

交通に関する現状分析

<交通全体>

項目	No.	内容
現行 (H30市民アンケート)	1 移動実態	■外出（通勤・通学・買い物・通院等）の際の交通手段は自家用車が70%以上 ■免許不所持および返納者の増加：70代（32%）80代（64%）

<もーりーカー>

►集計時点：R7.5末時点 集計期間：R6.4～R7.5（14か月間） 延利用件数：28,594件

項目	No.	内容
現行	2 利用要件	9つの要件（目的地7か所利用可能 or 51か所利用可能）
	3 運賃	■300円 ■150円（障害者手帳の所持者・満15歳以下）
	4 支払い方法	現金のみ
	5 運行時間	8時～17時（最終の出発は16:30）※おおむね1時間ごとの運行
	6 乗降場所・目的地	■乗降場所：市内352か所 ■目的地：市内外51か所（公共施設・総合病院・駅・商業施設等）※乗降場所↔目的地 目的地↔目的地の移動が可能
	7 利用方法（予約方法）	■事前予約：前日の18時までに要予約、前日にタクシー事業者から電話確認 ■当日予約：利用時間の1時間前までに要予約・10時以降のみ利用可
	8 補助金（利用件数）	R3：14,734千円（10,811件） R4：20,516千円（15,113件） R5：29,948千円（19,461件） R6：36,685千円（24,006件） →補助金額および利用件数ともに増加傾向で推移している
	9 男女比	女性：73% 男性27%
登録者内訳 (委託業者分析)	10 年代	70代以上：85% 60代以下：15%
	11 利用要件	51か所目的地利用可：95% 7か所目的地利用可：5%
	12 学区ごとの登録者	守山：783人（24%）吉身：538人（17%）小津：274人（9%）玉津：211人（7%）河西：726人（23%）速野：529人（16%）中洲：157人（5%）
	13 男女比	女性：79% 男性21%
利用内訳 (委託業者分析)	14 年代	70代以上：90% 60代以下：10%
	15 利用要件	51か所目的地利用可：99% 7か所目的地利用可：1%
	16 学区ごとの件数	守山：4,466件（17%）吉身：4,200件（15%）小津：1,938件（7%）玉津：2,161件（8%）河西：7,697件（27%）速野：6,846件（24%）中洲：986件（3%）
	17 学区ごとの60歳以上の利用率 ^{※1}	守山：4.6% 吉身：4.3% 小津：5.0% 玉津：5.9% 河西：7.7% 速野：7.8% 中洲：5.1%
	18 全登録者の利用回数割合	0回：70% 1～30回：23% 31～50回：2% 51～100回：2% 101回以上：2% →全体の2%の登録者が全利用の36%を占めている →登録者の70%が一度も利用していない
	19 未利用者の登録時期	5年以上前に登録している人が48%を占めている
	20 曜日	平日の方が休日より2倍近く利用が多い
利用傾向 (委託業者分析)	21 時間帯	平日・休日ともに10時台の利用が最も多い →病院からの帰り（帰路）と商業施設（モリーブ等）の開店時間に合わせた利用が多い
	22 事前・当日予約	事前予約：36% 当日予約：64%
	23 目的	南部市街地区域の目的地に利用が集中（利用件数順：①モリーブ ②県総 ③市民病院 ④市役所 ⑤駅西口）※④市役所のみが7か所目的地利用可の要件に含まれる
移動傾向の分析 (委託業者分析)	24 学区	いずれの学区においても、南部市街地区域への移動が多い
	25 事業者	速野、中洲学区発の移動は事業者ごとの移動傾向が近似している
	26 乗合人数	1人：38% 2人：36% 3人：19% 4人：7% →平均乗合率：1.56人
乗合状況 (委託業者分析)	27 時間帯	10時台の乗合率が最も高い（利用傾向と一致） →事業者が乗合調整を適切に実施している
	28 交通空白地	現行の乗降場所が概ね高齢者の居住地をカバーできている
乗降場所の配置 (委託業者分析)	29 利用実績	人口が多いのに利用されていない乗降場所が点在している →周辺に利用頻度の高い乗降場所があるため、そちらを利用していることが想定される →人口は多いものの、もーりーカーに対する需要が少ないことが想定される
	30 近接・密度	利用件数の多い乗降場所同士が近接しているエリアが点在している

^{※1)} もーりーカー利用者（60歳以上）÷高齢者人口（60歳以上）

<路線バス>

項目	No.	内容
現行	31	路線・系統 路線バス（基幹路線とするレインボーライン（木の浜線・琵琶湖大橋線）のほか5路線）およびくるっとバス（2路線）が運行しており空白地域は少ない
	32	運行本数 レインボーライン（木の浜線・琵琶湖大橋線）、市民ホール線を除き、運行本数は1本/h以下
	33	運賃 220円（駅↔油池）～560円（駅↔堅田駅・イオンタウン野洲）
	34	利用環境 ■バス停に屋根やベンチがない ■遅延等の運行状況が把握しづらい
	35	乗務員（充足率） R2：94.9% R3：94.6% R4：93.4% R5：91.6% →職員充足率は年々低下している
	36	補助金 燃料費等の経費の上昇により、フィーダー協調補助（小浜線）は増加傾向にある
利用者数 (委託業者分析)	37	路線ごとの平均利用者数 レインボーライン（木の浜線・琵琶湖大橋線）を除き、10人/本以下
	38	時間帯ごとの平均利用者数 ■すべての系統で午前6時～8時台にピークを迎え、午後6時以降に再び増加する ■いずれの系統においても日中の利用者数は減少する
	39	10時台（もーりーカーが最も多い時間帯）の平均利用者数 レインボーライン：6人程度 小浜線：3人程度 服部線：2人程度 杉江循環線：4人程度 市民ホール線：2人程度
路線バスの運行ルートと もーりーカー移動傾向との比較 (委託業者分析)	40	いずれの学区においても、バスルートともーりーカー移動傾向の重複が見受けられる →乗降場所から300m以内にバス停があり、目的地にもバスで行ける、かつ、その時間にバスの便もあるにもかかわらずもーりーカーを利用している移動がある