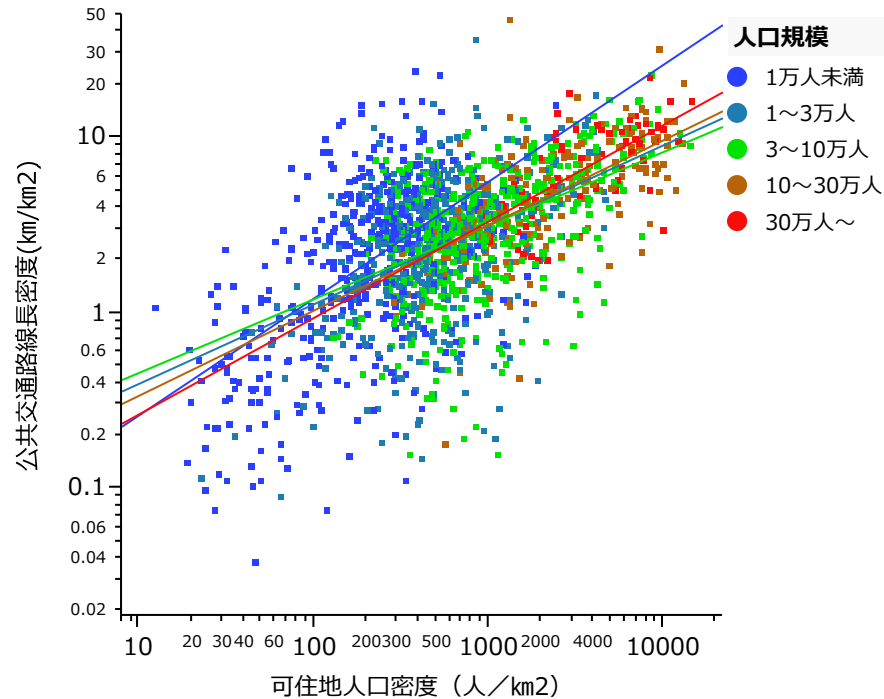


公共交通のアクセシビリティの試算・分析に関する検討について

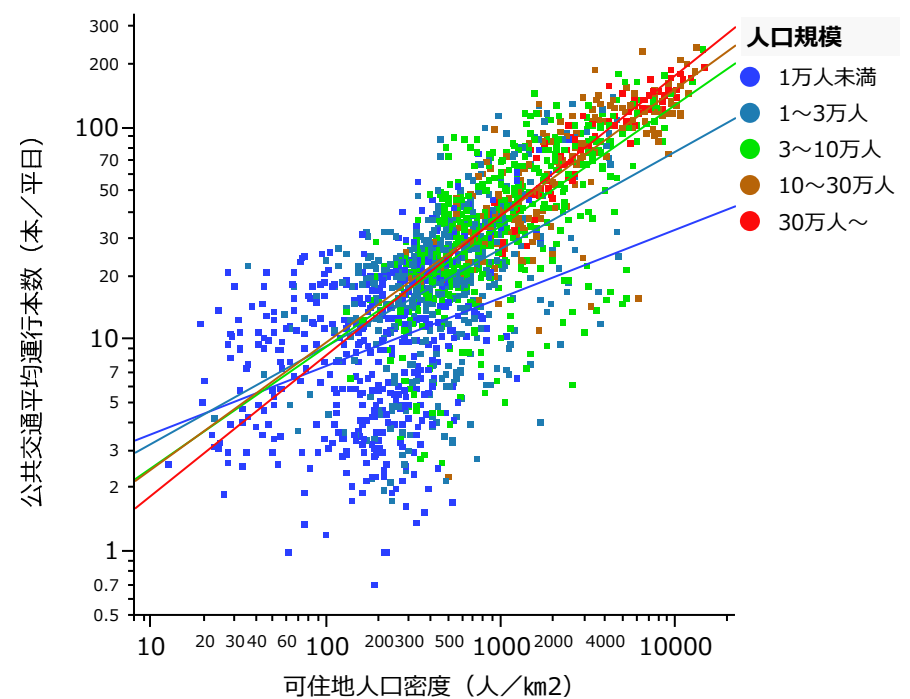
- 地域公共交通(鉄道、バス)の「アクセシビリティ」を全国総覧・概括的に分析し、「相対視」「見える化」する手法を検討
- 当面以下の「アクセシビリティ」を対象に試算を行う。
 - ・空間的アクセシビリティ(行きやすさ)
(指標＝公共交通の路線空間密度と可住地人口密度の関係)
 - ・時間的アクセシビリティ(乗りやすさ)
(指標＝公共交通の運行本数と可住地人口密度の関係)
- 全国的な(可能なら外国諸都市とも)「類似の都市」との比較ができ、容易に入手可能なデータを活用、統計的に説明力のある指標を選定し、分析・見える化を行う。
- 自分の市町村の公共交通「アクセシビリティ」は「類似の都市の平均像」と比較して「大まかに」どのあたりに位置するのかを表現。(→具体的検討は各地域で行う)
- 例えば、各市町村ごとにアクセシビリティを一覧できる、市町村別カルテを作成。
 - 同一可住地人口密度で標準化した上で、人口規模など類似市町村グループごとに表示(見える化)し、自分の市町村の位置をわかりやすく相対視。

具体的分析イメージ例(1)



※公共交通路線長密度=(鉄道路線長+バス路線長)/可住地面積(km/km2)

図-1 公共交通の路線長と人口密度の関係のイメージ(=空間的アクセシビリティ)



※公共交通平均運行本数=鉄道路線当たり平均運行本数+バス路線当たり平均運行本数(本/平日)

図-2 公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ(=時間的アクセシビリティ)

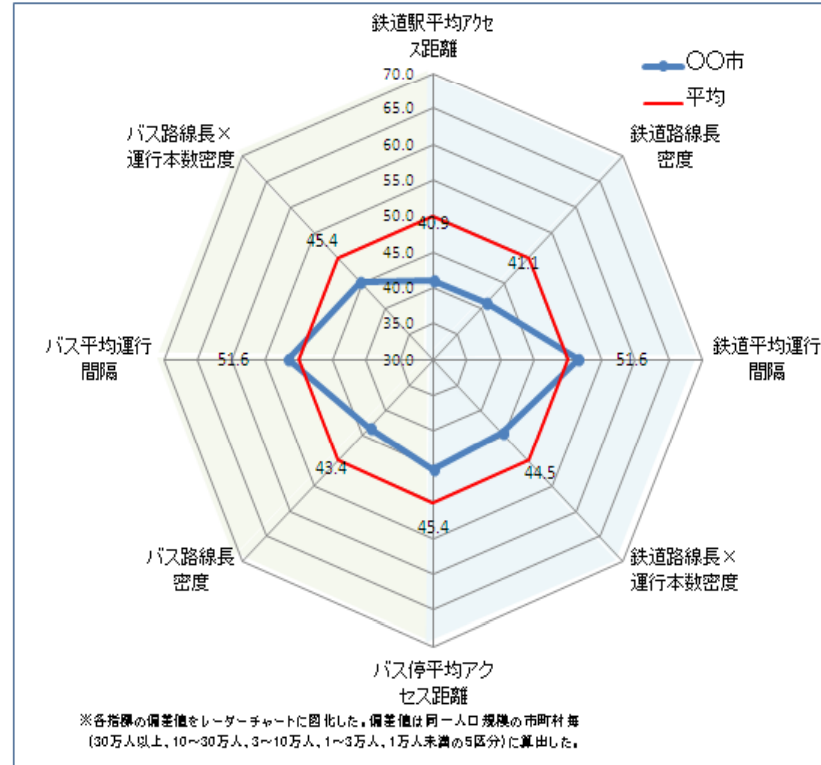
- 全国横断的に収集可能なデータを収集・活用。
- 公共交通のアクセシビリティに対する、基礎的な指標を人口密度(可住地人口密度)と設定(横軸に表示)。可住地人口密度と統計的に相関(説明力)を持つアクセシビリティ指標として路線長や運行本数等を設定(縦軸に表示)。
- 斜線(回帰線):人口規模別の統計的標準値。
- 各プロット(点)が1つの市町村を表示。統計的標準値との相対的位置も「見える化」される。

具体的分析イメージ例(2)

時間的アクセシビリティ > 平均値
空間的アクセシビリティ < 平均値

公共交通アクセシビリティの評価

公共交通の空間的・時間的アクセシビリティ



空間的・時間的アクセシビリティ > 平均値

平均的な市町村

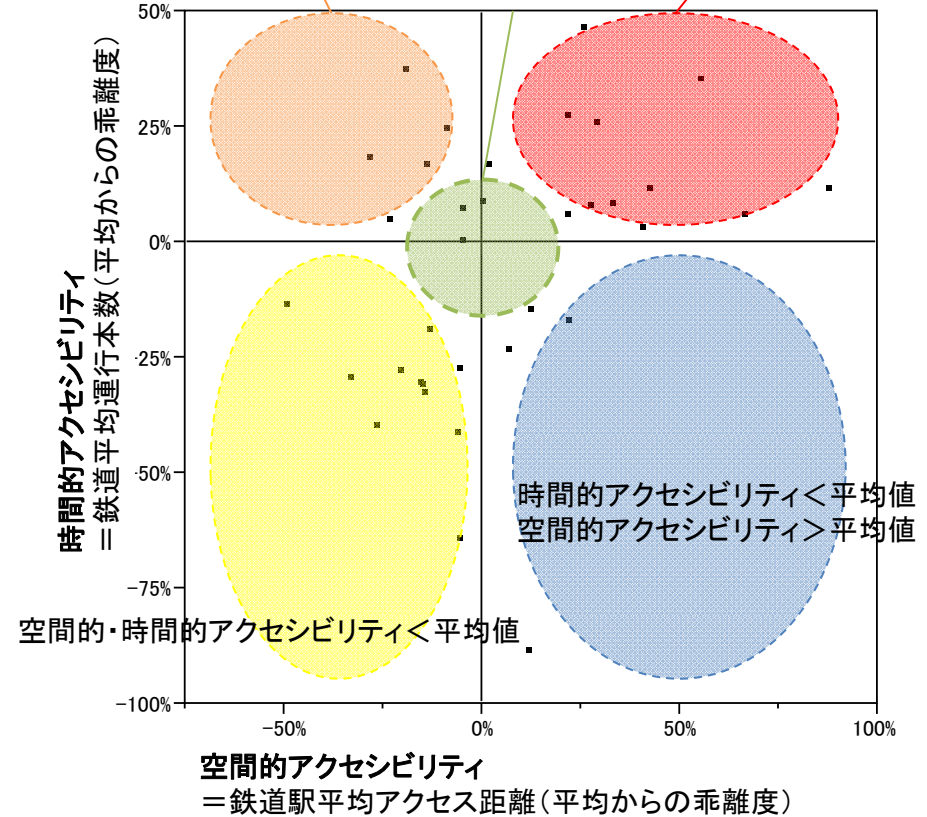


図-3 市町村別カルテのイメージ

(注)人口規模等、類似の市町村の中で同一可住地人口密度に対するアクセシビリティ指標の偏差値を算出し、レーダーチャートに見える化

(注)人口密度(可住地)を基準にした標準的な(重回帰式による)「時間的」or「空間的」アクセシビリティ指標を算出し、各都市の実際の指標(数値)との比較を算出。

(注)人口規模等、類似の50市町村程度を上図にプロットし、自分の市町村の相対位置を見る化。