

令和 7 年度 第 2 回大津市地域公共交通活性化協議会

次 第

令和 7 年 8 月 2 8 日（木） 1 3 : 3 0 ~

大津市役所新館 7 階大会議室

1 開会

2 議題

- ・ 第 2 次大津市地域公共交通計画骨子案について

3 その他

4 閉会

令和7年度 第2回大津市地域公共交通活性化協議会 座席表

令和7年8月28日(木)13:30～／大津市役所 新館7階 大会議室

津市交通会議

出入口

記者席

傍聴席

随行席

事務局

参加団体・個人 (上):

- 大津市PTA連合会
- 大津市地域女性団体連合会
- 龍谷大学
- 大津市副市長 北瀬 弘康
- 大津市自治連合会
- 大津市老人クラブ連合会

参加団体・個人 (下):

- 大津市建設部 小島 浩幸
- 大津市清教委員会 清水 美幸
- 大津市都市計画課 三國 昌克
- 大津市環境部 和田 圭司
- 大津市産業観光部 岡嶋 一光
- 大津市健康福祉部 西本 福美

発言者・所属 (左側):

- 大津商工会議所 他谷 秀樹
- 瀬田商工会 川瀬 成行
- (一社)滋賀県バス協会 野村 義明
- (一社)滋賀県タクシー協会 松尾 武文
- 滋賀運輸支局 喜多畑 敦嗣
- 滋賀県交通戦略課 山脇 翼
- 滋賀国道事務所 斎藤 哲也
- 大津土木事務所 清水 良幸
- 大津警察署 松下 昂平
- 大津北警察署 奥田 卓也

発言者・所属 (右側):

- 西日本旅客鉄道(株) 池田 奈津子
- 京阪電気鉄道(株) 前田 勝
- 近江鉄道(株) 近藤 章博
- 京阪バス(株) 山本 英幸
- 江若交通(株) 大槻 幸彦
- 帝産湖南交通(株) 長瀬 行宣
- 琵琶湖タクシー(株) 山下 美弘
- 大津第一交通(株) 鷹野 啓介
- 大津市政策調整部 内川 直樹
- 大津市健康福祉部 栗本 亮

令和7年度 第2回大津市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

委 員

区分	分 野	所 属	委 員		代理出席		参加可否	摘要
			職 名	氏 名	職名	氏名		
	大津市	大津市	副市長	北澗 弘康			出席	会長
第1号	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			出席	副会長
第2号	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			出席	
第2号	市民団体	大津市地域女性団体連合会	副会長	太田 いく子			出席	
第2号	市民団体	大津市老人クラブ連合会	副会長	岡村 敬市			出席	
第2号	市民団体	大津市PTA連合会	副会長	本井 顕高			出席	
第3号	商工会	大津商工会議所	理事・事務局長	他谷 秀樹			出席	
第3号	商工会	瀬田商工会	課長	川瀬 成行			出席	
第3号	商工会	大津北商工会	事務局長	白川 武史			欠席	
第4号	運輸関連団体	(一社)滋賀県バス協会	専務理事	野村 義明			出席	
第4号	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			出席	
第4号	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			欠席	
第6号	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	運輸企画専門官	野村 康行(随行)	出席	
第6号	運輸行政機関	滋賀県 土木交通部 交通戦略課	参事	福島 森	主任主事	山脇 翼	代理	
第6号	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			出席	
第6号	道路管理者	滋賀県 大津土木事務所	次長	清水 良幸			出席	
第6号	公安委員会	滋賀県 大津警察署	交通第一課 課長	亀田 貴	係長	松下 昂平	代理	
第6号	公安委員会	滋賀県 大津北警察署	交通課 課長	山本 一起	警部補	奥田 卓也	代理	
第4号	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			出席	
第4号	公共交通事業者	京阪電気鉄道(株)	経営企画部 部長	前田 勝			出席	
第4号	公共交通事業者	近江鉄道(株)	自動車部 部長	北村 真治	バス営業課長	近藤 章博	代理	
第4号	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	経営戦略室 課長	檀 嘉宏(随行)	出席	
第4号	公共交通事業者	江若交通(株)	運輸部 部長	大槻 幸彦			出席	
第4号	公共交通事業者	帝産湖南交通(株)	業務部 部長	新 幸雄	業務部 次長	長瀬 行宣	代理	
第4号	公共交通事業者	琵琶湖タクシー(株)	支配人	山下 美弘			出席	
第4号	公共交通事業者	大津第一交通(株)	次長	鷹野 啓介			出席	
第7号	大津市	政策調整部	部長	内川 直樹			出席	
第7号	大津市	健康福祉部	部長	小野 昌幸	障害福祉課課長	栗本亮	代理	
					長寿福祉課課長	西本美和	代理	
第7号	大津市	産業観光部	部長	岡嶋 一郎			出席	
第7号	大津市	環境部	部長	宿谷 繁生	環境施設課課長補佐	和田圭司	代理	
第7号	大津市	都市計画部	部長	三國 昌克			出席	
第7号	大津市	建設部	部長	小島 浩幸			出席	
第7号	大津市	教育委員会	教育部長	清水 美幸			出席	

事務局：地域交通政策課

第2次大津市地域公共交通計画

《 骨子案 》

令和7年8月

大津市地域公共交通活性化協議会

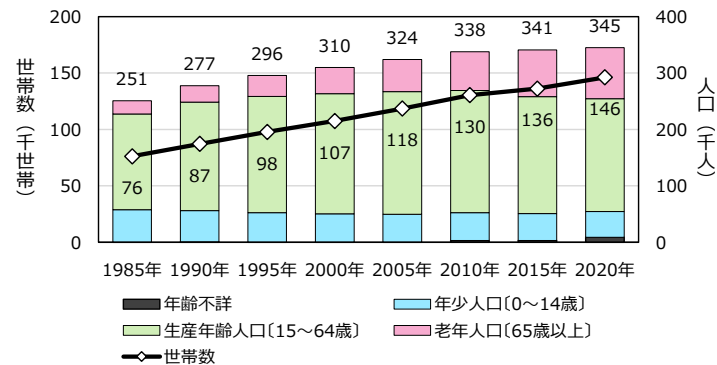
1 大津市の現状	P. 3
(1) 大津市の地域の特性	P. 3
(2) 大津市の交通の特性	P. 5
(3) 大津市の地域公共交通に関する意見	P. 9
(4) 大津市の交通手段ごとの役割	P. 14
(5) 現行計画の振り返り	P. 15
2 計画骨子案	P. 16
(1) 計画の基本方針(案)	P. 16
(2) 取組の方向性(案)と施策(案)	P. 18
(3) 指標(案)	P. 19
(4) 推進体制(案)	P. 20
3 計画素案の策定に向けて	P. 21
(1) 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会の提言	P. 21
(2) アップデートガイダンスのポイント	P. 21

(1) 大津市の地域特性

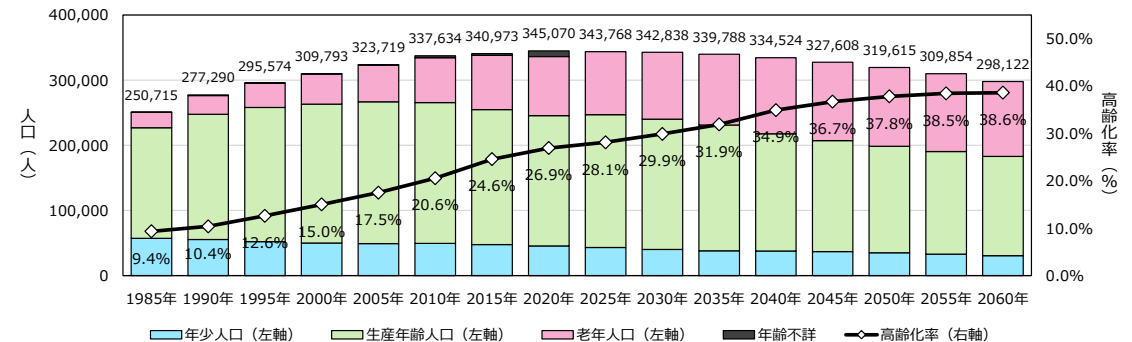
① 大津市の人口、世帯数、高齢化率、将来推計人口

- ・ 近年、総人口は横ばい傾向だが少子高齢化は進展。【図1】
- ・ 老年人口は増加し、2060年(令和42年)には高齢化率は約39%になる見込み。【図2】

【図1】 年齢3区分別人口と世帯数の推移



【図2】 将来推計人口



※出典／資料 1985～2020年は国勢調査
2025～2060年は第3期大津市人口ビジョンにおける推計

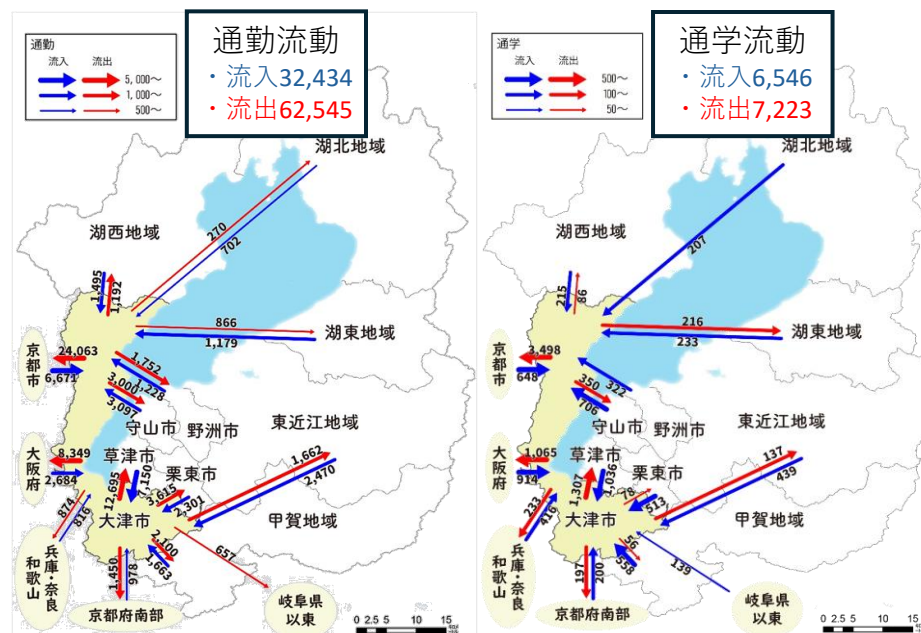
※出典／資料 国勢調査

(1) 大津市の地域特性

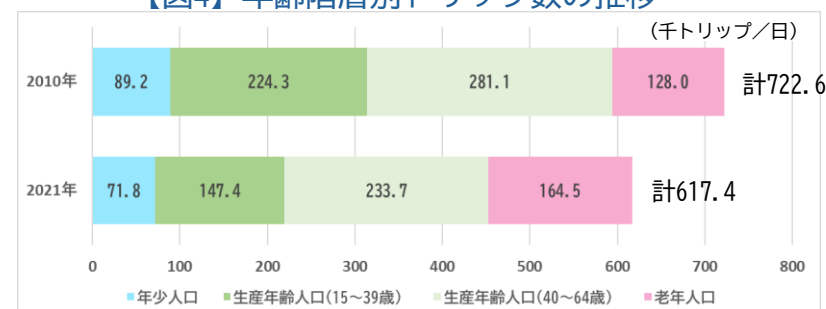
② 通勤・通学流動

- ・通勤流動は全体で流入より流出が多く、流出先は京都市、草津市が多い。【図3左】
- ・通学流動は全体で流入より流出が多く、流出先は京都市、草津市、大阪市が多い。【図3右】
- ・人の移動（トリップ数）は若年層の移動は減少し、高齢者層の移動は増加。【図4】
- ・本市の目的別発生集中量は出勤目的がやや増加し、それ以外は減少。【図5】

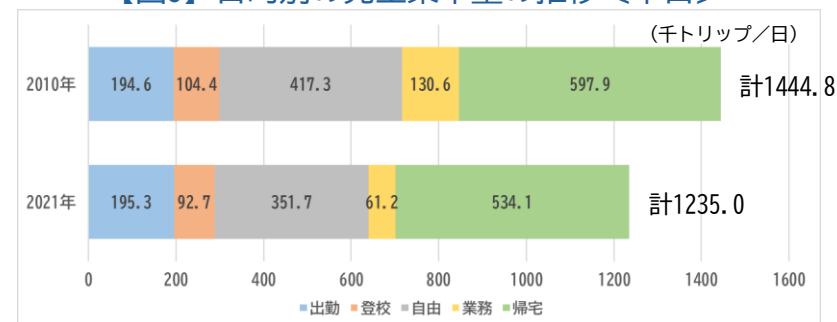
【図3】 通勤・通学流動



【図4】 年齢階層別トリップ数の推移



【図5】 目的別の発生集中量の推移〔平日〕



※出典/資料 令和2(2020)年国勢調査(15歳以上の就業者・通学者)

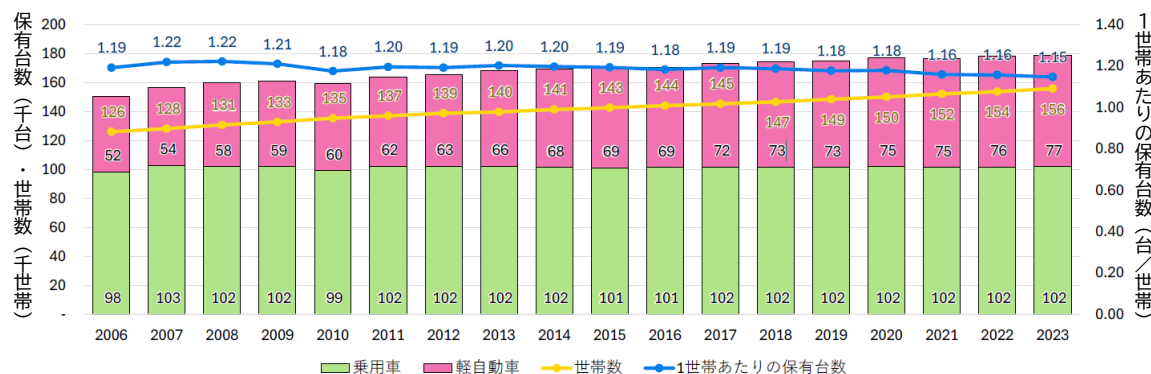
※出典/資料 近畿圏パーソントリップ調査

(2) 大津市の交通の特性

① 自動車交通

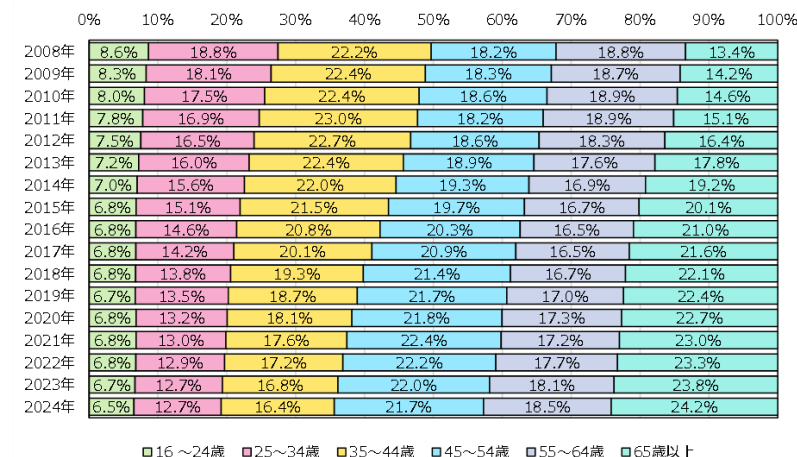
- ・ 自動車保有台数は、軽自動車は増加傾向、乗用車は2011年(平成23年)以降横ばい傾向。【図6】
- ・ 免許人口割合は、若年層が減少する一方で、高齢者層は増加傾向。【図7】

【図6】 自動車保有台数の推移



※出典／資料 大津市統計年鑑。世帯数は住民基本台帳

【図7】 免許人口割合の推移



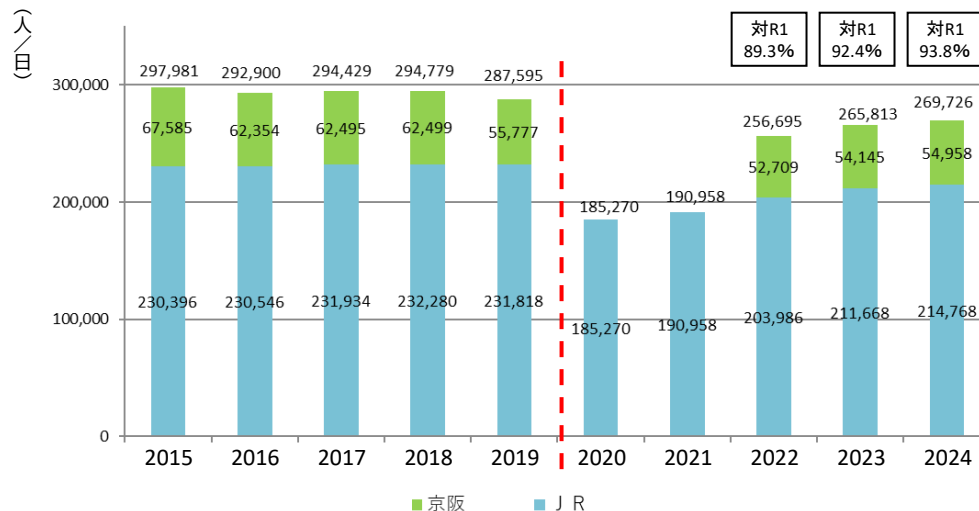
※出典／資料 滋賀県警察本部提供資料

(2) 大津市の交通の特性

② 鉄道

- ・鉄道の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年(令和2年)に減少し、以降は回復基調。【図8】
- ・JRは京阪電車より定期割合が多く、通勤・通学目的の利用が多いと推察。【図9】

【図8】 鉄道駅利用者数の推移

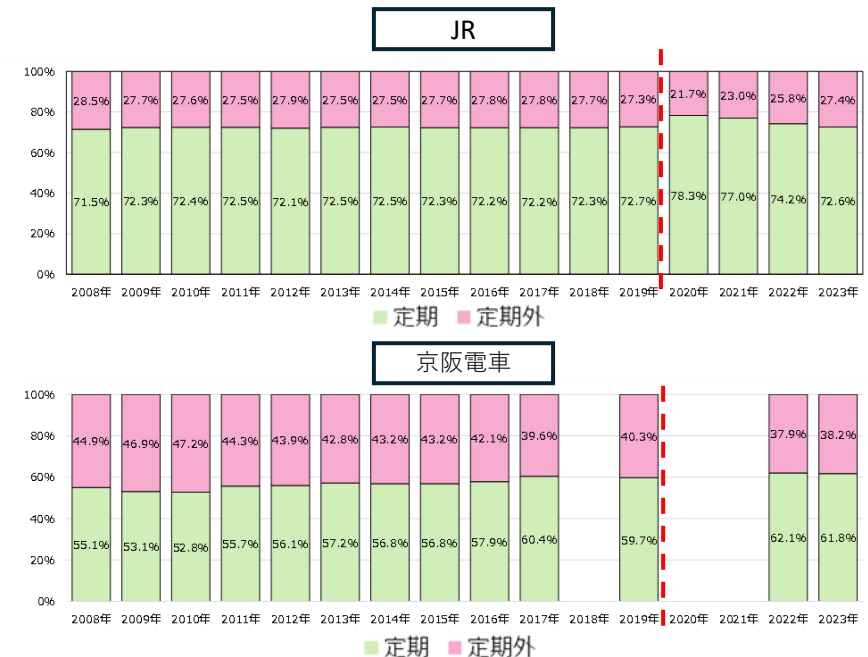


※出典／資料 大津市鉄道に関する利用実態調査

※鉄道駅利用者数 : (京阪電気鉄道) 2020、2021年度は調査未実施。

定期・定期外割合の推移 : (京阪電気鉄道) 2018、2020、2021年度は調査未実施。

【図9】 定期・定期外割合の推移



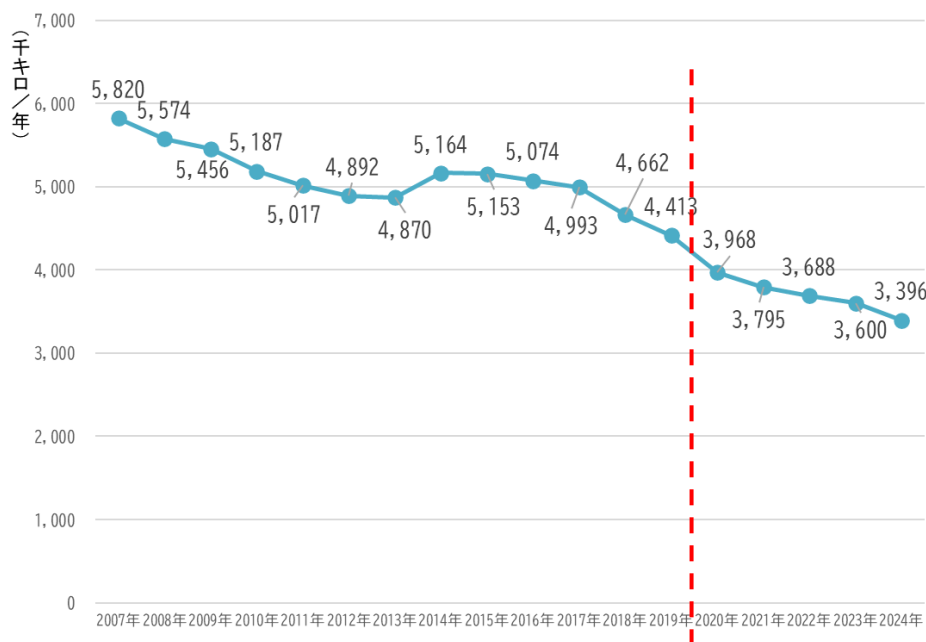
※出典／資料 大津市統計年鑑

(2) 大津市の交通の特性

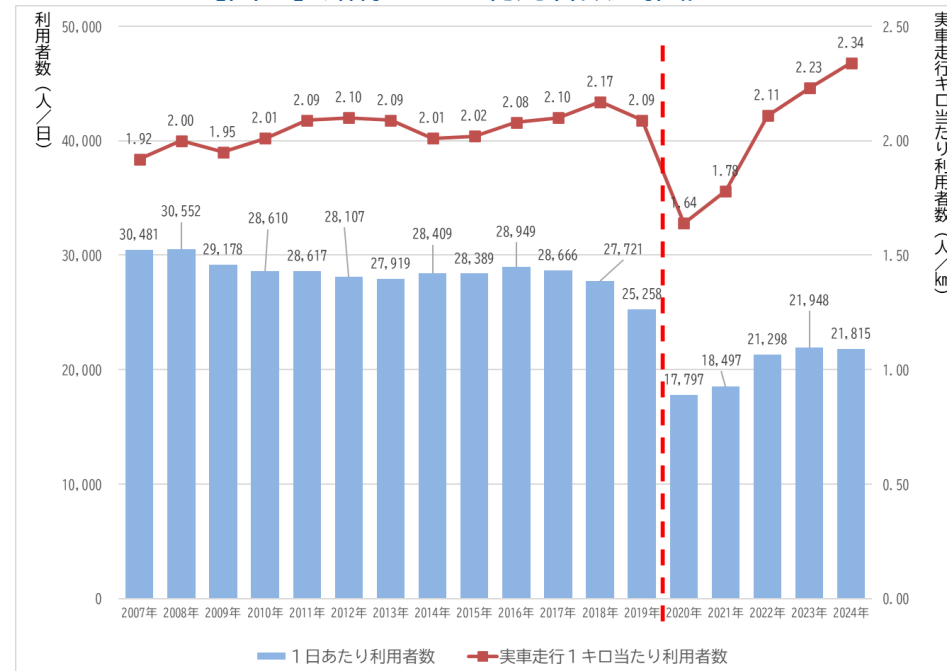
③ 路線バス

- ・ 路線バスの実車走行キロは、2015年(平成27年)以降は減少傾向。【図10】
- ・ 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による2020年(令和2年)の激減後、回復しつつあったが、2024年(令和6年)減少に転じる。【図11】

【図10】 実車走行キロの推移（バス事業者4社計）



【図11】 路線バスの利用者数の推移



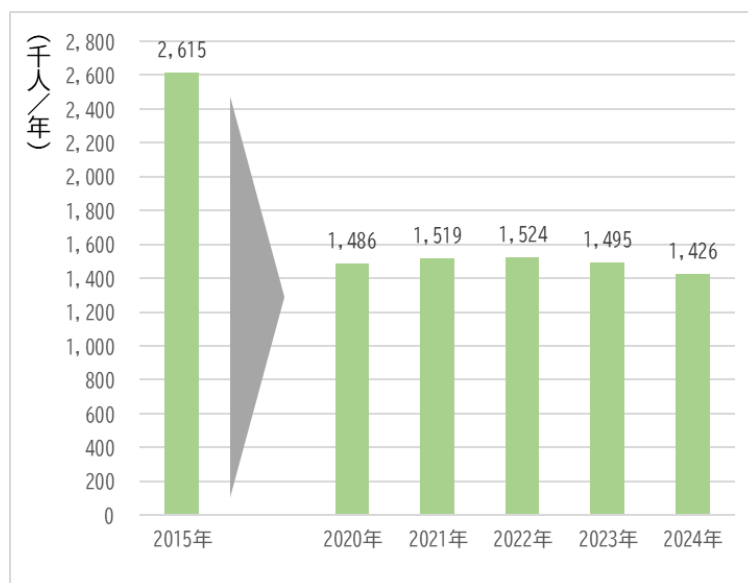
※出典／資料 大津市調べ

(2) 大津市の交通の特性

④ 一般タクシー・デマンド型乗合タクシー「光ルくん号」

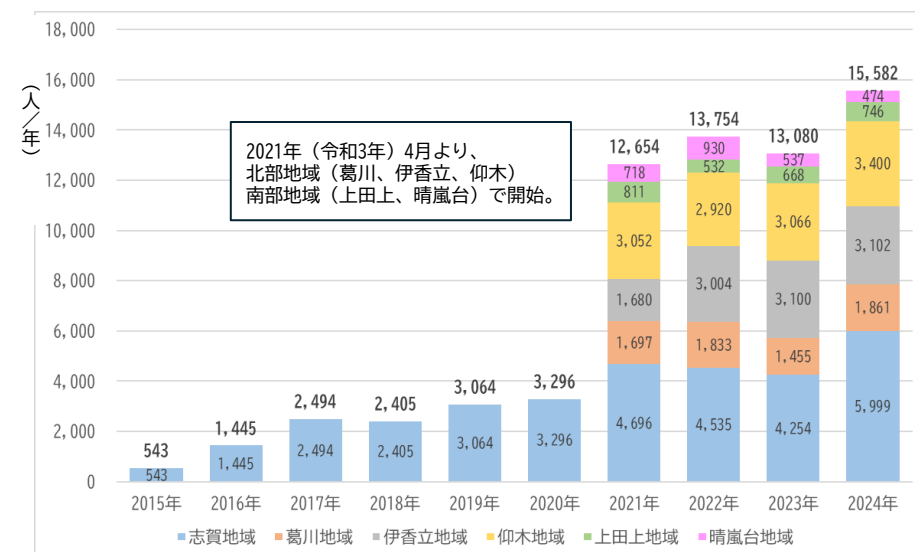
- ・一般タクシーの年間利用者数は、約262万人(2015年度(平成27年度)実績)から約143万人(2024年度(令和6年度)実績)に減少。【図12】
- ・デマンド型乗合タクシーの年間利用者数は、約1.3万人(2021年度(令和3年度)実績)から約1.6万人(2024年度(令和6年度)実績)に増加し、地域の移動手段として定着。【図13】

【図12】 タクシー事業者の年間利用者数（個人タクシー除く）



※出典／資料 タクシー協会及び事業者ヒアリング

【図13】 地域別デマンド型乗合タクシーの年間利用者数



※出典／資料 大津市調べ

(3) 大津市の地域公共交通に関する意見

① 市民等への移動に関するアンケート調査

【高校生へのアンケート調査】

- ・対象者 : 市内の高校生
- ・調査期間 : 令和7年6～7月
- ・調査方法 : インターネット
- ・回答数 : 4,668名

【街頭でのアンケート調査】

- ・対象者 : 鉄道・路線バスの利用者
- ・調査日 : 令和7年6月17、18、21日
- ・調査場所 : JR(堅田駅、大津京駅、大津駅、膳所駅、石山駅)
京阪(京阪大津京駅、びわ湖浜大津駅、京阪膳所駅、京阪石山駅)
- ・調査方法 : 聞き取り、調査票の配布
- ・回答数 : 773名



【デマンド型乗合タクシーアンケート調査】

- ・対象者 : 「光ルくん号」の利用者
- ・調査期間 : 令和7年6～7月
- ・調査方法 : 乗車時に配布
- ・回答数 : 105名

【一般向けアンケート調査】

- ・対象者 : 市民等
- ・調査期間 : 令和7年7月1日～8月31日
- ・調査方法 : インターネット
- ・回答数 : 670名 (8月21日時点)

(3) 大津市の地域公共交通に関する意見

② 市民等の意見

地域公共交通の運行

- ・路線バスの**運行本数が少なく**、利用しづらい。
- ・鉄道の**終電時間が早い**ので、遅くしてほしい。
- ・タクシーの予約時に電話が繋がらない。当日だと予約できない。
- ・鉄道駅までの**二次交通（路線バスなど）がない**。
- ・特定の時間帯の鉄道や路線バスが混雑して、利用しづらい。
- ・ベビーカー利用だと、混雑した電車は利用しづらく、自家用車を利用する。
- ・名所、旧跡を訪ねたいが交通機関がなく不便。
- ・将来路線バスが廃線にならないか不安。
- ・デマンド型乗合タクシーが自宅前で乗降できず不便。

高校生の意見

- ・部活帰りが遅いので、**路線バスの便数を増やしてほしい**。
- ・駅員がいなくてトラブルの対応が遅くなる。
- ・鉄道間の**ダイヤを調整**してほしい。
- ・朝の電車が混雑しすぎなので、増便してほしい。
- ・バスの到着時刻があいまいで、わかりづらい。
- ・電話対応窓口が増え、耳の不自由な人が切符購入に困る。
- ・通学の時、車両が少ないので一度に乘れないことがある。
- ・鉄道のダイヤが少なく、**塾から帰る時間が遅くなる**。
- ・バス停を増やしてほしい。
- ・雨の日、電車やバスが遅延して、遅刻する人が多い。

車両・待合施設

- ・鉄道駅のホームのバリアフリーが**未整備**で、高齢者やベビーカーでは利用しづらい。
- ・車いすや障害者の乗降が**大変**。
- ・鉄道駅の待合室に冷暖房を整備してほしい。

高校生の意見

- ・駅構内で日差しや雨が防げない。トイレがない駅がある。
- ・駅のホームが狭く、通学時に危険。
- ・鉄道駅に**スロープがなく不便**。
- ・エレベーターやエスカレーターがあれば、**高齢者や子育て世代も利用しやすくなる**。
- ・バス停に屋根（日陰）を付けてほしい。
- ・鉄道駅に給水器を設置してほしい。
- ・**ノンステップバスを増やしてほしい**。

地域公共交通の運賃・決済手段

- ・**路線バスの運賃が高い**。
- ・交通事業者によって、**交通系 I C カードが使えない**。

高校生の意見

- ・バーコード決済ができるようにしてほしい。
- ・**交通系 I C カードが使えないバスがあって不便**。
- ・バスでぴったりの小銭がないと、気まずい、いつ両替したらいいかわからない。
- ・路線バスの運賃支払いで両替するのに時間がかかって、列になるのが嫌。
- ・京都のようにバス運賃が定額になる地域を作してほしい。

(3) 大津市の地域公共交通に関する意見

② 市民等の意見

子ども・高齢者の不安

- ・路線バスが廃線となり、**高校生の子どもを最寄りの鉄道駅まで送迎する必要があり不便。**
- ・路線バスのダイヤが少なく、**中学生の登下校が非常に不便。**
- ・子どもが高校生になったときの最寄りの鉄道駅までの交通手段があるか不安。
- ・歳を重ね、**荷物をもってバスを利用するのが厳しい。**

高校生の意見

- ・住んでいる地域は路線バスが少なく、**進学する高校が限られてしまう。**
- ・鉄道駅から学校までの直通バスを出してほしい

その他

- ・**高齢者はインターネットになじみがなく、買い物に利用しづらい。**
- ・路線バスの行き先を調べるのが難しい。どこを走っているか、停留所名を見てもわからない。
- ・幼稚園等の送迎バスを、通園時間以外は地域の無料循環バスとして利用できないか。

免許返納の不安

- ・路線バスの廃線により、**運転免許証返納後の移動が不安。**
- ・**身体が不自由で自家用車に頼らざるを得ない、タクシーは高くて将来が不安。**
- ・免許返納すると出かけづらくなるので不安。
- ・路線バスの敬老バスがあると、運転免許証の返納がしやすい。

(3) 大津市の地域公共交通に関する意見

③ 交通事業者（鉄道事業者）の意見

事業運営上の課題

<人員体制>

- ・ 運転手や整備士の減少。

<収支状況>

- ・ 物価の高騰や人件費の増加による利益圧迫。

期待する行政の支援

- ・ 滋賀県が検討を進める新たな税のあり方に関心がある。
- ・ 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。

④ 交通事業者（バス事業者）の意見

事業運営上の課題

<人員体制>

- ・ 慢性的な運転手不足。（人材定着が困難、退職者の多さ）

<収支状況>

- ・ 燃料費、車両費等の高騰。
- ・ 設備投資、車両修繕費の増加。
- ・ 運転手の賃金アップ等の待遇改善による人件費の増加。
- ・ 不採算路線の見直しや利用の少ない早朝深夜便の減便。

期待する行政の支援

- ・ 「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
- ・ 大型自動車第二種運転免許証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段の検討（公的支援・運営）

今後の展望

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

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言い切れないため、検討はできない。

(3) 大津市の地域公共交通に関する意見

⑤ 交通事業者（タクシー事業者）の意見

事業運営上の課題

<人員体制>

- ・ 運転手の確保が厳しい。

<収支状況>

- ・ タクシーアプリ使用料の支払いが利益を圧迫。
- ・ L P ガススタンドが減少し、L P G車が燃料を補給しづらくなり、ガソリン車の調達を進め、調達費用がかかる。
- ・ 更新したいが手頃な車両がない。
- ・ 燃料費等の物価高騰
- ・ 物価高騰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、免許返納者割引）による収益圧迫。

今後の展望

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

期待する行政の支援

- ・ 助成金・補助金の拡充
- ・ 各種割引制度に対する直接の補填
- ・ 観光客やビジネスマンの誘致

運転免許証返納者への対応

- ・ 既に取組は行っており、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。

利用者数

- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準に戻っていない。
- ・ 夜の利用者が大幅に減少。

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。
- ・ 乗務員が足りず、時間指定の予約への対応が難しい。

(4) 大津市の交通手段等の役割

- ・ 鉄道を幹とし、路線バス等を枝葉とした地域公共交通ネットワークが形成されている。
- ・ 地域公共交通ネットワークを補完する移動手段が存在する。

分類	交通手段等	該当する 交通機関、路線等	現行計画	役割	輸送量
地域公共交通	幹	鉄道	基幹ネットワーク	広域的な輸送	大
		路線バス			中
	枝	路線バス	拠点間ネットワーク	拠点間の輸送	中
		近江大橋線、京都比叡平線 等	市外アクセスネットワーク	市内拠点と隣接市主要駅間の輸送	
	葉	路線バス デマンド型乗合タクシー	拠点アクセスネットワーク	拠点と最終目的地間の輸送	中小
		タクシー	—	個別需要に応じた輸送	小
地域公共交通の補完	公共ライドシェア — 自家用有償旅客運送 — 道路運送法第78条第2号	交通空白地有償運送 (市内実績なし)	拠点アクセスネットワーク	一般旅客自動車運送事業者による ことが困難な地域での輸送	—
		福祉有償運送		一般的なバス等の利用が困難な要介護者や障害者等の輸送	小
	日本版ライドシェア — 自家用車活用事業 — 道路運送法第78条第3号	市内の許可事業者3社	—	タクシー不足が深刻な曜日、時間帯に限定した輸送等	小
	無償運送	ボランティア輸送 (葛川、和邇等)	—	・ 地域の共助による輸送 ・ 買い物、通院等暮らしの移動支援	小

(5) 現行計画の振り返り

- ・ 鉄道の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準まで回復しておらず、鉄道の利用促進に向けた取組が求められる。
- ・ 路線バスの実車走行キロあたりの利用者数や国・県・市が補助するバス路線の収支率は目標を達成するも、改善基準告示への対応や運転手の担い手不足、燃料費の高騰など経営環境は厳しさを増していることから、路線バスの路線維持・確保に向けた取組が求められる。
- ・ 交通課題解決に向けた地域主体の取組は目標を達成しておらず、地域公共交通の維持、確保に向けた市民等への啓発や利用促進策の対応が求められる。

指標		目標値(R7年度)	実績(R6年度)
鉄道の利用者数	J R	R元年度水準（231,818人/日）を維持	214,768人/日
	京阪電車	R元年度水準（55,777人/日）を維持	54,958人/日
路線バスの実車走行キロあたりの利用者数		R元年度水準（2.09人/km）を維持	2.34人/km
路線維持のために国・県・市が補助するバス路線の収支率		R元年度水準（52.7%）を維持	63.1%
地域公共交通サービス全般に対する大津市の財政負担額		R2年度水準（178,613千円）を維持	96,089千円 (R6年度実績)
公共交通による人口カバー率		93%	分析中
地域の交通課題を解決するために地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組の数		14件	10件

(1) 計画の基本方針(案)

① 目指すべき地域の将来像

大津市総合計画のまちづくりの基本理念・将来都市像、大津市都市計画マスタープランのまちづくりの理念・まちづくりの目標・将来都市構造の基本的な考え方を踏まえ、**引き続き、現行計画の目指すべき地域の将来像を継続する。**

安全、安心、快適に住み続けたいコンパクトで持続可能なまち

～古都大津の自然、歴史、文化を生かした協働のまちづくり～

大津市総合計画
＜計画期間：2017年～2028年(12年間)＞

【まちづくりの基本理念】

1. **持続可能な**都市経営
2. **共助社会**の確立
3. **自然、歴史、文化**の保全、再生、活用

【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～

大津市都市計画マスタープラン
＜計画期間：2017年～2031年(15年間)＞

【まちづくりの理念】

- ・安全・安心・快適都市 **持続可能でコンパクトな大津の構築**
- ・自然、歴史、文化を生かす **観光やにぎわい交流の創出**
- ・ともに創る協働のまち **定住環境の創造**

【まちづくりの目標】

- ①人口減少社会における住み続けられるコンパクトなまちづくり
- ②古都大津の自然、歴史、文化を生かした魅力あふれるまちづくり
- ③地域のにぎわいを創る協働のまちづくり

【将来都市構造の基本的な考え方】

コンパクト+ネットワークによるまちづくり：人口減少下でも生活利便性が確保された拠点の充実と、公共交通により拠点を相互に結ぶ都市構造とする

(1) 計画の基本方針(案)

② 地域公共交通の目標像

目指すべき地域の将来像を踏まえ、引き続き、現行の地域公共交通の目標像を継続する。

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

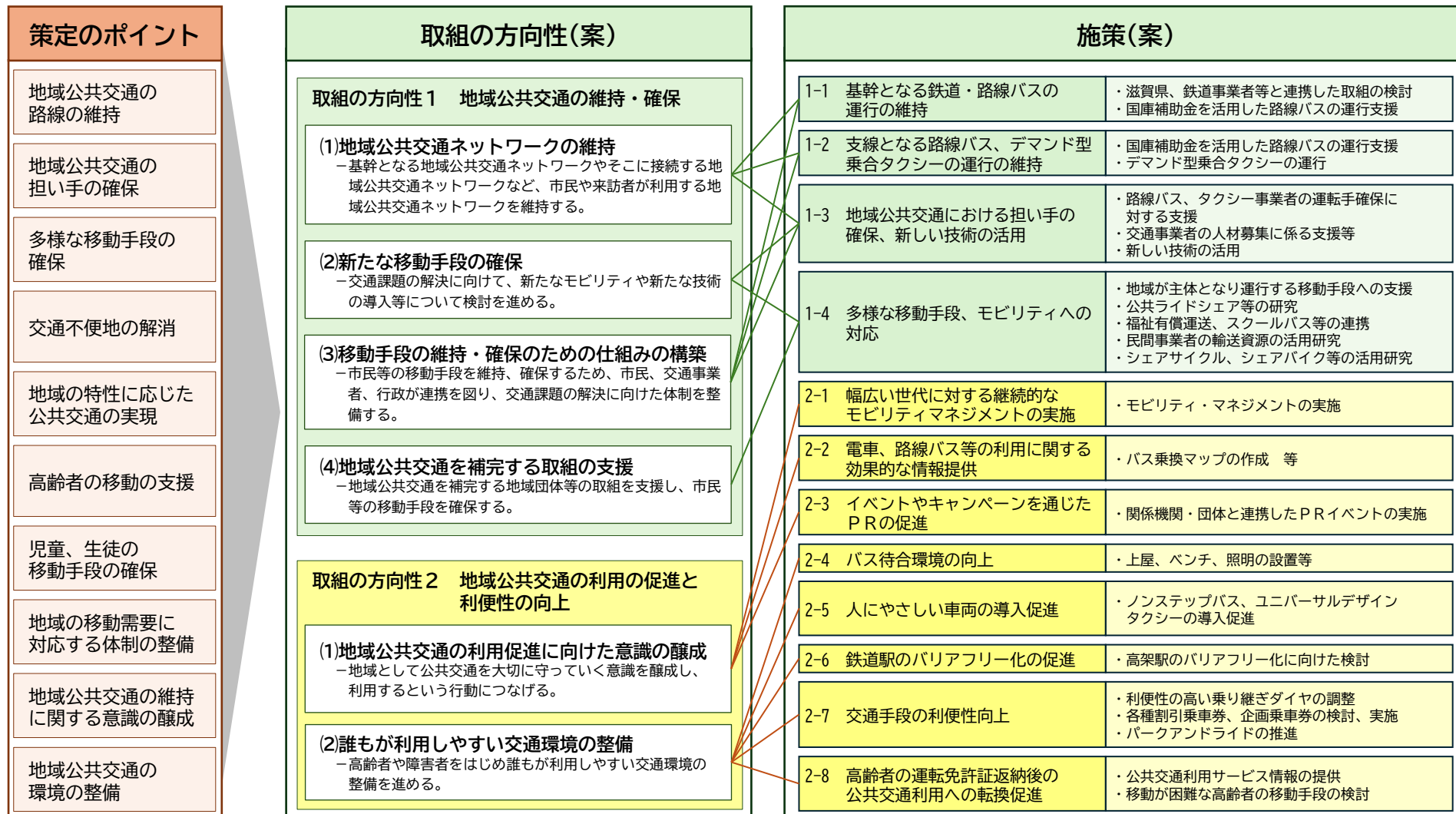
③ 計画の区域

大津市全域

④ 計画の対象期間

2026年度(令和8年度)から2030年度(令和12年度)までの5年間

(2) 取組の方向性(案)と施策(案)



(3) 指標(案)

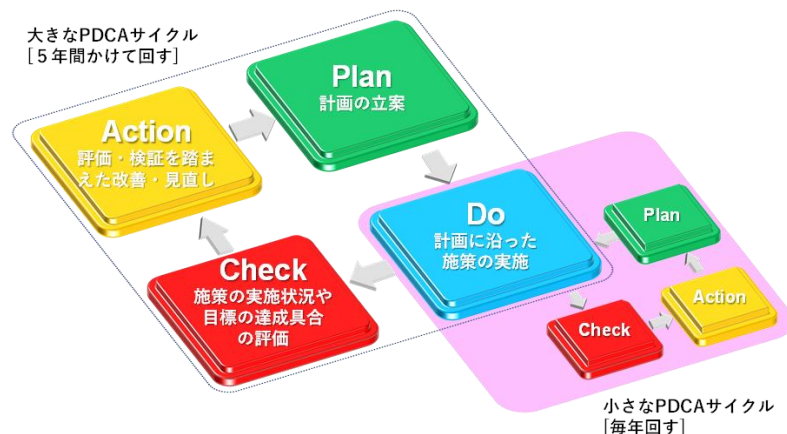
- ・ 現行計画の指標の目標値について、路線単位、事業者単位で評価。
- ・ 新たに、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入率を追加。

現行計画の指標	指標(案) (継続)	内容
公共交通の人口カバー率	地域公共交通カバー率（人口）	鉄道駅から800m、路線バスやデマンド型乗合タクシーの停留所から300mの範囲内の人口を総人口で除して得た値。
鉄道の利用者数	地域公共交通の利用者数 （鉄道、 路線バス 、 デマンド型乗合タクシー ） ※事業者単位で評価	大津市内の1日あたりの利用者数。
地域公共交通サービス全般に対する大津市の財政負担額	補助対象路線 の本市財政負担額 ※ 路線単位 で評価	大津市地域バス路線運行等対策費補助金の交付額。
路線維持のために国・県・滋賀補助するバス路線の収支率	補助対象路線の収支率 ※ 路線単位 で評価	大津市地域バス路線運行等対策費補助金の補助対象路線の収支率。
路線バスの実車走行キロ当たりの利用者数	路線バスの実車走行キロ当たりの利用者数 ※ 路線単位 で評価	路線バスの利用者数を実車走行キロで除して得た値。
次期計画で見送る指標	指標(案) (新規)	内容
地域の交通課題を解決するために地域主体となって検討・協議・運営等を行う取組みの数	ノンステップバスの導入率	ノンステップバス車両数を路線バス総車両数で除して得た値。
	ユニバーサルデザインタクシーの導入率	大津市域交通圏内のユニバーサルデザインタクシーの車両数を総車両数で除して得た値。

(4) 推進体制(案)

- ・ 短いスパンでの自己評価と進行管理を行い、必要に応じて改善。【図14】
- ・ 1年間の成果を総括し、次年度の見直し提言のための全体評価を毎年実施。【図15】
- ・ 機動的な施策の実行、見直しを図るため、行政と交通事業者等が定期的、継続的に連携・共有・協議を行う仕組みの検討。

【図14】計画の継続的な推進のイメージ



【図15】スケジュールイメージ

	1年目				2年目以降	
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期
協議結果の展開先			●予算要求等		●計画認定申請 (国補助金)	
法定協議会	●期初報告 (5月頃) ・計画推進のための キックオフ - 評価体制の確認 - 取組方針の協議		●中間報告 (1月頃) ・当該年度の総括 ・次年度の取組を 決定		●期初報告 (5月頃) ・前年度の総括を基 に、2年目の取組 方針を協議	

3 計画素案の策定に向けて

地域公共交通計画の実質化に向けた検討会の中間とりまとめや国の作成した地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」を踏まえ、第2次大津市地域公共交通計画を策定する。

(1) 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会*の提言

- ・自家用車に頼りすぎることなく誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、地域公共交通計画には、司令塔、実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められる。

(*)国土交通省公共交通政策審議官部門が事務局を担い、大学教授等の有識者により構成された会議体。

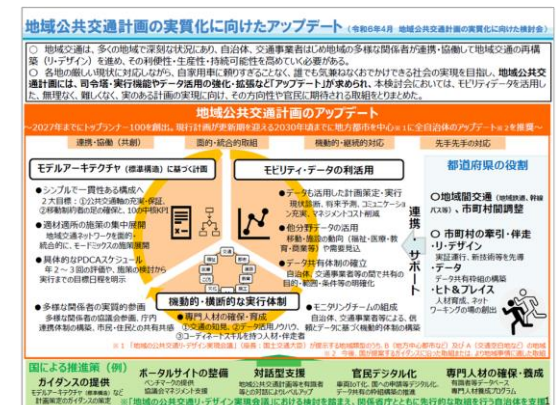
(2) アップデートガイドンスのポイント

① 構成の見直し

- ・現状整理の比重を下げ、今後の取組の指針を中心とした構成の見直しを図る。

② データを活用した計画の策定

- ・統計データやモビリティデータを活用し、交通の課題や将来の見通しを可視化し、施策の解像度を高める。



※出典／資料 検討会の中間とりまとめより抜粋

地域公共交通計画の基本構成(例)		計画の枠組みの検討		2
地域公共交通計画の基本構成(例) (30ページ程度)		ガイダンス「手順書」で解説していること		ページ 番号
地域公共交通計画の 基本構成(例)	① 基本方針 ・ 課題の洗い出しの結果 ・ 地域交通が目指す姿 ・ 計画目標	 1. 現状診断	・ 現状把握に活用できるモビリティデータや具体的な分析 有・無の「ページ」 ・ 現状把握の結果に基づき課題の洗い出しの方法 ① 現状把握 ② データの活用	5
	② 計画区域、計画期間 ・ 空間範囲特定	 2. 地域交通が 目指す姿の特定	・ 現状診断の結果を下敷きとした、地域交通が目指す姿 (地域交通ネットワークの描き方)	18
	③ 施策・事業 ・ 施策の内容・実施主体・実施 シュジュール	 3. 施策の設定	・ 地域交通が目指す姿の実現に向けて、課題を解決する ための施策の設定の「ページ」 ・ 地域が抱える課題や施策の特性に合わせた対策(施策)の 対応関係	19
	④ KPI ・ KPI、目標値	 4. KPI・目標値 の設定	・ 課題の洗い出しにおける3つの観点とそれに紐づくKPIの 設定例 ・ 施策の実行・効果を検証し評価できるKPIと目標値の 算出方法 ① 現状把握 ② データの活用	21
	⑤ PDCAスケジュール ・ 評価体制・評価スケジュール	 5. 評価	・ 計画の実行力を高めるためのモニタリング・評価の 手順・項目 ③ データの活用	30

※出典／資料 アップデートガイダンスより抜粋

第2次大津市地域公共交通計画「骨子案」

2025/8/28
活性化協議会

大津市の地域特性

- ・近年、総人口は横ばい傾向だが少子高齢化は進展。
- ・老年人口は増加し、2060年には高齢化率は約39%になる見込み。
- ・通勤流動は全体で流入より流出が多く、流出先は京都市、草津市が多い。
- ・通学流動は全体で流入より流出が多く、流出先は京都市、草津市、大阪市が多い。
- ・若年層の移動は減少、高齢者層の移動は増加。
- ・目的別発生集中量は、出勤目的がやや増加し、それ以外は減少。

大津市の交通特性

- ・自動車保有台数は、軽自動車は増加傾向、乗用車は2011年以降横ばい傾向。
- ・免許人口割合は、若年層が減少する一方で、高齢者層は増加傾向。
- ・鉄道の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年に減少し、以降は回復基調。
- ・路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による2020年の激減後、回復しつつあったが、2024年減少に転じる。
- ・一般タクシーの利用者数は、約262万人(2015年度実績)から約143万人(2024年度実績)に減少。
- ・デマンド型乗合タクシーの利用者数は、約1.3万人(2021年度実績)から約1.6万人(2024年度実績)に増加。

大津市の地域公共交通に関する意見

市民等の意見

<運行内容>

- ・路線バスの運行本数が少なく利用しづらい。
- ・鉄道の終電時間が早いので、遅くしてほしい。
- ・鉄道駅までの二次交通がない。
- ・時間帯によって、鉄道や路線バスが混雑しすぎる。

<車両・待合施設>

- ・鉄道駅のホームへのバリアフリー化が進んでいない。
- ・エレベーターやエスカレーターがない。
- ・ノンステップバスを増やしてほしい。

<運賃・決済手段>

- ・路線バスの運賃が高い。
- ・全てのバスで交通系ICカードが使えるようにしてほしい。

<子ども・高齢者>

- ・高校生の子どもを最寄りの鉄道駅まで送迎する必要がある。
- ・路線バスのダイヤが少なく、中学生の登下校が不便。
- ・運転免許証返納後の移動が不安。
- ・身体が不自由で自家用車に頼らざるを得ない。

鉄道事業者の意見

<事業運営上の課題>

- ・運転手や整備士の減少。
- ・物価の高騰や人件費の増加。

<期待する行政の支援>

- ・滋賀県が検討を進める新たな税のあり方に関心がある。
- ・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。

バス事業者の意見

<事業運営上の課題>

- ・慢性的な運転手不足。
- ・燃料費等の高騰、人件費の増加。
- ・不採算路線の見直し、早朝深夜便の減便

<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に対する経済的支援

<今後の展望>

- ・利用者の大幅な回復は見込みにくい。
- ・乗務員不足への対応で手一杯。

タクシー事業者の意見

<事業運営上の課題>

- ・運転手の確保が困難。
- ・LPGガスタン드가減少し、LPG車の燃料補給が困難。
- ・燃料費等の高騰分、人件費の増加分を運賃に十分に反映できていない。

<期待する行政の支援>

- ・助成金、補助金の拡充
- ・各種割引制度に対する直接の補填

<今後の展望>

- ・運転手不足で事業存続の危機。

本市の地域公共交通を取り巻く厳しい情勢や、
現行計画の取組の方向性を踏まえる。

基本方針(案)

目指すべき地域の将来像

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

地域公共交通の目標像

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

計画の区域

大津市全域

計画の対象期間

2026年度(令和8年度)から
2030年度(令和12年度)までの5年間

指標

- ・地域公共交通カバー率(人口)
- ・地域公共交通の利用者数
- ・補助対象路線の本市財政負担額
- ・補助対象路線の収支率
- ・路線バスの実車走行キロ当たりの利用者数
- ・ノンステップバスの導入率
- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入率

策定のポイント

地域公共交通の
路線の維持

地域公共交通の
担い手の確保

多様な移動手段の
確保

交通不便地の解消

地域の特性に応じた
公共交通の実現

高齢者の移動の支援

児童、生徒の
移動手段の確保

地域の移動需要に
対応する体制の整備

地域公共交通の維持
に関する意識の醸成

地域公共交通の
環境の整備

取組の方向性(案)

取組の方向性1 地域公共交通の維持・確保

(1)地域公共交通ネットワークの維持

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

(2)新たな移動手段の確保

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

(3)移動手段の維持・確保のための仕組みの構築

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

(4)地域公共交通を補完する取組の支援

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

取組の方向性2 地域公共交通の利用の促進と利便性の向上

(1)地域公共交通の利用促進に向けた意識の醸成
－地域として公共交通を大切に守っていく意識を醸成し、利用するという行動につなげる。

(2)誰もが利用しやすい交通環境の整備

－高齢者や障害者をはじめ誰もが利用しやすい交通環境の整備を進める。

施策(案)

1-1 基幹となる鉄道・路線バスの
運行の維持

- ・滋賀県、鉄道事業者等と連携した取組の検討
- ・国庫補助金を活用した路線バスの運行支援

1-2 支線となる路線バス、デマンド型
乗合タクシーの運行の維持

- ・国庫補助金を活用した路線バスの運行支援
- ・デマンド型乗合タクシーの運行

1-3 地域公共交通における担い手の
確保、新しい技術の活用

- ・鉄道、路線バス、タクシー事業者の運転手確保に対する支援
- ・交通事業者の人材募集に係る支援等
- ・新しい技術の活用

1-4 多様な移動手段、モビリティへの
対応

- ・地域が主体となり運行する移動手段への支援
- ・公共ライドシェア等の研究
- ・福祉有償運送、スクールバス等の連携
- ・民間事業者の輸送資源の活用研究
- ・シェアサイクル、シェアバイク等の活用研究

2-1 幅広い世代に対する継続的な
モビリティマネジメントの実施

- ・モビリティ・マネジメントの実施

2-2 電車、路線バス等の利用に関する
効果的な情報提供

- ・バス乗換マップの作成 等

2-3 イベントやキャンペーンを通じた
PRの促進

- ・関係機関・団体と連携したPRイベントの実施

2-4 バス待合環境の向上

- ・上屋、ベンチ、照明の設置等

2-5 人にやさしい車両の導入促進

- ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

2-6 鉄道駅のバリアフリー化の促進

- ・高架駅のバリアフリー化に向けた検討

2-7 交通手段の利便性向上

- ・利便性の高い乗り継ぎダイヤの調整
- ・各種割引乗車券、企画乗車券の検討、実施
- ・パークアンドライドの推進

2-8 高齢者の運転免許証返納後の
公共交通利用への転換促進

- ・公共交通利用サービス情報の提供
- ・移動が困難な高齢者の移動手段の検討

地域公共交通計画の実質化に向けた検討会の提言や、国の示した地域公共交通計画のアップデートガイドランスを踏まえ、計画素案を策定する。