

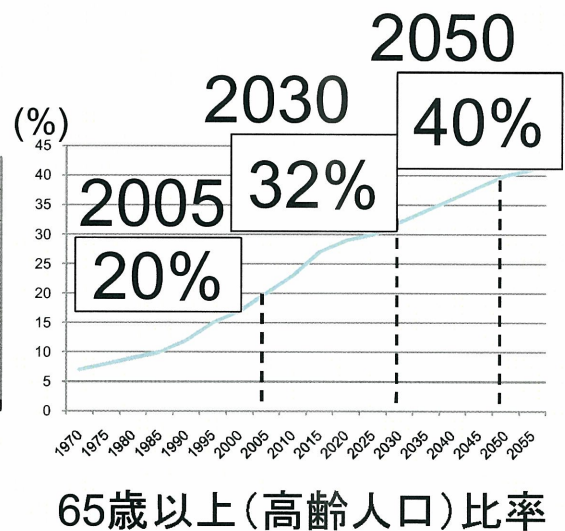
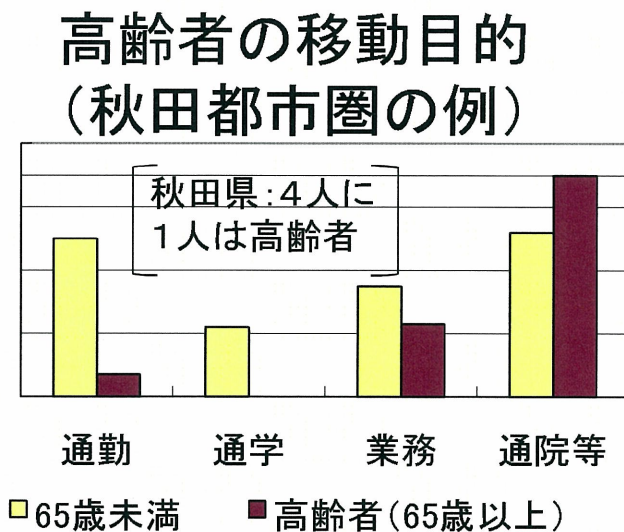
# 交通をめぐる環境の変化

(出典:国土交通省HP抜粋)

交通をめぐる  
環境の変化

## 急速な高齢社会の到来

目的別  
一人当たり  
トリップ  
数(人/日)

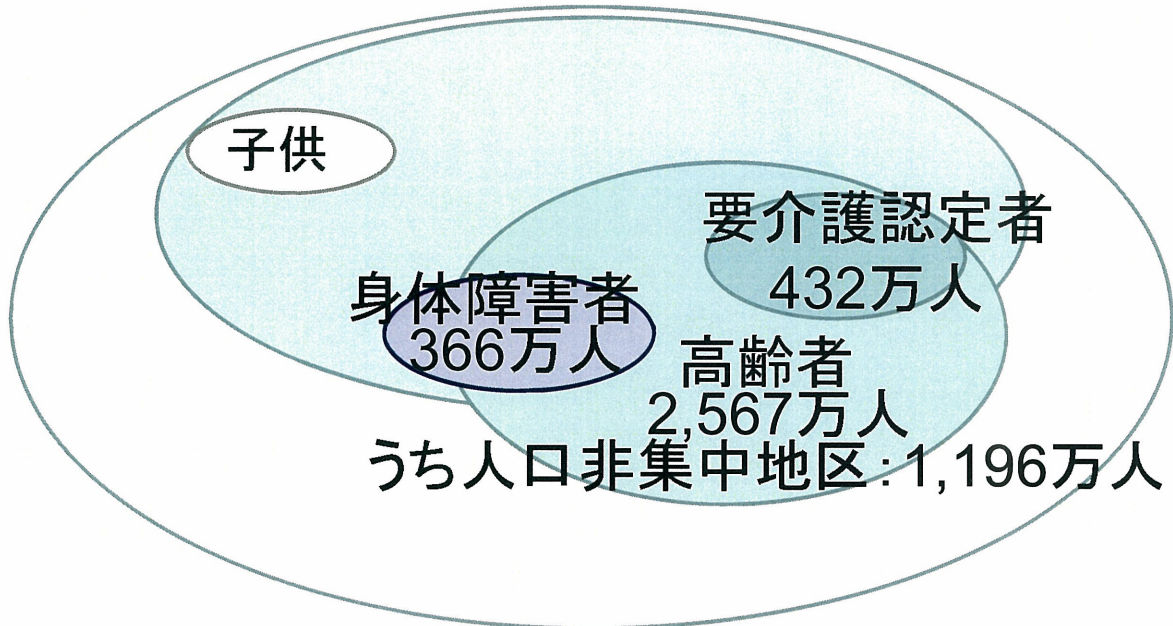


出典:秋田都市圏パーソントリップ調査(17年)

出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

# いわゆる交通弱者について

国民1億2,768万人



出典: 厚生労働省資料、国勢調査(2005)

## 地域公共交通の現状と課題

■自家用自動車の普及により、公共交通の維持が困難になる等、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

### 公共交通からマイカーへシフト

・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

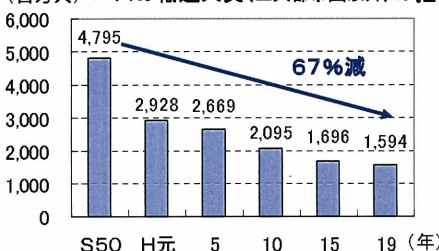
### 交通事業者の厳しい経営状況

・地域鉄軌道事業者の約8割が赤字  
 ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出  
 ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

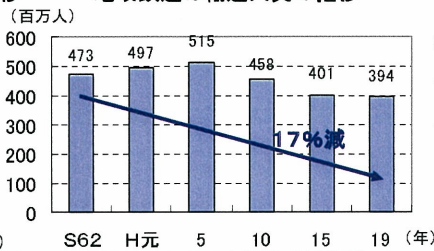
### 公共交通サービスの低下

・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現  
 ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化等

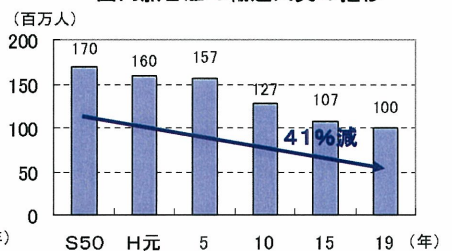
(百万人) バスの輸送人員(三大都市圏以外)の推移



(百万人) 地域鉄道の輸送人員の推移



(百万人) 国内旅客船の輸送人員の推移



出典: 国土交通省資料

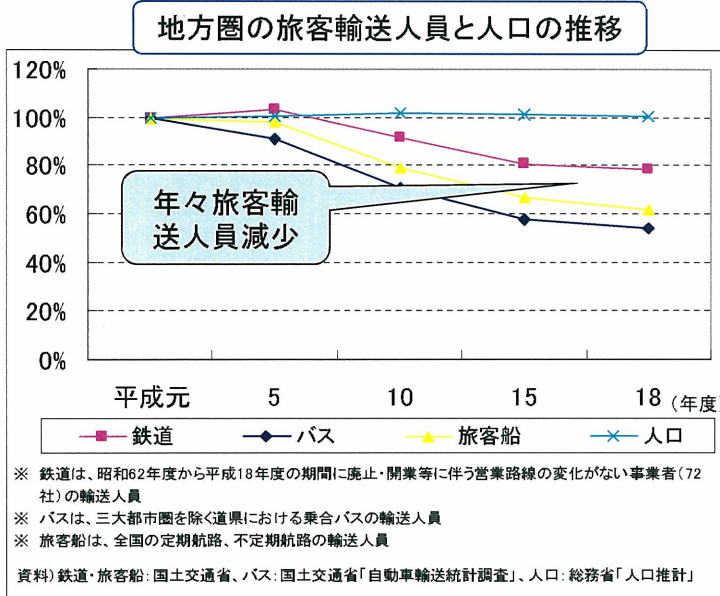
※昭和62年度から平成19年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

## 地方圏における移動手段の現状と課題(1)

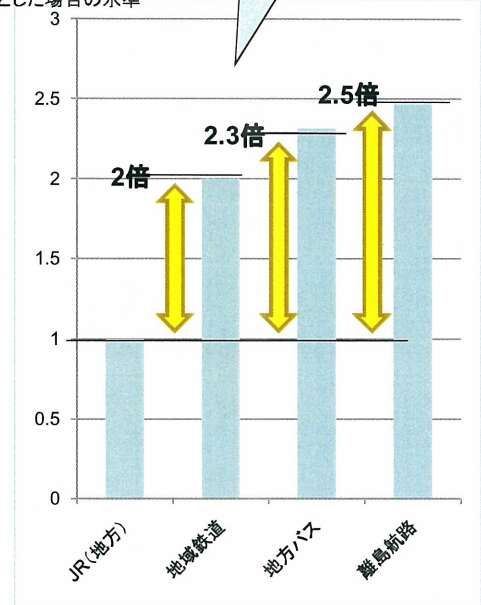
■公共交通機関の輸送人員は大きく減少傾向。採算悪化に伴い運賃改定が行われ運賃が割高になり、一層のサービス低下へと、負の連鎖をもたらしている。

■日々の移動手段の確保の状況は、過疎地域では一層深刻。

割高な運賃



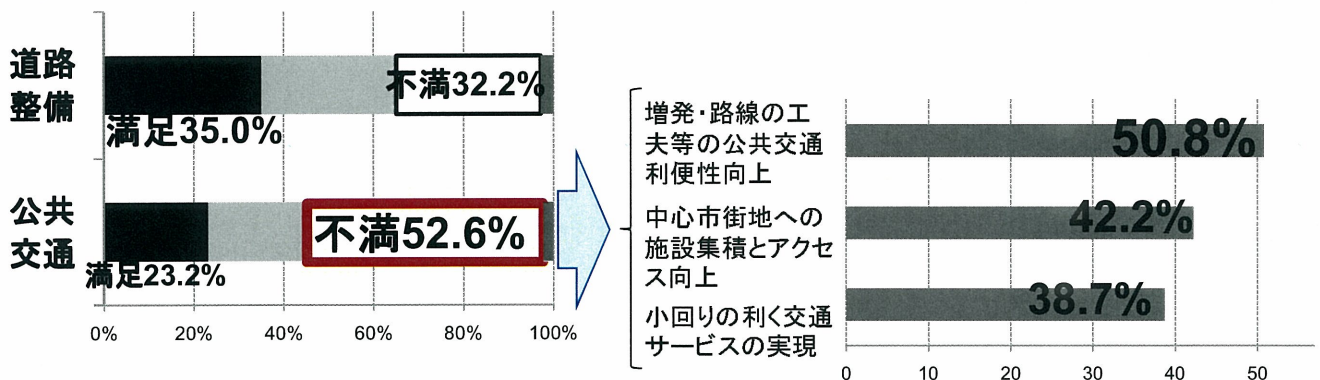
JR(地方)の運賃を1とした場合の水準



出典: 国土交通白書2009

## 地方圏における移動手段の現状と課題(2)

■日々の移動を便利にするための方策としては、増発・路線の工夫等の公共交通の利便性向上、中心市街地への施設集積とアクセス向上、小回りの利く交通サービスの実現などが上位。

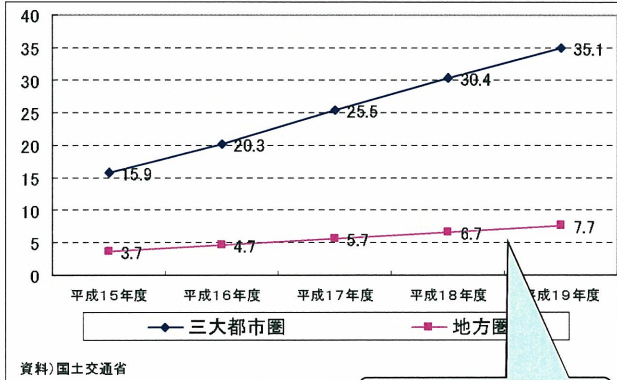


出典: 国土交通白書2009 全国無作為抽出調査(地方部の集計結果)より

## バリアフリー化の現状と課題

- 公共交通機関のバリアフリー化は進んできた。
- 地方圏ではなかなか進まない(ノンステップバス導入率より)。
- 5年程前と比べた向上度は約半数。今後とも一層の取り組みが必要。

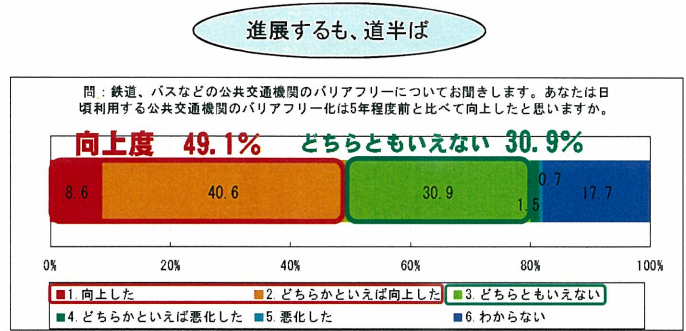
ノンステップバスの導入率の推移



地方圏:なかなか進まず

出典:国土交通白書2009

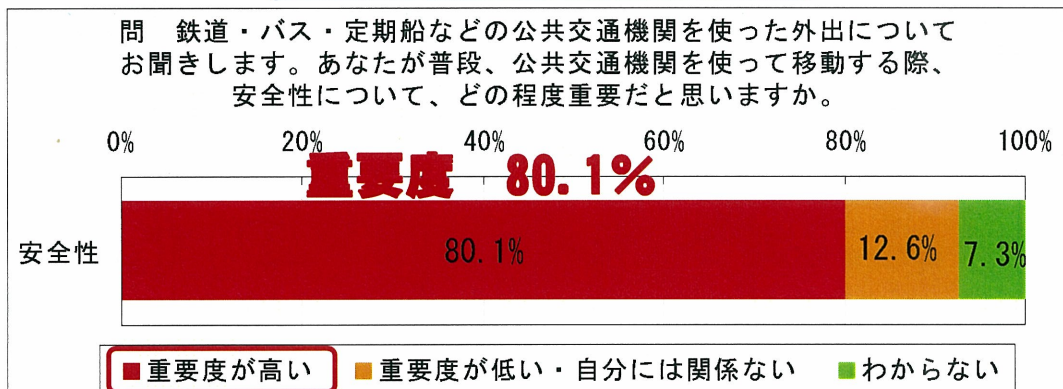
公共交通機関のバリアフリー化に関する向上度



## 安全・安心の確保の現状と課題

- 公共交通機関全般の事故死傷者数は減少傾向。
- 公共交通機関の安全性の重要度は80.1%と高い。
- 公共交通機関における事故は、多大な被害・社会的影響を生じさせるおそれがあるため、一層の対策を講じるとともに、万一の事故の時は
- 早急な事故原因究明と再発防止が必要。

公共交通機関の安全性に関する重要度

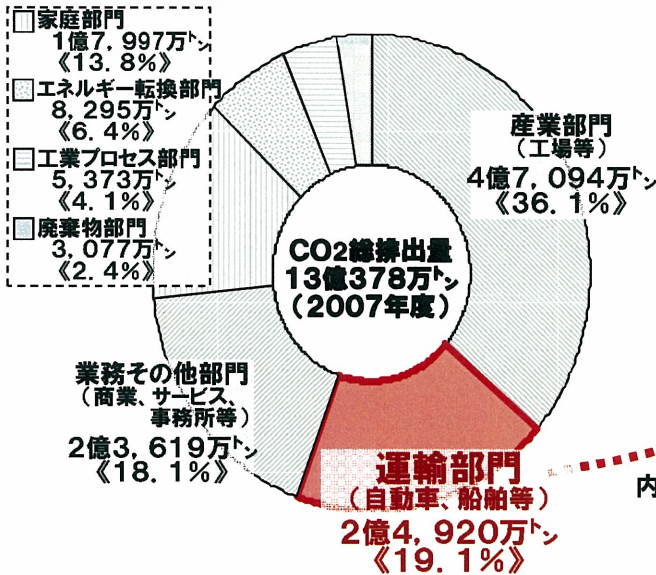


出典:国土交通白書2009

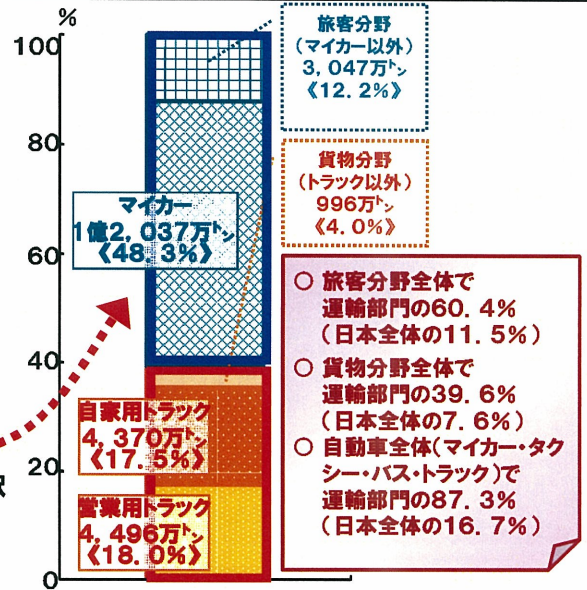
# 日本全体のCO<sub>2</sub>排出量

- 日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約19%**。
- **貨物分野全体では運輸部門の39.6%(日本全体の7.6%)**を排出。自動車(トラック)からの排出量が貨物分野全体の90%を占める。

日本の各部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



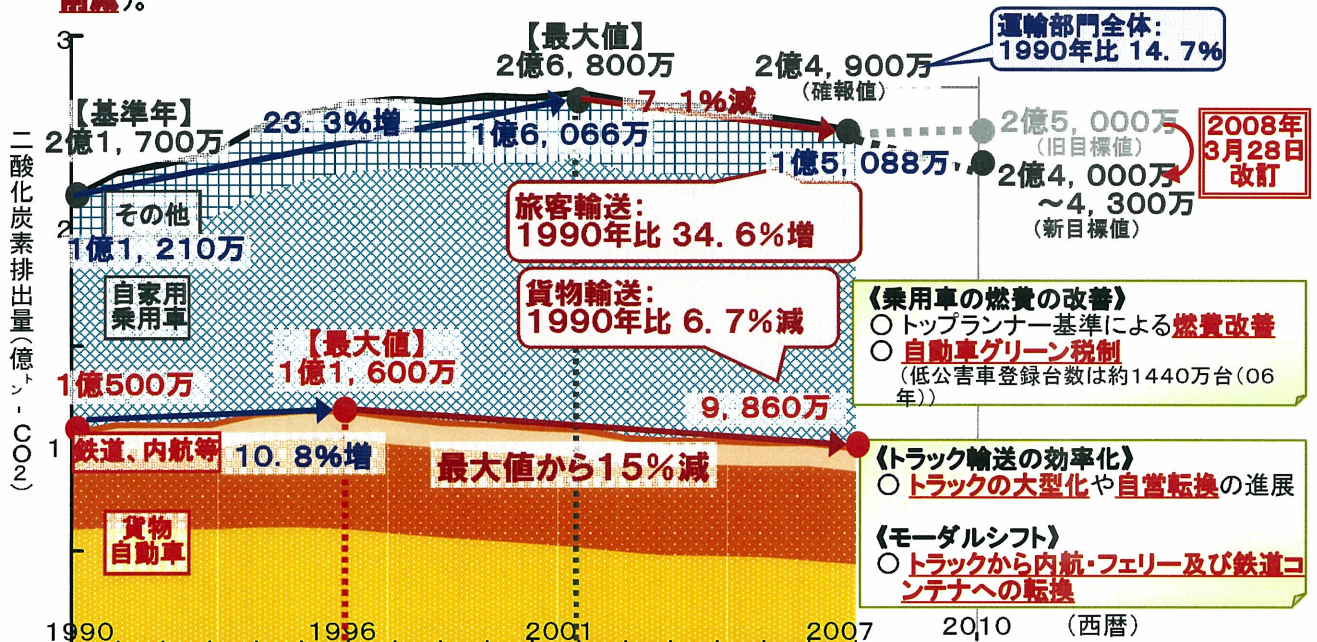
運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量」より国土交通省作成

# 運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量

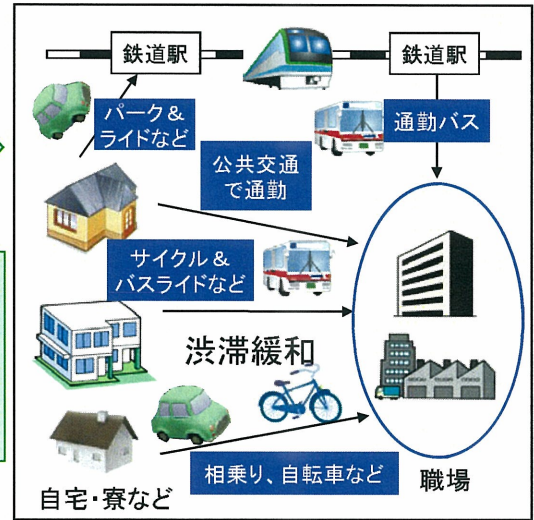
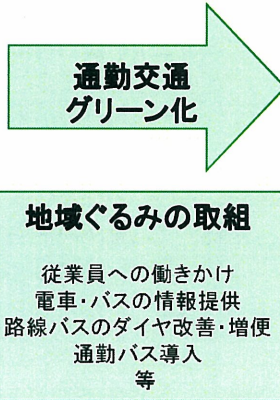
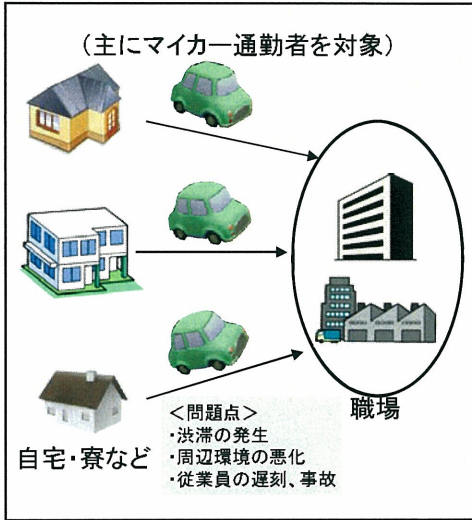
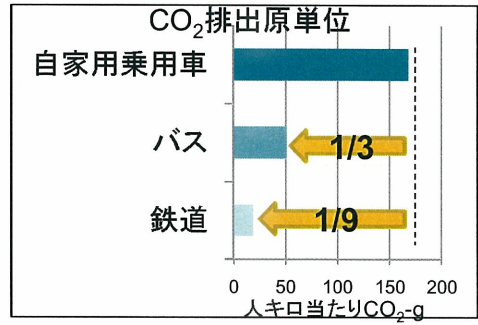
- **旅客輸送部門からの排出量は2001年以降減少傾向。2007年は15,088万トン(1990年比で34.6%増加)**。
- **貨物輸送部門は1996年をピークに減少し、2007年は9,860万トン(1990年比で6.7%削減)**。



※ その他：バス、タクシー、鉄道、船舶、航空  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量速報値」より国土交通省作成

## 通勤交通のグリーン化

- 我が国では就業者数6,300万人のうち、マイカーで通勤している人は2,750万人(44%)にのぼる(出典:国勢調査(12年度))。
- マイカー通勤からのCO<sub>2</sub>排出量は推定3,000万トン/年、自家用乗用車からのCO<sub>2</sub>排出量の1/4。
- これを鉄道・バスに転換できれば年間2,000万トン以上削減することも可能。



出典:国土交通省資料

## 貨物輸送におけるCO<sub>2</sub>排出原単位

- 営業用トラックは自家用トラックに比べCO<sub>2</sub>排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO<sub>2</sub>の量)が**7分の1**。「**自営転換**」とは、自家用から営業用に転換し、トラックの環境負荷を減らすこと。
- CO<sub>2</sub>排出量原単位を比較すると、トラック(営業用)に比べて**内航海運は4分の1**、**鉄道は7分の1**。「**モーダルシフト**」とは、鉄道・内航海運等、環境負荷の小さい輸送モードに転換することにより、CO<sub>2</sub>排出量削減等の環境負荷軽減を図ること。

