交通行動分析から見えてきた公共交通と人々の活動の実態

～行動変容のための素材のヒント～
あるいは，ボ～っと生きていませんか？

土井勉 (一社)グローカル交流推進機構
doi@issr-kyoto.or.jp
西堀泰英 (公財)豊田都市交通研究所
nishihori@ttri.or.jp

発表の趣旨

- **地域公共交通に関わる自動車利用の現況や，まだまだ潜在的な公共交通への需要があることを，筆者らの最近の研究結果から報告し，関心ある皆さんと共有するものである．**

ボ～っとしてたら気づかない？

確率＝0.52%
保有台数当たりの交通事故2018年
警察庁交通局/自動車検査登録情報協会
1年間=365日，このうち1日が占める割合は1/365=0.27%

対応策＝ガードレールで囲まれた道路
安全かも知れないが歩いて愉しい道路か？

送迎は美談か？

生徒・学生の保護者対象の調査

問10-1 子供の送迎の負担感

滋賀県竜王町 H.30.2

N=264

カテゴリ	
とても負担に感じている	45.3%
やや負担に感じている	36.0%
あまり負担と感じていない	6.7%
まったく負担と感じていない	0.7%
不明・無回答	11.3%
N（%　）	150

公共交通の分担率が低いエリアほど送迎が多い

西堀・土井:「送迎交通とその担い手に着目した実態分析」，土木計画学研究・講演集No.59 ,201906

指標	値	単位
送迎の担い手の人口	741.7	千人
全送迎回数(a)	1,156.2	千トリップ
送迎トリップの平均所要時間(b)	15.4	分
総送迎トリップの所要時間(a*b)	29.7	万時間/日
平均所定内労働時間(c)	7.3	時間
労働力換算(a*b/c)	40.7	千人・日
乗用車の時間価値(d)	39.6	円/分・台
乗用車の平均乗車人数(e)	1.31	人/台
送迎時間の費用換算値(a*b*d/e)	5.4	億円/日

資料
a,b: 第5回近畿圏PT調査
c: 厚生労働省平成29年度平均所定内労働時間
d: 国土交通省道路局費用便益分析マニュアル 平成30年2月
e: 平成27年度道路交通センサス速報値

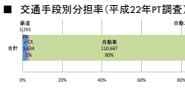
近畿圏：35～44歳の女性の約15%が送迎を担っている
年間約950億円：3.8億円/日×250日

西堀・土井:「送迎交通とその担い手に着目した実態分析」，土木計画学研究・講演集No.59 ,201906

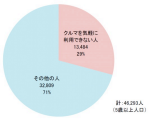
皆が同じ…状況ではない！

マジックナンバー＝3割
皆，クルマを自由に使っているという地域でも，気軽に使えない人が3割

■ 交通手段別分担率（平成22年PT調査）　5～14歳を含んで



■ クルマを気軽に利用できない人の人口割合（平成22年PT調査）

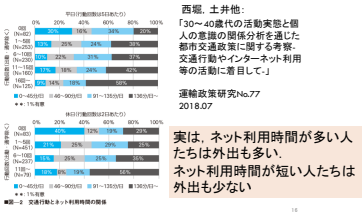


○クルマを気軽に利用できない人の定義
次のいずれかに該当する人
・自動車運転免許証を持っていない
・世帯にクルマがない

とっても住みやすい都市なのだけど
加西市公共交通活性化協議会資料

最近の若い者はネットばかりで…
実はネット多い人は外出も多い

論文：ネットと外出活動の関係

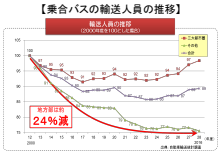


西堀，土井他：
「30～40歳代の活動実態と個人の意識の関係分析を通じた都市交通政策に関する考察-交通行動やインターネット利用等の活動に着目して-」
運輸政策研究No.77
2018.07

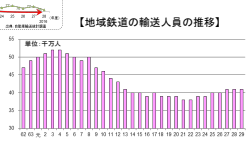
実は，ネット利用時間が多い人たちは外出も多い．
ネット利用時間が短い人たちは外出も少ない

公共交通の利用者数は？

【乗合バスの輸送人員の推移】



【地域鉄道の輸送人員の推移】



国交省資料

潜在的外出の顕在化も重要！

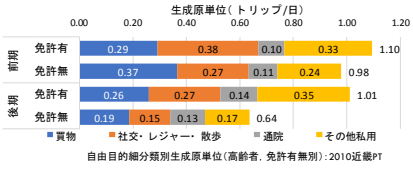
そもそも，潜在的な交通需要ってあるの？

内閣府：公共交通に関する世論調査，201702
利便性が向上すると4割の人たちは外出回数が増えると回答

鉄道やバスの利便性向上と外出回数

潜在化する交通：免許の有無でみると

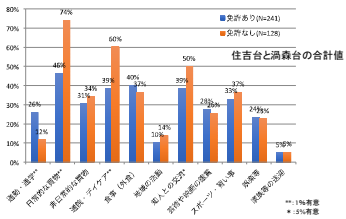
高齢者を例に：生活に不可欠な通院・買物は顕在化しやすく
社交・レジャーなど潜在化する「愉しみの活動」



自由目的の細分類別生成原単位（高齢者，免許有無別）：2010近畿PT

西堀・土井ら：利用実態と住民意識からみた住民主体の地域公共交通が果たす役割，都市計画学会，2017.
近畿PT2010年より集計

バスが存在することで実現する活動（免許の有無）
愉しみの交通が顕在化（全年齢）



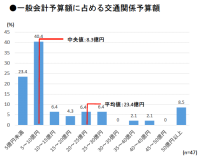
生活に不可欠な移動（通勤・通学，買物，通院・デイケア）だけでなく，
知人との交流，スポーツ・習い事など愉しみの交通が顕在化する

公共交通を支える政策を支える

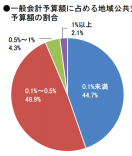
交通政策に関する予算シェアって？
各都道府県における地域公共交通関連予算のシェアについて（5．関連）　国土交通省

■ 各都道府県の交通に関する一般会計予算額は，5億円以上10億円未満の自治体が40.4%と最も多い，平均は23.4億円，中央値は8.3億円となっている。
■ 一般会計予算額に占める交通関係予算の割合は，0.1%以上0.5%未満が48.9%と最も多く，0.5%未満の自治体が全体の80%以上を占めている。

●一般会計予算額に占める交通関係予算額



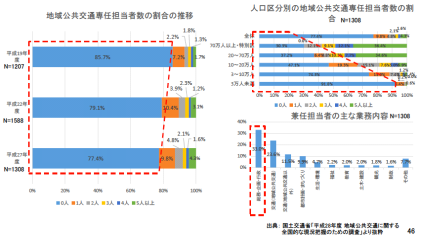
●一般会計予算額に占める地域公共交通予算額の割合



※平成24年10月国土交通省公共交通政策部調査資料より抜粋　11

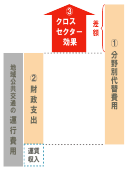
市町村における地域公共交通の組織体制の現状　国土交通省

■ 地域公共交通等の専任担当者が不在の市町村は約8割で，依然として人材不足が課題。
特に，人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向にある。
■ 兼任担当者の主な業務内容は，「総務・企画・行政」が最も多い（約1／3）。



出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋　46

赤字→地域を支えるための費用



地域を支えるための費用
地域公共交通＝インフラ…

定性的に語られることは多かった

財政支出：赤字補填？

福祉・医療・地域活動・教育・産業
観光…の代替費用と補助金の差
クロスセクター効果＝代替費用－財政支出
定量的＝可視化できるようにしたい
ということで算出を試みている

先ずは「赤字」と呼ばない様にしよう　72

まとめ

- 地域公共交通を維持確保する目的は**利用者数の獲得や収支の向上だけではない**．
- 潜在的な利用者を含む地域の人たちに対して外出支援（**外出人口の増加**）を行うことで，**個人にとっては精神的に身体的にも健康な生活**を，**まちにとっては賑わいと活力**を提供することが目的となる．
- こうした視点から地域公共交通の役割についての研究活動をしていく予定です．
- 今後も意見交換などをさせていただければ幸甚です．ご意見などはメールでいただければと思います．