１３．函館圏の将来計画

１３－１　道路交通

施策1	需要が集中する混雑エリアでの交通対策

『道路交通』の主な現況及び課題

・函館圏で主要渋滞箇所16箇所、事故危険区間36箇所（内、2箇所調整中）存在
・密を避けるため自家用自動車等を利用する観光客が増加（コロナ禍）
・救急搬送経路の幹線道路では混雑が発生

将来予測

・広域間ネットワーク，都市機能拠点は交通需要が増加
・函館市の五稜郭や昭和地区周辺等の一部では交通混雑が発生

〔主な施策メニュー〕

- 広域幹線道路および放射軸・環状軸の機能強化
  ⇒北海道縦貫自動車道　七飯IC～大沼公園IC間の整備
  ⇒北海道縦貫自動車道　七飯IC～函館新道　七飯藤城ICの接続
  ⇒函館新道　七飯本町IC～七飯藤城IC間の４車線化整備
  ⇒新外環状線　赤川IC～函館空港IC間の４車線化整備
  ⇒放射４号線の整備
  ⇒新外環状線（道道北斗追分インター線）の整備
  ⇒新外環状線（函館空港IC～古川町）の整備
- 交通需要分散施策
  ⇒新しい生活様式による交通需要マネジメント施策の推進
- 都市交通ネットワークの整備
  ⇒未整備都市計画道路の整備推進
- 渋滞箇所の対策
  ⇒渋滞対策協議会等における対策案の推進
- 走行性向上に向けた施設の整備
  ⇒交通量の多い道路へのバスベイの整備

施策2	集約型都市構造に伴う道路ネットワークの見直し

『道路交通』の主な現況及び課題

・自動車交通でのアクセスに関する評価が低い
・子育て世帯では自動車利用が主体
・人口減少・少子高齢化のなかでも持続可能な都市経営が可能となるよう、函館市および七飯町では立地適正化計画を策定（人口減少による中心市街地の衰退、個人旅行へのシフト等旅行形態の変化に伴う入込客数の減少等）
・令和3年（2021年）3月に北海道地球温暖化対策推進計画（第３次）を策定

将来予測

・２０年後には人口減少に伴い、交通量が減少
・居住誘導区域内での人口密度の維持
・全体的に交通量が減少
・立地適正化計画の推進により居住誘導を図ることで環境負荷が軽減

〔主な施策メニュー〕

- 集約型都市構造に伴う道路ネットワークの見直し
  ⇒長期未着手都市計画道路の見直し
- ウォーカブルな空間の整備
  ⇒函館市湯の川地区、函館駅前・大門地区での歩道等整備

１３．函館圏の将来計画

【ウォーカブルな空間】

・街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」空間へ再構築する取り組み。
・函館駅前・大門地区では都市構造再編集中支援事業のもと、回遊性を高める環境の整備を計画しています。

【ウォーカブルな空間の整備エリア】

資料：函館市

【ウォーカブルな空間の整備イメージ】

ウォーカブル推進事業事例（長野市中央通り（長野県長野市））

資料：国土交通省

施策3	高齢者を中心とした交通対策

『道路交通』の主な現況及び課題

・50歳以上で自動車原単位が増加
・高齢者は冬期の安全性に不安
・高齢者の自動車運転者の流入率は函館市と北斗市の行政界や函館市湯川周辺で高い
・若年層と高齢者層において自動運転技術等は重要であるとする意向が高い

将来予測

・高齢者ドライバーの増加
・免許返納高齢者の増加
・自動運転技術の普及（レベル4開発 2025年以降→普及までの課題）

〔主な施策メニュー〕

- 函館市交通安全計画やゾーン30 等に基づく取組の推進
- 高齢ドライバー等に対応した道路交通環境の整備
  ⇒高齢者の集中する地域での施設再整備
- 運転免許自主返納者へのサポートの充実
- 新たな交通サービスの普及・利用促進
  ⇒先端技術の積極活用

１３．函館圏の将来計画

【北海道・函館市・北斗市・七飯町における免許返納の取組み】

〔北海道〕

「北海道高齢者運転自主サポート制度」協賛店と内容について
〔運転免許を自主返納されたご高齢の方へ〕 本制度に登録いただいた協賛店とサポート内容をご紹介します。様々な事業者の協力によりいろいろな特典がありますので、是非ご活用ください。 〔事業者の方へ〕 協賛事業者様の募集は引き続き行っています。高齢運転者の方が自主返納しやすい環境づくりにご協力いただける事業者様のご応募も心よりお待ちしております。 ※2021年11月5日現在、293協賛店にご登録をいただいております。

〔函館市〕

	市電・函館バス料金の助成制度
対象	函館市に住所を有する70歳以上の方
内容	函館市内で市電・函館バスの乗車運賃の半額を交通系ICカード「イカすニモカ」のポイントとして交付することにより年間6,000円まで助成します。
手続	詳しくは、函館市保健福祉部地域福祉課、各支所福祉課又は高齢者福祉課の窓口にお問合せください。

業者名	割引内容
ことぶき第一交通 函館タクシー 美咲第一交通	65歳以上の方で運転免許証を自主返納した方の料金の1割を割り引く （利用時に運転経歴証明書の提示が必要）
桔梗ハイヤー	65歳以上の方がタクシーを利用した場合、料金の1割を割り引く （利用時に年齢を証明するものの提示が必要）
相互交通	年齢に関係なく、通院や買い物などでタクシーを同一路線で往復利用した場合、復路（帰り）の料金から1割を割り引く

〔北斗市〕

	助成制度
対象	・北斗市内に住所を有し、現に居住している70歳以上の方 ・運転免許証を自主返納されて、1年以内の方 ・市税を滞納されていない方 ※運転免許証を更新せずに失効した場合は対象となりません。
内容	・交付されるタクシー利用券は、初乗り運賃（560円）に相当する24回分の利用券を、対象者1人につき1回限り交付します。 ・利用券は交付が決定された日から2年間利用することができます。 ※1回の乗車につき1まいの利用となります。初乗り運賃以上の料金が発生した場合には、差額分の支払いが生じますのでご注意ください。

〔七飯町〕

	助成制度
対象	・70歳以上（自主返納時）の現在も居住している七飯町民で、有効期間中の運転免許証を平成31年4月1日以降に自主返納し、サポート支援要件を満たす方。 （注意1）運転免許証を自主返納せず、有効期間を失効した方は除く （注意2）運転免許証を自主返納後、1年以内に申請してください。
内容	アップル商品券（七飯町商工会の加盟店でご利用いただける共通商品券）1万円分とイカすニモカ1万円分 （注意）サポート特典はお一人様1回限り

１３．函館圏の将来計画

道路交通の施策図

函館圏の『道路交通』に対する主な施策メニューの実施箇所は以下のとおりです。

その他の施策メニュー
・新しい生活様式による交通需要マネジメント施策の推進
・未整備都市計画道路の整備推進
・渋滞対策協議会等における対策案の推進
・交通量の多い道路へのバスベイの整備
・長期未着手都市計画道路の見直し
・函館市交通安全計画やゾーン30 等に基づく取組の推進
・高齢者の集中する地域での施設再整備
・運転免許自主返納者へのサポートの充実
・先端技術の積極活用

図 『道路交通』に対する施策メニューの箇所図

１３．函館圏の将来計画

１３－２　公共交通

施策4	需要が見込まれるエリアでの路線確保

『公共交通』の主な現況及び課題

・公共交通原単位は函館市の函館駅前や五稜郭，湯川など交通結節点で高い
・道南圏には道外の観光客の流入が多い
・新型コロナウイルスの影響により、需要は大幅に減少

将来予測

・人口減少に伴い公共交通利用者数の減少
・バスや市電の利用率が低下

〔主な施策メニュー〕

- バス路線網再編の推進
  ⇒高収益路線の輸送量・定時性の確保
  ⇒ゾーンバスシステムの活用・推進
  ⇒近郊郊外線の利便性の向上
- まちに人が出かける施策
- 公共交通利用の転換を促す取組みの検討
  ⇒商店街と連携したニモカポイントを活用したサービス向上

【ゾーンバスシステムのイメージ】

長くて複雑なバス系統を整理して、途中に拠点を設け、市街地までの基幹バスと末端部の支線バスとに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み。

１３．函館圏の将来計画

【バス路線網再編の推進のイメージ】

〔高収益路線の輸送量・定時性の確保（バス専用レーン導入等）〕

導入事例：名古屋市 基幹バス

〔ゾーンバスシステムの活用・推進（バスターミナル活用等）〕

函館市 美原地区路線バス乗降場（R3.4供用開始）

１３．函館圏の将来計画

施策5	乗換利便性向上と路線確保に向けた 新たな交通サービスの提供

『公共交通』の主な現況及び課題

・JR函館駅、五稜郭・湯川等の交通結節点ではバス・市電の満足度が低い
・新函館北斗駅の乗降客は1日約5千人。うち約6割が在来線等に乗換え
・総乗降者および乗換利用は五稜郭周辺が最も多い
・函館駅はアクセスの評価が高いが、費用、所要時間の評価が低い
・北海道新幹線札幌延伸により公共交通体系が変化する可能性がある

将来予測

・人口減少に伴い公共交通利用者数の減少
・観光客の公共交通利用が増加

〔主な施策メニュー〕

- 北海道新幹線利用を高めるための駅アクセスの充実
  ⇒路線バスの利用促進
- モビリティマネジメント･交通需要マネジメント施策の推進
  ⇒住民･職場への公共交通利用の働きかけ
  ⇒利用者の時間帯・経路の分散等による乗合い環境の向上
- 乗換場所の環境改善
  ⇒駐輪場の設置
  ⇒近隣店舗等の活用
- 乗換拠点の結節改善・シームレス化
  ⇒交通結節点での乗換利便性向上
- ＪＲ駅への早朝・夜間のアクセス向上
  ⇒早朝・深夜の公共交通アクセス確保（駅および中心街）の検討

施策6	公共交通空白地帯や高齢者等移動困難者に対応した路線バスを補完する新たな交通サービスの導入

『公共交通』の主な現況及び課題

・新たな交通サービスの充実が求められている
・単身世帯及び子育て終了世帯は、公共交通利用割合が高い

将来予測

・高齢者の公共交通利用割合が増加
・高齢者のタクシー利用需要が増加

〔主な施策メニュー〕

- 公共交通空白地帯におけるデマンド型交通等の導入
  ⇒巡回ワゴンの導入推進（フィーダー系統）
  ⇒新たなデマンド交通（用語）の導入検討
  ⇒グリーンスローモビリティの導入検討
- バリアフリー対応車両の導入推進
  ⇒ノンステップバス・電車の導入
  ⇒ユニバーサルデザインタクシー導入
- 待合環境のバリアフリー化
  ⇒主要な市電停留場の整備
  ⇒主要なバス停留所へのバリアレス縁石（用語）等の整備

１３．函館圏の将来計画

【北斗市の巡回ワゴン】

・一定程度の市民が生活しているにもかかわらず、鉄道やバスを利用しにくい地域について、買い物や通院といった日常生活に必要な移動を確保するために導入。
・令和3年（2021年）10月から実証運行が開始されています。

巡回ワゴンバス乗り場（電柱の利活用）

資料：北斗市

【バリアフリー対応車両（低床車両、ノンステップバス）のイメージ】

資料：函館市

【グリーンスローモビリティのイメージ】

急こう配の坂や隘路が多い地区において、坂の上り下りの移動バリアを当該車両を用いて解消し、平地部で公共交通と繋ぐことで、住民、観光客等の活発な移動を促して地域の活性化を図るとともに、公共交通利用および環境負荷の軽減を促進します。

１３．函館圏の将来計画

公共交通の施策図

函館圏の『公共交通』に対する主な施策メニューの実施箇所は以下のとおりです。

その他の施策メニュー
・バス路線網再編の推進
・商店街と連携したニモカポイントを活用したサービス向上
・モビリティマネジメント･交通需要マネジメント施策の推進
・乗換場所の環境改善
・早朝･深夜の公共交通アクセス確保（駅および中心街）の検討
・バリアフリー対応車両の導入推進
・待合環境のバリアフリー化

図 『公共交通』に対する施策メニューの箇所図

１３－３　観光交通

施策7	観光客が集中するエリアでの交通対策

『観光交通』の主な現況及び課題

・公共交通原単位は函館駅前や五稜郭、湯川など交通結節点で高い
・レンタカー移動は、函館駅周辺から五稜郭公園周辺及び函館山周辺への流動が多い
・人気観光地間の移動トリップが多い状況
・函館市西部地区周辺では駐車台数に対する評価が低い

将来予測

・観光客の増加
・レンタカーや公共交通の利用増加

〔主な施策メニュー〕

- 各種駐車場の有効活用の検討
  ⇒民間駐車場利用案内の充実
- 回遊性を高める環境の整備
  ⇒函館市湯の川地区、函館駅前・大門地区での歩道等整備
- 道の駅等を基点とした周遊交通の検討
  ⇒なないろ・ななえ、大沼公園等
- 主要観光地への自動車アクセス向上
  ⇒民間駐車場利用案内の充実
  ⇒実態に合わせた交通規制の見直し

１３．函館圏の将来計画

施策8	観光に使いやすい公共交通サービスの提供

『観光交通』の主な現況及び課題

・函館圏居住者の観光目的の公共交通利用は少ない
・新型コロナウイルスの影響により貸切バス・レンタカー等の需要は大幅に減少
・個人旅行客の増加や旅行目的の多様化が進行

将来予測

・旅行目的の多様化
・北海道新幹線の札幌延伸による観光動態の変化

〔主な施策メニュー〕

- 路線バス・鉄道の利用促進
  ⇒路線バス観光路線のダイヤの充実
  ⇒いさりび鉄道　「ながまれ海峡号」の活用
- 函館圏への誘客（函館圏の通過を回避）
  ⇒各市町における魅力発信、誘客促進策の推進
  ⇒縄文遺跡群等の主要観光ポイントと連携したアクセスサービスの強化
  ⇒在来線へのICカード導入
- キャッシュレス決済の導入推進
  ⇒ICカード、QRコード、クレジットカード決済等の拡充
  ⇒MaaS（用語）の活用
- 目的地への円滑な移動を支える交通インフォメーション機能の強化
  ⇒インバウンド観光対応の充実（多言語化等）
  ⇒MaaS の活用
- 移動のバリアフリー化
  ⇒ノンステップバス・電車の導入
  ⇒ユニバーサルデザインタクシーの導入
- 公共交通案内所の機能充実
  ⇒函館駅前バス案内所への観光案内機能の付加

１３．函館圏の将来計画

【MaaSのイメージ】

・MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、複数の交通機関のサービスを一つのサービスとして捉える考え方。
　具体的には、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

資料:国土交通省

１３．函館圏の将来計画

施策9	道路・鉄路・空路・海路の連携強化による 観光ネットワークの整備

『観光交通』の主な現況及び課題

・函館港へのクルーズ船入港が増加
・北海道内７空港（函館空港含）の運営事業民間委託

将来予測

・函館空港の航空路線拡大
・クルーズ船の入港増加

〔主な施策メニュー〕

- 航空路線拡大に伴う函館空港の機能強化
  ⇒函館空港の需要拡大に対応した空港施設整備
- 航空路線拡大に伴う函館空港のアクセス強化
  ⇒高速交通ネットワークの形成によるアクセス機能の強化
- 様々なクルーズ船誘致の推進
  ⇒若松ふ頭の大型船着岸に対応した港湾施設整備
- 多様な交通モードとサイクルツーリズムの連携
  ⇒サイクルバスの活用
  ⇒レンタルサイクルの活用

【サイクルバスのイメージ】

資料：函館バス株式会社

１３．函館圏の将来計画

観光交通の施策図

函館圏の『観光交通』に対する主な施策メニューの実施箇所は以下のとおりです。

図 『観光交通』に対する施策メニューの箇所図

１３－４　避難交通・受援交通

施策10	迅速な避難に資する道路網の確保

『避難交通･受援交通』の主な現況及び課題

・津波浸水予測範囲内にある函館駅周辺、湯の川温泉、北斗市街地付近には居住者・来訪者が多く分布

将来予測

・観光客の増加により、高齢者や外国人等、要配慮者割合が増加

〔主な施策メニュー〕

- 津波浸水被害に対応した道路の整備
  ⇒新外環状線（ 道道北斗追分インター線）の整備
- 無電柱化の推進
  ⇒函館駅前通電線共同溝整備等

【電線共同溝（無電柱化）のイメージ】

資料：北海道開発局

施策11	災害時緊急輸送道路ネットワークの強化

『避難交通･受援交通』の主な現況及び課題

・北海道による新たな津波浸水想定区域図（R3.7.19）の公表
・災害時における支援物資の円滑な輸送の確保が重要

将来予測

・太平洋沿岸巨大地震 発生の確率増加

〔主な施策メニュー〕

- 緊急輸送道路・高規格道路の整備
  ⇒未整備である主要幹線都市計画道路の整備促進
- 随時更新される地域防災計画（各市町）、国土強靭化地域計画（各市町）と連携（避難道路等の整備等）
  ※各計画の改定に伴い、必要に応じてマスタープランへの施策案の追加等について検討する
  ⇒新たな津波浸水想定に基づいた避難計画の見直し

施策12	道の駅の有効活用

『避難交通・受援交通』の主な現況及び課題

・七飯町では全域が駒ケ岳噴火による降下火災物の危険区域に指定

将来予測

・駒ヶ岳では2000年の小規模噴火から20年以上が経過し、噴火が懸念

〔主な施策メニュー〕

- 道の駅駐車場の防災拠点化
  ⇒災害発生時における道路利用者の一時避難場所、復旧活動の輸送中継基地等

【道の駅 なないろ・ななえ】

資料：七飯町

１３．函館圏の将来計画

避難交通・受援交通の施策図

函館圏の『避難交通・受援交通』に対する主な施策メニューの実施箇所は以下のとおりです。

図 『避難交通・受援交通』に対する施策メニューの箇所図

【新外環状線（ 道道北斗追分インター線）の整備】

【函館駅前通電線共同溝整備・十字街電線共同溝整備】

１４．都市交通マスタープランの効果

１４－１　期待される効果

都市交通マスタープランが実現することによって、将来、令和22年（2040年）の函館圏の活力や安全・安心の向上、地球環境の改善などがどの程度寄与するのかを判断するため、現況、将来の人口配置の違いにより、CASE①（すう勢）、CASE②（一律）、CASE③（居住誘導）を比較しました。

活気と賑わい

①拠点の重要性が高まることが期待されます【賑わい向上】
⇒居住誘導を行うことで、都市機能誘導区域間（函館駅前・五稜郭・美原周辺）において公共交通の利用が確保されます。

快適なまち

②自動車以外の手段による行動の増加が期待されます【便利さ向上】
⇒居住誘導を行うことで、公共交通の分担割合が高くなります。

③道路交通混雑の緩和が期待されます【混雑緩和】
⇒混雑する道路（混雑度1.00以上）の割合が減少します。

④ CO2の排出削減に寄与することが期待されます【環境負荷軽減】
⇒居住誘導を行うことで、円滑な交通が確保され、環境負荷が軽減されます。

安全・安心

⑤交通事故の減少が期待されます【安全性向上】
⇒各種施策（特に、居住誘導・免許返納に対応できる公共交通の確保・道路整備）を進めることで交通事故が減少します。

表　マスタープランの比較評価ケース

ケース名	現況	マスタープラン
年次	令和元年 （2019年）	令和22年 （2040年）
道路網	現在供用中の道路網	都市計画決定にあわせた既存道路の拡幅・新規道路の追加を行った道路網
人口配置	現在の人口配置	〔CASE①〕 現況転居・自然増減（出生・死亡）を反映
		〔CASE②〕 地域による偏りなく一律に人口減少
		〔CASE③〕 誘導区域外の1万4千人を現状の人口比率で居住誘導区域に配分（函館市の立地適正化計画2040年将来目標人口密度 40人/haに基づく）

１４．都市交通マスタープランの効果

１４－２　拠点の重要性

将来（令和22年（2040年））において、立地適正化計画を反映させた人口集約を図る「CASE③ 」が他2ケースと比較して、都市機能誘導区域間（函館駅前・五稜郭・美原周辺）において現況と同程度の公共交通利用者が確保されています。

図　都市機能誘導区域間1人当たり公共交通量

１４－３　交通手段分担率の変化

将来（令和22年（2040年））において、立地適正化計画を反映させた人口集約を図る「CASE③ 」が他2ケースと比較して、居住誘導を行うことで公共交通の割合が高い傾向にあります。特に、タクシー利用の割合が高い傾向にあります。

図　交通手段分担率

図　交通手段別増減率（R22将来／R1現況）

１４．都市交通マスタープランの効果

１４－４　走行性（混雑度）

将来（令和22年（2040年））において、道路整備を進めることで混雑度1.00以上の区間延長が大きく減少します。

図　混雑度ランク延長

１４－５　地球環境（CO2排出削減寄与率）

将来（令和22年（2040年））において、立地適正化計画を反映させた人口集約を図る「 CASE③ 」が他2ケースと比較して、道路網密度が高い地域での流動となり、円滑な交通が確保され、環境負荷が軽減される。

※将来的にはEVシフトが想定されるが、ガソリン自動車が走行していることとして試算した結果である

図　ガソリン車両１台当たりCO2排出量試算値

１４－６　安全性（事故件数）

将来（令和22年（2040年））において、各種施策（特に、居住誘導・免許返納に対応できる公共交通の確保・道路整備）を進めることで交通事故が減少します。

※現状推移は免許返納が極端に進まず、道路網は現況（R3）。
施策達成は居住誘導・免許返納・道路網整備が進むことを想定。

図　キロ当たりの人身事故件数増減率試算値

15. 都市交通マスタープランの実現に向けて

１５－１　随時点検と必要に応じた見直し

都市交通マスタープランでは、都市圏交通の課題と将来予測から導いた将来像を見据え、さまざまな施策（道路交通・公共交通・観光交通・避難交通/受援交通）を提案しています。今後は、都市圏で実施される交通施策が都市圏交通の将来像に近づくよう官民が協力して推進していくことが重要です。

さらに、今後は新型コロナウイルス感染症の状況や、北海道新幹線札幌延伸に向けた交通体系の変化など社会情勢の変化に応じて、計画している施策や当該マスタープランの見直しを含めて、随時必要な点検と見直しを進めていきます。

■具体的な推進体制

連携可能な協議会等

（１）道路交通関係

- **北海道総合都市交通体系調査協議会**
  ⇒各都市圏における人々の交通行動の実態及び将来の都市像を踏まえ、望ましい都市交通体系を推進する方針（都市交通マスタープラン）を策定するための調査、研究、及びこれに関する連絡、調整を行う協議会。

- **北海道幹線道路協議会**
  ⇒北海道における道路整備の計画及び実施について総合的な調整、並びに技術的課題の調査研究等を行い、北海道の道路整備の効果的な推進を行う協議会。

- **北海道渋滞対策協議会**
  ⇒北海道における道路交通渋滞の解消のため、その対策の検討調整を行い実行計画の策定及び事業の効率的な推進を行う協議会。

（２）公共交通関係

- **北海道運輸交通審議会**
  ⇒北海道における運輸交通に関する施策の総合的な促進を図る審議会。

- **渡島地域生活交通確保対策協議会**
  ⇒渡島地域における生活交通の確保を図る協議会。

- **函館市生活交通協議会**
  ⇒函館市内におけるバス生活路線の確保方策及びサービスの充実ならびに路面電車の活性化と走行環境等の改善等の審議を行う協議会。

- **北斗市地域公共交通活性化協議会**
  ⇒公共交通に関する課題解決に向け、持続可能な地域公共交通の形成について協議を行う協議会。

- **七飯町地域公共交通活性化協議会**
  ⇒公共交通に関する課題解決に向け、持続可能な地域公共交通の形成について協議を行う協議会。

（３）その他

- **移動等円滑化評価会議北海道分科会**
  ⇒バリアフリー法に基づき、移動等円滑化を促進するため、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価を行う分科会。

■用語説明（五十音順）

【ウォーカブル】
街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」空間へ再構築する取り組み。

【外出率】
全人口に対する外出した人の割合。

【交通需要マネジメント】
自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組み。

【混雑度】
道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。設計交通量と実測交通量により算出される。

【受援】
災害時に、他の地方公共団体や指定行政機関、指定公共機関、民間企業、NPOやボランティアなどの各種団体から、人的・物的資源などの支援・提供を受け、効果的 に活用すること。

【シームレス】
シームレスとは「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。

【生成原単位】
人口1人当たりのトリップ数。外出した人のトリップ数を原単位ネット、外出しない人を含めたトリップ数を原単位グロスと称する。

【ゾーン30】
生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つで、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する。

【デマンド交通】
路線バスのように毎日決まった時刻表で運行するのではなく、利用者の申し込みに応じて運行する公共交通のこと。路線バスを運行するほどの需要が無い地域における効率的な公共交通の仕組み。

【トリップ】
人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動することを「トリップ」といい、その計測単位としても使われる。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

【発生集中交通量】
ある地域から発生するトリップ数とある地域を目的地とするトリップ数の和（発生量＋集中量）。

【バリアフリー】
高齢者、障がい者、そのほか妊産婦などが社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

【バリアレス縁石】
側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触 しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石 。

【MaaS（Mobility as a Service） ※詳細についてはP.106参照】
複数の交通機関のサービスを一つのサービスとして捉える考え方。具体的には、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

【マスタープラン】
全体的な骨組みを定める計画。基本計画。

【モビリティマネジメント】
渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象にしたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

【ユニバーサルデザインタクシー】
足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め誰もが利用しやすい、みんなにやさしいタクシー車両。