

地域公共交通計画に関する一考察

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
大森宣暁

福祉交通セミナー2008

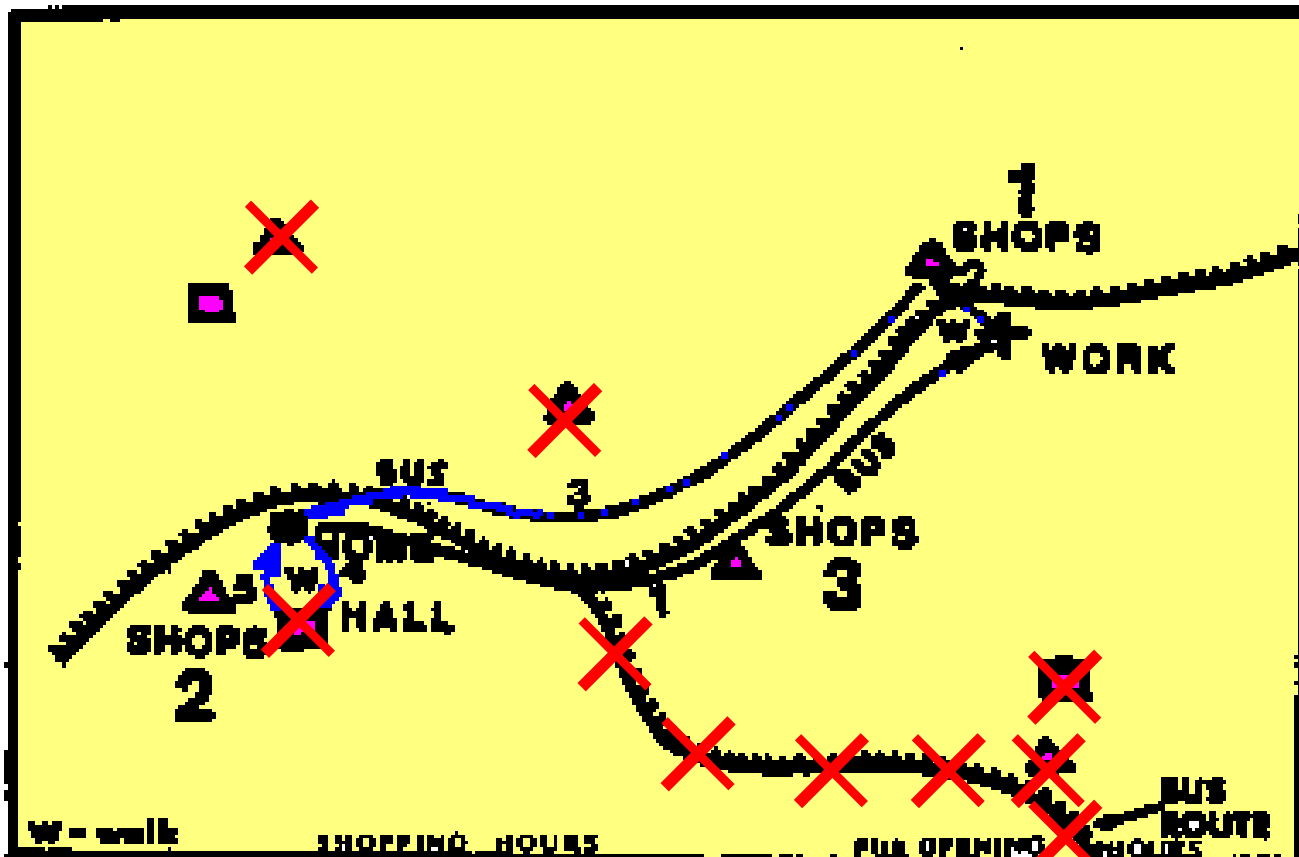
平成20年10月3日 於：セッション杉並

基本的な考え方

- 高齢者・障害者等の移動困難者を含めた多様な特性を有する全ての人々が、地域で「住む」、「働く」、「憩う」といった日常生活活動の一環として、多様な外出活動機会へ安全・安心・快適に参加できる選択肢を、より公平に提供するための交通システムの一つ。

基本的な考え方

- 十分なモビリティとアクセシビリティを提供すること。
 - モビリティ: 個人の移動のしやすさ・自由度。身体的条件、経済的条件、地理的条件、立地条件、制度的条件によって異なる。
 - アクセシビリティ: (交通の本源的需要である活動に参加するための) 活動機会へのアクセスのしやすさ。

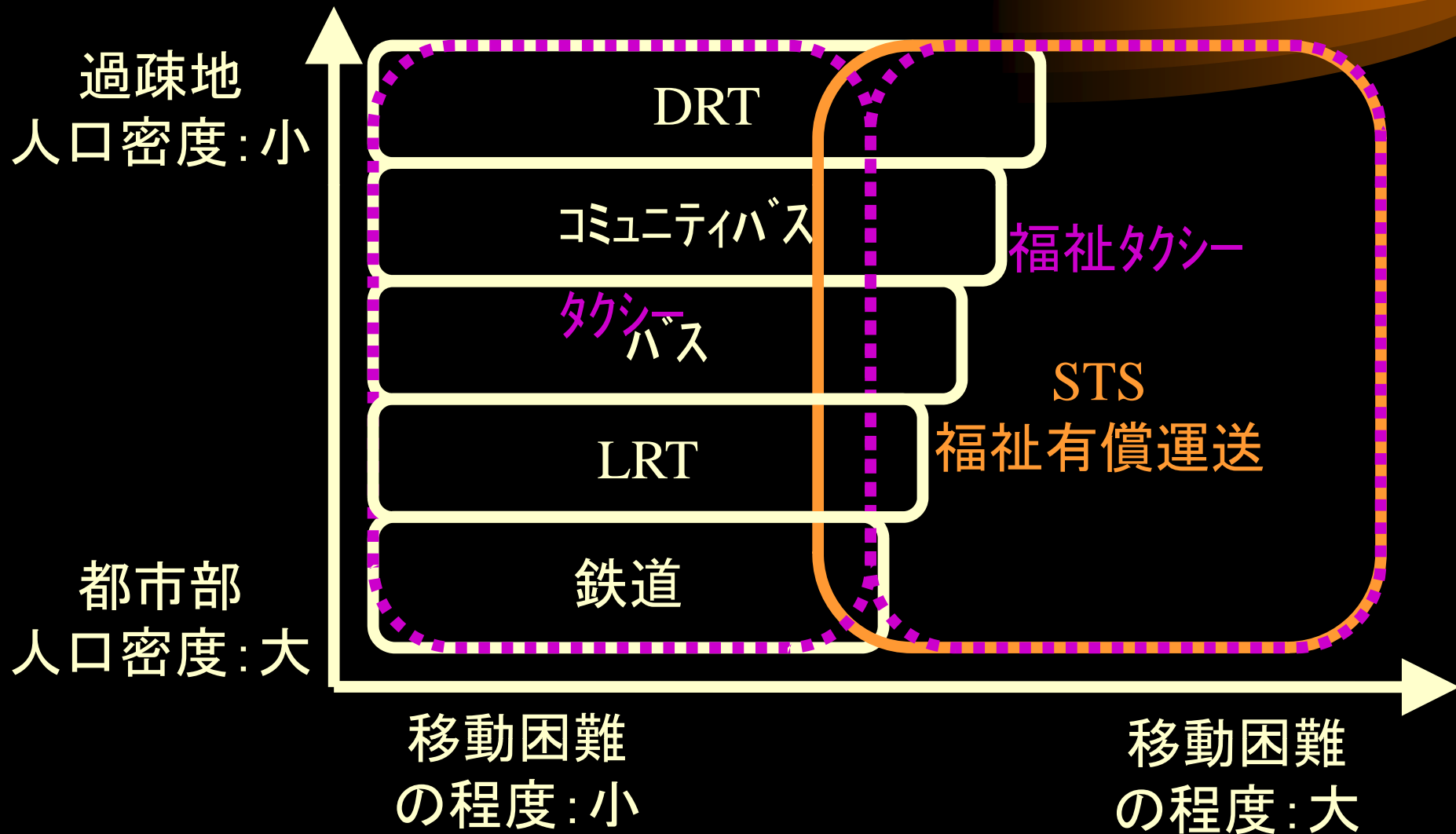


	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
NON-HOME			WORK			LUNCH	WORK			SHOP		WORK		BLAND			
			BUSES - FROM WORK TO HOME														
HOME TRAVEL			BUSES - FROM HOME TO WORK														
		SLEEP	WASH	EAT						SHOWER						WASH	SLEEP
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

マルチモーダル、インターモーダルの視点

- マルチモーダル: 複数の交通手段の選択肢を提供する。
 - 多様な利用者、地域特性の考慮。

地域および移動困難の程度と公共交通との関係



マルチモーダル、インターモーダルの視点

- インターモーダル: 複数の交通手段を連携させる。
 - 異なる交通手段への乗り継ぎ時の物理的、時間的、運賃面、心理的な連続性の確保。
 - 徒歩、自転車、自動車、コミュニティバス、路線バス、DRT、LRT、鉄道、タクシー、STS・・・
 - 幹線、支線、交通結節点・・・

Vélib' in Paris



Bysykkel in Oslo

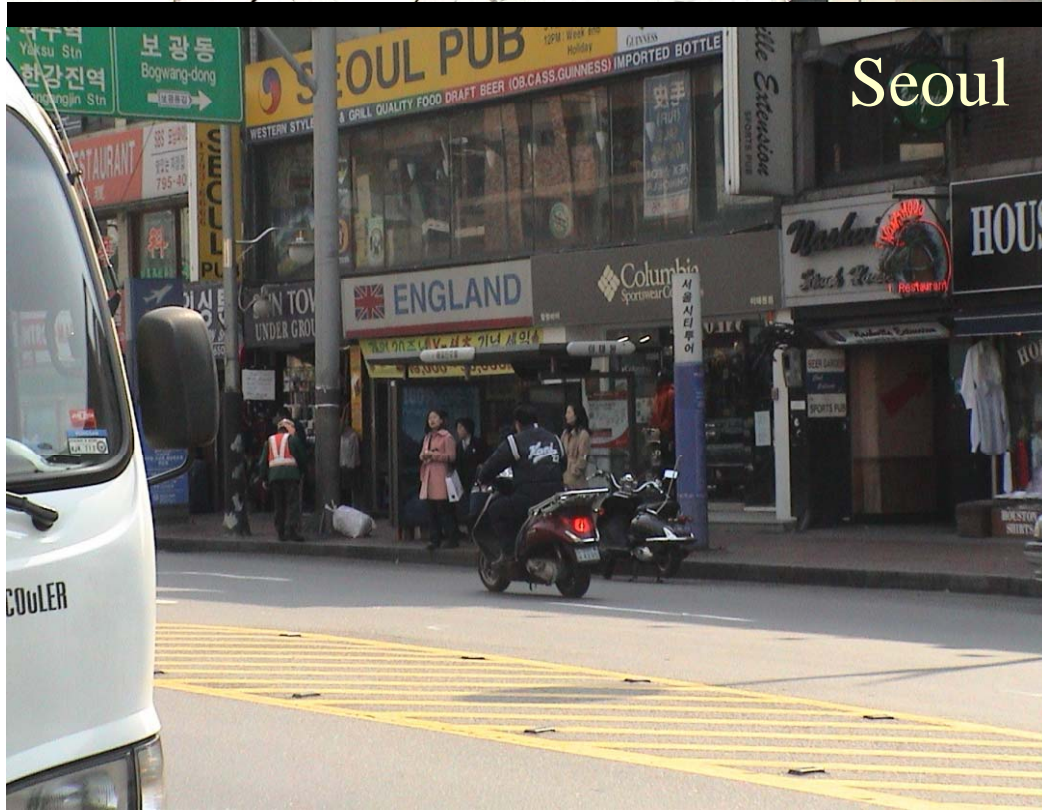


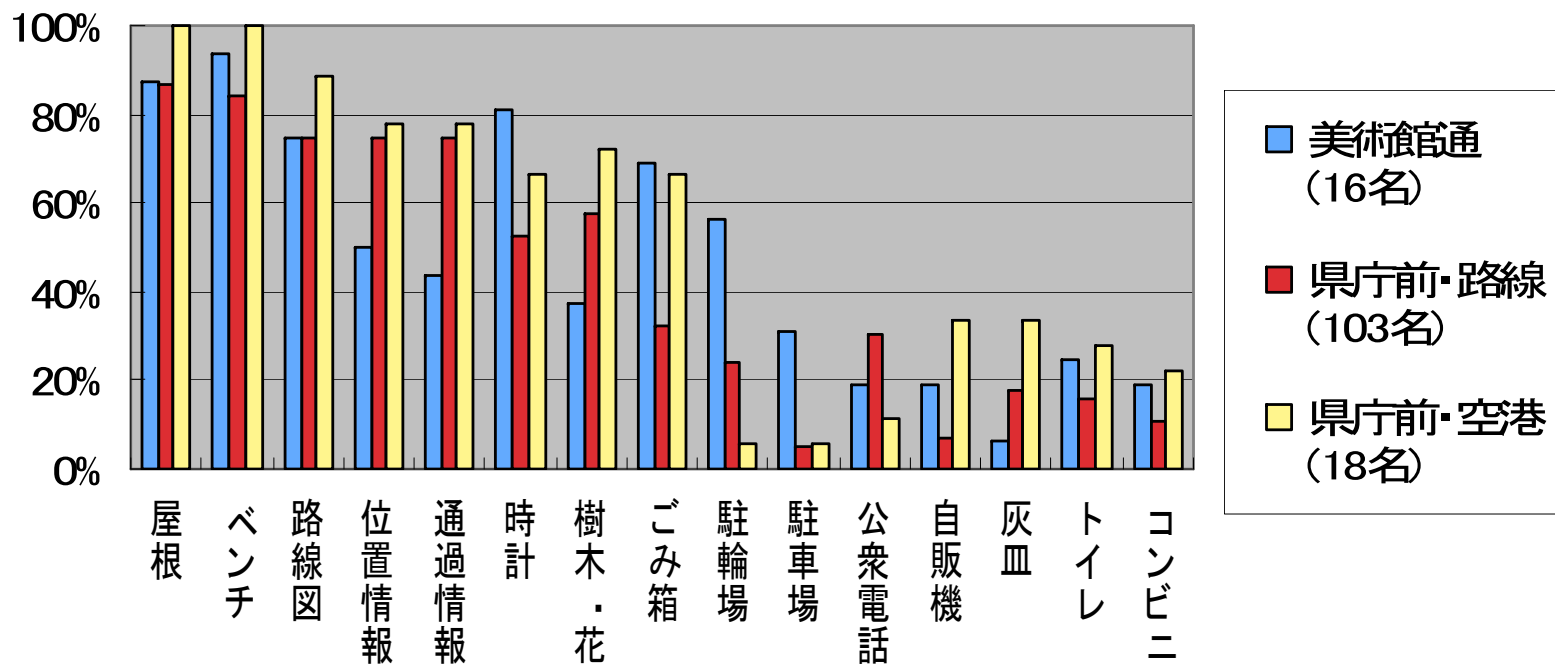
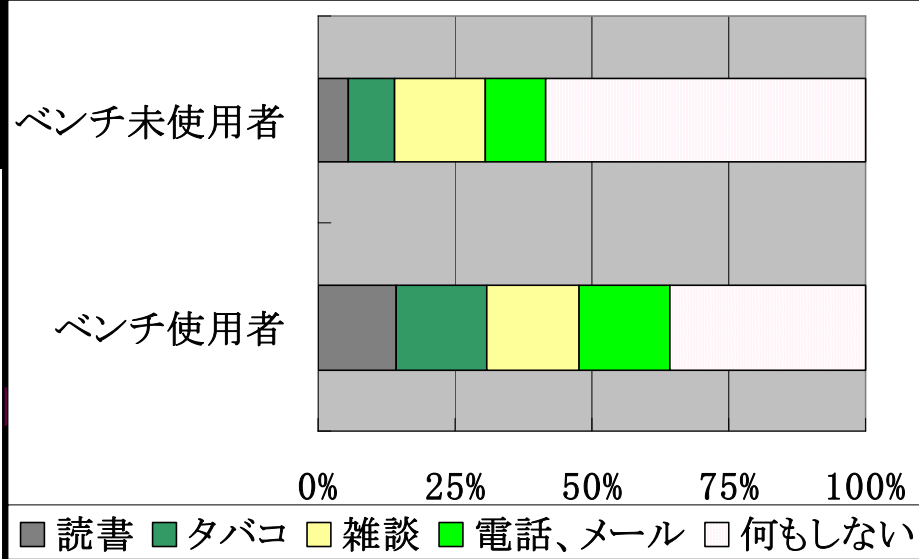
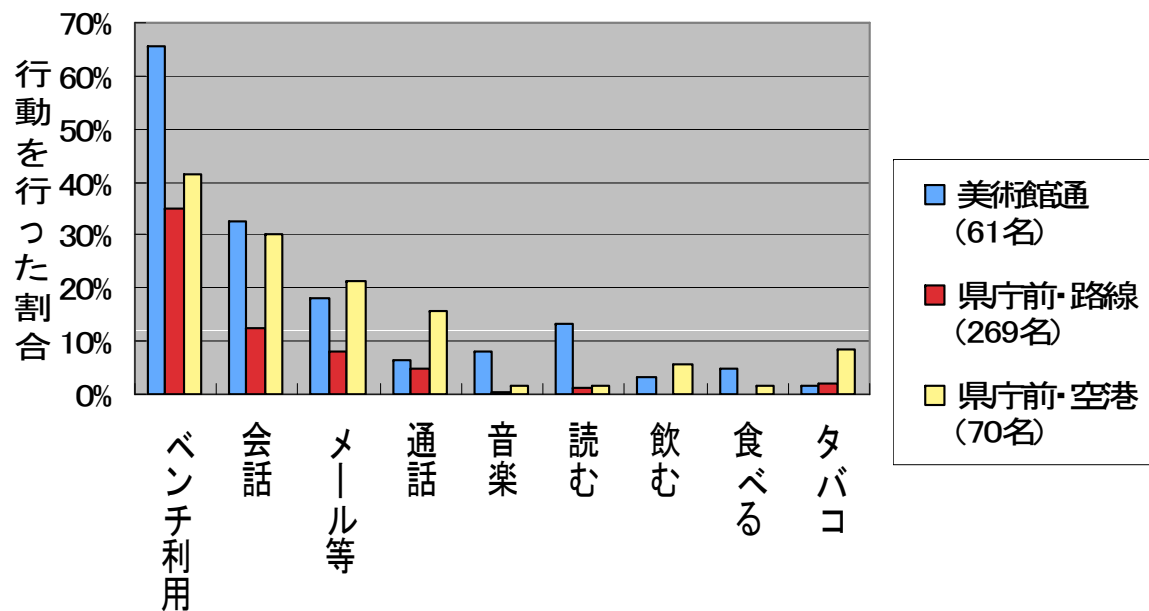
nextbike in Leipzig



Call a Bike in Frankfurt







公共交通ネットワークの評価

- 多様な評価主体：利用者、事業者、行政、社会・・・
- 多様な評価指標：移動時間、費用、身体的抵抗、心理的抵抗、外出活動への参加可能性・・・
- 多様な移動モードの総合的な評価：乗車時間、乗車外時間（待ち時間、乗り換え時間）・・・

交通手段別の移動の負担感

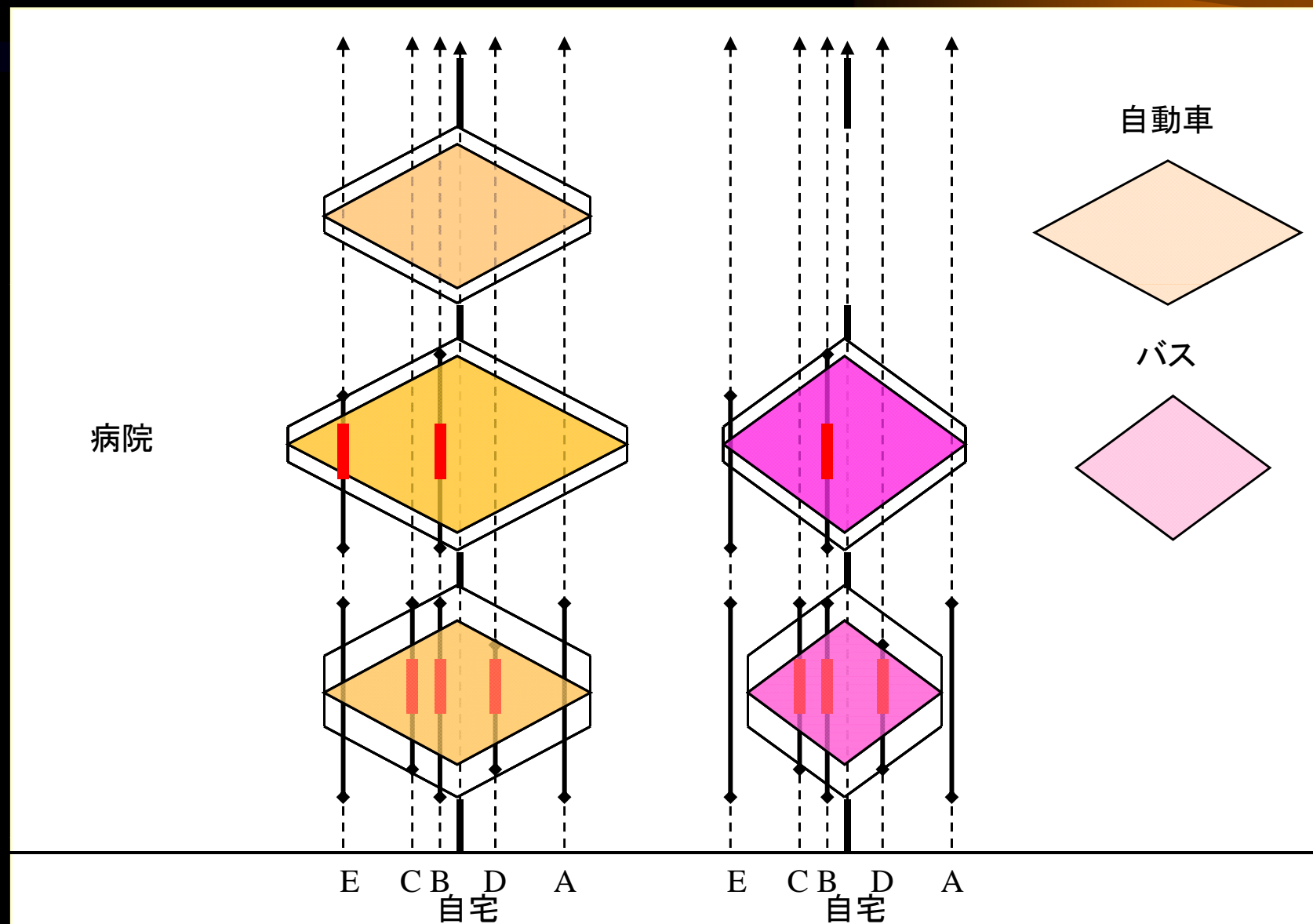
- 等価時間係数

- 交通形態の違いによる負担感の違い

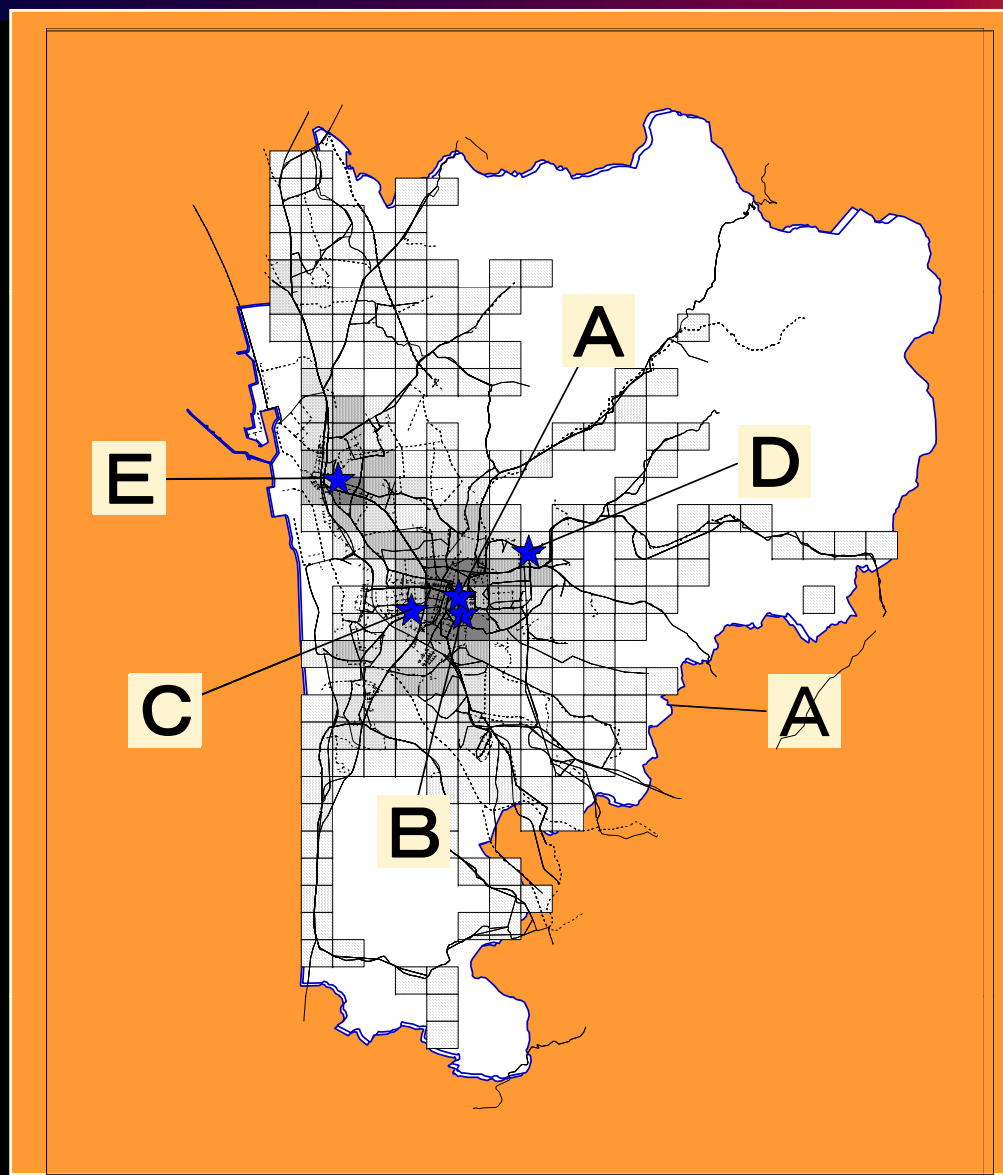
- 下表は鉄道着席での移動1分に対して、各交通形態での移動1分が何倍の負担を感じるかを表す。

	鉄道着席	鉄道立席	徒歩	待ち	乗換1回	バス着席	バス立席	自転車	自動車
通勤	1.00	1.44	2.35	1.02	9.80	2.05	2.79	2.37	1.15
高齢者	1.00	1.99	3.73	2.62	20.05	1.44	3.04	—	—

都市圏におけるアクセシビリティの計測と政策評価 ～外出活動の可能性の判定～



都市圏におけるアクセシビリティの計測と政策評価 ～対象都市と交通ネットワーク、病院の立地～





Wien



London



Washington



Amsterdam



Bangkok



Dalian



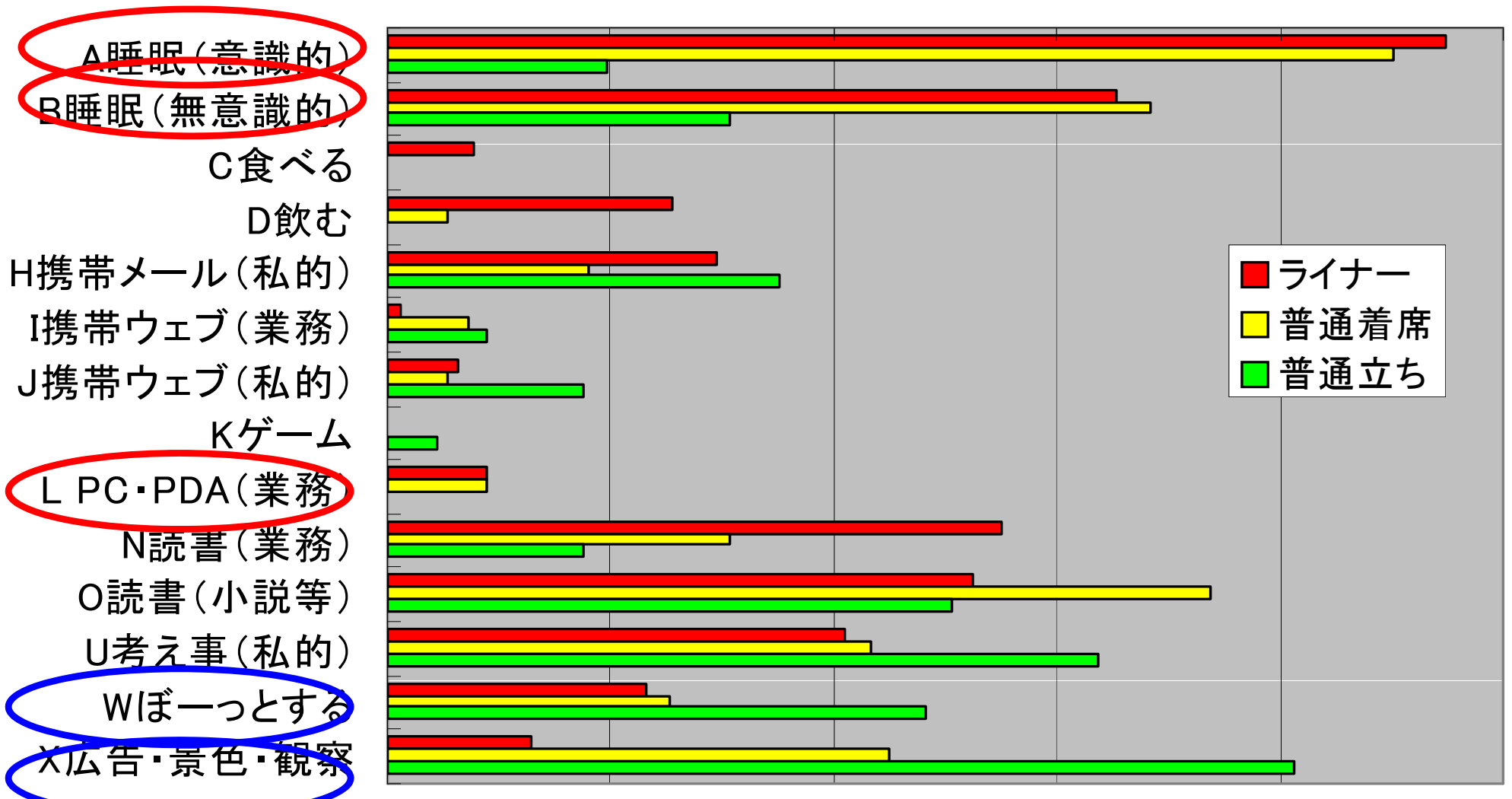
Seoul



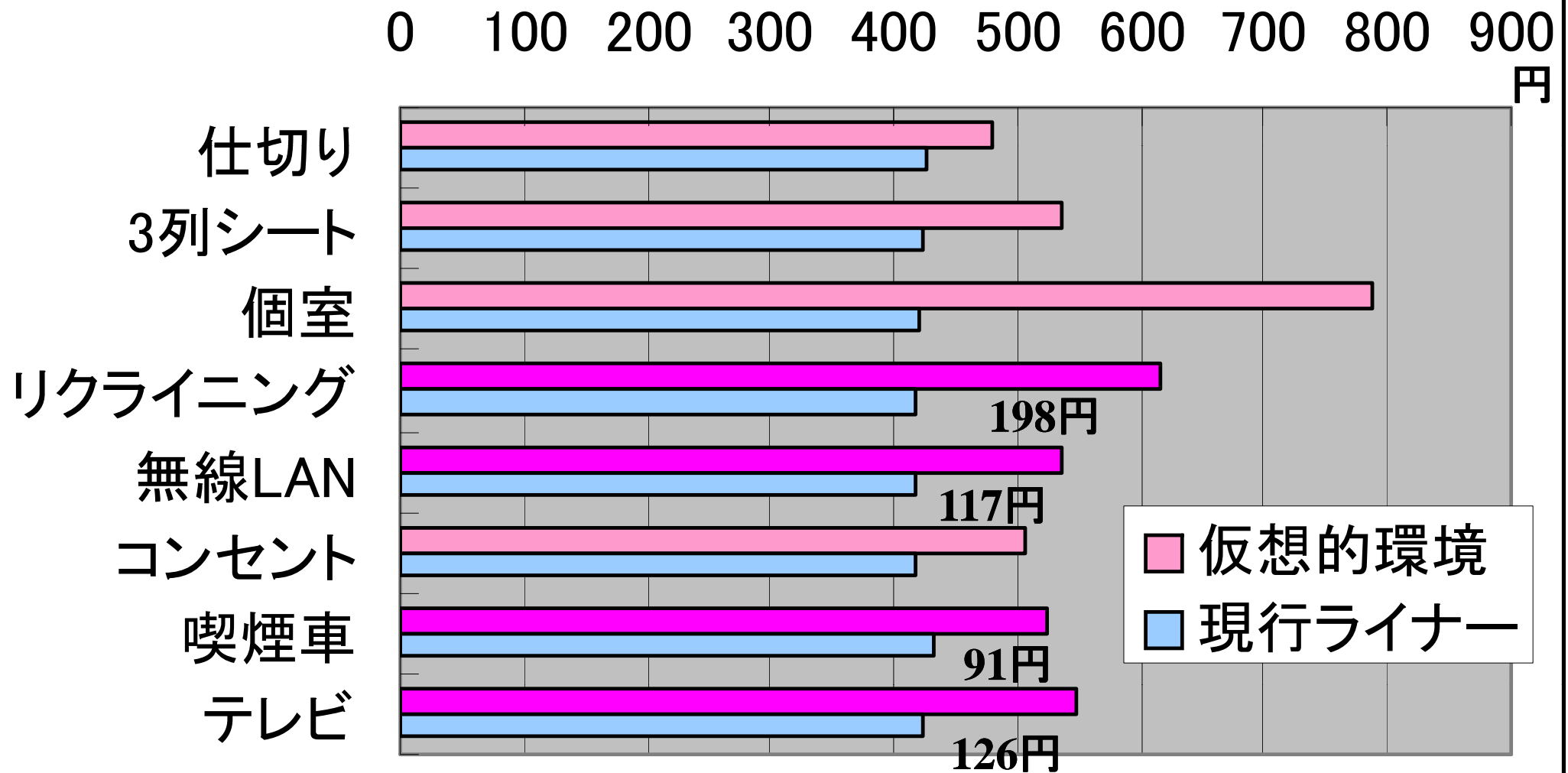
Tokyo

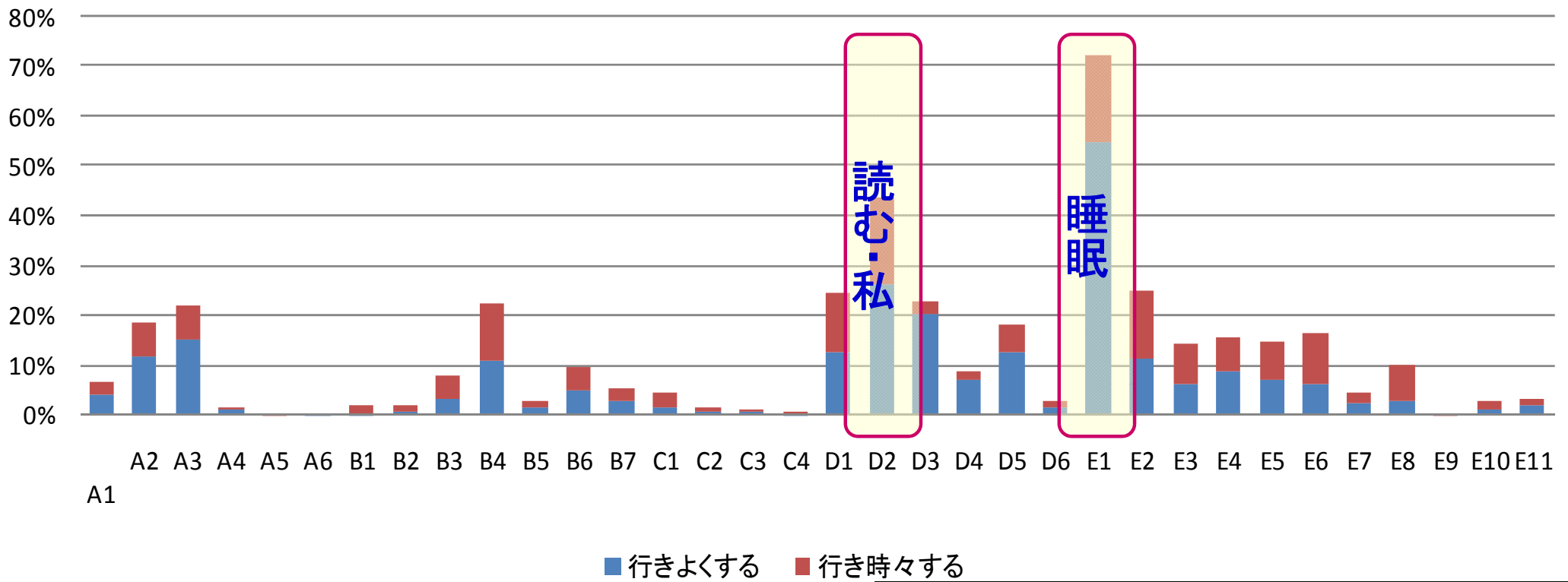
乗車モード別活動行為者率

0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0%



仮想的環境に対する支払い意思額





新幹線車内でのアクティビティ

