

【地域指標における国外他都市の事例：SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans)】

- 欧州における交通政策のガイドラインとして、SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) が挙げられます。
- SUMP とは、都市内及び近郊で人々及びビジネスのより良い生活・事業のため必要なモビリティ充実のため設計された戦略的計画であり、コア指標（持続可能な目的の達成を直接測定する指標）と SMART 指標（施策のモニタリングのための指標）が設定されています。

**ステップ6：変化を測定可能とするための戦略的指標及び目標を設定する**

ビジョン及び目的で示された変化を測定可能とするために適切な戦略的指標及び目標 (targets) を策定・定義

行動 6.1：すべての目的に対する指標の特定	
	主要関係者や他の機関との議論を通じて、十分に定義された既存の標準指標を利用し、持続可能な目的の達成を直接測定するインパクト指標（別名アウトカム指標）に焦点を当て、かつ、意思決定者や一般市民とのコミュニケーションに役立つ少数の指標を含めながら、容易に測定・理解可能で、各目的に明確に紐付けられる定量的及び定性的コア指標を定め、明確に定義する
	利用可能な既存データやデータソースを評価し、アウトカム測定におけるギャップを特定し、必要に応じて、新しいデータソース（例、サーベイデータ、自動測定からの定量データ）を作成もしくは特定する
行動 6.2：測定可能な目標への合意	
	各戦略的コア指標に対して、目的達成に向けた進捗をモニタリングすることを可能とする「具体的・測定可能・達成可能・現実的かつ期限を定めた (SMART)」目標を設定する
	目標の設定には、目標が広く支持され、かつ現実的であることを保証するために、主要関係者を巻き込む

出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021

図 5.9 EU における指標設定の考え方 (SUMP: 持続可能な都市モビリティ計画)

表 5.5 トリノ市の SUMP (PUMS) 指標評価の例

分野	アクション	参考指標	2008	2010	2012	2014	2016	目標
1) 公共交通インフラ改善		公共交通利用者数 (千人/日)	430	480	NA	435	430	587
2) アクセシビリティの改善	公共交通へのアクセシビリティ改善	アクセシブルな公共交通車両数	777	890	986	966	976	1,269
		アクセシブルな車両の割合	57%	65%	79%	89%	90%	94%
		アクセシブルな停留所の割合	14%	16%	81%	83%	83%	86%
	障害者のアクセシビリティ確保	音響装置付き信号機数	29	43	58	66	71	45

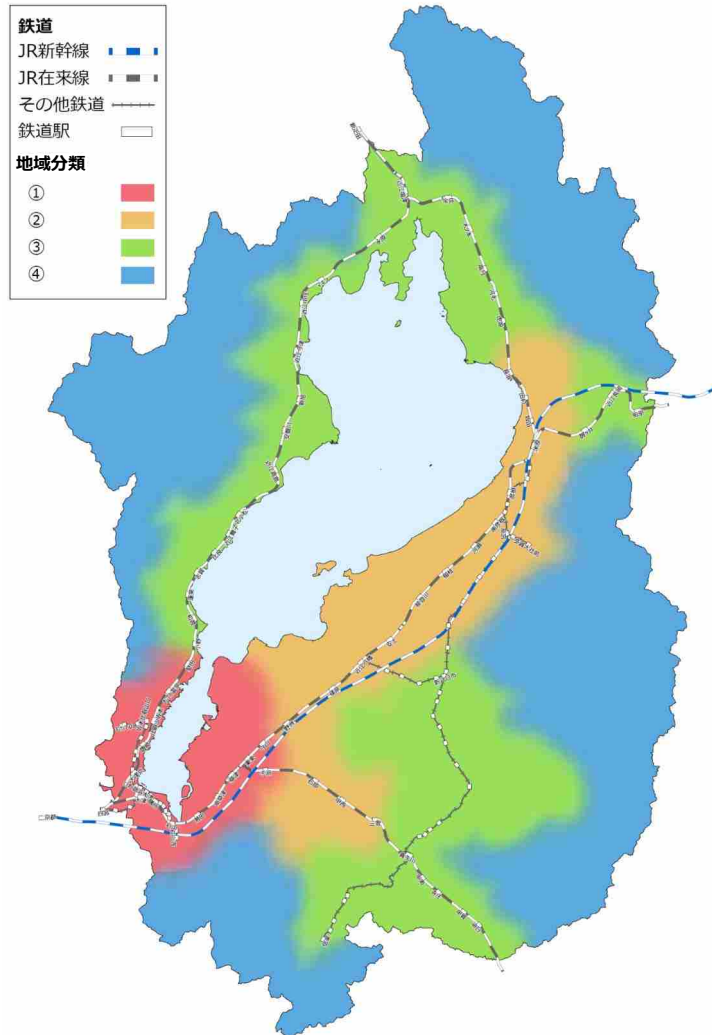
出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021

1 5.3.2 地域分類別の現状・ニーズ

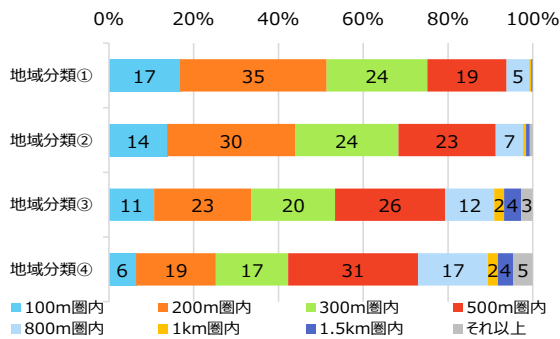
2 1) 公共交通圏人口カバー率

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

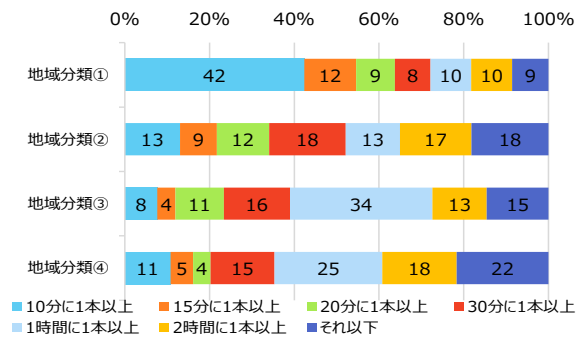


7  
8



※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

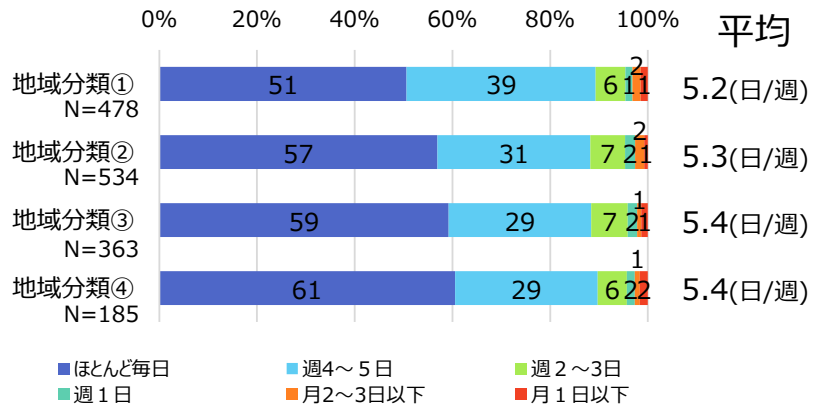
出典: 国勢調査(250m メッシュ人口)

9

2) 外出頻度の現状

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。

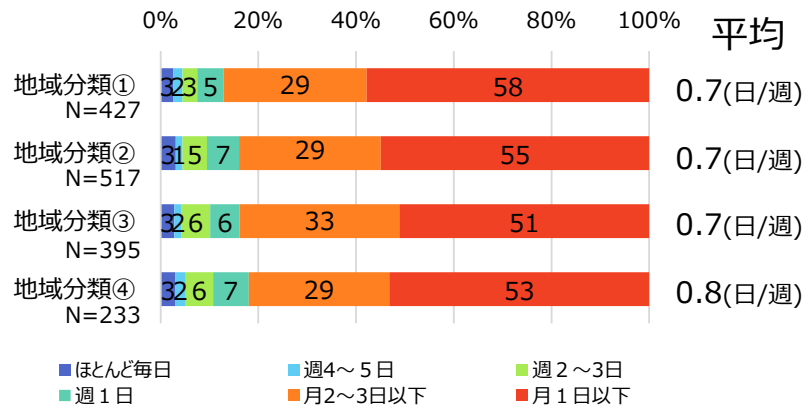
(1) 日常的な外出頻度



※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

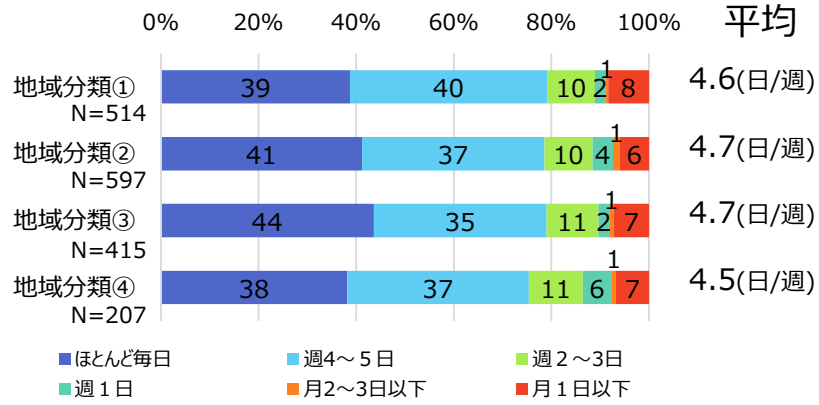


※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.13 通院・福祉

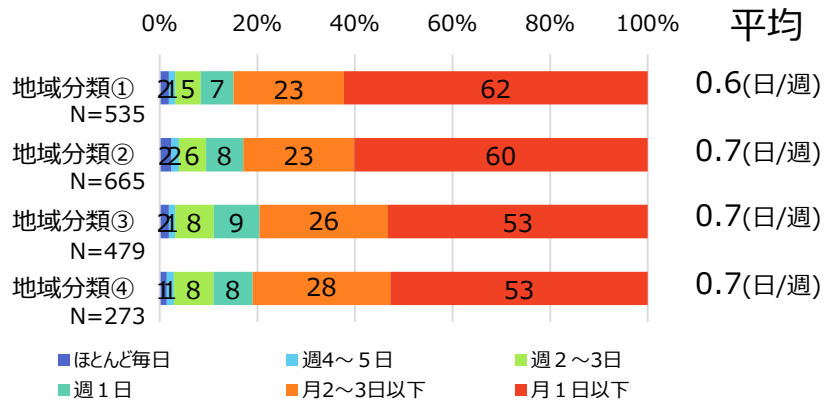
1 (2) 最低限必要な外出頻度



※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)

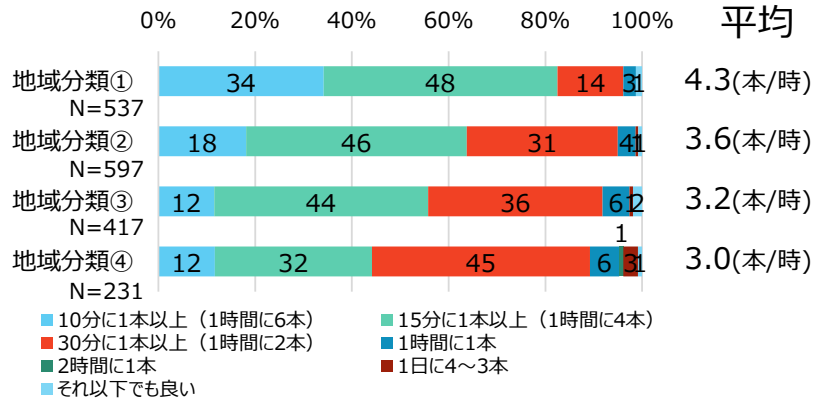
図 5.15 通院・福祉

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」とともに、地域分類①から④の順で運行間隔の意向は長くなる傾向にあります。

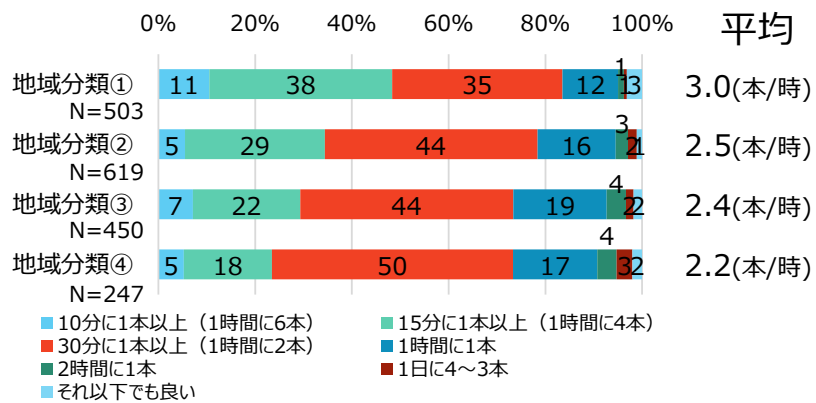
(1) 利用したいと思える運行間隔



※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

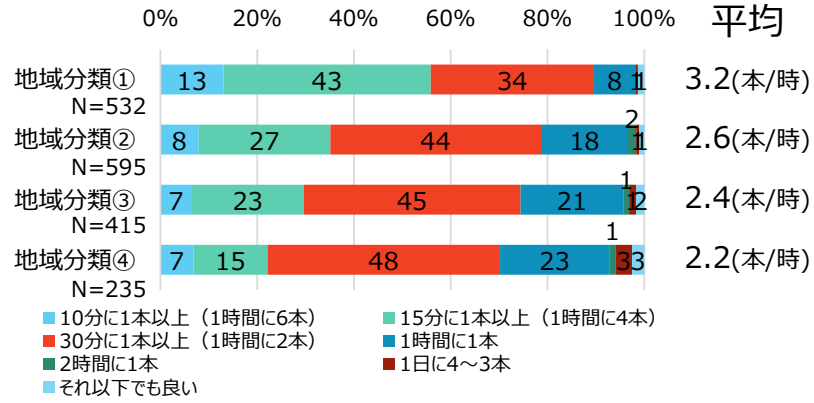


※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.17 通院・福祉

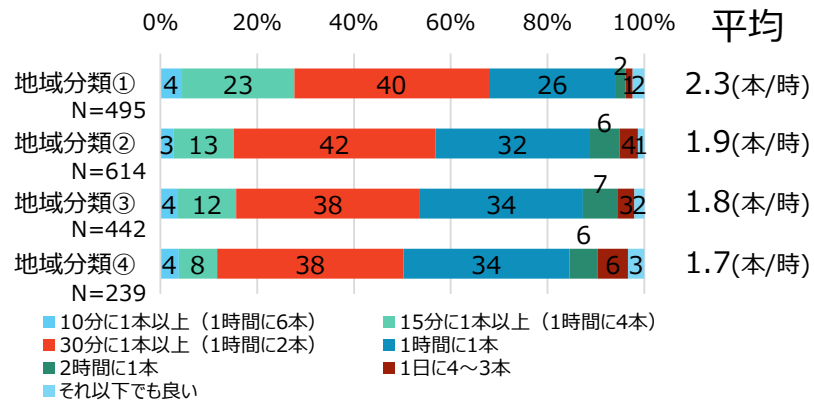
1 (2) 最低限確保すべき運行間隔



※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)

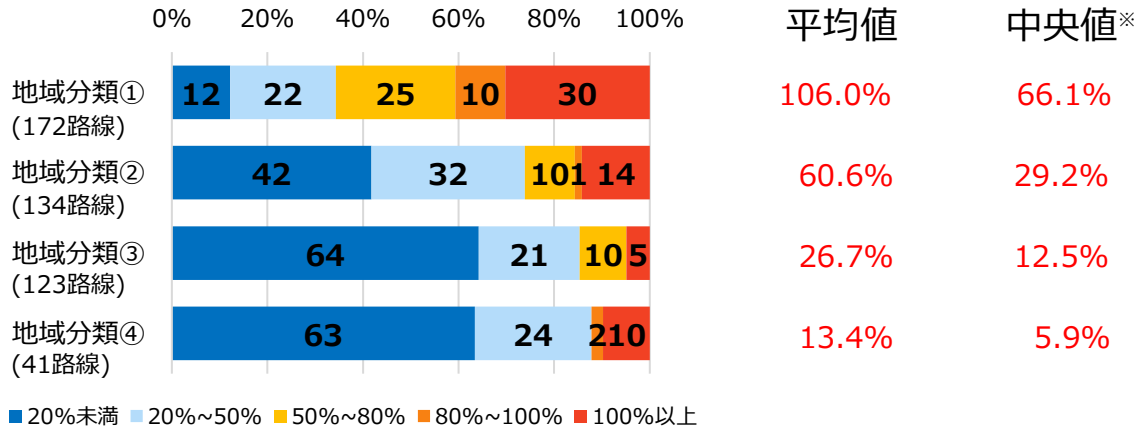
図 5.19 通院・福祉

2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

4) 収支率

地域分類①～④の順で路線バス・コミュニティバスの収支率の平均値は低下しています。  
 収支率が100%以上の路線は、需要が見込める地域分類①でも30%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。

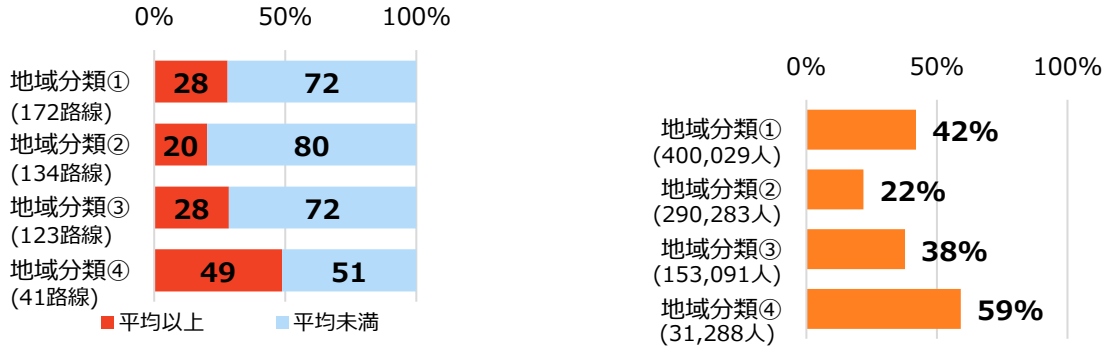
(1) 地域分類別の収支率



※路線バス・コミュニティバス対象  
 ※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



※路線バス・コミュニティバス対象  
 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

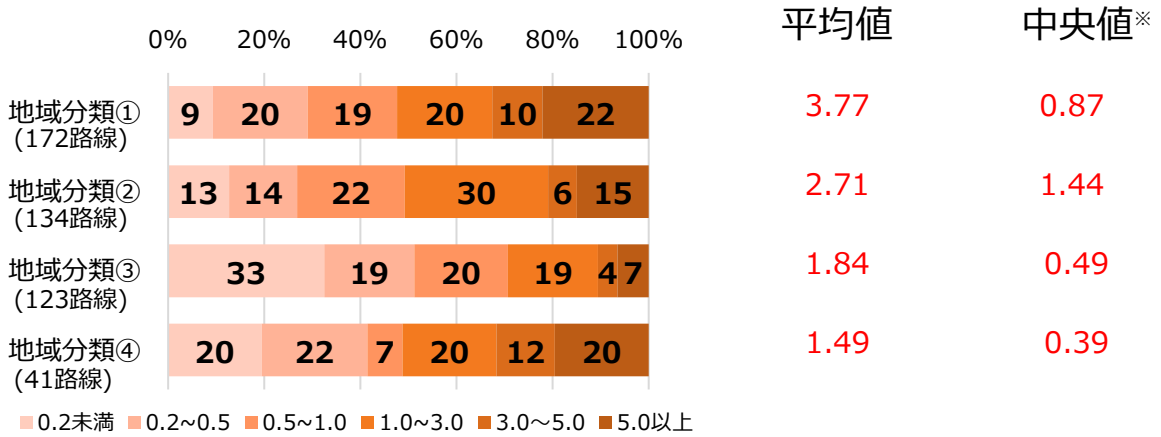
※地域分類別の全路線のカバー人口に対する収支率が平均以上の路線のカバー人口の割合

5) 平均乗車密度

地域分類①～④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③、④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



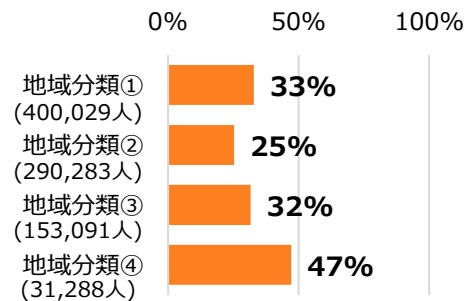
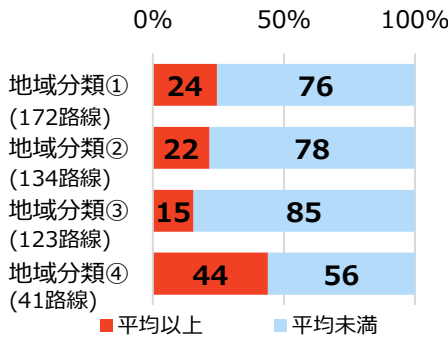
※路線バス・コミュニティバス対象

※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



※路線バス・コミュニティバス対象

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。

<p><b>地域分類①</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、<b>地域交通の積極的な利用を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約76%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>20分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約63%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>106%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>3.77</b></li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車利用と遜色ない移動</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>200m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>20分以内</b></li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 <b>100%以上</b></li> </ul>
<p><b>地域分類②</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、<b>車から地域交通への転換を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約68%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約52%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>60.6%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>2.71</b></li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車の代替可能</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>20分以内</b></li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 <b>現状維持(現状の平均以上)</b></li> </ul>
<p><b>地域分類③</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約54%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約39%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>26.7%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>1.84</b></li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通不便の改善</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>30分以内</b> (定時型運行：運行間隔<b>30分以内</b>)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 <b>現状維持(現状の平均以上)</b></li> </ul>
<p><b>地域分類④</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約42%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約35%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>13.4%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>1.49</b></li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白地域の解消</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>30分以内</b></li> <li>・通院・福祉時間帯の運行間隔<b>30分以内</b> (予約型運行：運行間隔<b>30分以内</b>)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 <b>1.00以上</b></li> </ul>

図 5.26 地域分類別の地域指標例

(注1) 人口密度も高く、既存の輸送資源も豊富であることから、客観的データにもとづき戦略を立て、需要の取り込みを図る運行

(注2) 人口密度が低く、輸送資源が豊富でないことから、一定の需要が見込めるルートを選定する等少しでも多くの需要を満たす運行

※収支率・平均乗車密度は路線バス・コミュニティバスを対象として集計

1 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析

2 1) 地域分類①

3 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

<b>人口構成</b>	人口:558,893人、人口密度:2,501人/km <sup>2</sup>	
<b>交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)</b>	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%	
<b>主な交通手段</b>	JR、京阪電車、バス、タクシー	
<b>バス構成比率</b>	民間路線:9割、コミバス:1割	
<b>公共交通の 人口カバー率</b>	300m 圏内:約 76%	
<b>運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率</b>	20分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 63%	
<b>民間バス経営 状況</b>	■ 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)	
<b>平均乗車密度</b>	平均値:3.77 中央値:0.87	
<b>住民満足度</b>	満足が 56% 満足でないが 44%	
<b>住民の求める サービス水準</b>	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	

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)

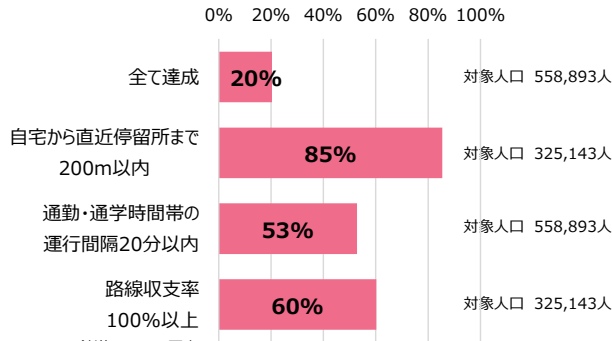
4  
5

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

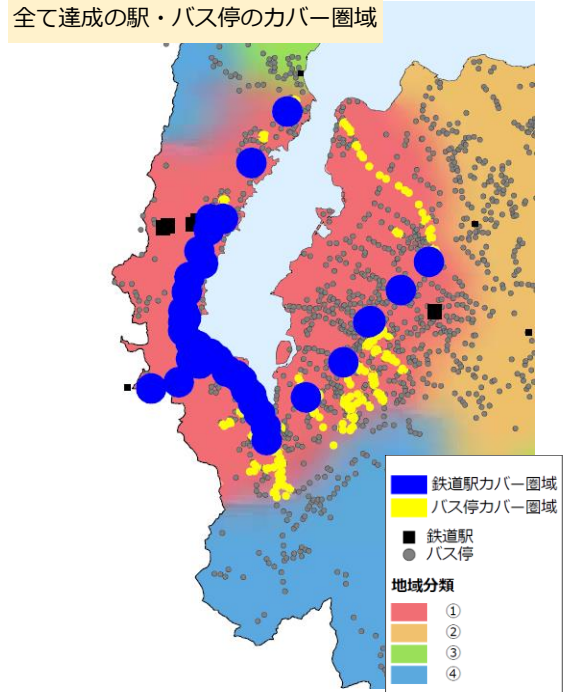


※鉄道は800m圏内  
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔  
 ※「自宅から直近停留所まで200m以内」「路線収支率100%以上」では、  
 鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く  
 ※「通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内」「路線収支率100%以上」の  
 バス停圏域は300m

【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

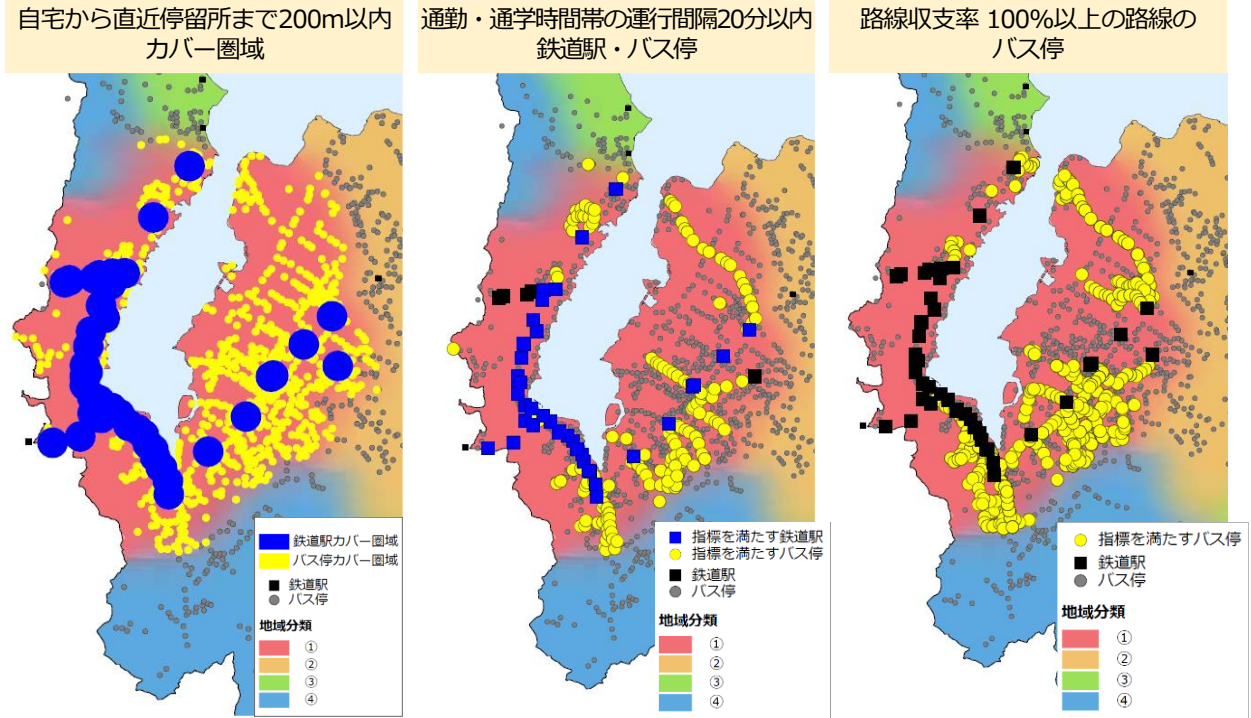
図 5.27 地域指標例とのギャップ分析(地域分類①) 1/2

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、バス停は少ない  
3 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。



7 ※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

8 ※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

9 出典：R2年度バス事業者提供資料

図 5.28 地域指標例とのギャップ分析(地域分類①) 2/2

1 2) 地域分類②

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

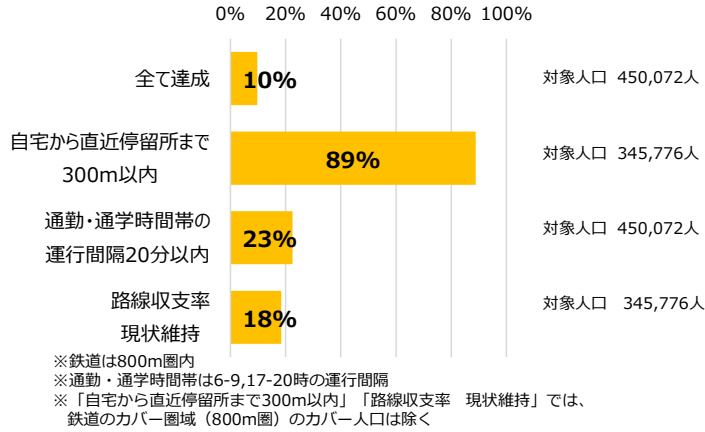
<b>人口構成</b>	人口:450,072人、人口密度:721人/km <sup>2</sup>	
<b>交通手段分担率</b> (日頃移動時に利用する主な交通手段)	鉄道 32%、バス 12% 自動車: (自身で運転:78%) (家族等の送迎:22%) 自転車:24% 徒歩:27%	<p>※複数回答 N=1,014</p>
<b>主な交通手段</b>	JR、近江鉄道、バス、タクシー	
<b>バス構成比率</b>	民間路線:3割、コミバス:7割	
<b>公共交通の人口カバー率</b>	300m圏内:約68%	
<b>運行間隔別の公共交通圏人口カバー率</b>	30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率:約52%	<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>
<b>民間バス経営状況</b>	■ 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)	<p>地域分類② (134路線)</p>
<b>平均乗車密度</b>	平均値:2.71 中央値:1.44	<p>地域分類② (134路線)</p>
<b>住民満足度</b>	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	<p>地域分類② N=976</p>
<b>住民の求めるサービス水準</b>	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	<p>通勤・通学 (N=597): 利用したい (18%), 最低限確保 (8%), 2時間以上 (27%), 1時間以上 (44%), 1時間未満 (18%), それ以下 (27%)                  通院・福祉 (N=595): 利用したい (5%), 最低限確保 (3), 2時間以上 (13%), 1時間以上 (42%), 1時間未満 (32%), それ以下 (6%)</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  
6

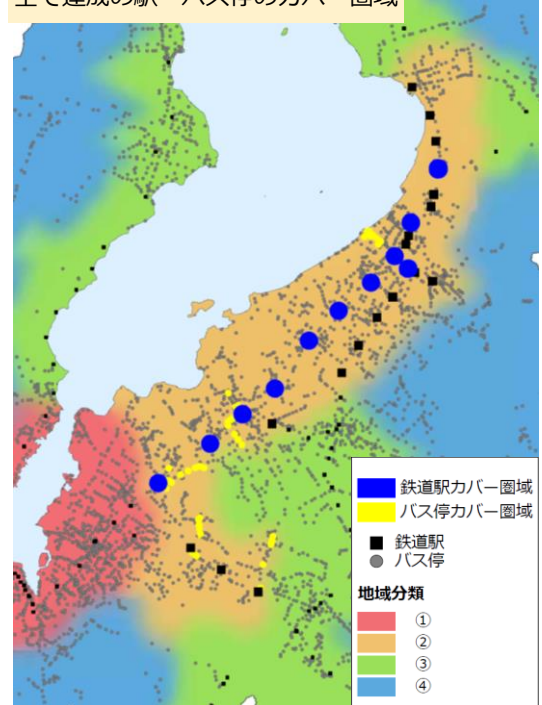
- 1 (2) ギャップ分析  
 2 地域分類②の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約10%となっ  
 3 ています。  
 4 各指標別の人口カバー率では「路線収支率 現状維持」が最も低い割合となっています。  
 5

▼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

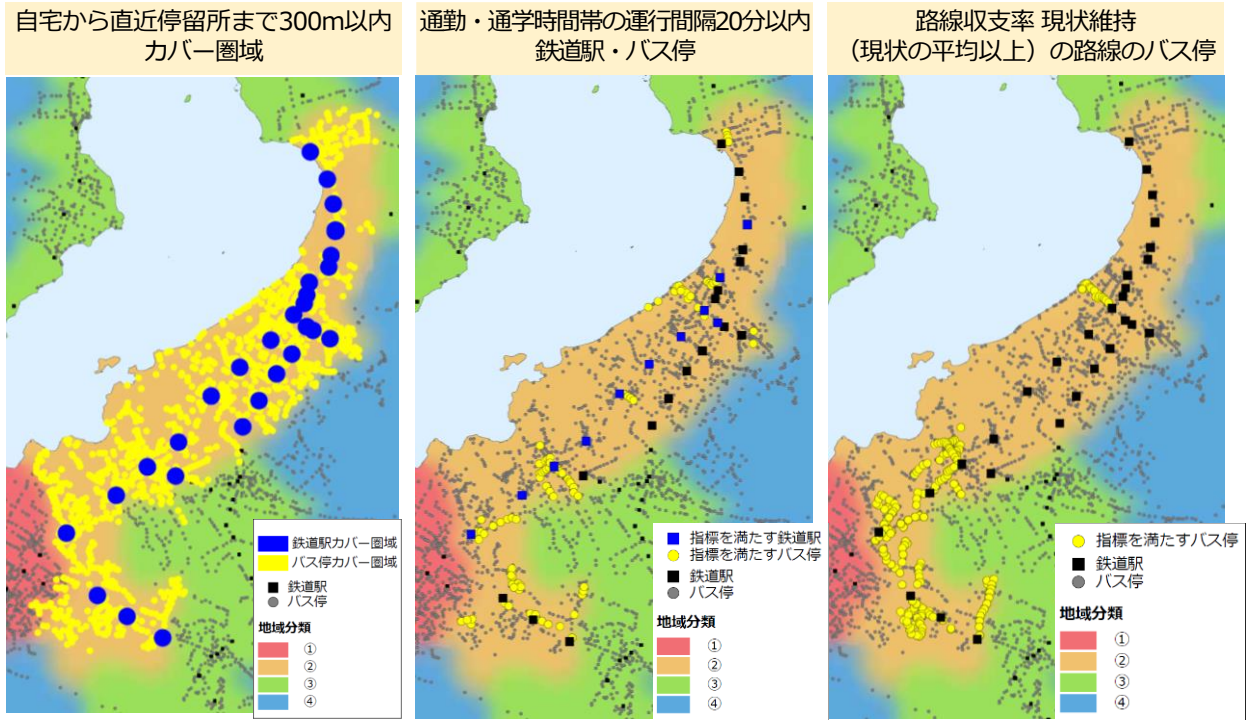
- 6  
 7  
 8

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 ※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 図 5.30 地域指標例とのギャップ分析(地域分類②) 2/2

8  
9

1 3) 地域分類③

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

<b>人口構成</b>	人口:300,826人、人口密度:327人/km <sup>2</sup>	
<b>交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)</b>	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>
<b>主な交通手段</b>	JR、近江鉄道、信楽高原鉄道、バス、タクシー	
<b>バス構成比率</b>	民間路線:2割、コミバス:8割	
<b>公共交通の 人口カバー率</b>	300m 圏内:約 54%	
<b>運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率</b>	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>
<b>民間バス経営 状況</b>	■ 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)	
<b>平均乗車密度</b>	平均値:1.84 中央値:0.49	
<b>住民満足度</b>	満足が 43% 満足でないが 57%	
<b>住民の求めるサ ービス水準</b>	利用したいと思える 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 3.2 最低限確保すべき 通院・福祉 平均 2.4 運行間隔(本/時): 通勤・通学 平均 2.4 通院・福祉 平均 1.8	

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

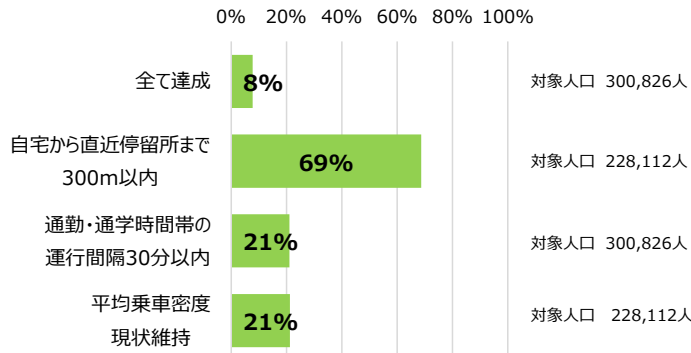


1 (2) ギャップ分析

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。

▼地域分類③の地域指標例の人口カバー率

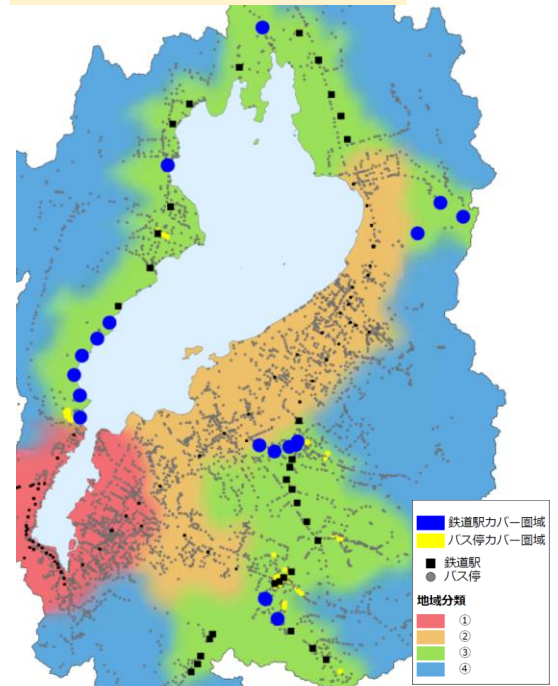


※鉄道は800m圏内  
 ※通勤・通学時間帯は6-9, 17-20時の運行間隔  
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度 現状維持」では、  
 鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

【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

1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況

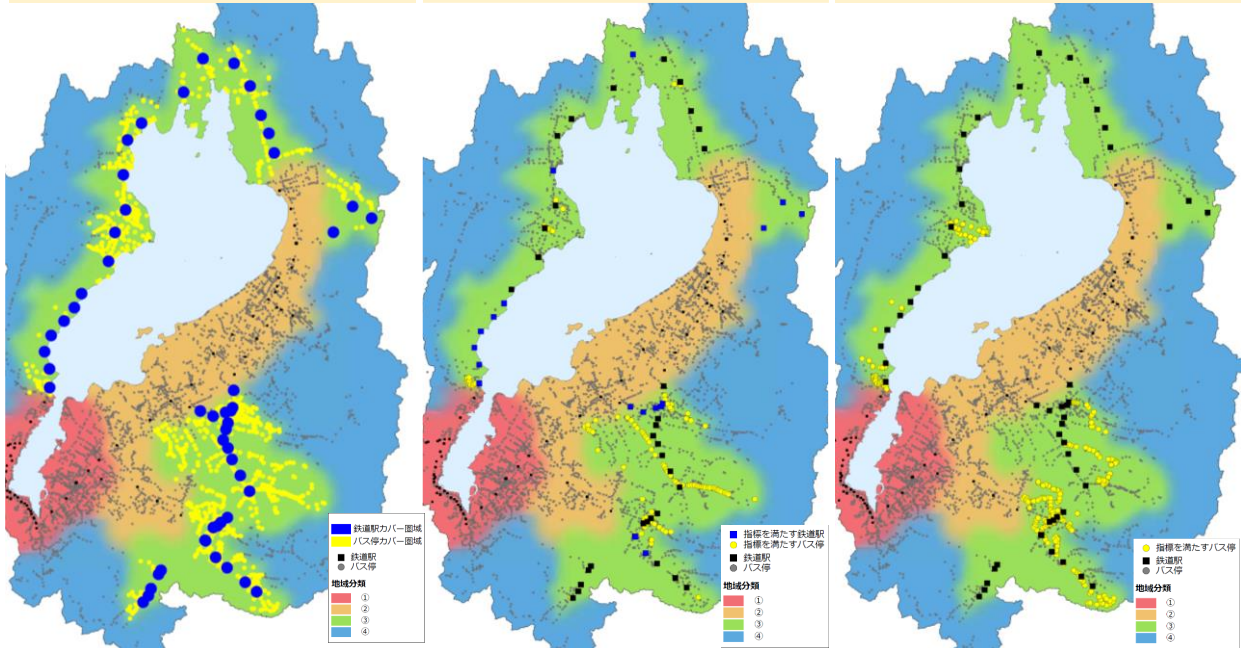
2 通勤・通学時間帯の運行間隔 30 分以内を満たしている鉄道駅・バス停は少なく、バス停  
3 は甲賀市、竜王町等の南側で一部みられます。

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 自宅から直近停留所まで300m以内  
カバー圏域

通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内  
鉄道駅・バス停

平均乗車密度 現状維持  
(現状の平均以上) の路線のバス停



※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 5.32 地域指標例とのギャップ分析(地域分類③) 2/2

1 4) 地域分類④

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

<b>人口構成</b>	人口:77,219人、人口密度:47人/km <sup>2</sup>	
<b>交通手段分担率 (日頃移動時に 利用する主な交 通手段)</b>	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>
<b>主な交通手段</b>	バス、タクシー	
<b>バス構成比率</b>	民間路線:3割、コミバス:7割	
<b>公共交通の 人口カバー率</b>	300m 圏内:約 42%	<p>地域分類④</p>
<b>運行間隔別の 公共交通圏 人口カバー率</b>	30分に1本以上の 運行間隔の人口 カバー率:約 35%	<p>地域分類④</p> <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>
<b>民間バス経営 状況</b>	■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④ (41路線)</p>
<b>平均乗車密度</b>	平均値:1.49 中央値:0.39	<p>地域分類④ (41路線)</p>
<b>住民満足度</b>	満足が 45% 満足でないが 55%	<p>地域分類④ N=470</p>
<b>住民の求めるサ ービス水準</b>	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	<p>通勤・通学 利用したい (12, 32, 45, 61) N=231 通勤・通学 最低限確保 (7, 15, 48, 23) N=235 通院・福祉 利用したい (7, 22, 44, 19) N=450 通院・福祉 最低限確保 (4, 8, 38, 34, 6) N=239</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)

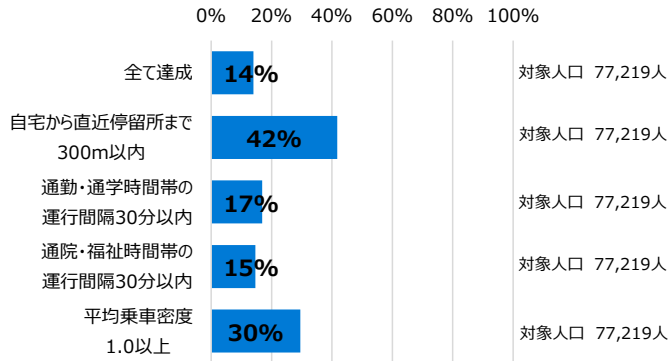
3  
4  
5

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

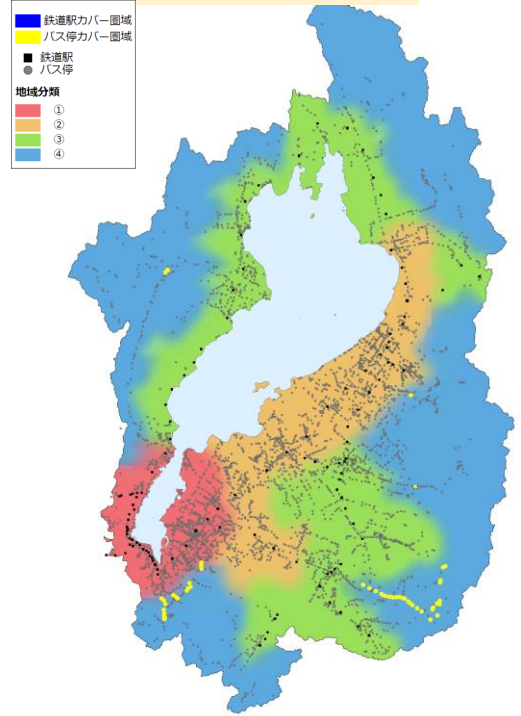


※鉄道は800m圏内  
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔  
 ※通院・福祉時間帯は9-17時の運行間隔  
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度1.0以上」では、鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

7 【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

8 図 5.33 地域指標例とのギャップ分析(地域分類④) 1/2

9