

概要版

草津市 地域公共交通網形成計画（案）

2018-2027



2018年 ●月
草津市

地域公共交通網形成計画とは

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」(2014年11月施行)に基づく法定計画であり、まちづくりと連携して、持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するための計画です。

本計画が目指すもの

本編 p.1

草津市は、ＪＲ、名神高速道路、新名神高速道路、京滋バイパス、国道１号が通る交通の要衝で、京都・大阪などのベッドタウンとして発展し、全国的に人口減少局面を迎える中で、現在も人口が増加するとともに、通学や雇用の場としての機能も備え、滋賀県の中核的な都市となっています。

一方で、自家用車への過度な依存による公共交通の脆弱化や慢性的な交通渋滞の発生、郊外開発等による都市機能の分散化等など中心部の衰退等の問題が顕著化しています。

人口減少や少子高齢化が進行する将来においても持続可能なまちであり続けるためには、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への転換を図ることが必要です。

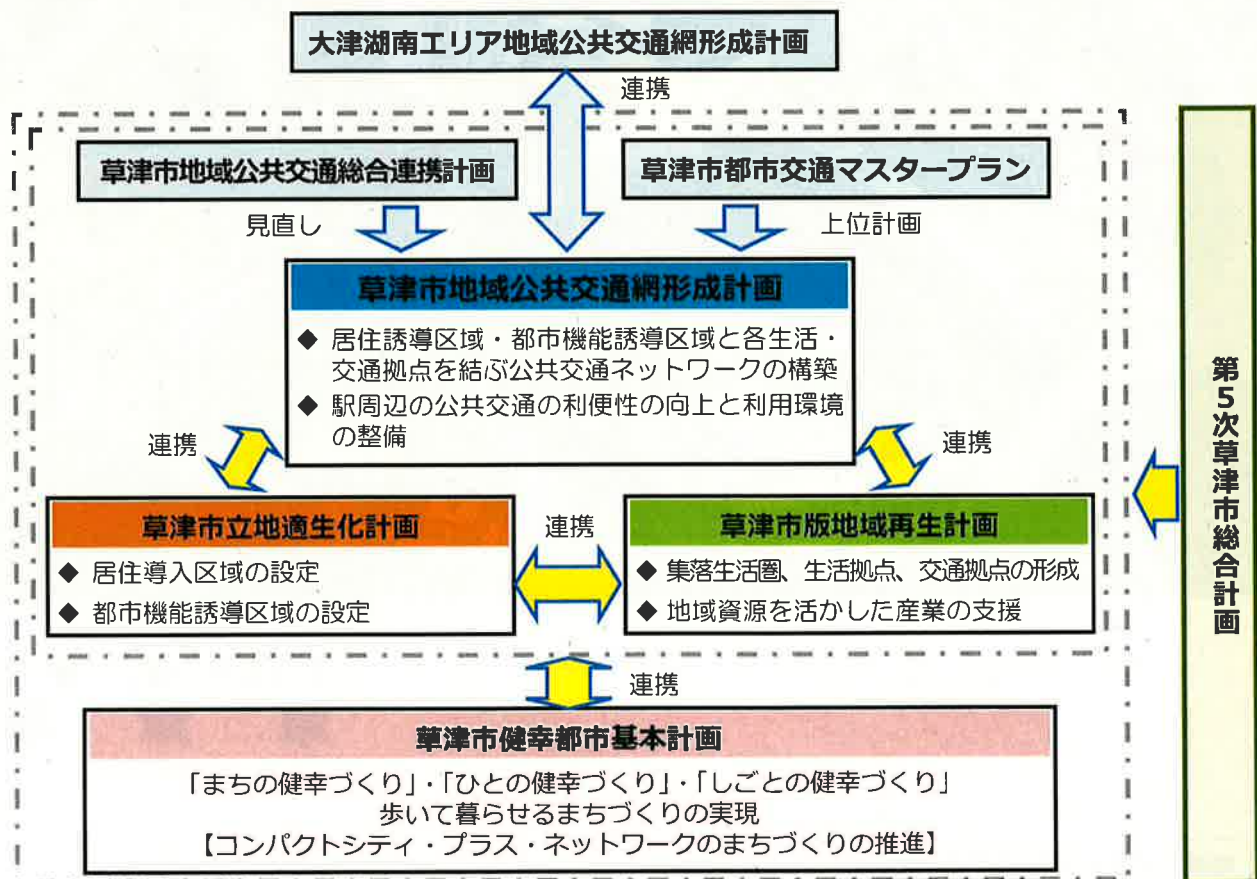
このため、市民や来訪者など誰もが安全で安心に生活できるまちの形成を目指し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

本計画の位置づけ

本編 p.2～3

「第５次草津市総合計画」に掲げる将来のまちの姿を交通面から実現することを目指すとともに、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通総合連携計画」の見直し版として、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生を推進するための計画です。

策定にあたっては、草津市地域公共交通活性化再生協議会で協議の上、関係主体と連携し、地域公共交通の方向性を定めた既存計画等との整合を図ります。



本計画の区域

本編 p.1

計画区域は、草津市全域とします。

また、周辺自治体との広域的な連携を鑑み、大津市、栗東市、守山市との連携も図ります。

地域公共交通網形成に向けた現状や課題および方向性

本編 p.66

現 状

人口

- ・人口増加がしばらくは進むが、一部地域では人口減少と高齢化が進行
- ・大学や大規模事業所の立地で、流入人口が年々増加

まちの構造

- ・市街地の拡大や郊外型商業施設の増加、マイカー利用の増加で中心市街地の求心力が低下
- ・集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在

交通

- ・JR草津駅・南草津駅を起終点に放射状のバス路線網を構築
- ・路線バスの利用者数は減少傾向で、路線の廃止や減便が発生
- ・路線バスでカバーできない地域を、まめバスや地域交通が補完
- ・マイカー利用の増加で、主要道路等で慢性的な渋滞が発生
- ・高齢者の運転免許保有率が増加し、高齢者が関係する交通事故が多い
- ・自転車利用への需要は高いが、駅周辺の自転車駐車スペースが不足
- ・公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足

課 題

- バス交通の空白地・不便地の存在
- 公共交通の情報提供が不十分
- 慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下
- 駅周辺の自転車駐輪場の確保
- 過度な自動車依存意識からの脱却

課題等から見える具体的施策の方向性

- 多様な交通手段の連携で、生活拠点からまちなかへの効果的・効率的な公共交通ネットワークを形成する
- 生活拠点での移動手段を確保し、市民の外出機会を増やす
- 公共交通を利用しやすい環境を整備し、自家用車から公共交通への転換を図る

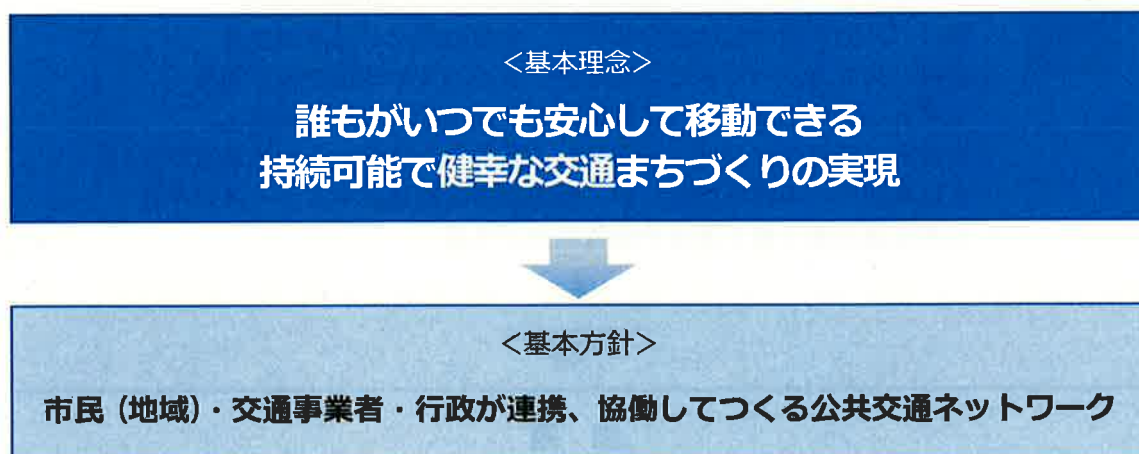
基本理念

上位計画である草津市都市交通マスタープランの基本理念の踏襲と、本市の健幸都市宣言の側面から、「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現」を本計画の基本理念とします。

「コンパクトシティ＋ネットワーク」のまちづくりを実現することで、市民をはじめ、通勤・通学や観光等で本市を訪れる人も含めて、誰もが自動車に過度に頼ることなく、公共交通を利用しながら安心して歩いて暮らせるまち、快適さと賑わいを兼ね備え、健幸で暮らせる持続可能なまちを目指します。

基本方針

市民・事業者・行政の連携を強化し、「市民の意識改革」、「交通事業者の経営努力」、「効率的な行政運営」を図り、市民や来訪者など誰もが安全で安心に生活できるまちの形成を目指し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能で健幸な公共交通ネットワークを形成します。



目指す公共交通ネットワーク

1. 公共交通路線

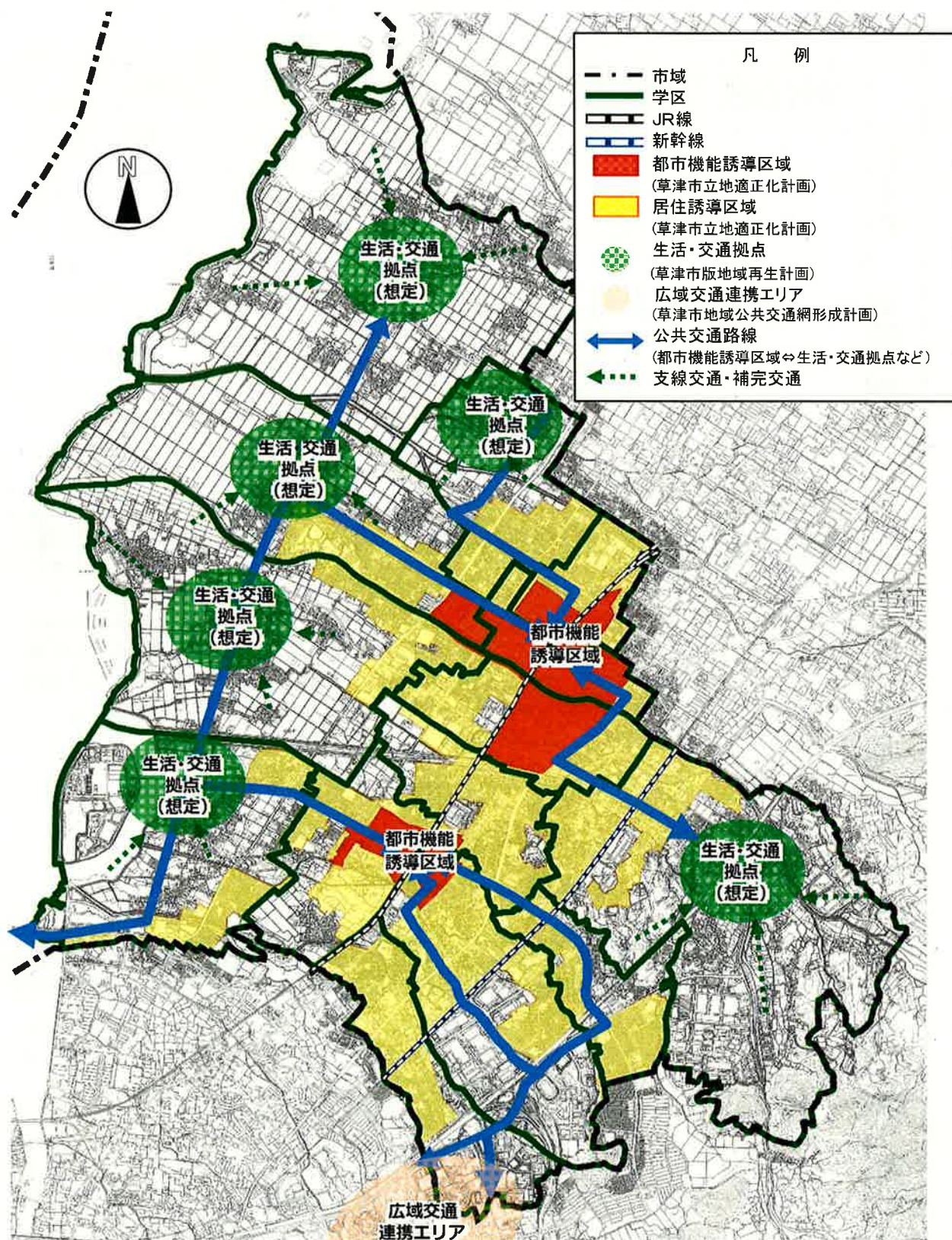
基幹軸として市民の移動を分担

- 都市機能誘導区域と市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を分担
- 近隣市との広域移動も分担

2. 支線交通・補完交通

市街化調整区域等におけるバス交通空白地の移動手段をまめバスやその他の移動手段等で分担

- 路線バスでカバーできないバス交通空白地の住民の移動手段を確保
- 需要が少ない地域における、その他の交通手段との連携、地域ぐるみでの取組みの支援等も含めた移動手段の確保



▲ 3計画の連携イメージ図

基本方針

市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク

基本施策
1

多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

J R、路線バス、まめバス、タクシーなど多様な公共交通手段が相互に連携し、効率的かつ効果的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成します。また、公共交通の利便性を向上するとともにまちなかの整備を進めることで、誰もが公共交通を利用しながら快適でスムーズな移動ができる環境の構築を図ります。

施策1 持続可能な公共交通網の形成

施策2 連続性のある道路環境整備

施策3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化

施策4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備

基本施策
2

まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

公共交通だけでなく、自転車、福祉有償サービス等、地域にあった様々な移動手段との連携により、生活拠点内の普段の生活での移動手段を確保していくとともに、バス交通の空白地・不便地における移動手段の確保を進めます。また、隣接市と連携し、観光施設や医療施設、文化拠点などへのアクセスを確保し、市民の外出機会や来訪者を増やし、まちの賑わいを生み、活性化を図ります。

施策1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立

施策2 福祉分野等と連携した移動手段の充実

施策3 広域的なバス路線の充実

基本施策
3

自家用車に過度に頼らない意識を育み、
健幸で明るい未来につなぐ公共交通

市、交通事業者、市民、利用者、民間企業等も含めて、関係者が連携し、公共交通を利用しやすい環境整備を進めるとともに、自家用車に過度に頼ることなく、公共交通も上手く使って移動する意識を育みます。自分たちの公共交通は自分たちで守り育て、将来の世代まで残していく意識を醸成し、公共交通の活性化を図ります。

施策1 モビリティ・マネジメントの推進

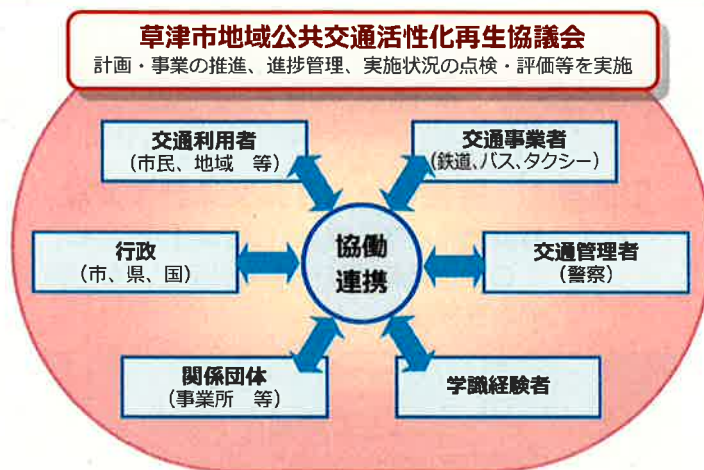
施策2 いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

施策3 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

計画の推進体制

草津市地域公共交通活性化再生協議会（草津市地域公共交通会議を含む）を継続的に行い、市民（地域）、交通事業者、市（行政）および関係機関の協働・連携により計画を推進します。

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化、事業を進めていく中での新たな課題に対応し、必要に応じて適切に見直しを図ることとします。



▲ 計画の推進体制

目標値の設定

多様な交通手段の連携や、まちなかでの交通環境整備を進めながら、公共交通の利便性の向上を目指します			
①公共交通の利便性に満足している市民の割合	現況(2017年) 41.6%	→	目標(2028年) 47.0%以上
誰もが愛着のある草津市に未永く暮らしていくために、公共交通サービス水準の維持向上を目指します			
②公共交通の運行路線数	現況(2017年) 48 路線	→	目標(2028年) 48 路線以上
健康で人や環境にもやさしい生活形成を推進していくため、自家用車に過度に頼らない意識の向上を目指します			
③運転免許証保有率	現況(2017年) 66.6%	→	目標(2028年) 66.6%以下

計画の評価

本計画の評価は、草津市地域公共交通活性化再生協議会（草津市地域公共交通会議を含む）において行い、計画期間終了後に目標の達成度を検証し、総合評価を行います。また、個別施策については、前期・中期・後期で評価を行い、必要に応じて見直しを行います。



▲ PDCAサイクルのイメージ

目指すべき公共交通ネットワークの実現に向けて、3つの基本施策に基づき、具体的な取組みを進めていきます。

■基本施策1 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

○施策1 持続可能な公共交通網の形成

- 基幹路線となる路線バスの維持を基本に、効率的で利便性が高い公共交通網を形成
- ICTや自動運転技術の活用で、乗務員不足等による公共交通サービスの低下問題への対応を検討

個別施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 路線バスやコミュニティバス路線の再構築	検討・準備	実施	継続
	(2) バスの路線確保に向けた支援の検討	検討・準備	実施	継続
	(3) ICTの活用や自動運転技術の導入検討	検討・準備		実施(一部検討)

○施策2 連続性のある道路環境整備

- 道路改良や駅前ロータリーの利用環境整備により、公共交通や自転車の利便性を向上
- 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進で、安全・安心・快適な移動環境を整備



▲PTPSの導入イメージ 資料:草津市都市交通マスタープラン

個別施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 公共交通による駅へのアクセス強化	検討・準備	実施	
	(2) 駅前ロータリーの機能性の向上	検討・準備	実施	
	(3) 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	実施		
	(4) 自転車走行空間の整備	実施		

○施策3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化

- 鉄道と路線バス等との連携や公共交通の総合的な案内情報の強化で公共交通の乗り継ぎを円滑化



▲デジタルサイネージを使った
情報提供(JR草津駅)

個別 施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	検討・準備	実施	継続
	(2) 公共交通総合案内情報の整備	検討・準備	実施	継続
	(3) 交通系ICカードの導入検討	検討・準備		実施

○施策4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備

- 駐輪場不足や放置自転車対策、また公共交通の補強手段として、自転車の有効的な活用を展開
- 鉄道駅周辺における需要に対応した自転車駐車スペースを確保し、放置自転車対策を強化



▲路上駐輪場(大阪市)

個別 施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備	検討・準備	実施	
	(2) シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開	検討・準備	実施	継続
	(3) 放置自転車の削減対策	実施・継続		

■基本施策2 まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

○施策1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立

- 路線バスやタクシー、自転車等の連携による、生活拠点や交通拠点へのアクセス向上を図るための取組みを推進

個別 施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) サイクル&バスライドの環境整備の推進	検討・準備	実施	
策	(2) バス交通空白地等の新たな移動手段の導入検討	検討・準備	実施	

○施策2 福祉分野等と連携した移動手段の充実

- 交通政策部局と福祉部局との連携等による公共交通の充実と、福祉分野の移動支援サービス等を充実

個別 施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 生活支援サービスの充実	実施・継続		
策	(2) 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進	実施・継続		

○施策3 広域的なバス路線の充実

- 隣接市とともに、市域をまたぐ広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討
- びわこ文化公園都市へのアクセス強化

▶ 草津栗東守山くるとバスの運行
(草津市)



個別 施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 隣接市と連携したバス路線網の強化	実施・継続		
策	(2) 大津湖南エリアの公共交通の充実	検討		

■基本施策3 自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

○施策1 モビリティ・マネジメントの推進

- 自家用車から公共交通機関への利用転換の啓発を図る取組みを推進

個別施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 地域や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進	実施・継続		
	(2) 小学校等における交通環境学習の推進	実施・継続		
	(3) 公共交通に関する情報提供の充実	実施・継続		
	(4) 特徴を活かした連節バスの有効活用	実施・継続(一部検討)		

○施策2 いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- バスロケーションシステムの導入や、交通系ICカードの普及に向けた取組み等により、市民や来訪者など誰もが利用しやすい公共交通の利用環境を整備

個別施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討【一部再掲】	検討・準備(一部実施)		実施
	(2) 交通系ICカードの導入検討【再掲】	検討・準備		実施
	(3) バス待機環境の整備検討	検討・準備		実施
	(4) 公共交通のバリアフリー化の推進	実施(一部検討)	実施	
	(5) 来訪者等の公共交通利用の促進	検討・準備		実施

○施策3 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

- 交通安全意識を高める機会の提供と、運転に不安を持つ高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくり

個別施策	取組	事業展開スケジュール		
		前期 2018-2021	中期 2022-2024	後期 2025-2027
	(1) 交通安全教育の充実	実施・継続		
	(2) 高齢運転者の事故防止の促進	実施・継続		
	(3) 運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実	実施・継続		

草津市地域公共交通網形成計画 概要版

＜策定日：平成 30 年●月●日 公表日：平成 30 年●月●日＞

○本計画に対するご意見・ご質問等は、草津市都市計画部交通政策課までご連絡ください。

【連絡先】〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13 番 30 号

TEL:077-561-2343 FAX:077-561-2487 E-mail:kotsu@city.kusatsu.lg.jp

○本書は概要版です。計画の全体版は草津市ホームページをご覧ください。



草津市 地域公共交通網形成計画（案）

2018-2027



2018年 ●月
草津市

目 次

第1章 基本的事項	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
4. 計画の位置づけ	2
5. 計画策定の基本的な考え方	2
第2章 地域と交通の現状と課題	4
1. 地域と交通の現状	4
1.1 地域の現状	4
1.2 移動の状況	19
1.3 公共交通等の現状	24
1.4 市民の意識と行動	40
1.5 交通事業者等の意見	52
1.6 上位・関連計画や取組みの現状	54
2. 公共交通網を形成する上での課題	64
2.1 市内の移動環境の現状や課題	64
2.2 地域公共交通網形成に向けた現状や課題および具体的施策の方向性	66
第3章 計画の基本的な考え方	67
1. 基本理念	67
2. 基本方針	67
3. 目指す公共交通ネットワーク	68
3.1 目指す公共交通ネットワーク	68
3.2 地域ごとの今後目指す交通体系等のあり方	69
第4章 コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり実現に向けた施策	70
1. 施策体系	70
2. 個別施策	72
第5章 計画の推進	92
1. 計画の推進体制	92
2. 目標値の設定	93
3. 計画の評価	93
用語解説	94

第1章 基本的事項

1. 背景と目的

滋賀県の南東部に位置する草津市は、古くから、東海道と中山道が分岐・合流する宿場町として栄え、現在もＪＲ琵琶湖線、ＪＲ草津線、名神高速道路、新名神高速道路、京滋バイパス、国道１号が通る交通の要衝で、京都・大阪などのベッドタウンとして発展し、全国的に人口減少局面を迎える中で、現在も人口が増加しています。また、立命館大学ＢＫＣや大手企業の工場が立地するなど、通学や雇用の場としての機能も備え、滋賀県の中核的な都市となっています。

一方で、自家用車への過度な依存による公共交通の脆弱化や慢性的な交通渋滞の発生、人口増加を背景とした郊外開発等による都市機能の分散化など中心部の衰退等の問題が顕著化しており、今後の人口減少社会や、少子高齢化社会に対応した交通環境の整備が急務となっています。

それらの課題を解決するために、2010年（平成22年）3月に策定した「草津市地域公共交通総合連携計画」や2014年（平成26年）3月に策定した「草津市都市交通マスタープラン」、「草津市総合交通戦略」により、草津市総合計画で示すまちの将来像の実現に向けて、総合的かつ戦略的な都市交通施策を実施してきました。

こうした中、2014年（平成26年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（以下、「活性化再生法の一部を改正する法律」）が施行し、同法に基づき作成する計画が改正され、まちづくり等との連携や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となりました。

本市においても、将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への転換を図るため、まちづくりや観光振興等地域戦略との一体性、市民（地域）・交通事業者・行政の連携や協働を重視した「草津市地域公共交通網形成計画」（以下、「本計画」）の策定を行います。

2. 計画の区域

本計画の計画区域は、草津市全域とします。

また、周辺自治体との広域的な連携を鑑み、大津市、栗東市、守山市との連携も図ります。

3. 計画の期間

公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、本計画の計画期間は、2018年（平成30年）度から2027年度までの10年間とします。

4. 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（2007年（平成19年）10月1日施行、以下「活性化再生法」とする。）、活性化再生法の一部を改正する法律（2014年（平成26年）11月20日施行）に基づき策定するもので、「第5次草津市総合計画」（2010年（平成22年））に掲げる将来のまちの姿を交通面から実現することを目指すものです。

また、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」（2014年（平成26年）4月）の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通総合連携計画」の見直し版として、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生を推進するための計画です。

また、策定にあたっては、草津市地域公共交通活性化再生協議会で協議の上、関係主体と連携し、地域公共交通の方向性を定めた既存計画等との整合を図ります。

5. 計画策定の基本的な考え方

人口減少や少子高齢化が進行する将来においても持続可能なまちであり続けるために、本市では、総合計画をはじめとする各計画との連携を図るとともに、「草津市立地適正化計画」「草津市版地域再生計画」を策定し、本計画と一体的に進めることで、生活サービス機能や居住を集約・誘導し、公共交通ネットワークで結ぶコンパクトシティ+ネットワークの実現を目指しています。

「第5次草津市総合計画」で示す「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるためには、住居、商業、交流、文化、スポーツ等のさまざまな暮らしに必要な施設を中心部に誘導するとともに、市街化調整区域の集落で生活圏を形成し、中心部と生活圏を公共交通ネットワークで結び、各種サービス機関への回遊性を高めることで、より安心して、歩いて暮らせる居住環境の確保が必要です。

そのため、市民・事業者・行政の協働で、「市民の意識改革」、「事業者の経営努力」、「効率的な行政運営」を図り、市民や来訪者など誰もが安全で安心して生活できるまちの形成を目指し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、草津市健幸都市基本計画と連携し、「出かけたくなるまちづくり」を実現し、「まちの健幸づくり」「ひとの健幸づくり」に貢献するとともに、地域住民が支えあい、多様な主体が協働し、安心して暮らすことができる「地域共生社会」を目指します。

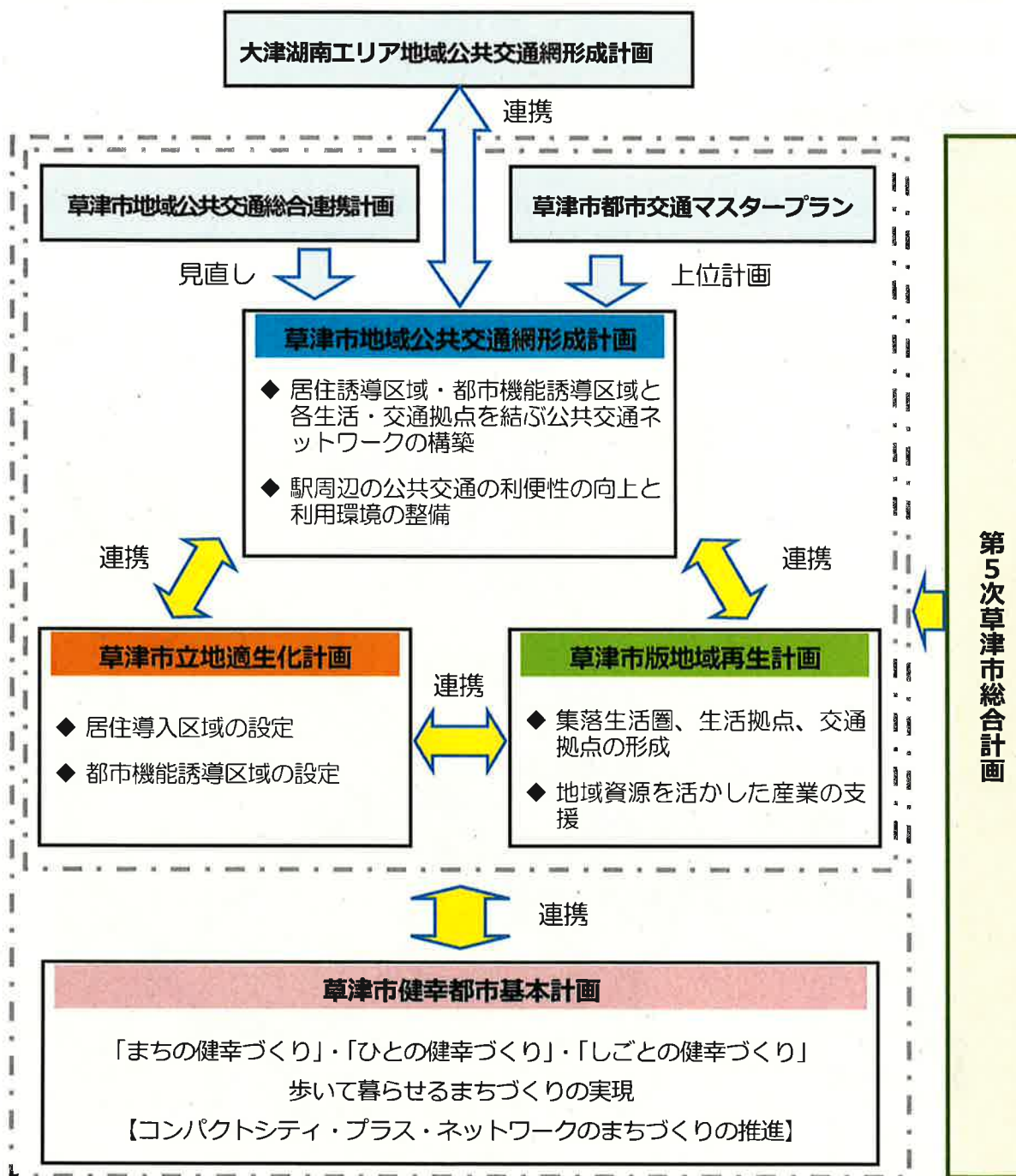


図 1-1 各計画の連携イメージ

第2章 地域と交通の現状と課題

1. 地域と交通の現状

1.1 地域の実況

① 地形

草津市は、琵琶湖にそそぐ大小5つの河川により形成された扇状地にあり、東部地域は、なだらかで緑豊かな丘陵地が広がり、西部地域は美しい琵琶湖に面した優れた田園景観を形成しています。

高低差の少ない平坦地が広がっており、自転車や徒歩、公共交通を使って歩いて移動するのに適した地形となっています。

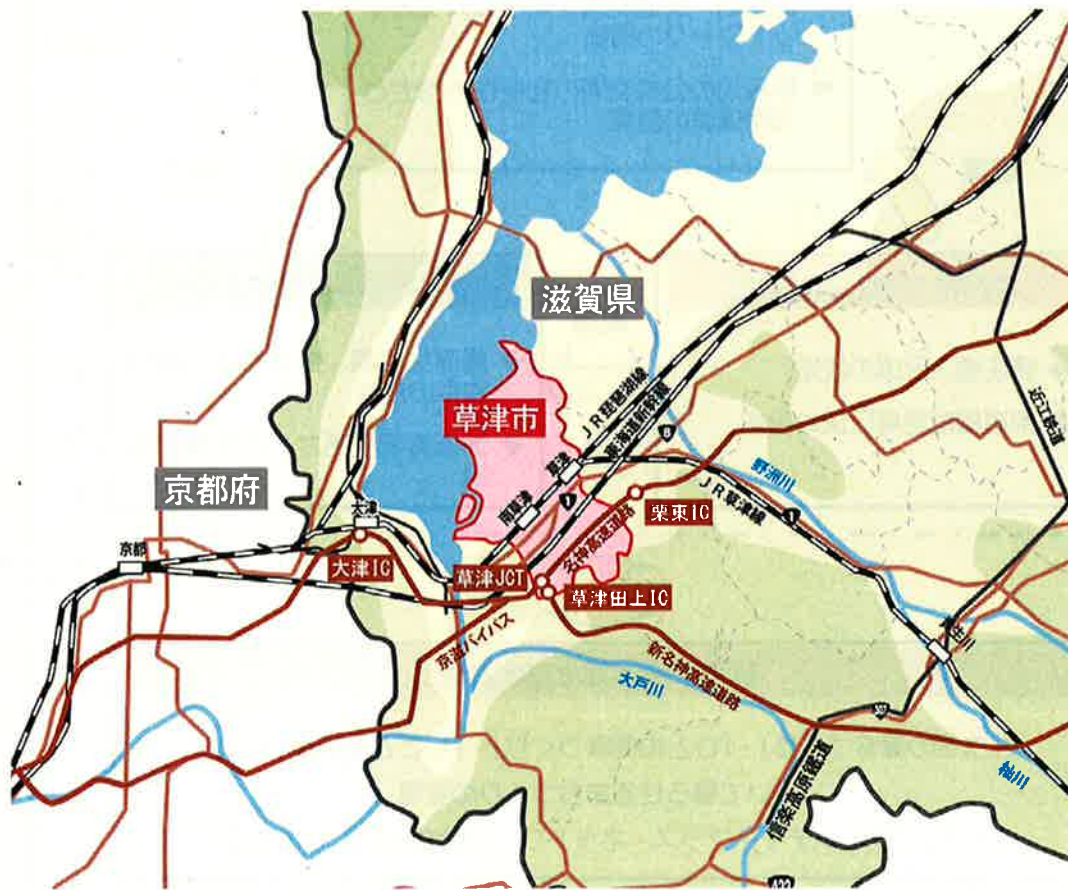
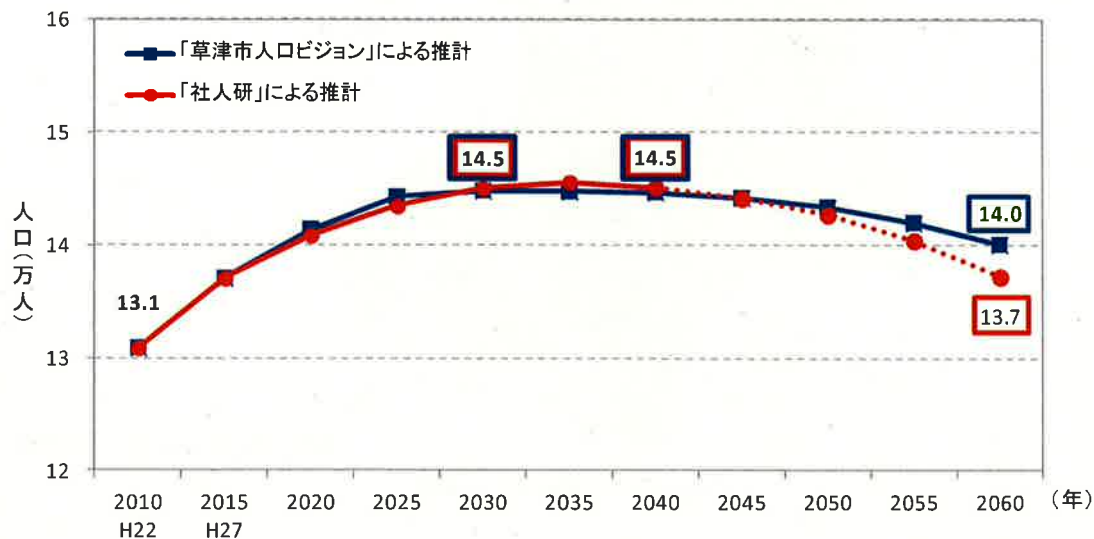


図 2-1 草津市の位置図

② 人口

全国的に人口減少社会となる中、本市の人口は 2030 年から 2040 年頃をピークとして増加し続けると予想されています。また、近年 65 歳以上の高齢化率は大きく増加し、一方で、15 歳未満の年少人口および 15 歳～64 歳の生産年齢人口は減少または横ばいとなっています。

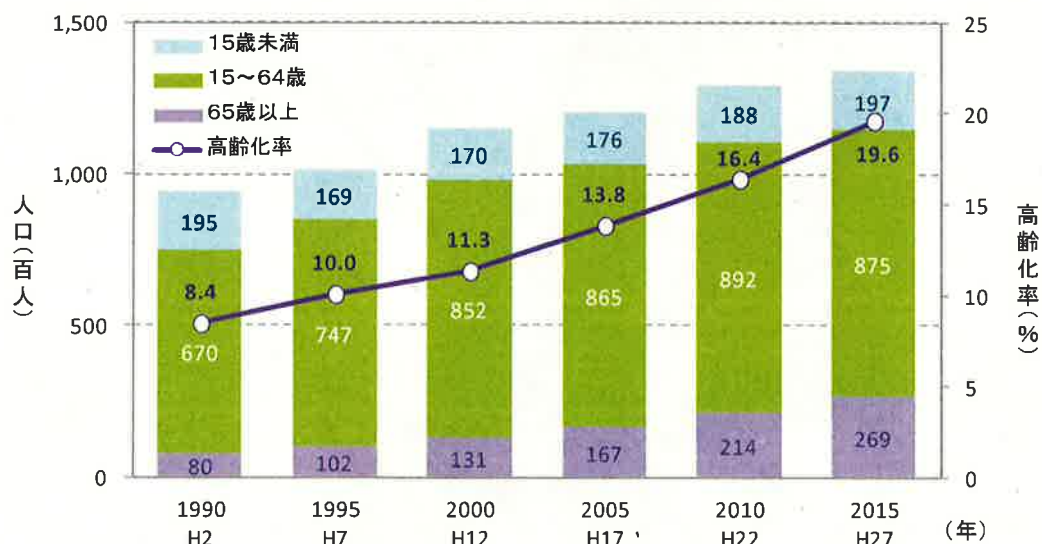
地域別では、J R 沿線地域を中心に人口が集中し、市街地が拡大する一方、郊外部や中心部の一部地域では人口が減少し、高齢化の進行がみられます。



※2040 年以降は独自予想

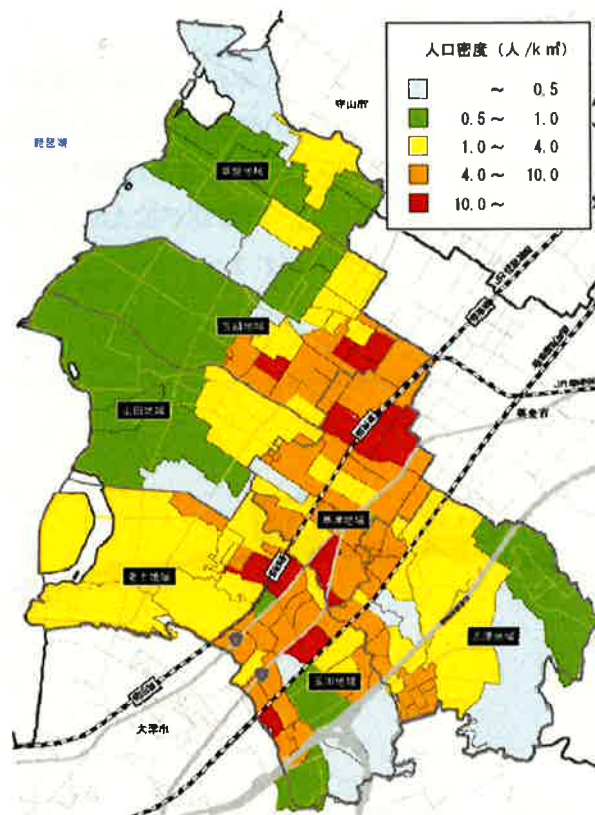
資料：国立社会保障・人口問題研究所（社人研）、草津市人口ビジョン

図 2-2 人口の将来推移



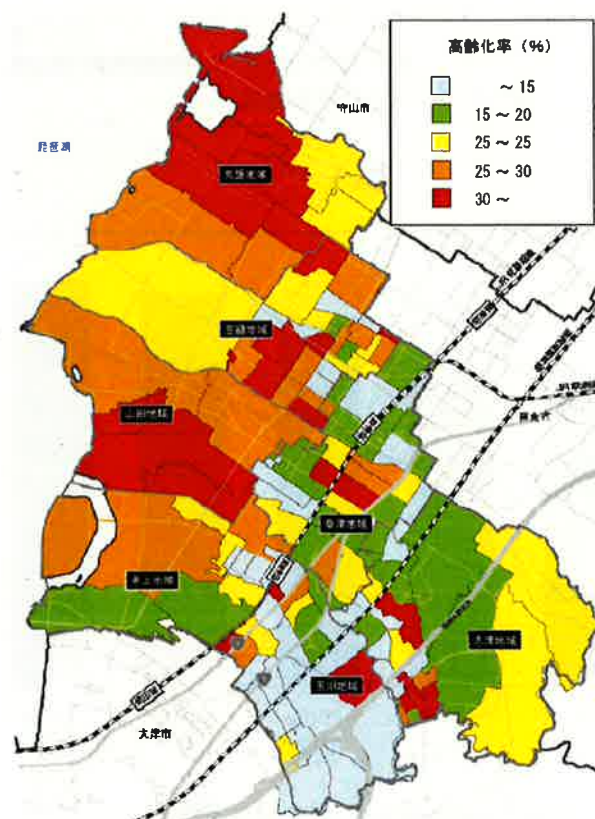
資料：国勢調査

図 2-3 年齢3区分別人口構成比の推移



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-4 町字別人口密度



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-5 町字別高齢化率

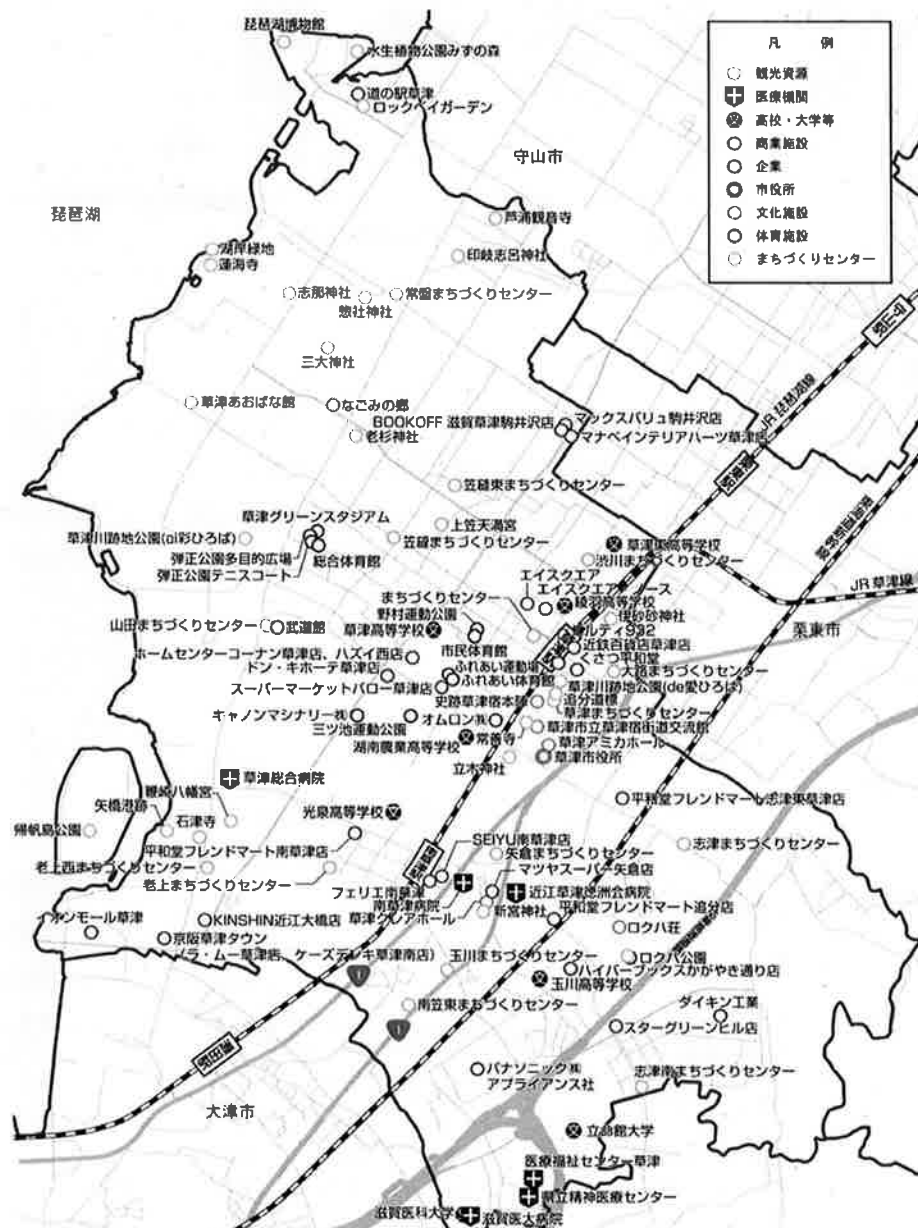
③ まちの現況

市内の大規模商業施設は、ＪＲ草津駅周辺にエيسクエアや近鉄百貨店が、南西部の近江大橋東詰にはイオンモール草津があり、古くからの商店街は衰退傾向にあります。また、市内の大型病院の多くは市南部に位置しています。

市南部から大津市瀬田地域にかけては、文化、芸術、医療、福祉、教育、研究等の施設が立ち並び、びわこ文化公園都市を形成しています。

ＪＲ草津駅周辺には比較的小規模な事業所が多数存在し、また駅から離れた地域では大規模事業所が集積しており、事業所や従業者も増加傾向にあります。

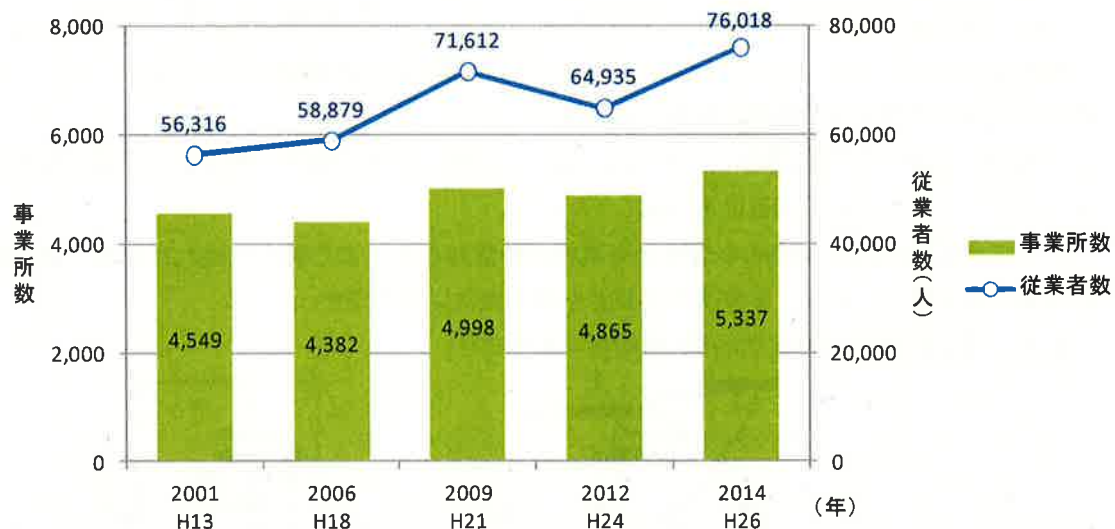
また、観光施設は琵琶湖方面に比較的多くあります。



※商業施設は、草津市中心市街地活性化基本計画（2013.12）をベースに、滋賀県の大規模小売店舗立地法の届出状況から対象店舗を追加（延床面積1,000㎡以上の大型小売店舗）

資料：Kusatsu 観光ガイドマップ

図 2-6 主な施設の立地状況



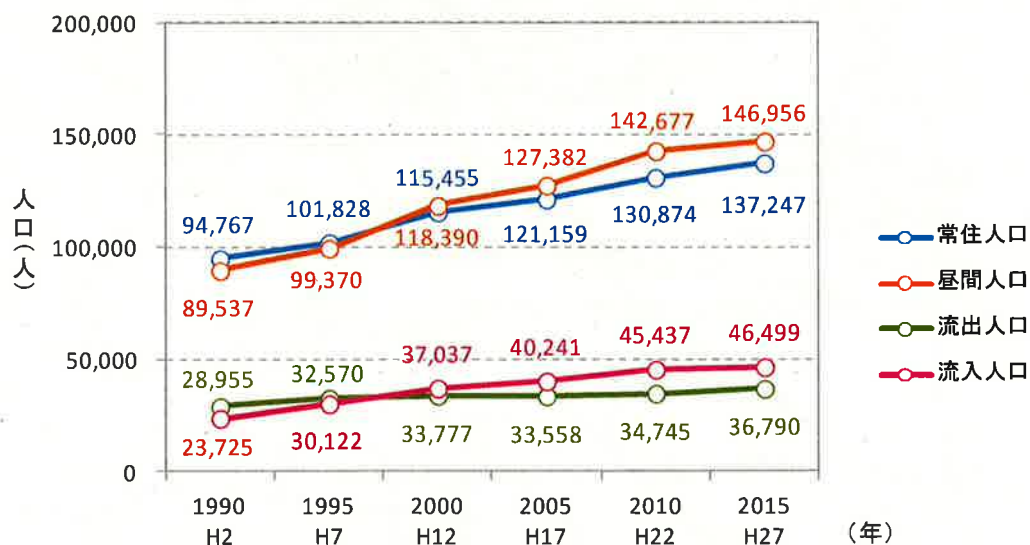
資料：経済センサス（2006年（平成18年）までは、事業所統計調査および事業所・企業統計調査）

図 2-7 事業所・従業者数の推移

④ 昼間・夜間人口

市内には立命館大学BKCや大手企業の工場等が立地していることから、流入人口は年々増加し、2000年（平成12年）には流出人口を上回っています。

夜間人口（常住人口）を100とした場合の昼間人口の割合を表す昼間人口比率は107.1%と、近隣市に比べても高く、本市が通勤・通学者が集まる都市となっていることが分かります。



資料：国勢調査

図 2-8 昼間人口・流出・流入人口の推移

表 2-1 近隣市の昼間人口比率

	夜間人口(常住人口) (人)	昼間人口 (人)	昼間人口比率 (%)
滋賀県	1,412,916	1,363,716	96.5
大津市	340,973	310,543	91.1
草津市	137,247	146,956	107.1
守山市	79,859	72,342	90.6
栗東市	66,749	65,599	98.3
野洲市	49,889	49,486	99.2

※昼間人口比率＝(昼間人口／夜間人口)×100

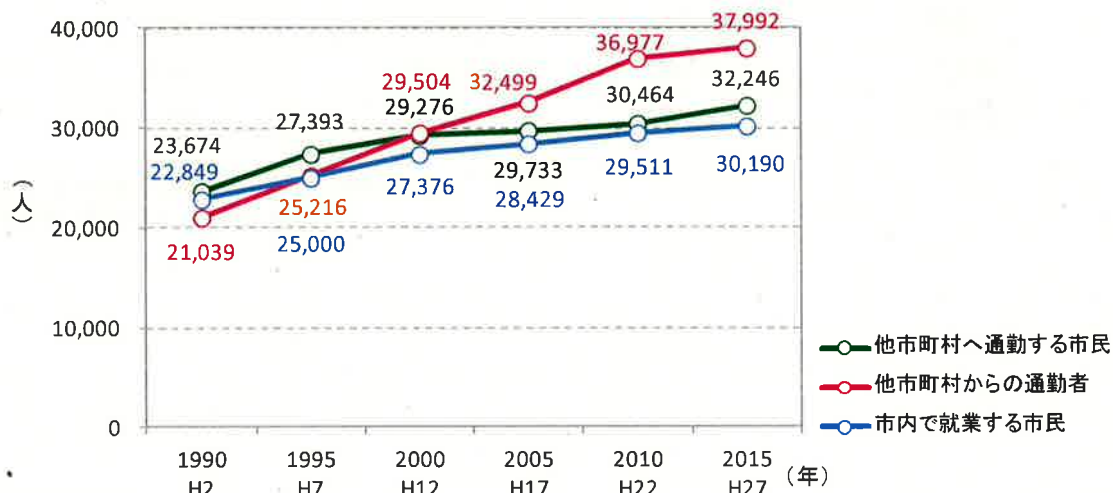
資料：2015 年（平成 27 年）国勢調査

⑤ 通勤・通学の状況

○通勤流動

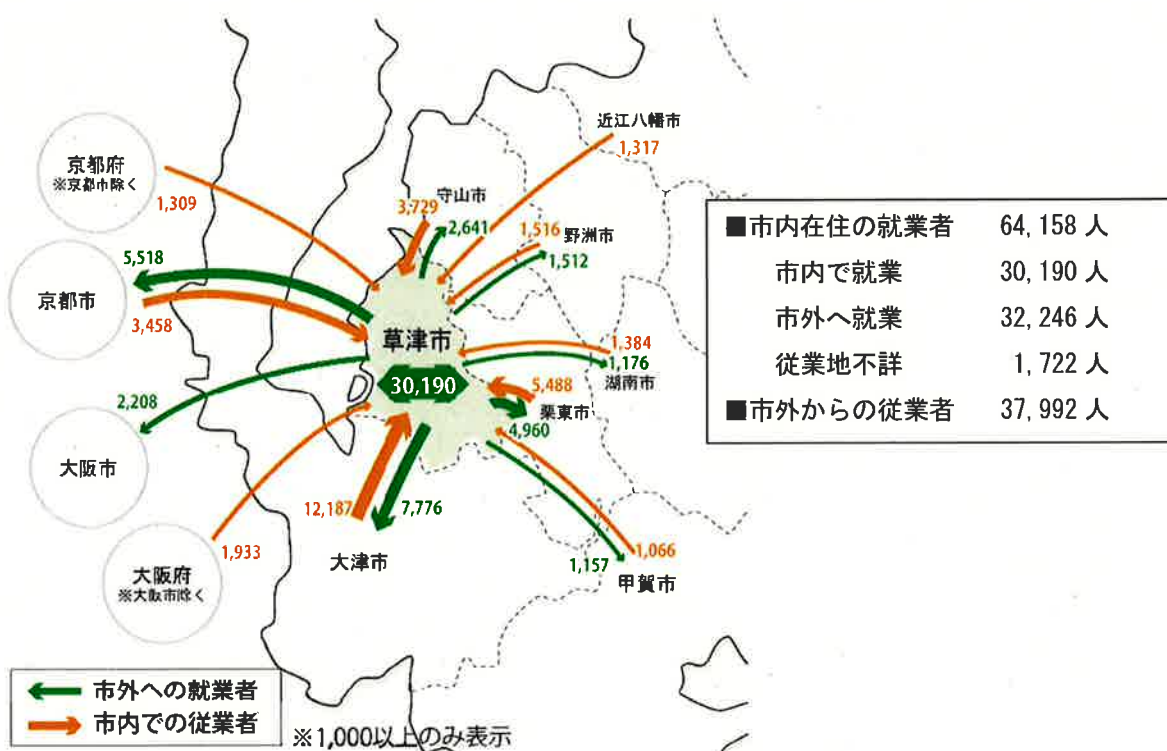
市外からの通勤者は2015年（平成27年）では37,992人と年々増加してきており、1990年（平成2年）と比較すると1.8倍となっています。

一方、市内に住む就業者64,158人のうち、約半数の32,246人が、大津市、京都市、栗東市など市外へ通勤しており、市内での就業者30,190人を上回っています。



資料：国勢調査

図 2-9 通勤者の推移



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-10 通勤流動（15歳以上）

○通学流動

市外からの通学者も、1994 年（平成 6 年）の立命館大学BKCの開設、J R南草津駅の開業により増加傾向にあります。市内に通学する市民は、少子化の影響等により、2000 年（平成 12 年）に減少に転じています。

市内在住の通学者 9,962 人のうち、市内で通学する者は 5,190 人と、市外への通学者 4,490 人よりも多くなっています。一方、市外からの通学者は 8,291 人で、大津市のほか、京都市や大阪府など他府県からの通学者が多くなっています。

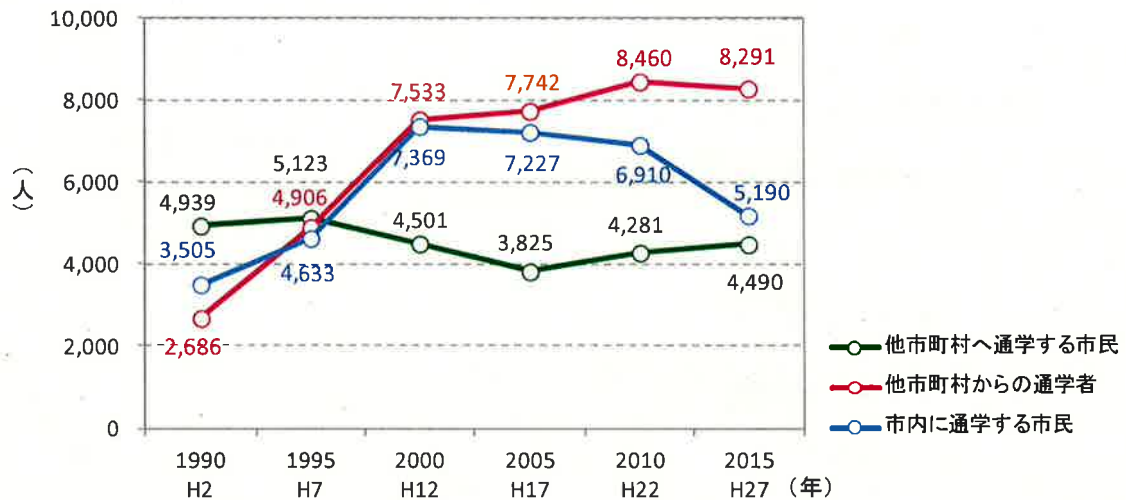


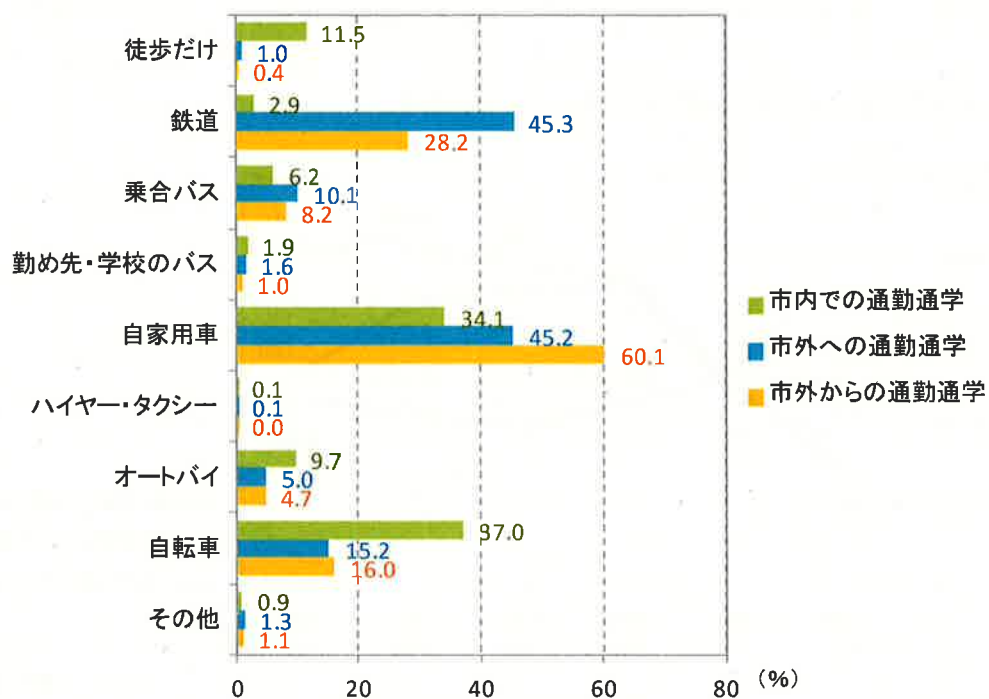
図 2-1 1 通学者の推移



図 2-1 2 通学流動（15 歳以上）

○通勤・通学時の交通手段

通勤・通学時の代表的な交通手段は、全体的に自家用車が多くを占めていますが、市内での通勤・通学には自転車利用も多くを占めています。



資料：2010年（平成22年）国勢調査

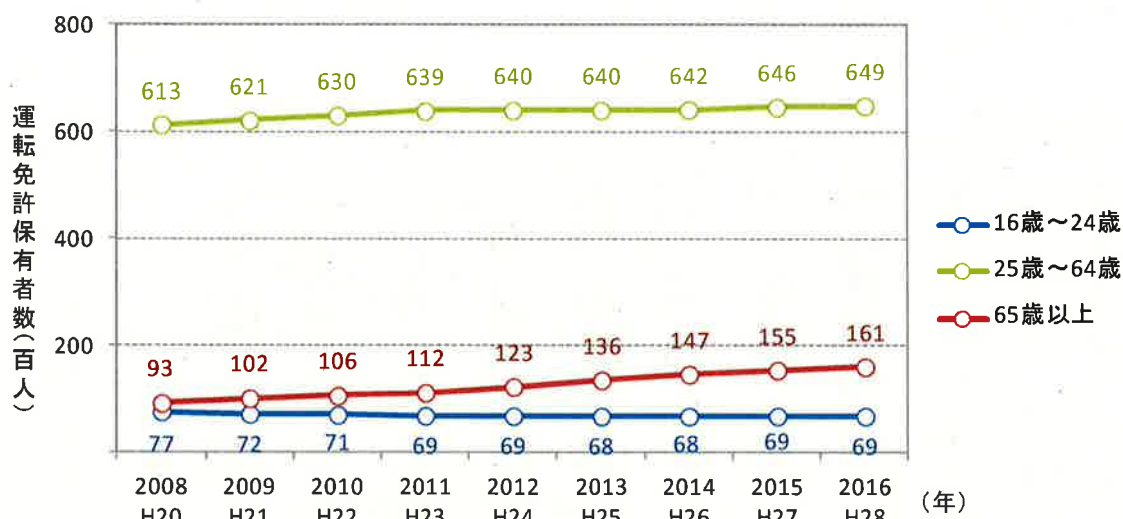
※2015年（平成27年）国勢調査では、この項目は調査していない

図 2-13 通勤・通学時の交通手段（9区分）

⑥ 自動車保有状況等

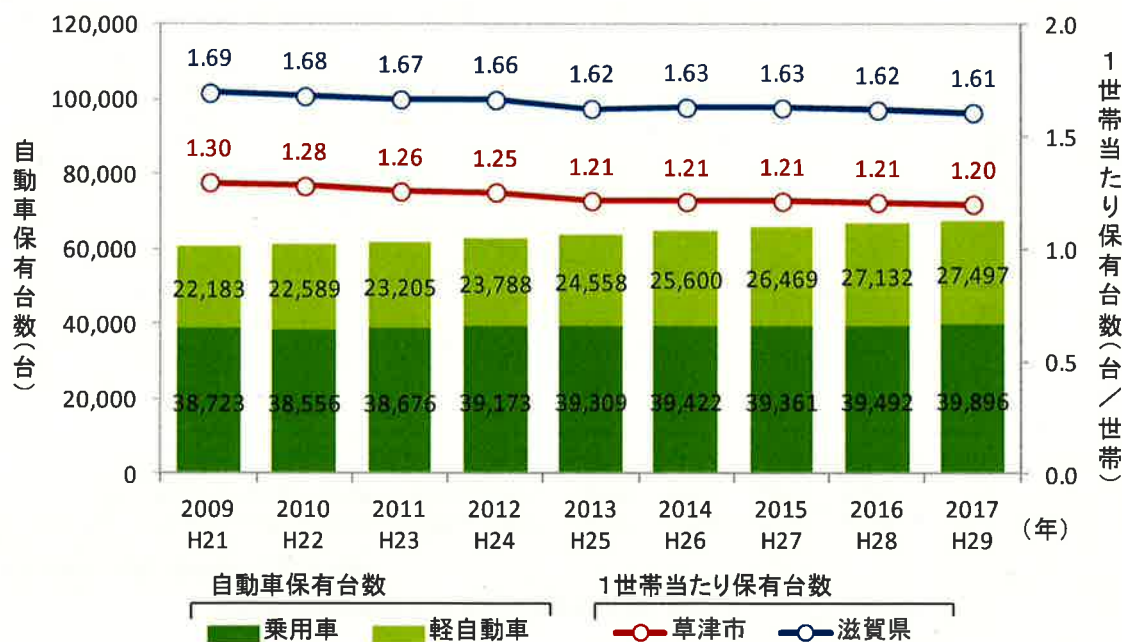
自動車運転免許保有者数は、24歳以下の若年層では減少傾向にある一方、65歳以上の高齢者層では増加傾向にあります。

また、自動車保有台数は増加傾向にありますが、1世帯あたりの自動車の保有台数は減少傾向にあり、滋賀県全体と比較して草津市は少なくなっています。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-14 自動車運転免許保有者の推移



※乗用車は自家用のみ、軽自動車は自家用と事業用の合計

※世帯数は各年3月31日現在の住民基本台帳（外国人を含む）（平成26年からは1月1日に変更）

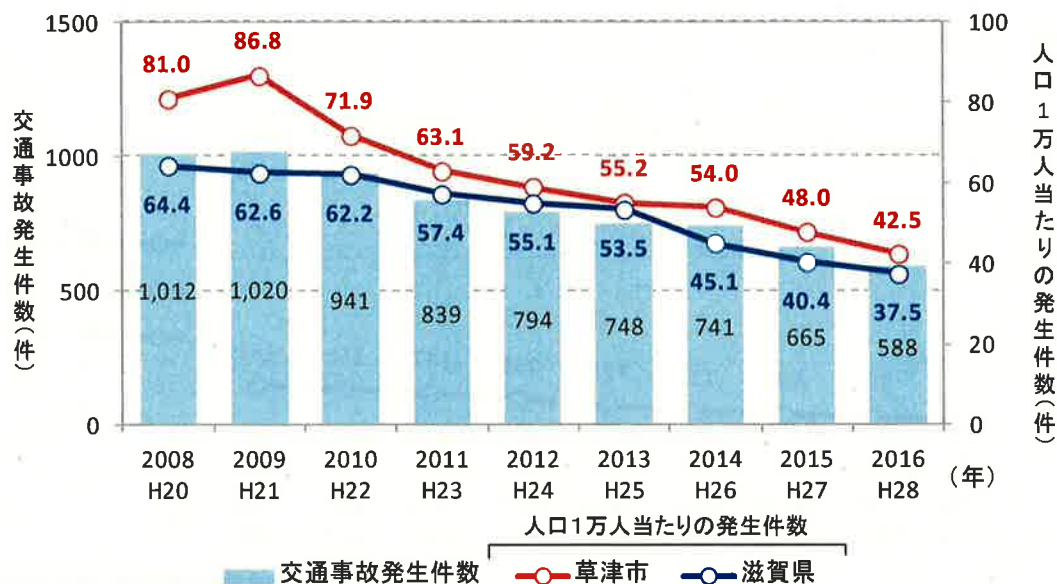
資料：滋賀県統計書

図 2-15 自動車保有台数（乗用車、軽自動車）の推移

⑦ 交通事故発生状況

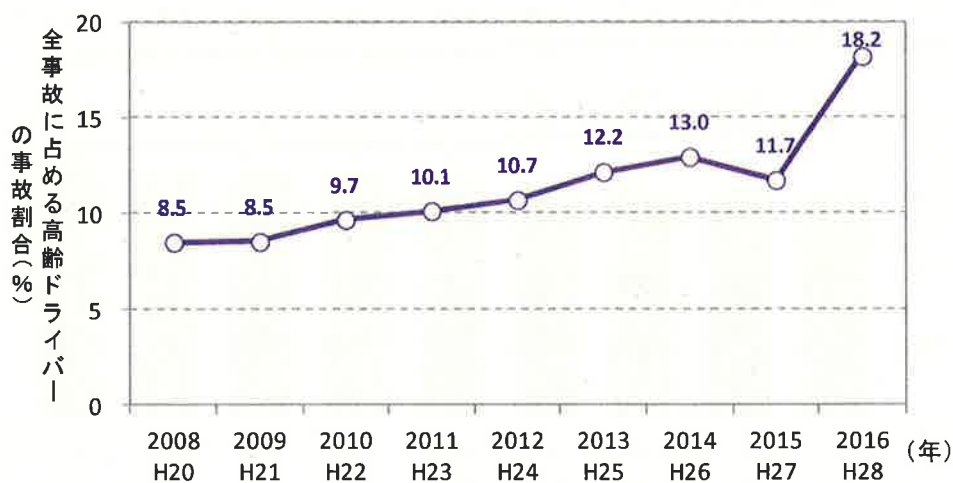
市内の交通事故発生件数は年々減少していますが、人口1万人当たりの発生件数では、毎年滋賀県全体を上回っています。

また、全事故に占める高齢ドライバー事故の割合は、年々増加傾向にあります。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-16 草津市の交通事故発生件数の推移



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-17 全事故に占める高齢ドライバー事故の割合の推移

⑧ 道路状況

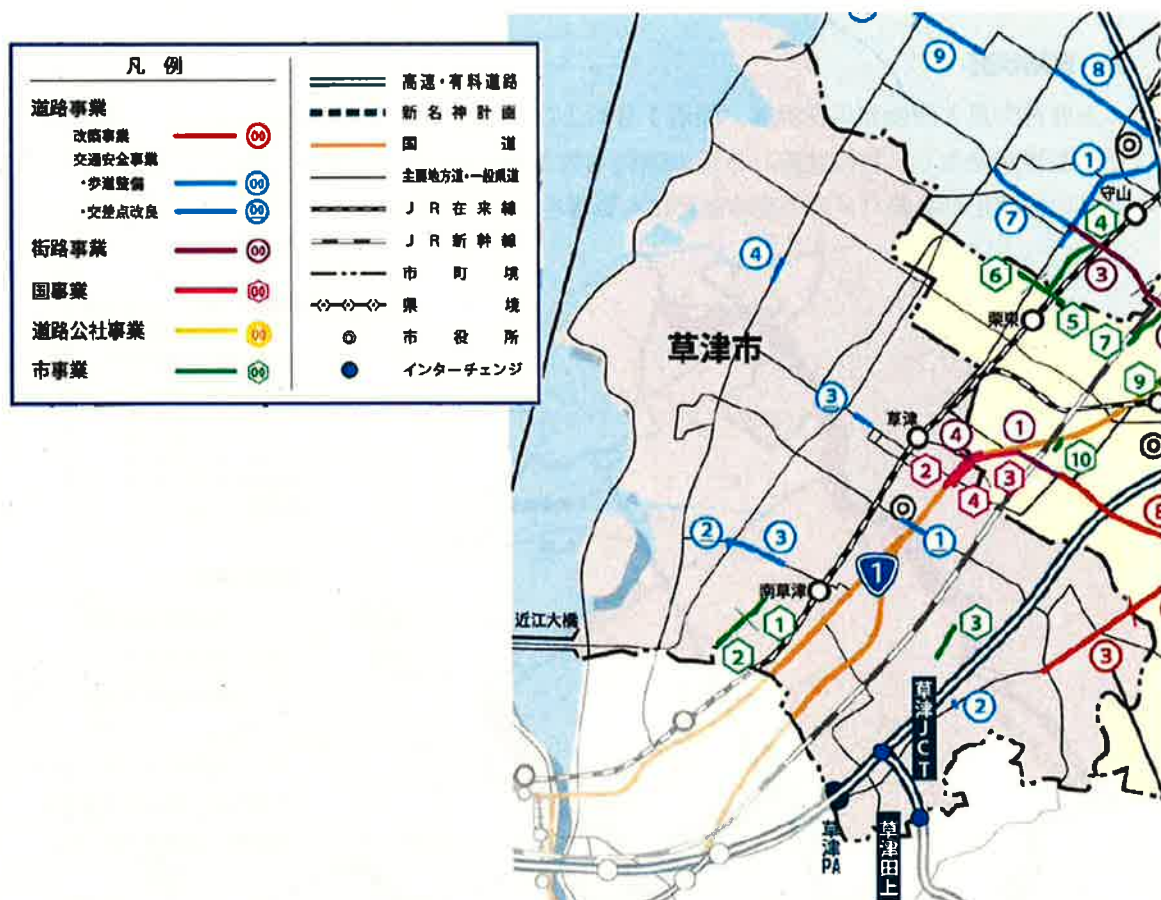
主要地方道大津能登川長浜線、国道1号および国道1号との交差道路において、慢性的な道路混雑が発生し、特に路線バス等の運行本数が多い国道1号や県道平野草津線では、道路混雑の慢性化が路線バス等の定時運行にも影響を及ぼしています。



※運行本数は平日、上下平均の数値

資料：2015 年（平成 27 年）度全国道路・街路交通情勢調査

図 2-18 道路混雑状況



種別	番号	路線名	工区名	継続	2018～2027		
					前期 2018～2022		※事業化 検討路線
					着手	完了	
改善事業	③	大津能登川長浜線	草津	●		●	
交通安全事業(交差点改良)	①	大津能登川長浜線	草津三丁目	●		●	
	②	大津草津線	矢橋中央交差点				●
	③	下笠大路井線	野村		●	●	
交通安全事業(交差点改良)	③	大津能登川長浜線	若草		●		
	④	大津草津線	野路	●			
街路事業	④	(都)草津駅新屋敷町線	国道大路交差点				
国事業	②	国道1号	大路3丁目交差点改良				
	④	国道1号	大路電線共同溝				
市事業	①	(都)大江霊仙寺線	南笠	●		●	
	②	(都)大江霊仙寺線	南笠(その2)	●		●	
	③	(都)南大萱青地線	青地、青地、追分				●

資料：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018

図 2-19 都市計画道路の整備状況

⑨ 観光

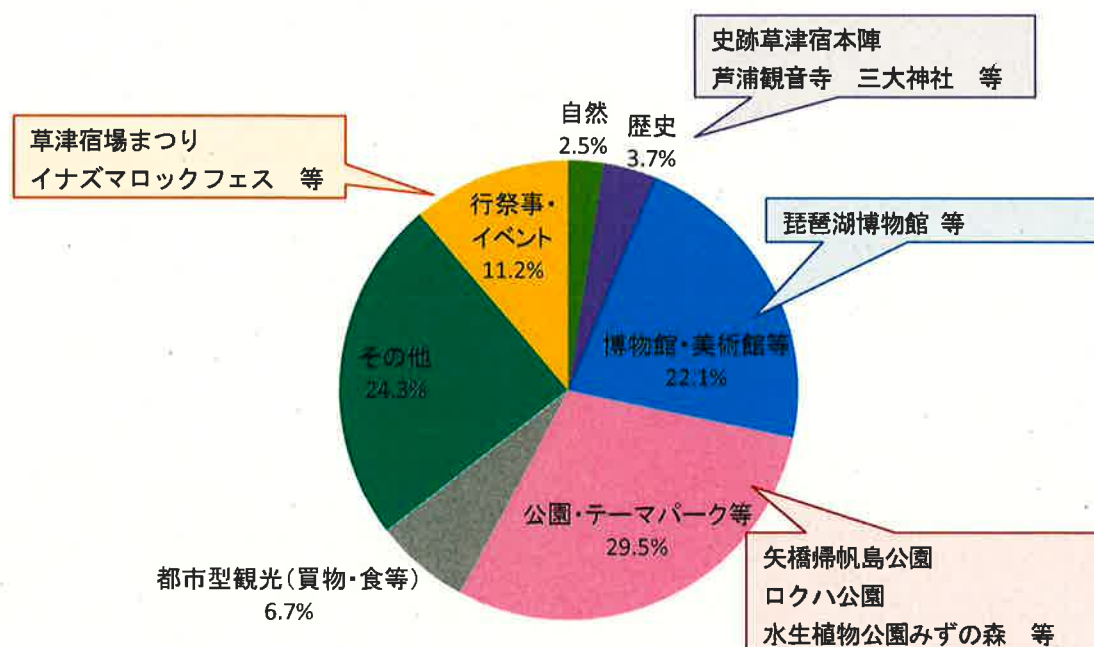
本市の観光入込客数は増加傾向にあり、矢橋帰帆島公園や水生植物公園みずの森、ロクハ公園、琵琶湖博物館が主な観光地となっています。

また、本市を訪れる外国人観光客数はここ数年、急激に増加しています。



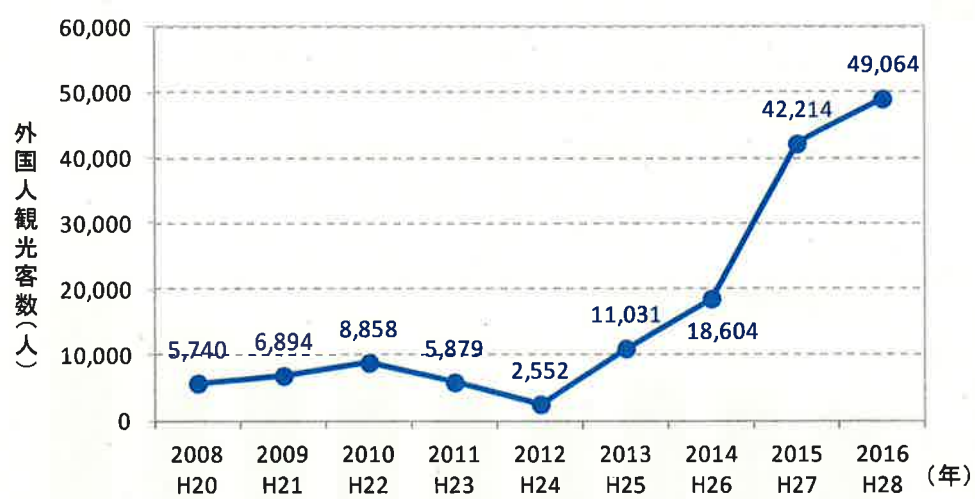
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-20 観光入込客数の推移



資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-21 目的別観光入込客の内訳（2016 年（平成 28 年））



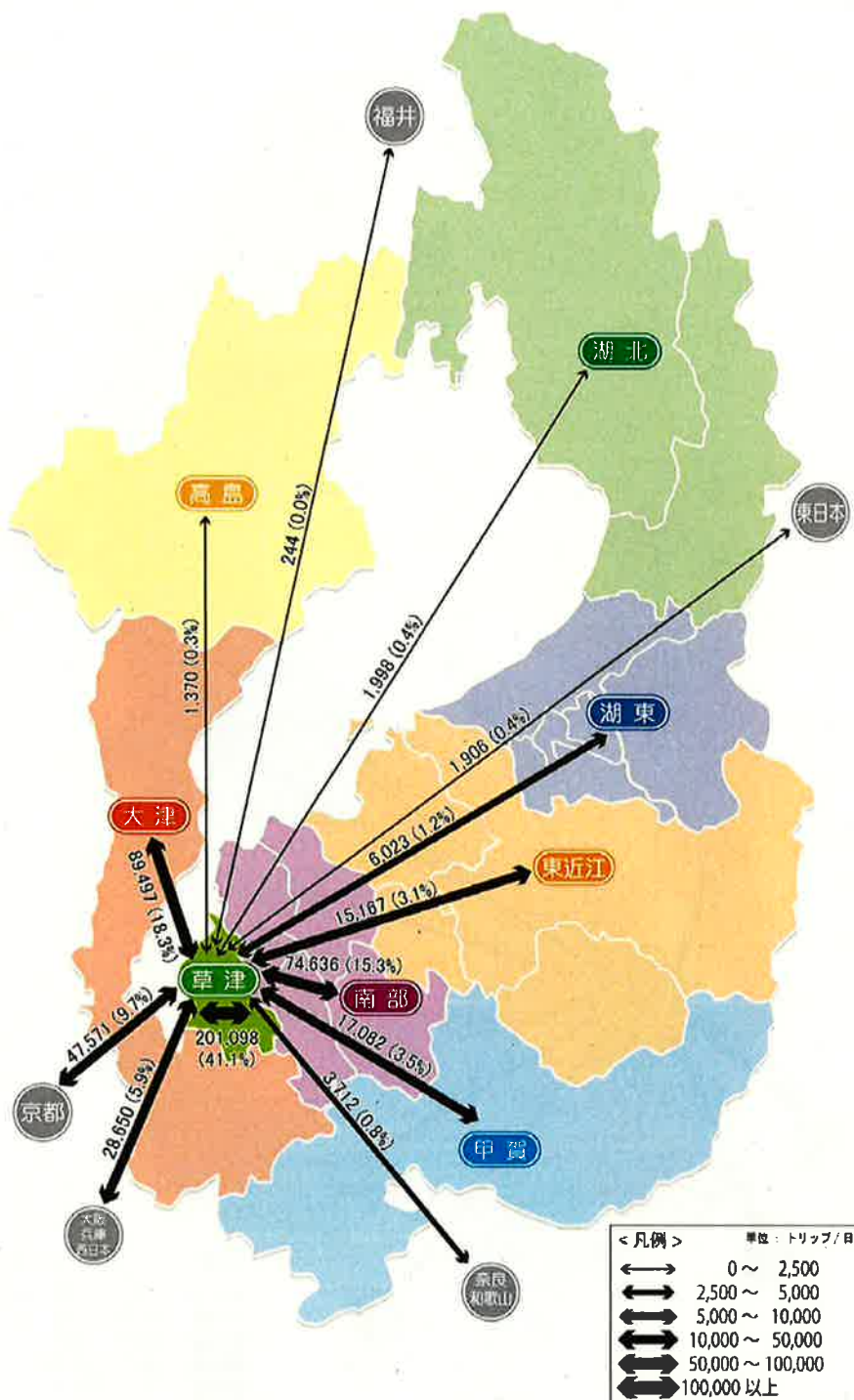
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-2 2 外国人観光客数の推移

1.2 移動の状況

① 草津市と他地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、市内での移動が 41.1%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、県内では大津地域への移動が 18.3%、南部地域への移動が 15.3%と多く、京都府への移動も 9.7%と多くなっています。

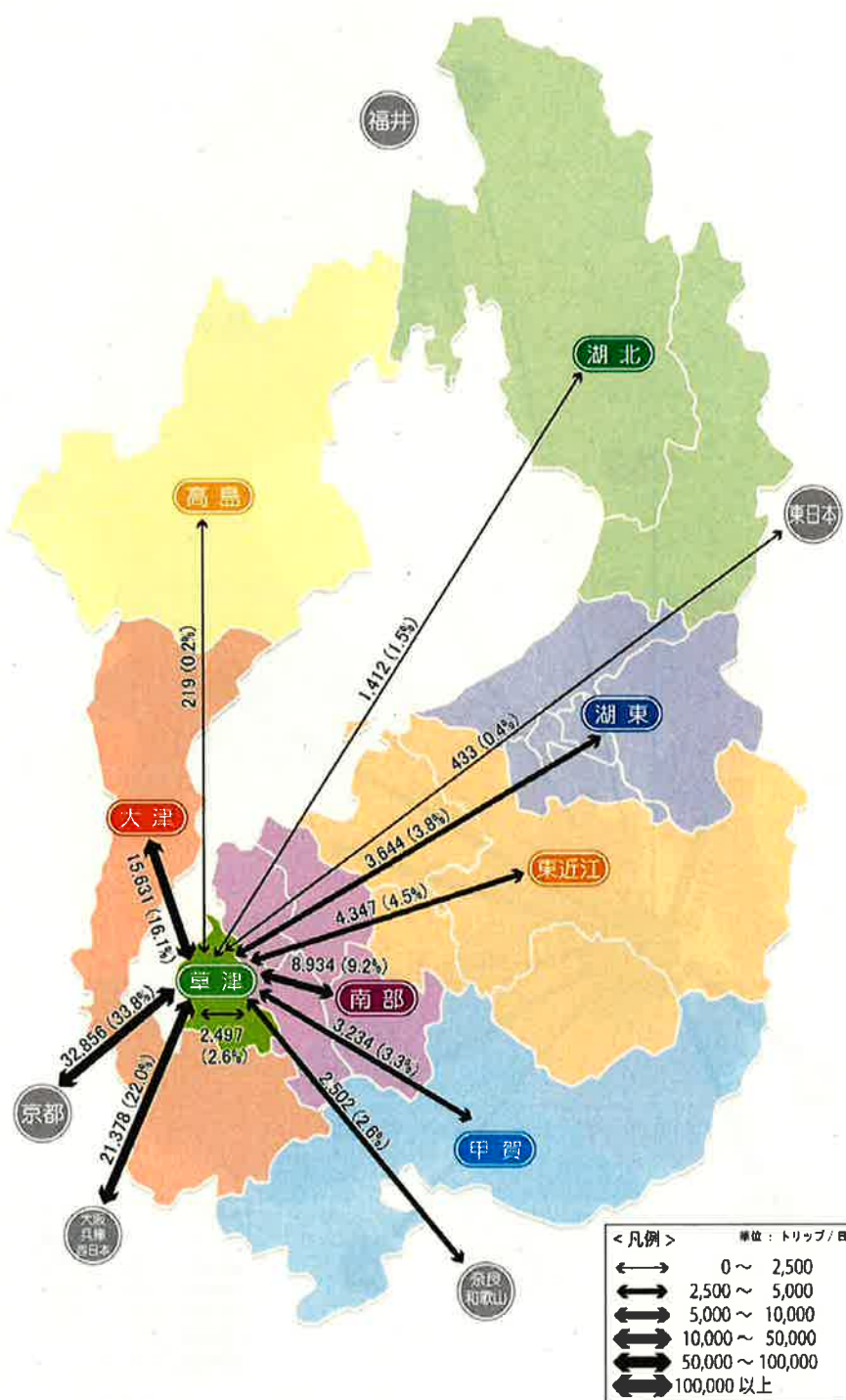


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-23 地域間の移動状況

○鉄道による地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち代表する交通手段が鉄道である移動についてみると、市内での移動は 2.6%と低くなっています。市外への移動状況をみると、京都では 33.8%、大阪・兵庫・西日本では 22.0%と多く、京阪神方面への移動が多いことがわかります。県内では、JR 湖西線や京阪石山坂本線が運行している大津地域には 16.1%と一定の利用がありますが、その他の地域への移動は少なくなっています。

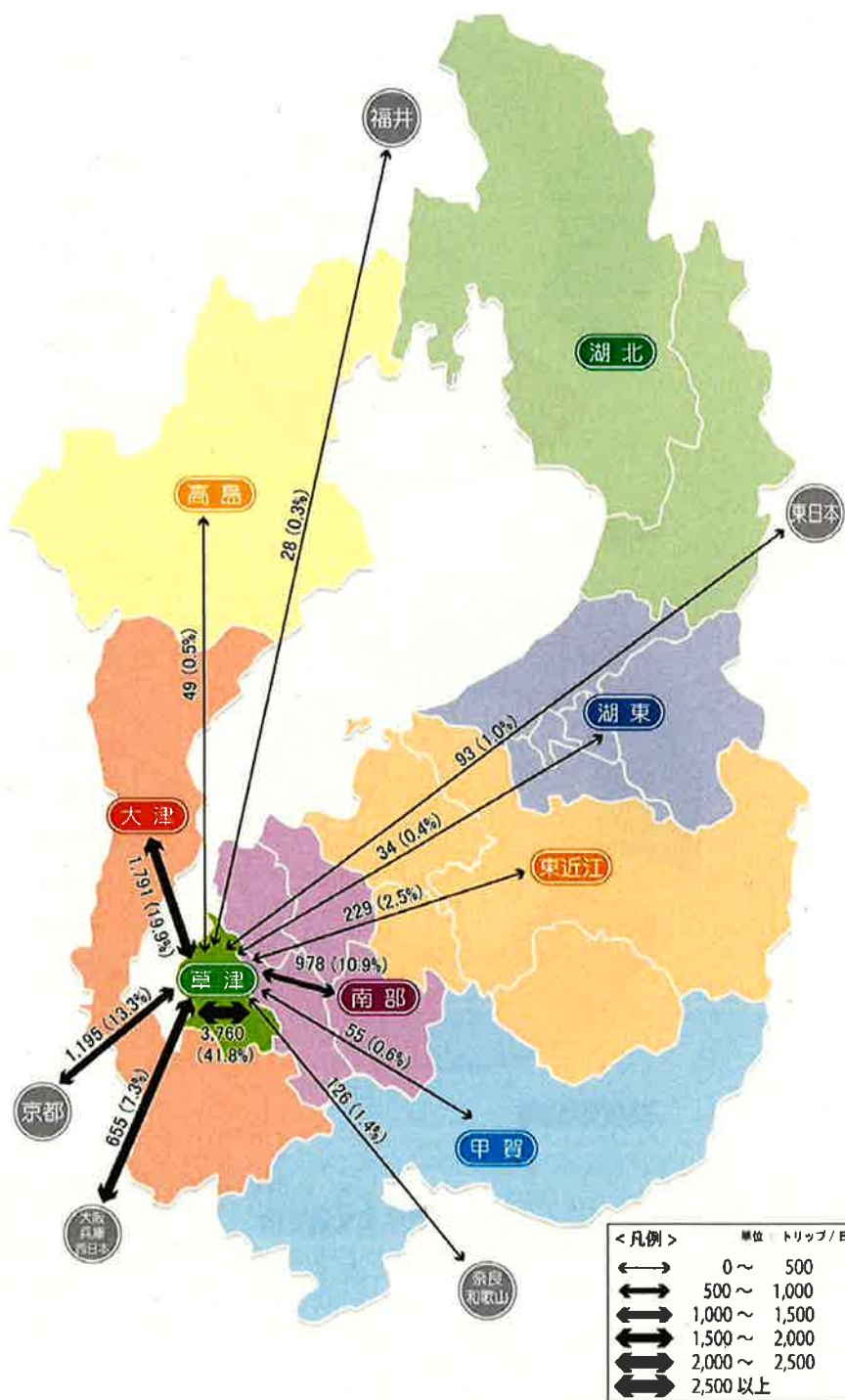


資料：2010 年（平成 22 年）パーソントリップ調査

図 2-24 鉄道の地域間の移動状況

○路線バスによる地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、代表する交通手段が路線バスである移動についてみると、市内での移動が 41.8%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、大津地域や南部地域への移動が各々19.9%、10.9%と多く、京都（13.3%）や大阪・兵庫・西日本（7.3%）への移動も一定数あります。

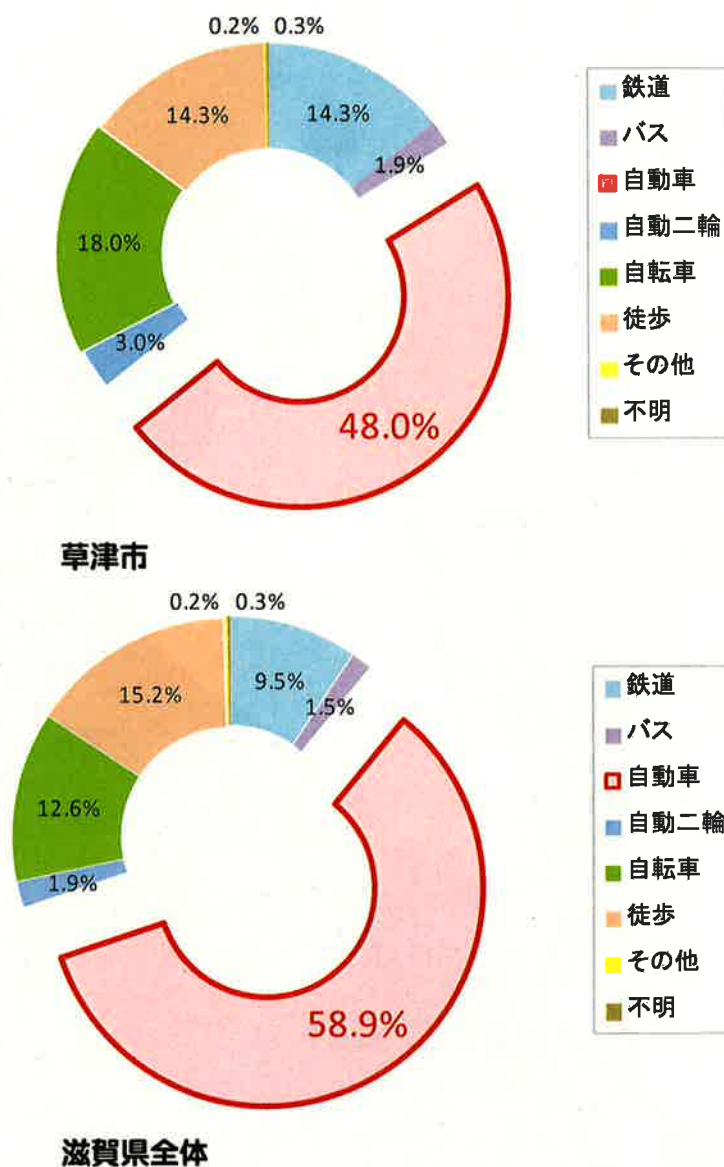


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-25 路線バスの地域間の移動状況

② 代表する交通手段

本市の代表する交通手段割合をみると、自動車が高く 48.0%となっています。県全体では 58.9%と自動車に依存した地域であるものの、本市は比較的自動車の割合は少ない地域と言えます。



資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

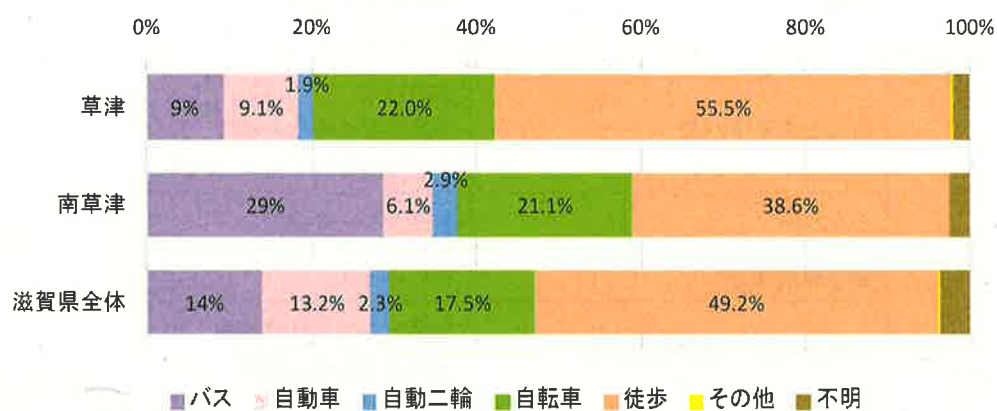
図 2-26 代表する交通手段

③ 駅への交通手段

J R 草津駅は、県全体（滋賀県内の米原駅以南の J R 駅の合計）と比べて、徒歩や自転車の分担率が高く、徒歩は 55.5%と半数以上となっています。一方で、バスや自動車の割合が低くなっています。

J R 南草津駅は県全体や J R 草津駅と比べて、バスの割合が非常に高くなっており、一方で、徒歩と自動車の割合が低くなっています。バスの割合が高いのは、立命館大学への通学や周辺企業への通勤におけるバスの利用者数が多いことが考えられます。

J R 草津駅・J R 南草津駅ともに自動車の割合が県平均よりも低くなっていますが、駅の利用者数自体が多いため、駅を利用する自動車の利用台数も多くなっています。



資料：2010 年（平成 22 年）パーソントリップ調査

図 2-27 駅への交通手段