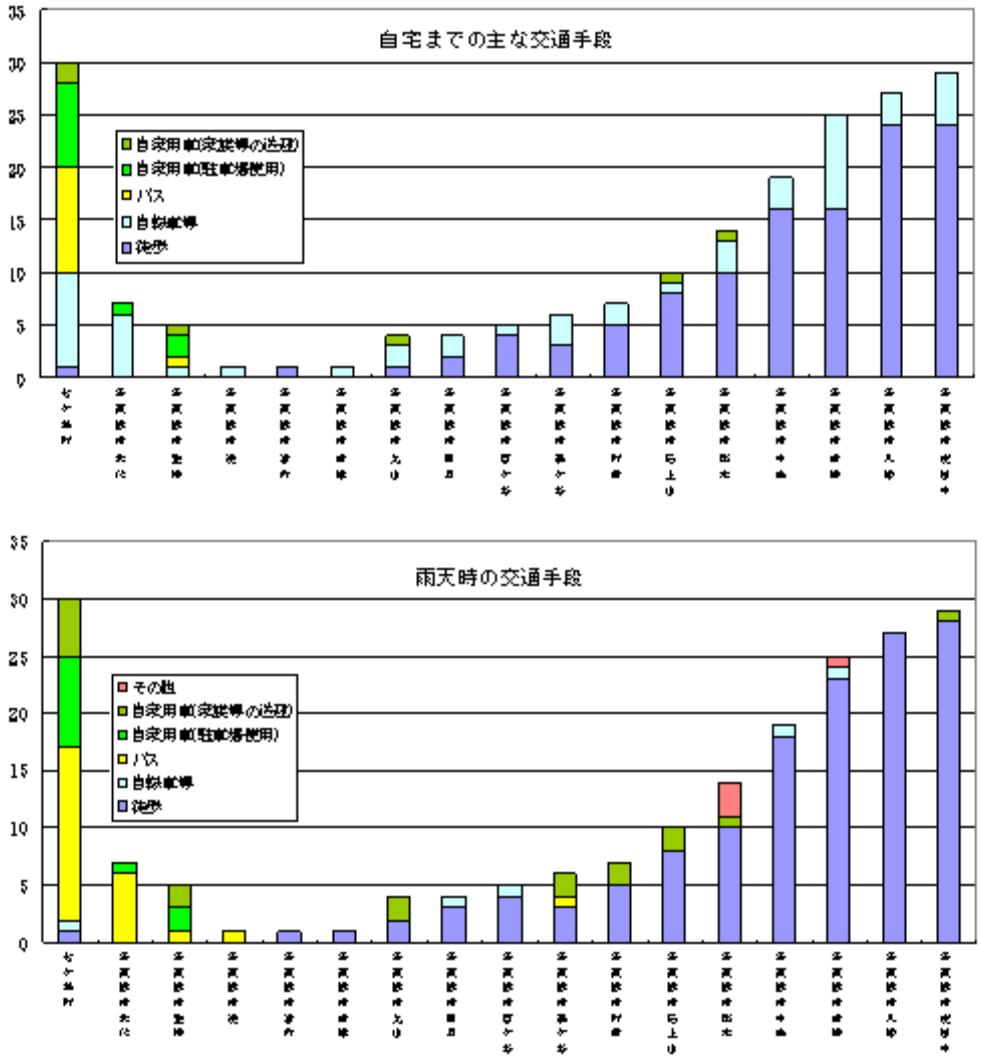
新駅設置などにより、既存の鉄道の活用を図るべきである**（事例「新駅の設置例」）**。

新駅設置については、現在、ＩＧＲいわて銀河鉄道で計画されており、１７年度の新駅開業に向けてこれを着実に推進するとともに、新駅開業とともにバス路線の新駅への接続の改善やバスとの共通乗車券の導入することなどにより、新駅効果を高めるべきである。さらに、この他にも、仙台をはじめとする主要都市圏においては、道路渋滞等の都市交通問題の緩和のため大量輸送性を有する鉄道の利用を促進することが重要であり、例えば、ＪＲ東北線長町－南仙

台間などについて、旅客需要を勘案しつつ、新駅の設置及び関連施策の実施について検討すべきである。

また、既存の鉄道の活用を図るためには、フリークエンシーの向上など鉄道そのものの利便性向上に取り組むとともに、一定距離以上の地域や雨天時には鉄道へのアクセス手段としてバスの重要性が高まることを踏まえ**（図表「鉄道アクセス調査の結果概要」）**、駅前へのバスの乗り入れなど、鉄道とバスの接続の改善を進めるべきである。さらに、バス利用が困難な地域への対応として、地元の関係者との連携を図り商業施設の駐車場など既存設備も活用して最寄駅から鉄道を利用できるようにパークアンドライドを推進すべきである。

（図表）鉄道アクセス調査の結果概要（多賀城駅の例）



（注）横軸の左に進むにつれて、駅からの距離が長くなる。
資料：東北運輸局

（2） バス利用環境の改善

バスは、鉄道に次いで大量輸送性に優れた交通機関であり、その利用を促進するため、バス利用環境の改善を図るべきである。

① 定時性確保・速達性向上

都市部におけるバスの輸送人員減少の大きな要因の一つは、バスが道路渋滞に巻き込まれ、定時性・速達性を喪失したことである。そのため、都市交通円滑化に果たすバスの役割を改めて認識し、バスの優先策を推進すべきである。

そのため、バス専用レーンの確保を推進すべきであり、さらに、ＰＴＰＳ（公共交通優先システム：信号制御によりバスの交差点通過時間を短縮するシステム）を導入した区間では定時性確保・速達性向上に加え輸送人員の改善にも効果を発揮していることを踏まえ**（事例「ＰＴＰＳ導入例」）**、その普及を促進すべきである。

また、バス優先策の徹底を図るため、英国で実用化されているバスカメラ（バス車両前面にカメラを設置し、バス専用レーンに進入しているマイカーを記録し指導警告に活用）の導入についても検討すべきである。

なお、バス優先施策の実施には、関係行政機関の一致した取組みが必要であり、また、マイカー利用者の反発により頓挫することのないよう、バス優先施策の必要性について行政が地域住民の理解を求める努力を行い、住民が主体的にこうした取組みを支援するようになることが望ましい。

② 使いやすいバス路線網への改善

利用者に分かりやすく使いやすいバス路線網への改善の取組みとして、各地で「循環バス」や「ゾーンバスシステム」の導入が進められ、相応の効果があがっている**（事例「循環バス導入例」）（事例「ゾーンバスシステム導入例」）**ところであり、こうした取組みを一層推進すべきである。

③ その他の利便性向上策

バスの利便性向上策としては、「バスロケーションシステム」の導入やバスの行き先表示板の電光掲示化などの取組みも進められている**（事例「バスロケーションシステム導入例」）**ところであり、こうした取組みを一層拡充すべきである。

なお、定時性確保・速達性向上や路線再編も含め、バス利用環境の改善策は、必ずしも収支改善に結びつかなかったり、リスクを伴うものであったりすることから、行政が積極的に支援すべきである。

（3） 都市交通改善のためのタクシーの活用

ドアツードアで２４時間利用可能という利便性をもつタクシーを、都市交通改善のための公共の足として一層活用すべきである。

① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用

深夜・早朝や都市の外縁部など需要が少なくバスの運行が困難な時間帯・地域の足としてタクシーの活用を図るべきであり、そのため鉄道やバスとの役割分担や調整を図りつつ、乗合タ

クシーをはじめ、多様なサービスの導入を図るなど、タクシーを活用した都市交通体系の検討を進めるべきである。

② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用

高齢化社会に向けて、福祉輸送分野におけるタクシーの活用を図るべきである。既に、タクシー運転者が介護資格を取得し、介護輸送での活用を図っている事例もあり、こうした取組みを一層推進すべきである。**（図表「タクシー運転者の介護資格取得数（県別・級別）」）**

タクシー事業者による介護サービスの概況

平成 16 年 3 月 31 日現在

県別	事業者数	ホームヘルパー資格取得運転者数			介護サービス仕様車両数	利用回数	訪問介護事業者の指定を受けている事業者
		１級	２級	３級			
青森	2		26	2	12	7,745	2
岩手	3		11			908	
宮城	8	4	186	3	19	47,406	6
秋田	9	3	138		49	102,886	9
山形	7		162		18	13,055	6
福島	5	5	111		12	11,920	3
計	**34**	**12**	**634**	**5**	**110**	**183,920**	**26**

※介護サービス仕様車両とは、民間患者等輸送事業でいうリフト付き･寝台車付き･兼用車は除く。

資料：東北運輸局作成

（4） 交通結節点の改善による乗継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出

① 乗継ぎ利便性の向上

乗換え負担の軽減を図り、公共交通の利用促進を図るため、交通事業者が一体となって、鉄道とバス、あるいは鉄道相互の乗継ぎ利便性の向上のための取組みを進めるべきである。

具体的には、駅などの交通結節点において、公共交通相互の乗換え経路案内の充実、乗継ぎ割引や乗車券の相互利用を図るべきである。

② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

駅前などのまちの賑わいの創出と公共交通の利用促進のため、駅におけるイベントの開催や、駅やバスターミナル内及び周辺への公共施設や商業施設の誘致等を進めるべきである。

（5）新サービス導入による公共交通の活性化

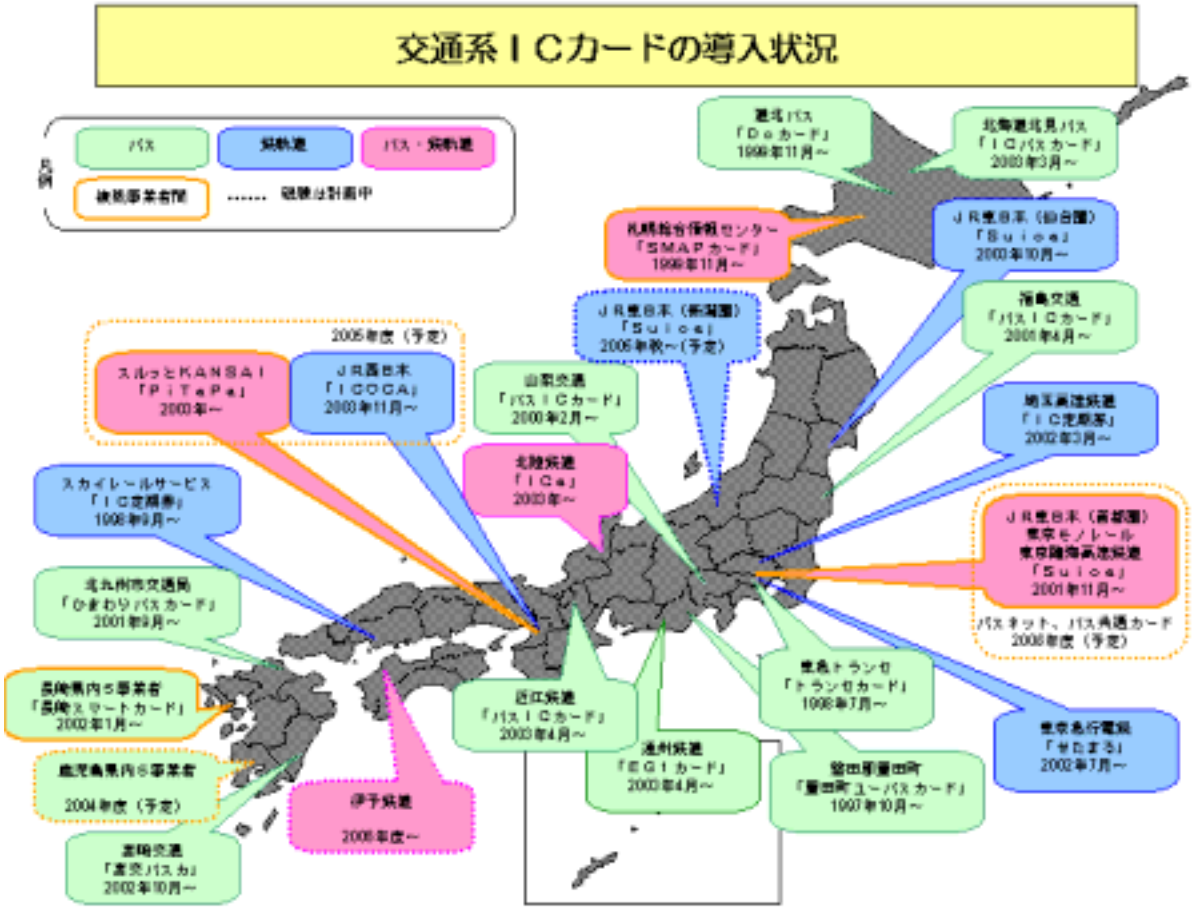
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入

各地で 100 円バスや低廉な価格の鉄道・バス共通フリー乗車券などの新サービスの導入が進められ公共交通の利用促進に相応の成果をあげている**（事例「100 円バス導入例」「鉄道・バス共通フリー乗車券導入例」）**ところであり、こうした取組みの普及を図るべきである。なお、こうした取組みは、都市交通の円滑化には資するものの交通事業者にとっては減収となる場合が多いことを踏まえ、行政も積極的に支援すべきである。

② ＩＴ技術を活用した新サービスの導入促進

携帯電話やパソコンの普及が進んでおり、こうした媒体を活用したリアルタイムできめ細かい公共交通のダイヤや経路、運行状況などの情報提供の充実を直ちに進めるべきである。

ＩＣカード乗車券については、首都圏・近畿圏では導入や鉄道・バスの相互利用が進んでおり、また、東北地方では福島県のバスや仙台都市圏のＪＲで導入されているところである。**(図表「交通系ＩＣカードの普及状況」)**



資料:国土交通省総合政策局等

ＩＣカード乗車券は、取扱いが容易であり、特に相互利用により複数の公共交通間の乗継ぎが円滑化し高い利便性を発揮することに加え、商業など他業種との連携も見込まれる非常に発展性の高い技術であり、利用者利便の向上と公共交通の利用促進に資することが期待されるものであり、その導入と複数の公共交通の間での相互利用を推進すべきである。

特に、仙台都市圏においては、平成１８年度の仙台空港アクセス鉄道の開業時に仙台空港アクセス鉄道へのＩＣカード乗車券システムの導入とＪＲとの相互利用の実現を図るべきである。そして、首都圏や近畿圏ではそれぞれＪＲ、公営・民間の鉄道・バスとの相互利用の拡大が予定され、さらに首都圏と近畿圏の相互利用の実現も検討されていることを踏まえ、新幹線等を介した首都圏との交流の拡大に加え、仙台空港－仙台空港アクセス鉄道を介した近畿圏との交流拡大のため、仙台都市圏の地下鉄やバスへのＩＣカード乗車券の導入と相互利用についても、速やかに交通事業者間の精算方法等相互利用に向けた課題の検討に着手し、現在の磁気カード乗車券の更新時期との関係等を配慮しつつも、できるだけ早期の実現を図るべきである。

また、他の地域でもＩＣカード乗車券の導入と複数の公共交通での相互利用の推進の取組みを進めるべきである。

（６）バリアフリー化の推進

高齢化社会の到来を控え、高齢層の利便性向上や公共交通の利用促進等のため、鉄道駅におけるエレベーター、エスカレーターの設置や低床式のバス車両の導入等を一層促進すべきである。また、取扱いが容易で乗継ぎを円滑化させるＩＣカード乗車券の導入・相互利用は、バリアフリー化の観点からも促進していくべきである。

また、こうしたハード面でのバリアフリー化に加え、乗客のボランティア的な取組みの組織化や支援、各地におけるバリアフリーのための講習会の実施など、交通事業者や住民を対象にした「心のバリアフリー」のための施策を一層強化すべきである**（事例「バスちかサポーター制度（仙台市）」）（事例「駅ボランティア（横浜市）」）**。

第４章　安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保

１．地方部における公共交通の厳しい現状と維持・整備の必要性
～地方部の交通における公共交通の主な役割～

地方部においては、通勤を含めてマイカーが日常生活の主要な交通手段となっており、人口減少ともあいまって、公共交通の輸送人員が急速に減少している。こうした中、公共交通の主な利用者は、高齢者や学生・生徒など自らマイカーを運転できない層に限られつつあるが、今後、少子化の一層の進展によって大きな利用者層である学生・生徒数のさらなる減少が見込まれることなどから、このままでは公共交通の輸送人員の減少傾向に歯止めをかけることは極めて困難と言わざるを得ない状況となっている。

そして、地方部においては、輸送人員の減少に伴う減収により、公共交通の維持が極めて困難となってきており、例えば乗合バスについては平成１４年２月の道路運送事業の規制緩和以降１６年３月末までの２年余りで東北地方の約４分の１の市町村で休廃止を経験しており、鉄道についても１０年度以降でも３路線が廃止され、さらに１路線について廃止の意志決定がなされているなど、厳しい状況となっている。こうした状況の中、公共交通の供給主体では、要員の見直しや分社化、管理の受委託などにより人件費をはじめとするコスト削減を進めてきているところであるが、これも限界に近づきつつある。また、公共交通に求められる安全の確保のためには、鉄道施設の更新、バス車両や船舶の代替などの設備投資も随時必要となってくるが、こうした資金確保は極めて困難な状況となっている。**（図表「東北地方におけるバスサービス供給状況及びバス・鉄道の休廃止の状況」）（図表「離島航路の輸送人員の推移」）**

交通の主役がマイカーに移る中で公共交通の需要、いわば必要とする者の数が大幅に減少し、その一方でその維持には大きな財政負担を要するような状況にあっては、公共交通の必要性そのものに疑義が生じることも考えられなくはない。

しかし、高齢者や学生・生徒など、限られてはいてもこうした自らマイカーを運転できない層のモビリティを確保しなければ、その地域には安心して暮らし続けることができなくなり、過疎化に拍車をかけ、地域社会の崩壊を招くこととなるおそれがある。このように地方部においては、主に、

○　高齢者や学生・生徒などマイカーを利用できないものの移動手段

としての役割がある。いわば、「公共の足」は地域社会の維持のため不可欠な基盤であることから、地域の実情に応じた必要最小限の公共の足を確保しておくことが必要と考えられる。

地方鉄道の状況

(1)　これまでに廃止された地方鉄道（平成 10 年度以降）

廃止年月日	名称	区　間	営業キロ	備　考
H.10.4.1	弘南鉄道	川辺～黒石　(青森県)	6.0km	バス転換
H.13.4.1	下北交通	下北～大畑　(青森県)	18.0km	バス転換
H.14.4.1	南部縦貫鉄道	七戸～野辺地　(青森県)	20.9km	バス転換、H9.5.6～休止

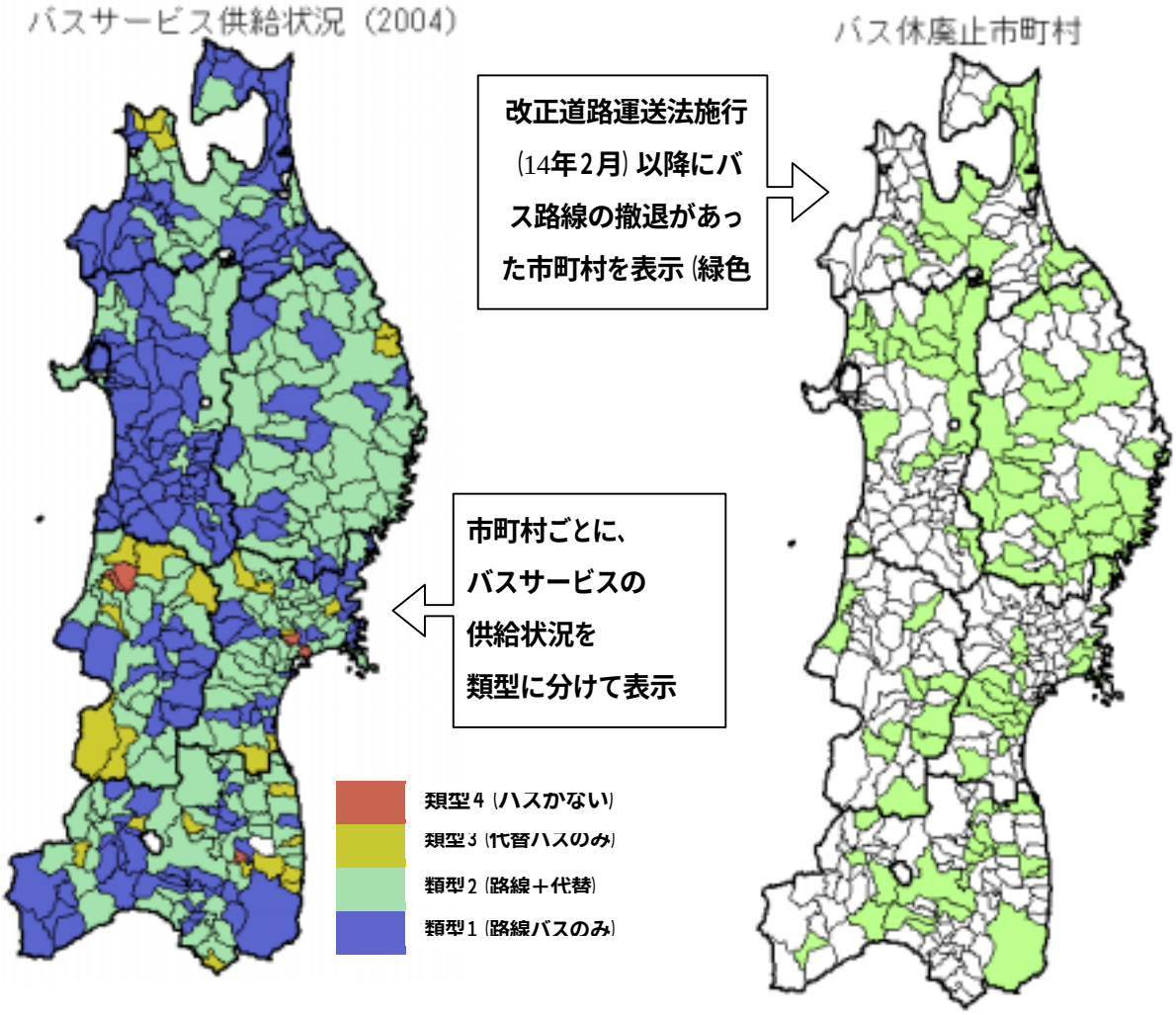
(2)　廃止予定の地方鉄道

・くりはら田園鉄道　　（石越～細倉ﾏｲﾝﾊﾟｰｸ（宮城県）：25.7 営業キロ）

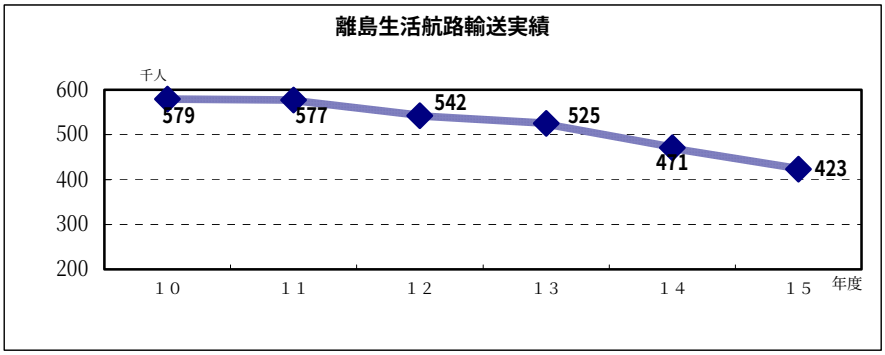
(3)　今後のあり方について検討が行われている地方鉄道

・秋田内陸縦貫鉄道　　（鷹巣～角館（秋田県）：94.7 営業キロ）

・・・「秋田内陸線沿線地域交通懇話会」（H.15.12～）



資料：東北運輸局作成



資料：東北運輸局作成

２．地方部における公共交通の維持・整備に関する取組みの方向性
～地域住民の参画・協力の下で地域の実情にあった公共の足を確保～

（１） 需要構造の大幅な変動に応じた供給形態の抜本的な見直し

地方部における公共交通の需要は大幅に減少するとともに、高齢者や学生・生徒等に特化するなど、既存の公共交通が整備された時点の前提とは大きく変動してきている。こうした需要構造の大幅な変動に応じて公共交通の供給のあり方も抜本的な見直しが不可避であり、各地域で、例えば現在の主要な利用者のニーズに合わせたダイヤやルートの見直し、利用者総数の減少を踏まえた乗合タクシーへの転換などを積極的に行うべきである。

また、規制緩和により、新たなサービス形態が可能となってきていることも踏まえて、地域の実情にあった新たな試みを推進すべきである。

（２） 地域住民など利用者側の計画策定への参画や運営への支援

公共交通は、地域社会を維持するため必要不可欠な基盤であり、その受益者は直接の利用者のみならず、地域で生活し経済活動を行う全ての者であり、「地域の足」の維持が運営主体の努力のみでは立ちゆかなくなりつつある状況下では、こうした認識の下で、地域一体となって取り組むべきである。

地方部における公共交通の維持のためには、公共交通の供給者は限られた需要を効果的にまとめあげ、効率的に運行することが重要である。そのためには、供給者側と需要者側といった従来の垣根を取り払い、公共交通に関する計画策定にあたっては運行主体である交通事業者や地方公共団体だけではなく、利用者である地域住民を巻き込み利用意向の確認などもとりながら検討を進めることがこれまで以上に重要である。

また、公共交通の厳しい経営状況を踏まえると、維持のためには運営においてもＮＰＯや地域住民といった利用者側の支援が求められる。例えば、地域住民が駅の清掃や魅力向上、情報発信にボランティア的に取り組む事例などがあり、このような形で地域の力を用いて公共交通の需要喚起やコスト削減を支援すべきである。

３．取り組むべき施策

（１） 地域一体となった公共交通のあり方の検討

地方部における「公共の足」は、激しい需要構造の変動にさらされ、「現状維持」はほとんど望めない状況となってきている。

公共交通の見直しに関しては、例えば乗合バスの場合、平成１４年２月施行の改正道路運送法では路線の休廃止は原則として実施の６ヶ月前の届出を要することとするとともに地域協議会において意見聴取を行うなど、制度的にも公共交通の休廃止に先立ち一定の時間的猶予と意見調整の機会を設けることが定められている。

しかし、東北地方の地方部の公共交通を巡る厳しい状況に鑑みれば、各地域とも直ちに公共交通の見直しを行うべきであり、既に多くの地域で「地域の足」の再編に着手している。

今後、さらに公共交通を巡る状況は厳しさを増していくことが予想されることから、既に一

旦見直しを行った地域を含めて、各地域において地域の実情を踏まえ、また、他地域で進められている新たな取組みを参考にしつつ、公共交通について見直しその改善策を講じることは緊急の課題である。

その際、利用者側である地域住民などを見直しに参画させることが重要であり、そのため、各地域で直ちに公共交通を巡る状況について広く情報開示、周知を図るとともに、住民等との意見交換の場を設定し、必要な住民サービスのひとつとして「公共の足」に関する地域一体となった検討を開始すべきである。

（2） 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善

地方鉄道や地方バス、離島生活航路は、重要な「地域の足」であるが、取り巻く状況は極めて厳しい。そのため、直ちに地域一体となった検討を踏まえ効果的な改善策を立案し、ＮＰＯや地域住民なども含め地域一体となって取り組むべきである。

① 地方鉄道の改善

鉄道は、高速性や定時性といった優れた特性を有する交通機関であるが、一方で地方鉄道は輸送人員の減少による収入減により相当経営が悪化していることに加え、今後さらに沿線人口の減少や少子化の進展による一層の輸送人員の減少や老朽化した設備の更新のため大きな負担の発生が見込まれるなど、極めて厳しい状況にある。

そのため、可能な限りのコスト削減努力を行うとともに、各地方鉄道の置かれた環境を踏まえつつ、地域が一体となって次のような利用促進策を講じるべきである。

ｉ）利便性向上による需要喚起

地方鉄道に関する設備投資については、国や地方公共団体の支援の下で、主に安全面の確保・向上を目指す設備更新や近代化が進められてきたところである。

しかし、利便性向上策を講じることにより再生を図る見込みのある地方鉄道については、こうした取組みについても国や地方公共団体の支援の下で推進すべきである。

例えば、東武鉄道、野岩鉄道を経て首都圏と線路のつながっている会津鉄道のように大都市圏からの時間短縮により新規需要を喚起する余地があると考えられる地方鉄道については、高速化を図るべきである。また、この他にも、事業者間の相互直通化や需要の多い病院・学校付近への新駅設置などについても検討すべきである**（事例「会津鉄道のＪＲ磐越西線喜多方駅への直通乗り入れ」）**。

ii）地域特性等を活かした観光需要の誘発

東北地方の地方鉄道には、沿線に魅力ある観光資源を有していたり、鉄道そのものが観光資源となりうるものが少なくない。

こうした特性を活かしたものの例として、津軽鉄道のストーブ列車などがあり、好評を博しているが、こうしたイベント列車の運行や地域の観光関係者との連携により、観光需要の誘発を図るべきである**（事例「真夏のストーブ列車」）**。

そのため、鉄道事業者においてイベント列車の運行など一層の工夫をするとともに、地域の関係者が一体となってイベント列車や観光地へのアクセスとしての地方鉄道に関する

情報発信を強化すべきである。また、観光地や飲食店などの割引特典を付した低廉な複数の公共交通の共通フリー乗車券の導入など、観光客の地方鉄道利用促進のための取組みも一層推進すべきである。

iii）マイレール意識の高揚と地域住民の利用促進、運営への参画

地域住民の利用促進に向けた取組みも重要である。

そのため、まちづくりと地方鉄道の調和を一層図っていくことが重要であり、例えば、地元小学校の統合に際し地方鉄道の駅前に新たな小学校校舎を配置した事例などは、地域住民の利便性向上に加え地方鉄道を活性化させた事例として注目に値する**（事例：「由利高原鉄道前郷駅前への統合小学校の設置」）**。

また、各地方鉄道ではマイレール意識の高揚を図り地域住民の利用促進を目指した活動を行っているが、例えば地域住民から施設保守費用の負担を得るとともにマイレール意識を高揚させ利用促進にも結びつける「枕木オーナー制度」や地元住民の自治会が回数券販売を斡旋するなどユニークで効果的な事例が各地にあり、こうしたものも参考にしつつ、一層取組みを進めていくべきである**（事例「枕木オーナー制度」）（事例「地元ＮＰＯによる支援」）**。

また、各地でボランティアにより駅清掃や植栽などが行われている例もある**（事例「花の四季彩ルート化計画（菜の花植栽）」）**が、このようにＮＰＯや地元住民が「自らの鉄道は自らの手で守る」意識を持ち、その運営を支援していくことも望ましい。

ⅳ）マイカーを含む他の交通手段との接続の改善

他の交通手段との接続の改善による利便性向上も重要である。

そのため、バスとのダイヤ調整などによる接続改善も重要であるが、地方部においてはマイカー利用率が高いという実態も踏まえ、駅周辺の遊休地の有効活用や商業施設等と連携したパークアンドライドの促進を図ることも検討すべきである。

ⅴ）経営体制の見直し

地方鉄道の維持のため、経営の維持が困難となった民営鉄道を住民の支援の下で第３セクター化したり、運行と設備維持の負担の明確化を図るため上下分離方式を導入している事例もあり、今後の地方鉄道の維持の検討にあたっては、こうしたものも参考にすべきである**（事例「加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり」）（事例「京福福井線からえちぜん鉄道運行へ」）（事例「上下分離方式の支援による鉄道整備」）**。

② 地方バスの改善

バスは、鉄道に次ぐ大量輸送能力を有し、これまでも「地域の足」の主役としての役割を果たしてきたところであり、引き続きバス路線の維持のため、国や地方公共団体において支援を行うとともに、次のような利用促進策や地域住民も含めた支援を推進すべきである。

ⅰ）バスの利便性向上

バスには、鉄道に比べ新たなルート設定が行いやすいという利点があり、こうした特性を活かして、需要構造の変化に対応した改善を行うべきである。こうした取組みは既に各地域で行われているが、例えば、バスの需要に占める高齢者や学生・生徒の割合が高くな

っていることを踏まえて、こうした層のニーズに対応すべく、病院や学校、駅などの公共施設を結ぶルートへの再編を図るべきである。

また、高齢層を中心にバス利用が伸び悩む要因の一つとして、自宅からバス停までの徒歩などによる移動の負担が考えられることから、呼び出しに応じて柔軟にルートを変更できるデマンド方式の導入なども検討すべきである。

さらに、独立採算制を前提とした事業として維持が困難なものについては、道路運送法第２１条や第８０条の許可を受けて地方公共団体がバス会社に委託したり、自ら運行する形態も可能であり、こうした制度も活用して「地域の足」を維持すべきである。また、こうしたいわゆる自治体バスについては、福祉目的や通学目的に特化したものもあるが、その他の需要との混乗も検討すべきであり、さらに、平日のみに運行していたものを観光需要に適応させたルート設定を行い休日も運行して地域活性化に貢献した事例もあり、こうしたものも参考にすべきである。

なお、一方で、無料送迎バスを含む自治体バスや企業バスが従来の路線バスの需要を奪い、結果として路線バスの撤退を招くといった弊害も指摘されるところであることから、バス網については、地域にとって最も利便性が高く効率的なものとなるよう、路線バスと自治体バス等の調和を図ることも重要である。

ii）地域一体となった地方バスの支援

地方バスは重要な「地域の足」であるという原点に立ち返り、地域一体となって地方バスに関する計画策定を行うとともに、その運行を支援すべきである。

具体的には、地方バスの見直しに関する計画策定については、住民集会を開催し、バス利用に関する意向の確認や確約を得るなど、利用者である住民の参画を得るべきである。

また、運営面でも地元住民の自治会が回数券の斡旋や補助、寄付を行ったり、住民団体がバス事業者に委託して運行するなど、住民が支援する、さらには住民が自ら運営する事例が見られつつあり、こうした住民がバス運行の主役となるような取組みも一層推進すべきである**（事例「地元ニーズを踏まえたバス路線の再編等」）**。

③　離島生活航路の維持

離島生活航路は、離島住民にとって不可欠の足である。離島の人口減少等に伴い、離島生活航路の輸送人員は減少を続け経営が悪化し、船舶の代替も厳しい状況となっているが、離島生活航路の供給主体のコスト削減努力や国及び地方公共団体の支援を引き続き行うとともに、次のような離島航路の利用促進策などを講じることにより、離島の活性化を図るべきである。

i）離島航路の需要喚起

離島には、他の地域にはない魅力があり、また、宮城県石巻市の田代島のようにテーマ性を持たせた離島の魅力増進に向けた取組みが行われている例もある。こうした事例も参考にしつつ、地方公共団体やその他の関係者の広範な協力の下で離島の観光開発を促進するとともに情報発信や旅客船ターミナルへのアクセス交通の改善を推進し、離島への輸送需要の拡大を図ることが望ましい。

ii）船舶代替への支援

離島生活航路については、船舶の代替が重い課題の一つとなっているが、バリアフリー船については、補助制度や共有建造といった支援策があり、離島住民の利便性向上や需要の拡大している中高年齢層の旅行需要の取り込みといった観点も踏まえつつ、バリアフリー船への代替に係る支援策の活用を検討すべきである。

（3） 新たな「地域の足」の開発と普及

一義的には大量輸送性を有し地域の足としてこれまでも活躍してきた地方鉄道や地方バスの活性化を図るべきであるが、一方で、需要が著しく落ち込み、鉄道やバスの維持の見通しが立たない地域においては、新たな「地域の足」を模索し、導入していくことが必要となる。

東北地方の地方部における公共交通の輸送人員の減少等を踏まえると、今後多くの地域でこうした新たな「地域の足」の必要性が高まると考えられ、その開発や普及は最も緊急性の高い課題である。

① バスとタクシーの中間形態の導入 ～デマンド型乗合タクシーの普及促進～

従来の公共交通が撤退した後の代替的な「地域の足」として、多くの地域から注目されているものとして、平成１３年度に福島県小高町（おだかｅ－まちタクシー）で初めて導入された「デマンド型乗合タクシー」が挙げられる**（事例「デマンド型乗合タクシー」）**。

このシステムの特徴は、需要が少なく分散している地域の足として、特に高齢者のニーズを踏まえて、利用者の予約に応じ基本コースから柔軟にルートを変更し利用者の戸口まで出迎えに行きドアツードアの利便性を確保するとともに、乗合形式とすることで運賃を低廉化している点にあり、さらに地方公共団体の負担も軽減している。

「デマンド型乗合タクシー」については、既に多くの地域の注目を集め、普及も進んできているところであるが、直ちにこうした優良事例を一層周知し、同様の状況を有する地域において一層普及を図るべきである。

② 新たな「地域の足」の開発

極めて需要が少なく、従来の公共交通のサービスを供給することができない交通空白地域における「地域の足」として、平成１６年から道路運送法第８０条に基づく有償運送の許可の特例として全国的に導入が可能となった「過疎地における有償ボランティア輸送」がある。このシステムは、地域の登録ボランティア自らの自家用車等を利用して、予約した利用者の自宅から目的地まで有償で輸送するものであり、これまでの構造改革特区の認定を受けるなどして全国でも３地域で実験的に行われた事例があるところである**（事例「過疎地における有償ボランティア輸送」）**。

東北地方の地方部においては、こうしたものも含めて、従来の公共交通が維持できない地域における、新たな「地域の足」の開発が今後も求められると考えられるところであり、こうした受け皿の開発は極めて緊急性の高い課題である。

そのため、過疎地における有償ボランティア輸送については、試行錯誤の段階にあることから、適切に普及を図るため、東北地方では現在、山形県内で実証実験を行うなどしていると

ころであるが、こうしたものも含めて、直ちに新たな「地域の足」の開発や普及に向けて、意欲的な地域を対象に国も十分に支援しながらモデル事業を行うとともに、その成果を広く情報発信すべきである。

第５章　環境に優しい交通体系の整備

１．環境に優しい交通体系の整備の必要性

交通分野における環境対策は、東北地方の持続的な発展のため、さらには、人類の存続のために重要な課題である。

その根拠の一つとしては、ＣＯ2 排出量の増大に伴う地球温暖化の懸念があり、わが国としても京都議定書に定められたＣＯ2 排出削減の義務を果たす必要がある。

また、自動車などからの排出ガスによる大気汚染による被害の防止を図る必要がある。

また、東北地方の持続的な発展の観点から、東北地方の交流人口拡大にとって不可欠である豊かな自然環境の保全が必要である。

さらに、各種リサイクル関連法の制定、施行が進んできており、交通分野においても循環型社会の実現に貢献する必要がある。

こうした観点から、環境に優しい交通体系を整備することが、新たな課題となっている。

２．車両の低公害化の推進

交通分野における環境対策は、旅客、物流の両分野ともに進めていく必要があり、それぞれの分野毎に取組みが必要となるが、共通するものとしては、車両の低公害化が挙げられる。

車両の低公害化の障碍及びその対応は次の通りである。

①　低公害車両の普及促進

低公害車両の普及の障碍の一つとして、車両価格が高い点が挙げられる。

国や地方公共団体でも低公害車両を導入するための支援措置を講じているところであり、こうした措置を積極的に活用して、車両の低公害化を図るべきである。

降雪地域において低公害車の普及が遅れている要因の一つとして、こうした地域で多く利用されている四輪駆動車には、選択できる低公害車両の車種が少ないことが指摘されている。このため、今後は低公害四輪駆動車のラインナップの充実が重要である。

②　低公害車両の燃料供給箇所の整備

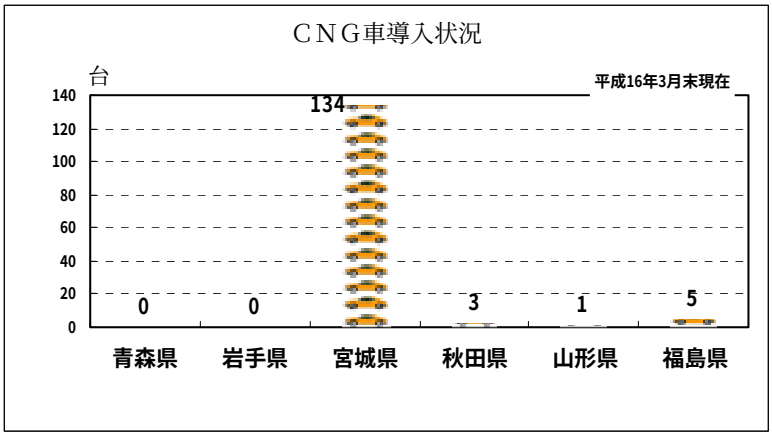
車両の低公害化の障碍として、ＣＮＧ車の燃料スタンドの整備が進んでいないため、長距離輸送を行う車両については特に燃料供給の不安があることが挙げられる。(図表「CNG スタンドの整備状況」)

そのため、ＣＮＧ車を対象とした燃料スタンドの整備を推進する必要がある。

ＣＮＧ車用燃料スタンドの整備概要

名　　称	所　在　地	開設年月
新港工場天然ガス充填所	仙台市宮城野区港4丁目	平成 10 年２月
幸町天然ガススタンド	仙台市宮城野区幸町5丁目	平成 11 年 12 月
卸町エコ・ステーション	仙台市若林区卸町4丁目	平成 14 年 12 月
UEKI エコ・ステーション仙台	仙台市宮城野区福田町南1丁目	平成 16 年６月
若松ガス駅前エコ・ステーション	会津若松市扇町	平成 16 年 12 月

資料：東北運輸局作成



資料：東北運輸局作成

③　環境に優しい鉄道車両の開発

鉄道車両についても、鉄道の環境負荷低減をさらに進めるため、気動車にハイブリッドシステムを搭載した車両（「ＮＥトレイン」（New Energy Train））の実用化を進め、更なる省エネルギー・排ガス低減を図るべきである。

３．効率的で環境に優しい物流体系の整備　～物流のグリーン化～

物流は、地域経済の活性化の基盤として重要であるが、その効率化が環境対策に大きく貢献することが期待される。そのためには、物流事業者と荷主の協力をこれまで以上に強化し、直ちに次のような物流のグリーン化施策の一層の推進を図る必要がある。

（1）　高度かつ効率的な物流体系の整備

物流部門における環境対策としては、まず、貨物輸送におけるロスを軽減する効率的な物流体系の実現を図る必要がある。そのためには、物流事業者と荷主の協力の下、自家用トラックによる輸送から営業用トラックによる効率的で環境負荷の小さい輸送への切り替えを促進するとともに、物流事業者が荷主から物流を一貫して請け負う高品質サービスである、サードパーティロジスティクス（３ＰＬ）を東北地方においても普及させるべきであり、そのため、こうした物流の先進事例の紹介・周知を国において積極的に行うとともに、物流事業者等においてもその導入を検討すべきである。

（2）　モーダルシフトの推進

地球温暖化対策に向けたＣＯ2 削減のため、長距離輸送を中心にＣＯ2 排出量の少ない貨物鉄道や海運の活用を図るモーダルシフトを一層推進すべきである。

モーダルシフトの推進にあたっては、積み替え等による輸送時間の増加やコストの問題もあるが、地球温暖化対策は現代社会に課せられた責務の一つであることに鑑み、物流事業者、荷主ともに環境意識を高め、一体となってその推進にあたるべきである。

また、こうした取組みを支援するため、国は直ちに荷主と物流事業者の意見交換の場を設定するなどの取組みを強化すべきである。また、モーダルシフトを推進するための実証実験への支援や優良な取組みに対する表彰制度の活用などによるインセンティブの付与の取組みを引き続き行うべきである**（事例「東北地方におけるモーダルシフト実証実験の取組み例」）**。

（3） 静脈物流システムの構築

各種リサイクル関連法の制定など循環型社会の実現に向けた取組みが進められているところであり、物流分野においてもリサイクル物資の輸送を効率的に行う静脈物流システムの構築に向けた取組みを推進すべきである。特に、東北地方においては、八戸、釜石、酒田の３港がリサイクルポートの指定を受けるなど、循環型社会に向けた体制整備が進められているところであり、静脈物流の需要の拡大も予想されることから、物流事業の活性化や地域の新規産業創出の観点からも静脈物流システムの構築の意義は高いものと考えられる。

そのため、他の地方ブロックにおける事例や東北地方内のリサイクル拠点の整備状況を踏まえながら、効率的なリサイクル物資の輸送体系の構築について、関係者間で検討を進めその実現を図るべきである。

４．旅客部門の環境対策　～マイカー利用の抑制～

旅客部門においても環境対策という観点からの施策の推進が重要である。

その具体的な内容としては、本章で示した車両の低公害化のほか、マイカーから環境に優しい鉄道やバスなどへの交通手段の転換が必要である。その具体的な施策はすでに第２章から第４章で示したところであるが、これ以外に、地域住民との合意形成を図りながら、次の施策を講じるべきである。

①　ノーマイカーデーの実施等

マイカー利用の抑制と公共交通の利用促進による地域ぐるみの取組みとして、既に多くの地域で行われているが、一斉にマイカーの利用を控える「ノーマイカーデー」を実施すべきである。その際、行政のみならず、公共交通も住民への周知や公共交通利用の優遇策を講じるなどして、その取組みを直ちに推進すべきである。

また、環境、健康、安全、まちづくり等の観点からの公共交通の利点を個々人に効果的に伝えること等により、半ば習慣化した不要な自家用車利用を見直させ、自発的な交通行動の転換を促す取組みの事例も現れてきており、こうした先進事例も今後の参考になると考えられる。

②　観光地などにおけるマイカー規制の実施

東北の貴重な地域資源である自然環境や都市の魅力も、多数のマイカーから排出される排気ガスにより環境悪化や道路渋滞による交通の移動時間のロスが生じると、その価値を喪失し、または減じてしまう。こうした状況を避けるためには、ピーク時の観光地などにおいてシャトルバスなどの代替交通手段を確保しつつマイカー規制を行う等の環境負荷軽減策を講じることが有効であり、こうした施策の本格実施に向けて、実証実験を行うなど地域住民の理解を深める努力をしつつ、直ちに検討を進めるべきである。

５．環境負荷の小さい交通体系の構築

地球温暖化の原因であるＣＯ2 排出削減、排出ガスによる大気汚染等による被害の防止を図るなどの持続的な環境対策の観点から、貨物・旅客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させることが必要である。

① グリーン経営の推進

最近は、各企業が環境保護にどのように貢献しているかが評価される動きが本格化しており、企業本来の事業を進める中でいかに環境に貢献しているかが問われるようになってきている。この面における企業の取組みを評価する仕組みとして「グリーン経営認証制度」が機能しているが、直ちにさらなる普及のため、講習会の開催や関係機関等への協力要請等の取組みを強化することが必要である**（図表「グリーン経営の認証登録状況（トラック運送事業者）」）**。

管内	県名	計
1北海道	1北海道	15
1北海道 計		15
2東北	1青森	2
	2岩手	6
	3宮城	16
	4秋田	3
	5山形	3
	6福島	6
2東北 計		36
3関東	1茨城	11
	2栃木	10
	3群馬	6
	4埼玉	37
	5千葉	37
	6東京	76
	7神奈川	61
	8山梨	3
3関東 計		241
4北陸信越	1新潟	13
	2富山	14
	3石川	12
	4長野	12
4北陸信越 計		51
5中部	1福井	6
	2岐阜	21
	3静岡	50
	4愛知	85
	5三重	15
5中部 計		177
6近畿	1滋賀	6
	2京都	7
	3大阪	48
	4奈良	3
	6兵庫	21
6近畿 計		85
7中国	1鳥取	2
	2島根	1
	3岡山	15
	4広島	8
	5山口	6
7中国 計		32
8四国	1徳島	4
	2香川	5
	3愛媛	7
	4高知	1
8四国 計		17
9九州	1福岡	36
	2佐賀	10
	3長崎	5
	4熊本	10
	5大分	12
	6宮崎	6
	7鹿児島	8
9九州 計		87
総計		741

資料：国土交通省総合政策局

② 環境の保全・再生・創造対策の実施

環境対策を強化するため、公共交通の利用を促進し、自家用自動車に過度に依存しないなど、環境問題に先導的に取り組んでいる地域を募集し、革新的かつ総合的な取組みに対し、各種の交通分野の環境対策を集中的に実施する「ＥＳＴ（環境的に持続可能な交通）モデル事業」を直ちに推進する等により、東北地方の環境の保全・再生・創造を目指して積極的に取り組む必要がある。

まとめ

① 東北地方の持続的発展において交通の役割は重要

今後、さらなる人口減少や少子高齢化の進展などにより、地域の活力や利便性の低下、過疎化の深刻化なども懸念される中、東北地方の持続的発展を図るためには、地域にとって必要な交通を適切に維持・整備し、交流人口の拡大や地域住民のモビリティの確保、都市部における渋滞等の緩和を実現することが重要。

② 様々な環境変化の中で厳しい状況にある公共交通
だが、地域の持続的発展のため、公共交通には果たすべき役割がある

自家用自動車との競合や少子化などの影響により特に地域内の公共交通については、輸送人員の減少が続き、その維持が困難な状況に陥りつつある。しかし、公共交通には自家用自動車では果たせない役割（快適な広域的移動手段の提供、都市部における大量輸送性の活用による渋滞等の緩和、地方部における高齢者・学生等の「足」の確保　など）があり、東北地方の持続的発展のためには引き続き重要。

また、今日的な課題である地球環境問題への貢献のためにも、公共交通の役割は重要。

③ 公共交通の維持・整備のため、環境変化を踏まえた新たな取組みの方向性への転換が必要

公共交通は、著しい輸送人員の減少の中で収支が悪化し、独立採算制の事業としての存続が困難になりつつあるものも見られる。こうした中では、サービス提供者と利用者の垣根を越えて、地域住民やＮＰＯ、観光関係など他業種の事業者・団体などの協力の下で公共交通を支えていくなどの新たな取組みが求められる。

また、需要構造の変化に対応した供給形態の見直しや新たなサービスの展開などを、運輸事業の自由化やＩＴ技術の革新を踏まえ、また先進事例を取り入れつつ進めていくことも重要。

④ 急速な環境変化の中では、実施時期・優先順位等を意識しメリハリをつけた施策の推進が必要

現下の急速な環境変化や財政などの諸制約を踏まえると、中長期ビジョンの実現及びそのための各施策の実施にあたっては、公共交通を巡る状況や各プロジェクトの動向等を踏まえつつ、実施時期や優先順位等を明確化し、これを踏まえてメリハリをつけて推進していくことが不可欠。

この実施時期・優先順位等に関する考え方としては、例えば、次の通りである。

・　決定済み交通基盤整備計画：　着実に推進

東北地方では、仙台空港アクセス鉄道の整備、東北新幹線新青森開業、仙台市地下鉄東西線など、既に実施が決定している交通基盤の整備計画があり、それぞれの目標年次に確実に完成されるよう、その整備を着実に推進すべきである。

・　決定済み交通基盤整備計画に関連した施策：　施設の完成時期にあわせて実施

例えば、仙台空港アクセス鉄道と在来線との直通化、東北新幹線新青森新駅から周辺都市・観光地へのアクセスの整備などは、交通基盤の完成時期にあわせて実施すべきであり、そのため、その完成時期を睨み適切な時期に具体化に向けた検討等に着手すべきである。

・　交流人口拡大に向けた既存交通基盤からのアクセスの維持・整備：　直ちに実施

今後の東北地方の活性化のためには「交流人口」の増大が重要な課題であり、また、そのための広域的な交通基盤も整備が進んできた。しかし、広域的な交通基盤と目的地を結ぶバス等のアクセス手段は輸送量が伸び悩み、その維持・整備が困難になりつつある。

そのため、ダイヤの見直しや乗合タクシーの導入など需要に応じた供給形態への転換や観光事業者・団体等の広範な関係者との一体的な需要喚起策に直ちに取り組むべきである。

・　新たな交通基盤整備に関する検討：　引き続き検討

鉄道在来線の高速化や輸送力増強に関しては、採算性や財源など越えなければならないハードルは低くないが、山形新幹線の高速化・延伸や仙山線の輸送力増強など既に検討に着手しているものもあり、これらについては粘り強く検討を進め、実現の途を探っていくべきである。また、秋田新幹線の高速化等、広域交流の拡大のため必要性が認められるものの未だ着手していないものは、速やかに本格的な検討が開始されることが望まれる。

・　都市交通の改善・整備の取組み：　順次実施

都市交通の改善・整備のための取組みは、各地の様々な先進事例を参考にしつつ、各都市で順次実施していくべきである。なお、情報提供の充実等、着手しやすいものについては、速やかに実施に移すべきである。また、ＩＣカード乗車券の導入・相互利用については、首都圏など他地域で広範な導入・相互利用が進みつつあり、東北地方でも、例えば、仙台都市圏については、早急に地域全体での導入・相互利用の実現を図るべきである。

・　地方部の公共交通の維持・整備の取組み：　直ちに実施

地方部の公共交通（鉄道、バスなど）は最も環境変化が激しく、実際に、既に少なからず路線の撤退や再編などの事例が見られる。また、今後も引き続き急速な環境変化が継続することが見込まれることから、これに対する対応は非常に緊急性が高いと考えられる。

そのため、地域の実情に応じた地域交通の維持・活性化に向けた見直しや住民・ＮＰＯと連携した取組みの実施、新たな「地域の足」の確保策に関するモデル事業の実施などを直ちに実施していく必要がある。

・　交通分野における環境対策：　直ちに実施

交通分野における環境対策は、京都議定書に定められた目標達成等のため、緊急性の高い課題であり、東北地方においても物流分野ではモーダルシフトの一層の推進や物流体系の高度化・効率化等、旅客分野でも公共交通の利用促進策やグリーン経営の推進等の施策の一層の推進に直ちに取り組んでいくべきである。

おわりに　～地域の持続的発展に資する公共交通「モデル」の確立に向けて～

○　東北地方で地域の持続的発展に資する公共交通「モデル」の確立を

東北地方において、特に地域内の公共交通はその維持も危ぶまれる厳しい状況にあるが、環境変化を踏まえ、従来の枠組みにとらわれず、本報告で明らかにした取組みを進め、この「正念場」を乗り越えることにより、地域の持続的発展に資する公共交通「モデル」の確立は実現可能であり、また、実現しなければならない。

今後、少子高齢化や人口減少等の社会構造の変化は、東北地方のみならず、全国的に拡大していくことが予想される。むしろ、東北地方はこうした構造変化への直面やそれに対する交通体系の見直しに関しては、わが国のトップランナーの位置にあり、したがって、東北地方において、地域の持続的発展に資する公共交通「モデル」を確立することは、非常に高い意義がある。

○　今後の進め方　～関係者一体となった取組みとフォローアップ～

今後、東北地方における交通の維持・整備の有する高い意義を多様な関係者の間で共有しつつ、まさに地域一体となって本報告を踏まえた施策の実施を進めていくべきである。

また、これらの施策を着実に推進していくためには、適時、施策の進捗状況や効果検証、さらに検証結果を踏まえて施策の方向性や具体的な内容の見直しといったフォローアップを行っていくべきである。すなわち、本報告に携わった関係者を中心に、本報告のとりまとめをもって一つの作業を終えたと捉えることなく、本報告（ＰＬＡＮ）を出発点として、施策を実施し（ＤＯ）、その進捗状況の把握や効果検証を行い（ＳＥＥ）、施策体系の見直しを行うといった循環により、東北地方の望ましい交通のあり方の実現を図るべきである。

交通部会報告関連用語集

凡　例

〔　〕は、当該用語に関連する用語を示す

⇒　は、説明を他に委ねているものを示す。

青書きは、「交通部会報告」では使用されていないものの、交通運輸関係で関連する用語を示す。

《アルファベット順》

【C】

ＣＮＧ車（Compressed Natural Gas の略)

圧縮天然ガスを燃料とする自動車。大気汚染物資の排出が少なく環境にやさしい。

ＣＮＧスタンド　〔関連：ＣＮＧ車〕

クリーンエネルギー自動車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車等）の燃料等を供給するサービスステーション（エコ・ステーション）の一つで、天然ガスを約２５０気圧まで加圧して貯蔵し、急速充填する設備を有する。

【D】

ＤＰＦ（Diesel Particulate Filter の略)　〔関連：ＰＭ〕

ディーゼル微粒子除去装置。自動車エンジンの排気系に装着したフィルターによりＰＭ(粒子状物質)等を減少させる。

【E】

ＥＳＴ（Environmentally Sustainable Transport の略：環境的に持続可能な交通）

再生速度を上回らない速度で再生可能な資源を使用し、再生可能な代替物の開発の速度を超えない速度で再生不可能な資源を使用することにより、人々の健康と生態系を危険にさらさずに、交通手段に関する利用者の要求を満たすような交通をいう。

未来の交通のあるべき姿を示すことにより、利用者の意識改革を促し、環境負荷の少ない交通行動や生活様式を選択することが期待される。

【I】

ＩＣカード（ＩＣ＝Integrated Circuit の略：集積回路）

ＩＣを利用した自動運賃支払い式カード。定期入れに入れたまま自動改札機などにかざす(非接触)だけで通過でき、現金を持ち合わせなくてもバスや電車等を利用できるもので、多様な運賃割引の設定や物販など幅広い対応が可能。ＪＲ東日本で導入している Suica（スイカ)などがある。

ＩＣタグ（ＩＣ＝Integrated Circuit の略：集積回路）

荷物固有の情報、流通の情報等を書き込んだ微少なＩＣチップを荷札のように利用するもの。ＩＣタグを利用することにより、荷物の管理が容易となり、物流が効率化される。

ＩＴ技術（ＩＴ＝Information Technology の略：情報技術）

情報に関する様々な技術を総称していう。

【L】

ＬＲＴ（Light Rail Transit の略）　〔関連：ＬＲＶ〕

従来の路面電車が自動車交通との路面の共用によりサービスが低下したことから、都心部などで専用軌道化や優先化を図って定時性、速達性を確保させたほか、車両自体も新技術導入により改良を加え軽量化した新型の路面電車。近代的で低床構造の快適な車両（LRV）を使用しているのが特徴。

ＬＲＶ（Light Rail Vehicle の略)　〔関連：ＬＲＴ〕

加減速性能に優れ、騒音や振動が少なく、だれもが容易に乗降できるような超低床構造となっている路面電車用の車両。

【N】

ＮＥトレイン（New Energy Train)

鉄道の環境負荷低減のため開発が進められているハイブリッドシステムを搭載した車両。更なる省エネルギー・排ガス低減が図られる。

ＮＯｘ（ノックス）　〔関連：ＰＭ〕

窒素酸化物。一酸化窒素（ＮＯ）と二酸化窒素（ＮＯ２）を指し、主に化石燃料の燃焼により発生する。自動車の排気ガスに含まれる人体に有害な大気汚染物質の一つ。

ＮＰＯ（Non Profit Organization の略）

政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な公益活動を行う非営利組織・団体。

【P】

ＰＩ（Public Involvement）⇒パブリック・インボルブメント

ＰＭ（Particulate Matter の略）〔関連：ＮＯｘ〕

粒子状物質。黒煙などの自動車の排気ガスに含まれる人体に有害な大気汚染物質の一つ。

ＰＴＰＳ（Public Transportation Priority Systems の略。公共交通優先システム）

路線バスに取り付けられた発信装置の信号を受け、バスの進行先の信号を制御させるシステム。バスを優先的に通

行させることにより定時性が確保され利便性が向上する。

【T】

ＴＤＭ（Transportation DemandManagement の略：交通需要マネジメント）

自動車利用の時間、経路、手段の変更、自動車の効率的利用、需要発生源の調整等、交通需要量(＝交通行動)を調整することによって都市または地方レベルの道路交通混雑の緩和や交通環境の改善を行う手法の総称。

【V】

ＶＪＣ（Visit Japan Campaign の略)　⇒ビジット・ジャパン・キャンペーン

《数字順》

３ＰＬ　⇒サードパーティロジスティクス（３ＰＬ）

21 条バス、21 条許可　⇒自治体バス、道路運送法第 21 条、第 80 条許可

80 条バス、80 条許可　⇒自治体バス、道路運送法第 21 条、第 80 条許可

《五十音順》

【あ行】

アイドリングストップ

車両が信号待ちや荷物の積み降ろしの際にエンジンを停止させ、環境の改善を図るもの。

アクセス

接続、交通手段、参入。主には、接続、交通手段の意として使用される。

インセンティブ

人びとの欲求を刺激し、その行動を共通の目標に向かって動機づけていくこと。

人を動かすためのきっかけづくりのため、旅行やイベントによるコミュニケーションなど、一連の効果的手段を組み込んだプログラムにより目的を遂行させる。

インバウンド

当該地域への旅行者等の入り込み。一般には国際観光における外国人旅行者の本邦内への旅行のことをいう。

エコドライブ　〔関連：グリーン経営、低公害車〕

地球温暖化のおもな原因といわれている CO2（二酸化炭素）等環境に影響を与える排気を押さえるため、環境に配慮した運転者の心得。「不要なアイドリングをやめる」、「急発進、急加速をやめる」、「タイヤの空気圧の適正化等適切な車両の整備」などの配慮が重要。

オフピーク通勤

通勤時間帯等混雑がピークになる時間帯が生じないように、比較的混雑が発生していない時間帯に通勤すること。

オムニバスタウン

バスの有する多様(オムニ)な社会的意義(自家用車に比べ、人、まち、環境にやさしい)が発揮されることによって快適な交通、生活の実現を目指すまち(タウン)。

交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題をバス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を目指すことを目的としている。東北地方では、これまでに盛岡市、仙台市が指定された。

温室効果ガス

地球温暖化の原因となる気体。二酸化炭素やメタンなど。

【か行】

カーシェアリング

複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車共同利用システム。自動車を必要なときに必要なだけ利用することにより、総自家用車数と利用回数の減少に効果がある。

介護タクシー　〔関連：福祉タクシー〕

ホームヘルパー資格(１～３級)を取得したタクシー運転士が要介護者等の乗客の外出の手伝いをするタクシー。サービス内容として、乗降の介助や買い物の付き添いを行うところもある。なお、タクシー車両については、介護サービス仕様は必要要件でなく、一般客のタクシーを使用されることが多い。

ガイドウェイバス

一般道路の他、走行用の補助誘導設備がついたバス専用軌道(高架式)も走行できる新しい交通システム。専用の軌道を走る場合、渋滞の回避により定時性が図られる。平成 13 年３月に名古屋市で導入されている。

貸切バス　〔関連：乗合バス〕

一個の契約により乗車定員１１人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業。正式には一般貸切旅客自動車運送事業という。道路運送法の事業の許可、運賃・料金の届出が必要となっている。主に、町内会や会社の小旅行、旅行会社の団体旅行などに利用されている。

片荷輸送

往路または復路どちらかの荷物量が極端に少ない、あるいは全くないなど偏った輸送。

環境コスト

環境負荷低減のためにかかる費用。

観光カリスマ

その地域の観光の先達として大きな役割を果たしている人。

従来型の個性のない観光地が低迷する中、各観光地の魅力を高めるためには、観光振興を成功に導いた人々のたぐいまれな努力に学ぶことが極めて効果が高いと考えられるため、政府が「『観光カリスマ百選』選定委員会」を設立し、『観光カリスマ』として選定している。

企業バス

企業の従業員の送迎用に使用されるバス。バス会社またはタクシー会社などが運行管理している例もある。

共通フリー乗車券　〔関連：フリー乗車券〕

他の会社、異なる交通機関と共通で使用できる乗車券。一般に、有効期間内、指定区間内は乗り放題(乗り降り自由)となっている。また、使用促進のため、観光施設、飲食店等の協賛により、利用の割引を受けられる例もある。

共同集配

集配物を各社が別々に行うという非効率さを避けるため、一定地域内で特定の運送会社が配送を受け持つシステム。

京都議定書　〔関連：温室効果ガス〕

1997 年 12 月、京都において採択された「気候変動に関する国際連合枠組条約」の目的を達成するためＣＯＰ３(第３回締結国会議)で採択された議定書。先進国等に対し、温室効果ガスを 1990 年比で、2008 年～2012 年に一定数値(日本６％、米国７％、ＥＵ８％)を削減することを義務づけている。

グランドデザイン

人口減少、少子高齢化、高度情報化社会の到来など、大きな時代の転換期にある中で、50 年程度先を見据える長期的な視点に立ち、複数の新しい国土軸からなる多軸型国土構造の形成を目指す長期構想の第５次全国総合開発計画をいう。国土総合開発法(昭和 25 年法律第 205 号)の既定により、平成 10 年 3 月 31 日に閣議決定された。

グリーン経営　〔関連：エコドライブ、低公害車〕

環境に配慮した経営、即ち、自主的・計画的に環境対策を進めながら、経営面での向上を図っていく経営をいう。

グリーン経営の効果として、運送費用の削減、顧客や取引先へのアピール、職場および従業員の士気向上などがあ

るほか、最近では各社の環境活動に関する情報の有無が企業のブランド価値に大きく影響するともいわれている。燃費向上によってコストの削減を図ることができる「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等が代表的な取り組み。

グリーン経営認証制度　〔関連：グリーン経営〕

交通エコロジー・モビリティ財団が、国土交通省、(社）日本バス協会、(社)全日本乗用自動車連合会、(社)全日本トラック協会等の協力及び日本財団からの補助金を受けて創設したもので、同財団が認証機関となり「グリーン経営推進マニュアル」に基づいて一定レベル以上の環境保全活動の取組を行っている事業者の事業所に対して審査の上、認証・登録を行う制度。

グリーン購入法

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」が正式名称。平成１２年５月に循環型社会形成推進基本法の個別法のひとつとして制定された。

国等の公的機関が率先して環境物品等（環境負荷低減に資する製品・サービス）の調達を推進するとともに、環境物品等に関する適切な情報提供を促進することにより、需要の転換を図り，持続的発展が可能な社会の構築を推進することを目指している。また、国等の各機関の取組に関することのほか、地方公共団体、事業者及び国民の責務などについても定めている。

ゲートウエイ

海外から乗り入れる際の玄関口。ここでは、東北地方の空港の玄関口の意として用いている。

高速バス

一般的には高速道路を利用し、都市間を結び運行する急行系統の乗合バスをいう。

交通アドバイザー会議

公共交通機関のサービス改善のほか、利用者の意向を把握することによって交通関係施策に反映させることを目的に創設された。各県にある運輸支局毎に交通アドバイザー会議が開催されている。

交通バリアフリー基本構想　〔関連：交通バリアフリー法、バリアフリー化〕

交通バリアフリー法に基づき、各自治体が様々な関係者と連携し、国が定めたバリアフリー化に関する基本方針を踏まえて作成する、旅客施設を中心とした徒歩圏域における面的(一部分の対応ではなく、広範囲の対応)なバリアフリー化計画。

交通バリアフリー法　〔関連：交通バリアフリー基本構想、バリアフリー化、心のバリアフリー〕

高齢者・身体障害者等の自立と社会参加という理念を踏まえ、公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進する目的で定められた法律で、「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」の略。

心のバリアフリー　〔関連：バリアフリー化〕

偏見や固定観念など心の中に潜む目に見えない壁をなくし、年齢・性別・障害・国籍の違いに関わらず、誰もが住みやすい真のバリアフリー社会を実現するためのテーマ。

交通機関のバリアフリーの推進には、駅等旅客施設へのエレベーターやエスカレーターの整備、バスなどへの低床式車両の導入などハード面におけるバリアフリー化が必要であるが、高齢者や身体障害者の方などの移動にあたって、公共交通サービスを提供する人たちのみならず、一人一人がちょっとしたサポートをするソフト面でのバリアフリー化が極めて重要。

コミュニティーバス　〔関連：自治体バス〕

主として地方公共団体が交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者等の外出促進を図るため、一定地域内を運行している地域密着型のバス。狭い道路でも運行可能なように小型化を図ったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多い。

【さ行】

サードパーティロジスティクス（３ＰＬ）

企業の流通機能全般を一括して請け負う外部委託サービス。自身は物流業務を手がけない企業が、顧客の配送・在庫管理などの業務を、プランニングやシステム構築などを含め長期間一括して請け負い、外部の物流業者などを使って業務を遂行する。物流業者に業務を委託するのとは違い、3PL は「荷主の物流部門」として、複数の物流業者から最も荷主の利益にかなう業者を選択したり、荷主側の要望を物流業者と交渉したりといったことが可能となる。

酸化触媒　〔関連：ＤＰＦ〕

化学反応を利用してディーゼルエンジン排気中の粒子状物資を減少させる装置。ＤＰＦより小型で安価ではあるが、古い型の車両には装着できない。

参入規制　〔関連：需給調整〕

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の旅客交通において、需要と供給のバランスを判断し、競合により過度な競争が発生すると考えられた場合の新規参入制限。現在、この規制は緩和されている。

シームレス化

シームレスとは、継ぎ目のないという意。交通機関の乗継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、円滑な移動が確保することをいう。

自治体バス　〔関連：道路運送法第 21 条、第 80 条許可、廃止代替バス、路線バス〕

市町村が主体となり、路線バスの維持が困難である地域の住民の移動を確保するために導入される路線バス。その運行は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限られる。

自治体が、自ら所有する自家用バスを用いて路線バスを有償運送するもの(80 条バス)と、自治体が借り上げる形でバス事業者に委託して路線バスとして運行するもの(21 条バス)がある。

80 条バスは、自治体の自家用バスによる運行のため、車両のナンバープレートは白ナンバーに、また、21 条バスはバス事業者による運行であるため、車両のナンバープレートは緑ナンバーとなっている。

市町村バス　⇒自治体バス

実証実験

新規に行う施策の実用化に向けて、有効性の検証などのために行う実験。

シャトルバス

近距離の一定区間往復バス。駅と空港間、駅とイベント会場間等と、形態は様々。

需給調整　〔関連：参入規制〕

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の旅客交通において、需要(利用動向)と供給(新たな交通機関の導入)のバランスが崩れないように行われる調整。

循環型社会

廃棄物等の発生を抑制し、排出された物はできるだけ資源として利用し、どうしても利用できない物は適正に処分することが徹底されることにより、天然資源の消費が抑制され、環境への負荷が低減される社会のことをいう。

循環バス

鉄道駅、地下鉄駅のほか、都心部の商業施設、公共施設などと結び、適切な間隔にバス停を設けることで都心部の移動を便利にしようとするもの。

ショットガン方式

タクシー乗り場とは別にタクシーの待機場所を設け、乗り場に空きができると次の車両が乗り場に向かうシステム。仙台駅をはじめ、広くこの方式がとられている。

静脈物流

製品を製造者から消費者まで輸送する「動脈物流」に対して、消費者から排出される廃棄物等を循環資源として再利用、再資源化するための輸送によって生じる物流。時間的な制約をほとんど考慮する必要がない一方で、運賃負担力がないためリサイクルを促進するためには低コストであることが求められる。

相互直通運転　⇒相互直通化

相互直通化

異なる交通機関(民鉄とＪＲ線等)の利用者が乗り換えなく、移動できるように、相互の会社間で相互に相手の路線に乗り入れ直通運転を行うこと。これにより、乗り換えによる不便が解消され、結節駅での混雑も解消される。

ゾーンバスシステム

従来の長くて複雑なバス系統を整理し、ターミナルや鉄道駅などを結ぶ「幹線バス」と、末端部分を受け持ち団地等の居住地区を運行する「支線バス」を組み合わることにより、定時性の確保と、車両の効率的運用を図った制度。

【た行】

ターミナル

旅客の乗降のため、あるいは荷物の積み降ろしのため複数車両停留させることを目的とした施設。

地域協議会　〔関連：道路運送法第 21 条、第 80 条許可、自治体バス〕

自治体を中心に地域の関係者が地域の公共交通機関について協議し、地域の実情に応じた生活交通の確保方策を決定する機関。構成員は、原則として、都道府県、市町村、地方運輸局、事業者。

低公害車　〔関連：ＣＮＧ車、ハイブリッド自動車〕

低公害車とは、環境に影響を与える排気物質の少なく、または極めて燃費効率の良い自動車で、天然ガス自動車(ＣＮＧ車)、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車(「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準早期達成車で、かつ、「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車)をいう。

低床バス　〔関連：ノンステップバス、ワンステップバス〕

標準床のバスに比べて、サスペンションの高さを低くしたり、フレームに装着される走行装置などを小型化したり、位置を変えたりすることによって、床面の段差を無くする、または、低くし高齢者や身体に障害のある方の乗降に配慮したバスをいう。低床バスとしては、ノンステップバス、ワンステップバスがある。

デマンド型・デマンド方式　〔関連：デマンドバス〕

デマンドとは要望の意。乗客からの事前連絡を受け、乗客の要望を直接運行に反映させる形態。

デマンドバス

乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映させたバス。

テラス型バス停

バス停付近の路上駐車などでバスの円滑な運行や停車が妨げられることを防ぐため、バス停を車道上に張り出して整備したもの。

ドアツードアー

自宅や会社など出発地から目的先へ直接運行されることをいう。タクシーや宅配便などが代表的例。

道路運送法第 21 条、第 80 条許可　〔関連：地域協議会〕

第 21 条許可：貸切バス事業者は、乗合旅客の運送を禁止されているが、「災害の場合その他緊急を要するとき」または「一般旅客自動車運送事業者によることが困難場合において、国の許可を得たとき」に、地域協議会における協議結果に基づき、公共的主体(自治体等)からの要請を受けて運行する等、一定の要件を満たす場合に許可される。なお、手続きには、乗合運送許可申請以外に、運送約款の認可申請と運賃料金の届出が必要。

第 80 条許可：自家用自動車は、有償で運送に供してはならないことになっているが、災害のため緊急を要するとき、または、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国の許可を受けたときは旅客運送を認められている。なお、自治体自らバスの運行を行う場合の申請で、地域協議会の協議結果に基づくものは、包括許可の取扱により、路線の新設等に際し、改めて許可を受ける手続きは不要とされている。

トランジットモール

中心街の通りを、一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等公共交通機関だけが通行できるようにしたもの。

【な行】

内航海運　〔関連：モーダルシフト〕

船舶で国内各港間において貨物を運航すること。わが国の海上における貨物輸送は、貨物の船積港と陸揚港のいずれか一方または両方が外国の港である外航海運と船積港と陸揚港のいずれもが国内の港である内航海運の２つに大別される。

ネットダイヤ

バスや鉄道の発着を規則的(一定間隔)に設定し、時刻表を見なくとも利用できるように設定されたもの。発着時刻をグラフ化すると網の目(ネット)のように見えることからこのような名称がついた。

燃料スタンド

クリーンエネルギー自動車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車等）の燃料等を供給するサービスステーション（エコ・ステーション）を総称していう。

燃料電池

燃焼や爆発をおこさず、化学変化を利用して電気を発生する装置。

燃料電池は、水の電気分解と逆の原理により、水素と酸素を反応させて電気と水を作り出す。燃料（化学エネルギー）を電気化学反応により直接電気エネルギーに変換するため、高い発電効率を得る。

ノーマイカーデー

生活の足となる公共交通機関の利用促進と車による渋滞や事故を減らし、かつマイカーによる排気ガスの減少による環境対策に資するため、地域の運動として取り組まれているもの。特定の曜日等を指定して、マイカーを使用しないよう呼びかけられている。

乗合タクシー

乗合バスのように乗り合いで旅客を運送するタクシー。車両の乗車定員は１０名以下となる。定時一定路線を運行する形態と予約型等の形態がある。

乗合バス　〔関連：貸切バス、高速バス、自治体バス〕

乗車定員 11 名以上の路線バス。正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、路線を定めて定期に運行する自動車により、乗客が乗り合い運送される事業をいう。道路運送法の事業の許可、運賃・料金の認可・届出が必要となっている。

乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどがある。

ノンステップバス　〔関連：低床バス、ワンステップバス〕

乗降口の段差を無くした超低床仕様のバス。このタイプは道路からバスに乗車するとそこがフロアとなる。バスの路面からの位置を上下させる車椅子用スロープ装備車もある。

【は行】

パークアンドバスライド　〔関連：パークアンドライド〕

パークアンドライドのバス版。駐車場に車を駐車させ、そこからバスで目的地に向かう。

パークアンドライド

自家用車で直接目的地に向かうのではなく、近隣の駅周辺にある駐車場に駐車させ、そこから鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に到達させるシステム。都心部の交通渋滞の緩和に効果がある。

廃止代替バス　〔関連：自治体バス、道路運送法第 21 条、第 80 条許可､〕

バスや鉄道などの公共交通の廃止に伴う代わりとなるバス。主として、21 条バス(貸切代替バス)または 80 条バス(自

主運行バス)のいずれかの形態で運行される。

ハイブリッド自動車

複数の動力源を組み合わせて、状況に応じて同時にまたは個々に作動させて走行する自動車のことをいう。（一般的に組み合わせている動力源はガソリンエンジンやディーゼルエンジンとモーター）

バスカメラ　〔関連：バス専用レーン、バス優先レーン〕

バス走行の円滑化を図る目的でバスに取り付けられるカメラをいう。バス専用レーン、バス優先レーンに進入し、バスの走行を妨げる車両(違法駐車または違法走行)の映像を記録し、違法行為を繰り返す当該車両の所有者に対して警告書により改善を促すことを目的としている。

バス専用軌道　⇒ガイドウェイバス

バス専用レーン　〔参考：バス優先レーン〕

通勤通学時間帯等のラッシュ時にバス以外の車両の進入が規制された車線。

なお、タクシー等バス以外にも通行を認めている所もある。

バスプール

駅などのバスの乗り場近くに、バス用に専用に設けられた待機スペース。

バス優先レーン　〔参考：バス専用レーン〕

バス等優先車両の円滑な走行を妨げる場合にバス以外の通行が禁止された車線。

なお、タクシー等バス以外にも通行を認めているところもある。

バスロケーションシステム

バスの到達時間、現在位置等をバス停に表示させ、利用者にバスの運行状況を知らせるシステム。

パブリック・インボルブメント

計画段階で情報を公開し、一般国民の方から意見を伺い、その結果を計画づくり等に反映させるという国民参加手法の一つ。東北地方交通審議会の審議過程においても実施された。

バリアフリー化

高齢者や障害のある方が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的な制約を物理的、心理的、そして情報面でも障害を除去するというもの。交通機関でのバリアフリー化は、高齢者や障害のある方が公共交通機関を円滑に利用できるように行われる。

ビジット・ジャパン・キャンペーン（ＶＪＣ）

国土交通省、外務省等関係省庁、国際観光振興機構（ＪＮＴＯ）、地方公共団体、関係団体、民間企業等が協力して、訪日外国人旅行者を増やすため、我が国の外客誘致活動を量、質の両面で飛躍的に強化し、世界の重点市場（米国、韓国、中国、香港、台湾、英、仏、独）を対象に、テレビや雑誌等のメディアを活用した宣伝の実施等による戦略的かつ効果的な訪日キャンペーン。

福祉タクシー　〔関連：介護タクシー〕

高齢者や身体障害者等の移動制約者の病院・施設等への通院などのニーズに対応したサービスとして、車椅子利用者や寝たきりの方の輸送を目的に車椅子・寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフトなどを備えた専用のタクシー車両。

物流二法

貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法(現貨物利用運送事業法)をいう。

フリークエンシー

交通機関が必要なときに必要なだけ運行され、利用者が待たずにいつでも乗ることができる状態をいう。また、頻繁に発生することや頻度の意として、ＩＴ関連でも使用される。

フリーゲージトレイン

新幹線(標準軌)が在来線(狭軌)に直通運転することができるよう、車両の車輪幅を軌間(ゲージ)にあわせて自動的に変換する電車。

フリーゲージトレインは、軌間の異なる路線間を直通運転できるため、乗り換えの手間がなくなるとともに、所要時間の短縮を図ることができる。

フリー乗車券　〔関連：共通フリー乗車券〕

乗り降り自由な一定額の乗車券をいう。利用できる区域、利用できる機関(他の交通機関も可能な場合がある)を限定して利用される。

分担率

旅客や貨物の運送をどの交通機関が担っているか表した比率。

【ま行】

マイレール　〔関連：枕木オーナー〕

鉄道沿線の自治体や住民等が一体となり、自分たちが利用する鉄道は自分たちで守るという目的を持って、需要喚起への積極的な取り組み等を通じ、鉄道沿線地域住民の意識高揚を図るもの。

枕木オーナー　〔関連：マイレール〕

実際に敷設されている枕木のオーナーになっていただき、実際にオーナー名を表示させるなど、マイレール意識の高揚を図り、地域住民の利用促進を目指した取り組み。

ミニ新幹線

新幹線と在来線では、その車両や地上設備の規格が異なり、そのままでは直通運転することが不可能なため、既存の在来線を新幹線も通れる規格に変更した路線、またはその路線に使用される車両をいう。JR 東日本の山形新幹線と秋田新幹線がこれにあたる。ミニ新幹線に対し、これまでの新幹線をフル規格新幹線と呼ぶこともある。

普通列車も走行する区間は、標準軌(新幹線用)の線路と狭軌(1067mm)の線路とが並べて敷かれている。

モータリゼーション

車社会が進行すること。

モーダルシフト　〔関連：内航海運〕

労働力不足への対応、交通混雑の緩和、環境改善等図るため、幹線の部分をトラック輸送から鉄道や内航海運に移行させる取り組み。

モビリティ

高齢者、障害のある方を始めとして、誰でも移動が容易となるような交通手段をいう。

【や行】

ユニバーサルデザイン

製品、建築、空間、交通等の各分野について、障害の有無、年齢、性別、国籍に関わらず、多くの方が利用しやすいようにデザインすること。あるいは、利用しやすいようにデザインされたものをいう。

【ら行】

リサイクル関連法

『環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会を構築し、地球環境の保全を積極的に進めることにより、人類の生存基盤である環境を将来の世代に適切に引き継ぐこと』を目的として、環境保全分野についての基本的施策の方向を示す「環境基本法」「環境基本計画」が平成５年１１月に制定された以後に環境循環関連として施行された法律。

容器リサイクル法、循環型社会形成推進基本法、グリーン購入法、家電リサイクル法、食品リサイクル法、建設リサイクル法、自動車リサイクル法などがある。

リサイクルポート　〔関連：静脈物流〕

循環型社会の実現を図るための静脈物流の拠点としての港湾管理者からの申請により国が指定した港湾。具体的には、大規模なリサイクル処理施設の集中立地、残渣(ざんさ)処分のための廃棄物最終処分場、ストックヤード(一時保管場所)等の静脈物流基盤の整備等が一体的に展開され、循環資源の収集、輸送、処理の総合的な静脈物流拠点を形成する。

離島生活航路

本土(本州、北海道、四国及び九州をいう。)と離島(本土に附属する島をいう。)とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間または船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡するもので、島で生活する人に必要不可欠な航路をいう。

ロードプライシング

自動車社会がもたらす問題、大気汚染、地球温暖化、交通騒音・悪臭、事故、交通渋滞の改善を図ることを目的として、特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金を行うもの。この課金により、自動車利用の合理化や公共交通機関への利用転換を促し、自動車交通量の抑制を図ることが期待できる。

路線バス　〔関連：乗合バス〕

路線を定めて定期に運行する自動車により、乗客が乗り合い運送される一般乗合旅客自動車運送事業をいう。乗合バスともいう。道路運送法の事業の許可、運賃・料金の認可・届出が必要となっている。

【わ行】

ワークショップ

価値観の違う人々が集まって、コミュニティ等の諸問題をお互いに協力して解決するためにアイディアを出し合い意思決定を行う集まり。本来の意味は、「仕事場、作業場」

ワンステップバス　〔関連：低床バス、ノンステップバス〕

道路からバスに乗車する際に、１段上がるとフロアになるタイプ。車椅子用スロープ板や電動リフトを装備しているバスもある。

ワンストップ

一回の手続きで必要な事務手続きが済むようなシステム。港湾手続きのワンストップ化では、関係各省庁の出先機関毎に行っていた手続きが一回で済む方向で進められている。