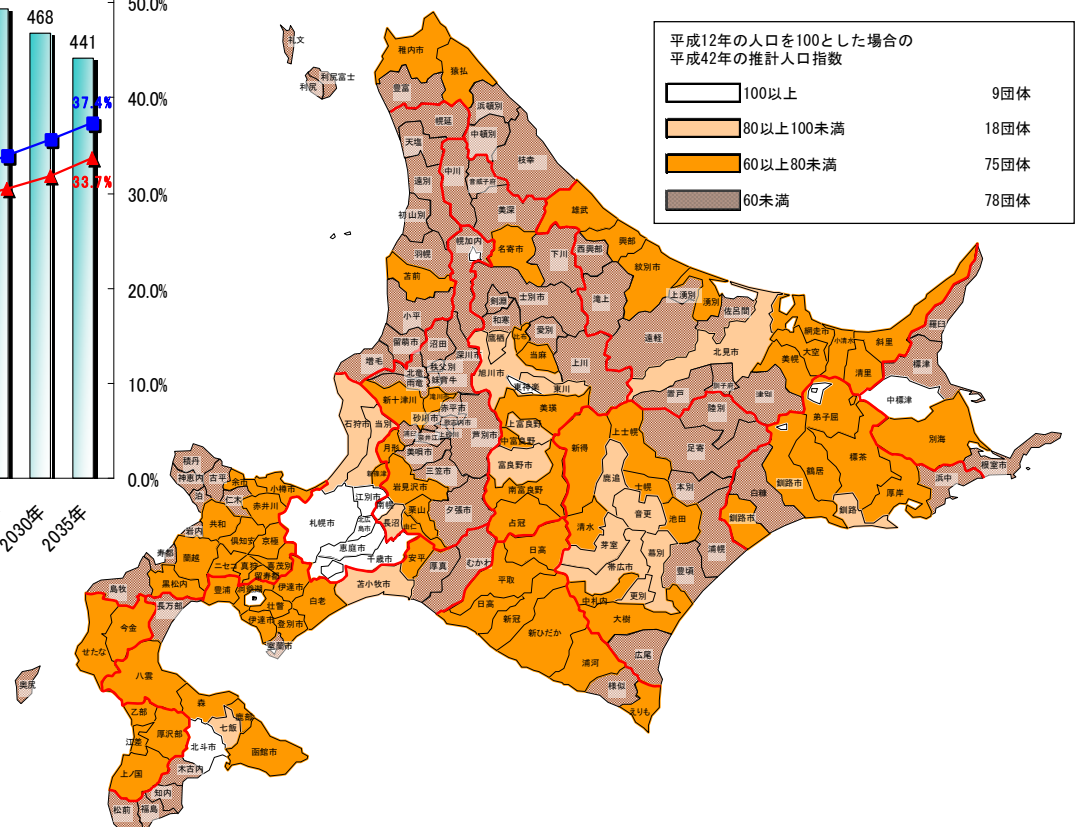
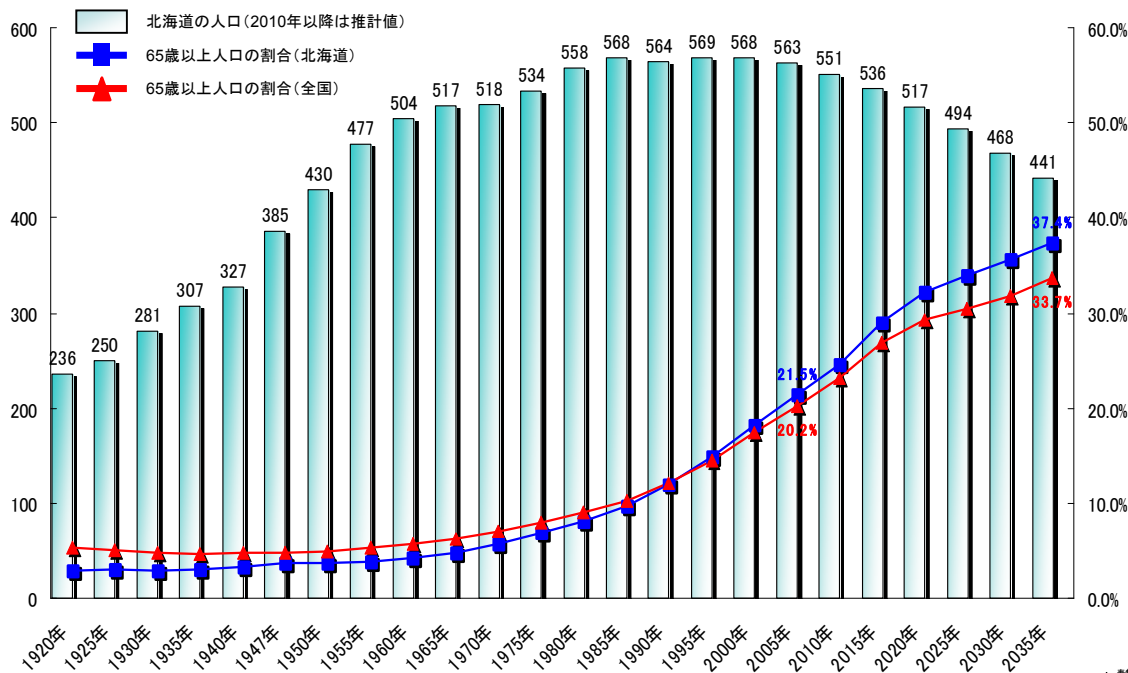


北海道の交通の現状

人口減少・少子高齢社会の到来

- 全国的に人口減少社会に向かっている中、北海道は全国を上回るスピードで人口減少、少子高齢化が進むと推計されている。
- 人口減少の進行は市町村間で大きな差が生じることが予測され、札幌近郊などは人口がそれほど減少しないと見込まれる一方で、平成42年には平成12年と比べて人口が8割未満にまで減ると見込まれる市町村が全道の85%に達し、6割未満にまで減ると見込まれる市町村は43%におよぶ。

万人 道内人口の推移と将来推計

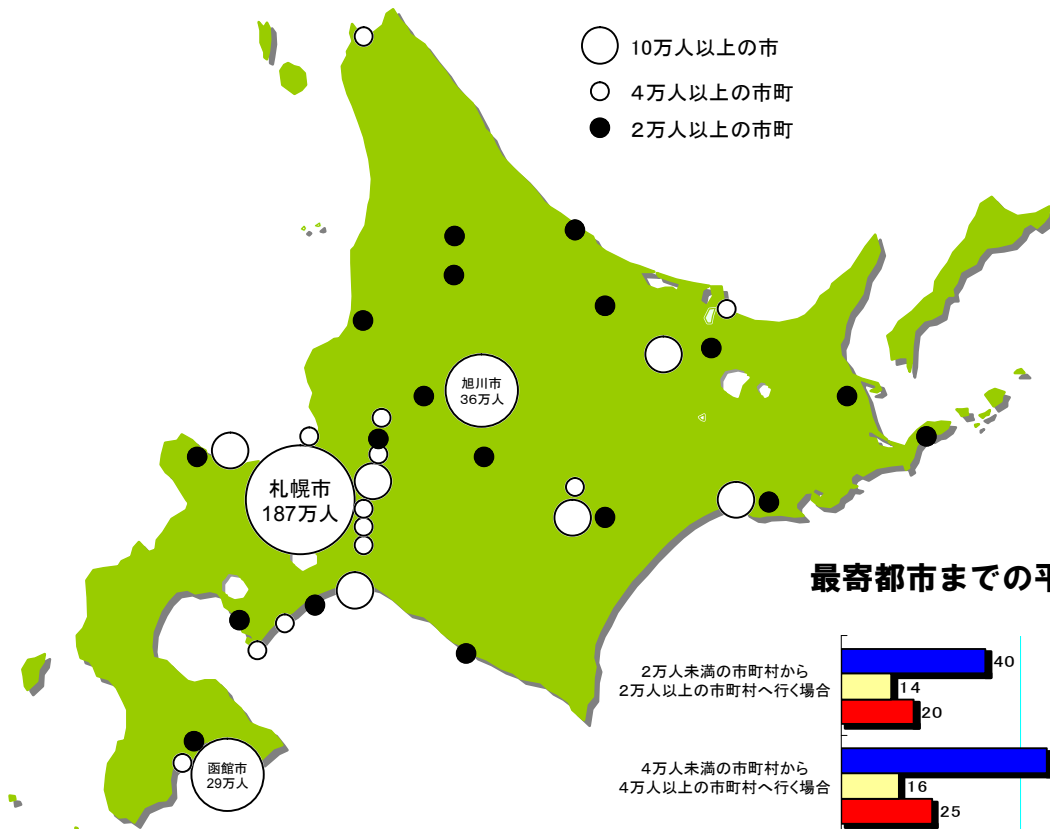


資料: 国立社会保障・人口問題研究所
 ・2005年まで: 人口統計資料集(2007年版)
 ・2010年以降: 『日本の都道府県別将来推計人口』(平成19年5月推計) 中位推計

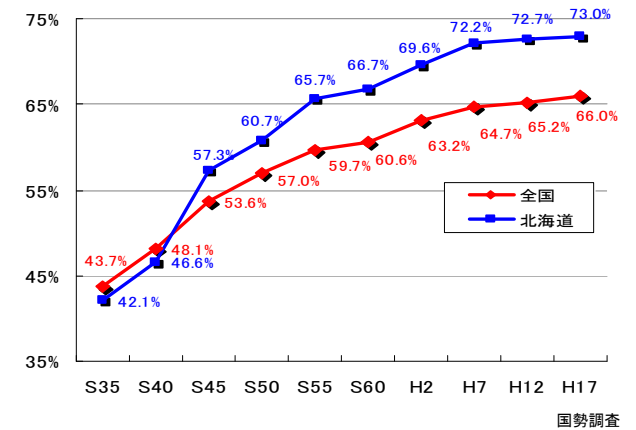
(資料: 国立社会保障・人口問題研究所)
 日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月)

都市部への人口集中・広域分散型の地域構造

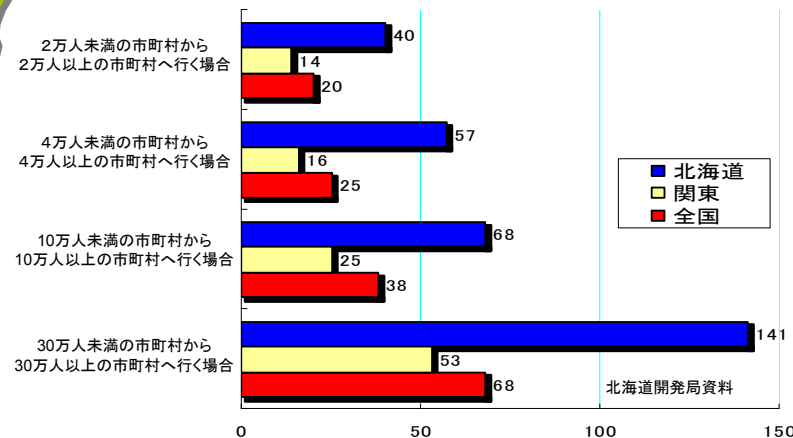
- 北海道では、札幌市周辺をはじめとする都市部に人口が集中し、全国と比較してもDID地区(人口集中地区)への人口集中が激しい。
- また、道内各地域の中核となる都市間の距離が大きく、高速交通ネットワークが充実している本州と比べ、都市間の移動に多くの時間を要している。



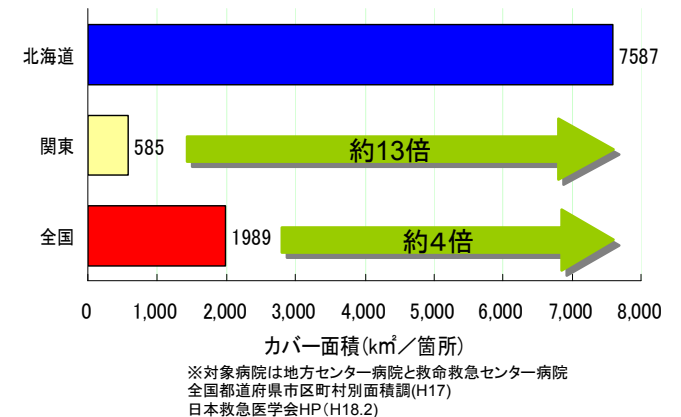
D I D地区の人口比率の推移



最寄都市までの平均道路距離 (km)



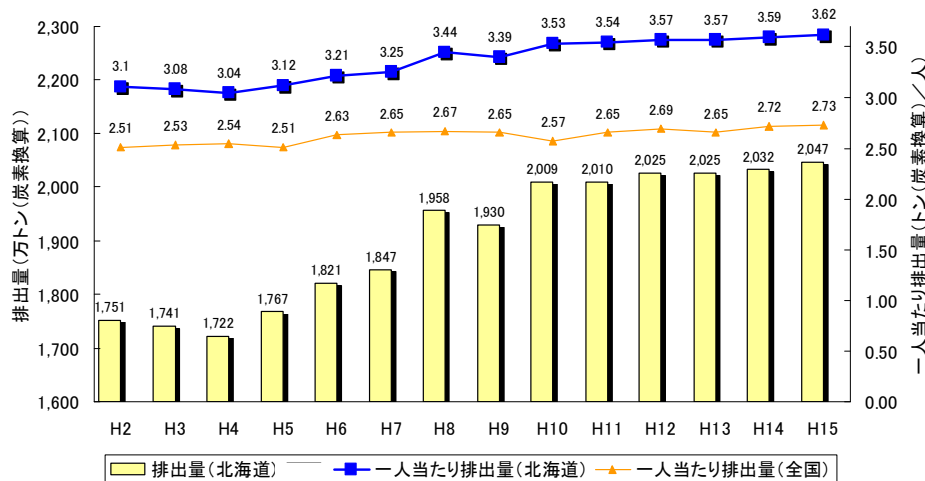
地方センター病院1つ当たりのカバー面積



地球環境問題の深刻化

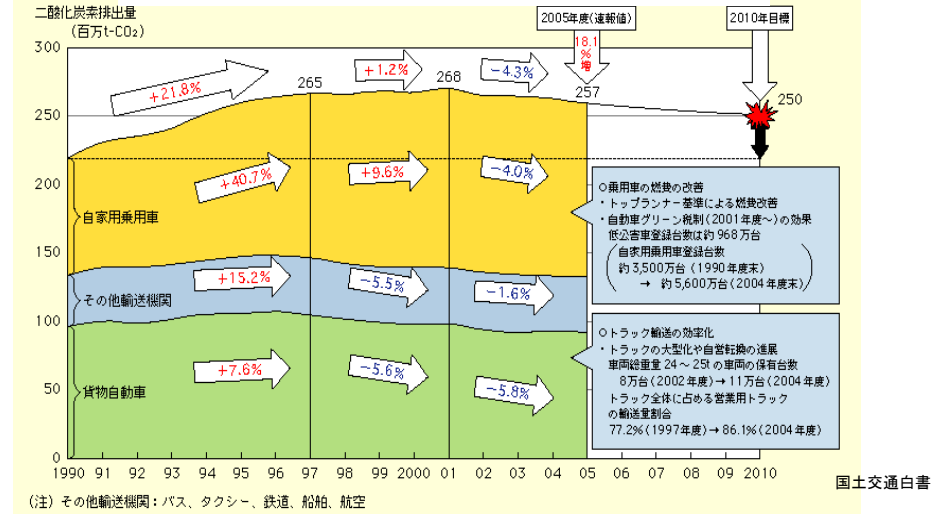
- 本道のCO2排出量をみると、平成2年度から15年度までの伸び率は16.9%。また道民一人当たりの排出量は、平成15年度には全国の約1.3倍。
- 部門別排出量では、全国と比較して、民生(家庭)部門からの排出割合が高いことが本道の特徴。
- 我が国全体のCO2排出量の2割を占める運輸部門は、自動車に起因するものが排出量の約9割を占め、平成17年のCO2排出量の割合を平成2年と比べると、自家用乗用車からの排出量が大幅に増加。

北海道と全国の一人当たりのCO2排出量

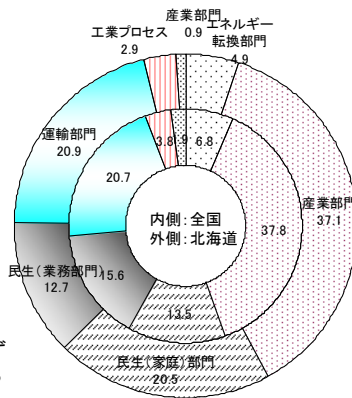


北海道環境白書

運輸部門におけるCO2排出量の推移(全国)



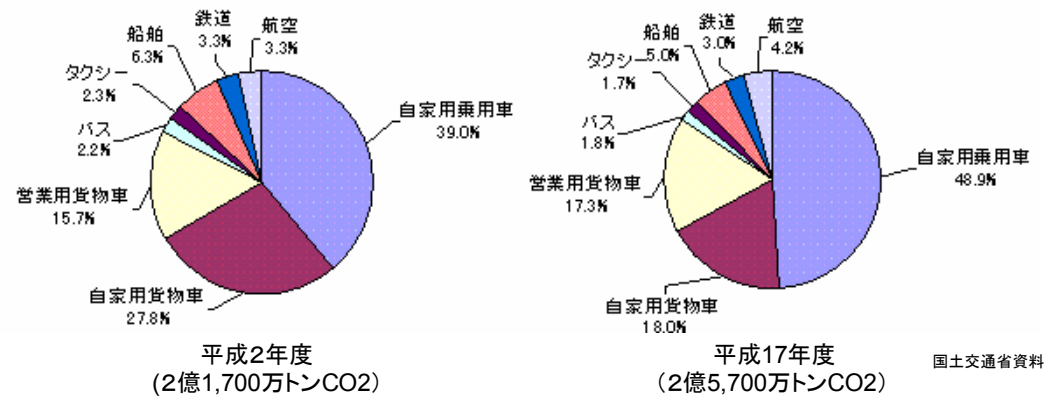
平成15年度の北海道と全国のCO2排出量構成比



北海道環境白書

四捨五入のため、構成比合計は必ずしも100%にはならない。

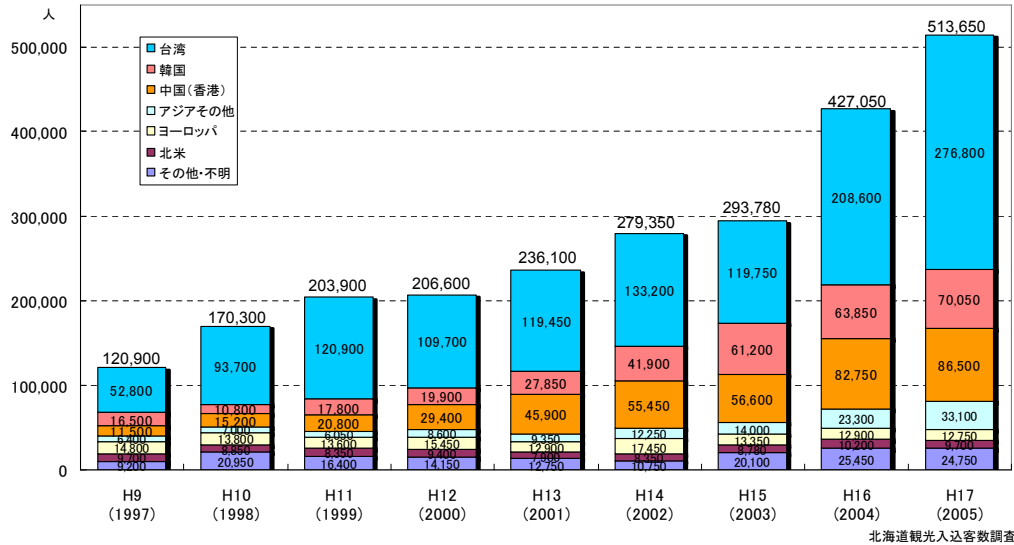
平成2年度と平成17年度の各輸送機関のCO2排出量の割合(全国)



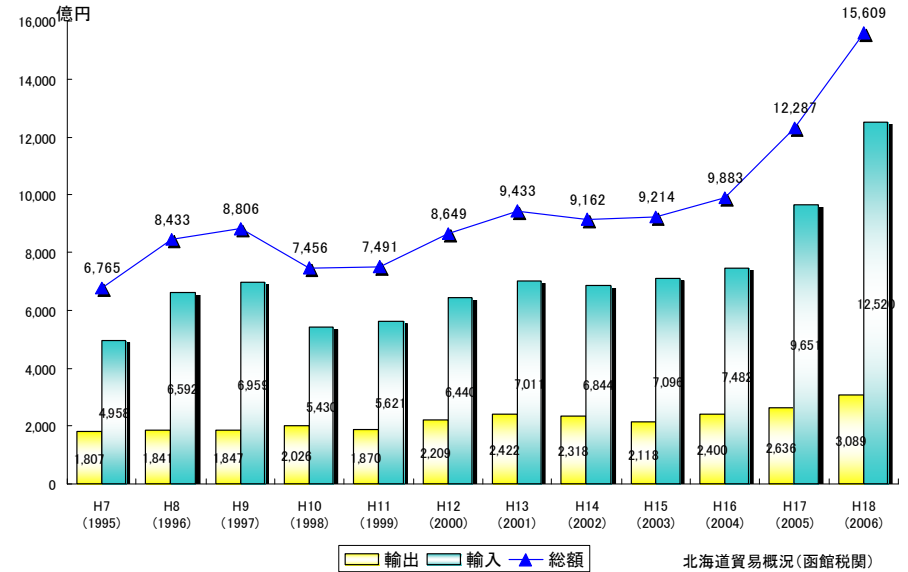
グローバル化の進展

○ 平成17年度の訪日外国人来道者数は51万人を超え、前年度から約20%増加。平成9年度の調査開始以来、東アジア地域からの来道者を中心に年々増加。貿易額も年々増加傾向にある。

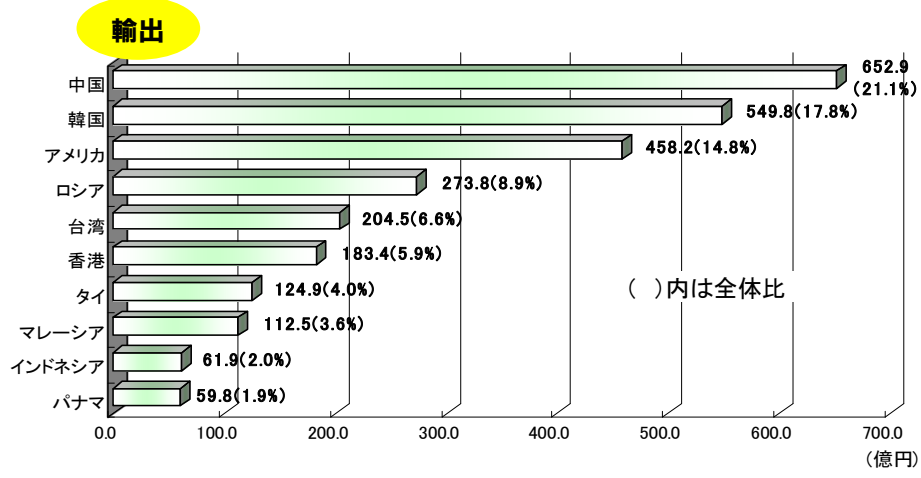
訪日外国人来道者数（実人数）の推移



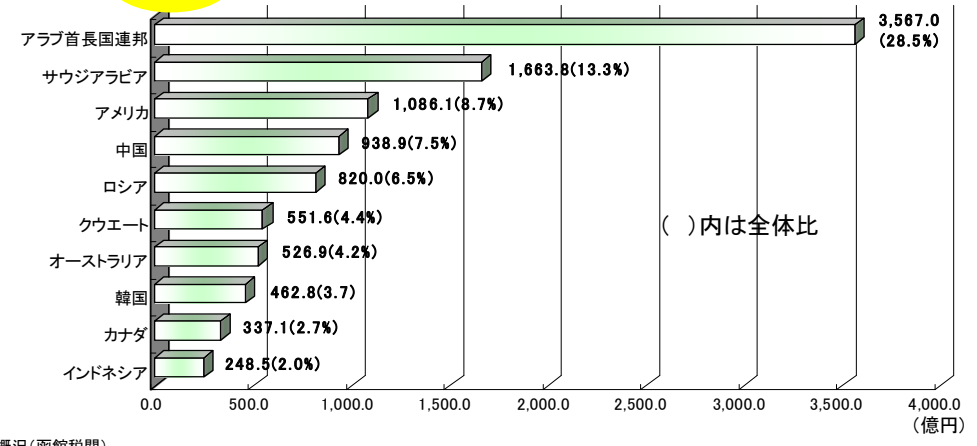
北海道の貿易額の推移



北海道の主な貿易相手国 (H18)



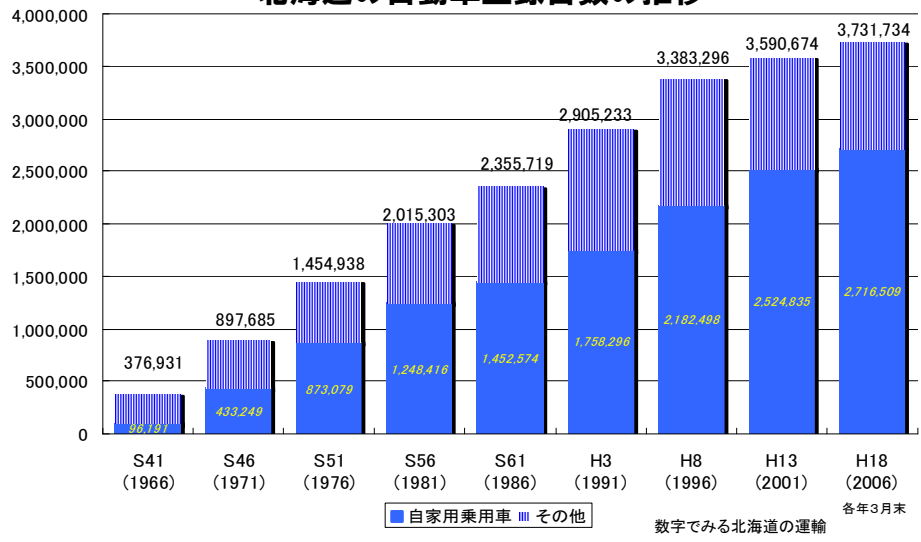
輸入



モータリゼーションの進展

- 昭和中後期にかけて、道内においても自動車の登録台数、運転免許保有者数は大幅に増加。
- 交通事故の状況を見ると、近年減少傾向が見られ、平成17,18年と2年連続で全国ワースト1を返上。

北海道の自動車登録台数の推移

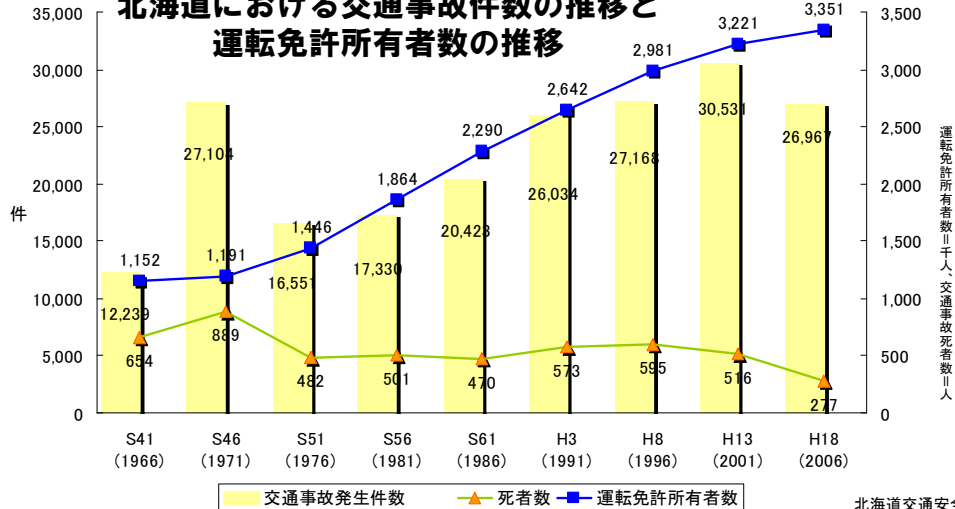


自家用乗用車普及状況ランキング (H18. 3月末)

順位	都道府県	1世帯当たり	順位	都道府県	1人当たり
1	福井県	1.76台	1	群馬県	0.62台
2	富山県	1.74台	2	栃木県	0.59台
3	群馬県	1.71台	3	富山県	0.58台
42	北海道	1.05台	31	北海道	0.48台
47	東京都	0.53台	47	東京都	0.26台

(財)日本自動車検査登録情報協会資料

北海道における交通事故件数の推移と
運転免許所有者数の推移



北海道交通安全緑書

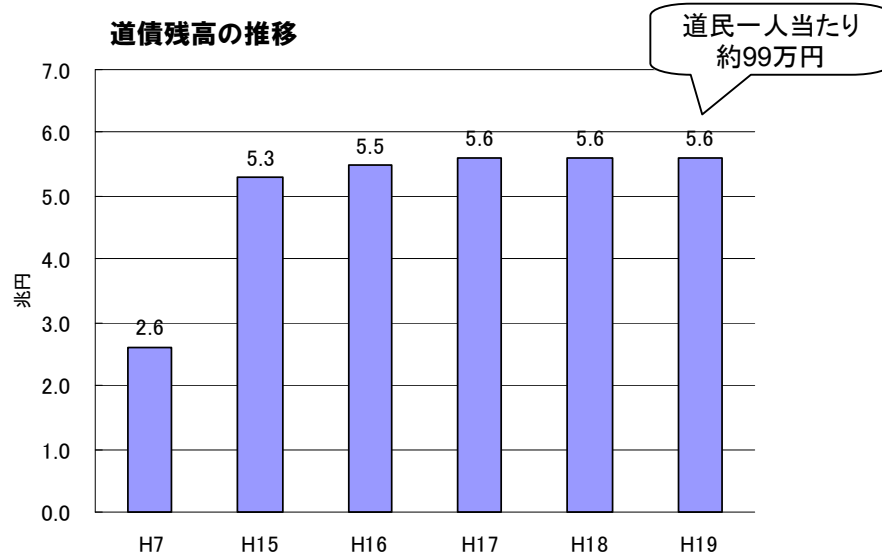
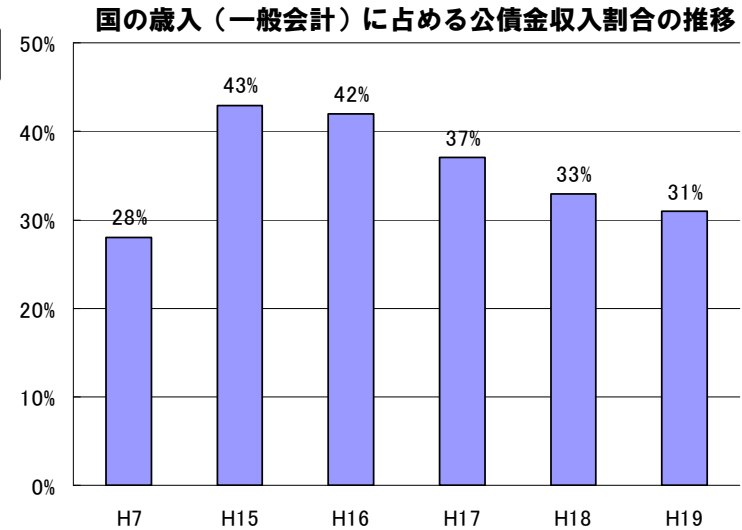
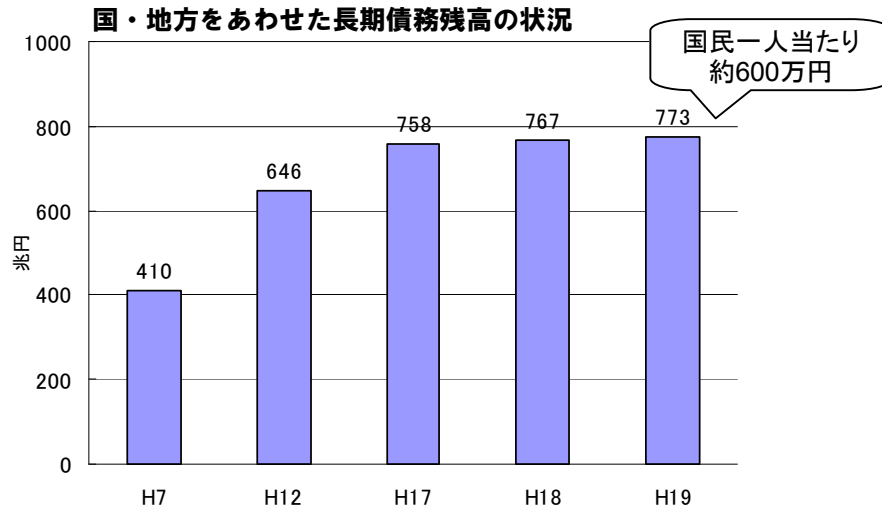
北海道の事故の状況

事故類型	H17			
	発生件数	死者数	致死率	
人対車両	2,321	86	3.7	
自転車対車両	4,028	14	0.3	
車両相互	正面衝突	1,176	69	5.9
	追突	9,638	6	0.1
	出会い頭	4,954	31	0.6
	その他	4,587	17	0.4
車両単独	工作物衝突	585	48	8.2
	路外逸脱	201	19	9.5
	その他	352	10	2.8
踏切事故	2	2	100.0	
合計	27,844	302	1.1	

北海道警察本部資料

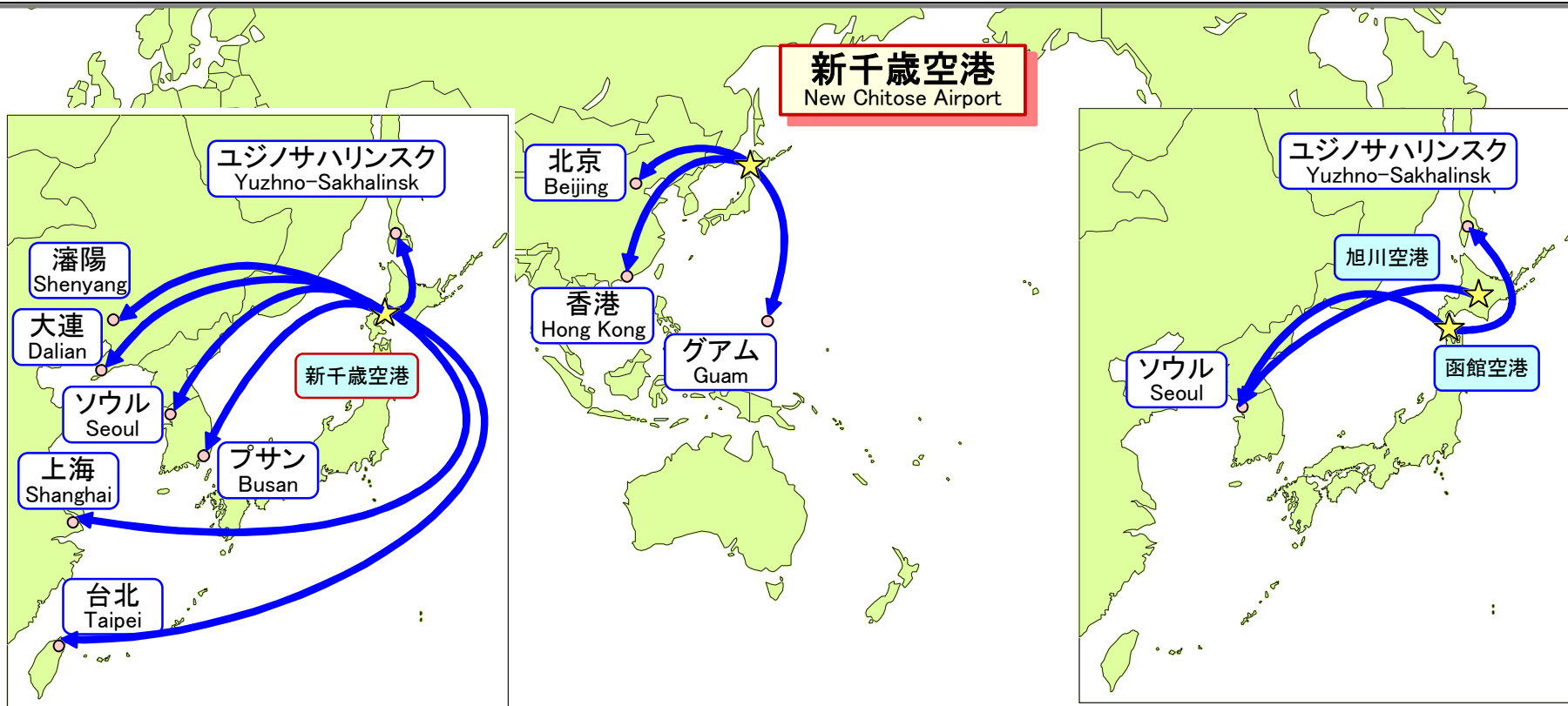
国・地方の厳しい財政状況

- 国や道の財政状況は危機的な状況。国・地方をあわせた政府全体の長期債務残高は約770兆円にまで膨れ上がり、国民一人当たり600万円を超える借金に。
- 道債残高は、この10年間で2倍以上に増加。道民一人当たりの道債残高は約99万円となっている。



道内空港の国際航空ネットワーク

○ 道内空港の国際線は、現在、東アジアを中心に10社の13路線が就航。チャーター便を含めた平成18年の国際線利用者数は100万人を超え、過去最高となった。

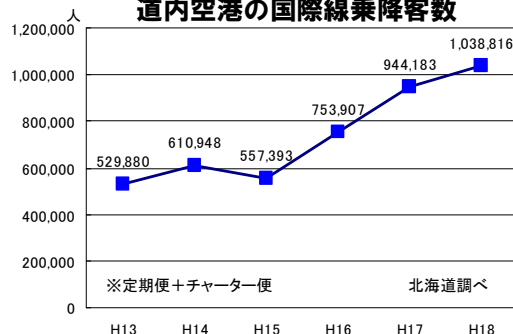


北海道内空港の路線開設状況 (H19. 8月現在)

航空会社名	路線	便数
大韓航空	札幌-ソウル	7便/週
	札幌-プサン	3便/週
	函館-ソウル	3便/週
コンチネンタル航空	札幌-グアム	2便/週
キャセイパシフィック航空	札幌-香港	4便/週
中国東方航空	札幌-上海	3便/週
中国南方航空	札幌-瀋陽	2便/週
	札幌-大連	2便/週

航空会社名	路線	便数
サハリン航空	札幌-ユジノサハリンスク	1便/週
	函館-ユジノサハリンスク	2便/週
エバー航空	札幌-台北	7便/週
チャイナエアライン	札幌-台北	6便/週
中国国際航空	札幌-北京	2便/週
アジアナ航空	旭川-ソウル	3便/週

道内空港の国際線乗降客数



国際チャーター便の運航状況 (便数)

空港名	H16	H17	H18	主な行き先
新千歳	677	973	703	<主な行き先> ハワイ
函館	899	1,214	999	ユジノサハリンスク
旭川	325	438	394	ソウル
釧路	238	307	223	台北
帯広	282	323	243	高雄 (台湾)
女満別	15	14	92	香港 など
中標津	2	2	0	

北海道の国内航空路線の現況

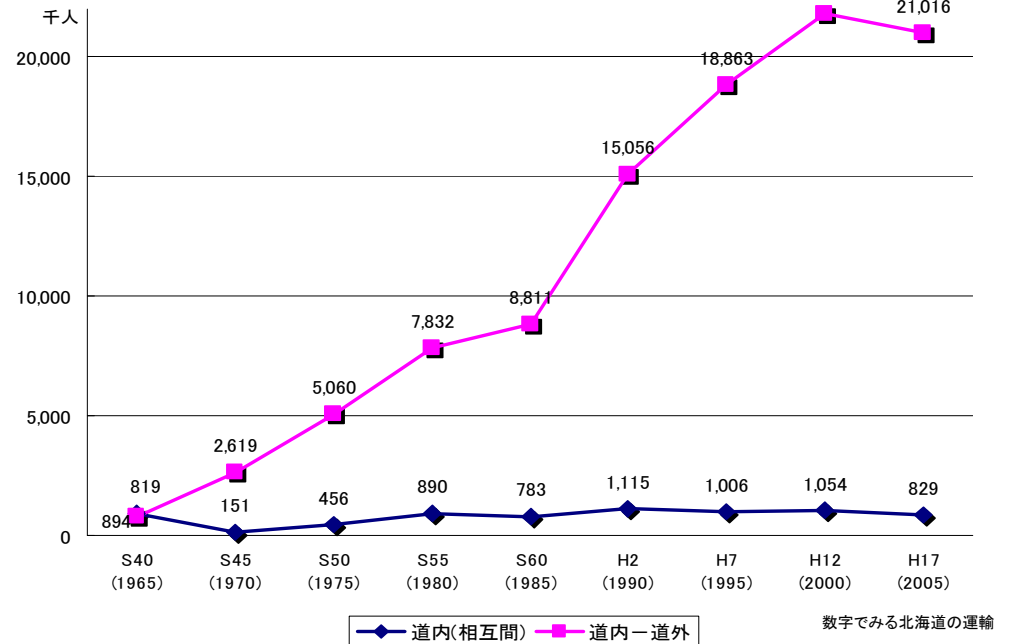
- 道内各地域と道外とを結ぶ航空路線は49路線、道内間は離島航空路を含め14路線が就航(不定期路線を除く)。
- 国内主要都市間はもちろんのこと、道内地方都市間の距離も他府県と比較して非常に長い北海道にとって、航空輸送の果たす役割は大きい。

(平成19年度)

種別	空港名	道外路線	道内路線
第2種 (A)空港	新千歳	羽田、成田、伊丹、関西、神戸、福岡、(那覇)、中部、(庄内)、仙台、青森、三沢、秋田、花巻、山形、福島、新潟、松本、富山、小松、岡山、広島、(出雲)、(徳島)、(高松)、松山、鹿児島	利尻、稚内、女満別、中標津、釧路
	稚内	羽田、関西、中部	新千歳、丘珠
	釧路	羽田、(伊丹)、中部、関西	新千歳、函館、旭川、丘珠
	函館	羽田、関西、中部、仙台※	丘珠、奥尻、旭川、釧路、帯広※、女満別※
第2種 (B)空港	旭川	羽田、中部、(伊丹)、関西	釧路、函館
	帯広	羽田、名古屋、関西	函館※
第3種 空港	女満別	羽田、中部、関西	新千歳、丘珠、函館※
	中標津	羽田	新千歳、丘珠
	紋別	羽田	
	利尻		新千歳
	礼文		
その他 飛行場	奥尻		函館
	丘珠		稚内、女満別、中標津、釧路、函館

()は季節運航路線、※は不定期路線

国内路線旅客数の推移



主な路線の旅客数 (H17年度)

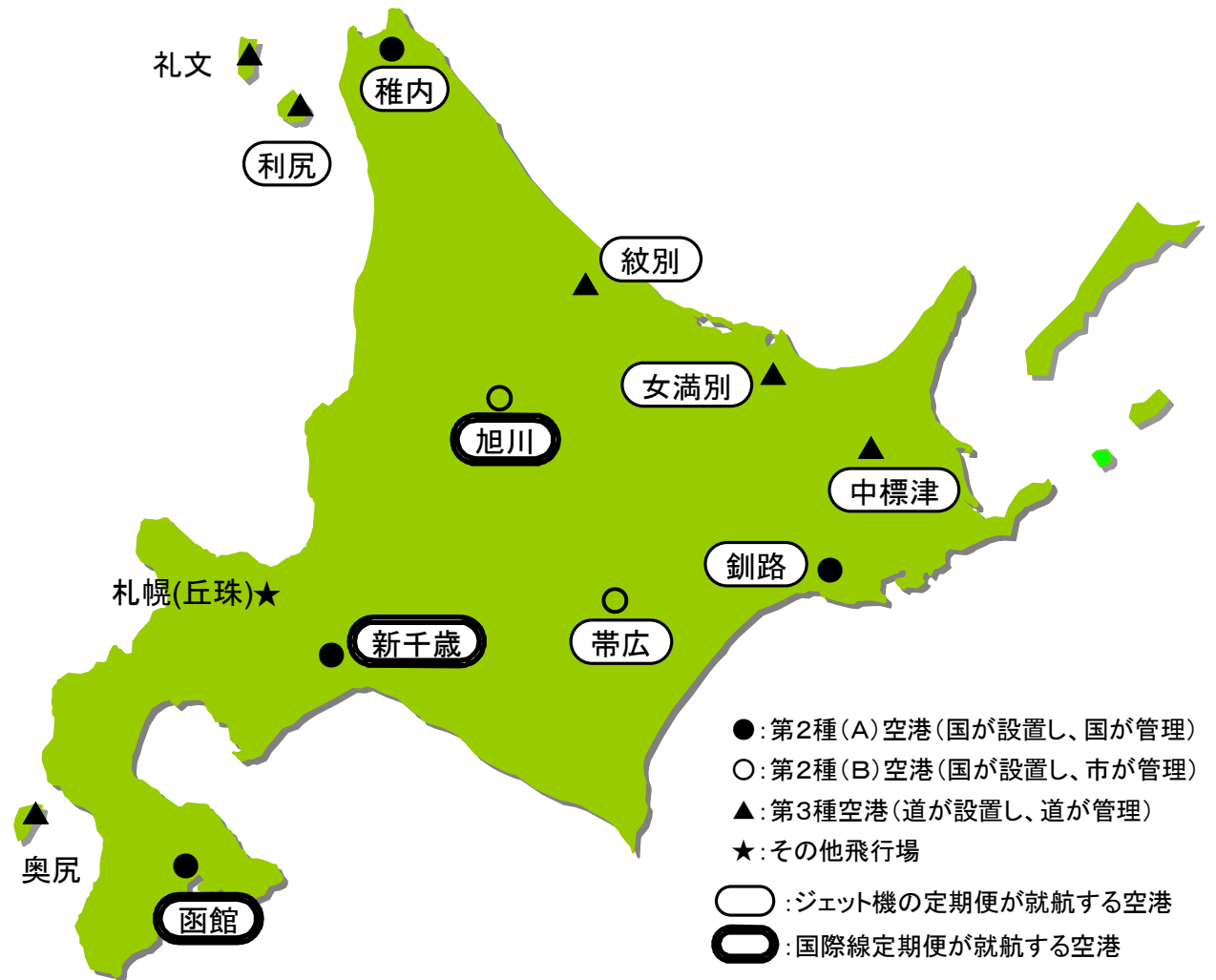
道内-道外路線	旅客数 (千人)	道内路線	旅客数 (千人)
新千歳 - 羽田	9,117	新千歳 - 女満別	211
新千歳 - 伊丹	1,448	函館 - 丘珠	145
新千歳 - 中部	1,351	釧路 - 丘珠	91
函館 - 羽田	1,290	中標津 - 丘珠	72
旭川 - 羽田	888	新千歳 - 釧路	62

北海道の空港の現況

- 道内には、主要な国内航空路線に必要な空港である第2種空港が6空港、地方的な航空輸送を確保するために必要な空港である第3種空港が6空港及び丘珠空港(防衛省との共用飛行場)の13の空港が存在。
- 広大な土地に人口や産業が分散している本道にとって、生活・経済活動を支える空港の果たす役割は大きい。

種別	空港名	所在地	滑走路	乗降客数(H17年度,千人)	
				国内路線	国際路線
第2種(A)空港	新千歳	千歳市 苫小牧市	A:3,000m B:3,000m	17,111	627
	稚内	稚内市	2,000m	235	—
	釧路	釧路市	2,500m	890	48
	函館	函館市	3,000m	1,942	153
第2種(B)空港	旭川	旭川市 東神楽町	2,500m	1,123	79
	帯広	帯広市	2,500m	612	55
第3種空港	女満別	大空町 美幌町	2,500m	1,008	2
	中標津	中標津町	2,000m	223	0.2
	紋別	紋別市	2,000m	56	—
	利尻	利尻富士町	1,800m	36	—
	礼文	礼文町	800m	—	—
	奥尻	奥尻町	1,500m	12	—
その他飛行場	札幌(丘珠)	札幌市	1,500m	376	—

国土交通省「空港管理状況調査」



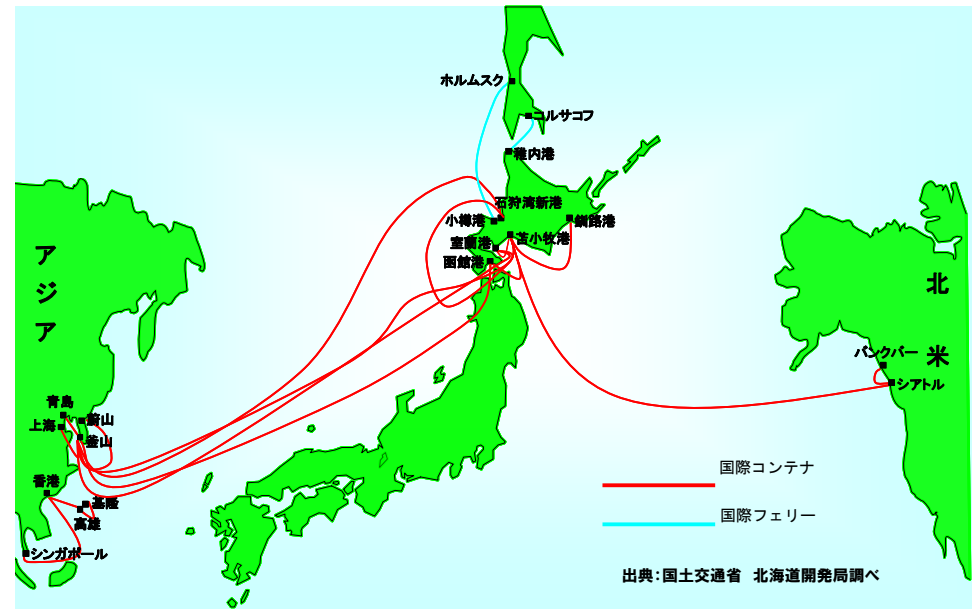
北海道の国際海上ネットワーク

- 北海道と海外を結ぶ定期コンテナ航路は、苫小牧港から8航路、小樽港から2航路、石狩湾新港、釧路港及び函館港から各1航路。
- 海外との物流を支える基盤として港湾は重要な役割を果たしている。

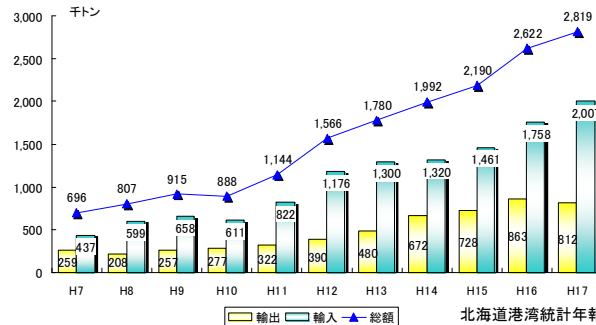
北海道の外航定期航路 (H19. 6月現在)

港湾	航路名	区分	寄港地	便数
苫小牧港	北米航路	コンテナ	シアトル-バンクーバー-苫小牧-八戸-釜山-大阪-名古屋-清水-東京-シアトル-バンクーバー	隔週1便
	韓国航路	コンテナ	釜山-秋田-苫小牧-釜山	週1便
		コンテナ	釜山-石狩-苫小牧-釜山	週1便
		コンテナ	釜山-富山新港-新潟-苫小牧-釜山	週1便
	中国・韓国航路	コンテナ	釜山-苫小牧-八戸-仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-蔚山-上海-釜山	週1便
		コンテナ	釜山-新潟-苫小牧-八戸-函館-釜山-光陽-大連-青島-釜山	週1便
		コンテナ	釜山-苫小牧-仙台-釜山-蔚山-馬山-光陽-寧波-上海-釜山	週1便
	東南アジア	コンテナ	シンガポール-香港-高雄-基隆-新潟-苫小牧-八戸-仙台-釜山-光陽-基隆-高雄-香港-シンガポール	週1便
石狩湾新港	韓国航路	コンテナ	石狩-苫小牧-釜山-石狩	週1便
釧路港	韓国航路	コンテナ	釧路-釜山-秋田	週1便
小樽港	中国航路	コンテナ	小樽-大連-青島-上海-新潟-小樽	週1便
		コンテナ	小樽-寧波-上海-金沢-富山-新潟-小樽	週1便
	サハリン航路	フェリー	小樽-ホルムスク-ワニ(H17.8月から運休中)	
函館港	中国・韓国航路	コンテナ	函館-釜山-光陽-大連-青島-釜山-新潟-苫小牧-八戸-函館	週1便
稚内港	サハリン航路	フェリー	稚内-コルサコフ	年45便予定(H19)

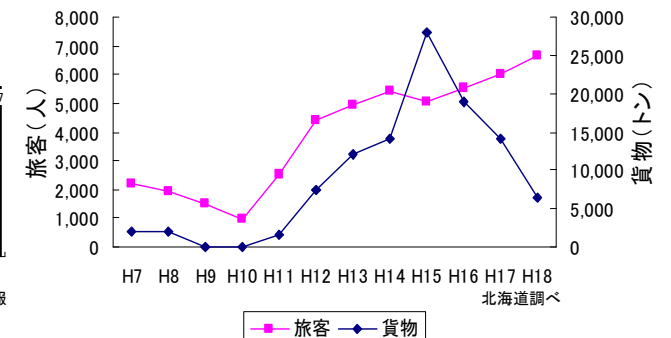
北海道港湾と結ぶ定期国際コンテナ・フェリー航路網



北海道港湾のコンテナ取扱貨物量 (外国貿易)



日ロフェリーの運航実績



フェリー定期航路・離島航路の現況

- 北海道と本州は、10の旅客フェリー航路で結ばれており、中長距離フェリーでは苫小牧港、津軽海峡フェリーでは函館港が重要な役割を果たしている。
- 離島航路は、4航路(9区間)。人口流出により旅客数は減少しているが、住民の生活に必要な交通手段として重要な機能。

フェリー定期航路(旅客・貨物)

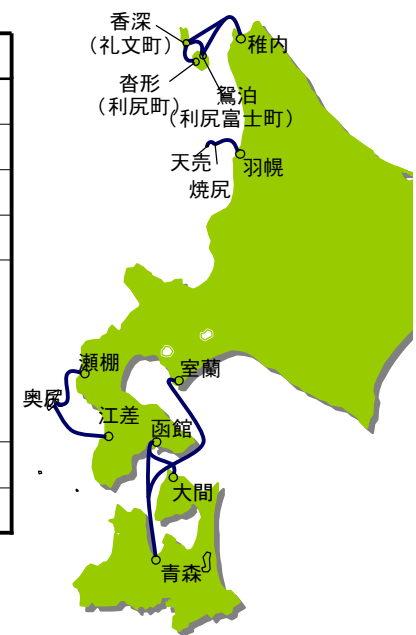
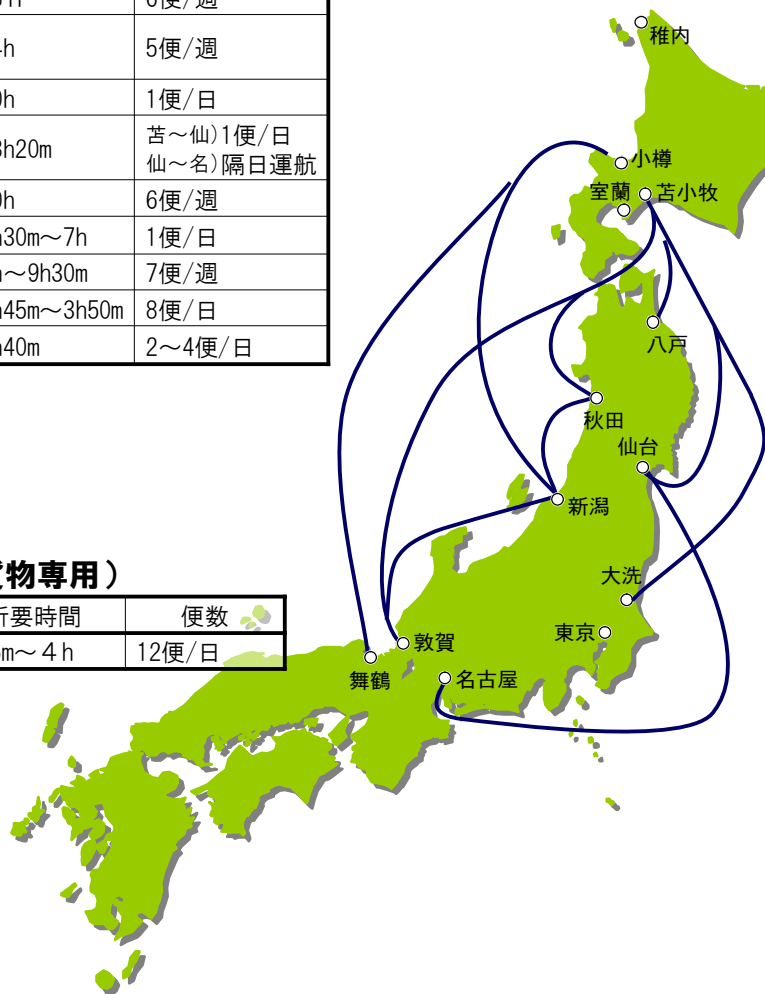
区間	距離	所要時間	便数
小樽～舞鶴	1,061	20h	1便/日
小樽～新潟	692	18h	6便/週
苫小牧～秋田 ～新潟～敦賀	1,074	34h	5便/週
苫小牧～敦賀	948	20h	1便/日
苫小牧～仙台 ～名古屋	1,330	38h20m	苫～仙)1便/日 仙～名)隔日運航
苫小牧～大洗	758	20h	6便/週
室蘭～青森	204	6h30m～7h	1便/日
苫小牧～八戸	242	7h～9h30m	7便/週
函館～青森	113	1h45m～3h50m	8便/日
函館～大間	40	1h40m	2～4便/日

離島航路の現況

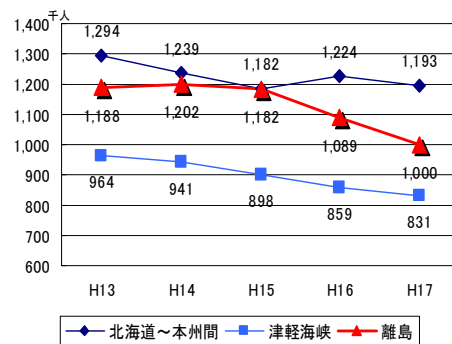
区間	距離	所要時間	日便数
稚内～利尻(鷺泊)	52	1h40m	2～4便
稚内～礼文	59	1h55m	2～5便
礼文～利尻(鷺泊)	19	40m	1～2便
礼文～利尻(杓形)	19	40m	2便
羽幌～焼尻	24	1h(フェリー)	1～6便
		35m(高速船)	
羽幌～天売	35	1h35m(フェリー)	
		1h(高速船)	
焼尻～天売	11	25m(フェリー)	
		15m(高速船)	
江差～奥尻	61	2h10m	1～2便
せたな～奥尻	43	1h35m	0～2便

フェリー定期航路(貨物専用)

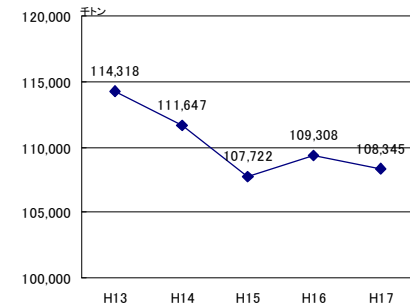
航路	距離	所要時間	便数
函館～青森	113	3h45m～4h	12便/日



旅客航路の旅客数の推移



内国貿易(フェリー)の推移



北海道の港湾の現況

- 本道には、特定重要港湾2港、重要港湾10港、地方港湾24港が存在。
- 四方を海に囲まれ、広大な面積を有する北海道にとって、港湾は重要な交通・物流の拠点となっている。

港 格	港 名	港湾数
特定重要港湾	苫小牧、室蘭	2
重要港湾	石狩湾新、函館、小樽、釧路、留萌、稚内、十勝、紋別、網走、根室	10
地方港湾	宗谷、枝幸、霧多布、えりも、浦河、白老、森、樞法華、松前、江差、奥尻、瀬棚、岩内、余市、増毛、羽幌、焼尻、天売、天塩、鷺泊、鬼脇、杓形、香深、石狩	24

【注】下線は避難港



(単位:万トン、%)

港湾名	取扱貨物量	シェア
苫小牧	10,862	48.1
室蘭	3,574	15.8
函館	3,250	14.4
釧路	1,921	8.5
小樽	1,339	5.9
石狩湾新	345	1.5
稚内	228	1.0
留萌	125	0.6
香深	103	0.5
鷺泊	102	0.5

※平成18年速報値
建設部HPI「北海道の港湾」

- 地方港湾 (24港)
- 重要港湾 (10港)
- 特定重要港湾 (2港)
- ※ ()内は最大保留水深(公共)

北海道の鉄道の現況

○ JR北海道では、14線区、約2,500kmを運営。北海道の基幹的輸送機関の役割を担っている。

路線名	区間	営業キロ
函館線	函館～旭川	423.1
	大沼～森	35.3
室蘭線	長万部～岩見沢	211.0
	東室蘭～室蘭	7.0
千歳線	沼ノ端～白石	56.6
	南千歳～新千歳空港	2.6
石勝線	南千歳～新得	132.4
	新夕張～夕張	16.1
根室線	滝川～根室	443.8
江差線	五稜郭～江差	79.9
札沼線	桑園～新十津川	76.5
富良野線	旭川～富良野	54.8
日高線	苫小牧～様似	146.5
留萌線	深川～増毛	66.8
石北線	新旭川～網走	234.0
宗谷線	旭川～稚内	259.4
釧網線	東釧路～網走	166.2
海峡線	中小国～木古内	87.8
		2,499.8

北海道運輸要覧、JR北海道資料



北海道における高規格幹線道路整備状況

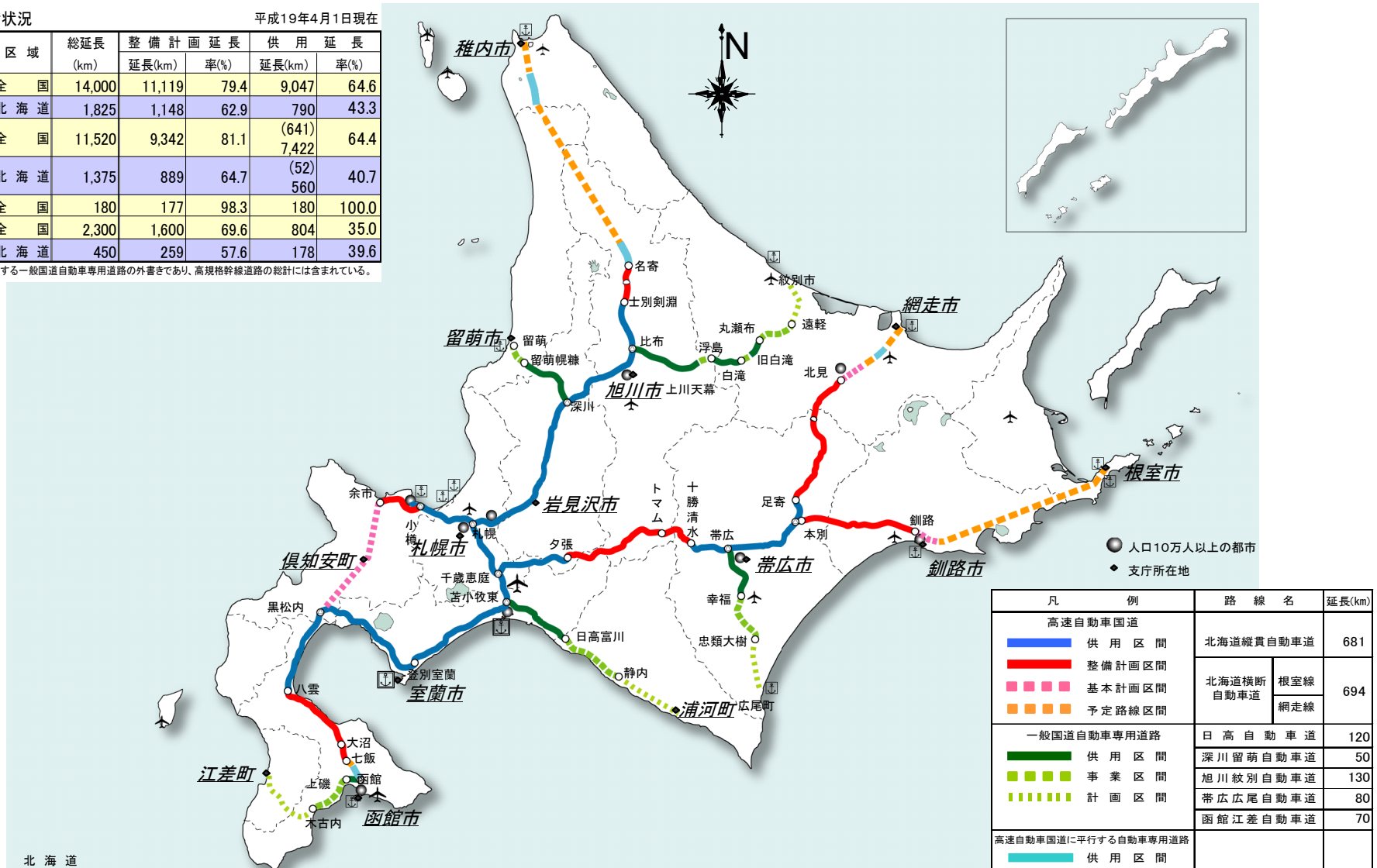
○ 広域分散型社会を形成し、全国に比べて都市間距離が長い北海道では、高規格幹線道路網の整備促進が課題だが、供用率は、約43%と全国の供用率約65%に比べると大幅に整備が遅れている。

高規格幹線道路の整備状況

平成19年4月1日現在

区分	区域	総延長 (km)	整備計画延長		供用延長	
			延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)
高規格幹線道路	全国	14,000	11,119	79.4	9,047	64.6
	北海道	1,825	1,148	62.9	790	43.3
高速自動車国道	全国	11,520	9,342	81.1	7,422	64.4
	北海道	1,375	889	64.7	(641) 560	40.7
本州四国連絡道路	全国	180	177	98.3	180	100.0
一般国道自動車専用道路	全国	2,300	1,600	69.6	804	35.0
	北海道	450	259	57.6	178	39.6

※()書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の外書きであり、高規格幹線道路の総計には含まれていない。



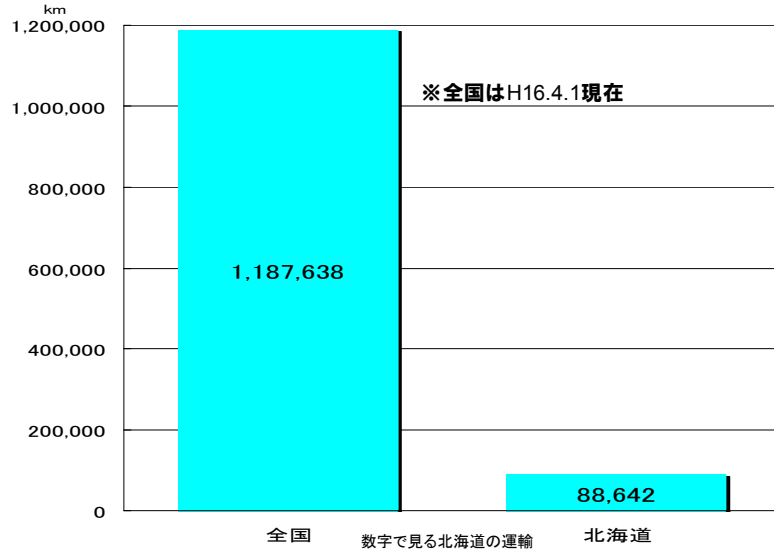
※事業区間には着工準備区間を含む

平成19年4月

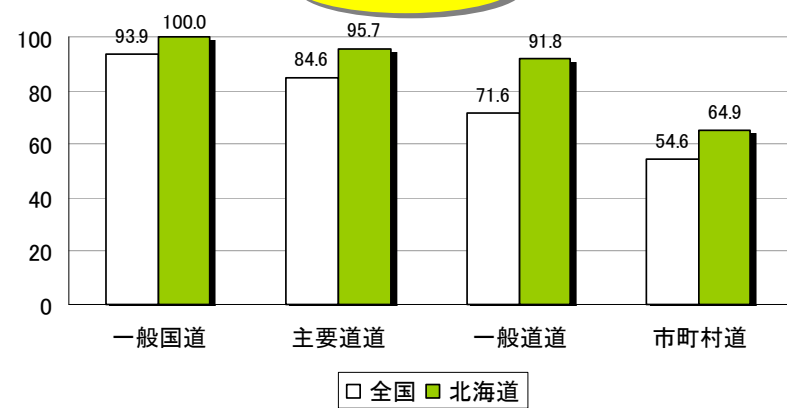
北海道の道路整備状況

- 北海道の道路実延長は約88千キロで、全国の約7.5%を占める。
- 整備状況を見ると、道路改良率は全国より高いが、舗装率では全国を下回っている状況。

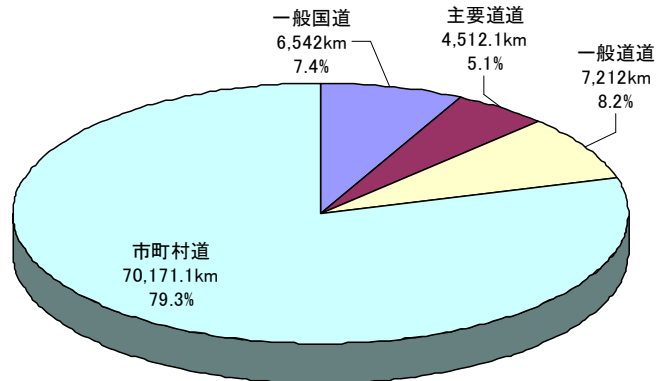
北海道と全国の道路実延長 (H17. 4月現在)



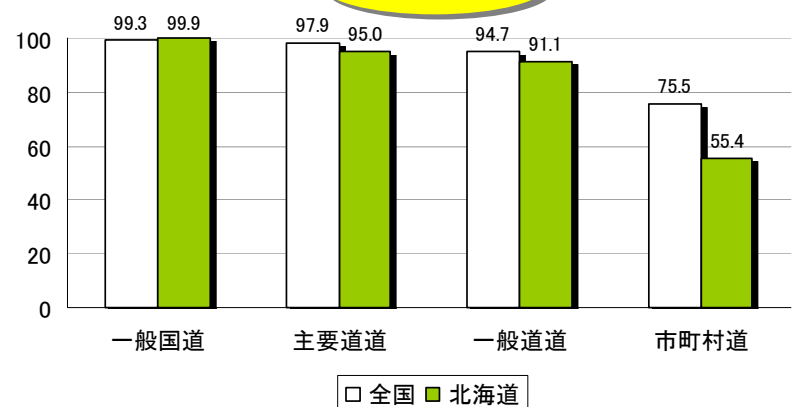
改良率



北海道の道路実延長の種類別構成 (H18. 4月現在)



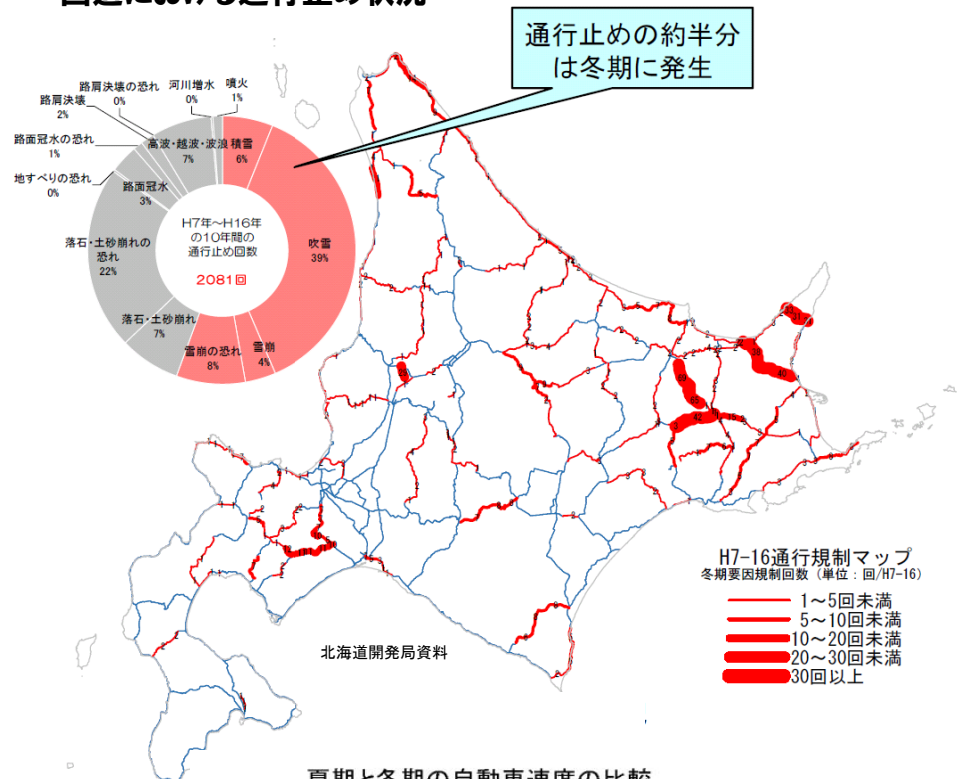
舗装率



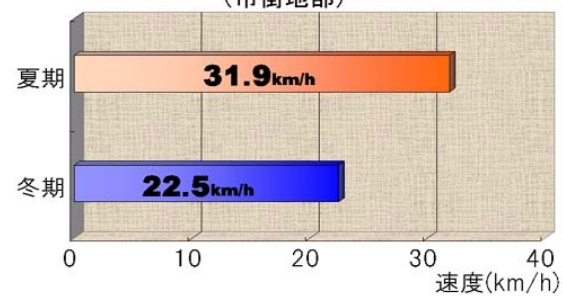
北海道における冬期交通の現状

○ 北海道では、冬期間に山間部や峠が風雪による通行止めが頻繁に発生し、特に道東・道北地域でその頻度が高くなっている。こうした冬期の厳しい自然環境は、人々の移動を大きく制約し、北海道の物流や生活に大きな影響を及ぼしている。

国道における通行止め状況

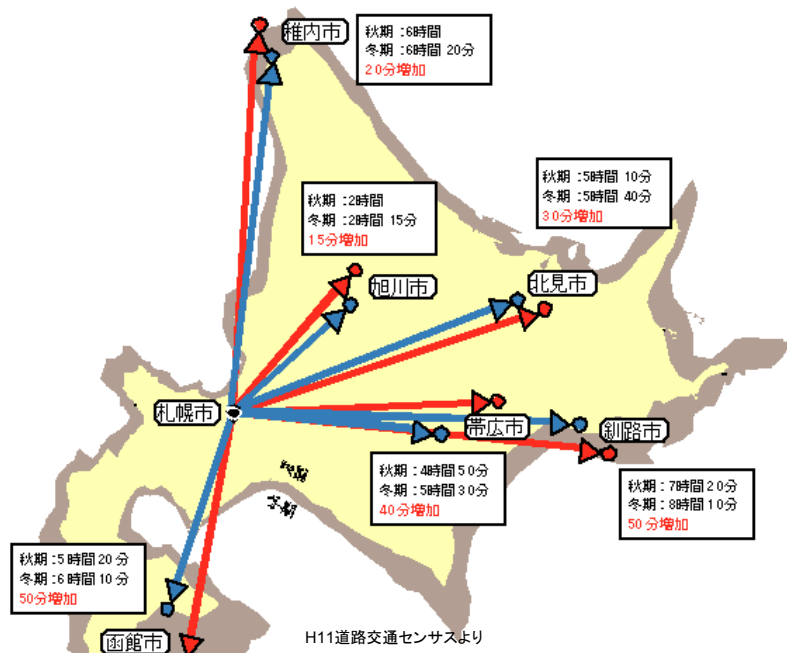


夏期と冬期の自動車速度の比較 (市街地部)

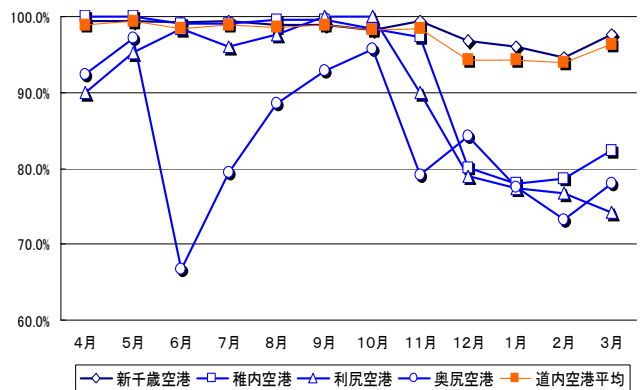


資料: H17道路交通センサス、H17冬期交通量調査より

冬期都市間時間距離の増加



道内空港(新千歳・稚内・利尻・奥尻)の月別就航率(H17)

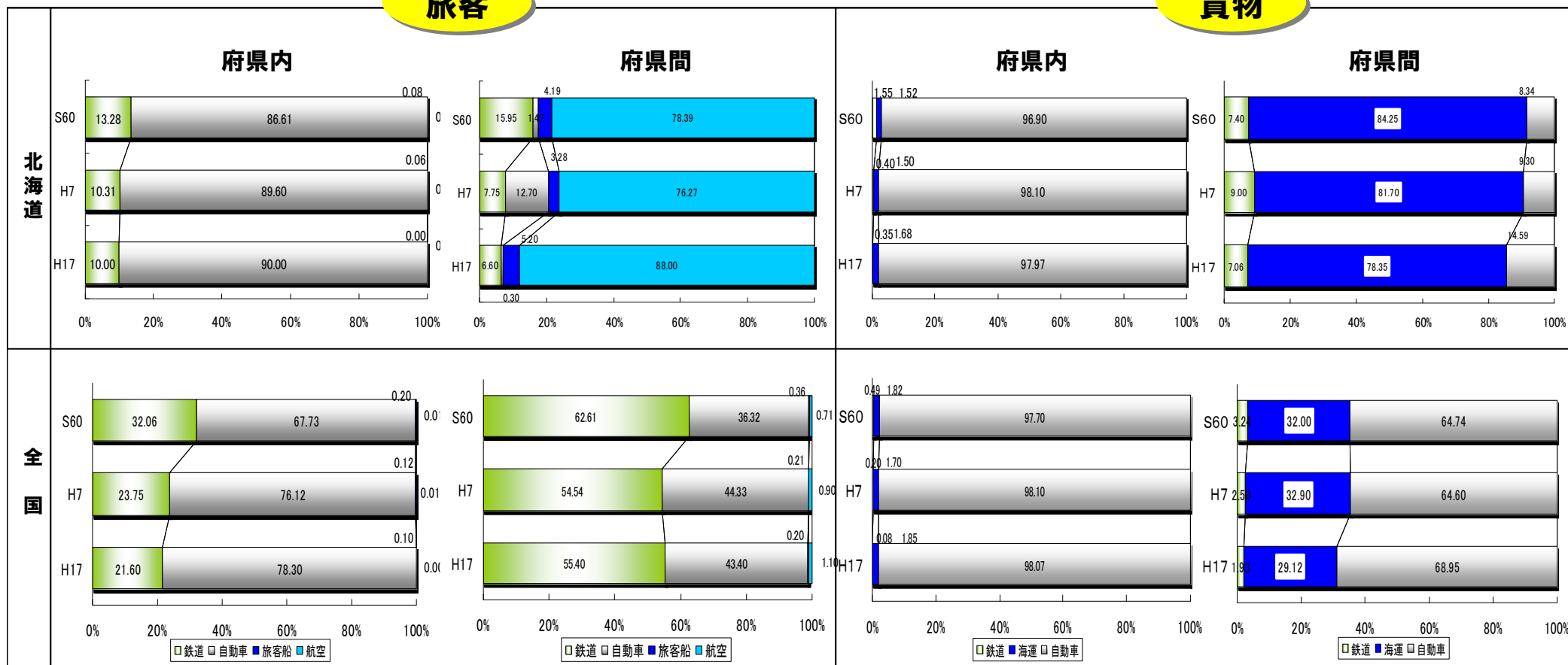


輸送機関別分担率の推移（全国との比較）

- 道内における移動手段は、旅客・貨物ともに自動車が大勢を占めており、旅客では全国と比べると鉄道の比率が低くなっている。
- 道内と道外間については、旅客は航空、貨物は海運が大勢。四方を海に囲まれた北海道の特徴が現れている。

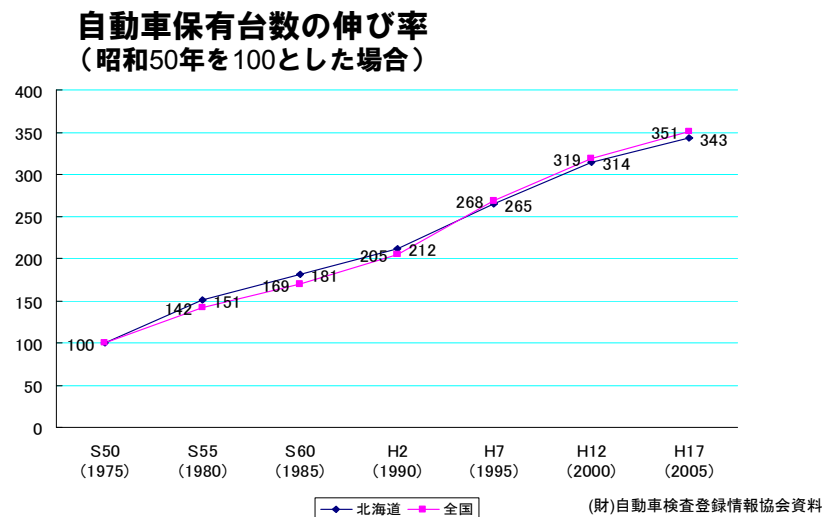
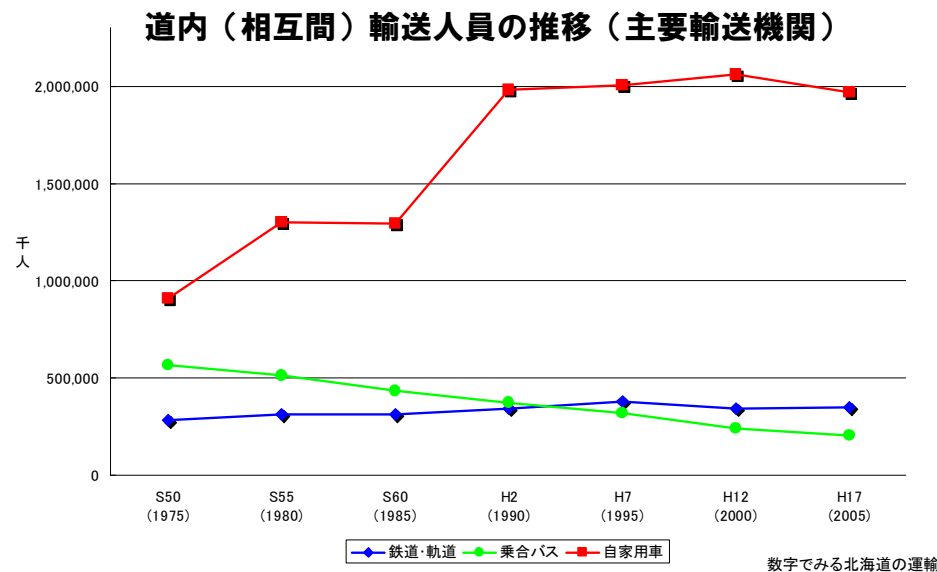
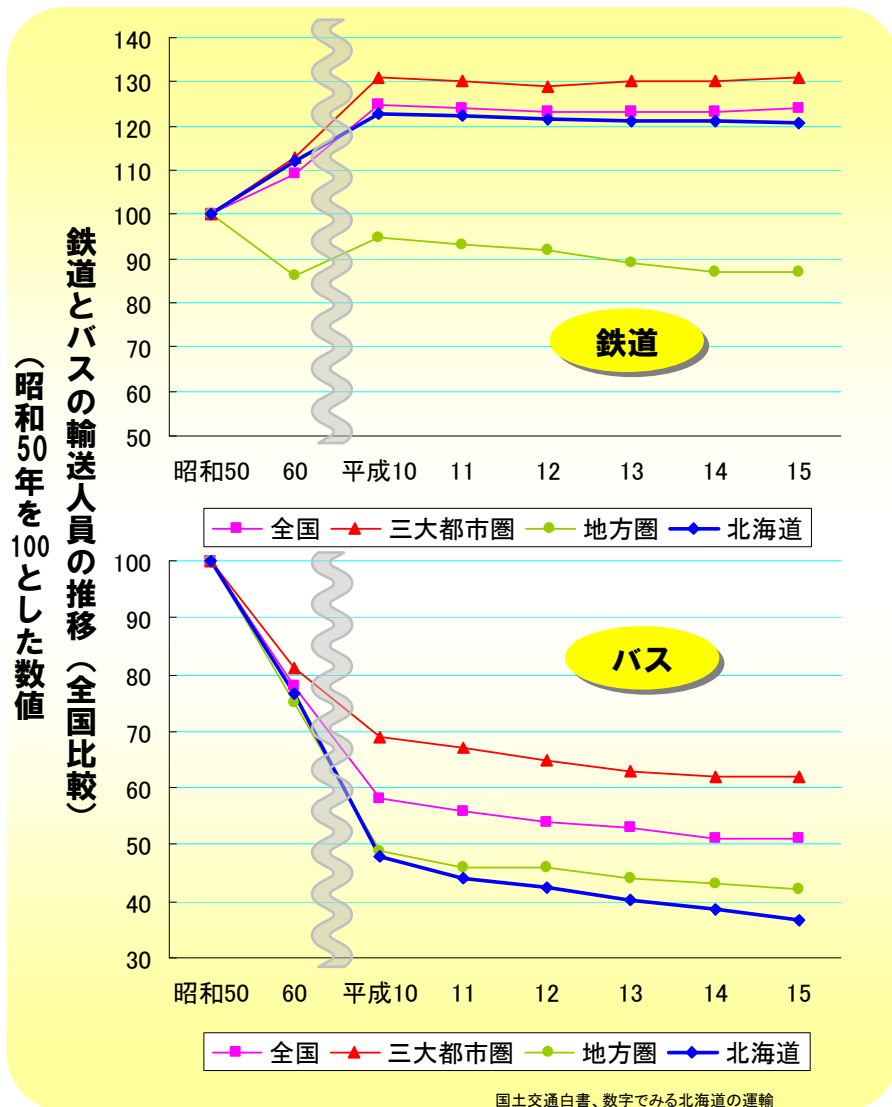
旅客

貨物



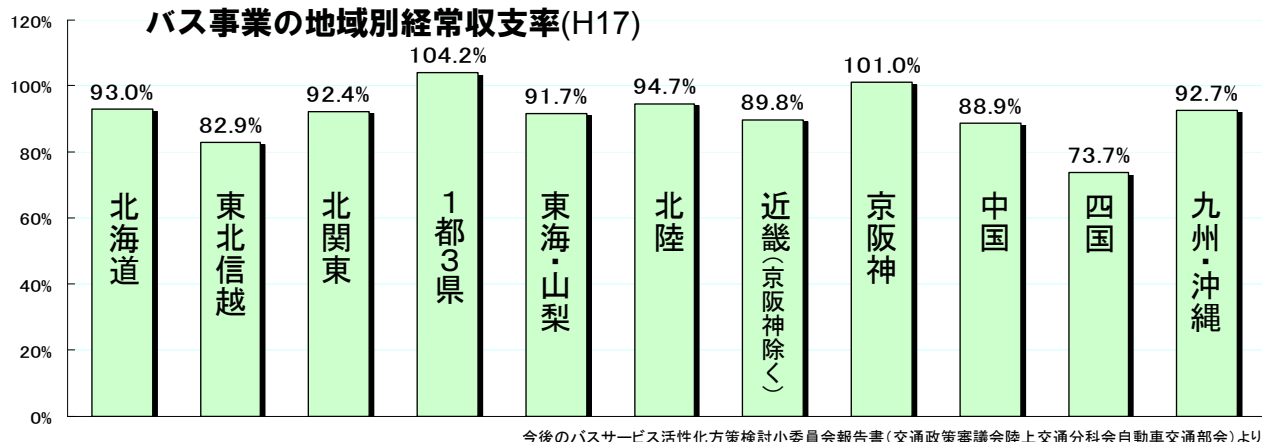
公共交通の利用者の減少（1）

- 自家用車普及等により、地方圏においては公共交通の輸送人員が減少。
- 鉄道の輸送人員を見ると、三大都市圏は堅調な推移を示しているものの、地方圏では落ち込んでいる。また、バスの輸送人員は、全体的に減少しているが、特に地方圏、とりわけ北海道では、激しく落ち込んでいる。

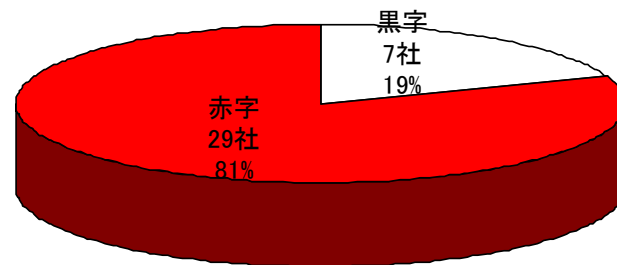


公共交通の利用者の減少（2）

○ 乗合バスは、マイカーの普及、過疎化、少子・高齢化の進展等が要因となり、利用者の減少が続き、全国的に事業者の経営状況は厳しい状況にあるが、地域住民の日常生活を支える生活交通手段として、また都市部を中心とする道路混雑解消に寄与するものとして、その重要性は高い。

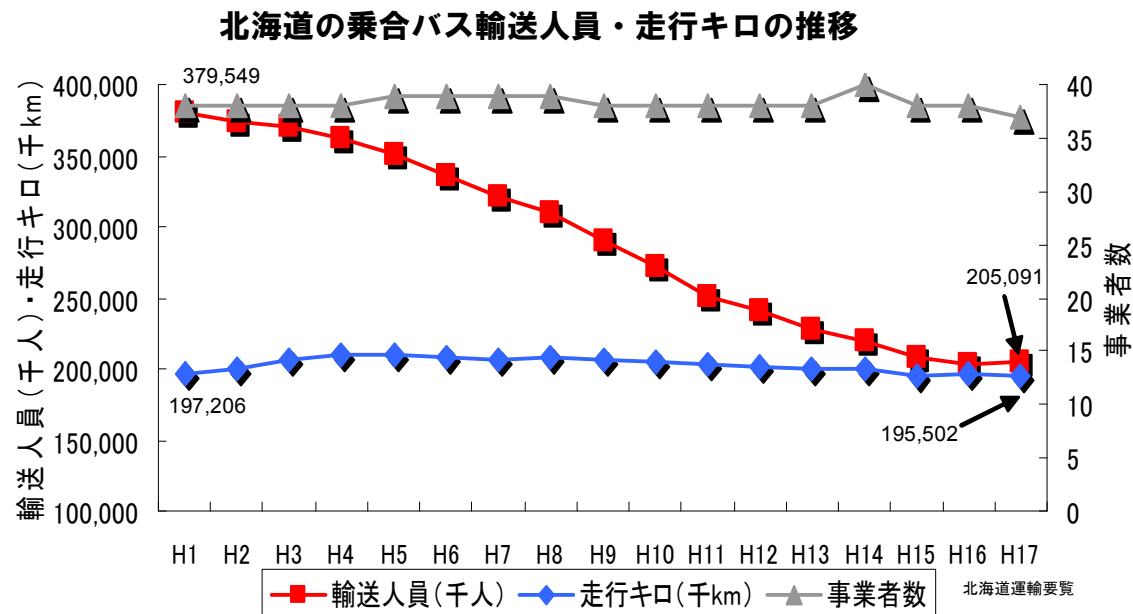


北海道の乗合バスの収支状況



H17の北海道バス協会会員事業者(36社)

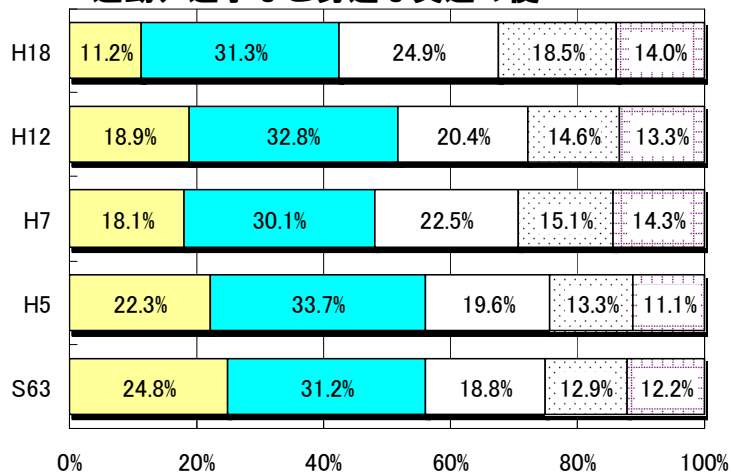
(社)北海道バス協会資料



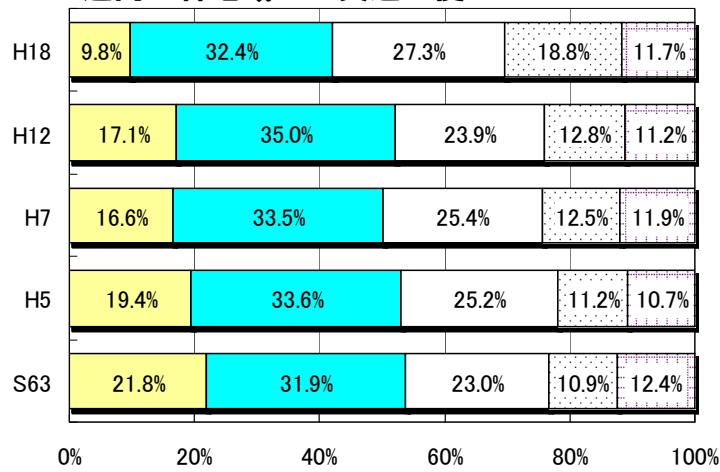
道民の意識（1）

- 新しい総合計画の策定に当たり実施した「道民ニーズ調査」において把握した身近な生活の満足度のうち、交通分野に関する部分を抜粋。
- H18の調査ではH12に比べ、“気軽に海外に行ける環境”に対する満足度は増加しているが、通勤・通学や道内・道外との交通に対する満足度は低下している。

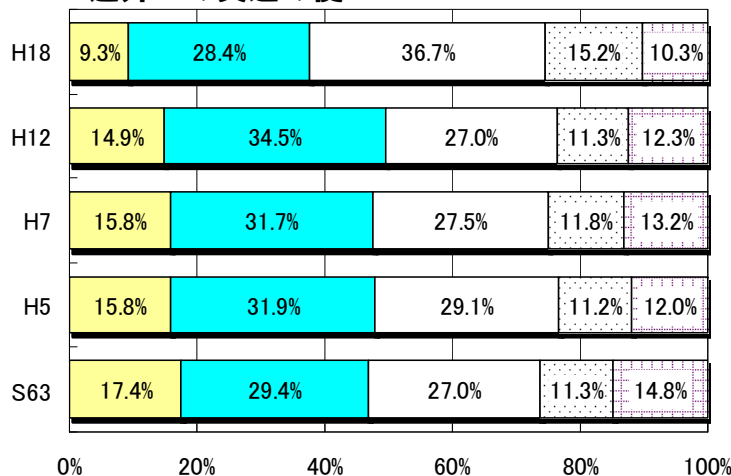
通勤、通学など身近な交通の便



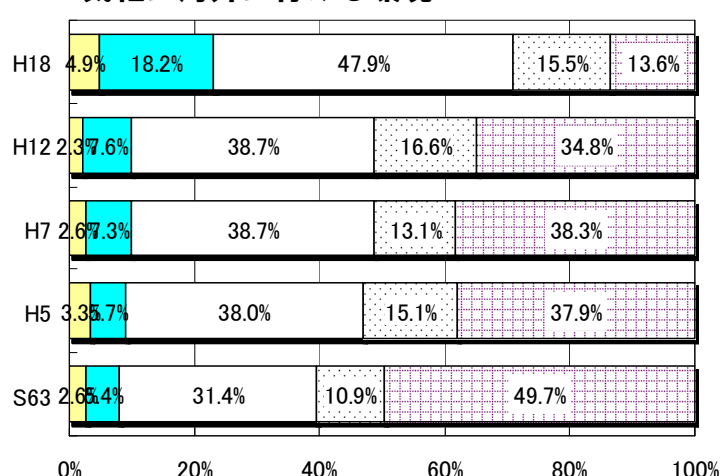
道内の各地域への交通の便



道外への交通の便



気軽に海外に行ける環境



満足
 やや満足
 どちらともいえない
 やや不満足
 不満足

『新しい総合計画策定に係る道民意向調査結果について「道民ニーズ調査」』からの抜粋
 標本数：各年で異なるが、H12は約12,000、その他は約3,000

○ 新しい総合計画の策定に当たり道民等の意向を把握した中で、交通分野に関する意見も多数寄せられている。
（以下、主な意見を紹介）

- 新幹線の開業に向けて道路網の整備が必要。厳しい財政状況ではあるが集中的な投資が必要である。
- 新幹線開業に向けた受け皿づくりを行政・経済界が一体となって取り組み、関連する交通ネットワーク整備などを着実に進めていく必要がある。
- 北海道では、都市間、物流拠点間の距離が長いにもかかわらず、高規格幹線道路等の整備が遅れており、整備が必要である。
- 産業振興や移住施策の推進のためには、高速道路や医療関係の生活インフラの整備が必要。国や道による広域的な対応が必要である。
- 食糧供給基地としての役割強化、地域間交流の活性化を図るための基盤として、道路交通網の整備は重要である。
- 北海道が有する観光地としての価値、食糧基地としての役割は大きく、その資源の活用や潜在力を発揮するためにも、移動手段の確保、移動時間の短縮につながる基盤整備は重要であり、取組を強化すべき。
- 地方の活性化の起爆剤として、四面を海に囲まれている北海道の特性から、港湾・漁港の利用促進と街づくりの連携も有効ではないか。
- 少子・高齢化の進行、学校の統廃合、通院患者等に対応するため、交通アクセスの整備や生活交通バスの確保を図る必要がある。
- 高齢化社会を迎えるに当たり、公共交通機関は交通手段として大変重要な役割を果たす。事業者が経営効率を重視して不採算路線からの撤退をすることはやむを得ないが、行政としては公共交通機関が利用されやすいように誘導することが必要である。
- 札幌への一極集中はある程度はやむを得ないが、札幌と他都市が時間的にもっと近くなることで様々な面において利益があると考えられる。
- 地域生活圏の中心都市を結ぶ交通アクセスの改善が必要である。
- 北海道の恵まれた自然環境を維持は重要であるが、北海道に住む人々が最低限快適と思える社会資本の整備は必要なので、厳しい財政状況は理解できるが、最小投資による最大効果を狙う希望のもてる方策が必要である。

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



- 協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 計画作成等の提案制度
- 協議会参加者の協議結果の尊重義務

予算等

- 計画策定経費支援
- 関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- 地方債の配慮
- 情報、ノウハウの提供
- 人材育成 等

法律上の特例措置

- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

【地域公共交通特定事業】

- LRTの整備
- BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- 海上運送サービスの改善
- 乗継の改善
- 地方鉄道の再生

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV（デュアルモードビークル）

軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェントマルチモードトランジット）

磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT (Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT (Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等々を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム