大津市地域公共交通計画（令和3年3月）［計画期間 令和3年度～令和7年度(5年間)］

令和7年6月24日
地域交通政策課

1 関連計画等

国

【地域公共交通活性化再生法】の改正

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（令和2年6月交付、令和2年11月27日施行）

［主な改正点］
- 従来の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」に名称変更。
- 原則として全ての地方公共団体が計画を策定するよう努力義務化。
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員して地域の移動ニーズにきめ細かく対応すること。
- 定量的な目標設定や毎年度の評価等により、ＰＤＣＡを強化すること。 など

県

【大津湖南ｴﾘｱ地域公共交通網形成計画】
（平成31年3月）
［計画期間 平成31年～令和4年度(4年間)］

大津市，草津市，守山市，栗東市，野洲市，湖南市の６市からなる大津湖南エリアの地域公共交通のあり方を示す計画

［基本的な方針］
県と市及び事業者や関係機関が一体となって、誰もが安全で安心して利用できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築とその利用促進を図る。

本市

【大津市総合計画】（平成29年）
［計画期間 平成29年～令和10年度(12年間)］

【第２期実行計画】
［計画期間 令和3年～令和6年度(4年間)］

施策２６
交通ネットワークの充実

施策目標
地域公共交通ネットワークや道路交通ネットワークの整備を進め、あらゆる市民が多様な手段で安全・快適に移動できる環境の実現を目指す。

【大津市都市計画マスタープラン】（平成29年3月）
［計画期間 平成29年～令和13年度(15年間)］

公共交通の方針
- 公共交通の利便性の向上・地域交通の確保
- 新交通システム等の検討・駅前広場等の活用 など

【大津市立地適正化計画】（令和3年4月）
［計画期間 令和3年～令和13年度(11年間)］

地域公共交通に関する方向性
地域拠点や生活拠点等と連携した公共交通ネットワークの強化や、郊外住宅団地等の公共交通の確保など、移動しやすい交通環境の取組により、健康増進を促進 など

【第8期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画(おおつゴールドプラン2021)】（令和3年3月）
［計画期間 令和3年～令和5年度(3年間)］
具体的施策として、高齢者の社会参加を促すために、関係部局が連携し、公共交通機関や福祉有償輸送など多様な移動手段の確保や高齢者等移動弱者の状況の把握と移動手段の確保に努める など

【大津市地域公共交通総合連携計画(改訂版)】（平成26年3月） ［計画期間 平成26年～平成28年度(3年間)］
（基本方針）① 公共交通ネットワークの維持・活性化、② 公共交通の利用促進
③ 取組体制と支援体制の整備

2 本市の概況

地域の特性

土地利用
- 琵琶湖に沿って南北に細長い市域
- 琵琶湖沿いの平地部に行政、商業、病院等の各種都市施設が集積
- 丘陵部は大半が住宅団地

人口の動向
- 老齢人口比率が年々増加
- 少子高齢化が進行
- 将来人口はR2頃にﾋﾟｰｸを迎え、R22には高齢化率は約38%と推計

人の動き
- H12～H22の10年間で若年層の移動は減少し、高齢者層の移動は増加。
- H2～H22の20年間で自由目的が増加、業務・出勤・通学目的が減少。
- 割合は、自動車が増加、バスが減少。

地域交通の特性

自動車交通
- 自動車保有台数は軽自動車は増加傾向、乗用車は漸減傾向。
- 運転免許保有率は若年層で減少する一方、高齢者層が増加。
- 交通事故は減少傾向。

公共交通の利用状況等
【鉄　　道】R1現在：JR約231.8千人/日、京阪約55.7千人/日
【路線ﾊﾞｽ】R1現在：　約 25.2千人/日　(H29以降減少に)
【ﾀｸｼｰ】H27時点：　約　7.1千人/日　(運行台数約400台)
デマンド型乗合タクシー(市内3地域で運行)
【その他】 スクールバス 2学区、福祉有償運送 8団体 など

地域公共交通課題地域の設定

- (A) 平成24年度の活性化協議会で交通不便地域として位置付けられた地域 ⇨ ①志賀 ②葛川 ③比叡平 ④晴嵐台 ⑤大石 ⑥上田上
- (B) 市・国等の補助路線又は路線維持が困難と考えられるバス路線を含む地域 ⇨ ⑦和邇 ⑧伊香立 ⑨仰木 ⑩鶴の里 ⑪大江
- (C) ABを除き、一定の人口集積があり、公共交通が運行されておらず、かつ学区要望等がある地域 ⇨ ⑫富士見 ⑬北大路 ⑭大萱 ⑮藤尾

⇩

地域公共交通課題地域の抽出（15地域）

3 本市の地域公共交通の課題

- 今後人口減少社会を迎えると同時に少子高齢化も進行することが予測される。 → ① 少子高齢化への対応
- 鉄道が主軸で、路線バスが補完する地域公共交通ネットワークが形成されている。
- 少子高齢化に伴う通勤・通学バス利用者の減少、通勤・通学から買い物や通院等の自由目的への転換、公共交通事業者の経営悪化等が、路線バス・京阪大津線の縮小やサービス低下を招く要因となる懸念がある。
- 本市は特性の異なる複数の地域で構成されており、地域ごとに異なる交通やまちづくり上の問題点を有している。
- 地域特性を踏まえた地域公共交通サービスを確保するため、今後取組をいかに継続させるかが重要。

→ ② 鉄道とバスが連携するネットワークの確保
→ ③ 地域特性を踏まえた地域公共交通サービスの確保
→ ④ 地域住民、交通事業者、行政の連携強化

＋

4 計画の基本方針

将来像　安全、安心、快適に住み続けたいコンパクトで持続可能なまち
～古都大津の自然、歴史、文化を生かした協働のまちづくり～

目標像　目標像① 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通
目標像② 本市の地域資源を生かし、地域の活力を育む地域公共交通

5 計画の目標

既存の公共交通の維持を図るとともに、新たな輸送サービスを積極的に導入することにより、地域公共交通ネットワークを再構築する。

具体的な指標		現況値		目標値（令和7年度）
鉄道の利用者数	ＪＲ	231,818人/日	令和元年度実績	現況水準を維持
	京阪電車	55,777人/日	令和元年度実績	現況水準を維持
路線バスの実車走行キロあたりの利用者数		2.09人/ｋｍ	令和元年度実績	現況水準を維持
路線維持のために国県市が補助するバス路線の収支率		52.7%	令和元年度実績	現状水準を維持
地域公共交通サービス全般に対する本市の財政負担額		178,613千円	令和2年度当初ほか	現状水準を維持
公共交通による人口カバー率（デマンドタクシーや地域が主体となった交通サービスによるカバーを含む）		91%	令和2年4月時点	93%
地域の交通課題を解決するために地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組数		9件	令和2年度時点	14件（年間1件ずつ増）

6 取組の方向性（基本方針）

1 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
- (1) 拠点間を相互に結ぶ利便性の高い地域公共交通の基幹ネットワークを確保する。
- (2) 通勤・通学・買い物・通院といった地域住民の日常生活を支える地域公共交通のネットワークを今後とも維持する。
- (3) 地域公共交通課題地域を中心に、行政・交通事業者・地域がこの問題に積極的に取り組み、地域公共交通を維持・確保していくためのルールづくりに取り組む。
- (4) 地域の交通課題の解決に向け、自動運転・ＭａａＳ・デマンドサービス・コミュニティ・カーシェアリング等新たな輸送サービス導入を促進する。

2 地域公共交通維持・確保のための取組体制・支援体制の整備
- (1) 協働によって施策を継続的に進めていく仕組みを地域ごとに構築する。
- (2) 地域が主体的に取り組む地域公共交通が、安全で安心なものとなるような支援体制を構築する。

3 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
- (1) 地域として公共交通を大切に守っていく意識を醸成し、利用するという行動につなげていく。
- (2) 利用機会の提供により、公共交通を利用しやすい環境を創出する。
- (3) 施設や車両の更新および交通モードの連携により、日常生活において公共交通を利用しやすい環境を創出する。
- (4) 観光やリクリエーションを目的とした移動においても公共交通を活用しやすい環境を創出する。

7 施策

- (1-1) 基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討
- (1-2) 支線となる地域内フィーダー系統路線の維持
- (1-3) 地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスの明確化
- (1-4) 新たな輸送ｻｰﾋﾞｽ導入に向けた社会実験への積極的な参画
- (1-5) 新型コロナウイルス感染症による影響に対する支援
- (2-1) 地域公共交通について関係者（地域住民・交通事業者・行政等）が協議する場の構築
- (2-2) 地域主体の取組に対する検討サポート
- (2-3) 立地適正化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築
- (2-4) 地域主体の実証運行に対する側面的支援
- (3-1) 広報誌等における情報提供
  (3-2) 幅広い世代に対する継続的なﾓﾋﾞﾘﾃｨ・ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実施
  (3-3) 電車・ﾊﾞｽを便利に使ってもらうための効果的な情報提供
- (3-4) 高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進
  (3-5) イベントやキャンペーンを通じたＰＲの推進
- (3-6) バス待合環境の向上、(3-7) ノンステップバスの導入促進
  (3-8) 鉄道駅のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化の促進、(3-9) 乗換え連絡機能の強化
  (3-10) バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進
  (3-11) 交通モード間の乗換利便性の向上
- (3-12) MICE誘致や観光振興と連動した利用促進