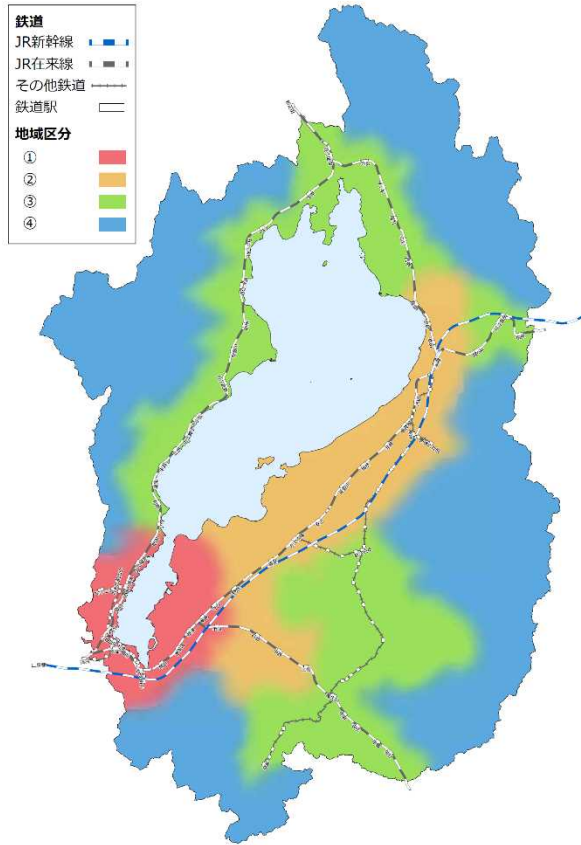


1 5.3.2 地域分類別の現状・ニーズ

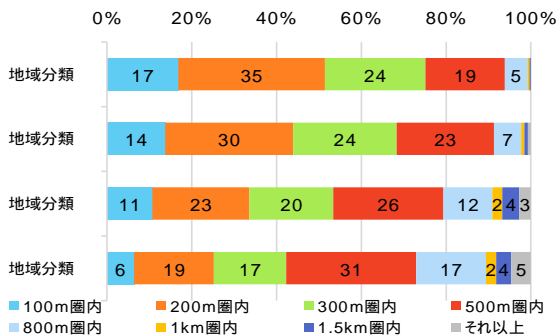
2 1) 公共交通圏人口カバー率

3 地域分類 ① から ④ の順で地域交通の人口カバー率は低下しています。
 4 公共交通圏人口カバー率は地域分類 ① が突出して高い結果となっています。

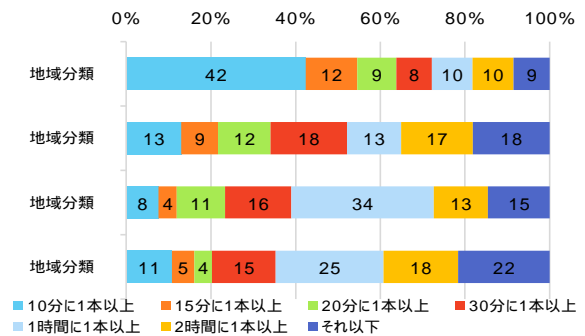
5
6



7
8



公共交通圏：鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏
 図 5.10 地域交通の人口カバー率



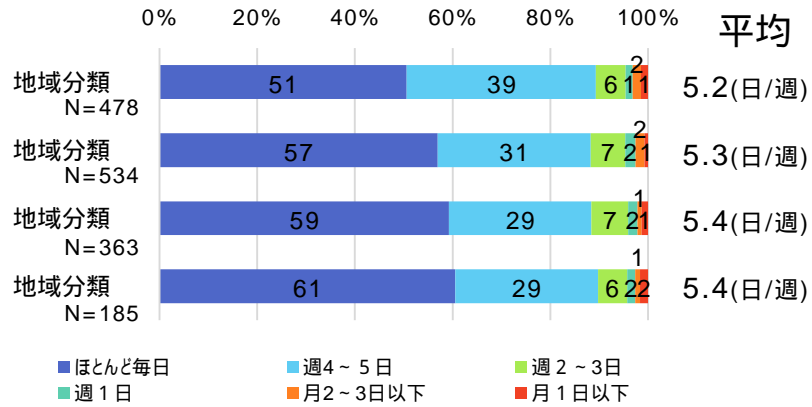
通勤・通学時間帯(6-9時、17-20時)の運行間隔
 図 5.11 運行間隔別の公共交通圏人口カバー率

出典：国勢調査(250m メッシュ人口)

9
10
11

1 2) 外出頻度の現状
 2 県域指標として想定している「通勤・通学」「通院・福祉」について、日常および最低
 3 限必要な外出頻度は地域分類で大きな差は見られません。

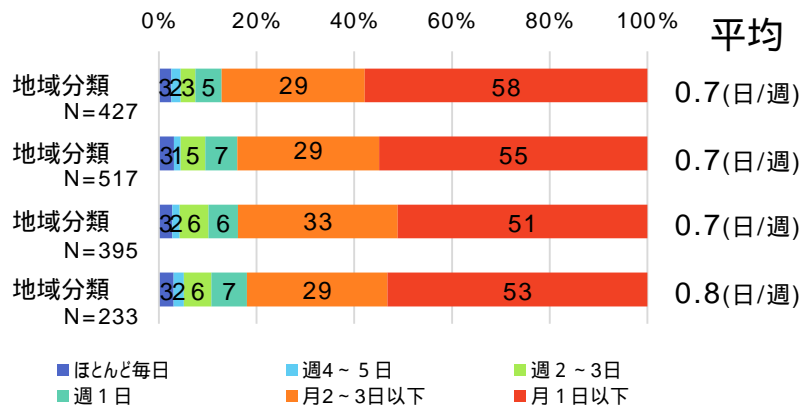
4 (1) 日常的な外出頻度



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.12 通勤・通学



無回答・無効の回答を除く

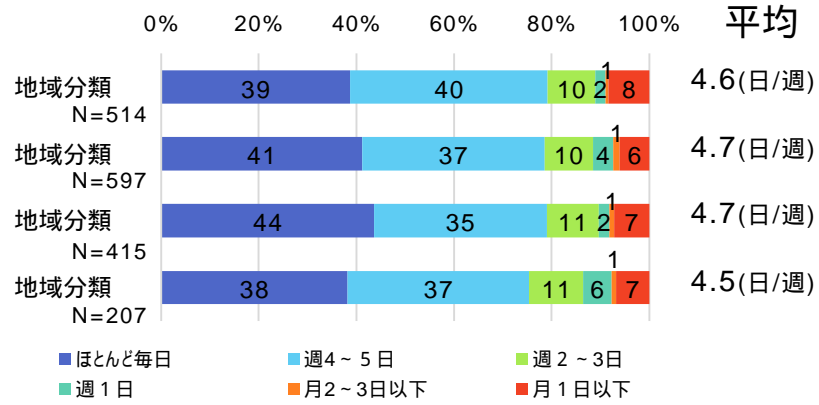
出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.13 通院・福祉

5
6
7
8
9

10
11
12
13
14
15

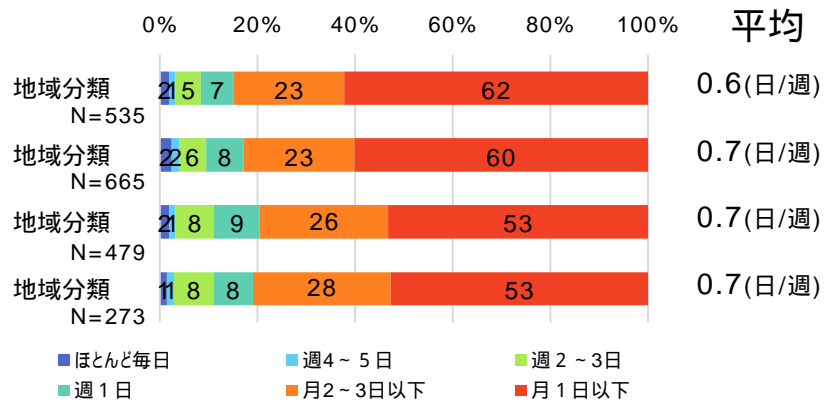
1 (2) 最低限必要な外出頻度



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.14 通勤・通学



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.15 通院・福祉

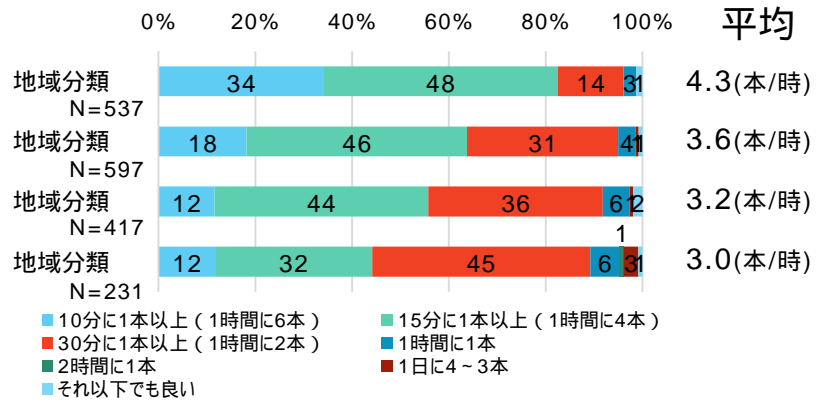
2
3
4
5
6

7
8
9
10
11
12
13
14
15

3) 公共交通に求める運行間隔

「通勤・通学」「通院・福祉」ともに、地域分類 から の順で運行間隔の意向は長くなる傾向にあります。

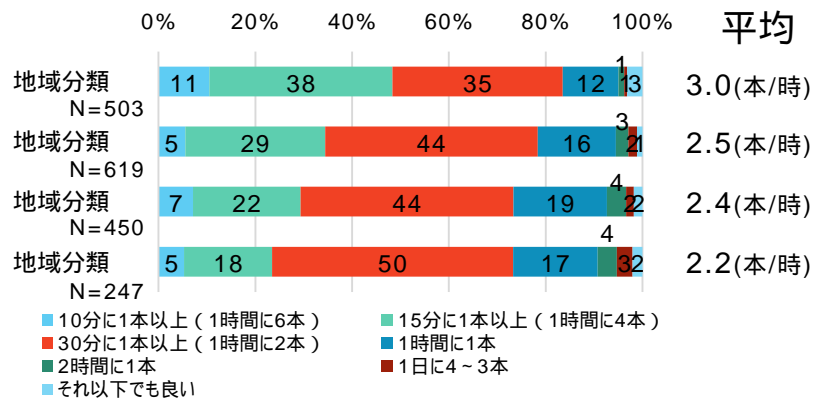
(1) 利用したいと思える運行間隔



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.16 通勤・通学

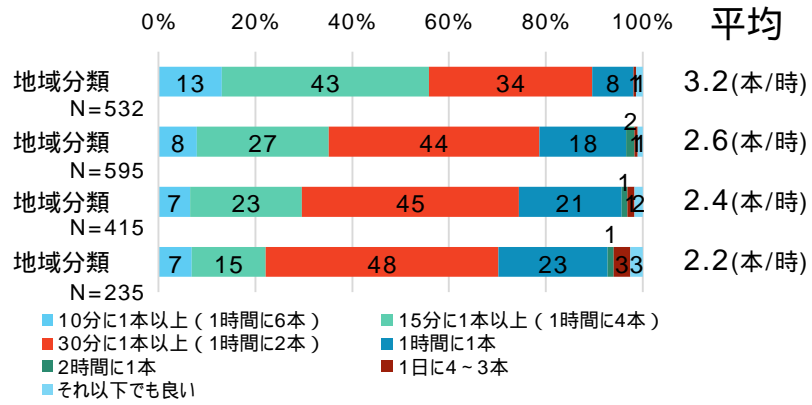


無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.17 通院・福祉

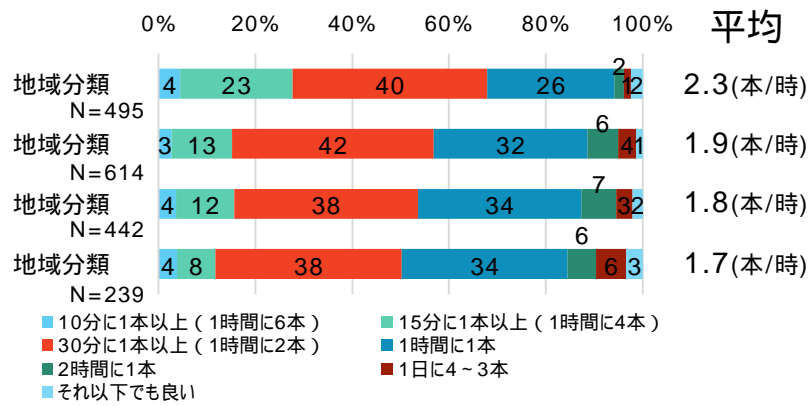
1 (2) 最低限確保すべき運行間隔



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.18 通勤・通学



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.19 通院・福祉

2
3
4
5
6

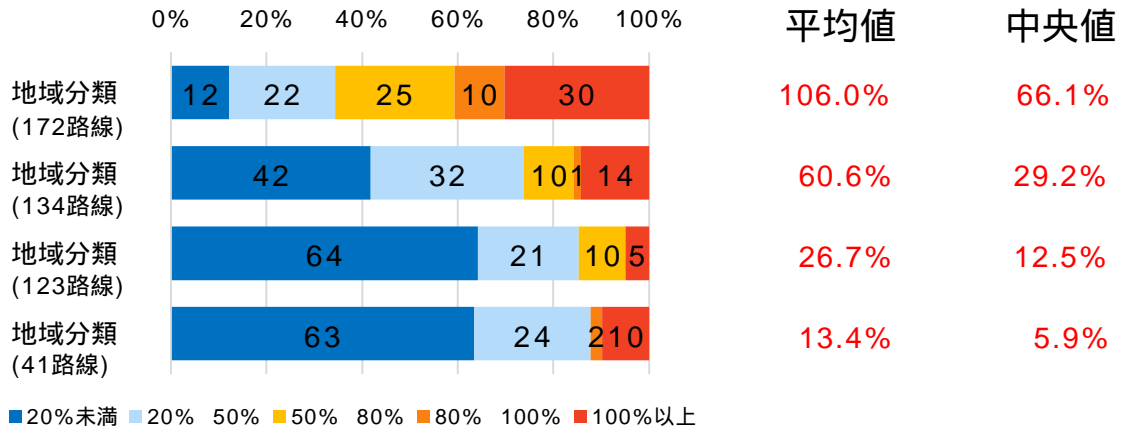
7
8
9
10
11

4) 収支率

地域分類 ~ の順で路線バスの収支率の平均値は低下しています。

収支率が平均以上の路線は、需要が見込める地域分類、でも2~3割程度であり、少ない黒字路線で他の赤字路線を補っている状況にあります。

(1) 地域分類別の収支率

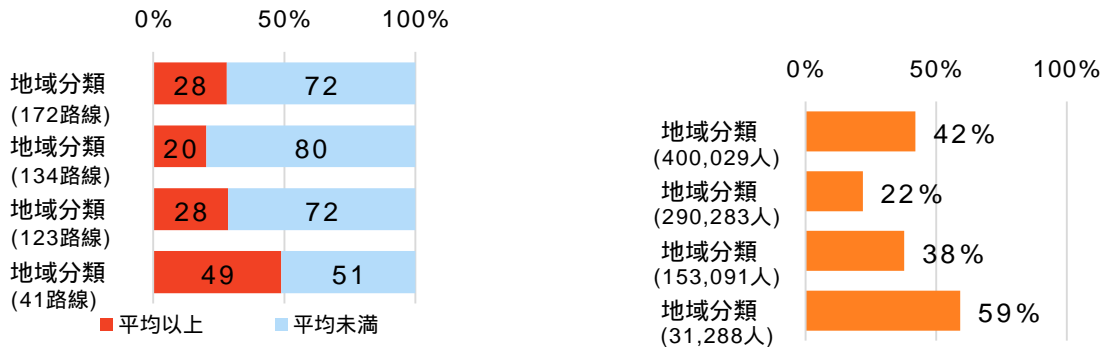


中央値：データを小さい順に並べたとき中央にあるデータ

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.20 収支率

(2) 収支率が平均以上の路線割合およびカバー率



出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.21 路線割合

図 5.22 人口カバー率

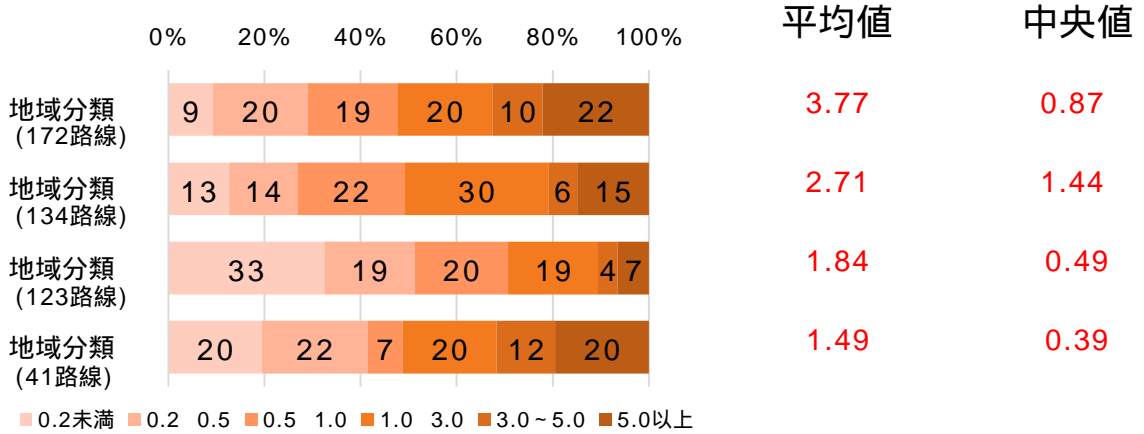
地域分類別の全路線のカバー人口に対する収支率が平均以上の路線のカバー人口の割合

5) 平均乗車密度

地域分類 ~ の順で路線バスの平均乗車密度の平均値は低下しています。

平均乗車密度の平均値は全地域で 1.0 以上あるものの効率的な運行が必要な地域分類、
 について、平均以上の路線は少ない状況です。

(1) バスの平均乗車密度

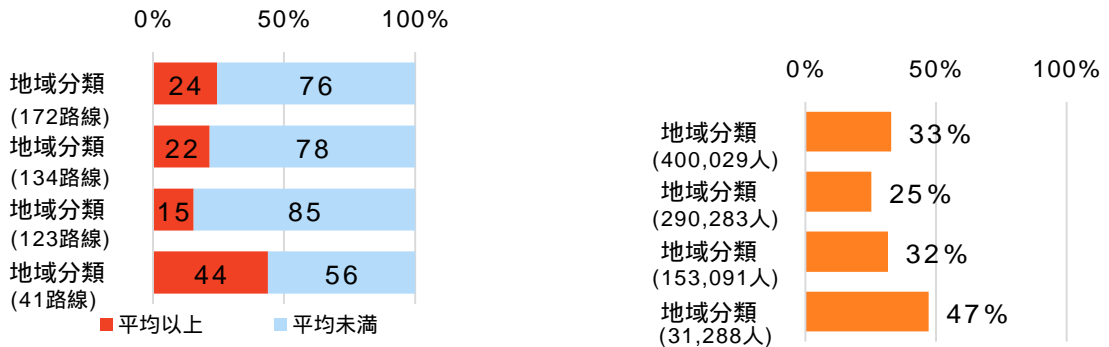


中央値：データを小さい順に並べたとき中央にあるデータ

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.23 平均乗車密度

(2) 平均乗車密度が平均以上の路線割合および人口カバー率



人口の割合

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.24 路線割合

図 5.25 人口カバー率

地域分類別の全路線のカバー人口に対する平均乗車密度が平均以上の路線のカバー

6) 地域分類別の地域指標例

他都市の地域指標事例および地域分類別の現状・ニーズを踏まえ、地域指標例を以下の通り示します。

地域分類	<ul style="list-style-type: none"> ・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、地域交通の積極的な利用を促すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約76% ・通勤・通学時間帯で20分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約63% ・収支率の平均：106% ・平均乗車密度の平均：3.77 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用と遜色ない移動 ・自宅から直近停留所まで200m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ・戦略的運行による需要の取り込み ・路線収支率 100%以上
地域分類	<ul style="list-style-type: none"> ・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、車から地域交通への転換を促すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約52% ・収支率の平均：60.6% ・平均乗車密度の平均：2.71 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の代替可能 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ・戦略的運行による需要の取り込み ・路線収支率 現状維持(現状の平均以上)
地域分類	<ul style="list-style-type: none"> ・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図るべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約39% ・収支率の平均：26.7% ・平均乗車密度の平均：1.84 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通不便の改善 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 (定時型運行：運行間隔30分以内) ・効率的運行による最適化 ・平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)
地域分類	<ul style="list-style-type: none"> ・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約35% ・収支率の平均：13.4% ・平均乗車密度の平均：1.49 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の解消 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内 (予約型運行：運行間隔30分以内) ・効率的運行による最適化 ・平均乗車密度 1.00以上

図 5.26 地域分類別の地域指標例

1 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析

2 1) 地域分類

3 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

人口構成	人口:558,893人、人口密度:2,501人/ km ²	
交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)	鉄道 53%、バス 24% 自動車: (自身で運転:69%) (家族等の送迎:24%) 自転車:37% 徒歩:47%	<p>複数回答 N=721</p>
主な交通手段	JR、京阪鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線:9割、コミバス:1割	
公共交通の 人口カバー率	300m 圏内:約 76%	
運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率	20分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 63%	<p>鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 通勤・通学時間帯(6-9時)の運行間隔</p>
民間バス経営 状況	収支率 平均値:106.0% 中央値:66.1% 利用者数 約 720 万人(路線計・年間)	<p>地域分類 (172路線)</p>
平均乗車密度	平均値:3.77 中央値:0.87	<p>地域分類 (172路線)</p>
住民満足度	満足が 56% 満足でないが 44%	<p>地域分類 N=706</p>
住民の求める サービス水準	利用したいと思える 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 4.3 通院・福祉 平均 3.0 最低限確保すべき 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 3.2 通院・福祉 平均 2.3	<p>通勤・通学 (N=537): 利用したい (34), 最低限確保 (13), 満足でない (8), その他 (31) 通院・福祉 (N=503): 利用したい (11), 最低限確保 (4), 満足でない (12), その他 (13) 最低限確保 (N=495): 15分以上 (1時間) (23), 15分以上 (1時間) (40), 1時間 (26), その他 (22)</p>

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

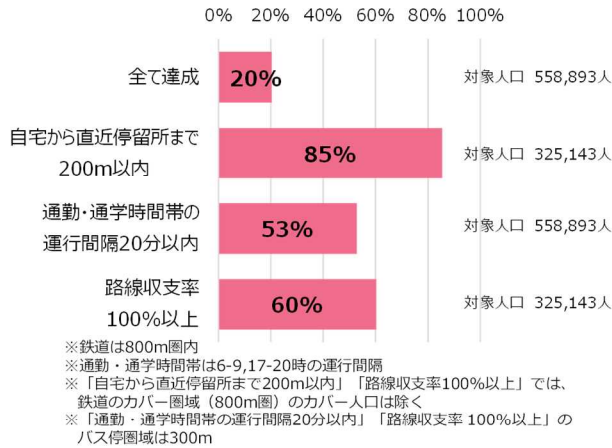
4
5

1 (2) ギャップ分析

2 地域分類 ① の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約20%となっ
 3 ています。

4 各指標別の人口カバー率では、「通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内」の割合が最も
 5 低くなっています。

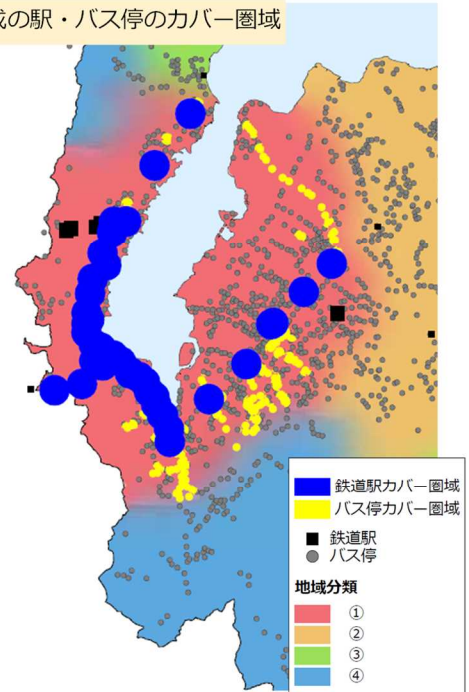
6 ▼地域分類①の地域指標例の人口カバー率



【指標例】

- 自家用車利用と遜色ない移動
 - ・ 自宅から直近停留所まで200m以内
 - ・ 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
- 戦略的運行による需要の取り込み
 - ・ 路線収支率 100%以上

全て達成の駅・バス停のカバー圏域

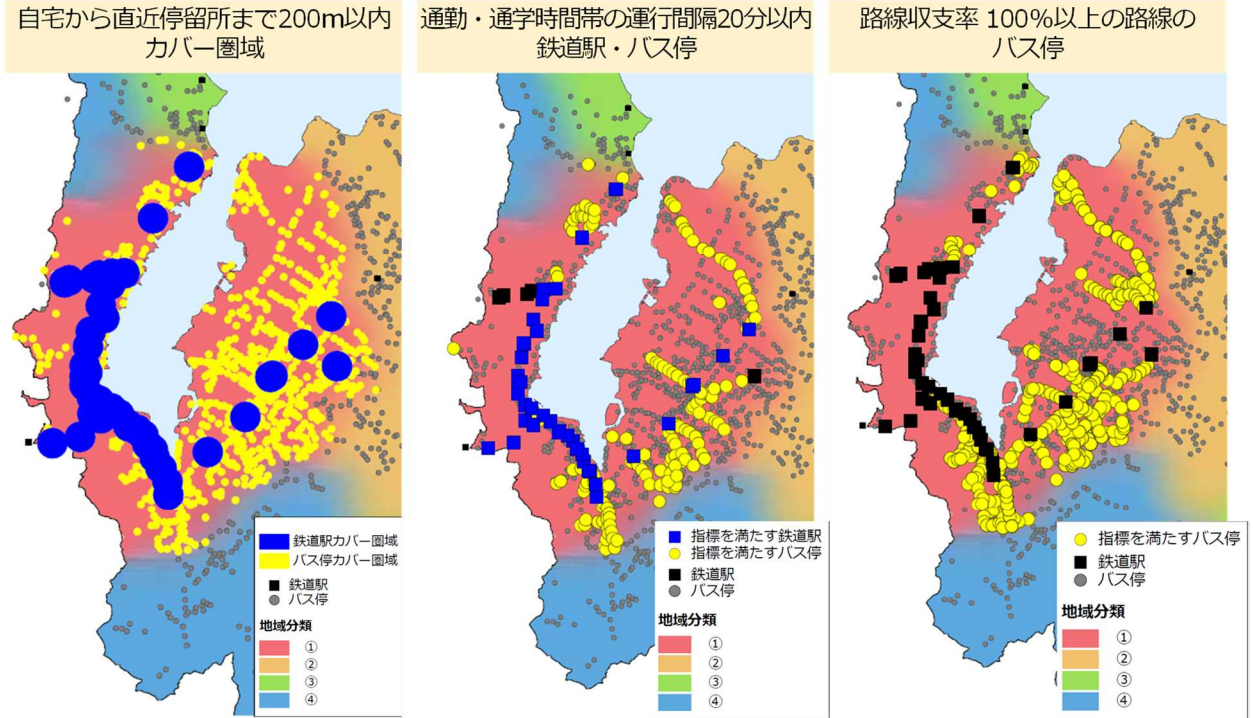


出典：R2国勢調査(250mメッシュ人口)、R2年度バス事業者提供資料

図 5.27 地域指標例とのギャップ分析(地域分類 ①) 1/2

7
8
9
10

- 1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況
 2 「通勤・通学時間帯の運行間隔 20 分以内」を満たす鉄道駅は多いものの、バス停は少な
 3 い状況となっています。
 4 「運行間隔 20 分以内」「路線収支率 100%以上」を満たすバス停は、石山～守山間の鉄
 5 道駅にアクセスする路線に多い傾向にあります。
 6



※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

出典：R2年度バス事業者提供資料

- 7
8
9

図 5.28 地域指標例とのギャップ分析(地域分類) 2/2

1 2) 地域分類

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

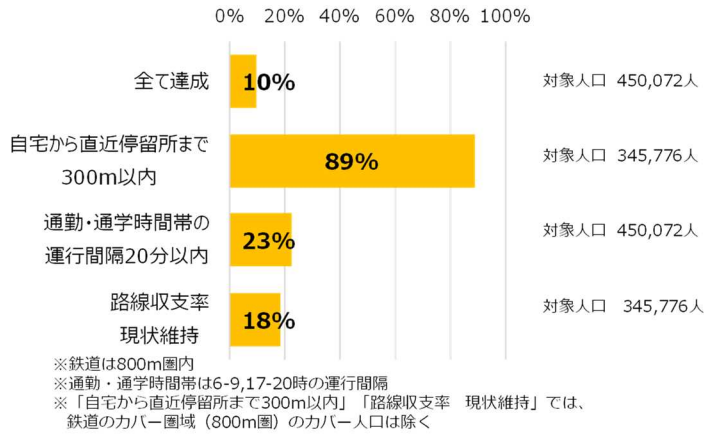
人口構成	人口:450,072人、人口密度:721人/ km ²	
交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)	鉄道 32%、バス 12% 自動車: (自身で運転:78%) (家族等の送迎:22%) 自転車:24% 徒歩:27%	
主な交通手段	JR、近江鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線:3割、コミバス:7割	
公共交通の 人口カバー率	300m 圏内:約 68%	
運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率	30分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 52%	
民間バス経営 状況	収支率 平均値:60.6% 中央値:29.2% 利用者数 約 300 万人(路線計・年間)	
平均乗車密度	平均値:2.71 中央値:1.44	
住民満足度	満足が 52% 満足でないが 49% 四捨五入により、 合計が 100%とならない	
住民の求めるサ ービス水準	利用したいと思える 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 3.6 通院・福祉 平均 2.5 最低限確保すべき 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 2.6 通院・福祉 平均 1.9	

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

3
4
5
6

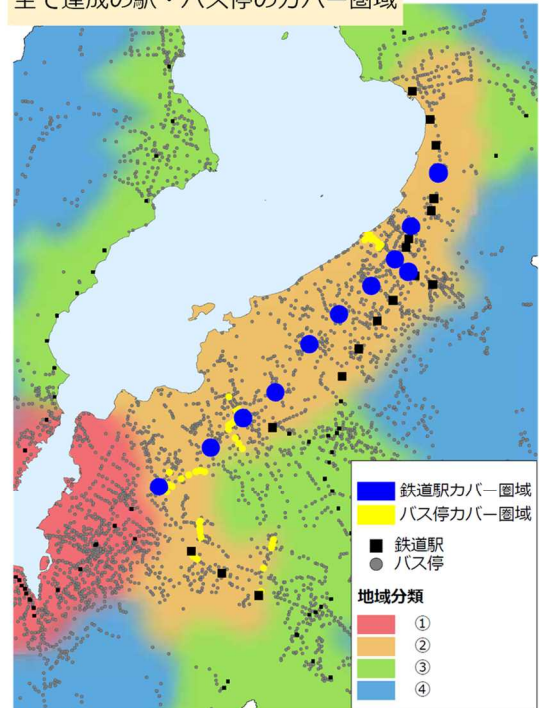
- 1 (2) ギャップ分析
- 2 地域分類 ② の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約10%となっ
- 3 ています。
- 4 各指標別の人口カバー率では「路線収支率 現状維持」が最も低い割合となっています。
- 5

▼地域分類②の地域指標例の人口カバー率



- 【指標例】**
- 自家用車の代替可能
 - ・ 自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・ 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
 - 戦略的運行による需要の維持
 - ・ 路線収支率 現状維持 (現状の平均以上)

全て達成の駅・バス停のカバー圏域

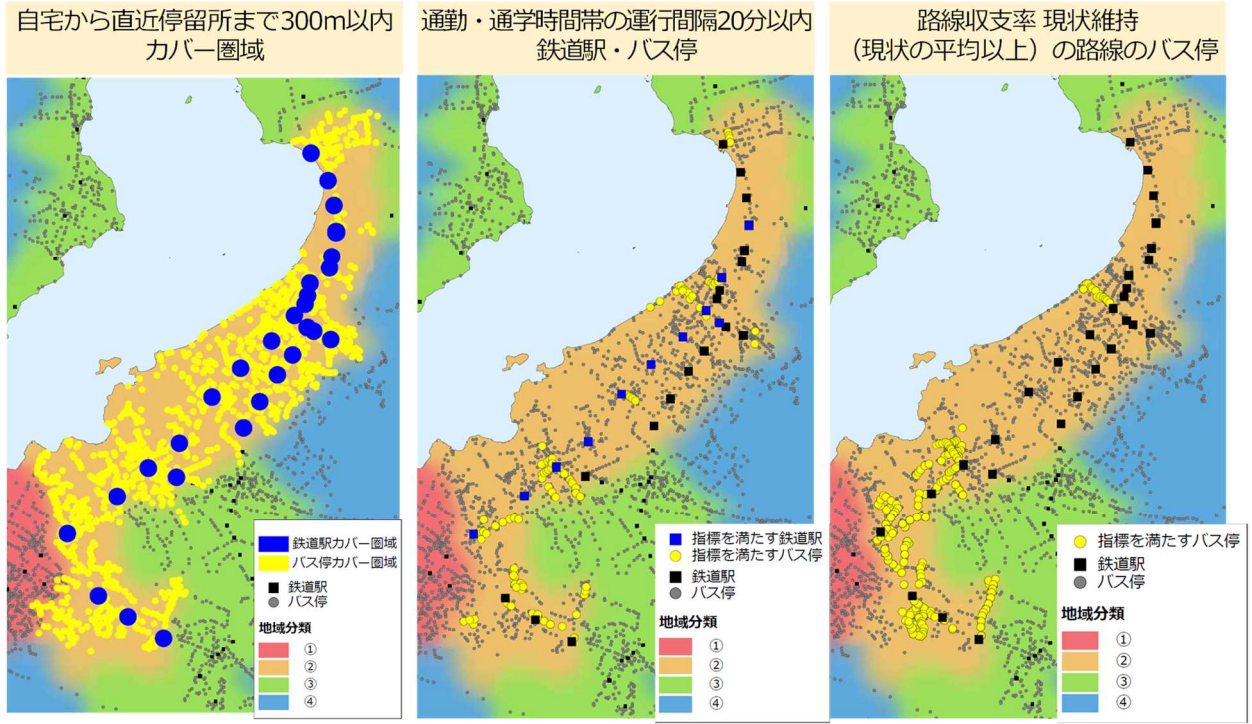


出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

- 6
- 7
- 8

図 5.29 地域指標例とのギャップ分析(地域分類 ②) 1/2

- 1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況
 2 通勤・通学時間帯の運行間隔 20 分以内の鉄道駅・バス停について、JR は比較的満たし
 3 ています、それ以外はほとんど満たしていない状況です。
 4 「運行間隔 20 分以内」「路線収支率 現状維持」を満たすバス停は、野洲～近江八幡間、
 5 南彦根等の鉄道駅にアクセスする路線で見られます。
 6



- 7
8
9

図 5.30 地域指標例とのギャップ分析(地域分類) 2/2

1 3) 地域分類

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

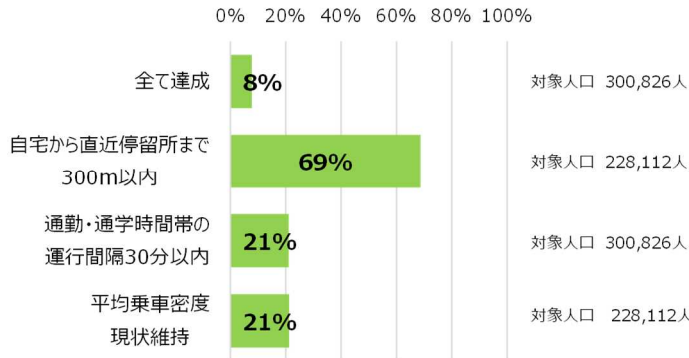
人口構成	人口:300,826人、人口密度:327人/km ²	
交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)	鉄道 24%、バス 11% 自動車: (自身で運転:81%) (家族等の送迎:21%) 自転車:15% 徒歩:22%	<p>複数回答 N=724</p>
主な交通手段	JR、近江鉄道、信楽高原鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線:2割、コミバス:8割	
公共交通の 人口カバー率	300m 圏内:約 54%	
運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率	30分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 39%	<p>鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 通勤・通学時間帯 (6-9 時) の運行間隔</p>
民間バス経営 状況	収支率 平均値:26.7% 中央値:12.5% 利用者数 約 83 万人(路線計・年間)	
平均乗車密度	平均値:1.84 中央値:0.49	
住民満足度	満足が 43% 満足でないが 57%	<p>N=697</p>
住民の求めるサ ービス水準	利用したいと思える 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 3.2 通院・福祉 平均 2.4 最低限確保すべき 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 2.4 通院・福祉 平均 1.8	<p>通勤・通学 (N=417): 利用したい (12), 最低限確保 (7), 2時間以上 (23), 1時間以上 (44), 1時間 (45), 1時間未満 (21), 1日に4-3本 (12)</p> <p>通院・福祉 (N=415): 利用したい (7), 最低限確保 (22), 2時間以上 (44), 1時間以上 (19), 1時間未満 (42), 1日に4-3本 (7)</p> <p>その他 (N=450): 利用したい (4), 最低限確保 (12), 2時間以上 (38), 1時間以上 (34), 1時間未満 (7), 1日に4-3本 (8)</p>

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

3
4
5

1 (2) ギャップ分析
 2 地域分類 ③ の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約8%となっ
 3 ています。
 4 各指標別の人口カバー率では「通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内」「平均乗車密度
 5 現状維持」が低い割合となっています。
 6

▼地域分類③の地域指標例の人口カバー率

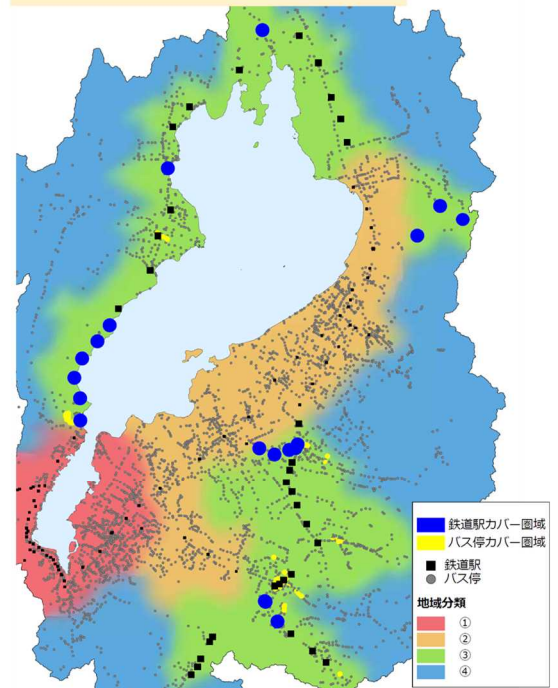


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度 現状維持」では、鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

【指標例】

- 交通不便の改善
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 (定時型運行:運行間隔30分以内)
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 現状維持 (現状の平均以上)

全て達成の駅・バス停のカバー圏域

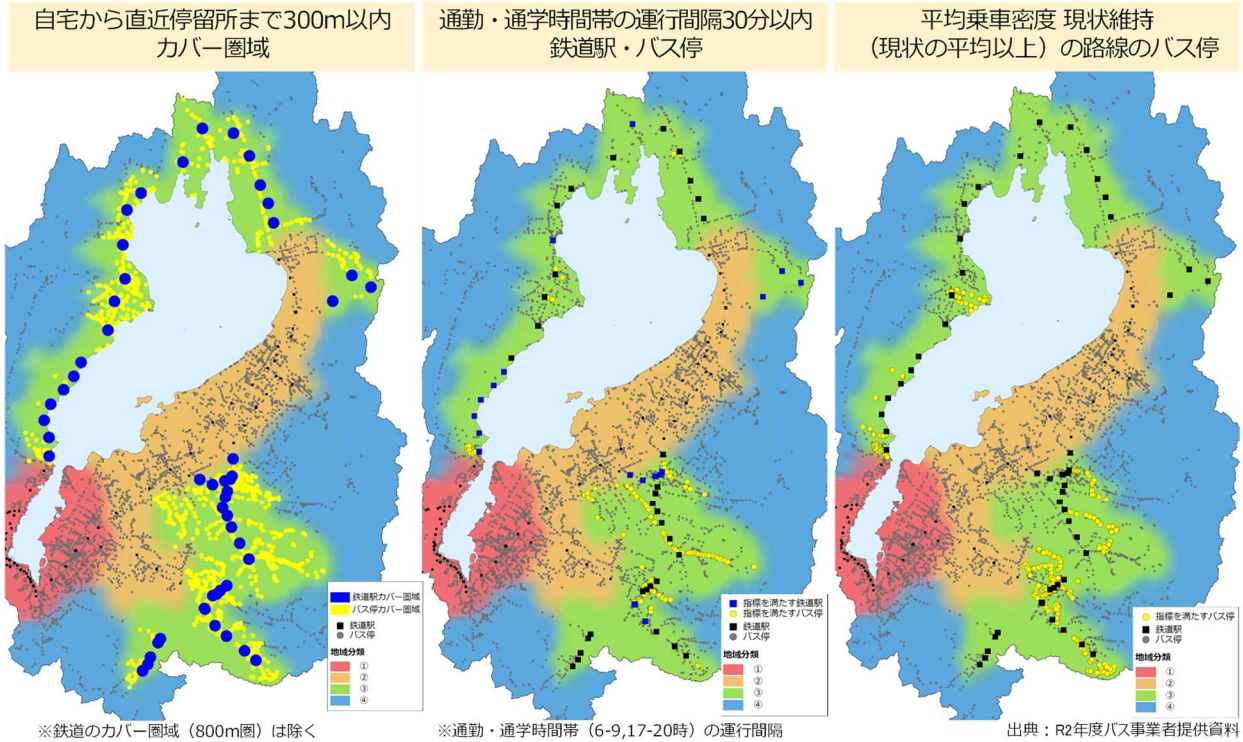


出典：R2国勢調査(250mメッシュ人口)、R2年度バス事業者提供資料

図 5.31 地域指標例とのギャップ分析(地域分類 ③) 1/2

7
8
9

- 1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況
- 2 通勤・通学時間帯の運行間隔 30 分以内を満たしている鉄道駅・バス停は少なく、バス停
- 3 は甲賀市、竜王町等の南側で一部みられます。
- 4 平均乗車密度 現状維持を満たしているバス停は貴生川、水口等、鉄道駅にアクセスする
- 5 路線で一部みられます。
- 6



- 7
- 8
- 9

図 5.32 地域指標例とのギャップ分析(地域分類) 2/2

1 4) 地域分類

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

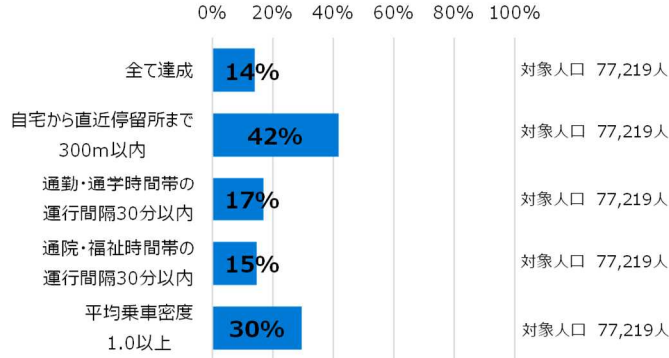
人口構成	人口:77,219人、人口密度:47人/ km ²	
交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)	鉄道 19%、バス 11% 自動車: (自身で運転:82%) (家族等の送迎:25%) 自転車:17% 徒歩:16%	<p>複数回答 N=489</p>
主な交通手段	バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線:3割、コミバス:7割	
公共交通の 人口カバー率	300m 圏内:約 42%	
運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率	30分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 35%	<p>鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 通勤・通学時間帯(6-9時)の運行間隔</p>
民間バス経営 状況	収支率 平均値:13.4% 中央値:5.9% 利用者数 約6万人(路線計・年間)	<p>地域分類 (41路線)</p>
平均乗車密度	平均値:1.49 中央値:0.39	<p>地域分類 (41路線)</p>
住民満足度	満足が 45% 満足でないが 55%	<p>地域分類 N=470</p>
住民の求めるサ ービス水準	利用したいと思える 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 3.0 通院・福祉 平均 2.2 最低限確保すべき 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 2.2 通院・福祉 平均 1.7	

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

3
4
5

1 (2) ギャップ分析
 2 地域分類 ④ の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約14%となっ
 3 ています。
 4 各指標別の人口カバー率では「通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内」が最も低い割合
 5 となっています。
 6

▼地域分類④の地域指標例の人口カバー率

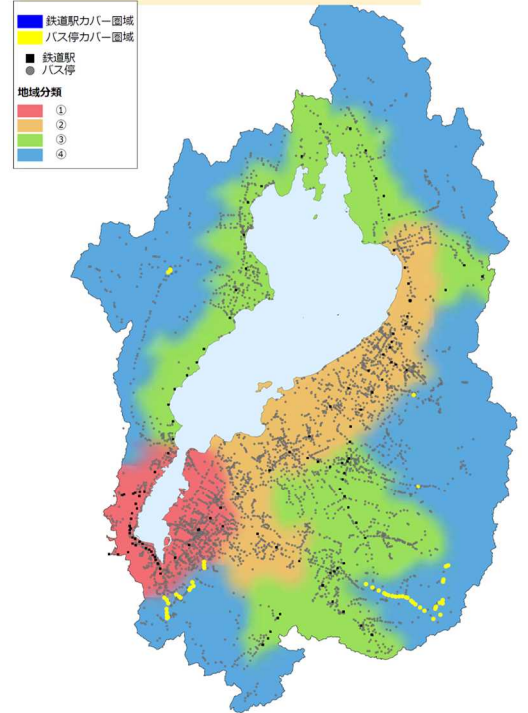


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※通院・福祉時間帯は9-17時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度1.0以上」では、鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

【指標例】

- 公共交通空白地域の解消
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内
 - ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内 (予約型運行:運行間隔30分以内)
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 1.00以上

全て達成の駅・バス停のカバー圏域



出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

図 5.33 地域指標例とのギャップ分析(地域分類 ④) 1/2

7
8
9

- 1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況
 2 「通勤・通学時間帯の運行間隔 30 分以内」「通院・福祉時間帯の運行間隔 30 分以内」
 3 を満たしているバス停は、大津市、甲賀市の路線で一部みられます。
 4 「平均乗車密度 1.00 以上」を満たしているバス停は、大津市、甲賀市、高島市等の路線
 5 で一部みられます。
 6

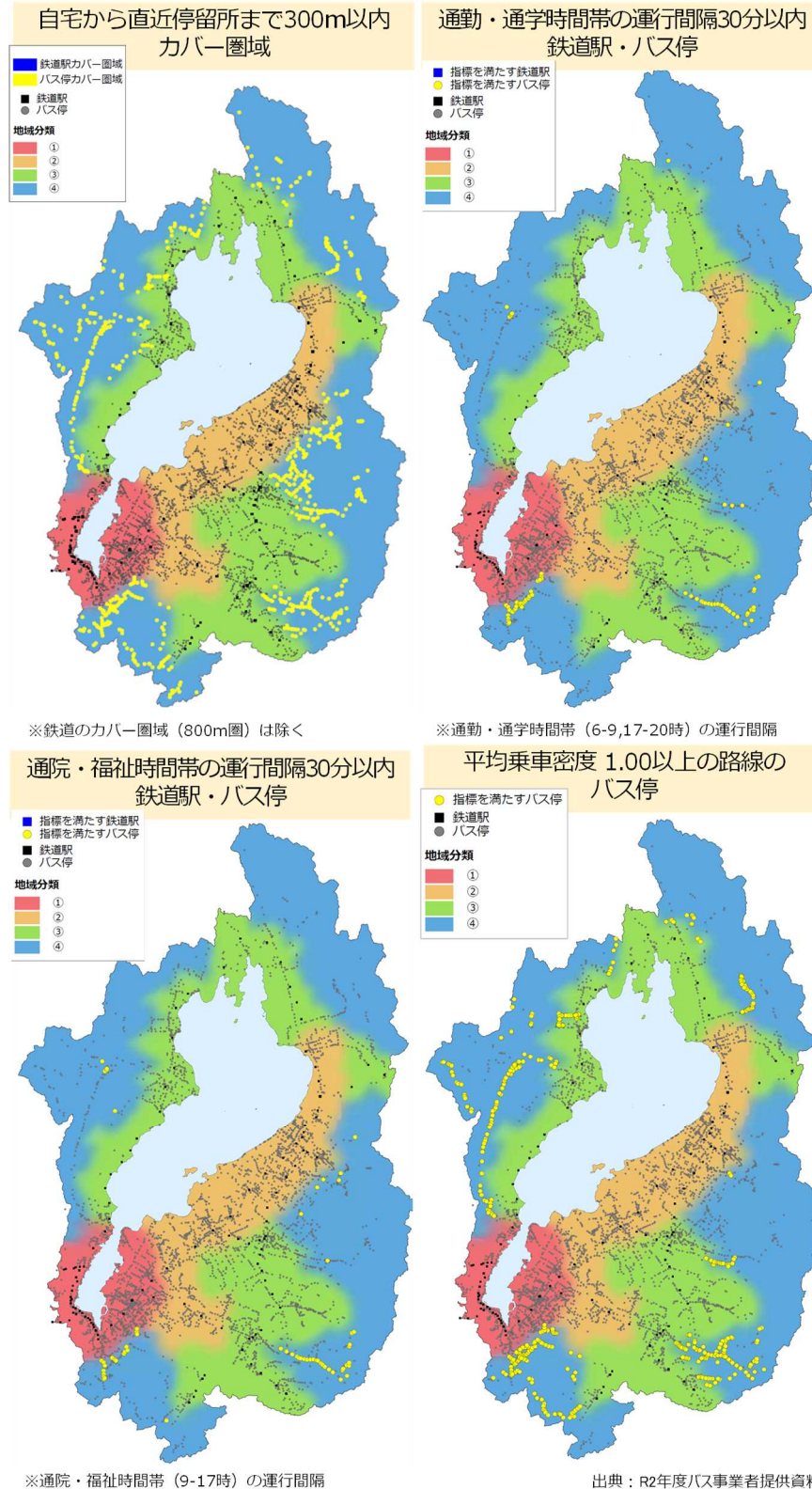


図 5.34 地域指標例とのギャップ分析(地域分類) 2/2

- 7
8
9