

# 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査の分析結果 について

土木交通部交通戦略課



# 今、ビジョンを見直す必要性

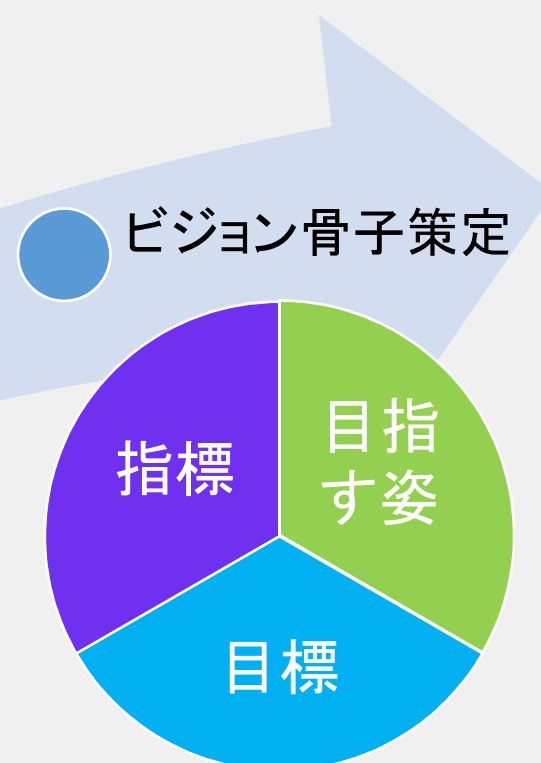
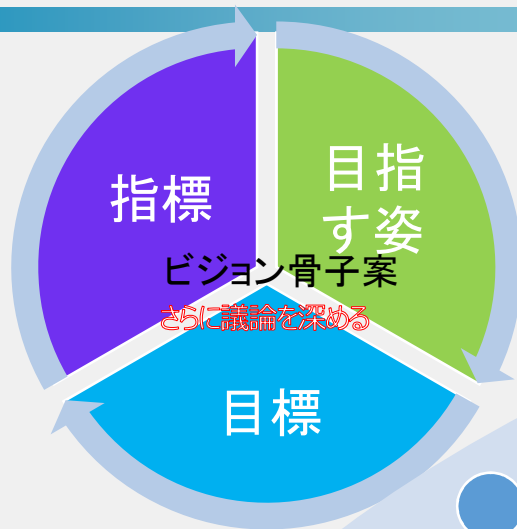
## 滋賀交通ビジョン策定(H25)以後の主な社会環境の変化

- 滋賀県人口が、H25の142万人をピークに減少に転じる
- 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
- 新型コロナウイルス感染症の拡大
  - 利用者の減少、運転手不足等に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域交通の維持は困難。
- 北陸新幹線敦賀以西について、小浜京都ルートが与党決定
  - 広域交通施策の方針を自治体が単独で決めることは困難。広域交通施策に対する県の関わり方を整理し、取り組んでいくことが必要。
- 自動運転、MaaS等の新しい技術・仕組みの開発
  - エリア内のさまざまな交通サービスの検索・予約・決済を一括で行うMaaSが世界で実用化。（例えばフィンランドが2016年にアプリ「Whim」を開発）  
自動車大手が2020年代に自動運転の実用化を表明。  
(トヨタ：2020年代前半。ホンダ：2025年ごろをめどにレベル4技術確立)

1

県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、社会情勢の変化に対応した、持続可能な交通ネットワークの維持・活性を目指し、ビジョンを見直していくことが必要

# 見直しの流れ



## 第2回懇話会

## 第3回懇話会

### 調査

- 公共交通の利用状況および、関係者（自治体、住民、交通事業者）の想いを把握  
⇒現状調査（住民アンケート等）
- 将来の環境変化を踏まえた検討が必要  
⇒環境変化の推定

### 目指す姿

公共交通、自家用車、自転車等、移動のベストミックスにより、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」

各項目で議論を深めながら見直しを進める

### 指標

- 公共サービスとして、「適正水準」、「効率化」の観点が必要
- 地域特性に応じた指標を設定

### 目標

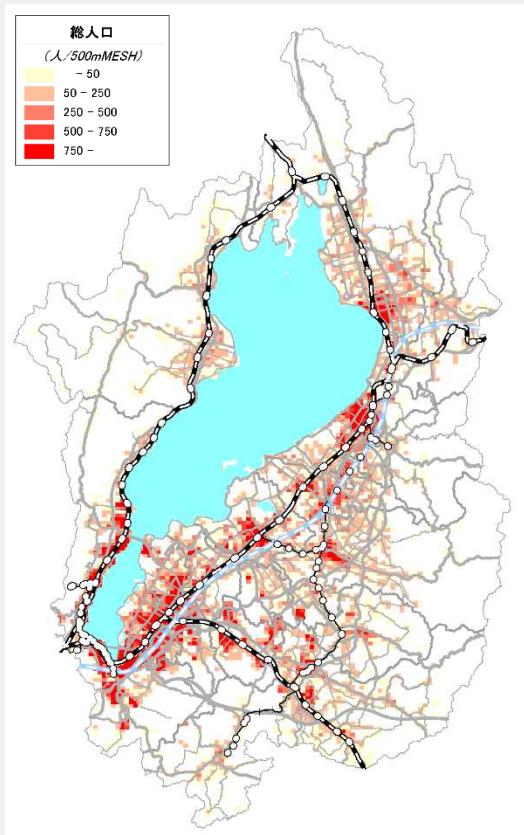
自家用車を運転できない（しない、持たない）人でも、地域交通によって「基礎的な活動に応じた移動ができる」

# 現状調査

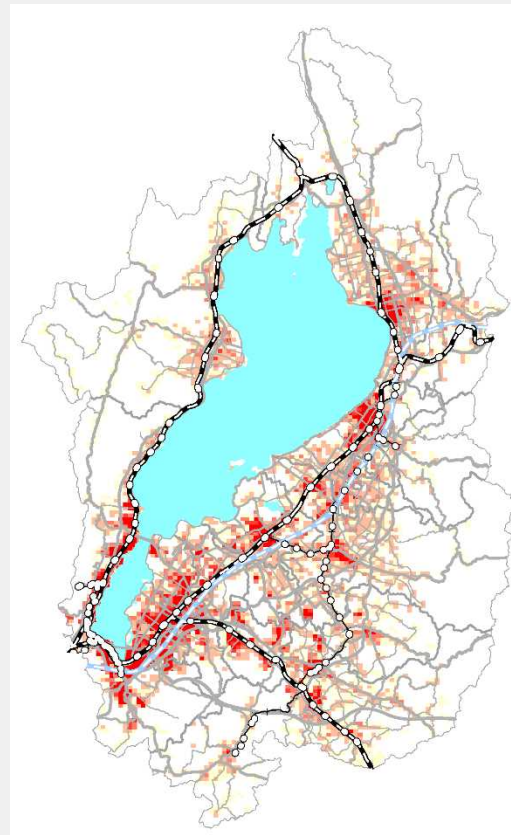
## ①人口

- 将来、人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、人口増加エリアは広範囲に存在しており、公共交通のカバー範囲が広域化
- 将来も一定人口が集積することから、今後の土地利用の変化を踏まえたとしても、公共交通の役割は変わらない

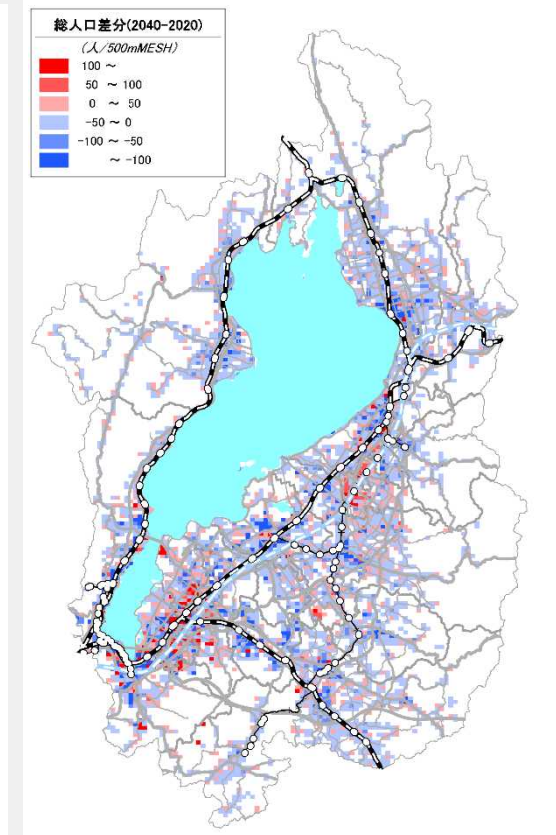
2020年総人口



2040年総人口



総人口差分 (2040-2020)



出典：国勢調査

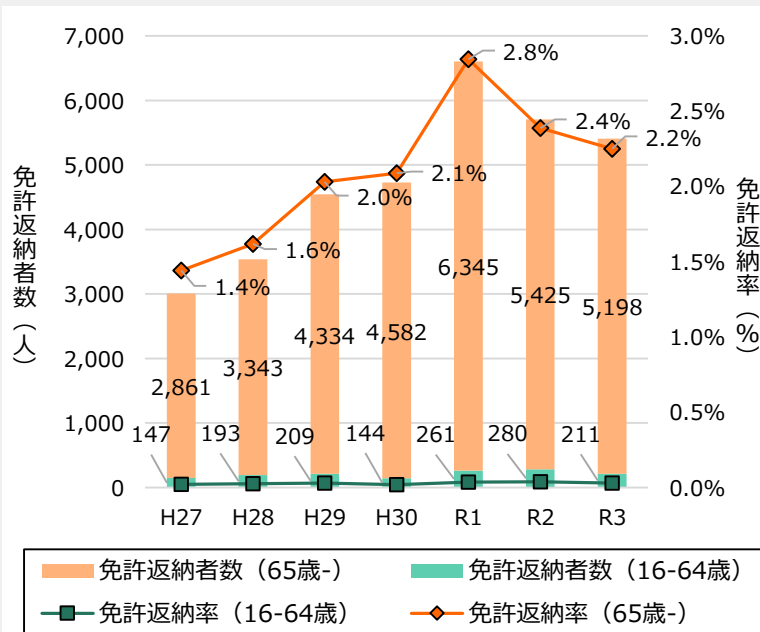
出典：国土数値情報 (500mメッシュ別将来推計人口<H30国政局推計>)

# 現状調査

## ② 運転免許返納者数

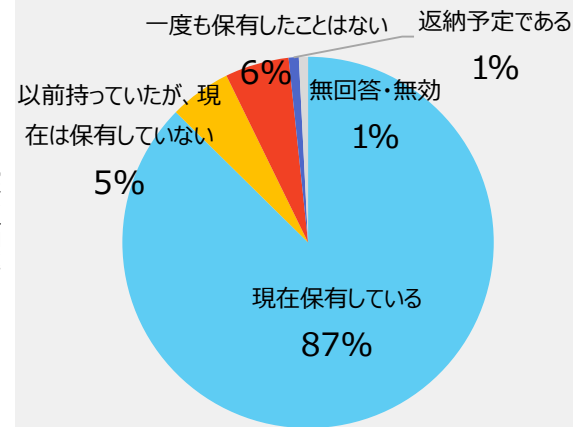
- コロナの影響により、免許返納率は低下しているものの、高齢ドライバーによる事故の増加を踏まえ、政策的に免許返納は促進される  
⇒ **地域の足として公共交通の必要性の高まり**

▼ 滋賀県の運転免許返納者数



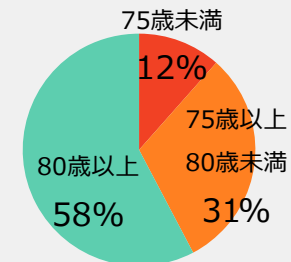
出典：運転免許統計（警察庁）

▼ 自動車運転免許(自動二輪を含む) 保有状況



N=2,997

「返納予定である」を選択した場合、**何歳ごろ返納予定か**



N=26

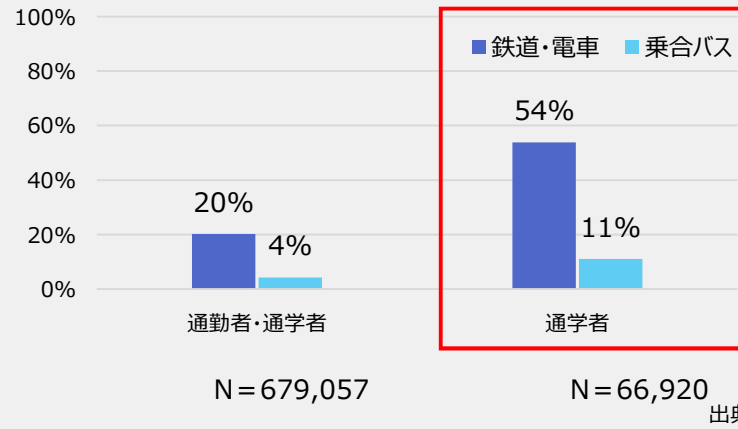
出典：住民アンケート（2022年10月実施）

# 現状調査

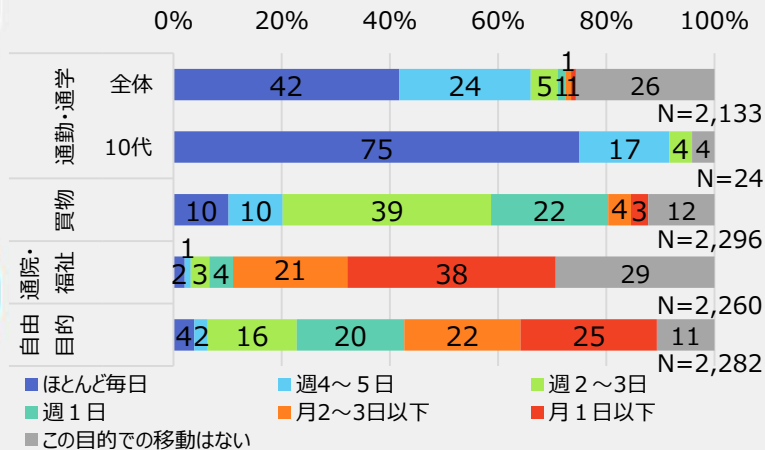
## ③通学状況

- 通勤・通学における公共交通分担率及び日常的・最低限必要な外出頻度は、他目的と比較して高く、特に通学は突出して高い。
- ⇒ **通勤・通学における公共交通の必要性は高く、特に通学は必須**

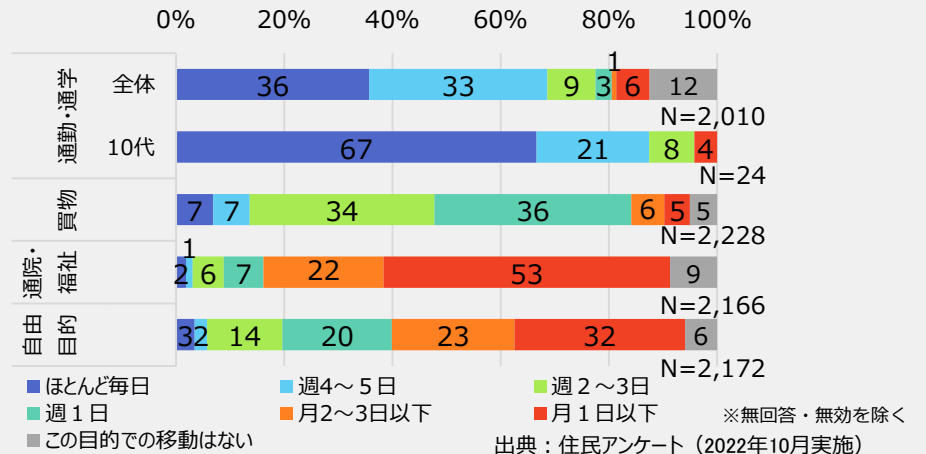
▼通勤・通学目的での利用交通手段割合



▼日常的な外出頻度



▼最低限必要な外出頻度

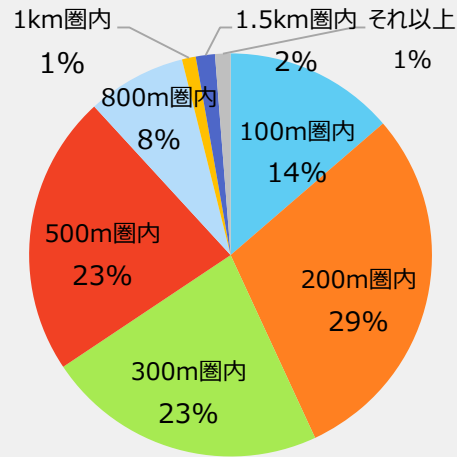


# 現状調査

## ④公共交通サービスレベル（人口カバー率）

- 公共交通（鉄道、バス）の人口カバー率は、300m以内で約66%
- 公共交通圏※内の人口について、運行間隔別割合では、最低限確保すべき運行間隔の平均である「20分に1本以上（1時間に3本）」の割合は約45%

▼公共交通の人口カバー率



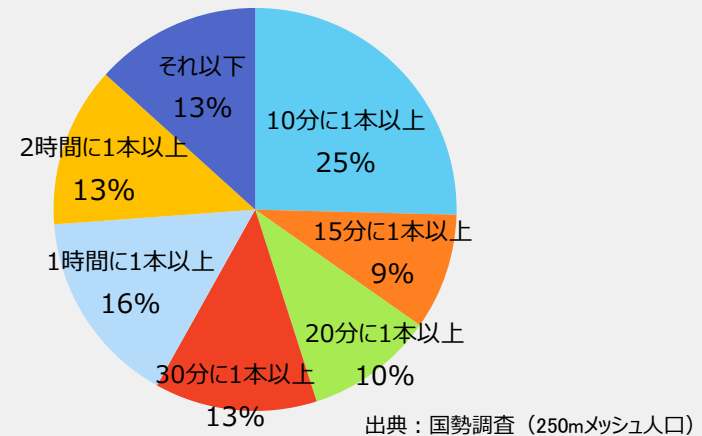
出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

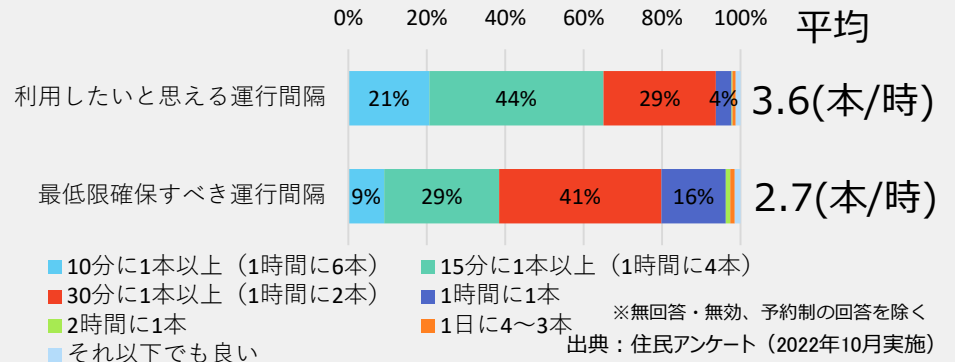
▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率

※通勤・通学時間帯（6-9時）の運行間隔



出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

▼公共交通に求めるサービス水準

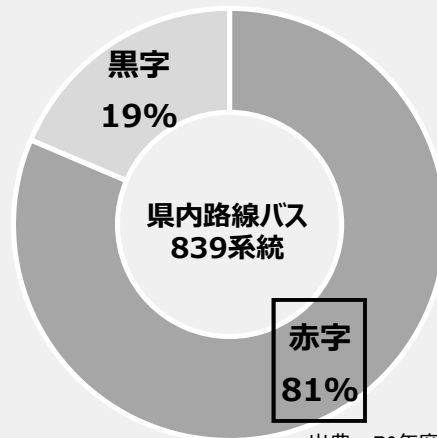


# 現状調査

## ⑤公共交通の実情

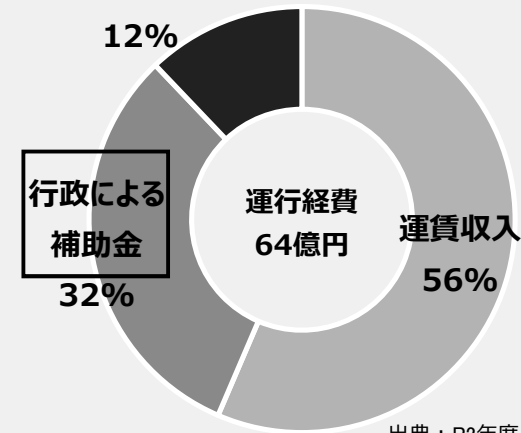
- 県内路線バスの8割が赤字であり、費用負担の約3割が行政負担
- 利用者数がコロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道※・バス事業者が7割

▼公共交通の赤字割合



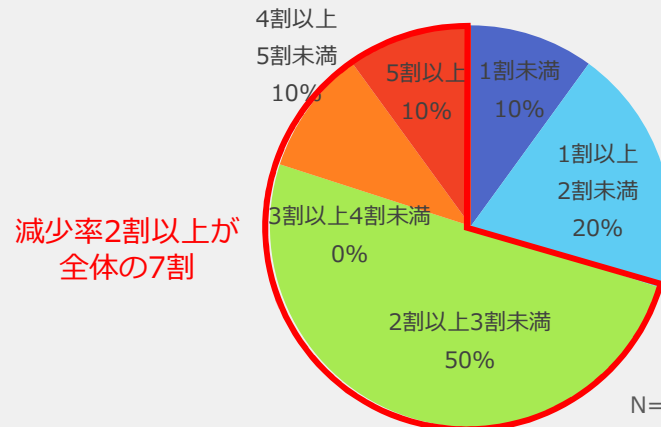
出典：R2年度バス事業者提供資料

▼公共交通の費用負担割合  
事業者負担



出典：R2年度バス事業者提供資料

▼コロナ前後での県内地域鉄道※・バス事業者利用者減少率（R3/H30年度）



N=10

※近江鉄道は調査中

出典：R3年度地域鉄道・バス事業者提供資料



# 現状調査（住民アンケート）

## ① アンケート概要

### 住民アンケート概要

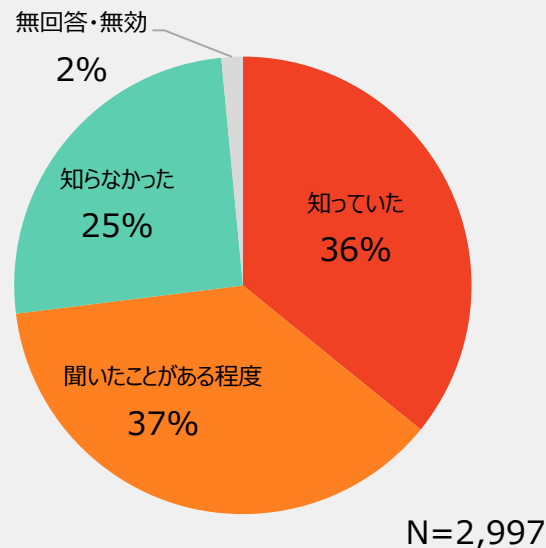
- **タイトル** : 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査
- **実施時期** : 令和4年10月11日(火)～令和4年10月31日(月)
- **実施内容** : 滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握
  - 1.回答者属性
  - 2.県内で利用する公共交通の状況
  - 3.公共交通の現状に対する認識
  - 4.新たな費用負担に対する意向
  - 5.公共交通に求めるサービス水準
  - 6.公共交通サービス向上に向け、必要な取組
  - 7.自動車から公共交通への転換に向けた意向
- **実施媒体** : ①住民アンケート（郵送・WEB）  
※無作為に抽出した県内各市町350世帯、計6,650世帯対象  
②県民アンケート（WEB）  
※滋賀県HPにQRコード掲載
- **回収数** : 計**2,997**通  
(回収率**40.6%**)

実施媒体	回収数	回収率
①住民アンケート(郵送・紙)	1,941	40.6%
①住民アンケート(WEB)	762	
②県民アンケート(WEB)	294	-
合計	2,997	40.6%

# 現状調査（住民アンケート）

## ②公共交通の運行状況に対する認知度

➤ 「知っていた」よりも少ないものの、「知らなかった」が約3割



### 【事前提示資料】

#### ①公共交通の利用・運行状況

県内では車利用が増加しており、**公共交通の輸送人員は減少**しています（図1）。  
 また、県内の公共交通(路線バス)のうち、**約8割の路線が赤字**となっています（図2）。  
 このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、**公共交通が廃止となるおそれ**があります。

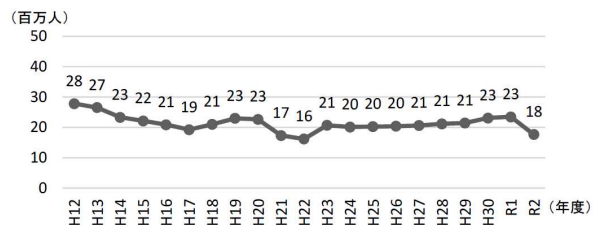


図1 公共交通（一般乗合\*）輸送人員数の推移

一般乗合\*：乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業（例：路線バス、乗合タクシー）

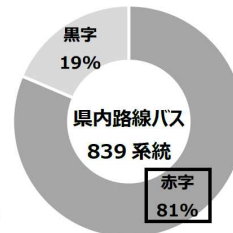


図2 公共交通の赤字割合

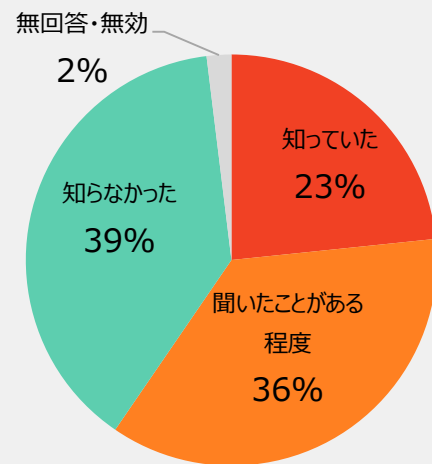
出典：R2年度バス事業者提供資料

# 現状調査（住民アンケート）

## ③公共交通の費用負担に対する認知度・意向

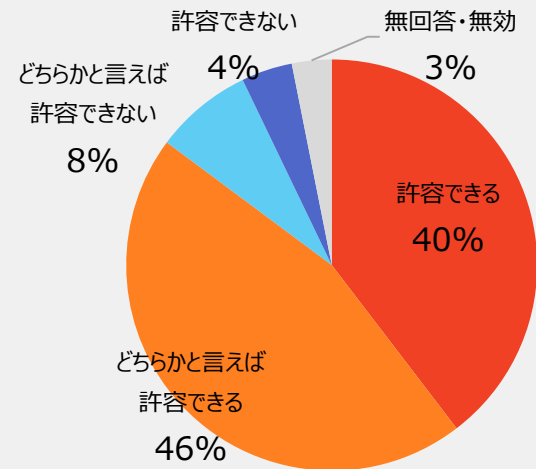
- 費用負担状況は約4割が「知らなかった」と回答
- 県市町の運行費用の負担は8割以上が許容できると回答

### ▼費用負担状況に対する認知度



N=2,997

### ▼県市町が運行費用を負担することへの考え



N=2,997

### 【事前提示資料】

#### ②公共交通の費用負担状況

県内の公共交通に対しては、既に**県、市、町により約3割の費用負担**が行われており、それにより維持ができています（図3）。

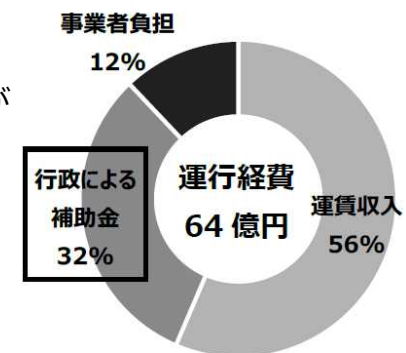


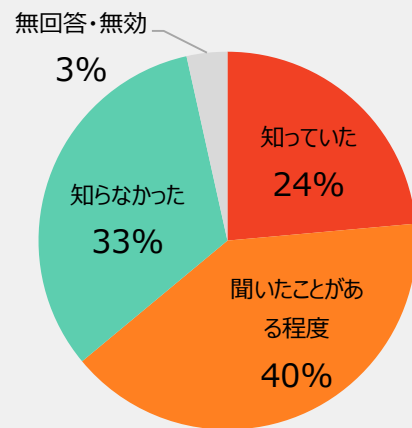
図3 公共交通の費用負担割合  
出典：R2年度バス事業者提供資料

# 現状調査（住民アンケート）

## ④公共交通の多面的な効果の認知度・重要度

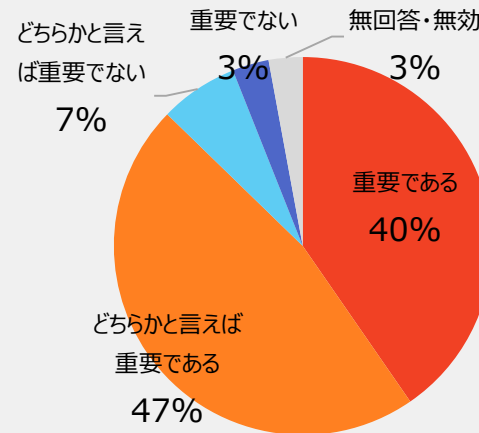
- 多面的な効果の認知度は約3割が「知らなかった」と回答
- 多面的な効果の重要度は約9割が「重要である」と回答

▼多面的な効果の認知度



N=2,997

▼公共交通の維持に関する多面的な効果の重要度



N=2,997

### 【事前提示資料】

#### ③公共交通がもたらす多面的な効果

公共交通は目的地までの移動を確保するだけでなく、地域に住み続けたいと考える人の増加や環境負荷軽減等、多面的な効果をもたらすものです（図4）。

こうした多面的な効果を加味すると、営業収益が少ない場合であっても費用を上回る価値を発揮している可能性があることから、公共交通の必要性はこの効果を踏まえて検討する必要があります。



例：交通安全  
公共交通により道路を走行する一般車両数が抑えられ交通安全維持に寄与しています。

#### これまでの考え方

・営業収益が少なく、必要性が低いと判断されてしまふ

営業費用  
営業収益  
費用 効果

#### これからの考え方

・営業収益が少なくても、多面的な効果を加味すると費用を上回る価値を発揮している可能性がある

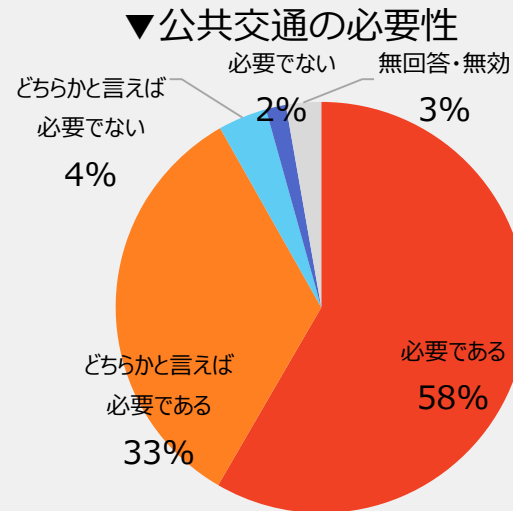
多面的な効果  
営業費用  
営業収益  
費用 効果

図4 多面的な効果のイメージ

# 現状調査（住民アンケート）

## ⑤公共交通の必要性、満足度

- ▶ 公共交通の必要性は「必要である」が約5割で、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答
- ▶ 必要であると回答する一方で、満足度は半数近くが「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」と回答



N=2,997

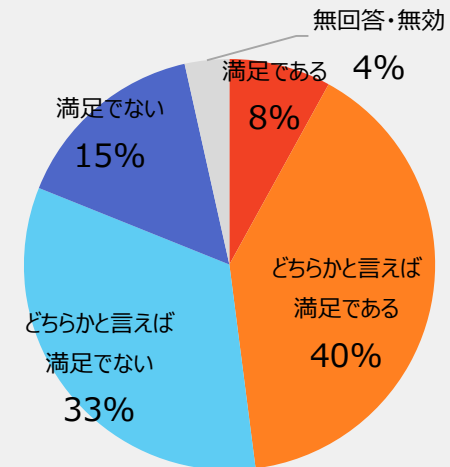
「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

- ・ 将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・ 誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・ 車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・ 車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

▼公共交通に対する満足度



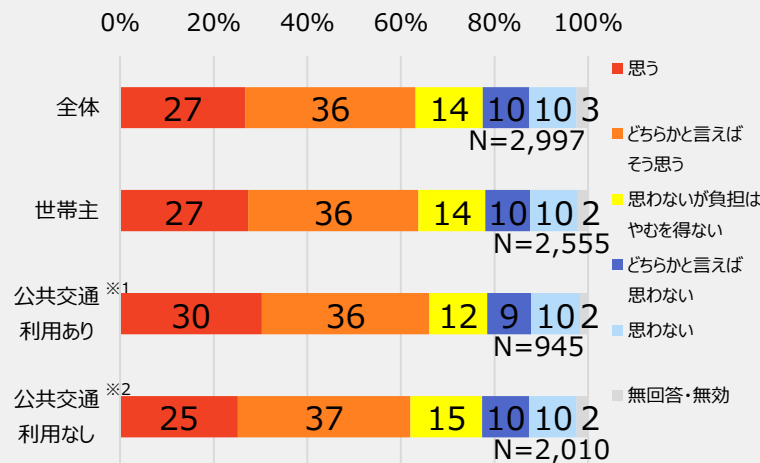
N=2,997

# 現状調査（住民アンケート）

## ⑥公共交通への新たな費用負担の意向

➤ 全体では、「思う」「どちらかと言えばそう思う」の合計がどちらも6割程度を占める

▼公共交通の維持（サービスレベルの維持）に必要な費用の負担意向



「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由

- ・ 将来、自分も高齢者になり利用する可能性があるから
- ・ 子どもや高齢者の安全のためには必要だから 等

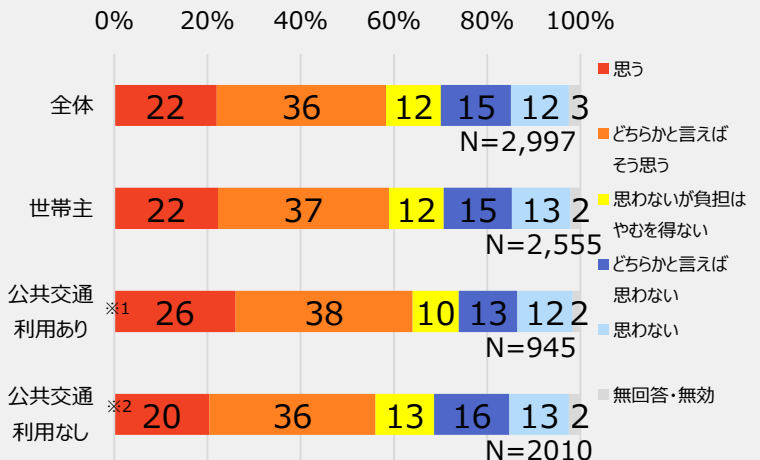
「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由

- ・ 維持していくためには仕方がないから
- ・ 負担額にもよるが維持は必要だと思うから 等

「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由

- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
- ・ 現状納めている税金の範囲で補填すべき 等

▼公共交通への投資（サービスレベルの向上）に必要な費用の負担意向



「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由

- ・ 利便性が向上すれば公共交通を利用しようと思うから
- ・ 投資による地域の活性化を期待しているから 等

「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由

- ・ より便利になってほしいから
- ・ 負担額にもよるがサービス向上は必要だと思うから 等

「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由

- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
- ・ 投資してもサービスが良くなると思えないから 等

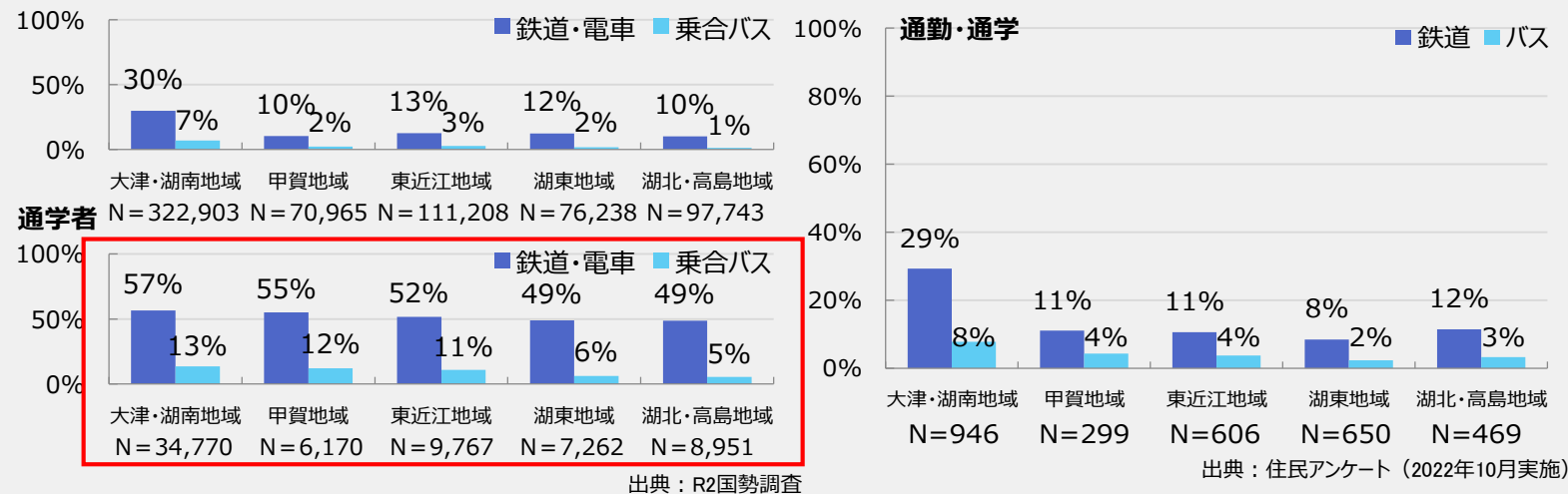
※1 「鉄道、バスの利用頻度」について、「ほぼ毎日」「週に3~4日程度」「週に1~2日程度」「月に数日程度」を選択  
 ※2 「鉄道、バスの利用頻度」について、「年に数日程度」「ほぼ使わない」「使ったことはない」を選択

# 現状調査（地域別分析）

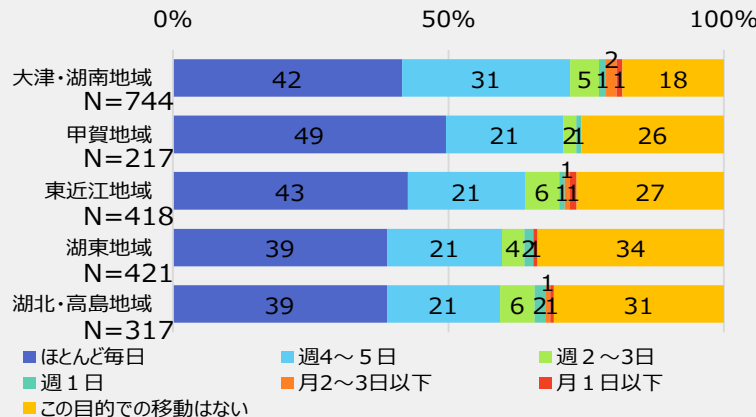
## ①通学状況

- 通勤・通学における公共交通分担率は鉄道、バスともに大津・湖南地域の割合が高いが、通学のみでは差があまりみられない

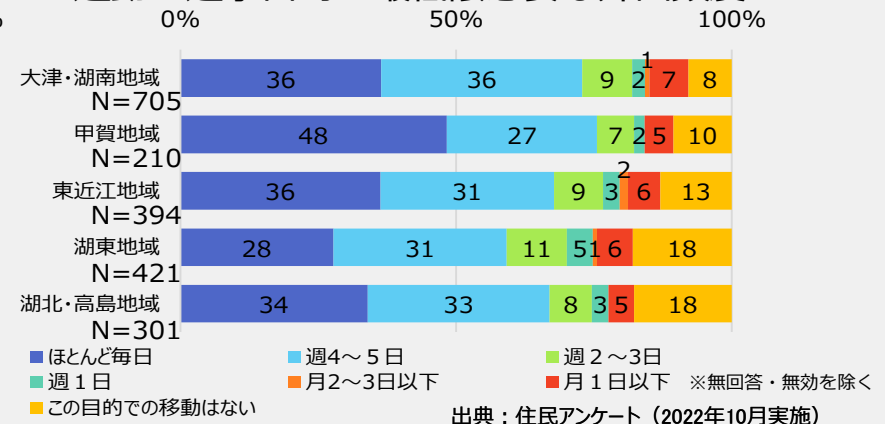
通勤・通学 ▼通勤・通学目的での利用交通手段割合（左：国勢調査、右：住民アンケート調査）



▼通勤・通学目的の日常的な外出頻度



▼通勤・通学目的の最低限必要な外出頻度

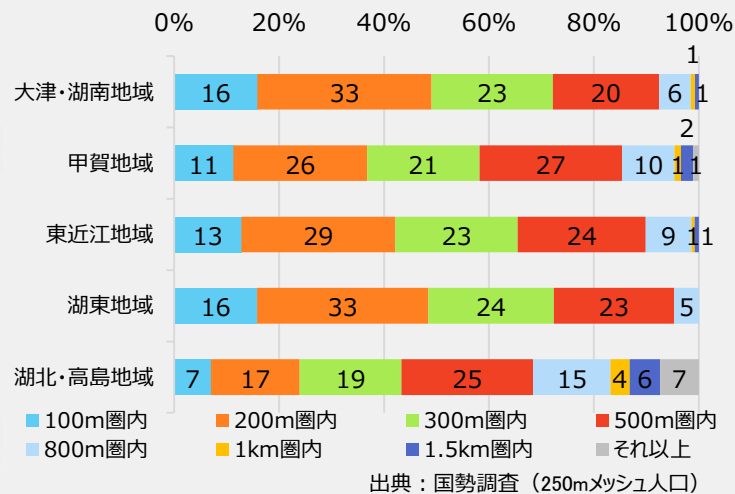


# 現状調査（地域別分析）

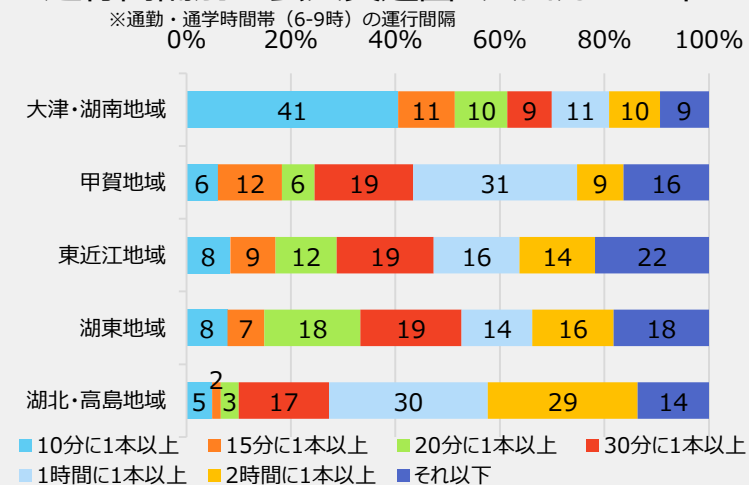
## ②公共交通サービスレベル（人口カバー率）

- 公共交通（鉄道、バス）の人口カバー率は、湖北・高島地域が相対的に低い
- 公共交通圏※内の人口について、大津・湖南地域は「10分に1本以上」の割合が高い

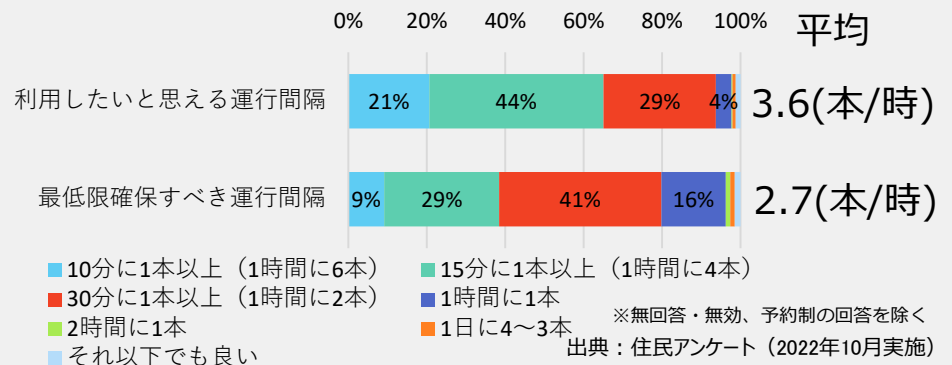
▼公共交通の人口カバー率



▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



▼公共交通に求めるサービス水準



※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

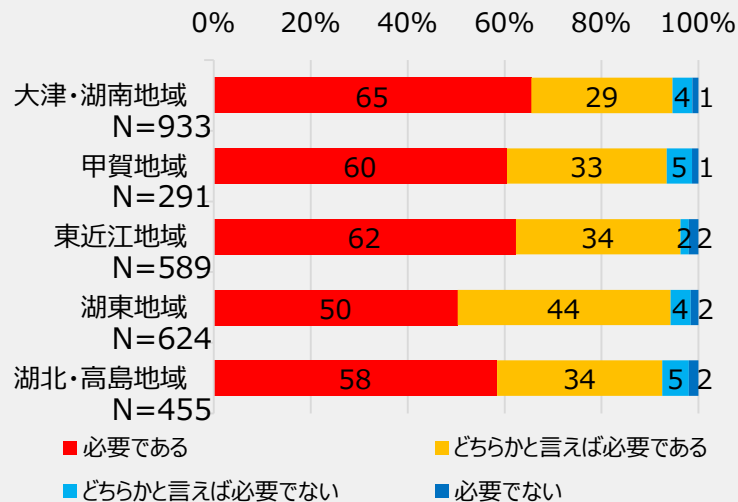


# 現状調査（地域別分析）

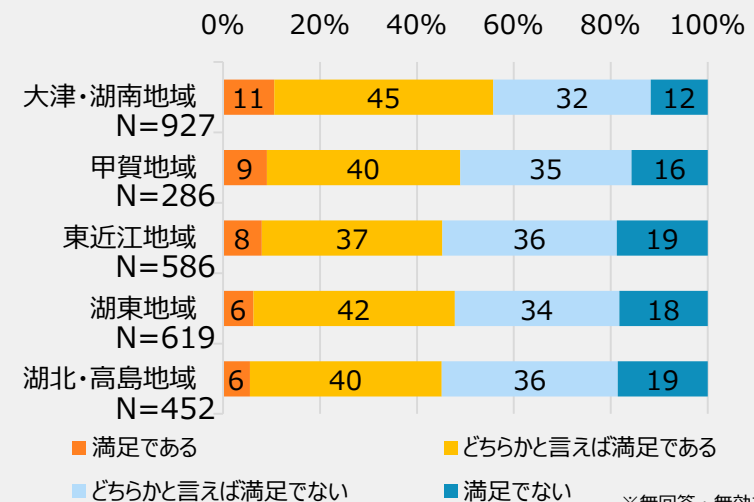
## ③公共交通の必要性、満足度

- 公共交通の必要性はどの地域も「必要である」が5割以上を占め、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答
- 必要であると回答する一方で、満足度はどの地域も半数近くが「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」と回答

▼公共交通の必要性



▼公共交通に対する満足度



※無回答・無効を除く

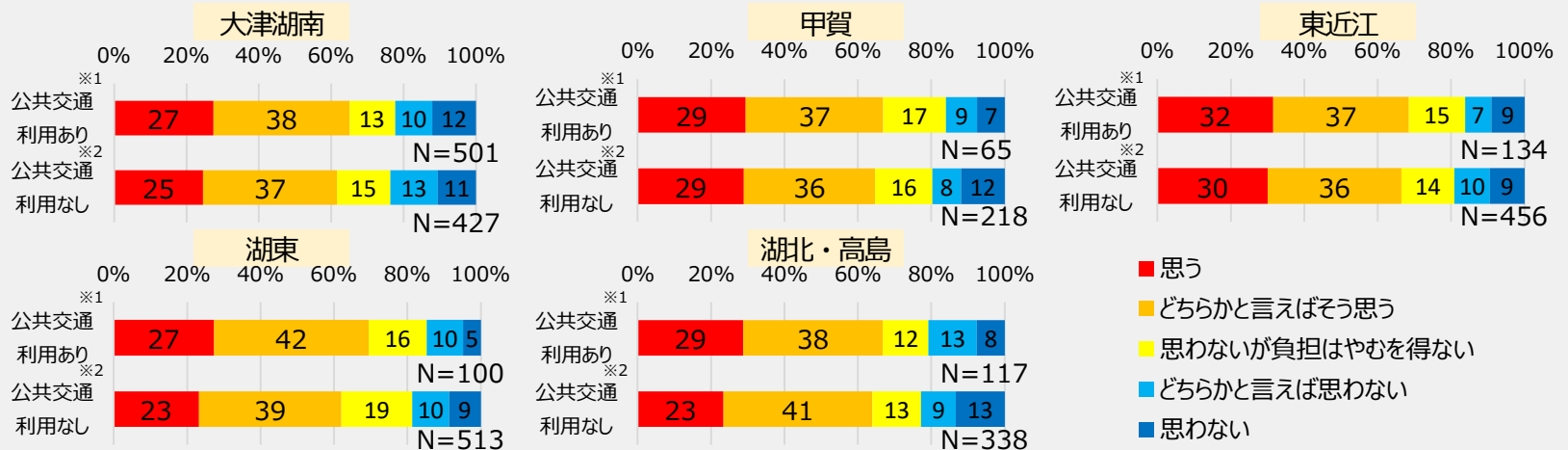
出典：住民アンケート（2022年10月実施）

# 現状調査（地域別分析）

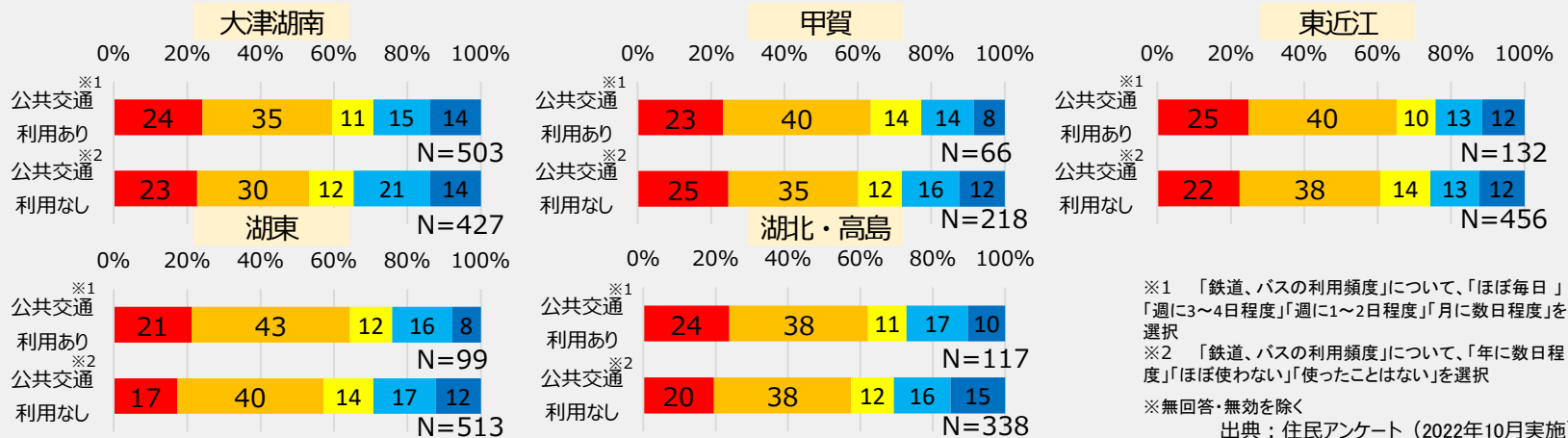
## ④公共交通への新たな費用負担の意向

- ▶ サービスレベルの維持、向上とともに地域による差異は小さく、公共交通利用あり、なしに関わらず5割以上が「思う」「どちらかと言えば思う」と回答

### ▼公共交通の維持（サービスレベルの維持）に必要な費用の負担意向



### ▼公共交通への投資（サービスレベルの向上）に必要な費用の負担意向



# 県域指標案の設定

## ①各主体の責務・役割分担

人々は、移動することで「交わり」「つながり」、様々なレベルのコミュニティや経済圏の活発な活動を生み出す

移動により、人々の幸せと地域の健康が支えられ、文化が守り育まれる

人々のニーズに応じた移動サービスを提供する地域交通は、欠かすことのできない社会インフラ

【社会インフラである地域交通の維持・活性に向けた各主体の責務・役割を整理】

- 国 : 交通政策基本法に基づく施策の実施
- 自治体 : 地域における総合的な交通政策を立案・実施
- 住民 : 自治体の施策への理解と協力  
公共交通を積極的に利用
- 交通事業者 : 自治体とともに施策を展開  
公益的主体として社会インフラである地域交通を維持・管理

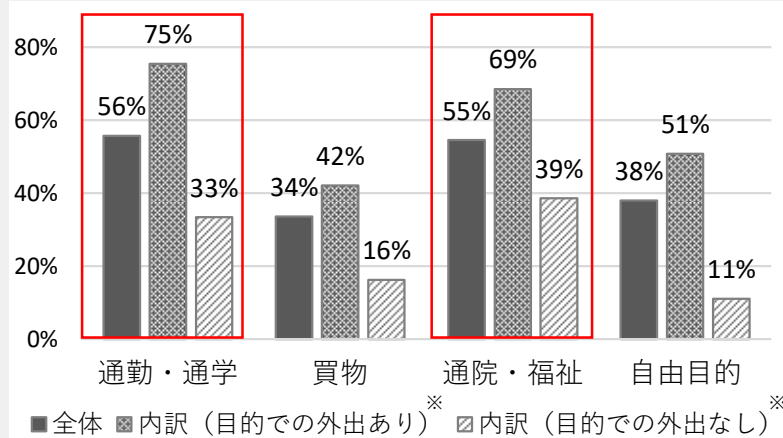


地域交通は営利事業のみならず、公共サービスの供給という側面も持つことから、生活に必要な路線の維持に自治体は一定の責務を負う

# 県域指標案の設定

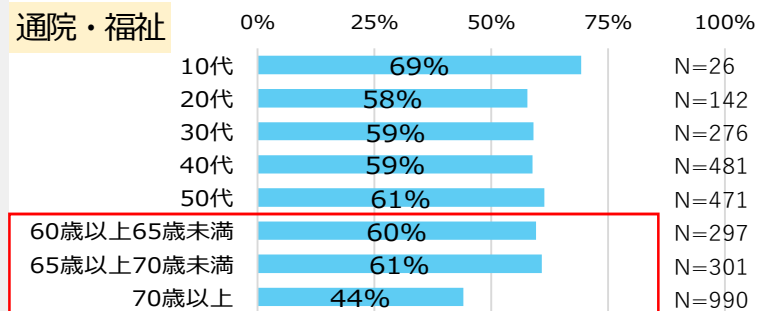
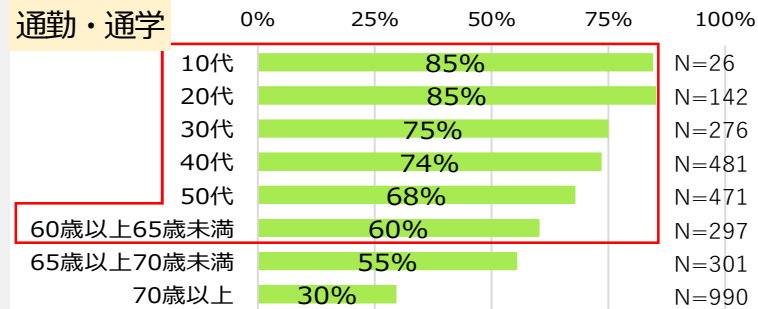
## ②地域交通が担うべき目的に関する県民の意向

▼外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合



※「現状の日常的な外出頻度」について「この目的での移動はない」と回答した場合は「目的での外出なし」とし、それ以外の回答を「目的での外出あり」として集計

▼年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合



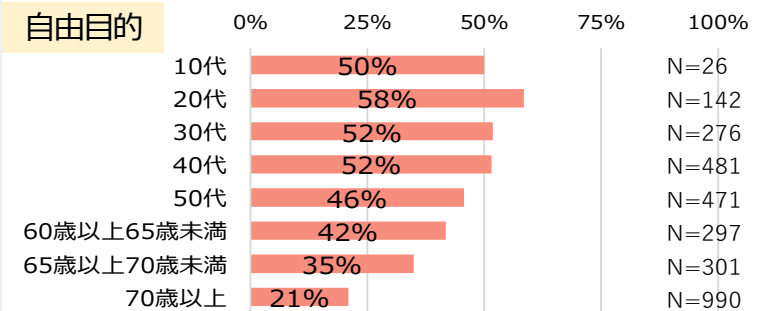
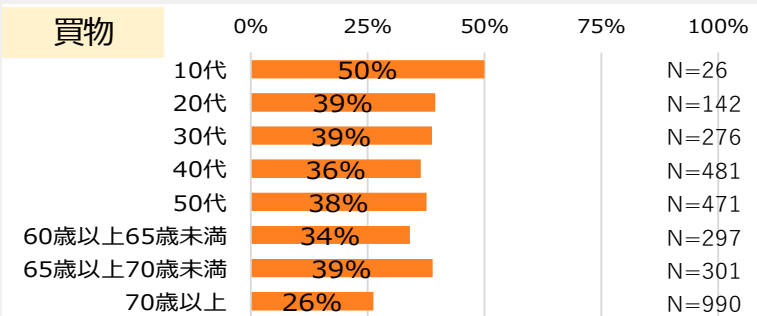
外出有無別では、

- ・通勤・通学、通院・福祉目的で外出なしも含め、担うべきの回答割合が高い

年齢階層別では、

- ・通勤・通学では、その目的での移動が必要な全年代の回答割合が他目的と比較して高い
- ・通院・福祉では、その目的での移動が多い高齢者の回答割合が他目的と比較して高い

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

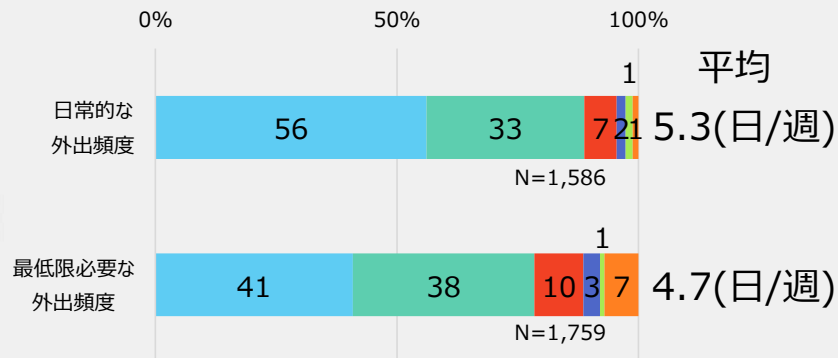


# 県域指標案の設定

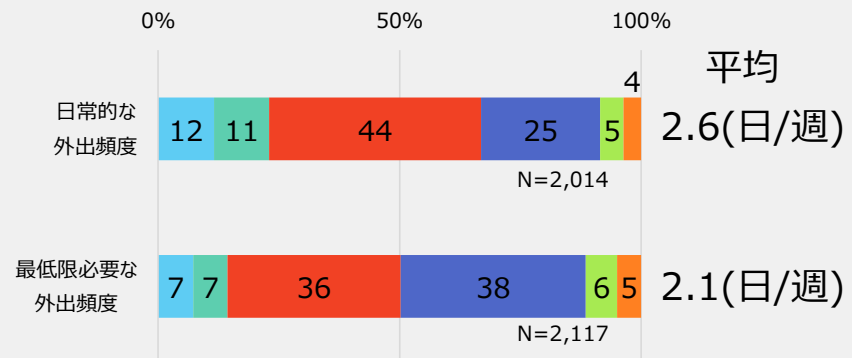
## ③現状および最低限必要な外出頻度

- 通勤は最低限必要な外出頻度が高い一方で通院・福祉は低く、買物、自由目的は週1~2日

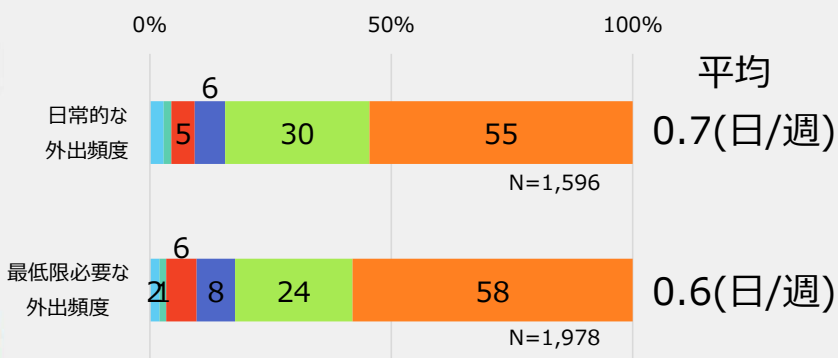
### ▼通勤・通学



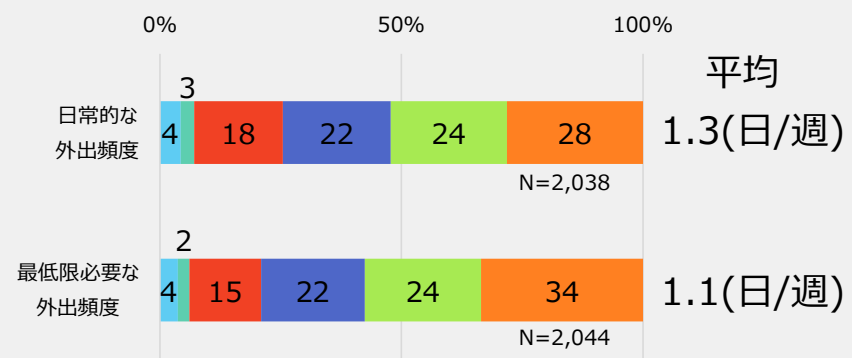
### ▼買物



### ▼通院・福祉



### ▼自由目的



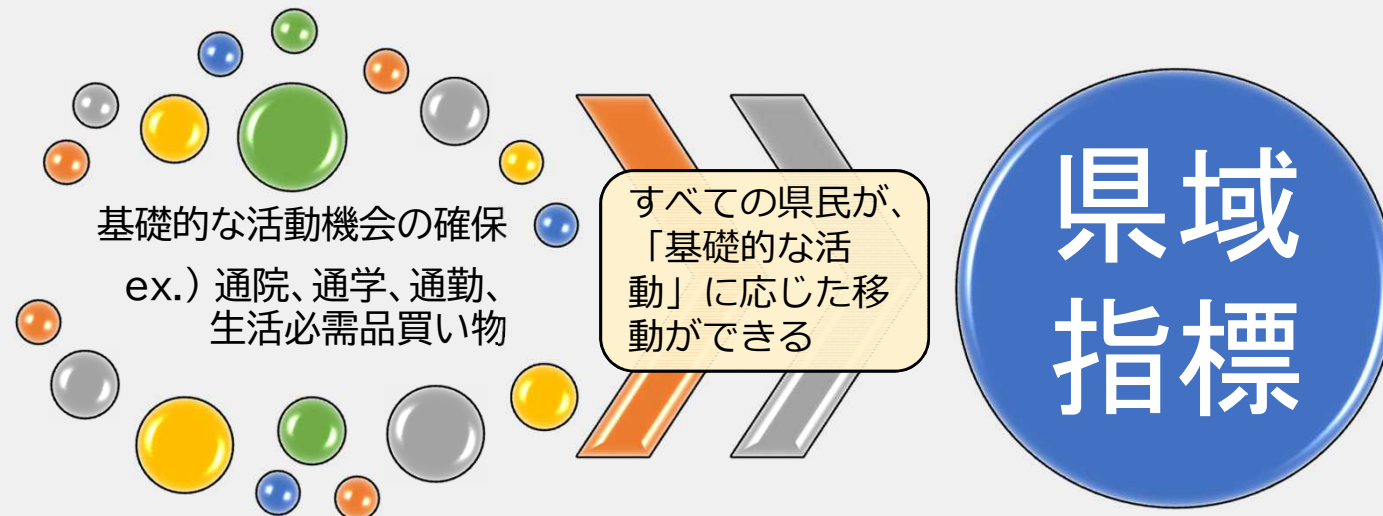
■ほとんど毎日 ■週4~5日 ■週2~3日 ■週1日 ■月2~3日以下 ■月1日以下

※無回答・無効、この目的での移動はないの回答を除く

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

# 県域指標案の設定

## ④意向を踏まえた県域指標案



- 交通は移動のための「手段」。障がい等の有無にかかわらず、すべての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動）「移動目的」を「県域指標」として設定。

**住民アンケートの結果を踏まえると、  
県域指標は“通勤・通学”“通院・福祉”を想定**

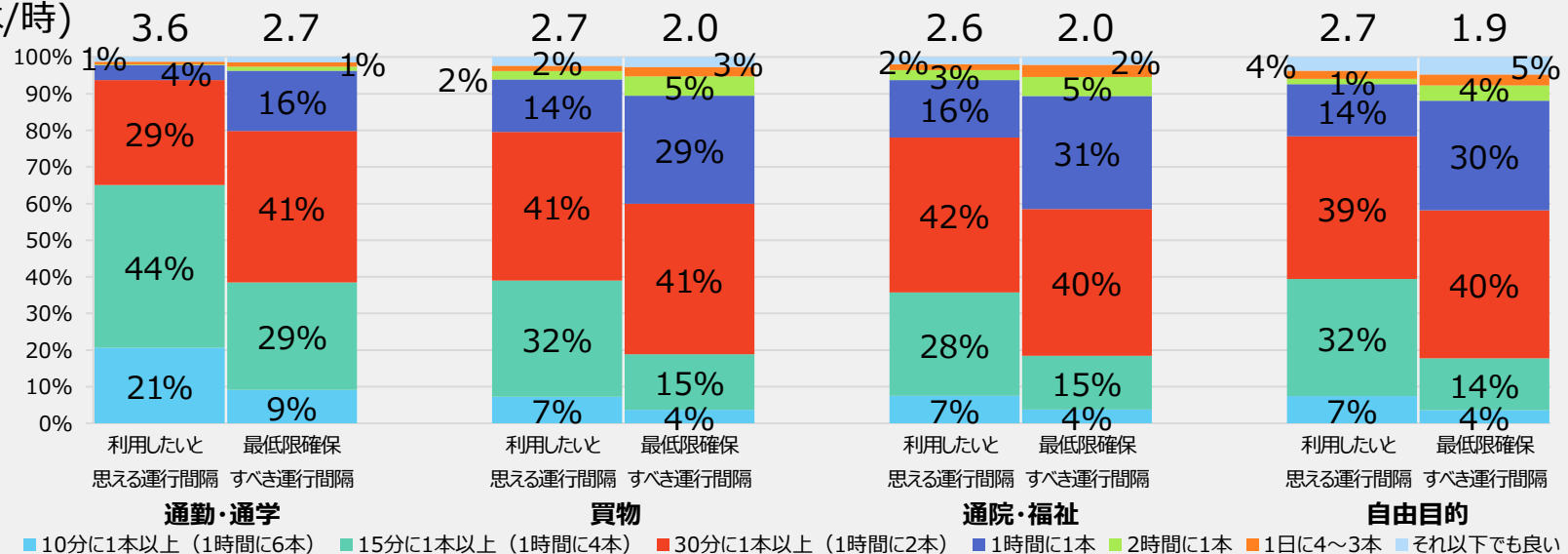
※上記は現段階の案であり、市町アンケート等の住民以外の視点での調査結果を踏まえて、第3回懇話会で決定する予定

# 県域指標案の設定

## ④目的別のギャップ状況

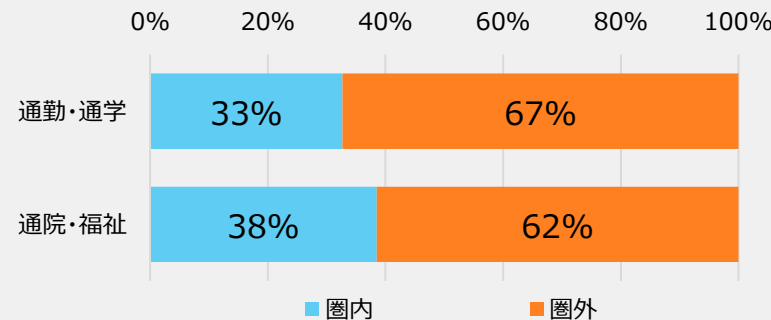
➤ 県域指標案の通勤・通学、通院・福祉の最低限確保すべき運行間隔を満たす公共交通圏内カバー人口は通勤・通学で33%、通院・福祉で38%

平均 ▼公共交通に求めるサービス水準  
(本/時)



※無回答・無効、予約制の回答を除く  
出典：住民アンケート (2022年10月実施)

▼最低限確保すべき運行間隔を満たす公共交通圏内カバー人口



※平日6~9時、17~20時の平均の運行本数が2.7以上の鉄道駅、バス停が対象

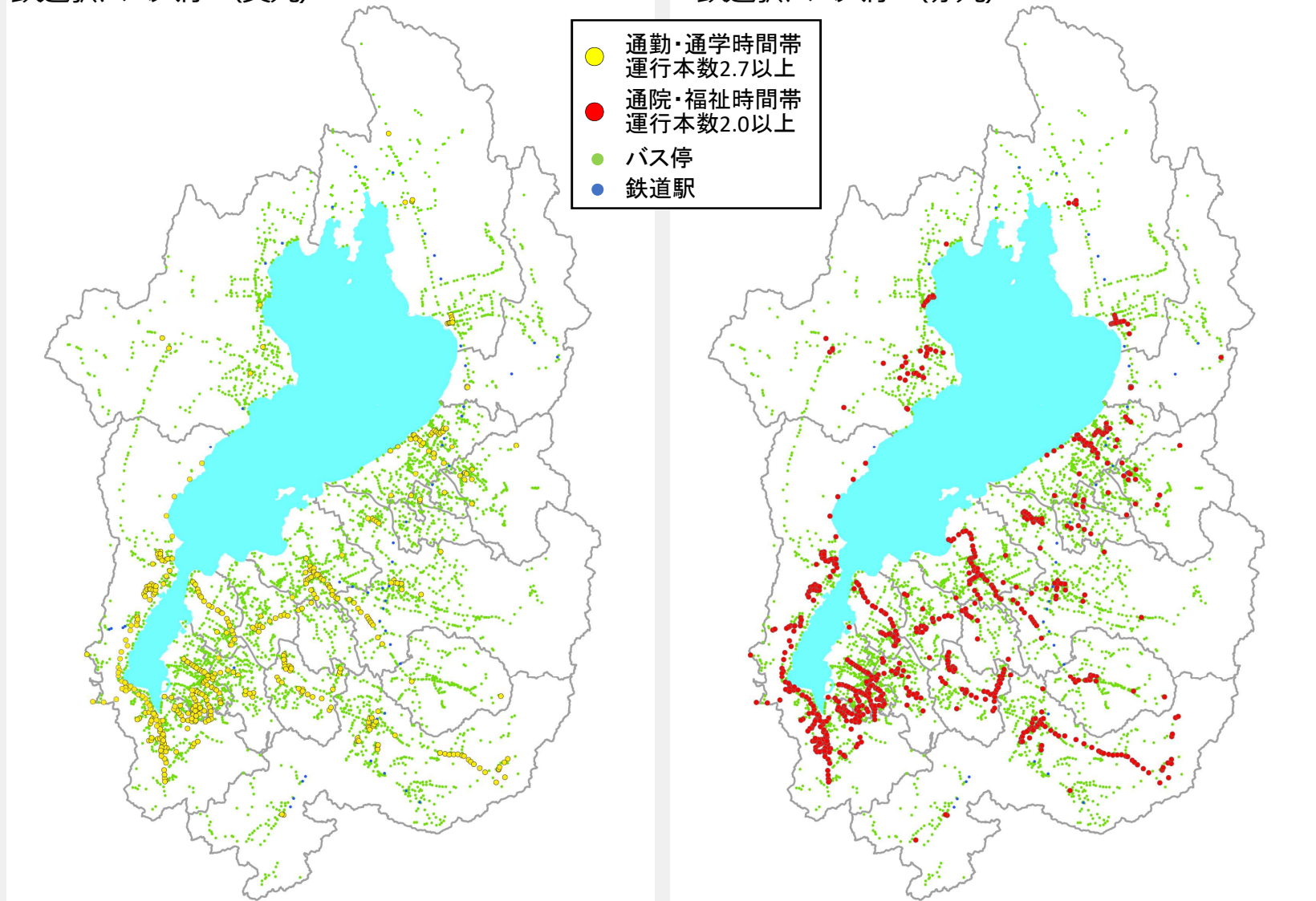
※平日9~17時の平均の運行本数が2.0以上の鉄道駅、バス停が対象

# 県域指標案の設定

## ④目的別のギャップ状況（参考）

▼通勤・通学時間帯に運行本数が2.7以上の  
鉄道駅、バス停（黄丸）

▼通院・福祉時間帯に運行本数が2.0以上の  
鉄道駅、バス停（赤丸）





# 地域特性に応じた指標例の設定

## ○○地域

- ✓ 自家用車利用と遜色ない移動
  - ・ 自宅から直近バス停まで100m以内
  - ・ ラッシュアワーバス運行/10分程度
  - ・ 鉄道運行/15分以内
- ✓ 路線乗車数○人以上

## ○○地域

- ✓ 自家用車の代替可能
  - ・ 自宅から直近バス停まで100m以内
  - ・ バス運行/30分程度
  - ・ 鉄道運行2本/1時間以内
- ✓ 路線乗車密度○人以上

## ○○地域

- ✓ 交通不便の改善
  - ・ 自宅から直近バス停まで300m以内
  - ・ コミバス、デマンド運行  
1本/1時間以内
- ✓ 乗合率、収支率

## 地域指標 (例示)

## ○○地域

- ✓ 交通空白の解消
  - ・ 自宅から直近バス停まで300m以内
  - ・ コミバス、デマンド運行 1本/1時間以内
- ✓ 利用者数、収支率

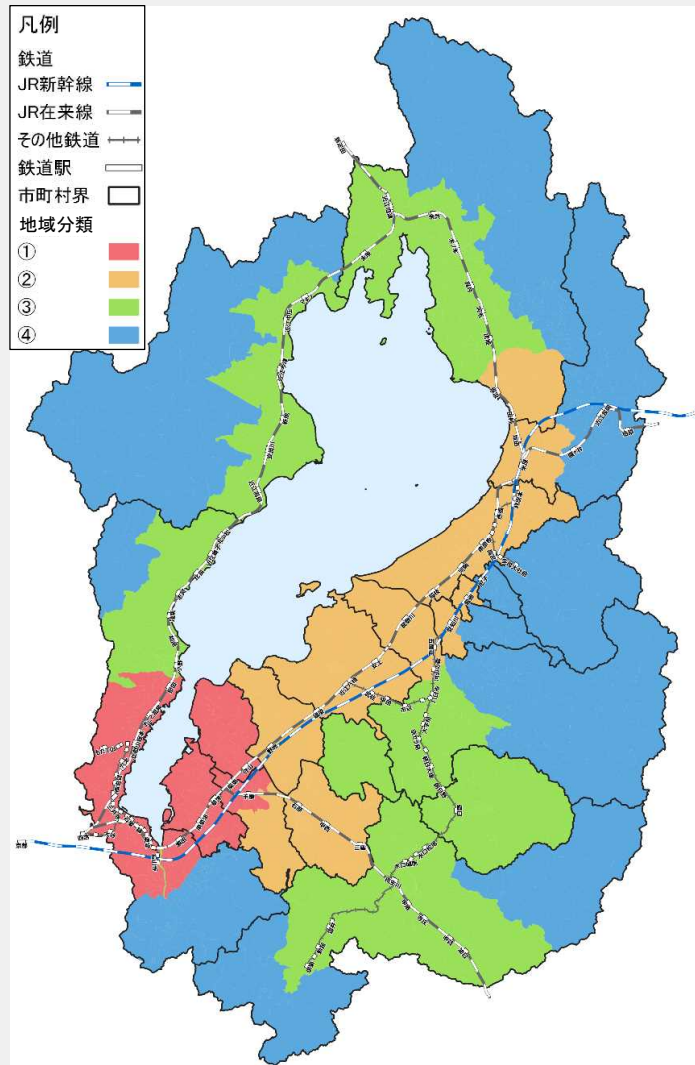
整理中

- 県域指標を実現するための、地域特性（実態）に応じた具体的指標を「地域指標」とする。
- ビジョンで指標を「例示」し、各地域公共交通活性化協議会での具体的指標設定を促す。指標設定に当たっては、少子高齢化の進展等、将来の地域交通をとりまく環境変化を見据えて行うことが重要。
- 「利用者」と「効率化」両面の目線からの指標例を設定。

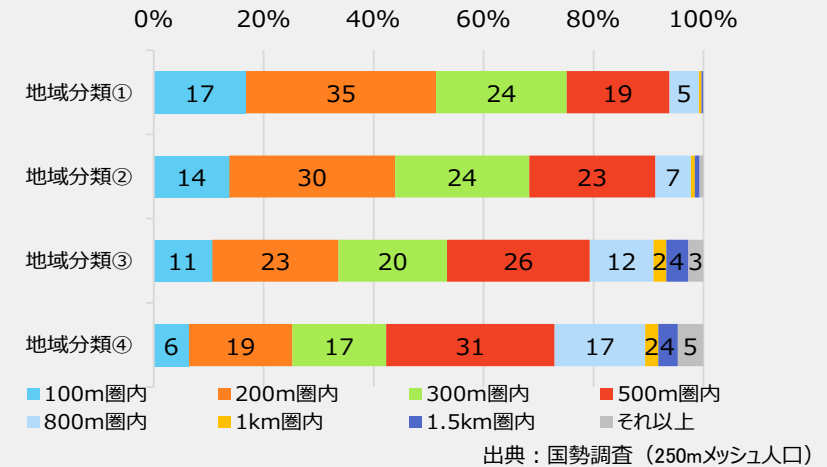
# 地域特性に応じた指標例の設定

## ①地域分類別の人口カバー状況

- 地域分類①から④の順で公共交通の人口カバー率は低下
- 公共交通圏人口カバー率は地域分類①が突出して高い

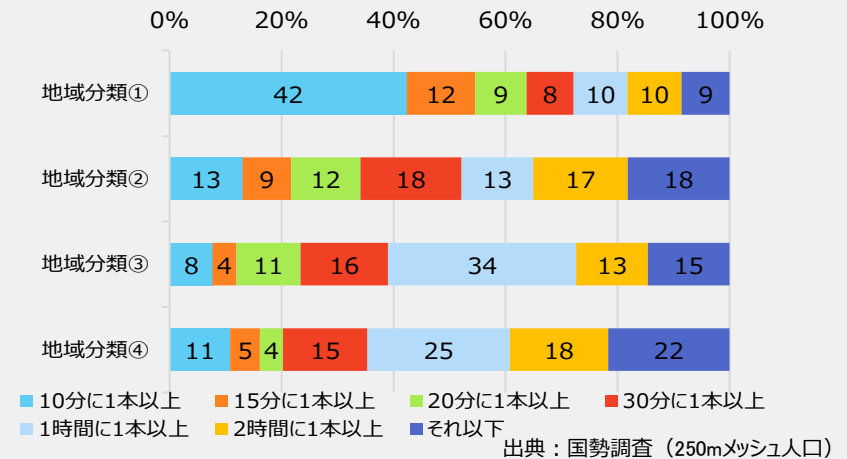


### ▼公共交通の人口カバー率



### ▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率

※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

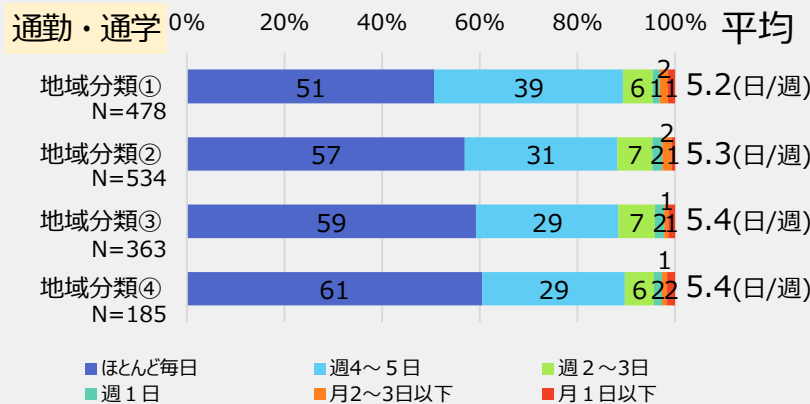


# 地域特性に応じた指標例の設定

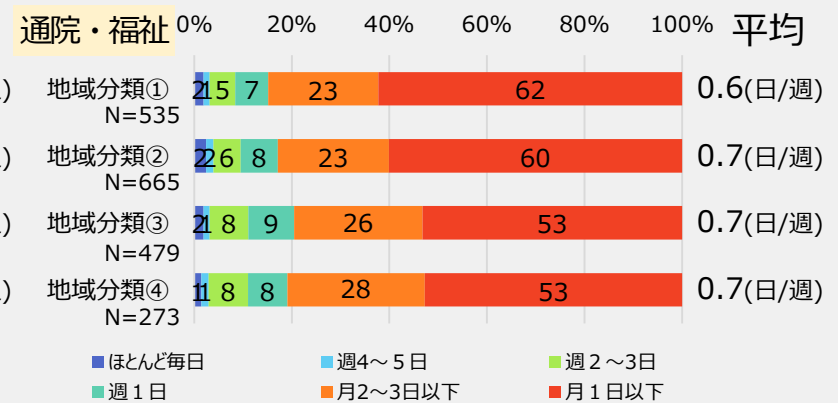
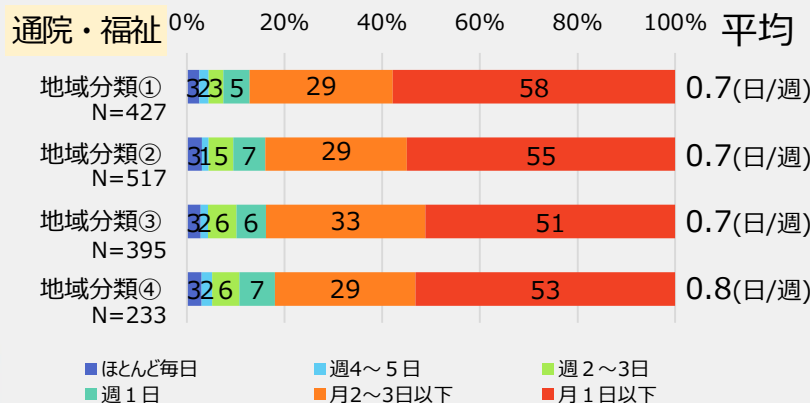
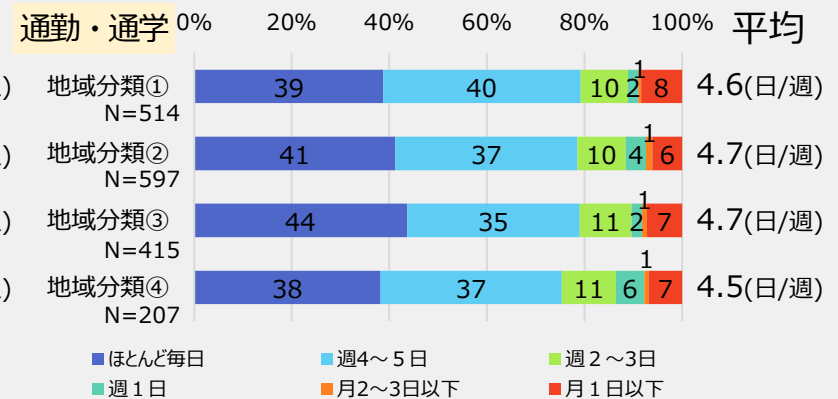
## ②地域分類別の外出頻度

➤ 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ない

### ▼日常的な外出頻度



### ▼最低限必要な外出頻度

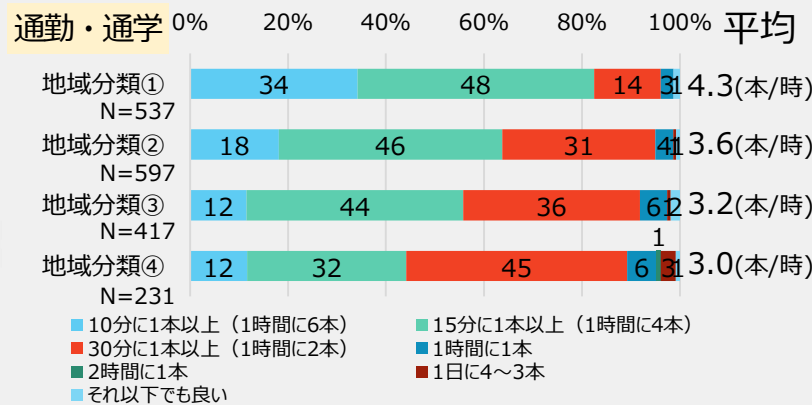


# 地域特性に応じた指標例の設定

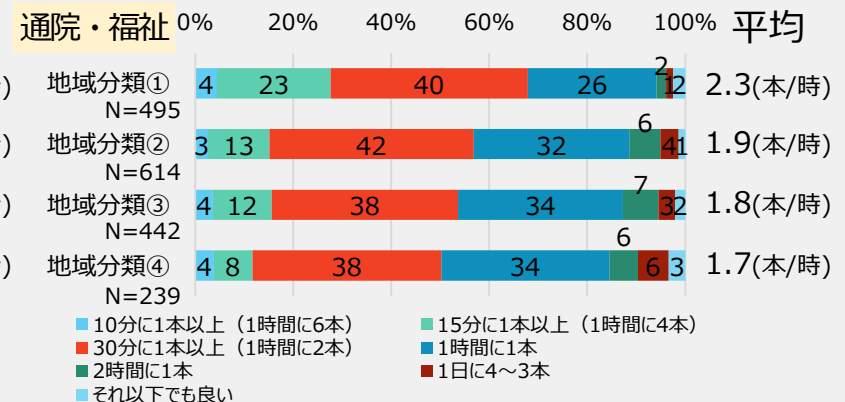
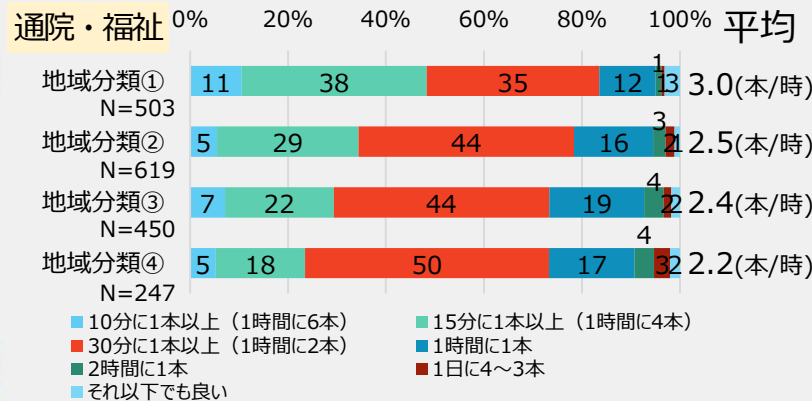
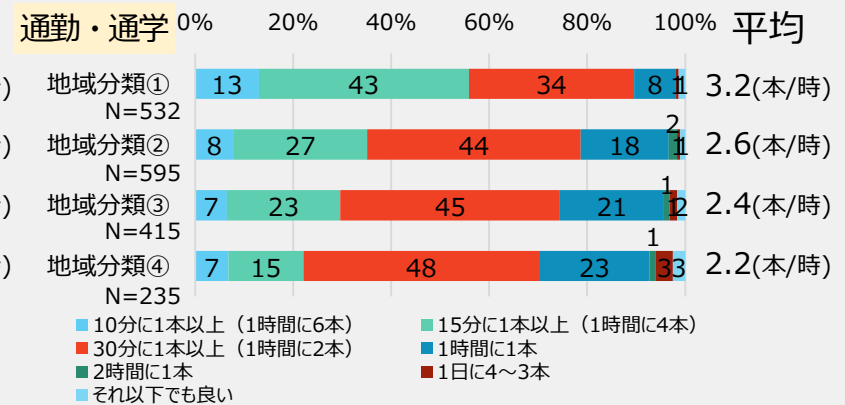
## ③地域分類別の公共交通に求めるサービス水準

➤ 「通勤・通学」「通院・福祉」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る

### ▼利用したいと思える運行間隔



### ▼最低限確保すべき運行間隔



※無回答・無効、予約制の回答を除く  
出典：住民アンケート（2022年10月実施）

# 地域特性に応じた指標例の設定

## ④地域分類別の指標例

### 地域分類①

- 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期待**できる地域
- 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%**

- 自家用車利用と遜色ない移動
- 自宅から直近バス停まで**200m以内**
- 通勤・通学時間帯の運行間隔**20分以内**
- 路線乗車密度**0人以上**

### 地域分類②

- 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期待**できる地域
- 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%**

- 自家用車の代替可能
- 自宅から直近バス停まで**300m以内**
- 通勤・通学時間帯の運行間隔**30分以内**
- 路線乗車密度**0人以上**

### 地域分類③

- 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%**

- 交通不便の改善
- 自宅から直近バス停まで**300m以内**
- 通勤・通学時間帯の運行間隔**30分以内**(コミバス等:**0分以内**)
- 収支率**0%以上**

### 地域分類④

- 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、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%**

- 公共交通空白地域の解消
- 自宅から直近バス停まで**300m以内**
- 通勤・通学時間帯の運行間隔**30分以内**(コミバス等:**0分以内**)
- 収支率**0%以上**、利用者数**0人以上**

県域指標、環境変化の推定等を踏まえ、「利用者」と「効率化」両面から指標例を設定 ※第3回懇話会で提示予定