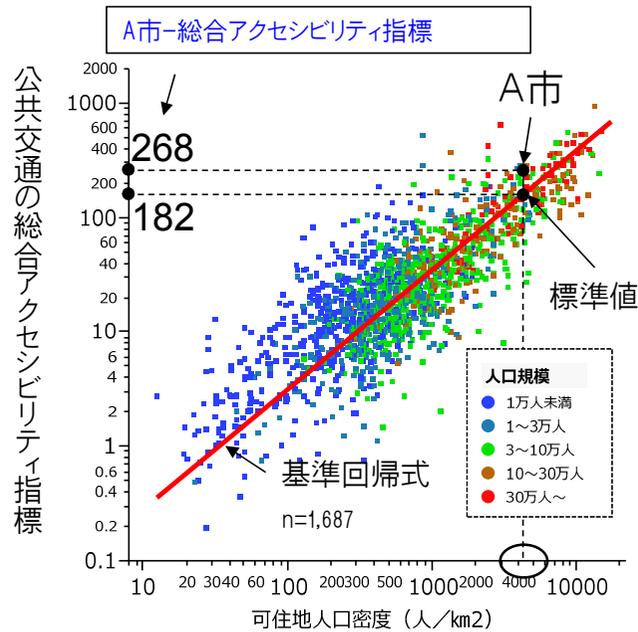


地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法について

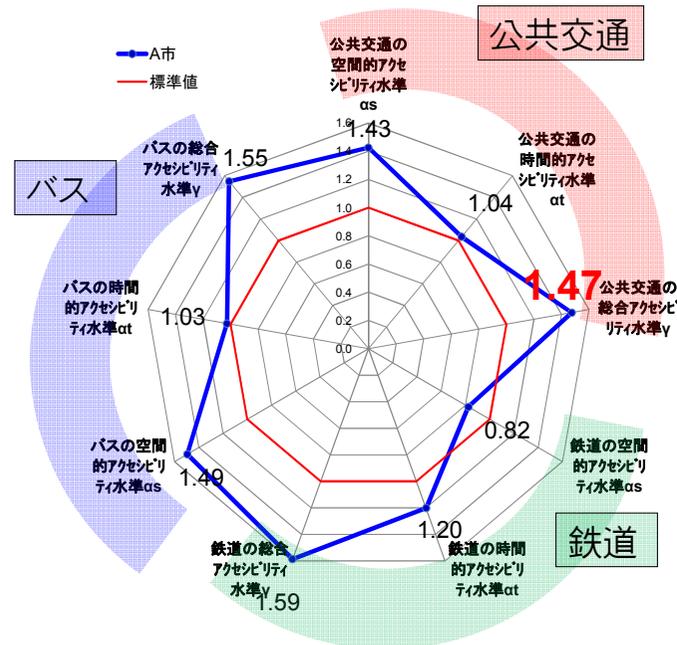
全国約1,700市町村を対象に「鉄道・バスの路線長」、「鉄道・バスの平均運行本数」、「鉄道・バスの運賃」等の公共交通に関するデータをもとに、可住地人口密度等に応じた標準的な公共交通のサービスの水準等を整理。
 →この標準的な水準をもとに、各市町村における公共交通のサービスを「相対化」、「見える化」し評価。

鉄道・バスの路線延長等のデータを市町村毎に集計し、市町村の各指標値を可住地人口密度毎にプロット。



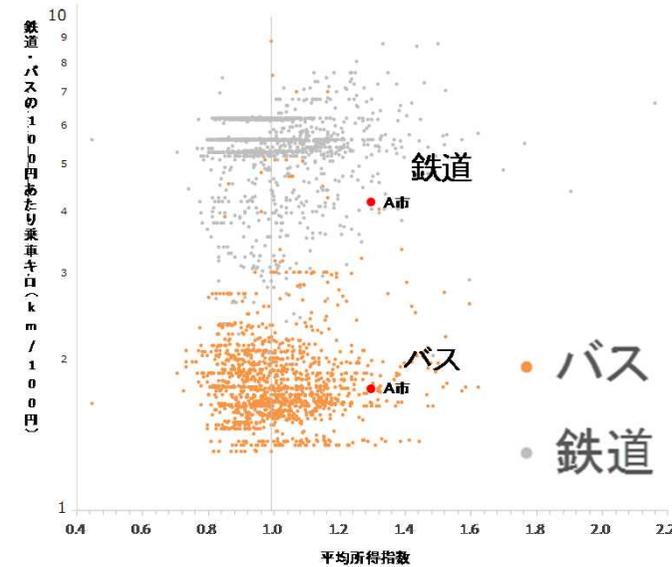
同一可住地人口密度における標準値と比較して、約1.5倍のサービス水準を有する。
 A市の総合アクセシビリティ水準 $\gamma = 268/182 = 1.47$

標準値を基準とした場合のバス・鉄道公共交通のサービス水準をレーダーチャートにより整理。



自らのまちの指標が、標準値と同じ場合は、レーダーチャート上の数値が1.0となり、標準的なサービスを持っていることになり、1.0を超えると相対的にみてサービスが充実していることを意味する。

運賃100円で移動できる距離を縦軸にし、平均所得指数を横軸にして、プロット。



※鉄道・バスの100円あたり平均乗車キロ = (1 / 平均乗車距離におけるキロ当たり運賃) × 100
 平均所得指数 = 市町村の平均課税対象所得 / 全市町村の平均課税対象所得

Y軸の値が高いほど、比較的安い運賃で移動出来ることを意味する。

【公共交通サービスに関する指標】

- ・**時間的**アクセシビリティ指標: 公共交通の乗り場(鉄道駅・バス停)においてどのくらい利用しやすいかを示す指標(運行本数が多いほど高い数値となる)
- ・**空間的**アクセシビリティ指標: 公共交通の路線が近くにあるかを表す指標(路線長が長いほど高い数値となる)
- ・**総合**アクセシビリティ指標: 時間的アクセシビリティ指標と空間的アクセシビリティ指標の積
- ・**金銭的**アクセシビリティ指標: 公共交通の運賃面での利用しやすさを表す指標(金銭面で利便性が高いほど高い数値となる)