

第2次大津市地域公共交通計画 (資料編)

2026年(令和8年)3月

大津市

第2次大津市地域公共交通計画〔資料編〕 目次

資料 1. 地域公共交通計画とは	1
資料 2. 本市のまちづくりの方向性	2
2.1 上位計画.....	2
2.2 関連計画.....	7
資料 3. 本市の地域公共交通を取り巻く状況.....	9
3.1 本市全域の地域特性.....	9
3.2 本市全域の交通特性.....	24
3.3 地域別カルテ.....	47
資料 4. 市民の意向・利用実態の把握	63
4.1 市民の意向・利用実態の把握の概要.....	63
4.2 鉄道・バス利用者アンケート.....	64
4.3 デマンド型乗合タクシー利用者アンケート.....	79
4.4 高校生アンケート.....	91
4.5 一般向けアンケート.....	103
資料 5. 交通事業者の意向把握	123
資料 6. 協議の経緯等	125
6.1 第2次大津市地域公共交通計画策定の経緯.....	125
6.2 大津市地域公共交通活性化協議会 委員名簿.....	126
6.3 大津市地域公共交通活性化協議会設置要領.....	127
用語集.....	131

資料 1. 地域公共交通計画とは

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）（以下、「活性化再生法」という。）に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

この計画は活性化再生法で定められており、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施が「努力義務」とされています。

(2) 地域公共交通計画の対象

地域公共交通計画においては、バスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用することが求められています。



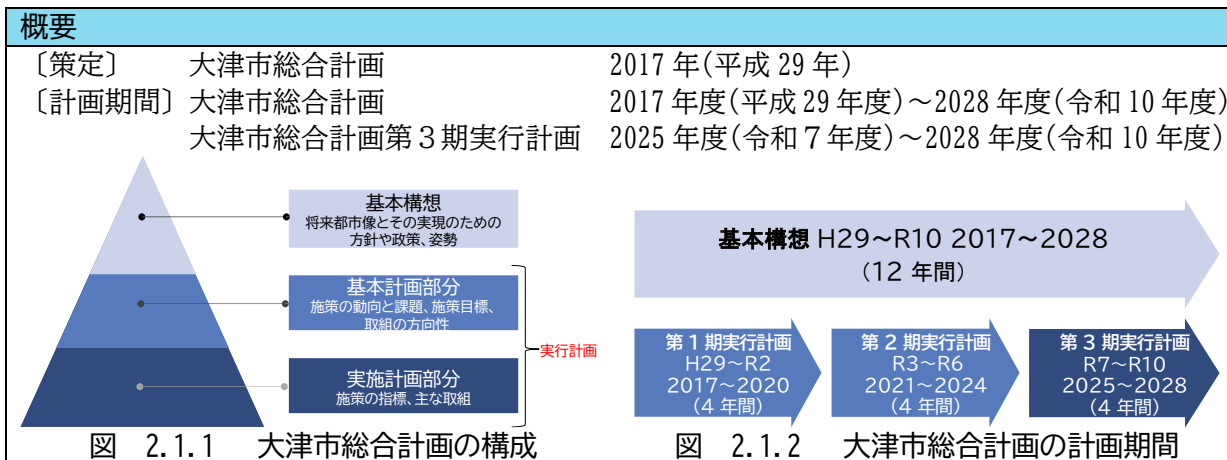
出典/資料：地域公共交通計画等の作成の運用と手引（国土交通省）

図 1.1.1 地域旅客運送サービスのイメージ

資料 2. 本市のまちづくりの方向性

2.1 上位計画

(1) 大津市総合計画・大津市総合計画第3期実行計画



基本方針

【まちづくりの基本理念】

1. 持続可能な都市経営
 - ・まちづくりを取り巻く環境変化に対応し、持続的、効果的な都市経営を目指す。
 - ・広域的な視点等を踏まえた効率性と、地域特性や課題に対応した「選択と集中」により予算と事業を決定する。
 - ・健全財政を堅持して、次世代へ持続可能なまちを引き継ぐ。
2. 共助社会の確立
 - ・「自助、自立」する精神と期待される社会的な役割の自覚と責任を持って主体的に行動する社会を目指す。
 - ・三者協働によるまちづくりを積極的に進め、互いの立場や考え方の違いを尊重し、それぞれが主体的に支え合える社会を目指す。
 - ・市外からの来訪者をあたたかく迎え、交流を深めることを目指す。
3. 自然、歴史、文化の保全、再生、活用
 - ・先人から受け継いだ自然、歴史、文化を大切に守り育て、保全、再生し、美しく質の高いまちを築くことを目指す。
 - ・それぞれの地域が有する自然や歴史、文化の特性を、街の活性化や魅力あるまちづくりに活かすことを目指す。

【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～

琵琶湖や比良・比叡の山々などの豊かな自然と悠久の歴史に育まれた街並み等によって形成された美しい景観、さまざまな縁でつながる人々のあたたかさや活力など、大津が秘めている魅力や可能性を掘り起こし、余すことなくまちづくりへ活かしていきます。

人々の交流を深めることで人が集い、活気に満ち、元気で笑顔あふれる、住み続けたい大津を再生します。

○将来都市像に込めた思い

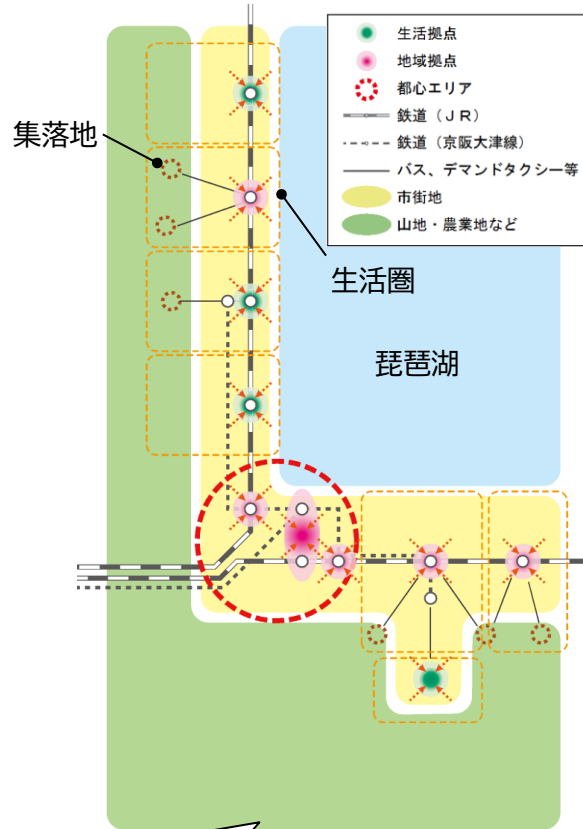
- ・大津の財産・ブランドである「ひと」、「自然」、「歴史」を活かす
- ・「ひと」、「自然」、「歴史」の縁で結ばれた一人一人が、ふるさと大津を大切にし、“大津再生”に取り組む

地域公共交通に関する方向性	
施策 24	交通ネットワークの充実
動向と課題	<p>路線バスにおいては、利用者数の減少や運転手不足等により、これまでと同様のサービスを維持することが難しい状況となっており、地域の特性に応じた移動手段を確保していくことが求められています。</p> <p>また、鉄道駅や道路のバリアフリー化、地域の幹線道路や生活道路の整備、広域道路のネットワークの強化については、引き続き進めていく必要があります。</p>
施策目標	地域公共交通の維持・確保を図るとともに、道路交通ネットワークの整備を進め、誰もが安心、安全、快適に移動できるまちを目指します。
取組の方向性	<p>1. 地域公共交通の維持・確保</p> <p>鉄道や路線バス等からなる地域公共交通の維持を図りながら、市民、事業者及び行政の三者協働の下で、デマンド型乗合タクシーなどの地域の特性に応じた移動手段の確保に努めます。</p> <p>○特に注力する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行等の支援 <p>2. 鉄道駅等のバリアフリー化の推進</p> <p>鉄道駅や道路のバリアフリー化を進めます。</p> <p>○特に注力する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR湖西線のエレベーター未整備駅におけるバリアフリー化の推進 ・道路のバリアフリー化の推進 <p>3. 道路交通ネットワークの充実</p> <p>国・県と連携し、地域間を結ぶ広域的な道路の整備を推進するとともに、地域住民にとって安心、安全、快適に利用できる地域の幹線道路や駅前広場の整備、生活道路の交通安全対策を推進します。</p> <p>○特に注力する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路の整備の促進 ・地域幹線道路や駅前広場、生活道路の整備の推進
指標	<p>【項目】 公共交通（鉄道、路線バス、デマンド型乗合タクシー）利用者数</p> <p>【基準値】 287,807 人/日（2023 年度（令和 5 年度））</p> <p>【目標値】 287,807 人/日（2028 年度（令和 10 年度））</p>

(2) 大津市都市計画マスタープラン（2017年（平成29年）3月策定）

概要	
〔策定〕	2017年（平成29年）3月
〔計画期間〕	2017年度（平成29年度）～2031年度（令和13年度）
基本方針	
<p>【まちづくりの理念と目標】</p> <p>都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランでは、本市の最上位計画である大津市総合計画基本構想のまちづくりの基本理念や、総合計画の将来都市像「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～」と整合を図り、まちづくりの理念と目標を以下のように設定する。</p>	
<p>図 2.1.3 まちづくりの理念と目標</p>	
<p>【将来都市構造】</p> <p>まちづくりの目標の実現に向けた将来都市構造の基本的な考え方は、以下のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">「コンパクト+ネットワークによるまちづくり」</p> <p>地域の活力を維持するとともに、誰もが安全・安心・快適に住み続けられる大津市を実現するため、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> <p>また、その実現に向けた具体的な方向性を以下のとおり設定する。</p>	
①地域拠点・生活拠点の設定	④ネットワークの再構築
②拠点に必要な都市機能の明確化	⑤集落地の活性化
③魅力ある都心エリアの充実	

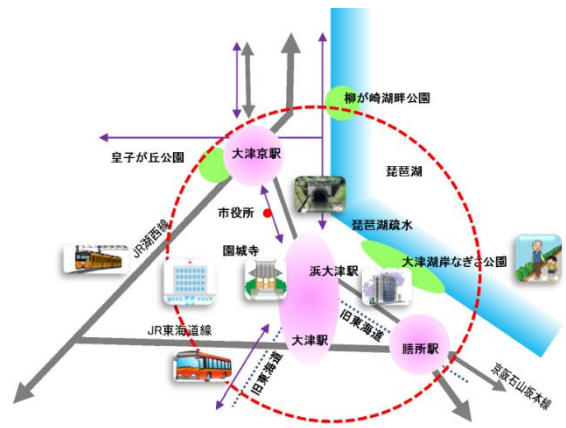
【コンパクト+ネットワークのイメージ図】



【将来都市構造図】



【都心エリアのイメージ図】



- コンパクト+ネットワークによる
これからのまちづくり
- 鉄道駅周辺等を中心とする地域拠点・生活拠点では、生活に必要な都市機能の確保と居住の誘導を図ります。
 - 都心エリアでは、さらなる都市機能の集積を図るとともに、居住、観光・交流機能を高めます。
 - 公共交通により、地域拠点・生活拠点を結ぶとともに、基幹的な公共交通（バス等）が通る道路沿道では、居住を促進し公共交通を維持します。
 - 中山間地・農業地等の集落地では、市街地との交通ネットワークの再構築を目指すとともに、地域コミュニティの維持・充実に努めます。

図 2.1.4 コンパクト+ネットワークによる大津市のまちづくり

地域公共交通に関する方向性
分野別のまちづくりの方針 2. 交通ネットワークを再構築する
1) 基本方針
コンパクトなまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心エリア、地域拠点、生活拠点と周辺の市街地・集落地を相互に結ぶ交通ネットワークの再構築、コンパクト+ネットワークの実現を支える公共交通の充実、バス等が円滑に移動できる道路環境の整備 ・ 高齢者、障害者を含む全ての人々が安心して快適に移動できるバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した交通施設の整備 ・ 高齢者が可能な限り住み慣れた地域で生活が続けられる「地域包括ケアシステム」と連携のとれた交通ネットワークの再構築
魅力あふれるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民、観光客等の来訪者にも移動しやすい公共交通環境づくり ・ モビリティ・マネジメントの基本的考え方も踏まえた公共交通機関の有効利用
協働のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の維持・活性化の取組を進めることによる、鉄道、バス等の公共交通の利用促進
2) 公共交通の方針
公共交通の利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 京阪神都市圏への通勤通学、拠点市街地への買い物等の利便性を高めるための鉄道の輸送力の強化、安全性、利便性の確保 ・ 円滑な都市活動を維持推進するための路線バスの維持やデマンドタクシー等の検討による鉄道駅への利便性の確保 ・ 誰もが利用しやすい駅的环境を確保するための京阪膳所駅等のバリアフリー化の促進
駅前広場等の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用増進を図るための駅前広場の利活用の推進 ・ 鉄道駅周辺での既存駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの推進
地域交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を軸に、路線バスとの連携が十分に図れた公共交通ネットワークの維持・活性化の推進、公共交通ネットワークの利便性向上や利用機会の提供等による公共交通の市民利用の促進 ・ 地域住民・公共交通事業者・行政の協働による維持・活性化を進めるための枠組みの整備、交通社会実験や利用促進方策・利便性向上等の取組の推進 ・ モビリティ・マネジメントの推進、公共交通への利用転換やカーシェアリング等自動車利用方法の変更を促すことによる道路混雑の緩和 ・ 鉄道駅から離れた内陸部に立地し、高齢化が進む住宅団地での「地域包括ケアシステム」との連携による公共輸送サービスの再編 ・ 高齢化が進む中山間地域、和邇駅以北等路線バスが運行していない地域での行政による他地域での取組事例の情報提供、地域協議会立ち上げへの協力、交通社会実験の実施等、地域との協働による持続可能な交通輸送サービスの構築に向けた検討
新交通システム等の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市施設の集積により、これまで以上に利用者的大幅な増加が見込まれる地域での利便性が高く、大量輸送が可能な連節バス等新たな交通システムの導入の検討 ・ ライドシェアや自動運転等の導入についての検討
レンタサイクルの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心エリアを中心にコミュニティサイクルの整備の検討

2.2 関連計画

(1) 大津市立地適正化計画（2021年（令和3年）4月策定）

概要		
〔策定〕	2021年（令和3年）4月	
〔計画期間〕	2021年度（令和3年度）～2031年度（令和13年度）	
立地適正化に関する基本的な方針		
まちづくりの方針とターゲット	まちづくりの方針	安全・安心・快適に暮らせる持続可能でコンパクトなまちづくり
	まちづくりのターゲット	・高齢者世代 ・若い世代（単身、働く女性、共働き、子育て中等を想定）
目指すべき都市の骨格構造と課題解決のための施策・誘導方針等	目指すべき都市の骨格構造	大津市都市計画マスタープランに位置付けられている「将来都市構造」とし、「コンパクト+ネットワークによるまちづくり」を推進
	課題解決のための施策・誘導方針	①拠点周辺における都市機能の集積促進 ②地域特性を生かした居住の誘導 ③公共交通機能の強化
居住誘導区域		
設定方針	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生特別措置法や都市計画運用指針に基づき区域を設定（含める区域） <ul style="list-style-type: none"> ・生活利便性が確保される区域 ・生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域（含めない区域） <ul style="list-style-type: none"> ・ハザードエリア ・公共地域、工業専用地域等 	
居住誘導区域		
設定方針	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等を中心とする地域拠点周辺の市街地は、比較的都市機能の充実した区域であり、周辺からも公共交通によるアクセスが便利のため、徒歩等で容易に移動できる範囲に区域を設定 ・地域拠点の中心から概ね半径 800m の範囲を基本に、市街地の集積状況や生活サービス施設等の立地状況等を勘案 	
地域公共交通に関する方向性		
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者をはじめ、誰もが徒歩や公共交通により、都市機能にアクセスできる環境を整えることで、その外出率の向上等により健康の増進につなげるとともに、生活利便性を確保することができるよう、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や、郊外住宅団地等における公共交通の確保など、公共交通機能の強化に努める。 		

(2) 第9期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

概要	
〔策定〕	2024年（令和6年）3月
〔計画期間〕	2024年度（令和6年度）～2026年度（令和8年度）
基本理念と基本目標	
【基本理念】	地域の中で いきいきと自分らしく 安心して暮らし続けられるまち おおつ
【基本目標】	
基本目標1	医療・介護サービスが切れ目なく利用できるまち（在宅医療・介護連携の推進）
基本目標2	認知症の人や家族が安心して生活できるまち（認知症施策の推進）
基本目標3	地域の中で安心して暮らせるまち （あんしん長寿相談所の機能強化・生活基盤整備の推進）
基本目標4	高齢者がいきいきと健やかに生活し、社会参加ができるまち （介護予防サービス・生きがいづくりの推進）
基本目標5	必要な介護保険サービスを利用できるまち（介護保険サービスの充実）
各論 基本目標3 地域の中で安心して暮らせるまち	
6. 暮らしの環境整備	
(4) 高齢者の移動手段の確保	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の減少や運転手不足に伴い路線バスの減便や廃止が進むなか、高齢者をはじめとする市民の移動手段を確保する必要があります。 ・本市では、志賀地域、葛川・伊香立・仰木地域、上田上・晴嵐台地域においてデマンド型乗合タクシーを運行しており、今後もニーズを把握しながら、運行内容の改善に努め、効率性と持続可能性の向上を図ります。 ・また、高齢者が電車やバス等を円滑に利用できるよう、本市が路線バス事業者にノンステップバス購入支援を行い、導入促進を図るとともに、鉄道駅についても鉄道事業者によるバリアフリー化に向けた取組を進め、全ての人が利用しやすい公共交通の整備環境を促進します。 ・さらに、地域の特性に応じた交通ネットワークを再構築するにあたり、地域の課題を抽出し、地域、交通事業者及び行政が連携して取り組むことが必要であることから、あんしん長寿相談所と地域交通部局が連携し、高齢者等交通弱者の状況の把握と移動手段の確保に努めます。 ・なお、運転免許証を返納された高齢者については、あんしん長寿相談所における相談支援のほか、新たな支援について検討します。 	

資料3. 本市の地域公共交通を取り巻く状況

3.1 本市全域の地域特性

(1) 土地利用

① 位置

本市は、滋賀県の県庁所在地であり、本州のほぼ中央に位置する琵琶湖国定公園の西南端に位置しています。本市西側は京都府の京都市、宇治市、東側は草津市、栗東市等、北側は高島市、南側は甲賀市、京都府の宇治田原町と接しています。

市域は、比良、比叡、長等、音羽、田上山系等の山並みに囲まれており、東西 20.6km、南北 45.6km にわたって琵琶湖に沿って広がる南北に細長い市域となっています。

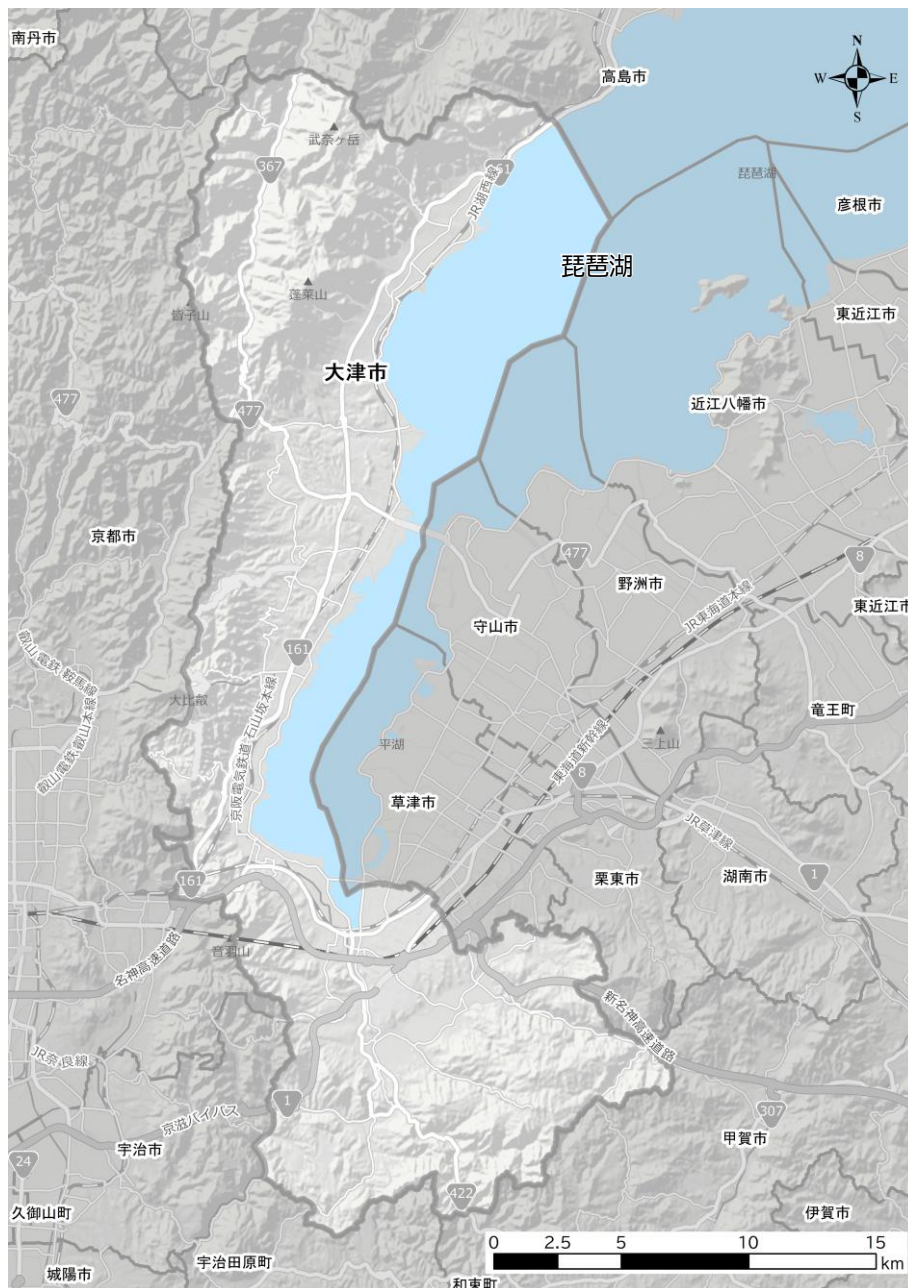
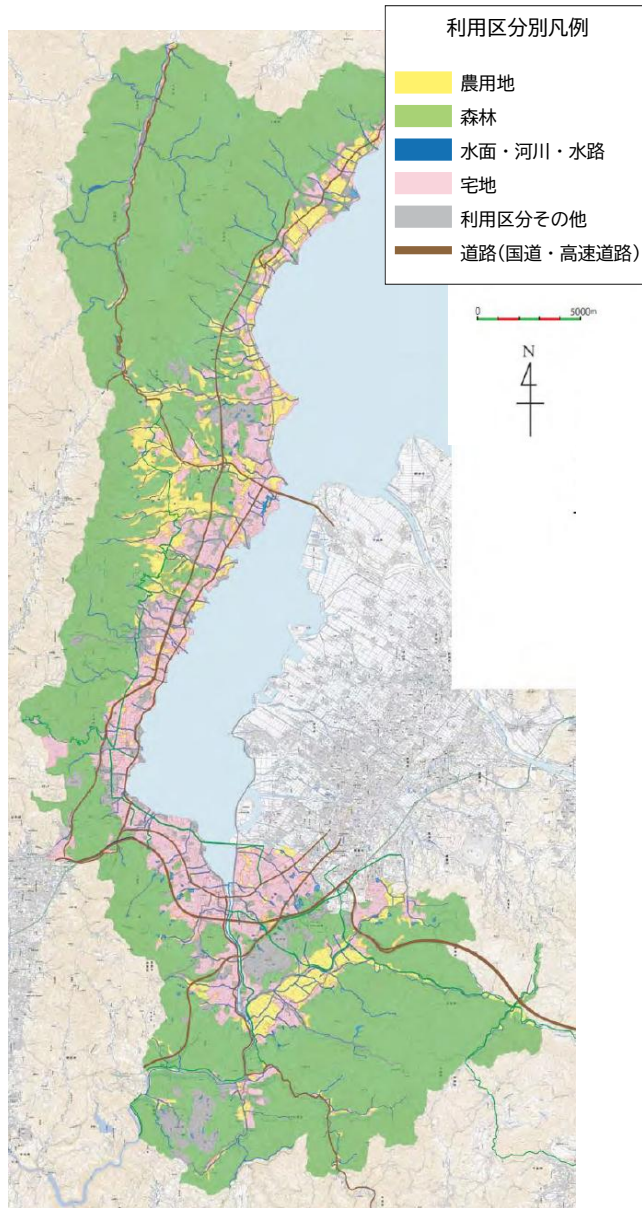


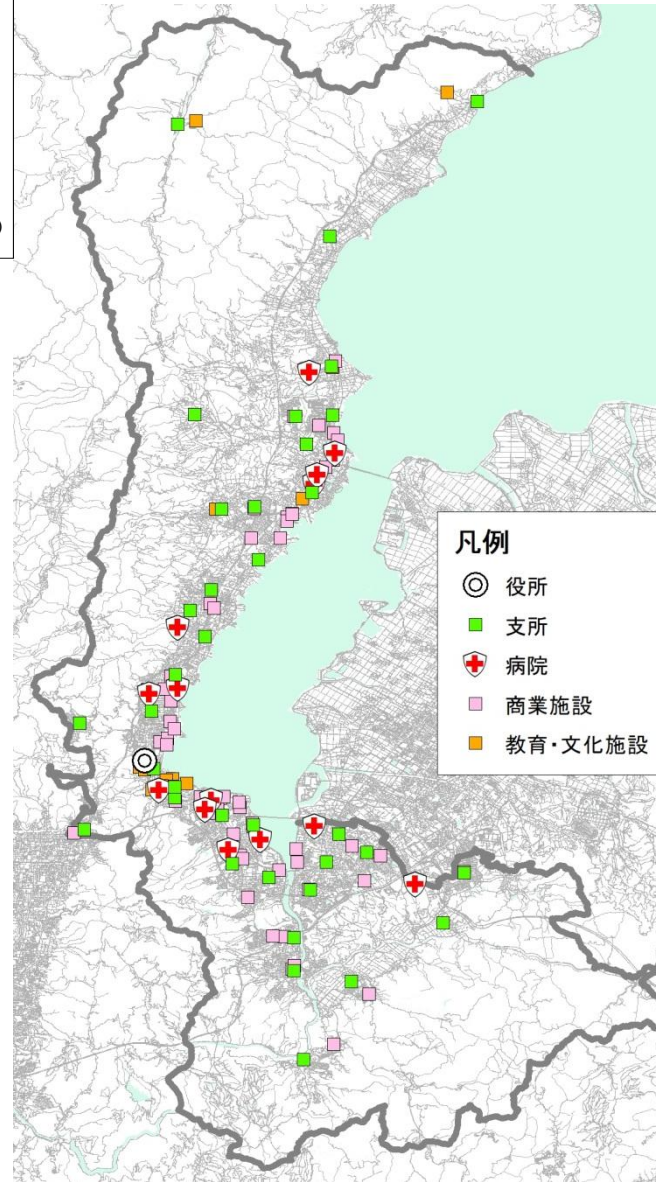
図 3.1.1 本市の位置

② 土地利用の状況

本市の市街地は、琵琶湖岸沿いの平地部と丘陵部に広がっています。琵琶湖岸沿いの平地部には、行政施設、商業施設、病院等の各種都市施設が集積する一方、丘陵部は大半が住宅団地となっています。



出典/資料：第5次大津市国土利用計画
図 3.1.2 土地利用の状況

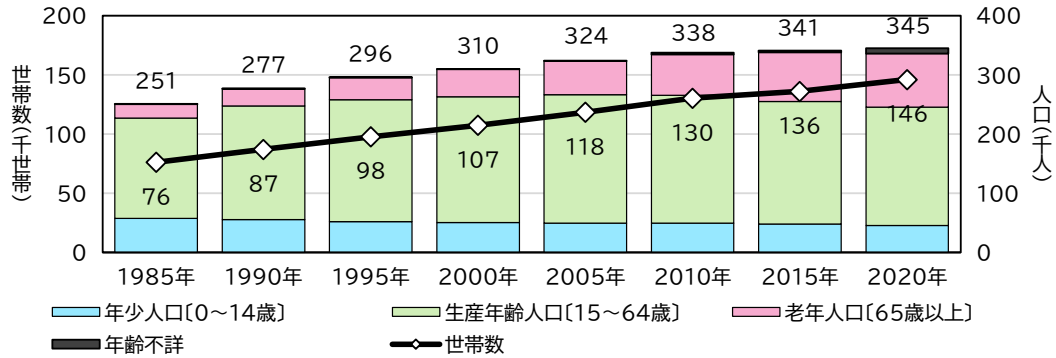


出典/資料：本市調べ
図 3.1.3 施設の分布（主要施設）

(2) 人口の動向

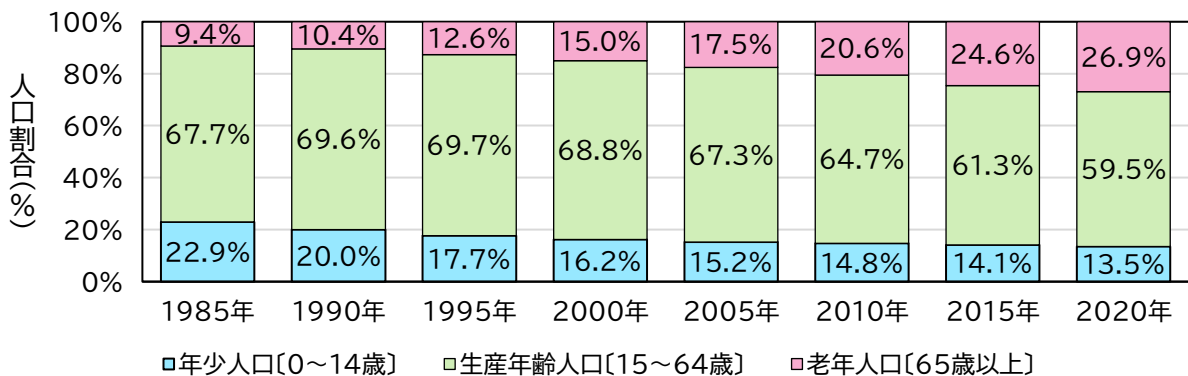
① 人口の推移

本市の総人口は近年横ばい傾向ですが、年齢構成比をみると、0～14歳の年少人口比率は減少する一方、65歳以上の老年人口比率は年々増加し、2020年（令和2年）には約27%となっています。



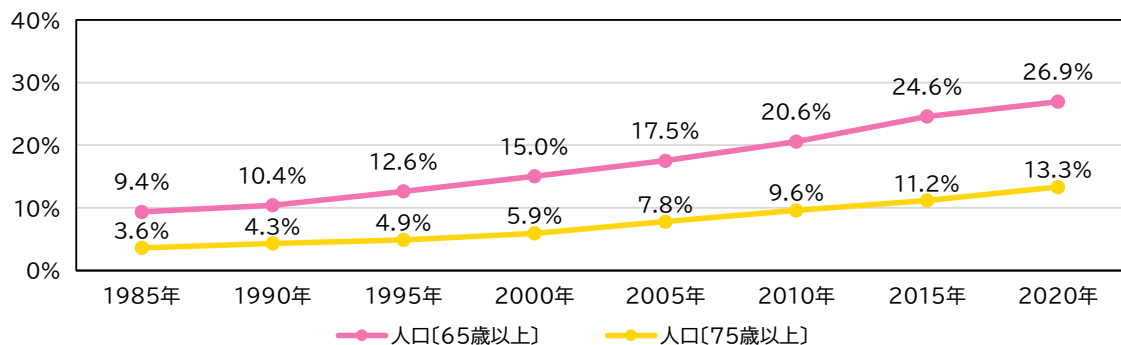
出典/資料：国勢調査

図 3.1.4 年齢3区分別人口と世帯数の推移



※年齢3区分別割合は、年齢不詳人口を除いて算出した値。
出典/資料：国勢調査

図 3.1.5 年齢3区分別人口割合の推移



※高齢化率は、年齢不詳人口を除いて算出した値。

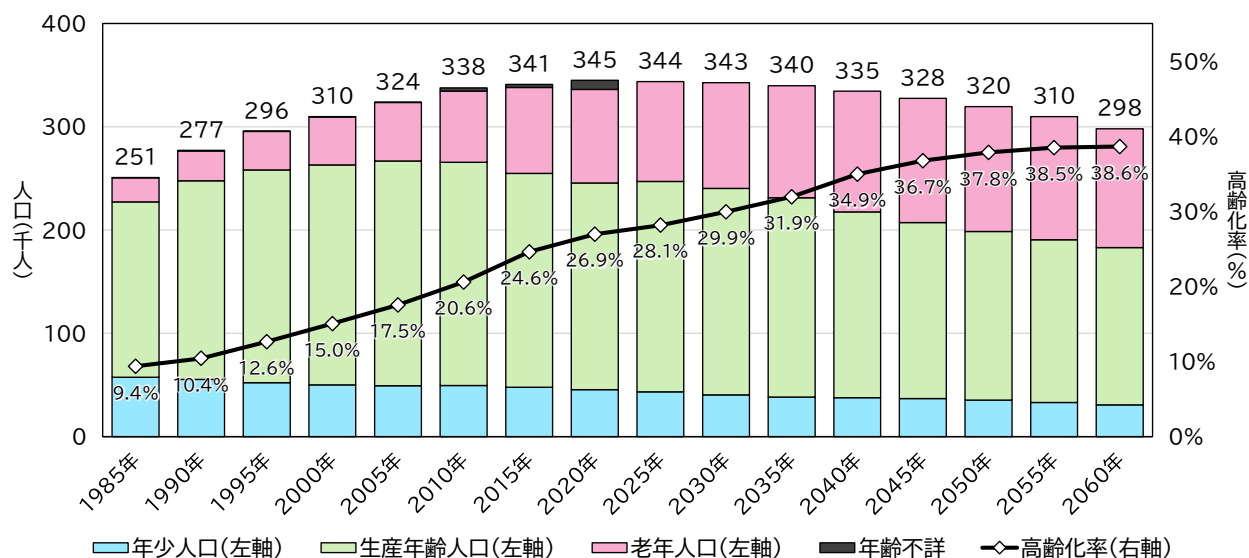
出典/資料：国勢調査

図 3.1.6 高齢化率の推移

② 将来人口

将来人口推計では、本市の人口は2020年（令和2年）頃にピークを迎え、その後減少すると推計されています。年齢構成別にみると、老年人口は増加し、2060年（令和42年）には高齢化率は約39%に達する見込みです。

本市はこれまで人口増加を背景とした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。

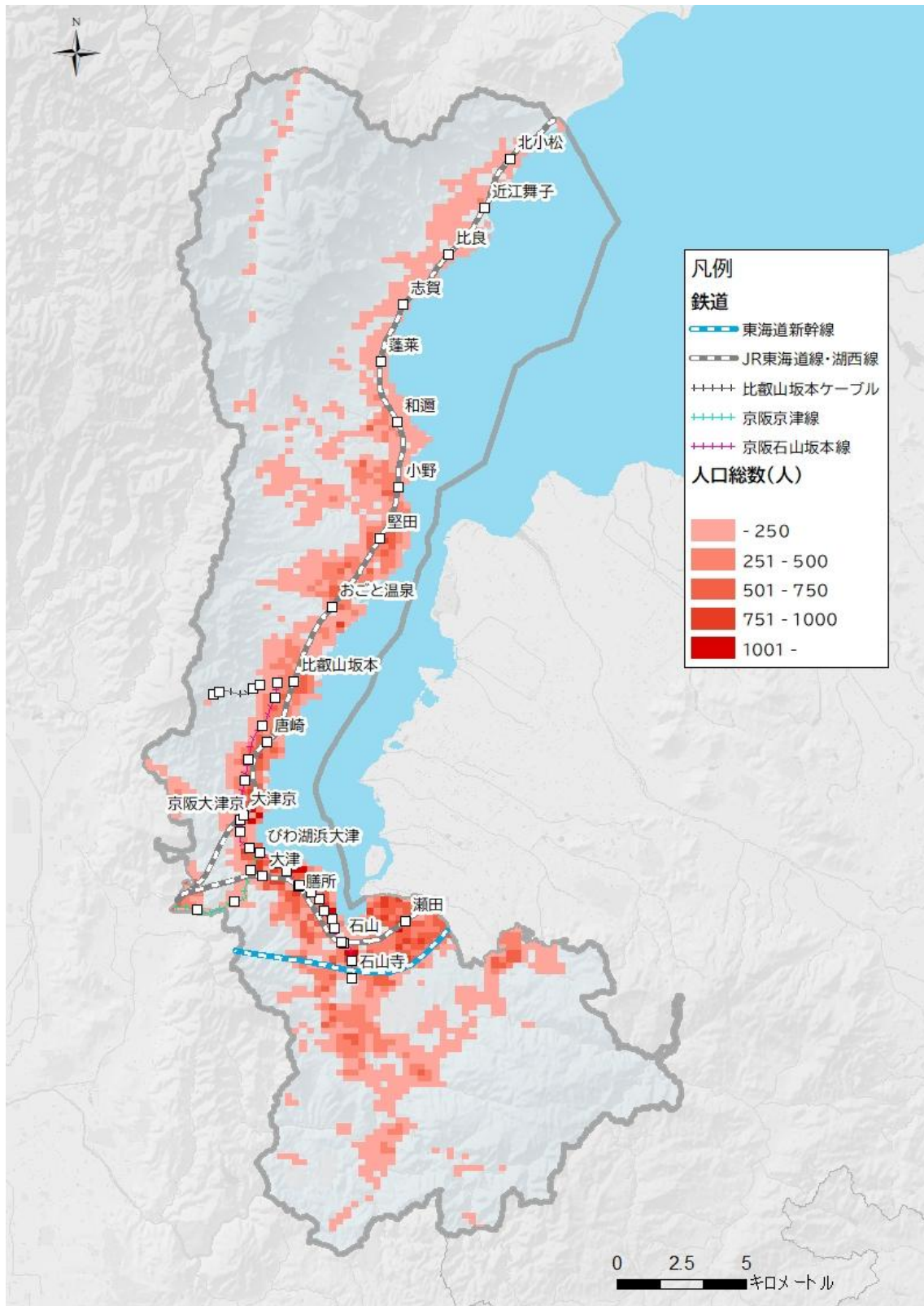
出典/資料：1985年（昭和60年）～2020年（令和2年）は国勢調査

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 3.1.7 将来推計人口

③ 人口の分布状況

2020年（令和2）年4月1日現在の人口分布（250mメッシュ）は、下図に示すとおりです。鉄道駅を中心とする市街地部で人口が多くなっています。



出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

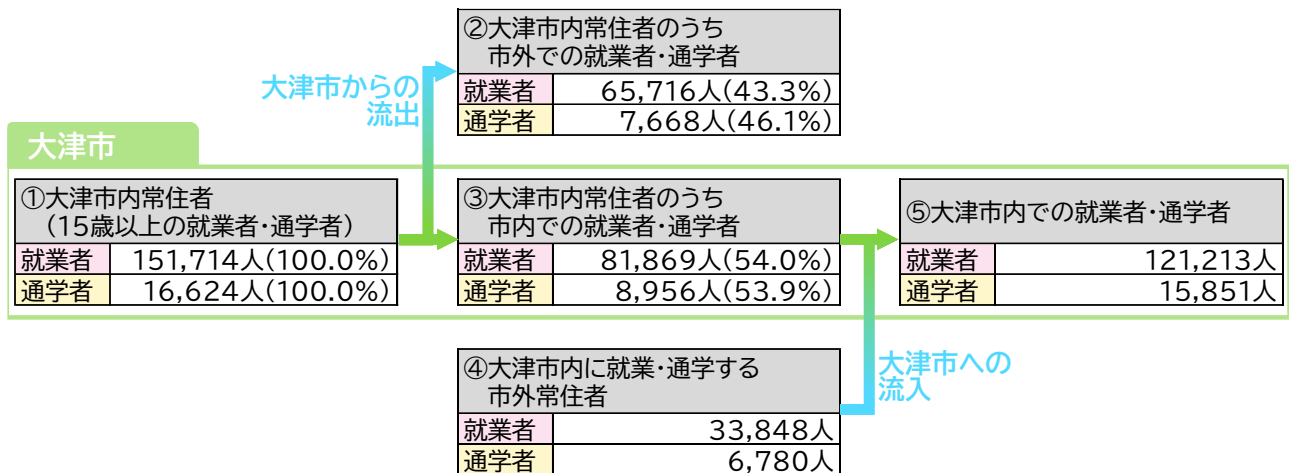
図 3.1.8 人口（250mメッシュ）

(3) 人の動き

① 国勢調査による人の動き

(i) 通勤・通学の概況

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。

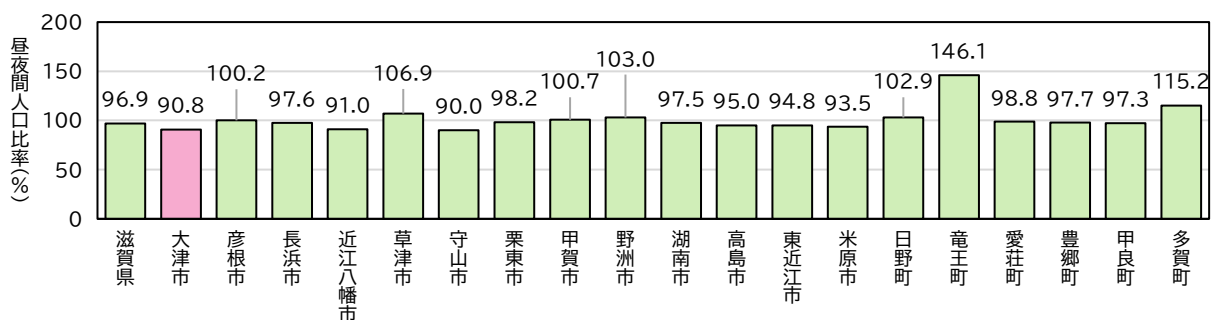


※()内は大津市常住者に占める、市内での就業者・通学者及び市外での就業者・通学者の割合。
 ※①及び⑤は、従業地・通学市町村「不詳・外国」及び従業地・通学地「不詳」で大津市内に常住する者を含む。
 そのため、①>②+③、⑤>③+④となる。

出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 3.1.9 通勤・通学流動（15歳以上の就業者・通学者）

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。



※昼夜間人口比率=昼間人口÷夜間人口×100。この値が100を下回ると流出超過、100を上回ると流入超過であることを示す。
 ※昼間人口・夜間人口は15歳未満や非従業者・通学者を含めた値であり、図3.1.9に示す「大津市内常住者」「大津市内での就業者・通学者数」とは異なる。

出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 3.1.10 昼夜間人口比率〔2020年（令和2年）〕

(ii) 地域別の通勤・通学状況

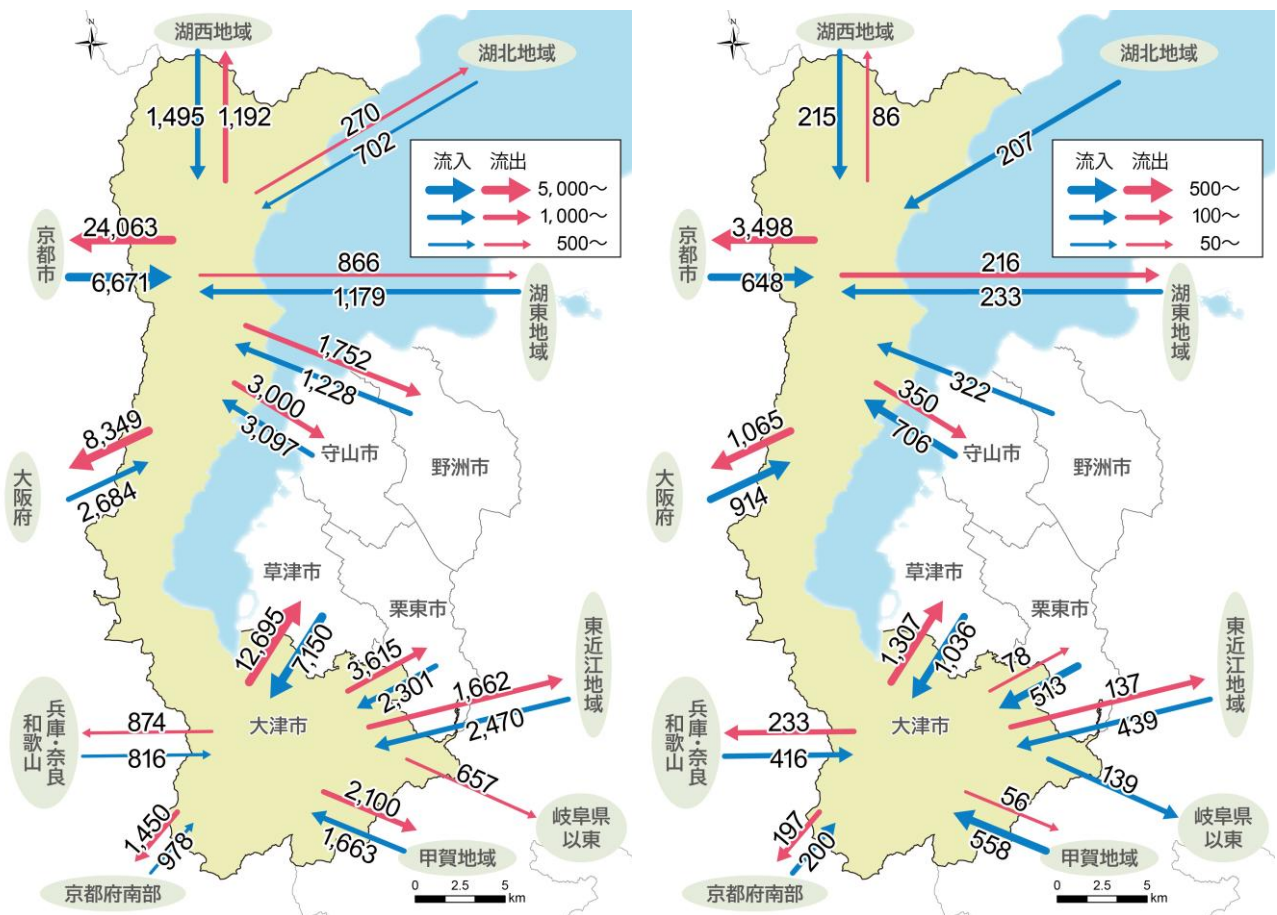
本市常住者の滋賀県外との通勤流動をみると、京都市（流出：約 24.1 千人/日、流入：約 6.7 千人/日）との流動が最も多く、次いで大阪府（流出：約 8.3 千人/日、流入：約 2.7 千人/日）となっています。

滋賀県内での流動をみると、草津市との流動が最も多く（流出：約 12.7 千人/日、流入：約 7.2 千人/日）、次いで栗東市、守山市となっています。また、湖西・湖北・湖東・東近江等の地域は、本市への流入が多くなっています。

通学流動をみると、通勤流動と同様に滋賀県外では京都市（流出：約 3.5 千人/日、流入：約 0.6 千人/日）、滋賀県内では草津市（流出：約 1.3 千人/日、流入：約 1.0 千人/日）が最も多くなっています。

【通勤】（単位：人）

【通学】（単位：人）

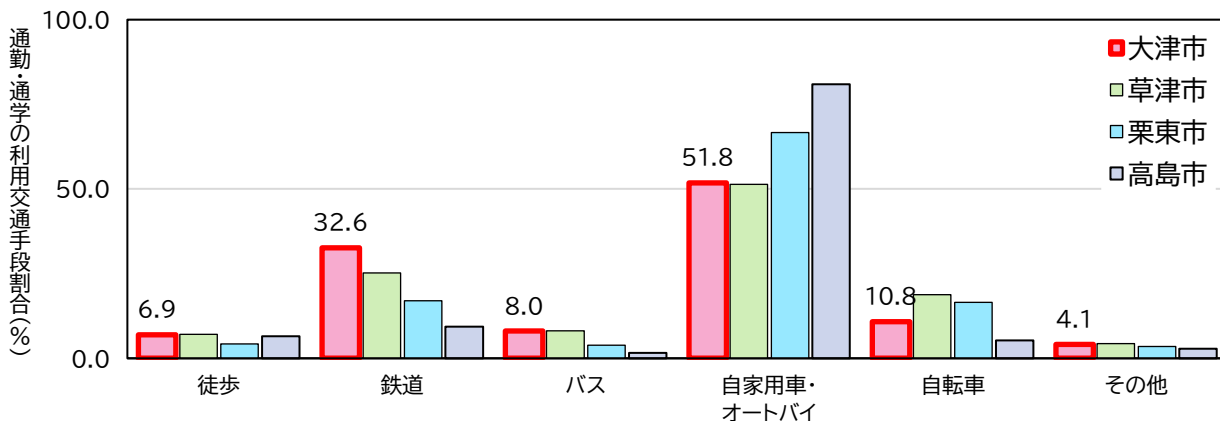


出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 3.1.11 地域別の通勤・通学流動（15歳以上の就業者・通学者）

(iii) 通勤・通学の交通手段

本市の通勤・通学の交通手段をみると、自家用車・オートバイが約52%、鉄道が約33%、自転車が約11%、バスが約8%という構成となっています。周辺の他市町と比較すると、鉄道の割合が高く、自家用車・オートバイの割合が低くなっています。



※複数回答

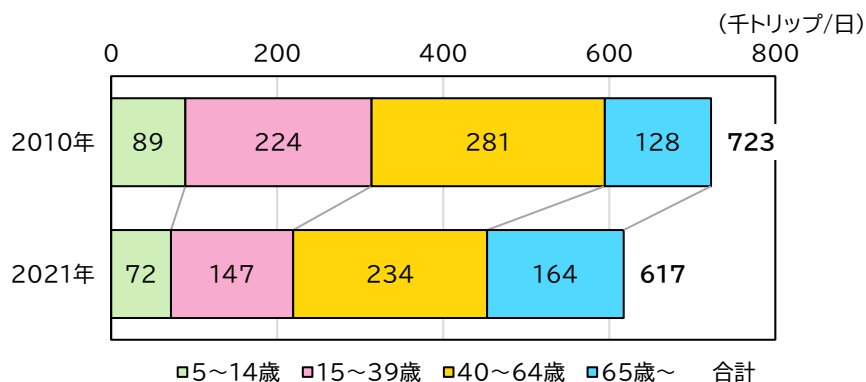
出典/資料：2020年（令和2年）国勢調査

図 3.1.12 常住する地域別の通勤・通学の利用交通手段割合（15歳以上の就業者・通学者）

② パーソントリップ調査による人の動き

(i) 年齢階層別トリップ数

2010年（平成22年）と2021年（令和3年）を比較すると、本市内で発生する人の移動（トリップ数）は減少し、年齢階層別で見ると64歳以下の年齢階層の移動は減少し、高齢者層の移動は増加しています。



※発生量により比較

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査（平日）

図 3.1.13 年齢階層別トリップ数の比較

(ii) 目的別発生集中量

2010年（平成22年）と2021年（令和3年）を比較すると、本市の目的別発生集中量は、出勤目的は横ばいですが、登校・自由・業務目的の移動が減少しています。

2021年（令和3年）の目的別の発生集中量は、平日は、自由目的が約29%、出勤目的が約16%、登校目的が約8%、業務目的が5%となっています。休日は自由目的が平日よりも多くなっています。

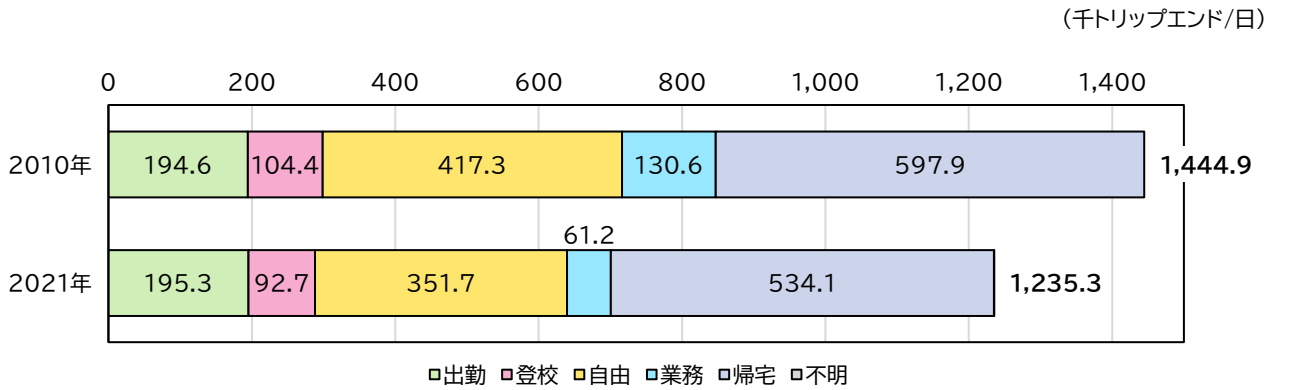


図 3.1.14 目的別の発生集中量の比較〔平日〕

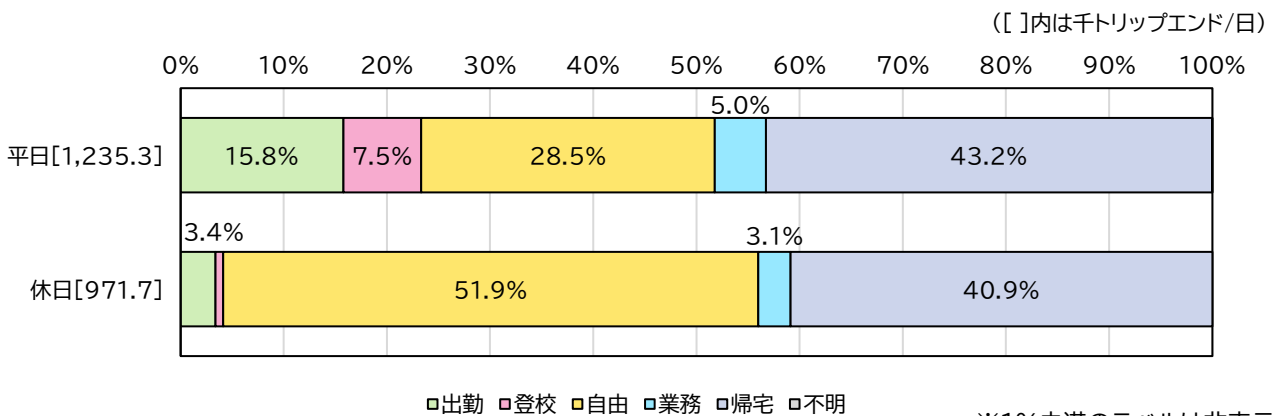
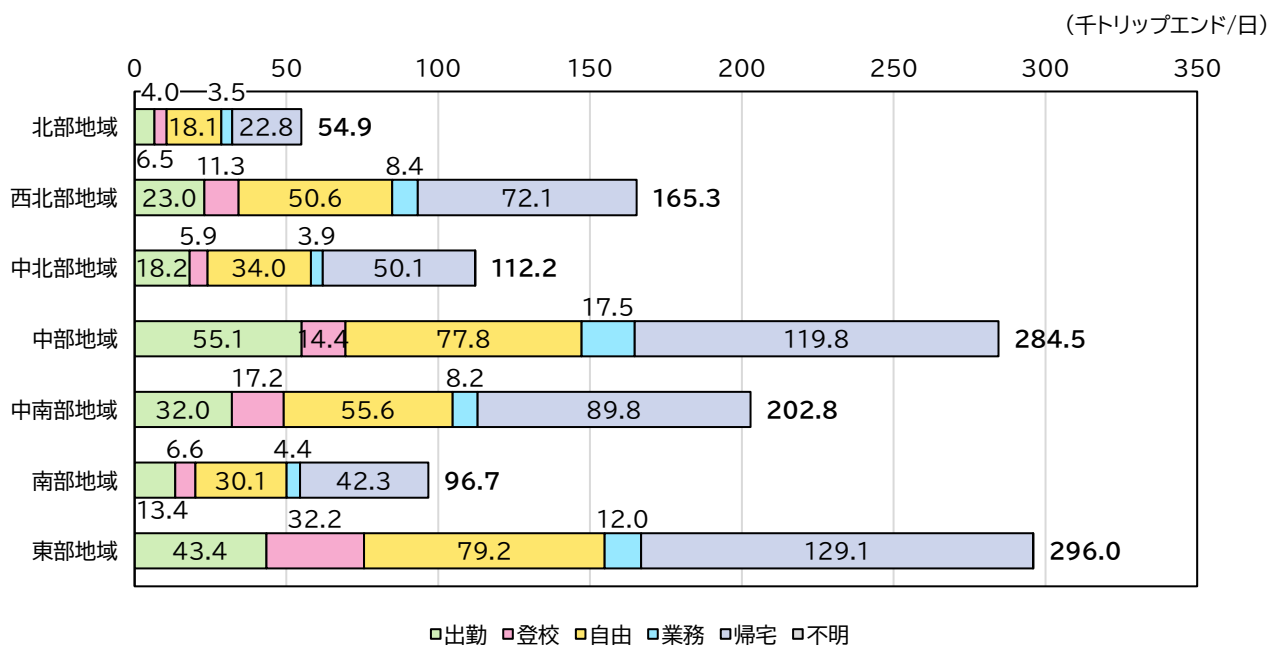


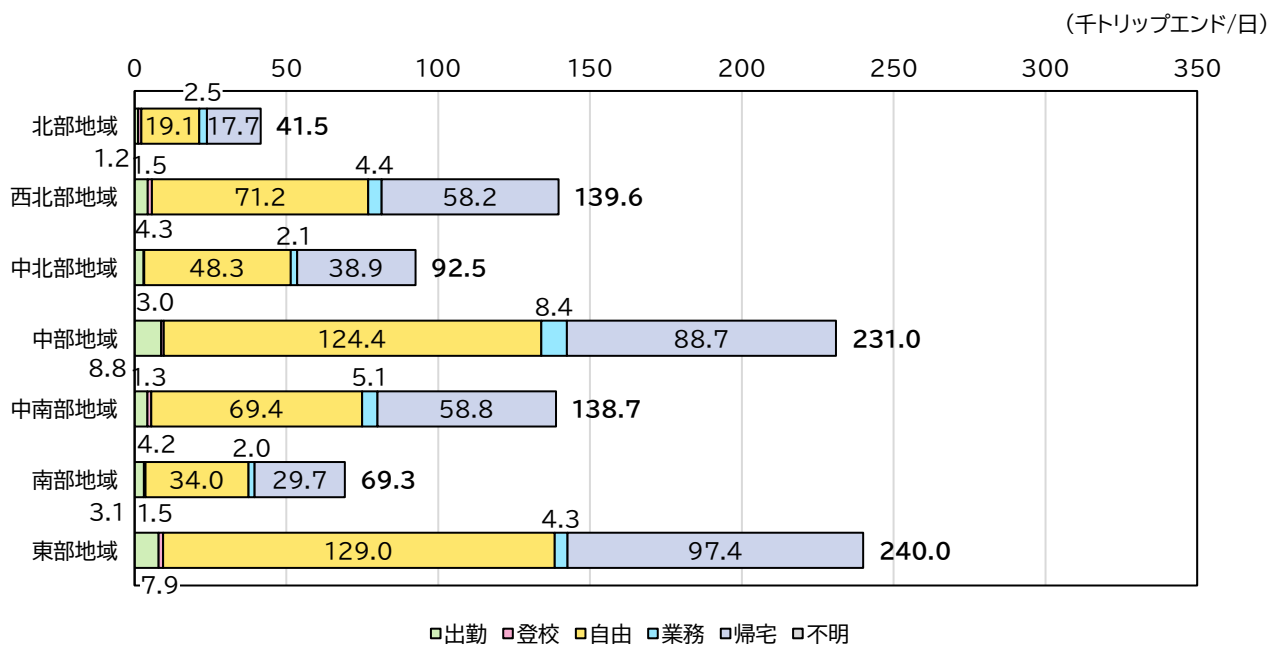
図 3.1.15 平休別・目的別の発生集中量の構成割合〔2021年（令和3年）〕



※千トリップエンド/日未満のラベルは非表示。※詳細ゾーン別に集計しており都市計画地域区分とは厳密には一致しない。
 ※地域不明を含まないため地域ごとの発生集中量を足し合わせても本市全域の数値とは一致しない。

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.16 地域別・目的別の発生集中量〔2021年（令和3年）：平日〕



※千トリップエンド/日未満のラベルは非表示。※詳細ゾーン別に集計しており都市計画地域区分とは厳密には一致しない。
 ※地域不明を含まないため地域ごとの発生集中量を足し合わせても本市全域の数値とは一致しない。

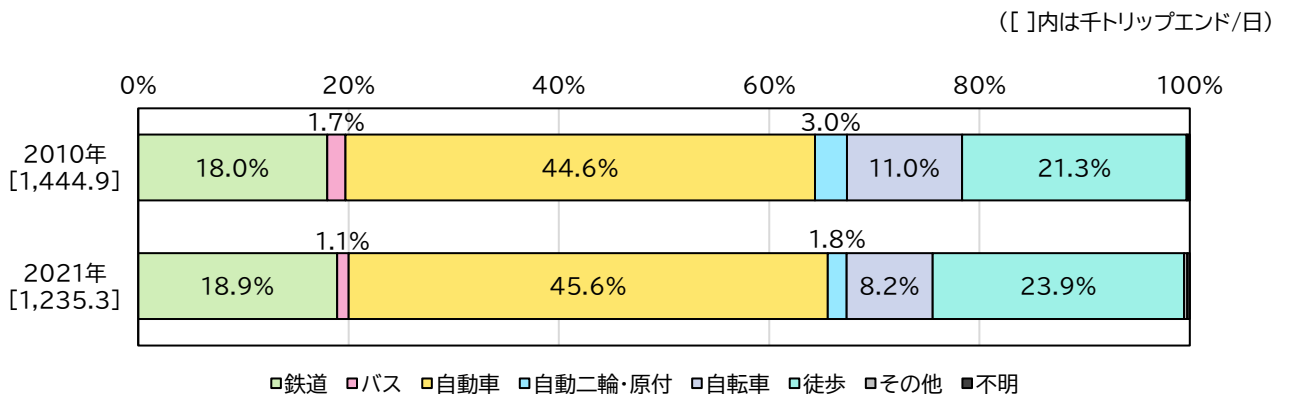
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.17 地域別・目的別の発生集中量〔2021年（令和3年）：休日〕

(iii) 代表交通手段別発生集中量

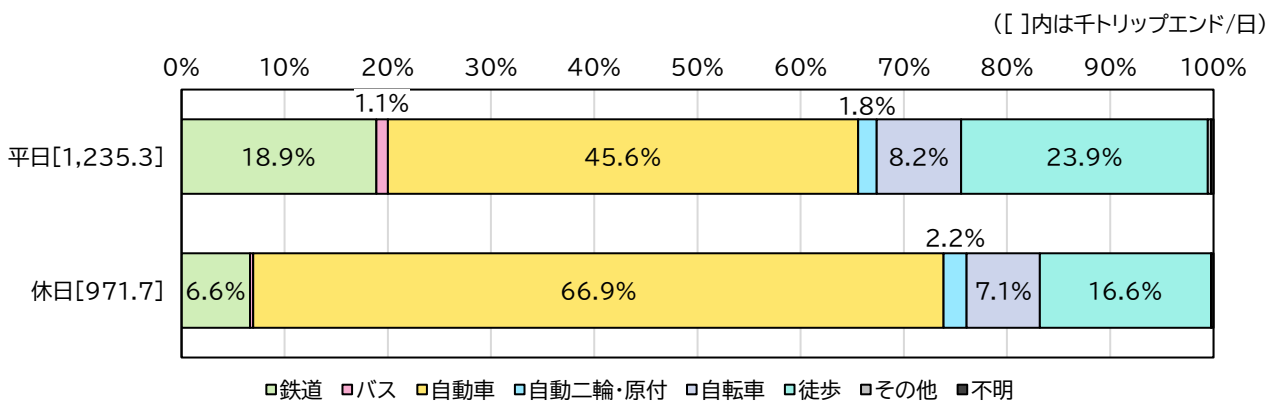
2010年（平成22年）と2021年（令和3年）を比較すると、代表交通手段別発生集中量の割合構成はほとんど変わらず、2021年（令和3年）では、自動車の割合が約46%を占め、次いで徒歩の割合が約24%、鉄道の割合が約19%を占めています。一方、バスの割合は約1%と低い水準です。

平日と休日と比較すると、休日は自動車利用の割合が約67%を占め、平日よりも高い割合となっています。



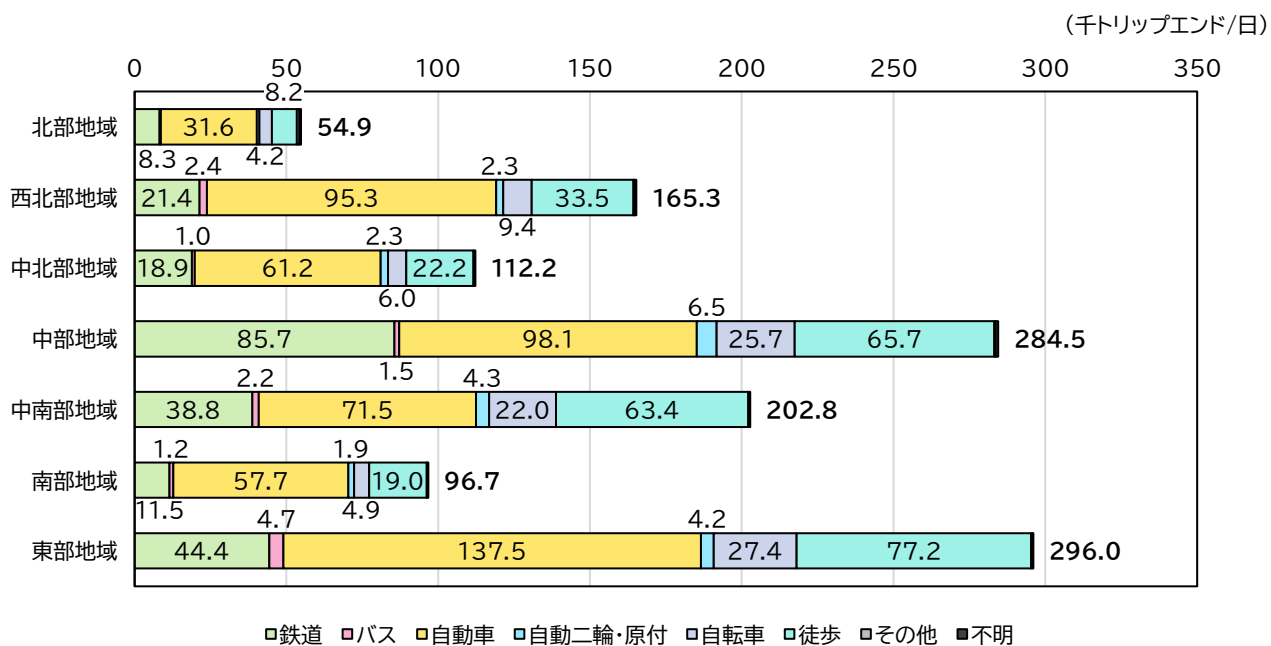
※1%未満のラベルは非表示
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.18 代表交通手段別の発生集中量の構成割合の比較〔平日〕



※1%未満のラベルは非表示
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

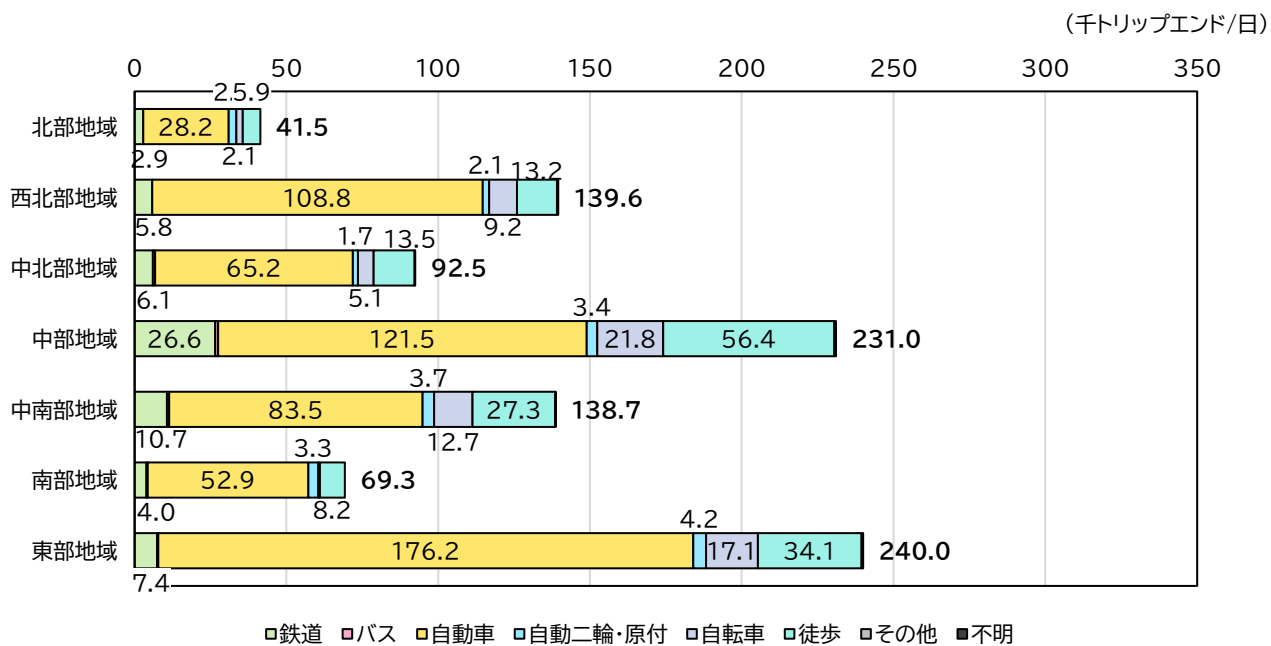
図 3.1.19 平休日別・代表交通手段別の発生集中量の構成割合〔2021年（令和3年）〕



※千トリップエンド/日未満のラベルは非表示。※詳細ゾーン別に集計しており都市計画地域区分とは厳密には一致しない。
 ※地域不明を含まないため地域ごとの発生集中量を足し合わせても本市全域の数値とは一致しない。

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.20 地域別・代表交通手段別の発生集中量〔2021年（令和3年）：平日〕



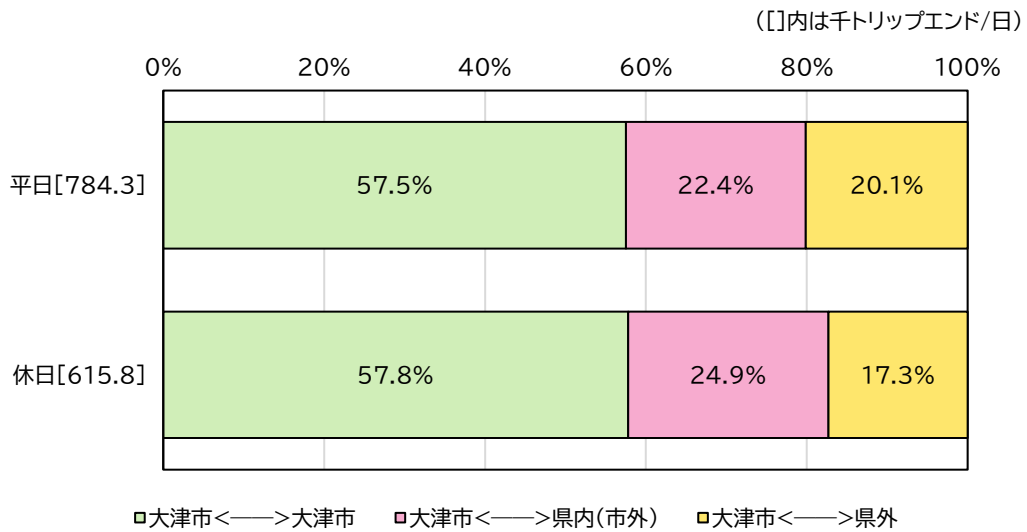
※千トリップエンド/日未満のラベルは非表示。※詳細ゾーン別に集計しており都市計画地域区分とは厳密には一致しない。
 ※地域不明を含まないため地域ごとの発生集中量を足し合わせても本市全域の数値とは一致しない。

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.21 地域別・代表交通手段別の発生集中量〔2021年（令和3年）：休日〕

(iv) 地域内の移動量

本市からの移動先の状況を見ると、平日、休日ともに約 58%が本市内で完結する移動となっています。



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1.22 移動先別のトリップの構成割合〔2021年（令和3年）〕

◆参考 第6回近畿圏パーソントリップ調査におけるコロナ禍の影響

第6回近畿圏パーソントリップ調査は2021年（令和3年）10月に実施されました。当時は緊急事態宣言が発出されておらず、新型コロナウイルスの感染者数が減少傾向にあった時期ではあるものの、コロナ禍に伴う外出控えが影響生じていた可能性があることから、コロナ禍の外出状況への影響を検証する補完調査が別途実施されています。

補完調査の結果をみると5～14歳の通学や高齢者の通院での外出回数はコロナ禍前と同水準であった一方、15～64歳の登校で1回/週程度、15歳以上の通勤・日用品の買物・食事等の外出で0.2～0.5回/週程度減少しており、こうした目的の外出ではコロナ禍の影響があったことが伺えます。

一方、近畿圏全域のトリップ数は平成12年以降減少傾向にあり、今後も減少が続くことが推計されています。人口減少・少子高齢化に伴ってトリップ数は減少しているほか、コロナ禍でのテレワーク、EC、Web会議等の普及に伴い、コロナ禍以後も買物・業務等のトリップ数は回復しないことが見込まれています。

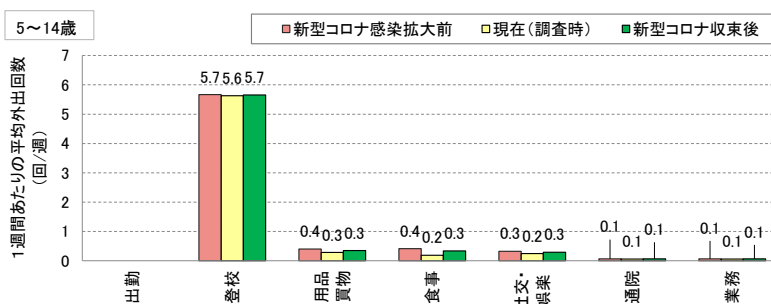
これらを踏まえ、本市は第6回近畿圏パーソントリップ調査の結果についてコロナ禍の影響に関わらず参考とすべきとの考えの下、本計画を取りまとめています。

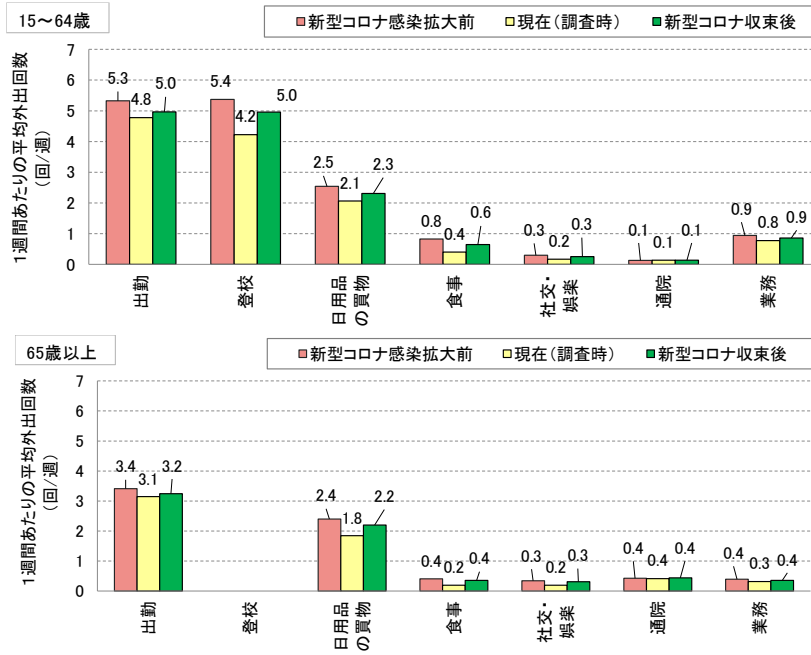
2.7 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況

◆ 新型コロナ感染拡大により出勤・登校に加え、買物や食事、社交等の自由目的での外出も減少傾向

- 調査時点の令和3年10月頃は緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が減少していた時期であったことから、5～14歳は、感染拡大前後いずれもほぼ毎日登校しています。
- 15～64歳においては、感染拡大前はほぼ毎日登校していたものの、調査時点では週1回程度外出が減少していました。感染拡大前よりはやや少ないものの、収束後には概ね戻る見込みとなっています。また、出勤や買物、食事等の外出でも調査時点では外出が減少し、収束後には概ね戻る見込みですが、感染拡大前の頻度までは戻らない可能性がうかがえます。
- 高齢者は、通院での外出は感染拡大前後でほとんど変わらないものの、買物や食事等の外出においては15～64歳と同様に一時的に減少し、収束後には概ね戻る見込みとなっています（買物は感染拡大前の頻度までは戻らない可能性があります）。

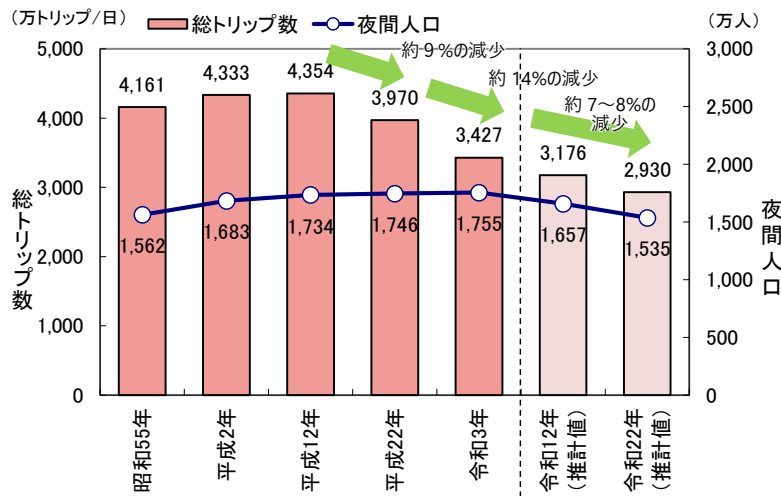
【R3 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況】





注) 新型コロナウイルス感染症による外出状況の変化(活動頻度や移動手段の行動変化)を把握する補完調査を実施、収束後の見込みは回答者の想定によるもの
資料: 近畿圏パーソントリップ調査 補完調査(第6回圏域内での集計)

【S55～R22 総トリップ数・夜間人口(5歳以上)の推移(平日)】



注) 夜間人口のうち昭和55年～令和3年は国勢調査、令和12年以降は国立社会保障人口問題研究所
資料: 近畿圏パーソントリップ調査(第3回圏域内での集計)、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

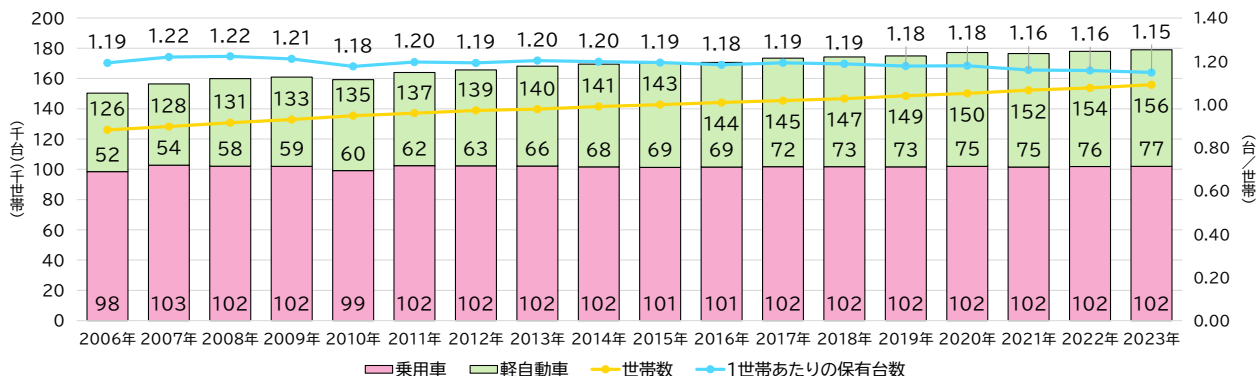
出典/資料: 第6回近畿圏パーソントリップ調査結果の最終報告(近畿地方整備局)

3.2 本市全域の交通特性

(1) 自動車交通

① 自動車保有状況

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世帯あたりの保有台数は2014年（平成26年）から微減しています。

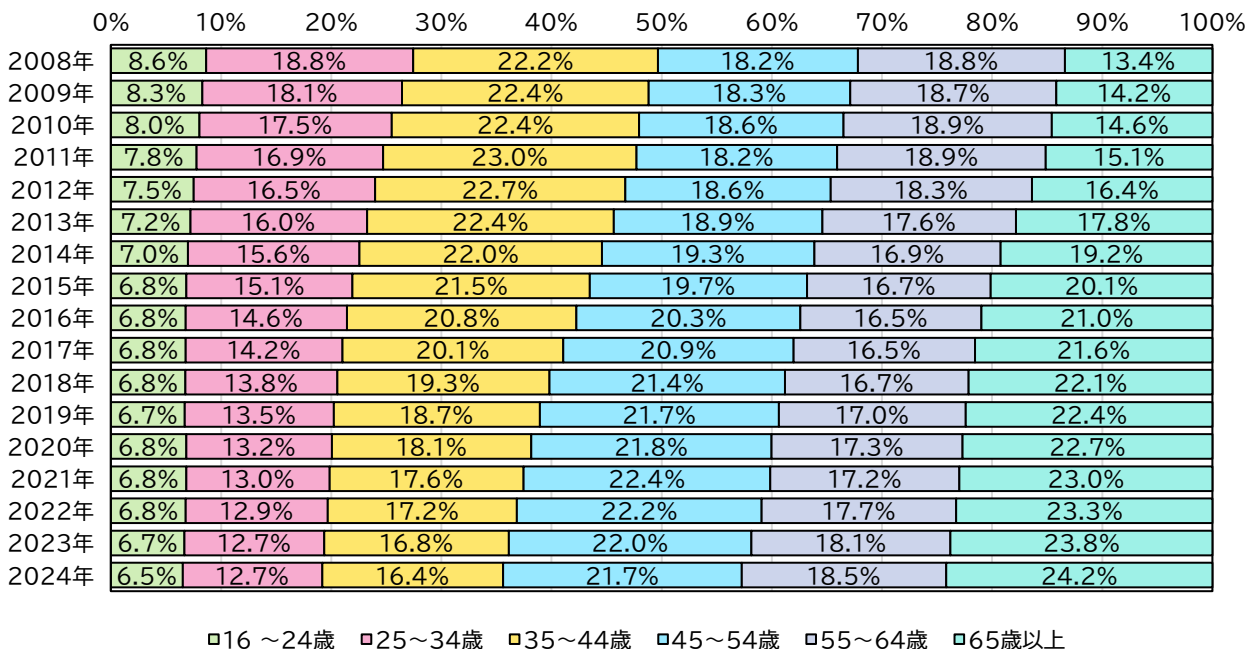


出典/資料：大津市統計年鑑、世帯数は住民基本台帳

図 3.2.1 自動車保有台数の推移

② 運転免許証の保有状況

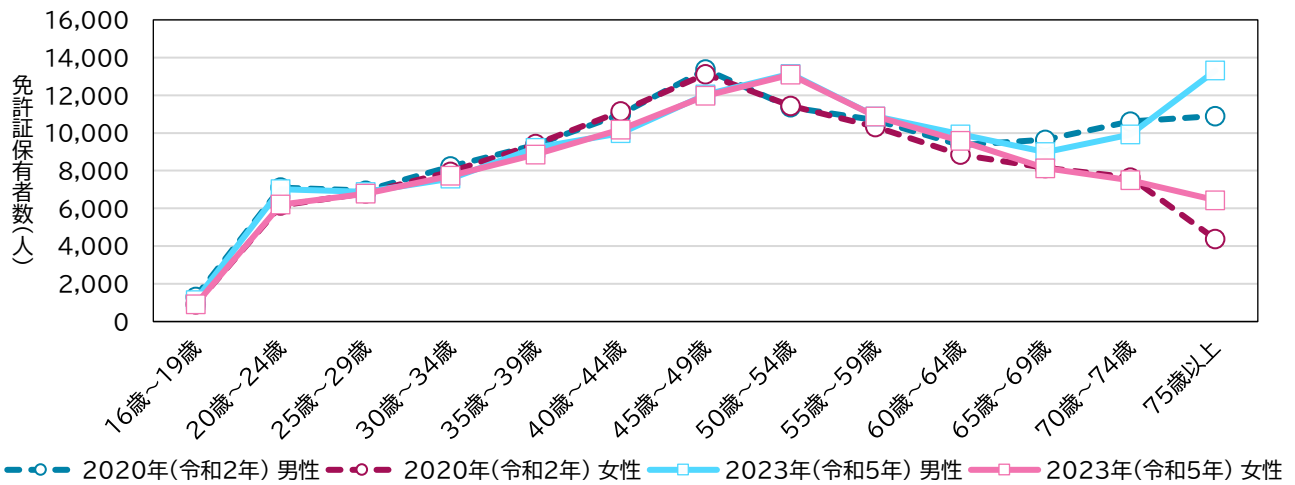
運転免許証保有者の年齢構成をみると、65歳以上の割合が約24%で最も高くなっています。少子高齢化に伴い65歳以上が占める割合は年々上昇しています。



出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 3.2.2 運転免許証保有者の年齢構成

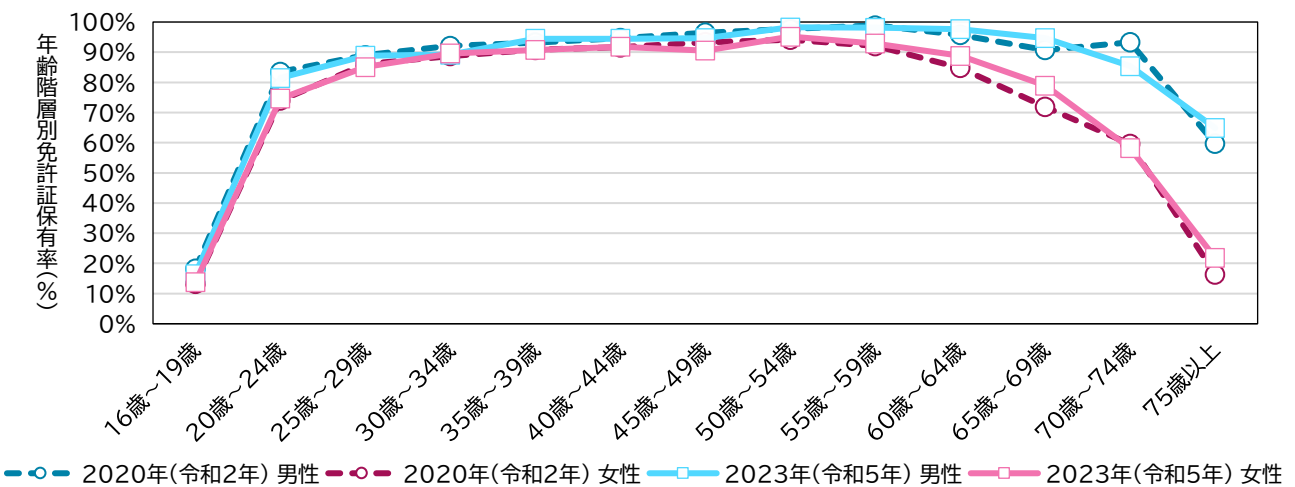
運転免許証の保有者数は、男女共に生産年齢人口では50～54歳がピークとなっていますが、男性は65～69歳の年齢階層以降は増加しています。



出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 3.2.3 運転免許証の保有者数の比較

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。



※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）

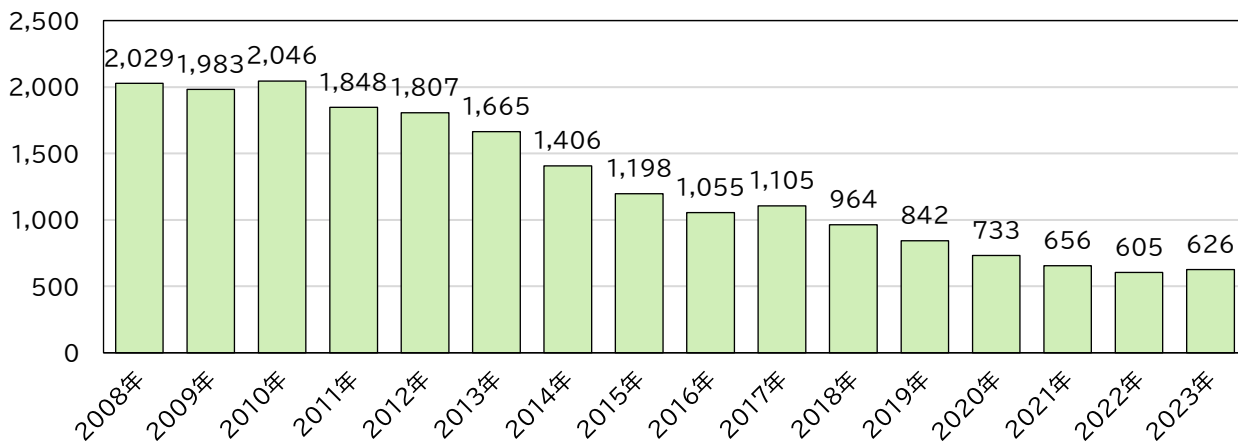
出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 3.2.4 運転免許証の保有率の比較

③ 交通事故

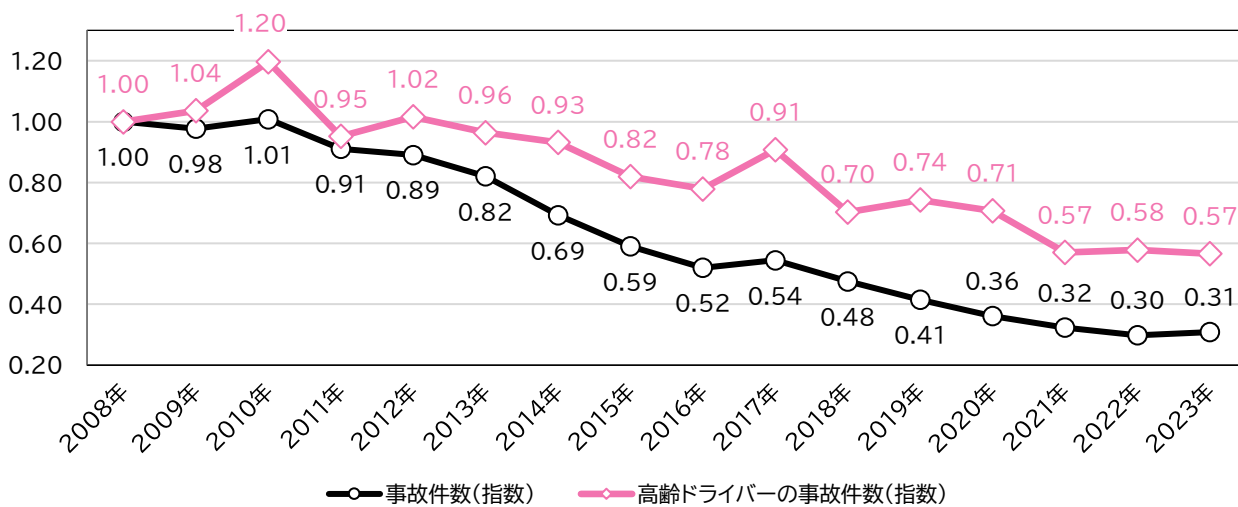
本市内の交通事故件数は減少傾向で高齢ドライバーによる交通事故件数も減少していますが、事故全体より減少率が小さくなっています。

(件)



出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 3.2.5 事故件数の推移（本市）



出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 3.2.6 事故件数と高齢ドライバーの事故件数の割合の推移（本市）

[2008年（平成20年）=1.00]

(2) 公共交通

① 鉄道

(i) 鉄道ネットワーク

本市内では、JR琵琶湖線及び湖西線、京阪京津線及び石山坂本線が運行されており、駅数は、JRが16駅、京阪電車が24駅、合計40駅となっています。

鉄道駅間の接続については、JR湖西線大津京駅と京阪電車京阪大津京駅、JR琵琶湖線膳所駅と京阪電車京阪膳所駅、JR琵琶湖線石山駅と京阪電車京阪石山駅において乗り換えることができ、相互利用の利便性が高い状況にあります。

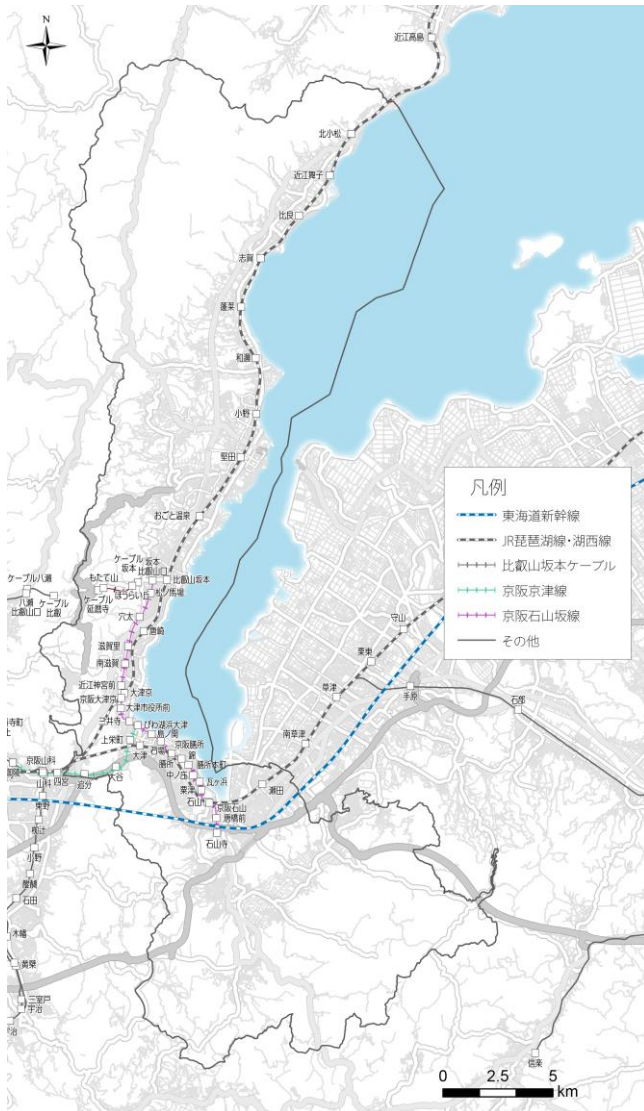


図3.2.7 鉄道ネットワーク

表3.2.1 鉄道駅一覧

鉄道路線名	駅名	鉄道路線名	駅名
JR琵琶湖線	大津	京阪 石山坂本線	坂本比叡山口
	膳所		松ノ馬場
	石山		穴太
	瀬田		滋賀里
JR湖西線	大津京		南滋賀
	唐崎		近江神宮前
	比叡山坂本		京阪大津京
	おごと温泉		大津市役所前
	堅田		三井寺
	小野		びわ湖浜大津
	和邇		島ノ関
	蓬萊		石場
	志賀		京阪膳所
	比良		錦
	近江舞子		膳所本町
京阪京津線	北小松		中ノ庄
	びわ湖浜大津		瓦ヶ浜
	上栄町		粟津
	大谷		京阪石山
	追分		唐橋前
			石山寺

(ii) 鉄道運行状況（運行本数等）

鉄道各路線の平日の運行本数は、大津駅では特急列車4本/日、新快速65本/日、普通・快速80本/日の片方向合計149本/日、大津京駅では新快速・快速10本/日、普通61本/日の片方向合計71本/日、石山寺駅では坂本比叡山口方面113本/日、びわ湖浜大津駅は太秦天神川方面61本/日となっています。

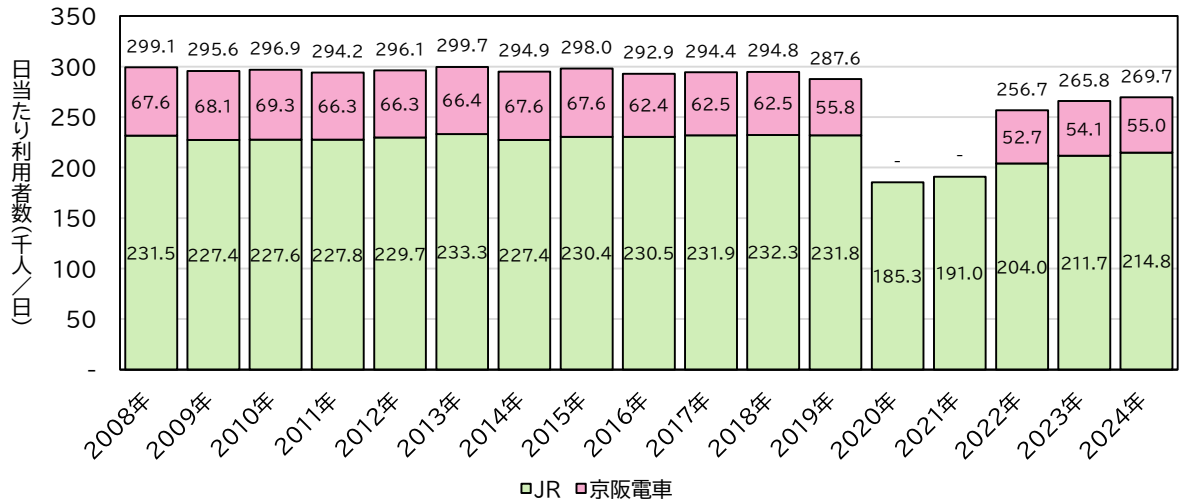
表3.2.2 本市内主要駅の列車運行本数（平日（片方向） 2025年（令和7年）4月現在）

鉄道路線名	駅名	列車区分/行先	本数		本数計
JR琵琶湖線	大津（草津・米原方面）	普通	80		149
		新快速	65		
		らくラクびわこ	2		
		はるか	2		
JR湖西線	大津京（堅田・近江今津方面）	普通	19	61	71
		普通（近江舞子まで）	34		
		普通（堅田まで）	8		
		快速	1		
		新快速	9		
京阪石山坂本線	石山寺（びわ湖浜大津・坂本比叡山口方面）	坂本比叡山口ゆき	89		113
		近江神宮前ゆき	24		
京阪京津線	びわ湖浜大津（三条京阪・太秦天神川方面）	太秦天神川ゆき	48		61
		京都市役所前ゆき	8		
		御陵ゆき	3		
		四宮ゆき	2		

(iii) 利用者数の推移

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。

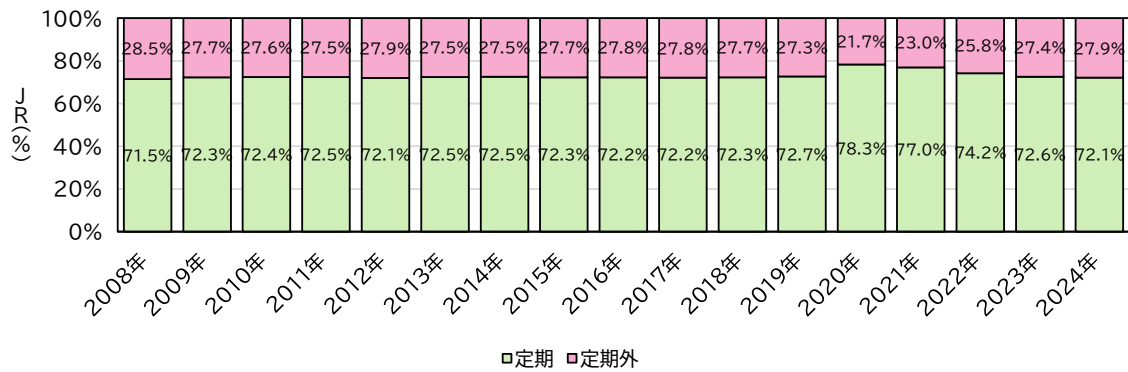
券種別にみると、JRは京阪電車と比較して定期割合が高く、JRは通勤・通学で多く利用され、京阪電車は日常的な自由目的での利用が多いものと推察されます。



※京阪電車は2020年（令和2年）・2021年（令和3年）の調査未実施

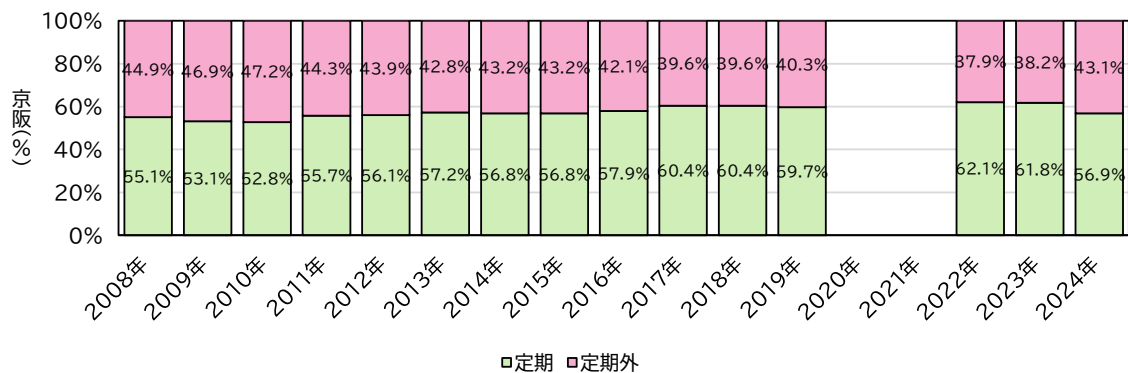
出典/資料：本市調べ

図 3.2.8 鉄道駅乗車人員の推移



出典/資料：大津市統計年鑑

図 3.2.9 定期・定期外割合の推移〔JR・乗車〕



※2020年（令和2年）・2021年（令和3年）は調査未実施

出典/資料：大津市統計年鑑

図 3.2.10 定期・定期外割合の推移〔京阪電車・乗車〕

資料3. 本市の地域公共交通を取り巻く状況

2024年（令和6年）のJR各駅の1日当たりの乗車人数をみると、JR琵琶湖線の4駅での利用が多く、石山駅が21,030人/日、瀬田駅17,430人/日、大津駅16,989人/日、膳所駅12,268人/日と続いています。JR湖西線では、大津京駅が9,033人/日と最も多く、次いで堅田駅7,441人/日、比叡山坂本駅5,696人/日の順となっています。

2024年（令和6年）の京阪電車各駅の1日あたりの乗車人数をみると、京阪膳所駅3,589人/日と最も多く、次いで、京阪石山駅が3,562人/日、京阪大津京駅2,973人/日と続いています。これらの駅は、いずれもJRとの乗継ぎ駅となっています。

表3.2.3 JR各駅の乗車人数

〔2024年（令和6年）〕

	(人/日)		
	乗車合計	定期	定期外
総数	107,384	77,458	29,926
琵琶湖線	67,718	49,321	18,397
大津	16,989	12,334	4,655
膳所	12,268	8,844	3,425
石山	21,030	15,266	5,764
瀬田	17,430	12,877	4,553
湖西線	39,666	28,137	11,529
北小松	222	151	71
近江舞子	762	468	293
比良	1,386	1,203	184
志賀	921	501	419
蓬萊	841	723	118
和邇	1,921	1,466	455
小野	2,414	1,866	548
堅田	7,441	5,137	2,304
おごと温泉	5,447	4,022	1,425
比叡山坂本	5,696	3,937	1,759
唐崎	3,584	2,652	932
大津京	9,033	6,011	3,022

資料：JR西日本

表3.2.4 京阪電車各駅の乗車人数

〔2024年（令和6年）〕

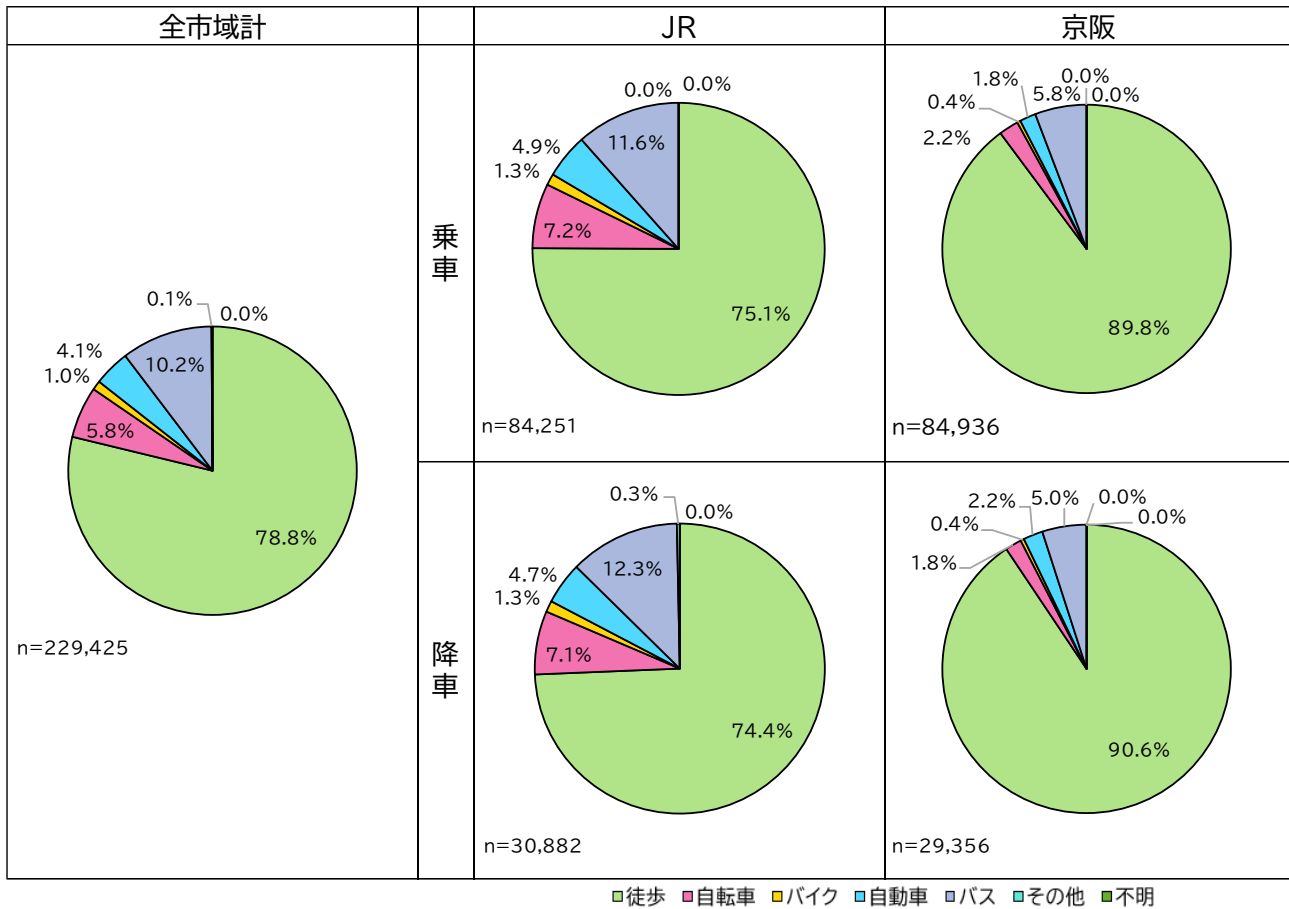
	(人/日)		
	乗車合計	定期	定期外
総数	36,995	21,047	15,948
石山坂本線	32,381	18,995	13,386
坂本比叡山口	1,586	984	603
松ノ馬場	852	537	315
穴太	482	329	153
滋賀里	1,115	666	449
南滋賀	1,208	753	455
近江神宮前	800	403	397
京阪大津京	2,973	1,721	1,252
大津市役所前	1,959	1,140	819
三井寺	874	419	455
びわ湖浜大津	2,803	1,285	1,518
島ノ関	1,121	622	499
石場	1,770	918	852
京阪膳所	3,589	2,170	1,419
錦	995	723	271
膳所本町	1,636	1,195	441
中ノ庄	742	397	345
瓦ヶ浜	737	471	266
粟津	707	422	285
京阪石山	3,562	2,255	1,307
唐橋前	1,307	762	545
石山寺	1,564	825	740
京津線	4,614	2,052	2,562
上栄町	690	271	419
大谷	132	52	79
追分	745	411	334
四宮(京都市)	1,142	534	608
京阪山科(京都市)	1,904	784	1,121

資料：京阪電車

(iv) 鉄道端末交通の状況

鉄道端末交通の代表交通手段分担率をみると、本市全体では、徒歩が約79%、次いでバスが約10%、自転車が約6%、自動車が約4%の順となっています。

JRと京阪電車を比較すると、JRは徒歩分担率が約74~75%であるのに対し、京阪電車は徒歩が約90~91%を占めています。これは、駅勢圏の広いJRの各駅では路線バスとの乗継や自転車の利用が多い一方で、駅同士の間隔が短く駅勢圏の狭い京阪電車の各駅では、徒歩圏内からの利用が多いためと考えられます。



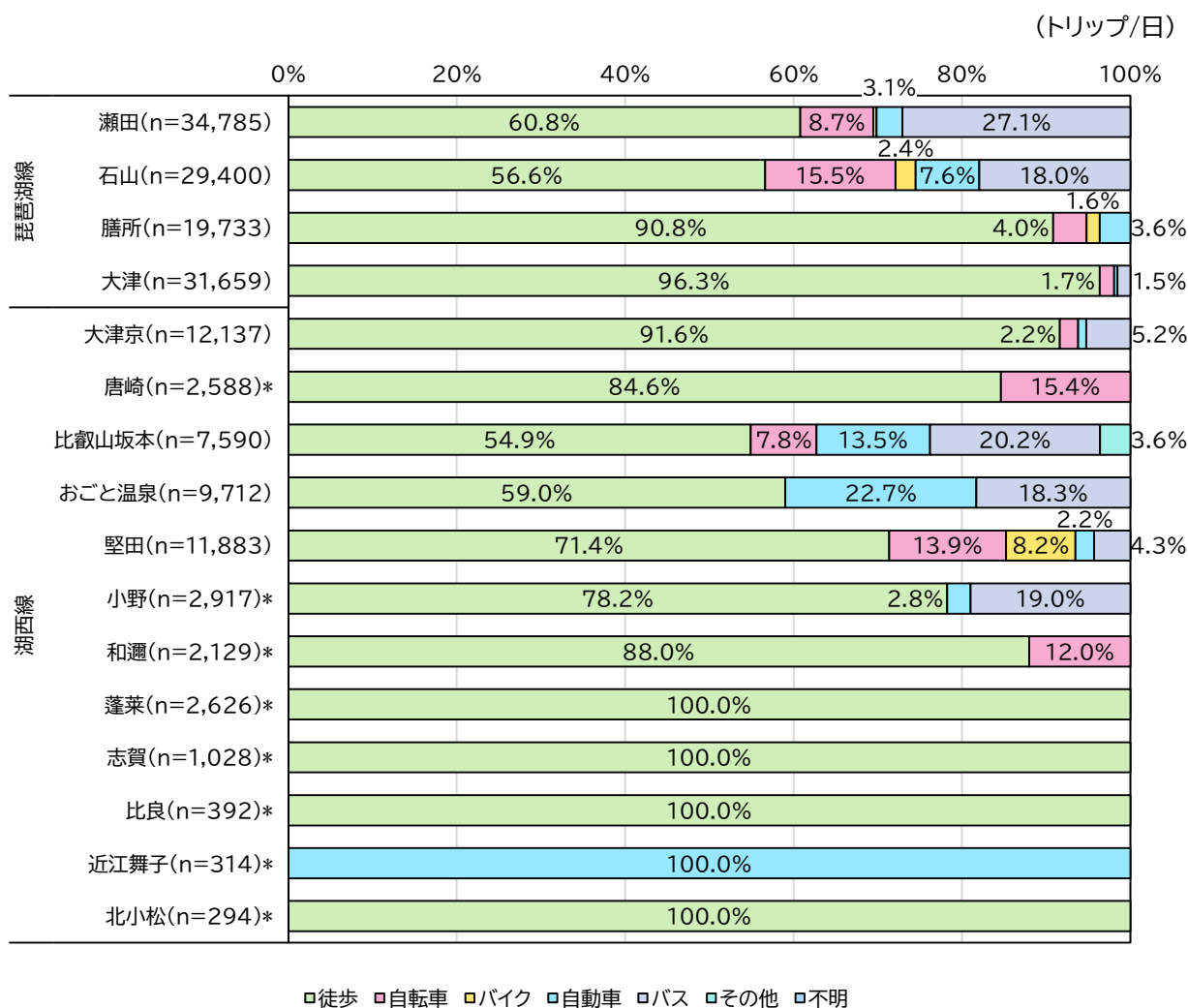
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.2.11 鉄道駅の端末交通手段（平日）〔2021年（令和3年）〕

【JR琵琶湖線・JR湖西線】

JR琵琶湖線では、瀬田駅と石山駅でバス分担率が約18%~27%と比較的高く、路線バスとの乗継拠点となっています。一方で膳所駅と大津駅では徒歩分担率が90%以上と高くなっています。大津駅は路線バスの起終点となっているもののバス分担率は低く、鉄道とバスの乗継利用は少ないと考えられます。

JR湖西線では、比叡山坂本駅、おごと温泉駅、小野駅でバス分担率が約18~20%と比較的高く、路線バスとの乗継拠点となっています。また、比叡山坂本駅、おごと温泉駅では自動車分担率が約14~23%であることから、送迎やパークアンドライドによる鉄道利用が多いことが分かります。



※近畿圏パーソントリップ調査はサンプル調査であるため、利用者数の少ない駅では精度が低くなる。n値は実際のサンプルに回答者の属性や人口比等に応じた拡大係数(第6回調査では概ね100程度で設定)を乗じた値であり、n値が5,000トリップ未満の場合は概ね50サンプル未満の回答結果を示している。これらサンプル数が少ない駅での調査結果は実態を正確に表せていない可能性が高いため参考値とすること。

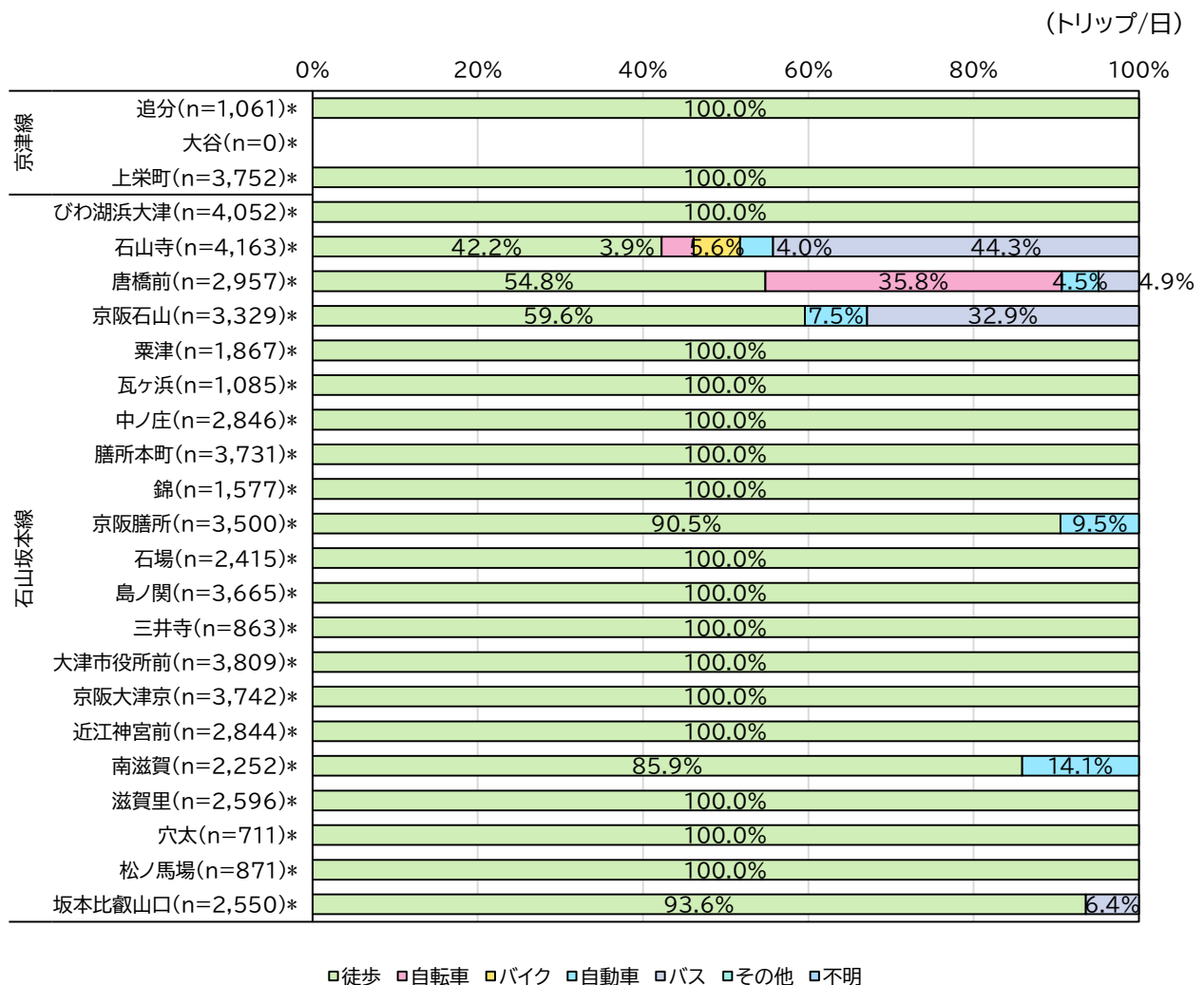
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.2.12 JR各駅の駅端末交通手段(乗降計 平日)〔2021年(令和3年)〕

【京阪京津線・京阪石山坂本線】

京阪京津線・京阪石山坂本線では、サンプル数が少ないため精緻な値ではないものの、石山寺駅、唐橋前駅、京阪石山駅を除く駅で徒歩分担率が約 86～100%を占めています。

石山寺駅と京阪石山駅ではバス分担率が約 33～44%を占めており、路線バスとの乗継拠点となっています。また、唐橋前駅では自転車分担率が約 36%で他の駅に比べて高くなっており、駅前の駐輪場を利用した自転車と鉄道との乗り継ぎも多くなっています。



※近畿圏パーソントリップ調査はサンプル調査であるため、利用者数の少ない駅では精度が低くなる。n 値は実際のサンプルに回答者の属性等に応じた拡大係数（第6回調査では概ね 100 程度で設定）を乗じて調査結果としており、n 値が 5,000 トリップ未満の場合は概ね 50 サンプル未満の回答結果を示している。これらサンプル数が少ない駅での調査結果は実態を正確に表せていない可能性が高いため参考値とすること。

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.2.13 京阪電車各駅の駅端末交通手段（乗降計 平日）〔2021 年（令和 3 年）〕

② バス

(i) バスネットワーク

本市内の路線バスは、近江鉄道、京阪バス、江若交通、帝産湖南交通の4事業者により運行されています。

近江鉄道は、主に大津駅、石山駅、瀬田駅を拠点として都心部を中心に中部・中南部の市街地を連絡しています。京阪バスは大津駅、びわ湖浜大津駅、大津京駅を経て比叡平に至るルートと、石山駅を拠点として南部の市街地を連絡していましたが、2026年（令和8年）2月末に大津営業所を閉鎖し、同年3月より石山駅を拠点とした運行ルートは、江若交通に引き継ぎました。江若交通は、主に堅田駅を拠点として湖西地域（中北部、北部、北西部）と石山駅を拠点として南部の市街地を連絡しています。帝産湖南交通は、主に石山駅と瀬田駅を拠点として東部・南部の市街地を連絡しています。

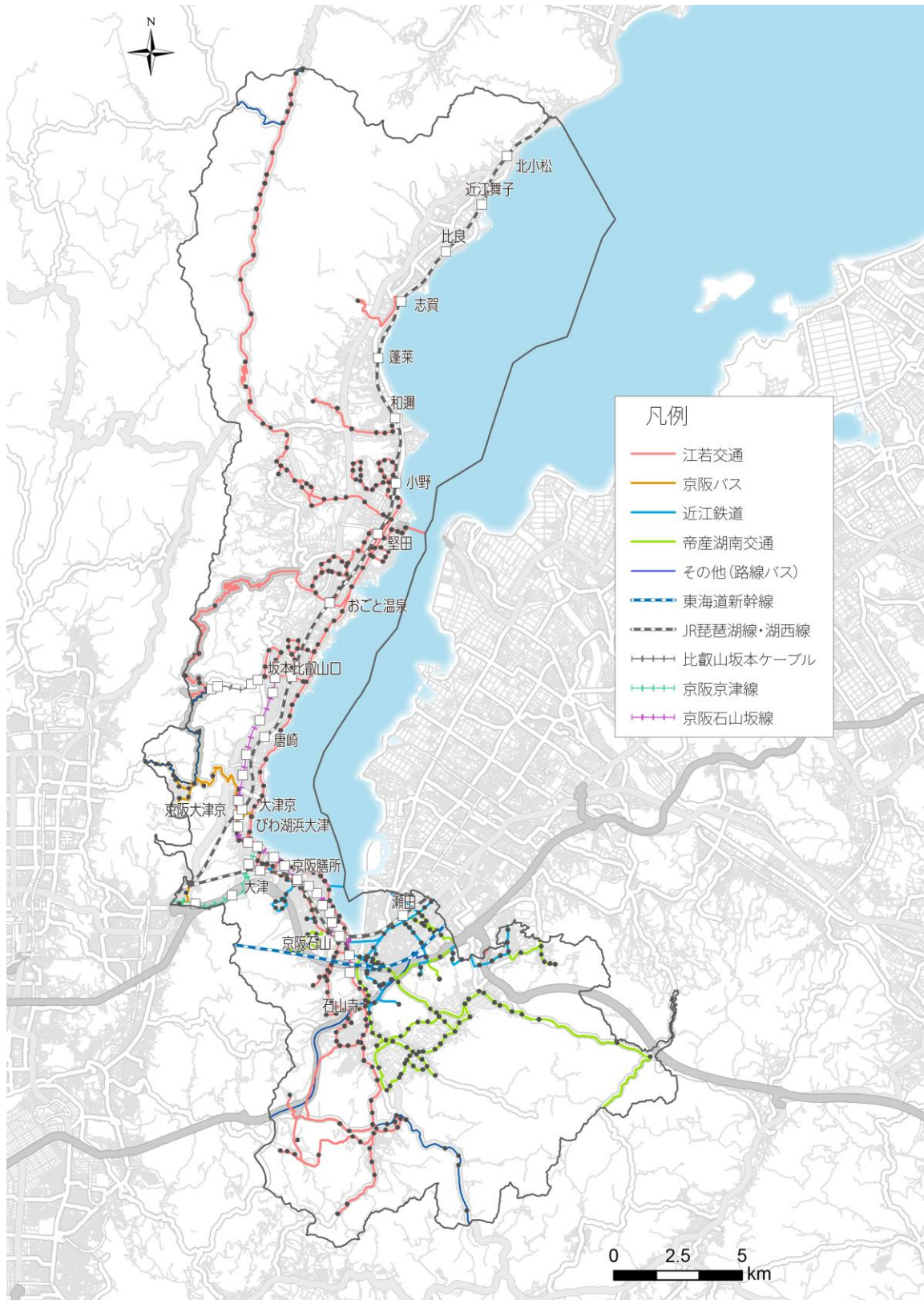
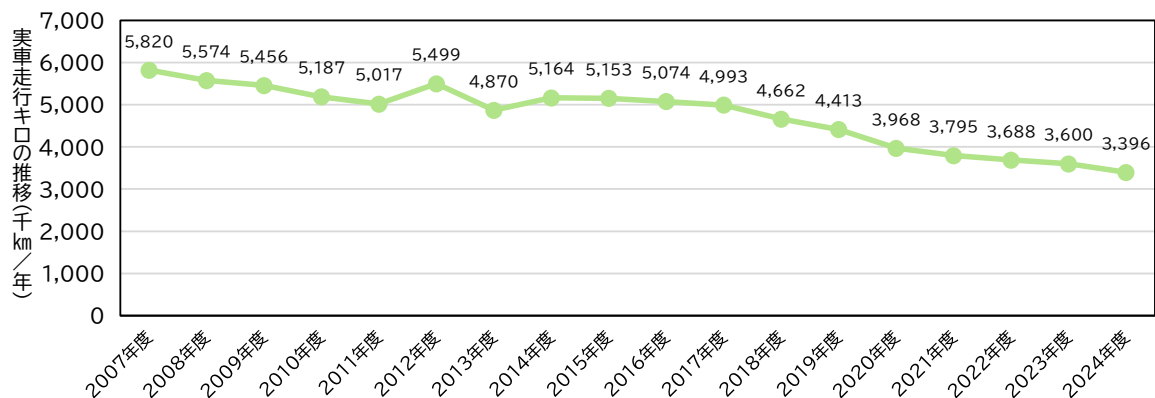


図 3.2.14 市内の鉄道・路線バスネットワーク (2026年(令和8年)3月時点)

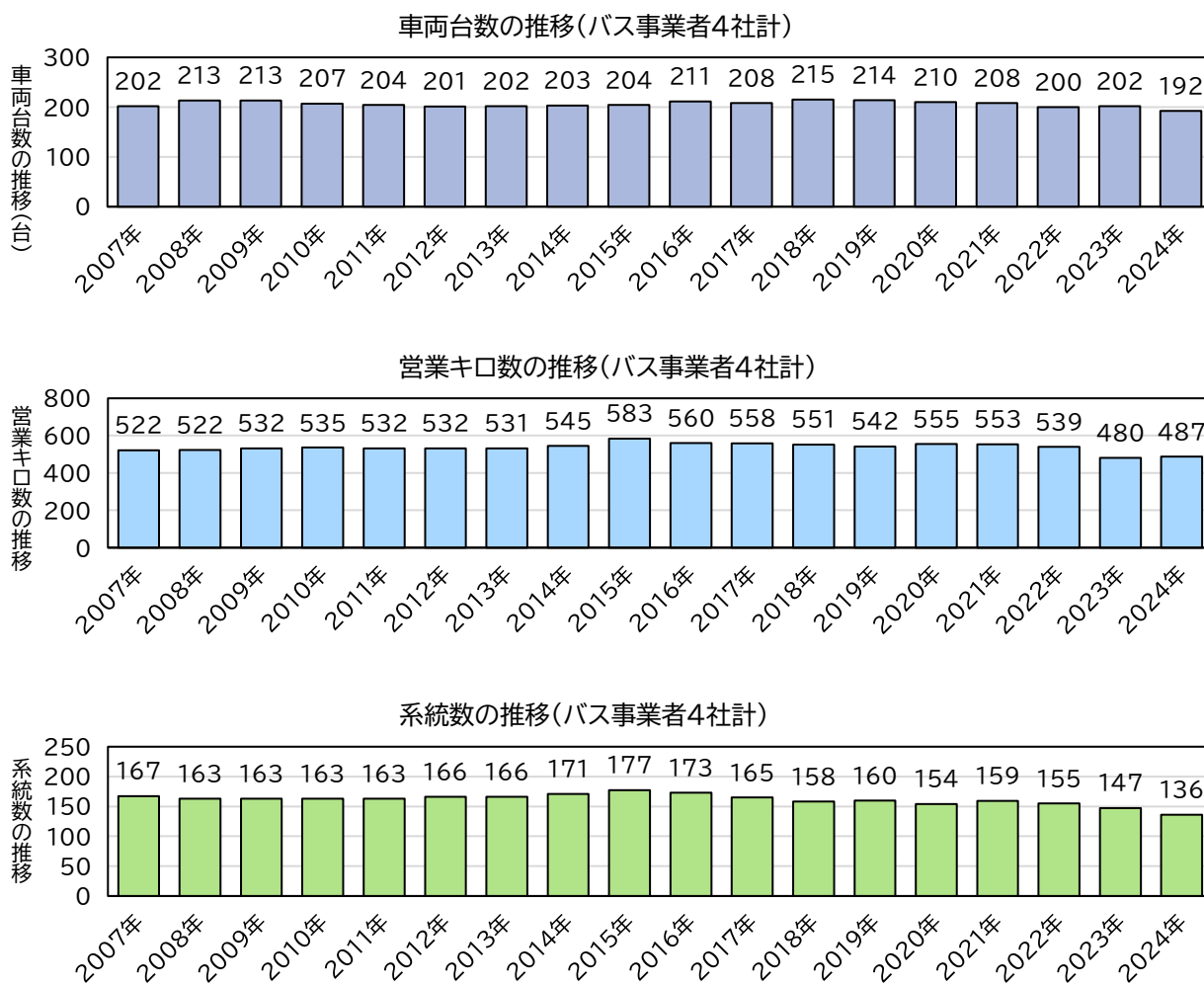
(ii) 路線バスの運行状況

路線バスの実車走行キロの推移をみると、2011年度（平成23年度）まで減少傾向で、2012年度（平成24年度）と2014年度（平成26年度）にやや持ち直したものの、2015年度（平成27年度）以降は再び減少傾向となっています。なお、車両台数は横ばいで推移、営業キロ数と系統数は、コロナ禍を経た2023年（令和5年）以降減少傾向にあります。



出典/資料：本市調べ

図 3.2.15 実車走行キロの推移（バス事業者4社計）



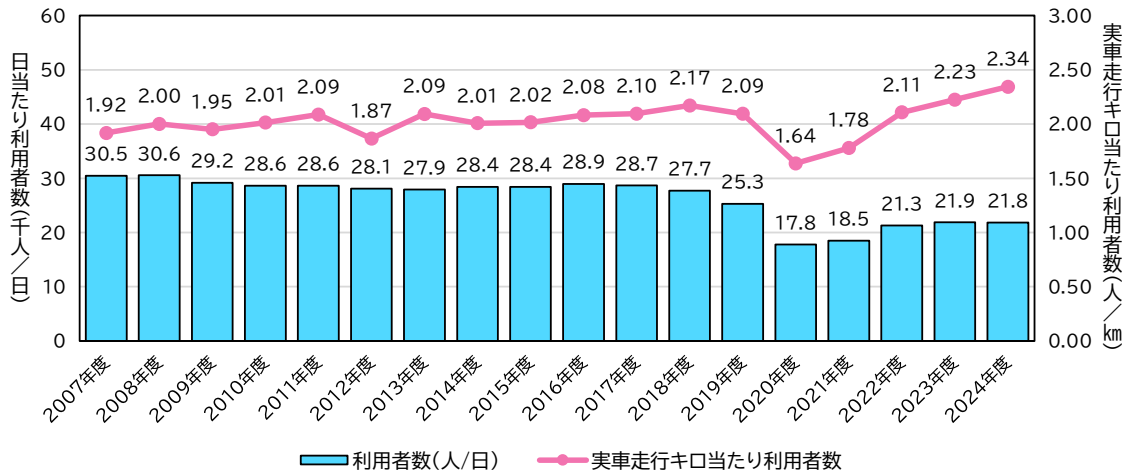
出典/資料：本市調べ

図 3.2.16 路線バスの運行状況の推移（車両台数・営業キロ数・系統数）

(iii) 路線バスの利用状況

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 3.2.17 路線バスの利用者数の推移

(iv) 補助対象路線の事業収支

補助対象路線の事業収支（経常収益-経常費用）をみると、江若交通の赤字額は2019年度（令和元年度）から2020年度（令和2年度）にかけて増加したものの、2023年度（令和5年度）にかけて縮小し、その後は年間約1,000～1,100万円の赤字で推移しています。

近江鉄道の赤字額は2019年度（令和元年度）から2020年度（令和2年度）にかけて縮小したものの、2023年度（令和5年度）にかけて増加し、その後は年間約1,800万円の赤字で推移しています。

京阪バスの赤字額は、2021年度（令和3年度）に年間約600万円に縮小したものの、その後は増大傾向にあり、2024年度（令和6年度）は年間約2,000万円に増大しています。なお、京阪バスの赤字額増加には2024年度（令和6年度）に京都比叡平線が補助対象路線に追加されたことも影響しています。

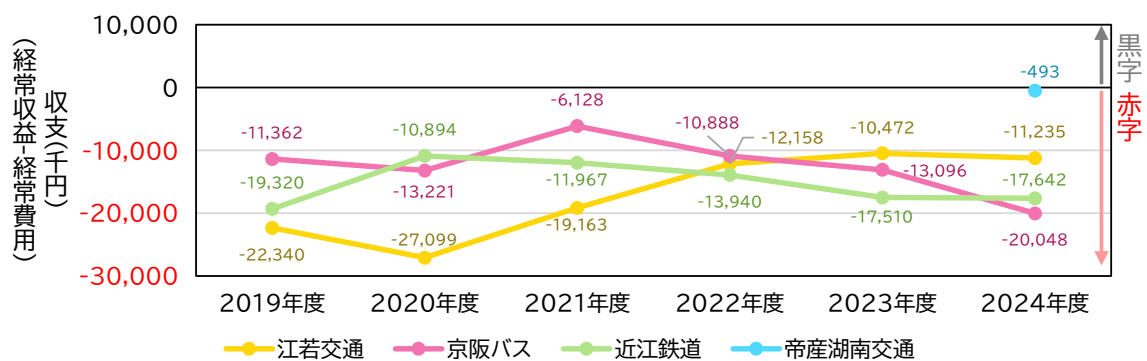


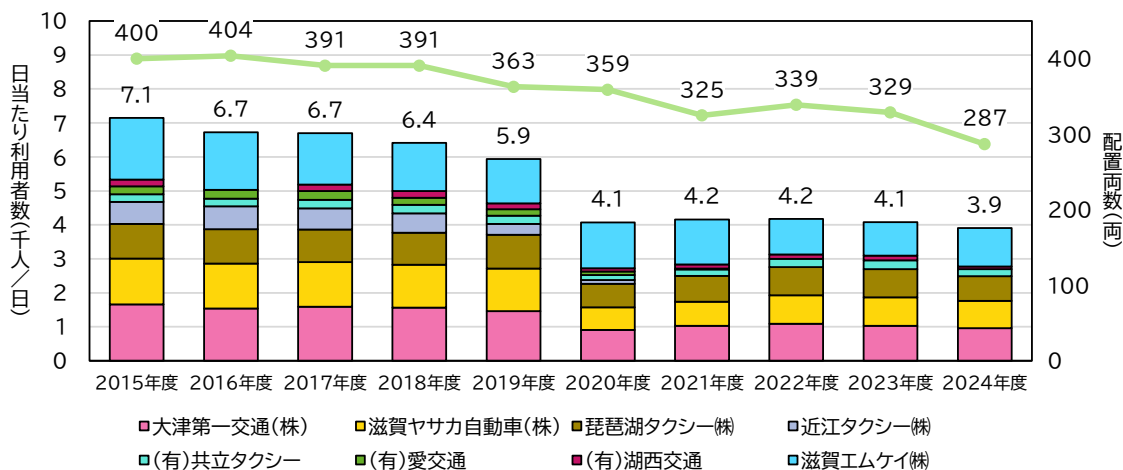
図 3.2.18 バス事業者の事業収支の推移

③ 一般タクシー

市内の一般タクシーの運行台数（個人タクシーを除く）は、2015年度（平成27年度）は400台でしたが、2024年度（令和6年度）では287台に減少しています。また、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。

なお、これらタクシー事業者以外にも、個人タクシーが運行しています。

また、タクシー協会や各タクシー事業者の利用促進への取組として、出産や子育てに対応した送迎サポートや運転免許証返納者に対するタクシー利用の割引等を行っています。



※(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 3.2.19 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）

表 3.2.5 タクシー事業者の利用促進の取組

名称	概要内容
ゆりかごタクシー	陣痛破水時にも安心して利用いただけるよう、専門研修を受けた運転士が、同じく専門研修を受けたオペレーターの指示を受けながら、乗車から病院までの間をサポートする。
子育てタクシー	（一社）全国子育てタクシー協会主催の子育てタクシードライバー養成講座課程を修了した運転士が専門に乗務し、荷物が多くなりがちな乳幼児を連れた外出のサポート、保育園や学童保育所、塾等に保護者の代行としての送迎等を行う。
運転免許証自主返納高齢者支援制度	65歳以上の高齢者が運転免許証を自主返納する際に申請・交付される運転経歴証明書を提示すれば、タクシー運賃が10%割引される。

④ デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーの利用者数は2021年度（令和3年度）以降、緩やかに増加傾向にあります。ただし、運行地域別にみると、志賀地域・北部地域では増加傾向にある一方で、南部地域は減少傾向となっています。

表 3.2.6 デマンド型乗合タクシーの運行内容（令和7年度）

地域		利用登録	予約方法	運行曜日	利用料金	停留所数
志賀地域		不要	電話 Web	月～土	300～800円	161
北部地域	葛川・伊香立地域		電話		300～800円	40
	仰木地域				300円	21
南部地域	晴嵐台地域				300円	19
	上田上地域				300円	22

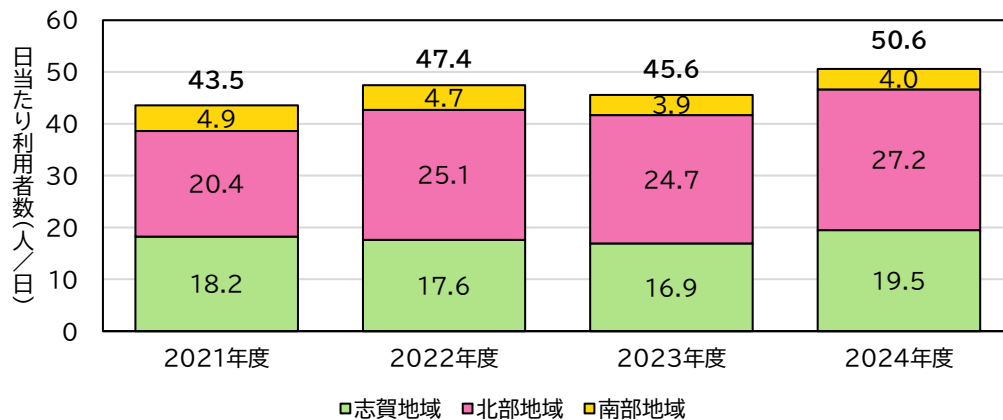
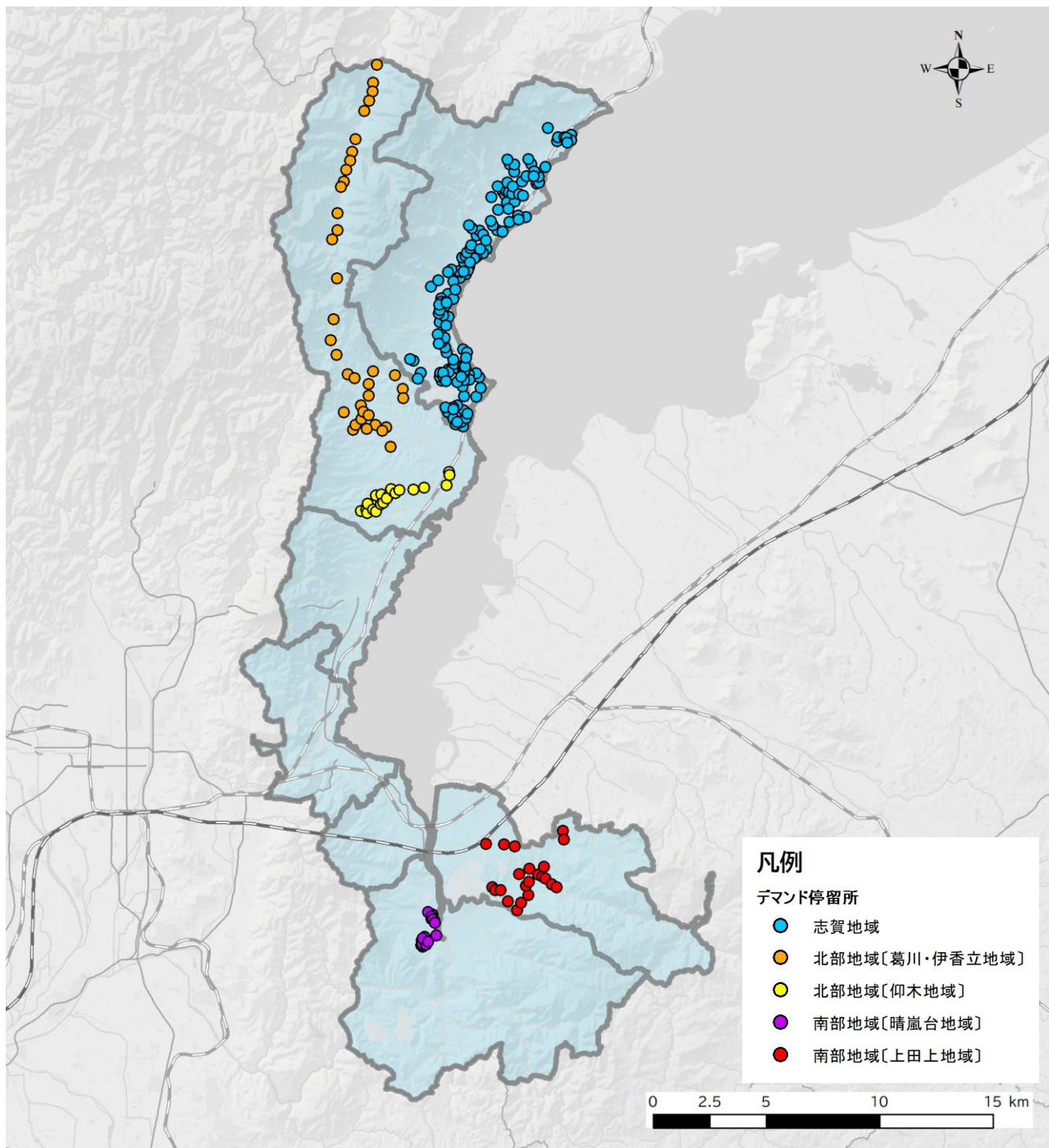


図 3.2.20 デマンド型乗合タクシーの利用状況



出典/資料：本市（2025年（令和7年）現在）

図3.2.21 デマンド型乗合タクシーの地域別停留所

⑤ その他

①～④に挙げた交通機関以外に、施設等が利用者送迎のために自らバス等を運行している事例がありますので以下に整理します。

(i) スクールバス

現在、本市では2学区でスクールバスを保有・運行しています。運行内容と運行方法は下記のとおりです。

表 3.2.7 本市が保有するスクールバス

学区	運行内容	運行方法
大石	運行時間帯は、朝1時間（7時～8時頃）及び午後3時間（14時～17時頃）の4時間	市が保有するバスの運行を、光交通社株式会社に委託しています。
葛川	運行時間帯は、朝1時間半（7時～8時半頃）及び午後最大4時間半（14時半～19時頃）の6時間	市が保有するバスの運行を、江若交通株式会社に委託しています。

(ii) 福祉有償運送

現在、本市内登録団体は8団体（2025年（令和7年）12月1日現在）あります。主に介護・障害の生活支援等のサービスを提供しています。団体が支援事業の一つとして実施し、支援事業利用者が福祉有償運送サービスの利用登録をしていることが多くなっています。

表 3.2.8 本市内福祉有償運送登録団体

No.	事業所名	車両数	登録者数	旅客の範囲
1	NPO 法人友と遊	4	36	イ・ロ
2	NPO 法人ディフェンス	2	4	イ
3	NPO 法人比叡平・陽だまりの会	2	11	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ト
4	NPO 法人テクテク大津	22	24	イ
5	社会福祉法人志賀福祉会	4	52	イ・ニ・ホ
6	社会福祉法人びわこ学園	4	14	イ・ロ・ハ・ト
7	社会福祉法人華頂会	2	1	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト
8	NPO 法人アザレア	4	1	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト

運送しようとする旅客の範囲

- イ：身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
- ★ロ：精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者
- ★ハ：障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者
- ニ：介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
- ★ホ：介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
- ★ヘ：介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者
- ★ト：その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

★：判定部会での判定が必要

※登録期間は、新規2年、更新3年

(iii) 地域住民主体の輸送サービス

和邇学区、葛川学区などでは、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 3.2.9 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

⑥ 公共交通のカバー率

駅勢圏・バス停勢圏は総人口の約84%、老年人口の約86%をカバーしています。

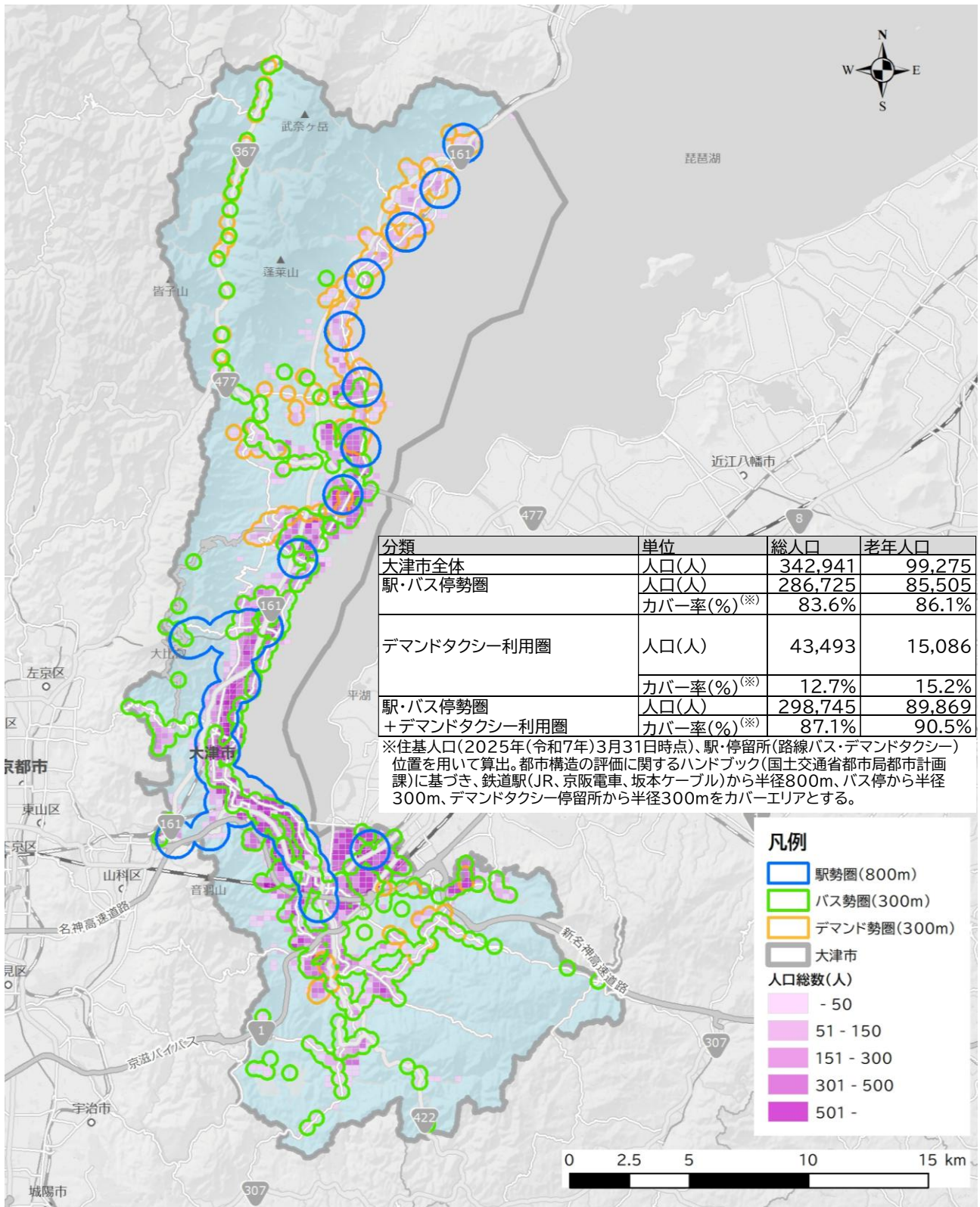


図 3.2.22 駅・バス停勢圏(総人口)

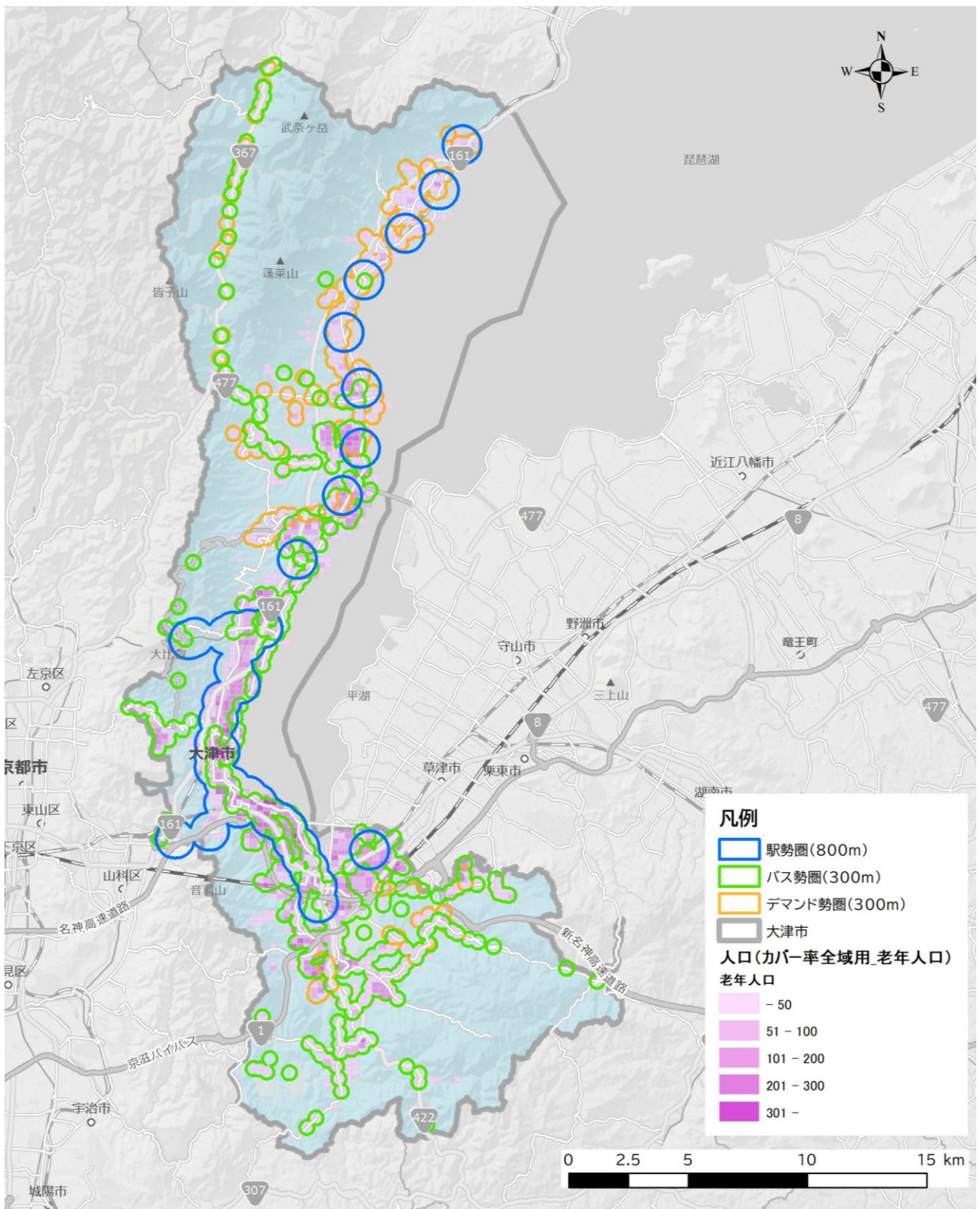


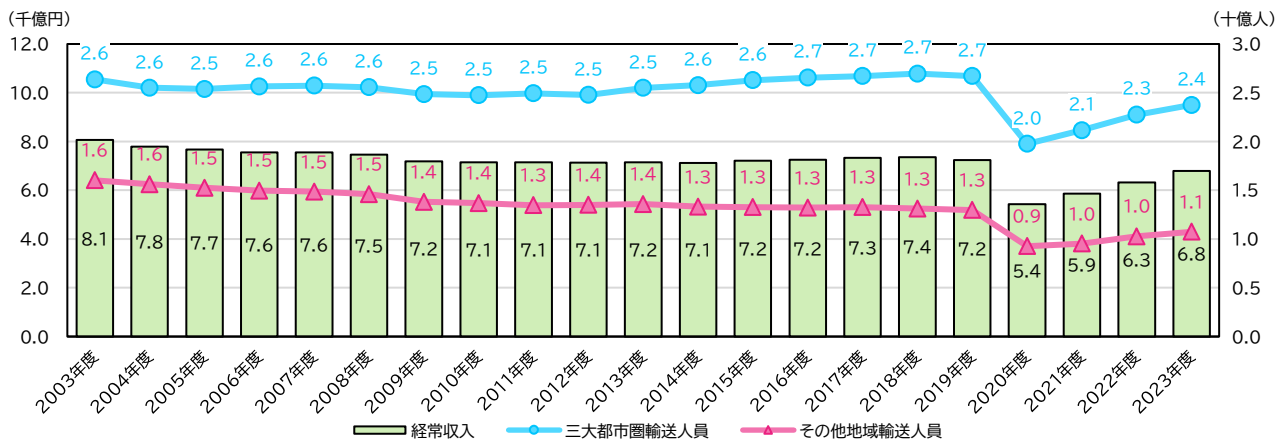
図 3.2.23 駅・バス停勢圏と人口メッシュ (老年人口)

⑦ 地域公共交通が直面する問題

(i) 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。



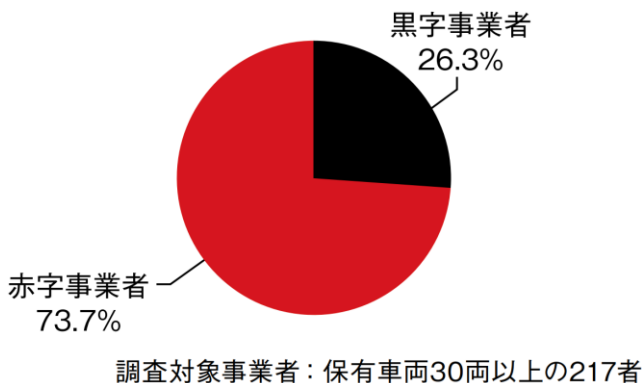
※1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。

※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3.2.24 都市部・地方部別の路線バスの利用者数、営業収入の推移

乗合バス事業者の収支状況（2023年度）



路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

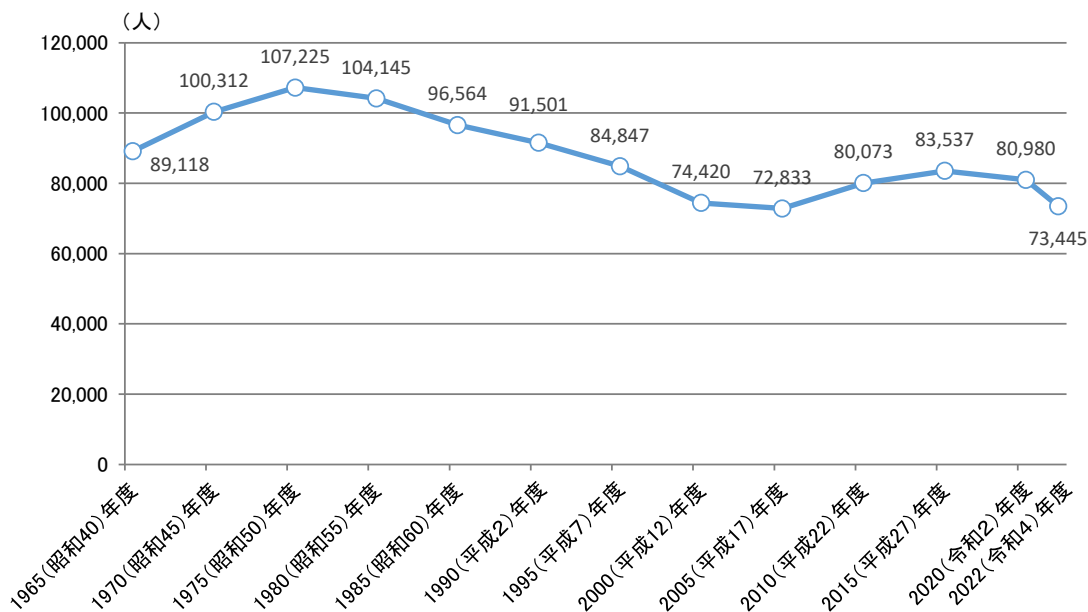
年度	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

資料：2025（令和7）年版交通政策白書

図3.2.25 厳しい経営状況にある路線バス事業者の現状

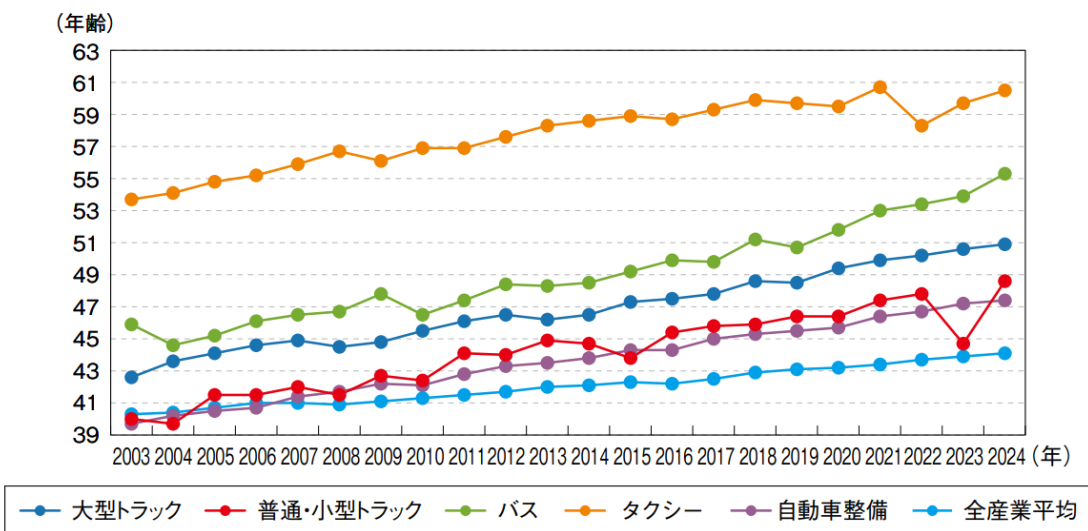
(ii)2024 年問題、運転手の高齢化

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、2022 年度（令和 4 年度）にはピーク時の約 70%まで減少しており、労働環境（年収、労働時間、雇用形態）や大型二種免許の取得要件が要因と考えられます。また、バス運転手の平均年齢は 55 歳に達し高齢化が進展しているほか、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の影響により、担い手不足が深刻化しています。



資料：数字で見る自動車 2024（国土交通省）

図 3.2.26 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

資料：2025（令和7）年版交通政策白書

図 3.2.27 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

3.3 地域別カルテ

(1) 地域別の特徴

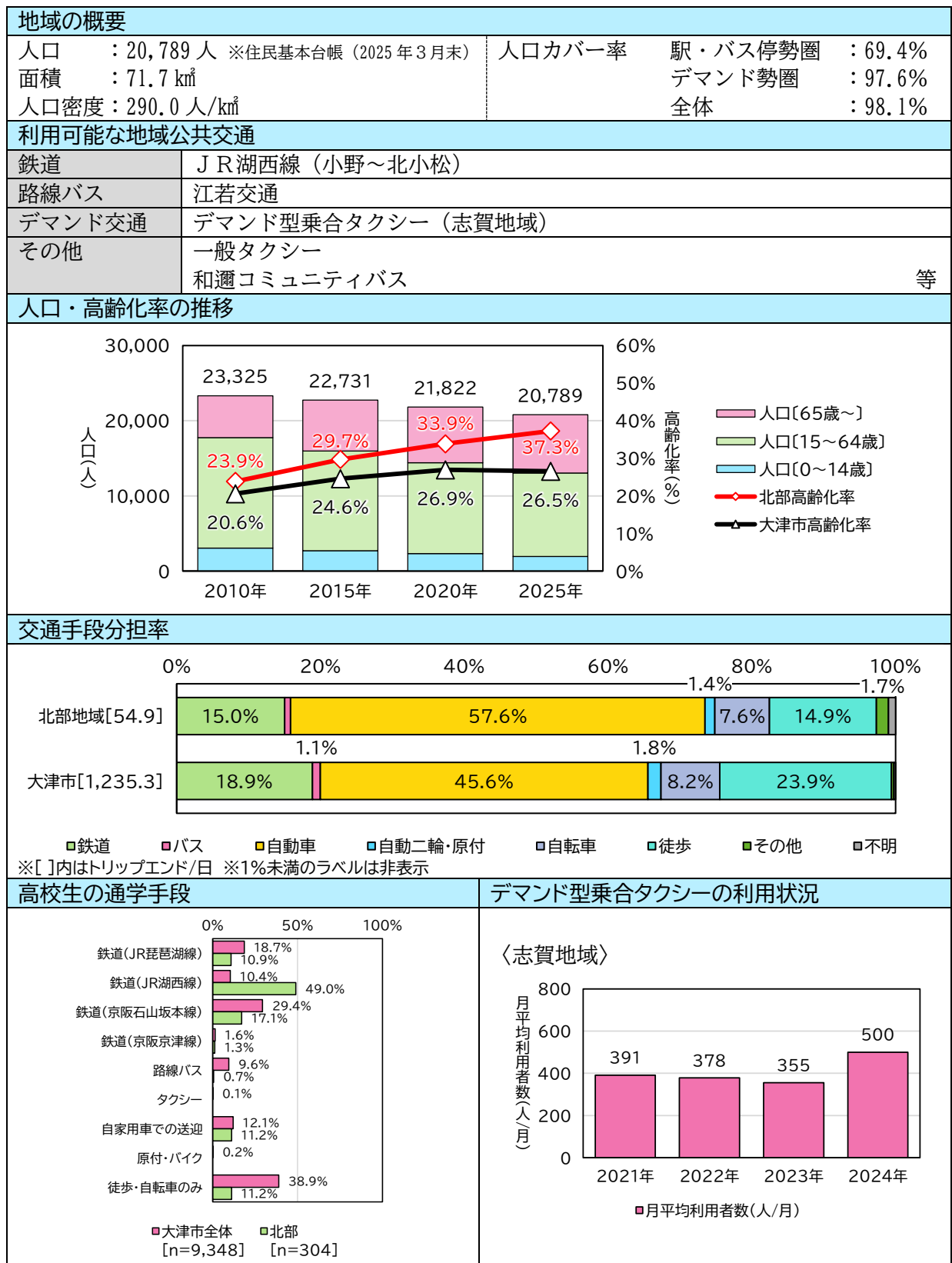
地域	地勢・人口動向	地域公共交通の状況	地域の特徴
北部地域 ・小松 ・木戸 ・和邇 ・小野	・比良山地と琵琶湖に挟まれた南北に細長い地域。 ・人口減少・高齢化が進行し、 高齢化率の約37% は市内7地域の中で最も高い。 ・人口密度は約290人/㎢と市内7地域で最も低い。	・鉄道はJR湖西線が南北に縦貫。 ・路線バスは小野駅・和邇駅を拠点として3路線が運行。 ・域内全域で乗合タクシーが運行。 ・自動車分担率は約58%と自家用車への依存度が高い。 ・和邇地域では住民主体の移動サービスを実施。	・鉄道・路線バスの人口カバー率は約69%と市内7地域の中で東部地域に次ぎ2番目に低い。 ・ 乗合タクシーを含めた人口カバー率は約98%と高い。
西北部地域 ・葛川 ・伊香立 ・真野 ・真野北 ・堅田 ・仰木 ・仰木の里 ・仰木の里東	・比良山地の山間に位置する葛川地域、丘陵地の仰木・伊香立地域、琵琶湖沿岸の堅田地域等からなり域内の高低差が大きい地域。 ・人口は主に堅田駅周辺と、仰木の里等の団地に集中。 ・高齢化率は2020年(令和2年)まで市全域と比較して低く推移してきたが、 2025年(令和7年)にかけて約30%まで上昇。	・鉄道はJR湖西線が南北に縦貫。特に 堅田駅は特急停車駅として湖西の拠点駅 となっている。 ・路線バスは堅田駅を中心に、守山市方面へ接続する琵琶湖大橋線や人口密集地を運行する町内循環線や仰木の里線等が運行。 ・ただし、域内のバス分担率は約2%と低い。 ・自動車分担率は約58%と高い。 ・葛川・伊香立・仰木地域では乗合タクシーが運行。 ・葛川地域では住民主体の移動サービスを実施。	・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%と高い。
中北部地域 ・雄琴 ・日吉台 ・坂本 ・下阪本 ・唐崎	・比叡山延暦寺や日吉大社の門前町である坂本を中心とした地域。 ・ 人口は増加傾向であり 、日吉台等の団地や比叡山坂本駅の周辺、京阪石山坂本線沿線に広く分布。 ・高齢化率は約27%と大津市全域の高齢化率(約27%)と同程度で推移。 ・人口密度は約1,760人/㎢であり、市内7地域の中で3番目に高い。	・鉄道はJR湖西線に加え、京阪石山坂本線が南北に縦貫。 ・ 高校生の通学手段では約38%が石山坂本線を利用。 ・路線バスは比叡山坂本駅を中心に日吉台線や坂本ケーブル連絡バスが運行。 ・ほか、鉄道駅から離れた琵琶湖沿岸には浜大津線が運行。 ・自動車分担率は約55%と高い。	・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。

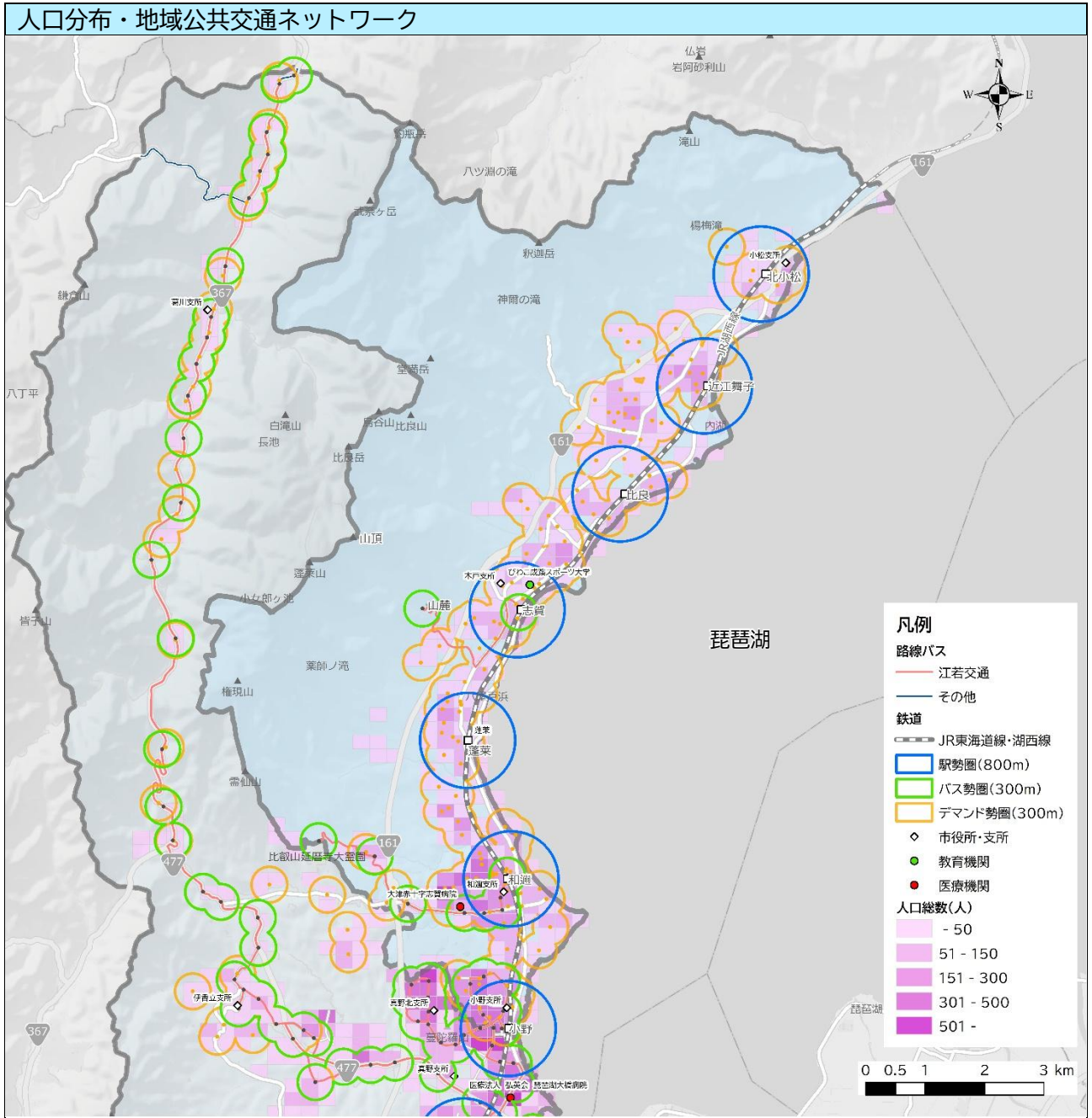
資料3. 本市の地域公共交通を取り巻く状況

地域	地勢・人口動向	地域公共交通の状況	地域の特徴
<p>中部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滋賀 ・山中比叡平 ・藤尾 ・長等 ・逢坂 ・中央 ・平野 	<ul style="list-style-type: none"> ・大津駅、びわ湖浜大津駅、大津京駅、膳所駅を中心とした人口の密集地域。 ・人口は2025年（令和7年）にかけて微増傾向。 ・高齢化率は約28%で大津市全域の高齢化率（約27%）を上回る。 ・人口密度は約2,542人/㎢であり、市内7地域で2番目に高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道はJR湖西線・JR琵琶湖線、京阪京津線・石山坂本線が運行。 ・京阪石山坂本線は域内に居住する高校生の約64%に利用されており、通学手段として無くてはならない存在。 ・路線バスは大津駅・びわ湖浜大津駅を中心に、堅田、比叡平、鶴の里、膳所方面に運行。 	<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、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。
<p>中南部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・膳所 ・富士見 ・晴嵐 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は2015年（平成27年）にピークを迎え、2025年（令和7年）にかけて減少傾向。 ・高齢化率は約28%で大津市全域の高齢化率（約27%）を上回る。 ・人口密度は約2,647人/㎢であり、市内7地域で最も高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道はJR琵琶湖線、京阪石山坂本線が運行。 ・域内の鉄道分担率は約20%であり、市内7地域で2番目に高い。 ・路線バスは石山駅を中心に、野原郷線、石山イオンモール線、大津市内総合線等が運行。 ・自動車分担率は約35%と低い。 ・徒歩分担率は約31%と他の地域と比べ高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高く、地域公共交通が充実している。
<p>南部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石山 ・南郷 ・大石 ・田上 	<ul style="list-style-type: none"> ・瀬田川、大戸川の流域に位置する地域。 ・人口は主に石山・南郷地域の丘陵地に分布する団地に集中しているが、河川流域の平地や山間部にも集落が点在。 ・人口減少・高齢化が進行し、高齢化率は約35%。 ・人口密度は約411人/㎢であり、市内7地域で2番目に低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・域内に鉄道は運行されておらず、路線バスが地域公共交通の中心。 ・一方、バス分担率は約1%と低い。 ・ただし、高校生の通学手段では路線バスが約24%を占め、市内7地域で最も高い。 ・晴嵐台地域では、乗合タクシーが運行。 ・自動車分担率は約60%と高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>東部地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上田上 ・青山 ・瀬田 ・瀬田南 ・瀬田東 ・瀬田北 	<ul style="list-style-type: none"> ・瀬田駅や青山地域を中心とする人口の密集地域と、大戸川流域に集落が点在する上田上地域からなる地域。 ・人口は2020年（令和2年）にかけて増加傾向にあったが、2025年（令和7年）にかけて頭打ち。 ・高齢化率は約22%であり、市内7地域で最も低い。 ・人口密度は約1,492人/㎢。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道はJR琵琶湖線が運行。 ・路線バスは石山駅、瀬田駅を中心に瀬田イオンモール線、瀬田市場線、瀬田・医大線等が運行。 ・上田上地域では、乗合タクシーが運行。 ・域内の自動車分担率は約47%で自動車への依存度が高い。 ・高校生の通学手段としては徒歩・自転車のみが約71%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

(2) 地域別カルテ

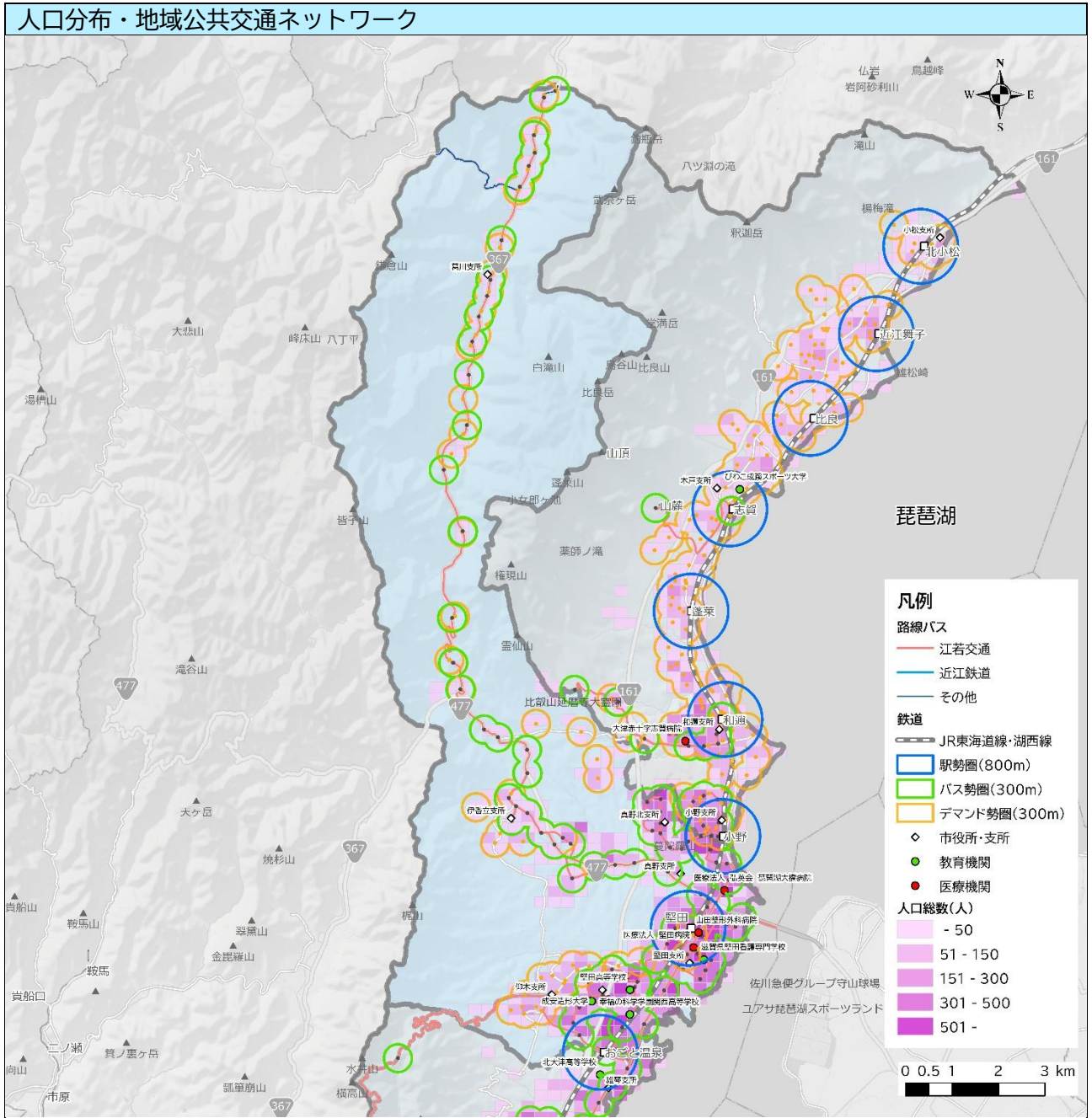
① 北部地域（小松、木戸、和邇、小野）



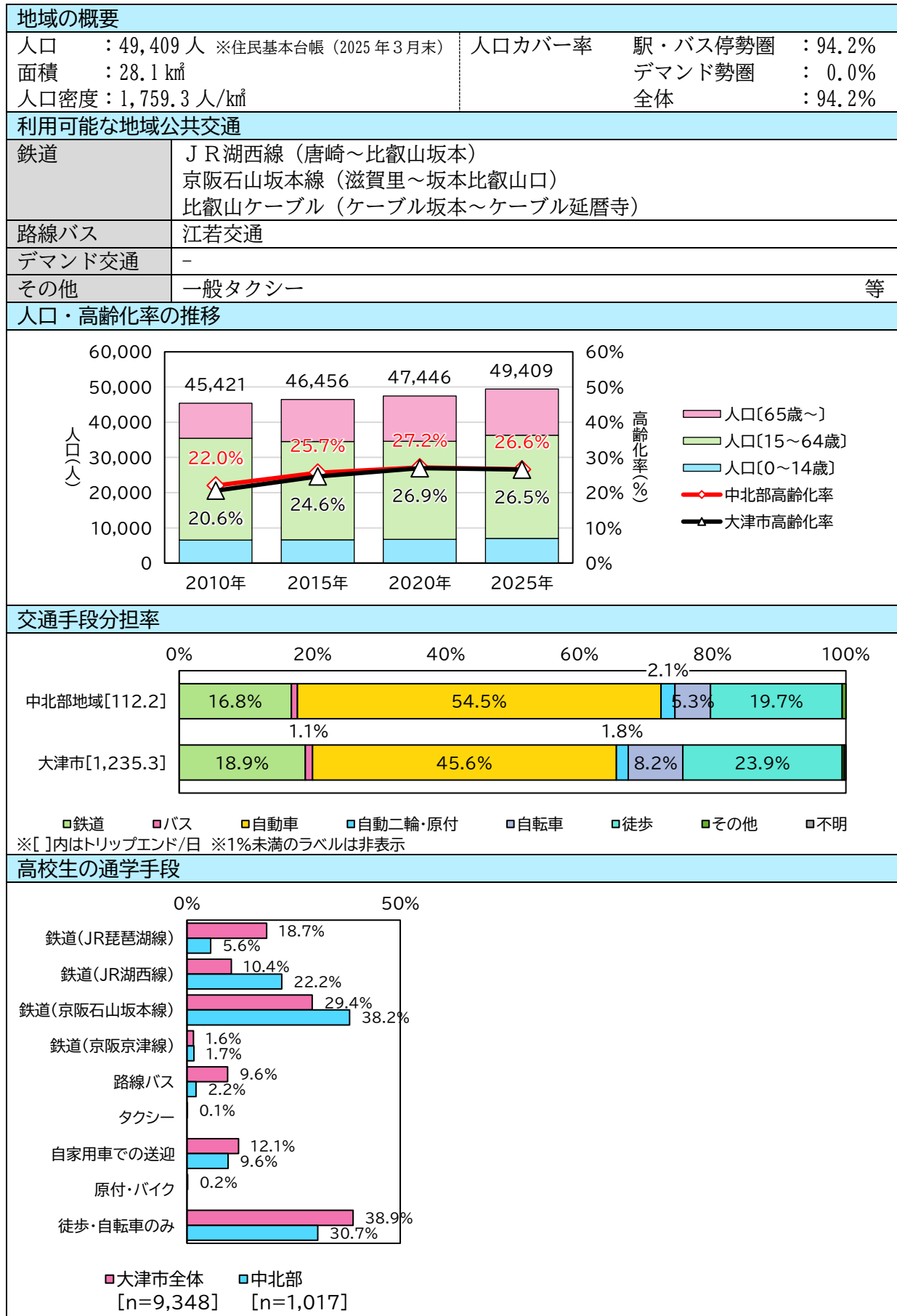


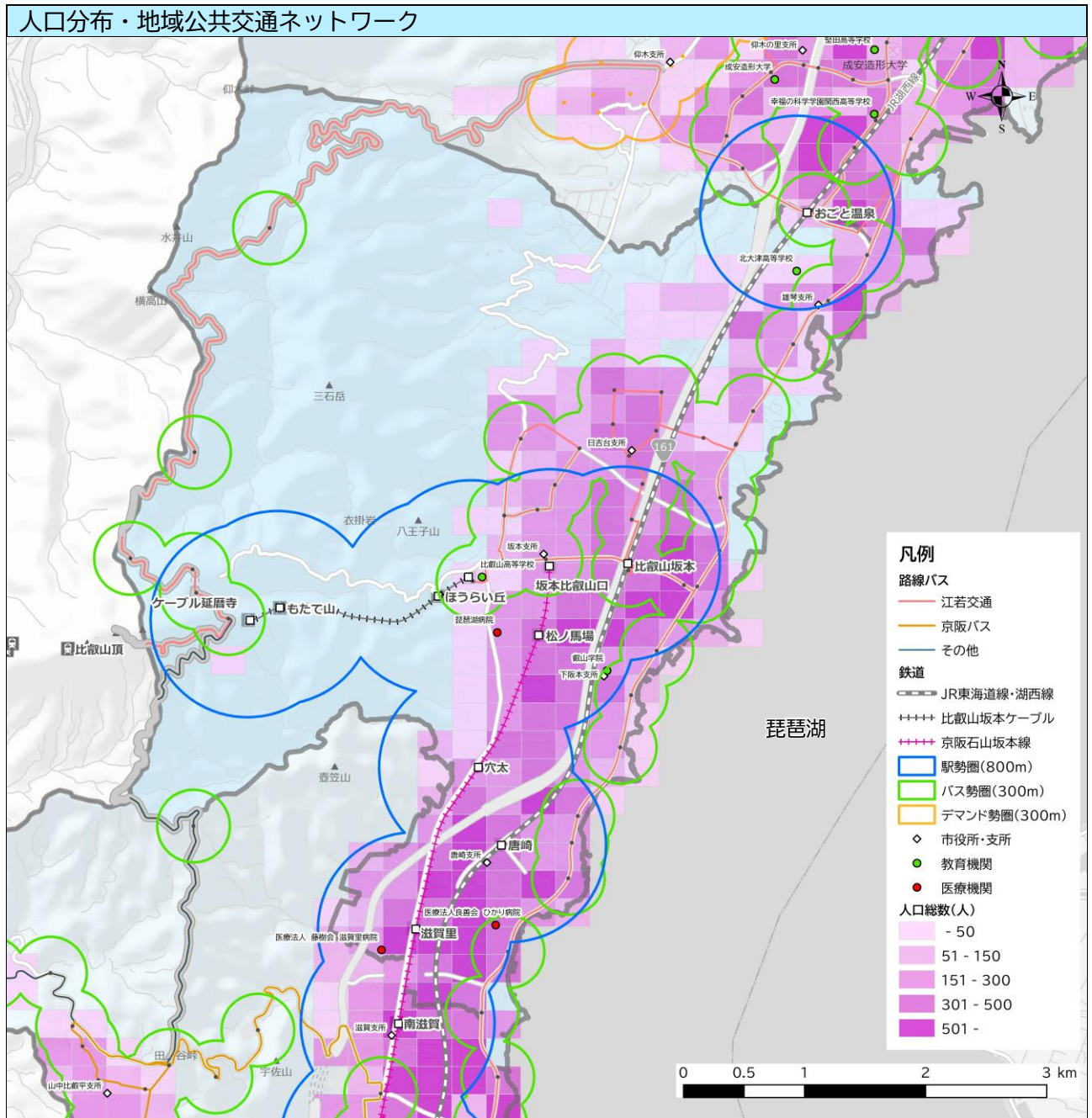
② 西北部地域（葛川、伊香立、真野、真野北、堅田、仰木、仰木の里、仰木の里東）

地域の概要																																									
人口 : 48,963 人 ※住民基本台帳 (2025年3月末)	人口カバー率 駅・バス停勢圏 : 84.9%																																								
面積 : 97.0 km ²	デマンド勢圏 : 21.5%																																								
人口密度 : 504.6 人/km ²	全体 : 90.4%																																								
利用可能な地域公共交通																																									
鉄道	JR湖西線（おごと温泉～堅田）																																								
路線バス	江若交通・近江鉄道																																								
デマンド交通	デマンド型乗合タクシー（北部地域）																																								
その他	一般タクシー 葛川カーシェアリング 等																																								
人口・高齢化率の推移																																									
<table border="1"> <caption>人口・高齢化率の推移 (推定)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口(人)</th> <th>人口[65歳~] (%)</th> <th>人口[15~64歳] (%)</th> <th>人口[0~14歳] (%)</th> <th>西北部高齢化率 (%)</th> <th>大津市高齢化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010年</td> <td>49,665</td> <td>20.6%</td> <td>18.0%</td> <td>-</td> <td>18.0%</td> <td>20.6%</td> </tr> <tr> <td>2015年</td> <td>49,505</td> <td>24.6%</td> <td>22.5%</td> <td>-</td> <td>22.5%</td> <td>24.6%</td> </tr> <tr> <td>2020年</td> <td>49,105</td> <td>26.9%</td> <td>26.7%</td> <td>-</td> <td>26.7%</td> <td>26.9%</td> </tr> <tr> <td>2025年</td> <td>48,963</td> <td>30.1%</td> <td>26.5%</td> <td>-</td> <td>30.1%</td> <td>26.5%</td> </tr> </tbody> </table>		年	人口(人)	人口[65歳~] (%)	人口[15~64歳] (%)	人口[0~14歳] (%)	西北部高齢化率 (%)	大津市高齢化率 (%)	2010年	49,665	20.6%	18.0%	-	18.0%	20.6%	2015年	49,505	24.6%	22.5%	-	22.5%	24.6%	2020年	49,105	26.9%	26.7%	-	26.7%	26.9%	2025年	48,963	30.1%	26.5%	-	30.1%	26.5%					
年	人口(人)	人口[65歳~] (%)	人口[15~64歳] (%)	人口[0~14歳] (%)	西北部高齢化率 (%)	大津市高齢化率 (%)																																			
2010年	49,665	20.6%	18.0%	-	18.0%	20.6%																																			
2015年	49,505	24.6%	22.5%	-	22.5%	24.6%																																			
2020年	49,105	26.9%	26.7%	-	26.7%	26.9%																																			
2025年	48,963	30.1%	26.5%	-	30.1%	26.5%																																			
交通手段分担率																																									
<table border="1"> <caption>交通手段分担率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>鉄道</th> <th>バス</th> <th>自動車</th> <th>自動二輪・原付</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他</th> <th>不明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>西北部地域[165.3]</td> <td>13.0%</td> <td>1.5%</td> <td>57.6%</td> <td>1.4%</td> <td>5.7%</td> <td>20.2%</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>大津市[1,235.3]</td> <td>18.9%</td> <td>1.1%</td> <td>45.6%</td> <td>1.8%</td> <td>8.2%</td> <td>23.9%</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明	西北部地域[165.3]	13.0%	1.5%	57.6%	1.4%	5.7%	20.2%	-	-	大津市[1,235.3]	18.9%	1.1%	45.6%	1.8%	8.2%	23.9%	-	-													
地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明																																	
西北部地域[165.3]	13.0%	1.5%	57.6%	1.4%	5.7%	20.2%	-	-																																	
大津市[1,235.3]	18.9%	1.1%	45.6%	1.8%	8.2%	23.9%	-	-																																	
<p>※[]内はトリップエンド/日 ※1%未満のラベルは非表示</p>																																									
高校生の通学手段	のりあいタクシー『光ルくん号』の利用状況																																								
<table border="1"> <caption>高校生の通学手段 (%)</caption> <thead> <tr> <th>手段</th> <th>大津市全体 [n=9,348]</th> <th>西北部 [n=858]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道(JR琵琶湖線)</td> <td>18.7%</td> <td>9.4%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(JR湖西線)</td> <td>10.4%</td> <td>28.4%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪石山坂本線)</td> <td>29.4%</td> <td>12.4%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪京津線)</td> <td>1.6%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>9.6%</td> <td>6.8%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>0.1%</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>自家用車での送迎</td> <td>12.1%</td> <td>16.6%</td> </tr> <tr> <td>原付・バイク</td> <td>0.2%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>徒歩・自転車のみ</td> <td>38.9%</td> <td>47.8%</td> </tr> </tbody> </table>	手段	大津市全体 [n=9,348]	西北部 [n=858]	鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	9.4%	鉄道(JR湖西線)	10.4%	28.4%	鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	12.4%	鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.2%	路線バス	9.6%	6.8%	タクシー	0.1%	0.9%	自家用車での送迎	12.1%	16.6%	原付・バイク	0.2%	0.2%	徒歩・自転車のみ	38.9%	47.8%	<p>〈北部地域〉</p> <table border="1"> <caption>のりあいタクシー『光ルくん号』の利用状況 (月平均利用者数)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>月平均利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>529</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>646</td> </tr> <tr> <td>2023年</td> <td>635</td> </tr> <tr> <td>2024年</td> <td>697</td> </tr> </tbody> </table>	年	月平均利用者数	2021年	529	2022年	646	2023年	635	2024年	697
手段	大津市全体 [n=9,348]	西北部 [n=858]																																							
鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	9.4%																																							
鉄道(JR湖西線)	10.4%	28.4%																																							
鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	12.4%																																							
鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.2%																																							
路線バス	9.6%	6.8%																																							
タクシー	0.1%	0.9%																																							
自家用車での送迎	12.1%	16.6%																																							
原付・バイク	0.2%	0.2%																																							
徒歩・自転車のみ	38.9%	47.8%																																							
年	月平均利用者数																																								
2021年	529																																								
2022年	646																																								
2023年	635																																								
2024年	697																																								



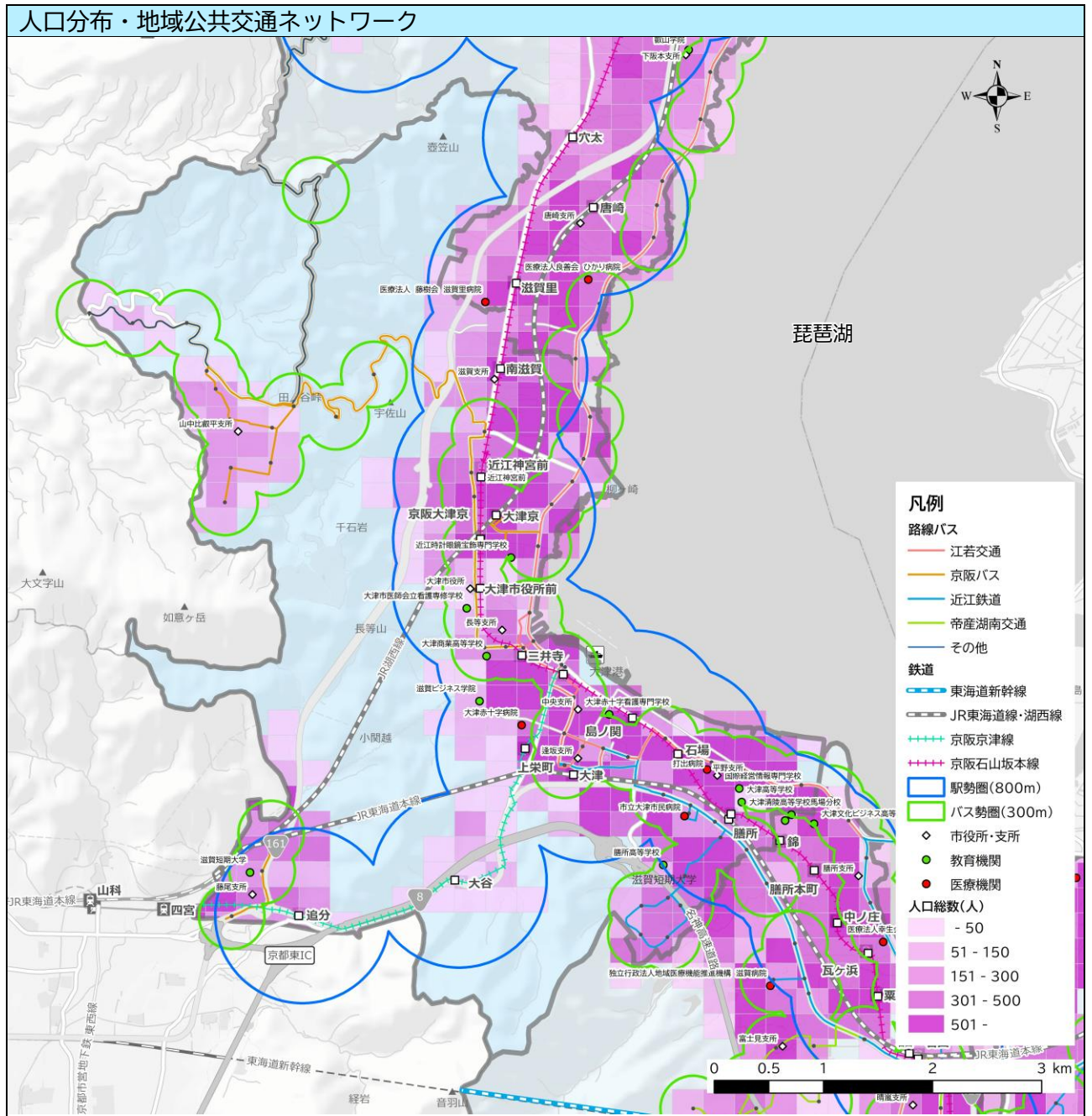
③ 中北部地域（雄琴、日吉台、坂本、下阪本、唐崎）





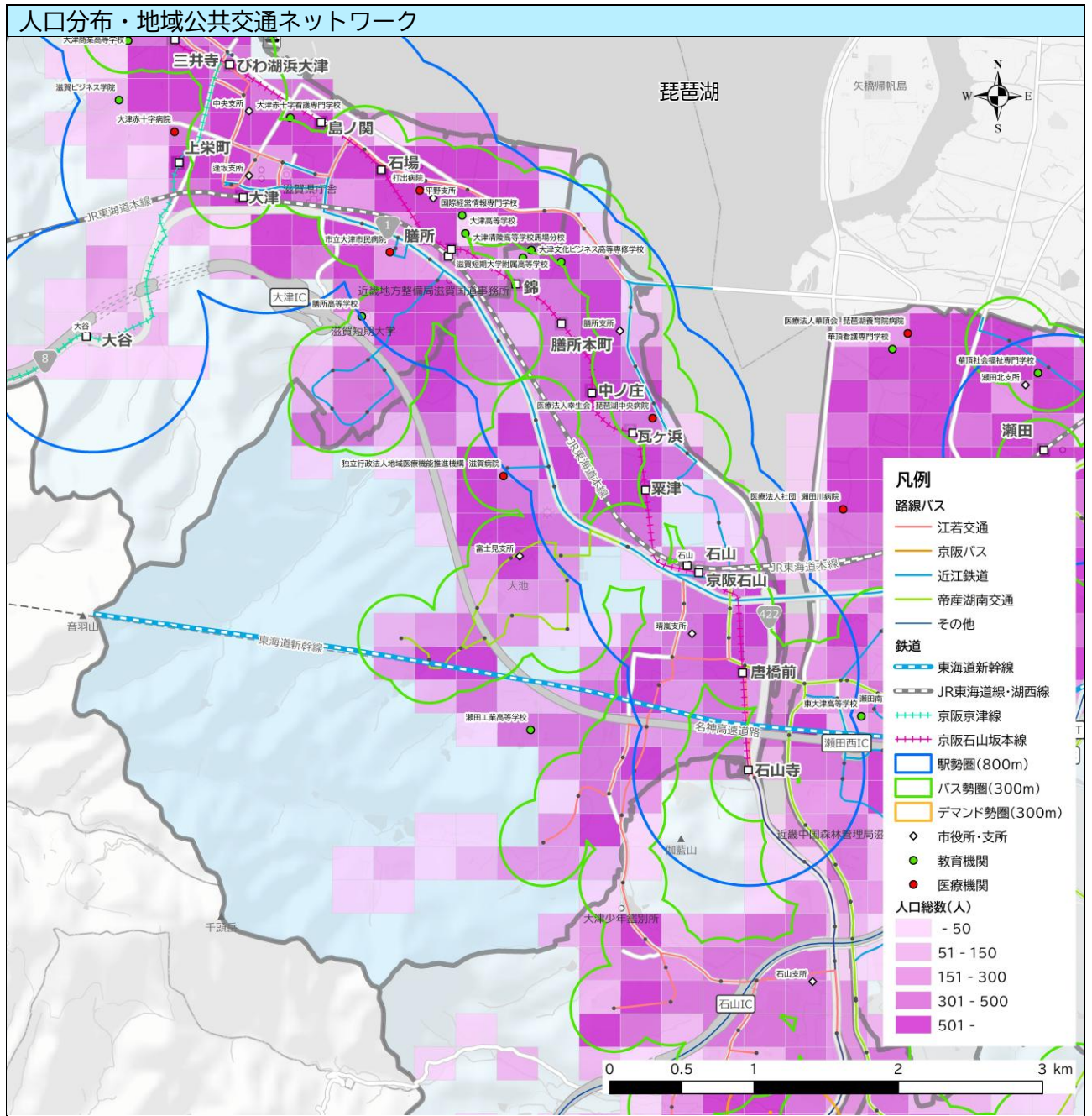
④ 中部地域（滋賀、山中比叡平、藤尾、長等、逢坂、中央、平野）

地域の概要																																				
人口 : 72,041 人 ※住民基本台帳 (2025年3月末)	人口カバー率 駅・バス停勢圏 : 99.2%																																			
面積 : 28.3 km ²	デマンド勢圏 : 0.0%																																			
人口密度 : 2,542.0 人/km ²	全体 : 99.2%																																			
利用可能な地域公共交通																																				
鉄道	J R 湖西線 (大津京) J R 琵琶湖線 (大津～膳所) 京阪京津線 (追分～びわ湖浜大津) 京阪石山坂本線 (膳所～南滋賀)																																			
路線バス	江若交通・京阪バス・近江鉄道・帝産湖南交通																																			
デマンド交通	-																																			
その他	一般タクシー 等																																			
人口・高齢化率の推移																																				
<table border="1"> <caption>人口・高齢化率の推移 (2010年～2025年)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口 (人)</th> <th>人口[65歳～] (%)</th> <th>人口[15～64歳] (%)</th> <th>人口[0～14歳] (%)</th> <th>中部高齢化率 (%)</th> <th>大津市高齢化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010年</td> <td>68,781</td> <td>21.7%</td> <td>20.6%</td> <td></td> <td>21.7%</td> <td>20.6%</td> </tr> <tr> <td>2015年</td> <td>69,424</td> <td>25.6%</td> <td>24.6%</td> <td></td> <td>25.6%</td> <td>24.6%</td> </tr> <tr> <td>2020年</td> <td>70,698</td> <td>27.5%</td> <td>26.9%</td> <td></td> <td>27.5%</td> <td>26.9%</td> </tr> <tr> <td>2025年</td> <td>72,041</td> <td>28.3%</td> <td>26.5%</td> <td></td> <td>28.3%</td> <td>26.5%</td> </tr> </tbody> </table>		年	人口 (人)	人口[65歳～] (%)	人口[15～64歳] (%)	人口[0～14歳] (%)	中部高齢化率 (%)	大津市高齢化率 (%)	2010年	68,781	21.7%	20.6%		21.7%	20.6%	2015年	69,424	25.6%	24.6%		25.6%	24.6%	2020年	70,698	27.5%	26.9%		27.5%	26.9%	2025年	72,041	28.3%	26.5%		28.3%	26.5%
年	人口 (人)	人口[65歳～] (%)	人口[15～64歳] (%)	人口[0～14歳] (%)	中部高齢化率 (%)	大津市高齢化率 (%)																														
2010年	68,781	21.7%	20.6%		21.7%	20.6%																														
2015年	69,424	25.6%	24.6%		25.6%	24.6%																														
2020年	70,698	27.5%	26.9%		27.5%	26.9%																														
2025年	72,041	28.3%	26.5%		28.3%	26.5%																														
交通手段分担率																																				
<table border="1"> <caption>交通手段分担率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>鉄道</th> <th>バス</th> <th>自動車</th> <th>自動二輪・原付</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他</th> <th>不明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中部地域[284.5]</td> <td>30.1%</td> <td>2.3%</td> <td>34.5%</td> <td>9.0%</td> <td>23.1%</td> <td>1.1%</td> <td>1.8%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>大津市[1,235.3]</td> <td>18.9%</td> <td>1.1%</td> <td>45.6%</td> <td>8.2%</td> <td>23.9%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明	中部地域[284.5]	30.1%	2.3%	34.5%	9.0%	23.1%	1.1%	1.8%		大津市[1,235.3]	18.9%	1.1%	45.6%	8.2%	23.9%											
地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明																												
中部地域[284.5]	30.1%	2.3%	34.5%	9.0%	23.1%	1.1%	1.8%																													
大津市[1,235.3]	18.9%	1.1%	45.6%	8.2%	23.9%																															
<p>■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明</p> <p>※[]内はトリップエンド/日 ※1%未満のラベルは非表示</p>																																				
高校生の通学手段																																				
<table border="1"> <caption>高校生の通学手段 (%)</caption> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>大津市全体 [n=9,348]</th> <th>中部 [n=978]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道(JR琵琶湖線)</td> <td>18.7%</td> <td>6.4%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(JR湖西線)</td> <td>10.4%</td> <td>6.9%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪石山坂本線)</td> <td>29.4%</td> <td>63.7%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪京津線)</td> <td>1.6%</td> <td>6.1%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>9.6%</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>0.1%</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>自家用車での送迎</td> <td>12.1%</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>原付・バイク</td> <td>0.2%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>徒歩・自転車のみ</td> <td>38.9%</td> <td>24.5%</td> </tr> </tbody> </table>		通学手段	大津市全体 [n=9,348]	中部 [n=978]	鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	6.4%	鉄道(JR湖西線)	10.4%	6.9%	鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	63.7%	鉄道(京阪京津線)	1.6%	6.1%	路線バス	9.6%	4.5%	タクシー	0.1%	0.4%	自家用車での送迎	12.1%	4.0%	原付・バイク	0.2%	0.2%	徒歩・自転車のみ	38.9%	24.5%					
通学手段	大津市全体 [n=9,348]	中部 [n=978]																																		
鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	6.4%																																		
鉄道(JR湖西線)	10.4%	6.9%																																		
鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	63.7%																																		
鉄道(京阪京津線)	1.6%	6.1%																																		
路線バス	9.6%	4.5%																																		
タクシー	0.1%	0.4%																																		
自家用車での送迎	12.1%	4.0%																																		
原付・バイク	0.2%	0.2%																																		
徒歩・自転車のみ	38.9%	24.5%																																		



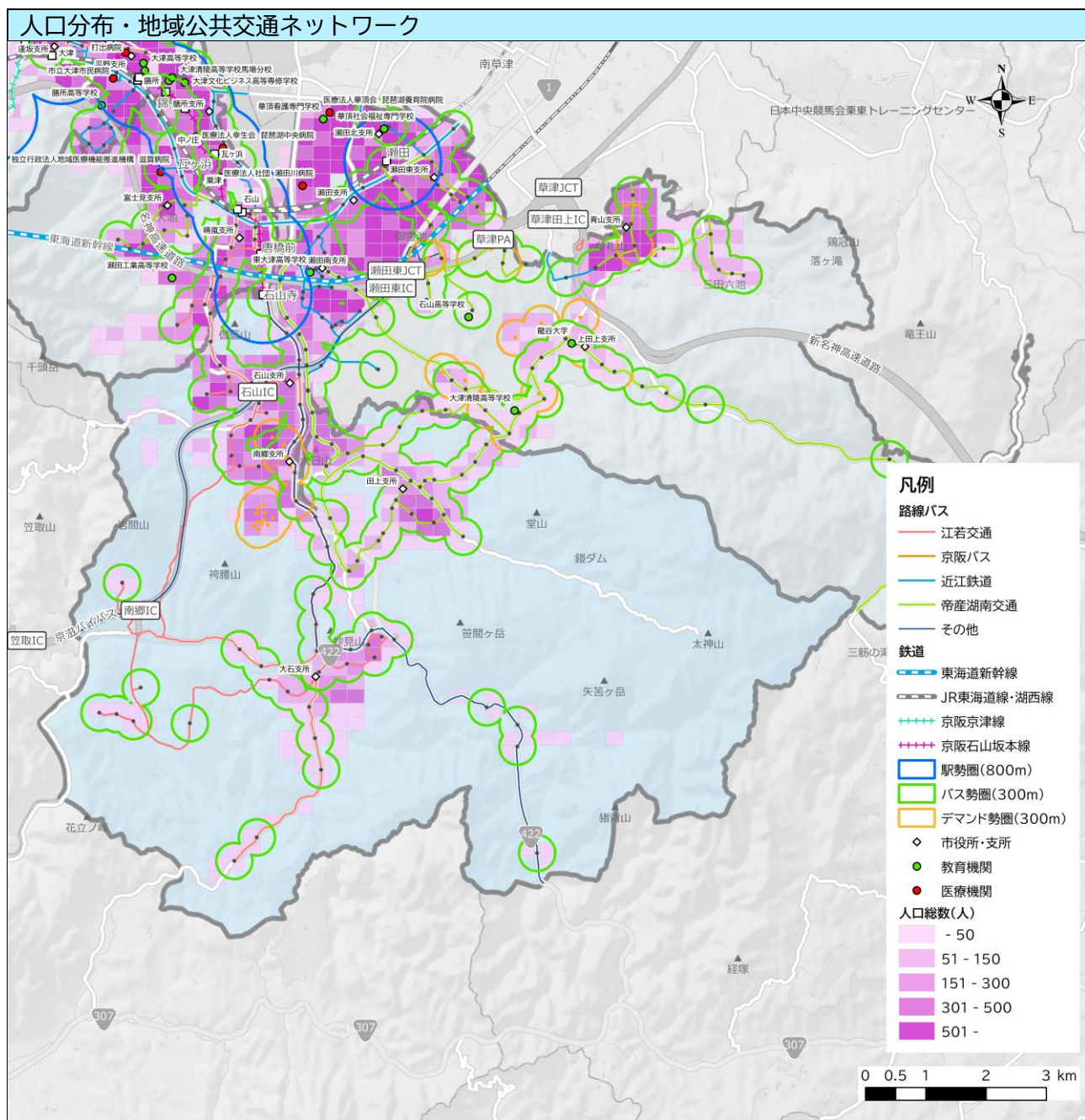
⑤ 中南部地域（膳所、富士見、晴嵐）

地域の概要																																				
人口 : 41,368 人 ※住民基本台帳 (2025年3月末)	人口カバー率 駅・バス停勢圏 : 88.4%																																			
面積 : 15.6 km ²	デマンド勢圏 : 0.0%																																			
人口密度 : 2,647.4 人/km ²	全体 : 88.4%																																			
利用可能な地域公共交通																																				
鉄道	J R琵琶湖線(石山) 京阪石山坂本線(錦～石山寺)																																			
路線バス	江若交通・近江鉄道・帝産湖南交通																																			
デマンド交通	-																																			
その他	一般タクシー 等																																			
人口・高齢化率の推移																																				
<p>人口(人)と高齢化率(%)の推移 (2010年～2025年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口(人)</th> <th>人口[0~14歳]</th> <th>人口[15~64歳]</th> <th>人口[65歳~]</th> <th>中南部高齢化率(%)</th> <th>大津市高齢化率(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010年</td> <td>42,854</td> <td>20.6%</td> <td>21.6%</td> <td>21.6%</td> <td>20.6%</td> <td>20.6%</td> </tr> <tr> <td>2015年</td> <td>43,276</td> <td>24.5%</td> <td>24.6%</td> <td>24.6%</td> <td>24.5%</td> <td>24.5%</td> </tr> <tr> <td>2020年</td> <td>42,707</td> <td>26.4%</td> <td>26.9%</td> <td>26.9%</td> <td>26.4%</td> <td>26.4%</td> </tr> <tr> <td>2025年</td> <td>41,368</td> <td>26.5%</td> <td>27.8%</td> <td>27.8%</td> <td>26.5%</td> <td>26.5%</td> </tr> </tbody> </table>		年	人口(人)	人口[0~14歳]	人口[15~64歳]	人口[65歳~]	中南部高齢化率(%)	大津市高齢化率(%)	2010年	42,854	20.6%	21.6%	21.6%	20.6%	20.6%	2015年	43,276	24.5%	24.6%	24.6%	24.5%	24.5%	2020年	42,707	26.4%	26.9%	26.9%	26.4%	26.4%	2025年	41,368	26.5%	27.8%	27.8%	26.5%	26.5%
年	人口(人)	人口[0~14歳]	人口[15~64歳]	人口[65歳~]	中南部高齢化率(%)	大津市高齢化率(%)																														
2010年	42,854	20.6%	21.6%	21.6%	20.6%	20.6%																														
2015年	43,276	24.5%	24.6%	24.6%	24.5%	24.5%																														
2020年	42,707	26.4%	26.9%	26.9%	26.4%	26.4%																														
2025年	41,368	26.5%	27.8%	27.8%	26.5%	26.5%																														
交通手段分担率																																				
<p>交通手段分担率 (2022年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>中南部地域 [202.8]</th> <th>大津市 [1,235.3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>1.1%</td> <td>1.1%</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>1.1%</td> <td>1.8%</td> </tr> <tr> <td>自動車</td> <td>35.2%</td> <td>45.6%</td> </tr> <tr> <td>自動二輪・原付</td> <td>2.1%</td> <td>8.2%</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>10.9%</td> <td>23.9%</td> </tr> <tr> <td>徒歩</td> <td>31.3%</td> <td>23.9%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>19.1%</td> <td>18.9%</td> </tr> <tr> <td>不明</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>		交通手段	中南部地域 [202.8]	大津市 [1,235.3]	鉄道	1.1%	1.1%	バス	1.1%	1.8%	自動車	35.2%	45.6%	自動二輪・原付	2.1%	8.2%	自転車	10.9%	23.9%	徒歩	31.3%	23.9%	その他	19.1%	18.9%	不明	0%	0%								
交通手段	中南部地域 [202.8]	大津市 [1,235.3]																																		
鉄道	1.1%	1.1%																																		
バス	1.1%	1.8%																																		
自動車	35.2%	45.6%																																		
自動二輪・原付	2.1%	8.2%																																		
自転車	10.9%	23.9%																																		
徒歩	31.3%	23.9%																																		
その他	19.1%	18.9%																																		
不明	0%	0%																																		
<p>※[]内はトリップエンド/日 ※1%未満のラベルは非表示</p>																																				
高校生の通学手段																																				
<p>高校生の通学手段 (2022年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>大津市全体 [n=9,348]</th> <th>中南部 [n=548]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道(JR琵琶湖線)</td> <td>18.7%</td> <td>7.3%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(JR湖西線)</td> <td>10.4%</td> <td>1.8%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪石山坂本線)</td> <td>29.4%</td> <td>40.9%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪京津線)</td> <td>1.6%</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>9.6%</td> <td>7.7%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>0.1%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>自家用車での送迎</td> <td>12.1%</td> <td>8.4%</td> </tr> <tr> <td>原付・バイク</td> <td>0.2%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>徒歩・自転車のみ</td> <td>38.9%</td> <td>54.4%</td> </tr> </tbody> </table>		通学手段	大津市全体 [n=9,348]	中南部 [n=548]	鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	7.3%	鉄道(JR湖西線)	10.4%	1.8%	鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	40.9%	鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.4%	路線バス	9.6%	7.7%	タクシー	0.1%	0%	自家用車での送迎	12.1%	8.4%	原付・バイク	0.2%	0%	徒歩・自転車のみ	38.9%	54.4%					
通学手段	大津市全体 [n=9,348]	中南部 [n=548]																																		
鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	7.3%																																		
鉄道(JR湖西線)	10.4%	1.8%																																		
鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	40.9%																																		
鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.4%																																		
路線バス	9.6%	7.7%																																		
タクシー	0.1%	0%																																		
自家用車での送迎	12.1%	8.4%																																		
原付・バイク	0.2%	0%																																		
徒歩・自転車のみ	38.9%	54.4%																																		

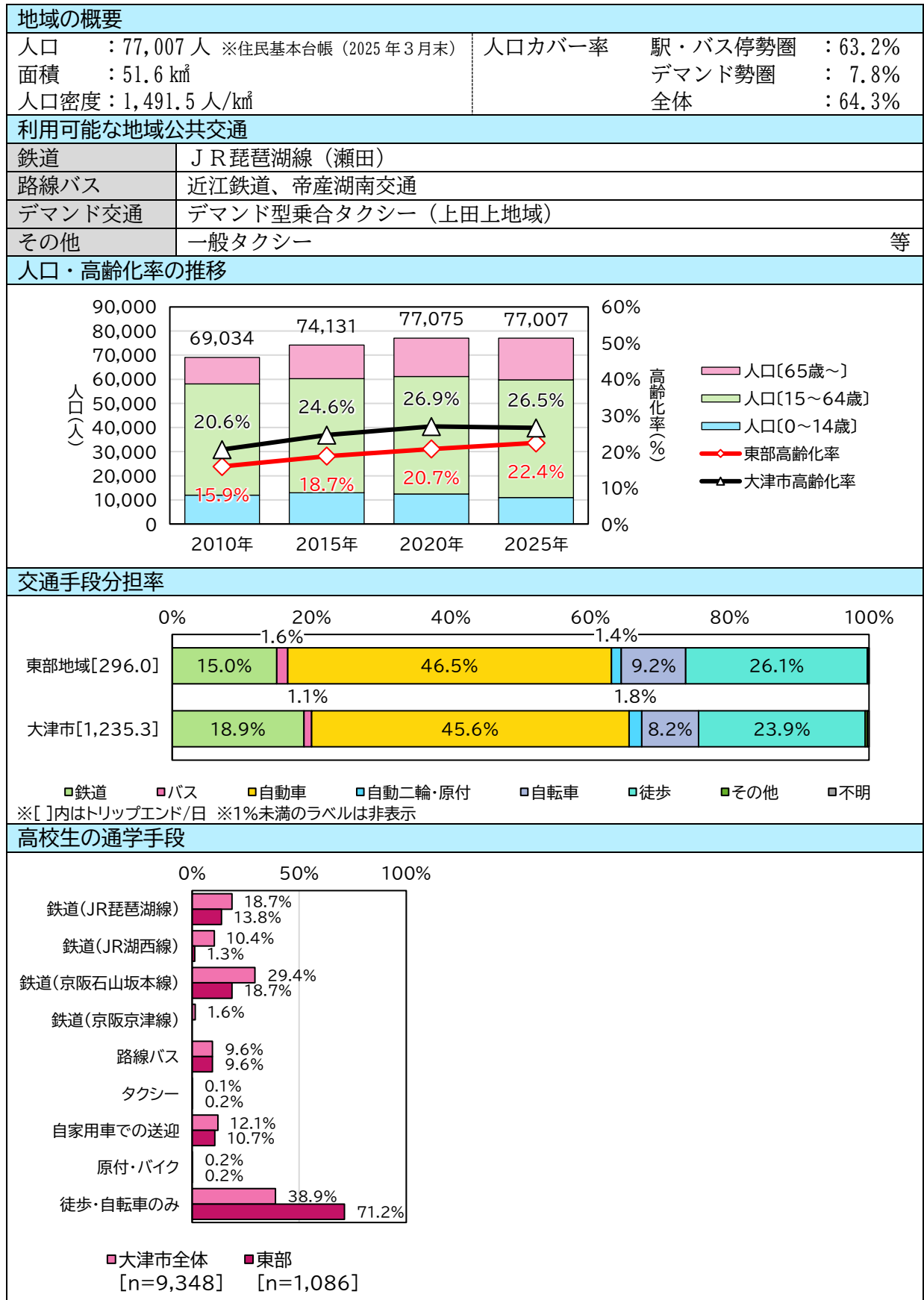


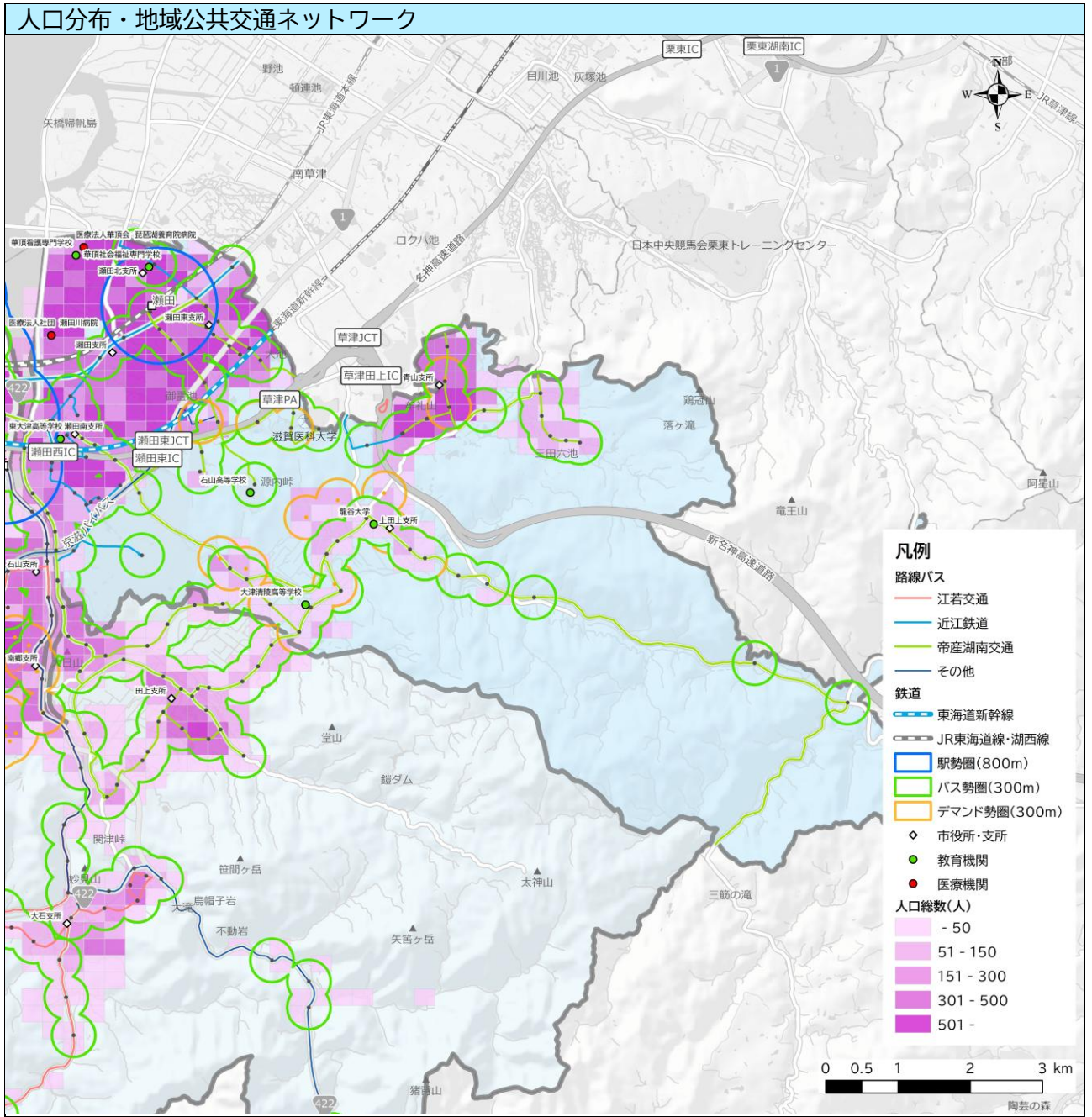
⑥ 南部地域（石山、南郷、大石、田上）

地域の概要																																									
人口 : 33,356 人 ※住民基本台帳 (2025年3月末)	人口カバー率 駅・バス停勢圏 : 83.1%																																								
面積 : 81.2 km ²	デマンド勢圏 : 19.0%																																								
人口密度 : 410.6 人/km ²	全体 : 90.4%																																								
利用可能な地域公共交通																																									
鉄道	-																																								
路線バス	江若交通・帝産湖南交通																																								
デマンド交通	デマンド型乗合タクシー（晴嵐台地域）																																								
その他	一般タクシー 等																																								
人口・高齢化率の推移																																									
<p>人口(人) / 高齢化率(%)</p> <table border="1"> <caption>人口・高齢化率の推移 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口(人)</th> <th>人口[65歳~]</th> <th>人口[15~64歳]</th> <th>人口[0~14歳]</th> <th>南部高齢化率(%)</th> <th>大津市高齢化率(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010年</td> <td>38,201</td> <td>8,000 (21.1%)</td> <td>20,000 (20.6%)</td> <td>10,201 (26.9%)</td> <td>21.1%</td> <td>15.0%</td> </tr> <tr> <td>2015年</td> <td>36,508</td> <td>9,000 (27.0%)</td> <td>18,000 (24.6%)</td> <td>9,508 (26.0%)</td> <td>27.0%</td> <td>18.0%</td> </tr> <tr> <td>2020年</td> <td>34,697</td> <td>10,000 (31.8%)</td> <td>16,000 (26.9%)</td> <td>8,697 (24.9%)</td> <td>31.8%</td> <td>21.0%</td> </tr> <tr> <td>2025年</td> <td>33,356</td> <td>11,000 (34.5%)</td> <td>14,000 (26.5%)</td> <td>8,356 (24.9%)</td> <td>34.5%</td> <td>23.0%</td> </tr> </tbody> </table>		年	人口(人)	人口[65歳~]	人口[15~64歳]	人口[0~14歳]	南部高齢化率(%)	大津市高齢化率(%)	2010年	38,201	8,000 (21.1%)	20,000 (20.6%)	10,201 (26.9%)	21.1%	15.0%	2015年	36,508	9,000 (27.0%)	18,000 (24.6%)	9,508 (26.0%)	27.0%	18.0%	2020年	34,697	10,000 (31.8%)	16,000 (26.9%)	8,697 (24.9%)	31.8%	21.0%	2025年	33,356	11,000 (34.5%)	14,000 (26.5%)	8,356 (24.9%)	34.5%	23.0%					
年	人口(人)	人口[65歳~]	人口[15~64歳]	人口[0~14歳]	南部高齢化率(%)	大津市高齢化率(%)																																			
2010年	38,201	8,000 (21.1%)	20,000 (20.6%)	10,201 (26.9%)	21.1%	15.0%																																			
2015年	36,508	9,000 (27.0%)	18,000 (24.6%)	9,508 (26.0%)	27.0%	18.0%																																			
2020年	34,697	10,000 (31.8%)	16,000 (26.9%)	8,697 (24.9%)	31.8%	21.0%																																			
2025年	33,356	11,000 (34.5%)	14,000 (26.5%)	8,356 (24.9%)	34.5%	23.0%																																			
交通手段分担率																																									
<table border="1"> <caption>交通手段分担率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>鉄道</th> <th>バス</th> <th>自動車</th> <th>自動二輪・原付</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他</th> <th>不明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南部地域[96.7]</td> <td>0.0%</td> <td>1.3%</td> <td>59.7%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>19.6%</td> <td>11.9%</td> <td>1.9%</td> </tr> <tr> <td>大津市[1,235.3]</td> <td>0.0%</td> <td>1.1%</td> <td>45.6%</td> <td>0.0%</td> <td>8.2%</td> <td>23.9%</td> <td>18.9%</td> <td>1.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p> ■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ 不明 </p> <p>※[]内はトリップエンド/日 ※1%未満のラベルは非表示</p>		地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明	南部地域[96.7]	0.0%	1.3%	59.7%	0.0%	0.0%	19.6%	11.9%	1.9%	大津市[1,235.3]	0.0%	1.1%	45.6%	0.0%	8.2%	23.9%	18.9%	1.8%													
地域	鉄道	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	不明																																	
南部地域[96.7]	0.0%	1.3%	59.7%	0.0%	0.0%	19.6%	11.9%	1.9%																																	
大津市[1,235.3]	0.0%	1.1%	45.6%	0.0%	8.2%	23.9%	18.9%	1.8%																																	
高校生の通学手段	のりあいタクシー『光ルくん号』の利用状況																																								
<table border="1"> <caption>高校生の通学手段 (%)</caption> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>大津市全体 [n=9,348]</th> <th>南部 [n=468]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道(JR琵琶湖線)</td> <td>18.7%</td> <td>3.8%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(JR湖西線)</td> <td>10.4%</td> <td>2.4%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪石山坂本線)</td> <td>29.4%</td> <td>29.5%</td> </tr> <tr> <td>鉄道(京阪京津線)</td> <td>1.6%</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>9.6%</td> <td>24.4%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>0.1%</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>自家用車での送迎</td> <td>12.1%</td> <td>18.4%</td> </tr> <tr> <td>原付・バイク</td> <td>0.2%</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>徒歩・自転車のみ</td> <td>38.9%</td> <td>63.2%</td> </tr> </tbody> </table>	通学手段	大津市全体 [n=9,348]	南部 [n=468]	鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	3.8%	鉄道(JR湖西線)	10.4%	2.4%	鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	29.5%	鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.0%	路線バス	9.6%	24.4%	タクシー	0.1%	0.0%	自家用車での送迎	12.1%	18.4%	原付・バイク	0.2%	0.4%	徒歩・自転車のみ	38.9%	63.2%	<p>〈南部地域〉</p> <table border="1"> <caption>のりあいタクシー『光ルくん号』の利用状況 (南部地域)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>月平均利用者数(人/月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>2023年</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2024年</td> <td>102</td> </tr> </tbody> </table>	年	月平均利用者数(人/月)	2021年	127	2022年	122	2023年	100	2024年	102
通学手段	大津市全体 [n=9,348]	南部 [n=468]																																							
鉄道(JR琵琶湖線)	18.7%	3.8%																																							
鉄道(JR湖西線)	10.4%	2.4%																																							
鉄道(京阪石山坂本線)	29.4%	29.5%																																							
鉄道(京阪京津線)	1.6%	0.0%																																							
路線バス	9.6%	24.4%																																							
タクシー	0.1%	0.0%																																							
自家用車での送迎	12.1%	18.4%																																							
原付・バイク	0.2%	0.4%																																							
徒歩・自転車のみ	38.9%	63.2%																																							
年	月平均利用者数(人/月)																																								
2021年	127																																								
2022年	122																																								
2023年	100																																								
2024年	102																																								



⑦ 東部地域（上田上、青山、瀬田、瀬田南、瀬田東、瀬田北）





資料 4. 市民の意向・利用実態の把握

4.1 市民の意向・利用実態の把握の概要

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 4.1.1 調査概要

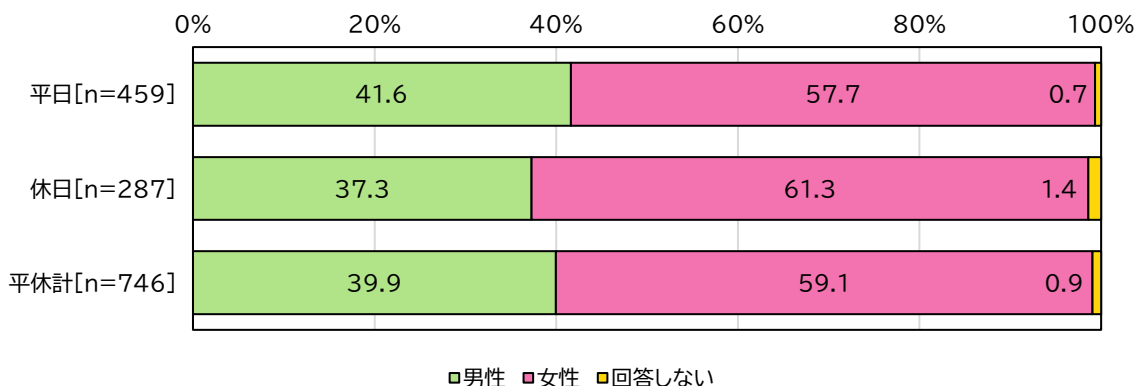
名称	①利用者アンケート		②高校生アンケート	③一般向けアンケート
	鉄道・路線バス	のりあいタクシー『光ルくん号』		
調査対象	市内の鉄道・路線バスの利用者	のりあいタクシー『光ルくん号』の利用者	市内の高校に通学する学生	市民等
調査期間	2025年（令和7年）6月17、18、21日	2025年（令和7年）6～7月	2025年（令和7年）6～7月	2025年（令和7年）7月1日～8月31日
調査方法	調査票	調査票	インターネット	インターネット
回答件数	773件	105件	4,680件	672件

4.2 鉄道・バス利用者アンケート

(1) 回答者の属性

① 性別

平日、休日ともに回答者は女性の割合が高く、約60%前後を占めています。



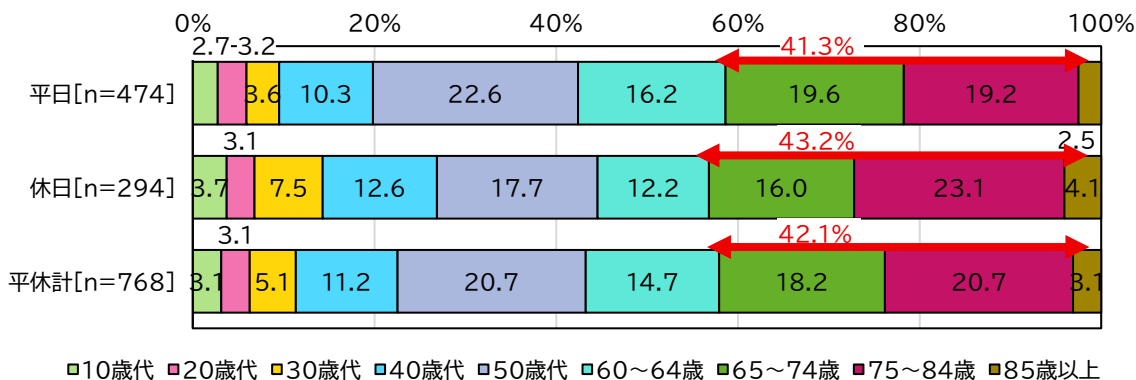
※未回答を除いて集計

図4.2.1 性別

選択肢	平日	休日	平休計
男性	191	107	298
女性	265	176	441
回答しない	3	4	7
計	459	287	746

② 年齢

回答者の40%以上を65歳以上の高齢者が占めており、現在の市内高齢化率(28.1%)と比較すると高齢者の割合が高くなっています。



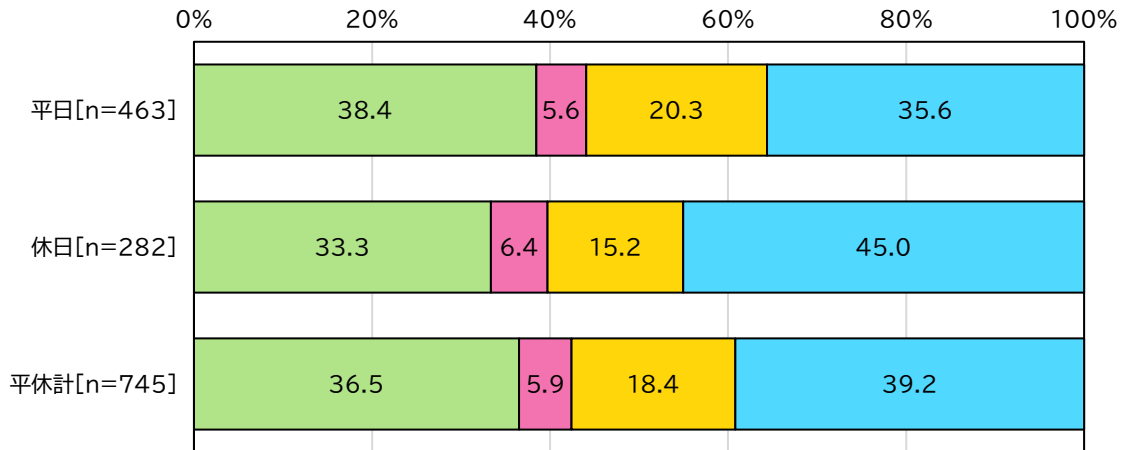
※未回答を除いて集計

図4.2.2 年齢

選択肢	平日(件)	休日(件)	計(件)
10歳代	13	11	24
20歳代	15	9	24
30歳代	17	22	39
40歳代	49	37	86
50歳代	107	52	159
60~64歳	77	36	113
65~74歳	93	47	140
75~84歳	91	68	159
85歳以上	12	12	24
回答者数	474	294	768

③ 自家用車の運転状況

回答者のうち、「自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない」と回答した人は平日で約 36%、休日で約 45%を占めています。



- 日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定
- 日常的に自分で運転しているが、今後は運転を控えたい
- 自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる
- 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない

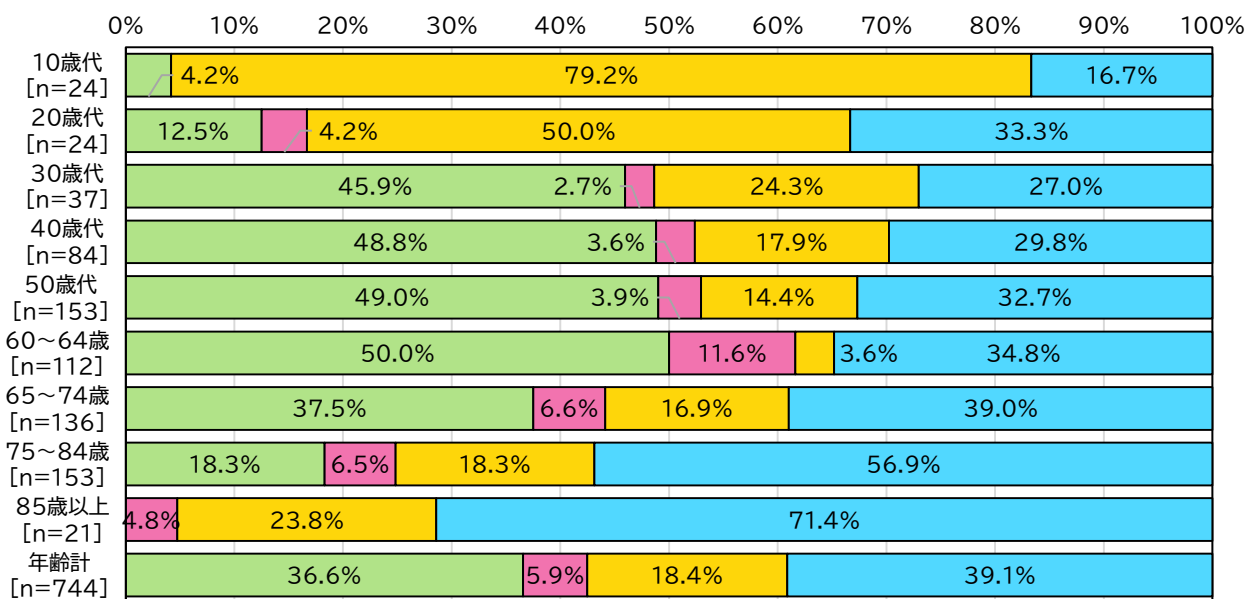
※未回答を除いて集計

図 4.2.3 自家用車の運転状況

選択肢	平日	休日	平休計
日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定	178	94	272
日常的に自分で運転しているが、今後は運転を控えたい	26	18	44
自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる	94	43	137
自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない	165	127	292
計	463	282	745

年齢階層別にみると、30代から64歳までは「日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定」の割合が約50%近くを占めています。60歳以上では運転を控えたい割合が増加し、免許返納を検討する人が多くなるとみられます。

また、65～74歳の約39%、75～84歳の約57%、85歳以上の約71%は「自分で運転はしておらず（できず）、日常的に送り迎えをしてくれる人（家族や知人）もいない」と回答しています。免許返納などにより移動が困難になる高齢者の移動確保が地域公共交通の重要な役割であると言えます。



- 日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定
- 日常的に自分で運転しているが、今後は運転を控えたい
- 自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる
- 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない

※未回答を除いて集計

図 4.2.4 年齢階層別の自家用車の運転状況

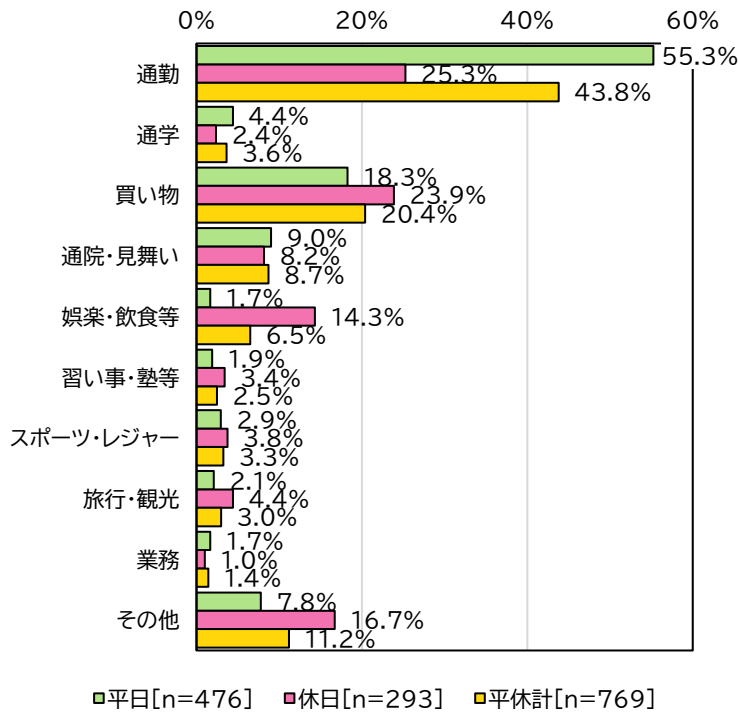
選択肢	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	年齢計
日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定	1	3	17	41	75	56	51	28	0	272
日常的に自分で運転しているが、今後は運転を控えたい	0	1	1	3	6	13	9	10	1	44
自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる	19	12	9	15	22	4	23	28	5	137
自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない	4	8	10	25	50	39	53	87	15	291
計	24	24	37	84	153	112	136	153	21	744

(2) 調査日の外出状況

① 主な外出目的

平日の外出目的は「通勤」が約 55%を占め、次いで「買い物」が約 18%を占めています。

休日の外出目的は、平日と比較して「通勤」の割合が約 25%に低下し、「買い物」が約 24%、「娯楽・飲食等」が約 14%に上昇しています。



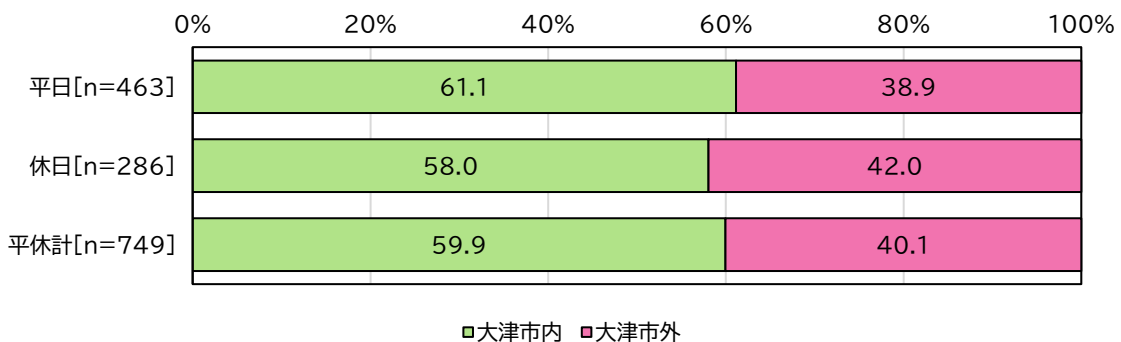
選択肢	平日	休日	平休計
通勤	263	74	337
通学	21	7	28
買い物	87	70	157
通院・見舞い	43	24	67
娯楽・飲食等	8	42	50
習い事・塾等	9	10	19
スポーツ・レジャー	14	11	25
旅行・観光	10	13	23
業務	8	3	11
その他	37	49	86
回答者数	476	293	769

※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.2.5 主な外出目的

② 外出先の地域

外出先は平日・休日ともに、約 60%が大津市内、約 40%が大津市外となっています。



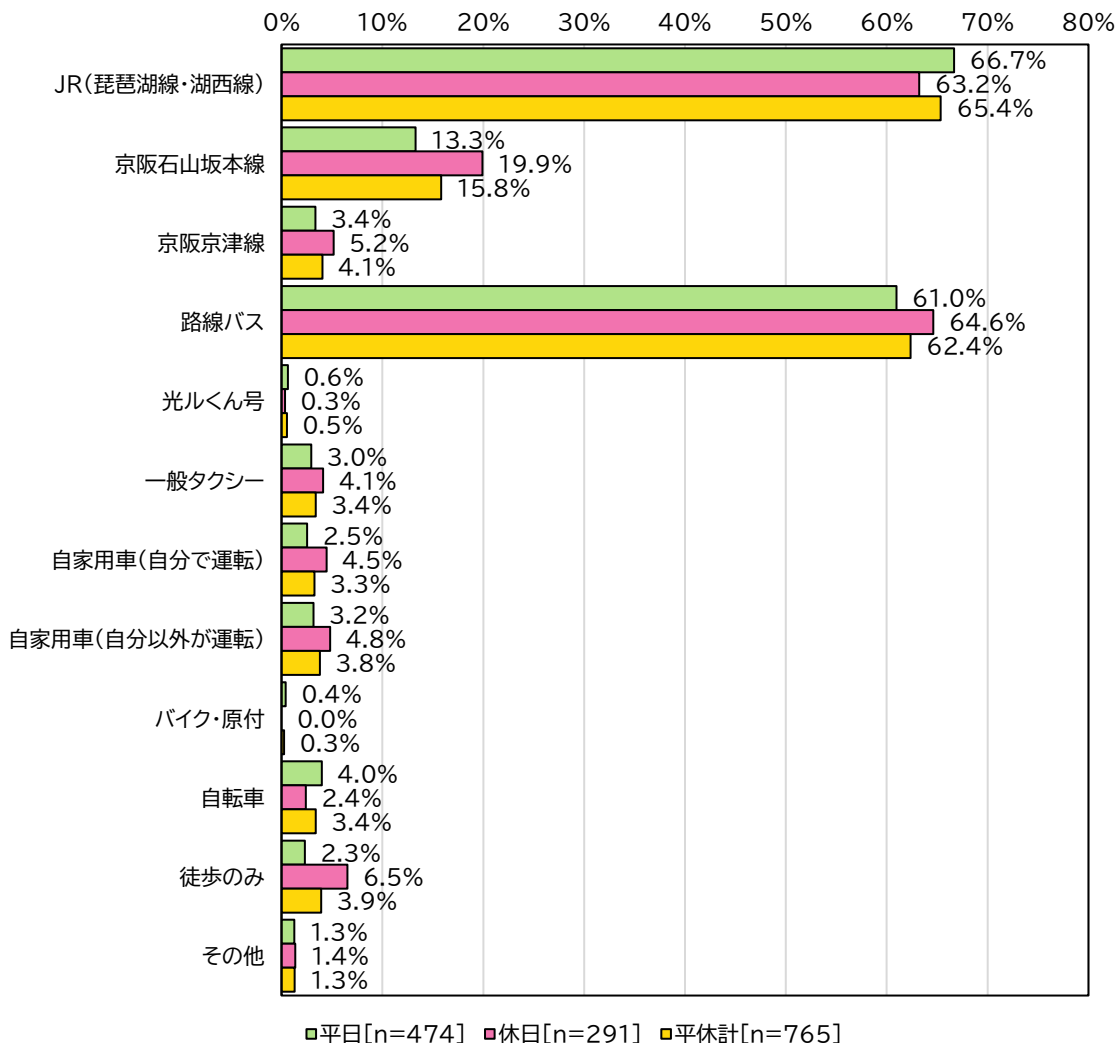
※未回答を除いて集計

図 4.2.6 外出先の地域

選択肢	平日	休日	平休計
大津市内	283	166	449
大津市外	180	120	300
計	463	286	749

③ 回答日に利用した移動手段

市内主要駅の利用者に調査票を配布しており、回答日に利用した移動手段としては、JR、路線バスが60%を超えています。



※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.2.7 利用した移動手段

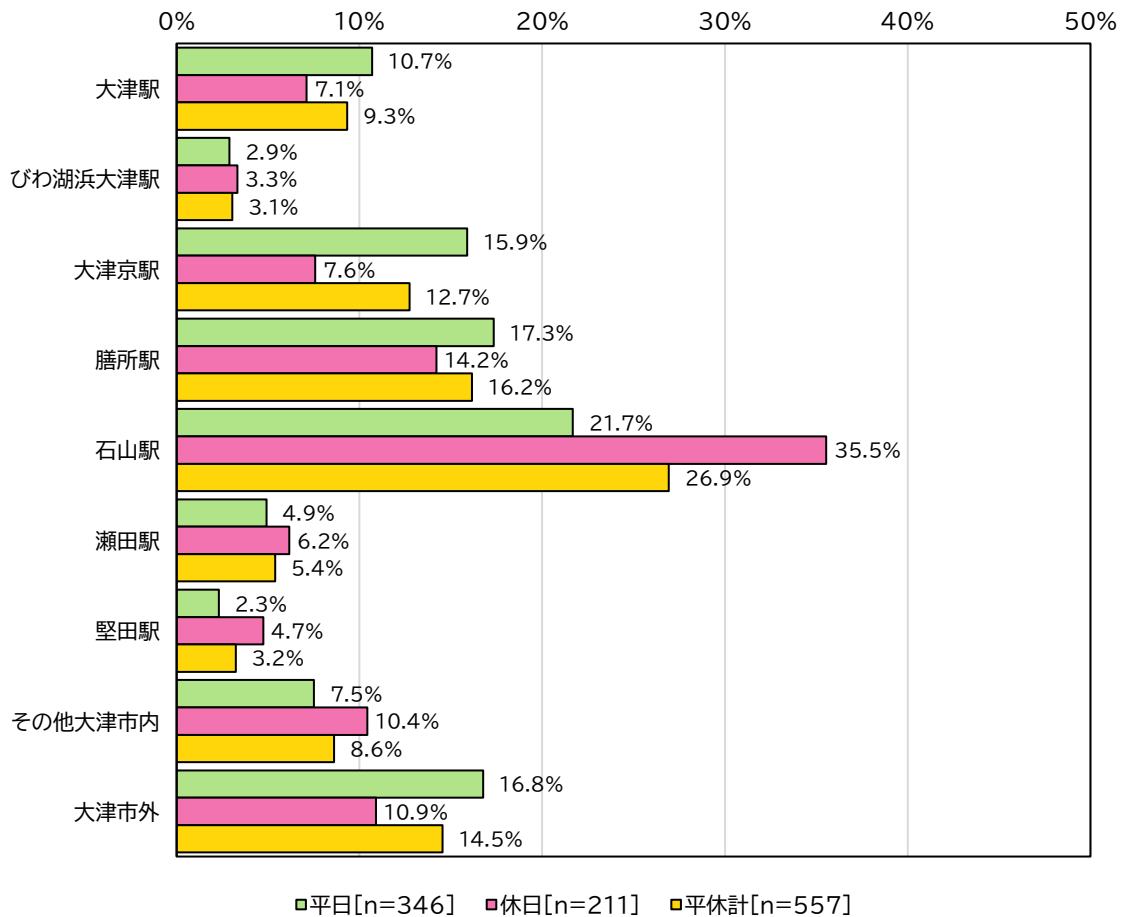
選択肢	平日	休日	平休計
JR(琵琶湖線・湖西線)	316	184	500
京阪石山坂本線	63	58	121
京阪京津線	16	15	31
路線バス	289	188	477
光ルくん号	3	1	4
一般タクシー	14	12	26
自家用車(自分で運転)	12	13	25
自家用車(自分以外が運転)	15	14	29
バイク・原付	2	0	2
自転車	19	7	26
徒歩のみ	11	19	30
その他	6	4	10
回答者数	474	291	765

(3) 地域公共交通の利用状況

① 鉄道利用者の利用駅

(i) 乗車駅

鉄道利用者の乗車駅は平日・休日ともに石山駅の利用が多くなっています。大津駅・大津京駅・膳所駅は平日と比較して休日の利用が少なくなっています。



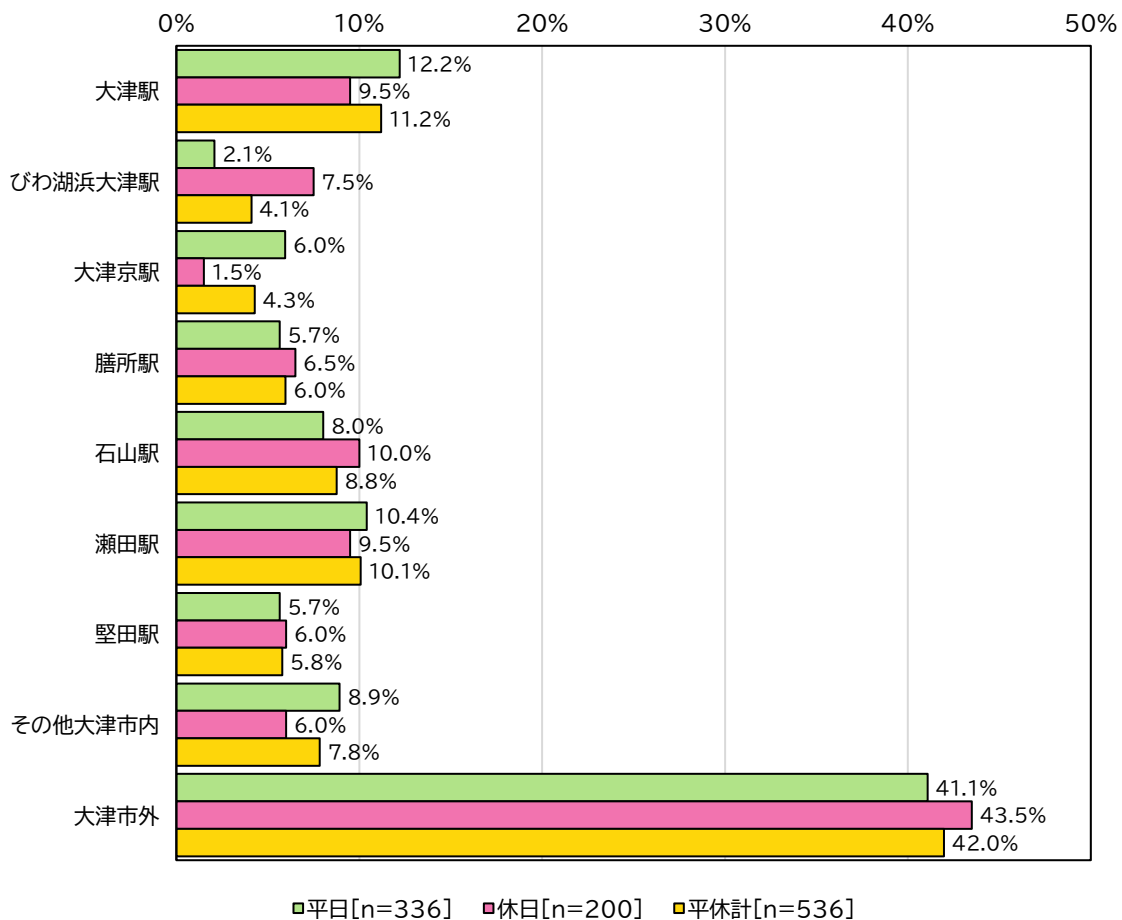
※未回答を除いて集計

図 4.2.8 乗車駅

選択肢	平日	休日	平休計
大津駅	37	15	52
びわ湖浜大津駅	10	7	17
大津京駅	55	16	71
膳所駅	60	30	90
石山駅	75	75	150
瀬田駅	17	13	30
堅田駅	8	10	18
その他大津市内	26	22	48
大津市外	58	23	81
計	346	211	557

(ii) 降車駅

鉄道利用者の降車駅は平日・休日ともに大津市外が40%を超えています。



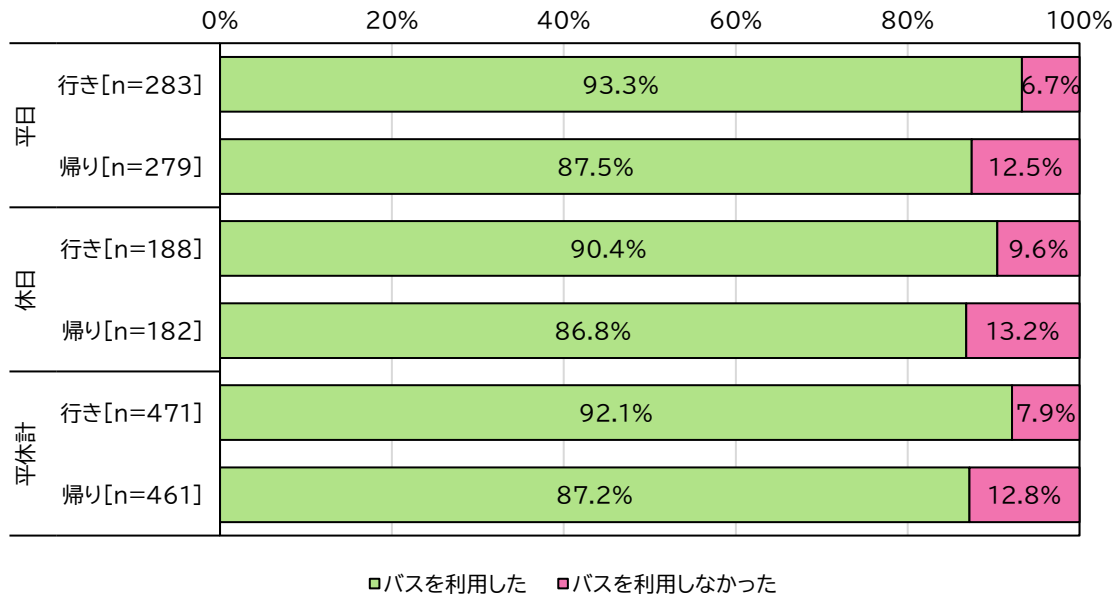
※未回答を除いて集計

図 4.2.9 降車駅

選択肢	平日	休日	平休計
大津駅	41	19	60
びわ湖浜大津駅	7	15	22
大津京駅	20	3	23
膳所駅	19	13	32
石山駅	27	20	47
瀬田駅	35	19	54
堅田駅	19	12	31
その他大津市内	30	12	42
大津市外	138	87	225
計	336	200	536

② 路線バスの往復利用状況

路線バス利用者は平日・休日ともに約90%が往復で路線バスを利用しています。行きと比較して帰りは路線バスを利用しなかった割合が高くなっています。外出先が徒歩圏にある場合、行きでは路線バスを利用するが、帰りはバスの時間が合わない等により徒歩で帰宅する場合があるものと推察されます。



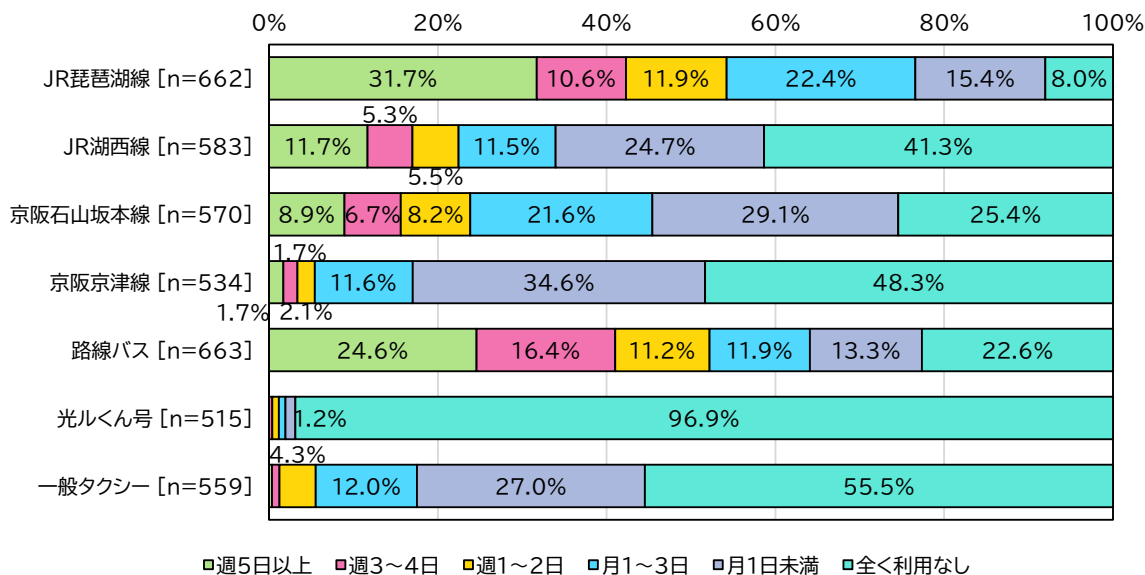
※未回答を除いて集計

図 4.2.10 路線バスの往復利用状況

選択肢	平日		休日		平休計	
	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
バスを利用した	264	244	170	158	434	402
バスを利用しなかった	19	35	18	24	37	59
計	283	279	188	182	471	461

③ 地域公共交通の利用頻度

地域公共交通の利用頻度をみると、JR琵琶湖線は回答者の約32%が週5日以上利用しています。また、路線バスは回答者の約25%が週5日以上利用しています。



※未回答を除いて集計

図4.2.11 利用頻度

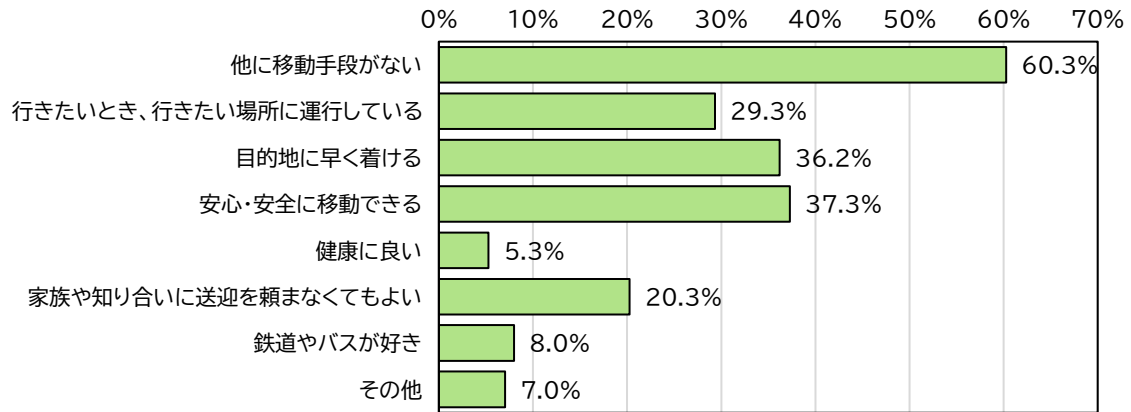
利用頻度	JR琵琶湖線	JR湖西線	京阪石山坂本線	京阪京津線	路線バス	光ルくん号	一般タクシー
週5日以上	210	68	51	9	163	0	2
週3~4日	70	31	38	9	109	2	5
週1~2日	79	32	47	11	74	4	24
月1~3日	148	67	123	62	79	4	67
月1日未満	102	144	166	185	88	6	151
全く利用なし	53	241	145	258	150	499	310
計	662	583	570	534	663	515	559

(4) 地域公共交通の利用意向・改善点

① 地域公共交通を利用する理由

地域公共交通を利用する理由では、「他に移動手段がない」が約 60%を占めています。

地域公共交通を利用する理由 [n=740]



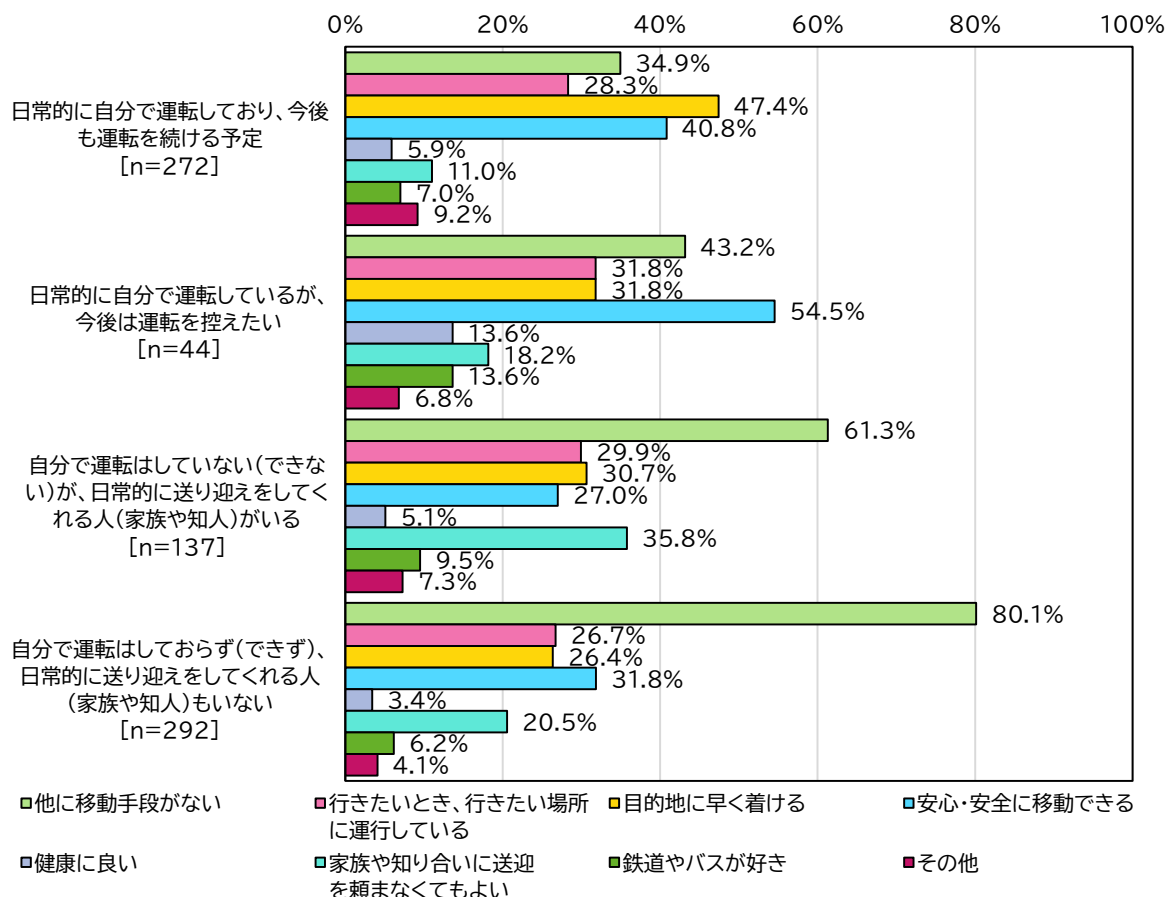
※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.2.12 地域公共交通を利用する理由

選択肢	回答件数
他に移動手段がない	446
行きたいとき、行きたい場所に運行している	217
目的地に早く着ける	268
安心・安全に移動できる	276
健康に良い	39
家族や知り合いに送迎を頼まなくてもよい	150
鉄道やバスが好き	59
その他	52
回答者数	740

自家用車の運転状況別にみると、「日常的に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定」である人では、約47%が「目的地に早く着ける」、約41%が「安心・安全に移動できる」と回答しており、自家用車と比較した地域公共交通の定時性、安全性の高さが経路選択の理由となっています。

「自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる」、「自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない」人では「他に移動手段がない」との回答割合が最も高く、交通弱者にとって必要不可欠になっています。



※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.2.13 自家用車の運転状況別 地域公共交通を利用する理由

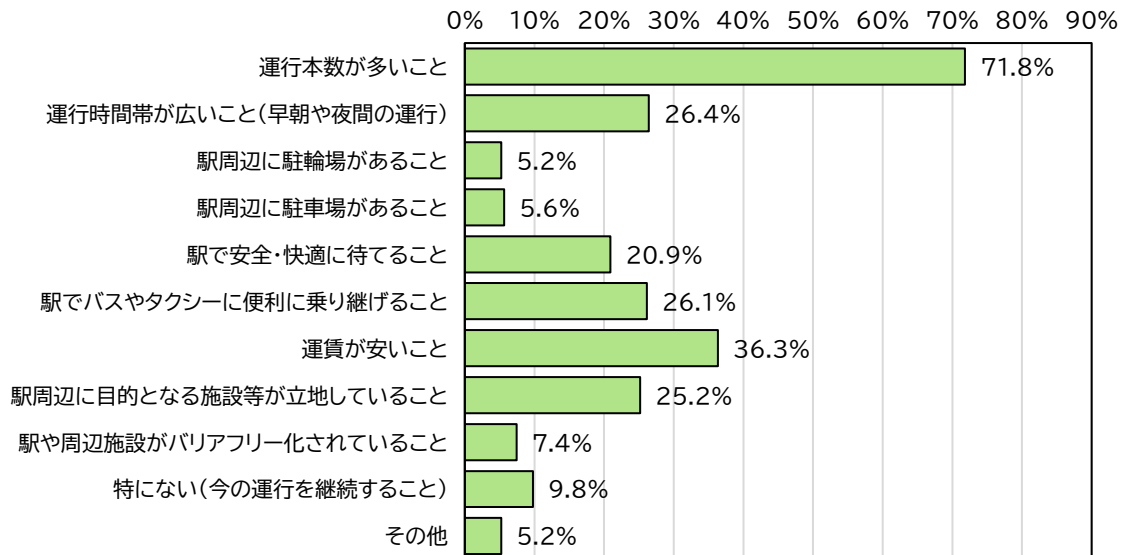
選択肢	他に移動手段がない	行きたいとき、行きたい場所に運行している	目的地に早く着ける	安心・安全に移動できる	健康に良い	家族や知り合いに送迎を頼まなくてもよい	鉄道やバスが好き	その他	理由計
日常に自分で運転しており、今後も運転を続ける予定	95	77	129	111	16	30	19	25	272
日常に自分で運転しているが、今後は運転を控えたい	19	14	14	24	6	8	6	3	44
自分で運転はしていない(できない)が、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)がいる	84	41	42	37	7	49	13	10	137
自分で運転はしておらず(できず)、日常的に送り迎えをしてくれる人(家族や知人)もいない	234	78	77	93	10	60	18	12	292

② 鉄道の利用で重視すること

鉄道の利用で重視することでは「運行本数が多いこと」の回答が約 72% を占め最も多く、次いで「運賃が安いこと」が約 36% を占めています。

現在の利用者の継続利用に向けては、現行の運行内容の維持が最も重要になると考えられます。

鉄道を利用するために重視すること [n=727]



※複数回答 ※未回答を除いて集計

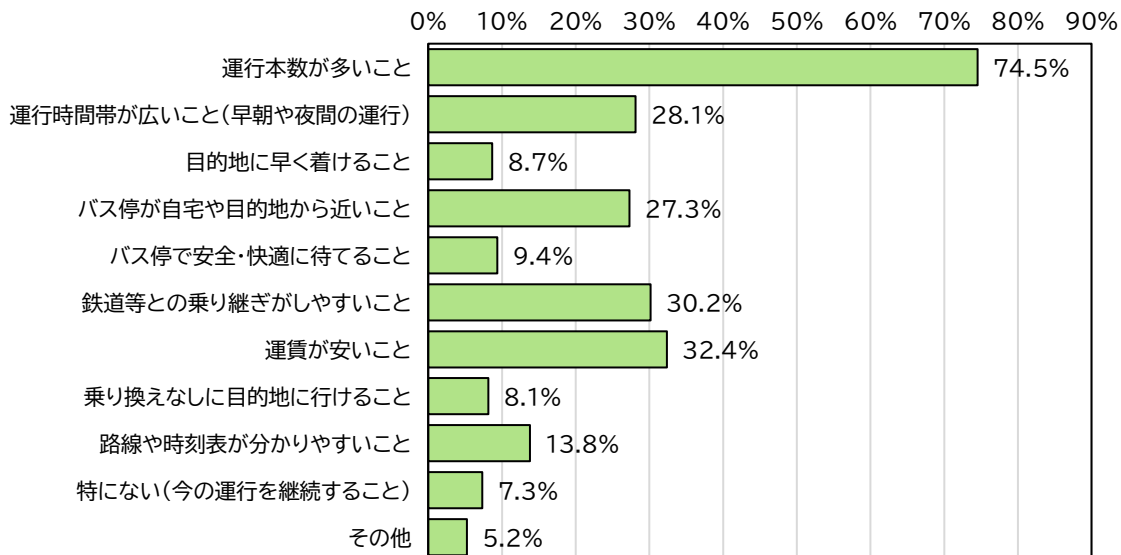
図 4.2.14 鉄道を利用するために重視すること

選択肢	回答件数
運行本数が多いこと	522
運行時間帯が広いこと(早朝や夜間の運行)	192
駅周辺に駐輪場があること	38
駅周辺に駐車場があること	41
駅で安全・快適に待てること	152
駅でバスやタクシーに便利に乗り継げること	190
運賃が安いこと	264
駅周辺に目的となる施設等が立地していること	183
駅や周辺施設がバリアフリー化されていること	54
特にない(今の運行を継続すること)	71
その他	38
回答者数	727

③ バスの利用で重視すること

バスの利用で重視することでは、鉄道と同様に「運行本数が多いこと」の回答が約75%を占めています。

バスを利用するために重視すること [n=726]



※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.2.15 バスを利用するために重視すること

選択肢	回答件数
運行本数が多いこと	541
運行時間帯が広いこと(早朝や夜間の運行)	204
目的地に早く着けること	63
バス停が自宅や目的地から近いこと	198
バス停で安全・快適に待てること	68
鉄道等との乗り継ぎがしやすいこと	219
運賃が安いこと	235
乗り換えなしに目的地に行けること	59
路線や時刻表が分かりやすいこと	100
特にない(今の運行を継続すること)	53
その他	38
回答者数	726

(5) 自由意見

① 自由意見の概要

鉄道・バス利用者の意見としては路線バスのサービス向上に関する意見が最も多く、中でも「路線バスの増便」、「コミュニティバスの運行」、「路線見直し」に関する要望が多くありました。次いで運賃値下げ・割引に関する意見として「運賃低減」や「高齢者・障害者支援の拡充」の要望があったほか、プロモーション・PRの実施に関して「予約型乗合タクシーの周知強化」についての意見も多くみられました。

意見内容の概要を次ページに示します。

表 4.2.1 自由意見の概要

大分類	中分類	大分類別回答件数	中分類別回答件数
路線バスのサービス向上	路線バスの増便	197	82
	コミュニティバスの運行		28
	路線見直し		27
	運行時間の拡大		12
	乗継改善		12
	キャッシュレス決済の拡充		9
	便数・運行維持		8
	行きたい場所への乗り入れ		7
	接客改善		5
	遅延の改善		3
	車両のダウンサイジング		3
	乗り場増設		1
	運賃値下げ・割引	運賃低減	51
高齢者・障害者支援の拡充			21
割引・ポイント制			5
回数利用券・フリーパス等の拡充			4
プロモーション・PRの実施	予約型乗合タクシーの周知強化	43	31
	利用方法の周知強化		9
	企画・イベントの実施		3
利用環境の改善	バス停・ロータリーの整備	31	9
	バス待ち環境の整備		8
	駅・車両等のバリアフリー化・改良		6
	パークアンドライド・サイクルアンドライドの充実		5
	衛生環境の向上		3
まちづくりとの連携	道路整備	19	6
	観光施策との連携		5
	商業施設の充実		5
	福祉施策との連携		1
	駅周辺の活性化		1
	公共交通中心のまちづくり		1
鉄道のサービス向上	鉄道の増便	18	12
	行き先・停車駅変更		3
	連休時の代替手段確保		2
	安全性向上		1
一般タクシーのサービス向上	接客改善	15	5
	予約の改善		5
	台数増加		3
	運行範囲拡大		1
	停留所増設		1
	情報提供・案内の充実		1
デジタル技術の導入	バスロケーションシステムの改善	12	7
	時刻表の改修		5
地域公共交通全般	自動運転の取組み継続	9	9
	ネットワークの充実	8	6
	利便性向上		1
予約型乗合タクシーのサービス向上	水上交通の整備		1
	運行範囲拡大	8	5
	増便		2
	予約時間の拡大		1
利用者・市民のマナー向上	取締強化	7	4
	啓発活動		3
その他	その他	28	28
回答者数			369

※1人が複数の意見を述べていた場合は、意見内容は分割してそれぞれ分類（分割できない場合は主な主張を類推して分類）。
そのため回答者数と各分類の合計は一致しない。

② 主な自由意見の内容

件数の多かった意見項目について、主な内容を以下に紹介します。

路線バスの減便に困っており、朝夕ラッシュ時の運行や運行頻度を増やしてほしいといった意見などが挙げられています。なお、予約型乗合タクシーの周知強化の意見も挙げられていますが、この意見を挙げた方の多くは中北部・中部・中南部に居住している方となっており、運行区域外であるためサービスを認知していなかったものと考えられます。

(i) 路線バスの増便

- バスの本数が減っていて困っている。
- 朝夕ラッシュ時の便数を増やしてほしい。
- 運行頻度を増やしてほしい（1時間に1本、30分に1本、10分に1本など）。

(ii) コミュニティバスの運行

- 草津市のような身近で便利なコミュニティバスや小型乗合バスを運行してほしい。

(iii) 路線見直し

- 湖岸経由や大津市民病院経由の路線の再運行。

(iv) 運賃低減

- バスが値上がりして利用しにくくなった。
- 運賃の引き下げや均一運賃の導入をしてほしい。

(v) 高齢者・障害者支援の拡充

- 高齢者や障害者は車を利用できない人が多い。
- 免許証の返納をしたいが、不便になるため自家用車に乗っている。
- 運転できている間は良いが、免許返納した後のことを不安に思っている。
- 高齢者の割引や補助制度があるとありがたい。

(vi) 予約型乗合タクシーの周知強化

- 予約型乗合タクシーについてアンケートで初めて知った。
- 駅やバス停でもっと宣伝してはどうか。
- 予約型乗合タクシーの利用方法が分からない。

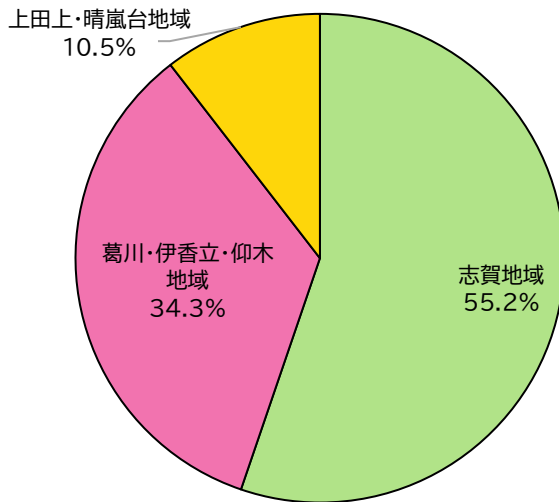
4.3 デマンド型乗合タクシー利用者アンケート

(1) 回答者の属性

① 利用地域

回答者の利用地域は志賀地域が約 55%、葛川・伊香立・仰木地域が約 34%、上田上・晴嵐台地域が約 11%を占めています。

地域 [n=105]



選択肢	回答件数
志賀地域	58
葛川・伊香立・仰木地域	36
上田上・晴嵐台地域	11
計	105

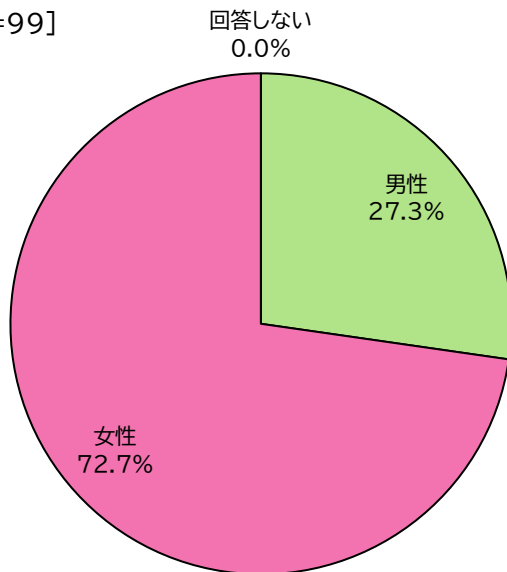
※未回答を除いて集計

図 4.3.1 利用地域

② 性別

回答者の約 73%が女性となっています。後述のとおり 65 歳以上の高齢者の割合が多く、男性に比べて運転免許証の保有率が低い高齢女性の利用が多いとみられます。

性別 [n=99]



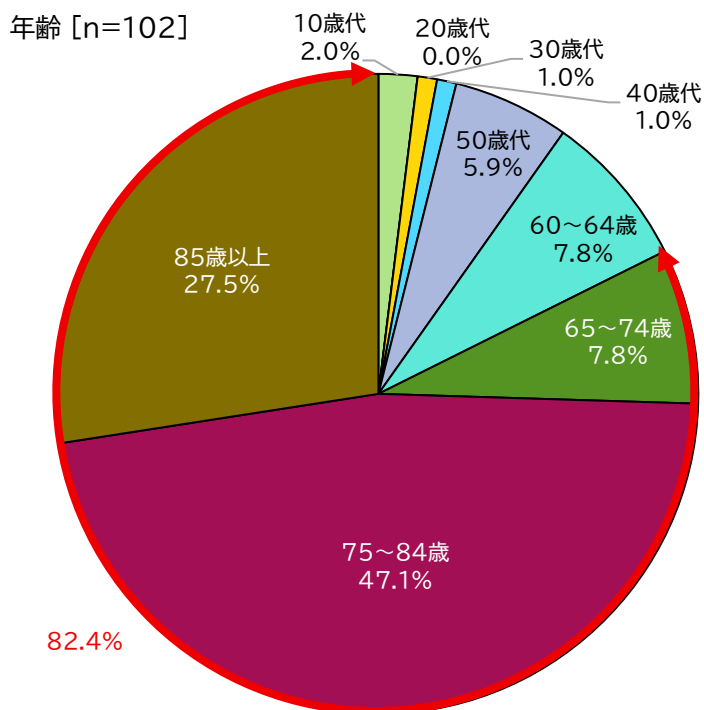
選択肢	回答件数
男性	27
女性	72
回答しない	0
計	99

※未回答を除いて集計

図 4.3.2 性別

③ 年齢

回答者の約82%を65歳以上の高齢者が占めています。



選択肢	回答件数
10歳代	2
20歳代	0
30歳代	1
40歳代	1
50歳代	6
60~64歳	8
65~74歳	8
75~84歳	48
85歳以上	28
計	102

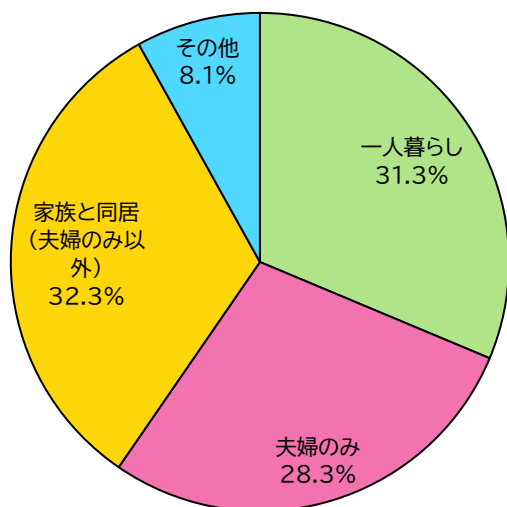
※未回答を除いて集計

図 4.3.3 年齢

④ 世帯構成

回答者の世帯構成は「一人暮らし」「夫婦のみ」「家族と同居」がそれぞれ30%前後を占めています。同居家族がいる人にも利用されており、送迎の負担をかけずに外出できることが利用の動機になっている可能性があります。

世帯構成 [n=99]



選択肢	回答件数
一人暮らし	31
夫婦のみ	28
家族と同居 (夫婦のみ以外)	32
その他	8
計	99

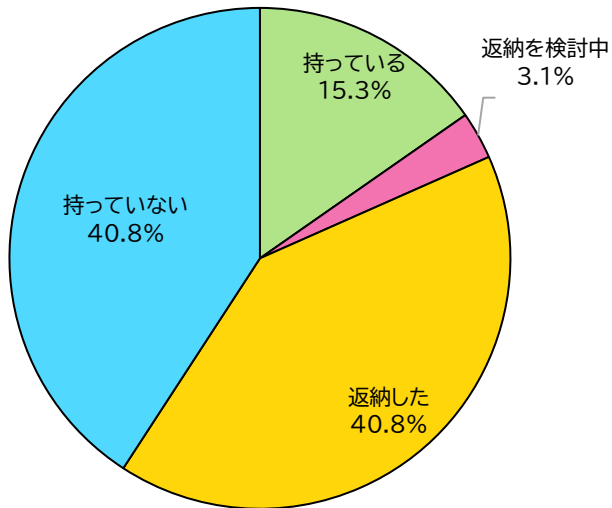
※未回答を除いて集計

図 4.3.4 世帯構成

⑤ 運転免許証保有状況

回答者の運転免許証保有状況を見ると、「返納した」「持っていない」がそれぞれ約41%を占めています。デマンド型乗合タクシーは免許返納後や運転免許証を保有しておらず、自家用車で移動ができない人の移動手段として活用されているとみられます。

運転免許 [n=98]



選択肢	回答件数
持っている	15
返納を検討中	3
返納した	40
持っていない	40
計	98

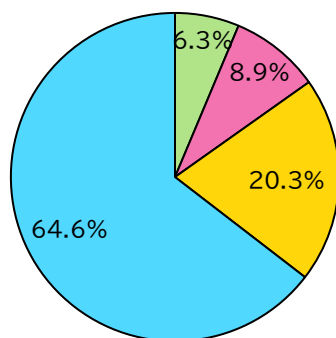
※未回答を除いて集計

図 4.3.5 運転免許証保有状況

⑥ 自動車の運転状況

自動車の運転状況は「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人（家族や知人）もない」人が約65%を占め最も多くなっています。

自動車の運転状況 [n=79]



- 自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である
- 自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている
- 自分で運転できないが、送り迎えしてくれる人(家族や知人)がいる
- 自分で運転できず、送り迎えしてくれる人(家族や知人)もない

選択肢	回答件数
自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である	5
自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている	7
自分で運転できないが、送り迎えしてくれる人(家族や知人)がいる	16
自分で運転できず、送り迎えしてくれる人(家族や知人)もない	51
計	79

※未回答を除いて集計

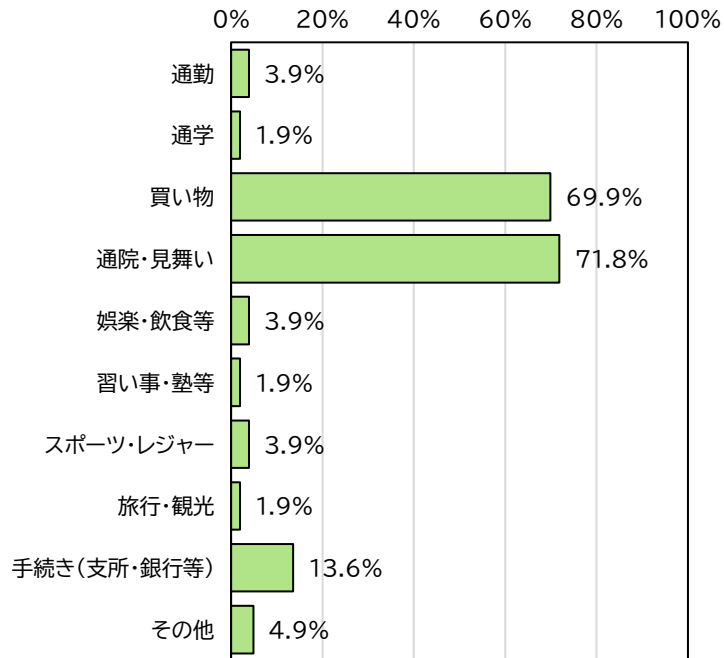
図 4.3.6 自動車の運転状況

(2) デマンド型乗合タクシーの利用状況

① 外出目的

外出目的は「通院・見舞い」「買い物」の順に多くそれぞれ約70%を占めています。
高齢者の日常の買い物・通院手段として利用されています。

外出目的 [n=103]



選択肢	回答件数
通勤	4
通学	2
買い物	72
通院・見舞い	74
娯楽・飲食等	4
習い事・塾等	2
スポーツ・レジャー	4
旅行・観光	2
手続き(支所・銀行等)	14
その他	5
回答者数	103

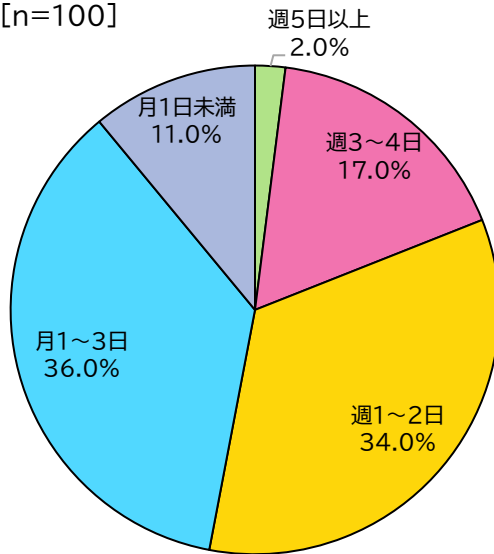
※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.3.7 外出目的

② 利用頻度

デマンド型乗合タクシーの利用頻度は週1日以上利用している人が約51%を占めています。

利用頻度 [n=100]



選択肢	回答件数
週5日以上	2
週3~4日	17
週1~2日	34
月1~3日	36
月1日未満	11
計	100

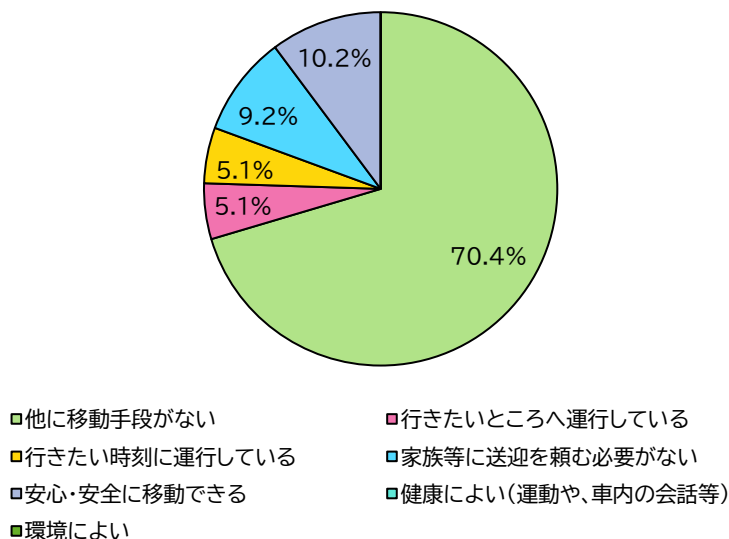
※未回答を除いて集計

図 4.3.8 利用頻度

③ 利用する理由

デマンド型乗合タクシーを利用する理由は「他に移動手段がない」が約70%を占めています。路線バス等の地域公共交通サービスがなく、自家用車を利用できない人にとっての唯一の移動手段となっています。

利用する理由 [n=98]



選択肢	回答件数
他に移動手段がない	69
行きたいところへ運行している	5
行きたい時刻に運行している	5
家族等に送迎を頼む必要がない	9
安心・安全に移動できる	10
健康によい(運動や、車内の会話等)	0
環境によい	0
計	98

※未回答を除いて集計

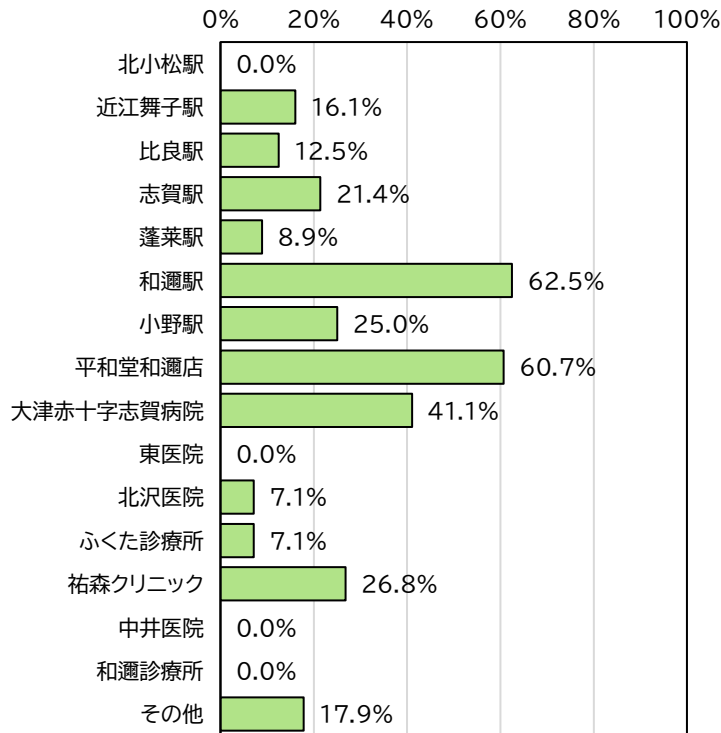
図 4.3.9 利用する理由

④ 主な外出先

(i) 志賀地域

志賀地域の主な外出先は「和邇駅」「平和堂和邇店」が約60%、「大津赤十字志賀病院」が約41%を占めており、買い物や通院で利用されていることが伺えます。

主な外出先 [n=56]



選択肢	回答件数
北小松駅	0
近江舞子駅	9
比良駅	7
志賀駅	12
蓬萊駅	5
和邇駅	35
小野駅	14
平和堂和邇店	34
大津赤十字志賀病院	23
東医院	0
北沢医院	4
ふくた診療所	4
祐森クリニック	15
中井医院	0
和邇診療所	0
その他	10
回答者数	56

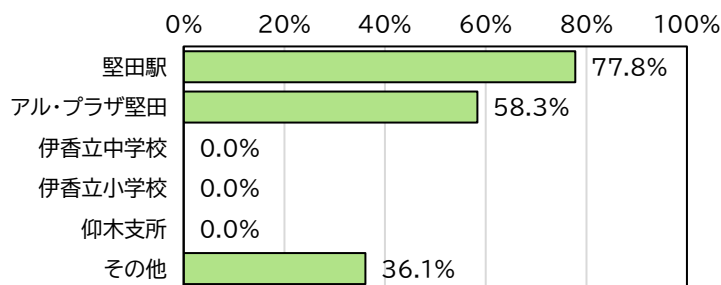
※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.3.10 主な外出先【志賀地域】

(ii) 葛川・伊香立・仰木地域

葛川・伊香立・仰木地域の主な外出先は「堅田駅」が約78%、「アル・プラザ堅田」が約58%を占めています。

主な外出先 [n=36]



選択肢	回答件数
堅田駅	28
アル・プラザ堅田	21
伊香立中学校	0
伊香立小学校	0
仰木支所	0
その他	13
回答者数	36

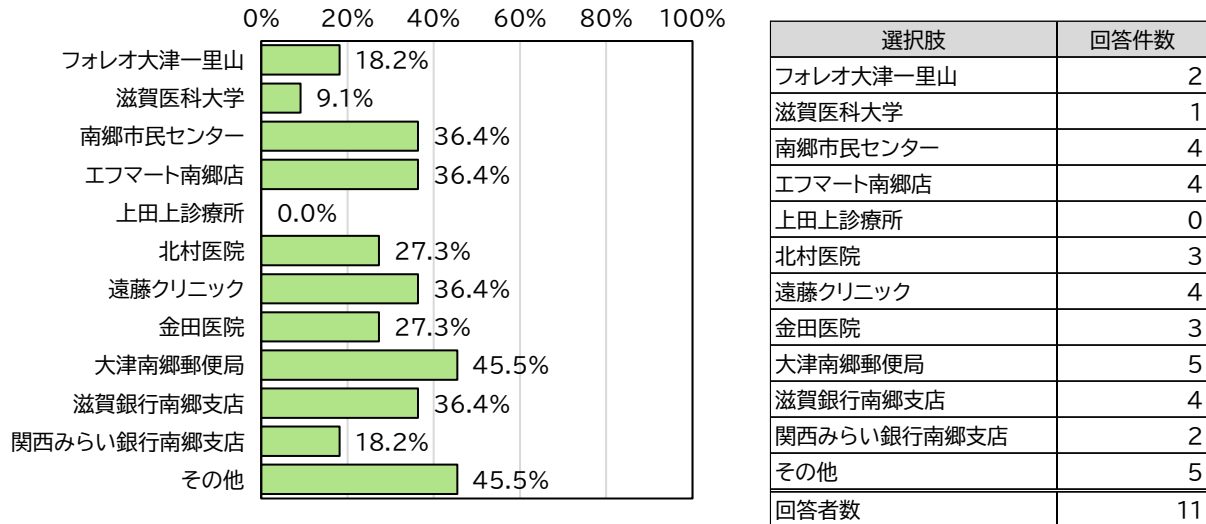
※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.3.11 主な外出先【葛川・伊香立・仰木地域】

(iii) 上田上・晴嵐台地域

上田上・晴嵐台地域の主な外出先は、サンプル数が少ないものの、「大津南郷郵便局」が最も多く約46%を占めています。

主な外出先 [n=11]



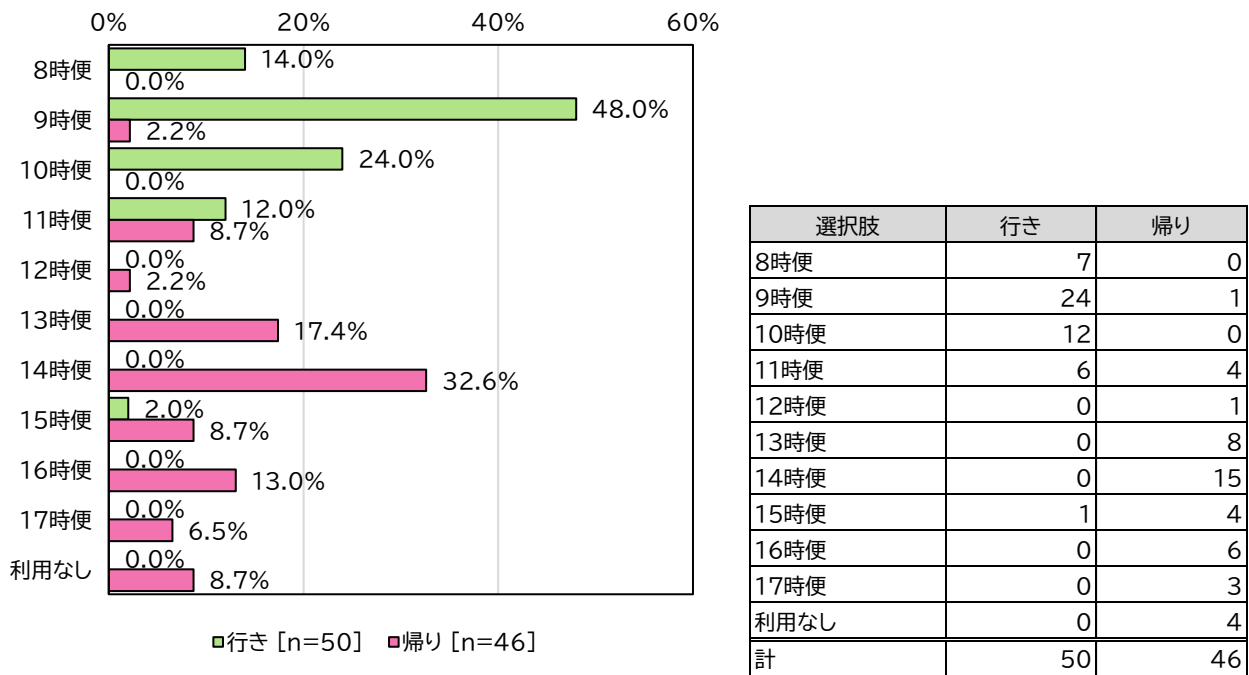
※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.3.12 主な外出先【上田上・晴嵐台地域】

⑤ 主に利用する便

(i) 志賀地域

志賀地域では、行きは9時便、帰りは14時便を主に利用する人が多くなっています。午前中に外出し、午後は早い時間に帰宅する利用が多いとみられます。

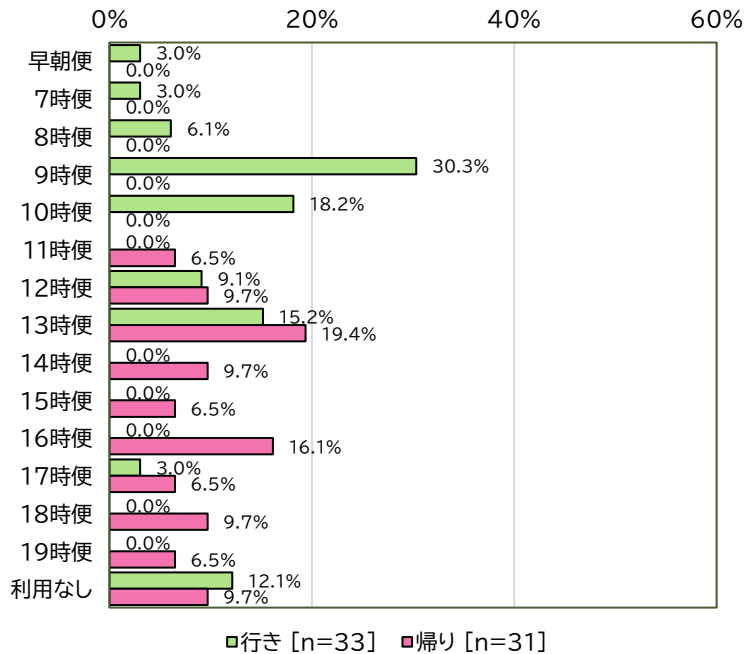


※未回答を除いて集計

図 4.3.13 主に利用する便【志賀地域】

(ii) 葛川・伊香立・仰木地域

葛川・伊香立・仰木地域では、行きは9時便、帰りは13時・16時便を主に利用する人が多くなっています。



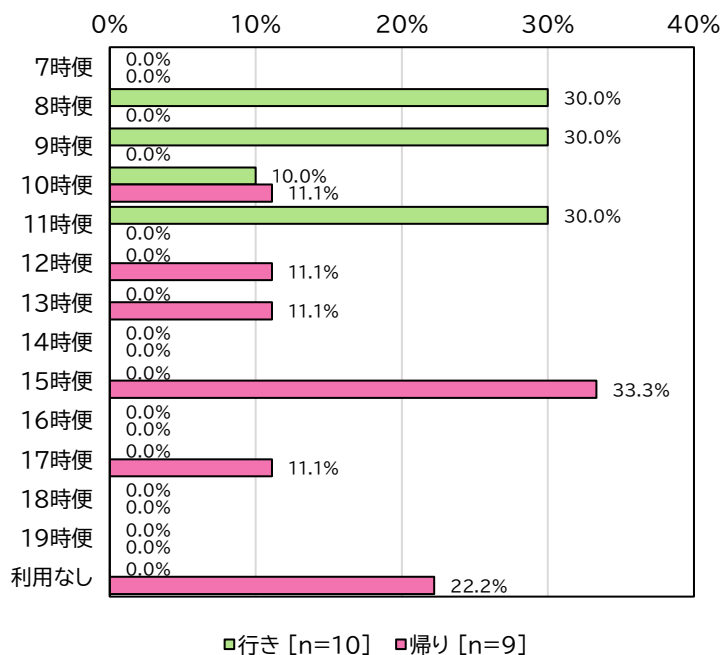
選択肢	行き	帰り
早朝便	1	0
7時便	1	0
8時便		2
9時便	10	0
10時便	6	0
11時便	0	2
12時便	3	3
13時便	5	6
14時便	0	3
15時便	0	2
16時便	0	5
17時便	1	2
18時便	0	3
19時便	0	2
利用なし	4	3
計	33	31

※未回答を除いて集計

図 4.3.14 主に利用する便【葛川・伊香立・仰木地域】

(iii) 上田上・晴嵐台地域

上田上・晴嵐台地域では、サンプル数が少なく明確な傾向はみられないものの、行きは7～11時便、帰りは12～17時便で利用されています。



選択肢	行き	帰り
7時便	0	0
8時便	3	0
9時便	3	0
10時便	1	1
11時便	3	0
12時便	0	1
13時便	0	1
14時便	0	0
15時便	0	3
16時便	0	0
17時便	0	1
18時便	0	0
19時便	0	0
利用なし	0	2
計	10	9

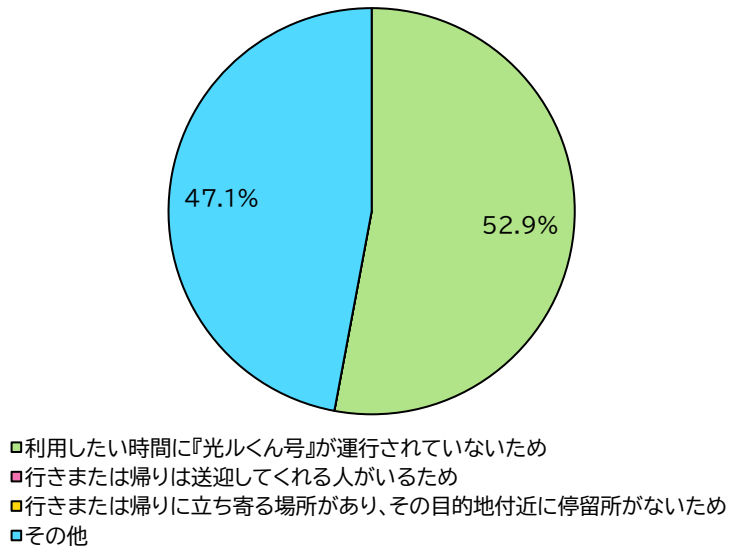
※未回答を除いて集計

図 4.3.15 主に利用する便【上田上・晴嵐台地域】

⑥ 片道利用の理由

デマンド型乗合タクシーは多くが往復で利用されていますが一部で片道利用がみられます。このとき、行きまたは帰りで利用しなかった理由は「利用したい時間にデマンド型乗合タクシー（『光ルくん号』）が運行されていないため」が多くなっています。

利用なしの理由 [n=17]



※未回答を除いて集計

選択肢	回答件数
利用したい時間に『光ルくん号』が運行されていないため	9
行きまたは帰りは送迎してくれる人がいるため	0
行きまたは帰りに立ち寄る場所があり、その目的地付近に停留所がないため	0
その他	8
計	17

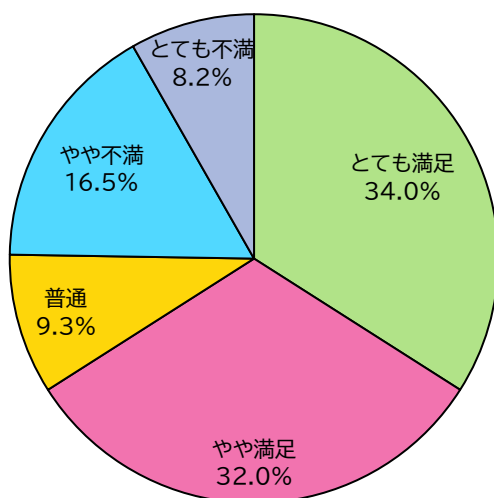
図 4.3.16 利用なしの理由

(3) 満足度・今後の取組

① 満足度

デマンド型乗合タクシーの満足度をみると、「とても満足」または「やや満足」の割合は約 66% を占めており、運行そのものに満足している利用者が多いとみられます。

満足度 [n=97]



※未回答を除いて集計

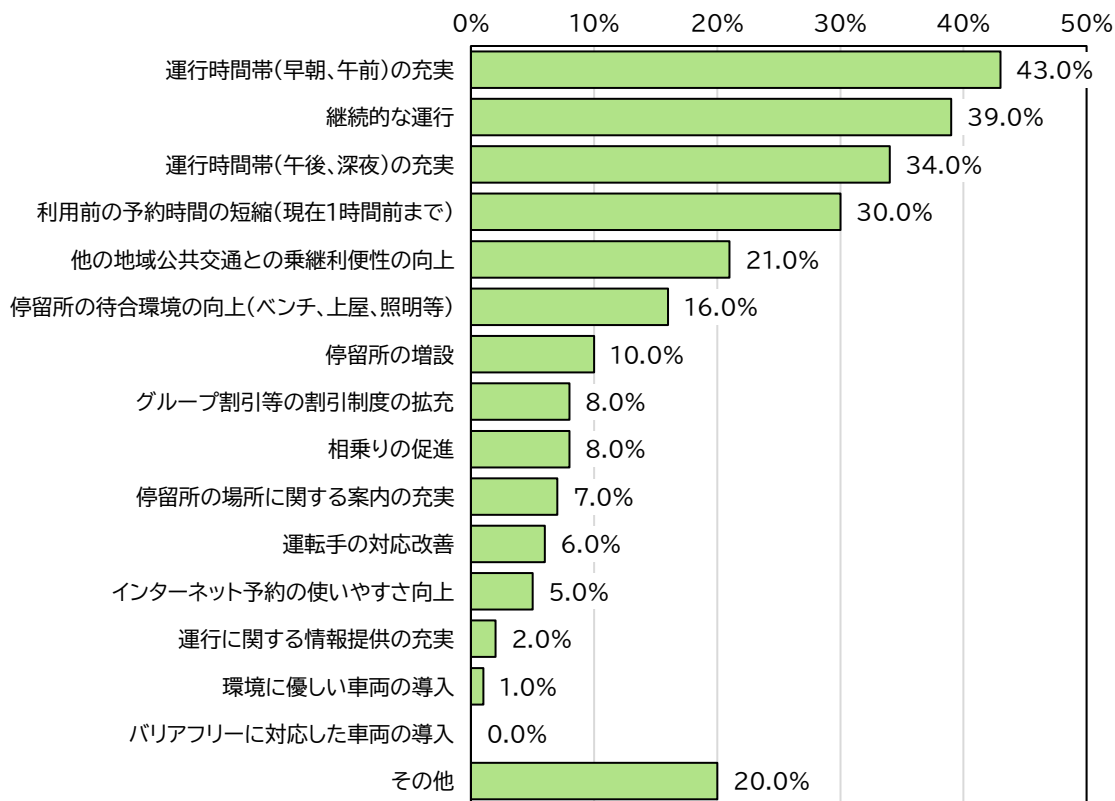
選択肢	回答件数
とても満足	33
やや満足	31
普通	9
やや不満	16
とても不満	8
計	97

図 4.3.17 満足度

② 重要な取組等

今後取り組むべき重要な取組としては、「運行時間帯(早朝、午前)の充実」、「継続的な運行」、「運行時間帯(午後、深夜)の充実」「利用前の予約時間の短縮」が上位に挙げられています。

重要な取組等 [n=100]



※複数回答 ※未回答を除いて集計

図 4.3.18 重要な取組等

選択肢	回答件数
運行時間帯(早朝、午前)の充実	43
運行時間帯(午後、深夜)の充実	34
利用前の予約時間の短縮(現在1時間前まで)	30
インターネット予約の使いやすさ向上	5
グループ割引等の割引制度の拡充	8
停留所の増設	10
運行に関する情報提供の充実	2
停留所の場所に関する案内の充実	7
停留所の待合環境の向上(ベンチ、上屋、照明等)	16
運転手の対応改善	6
バリアフリーに対応した車両の導入	0
環境に優しい車両の導入	1
他の地域公共交通との乗継利便性の向上	21
相乗りの促進	8
継続的な運行	39
その他	20
回答者数	100

(参考) 表 4.3.1 重要な取組等 (その他の内容)

No	その他	運行区分	性別	年齢
1	路線バスの本数が少なくなったので(乗合タクシーが)1時間に2本あると嬉しい。	志賀地域	女性	50歳代
2	停留所の時間が小野・和邇ともに(どこもですが)1つの時間になっているのがおかしい。	志賀地域	女性	60～64歳
3	停留所ではなく家まで送迎願いたい。	志賀地域	女性	65～74歳
4	朝8時台9時台の便の予約について、前日ではなく当日の天気次第で予約できると助かります。	志賀地域	女性	75～84歳
5	ごみ置き場は月に移動するため、運転手さんが困られている。家の前まで迎えに来てほしいです。	志賀地域	回答なし	75～84歳
6	北行きは11時便から13時便まで、南行きは12時便から14時便まで運行が空くのが辛いです	志賀地域	女性	75～84歳
7	自宅前まで来てほしい。	志賀地域	男性	75～84歳
8	坂道なのでできれば自宅まで来ていただければ大変ありがたいです。	志賀地域	女性	75～84歳
9	自宅まで来てもらえるとありがたいです。	志賀地域	女性	75～84歳
10	家の前の道で熊が相次ぎ出没していると聞きました。近くの家の庭にしばらく居座ったとも聞いています。停留所まで行くのが怖いので、家まで来てほしいです。	志賀地域	女性	75～84歳
11	足が不自由な上に買い物をするば荷物が多くなるのでできるだけドアツードアが良い。	志賀地域	女性	85歳以上
12	以前のように自宅まで送迎するべきだ。	志賀地域	男性	85歳以上
13	利用者のニーズを入れて改善し続ける事業の継続性。今後、免許返納等でニーズは高まっていくので、今回のような機会を与えてくださることに深く感謝いたします。ありがとうございます。	北部地域	女性	50歳代
14	予約の電話を入れたのに運転手に伝わって来なくて来てくれなかったことがあった。	北部地域	女性	60～64歳
15	日曜日を含めて毎日運行してほしい。	北部地域	男性	65～74歳
16	休日も運行してほしい。	北部地域	男性	65～74歳
17	日曜、祝祭日の運行。	北部地域	男性	85歳以上
18	利用できる範囲を広げてほしい	南部地域	男性	75～84歳
19	値段が高くなっていいので瀬田駅まで行ってほしい。	南部地域	女性	75～84歳
20	大いに助かっているが、運行が各時間帯にないので、行った先での待ち時間が長く、どっと疲れる。8時便に乗って10時に始まるイベントに行くとか、12時便に乗って14時に始まるイベントに行くなど。	南部地域	女性	85歳以上

※順番は運行区分・年齢の順

(4) 自由意見

① 自由意見の概要

自由意見では「ドアツードア制への変更」を求める声が多く、次いで「運行便数の拡大」や「年末年始・日曜日の運行」について要望が多くありました。

表 4.3.2 自由意見の概要

大分類	中分類	大分類別回答件数	中分類別回答件数
停留所	ドアツードア制への変更	31	23
	停留所の待合環境向上		5
	停留所位置の変更		3
運行時間・曜日の拡充	運行便数の拡大	28	14
	年末年始・日曜日の運行		10
	運行時間帯の拡大		4
運行	運行を継続してほしい	9	6
	乗継の改善		2
	運行範囲の拡大		1
運行内容変更	定時定路線型の地域公共交通の運行	6	6
予約	予約が取りにくい	4	2
	変更・キャンセル対応の改善		1
	待ち時間の短縮		1
運賃	運賃低減・割引制度の導入	2	2
地域公共交通全体	駅設備・車両のバリアフリー化	3	2
	設備のリニューアル		1
その他	感謝している	14	5
	その他		9
回答者数			76

※1人が複数の意見を述べていた場合は、意見内容は分割してそれぞれ分類(分割できない場合は主な主張を類推して分類)。そのため回答者数と各分類の合計は一致しない。

② 主な自由意見の内容

件数の多かった意見項目について、主な内容を以下に紹介します。

志賀地域ではドアツードア制から停留所制へ運用を変更した経緯があることから、ドアツードア制に戻す要望が多くなっています。

(i) ドアツードア制への変更

- 以前は自宅まで送迎があったが、現在は停留所まで歩く必要があり不便。
- 高齢になり通院時や悪天候時、荷物がある時など特に停留所まで歩く負担が大きい。
- 停留所で待つのは暑い時期の熱中症、寒い時期の低体温などのリスクがある。

(ii) 運行便数の拡大

- 運行本数を増やしてほしい（朝 7 時台・8 時台、北行き 12 時便、夜 20 時・21 時便など）。
- 運行間隔を短くしてほしい（毎時 1～2 本の運行）。
- 病院帰りに利用しやすくしてほしい。

(iii) 年末年始・日曜日の運行

- 年末年始・日曜日も運行してほしい。

4.4 高校生アンケート

(1) 回答者の属性

① 通学先

回答者の通学先をみると、「東大津高校」「石山高校」「膳所高校」の順に回答が多くなっています。

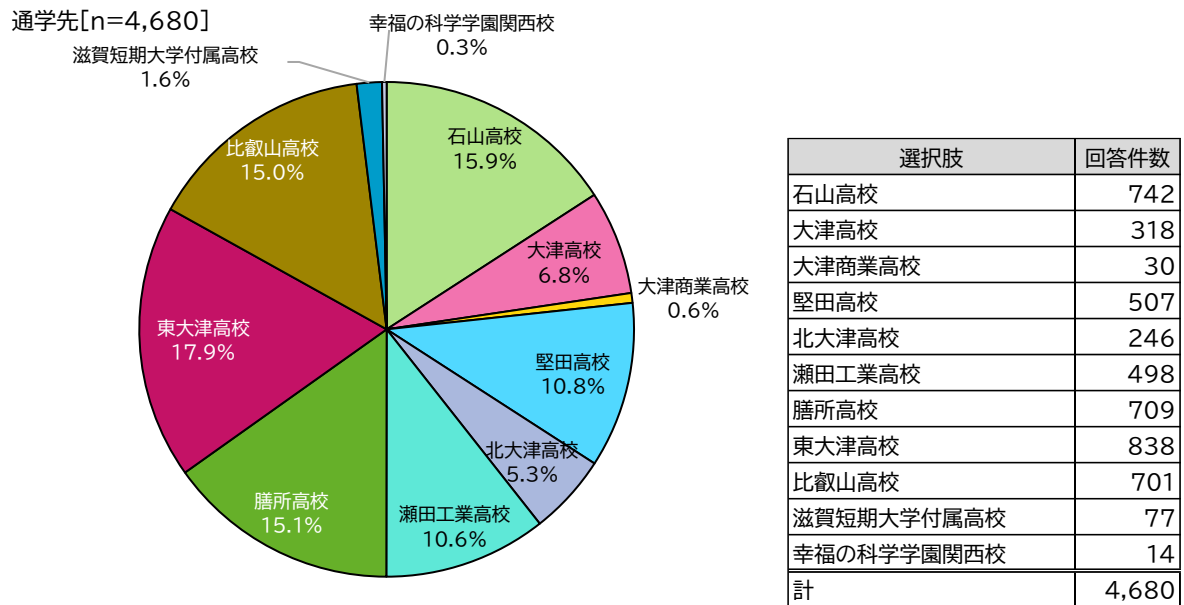


図 4.4.1 通学先

② 学年

回答者の学年をみると、1年生の回答がやや多いものの、各学年から概ね偏りなく回答されています。

学年[n=4,680]

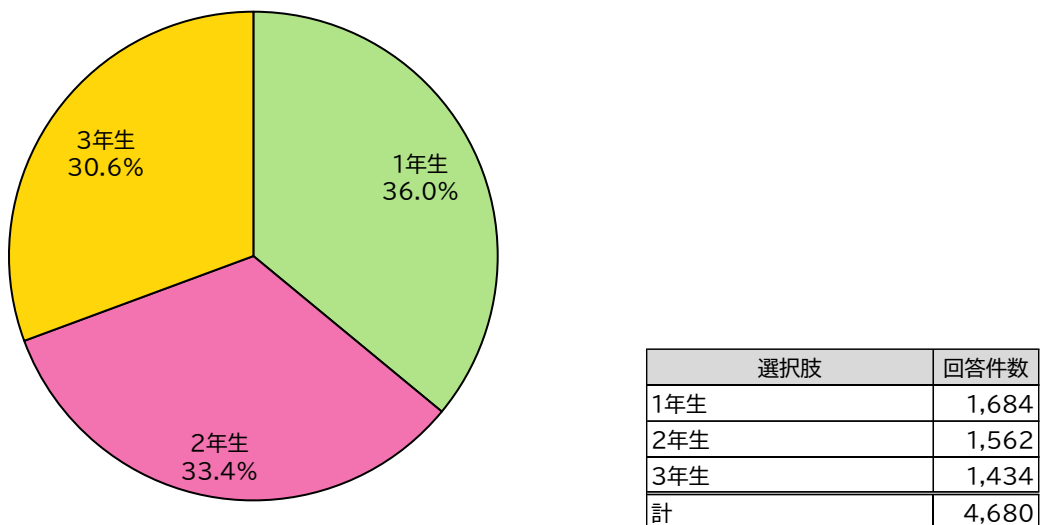
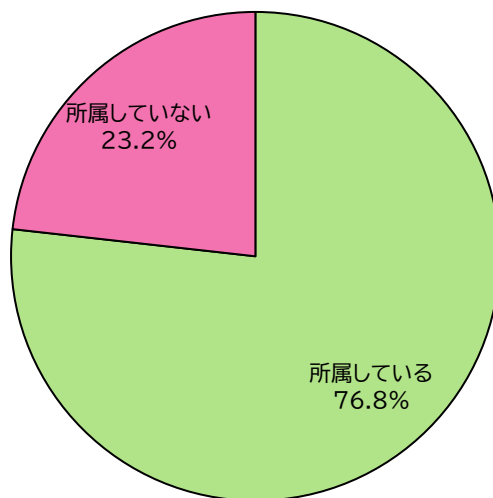


図 4.4.2 学年

③ 部活動への所属

回答者のうち部活動に所属している人は約77%を占めています。

部活動への所属[n=4,680]



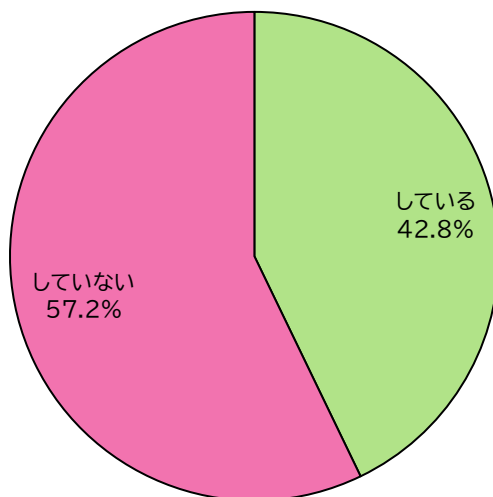
選択肢	回答件数
所属している	3,593
所属していない	1,087
計	4,680

図 4.4.3 部活動への所属

④ 放課後の塾や習い事

回答者のうち放課後の塾や習い事をしている割合は約43%を占めています。

放課後の塾や習い事[n=4,680]



選択肢	回答件数
している	2,005
していない	2,675
計	4,680

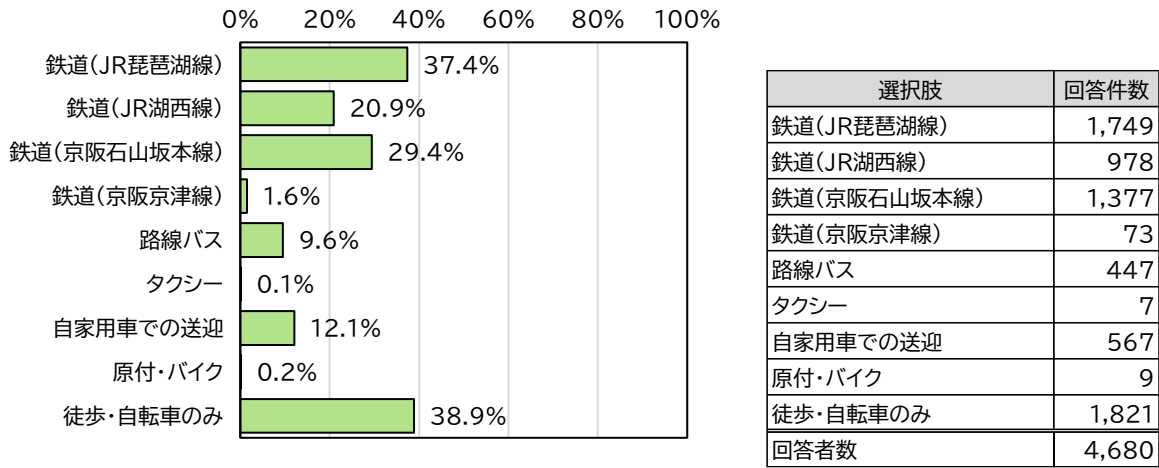
図 4.4.4 放課後の塾や習い事

(2) 普段利用する移動手段

① 普段の通学手段

普段の通学手段は「徒歩・自転車のみ」が約 39%、次いで「鉄道（JR琵琶湖線）」が約 37%となっています。

普段の通学手段[n=4,680]



※複数回答

図 4.4.5 普段の通学手段

学校別にみると、膳所高校、比叡山高校、大津商業高校では、京阪石山坂本線の利用がそれぞれ約 75%、約 56%、約 63%を占めています。また、北大津高校と堅田高校ではJR湖西線が約 70%、約 52%、石山高校、大津高校、滋賀短期大学付属高校ではJR琵琶湖線が約 52%、約 61%、約 70%を占めています。

路線バスを利用している割合は鉄道と比較すると低いものの、東大津高校では約 22%に利用されています。

表 4.4.1 通学先別の普段の通学手段

選択肢	石山高校	大津高校	大津商業高校	堅田高校	北大津高校	瀬田工業高校	膳所高校	東大津高校	比叡山高校	滋賀短期大学付属高校	幸福の科学学園西校
鉄道(JR琵琶湖線)	51.8%	61.0%	26.7%	6.1%	19.9%	41.0%	55.6%	40.1%	13.6%	70.1%	0.0%
鉄道(JR湖西線)	10.8%	23.6%	30.0%	52.1%	70.3%	6.0%	7.8%	7.2%	31.5%	13.0%	7.1%
鉄道(京阪石山坂本線)	25.5%	28.6%	63.3%	1.6%	4.9%	20.1%	74.8%	3.6%	56.3%	3.9%	0.0%
鉄道(京阪京津線)	0.8%	0.9%	0.0%	0.8%	2.0%	1.4%	2.4%	0.7%	3.1%	2.6%	0.0%
路線バス	10.6%	9.1%	6.7%	9.1%	4.1%	6.0%	5.4%	21.8%	3.3%	9.1%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	0.0%	0.0%
自家用車での送迎	10.9%	11.0%	6.7%	15.0%	14.6%	8.0%	11.8%	11.2%	11.7%	22.1%	7.1%
原付・バイク	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
徒歩・自転車のみ	30.9%	18.6%	30.0%	51.5%	32.1%	53.0%	22.3%	66.5%	18.5%	32.5%	85.7%
回答者数	742	318	30	507	246	498	709	838	701	77	14

※複数回答

② 普段の地域公共交通・自家用車の利用頻度（通学以外も含む）

(i) 鉄道

普段の鉄道の利用頻度は「週に5日以上」が約63%を占めています。

鉄道の普段の利用頻度(通学以外も含む)
[n=4,680]

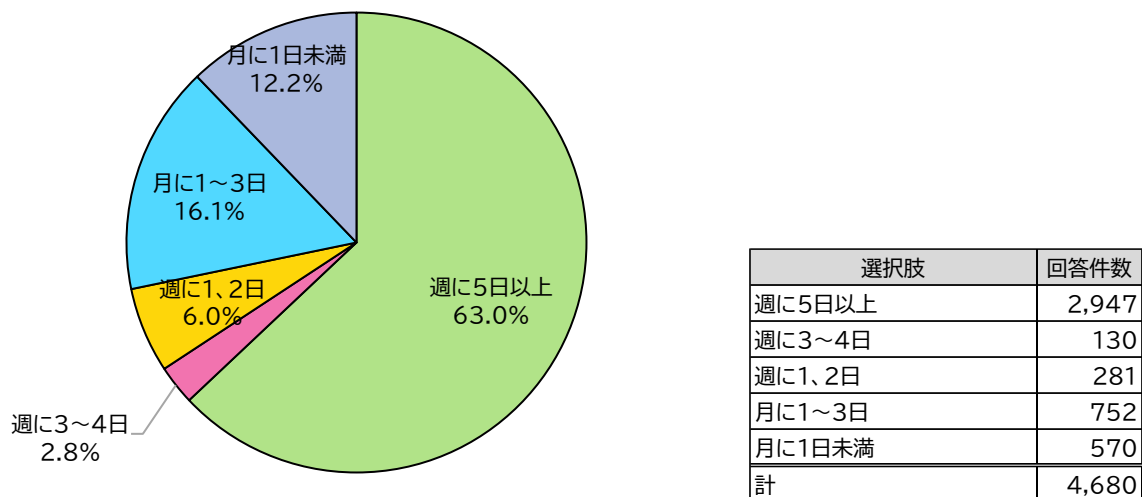


図 4.4.6 鉄道の普段の利用頻度（通学以外も含む）

(ii) 路線バス

普段の路線バスの利用頻度は「月に1日未満」が約74%を占めています。鉄道は主に通学で利用される一方、路線バスは通学ではあまり利用されていないことが分かります。

路線バスの普段の利用頻度(通学以外も含む)
[n=4,680]

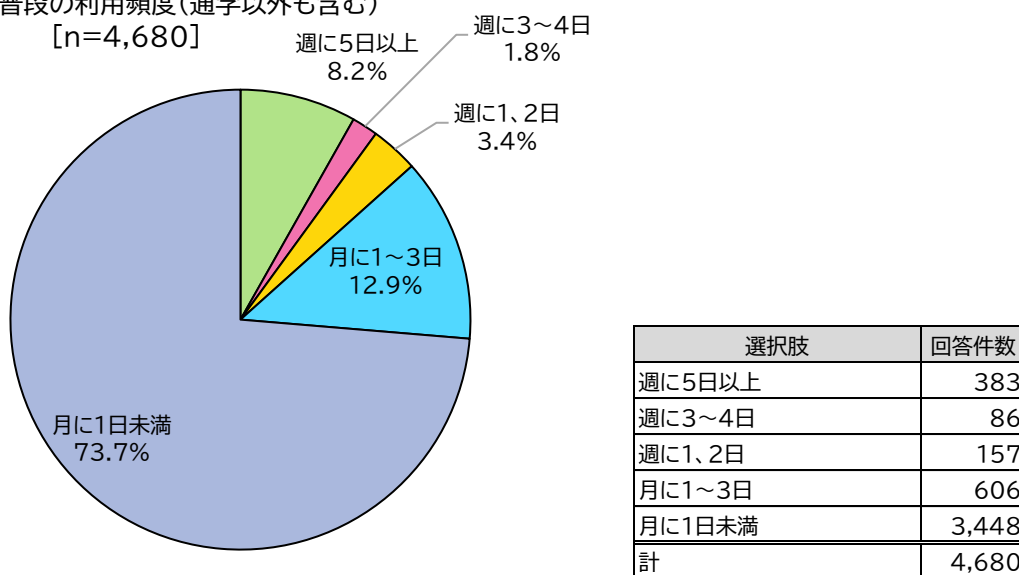
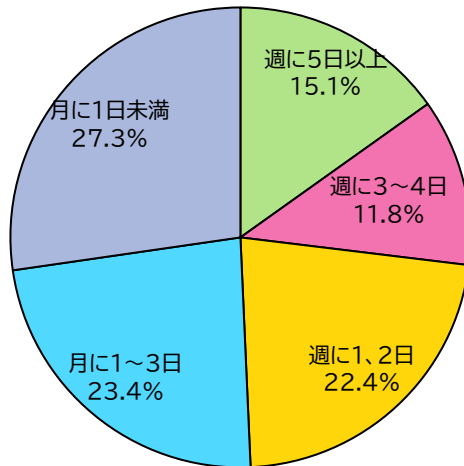


図 4.4.7 路線バスの普段の利用頻度（通学以外も含む）

(iii) 自家用車（家族等による送迎を含む）の普段の利用頻度（通学以外も含む）

自家用車の普段の利用頻度は「週に1日以上」が約49%を占めています。路線バスと比較して高校生は送迎による移動が多いことが伺えます。

自家用車(家族等による送迎を含む)の普段の利用頻度(通学以外も含む)[n=4,680]



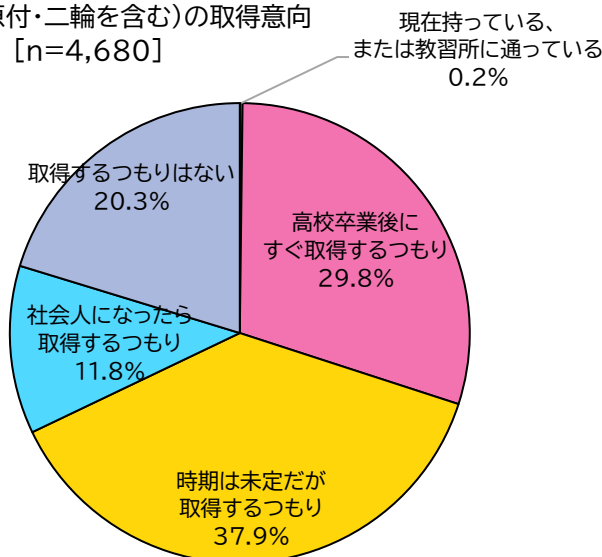
選択肢	回答件数
週に5日以上	709
週に3~4日	551
週に1,2日	1,047
月に1~3日	1,096
月に1日未満	1,277
計	4,680

図 4.4.8 自家用車（家族等による送迎を含む）の普段の利用頻度（通学以外も含む）

(3) 運転免許証の取得意向

運転免許証の取得意向をみると、約80%が時期を問わず取得したいと回答しています。

運転免許(原付・二輪を含む)の取得意向
[n=4,680]



選択肢	回答件数
現在持っている、または教習所に通っている	9
高校卒業後にすぐ取得するつもり	1,395
時期は未定だが取得するつもり	1,774
社会人になったら取得するつもり	553
取得するつもりはない	949
計	4,680

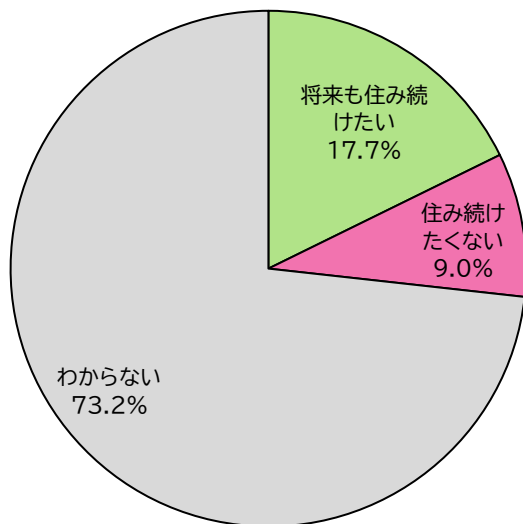
図 4.4.9 運転免許証（原付・二輪を含む）の取得意向

(4) 将来の居留意向

① 将来の本市への居留意向

将来の本市への居留意向は約73%が「わからない」、約18%が「将来も住み続けたい」、約9%が「住み続けたくない」と回答しています。

将来の本市への居留意向[n=4,680]



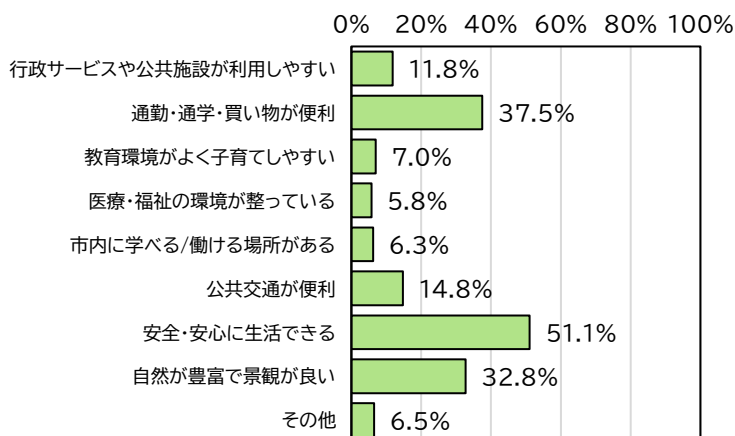
選択肢	回答件数
将来も住み続けたい	830
住み続けたくない	422
わからない	3,428
計	4,680

図 4.4.10 将来の本市への居留意向

② 将来も住み続けたい理由

将来も住み続けたい理由をみると、「安全・安心に生活できる」が約51%、「通勤・通学・買い物便利」が約38%を占め多くなっています。「公共交通が便利」と回答した人も約15%みられます。

将来も住み続けたい理由[n=830]



選択肢	回答件数
行政サービスや公共施設が利用しやすい	98
通勤・通学・買い物便利	311
教育環境がよく子育てしやすい	58
医療・福祉の環境が整っている	48
市内に学べる/働ける場所がある	52
公共交通が便利	123
安全・安心に生活できる	424
自然が豊かで景観が良い	272
その他	54
回答者数	830

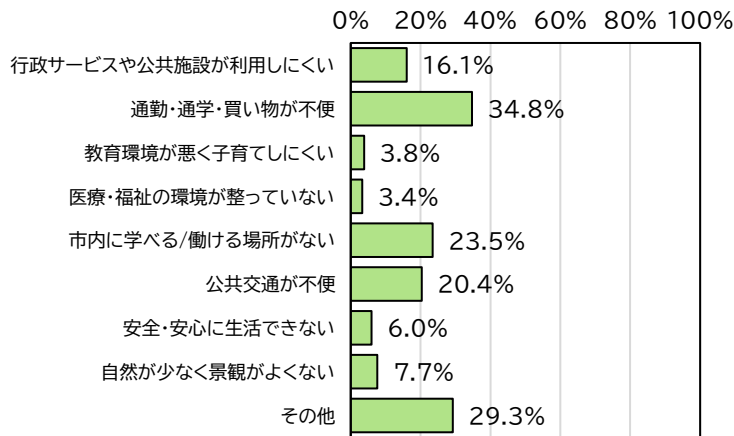
※複数回答

図 4.4.11 将来も住み続けたい理由

③ 住み続けたくない理由

住み続けたくない理由では、「公共交通が不便」が約 20%を占め 3 番目に高くなっています。地域公共交通の利便性が高校生の本市への居留意向に影響を及ぼしており、本市への居住促進に向けては地域公共交通の維持が必要と考えられます。

住み続けたくない理由[n=417]



※複数回答

選択肢	回答件数
行政サービスや公共施設が利用しにくい	67
通勤・通学・買い物が不便	145
教育環境が悪く子育てしにくい	16
医療・福祉の環境が整っていない	14
市内に学べる/働ける場所がない	98
公共交通が不便	85
安全・安心に生活できない	25
自然が少なく景観がよくない	32
その他	122
回答者数	417

図 4.4.12 住み続けたくない理由

(5) 公共交通に関する気づき・困りごと

① 公共交通に関する気づき・困りごとの概要

公共交通に関する気づき・困りごととしては「本数が少ない（全般）／減便されている」との意見が最も多く、次いで「ラッシュ時間帯に混雑する・乗れない」「交通系 IC に対応していない」「停車駅・行き先を変えてほしい」「遅延が多い」といった意見が多くなっています。通学時の困りごとが中心と推察されます。

意見内容の概要を次ページに示します。

表 4.4.2 公共交通に関する気づき・困りごとの概要

大分類	中分類	大分類別回答件数	中分類別回答件数
運行内容	本数が少ない(全般)／減便されている	335	200
	停車駅・行き先を変えてほしい		41
	日中・土日・夜間の本数が少ない		40
	ラッシュ時間帯の本数が少ない		37
	延伸・新規路線に関する要望		10
	バス停を増設してほしい		4
	今のままで良い		1
	デマンド型乗合タクシーの予約が不便		1
	タクシーが少ない		1
混雑	ラッシュ時間帯に混雑する・乗れない	151	76
	車両数が足りない		35
	混雑が辛い		23
	座れない		9
遅延・運休・接続	乗り降りできない／積み残しが生じる		8
	遅延が多い	127	41
	悪天候に弱い／運休が多い		36
	接続が悪い／乗り換えに時間がかかる		32
	振替輸送等の情報が分かりにくい		13
	早発する場合があります		4
支払方法	運休時の代替手段がない		1
	交通系ICに対応していない	63	54
	現金支払いが不便		5
	チャージが不便		2
マナー・治安・騒音	QR決済に対応してほしい		2
	乗客のマナーが悪い	63	37
	騒音・うるさい		18
	席を譲らない(優先席等)		3
	乗客同士のトラブルがある		2
	痴漢対策をしてほしい		2
施設・設備	並び方が分かりにくい		1
	ホームが狭い・危険	61	27
	清掃が不十分		19
	駅員が少ない／無人駅が不便		8
	屋根・日陰・ベンチが不足		5
	案内設備(LCD等)の改善		2
運賃	点字ブロック・スロープなどバリアフリー		0
	運賃が高い／値上がりしている	47	40
	値下げしてほしい		3
	運賃が分かりづらい		2
車内環境	割引・学割を拡充してほしい		2
	空調が効かない・強すぎ／暑い・寒い	46	31
	揺れがひどい		11
道路環境	匂いが辛い		4
	道路環境が悪い(狭い・ガタガタ・危険)	35	17
	渋滞が多い／信号制御が悪い		9
	自転車環境の改善希望		6
	運転マナーが悪い		2
不便・不安	交通規制が不十分・危ない		1
	駅やバス停が遠い・アクセスが悪い	28	13
	乗り方が分からない・難しい		8
	安全・治安面の不安		5
感謝・快適	地域公共交通が利用できる環境に無い		2
	便利／助かる	26	17
	綺麗／静か		5
安全性・接客	乗務員が優しい・親切		4
	運転が荒い・危ない	15	8
	戸閉め・出発が早い		4
バリアフリー	乗務員の対応が不親切		3
	車両・設備のバリアフリー化がされていない	6	5
まちづくり	高齢者・障害者に優しくない		1
	駅周辺に店舗・施設が少ない	1	1
その他	その他	30	30
回答者数			952

※1人が複数の意見を述べていた場合は、意見内容は分割してそれぞれ分類（分割できない場合は主な主張を類推して分類）。そのため回答者数と各分類の合計は一致しない。

② 通学先別の公共交通に関する気づき・困りごと（大分類）

通学先別にみると、大津商業高校・幸福の科学学園関西校を除く高校では「運行内容」に関する意見が多くなっています。その他学校別の特徴をみると膳所高校や比叡山高校では「混雑」に関する意見が、東大津高校では「支払方法」に関する意見が比較的多くなっています。東大津高校は路線バスの利用者が他の高校と比較して高く、また最寄りの路線バスを運行する帝産湖南交通が交通系ICカードに非対応であることから、支払方法に関する意見が多くなっているものと考えられます。

表 4.4.3 通学先別の公共交通に関する気づき・困りごと（大分類）

大分類	石山高校	大津高校	大津商業高校	堅田高校	北大津高校	瀬田工業高校	膳所高校	東大津高校	比叡山高校	滋賀短期大学付属高校	幸福の科学学園関西校
運行内容	48	25	2	45	16	26	40	58	67	8	0
遅延・連休・接続	18	9	1	13	11	15	17	13	26	4	0
混雑	16	7	4	5	2	9	53	13	41	1	0
支払方法	8	2	0	1	0	1	11	37	2	1	0
施設・設備	10	4	0	5	3	2	14	7	15	1	0
マナー・治安・騒音	9	3	2	10	3	3	6	7	20	0	0
運賃	9	1	0	4	1	7	4	12	8	1	0
車内環境	7	3	2	3	4	4	7	10	5	1	0
道路環境	5	1	0	3	3	6	4	10	3	0	0
不便・不安	2	0	0	3	3	3	5	6	6	0	0
感謝・快適	1	1	0	4	1	4	1	9	5	0	0
安全性・接客	0	0	0	1	1	1	1	10	1	0	0
バリアフリー	0	0	0	1	0	0	2	2	0	1	0
まちづくり	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
その他	4	1	0	3	0	2	4	9	6	0	1
回答者数	124	53	9	95	47	73	163	188	183	16	1

(参考) 表 4.4.4 通学先別の普段の通学手段（再掲）

選択肢	石山高校	大津高校	大津商業高校	堅田高校	北大津高校	瀬田工業高校	膳所高校	東大津高校	比叡山高校	滋賀短期大学付属高校	幸福の科学学園関西校
鉄道(JR琵琶湖線)	51.8%	61.0%	26.7%	6.1%	19.9%	41.0%	55.6%	40.1%	13.6%	70.1%	0.0%
鉄道(JR湖西線)	10.8%	23.6%	30.0%	52.1%	70.3%	6.0%	7.8%	7.2%	31.5%	13.0%	7.1%
鉄道(京阪石山坂本線)	25.5%	28.6%	63.3%	1.6%	4.9%	20.1%	74.8%	3.6%	56.3%	3.9%	0.0%
鉄道(京阪京津線)	0.8%	0.9%	0.0%	0.8%	2.0%	1.4%	2.4%	0.7%	3.1%	2.6%	0.0%
路線バス	10.6%	9.1%	6.7%	9.1%	4.1%	6.0%	5.4%	21.8%	3.3%	9.1%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	0.0%	0.0%
自家用車で送迎	10.9%	11.0%	6.7%	15.0%	14.6%	8.0%	11.8%	11.2%	11.7%	22.1%	7.1%
原付・バイク	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
徒歩・自転車のみ	30.9%	18.6%	30.0%	51.5%	32.1%	53.0%	22.3%	66.5%	18.5%	32.5%	85.7%
回答者数	742	318	30	507	246	498	709	838	701	77	14

③ 主な公共交通に関する気づき・困りごとの内容

件数の多かった意見項目について、主な内容を以下に紹介します。

京阪電車で通学する学生も多いことから、ラッシュ時に乗り切れないなどの不満が見られます。また、運行時間が進路選択に影響している、遅延により遅刻するといった意見もみられました。

(i) 本数が少ない（全般）・減便されている

- バスの本数が少ない（石山～南郷中学校前、国分団地行き、大石行き、比叡平、伊香立方面、堅田駅～守山駅 など）。
- 鉄道の本数が少ない（昼間が不便、10～15分間隔で運行してほしい など）。
- 始発が7時台、最終便が19時台と利用できる時間が短く、進学する学校に限られている。

(ii) ラッシュ時間帯に混雑する・乗れない

- 通勤・通学時間の京阪電車が満員すぎる。
- 京阪電車がいつも満員で乗れない時がある。

(iii) 行き先・停車駅を変えてほしい

- 途中駅止まりの本数を少なくしてほしい（JR湖西線の近江舞子以北、京阪電車の近江神宮前以北 など）。
- 新快速を止めてほしい（膳所駅・瀬田駅・おごと温泉駅 など）。

(iv) 交通系ICに対応していない

- 帝産湖南交通のバスでICOCAが使えない。現金のみで不便。
- 全てのバスでICOCAや交通系ICカードを使えるようにしてほしい。

(v) 遅延が多い

- JR湖西線・JR琵琶湖線・京阪電車がよく遅延する。
- バスが遅延し学校に遅刻することがある。
- 雨の日の遅延が大きい。

(6) 地域公共交通が便利になる・利用したくなるアイデア

① 地域公共交通が便利になる・利用したくなるアイデアの概要

地域公共交通が便利になる・利用したくなるアイデアをみると、「増便・運行間隔短縮」に関する意見が最も多く、次いで「車両の増結」「交通系ICへの対応」「値下げ」「行き先・停車駅の変更」などの意見が多くなっています。

表 4.4.5 地域公共交通が便利になる・利用したくなるアイデアの概要

大分類	中分類	大分類別回答件数	中分類別回答件数
運行本数・ダイヤ見直し	増便／運行間隔短縮	201	135
	行き先・停車駅の変更		33
	接続・乗り継ぎ改善		20
	定時性の向上／所要時間の短縮		13
	時差通勤・通学		11
運賃値下げ・割引	値下げ	101	38
	学生・市民向けの割引		22
	回数券・ポイント制の導入		21
	行政支援の拡大・無償化		15
	均一運賃の導入		4
車両・座席配置の改良	車両の増結	69	53
	座席数の増加		11
	学生・女性専用車両の設定		4
	ドア数の増加		1
キャッシュレス・IC対応	交通系ICへの対応	55	40
	キャッシュレス決済(ICカード以外)への対応		9
	精算機の更新／両替・チャージ方法の簡便化		6
施設・設備の改良・快適性向上	設備の改善(トイレ・券売機・改札の増設、ゴミ箱設置等)	45	20
	待ち合い環境向上(休憩スペースの設置等)		10
	バリアフリー化の推進		6
	ホームの安全性向上(ホームドア設置等)		5
	バス停の改良		2
	待ち列の案内改善		2
車内環境の改良	空調の強化	43	16
	衛生環境の向上		13
	揺れ対策・静粛性向上・BGM導入		8
	手すり・つり革の増設		6
延伸・バス停増設	路線延伸／新設	36	19
	学校への直通バスの運行		9
	駅・停留所の増設		9
	自転車・歩行者インフラ		0
プロモーション・PRの実施	ラッピング／コラボ	35	23
	イベント・企画の実施		12
	車内外の企画実施		0
情報提供・案内の充実	遅延・混雑情報の案内強化	26	11
	情報提供方法の改善		9
	走行位置の案内		4
	多言語対応(表記・アナウンス)		2
道路整備の推進	道路幅・整備	15	9
	自転車道・歩道の整備		4
	バス専用道路の整備		1
	渋滞緩和		1
旅客サービスの改善	定期券更新の簡便化	8	4
	物販の実施		2
	アナウンスの増加		2
	有人駅の増加		0
まちづくりとの連携	駅周辺の活性化	7	4
	自習スペースの設置		1
	サイクルアンドライドの充実		1
	商業施設の整備		1
安全対策・マナー啓発の実施	マナー啓発	6	5
	車内犯罪対策		1
感謝・快適	乗務員が優しい・親切	1	1
その他	その他	45	34
回答者数			657

※1人が複数の意見を述べていた場合は、意見内容は分割してそれぞれ分類(分割できない場合は主な主張を類推して分類)。そのため回答者数と各分類の合計は一致しない。

② 主な地域公共交通が便利になる・利用したくなるアイデアの内容
件数の多かった意見項目について、主たる内容を以下に紹介します。

(i) 増便・運行間隔短縮

- もう少しバスや鉄道の本数を増やす
- バスの本数を朝だけでも増やす。

(ii) 車両の増結

- 京阪電車の編成を3両以上に増やす。

(iii) 交通系 I C への対応

- 帝産湖南交通の交通系 I C への対応

(iv) 値下げ

- 運賃を下げる。

(v) 行き先・停車駅の変更

- 新快速の停車駅を増やす（膳所駅・瀬田駅・おごと温泉駅 など）

また、件数は多くないものの次のようなアイデアも挙げられています。

(i) 施設・設備の改良・快適性向上

- 駅のホームにゴミ箱や時計を設置してほしい。

(ii) プロモーション・PRの実施

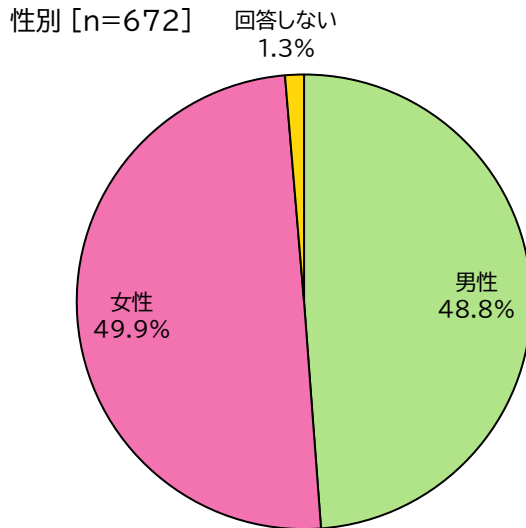
- 琵琶湖がある県ならではの電車のラッピング(例えば、琵琶湖固有種の絵や写真を利用して湖の中にいるような電車にするなど)をすれば、利用したくなる人が増えると思う。
- 駅付近でお祭りやイベントがあると自然と電車などを利用して人が集まると思う。

4.5 一般向けアンケート

(1) 回答者の属性

① 性別

回答者の性別は概ね男女半数ずつとなっています。

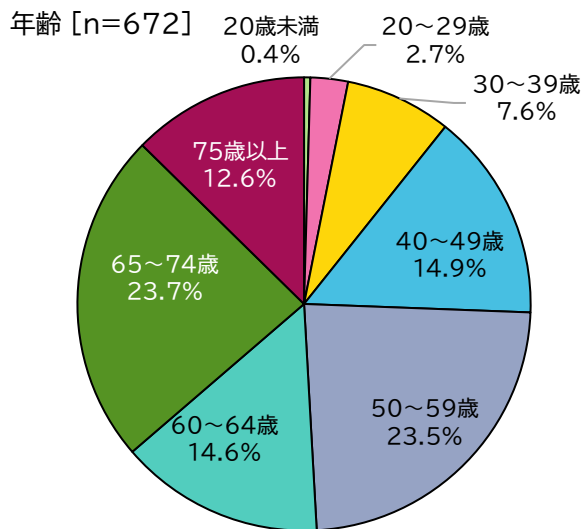


選択肢	回答件数
男性	328
女性	335
回答しない	9
計	672

図 4.5.1 性別

② 年齢

回答者の年齢階層は 40 歳未満の回答は少なく、40～64 歳の中高年齢層が約 53%、65 歳以上の高齢者が約 36%を占めています。



選択肢	回答件数
20歳未満	3
20～29歳	18
30～39歳	51
40～49歳	100
50～59歳	158
60～64歳	98
65～74歳	159
75歳以上	85
計	672

図 4.5.2 年齢

③ 職業

回答者の職業は「会社員・公務員・団体職員」が約42%を占め最も多く、次いで「無職」が約22%を占め多くなっています。

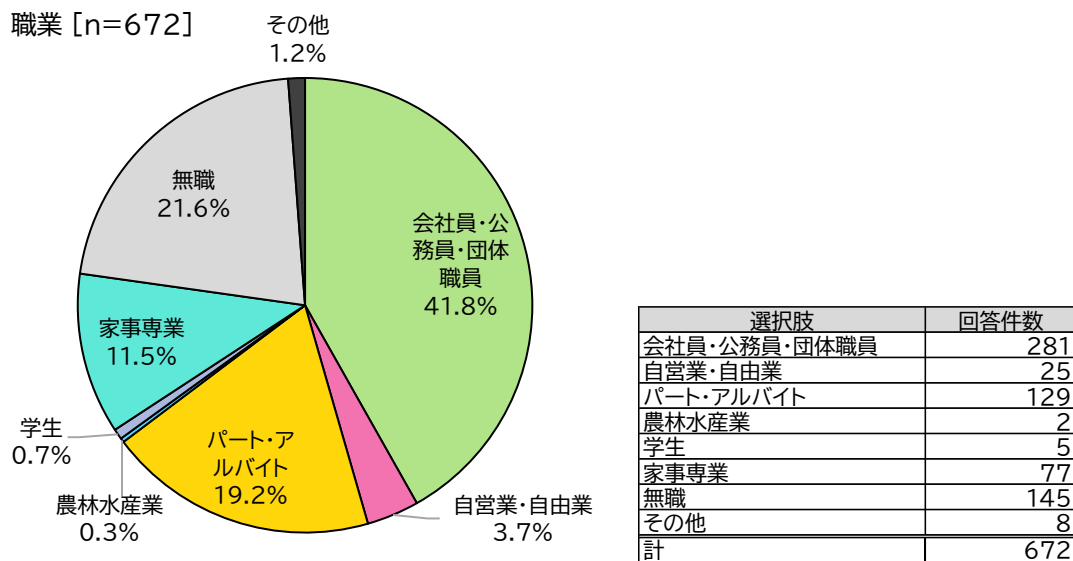


図 4.5.3 職業

(2) 自家用車の運転状況・免許証保有意向

① 普段の運転状況

普段の運転状況は「毎日運転している」「週に数回運転している」「月に数回運転している」と回答した人が約73%を占めています。

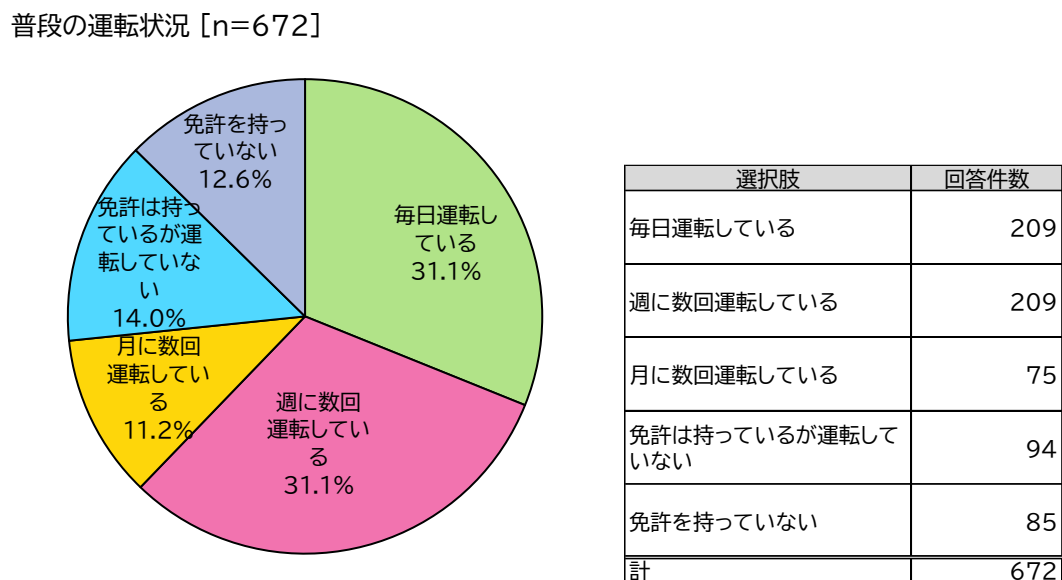
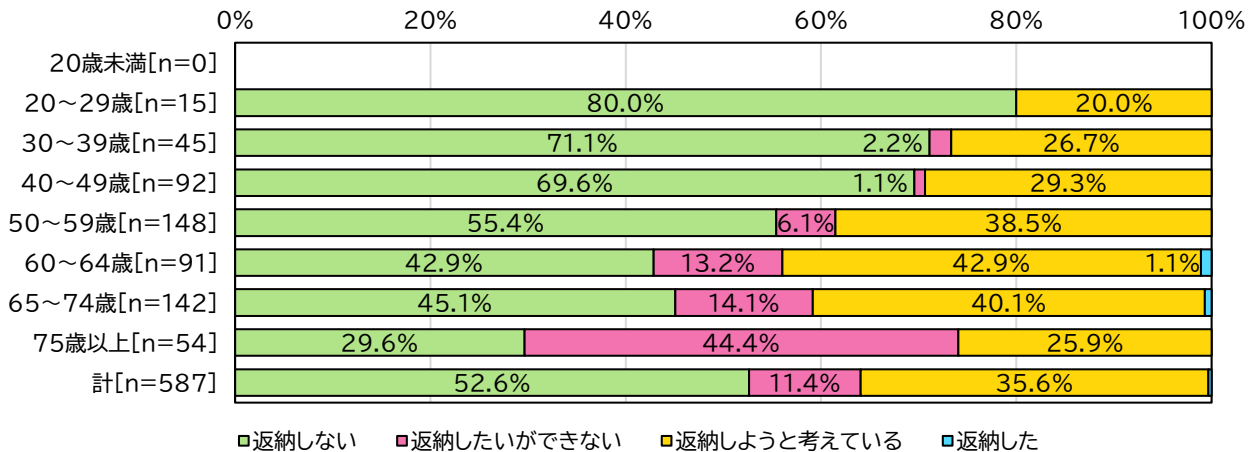


図 4.5.4 普段の運転状況

② 運転免許証の返納への考え

運転免許証の返納については、全体の約 53%が「返納しない」、約 36%が「返納しようと考えている」と回答しています。20～50 代に着目すると年代が上がるにつれ「返納しない」と回答した割合が低下し、「返納しようと考えている」と回答した割合が上昇しています。一方、60～74 歳の約 13～14%、75 歳以上の約 44%では「返納したいができない」と回答しています。

年齢が上がるにつれて、運転免許証の返納意向が高まるものの、実際に返納するには至っていないことが推察されます。



※1%未満のラベルは非表示

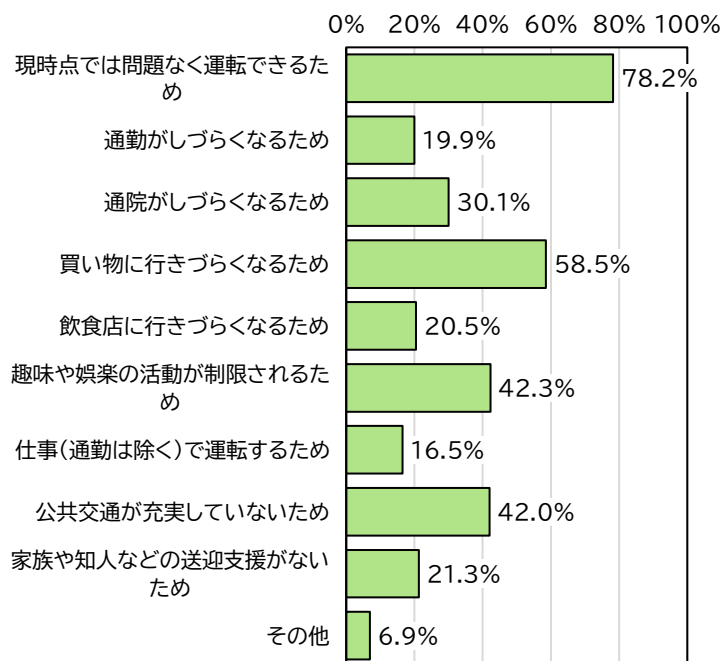
図 4.5.5 年齢別の返納への考え

選択肢	20歳未満	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～74歳	75歳以上	年齢計
返納しない	0	12	32	64	82	39	64	16	309
返納したいができない	0	0	1	1	9	12	20	24	67
返納しようと考えている	0	3	12	27	57	39	57	14	209
返納した	0	0	0	0	0	1	1	0	2
計	0	15	45	92	148	91	142	54	587

③ 返納しない理由

運転免許証を返納しない理由は「現時点では問題なく運転できるため」が約78%を占め最も多くなっています。次いで、「公共交通が充実していないため」は4番目であり、地域公共交通の充実に関わらず、自動車の自由度の高さから自動車を利用し続ける人が多いとみられます。

返納しない理由 [n=376]



選択肢	回答件数
現時点では問題なく運転できるため	294
通勤がしづらくなるため	75
通院がしづらくなるため	113
買い物に行きづらくなるため	220
飲食店に行きづらくなるため	77
趣味や娯楽の活動が制限されるため	159
仕事(通勤は除く)で運転するため	62
公共交通が充実していないため	158
家族や知人などの送迎支援がないため	80
その他	26
回答者数	376

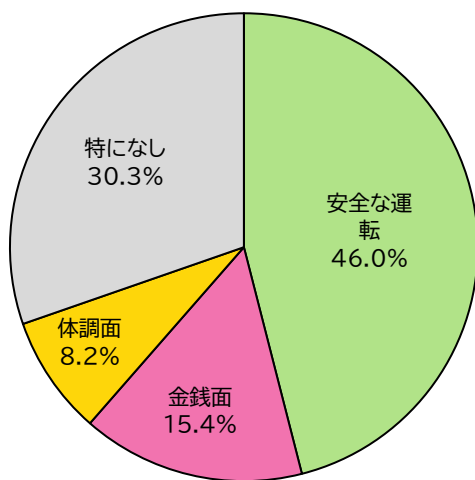
※複数回答

図 4.5.6 返納しない理由

④ 運転での懸念点

運転免許証を返納しない人の運転での懸念点は「安全な運転」が約46%を占めています。自家用車と比較して安全性が高いことが地域公共交通への転換の契機になる可能性があります。

運転での懸念点 [n=376]

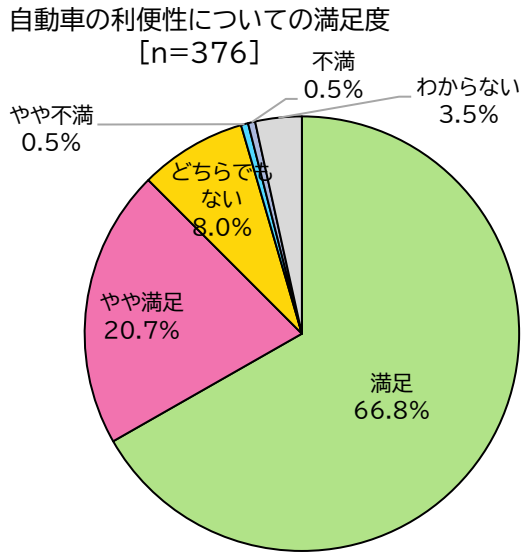


選択肢	回答件数
安全な運転	173
金銭面	58
体調面	31
特になし	114
計	376

図 4.5.7 運転での懸念点

⑤ 自動車の利便性についての満足度

自動車の利便性については「満足」「やや満足」との回答が約 88%を占めています。

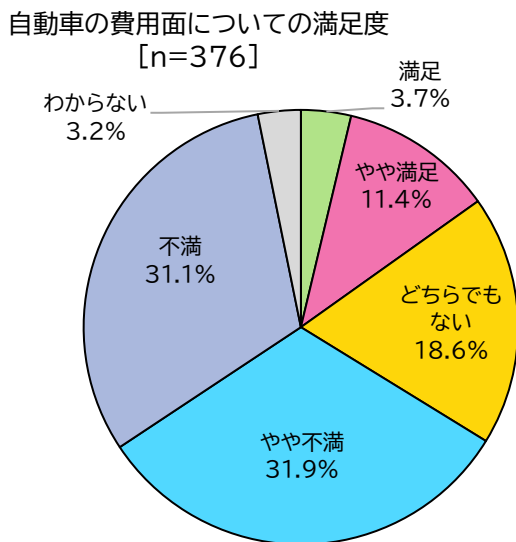


選択肢	回答件数
満足	251
やや満足	78
どちらでもない	30
やや不満	2
不満	2
わからない	13
計	376

図 4.5.8 自動車の利便性についての満足度

⑥ 自動車の費用面についての満足度

自動車にかかる費用について「不満」「やや不満」と回答した割合は約 63%を占めています。



選択肢	回答件数
満足	14
やや満足	43
どちらでもない	70
やや不満	120
不満	117
わからない	12
計	376

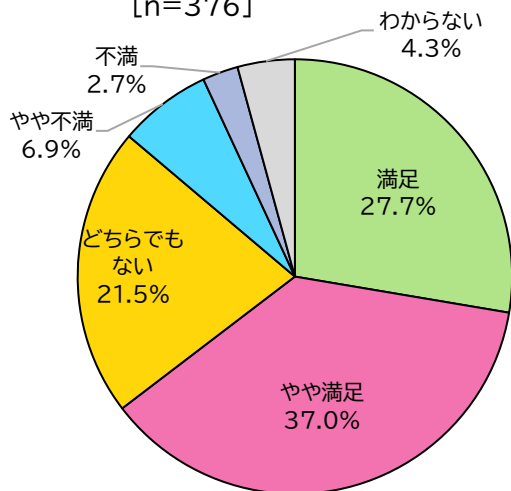
図 4.5.9 自動車の費用面についての満足度

⑦ 自動車の安全面についての満足度

自動車の安全性について「満足」「やや満足」と回答した割合は約 65%を占めています。

自動車の安全面についての満足度

[n=376]



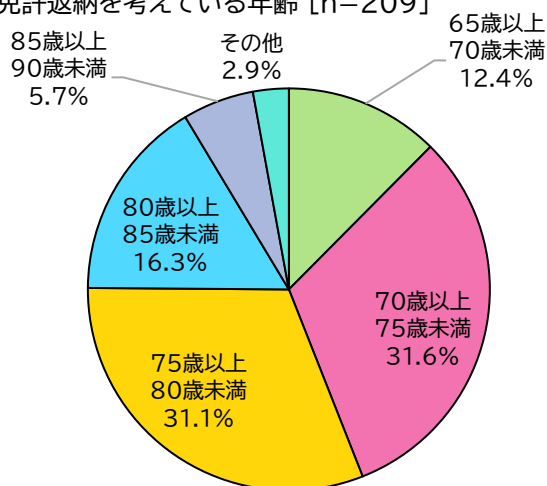
選択肢	回答件数
満足	104
やや満足	139
どちらでもない	81
やや不満	26
不満	10
わからない	16
計	376

図 4.5.10 自動車の安全面についての満足度

⑧ 免許返納を考えている年齢

運転免許証の返納を検討している人の免許返納を考えている年齢は 70 歳以上が約 85%を占めました。更に 80 歳以上との回答は約 22%を占めています。

免許返納を考えている年齢 [n=209]



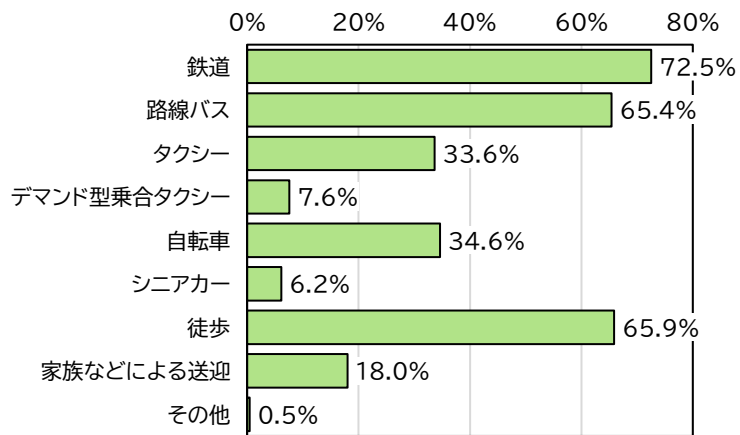
選択肢	回答件数
65歳以上70歳未満	26
70歳以上75歳未満	66
75歳以上80歳未満	65
80歳以上85歳未満	34
85歳以上90歳未満	12
その他	6
計	209

図 4.5.11 免許返納を考えている年齢

⑨ 運転免許証返納後の交通手段

運転免許証返納後の交通手段は鉄道、路線バスがそれぞれ70%前後を占めています。

返納後の交通手段 [n=211]



選択肢	回答件数
鉄道	153
路線バス	138
タクシー	71
デマンド型乗合タクシー	16
自転車	73
シニアカー	13
徒歩	139
家族などによる送迎	38
その他	1
回答者数	211

※複数回答

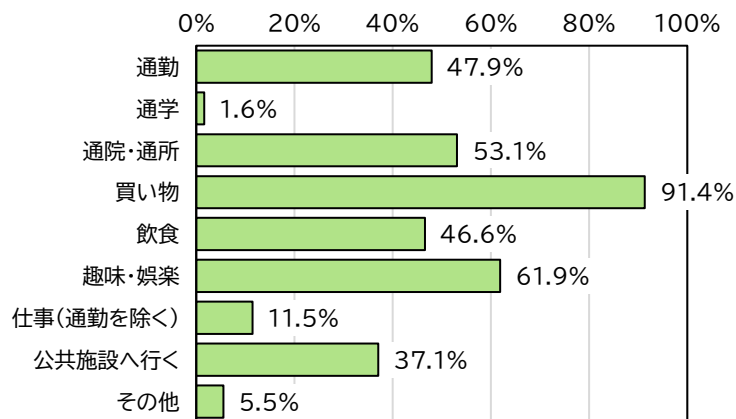
図 4.5.12 返納後の交通手段

(3) 普段の外出状況

① 外出目的

普段の外出目的は「買い物」が約91%を占め最も多くなっています。

外出目的 [n=672]



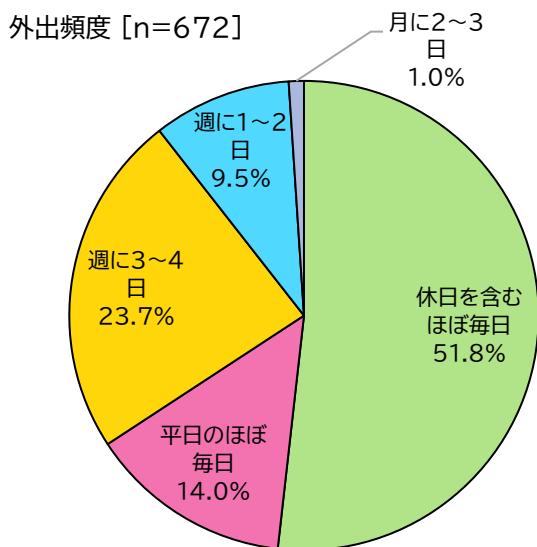
選択肢	回答件数
通勤	322
通学	11
通院・通所	357
買い物	614
飲食	313
趣味・娯楽	416
仕事(通勤を除く)	77
公共施設へ行く	249
その他	37
回答者数	672

※複数回答

図 4.5.13 外出目的

② 外出頻度

外出頻度は「休日を含むほぼ毎日」が約52%を占めています。



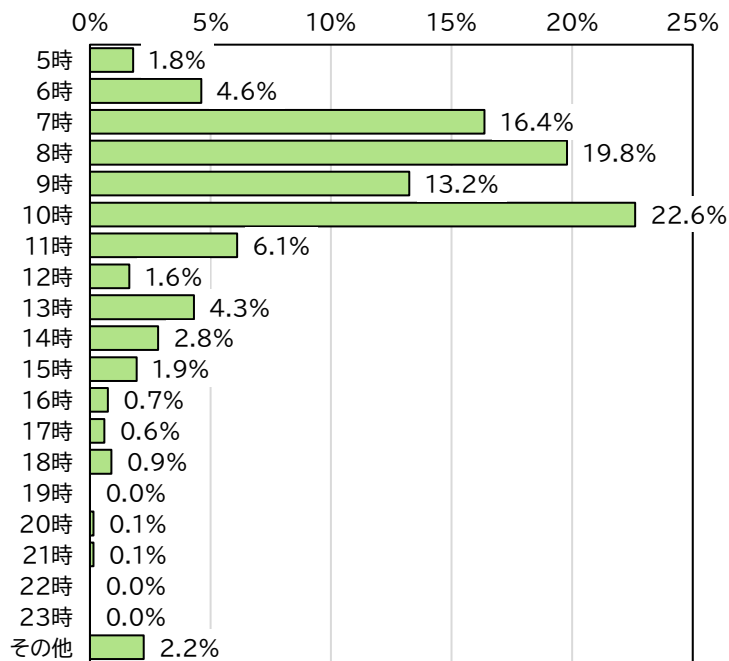
選択肢	回答件数
休日を含むほぼ毎日	348
平日のほぼ毎日	94
週に3~4日	159
週に1~2日	64
月に2~3日	7
月に1回以下	0
計	672

図4.5.14 外出頻度

③ 現在の外出の主な時間帯

外出時間帯は7~10時の午前中が多くなっています。

現在の外出の主な時間帯 [n=672]



選択肢	回答件数
5時	12
6時	31
7時	110
8時	133
9時	89
10時	152
11時	41
12時	11
13時	29
14時	19
15時	13
16時	5
17時	4
18時	6
19時	0
20時	1
21時	1
22時	0
23時	0
その他	15
回答者数	672

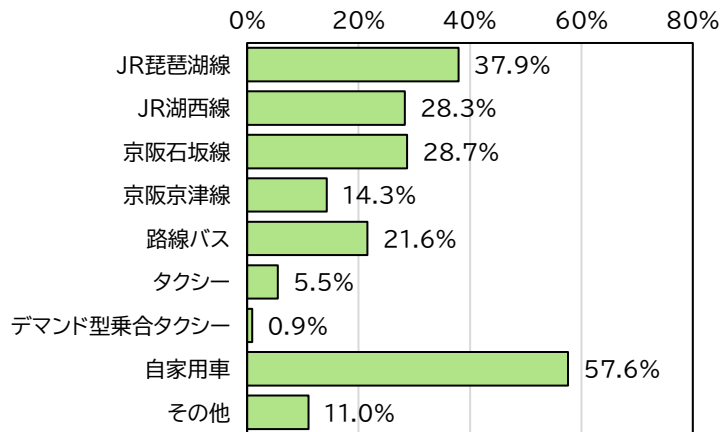
※複数回答

図4.5.15 現在の外出の主な時間帯

④ 現在の外出時の交通手段

外出時の交通手段は約 58%が自家用車と回答しています。地域公共交通では J R 琵琶湖線は約 38%、J R 湖西線・京阪石坂線がそれぞれ約 28%を占めています。

現在の外出時の交通手段 [n=672]



選択肢	回答件数
JR琵琶湖線	255
JR湖西線	190
京阪石坂線	193
京阪京津線	96
路線バス	145
タクシー	37
デマンド型乗合タクシー	6
自家用車	387
その他	74
回答者数	672

※複数回答

図 4.5.16 現在の外出時の交通手段

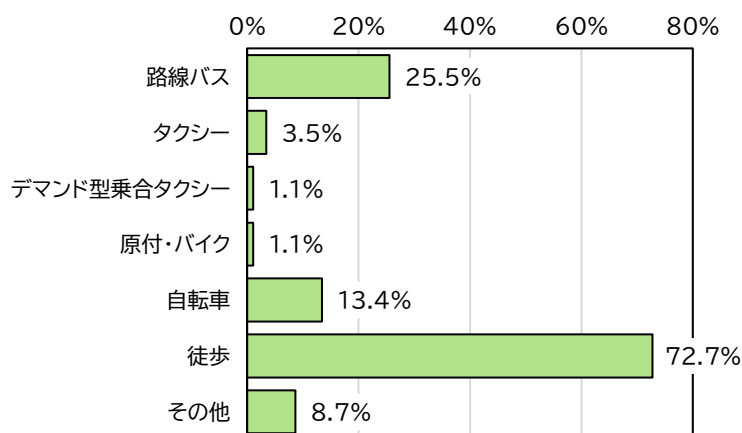
(4) 地域公共交通の利用状況

① 鉄道

(i) 最寄り駅までの交通手段

最寄り駅までの交通手段は徒歩が約 73%を占めています。鉄道利用者は最寄り駅の徒歩圏内に居住している人が多いとみられます。また、路線バスは約 26%を占めており、鉄道の二次交通としての役割を担っています。

最寄り駅までの交通手段 [n=462]



選択肢	回答件数
路線バス	118
タクシー	16
デマンド型乗合タクシー	5
原付・バイク	5
自転車	62
徒歩	336
その他	40
回答者数	462

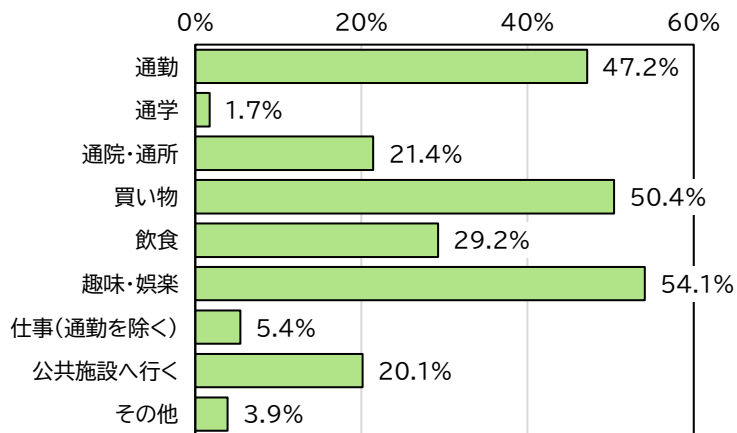
※複数回答

図 4.5.17 最寄り駅までの交通手段

(ii)利用目的

鉄道の利用目的は「趣味・娯楽」「買い物」「通勤」が多くなっています。

鉄道の利用目的 [n=462]



選択肢	回答件数
通勤	218
通学	8
通院・通所	99
買い物	233
飲食	135
趣味・娯楽	250
仕事(通勤を除く)	25
公共施設へ行く	93
その他	18
回答者数	462

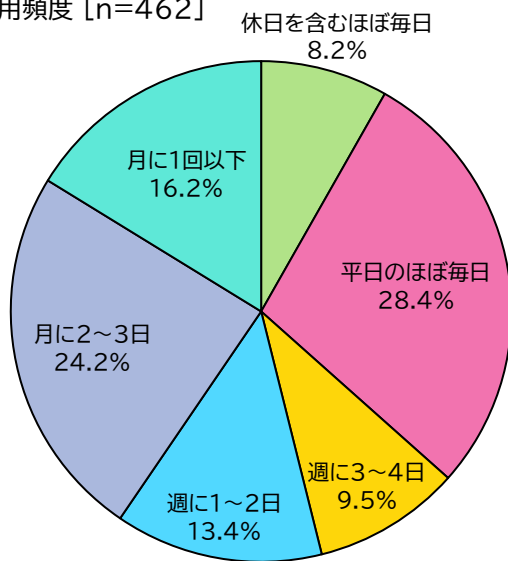
※複数回答

図 4.5.18 鉄道の利用目的

(iii)利用頻度

鉄道を週に1日以上利用する人は約60%を占めています。

鉄道の利用頻度 [n=462]



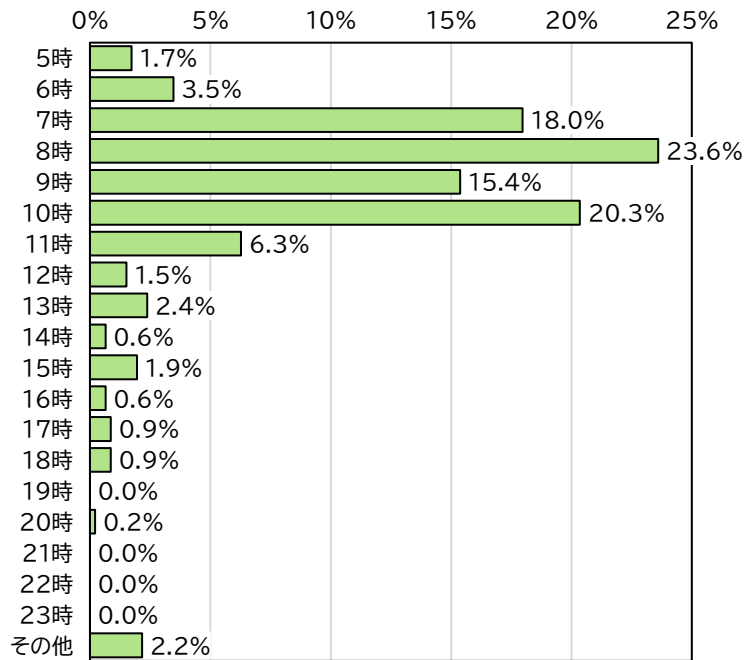
選択肢	回答件数
休日を含むほぼ毎日	38
平日のほぼ毎日	131
週に3~4日	44
週に1~2日	62
月に2~3日	112
月に1回以下	75
計	462

図 4.5.19 鉄道の利用頻度

(iv) 主な利用時間帯

鉄道を利用する主な時間帯は7～10時の午前中となっています。

鉄道を利用する主な時間帯 [n=462]



選択肢	回答件数
5時	8
6時	16
7時	83
8時	109
9時	71
10時	94
11時	29
12時	7
13時	11
14時	3
15時	9
16時	3
17時	4
18時	4
19時	0
20時	1
21時	0
22時	0
23時	0
その他	10
回答者数	462

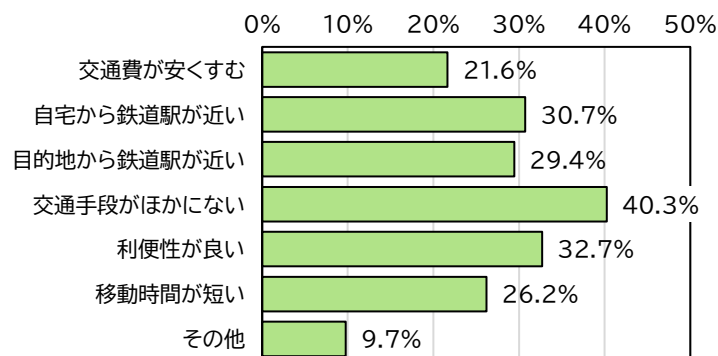
※複数回答

図 4.5.20 鉄道を利用する主な時間帯

(v) 利用理由

鉄道の利用理由は「交通手段がほかがない」が約40%を占め最も多くなっています。

鉄道の利用理由 [n=462]



選択肢	回答件数
交通費が安くすむ	100
自宅から鉄道駅が近い	142
目的地から鉄道駅が近い	136
交通手段がほかがない	186
利便性が良い	151
移動時間が短い	121
その他	45
回答者数	462

※複数回答

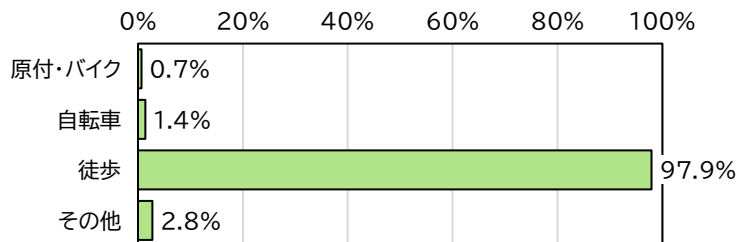
図 4.5.21 鉄道の利用理由

② 路線バス

(i)最寄りバス停までの交通手段

最寄り駅バス停までの交通手段は徒歩がほとんどとなっています。

最寄りバス停までの交通手段 [n=145]



選択肢	回答件数
原付・バイク	1
自転車	2
徒歩	142
その他	4
回答者数	145

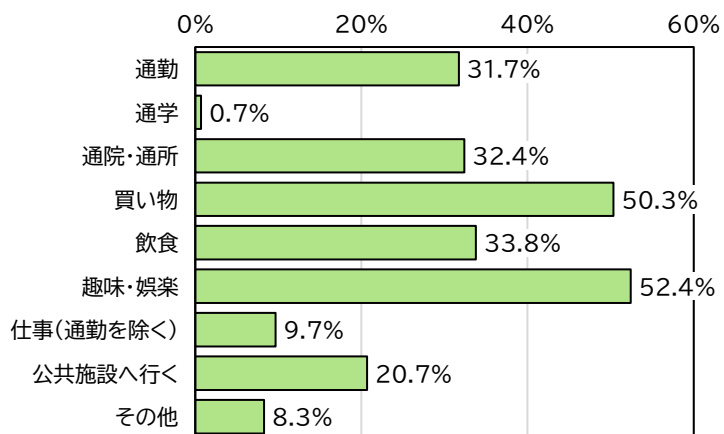
※複数回答

図 4.5.22 最寄りバス停までの交通手段

(ii)利用目的

路線バスの利用目的は「趣味・娯楽」「買い物」が多くなっています。鉄道と比較し「通勤」の割合が低く、日常的な移動を担っています。

路線バスの利用目的 [n=145]



選択肢	回答件数
通勤	46
通学	1
通院・通所	47
買い物	73
飲食	49
趣味・娯楽	76
仕事(通勤を除く)	14
公共施設へ行く	30
その他	12
回答者数	145

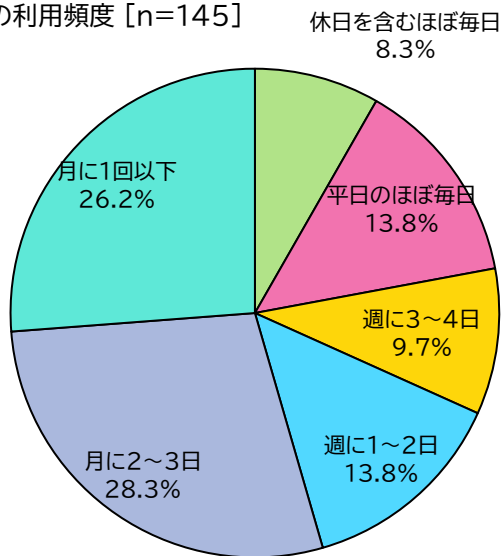
※複数回答

図 4.5.23 路線バスの利用目的

(iii)利用頻度

路線バスを週に1日以上利用する人は約46%を占めています。鉄道と比較するとやや利用頻度が少なくなっています。

路線バスの利用頻度 [n=145]



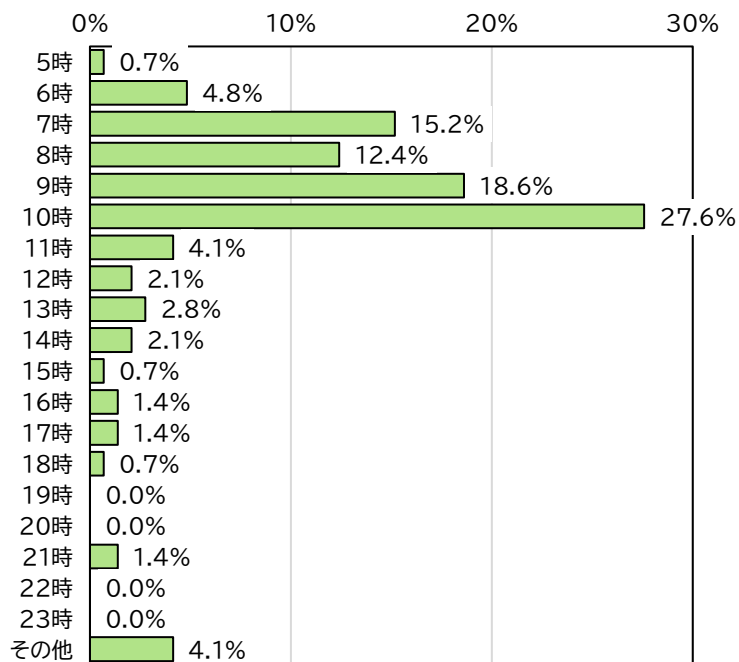
選択肢	回答件数
休日を含むほぼ毎日	12
平日のほぼ毎日	20
週に3~4日	14
週に1~2日	20
月に2~3日	41
月に1回以下	38
計	145

図 4.5.24 路線バスの利用頻度

(iv)主な利用時間帯

路線バスの主な利用時間帯は鉄道と同様に7~10時となっています。

路線バスを利用する主な時間帯 [n=145]



選択肢	回答件数
5時	1
6時	7
7時	22
8時	18
9時	27
10時	40
11時	6
12時	3
13時	4
14時	3
15時	1
16時	2
17時	2
18時	1
19時	0
20時	0
21時	2
22時	0
23時	0
その他	6
回答者数	145

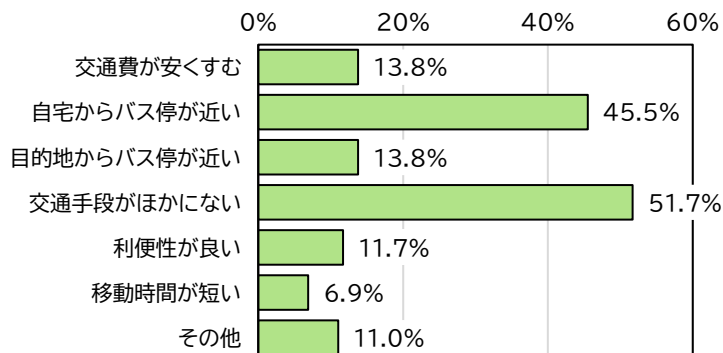
※複数回答

図 4.5.25 路線バスを利用する主な時間帯

(v)利用理由

路線バスの利用理由は「交通手段がほかがない」「自宅からバス停が近い」がそれぞれ50%前後を占めています。路線バスがなければ移動できない利用だけでなく、路線バスが利用しやすいことを理由に利用している人がいることが分かります。

路線バスの利用理由 [n=145]



選択肢	回答件数
交通費が安くすむ	20
自宅からバス停が近い	66
目的地からバス停が近い	20
交通手段がほかがない	75
利便性が良い	17
移動時間が短い	10
その他	16
回答者数	145

※複数回答

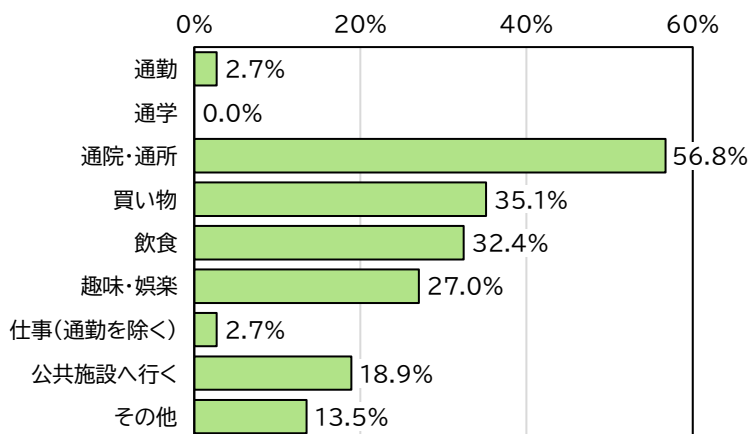
図 4.5.26 路線バスの利用理由

③ 一般タクシー

(i)利用目的

一般タクシーの利用目的は「通院・通所」が約57%を占めています。

タクシーの利用目的 [n=37]



選択肢	回答件数
通勤	1
通学	0
通院・通所	21
買い物	13
飲食	12
趣味・娯楽	10
仕事(通勤を除く)	1
公共施設へ行く	7
その他	5
回答者数	37

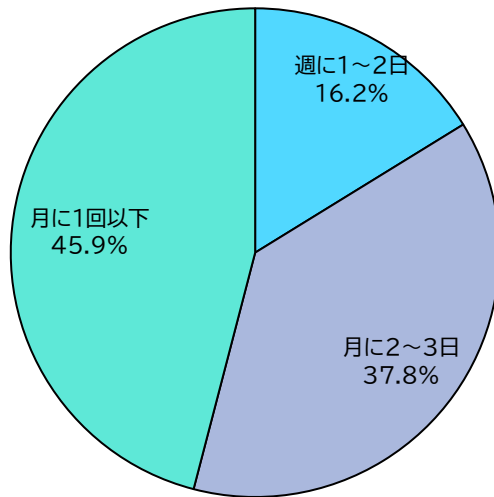
※複数回答

図 4.5.27 タクシーの利用目的

(ii)利用頻度

一般タクシーの利用頻度は月1回以下が約46%を占めています。

タクシーの利用頻度 [n=37]



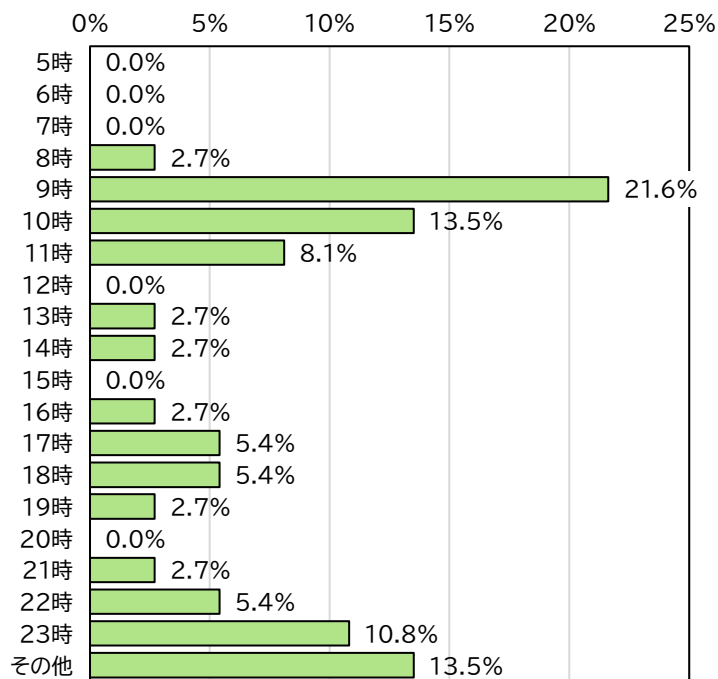
選択肢	回答件数
休日を含むほぼ毎日	0
平日のほぼ毎日	0
週に3~4日	0
週に1~2日	6
月に2~3日	14
月に1回以下	17
計	37

図 4.5.28 タクシーの利用頻度

(iii)主な利用時間帯

利用時間は9~10時と23時が多くなっています。病院の開院時間に合わせた移動や、鉄道・路線バスが運行されていない時間帯で移動に利用されています。

タクシーを利用する主な時間帯 [n=37]



※複数回答

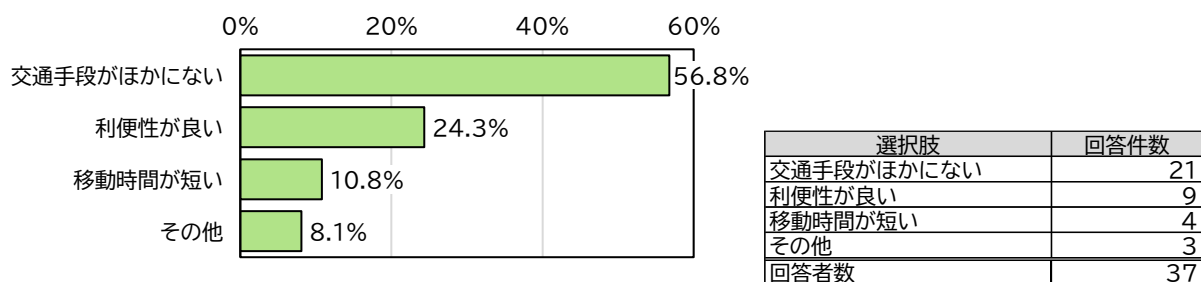
選択肢	回答件数
5時	0
6時	0
7時	0
8時	1
9時	8
10時	5
11時	3
12時	0
13時	1
14時	1
15時	0
16時	1
17時	2
18時	2
19時	1
20時	0
21時	1
22時	2
23時	4
その他	5
回答者数	37

図 4.5.29 タクシーを利用する主な時間帯

(iv)利用理由

一般タクシーの利用理由は「交通手段がほかがない」が約57%を占めています。

タクシーの利用理由 [n=37]



※複数回答

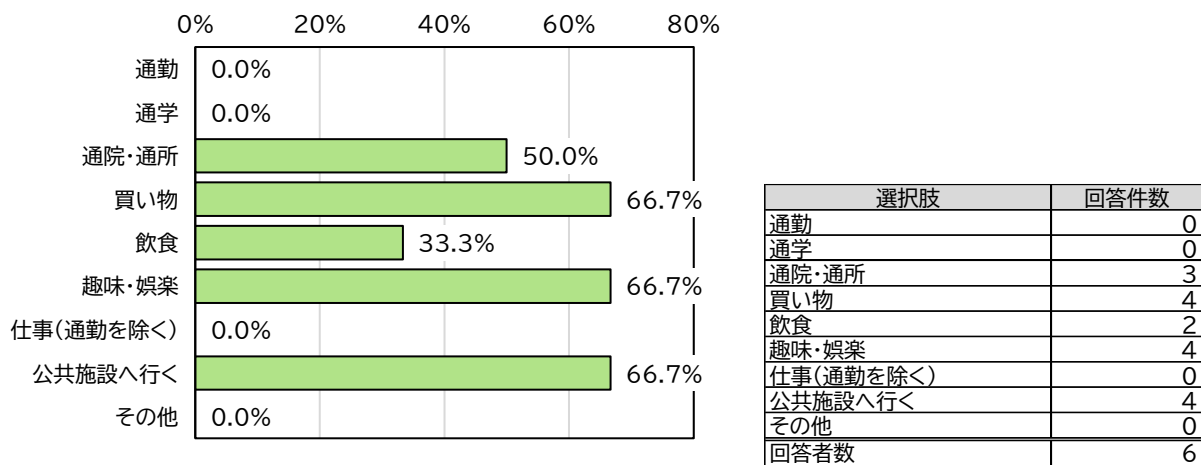
図 4.5.30 タクシーの利用理由

④ デマンド型乗合タクシー

(i)利用目的

デマンド型乗合タクシーの利用目的は、サンプル数が少ないものの「買い物」「趣味・娯楽」「公共施設へ行く」等が多くなっています。

デマンド型乗合タクシーの利用目的 [n=6]



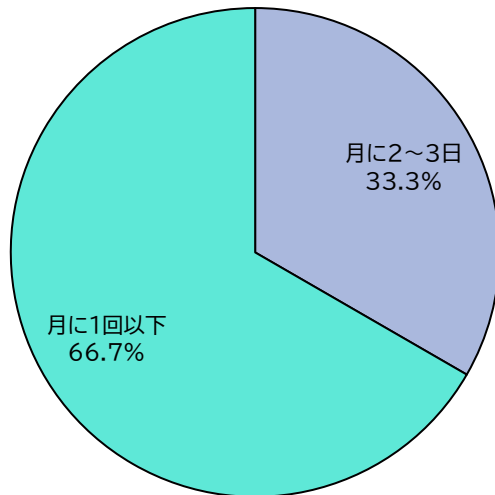
※複数回答

図 4.5.31 デマンド型乗合タクシーの利用目的

(ii) デマンド型乗合タクシーの利用頻度

デマンド型乗合タクシーの利用頻度は、サンプル数が少ないものの「月に1回以下」が多くなっています。

デマンド型乗合タクシーの利用頻度 [n=6]



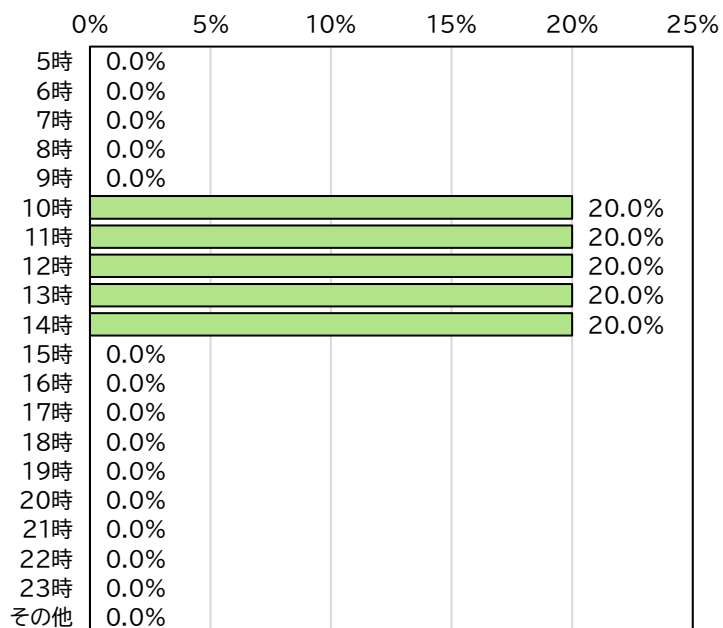
選択肢	回答件数
休日を含むほぼ毎日	0
平日のほぼ毎日	0
週に3～4日	0
週に1～2日	0
月に2～3日	2
月に1回以下	4
計	6

図 4.5.32 デマンド型乗合タクシーの利用頻度

(iii) デマンド型乗合タクシーを利用する主な時間帯

デマンド型乗合タクシーの主な利用時間帯は、サンプル数が少ないものの10～14時台が多くなっています。

デマンド型乗合タクシーを利用する主な時間帯 [n=5]



選択肢	回答件数
5時	0
6時	0
7時	0
8時	0
9時	0
10時	1
11時	1
12時	1
13時	1
14時	1
15時	0
16時	0
17時	0
18時	0
19時	0
20時	0
21時	0
22時	0
23時	0
その他	0
回答者数	5

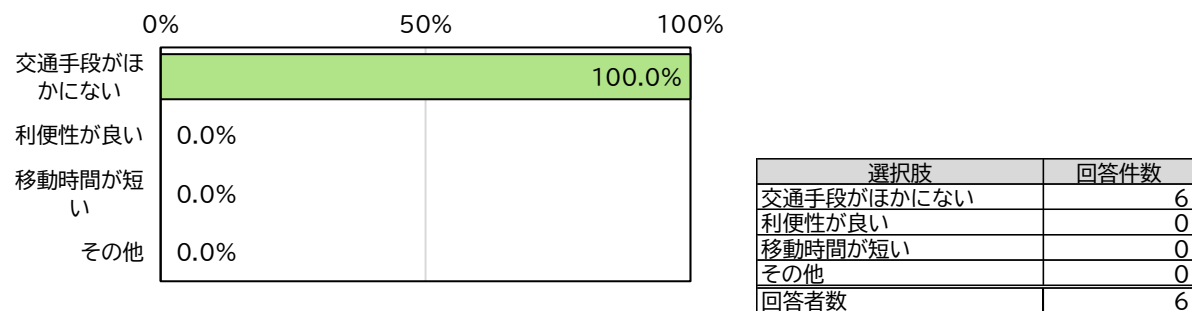
※複数回答

図 4.5.33 デマンド型乗合タクシーを利用する主な時間帯

(iv) デマンド型乗合タクシーの利用理由

デマンド型乗合タクシーの利用理由は「交通手段がほかがない」ためとなっています。

デマンド型乗合タクシーの利用理由 [n=6]



※複数回答

図 4.5.34 デマンド型乗合タクシーの利用理由

(5) 自由意見

① 自由意見の概要

自由意見では、運行内容に関して「本数が少ない／減便されている」が最も多くなっています。次いで、「地域公共交通を利用できる環境にない／自家用車が必須」、「遅延が多い」、「運賃が高い／値上げが負担」、「始発が遅い／終発が早い」といった意見が多くなっています。

後述のとおり、路線バスの減便への不満や、鉄道を含む地域公共交通の運行本数が少ないとの不満が多くなっています。

表 4.5.1 自由意見の概要

大分類	中分類	大分類別回答件数	中分類別回答件数
運行内容	本数が少ない(全般)／減便されている	346	215
	始発が遅い／終発が早い		25
	地域公共交通の維持・存続・充実を求める		19
	日中・土日・夜間の本数が少ない		17
	コミュニティバスを運行してほしい		17
	延伸・新規路線に関する要望		10
	停車駅・行き先に関する要望		10
	路線が廃止された		8
	タクシーが少ない		6
	デマンド型乗合タクシーを拡大・充実してほしい		5
	ラッシュ時間帯の本数が少ない		4
	バス停が少ない／バス停を増設してほしい		4
	デマンド型乗合タクシーが不便		3
	所要時間が長い		3
不便・不安	地域公共交通が利用できる環境に無い／自家用車が必須	111	30
	乗り方が分からない・難しい		17
	安全・治安面の不安		17
	体力低下後・免許返納後が不安		15
	駅やバス停が遠い／アクセスが悪い		15
	目的地に行きにくい		10
	乗継が必要なことが不便		3
	最寄り駅・バス停まで移動しにくい		3
	送迎が負担		1
	遅延・運休・接続	遅延が多い	47
接続が悪い・乗り換えに時間がかかる			8
悪天候に弱い／運休が多い			5
施設・設備	運休時の代替手段がない		5
	バリアフリー化が不十分	34	15
	ホームが狭い・危険		5
	車両のダウンサイジングが必要		5
	待ち合い環境が整備されていない		4
	有人駅・窓口が少ない		4
	車両・設備が古い		1
運賃	運賃が高い／値上げが負担	32	27
	割引・学割を拡充してほしい		4
	運賃制度の改善希望		1
混雑	朝夕ラッシュ時に混雑する	21	8
	乗り降りできない・積み残しが生じる		5
	混雑が辛い		3
	座れない		3
	車両数が足りない		2
感謝・快適	便利・助かる	20	19
	地域の移動確保に協力したい		1
バリアフリー・UD	高齢者・障害者に優しくない	15	10
	車両・設備のバリアフリー化がされていない		3
	子育て世代に優しくない		2
マナー・治安・騒音	乗客のマナーが悪い	13	8
	騒音／うるさい		2
	並び方が分かりにくい		2
	優先席・譲らない		1
道路環境	駐車場・駐輪場が少ない	13	6
	渋滞が多い・信号制御が悪い		3
	道路環境が悪い(狭い・ガタガタ・危険)		2
	歩行者・自転車環境の改善		1
	交通規制が不十分・危ない		1
政策	事業者への補助が必要	11	3
	交通税に関する議論が必要		3
	既存交通体系の見直し・自動運転等の研究		3
	地域公共交通の位置づけの議論が必要		2
決済方法	交通系ICに対応していない	10	8
	現金支払いが不便		2
まちづくり	駅周辺に店舗・施設が少ない	6	5
	観光施策との連携が必要		1
安全性・接客	運転が荒い・危ない	4	3
	乗務員の対応が不親切		1
その他	その他	39	39
回答者数			474

※1人が複数の意見を述べていた場合は、意見内容は分割してそれぞれ分類（分割できない場合は主な主張を類推して分類）。そのため回答者数と各分類の合計は一致しない。

② 主な自由意見の内容

件数の多かった意見項目について、主たる内容を以下に紹介します。

(i) 本数が少ない（全般）・減便されている

- バスの本数が少なくなった。
- 減便により利用機会が減った。乗継が上手くいかなくなった。
- 1時間当たりの運行本数を増やしてほしい（2本/時間以上）。
- JR湖西線の本数が少ない。

(ii) 地域公共交通が利用できる環境に無い・自家用車が必須

- 自宅から駅・バス停が遠い。
- 自家用車がなければ生活できない。

(iii) 遅延が多い

- JRの遅延が多く、乗継ができないことや遅刻することがある。
- バスが渋滞で遅延する。

(iv) 運賃が高い・値上げが負担

- バスの運賃が高くなり利用をためらう。

(v) 始発が遅い／終発が早い

- 終電・終バスが早くなり利用しにくくなった。終バスが早いため自家用車を利用せざるを得ない。
- 始発が遅くなり出勤や出張に影響が出ている。

資料 5. 交通事業者の意向把握

(1) 鉄道事業者

鉄道事業者の課題としては運輸業全般の課題である運転手や整備士の減少が挙げられています。

① 事業運営上の課題

【人員体制に関する問題】	【経営状況に関する問題】
・ 運転手や整備士の不足	・ 物価の高騰や人件費の増加による利益圧迫

② 期待する行政の支援

- ・ 滋賀県が検討を進める新たな税の在り方に関心がある
- ・ 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

バス事業者の課題では運転手不足に加え、燃料費・車両費の高騰が挙げられており、引き続き厳しい経営状況となっています。

① 事業運営上の課題

【人員体制に関する問題】	【経営状況に関する問題】
・ 慢性的な運転手不足（人材定着が困難退職者が多い）	・ 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

② 期待する行政の支援

- ・ 「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のための経済的支援
- ・ バス事業継続に向けた人的支援、斡旋
- ・ ハローワーク等の採用窓口の強化
- ・ 大型二種運転免許の取得支援事業の費用負担
- ・ 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 運転免許証返納者への対応

- ・ 運転免許証返納者向けサービスの実施は内容次第経済的な面や運転手のオペレーションの負担増等になることは厳しい
- ・ 公的補助がなければ、前向きな検討はできない
- ・ 運転免許証返納者が路線バスの利用者になるとは言い切れないため、検討はできない

④ 今後の展望

- ・ 人口減少やコロナ禍以降の生活様式の変容等もあり、大幅な利用者数の増加は見込みにくい
- ・ 運転手不足の対応で手一杯

(3) タクシー事業者

タクシー事業者についても運転手確保が課題となっています。

① 事業運営上の課題

【人員体制に関する問題】	【経営状況に関する問題】
<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の確保が厳しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーアプリ使用料の支払いが利益を圧迫 ・LPガススタンドが減少し、LPG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 ・更新したいが手ごろな車両がない ・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、免許返納者割引）による利益圧迫

② 利用者数

- ・コロナ禍以前の水準に戻っていない
- ・夜間の利用者数が大幅に減少

③ 期待する行政の支援

- ・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

④ 運転免許証返納者への対応

- ・既に取り組を行っており、運転免許証返納者が増加していく中、更なる拡充は難しい

⑤ 予約への対応

- ・天候、時間帯、曜日によって、予約への対応が難しい
- ・夜中への予約への対応が難しい
- ・得意先を優先するため、新規客への対応が難しい
- ・運転手が足りず、時間指定への予約への対応が難しい

⑥ 今後の展望

- ・運転手を確保し迅速に配車できる体制の確保を図る
- ・運転手不足で事業存続の危機

資料 6. 協議の経緯等

6.1 第2次大津市地域公共交通計画策定の経緯

	日付	回次・項目	主な検討内容
2025年 (令和7年)	1月24日(金)	令和6年度 第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画策定に向けた報告 ・大津市地域公共交通計画の概要、本計画の策定スケジュール、本計画の策定支援業務の委託等について報告
	6月2日(月)	令和7年度 第1回	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画策定の進め方について協議 ・本計画の策定支援業務の委託事業者の報告 ・大津市地域公共交通計画の目標の達成状況の確認、評価 ・アンケート調査、ヒアリング調査等のスケジュールの報告
	8月28日(木)	令和7年度 第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の「骨子案」を協議 ・本市の現状について、統計データ及びアンケート調査の自由意見より報告 ・本計画の基本方針(案)、取組の方向性(案)・施策(案)、指標(案)、推進体制(案)について報告
	10月18日(土)	ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> ・一般市民を対象に、本市の地域公共交通についての現状や方向性についてグループワークを実施
	11月18日(火)	令和7年度 第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の「素案」を協議 ・本計画の基本方針(案)、取組の方向性(案)・施策(案)、指標(案)、施策(案)、推進体制(案)について報告
	12月24日(水) ～1月12日(月)	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の「素案」についてパブリックコメントを実施(意見:60件(18人))
2026年 (令和8年)	2月4日(水)	令和7年度 第4回	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の「最終案」の協議 ・パブリックコメントでの意見等を踏まえた本計画最終案の報告
	3月	本計画の策定	-

6.2 大津市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

(2026年(令和8年)3月現在)

分野	所属	委員		摘要
		職名	氏名	
大津市	大津市	副市長	北澗 弘康	会長
学識経験者	龍谷大学文学部歴史学科 日本史学専攻	教授	井上 学	副会長
市民団体	大津市自治連合会	仰木学区自治連合会長	中川 一良	
市民団体	大津市地域女性団体連合会	副会長	太田 いく子	
市民団体	大津市老人クラブ連合会	副会長	岡村 敬市	
市民団体	大津市PTA連合会	副会長	本井 顕高	
商工会	大津商工会議所	理事・事務局長	他谷 秀樹	監査委員
商工会	瀬田商工会	課長	川瀬 成行	
商工会	大津北商工会	事務局長	白川 武史	
運輸関連団体	(一社) 滋賀県バス協会	専務理事	野村 義明	
運輸関連団体	(一社) 滋賀県タクシー協会	専務理事	松尾 武文	
運輸関連団体	日本私鉄労働組合総連合会 私鉄滋賀県協議会	事務局長	春田 将伸	
運輸行政機関	国土交通省近畿運輸局 滋賀運輸支局企画輸送監査部門	首席運輸企画専門官	喜多畑 敦嗣	
運輸行政機関	滋賀県土木交通部交通戦略課	参事	福島 森	監査委員
道路管理者	国土交通省近畿地方整備局 滋賀国道事務所	副所長	斎藤 哲也	
道路管理者	滋賀県大津土木事務所	次長	清水 良幸	
公安委員会	滋賀県大津警察署	交通第一課 課長	亀田 貴	
公安委員会	滋賀県大津北警察署	交通課 課長	山本 一起	
公共交通事業者	西日本旅客鉄道(株) 京滋支社	地域共生室 室長	池田 奈津子	
公共交通事業者	京阪電気鉄道(株)	経営企画部 部長	前田 勝	
公共交通事業者	近江鉄道(株)	自動車部 部長	北村 真治	
公共交通事業者	京阪バス(株)	経営戦略室 代表部長	山本 英幸	
公共交通事業者	江若交通(株)	運輸部 部長	大槻 幸彦	
公共交通事業者	帝産湖南交通(株)	業務部 部長	新 幸雄	
公共交通事業者	琵琶湖タクシー(株)	支配人	山下 美弘	
公共交通事業者	大津第一交通(株)	次長	鷹野 啓介	
大津市	政策調整部	部長	内川 直樹	
大津市	健康福祉部	部長	小野 昌幸	
大津市	産業観光部	部長	岡嶋 一郎	
大津市	環境部	部長	宿谷 繁生	
大津市	都市計画部	部長	三國 昌克	
大津市	建設部	部長	小島 浩幸	
大津市	教育委員会	教育部長	清水 美幸	

6.3 大津市地域公共交通活性化協議会設置要領

大津市地域公共交通活性化協議会設置要領

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、本市の持続可能な地域旅客運送サービスの提供の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ことを目的として、地域公共交通計画の策定等に関する協議及びその実施に係る連絡調整を行うため、大津市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所を滋賀県大津市御陵町3番1号に置く。

(所掌事務)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を所掌するものとする。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) その他公共交通に関して必要な事項に関すること。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、主管の副市長をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 委員は、次に掲げる者のうちから会長が委嘱し、又は任命する。
 - (1) 学識経験を有する者
 - (2) 市民又は市内の公共交通の利用者
 - (3) 商工関係団体の代表者
 - (4) 関係する公共交通事業者又は公共交通関係団体の代表者
 - (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - (6) 関係行政機関の職員
 - (7) 市職員

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
ただし、事業実施に係る事項については、事業の実施主体として定められた者の同意を要する。
- 4 会長は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、資料を提出させ、又は会議に出席を求め、意見を聴くことができる。
- 5 前4項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(特別議決事項)

第6条 次に掲げる事項は、前条第3項の規定にかかわらず、出席委員の3分の2以上で決するものとする。

- (1) 協議会設置要領の変更（軽易なものを除く）
- (2) 協議会の解散
- (3) 委員の除名

(協議結果の尊重義務)

第7条 法第6条第5項の規定により、協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めなければならない。

(幹事会)

第8条 協議会の業務を円滑に行うため、協議会に幹事会を置く。

- 2 幹事会は、次の各号に掲げる事項について協議するものとする。
 - (1) 協議会に付すべき事項に関する事。
 - (2) 協議会で議決した事項の執行に関する事。
 - (3) 本市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、活性化及び運賃・料金等に関する事。
 - (4) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事。
 - (5) その他幹事会において必要と認めた事項に関する事。
- 3 幹事会は、幹事長、幹事及び第10条第3項の事務局長をもって組織する。
- 4 幹事長は、幹事の互選により定める。
- 5 幹事長は、幹事会を代表し、会務を総理する。
- 6 幹事は、第4条第6項の各号に掲げる者のうちから会長が委嘱する。
- 7 事務局長は、幹事長を補佐し、幹事長に事故があるとき、又は幹事長が欠けたときは、幹事長の職務を代理する。
- 8 第5条の規定は、幹事会に準用する。この場合において、「協議会」とあるのは「幹事会」と、「会長」とあるのは「幹事長」と、「委員」とあるのは「幹事」と読み替えるものとする。

(滋賀県地方バス対策地域連絡協議会との関係)

第 9 条 幹事会は、滋賀県地方バス対策地域連絡協議会設置要綱第 6 条第 1 項に規定する市町村協議会として、その事務を所掌するものとする。

2 前項の事務について協議した結果は、滋賀県地方バス対策地域連絡協議会へ報告するものとする。

(事務局)

第 10 条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、大津市建設部地域交通政策課（以下「地域交通政策課」という。）に置く。

3 事務局は、事務局長及び事務局員で組織する。

4 事務局長は、地域交通政策課長をもって充て、事務局員は、事務局長が地域交通政策課の職員から任命する。

5 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事業年度)

第 11 条 協議会の事業年度は、毎年 4 月 1 日に始まり、翌年 3 月 31 日に終わる。

(資金)

第 12 条 協議会の資金は、次に掲げるものとする。

(1) 大津市からの負担金

(2) 国からの補助金

(3) その他の収入

(監査)

第 13 条 協議会に監査委員を 2 人置く。

2 監査委員は、委員の中から会長が指名する。

3 会長は、毎事業年度終了後、必要な書類を監査委員に提出し、その監査を受けなければならない。

4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第 14 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 15 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものが、これを決算する。

(その他)

第 16 条 この要領に定めるもののほか協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

【附 則】

- 1 この要領は、平成20年3月24日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の会計年度については、第11条の規定にかかわらず、この要領の施行の日から平成21年3月31日までとする。

【附 則】

この要領は、平成20年7月3日から施行する。

【附 則】

この要領は、平成21年2月20日から施行する。

【附 則】

この要領は、平成21年5月28日から施行する。

【附 則】

この要領は、平成26年4月1日から施行する。

【附 則】

この要領は、平成28年6月6日から施行する。

【附 則】

この要領は、平成29年7月11日から施行する。

【附 則】

この要領は、令和2年4月1日から施行する。

【附 則】

この要領は、令和2年11月27日から施行する。

用語集

ア行

- 駅勢圏**..... 31 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。

カ行

- カーシェアリング**..... 6 ページ他
 登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステム。

- 改善基準告示**..... 47 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。

- 居住誘導区域**..... 7 ページ
 立地適正化計画に基づき設定される区域で、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

- コミュニティサイクル**..... 6 ページ
 街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポートやステーションと呼ばれる）を設置し、利用者がどの貸出拠点でも貸出・返却できる交通手段

サ行

- 自家用有償旅客運送**..... 1 ページ
 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**..... 44 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。

- 総合計画**..... 2 ページ
 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。

夕行

代表交通手段..... 19 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を。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。

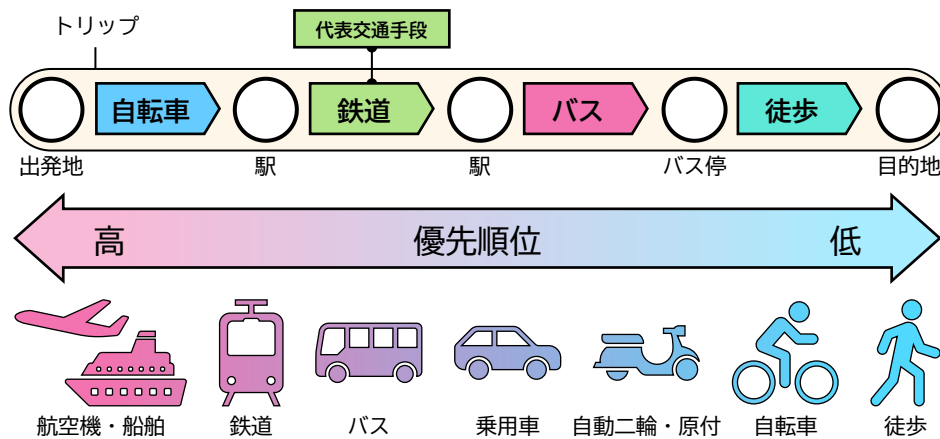


図 代表交通手段のイメージ

端末交通..... 31 ページ他

パーソントリップ調査など交通計画の分野で用いられる用語で、鉄道やバスを乗り継いで移動している場合に、出発地と最初に利用した鉄道駅またはバス停との間を結ぶ移動手段、あるいは最後に利用した鉄道駅またはバス停から目的地との間を結ぶ移動手段のことを指す。このうち、出発地・目的地と鉄道駅を結ぶ端末交通を鉄道端末交通、出発地・目的地とバス停を結ぶ端末交通をバス端末交通と呼ぶ。端末交通には徒歩も含む。

類似した用語として「二次交通」があるが、これは鉄道駅や空港等の交通拠点と目的地を結ぶ交通手段を指す。観光地へのアクセスなど観光分野の文脈で用いられることが多い。

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。

デマンド型乗合タクシー（デマンドタクシー）..... 3 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。

デマンド勢圏..... 44 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。

テレワーク..... 7 ページ

情報通信技術を活用し時間や場所の制約を受けずに、柔軟に働く形態で、「tele=離れた所」と「work=働く」をあわせた造語。在宅勤務、リモートワーク等とも呼ばれる。

都市計画マスタープラン..... 4 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。

都市機能誘導区域..... 7 ページ

立地適正化計画に基づき設定される区域で、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域。

トリップ..... 16 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。

努力義務..... 1 ページ

法律の条文で「～するよう努めなければならない」「～努めるものとする」と規定された義務のことで、必要な措置を講ずるよう努めなければならない。ただし、法的拘束力はなく、罰則などの制裁はなく、当事者の自発的な行為をうながす効果がある。

ナ行

ノンステップバス..... 8 ページ

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..... 6 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..... 16 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。

ハザードエリア..... 7 ページ

災害の発生の恐れのある区域のこと。土砂災害警戒区域や洪水・内水・津波による浸水想定区域等が該当し、住宅等の建築が制限される。

バス停勢圏..... 44 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..... 17 ページ他

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..... 3 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..... 42 ページ

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。

モビリティマネジメント..... 6 ページ

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。

ヤ行

ユニバーサルデザイン..... 6 ページ

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。

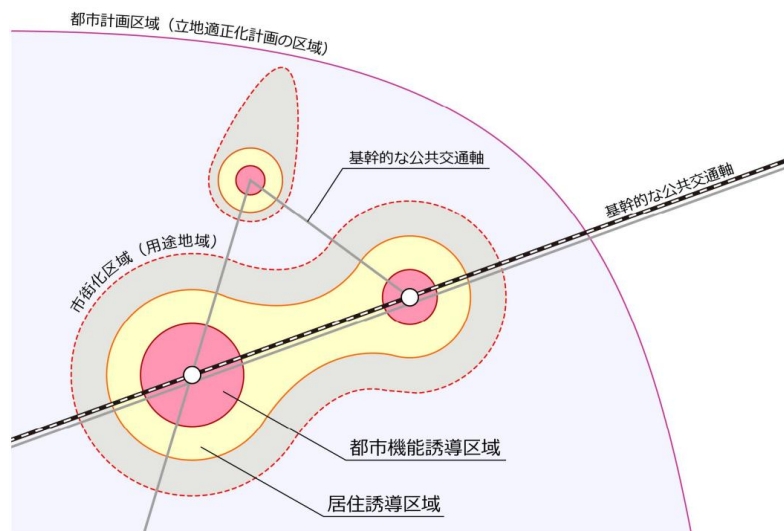
ラ行

ライドシェア..... 6 ページ

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。

立地適正化計画..... 22 ページ

都市再生特別措置法の平成 18 年改正にて創設された制度。住宅（居住機能）と、医療・福祉・商業等の施設（都市機能）の立地を誘導し、公共交通ネットワークで連携することでコンパクト＋ネットワークの都市構造の実現を目指す計画。



出典/資料：立地適正化計画の手引き【基本編】(2025年(令和7年)4月改訂 国土交通省)
 図 立地適正化計画が定める居住誘導区域・都市機能誘導区域のイメージ

第2次大津市地域公共交通計画
資料編

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)
