

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29年10月25日



公共交通利用促進キャラクター
「のりたろう」

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29年版 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)

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)

○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)グローバル化の進展 (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
- 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・サービ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

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。

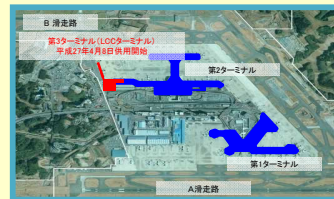
(施策の例)

<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)



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



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

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
北陸新幹線 黒部宇奈月温泉駅
富山地方鉄道本線新駅

<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200万人に向け、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。

(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



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)

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**



我が国に寄港するクルーズ船

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。

(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)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応



高架構の耐震補強 避難誘導訓練の実施



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

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】

○鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度)
休日 53.2%(2013年度)

○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(バス：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。

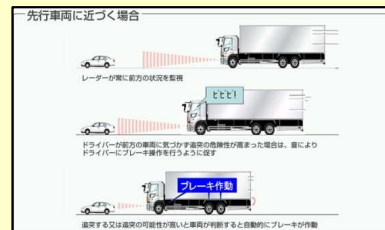
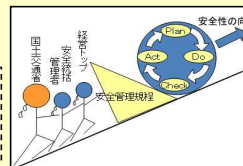
(施策の例)

<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CO2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>

- ・燃料電池自動車の本格的な普及
- ・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



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



CO2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CO2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【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
【貨物輸送トンキロ】 【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

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29年版 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29年版 交通政策白書(概要)

平成29年版交通政策白書(平成29年5月30日閣議決定)の構成

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：地方創生を支える地域公共交通の再構築

平成28年テーマ：交通事業における人材確保と生産性向上に向けて

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化

交通分野のユニバーサルデザイン化の背景等を踏まえつつ、その進捗状況、先進的な取組事例及び今後の課題を明らかにする。

第1章 背景と経緯

第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために（先進的な取組事例）

第2章 進捗状況

第4章 今後に向けて

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28年度交通に関して講じた施策 / 第Ⅳ部 平成29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

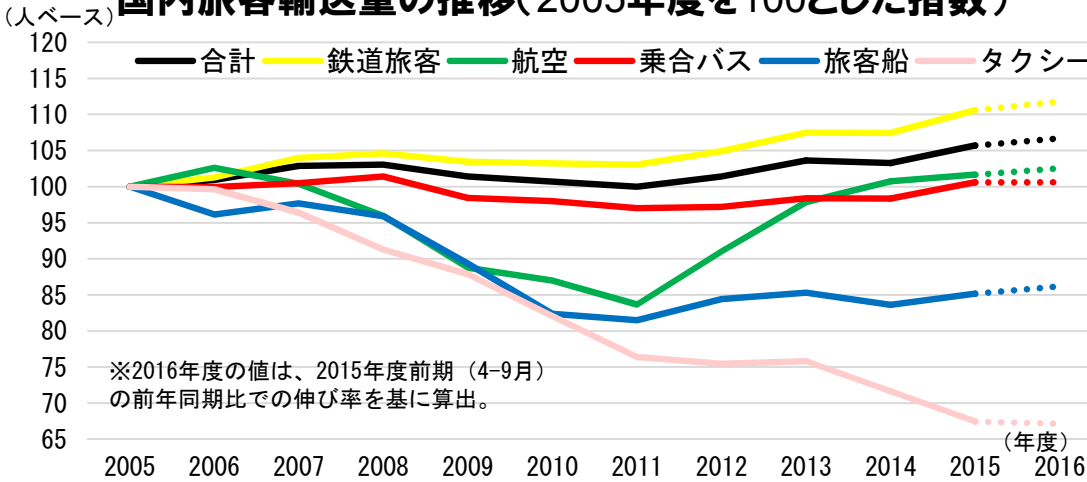
第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

第Ⅰ部 平成28(2016)年度 交通の動向

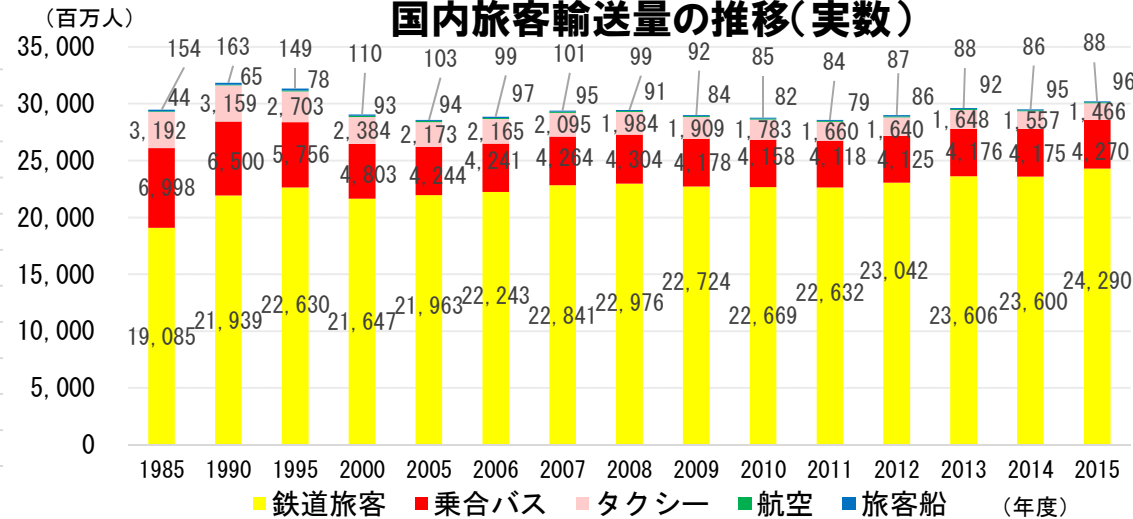
第1部第1章 交通サービスの状況(旅客輸送)

- 国内旅客輸送は、鉄道は緩やかな増加傾向にあり、乗合バスは下げ止まり、航空はリーマンショック等の影響の落ち込みから回復し、全体では緩やかに増加している。一方で、タクシーは長期にわたり減少が続いている。
- 国際旅客輸送の中心となる航空旅客輸送量は、リーマンショック等の影響による落ち込みから回復し、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加している。
- 国内・国際ともに、LCC旅客数は一貫して増加傾向にある。

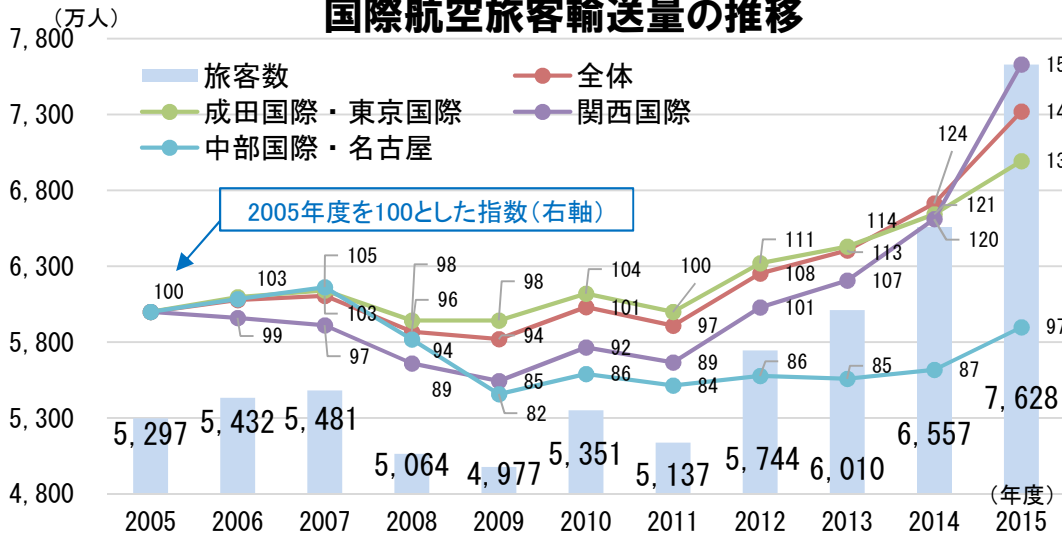
国内旅客輸送量の推移(2005年度を100とした指数)



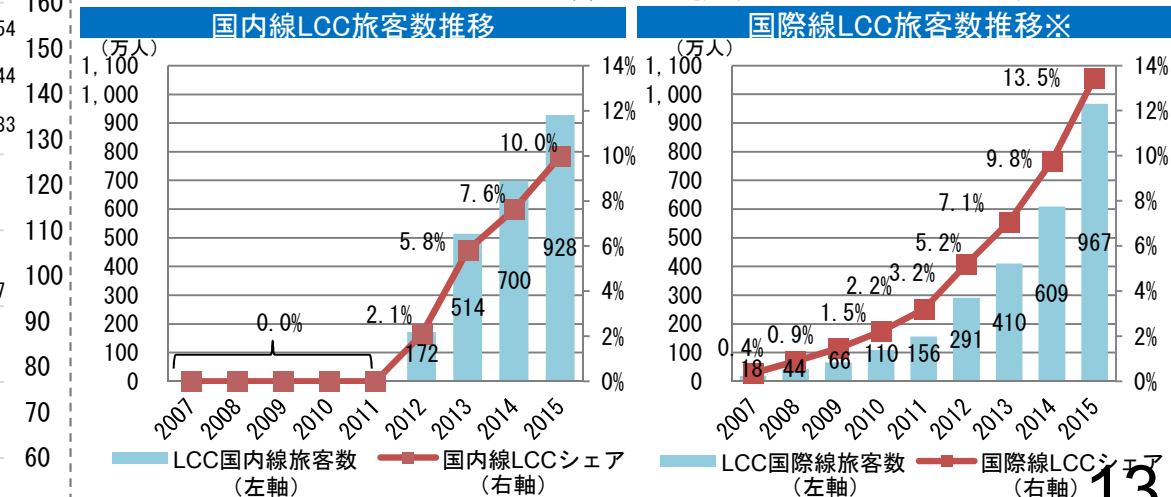
国内旅客輸送量の推移(実数)



国際航空旅客輸送量の推移



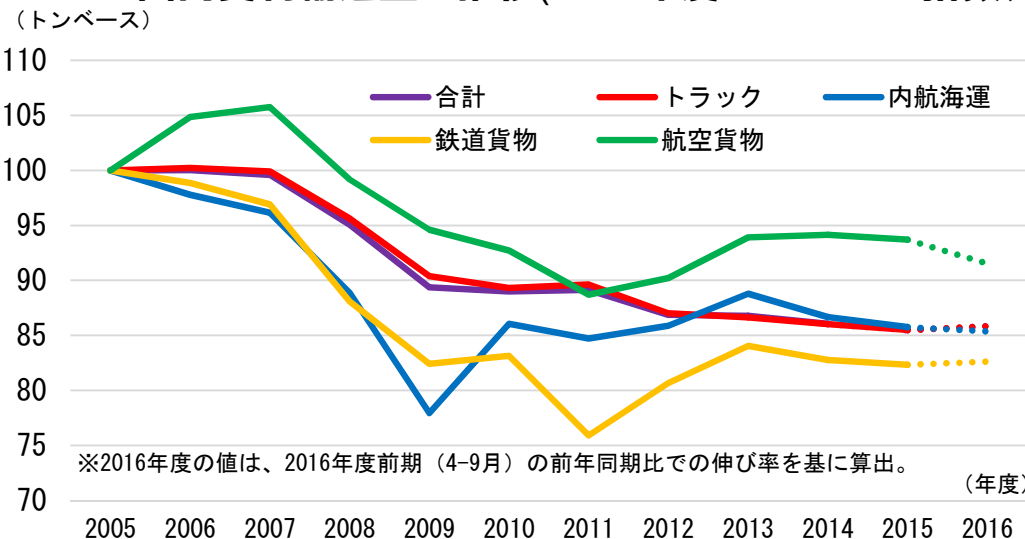
我が国のLCC旅客数の推移(国内線・国際線)



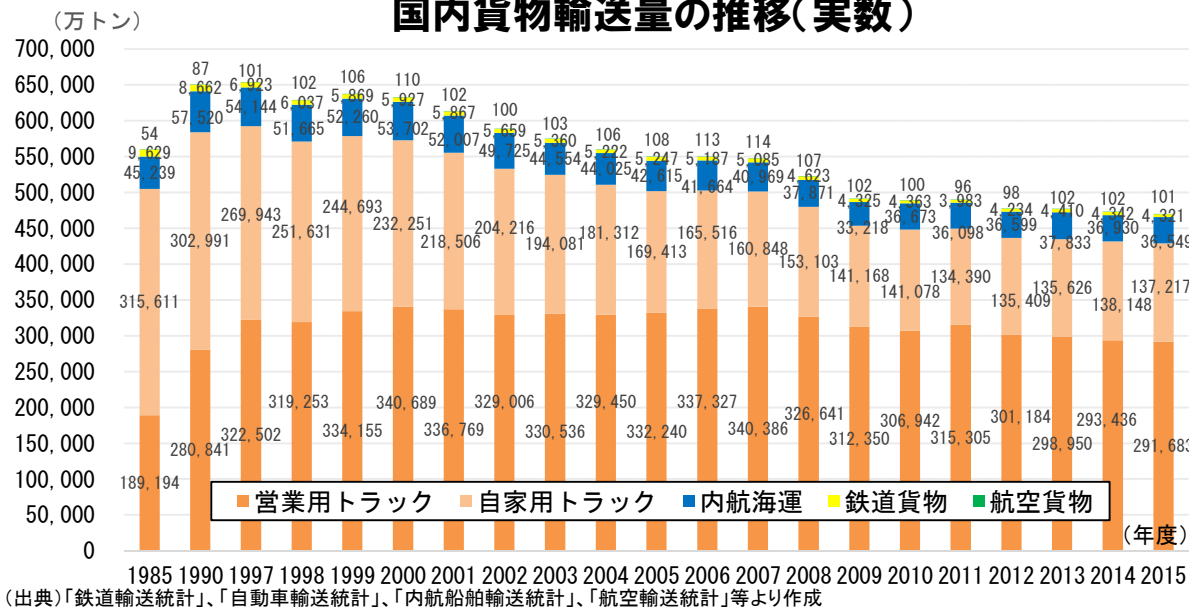
第1部第1章 交通サービスの状況(貨物輸送)

- 国内貨物輸送は、トラックは緩やかな減少傾向にあり、海運・鉄道・航空はここ5年程度安定的に推移しているが、全体では緩やかに減少。一方で、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大により増加が続いている。
- 国際貨物輸送は、リーマンショック等の影響による落ち込みから回復し、外航海運(コンテナ)は安定的に推移し、航空も概ね堅調である。

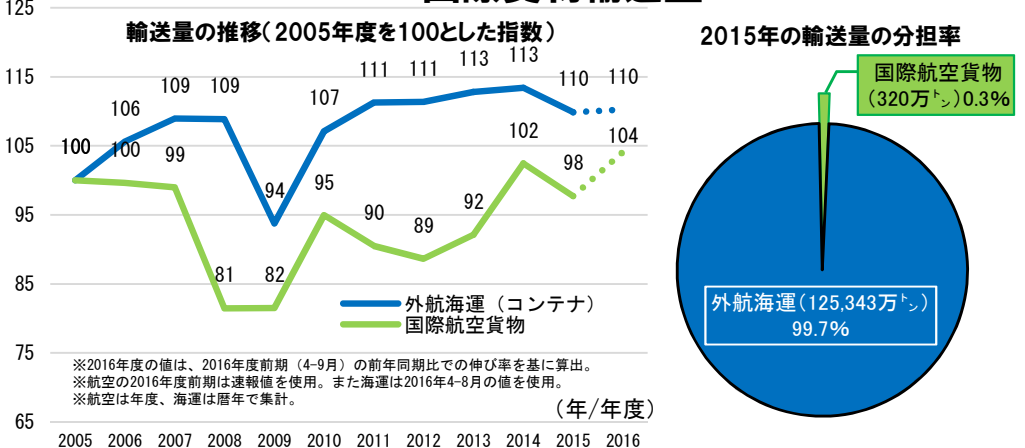
国内貨物輸送量の推移(2005年度を100とした指数)



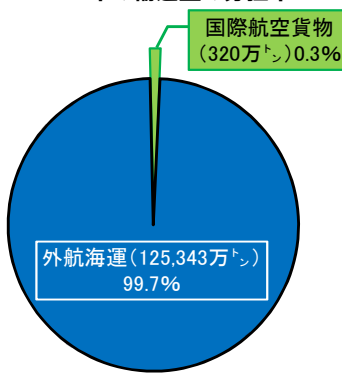
国内貨物輸送量の推移(実数)



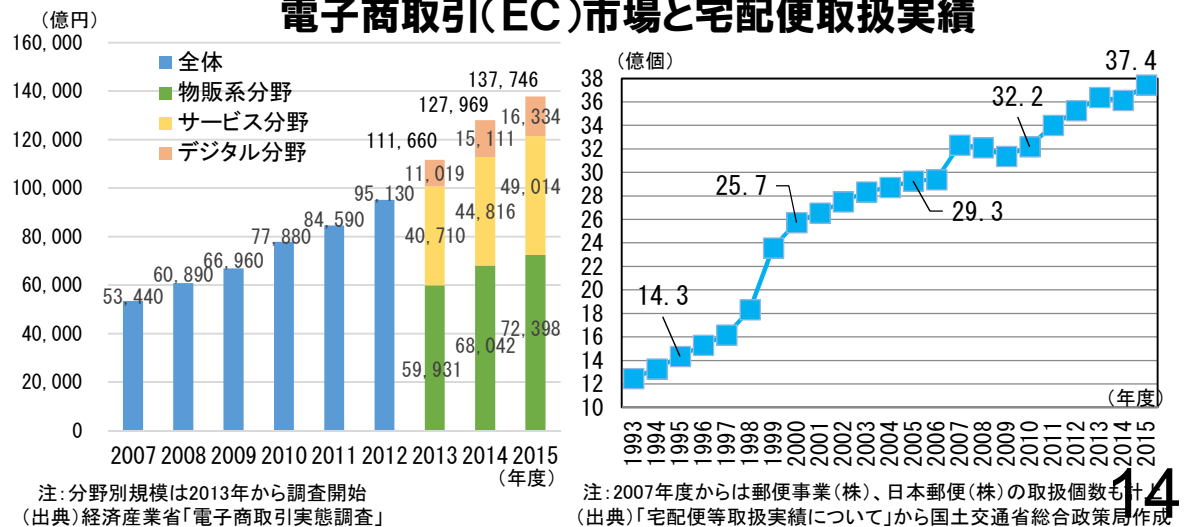
国際貨物輸送量



2015年の輸送量の分担率



電子商取引(EC)市場と宅配便取扱実績



就業構造

- バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。
- また、自動車運転者を中心に、交通事業における労働力不足が顕在化している。

自動車運送事業(運転者)の就業構造

	バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転者	13万人 (2015年度)	32万人 (2015年度)	83万人 (2016年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.4% (2016年)	43.5% (2016年)
平均年齢	49.9歳 (2016年)	58.7歳 (2016年)	47.5歳 (2016年)	42.2歳 (2016年)
労働時間	210時間 (2016年)	193時間 (2016年)	217時間 (2016年)	177時間 (2016年)
年間所得額	449万円 (2016年)	332万円 (2016年)	447万円 (2016年)	490万円 (2016年)

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

安全確保等の徹底

- 軽井沢スキーバス事故を踏まえた徹底的な再発防止策を実施中。

<具体的な再発防止策>

貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力が有するかどうか5年ごとにチェックする貸切バス事業許可に係る更新制の導入 / 事業の許可や運行管理者の資格者証の交付に対する欠格事由の拡充 / 監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設 / 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設 等

- 東京メトロ線内の駅において発生した視覚障害のある人の転落事故を踏まえ、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策について中間とりまとめを行い、その内容を実施中。(具体的な安全対策の内容は8ページ)

第1部第2章 交通ネットワークの状況

鉄道ネットワーク

新幹線ネットワークの総延長 = 2,765km (2017年3月末)

<近年の主な動き>

- 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
- 2016年11月からリニア中央新幹線の全線開業前倒しのため建設に必要な資金の一部を財投貸付



道路ネットワーク

高規格幹線道路の総延長 = 11,404km (2017年3月末)

<近年の主な動き>

- 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
- 2016年4月に東九州自動車道(椎田南IC~豊前IC)開通
- 2017年2月に圏央道(境古河IC~つくば中央IC)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
= 33便/週(2016年11月)

<近年の主な動き>

- 2015年4月に横浜港南本牧ふ頭MC3CT(水深18m)供用開始
- 2017年4月に横浜港において北米基幹航路が新規開設
- 2016年のクルーズ船の寄港回数は2018回(前年比38.8%増)、訪日クルーズ旅客数は199.2万人(同78.5%増)



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)
= 100都市(2016年度)

(※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>

- 2014年12月に東京国際空港(羽田空港)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)
- 2016年4月に関西国際空港及び大阪国際空港について、同年7月に仙台空港について、コンセッション方式による運営委託
- 2017年より羽田空港機能強化に必要な施設整備に着手

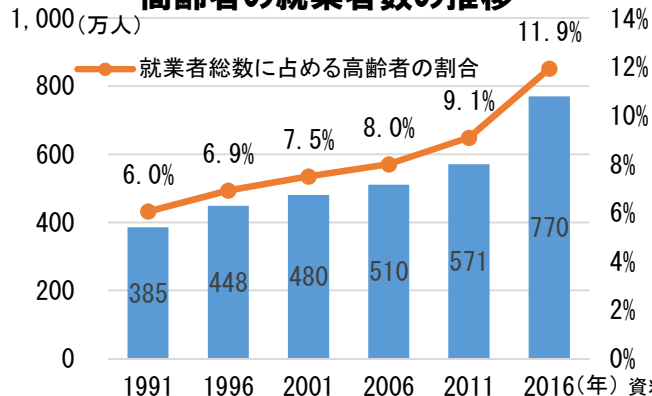
第II部 交通分野のユニバーサルデザイン化

第II部第1章 交通分野のユニバーサルデザイン化の背景と経緯

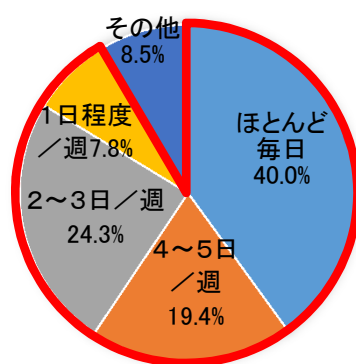
- 我が国では、働く高齢者や障害者が増加するとともに、外出頻度も高くなっており、社会参加が拡大。また、障害者権利条約の我が国の締結(2014年)も受けて障害者への社会意識が高まっている一方、昨年には駅ホームで視覚障害者が転落する痛ましい事故が発生する等、障害者が安全かつ円滑に移動できる環境を整えることが必要。
- また、様々な国・地域からの訪日外国人旅行者が増加し、言葉の壁を越えて容易に移動できる環境を整えることも必要。
- 加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等も踏まえた対応も必要。

高齢者の状況

高齢者の就業者数の推移

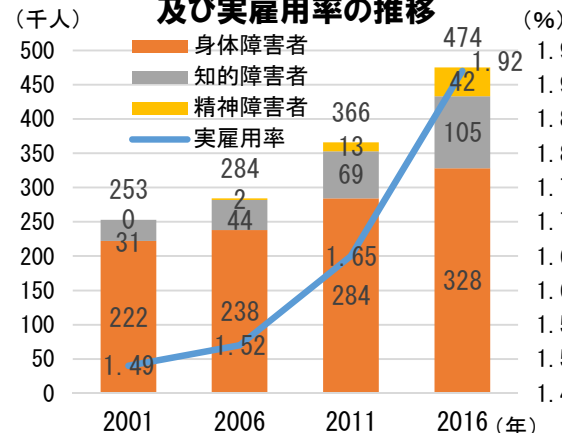


高齢者の外出頻度

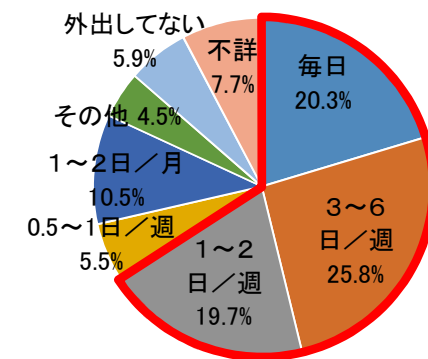


障害者の状況

雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移

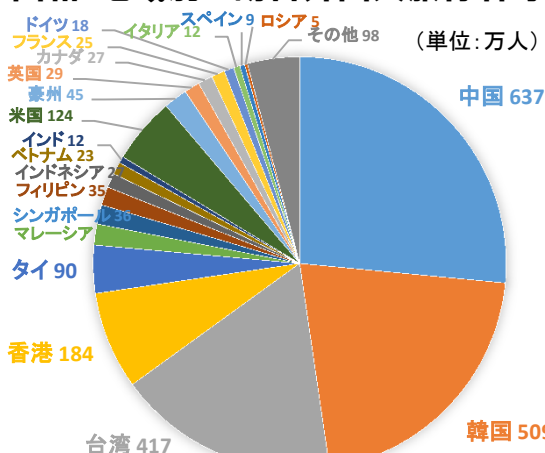


障害者の外出頻度

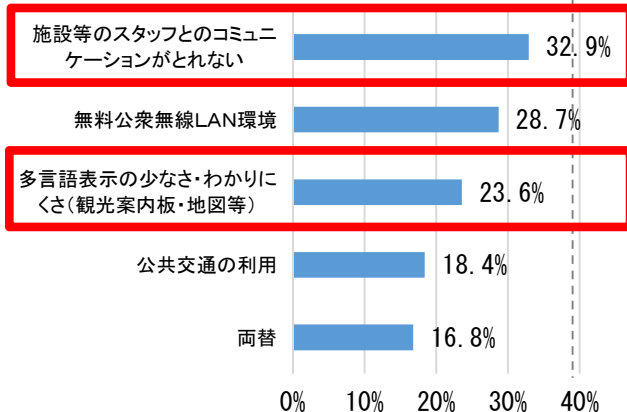


訪日外国人旅行者の状況

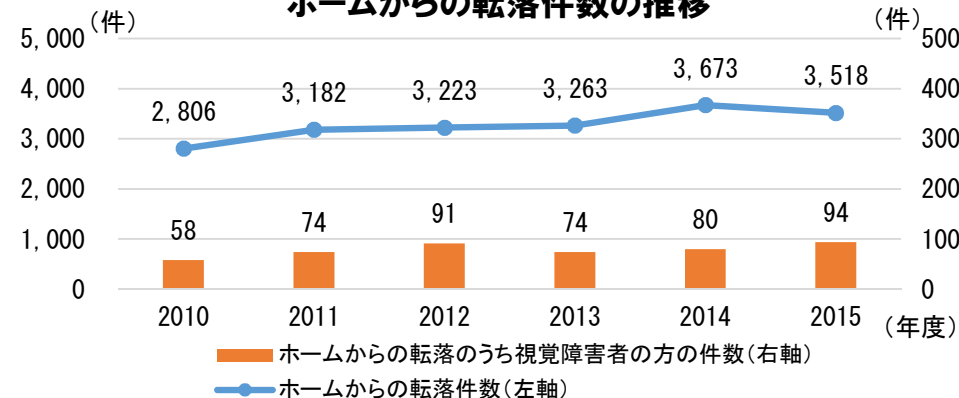
国籍・地域別の訪日外国人旅行者等数



訪日外国人旅行者が旅行中に困ったこと(上位5項目)



ホームからの転落件数の推移

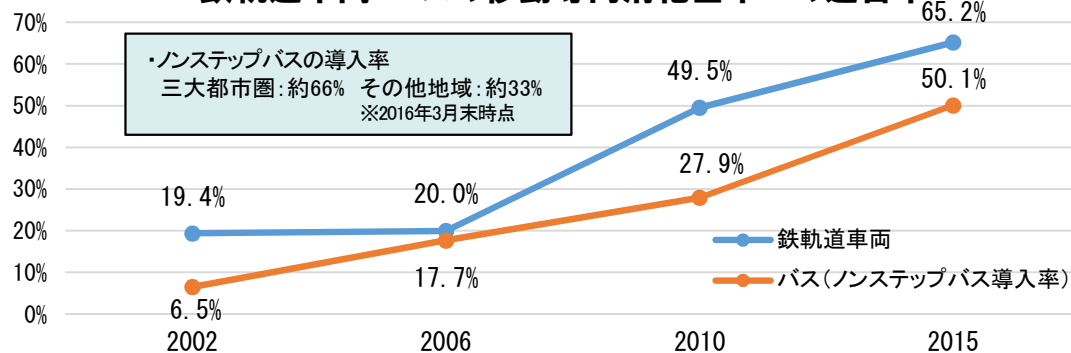


第II部第2章 交通分野のユニバーサルデザイン化の進捗状況

- バリアフリー法に基づく義務付け基準のもと、公共交通機関の車両等や旅客施設等のバリアフリー化は一定程度進捗。
- 一方、利用者の実感としては、必ずしも十分にバリアフリー化が進捗しているとは捉えられていない。
- また、ノンステップバスや鉄軌道駅など地方部での取組が遅れている。
- さらに、利用者は公共交通機関におけるハード面のバリアフリー化のみならず、人的対応も重要視している。

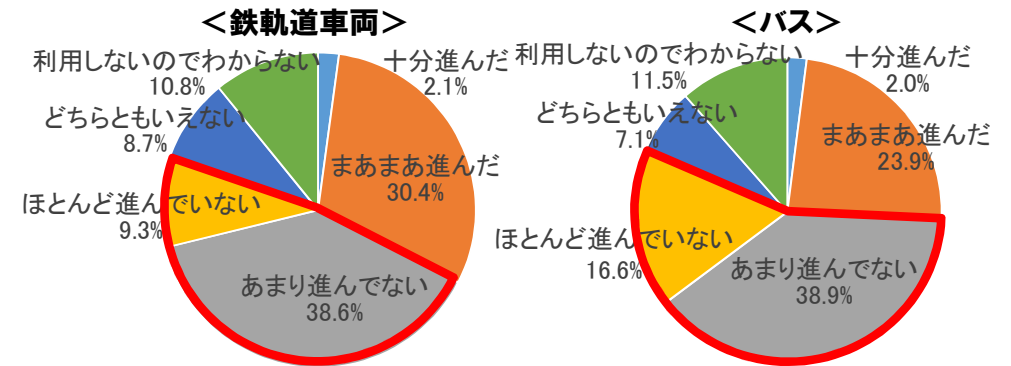
車両等のバリアフリー化の進捗状況

鉄軌道車両・バスの移動等円滑化基準への適合率



注: ここにおいて「三大都市圏」とは、埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・三重・岐阜・大阪・京都・兵庫の各都府県をいう。
資料: 移動等円滑化実績報告書により国土交通省総合政策局作成

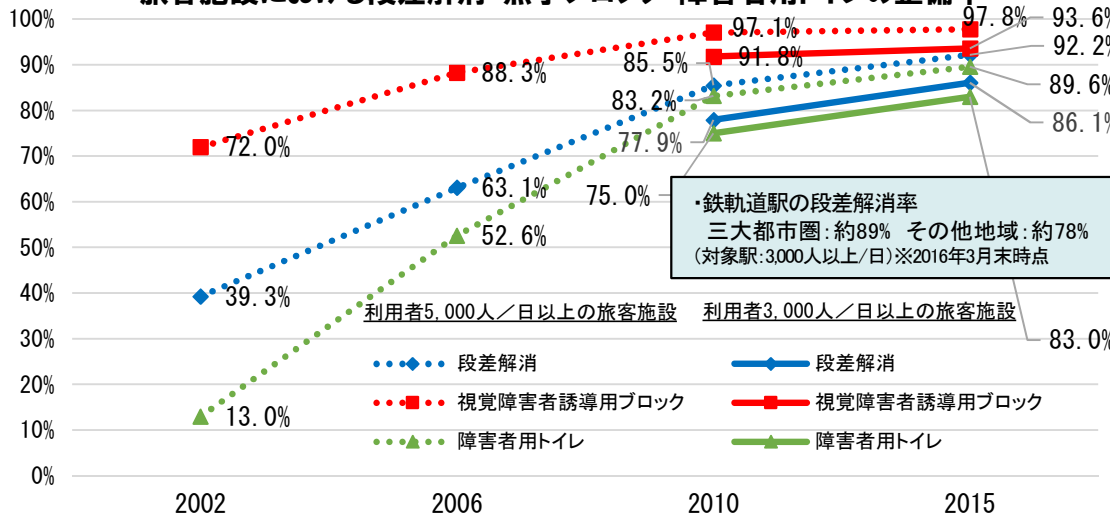
バリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



資料: 内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

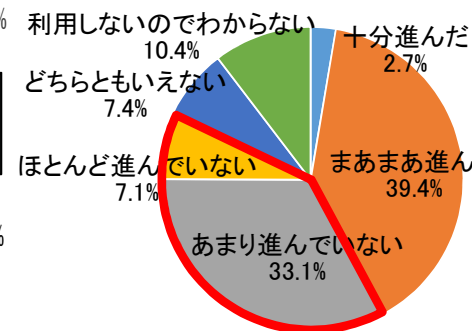
旅客施設等のバリアフリー化の進捗状況

旅客施設における段差解消・点字ブロック・障害者用トイレの整備率



資料: 移動等円滑化実績報告書により国土交通省総合政策局作成

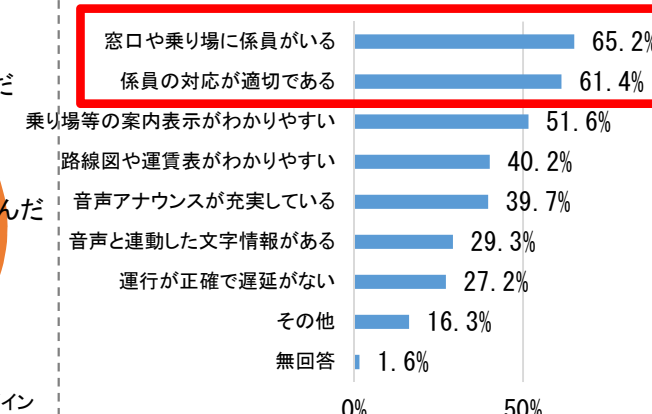
バリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識<鉄道駅>



資料: 内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

人的対応へのニーズ

障害者が安心して鉄道・バスを利用するために必要とするサービスや対応



資料: (公益)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」(2016年8月)

第II部第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために

- 交通分野のユニバーサルデザイン化を進める上では、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、誰もが利用しやすい環境をつくるという考え方に立って設計していくことが必要。
- このため、①地方部も含めたより利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進、②地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進、③心のバリアフリーの推進、④言葉のバリアフリーの推進、⑤ICTを活用した情報の提供といった5つの視点に立って取組を進めることが効果的。

交通分野のユニバーサルデザイン化に向けた先進的な取組(1)

①より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進



介助なしでの車椅子利用者による乗降

—搭乗橋アダプター—

○仙台市交通局:

- ・計画段階からの障害者団体との意見交換、車両とプラットホームの実物大の模型を活用して障害当事者から意見聴取を行い、バリアフリー設備の設計等に反映。
- プラットホームと車両床の高さの差を極力小さくする等により、駅係員の介助なしに車椅子利用者が車両に乗降可能に。

○ANAグループ:

- ・エレベーター機能付き搭乗橋アダプターにより、搭乗橋を接続できないプロペラ機等でも、車椅子利用者が雨・風・雪にさらされることなく、かつ、フルフラットの状態で搭乗可能に。

②地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進



ユニバーサルタクシー乗り場(川崎市)

「おでかけMAP」(高槻市)

○川崎市:

- ・JR川崎駅前広場の再編整備に当たり、障害者等を交えた「まち歩き点検」を実施し、改善点・要望等を聴取する等、多角的に議論を実施
- 平面移動でバス乗り場や市街地に行けるようになったほか、全国初となるユニバーサルデザインタクシー専用乗り場を整備。

○高槻市:

- ・2003年より、官民協働で一体的かつ継続的にバリアフリー基本構想のスパイラルアップを実施
- JR高槻駅で新型ホームドアや複数のバリアフリールートを確認、市側でも駅周辺の歩行空間のバリアフリー化、駅周辺のバリア情報を掲載した「おでかけMAP」を作成・配布

③心のバリアフリー化の推進



タクシー乗務員向け研修でのグループディスカッション

「しょうがい者・こわい者観光案内所」(那覇空港内)

○(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

- ・(一財)全国福祉輸送サービス協会:
- ・タクシー乗務員による高齢者、障害者等への接遇や介助技術向上に向けた研修の実施 (2017年3月末までに31,416人が受講)

○NPO法人バリアフリーネットワーク会議:

- ・那覇空港等でバリアフリー対応の観光地情報の提供や車椅子・ベビーカー等の貸出、また、旅行への同行や入浴、食事等の介助を行う観光ケアサポーターも派遣。さらに、災害時の障害者向けの避難マニュアルを出版。

○(公財)交通エコロジー・モビリティ財団:

- ・交通バリアフリーに関する中学生等向け学習プログラムの開発・公開

第II部第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために

交通分野のユニバーサルデザイン化に向けた先進的な取組(2)

④言葉のバリアフリーの推進



タブレット端末による多言語案内のイメージ

○音声翻訳機能付タブレット端末等の活用:

- 音声翻訳アプリ等を搭載したタブレット端末を旅客施設に設置、係員に携行させる等により、現場で迅速かつ的確な多言語案内を実現(実施例:鉄道、乗合バス、バスターミナル、航空、空港、旅客船の各主要事業者)

○専門スタッフの配置:

- 多言語でも直接案内できる係員を旅客施設に配置することで、よりきめ細かい案内を実施(実施例:東京地下鉄(株)、横浜市交通局等)

○会話研修等の実施:

- 旅客施設の係員等向けに、多言語の会話研修等を実施(実施例:鉄道、バスターミナル、タクシー、空港、旅客船の各主要事業者)

⑤ICTを活用した情報提供の充実

東京 → 羽田空港【出発日: 2017年5月30日(火曜日)】

区間	種別	駅・ターミナル情報	車椅子の利用情報
10071	499	東京	地上出入口 → 改札 改札 → ホーム
		2) 東京湾東北・横浜線快速	ホーム → 改札 改札 → 改札
		3) 東京湾東北・横浜線快速	改札 → 改札 改札 → ホーム

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「らくらくおでかけネット」による経路検索



ヤマハ(株)「おもてなしガイド」

○インターネット等による公共交通機関のバリアフリー情報の提供:

- トイレのバリアフリー対応状況、施設内のバリアフリー移動経路、車椅子に対応した交通ルートの経路検索等、全国の公共交通機関のバリアフリー情報をインターネット・携帯端末で配信。(公財)交通エコロジー・モビリティ財団)

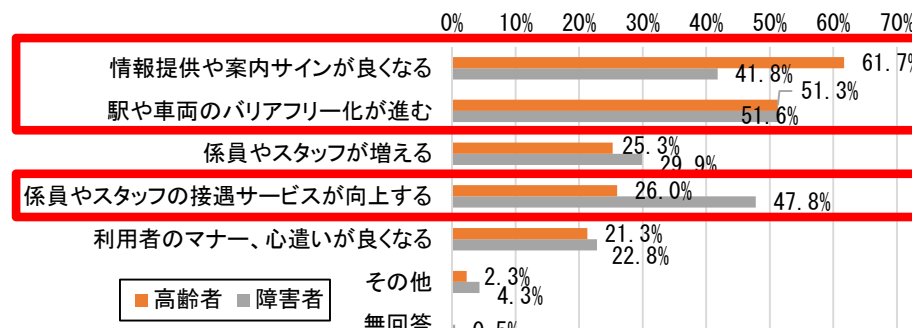
○音のユニバーサルデザイン化支援システム:

- 訪日外国人旅行者や聴覚障害者等を対象に、異常時も含め、既存の日本語音声アナウンスを利用者のスマートフォンで多言語化された音声・文字として受け取ることができるアプリ「おもてなしガイド」を開発(バス・鉄道を中心に実証実験中) (ヤマハ(株))

第II部第4章 今後に向けて

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、交通分野のユニバーサルデザイン化を強化することが必要。
- 政府では、東京大会に向けたユニバーサルデザインの街づくりを進めるため、2017年2月に「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定。交通分野においても、行動計画の着実な履行を図るほか、施行後10年を経過したバリアフリー法の施行状況や関連施策の進捗状況を点検しつつ、更なるユニバーサルデザインの推進に向けて、関係者が一体となって取組を進めることが必要。

東京大会開催時における鉄道・バス移動に期待すること



注:本調査は、首都圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)在住の一般利用者、高齢者(70歳以上)及び障害者を対象に実施
資料:(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より
国土交通省総合政策局作成

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29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) 地域公共交通活性化の取組をすすめるにあたって

1. 公共交通がおかれている現状

- ・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. 地域公共交通活性化の取組を進めるため…(見える化と相対化)

- ・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あるが、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2点を意識しつつ行うことが有効であるとの考えのもと、公共交通のサービスについて、“見える化”、“相対化”の検討を開始。

【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けにしよう。

【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よう。

(2) 自らのまちの公共交通サービスを見る化 & 相対化するためには...

- ・公共交通サービスに関する**指標**については、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(①~⑤)も考慮しつつ、**時間的・空間的アクセシビリティを指標**を設定し、見える化、相対化を行うこととした。
- ・また、運行に関するサービス指標に加えて、**運賃面での公共交通の利用しやすさ**を示す指標として**金銭的アクセシビリティ指標**を設定した。

- 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

・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値となる)

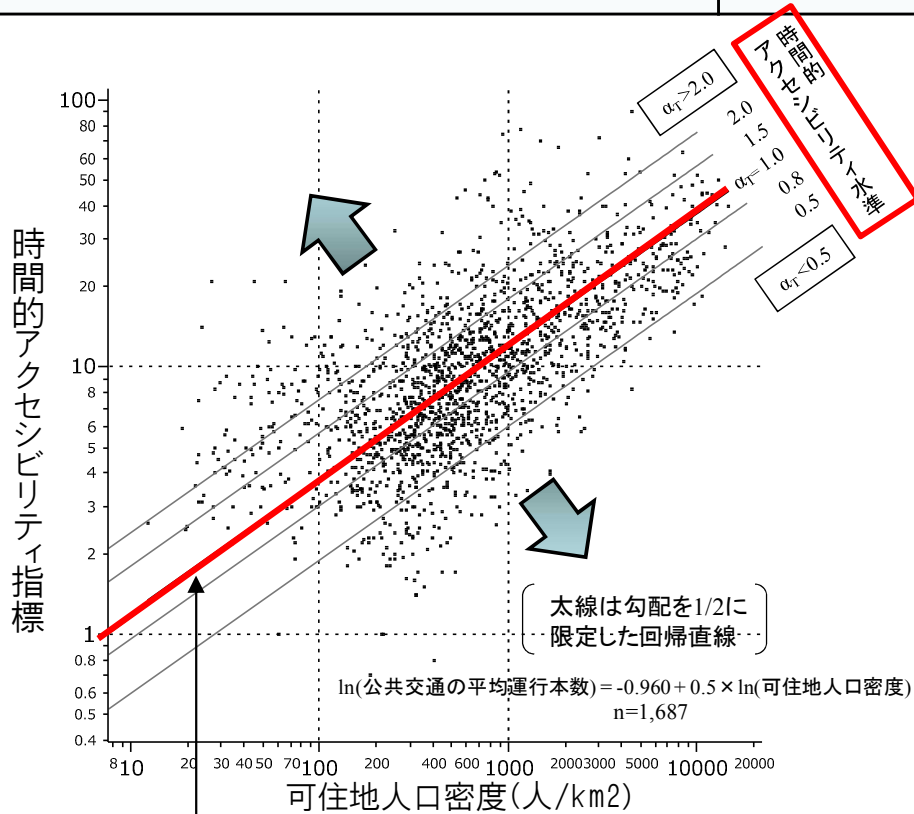
(3) 時間的、空間的アクセシビリティ指標とは…

- 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。
- 中心線より上側は相対的にサービス水準が高く、下側はサービス水準が低いと解釈でき、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。

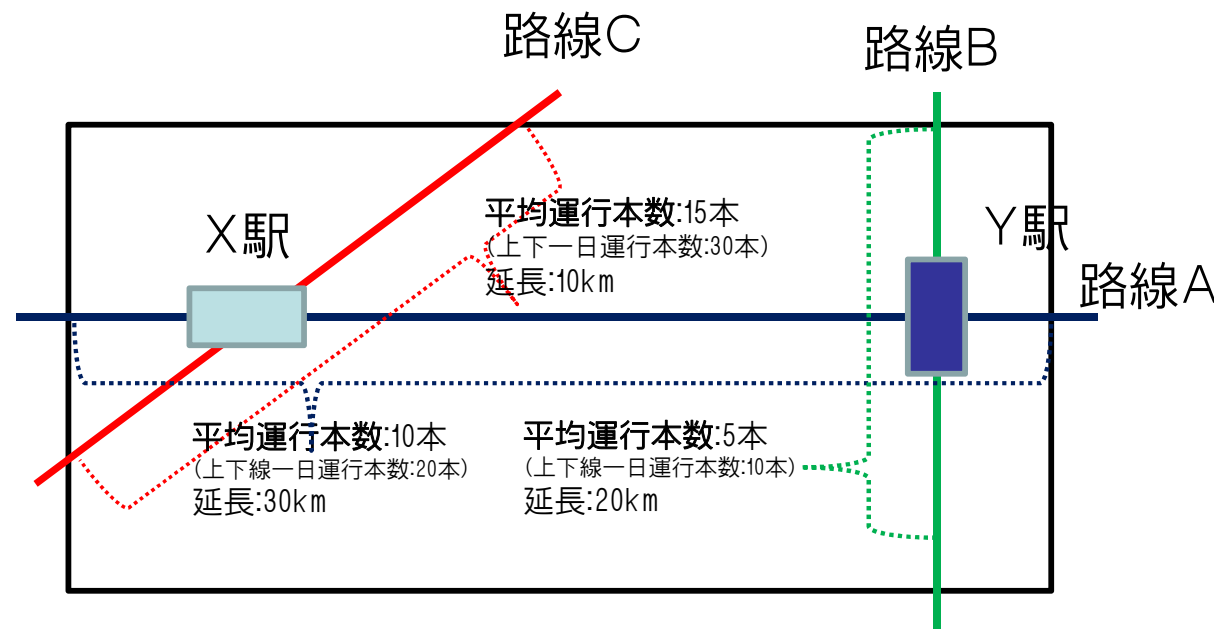
○時間的アクセシビリティ指標

*: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
②バス平均運行本数(本/平日1日)	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
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)



中心線上に位置する都市は「全国平均的」なサービス水準



【路線長加重平均に基づく計算例】

$$(15本 \times 10km + 10本 \times 30km + 5本 \times 20km) / (10km + 30km + 20km) = 9.16 \dots$$

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…

○空間的アクセシビリティ指標

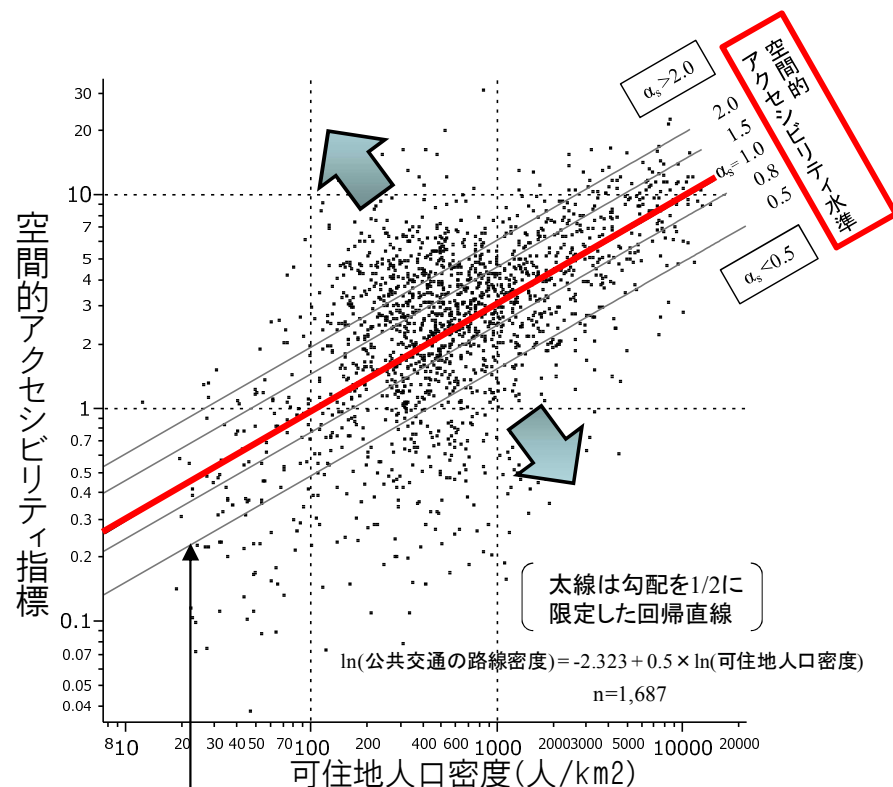
指標(単位)	定義
①鉄道路線長密度(km/km ²)	鉄道路線長÷可住地面積*
②バス路線長密度(km/km ²)	バス路線長÷可住地面積*
③公共交通路線長密度(km/km ²)	①+②

*:可住地面積 市町村総面積－林野面積－主要湖沼面積

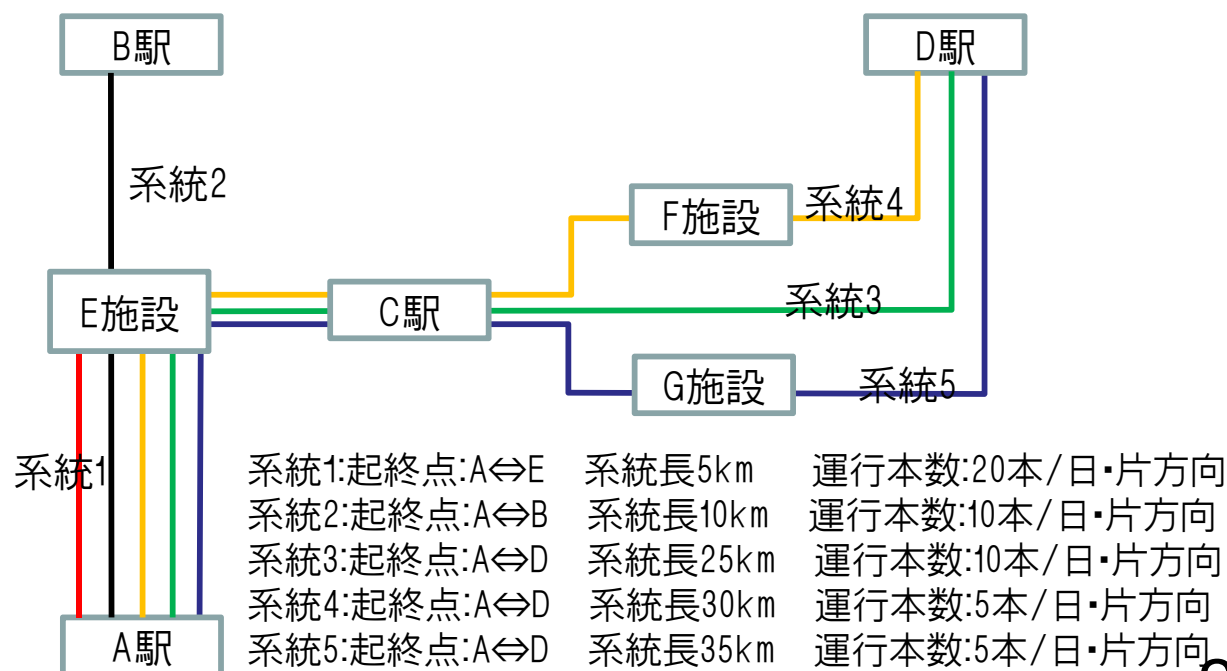
【バス路線長: 43.75km】

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)】



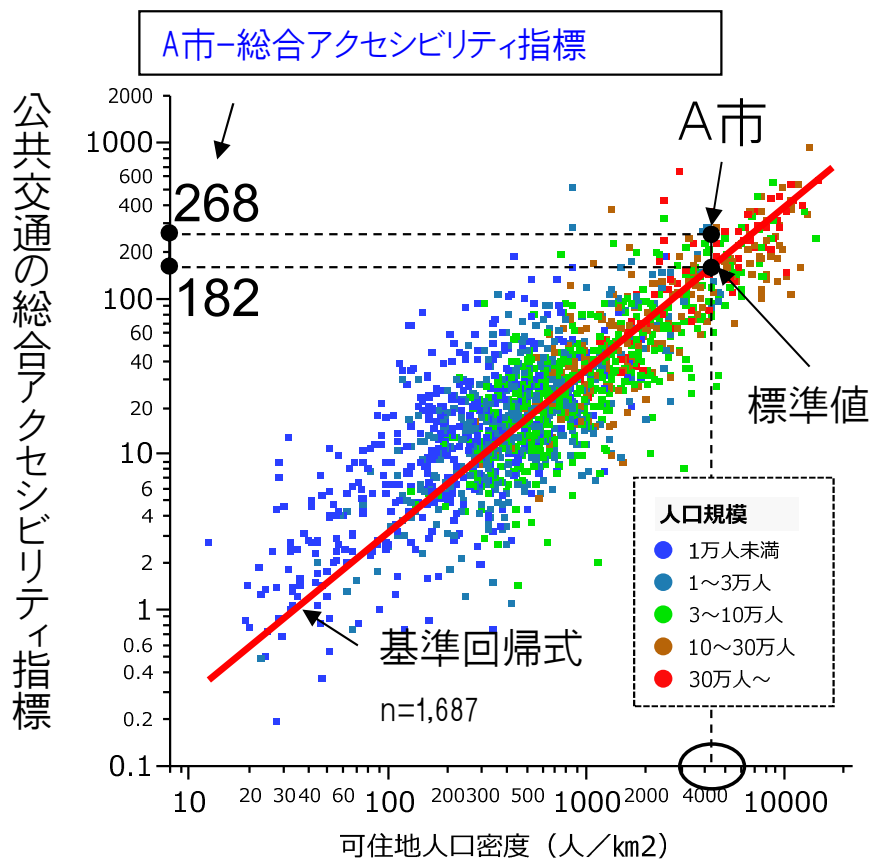
中心線上に位置する都市は「全国平均的」なサービス水準



(5) 時間的、空間的、総合アクセシビリティ水準とは…

- 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 $\alpha_s=1$ 、 $\alpha_T=1$ 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	〇〇市-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	〇〇市-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	$\text{時間的アクセシビリティ水準} \times \text{空間的アクセシビリティ水準}$ or 〇〇市-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]

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

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

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

添え字の“0” : 中心線上の都市の値

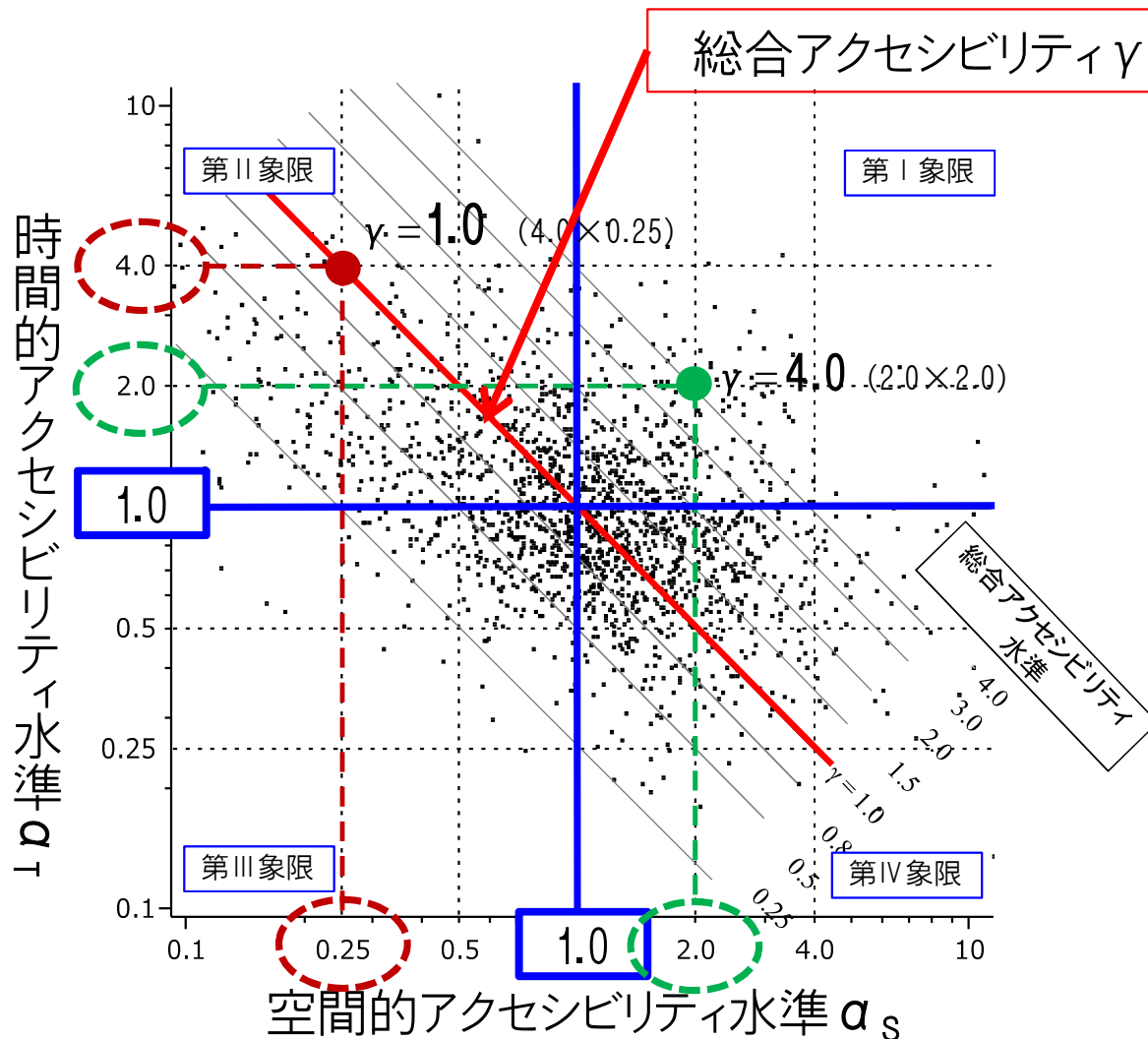
L: 路線長 A: 可住地面積 P: 人口 N: 平均運行本数

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 $\gamma = 268/182 = 1.47$

(6) 時間的、空間的、総合アクセシビリティ水準のプロット

- 空間的アクセシビリティ(a_s)を横軸、時間的アクセシビリティ(a_T)を縦軸にとり、市町村をプロットすると、 a_s 、 a_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
 $a_s \cdot a_T$ 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】
 a_s が1.0未満、 a_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
 a_s 、 a_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】
 a_s が1.0以上、 a_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) 金銭的アクセシビリティ指標の評価

・金銭的アクセシビリティ指標は、運賃面での利用のしやすさを表す指標であり、市町村の平均所得指数で基準化したキロ当たり運賃の逆数で設定する。

○金銭的アクセシビリティ指標

(算定式)

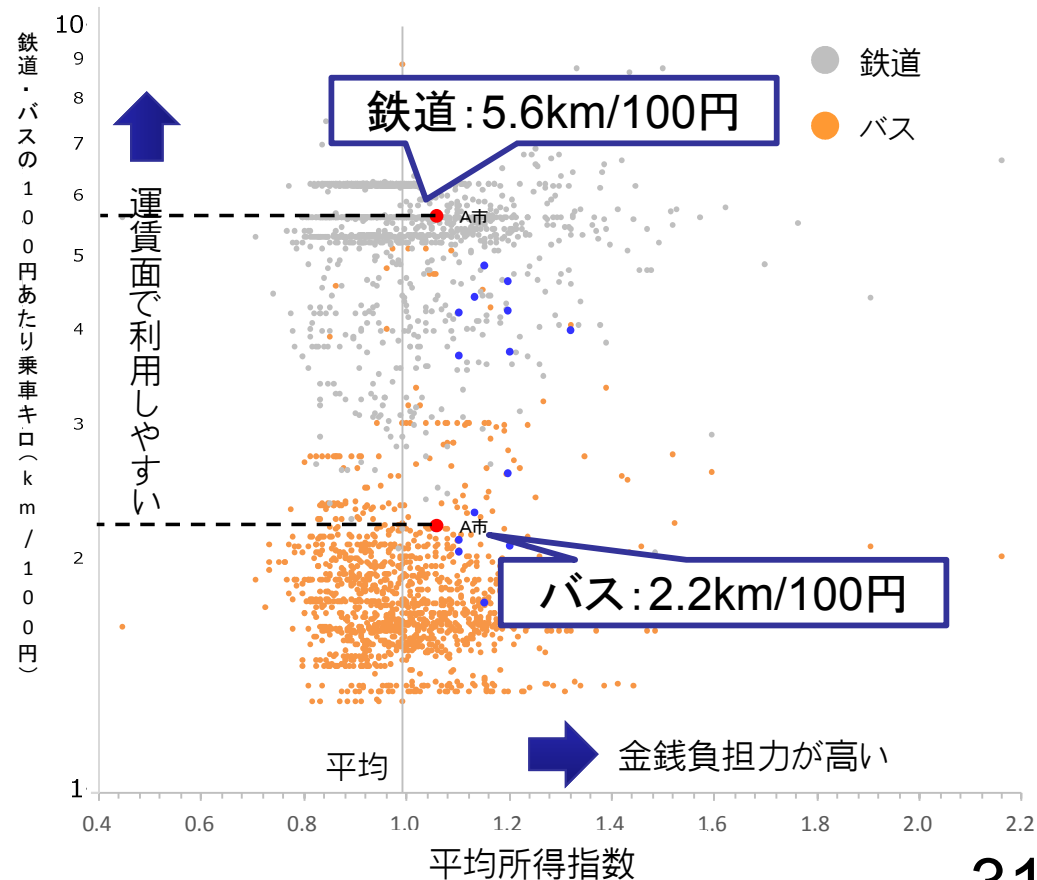
$$\text{金銭的アクセシビリティ指標} = \frac{\text{平均所得指数}}{\text{キロ当たり運賃(円/キロ)}} \times 100 \quad (\text{キロ/100円})$$

※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

全国平均を1とする指標で、1より大きい場合は平均所得が高く、1より小さい場合は平均所得が低く、当該地域における金銭の負担力を示す指標として、ここでは使っている。

金銭的アクセシビリティ指標の単位はキロ/100円であり、100円で乗車できる距離を示す。指標値が大きいほど、金銭的な利便性が高い。



(8)市町村カルテの整備及び全国の市町村へ発送

- ・以上の分析結果をもとに、各市町村について、時間的・空間的・総合・金銭的アクセシビリティの試算結果を表示した市町村別のカルテを作成。
 - ・国土交通省では、平成29年3月末に一定規模以上の市町村に対して、各市町村のカルテ等を送付。
 - ・平成29年4月4日において、『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(試算と活用方法)』として、国土交通省のHPにおいて公表。
- ※ http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000068.html

【市町村カルテ】

公共交通・鉄道・バスのアクセシビリティの評価

時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準

総合アクセシビリティ指標の市町村プロット図

時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準

項目	指標	A市	標準値	全国平均	東京23区
空間的アクセシビリティ指標	鉄道路線密度	0.30km/km2	—	75%	—
	バス平均アクセス距離	—	157m	—	—
	バス路線密度	3.10km/km2	—	—	—
	鉄道平均運行間隔	40分/日	—	10分	—
時間的アクセシビリティ指標	バス平均運行間隔	11分/日	—	63分	—
	バス平均運行本数	10.7km/年/km2	—	—	—
総合アクセシビリティ指標	鉄道路線密度×平均運行本数	32.5km/年/km2	—	—	—
	バス路線密度×平均運行本数	31.9km/1000人	—	—	—

公共交通利用割合の市町村プロット図(散布図)

時間的・空間的・総合アクセシビリティ水準の分布状況(散布図)

アクセシビリティ水準の算定式

項目	指標	単位	算出方法
1	人口	人	人口密度×1.5
2	可住地面積	km2	面積×1.5
3	鉄道路線長	km	路線長×1.5
4	バスの路線長	km	路線長×1.5
5	鉄道の駅数	駅	駅数×1.5
6	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
7	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
8	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
9	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
10	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
11	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
12	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
13	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
14	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
15	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
16	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
17	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
18	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
19	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
20	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
21	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
22	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
23	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
24	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
25	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
26	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
27	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
28	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
29	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
30	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
31	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
32	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5
33	鉄道の駅間距離	km	駅間距離×1.5

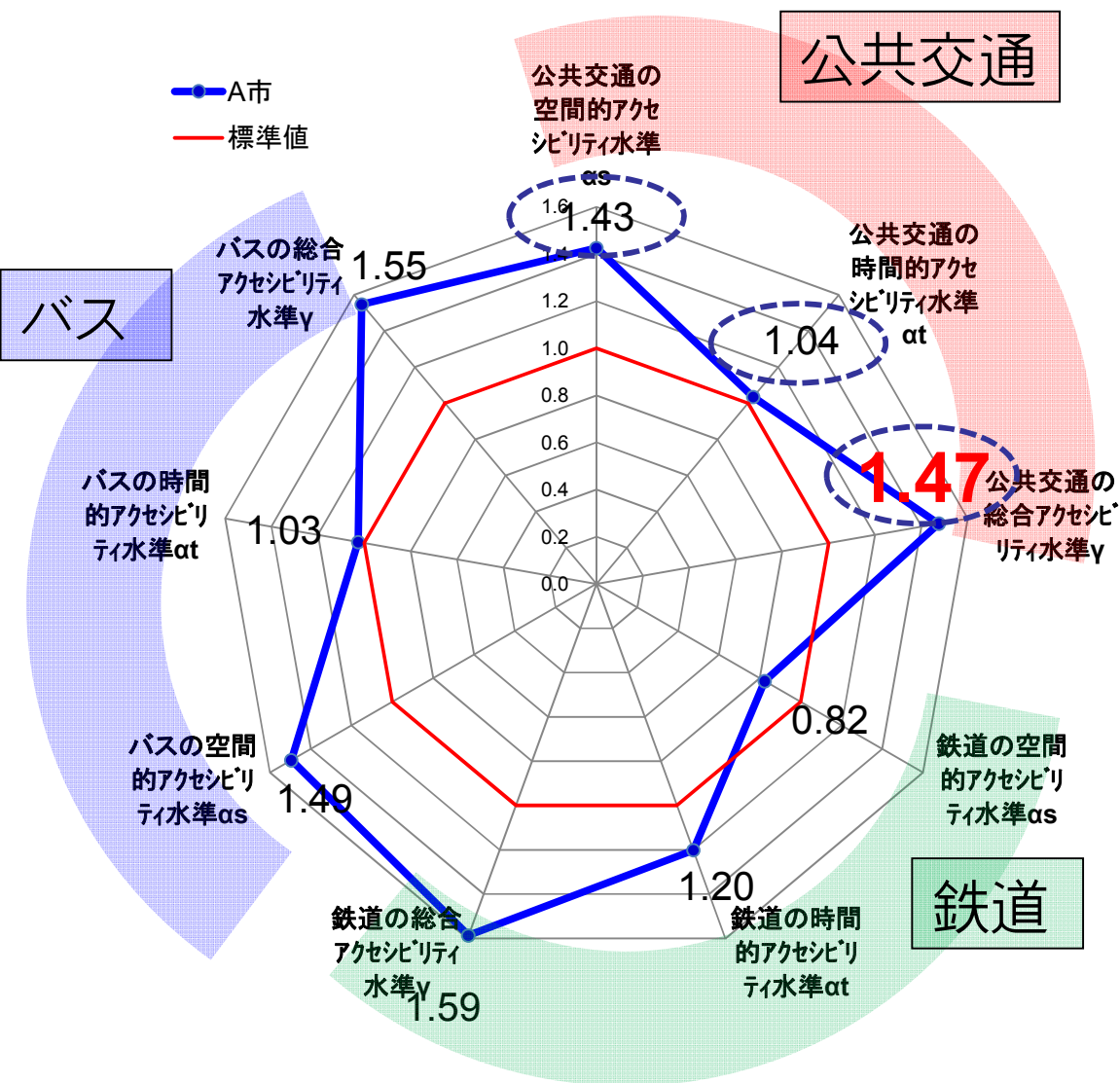
(A)人口、面積、密度、都市特性、鉄道・バス・旅客船の公共交通サービス量を入力

(B)自市町村の公共交通利用割合のデータを入力

(C)人口、面積、バス・鉄道の路線長・総走行キロのデータを入力

(9)市町村カルテを踏まえた分析①

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(鉄道・バスを両方捉えたもの)

- 運行本数
全国の標準値よりやや高い(α_t :1.04)
- 路線密度
全国の標準値より高い(α_s :1.43)
- 総合
全国の標準値より高い(γ :1.47)

※同程度の可住地人口密度を持つ都市において提供されている平均的な交通サービスより、高いと言える。

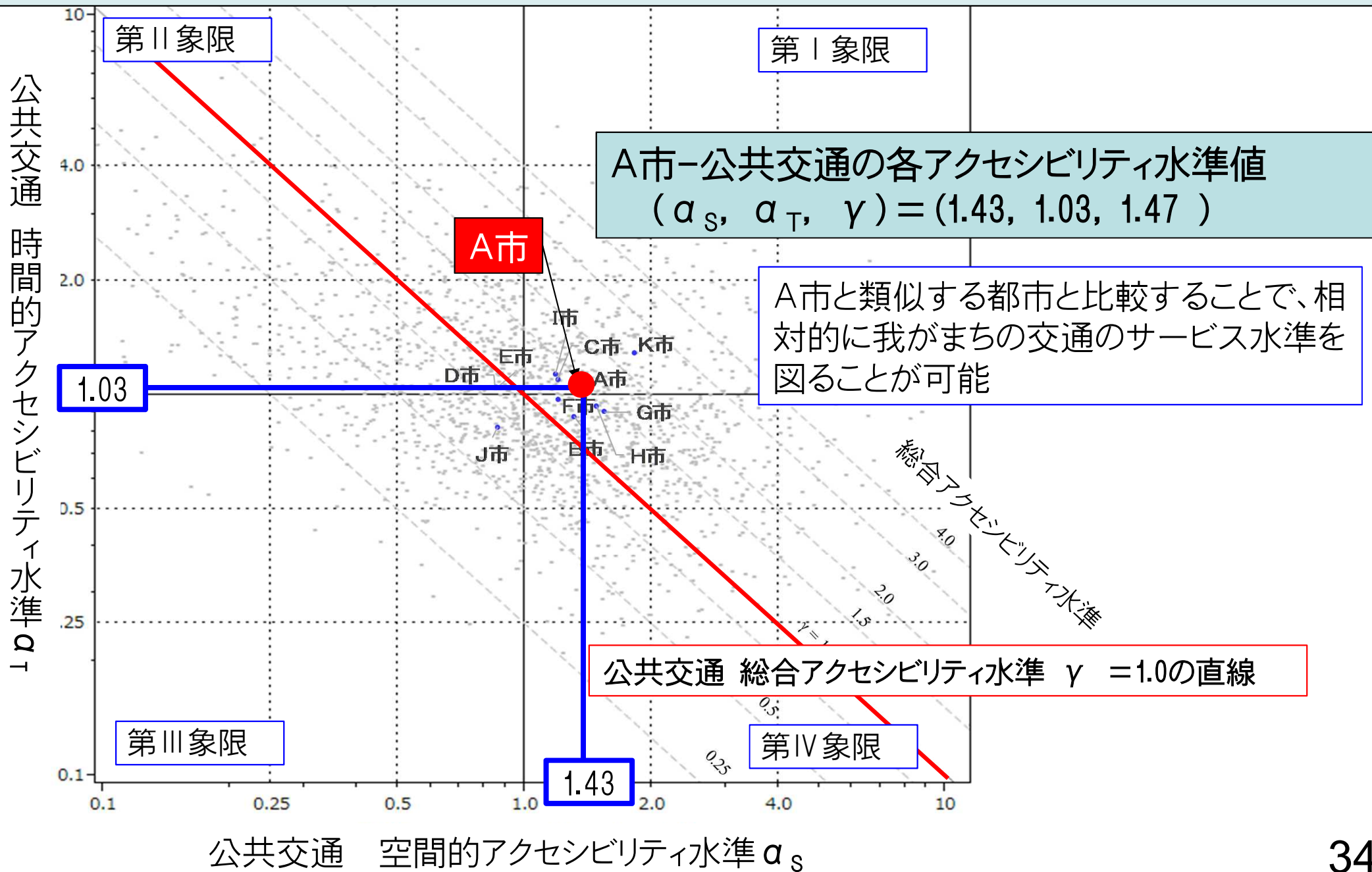
②バス・鉄道

- バス
各標準値とも、約1.0より高く、バスに関するサービスは良好と思われる。
- 鉄道
空間的アクセシビリティ水準値が、0.82と低く、鉄道路線長が、同程度の可住地人口密度を持つ都市と比較して、相対的に不足していると言える。

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。

(10)市町村カルテを踏まえた分析②

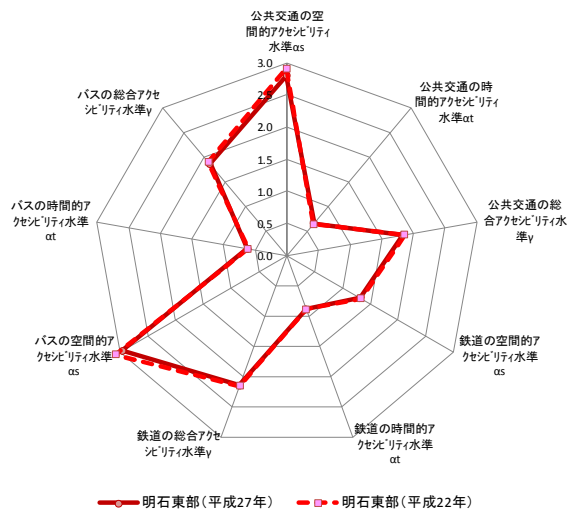
・公共交通の各アクセシビリティ水準値をプロットした結果は以下のとおり。



(11)さらなる分析の事例①

- ・アクセシビリティ評価手法は、自治体の公共交通サービスの地区別に評価することが可能。
- ・下記は、明石市の事例であり、明石市を5つの地区に分けて、各指標の評価を平成22年・平成27年毎に実施

○地区別のアクセシビリティ水準を評価(明石市)



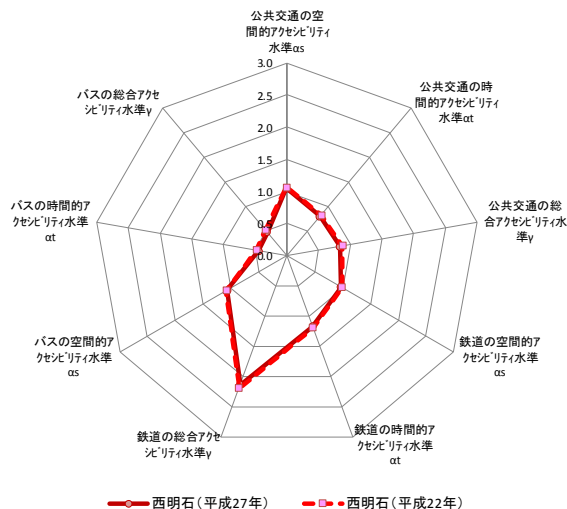
【明石東部】



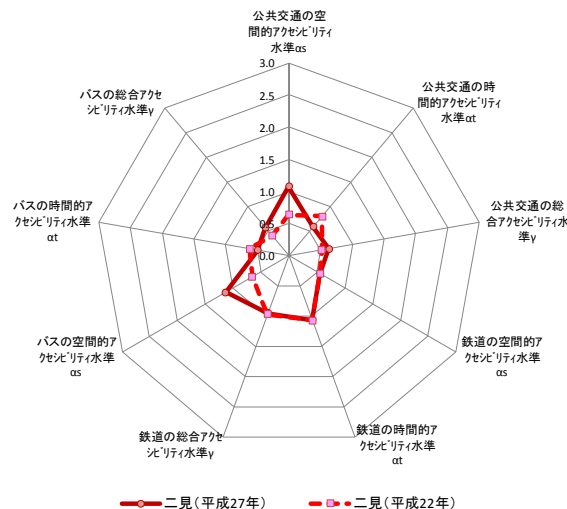
【魚住】



【大久保】



【西明石】



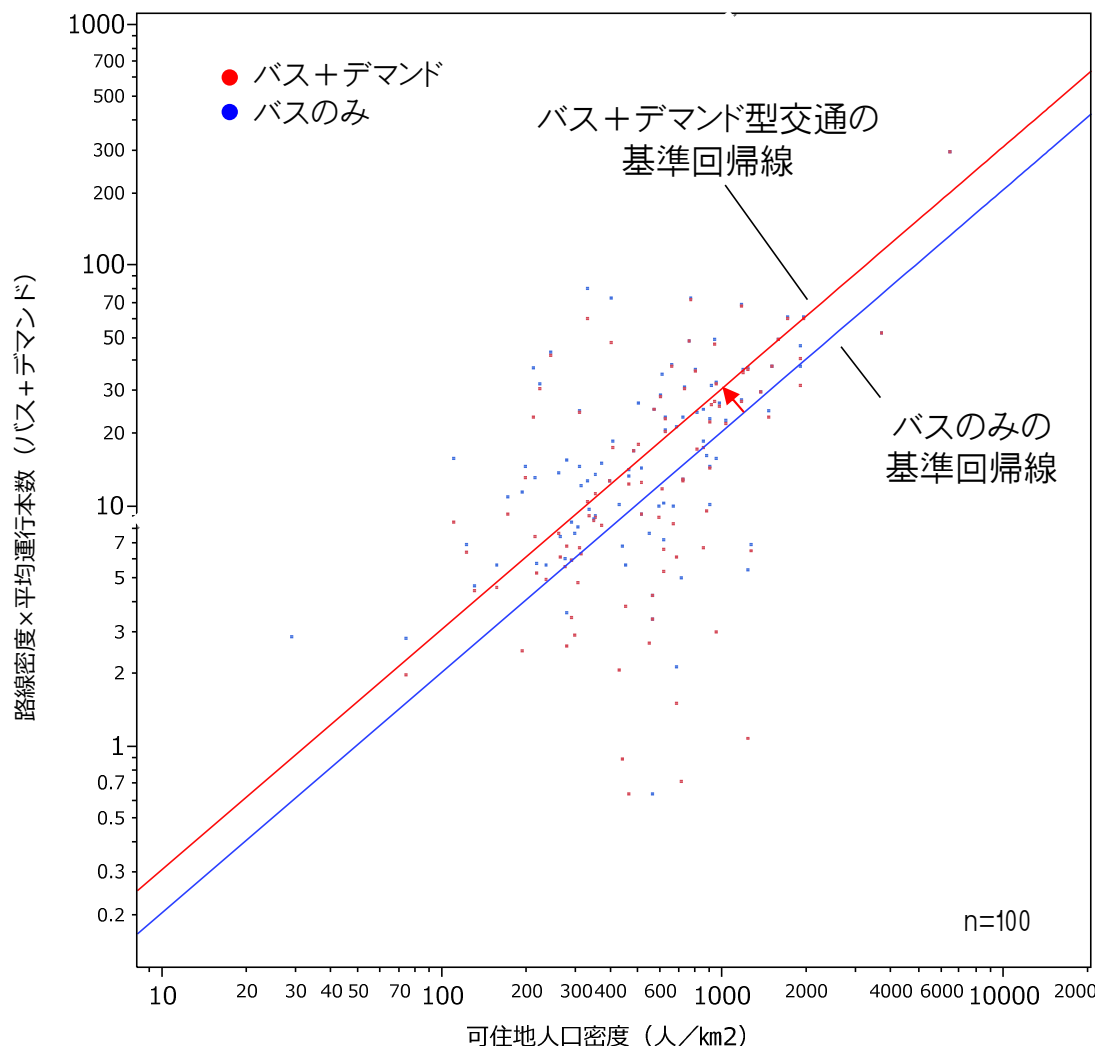
【二見】



(12)さらなる分析の事例②

・アクセシビリティ評価手法は、走行キロをもとに算出するため、鉄道やバス路線だけでなく、デマンド型交通などの評価にも対応しており、デマンド交通の走行キロをバスの走行キロに加算することにより、デマンド交通の導入を踏まえたアクセシビリティを評価することが可能。

○デマンド型交通導入によるアクセシビリティ水準を評価



デマンド交通の導入によってバスの総合アクセシビリティ水準が1.5倍に増加

・デマンド型交通の総合アクセシビリティ指標
 $= \text{デマンド型交通の1日の総走行キロ(km)} \div \text{可住地面積(km}^2\text{)}$

※デマンド型交通を運行している市町村のうち、総走行キロのデータが収集可能であった100市町村を対象として、バスのみの総合アクセシビリティ指標と、バス+デマンド型交通の総合アクセシビリティ指標を算出

(13)公共交通サービスの見える化 & 相対化における留意点

- ・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。

各市町村のデータ作成のイメージ(鉄道、バスの情報)

- ・以下のデータソースから、市町村毎に鉄道・バスの路線長・運行本数・総走行キロを整理するとともに、視覚的に、ネットワークの状況を整理。

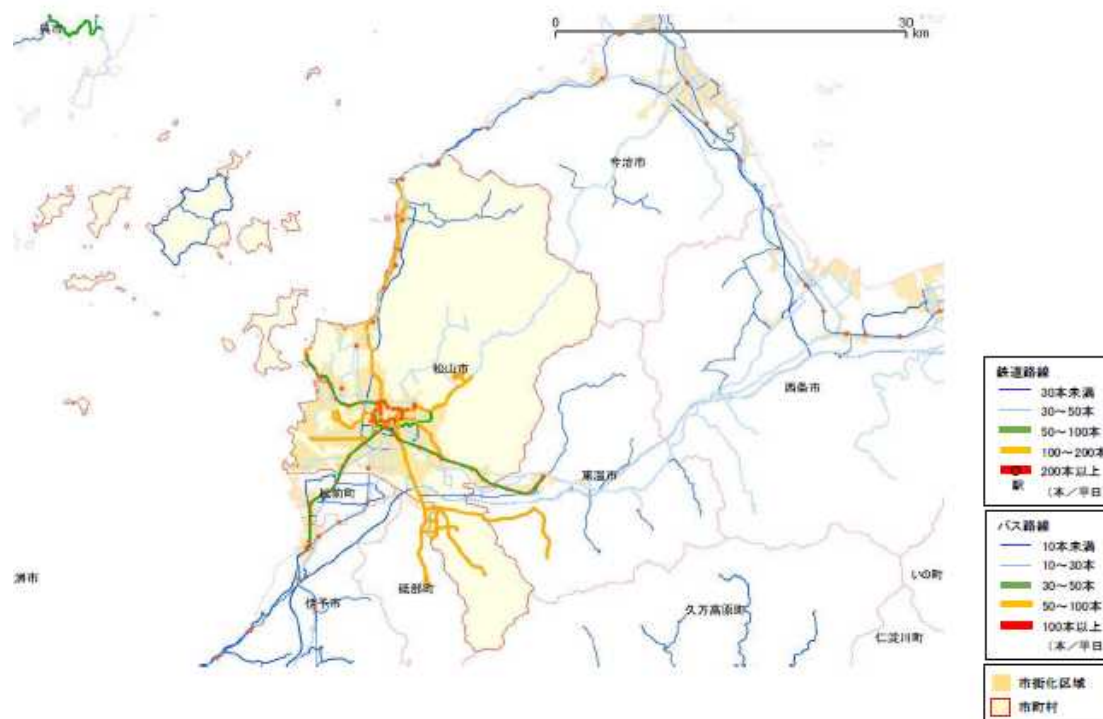
・データソース

輸送モード	路線長	運行本数	総走行キロ
鉄道	国土数値情報「鉄道(線)」 H23.7時点データ	駅すぱあと時刻表データ H25.1時点データ	路線長と運行本数の積
バス	国土数値情報「バスルート」 H22.7時点データ(※平成23年度公表)		

・市町村毎に公共交通のデータを整理

No.	市町村	区分	事業者	路線名	路線長(km)	平日運行本数	路線長×運行本数(km)
989	松山市	鉄道	伊予鉄道	伊予鉄道横河原線	16.2	61.3	993.2
989				伊予鉄道横河原線/伊予鉄道市内線	0.8	246.3	184.8
989				伊予鉄道郡中線	4.4	54.9	242.9
989				伊予鉄道市内線	8.0	185.0	1,483.8
989			四国旅客鉄道	予讃線	27.5	30.0	825.5
989		鉄道 集計			56.9	65.5	3,730.3
989		バス	いずみ観光(株)	空港リムジン 西条・今治⇄松山空港	29.6	9.0	266.3
989			中島汽船(株)	3系統	12.9	1.0	12.9
989				1系統(東回り)	21.2	9.0	190.7
989				2系統(西回り)	21.2	9.0	190.7
989			伊予鉄南予バス(株)	松山市駅～三崎線	5.4	3.0	16.1
989			伊予鉄道(株)	東西線	7.0	15.0	105.3
989				10番線	13.5	50.5	679.2
989				8番線	7.2	36.0	257.4
989				三津吉田線	9.5	28.0	266.5
989				五明線	26.8	17.5	469.2
989				膳岡線	11.9	28.0	331.9
989				北伊予線	4.5	28.5	128.8
989				北条線	21.1	62.5	1,317.9
989				小山田線・庄府線	13.7	7.0	95.6
989				川内線	10.8	29.7	322.2
989				市坪・はなみずき線	9.0	21.0	189.1
989				平和通り線	4.7	11.0	51.2
989				新居浜特急線	12.0	13.0	155.8
989				松山中央公園線	5.0	13.0	65.1
989				松山空港線	19.4	55.0	1,064.8
989				松山観光港リムジンバス	14.1	15.0	211.5
989				森松・横河原線	4.2	6.0	25.2
989				河内線	20.5	1.0	20.5
989				砥部線・丹波線・拝志線	23.7	52.5	1,242.0
989				観光港連絡バス	0.7	63.0	43.9
989				都心循環東南線	7.1	21.0	148.8
989				難波線	5.6	2.5	14.0
989				電車連絡三津ループ線	6.2	12.0	74.0
989				電車連絡久米窪田線	4.4	15.0	65.6
989				電車連絡余戸・今出ループ線	9.3	19.0	176.1
989				電車連絡梅本ループ線	0.7	16.0	10.4
989			宇和島自動車(株)	道後-宇和島1	8.6	12.0	103.0
989			瀬戸内運輸(株)	大三島～松山	23.1	10.0	231.1
989				松山特急	11.2	13.0	145.8
989			脇南観光バス(株)	空港シャトルバス JR八幡浜駅⇄松山空港	11.1	9.0	100.0
989		バス 集計			416.5	21.1	8,788.7
989	松山市 集計				473.4	26.4	12,519.0

・市町村のネットワークを視覚的に整理





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