

本市の概況と地域公共交通の現状

1. 本市のまちづくりの方向性

上位・関連計画	地域公共交通計画に関する方向性
大津市総合計画 (第2期実行計画)	施策26 <u>交通ネットワークの再構築</u> 施策目標：地域公共交通ネットワークや道路交通ネットワークの整備を進め、あらゆる市民が、 <u>多様な手段で安全・快適に移動できる環境の実現</u> を目指す。
大津市都市計画マスタープラン	公共交通の方針： ○公共交通の <u>利便性の向上</u> ○駅前広場等の活用 ○ <u>地域交通の確保</u> ○新交通システム等の検討 ○レンタサイクルの検討
大津市立地適正化計画	地域公共交通計画等の多種多様な施策により、 <u>地域公共交通路線周辺の人口密度の維持</u> を図り、地域公共交通の維持を目指す。
第2期大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略	鉄道や道路を活用した <u>交通網確保を重視</u> するとともに、安全対策につながる <u>自動運転</u> 、 <u>MaaS</u> や、高齢者などの移動手段を確保する <u>デマンドタクシーの導入</u> により、効率的かつ効果的なまちの形成をめざす。
大津湖南エリア地域公共交通網形成計画	基本方針： <u>県と市および事業者や関係機関が一体</u> となって、 <u>誰もが安全で安心して利用できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築</u> と、その <u>利用促進</u> を図る。
第8期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画	具体的施策として、高齢者の社会参加を促すため、関係部局が連携して <u>公共交通機関や福祉有償運送など多様な移動手段の確保</u> や高齢者等 <u>移動弱者の状況の把握と移動手段の確保</u> に努めること等
大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】	基本方針： ①公共交通 <u>ネットワークの維持・活性化</u> ②公共交通の <u>利用促進</u> ③ <u>取組み体制と支援体制</u> の整備

2. 地域特性の把握

項目	地域特性
土地利用	琵琶湖に沿って <u>南北に細長い市域</u> 。琵琶湖岸沿いの平地部には、行政、商業、病院等の各種都市施設が集積、丘陵部は大半が住宅団地。
人口の動向	・近年は漸増傾向。 <u>老年人口比率が増加</u> する一方、 <u>年少人口比率は減少</u> し、少子高齢化が進行。 ・ <u>総人口はR2頃ピークの後減少</u> するが、老年人口は増加し、 <u>R22には高齢化率37.5%</u> に達する一方、40～50歳代は減少する見込み。
人の動き	・通勤流動は、県外は大阪府以西への流動が最も多く、ついで京都市、県内は、草津市、守山市、栗東市の順。湖西・湖北・湖東・東近江等の地域は、本市への流入が多い。 ・通学流動は、本市から京都市への流出が多く、大阪府へは流出と流入が同程度。 ・本市内で発生・集中する人の移動は、H2～H12は増加し、H12～H22は横ばいで推移。 ・H12～H22の <u>10年間で、若年層の移動は減少し、高齢者層は増加</u> 。 ・H2～H22の <u>20年間で、自由目的が増加し、業務・出勤・登校目的が減少</u> 。 <u>自動車が増加し、バスが減少</u> 。

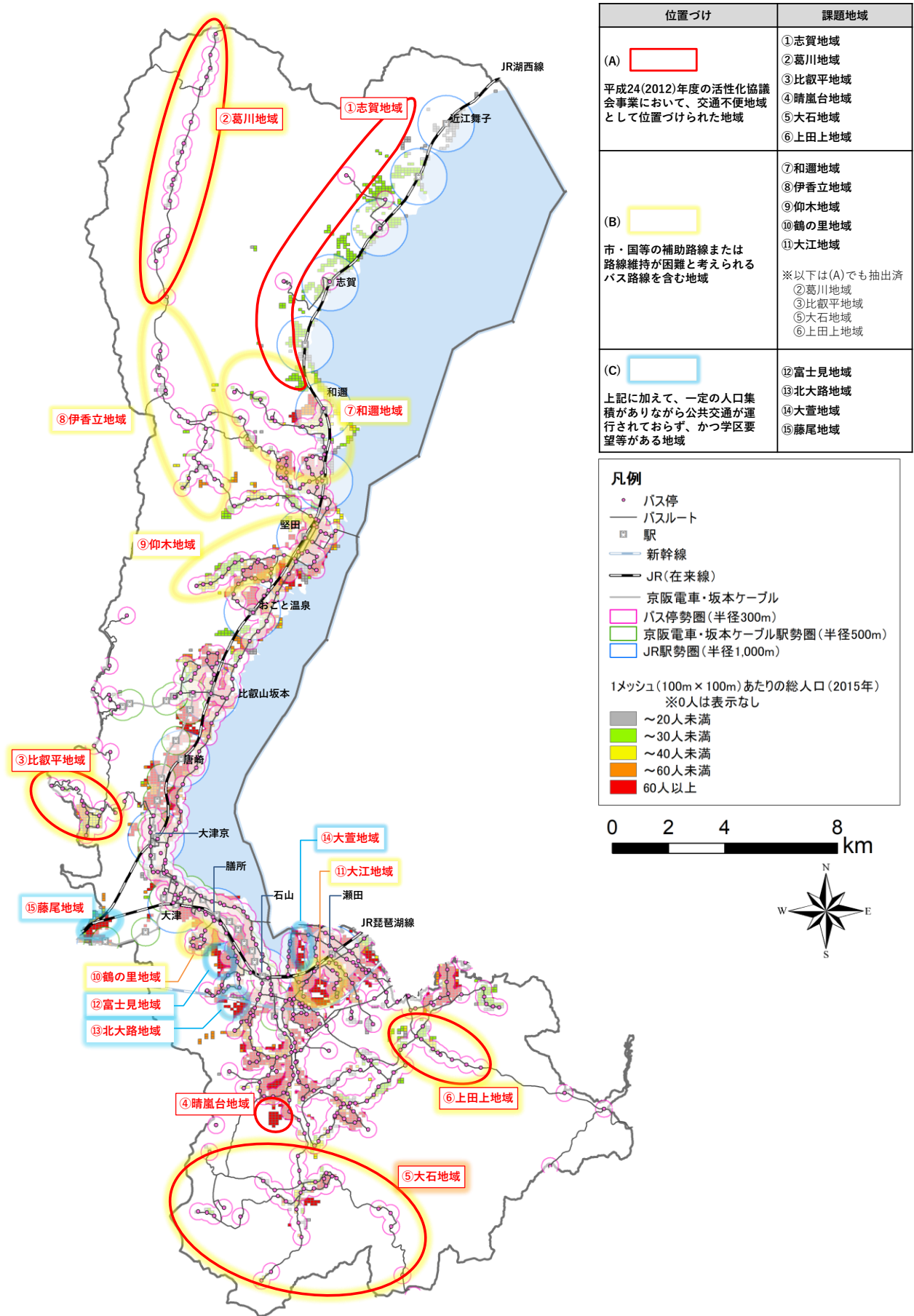
3. 交通特性の把握

項目		交通特性
自動車交通		・自動車保有台数は、軽自動車は増加傾向だが、乗用車は H23 から漸減傾向。 ・運転免許保有率は、<u>若年層が減少する一方で、高齢者層が増加</u>傾向で、特に女性高齢者の増加顕著。 ・交通事故は減少傾向。高齢者による事故も減少しているが、事故全体よりは減少率が少ない。
公共交通	鉄道	・<u>輸送人員は、H20 からほぼ横ばい</u>で、R1 現在、JR 約 232 千人/日、京阪電車約 56 千人/日。 ・JR は京阪電車よりも定期割合が多く、JR は通勤・通学、京阪電車は日常的な自由目的が多いと推察。 ・JR は、いずれも琵琶湖線の石山駅、瀬田駅、大津駅、膳所駅の順に多い。 ・京阪電車は、いずれも JR 乗換駅の京阪石山駅、びわ湖浜大津駅、京阪大津京駅の順に多い。 ・<u>鉄道端末交通は、JR はバスや自転車の利用が多く</u>、駅勢圏が広い。一方、<u>京阪電車は徒歩が多く</u>、駅勢圏は概ね徒歩圏内。
	バス	・近江鉄道は、都心部を中心に中部・中南部の市街地を連絡。京阪バスは南部の市街地を連絡するとともに、大津駅から比叡平に至るルートを運行。帝産湖南交通は、東部・南部の市街地を連絡。江若交通は、湖西地域の各住宅地と鉄道駅を連絡。 ・<u>輸送人員は、H20～H25 減少、H26～H28 微増後、H29 以降減少</u>に転じ、R1 現在、約 25 千人/日。
	タクシー	・<u>市内 3 地域でデマンド型乗合タクシーが運行</u>。志賀地域と葛川地域は本市が運行費用を負担して試験運行中。晴嵐台地域は試験運行を経て H30 より本格運行。 ・一般タクシーの市内運行台数は、約 400 台で、利用者数は約 200 万人/年（H27）。
	その他	・<u>スクールバス（2 学区導入）、福祉有償運送（8 団体登録）、児童クラブ送迎バス（5 台購入補助）等</u>。

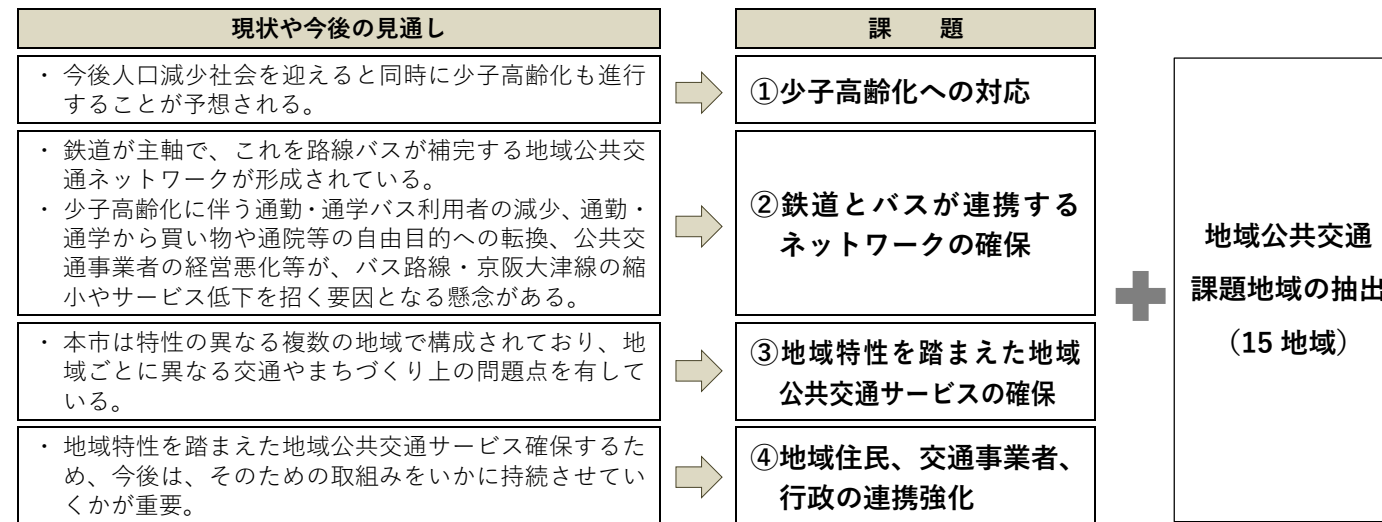
3. 地域公共交通課題地域の設定

【地域公共交通課題地域の設定条件】

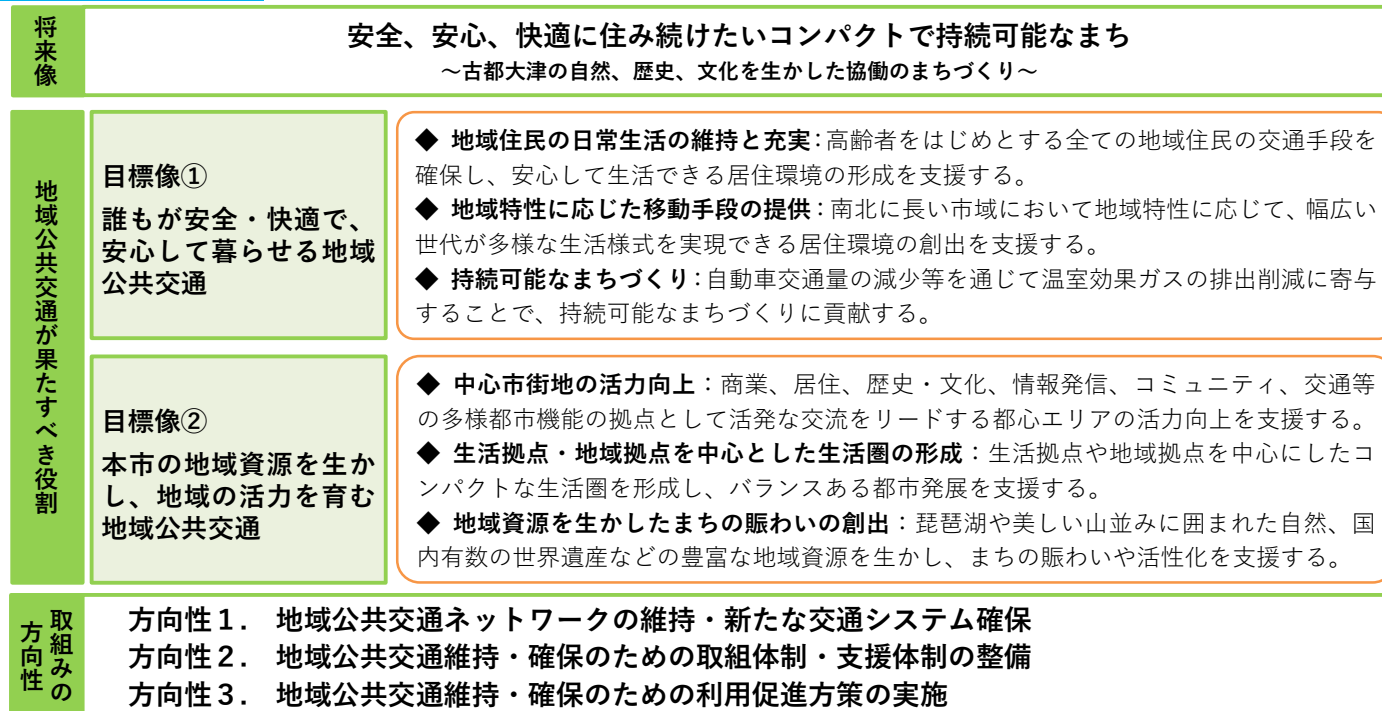
- (A) 平成24(2012)年度の活性化協議会事業において、交通不便地域として位置づけられた地域
- (B) 市・国等の補助路線または路線維持が困難と考えられるバス路線を含む地域
- (C) (A)(B)を除き、一定の人口集積がありながら公共交通が運行されておらず、かつ学区要望等がある地域



本市の地域公共交通の課題



計画の基本方針



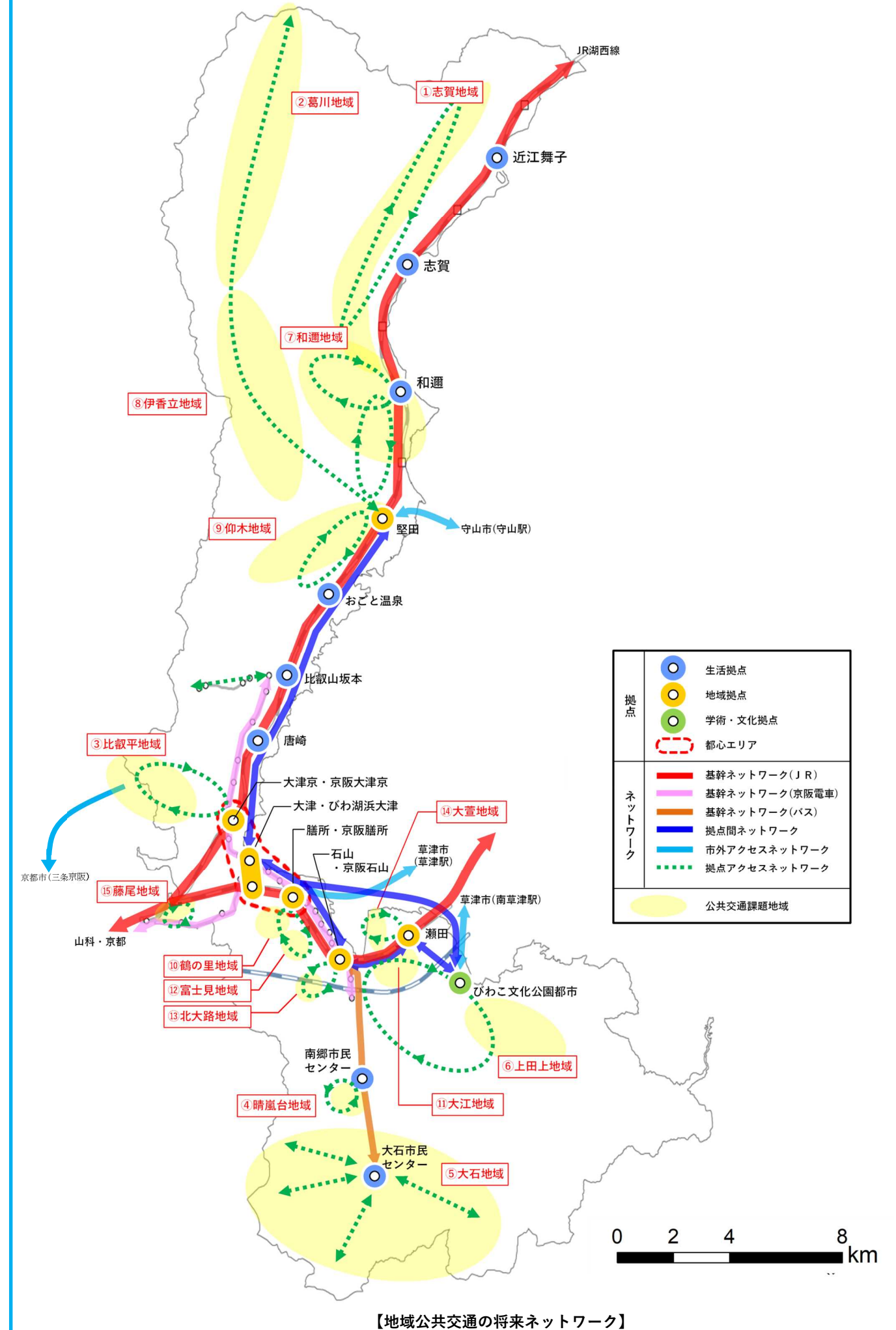
計画の目標

目標			
既存の公共交通の維持を図るとともに、新たな輸送サービスを積極的に導入することにより、地域公共交通ネットワークを再構築する			
具体的な指標		現況値 ^(※4)	目標値(令和7(2025)年度)
鉄道の利用者数	J R	231,818 人/日	現況水準を維持
	京阪電車	55,777 人/日	現況水準を維持
路線バスの実車走行キロあたりの利用者数		2.09 人/km	現況水準を維持
路線維持のために国・県・市が補助するバス路線の収支率 ^(※1)		52.7%	現状水準を維持
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 ^(※2)		178,613 千円(令和2年度予算)	現状水準を維持
公共交通による人口カバー率 ^(※3) (デマンドタクシーや地域が主体となった交通サービスによるカバーを含む)		91%(令和2年4月時点)	93%
地域の交通課題を解決するために地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組みの数		9件 ^(※5) (令和2年度時点)	14件(年間1件ずつ増)

※1：対象とする路線は、路線バス9路線(11系統)。
 ※2：公共交通安全対策推進事業費、人に優しいバス補助事業費、バリアフリー推進事業費の計。
 ※3：J R 駅から1,000m、京阪電車及び坂本ケーブル駅から500m、バス停から300m、デマンドタクシーは志賀・晴嵐台地域は利用可能エリア、葛川地域は停留所から300mをカバーエリアとする。なお、現況値は令和2(2020)年4月1日時点の人口(住民基本台帳に基づく)で算出。
 ※4：時点記載のないものは、平成31・令和元(2019)年度の実績値。
 ※5：志賀、葛川(2件)、比叡平、晴嵐台、上田上、伊香立、仰木、藤尾の8地域で9件

期間 令和3(2021)年度～令和7(2025)年度

本市の地域公共交通ネットワーク



[取組みの方向性 1] 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保			事業主体	協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
1-1	基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討	基幹となる鉄道・路線バスネットワークの継続的な維持・確保に向けた検討	大津市・交通事業者	県・沿線自治体	関係者協議・調整・検討					
		地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持の継続	国土交通省・県・大津市	交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（地域間幹線系路線）					
1-2	支線となる地域内フィーダー系統路線の維持	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持の継続	国土交通省・県・大津市	交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（フィーダー系路線）					
1-3	地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスの明確化	地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスの明確化	大津市・地域組織・地域住民・交通事業者	バス協会・タクシー協会 国土交通省	大津市・地域住民・交通事業者の三者協働での協議、検討、実証実験実施 本格運行のルールづくり 状況に応じた本格運行への移行					
1-4	新たな輸送サービス導入に向けた社会実験への積極的な参画	社会実験への積極的な参画	大津市・交通事業者	地域住民 警察・国土交通省・県	自動運転、MaaS*の実装に向けた取組 その他、新たな輸送サービスの導入に向けた社会実験への参画					
1-5	新型コロナウイルス感染症による影響に対する支援	地域公共交通事業者のコロナ禍による利用者減少に伴う影響に対する支援	国土交通省・県・大津市	交通事業者	国の各種支援策の活用		（※国の支援の状況に応じて継続）			
		新しい生活様式における地域公共交通のあり方・使い方等の研究、検討	県・大津市	交通事業者	公共交通の安全性のPR		（※ワクチン開発等の状況に応じて継続）			
[取組みの方向性 2] 地域公共交通維持・確保のための取組体制・支援体制の整備			事業主体	協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
2-1	地域公共交通について関係者（地域住民・交通事業者・行政等）が協議する場の構築	今後の対応を検討・協議する場の運営	地域組織	大津市・交通事業者	地域組織の立ち上げ（各年度 1 地域以上）・運営支援					
2-2	地域主体の取組みに対する検討サポート	出前講座の実施	大津市	バス事業者	地域の要望に応じた出前講座の実施					
2-3	立地適性化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築	立地適性化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画と連携するための庁内調整の場の設置	大津市	－	庁内調整の実施					
2-4	地域主体の実証運行に対する側面的支援	地域主体の取組みとして実施する実証運行に対する側面的支援	大津市	バス事業者・タクシー事業者 国土交通省	地域主体の実証運行に対する側面的支援（各年度 1 地域以上）					
[取組みの方向性 3] 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施			事業主体	協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
3-1	広報誌等における情報提供	広報誌等における情報提供	大津市	バス事業者・タクシー事業者 バス協会	「広報おおつ」への特集掲載について調整、実施					
		広報誌への交通事業者の人材募集告知			「広報おおつ」への特集掲載に合わせた告知等について調整、実施					
		運転士の確保・養成への市の積極的関与			関係者協議、検討 関係者協議、検討の継続、状況に応じて対策の実施					
3-2	幅広い世代に対する継続的なモビリティ・マネジメントの実施	モビリティ・マネジメントの実施	大津市・県・バス協会	交通事業者、学校関係者 警察、地域組織	小学生を対象としたモビリティ・マネジメントの継続的实施					
		モビリティ・マネジメントの体制構築と新規実施			関係者協議、検討 その他世代を対象としたモビリティ・マネジメントの状況に応じた実施					
3-3	電車・バスを便利に使ってもらうための効果的な情報提供	バスのりかえマップの定期的更新と適切な配布	大津市・バス協会	バス事業者 商業施設・観光施設	マップ更新		マップ更新 （基本 3 年毎）			
			大津市バス & 電車乗り換えマップの継続的配布							
3-4	高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進	高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進	大津市、警察	交通事業者、警察	運転免許証自主返納高齢者支援制度（滋賀県警察）の継続的周知 関係者協議、検討 新たな運転免許証自主返納の動機付け方策の状況に応じた実施					
3-5	イベントやキャンペーンを通じた PR の推進	イベントやキャンペーンを通じた PR の推進	大津市・バス協会・県	バス事業者、鉄道事業者	各種イベント・キャンペーンの継続的实施 新規イベント・キャンペーンの検討、状況に応じた実施					
3-6	バス待合環境の向上	上屋・ベンチ・照明等の設置	大津市・県・バス事業者 地域組織・地域住民	道路管理者 地域組織・地域住民 学校関係者	寄付ベンチ設置事業の継続的实施 検討 上屋・照明設置事業の状況に応じた実施					
		バス停周辺の清掃・維持活動			検討 関係者協議、状況に応じた実施					
3-7	ノンステップバスの導入促進	ノンステップバスの導入促進	大津市・バス事業者	－	ノンステップバスの継続的導入促進					
3-8	鉄道駅のバリアフリー化の促進	比良駅等のバリアフリー化に向けた検討	鉄道事業者、大津市	国土交通省、県	比良駅整備の実施 湖西線蓬萊駅以北のその他の駅のバリアフリー化に向けた検討・協議					
		バリアフリー化を行う対象駅の基準緩和			国に対するバリアフリー化基準緩和等の要望活動の継続的实施 基準緩和等の状況に応じたさらなる湖西線駅バリアフリー化の取組み推進					
3-9	乗換え連絡機能の強化	膳所駅南側広場の整備に向けた検討	大津市	交通事業者、県	整備に向けた検討					
		瀬田駅の機能性向上に向けた対策の検討・実証			整備に向けた検討 状況に応じた整備の実施					
3-10	バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進	バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進	交通事業者・大津市	国土交通省、県	国、県、関係自治体と連携したキャッシュレス決済導入支援検討、実施					
3-11	交通モード間の乗継利便性の向上	利便性の高い乗継ぎダイヤの調整	交通事業者、大津市	商業施設・観光施設	関係者協議、調整 状況に応じた実施					
		各種割引乗車券、企画乗車券の検討・実施			関係者協議、調整 状況に応じた実施					
		観光 MaaS*の推進			実装に向けた調整 関係者協議の継続、MaaS*の発展に向けた側面的支援					
		パーク・アンド・ライドの推進			パーク・アンド・ライドの利用促進に向けた継続的な取組み					
3-12	MICE 誘致や観光振興と連動した利用促進	観光施設や商店街等と連携した観光 MaaS*の実施	大津市、交通事業者	観光施設・商店街	MaaS*の実装に向けた取組					
		自動運転バスの実装			自動運転の実装に向けた取組					

* MaaS: Mobility as a Service の略。ここでは、国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめより、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」と定義する。