

1.3 公共交通等の現状

① 日常生活での移動手段種別等

基幹交通であるＪＲが広域の大量輸送を担い、バス路線は、ＪＲ草津駅、ＪＲ南草津駅を起終点として放射状にネットワークを形成し、市内の日常生活での移動を担っています。

表 2-2 草津市内での日常生活における移動手段等の分類

区別	種別	運行事業者、運行名称 等
公共交通	鉄道	(ＪＲ)琵琶湖線、草津線
	路線バス	近江鉄道バス 帝産湖南交通バス 滋賀バス
	コミュニティバス	まめバス 草津栗東くるっとバス 草津栗東守山くるっとバス
	タクシー	各タクシー事業者
その他	福祉有償運送	NPO法人
	地域支え合い運送支援事業	学区まちづくり協議会 学区社会福祉協議会
	移動支援サービス（ソフト事業等）	地域生活支援事業（移動支援事業）他
	送迎バス	企業、病院、福祉施設 等

② 鉄道

○運行状況

市内には、ＪＲの琵琶湖線および草津線が運行していますが、琵琶湖線は、米原方面と京都や大阪方面を結ぶ基幹交通として、通勤や通学を中心に大量の輸送を担っており、１日あたり１４６本（平日、大阪方面の上下平均、特急を除く）が運行しています。

ＪＲ草津駅を始発点として甲賀市や三重方面を結ぶ草津線は、１日あたりの運行本数は４０本（上下平均）で、単線で普通列車のみの運行となっています。

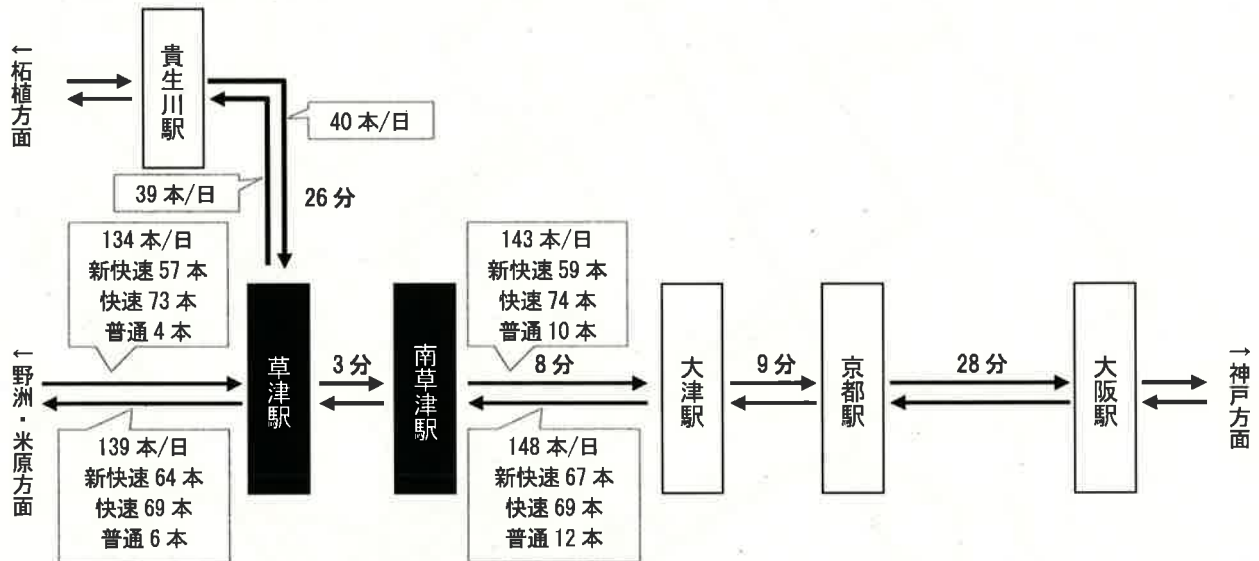


図 2-29 市内のＪＲの運行状況（平日）（2018年（平成30年）3月17日改正）※特急除く

○利用者数

ＪＲ草津駅およびＪＲ南草津駅の乗降客数は、滋賀県下で１位、２位となっており、京阪神への通勤・通学の拠点となっています。琵琶湖線と草津線の結節点であるＪＲ草津駅の利用者数は、近年横ばいで推移している一方、2011年（平成23年）3月にＪＲ南草津駅に新快速が停車するようになってから、ＪＲ南草津駅の乗降客数は年々増加し、2014年（平成26年）度からはＪＲ草津駅を上回っています。

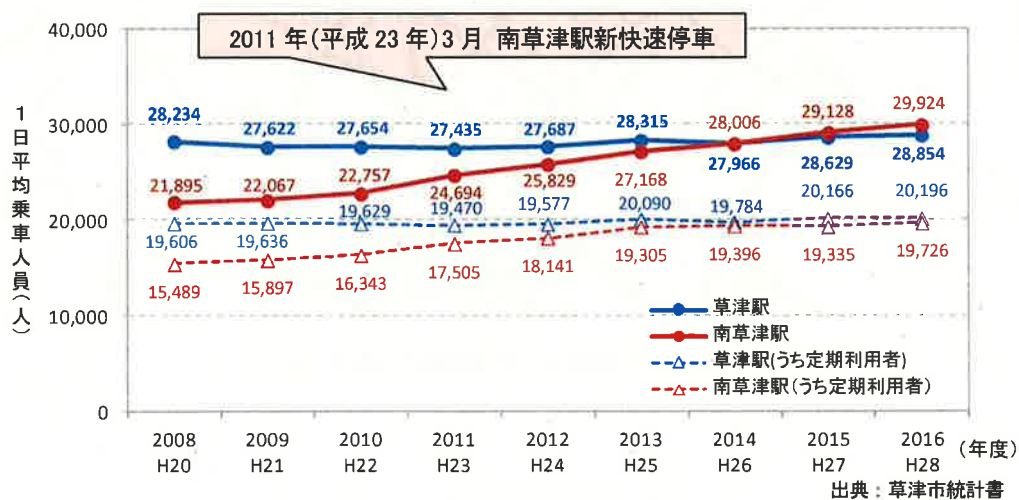


図 2-30 ＪＲ駅の乗車人員の推移（平日）

③ 路線バス

○運行状況

市内の路線バスは、ほぼ全ての路線がＪＲ草津駅またはＪＲ南草津駅を発着として、ＪＲ琵琶湖線の東西に路線バス網が放射状に形成されており、近江鉄道、帝産湖南交通、滋賀バスの民間３事業者による路線バスが運行されています。

ＪＲ草津駅と岡本・山寺工業団地方面を結ぶ路線や、ＪＲ南草津駅と立命館大学・大津市青山方面を結ぶ路線、両駅と浜街道の間の路線では運行本数が多くなっていますが、それ以外の路線は運行本数が少なくなっています。

また、2016年（平成28年）4月から連節バス「JOINT LINER（ジョイントライナー）」がＪＲ南草津駅東口～立命館大学ＢＫＣ間を運行しています。

ＪＲ両駅前バスのりばは、バス事業者ごとにのりばが区分されているため、同じ行き先でものりばが分かれているなど、路線バス利用者にとってわかりにくい案内になっています。

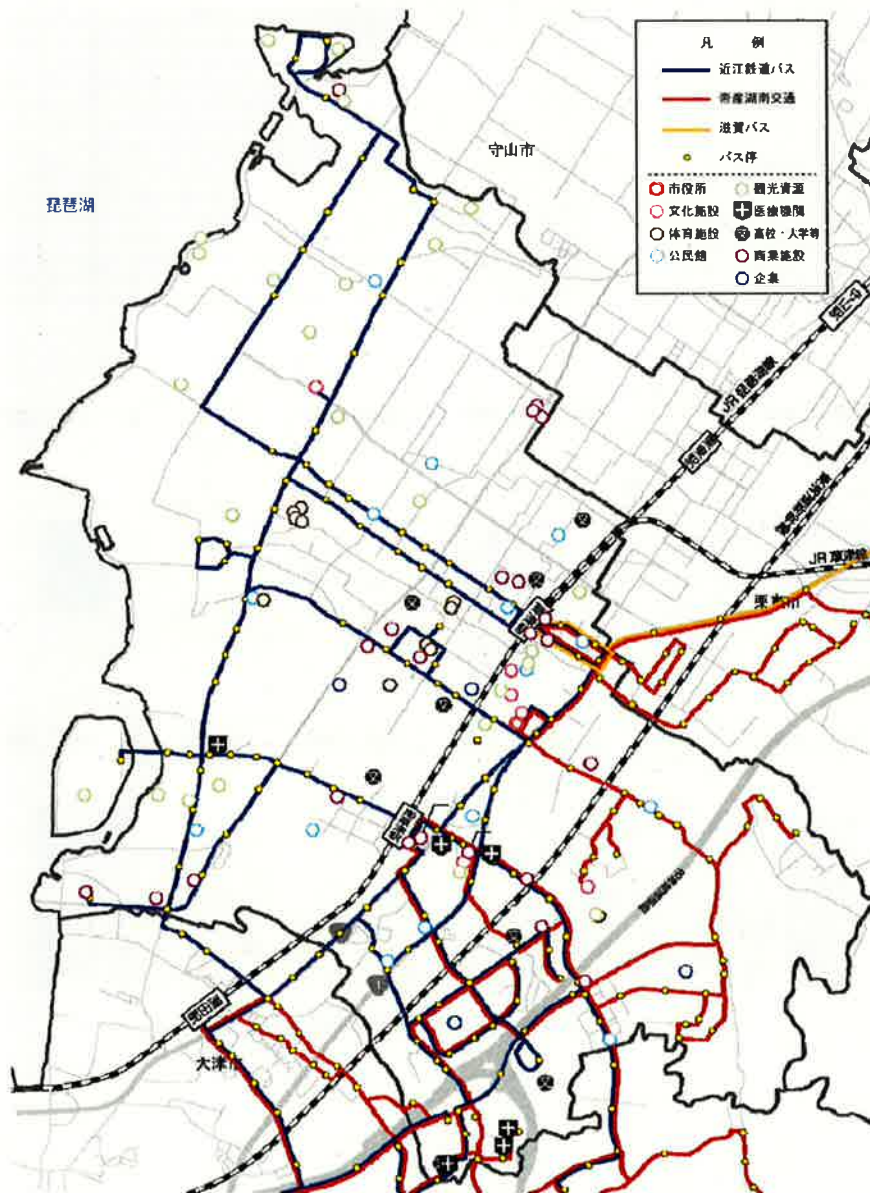


図 2-3 1 路線バス網 (2017 年 (平成 29 年) 10 月 1 日現在)

表 2-3 草津駅および南草津駅発の路線バスの運行状況 (2017 年(平成 29 年)12 月現在)

発	のりば	路線名	行先	本数			事業者
				平日	土	日祝	
草津駅	東口	2 草津医大線	立命館大学、滋賀医大、福祉センター	2			近江鉄道
		2 草津立命線	パナソニック東口、立命館大学	29	17	11	近江鉄道
		2 瀬田草津線	南草津駅		1		近江鉄道
		3 4 グリーン線	グリーンヒル(青山)、青地西、ダイキン	14	7	7	帝産湖南交通
		3 4 ダイキン直行	ダイキン	2			帝産湖南交通
		3 4 ロクハ荘	ロクハ荘、青地西	9	6	6	帝産湖南交通
		3 4 技術専門学校	草津技術専門学校、青地西	2			帝産湖南交通
		3 4 小柿循環線	岡、小柿循環、大路三丁目、小柿九丁目	29	23	23	帝産湖南交通
		3 4 上桐生線	上桐生、ダイキン、グリーンヒル	21	19	19	帝産湖南交通
		3 4 青山五丁目(工・団)	グリーンヒル(青山)、青地西、ダイキン	3			帝産湖南交通
		3 4 草津車庫線	草津車庫、青地西、山寺	25	19	19	帝産湖南交通
		3 4 草津駅～西住宅①	トレセン西住宅、東宝ランド、トレセン	19	17	17	帝産湖南交通
		5 草津駅～金勝公民館	コミュニティセンター金勝	15	19	13	帝産湖南交通
		5 栗東循環線	栗東市役所、栗東運動公園	19	16	16	帝産湖南交通
		6 草津伊勢落線	石部駅	9	7	7	滋賀バス
	西口	1 近江大橋線	職業安定所、イオンモール草津、大津駅、浜大津	6	6	6	近江鉄道
		2 烏丸下物線	職業安定所、下物、琵琶湖博物館	24	26	26	近江鉄道
		2 南草津西口線	職業安定所、草津総合病院、南草津駅西口	10	6	6	近江鉄道
		2 浜街道線	職業安定所、近江大橋口、瀬田駅	8	4	3	近江鉄道
南草津駅	東口	1 3 4 南草津立命線	立命館大学	146	40	40	近江鉄道
		5 南草津飛鳥線	飛鳥グリーンヒル、かがやき通り	40	33	33	近江鉄道
		5 南草津医大線	福祉センター、立命館大学、滋賀医大、パナソニック前	7			近江鉄道
		5 南草津松岡線	パナソニック前、パナソニック団地口	20			近江鉄道
		6 パナソニック循環線	パナソニック	2			帝産湖南交通
		6 桜ヶ丘循環・かがやきの丘循環	かがやきの丘	21	12	12	帝産湖南交通
		6 桜ヶ丘循環線	パナソニック、桜ヶ丘	4			帝産湖南交通
		6 南草津・パナソニック西口	パナソニック、桜ヶ丘	4			帝産湖南交通
		6 南草津・パナソニック東口	パナソニック、桜ヶ丘	2			帝産湖南交通
		6 南草津・養護学校	草津養護学校、桜ヶ丘、滋賀医大	15	14	14	帝産湖南交通
		6 南草津駅～松が丘(かがやき)	若草、青山、松が丘、かがやき通り	23	17	17	帝産湖南交通
		6 南草津駅～松が丘(パナソニック)	若草、青山、松が丘、パナソニック	9	10	10	帝産湖南交通
		6 南草津駅・草津車庫線	草津車庫、かがやきの丘、山寺	8	3	3	帝産湖南交通
		6 南草津駅・龍谷大学線	龍谷大学、滋賀医大	5			帝産湖南交通
	西口	2 南草津イオンモール線	イオンモール草津	30	47	47	近江鉄道
		2 南草津西口線	草津駅西口	11	5	5	近江鉄道

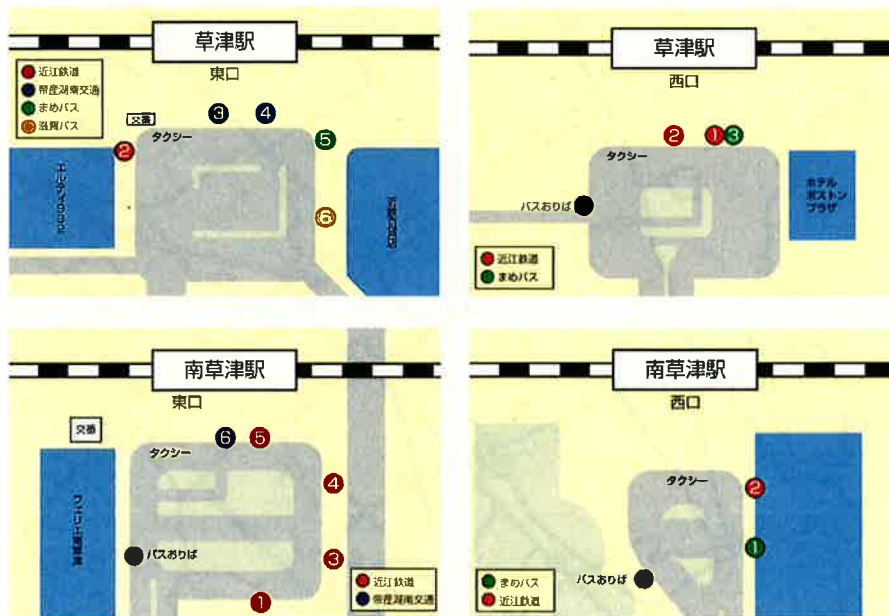


図 2-3 2 JR草津駅・JR南草津駅のバスのりば

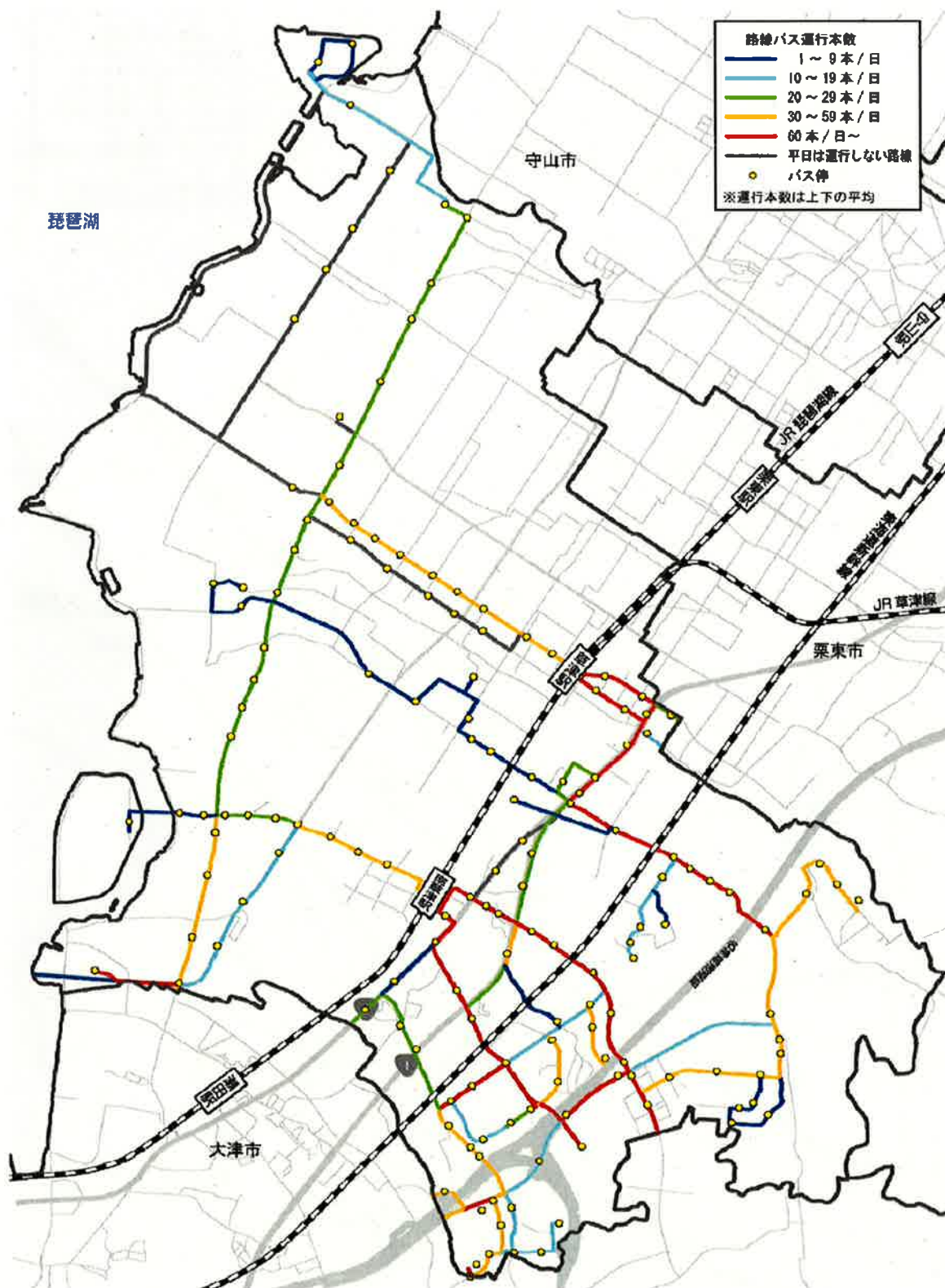


図 2-3 3 平日の路線バス運行本数 (2018 年 (平成 30 年) 3 月 1 日現在)

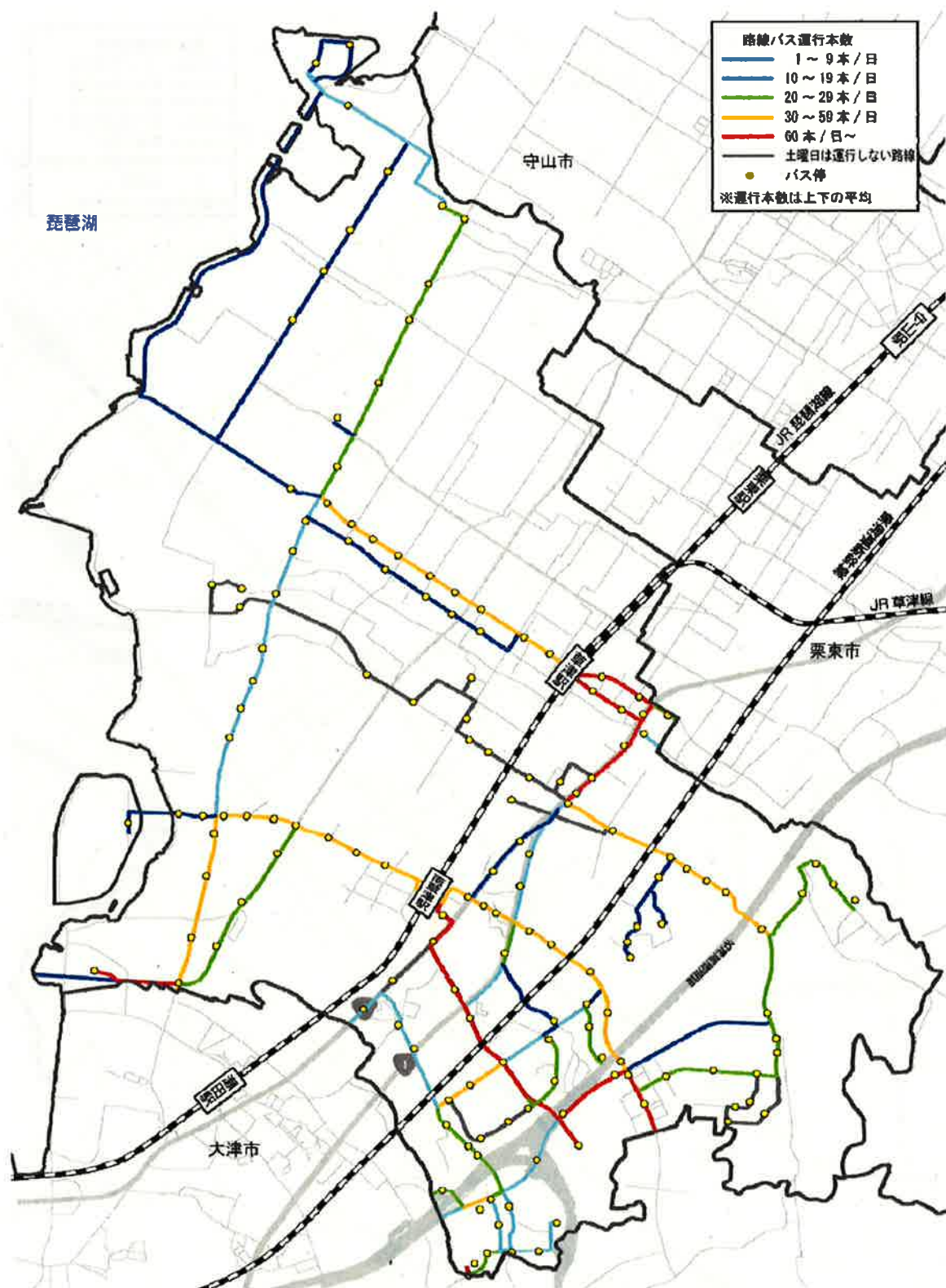


図 2-3 4 土曜日の路線バス運行本数 (2018 年 (平成 30 年) 3 月 1 日現在)

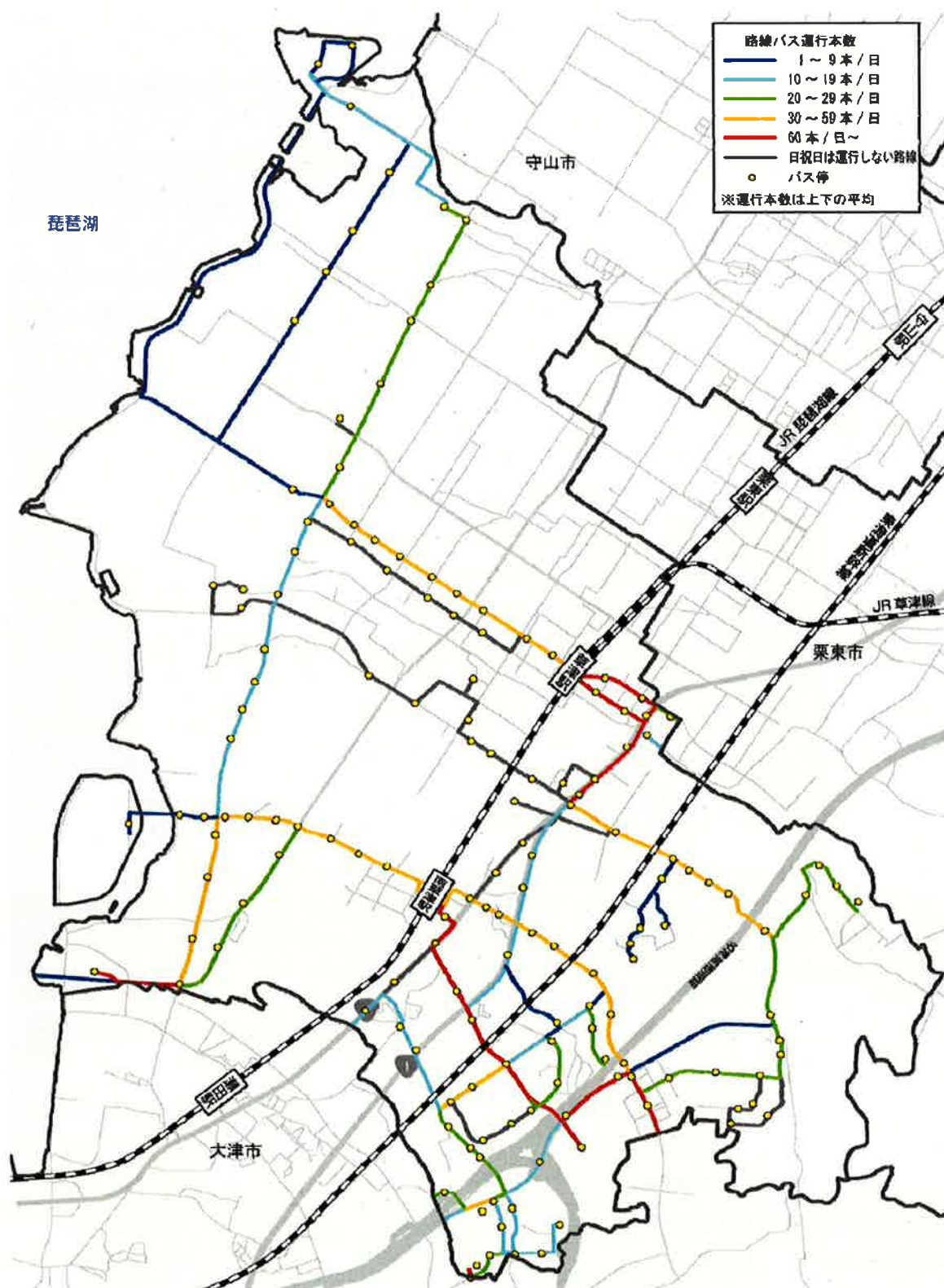


図 2-3 5 日祝日の路線バス運行本数（2018 年（平成 30 年）3 月 1 日現在）

④ コミュニティバス

○運行状況

バス交通の空白地・不便地の解消を図るため、路線バスが走っていない地域を小型乗合バス「まめバス」等が運行しています。

2009年（平成21年）10月から実証運行を開始、2013年（平成25年）10月から本格運行となり、利用状況等を考慮しながら、路線の改編を重ね、現在は、6路線7系統（上笠平井循環線を除く）で運行しています。

大宝循環線と宅屋線は草津市と栗東市で共同運行を開始し、草津栗東くるっとバスとして運行していましたが、宅屋線は2016年（平成28年）10月からJR守山駅まで延伸し、草津栗東守山くるっとバスとして運行しています。

また、上笠平井循環線は、まめバスのバス停と車両を使用した近江鉄道の路線バスとの共同運行を行っています。

表 2-4 まめバス等の概要

運休日	日曜日・国民の祝日・年末年始（12/29～1/3）
料 金	大人（中学生以上）200 円 こども（小学生）100 円
割 引	①身体障害者手帳、療育手帳、精神障害保険福祉手帳を持っている方（第1種は介護人も含む） ②往復割引 ③回数券 ※上笠平井循環線は①のみ

表 2-5 まめバス等の運行状況（2017年（平成29年）4月3日改正）

	路線名	運行本数		所要時間	運行事業者
		平日	土曜		
まめバス	商店街循環線	12	8	18～19 分	帝産湖南交通（株）
	草津駅医大線	18	10	62 分～66 分	帝産湖南交通（株）
	山田線				
	草津駅北山田循環	8	7	46 分	近江鉄道（株）
	草津駅木ノ川循環	6	5	41 分	近江鉄道（株）
	笠縫東常盤線	6	6	54 分	近江鉄道（株）
草津栗東くるっとバス	大宝循環線	10	10	35～37 分	近江鉄道（株）
草津栗東守山くるっとバス	宅屋線	10	-	55 分	近江鉄道（株）
近江鉄道バス	上笠平井循環線	4	4	25 分	近江鉄道（株）

○利用状況

まめバスの利用者数は増加傾向にあります。運行継続判断の基準として、各路線に目標利用者数を設定しており、2014年（平成26年）10月からの3年間で1クールとして、達成状況により運行継続の判断を行っています。本格運行1年目（2013年（平成25年）10月から2014年（平成26年）9月）の年間利用者数を目標利用者数に設定し、3年連続で目標利用者数に満たない場合は、休止または代替施策へ移行するとしています。1年目に全路線で目標を達成したため、次クール（2017年（平成29年）10月から3年間）も運行継続が決定しています。

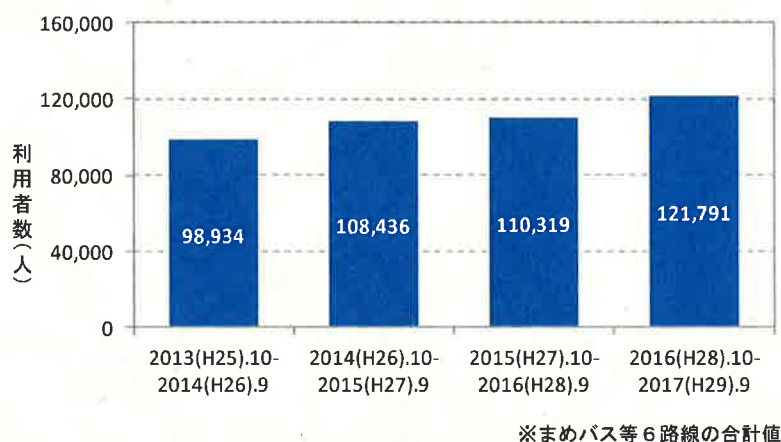


図 2-3 7 まめバス等の年間利用状況



※1年目は2014年（平成26年）10月～2015年（平成27年）9月、2年目は2015年（平成27年）10月～2016年（平成28年）9月、3年目は2016年（平成28年）10月～2017年（平成29年）9月の年間利用者数

図 2-3 8 まめバス等各路線の利用者数と目標利用者数達成状況

⑤ タクシー

市内では、複数のタクシー事業者が運行しており、市内の日常的な移動を担っています。

表 2-6 タクシー事業者の状況

事業者名	事業者所在地
滋賀タクシー(株) 草津営業所	栗東市小柿 8 丁目 7 番 8 号
(株)帝産タクシー滋賀	草津市山寺町 192 番地 1
滋賀ヤサカ自動車(株) 草津営業所	草津市南笠東 1 丁目 1 番 55 号
滋賀第一交通(株) 栗東営業所	栗東市大橋 7 丁目 7 番 8 号
湖都タクシー(株)	草津市矢橋町 21 番地 5
近江タクシー(株) 草津営業所	草津市笠山 5 丁目 3 番 8 号
滋賀エムケイ(株) 栗東営業所	栗東市高野 195-1

表 2-7 湖南交通圏におけるタクシー輸送実績（2016 年（平成 28 年）度）

	実働両数 (台)	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	運送収入 (円)	実働1日1車当たり		
					輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	運送収入 (円)
H28.4～H29.3	71,037	1,232,374	1,732,988	1,773,791,320	17.35	24.40	24,970
前年同月	72,461	1,247,956	1,744,753	1,808,176,350	17.22	24.08	24,954

※湖南交通圏：草津市、守山市、栗東市、野洲市
出典：滋賀県タクシー協会

⑥ その他移動支援サービス

○福祉有償運送

NPOなどの非営利法人が、自家用自動車（白ナンバー車）を使用して、障害者や介護を必要とする高齢者などの移動制約者を対象に、通院・通所・買物などのために有償で実施する会員制個別輸送サービスを行っており、下記3事業者が国の登録を受けています。

表 2-8 福祉有償運送の事業者一覧

事業所名	事業所所在地
(特非) ディフェンス	草津二丁目
(特非) NPO子どもネットワークセンター天気村	東草津一丁目
(特非) アザレア掛橋コネクション	追分町三丁目

○地域支え合い運送支援事業

高齢者や障害者など、日常生活の支援が必要な人を対象に、学区の社会福祉協議会が主体となって、地域で住民のボランティアの方々と支え合い、助け合う運送支援の取組みを行っています。

2014年（平成26年）度から志津南、山田学区で地域支え合い運送事業が始まり、2017年（平成29年）度からは、老上、老上西学区でも事業が開始されています。

表 2-9 地域支え合い運送支援事業の運行状況

学区	年度	利用 登録者数	延べ 送迎人数	送迎 ボランティア数	送迎 日数	送迎先
志津南	2014 (H26)	21	83	12	65	近隣病院（診療所歯医者含む）、 福祉施設、薬局、まちづくりセンター、 郵便局等
	2015 (H27)	23	202	14	160	
	2016 (H28)	23	177	13	130	
山田	2014 (H26)	9	45	6	29	近隣商業施設、近隣病院（診療所含む） まちづくりセンター
	2015 (H27)	7	176	8	138	
	2016 (H28)	16	129	8	125	

出典：草津市社会福祉協議会ホームページ

○移動支援サービス

市や滋賀県タクシー協会により、下記移動支援サービスが実施されています。

表 2-10 移動支援サービス

事業・サービス名	実施主体	対象	内容
福祉タクシー助成	市	①身体障害者手帳 1～2 級 ②療育手帳 A ③精神障害者保健福祉手帳 1 級のいずれかを所持する者 または ④65 歳以上の要介護 3～5 の在宅高齢者等 ※自動車燃料費助成との併給は不可	福祉タクシー助成券またはストレッチャータクシー助成券を交付
自動車燃料費助成	市	①身体障害者手帳 1～2 級 ②療育手帳 A ③精神障害者保健福祉手帳 1 級のいずれかを所持し、自動車税の減免手続きを受けている者 ※福祉タクシー助成との併給は不可	自動車燃料費助成券を交付
地域生活支援事業 (移動支援事業)	市	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかの交付を受けた者で、外出時の支援が必要と認められる者	屋外での移動に困難がある障害者等の外出における移動の支援を実施
外出支援サービス	市	65 歳以上の要介護 3～5 の在宅高齢者等	ストレッチャータクシー助成券等を交付
ゆりかごタクシー	滋賀県タクシー協会	会員登録を行った妊産婦	陣痛、破水時等の病院への送迎をサポート

○送迎サービス

大規模事業所や草津総合病院等の送迎バスや、福祉施設（長寿の郷ロクハ荘、なごみの郷）の無料巡回バスが運行しています。

⑦ エリア別公共交通の状況

○ＪＲから東側エリア

南部方面では、路線バスとまめバスの運行により、バス交通の空白地はほぼ存在していませんが、北部方面においては、一部の地域で空白地が存在しています。

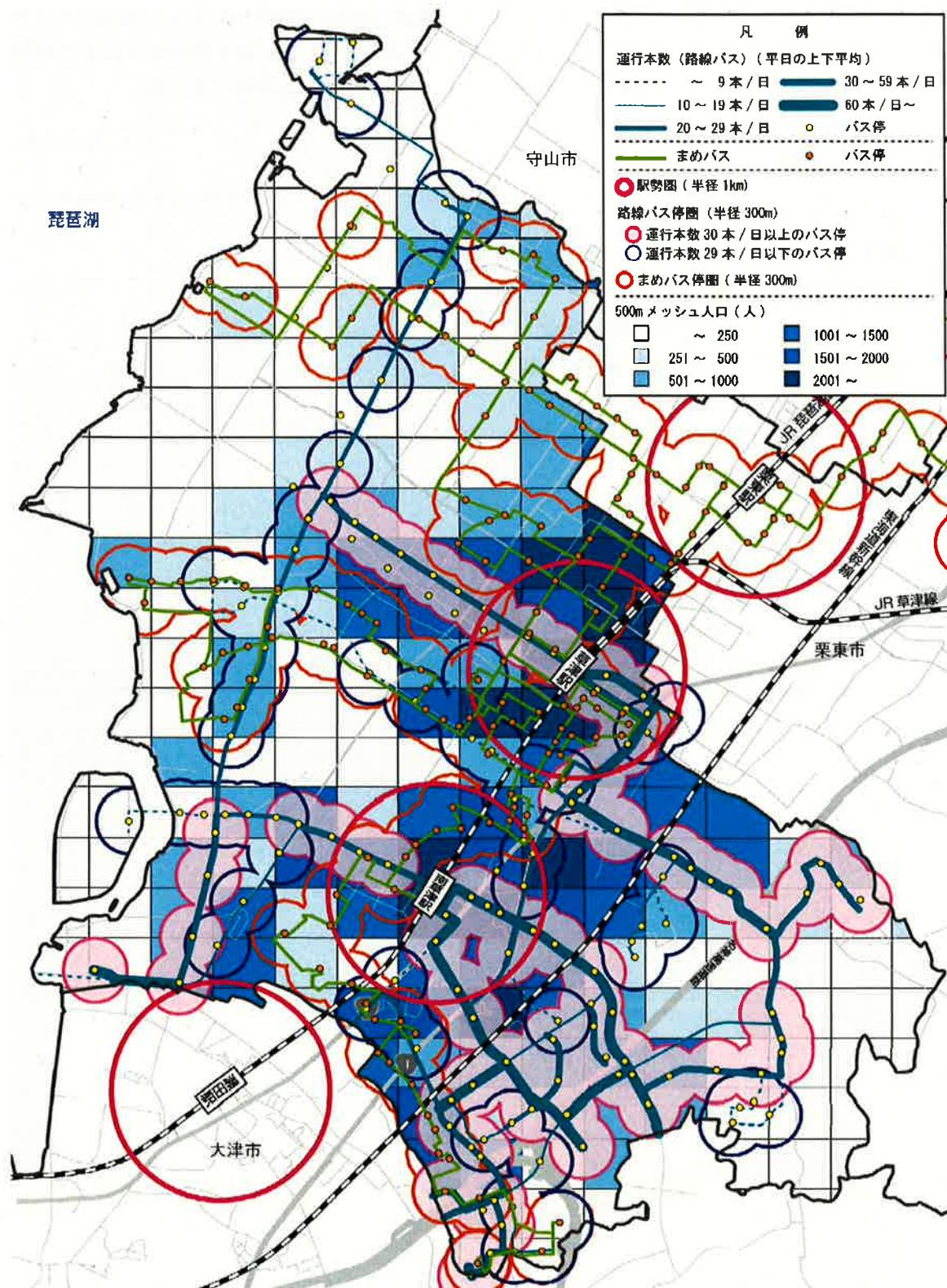
ＪＲ南草津駅からは、立命館大学ＢＫＣや工業団地、滋賀医大付属病院等を結ぶ路線バスの運行本数が多いものの、国道１号周辺の渋滞と相まって、バスの定時性・速達性が損なわれています。

○ＪＲから西側エリア

琵琶湖方面は広域的な田園景観が形成されている中、ＪＲ草津駅、ＪＲ南草津駅からの主要幹線道路では、路線バスの運行本数が一定確保されており、それ以外のエリアでも、まめバスによる補完運行を行っているものの、一部の地域でバス交通の空白地が存在しています。

○隣接市との広域エリア

2013年（平成25年）10月から、まめバスと栗東市の「くりちゃんバス」との共同運行として、「草津栗東くるっとバス」を2路線（大宝循環線、宅屋線）で運行し、ＪＲ栗東駅や済生会病院（栗東市）等に接続しています。また、2016年（平成28年）10月からは宅屋線をＪＲ守山駅まで延伸し、「草津栗東守山くるっとバス」として運行しており、コミュニティバスの広域的な運行を展開することで、公共交通の利便性の向上と交流の活性化に寄与しています。



※500m メッシュ人口は 2015 年（平成 27 年）国勢調査

図 2-39 鉄道・バスの利用圏域の状況（2018 年（平成 30 年）3 月）

1.4 市民の意識と行動

市民の日常生活における交通行動や地域公共交通の利用実態等を把握し、地域公共交通の滞在需要層とそのニーズを探り、将来の地域公共交通のあり方等を検討するための基礎資料として、草津市の生活交通に関する市民アンケート調査を実施しました。

(1) 調査の概要

■調査地域	草津市全域
■調査対象	市内在住の18歳以上の男女
■調査抽出法	無作為抽出
■調査方法	郵送配布・郵送回収
■調査時期	2016年（平成28年）12月
■配布時期	3,000件
■回収数	1,275件（回収率42.5%）
■調査項目	回答者属性 普段の外出 公共交通の利用 公共交通を便利にするために必要な取組み 市内の移動環境の将来像 公共交通について問題点や改善アイデア等

(2) 調査票

草津市の生活交通に関するアンケート調査

問1 あなた自身のことについておたずねします

①性別(1つに○)	1. 男性 2. 女性
②年代(1つに○)	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
③ご自宅の郵便番号 ※送付封筒にも記載しています	〒 5 2 5 -
④運転免許を保有していますか。 (1つに○)	1. 自動車運転免許を持っていて、適度に運転する 2. 自動車運転免許は持っているが、ほとんど運転しない(例: 年に数回程度) 3. バイク・原付限定のみの免許を持っている 4. 返納した(歳頃) 5. 持っていない
⑤自由に使える移動手段として何がありますか。 (いくつでも)	1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(家族や知人による送迎) 3. バイク・原付 4. 自転車 5. 電動カート・シニアカー※ 6. 自由に使える手段はない 7. その他() ※シニアカー: 高齢者向けに作られた、三輪または四輪の一人乗り電動車両
⑥自宅から最寄りの「バス停」までの距離はどれくらいですか。(1つに○)	1. 徒歩3分(約200m)以内 2. 徒歩5分(約330m)以内 3. 徒歩10分(約670m)以内 4. 徒歩10分以上 5. わからない

問2 あなたの普段の外出についておたずねします

(A) 通勤通学	①通勤通学の有無	1. 通勤している 2. 通学している 3. どちらもしない → (B) へ
	②行き先	1. 草津市内 2. その他()
	③草津市内において、通勤通学で利用する交通手段(いくつでも)	1. JR 2. 路線バス 3. まめバス 4. 学校・企業の送迎バス 5. 自家用車(自分で運転) 6. 自家用車(送迎) 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩のみ 10. その他()
(B) 日常の買い物	①買い物の頻度	1. ほぼ毎日 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 宅配やインターネットで買う 5. 買い物には行かない → (C) へ
	②主な買い物先(1つ)	※記入例: アルプラザ草津 など
	③草津市内において、買い物時に利用する交通手段(いくつでも)	1. JR 2. 路線バス 3. まめバス 4. タクシー 5. 自家用車(自分で運転) 6. 自家用車(送迎) 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩のみ 10. その他()
(C) 病院	①通院での外出頻度	1. ほぼ毎日 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 病院には行っていない → (D) へ
	②主な病院名(1つ)	※記入例: 草津総合病院 など
	③草津市内において、病院に行くために利用する交通手段(いくつでも)	1. JR 2. 路線バス 3. まめバス 4. 病院の送迎バス 5. タクシー 6. 自家用車(自分で運転) 7. 自家用車(送迎) 8. バイク・原付 9. 自転車 10. 徒歩のみ 11. その他()

(D) その他	①外出頻度	1. ほぼ毎日 4. 年に数回	2. 週に数回 5. 特にどこにも行かない → 問3へ	3. 月に数回
	②主によく行くところ (1つ)			
	③その場所に行くために 利用する交通手段 (いくつでも)	1. JR 4. タクシー 7. バイク・原付 10. その他()	2. 路線バス 5. 自家用車(自分で運転) 8. 自転車	3. まめバス 6. 自家用車(送迎) 9. 徒歩のみ

問3 公共交通の利用についておたずねします

	JR	市内の路線バス	まめバス、くるっとバス
①利用頻度 (1つに○)	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない → ④へ	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない → ④へ	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない → ④へ
②主な 利用目的 (主なもの 1つに○)	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()
③よく利用す る区間	() 駅 ～ () 駅	() バス停 ～ () バス停	() バス停 ～ () バス停
④満足度 (1つに○)	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない
⑤利用しづらい 点や利用しな い理由 (いくつでも)	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りの駅が遠い 4. 行きたいところにJRが走っていない 5. 運賃が高い 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不満はない 12. その他 ()	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたいところにバスが走っていない 5. 運賃が高い 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不満はない 12. その他 ()	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたいところにバスが走っていない 5. 遠回りで時間がかかる 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 土日祝日に運行していない 10. 徒歩や自転車で十分 11. 路線や時刻表がわかりにくい 12. 特に不満はない 13. その他 ()

問4 公共交通を便利にするために必要な取組についておたずねします

市内の公共交通について、下記の①から⑪の取組が実現された場合、あなた自身の公共交通の利用状況の変化について、記入例に従って、該当する番号に○をつけてください。

取組案	利用状況の変化		
	1. 今よりも利用が増える	2. 今と変わらない	3. どちらともいえない
<記入例> ①バス停の改善（屋根やベンチの設置など）	①	2	3
①バス停の改善（屋根やベンチの設置など）	1	2	3
②バス停付近への自転車置き場の設置	1	2	3
③乗り降りしやすいバス車両の導入（ノンステップバスなど）	1	2	3
④バスへの交通 IC カードの導入（ICOCA、PITAPA など）	1	2	3
⑤バス到着情報の提供（到着時刻や遅れがスマートフォン等でわかるシステム）	1	2	3
⑥JRとバス、バス同士の乗り継ぎの改善（ダイヤの調整など）	1	2	3
⑦バスの運行本数の増加	1	2	3
⑧バスの始発時間繰り上げ、終発時間の延長	1	2	3
⑨連節バス（ジョイントライナー [※] ）の運行範囲の拡大 ※現在、南草津駅～立命館大学 BKC 間を運行している2台の車体がつながった大型のバスで、通常の路線バスに比べて大量輸送が可能	1	2	3
⑩バスが走っていない地域への新たな交通手段の導入（乗り合いタクシー、地域自主運行バスなど）	1	2	3
⑪市外へ直接行けるバスなどの交通手段の導入	1	2	3
⑫その他（ ）	1	2	3

上記の①から⑫の取組の中で、あなた自身が公共交通を利用する上で、特に重要と思われるものを順番に5つまで選び、下記に番号を記入してください。

1番目に重要	2番目に重要	3番目に重要	4番目に重要	5番目に重要

問 5 市内の移動環境の将来像についておたずねします

今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、10 年から 20 年先を見通した場合、市内の移動環境などのような方向で整備していけばよいと思いますか。

下記の選択肢の中から、重要と思われるものを順番に3つまで番号を記入してください。

1番目に重要	2番目に重要	3番目に重要

1. 地球温暖化防止のため、自動車から鉄道やバスへの利用転換を進める
2. 環境や健康づくりのため、自転車専用レーンの整備などの自転車の走行環境を整える
3. 誰もが安心して外出できるよう、駅周辺や道路の段差解消などバリアフリー化を進める
4. 中心市街地である草津駅周辺の活性化のため、駅周辺の回遊性のある歩行空間を創出する
5. 都市の活力増進や魅力づくりのため、新たな交通システム（LRTやBRT[※]など）を充実させる
6. 市内のどこにでも移動できるように、路線バスやまめバスの運行を充実させる
7. 公共交通の利便性向上のため、鉄道やバスの案内表示や運行情報の提供を充実させる
8. 自動車やバスが渋滞なく移動できるように、道路の拡幅や交差点の改良を進める
9. その他（ ）

※LRTとは、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型の路面電車です。

※BRT とは、バス専用レーンの導入や連節バス等を用いて、バスの定時制や速達性を確保する次世代のバスシステムです。

問 6 公共交通について問題点や改善アイデア等どんなことでもお書きください

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

ご記入いただいたアンケート用紙は同封の返信用封筒にて、12月27日(火)までにご返送ください。

(3) 調査結果

① 移動手段の状況

- 自由に使える移動手段としては、自動車（自分で運転）や、自転車の利用が、それぞれ6割以上と多数を占めますが、家族や知人の送迎に頼る人も3割近くを占め、また自由に使える移動手段がない人も約5%と少なくありません。特に60歳代からは自動車を運転しない人が年齢とともに増加し、80歳代では8割近くを占めます。

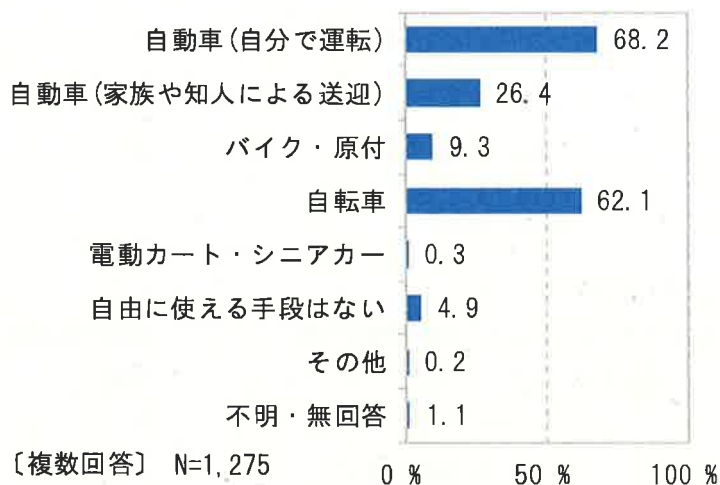
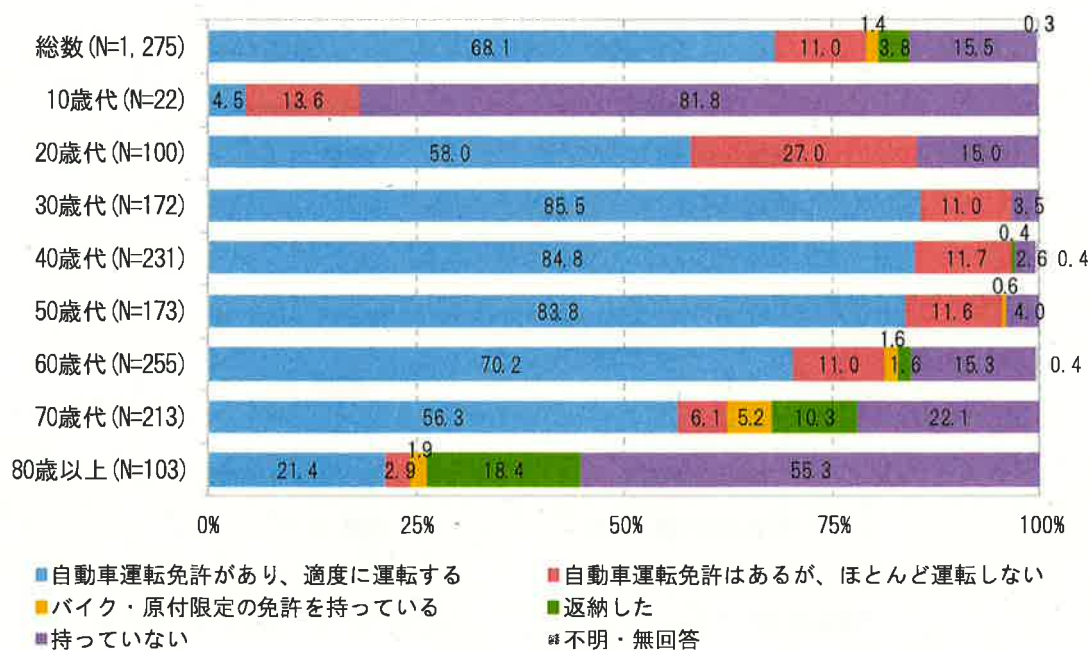


図 2-40 自由に使える移動手段



※総数には、年代不明分を含む

図 2-41 年代別の運転免許の保有状況

② 普段の外出

- 日常の買い物については、6割以上が自家用車を自分で運転し、市内の大規模商業施設に買物に行っており、通院についても、約6割が自家用車を自分で運転するなど、普段の外出は自動車に依存しています。
- 通勤については、市内・市外を問わずマイカー利用が約半数を占めており、通学では、自転車やJ Rを利用する人が6割以上となっています。

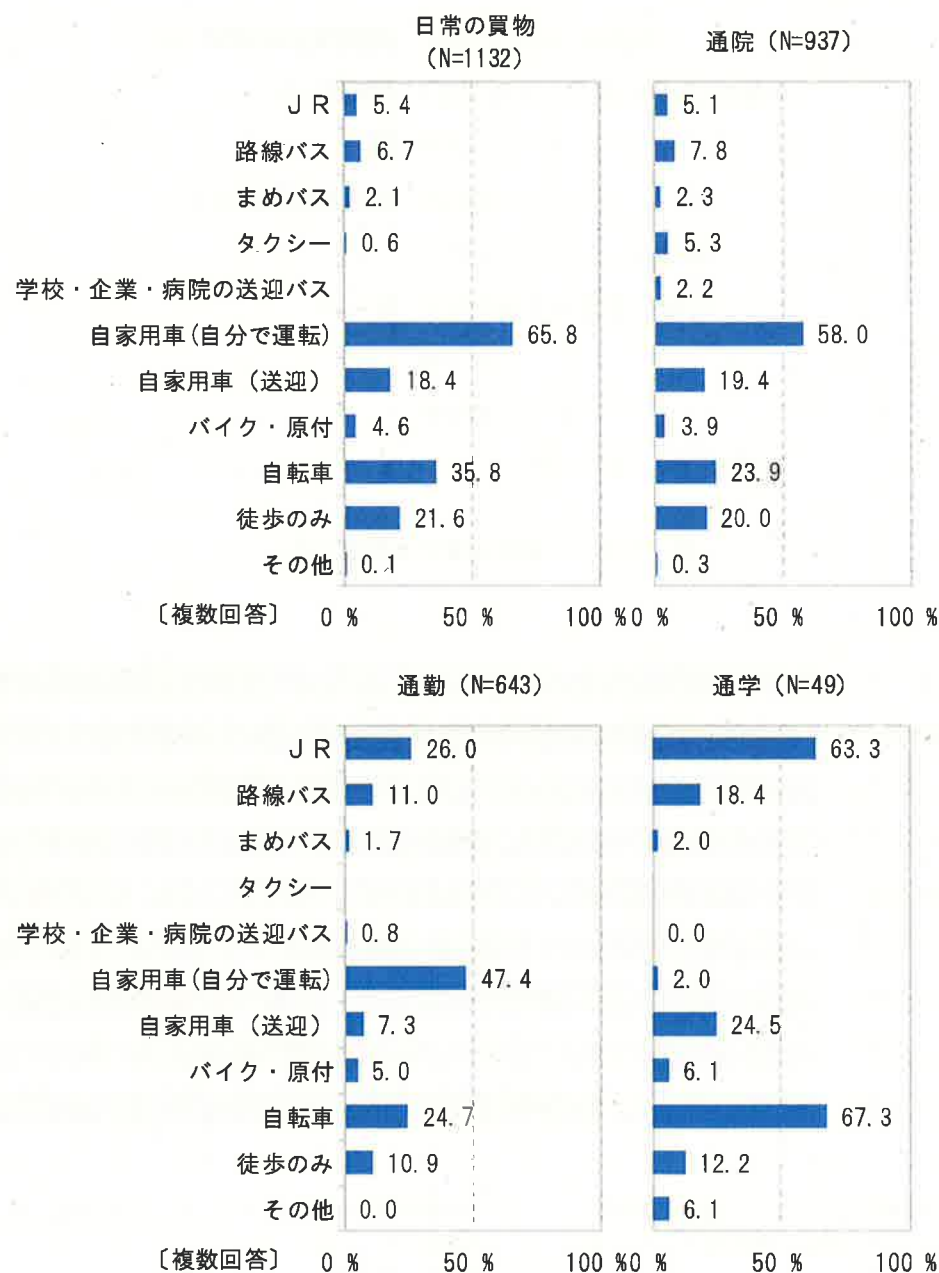
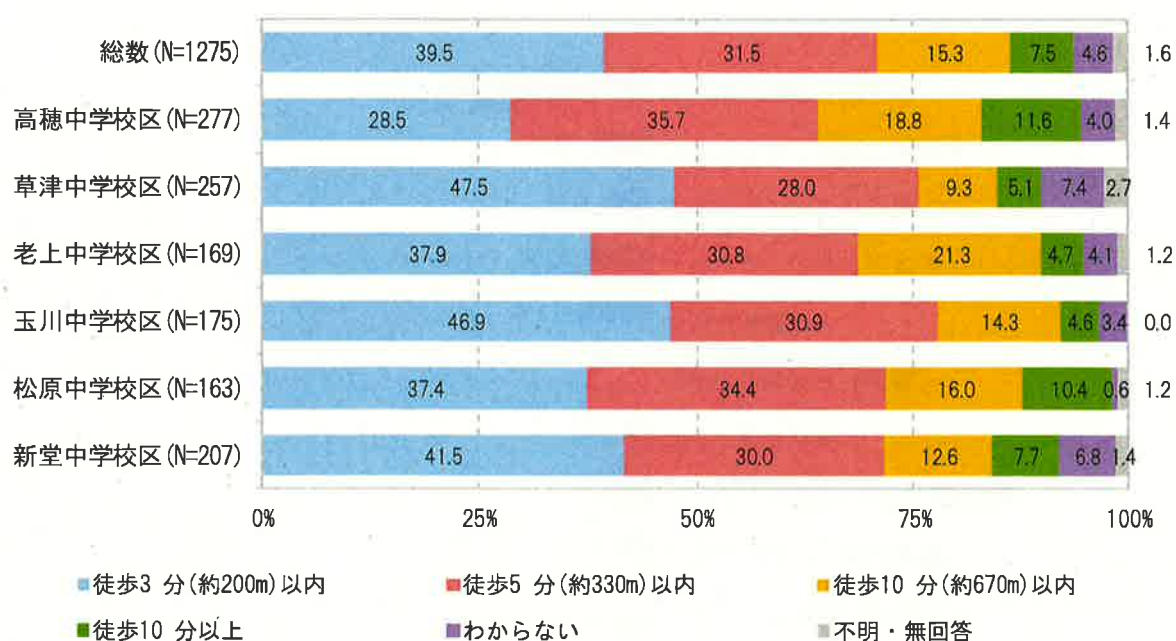


図 2-4 2 外出目的別の移動手段

③ 公共交通の利用

- 9割以上の人が最寄りのバス停の場所を把握しており、バス停の認知度は高くなっていますが、バス停圏に相当する「徒歩5分(約330m)以内」にバス停があると回答した人の割合は、高穂中学校区(64.2%)や老上中学校区(68.7%)で低くなっています。
- 路線バスを利用する人の主な利用目的は、レジャー・趣味・ショッピングや通勤となっていますが、定期的に利用する人(週に数回以上利用する)は4.5%となっています。また、路線バスを利用しない(利用しづらい)理由としては、車のほうが便利以外に、運賃の高さや行きたいところにバスが走っていないことがあげられています。
- まめバス・くるっとバスを利用する人の主な利用目的は、レジャー・趣味・ショッピングのほか通院、通勤、日常の買物となっていますが、定期的に利用する人(週に数回以上利用する)は0.6%と少なくなっています。また、まめバス・くるっとバスを利用しない(利用しづらい)理由としては、車のほうが便利以外に、行きたいところにバスが走っていないことや遠回りで時間がかかることがあげられています。



※総数には、中学校区不明分を含む

図 2-4 3 最寄りのバス停までの距離

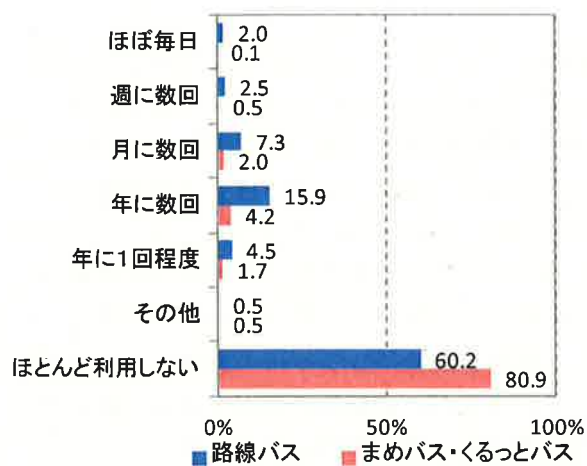


図 2-4-4 バスの利用頻度

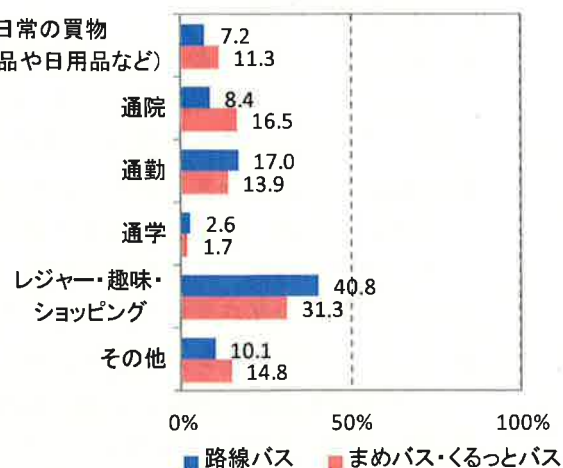
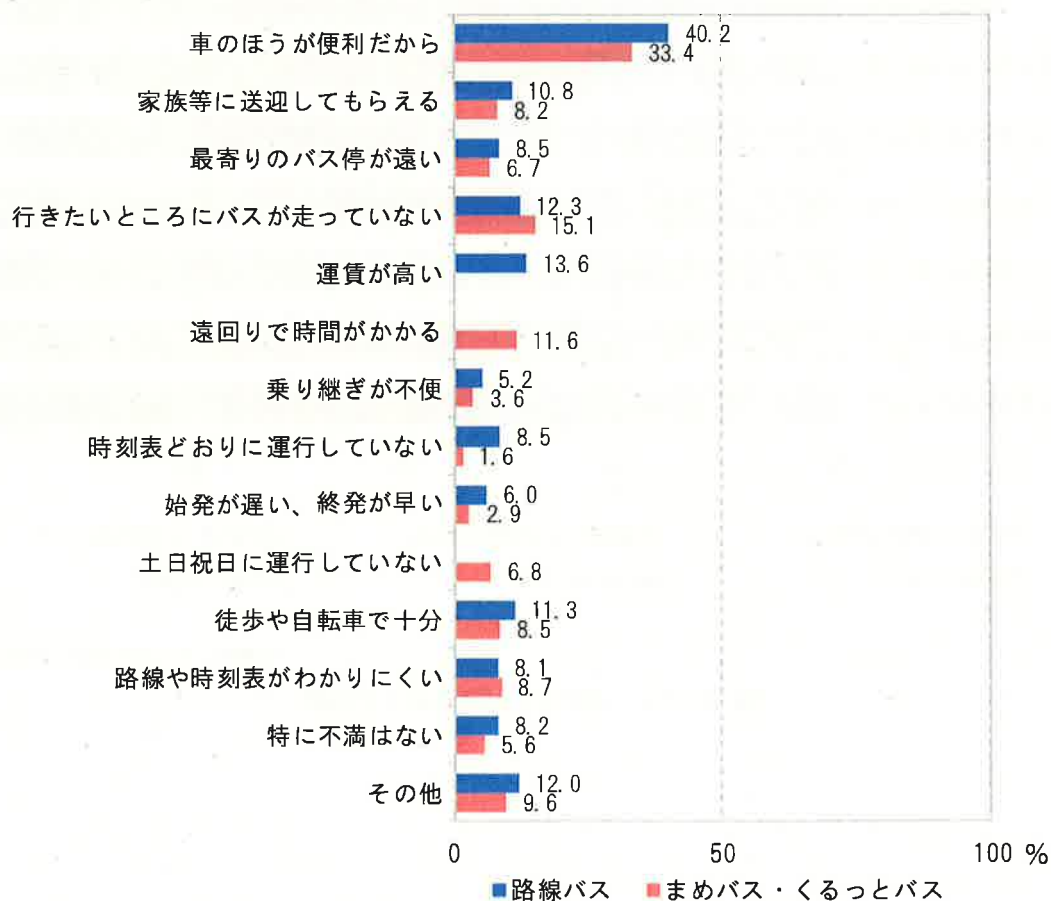


図 2-4-5 バスの主な利用目的



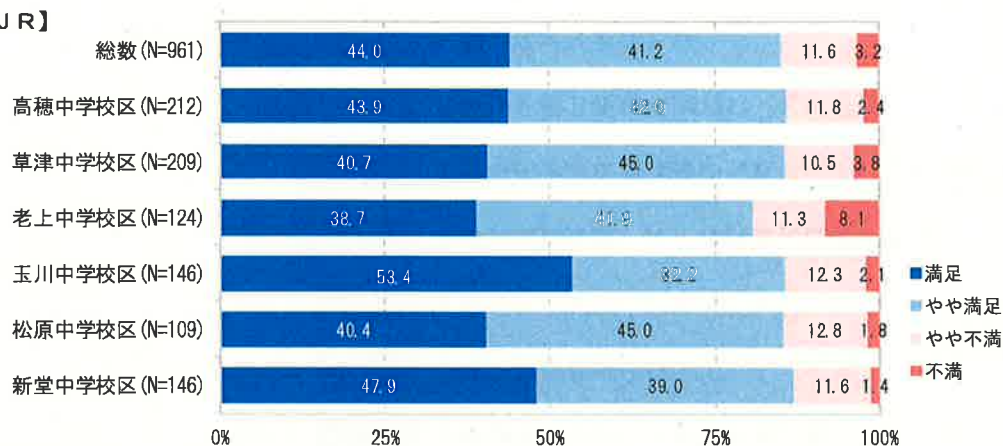
※「運賃が高い」は路線バスのみの選択肢、「遠回りで時間がかかる」「土日祝日に運行していない」はまめバス・くるっとバスのみの選択肢

図 2-4-6 利用しづらい点や利用しない理由

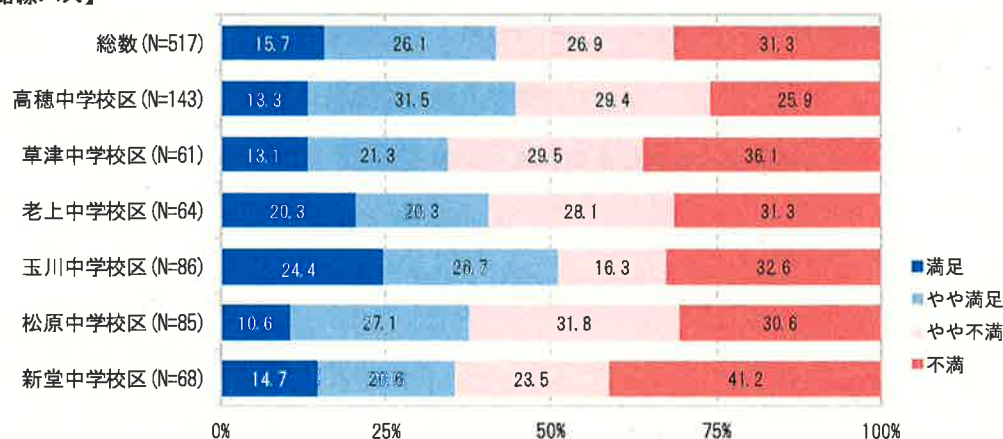
④ 公共交通の満足度

- 利用したことがある人のうち、ＪＲの満足度は８割以上と高くなっていますが、路線バスは４割、まめバス・くるっとバスは３割と低くなっています。
- 路線バスの満足度は、運行本数が多い玉川中学校区では満足度が５割を超えていますが、草津中学校区や松原中学校区、新堂中学校区で低くなっています。まめバス・くるっとバスは、草津中学校区で満足度が高く、高穂中学校区では『不満』が８割を占めています。

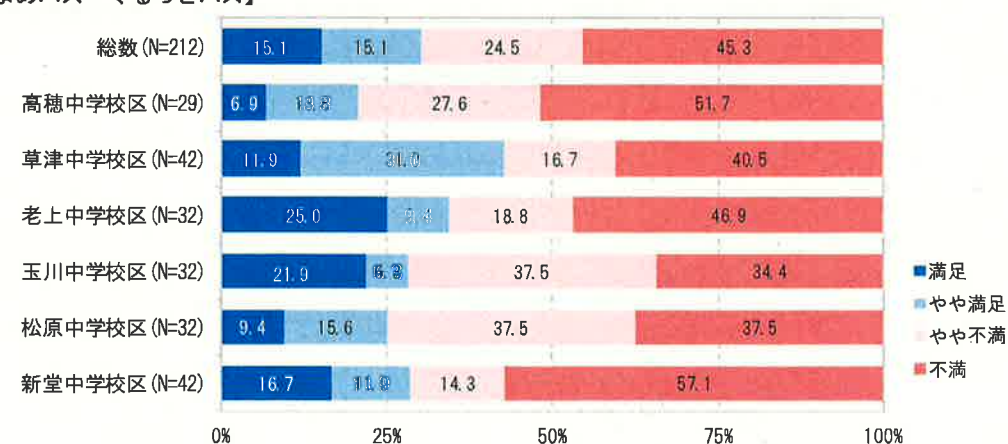
【ＪＲ】



【路線バス】



【まめバス・くるっとバス】

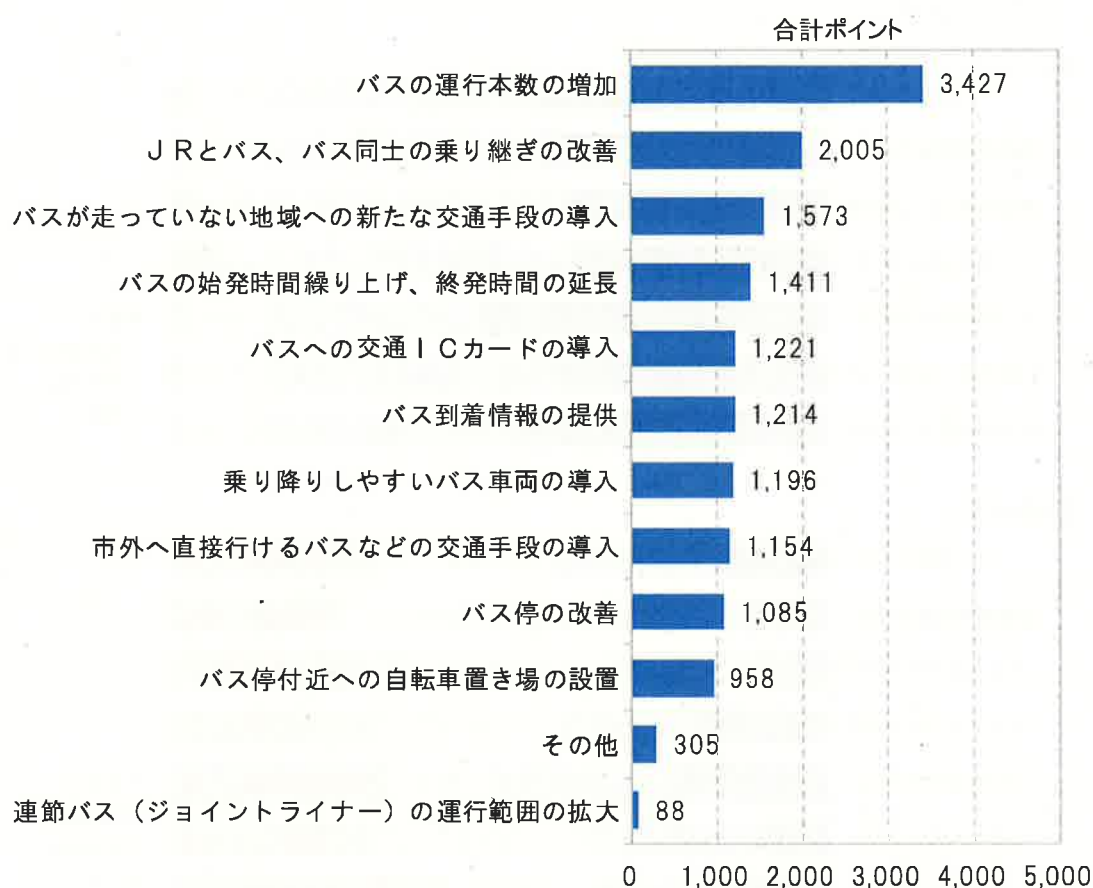


※総数には、中学校区不明分を含む
※「利用しないのでわからない」との回答を除いて集計

図 2-47 公共交通の満足度

⑤ 公共交通を利用する上で重要な取組み

- 公共交通を利用する上で重要だと思う取組みについては、「バスの運行本数の増加」が最も多く、次いで「ＪＲとバス、バス同士の乗り継ぎの改善」、「バスが走っていない地域への新たな交通手段の導入」の順となっており、運行状況の改善に関する取組みが重要視されています。

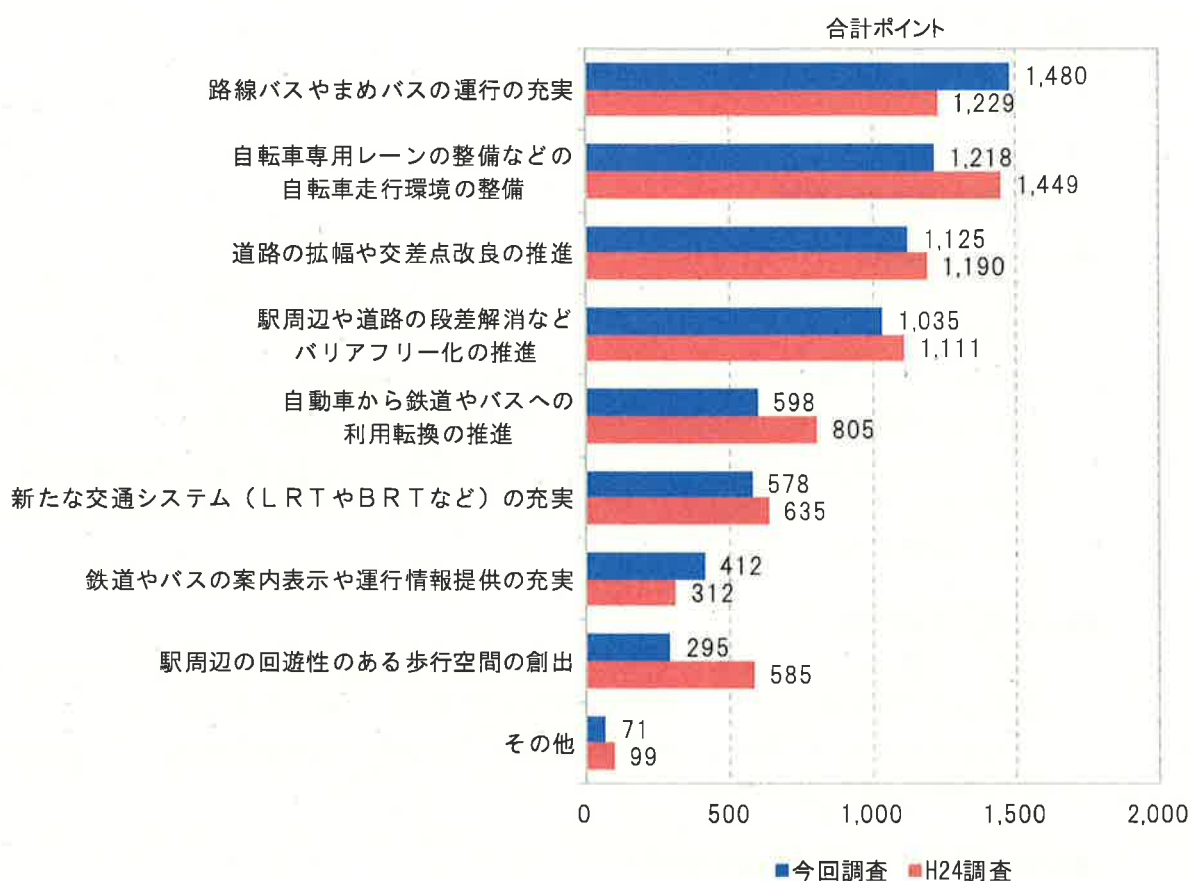


※合計ポイント算出方法：重要だと思う順番に、「１番目」を５ポイント、「２番目」を４ポイント、「３番目」を３ポイント、「４番目」を２ポイント、「５番目」を１ポイントとして合計ポイントを算出。

図 2-4 8 特に重要だと思われる取組み

⑥ 市内の移動環境の将来像

- 今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、10 年から 20 年先を見通した場合の市内の移動環境の整備の方向性については、「路線バスやまめバスの運行の充実」が最も重要と思われており、次いで「自転車走行環境の整備」、「道路の拡幅や交差点の改良」、「バリアフリー化の推進」と続いています。
- 2012 年（平成 24 年）に行った同様の調査と比較すると、「路線バスやまめバスの運行の充実」が増加し、重要性が増している一方、「駅周辺の回遊性のある歩行空間の創出」や「自動車から鉄道やバスへの利用転換の促進」、「自転車専用レーンの整備などの自転車の走行環境の整備」などが減少しています。



※合計ポイント算出方法：重要だと思う順番に、「1 番目」を 3 ポイント、「2 番目」を 2 ポイント、「3 番目」を 1 ポイントとして合計ポイントを算出。

図 2-4 9 市内の移動環境の整備の方向性

1.5 交通事業者等の意見

地域の移動に関する問題や課題、交通事業者として担うことのできる施策、地域や事業所が連携できることを把握するため、公共交通事業者や福祉団体、沿線企業等にヒアリング調査を行い、公共交通網の方向性や、計画に盛り込む施策についての検討を行いました。

(1) 調査の概要

■調査地域	草津市全域		
■調査対象	市内の交通事業者	6団体	
	福祉団体	3団体	
	沿線企業	5団体	計14団体
■調査方法	訪問ヒアリング		
■調査時期	2017年（平成29年）7月～8月		

(2) ヒアリング結果

① 交通事業者の主な意見

■公共交通の現状

- ・JRの利用者数は2駅とも増加傾向にあり、JR南草津駅周辺に新しいまちが出来た印象。
- ・路線バスは、立命館大学関連路線やグリーンヒル・飛鳥線は利用者が多いが、極端に少ない路線もあり、市内全体で見ると横ばいから減少傾向にある。
- ・タクシーは、湖南交通圏（草津、栗東、守山、野洲）の輸送回数は大津市域に次いで2番目に多く、長距離輸送が多いため売上は一番であるが、利用者数は全体的に横ばい傾向である。

■事業運営上の課題

- ・国道の渋滞に加え、送迎のマイカーによる朝夕の通勤通学時間帯の乗り入れにより駅周辺の渋滞状況がひどく、路線バス等の定時運行に支障をきたしている。
- ・バス業界やタクシー業界は、乗務員の高齢化や人員不足が顕著であり、サービスの維持が難しくなりつつある。

■公共交通ネットワーク形成に向けて

- ・他の交通手段を排除するのではなく、それぞれが上手く役割分担しながら、交通ネットワークを形成していく考え方が必要である。
- ・事業者にとっては車両購入がネックであるので、市が車両を保有し、運行は事業者が行うといった上下分離方式についても検討していく必要がある。
- ・事業者努力では限界があり、市がバス事業を市民生活の基盤と位置づけ支援すべき。

■利用促進策

- ・各事業者ともバスロケーションシステムや検索アプリへの対応、観光・子育て・防犯施策との連携など、利用者の利便性向上のために各種の工夫を行っている。
- ・ICOCAなどの共通ICカードや低床バスの導入については、事業者単独では難しい。県や市と連携し進めるべき。

- ・ 駅を降りたところに、一元的な公共交通の案内表示があれば利用者はわかりやすい。
- ・ バス走行環境改善のために、駅前ロータリーの改修が必要。一般車乗り入れ禁止や、路線バス等と一般車の乗り入れ場所を明確化するなど、様々な視点で駅前ロータリーの整備を検討すべき。
- ・ 他市でも一定の効果が出ているので、自転車のパーク＆バスライドを導入してはどうか。
- ・ 将来的な人口減少で市民の利用増は見込めない。観光利用による需要増加の検討も必要。
- ・ 高齢者の事故が問題化しているため、高齢者運転免許自主返納支援策の充実が必要。

② 福祉団体の主な意見

■交通弱者の移動実態

- ・ 福祉有償運送に頼る人たちは、本当に移動に困っている人である。一方で、利用料金も安くないので、費用負担のできる人しか利用できないのも現状。
- ・ 障害者移動サービスは、まだまだ供給不足である。表面化していない需要が大きく、移動したくても我慢したりあきらめたりしているのではないかな。

■公共交通の課題

- ・ 車いすでも公共交通が利用できるよう、駅前ロータリーの段差解消や屋根の整備が必要。また、乗務員の対応やバリアフリー情報の提供等も必要。
- ・ まめバスがもっと利用できるように、年間パスなど割引制度を充実すべき。

■公共交通ネットワーク形成に向けて

- ・ 市の交通分野と福祉分野の連携が必要。
- ・ 高齢者や障害者の社会参加促進のためにも、福祉有償運送、介護タクシー、公共交通など、多様な交通手段の中から利用者が選択できる環境が必要。
- ・ 地域によって交通ニーズが違うため、「まち協」の取組みに交通も入れ、地域ごとに地域の方と協働でそこに必要な交通を検討する必要がある。

③ 沿線企業の主な意見

■通勤・業務交通の現状

- ・ 路線バスが近くに運行されていない、もしくはあっても便数が少なく、マイカー通勤が主で、送迎バスを運行している事業所もある。
- ・ 公共交通の利便性向上が難しいのであれば、企業の送迎バスを通勤輸送の一環として、駅での待機場所の整備などの支援をすべき。
- ・ ノーマイカーデーを実施しても、受け皿となるべき公共交通機関が不便な状況では業務に支障をきたすだけである。

■公共交通ネットワーク形成に向けて

- ・ 公共交通を維持していくには、交通事業者の努力だけでは困難であり、行政が支援して、利便性を高めより使いやすいものにしてほしい。
- ・ 路線バス等の定時性確保のため、JR南草津駅ロータリーの運用見直しや周辺道路の渋滞対策が必要。

1.6 上位・関連計画や取組みの現状

(1) 第5次草津市総合計画

総合計画は、行政運営における最上位計画であり、将来のまちの姿を示すとともに、その実現のための市民と行政が協働して目指すまちづくりの基本的な構想およびまちづくりの基本的な方向を示したものです。

第5次草津市総合計画では、「出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津」の実現に向けて道路・交通分野からのアプローチのひとつとして、公共交通ネットワークの構築を掲げています。

表 2.11 第5次草津市総合計画の概要

計画期間	基本構想：2010年（平成22年）度～2020年度〔11年間〕 第3期基本計画：2017年（平成29年）度～2020年度〔4年間〕
将来ビジョン	出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津
まちづくりの基本方向	○「人」が輝くまちへ ○「安心」が得られるまちへ ○「心地よさ」が感じられるまちへ ○「活気」があふれるまちへ
道路交通分野からのアプローチ	○安全・安心な道路の整備 ○公共交通ネットワークの構築 ○バリアのないまちづくり

(2) 草津市健幸都市基本計画

今後想定される高齢化の更なる進展等を見据えて、市民一人ひとりが健康で幸せに暮らせる社会の実現に向けて、「草津市健幸都市基本計画」を策定し、健幸を切り口に分野横断的な取組みを推進しています。その中で、まちの健幸づくりに向けた施策として出かけたくなるまちづくりを掲げ、都市機能や交通網を整えて、歩いて暮らせるまちづくりに取り組むこととしています。

表 2.12 草津市健幸都市基本計画 の概要

計画期間	2017年（平成29年）度～2022年度〔6年間〕
基本理念	目指せ、健幸都市くさつ！！ ～住む人も、訪れる人も、健幸になれるまちを目指して～
基本方針と 基本施策	基本方針1 まちの健幸づくり ①出かけたくなるまちづくり ②交流機会や健幸拠点の充実 基本方針2 ひとの健幸づくり ①地域の主体的な健幸づくりの推進 ②個人の健幸づくりの推進 基本方針3 しごとの健幸づくり ①地域産業と連携した健康産業の活性化 ②大学・企業等との連携
交通分野からの アプローチ	(1) 歩いて暮らせるまちづくり (2) 安全・安心に配慮した公共空間の整備 (3) 賑わい・うるおいの向上に向けたまちの環境づくり

(3) 草津市都市計画マスタープラン

地域ごとのまちづくりの方針などを定め、都市計画の総合的な指針としての役割を果たす「草津市都市計画マスタープラン」では、都市づくりの目標を達成するための交通分野からのアプローチとして、交通ネットワークの形成にかかる施策をあげています。

表 2.13 草津市都市計画マスタープランの概要

計画期間	2006 年（平成 18 年）～2020 年 [15 年間]
基本テーマ	ゆとりと活力のある生活実感都市 草津 ～美しく魅力あふれる都市空間をめざして～
都市づくりの目標	<都市基盤整備の推進> 目標 1 安全で安心できる都市の形成 目標 2 立地特性を活かした賑わいと活力ある都市の形成 <草津らしい都市づくりの推進> 目標 3 歴史と調和した美しく潤いのある都市環境の形成 目標 4 人にやさしく環境に配慮した都市空間の形成 目標 5 協働によるまちづくり文化の醸成
交通分野からのアプローチ	<交通ネットワークの形成> ○駅舎等のバリアフリー化の促進 ○市全体のモビリティ向上に向けたバス交通基盤の充実 ○都市構造や交通需要に対応した新たな公共交通システムの導入検討 ○自転車ネットワーク整備、駐輪スペースの確保 ○交通渋滞の緩和 ○時代のニーズに応じた道路網形成の推進

(4) 草津市都市交通マスタープラン

目指すまちづくりの実現に向けて、将来交通体系を達成するための基本理念や基本方針を示した「草津市都市交通マスタープラン」では、交通施策とまちづくりが一体となって、自動車への過度な依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換、人口減少・超高齢社会に対応した交通環境の整備や徒歩、自転車と公共交通を軸とした集約型都市構造の実現を目指すとしています。

表 2.14 草津市都市交通マスタープランの概要

計画期間	2014 年（平成 26 年）度～2033 年度〔概ね 20 年間〕
基本理念	誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくりの実現
基本方針	○人にやさしい交通まちづくりの実現 ○環境にやさしい交通まちづくりの実現 ○地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現
公共交通に係る施策の方向性	1) <u>新たな交通ネットワークの形成</u> 2) <u>バス交通サービスの確保・維持・改善</u> 5) <u>異なる交通手段間の連携</u> 6) <u>自動車に頼らない市民意識の醸成</u> 8) <u>中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献</u>



図 2-50 草津市都市交通マスタープランにおける市内における将来の都市交通体系

(5) 草津市地域公共交通総合連携計画

「草津市地域公共交通総合連携計画」では、「人が元気になる、まちが元気になる、地球も元気になる」を全体目標として設定し、地域生活交通・バリアフリー対策、輸送サービス向上・安全円滑化、地域活性化・公共交通利用促進の3点を重点化しています。

表 2.15 草津市地域公共交通総合連携計画の概要

計画期間	2010年（平成22年）度～2019年度〔10年間〕
全体目標	人が元気になる、まちが元気になる、地球も元気になる
目標	○地域生活交通・バリアフリー対策に向けて ○輸送サービス向上・安全円滑化に向けて ○地域活性化・公共交通利用促進に向けて

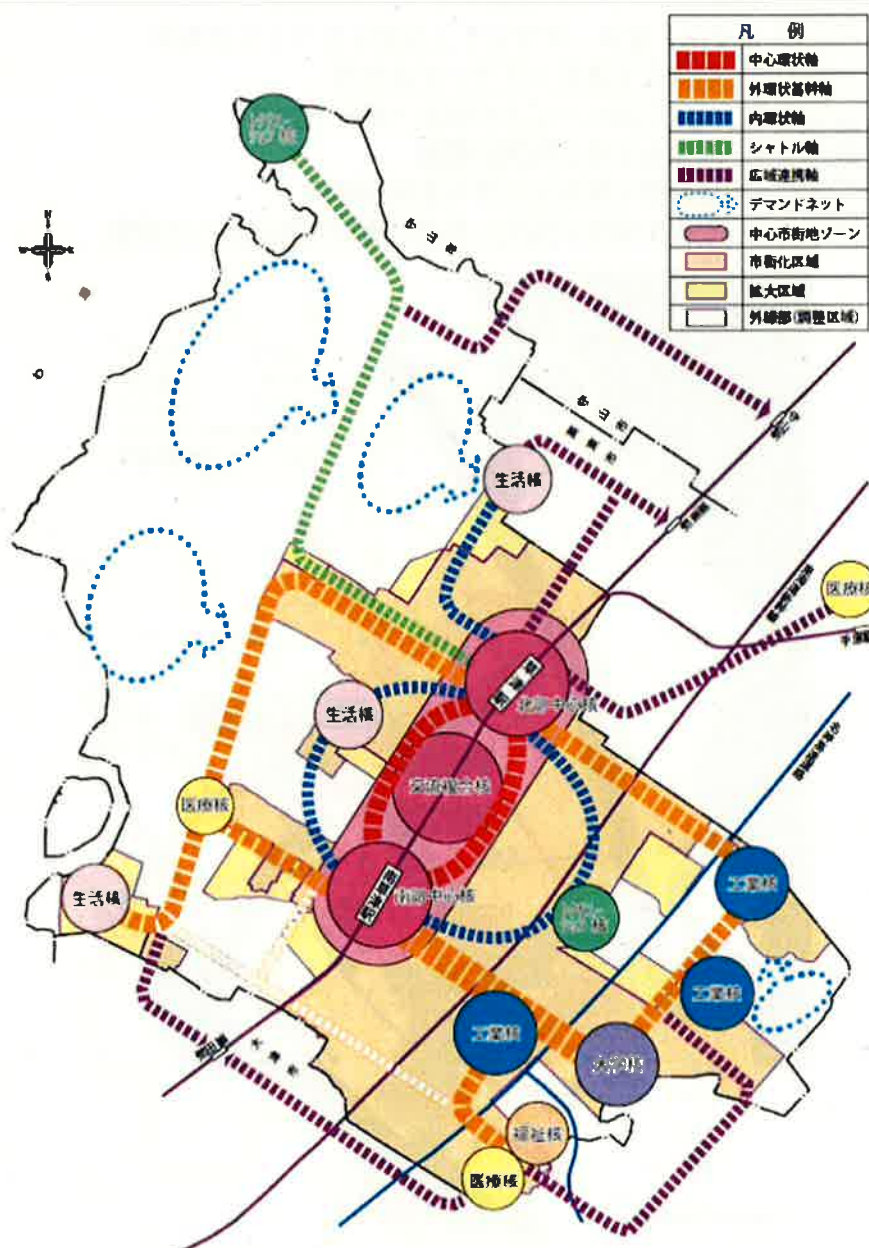


図 2-51 草津市地域公共交通総合連携計画における公共交通ネットワーク方針図

(6) 草津市立地適正化計画（案）

「草津市立地適正化計画」では、ＪＲ草津駅とＪＲ南草津駅の２つの拠点の周辺地域に都市機能が集約した都市構造の形成を図り、２拠点への公共交通ネットワークを充実させ、拠点へのアクセス性を高めることで、持続可能な都市の構築を目指しています。

表 2.16 草津市立地適正化計画（案）の概要

計画期間	2018年（平成30年）度～2039年度〔22年間〕
対象区域	都市計画区域全域（市全域）
まちづくりの理念	誰もが 歩いて快適に暮らせる ずっと続くやさしく健幸なまち・草津
目指すべき将来像	コンパクトにまとまった市街地に、２つの駅を拠点として、周辺には複合施設等が立地し、にぎわいを見せている。拠点へは、市街地内を本数が多く便利な路線バスですぐに行くことができる。バス停の周辺に人々が多く居住しており、その周りには日用品を販売する商業店舗や診療所などが立地しており、みんながいきいきと過ごしている。
持続可能な居住環境の形成に向けた取り組み 〈公共交通の方針〉	ＪＲ草津駅、ＪＲ南草津駅の２つの核を起点とする基幹公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。 ● 都市間移動の公共交通としては鉄道が十分に機能していることから、都市内移動の公共交通の中心であるバス交通を対象に一層利便性の高い公共交通軸の構築を目指す。 ● バス需要の偏在があるなど地域毎の需要に対応しやすい基幹・支線バスへのバス路線再編を推進する。 ● 幹線バスから離れた地域の通勤 通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるまめバス（コミュニティバス）を幹線バスとネットワーク化する。 ● 公共交通軸の沿線に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、小さな拠点と拠点２駅が相互連携できる都市構造の実現を目指す。

○誘導イメージ

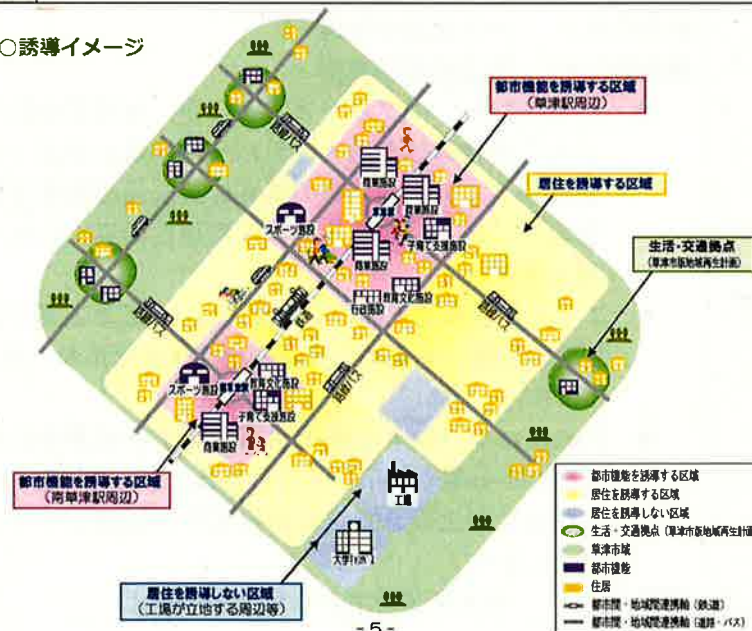


図 2-52 草津市立地適正化計画における都市機能等の誘導イメージ

(7) 草津市版地域再生計画（案）

人口減少や高齢化の進む市街化調整区域を対象として策定を進めている「草津市版地域再生計画」では、郊外部の集落の生活基盤やコミュニティを支える生活拠点の形成、効率的な公共交通ネットワークの形成、地域資源を活用した産業振興を図ることで、市域全体がうるおい、人々が生き活きと住み続けられるまちづくりを目指しています。

表 2.17 草津市版地域再生計画（案）の概要

計画期間	2018 年（平成 30 年）度～2039 年度 [22 年間]
対象区域	主に市街化調整区域にあり既存集落の存在する 7 学区 （志津、老上、老上西、山田、笠縫、笠縫東、常盤）
まちづくりの理念	これからも、ずっと住みたい、住んでみたい健幸なまち
目指すべきまちづくり像	草津市は、比較的コンパクトな都市構造となっていますが、市街化区域との位置的条件や人口構成、既存の生活サービス機能などは対象区域によって様々です。 このような各地域の特性を踏まえ、“まちなか”から比較的離れ、生活サービス機能等も不足する区域では、地域の生活利便性を維持する拠点づくり等を推進するほか、“まちなか”に比較的近い区域では、公共交通の充実等による“まちなか”との連携を強化する中で、歩いて暮らせる快適な健康志向の生活環境を確保していくものとします。 また、草津市にはびわ湖をはじめ様々な地域資源が存在することから、健幸都市を目指す本市では、健幸に関連づけての新たな魅力や付加価値を創造・発信することで、地域の活力を高めていく（多くの来訪者が訪れる、ものが売れる、事業が活性化する）ものとします。 このようなまちづくりを推進することで、郊外部における生活環境の維持・活性化を図り、『これからも、ずっと住みたい、住んでみたい健幸なまち』を創造していきます。
まちづくりの基本方針	施策の柱 1 生活拠点の形成 施策の柱 2 交通環境の充実 ● “まちなか”にアクセスするほか、区域間の連携を図る基幹的公共交通軸の徒歩圏人口カバー率が低い区域では、基幹的公共交通や“まめバス”等の補完公共交通の充実を図り、区域内や区域と“まちなか”等を結ぶ利便性の高い公共交通の実現を目指します。 ● エリアが広範囲にわたる区域では、自転車と基幹的公共交通の乗り継ぎ利便性を高める交通拠点（サイクル&バスライド）を設置します。 ● 比較的コンパクトな都市構造を有する草津市の特性や草津市の政策である健幸都市づくりの推進、低炭素社会の実現に向けた環境保全の観点等を踏まえ自転車等で移動しやすい環境づくりを推進します。 施策の柱 3 地域資源を活かした活力の向上

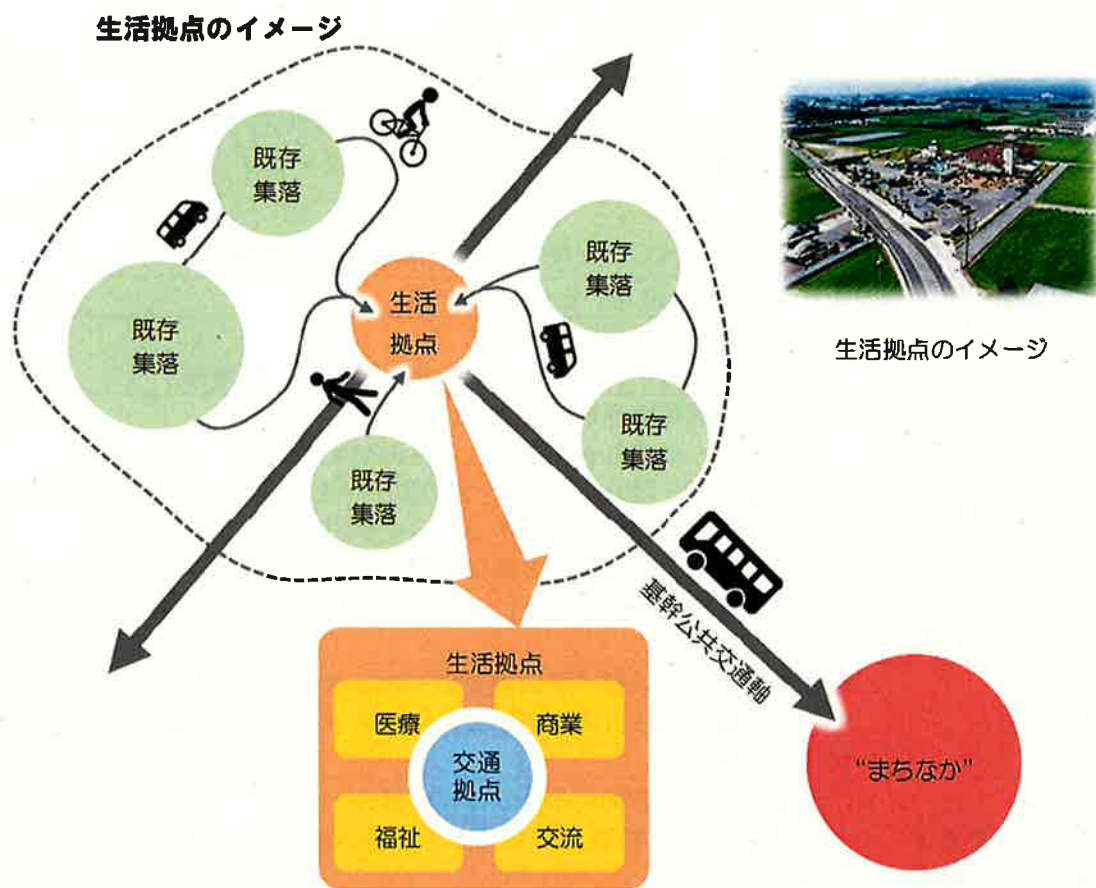


図 2-5 3 草津市版地域再生計画における交通環境の充実のイメージ

(8) 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画（案）

滋賀県では、市街地が連続し、人の動き・交流が活発にみられる大津湖南エリアにおいて、面的な公共交通ネットワークを形成し、広域的視点から地域公共交通のあり方を示すため、「大津湖南エリア地域公共交通網形成計画」を策定しています。

表 2.18 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画（案）の概要

計画期間	2018 年（平成 30 年）度～2022 年度
対象区域	大津湖南都市計画区域内の 6 市 （大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市）
目指すべき都市像・将来像	【目指すべき将来都市像（コンパクト）】 ・夢・輝き・やすらぎがあふれる住みやすさ日本一！ ・「出会い」と「わ」・「結」を大切に、ひと・まちの元気さ日本一！ 【地域公共交通の将来像（ネットワーク）】 ・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 ・大津湖南地域を「ひとつ」につなぐ充実した広域公共交通ネットワーク
基本方針	県と市およ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
地域公共交通を支える役割分担	①市域内の移動を支える地域路線の維持・確保 ②市域を跨いだ移動や地域拠点間の移動を支える広域幹線軸の充実・強化 ③行政と連携したバス路線の維持・運営
地域公共交通ネットワークの将来像のポイント	①バスによる「都市間幹線軸」の設定 鉄道軸を補完する広域ネットワークとして、高速道路や幹線道路網を活かしたバスによる「都市間幹線軸」を設定する。 ②市域をまたぐ「地域内幹線」、「支線」の設定 市域をまたぐルートのうち、地域生活の軸として広域的に整備・維持するルートを「地域内幹線」、都市拠点や地域拠点を核に身近な移動を支えるルートを「支線」と設定する。 ③地域の核となる「都市拠点」の設定 びわこ文化公園都市一帯を大津湖南エリア全体での「都市拠点」と位置付け、地域公共交通ネットワークを形成する。 ④びわこ文化公園都市の新たな需要に対応する「地域内幹線」の設定 びわこ文化公園都市の新たな需要に対応するルートとして、大津市中心部とびわこ文化公園都市間を結ぶ新たなルートを「地域内幹線」のひとつに設定する。
定性的目標	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 ②運転手不足等への対応による公共交通の持続性確保 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 ⑤公共交通への関心を高めることによる利用促進 ⑥快適性向上による利用促進 ⑦運賃支払方法の簡略化による利用促進

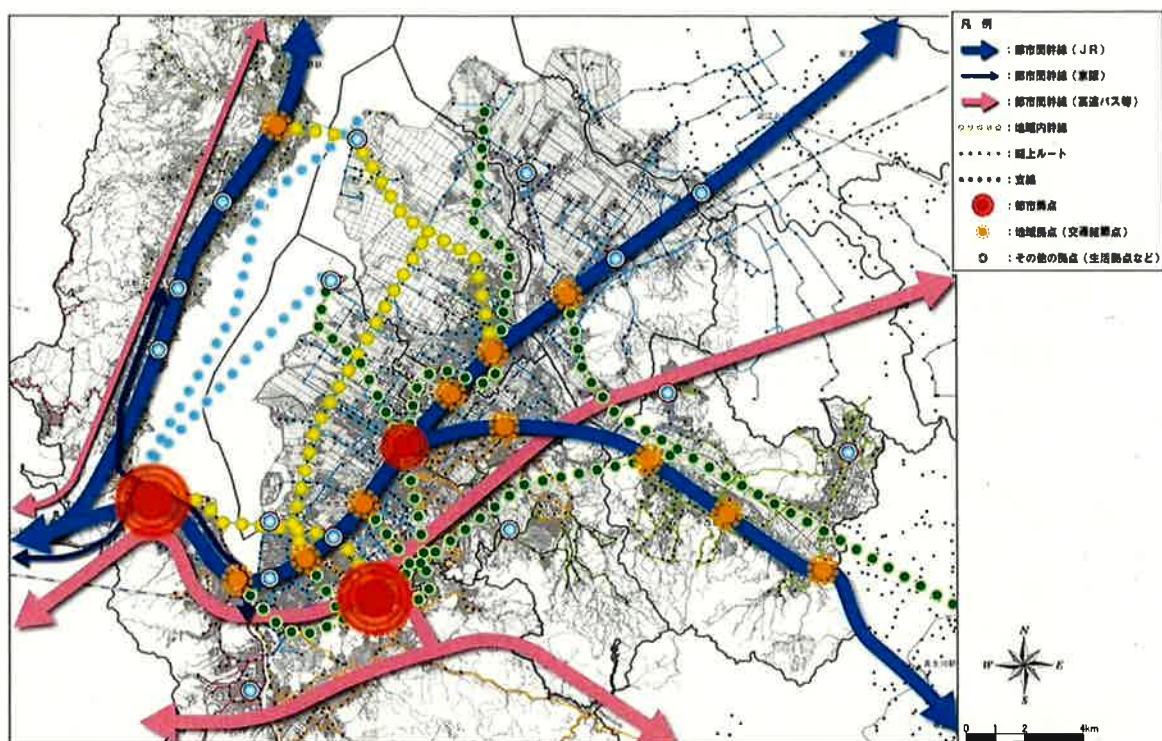


図 2-5 4 湖西・湖岸地域を除く大津湖南エリアの地域公共交通ネットワークの将来像 (案)

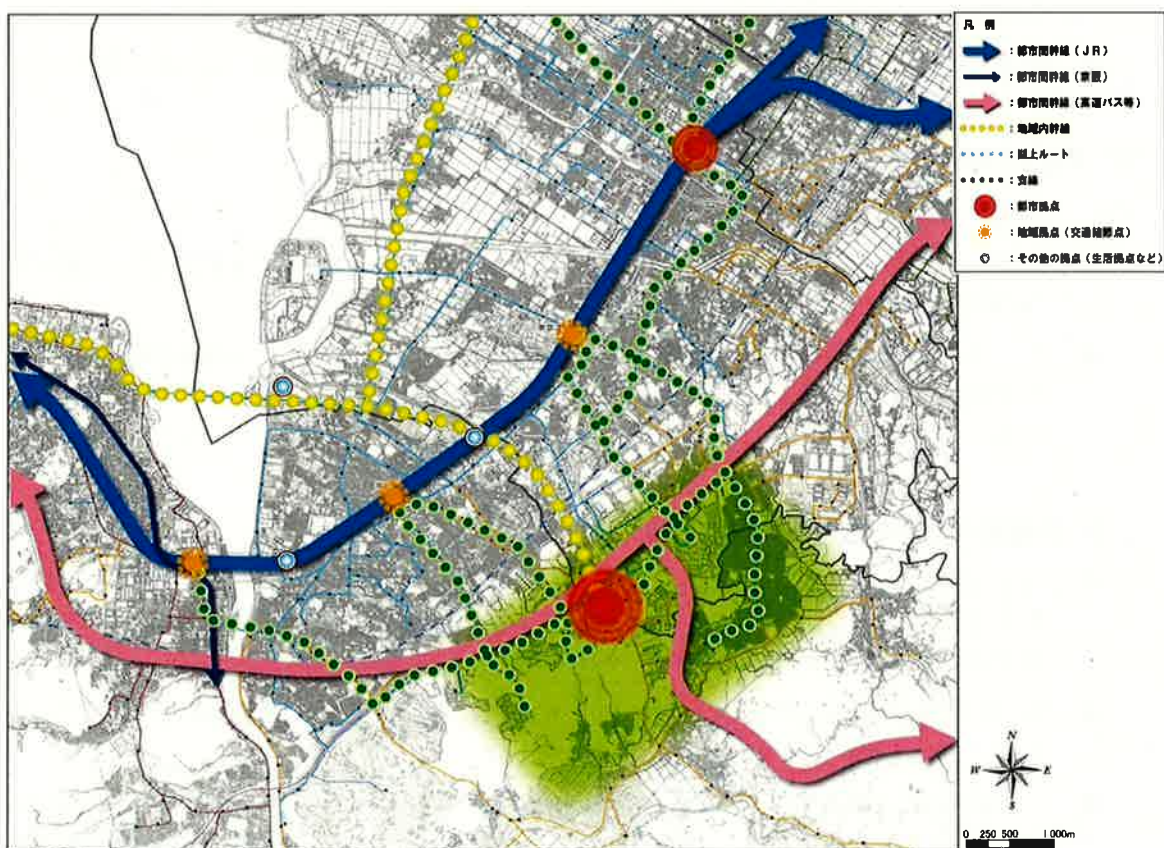


図 2-5 5 びわこ文化公園都市周辺の地域公共交通ネットワークの将来像 (案)

2. 公共交通網を形成する上での課題

これまで整理した市における都市・交通の課題や市民の意識と行動、上位・関連計画を踏まえ、公共交通網を形成する上での課題を整理します。

2.1 市内の移動環境の現状や課題

(1) 地域の状況からみた現状や課題

① 急激な人口増減によるまちの構造の変化

- 京阪神のベッドタウンとしての急激な人口増加により市街地が拡大し続けています。一方、人口減少と高齢化が進行している地域もあり、地域差が拡大しつつあります。
- 市街地の拡大や大規模商業施設の増加、マイカー利用の増加により中心市街地の求心力が低下しつつあります。
- 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し、地域によっては、移動手段をマイカー利用に頼りがちとなる交通環境となっています。

② 流入人口の増加

- 大学や大規模事業所の立地により、市外からの通勤や通学等の流入人口が増加し、昼間人口比率は107.1%と県内の近隣市に比べて高くなっており、交通渋滞等の問題も発生しています。
- 観光客が増加傾向にあり、外国人観光客もここ数年急激に増加しつつあります。

(2) 交通の状況からみた現状や課題

① マイカー利用への依存

- 日常の移動はマイカーに依存しており、国道1号等の主要道路や駅周辺での慢性的な渋滞の発生で、路線バス等の定時性・速達性が損なわれています。
- 人口当たりの交通事故発生件数は県内でも高く、また、高齢者の運転免許保有率は増加傾向にあります。その一方で、マイカー等自由な移動手段を持たない高齢者層も多くいます。

② 鉄道駅へのアクセス環境が不十分

- 基幹交通であるJRが広域の大量輸送を担い、JR草津駅、JR南草津駅を起終点として放射状ネットワークを形成するバス路線網が、日常生活での移動を担っていますが、路線バスの利用者数は年々減少傾向にあります。
- 市民の9割が最寄りのバス停を把握しているにも関わらず、定期的に利用している人は1割にも満たない状況です。
- バス交通空白地をまめバス等が補完していますが、利用が極めて少ない路線は統合・休止中となっており、依然として郊外部等にバス交通空白地・不便地が存在しています。
- 連節バス「JOINT LINER(ジョイントライナー)」が、JR南草津駅東口

～立命館大学B K C間を運行し、大学への大量の通学需要に対応しています。

- J Rと路線バス、路線バスと路線バス等の乗り継ぎ連絡や情報案内が不十分であり、利用者目線での交通事業者間の連携強化が望まれています。
- 自転車利用への需要は高いものの、駅周辺等の駐輪場は満車傾向であり、近年、慢性的な駐輪場不足が生じてきています。

③ 多様な交通手段による移動ニーズの増大

- バス業界やタクシー業界では乗務員不足が顕著になっており、一定の利用があってもサービスの維持が難しくなっています。
- 各種バリアフリー整備は進められてきているものの、充足しているとはいえない状況です。
- 高齢者や障害者等の交通弱者にとっては、路線バスやまめバスだけでなく、福祉有償運送や介護タクシーなど、多様な交通手段を選択できる環境整備の必要性が高まっています。

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

市内の移動環境の現状や課題、課題等から見える具体的施策の方向性を下記のとおり整理します。

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