

草津市都市交通マスタープラン（案）
及び 草津市総合交通戦略（案）

平成 25 年 10 月

目次

| | |
|--|-----------|
| 1. 概要 | 1 |
| 1.1 草津市の概要..... | 1 |
| 1.2 背景..... | 2 |
| 1.3 目的..... | 2 |
| 1.4 位置づけ..... | 2 |
| 1.5 計画の構成..... | 4 |
| 2. 草津市を取り巻く現況 | 5 |
| 2.1 全国的な社会状況..... | 5 |
| 2.1.1 少子高齢化..... | 5 |
| 2.1.2 人口減少..... | 7 |
| 2.1.3 地球温暖化..... | 8 |
| 2.1.4 地域主権..... | 9 |
| 2.2 草津市の社会状況..... | 10 |
| 2.2.1 都市構造・地域現況..... | 10 |
| 2.2.2 交通現況..... | 17 |
| 2.2.3 財政状況..... | 30 |
| 2.3 草津市を取り巻く現況から導き出される課題..... | 31 |
| 3. 市民ニーズ | 34 |
| 3.1 市民アンケート調査..... | 34 |
| 3.2 事業所アンケート調査..... | 52 |
| 3.3 市民ニーズから導き出される課題..... | 59 |
| 4. 草津市における都市交通課題 | 62 |
| 5. 上位計画 及び 関連計画等（目指すべき都市交通の将来像） | 64 |
| 5.1 上位計画..... | 65 |
| 5.2 関連計画..... | 71 |
| 5.2.1 滋賀県全体（広域的な交通政策に関わる関連計画）..... | 71 |
| 5.2.2 まちづくりに関わる計画..... | 74 |
| 5.2.3 交通に関わる計画..... | 76 |
| 5.2.4 交通に関わる条例..... | 79 |

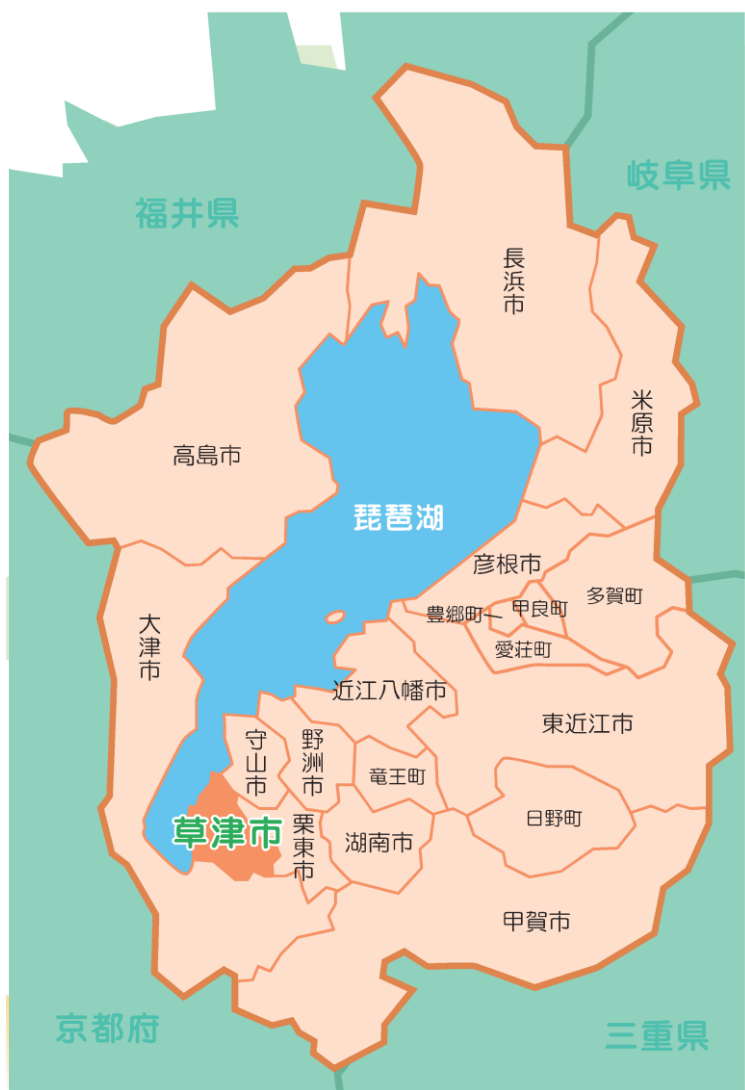
| | | |
|-----------|---------------------------------|------------|
| 5.3 | 目指すべきまちの姿..... | 80 |
| 6. | 草津市都市交通マスタープラン..... | 81 |
| 6.1 | 基本理念・基本方針..... | 81 |
| 6.2 | 目指すべき都市交通体系..... | 82 |
| 6.3 | 都市交通マスタープランの基本施策..... | 84 |
| 6.3.1 | 基本施策の体系..... | 84 |
| 6.3.2 | 鉄道に関する計画..... | 85 |
| 6.3.3 | 新交通システムに関する計画..... | 86 |
| 6.3.4 | バスに関する計画..... | 88 |
| 6.3.5 | 自動車に関する計画..... | 89 |
| 6.3.6 | 自転車・歩行者に関する計画..... | 92 |
| 6.3.7 | 交通結節点に関する計画..... | 94 |
| 6.3.8 | ソフト施策に関する計画..... | 96 |
| 6.3.9 | 中心市街地活性化計画・草津川跡地利用基本計画との連携..... | 98 |
| 7. | 草津市総合交通戦略..... | 100 |
| 7.1 | 総合交通戦略の趣旨..... | 100 |
| 7.2 | 総合交通戦略の位置付け..... | 101 |
| 7.3 | 計画目標の設定..... | 102 |
| 7.4 | 総合交通戦略の概要..... | 105 |
| 7.5 | 実施施策..... | 107 |
| 7.5.1 | 全市的に取り組む施策..... | 109 |
| 7.5.2 | 草津地域で取り組む施策..... | 126 |
| 7.5.3 | 常盤・笠縫・山田地域で取り組む施策..... | 132 |
| 7.5.4 | 志津地域で取り組む施策..... | 133 |
| 7.5.5 | 南草津駅周辺地域で取り組む施策..... | 134 |
| 7.5.6 | 老上地域で取り組む施策..... | 142 |
| 7.5.7 | 玉川地域で取り組む施策..... | 143 |
| 8. | 進行管理と評価・改善の仕組み..... | 145 |

1. 概要

1.1 草津市の概要

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

少子高齢社会が起因となる人口減少、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、草津・栗東くるっとバス）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。

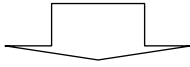
1.4 位置づけ

草津市都市交通マスタープラン及び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（都市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（総合交通戦略）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。

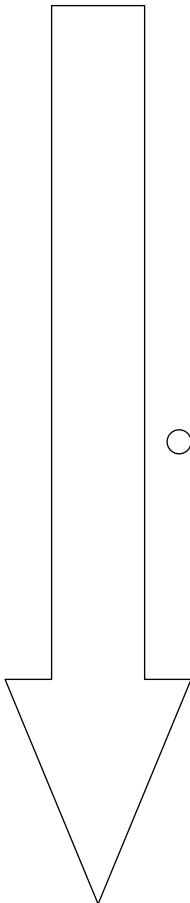
第5次草津市総合計画

(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)



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

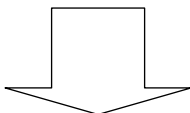
- ・草津市中心市街地活性化計画（平成25年～平成31年）
- ・草津川跡地利用基本計画
- ・草津市バリアフリー基本構想（平成22年～平成26年）
- ・第2次草津市環境基本計画（平成23年～平成32年）

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)

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理念および方針を示し、将来交通計画を立案する

交通施策の実行計画

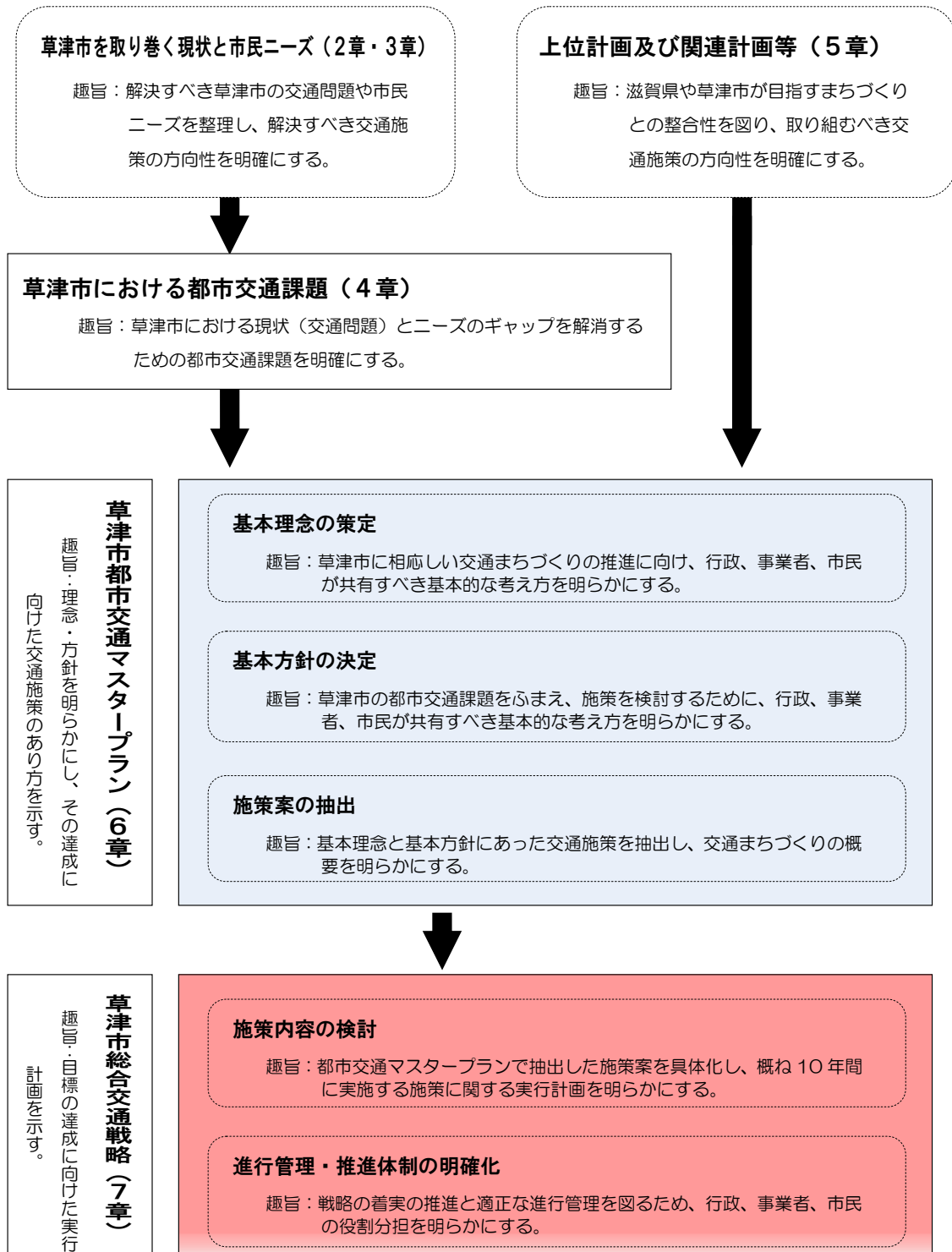
都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の短期的な実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となる

図 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の位置付け

1.5 計画の構成

都市構造や交通状況の面から草津市を取り巻く現状を整理するとともに、平成 24 年度に実施したアンケート調査から市民ニーズを整理し、草津市における都市交通課題を抽出する。

また、上位計画や関連計画等を踏まえ、草津市が取り組む交通まちづくりの方向性を明らかな上で、交通まちづくりの目標を明らかにし、その達成に向けた交通施策のあり方を示す「都市交通マスタープラン」や、目標の達成に向けた実行計画を示す「総合交通戦略」を策定する。



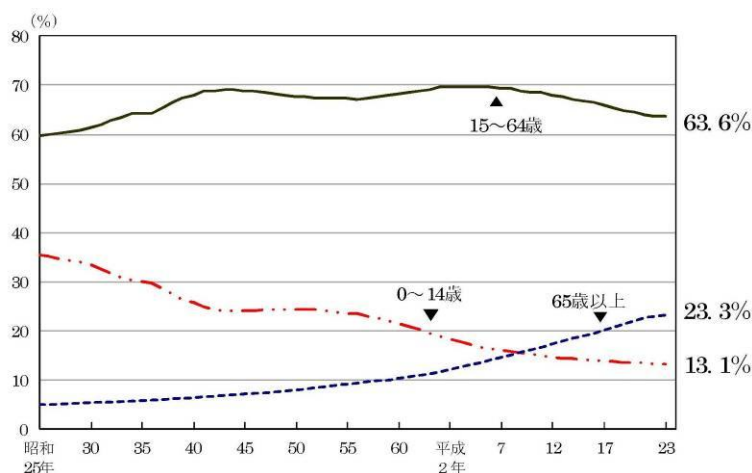
2. 草津市を取り巻く現況

2.1 全国的な社会状況

2.1.1 少子高齢化

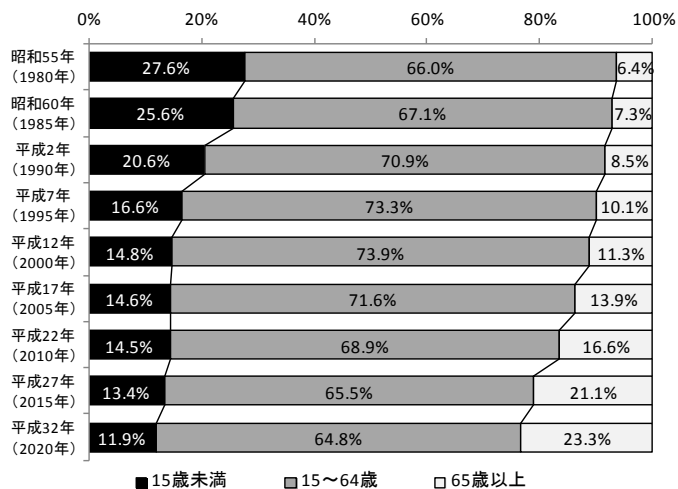
我が国では、0～14歳と65歳以上の人数が、平成7年に逆転し、それ以降も65歳以上が急激に増加している。

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】

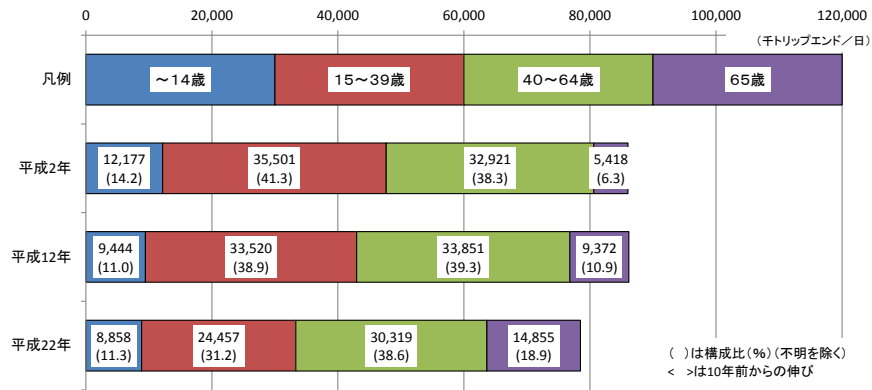


資料：昭和55年～平成22年は国勢調査、
平成27年～平成32年は草津市（企画調整課）推計値

図 年齢3区別の人口構成【草津市】

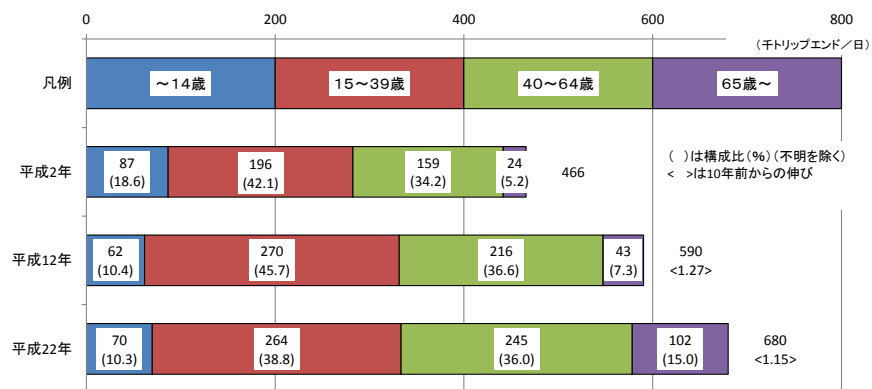
また、少子高齢化にともない、京阪神都市圏で発生・集中する65歳以上のトリップは総量、割合ともに増加している。

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4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】



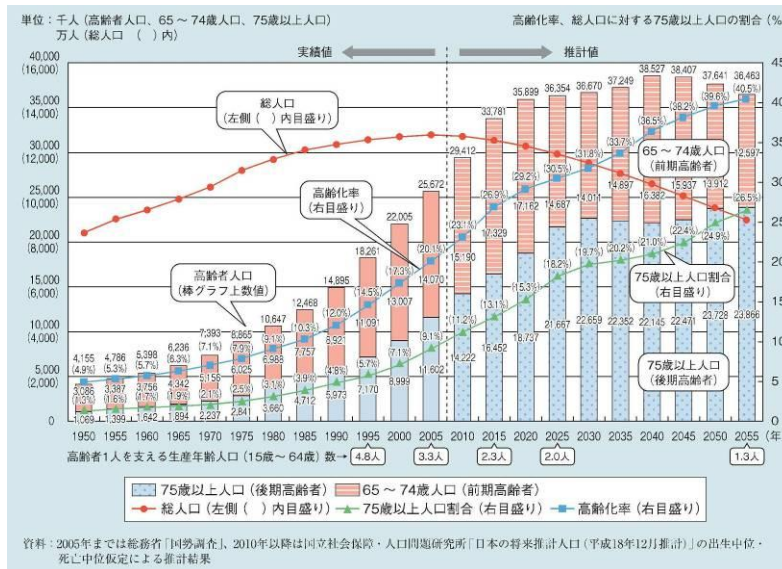
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 年齢階層別トリップ数の推移【草津市】

2.1.2 人口減少

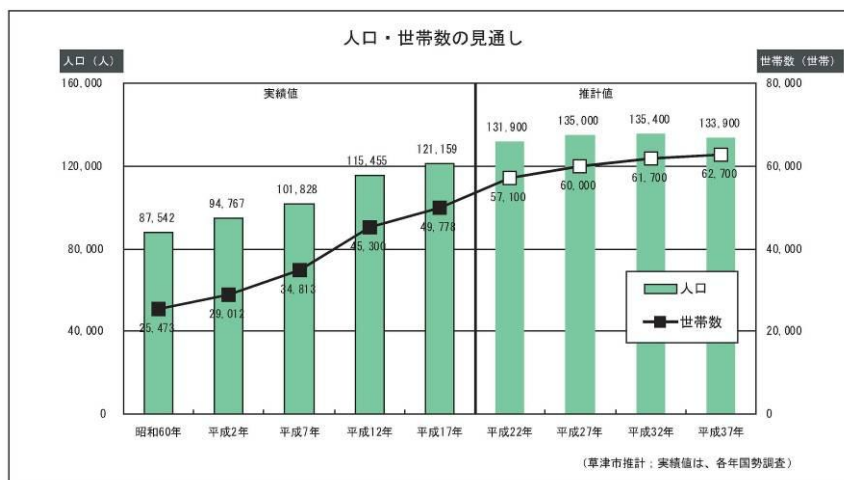
我が国では、少子高齢化による人口減少が始まっており、約 20 年後には、人口が 1 億人を下回ると考えられている。

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 131,900 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。



資料：内閣府HP

図 我が国における高齢化の推移【全国】



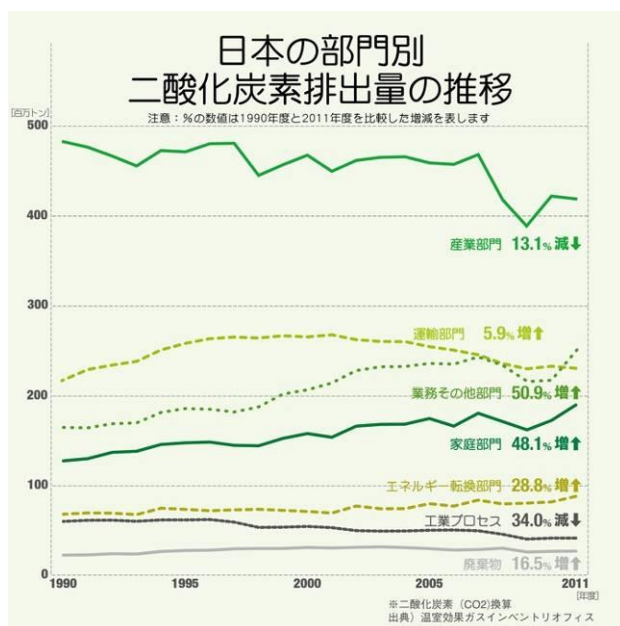
資料：第5次草津市総合計画

図 総人口の推移【草津市】

2.1.3 地球温暖化

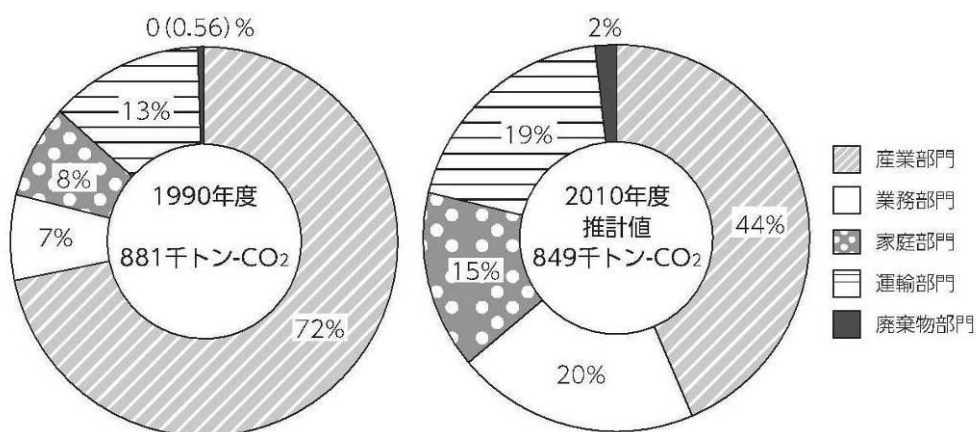
我が国全体の趨勢をみると、二酸化炭素の排出量が、京都議定書で設定された 1990 年以降、2011 年では運輸部門について 5.9%の増加となっている。

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が、運輸部門が占める割合は約 19%となり、増加傾向にある。



資料：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】

2.1.4 地域主権

「地域のことは地域に住む住民が責任を持って決められるようにする」ことを目指した地域主権推進大綱が平成 24 年 12 月に発表され、「住民に身近な基礎自治体を地域における行政の中心的な役割を担うもの」と明記された。これにより、都道府県が有する権限を市町村へ移譲する動きが強まるほか、「地域自主戦略交付金」等の創設により、地方の自由度の拡大、効率的・効果的な財源の活用が可能になるなど、地域の自主性が問われるようになると考えられる。

このような流れにともない、滋賀県でも、平成 18 年以降、権限移譲への取組が進められており、まちづくりの分野でも、以下のような権限委譲が実施されている。

したがって、地域が担う責任が大きくなり、より主体的な取組が求められるようになっている。

| 事務の名称 | 根拠法令 | 移譲対象市町 | 移譲方法 | 特例条例による移譲状況 | 中核市事務、独自条例対象 | 第2次一括法対象 |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|--------------------------------------|-----------------------|--------------|
| 都市計画施設等の区域における建築の許可等に関する事務 | 都市計画法 | 全市町 | メニュー方式 | — | 大津市 | 市 |
| 拠点整備促進区域内における建築行為等の許可に関する事務 | 地方拠点都市地域の整備及び産業界業務施設の再配置の促進に関する法律 | 全市町 | メニュー方式 | — | 大津市 | 市 |
| 土地区画整理事業(5ha未満)に関する事務 | 土地区画整理法 | 全市町 | メニュー方式 | 全市 (一部大津市を除く。) | 大津市 | 市 (一部の事務) |
| 開発行為の許可等に関する事務 | 都市計画法 | 全市町 | パッケージ方式 | 全市 (大津市を除く。) | 大津市 | 市 (一部の事務) |
| 宅地造成等規制に関する事務 | 宅地造成等規制法 | 全市町 | | 長浜市、高島市 | 大津市 | |
| 租税特別措置法に基づく優良宅地等の認定に関する事務 | 租税特別措置法・租税特別措置法の一部を改正する法律 | 全市町 | | 全市 | | |
| 地すべり防止に関する事務 | 地すべり防止法 | 30万人以上市 | メニュー方式 | なし | | |
| 屋外広告物の許可等に関する事務 | 屋外広告物法・滋賀県屋外広告物条例 | 全市町 | パッケージ方式 | 全市町 (一部大津市、(草津市:未施行)、長浜市、守山市を除く。) | 大津市、(草津市:未施行)、長浜市、守山市 | |
| 違反屋外広告物の除却等に関する事務 | 屋外広告物法・滋賀県屋外広告物条例 | 全市町 | | 全市町 (一部大津市、(草津市:未施行)、長浜市、守山市を除く。) | 大津市、長浜市、守山市 | |
| 風致地区内における建築等の規制に関する事務 | 滋賀県風致地区内における建築等の規制に関する条例 | 全市町 | メニュー方式 | 彦根市、長浜市、栗東市、野洲市、東近江市、米原市、(經由事務のみ)多賀町 | 大津市 | 市町 (経過措置) |

資料：滋賀県HP

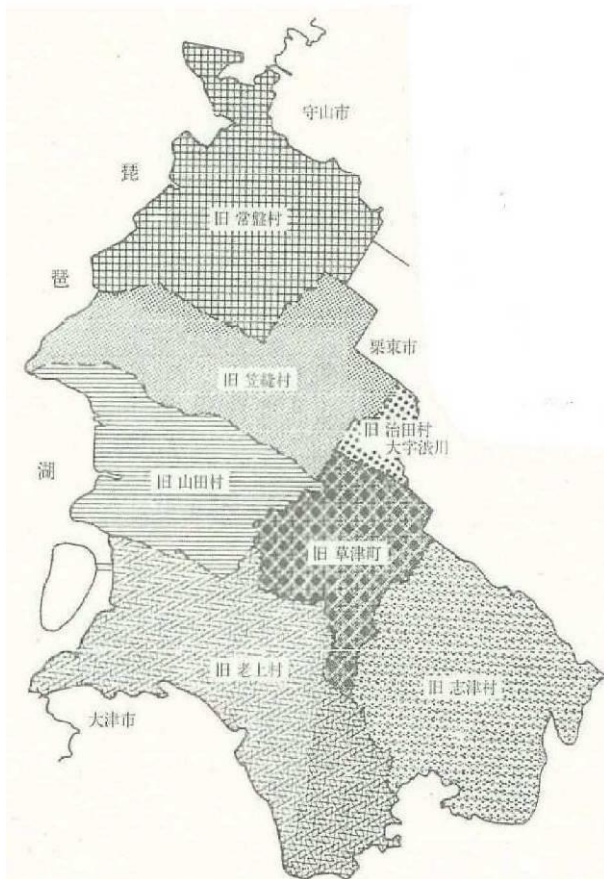
図 滋賀県から市町村へのまちづくりに関する権限移譲

2.2 草津市の社会状況

2.2.1 都市構造・地域現況

(1) 市域の変遷

草津市は、1954年（昭和29年）に、草津町と近隣の志津村、老上村、山田村、笠縫村、常盤村が合併して設立されている。1956年（昭和31年）には、栗太郡栗東町大字渋川が栗東町から草津市に編入し、その後は軽微な境界線の変更を経て、現在の草津市の市域を形成している。



| 年月日 | 市域面積 (k m ²) | |
|------------|--------------------------|---------------|
| s.29.10.15 | 46.30 | 市政施行 |
| S31.9.1 | 47.55 | 栗東町渋川編入 |
| S54.10.1 | 47.58 | 公有水面埋立 |
| S56.3.1 | 47.58 | 守山市境界変更 |
| S56.4.1 | 47.55 | 栗東町境界変更 |
| S61.2.1 | 47.57 | 公有水面埋立 |
| S61.6.1 | 47.57 | 栗東町境界変更 |
| S61.10.1 | 48.24 | 矢橋帰帆島編入 |
| S63.10.1 | 48.16 | 国土地理院基本測量 |
| H1.7.28 | 48.18 | 公有水面埋立 |
| H4.6.17 | 48.21 | 公有水面埋立 |
| H5.12.17 | 48.25 | 公有水面埋立 |
| H6.12.9 | 48.25 | 守山市境界変更 |
| H7.10.1 | 48.22 | 国土地理院基本測量 |
| H8.1.17 | 48.22 | 栗東町境界変更 |
| H20.2.1 | 67.92 | 琵琶湖における市町境界設定 |

図表 草津市の変遷

(2) 土地利用

草津駅ならびに南草津駅が商業地域に指定されており、草津市の核として、機能が集約している。一方、南西部の近江大橋東詰にも、商業地域が指定されており、大型ショッピング施設が立地している。また、南部や東部地域では準工業地域として、大学や工場の立地が進んでいる。

なお、平成24年現在で、市街化区域が1874.7ha、市街化調整区域が2947.3haとなっている。また、市街化区域の中では、第一種中高層住居専用地域面積が436.8haで最も多く、ついで、第一種住居地域面積、準工業地域面積や工業地域面積も200haを上回り、多くの割合を占めている。

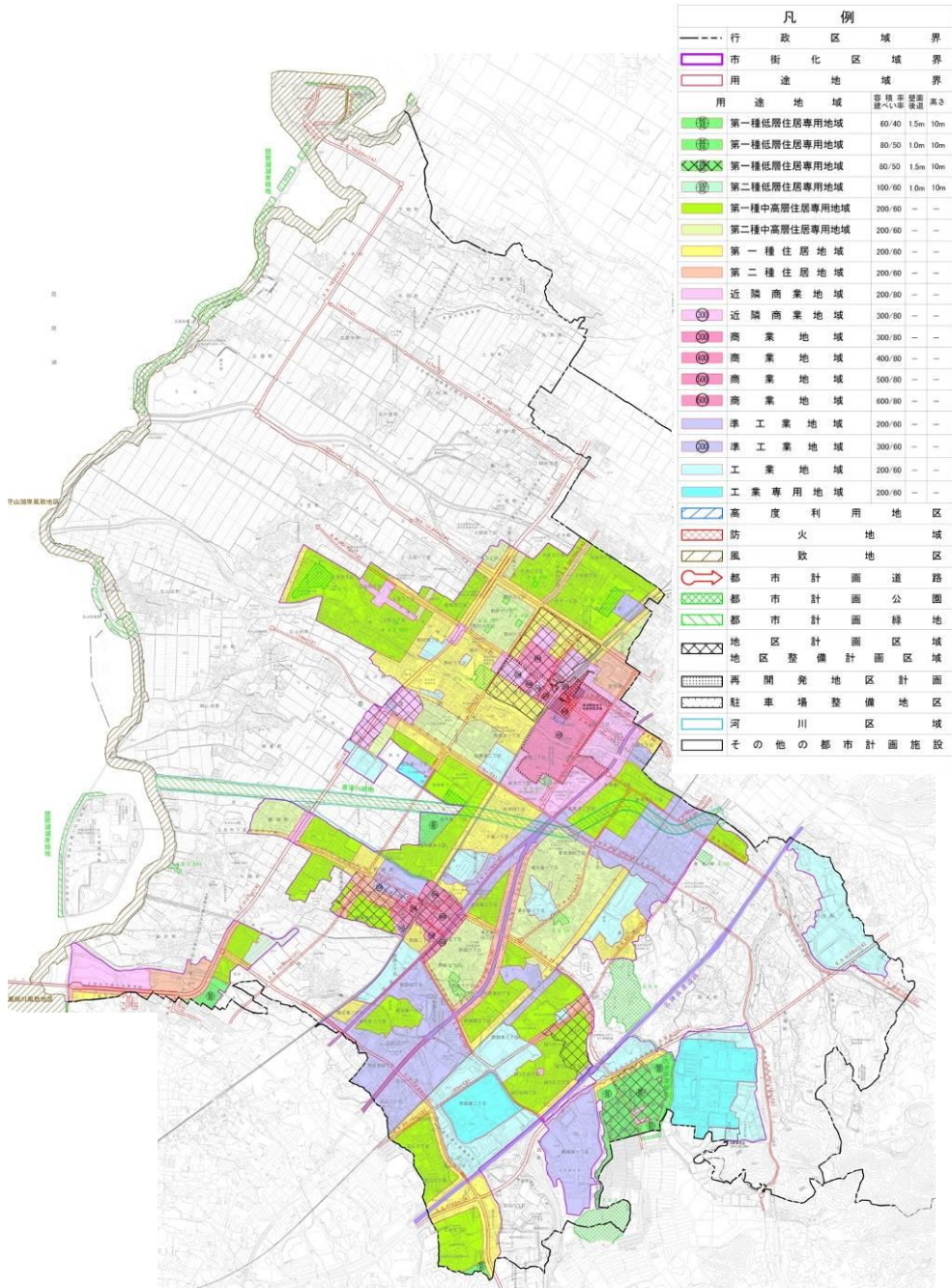
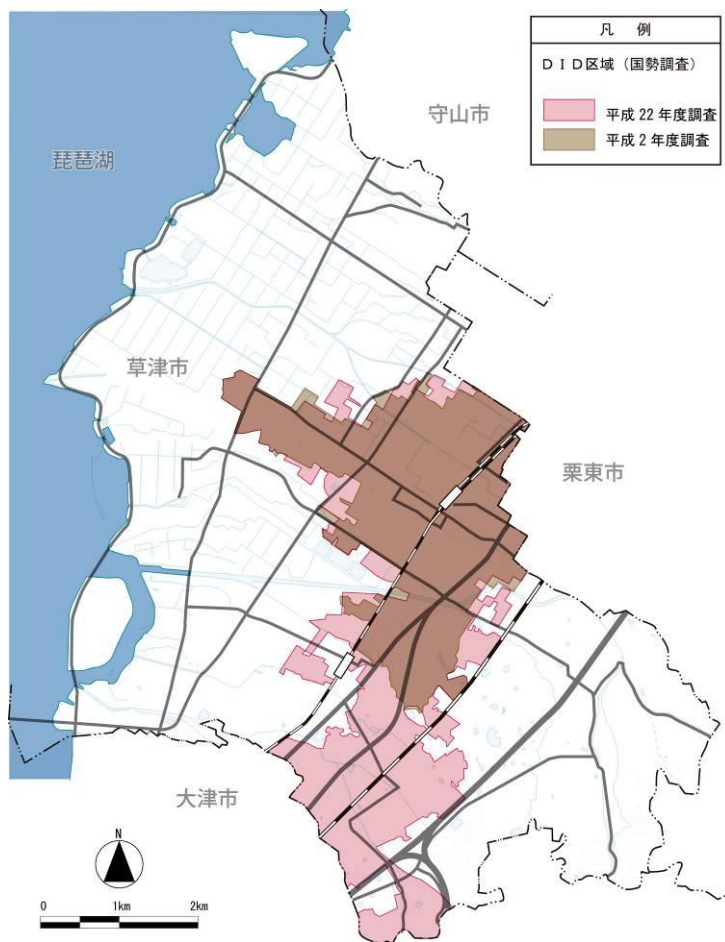


図 都市計画図

(3) 市街地の拡大

平成2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。



資料：国勢調査

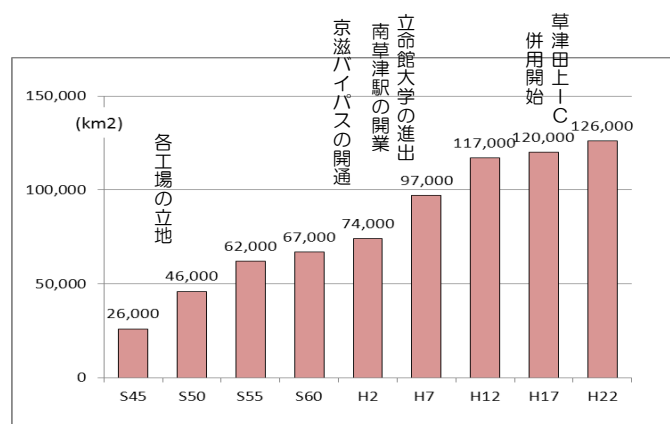
図 DID地域の変遷

【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。

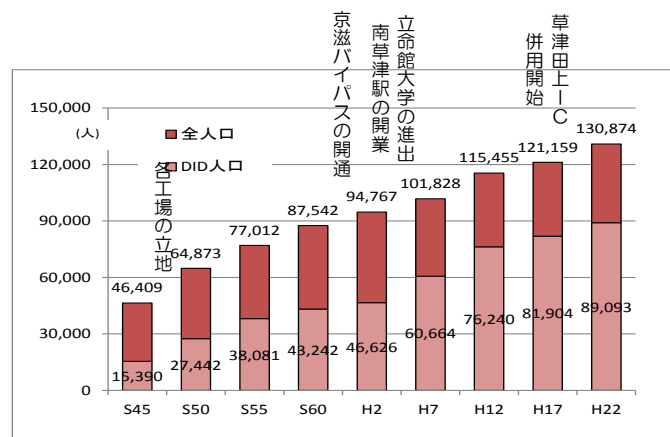
- 1) 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接する地域
- 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

また、市域全体のD I D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。特に、昭和 45 年以降、草津市の全人口の増加は 3 倍であるが、D I D地区人口の増加は6倍となっており、急激に市街地の拡大が進んだといえる。



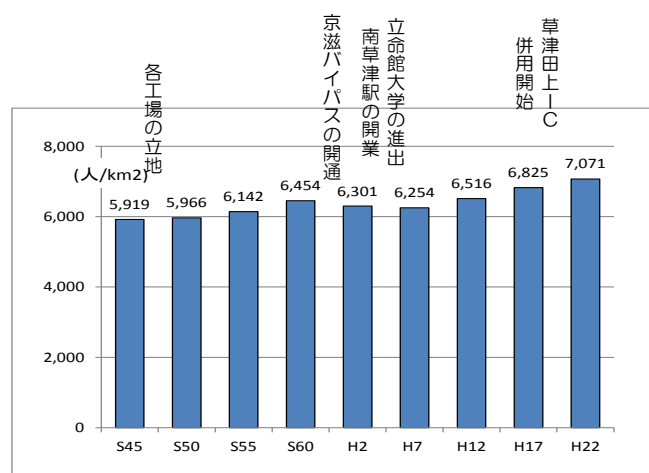
資料：草津市統計

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

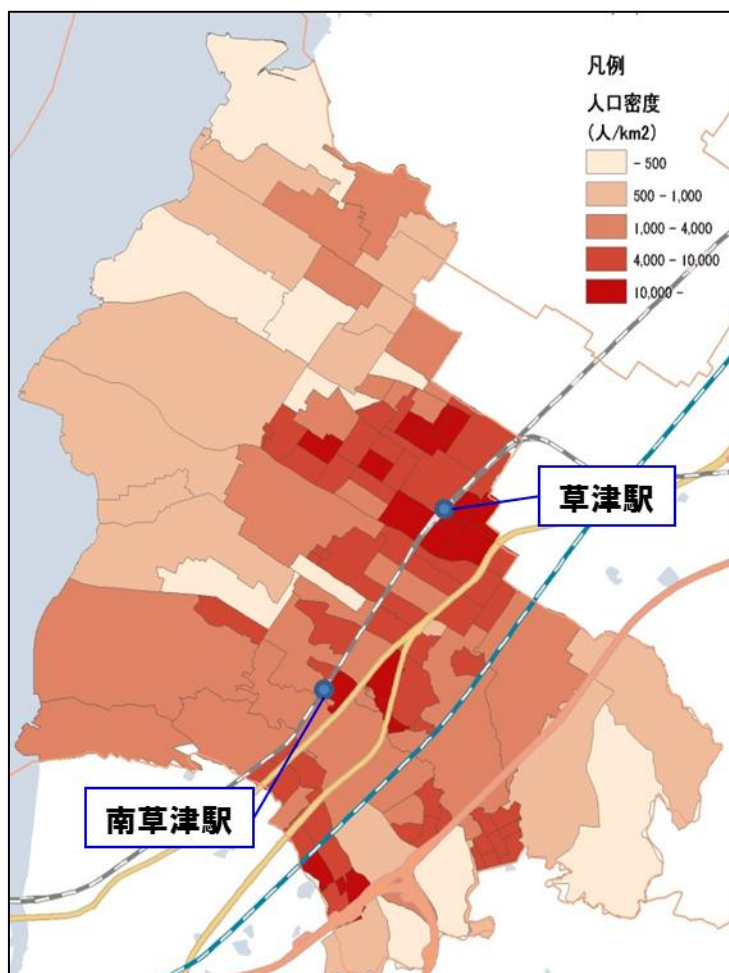


資料：草津市統計

図 DID 地区における人口密度の推移

(4) 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広がりがみられる。



資料：総務省統計（平成 22 年度）

図 人口密度

(5) 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踏まえると、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いる。

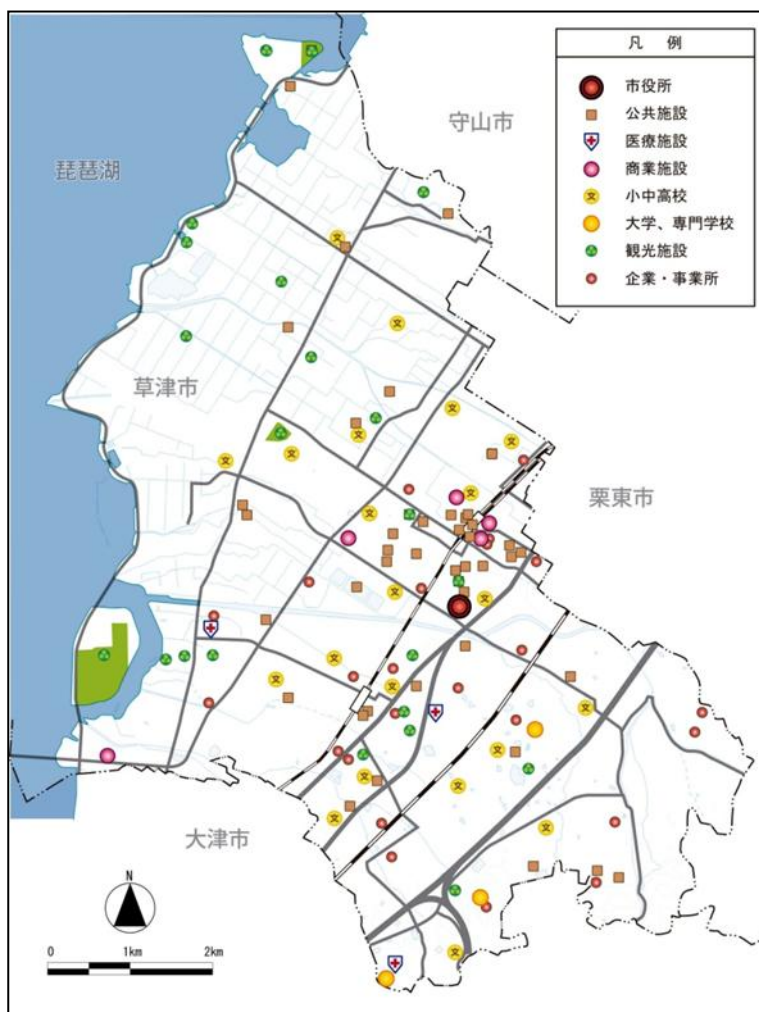


図 主な施設の立地状況

(6) 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 ²) | 87,111 | 84,089 | -3,022 |

資料：商業統計調査

図 中心市街地の状況



出典：草津市中心市街地活性化基本計画書（案）

図 商店街の状況（左：草津駅東口商店街、右：空き店舗の一例）



資料：草津市中心市街地活性化基本計画書（案）

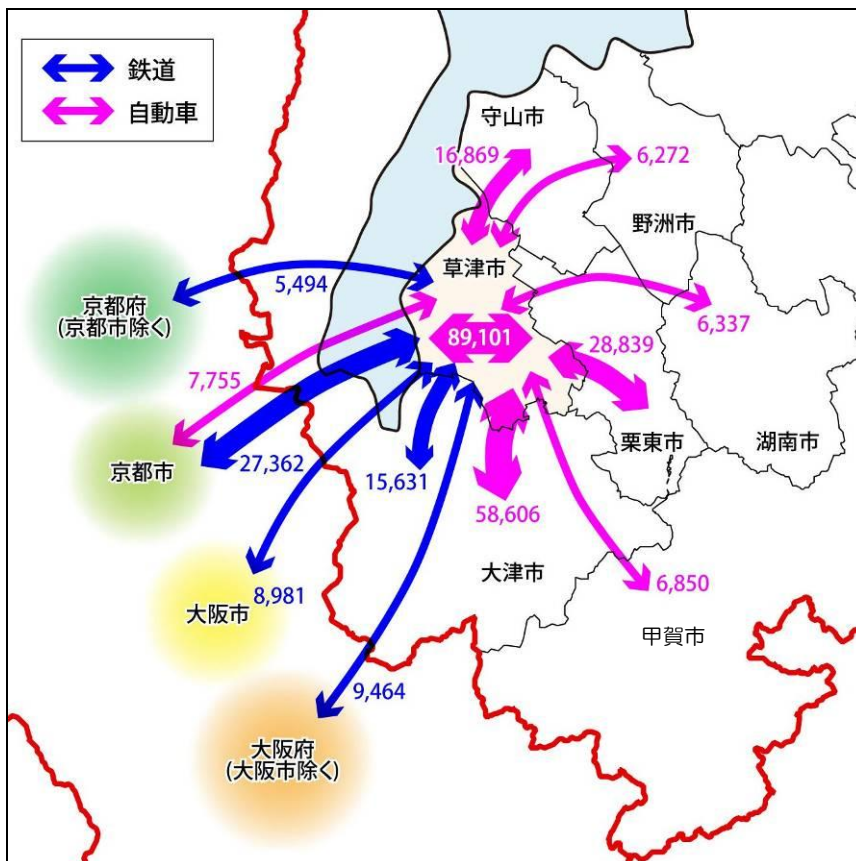
図 中心市街地の区域

2.2.2 交通現況

(1) 人の流れの現状

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。



(鉄道、自動車それぞれ 5,000 トリップ 以上の流動を図示)

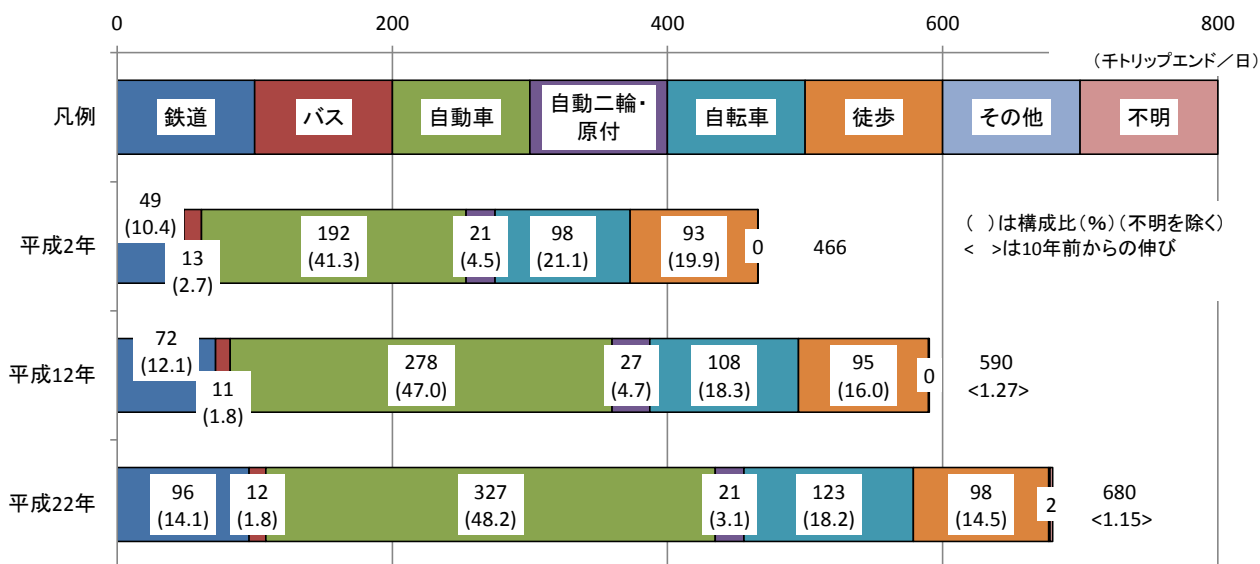
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 鉄道・自動車による草津市発着トリップの流動先

(2) 交通手段分担率の推移

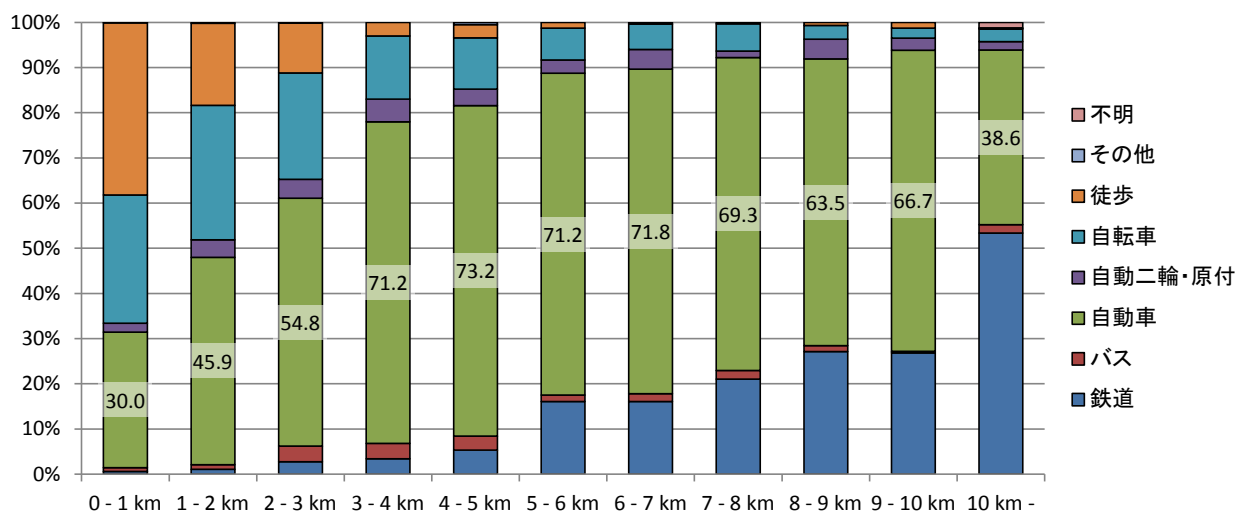
草津市で発生・集中する自動車トリップは、平成2年に比べ、約 1.7 倍となっており、モータリゼーションが進んでいる。また、1km 未満のトリップでも約3割、3～8kmのトリップでは約7割が自動車利用となっている。

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

(3) 自動車交通の現状

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

(4) バス交通の現状

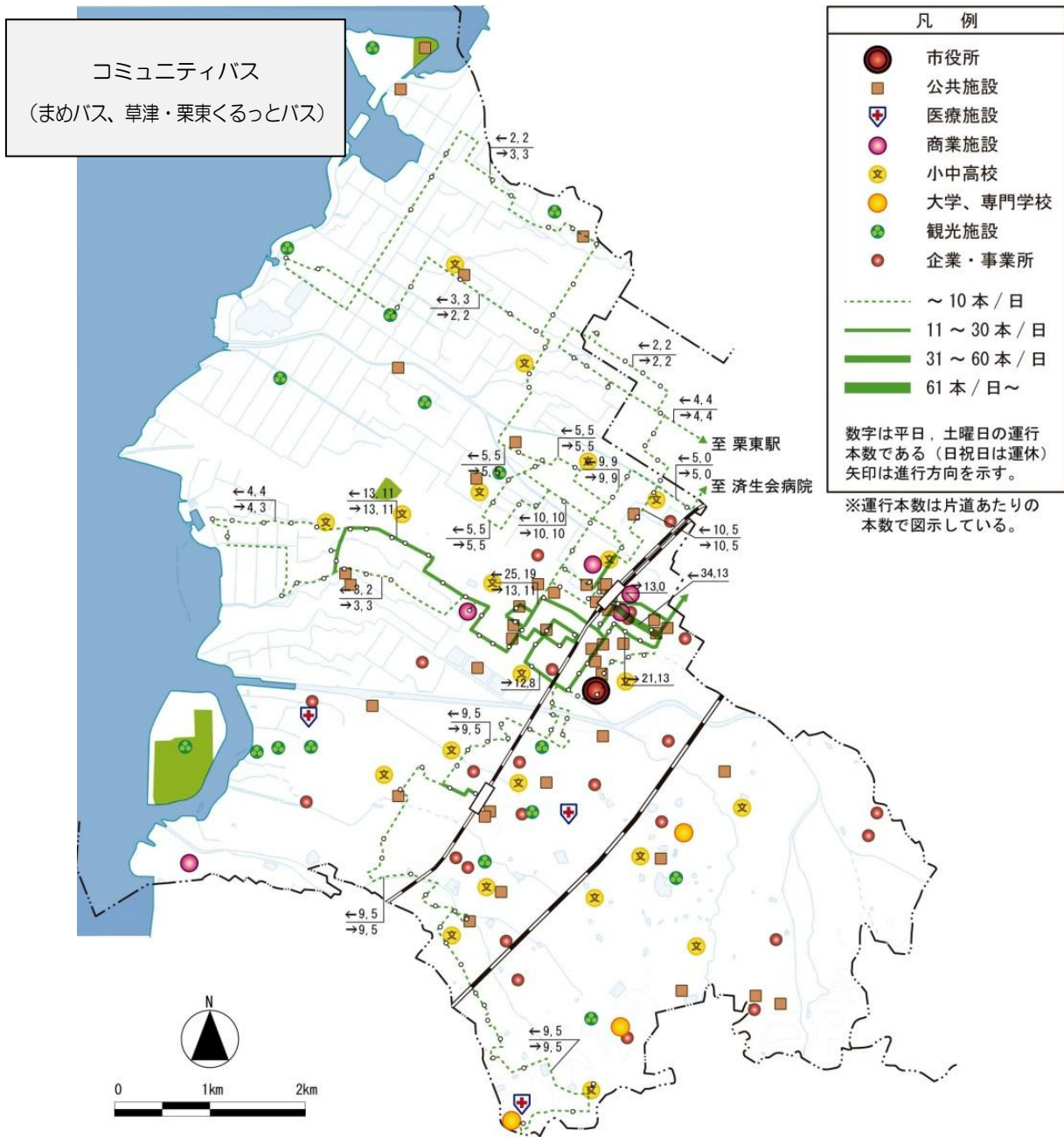
草津駅と志津地区を結ぶ路線や、南草津駅と立命館大学・大津市青山方面を結ぶ路線で運行本数が多くなっている。

一方で、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、不便地・空白地が存在している。



平成 25 年 10 月 1 日現在

図 バスの運行状況（路線バス）



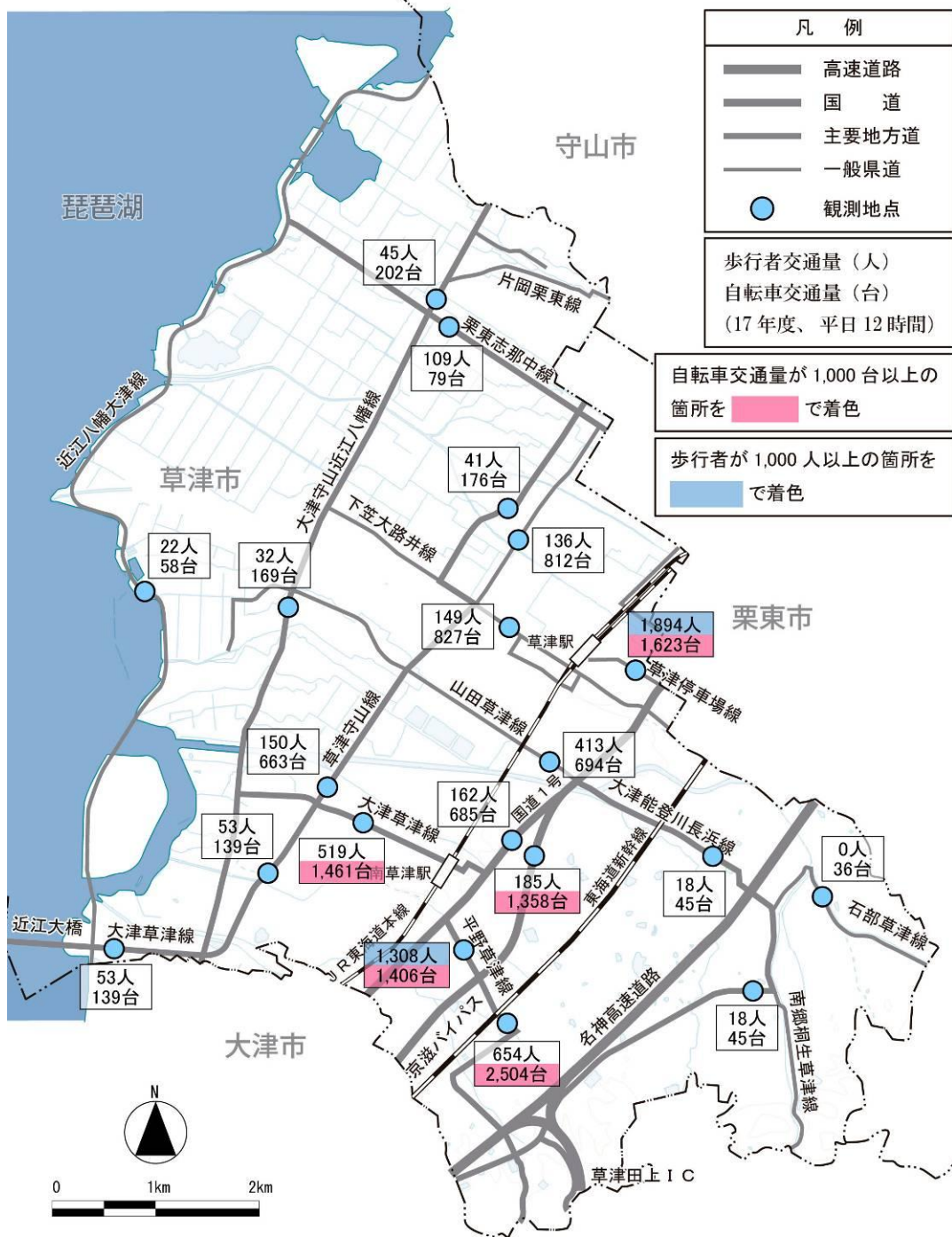
平成 25 年 10 月 1 日現在

図 バスの運行状況（まめバス）

(5) 自転車・歩行者交通の現状

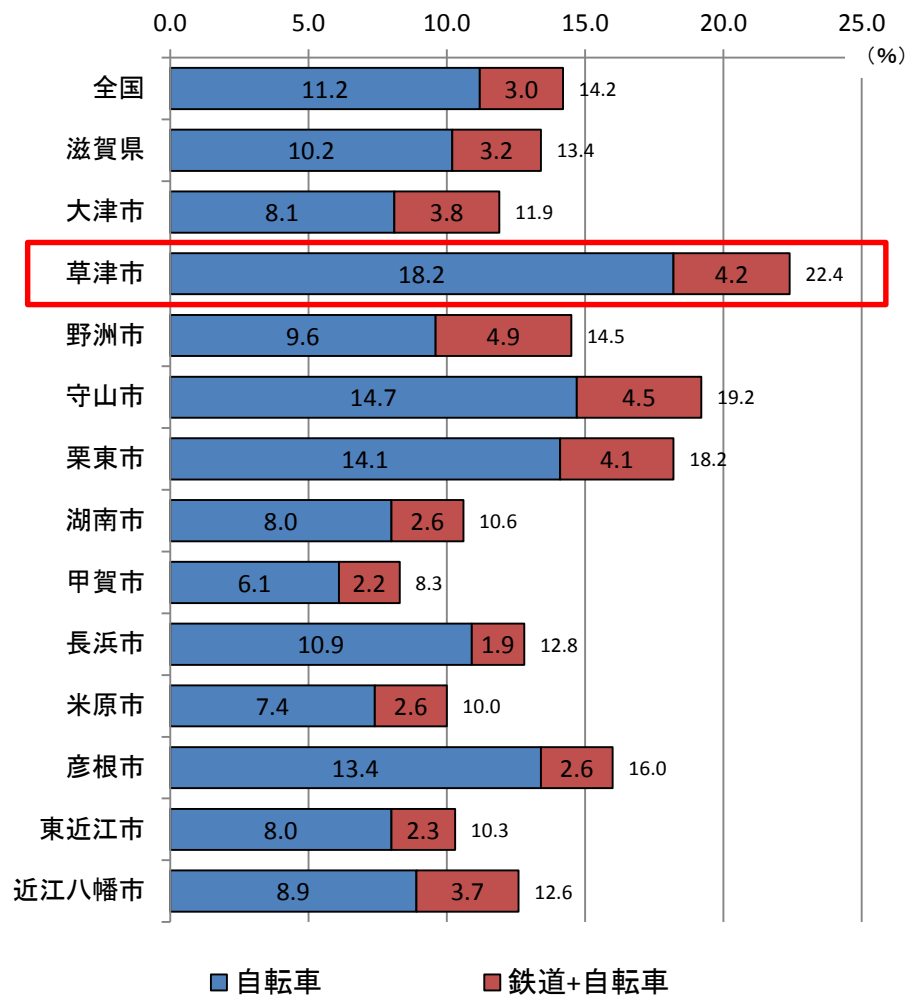
草津駅周辺や南草津駅周辺では、自転車や歩行者の交通量が多くなっている。特に、平野草津線では自転車交通量が最も多くなっている。また、通勤・通学における交通手段として、約22.4%が自転車を利用しており、滋賀県他都市と比べて、自転車分担率が高い状況にある。

なお、自転車や歩行者が集中する南草津駅周辺では、p.24 に示す取組が進められた。



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

(6) 交通事故の現状

平成 21 年以降、交通事故の発生件数は減少傾向にあり、平成 24 年では 794 件となっている。ただし、人口 1 万人当りの発生件数は、依然として滋賀県全体を上回っている。

また、自転車事故については、平成 21 年に比べると減少しているが、交通事故発生件数に占める構成比は 20%を上回っており、滋賀県全体よりも高くなっている。

なお、第 9 次草津市交通安全計画によると、草津市における事故の特徴として、以下の 3 つが挙げられる。

① 高齢者の交通死亡事故が多い

過去 5 年間の高齢者（65 歳以上）の交通事故死者数は、全交通事故死者数の約半数を占めている。また、その要因としては歩行中や自転車乗用中が多くを占めている。

② 若年層における自転車事故が多い

高校生から 29 歳までの若年層による事故が多く、信号無視や一時不停止等、交通違反が要因となる事故が多数を占めている。

③ 交差点での事故が多い

市内では、平日の朝夕の通勤時間帯に交通事故が多く発生しており、交差点や交差点付近で出会頭事故や追突等の事故が多く発生している。

表 交通事故発生件数の推移

| | | H21 | H22 | H23 | H24 |
|-----|-----------------------|--------|--------|--------|-------|
| 滋賀県 | 発生件数 (件/年) | 8,651 | 8,771 | 8,112 | 7,801 |
| | 人口1万人当り発生件数 (件/万人) | 61.7 | 62.2 | 57.4 | 55.1 |
| | 死者数 (人/年) | 60 | 75 | 78 | 68 |
| | 負傷者数 (人/年) | 11,053 | 11,196 | 10,192 | 9,904 |
| 草津市 | 発生件数 (件/年) | 1,020 | 941 | 839 | 794 |
| | 人口1万人当り発生件数 (件/万人) | 80.7 | 71.9 | 63.1 | 59.2 |
| | 死者数 (人/年) | 4 | 4 | 7 | 2 |
| | 負傷者数 (人/年) | 1,307 | 1,154 | 1,034 | 983 |

資料：滋賀県警

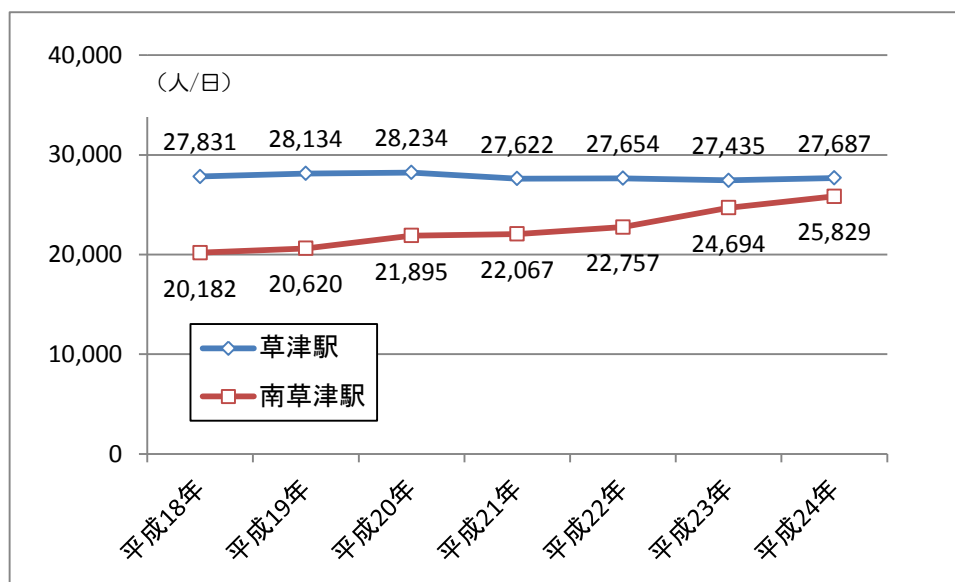
表 自転車事故発生件数の推移

| | | H21 | H22 | H23 | H24 |
|-----|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 滋賀県 | 発生件数 (件/年) | 1,573 | 1,576 | 1,400 | 1,271 |
| | 交通事故発生件数に 占める構成率 (%) | 18.2 | 18.0 | 17.3 | 16.3 |
| 草津市 | 発生件数 (件/年) | 208 | 200 | 157 | 164 |
| | 交通事故発生件数に 占める構成率 (%) | 20.4 | 21.3 | 18.7 | 20.7 |

資料：滋賀県警

(7) 鉄道交通の現状

草津駅、南草津駅は、1日あたりの乗車人員が25,000人を超え、滋賀県下では1位、2位となっている。南草津駅では、平成23年の新快速停車以降も増加が続いており、草津駅との差が縮まっている。



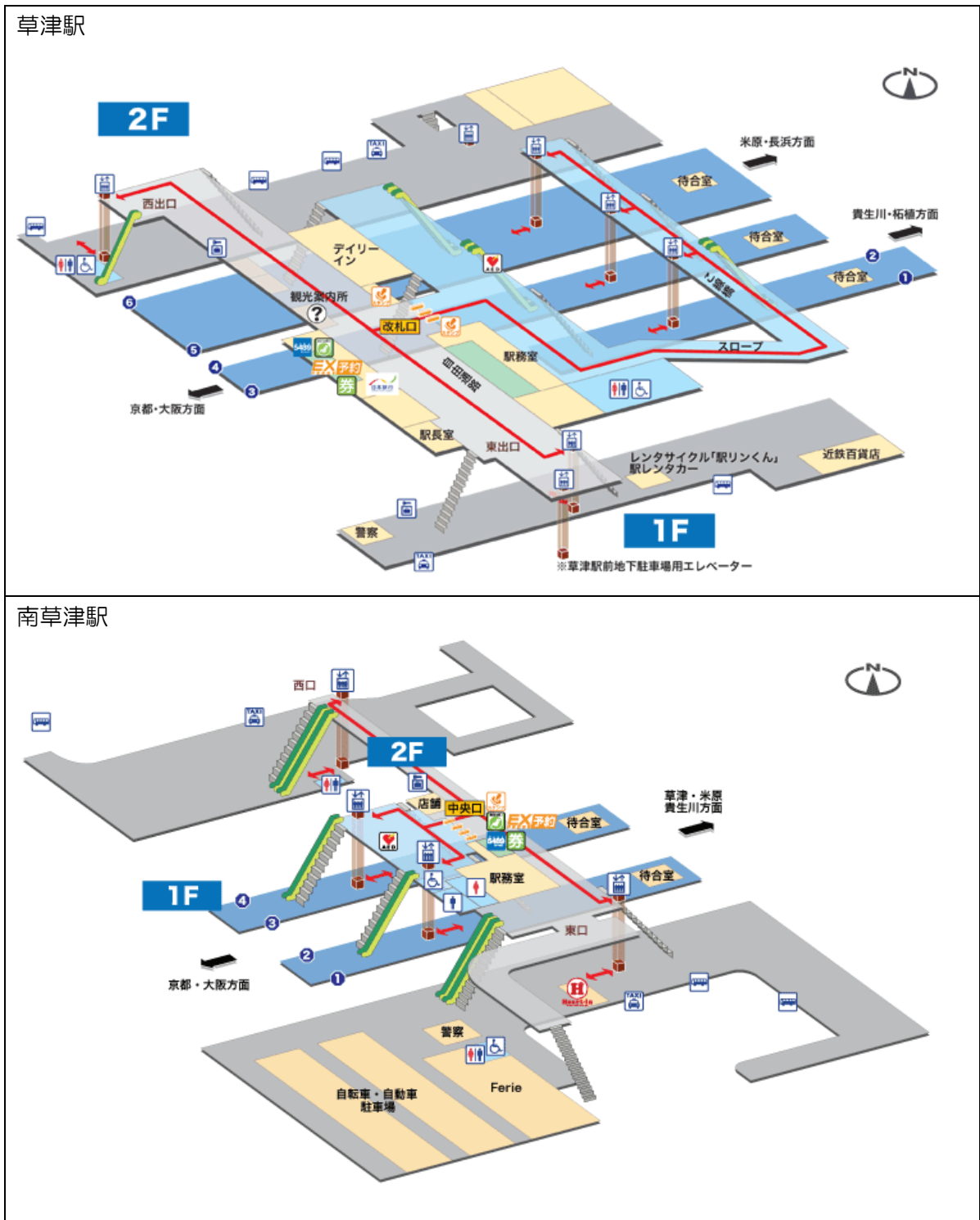
資料：草津市統計ならびにJR西日本による公表データ

図 鉄道駅の利用者数の推移

(8) 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いない。
また、駅前ロータリーでは、送迎用一般車両の進入・駐車が多く発生している。

一方、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、西口でエレベーター、エスカレーターとも整備されている。また、階段や駅前ロータリーでは、通勤・通学時間帯に利用者が集中した場合、大きな混雑が発生する状況となっている。



資料：JR 西日本



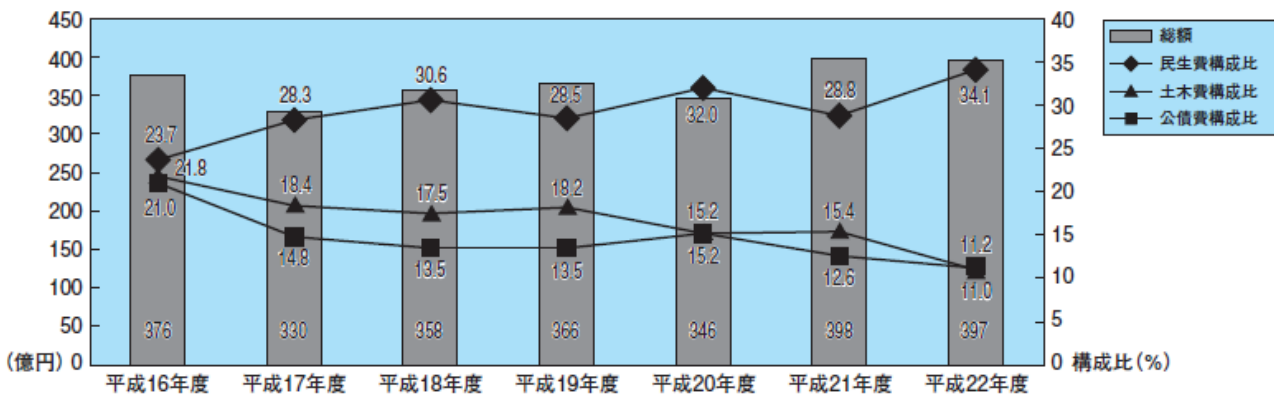
図 草津駅東口における駅前ロータリーの状況



図 南草津駅東口における駅前ロータリーの状況

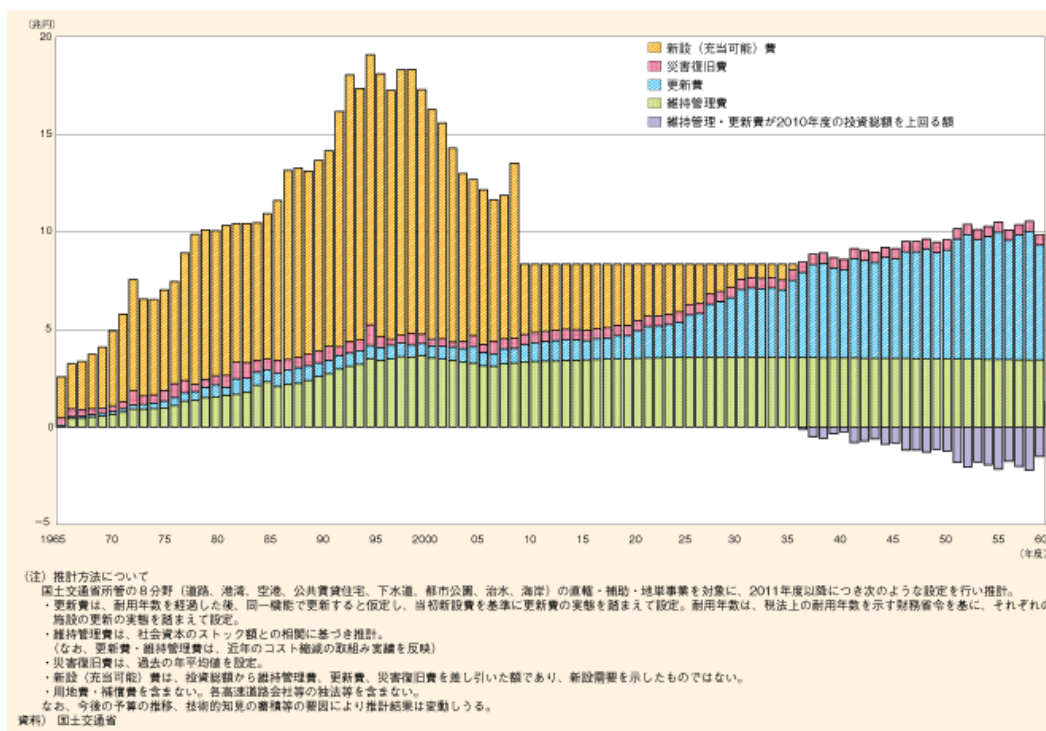
2.2.3 財政状況

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）

2.3 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

(1) 都市構造から導き出される課題

草津市では、著しい人口増加に伴い、都市施設の郊外への立地など市街地の拡大が進んだことで、自動車に過度に依存した都市構造になっており、中心市街地の活力の喪失や環境負荷の増大などが問題となっている。

また、全国的に少子高齢化が進展している中で、草津市でも自動車を利用できない老年人口が増加していくことから、現在の都市構造のままでは、外出や移動が困難となる交通弱者が増加することが見込まれる。

したがって、中心市街地などを中心核とした集約型の都市構造への転換を進め、自動車に過度に依存しない交通まちづくりを進めることが必要となっている。

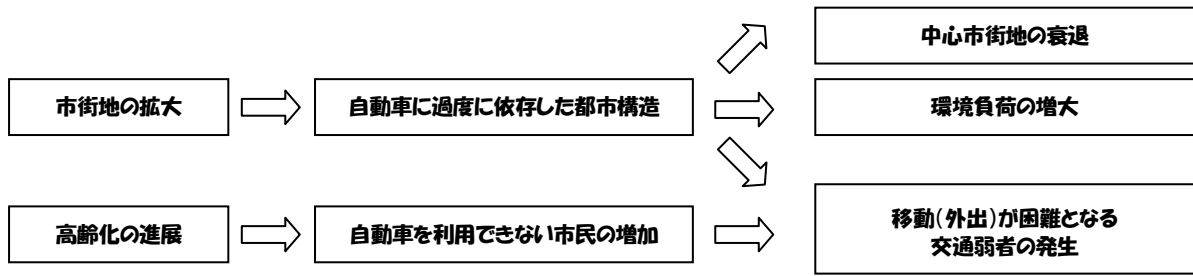
(2) 交通状況から導き出される課題

草津市では、市域内の移動のような短距離の移動であっても、自動車への依存が高くなっていることから、交通渋滞の発生や公共交通の衰退などが顕著となっている。

また、それらに伴い、移動の円滑化・利便性の低下や移動機会の減少が懸念されることから、自動車に頼らなくても自由に移動できる交通環境の整備が必要となっている。

さらに、草津市では自転車の利用率や自転車事故の発生率が高いことや、高齢社会の到来に伴う高齢者の増加が見込まれていることから、安全・安心に移動できる交通環境の整備も必要となっている。

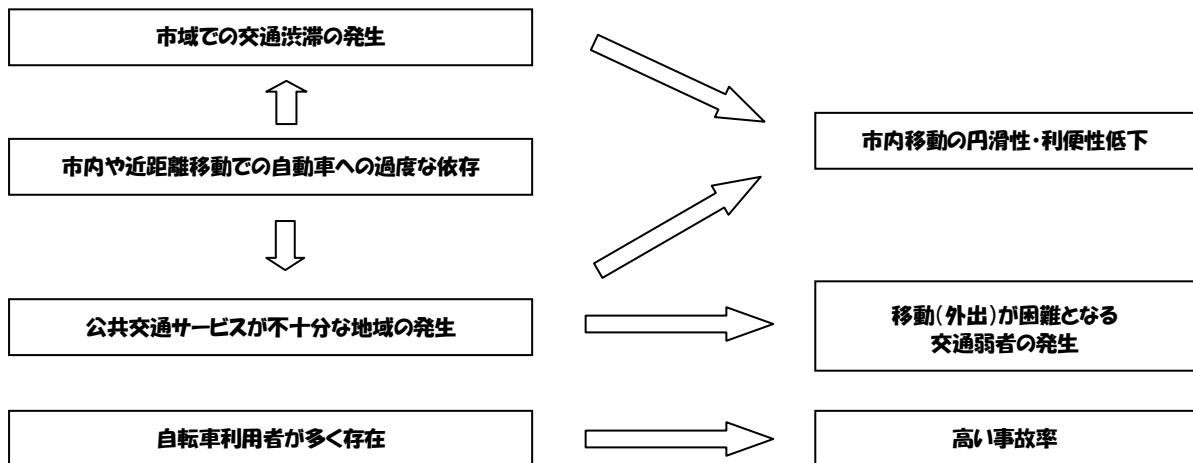
都市構造に関する背景



草津市を取り巻く現況から導き出される課題

- ★中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★誰もが移動しやすい人にやさしい公共交通環境の整備（特に市内移動）
- ★手段に関わらず、安心・安全に移動できる人にやさしいネットワークの整備
- ★多様なニーズを支える手段間の連携

交通状況に関する背景



草津市を取り巻く現況から導き出される地域特有の問題点・課題

| 地域 | 問題点 | 課題 |
|----------------|-------------------------------|----------------------------|
| 草津 | ・ 中心市街地の衰退 | ・ 中心市街地への交通利便性の向上 |
| | ・ 歩行者・自転車交通の集中 | ・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上 |
| | ・ バリアフリーの未整備 | ・ 鉄道駅の整備 |
| 常盤 笠縫 山田 | ・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線） | ・ 道路環境の整備 |
| 志津 | ・ 公共交通不便地域の存在 | ・ 移動手段の提供 |
| | ・ 道路混雑の発生 （石部草津線、大津能登川長浜線） | ・ 道路環境の整備 |
| 南草津駅周辺 | ・ 歩行者・自転車交通の集中 | ・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上 |
| | ・ 駅構内の混雑 | ・ 鉄道駅の整備 |
| | ・ 道路混雑の発生（国道1号） | ・ 道路環境の整備 |
| 老上 | ・ 公共交通不便地域の存在 | ・ 移動手段の提供 |
| | ・ 道路混雑の発生（大津草津線） | ・ 道路環境の整備 |
| 玉川 | ・ 自転車交通の集中 | ・ 自転車の利便性向上 |
| | ・ 道路混雑の発生 | ・ 道路環境の整備 |

3. 市民ニーズ

3.1 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

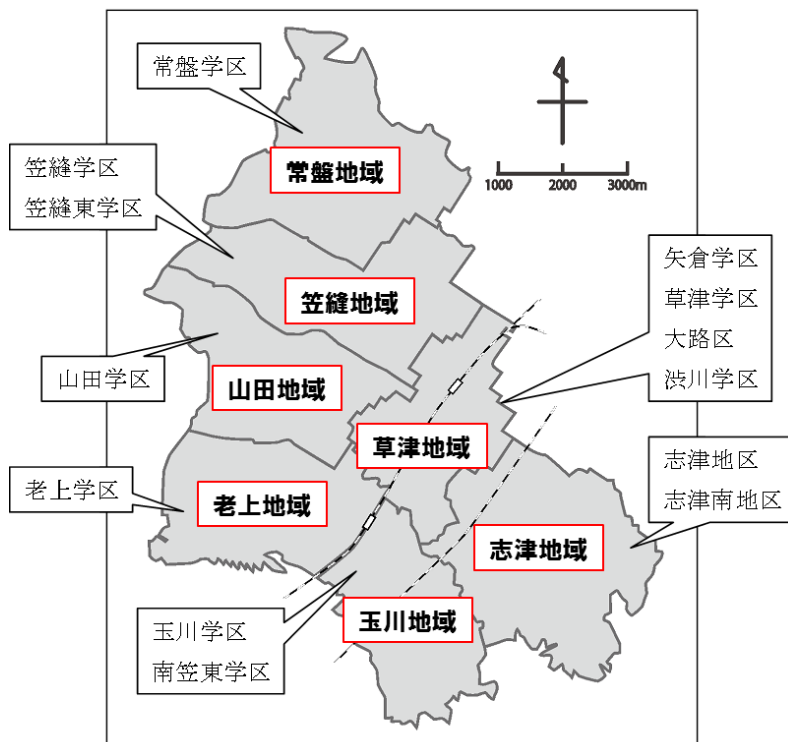
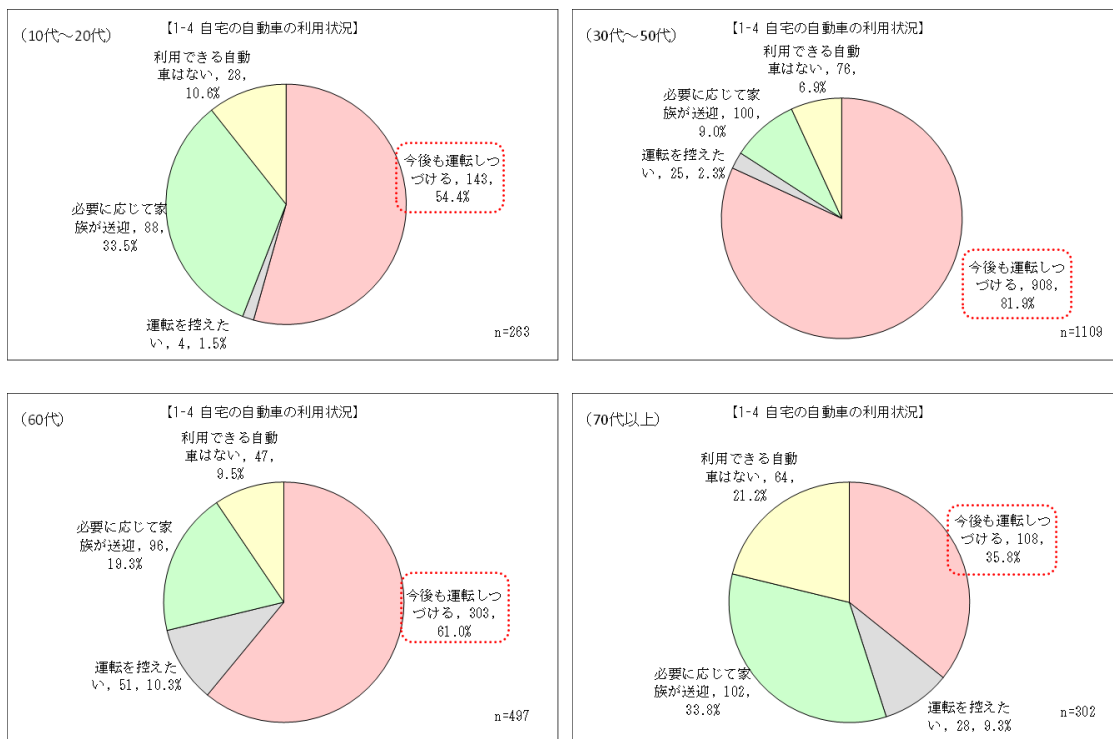


図 地域区分

(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。

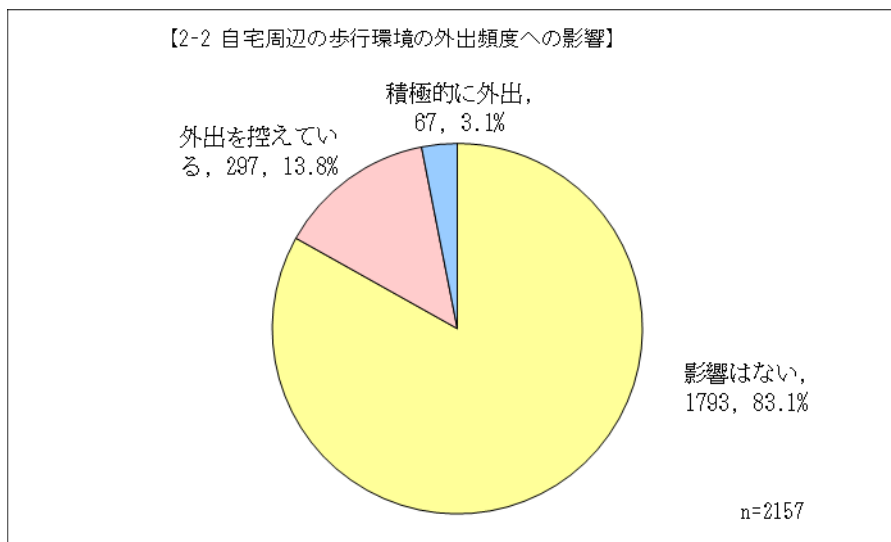


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自動車の利用

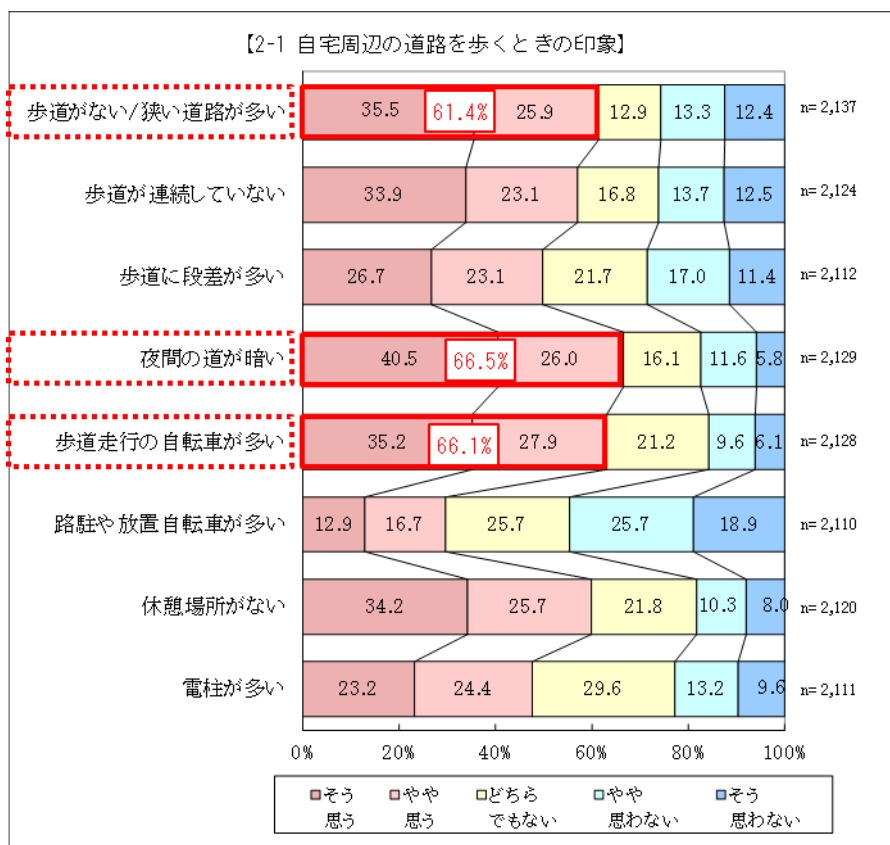
(2) 歩行環境

歩行環境により外出を控えている人が約 14%存在している。また、“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、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 自宅周辺の歩行環境が及ぼす外出頻度への影響



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

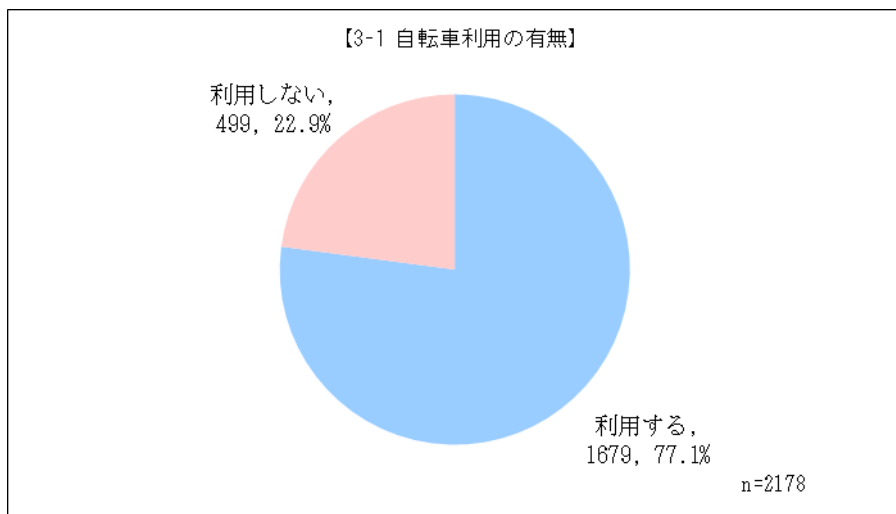
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

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

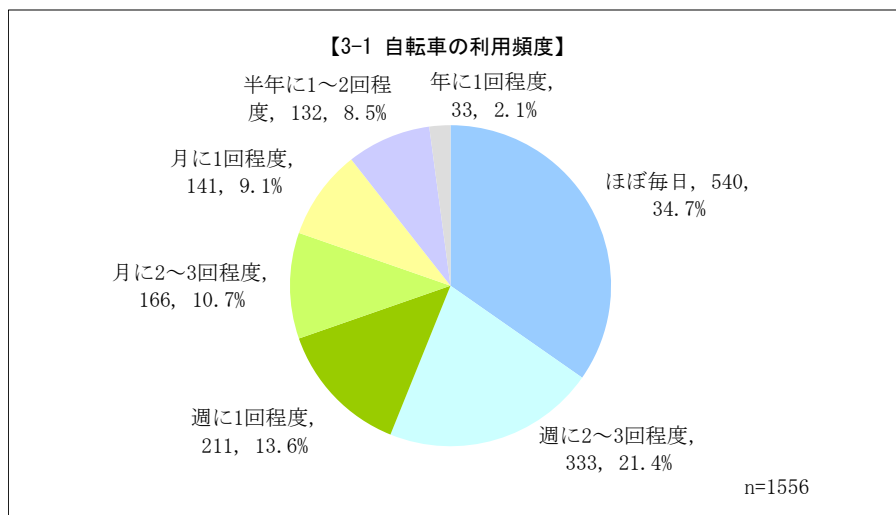
① 利用状況

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

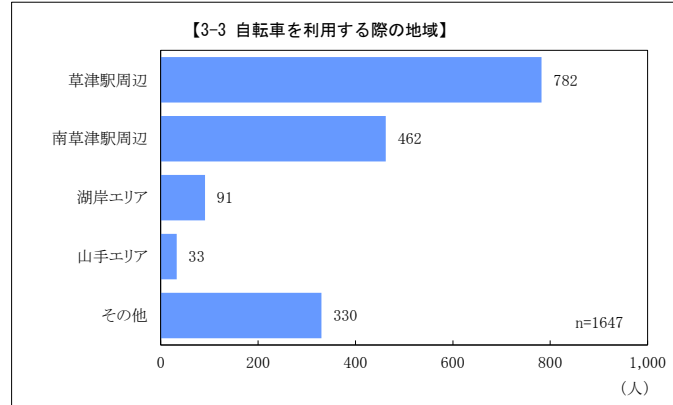


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車の利用頻度

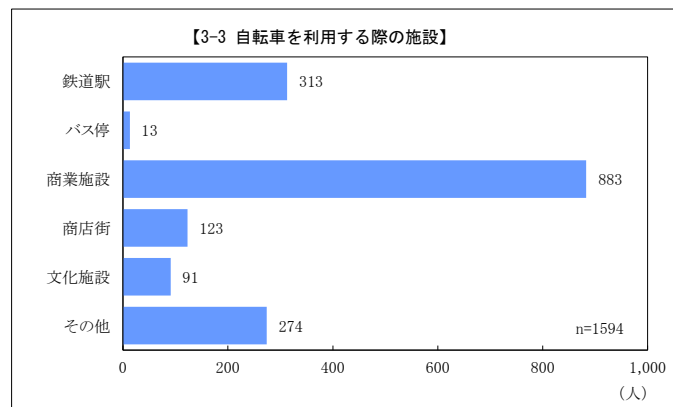
② 駐輪場所

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。



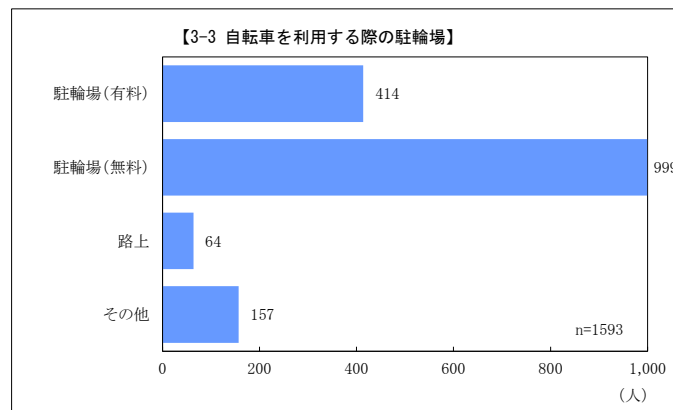
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

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

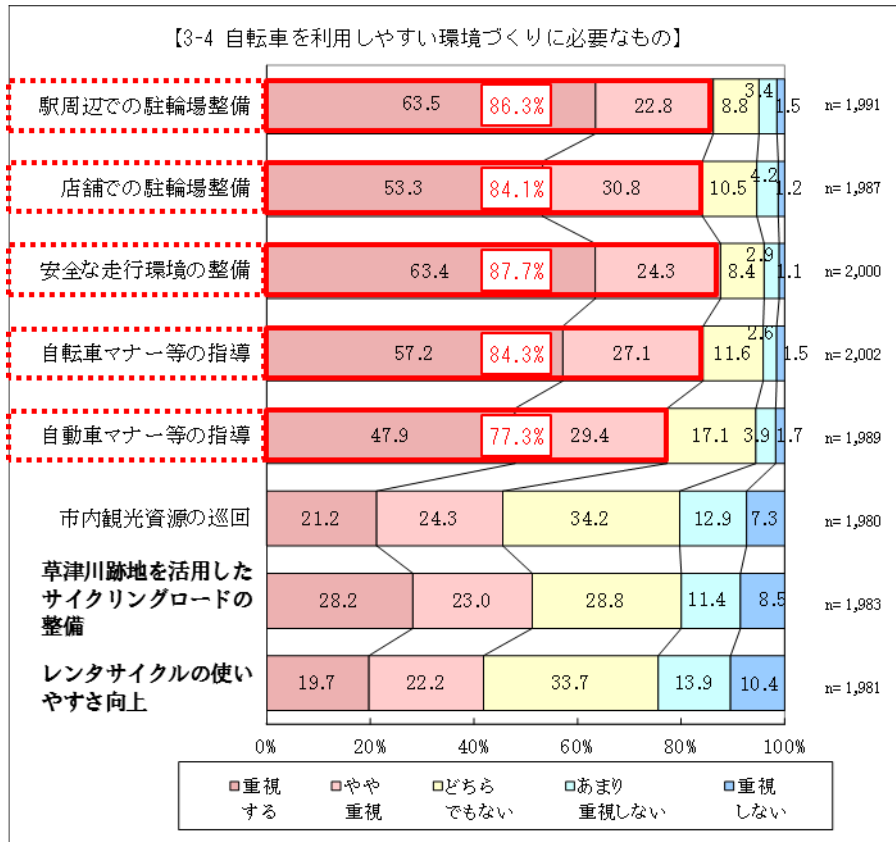


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

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

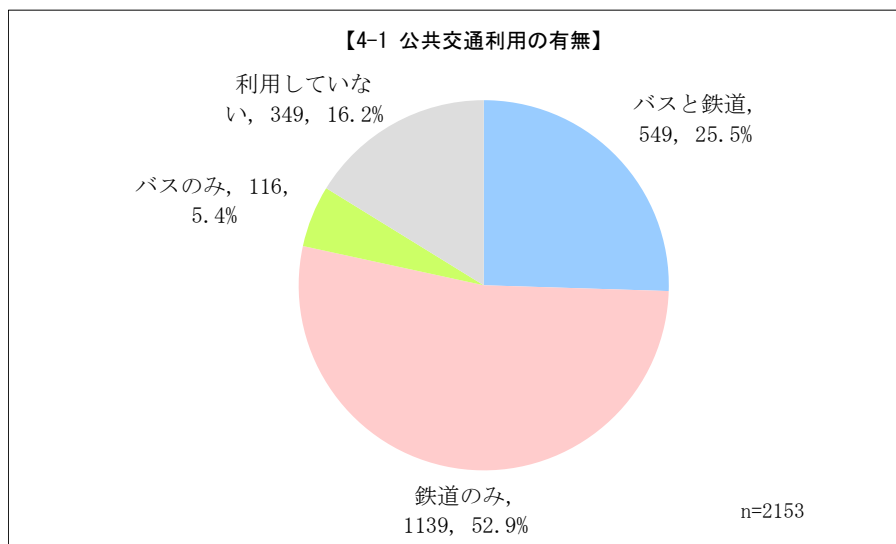
図 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの【地域別】

(4) 公共交通の利用環境

① 利用状況

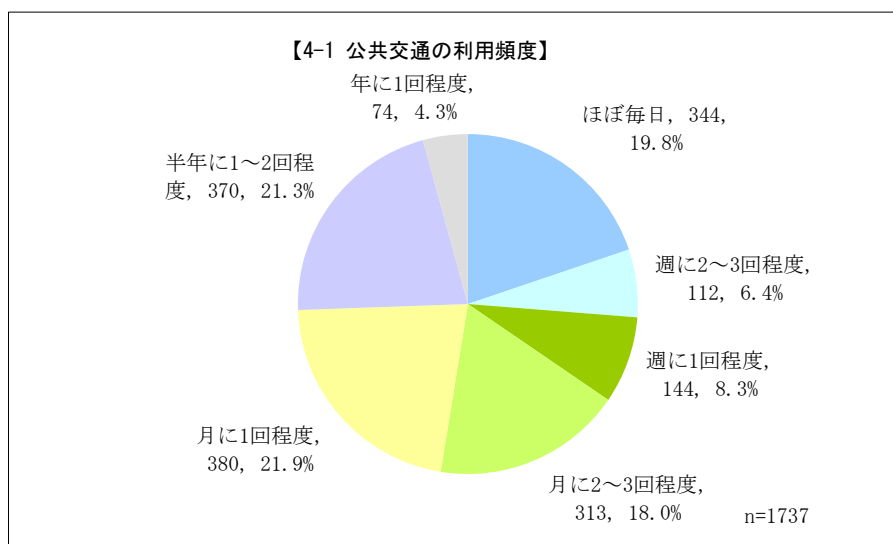
バス及び鉄道をあわせると、利用している方が8割以上を占めている。なお、約25%がバスと鉄道をあわせて利用している。

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

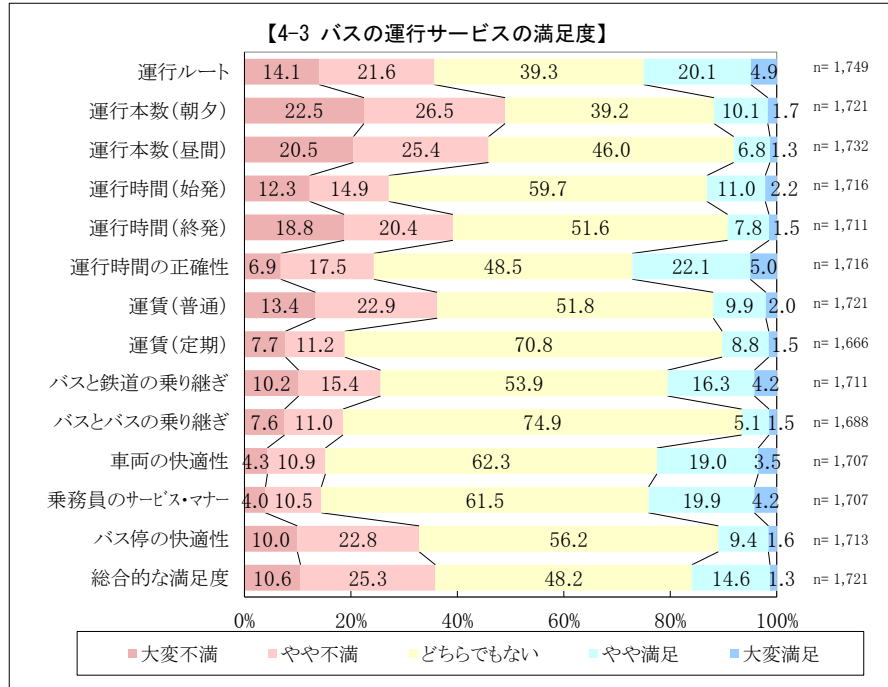


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 公共交通の利用頻度

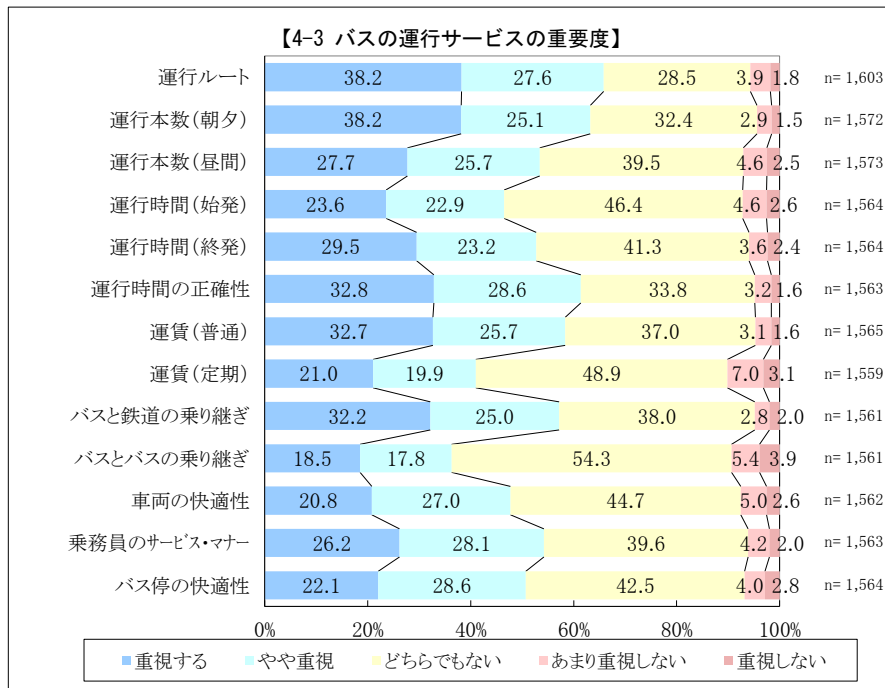
② バスサービスに対する満足度と重要度

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。また、バスと鉄道の乗り継ぎについて、約25%が不満を持ち、約60%が“重要度が高い”と回答している。



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、終発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。

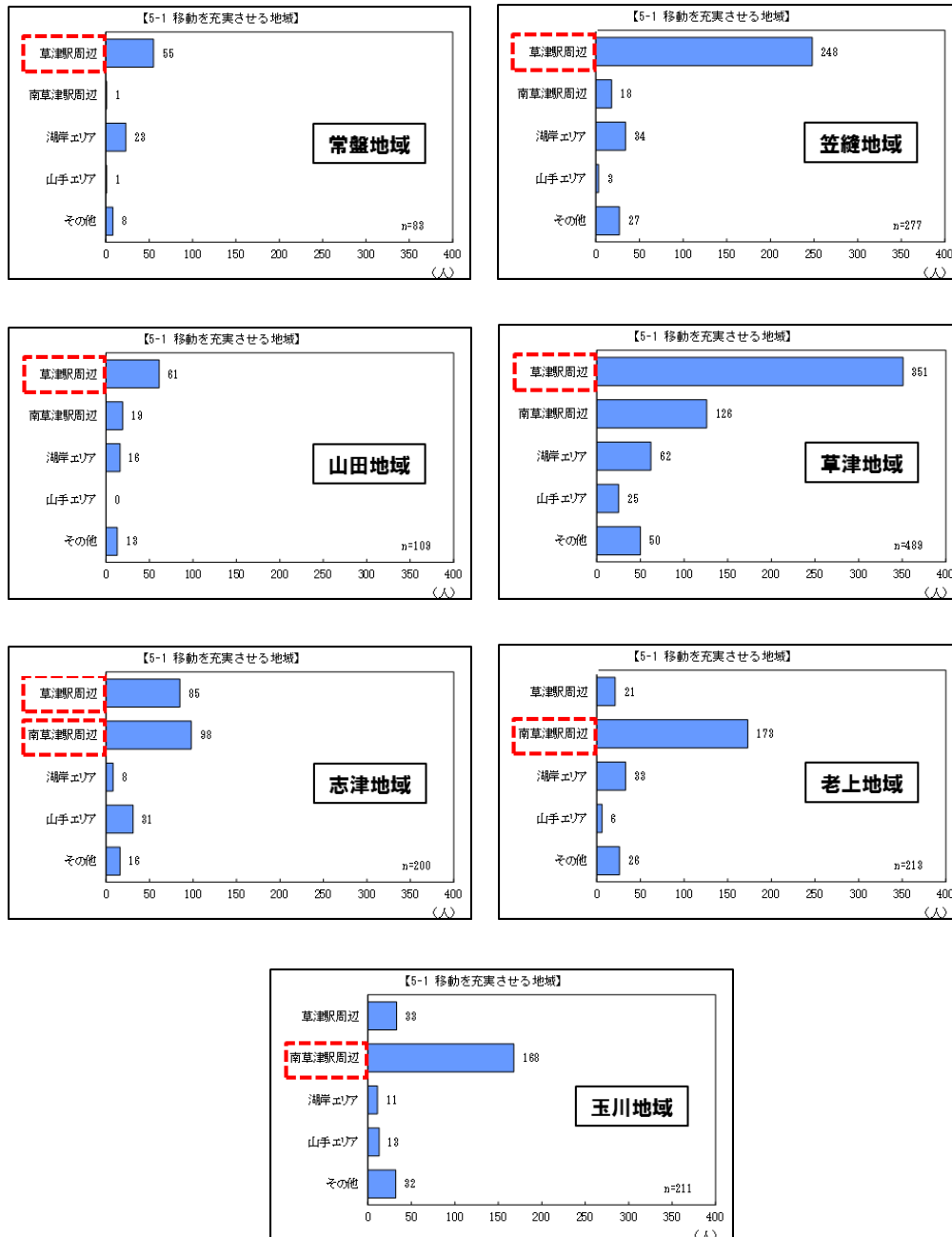
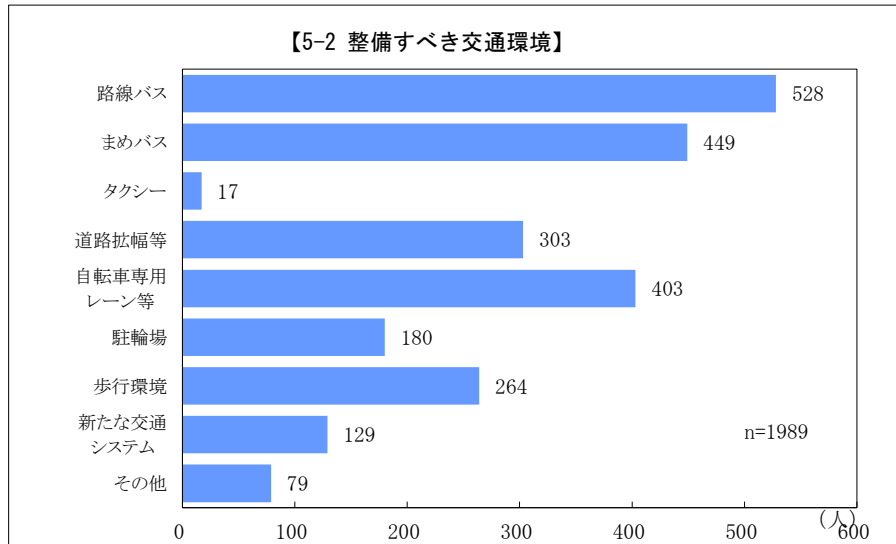


図 移動を充実すべき移動先【地域別】

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、現在運行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 |
| 草津地域以外で重視 | | | | | | | |
| 路線バス | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ |
| まめバス | ○ | | ○ | ○ | | | ○ |
| タクシー | 現在まめバスを運行している地域で重視 | | | | | | |
| 自動車・二輪車 (道路拡幅等) | | | | | ○ | ○ | |
| 自転車(自転車専用レーン等) | | ○ | | ○ | 道路混雑が発生している地域で重視 | | |
| 自転車(駐輪場) | 草津駅周辺で重視 | | | | | | |
| 歩行環境 | | | | | | | |
| 新たな交通システム | | | | | | | |
| その他 | | | | | | | |

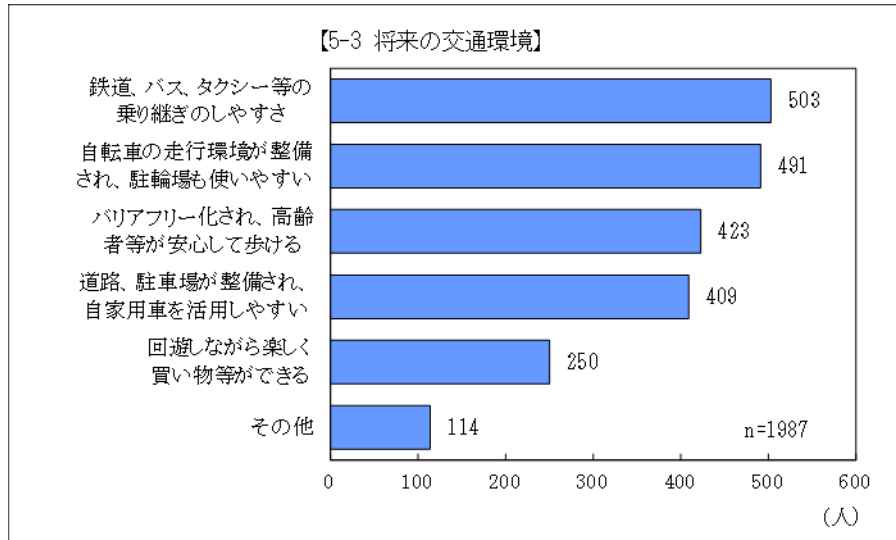
○：整備すべき交通環境について、地域ごとに上位に選ばれた2項目

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 | | | | | | | |

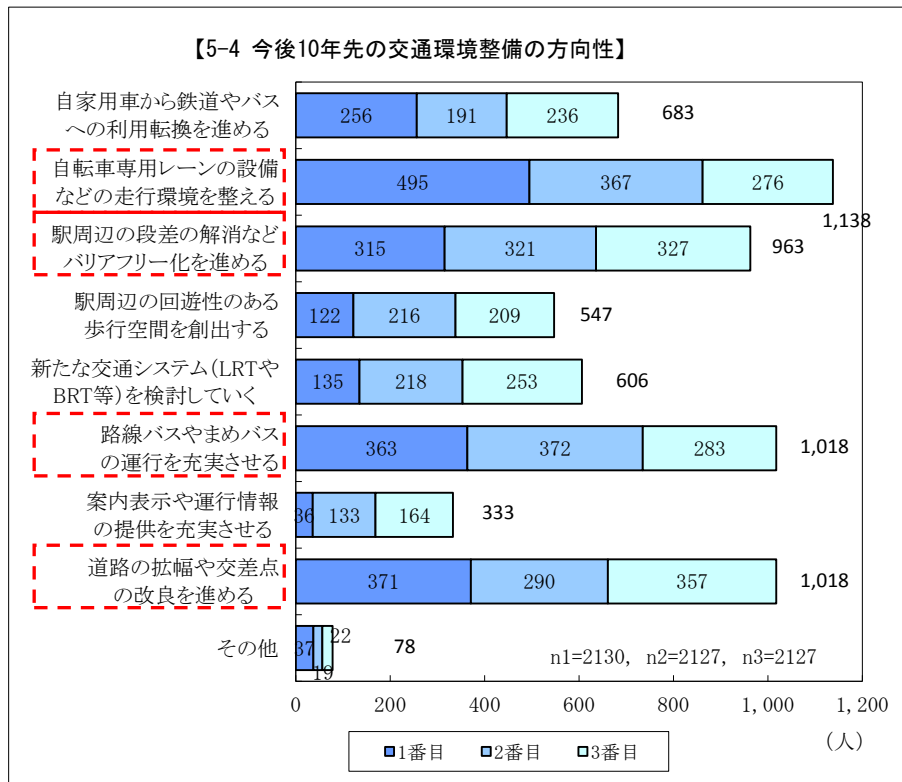
○：将来求める交通環境について、地域ごとに上位に選ばれた3項目

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

最も全市民的な市民ニーズが高い“自転車の走行環境の改善”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】

3.2 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

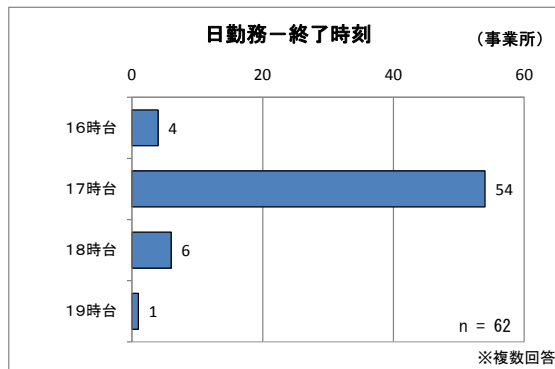
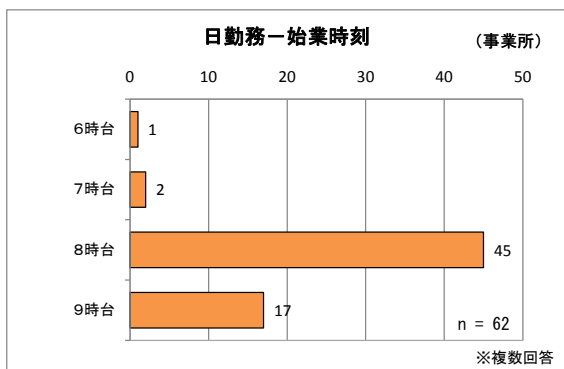
④ 現状の問題点

⑤ 将来交通のあり方

(1) 通勤交通の現状

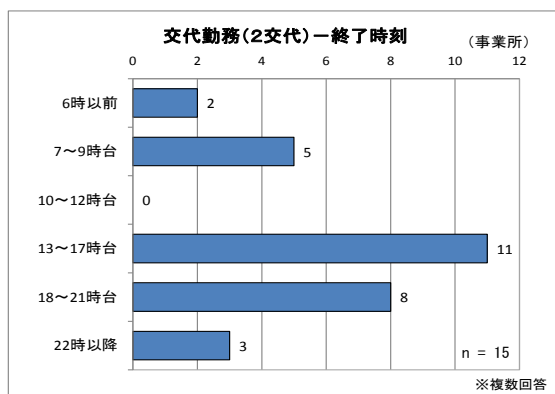
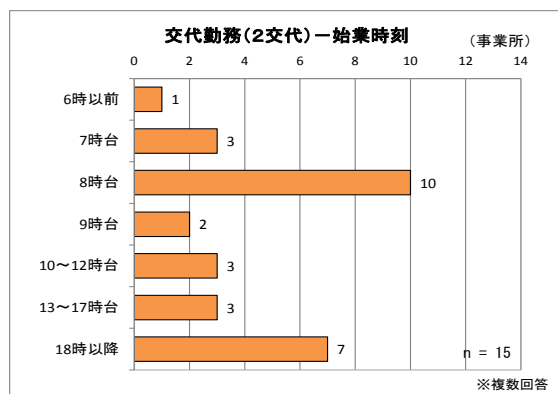
① 出退勤時刻

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。



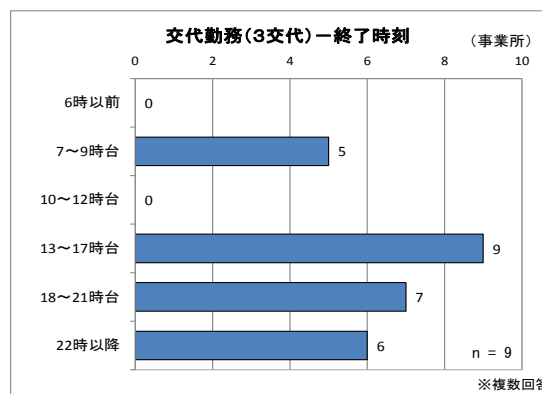
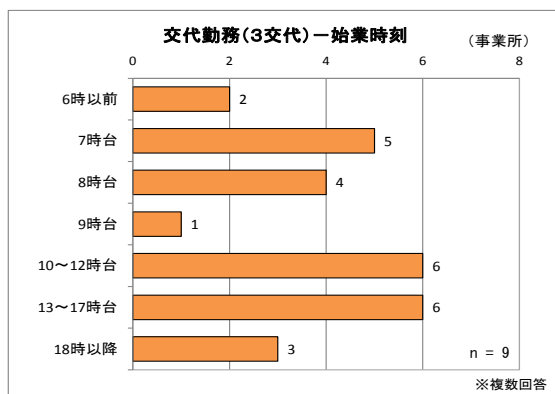
資料：草津市事業所アンケート調査

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）

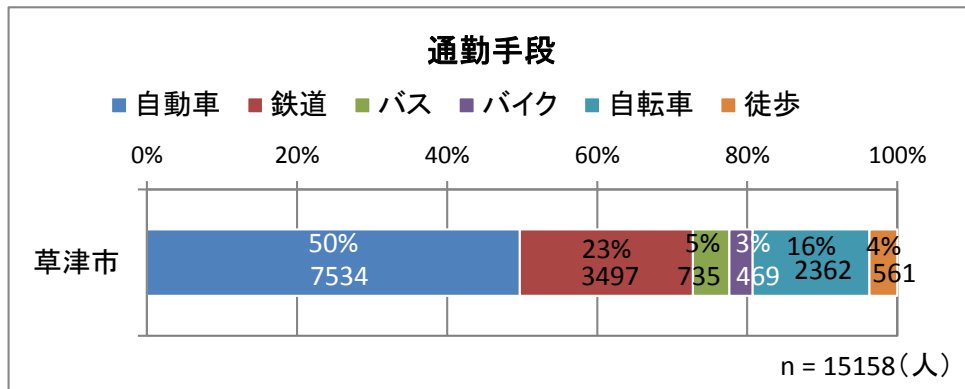


資料：草津市事業所アンケート調査

図 3 交代勤務制における始業時刻（左） および 終了時刻（右）

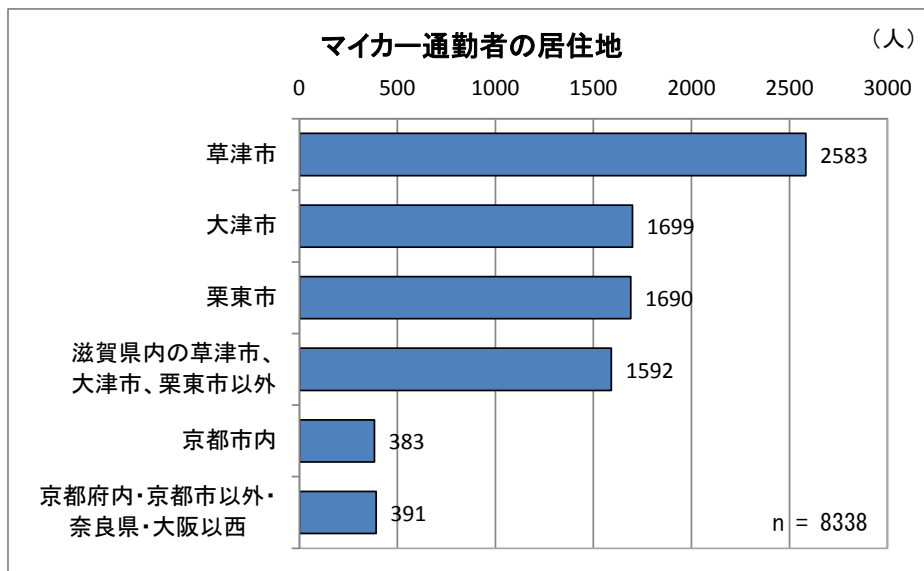
② 通勤手段

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



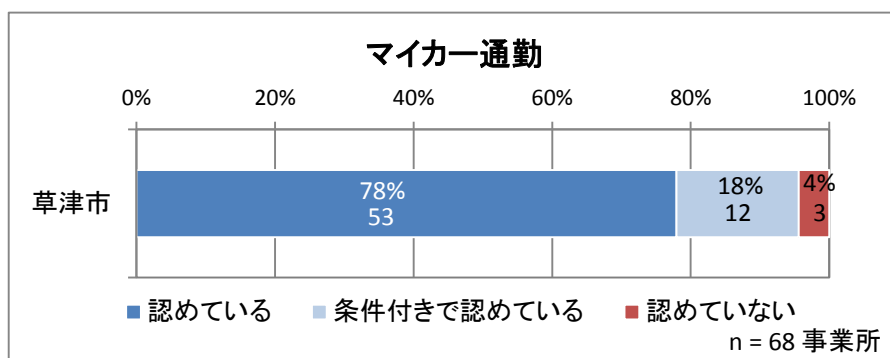
資料：草津市事業所アンケート調査

図 マイカー通勤者の居住地

(2) 通勤制度の現状

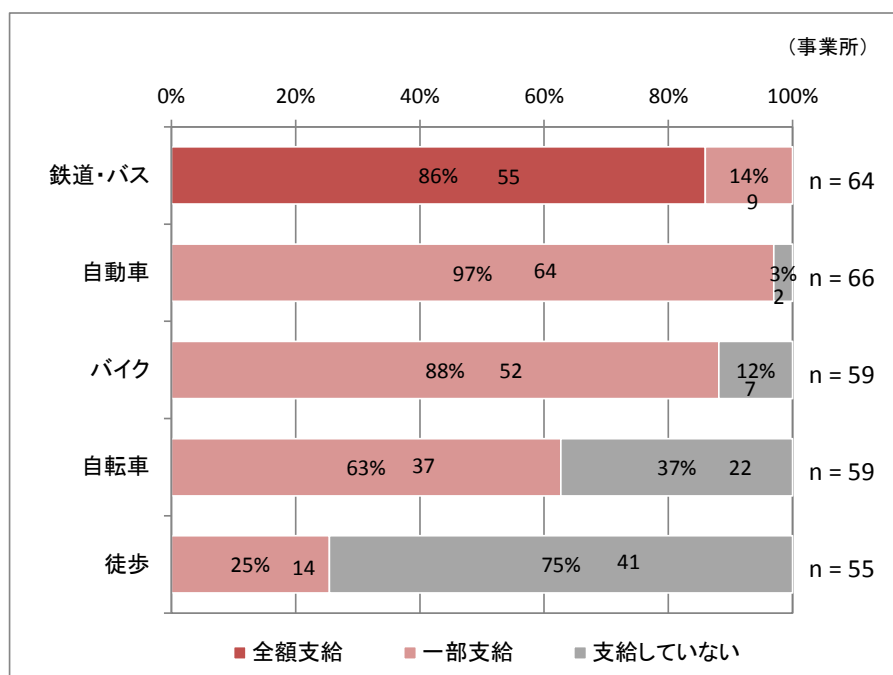
マイカー通勤を認めている事業所は、約 78%となっている。

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）の事業所での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

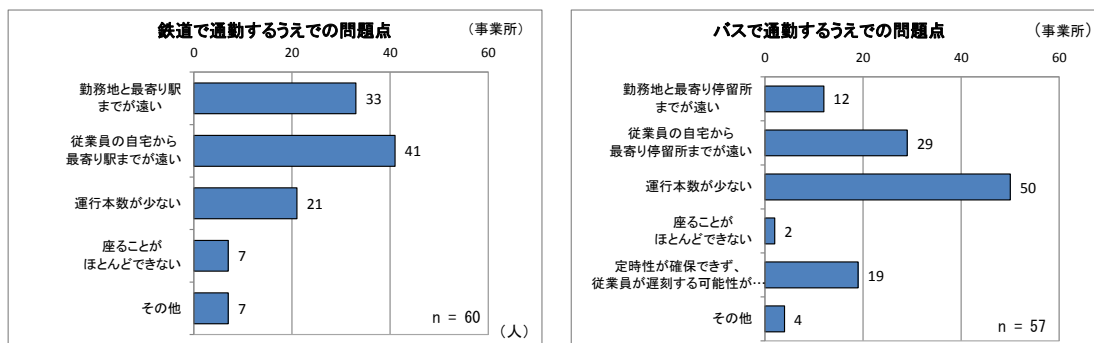
図 通勤手当の支給状況

(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。



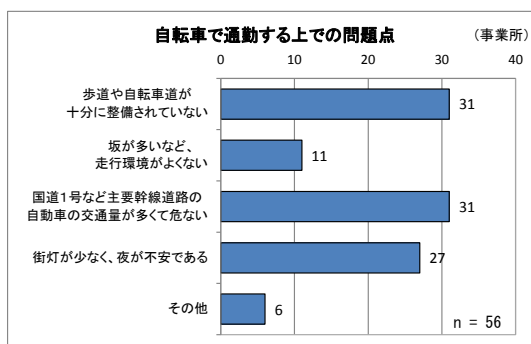
資料：草津市事業所アンケート調査

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。



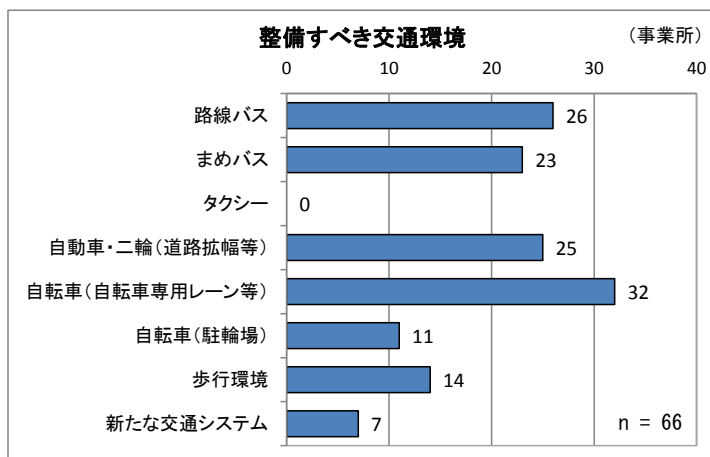
資料：草津市事業所アンケート調査

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。

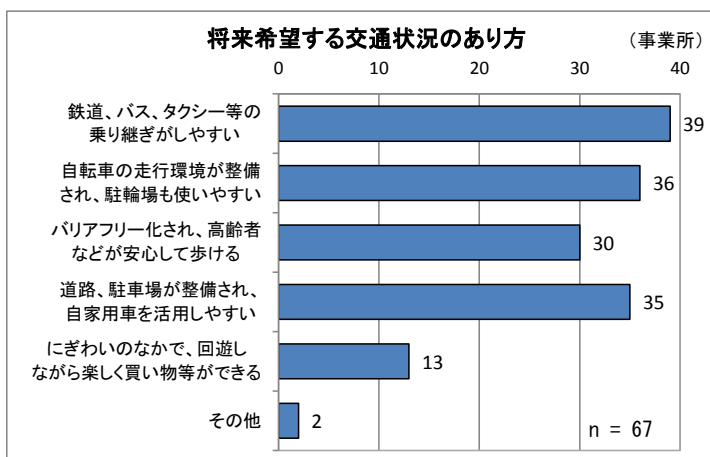


資料：草津市事業所アンケート調査

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。



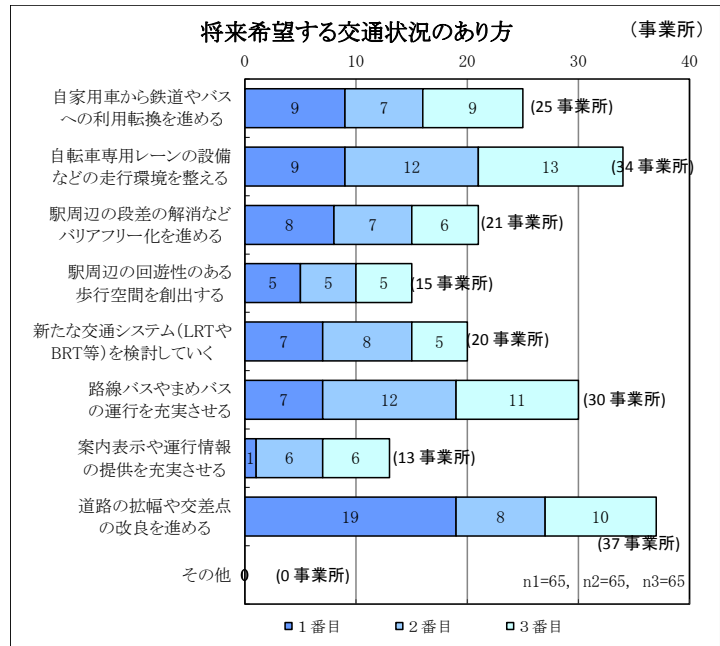
資料：草津市事業所アンケート調査

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

3.3 市民ニーズから導き出される課題

(1) 高齢者への対応

草津市では、“利用できる自動車のない高齢者が2割”、“運転を控えたい高齢者が1割”存在しており、今後、高齢化がさらに進展していく中で、自動車以外の交通手段に頼らざるを得ない高齢者が多くなることが見込まれることから、高齢者に配慮し、自動車に頼らずとも、自由に移動できる交通環境の整備が必要となっている。

(2) 歩行環境の整備

“歩道がない”、“夜間の道が暗い”、“歩道走行の自転車がが多い”など、歩行環境を理由に外出を控えている市民が約1割存在していることから、外出を促すために、歩行環境の整備や改善が必要となっている。

(3) 自転車利用環境の整備

自転車を利用する市民が8割を占める一方、自転車の走行環境や駐輪環境の整備を求めるニーズが高くなっていることから、安全かつ快適な利用を促進するために、自転車利用環境の整備が必要となっている。

(4) 公共交通利用環境の整備

バスと鉄道をともに利用している人が市民の約25%を占めているが、“バスと鉄道の乗継に不満を持っている”市民が約25%、“整備の重要度が高い”と考えている市民が約60%おり、乗継利便性を考慮した交通環境の整備が必要となっている。

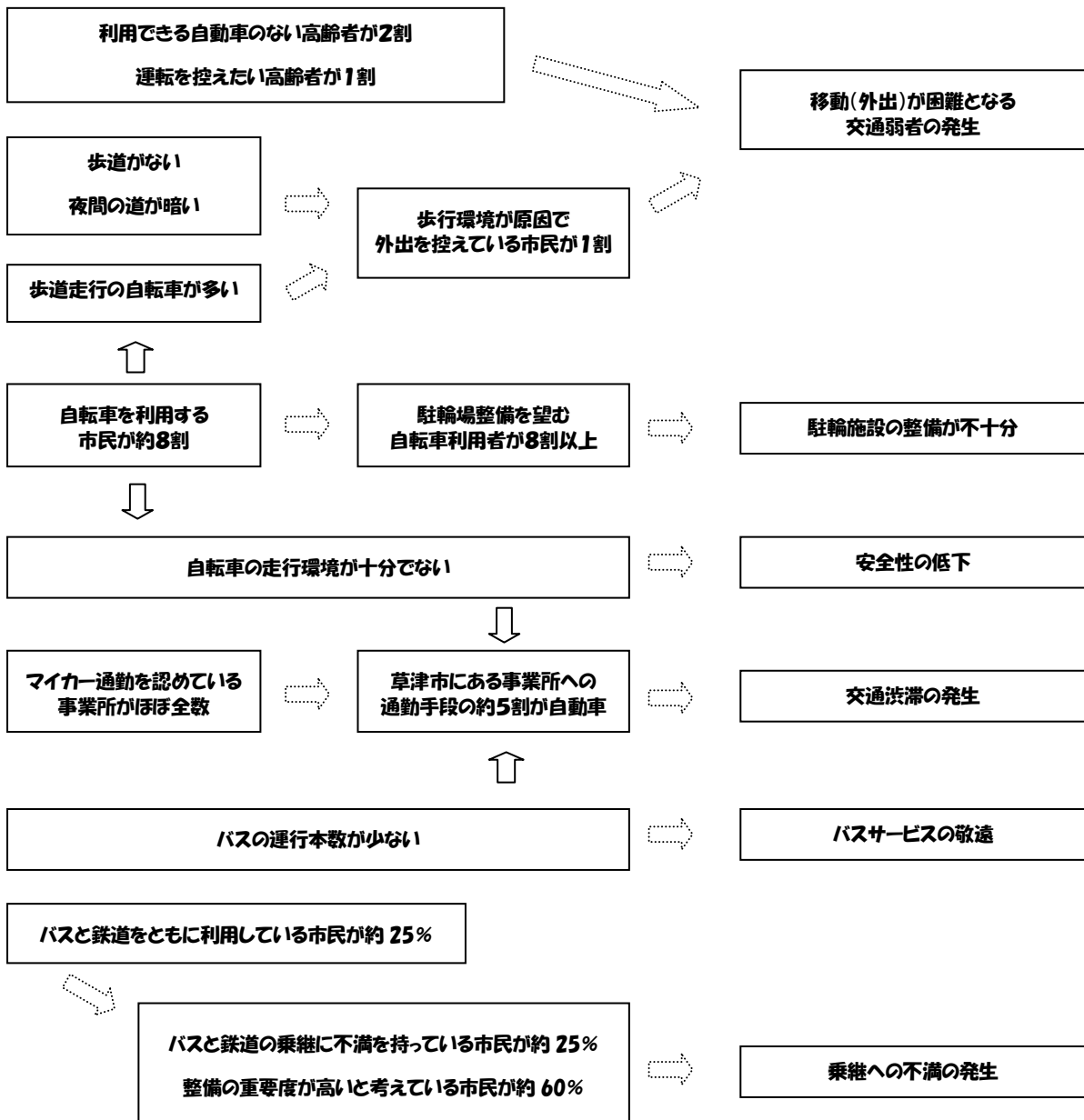
(5) 通勤需要への対応

草津市では、マイカー通勤を認めている事業所が多いことから、従業員の通勤手段の約5割がマイカーとなっており、交通渋滞の発生に繋がっていると考えられる。

なお、マイカー通勤の理由として、バスサービスの脆弱性が指摘されていることから、通勤交通の観点からも、自動車に代わる交通環境の整備が必要となっている。

背景・ニーズ

問題点



課題

- ★自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ★安心できる歩行環境の整備
- ★高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ★安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★乗継利便性を考慮した交通サービスの整備

市民ニーズから導き出される地域特有の問題点・課題

| 地域 | 問題点・ニーズ | 課題 |
|------|----------------|---------------|
| 草津 | ・ 休憩場所 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| 常盤 | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| | ・ 休憩場所 | |
| | ・ 新たな交通システム | ・ 公共交通サービスの提供 |
| 笠縫 | ・ 休憩場所 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| 山田 | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| | ・ 休憩場所 | |
| | ・ サイクリングロードの整備 | ・ 自転車の利便性向上 |
| 志津 | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| 南草津駅 | - | - |
| 老上 | - | - |
| 玉川 | - | - |

※ 全市的な問題点やニーズと同じものは除く

4. 草津市における都市交通課題

草津市域における都市交通について、都市構造や交通現況ならびに市民ニーズから得られた問題点を踏まえ、それぞれの観点別に課題を整理すると、以下のように分類できる。

また、地域別に見ると、次頁のような課題が挙げられる。

(1) 草津市を取り巻く現況から導き出される課題(p.30)

- ★中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★誰もが移動しやすい人にやさしい公共交通環境の整備（特に市内移動）
- ★手段に関わらず、安心・安全に移動できる人にやさしいネットワークの整備
- ★多様なニーズを支える手段間の連携

(2) 市民ニーズから導き出される課題(p.59)

- ★自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ★安心できる歩行環境の整備
- ★高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ★安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★乗継利便性を考慮した交通サービスの整備



(3) 草津市における都市交通課題

- ① 交通まちづくり
 - ⇒ 中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
 - ⇒ 高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ② 歩行者
 - ⇒ 安心できる歩行環境の整備
- ③ 自転車
 - ⇒ 安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ④ 自動車
 - ⇒ 自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ⑤ 公共交通
 - ⇒ 自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ⑥ 手段間の連携
 - ⇒ 乗継利便性を考慮した交通サービスの整備

草津市における地域特有の問題点・課題

| 地域 | 問題点 | 課題 |
|--------|-------------------------------|----------------------------|
| 草津 | ・ 中心市街地の衰退 | ・ 中心市街地への交通利便性の向上 |
| | ・ 休憩場所 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| | ・ 歩行者・自転車交通の集中 | ・ 自転車の利便性向上 |
| | ・ バリアフリーの未整備 | ・ 鉄道駅の整備 |
| 常盤 | ・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線） | ・ 道路環境の整備 |
| | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| | ・ 休憩場所 | |
| | ・ 新たな交通システム | ・ 公共交通サービスの提供 |
| 笠縫 | ・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線） | ・ 道路環境の整備 |
| | ・ 休憩場所 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| 山田 | ・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線） | ・ 道路環境の整備 |
| | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| | ・ 休憩場所 | |
| | ・ サイクリングロードの整備 | ・ 自転車の利便性向上 |
| 志津 | ・ 公共交通不便地域の存在 | ・ 移動手段の提供 |
| | ・ 道路混雑の発生 （石部草津線、大津能登川長浜線） | ・ 道路環境の整備 |
| | ・ 歩道の連続性 | ・ 歩行者の利便性向上 |
| 南草津駅周辺 | ・ 歩行者・自転車交通の集中 | ・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上 |
| | ・ 駅構内の混雑 | ・ 鉄道駅の整備 |
| | ・ 道路混雑の発生（国道1号） | ・ 道路環境の整備 |
| 老上 | ・ 公共交通不便地域の存在 | ・ 移動手段の提供 |
| | ・ 道路混雑の発生（大津草津線） | ・ 道路環境の整備 |
| 玉川 | ・ 自転車交通の集中 | ・ 自転車利便性の向上 |
| | ・ 道路混雑の発生 | ・ 道路環境の整備 |