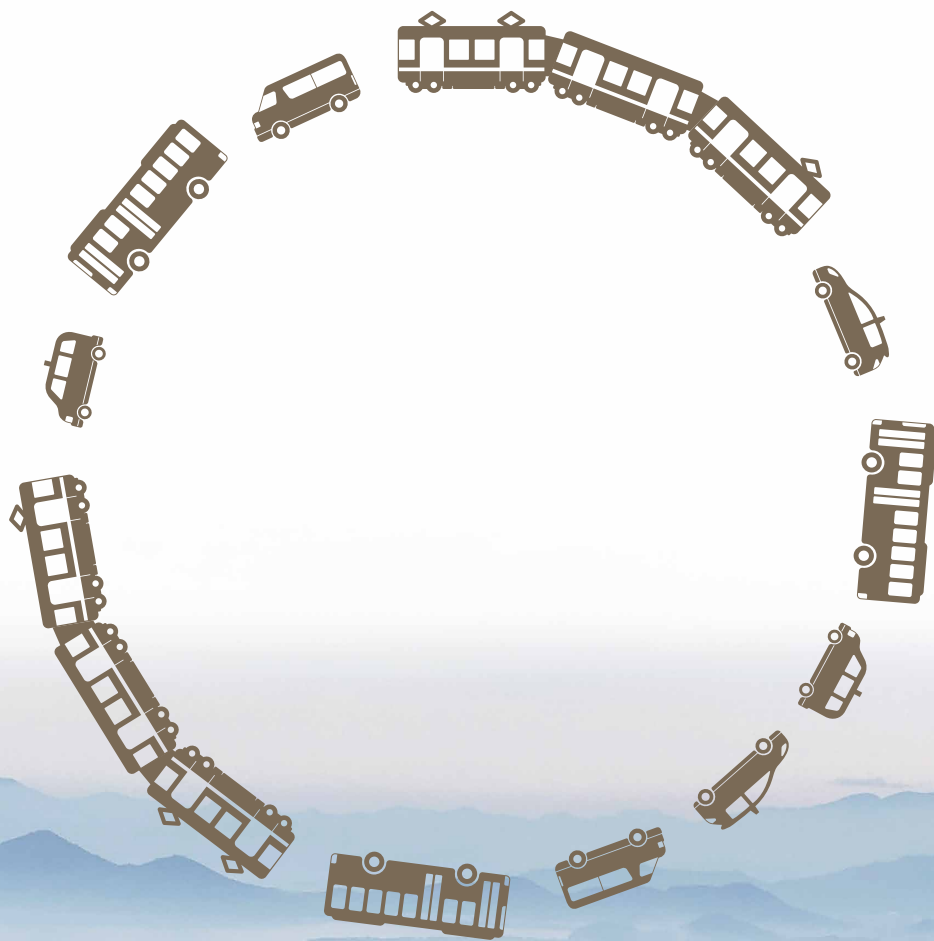


大津市地域公共交通計画



令和3(2021)年3月

大津市

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画の対象区域	2
1.4 計画の対象期間	2
1.5 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正への対応	3
2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題	4
2.1 本市のまちづくりの方向性	4
2.2 大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】の検証	14
2.3 地域特性の把握	20
2.4 交通特性の把握	33
2.5 本市の地域公共交通の課題	60
2.6 地域公共交通課題地域の設定	61
3. 計画の基本方針	65
3.1 地域が目指すべき将来像	65
3.2 地域公共交通の目標像と果たすべき役割	66
3.3 地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性（基本方針）	67
3.4 計画の目標	68
4. 本市の地域公共交通ネットワーク	70
5. 目標を達成するための施策	73
6. 計画の進捗管理	113

参考資料

- 参考 1. 大津市地域公共交通計画策定の経緯
- 参考 2. 大津市地域公共交通活性化協議会 委員名簿
- 参考 3. 大津市地域公共交通活性化協議会設置要領
- 参考 4. 用語集

※計画における交通事業者等の表記については、以下のとおりです。

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

1. はじめに

1.1 計画策定の目的

本市は、大阪・京都等の大都市への交通利便性が高いこと等から、市全体としてはこれまで人口増加が続いてきましたが、既に人口はピークを迎えつつあり、今後は人口が減少に転じ、少子高齢化が進むことが見込まれます。

本市では、誰もが安全・安心・快適に住み続けられる「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを推進しており、地域公共交通は重要な役割を担うものと位置づけています。しかし、本市を運行する鉄道・バス路線をはじめとする地域公共交通は、人口増加とあわせて長年にわたり市民や来訪者の移動を支えてきましたが、近年の利用者減少等による経営環境の悪化や運転士不足といった課題に直面しています。

こうした地域公共交通を取り巻く諸課題に地域住民・交通事業者・行政が一体となって対応していくために、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにする「マスタープラン」として本計画を策定しました。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた地域全体の公共交通のあり方を示す、地域公共交通のマスタープランとなるものです。

計画策定にあたっては、本計画の前身計画である「大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】」を踏まえながら、「大津市総合計画」及び「大津市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、本計画と並んで「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを推進するもう1つの柱である「大津市立地適正化計画」や「第2期大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、本市を含む大津湖南エリアにおける地域公共交通のマスタープランである「大津湖南エリア地域公共交通網形成計画」、「第8期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画」等との連携・整合を図ります。

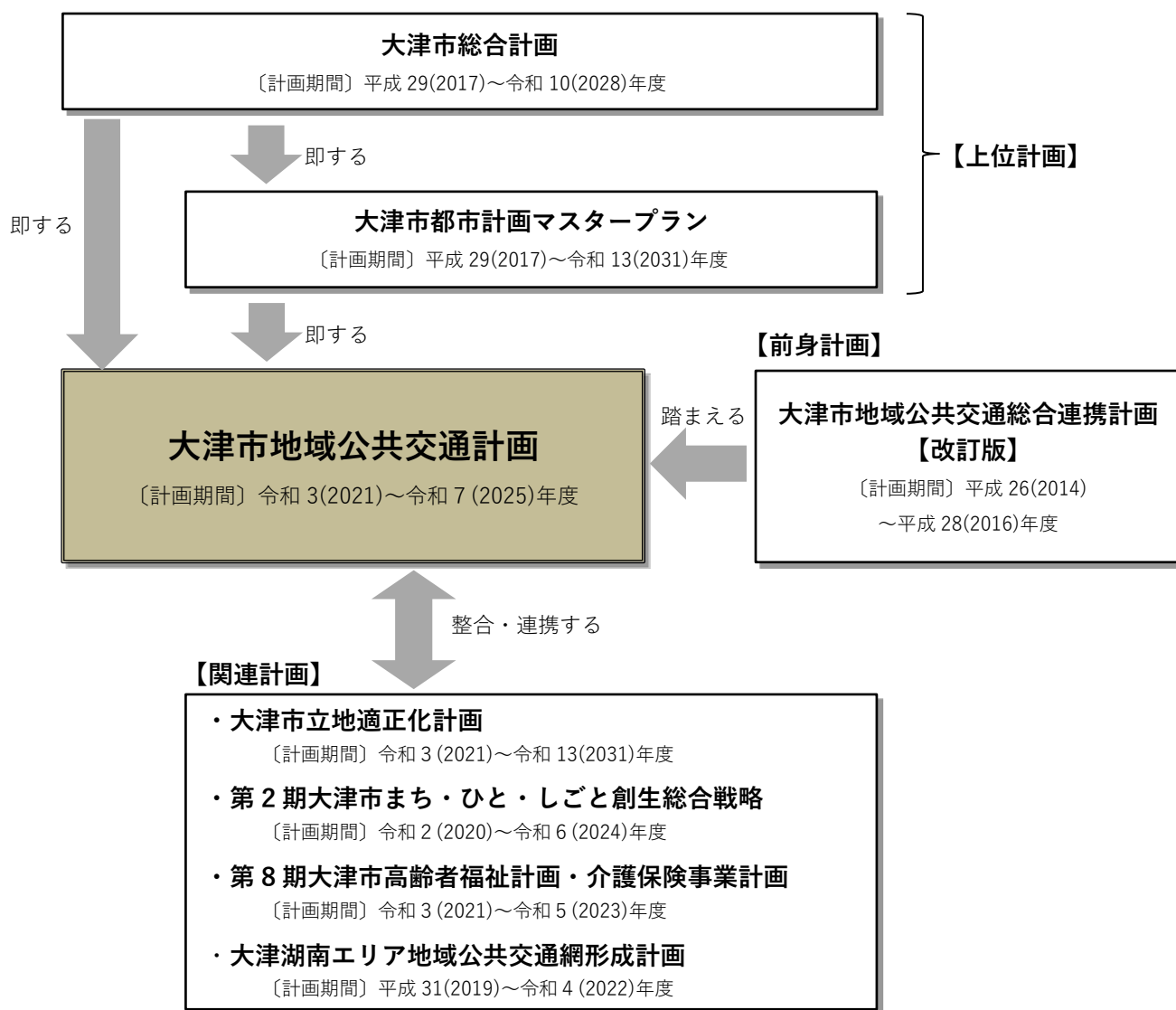


図 1.2.1 大津市地域公共交通計画の位置づけ

1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、大津市全域とします。

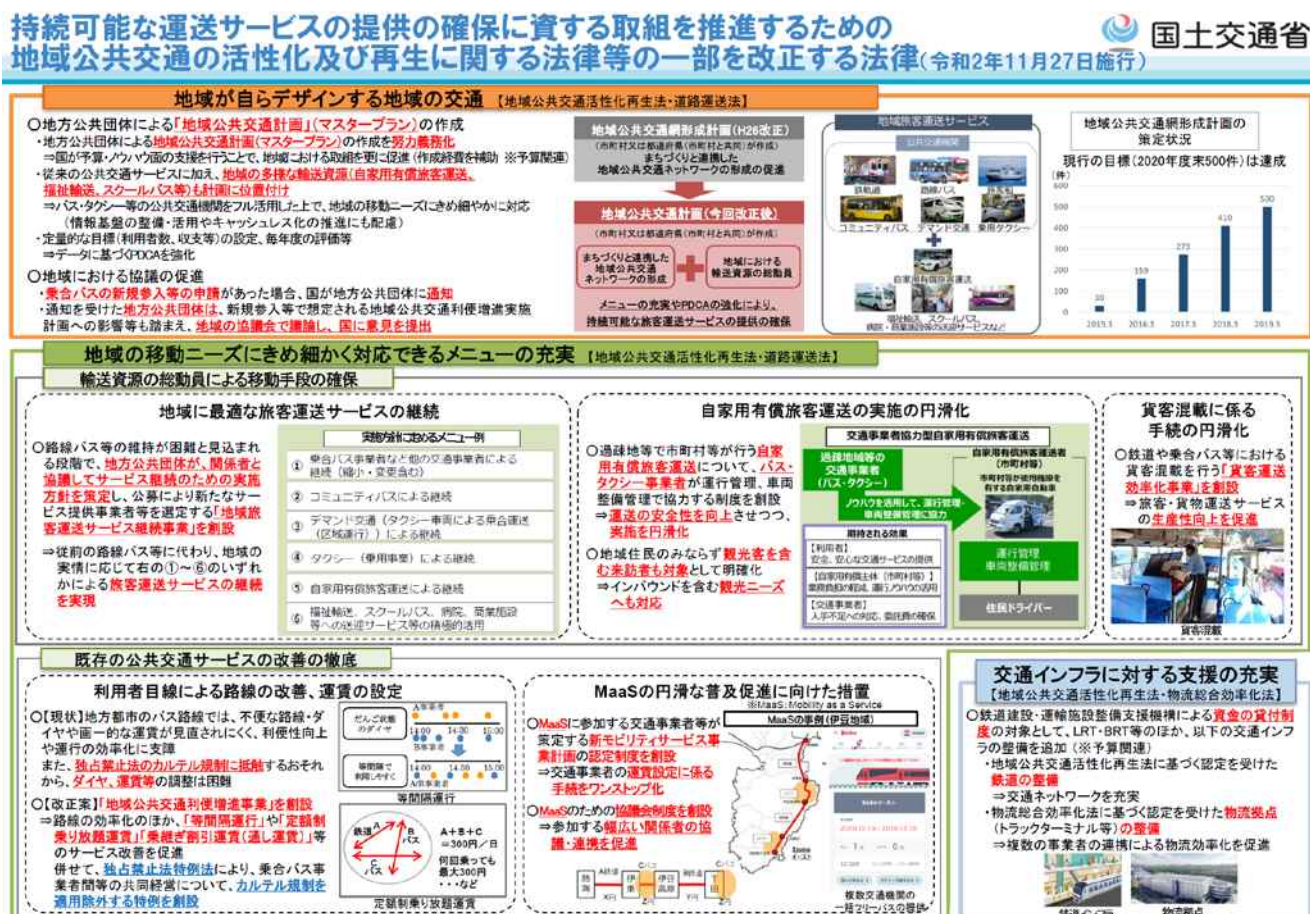
1.4 計画の対象期間

本計画の対象期間は、令和 3 (2021) 年度から令和 7 (2025) 年度までの 5 年間とします。

1.5 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正への対応

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化再生法」）等の一部を改正する法律が令和2（2020）年6月3日に公布されました（令和2（2020）11月27日施行）。

法改正では、従来の地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」に名称が変更されるとともに、原則として全ての地方公共団体が計画を策定するよう努力義務化されました。また、これまでに策定済の地域公共交通網形成計画の内容や計画の進捗状況等を考慮し、「従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員して地域の移動ニーズにきめ細かく対応すること」や「定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを強化すること」等が求められています。本計画は、こうした法改正の内容を可能な限り反映したものとしました。



出典：国土交通省ホームページ

図 1.5.1 地域公共交通活性化再生法の改正の概要

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

2.1 本市のまちづくりの方向性

(1) 大津市総合計画（平成 29(2017)年策定）

〔計画期間〕平成 29(2017)～令和 10(2028)年度

① 計画の概要

大津市総合計画は、「基本構想」と「実行計画」で構成し、「基本構想」は平成 29(2017)年度から令和 10(2028)年度までの 12 年間、「実行計画」は 4 年ごとの 3 期の計画期間としています。まちづくりの基本構想、将来都市像は以下に示すとおりです。

【まちづくりの基本理念】

1. 持続可能な都市経営

- ・「選択と集中」による持続的・効率的都市経営と、公共施設の効果的な管理・運営等での健全財政を堅持

2. 共助社会の確立

- ・「自助、自立」する精神での行動と、互いを尊重し三者協働（市民・市民団体、事業者、行政）により支えあえる共助社会を確立

3. 自然、歴史、文化の保全、再生、活用

- ・各地域の自然、歴史、文化を保全、再生し、美しく質の高いまちを築き、まちづくりに活かす

【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・比叡の山々等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等、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。

○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、“大津再生”に取り組む

② 地域公共交通に関する方向性

大津市総合計画の具体的施策等が示されている「第 2 期実行計画（計画期間：令和 3（2021）～令和 6（2024）年度）」では、リーディングプロジェクト（基本構想の実現に向けて、各施策の中でも重点的に取り組むもの）の 1 つとして「暮らし安全プロジェクト」が掲げられ、その取組の方向性の 1 つに「生活を支える地域交通の確保」が示されています。

その具体的な取組については、「施策 26 交通ネットワークの充実」において示されており、地域公共交通に関する取組の概要は、以下に示すとおりです。

表 2.1.1 大津市総合計画 第 2 期実行計画〔地域公共交通に係る部分（抜粋）〕

施策 26	交通ネットワークの充実
動向と課題	・ 少子高齢化、人口減少の進行等により、公共交通をめぐる地域の課題は更なる深刻化が見込まれ、特に路線バスでは、利用者の減少や運転士不足による減便・廃線が更に進み、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念される。 ・ あらゆる市民が自由かつ円滑に移動できるよう、鉄道駅施設や道路の改善を更に進める必要がある。
施策目標	地域公共交通ネットワークや道路交通ネットワークの整備を進め、あらゆる市民が、多様な手段で安全・快適に移動できる環境の実現を目指す。
取組みの方向性と主な取組	1 地域公共交通ネットワークの維持・確保 鉄道・路線バス等からなる地域公共交通ネットワークの維持を図りながら、公共交通をめぐる課題を有する地域においては、市民・事業者・行政の三者協働による、デマンド型乗合タクシーや自家用有償運送等の新たな移動手段の活用検討を進め、代替手段の導入を目指す。併せて、公共交通の利用環境を改善するための駅前広場の整備を進めるとともに、公共交通の持続性を高める新たなテクノロジー、ICT 活用等の先進技術の活用を促す。
	○地域の需要に応じた交通ネットワークの確保 ○既存の交通ネットワークの維持 ○駅前広場等の整備
	2 安心して快適に移動できる交通結節点周辺等のバリアフリー化整備の推進 誰もが安心して快適に移動できる人にやさしいまちの実現に向けて、鉄道駅施設や道路のバリアフリー化を推進する。
	○鉄道駅のバリアフリー化の推進 ○ノンステップバスの導入促進 ○歩道等のバリアフリー化の推進
	3 道路交通ネットワークの充実 国・県と連携し、地域間を結ぶ広域的な道路整備を推進するとともに、地域公共交通の円滑な運行の確保や、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の整備を推進する。
	○広域幹線道路等の整備促進 ○地域幹線道路の整備 ○市道橋の適正管理 ○生活道路の交通安全対策の推進

(2) 大津市都市計画マスタープラン（平成 29(2017)年 3 月策定）

〔計画期間〕平成 29(2017)～令和 13(2031)年度

① 計画の概要

「大津市都市計画マスタープラン」は、平成 29(2017)年 3 月に策定され、目標年次は 15 年後の令和 13(2031)年としています。

まちづくりの理念と目標、将来都市構造については、次のように示されています。

【まちづくりの理念と目標】

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と整合を図り、まちづくりの理念と目標を以下のよう

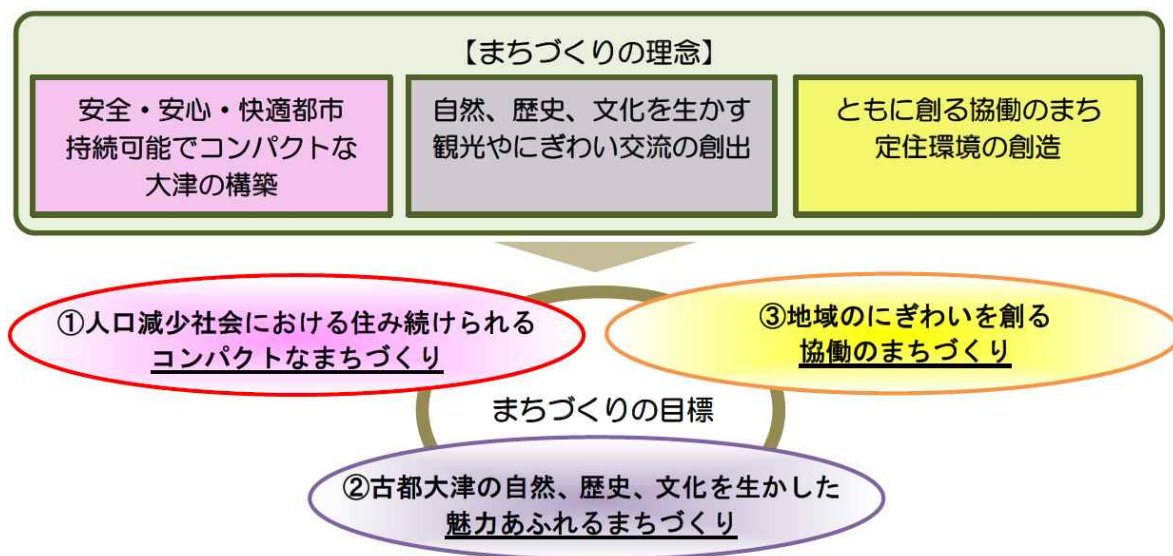


図 2.1.1 まちづくりの理念と目標

【将来都市構造】

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。

「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

■将来都市構造図

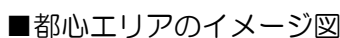
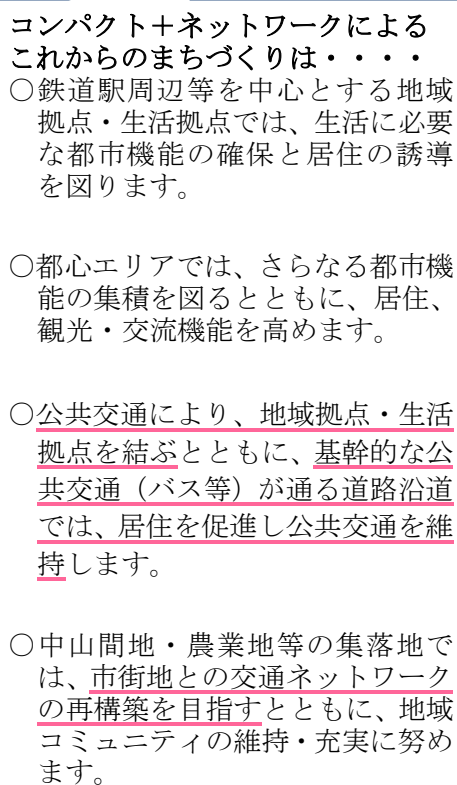


図 2.1.2 コンパクト+ネットワークによる大津市のまちづくり

② 地域公共交通に関する方向性

「大津市都市計画マスタープラン」では、地域公共交通に関しては、「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」に掲げられています。その概要は、以下に示すとおりです。

【地域公共交通のあり方】

1) 基本方針	
コンパクトなまちづくり	・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	・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	・「石坂線 21 駅の顔づくりグループ」等の市民活動や伊香立地区のボランティアによる送迎等、地域公共交通の維持・活性化の取組み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	・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 ・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	・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	・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みの推進 ・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み事例の情報提供、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	・都市施設の集積により、これまで以上に利用者の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	・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

(3) 大津市立地適正化計画（令和 3（2021）年 3 月策定）

〔計画期間〕 令和 3（2021）～令和 13（2031）年度

① 計画の概要

大津市立地適正化計画は、人口減少、少子高齢化の進行に伴い抱える都市機能低下、市税収入の減少、扶助費の増加、公共交通ネットワークの減便・廃線等の解決を目指し、市街化区域内のコンパクト化を図るため、令和 3（2021）年 3 月に策定されました。課題解決のための施策・誘導方針の③として公共交通機能の強化が挙げられています。まちづくりの基本方針やターゲット、課題解決のための施策・誘導方針については、大津市都市計画マスタープランに沿ったものとしており、その概要は、以下に示すとおりです。

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）
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	・ 市街化区域内において、鉄道駅等の徒歩圏を中心に、ハザードエリア等を除外する等した区域に、居住誘導区域を設定。
都市機能誘導区域	・ 大津市都市計画マスタープランに示す地域拠点（堅田駅周辺、都心エリア（大津京駅周辺、大津駅・びわ湖浜大津駅周辺、膳所駅周辺）、石山駅周辺、瀬田駅周辺）に都市機能誘導区域を設定。

② 地域公共交通に関する方向性

地域拠点や生活拠点等と連携した公共交通ネットワークの強化や、郊外住宅団地等における公共交通の確保など、移動しやすい交通環境の取組みにより、高齢者の外出率を高めるなど高齢者等の健康の増進を促進することとしています。

(4) 第2期大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2(2020)年4月策定）

〔計画期間〕 令和2(2020)～令和6(2024)年度

① 計画の概要

第2期大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、第2期大津市人口ビジョン（令和2(2020)年4月策定）で示した将来のまちの姿と人口目標の達成に向け、第1期大津市総合戦略（平成27(2015)年10月策定）の検証や新たな国や滋賀県の総合戦略等を踏まえ、令和2(2020)年4月に策定しました。具体的には、第1期大津市総合戦略で設定した「まち・ひと・しごと」にかかる4つの基本目標は継続し、それらの目標の更なる推進のため、施策の基本方向や数値目標、施策について見直しを行いました。4つの基本目標と、各目標のテーマについては、以下に示すとおりです。

基本目標	テーマ
1 子育て世代が満足するまちづくり	子育て支援、ワーク・ライフ・バランスの推進「ひとの創生」
2 仕事と暮らしが充実したまちづくり	移住・定住促進と、市内就業の拡大「しごとの創生」
3 まちの賑わいと地域活性のまちづくり	訪れたい魅力増「まちの創生」
4 持続可能なまちづくり	住み続けたいまちの再生

② 地域公共交通に関する方向性

「基本目標4 持続可能なまちづくり」の施策の方向性として、鉄道や道路を活用した交通網確保を重視するとともに、安全対策につながる自動運転、MaaS*（Mobility as a Service）や、高齢者などの移動手段を確保するデマンドタクシーの導入等により、効率的かつ効果的なまちの形成を目指すことが掲げられています。

*MaaS：Mobility as a Service の略。現状、様々な定義が見られますが、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」と定義します。

(5) 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画

(平成 31(2019)年 3 月 大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会策定)

〔計画期間〕平成 31(2019)～令和 4 (2022)年度

① 計画の概要

大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市の 6 市からなる大津湖南エリアは、京阪神への通勤・通学圏として開発が進み、特に、瀬田駅・南草津駅から「びわこ文化都市公園」を取り囲むエリアは、企業や大学・研究機関、病院、図書館や美術館等の施設や住居地区が集積しています。

当該地域の活力を減退させないためには、人の動き・交流を支える持続可能な地域公共交通網の整備が必要であり、エリア内の面的な公共交通ネットワークの再構築が求められることから、広域的視点から大津湖南エリアの地域公共交通のあり方を示す計画として、平成 31(2019)年 3 月に策定されました。

「大津湖南エリア全体で目指すべき地域公共交通の将来像」及び「地域公共交通網の形成に関する基本的な方針」、「計画で目指す目標」は以下に示すとおりです。

【大津湖南エリア全体で目指すべき地域公共交通の将来像】

- ・ みんなに優しい利便性の高い地域公共交通ネットワーク
- ・ 大津湖南エリアを「ひとつ」につなぐ充実した広域公共交通ネットワーク

【地域公共交通網の形成に関する基本的な方針】

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

【計画で目指す目標】

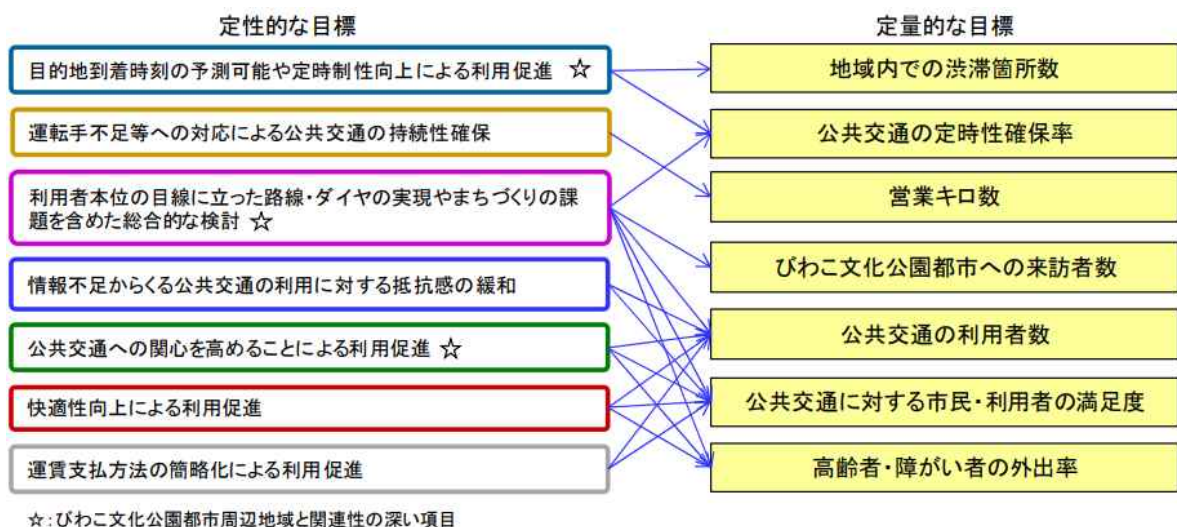


図 2.1.3 定性的な目標と定量的な数値指標

② 地域公共交通に関する方向性

計画の目標実現のための具体的な施策メニューは以下に示すとおりです。

表 2.1.3 施策メニューの概要

ねらい	施策メニュー
①目的地到着時刻の予測可能性 や定時性向上による利用促進	①-1 幹線道路機能の強化による現国道1号、8号の交通混雑の緩和 ①-2 瀬田駅前ロータリーの活用方法検討 ①-3 南草津駅前ロータリーの一般車の東口進入抑制、西口誘導 ①-4 分かりやすい運行情報の提供
②運転士不足等への対応による 公共交通の持続性確保	② 将来に向けた自動運転等の新技術の導入検討
③利用者本位の目線に立った路線・ダイヤの実現やまちづくりの課題を含めた総合的な検証	③-1 バス路線・ダイヤの見直し等 ③-2 2社が運行するバス路線のダイヤ調整 ③-3 まちづくりの将来像をふまえたスムーズな交通手段の導入検討
④情報不足からくる公共交通の利用に対する抵抗感の緩和	④-1 生徒や児童を対象とした学校MM（モビリティ・マネジメント）の拡大 ④-2 見やすくわかりやすいマップの作成 ④-3 既存料金施策の周知・共有化、効果的なPRにつながる料金施策の検討
⑤公共交通への関心を高めることによる利用促進	⑤-1 事業所を対象とした通勤MMの実施 ⑤-2 ワークショップ等を通じた地域MMの実施 ⑤-3 バスに乗ってもらうことが楽しくなるようなイベントの実施 ⑤-4 接続バスの運行曜日や時間帯の拡充等
⑥快適性向上による利用促進	⑥ 快適なバス待ち環境の整備
⑦運賃支払い方法の簡略化による利用促進	⑦ 共通の運賃収受方法の検討

(6) 第8期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（令和3(2021)年3月策定）

〔計画期間〕 令和3(2021)～令和5(2023)年度

① 計画の概要

本市では、要介護認定者や後期高齢者が増加する中、平成27(2015)年度より、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で暮らせるよう、「医療」「介護」「予防」「住まい」「生活支援」が包括的に提供される地域包括ケアシステムの実現を目指した取組みを進めてきました。本計画では、地域包括ケアシステムの構築を目指し、「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」を基本理念とし、その実現に向けて、在宅医療・介護連携の推進や高齢者の居住安定に関わる施策との連携等、7つの基本目標を掲げています。

② 地域公共交通に関する方向性

基本目標3として「高齢者等が健やかに生活し、社会参加ができるまち（生活支援・介護予防サービスの基盤整備の推進）」が掲げられています。これを実現するための施策の一つとして、「社会参加の促進」が掲げられており、具体的には、高齢者の社会参加を促すために、関係部局が連携し、公共交通機関や福祉有償運送など多様な移動手段の確保に努めることとしています。

また、基本目標4として「安心して暮らし続けることができる住まいが整っているまち（高齢者の居住安定に関わる施策との連携）」が掲げられています。これを実現するための施策のひとつとして、「高齢者の移動手段の確保」が挙げられており、具体的には、高齢者が円滑に利用できるような電車やバス等の公共交通におけるバリアフリー化の促進を図るため、ノンステップバス導入の補助支援を行っています。また、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ることとしています。

2.2 大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】の検証

(1) 計画の概要

大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】（平成 26(2014)年 3 月 大津地域公共交通活性化協議会策定、以下「連携計画」）は、平成 21(2009)年に策定された「地域公共交通総合連携計画」の改訂版で、計画期間は 3 年間（平成 26(2014)～28(2016)年度）としており、基本理念、基本方針については、以下に示すとおりです。

表 2.2.1 連携計画の基本理念と基本方針

基本理念	環境にやさしく、ひとにやさしい地域公共交通の確立 ～『結の湖都 大津』の持続可能なまちづくりをめざして～
基本方針	① J R 線と京阪電車を軸とし、路線バスとの連携がよくとれた公共交通ネットワークの維持・活性化の推進 ② 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利用促進 ③ 地域公共交通の維持・活性化への取組みを効果的に進めるための取組体制と支援体制の整備

(2) 地域公共交通に関する方向性

「公共交通ネットワークの維持・活性化」、「公共交通の利用促進」、「取組体制と支援体制の整備」を基本方針として掲げています。

表 2.2.1 連携計画の施策体系

1.公共交通ネットワークの確立	(1) 鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの維持・活性化に向けた施策 ①中心都市核ゾーン ・鉄道駅を核とした歩行者・自転車ネットワークの形成 ②郊外住宅地ゾーン ・まちの利便性を保持するための、通勤・通学に便利な路線バスネットワークの維持・活性化 ③市街地外縁部ゾーン ・地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの維持と退出に伴う空白地への対応
	(2) 高齢社会に対応した、日常生活（買物や通院）を支えるバス等の地域公共交通ネットワークの維持・活性化
2.利用促進方策の実施	(1) 利便性の向上による利用促進に向けた施策 ①公共交通に関する情報提供の充実 ②乗換え利便性の向上の推進 ③施設・車両の利便性向上の推進 ④走行環境の快適性向上の推進
	(2) 利用機会の提供による利用促進に向けた施策
	(3) 市民意識の変革による利用促進に向けた施策
	(4) 魅力の創出による利用促進に向けた施策 ①観光とのタイアップによる利用促進 ②環境対策との連携による利用促進
	(5) 地域社会への貢献施策
3.取組体制・支援体制の整備	地域住民、事業者、行政の協働体制・支援体制の整備

(3) 目標とその達成状況

連携計画では、「地域公共交通の維持・活性化を推進し、平成 28(2016)年度まで、平成 23(2011)年度水準の維持を目指す」ことを目標として掲げています。

目標値を設定した項目の平成 28(2016)年度末時点での実績は、いずれも平成 23(2011)年度実績値を上回っており、上記の目標を概ね達成しているといえます。

表 2.2.2 連携計画の目標の達成状況

指標		目標 (平成 23(2011)年度 実績値)	平成 28(2016)年度 実績値	基準年度 との比較
J R	1 日あたり利用者数	227,816 人	230,548 人	+1.20%
京阪電車	1 日あたり利用者数	66,349 人	72,060 人	+8.61%
路線バス	1 日あたり利用者数	28,617 人	28,949 人	+1.16%
	運行路線数	163 路線	173 路線	+6.13%

(4) 施策の実施状況

連携計画で掲げた全 57 施策の実施状況について、実施主体に対してレビューを実施し、次ページ以降のとおり、状況を整理しました。

本計画の策定にあたっては、5 年間という限られた計画期間を踏まえ、必要性・実現性・効率性等を考慮し、施策の継続について検討する必要があります。

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

表 2.2.3 連携計画のレビュー表（１） ※右ページに続く

1. JR線と京阪電車を軸とし、路線バスとの連携がよくとれた公共交通ネットワークの維持・活性化を推進する。

施策の枠組		施策 No	事業名称
1-1 鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの維持・活性化	(1) 【中心都市核ゾーン】 鉄道駅を核とした歩行者・自転車移動ネットワークの形成 ※1	1	JR膳所駅における鉄道駅のバリアフリー化の推進
		2	JR大津駅・京阪浜大津駅周辺地区における、歩道のバリアフリー化の推進
		3	都市計画道路の整備に合わせた、自転車が通れる歩道等の整備
		4	地元協議に基づく、生活道路における路肩カラー舗装や交通規制等の交通安全対策の実施
	(2) 【郊外住宅地ゾーン】 まちの利便性を保持するための通勤・通学に便利な路線バスネットワークの維持・活性化 ※2	5	地域住民・バス事業者・行政の協働による既存バス路線の維持・活性化の検討（パートナー協定締結方式の導入）
		6	地域住民・バス事業者・行政の協働による市街化区域における地域に最適な交通手段の検討（パートナー協定締結方式の導入）
		7	通学手段を確保するため、関係機関との連携・協働によるバス路線維持の施策の検討
	(3) 【市街地外縁部ゾーン】 地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの維持と新たな公共交通の検討※3	8	バス路線の退出意向の届出に対する、地域住民・バス事業者・タクシー事業者・行政の協働による対応・バス退出に伴う空白地への対応検討
		9	店舗、病院などとの連携による、買物や通院などを主たる目的とした路線の増便・新設の検討
	1-2 高齢社会に対応した、日常生活（買物や通院）を支えるバス等の地域公共交通ネットワークの維持・活性化	10	高齢者の運転免許自主返納後の公共交通利用への転換促進方策の研究、バス事業者及び関係機関との連携
1-3 通学手段を支えるバス等の地域公共交通ネットワークの維持・活性化		11	学校などとの連携による、通学を主たる目的とした移動手段の検討
		12	小学校、中学校等でのモビリティマネジメントの実施

※1 大津駅、大津京駅、膳所駅周辺地区

※2 琵琶湖線石山駅、瀬田駅周辺地区、湖西線唐崎～和邇駅の各周辺地区、比叡平・藤尾地区、南郷地区

※3 伊香立・葛川地区、大石・田上・上田上地区（石山内畑町・石山外畑町を含む）、湖西線蓬萊駅以北の各駅周辺地区

2. 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り、公共交通の利用を促進する。

施策の枠組		施策 No	事業名称
2-1 利便性の向上による利用促進	(1) 公共交通に関する情報提供の充実	13	広報誌等での情報提供
		14	バス交通総合案内ホームページによる情報提供（事業者を跨いだ総合的・横断的な情報、路線、時刻表、所要時間、料金等）
		15	地域公共交通総合案内マップの更新及び市民・転入者への配布
		16	地域に密着した施設（スーパーや商業地等）への公共交通マップの作成
		17	バス停に何分後にバスが到着するかを表示するシステム（バス・ロケーションシステム）の導入
		18	公共施設や病院での時刻表の掲示の促進
	(2) 乗換利便性向上の推進	19	鉄道駅におけるバス案内システムの導入促進
		20	乗継ぎ企画乗車券等の検討（鉄道事業者・バス事業者相互）
		21	バス・鉄道の相互利用可能なＩＣカードの導入促進
		22	J R・京阪電車・バス・タクシーの乗換え連絡機能の強化（膳所駅施設及び駅前広場の整備）
		23	利便性の高い乗継ぎダイヤの検討
		24	サイクルアンドバスライドの導入検討（バス停駐車場、自転車ラックバス等）

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

施策No	京阪バス	江若交通	近江鉄道	帝産湖南交通	バス協会	JR	京阪電車	市街地整備課	道路・河川管理課	地域交通政策課	滋賀県	地域公共交通計画における対応の方向性	
1						①		①				×	実施済のため
2									②			×	バリアフリー基本構想で取り扱う
3									②			×	実施済のため
4									②			×	概ね実施済のため
5										②		○	・ 地域公共交通の持続・確保に向けたプロセスの明確化 ・ 地域主体の取組みを行政がサポートする仕組みの構築 へ一本化
6										②			
7	②	⑤	⑥	③						②			
8										②			
9										④		×	路線バスの増便・新設の調整が困難
10					①					④		○	・ 研究ではなく、利用促進施策として検討・実施⇒施策34(各種割引)のひとつ
11	②	⑤	⑤	③						②		○	施策7と同じ
12										②		○	施策42と同じ(利用促進としてのMMのひとつ)

施策No	京阪バス	江若交通	近江鉄道	帝産湖南交通	バス協会	JR	京阪電車	市街地整備課	道路・河川管理課	地域交通政策課	滋賀県	地域公共交通計画における対応の方向性	
13										②		○	継続。ただし、バス運転手確保支援を盛り込む。MMの一環。
14										②		○	・ HP案内については関係者間の調整が必要 ⇒ ・ H30年度に作成したバスのりかえマップの定期的な更新 ・ 適切な人や場所(市民・転入者・商業施設・観光施設等)への配布
15					②					②			
16					②					⑤			
17	①	①	①	④						①		×	基本的には済
18										⑤		×	予算的に厳しく、実施困難
19	④	④	未	③		⑤	⑤			⑤		×	関係者間の調整が難しく、実施困難
20	①	①	⑤	②		⑤	①			③		○	継続
21	②	①	③	⑤						①		○	継続(紙定期券のIC化(京阪)、市も支援前向き)
22	⑤	未	⑤	③		⑤	①	②		⑤		○	継続(結節点整備)
23	②	①	②	②		②	②			④		○	継続
24	⑤	①	⑤	⑤						④		×	京阪バスが大石・南郷は潜在需要有。土地確保・整備のための予算確保が困難

番号の見方

①	実施済	④	検討したが実施せず
②	実施中	⑤	未検討
③	前向きに検討中	⑥	判断すべき主体ではない
		未	未回答

記号の見方

○	地域公共交通計画において引き続き対応していくもの
△	地域公共交通計画において対応するか調整が必要なもの
×	地域公共交通計画において対応しないもの

表 2.2.4 連携計画のレビュー表（2） ※右ページに続く

2.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り、公共交通の利用を促進する。（つづき）

施策の枠組		施策 No	事業名称
2-1 利便性の向上による利用促進	(3)施設・車両の利便性向上の推進	25	鉄道駅及び駅前広場のバリアフリー化の促進
		26	ノンステップバスの導入促進
		27	バス待合環境の向上（屋根、ベンチ、照明等）
		28	降車専用バス停、フリー乗降区間の導入拡大の検討
		29	ノンステップバス運行情報の提供検討
		30	道路上のフリー乗降区間の表示シートの整備補助の検討
		31	BRTの導入検討
2-2 利用機会の提供による利用促進	(4)走行環境の快適性向上の推進	32	P T P S（公共交通優先システム）の導入拡大の検討
		33	ノーマイカーデーの拡大実施（自家用車利用者対象）
		34	各種割引の実施
		35	利用機会提供イベント（バスの日まつりinびわこ、企画切符、キャンペーン、スタンプラリー等）や実証実験等の検討・実施
		36	ギャラリーバス、イベントバスの運行
		37	ラッピング車両の導入促進
2-3 市民意識の変革による利用促進		38	地域の子供たちによる車内放送の検討
		39	広報やリーフレットによる市民への利用転換の呼びかけや情報提供、各種団体・事業所・小学校へ利用転換の呼びかけ
		40	路線の新設・増便や利用機会の提供と併せたモビリティ・マネジメントの実施
		41	路線の新設や改変に伴う利用者アンケートの調査実施・検討
		42	幼稚園や小学校でのバスの乗り方教室などモビリティ・マネジメントの実施
		43	高齢者・現役世代を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
2-4 魅力の創出による利用促進	(1)観光とのタイアップによる利用促進	44	市内に新規進出する企業に対しての公共交通の利用促進（事業者と行政との情報共有）
		45	観光ルート設定への公共交通ネットワークの積極的関与
		46	浜大津を拠点とした観光促進型パーク＆ライドの推進
		47	観光や企画乗車券と連携した公共交通マップの作成
		48	観光施設等での地域公共交通総合案内マップの配布
		49	観光協会ホームページ等での公共交通マップの掲載
		50	観光商品と連携したバス路線設置の検討
		51	駅やバス停からの観光場所へのアクセス案内サイン等の充実
	(2)環境対策との連携による利用促進	52	観光場所での、公共交通の時刻などの利用案内表示や駅やバス停までのアクセス案内サイン類の充実
		53	BDF（バイオディーゼル燃料）等の新エネルギーの活用、CNG（天然ガス）車、ハイブリッド車等の導入促進及び利用促進
2-5 地域社会への貢献施策		54	「みるエコおうみ」への参加の積極的な呼びかけ
		55	「子ども110番の駅」、「子ども110番のバス」の実施
		56	駅施設をコミュニティスペースとして利用

3.地域公共交通の維持・活性化への取組みを効果的に進めるため、取組体制と支援体制を整備する。

施策の枠組		施策 No	事業名称
取組体制・支援体制の整備		57	地域住民の要請による、移動手段の確保・維持・活性化・利用促進に向けての枠組みの整備（ルール化、要綱等の制定、パートナー協定締結方式の検討等）と、市民主体の活動への側面的支援の実施（大津の京阪電車を愛する会等）

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

施策No	京阪バス	江若交通	近江鉄道	帝産湖南交通	バス協会	JR	京阪電車	市街地整備課	道路・河川管理課	地域交通政策課	滋賀県	地域公共交通計画における対応の方向性	
25						②	①	②		②		○	継続
26	②	①	②	②						②		○	継続
27	②	⑤	③	②						②		○	継続
28	⑤	①	②	⑤						②		×	ニーズが低く、優先順位低い
29	②	⑤	③	③						⑤		×	ニーズが低く、優先順位低い
30										①		×	実施済
31	⑤	⑥	⑤	⑤						⑤		×	ニーズが低く、優先順位低い
32	①	⑥	③	⑤						②		×	ニーズが低く、優先順位低い
33	④	⑥	⑤	④		未	⑥			①		△	現在休止中、実施に向けての調整が必要
34	②	⑤	②	③		①	①			⑤		○	継続。施策7(免許自主返納者対策)と一本化
35	①	③	①	②						②		○	イベント実施と実証実験実施は分けて考える
36	⑤	①	①	②						⑥		△	施策35の「イベント」と一本化
37	②	⑥	①	②						⑥		×	施策の効果が不明
38	⑤	⑤	⑤	⑤						⑥		×	関係者間の調整が困難
39										②		○	幅広い世代に対する継続的なMMとして一本化
40										②			
41	②	③	①	②						⑤			
42					①					②			
43										②			
44	①	④	⑤	⑤						⑤			
45										②		○	
46										②		○	
47										②		○	
48										②		○	施策17と一本化
49										⑤		△	→施策14-17と一本化
50										⑤		△	要相談
51										⑤		△	要相談
52										⑤		△	要相談
53	④	⑤	⑤	③						②		×	関係者間の調整が困難
54										⑥	①	×	済
55	⑤	⑤	⑤	⑤		②	①			⑤		×	鉄道駅のみ実施済み。今後の関係者間の調整が困難
56						①	⑤			⑤		×	済(小野駅)。その他駅は可能性低い。

施策No	京阪バス	江若交通	近江鉄道	帝産湖南交通	バス協会	JR	京阪電車	市街地整備課	道路・河川管理課	地域交通政策課	滋賀県	地域公共交通計画における対応の方向性	
57										②		○	・地域公共交通の持続・確保に向けたプロセスの明確化 ・地域主体の取組みを行政がサポートする仕組みの構築 へ一本化

番号の見方

①	実施済	④	検討したが実施せず
②	実施中	⑤	未検討
③	前向きに検討中	⑥	判断すべき主体ではない
		未	未回答

記号の見方

○	地域公共交通計画において引き続き対応していくもの
△	地域公共交通計画において対応するか調整が必要なもの
×	地域公共交通計画において対応しないもの

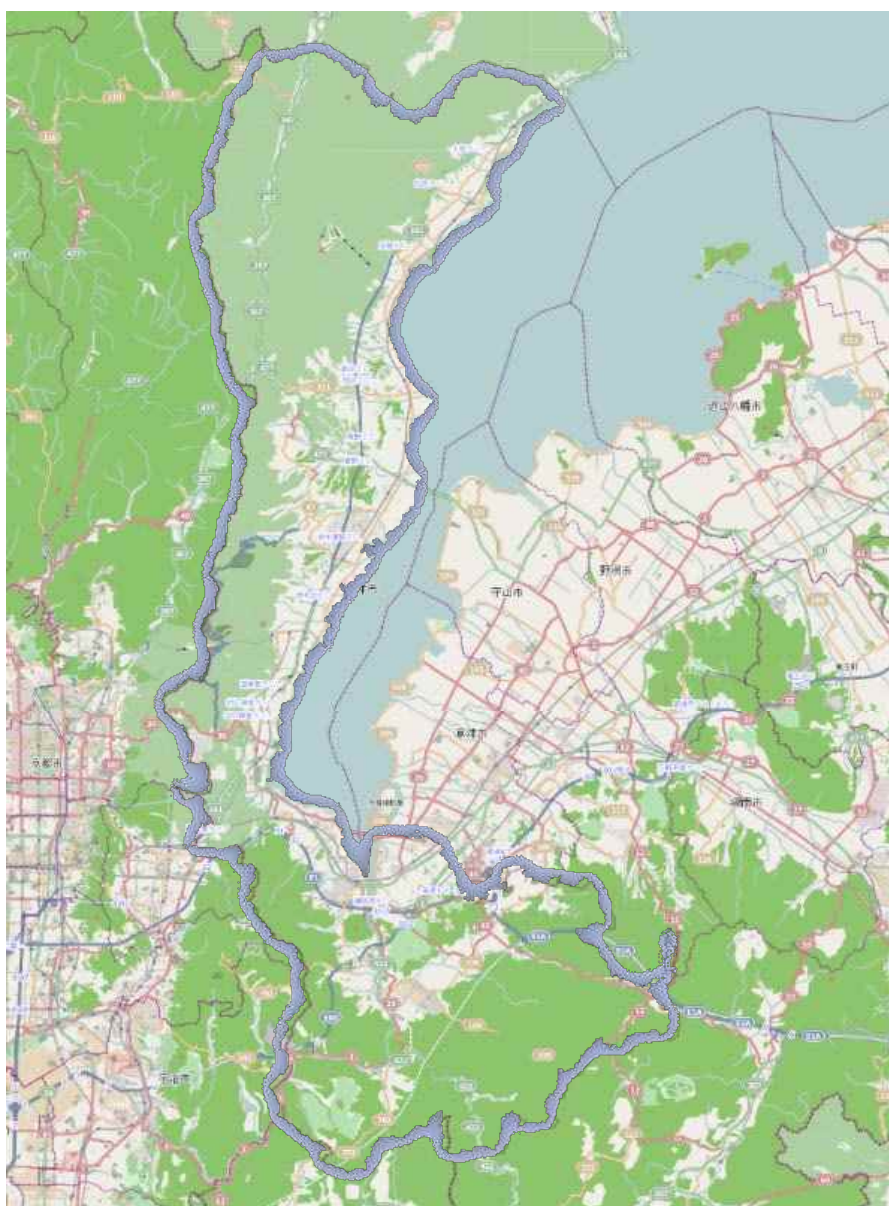
2.3 地域特性の把握

(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。

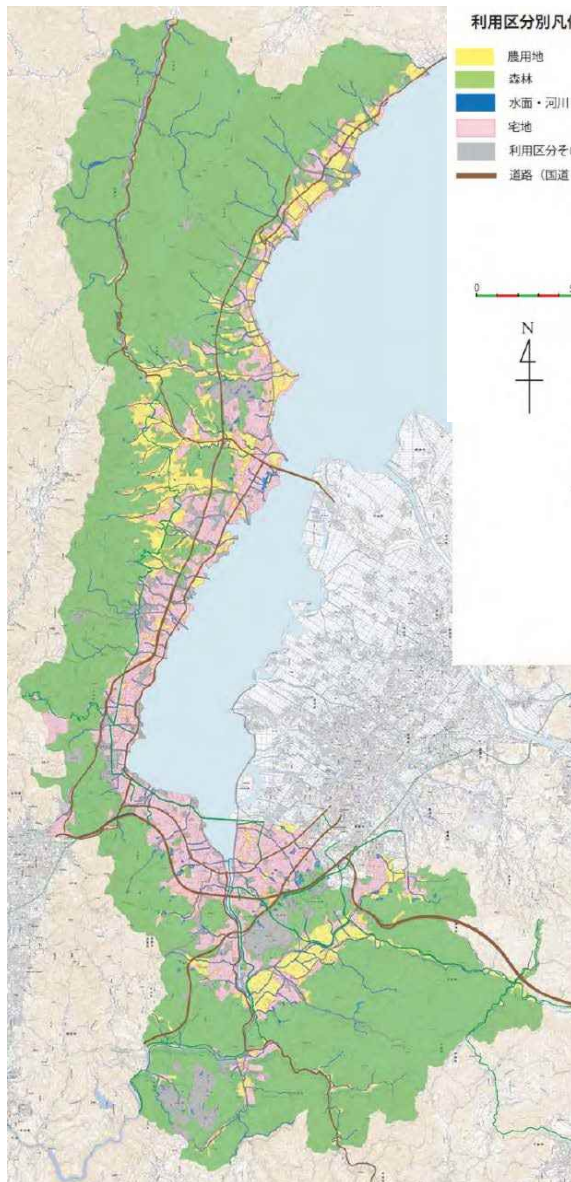


出典/資料：オープンストリートマップ

図 2.3.1 大津市の位置

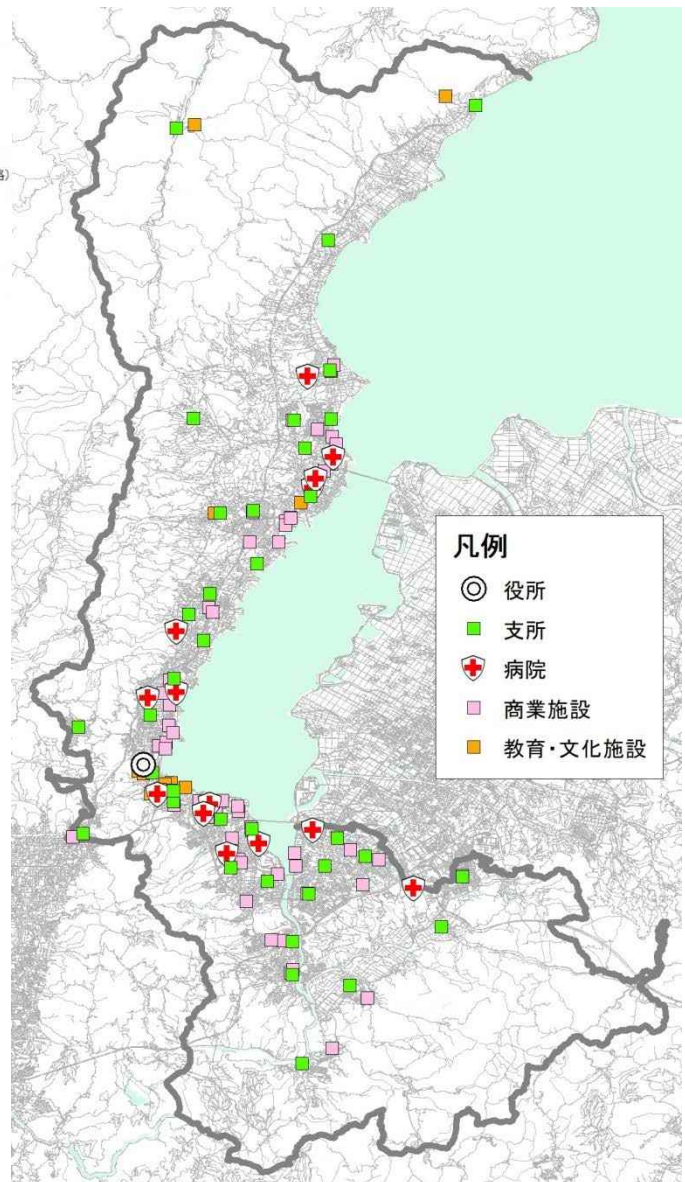
② 市街地の状況

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 2.3.2 市街地の状況（土地利用）



出典/資料：大津市調べ

図 2.3.3 市街地の状況（主要施設）

(2) 人口の動向

① 人口の推移

本市では、これまで人口増加が続いていますが、近年は漸増傾向で人口はピークを迎えつつあり、平成 27(2015)年では約 34 万人となっています。

人口の年齢構成比をみると、65 歳以上の老年人口比率が年々増加する一方、0～14 歳の年少人口比率は減少しており、少子高齢化が進行しています。平成 27(2015)年では老年人口比率は約 24%で、4 人に 1 人が高齢者となっています。

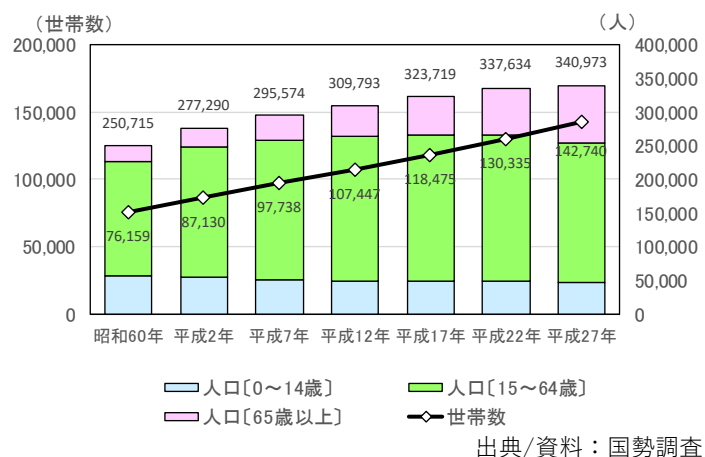


図 2.3.4 年齢3区分別人口と世帯数の推移

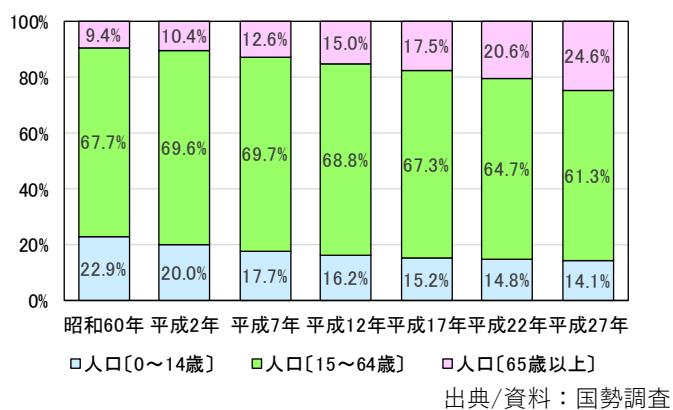


図 2.3.5 年齢3区分別人割合の推移

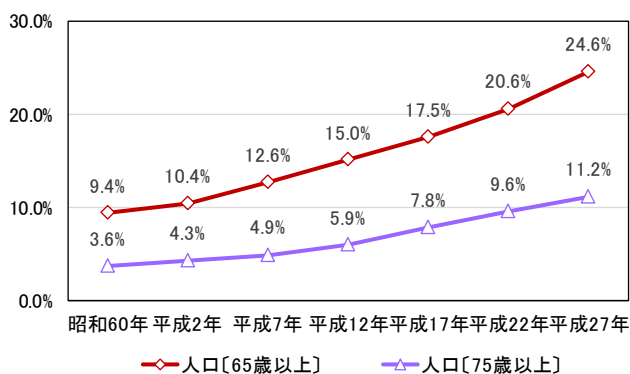
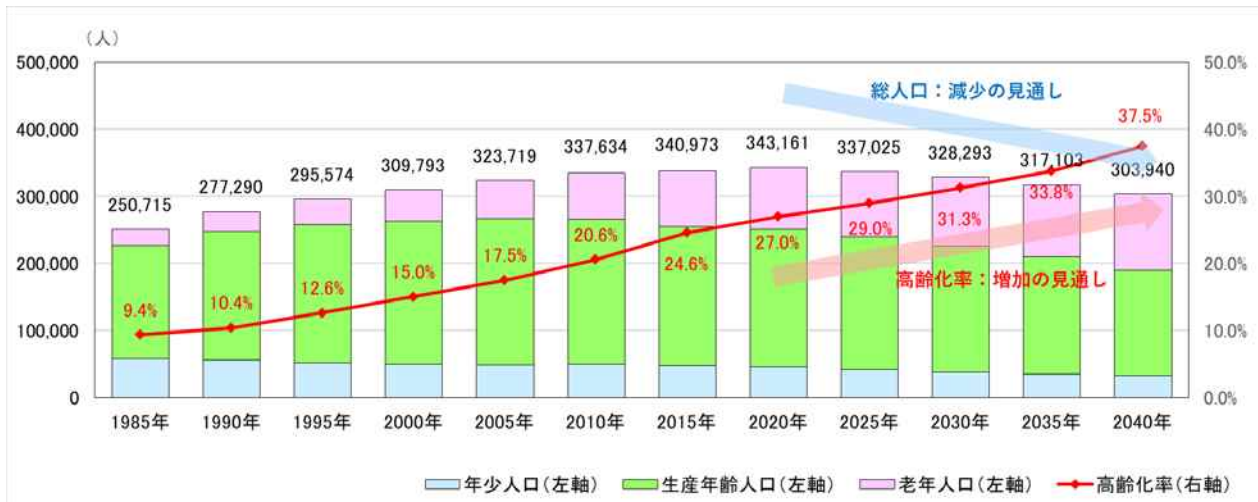


図 2.3.6 高齢化率の推移

② 将来人口

将来人口推計では、本市の人口は令和 2(2020)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、令和 22(2040)年には高齢化率は約 38%に達する一方、地域や高齢者の移動等を支える 40～50 歳代は減少する傾向を示しています。

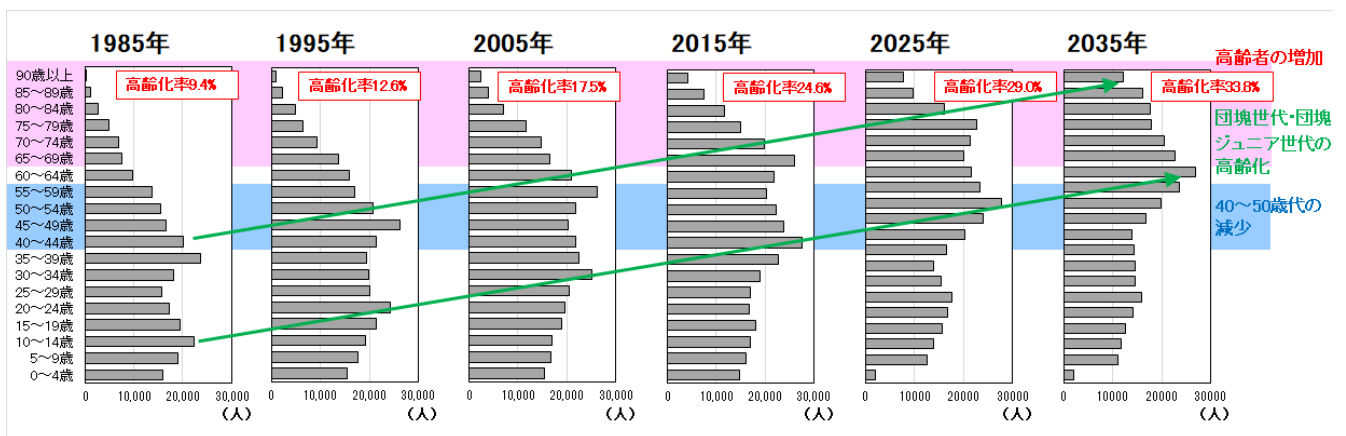
本市はこれまで人口増加を背景とした発展を遂げてきましたが、今後は人口減少と少子高齢化を見据えた対応を検討していく必要があります。



出典/資料：1985～2015 年は国勢調査

2020～2040 年は第 2 期大津市人口ビジョンにおける推計

図 2.3.7 将来推計人口



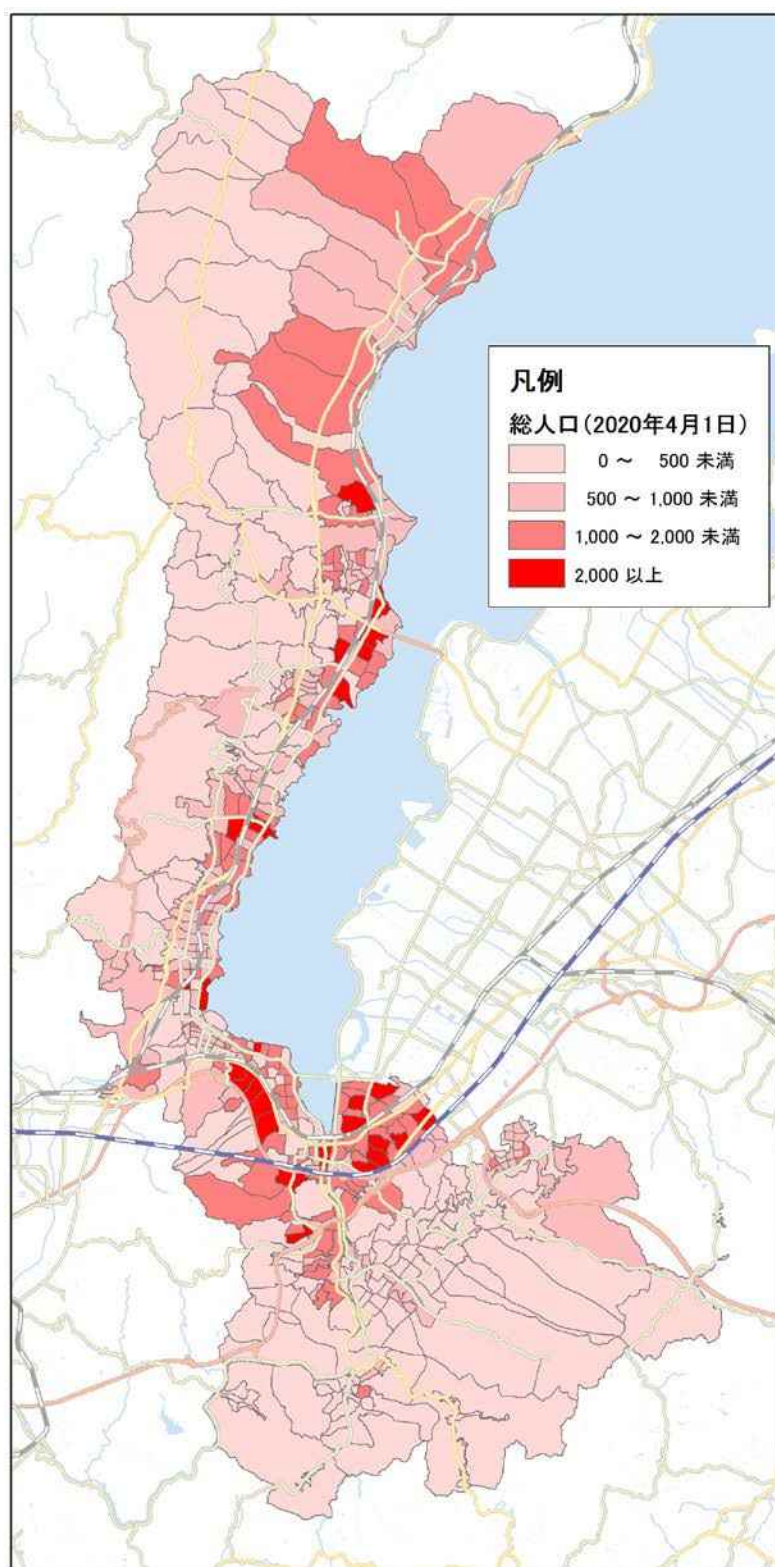
出典/資料：1985～2015 年は国勢調査

2020～2040 年は第 2 期大津市人口ビジョンにおける推計

図 2.3.8 年齢別の将来推計人口

③ 人口の分布状況

令和 2(2020)年 4 月 1 日現在の町丁目別人口は、下図に示すとおりです。鉄道駅を中心とする市街地部の町丁目や一団となった住宅団地が立地する町丁目で人口が多くなっています。



出典/資料：大津市の人口統計表（令和 2(2020)年 4 月 1 日現在）

図 2.3.9 町丁目別人口

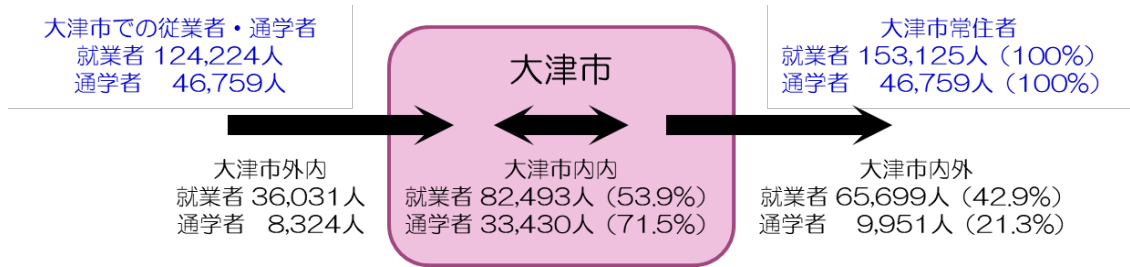
(3) 人の動き

① 国勢調査による人の動き

(i) 通勤・通学の概況

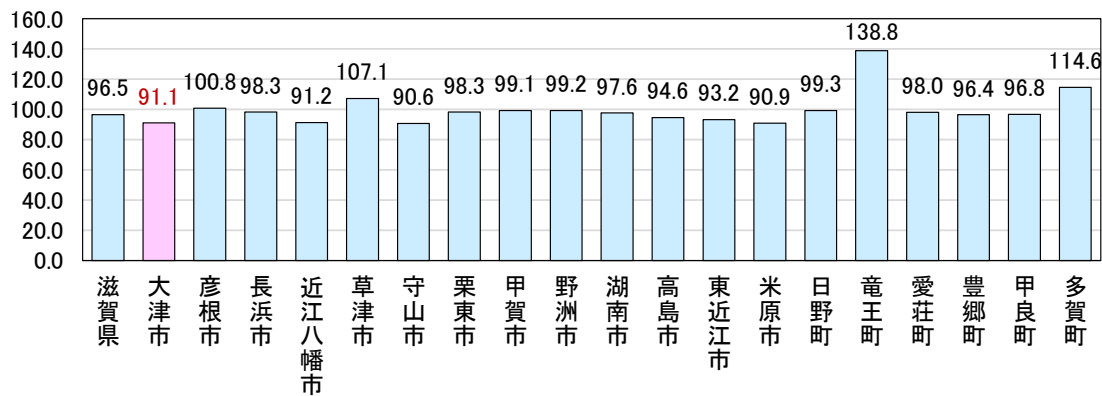
本市の人の動きを概観すると、市内常住者のうち、約 43%（約 65.7 千人）が市外へ通勤、約 21%（約 10.0 千人）が市外へ通学で流出しており、市外からは、約 36.0 千人が通勤、約 8.3 千人が通学で市内に流入しています。

このため、本市の昼夜間人口比率は平成 27（2015）年で約 91%となり、周辺市と比較すると、昼夜間人口比率が低い（市外へ多く流出）状況となっています。



出典/資料：平成 27 年国勢調査（15 歳以上の就業者・通学者）

図 2.3.10 通勤・通学流動



出典/資料：平成 27 年国勢調査

図 2.3.11 昼夜間人口比率〔2015（平成 27）年〕

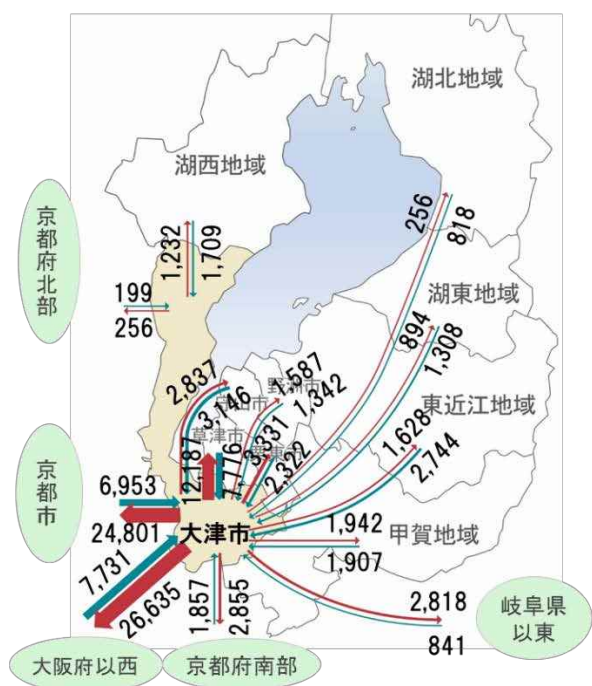
(ii) 地域別の通勤・通学状況

本市居住者の滋賀県外への通勤流動をみると、大阪府以西（流出 26.6 千人/日、流入 7.7 千人/日）への流動が最も多く、次いで京都市（流出 24.8 千人/日、流入 7.0 千人/日）となっています。

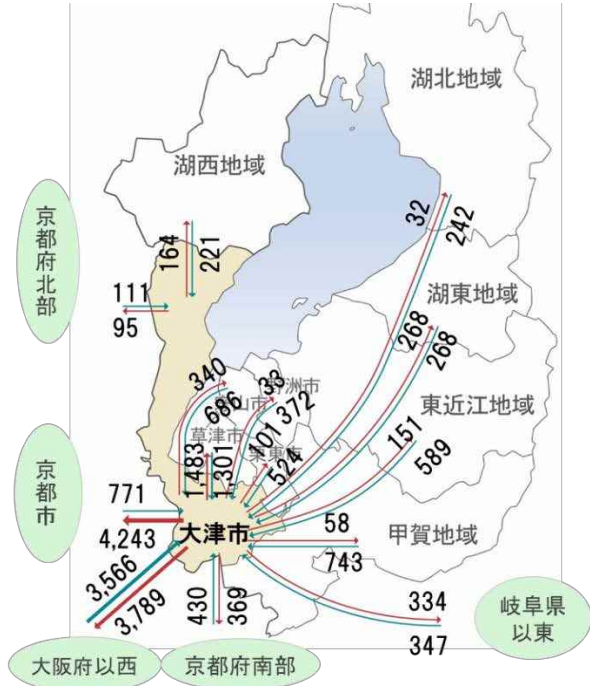
滋賀県内への流動をみると、草津市への流動が最も多く（流出 12.2 千人/日、流入 7.8 千人/日）、次いで守山市、栗東市となっています。また、湖西・湖北・湖東・東近江等の地域は、本市への流入が多い状況です。

通学流動をみると、本市から京都市への流出が多く（流出 4.2 千人/日、流入 0.7 千人/日）なっています。また、大阪府との通学流動は、流出と流入が同程度となっています。

【通勤】（単位：人）



【通学】（単位：人）

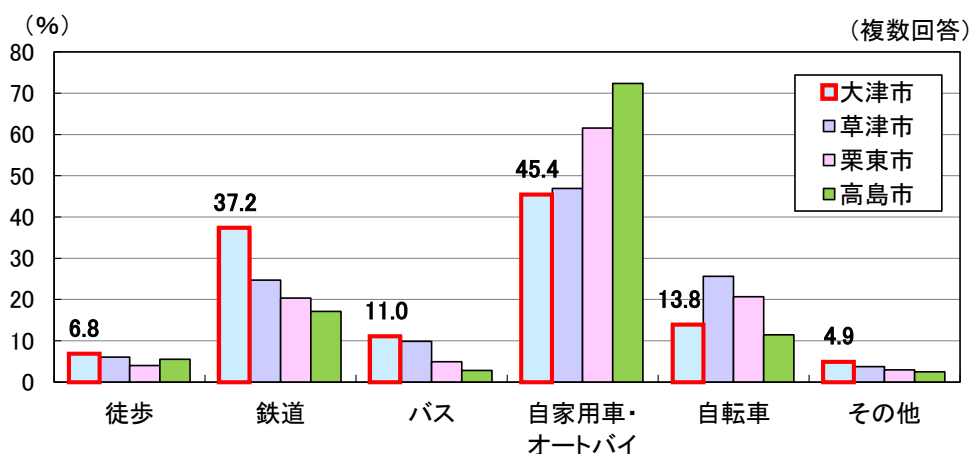


出典/資料：平成 27 年国勢調査（15 歳以上の就業者・通学者）

図 2.3.12 通勤・通学流動

(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、自家用車が約 45%、鉄道が約 37%、自転車約 14%、バスが約 11%という構成となっており、他市町と比較し、鉄道の割合が高く、自家用車の割合が低くなっています。



出典/資料：平成 22 年国勢調査（15 歳以上の就業者・通学者）

図 2.3.13 常住地による通勤・通学の利用交通手段割合

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

本市内で発生・集中する人の移動（トリップ数）は、平成 2(1990)年から平成 12(2000)年の 10 年間は増加し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年の 10 年間は横ばいで推移しています。

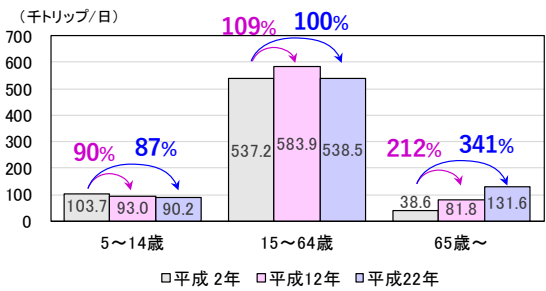
年齢階層別にみると、この 10 年間では若年層の移動は減少し、高齢者層の移動は増加しており、高齢者層の移動（トリップ数）の伸びは、人口の伸び以上の増加となっています。



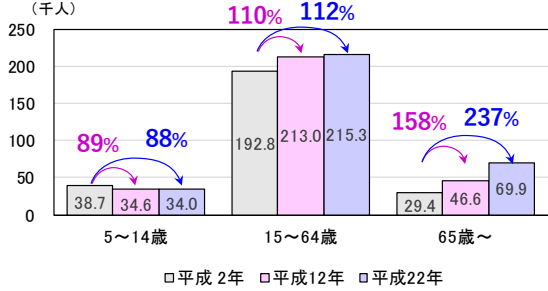
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査（平日）

図 2.3.14 年齢階層別トリップ数の推移

【移動（トリップ数）】



【人口】



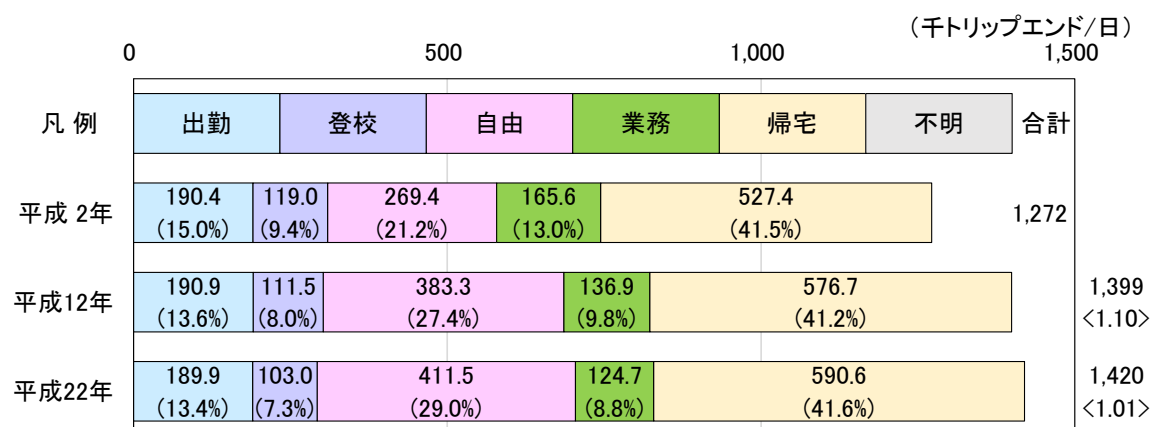
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査（平日）、国勢調査

図 2.3.15 年齢階層別トリップ数・人口の推移

(ii) 目的別発生集中量

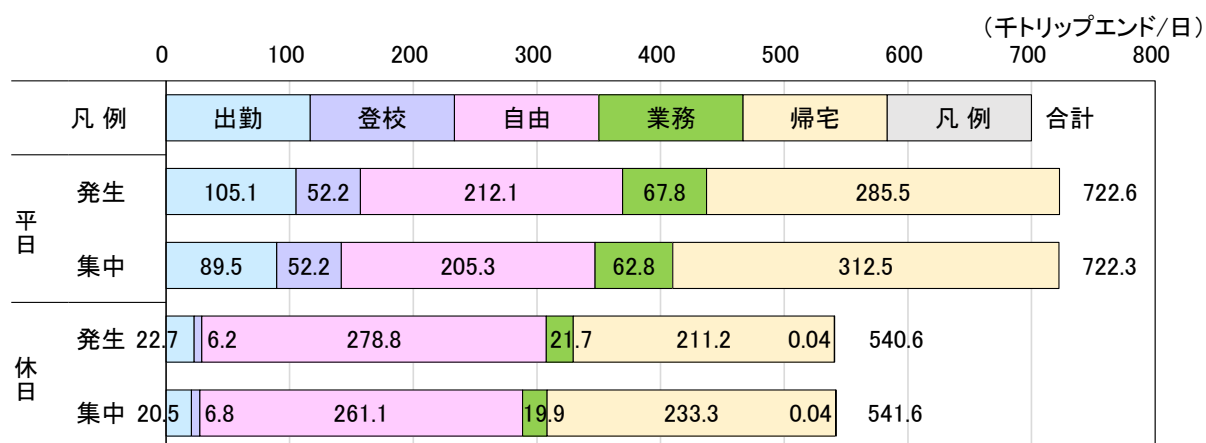
本市の目的別発生集中量の推移をみると、平成 2(1990)年から平成 22(2010)年の 20 年間で、自由目的が増加し、業務目的や出勤・登校目的の割合が減少しています。

平成 22(2010)年の目的別の発生集中量は、平日は、自由目的が約 29%、出勤・登校・業務目的がそれぞれ約 10%前後となっています。休日は自由目的が平日よりも多くなっています。



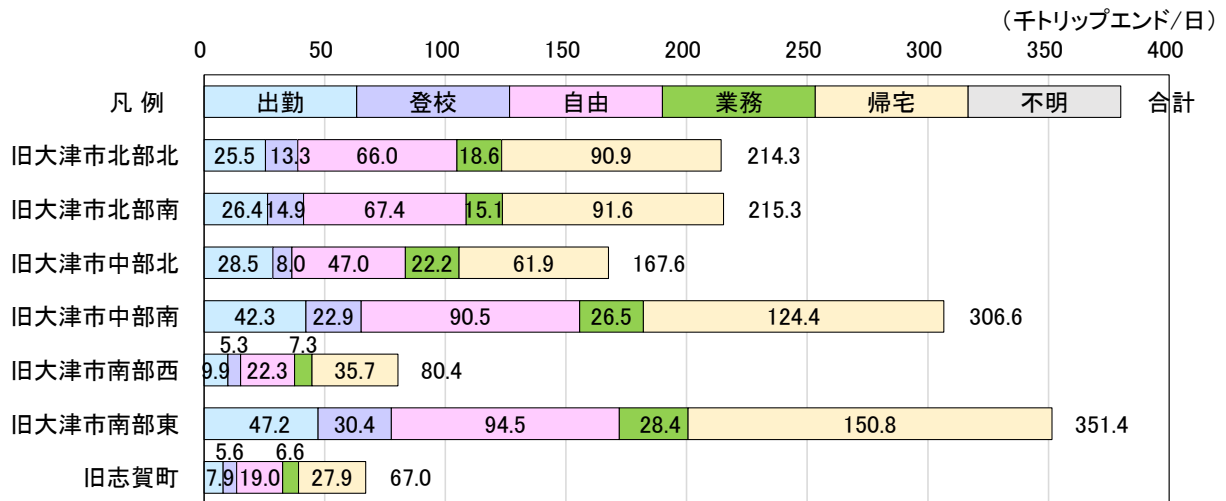
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.16 目的別の発生集中量の推移〔平日〕



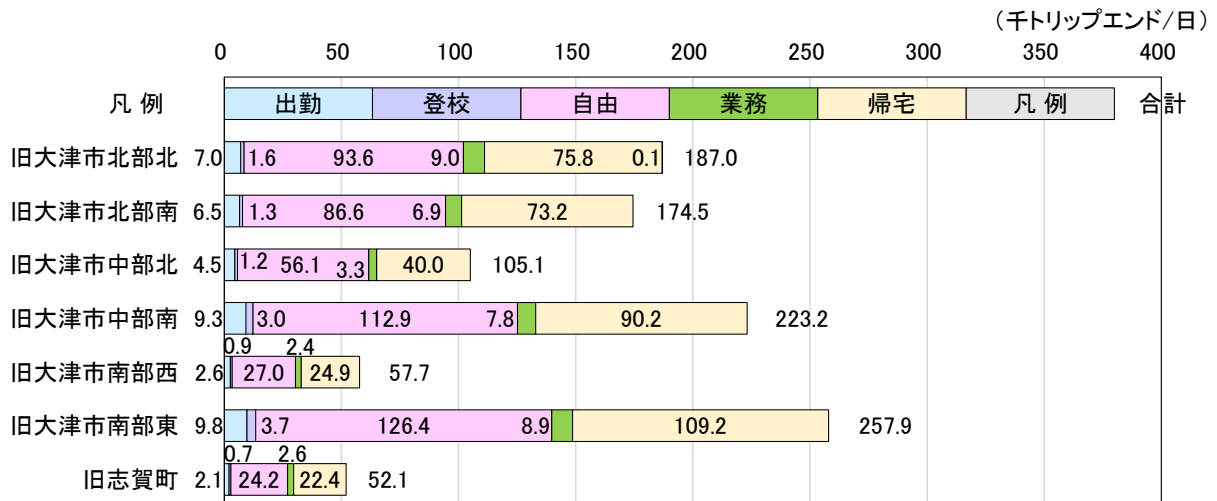
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.17 目的別の発生集中量〔平成 22(2010) 年〕



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.18 地域別・目的別の発生集中量〔平成 22(2010)年：平日〕



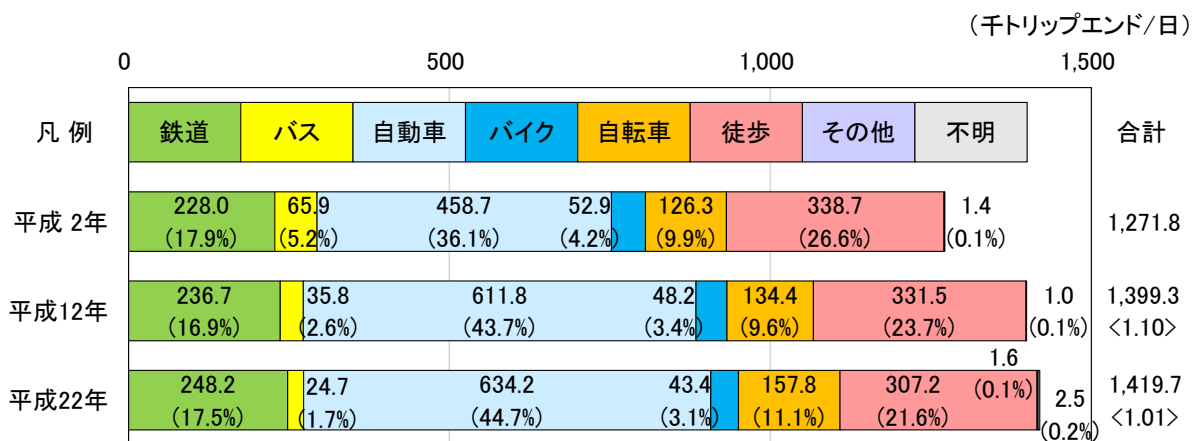
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.19 地域別・目的別の発生集中量〔平成 22(2010)年：休日〕

(iii) 交通手段別発生集中量

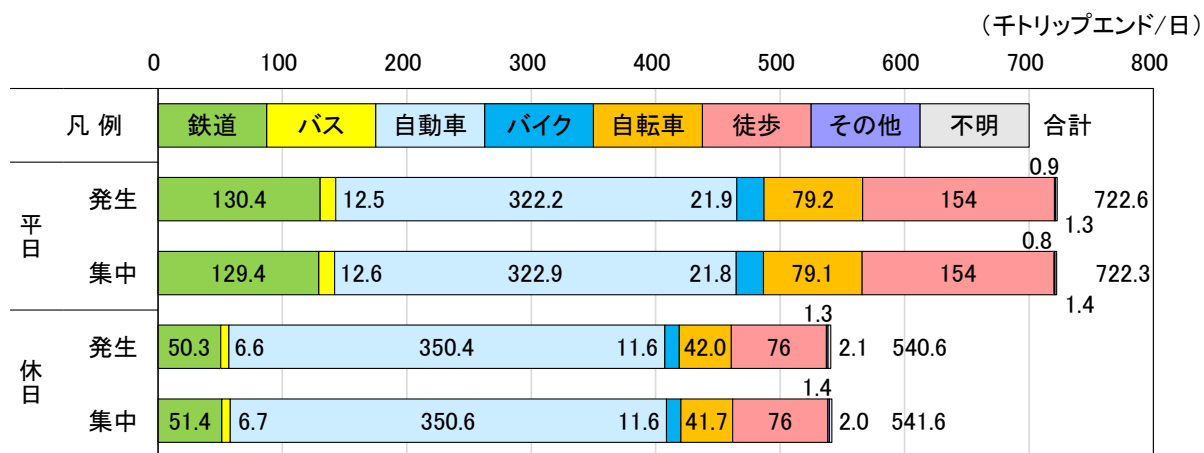
本市の交通手段別発生集中量の推移をみると、平成2(1990)年から平成22(2010)年の20年間で、自動車が増加し、バスの割合が減少しています。

平成22(2010)年の平日は、自動車利用が約45%、徒歩が約22%、鉄道が約18%となっています。休日は、平日よりも自動車利用が増加する一方、その他の交通手段は減少しています。



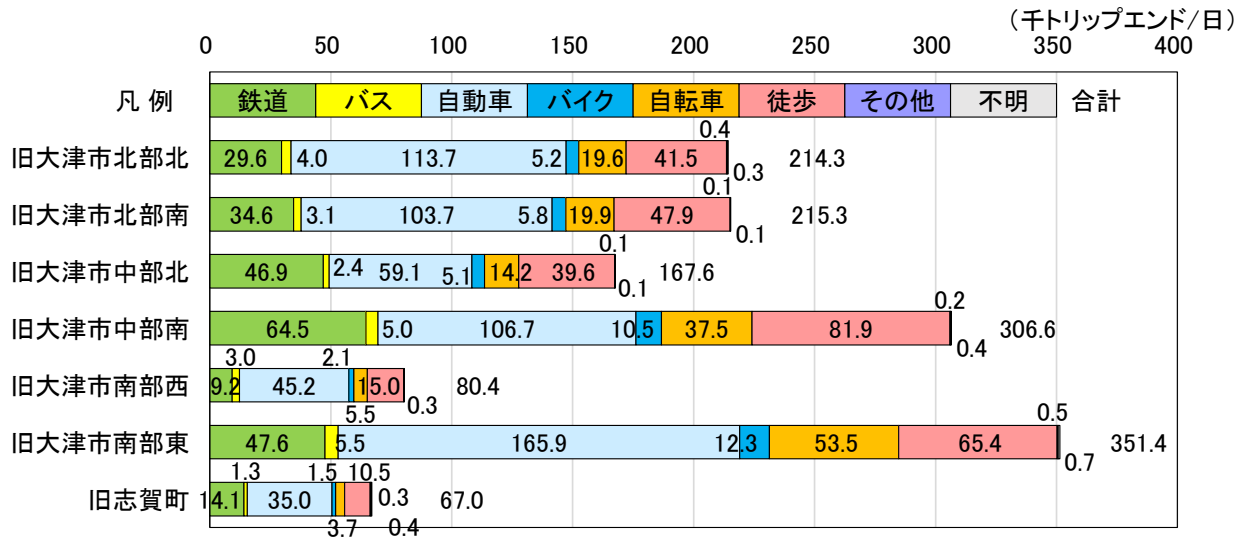
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.20 代表交通手段別の発生集中量の推移〔平日〕



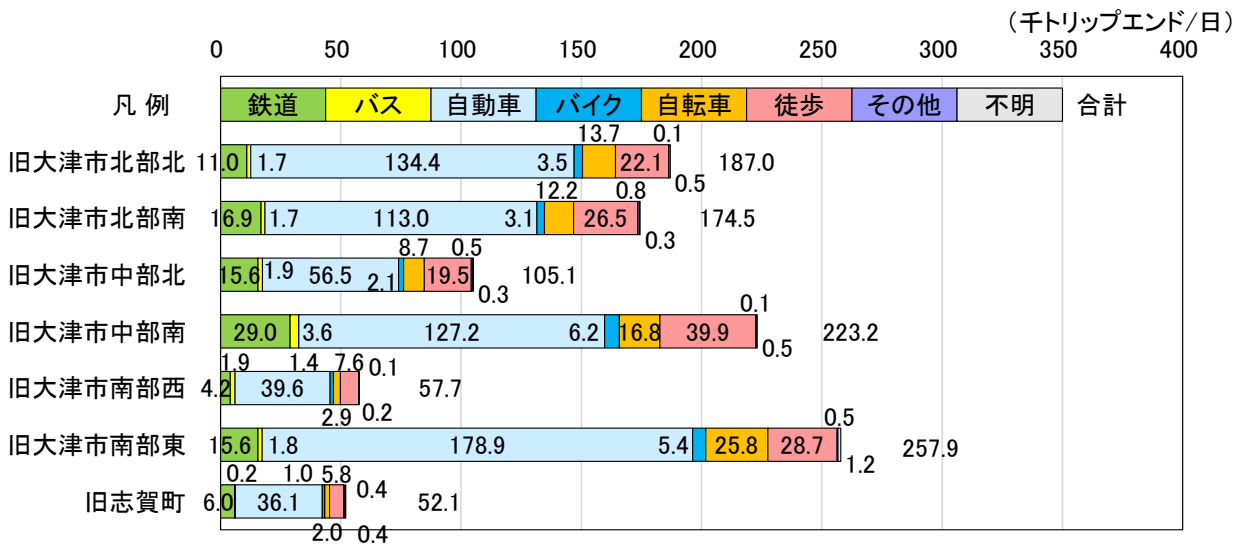
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.21 代表交通手段別の発生集中量〔平成22(2010)年〕



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.22 地域別・代表交通手段別の発生集中量〔平成 22(2010)年：平日〕



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.23 地域別・代表交通手段別の発生集中量〔平成 22(2010)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、平日は約 58%、休日は約 54%が大津市内で完結する移動と
なっています。市内地域別では、地域内で完結する移動が多く、地域間では中部北・中部南・南部
東間での移動がやや多くなっています。

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
凡 例	大津市<— —>大津市		大津市<— —>県内(市外)		大津市<— —>県外	
平日	529.4 千トリップ (57.8%)		202.3 千トリップ (22.1%)		183.8 千トリップ (20.1%)	
休日	381.1 千トリップ (54.4%)		181.4 千トリップ (25.9%)		138.5 千トリップ (19.8%)	

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.3.24 移動先別のトリップ〔平成 22(2010)年〕



出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

平成 28 年度 大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会 第 2 回モビリティ・マネジメント検討分科会 協議資料 1

図 2.3.25 大津市内の人の動き〔平成 22(2010)年：平日〕

2.4 交通特性の把握

(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の推移については、軽自動車は世帯数と同様に増加傾向、一方、乗用車は平成 23(2011)年から漸減傾向となっています。

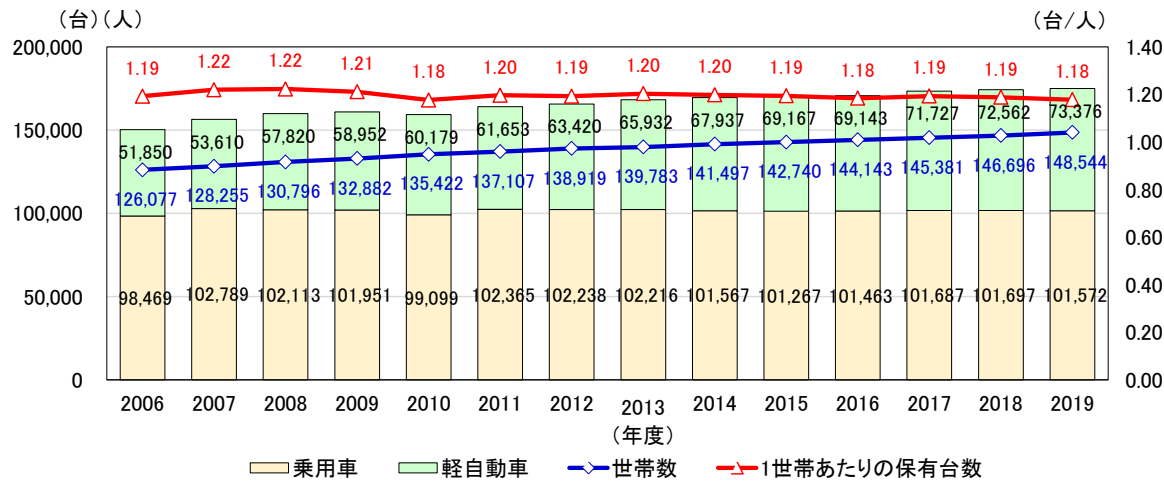
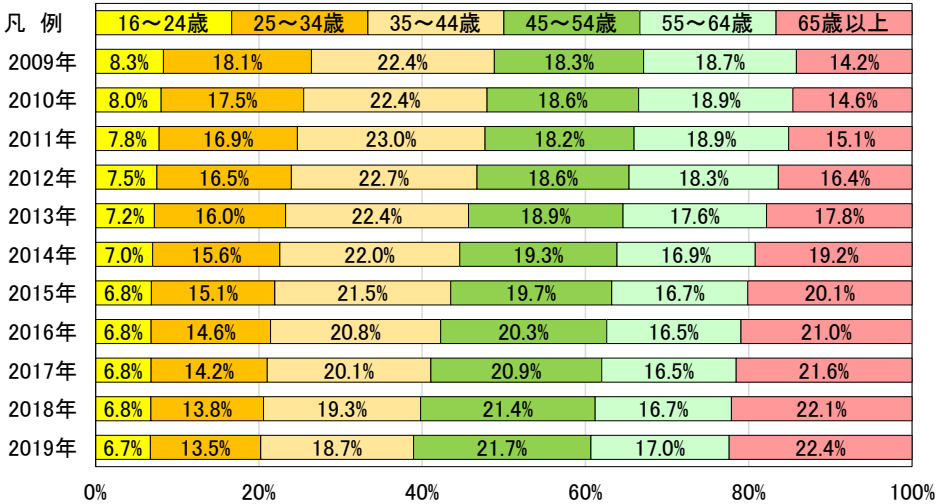


図 2.4.1 自動車保有台数の推移

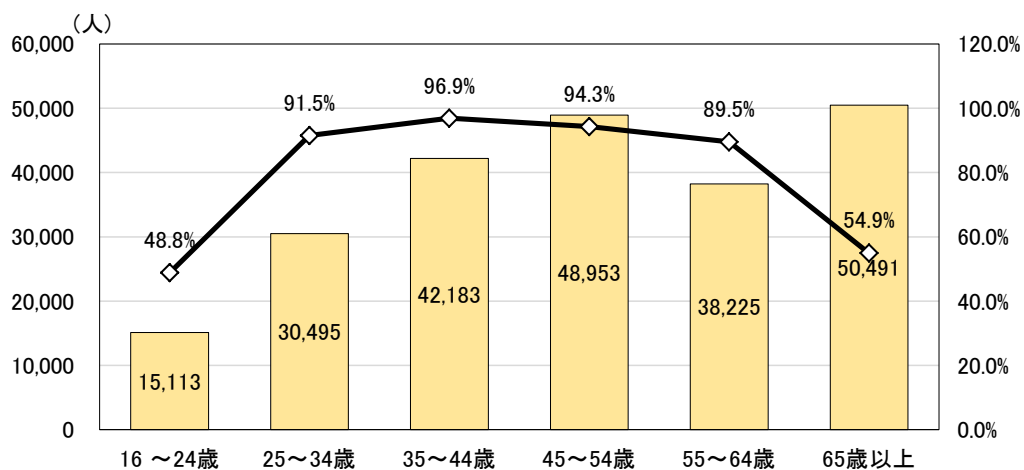
② 運転免許保有状況

運転免許保有率については、若年層の免許保有割合が減少する一方で、高齢者層の免許保有割合が増加する傾向が続いています。平成 31・令和元(2019)年の運転免許保有率は 25 歳～54 歳で 90% を超え、55～64 歳でも約 90%、65 歳以上は約 55%ですが、特に女性高齢者の免許保有率の増加が顕著となっています。



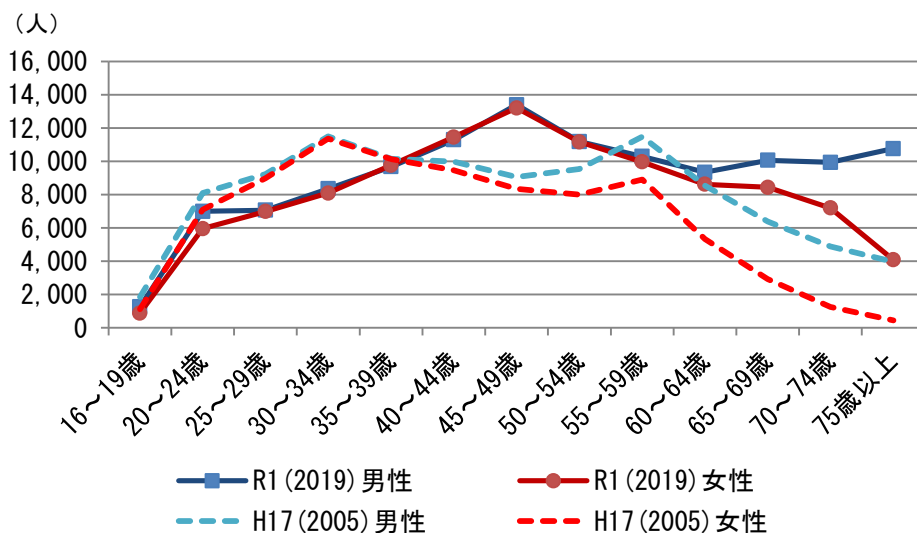
出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 2.4.2 免許人口割合の推移



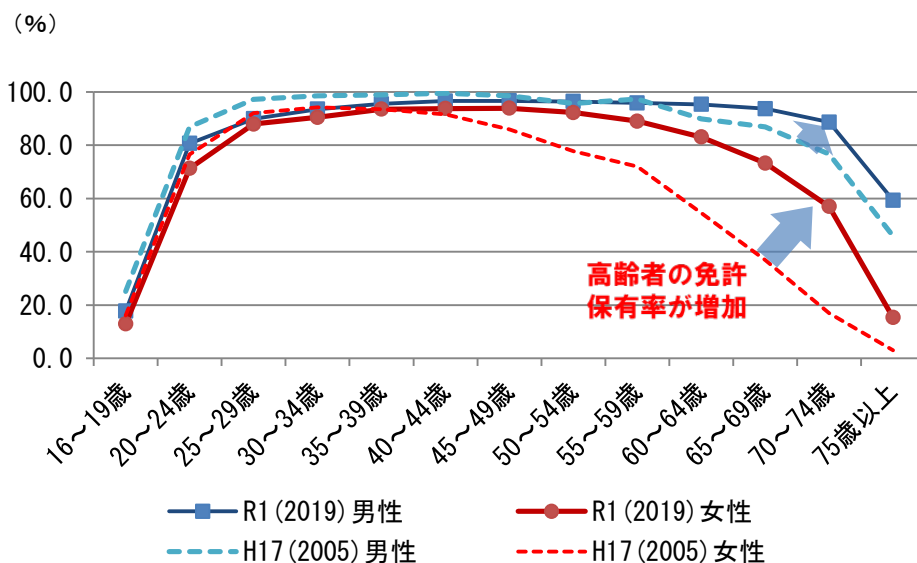
出典/資料：免許人口は滋賀県警察本部「滋賀の交通」、人口は住民基本台帳

図 2.4.3 年齢別の免許人口と免許保有率〔平成 31・令和元(2019)年〕



出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 2.4.4 運転免許保有者数の推移（大津市）

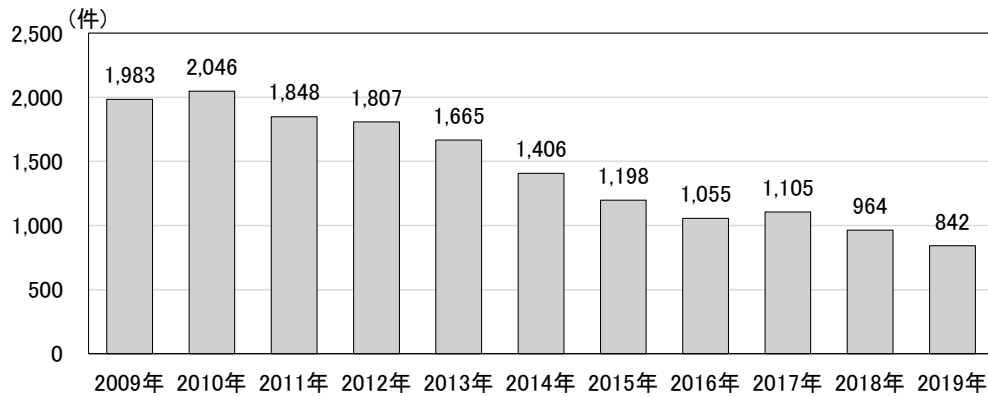


出典/資料：滋賀県警察本部提供資料より

図 2.4.5 運転免許保有率の推移（大津市）

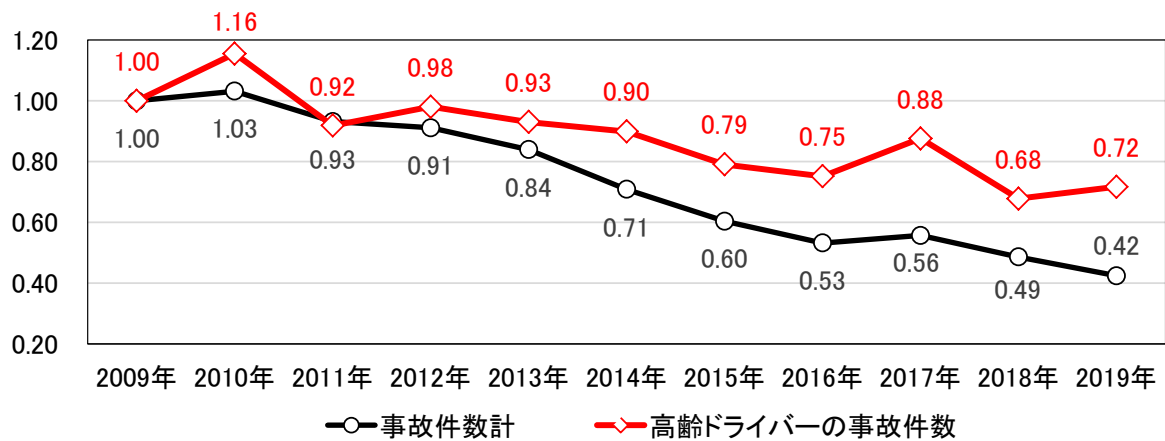
③ 交通事故

本市内の交通事故は減少傾向にあり、平成 31・令和元(2019) 年で 842 件/年です。なお、高齢ドライバーによる交通事故も減少していますが、事故全体よりは減少率が少ない状況です。



出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 2.4.6 事故件数の推移（大津市）



出典/資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 2.4.7 事故件数と高齢ドライバーの事故件数の推移（大津市）〔平成 21(2009)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。

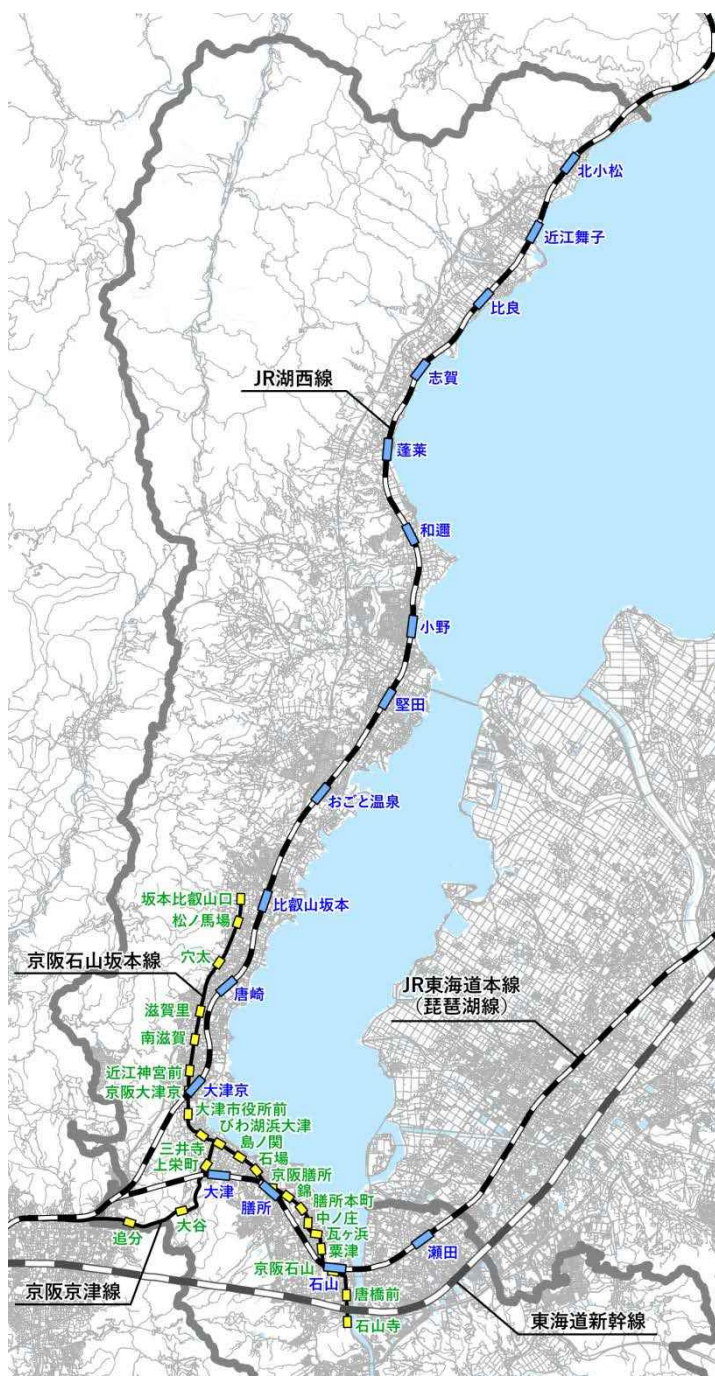


表 2.4.1 鉄道駅一覧

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

注) []は、平成 30(2018)年 3 月に駅名変更

図 2.4.8 鉄道ネットワーク

(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 67 本/日、普通・快速 81 本/日の片方向合計 152 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 114 本/日、びわ湖浜大津駅は太秦天神川方面 69 本/日となっています。

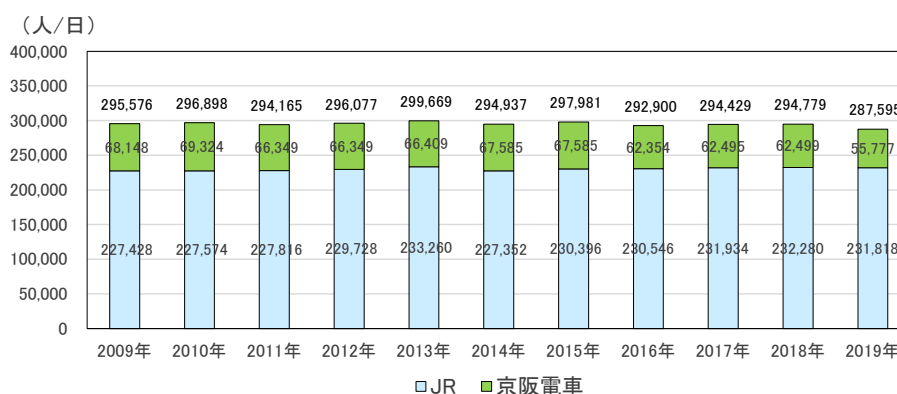
表 2.4.2 大津市内主要駅の列車運行本数（平日（片方向） 令和 2(2020) 年 4 月現在）

鉄道路線名	駅 名		本数	本数計
J R 東海道本線 (琵琶湖線)	大津 (草津・米原方面)	普通・快速	81	152
		新快速	67	
		はるか	2	
		びわこエクスプレス	2	
J R 湖西線	大津京 (堅田・近江今津方面)	普通	24	71
		普通（近江舞子まで）	33	
		普通（堅田まで）	4	
		新快速	10	
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	107	114
		近江神宮前ゆき	7	
京阪京津線	びわ湖浜大津 (太秦天神川方面)	太秦天神川ゆき	53	69
		京都市役所前ゆき	9	
		御陵ゆき	3	
		四宮ゆき	4	

(iii) 利用者数の推移

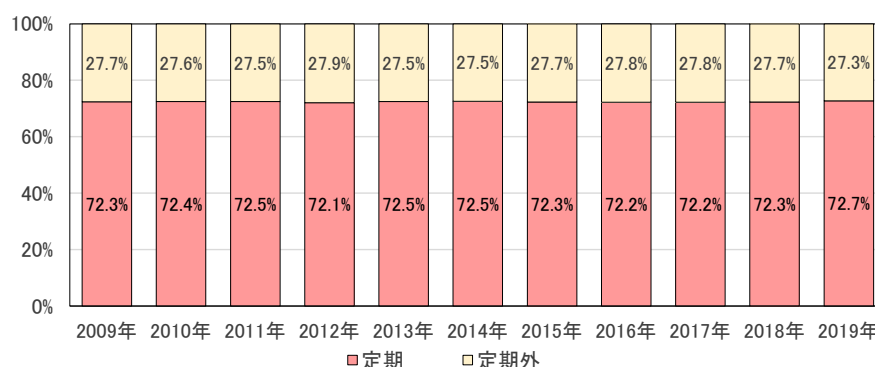
鉄道の輸送人員は、平成 21(2009) 年から全体としてはほぼ横ばいで推移しており、平成 31・令和元(2019)年では、ＪＲが約 232 千人/日、京阪電車が約 56 千人/日、合計で約 288 千人/日となっています。

券種別にみると、ＪＲの方が京阪電車よりも定期割合が多く、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。



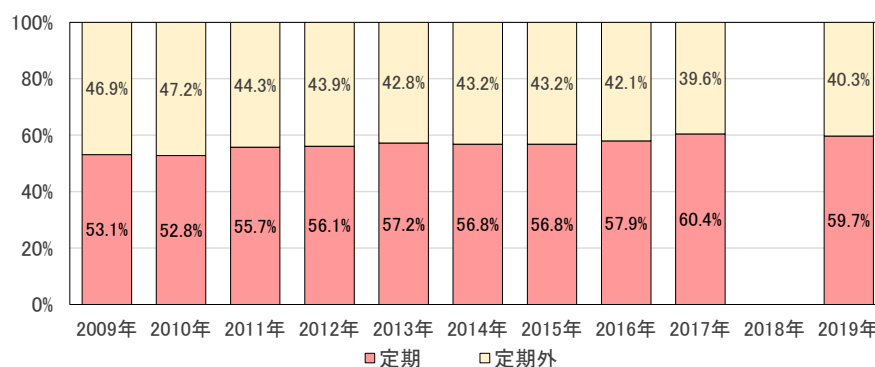
資料：大津市調べ

図 2.4.9 鉄道駅乗車人員の推移



出典/資料：大津市統計年鑑

図 2.4.10 定期・定期外割合の推移〔JR・乗車〕



※2018 年は調査未実施

出典/資料：大津市統計年鑑

図 2.4.11 定期・定期外割合の推移〔京阪電車・乗車〕

平成 31・令和元(2019) 年度の J R 各駅の 1 日あたりの乗車人員をみると、J R 琵琶湖線の 4 駅での利用が多く、石山駅が 24,104 人/日と最も多く、次いで瀬田駅 18,224 人/日、大津駅 17,358 人/日、膳所駅 12,915 人/日と続いています。J R 湖西線では、大津京駅が 9,672 人/日と最も多く、次いで堅田駅 7,844 人/日、おごと温泉駅 6,314 人/日の順となっています。

平成 31・令和元(2019)年度の京阪電車各駅の 1 日あたりの乗車人員をみると、京阪石山駅が 3,481 人/日と最も多く、次いで、びわ湖浜大津駅 3,000 人/日、京阪大津京駅 2,989 人/日と続いています。これらの駅は、いずれも J R との乗継ぎ駅となっています。

表 2.4.3 J R 各駅の乗車人員
〔令和元(2019)年度〕

	(人/日)		
	乗車合計	定期	定期外
総 数	115,910	84,281	31,628
琵琶湖線	72,601	53,265	19,336
大津	17,358	12,260	5,098
膳所	12,915	9,522	3,393
石山	24,104	17,495	6,609
瀬田	18,224	13,992	4,232
湖西線	43,309	31,016	12,295
北小松	361	199	161
近江舞子	754	500	254
比良	1,544	1,331	213
志賀	1,063	645	418
蓬萊	1,030	888	142
和邇	2,328	1,801	527
小野	2,902	2,246	656
堅田	7,844	5,563	2,281
おごと温泉	6,314	4,642	1,669
比叡山坂本	5,631	3,954	1,675
唐崎	3,872	2,716	1,156
大津京	9,672	6,533	3,139

資料：大津市統計年鑑

表 2.4.4 京阪電車各駅の乗車人員
〔令和元(2019)年度〕

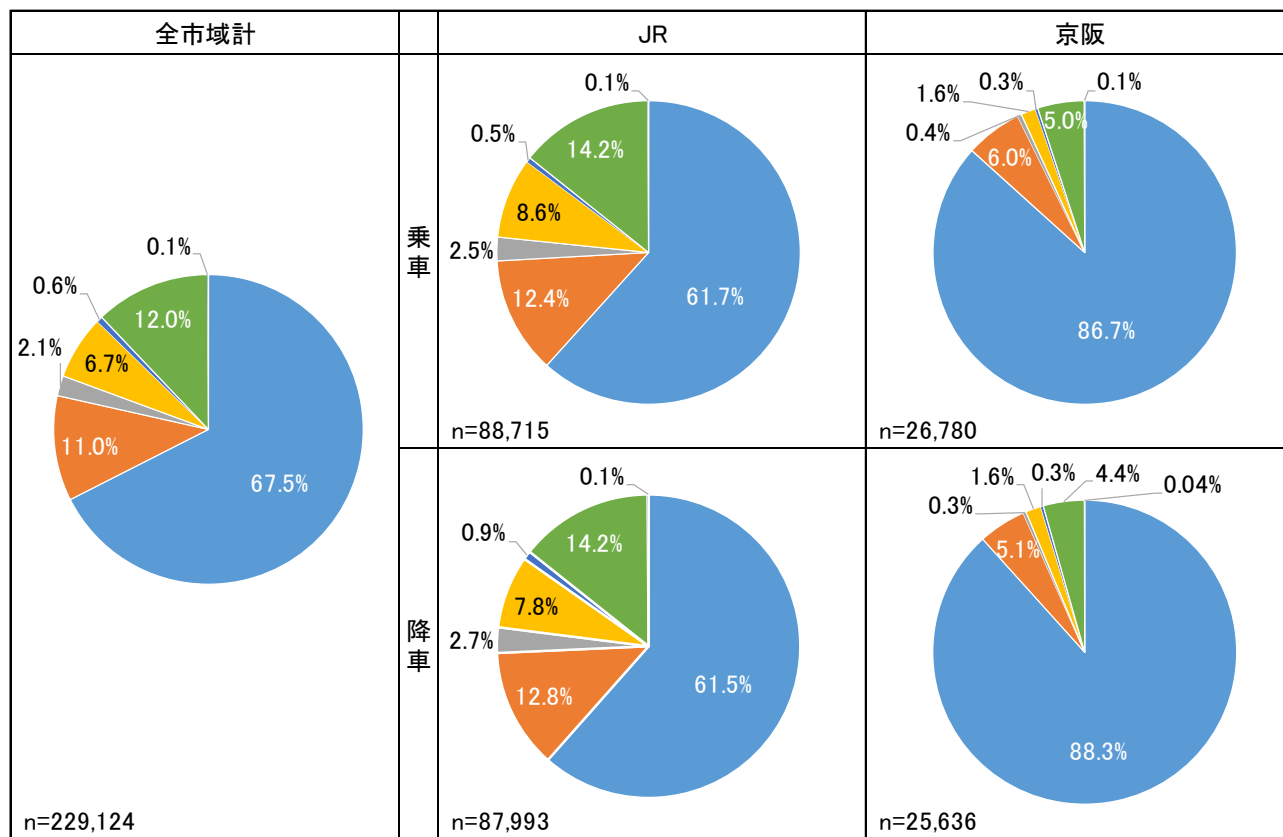
	(人/日)		
	乗車合計	定期	定期外
総 数	34,913	20,842	14,071
石山坂本線	29,820	18,257	11,563
坂本比叡山口	1,232	738	495
松ノ馬場	888	607	281
穴太	462	279	183
滋賀里	929	590	339
南滋賀	1,131	749	383
近江神宮前	699	361	339
京阪大津京	2,989	1,724	1,265
大津市役所前	1,331	1,000	331
三井寺	926	445	481
びわ湖浜大津	3,000	1,456	1,544
島ノ関	1,117	699	418
石場	1,615	839	776
京阪膳所	2,754	1,762	992
錦	975	721	254
膳所本町	1,984	1,511	473
中ノ庄	872	505	366
瓦ヶ浜	735	451	284
栗津	669	404	265
京阪石山	3,481	2,197	1,284
唐橋前	798	505	292
石山寺	1,232	713	519
京津線	5,093	2,585	2,508
上栄町	713	292	421
大谷	189	68	120
追分	896	533	363
四宮（京都市）	1,270	699	571
京阪山科（京都市）	2,025	992	1,033

資料：大津市統計年鑑

(iv) 鉄道端末交通の状況

鉄道端末交通については、本市全体では、徒歩が約 68%、次いで路線バスが約 12%、自転車が約 11%、自動車が約 7%の順となっています。

J R と京阪電車を比較すると、J R は徒歩が約 62%であるのに対し、京阪電車は約 87～88%が徒歩となっており、J R の駅勢圏は広くバスや自転車の利用が多く、京阪電車の駅勢圏は概ね徒歩圏内にあるものと考えられます。



■ 徒歩 ■ 自転車 ■ バイク ■ 自動車 ■ タクシー・ハイヤー ■ 路線バス ■ その他

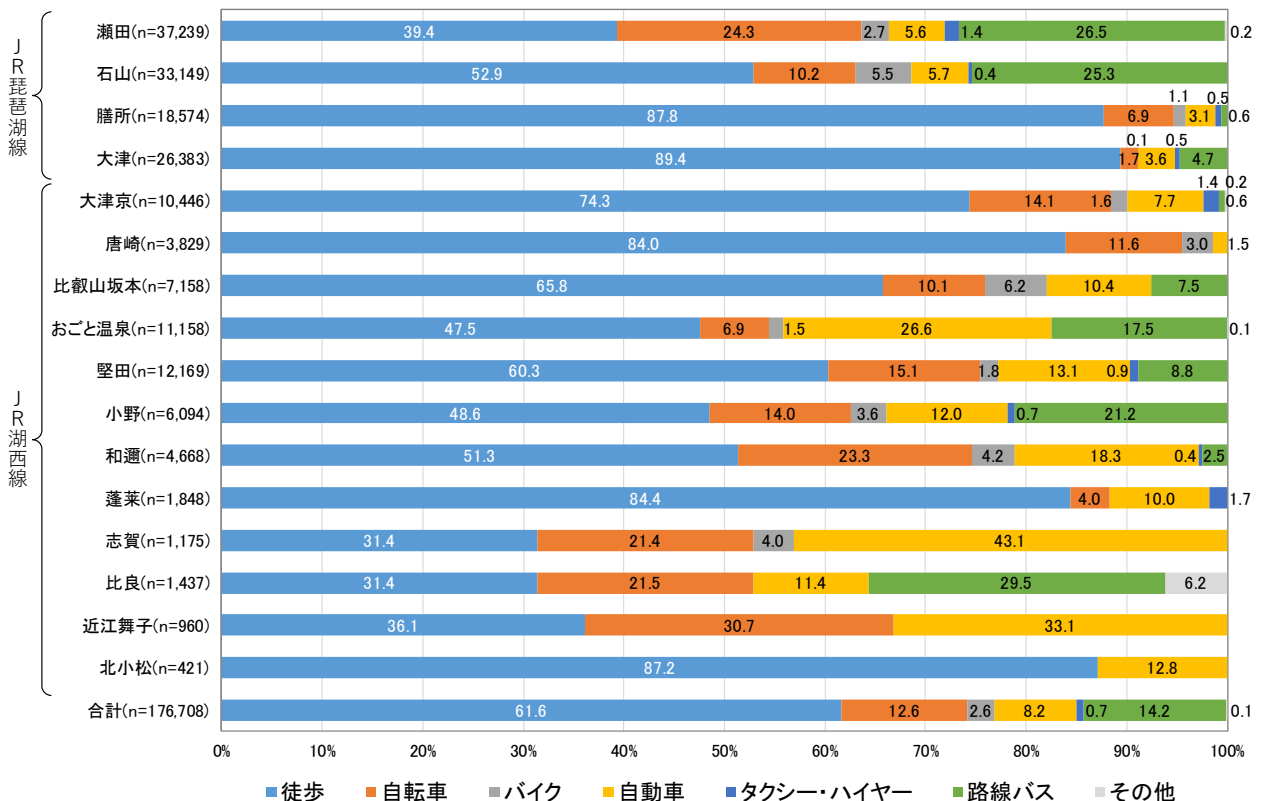
出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.4.12 鉄道駅の端末交通手段〔平成 22(2010)年〕

【ＪＲ琵琶湖線・ＪＲ湖西線】

ＪＲ琵琶湖線では、瀬田駅と石山駅で路線バスの利用が25%以上と高く、自転車の利用も瀬田駅が約24%、石山駅が約10%となっています。これに対し、膳所駅、大津駅は、徒歩が90%近い割合となっており、比較的駅勢圏が小さいものと考えられます。

ＪＲ湖西線では、おごと温泉駅、小野駅、比良駅で路線バスの利用が20～30%程度と高くなっています。また、おごと温泉駅、志賀駅、近江舞子駅では、自動車の利用が25～45%程度となっており、パーク・アンド・ライド、またはキス・アンド・ライドが多いものと考えられます。

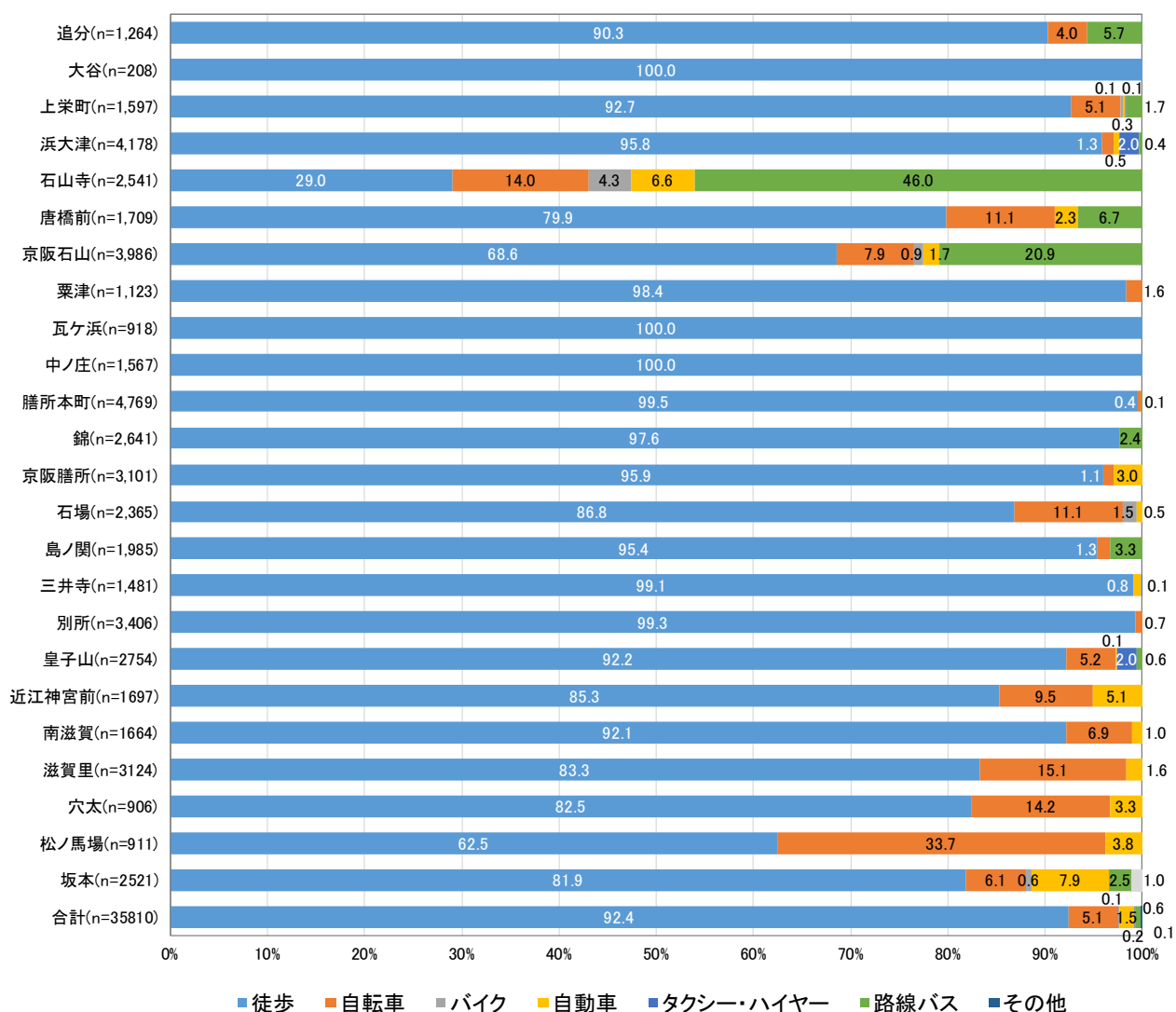


出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.4.13 ＪＲ各駅の駅端末交通手段（乗降計 平日）〔平成 22 (2010) 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、多くの駅で徒歩が80%以上であるのに対し、起終点となる石山寺駅では路線バスの利用が約46%、京阪石山駅でも路線バスの利用が約21%と高くなっており、この2駅は路線バスとの乗継ぎ駅として利用されているものと考えられます。



(※浜大津駅→現 びわ湖浜大津駅、別所駅→現 大津市役所前駅、皇子山駅→現 京阪大津駅)

出典/資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.4.14 京阪電車各駅の駅端末交通手段（乗降計 平日）〔平成 22(2010) 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、帝産湖南交通、江若交通の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。京阪バスは主に石山駅を拠点として南部の市街地を連絡するとともに、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を運行しています。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。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）の各住宅地と鉄道駅を連絡しています。

（注）地域区分は、大津市都市計画マスタープランの地域区分による名称を用いた。

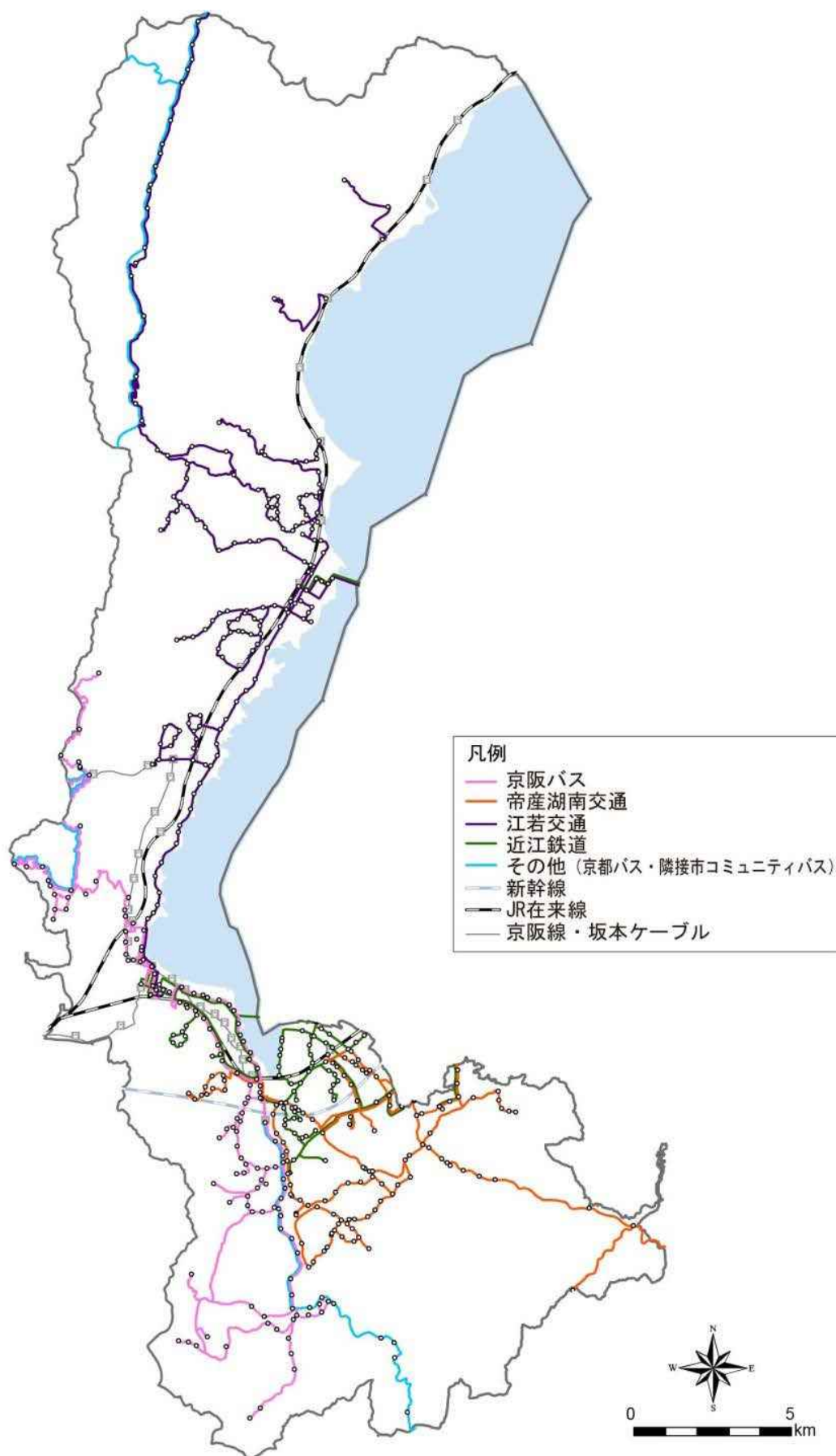


図 2.4.15 路線バスネットワーク（市内全域）〔令和 2（2020）年 4 月 1 日現在〕

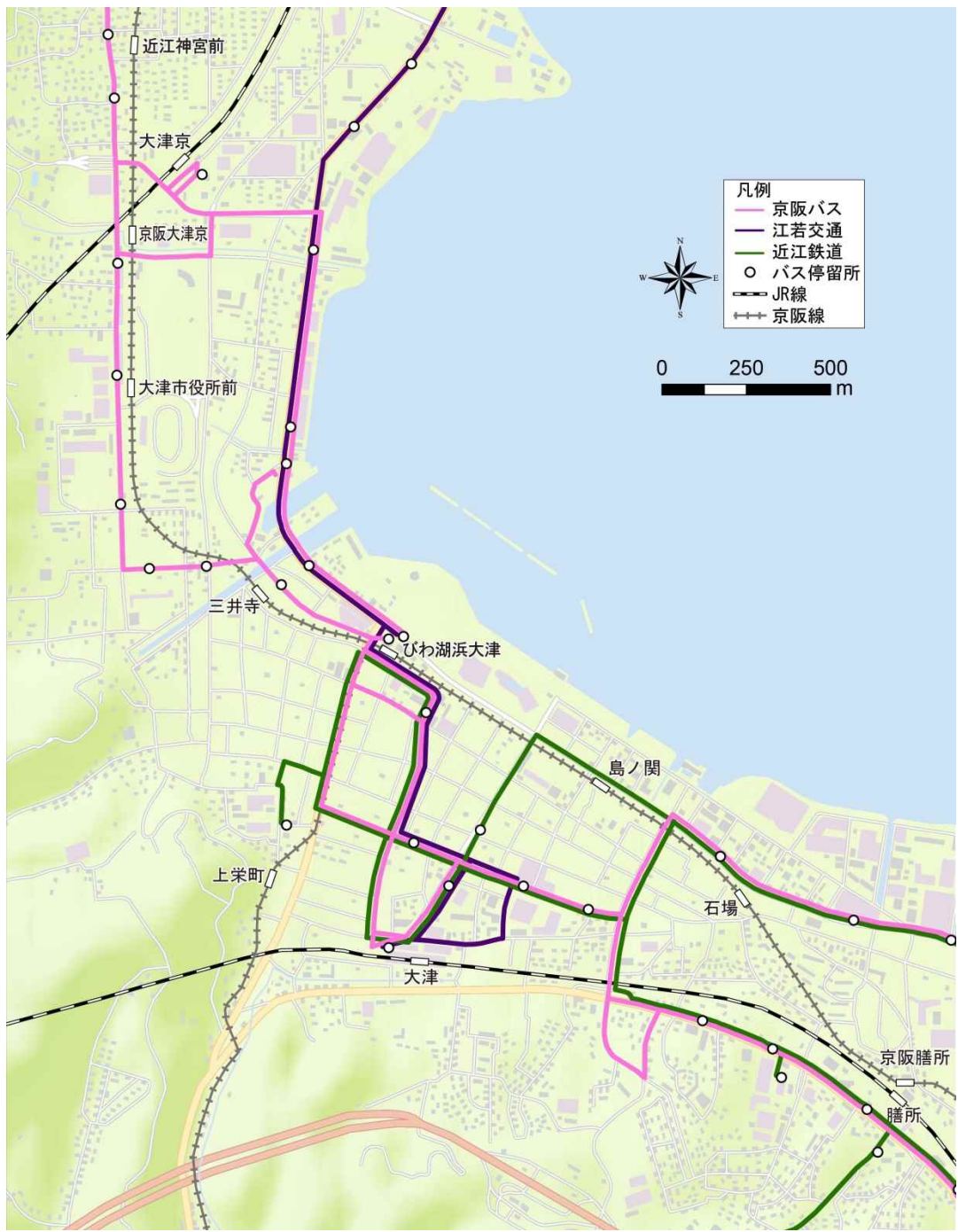
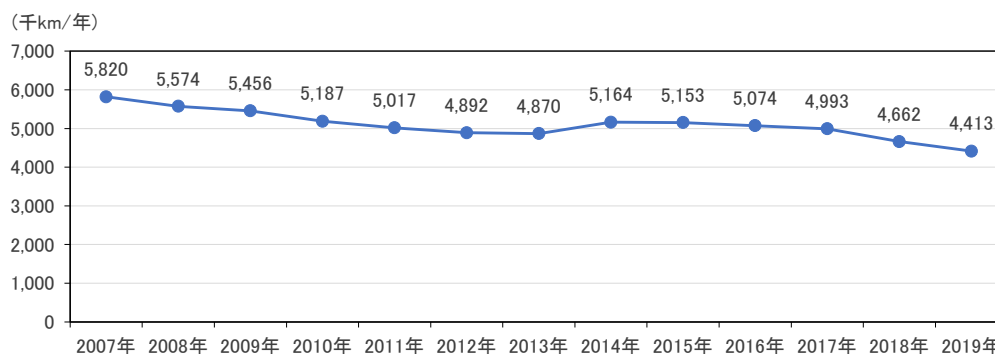


図 2. 4. 16 路線バスネットワーク（市内中心部）〔令和 2（2020）年 4 月 1 日現在〕

(ii) 路線バスの運行状況

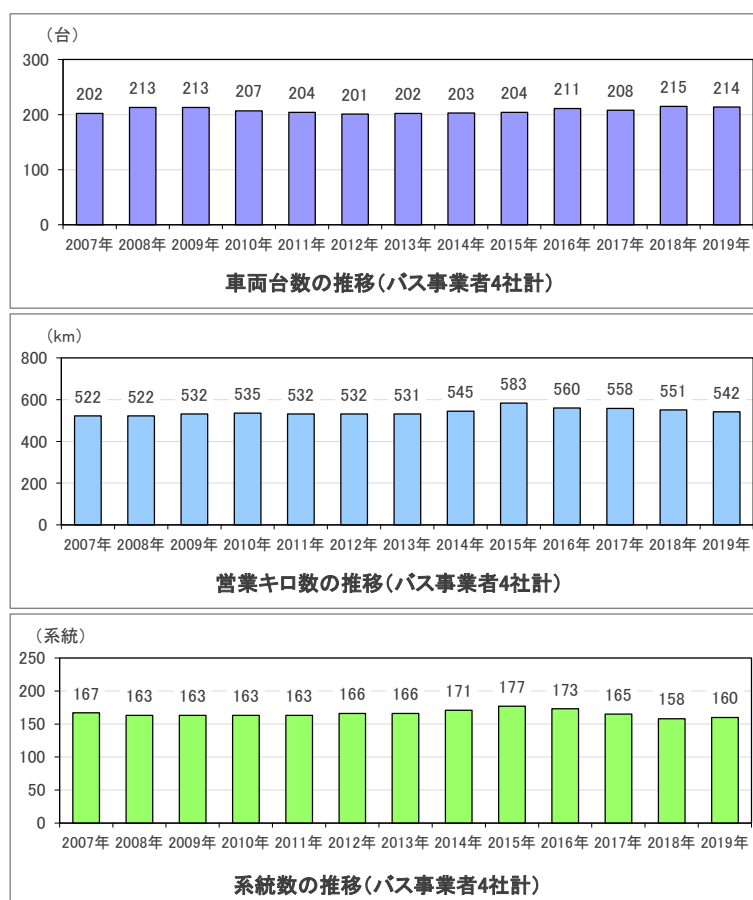
路線バスの実走行キロの推移をみると、平成 25(2013)年まで減少傾向で、平成 26(2014)年はやや持ち直したものの、平成 27(2015)年以降はまた減少傾向となっています。なお、車両台数は横ばいで推移、営業キロ数と系統数は、平成 25(2013)年～平成 27(2015)年は増加しましたが、平成 28(2016)年以降は減少傾向にあります。

令和元(2019)年現在では、実走行キロは約 4,413 千 km/年、車両台数は 214 台、営業キロ数は 542km、運行系統数は 160 系統となっています。



出典：大津市調べ

図 2.4.17 実車走行キロの推移（バス事業者 4 社計）

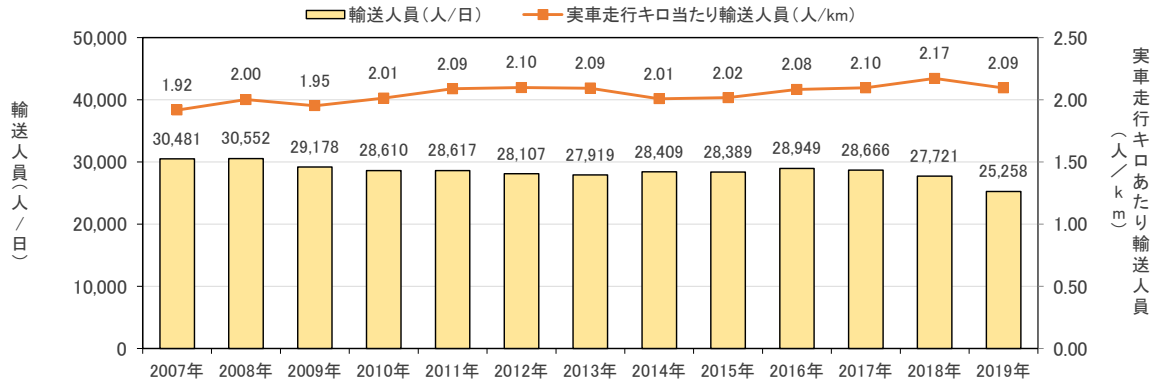


資料：大津市調べ

図 2.4.18 路線バスの運行状況の推移（系統数・営業キロ数・車両台数）

(iii) 路線バスの利用状況

路線バスの輸送人員の推移をみると、平成 20(2008)年から平成 25(2013)年にかけて減少後、平成 26(2014)年から平成 28(2016)年は微増しました。しかし、平成 29(2017)年以降はまた減少に転じ、令和元(2019)年現在の路線バスの輸送人員は、約 25 千人/日となっています。



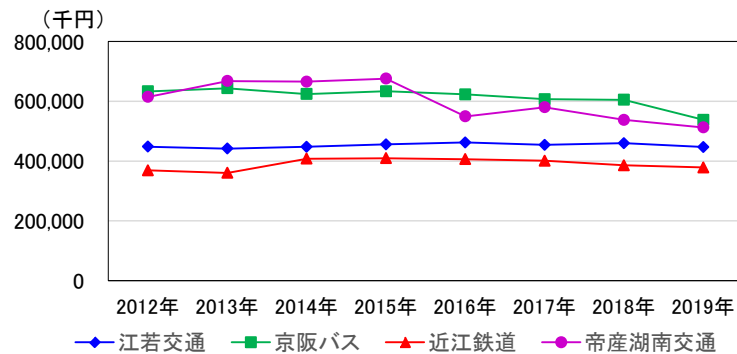
出典/資料：大津市調べ

図 2.4.19 路線バスの輸送人員の推移

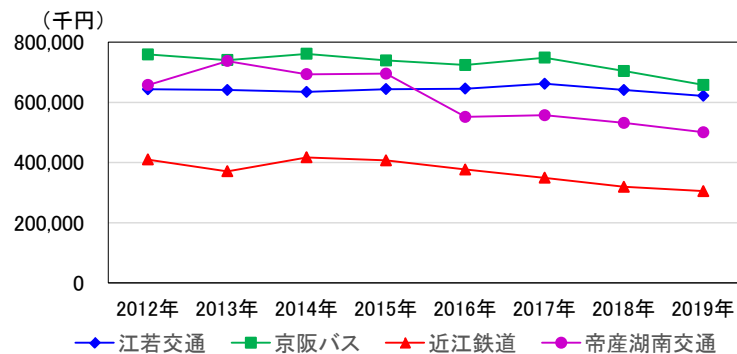
(iv) 路線バスの事業収支

路線バスの事業収支をみると、経常収益、経常費用は各社ともに横ばいまたは微減で推移しています。

【経常収益】



【経常費用】



出典/資料：各交通事業者へのヒアリングによる

図 2.4.20 バス事業者の事業収支の推移

③ タクシー

(i) デマンド型乗合タクシー

本市では、市内3地域でデマンド型の乗合タクシーが運行されています。このうち、志賀地域と葛川地域については本市が運行費用を負担して試験運行が行われており、晴嵐台地域は試験運行を経て平成30(2018)年11月より本格運行が行われています。

表 2.4.5 大津市内のデマンド型乗合タクシー

地域	位置づけ	運行開始時期	運行費用負担
志賀地域	バス路線のない地域において、実証運行を行っている。	平成27(2015)年10月	市
葛川地域	バス路線が減便となったため、デマンドタクシーを運行し、バス路線の補完する実証運行を行っている。	平成28(2016)年7月	市
晴嵐台地域	バス停までが遠く、急な坂道の続く地域だが、道路が狭隘でバスが運行できないため、デマンドタクシーを運行。実証運行を経て、地域が運行費用を負担する本格運行へ移行している。	試験運行： 平成29(2017)年11月～ 本格運行： 平成30(2018)年11月～	地域(自治会)

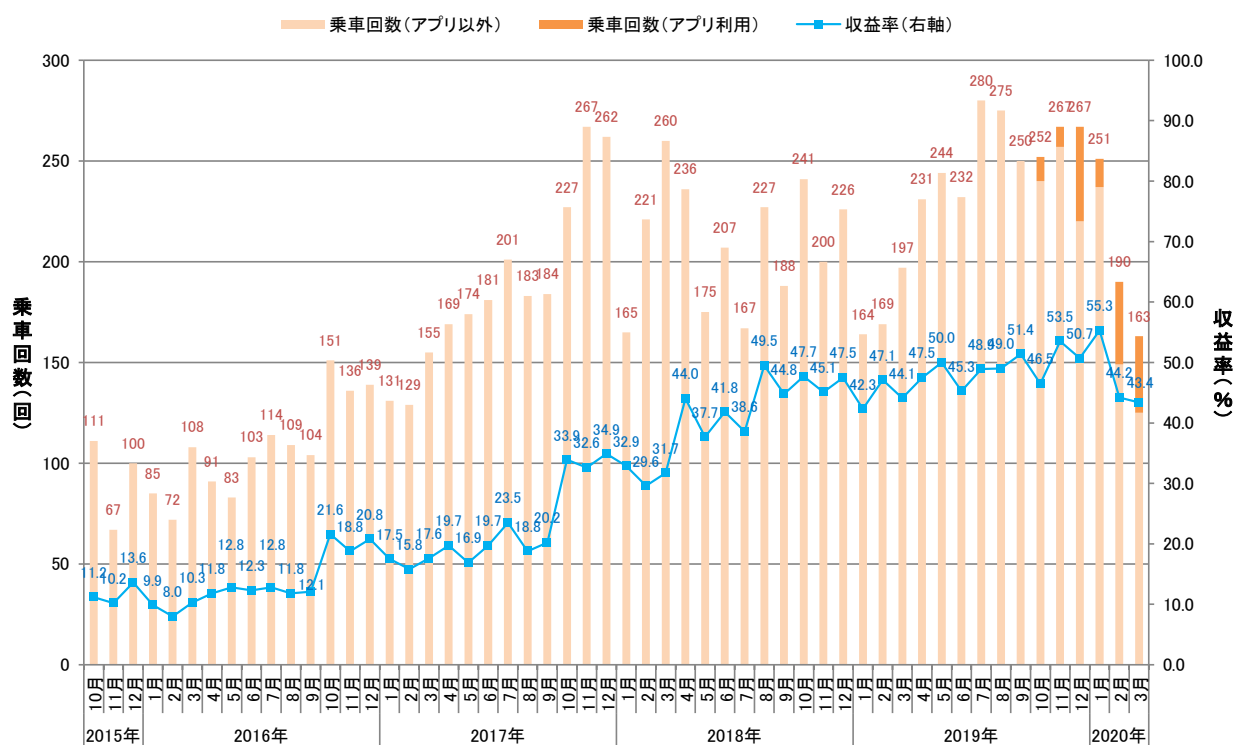


図 2.4.21 志賀地域デマンド型乗合タクシーの利用状況

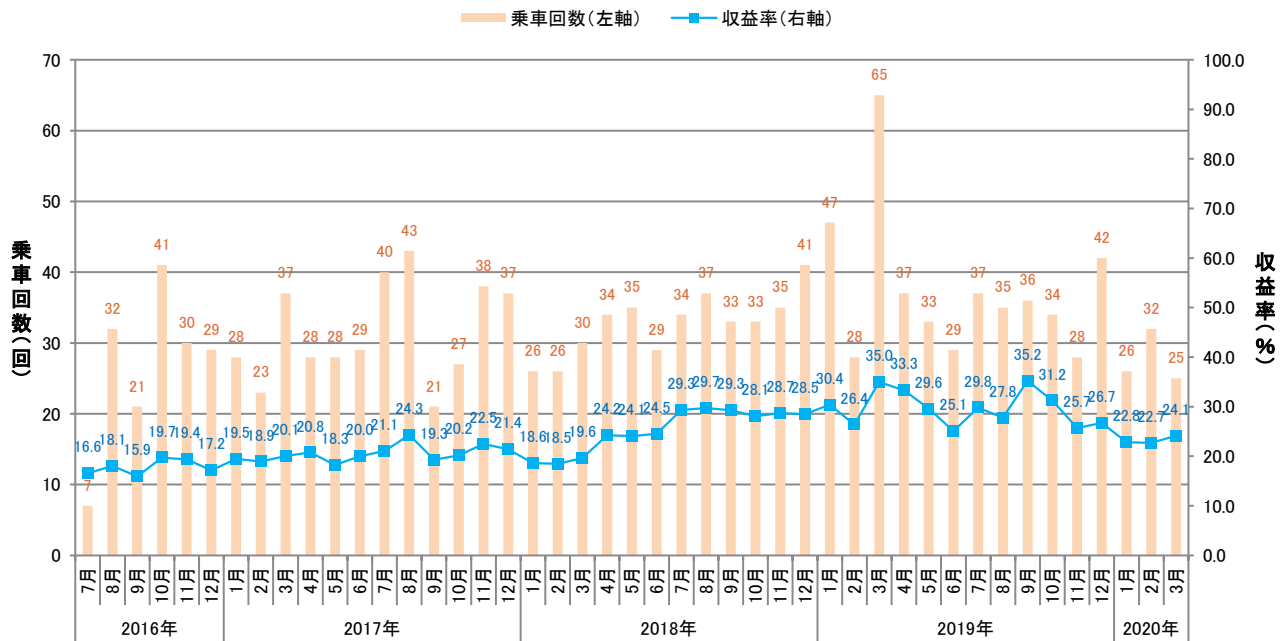


図 2.4.22 葛川地域デマンド型乗合タクシーの利用状況

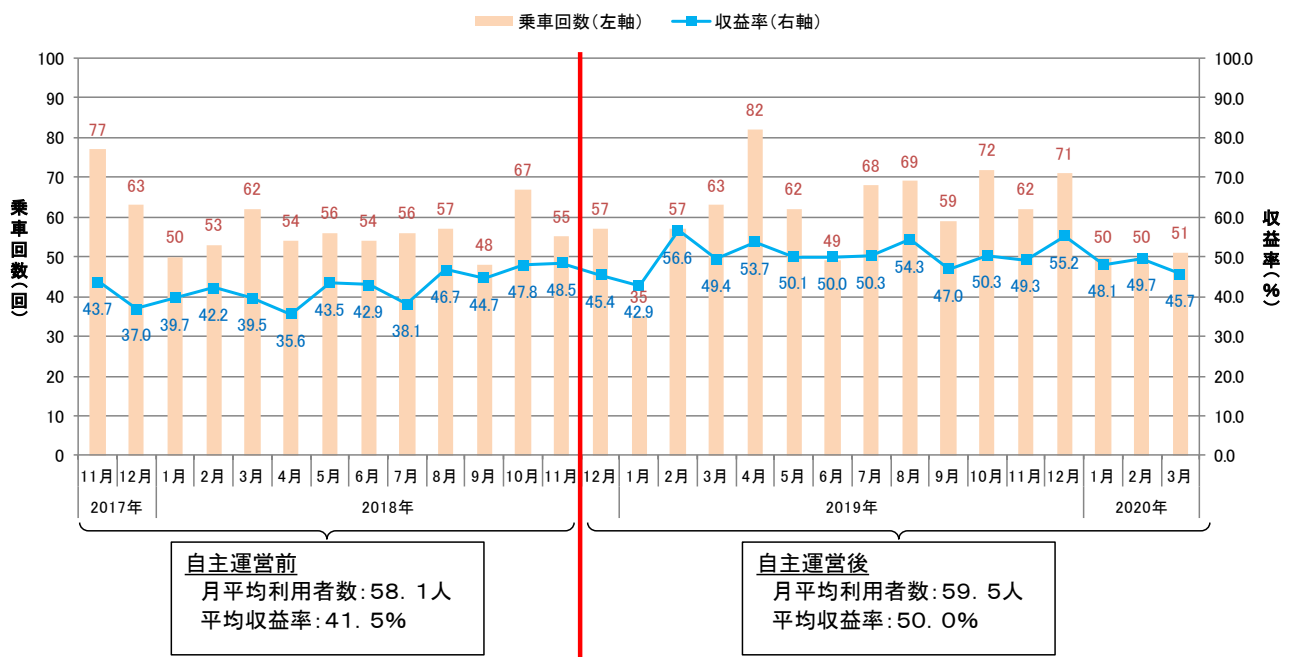


図 2.4.23 晴嵐台地域デマンド型乗合タクシーの利用状況

(ii) 一般タクシー

本市内で運行する一般タクシーの運行台数（個人タクシーを除く）は、平成 27(2015)年度は約 400 台でしたが、最新（平成 30(2018)年度及び平成 31・令和元(2019)年度）では約 360 台に減少しています。また、年間利用者数も、約 262 万人（平成 27(2015)年度実績）から約 217 万人（平成 30(2018)年度及び平成 31・令和元(2019)年度実績）に減少しています。

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。

表 2.4.6 本市内のタクシー事業者の運行台数と年間利用者数（個人タクシー除く）

	運行台数		年間利用者数	
	平成27(2015) 年度	最新（※1）	平成27(2015) 年度	最新（※1）
大津第一交通(株)	89	91	607,373	535,507
滋賀ヤサカ自動車(株)	74	74	492,510	458,852
琵琶湖タクシー(株)	94	94	375,378	361,972
近江タクシー(株)	58	20	235,449	118,215
(有)共立タクシー	14	14	82,206	88,639
(有)愛交通	13	12	86,065	68,668
(有)湖西交通	12	12	72,894	62,707
滋賀エムケイ(株)	46	46	663,194	479,125
合計	400	363	2,615,069	2,173,685
(平成27(2015)年度を1.0)	(1.00)	(0.91)	(1.00)	(0.83)

※1：滋賀ヤサカ自動車（株）は平成30(2018)年度、その他は平成31・令和元(2019)年度の実績

出典/資料：タクシー協会及び事業者ヒアリングによる

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

表 2.4.7 タクシー事業者の利用促進の取組み

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 その他

①～③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。これらは、今後地域公共交通として活用可能な場合もあるため、以下に整理します。

(i) スクールバス

現在、本市では2学区のみ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 2.4.8 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	市直営。会計年度任用職員3名を運転士雇用（2種免許なし）。電源立地地域対策交付金を使ってバスを購入している。
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、滋賀南部森林組合に委託している（2種免許保有は不要）

(ii) 福祉有償運送

現在、本市内登録団体は8団体（令和2(2020)年6月1日現在）で、主に介護・障害の生活支援等のサービスを提供している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 2.4.9 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	一般社団法人 じゅう楽	2	1	イ
2	NPO 法人 ふれあい大津	12	154	イ・ロ・ハ
3	NPO 法人友と遊	4	36	イ・ニ
4	NPO 法人ディフェンス	2	5	イ
5	NPO 法人 比叡平・陽だまりの会	2	11	イ・ロ
6	社会福祉法人 しみんふくし滋賀	3	11	イ・ロ・ニ
7	NPO 法人 テクテク大津	26	26	イ
8	社会福祉法人 志賀福祉会	4	40	イ・ロ・ハ
合計		53	283	

※No.1 は令和2(2020)年2月3日現在、No.2～No.8 は令和元(2019)年12月1日現在。

※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：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

ハ：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

ニ：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

(iii) 民間児童クラブバス

本市では、児童福祉法に規定する放課後児童健全育成事業を実施する施設（以下、「児童クラブ」）を設置する者に対して、送迎バス運行による児童の利便性向上を図ることを目的として、送迎バス等の購入費に対して経費の一部を補助しています。平成 29(2017)年度の補助金交付事業開始以降の補助実績は下記のとおりです。

表 2.4.10 大津市児童クラブ送迎バス等購入費補助金交付実績

児童クラブ名	補助金による車両の 購入台数	車両の種類
第 2 本福寺児童クラブ	1 台	ワゴン
GlobalEnglish 平野	1 台	バス
Bambini の杜真野学舎	1 台	バス
Bambini の杜仰木の里学舎	1 台	バス

(iv) 医療施設等の送迎バス

本市内の医療施設や介護施設等に対して、患者や介護・障害者施設利用者を送迎する車両及びサービスの有無と、今後地域住民の移動手段としての利活用の可能性の有無について意見照会を行いました。

このうち、複数の病院から患者送迎のためのワンボックス車やバンについて、今後利活用の可能性があるとの回答がありました。また、複数の病院や介護施設から、患者送迎のためのマイクロバスやワンボックス車、デイサービス利用者送迎のための軽ワンボックス車等について、協議等により検討の余地ありとの回答がありました。

(v) 集客施設の送迎バス

本市内の宿泊施設や飲食施設等の集客施設に対して、施設利用者を送迎する車両及びサービスの有無と、今後地域住民の移動手段としての利活用の可能性の有無について意見照会を行いました。

このうち、複数の宿泊施設及び飲食施設から、利用者送迎のためのマイクロバスやワンボックス車等について、協議等により検討の余地ありとの回答がありました。

(vi) 事業所の送迎バス

本市内の事業所に対して、従業員を送迎するバスや営業活動等のため車両の有無と、今後地域住民の移動手段としての利活用の可能性の有無について意見照会を行いました。

このうち、1事業所から従業員送迎のためのワンボックス車、軽ワンボックス車、乗用車等について、今後利活用の可能性があるとの回答がありました。また、複数の事業所から、従業員送迎に利用されるトラック、ワンボックス車、軽自動車等について、協議等により検討の余地ありとの回答がありました。

表 2.4.11 医療施設等・集客施設・事業所の送迎バス

業種	学区	車両の種類	車両数
医療施設等	瀬田北	ワンボックス車	1
医療施設等	雄琴	ワンボックス車	1
事業所	中央	ワンボックス車	2
		軽ワンボックス車	1
		乗用車	4
		軽乗用車	1

※大津市の意見照会に対して、今後地域住民の移動手段としての利活用の可能性ありと回答したもののみを掲載。

⑤ 公共交通のカバー率

駅・バス停・バス停勢圏の市域面積に対するカバー率は、約 25%ではあるものの、総人口では約 89% (デマンドタクシー利用圏を含める場合約 91%)、老年人口では約 90% (同 92%) をカバーしています。

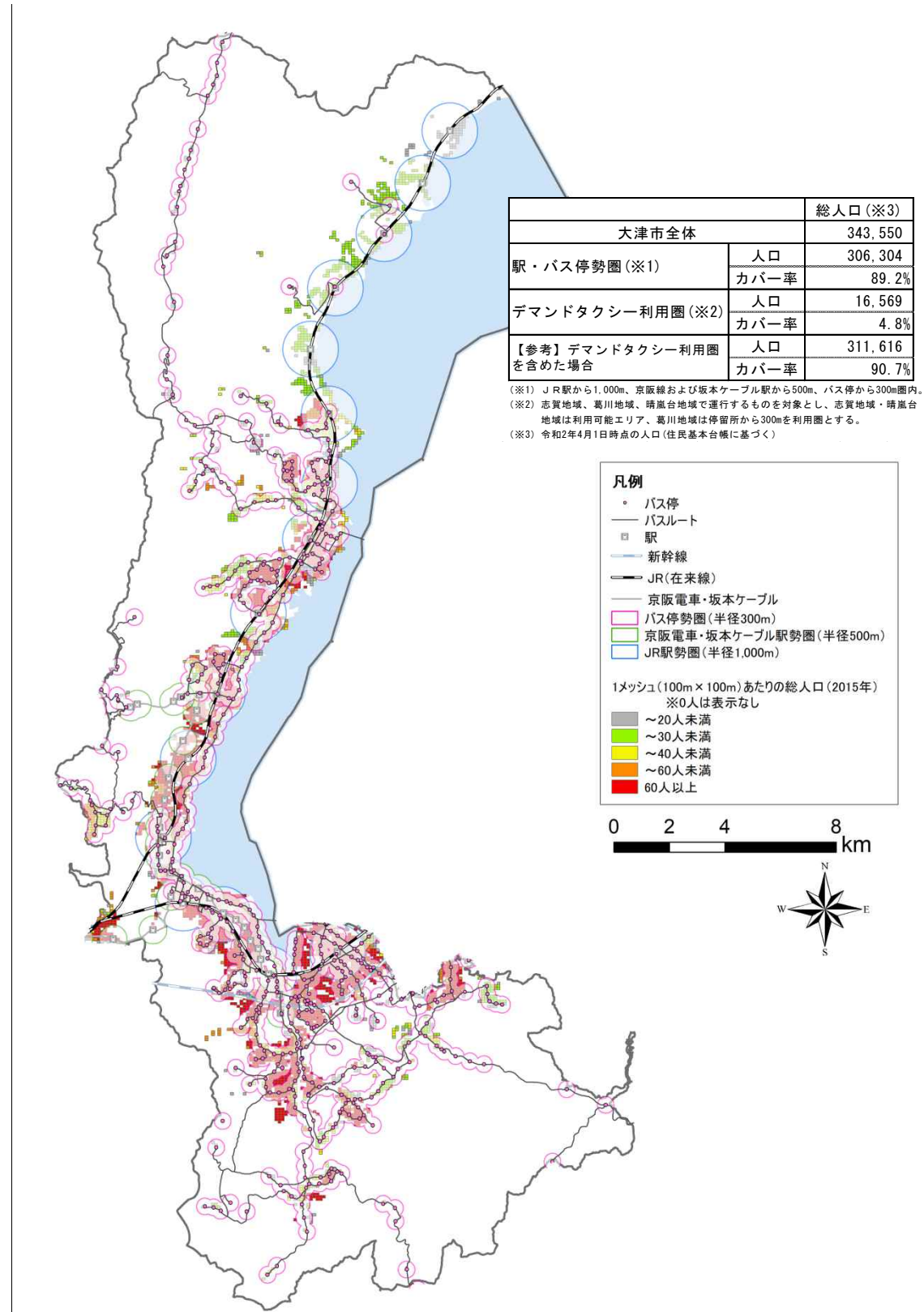
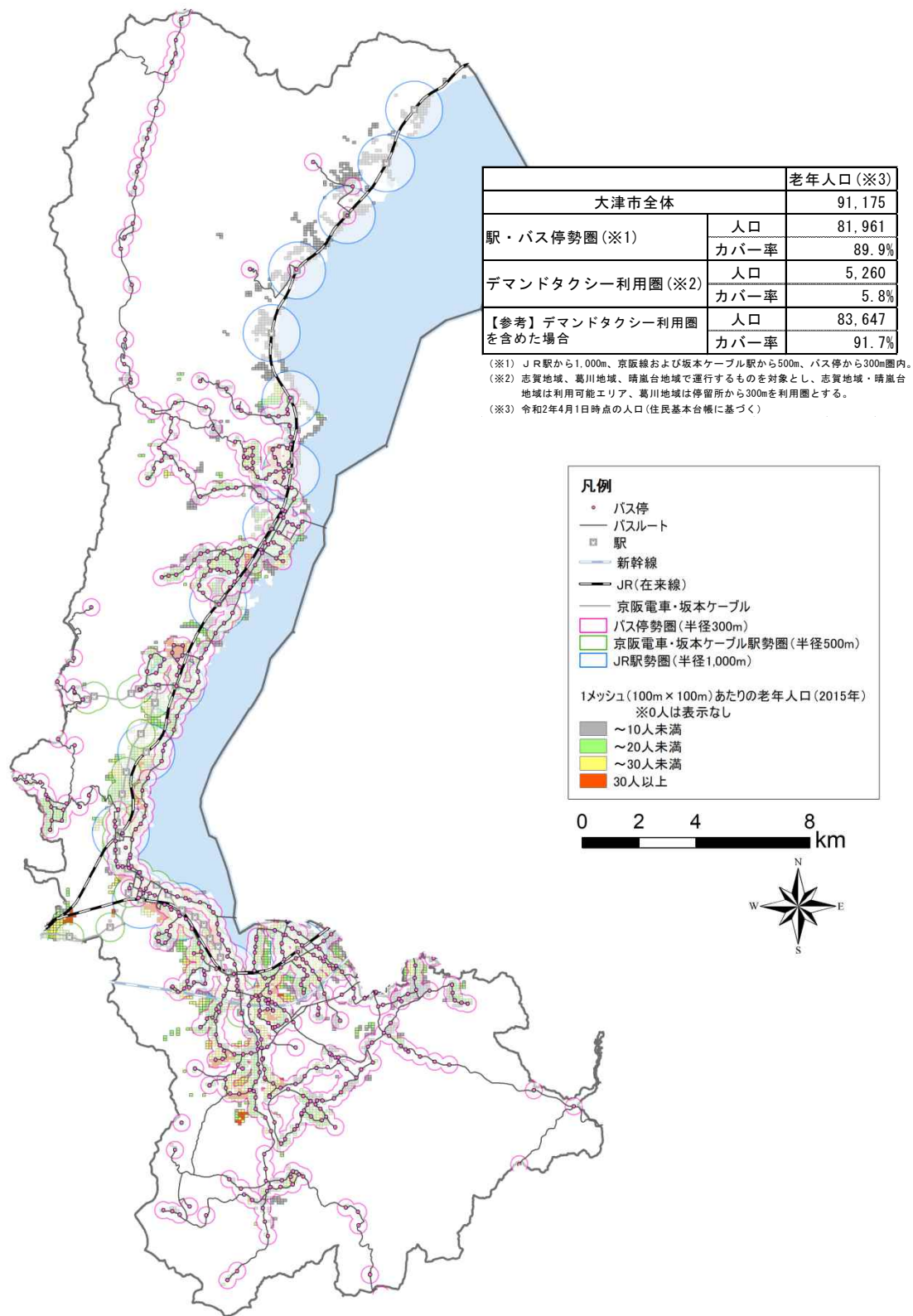


図 2.4.24 駅・バス停勢圏と人口メッシュ (人口総数)



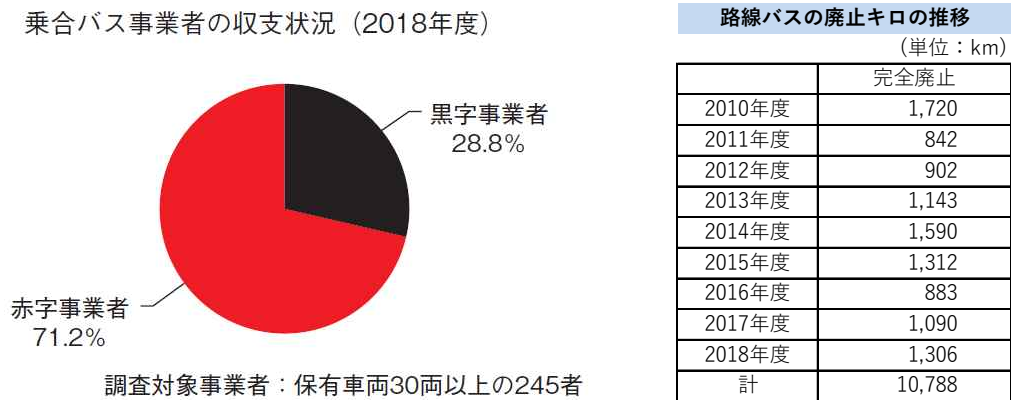
図

2.4.25 駅・バス停勢圏と人口メッシュ（老年人口）

⑥ 地域公共交通が直面している問題

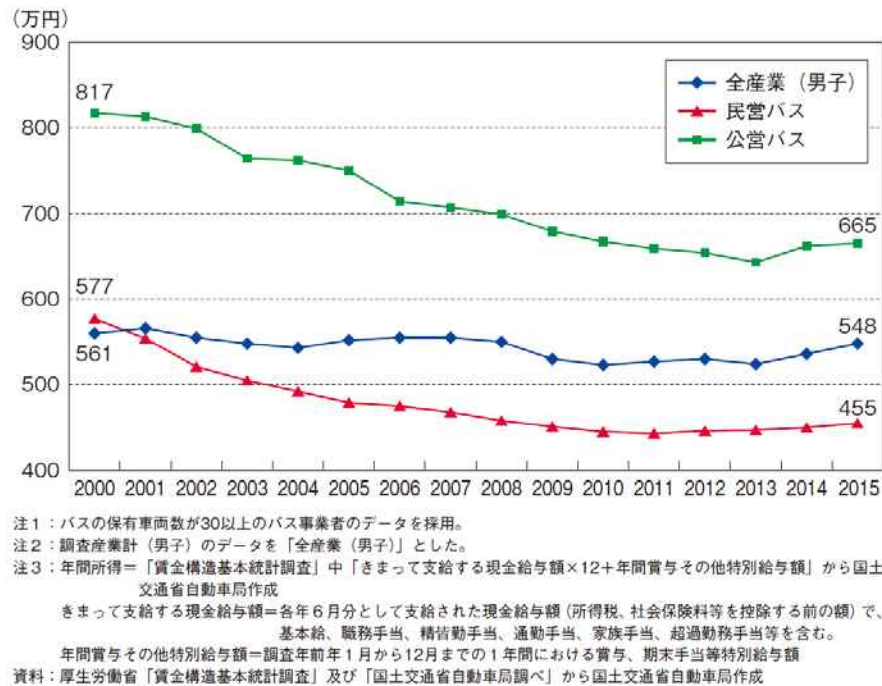
(i) バス事業者の経営状況と運転士不足

全国の乗合バス事業者の約 71%が赤字で、平成 22(2010)年以降、約 1 万km以上の路線が廃止(平成 30(2018)年度まで)されています。収支悪化に伴い人件費削減を進めてきましたが、近年では、運転士確保のため人件費は増加傾向にあります。全国的にバス事業者における運転士不足が生じており、実際に路線バスを減便する地域がでてきています。今後更に、運転士の高齢化に伴う運転士不足が見込まれており、安全性の確保の観点から、路線維持が難しい状況にあります。



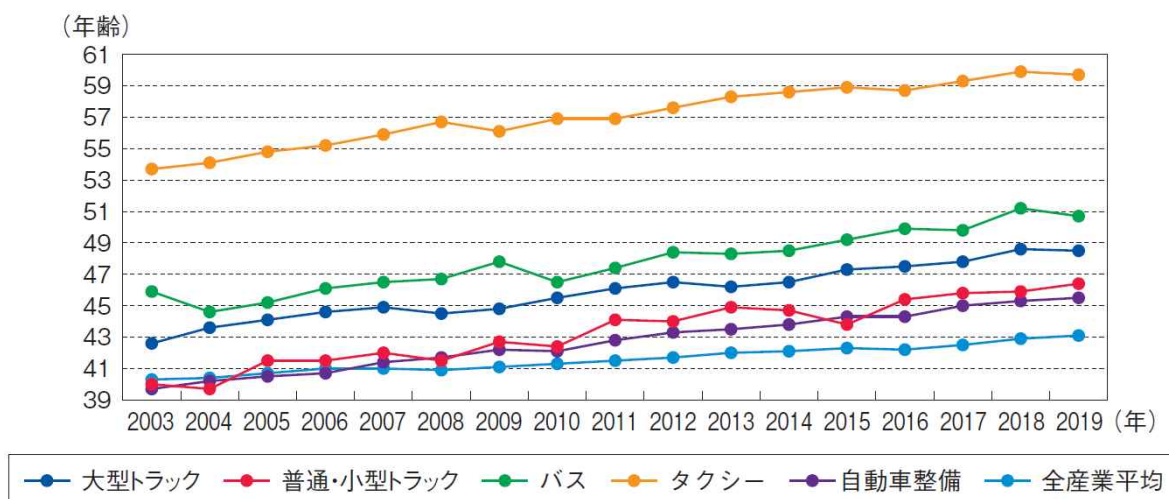
出典/資料：令和 2 年版交通政策白書

図 2.4.26 全国の乗合バス事業者の収支と路線廃止の状況



出典：平成 29 年版交通政策白書

図 2.4.27 全国の子バス事業の年間所得の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

資料：厚生労働省「令和元年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」から国土交通省自動車局作成

出典：令和2年版交通政策白書

図 2.4.28 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

江若バス、21年春から大津市北部の6路線を廃止や短縮 赤字続き、路線維持できず

2020年9月19日 11:00



記事を保存



江若交通の路線バス。JR和邇駅などを結ぶ路線が廃止、短縮になる（大津市和邇中浜）

江若交通（大津市真野1丁目）は、大津市北部の路線バス6路線を来春、廃止または短縮する。赤字運行が続いているため、うち1路線は10月からは先行して減便する。

廃止・短縮するのは、JR堅田駅と上仰木を結ぶ上仰木線、県庁とJR和邇駅を結ぶ浜大津線のうちJR小野駅一和邇駅、JR和邇駅一栗原の栗原線、JR堅田駅と葛川細川、生津、途中を結ぶ三つの葛川線。

栗原線については、JR和邇駅一大津赤十字志賀病院（1日28便）、同駅一道の駅妹子の郷（1日8便）を今月末で先行廃止する。いずれも1便当たり乗客数が10人以下で、市は6路線合わせて約2200万円の補助金を出しているが、採算が合わないという。

同社は「これまで便数を減らすなどして路線維持に努めてきたが、乗務員不足の中、維持ができなくなった」としている。

大津赤十字志賀病院を結ぶバスが廃止されるのを受け、市地域公共交通活性化協議会は10月から、市北部で運行している乗り合いタクシー「光ルくん号」の対象地域を一部拡大し、同病院など4停留所を追加する。これに伴い、乗り合いタクシーの運行日を現在の平日3日から5日に増やし、ウェブ予約の締め切りを現在の出発1時間前までから、午前の便は前日の午前0時まで、午後の便は当日午前11時までに変更する。

市地域交通政策課は「来春の路線廃止後の対応については地元自治会で検討中で、住民の足が確保されるように対策を考えたい」としている。

出典/資料：京都新聞（令和2(2020)年9月19日）

図 2.4.29 大津市内における路線廃止・短縮に関する記事

バスの運転手が足りない！ ダイヤ縮小で住民の足に影響

京都府内を運行する路線バスの運転手が不足し、ダイヤ縮小など市民生活に影響が出ている。府内で事業展開するバス会社7社の運転手数は、過去5年間のピーク時から4～85人減少。大型2種免許を取得する人が少なくなり、厳しい労働環境が敬遠されているのが大きな要因で、関係者からは「企業任せの対策だけでは、改善につながらない」との声が上がる。

京都市左京区岩倉村松町と国際会館駅間の約5キロを行き来する京都バス（右京区）29系統。この路線は3月のダイヤ改正で、運行本数が従来の1日往復22本から片道（駅行き）4本に変更された。買い物や通院時に利用していた村上昭子さん（89）＝左京区＝は「出掛けるのがおっくうになった」と戸惑いを隠せない。

京都バスの運転手数（今年4月時点）は222人で、過去5年で最多の2016年から6人減った。従来のダイヤを維持できなくなり、山間部を除くほぼ全路線で減便に踏み切った。児玉健営業課長は「過労運転など法令違反につながりかねない。必要があるのは分かっているが、やむを得なかった」と話す。運転手不足は他社も同様で、京都市伏見区などで路線バスを運行する近鉄バス（東大阪市）は14年以降、毎年約20人減っているという。

運転手不足の背景には、厳しい労働環境がある。厚生労働省が昨年実施した調査によると、バス運転手の年間労働時間は全職業平均より384時間長く、年収は約34万円安い。また、大型2種免許を取得するには高額な教習費用が必要で、3年以上の運転経験も求められる。取得要件が足かせとなり、1987年に約109万人いた免許保有者が昨年末には約91万9千人まで落ち込んだ。

こうした状況下、バス会社側は会社説明会や採用試験の回数を増やすなど対応に追われる。京阪京都交通（亀岡市）は約10年前、免許取得費用を自社で負担する養成制度をいち早く導入した。ただ、ここ数年、他社や京都市交通局も同様の仕組みを取り入れ、人材の獲得競争が激化。明星観光バス（山科区）の谷口守弘社長は「民間ではできないことに限界がある。国の支援が必要」と訴える。

警察庁は今年4月から、有識者会議で大型2種免許の取得要件緩和を検討。運転経験を現行の3年から1、2年に引き下げる案が提示されている。公共交通問題に詳しい京都大大学院の大庭哲治助教（都市社会工学）は「運転手不足を解消するには、賃金など待遇を改善し、職業としての魅力を高めるのが第一。ただ、将来的には自動運転も視野に入れた対応策を考えるべきだ」としている。



3月のダイヤ見直しで運行本数が大幅に減った京都バスの29系統（京都市左京区岩倉長谷町）

【2018年10月10日 11時30分】

出典/資料：京都新聞（平成30(2018)年10月10日）

図 2. 4. 30 運転士不足が要因での減便に関する事例

（ii）バス事業者における経営構造（内部補填）

全国の地方部のバス事業者と同様に滋賀県のバス事業者においても、厳しい経営状況の下で、赤字路線も含め地域のバス路線網を一体として維持・運営しています。具体的には、一部の黒字路線の収益を赤字である生活路線に内部補填して、路線を維持しているところです。今後、滋賀県の多くの地域において人口減少等の影響で更なる利用者の減少が続き、黒字路線においても収益の確保が難しくなると、赤字の生活路線の維持はさらに難しくなり、減便だけでなく路線の維持そのものが困難になる等交通事業者単独での対応には限界がきている状況です。

両備HDがバス31路線廃止届 背景に過当競争 状況次第で撤回も

2018/02/08 23時08分 更新

両備ホールディングス（HD、岡山市北区錦町）は8日、グループ2社が運行する路線バス78路線のうち、赤字幅の大きい31路線について廃止届を中国運輸局に提出したと発表した。期日は20路線が9月末、11路線が来年3月末。廃止理由については岡山市中心部でのバス事業の過当競争を挙げる一方、状況によっては取り下げる可能性も示唆した。

両備HDによると、対象は両備バス（岡山市北区錦町）が岡山、倉敷、玉野、瀬戸内市で運行する18路線、岡山電気軌道（岡電バス、岡山市中区徳吉町）が岡山、倉敷市を走る13路線。重複路線や他社との共同運行があるため、実際に廃止となるのは一部区間に限られるが、影響は1日約5500人に及ぶとしている。

本社で会見した両備HDの小嶋光信会長は、廃止の背景として、同業他社の八尾運輸（岡山市中区倉益）が計画している循環バス「めぐりん」の新路線開設を挙げ「バス事業は30～40%の黒字路線で残りの赤字路線を維持している。黒字路線に新規参入されれば赤字が膨らみ、全体を維持できなくなる」と述べた。

一方で廃止届の扱いについては「あらゆる可能性がある」とした上で「むしろ路線を維持するために提出した。全国の公共交通を守るための問題提起だ。自治体や市民、バス事業者が将来の公共交通網の在り方を考えるきっかけとしたい」と理解を求めた。

両備HDの試算では、めぐりんの新路線が開設された場合、競合路線での運賃収入減などで両備バス、岡電バス共に4割超の減収が見込まれるという。

八尾運輸は新路線について「運行開始が決まったら発表したい」とし、両備HDの路線廃止に関しては「まだ新路線の運行が始まっておらず、何も結果が出ていない段階で今から赤字路線をやめるというのは理解しがたい。利用者目線で考えてほしい」としている。

出典/資料：山陽新聞（平成30(2018)年2月8日）

図 2. 4. 31 （参考）路線廃止に関する事例

2.5 本市の地域公共交通の課題

本市のまちづくりの方向性及び地域特性や交通特性の把握から、下記の4点を本市の地域公共交通の課題として抽出します。

課題① 少子高齢化への対応

現状や今後の見通し	・ 今後、人口減少社会を迎えると同時に少子高齢化も進行することが予想される。
課題	・ 人口減少と少子高齢化を見据えたまちづくり、地域公共交通環境づくりへの対応が求められる。 ・ 特に、 <u>高齢者の増加による移動ニーズの変化等</u> や、 <u>運転免許保有高齢者の増加</u> 、小中高の <u>児童・生徒の減少</u> の中で、交通弱者の重要な移動手段である地域公共交通を維持していく必要がある。

課題② 鉄道とバスが連携するネットワークの確保

現状や今後の見通し	・ 鉄道が主軸となり、これを路線バスが補完する地域公共交通ネットワークが形成されている。 ・ 少子高齢化の進展に伴う通勤・通学のバス利用者の減少、通勤・通学から買い物や通院等の自由目的への転換、公共交通事業者の経営悪化・人手不足等が、バス路線だけではなく、京阪大津線の縮小やサービス低下を招く要因となる懸念がある。
課題	・ <u>鉄道とバスが連携するネットワークとしての公共交通の利便性の確保</u> が求められる。

課題③ 地域特性を踏まえた地域公共交通サービスの確保

現状や今後の見通し	・ 本市は特性の異なる複数の地域で構成されており、地域ごとに異なる交通やまちづくり上の問題点を有している。
課題	・ <u>地域ごとの公共交通のあり方検討とその実践</u> が求められる。 ・ たとえば、集落地と市街地との連絡、郊外住宅地と鉄道駅との連絡、中心部での円滑な公共交通確保等に対応していく必要がある。

課題④ 地域住民、交通事業者、行政の連携強化

現状や今後の見通し	・ 地域特性を踏まえた地域公共交通サービス確保するため、今後は、そのための取組みをいかに持続させていくかが重要である。
課題	・ <u>地域住民、交通事業者、行政が一体となった取組</u> が求められる。 ・ 取組実現のための地域ごとの <u>現実</u> に即した <u>仕組み・体制づくり</u> が必要である。

2.6 地域公共交通課題地域の設定

本市では、平成 24(2012)年度に市内の 6 地域を交通不便地域として位置づけています。地域公共交通の課題③で整理したように、特性の異なる複数の地域で構成される本市では、地域ごとに公共交通のあり方検討とその実践が必要であることから、本計画では、これに加えて、地域公共交通を取り巻く現状や地域の声等を勘案し、今後優先的に地域公共交通を維持・確保していく地域として「地域公共交通課題地域」を設定しました。

具体的には、下記の 3 つの条件を満たす計 15 の地域を抽出しました。課題地域では、現在の公共交通ネットワークを今後とも維持することを基本とし、現状補助等の継続を図っていきますが、既存公共交通ネットワークの維持が困難となった場合には、地域住民、交通事業者、行政の三者協働で、移動手段の確保に向けた取組みを進めていきます。

【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

(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

課題地域	地域特徴	現在の取組み状況	市等による補助等の状況
①志賀地域	- まとまった需要が見込まれない地域。 - 駅から離れた山手地域に集落が点在し、駅までは狭隘道路や坂道が続く。	- H27(2015).10～デマンド型乗合タクシー実証継続中。 - 収益率は約 45% (H30(2018).10 時点)。 - H31(2019)年度は MONET 社の予約運行管理システムを活用し、利用者増を目指す予定。	デマンドタクシーは、市予算で実証運行を継続中。
②葛川地域	- まとまった需要が見込まれない地域。 - 高齢化率が非常に高い。	- 路線バスは運行されているが運行本数が少なく、路線バスによる公共交通維持が困難。 - H28(2016).7～デマンド型乗合タクシー実証継続中。 - 収益率は約 30% (H30(2018).9 時点)。	- 路線バスは、市による補助対象。 - デマンドタクシーは、市予算で実証運行を継続中。
③比叡平地域	まとまった需要が見込まれる地域。	山中比叡平学区交通対策協議会を 3 ヶ月に 1 回開催し、路線バスの活性化について協議継続中	H24(2012)年度～市補助、H26(2014)年度以降は国庫補助対象。
④晴嵐台地域	- まとまった需要が見込まれる地域。 - 団地内は狭隘道路や坂道が多い。	- H29(2017).11～デマンド型乗合タクシー実証実施。 - H30(2018).11～地域による自主運行へ移行。	なし
⑤大石地域	まとまった需要が見込まれない地域が多いが、見込まれる団地もある。	H20(2008)～京阪バスと覚書を交わし、大石小学校を拠点とした路線バス（ゾーンバス）を運行継続中	H20(2008)年度ゾーンバス運行開始以降、市が運行負担金。
⑥上田上地域	まとまった需要が見込まれない地域。	- H29(2017)年度実証運行実施（滋賀医大-上田上-青山） - H24(2012)～上田上学区公共交通対策協議会を開催し、路線バス運行について協議継続中	なし

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

(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

課題地域	路線名	事業者	補助の状況	輸送人員(人)	経常収益(千円)	経常費用(千円)	収益－費用(千円)	収支率
⑦和邇地域	小野駅和邇駅線	江若交通	市単独	11,562	1,494	5,325	－3,831	28.1%
	和邇栗原線	江若交通	市単独	14,307	1,170	3,938	－2,768	29.7%
②葛川地域 ((A)でも抽出) ⑧伊香立地域	堅田葛川線	江若交通	市単独	63,636	18,821	44,298	－25,476	42.5%
⑨仰木地域	仰木線	江若交通	市単独	11,233	2,495	8,289	－5,794	30.1%
③比叡平地域 ((A)でも抽出)	大津比叡平線	京阪バス	国庫	81,707	18,889	41,232	－22,344	45.8%
⑩鶴の里地域	花屋敷鶴の里線	近江鉄道	国庫	42,151	9,854	19,845	－9,990	49.7%
⑤大石地域 ((A)でも抽出)	大石ゾーンバス	京阪バス	－	13,428	3,611 (運送収入)	46,103	－42,492※	7.8%
⑪大江地域	大江循環線	近江鉄道	－	－	－	－	－	－
⑥上田上地域 ((A)でも抽出)	石山・牧口線、 瀬田・堂橋線、 瀬田・田上線、 瀬田・青山線	帝産湖南交通	－	－	－	－	－	－

※大石ゾーンバスは、運送収入－経常費用

出典/資料：各交通事業者提供資料（平成28年度実績）より（⑤⑦⑧⑨経常費用については単価より算出）

(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

地域	要望内容	本市の回答要旨
⑫富士見地域	・秋葉台への効率的なバス路線の再編について	・昨年度交通事業者（帝産湖南交通、近江鉄道）へ要望を伝えており引き続き要望を伝えるが、自治会からも要望するよう回答。
⑬北大路地域	・バス路線の新設とバス停留所の設置について	・バス会社へ要望を伝えただけで、市としては今後、地域公共交通網形成計画を策定していく中で取り組んでいくことを回答。
⑭大萱地域	・路線バス新設・増便について	・近江鉄道に要望を伝えるが、自治会からも要望するよう回答。
⑮藤尾地域	・高齢化が進む藤尾奥町への交通手段の確保について	・大津市地域公共交通網形成計画において交通課題地域における移動手段のあり方について検討予定。その考え方にに基づき、今後、当該地域における取組みを、市・地元・交通事業者で協議をしながら進めたいと回答。

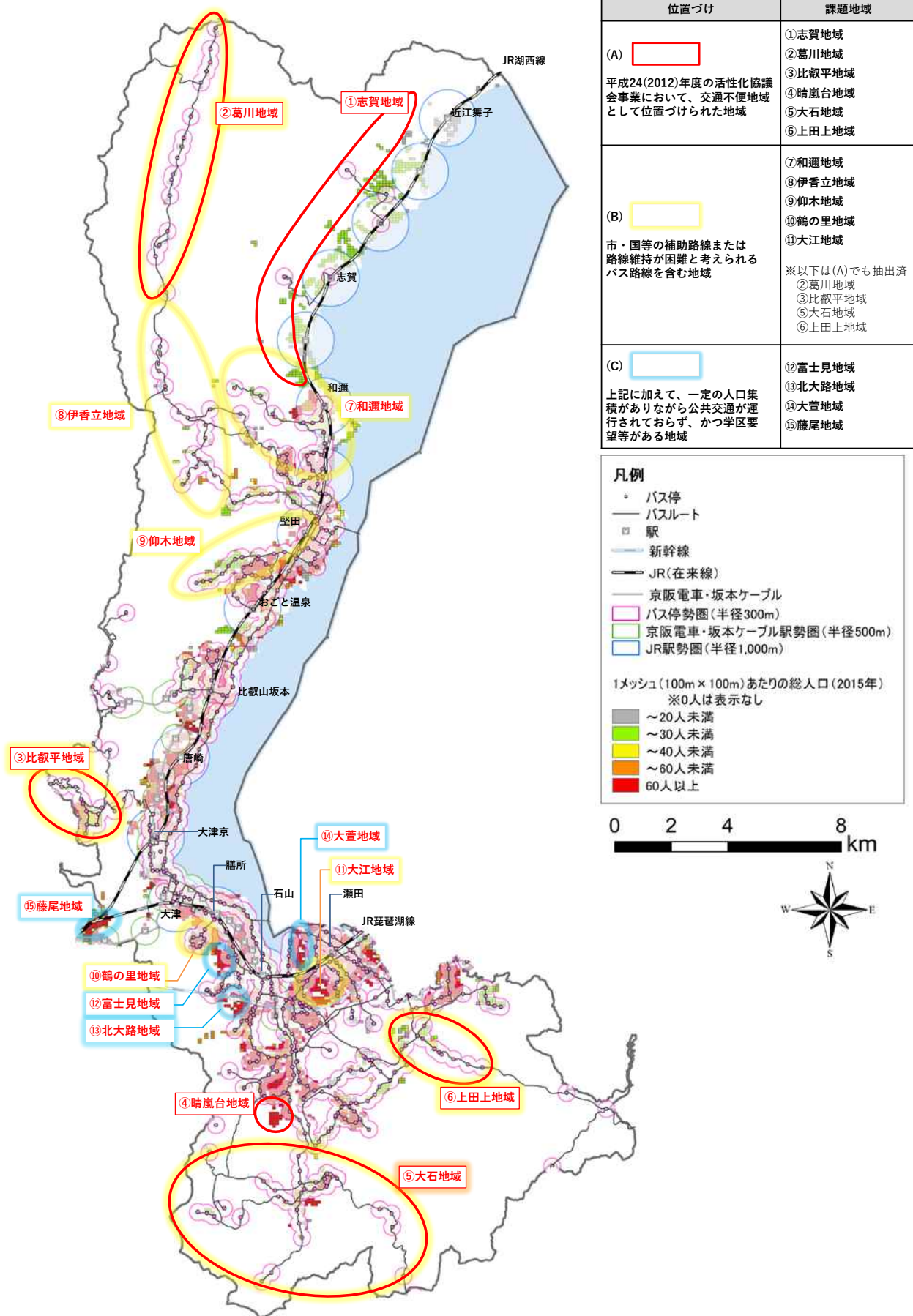


図 2.6.1 地域公共交通課題地域（人口メッシュとの重ね合わせ）

2. 本市の地域公共交通に係る現況と課題

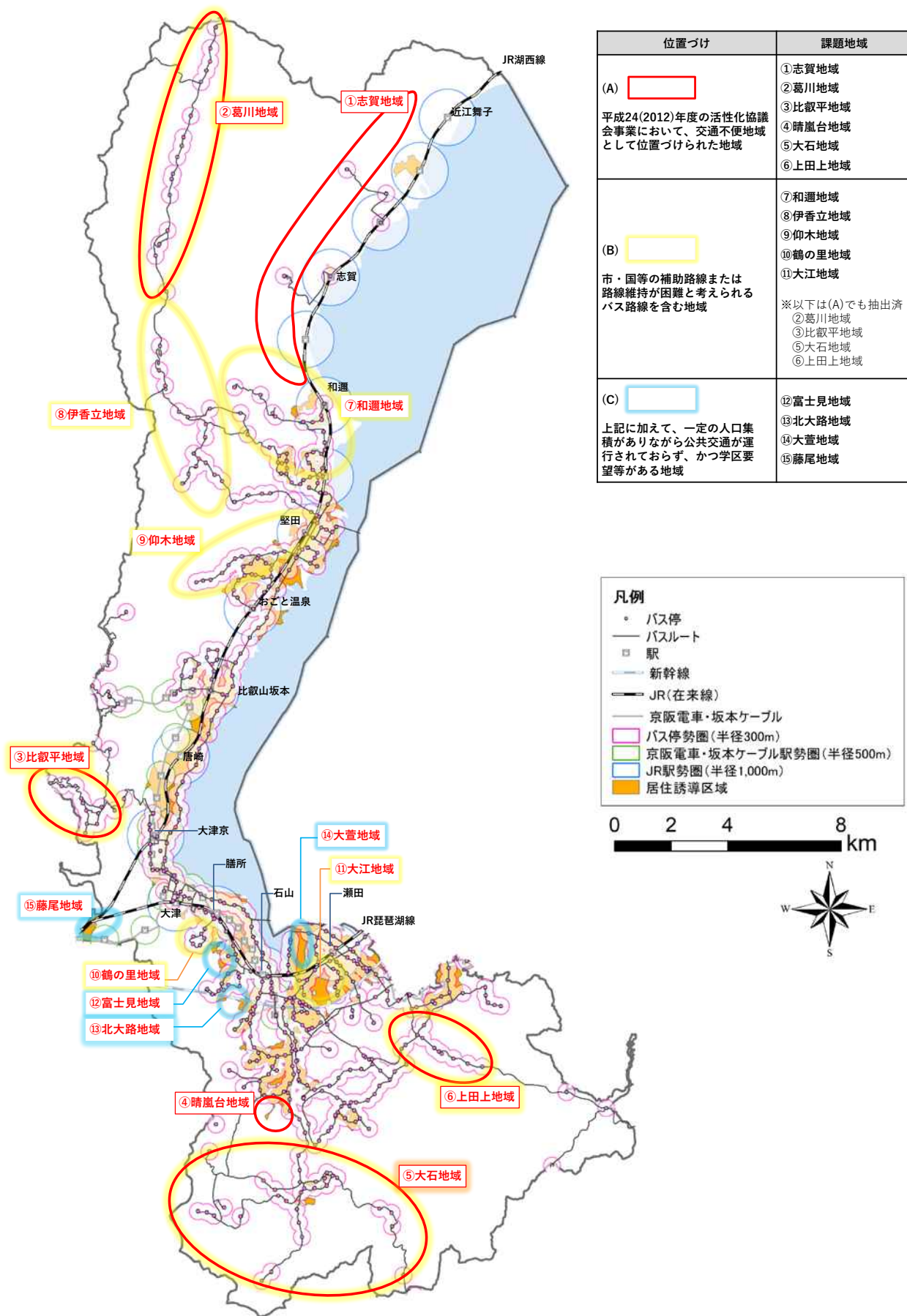


図 2.6.2 地域公共交通課題地域（居住誘導区域※との重ね合わせ）

※令和3（2021）年4月1日策定予定の大津市立地適正化計画に基づく

3. 計画の基本方針

2.4 で示した本市の地域公共交通に課題を踏まえ、本計画の基本方針を設定しました。計画の基本方針は、「目指すべき地域の将来像」「地域公共交通が果たすべき役割」「地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性」「計画の目標」により構成しています。

3.1 地域が目指すべき将来像

(1) 将来像設定の考え方

本市の最上位計画である「大津市総合計画」の将来都市像及び「大津市都市計画マスタープラン」のまちづくりの理念・目標では、ともに大津の自然、歴史、文化を活用しながらコンパクトなまちづくりを協働で進めていくことを目指す方向性が示されています。

本計画において目指すべき地域の将来像は、これら2つの上位計画を踏まえるものとします。

(2) 本計画において目指すべき地域の将来像

◆まちづくりの基本理念と将来像 (大津市総合計画)	◆まちづくりの理念と目標 (大津市都市計画マスタープラン)
【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～	【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



本計画において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～

3.2 地域公共交通の目標像と果たすべき役割

目指すべき地域の将来像を踏まえ、地域公共交通の2つの目標像と目標像実現のために地域公共交通が果たすべき役割について、下記のとおり設定しました。

目標像① 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通

地域公共交通が果たすべき役割

- ◆ **地域住民の日常生活の維持と充実**：高齢者をはじめとする全ての地域住民の交通手段を確保し、安心して生活できる居住環境の形成を支援します。
- ◆ **地域特性に応じた移動手段の提供**：南北に細長い市域において地域特性に応じて、幅広い世代が多様な生活様式を実現できる居住環境の創出を支援します。
- ◆ **持続可能なまちづくり**：自動車交通量の減少等を通じて温室効果ガスの排出削減に寄与することで、持続可能なまちづくりに貢献します。

目標像② 大津市の地域資源を生かし、地域の活力を育む地域公共交通

地域公共交通が果たすべき役割

- ◆ **中心市街地の活力向上**：商業、居住、歴史・文化、情報発信、コミュニティ、交通等の多様都市機能の拠点として活発な交流をリードする都心エリアの活力向上を支援します。
- ◆ **生活拠点・地域拠点を中心とした生活圏の形成**：生活拠点や地域拠点を中心にしたコンパクトな生活圏を形成し、バランスある都市発展を支援します。
- ◆ **地域資源を生かしたまちの賑わいの創出**：琵琶湖や美しい山並みに囲まれた自然、国内有数の世界遺産等の豊富な地域資源を生かし、まちの賑わいや活性化を支援します。

3.3 地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性（基本方針）

本市の地域公共交通が前ページに掲げた役割を果たすため、以下の3つの視点に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に向けた3つの取組みの方向性を設定しました。

視点1 （地域公共交通の） ネットワークをつくる	視点2 （地域公共交通を維持・確保するための） しくみをつくる	視点3 （地域公共交通を） 積極的に利用する
--	---	--

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

- ① 南北に細長い市域における拠点をつなぎ、市民や観光客を含む来訪者が利用する公共交通の基幹となる京阪大津線、JR線及び幹線系の路線バス（石山～大石間等）等、**拠点間を相互に結ぶ利便性の高い地域公共交通の基幹ネットワークを確保**します。
- ② 基幹ネットワークに接続し、**通勤・通学・買い物・通院といった地域住民の日常生活を支える地域公共交通のネットワークを今後とも維持**します。
- ③ 地域公共交通課題地域を中心に、**行政・交通事業者・地域が各地域の交通課題に積極的に取り組むとともに、地域公共交通を維持・確保していくためのルールづくりを行います。**
- ④ 地域の交通課題の解決に向け、自動運転・MaaS・デマンドサービス・コミュニティ・カーシェアリング等**新たな輸送サービス導入を促進**します。

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

- ① 地域公共交通課題地域を中心に、関係者が**協働によって施策を継続的に進めていく仕組みを地域ごとに構築**します。
- ② 市民活動やボランティア送迎等の先行事例を参考にしながら、**地域が自主的に取組む地域公共交通が、安全で安心なものとなるような支援体制を構築**します。

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

- ① 上記1, 2の方向性に沿ってネットワークや体制を構築しても、これまで以上に積極的な利用がなければ、現在の地域公共交通を維持していくことは困難です。これを持続可能なものとしていくために、**地域として公共交通を大切に守っていく意識を醸成し、利用するという行動につなげていきます。**
- ② 地域公共交通利用を促進する取組みを進め、**気軽に地域公共交通が利用できる機会を提供することにより、公共交通を利用しやすい環境を創出**します。
- ③ **施設や車両の更新及び交通モード間の連携**によって地域公共交通の利便性の向上を図り、**日常生活において公共交通を利用しやすい環境を創出**します。
- ④ 地域公共交通の新たな利用需要の獲得に向けて、日常生活の中での積極的な地域公共交通利用に加えて、市内外からの来訪者を対象として、**観光やリクリエーション等を目的とした移動においても地域公共交通を活用しやすい環境を創出**します。

3.4 計画の目標

(1) 計画の目標設定の考え方

本計画の前身計画として位置づけられる『大津市地域公共交通総合連携計画【改訂版】(平成 26(2014)年 3 月)』では、“地域公共交通の維持・活性化を推進し、平成 28(2016)年度まで、平成 23(2011)年度水準の維持を目指す”とした目標を設定し、利用者数・バス路線数について概ね目標を達成しています(下表参照)。

一方、地域公共交通の現状を見ると、交通事業者の経営状況は非常に厳しくなっています。京阪大津線の大幅な赤字、バス事業者・タクシー事業者の慢性的な運転士不足や高齢化により、今後の路線・サービスの維持について楽観視することはできません。

また、大津市の総人口は令和 2(2020)年をピークに減少に転じ、生産年齢人口は平成 22(2010)年以降減少し今後も減少が続くと予測されています。

以上を踏まえると、本計画の対象期間である今後 5 年後(令和 7(2025)年度末)まで、本市の地域公共交通のサービスレベル及び利用者数を現状の水準で維持することは困難である可能性が高いと考えられますが、5 章以降に示す各種施策を実行することで、現状維持を目指していきます。

表 3.4.1 連携計画の目標の達成状況(表 2.1.3 再掲)

指標		目標 (平成 23(2011)年度 実績値)	平成 28(2016)年度 実績値	基準年度 との比較
J R	1 日あたり利用者数	227,816 人	230,548 人	+1.20%
京阪電車	1 日あたり利用者数	66,349 人	72,060 人	+8.61%
路線バス	1 日あたり利用者数	28,617 人	28,949 人	+1.16%
	運行路線数	163 路線	173 路線	+6.13%

(2) 本計画の目標

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

具体的な指標				
指標		データ取得方法	現況値 ^(※4)	目標値（令和 7(2025)年度）
鉄道の 利用者数	J R	交通事業者報告 資料より取得	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)		一般会計決算 より整理	178,613 千円 (令和 2(2020)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)		駅、停留所位置 データを用いて 整理	91% (令和 2(2020)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		取組状況の確認	9 件 ^(※5) (令和 2(2020)年度時点)	14 件 (年間 1 件ずつ増)

*1: 令和6(2024)年度に、京阪バスが運行する国庫補助（地域間幹線）1路線を追加。

《参考》路線バスに対する補助概要（令和元(2019)年度実績）

(千円)

バス事業者	補助金種別	路線数	系統数	経常費用	経常収益	補助対象経費	国庫補助	大津市負担	収支率
江若交通	市補助	6	8	42,041	19,701	22,340	—	22,337	46.9%
近江鉄道	国庫補助（フィーダー）	1	1	18,866	10,020	8,847	1,935	6,910	53.1%
京阪バス	国庫補助（フィーダー）	1	1	25,242	13,880	11,362	4,417	6,942	55.0%
近江鉄道	国庫補助（地域間幹線）	1	1	25,978	15,505	10,473	5,236	—	59.7%
合計		9	11	112,127	59,106	53,022	11,588	36,189	52.7%

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

*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地域・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: 時点に記載のないものは、平成31・令和元(2019)年度の実績値。

*5: 令和2(2020)年度時点では、志賀地域、葛川地域（2件）、山中比叡平地域、晴嵐台地域、上田上地域、伊香立地域、仰木地域、藤尾地域の8地域で9件。

4. 本市の地域公共交通ネットワーク

本市を運行する地域公共交通について、本市都市計画マスタープランで定める 14 拠点及びびわこ文化公園都市を結ぶ鉄道等による基幹ネットワーク及びバスによる拠点間ネットワークを中心に、既存のネットワークをベースとしつつ、新たな交通手段も取り入れながら、市域全体として持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。

(1) 拠点

市民の生活利便性を向上し、広域的な市民の利用が見込まれる市街地において、「拠点」として、居住や都市機能の集積を図るエリアです。広域的な公共交通の状況を踏まえ、生活拠点、地域拠点及び学術・文化拠点を設定します。

《拠点の構成要素》

構成要素	位置づけ	対象地点
生活拠点	各生活圏の中心となるエリアで、徒歩圏内において日常生活に必要なスーパーや診療所、保育所等が配置される利便性の高いエリア	・ 近江舞子駅周辺 ・ 志賀駅周辺 ・ 和邇駅周辺 ・ おごと温泉駅周辺 ・ 比叡山坂本駅周辺 ・ 唐崎駅周辺 ・ 南郷市民センター周辺 ・ 大石市民センター周辺
地域拠点	周辺の複数の生活圏を対象として、各生活拠点に配置される機能に加え、日用品以外の買物や高度の医療・福祉等の機能が集積するエリア	・ 堅田駅周辺 ・ 大津京駅・京阪大津京駅周辺* ・ 大津駅・びわ湖浜大津駅周辺* ・ 膳所駅・京阪膳所駅周辺* ・ 石山駅・京阪石山駅周辺 ・ 瀬田駅周辺
学術・文化拠点	豊かな地域資源を生かし、文化・芸術・福祉・教育・住宅地等の多様な機能が集積するエリア	・ びわこ文化公園都市

*大津京駅・京阪大津京駅周辺、大津駅・びわ湖浜大津駅周辺、膳所駅・京阪膳所駅周辺を包括するエリアは「都心エリア」とし、高次都市機能の集積を図るとともに、観光交流を支える広域交流の拠点的役割を果たす。

(2) ネットワーク

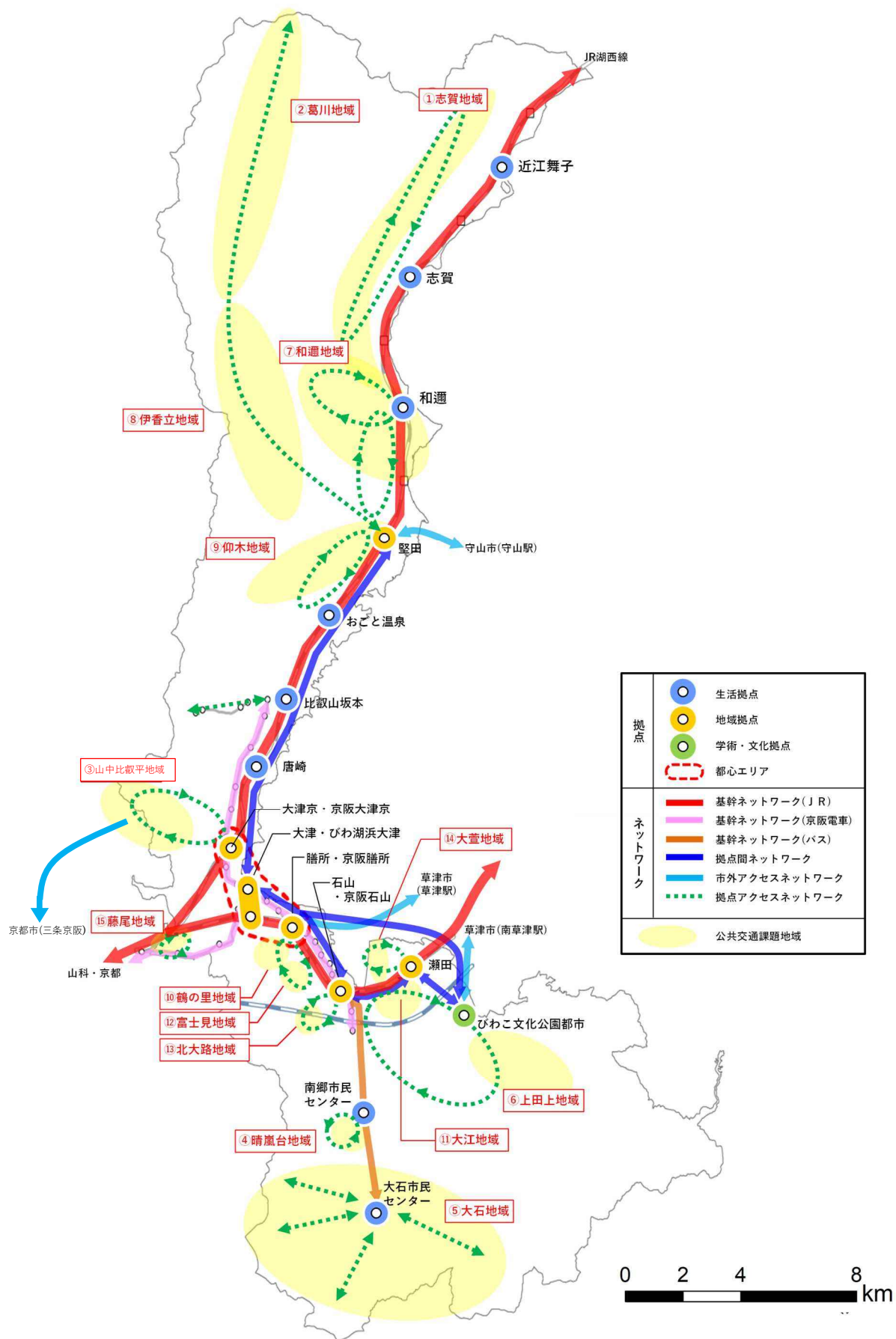
各拠点や拠点から目的地までの移動を担う交通手段として、基幹、拠点間、市外アクセス、拠点アクセスの4つのネットワークにより、市域全体の地域公共交通ネットワークを構築します。

《ネットワークの構成要素》

構成要素 (位置付け)	役割	主な交通モード
基幹 ネットワーク	主に鉄道（ＪＲ線、京阪大津線）、路線バス（石山～大石間）により構成され、市民だけでなく観光客をはじめとする来訪者が広域的にも活用する基幹的なネットワークとして、維持・確保を図る。	鉄道・路線バス
拠点間 ネットワーク	主に路線バスにより構成され、拠点間の移動を支える幹線ネットワークとして、維持・確保を図る。	路線バス
市外アクセス ネットワーク	路線バス（近江大橋線、京都比叡平線など）により構成され、市内拠点と隣接市の主要駅等への移動を支える幹線ネットワークとして、維持・確保を図る。	路線バス
拠点アクセス ネットワーク	各拠点と最終目的地までの移動を担い、拠点において基幹ネットワークや拠点間ネットワークに接続する。移動ニーズに応じて、既存路線（大津比叡平線、花屋敷鶴の里団地線など）の存続だけでなく、新たな交通サービスへの転換を含めた運行の効率化を図る。	路線バス、デマンドタクシー、自家用有償運送、コミュニティカーシェアリング等

4. 本市の地域公共交通ネットワーク

【地域公共交通の将来ネットワーク】



5. 目標を達成するための施策

地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性に基づき、目標を達成するための施策を以下のとおり設定しました。各施策の概要、実施主体、スケジュールは次頁以降に示します。

表 5.1 目標を達成するための施策一覧

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

5. 目標を達成するための施策

基本方針	1. 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
施策メニュー	1-1 基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討

対象地域や箇所		京阪大津線・ＪＲ線・路線バス
施策の背景とねらい		- 京阪大津線及びＪＲ線は、南北に長い市域における拠点をつなぎ、市民や観光客を含む来訪者の移動の基幹を成すネットワークであり、その利便性を今後も確保していく必要があります。 - 一方で、京阪大津線は、長年にわたり路線としては赤字が続いており、京阪電車の内部補助（他路線の黒字補填）に頼ることでその運営が維持されており、今後の運営継続に課題を有しています。 - ＪＲ線については、市内中心部をカバーする琵琶湖線及び市中部から北部地域をカバーする湖西線について、その利便性向上と沿線地域の活性化に向け、県・沿線自治体・鉄道事業者が連携した取組を進めてきています。 - 鉄道による公共交通ネットワークがない石山～大石間の路線バスについては、基幹となるバス路線として、今後も路線やサービスの確保を図っていきます。 - 大津市では、近江大橋線、京都比叡平線について、地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を活用して、地域間幹線系統路線の維持に努めています。 - 近江大橋線、京都比叡平線は、市内拠点と隣接市の主要駅等への移動を支える市域間を跨ぐ広域的な幹線ネットワークとして、必要不可欠な役割を果たしているが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、上記補助制度を活用して路線の維持を図っていく必要があります。
施策の内容		- 基幹となる鉄道・路線バスネットワークの継続的な維持・確保に向けた方策や運営のあり方について、検討を行います。 - 地域公共交通確保維持事業の活用により、継続的な路線の維持を図ります。
期待される効果		- 持続可能な移動手段の確保 - 地域公共交通の利便性の維持・確保 - 地域公共交通に対する利用意識醸成 - 地域の活性化
割 実施主体と役割	事業主体	国土交通省・県・大津市、交通事業者
	協力・協議調整	県・沿線自治体（関係機関として検討に参画）

スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
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	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（地域間幹線系路線）	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持					

《地域公共交通確保維持改善事業の補助対象路線の概要》

路線名	起点	主な経由地	終点	運行形態	補助事業の活用
近江大橋線	草津駅西口	イオンモール 草津	浜大津	路線定期運行	幹線補助
京都比叡平線	比叡平	京大正門前	三条京阪	路線定期運行	幹線補助

5. 目標を達成するための施策

基本方針	1. 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
施策メニュー	1-2 支線となる地域内フィーダー系統路線の維持

対象地域や箇所	地域公共交通確保維持事業の対象路線					
施策の背景とねらい	・ 大津市では、平成 25(2013)年度から大津比叡平線、平成 26(2014)年度から花屋敷鶴の里団地線について、地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を活用して、地域内フィーダー系路線の維持に努めています。 ・ 大津比叡平線、花屋敷鶴の里団地線は、複数の鉄道駅と徒歩では移動が困難な丘陵部の住宅地を接続する拠点アクセスネットワークとして、重要な役割を果たしているが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、上記補助制度を活用して路線の維持を図っていく必要があります。					
施策の内容	・ 地域公共交通確保維持事業の活用により、継続的な路線の維持を図ります。					
期待される効果	・ 持続可能な移動手段の確保 ・ 地域公共交通の利便性の維持・確保					
役割 実施 主体と	事業主体	国土交通省・県・大津市				
	協力・協議調整	交通事業者				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
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（地域内フィーダー系路線）	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持					

《地域公共交通確保維持改善事業の補助対象路線の概要》

路線名	起点	主な経由地	終点	運行形態	補助事業の活用
大津比叡平線	大津京駅、 大津駅	比叡平口、 一丁目南	比叡平	路線定期運行	フィーダー補助
花屋敷 鶴の里団地線	浜大津	大津駅	花屋敷 池の里南	路線定期運行	フィーダー補助

基本方針	1. 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
施策メニュー	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

対象地域や箇所		地域公共交通課題地域（主に）					
施策の背景とねらい		- 現在の地域公共交通ネットワークを交通事業者単独で維持していくことは難しい局面にあります。それを支援する側の行政についても、将来的には人口減少による税収減が予測され、利用者のニーズに対して効率的かつ機動的に対応していく必要があります。 - 事業者及び行政のさまざまな制約条件を踏まえて、交通事業者・地域・行政が一体となって地域公共交通のあり方の検討を進めていきます。					
施策の内容		- 地域特性に応じた移動手段の確保に向け、路線バスの維持、デマンドサービス等のタクシーを活用した新たな移動手段、コミュニティ・カーシェアリング、スクールバス、自家用有償運送等、地域の輸送資源を総動員して移動を確保し、これらを適切に運用するための考え方を整理します。 - 交通事業者・地域・行政が適切な負担のもと、持続可能な地域公共交通としていくためのプロセスの明確化やルールづくりを推進します。 - 複数の事業者が運行しているルートについては、路線の変更等を伴わない等間隔運行（パターンダイヤ）や利用者が使いやすい運賃等のメニューについて協議・検討します。					
期待される効果		- 地域の実情に応じた公共交通の確保 - 地域公共交通の利用者の増加と将来的な利用者の獲得					
と役割 実施主体	事業主体	大津市・地域組織・地域住民・交通事業者（事業実施）					
	協力・協議調整	バス協会・タクシー協会（情報提供） 国土交通省（許認可）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
地域公共交通の持続・確保に向けたプロセスの明確化		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				

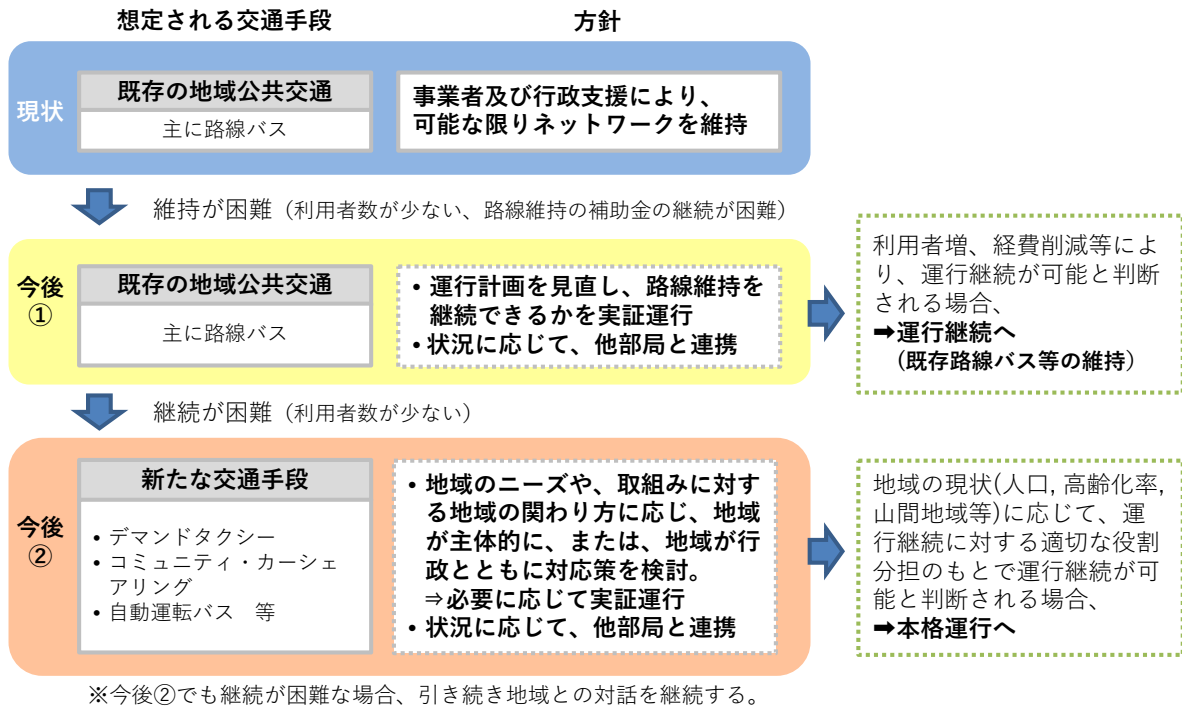


図 5.1 地域特性に応じた移動手段の確保のステップ（案）

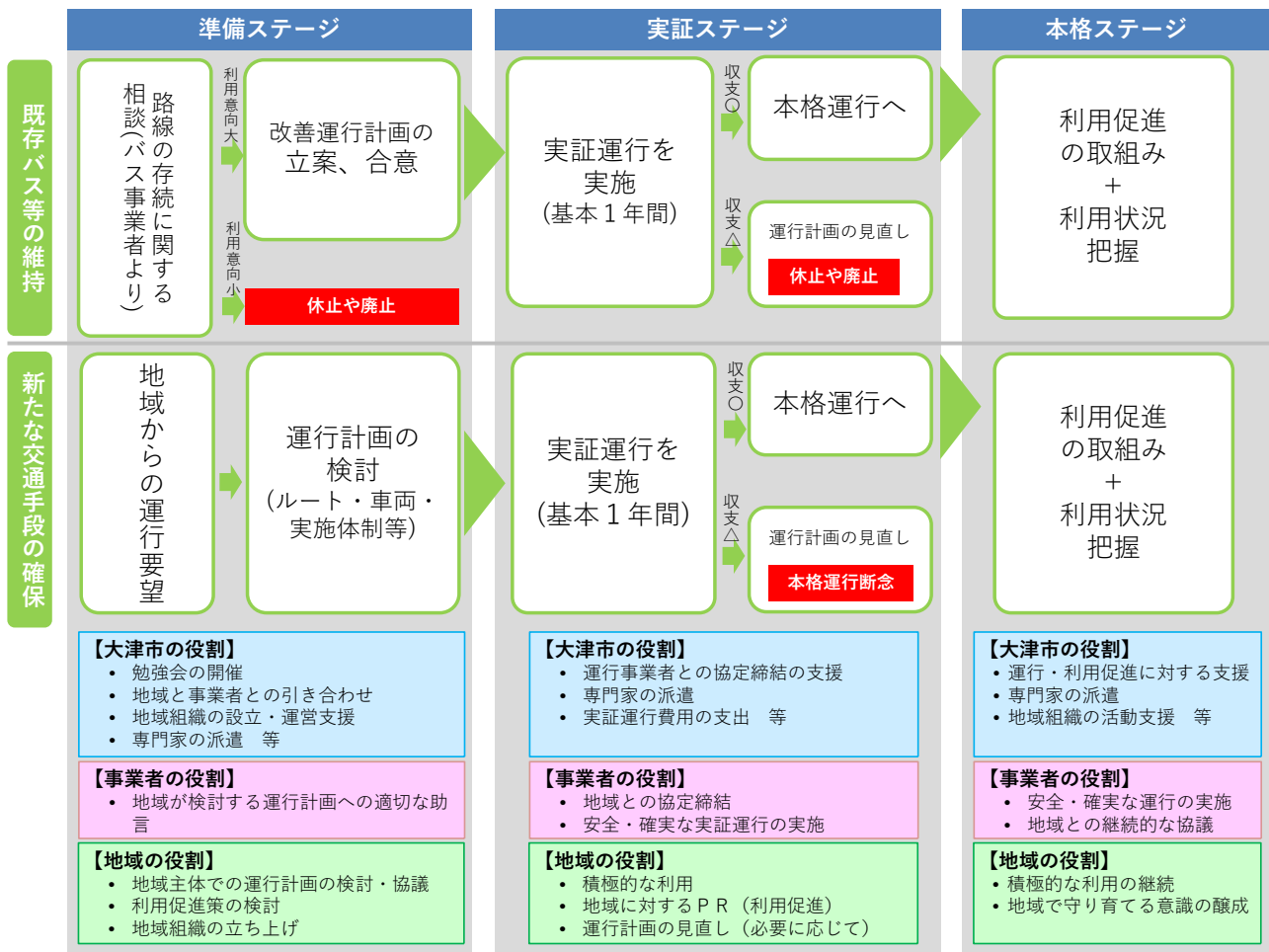


図 5.2 地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスのイメージ（案）

基本方針	1. 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
施策メニュー	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

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		・ 大津市では、鉄道（ＪＲ及び京阪電車）により、基幹的なネットワークは比較的充実しています。一方で、鉄道駅を拠点とするバス交通については、利用者数の低迷や運転士不足等のため減便が相次いでおり、駅勢圏外については、市街地においても交通課題地域が存在します。 ・ 近年のＩＴ等技術の進展により、自動運転・MaaS・デマンドサービス・コミュニティ・カーシェアリング等の新たな輸送サービスの検討や社会実験が進められています。 ・ 大津市では、平成 31(2019)年 3 月、令和元(2019)年 11 月、令和 2(2020)年 7 月～9 月の 3 度にわたり、市内中心部において自動運転バスの社会実験を実施しました。また、国土交通省と連携し、平成 31(2019)年に葛川地域において自動運転の実証実験を行いました。将来の交通課題解決に向け、市内中心部では、大津駅からびわ湖大津プリンスホテル間において、令和 3 (2021)年度以降の実装を目指します。さらに、自動運転バスの実装に先進的に取り組む都市として、その知見を活かし、他地域への展開を検討していきます。 ・ 令和元(2019)年 11 月及び令和 2(2020)年 10 月～12 月に、大津市中心部及び比叡山地域を対象として、観光案内、ルート検索、クーポン、企画乗車券購入機能等が一体となった地方都市型・観光 MaaS アプリ「ことことなび」を試験的に展開する MaaS 実証実験を実施しました。 ・ 路線バスに代わる移動手段として、タクシーを活用した地域特性に応じた新たな移動も検討していきます。 ・ 志賀地域では、平成 27(2015)年度からデマンド型乗合タクシーの実証実験を行っています。 ・ 都心エリアにおいては、平成 30(2018)年に ofo 社によりシェアサイクルが実施されましたが、同社の事情により既に撤退となりました。しかしながら、一定の利用が見られたことから、都心エリアを含む地域拠点におけるショートトリップの移動手段として、シェアサイクルやキックボード等の新たなモビリティの可能性を検討することも有効であると考えられます。 ・ こうした新たなサービスに対して実装を視野に入れて積極的に取り組み、地域住民や観光客の移動手段の確保方策を検討していきます。					
施策の内容		・ 自動運転バス、MaaS、デマンドサービス等、将来の新たな輸送サービスの導入に向けた社会実験へ積極的に参画します。					
期待される効果		・ 地域公共交通の魅力向上と意識醸成 ・ 地域公共交通の利用者の増加と将来的な利用者の獲得 ・ 地域の活性化					
と役割 実施主体	事業主体	大津市・交通事業者（社会実験の実施）					
	協力・協議調整	地域住民（実験の場の提供） 警察・国土交通省・県（協議調整）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
社会実験への積極的な参画		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					

5. 目標を達成するための施策



図 5.3 自動運転バスの実証実験（令和 2(2020) 年度）



図 5.4 志賀地域のりあいタクシー実証実験

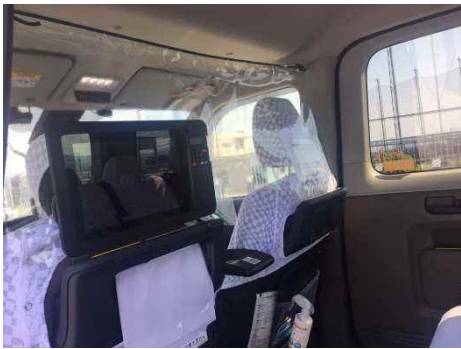
基本方針	1. 地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保
施策メニュー	1-5 新型コロナウイルス感染症による影響に対する支援

対象地域や箇所		大津市内全域					
施策の背景とねらい		- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、全国的な緊急事態宣言の発令（2020(令和2)年4月）により、学校の休校や大学のオンライン授業の導入、企業におけるテレワークの導入、不要不急の外出の自粛などにより、地域公共交通の利用者は大幅に減少しました。 - 緊急事態宣言終了後も、政府による「新しい生活様式」の導入が提唱されていることや、その後の感染者数の再拡大等から、公共交通機関の利用を控える動きがあり、感染拡大前の利用状況には戻っていないのが現状です。 - 人々の移動そのものの減少の長期化は、既に厳しい経営環境に直面する地域公共交通事業者にとっては、事業の存続を左右しかねないことから、地域公共交通の担い手である交通事業者を支援していく必要があります。					
施策の内容		- 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し、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金等を活用し、経営の継続に資する支援を行います。 - 感染予防として地域公共交通の利用を避ける行動に対して、公共交通では感染対策が実施され、安全上問題がないことをPRします。 - with コロナから after コロナを見据え、新しい生活様式において、市、事業者、市民と共に地域公共交通のあり方・使い方等について研究、検討を行います。					
期待される効果		・ 持続可能な移動手段の確保					
役割 実施 主体と	事業主体	国土交通省・県・大津市（事業主体）					
	協力・協議調整	交通事業者					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026以降
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		国の各種支援策の活用		（※国の支援の状況に応じて継続）			
		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）			
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		モビリティ・マネジメントの実施		（※ワクチン開発等の状況に応じて継続）			

※ワクチンが開発・流通する時期（令和4(2022)年と想定）までを当面のスケジュールとした。

表 5.2 新型コロナウイルス感染症に対する交通事業者の取組み状況

交通機関	交通事業者	内容
鉄道	京阪電車	・ 駅係員、乗務員をはじめ、お客さまと接する係員におけるマスク着用 ・ 駅及び車内における啓発放送の実施 ・ 車内消毒（全ての車両で順次実施） ・ 駅トイレにおけるハンドソープの設置、ジェットタオルの使用中止 ・ 主要駅における手指消毒用アルコールの設置 ・ 駅構内喫煙室の使用中止 ・ 駅サービスを一部縮小するとともに、利用状況に応じた係員配置（駅）での運営 ・ ハイキング（令和2（2020）年度実施分）の中止  車内消毒実施の状況（つり革・手すり等を中心に、定期的な車内消毒を実施） 出典：京阪電車プレスリリース資料
バス	江若交通	・ バスの増車。増車車両には「空気清浄機」プラズマイオン発生機器を取り付け（5両） ・ 乗務員・係員のマスク着用 ・ 走行中は常時、車内換気装置を作動する他、お客様の降車後、窓や扉を開放し、車内換気に努める。
バス	京阪バス	※令和2(2020)年10月1日現在の取組み状況 【営業所】 ・ 全社員が出勤時に体温測定を実施するなど健康管理を徹底 ・ 全社員が手洗い、うがい及びアルコール消毒液による消毒を励行 ・ 乗務員と点呼執行者との密をさけるため、両者間に遮断フィルムシートを設置し点呼を実施 【路線バス車内】 ・ 乗務員はマスクを着用して乗務 ・ 車内換気装置を作動させ常に換気（窓を閉め切った状態であっても、車内換気装置の作動により、概ね3～5分程度で車内の空気と外の空気が完全に入れ換わる） ・ 雨天時等を除き、換気のために一部の窓を開けて運行 ・ 全車両の運転席に遮断フィルムシートを設置 ・ 車内最前席は使用を制限（小型車両を除く） ・ 定期的に車内の消毒を実施
バス	帝産湖南	・ 車内消毒：バス車内を次亜塩素水により消毒作業を実施

	交通	・バス車内の感染対策：運転席に防護シートを設置するとともに、運転席付近の座席使用を制限し、運転士とお客様との感染を予防 ・換気対策：バスの換気装置の活用及び、運行中もバスの窓を開放することにより車内換気を実施 ・運転士の感染予防対策：乗務員にはマスク・手袋の着用を徹底 ・運転士の体調確認：出勤時に体温を確認し、37.5 度以上の場合は該当の運転士の運転を取り止める体制
タクシー	滋賀ヤサカ	・車内消毒用スプレーの設置 ・定期消毒の強化 ・従業員のマスク着用の徹底 ・タクシー車両（普通車）にセパレートカーテンを設置（全車両設置済） ・点呼時の健康チェックの徹底 ・各事業所内に除菌液を設置 ・タクシー車両へ「抗ウイルス・抗菌施工」光触媒を実施（全車両施工済） ・電子マネー決済に対応し、キャッシュレスで支払い可能  セパレートカーテンの設置状況 出典：滋賀ヤサカホームページ
タクシー	大津第一交通	【乗務員の衛生管理について】 ・出勤時・退社時の検温の徹底 ・うがい、手洗いの徹底 ・マスク着用の励行 【タクシー車内の環境について】 ・こまめな車内換気の徹底 ・車内消毒、ふき取りの徹底 ・ウイルスの不活性及び除菌効果が期待できるオゾン発生装置の設置
タクシー	近江タクシー	【全従業員に対して】 ・マスクの着用、手洗い、うがい、アルコール消毒による手指の消毒を徹底 ・出勤前・出勤時・退勤時に体温測定を行い、体調がすぐれない場合は勤務をさせない措置 【車内の対応】 ・一運行ごとに座席・手すり等の消毒、窓開けによる換気を実施 ・運転席と後部座席の間に飛沫感染防止シートを設置

5. 目標を達成するための施策

		 車内における対応の状況 出典：近江タクシーホームページ 【営業所の対応】 ・お客さま用のアルコール消毒、非接触型の体温計を設置 ・点呼場には飛沫感染防止のため、ビニールカーテンを設置 ・定期的な換気、アルコール消毒を実施
タクシー	愛交通	・乗務員のマスク着用 ・除菌用スプレーの携帯 ・時々窓を開ける
タクシー	琵琶湖タクシー	・社員全員にマスクの配布し、アルコール消毒液・車内除菌液を常備。 ・点呼時において、体温チェックを実施している。



出典：京阪バスホームページ（令和2(2020)年10月1日現在）



出典：日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ

図 5.5 感染予防対策や安全性の PR、利用者への注意喚起のポスター (1)



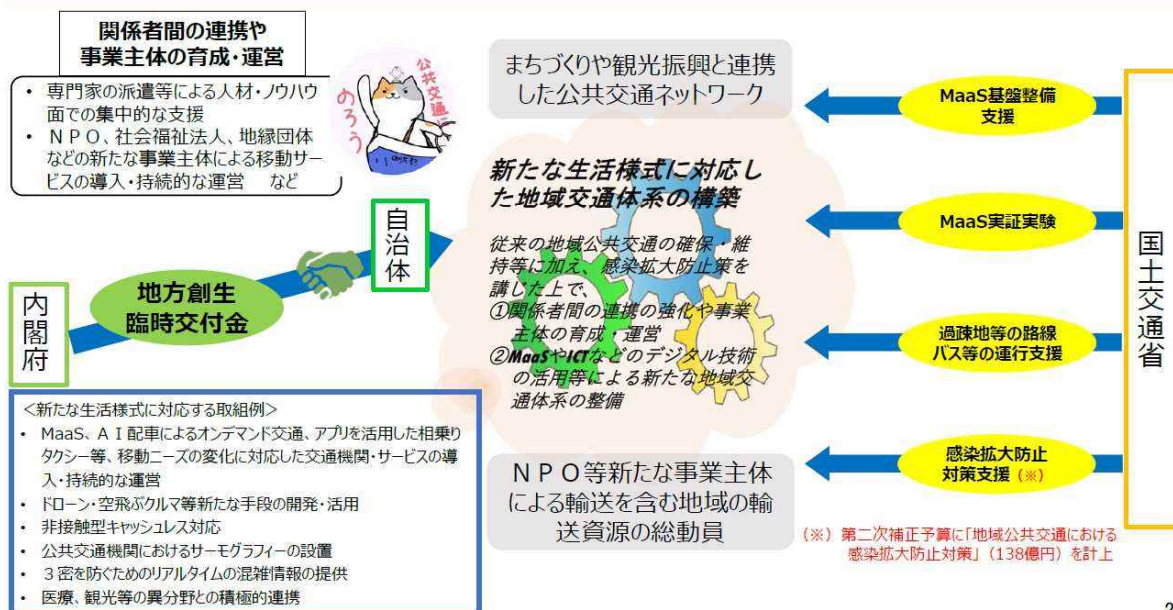
資料：近江タクシー

図 5.6 感染予防対策や安全性の PR、利用者への注意喚起のポスター（2）

＜⑪地域交通体系＞

MaaSなどを取り込んだ新たな地域交通体系の整備

- 既に進めているMaaSの普及促進や地域公共交通の確保・維持に対する支援に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた地域の移動ニーズの変化に対応するため、地方創生臨時交付金を活用して、関係者間の連携や事業主体の育成・運営、デジタル技術の積極的活用等を支援し、新たな生活様式に対応して地域が自らデザインする交通体系の整備を加速化する。



22

出典：新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した「新しい日常」に対応するための政策資料集（内閣府地方創生推進室）

図 5.7 「新たな日常」に対応する地方創生臨時交付金を活用イメージ（地域公共交通分野）

基本方針	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
施策メニュー	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

対象地域や箇所	地域公共交通課題地域（主に）					
施策の背景とねらい	地域公共交通課題地域を中心に、地域が一体となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、関係者の役割を明確にしたうえで、協働によって施策を継続的に進めていく仕組みを、地域ごとに構築します。					
施策の内容	地域が主体的に地域公共交通の課題に取り組み、今後の対応を検討・協議する場の立ち上げ、運営を支援します。					
期待される効果	- 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 - 地域公共交通の利用者の増加 - 持続可能な移動手段の確保					
と役割 実施 主体	事業主体	地域組織（会議の立ち上げ・運営）				
	協力・協議調整	大津市・交通事業者（会議への参加や情報提供）				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
今後の対応を検討・協議する場の運営	地域組織の立ち上げ（各年度1地域以上）・運営支援					



（伊香立学区交通検討部会）



（上田上学区公共交通対策協議会）

図 5.8 地域組織における検討・協議の様子

5. 目標を達成するための施策

基本方針	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
施策メニュー	2-2 地域主体の取組みに対する検討サポート

対象地域や箇所	地域公共交通課題地域（主に）					
施策の背景とねらい	地域公共交通に関して、バスの乗り方や料金等の仕組みがわからない、デマンド型乗合タクシーとは何かわからない、バスルートや停留所の位置等を見直してほしい、地域が主体となった運行サービスを検討したいがどうやっていいかわからない等の疑問や意見等をお持ちの地域に対し、情報提供や検討のサポートを行い、地域公共交通に対する関心を高め、利用者の増加を図っていきます。					
施策の内容	地域公共交通課題地域を中心に、要望がある地域に対して、地域の方々が集う会合等に行政職員や有識者・専門家を派遣し、地域公共交通に関する出前講座を開催します。					
期待される効果	- 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 - 地域公共交通の利用者の増加					
と役割 実施 主体	事業主体	大津市（事業実施）				
	協力・協議調整	バス事業者（情報提供や講座での講演協力、有識者の紹介）				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
出前講座の実施	地域の要望に応じた出前講座の実施					



図 5.9 公共交通に関する出前講座の様子
（藤尾学区まちづくり協議会設立準備委員会主催の研修会（令和2（2020）年2月））

基本方針	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
施策メニュー	2-3 立地適正化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画等と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		・ 大津市では、誰もが安全・安心・快適に住み続けられるコンパクトなまちづくりを進めるため、立地適正化計画を策定しています。３０年後のまちの姿を見据えて策定するこの計画や行政施設、商業施設、病院等の各種都市施設に関係する計画等との整合を図り、地域公共交通のあり方を検討することで、コンパクトプラスネットワークのまちづくりの実現を目指しています。 ・ 関連施設が再配置された場合には、施設を利用する人の動きが変わることになることから、施設配置に応じた地域公共交通の柔軟な対応が求められます。 ・ また、第８期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画では、地域包括ケアシステムの構築を目指しており、長寿政策課等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る必要があります。					
施策の内容		・ 立地適正化計画と密に連携を図り、関連施設の新設・統合・廃止に応じて、地域公共交通が柔軟に対応していけるよう庁内調整の場を設けます。 ・ 誰もが、住み慣れた地域で自分らしく暮らすことができるように、地域包括ケアシステムの実現に向けた地域公共交通を目指して、庁内調整の場を通じて福祉部局との連携を図ります。					
期待される効果		・ 地域公共交通の利便性向上 ・ 立地適正化計画等と連携した持続可能な公共交通の構築 ・ 地域包括ケアシステムの実現					
と役割 実施 主体	事業主体	大津市（庁内連携）					
	協力・協議調整	－					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
立地適性化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画等と連携するための庁内調整の場の設置		庁内調整の実施					

5. 目標を達成するための施策

基本方針	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
施策メニュー	2-4 地域主体の実証運行に対する側面的支援

対象地域や箇所		地域公共交通課題地域（主に）					
施策の背景とねらい		- バス事業者の運転士不足による減便や路線廃止の可能性、地域の高齢化による移動手段の確保に必要性が高まり、地域自らが主体となって運行する地域公共交通に対する必要性が認識されるようになってきています。 - 大津市内では、晴嵐台地区において、自治会が運行主体となり、自治会員同士が互いに助け合いながら晴嵐台の公共交通の確保に取り組んでいます。（平成 29(2017)年 11 月～平成 30(2018)年 10 月実証運行、平成 30(2018)年 11 月～本格運行） - 葛川地域では、令和元(2019)年 12 月より、地域住民自らが運営し、リース車両を用いて買い物や通院を支援する「コミュニティ・カーシェアリング」が開始されています。 - 路線バスの撤退や地域の高齢化等に対する選択肢の一つとして、地域が主体となった取組みが市内各地に広がり、地域住民の移動を確保していくことを目指します。					
施策の内容		- 地域が運行主体となって取り組むことを目指した地域公共交通の立ち上げに際し、運行計画の検討や実施に対する側面的支援を行います。 - 地域公共交通に対し、積極的に取り組む地域には、積極的なサポートを行います。					
期待される効果		- 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 - 地域公共交通の利便性の向上 - 地域公共交通の利用者数の増加					
役割 実施 主体 と	事業主体	大津市（検討サポート、実証運行支援）					
	協力・協議調整	バス事業者・タクシー事業者（情報提供） 国土交通省（許認可）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
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		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）					



出典：晴嵐台地域公共交通協議会資料等

図 5.10 晴嵐台地区におけるデマンドタクシーの自主運行



約2カ月のテスト運行を経て設立（関西初）

出典：大津市作成資料

図 5.11 葛川地域で始まったコミュニティ・カーシェアリング（令和元(2019)年12月～）

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-1 広報誌等における情報提供

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		・ 地域公共交通を取り巻く課題は、事業者や利用者等限られた関係者だけで解決できるものではなく、環境・子育て・介護問題等と同じように、地域や市民が危機意識を共有し、積極的に公共交通を利用する意識を醸成する必要があります。 ・ 地域公共交通の担い手（運転士等）の確保は、地域公共交通網の維持にとって生命線であるものの、現状では、高齢化や人手不足が深刻で、運行継続の障壁となっています。 ・ 地域や市民を巻き込んだムーブメント（社会的運動）として盛り上げていくために、積極的な情報発信を行います。					
施策の内容		・ 広報誌・ホームページ等の各種メディアを通じて、公共交通の利用者数の推移や市民、事業者、行政の三者協働の取組み・地域の自主的な取組み等の情報発信を定期的に行います。 ・ 交通事業者の人材確保を支援するために、積極的に広報誌の人材募集告知への協力や、採用活動の場の創出・提供等を行います。					
期待される効果		・ 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 ・ 地域公共交通の利用者の増加 ・ 地域公共交通の担い手である交通事業者の継続的な人材の確保					
と役割 実施 主体	事業主体	大津市（事業実施）					
	協力・協議調整	バス事業者・タクシー事業者（情報提供）、バス協会					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
広報誌等における情報提供		「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				

地域の公共交通を担う
バス・タクシー **乗務員を募集しています**

五條市の公共交通を担うバスやタクシーの乗務員が不足しています。みんなの笑顔を運んで、地域を元気にする仕事をやってみませんか。

男女を問わず、未経験の人も歓迎します。
詳しくは各事業所に問い合わせてください。
※QRコードを読み取ると、各事業所のホーム
ページにアクセスできます。

《バス》

奈良交通株式会社

- 内 ▼大型二種免許取得支援制度あり**
▼充実した研修体制で親切・丁寧な指導
▼小型バスから大型バスへステップアップできます。

奈良交通株式会社
総務人事部（採用係）
0742-20-3119



《バス・タクシー》

五條二見交通株式会社

- 内** ▼大型・普通自動車二種免許取得支援
制度あり

- ▼介護職員初任者研修課程取得支援
制度あり

五條二見交通株式会社
23-1212



《タクシー》

株式会社野原タクシー

- ▼普通自動車二種免許取得支援制度あり
▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

問 株式会社野原タクシー
23-2233



出典：広報五條（令和元(2019)年10月号）

図 5.12 広報誌を用いた乗務員募集（複数社同時）の例（五條市）

嘉麻市と西鉄バスが協定を締結



市長へ嘉麻市の公共交通政策について聞いてみました！

市長 赤田 典典

〇嘉麻市と西鉄バス協定を結ぶことになったのはなぜですか？

嘉麻市は、人口増加に伴って公共交通機関の需要が高まっています。特に、高齢者の利用が増えていることが大きな要因です。また、市内には多くの高齢者が住んでおり、公共交通機関の利用が難しいという声も聞かれます。そのため、高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備が必要だと考えています。西鉄バスは、高齢者の利用がしやすいようなバスを運行していることが多く、また、市内には多くのバス路線が走っています。そのため、西鉄バスと協定を結ぶことで、高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備が可能になると考えています。

〇大規模な高齢者補助金を補助する必要があるのかは？

高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備には、大規模な高齢者補助金を補助する必要があります。特に、高齢者の利用がしやすいようなバスを運行していることが多く、また、市内には多くのバス路線が走っています。そのため、西鉄バスと協定を結ぶことで、高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備が可能になると考えています。

〇嘉麻市の公共交通政策について教えてください。

嘉麻市の公共交通政策は、高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備を重視しています。特に、高齢者の利用がしやすいようなバスを運行していることが多く、また、市内には多くのバス路線が走っています。そのため、西鉄バスと協定を結ぶことで、高齢者の利用がしやすいような公共交通機関の整備が可能になると考えています。

乗合バス路線維持確保のため 西鉄バス運転士募集！

嘉麻市と西鉄バスは、地域公共交通の確保を目指し、5月22日に基本協定を結びました。バスの利用促進策や乗務員募集に関すること等でお互い連携し協力していくこととなりました。

乗合バス路線維持確保のため 西鉄バス運転士募集！

嘉麻市民の就業機会の拡大及び乗務員の確保を図り、市内を運行する乗合バス路線の維持確保を図るため、大型第二種免許取得に係る費用に対して助成いたします。乗合バス（入事業主等は道路運送法（昭和26年法律第81号）第4条に定める一般乗客自動車運送事業の許可を得て、市内を乗合運行する事業者のことです。）

■補助対象者／申請者が本人が免許を取得し、申請時に次の要件を全て満たす者を対象とする。

- ①嘉麻市の住民基本台帳に登録されている者
- ②年齢が21歳以上60歳未満の者
- ③大型第二種免許の取得に要する費用の支払いを行った者
- ④乗合バス事業に業主に乗合バスの業務員として採用されている者

■補助対象経費

大型第二種免許取得に係る教育料金、また、補助金の交付の申請する日の前日から6月前までの経費を対象とする。

■補助金の額／大型第二種免許取得に係る教育料金を対象経費とし、1/2以内の額（千円未満切り捨て）を助成。

■申請に必要な書類

- ①運転免許証の写し等大型第二種免許取得を証明する書類
- ②大型第二種免許取得に要する費用の支払いの写し
- ③乗合バス事業に業主に乗合バスの業務員として採用を証明する書類
- ④同意書（指名の様式）
- ⑤誓約書（指名の様式）

■申請上注意

①乗合バス、乗務員の募集を要することとなります。
②詳細については、嘉麻市ホームページ
（嘉麻市大型第二種免許取得補助金交付規程）をご覧ください。

Interview

西鉄バス運転士 謝安 真実さん（嘉麻市在住・18年勤務）

小学生の時からバス運転士に憧れていたことがきっかけでこの仕事に就きました。毎日、安全・安全を一番に心がけ、常に平常心をもってお客様を目的地まで送り届けることを考えながら運転しています。以前、お客様からお手紙で「お仕事の運転が上手い（？）に褒められて」と励まされたというお話を聞きました。とても嬉しかったです。入社当時私も不安でしたが、新人研修で分かったことを先輩と教えてくれたり、気になった先輩や上司が支えてくれたので、少しでもこの仕事に興味を持てる方は是非ご応募ください。

Interview

〇問／地域活性化推進課 地域活性化推進係 62-5677

出典：広報嘉麻（平成30(2018)年6月号）

図 5.13 広報誌を用いた乗務員募集（公共交通特集とのセット）の例（嘉麻市）

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	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

対象地域や箇所	大津市全域					
施策の背景とねらい	- 生産年齢人口の減少や少子化により、通勤・通学定期による公共交通利用が減少しており、今後もその傾向が続く見込みです。 - 公共交通利用者の減少を食い止めるために、運転免許を返納した高齢者、ベビーカー等で小さなお子様と一緒に移動される子育て世代、官公庁職員及び事業者従業員、そして次世代の公共交通利用者となる児童・学生等に対して、公共交通を使っでの移動を促していくよう働きかけを行っていきます。					
施策の内容	- 運転免許の自主返納者に対する便利な利用サービス情報の提供 - 小・中学生、子育て世代・高齢者に対するバスの乗り方教室の実施 - 官公庁職員・事業所従業員に対する通勤手段の変更を促すモビリティマネジメントの実施 - 全世代を対象としたモビリティ・マネジメントの取組体制の構築					
期待される効果	- 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 - 地域公共交通の利用者の増加と将来的な利用者の獲得					
割 実施主体と役割	事業主体	大津市・県・バス協会（事業実施）				
	協力・協議調整	交通事業者（車両や運転士等の提供） 学校関係者、警察（実施調整） 地域組織（地域住民への情報提供）				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
モビリティ・マネジメントの実施	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				



上田上小学校



瀬田南小学校



瀬田北小学校



図 5.14 交通環境学習やバスの乗り方教室の実施事例

■ 乗車体験の詳細について

①バスの乗り方や乗車マナーについて説明

②車いすの乗車体験（児童1名）

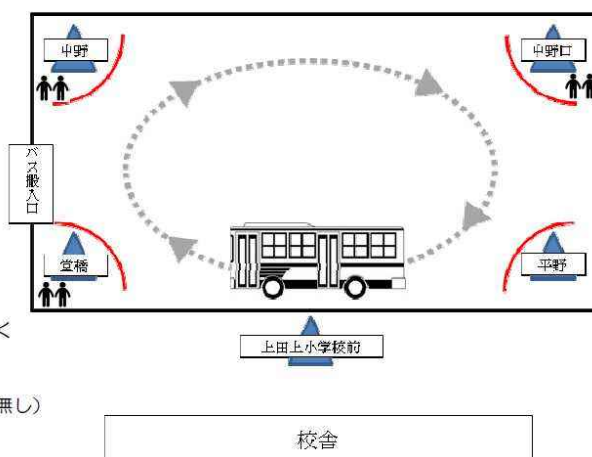
③路線バスが校庭内を動く

- ・3つの班に分かれる（堂橋班・中野班・中野口班）
- ・お金の代わりに4種の金額が書かれた紙を児童に配布
- ・3班それぞれ別のバス停から乗車し「上田上小学校前」で正しい運賃を支払って降車

④補足

- ・コーンを5つ準備し、バス停の名前を貼る
- ・児童の安全に配慮し、バス停（コーン）の前に白線を引く
- ・それぞれのバス停にスタッフを1人配置
- ・平野バス停は、通過するバス停として設置（児童の乗降無し）

※バスの観察と質問コーナーも予定していたが時間が足りず実施できなかった



出典：滋賀県作成資料

図 5.15 乗車体験の詳細（上田上小学校で実施したもの）



図 5.16 ベビーカーでのバスの乗り方教室



図 5.17 子育て世代に対するモビリティ・マネジメントの取組み

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	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

対象地域や箇所	大津市全域					
施策の背景とねらい	- バスや鉄道等の公共交通のことを知ってもらい、便利に使ってもらうために作成した「大津市バス&電車乗り換えマップ」は平成 30(2018)年度に更新され、市のホームページで公開するとともに、各支所や観光案内所等に配置し、転入者への配布も行っています。 - 公共交通に関する情報は、路線の変更や結節点の整備、バリアフリー化の推進にあわせて、最新の情報に更新されていることが重要です。					
施策の内容	大津市バス&電車乗り換えマップの定期的な更新と適切な人・場所への配布を継続的に実施していきます。					
期待される効果	- 地域公共交通に対する積極的な利用意識醸成 - 地域公共交通の利用者の増加					
と役割	事業主体	大津市・バス協会（事業実施）				
	協力・協議調整	バス事業者（情報提供） 商業施設・観光施設（調整）				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
バスのりかえマップの定期的更新と適切な配布			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					

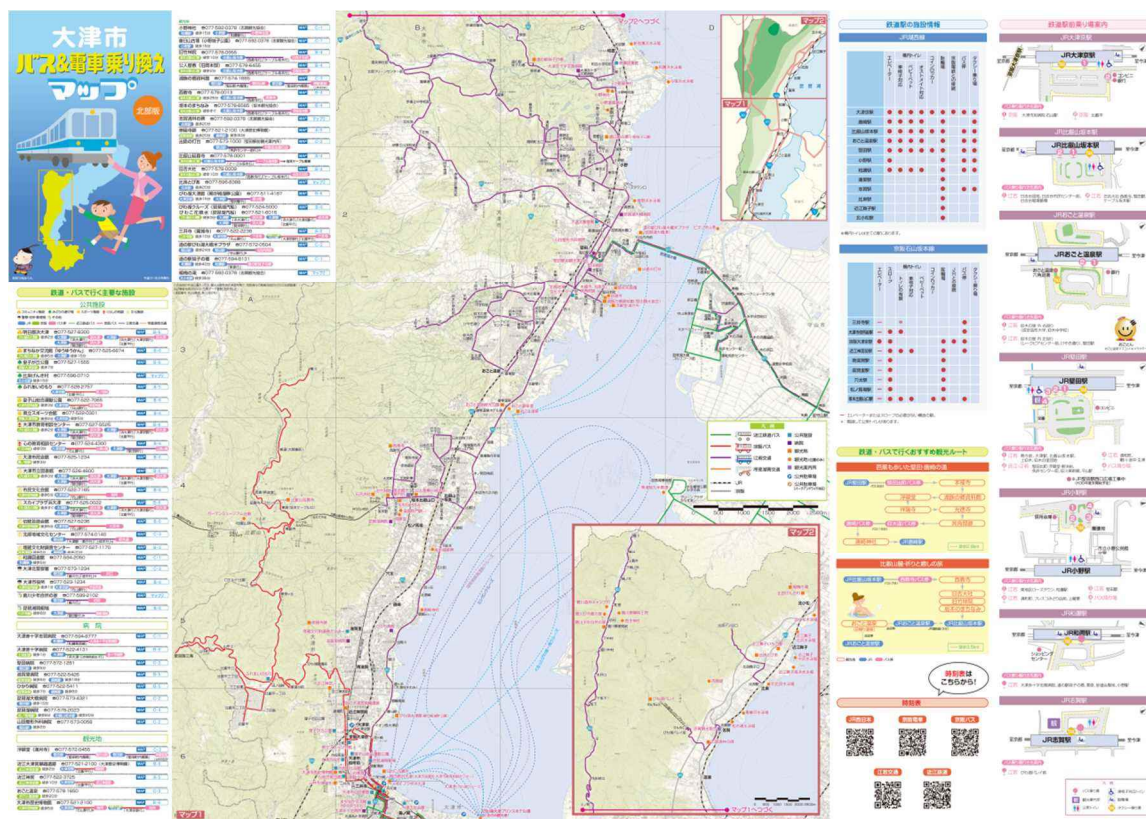


図 5.18 大津市バス&電車乗り換えマップ（平成 31(2019)年 3 月版）

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	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

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		・ 高齢者による自動車事故の増加に伴い、全国的に高齢者の運転免許の自主返納者数は増加しており、大津市でも増加傾向にあります。 ・ 滋賀県警察では、運転免許証の自主返納者がタクシーやバス等の運賃割引や、飲食店での割引サービス等が受けられる自主返納高齢者支援制度を推進しています。 ・ 警察庁では、高齢運転者の交通事故を防止するため、運転技能検査に基づく運転免許の更新や衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した車両に限定した運転免許の交付について検討を行っており、今後、高齢者の運転免許保有に関する制度が変更される可能性があります。 ・ 安全で安心な交通環境を創出するためには、運転に不安のある高齢者が自家用車に頼らなくても移動できる環境を整えていく必要があります。 ・ 自家用車に頼った生活のなかで長らく公共交通を利用することのなかった高齢者でも、気軽に公共交通を利用できるような仕組みを整え、自家用車から公共交通への流れを作り出していきます。					
施策の内容		・ 運転に不安がある高齢者に対し、便利な公共交通利用サービス情報の提供や、意識調査等に基づいた自主的な免許返納に対する動機付けを行うことを検討します。					
期待される効果		・ 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 ・ 地域公共交通の利用者の増加					
と役割 実施 主体	事業主体	大津市（事業実施）、警察（支援制度の継続）					
	協力・協議調整	交通事業者（実施協力） 警察（情報提供）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進		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				

5. 目標を達成するための施策



運転免許証

令和2年1月発行 第19号

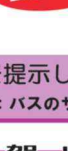
自主返納高齢者支援制度

(サービス内容…令和2年1月1日現在の内容です。予告なく変更又は廃止されることがありますのでご了承ください。)
 (サービスの概要をご紹介します。詳細はそれぞれの窓口へお問い合わせください。)

① 65歳以上の高齢者の方が有効な運転免許証を自主返納



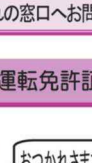
運転を卒業しますので
免許証を返します。



おつかれさまでした。

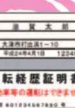
② 運転経歴証明書の申請→交付

※ 交付手数料がかかります。





割引！





③ 運転経歴証明書を提示して運賃割引、商品割引など

(注意：バスのサービスは、一部の路線に限られます)



滋賀県警察

サービス提供者		サービス提供の内容		問い合わせ窓口など	
★★ 運転経歴証明書の提示で提供されるサービス ★★					
乗り物	近江鉄道(株)	TEL 0749-22-3306	2020年1月1日から同年12月31日まで以下の路線で運賃100円割引 ○大津営業所管内路線 ○あやめ営業所管内路線(「びわ湖横断エクス」含む) ○八日市営業所管内路線(八幡町747111) ★大津駅～浜大津間の現金100円運賃適用区間は対象外 ★定期観光バス・立命館コーポ総合ビジネスは対象外 ★以下の補助対象路線、コミュニティバスは対象外 【同屋線、日八線・長峰線・御園線・神崎線・八幡宮王線・角能線・ちよこつバス(東近江市)・日野町営バス(日野町)・くるとバス(東栗市・草津市・守山市)・まめバス(草津市)】		
	帝産交通(株)	TEL 077-562-3020	2020年1月1日から同年12月31日まで以下の路線で運賃100円割引 ○全路線 ★コミュニティバス(まめバス、くちやんバス)は対象外		
	江若交通(株) (堅田営業所)	TEL 077-572-0374	2020年1月1日から同年12月31日まで以下の路線で運賃100円割引 ○堅田営業所管内路線(「びわ湖横断エクス」含む) ★大津駅～浜大津間(現金100円運賃適用区間)、深夜急行バス、安曇川営業所管内の路線・バス、高島市コミュニティバスは対象外		
	京阪バス(株) (大津営業所)	TEL 077-531-2121	2020年1月1日から同年12月31日まで以下の路線で運賃100円割引 ○大津営業所管内の大津市内総合線 ★大津駅～浜大津間(現金100円運賃適用区間)は対象外		
	滋賀バス(株)	TEL 0748-62-7011	2020年1月1日から同年12月31日まで以下の路線で運賃100円割引 ○野洲駅～北山センター間と、草津駅～石部駅間の自主運行路線の普通旅客運賃		
◆【運転経歴証明書バス補助カード(2枚限り)】は、2020年1月1日から同年12月31日の間に「警察署の免許の窓口で、自主返納手続きと運転経歴証明書交付申請を同時にされた方にお渡しします。」					
◆上記へ会社の協力により【運転経歴証明書バス補助カード(2枚限り)】は、 <u>一人1回限り</u> の交付となります。					
■お問い合わせは、上記各事業者まで					
一般社団法人 大津市 滋賀県タクシー協会 電話 077-558-5811 FAX 077-558-5816	大津第一交通株式会社 本社	大津市柳が崎 5-8	TEL 077-524-4000		
	大津第一交通株式会社 石山営業所	大津市津菜町 225-8	TEL 077-524-4000		
	滋賀ヤサカ自動車株式会社 本社	大津市湖城が丘 6-11	TEL 077-522-6767		
	琵琶湖タクシー株式会社 本社	大津市におのえ 4-6-28	TEL 077-522-6677		
	琵琶湖タクシー株式会社 雄琴営業所	大津市苗座 3-9-4	TEL 077-579-6677		
	琵琶湖タクシー株式会社 瀬田営業所	大津市大井 1-16-40	TEL 077-522-6677		
	近江タクシー株式会社 大津営業所	大津市石山町 4-3-13	TEL 077-537-0106		
	近江タクシー株式会社 堅田営業所	大津市今堅田 2-17-7	TEL 077-572-0106		
	有限会社共立タクシー 本社	大津市比叡趾 2-4-31	TEL 077-579-2278		
	有限会社愛電交通 本社	大津市勲学 2-4-23	TEL 077-527-9277	運賃10%割引	
	有限会社湖西交通 本社	大津市坂本 7-33-6	TEL 077-577-1760		
	滋賀タクシー株式会社 草津営業所	東栗市小橋 8-7-8	TEL 077-562-3739		
	株式会社帝産タクシー-滋賀	草津市山手町 192-1	TEL 077-533-0818		
	滋賀ヤサカ自動車株式会社 草津営業所	草津市南堂 1-6-02	TEL 077-522-6767		
滋賀第一交通株式会社 栗東営業所	草津市大橋 7-7-8	TEL 077-553-1345			
桜タクシー株式会社 本社	草津市大橋町 21-5	TEL 077-563-5155			
守山タクシー株式会社 本社	守山市守山 3-3-44	TEL 077-582-2590			
近江タクシー株式会社 守山営業所	守山市古高町 230	TEL 077-582-0106			
光タクシー株式会社 本社	野洲市三宅 450-3	TEL 077-587-3366			

出典：滋賀県警察ホームページ（※サービス提供者は一部のみ抜粋）

図 5.19 運転免許証自主返納高齢者支援制度（滋賀県警察）

運転免許を返納された方は バス運賃が 半額に

利用方法

とっても簡単！バス運賃お支払い時に
「運転経歴証明書」をご提示いただくだけ！

おトクです♪

対象者

運転経歴証明書をお持ちの方（年齢制限はありません）

三重県外にお住まいの方もご利用いただけます。

さらに、ご本人＋ご家族・ご友人など **同伴者1名も半額！**

対象路線

三重交通グループの乗合バス路線

（三重交通、三交伊勢南交通、三交伊勢自動車、八尾バス）

※市営市営バス、空母1号バス、市営伊勢の伊勢までコミュニティバス（一部）は対象外です。

※バス路線につきましては、三重交通ホームページまたは、各社の窓口に確認ください。

運転経歴証明書の入手方法

運転免許センターまたは住所
所在地を管轄する警察署にて
運転免許返納の旨を通知し、
5年以内で申請することによ
り取得できます。

申請手数料：1100円（郵送の場合）
詳しくは、各警察署のホームページ、
または、警察署にてご確認ください。

運転経歴証明書は住所を
通知する警察署または
警察署で発行します。

セーフティバス（フリー定額券）

バスを日常的にご利用される方には、セーフティバス
（フリー定額券）がお得です。有効期限内、三重交通グ
ループの路線バス（一部対象外路線を含む）が利用可能

乗車回数	1ヶ月間	5,000円
乗車回数	3ヶ月間	13,000円
乗車回数	6ヶ月間	25,000円
乗車回数	1年間	48,000円

有効期限
有効期限は発行日より1年間です。有効期間中に利用し
尽くすことができません。有効期限が満了した後は、乗車回数
が0となり、バスを再度ご利用いただくためには、新たに
購入する必要があります。

さらにお得に
リニューアル!

三交伊勢南交通株式会社
Mio Kotou
代表取締役社長 藤田 孝一
TEL 0596-229-5533

三交伊勢南交通株式会社
伊勢営業所 伊勢 藤田 孝一
TEL 0596-229-5533

三交伊勢南交通株式会社
伊勢営業所 伊勢 藤田 孝一
TEL 0596-229-5533

三交伊勢南交通株式会社
伊勢営業所 伊勢 藤田 孝一
TEL 0596-229-5533

八尾バス株式会社
代表取締役社長 八尾 孝一
TEL 0596-4-22-6321

「三重交通グループ」について

2019年6月1日よりゴールド倶楽部定期券が
ICカード
にもって便利!

65歳以上のみなさまへ 奈良交通 ゴールドパス

奈良交通・エヌシーバス全路線に（一部路線を除く） 1乗車につき大人運賃の半額でご利用いただけます！

【注意】ただし半額の限、最長10日間の切り上げ。普通支払額は100円です。

発売金額

3か月券 **5,500円** 6か月券 **8,500円**



※お求めやすくなりました!!

※初回のみご購入の際には、「デポジット（預り金）500円」が必要です。
※デポジット（預り金）とは、カード購入時入金は両方に限り入金したくないお金のことをいいます。カードが手元にならないうちに、家内用印に返送してください。デポジットを返金いたします。

便利①

ICカードをタッチするだけ!
カードにチャージしたICカードでお支払いは必要ありません。
チャージが不足している場合は必ず各営業所までお申し込みいただけます。

便利②

紛失された場合、再発行が可能です。

ICカードの原価と手数料がタダシマージョーがないという理由で、この発行は、お客様からのご要望に応じて行われます。
ICカードの原価と手数料がタダシマージョーがないという理由で、この発行は、お客様からのご要望に応じて行われます。

便利③

優待券をプレゼント!

お持ちしてお客でうれしい特典が実現できる優待券をプレゼント!（有効期限は別途告知させていただきます。）

【ご購入のご案内】

- ゴールドパスのご利用は65歳以上の乗客記載ご本人に限ります。
- ご購入に際しましては下記のものをご用意ください。
○ 年齢を確認できるもの（免許証、住民票、健康保険証等）
ただし、一度ご購入された方は旧券のみで継続できます。
- 新規・継続ともご利用開始日の14日前からご購入いただけます。
- 新規は代理店の方でも受け付けいたします。
- 現金書留等の取引はございません。
- 適用期間毎日始発の払い戻しはたしかねますのでご了承ください。

**奈良交通
の
各案内所**



〔発売場所〕

※奈良県警奈良交通安全支援事業によりゴールドパス6ヶ月券を2回の無料配付いたします!
 ※対象者：令和元年（平成31年）6月1日より生れた方。また、前記2名を対象とする乗客のみの乗降はできません。
 ※運転免許証を自主返納され「運転経歴証明書」をお持ちの方が対象となります。
 ※詳細は奈良交通安全支援事業事務局（奈良県警奈良交通安全支援課）0744-22-5541までお問い合わせください。
※本サービスは公共交通機関専用です。乗車券等はサービスエリア外での使用はできません。詳しくは各案内所にございます。

図 5.20 運転免許返納者に対するバス運賃の割引実施事例

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-5 イベントやキャンペーンを通じた PR の推進

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		- バスに親しみをもってもらうためのイベントとして、バス協会主催による「バスの日まつり in びわこ」が継続的に実施されており、毎年約 5,000 人を超える来場者があります。一方で、乗務員不足等の影響で当該イベントに参加できない事業者もあります。 - 引き続き、事業者間で連携し、イベントやキャンペーンを通じて PR を推進していきます。					
施策の内容		- バスの日まつり in びわこの継続的な実施 - バス事業者にとって負担の少ない魅力的なイベントの検討・実施 - 大津の京阪電車を愛する会のイベントの検討・実施 - 湖西線の利便性の向上に向けたイベント等の検討・実施					
期待される効果		- 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成 - 地域公共交通の利用者の増加					
役割 実施 主体 と	事業主体	大津市・バス協会・県（事業実施）					
	協力・協議調整	バス事業者、鉄道事業者（情報提供）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
イベントやキャンペーンを通じた PR の推進		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					



図 5.21 バスの日まつり in びわこ



図 5.22 大津の京阪電車を愛する会主催のイベント

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-6 バス待合環境の向上

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		- 上屋、ベンチ、照明等の設置については、各種制度（運輸事業振興助成交付金、滋賀県エコ交通推進事業費補助金、大津市バス停留所における寄付ベンチ設置要綱）を活用して設置が進められてきました。 - 今後も、地域のニーズや利用実態を勘案しつつ、更新や設置を進め、バス待合環境の向上を図ります。 - また、利用者が気持ちよく利用できる地域公共交通サービスとするため、バス停の清掃や維持する活動を、地域住民とともに進める仕組みを構築します。					
施策の内容		- 上屋・ベンチ・照明等の設置に関する各種制度を活用し、設置を継続していきます。 - バス停周辺の清掃や維持活動について、自治会等の地元組織が中心となり、美化活動の一環として実施するアダプト制度の検討や、市・学校・交通事業者が協力し、中学生の体験学習の一環として実施することを検討します。					
期待される効果		- 利用実態やニーズに対応した使いやすさの向上 - 地域公共交通に対する積極的利用意識醸成					
実施主体と役割	事業主体	大津市・県・バス事業者（事業実施） 地域組織・地域住民（維持管理・美化活動）					
	協力・協議調整	道路管理者（占用許可協議） 地域組織・地域住民（設置許諾） 学校関係者（調整）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
上屋・ベンチ・照明等の設置		寄付ベンチ設置事業の継続的実施					
		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				

表 5.2 寄付ベンチの設置実績

年度	基数	設置バス停
平成 22(2010)年度	1	仰木西公園前
平成 23(2011)年度	3	京阪石山寺、北朝日二丁目
平成 24(2012)年度	3	青山五丁目、青山七丁目
平成 25(2013)年度	4	京町通、水明一丁目、水明二丁目、大萱一丁目
平成 26(2014)年度	1	湖青一丁目
平成 28(2016)年度	1	皇子が丘二丁目
平成 29(2017)年度	2	北雄琴、瀬田公園
平成 30(2018)年度	1	水明一丁目



図 5.23 寄付ベンチの設置事例

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-7 ノンステップバスの導入促進

対象地域や箇所	大津市全域					
施策の背景とねらい	- これまで各事業者により導入が進み、市としては平成 10(1998)年以降 40 台のノンステップバス導入にあたり補助金を交付してきました。(大津市人にやさしいバス導入促進事業補助金) - 今後も、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく基本方針に定められた整備目標達成に向け、移動等円滑化を推進していきます。					
施策の内容	大津市人にやさしいバス導入促進事業補助金交付要綱に基づき、毎年 2 台程度の導入を目指し、ノンステップバスの導入促進を図ります。					
期待される効果	地域公共交通の利便性向上					
と役割 実施 主体	事業主体	大津市・バス事業者（事業実施）				
	協力・協議調整	－				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
ノンステップバスの導入促進						

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-8 鉄道駅のバリアフリー化の促進

対象地域や箇所		比良駅等					
施策の背景とねらい		・ 大津市内の乗降人数 3,000 人/日を超える鉄道駅は、比良駅を除く全ての駅でバリアフリー化が実施済みとなっています。 ・ 現在、大津市では、バリアフリー化を行う必要な設備投資に対する必要な支援が得られる対象となる鉄軌道駅の基準緩和（1 日の平均的利用者数 3,000 人未満の鉄軌道駅も支援の対象とする）を国に対して働きかけています。 ・ 今後は、未整備駅におけるバリアフリー化の推進を図り、全ての人に利用しやすい利用環境としていきます。					
施策の内容		・ 比良駅については整備を実施し、湖西線蓬萊駅以北のその他の駅についてもバリアフリー化の整備に向けた検討を進めます。 ・ 国に対しては、引き続き、バリアフリー化の支援対象となる鉄軌道駅の基準緩和、事業者の負担軽減等について働きかけていきます。					
期待される効果		・ 地域公共交通の利便性向上					
と実 役施 割主 体	事業主体	鉄道事業者、大津市（事業実施）					
	協力・協議調整	国土交通省、県					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
比良駅等のバリアフリー化に向けた検討		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実施					
		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					

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-9 乗換え連絡機能の強化

対象地域や箇所		膳所駅南側、瀬田駅					
施策の背景とねらい		- 駅前広場整備が進む膳所駅は北側広場が平成 31(2019)年 3 月に完成し、J R・京阪電車・タクシーの乗換え連絡機能が強化されました。 - 駅南側の乗換え連絡機能は未整備であることから、今後は、駅南側についても利便性向上を図っていきます。 - 瀬田駅については、平成 29(2017)年度の一般車通路整備の効果検証結果を踏まえた暫定的な対応（一般車の通路をバス動線と分離）を実施しています。今後接続バスの導入可能性も視野に、引き続き、バスロータリーの機能性向上を図っていきます。					
施策の内容		- 膳所駅南側広場の整備に向けた検討を行います。 - 瀬田駅バスロータリーの利便性向上に向けた対策の検討・実証を行います。					
期待される効果		地域公共交通の利便性向上					
役割 実施 主体 と	事業主体	大津市（事業実施）					
	協力・協議調整	交通事業者、県（協議調整）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
膳所駅南側広場の整備に向けた検討		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					



図 5.24 整備が完了した膳所駅北側広場

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-10 バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進

対象地域や箇所	大津市全域					
施策の背景とねらい	- 既に一部の交通事業者において、ICカードの導入と全国相互利用が対応済みとなっています。 - 令和3(2021)年3月27日からは、近江鉄道のバス路線において、ICOCAとの連携が開始されます。従来から自社ICカードは導入済みでしたが、他社ICカードは利用できませんでした。ICOCAとの連携により、全国10社の交通系ICカードが利用可能となります。 - 新型コロナウイルスの感染拡大を受け、接触による感染リスクを下げるキャッシュレスの利用ニーズが増えており、国の補正予算においても、キャッシュレス決済の導入に対する支援が可能となっています。 - 一つでも多くの事業者においてICカードやQRコード等によるキャッシュレスでの決済導入の促進を図り、市民だけでなく、観光客等の来訪者にとってもシームレスで利用しやすい環境の創出を図ります。					
施策の内容	未導入事業者におけるICカードやQRコード等によるキャッシュレスでの決済導入の促進を図ります。					
期待される効果	地域公共交通の利便性向上					
役割 実施主体と	事業主体	交通事業者・大津市（事業実施）				
	協力・協議調整	国土交通省、県				
スケジュール	2021	2022	2023	2024	2025	2026以降
バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進	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					



① ICOCA ポイントサービス



② 金額式定期券



資料/出典：近江鉄道ホームページ

図 5.25 近江鉄道のバス路線における ICOCA との連携（令和3(2021)年3月27日～）

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-11 交通モード間の乗継利便性の向上

対象地域や箇所		大津市全域					
施策の背景とねらい		・ 現状、鉄道駅にアクセスするバス路線は、鉄道ダイヤの改正にあわせて各バス事業者でダイヤ改正を行い、乗継利便性の確保が図られています。 ・ 世界遺産・比叡山延暦寺巡拝チケット（1日フリー券）や京都・びわ湖チケット等、鉄道やバス等が連携した割引・企画乗車券が販売されており、乗継利便性が確保されています。 ・ 平成30(2018)年には、路線バスを乗り継いでびわ湖を一周する「路線バスでビワイチ！」を県内7事業者で実施し、専用企画乗車券を販売しました。 ・ 令和元(2019)年には、試験的に展開した地方都市型・観光 MaaS アプリ「ことことなび」において、鉄道・バス・ケーブルカー・ロープウェイが一日乗り放題の企画乗車券を販売しました。 ・ 今後も、継続的な割引乗車券の販売や、イベントに合わせた企画乗車券の販売により、市民と観光客の乗継利便性の向上を図ります。 ・ びわ湖浜大津駅周辺では、市街地における渋滞解消と公共交通の活性化を目的として、パーク・アンド・ライドの取組みを年中継続的に実施しています。					
施策の内容		・ 今後も、可能な限り、鉄道・バス事業者間のダイヤ調整を図っていきます。 ・ 引き続き、各種割引乗車券、企画乗車券を検討・実施します。 ・ 交通乗換案内、クーポン配信等の取組みと企画乗車券の販売を、アプリを通じて一体的に進める地方都市型・観光 MaaS を推進します。 ・ 引き続き、パーク・アンド・ライドの利用促進を図ります。					
期待される効果		・ 地域公共交通の利便性向上 ・ 地域公共交通の利用者の増加 ・ 観光客をはじめとする来訪者の増加 ・ 市内の交通渋滞の緩和					
と役割 実施 主体	事業主体	交通事業者、大津市					
	協力・協議調整	商業施設・観光施設（調整）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026以降
利便性の高い乗継ぎダイヤの調整		関係者協議調整					
各種割引乗車券、企画乗車券の検討・実施		関係者協議調整					
観光 MaaS の推進		実装に向けた調整					
パーク・アンド・ライドの推進							



出典：京阪電車ホームページ

図 5.26 世界遺産・比叡山延暦寺巡拝チケット（平成 31・令和元(2019)年）



出典：近江鉄道フェイスブックページ

図 5.27 路線バスでビワイチ（平成 30(2018)年）

5. 目標を達成するための施策

基本方針	3. 地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施
施策メニュー	3-12 MICE の誘致やその他観光振興策と連動した利用促進

対象地域や箇所		大津市内中心部、比叡山エリア、雄琴エリア					
施策の背景とねらい		・ 大津市のなぎさ公園周辺は、琵琶湖をはじめとした魅力ある資源が多く、また、コンベンションやイベントに対応可能な施設が集積しているエリアとなっていますが、公共交通機関によるアクセスが課題となっています。 ・ 令和元(2019)年に大津市内及び比叡山で実施した MaaS 実証実験では、地方都市型・観光 MaaS アプリ「ことことなび」において、1 日乗車券の販売にあわせて、乗車券のエリア内の観光施設等で利用できるクーポンの配信や、観光スポット・近隣店舗等の立ち寄りスポット案内を行い、地域内移動の利便性向上や、来訪者の誘客・周遊の促進を図りました。 ・ 令和 2 (2020)年度は、明智光秀ゆかりの地で注目の坂本や比叡山、大津市内にスムーズにアクセス可能な 5 種類の 1 日乗車券の発売に加えて、観光案内、クーポン、イベント・混雑情報を提供し、観光客誘致と地域消費の促進を図りました。また、この取組を住民向けにも広げるために健康推進アプリ「BIWA-TEKU」と連携した“健康”ウォーク&ライドキャンペーンを実施し、行動範囲の拡大や公共交通利用の促進を図りました。 ・ 平成 30(2018)年度から、大津駅～びわ湖大津プリンスホテルの間で自動運転バスの実装を目指した取組みを進めています。					
施策の内容		・ なぎさ公園周辺エリアのポテンシャルと、魅力ある資源を最大限に活かし、国際会議等 MICE の誘致を推進し、観光振興を図ります。 ・ 観光施設や商店街と連携した地方都市型・観光 MaaS を推進します。 ・ なぎさ公園周辺エリアへの公共交通機関によるアクセス強化のため、自動運転バスの実装を目指します。					
期待される効果		・ 商店街の活性化、まちの回遊性の向上 ・ 地域公共交通の利用者の増加 ・ 観光振興の促進、周遊時間の拡大					
役割 実施 主体 と	事業主体	大津市、交通事業者（事業実施）					
	協力・協議調整	観光施設・商店街（調整）					
スケジュール		2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
観光施設や商店街等と連携した観光 MaaS		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					

ことことなび 無料アプリ
ダウンロードで

大津の毎日をお得で便利に!

期間限定 11月1日~12月1日まで
※既に実施されています

4つの お得!

- 1 京阪電車大津線 700円乗り放題!**
アプリ内で京阪電車大津線「1日700円で乗るお得チケット」を販売しています!
他にも、比叡山経路等の運賃が払い戻し、観光に役立つチケットも販売中!
- 2 パーク&ライドと併用でさらにお得!**
京阪電車大津線1日700円で乗り放題チケットを最大1枚購入した際には、平日朝7:00~16:00まで京阪電車または近畿バス・バスで、お乗り1日800円で乗り放題いただけます!
- 3 クーポン情報やお店情報も満載!**
お得なクーポン情報をはじめ、お店の営業時間や営業内容も掲載されているので、日々の生活に役立つ! 観光情報も充実している! まだまだ知らない大津を知る事ができるかも!
- 4 スタンプラリーで豪華景品をゲット!**
アプリで利用の方限定のスタンプラリーを実施します。スタンプラリーに参加いただいた方の中から抽選で、豪華景品をプレゼントいたします!

詳しくは「ことことなび」で検索!

話題の「MaaS」アプリをダウンロード&体験!
11/1~12/1(※)

ことことなび 検索

Download on the App Store
GET IT ON Google Play

お問い合わせは
大津市交通戦略室 TEL (077) 528-2736

出典：大津市作成資料

図 5.28 観光 MaaS アプリ「ことことなび」を通じた実証実験の取組み（令和元(2019)年11月~12月）

健康ウォーク&ライド キャンペーン

あるいてポイント! 乗ってスタンプ!

抽選で50名様にQUOカード
¥1,000分プレゼント!!
※応募には条件がございます

ことことなび + BIWA-TEKU

キャンペーンと応募条件の詳細はこちら!

アプリを使って楽しく健康!

期間限定 10月16日~12月6日まで
※既に実施されています

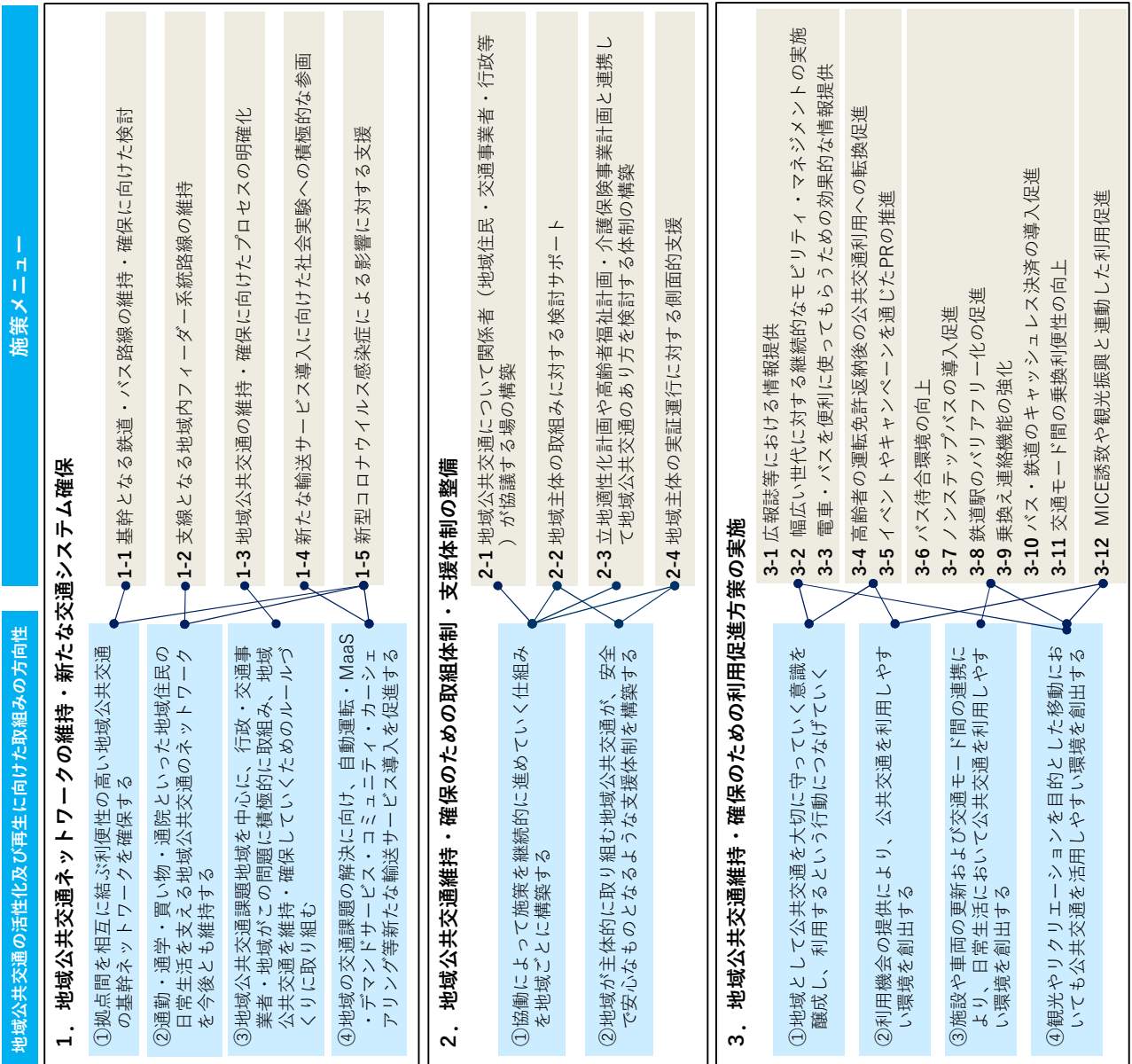
お問い合わせは 大津市建設部地域交通政策課 TEL (077) 528-2736

1 京阪電車コース course
2 京阪バスコース course
3 江若交通コース course
4 近江鉄道バスコース course
5 帝産湖南交通コース course

出典：大津市作成資料

図 5.29 住民向け MaaS 実証実験の取組み（令和2(2020)年10月~12月）

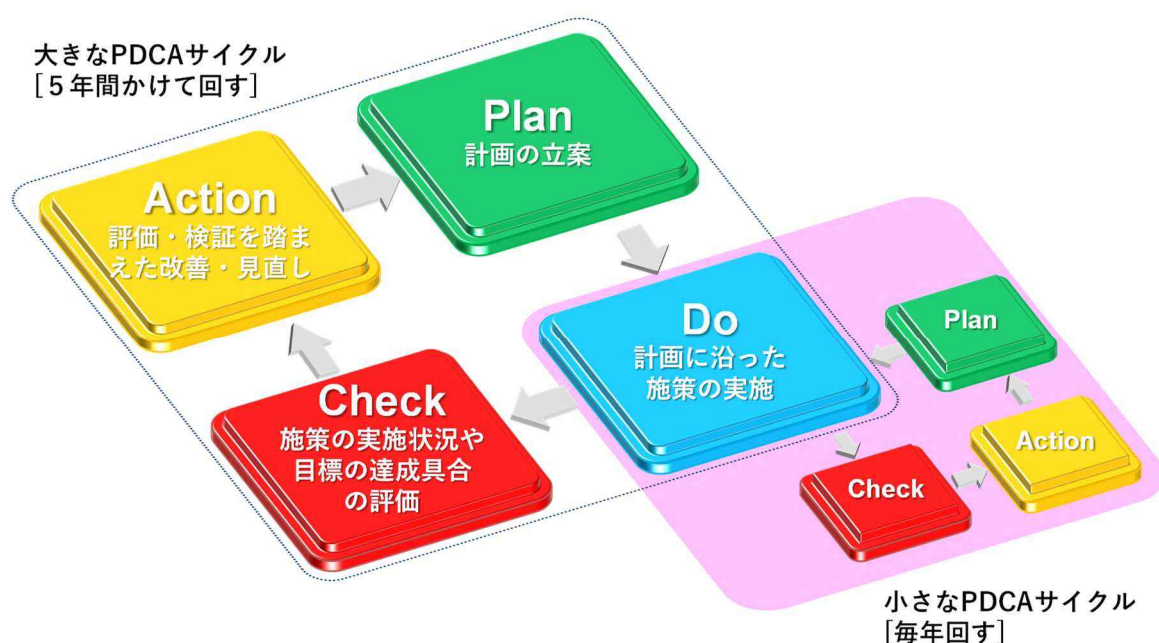
《計画全体の体系図》



6. 計画の進捗管理

(1) 計画の推進方法

本計画は、社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応するため、P D C Aサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証・見直しを行います。なお、P D C Aサイクルには、計画期間全体（5年間）を対象とする大きなP D C Aサイクルと、毎年のモニタリングを中心とする小さなP D C Aサイクル（毎年）があり、2つを組み合わせることで継続的に計画を推進していきます。



	大きなP D C Aサイクル	小さなP D C Aサイクル
頻度	計画期間（5年間）	毎年
内容	計画期間全体を通じた施策の実施状況や目標の達成具合、施策実施による効果と課題等を整理し、次期計画に反映する。	1年間の施策の実施状況を振り返るとともに、利用状況や利用者の声等を継続的に把握し、必要に応じて施策の取組み内容及びスケジュールを見直す。

図 6.1 P D C Aサイクルによる計画の継続的な推進のイメージ

(2) 計画の推進体制と役割

P D C A サイクルに基づく本計画の検証・見直しは、計画策定に引き続き、大津市地域公共交通活性化協議会が担っていく予定です。協議会では、本計画の進捗状況や実施による効果を確認・検証するとともに、市民・地域、行政、交通事業者をはじめさまざまな関係者との連携を図りながら、必要に応じて計画を見直し、地域が目指すべき将来像の実現に向けて取り組んでいきます。

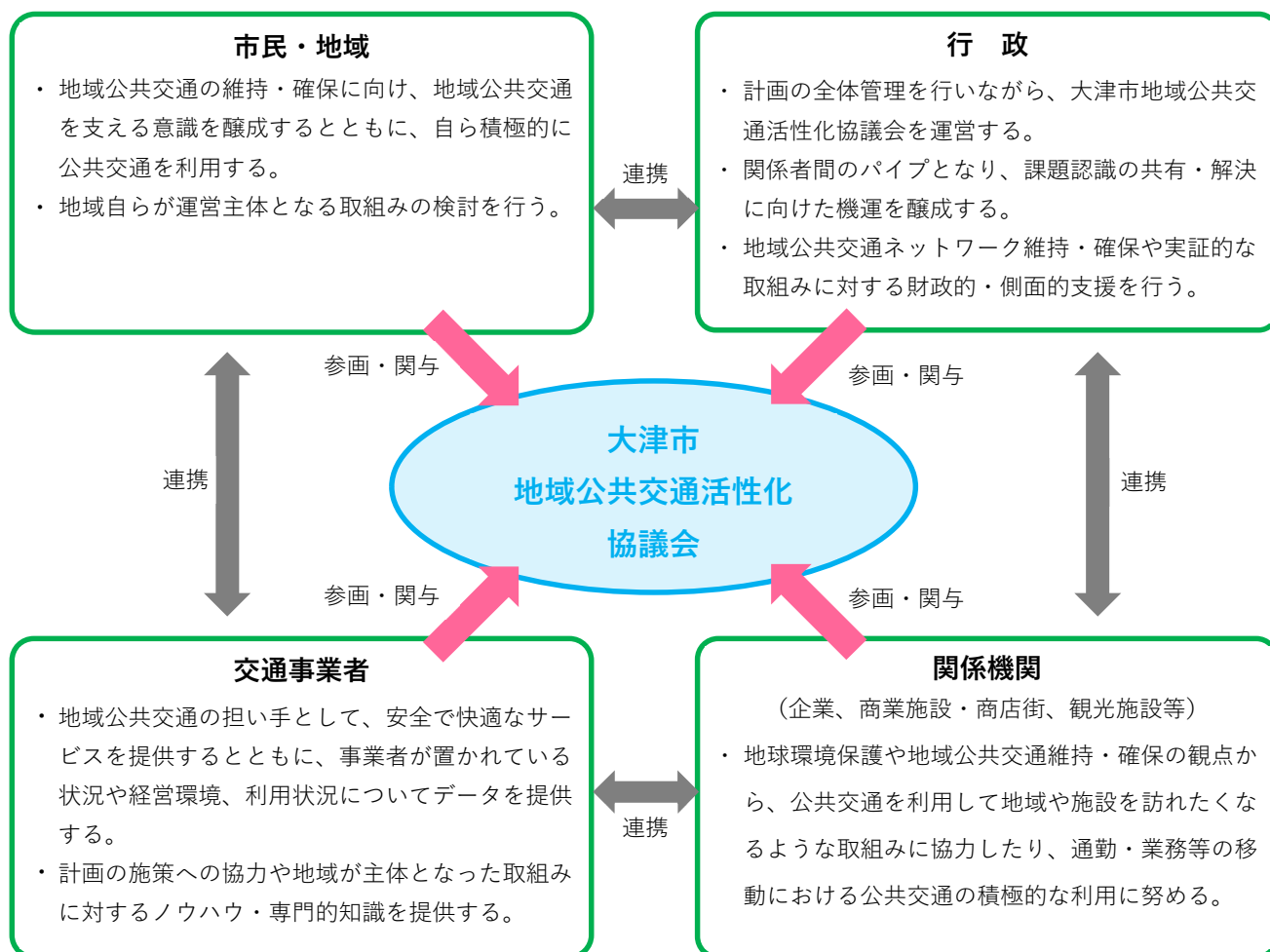


図 6.2 計画推進の体制と各主体の役割

参考資料

参考 1. 大津市地域公共交通計画策定の経緯

日時		項目	主な検討内容
平成 30 (2018)年	10 月 23 日	大津市地域公共交通網形成計画策定に係る第 1 回勉強会 (以下、勉強会)	・地域公共交通網形成計画の策定に向けたスケジュールについて ・大津市における地域公共交通の現状と課題について ・大津市立地適正化計画について ・大津市の地域公共交通に対する取組みと考えるについて ・(仮) 地域で守り育てる地域公共交通
	11 月 20 日	大津市地域公共交通網形成計画策定に係る第 1 回北部分科会／中部分科会／南部分科会 ※地域別開催 (以下、分科会)	・地域公共交通網形成計画の策定の目的とスケジュールについて ・(仮) 地域で守り育てる地域公共交通～計画の策定にあたって～ ・大津市における地域公共交通の現状と課題について ・大津市の地域公共交通に対する取組みと考えるについて
平成 31・ 令和元 (2019)年	2 月 5 日	第 2 回分科会 ※合同開催 (以下同じ)	・第 1 回分科会の振り返りについて ・地域公共交通に関する各地の取組みの紹介について ・基本方針案について ・大津市地域公共交通総合連携計画の施策レビューの実施について
	8 月 27 日	第 3 回分科会	・第 2 回分科会の振り返りについて ・基本方針について ・大津市地域公共交通総合連携計画の施策レビューについて
令和 2 (2020)年	1 月 31 日	第 2 回勉強会	・地域公共交通網形成計画の策定に向けたスケジュールについて ・地域公共交通網形成計画の施策 (案) について
	2 月 13 日	第 4 回分科会	・第 3 回分科会の振り返りについて ・取組みの方向性と目標の見直し (案) について ・地域公共交通の将来ネットワークと地域公共交通網形成計画の施策 (案) について ・今後のスケジュールについて
	3 月 30 日	令和元年度第 2 回大津市地域公共交通活性化協議会 (以下、協議会)	・地域公共交通網形成計画の検討状況 (報告)
	5 月 15 日	第 5 回分科会 ※書面開催	・第 4 回分科会における指摘と対応 ・大津市地域公共交通網形成計画 (素案) について
	6 月 30 日	令和 2 年度第 1 回協議会	・分科会・協議会における指摘と対応 ・(仮称) 大津市地域公共交通計画 (素案) について
	8 月 21 日	令和 2 年度第 2 回協議会	・(仮称) 大津市地域公共交通計画 (素案) について
	11 月 27 日	令和 2 年度第 3 回協議会 ※書面開催	・大津市地域公共交通計画のパブリックコメント案について
	12 月 23 日～ 令和 3(2021) 年 1 月 12 日	パブリックコメント	・大津市地域公共交通計画 (案)
令和 3 (2021)年	2 月 16 日	令和 2 年度第 5 回協議会	・大津市地域公共交通計画 (案) のパブリックコメントへの対応について
	3 月 29 日	令和 2 年度第 6 回協議会	・大津市地域公共交通計画について

参考2. 大津市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

分 野	所 属	委 員		摘 要
		職 名	氏 名	
大津市	大津市	副市長	清水 純	会長
学識経験者	立命館大学衣笠総合研究機構アート・リサーチセンター	客員協力研究員 公共交通アドバイザー	井上 学	副会長
市民団体	大津市自治連合会	伊香立学区自治連合会長	木村 重次	
市民団体	大津市地域女性団体連合会	副会長	後藤 佳子	
市民団体	大津市老人クラブ連合会	女性部長	松田 千江子	
市民団体	大津市PTA連合会	会長	中橋 潤	
商工会	大津商工会議所	常務理事・事務局長	山田 崇	
商工会	瀬田商工会	課長	野田 厚志	
商工会	大津北商工会	事務局長	井上 英男	
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	濱田 隆久	
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	議長	白崎 直樹	
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	酒井 敏一	
運輸行政機関	滋賀県 土木交通部 交通戦略課	課長	渡辺 正人	
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	東岡 正樹	
道路管理者	滋賀県 大津土木事務所	次長(技術)	石山 基	
公安委員会	滋賀県 大津警察署	交通第一課 課長	北川 秀平	
公安委員会	滋賀県 大津北警察署	交通課 課長	水野 史夫	
公共交通事業者	西日本旅客鉄道(株) 京都支社	地域共生室 室長	野口 明	
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)	取締役執行役員	立川 敬一	
公共交通事業者	京阪バス(株)	経営企画室 代表部長	山田 敏貴	
公共交通事業者	江若交通(株)	経営企画部 部長	杉江 繁和	
公共交通事業者	帝産湖南交通(株)	顧問	中島 敏	
大津市	政策調整部	部長	田村 秀徳	
大津市	福祉子ども部	部長	西村 和利	
大津市	健康保険部	部長	南堀 弘	
大津市	産業観光部	部長	井口 敏行	
大津市	環境部	部長	山口 寿	
大津市	都市計画部	部長	遠藤 健	
大津市	建設部	部長	松澤 秀夫	
大津市	教育委員会	教育部長	平尾 伸之	

(令和2(2020)年7月1日現在)

参考 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こと。
 - (2) 協議会で議決した事項の執行に関すること。
 - (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・料金等に関すること。
 - (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こと。
 - (5) その他幹事会において必要と認めた事項に関すること。
- 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。

参考4. 用語集

ページ	用 語	解 説
1 他	マスタープラン	他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画のこと。都市計画法では「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことを指す。
3	努力義務	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。
3 他	PDCA	プロセス等を管理・改善する手法の一つで、Plan=計画、Do=実行、Check=評価、Action=改善という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善・最適化していく手法。
5 他	デマンド型乗合タクシー（デマンドタクシー）	ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね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。
5 他	バリアフリー	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。
8	ユニバーサルデザイン	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。
8 他	モビリティ・マネジメント	地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味し、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康等に配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組み。
8 他	パーク・アンド・ライド	通勤時に、自宅から最寄駅まで自家用車を使い、そこから鉄道を利用して都心の勤務先に行く方法（帰りも最寄駅で降り、駅前の駐車場に置いてある車を運転して帰宅する）を指す。
8 他	地域包括ケアシステム	高齢者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、「住まい」「医療」「介護」「予防」「生活支援」が切れ目なく一体的に提供される体制。

ページ	用語	解説
8 他	カーシェアリング	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。
8	ライドシェア	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。
8	コミュニティサイクル	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
9	ハザードエリア	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。
9	居住誘導区域	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。
9	都市機能誘導区域	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。
10 他	M a a S	「Mobility as a Service」の略で、ICT を活用して交通をクラウド化し、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスにとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念
13 他	ノンステップバス	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。
15 他	タイアップ	「協力・提携」の意味で、主体相互が利益を共有できる関係を築こうとする場合に行われる。
28 他	パーソントリップ調査	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。
29 他	発生集中量	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。
53 他	福祉有償運送	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。
71 他	生産年齢人口	年齢別人口のうち、生産活動の中心となる年齢層を指し、15 歳以上 65 歳未満の人口のこと。

ページ	用 語	解 説
72 他	フィーダー (フィーダー系 統)	地域間交通ネットワークと接続する支線系統をいう。地域間交通ネットワークが地域をまたがる幹線交通であるのに対して、フィーダー交通は地域内の路線バスやコミュニティバス、デマンド交通であることが多い。
76 他	キャッシュレス 決済	クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法。
76 他	MICE	ビジネスや学問的な催しなどで人が集まるものの総称で、Meeting(会議・研修・セミナー)、Incentive tour(報奨・招待旅行)、Convention または Conference(大会・学会・国際会議)、Exhibition(展示会)の頭文字からとっている。MICEの誘致に力を入れる国や地域が多く、日本でも、インバウンド振興策の一環として、国や自治体により誘致活動が盛んに行なわれている。
83	テレワーク	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。



大津市地域公共交通計画

令和 3（2021）年 3 月 策定

令和 6（2024）年 6 月 改訂

【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）