
第2次大津市地域公共交通計画 (本編)

2026年(令和8年)3月

大津市

はじめに

本市では、2021年(令和3年)3月に「大津市地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通の維持・確保に向けて、地域住民・交通事業者・行政など関係者が一体となって、施策に取り組んできました。

しかしながら、少子高齢化等による利用者数の減少や運転手不足などにより、市内を運行する鉄道や路線バスでは減便等が生じるなど、地域公共交通を取り巻く課題は深刻さを増しています。



こうした状況を踏まえ、誰もが安全・安心・快適に住み続けられるまちを実現するため、2026年度(令和8年度)から2030年度(令和12年度)までの5年間を計画期間とした「第2次大津市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、既存の地域公共交通を維持していくことが何よりも重要であるとの認識のもと、鉄道・路線バス・デマンドタクシーの運行支援や、地域住民や関係機関と連携した利用促進など、「地域公共交通の維持・確保」及び「地域公共交通の利用促進・利便性向上」を基本方針に定めております。

引き続き、関係者が相互に協力し、一体となり施策を推進してまいりますので、皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりましたが、アンケートやパブリックコメント等を通して、貴重なご意見をお寄せいただきました皆様、計画策定にあたり、多大なるご尽力を賜りました大津市地域公共交通活性化協議会の委員をはじめ、関係者の皆様に心からお礼を申し上げます。

2026年(令和8年)3月

大津市長

佐藤健司

目次

1. 計画の目的と位置付け	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画の対象区域	1
1.4 計画の対象期間	1
2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題	2
2.1 地域特性の把握	2
2.2 交通特性の把握	6
2.3 地域公共交通の利用者や市民の意見等	10
2.4 交通事業者の意見等	12
2.5 第1次計画における取組等の状況	14
2.6 地域公共交通の課題等	16
3. 基本方針と目標	17
3.1 地域の将来像	17
3.2 地域公共交通の目標像	18
3.3 基本方針（取組の方向性）	19
3.4 将来の地域公共交通ネットワーク	20
3.5 計画の目標	22
4. 目標を達成するための施策	23
5. 計画の進捗管理	36
5.1 PDCAサイクルに基づく進捗管理の実施	36
5.2 計画推進のスケジュール	37
用語集	38

注 記

計画における交通事業者等の表記については、以下のとおりです。

正式名称	計画内の表記
京阪電気鉄道株式会社	京阪電車 又は 京阪 ※路線は、京阪京津線及び京阪石山坂本線と表記し、両線をまとめる場合は、京阪大津線と表記
西日本旅客鉄道株式会社	J R
近江鉄道株式会社	近江鉄道
京阪バス株式会社	京阪バス
江若交通株式会社	江若交通
帝産湖南交通株式会社	帝産湖南交通
一般社団法人滋賀県バス協会	滋賀県バス協会
一般社団法人滋賀県タクシー協会	滋賀県タクシー協会



1. 計画の目的と位置付け

1.1 計画策定の背景と目的

地域公共交通は、買い物や医療機関への受診など地域住民の日常生活や、地域の観光振興に欠かすことができない重要な社会インフラですが、急速な人口減少や少子高齢化の進展、運転手の不足や利用者数の減少などの課題に直面しています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省は 2023 年（令和 5 年）を「地域公共交通再構築元年」と位置付け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正をはじめ、地域公共交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）の取組を進めました。また、同年 9 月には「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を設置し、政府共通指針の策定や地域公共交通計画のアップデートを推進するとともに、2024 年（令和 6 年）7 月には国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部を設立し、公共ライドシェアや日本版ライドシェアなど多様な交通手段の導入を支援しています。

本市はこれまでより、誰もが安全・安心・快適に住み続けられるまちづくりを推進する中で、地域公共交通を重要な役割を担うものとして位置付け、地域公共交通を取り巻く課題に地域住民・交通事業者・行政が一体となって対応していくための「マスタープラン」として 2021 年（令和 3 年）3 月に「大津市地域公共交通計画」（以下、第 1 次計画）を策定し、地域公共交通の維持・確保のための施策を実施してきました。

しかし、第 1 次計画の策定以降、運転手の高齢化や労働時間の改善に向けた対応、コロナ禍後の生活様式の変容に伴う利用者数の更なる減少など、地域公共交通を取り巻く課題は深刻さを増しています。

「第 2 次大津市地域公共交通計画」（以下、第 2 次計画）は、これらの課題に対し、地域公共交通の維持・確保を推進するため、本市の取り組むべき施策等を示すマスタープランとして策定します。

1.2 計画の位置付け

本計画は、前身となる第 1 次計画の施策や取組の進捗状況を踏まえるとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をはじめとする関係法令や「大津市総合計画」、「大津市都市計画マスタープラン」、「大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画」等の関連計画との連携・整合を図ります。

1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、大津市全域とします。

1.4 計画の対象期間

本計画の対象期間は、2026 年度（令和 8 年度）から 2030 年度（令和 12 年度）までの 5 年間とします。

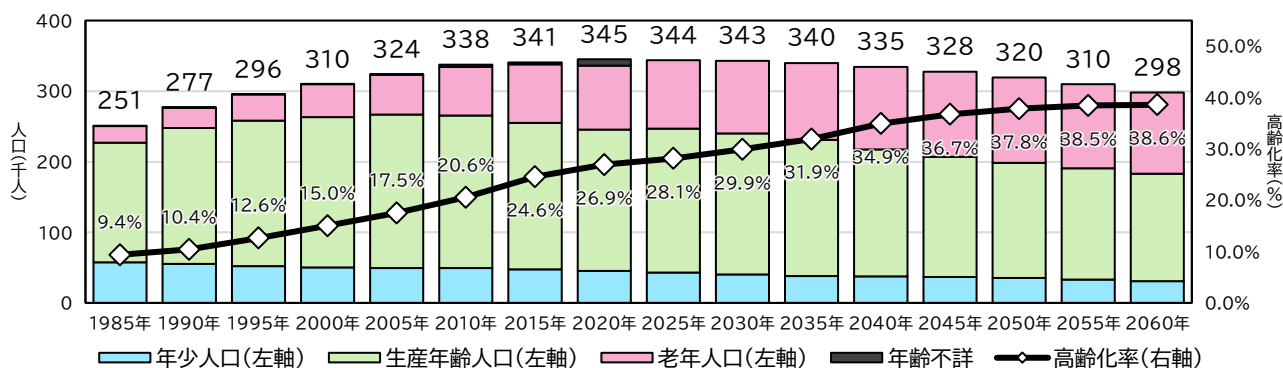
2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

2.1 地域特性の把握

(1) 人口の推移

本市の総人口は横ばい傾向にあるものの将来推計は減少していき、2060年（令和42年）に高齢化率は約39%になると見込まれています。

本市はこれまで人口増加を背景に発展を遂げてきましたが、今後は人口減少と少子高齢化を見据えた対応を検討していく必要があります。



※高齢化率は、年齢不詳人口を除いて算出した値。

出典/資料：1985年（昭和60年）～2020年（令和2年）は国勢調査

2025年（令和7年）～2060年（令和42年）は第3期大津市人口ビジョンにおける推計

図 2.1.1 将来推計人口

(2) 地域の特徴

大津市都市計画マスタープランをはじめとする関連計画や小中学校、福祉などの地域コミュニティの基礎的単位となる学区を基に、本市を7地域に区分し地域の特徴を整理します。

表 2.1.1 地域の特徴

※表中の括弧内の値は7地域区分内での降順順位。

*1：2025年（令和7年）3月末時点の住基人口、駅・停留所（路線バス・乗合タクシー）位置を用いて算出。鉄道駅（JR、京阪電車、坂本ケーブル）から800m、バス停から300m、乗合タクシー停留所から300mをカバーエリアとする。

*2：近畿圏パーソントリップ調査（2021年（令和3年））

①北部（小松、木戸、和邇、小野）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率
	20,789人	290.0人/km ²	37.3%(1)
	人口カバー率(*1)		代表交通手段分担率(*2)
	98.1%(2)	0.8% 1.4% 2.7% 15.0% 57.6% 7.6% 14.9%	
	鉄道駅・バス停 69.4% 乗合タクシー 97.6%	鉄道・路線バス 15.0% 自動車 57.6% 自転車 7.6% 徒歩 14.9%	
地域の特徴			
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・路線バスの人口カバー率は約69%と市内7地域の中で東部地域に次ぎ2番目に低い。 ・乗合タクシーを含めた人口カバー率は約98%と高い。 ・自動車分担率は約58%と高い。 			

②西北部（葛川、伊香立、真野、真野北、堅田、仰木、仰木の里、仰木の里東）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率								
	48,963 人	504.6 人/km ²	30.1%(3)								
	人口カバー率 ^(*)	代表交通手段分担率 ^(*)									
	90.4%(5) 鉄道駅・バス停 84.9% 乗合タクシー 21.5%	<table border="1"> <tr> <td>1.5%</td> <td>57.6%</td> <td>1.4%</td> <td>0.6%</td> </tr> <tr> <td>13.0%</td> <td>57.6%</td> <td>5.7%</td> <td>20.2%</td> </tr> </table>		1.5%	57.6%	1.4%	0.6%	13.0%	57.6%	5.7%	20.2%
	1.5%	57.6%	1.4%	0.6%							
13.0%	57.6%	5.7%	20.2%								
<p>地域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密集地を中心に路線バスが運行され、鉄道・路線バスの人口カバー率は約 85%と高い。 葛川・伊香立・仰木地域の人口カバー率は、乗合タクシーの運行により約 90%と比較的高い。 自動車分担率は約 58%と高い。 											

③中北部（雄琴、日吉台、坂本、下阪本、唐崎）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率								
	49,409 人	1,759.3 人/km ²	26.6%(6)								
	人口カバー率 ^(*)	代表交通手段分担率 ^(*)									
	94.2%(3) 鉄道駅・バス停 94.2% 乗合タクシー 未運行	<table border="1"> <tr> <td>0.9%</td> <td>54.5%</td> <td>2.1%</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td>16.8%</td> <td>54.5%</td> <td>5.3%</td> <td>19.7%</td> </tr> </table>		0.9%	54.5%	2.1%	0.5%	16.8%	54.5%	5.3%	19.7%
	0.9%	54.5%	2.1%	0.5%							
16.8%	54.5%	5.3%	19.7%								
<p>地域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 京阪石山坂本線、JR湖西線、江若交通浜大津線が並び、人口カバー率は約 94%と市内 7 地域の中で 3 番目に高い。 自動車分担率は約 55%と高い。 											

④中部（滋賀、山中比叡平、藤尾、長等、逢坂、中央、平野）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率								
	72,041 人	2,542.0 人/km ²	28.3%(4)								
	人口カバー率 ^(*)	代表交通手段分担率 ^(*)									
	99.2%(1) 鉄道駅・バス停 99.2% 乗合タクシー 未運行	<table border="1"> <tr> <td>0.5%</td> <td>34.5%</td> <td>2.3%</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td>30.1%</td> <td>34.5%</td> <td>9.0%</td> <td>23.1%</td> </tr> </table>		0.5%	34.5%	2.3%	0.5%	30.1%	34.5%	9.0%	23.1%
	0.5%	34.5%	2.3%	0.5%							
30.1%	34.5%	9.0%	23.1%								
<p>地域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度が高い地域に沿って京阪石山坂本線・京津線が運行され、また、鉄道駅からの遠隔地には路線バスが運行され、人口カバー率は約 99%と高い。 											

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

⑤中南部（膳所、富士見、晴嵐）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率							
	41,368 人	2,647.4 人/km ²	27.8% (5)							
	人口カバー率 ^(※1)	代表交通手段分担率 ^(※2)								
	88.4% (6)	<table border="1"> <tr> <td>1.1%</td> <td>2.1%</td> <td>0.3%</td> </tr> <tr> <td>19.1%</td> <td>35.2%</td> <td>10.9%</td> <td>31.3%</td> </tr> </table>		1.1%	2.1%	0.3%	19.1%	35.2%	10.9%	31.3%
	1.1%	2.1%	0.3%							
19.1%	35.2%	10.9%	31.3%							
鉄道駅・バス停 88.4% 乗合タクシー 未運行	鉄道 1.1% 自動二輪・原付 19.1% その他・不明 0.3% バス 2.1% 自転車 10.9% 自動車 35.2% 徒歩 31.3%									
地域の特徴 ・人口密度が高く、地域公共交通が充実している地域で、自動車分担率は約 35%と低く、徒歩分担率は約 31%と他の地域と比べ高い。										

⑥南部（石山、南郷、大石、田上）

人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率							
	33,356 人	410.6 人/km ²	34.5% (2)							
	人口カバー率 ^(※1)	代表交通手段分担率 ^(※2)								
	90.4% (4)	<table border="1"> <tr> <td>1.3%</td> <td>1.9%</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td>11.9%</td> <td>59.7%</td> <td>5.0%</td> <td>19.6%</td> </tr> </table>		1.3%	1.9%	0.5%	11.9%	59.7%	5.0%	19.6%
	1.3%	1.9%	0.5%							
11.9%	59.7%	5.0%	19.6%							
鉄道駅・バス停 83.1% 乗合タクシー 19.0%	鉄道 1.3% 自動二輪・原付 11.9% その他・不明 0.5% バス 1.9% 自転車 5.0% 自動車 59.7% 徒歩 19.6%									
地域の特徴 ・路線バスに加え、路線バスが運行していない団地では乗合タクシーが運行し、乗合タクシーを含めた人口カバー率は約 90%と比較的高い。 ・自動車分担率は約 60%と高い。										

⑦東部（上田上、青山、瀬田、瀬田南、瀬田東、瀬田北）

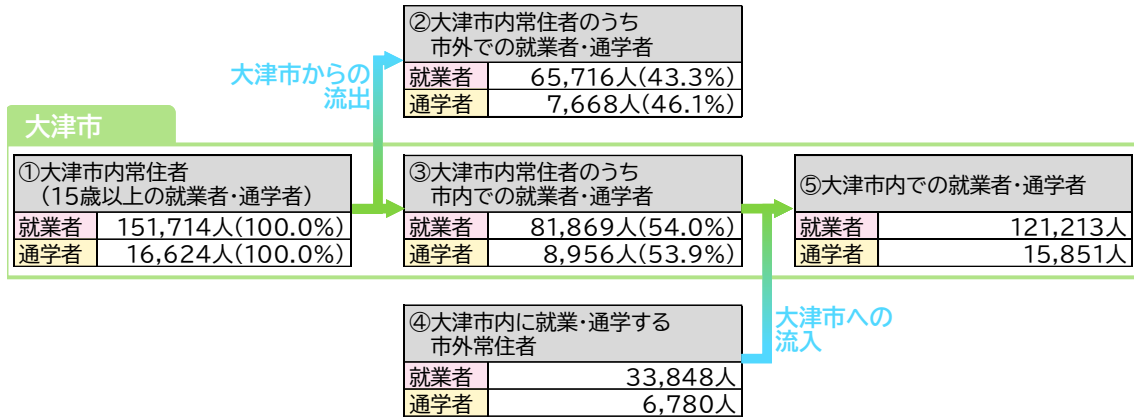
人口分布・地域公共交通ネットワーク	人口	人口密度	高齢化率							
	77,007 人	1,491.5 人/km ²	22.4% (7)							
	人口カバー率 ^(※1)	代表交通手段分担率 ^(※2)								
	64.3% (7)	<table border="1"> <tr> <td>1.6%</td> <td>1.4%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>15.0%</td> <td>46.5%</td> <td>9.2%</td> <td>26.1%</td> </tr> </table>		1.6%	1.4%	0.2%	15.0%	46.5%	9.2%	26.1%
	1.6%	1.4%	0.2%							
15.0%	46.5%	9.2%	26.1%							
鉄道駅・バス停 63.2% 乗合タクシー 7.8%	鉄道 1.6% 自動二輪・原付 15.0% その他・不明 0.2% バス 1.4% 自転車 9.2% 自動車 46.5% 徒歩 26.1%									
地域の特徴 ・路線バスの廃止等を背景に、瀬田駅周辺の人口密集地域に停留所への距離が遠い地域がみられ、人口カバー率は約 64%と市内 7 地域で最も低い。										

(3) 人の動き

① 国勢調査による人の動き

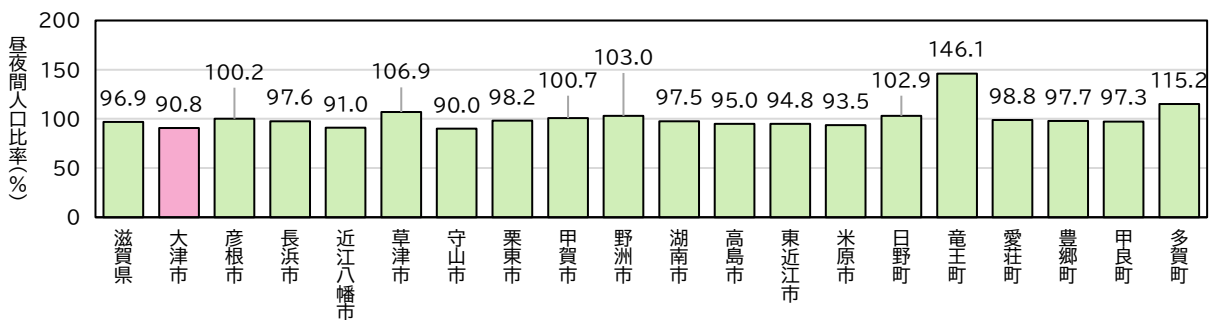
人の動きを概観すると、市内に常住する就業者の約43%（約65.7千人）、通学者の約46%（約7.7千人）が市外へ流出しています。一方で、市外からは約33.8千人が通勤、約6.8千人が通学で市内に流入しています。

また、本市の昼夜間人口比率は2020年（令和2年）で約91%となり、周辺市と比較して昼夜間人口比率が低い（市外へ多く流出）状況となっています。



出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 2.1.2 通勤・通学流動（15歳以上の就業者・通学者）



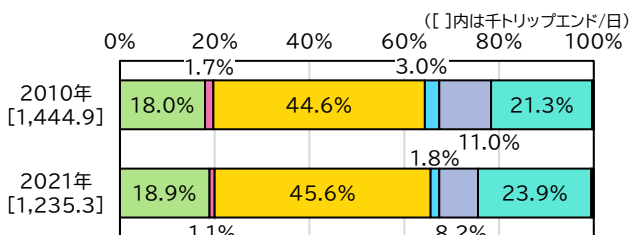
出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 2.1.3 昼夜間人口比率〔2020年（令和2年）〕

② パーソントリップ調査による人の動き

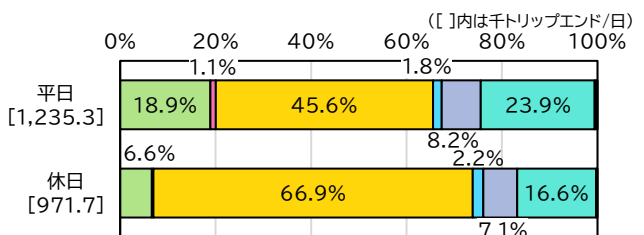
本市内で発生・集中する人の移動（トリップ数）は、2010年（平成22年）から2021年（令和3年）の間で減少していますが、代表交通手段別の構成割合はほぼ変わらず、自動車の割合が約46%を占める一方で、路線バスの割合は約1%と低くなっています。

また、休日の人の移動は、平日と比べ自動車の占める割合が約1.5倍に増加する一方で、鉄道や路線バスの割合は減少しています。



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.1.4 代表交通手段別の発生集中量の比較



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

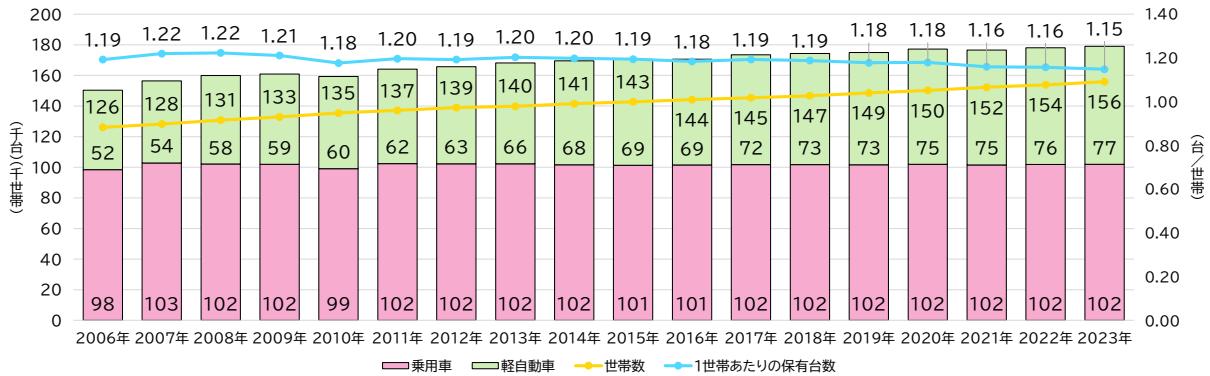
図 2.1.5 代表交通手段別の発生集中量の割合

2.2 交通特性の把握

(1) 自動車交通

① 自動車の保有状況

本市における自動車保有台数は、乗用車は横ばいで軽自動車は増加傾向にあります。ただし、1世帯当たりの保有台数は2014年（平成26年）から微減しています。



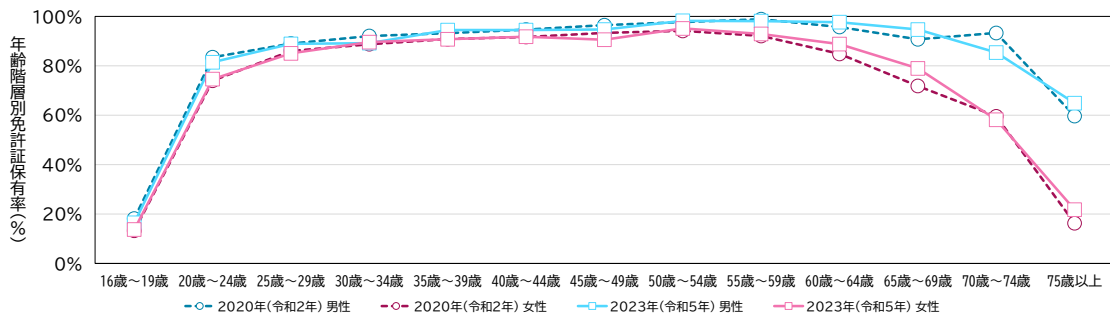
出典/資料：大津市統計年鑑。世帯数は住民基本台帳。

図 2.2.1 自動車保有台数の推移

② 運転免許証の保有状況

運転免許証の保有率は、男女共に20～64歳までの年齢階層では80%以上を推移しますが、65歳以降は年齢階層が上がるにつれて大きく下がっていきます。

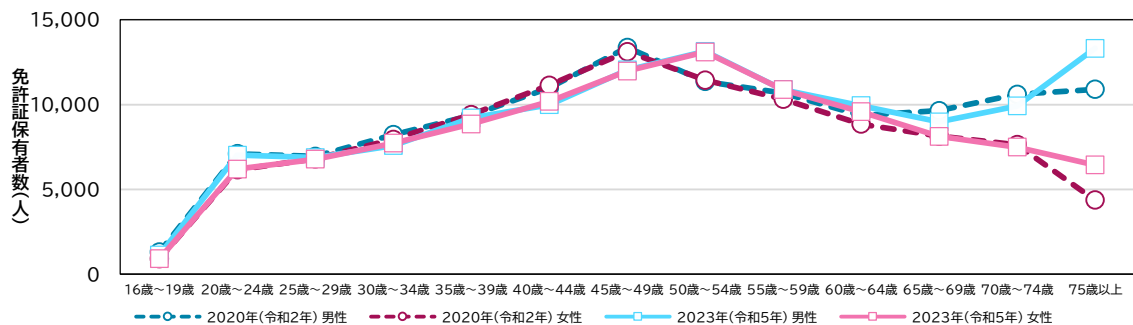
運転免許証の保有者数は、男女共に生産年齢人口では50～54歳がピークとなっていますが、男性は65～69歳の年齢階層以降は増加しています。



※人口は住民基本台帳（2020年（令和2年）4月1日、2023年（令和5年）4月1日）

出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 2.2.2 運転免許証の保有率の比較

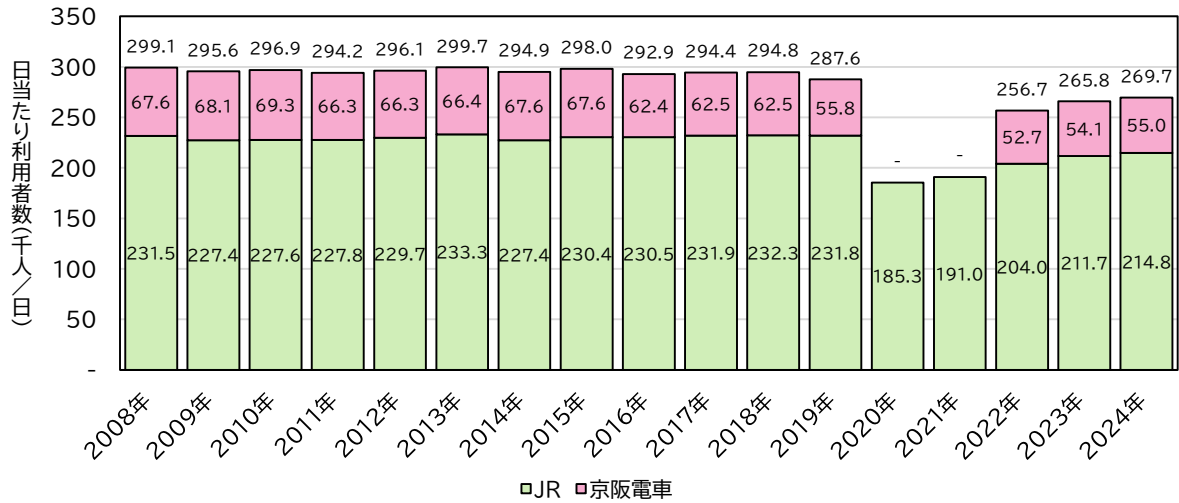


出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 2.2.3 運転免許証の保有者数の比較

(2) 鉄道交通

2024年（令和6年）の鉄道の利用者数は、1日当たり約27万人となり、コロナ禍前の2019年（令和元年）と比較して約94%の水準まで回復しています。



※京阪電車は2020年（令和2年）・2021年（令和3年）の調査未実施

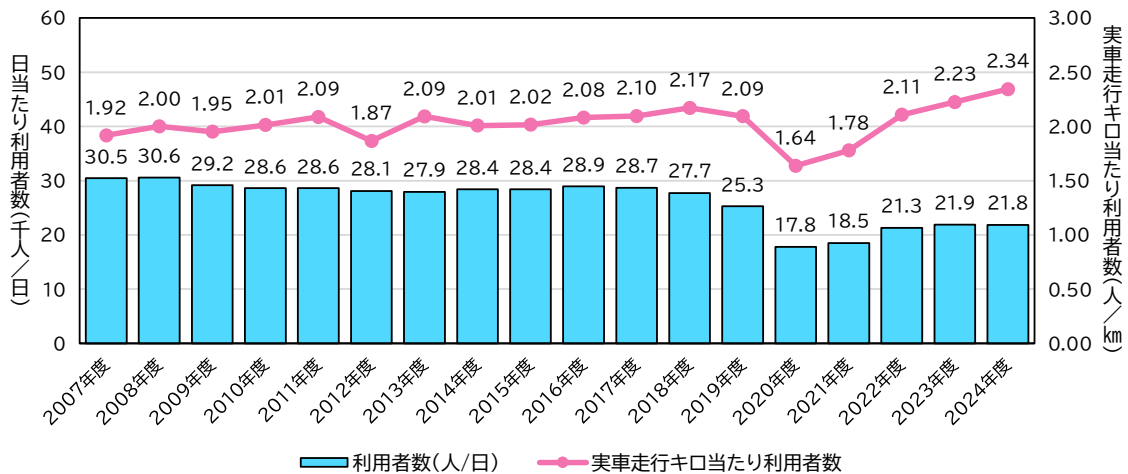
出典/資料：本市調べ

図 2.2.4 鉄道駅の利用者数の推移

(3) 路線バス交通

路線バスの利用者数の推移は長期的に減少傾向にあり、2024年度（令和6年度）は1日当たり約2.2万人となっています。

実車走行キロ当たりの利用者数は、コロナ禍により2020年度（令和2年度）に落ち込みましたが、その後の減便等の対応により、コロナ禍以前を上回り、年々増加しています。



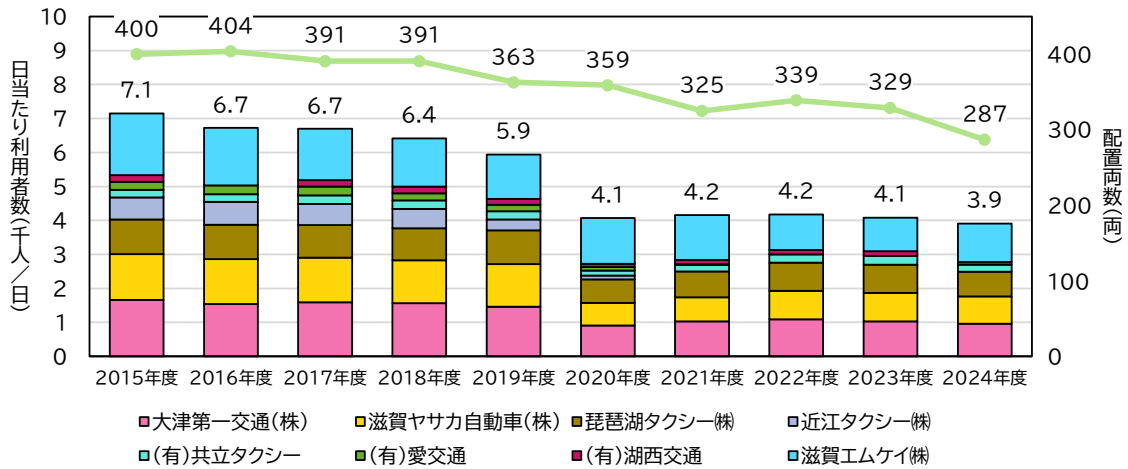
出典/資料：本市調べ

図 2.2.5 路線バスの利用者数の推移

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

(4) 一般タクシー

一般タクシーの利用者数はコロナ禍以降大きく減少しており、2024年度（令和6年度）では1日当たり約3.9千人となっています。



※(有)愛交通は2021年（令和3年）6月廃業、近江タクシー(株)は2021年（令和3年）3月営業所廃止。

出典/資料：滋賀県タクシー協会及び事業者ヒアリングによる

図 2.2.6 タクシー事業者の配置両数と利用者数の推移（個人タクシー除く）

(5) のりあいタクシー『光ルくん号』

のりあいタクシー『光ルくん号』の2021年度（令和3年度）以降の利用状況をみると、志賀地域と北部地域では2023年度（令和5年度）から2024年度（令和6年度）にかけて増加していますが、南部地域は横ばいとなっています。

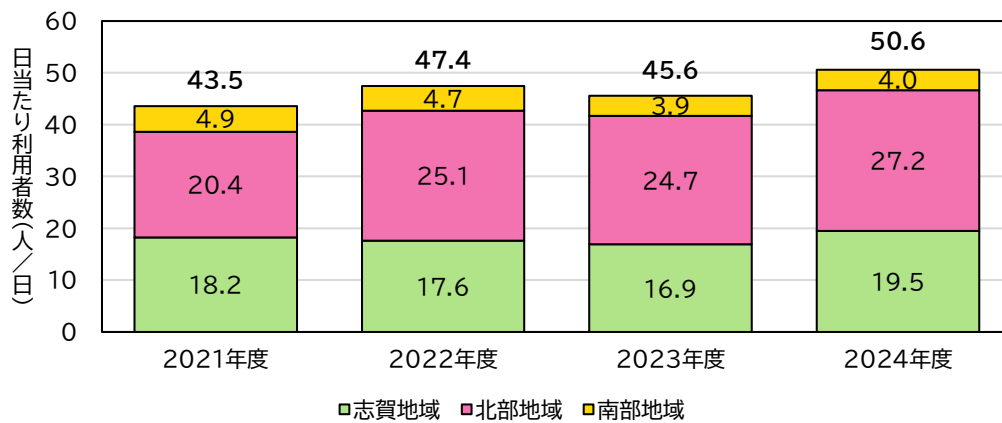


図 2.2.7 のりあいタクシー『光ルくん号』の利用者数の推移

(6) 地域住民主体の輸送サービス

和邇学区、葛川学区では、まちづくり協議会等が主体となり、地域住民の共助によって移動を支える取組が実施されています。

表 2.2.1 地域住民主体の輸送サービス

名称	運行主体
和邇コミュニティバス	わにまちづくり協議会
かつらがわカーシェアリング	葛川いきいきサークル

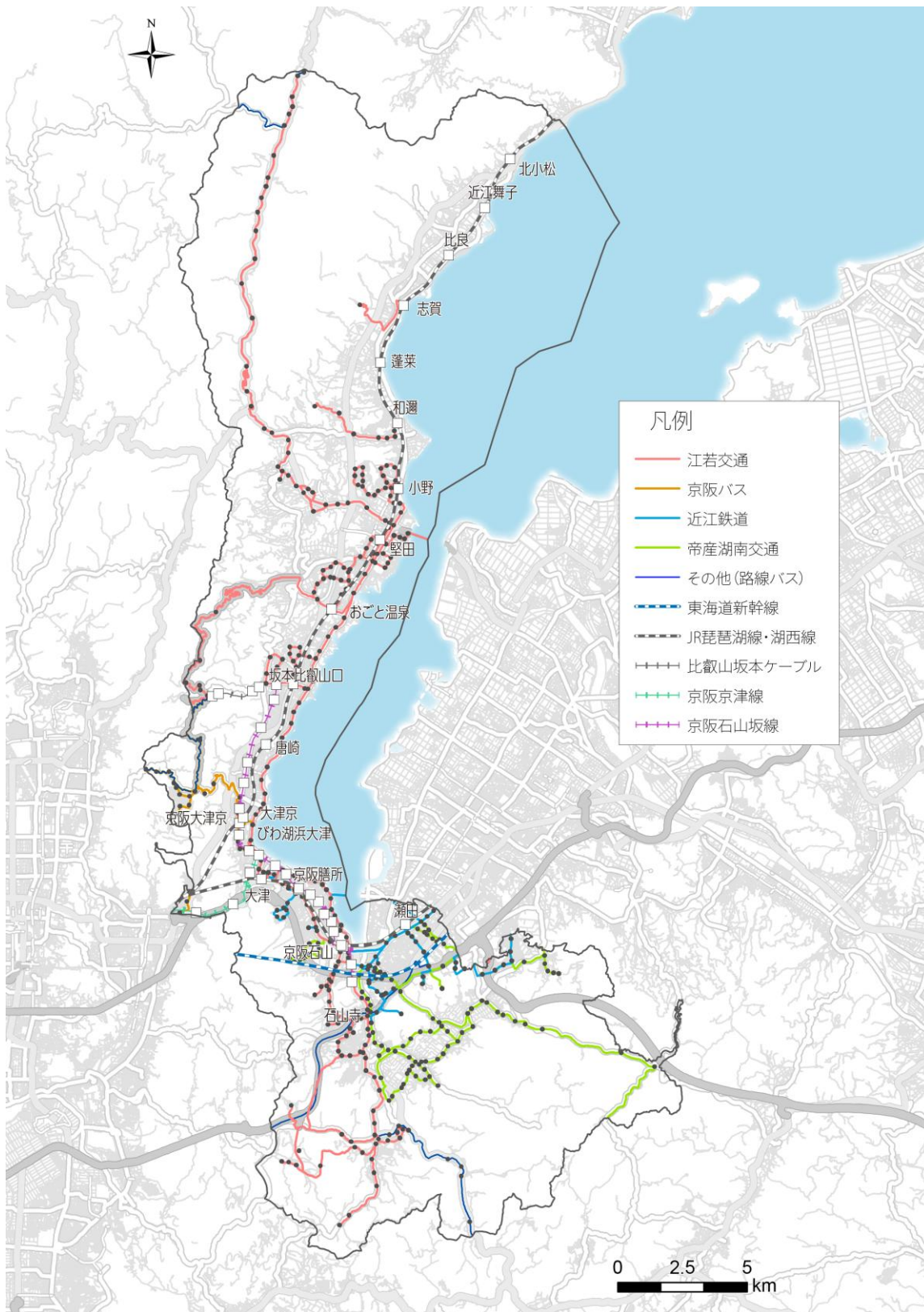


図 2.2.8 市内の鉄道・路線バスネットワーク（2026年（令和8年）3月時点）

2.3 地域公共交通の利用者や市民の意見等

(1) 調査概要

地域公共交通の利用者や市民等へ、以下のアンケート調査を実施しました。

表 2.3.1 調査概要

名称	①利用者アンケート		②高校生アンケート	③一般向けアンケート
	鉄道・路線バス	のりあいタクシー『光ルくん号』		
調査対象	市内の鉄道・路線バスの利用者	のりあいタクシー『光ルくん号』の利用者	市内の高校に通学する学生	市民等
調査期間	2025年(令和7年)6月17、18、21日	2025年(令和7年)6～7月	2025年(令和7年)6～7月	2025年(令和7年)7月1日～8月31日
調査方法	調査票	調査票	インターネット	インターネット
回答件数	773件	105件	4,680件	672件

(2) 主な意見や傾向

① 利用者アンケート

アンケートの回答者は、鉄道・路線バス利用者の約42%、乗合タクシー利用者の約82%を65歳以上の高齢者が占めました。鉄道・路線バス利用者の約39%、乗合タクシー利用者の約65%が、普段自家用車を運転しておらず、日常的に送り迎えをしてくれる人もいないため、鉄道や路線バス、乗合タクシーは日常生活に欠かせない移動手段となっています。

また、鉄道や路線バスについては運行本数を重視する人が約72%、乗合タクシーについては早朝及び午前の時間帯の運行の充実を重視する人が約43%となっています。

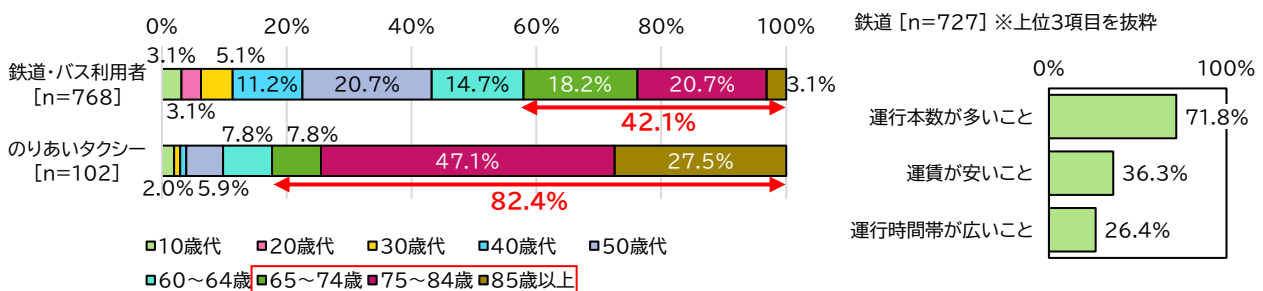


図 2.3.1 アンケート回答者の年齢階層

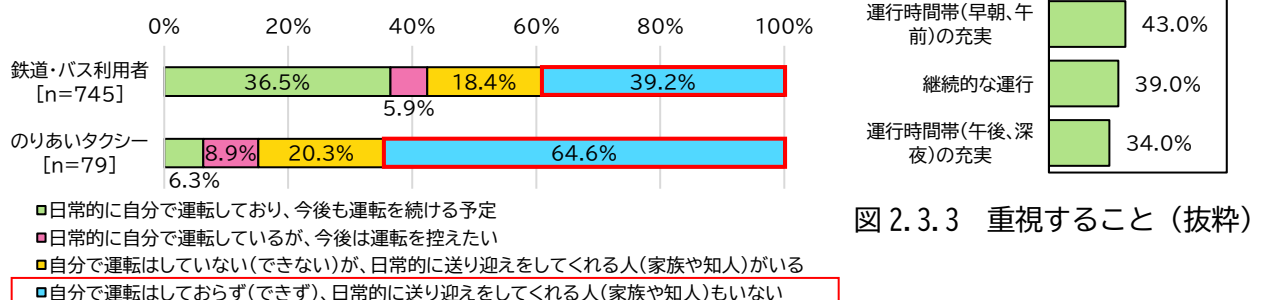


図 2.3.2 アンケート回答者の運転状況

図 2.3.3 重視すること (抜粋)

② 高校生アンケート

高校生の通学手段としては、徒歩・自転車、鉄道、自家用車で送迎、路線バスの順で利用されており、路線バスは少なくなっています。

また、普段の地域公共交通や自家用車の利用頻度としては、鉄道は約72%が週1回以上利用するのに対し、路線バスは約74%が月1回未満となっています。

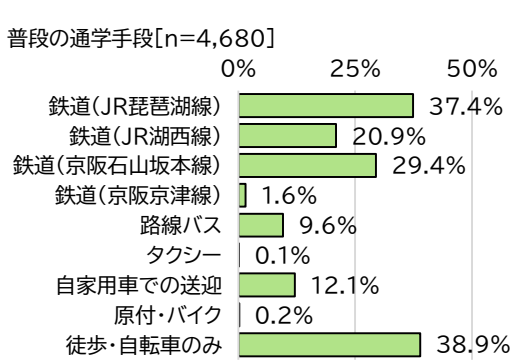


図 2.3.4 高校生の通学手段

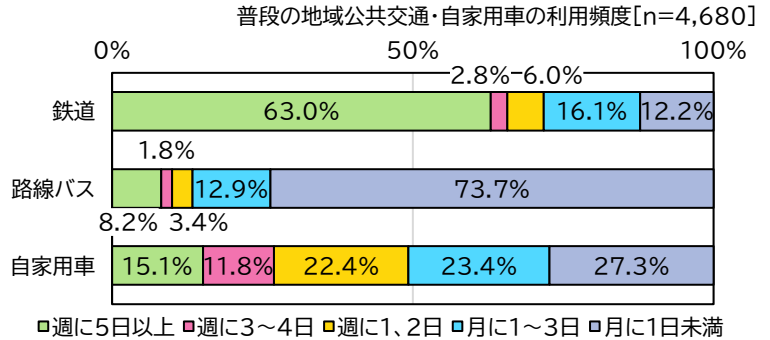


図 2.3.5 高校生の手段別の利用頻度

③ 一般向けアンケート

運転免許証の返納意向がある人は約36%で、「返納したいができない」と回答した人も含めると50%近くを占め、返納を考えている年齢は70~80歳が多くなっています。運転免許証を返納しない理由としては、「公共交通が充実していない」と答えた人が42%となっています。

最寄り駅までの移動手段としては、路線バスが約26%で二次交通としての役割を担っています。

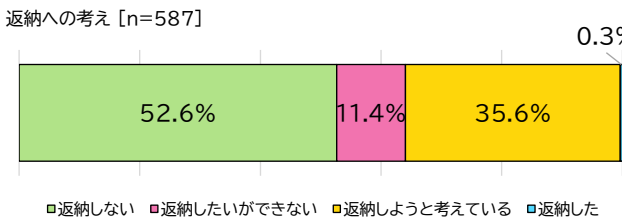


図 2.3.6 運転免許証の返納意向

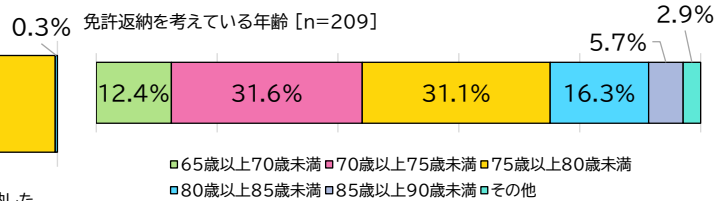


図 2.3.7 免許返納を考えている年齢

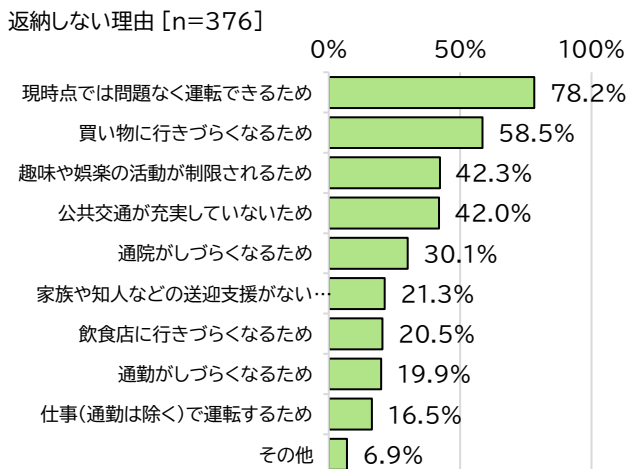


図 2.3.8 免許返納をしない理由

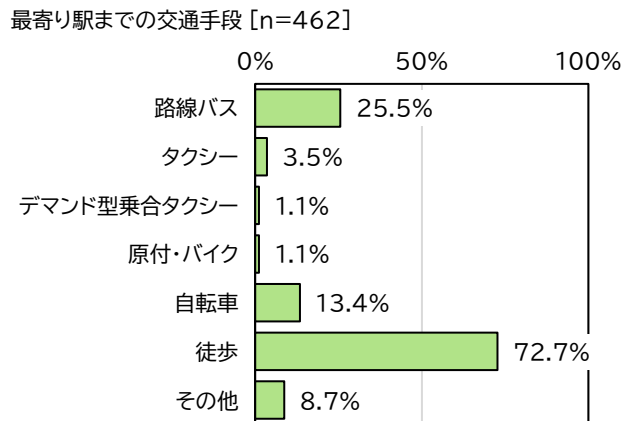


図 2.3.9 最寄り駅までの交通手段

2.4 交通事業者の意見等

(1) 調査概要

市内の交通事業者に対し、ヒアリング調査を実施した結果、鉄道、路線バス、タクシーの各事業業者に共通して、運転手や整備士の不足、燃料費・車両費・人件費等の各種経費の増加等といった事業運営上の課題に直面しています。こうした厳しい経営状況に対する経済的な支援、人材の確保に向けた支援、まちづくりの推進等を期待していることがわかります。

①鉄道事業者

項目		意見等
事業運営上の課題	人員体制	・ 運転手や整備士の不足
	経営状況	・ 物価の高騰や人件費の増加による利益圧迫
期待する行政の支援		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手や整備士等の人材を求めていることの周知 ・ 鉄道利用と連動したまちづくりの推進 ・ 各種キャンペーンを通じた連携

②バス事業者

項目		意見等
事業運営上の課題	人員体制	・ 慢性的な運転手不足（人材定着が困難、退職者が多い）
	経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種経費の増加（燃料費、車両費等の高騰、設備投資・車両修繕費の増加、運転手の待遇改善による人件費の増加） ・ 不採算路線の見直しや利用の少ない早朝深夜便の減便
期待する行政の支援		<ul style="list-style-type: none"> ・ 「路線バスに今乗らないと将来はなくなる」という周知啓発 ・ 路線維持や設備投資、大型二種免許取得支援等の経済的支援 ・ ハローワーク等の採用窓口の強化 ・ 市民の定期券購入補助 ・ 高齢化する団地等への移動手手段の検討（公的支援・運営）

③タクシー事業者

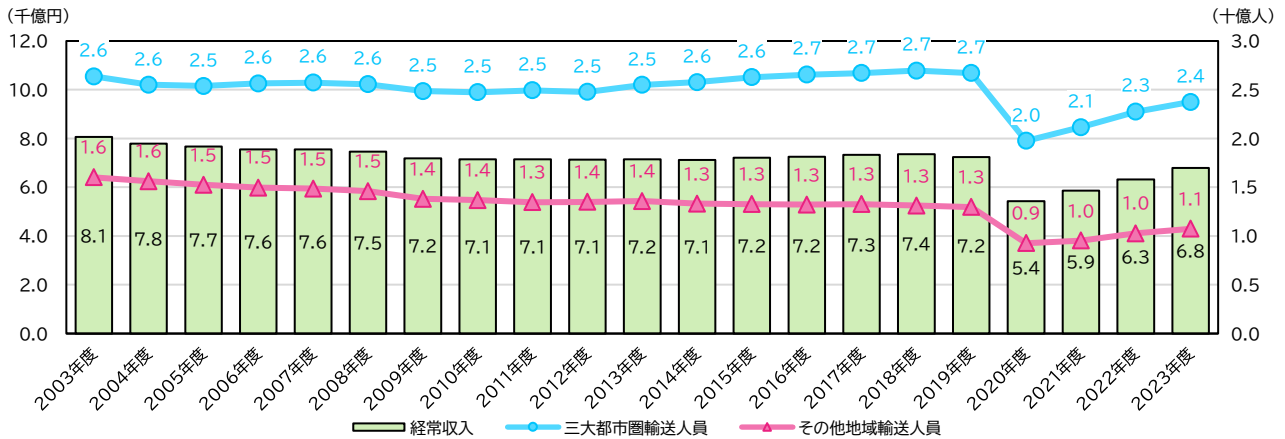
項目		意見等
事業運営上の課題	人員体制	・ 運転手の確保が厳しい
	経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ L P ガススタンドが減少し、L P G 車が燃料を補給しづらくなり、ガソリン車の調達を進め、調達費用がかかる ・ 燃料費等の物価高や人件費の増加分を、タクシー運賃に十分に反映できていない ・ 各種割引制度（障害者割引、運転免許証返納者割引）による利益圧迫
期待する行政の支援		<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種の経済的支援（助成金・補助金の拡充、各種割引制度に対する直接の補填等） ・ 観光客やビジネス利用者の誘致

(2) 地域公共交通業界が直面する問題

①バス事業者の経営状況

路線バスの利用者数は、三大都市圏を除く地域において、2003年度（平成15年度）以降、微減傾向が続いていましたが、2020年度（令和2年度）は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により利用者数・経常収入共に大きく減少しました。その後、徐々に回復傾向にありますが、コロナ禍前の状況に至っていません。

また、2025(令和7)年版交通政策白書によると、2023年度（令和5年度）におけるバス事業者の収支状況は、調査対象となった217社のうち、73.7%が赤字となっており、経営状況は非常に厳しいものとなっています。また、収益の低下に伴い、特に地方部において路線バスの減便等が続いています。



※1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。

※2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。

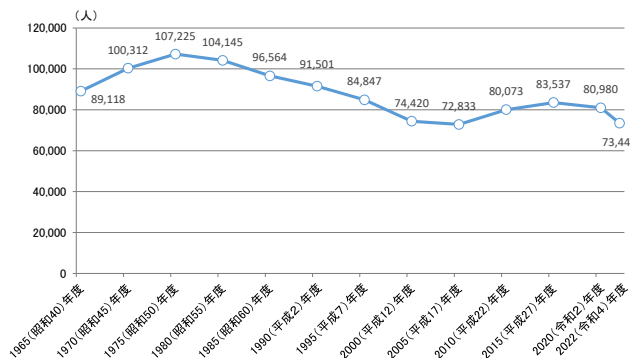
出典/資料：2025(令和7)年版交通政策白書を基に本市作成

図 2.4.1 都市部・地方部別の路線バスの利用者数、経常収入の推移

②2024年問題、運転手の高齢化

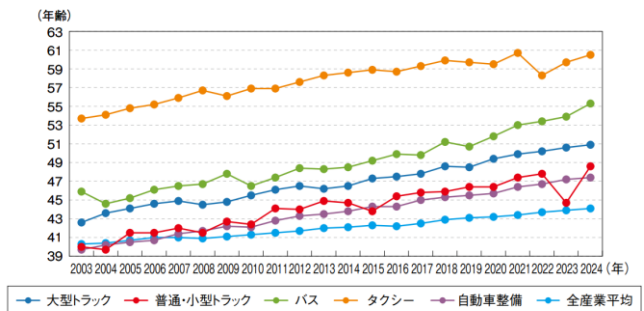
路線バスの運転者数は、1975年度（昭和50年度）をピークに減少しており、拘束時間の長さや不規則な勤務時間等の厳しい労働環境等が要因と考えられます。

また、2024年（令和6年）に施行された改善基準告示に基づく労働時間規制への対応により必要な運転者数が増加する一方で、新たな運転手の雇用が進まず担い手不足が深刻化しているほか、平均年齢は55歳に達し、全産業の平均年齢を10歳以上上回り高齢化が進展しています。



出典/資料：数字で見る自動車2024（国土交通省）

図 2.4.2 路線バス運転者数の推移（全国）



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

出典/資料：2025（令和7）年版交通政策白書

図 2.4.3 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

2.5 第1次計画における取組等の状況

(1) 取組の進捗状況

第1次計画では、「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」、「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」、「地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施」の3つの基本方針（取組の方向性）と21の施策を設定し、取り組んでいます。

表 2.5.1 第1次計画の基本方針・施策一覧

基本方針（取組の方向性）	施策	
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	1-1	基幹となる鉄道・路線バスの維持・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	新たな輸送サービ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. 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	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・介護保険事業計画等と連携して地域公共交通の在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. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施	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ビリティ・マネジメントの実施
	3-3	電車・バ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	鉄道駅のバ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	交通モード間の乗継利便性の向上
	3-12	MICE誘致やその他観光振興策と連動した利用促進

(2) 目標の進捗状況

第1次計画で示した目標値をみると、2024年度（令和6年度）時点で「鉄道の利用者数」、「公共交通による人口カバー率」、「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・運営等を行う取組の数」の3つの指標が目標に達していない状況です。

「鉄道の利用者数」は新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変容等により、2019年度（令和元年度）の水準まで回復していないこと、「公共交通による人口カバー率」は路線バスの廃止等に伴い地域公共交通のサービスエリアが縮小したことが影響しています。

表 2.5.2 第1次計画の目標の進捗状況

指標		目標値	実績値 (2024年度(令和6年度))	基準年度 との比較
鉄道の利用者数	J R	231,818 人/日	214,768 人/日	-7.35%
	京阪電車	55,777 人/日	54,958 人/日	-1.47%
路線バスの実車走行キロ当たりの利用者数		2.09 人/km	2.34 人/km	+11.96%
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%	63.1%	+19.73%
地域公共交通サービス全般に対する大津市の財政負担額 ^(※1)		178,613 千円 ^(※2)	96,089 千円	-46.20%
公共交通による人口カバー率 ^(※3) (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)		93%	88%	-5.38%
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・運営等を行う取組の数		14 件	10 件	-28.57%

*1: 公共輸送対策推進費、人にやさしいバス導入促進事業費、バリアフリー化推進事業費の計。

*2: 2020年（令和2年）11月補正後時点の予算額。なお、当該予算額には、新型コロナウイルス感染症対策経費約80,000千円を含む。

*3: J R駅から1,000m、京阪電車及び坂本ケーブル駅から500m、バス停から300m、デマンドタクシー停留所から300mをカバーエリアとする。なお、実績値は2025年（令和7年）3月31日時点の人口（住民基本台帳に基づく）で算出。

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

2.6 地域公共交通の課題等

前節まで（2.1 本市の地域公共交通を取り巻く状況～2.5 大津市地域公共交通計画（第1次計画）における取組等の状況）を踏まえ、以下第2次計画における策定のポイントを整理しました。

項目		主な内容等
2.1 地域特性の把握	動向 人口の	・本市人口はピークを迎えつつあり、今後は人口減少と少子高齢化を見据えた対応が必要
	特徴 地域の	・地域によって、高齢化率や交通手段の分担率、地域公共交通の人口カバー率が異なる
	動き 人の	・市内常住の通勤者の約43%、通学者の約46%が市外へ流出 ・昼夜間人口比は約91%で、市外流出が多い
2.2 交通特性の把握	交通特性	・鉄道利用者はコロナ禍前の約94%まで回復 ・バス利用者は路線廃止等によりコロナ後も減少が継続 ・志賀・北部地域では乗合タクシーの利用者が増加傾向 ・一部地域で地域住民主体の輸送サービスの取組を実施
2.3 地域公共交通の利用者や市民の意見等	利用者	・利用者の約半数が日常的な送迎者がおらず、地域公共交通が欠かせない ・鉄道・路線バスは運行本数、乗合タクシーは早朝/午前の運行の充実等を重視
	高校生	・鉄道利用は多いものの、路線バスより自家用車の送迎を利用する割合が高い ・鉄道や路線バスの運行便数が少なく、部活や塾の利用に影響がある
	市民	・運転免許証を返納しない理由として、「公共交通が充実していない」を挙げる人が約40% ・路線バスは二次交通としての役割を一定担っているが、鉄道に比べて利用頻度が低い
	その他	・将来の路線バス廃止に懸念 ・高齢者は運転免許証の返納後の移動手段に不安がある ・通学・通塾時のバスの便数が少なく不便 ・子供の送迎が大変 ・夜間や鉄道駅までの二次交通等が不足 ・鉄道駅のバリアフリーやノンステップバスの導入が不十分
2.4 交通事業者の状況		・燃料費、人件費、車両費等の高騰により経営環境が悪化 ・運転手、整備士の不足及び高齢化により事業継続や路線維持が困難 ・事業に対する経済的な支援、人材の確保に向けた支援、まちづくりの推進等を行政に期待 ・「路線バスに今乗らないと将来はなくなる」という周知啓発
2.5 第1次計画における取組等の状況		・第1次計画で位置付けた各種施策の取組は進んでいるものの、コロナ禍の影響もあり、「鉄道の利用者数」、「公共交通による人口カバー率」、「地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組みの数」の目標が未達

第2次計画における策定のポイント

①地域公共交通の路線の維持

②地域公共交通の担い手の確保

③多様な移動手段の確保

④交通不便地の解消

⑤地域の特性に応じた地域公共交通の実現

⑥高齢者の移動の支援

⑦児童、生徒の移動手段の確保

⑧地域の移動需要に対応する体制の整備

⑨地域公共交通の維持に関する意識の醸成

⑩地域公共交通の環境の整備

3. 基本方針と目標

3.1 地域の将来像

(1) 地域の将来像の設定

第1次計画では、本市の上位計画である「大津市総合計画」のまちづくりの基本理念や将来都市像、「大津市都市計画マスタープラン」のまちづくりの理念や目標を踏まえ、本計画において目指すべき地域の将来像を設定しました。これらの上位計画が計画期間中であることや第1次計画における取組の成果、課題等を踏まえ、第2次計画においても第1次計画で定めた地域の将来像を引き継ぎます。

(2) 本計画において目指すべき地域の将来像

◆まちづくりの基本理念と将来像 (大津市総合計画)	◆まちづくりの理念と目標 (大津市都市計画マスタープラン)
<p>【まちづくりの基本理念】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 持続可能な都市経営 2. 共助社会の確立 3. 自然、歴史、文化の保全、再生、活用 <p>【将来都市像】 ひと、自然、歴史の縁で織りなす 住み続けたいまち“大津再生” ～コンパクトで持続可能なまちへの変革～</p>	<p>【まちづくりの理念】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心・快適都市 持続可能でコンパクトな大津の構築 ・自然、歴史、文化を生かす 観光やにぎわい交流の創出 ・ともに創る協働のまち 定住環境の創造 <p>【まちづくりの目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①人口減少社会における住み続けられるコンパクトなまちづくり ②古都大津の自然、歴史、文化を生かした魅力あふれるまちづくり ③地域のにぎわいを創る協働のまちづくり <p>【将来都市構造の基本的な考え方】 コンパクト+ネットワークによるまちづくり 人口減少下でも生活利便性が確保された拠点の充実と、公共交通により拠点を相互に結ぶ都市構造とする</p>

本計画において目指すべき地域の将来像（第1次計画から継続）

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～

3. 基本方針と目標

3.2 地域公共交通の目標像

(1) 地域公共交通の目標像の設定

第1次計画策定後の5年間で、地域公共交通を取り巻く社会経済環境は大きく変化する中、地域公共交通が果たすべき役割には第1次計画策定時の考え方を継承すべき点もあることから、地域公共交通の目標像については第1次計画の2つの目標像を引き継ぎます。

(2) 地域公共交通の目標像

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

地域公共交通に求められる役割

◆地域住民の日常生活の維持と充実

高齢者をはじめとする全ての地域住民の交通手段を確保し、安心して生活できる居住環境の形成を支援します。

◆地域特性に応じた移動手段の提供

南北に細長い市域において地域特性に応じて、幅広い世代が多様な生活様式を実現できる居住環境の創出を支援します。

◆持続可能なまちづくり

自動車交通量の減少等を通じて温室効果ガスの排出削減に寄与することで、持続可能なまちづくりに貢献します。

目標像② 大津市の地域資源を活かし、地域の活力を育む地域公共交通

地域公共交通に求められる役割

◆中心市街地の活力向上

商業、居住、歴史・文化、情報発信、コミュニティ、交通等の多様都市機能の拠点として活発な交流をリードする都心エリアの活力向上を支援します。

◆生活拠点・地域拠点を中心とした生活圏の形成

生活拠点や地域拠点を中心にしたコンパクトな生活圏を形成し、バランスある都市発展を支援します。

◆地域資源を生かしたまちのにぎわいの創出

琵琶湖や美しい山並みに囲まれた自然、国内有数の世界遺産等の豊富な地域資源を生かし、まちのにぎわいや活性化を支援します。

3.3 基本方針（取組の方向性）

3.2 で示した地域公共交通の目標像がその役割を果たすために、2.6 地域公共交通の課題等で整理しました第2次計画の策定のポイント等を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組の基本方針を設定します。

基本方針1では、地域公共交通の維持・確保を位置付け、大量輸送機能を有する鉄道や路線バスの維持、地域の主体的な交通課題の解決に向けた体制づくり等を定めています。

基本方針2では、地域公共交通の利用促進・利便性向上を位置付け、地域住民が将来に向けて自ら地域公共交通を利用して守っていくという意識の醸成や誰もが利用しやすい交通環境の整備を定めています。

策定のポイント

- ①地域公共交通の路線の維持
- ②地域公共交通の担い手の確保
- ③多様な移動手段の確保
- ④交通不便地の解消
- ⑤地域の特性に応じた地域公共交通の実現
- ⑥高齢者の移動の支援
- ⑦児童、生徒の移動手段の確保
- ⑧地域の移動需要に対応する体制の整備
- ⑨地域公共交通の維持に関する意識の醸成
- ⑩地域公共交通の環境の整備

基本方針（取組の方向性）

基本方針1 地域公共交通の維持・確保

(1)地域公共交通ネットワークの維持

－基幹となる地域公共交通ネットワークやそこに接続する地域公共交通ネットワークなど、市民や来訪者が利用する地域公共交通ネットワークを維持する。

(2)新たな移動手段の確保

－交通課題の解決に向けて、新たなモビリティや新たな技術の導入等について検討を進める。

(3)移動手段の維持・確保のための仕組みの構築

－市民等の移動手段を維持、確保するため、市民、交通事業者、行政が連携を図り、交通課題の解決に向けた体制を整備する。

(4)地域公共交通を補完する取組の支援

－地域公共交通を補完する地域団体等の取組を支援し、市民等の移動手段を確保する。

基本方針2 地域公共交通の利用促進・利便性向上

(1)地域公共交通の利用促進に向けた意識の醸成

－地域として地域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る。

(2)誰もが利用しやすい交通環境の整備

－高齢者や障害者をはじめ誰もが利用しやすい交通環境の整備を進める。

3. 基本方針と目標

3.4 将来の地域公共交通ネットワーク

(1) 地域公共交通ネットワークの役割分担

支える移動の距離や利用者数に応じて、地域公共交通の役割を「幹」「枝」「葉」の3つに分類して維持・確保を図ります。

また、地域公共交通の輸送サービスが少ない地域や時間帯に地域公共交通を補完する取組として、日本版ライドシェアや無償運送等があります。

表 3.4.1 本市の地域公共交通の役割分担

分類	形態	主な路線（イメージ）	役割	
地域公共交通	幹	鉄道	・ JR ・ 京阪電車	・ 主に市内の拠点間や市外との広域的な移動
		路線バス	・ 近江大橋線 ・ 京都比叡平線 ・ 大津市内総合線（石山駅～大石小学校）等	
	枝	路線バス	・ 浜大津線（堅田駅～県庁前・大津駅） ・ 大津比叡平線 ・ 花屋敷鶴の里団地線等	・ 市内の拠点間の日常的な移動
	葉	鉄道	比叡山坂本ケーブル	・ 拠点と最終目的地間の移動
		路線バス	東ローズタウン線 等	
		デマンド型乗合タクシー	のりあいタクシー 光ルくん号	
		公共ライドシェア（交通空白地有償運送）		・ 一般旅客自動車運送事業者による運行が困難な地域での輸送等
		日本版ライドシェア		・ タクシー不足が深刻な曜日、時間帯に限定した輸送等
	一般タクシー		・ 個別需要に応じた移動	
	その他	無償運送（ボランティア輸送）		・ 地域の共助による輸送 ・ 買い物、通院等日常生活の移動支援
公共ライドシェア（福祉有償運送）			・ 一般的なバス等の利用が困難な要介護者や障害者等の輸送	

(2) 将来の地域公共交通ネットワークイメージ

地域拠点や生活拠点をつなぐ地域公共交通ネットワークを構築します。

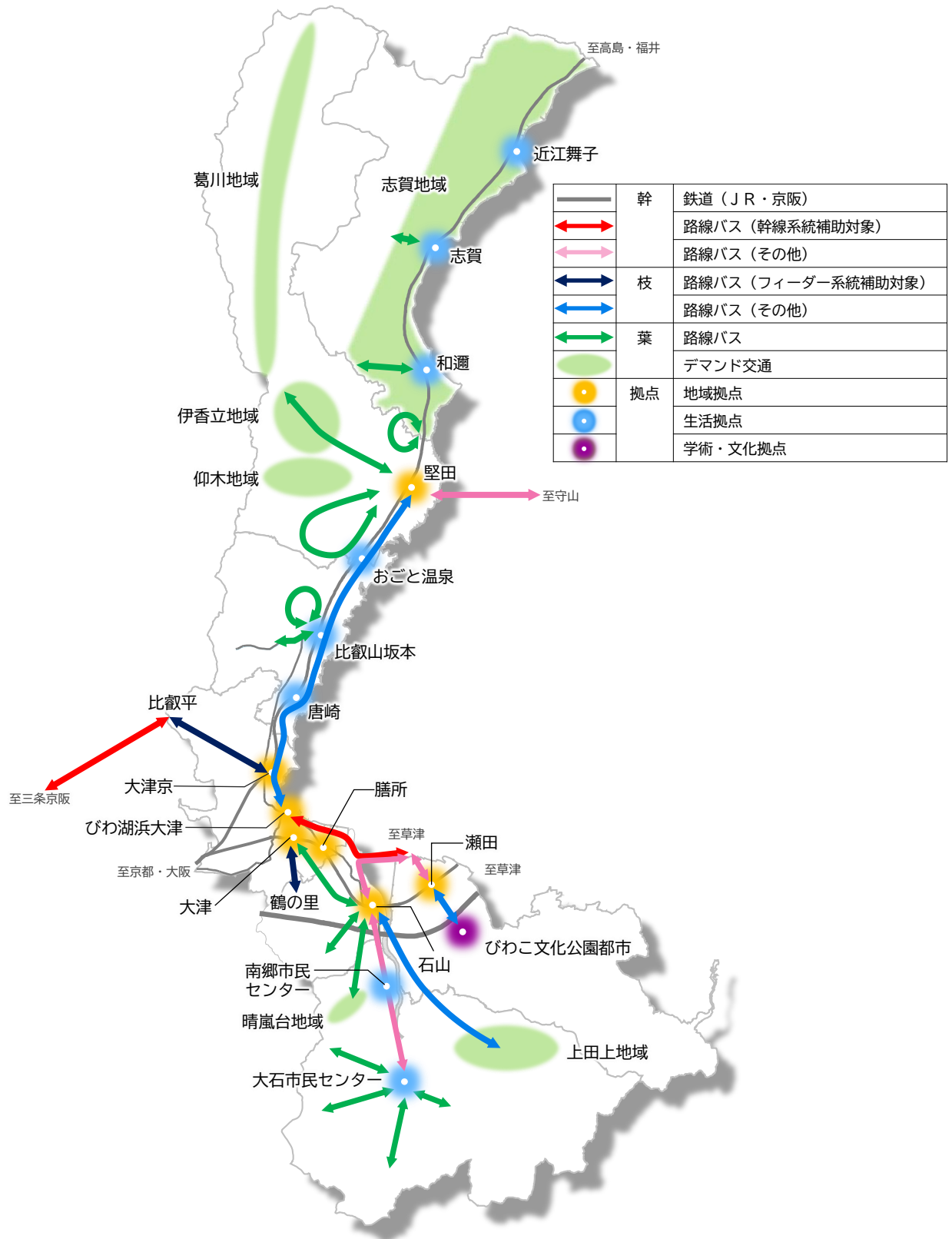


図 3.4.1 将来ネットワークイメージ

3. 基本方針と目標

3.5 計画の目標

本計画の施策の進捗を定量的に検証するため、以下の評価指標・数値目標を設定します。

表 3.5.1 計画の目標

評価指標		目標設定の考え方	現況値 (2024年度)	数値目標 (2030年度)
地域公共交通による人口カバー率 ^(※1)		既存のネットワークの維持、コンパクトなまちづくりの推進により、現況水準以上の人口カバー率になることを目指す。	87.1% (2025年3月31日時点)	現況水準以上
地域公共交通の利用者数 ^(※2)	鉄道	JR	214,768人/日 (2024年度)	現況水準を維持
		京阪電車	54,958人/日 (2024年度)	現況水準を維持
	路線バス		21,815人/日 (2024年度)	現況水準を維持
	のりあいタクシー 光ルくん号		51人/日 (2024年度)	現況水準を維持
地域公共交通サービス全般に対する本市財政負担額 ^(※3)		地域公共交通の維持に係る本市の財政負担額について、現況水準を維持することを目指す。	76,399千円 (2024年度決算額)	現況水準を維持
補助対象路線の収支率 ^(※4)		利用促進により、経費の増加が見込まれる中でも収支率を現況より改善していくことを目指す。	63.1% (2024年度)	現況水準以上
路線バスの実車走行キロ当たりの利用者数 ^(※5)		将来的に路線バス等の減便・廃止が発生した場合でも既存の利用者の継続的な利用を最大限確保することを目指す。	2.34人/km (2024年度)	現況水準以上

<評価指標の算出方法>

*1:住基人口(算出年度の3月31日時点)、駅・停留所(路線バス・デマンドタクシー)位置を用いて算出。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)に基づき、鉄道駅(JR、京阪電車、坂本ケーブル)から半径800m、バス停から半径300m、デマンドタクシー停留所から半径300mをカバーエリアとする。一般タクシーの車両待機場所となるJR堅田駅、比叡山坂本駅、大津京駅、大津駅、膳所駅、石山駅、瀬田駅から、半径3km(10分圏内)を含めた場合の人口カバー率は98.3%となる。

*2:交通事業者からの報告。

*3:公共輸送対策推進費、人にやさしい車両導入促進事業費、バリアフリー化推進事業費の計。
(ただし、計画策定に係る委託料は除く。)

*4:運行経費に占める運賃収入の割合。地域公共交通確保維持事業(幹線・フィーダー)活用にあたっての必須記載項目。

*5:路線バスの利用者数を実車走行キロで除して算出。全路線の平均値。毎年検証は、補助対象路線の系統別の評価を合わせて行う。

4. 目標を達成するための施策

基本方針（取組の方向性）に基づき、目標を達成するための施策を以下のとおり設定します。各施策の概要、実施主体、スケジュールは次頁以降に示します。

表 4.1.1 施策一覧

基本方針 (取組の方向性)	施策		
1. 地域公共交通の 維持・確保	1-1	基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持 継続・滋賀県、鉄道事業者等と連携した取組の検討 継続・国庫補助金を活用した路線バスの運行支援	等
	1-2	支線となる路線バス、デマンド型乗合タクシーの運行の維持 継続・国庫補助金等を活用した路線バスの運行支援 継続・デマンド型乗合タクシーの運行	等
	1-3	地域公共交通における担い手の確保 継続・路線バス、タクシー事業者の運転手確保に対する支援 重点施策 継続・交通事業者の人材募集に係る連携 重点施策	等
	1-4	多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討 継続・地域住民の共助による輸送サービスへの支援の在り方の検討 継続・自家用有償旅客運送に係る検討 新規・送迎サービス運行事業者やスクールバス等との連携 新規・民間事業者の輸送資源等との連携 継続・シェアサイクル等の二次交通の充実の検討 継続・新しい技術の活用等の検討	等
	1-5	地域公共交通の維持・確保のための取組体制・支援体制の整備 継続・地域公共交通について関係者が協議する場の構築 継続・地域主体の取組に対する検討サポート	等
2. 地域公共交通の 利用促進・利便 性向上	2-1	幅広い世代に対する継続的なモビリティマネジメントの実施 継続・児童・生徒へのモビリティマネジメントの実施 重点施策 継続・地域住民へのモビリティマネジメントの実施 重点施策	等
	2-2	鉄道、路線バス等の利用に関する効果的な情報発信・提供 継続・バス乗換マップ等の作成	等
	2-3	関係機関等と連携した利用促進等の実施 継続・イベントやキャンペーンを通じた利用促進等の実施 重点施策 継続・モビリティマネジメントを通じた利用促進の実施 重点施策	等
	2-4	人にやさしい車両の導入促進 継続・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	等
	2-5	鉄道駅のバリアフリー化の促進 継続・高架駅のバリアフリー化の促進	等
	2-6	交通手段の利便性向上 継続・各種割引乗車券、企画乗車券の検討、実施 継続・パークアンドライドの推進 継続・地域公共交通の利便性向上に向けた多角的な検討	等
	2-7	高齢者の運転免許証返納後の地域公共交通利用への転換促進 継続・公共交通利用サービス情報の提供 継続 新規 ・高齢者が移動しやすい移動手段・移動環境等の整備や連携	等

継続 : 第1次計画から継続的に実施する取組
新規 : 第2次計画で新たに実施する取組
重点施策 : 第2次計画で特に力を入れる取組

4. 目標を達成するための施策

基本方針	1 地域公共交通の維持・確保
施策	1-1 基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持
施策の概要・ねらい	主に市内の拠点間や市外との広域的な移動を支える鉄道・路線バスについて、国庫補助金の活用等により運行の維持を図ります。

取組（例）

継続 ① 滋賀県、鉄道事業者等と連携した取組の検討

- ・2015年（平成27年）6月から滋賀県、大津市、高島市、長浜市による「湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会」を設置しており、JR湖西線の利便性向上と沿線地域の活性化に向け、県・沿線自治体・鉄道事業者が連携した取組を継続的に進めます。
- ・大津市地域公共交通活性化協議会をはじめ、鉄道・バス事業者と定期的な協議により、各事業者が抱える課題等について密に情報交換等を実施し、行政・事業者間で改善に向けた施策等を検討します。

継続 ② 国庫補助金を活用した路線バスの運行支援

- ・本市と近隣市を結ぶ近江大橋線、京都比叡平線について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）を活用し、運行の維持を図ります。

表 4.1 補助対象路線の概要

路線名	運行事業者	起点	主な経由地	終点	運行態様	補助内容
近江大橋線	近江鉄道	草津駅西口	イオンモール草津	浜大津	路線定期運行	幹線補助
京都比叡平線	京阪バス	比叡平	京大正門前	三条京阪	路線定期運行	幹線補助

実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）

取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	○	○	○		○	
②	◎	◎		◎		○	

スケジュール

取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)
①	関係者間の協議・情報交換等				
②	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用による路線維持				

基本方針	1 地域公共交通の維持・確保
施策	1-2 支線となる路線バス、デマンド型乗合タクシーの運行の維持
施策の概要 ・ねらい	最寄りの駅から商業施設までの移動など、市内における日常的な移動を支える路線バスについて、国庫補助金等の活用により運行の維持を図るとともに、路線バスが廃止等となり他の代替交通手段の確保が困難な地域におけるデマンド型乗合タクシーを運行します。

取組（例）

継続 ① 国庫補助金等を活用した路線バスの運行支援

- ・鉄道駅への徒歩アクセスが困難な丘陵部の住宅地と鉄道駅を接続する大津比叡平線、花屋敷鶴の里団地線については地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）を、堅田葛川線、牧口線については大津市地域バス路線運行等対策費補助金（特定生活路線運行費補助金）を活用し、運行の維持を図ります。

表 4.2 補助対象路線の概要

路線名	運行事業者	起点	主な経由地	終点	運行態様	補助内容
大津比叡平線	京阪バス	大津駅、 大津京駅	比叡平口、 一丁目南	比叡平	路線定期 運行	フィーダー 補助
花屋敷鶴の里 団地線	近江鉄道	びわ湖 浜大津	大津駅、 池の里団地	花屋敷池の 里南	路線定期 運行	フィーダー 補助
堅田葛川線	江若交通	堅田駅	向在地道 伊香立中学 校前	伊香立小学 校前	路線定期 運行	特定生活 路線運行費 補助
			山百合の丘	堅田駅		
牧口線	帝産湖南 交通	石山駅	建部大社	牧口	路線定期 運行	特定生活 路線運行費 補助

継続 ② デマンド型乗合タクシーの運行

- ・路線バスが廃止等となり他の代替交通手段の確保が困難な志賀地域、葛川地域・伊香立地域、仰木地域、上田上地域、晴嵐台地域で運行するのりあいタクシー『光ルくん号』の運行を継続し、同地域における市民の買い物・通院などの移動を支えます。
- ・滋賀県のコミュニティバス等運行対策費補助金を活用し、運行の維持を図ります。
- ・利用実態や利用者のニーズ等を定期的に把握し、停留所の増設・廃止等、運営の効率化と利便性の向上を図ります。

表 4.3 のりあいタクシー「光ルくん」号の運行概要

地域	運行事業者	運行日	運行開始
志賀地域	大津第一交通(株)	平日、土曜 (12/30～1/3は運休)	2015年10月
葛川・伊香立地域	琵琶湖タクシー(株)		2021年4月
仰木地域	琵琶湖タクシー(株)		
上田上地域	琵琶湖タクシー(株)		
晴嵐台地域	琵琶湖タクシー(株)		

※2025年（令和7年）10月現在の内容

4. 目標を達成するための施策

実施主体 (◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用)							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎		○		○	
②	◎	○			○	○	

スケジュール					
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)
①	地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用による路線維持				
②	運行継続・利用状況に応じた見直し				

参考：のりあいタクシー『光ルくん』号の利用方法

志賀地域の利用案内（2025年度（令和7年度））

利用できる方

どなたでもご利用できます。事前の利用者登録も不要です。

運行日・運行時間

- ・月曜日から土曜日に運行します。（祝日含む。12月30日から1月3日は運休。）
- ・運行時間が決められています。時刻表は裏表紙に記載しています。

ご利用方法

- 1 利用したい便・乗り降りする停留所を決めます。
運行時刻表をご覧ください。利用したい便、乗り降りする停留所を決めます。
ただし、予約状況によっては、希望する時間に乗車できない場合もあります。
- 2 タクシー事業者に予約をします。

【電話予約】

☎0120-524-447 大津第一交通(株)

予約に際しては、以下の内容を伝えてください。

- のりあいタクシー「光ルくん号」の予約であること
- お名前と連絡先 ■ 乗車日 ■ 乗車便 ■ 乗車停留所
- 降車停留所 ■ 乗車する人数

※電話予約の受付時間は、午前8時から午後5時まで。
※予約は、希望日時の1週間前から利用希望便の始発時間の1時間前まで。
※南行きの北小松発8時便、9時便、北行きの小野発9時便のみ前日17時までにご予約ください。

【Web予約】

以下の予約サイトからご予約ください。

【予約サイトURL】
<https://shigademand-hikarukungou.demands.noruuu.jp/>



予約はこちら

※予約は随時受付、利用希望便の始発時間の1時間前まで予約できます。



- 3 予約時間までに停留所でお待ちください。
- 4 降車停留所へ到着後、運賃を現金でお支払いいただき、降車します。

基本方針	1 地域公共交通の維持・確保						
施策	1-3 地域公共交通における担い手の確保						
施策の概要 ・ねらい	地域公共交通の事業継続に向けて、交通事業者の深刻な担い手不足に対する支援や連携を行います。						
取組（例）							
<p>継続 重点施策 ① 路線バス、タクシー事業者の運転手確保に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大津市域交通圏で営業するタクシー事業者（個人タクシーを除く）を対象に、普通第二種免許若しくは中型第二種免許の取得費用の一部を支援します。 ・バス事業者は、大型第二種免許の取得支援制度を設けるなど、各社で対策を講じていますが、本市においても運転手の担い手不足に対する支援の在り方等について検討します。 <p>継続 重点施策 ② 交通事業者の人材募集に係る連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国・滋賀県・近隣市町村と連携し、自衛官や消防士等を対象とした合同企業説明会や運転体験会等を開催します。 * 2025年（令和7年）、自衛隊滋賀地方協力本部、自衛隊援護協会大阪支部、近畿運輸局滋賀運輸支局の共催で、大津駐屯地で若年定年制の自衛官を対象とした運転体験会・就職説明会を開催。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎	○	○	○		
②	○	◎	○	○	○		
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	二種免許取得支援の継続実施等						
②	合同企業説明会、運転体験会の継続実施等						

4. 目標を達成するための施策

基本方針	1 地域公共交通の維持・確保						
施策	1-4 多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討						
施策の概要 ・ねらい	既存の地域公共交通の輸送サービスが縮小している地域において、地域住民の支え合いや、これまで地域の移動手段として活用されてこなかった地域の輸送資源を活用することにより、移動手段の確保を検討し、必要に応じて導入します。						
取組（例）							
継続	① 地域住民の共助による輸送サービスへの支援の在り方の検討 ・地域住民の共助による取組で、既存の地域公共交通を補完する輸送サービスに対して、「令和7年度大津市地域住民の移動手段の確保に係る無償運送事業補助金」の実施状況や地域住民、交通事業者等の意見を踏まえ、支援の在り方等について検討を深めます。						
継続	② 自家用有償旅客運送に係る検討 ・今後、既存の地域公共交通の減便等が進んだ場合において、地域住民の移動手段を確保するため、市やNPO法人等による自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に係る検討を行い、必要に応じて導入やその支援を行います。						
新規	③ 送迎サービス運行事業者やスクールバス等との連携 ・介護が必要な方や障害のある方の生活支援等のサービスを提供する事業者が実施する送迎車両の送迎時間帯以外の活用や、本市が運行するスクールバスの活用等、今後、地域住民の移動手段としての活用の可能性について検討し必要に応じて連携や導入を行います。						
新規	④ 民間事業者の輸送資源等との連携 ・医療施設や宿泊・飲食等の集客施設の送迎バスや事業者の従業員の送迎バス等について、今後地域住民の移動手段としての活用の可能性について検討し必要に応じて連携します。						
継続	⑤ シェアサイクル等の二次交通の充実の検討 ・地域住民や来訪者等の鉄道駅や地域拠点等から目的地への二次交通として、シェアサイクル等の充実に向けた検討を行い必要に応じて充実します。						
継続	⑥ 新しい技術の活用の検討 ・担い手不足の解消に向けて、自動運転等の新しい技術の情報を収集し、安全性・実現性・コストパフォーマンス等、国や事業者の動向等を注視します。						
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎			○	○	◎	
②	◎			○	○	◎	
③	◎			○	○	○	
④	◎			○	○	○	
⑤	◎		○			○	民間事業者：◎
⑥	◎	○	○	○	○		

スケジュール					
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)
①	必要に応じて制度見直し				
②	検討し必要に応じて導入				
③	検討し必要に応じて導入				
④	検討し必要に応じて連携				
⑤	検討し必要に応じて充実				
⑥	情報収集し必要に応じて検討				

参考：令和7年度大津市地域住民の移動手段の確保に係る無償運送事業補助金の概要

令和7年度大津市地域住民の移動手段の確保に係る 無償運送事業補助金の概要

交付対象者（補助を受けることができる方）

おおむね小学校区の範囲において地域住民を対象とした無償運送を主体的に実施する公共的団体（自治会、学区自治連合会、学区まちづくり協議会、特定非営利活動法人等）であって、市長が適当と認めるもの）

また、補助金交付基準において定める補助対象事業に該当する事業（道路運送法の許可または登録を要しない運送、乗合バス事業者等と協議し、路線運行に配慮した運行計画となっている等）であること。

補助対象経費

- ①安全対策（運転手の安全講習等）に係る経費（交通費を除く。）
- ②燃料費
- ③輸送事業に係る保険料
- ④需要調査や利用促進に係る経費
- ⑤任意保険、自賠責保険、車検費用及び自動車税等に係る経費（専用車両に係るものに限る。）
- ⑥その他運送主体の運営に係る経費（車両調達経費、附属設備の設置経費、報酬、運営委託料等を除く。）

補助金額

補助対象経費の2分の1（上限50万円。ただし、千円未満は切捨て。）

なお、上記補助対象経費に係る補助金及び実費の受け取りがある場合にあっては、その額を補助対象経費から控除した額の2分の1（上限50万円。ただし、千円未満は切捨て。）

注意事項

- ・令和7年8月22日から事業開始となりますが、令和7年4月1日以前から事業を行っている場合は、補助対象経費の対象期間が令和7年4月1日から適用される場合があります。
- ・法人等の実施する無償運送事業は対象ではありません。

4. 目標を達成するための施策

基本方針	1 地域公共交通の維持・確保						
施策	1-5 地域公共交通の維持・確保のための取組体制・支援体制の整備						
施策の概要・ねらい	地域が一体となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、関係者の役割を明確にした上で、協働によって施策を継続的に進めていく仕組みを、地域ごとに構築します。						
取組（例）							
<p>継続 ① 地域公共交通について関係者が協議する場の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域が主体的に地域公共交通の課題に取り組み、今後の対応を検討・協議する場の立上げや運営の支援、情報提供を行います。 <p>継続 ② 地域主体の取組に対する検討サポート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望がある地域に対して、地域の方々が集う会合などに行政職員等を派遣し、地域公共交通に関する出前講座等を開催します。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	○		○	○	○	◎	
②	◎		○	○	○	○	
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	地域組織の立ち上げ・運営支援						
②	地域の要望に応じた出前講座の実施						



図 4.1.1 地域公共交通に係る地域住民による協議の場

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-1 幅広い世代に対する継続的なモビリティマネジメントの実施						
施策の概要 ・ねらい	将来にわたる地域公共交通の利用の促進に向けて、地域公共交通を使った生活スタイルへの転換を促進します。						
取組（例）							
<p>継続 重点施策 ① 児童、生徒へのモビリティマネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の将来の利用者となる児童生徒が、地域公共交通に対して理解を深め、愛着を持つために、滋賀県バス協会・バス事業者等と連携し、市内の小学校、中学校を対象とした交通環境学習等（バスの乗り方教室）を継続的に取り組みます。 <p>継続 重点施策 ② 地域住民へのモビリティマネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を取り巻く現状（担い手不足や交通事業者の経営状況等）について周知を行い、利用しなければ地域公共交通の維持が難しくなることへの理解度の向上や自身の生活への地域公共交通の取り入れ方等について考える機会を設けます。 デマンド型乗合タクシーの運行地域や路線バスの補助対象路線沿線の住民を対象とした乗り方教室や乗車体験会等を検討します。 地域公共交通を利用するきっかけ作りとして、市が主催するイベントの開催に合わせた利用喚起（チラシ等での呼びかけや地域公共交通利用者への特典配布等）を検討します。 転入者を対象としたバス乗換マップの配布により本市内の地域公共交通の認知度向上を図ります。（関連施策：2-2-①） 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎	○	○		○	教育機関等：○
②	◎	○	○	○	○	○	
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	継続・拡大						
②	継続・拡大						

4. 目標を達成するための施策

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-2 鉄道、路線バス等の利用に関する効果的な情報発信・提供						
施策の概要・ねらい	市民や転入者の地域公共交通の認知度向上に向けて、市内の鉄道、路線バスの利用方法・乗継方法等が分かるマップ等を作成・配布します。						
取組（例）							
<p>継続 ① バス乗換マップ等の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> 「大津市バス&電車乗り換えマップ（北部版・南部版）」を作成・更新し、各市民センター・観光案内所への配架や転入者等への配布を行います。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎		○	○		○	観光協会等：○
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	継続的な配架・配布						

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-3 関係機関等と連携した利用促進等の実施						
施策の概要・ねらい	関係機関や地域住民等と連携を図り、イベントやキャンペーン、モビリティマネジメント等を通じて利用促進等を実施します。						
取組（例）							
<p>継続 重点施策 ① イベントやキャンペーンを通じた利用促進等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県バス協会が実施する「バスの日まつり」や「大津の京阪電車を愛する会」主催の各種イベント等と連携します。 湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会を通じて、JR湖西線の利用促進キャンペーン等を実施します。（関連施策：1-1-①） <p>継続 重点施策 ② モビリティマネジメントを通じた利用促進の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 継続的なモビリティマネジメントの実施により、地域住民等の自発的な行動変容を促し、地域公共交通の利用を促進します。（関連施策：2-1） 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	○	○	○	○	・バス協会：◎ ・京阪電車を愛する会：◎	
②	◎	○	○	○	○		
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	各種イベント・キャンペーン等の継続的实施						
②	継続・拡大						

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-4 人にやさしい車両の導入促進						
施策の概要・ねらい	高齢者、身体障害者等、誰もが乗降しやすい環境を整えるため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に定められた整備目標の達成に向け、地域公共交通における車両のバリアフリー化を促進します。						
取組（例）							
<p>継続 ① ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 「大津市人にやさしいバス導入促進事業補助金交付要綱」や「大津市人にやさしいタクシー導入促進事業補助金交付要綱」に基づき、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入促進に取り組みます。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎		○	○		
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進						

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-5 鉄道駅のバリアフリー化の促進						
施策の概要・ねらい	大津市移動等円滑化促進方針（マスタープラン）、大津市バリアフリー基本構想（実行計画）に基づきエレベーター未整備駅のバリアフリー化を推進します。						
取組（例）							
<p>継続 ① 高架駅のバリアフリー化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 大津市バリアフリー基本構想（実行計画）において、重点整備地区の生活関連施設に位置付けられている北小松・近江舞子・志賀・蓬萊駅のバリアフリー化の整備を促進します。 国に対しては、引き続き高架等の高所に設置された鉄道駅のバリアフリー化が対象となるよう基準緩和を要請します。 JR湖西線の各駅で無人化・省人化が進んでいることから、乗降支援が必要な利用者の円滑な移動の確保に向けて連絡手段の確保や利用者への周知等を事業者と連携して進めず。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎	○				
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	北小松・近江舞子・志賀・蓬萊駅のバリアフリー化の促進に向けた協議等						

4. 目標を達成するための施策

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-6 交通手段の利便性向上						
施策の概要 ・ねらい	既存の地域公共交通利用者の継続的な利用確保と、観光客等の新たな地域公共交通利用者の取込みに向けて、ソフト面での利便性・快適性の向上による利用しやすい環境の整備を図ります。						
取組（例）							
継続	① 各種割引乗車券、企画乗車券の検討、実施						
	<ul style="list-style-type: none"> 「鉄道版びワイチパス（JR）」、「京阪電車びわ湖1日観光チケット（京阪電鉄）」をはじめとする琵琶湖観光や社寺観光を軸とした割引乗車券・企画乗車券の継続的な販売により、観光客の獲得と市内の地域公共交通の利用促進を図ります。 						
継続	② パークアンドライドの推進						
	<ul style="list-style-type: none"> びわ湖浜大津駅周辺の明日都浜大津公共駐車場、浜大津公共駐車場において、パークアンドライドの運営や鉄道利用時の割引施策を継続的に実施します。 						
継続	③ 地域公共交通の利便性向上に向けた多角的な検討						
	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活環境の維持向上を図るため、多角的に地域公共交通の利便性向上に向けた取組を検討します。 						
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①			◎	◎		○	
②	◎		○	○		○	
③	◎		○	○	○	○	
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	各種割引乗車券、企画乗車券の検討、実施						
②	パークアンドライドの推進						
③	地域公共交通の利便性向上策の検討						

基本方針	2 地域公共交通の利用促進・利便性向上						
施策	2-7 高齢者の運転免許証返納後の地域公共交通利用への転換促進						
施策の概要 ・ねらい	交通事故リスクの低減と社会全体の安全性の向上に向けて、高齢者が運転免許証の返納後も安心して移動できる環境の整備や情報提供を行います。						
取組（例）							
<p>継続 ① 公共交通利用サービス情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県警察は、運転免許証の自主返納者に対してタクシー・バス等の運賃割引や、飲食店での割引サービス等を行う自主返納高齢者支援制度を継続的に推進します。 ・本市は、75歳以上の運転免許証返納者を対象とした地域公共交通の利用補助（高齢者運転免許証自主返納促進助成事業実施要綱等）について、広報誌、警察署、運転免許センター等でのPR等を実施します。 <p>継続 新規 ② 高齢者が移動しやすい移動手段・移動環境等の整備や連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の路線バス・タクシー等の地域公共交通を補完するため、地域住民の共助による輸送サービスや地域の輸送資源等の活用も含めた様々な移動手段の提供を検討します。（関連施策：1-4） ・快適に地域公共交通を利用できるようユニバーサルデザイン車両の導入や駅のバリアフリー化を促進します。（関連施策：2-4, 2-5） ・地域における移動ニーズ対策（交通分野）と高齢者施策（福祉分野）は重なる分野もあることから、交通・福祉の両部局間の連携を図り、効果的な施策等を検討します。 							
実施主体（◎：実施主体、○：支援・連携・協力・利用）							
取組内容	大津市	国・県	交通事業者			地域住民	その他
			鉄道	バス	タクシー		
①	◎	◎	○	○	○		
②	◎	○	○	○	○		
スケジュール							
取組内容	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)	2028年 (令和10年)	2029年 (令和11年)	2030年 (令和12年)		
①	継続的な情報提供						
② (継続)	実施						
② (新規)	必要に応じて検討						

5. 計画の進捗管理

5.1 PDCAサイクルに基づく進捗管理の実施

第1次計画では、社会経済情勢等への変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）に基づく検証・見直しによる進捗管理を実施してきました。

PDCAサイクルは、5年間の計画期間全体を対象とする大きなPDCAサイクルと、毎年のモニタリングを中心とする小さなPDCAサイクルから構成され、定期的に行う大津市地域公共交通活性化協議会で個別施策の取組内容や進捗状況の協議等を実施するとともに、5年目にあたる2025年度（令和7年度）に計画期間全体の計画内容の検証に基づく計画の見直し（第2次計画の策定）を行いました。

第2次計画では、第1次計画の仕組みを引き継ぎ、大きなPDCAサイクルと小さなPDCAサイクルの組み合わせによる進捗管理を継続的に実施します。

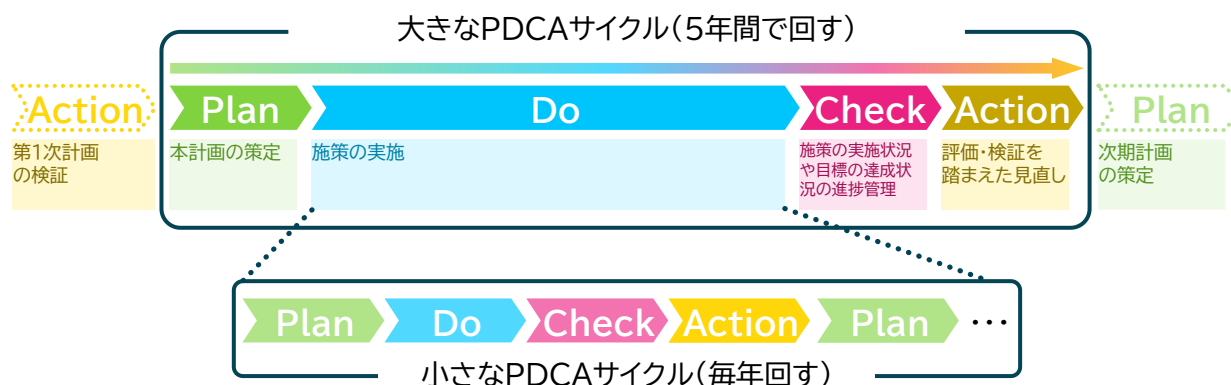


図 5.1 PDCAサイクルのイメージ

5.2 計画推進のスケジュール

本計画の推進に向けては、下記の工程に基づき大津市地域公共交通活性化協議会を開催し、計画の進捗状況等を評価・協議します。

年次	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目～
年度	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)	2031年度 (令和13年度) ～

年次	1年目				2年目以降		...
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	...
協議結果の展開先	↔		↔		↔		...
	国補助金手続等		国補助金手続等		国補助金手続等		
大津市地域公共交通活性化協議会	↔		↔		↔		
概要	期初報告		中間報告		期末報告		期初報告
議題	<ul style="list-style-type: none"> 計画推進のためのキックオフ 評価体制の確認 取組方針の協議 		<ul style="list-style-type: none"> 当該年度の取組の中間報告 		<ul style="list-style-type: none"> 当該年度の取組の中間報告 次年度の取組の検討 		<ul style="list-style-type: none"> 前年度の取組の総括を踏まえ、当該年度の取組方針の協議

用語集

2

2024年問題 13 ページ他

2024年（令和6月）4月1日に施行された働き方改革関連法により、自動車運転業務の時間外労働に上限が設けられたことに起因する、ドライバー不足や輸送価格の高騰などの問題のこと。

M

MICE 14 ページ

ビジネスや学問的な催しなどで人が集まるものの総称で、Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、Convention または Conference（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字からとっている。MICEの誘致に力を入れる国や地域が多く、日本でも、インバウンド振興策の一環として、国や自治体により誘致活動が盛んに行なわれている。

P

PDCA 36 ページ

プロセス等を管理・改善する手法の一つで、Plan=計画、Do=実行、Check=評価、Action=改善という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善・最適化していく手法。

ア行

駅勢圏 2 ページ他

鉄道駅を中心とした、その駅を利用する人や貨物などが存在する範囲のこと。大津市では鉄道駅から800m圏に設定。

温室効果ガス 18 ページ

大気を構成する成分のうち、温室効果をもたらすもの。主に二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類がある。

カ行

改善基準告示 13 ページ

厚生労働大臣により告示される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者の長時間労働を防ぐことを目的として拘束時間の上限や休息期間等の基準が定められている。2024年（令和6月）4月1日に施行された働き方改革関連法を踏まえた拘束時間の上限や休息期間が短縮される見直しが行われた。

キャッシュレス決済 14 ページ

クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法。

公共ライドシェア 1 ページ他

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合において、道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）に基づき、市町村やNPO法人等が、自家用車や一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを行う制度。交通空白地有償運送と福祉有償運送に分けられる。導入には法定協議会である「地域公共交通会議」において地域の関係者間の「協議が調う」必要がある。

サ行

シェアサイクル（コミュニティサイクル） 23 ページ他

一定のエリア内に複数設置された自転車の貸出・返却拠点（ポートまたはステーション）にて、自転車を自由に貸出・返却できるサービスのこと。

自家用有償旅客運送 23 ページ他

路線バスやタクシーが事業として成立しない場合で、地域における移動手段の確保が必要な場合に、安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。

人口カバー率 2 ページ他

特定の施設（駅等）を中心とした一定の圏域内に居住する人口の、総人口に占める割合のこと。

生産年齢人口 6 ページ

年齢別人口のうち、生産活動の中心となる年齢層を指し、15歳以上65歳未満の人口のこと。

総合計画 1 ページ他

市町村の最上位計画であり、市の将来像や目標、それを実現するための施策等を網羅的に位置付けた計画。

タ行

代表交通手段 2 ページ他

同じ目的で複数の交通手段を利用した移動について、利用した交通手段の中から主な手段を表したもの。近畿圏パーソントリップ調査では航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順で優先順位が付けられ、利用した交通手段のうち最も優先順位が高いものが代表交通手段となる。代表交通手段分担率はある地域の移動における、代表交通手段の構成比を表したもの。

地域間幹線系統 24 ページ

複数の市町村に跨って運行される数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスのうち、運賃のみでは事業採算が確保できない系統で、一定の要件のもと国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を受けて運行されている系統のこと。

地域内フィーダー系統 14 ページ他

運賃のみでは事業採算が確保できない系統で、地域間幹線系統に接続して運行され、一定の要件のもと国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を受けて運行されている系統のこと。

地域公共交通活性化協議会 24 ページ他

地域交通法に規定される法定協議会であり、地域公共交通計画の策定主体となる。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 1 ページ

地域の主体的な取組みによって、地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通計画の作成や、これに基づき実施する事業について定めた法律のこと。

デマンド勢圏 2 ページ他

デマンド型乗合タクシーの停留所を中心とした、その停留所を利用する人や貨物などが存在する範囲のこと。大津市ではデマンド型乗合タクシーの停留所から300m圏に設定。

デマンド型乗合タクシー（デマンドタクシー・乗合タクシー） 2 ページ他

タクシー車両を利用し、乗合・低料金というバスに準じた特徴を備えた移動サービス。利用者の有無に関わらず決まった時間に走るバスと異なり、必要な時のみ運行するため、既存の車両などをこれまでより効率的に運用することができる。

都市計画マスタープラン 1 ページ他

都市計画法第 18 条第 2 号に規定されている、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画のこと。

トリップ 5 ページ

ある 1 つの目的での、出発地から到着地までの移動のこと。

ナ行

日本版ライドシェア 1 ページ他

既存のタクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用して運送サービスを行う制度。導入には市町村または事業者が、タクシーが不足する曜日・時間帯、不足台数、運行エリアを国に申し出る必要がある。

ノンステップバス 14 ページ他

出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バス。超低床バス、超低床ノンステップバスとも称される。

ハ行

パークアンドライド 23 ページ他

市街地への自動車の流入を抑制するため、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用する仕組みのこと。

パーソントリップ調査 2 ページ他

交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査。

調査結果は都市圏交通実態の分析や将来交通量予測、総合的な都市交通計画（マスタープラン、個別交通計画等）等の検討に活用される。

バス停勢圏 2 ページ他

バス停を中心とした、その停留所を利用する人や貨物などが存在する範囲のこと。大津市ではバス停から 300m 圏に設定。

発生集中量 5 ページ

ある地域から出発したトリップ（人の動き）の数と、ある地域に到着したトリップの数の合計。

バリアフリー 14 ページ他

障壁（バリア）を取り除くこと。元々は建築用語で、建物内の段差等、生活に支障となる物理的な障壁を取り除く意味合いで使用されていたが、現在では高齢者や障害者等の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアを含めた概念となっており、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味する。

福祉有償運送 20 ページ他

公共交通機関（地下鉄、電車、バス、タクシー等）を単独で利用することが困難な高齢者や障害者などの会員に対し、自家用自動車を使用して行うドアツードアの個別輸送サービス。

マ行

マスタープラン..... 1 ページ他

他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画のこと。ここでは地域公共交通に関する市の基本的な方針を示した計画であることを意味する。

民間事業者の輸送資源等との連携..... 23 ページ他

物流の 2024 年問題や地域公共交通の維持といった課題に対処するため、商業施設、スクールバス、福祉車両など民間が保有する輸送力や資源を最大限に活用する取り組みです。行政と民間が連携し、特に過疎地での移動手段確保や、物流の効率化（混載輸送など）を目指すこと。

モビリティマネジメント..... 14 ページ他

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味し、一人一人の住民や一つの職場組織等に、環境や健康等に配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組み。

ヤ行

ユニバーサルデザイン..... 23 ページ他

障害の有無や年齢、性別、人種などにかかわらず、たくさんの人々が利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方。

ユニバーサルデザインタクシー..... 23 ページ他

障害者や高齢者に配慮された誰もが使いやすいタクシー車両のこと。広い開口部やスライドステップを備え、車いすのまま乗車できるなどの特徴をもつ。

ラ行

ライドシェア..... 1 ページ他

自動車の所有者・運転者と、移動手段として自動車を利用したいユーザーを結びつけ、乗用車の相乗りの需要をマッチングさせるサービス。日本においては 2025 年（令和 7 年）時点で「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」が認められている。

第2次大津市地域公共交通計画

2026年(令和8年)3月 策定

【発行】大津市(建設部地域交通政策課)
〒520-8575 大津市御陵町3番1号
TEL:077-523-1234(代表)