



はじめに

【コラム】

なぜ公共交通に目を向けるのでしょうか？

私たちの生活の一部である公共交通は、自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって、なくてはならない社会インフラの一つです。

本計画(マスタープラン)を策定する意義をお話しします。

1 公共交通の5つのメリット

- なぜ公共交通が私たちの生活に大事なのか。
- 公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)も踏まえた、公共交通が持つ主なメリットは、以下の5つがあげられます。

SHARE!
(シェア)



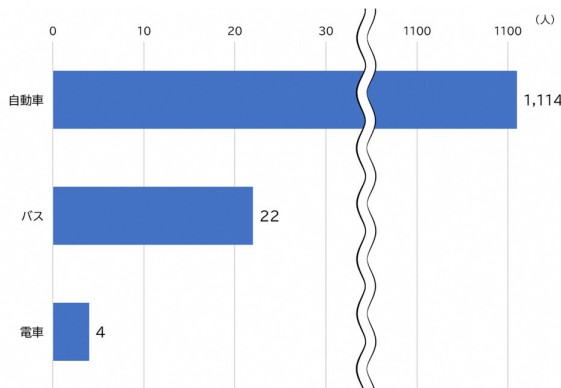
“鉄道やバスなどの車両をみんなで利用する”など、
公共交通は皆さんで利用(シェア:SHARE)するものです♪

1 公共交通の5つのメリット

Safety【セーフティ】 交通事故の確率が減少

プロの運転手が運転している公共交通は、交通事故の確率が低い移動手段です。お出かけ時にお酒が楽しめるなど、ちょっと豊かな時間を安心して過ごせます。

輸送1億人あたりの死傷者数



出典:国立公衆衛生院、(社)日本損害保険協会、日本モビリティ・マネジメント会議

死亡事故の割合

(1万キロ/年、50年間利用し続けると)

3分の2のドライバーが、
事故でけがをさせてしまう。

250人のドライバーのうち**1人**は
死亡事故の加害者

(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HP

飲酒運転での事故も

あとを断ちません。

飲酒しても移動可能な

公共交通で安心・安全に!

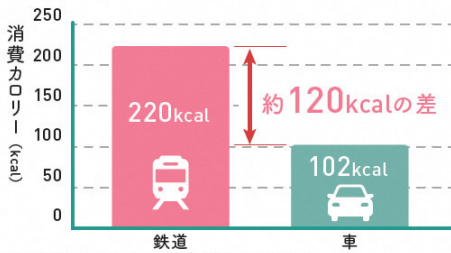


1 公共交通の5つのメリット

Healthy【ヘルシー】 健康によい

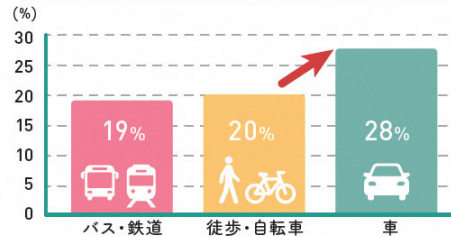
車での移動はずっと座ったままで、肥満の原因にもなります。
公共交通の移動に伴う消費カロリーは車の2倍以上。
健康寿命を延ばすために、おすすめの移動手段。

移動に伴う消費カロリー



(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HPより作成
※15km離れた地点への往復などの仮定をしています。

通勤手段と肥満の割合



※肥満=25<BMI=[体重/身長]²
(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HPより作成

- 1日1歩あたり0.061円の医療費抑制効果があります。
- また、1日1,500歩の増加はNCD(非感染性疾患)発症および死亡リスクの約2%減少に相当します。

出典:国土交通省「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン」より抜粋

公共交通でカラダもハッピーに!



1 公共交通の5つのメリット

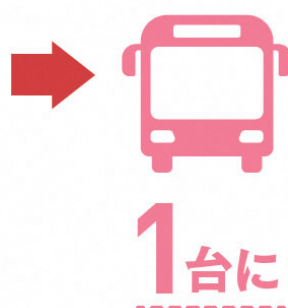
Access【アクセス】 目的地までの移動を快適に

公共交通を利用することにより、通勤時の交通渋滞の緩和などが期待。
例えば、マイカーの利用を控えて、多くの人を運べる路線バスを利用すれば、その分の交通量が減少し、渋滞の緩和につながり、アクセス性が高まります。



30台分

例えば、
大型バスの場合
(乗車定員30人以上)



1台に

渋滞緩和のイメージ



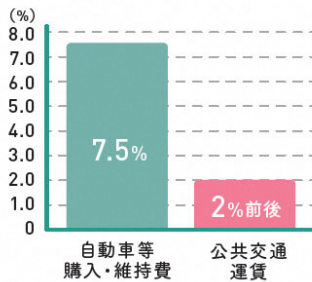
出典: 環境省資料
(富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団)

1 公共交通の5つのメリット

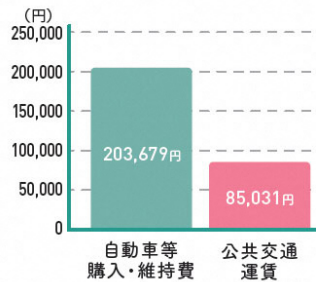
R easonable 【リーズナブル】 家計にやさしい

マイカーの保有は、車両代・保険代・税金・駐車場代など想像以上に費用がかかる。でも、公共交通の場合は、利用するとき運賃を払うだけなので、出費が節約。

消費支出に占める公共交通運賃と自動車等購入・維持費の割合(総世帯)



1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費(総世帯・関東)



1日あたりの維持費(マイカー)

1,000cc程度の車の場合

1,500円～2,000円/日

(55万円～75万円/年)

(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HP

バス、電車の方が

経済的!

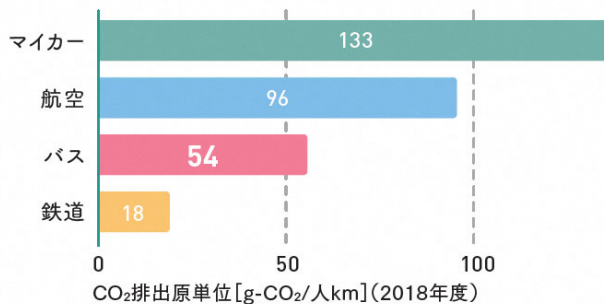
(出典)国土交通省「令和2年版交通政策白書」より作成

1 公共交通の5つのメリット

E cology 【エコロジー】 環境にやさしい

人が移動する際の環境負荷は交通手段によって異なります。マイカーではなく、鉄道・バス等の公共交通を利用すればCO₂排出量は減少します。

運送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



(出典)国土交通省HPより作成

CO₂排出量
バスはマイカーと比べて、

約60%減

公共交通で

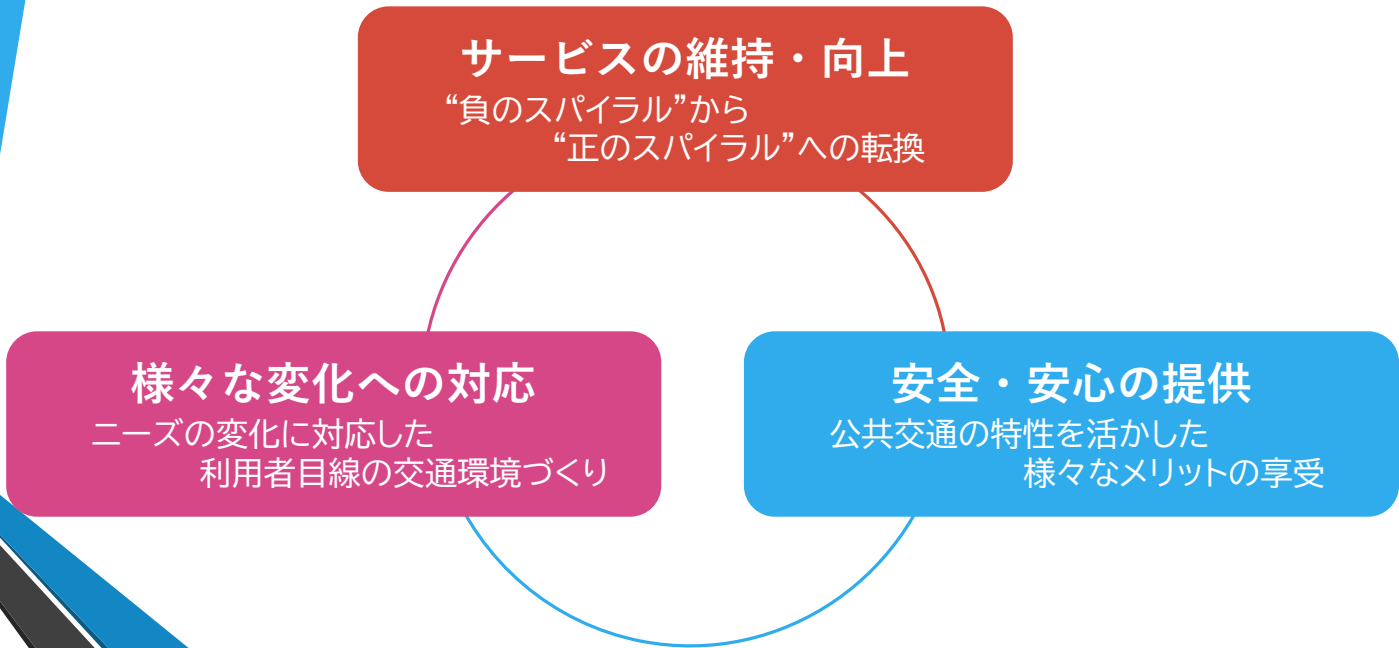
エコライフを

楽しもう!

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～

高齢者や障害者等を含む不特定多数の方が利用する公共交通は、市民生活・経済活動の前提基盤であり、欠かせない社会インフラの一つ。

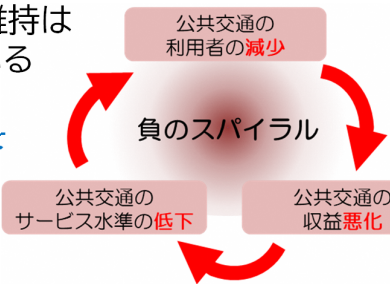
そのような公共交通に期待される役割は、以下の3つがあげられます。



2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～

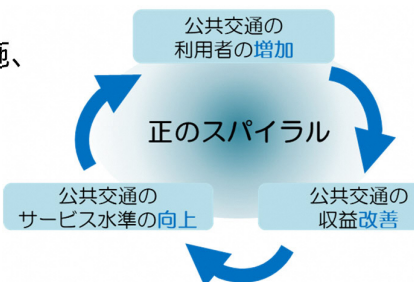
◆人口減少の本格化などにより、公共交通の維持は容易ではなく、交通事業者が現在直面している課題に対して単独で立ち向かうことは困難。

◆“利用者減→収益悪化→サービス水準の低下→更なる利用者減”と負のスパイラルに陥ることで、移動の足・外出機会の喪失のリスク。



◆交通事業者のサービス改善だけでなく、市民や来街者への公共交通利用促進の実施、市内企業等への働きかけ等、多様な主体を巻き込んだ取組みを展開。

◆“利用者増→収益改善→サービス水準向上→利用者増”と正のスパイラルに転換し、公共交通サービスの維持を図る。



※上記記載の公共交通のサービスは、運行本数や運賃等の運送サービス全体を指す

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～

安全・安心の提供

- ◆ 移動の際の選択肢として、安全・安心で高齢者や障害者等の不特定多数が利用する公共交通が候補として思い浮かばなければ、身近な公共交通の認知度は上がらない。
- ◆ 身近な公共交通の認知度が上がらなければ、**利用機会の喪失のリスク**につながり、安全・安心な移動を提供している公共交通を利用したい時には周辺では走っていない恐れがある。

- ◆ 公共交通とマイカーの双方の特性(メリット)を上手く活用しながら、**無秩序なマイカー利用に陥らないよう、適切な役割分担への誘導**が必要。
- ◆ 様々な移動モードの選択肢の一つとして、**安全・安心で身近な公共交通**について認知度を上げ、公共交通とマイカーの適切な使い分けから、**様々なメリットを享受**できるようにする。

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～

様々な変化への対応

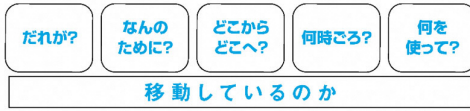
- ◆ 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)*の結果から、すべての年齢階層で外出率が減少。
- ◆ 超高齢社会により、**高齢者の外出機会の減少(閉じこもり)**により、**人との交流が減ることで、要介護状態や認知症発症のリスクあり。**
- ◆ 若者の車離れにより、公共交通が充実しなければ、**若者の外出機会の減少により、地域の交流やまちの賑わい喪失のリスクあり。**
- ◆ 地球温暖化など、**気候危機への対応は地球規模の課題。**
- ◆ **新型コロナウイルス感染拡大に伴い、在宅勤務・テレワークの急速な進展、自宅での活動時間の増加など、人々の生活様式が大きく変化。**

※次ページ参照

- ◆ 既存交通のみならず、カーシェアやシェアサイクル、今後の技術革新(自動運転技術やMaaSの普及等)を見据え、**利用者ニーズにあった変革を推進**するとともに、利用者が賢く選べる選択肢を提供することが必要。
- ◆ 社会情勢の変化への対応にあたっては、**公共交通の価値等を創出**することにより、**SDGs(持続可能な社会を目指す国際目標)達成に貢献。**
- ◆ 集約型都市構造の推進、ウォーカブルなまちなかの形成、コロナ禍を契機に生じた変化(デジタル化の急速な進展、ニューノーマルの浸透など)への対応など社会インフラの一部として、**様々な変化への対応**を図る。

(参考) 東京都市圏パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。
- パーソントリップ調査は、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査しています。



第1回調査圏域 (S43年)
 第2回調査 (S53年) で新たに加わった圏域
 第3回調査 (S63年) で新たに加わった圏域
 第5回調査 (H20年) で合併に伴い拡大した圏域
 ※第4回調査圏域 (H10年) は第3回と同じ圏域で調査を実施
 第6回調査圏域 (H30年) は第5回と同じ圏域で調査を実施

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

- ・調査範囲: 東京都市圏 (東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)
- ・調査時期: 平成30年9月～11月
- ・対象者: 東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方 (満5歳以上)
- ・調査方法: 調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答 (スマートフォン、タブレット、PC) または紙の調査票で回答する方法で実施。

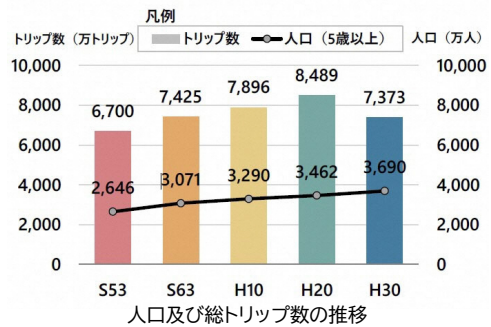
出典: 東京都市圏交通計画協議会

《東京都市圏パーソントリップ調査 (平成30年) 結果の特徴 (東京都市圏全体)》

◆ 総移動回数 (総トリップ数)

～調査開始以来、初めて減少～

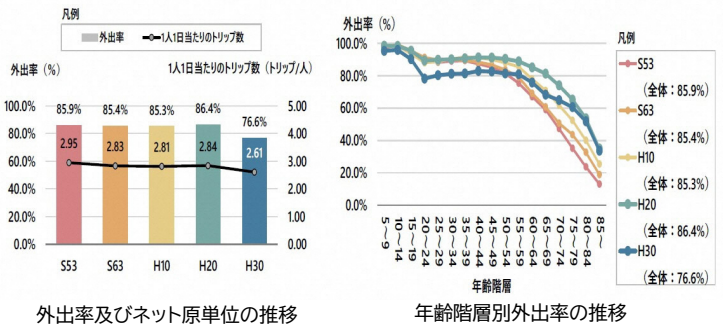
- ・ 総トリップ数は調査開始以来、継続的に増加していたが、今回調査で初めて減少。
- ・ 平成20年と比較して約13%に相当する、約1,116万トリップ減少。



◆ 外出率

～調査開始以来、過去最低に～

- ・ 外出率、ネット原単位いずれも過去最低となり、減少幅も最大。
- ・ すべての年齢階層で外出率が減少。
- ・ 特に20～60代の各層では、10年前 (平成20年) と比較して約10ポイント減少。



3 地域公共交通計画の策定意義

- “公共交通のメリット”や“公共交通に期待される役割”などを踏まえて、地域の実情に応じた「あるべき姿」を多様な関係者と共有します。
- また、共有した「あるべき姿」へ向かう道しるべとして、地域公共交通計画を策定し、計画的な取組の実施と進捗管理・見直しを通じて、より持続可能な交通サービスへ着実に前進します。

持続可能な交通サービスの実現
に向けた道しるべ

地域公共交通計画

公共交通の5つのメリット

公共交通に期待される役割
～欠かせない社会インフラ～

持続可能
(sustainable)



持続不可能
(unsustainable)



