

草津市都市交通マスタープラン  
及び 草津市総合交通戦略（案）

---

平成 25 年 9 月

---

## 目 次

---

1. 概要	1
2. 上位計画 及び 関連計画	4
3. 草津市を取り巻く現況	21
4. 市民ニーズ	41
5. 草津市都市交通マスタープラン	68
6. 草津市総合交通戦略	87
7. 進行管理と評価・改善の仕組み	119

# 1. 概要

## 1.1 概要

草津市は滋賀県の南東部に位置し、南北約13.2キロメートル・東西約10.9キロメートルとやや南北に広がった地域であり、総面積67.92平方キロメートル、世帯数は53,111世帯、総人口は126,732人（平成25年7月31日現在）となっている。

東海道と中山道の分岐・合流の地であった草津は、今でもJR東海道本線（琵琶湖線）、名神高速道路、国道1号の国土主要幹線が市域を通過していることから、交通の要衝として、滋賀県下で中心的な役割を果たす都市となっている。



出典：草津市総合計画

図 草津市の位置

## 1.2 背景

少子高齢社会が進展する中において、国際化や高度情報化の進展、地球規模での環境問題への対応など、日本は時代の変革期にある。また、同時に地域主権の本格的な到来に備え、都市としての自立性を高め、自らの知恵と努力により、個性あるまちづくりと効果的かつ効率的な都市経営を求められる時代になっている。

そのような背景のなか、草津市では、沿道利便施設の立地や人口増加により、都市機能の分散が進んだとともに、モータリゼーションの進展にあわせ、交通渋滞の慢性化および公共交通機関の脆弱化による移動しにくいまちになりつつある。さらには、環境にも悪影響が及んでいる状況であるため、その対策が急務となっている。

## 1.3 目的

草津市では、草津市都市交通マスタープランを作成することで、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・高齢社会に対応した交通環境の整備や公共交通を軸とした集約型都市構造の実現を目指す。

また、草津市都市交通マスタープランにあわせて、草津市総合交通戦略を策定することで、JR駅での乗り換えの円滑化や路線バス・コミュニティバス（まめバス）の交通環境の改善、自転車走行空間・歩行者空間の整備、新交通システムの導入等、マスタープランに定められた将来像の実現に向けた戦略施策を推進する。

## 1.4 位置づけ

草津市総合交通戦略は、第5次草津市総合計画等の上位計画及び関連計画と整合性を保ちながら、都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方（交通マスタープラン）、それを実現するための総合的かつ戦略的な交通施策（交通戦略）を明らかにするものである。

また、長期的な展望のもとで計画的、効率的に施策展開を図っていくための基本指針であるとともに、市民・事業者・行政などのさまざまな主体が協働により進めていくために共有すべき指針である。

## 1.4 検討の進め方

### 上位計画 及び 関連計画の把握

趣旨：滋賀県や草津市が目指すまちづくりとの整合性を図り、取り組むべき交通施策の方向性を明確にする。

### 草津市を取り巻く現状とニーズの整理

趣旨：解決すべき草津市の交通問題や市民ニーズを整理し、解決すべき交通施策の方向性を明確にする。

### 草津市が交通まちづくりで目指すべき目標の明確化

趣旨：目指すべき方向性と現状（問題点や課題）のギャップを解消し、草津市に相応しい交通まちづくりにおける目標を明らかにする。

## 草津市都市交通マスタープラン 及び 草津市総合交通戦略

### 都市交通マスタープランの作成

趣旨：目標の達成に向け、交通施策のあり方を明らかにする。

#### 基本理念の策定

趣旨：草津市に相応しい交通まちづくりの推進に向け、行政、事業者、市民が共有すべき基本的な考え方を明らかにする。

#### 基本方針の決定

趣旨：基本理念に基づいた交通施策の策定に向け、基本となる方向性を明らかにする。

#### 施策案の抽出

趣旨：基本理念と基本方針にあった交通施策を抽出し、交通まちづくりの概要を明らかにする。

### 総合交通戦略の作成

趣旨：目標の達成に向けた実行計画を明らかにする。

#### 施策内容の検討

趣旨：都市交通マスタープランで抽出した施策案を具体化し、概ね10年間に実施する施策に関する実行計画を明らかにする。

#### 進行管理・推進体制の明確化

趣旨：戦略の着実な推進と適正な進行管理を図るため、行政、事業者、市民の役割分担を明らかにする。

## 2. 上位計画 及び 関連計画

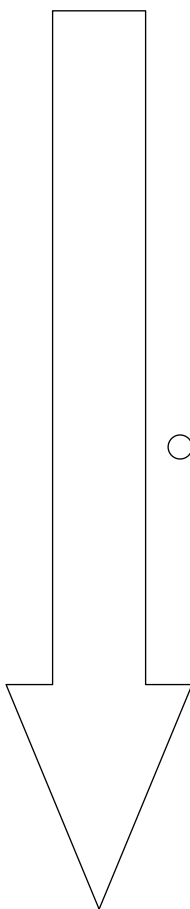
### 第5次草津市総合計画

(平成22年～平成32年：11年間)



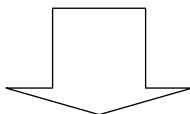
### 草津市都市計画マスタープラン

(平成18年～平成32年：15年間)



### 草津市都市交通マスタープラン

(平成26年～)



### 草津市総合交通戦略

(平成26年～平成32年)

#### 市政の総合的かつ基本的な指針

草津市が目指す新しいまちづくりの基本方向を示し、都市づくりの理念および将来の目標、都市像およびこれを実現するための施策を示している

#### 草津市の特徴・特性を活かしたまちづくりの方向性を具体的に示す指針

総合計画などを上位計画として、地域ごとのまちづくりの課題と方針を示すことにより、より地域に根ざした都市計画を進めることを目指している

#### 滋賀県全体（広域的な交通政策）に関わる関連計画

- ・滋賀県基本構想（平成19年～平成42年）
- ・滋賀交通ビジョン（平成26年～平成42年ごろ）
- ・びわこ文化公園都市将来ビジョン

#### 交通に関わる関連計画

- ・草津市地域公共交通総合連携計画（平成22年～平成31年）
- ・第9次草津市交通安全計画平成23年～平成27年

#### まちづくりに関わる関連計画

- ・草津市中心市街地活性化計画（平成25年～平成31年）
- ・草津川跡地利用基本計画
- ・草津市バリアフリー基本構想（平成23年～平成27年）
- ・第2次草津市環境基本計画平成23年～平成32年

#### 関連する条例

- ・草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例
- ・（仮称）草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例

#### 草津市の交通施策のあり方を示す指針

上位計画・関連計画で掲げられている将来都市構造の実現に向けて、草津市の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本目標および方針を示し、将来交通計画を立案する

#### 交通施策の実行計画

都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の短期的な実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となる

## 2.1 全市的な関連計画

### (1) 第5次草津市総合計画

草津市では、地域主権の本格的な到来に備え、都市としての自立性を高め、自らの知恵と努力により個性あるまちづくりと効果的かつ効率的な都市経営を行うため、第5次草津市総合計画を平成22年3月に策定した。

この総合計画では、中長期的な視野のもとに総合的かつ計画的な行政を行って、“活力と魅力のある草津”を創出していくため、『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』を将来のまちの姿として掲げている。

将来のまちの姿：

『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』

また、将来のまちの姿を実現するため、交通分野からのアプローチとして、交通安全対策の充実、総合的な交通体系の充実、バリアフリーの整備による快適なまちと社会を作っていくことを挙げている。

#### <交通分野からのアプローチ>

- 自動車・自転車・歩行者などが、安全で快適に利用できる道路環境を充実させていくため、道路や交通安全施設の整備と適切な維持管理に努めるとともに、交通安全対策の充実を図る。
- 市内や市内外を結ぶ移動をさらに円滑なものとするため、公共交通を中心とする総合的な交通体系の充実を図る。
- 歩道の段差解消やわかりやすい案内表示等を行い、ハード面・ソフト面の両面からバリア（障壁）を無くし、誰にとっても安全で安心できる、快適なまちと社会をつくっていく。



■まちの構造



出典：草津市総合計画基本構想

図 第5次草津市総合計画に掲げる将来都市像



## 「人」が輝くまちをつくるための施策

### ◆人権

- 人権と平和を尊重する取り組みの推進
- 人権文化を高める市民活動の支援・促進
- 人権教育の推進
- 人権擁護対策の充実
- 人権相談体制の充実

### ◆男女共同参画

- 男女共同参画推進計画の推進
- ◆教育・青少年
  - 教育内容の充実
  - 児童・生徒の安全・安心の確保
  - 教育研究所の機能充実
  - 教育問題相談体制の整備
  - 教育施設・設備の充実と適切な維持管理・更新

- 青少年教育の充実と社会参加の促進
- 青少年の健全育成に向けた活動への支援
- ◆生涯学習・スポーツ
  - 生涯学習拠点の整備とネットワーク化
  - 活動支援拠点の充実とネットワーク化
  - 生涯学習内容の充実
  - 生涯学習の成果を生かした地域づくり
  - 地域協働学校の展開
  - スポーツの普及促進
  - スポーツに親しむ場の充実

### ◆市民文化

- 「ふるさと草津の心」の醸成
- 文化・芸術の振興
- 文化財調査の推進
- 文化財の保全と継承
- 歴史資産を生かしたまちづくり



## 「安心」が得られるまちをつくるための施策

### ◆子ども・子育て

- 小児医療の充実支援
- 母子保健サービスの充実
- 就学前教育の充実
- 保育サービスの充実
- 援助を要する子どもへの支援の充実
- 保育所(園)・幼稚園の施設整備
- 児童育成クラブの充実
- 「放課後子ども教室」の展開
- 子ども・子育て支援、ネットワークの充実
- 児童虐待の防止と早期発見・早期対応
- ひとり親家庭等への支援の充実
- 子育てに伴う経済的負担の軽減

### ◆長寿・生きがい

- 高齢期の健康・生きがい対策の充実
- 介護予防対策の充実
- 介護保険サービスの充実と適切な利用の促進
- 地域ケアの推進と高齢者福祉サービスの適切な利用の促進
- 認知症対策の充実
- 介護保険制度の適切な運用
- 年金制度の適切な運用
- ◆障害福祉
  - 障害福祉サービス等の充実
  - 社会参加と自己実現のニーズへの対応
  - 情報・コミュニケーションのバリアフリー化の促進
  - 障害と障害のある人への理解の促進

### ◆地域福祉

- 地域福祉の担い手の育成
- 地域福祉を支えるネットワークづくり
- 地域の力を生かした福祉のまちづくり
- 要援護者支援体制づくり

### ◆健康・保健

- 健康づくり運動の展開
- 疾病予防対策の強化
- 地域医療体制の充実支援
- 国民健康保険制度の運用
- 高齢者医療制度の周知
- 福祉医療費の助成

### ◆生活・安心

- セーフティネットの充実
- 市民相談業務の充実
- 消費者保護対策の充実・消費者団体の育成

- 火葬場・墓地の適正管理
- 公衆衛生の向上
- ◆防犯・防災
  - 自主防災体制の確立と市民意識の高揚
  - 災害に強い都市基盤の整備
  - 消防体制の充実
  - 地域防災体制の強化
  - 自主防犯活動の展開と市民意識の高揚
  - 防犯設備の維持・整備
  - 河川・排水路の整備
  - 公共下水道雨水幹線の整備

## 「心地よさ」が感じられるまちをつくるための施策

### ◆うらおい・景観

- 公園・緑地の整備
- まちなみ緑化の推進
- 水辺空間の活用
- 草津川(阿蘇川)敷地の活用
- 自然的・歴史的景観の保全と活用、都市景観の形成

### ◆環境

- 生態系の保全
- 自然環境とふれあう機会の充実
- 環境学習の拠点づくり

### ◆環境学習の内容充実

- 様々な主体が参画するプラットフォームの構築
- 省エネルギーと新エネルギー利用の推進
- 発生抑制・資源化の推進
- ごみの適正処理
- し尿の適正処理
- 環境美化の推進
- 環境汚染等の調査
- 事業所等からの環境負荷対策

### ◆住宅・住生活

- 良質な住宅資産の形成
- 市街地の整備と土地利用の適切な誘導
- 近隣とともにつくる住生活への支援
- 魅力的な「まちなか」づくり
- ◆上下水道
  - 上下水道施設の整備・更新
  - 上下水道施設の適切な維持管理
  - 水道事業の健全経営

- 水洗化の促進
- 下水道の整備と維持管理
- 農業集落排水施設の維持管理

### ◆道路・交通

- 広域主要幹線道路等の整備促進
- 幹線道路の整備
- 生活道路の整備
- 歩道・自転車道等の整備
- 安全で快適な道路空間の整備
- 公共交通の充実
- 公共交通機関の利便性の向上
- まちのバリアフリー化の促進



## 「活気」があふれるまちをつくるための施策

### ◆農林水産

- 持続的・安定的な農業経営の確立
- 農地の保全と農業的土地利用の増進
- 市民ニーズに応える地産地消の推進
- 「農」のあるまちづくり
- 農業振興のためのネットワーク強化
- 水産業等の経営の安定化
- 漁場環境の保全と漁業資源の確保

### ◆商工観光

- 研究開発人材の連携と協働の基盤づくり
- 研究開発を中心とした企業(機能)の誘致と集積促進
- ベンチャー企業の誘致と第二創業の支援
- 中小企業の技術向上と経営革新の支援

- 「まちなか」商業の活性化
- 小地域ごとの商業基盤の確保
- 観光資源の開発と草津ブランドの活用促進
- 出会いとふれあいの魅力の発信
- 勤労者への支援
- ◆コミュニティ・市民自治
  - 地域コミュニティ活動の活性化の支援
  - 市民活動の活性化の支援
  - 市民活動支援拠点の充実とネットワーク

- パートナーシップによるまちづくりの推進
- ◆情報・交流
  - まちづくり情報基盤の整備
  - 行政情報の適切な提供
  - 多文化交流の促進
  - 近隣自治体との連携の強化
  - 大学などとの共同研究の充実
  - 大学と地域の連携の充実

出典：草津市総合計画概要版

図 第5次草津市総合計画の実現に向けた施策例（□：交通分野の施策例）

## (2) 草津市都市計画マスタープラン

草津市では、平本市の都市の将来像や土地利用、地域ごとのまちづくりの方針などを定め、本市の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」を平成18年3月に策定した。(※ 平成22年6月に一部変更)

このマスタープランでは、『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目指して～』を都市づくりの基本テーマとともに、以下に示す5つの目標を掲げている。

都市づくりの基本テーマ：

『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目指して～』

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

都市の交通軸については、国土交通軸、広域幹線軸、都市骨格幹線軸、環状幹線軸、鉄道軸を位置づけ、都市の骨格を形成することとした。

また、都市づくりの目標を達成するため、交通分野からのアプローチとして、以下に示す施策イメージを掲げている。

#### <交通分野からのアプローチ>

##### ① 都市防災の向上

- 震災・火災後の災害復旧を迅速に行うために、周辺市を含めた広域的な防災道路のネットワークを構築し、代替え可能な複数ルートを整備を推進する。

##### ② 交通安全性の向上

- 自動車よりも歩行者・自転車等の利用を優先する住宅地の形成を進める。

##### ③ 中心市街地の活性化

- 賑わいあるまちづくりを支援するため、中心市街地における土地利用と連携した道路整備を促進する。

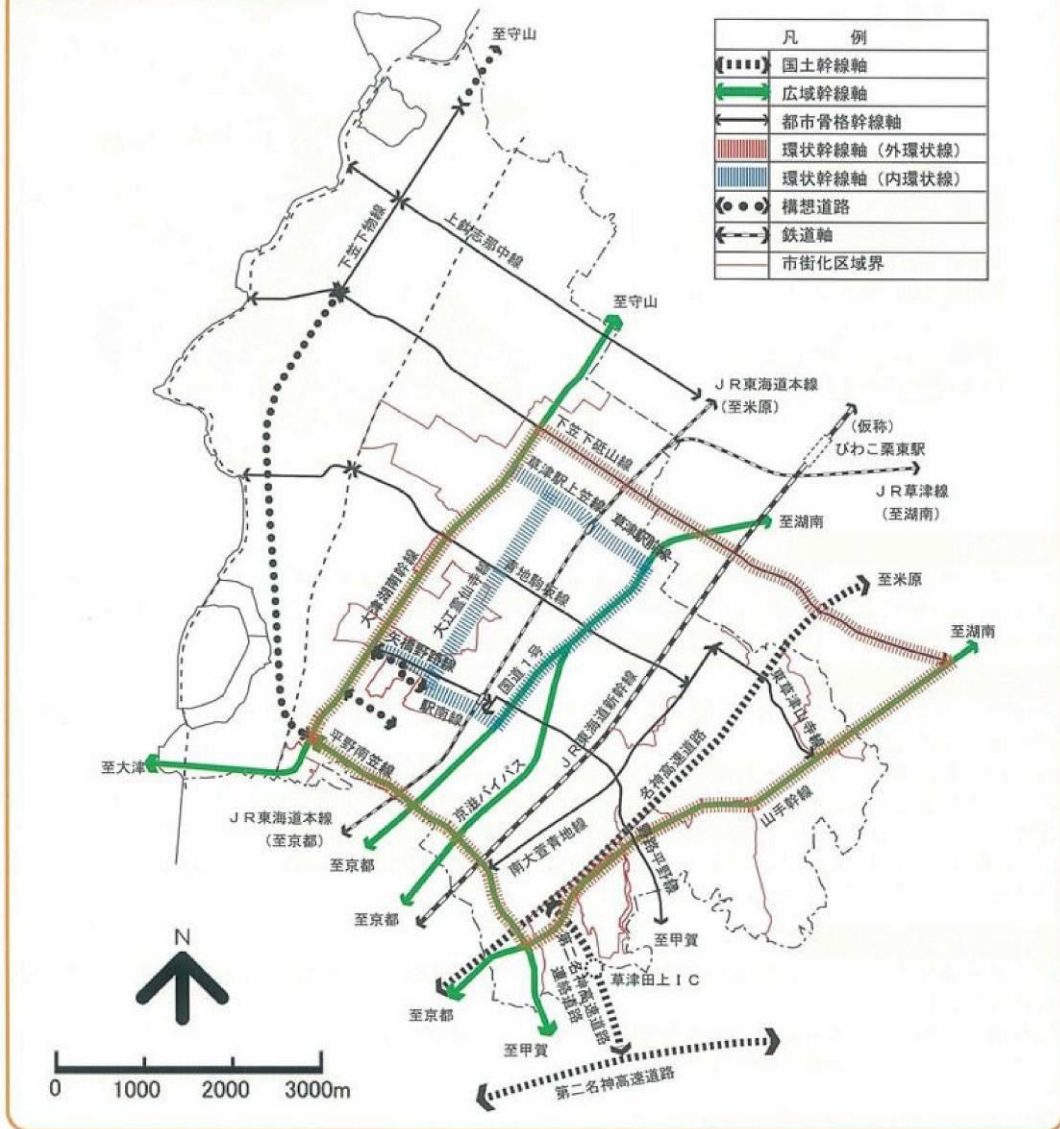
##### ④ 交流と連携の促進

- 広域との交流・連携の基盤を強化するため、近畿圏および滋賀県の上位計画に位置付けられた広域的な幹線道路網の整備を促進する。

##### ⑤ 交通ネットワークの形成

- 駅舎等の公共交通機関旅客施設については、すべての人にとって利用しやすい施設とするため、バリアフリー化を促進する。
- バス交通については、市全体のモビリティの向上に向け、関係機関との調整を図りつつ、市民生活の交通基盤の充実に努める。
- 草津市の持続的発展の基盤として、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を検討する。
- 増加する自転車利用に対応する自転車ネットワークの整備、駐輪スペースの確保を促進する。
- 新たな道路整備や道路空間の見直しにより、自動車交通需要の増加にともなう交通渋滞の緩和を図る。
- ただし、現在未整備の都市計画道路については、社会経済情勢や人の価値観の変化等に適切に対応し、合理的な都市整備を進める観点から必要に応じた見直しを行い、時代のニーズに応じた道路網形成を推進する。

交通軸



出典：草津市都市計画マスタープラン

図 将来の交通軸

## 2.2 滋賀県全体（広域的な交通政策）に関わる関連計画

### (1) 滋賀県基本構想

滋賀県では、県民、各種団体、企業、行政が共有する未来ビジョンとして、『滋賀県基本構想「未来を拓く8つの扉」』を平成23年3月に策定している

滋賀県基本構想の基本理念：

『未来を拓く共生社会へ ～人とともに 琵琶湖とともに～』

8つの未来戦略プロジェクト：

- ① 子育て・子育て応援プロジェクト
- ② 働く場への橋架けプロジェクト
- ③ 地域を支える医療福祉・在宅看取りプロジェクト
- ④ 低炭素社会実現プロジェクト
- ⑤ 琵琶湖の再生プロジェクト
- ⑥ 滋賀の未来成長産業プロジェクト
- ⑦ 地域の魅力まるごと産業化プロジェクト
- ⑧ みんなで命と暮らしを守る安全・安心プロジェクト

この基本構想では、交通分野からのアプローチとして、以下に示す施策イメージを掲げている。

交通分野からのアプローチ：

- ① 電気自動車の普及促進
  - ・充電インフラの整備、初期需要の創出
- ② 魅力ある滋賀交通ネットワークの構築
  - ・高速交通網と生活交通とのネットワーク化
  - ・新たな交通システムの導入に向けた検討
- ③ 自転車利用の促進
  - ・利用しやすい体制の構築、普及啓発
- ④ 主要幹線道路等の計画的整備
  - ・混雑多発箇所に対する対策
  - ・スマートインターチェンジの整備
- ⑤ 通学路安全対策事業
  - ・安全な通学路整備計画の策定、通学路安全マップ等の作成
- ⑥ 高齢者の交通事故抑止対策
  - ・交通安全教育等を中心とした総合的な交通安全対策の実施



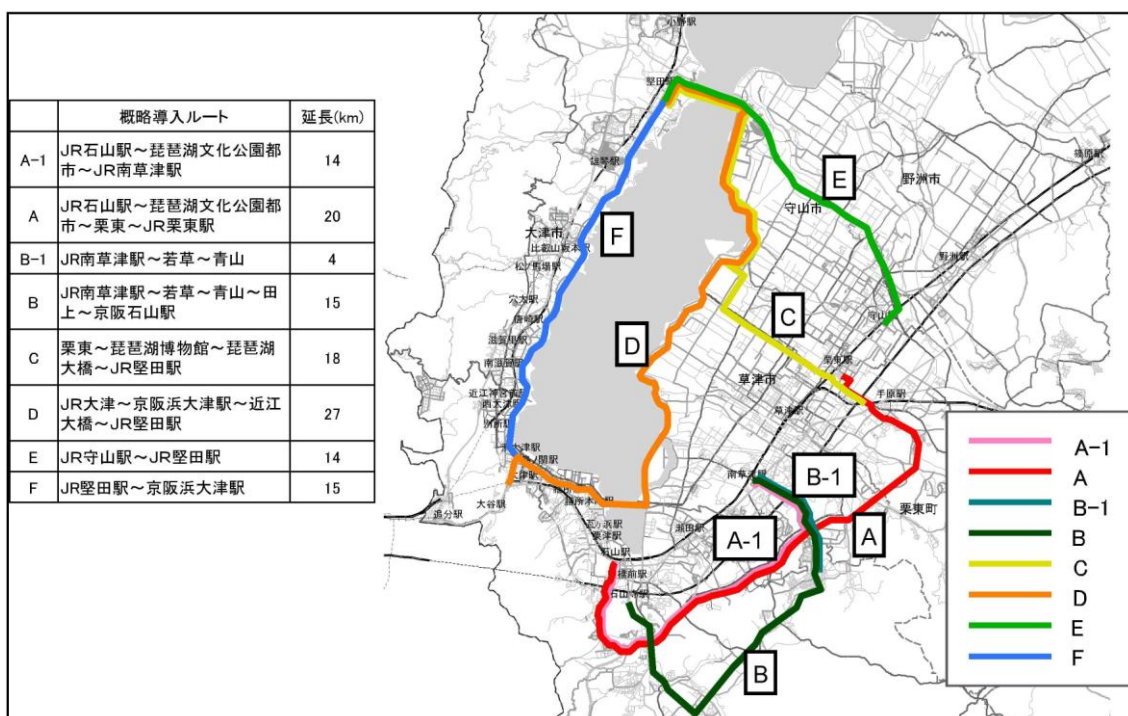
## (2) 滋賀交通ビジョン

滋賀県では、交通政策を総合的、計画的に進めるための基本指針として、『滋賀交通ビジョン』を策定中である。ここでは、「交通をめぐる諸課題への対応」、「滋賀県総合交通ネットワーク構想の見直し」を行うことを目標とし、以下の課題を挙げている。

また、南部地域の交通について、都市中核施設間を結ぶ路線バスの活用や、LRT、BRT 等都市型の新たな交通システムの検討が必要と示されている。

＜滋賀交通ビジョンの検討過程で示されている課題（例）＞

- ・ マイカーから公共交通機関等への転換
- ・ 幹線交通の集中に起因する交通渋滞の緩和
- ・ 交通利便性の低い地域の交通環境向上
- ・ 交通空白地における地域交通の確保
- ・ 観光地からの二次アクセスの確保
- ・ 少子高齢化に対応した地域交通施策の推進
- ・ 高齢化に伴う将来の公共交通需要増大への対応



出典：滋賀県新交通システム検討協議会提言書

図 滋賀県新交通システム検討協議会で検討された新交通システムの導入イメージ

### (3) びわこ文化公園都市将来ビジョン

広域的な拠点となるびわこ文化公園都市に関わる課題や社会的な要請を踏まえつつ、この地域が持つ多様な施設や資源を活かして、滋賀の社会成長や経済成長に貢献する場としていくため、びわこ文化公園都市のあるべき姿や今後の方向性を明らかにするため、『びわこ文化公園都市将来ビジョン』が平成24年8月に策定されている。

この将来ビジョンでは、広域的な観点から、交通に対する以下の方向性を挙げている。

#### 【短期】

##### ★ 駐車場や路線バスの利便性

- ・ 施設間バスのルートや停留所位置の見直し
- ・ コミュニティバスやノンステップバスの導入
- ・ 既存駐車場の効率的な活用や駐車場の共有化等の検討

#### 【中長期】

##### ★ 地域内外のアクセス性の向上に向けた取組の検討

- ・ 新交通システムの導入、アクセス道路、域内道路の整備など周辺地域を含む新たな交通ネットワーク構築に関する検討



## 2.3 交通に関わる関連計画

### (1) 草津市地域公共交通総合連携計画

草津市では、バス路線網の再構築を中心とするなか、タクシー利用や福祉有償運送などとも有機的に連携した総合的な公共交通ネットワークの望ましい姿を示すとともに、公共交通弱者の生活交通確保および地域の活性化等を図ることを目的として「地域公共交通総合連携計画」を平成22年3月に策定した。

この計画では、**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点から以下に示す目標を掲げている。そのうえで、多面的な目標の実現により目指す全体像として、『**人が元気になる、まちが元気になる、地球も元気になる**』を全体目標に設定している。

部門別	目 標
地域生活交通・バリアフリー対策 に向けて	①空白地における公共交通の確保 ②誰もが移動しやすい公共交通の体系化 (基幹・乗り換え等を含む) ③バスのバリアフリー化(車両、バス停等) ④駅のバリアフリー化(駅舎、駅前広場等) ⑤わかりやすいバス案内表示 ⑥ユニバーサルの視点の導入
(福祉有償運送運営協議会より)	⑦福祉有償運送ほか福祉移送サービス(STS)との連携
輸送サービス向上・安全円滑化 に向けて	⑧バスの速達性・定時性の確保 ⑨既存バス路線の利用促進 ⑩効率的な運行路線・体制の再編 ⑪交通渋滞の緩和対策 ⑫モビリティ・マネジメントの推進
地域活性化・公共交通利用促進 に向けて	⑬公共交通による中心市街地の活性化 ⑭公共交通による観光振興 ⑮企業立地と公共交通の連携強化 ⑯車から公共交通への利用転換(モビリティ・マネジメント) =CO2削減・地球温暖化防止 ⑰新交通システムの検討

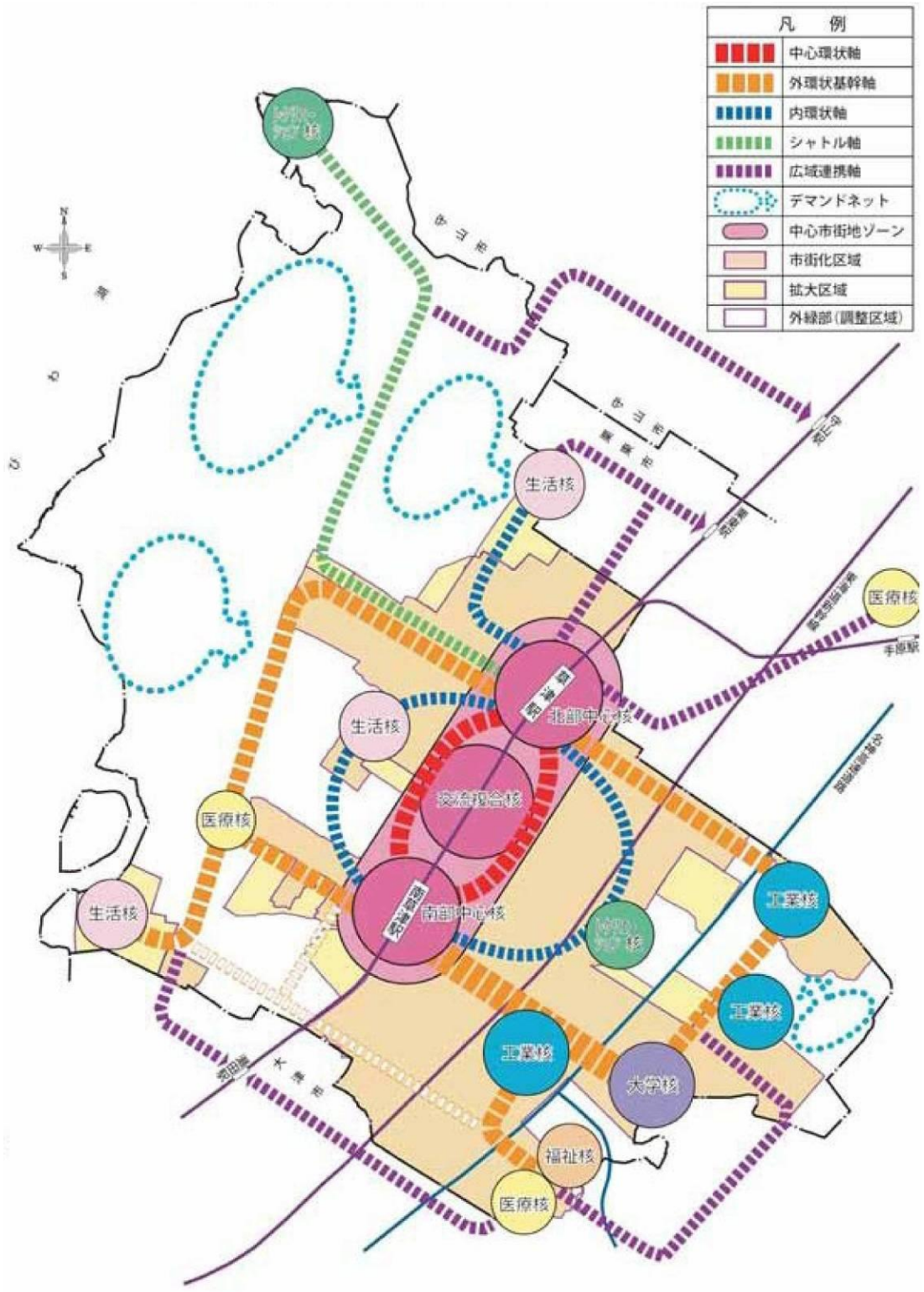


<全体目標>

人が元気になる、  
まちが元気になる、  
地球も元気になる。

資料：草津市地域公共交通総合連携計画

図 公共交通活性化の目標設定



出典：草津市地域公共交通総合連携計画

図 公共交通ネットワーク方針図

(2) 第9次草津市交通安全計画 ～ 交通事故減少プラン ～

市民一人ひとりの交通安全に対する意識改革を図り、まめバスや民間路線バス交通の活用等による交通総量削減対策、歩車分離や速度抑制、交差点等の安全対策といった交通環境の整備等、各種の交通安全対策を交通安全推進団体や企業、市民との協働のもとに推進し、道路交通の危険性を低減させ、より住み良いまち「草津」を目指すため、『第9次草津市交通安全計画 ～ 交通事故減少プラン ～』を平成24年に策定した。

この計画では、今後の道路交通安全対策を進める重点を以下のとおり、明確化している。

道路交通の安全についての対策の重点課題：

- I 高齢者および子どもの安全確保
- II 歩行者および自転車の安全確保
- III 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

## 2.4 まちづくりに関わる関連計画

### (1) 草津市中心市街地活性化計画

高いポテンシャルを有しながら、活性化につながっていない草津市の中心市街地について、草津市の特徴（強み）を活かすことで、市域及び広域的な賑わい・活動拠点としての役割を果たすことを目的とした「草津市中心市街地活性化計画」を策定した。

この計画では、基本理念を『“元気”と“うるおい”のある交流都市』として、以下に示す3つの目標が検討されている。

中心市街地の活性化に係る基本理念：

『“元気”と“うるおい”のある交流都市』

中心市街地の活性化に係る目標：

- 目標1 歩いて楽しい回遊性の高いまち
- 目標2 個性的で魅力ある店舗が集積するまち
- 目標3 幅広い世代が交流するまち

### (2) 草津川跡地利用基本計画

草津市ならではのまちづくり資源である草津川跡地を単に公園・緑地空間としてとらえるだけでなく、草津市の都市価値を高め、未来に新しいチャンスを広げる空間としてとらえ、『どこにもない 魅力まちづくりの舞台開き』を目指すため、「草津川跡地利用基本計画」を策定した。

基本理念：

『歴史をつくる、人と自然の合作』

交通に係る方向性：

- 都市価値の向上
  - ・環境共生型の空間・施設、自動車依存の少ない交通マネジメント、立地特性を活かした防災空間などの先進的・独創的な機能・空間を積極的に展開する
- 都市機能の連携・強化
  - ・草津川跡地に沿って立地する駅や商業施設、市役所・公園・学校などの公共施設と連携・補完する機能展開と空間デザイン化を図ることにより、交通機能・都市福利機能はもとより、コミュニティ・防災・環境面などの都市機能の充実・向上を目指す

### (3) 草津市バリアフリー基本構想

第5次草津市総合計画に掲げられたまちづくり基本理念『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』をバリアフリーの側面から支援し、草津市の居住者から来訪者まで、すべての人が安全・安心・快適に移動できるまちづくりを目指し、「草津市バリアフリー基本構想」を平成22年に策定した。

この基本構想では、基本理念を『“すべての人が心地よく移動できるまち“草津”』として、以下に示す5つの基本方針を定めている。なお、この基本構想では、草津駅周辺と南草津駅周辺を重点整備地区に設定している。

バリアフリー化推進に係る基本理念：

『“すべての人が心地よく移動できるまち“草津”』

バリアフリー化推進に係る目標：

- ① すべての市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の推進
- ② すべての人で進める「心のバリアフリー」の推進
- ③ すべての人が安全・安心・快適に利用できる駅のバリアフリー化の充実
- ④ すべての人が安全・安心・快適に利用できる駅前広場のバリアフリー化の充実
- ⑤ すべての人が安全・安心・快適に移動できる歩行環境の整備

### (4) 第2次草津市環境基本計画

地球温暖化に代表されるように、地球規模への問題へと広がりを見せており、影響が何世代先までも継続するなど、問題の複雑化・長期化が特徴であり、年々問題は深刻なものになってきている。このような背景を受け、草津市では、草津市環境基本計画の基本理念やめざす環境像などを引き継ぎ発展させていくため、平成32年を目標年次とした第2次草津市環境基本計画が策定されている。

めざす環境像：

『人とひと 人と自然が織りなす  
琵琶湖に開かれた環境文化都市 くさつ』

基本方針：

- 方針1 環境学習社会づくり
- 方針2 低炭素社会への転換 ……エコ交通システムのまちづくり
- 方針3 資源循環型社会の構築
- 方針4 自然とともに生活する環境づくり
- 方針5 環境汚染・公害への適切な対策
- 方針6 うるおい豊かな環境づくり



## 2.5 関連する条例

### (1) 草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例

公共の場所における自転車等の駐車秩序の確立について、公共の場所の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止することを目的として、「草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例」を平成5年に制定した。

この条例では、地域生活に関わるそれぞれの主体の責務を決め、駐車秩序の確立を進めている。

#### 主な主体の責務

##### <市長>

必要な施策の実施に努める

##### <市民>

自転車等の駐車秩序に関する意識の向上に努めるとともに、市長が実施する施策に協力する

##### <自転車利用者>

自転車等を公共の場所に放置することのないように努める

##### <鉄道事業者>

旅客の利便に供するため、自転車等駐車を設置するように努めるとともに、市長が実施する施策に積極的に協力する

##### <施設・事業者>

その施設の利用者のために必要な自転車等駐車を設置するように努めるとともに、市長が実施する施策に積極的に協力する

### (2) (仮称) 草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例

草津市では、自転車の安全な利用および利用の促進ならびに盗難の防止に関し、市、自転車利用者、市民の責務と役割を明らかにし、それぞれがその責務を果たすことにより、自転車の安全安心な利用の促進に関する施策を総合的に推進し、市民の安全で快適な生活を確保することを目指している。

この条例では、以下3つの基本理念を掲げている。

#### 基本理念：

- ① 自転車の安全な利用を図るための施策の推進
- ② 自転車の利用の促進を図るための施策の推進
- ③ 自転車利用者等各主体の責務の明確化と適切な役割分担

## 2.6 上位計画・関連計画に関するまとめ

p.3～p.17 で示した上位計画や関連計画を総括すると、草津市が目指すべきまちの姿は、全ての市民のゆとりある生活の形成（“うるおい”、“自然との共生”）と、都市の持続的な発展の実現（“元気”、“活力”）を両立したまちとなる。また、具体的な交通まちづくりの方向性については、以下のとおりとなる。

	上位計画・関連計画	上位計画・関連計画からみえる交通まちづくりの方向性
関連計画 全市的な	第5次草津市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を軸とした交通施策の実施</li> <li>安全・安心かつコンパクトなまちの形成</li> </ul>
	草津市都市計画マスタープラン	
（広域的な交通政策） 滋賀県全体 に 関 わ る 関 連 計 画	滋賀県基本構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域が一体となった交通ネットワークの形成</li> <li>都市中核施設を結ぶ新たなシステムの検討</li> </ul>
	滋賀交通ビジョン	
	びわこ文化公園都市将来ビジョン	
交通に関わる 関連計画	草津市地域公共交通総合連携計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが移動しやすい公共交通システムの構築</li> <li>安全・安心な交通環境の整備</li> </ul>
	第9次草津市交通安全計画	
まちづくりに関わる 関連計画	草津市中心市街地活性化計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱自動車依存を通じた集約型都市構造の構築</li> <li>公共交通を中心としたエコ交通の推進</li> </ul>
	草津川跡地利用基本計画	
	草津市バリアフリー基本構想	
	第2次草津市環境基本計画	
関連する条例	草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の安全・安心かつ適正な利用の促進</li> </ul>
	（仮称）草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例	



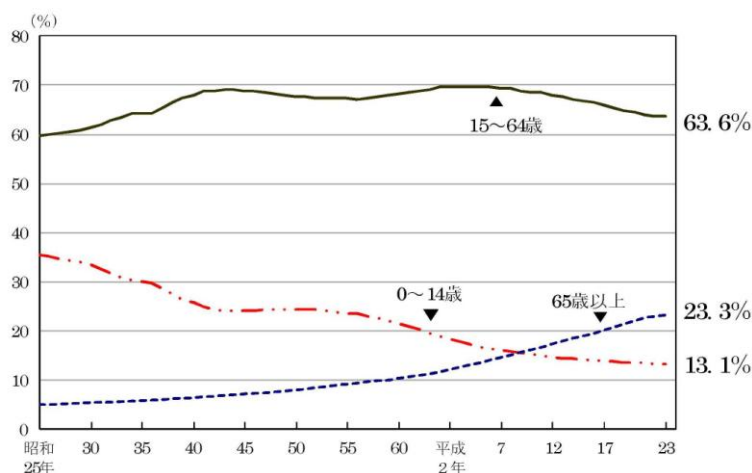
### 3. 草津市を取り巻く現況

#### 3.1 全国的な趨勢

##### (1) 少子・高齢化

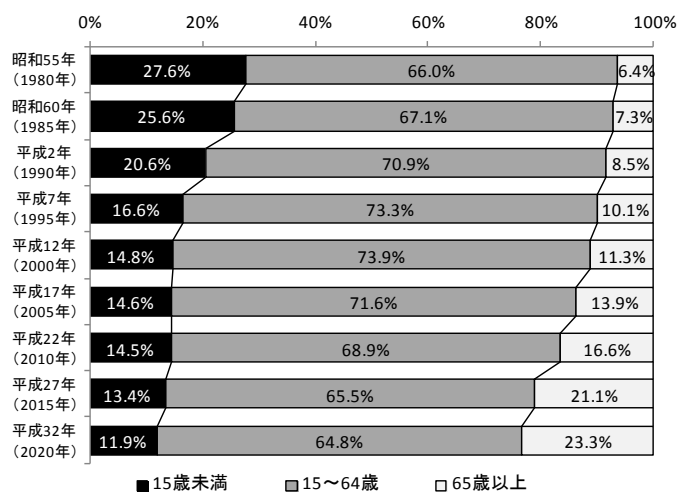
我が国では、0～14歳と65歳以上の人数が、平成7年に逆転し、それ以降も65歳以上が急激に増加している。

平成22年国勢調査でみると、草津市の全人口に占める老年人口の割合も増加が続いており、16.6%となっている。今後、平成32年には23.3%まで増加すると考えられる。一方、年少人口の割合は約2.6ポイント、生産年齢人口の割合は約4.1ポイント減少すると考えられる。



資料：総務省統計

図 年齢3区分別の人口構成【全国】

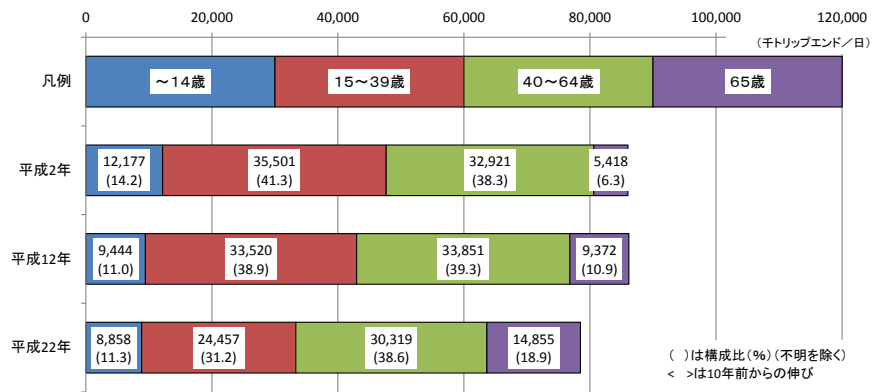


資料：昭和55年～平成22年は国勢調査、  
平成27年～平成32年は草津市（企画調整課）推計値

図 年齢3区分別の人口構成【草津市】

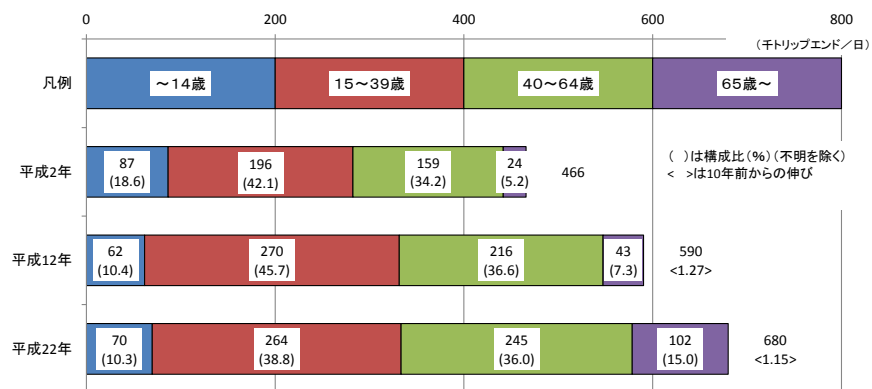
また、少子・高齢化にともない、京阪神都市圏で発生・集中する65歳以上のトリップは総量、割合ともに増加している。

草津市で発生・集中するトリップについても、20年前に比べて、65歳以上のトリップ数が約3倍に増加し、全トリップ数の約15%を占めている。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 年齢階層別トリップ数の推移【京阪神都市圏】



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 年齢階層別トリップ数の推移【草津市】

(2) 人口減少

我が国では、少子高齢化による人口減少が始まっており、約 20 年後には、人口が 1 億人を下回ると考えられている。

草津市では、昭和 55 年以降、一貫した人口増加が続いており、平成 22 年には約 131,000 人が居住している。ただし、草津市でも、平成 32 年をピークに人口減少に転じることが予想されている。

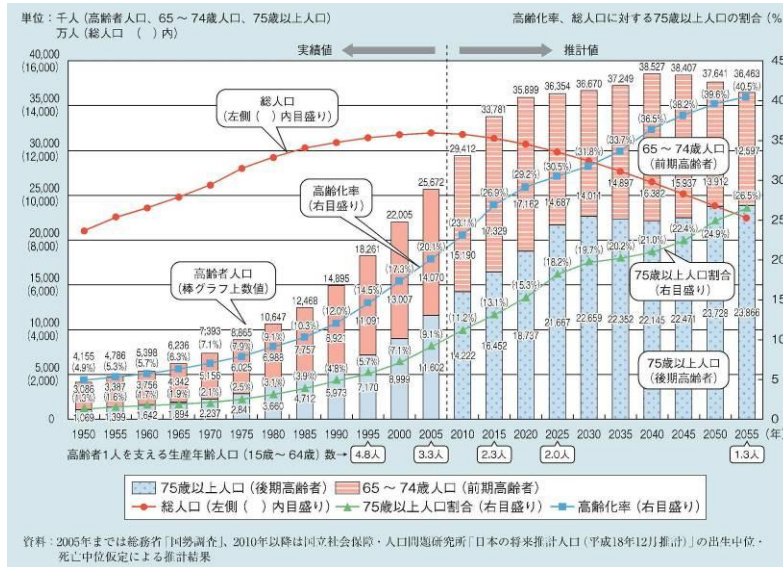
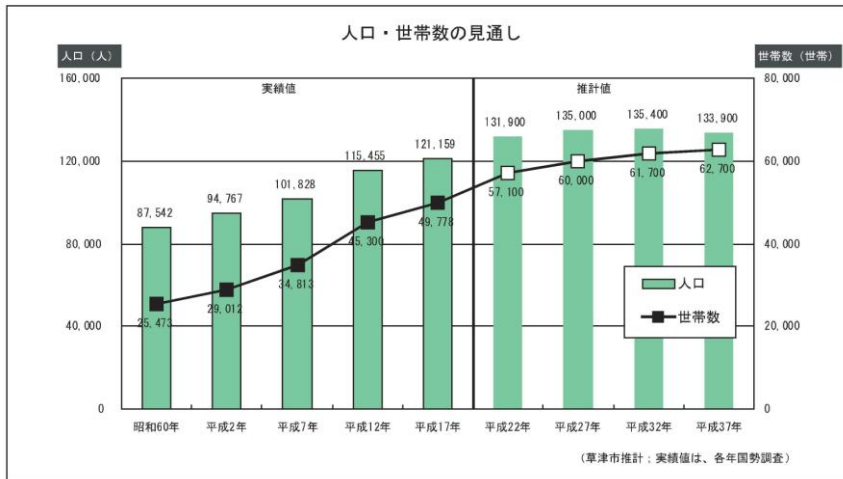


図 我が国における高齢化の推移【全国】



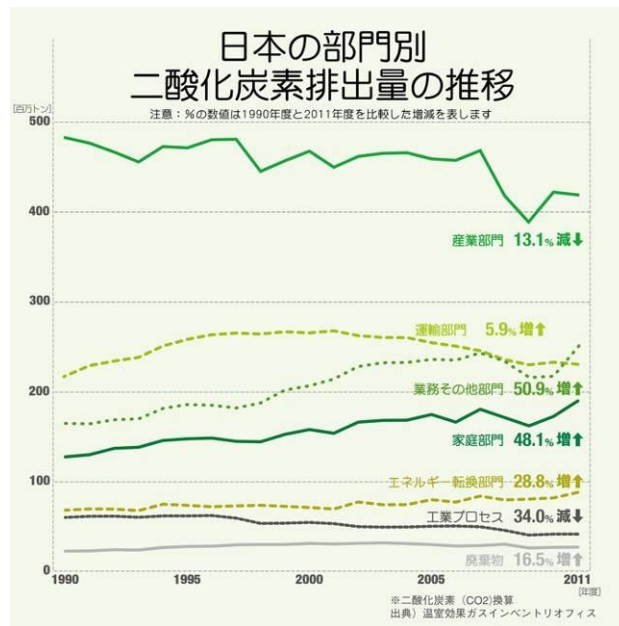
資料：第5次草津市総合計画

図 総人口の推移【草津市】

(3) 地球温暖化

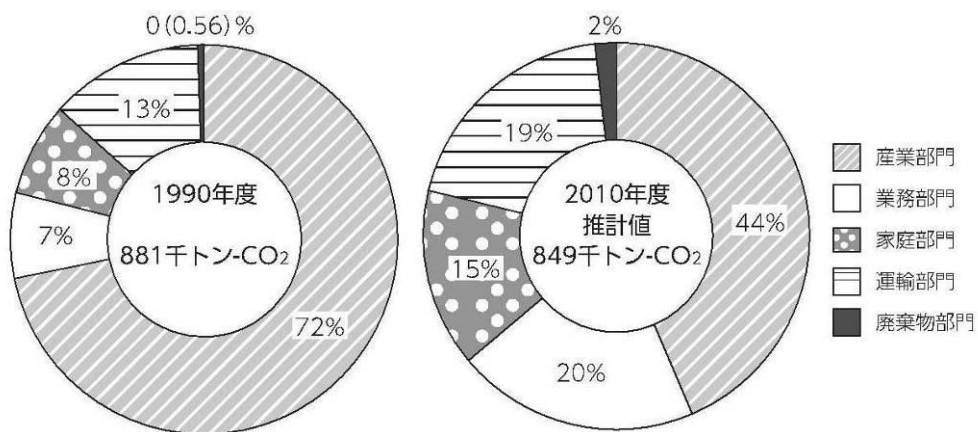
我が国全体の趨勢をみると、二酸化炭素の排出量が、京都議定書で設定された1990年以降、2011年では運輸部門について5.9%の増加となっている。

また、草津市で排出される二酸化炭素については、1990年度に比べ、2010年度では減少していると考えられるが、運輸部門が占める割合は約19%となり、増加傾向にある。



出典：温室効果ガスインベントリオフィス

図 部門別二酸化炭素排出量の推移【全国】



資料：草津市地球温暖化対策実行計画

図 部門別二酸化炭素排出量の割合【草津市】

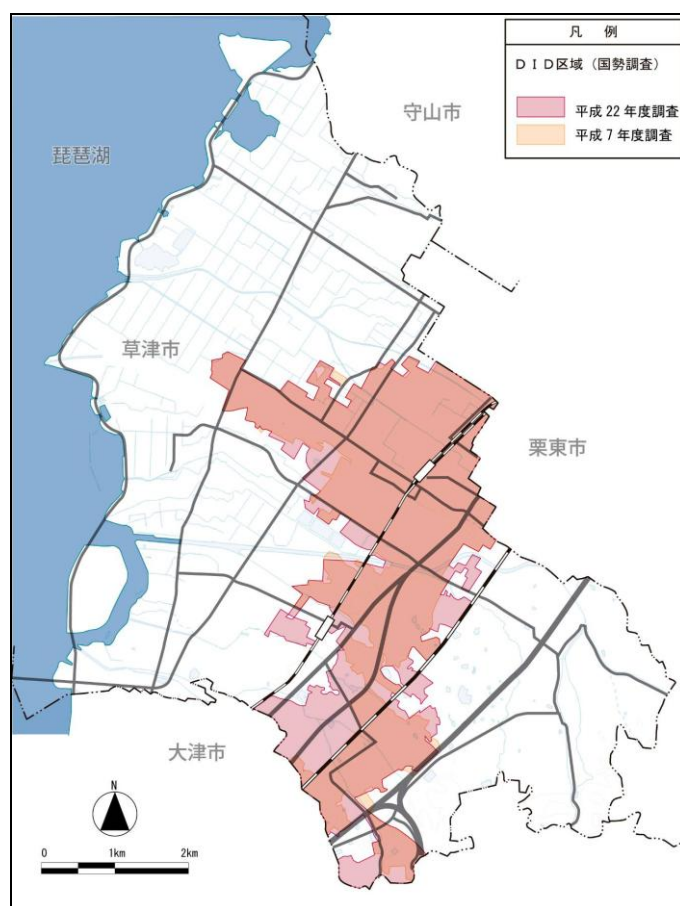
## 3.2 草津市特有の現状

### (1) 市街地の拡大

#### ① 人口集中地区（DID）の変遷

平成7年から平成22年にかけて、特に南草津駅周辺などの市南部で人口集中地区（DID）が拡大している。

また、市域全体のDID地区面積を見ても、昭和45年以降、一貫して増加しており、人口も年間約2,000人のペースで増加していることから、急激に市街地の拡大が進んだといえる。



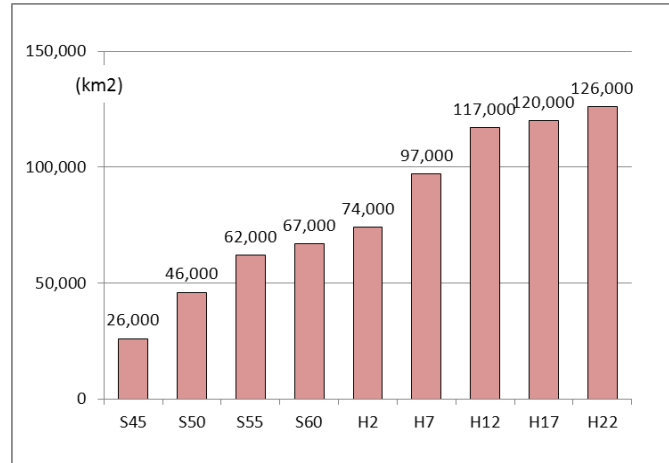
資料：国勢調査

図 DID地域の変遷

#### 【参考】人口集中地区（DID）とは

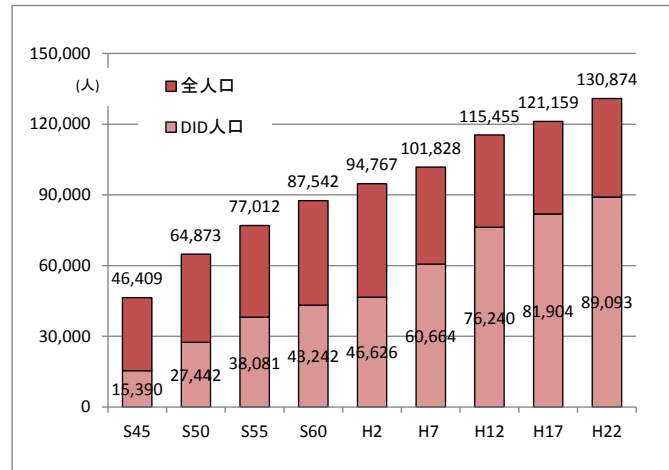
国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、以下2つの条件を満たす地域を人口集中地区（DID）と定義する。

- 1) 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域



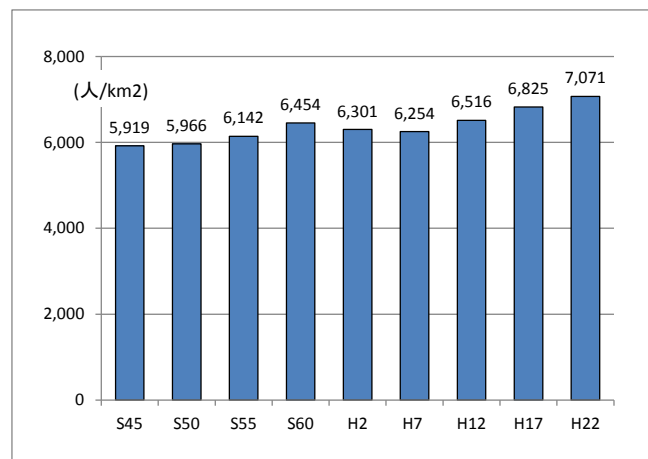
資料：草津市統計

図 DID 地区面積の推移



資料：草津市統計

図 全人口と DID 地区における人口の推移

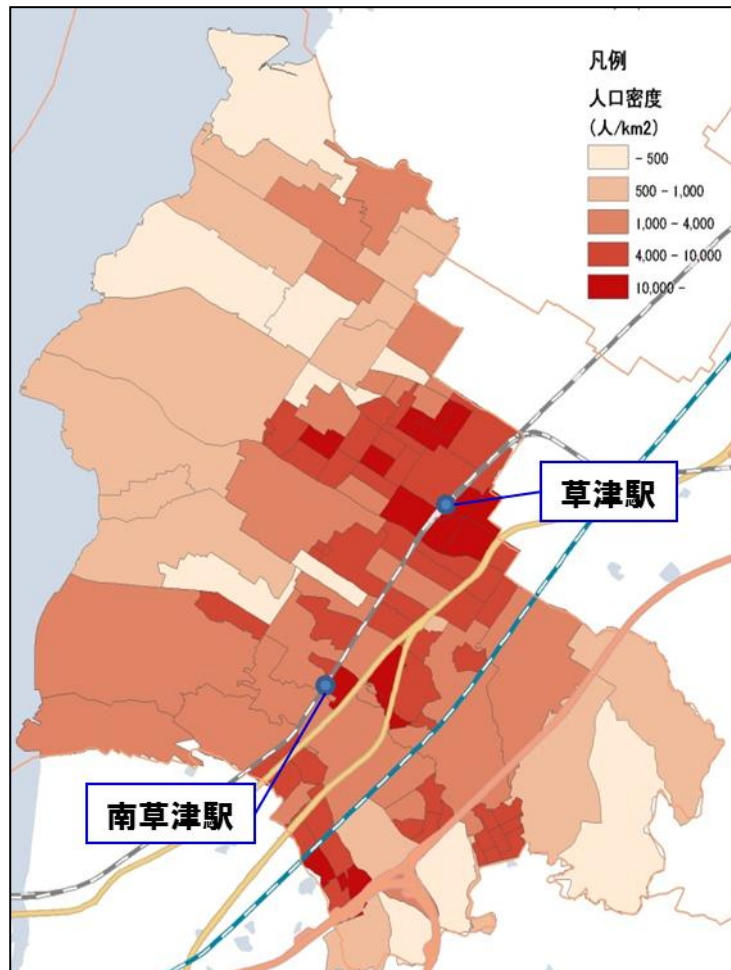


資料：草津市統計

図 DID 地区における人口密度の推移

② 人口密集地域の分布

草津駅や南草津駅周辺に人口が集中している。また、志津南地区や南笠東学区などの郊外部へも人口密集地域の拡がりが見られる。



資料：総務省統計（平成 22 年度）

図 人口密度



### ③ 施設立地の分布

草津駅周辺に公共施設や商業施設が集中していることがわかるが、企業や事業所、医療施設については、郊外部にも広がって立地している。

また、居住地とこれらの施設の分布状況をふまえると、日常生活（通勤・通学、買物、公共施設利用）のためには、徒歩以外の交通手段による移動が必要な状況となっており、交通手段の有無により、交通弱者の増加が懸念される。

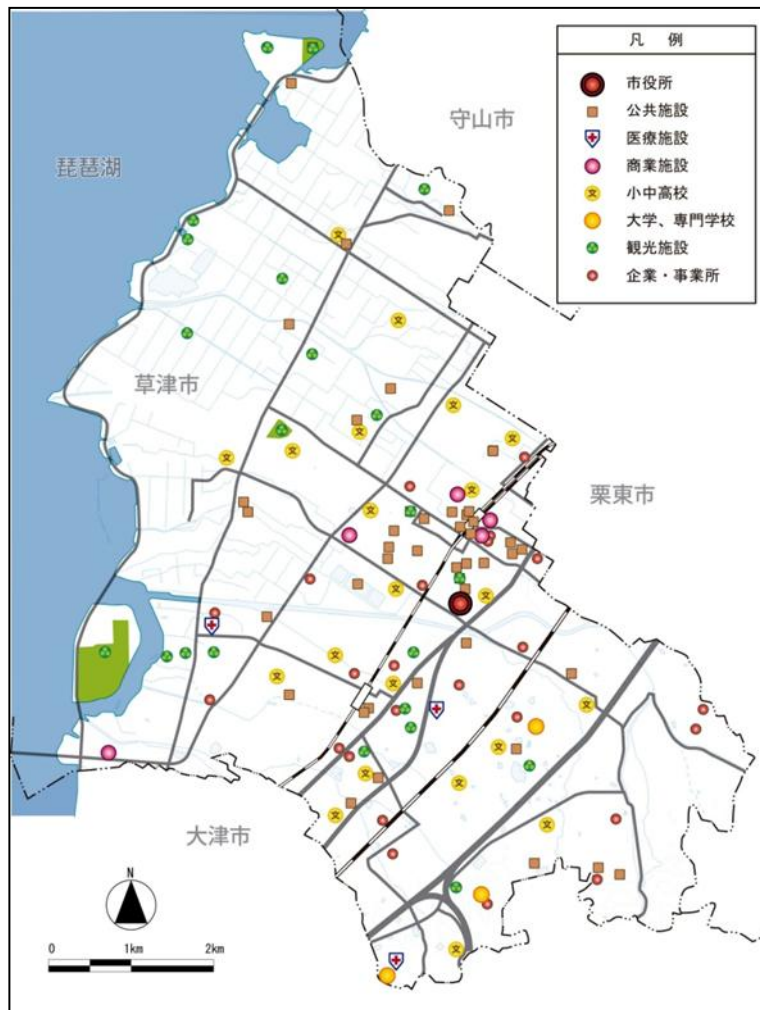


図 主な施設の立地状況

④ 中心市街地の現状

市街地の拡大や、居住地や施設の分散により、草津駅周辺の中心市街地については、事業所数、従業者数、年間商品販売額、売場面積とも減少傾向となっており、中心市街地の衰退が懸念される。

	平成 14 年	平成 19 年	推移
事業者数 (店)	280	212	-68
従業者数 (人)	2,718	2,384	-334
年間商品販売額(百万円)	56,738	48,345	-8,393
売場面積 (m <sup>2</sup> )	87,111	84,089	-3,022

資料：商業統計調査

図 中心市街地の状況

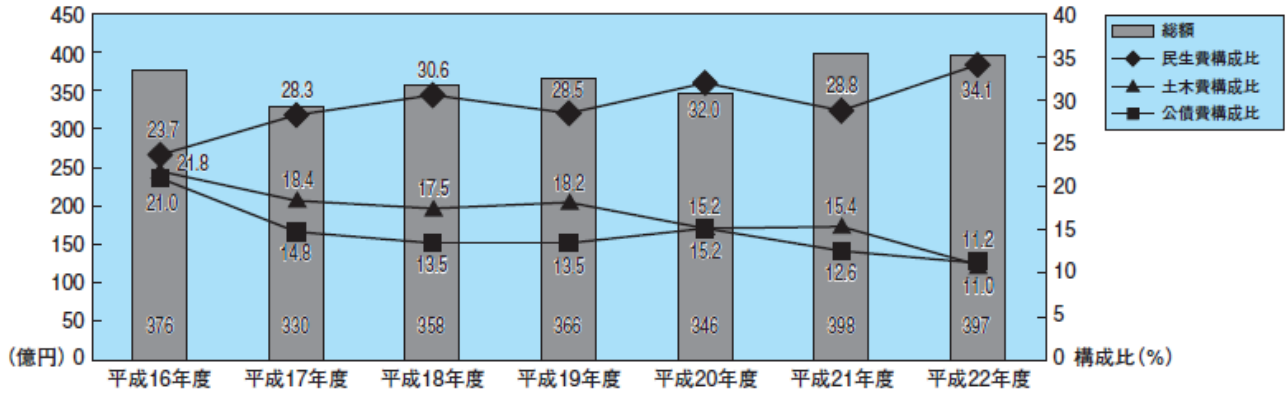


資料：草津市中心市街地活性化基本計画（案）

図 中心市街地の区域

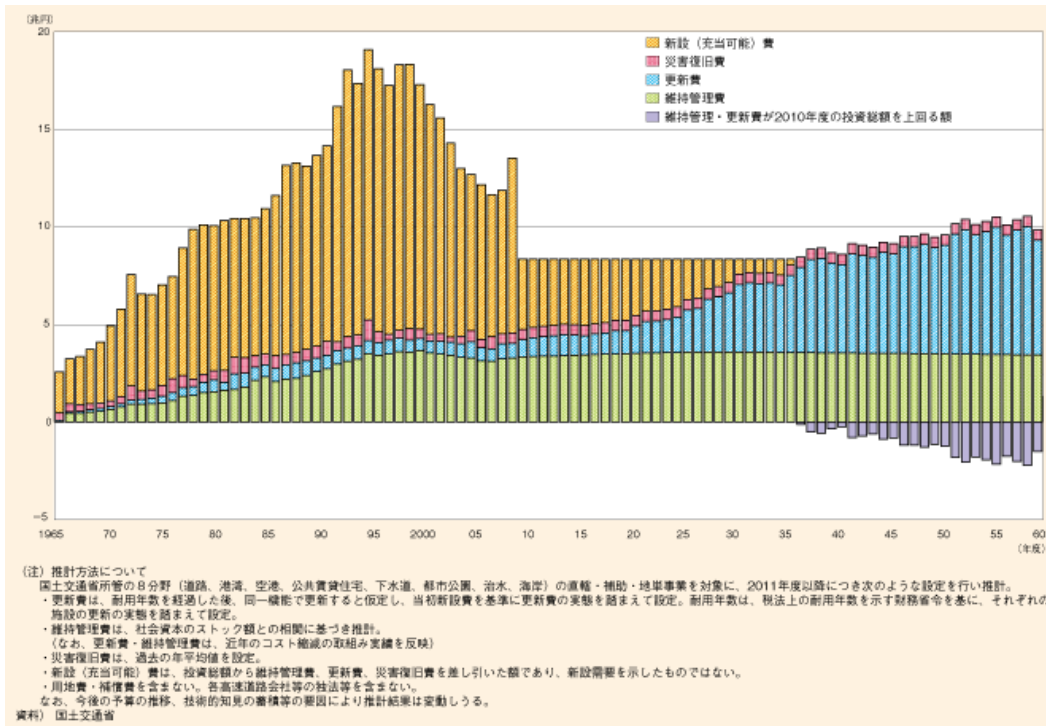
⑤ 財政状況

平成 22 年度の一般会計の歳入・歳出は約 400 億円であり、近年は横ばい状況にある。その中で、土木費の割合は一貫して減少傾向にあり、今後想定される**施設更新費の増大**とは相反する状況となっており、投資の選択と集中が必要となっていくと考えられる。



資料：草津市決算書（データブック 2012）

図 一般会計歳入決算額と民生費・土木費・公債費の割合の推移



資料：国土交通白書（H23）

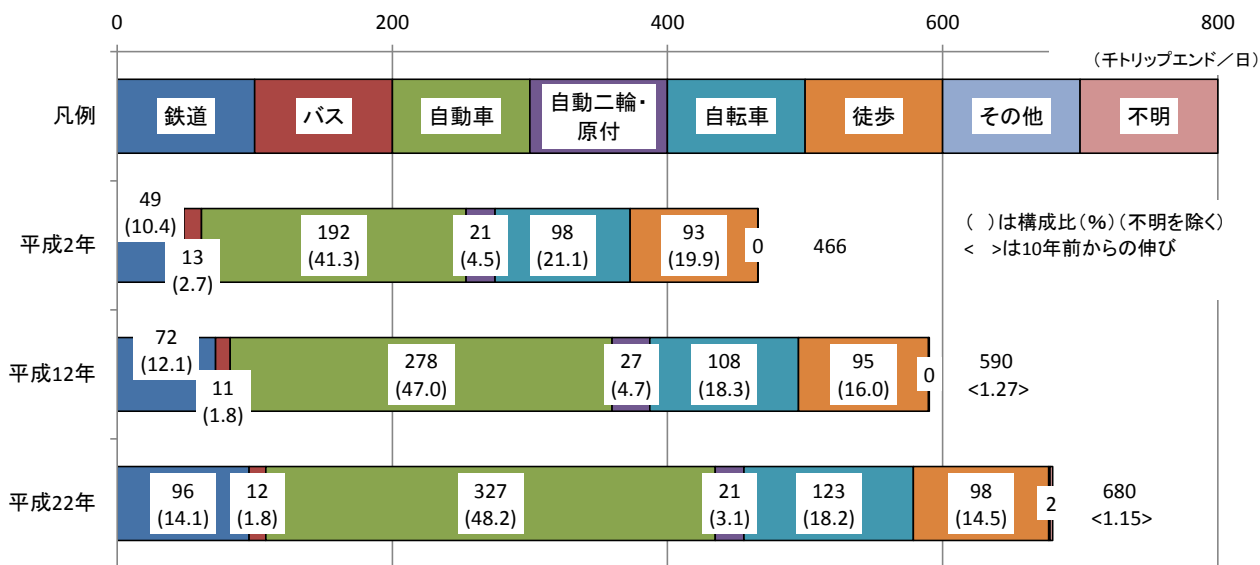
図 従来どおりの維持管理・更新をした場合の推計値（全国）

(2) モータリゼーションの進展

① 自動車トリップの推移

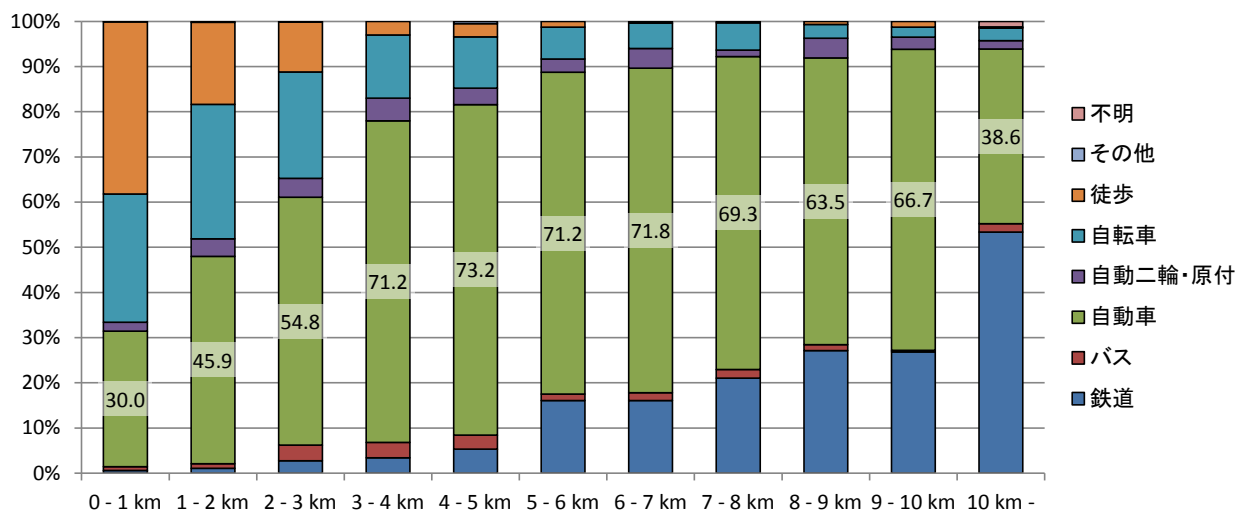
草津市で発生・集中する自動車トリップは、平成2年に比べ、約 1.7 倍となっており、モータリゼーションが進んでいる。また、1km 未満のトリップでも約3割、3～8kmのトリップでは約7割が自動車利用となっている

これにより、次に示す道路混雑だけでなく、CO2 排出による環境負荷の増大が懸念される。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 代表交通手段の推移



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 距離帯別の代表交通手段

② 道路混雑の発生

国道1号とその交差道路の多くで、道路混雑の発生が問題となっている。特に、平野草津線では慢性的な道路混雑となっている。



資料：道路交通センサス

図 道路混雑の発生状況



### ③ 公共交通の現状

草津駅と志津地区を結ぶ路線や、南草津駅と立命館大学・大津市青山方面を結ぶ路線で運行本数が多くなっている。

一方で、路線バス、まめバスともに、減便がみられる地域もあり、琵琶湖沿岸地域では、バス運行が極端に少ない状況にあるなど、公共交通の衰退が懸念される地域が存在している。また、これにより、不便地・空白地の増加が危惧され、交通弱者の移動手段の確保が求められる。



図 バスの運行状況（路線バス）

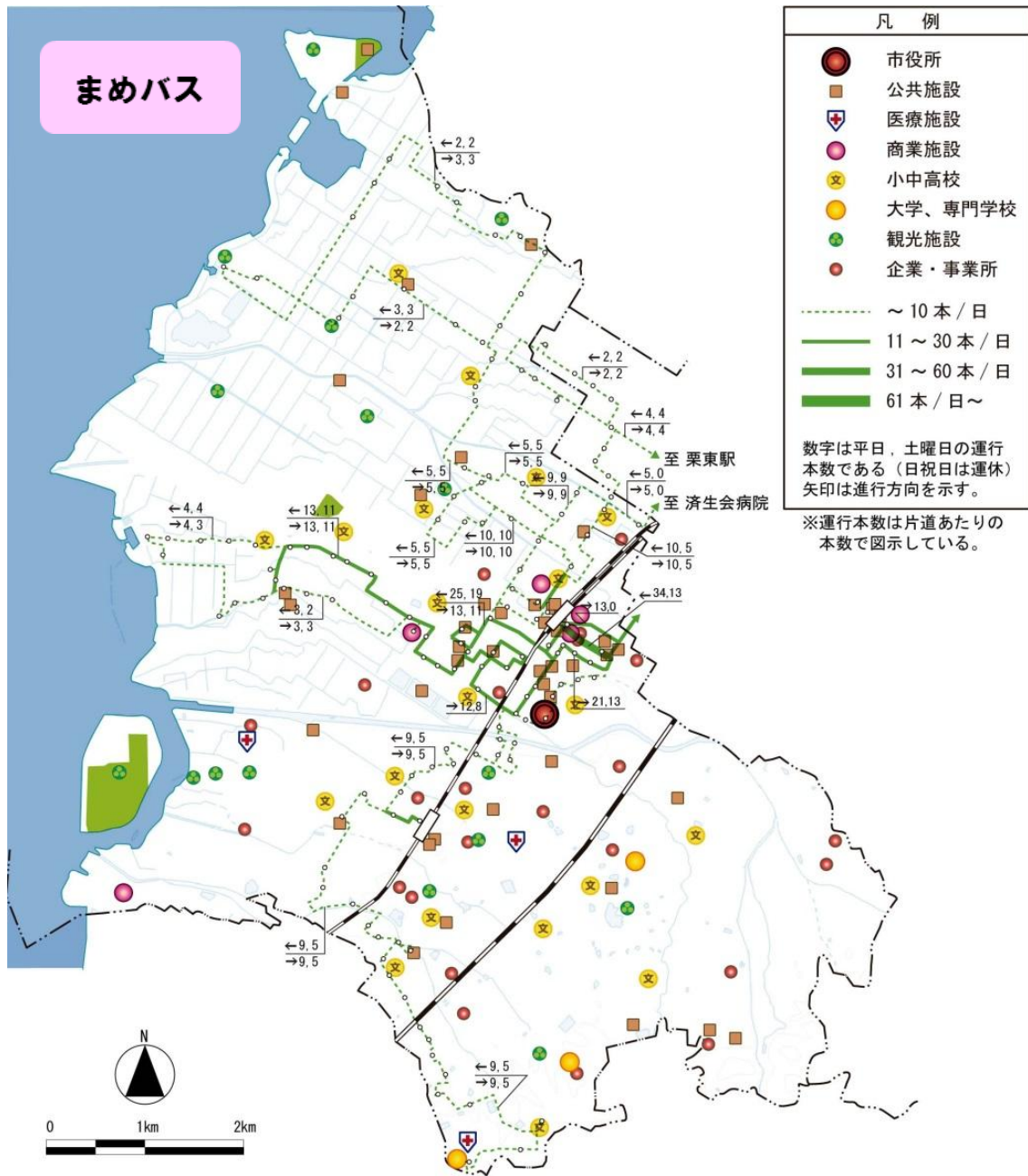


図 バスの運行状況（まめバス）



(3) その他の現状

① 自転車・歩行者交通

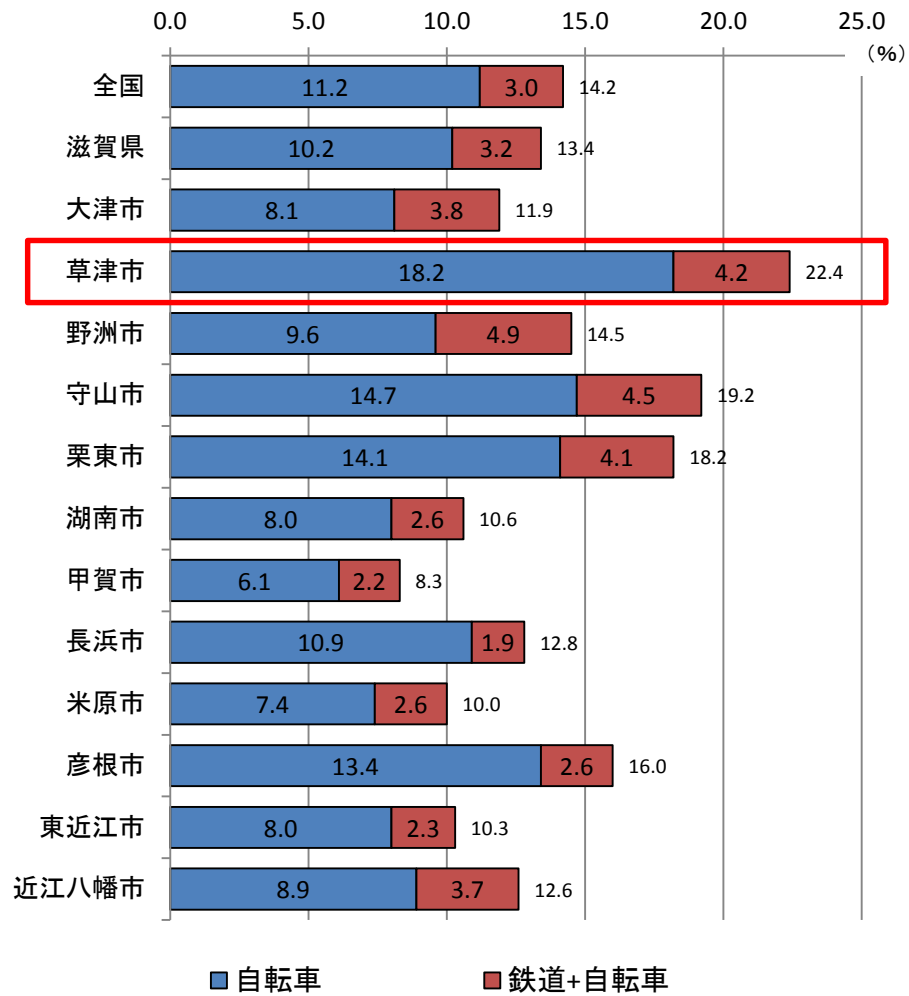
草津駅周辺や南草津駅周辺では、自転車や歩行者の交通量が多くなっている。特に、平野草津線では自転車交通量が最も多くなっている。また、通勤・通学における交通手段として、約22.4%が自転車を利用しており、滋賀県のお都市と比べて、自転車分担率が高い状況にある。

なお、自転車や歩行者が集中する南草津駅周辺では、次頁に示す取組が進められている。



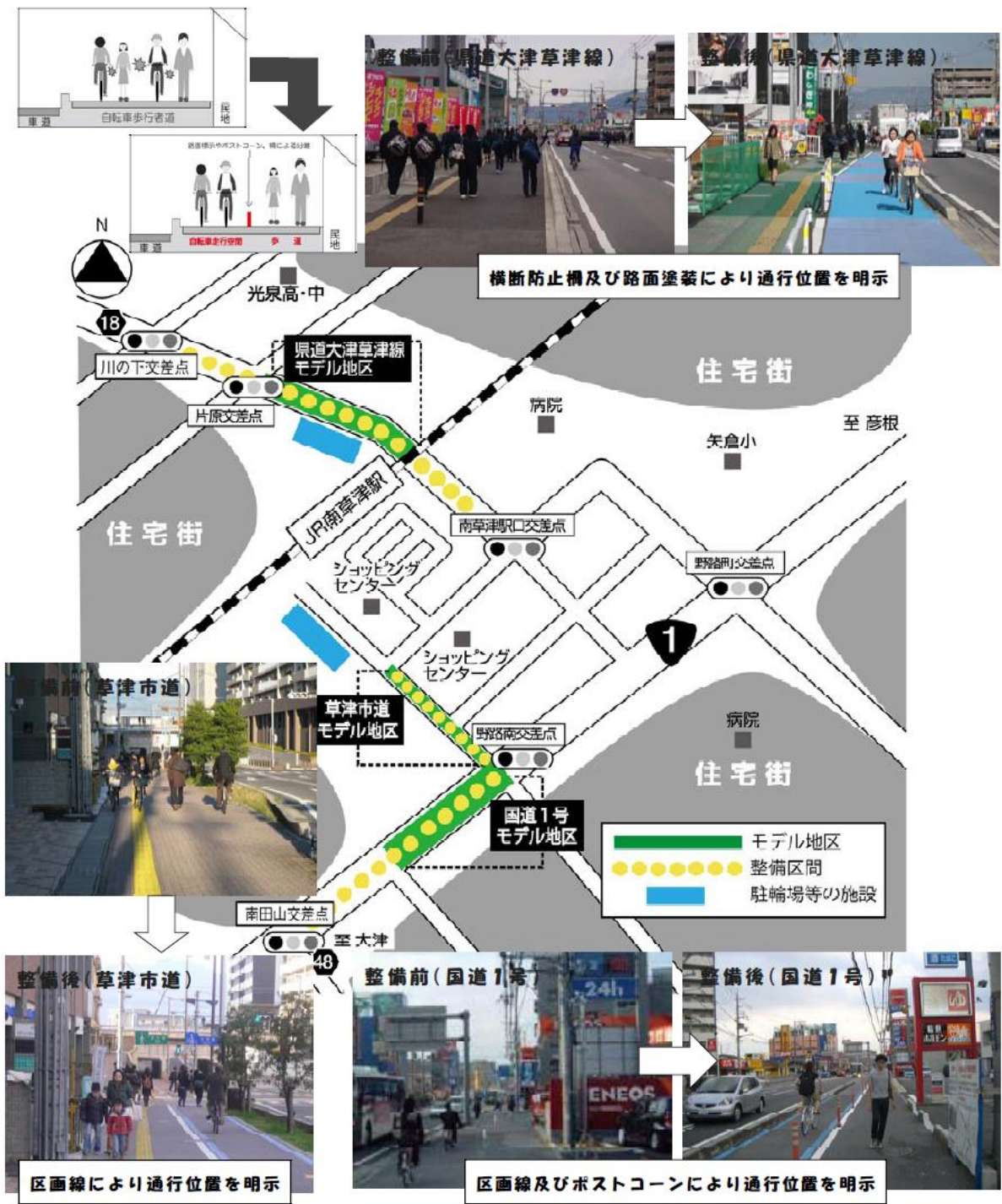
資料：道路交通センサス

図 道路混雑の発生状況



資料：平成 22 年国勢調査

図 通勤・通学時の自転車の利用状況



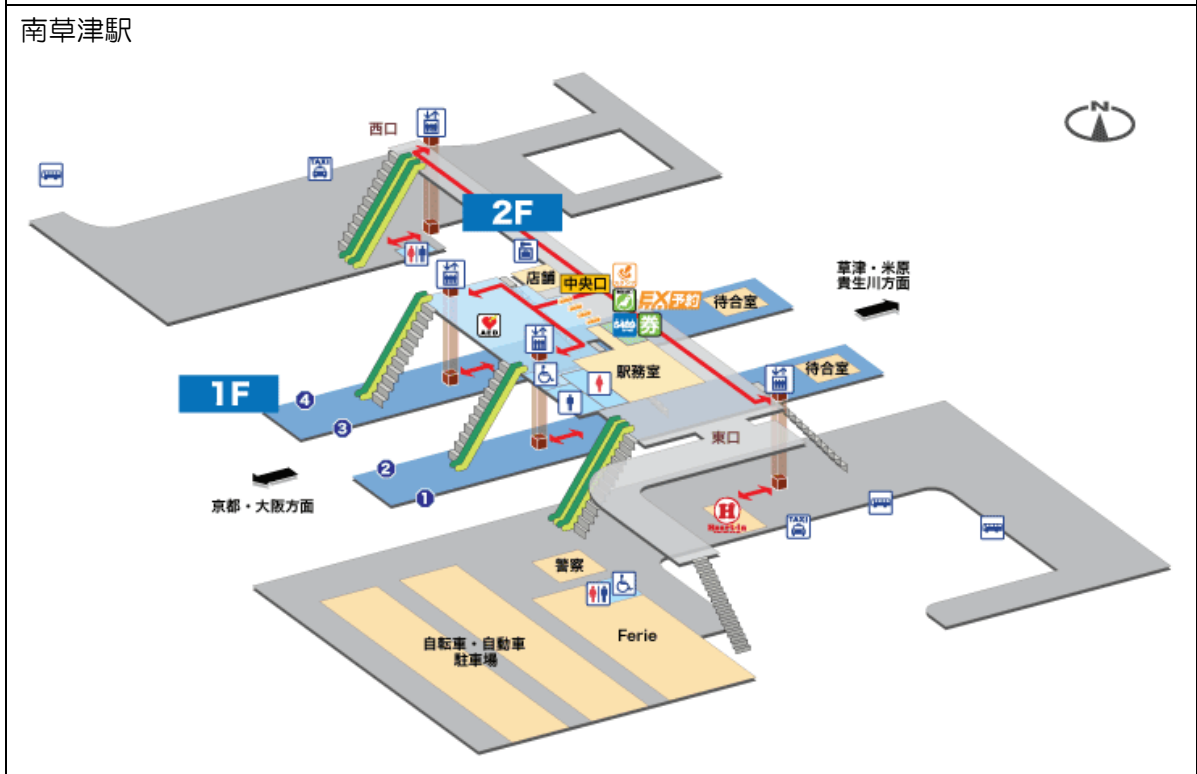
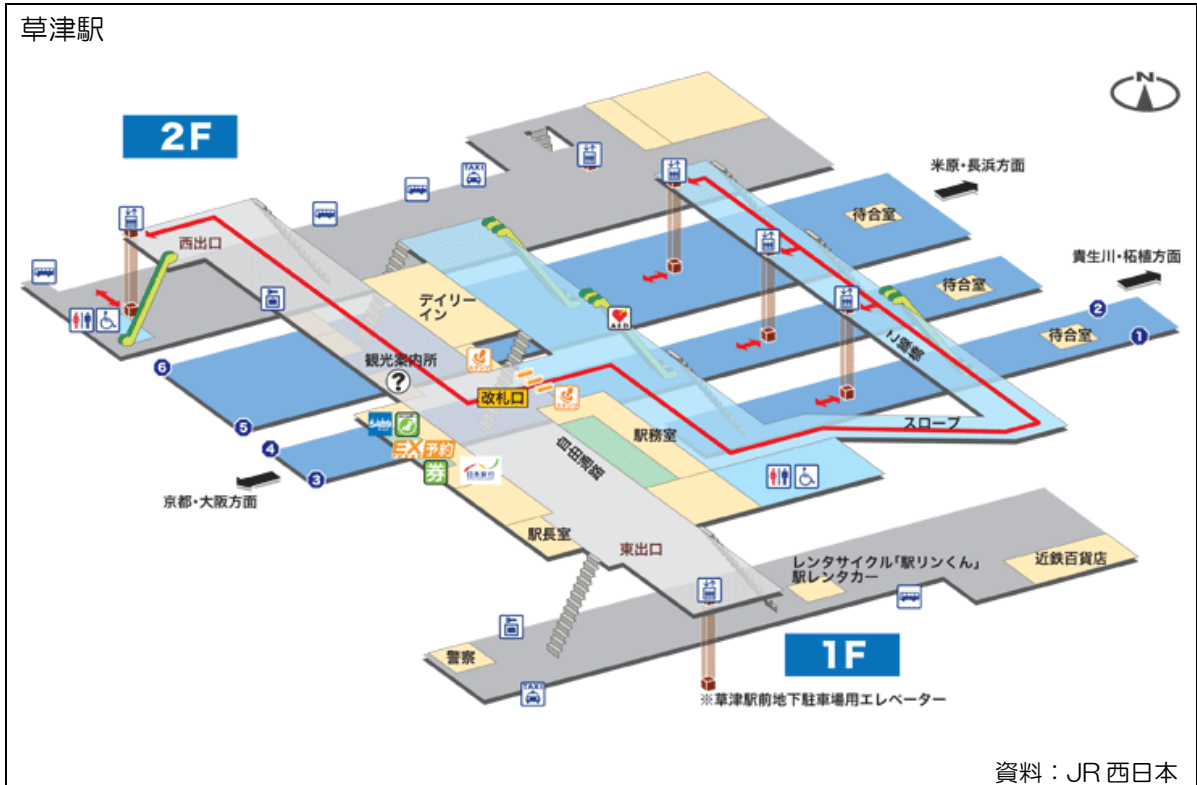
資料：近畿地方整備局滋賀国道事務所

図 自転車通行環境整備モデル地区での取り組み

② 鉄道駅における施設整備状況

草津駅では、バリアフリー化が進められているが、東口でエスカレーターが整備されておらず、整備が必要となっている。

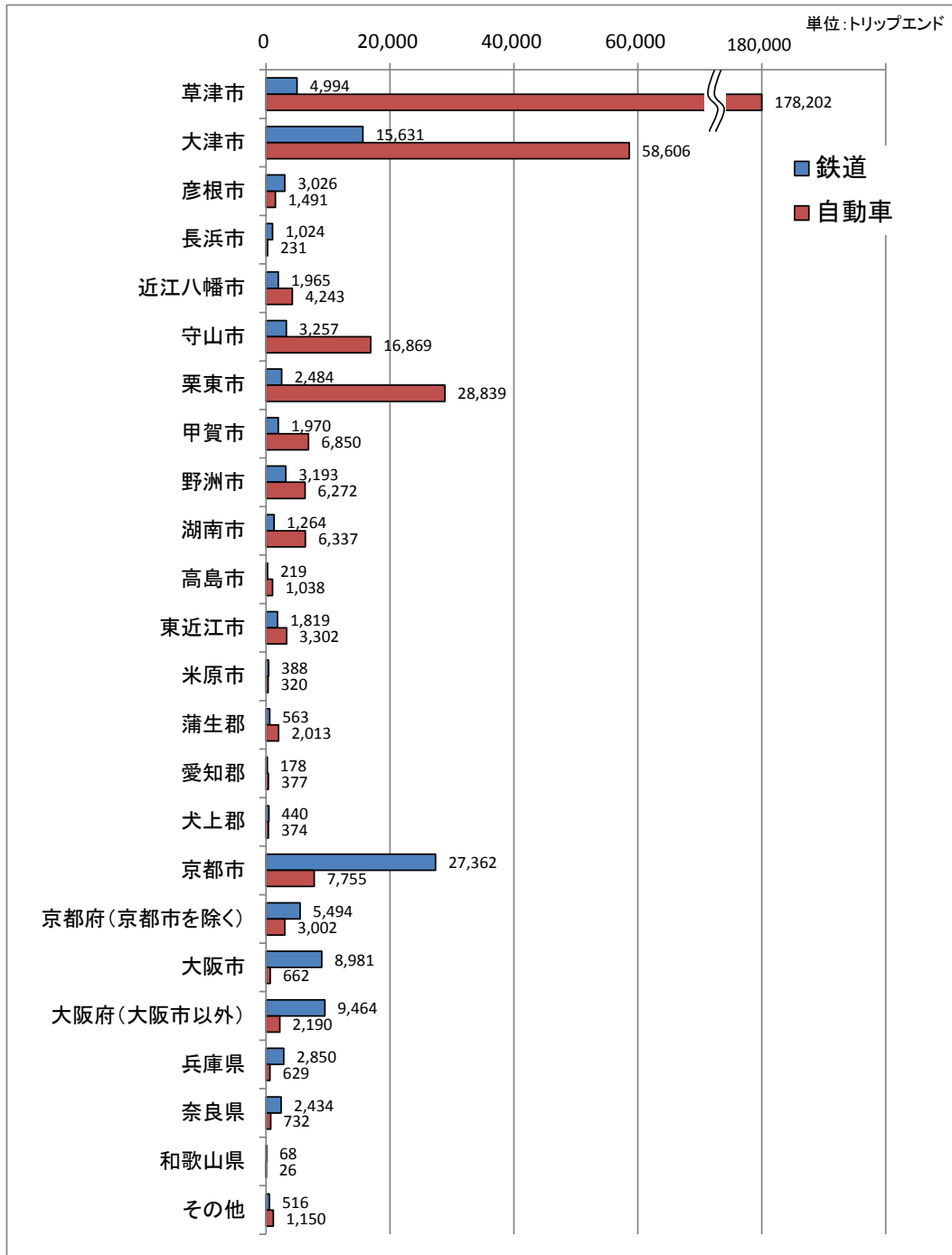
また、南草津駅では、草津駅に比べ、バリアフリー化が進んでおり、東口、西口とも昇降施設が整備されている。



③ 広域的な人の動き

草津市を内々移動する自動車トリップが圧倒的に多くなっている。

一方、市域を跨ぐトリップの流動先については、大津市、栗東市、京都市が多くなっている。そのうち、大津市、栗東市との関係では自動車による移動が多くなっている。一方、京都市との関係では鉄道による移動が多くなっている。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 鉄道・自動車による草津市発着トリップの流動先



### 3.3 草津市を取り巻く現況に関するまとめ

#### (1) 全国的な趨勢

我が国の社会状況として、少子高齢化、それともなう人口減少が進展する。草津市でも、平成32年をピークに人口減少に転じることが予想されている。

また、地球温暖化問題については、二酸化炭素排出量のうち、運輸問題が占める割合が増加傾向になっており、対策が求められている。

#### (2) 草津市特有の現状

草津市では、市街地拡大に伴う人口の増加、市内移動のための車活用が非常に多いことなどにより慢性的な道路混雑の発生、公共交通の衰退、環境負荷の増大が懸念される。

また、市街地の拡大に伴う中心市街地の衰退が顕著になっている。

#### ★ 草津市を取り巻く現況に関するまとめ

市街地の拡大やモータリゼーションの進展による交通問題や中心市街地の衰退等が顕著になっており、少子高齢化・人口減少社会を見据えた対策が必要となっている。



## 4. 市民ニーズ

### 4.1 市民アンケート調査

現況の交通行動や公共交通サービスの満足度・重要度の把握を行うとともに、草津市民が抱く将来交通のあり方を整理するため、以下のアンケート調査を実施した。

#### 【調査の概要】

- 調査対象：草津市民（18歳以上）  
発送日：平成24年11月上旬  
配布・回収：ともに郵送  
配布数：6,000部  
回収数：2,196部（二回収率約37%）  
調査内容：① 回答者の属性  
② 歩行環境  
③ 自転車の利用環境  
④ 公共交通の利用環境  
⑤ 将来交通のあり方

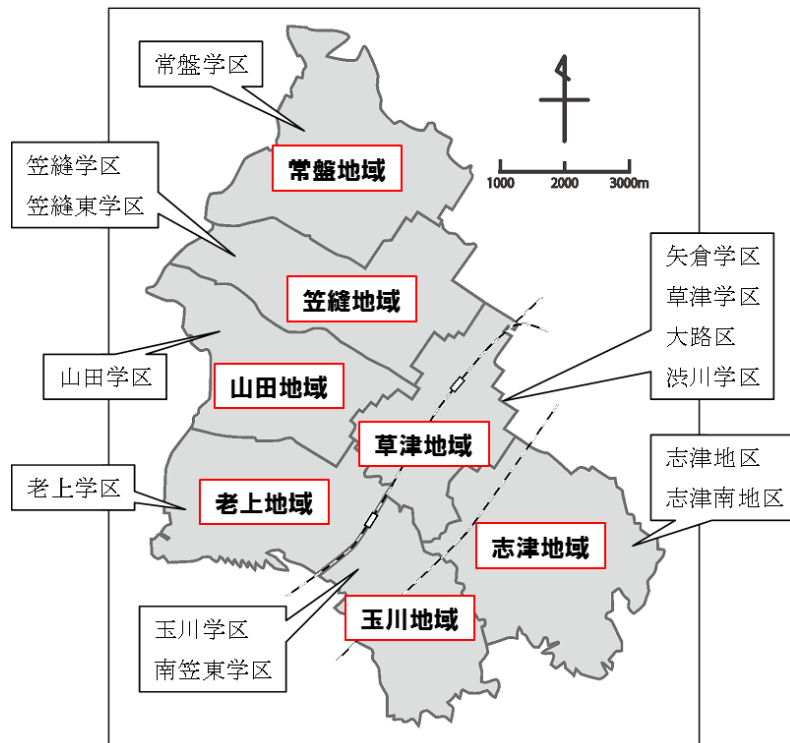
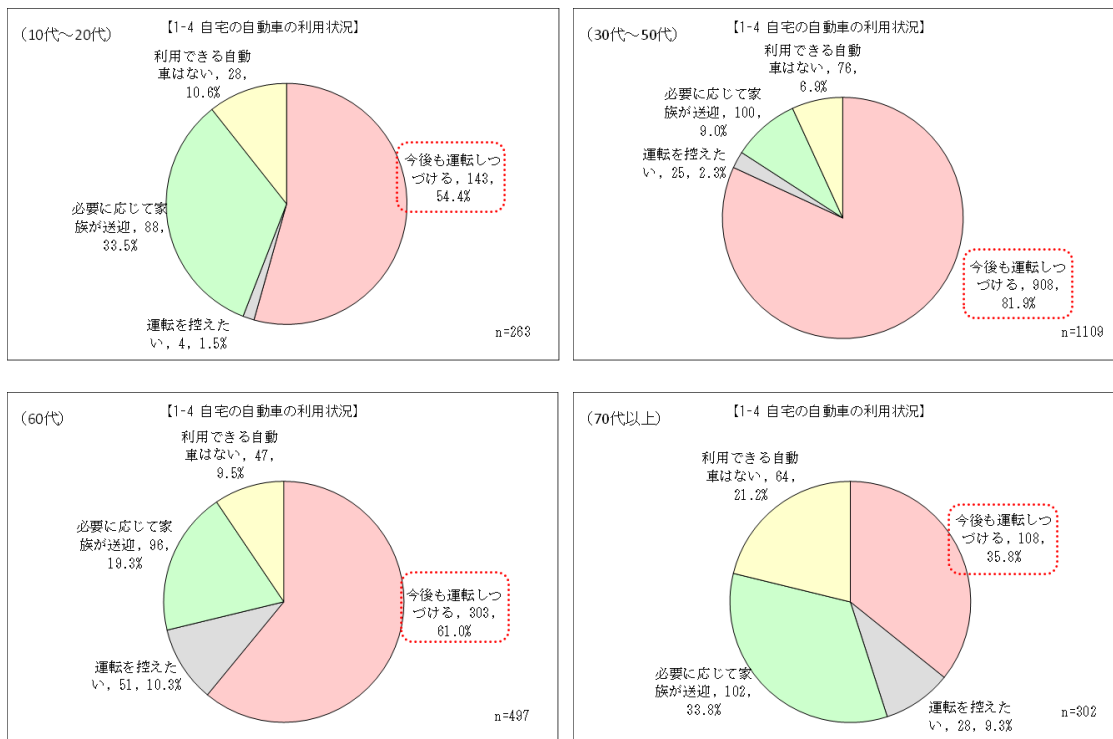


図 地域区分

(1) 自動車の利用状況（回答者の属性）

自動車の利用について、“今後も運転し続ける”とする回答者が多い傾向にあるが、70代以上になると、“必要に応じて、家族が送迎”や“利用できる自動車はない”とする回答者の割合が高くなっている。また、60代、70代では、“運転を控えたい”回答者が1割程度存在しており、高齢化社会においては、自動車にかわる交通手段の必要性が高くなると考えられる。

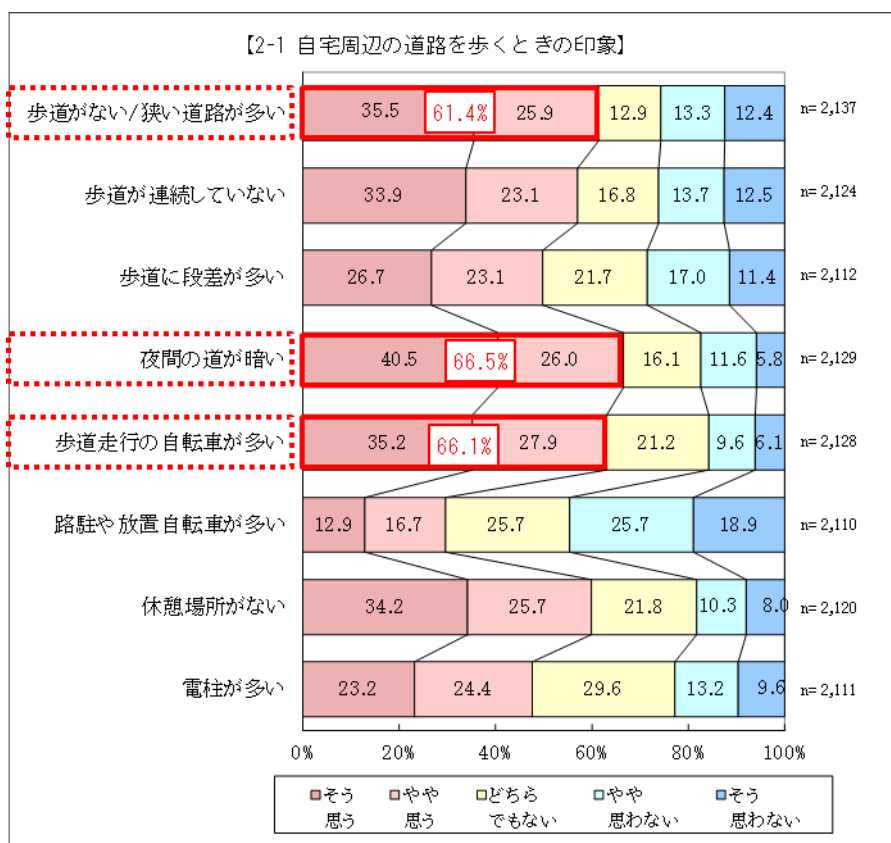


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自動車の利用

(2) 歩行環境

歩行環境については、“夜間の道が暗い”と感じる人が約67%と最も多くなっている。また、“歩道がない/狭い道路が多い”や“歩道走行の自転車が多い”と感じる人が6割を超えており、適切な歩行空間が確保されていないと考えられる。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自宅周辺の道路を歩くときの印象

全市的に意見の多かった“歩道がない/狭い道路が多い”や“夜間の道が暗い”については、大きな地域差はみられない。一方、“歩道走行の自転車がが多い”については、駅周辺地域で印象が強い傾向となっている。

また、常盤地域、山田地域、志津地域などの郊外部では、“歩道が連続していない”印象が強くなっている。一方、草津川以北の地域では、“休憩場所がない”印象が強くなっている。

	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
歩道がない/ 狭い道路が多い	○	○	○	○	○	○	
歩道が 連続していない	○		○		○		
歩道に 段差が多い							
夜間の道が暗い	○	○	○	○	○	○	○
歩道走行の 自転車がが多い		○		○	○		○
路駐や放置自転車 が多い							
休憩場所がない	○	○	○	○			
電柱が多い							

郊外部で印象が強い

駅周辺等で印象が強い

草津川以北の地域で印象が強い

○：自宅周辺の道路を歩くときの印象について、“そう思う”“やや思う”の合計が6割を超えた項目

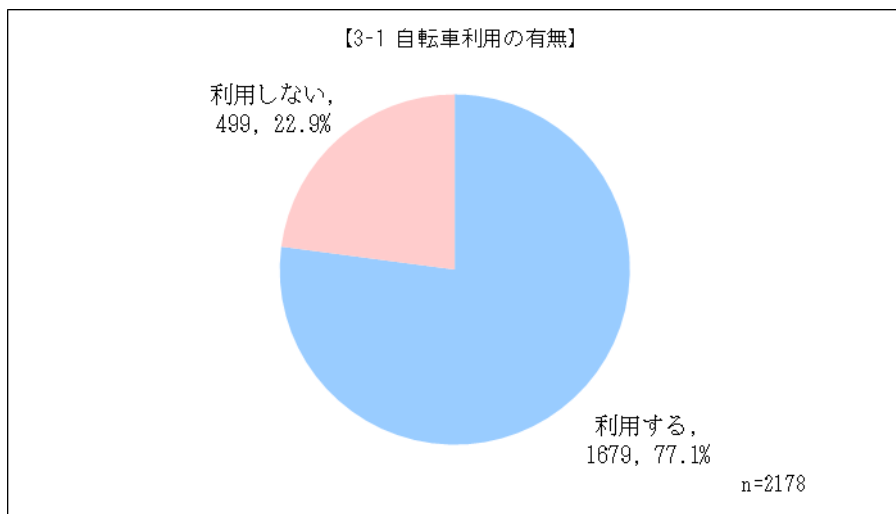
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自宅周辺の道路を歩くときの印象【地域別】

### (3) 自転車の利用環境

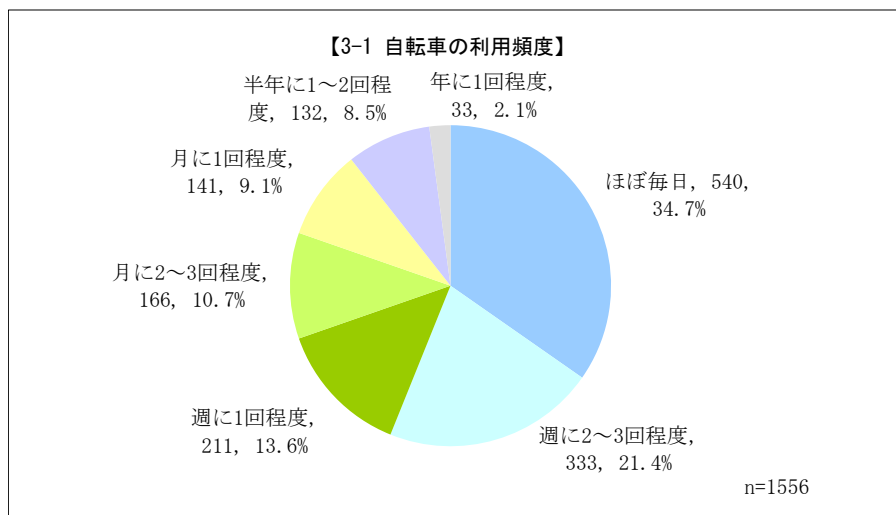
#### ① 利用状況

市民の約8割が自転車を利用している。そのうち、約35%が“ほぼ毎日”、約21%が“週2～3回程度”の高頻度の利用となっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車利用の有無

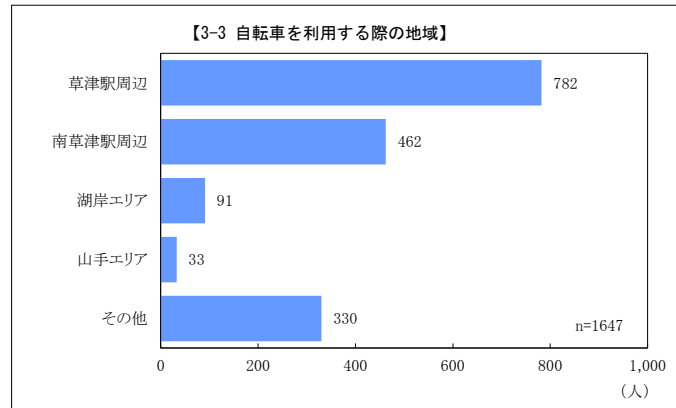


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車の利用頻度

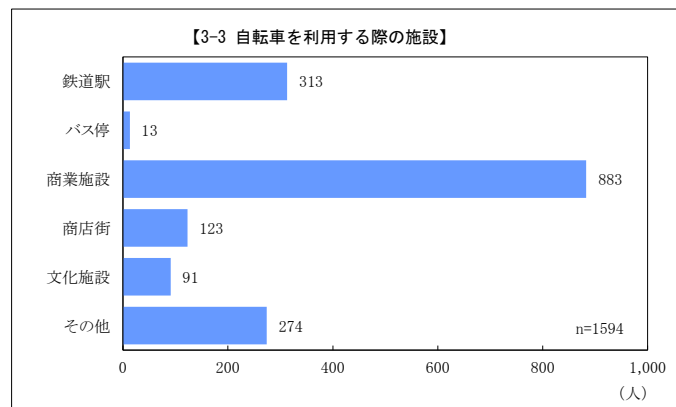
## ② 駐輪場所

駐輪場所については、草津駅周辺が最も多くなっている。施設については、商業施設の駐輪場が最も多くなっている。また、無料駐輪場を利用している方が最も多くなっている。



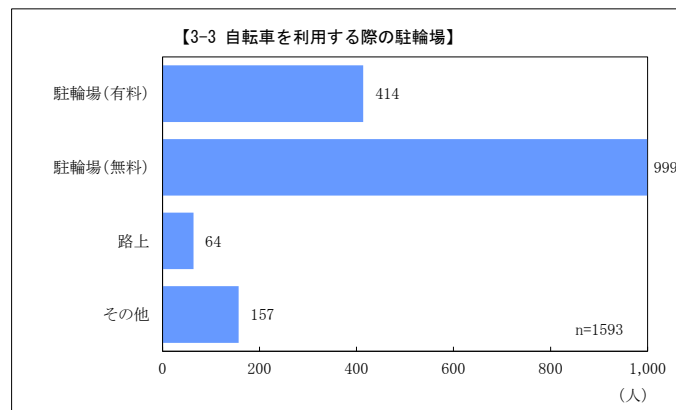
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車を利用する際の地域



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車を利用する際の施設



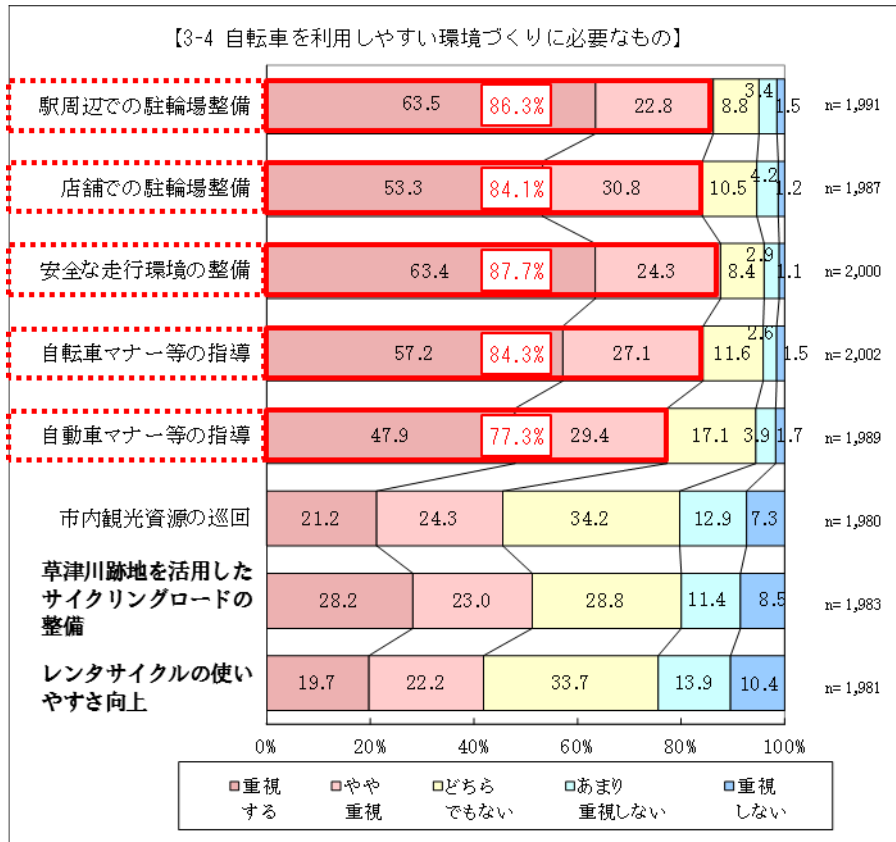
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車を利用する際の駐輪場



③ 整備の必要性

自転車を利用しやすい環境づくりについては、“駅周辺での駐輪場整備”や“安全な走行環境の整備”及びマナーなどの指導を求める方が6割を上回っている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの

全市的に意見の多かった“駅周辺での駐輪場整備”や“安全な走行環境の整備”及びマナーなどの指導については、大きな地域差はみられない。

くわえて、山田地域では、“草津川跡地を活用したサイクリングロードの整備を求める意見が多くなっている。

	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
駅周辺での駐輪場整備	○	○	○	○	○	○	○
店舗での駐輪場整備	○	○	○	○	○	○	○
安全な走行環境の整備	○	○	○	○	○	○	○
自転車マナー等の指導	○	○	○	○	○	○	○
自動車マナー等の指導	○	○	○	○	○	○	○
市内観光資源の巡回							
草津川跡地を活用したサイクリングロードの整備			○				
レンタサイクルの使いやすさ向上							

山田地域で重視

○：自転車を利用しやすい環境づくりについて  
“重視する” “やや重視する” の合計が6割を超えた項目

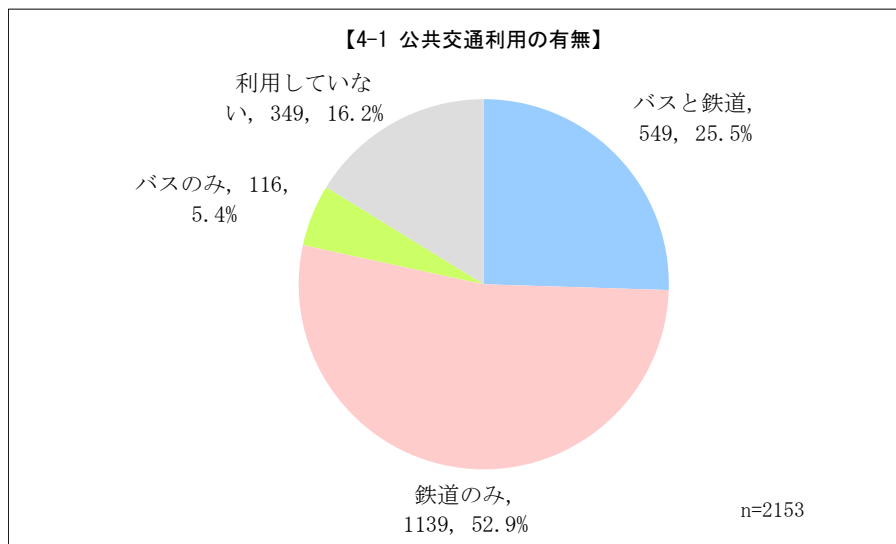
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの【地域別】

#### (4) 公共交通の利用環境

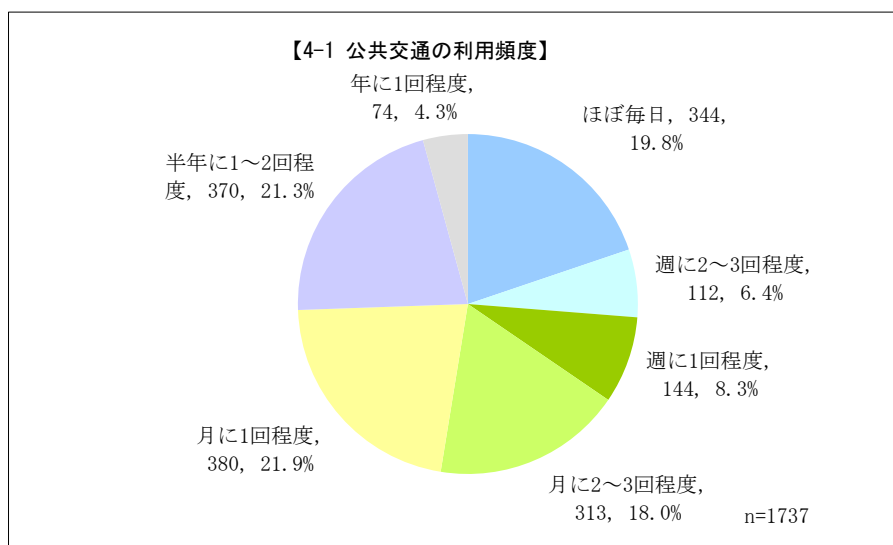
##### ① 利用状況

バス及び鉄道をあわせると、利用している方が8割以上を占めている。また、利用者のうち、約2割の方が“ほぼ毎日”利用している。一方、利用者のうち、7割近くの方が“月2～3回程度”以下の利用頻度となっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 公共交通利用の有無

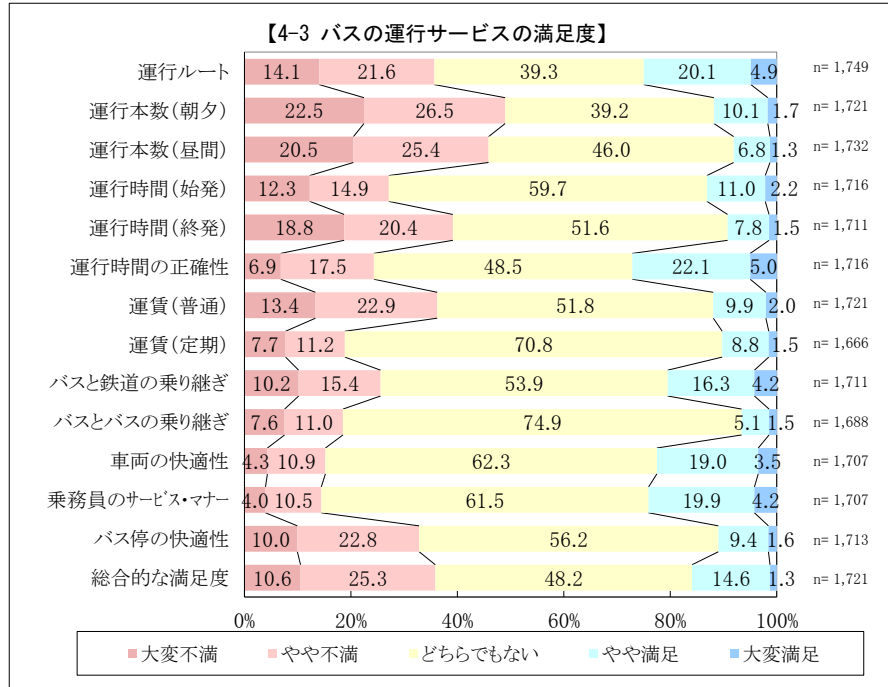


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 公共交通の利用頻度

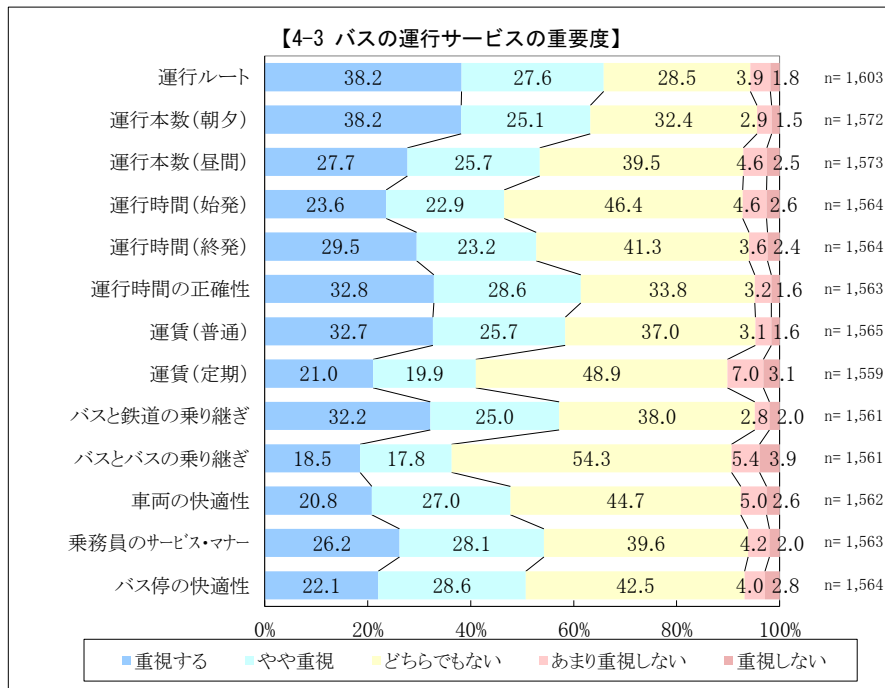
② バスサービスに対する満足度と重要度

回答者の約半数がバスの利用本数に不満を持っている。一方、運行時間の正確性や車両の快適性、乗務員のサービス・マナーについては、不満よりも満足の割合が高い。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 バスの運行サービスの満足度



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 バスの運行サービスの重要度

朝夕の運行本数については、全市的に重要度が高く、満足度が低くなっている。昼間の運行本数についても、草津駅周辺や玉川地域で重要度が高く、満足度が低くなっている。

また、週初の運行時間については、草津地域以外で重要度が高く、満足度が低くなっている。なお、普通運賃については、山田地域以外で重要度が高く、満足度が低くなっている。

	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
運行ルート	○		○	○	○		○
運行本数（朝夕）	○	○	○	○	○	○	○
運行本数（昼間）		○		○			○
運行時間（始発）			○				
運行時間（終発）	○	○	○	○	○	○	○
運行時間の正確性	草津地域以外で重要度が高く、満足度が低い						
運賃（普通）	○	○	○	○	○	○	○
運賃（定期）	山田地域以外で重要度が高く、満足度が低い						
バスと鉄道の乗り継ぎ							○
バスとバスの乗り継ぎ							
車両の快適性							
乗務員のサービス・マナー							
バス停の快適性							

○：今後の重要度は高く、現状の満足度が低い項目

資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 バスの運行サービスの重要度と満足度【地域別】

(5) 将来交通のあり方

① 重視すべき地域

常盤地域、笠縫地域、山田地域、草津地域については、草津駅への移動の充実を望む意見が多い。一方、老上地域、玉川地域については、南草津駅への移動の充実を望む意見が多くなっている。また、志津地域については、草津駅、南草津駅双方への移動の充実を求める意見が多くなっている。

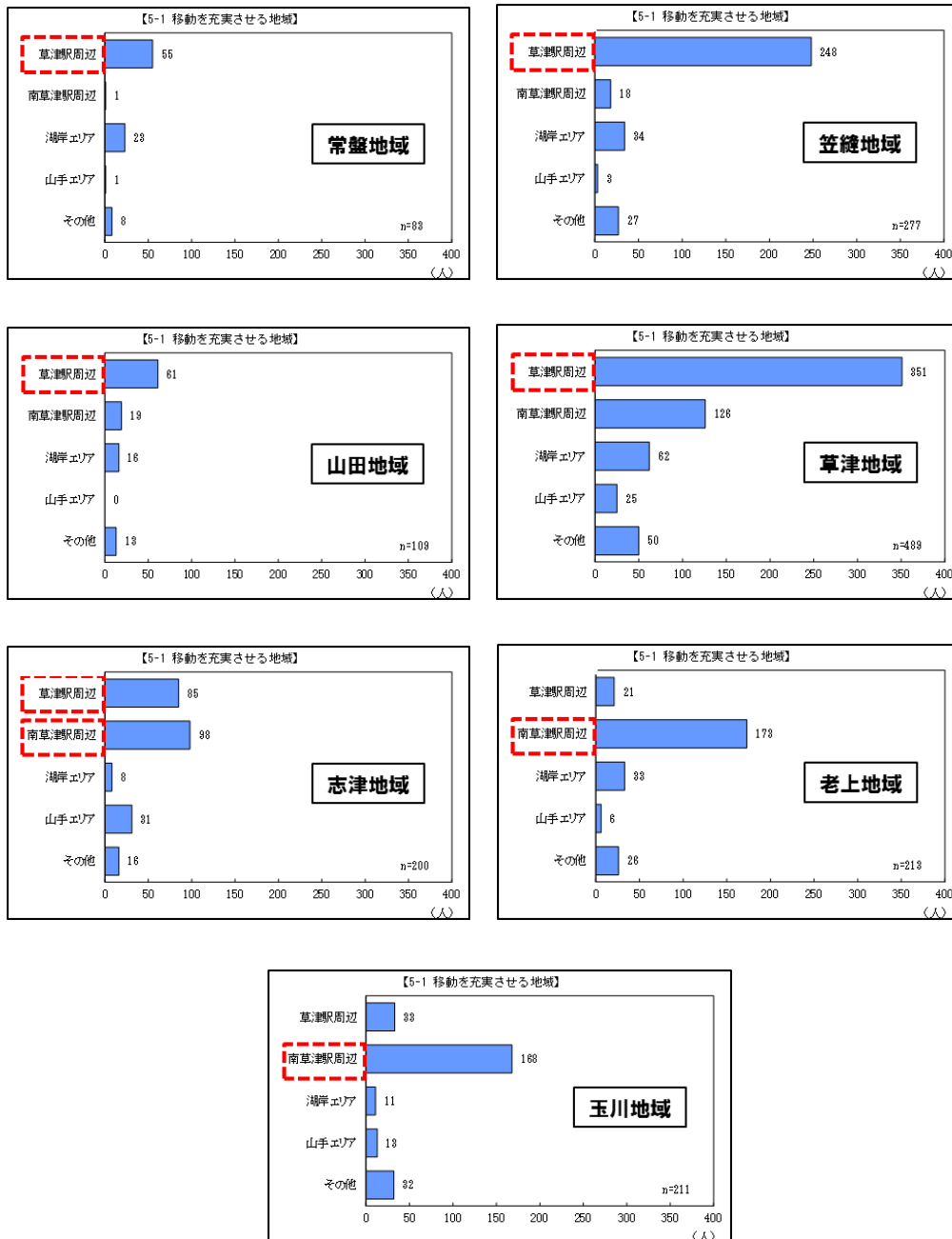
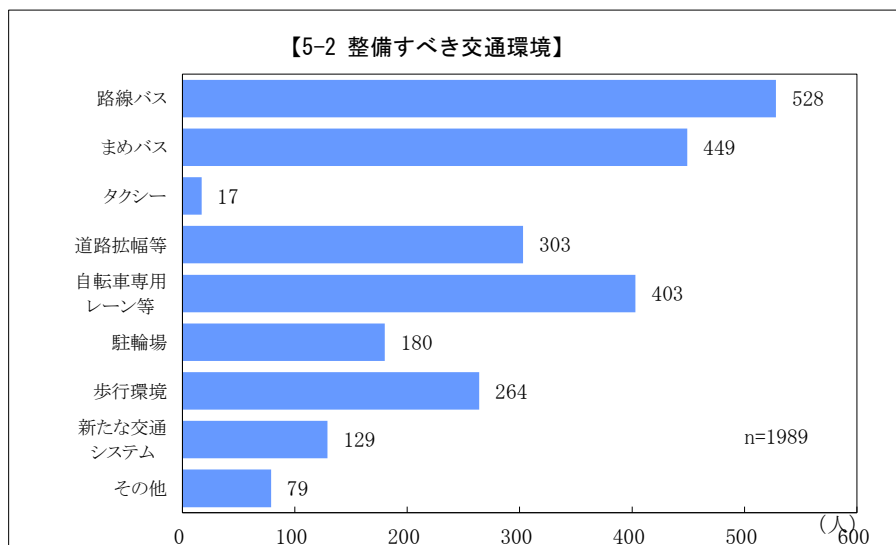


図 移動を充実すべき移動先【地域別】



② 重視すべき地域への移動に必要な交通環境

今後、整備すべき交通手段については、路線バス、まめバスを重要とする意見が最も多くなっている。ついで、自転車専用レーンなどの整備も必要とする意見が多くなっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 整備すべき移動環境

路線バスについては、比較的充実している草津地域以外で、整備を求める意見が多くなっている。また、まめバスについては、現在運航されている常盤地域、山田地域、草津地域、玉川地域で充実を望む意見が多くなっている。

一方、道路混雑が発生している志津地域や老上地域では、道路拡幅をはじめとする自動車・二輪車環境の充実を望む意見が多くなっている。また、自転車専用レーンをはじめとする自転車環境の充実については、草津駅周辺で望む意見が多くなっている

移動の充実を望む地域		← 草津駅		南草津駅 →			
	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
<b>草津地域以外で重視</b>							
路線バス	○	○	○		○	○	○
まめバス	○		○	○			○
タクシー	<b>現在まめバスを運行している地域で重視</b>						
自動車・二輪車 (道路拡幅等)					○	○	
自転車 (自転車専用レーン等)		○		○			<b>道路混雑が発生している地域で重視</b>
自転車 (駐輪場)	<b>草津駅周辺で重視</b>						
歩行環境							
新たな交通システム							
その他							

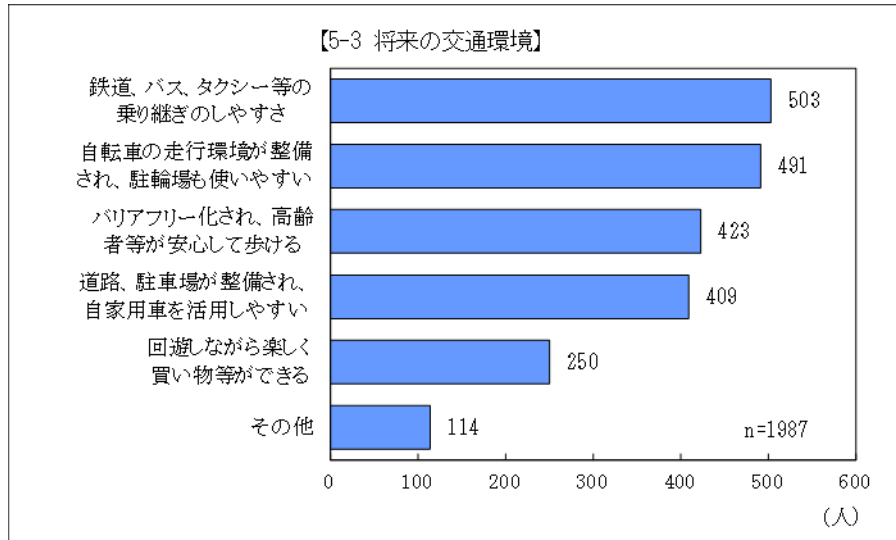
○：整備すべき交通環境について、地域ごとに上位に選ばれた2項目

資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 整備すべき移動環境【地域別】

③ 重視すべき地域に求める将来の交通環境

重視すべき地域（草津駅や南草津駅）については、乗り継ぎのしやすさ、自転車の利用環境、バリアフリー化、自動車環境の順にニーズが高くなっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 整備すべき周辺環境

全ての地域で、乗り継ぎしやすい環境の充実を求める意見が多くなっている。

移動の充実を望む地域		← 草津駅		南草津駅 →			
	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
鉄道・バス等を利用し 継ぎしやすい環境	○	○	○	○	○	○	○
自転車を使いやすい 環境		○	○	○	○	○	○
安心して歩ける環境	○	○		○			○
自家用車を活用し やすい環境	○		○	○	○	○	
回遊しながら買い物 等ができる環境							
その他							

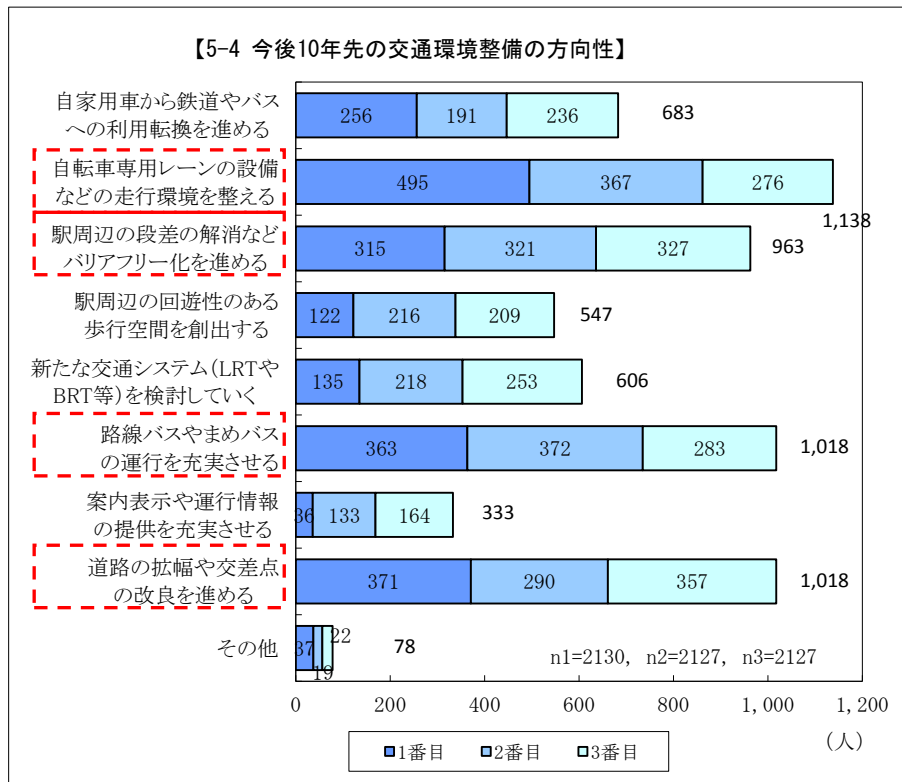
○：将来求める交通環境について、地域ごとに上位に選ばれた3項目

資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 整備すべき周辺環境【地域別】

(6) 10年先に優先すべき交通環境

今後10年先の整備の方向性については、自転車走行環境や道路環境の整備を求めるとともに、路線バスやまめバスの運行の充実を求める意見が多くなっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 今後10年先の交通環境設備の方向性

最も全市的な市民ニーズが高い“自転車の総環境の改善”については、常盤地域以外の全てでニーズが多くなっている。

また、バスサービスの充実については、駅周辺以外でニーズが高くなっている。一方、バリアフリー化については、草津駅周辺でニーズが高くなっている。

道路拡幅/交差点改良については、全域でニーズが高くなっている。

	常盤地域	笠縫地域	山田地域	草津地域	志津地域	老上地域	玉川地域
バスへの利用転換							
自転車の 走行環境の改善		○	○	○	○	○	○
駅周辺の バリアフリー化		○		○			
駅周辺の 歩行空間の創出							
新たな 交通システムの検討	○						
バスサービスの充実	○		○		○	○	○
情報提供の充実							
道路拡幅/ 交差点改良	○	○	○	○	○	○	○

常盤地域以外で重視

草津駅周辺で重視

駅周辺以外で重視

○：今後10年先に優先すべき交通環境整備の方向性について  
地域ごとに上位に選ばれた3項目

資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 今後10年先の交通環境設備の方向性【地域別】



## 4.2 事業所アンケート調査

草津市域における通勤行動を対象として、現状や公共交通サービスの満足度・重要度の把握を行うとともに、草津市民が抱く将来交通のあり方を整理するため、事業所を対象とした以下のアンケート調査を実施した。

### 【調査の概要】

対象事業所：草津市にある従業員数 20 名以上の事業所

発 送 日：平成 24 年 12 月

配布・回収：ともに郵送

発 送 数：132 事業所

回 収 数：68 事業所（＝回収率 約 52%）

調 査 内 容：① 事業所の概要

② 通勤交通の現状

③ 通勤制度の現状

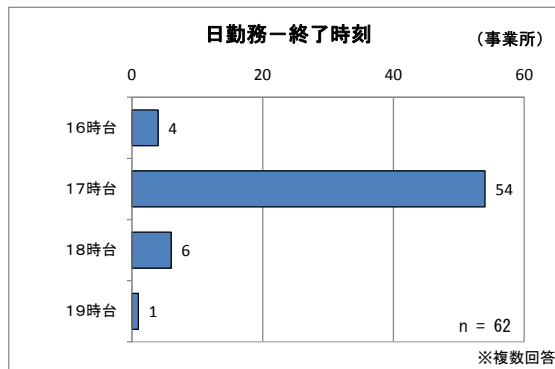
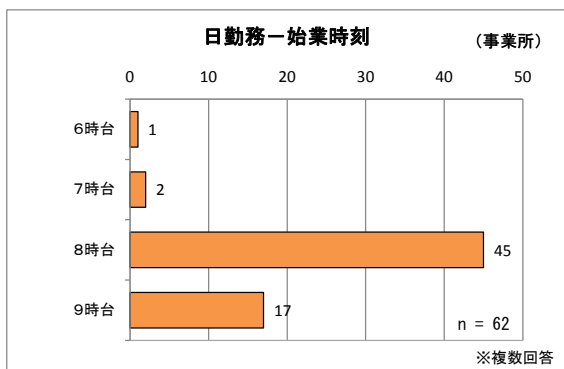
④ 現状の問題点

⑤ 将来交通のあり方

(1) 通勤交通の現状

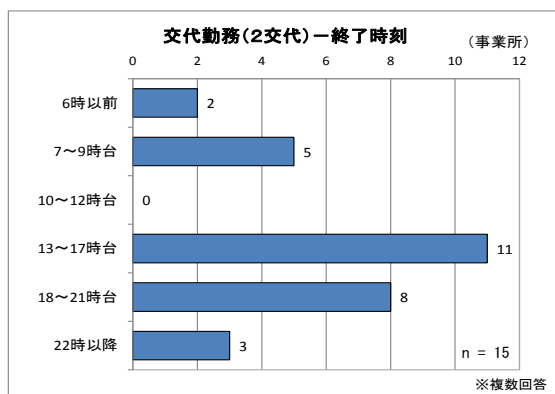
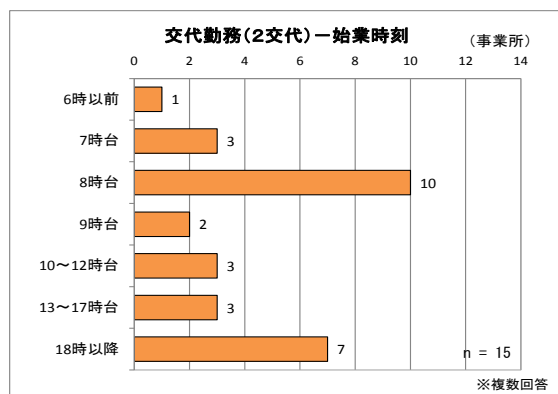
① 出退勤時刻

日勤務制を導入している事業者については、始業時間が8時台、終了時刻が17時台の事業所が最も多くなっている。また、交代制を導入している事業所については、始業、終了時刻に大きなピークはみられない。



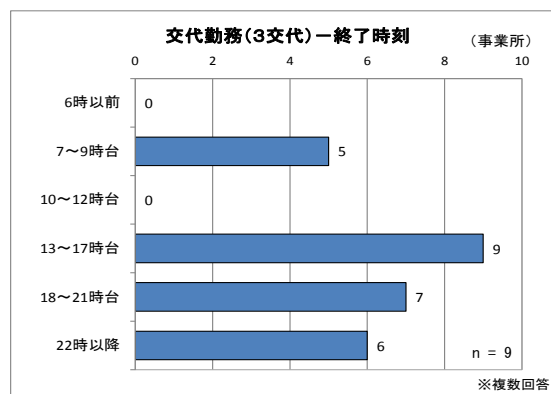
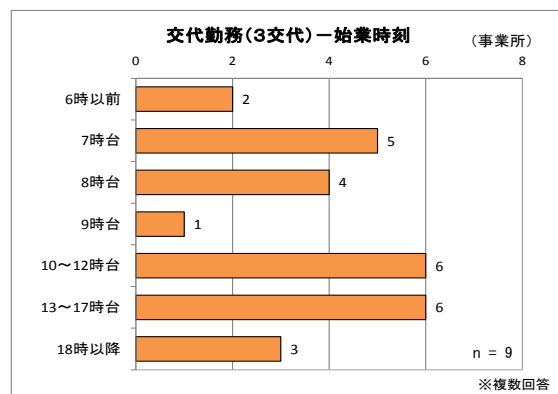
資料：草津市事業所アンケート調査

図 日勤務制における始業時刻（左） および 終了時刻（右）



資料：草津市事業所アンケート調査

図 2交代勤務制における始業時刻（左） および 終了時刻（右）

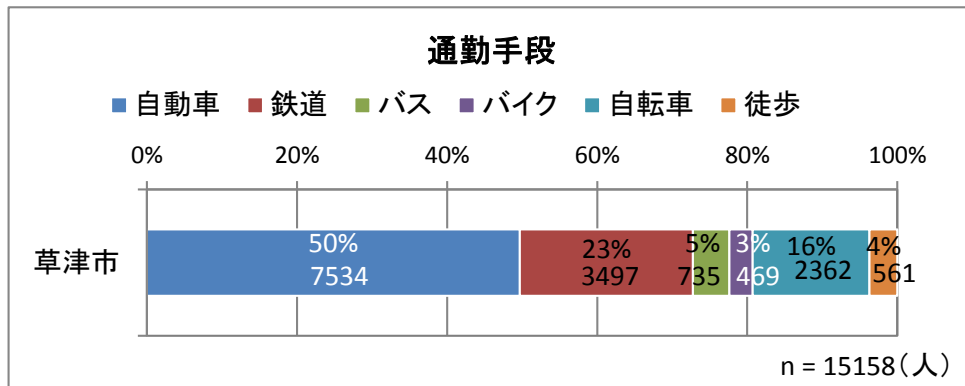


資料：草津市事業所アンケート調査

図 2交代勤務制における始業時刻（左） および 終了時刻（右）

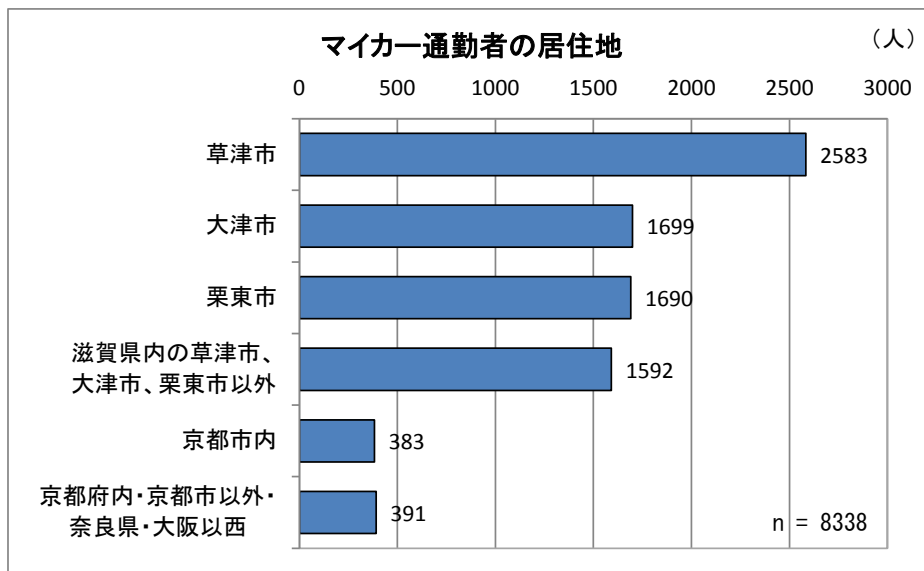
② 通勤手段

マイカー通勤の割合が約5割となっている。また、マイカー通勤者の居住地については、草津市内が最も多くなっている。



資料：草津市事業所アンケート調査

図 通勤手段の内訳



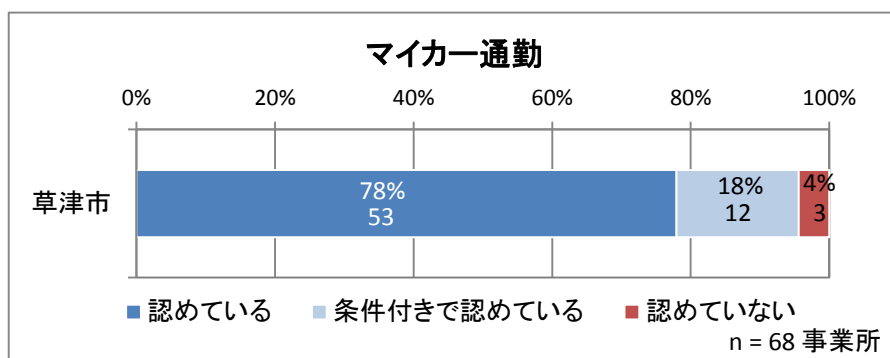
資料：草津市事業所アンケート調査

図 マイカー通勤者の居住地

(2) 通勤制度の現状

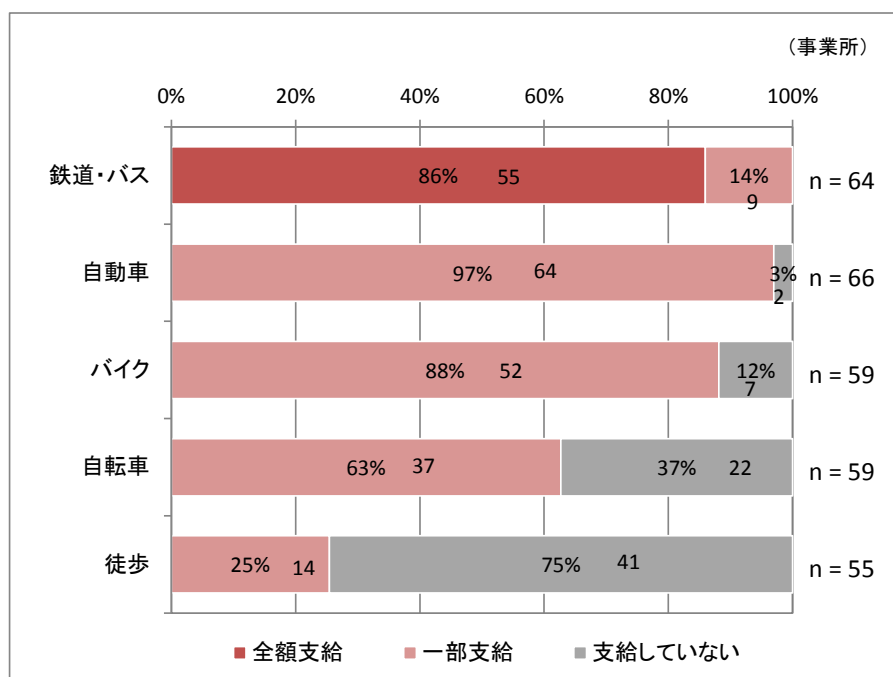
マイカー通勤を認めている事業所は、約 78%となっている。

通勤手当の支給状況については、鉄道・バスの通勤者に対しては、約 86%以上の事業所（55 事業所）が通勤手当を全額支給している。また、自動車に対しては、ほぼすべての事業所で通勤手当を一部支給している。一方で、自転車に対しては約 63%（37 事業所）、徒歩に対しては約 25%（14 事業所）の事業所で一部支給に留まっている。



資料：草津市事業所アンケート調査

図 マイカー通勤者の許可状況



資料：草津市事業所アンケート調査

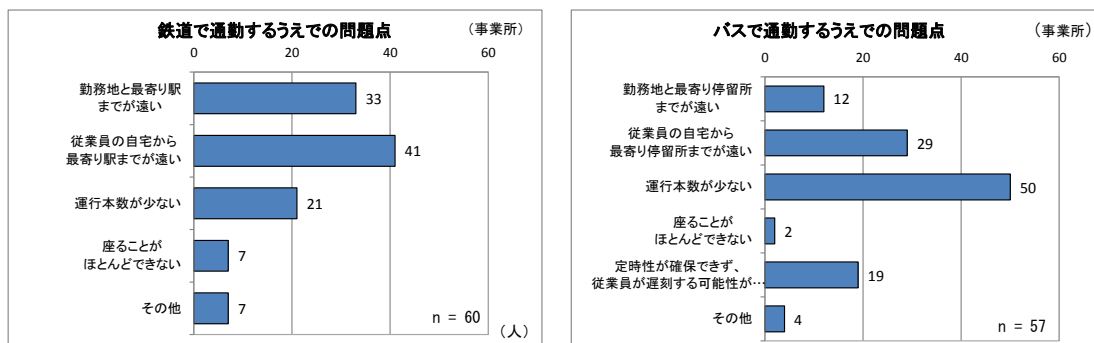
図 通勤手当の支給状況

### (3) 現状の問題点

#### ① 公共交通

鉄道で通勤する上では、“従業員の自宅から最寄り駅までが遠い”、“勤務地と最寄り駅までが遠い”が大きな問題点となっている。

また、バスで通勤する上では、“運行本数が少ない”、“従業員の自宅から最寄り駅までが遠い”ことが、問題点として挙げられている。



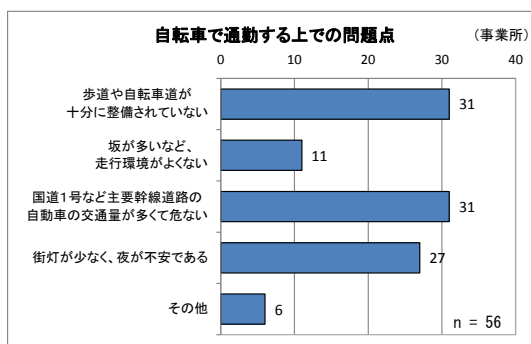
資料：草津市事業所アンケート調査

図 鉄道（左） および バス（右）で通勤するうえでの問題点

#### ② 自転車

自転車で通勤する上では、“歩道や自転車道が十分に整備されていない”、“国道1号など主要幹線道路の自動車の交通量が多くて危ない”ことが大きな問題点となっている。また、“街灯が少なく、夜が不安である”ことも27事業所（約48%）が問題点として挙げている。

一方、“坂が多いなど、走行環境がよくない”ことについては、11事業所（約20%）が挙げているに留まっている。



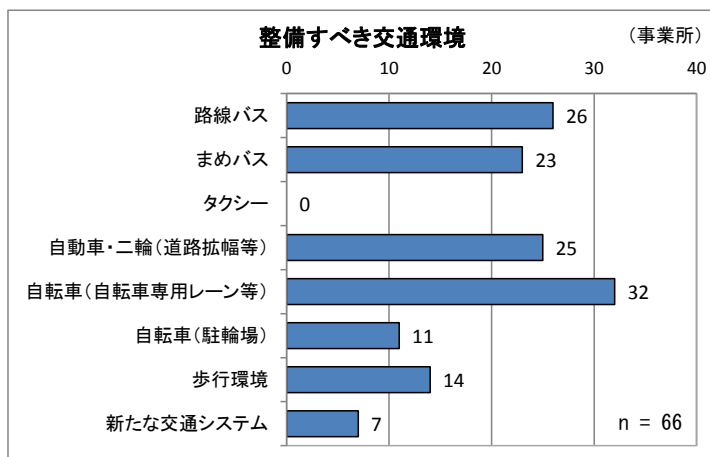
資料：草津市事業所アンケート調査

図 自転車で通勤するうえでの問題点

(4) 将来交通のあり方

① 重視すべき交通環境

整備すべき交通環境については、“自転車（自転車専用レーン等）”が最も多く、ついで“路線バス”、“自動車・二輪（道路拡幅等）”となっている。

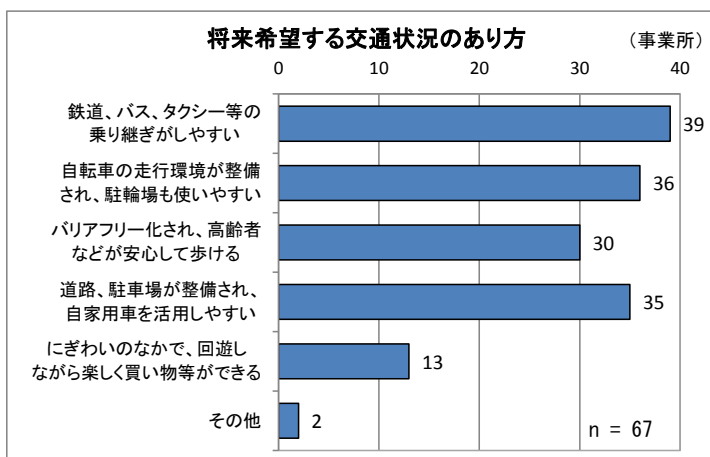


資料：草津市事業所アンケート調査

図 整備すべき交通環境

② 重視すべき交通状況

草津市において将来希望する交通状況のあり方については、“鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎがしやすい”が最も多く、ついで“自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい”、“道路、駐車場が整備され、自家用車を活用しやすい”となっている。



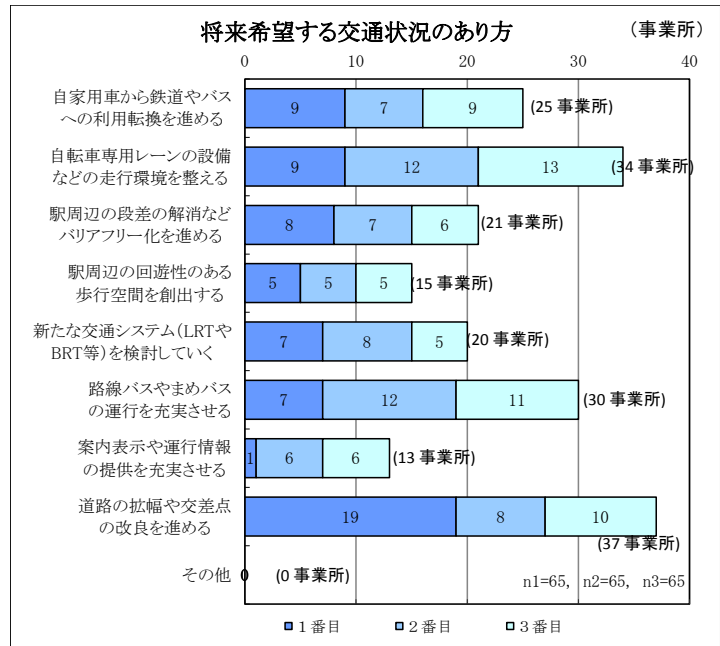
資料：草津市事業所アンケート調査

図 整備すべき交通状況

③ 整備の方向性

今後 10 年先を見通した草津市全体の交通環境については、“道路の拡幅や交差点の改良を進める”が 37 事業所と最も多く、ついで“自転車専用レーンの設置などの走行環境を整える”の 34 事業所、“路線バスやまめバスの運行を充実させる”の 30 事業所等となっている。

一方、“案内表示や運行情報の提供を充実させる”や“駅周辺の回遊性のある歩行空間を創出する”は、それぞれ 13 事業所、15 事業所に留まっている。



資料：草津市事業所アンケート調査

図 今後 10 年先の交通環境設備の方向性



## 4.3 市民ニーズに関するまとめ

### (1) 市民アンケート

市民の意識が全市的に高い（＝印象が強い、ニーズが高い）項目は以下のとおりである。

- ① 歩行環境
  - ・歩道がない / 狭い道路が多い
  - ・夜間の道が暗い
  - ・歩道走行の自転車がが多い
- ② 自転車環境
  - ・駅 / 店舗での駐輪場整備
  - ・安全な走行環境の整備
  - ・自転車 / 自動車マナーの指導
- ③ 重視すべき移動先
  - ・草津駅
  - ・南草津駅
- ④ 重視すべき移動先への移動手段
  - ・路線バス
  - ・まめバス
  - ・自転車専用レーン等
- ⑤ 重視すべき交通環境
  - ・乗継の利便性
  - ・自転車利用の快適性
  - ・バリアフリー化
  - ・自動車利用の快適性
- ⑥ 10年先に優先すべき交通環境
  - ・公共交通サービスの充実
  - ・自転車走行環境
  - ・道路整備
  - ・バリアフリー化

### (2) 事業所アンケート

従業員の意識が高い（＝印象が強い、ニーズが高い）項目は以下のとおりである。

- ① 重視すべき移動手段
  - ・路線バス
  - ・まめバス
  - ・自転車専用レーン等
- ② 重視すべき交通環境
  - ・乗継の利便性
  - ・自転車利用の快適性
  - ・バリアフリー化
  - ・自動車利用の快適性
- ③ 10年先に優先すべき交通環境
  - ・公共交通サービスの充実
  - ・自転車走行環境
  - ・道路整備

### ★ 市民ニーズに関するまとめ

将来的な市民ニーズをみると、公共交通サービスの充実、自転車・自動車の環境整備、バリアフリー化の重要性が高い。

## 【現況と市民ニーズのまとめ】

### ●市全域

- ニーズ：歩行環境の整備、自転車走行環境の整備、バスサービスの充実、道路拡幅／交差点改良

### ●草津駅周辺（※草津地域、笠縫地域のうち草津駅周辺）

- 現況：商業施設・公共施設が集中、駅アクセス交通が集中、歩行者・自転車交通量が多い、中心市街地が衰退、草津川跡地が存在、バリアフリー重点整備地区に指定
- ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、歩道の休憩施設整備、草津駅への移動充実（まめバスの充実、自転車専用レーンの整備）、乗り継ぎの円滑化

### ●常盤・笠縫・山田地域（※常盤地域、山田地域、草津駅周辺を除く笠縫地域）

- 現況：湖岸共生拠点が立地、観光施設が立地、湖岸道路で交通混雑が発生、草津川跡地が存在
- ニーズ：歩道の休憩施設整備、サイクリングロードの整備、草津駅への移動充実（路線バス・まめバスの充実）

### ●志津地域

- 現況：企業・事業所が立地、交通不便地が存在、山手幹線等で交通混雑が発生
- ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、草津駅・南草津駅への移動充実（路線バスの充実、道路拡幅等の整備）

### ●南草津駅周辺（※老上地域および玉川地域のうち南草津駅周辺）

- 現況：駅アクセス交通が集中、国道1号や交差道路で交通混雑が発生、歩行者・自転車交通量が多い、バリアフリー重点整備地区に指定
- ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、乗り継ぎの円滑化

### ●老上地域（※南草津駅周辺を除く老上地域）

- 現況：商業施設や医療施設が立地、交通不便地が存在、大津草津線で交通混雑が発生
- ニーズ：南草津駅への移動充実（路線バスの充実、道路拡幅等の整備）

### ●玉川地域（※南草津駅周辺を除く玉川地域）

- 現況：学術・福祉拠点が存在、企業・事業所が立地、平野草津線で交通混雑が発生、歩行者・自転車交通量が多い
- ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、南草津駅への移動充実（路線バス・まめバスの充実）

図 地域別の現況と市民ニーズ