交通政策基本計画と公共交通政策

国土交通省 総合政策局
公共交通政策部　参事官付

平成28年10月25日

公共交通利用促進キャラクター
「のりたろう」

発表の目次

国土交通省

1. 交通政策基本計画について

①交通政策基本計画（概要）

②平成28年度-交通政策白書（概要）

2. 公共交通政策について

～公共交通政策部の取組事例紹介～

③公共交通サービス水準の見える化・相対化

①交通政策基本計画（概要）

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行　法律第92号）

国土交通省

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識（第2条）

○交通の果たす機能
- 国民の自立した生活の確保
- 活発な地域間交流･国際交流
- 物資の円滑な流通

○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上（第3条）

○少子高齢化の進展等に対応しつつ、
- 豊かな国民生活の実現
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上

に寄与

○大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減（第4条）

様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）

交通の安全の確保（第7条）

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協働（第6条、第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

国会への年次報告等（第14条）

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）

＜パブリックコメント、審議会への諮問等＞

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

○日常生活の交通手段確保（第16条）…離島等の地域の諸条件への配慮
○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
○交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

○国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

【地域の活力の向上】

○国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
○交通に関する事業の基盤強化、人材育成等（第21条）

【大規模災害への対応】

○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

○ エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

【適切な役割分担と連携】

○総合的な交通体系の整備（第24条）…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
○まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25条～第27条）

○調査研究（第28条）
○技術の開発及び普及（第29条）…ICTの活用
○国際的な連携の確保及び国際協力の推進（第30条）…規格標準化、交通インフラの海外展開
○国民等の意見を反映（第31条）

地方公共団体の施策(第32条)

交通政策基本計画の概要（平成27年2月13日閣議決定）

国土交通省

○計画期間　：　2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）
○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】
（1）人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生　（2）グローバリゼーションの進展　（3）巨大災害の切迫、インフラの老朽化
（4）地球環境問題　（5）ICTの劇的な進歩など技術革新の進展　（6）東日本大震災からの復興　（7）2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築	C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
基本法上の国の施策	【日常生活の交通手段確保】（16条） 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】（17条） 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】（18条） 【まちづくりの観点からの施策推進】（25条）	【産業・観光等の国際競争力強化】（19条） 【地域の活力の向上】（20条） 【観光立国の観点からの施策推進】（26条） 【国際連携確保・国際協力】（30条）	【運輸事業等の健全な発展】（21条） 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】（22条） 【環境負荷の低減】（23条）
施策の目標	①自治体中心に、ｺﾝﾊﾟｸﾄｼﾃｨ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ﾈｯﾄﾜｰｸを再構築する ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする ③バリアフリーをより一層身近なものにする ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる	①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める ④我が国の技術とノウハウを活かした交通ｲﾝﾌﾗ・ｻｰﾋﾞｽをグローバルに展開する	①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する ③交通を担う人材を確保し、育てる ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

基本法上の国の施策

【関係者の責務・連携】（8～12、27条）
【総合的な交通体系の整備】（24条）
【調査・研究】（28条）
【技術の開発及び普及】（29条）
【国民の立場に立った施策】（31条）

①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

動画で分かる「交通政策基本計画」

国土交通省

国土交通省ホームページに、のりたろうが「交通政策基本計画」を分かりやすく解説する動画を掲載しています。

【交通政策基本計画紹介動画(約9分間)】

【掲載場所】

トップページ→総合政策局→

交通政策基本法に基づく政策展開→交通政策基本計画

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

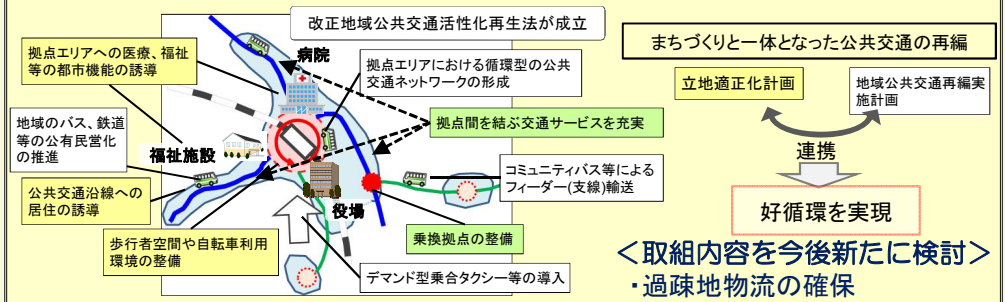
（趣旨）

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・「ｺﾝﾊﾟｸﾄ＋ﾈｯﾄﾜｰｸ」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



＜取組内容を今後新たに検討＞

・過疎地物流の確保

主な数値指標

・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数： 100件

・デマンド交通の導入市町村： 311市町村（2013） ➔ 700市町村

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

（趣旨）

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

（施策の例）

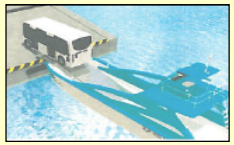
＜これまでの取組を更に推進＞

・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入

・自転車の活用に向けた取組を推進

＜取組内容を今後新たに検討＞

・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



LRT、BRT、デマンドタクシー等の導入の促進

コミュニティサイクルやサイクルトレインの活用・普及などを推進

乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

主な数値指標

・低床式路面電車の導入割合： 約25%（2013） ➔ 35%

・コミュニティサイクルの導入数： 54市町村（2013） ➔ 100市町村

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

（趣旨）

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・現行の整備目標を着実に実現する

・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進

ベビーカーマーク

ノンステップバス

＜取組内容を今後新たに検討＞

・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進

新たなタイプのホームドア（昇降バー式）

主な数値指標

・ノンステップバスの導入割合[*]： 44%（2013） ➔ 約70%

・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]： 83%（2013） ➔ 約100%

・ホームドアの設置数[*]： 583駅（2013） ➔ 約800駅

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

（趣旨）

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

＜取組内容を今後新たに検討＞

・公共交通機関のサービスレベルの見える化

・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進

・ITS技術等の活用による道路利用の効率化

相互利用可能な交通系ICカード（鉄道・バス）

（出典）JR東日本ホームページより

主な数値指標

・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]： 12県（2013） ➔ 0県

・バスロケーションシステムが導入された系統数： 11,684系統（2014） ➔ 17,000系統

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

（趣旨）

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

（施策の例）

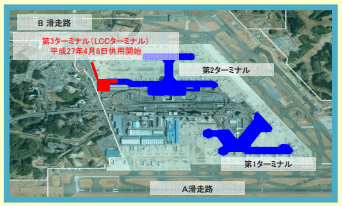
＜これまでの取組を更に推進＞

・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

・LCCの普及に向けた環境整備（専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等）

＜取組内容を今後新たに検討＞

・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

・首都圏空港の年間合計発着枠[*]： 71.7万回（2013） ➔ **74.7万回＋最大7.9万回**
［※関係自治体等と協議中］

・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]： 7%（2013） ➔ **17%**

・国際コンテナ戦略港湾の機能強化（港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等）

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

主な数値指標

・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース（埠頭）数：
3バース（2013） ➔ **12バース（2016）**

・三大都市圏環状道路整備率[*]： 63%（2013） ➔ **約75%（2016）**

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

（趣旨）

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・新幹線ネットワーク（整備新幹線、リニア中央新幹線）の着実な整備と地域鉄道等との連携

・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用（スマートICの整備等）

北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の新駅整備

＜取組内容を今後新たに検討＞

・鉄道貨物輸送の拡大

国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。（国土交通省公表資料より）

主な数値指標

・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線（長野−金沢間2015年開業予定）】： **20%増（2014−17）**
【北海道新幹線（新青森−新函館北斗間2016年開業予定）】： **10%増（2015−18）**

・道路による都市間速達性の確保率[*]： 48%（2012） ➔ **約50%（2016）**

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

（趣旨）

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

バス運行案内情報板の多言語化（釧路）

認定ドライバーによる観光タクシー（東京では外国語研修を実施）

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・交通分野での外国人受入環境整備（ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等）

・クルーズ振興を通じた地域の活性化

・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実

・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実

我が国に寄港するクルーズ船

主な数値指標

・無料Wi-Fiの導入割合[*]：
【主要空港】 87%（2013） ➔ **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%（2013） ➔ **100%**

・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]： 17.4万人（2013） ➔ **100万人**

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

（趣旨）

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施

英国

高速鉄道車両更新計画
日立製作所　受注額：約4,600億円

主な数値指標

・交通分野における日本企業の海外受注額推計： 0.5兆円（2010） ➔ **7兆円**

［*］2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

（趣旨）

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

高架橋の耐震補強

避難誘導訓練の実施

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策

・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保

・避難誘導、帰宅困難者対策（自治体・民間企業との協力体制）

自治体や事業者等と連携した備蓄倉庫の整備や避難訓練等

＜取組内容を今後新たに検討＞

・車両等の老朽化への対応

主な数値指標

・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率：91%（2012） ➔ **概ね100%（2017）**

・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率： 79%（2013） ➔ **82%（2016）**

・港湾BCP（事業継続計画）が策定された主要港湾の割合： 3%（2012） ➔ **100%（2016）**

・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率： 36%（2013） ➔ **100%（2016）**

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

（趣旨）

関越道高速ツアーバス事故（2012）、JR北海道問題（2013）、韓国フェリー事故（2014）等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

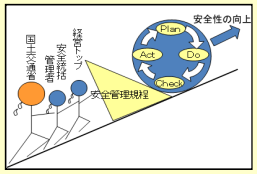
・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除

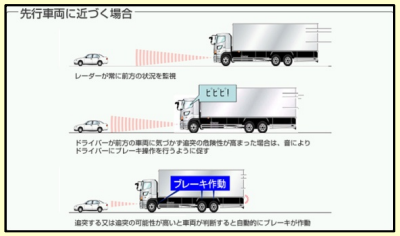
・運輸安全マネジメント制度の充実強化

・新技術の活用

運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認





衝突被害軽減ブレーキの概要

＜取組内容を今後新たに検討＞

・交通関連事業の基盤強化方策

主な数値指標

・運輸安全マネジメント評価実施事業者数： 6,105事業者（2013） ➔ **10,000事業者**

・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率： 約54%（2013） ➔ **90%**

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

（趣旨）

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・輸送を支える技能者、技術者の確保

（航空機操縦士）

世界的に操縦士需要が急増。

アジア／太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。

・・・民間養成機関の供給能力拡充等

（バスドライバー）

バス事業の運転者（男性）の労働環境

・労働時間・・全産業平均の約1.2倍

・所得・・・・・全産業平均の約0.8倍

＜取組内容を今後新たに検討＞

・若年層、女性、高齢者の活用

・海洋開発人材育成

・物流の省労働力化（モーダルシフト）

【積載率】

〇鉄道貨物 平日 76.2%（2013年度）

休日 53.2%（2013年度）

〇内航海運 33.7%（2012年度）

➔ **トラック輸送の受け皿に**

主な数値指標

・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]： 120人（2012） ➔ **約210人**

・自動車関連の女性労働者の数（ﾊﾞｽ：1.4%（2011）、ﾀｸｼｰ：2.3%、ﾄﾗｯｸ：2.4%（2013）、整備士：0.85%（2009））： **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

（趣旨）

我が国の運輸部門のCO_2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・次世代自動車の一層の普及

・充電インフラ・水素ステーション整備

電気バス

CNG（圧縮天然ガス）トラック

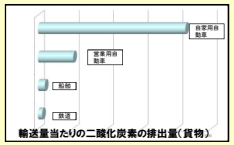
地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

＜取組内容を今後新たに検討＞

・燃料電池自動車の本格的な普及

燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討

・グリーン物流（モーダルシフト等）



CO_2排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO_2排出量を削減

主な数値指標

・新車販売に占める次世代自動車の割合： 23.2%（2013） ➔ **50%**

・モーダルシフトの推進（貨物輸送トンキロ） 【鉄道】 187億ﾄﾝｷﾛ（2012） ➔ **221億ﾄﾝｷﾛ**

【海運】 333億ﾄﾝｷﾛ（2012） ➔ **367億ﾄﾝｷﾛ**

目次

国土交通省

1. 交通政策基本計画について

①交通政策基本計画

②平成28年度-交通政策白書（概要）

2. 公共交通政策について

～公共交通政策部の取組事例紹介～

③公共交通サービス水準の見える化・相対化

②平成28年度－交通政策白書（概要）

平成28年版交通政策白書（平成28年5月13日閣議決定）の構成

国土交通省

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。以下の4部で構成。

第Ⅰ部　交通の動向

最新の交通に関する諸元データを整理。

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析する。

第１章　交通サービスの状況

第２章　交通ネットワークの状況

毎年度、交通に関わるテーマを新たに設定し分析等を実施
（平成27年テーマは「地方創生を支える地域公共交通の再構築」）

第Ⅱ部　交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて【テーマ章】

交通事業における就業及び生産性の分析を行うとともに、先進的な民間の取り組みや国の取り組みを概観する。

第１章　交通事業における就業及び生産性の現状

第２章　人材確保・生産性向上に向けた取組

昨年度までの交通施策の取組状況の報告と、
今年度取り組む内容に関して整理。

第Ⅲ部　平成27年度交通に関して講じた施策 ／ 第Ⅳ部　平成28年度交通に関して講じようとする施策

交通政策の基本的な枠組みである交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認する。

第１章　豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

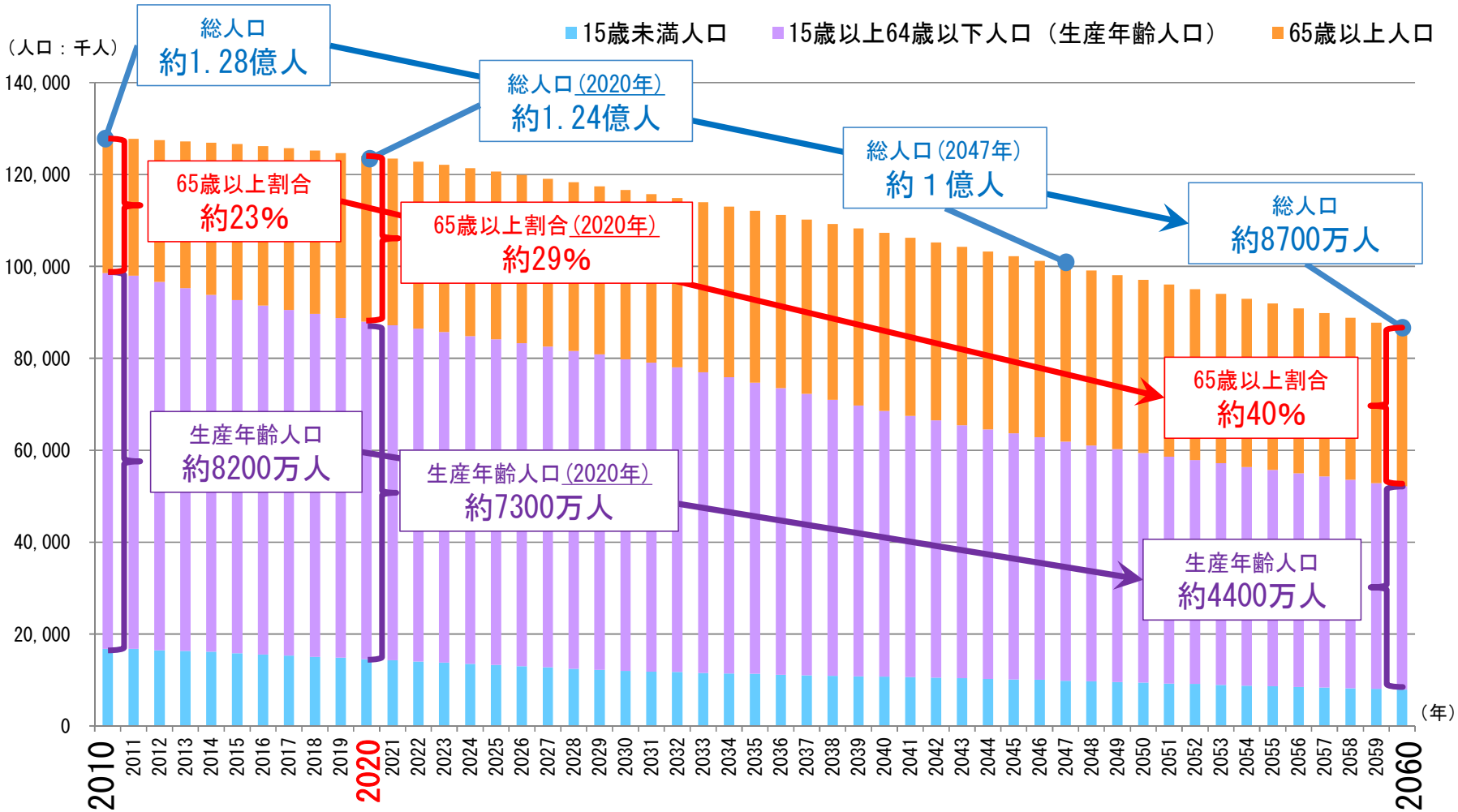
第２章　成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

第３章　持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

第Ⅰ部　平成27(2015)年度交通の動向

●我が国の総人口は2060年には約8700万人に、生産年齢人口は約4400万人（現在の約6割）まで減少すると予測されており、本格的な人口減少・少子高齢化社会を迎えている。特に、三大都市圏を除く地方圏では傾向が顕著

人口減少・少子高齢化の推移・予測

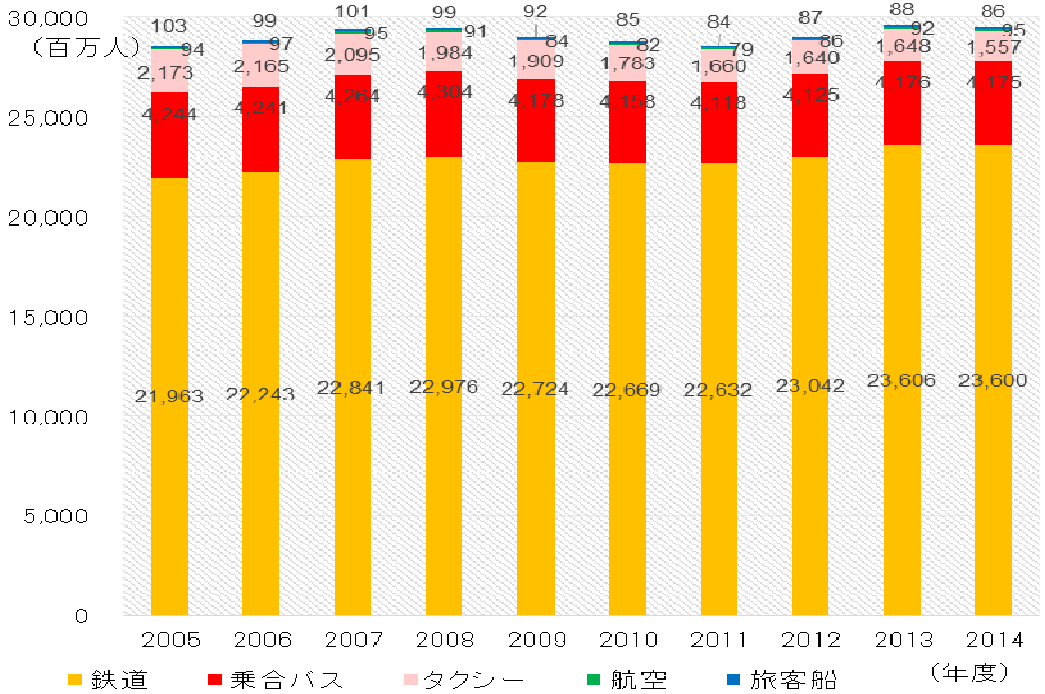


資料：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（中位推計）から国土交通省総合政策局作成

第Ⅰ部第1章　交通サービスの状況（国内旅客）

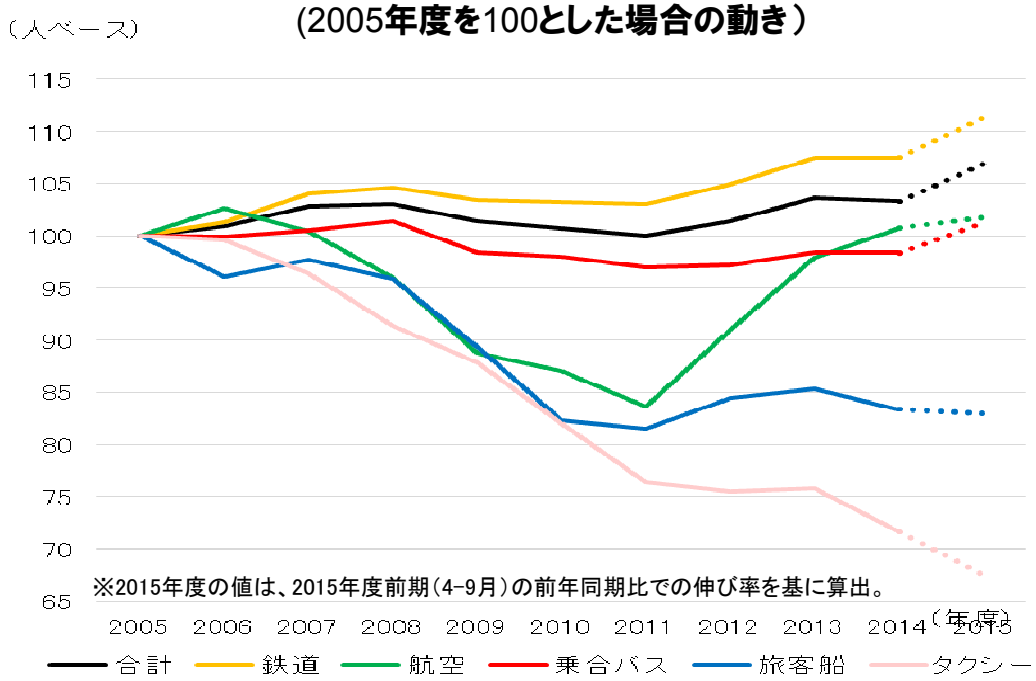
- 国内旅客運送量は、2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから、輸送量全体としては回復傾向にある。
- 特に航空旅客については、LCCの利用拡大等により顕著な増加傾向が続いている一方、タクシーについては、減少傾向が継続している。

国内旅客輸送量の推移



（出典）「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」等より作成

国内旅客輸送量の推移
（2005年度を100とした場合の動き）



（出典）「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」等より作成

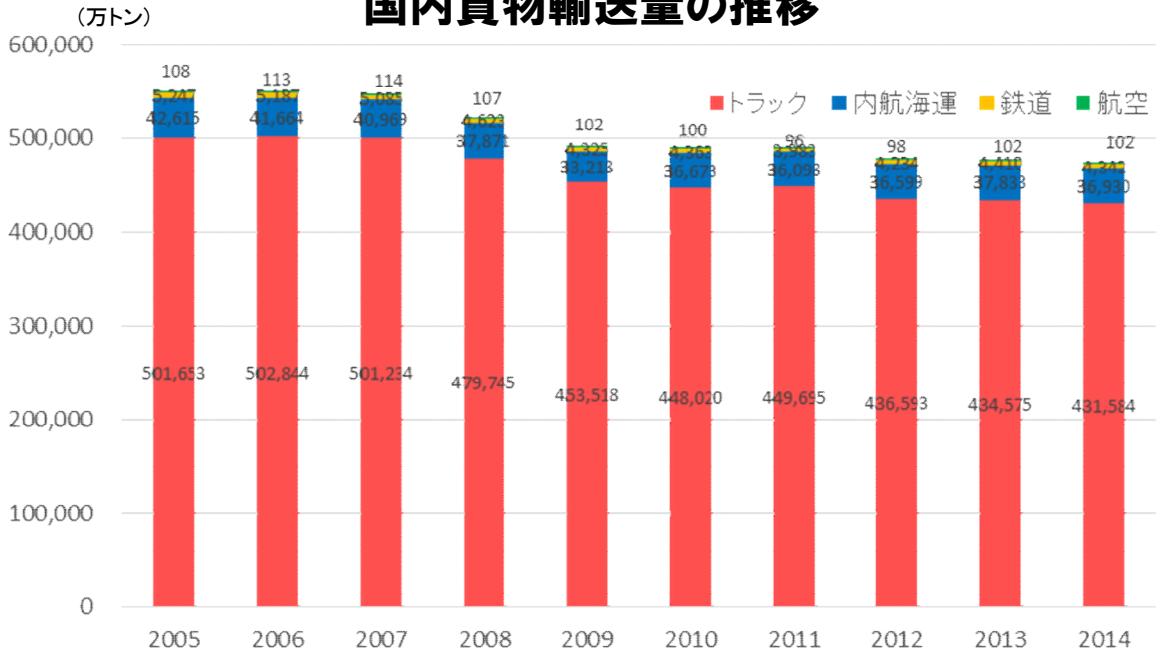
安全確保等の徹底（軽井沢スキーバス事故への対応）

- 平成28年1月15日に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ設置した「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において、再発防止策について徹底的に検討を実施。
- 本検討を踏まえ、“貸切バス事業者・運行管理者等の遵守事項の強化”等の総合的な対策などを内容とした「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ（平成28年6月3日）。

国土交通省

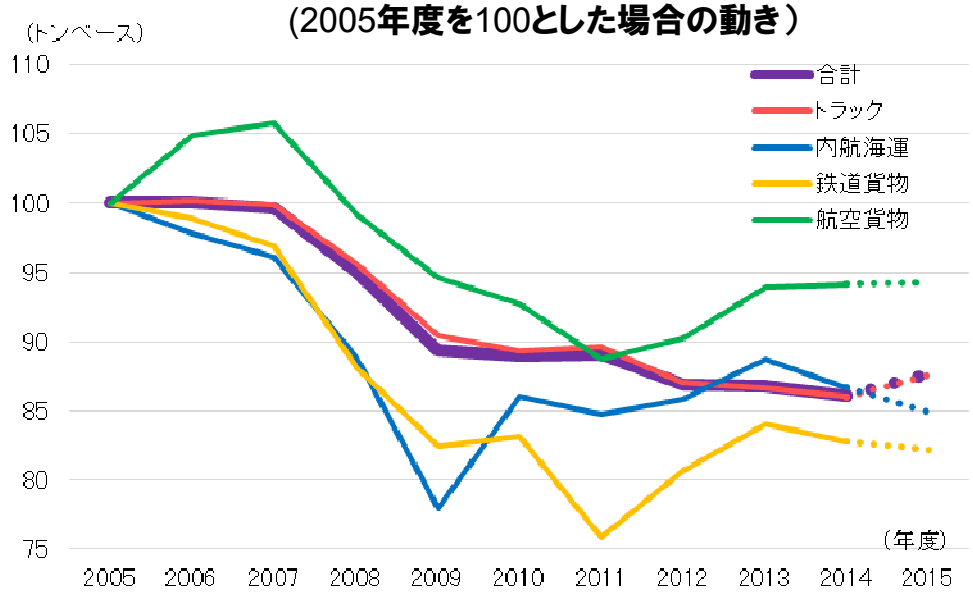
●国内貨物輸送については、輸送量が漸減傾向にある。一方で、インターネット通販市場の拡大により宅配便取扱個数は、増加傾向にあり、直近の5年間で15％増加している。

国内貨物輸送量の推移



（出典）「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」等より作成

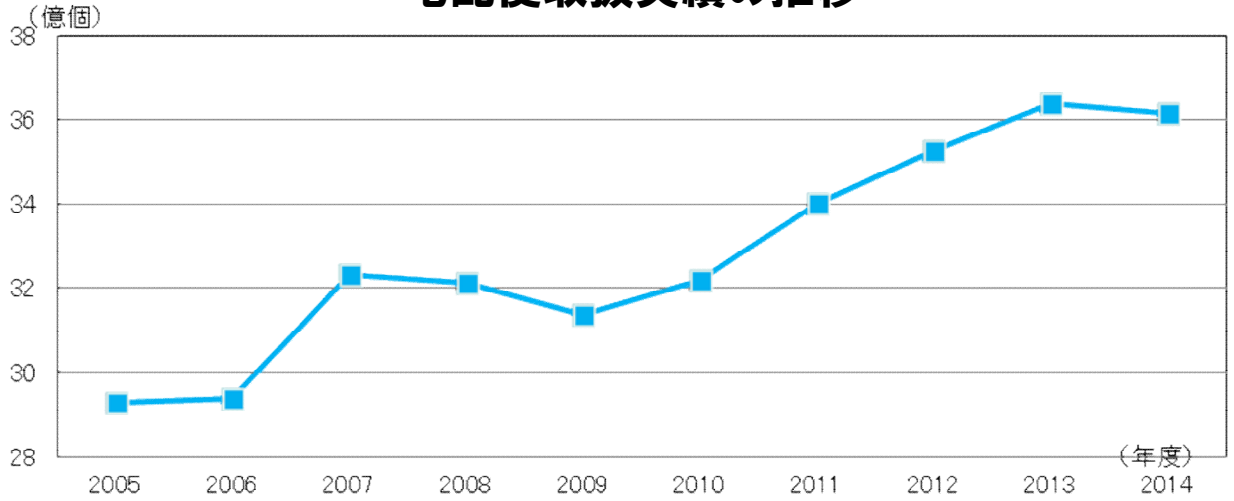
国内貨物輸送量の推移
（2005年度を100とした場合の動き）



※2015年度の値は、2015年度前期（4-9月）の前年同期比での伸び率を基に算出。

（出典）「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」等より作成

宅配便取扱実績の推移



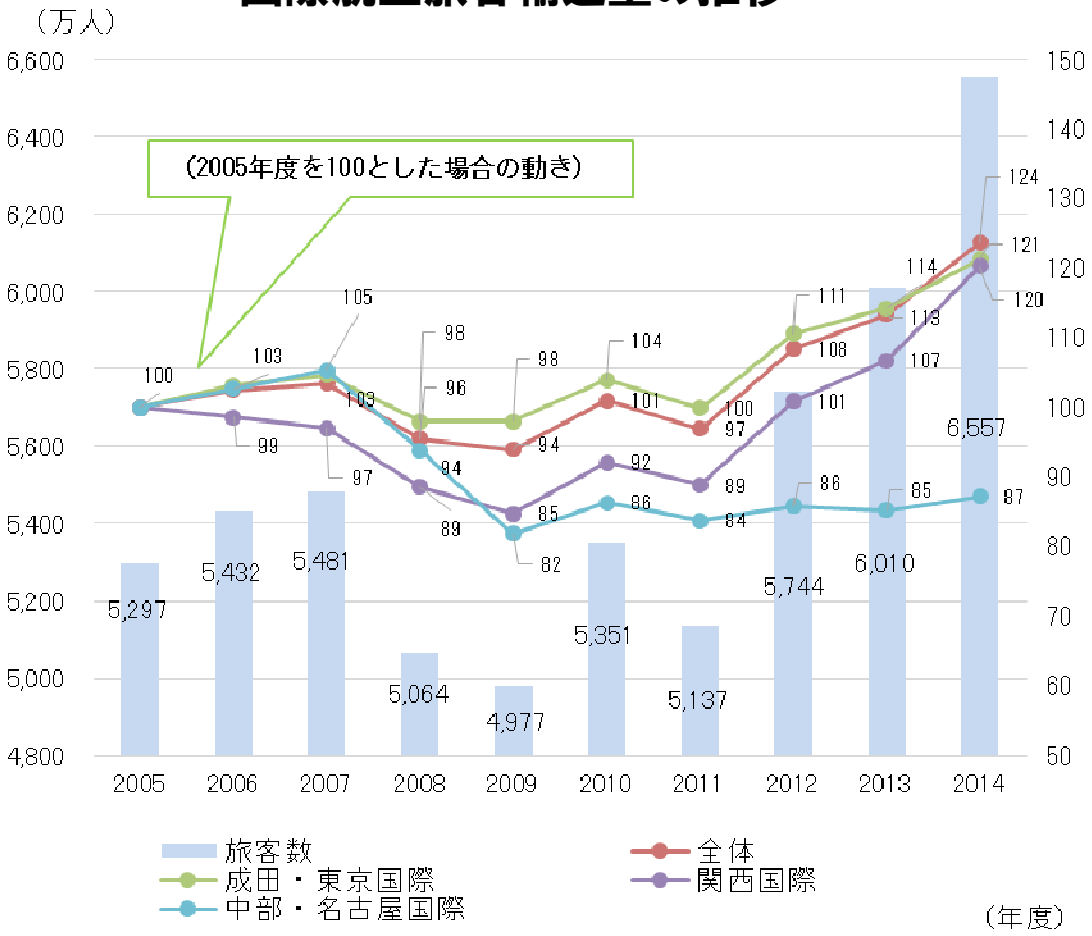
※2007年度からは郵便事業㈱、日本郵便㈱の取扱個数も計上。

（出典）「宅配便等取扱実績について」より作成

第Ⅰ部第1章　交通サービスの状況（国際旅客／国際物流）

- 国際旅客輸送の中心となる航空旅客輸送量は、訪日外国人観光客の増加等により大幅に増加。
- 我が国主要港のコンテナ取扱量は、この10年間でアジアの主要港との差が拡大。国際航空貨物輸送については、成田空港が横ばい傾向にある一方、香港国際空港の取扱量が突出し続けている。

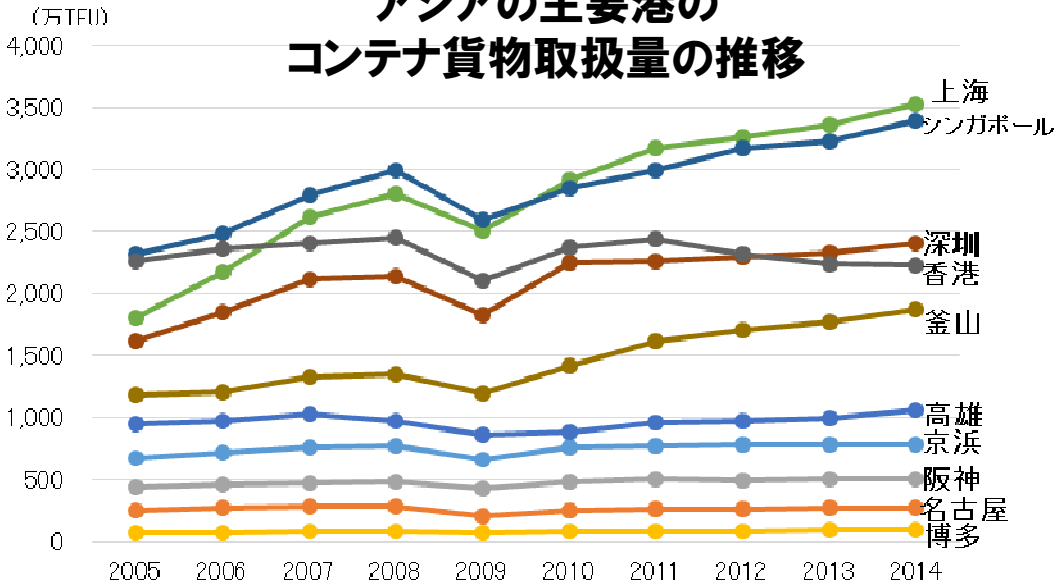
国際航空旅客輸送量の推移



※2015年の値は,2015年度前期（4-9月）の前年同期での伸び率を基に算出。
※2015年前期は、速報値を利用

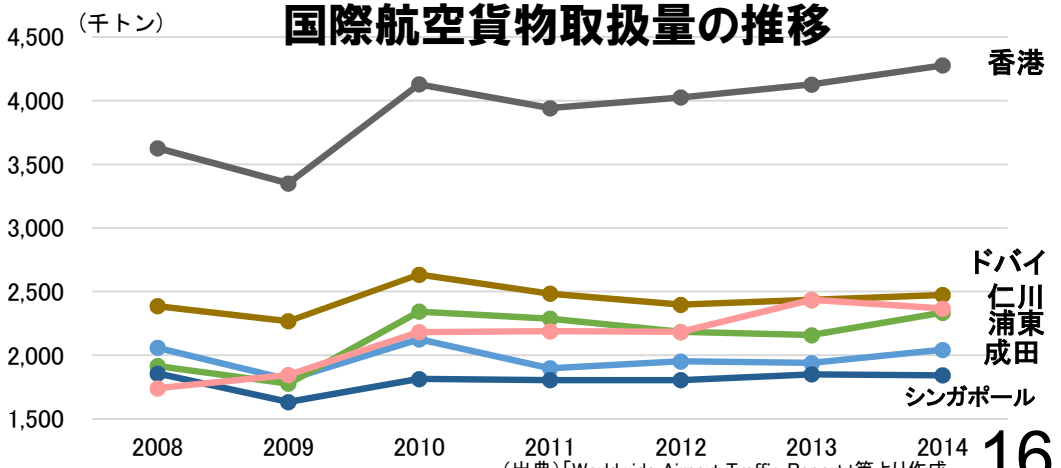
（出典）「空港管理状況調査」より作成

アジアの主要港のコンテナ貨物取扱量の推移



（出典）国内港湾：2005～2013年は「港湾統計」、2014年は港湾管理者調べより作成
海外港湾：「Containerization International yearbook」、「Lloyd's List」より作成

アジアの主要空港の国際航空貨物取扱量の推移



（出典）「Worldwide Airport Traffic Report」等より作成

第Ⅰ部第2章　交通ネットワークの状況

- 前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備はこの50年で相当程度進展してきている。
- 2015年度においても、北海道新幹線の開業、圏央道及び新東名高速の開通など、更なる交通ネットワークの充実が図られている。
- 今後は、個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、ストック効果の発現に留意しつつ、必要なインフラ整備を推進することが必要。

鉄道ネットワーク

新幹線ネットワークの総延長 ＝ 2,765km（2016年3月末）

＜近年の主な動き＞
- 2011年3月に九州新幹線（博多・新八代間）開業
- 2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）開業
- 2016年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業

【北海道新幹線】

道路ネットワーク

高規格幹線道路の総延長 ＝ 11,266km（2016年3月末）

＜近年の主な動き＞
- 2015年3月に常磐自動車道、首都高速道路中央環状線が全線開通
- 2015年6月に圏央道（神崎IC～大栄JCT）開通
- 2015年7月に京都縦貫自動車道が全線開通
- 2015年10月に圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）開通
- 2016年2月に新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）開通

海上交通ネットワーク

京浜港・阪神港への欧米基幹航路の延べ寄港便数
＝ 34便/週（2015年11月）

＜近年の主な動き＞
- 2014年9月に横浜港本牧ふ頭D4CT　（水深16m）供用開始
- 2015年4月に横浜港南本牧ふ頭MC3CT（水深18m）供用開始
- 2015年12月に我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人（年間）を達成

【クアンタム・オブ・ザ・シーズ（境港）】

航空ネットワーク

首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）
＝ 101都市（2015年8月）
（※首都圏周辺の空港（静岡、茨城）の実績を含む）

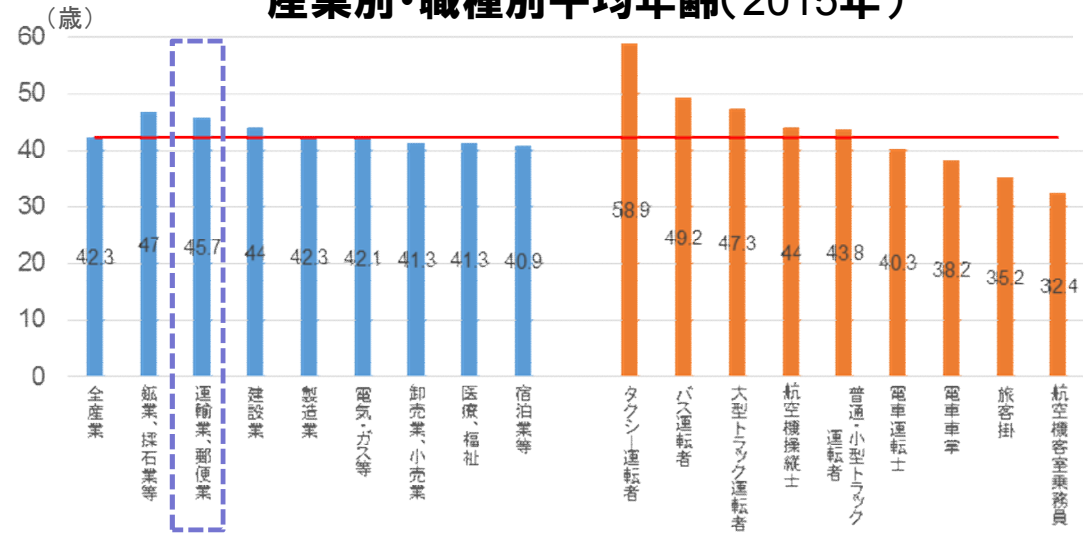
＜近年の主な動き＞
- 2010年10月に東京国際空港D滑走路・国際線地区運用開始（2014年3月に国際線旅客ターミナル拡張部供用開始）
- 2012年10月に関西国際空港第2旅客ターミナル（LCC専用）供用開始
- 2014年12月に東京国際空港C滑走路3360m化
- 2015年3月に成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）整備完了（首都圏空港の年間合計発着枠75万回化を達成）

第II部　交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

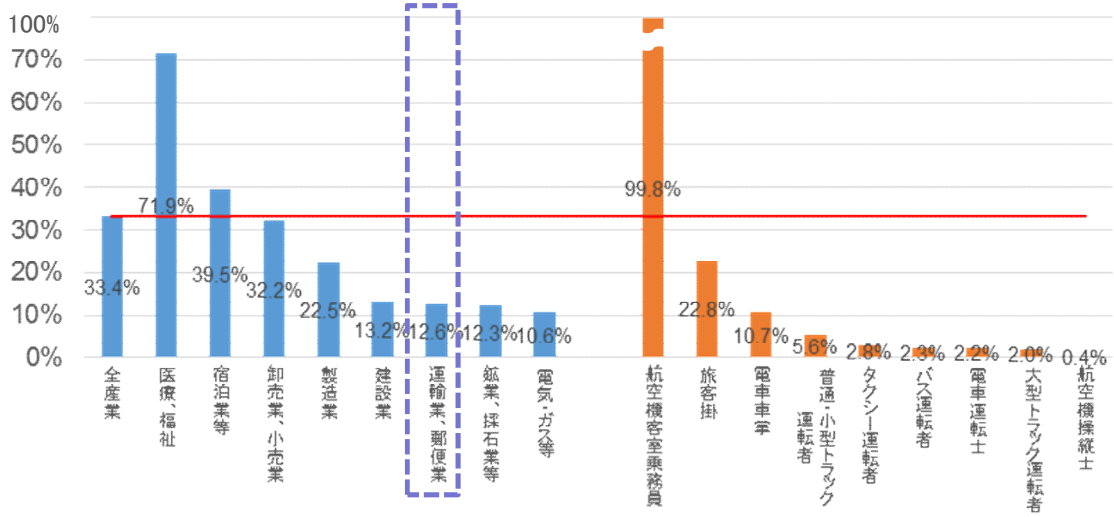
第II部第1章　交通事業における就業及び生産性の現状

- 交通事業の平均年齢は、「鉱業、採石業等」に次ぐ高さである。
- 交通事業の女性割合は、全産業と比較して低い水準にある。
- 交通事業の月間労働時間は、所定外労働時間の長さもあり、全産業中最も長い。
- 交通事業の年間所得額は、全産業を下回っており、職種別でも航空機操縦士等を除いて同等以下の水準にある。

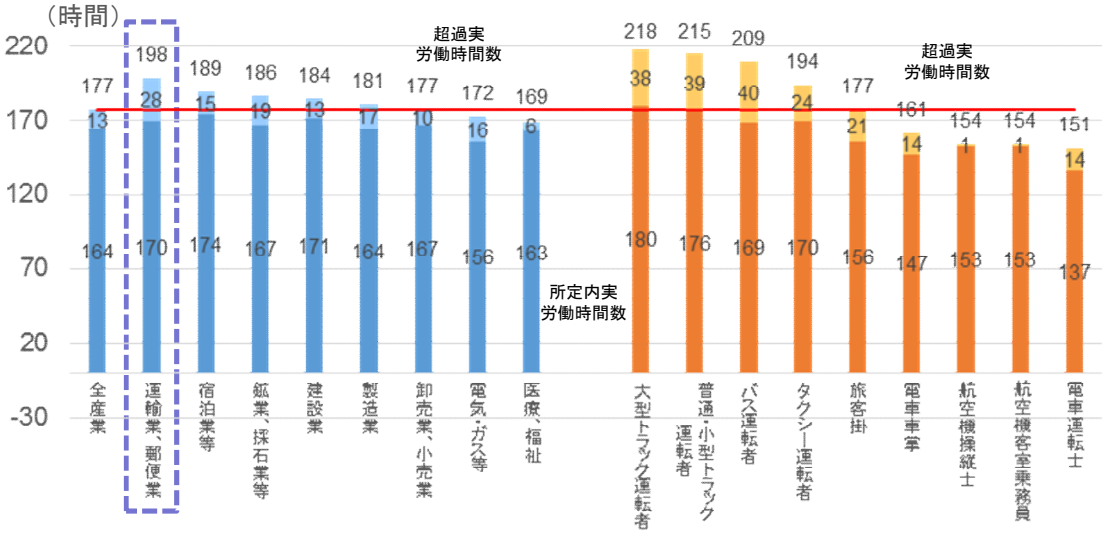
産業別・職種別平均年齢（2015年）



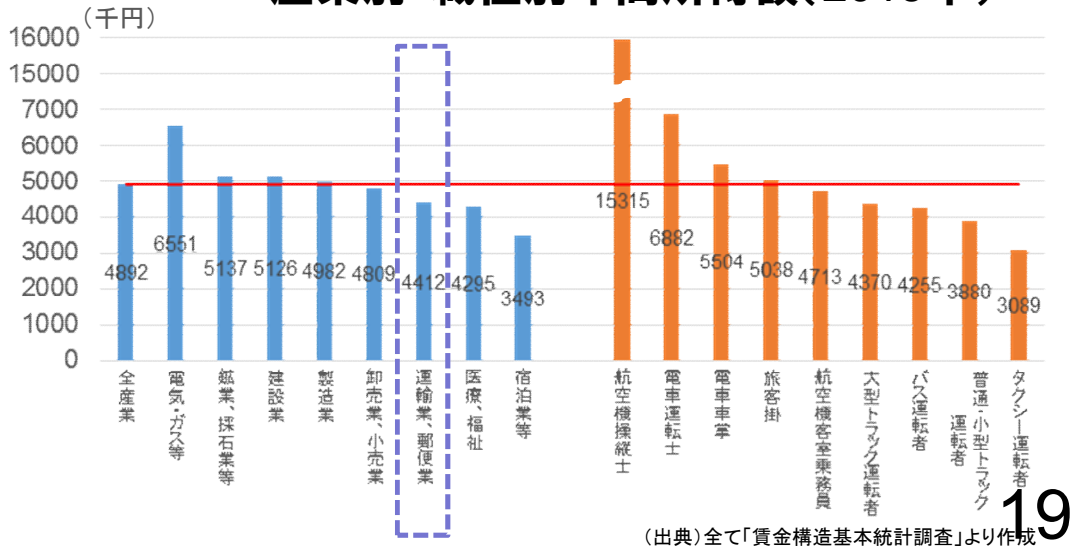
産業別・職種別女性割合（2015年）



産業別・職種別月間労働時間（2015年）



産業別・職種別年間所得額（2015年）



（出典）全て「賃金構造基本統計調査」より作成

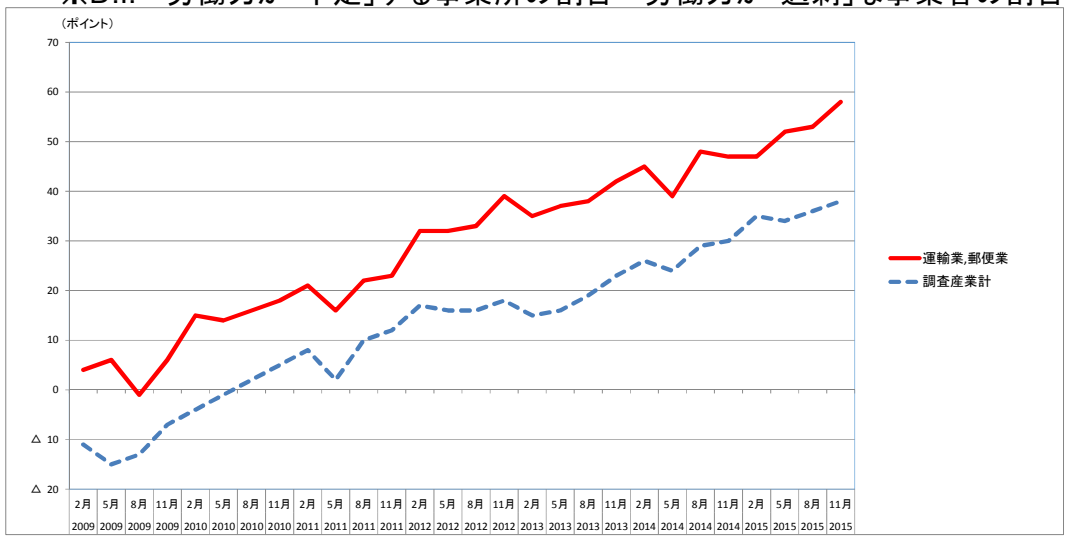
国土交通省

- 交通事業は、ほぼ一貫してD.I.値が上昇してきており、全産業に比べ、労働力不足感が大きくなっている。
- 特に自動車運転手の有効求人倍率が高い。

- 交通事業の労働生産性は、全産業平均の7割程度の水準である。
- 我が国の全産業の労働生産性は、欧米諸国より低い。

過不足判断D.I.の推移

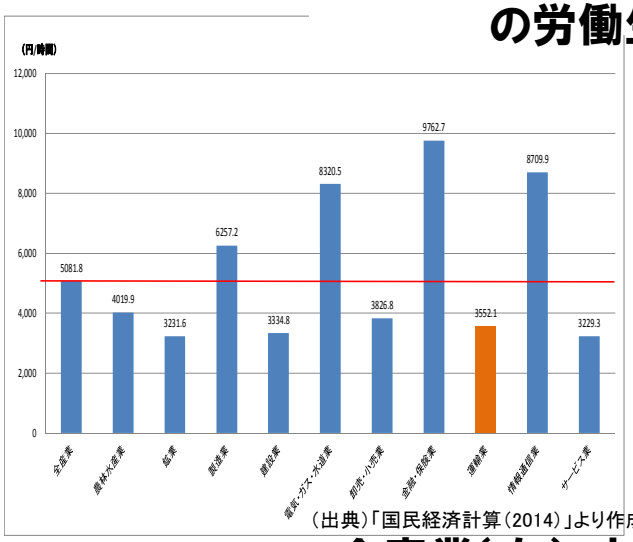
※D.I.＝労働力が「不足」する事業所の割合－労働力が「過剰」な事業者の割合



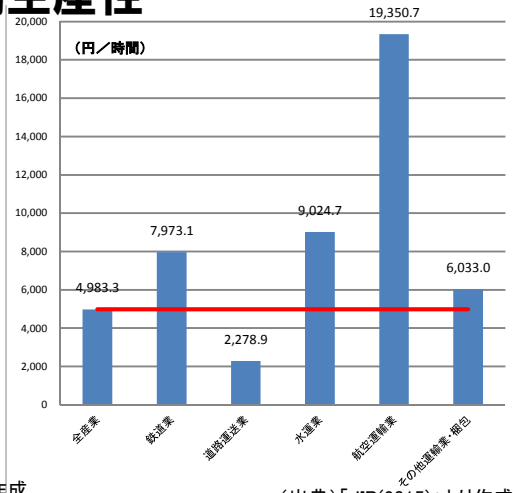
（出典）「労働経済動向調査」より作成

※労働生産性＝粗付加価値額／（従業者数×労働時間）

産業別（左）・交通事業別（右）の労働生産性

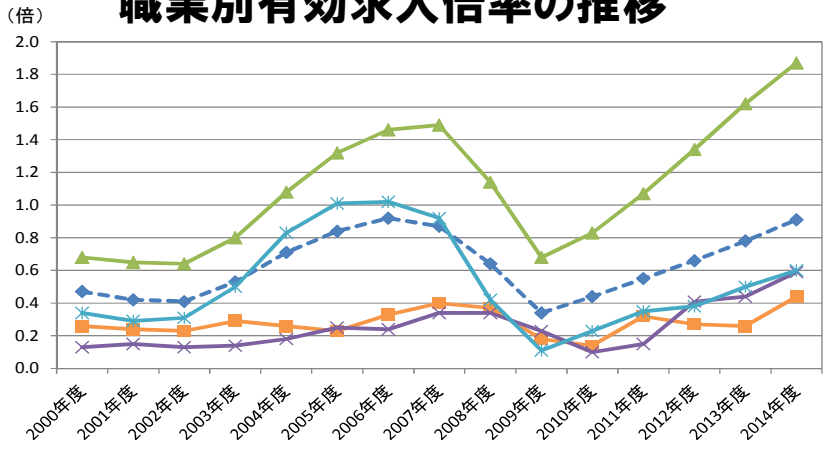


（出典）「国民経済計算（2014）」より作成



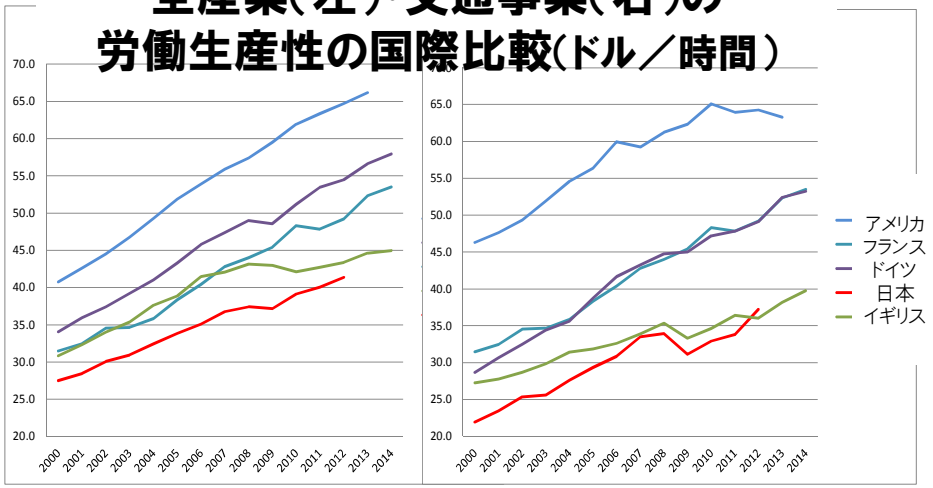
（出典）「JIP(2015)」より作成

職業別有効求人倍率の推移



（出典）「一般職業紹介状況」より作成

全産業（左）・交通事業（右）の労働生産性の国際比較（ドル／時間）



（出典）「OECD stat (national account)、「米国BEA (NAICS)」、「経済産業研究所（JIP2015）」より作成

※生産性の計測においては、提供されるサービスの質を考慮することは困難であること、また、国際比較においては、国毎に要求されるサービス水準は異なることに留意する必要がある。

①－1：人材確保に係る取組（自動車・物流関係）

国土交通省

トラガール促進プロジェクト

○現在、トラックドライバーに占める女性比率が、わずか2%程度の一方、大型免許を保有する女性は約14万人。ドライバーを職業の選択肢として考える女性は、潜在的には一定程度見込める。

○一方、女性を雇うことについての経営者の意識改革や女性が働きやすい労働環境の整備、業界イメージの改善が喫緊の課題。

○国土交通省自動車局ホームページ内に、「トラガール促進プロジェクトサイト」を創設し、運転免許各種別の取得方法や全国の現役女性ドライバーの声、女性ドライバーの労働環境の一層の改善に配慮している事業者等を紹介。

自動車関係の高等学校訪問

○運輸支局長が自ら、関連団体と協同して管内の高校を訪問し、進路担当教諭等が持つマイナスのイメージを払拭し、自動車整備等の仕事への理解を得るため、自動車整備等の仕事の社会的重要性・将来性のPRを実施。

○また、教師、生徒、保護者に対して運送業界を正しく理解してもらうための求人支援活動の一環として、運輸局・運輸支局と関連団体が連携して管内の高校を訪問し、物流業界の現状、ドライバーの声、災害出動等の社会貢献を説明し、将来の進路の選択技を広げてもらうことを内容とする「物流出前講座」の実施。　等

高校訪問の様子

出前講座の様子

①－2　人材確保に係る取組（鉄道・航空関係）

国土交通省

鉄道技術の合同研修会

○職員の高齢化や、職員数の減少により、鉄道の安全確保に必要な技術の維持・継承が課題となっており、適切に対応することが重要である。

○そこで、一部の分野や地域において、国や関係協会等との連携により、技術継承研修会※等を実施することで、課題となっている技術の維持・継承を図っている。

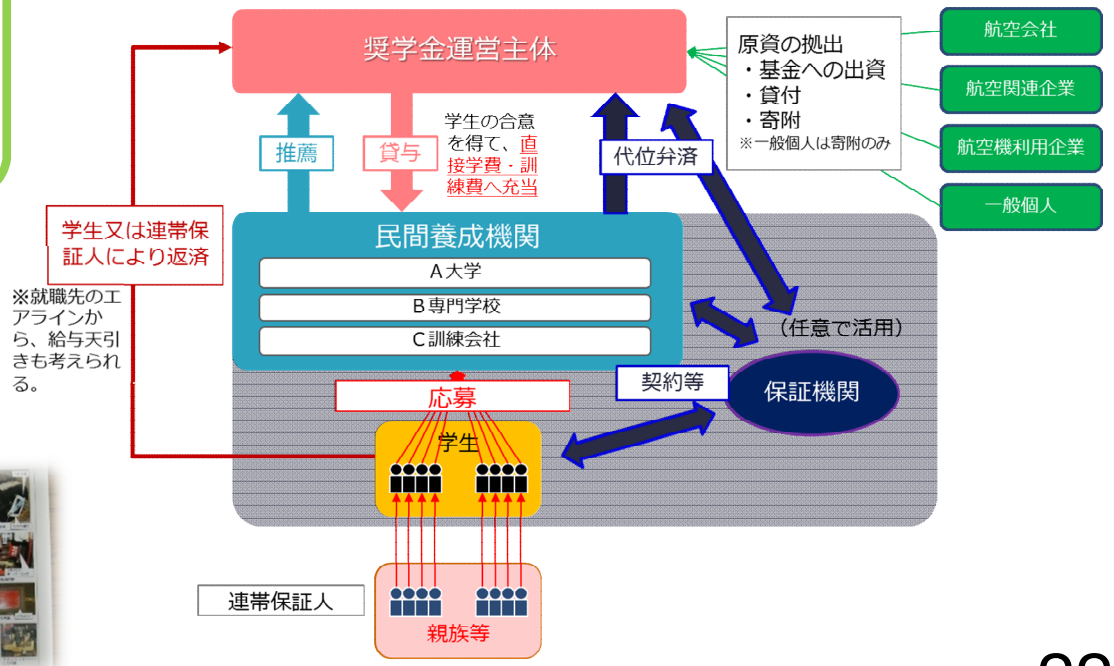
※技術継承研修会:国が参画して作成した技術継承に資するテキストを活用し、関係協会との連携による合同研修会を開催
（車両部門:平成25年度より開催、土木部門:平成26年度より開催）

○これまでの車両に係る技術継承研修会については、気動車の構造を主とする内容であったことから、平成27年度においては、研修会参加者からの要望を踏まえ、電気車の構造を主とした研修会を実施した。

航空機操縦士に係る無利子貸与型奨学金

○平成27年4月公表の「航空機操縦士養成連絡協議会学費負担軽減ワーキンググループ平成26年度とりまとめ」に基づき、航空機操縦士の養成のため、無利子貸与型の奨学金の創設に向け、産学官連携による詳細な制度設計を実施中。

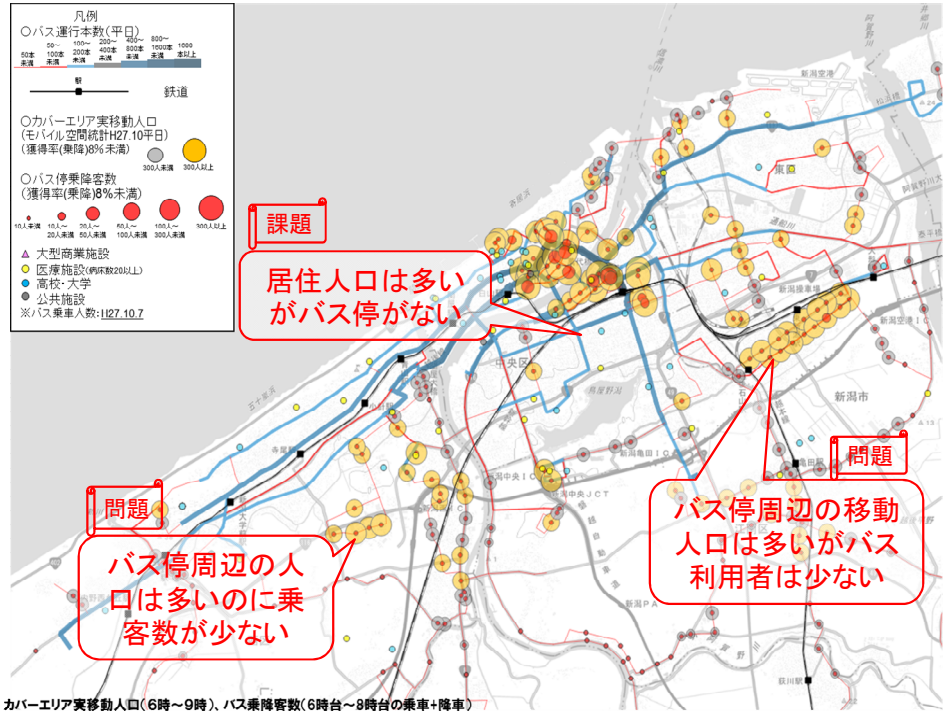
○資金確保については、「航空業界が最大限努力した上で、広く一般社会にも協力を求める」こととしており、航空会社等は、奨学金事業の原資の拠出、民間養成機関は、債務保証に係る取組等を行う予定。



②－1　生産性向上に係る取組（地方路線バスの見える化による経営革新支援について）

地方における路線バス事業経営の安定と持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、路線バス事業者等が導入可能な、地方路線バス事業の経営革新ビジネスモデル実施マニュアルおよびデータ収集・分析ツールを策定。ビッグデータを活用することで、より分析を精緻化。

ツールを活用することで地図上に分析結果を表示し、バス路線の課題や問題点を見える化



潜在需要と利用状況の見える化

路線ごとの収支状況の見える化

バス事業者の総合的な改善策や路線の見直し等に活用

マニュアル・ツールに関する詳細情報：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_fr1_000014.html

国土交通省

■高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全2,548区間のうち、**約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。**

料金所

ETC導入でほぼ解消済
（※ETC導入前は渋滞の約3割）

依然として残る渋滞

サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%

※NEXCO3社が管理する高速道路における要因別渋滞量
（平成25年（2013年）1月～12月）

データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

■高速道路の渋滞対策

［ネットワーク整備］

〔事例〕

○中国道　宝塚付近
　⇒　新名神の整備（H28）
　（高槻JCT～神戸JCT）

○東名阪　四日市
　⇒　新名神の整備（H30）
　（新四日市JCT～亀山西JCT）

〔効果例〕

○首都高品川線開通
　中央環状の全線開通により、都心の交通量が5%減少、渋滞が5割減少。

［ピンポイント対策（主な箇所）］

※　関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

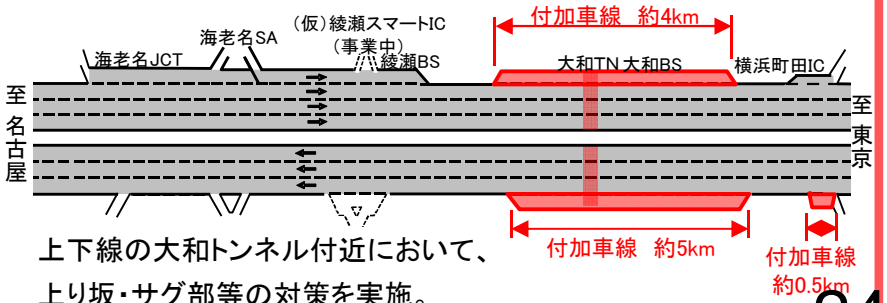
○東名高速　大和トンネル付近
　［全国ワースト１位の渋滞損失が発生］

○中央道　小仏トンネル付近
　［休日、全国ワースト３位の渋滞損失が発生］

○首都高速　板橋・熊野町JCT
　［朝方の渋滞損失が、全国の都市高速の中でワースト５位］

○阪神高速　阿波座付近
　［午前中の渋滞損失が、全国の都市高速の中でワースト６位］

写真．大和トンネル付近の渋滞状況（上り線）



上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。

②－3　生産性向上に係る取組（物流生産性革命（暮らし向上物流））

国土交通省

連携と先進技術で、**利便性も生産性も向上**。

①受け取りやすい宅配便

・宅配便の再配達を削減するため、消費者と宅配事業者・通販事業者間のコミュニケーション強化（配達時間の変更の容易化等）
・消費者の受取への積極的参加の推進
・受取方法の更なる多様化・利便性向上

【目標】
・今後、駅等公共スペースに新たに設置するロッカーは、原則として全ての宅配事業者、通販会社も利用可能なオープン型ロッカーとする。

② 身軽な旅行を実現する物流

宅配サービス等を活用した手ぶら観光・手ぶら出張の環境整備

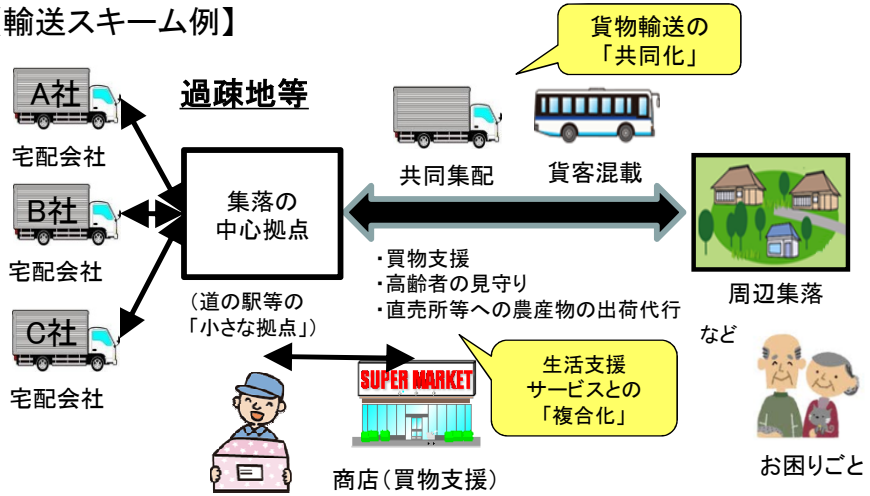
Japan. Hands-Free Travel

【目標】
・2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置。

③過疎地でも便利な物流

・共同集配、貨客混載、生活支援サービスとの複合化等により輸送を効率化・利便性を向上

【輸送スキーム例】



【目標】
地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例を2020年度までに100事例創出

④ドローンによる荷物配送

・小型無人機（ドローン）による荷物配送を可能とするため、安全確保を前提としつつ、必要な環境整備を加速し、関係者の取組を後押し。

【目標】
早ければ2018年頃までに、ドローンを使った荷物配送を可能とする。

②－4　生産性向上に係る取組（クルーズ新時代に対応した港湾の生産性革命）

既存岸壁の活用　～少ない投資で多くのインバウンド～

課題

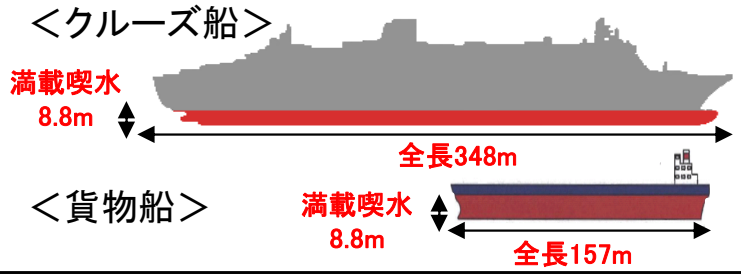
クルーズ船は、同程度の喫水の貨物船に比べ、

①風圧面積が広い

→既存岸壁の防舷材や係船柱では、安全な着岸・係留は困難

②船長が長い

→延長不足によりクルーズ船を係留できない岸壁が存在

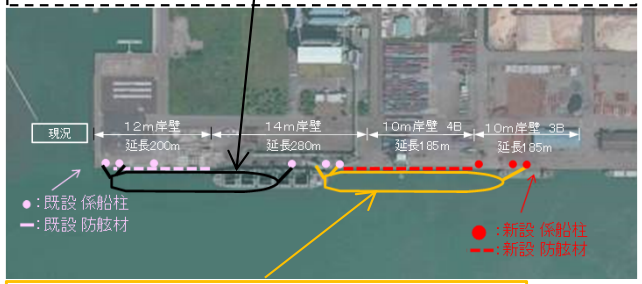


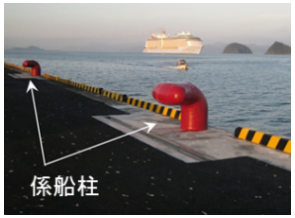
対策①

■防舷材、係船柱の整備を推進

＜八代港＞

平成26年　7月　船社からの要請
平成26年12月　現地着手（事業費：約2億円）
平成27年　6月　完了、ボイジャー・オブ・ザ・シーズ（最大定員4000人）寄港





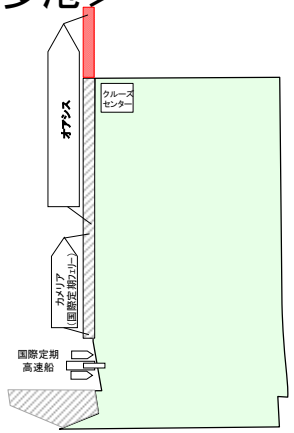
寄港増に対応し、平成28年度末までに防舷材等を整備し、大型クルーズ船の寄港に対応（事業費：約3億円）

〔平成28年度末までの実施予定〕
八代港のほか、清水港、長崎港等

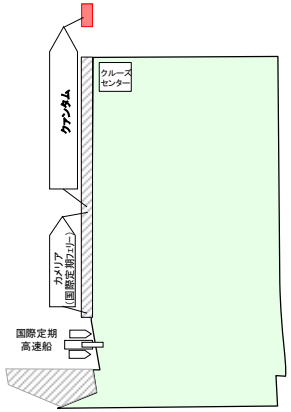
対策②

■ドルフィン・桟橋等により岸壁延長不足に対応し、世界最大級のクルーズ船の寄港に対応

＜博多港＞



平成30年までに約22万トンのクルーズ船（世界最大）に対応



平成28年度末までに約16万トンのクルーズ船（アジア最大）のため部分供用

目標：平成29年に16万トン級（アジア最大：最大定員4905人）のクルーズ船が寄港する港湾数を、平成27年比で倍増（平成27年は7港に寄港）

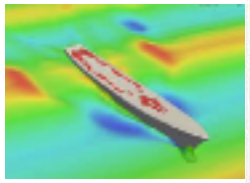
目標：平成30年に世界最大のクルーズ船（約22万トン：最大定員6360人）の我が国港湾への寄港を実現

②－5 生産性向上に係る取組（i-Shippingによる造船の成長のロードマップ）

国土交通省

【開発・設計】新船型投入を最速で

- ✓ 省エネ装置開発： 流れの数値シミュレーション活用で迅速化
- ✓ 水槽試験施設の共同利用


流れのシミュレーション

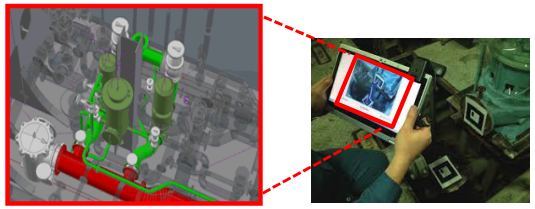
水槽試験施設

船の省エネ性能20%優位を維持
開発期間を半減

【建造】IoTをフル活用、スマート・シップヤードへ進化

- ✓ 3Dの設計データと連動した加工自動化
- ✓ タブレットと3D図面の活用で作業効率化
- ✓ 工場内の人とモノの「見える化」で無駄を排除
  （カメラ、個人センサー、部品ICタグからのビッグデータ活用）

自動溶接機

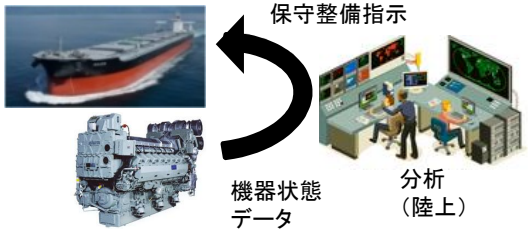

3D図面とﾀﾌﾞﾚｯﾄ

（一人当たり建造量）
1989年：68 総トン/人 ➡ **2014年：170** ➡ **2025年：250**

現場生産性 50%増

【運航】顧客（海運）にとって高付加価値化

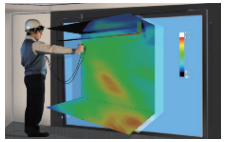
IoT、リアルタイム船陸通信を活用
- ✓ 気象・海象に即応する「賢い運航」
- ✓ 「壊れたら修理」から「事前検知で修理いらず」に



燃料のムダ使い撲滅
船の不稼働をゼロに

若返る人材 （2005年平均43歳→2015年37歳）を効率的に育成 →生産性を下支え

- ✓ 大学の造船系学科と企業のネットワーク強化
- ✓ 地域での共同訓練を強化、仮想現実（VR）を活用して専門技能を伸ばす

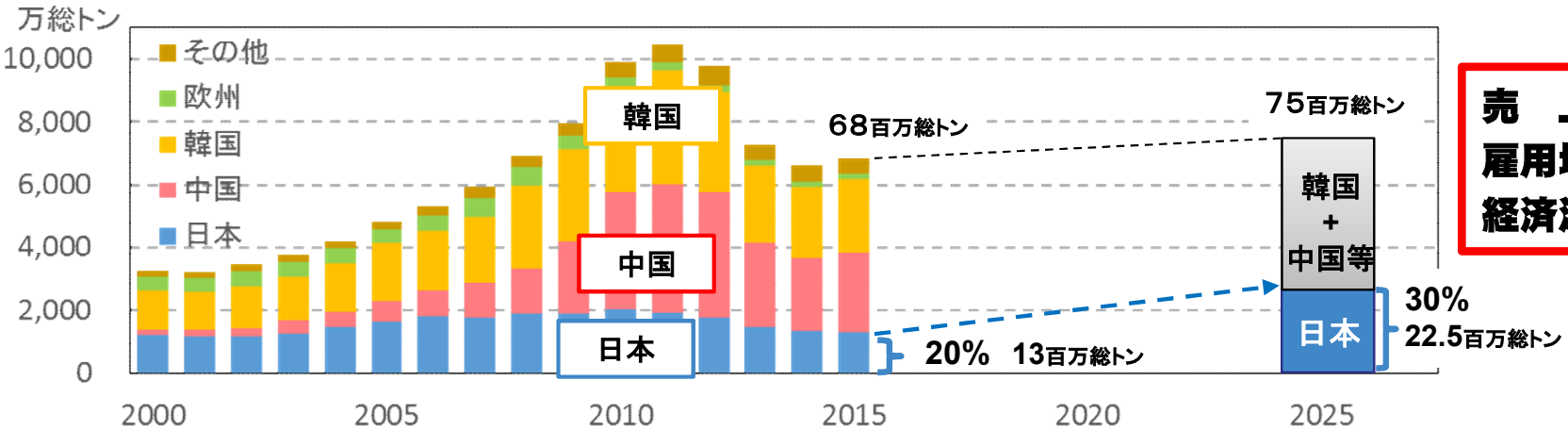

VR塗装訓練

共同訓練

- ・大学造船系学科からの採用
  10年で1,500人（50%増）
- ・地域共同技能研修
  10年で5,000人（50%増）

目 標

2025年のシェア3割を獲得



アウトカム

売 上 6兆円
雇用増 1万人※1
経済波及効果 45兆円※2

※1：2014年の12.5万人が建造量増加により、13.5万人に増加。

※2：経済波及効果は、10年間の売上増加分の累積に経済波及効果係数2.5を乗じて試算。

目次

国土交通省

1. 交通政策基本計画について

①交通政策基本計画

②平成28年度-交通政策白書（概要）

2. 公共交通政策について

～公共交通政策部の取組事例紹介～

③公共交通サービス水準の見える化・相対化

③公共交通サービス水準の見える化＆相対化

（１）公共交通サービスの見える化＆相対化を検討するきっかけ

国土交通省

１．公共交通が置かれている現状

・地域公共交通は、少子高齢化の影響等による利用者の減少を受け、路線の廃止等が大きな課題となっている。

・他方で、社会的要請として高齢者等の移動手段の確保や、都市機能が集約した都市構造の実現が必要とされており、地域公共交通はこうした諸機能の拠点どうしや、拠点と居住エリアを結ぶような姿に再構築していく必要がある。

２．見える化＆相対化を検討したきっかけ

・このような現状を受けて、地方公共団体を中心に、地域公共交通の活性化に向けた取組が行われているところですが、より実効性をもって地域公共交通活性化の取組を進めるためには、以下の２点を意識しつつ行うことが有効ではないか？という考えのもと、見える化、相対化を検討を開始

【見える化】
自らのまちの公共交通サービスに関する現状評価や将来目標設定を行う場合、具体的にできるだけ数値化することで、気づきや問題意識を共有し、改善を考えるきっかにしてもらう。

【相対化】
自らのまちの公共交通サービスについて、国内他都市等と比較することを通じ、「自らのポジション」を明らかにするとともに、その結果を住民にも周知し、自らのこととして自分のまちの将来に向けて考えてもらうきっかけにしてもらう。

（２）自らのまちの公共交通サービスを見える化＆相対化するためには…

国土交通省

・公共交通サービスに関する指標については、運賃の額、運行の質（定時性や混雑率等）、バリアフリー性等の多様な種類が考えられる。この中で、以下も考慮しつつ、**時間的・空間的アクセシビリティを指標**として選定し、見える化、相対化を行うこととした。

①ユーザーが公共交通の利用を判断する際に直接的に影響する重要なファクターであること
②国民や利用者へのアピールの重要性
③比較的入手しやすいデータで評価が可能であること
④「相対的」な比較がまだ十分にされていないこと
⑤地域による差異が比較的大きいファクターであること

【公共交通（鉄道、バス）サービスに関する指標として取り扱う指標】

・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（鉄道駅・バス停）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×空間的アクセシビリティ指標

（３）時間的、空間的アクセシビリティ指標とは…

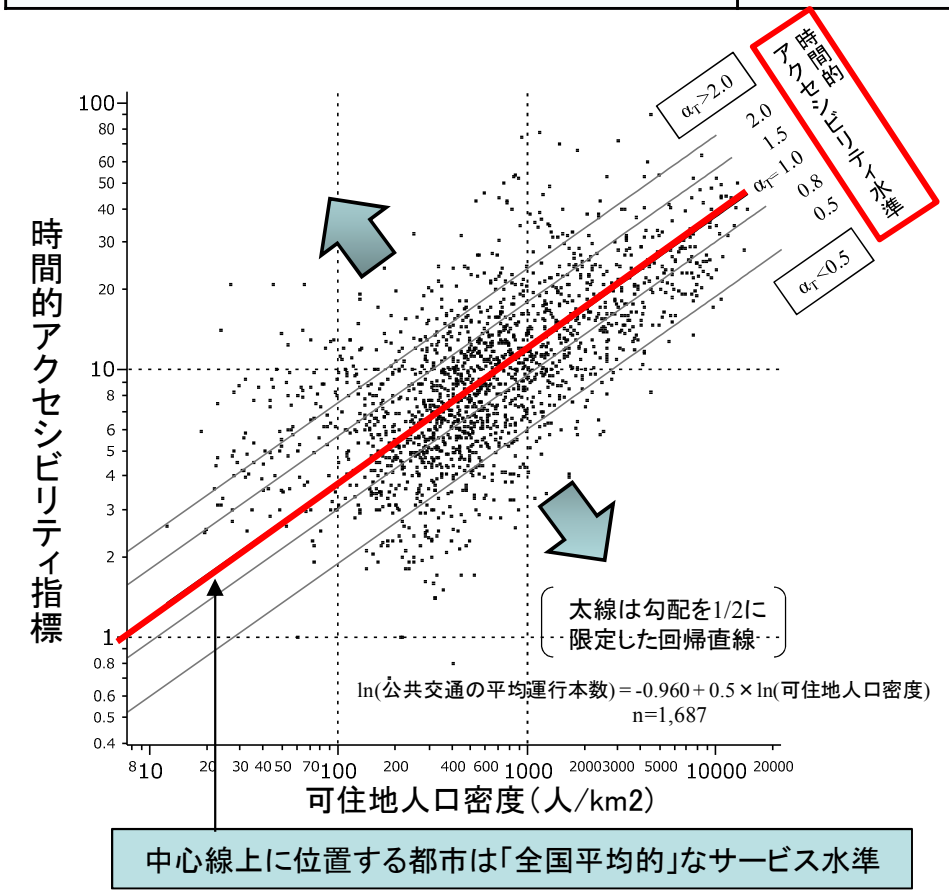
国土交通省

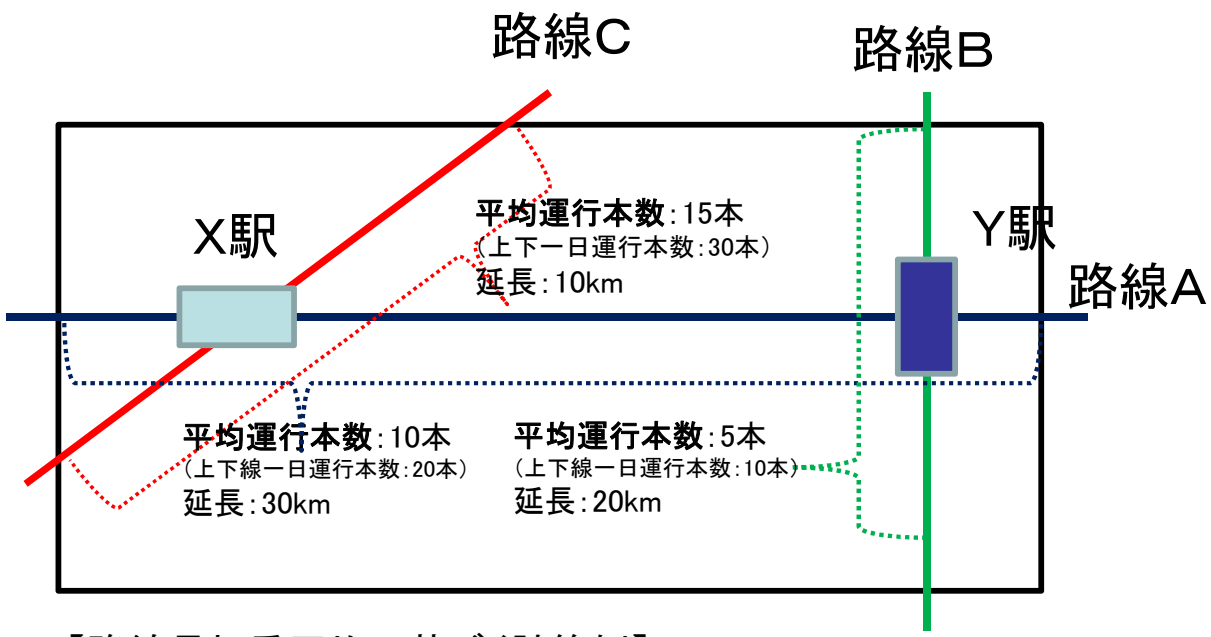
・各指標と可住地人口密度※の関係を示したのが左下図。この中心線が全国平均的なサービス水準を表す。
・中心線より上側は「高サービス水準」、下側は「低サービス水準」と解釈でき、この中心線からどの程度離れているかを指標化することで、市町村のサービス水準を計測する。

○各時間的アクセシビリティ指標

※：可住地人口密度　人口/（市町村総面積－林野面積－主要湖沼面積）

指標(単位)	定義
①鉄道平均運行本数(本/平日1日)	鉄道･バスの路線別平均運行本数の鉄道･バス路線長加重平均値 or （鉄道･バスの路線毎の路線長×同路線毎の平均運行本数の総和）÷路線長
②バス平均運行本数(本/平日1日)	
③公共交通平均運行本数（本/平日1日）	（鉄道の総走行キロ＋バスの総走行キロ）÷（鉄道路線長＋バス路線長）





【路線長加重平均に基づく計算例】
（15本×10km＋10本×30km＋5本×20km）/（10km+30km+20km）
=9.16…　当該市町村の1日平均運行本数=9.2本/日

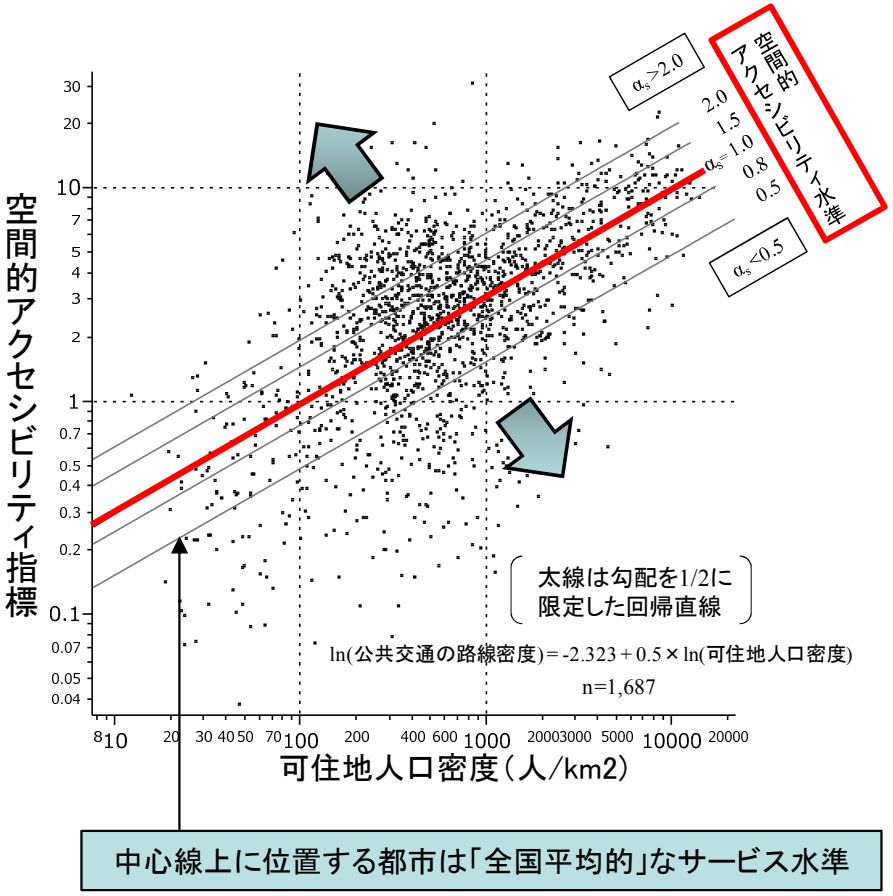
（4）時間的、空間的アクセシビリティ指標とは…

国土交通省

○各空間的アクセシビリティ指標

指標(単位)	定義
①鉄道路線長密度(km/km^2)	鉄道路線長÷可住地面積※
②バス路線長密度(km/km^2)	バス路線長÷可住地面積※
③公共交通路線長密度(km/km^2)	①＋②

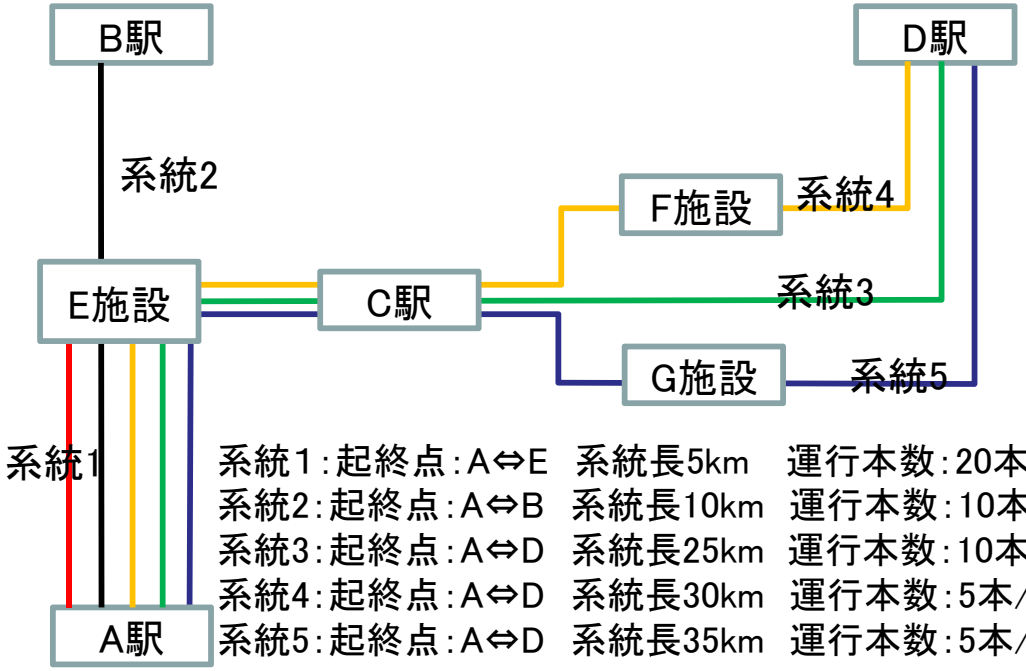
※:**可住地面積**　市町村総面積－林野面積－主要湖沼面積



【バス路線長：43.75km】

A駅⇔E施設、A駅⇔B駅、A駅⇔D駅の起終点に着目して算出

- A駅 ⇔ E施設　：5km
- A駅 ⇔ B駅　　：10km
- A駅 ⇔ D駅　　：28.75km【(25×10＋30×5＋35×5)/(10＋5＋5)】



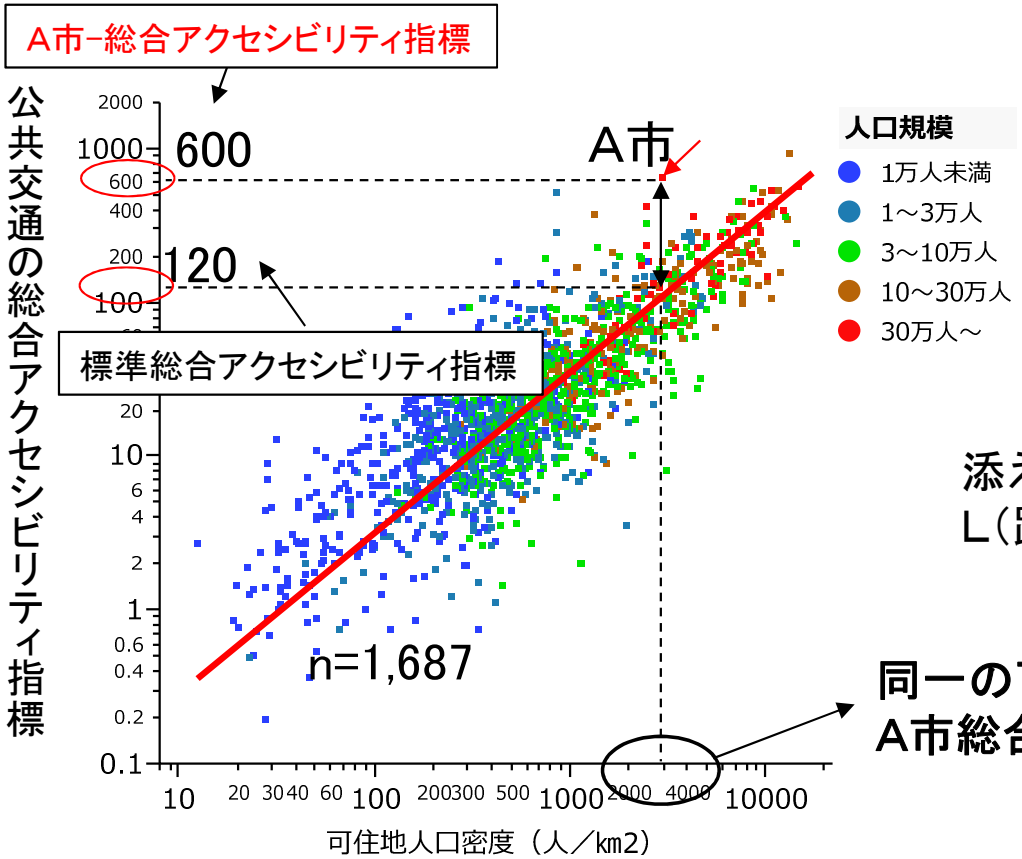
系統1：起終点：A⇔E　系統長5km　運行本数：20本/日・片方向
系統2：起終点：A⇔B　系統長10km　運行本数：10本/日・片方向
系統3：起終点：A⇔D　系統長25km　運行本数：10本/日・片方向
系統4：起終点：A⇔D　系統長30km　運行本数：5本/日・片方向
系統5：起終点：A⇔D　系統長35km　運行本数：5本/日・片方向

（5）時間的、空間的、総合アクセシビリティ水準とは…

国土交通省

・空間的アクセシビリティ水準をα_S、時間的アクセシビリティ水準をα_Tとし、二つを掛け合わせた値をγとして総合アクセシビリティ水準とする。
・中心線上の都市をα_S=1、α_T＝1とし、中心線からの偏差を、当該市町村のアクセシビリティ水準とする。

指標	定義
時間的アクセシビリティ水準 α_T	○○市−時間的アクセシビリティ指標÷標準時間的アクセシビリティ指標（中心線の値）
空間的アクセシビリティ水準 α_S	○○市−空間的アクセシビリティ指標÷標準空間的アクセシビリティ指標（中心線の値）
総合アクセシビリティ水準 γ	時間的アクセシビリティ水準 × 空間的アクセシビリティ指標 or ○○市−総合アクセシビリティ指標 ÷ 標準総合アクセシビリティ指標（中心線の値）



［アクセシビリティ水準の計算式］

$$\alpha_S = a/a_0 = [(L/A)/(L_0/A_0)] \div [(P/A)/(P_0/A_0)]^{1/2}$$

$$\alpha_T = (N/N_0) \div [(P/A)/(P_0/A_0)]^{1/2}$$

$$\gamma = [(LN/A)/(L_0N_0/A_0)] \div [(P/A)/(P_0/A_0)]$$

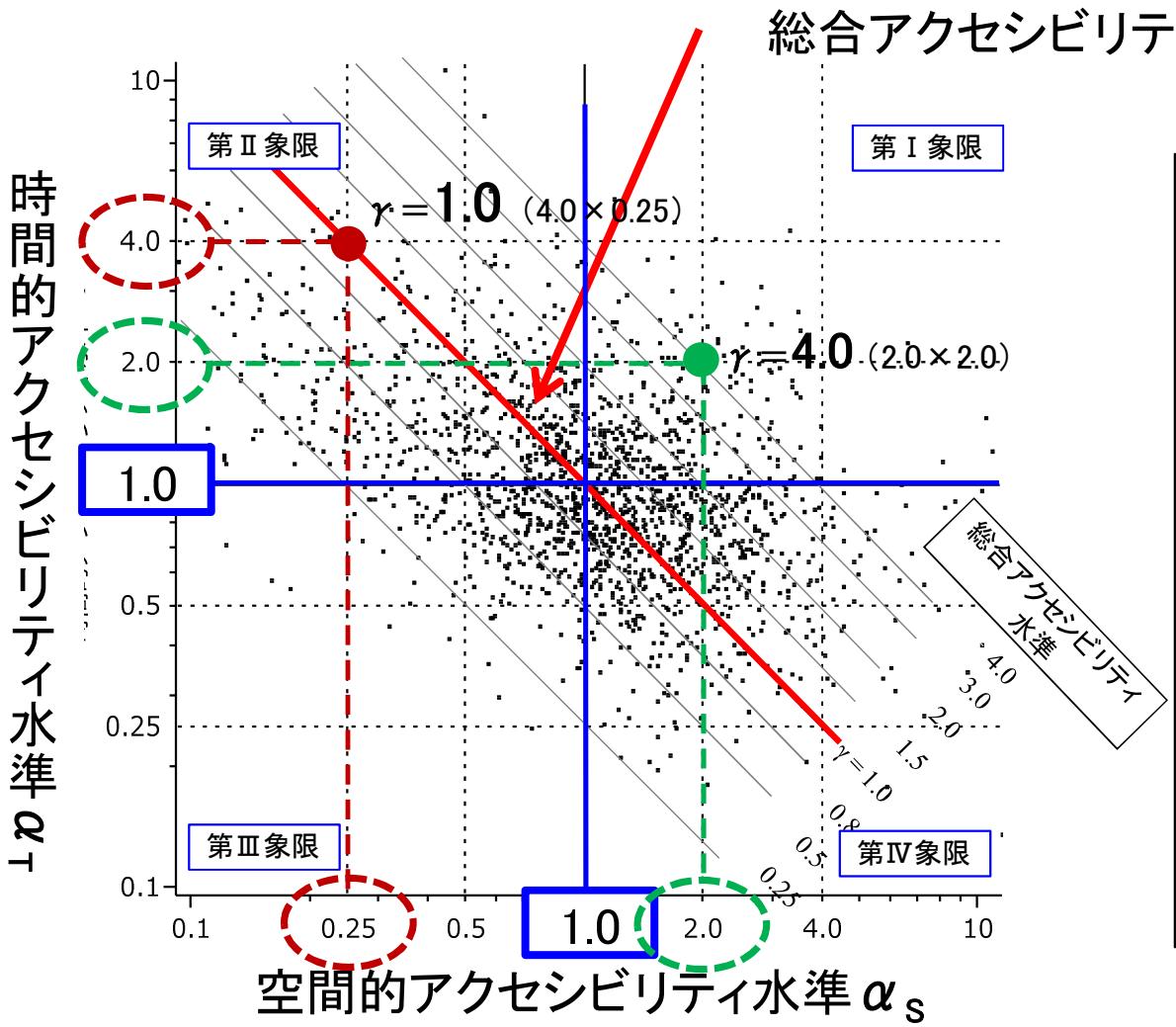
添え字が0は中心線上の都市の値
L（路線長）、A（可住地面積）、P（人口）、N（平均運行本数）

同一の可住地人口密度を基準に、水準値を算出
A市総合アクセシビリティ水準　γ＝600/120＝5.0

（6）時間的、空間的、総合アクセシビリティ水準のプロット

国土交通省

・空間的アクセシビリティ（α_S）を横軸、時間的アクセシビリティ（α_T）を縦軸にとり、市町村をプロットすると、α_S、α_T、γの3つの指標を1枚の図で評価することが可能。
・水準値での比較であるため、可住地人口密度（市町村の行政規模）に係わらず、全国の市町村を一元的に比較することが可能



【第Ⅰ象限】：全国的にみてサービス水準が高い
α_S・α_Tともに1.0以上であるため、公共交通の時間的サービス水準、空間的サービス水準の両者とも全国平均より高くなります。

【第Ⅱ象限】
α_Sが1.0未満、α_Tが1.0以上であるため、時間的サービス水準は全国平均より高いが、空間的サービス水準は全国平均より低いこととなります。

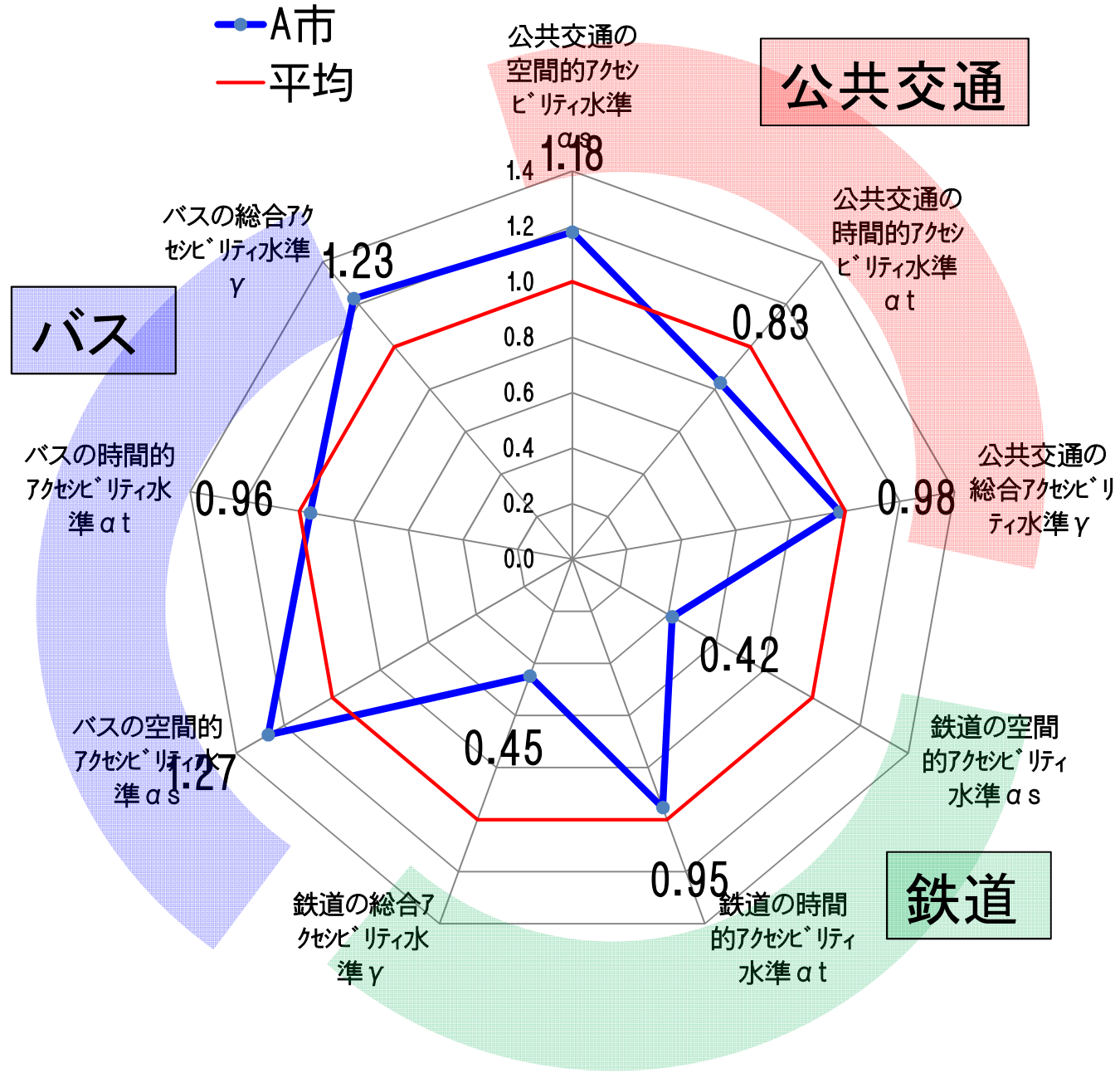
【第Ⅲ象限】：全国的にみてサービス水準が低い
α_S、α_Tがともに1.0未満であり、公共交通の時間的サービス水準、空間的サービス水準の両者とも全国平均より低くなります。

【第Ⅳ象限】
α_Sが1.0以上、α_Tが1.0未満であるため、空間的サービス水準は全国平均より高いが、時間的サービス水準は全国平均より低いこととなります

（7）市町村カルテを踏まえた分析

国土交通省

・市町村カルテの各アクセシビリティ水準値は、以下のとおり。



①公共交通

公共交通の運行本数は全国の平均水準より低く（α_T:0.83）、路線密度は全国の平均水準より高い（α_S:1.18）が、総合的にみると公共交通サービス水準は全国の平均水準よりやや低い（γ:0.99）。

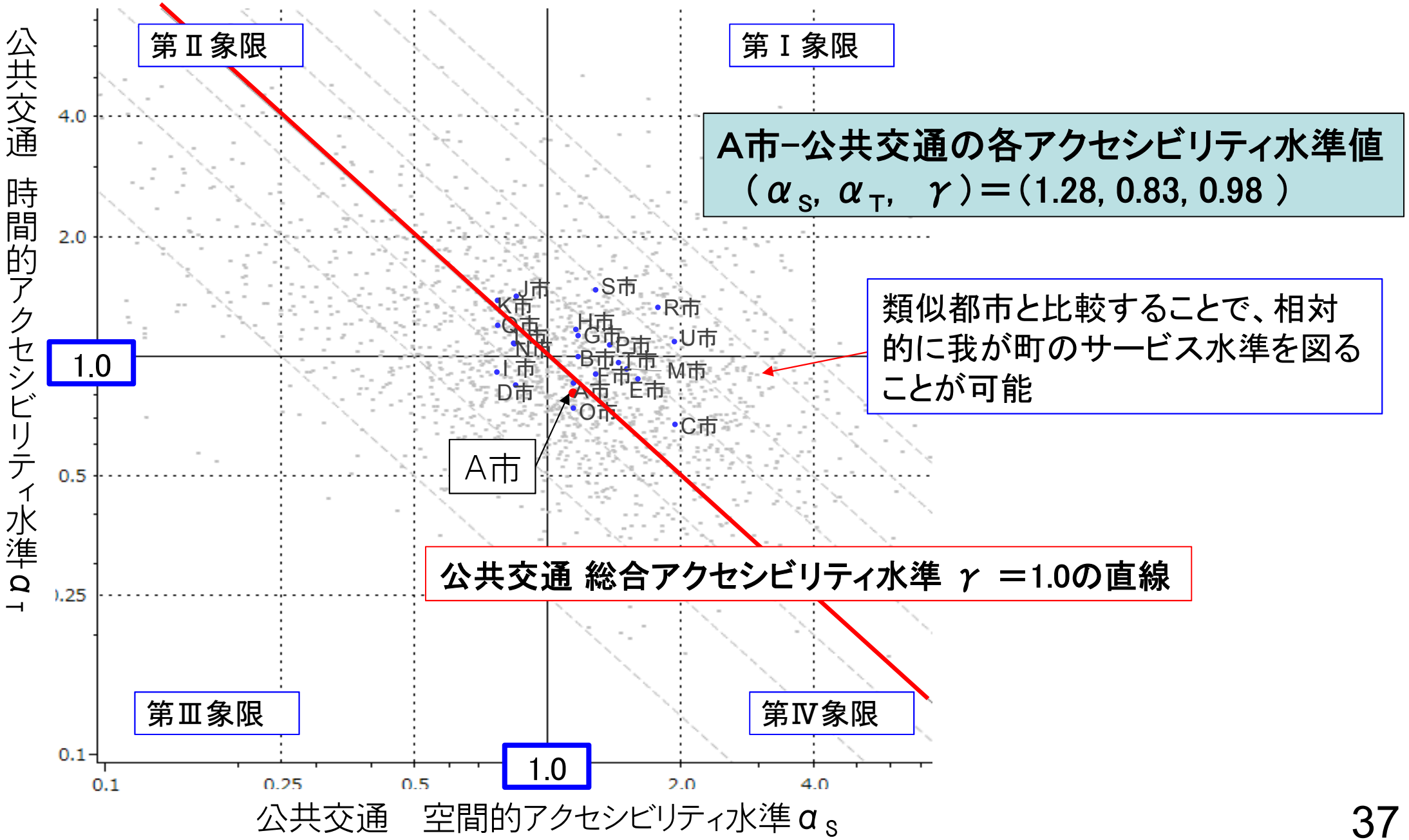
②バス・鉄道

バスについては、各水準値とも、約1.0より高く、バスに関するサービスは全国的に見ても良好と思われる。他方で鉄道は、鉄道の空間的アクセシビリティ水準値が、0.42と低く、鉄道路線長が、全国的にみて不足していると言える。

（8）市町村カルテを踏まえた分析

国土交通省

・公共交通の各アクセシビリティ水準値をプロットした結果は以下のとおり。



（9）公共交通サービスの見える化＆相対化における留意点

国土交通省

・あくまで、本評価手法は全国の市町村の標準的な公共交通・鉄道・バスのサービス水準と比較することで、相対的にみた自市町村の交通サービス水準を評価することを可能とするものです。このため、ここで得られた評価結果は、絶対的な評価ではないことに留意する必要があります。
・「地域の交通需要はアクセシビリティの大小に依らない」と仮定しますが、実際の交通　需要はアクセシビリティの高さから喚起される可能性があり、過大(過小)評価となっている可能性があります。
・可住地の地形を考慮していないため、軸線の明瞭な線状都市等は、各アクセシビリティ水準が高くなる傾向が見られます。
・地域公共交通の利便性を示す指標はこれだけではなく、従来使われた他の数値指標についても有効です。
・可住地に田畑等が多くを占める地域等では、空間的アクセシビリティ水準が低く推計される可能性があり、人口密度が著しく低い地域の評価には留意する必要があります。

・現状のサービス水準を非常に単純に表しており、算出過程における仮定が多いため、あくまで地域における公共交通に関する議論の端緒として、活用いただくことを念頭に置いています。

終わりに

その他何かお困りのことがあれば、最寄りの運輸局・運輸支局までご相談ください！

公共交通政利用促進キャラクター「 のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

・移動手段は徒歩
・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
・定員は運転手を含め一人

Memo