

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
1	P.1	1.1計画策定の背景と目的	「地域公共交通の維持・確保」を「地域公共交通の充実」に変更する これ以降「維持・確保」という言葉が何度も出てきますが、それについても「充実」に変更してください。高齢化に拍車がかかり、運転免許の返納が進むなか、生活を支える地域公共交通の役割がますます大きくなります。また過疎化や人口減少を食い止めるためにも必要です。	本市の地域公共交通に係る現況と課題等を踏まえ、まずは「地域公共交通の維持・確保」、「地域公共交通の利用促進・利便性向上」を基本方針として設定したため、原案のとおりといたします。
2	P.1	1.1計画策定の背景と目的	環境への配慮、CO2の削減を明記する CO2や環境汚染との関係が大きい自動車交通をできるだけ削減し、また地域公共交通において環境に対してどのように配慮するのか明記してください。	環境への配慮については、関連計画「大津市環境基本計画(第3次)」に沿って取り組んでまいります。
3	P.1	1.1計画策定の背景と目的	市民の移動に対する権利を保障し、生活を支える手段としての地域公共交通という位置づけを明記してください。	本計画では、地域公共交通の目標像①(P.18)として「誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通」を設定し、地域公共交通が果たすべき役割として「地域住民の日常生活の維持と充実」、「地域特性に応じた移動手段の提供」「持続可能なまちづくり」を定めております。
4	P.1	1.1計画策定の背景と目的	「公共ライドシェア」、「日本版ライドシェア」の言葉の説明を記載してください。	策定時に、用語解説に記載いたします。
5	P.1 P.22	1.計画の目的と位置付け 1.2計画の位置付け 1.4計画の対象期間 3.基本方針と目標 3.5計画の目標	【意見】 1-2と1-4に立地適正化計画と大津市観光交流基本計画(案)(旧 MICE 関連計画を含む)を追記すべきではないか。14 頁には「立地適正化計画」と記載され 17 頁と22 頁には 関係することが記載されている。なお上位計画群と関連計画群を俯瞰して時系列の関係性が一目でわかるようにしてはどうか。 【理由】 本計画は5年間の計画で上位の基本構想、総合計画実行計画、及び都市計画マスタープランとの関係を明示すべきである。また下記の関連計画群には 多様な市民からの声と大津市の対策が記載され推進中である。大津市地域公共交通活性化協議会の委員にもわかり易く記載してはどうか。 ・第9期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画 ・第4期大津市観光交流基本計画(案)(旧MICE関連計画を含む) 【提案】 上位計画群と関連計画群を時系列での図示について 現在パブコメ実施中の第4期大津市観光交流基本計画(案)の5頁「4.計画の対象期間の図と説明」を参考としてはどうか。	1.2計画の位置付けについて、大津市総合計画等は例示として記載したものであるため、原案のとおりといたします。
6	P.2 P.3 P.4	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.1地域特性の把握	2.1 地域特性の把握 地域の特徴についてp2で7地域の現状を説明しているが、課題が記載されていません。 地域により異なるのは当然で、各地区の課題を簡潔に記載してください。	該当箇所は、第2次計画策定に際して、地域ごとに特徴が異なることを踏まえる必要性のもと記載したものであるため、原案のとおりといたします。
7	P.2 P.3 P.4	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.1地域特性の把握	【意見】 7地域毎の人口密度と同時に可住地人口密度を併記してはどうか。人口カバー率は結果として記載してもよいがこの数値を上昇させる施策と言うのは難しいのではないかと。可住地人口密度が低くても二次交通として生活支援としての路線バス・コミバス等は必要ではないか。 【理由】 公共交通は事業者単体で一定以上の黒字が困難であっても単なる補助金ではない施策が必要である。現在滋賀県が進める「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする」という考え方が必要ではないか。ある日突然バス事業者が大津市から撤退という事態は今後避けるような計画であり大津市として施策を進めて欲しい。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、可住地人口密度は記載いたしません。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
8	P.2 P.3 P.4	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.1地域特性の把握	<p><b>【意見】</b> 「…基礎的単位となる学区をもとに、本市を7地域に区分し地域の特徴を整理します。」とあり第1次の計画から市民目線のみをみるようになったことは評価できる。ただし、7地域としたことには無理がある。学区毎や立地適正化計画での区分地域毎の評価をすることが適切ではないか。それが持続可能な公共交通(SDGs 11-2)ではないか。</p> <p><b>【理由】</b> 1 例として⑦東部(上田上、青山、瀬田、瀬田南、瀬田東、瀬田北)の上田上と青山は他の学区と比較して公共交通についての実態が大きく異なる。 2 「防災対策や保健福祉と同様のブロック分け」では「人の流れ」と「移動手段」を対象とする公共交通の議論は適切ではない。</p> <p><b>【提案】</b> 1 これはこのまま掲載し「地域毎の特徴」(2-4 頁)について本文中に学区毎や特定地域の特性を丁寧に追記してはどうか。 2 地域の特徴は行政からみた考え方である。市民としては 行き先別と移動の目的での特性を調査分析した課題と施策も提示すべきであると考え。例えば、行き先は、市民病院 大津市役所 各支所 滋賀病院 大津日赤 滋賀医大病院 県立図書館 県立美術館 イオンモール 草津たねや LAGO 市立科学館等。移動目的は、通勤 通学 買物 通院 趣味である。特に、経営の厳しい市民病院やたねや LAGO 及び医療機関は重要である。今から本文は困難であると思うので、せめて資料編に「市民病院 滋賀病院 大津日赤 滋賀医大病院」だけでも追記してはどうか。</p>	<p>地域特性の把握については、大津市都市計画マスタープランや地域コミュニティの基礎的単位となる学区をもとに、本市を7地域に区分いたしました。</p> <p>また、国の実施するパーソントリップ調査はサンプリング調査であり、地域を細分化しすぎると各地域のサンプル数が少なくなることから、学区単位の分析は行っておりません。</p> <p>なお、具体的な施策については、引き続き、各地域の特性等を踏まえ検討してまいります。</p>
9	P.2 P.3 P.4	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.1地域特性の把握	<p>① まず、人口が密集する都市部と、それ以外の中山間・過疎地域とでは、公共交通に求められる役割や課題は大きく異なります。市内を地区別に分けた分析では、地域特性が平均化され、その両者固有の課題が隠されてしまったのは残念でした。都市部で得られる利便性や経済的成果が、過疎地域の公共交通を支えるような仕組みも重要ではないでしょうか。</p> <p>② 次に、公共交通の維持には、住民一人ひとりの自治意識が不可欠だと考えます。公共サービスが充実した地域を選んで住むことが当たり前になり、行政に依存する意識が強まれば、選ばなかった地域は衰退し、自治体そのものの存続が危うくなります。先人たちは、行政に守られながらも、自分たちの暮らしは自分たちで支えるという意識を育み、地域コミュニティを築いてきました。そうした意識を引き出し、支援することが自治体存続の鍵になると感じています。その意味で、葛川地域は都市部の将来を先取りする示唆に富んだ地域であると考えます。</p> <p>③ さらに、大津市の自然・歴史・文化といった魅力を内外に伝え、来訪者や支援者を増やすことも、持続可能な地域づくりにつながります。公共交通があれば、山間部や周縁地域であっても、国内外から人を呼び込むことが可能です。それほど魅力的な世界に誇る地域資源が、滋賀県、大津市にはいくつもあります。来訪をきっかけに地域の魅力を知り、関係人口や支援者として関わる人が増えることで、公共交通を支える土壌も育っていくと考えます。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>地域特性の把握については、大津市都市計画マスタープランや地域コミュニティの基礎的単位となる学区をもとに、本市を7地域に区分いたしました。</p> <p>また、国の実施するパーソントリップ調査はサンプリング調査であり、地域を細分化しすぎると各地域のサンプル数が少なくなることから、学区単位の分析は行っておりません。</p> <p>なお、具体的な施策については、引き続き、各地域の特性等を踏まえ検討してまいります。</p>
10	P.2 P.3 P.4	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.1地域特性の把握	<p><b>【意見】</b> 下記の(注記)の出典を追記して欲しい。大津市で算出したのか原著の有無と明細が気になる。 (*1:2025年3月末時点の住基人口、駅・停留所(路線バス・乗合タクシー)位置を用いて算出。鉄道駅(JR、京阪電車、坂本ケーブル)から800m、バス停から300m、乗合タクシー停留所から300mをカバーエリアとする。)</p> <p><b>【理由】</b> 近畿圏パーソントリップ調査(2021年)と異なる年度である。今回の計画策定に際して大津市(委託先のコンサル会社を含む)で独自に算出したのか明示すべきではないか。</p>	<p>*1の人口カバー率は、本市にて算定しております。</p> <p>なお、現行の第1次計画から見直し、人口カバー率は、徒歩で利用できる範囲を鉄道駅から半径800m以内、バス停から半径300m以内とし、その範囲内の人口を総人口で除した値としております。</p>

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
11	P.6	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.2交通特性の把握	【意見の趣旨】自動車依存の構造的背景に関する分析について 本計画案に示された高い自動車分担率(約46%)の原因を直近の社会情勢のみに求めず、より深い構造的な分析を求めます。 ・具体的な理由: 計画案では原因としてダイヤの不便さや運転手不足・コロナ禍等が強調されていますが、独立採算を求められる民営交通事業の路線は利用が減るにつれ減便し不便になるのが通例のため、不便になる前に自動車への移転があったと推察されます。大津市の課題を解決するには、それ以前から進行していたはずの自動車分担率の増加や自動車送迎の定着という生活習慣の変容について、正しい原因の検証が不可欠です。その原因を緩和・改善することが再発を起ささない対策となります。 ・過去の郊外開発や道路整備、TOD(公共交通指向型開発)の取り組みといった行政側の都市政策との相関関係を客観的に評価し、その結果を計画に反映させるべきです。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、まちづくりから見た交通施策については、都市計画・交通の部局間で、引き続き、連携を図り検討してまいります。
12	P.7	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.2交通特性の把握	2.2交通特性の把握 バス利用者は、実車走行キロ当たりの利用者数は増加しています。 バス路線を廃止や減便し、そのため利用者は当然減ります。	利用者数の減少は、路線バスの減便等だけでなく、通勤通学の利用が減ることや生活様式の変容等の要因が挙げられます。
13	P.7	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.2交通特性の把握	実車走行キロ当たりの利用者数は、減便等の対応により…… 「コロナ禍以前を上回り、年々増加しています。」に変更	該当箇所の記述を変更いたします。
14	P.10 P.11 P.12	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.3地域公共交通の利用者や市民の意見等	【意見】 今回計画策定に際しての調査としては理解できるが調査対象の属性(依頼者は熟議の議論する会議体でよく実施される抽選によるのか否か 居住地区・移動目的・頻度・年齢など)の妥当性に疑義がある。 【理由】 少なくとも資料編が別途開示情報として①, ②及び③各アンケート詳細を提示してはどうか。 【付言】 滋賀県の県民調査, 大津市の総合計画(実行計画)策定時調査, 及び3年毎の高齢者福祉計画・介護保険事業計画関連での3000人調査結果を置き去りにした分析は透明性に欠ける。第9期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画では本文にも丁寧な記載があり 担当課(当時の長寿政策課)から市民に開示されている。	本計画で実施したアンケート調査の詳細は、資料編で公表いたします。
15	P.12	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.4交通事業者の意見等	3タクシー事業者の意見「各種割引制度(障害者割引、運転免許証返納者割引)による利益圧迫」が気になりました。この費用は福祉に資するものですので、現状で民間事業者が負担しているのであれば、本来は行政が負担すべき費用であると思いました。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
16	P.14 P.15	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 2.5第1次計画における取組等の状況	【意見】 前回第1次の計画策定時のパブコメで「本市の考え方」で記載された件についての進捗と今後の予定が殆ど確認できない。 【理由】 前回第1次の計画策定時のパブコメ直後の大津市地域公共交通活性化協議会では唯一 委員一人から「12人で112件の意見は少ない」という大津市の実態を把握しないコメントのみで殆ど議論なしであった。市議会の当該委員会での議論はどうであったのか。各学区から選出の議員からの意見はなかったのか不思議である。今回の計画策定で今年度の施設常任委員会での議論がどのように反映されたのかなかったのかなど不思議である。 【提案】 前回第1次の計画策定時のパブコメ結果から主なものだけでも本計画の本文中か別添の資料編等に添付してはどうか。なお滋賀県では当該計画の付属機関(審議会等)と議会委員会からの意見とその変更部分を明示したり 前回の計画と新たな計画案の違いを明示されて透明性が高い。なおかつ 骨子, 素案, 原案として段階を踏んでいることが多い。大津市でも防災計画ではその件で明示され市民としてわかりやすい。	第2次大津市地域公共交通計画案の作成においては、現行の大津市地域公共交通計画のパブリックコメントでのご意見は記載を予定しておりません。 また、本計画は、大津市地域公共交通活性化協議会での協議や市議会での議論、パブリックコメントでのご意見をもとに、骨子案、素案、原案と段階を踏んで検討しております。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
17	P.18	3.基本方針と目標 3.2地域公共交通の目標像	23ページ以下に示されている施策と目標とが乖離しているように感じられます。ここで示している目標像を達成するための施策がどれかがわかるように記載する必要があります。 特に、目標像2に関しては、「中心市街地の活力が落ちている」「スプロール化により生活拠点・地域拠点を中心とした生活圏が成り立っていない」「地域資源を生かしたまちの賑わいが生まれているとは言えない」という現状に至った原因分析がなされていないため、記載されている施策を実施しても達成はされないと考えます。2ページからの「本市の地域公共交通に係る現況と課題」を深掘りし、この現況に至った理由(主にはモータリゼーション)を分析して掲載する必要があると考えます。	P.19に、地域公共交通の目標像と基本方針との関係性を追記いたしました。 なお、各施策の複合的な効果により、地域公共交通の目標像の実現に寄与するものと考えていることから、目標像と各施策を分類して記載する予定はございません。 各地域の地域公共交通のあり方については、地域の特性や交通事業者の実情を踏まえ、交通事業者や関係機関等と連携を図り、検討を進めてまいります。
18	P.19	3.3基本方針(取組の方向性)	私の住む地域はバスが走っていますが、昔と比べ便数が減ってきました。 私はまだ健康で若いので自分の車で移動できますが、両親は運転免許を返納しており、私がいなくときはバスしか移動手段がなく、通院が不便になっています。高齢者のために、バスの増便を希望します。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、原案に位置付けました基本方針の考え方を追記いたしました。 本市としましては、地域の皆さまに、率先して地域公共交通を利用して守る必要があることを周知してまいります。
19	P.20 P.23	3.4将来の地域公共交通ネットワーク 4.目標を達成するための施策	大津市が運営するコミュニティバスについて位置づけてください。 路線バスが廃止、撤退した地域について、市が運営するコミュニティバスを位置づけ、具体的な政策に反映してください。 「路線バスの利用控えがないよう、運賃補助を検討する」を記載してください。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
20	P.22	2.本市の地域公共交通に係る現況と課題 3.5計画の目標	【意見の趣旨】人口カバー率から TOD 戦略への指標転換について 本計画の目標指標である人口カバー率の維持を見直し、拠点周辺への居住を促す TOD を評価軸の軸に据えるべきです。 ・具体的な理由：現況水準(87.1%)のカバー率を維持する目標は、分散した都市構造を固定化させ、上下水道などのインフラ維持費用を高止まりにするだけでなく、非効率な路線維持による行政コストの増大を招き、将来に渡り財政を圧迫し続けます。手をつけるべきは網の広さではなく、居住誘導区域内における公共交通分担率や主要駅徒歩圏内の人口密度といった、拠点の強さを測る指標への転換です。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、本計画は、本市の地域公共交通に係る現況と課題等を踏まえ、2030年度(令和12年度)までの5年間を計画期間とし、取組を進めることから、原案のとおりいたします。
21	P.22	3.基本方針と目標 3.5計画の目標	【意見】 原案の指標はこれでもよいが 真に利用者のことを考え大津市の公共交通の在り方を市民や市議会が評価できないのではないかと。第1次の計画からみて頁数を減らして記載内容の冗長性が解消されたことは前向きで大いに評価できる。ただし 計画全般に大津市の公共交通を「5年後にどうするのかどこへ向かうのか」についての記載が不明確である。今後の施策に「・・・を検討する」が多く 数値目標と方向をより具体的に提示してはどうか。 【理由】 本計画の指標「地域の交通課題を解決するために地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組の数」では 利用者(市民、旅の人)の考え(利便性・困難さ等)の変化についての評価が欲しい。利用者の感じ方(利便性・困難さ等)の評価も取り入れてはどうか。滋賀県では最上位の計画「基本構想」の実施状況の指標として「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じる人の割合」を設定している。大津市の第4期大津市保健医療基本計画では市民の中間アウトカムと最終アウトカムを詳細に設定している。公共交通については 事業者都合と市の予算ありきで計画が推移し市民の感じ方を置き去りではないか。 【提案】 ひとつでもよいので 滋賀県にならって「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じる人の割合」等を設定してはどうか。	本市では、これまでより自治会を通じた学区要望や地域住民との三者協議会、大津市のまちづくりに関する市民意識調査のほか、今回実施した地域公共交通の利用者や市内高校に通学する高校生へのアンケート調査等も活用し、地域の特性を踏まえた施策を検討することが重要と考えており、地域公共交通に関する満足度を図る指標は設定を予定しておりません。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
22	P.22	3.基本方針と目標 3.5計画の目標	<p>目標のほとんどすべてが「現況水準を維持」となっています。少なからぬ市民が現状に不満を抱えている現状、目標像1と矛盾しており、この目標は不適切であると考えます。</p> <p>また、「地域公共交通サービス全般に対する本市財政負担額」も「現況水準を維持」となっています。負のスパイラルにある現状では、財政負担額が同額であれば他の目標が「現況水準を維持」するのは不可能であると考えます。</p>	<p>鉄道の利用者数は回復基調ですが、路線バスの利用者数は通勤や通学に利用する方の減少等により2024年は減少に転じ、厳しい状況が続いております。</p> <p>市民等の移動手段を確保し、交通事業者の事業運営を持続させるためには、まずは現況水準を維持することが大切であると考えていることから、「現況水準を維持」することを目標値としております。</p> <p>なお、地域公共交通サービス全般に対する本市財政負担額については、その増減のみで評価するものではなく他の評価指標や施策の効果等も踏まえ、評価するものと考えております。</p>
23	P.24 ～ P.29	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保	<p>大津市は地域によって事情が違うので、それぞれの地域でもっと住民の声を聴くことが必要です。例えば、田上、大石、石山学区の住民が瀬田の滋賀医大病院はじめ県立図書館、美術館、高校等へ行こうとすれば、バスでJR石山駅まで出て瀬田駅へ、瀬田駅からまたバスで目的地へとなる。こんなお金と時間がかかるのに公共交通をといっても大変です。瀬田学区は地域によっては2つの民間バス会社が同じ路線を走っているところがあるが、バス停の時間がほとんど変わらず、便数が多いということにならず、市が間に入って調整できないか・・・とか、それぞれの地域によって具体的な要求があり、それを計画に取り入れてほしいです。</p> <p>しかし(案)をみると、第1次計画の目標「地域の交通課題を解決するために地域が主体となって検討・協議・運営等を行う取組の数」が目標に達していない。これでは市民の声をもとにした計画とは言えません。にもかかわらず、第2次にはこの項目が施策の中に入っていないのか、また指標が示されていないのか。地域から声があがってくるのを待つのではなく、市が積極的につかんでいく姿勢がみられません。</p> <p>まず、各地域の市民の声が反映され、市民とともに政策作りをしていける仕組みづくり(市民会議のようなもの)を計画に入れてください。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、地域公共交通を維持・確保するためには、交通事業者や行政だけでなく、P.19基本方針1(3)「移動手段の維持・確保のための仕組みの構築」に記載のとおり、地域の方々の参画が重要であることから、基本方針1に紐づく施策として、「1-5地域公共交通の維持・確保のための取組体制・支援体制の整備」を明記し、地域の方々の主体的な取組を支援してまいります。</p>
24	P.24 ～ P.29	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保	<p>地域交通は誰もが安心して住み続ける街づくりの土台だと考えます。住んでいる日吉台周辺について考えました。現在は江若バスが巡回運行していて恵まれている地域だと認識しています。以下は私の考えた問題点です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*高齢化率の高い日吉台は数年で自家用車利用が減り、住民にとってバスは欠かせないものとなります。</li> <li>*大津日赤受診を初め京阪電車の利用者にとってあまりにもバスの本数が少ないです。</li> <li>*坂本の北部住民にとって買い物、通院といった日常生活に移動手段がありません。</li> <li>*日吉大社、比叡山延暦寺と観光名所が多く、大いに活用するためにもJRからの移動への配慮が必要です。</li> <li>*バス代が高く利用しにくい。</li> <li>*地域交通を守るためにはバス会社に任せるのではなく、自治体、バス会社、住民の3者での話し合いが必要です。</li> <li>*現在の大型バスではなく小型バスで上記の問題点を考慮した運行が望まれます。ただし、堀場製作所への通勤者対策は同社と話し合い住民への運行とは切り離すべき。最後に高齢化、人口減少が進む中、大津市の積極的な街づくりとして検討してほしいです。パブリックコメントで住民の声を聴くのではなく、地域ごとの対話を望みます。</li> </ul>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、地域公共交通を維持・確保するためには、交通事業者や行政だけでなく、P.19基本方針1(3)「移動手段の維持・確保のための仕組みの構築」に記載のとおり、地域の方々の参画が重要であることから、基本方針1に紐づく施策として、「1-5地域公共交通の維持・確保のための取組体制・支援体制の整備」を明記し、地域の方々の主体的な取組を支援してまいります。</p>

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
25	P.24 P.27	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-1基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持 施策1-3地域公共交通における担い手の確保	<p>【意見の趣旨】高頻度バス路線における大量輸送機能の維持保証について 京阪バスの撤退・移管に際し、5分間隔で運行されるような路線の大量輸送機能の維持を最優先事項としてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な理由：施策 1-1 において、高頻度路線の移管時に現行の運行頻度と輸送力を維持すべき最低基準として明記すべきです。また、施策 1-3 の人材確保支援等の資源は、ライドシェア等の小規模輸送手段(補完手段)よりも、多くの市民に影響する大量輸送を支える大型バスの維持に集中的に投下されるべきです。</li> <li>バス利用者が乗用車に転向すると、バス1台あたり乗用車50台の通行増加となり道路容量が逼迫し交通麻痺に陥るリスクもあります。道路拡張には多額の公費が必要となり、拡張をしても誘発需要で渋滞が解消されない厳しいスパイラルに陥りかねませんので、早期の手当が必要と考えられます。</li> </ul>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、本計画においては、基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持は重要と考えており、基本方針1の施策1-1に位置付けております。</p>
26	P.24 P.32	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策1-1基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持 施策2-5交通手段の利便性向上	<p>【意見の趣旨】京阪大津線(京津線・石山坂本線)に対するハード面での直接支援の明記について 本市の幹である京阪電鉄線の経営危機に対し、ソフト施策だけでなく、施設改修等を支援するハード面の施策を強化すべきです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な理由：施策 1-1(運行の維持)や施策 2-5(バリアフリー化)の記述を、単なる情報交換や移動円滑化に留めず、老朽化した軌道・電気設備の更新に対する大規模補助や車両更新支援など、運行継続に直結する基盤設備への支援へ踏み込む必要があります。予防的な財政支援の枠組みを計画期間内に構築することを要請します。</li> <li>現在の京阪大津線は、京都・大阪の収益で支えられているため低廉な運賃で地域の負担も少なく、高い品質の保守レベルで運行されています。しかし、路線は元来黒字が出せる構造ではなく、毎年多額の赤字を出し、人口減少と担い手不足の厳しさが増し、この状況が長く続くとは考え難い状況です。後述のように京阪バスも撤退していますので、このまま地域の支援が無い状態が続くと鉄道も同様な撤退が起き、値上げや減便など住民生活に影響が出て、地域を衰退させかねないと懸念しています。</li> <li>県も同時期に公共交通の利便性を向上させる交通計画をパブリックコメントに出していません。県と連携した路線の維持・向上策を検討すべきと考えます。</li> </ul>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、地域公共交通の維持・確保にあたっては、滋賀県をはじめ関係機関と連携を図りながら取組を進めてまいります。</p>
27	P.24	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-1基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持	<p>滋賀県、鉄道事業者等と連携した取組の検討について、「2015年(平成27年)6月より滋賀県、大津市、高島市、長浜市による「湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会」を設置しており、JR湖西線の利便性向上と沿線地域の活性化に向け、県・沿線自治体・鉄道事業者が連携した取組を継続的に進めます」とありますが、都市間競争を考えた場合、危機感が足らなすぎるように思います。京都駅からのJR 琵琶湖線での所要時間ですが、草津駅まで約20分、守山駅まで約24分、野洲駅まで約29分とのことですが、JR湖西線の大津市内の主な駅のそれらは大津京駅まで約10分、比叡山坂本まで約14分、堅田駅まで約15分、近江舞子駅まで約28分とのことです。</p> <p>所要時間だけを考えた場合、JR湖西線沿線地域の競争力は、草津、守山、野洲を明らかに上回っています。通勤・通学時間帯の本数や大阪までの直行の本数を増やすなど、利便性の向上が急務です。いつまでも検討の段階では済まされないものだと思います。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会は、湖西線の利便性向上と鉄道を活かした湖西線沿線地域の振興・活性化を図るため、滋賀県、高島市、長浜市と連携を図り、交通事業者に対する高架駅の早期のバリアフリー整備や防風対策の促進のほか、湖西線沿線への誘客や駅の魅力向上に資する事業等を交通事業者とも連携し実施しております。</p>

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
28	P.24	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-1基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持	<p>【1-1】基幹となる鉄道・路線バスの運行の維持</p> <p>③SDGs(目標11)の実践(2017年4月:大津市表明) “だれもがずっと安全に暮らせて、災害にも強いまちをつくろう” …2030年までに、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど弱い立場にある人びとが必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。</p> <p>滋賀県の「滋賀地域交通計画」と連動させ、大津市内を自由に移動できる交通手段を確保する。 ・1990年頃の使いやすかった路線網を基本に、広く湖西・浜大津と大津東部・草津をカバーできる幹線バスを現状にあう形に改良したうえで復活(原則、乗り換えなしで目的地に行けることを前提)。 ・最低でも、昼間は1時間に1本以上運行の等間隔パターンダイヤ運行とし、路線が重複するところは、等間隔で(30分に1本)バスが来るようにダイヤを調整する。 名神瀬田バスストップに停車する高速バスを復活させ、幹線バスに乗り継げるようにして、市内へのアクセス向上を図る</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
29	P.24 ～ P.34	4.目標を達成するための施策	<p>同じことをただ続けては効果は上がりません。戦力は逐次投入するのではなく、経営資源を一気に投入して成果を上げるべきときと引くべきときをメリハリつけて取り組む必要があります。それぞれ別個に考えるのではなく一体のものとして扱い、どの施策によっていつまでに何を達成するかという目標を明確にし、ロードマップを作成するべきです。</p>	<p>本計画では、2つの基本方針に沿った施策を展開することにより、2030年度までに達成する数値目標を設定いたしました。 各年度の取組の成果等を踏まえ、PDCAサイクルにより、目標達成に向け取り組んでまいります。</p>
30	P.25 P.31 P.32	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策1-2支線となる路線バス、デマンド型乗合タクシーの運行の維持 施策2-4人にやさしい車両の導入促進 施策2-5鉄道駅のバリアフリー化の促進	<p>計画案全体を読んで、事業者が抱える課題について行政がもっと積極的に財政支援する必要があると思いました。 市中心部にある病院や文化施設、商業施設にも光くんタクシーの稼働範囲を広げて欲しいと思います。 利用促進へのイベント等が重点施策になっていますが、親世代が子連れでも、ベビーカーで利用しやすいノンステップバス、鉄道駅のエレベーターやスロープ整備などが前提にならないといけないと思います。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、本市のデマンド型乗合タクシーは、路線バスが廃止等となり、他の代替交通手段の確保が困難な地域において運行しています。 また、ノンステップバスの導入や鉄道駅のバリアフリー化の推進については、関連計画「大津市移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」「大津市バリアフリー基本構想」に沿って取り組んでまいります。</p>
31	P.25	1-2支線となる路線バス、デマンド型乗合タクシーの運行の維持	<p>光くん号について 高齢者支援対応として自宅を登録して自宅からのお迎えサービスを追加する対応は、高齢者支援を積極的に対応が出来ます。タクシー会社との協議を進め、追加して下さい。</p>	<p>のりあいタクシー光くん号の停留所方式の運行は、持続可能な運行を目的に、交通事業者の意見を踏まえ、地域団体等の皆さまと協議を重ね見直したものです。 なお、高齢者の移動の支援については、交通・福祉の部局間で、引き続き、連携を図り検討してまいります。</p>

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
32	P.25	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-3地域公共交通における担い手の確保	バス運転手不足は以前から言われていたことで無にもしなかった大津市に責任があるのではと思います。市でもバス運転手の給料を上げる計画を事業者と共にたてて運転手に来てもらう努力をするべきです。 大津市はバス事業者と市民の要望を聞く事もせず市場まかせにして不便を押し付け、この計画でも直してもいません。これからも市民が住み続けられる様なまちづくり計画をして頂く様お願い致します。	バス事業者の担い手確保に向けては、これまでより、交通事業者との協議等を踏まえ、国、滋賀県とも連携し、人材募集に係る説明会の開催等、関係者連携のもと取組を進めておりますが、依然厳しい状況が続いております。 なお、市民の皆さまには、率先して地域公共交通を利用して守るという意識を持っていただくことが必要であると考えております。
33	P.27	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-3地域公共交通における担い手の確保	地域おこし協力隊など、多様な運転の担い手の確保。 市役所職員、県職員、JR社員の兼務の実施(1～2年毎の入れ替わり)による、継続的な運転の担い手の確保。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
34	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	バスやタクシーの運転手不足解消のため市が助成している2種免許取得費用補助などですが、主な原因が定着率の低さと分析されているわけですから効果は低く、他の案件に費用を投じるべきかと思えます。 2024年問題は法律による規制なので、地方自治体ではなく国の問題です。よって根本的解決には国への働きかけが必要なため、市で取り組む主題とはならないと思います。 乗合タクシーとして光ル君号が運用されていますが、限定的な利用に留まると思っています。 私はタクシーやバスの自動運転こそ問題解決の決定打になると考えます。 市は過去に何度かバスの自動運転の実証実験を行っていますが、事故で中止になったままだと認識しています。敢えて申しますが、多少の事故は実証実験につきものです。しっかりと事故原因の検証を行った上で、更に先へ進めていくべきだと思います。 現在自動運転が最も進んでいるのは米国で、Google傘下のWaymoの完全自動運転タクシーがサンフランシスコやロサンゼルスなどで普通に運用されていますし、ラスベガスでは自動運転のシャトルバスが運行しています。また欧州でもWaymoのロボタクシーが今年度中にイギリスで運行を開始します。 助成すべきは自動運転だと思います。市が推進している高齢者の免許返納ですが、特典としてタクシーやバスの割引があっても減便や廃止になっては意味がありませんし、飲食店割引も対象店舗への足が無くなってしまおうと利用できません。 私もそのうち免許返納が推奨される歳になりますが、それまでに自動運転タクシーが走っている世界になって欲しいと思います。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
35	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	シェアサイクル等の二次交通の充実の検討について、「地域住民や来訪者等の鉄道駅や地域拠点等から目的地への二次交通として、シェアサイクル等の充実に向けた検討を行います」とありますが、今後5年で検討するというのはあまりに遅すぎるのではないのでしょうか？市民の足、観光の二次交通あるいはアピールポイントとして、早期に実現してもらいたいものです。	シェアサイクルは、現在市街地を中心にポート整備が進んでおり、地域住民や来訪者にご利用いただいております。 なお、二次交通の充実に向けては、引き続き、利用者の動向等を踏まえ、運営事業者等と連携を図り検討してまいります。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
36	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	昨年12月1日発行の市議会だよりに特集が組まれていましたが、ボランティア輸送には限界があります。どの地域でもできる力があるとは限りません。また財政的な補助が少なすぎることもっと確固とした市の政策のもと、市民が持続可能なかたちで協力していけるようにプランを示してください。	本計画においては、地域公共交通の維持・確保を基本方針の一つに設定し、鉄道や路線バス等の運行維持に向けた施策を位置付けております。 なお、地域住民による自主的な取組であるボランティア輸送(無償運送)については、地域公共交通を補完するものとして、その活動を支援しています。
37	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	案ではボランティアや交通でない事業者や個人に頼りすぎており 大津市として主体的に公共交通をより良くしていこうと言ったものではありません。このまま案を通していったら公共交通事業者が大津市から撤退していくのではと言う不安になるような計画でした。 市バスやコミュニティバスが無い大津市が頼らざるを得ないのは、バス事業者です。いつやめてもおかしくないボランティアではありません。バス事業者を主体に置く公共交通計画に立て直して頂きたいです。	本市の地域公共交通は、多くの民間交通事業者に支えられていることから、既存の地域公共交通を維持・確保することが重要であると考えており、引き続き、必要な施策等を交通事業者と協議し取り組んでまいります。
38	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	5年かけて検討しつかしないのは大変不適切であると考えます。 検討し、必要に応じて新しい施策として導入する、とせめて書くべきです。 (19 ページの記載内容も同様)	本市の地域特性や交通特性、施策の検討状況等に 応じた取組として、記載内容を変更いたします。
39	P.28	4.目標を達成するための施策 基本方針1地域公共交通の維持・確保 施策1-4多様な移動手段、モビリティへの対応、新しい技術の検討	民間事業者の輸送資源等との連携。 ・並行する送迎バス・シャトルバスの運行を見直し、同ルートを走る路線バスを送迎バスとして活用。 ・競艇開催日のみ、路線バスの「競輪場前」「三保ヶ崎」停留所、京阪大津線の「三井寺」駅までの往復に使うことができるICカードを発行、送迎手段として活用。 ・共通乗車運賃制度実施による並行交通手段の解消及び必要とする地域への運転士の配分 ・朝ラッシュ時、キスアンドライド(送迎)のマイカーで大変混雑する石山商店街の慢性的な渋滞を避け、朝7時～9時のあいだ、「京阪石山寺」「唐橋前」停留所で路線バスから京阪電車に乗り換えて「京阪石山」「唐橋前」で降車する場合に限り、無料で乗り継げる制度を実施。※現金の場合は乗車時に受け取る整理券を乗継券として使用。ICカードの場合は、タッチするだけで再度運賃がかからないようにする。→一部、京阪石山寺折返しバスの設定ができれば、効率的な運用も可能に。 ・路線バスが走りやすいように警察との連携を行う。 PTPSシステムの導入路線の拡大。バスが走行しやすい信号制御サイクルの実施及びバス専用信号の導入。バス停留所部分への切込の廃止。交差点直前にある停留所から右折する際の誘導ライン敷設。自動車教習所において、道路交通法第31条の2「停留所で止まっている路線バスなどが、方向指示器などで発進(進路変更)の合図をしたときは、後方の車は、その発進を妨げてはいけない。」を重要項目として指導する。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
40	P.30	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-1幅広い世代に対する継続的なモビリティマネジメントの実施	小学校で社会科や総合学習の科目で、公共交通を利用してこなかった教師の方でも公共交通を教えられるよう、補助教科書や手引き、指導要領等を整備する。 「大津市域交通すごろく」など、子供が楽しみながら交通を学べるツールを作成する。 「電車カード」「バスカード」など、子供に親しんでもらえるグッズを作成する	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 児童、生徒へのモビリティマネジメントの実施においては、わかりやすい教材づくりや活用方法など滋賀県と連携を図り取り組んでまいります。
41	P.31	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-2鉄道、路線バス等の利用に関する効果的な情報発信・提供	バス乗換マップ等の作成 「大津市バス&電車乗り換えマップ」の作成にあわせ、見やすくなるよう、すべてのバス路線に重複しない系統番号を付与するとともに、会社ごとに異なる停留所名の統一、鉄道駅との名称の統一を行政主導で行う。 すべてのバス路線への重複しない系統番号の付与。 現在、各社が自社の法則に基づいて一部、系統番号を付与しているため、同じ系統番号でも全く別の路線を示す場合があるため、系統番号を前面にした案内ができていない。各社の系統番号の法則を極力反映しつつ、大津市内の路線バスにおいて、行政が主導のもと、重複せずに一つの系統番号を設定。路線名ではなく系統番号を掲載する。 会社ごとに異なる停留所名の統一。(以下は例) ・びわ湖浜大津(京阪バス・江若交通バス)⇔浜大津(近江鉄道バス) ・滋賀医大西門前(近江鉄道バス)⇔医大西門(帝産湖南交通バス) ・松原(江若交通バス・近江鉄道バス)⇔東レ前(松原)(帝産湖南交通バス) ・松ヶ丘五丁目(近江鉄道バス)⇔松が丘五丁目(帝産湖南交通バス) ・南郷洗堰(江若交通バス)⇔洗堰(甲賀市コミュニティバス) ・滋賀病院前(江若交通バス)⇔国道滋賀病院(近江鉄道バス) [その他、会社内で媒体により異なる表記の統一] ・滋賀病院前⇔国道滋賀病院⇔国道滋賀病院前(近江鉄道バス) ・大津警察署前⇔大津署前(近江鉄道バス) 鉄道と乗継ができるバス停留所の、鉄道駅との名称の統一。(以下は例) ・山上町→京阪大津京駅・三保ヶ崎(東行)→三井寺駅 ・商工会議所前→石場駅・錦織町→近江神宮前駅 ・市役所前→大津市役所前駅 バス乗換マップ等の活用 現状、「大津市バス&電車乗り換えマップ等」の発行部数に限りがあるため、市役所や支所でしか配布しておらず、このマップを市民が認識している人が限られている。発行部数を大幅に増やしたうえで、自由に手に取れる形でJRや京阪電鉄の各駅やバスの定期券発売所、観光案内所、図書館、市民活動センター、生涯学習センターなどの公共施設、病院、薬局、スーパー、またバス車内でも、新たに配布を行う。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、「大津市バス&電車乗り換えマップ」については、引き続き、運行ルートや便数の多寡などを視覚的に理解いただけるよう作成するとともに、更なる活用方法も検討してまいります。
42	P.31	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-2鉄道、路線バス等の利用に関する効果的な情報発信・提供	状況に応じた情報提供ツールの作成・配布 ルート別に運行略図・時刻表が載っているツールを作成して配布。 深夜時間帯に特化した路線図+最終時刻表を作成して配布。 地域や目的地に応じた情報提供ツール、買い物マップ&時刻表の作成・配布(以下、追記する。) バス会社の垣根を超えた情報提供ツールの作成・配布(以下、追記する。) 石山駅からイオンモール草津へ行くバス路線開設にあわせ、石山駅近郊の団地からも石山駅で乗り継げばイオンモールに行けるという情報を具体的な運行系統図及び時刻表を示して作成。 その他、すべてのバス停留所の時刻表に、運行系統図を載せる。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
43	P.32	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-5鉄道駅のバリアフリー化の促進	誰もが安心して利用できる駅の整備 新快速電車が通過するJR膳所駅及び瀬田駅へのホーム可動柵の優先設置。 JR大津駅などへの12両分の屋根の設置。 ・2011年春から土休日ダイヤで、2017年春から平日も含めてすべての新快速電車(上り大阪始発を除く)が12両編成で運行されるようになったが、ホームの屋根が8両分しかなく、荒天時の乗降が大変な状況である。スムーズな乗降のために12両分屋根の設置が望まれる。 係員不在時のシルバー人材などの活用。 ・2019年頃より、瀬田駅などで、早朝・深夜及び一部昼間時間帯において、窓口係員が不在となり、インターホンによる乗客対応が行われるようになった。 お体の不自由なかたの介助や御高齢のかたの見守りなど、長時間お待たせせず、安全・安心して利用してもらえるよう、不在時間帯にも対面対応が可能なように、シルバー人材の活用などが求められる。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。 なお、だれもが安全、安心、快適に移動できるよう、引き続き、鉄道事業者と連携を図り、鉄道駅のバリアフリー化の推進等に取り組んでまいります。
44	P.32	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-5鉄道駅のバリアフリー化	高架型のJR湖西線全駅にエレベーター設置の整備目標を追加して下さい。 大津市には高架駅のエレベーター未整備駅のJR湖西線4駅(蓬萊駅、志賀駅、近江舞子駅、北小松駅)は、ホームへの昇り降りには長い階段を使用しなければならず、特に、旅行者、高齢者や障害者等の乗客には負担が大きく、利用者の利便性と安全性の向上のため必要であります。 バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に、高架等の高所に設置された鉄軌道駅を優先的な整備対象に追加することを大津市においては、令和7年3月に策定した「大津市バリアフリー基本構想」においてJR湖西線4駅を重点整備地区の生活関連施設に位置付けました。 第2次大津市地域公共交通計画においても、その項目を追加すべきと考えます。 近江舞子駅では昨年末に高齢者の転落事故もあり、公共交通の要である鉄軌道駅の整備計画は、目標期限とされている2034年度までの整備目標と、追加してください。	鉄道駅のバリアフリー化の推進については、関連計画「大津市移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」、「大津市バリアフリー基本構想(実行計画)」に沿って取り組んでまいります。
45	P.32	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-5鉄道駅のバリアフリー化	京阪電車は大津市民にとっては大切な公共交通です。しかし無人でもあり、ホームも狭く、いつ事故が起こらないかと心配です。財政支援もして安全対策を取ってください。	だれもが安全、安心、快適に移動できるよう、引き続き、鉄道事業者と連携を図り、鉄道駅のバリアフリー化の推進等に取り組んでまいります。
46	P.33	4.目標を達成するための施策 基本方針2地域公共交通の利用促進・利便性向上 施策2-6交通手段の利便性向上	目的地とバス乗車券をセットにしたわかりやすい「バスパック」の発売。(例:石山寺参拝+バスチケット) バス待ち合い環境の向上 ・サイクルアンドバスライドが可能なバス停留所の増設。コンビニエンスストア、スーパー、郵便局等、近隣施設と連携したバス待合スペースの確保。駅や店舗前のバス停など、座りながら並べるベンチの設置。サイクルアンドバスライドが可能なバス停留所の増設。複数事業者が走るところでの、共通時刻表の作成・掲出。バス停留所の美化、情報の更新。	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
47	P.36	5.計画の進捗管理 5.2計画推進のスケジュール	<p>【意見】 大津市地域公共交通活性化協議会以外に下記に随時報告・協議をしてはどうか。 (都市計画審議会, 観光振興審議会, 社会福祉審議会(関係専門部会), 及び教育委員会等)</p> <p>【理由】 現行の協議会だけでは市民と利用者への説明と協議が難しいのではないかと。市内鉄道, 路線バスの同時期値上げ, およびタクシー会社や路線バス会社の撤退などがいつも簡単に協議会に報告のみで事実上「承認」されていることが残念である。前回のパブコメで路線バス会社の共同運行, エリア一括, 及びM&amp;A等についての意見があったが「本市の考え方」の対応しないとの一文のみで検討もされなかったのではないかと。</p> <p>【ご参考】 草津市ではUDCBKが法人化して「UDCみなくさ」となり市民目線と学識経験者や関係団体で道路空間や公共用地の最適化による利活用の促進が行われている。南北に長く市町村合併を繰り返してきたことと高度成長時代から宅地開発での経緯があるので持続可能な公共交通のためには現行以上に市民の声をきき熟議の開催が重要ではないかと。</p>	各種協議会や審議会は、それぞれ設置目的や所掌事務があることから、その範囲において連携を図るものと考えております。
48	-	全般	<p>ダイハツアリーナで、プロ含め様々なスポーツが行われるが、運動をする施設なのにまわりに店がないので、作ってほしい。フォレオでは、車でしか行けない。中にはキックスケーターや電動自転車で移動、という意見も散見されるが、それも、元気で若い内の話だろう。また、それらではあまり遠方には行けない。</p> <p>私が住む地域から文化ゾーン一帯は近そうだが歩いては行くには一足あり、バスもそんなにないので買い物をするついでに結局何をするにも車移動だ。栗東や草津、野洲みたいなコミュニティバスが文化ゾーンや駅を結んだり、コミュニティバスが走ればいいのと思う。車も今はいいが、いずれ返納するのを考えたら、特に私のいる地域は、店も何もなく、車がないと死活問題。</p>	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
49	-	全般	<p>過疎地における交通機関が大切な事は理解しているが、それは生存権を守りつつ最低限であるべきと考えます。朝夕の通勤通学に加え病院、買い物のための利便性を絞り込み効率的な運用を行うべき。都市部においては昼間時間帯は小型バスに置き換えを進めていく。運転手不足は中高齢者を募集して講習を充分に行い適格者を採用すれば良い。滋賀県では交通税とかを検討しているようだがこれについては明確に反対したい。受益者負担が基本原則だ。交通税を取るというのであれば全て無料にしなければ理屈は合わない。このような誰でもいいから満遍なくお金を吸い上げる提案をする人が県の中にいることが信じられない。</p>	地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。
50	-	全般	<p>パブコメ結果(2022年3月)の「第3期大津市観光交流基本計画(案)に対するご意見と本市の考え方」において 次の様に当該計画は公共交通の本計画に依存し「公共交通の課題については大津市地域公共交通計画に記載されております。No.10のご意見に対する本市の考え方」とおり、本計画は関連計画等と連携した計画としているため、本計画での記載は考えておりません。」としている。今回はどうするのか。観光振興課と協議の上明確なご判断を希望する。</p>	地域公共交通に係る課題等についてはP.16に、施策等についてはP.23以降にまとめております。
51	-	全般	<p>記録をさかのぼると総合計画実行計画の公共交通についての記述へのパブコメ意見に対しては個別の計画によるとし本計画(第1次)への意見には総合計画によるとして本市の考え方が提示されてきた。企画調整課と協議の上明解なご判断を希望する。</p> <p>大津市総合計画第3期実行計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方(6頁; 項目番号 18)に「公共交通の利用者数等を個別の指標として設定することについては、大津市地域公共交通計画において設定することとしているため、原案のとおりとします」とある。</p>	評価指標及び数値目標については、P.22にまとめております。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
52	-	全般	今回第2次の本計画(22頁)には、鉄道、路線バス、のりあいタクシー光ルくん号等の明細で目標値を設定している。当時の市議会 総務常任委員会では委員の発言で指摘があったが議論の余地なしとされている。この指標は重要で今後大津市が5年間でどうするのかについての指標である。どの指標も「現況水準を維持」という設定は乱暴ではないか。	地域公共交通の利用者数は、2020年(令和2年)以降、鉄道の利用者数は回復基調ですが、路線バスは運転手不足や収支の悪化等により減便等が進み、2024年の利用者数は減少に転じ、厳しい状況が続いております。 市民等の移動手段を確保し、交通事業者の事業運営を持続させるためには、まずは現況水準を維持することが重要であると考えていることから、「現況水準を維持」することを目標値としております。
53	-	全般	今回の第2次の本計画では下記の関連計画群等で「交通部局との連携」などという文言で市民のアンケート結果について「今後検討する」ということが多い。 ・第9期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画 ・第4期大津市観光交流基本計画(案)(旧 MICE 関連計画を含む)	高齢者の移動の支援や観光振興に資する交通等については、関係部局間で、引き続き、連携を図り検討してまいります。
54	-	全般	大津市では大津市地域公共交通活性化協議会のほかに本計画についての議論が実施される附属機関がない。交通関連と幅広い学識経験者(工学,都市計画, 経済学, 行政学等)と適切な人選により市民の声も聴く会議体の創設を希望する。ここ2,3年の滋賀県の動向を参考にしてほしい。	大津市地域公共交通活性化協議会は、大津市地域公共交通計画の策定に係る協議や当該計画に位置付けられた事業の実施に関すること等を所掌事務とし、当協議会で議論することが妥当と考えており、新たな会議体の創設は予定しておりません。
55	-	全般	立地適正化計画, 高齢者福祉計画・介護保険事業計画, 及び観光交流基本計画から公共交通の在り方を見る会議体の創設こそ必要ではないか。現在そのような取組が市民として見えない。	大津市地域公共交通活性化協議会は、大津市地域公共交通計画の策定に係る協議や当該計画に位置付けられた事業の実施に関すること等を所掌事務とし、当協議会で議論することが妥当と考えており、新たな会議体の創設は予定しておりません。
56	-	全般	中心市街地となぎさ公園周辺での公共交通の在り方 5年後の姿について 大津市立地適正化計画の居住誘導や第4期大津市観光交流基本計画(案)(旧MICE 関連計画を含む)の当該部分をもとに公共交通が持続可能で市民と旅の人が便利であるべき姿を記載してはどうか。滋賀県の天津港活性化・再整備基本構想(案)22頁では 大津市の立地適正化計画を敷いて構想の案を提示しているのを参考にしてほしい。	本計画は、地域の将来像(P.17)や地域公共交通の目標像(P.18)を踏まえ、基本方針として、「地域公共交通の維持・確保」、「地域公共交通の利用促進・利便性向上」を定めております。 各地域の地域公共交通のあり方については、地域の特性や交通事業者の実情を踏まえ、交通事業者や関係機関等と連携を図り、検討を進めてまいります。

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目番号	該当ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
57	-	全般	<p>計画案を拝読いたしました。</p> <p>私は、大津市日吉台に三十数年前から住んでいます。転居時は会社員で大津市は寝に帰るだけの場所でした。移動も京都の職場と家の往復など移動手段は全て車で、何も問題意識を持たずに過ごしてきました。4年前、70歳で退職し、高齢になって改めて年々悪くなる一方の交通事情に直面しました。まず湖西線の本数が少ないです。それと江若バスの減便に困っています。</p> <p>9時、10時、12時は1本だけです。電車とバスとの連携も半数ほどになり、比叡山坂本駅から荷物を持って歩いたり、体力のない時は次のバスが来るまで待ったり(猛暑・寒さの中)しています。また、70歳になったら車を止めようと思っていましたが、買い物、通院で公共交通なしには生活していけません。この地域ではコミバス、デマンドタクシーはありません。今後の計画も聞いていません。</p> <p>国庫補助金を活用した路線バスの運行支援はありますか？バスの増便が無理なら他に代わる方法で日吉台から駅まで行ける方法を考えて実施してください。</p> <p>(案)の中に将来像が描かれているのではと読みましたが、現状分析と課題、将来のイメージ、基本方針と目標、など「促進します」「取り組みます」「実施します」「検討します」と書かれていますが、抽象的です。現状維持ばかりで、改革・充実ではありません。高齢化、人口減少、運転手不足など数年前から予測されていた事です。また、目標を達成するために地域住民の共助による輸送サービスのあり方をという取り組みにも疑問を感じます。地域ごとの直面する課題を解決していくのが行政の仕事です。市民の生存権を保障するために行政の支援が必要です。大津市が無理なら県や国の協力が得られるように努力をしてください。よろしく願いいたします。</p>	<p>これまでより、路線バスの運行については、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金による補助に加え、本市においても交通事業者と協議の上、補助金を交付しております。</p> <p>なお、市民の皆様には、率先して地域公共交通を利用し守るという意識を持っていただくことが必要であると考えております。</p>
58	-	全般	<p>公共交通政策は都市経営の根幹に関わるという意識が薄いことに強い危機感を覚えます。安全かつ快適、安価に移動する権利は住民の基本的な人権です。市長のリーダーシップに期待するとともに、行政としても、道路整備や都市整備、産業振興、観光振興と切り離されて単独で議論されている状況を改善していただきたいです。</p>	<p>本計画の策定及び交通施策等の推進にあたっては、大津市総合計画をはじめ関連計画との連携・整合を図り取り組んでまいります。</p>
59	-	全般	<p>公共交通網の維持には、交通弱者の移動をどう保障するかという観点が必要不可欠です。自家用車中心の考え方を転換し、一般自転車ユーザーが家から公共交通機関にアクセスするときの利便性を図る、という観点を入れてください。</p> <p>具体的には、パークアンドライドの「パーク」を「自転車」についても考えるという発想の拡大はできませんか。バスや鉄道の停車場近くの駐輪場整備を積極的に推進するという観点です。たとえば、京阪沿線には駅付近に市に関連する駐輪場があったり、空き地があったりするわけですが、これを駐輪場に転換するという事も考えられます。たとえば膳所駅でも狭険で駅直結でもない駐輪場に自転車が押し込められているのに、自動車がきわめて便利な場所に優先的に駐車できる、というのはおかしいです。</p> <p>これは鉄道事業者との関連なので、この計画が直接扱わないのかもしれませんが、自転車を「そのまま乗せることのできる」車両が欲しいです。ヨーロッパでのイメージです。少なくとも湖西線にそういう車両が1編成に2両くらい常時走っていれば、北部へのアクセスや日帰り旅行、観光の仕方がかなり変わります。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

第2次大津市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントでの意見内容と市の考え方

1 意見募集期間

令和7年12月24日(水)～令和8年1月12日(月)

2 結果

意見提出 18人(60件)

項目 番号	該当 ページ	該当箇所	意見内容	市の考え方
60	-	全般	<p>利用者を増やすには、公共交通網の維持については大胆な方策が必要と考えます。地価が上がり、生産年齢層の住民が増えれば、市の税収は増えます。市には交通権の保障に必要な投資とは、市の中長期的な財政基盤を強くするための投資であるという観点を持っていただきたいです。</p> <p>18歳未満の完全無償化。市在住の未成年者にICカードを配ってそれを使ってもらおう。子どもがタダなら親も乗りますし、今まで車で行っていたようなところでも公共交通を使うなら渋滞の緩和にもなります。また市のPRにもなります。</p> <p>県で検討されている交通税のようなものの創設。ただし公共交通の恩恵は市民だけではなく企業など事業者にもあるので一定の負担を求める。</p> <p>バス交通について近隣自治体または県単位での上下分離方式を行って、バス事業者の負担を軽減する。これ以外にバスが存続する道はないと思います。</p> <p>関連して、利用本数の増加と路線充実。利用者が少ないのは、本数が極端に少なく、利用したくもできない、一回ごとの運賃が高いためです。これは人口密度が比較的稠密な地域でも同じです。たとえば、大津市科学館からイオンモールに行こうと思ってもバスはほとんどありません。2キロ歩けば行けますが、それは小さい子連れや高齢者、障害者には無理です。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見として、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>