

草津市総合交通戦略協議会（第 1 回）

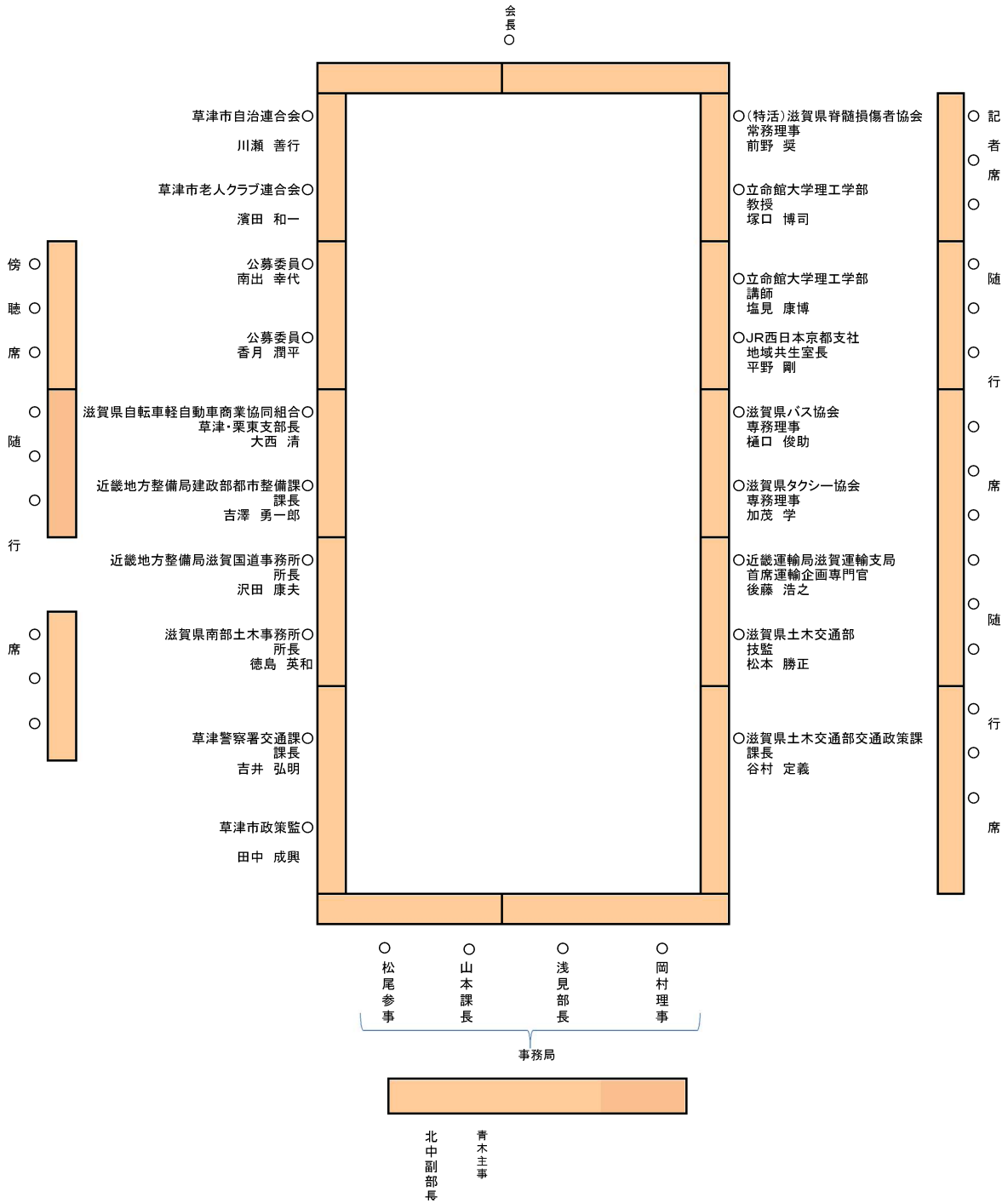
議 事 次 第

[日時]平成 24 年 9 月 3 日(月) 14:00～

[場所]市立まちづくりセンター 202 会議室

1. 開 会
2. 挨 拶
3. 委 員 紹 介
4. 総合交通戦略について
5. 協議会の設置要綱について
6. 議 事
 - (1) 会長及び副会長の選出について
 - (2) 草津市総合交通戦略について
 - (3) アンケート調査の実施に向けて
 - (4) 策定スケジュールについて
7. そ の 他
8. 閉 会

草津市総合交通戦略協議会



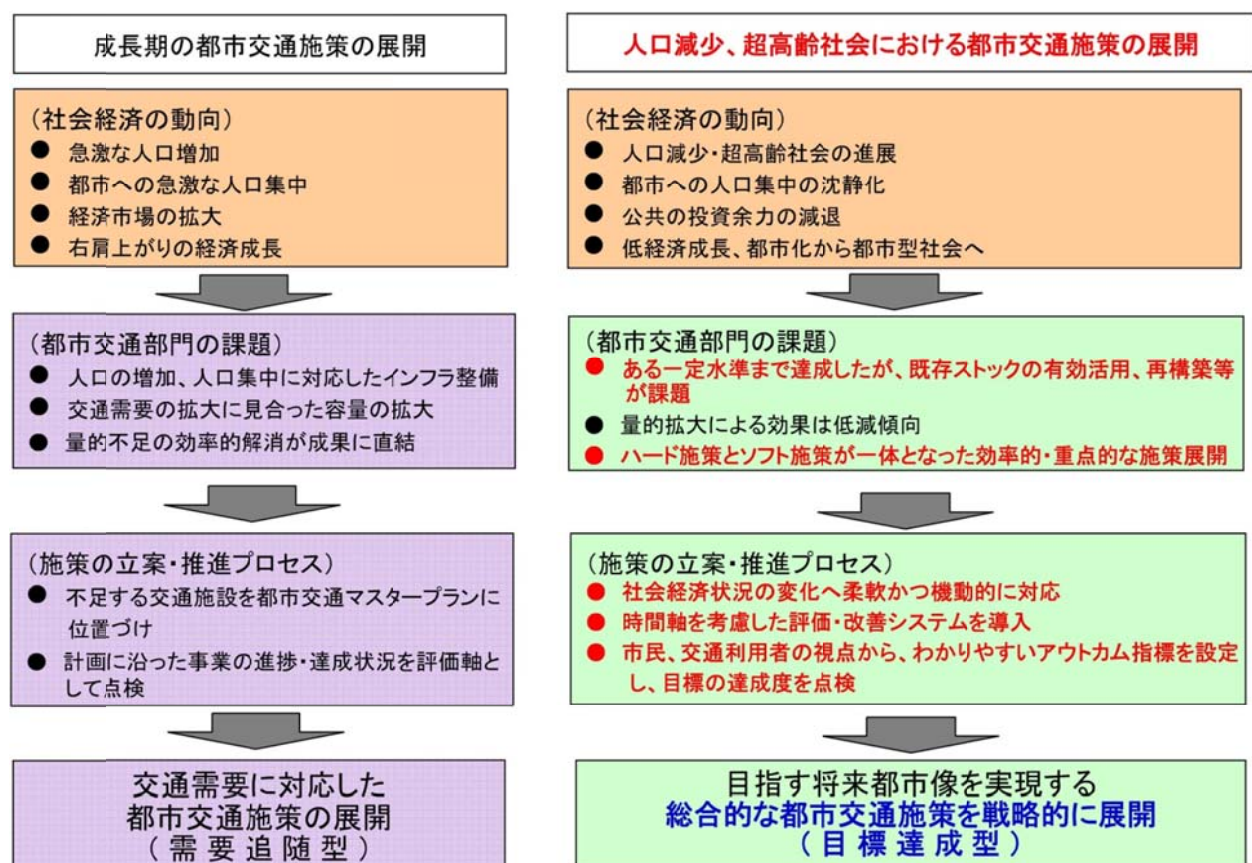
総合交通戦略について

1. 総合交通戦略の目的

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。（国土交通省 都市・地域総合交通戦略要綱より）

2. 総合交通戦略の特徴

交通需要に対応した需要追随型の都市交通施策の展開ではなく、人口減少、超高齢社会に対応した目標達成型の都市交通施策を展開するための施策立案・推進プロセスを構築することを特徴とする。

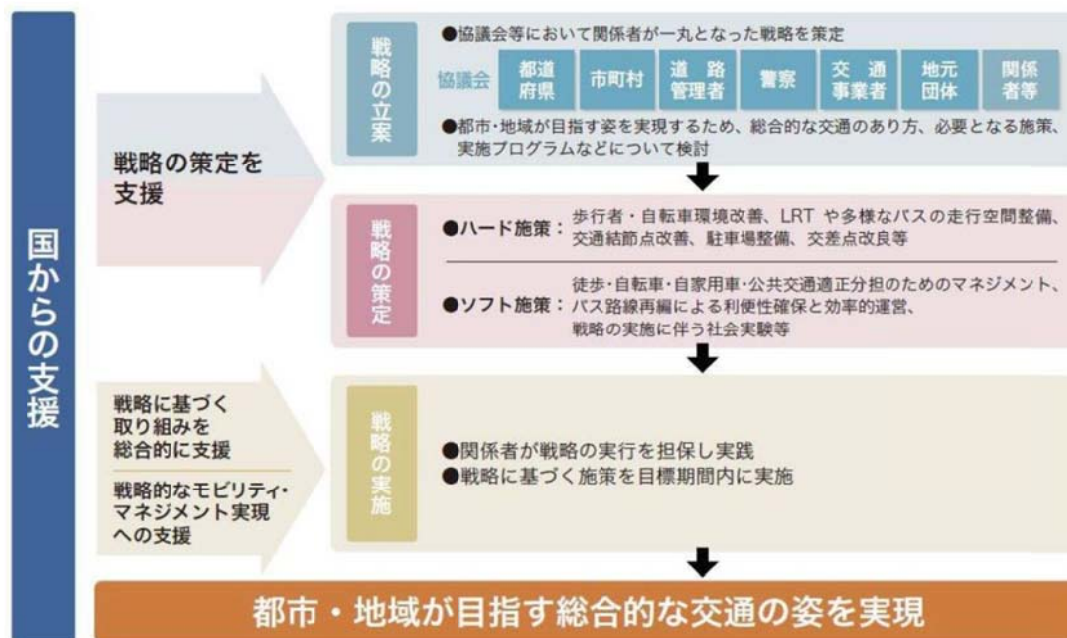


出典：国土交通省HP

図 総合交通戦略の特徴

3. 総合交通戦略のあり方

都市・地域が目指す総合的な交通の姿の実現に向けて、地方公共団体が中心となり、道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会で、実施する施策・事業を検討する。

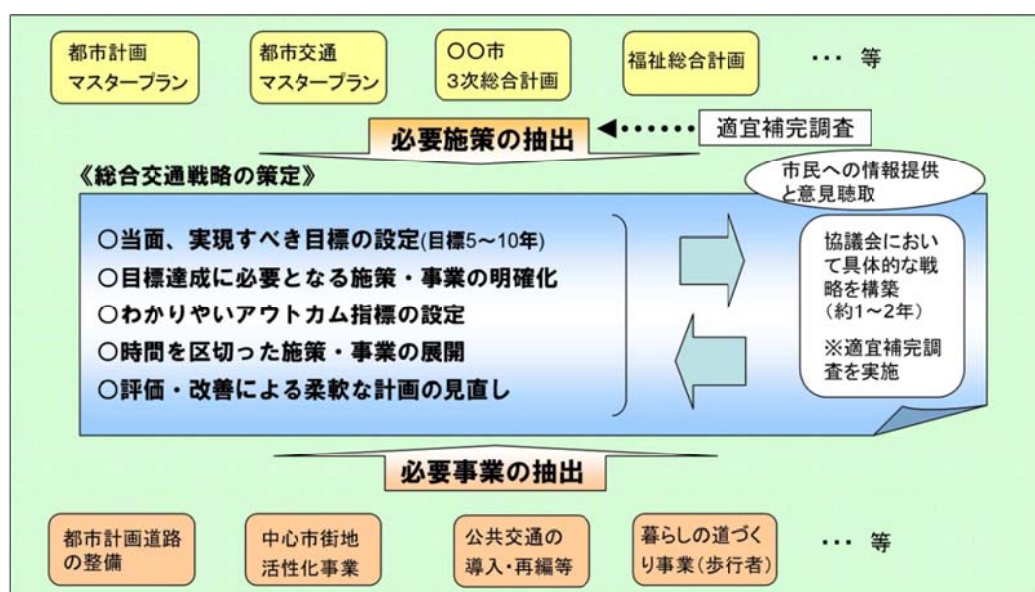


出典：国土交通省HP

図 総合交通戦略の概要

4. 総合交通戦略の意義

総合交通戦略では、より実効性が高い計画とするため、関係施策・事業との連携及び継続性を重視した施策・事業の組み合わせることにより、機動的な展開を可能とする。



出典：国土交通省HP

図 総合交通戦略の進め方

～ 草津市総合交通戦略について～

1

1. 草津市の概況

《人口》約12万5千人

《面積》約68平方キロメートル

《交通》国土軸を形成する主要な
広域交通の要所

- ・ 鉄道：JR東海道本線
(草津駅、南草津駅)
- ・ 道路：国道1号線,
名神高速道路,
新名神高速道路

《施設立地》集客性の高い施設を
要する地域拠点



2

《地域特性》

■地域区分図



常盤地域

豊かな自然と歴史が人の交流を活発にするまち

笠縫地域

みどり豊かな「農」空間と
潤いある「住」空間が調和するまち

山田地域

グリーンベルトに囲まれた
美しい農業空間を守るまち

草津地域

歴史資源を魅力として活かしながら
住・商の共生が活力を高めるまち

老上地域

豊かな水資源と歴史が
新たな交流や都市の魅力を生みだすまち

志津地域

住・工・農が調和した
草津の産業をリードするまち

出典：草津市都市計画マスタープラン

3

2. 草津市における総合交通戦略の必要性

《全国的な社会情勢》

社会情勢	キーワード
人口構造の転換	総人口の減少、少子高齢社会の進展、経済活力の低下懸念
環境の時代	環境型社会の形成、気候変動枠組条約
安全の確保	阪神淡路大震災の経験、都市型集中豪雨、東南海・南海地震
地方の自立と都市再生	地方分権、市町村合併、都市再生特別措置法
都市化から都市型へ	都市規模の安定的な推移、既成市街地の更新、農地の維持
高度情報技術の活用	情報通信の高度化・大容量化の進展、国民生活の利便性向上
観光交流の多様化・国際化	グローバル化、近隣諸国との交流進展、観光の増加

出典：草津市都市計画マスタープラン

《本市の都市整備に関する必要課題》

- ・市街地における潤い確保
- ・環境負荷の小さい市街地の形成
- ・工業系用途地域における居住環境の保全
- ・生活空間における自動車流入の抑制
- ・安全で安心な市街地の形成
- ・誰もが移動しやすい市街地形成
- ・交通渋滞の解消
- ・中心市街地の賑わいの回復

出典：草津市都市計画マスタープラン

4

《草津市の現状》

■総人口

大学の立地や市街地整備などにより、活発な宅地開発が進み、人口増加が続いている。また、平成32年まで人口増加が続くと予想される。

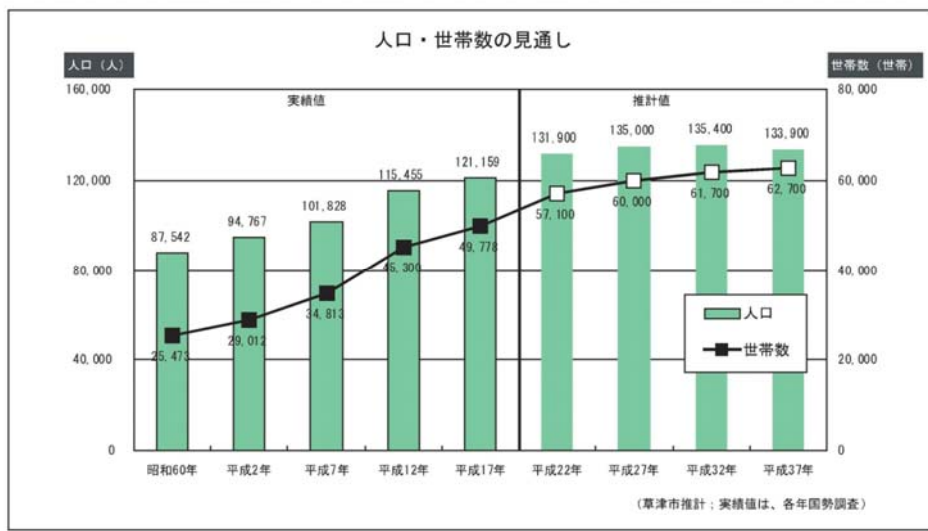


図 草津市における人口・世帯数の推移

出典：第五次草津市総合計画

5

《草津市の現状》

■年齢別人口

高齢化の進展により、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）が総人口に占める比率は低下すると予測される。

なお、老年人口は、平成32年に31,400人まで増加すると考えられる。

■年齢別生成量

草津市民が生成するトリップについては、40歳以上で年々増加している。特に、65歳以上の生成量は、10年前に比べて、2.3倍となっている



図 草津市における年齢別人口の推移

出典：第五次草津市総合計画

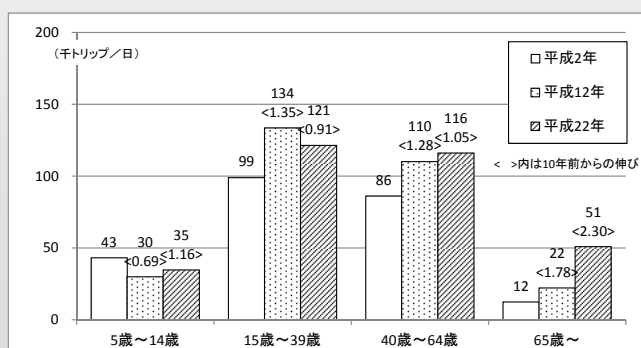


図 草津市における年齢別生成量の推移

出典：平成22年パーソントリップ調査速報版

6

《草津市の現状》

■鉄道駅の利用状況

草津市駅については、平成17年以降、ほぼ横ばいの利用者数で推移している。
南草津駅については、宅地開発等により、利用者の増加が続いている。

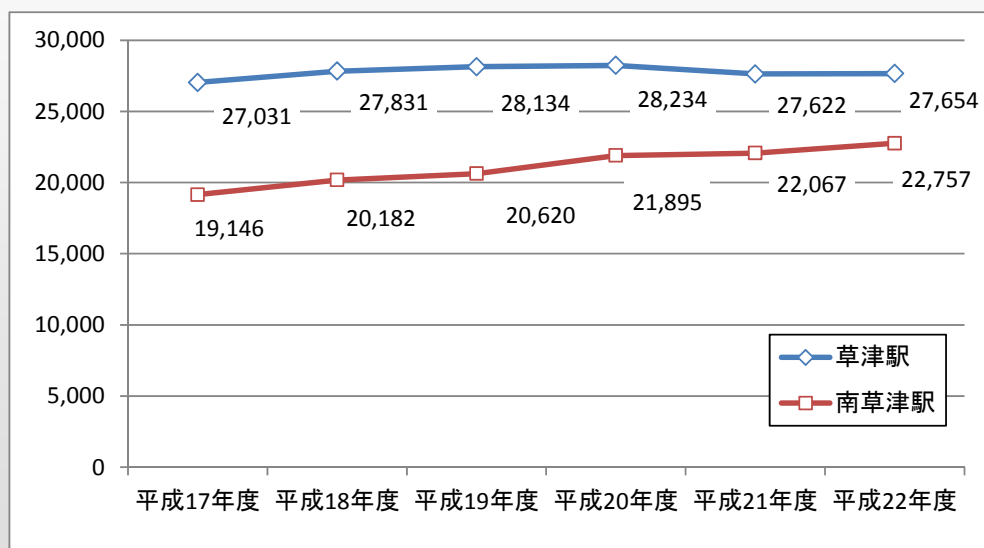


図 鉄道駅の状況客数の推移

出典：草津市統計

《草津市の現状》

■代表交通手段

平成2年以降、自動二輪・原付以外の手段によるトリップ数が増加している。
特に、自動車のトリップ数の増加が最も大きくなっている。

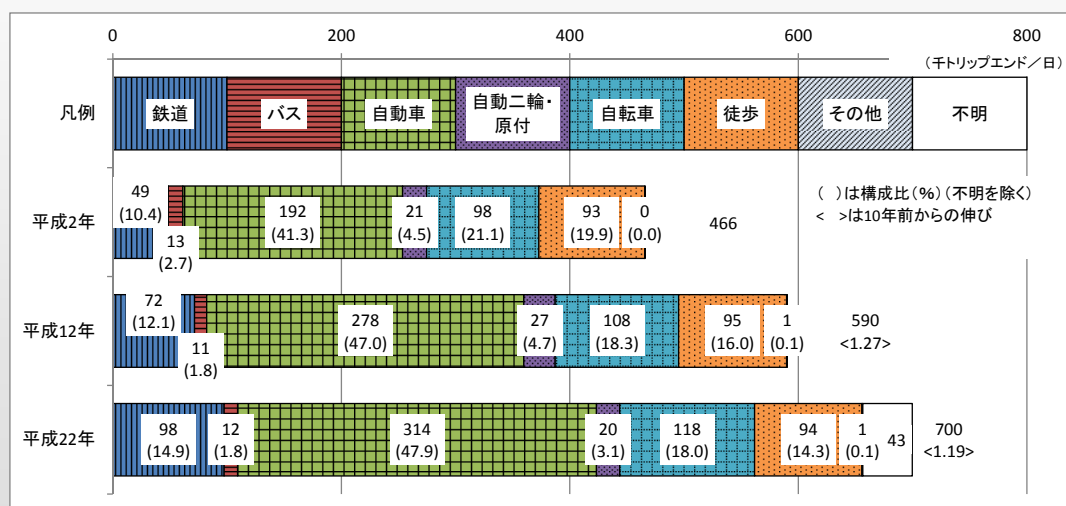


図 草津市における代表交通手段別 発生集中量の推移

出典：平成22年パーソントリップ調査速報版

《草津市の現状》

■事故

平成17年以降、交通事故の発生件数、負傷者数ともに減少が続いている。

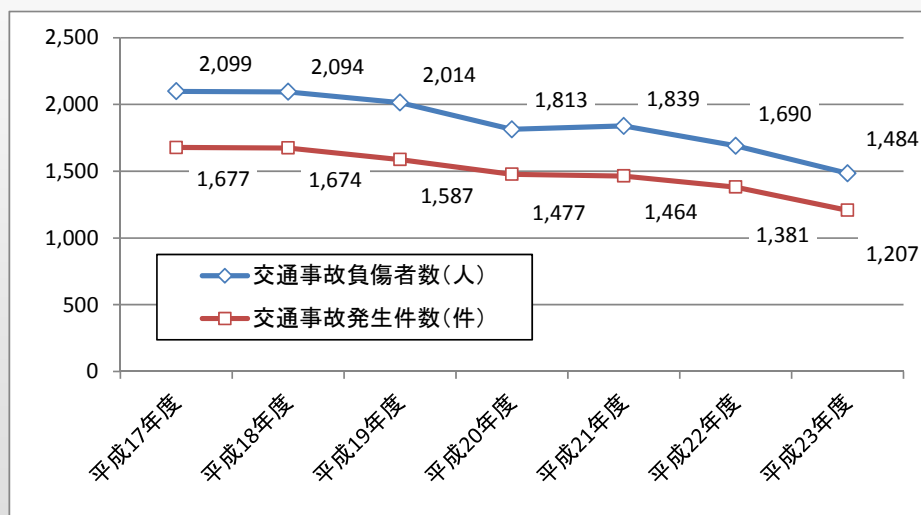


図 草津市における交通事故の発生件数ならびに負傷者数の推移

出典：草津市統計

《草津市の現状》

■中心市街地

平成14年に比べ、平成19年では、中心市街地における事業所数、従業員数、年間商品販売額、売場面積がすべて減少している。

また、大路地区、本町地区の商店街については、利用可能な店舗のうち、約1割が空き店舗となっている。

	平成14年	平成19年	推移
事業所数(店)	280	212	-58
従業員数(人)	2,718	2,384	-334
年間商品販売額(百万円)	58,738	48,345	-8,393
売場面積(m ²)	87,111	84,089	-3,022

図 草津市における中心市街地の状況

出典：平成14年、平成19年商業統計調査

	商店街	店舗計	利用可能な 空き店舗数	空き店舗率
大路地区	一番街	97	13	13.4%
	北中	46	3	6.5%
	夢大路	31	0	0.0%
本町地区	本陣	45	8	17.8%
	本四	21	0	0.0%
合計		240	24	10.0%

図 草津市における中心市街地の空き店舗状況

出典：平成20年商工会議所調査

《草津市の現状》

■自転車

平成20年以降、南草津駅周辺における撤去台数は減少傾向にある。
一方、草津駅周辺については、ほぼ横ばいである。

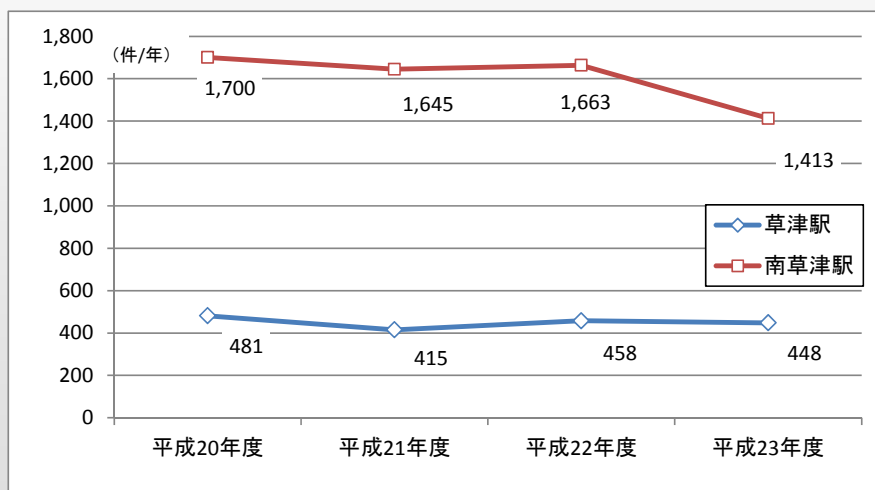


図 駅周辺における自転車撤去台数の推移
出典：草津市交通政策課資料

《上位計画》

■ 第5次草津市総合計画

- ・「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・交通に関する取組

- ・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

《関連計画》

- ・草津市地域公共交通総合連携計画
(平成21年度策定)
- ・第9次草津市交通安全計画
(平成23年度～平成27年度)
- ・草津市自転車安全利用計画(策定予定)

それぞれの計画を実現に
導くための具体的な実行
方策や目標期限を明らか
にした戦略が必要

3. 総合交通戦略に位置付ける施策例

《都市構造と交通の現状と課題》

		現 状	課 題
都市構造		- 人口増加に伴う市街地の拡大 - 郊外型大型ＳＣの立地と中心市街地の空洞化 - 国土交通幹線が交わる地域を活かした工業等の産業集積 - 東南部丘陵地の文化・教育・福祉施設の集積 - 琵琶湖岸一体に広がる田園地域	- 草津駅・南草津駅を核とする集約型都市構造の構築と中心市街地の活性化 - 駅と産業、文化・教育・福祉施設等の集積地の連携強化
交通	鉄 道	- 草津駅・南草津駅は県下で１・２位の乗降客数の駅 - 草津駅は概ね横ばいであるが、南草津駅の新快速の停車により、さらなる乗降客数の増加	- まちの玄関口としての魅力向上 - 郊外とのアクセス性の向上 - 主要な施設への速達性の向上 - 交通結節機能の強化と乗継円滑化
	バ ス	- 草津駅・南草津駅をターミナルとする放射状に広がるバス路線網を形成 - 草津駅東口及び南草津駅東口での高い運行密度 - 南草津駅～立命館大間を運行する路線が非常に混雑 - コミュニティバスの運行	- バスの定時性・快適性の確保 - 路線バスとコミュニティバスの連携強化 - 空白地・不便地の解消
	道 路	- 市域全体で混雑度が高いが、特に南草津駅を中心とした南部地域での混雑度会合 - 通勤通学時間帯等のピーク時間帯における駅周辺や立命館大学前での渋滞	- 駅を中心とする市内の渋滞緩和 - 特に、駅周辺の交差点を中心とした通勤・通学時間帯のピーク時での混雑解消
	自転車歩行者	- 自転車利用の増加 - 自転車・歩行者の接触事故の増加	- 交通バリアフリー化の推進 - 自転車専用レーン・歩行者空間等の整備 - レンタサイクルの推進

13

《施策のイメージ(案)》

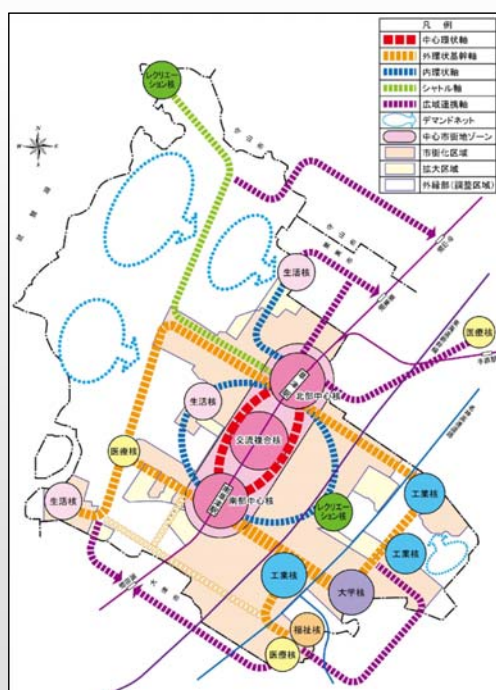


図 交通ネットワークの構築と施策イメージ
出典 草津市地域公共交通総合連携計画

【核】交通結節点の整備		
施策例		交通結節点のイメージ
ハード 施策	駅前広場の機能強化 アクセス道路の整備 駐車場/駐輪場等の整備 シャトルバスの増設等	
ソフト 施策	総合交通案内システム 公共交通乗継割引 等	

【ゾーン】中心市街地ゾーン		
施策例		レンタサイクルのイメージ
ハード 施策	コミュニティバス/循環バス/乗合タクシーの運行 歩行環境の改善、バリアフリー 自転車走行環境の改善 シャトルバスの増設等	
ソフト 施策	自動車流入規制(ラッパ、ヘルム、ロードライタ、フリンダ 駐車の整備等) 等	

【ゾーン】市域全体		
施策例		コミュニティバスのイメージ
ハード 施策	路線バス・コミュニティバスの再編 有償運送事業の展開 等	
ソフト 施策	バス運行情報提供(アプリ、Web等) 自転車利用環境の総合的整備 交通安全に関する普及啓発活動の推進 等	

【軸】基幹的な公共交通軸の形成		
施策例		LRTのイメージ
ハード 施策	新交通システムの導入(LRT、BRT) 路線バス・コミュニティバスの再編 シャトルバスの運行 等	
ソフト 施策	バス走行環境の改善(バス専用レーンPTPS等) バス運行情報提供(アプリ、Web等) 等	

【軸】公共交通利用促進		
施策例		ハイグレードバス停のイメージ
ハード 施策	路線バス・コミュニティバスの再編 バス停利用環境の改善(ハイグレードバス停、上屋設置等) 新駅の設置 等	
ソフト 施策	バス運行情報提供(アプリ、Web等) E・C・T・T・Tの実施 広報・PR活動	

【軸】骨格道路網の形成		
施策例		バイパス道路のイメージ
ハード 施策	環状道路の整備 都市計画道路の整備 ボトルネック交差点の解消 自転車走行空間の整備 バリアフリー化 等	
ソフト 施策	沿道土地利用との調整 等	

14

協議会開催スケジュール（案）

協議会	時 期	内 容
第 1 回	平成 24 年 9 月 3 日(月)	・ 草津市総合交通戦略策定について ・ アンケート調査の実施に向けて ・ 策定スケジュールについて ・ その他(開催スケジュール(案) など)
第 2 回	10 月下旬～11 月上旬	・ 市の地域特性等について ・ アンケート結果(速報)について ・ 都市交通に関する課題について ・ 都市交通体系の基本方針について
第 3 回	12 月上旬～中旬	・ 交通基盤に関するニーズ把握(アンケート調査結果, 近畿圏パーソントリップ調査等) ・ 都市交通体系の基本方針について ・ 施策の方向性等について
第 4 回	平成 25 年 2 月上旬～中旬	・ 都市交通マスタープラン(案)について ・ 重点的に取り組む施策について ・ 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラムについて ・ 推進体制について
第 5 回	3 月中旬～下旬	・ 都市交通マスタープラン・総合交通戦略(案)に対する意見等について ・ 都市交通マスタープラン・総合交通戦略の策定

※ 協議会の開催数、時期については、戦略策定の内容および進捗により、変更が生じます。