

第3節 「場所を移動する」

人々の日常の暮らしにおいて、家の外に出て活動を行うための「移動」は付きものである。その手段は、徒歩、自転車、自動車、鉄道、バス、タクシー、船、飛行機など多様である。本節では、人は移動する際、それぞれの手段をどう使い、また、どうしたいと思っているのか。移動の際何を重視し、何を求めているのか、意識調査等とおして考える。また、「移動」の手段やそれを取り巻く環境がどのような状況になっているのかについて検討する。

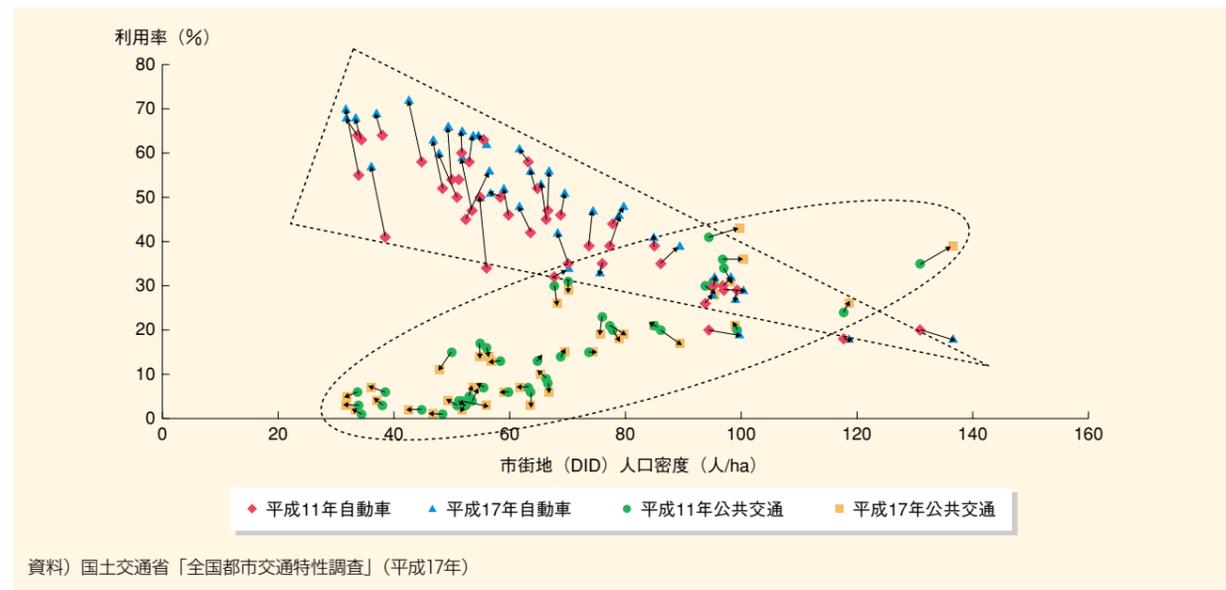
1 「移動する」の実態と利用者ニーズ等の把握

意識調査では、「公共交通（鉄道、バス等）の利便性」や「生活道路や幹線道路の整備の状況」の重要度は約7割と高い。一方、満足度は約4割と比較的低くなっている（第1章第1節図表I-1-1-2、3参照）。こうしたことから、それぞれ向上や整備が求められていることがうかがえるが、以下では、それぞれをもう少し深くみていくこととする。

(1) 都市と地方の比較

市街地において、人口密度が低い地域ほど自動車利用率が高いことから、モータリゼーションが進展していること、また経年的にも高くなっていることから、その進展スピードが速いことがわかる。他方、人口密度が低い地域ほど公共交通利用率が低くなっている。

図表 I-1-3-1 人口密度と公共交通利用率・自動車利用率の相関



都市規模別で見ると、三大都市圏^(注1)の中心都市^(注2)における鉄道又はバスの利用率（本節において、「公共交通利用率」という。）が32.6%であるのに対し、地方中核都市圏（中心都市の人口が40万人

(注1) 全国都市交通特性調査が典拠の資料及び同資料に基づく記述において、同調査と同様に、三大都市圏とは、東京圏、名古屋圏、大阪圏において、定常的な都市圏内居住者の交通がおおむね完結する範囲のこと（東京圏：東京都区部への通勤通学依存率3%以上かつ通勤通学者数1,000人以上、名古屋圏：おおむね名古屋市への通勤通学依存率5%以上、大阪圏：おおむね大阪市への通勤通学依存率5%以上かつ通勤通学者数1,000人以上）

(注2) 三大都市圏のうち、東京都区部及び政令市のこと

未満)^(注1)の中心都市では3.5%と低くなっている。

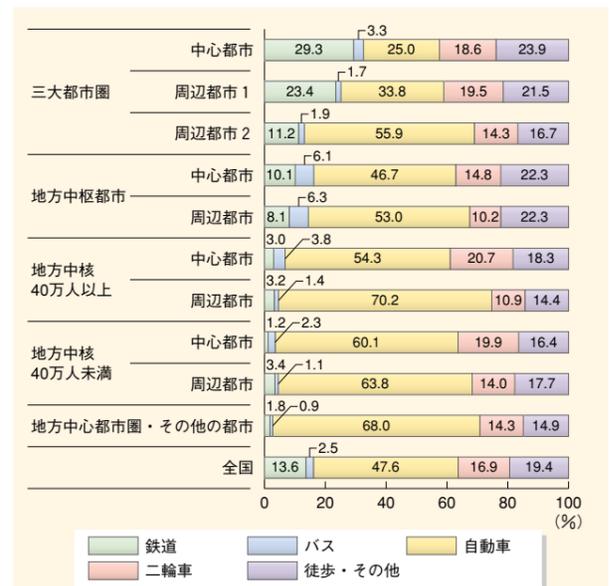
また、三大都市圏の中において、中心都市の公共交通利用率は32.6%であるのに対し、周辺都市1^(注2)では25.1%、周辺都市2^(注3)では13.1%とその割合は低くなっている。

このことから、都市の人口規模が大きくなるほど公共交通利用率が高くなっており、同じ人口規模圏においても中心部の方が、公共交通利用率が高くなっていることがわかる。

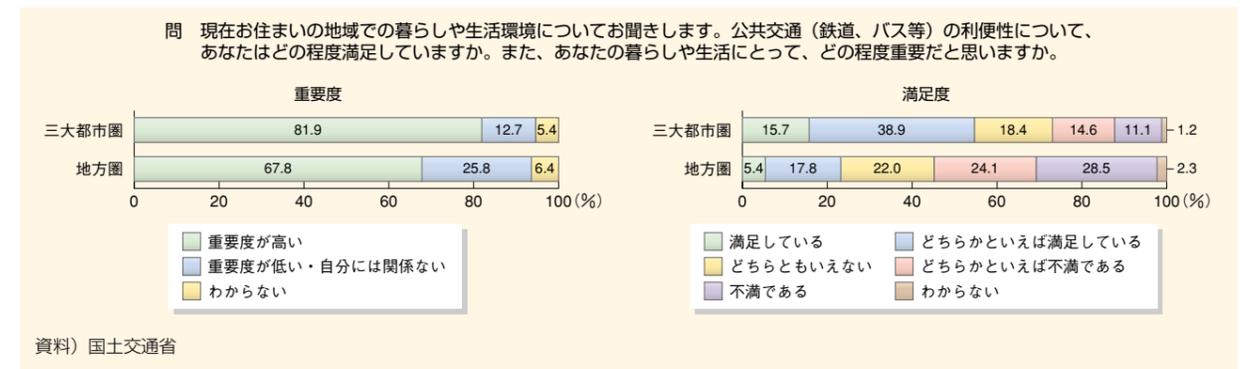
(公共交通に対する意識の動向)

意識調査では、三大都市圏^(注4)において「公共交通（鉄道、バス等）の利便性」の重要度は81.9%と高く、また満足度も54.6%と高くなっている。一方で、地方圏^(注5)では、重要度が67.8%の中で、満足度は23.2%と非常に低く、「どちらかといえば不満である」又は「不満である」と回答した人の割合（以下、「不満度」という。）は52.6%と、満足度の2倍以上になっている。こうした傾向は、町村部では特に顕著である。

図表 I-1-3-2 都市規模別の移手段分担率(平日)



図表 I-1-3-3 公共交通（鉄道、バス等）の利便性に関する重要度と満足度



さらに、「公共交通が整備されていること」について、三大都市圏では、重要度が86.8%、満足度が63.0%とともに高い一方で、地方圏では、重要度が77.1%であるのに対し、満足度は30.0%と低く、不満度は46.8%と、満足度の1.5倍以上となっている。こうしたことから、地方圏ほど強く公共交通の整備や利便性の向上が求められていることがうかがえる。

(注1) 人口が10万人以上40万人未満の都市（中心都市）と、当該中心都市への通勤通学依存率が5%以上の都市圏であって、その人口が30万人以上のもの

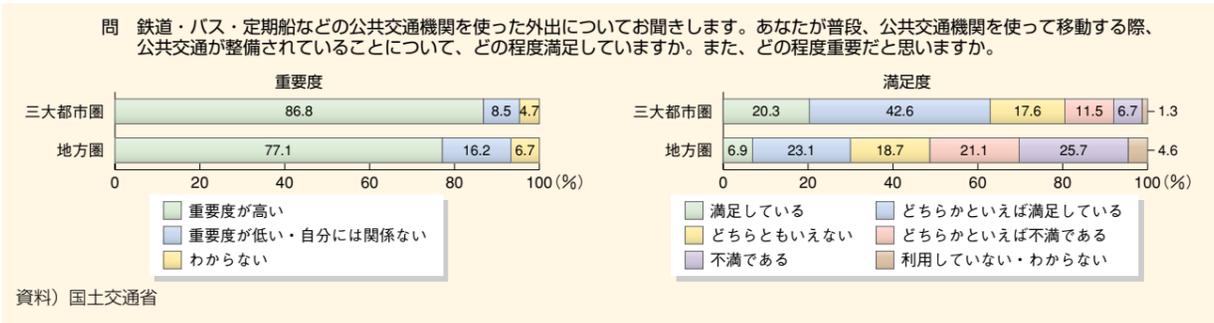
(注2) 東京圏、大阪圏において、中心都市以外の範囲であって、東京圏では中心都市から40km未満、大阪圏では中心都市から30km未満の範囲のこと

(注3) 三大都市圏のうち、中心都市と周辺都市1以外の範囲のこと

(注4) 東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）のこと。以下、意識調査及び本節において同じ。

(注5) 三大都市圏以外の道県のこと。以下、意識調査及び本節において同じ。

図表 I-1-3-4 公共交通が整備されていることに関する重要度と満足度

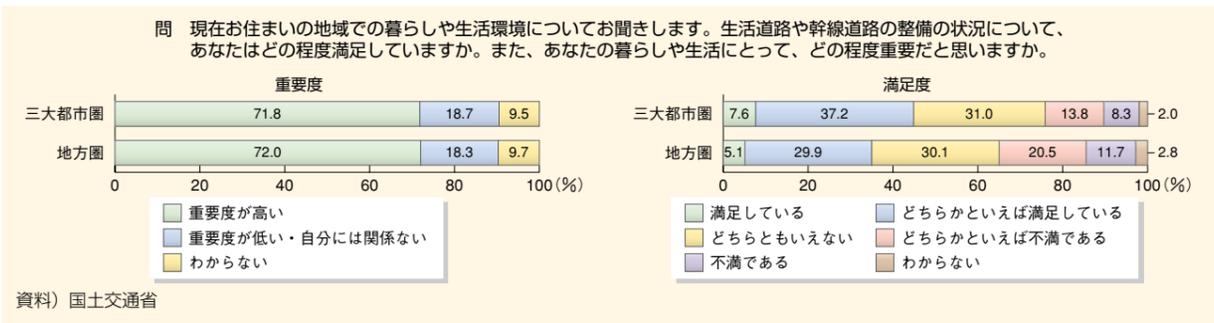


また、「公共交通が整備されていること」の重要度については、公共交通を週1回以上利用する人では90.8%、また、さらに、週1回未満の利用者では76.3%と、ともに高くなっている。このことから、人々の認識の中で、利用頻度とは別に、いざというときのためのセーフティネットとして公共交通が強く位置づけられていることがうかがわれる。

(道路交通に対する意識の動向)

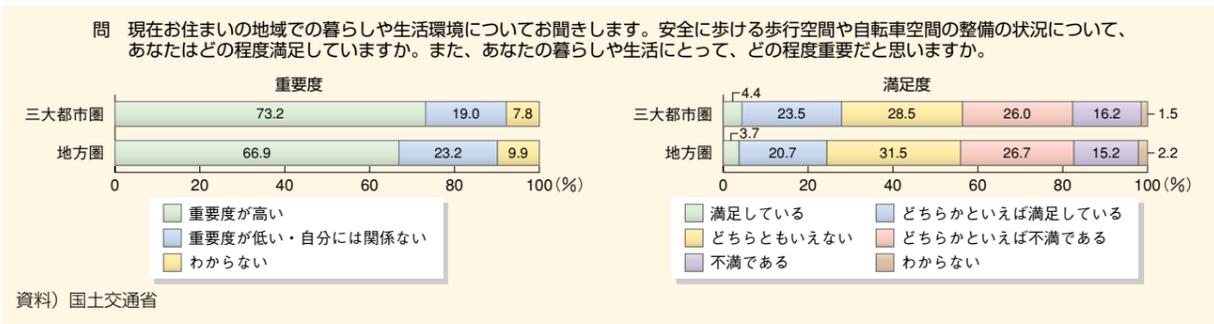
意識調査では、三大都市圏において「生活道路や幹線道路の整備の状況」の重要度は71.8%と高い一方、満足度は44.9%と低い。地方圏でも、重要度は72.0%と高いが、満足度は35.0%と三大都市圏以上に低くなっている。

図表 I-1-3-5 生活道路や幹線道路の整備に関する重要度と満足度



また、意識調査では、三大都市圏において「安全に歩ける歩行空間や自転車空間の整備の状況」に対する重要度は73.2%と高いが、満足度は27.8%と非常に低い。地方圏においても、重要度は66.9%と高い一方、満足度は24.4%と非常に低くなっている。

図表 I-1-3-6 安全に歩ける歩行空間や自転車空間の整備に関する重要度と満足度



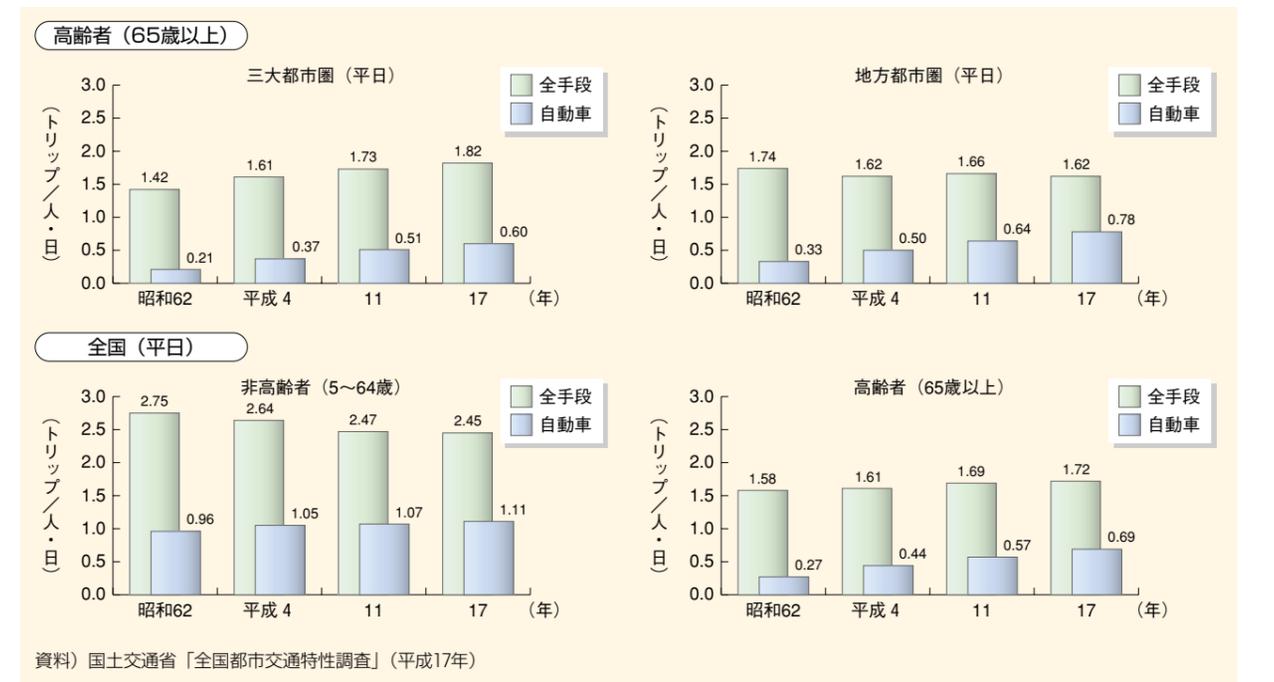
こうしたことから、生活道路や幹線道路、また安全に歩ける歩行空間や自転車空間の整備が求められていることがうかがえる。

(2) 高齢者の移動特性と傾向

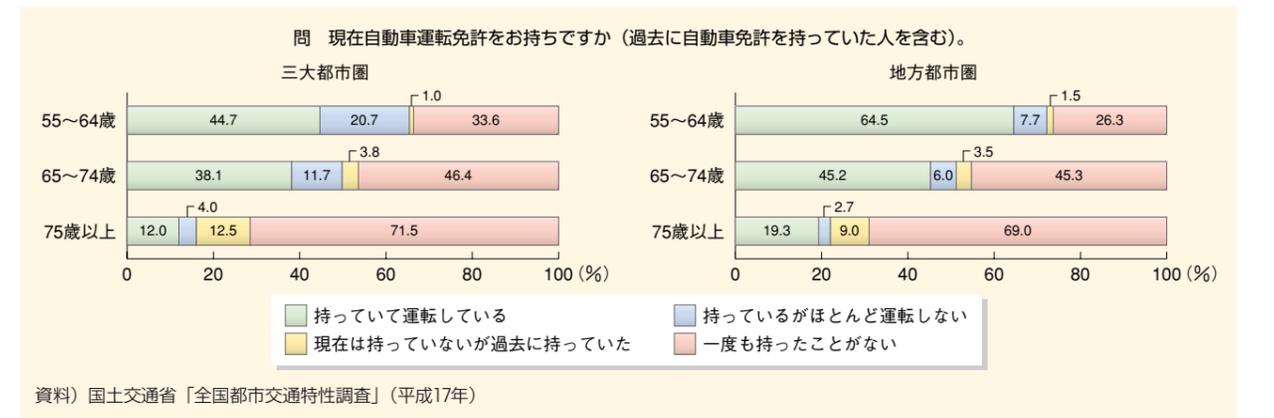
前述のとおり、高齢者の外出頻度は上昇傾向にあるが、特に三大都市圏の高齢者は、地方都市圏の高齢者よりも外出頻度は高くなっている。

また、高齢者の自動車による外出頻度の伸び率は、非高齢者に比べ高くなっている。特に地方都市圏の高齢者は三大都市圏の高齢者に比べ、自動車による外出頻度及び自動車運転免許保有の割合が高くなっている。

図表 I-1-3-7 高齢者の交通特性



図表 I-1-3-8 高齢者の免許保有と運転状況

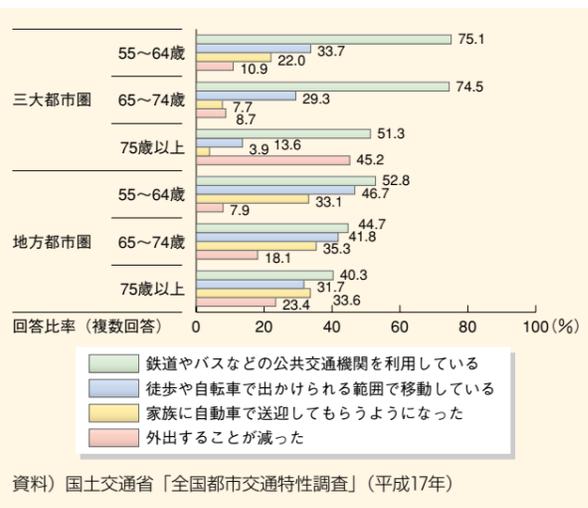


(注) 全国都市交通特性調査範囲のうち、三大都市圏以外の範囲のこと

運転しなくなってからの移動手段として、三大都市圏では「公共交通機関を利用している」が圧倒的に多く、地方都市圏では、三大都市圏に比べ、「家族に自動車で送迎してもらうようになった」が多くなっている(注1)。

また、意識調査では、「公共交通(鉄道、バス等)の利便性」の重要度について、非高齢者が74.6%であるのに対し、高齢者は82.6%と高くなっており、「公共交通が整備されていること」の重要度についても、非高齢者が81.8%であるのに対し、高齢者は89.7%と高くなっている。こうしたことから、高齢者にとっては公共交通がより重要であることがうかがわれる。

図表 I-1-3-9 運転しなくなってからの移動手段の変化



2 地域交通の現状と課題

(1) 地方圏における地域の足の確保の現状と課題 (→第2章第2節2)

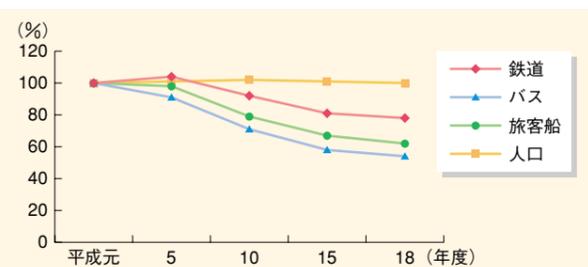
①公共交通の現状と課題

(公共交通の現状)

地方圏においては、公共交通事業者が不採算路線から撤退(注2)することなどにより、公共交通のサービスレベルが低下している。

公共交通機関による輸送人員について、平成以降の約20年で見ると、地方鉄道は平成元年の約79%に、バスは約54%に、国内旅客船は約62%にまで減少しており、減少傾向にある。こうした輸送人員の減少は路線等の採算性にも影響し、一層のサービス低下と、負の連鎖をもたらしている。

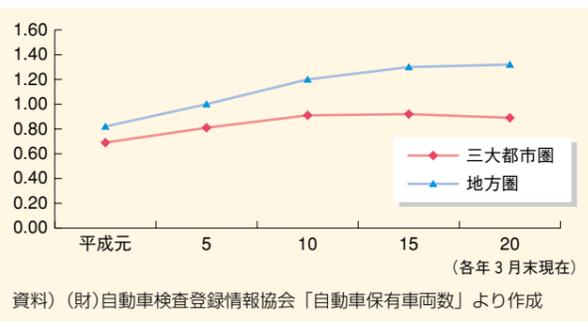
図表 I-1-3-10 地方圏の旅客輸送人員と人口の推移



(地方圏を取り巻く環境)

人口密度が低い地域ほど、モータリゼーションが進展していることは、前述のとおりであるが、三大都市圏、地方圏それぞれで一世帯当たりの自家用乗用車保有台数を比較してみると、平成元年はそれぞれ0.69、0.82だったのに対し、平成20年では、0.89、1.32と、地方圏ほど、一世帯当たりの自家用乗用車保有台数が多く、経年的にも伸びが大きくなっていることがわかる。

図表 I-1-3-11 三大都市圏と地方圏の1世帯当たりの自家用乗用車保有台数の推移



(注1) 申請による運転免許取消し制度が設けられているが、免許返納後の移動手段の確保も重要となっており、地域の実情に応じて、免許返納者に対してコミュニティバスやタクシー運賃の割引サービス等の取組みが行われている。
(注2) 例えば、鉄道事業について、廃止が許可制から事前届出制に緩和された平成12年以降で見ると、地方路線を中心とした路線廃止により、鉄軌道廃止延長は平成20年12月までで約633kmにのぼる。

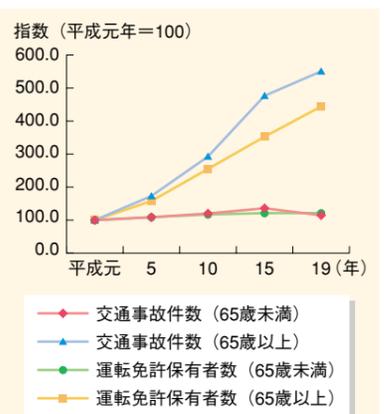
一方、地方圏の高齢化率は23.3%であり、三大都市圏の高齢化率19.9%に比べ高くなっている(注)。前述のとおり、高齢者の外出頻度は従前と比べて高くなっており、特に自動車による外出頻度が高くなっている。

そうした中、高齢者の交通事故件数は平成以降の約20年間で5.5倍へと増えており、これは、非高齢者の交通事故件数がほぼ横ばいであるのに比べて際立っており、高齢者の運転免許保有人口の変化(平成以降の約20年間で4.4倍)と比べてみても多くなっている。

こうした現状から、自動車等での外出で事故に遭遇するリスクを減らすという観点からも、公共交通の利用環境を整えていくことが必要である。

さらに、第2節で触れたように、地方圏では、商業機能や公共施設等の郊外への移転が進んでいることも相俟って、そこへのアクセスなど新たな移動ニーズも出てきている。

図表 I-1-3-12 交通事故件数と運転免許保有者数の推移

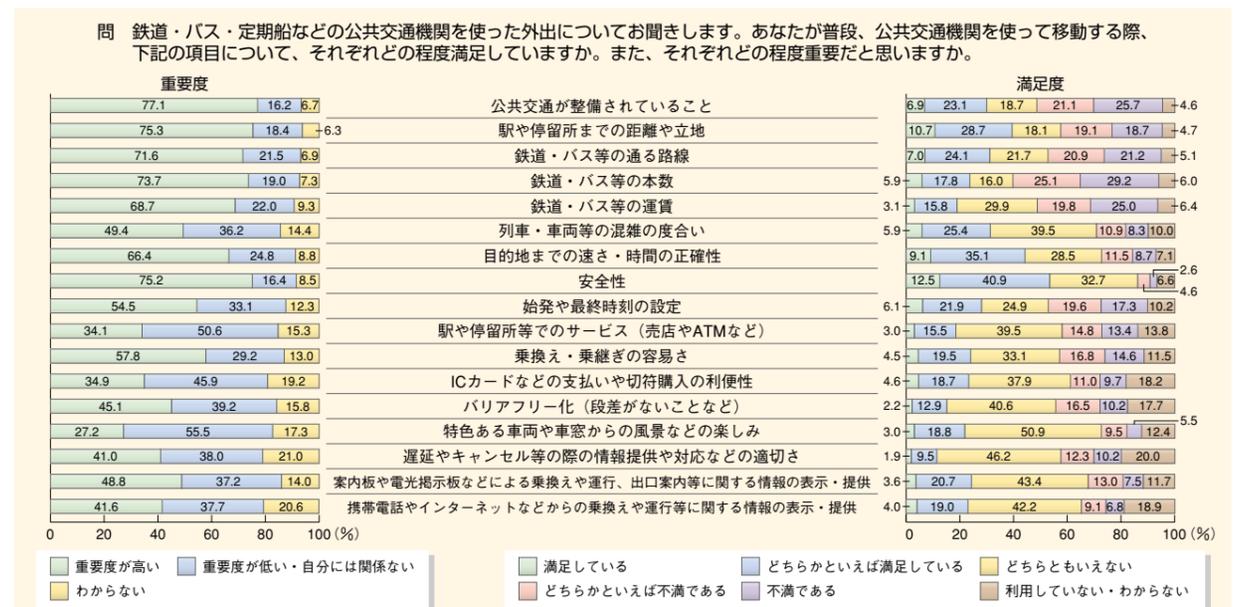


(公共交通に対するニーズ)

意識調査では、地方圏において、「公共交通が整備されていること」の重要度が77.1%と最も高く、次いで「駅や停留所までの距離や立地」(75.3%)、「安全性」(75.2%)、「本数」(73.7%)、「路線」(71.6%)となっている。

一方、前述のとおり、地方圏では「公共交通(鉄道、バス等)の利便性」の満足度が23.2%、不満度が52.6%と、不満度の方が高いが、特に不満度として高いのは、「本数」(54.4%)、「公共交通が整備されていること」(46.8%)、「運賃」(44.7%)である。

図表 I-1-3-13 地方圏における公共交通機関に関する重要度と満足度



(注) 平成20年3月31日現在の住民基本台帳より算出

コラム 富山ライトレールの挑戦～公共交通機関の活性化・利用促進～

富山ライトレールは、富山駅と岩瀬浜駅（ともに富山市）を結んでいたJR富山港線を富山市とともに引き継ぎ、延長7.6kmの次世代型路面電車（LRT）として運行しています。

JR富山港線の路面電車化に際しては、歩いて暮らせるまちづくりの軸としての公共交通機関の健全な運営を維持するため、建設、維持管理及び設備更新に係る費用を国の補助金等を活用しながら市側が負担し、富山ライトレールが交通サービスの提供及び施設運営に専念できるようにすることで、地域と事業者の役割分担を明確にしました。

また、新駅設置やトータルデザインの導入、運行本数を約3.5倍に増やした10分～15分間隔（昼間）での運行等による利便性の向上、アクセス道路の整備等まちづくり事業との連携により、事業承継前の平成17年度には約3,200人であった1日平均利用者数が、18年度には約4,900人、19年度には約4,500人と増加しています。

さらに、富山県では、平成18年度から3箇年に渡り、10月20日前後のウィークデーを「県・市町村統一ノーマイカーウィーク」と位置づけ、参加登録した事業所のマイカー通勤者について富山ライトレールを含む一部鉄道やバスの乗車を無料にすることで、参加者がマイカーから公共交通機関への転換を考えるきっかけとしています。

このように、富山ライトレールでは、地域における公共交通機関の活性化・利用促進が、事業者のみならず、自治体を含む地域全体によって取り組まれています。

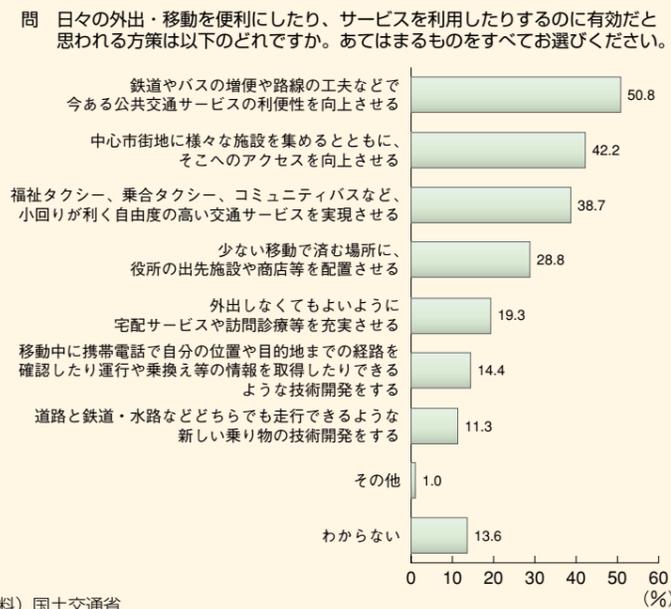


富山ライトレール

（移動に求められること）

意識調査では、日々の外出・移動を便利にしたりするのに有効だと思う方策として、「鉄道やバスの増便や路線の工夫などで今ある公共交通サービスの利便性を向上させる」と回答した人の割合が50.8%で最も高かった。次いで「中心市街地に様々な施設を集めると共に、そこへのアクセスを向上させる」（42.2%）、「福祉タクシー、乗合タクシー、コミュニティバスなど、小回りが利く自由度の高い交通サービスを実現させる」（38.7%）、「少ない移動で済む場所に、役所の出先施設や商店等を配置させる」（28.8%）となっている。

図表 I-1-3-14 地方圏における日々の移動を便利にするための方策



（日々の移動手段の確保）

地方圏における日々の移動手段の確保のため、まずは、住民、事業者、行政等の関係者間で、地域住民のニーズや現在の公共交通の実情などを確認し、地域住民の移動手段を持続的に確保するための手法について、地域公共交通の必要性や観光振興との関わりなども含めて、十分に検討していくことが必要である。そのために国は必要な支援、助言等を引き続き行っていく必要がある。

コラム 和歌山電鐵貴志川線のたま駅長

和歌山電鐵貴志川線は、和歌山駅（和歌山市）と貴志駅（紀の川市）を結ぶ延長14.3kmの地方鉄道路線です。

元々は南海電鉄の一路線でしたが、マイカー増加等のため様々な需要喚起の取組みにも関わらず利用者が減少し、平成16年9月には事業廃止の届出がなされました。しかし、地域にとって重要な路線を廃止されては困るという住民が、自治体の協力を得ながら存続活動を行った結果、新たに設立された和歌山電鐵が事業を引き継ぐとともに、自治体が鉄道用地を保有し、事業者は無償で貸し付け、かつ、運営を補助することにより、路線が存続されることとなりました。

住民による利用促進活動、自治体による地域公共交通活性化・再生法に基づく取組み、貴志駅に併設する商店の飼い猫であった「たま」「ミーコ」「ちび」の駅長や助役への任命が話題となったことによる路線の知名度向上など、地域（猫を含む）が一体となった取組みが功を奏し、事業継承後の利用者数は長年の減少傾向に歯止めを掛け、増加に転じています。また、こうした取組みは、関西大学大学院の宮本勝浩教授らが「たま駅長」の就任1年間の経済波及効果を約11億円になるとの試算を発表しているなど、観光振興を含めた地域経済の活性化にも資するものです。

なお、たま駅長は、その功績から、20年1月にスーパー駅長に昇進し、同年10月には和歌山県から「ナイト（騎士）」の称号を贈られました。21年3月からは、たま駅長をモチーフにした「たま電車」が運行されています。

たま駅長の話が全国に広まったように、地域が一体となって公共交通機関を活性化させようという取組みが多く地域に広まることが期待されます。



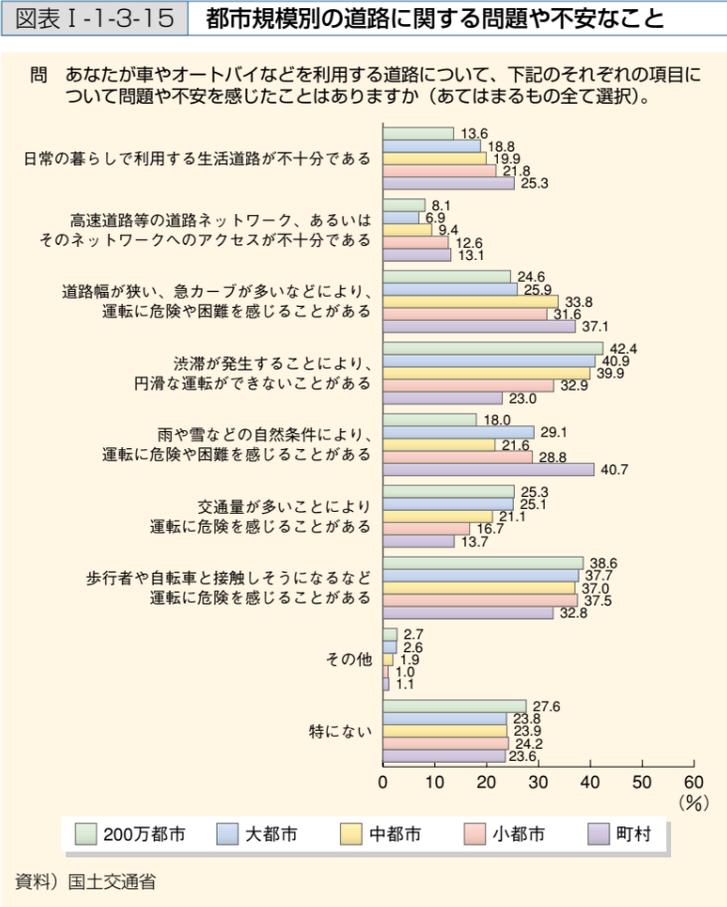
たま駅長一帯から贈られた勲章を首に—

②道路交通の現状と課題

地方圏で日常生活における移動の中心となる道路については、意識調査では、都市規模別に見ると、「雨や雪などの自然条件により、運転に危険や困難を感じることもある」とした人が町村で40.7%と高くなっている。また、「道路幅が狭い、急カーブが多いなどにより運転に危険や困難を感じることもある」とした人も、地方部を中心に高くなっている。「歩行者や自転車と接触しそうななど運転に危険を感じることもある」とする人は、都市部でより高いが地方部でも高くなっている。

こうしたことより、地方部では、雨や雪などの自然条件や、道路幅の狭さや急カーブの多さなどにより、車やオートバイなどを安心して利用することができないと感じる人が多いことがうかがえる。

また、このほか、救急車等の緊急車両がスムーズに走行できない区間や、路線バス等の安全な運行に支障がある区間が存在することも課題である。

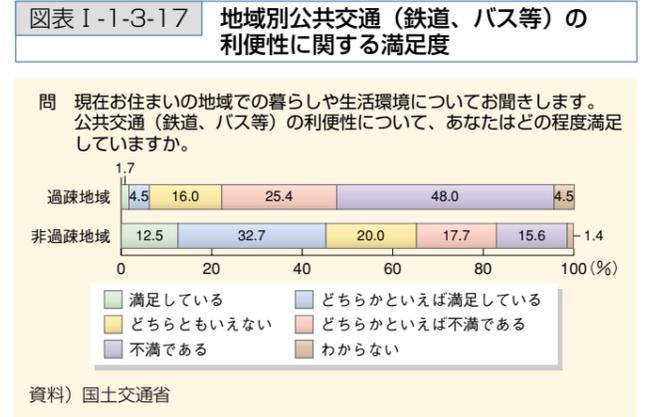


(過疎地域等における移動ニーズ)

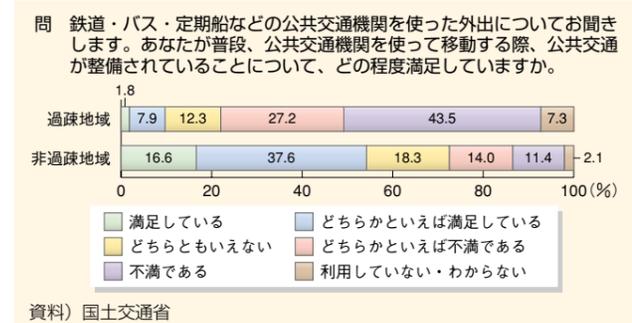
意識調査では、過疎地域において、「公共交通（鉄道、バス等）の利便性」の満足度は6.2%と非常に低く、非過疎地域で45.2%となっているのに比べ大きな開きがある。また、「公共交通が整備されていること」に対する不満度は70.7%と満足度9.7%に比べ非常に高くなっている。

また、離島地域では、暮らしの中でよくならない点の上位に公共交通サービスが挙げられているとおり、「移動」の状況は改善していない、あるいはますます悪くなっていることがわかる。

このように、過疎地域や離島地域においては日々の足である公共交通の整備が強く求められていることがわかる。これを受け、国として過疎地域や離島地域における暮らしに必要な公共交通の確保等の取組みを引き続き支援していく必要がある。



図表 I-1-3-18 地域別公共交通が整備されていることに関する満足度



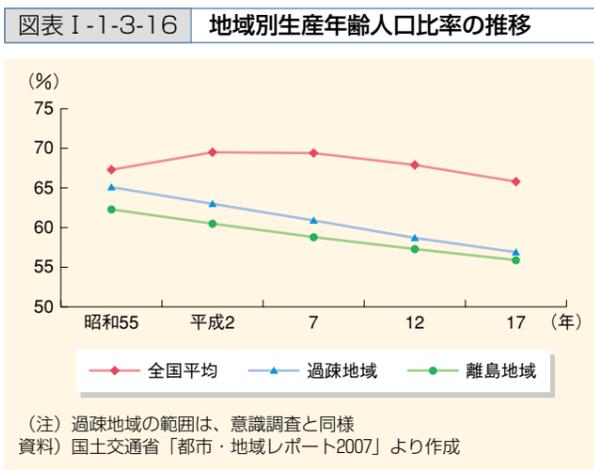
図表 I-1-3-19 離島の暮らしでよくない点（上位10位）

- 働く機会
 - 防犯
 - 自然環境
 - 物価
 - 医療
 - 公共交通サービス
 - ごみ処理
 - 商店等の多様性・買い物の利便性
 - 地域社会・隣近所づきあい
 - 景観
- 資料）国土交通省「都市・地域レポート2007」

③過疎地域や離島地域における現状と課題（過疎地域等を取り巻く状況）

我が国の人口が減少局面に入った中、既に過疎が進んできた地域の状況は、厳しさを増している。現在、国土の半分強^(注1)の面積を占める過疎地域や離島地域^(注2)では、他地域に比べ生産年齢人口比率の低下が激しく、高齢化が深刻である。

そうした過疎地域や離島地域における公共交通での移動は、より厳しさを増している。公共交通で日々の移動を行いつらいため、高齢者は自動車の運転などを余儀なくされ、結果として事故に遭う可能性が高くなる（本節2（1）①参照）。また、離島地域では、高次医療施設への搬送等にも不便をきたしている。こうした状況等も踏まえ、日々の移動手段の確保が求められる。



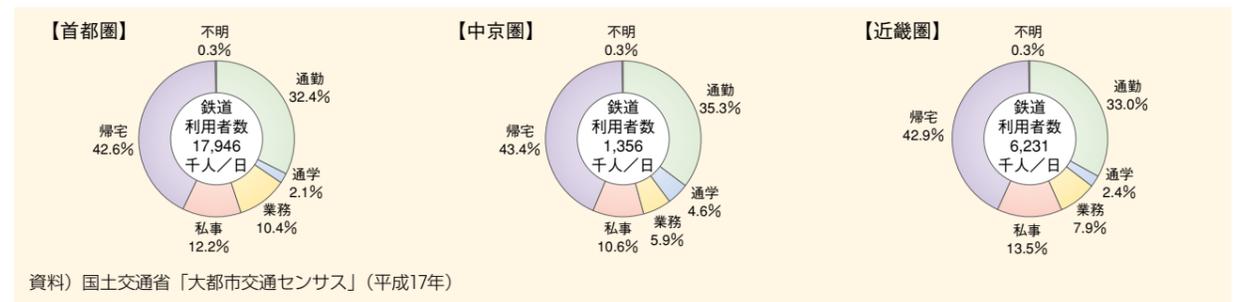
(注1) 過疎地域自立促進特別措置法第2条及び第33条に該当する区域の面積は、国土の54.1%を占める（平成17年国勢調査より算出）。

(注2) 離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項に基づき指定された離島振興対策実施地域、奄美群島振興開発特別措置法（昭和29年法律第189号）による奄美群島及び小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第79号）による小笠原諸島のこと

(2) 大都市圏における日々の移動の現状と課題（→第2章第3節1、2）（公共交通の現状）

前述のとおり、三大都市圏では公共交通利用率が高い中で、公共交通機関のうち最もよく利用されている鉄道^(注)についてみると、その主な目的は、帰宅目的を除くと、6割以上が通勤・通学となっている。

図表 I-1-3-20 三大都市圏における鉄道の利用目的別構成比



(注) 本節1（1）において、三大都市圏（中心都市）では、鉄道の利用率は29.3%、バスは3.3%となっている。

鉄道を利用した通勤・通学全体の平均所要時間（定期券利用者）は、三大都市圏（注1）とともに1時間を超えている。居住場所や通勤・通学先の選択に起因するところはあるものの、依然として通勤・通学時間は長いままである。

図表 I-1-3-21 鉄道を利用した通勤・通学全体の平均所要時間の推移（定期券利用者）

	平成2年	7	12	17
首都圏	66.1	68.9	68.2	68.0
中京圏	65.3	68.5	64.3	65.2
近畿圏	63.7	67.7	64.9	66.0

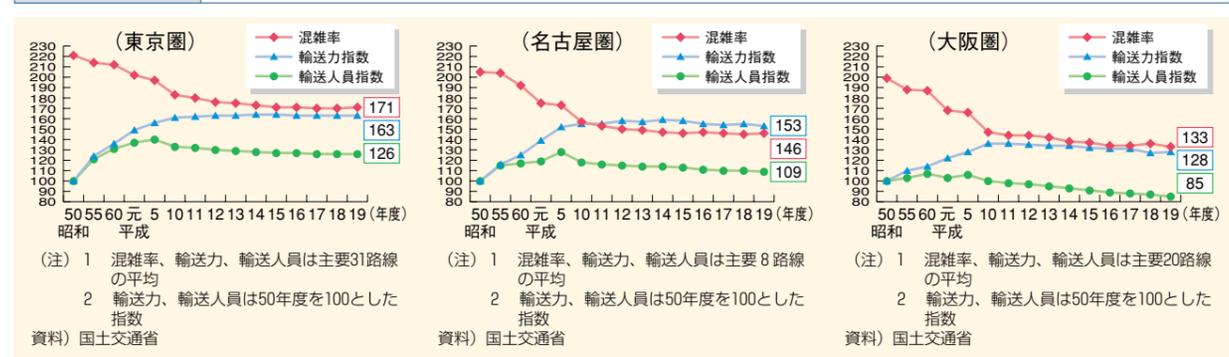
資料）国土交通省「大都市交通センサス」（平成12年・平成17年）より作成

平成元年以降の約20年間で、鉄道の輸送力をみると、東京圏では14%、名古屋圏では14%、大阪圏では6%増強されている。また、混雑率（注2）をみると、東京圏では31%、名古屋圏では29%、大阪圏では35%も低下しており、これは輸送力増強が進んだことが大きな効果となっている。

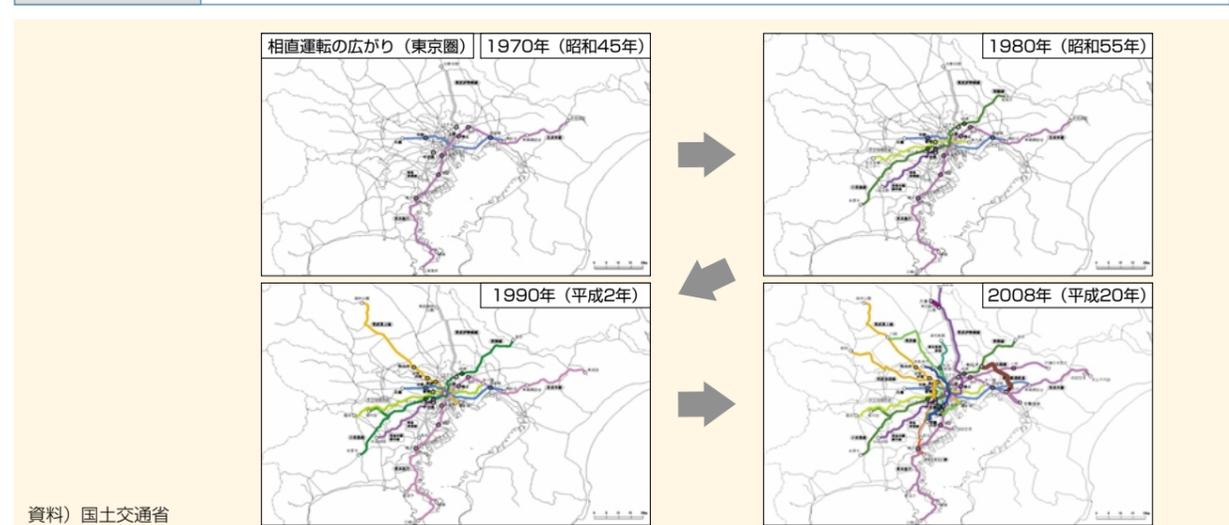
しかしながら、東京圏では依然として高い混雑率（混雑率171%）を維持しており、今後も混雑緩和の取組みが必要とされている。

こうした混雑緩和の取組みが行われている中、例えば東京圏では相互直通運転も広がっており、利用者の乗換えの利便性向上等も図られているところである。

図表 I-1-3-22 三大都市圏における混雑率の推移



図表 I-1-3-23 相互直通運転の広がり

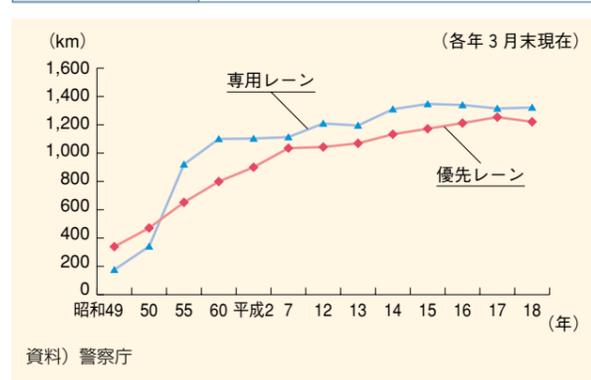


（注1）大都市交通センサスが出典の資料及び同資料に基づく記述において、同センサスと同様に、三大都市圏とは、首都圏は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までの鉄道所要時間が2時間以内（中京圏は1時間30分）の地域であり、かつ、首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者比率が3%以上かつ500人以上を満たすような市町村（これらの行政区と連担する行政区を含む。）である。

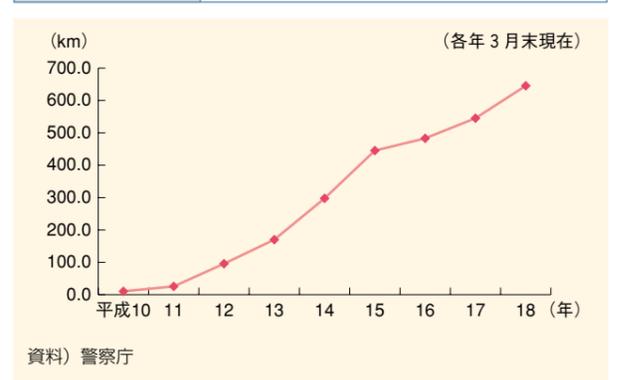
（注2）混雑率は、最混雑時間帯1時間の平均。なお、混雑率200%は、体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める状況。180%は、折りたたむなど無理をしなければ新聞を読めない状況。150%は、広げて楽に新聞が読める状況。

次に、バスについても、優先レーンや専用レーンの延キロ程が延長されるとともに、PTPS（注1）の導入も進み、また、これらバスの走行空間の改善と連節ノンステップバス等を一体的に整備するBRT（注2）や、バスロケーションシステムの導入により、バスの定時性及び利便性の向上が図られているところである。

図表 I-1-3-24 バスレーンの設置状況



図表 I-1-3-25 PTPSの導入状況



（公共交通に対するニーズ）

意識調査では、三大都市圏において、「公共交通が整備されていること」の重要度が86.8%と最も高く、次いで「駅や停留所までの距離や立地」（84.5%）、「安全性」（83.0%）となっている。これらの項目についての満足度は、それぞれ63.0%、61.0%、63.7%と他と比べて高くなっている。逆に、不満度は、高かったものから、「混雑の度合い」（31.3%）、「運賃」（30.6%）「本数」（23.9%）となっている。

図表 I-1-3-26 三大都市圏における公共交通機関に関する重要度と満足度



（注1）Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システム
 （注2）Bus Rapid Transit：専用レーン等を活用した高速輸送バスシステム

また、通勤ラッシュ時にも高齢者や妊婦、学童等も少なからず乗車しているが、彼らにとって満員電車等は大変過酷な状況を強いるものである。こうしたことも念頭に、今後とも着実に混雑の緩和、速達性の向上等の促進をしていく必要がある。

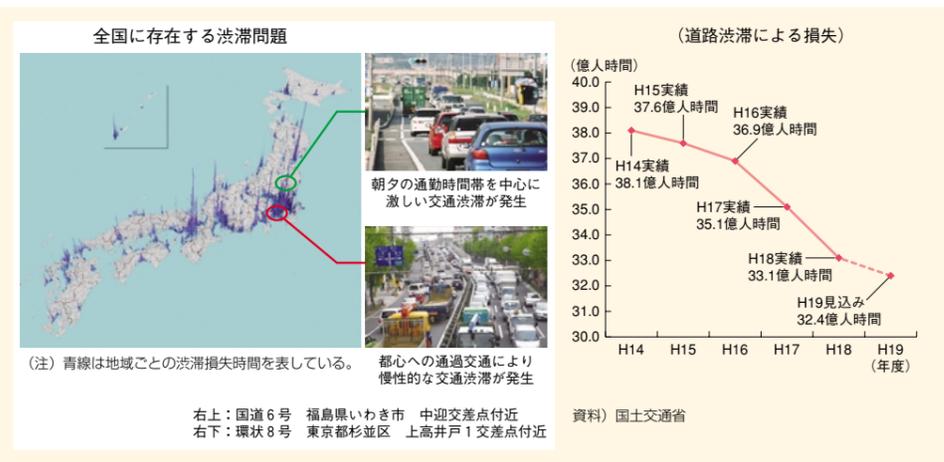
(道路交通の現状と課題)

道路に関して感じる問題や不安について、意識調査によれば、都市部では、「渋滞が発生することにより、円滑な運転ができないことがある」と答える人が最も高い(図表 I-1-3-15参照)。

道路渋滞について、渋滞による損失時間をみると、近年減少傾向にあるものの、三大都市圏を中心に依然として深刻な状況にある。また、踏切についても、全国の踏切のうち、電車の運行本数が多い

時間帯において遮断時間が40分以上/時となる「開かずの踏切」は、約600箇所存在している。踏切の数については、東京23区にはパリの約50倍の踏切があるなど、世界の主要都市に比べて相対的に多くなっている。こうしたことによる渋滞

図表 I-1-3-27 道路渋滞の状況



は、バスの遅延等の原因ともなっている。

円滑な運転の確保、損失時間の減少、バス等の公共交通機関の遅延防止等のために、渋滞緩和に向けた取り組みが必要である。

(3) 安全・安心の確保やバリアフリー化などの現状と課題

①安全・安心の確保の現状と課題(→第2章第1節2)

(公共交通)

各公共交通機関における事故による死傷者数は以下のとおりであり、鉄道と自動車については、長期的にみて減少傾向にある。

図表 I-1-3-28 公共交通機関における事故による死傷者数

	平成元年度	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
鉄道	1,274	1,029	1,874	1,323	1,101	858	832	804	947	714	751	686	824	726	694	722	1,397	790	726
自動車	3,451	3,221	2,831	2,967	2,882	2,741	2,779	2,279	2,437	2,232	1,976	2,497	2,062	2,220	2,532	2,150	2,397	2,400	2,201
航空	0	1	0	3	12	0	1	4	6	3	1	9	1	6	1	2	1	1	3
海難	59	59	23	82	95	65	207	63	63	69	45	31	38	31	25	35	74	161	53

(注) 1 鉄道……運転事故による死傷者数
 自動車……バス・ハイヤー・タクシーの重大事故による死傷者数
 航空……特定本邦航空運送事業者にかかわる航空事故(外国の領域で発生したものを除く)による乗員・乗客の死傷者数(自然死及び軽傷を除く)
 海難……事故による旅客船乗船者の死傷者数(行方不明者を含む)
 2 自動車、海難については、暦年
 資料) 国土交通省

一方で、昨今のリスク意識の高まりもあり、意識調査では、公共交通機関の安全性の重要度は80.1%であり、他の項目に比べて高くなっている。一方で、公共交通機関の安全性について5年程度前に比べ「向上した」又は「どちらかといえば向上した」と回答した人の割合(以下、「向上度」という。)は26.1%と低くとどまっており、「どちらとも言えない」と回答した人の割合は47.0%と最も高くなっている。

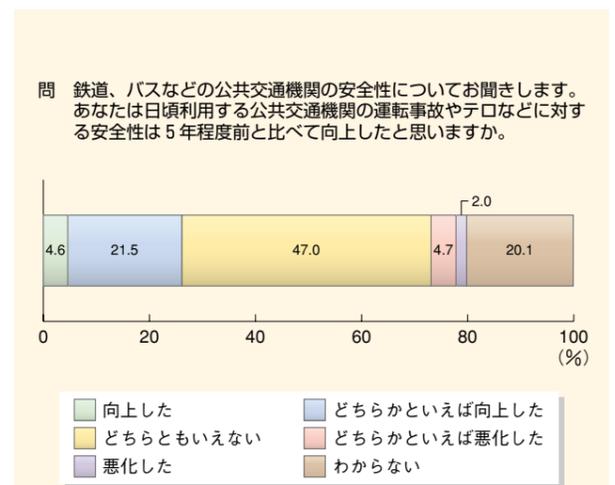
また、内閣府の「公共交通機関の安全に関する世論調査」によれば、「あなたは、公共交通機関の安全を確保するために、国はどのような取組みを強化すべきだと思いますか」という質問に対し、「事故原因の究明」を挙げた人の割合が52.7%と最も高く、次いで「事業者の安全管理体制や技術基準の遵守などの国によるチェック」(49.8%)、「事故を防止するための技術開発の促進」(43.5%)となっている。

国民の日常生活や我が国の経済を支える公共交通機関については、ひとたび事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、今後とも事故を起こさないよう一層の対策を講じていくとともに、万一事故が起こった場合には、早急に事故原因を究明し、再発防止に努めていく必要がある。

図表 I-1-3-29 公共交通機関に関する重要度



図表 I-1-3-30 公共交通機関の安全性に関する向上度



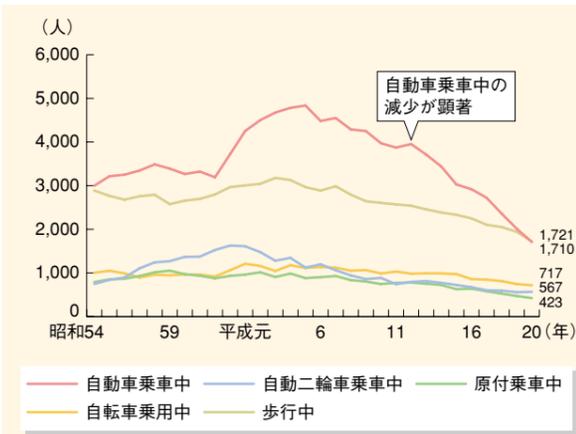
図表 I-1-3-31 安全確保のための国への要望



(道路交通)

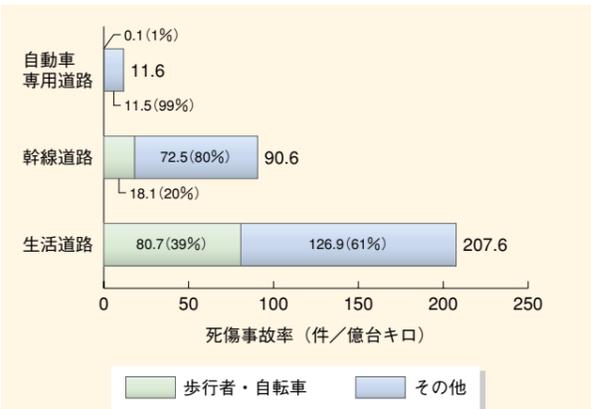
道路交通事故による死者数は長期的にみて減少傾向にある。特に、自動車乗車中の交通事故の減少は顕著である。道路交通の死傷事故率を道路種類別にみると、生活道路は幹線道路の約2倍となっている。

図表 I-1-3-32 状態別交通事故死者数の推移



(注)「その他」は省略している。
資料) 警察庁「交通事故統計」

図表 I-1-3-33 道路種類別の死傷事故率の比較 (平成19年)

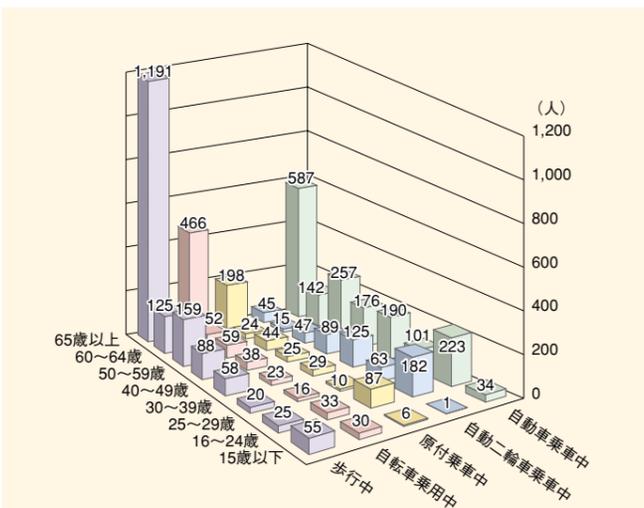


(注) 死傷事故率=死傷事故件数/走行台キロ
走行台キロは平成19年速報値
資料) 警察庁「交通事故統計」

さらに、年齢別に交通事故死者数をみると、歩行中の高齢者の死者数が高くなっている。意識調査においても、「安全に歩ける歩行空間や自転車空間の整備の状況」については、重要度は70.6%と高い一方で満足度は26.6%となっており、人々のニーズも高いことがうかがえる。

このため、身近な道路から通過交通を排除したり、歩道を整備したりするなどにより、歩行者、特に高齢者の安全性を確保することが重要な課題となっている。

図表 I-1-3-34 年齢層別・状態別交通事故死者数 (平成20年)



(注)「その他」は省略している。
資料) 警察庁「交通事故統計」

身近な道路に通過交通が入り込んでいる例

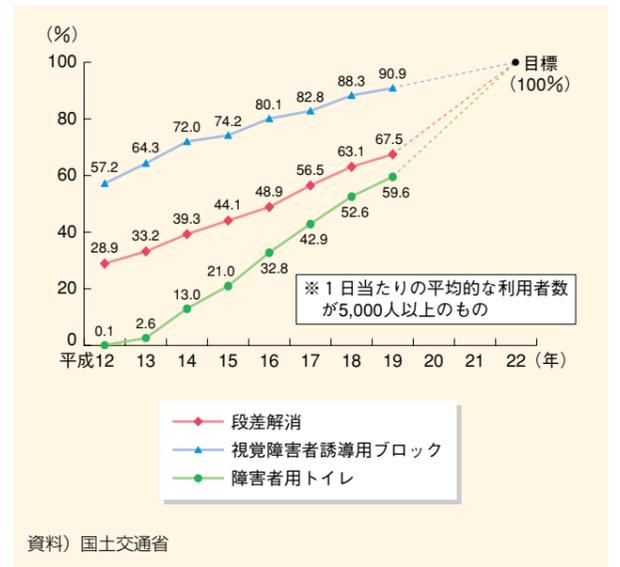


資料) 国土交通省

②バリアフリー化の現状と課題 (→第2章第2節3)
(公共交通機関におけるバリアフリー化の現状)

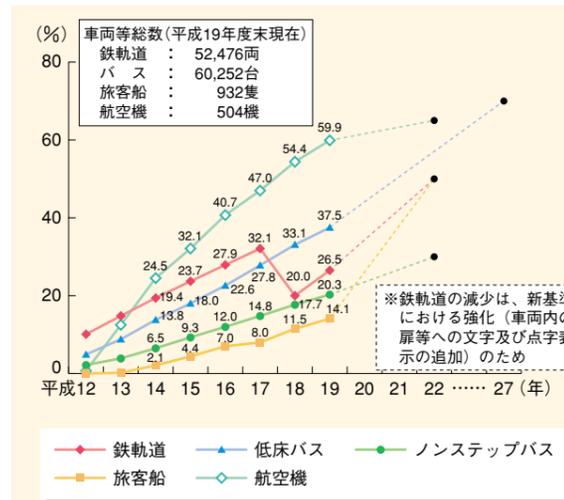
公共交通機関のバリアフリー化については、平成12年11月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」が施行されて以来、整備が進んできたところである。しかしながら、例えば、ノンステップバスについてみると、三大都市圏で毎年約5%ずつ導入が進む一方、地方圏では毎年約1%ずつしか導入が進んでいない結果、平成19年度では、三大都市圏と地方圏での導入率の差は27.4%となっており、地方圏ではなかなかバリアフリー化が進まない状況がうかがわれる。

図表 I-1-3-35 旅客施設におけるバリアフリー化の推移



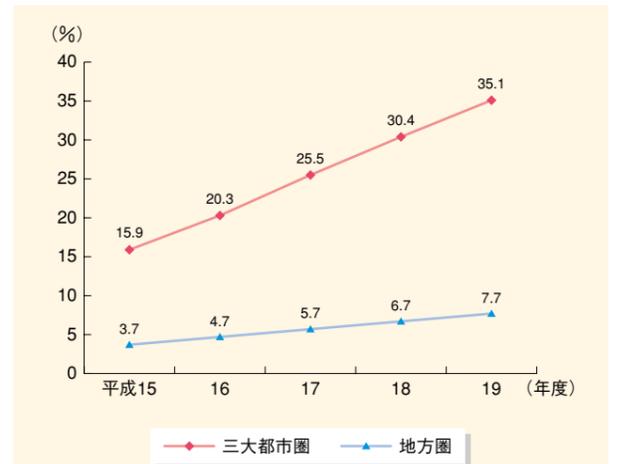
資料) 国土交通省

図表 I-1-3-36 車両等におけるバリアフリー化の推移



資料) 国土交通省

図表 I-1-3-37 ノンステップバスの導入率の推移

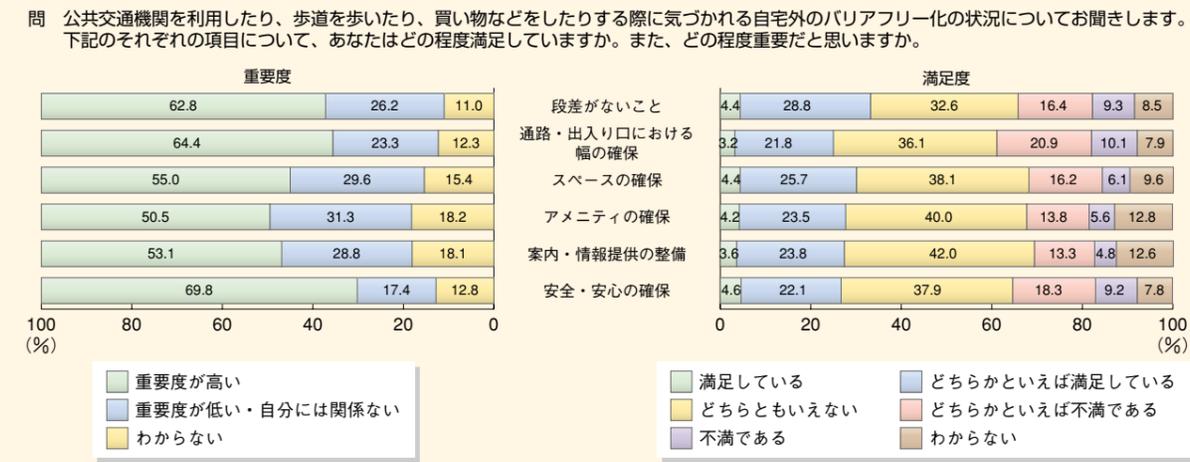


資料) 国土交通省

(人々の認識及びニーズ)

意識調査では、自宅外のバリアフリー化について、鉄道のホームドアや歩道のガードレールなどの「安全・安心の確保」の重要度は69.8%と最も高く、次いで「通路・出入口における幅の確保」(64.4%)、「段差がないこと」(62.8%)となっている。また、それぞれの項目で満足度の方が不満度よりも高いが、その差はいずれも10%未満であり、不満度がほぼ同程度となっており、不満度で見ると、重要度の高かった上記3つがそれぞれ、27.5%、31.0%、25.8%と不満度の高い上位3つとなっている。

図表 I-1-3-38 自宅外のバリアフリー化に関する重要度と満足度



また、公共交通機関におけるバリアフリー化についてみると、向上度が49.2%となっている一方で、「どちらともいえない」と回答した人の割合が30.9%と高くなっている。

公共交通機関のバリアフリー化の重要度を年齢別で比較すると、非高齢者が42.7%であるのに対し、高齢者は68.7%と大幅に高くなっており、高齢者はバリアフリー化に対してより重要視していることがわかる。

こうしたことから、今後とも一層のバリアフリー化を推進していく必要があるが、当面の目標

として、旅客施設^(注)については平成22年までに原則としてすべてのバリアフリー化に向け、車両等についてもそれぞれ目標の実現に向けて着実に整備を促進していく必要がある。

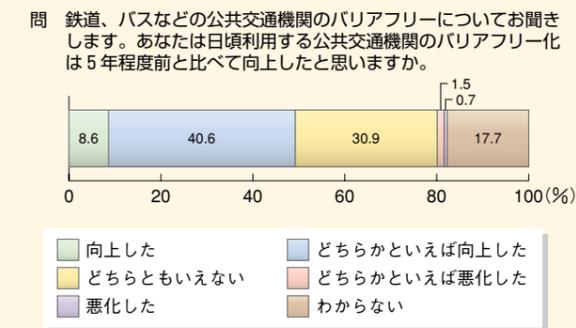
③その他の利便性等の現状と課題 (→第2章第3節2)

意識調査では、公共交通の運賃や路線、混雑状況といった基本的な条件に加え、「駅や停留所等でのサービス」や「ICカードなどの支払いや切符購入の利便性」、「特色ある車両や車窓からの風景などの楽しみ」、「情報の表示・提供」といった様々なサービスや楽しみを「重要度が高い」と回答した人が一定程度いることから(図表 I-1-3-29参照)、ニーズが高度化したり、また、単に移動することだけではなく、移動に楽しみを求めたりしていることがうかがえる。

「駅や停留所等でのサービス」に関しては、駅の交流拠点の機能に着目して、商業施設や図書館・出張所などの公共公益施設などを併設したりなど、利用者の利便性を高める取組みが進んできている。また、地方部では、鉄道の駅に温泉を併設したりなど、交通結節点機能を強化し、ひいては鉄道利用の促進をはかろうとする例がある。

(注) 1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設

図表 I-1-3-39 公共交通機関のバリアフリー化に関する向上度



「ICカードなどの支払いや切符購入の利便性」に関しては、バスカードの導入や、地下鉄とJR、鉄道とバスの間のICカードの相互利用などが進んでいる。

「情報の表示・提供」に関しては、バスロケーションシステムの導入等が進んでいるところであるが、こうしたニーズの高度化・多様化を受け、今後とも更に利便性を向上させていく必要がある。

図表 I-1-3-40 鉄道以外の用途への駅の活用事例

自治体が図書館等の施設を併設している例

〔福岡市〕 筑前新宮駅に図書館・公民館を設置。

〔仙台市〕 地下鉄仙台駅に市役所出張所を設置。

鉄道事業者が託児所を併設している例

〔JR西日本〕 六甲道駅などで子会社が託児所を設置・運営。

鉄道事業者が福祉施設を併設している例

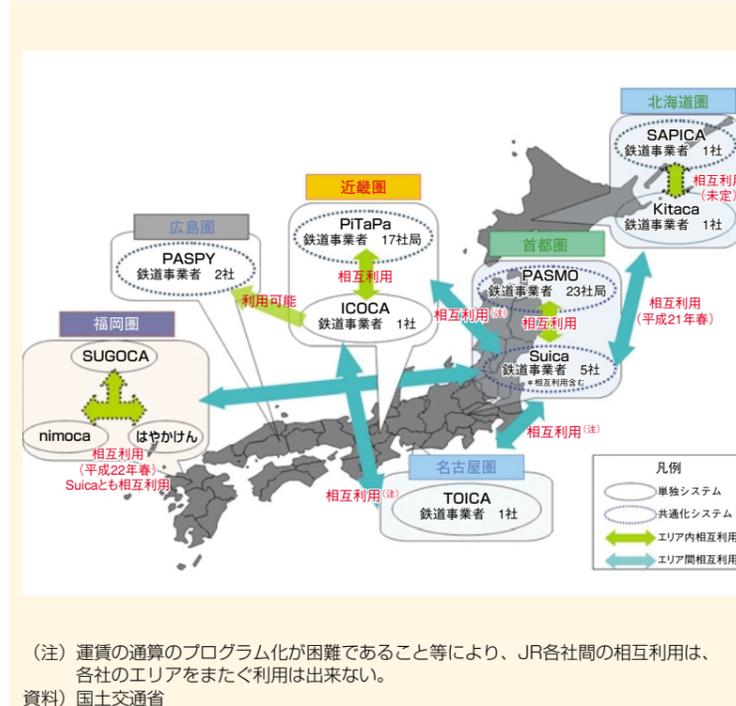
〔神戸電鉄〕 小野駅、緑が丘駅などで保育園やケアセンターを設置・運営。

鉄道事業者が病院を併設している例

〔東急電鉄〕 平成19年11月に、大岡山駅上部に東急病院を移転。

資料) 国土交通省

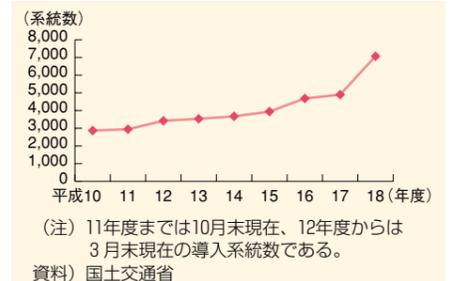
図表 I-1-3-41 ICカード乗車券の共通化・相互利用の状況



図表 I-1-3-42 バスICカードの導入車両数の推移(累計)



図表 I-1-3-43 バスロケーションシステムの導入推移(累計)



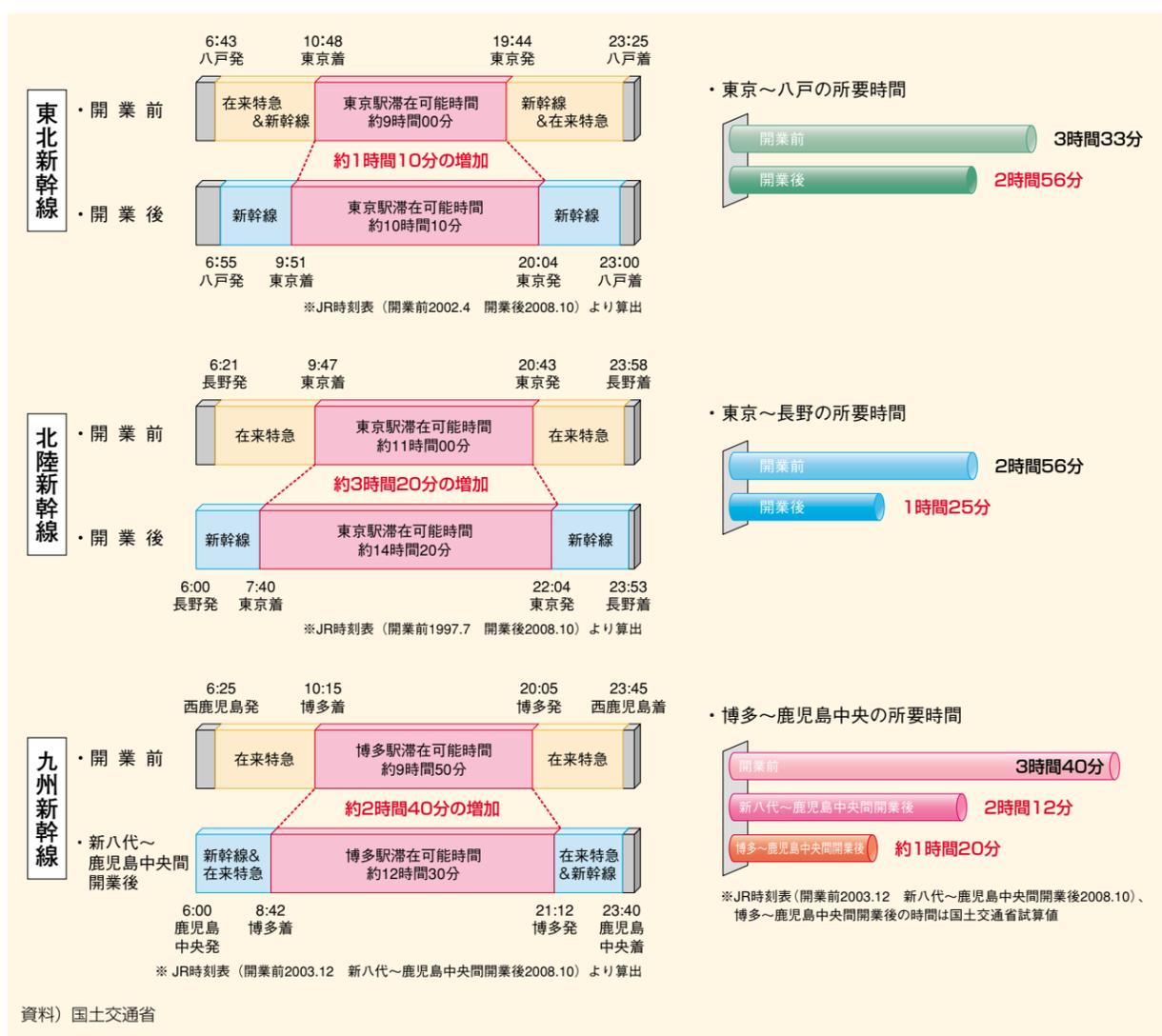
3 長距離交通の現状と課題

(1) 都市間移動の現状と課題 (→第2章第5節1)

(都市間移動ネットワークの役割)

都市間移動ネットワークは、地域相互間の交流と連携を支え、国土の一体化と地域の自立・振興を図る上で、なくてはならない役割を果たすものである。こうした重要性を踏まえ、従来から幹線鉄道ネットワーク、航空ネットワーク、高速バスネットワーク及び幹線道路の整備が行われてきたところであり、これにより、いつでもどこへでも容易に移動できるようになってきた。こうしたネットワークの整備は、移動時間の短縮とともに、日帰り圏の広がりや日帰りでの滞在可能時間の増加などの効果をもたらしている。

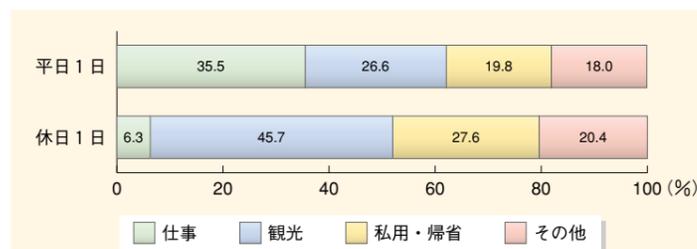
図表 I-1-3-44 新幹線整備による効果



(都市間移動の現状)

都市間移動の目的は、平日では「仕事」が最多であり、次いで「観光」、「私用・帰省」となっている。一方、休日では、「観光」が45.7%と圧倒的に多く、次いで「私用・帰省」となっており、平日、休日ともに、上記3目的が都市間移動の目的の約8割を占めている。

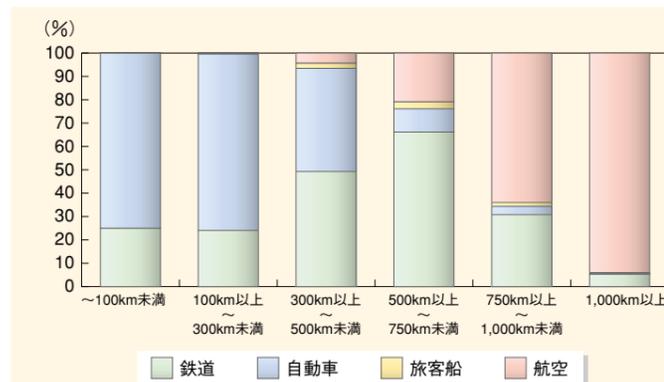
図表 I-1-3-45 旅行目的別流動量構成率



(注) 旅行目的不明を除く。
資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」(2005年)

輸送距離帯別輸送機関別分担率(旅客)を見ると、300km未満では自動車優位であり、例えば東京から浜松市や福島市、長岡市などまでがこれに当たる。300km以上750km未満では鉄道優位であり、例えば東京から岡山市や八戸市などまでがこれに当たる。また、750km以上からは航空優位になっていることがわかる。

図表 I-1-3-46 輸送距離帯別輸送機関別分担率(旅客)



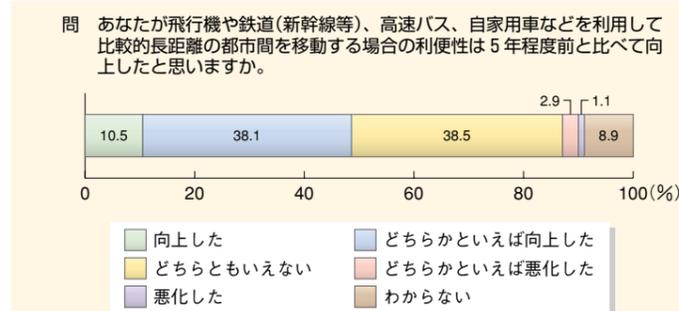
(注) 鉄道は、JRと民鉄の計
資料) 国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」(平成18年度)より作成

(都市間移動の利便性向上へのニーズ)

意識調査では、都市間移動の利便性の向上度は48.6%となっている。

今後とも都市間移動ネットワークについては、前述のとおり、その果たす役割の重要性に鑑み、また、今後の観光振興の足としても、一層利便性を向上させていく必要がある。

図表 I-1-3-47 国内の長距離移動の利便性に関する向上度



資料) 国土交通省

(2) 国際移動の現状と課題 (→第2章第5節1)

(国際移動ネットワークの役割)

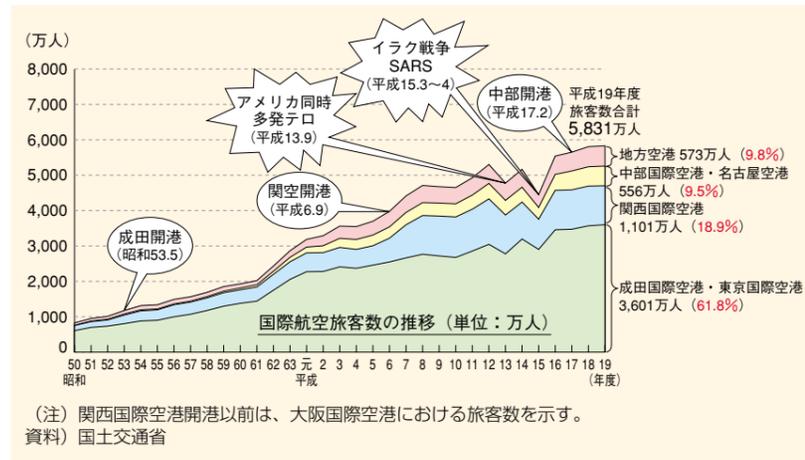
経済・社会・文化のあらゆる分野でのグローバル化の進展の中で、日本各地においても多くの分野で世界と直接関わりを持つようになってきた。国際移動ネットワークの整備により、海外との間でも容易に移動できるようになってきた。こうしたネットワークの整備は、グローバル化に対応した経済活動や生活のありようの確保にとって不可欠であり、また、海外との交流人口を増加させ、観光立国を推進していくのにも有効である。

(国際移動の現状)

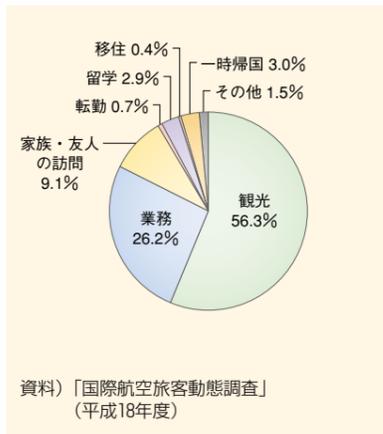
国際移動する旅客数は、テロ・戦争・景気等の政治経済情勢に影響を受けるものの、平成に入ってから約20年間で1.8倍に伸びており、全体としては大きく伸びてきている。

また、国際移動の目的は、「観光」が56.3%と最多であり、次いで「業務」が26.2%となっており、上記2目的が国際移動の目的の8割以上を占めている。

図表 I-1-3-48 我が国の国際航空旅客輸送の動向



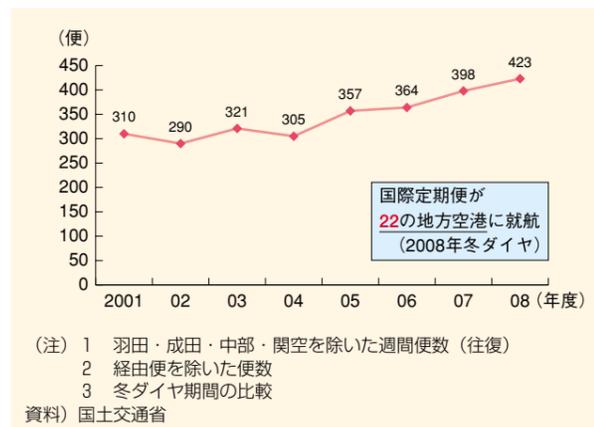
図表 I-1-3-49 海外への旅行目的



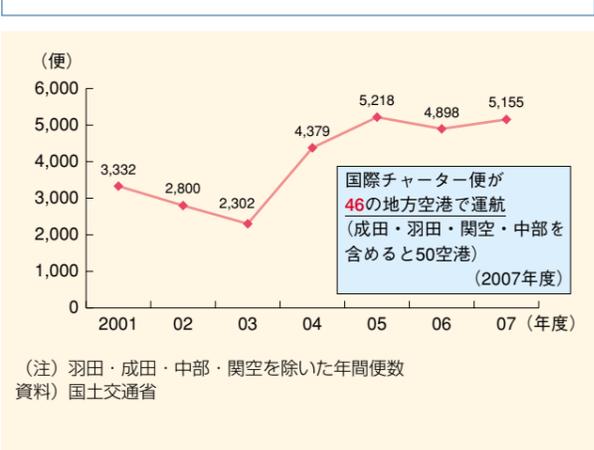
(地方空港発着の国際線の増加)

また、最近の状況として、平成16年度頃からの航空需要の回復・増加や、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化への取組みにより、地方発着の国際線が増加している。

図表 I-1-3-50 日本発着路線における国際旅客定期便数の推移



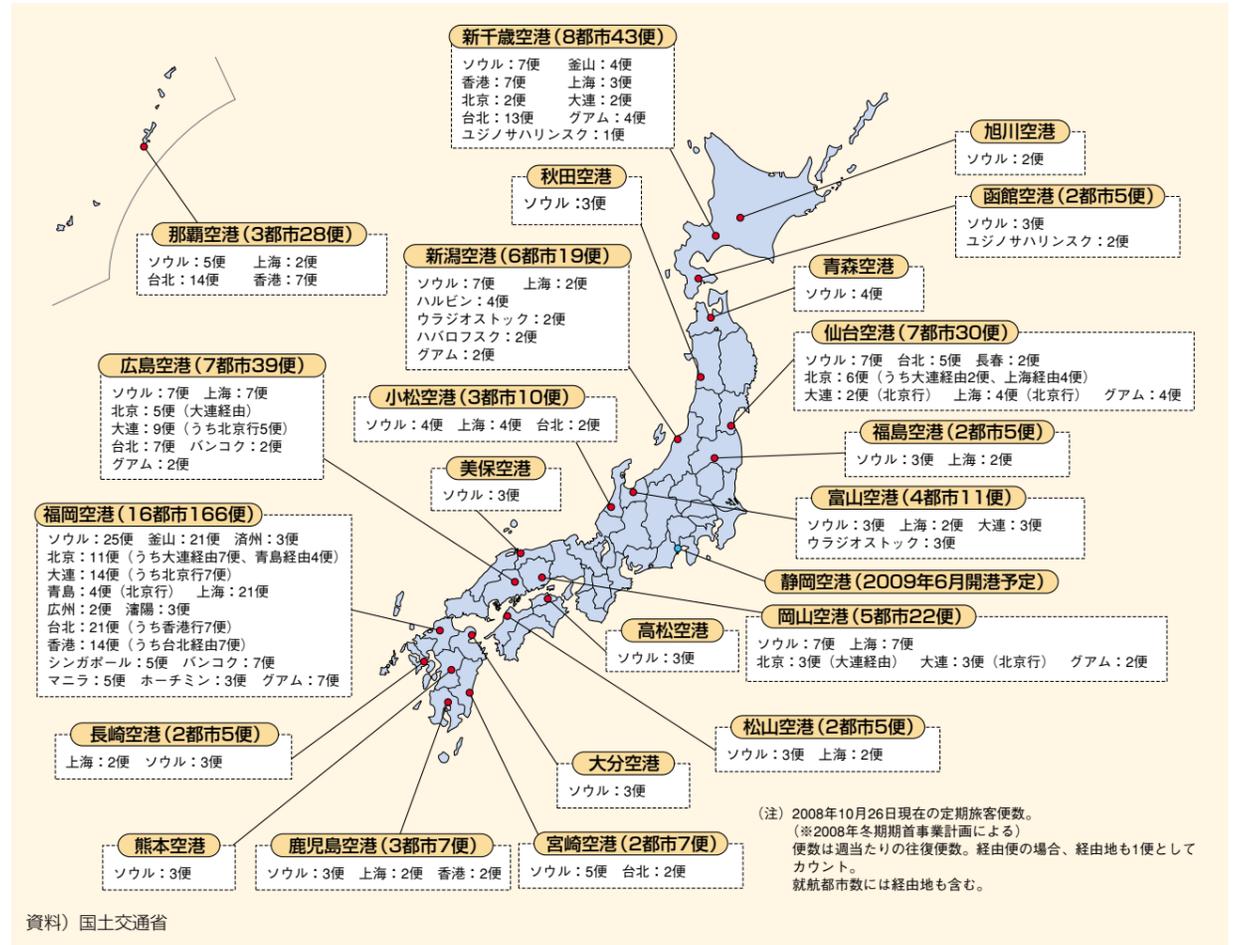
図表 I-1-3-51 旅客チャーター便数の推移



地方空港における国際航空ネットワークの状況を見ると、地方空港22空港において423便の定期国際旅客便が就航^(注)、就航都市数は21都市となっており、なかでも韓国や中国への便が多い。

(注) 2008年冬期スケジュール現在

図表 I-1-3-52 地方空港発着路線の就航

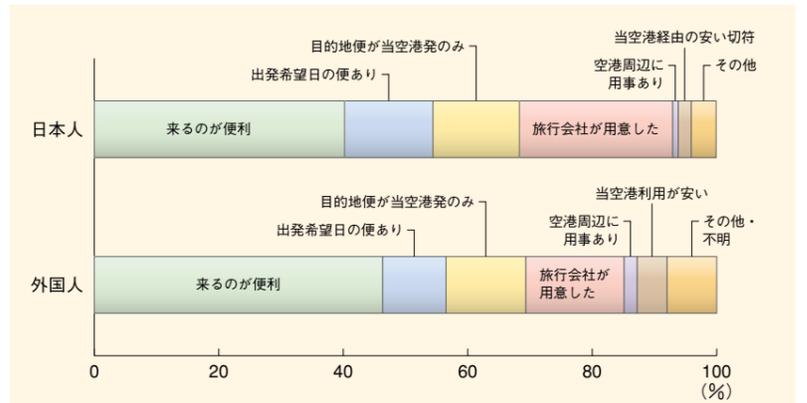


このように、地方空港に国際線が離着陸することは、居住者の利便性向上のみならず、外国人がダイレクトに地方入りしやすくなり、今後観光立国を推進する手段としても重要なものである。

(空港へのアクセス)

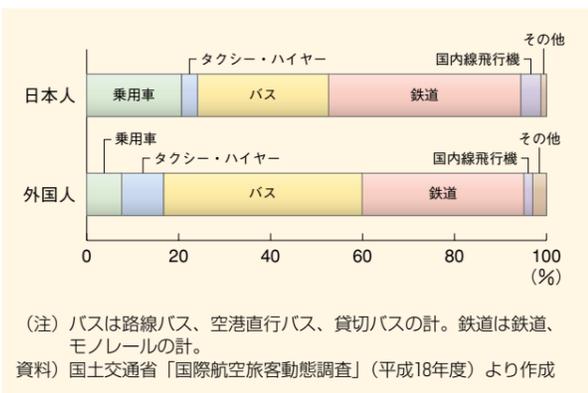
国際移動の際利用する空港を選ぶに当たり、ポイントとなる事項として、「来るのが便利だから」と答えた人が日本人では40.2%、外国人では46.3%おり、また、意識調査においても、空港へのアクセスの重要度は76.6%と高く、国際移動にあたっては、空港へのアクセスが重要であることがわかる。

図表 I-1-3-53 出国空港別空港選択理由

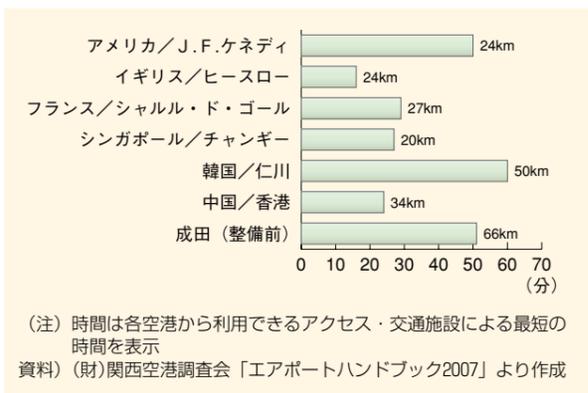


空港への実際のアクセスについて、空港利用者のうち、日本人は70.3%、外国人は79.8%が鉄道やバスを利用している。一方で、意識調査では、空港へのアクセスの満足度は31.3%と低く、主要空港と都心とのアクセス所要時間を国際比較した場合、成田空港は、都心から空港まで50分以上かかり、他国と比べて所要時間がかかっており、早急な改善が求められる。

図表 I-1-3-54 出国空港別最終アクセス交通手段構成



図表 I-1-3-55 世界の主要空港と都心間のアクセス所要時間及び距離

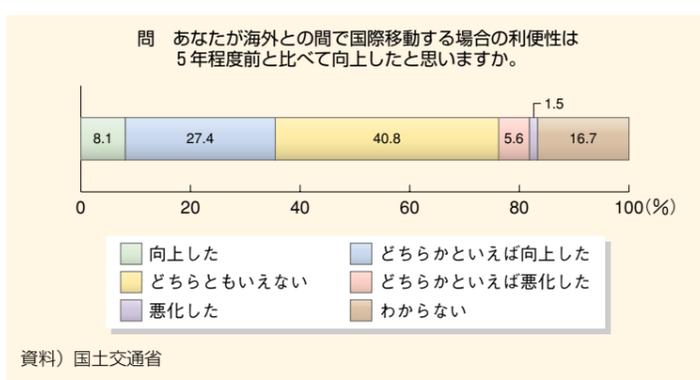


【国際移動に関するその他のニーズ】

意識調査では、国際移動の利便性の向上度は35.5%となっている。

今後とも、利用者ニーズに的確に対応し、また、今後の更なるグローバル化に対応するとともに、観光振興の足としても、一層利便性を向上させていく必要がある。

図表 I-1-3-56 国際移動の利便性に関する向上度



第1章まとめ

第1章では、「地域に住まう」、「社会で活動する」、「場所を移動する」の3つの局面から、意識調査等を基に、人が普段の暮らしやそれを取り巻く生活環境についてどのように感じているかを考えた。

【住まう、活動する、移動する：暮らしにおける人のニーズのまとめ】

「住まう」については、都市・地方とも、日常生活関連や安全・安心など基礎的な生活環境が特に重要と考えられている一方で、満足度は利便性の面などで地方が低い。住居本体に対しては、バリアフリー化など住宅性能の向上が求められるとともに、住む場所の確保自体が課題となる場面もある。取り巻く環境については、緑や水辺空間を確保したり、安全・安心を確保したりする必要がある。

「活動する」については、日常の用事を済ませる上で、利便性ととも付加的な“楽しみ”が求められている。働くことについては、厳しい雇用状況やワーク・ライフ・バランスの確保が難しい状況が改めて明らかになった。余暇については、気分転換が求められているが、経済的な事情等が阻害要因となっている。総じて、利便性、雇用、余暇を愉しむ場所といった事項で地方が相対的に不利となっている。

「移動する」については、地方では、公共交通の衰退の中で移動手段の持続的な確保が課題である。他方で、都市では、公共交通の混雑緩和や速達性向上が依然として必要である。道路の渋滞緩和等も引き続き必要である。また、安全・安心やバリアフリー化に対する意識も高い。

【人のニーズにおける横断的な側面】

このように、人のニーズは、生活の危機に関するものからゆとり・ゆめを求めるものまで幅広く広がる。また、住む場所やおかれた立場、生活観の違いなどによって、感じることは異なる。さらに、気持ちの上でいざという時のため、セーフティネットを求めるニーズもみられる。

【ニーズへの対応のありかたと行政】

本章で明らかになったように、考えるべき課題とニーズは多いが、全ての人が満足する解決策は現実的ではないし、施策実施にはコストがかかる。また、例えば自然環境の豊かさと余暇活動のための施設の多様性に関する満足度など、個別のニーズのうち二律背反の関係にあるものもある。

一方で、ICTなど近年発達した新しい技術を使うことで、例えばモビリティの低下を代替するなど、ニーズへの対応における広がりがある。また、ニーズへの対応の取組みにおいて、地域住民自らが主体的に地域の公的な活動の担い手になるということも始まっている。

こうした点を踏まえて、行政としては、ニーズに応えていくための環境を整え、それだけでは解決できないようなときに下支えしていくことが重要である。

【国土交通行政としての取組みの例：地方における人のニーズへの対応】

次ページでは、幅広い課題やニーズの中から、人々の感じる重要度は高いものの満足度が低い事項の代表として、人々の日常の生活の利便に関する事項を特に取り上げ、これまでの取組みから新しい施策への展開について述べ、本章を締めくくるとする。

本章を踏まえ、第2章では、多様なニーズに対応する国土交通行政の一端を5つの視点から紹介する。

日々の生活に求められているものは何か ～意識調査からわかった「重要度は高いが満足度が低い」こと～

生活の3つの局面を通じて、人々の感じる重要度は高いが特に地方で満足度が低いものは、日々の生活の利便に関する事項であった。ここでは、その課題の背景を、生活する人々のニーズとの関連で分析し、これに対応した近時の施策の展開に簡潔に触れたい。

(地方部における、日々の利便性低下についての不満)

第1節でみたように、生活する上で最も基礎となる「住まう」において、「日常の買い物の利便性」や「病院や診療所などの施設や医療サービス」といった、日々の生活の営みに関するサービス・利便の重要度は高い。この傾向は、都市と地方で変わらないが、一方で満足度は、特に地方で低くなっており、地域により差異が生じている(図表I-1-1-4参照)。

第2節の「活動する」の観点からみると、日々の用事を「できる限り身近なところで」「一度に用事を済ませたい」という、利便性に関するニーズが、都市と地方とも高いのに対して、「一度に済ませられない」「公共交通機関で行きづらい(=アクセスが悪い)」という不満が、やはり地方ほど大きくなっている(図表I-1-2-3参照)。また、実際に買い物など用事を済ませる場所も、家から離れた店を選ぶことが多くなっている(図表I-1-2-17参照)。

この背景として、第2節でみたように、まちの中心部の衰退がある。地方を中心に、諸機能や人口がまちの中心部から郊外部へ移転している様子がうかがわれた(図表I-1-2-12、13、14参照)。

一方で、第3節でみた、地域の足となる「移動する」では、地方では、公共交通機関に対する不満が強い。そもそもの「公共交通が整備されていること」、「路線」や「駅等までの距離や立地」、また、公共交通機関を利用する際の基本条件となる「本数」や「運賃」に対する重要度が高い一方で、それらは不満度の上位を占めている(図表I-1-3-13参照)。

このことから、特に地方で、モータリゼーションの進展、低密度な市街地の形成、公共交通の採算性が確保できなくなった地域で公共交通のサービスレベル低下、という悪循環が発生している状況がうかがわれる。これは、まちの中心部の衰退とも密接に結びつき、あわせて日々の生活の利便性の低下に結びついている。

(利便性向上のための、国土交通省の従来の取組みと課題)

これらの背景一つひとつは、つとに指摘されたことであり、国土交通省においても、i) 中心市街地活性化の観点から、また、ii) 地域の公共交通の再生の観点から、諸々の施策を行ってきた。しかし、地域で生活する人々の観点からは、結果としての生活の質が維持・向上されることが重要であり、上記の結果から、依然として問題がある状況がわかった。地域の実情に応じ、「まち」の構造・諸機能と、それらをつなぐ「交通」の機能を一体的にとらえて対策を模索することが必要な中で、従来の施策で十分でない点を補強する必要があった。

- i) まちのあり方については、中心市街地の衰退に歯止めがかからない状況に対応するため、平成10年に、大規模店舗の出店に際して周辺的生活環境の保持の観点から配慮を求める「大規模小売店舗立地法」(大店立地法)、空洞化の進行している中心市街地の活性化を図る「中心市街地における市街地の整備改善と商業等の活性化の一体的推進に関する法律」(中心市街地活性化法)、

まちづくりの観点から大規模店舗の立地規制を可能にする「改正都市計画法」の3つの法律、いわゆる「まちづくり三法」を制定し、中心市街地活性化に向けての取組みが進められてきた。

しかし、従来の中心市街地活性化法は、商業振興策が中心であり、街なか居住の推進や、公共公益施設も含む都市機能の集積促進など、中心市街地を「生活空間」として再生する措置が少なく、居住人口の減少、公共公益施設の移転や郊外大型店の立地といった原因により衰退が進んできた(図表I-1-2-15参照)。

- ii) 地域の交通機関についても、オムニバスタウン制度、LRT総合整備事業等予算制度に基づく様々な支援策を用意し、地域の取組みを促進してきたところであり、平成18年には、コミュニティバスや乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化・法制化を行うなど、様々な施策を実施してきた。しかしながら、これらは個別の課題に対応した施策であり、地域における関係者が地域公共交通のあり方について、総合的、一体的に取り組む制度的基盤が欠けていた。

(国土交通行政の新たな取組み)

こうした状況を踏まえ、平成18年に「まちづくり三法」を改正した。従来の市街地の整備改善、商業等の活性化に加え、都市利便の増進を図るための施設整備、共同住宅の整備など中心市街地における都市機能の増進、経済社会の活力の向上に関する各種施策を総合的かつ効率的に推進することが必要との認識に基づき、内閣府に中心市街地活性化本部を設置するとともに、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度を創設し、様々な支援策を重点的に講じていくこととし、また、地域が一体的にまちづくりを推進するための中心市街地活性化協議会の法制化等の措置を講じている。さらに、都市構造へ広域的な影響を与える大規模集客施設や公共公益施設等の都市機能をまちづくりの観点から適正に配置するため、立地可能な用途地域を見直す等の措置を講じた。地方公共団体において、これらの制度を通じて暮らしやすいまちづくりが進められることを目指している。

なお、人口減少社会の到来など社会経済情勢に大きな変化が生じており、今後は、こうした新たな変化に適応した制度へと再構築するため、都市計画制度の抜本的な見直しも行っていくこととしたい(参照：第2章第3節)。

また、地域公共交通についても、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を平成19年10月に施行している。これは、地域の多くの関係者の利害が複雑に絡み合う中、その多様な関係者が共通の問題認識のもとに結集し、公共交通の活性化及び再生の取組みを実効性あるものとするとともに、地域の実情に応じた柔軟な発想で新たな輸送サービスが適した地域でその導入が促進されることを期して施行されたものである。また、同法律を活用し、予算的措置として平成20年度予算にて、多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設したところである。今後、まちづくりや観光施策とも連携しながら、各地域に適した手法で移動手段が確保されるよう、関係者とともに対応していきたい(参照：第2章第2節)。

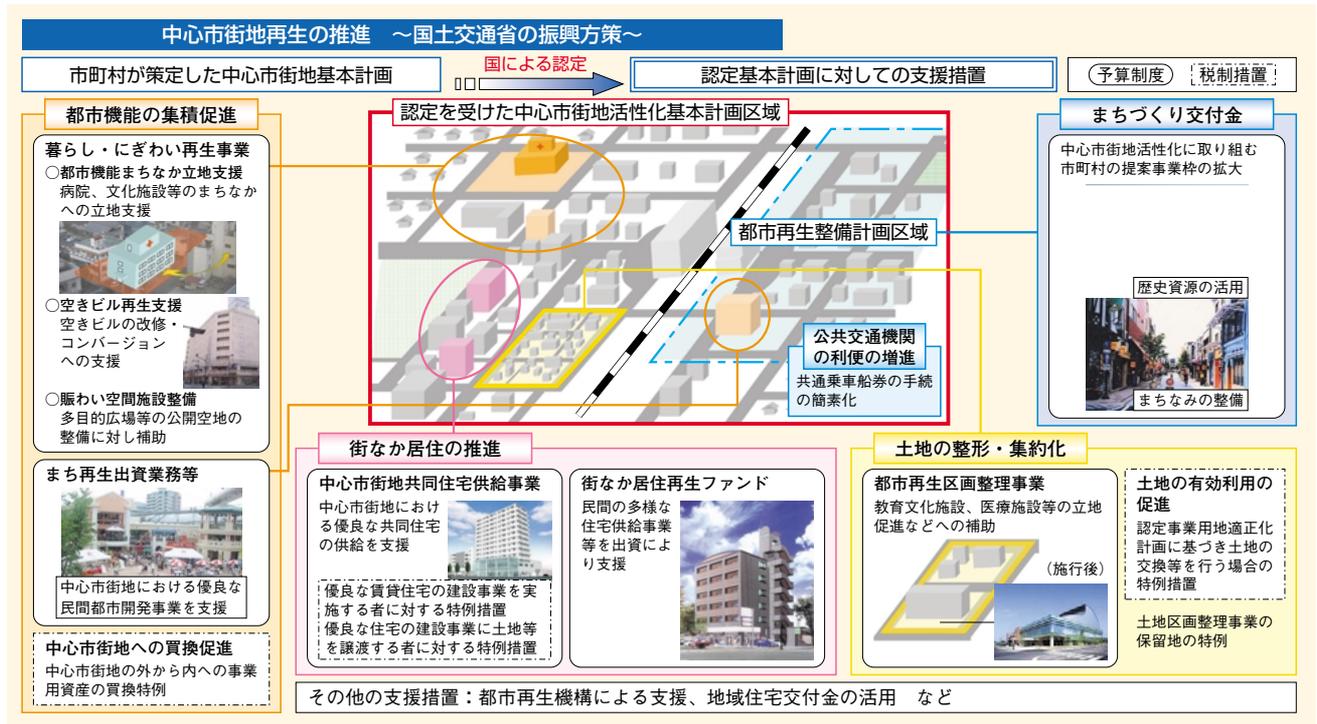
(総合的・一体的な取組みによる利便性の向上と安心感の醸成)

地域で生活する人々にとって、生活上不可欠な商業・公共公益サービスが住まいの身近でできるだけまとまって提供され、また郊外に居住する場合には、公共交通等を活用して気軽に行き来できることが重要である。

このため前述した、居住・商業・公共公益機能がコンパクトに配置される取組みと、地域の各種公

公共交通機関が利用者に使いやすい形で持続的に確保される取組みを、連携して総合的かつ戦略的に進め、サービスの供給者とユーザーの双方を含む地域の利害関係者の合意形成が行われることを促進していく。これにより、多様な関係者が対応のあり様を横断的に検討・追求していく中で、暮らす地域と利用する交通の再生・活性化を通じて、歩いて暮らせるまちづくりや魅力的な公共交通を実現し、生活の利便性を向上させ、暮らしの安心感を醸成していきたい。

中心市街地活性化に向けた取組みの例



公共交通活性化に向けた取組みの例

