

草津市

都市交通

マスタープラン (案)



平成 26 年 3 月

草津市

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 交通まちづくりの進め方.....	4
1.6 計画の構成.....	5
2. 草津市を取り巻く現況	6
2.1 全国的な社会状況.....	6
2.1.1 少子高齢化.....	6
2.1.2 人口減少.....	8
2.1.3 地球温暖化.....	9
2.1.4 地域主権.....	10
2.2 草津市の社会状況.....	11
2.2.1 都市構造・地域現況.....	11
2.2.2 交通現況.....	19
2.2.3 財政状況.....	31
2.3 草津市を取り巻く現況から導き出される課題.....	32
3. 市民ニーズ	35
3.1 市民アンケート調査.....	35
3.2 事業所アンケート調査.....	53
3.3 市民ニーズから導き出される課題.....	60
4. 草津市における都市交通課題	63
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）	65
5.1 上位計画.....	66
5.2 関連計画.....	72
5.2.1 滋賀県全体（広域的な政策）に関連する計画.....	72
5.2.2 まちづくりに関連する計画.....	74
5.2.3 交通に関連する計画.....	76
5.2.4 交通に関連する条例.....	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 新交通システムに関する計画	85
6.3.3 バスに関する計画.....	87
6.3.4 自動車に関する計画	88
6.3.5 自転車・歩行者に関する計画	91
6.3.6 交通結節点に関する計画	93
6.3.7 ソフト施策に関する計画	97
6.3.8 草津市中心市街地活性化基本計画・草津川跡地利用基本計画との連携.....	99
参考－1 用語説明	参考－1
参考－2 草津市総合交通戦略協議会.....	参考－3

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53,365世帯、総人口は127,269人（平成25年11月30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：第5次草津市総合計画

図 草津市の位置

1.2 背景

少子・超高齢社会の到来、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が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等に伴う都市機能の分散化、あるいはモータリゼーションの進展等により、交通渋滞の慢性化や公共交通機関の脆弱化等の問題を招き、市民や来訪者にとって円滑な移動がしにくいまちになりつつあるため、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・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。

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）の利用環境の改善、自転車走行空間・歩行空間の整備、新交通システムの導入など、都市交通マスタープランに定められた目指すべきまちの姿の実現に向けた戦略施策を推進する。

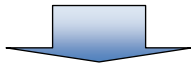
1.4 位置づけ

草津市都市交通マスタープランは、第5次草津市総合計画等の上位計画及び関連計画との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等を示すものである一方、別途作成する草津市総合交通戦略については、それを実現するための総合的かつ戦略的な都市交通施策を明らかにする計画である。

また、マスタープランは、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・行政などの様々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。

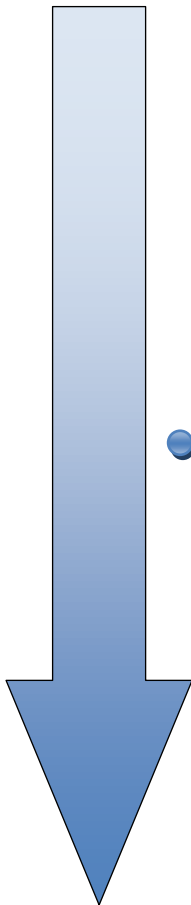
第5次草津市総合計画

(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（広域的な政策）に関連する計画

- ・ 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

交通に関連する計画

- ・ 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）

まちづくりに関連する計画

- ・ 草津市中心市街地活性化基本計画（平成26年～平成30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）

交通に関連する条例

- ・ 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で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～概ね20年後)



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・関連計画等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

交通施策の戦略的な計画

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 交通まちづくりの進め方

草津市における今後の都市交通施策の展開は、上位計画・関連計画等で掲げられている将来都市構造の実現を目標とした交通まちづくり※の基本理念、基本方針及び草津市の将来交通体系として目指すべき姿である将来交通計画に基づいて推進する。

都市交通施策に関しては、都市交通マスタープランの戦略的な計画となる草津市総合交通戦略に基づいて推進する。

その際、都市交通施策については、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり事業の展開状況などに柔軟に対応しながら、横断的かつ優先順位を考慮した事業の推進や変化に応じた計画の見直し、あるいは新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められる。

そのため、総合交通戦略に定めた施策（PLAN）を状況に応じて適宜実施（DO）し、大きな節目ごとに、地域や企業・事業所、交通事業者、交通管理者等の関係者とともに、その時々社会経済情勢等を踏まえて確認・検証し（CHECK）、施策の見直し・改善（ACTION）を行う一連の流れで取り組むことを基本とする。

※ 交通施策を軸として、これからの時代にふさわしい豊かで活力のあるまちづくりを進めようとするもの

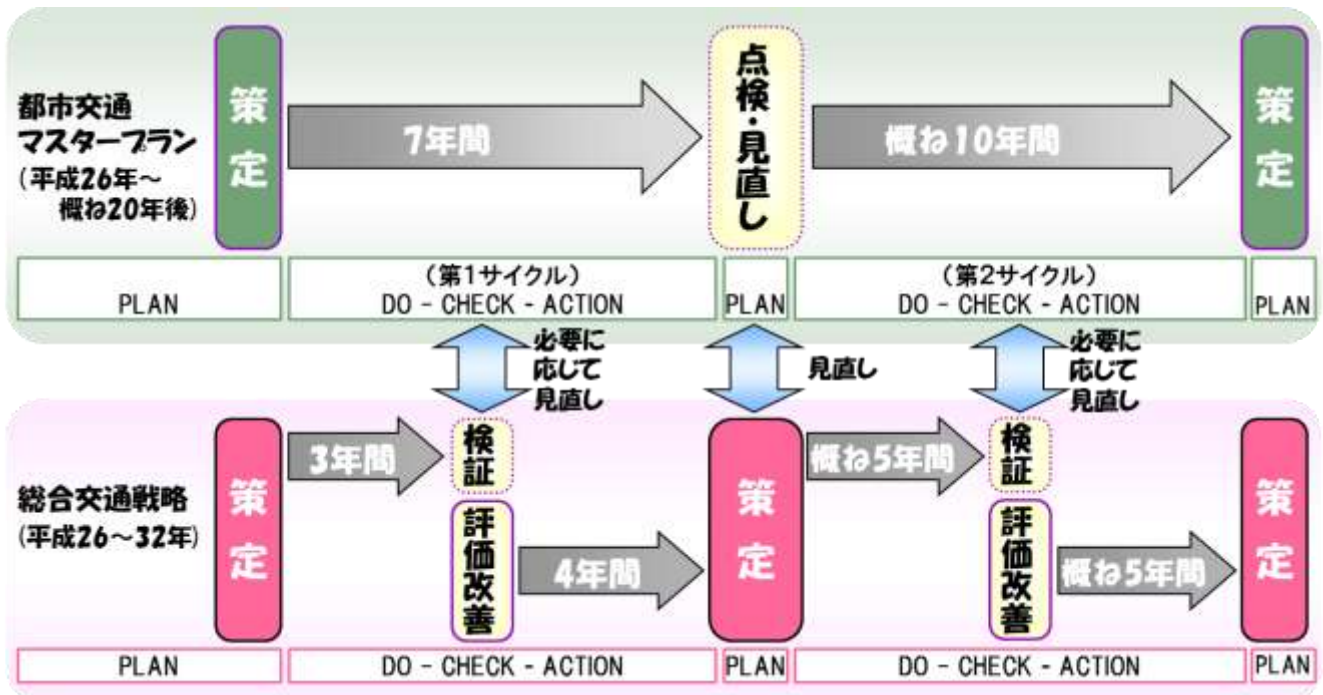
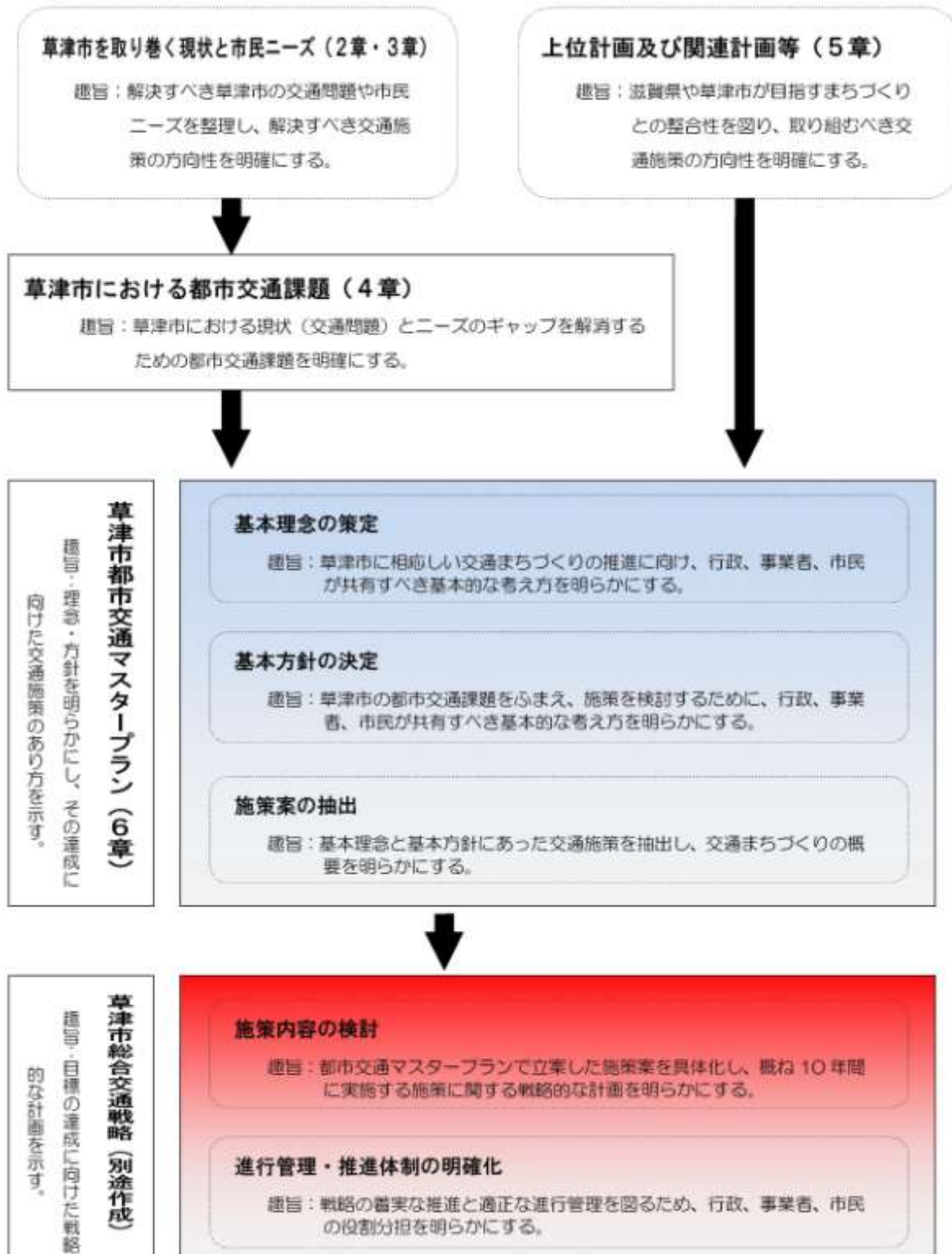


図 草津市都市交通マスタープランと総合交通戦略の進め方

1.6 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にした上で、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戦略的な計画を示す「総合交通戦略」を策定する。



2. 草津市を取り巻く現況

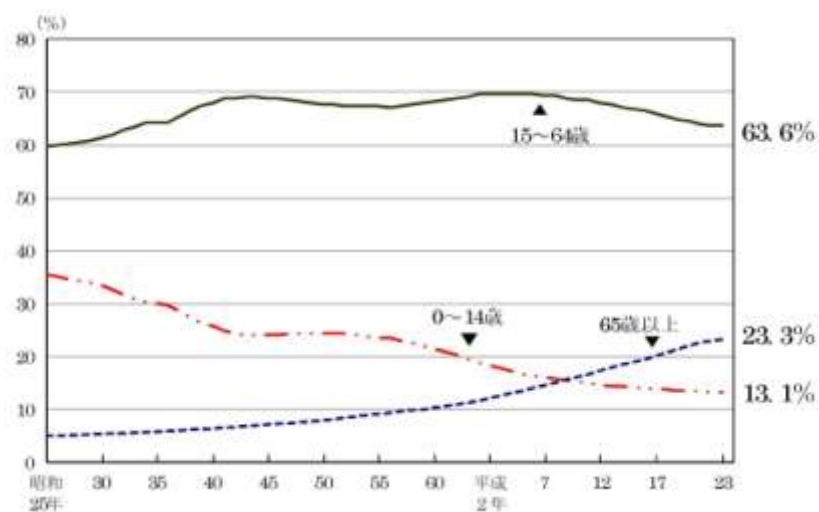
2.1 全国的な社会状況

2.1.1 少子高齢化

我が国では、0～14歳と65歳以上の人口が、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。

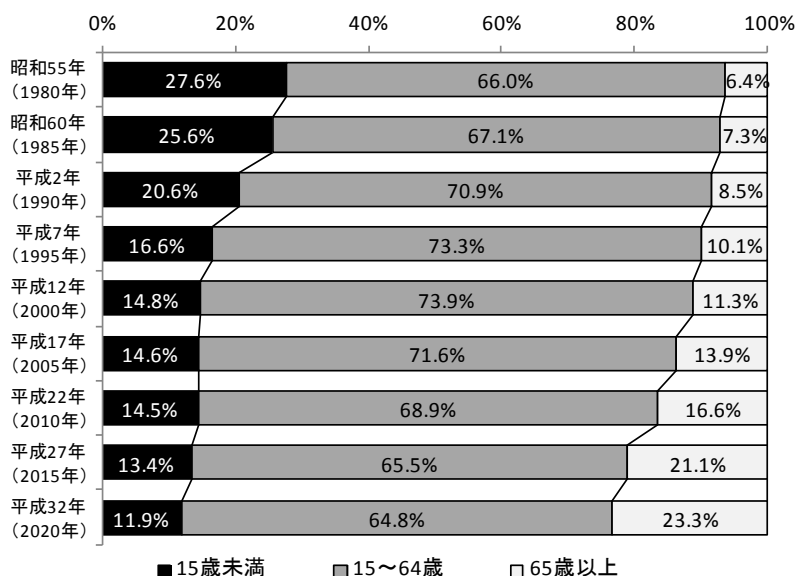
また、草津市の全人口に占める老年人口（65歳以上）の割合は、年々増加傾向にあり、平成22年には16.6%、平成32年には23.3%にまで増加すると考えられる。

一方、年少人口（0～14歳）の割合の変化をみると、平成22年から平成32年までに約2.6ポイント、生産年齢人口（15～64歳）では約4.1ポイント減少すると考えられる。



出典：総務省統計

図 年齢3区分別の人口構成【全国】

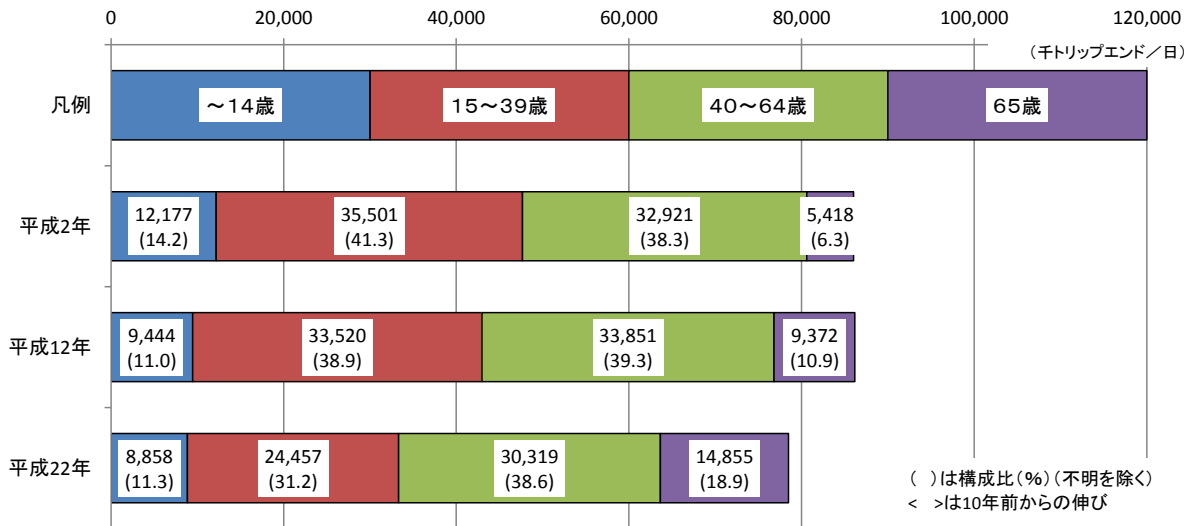


資料：昭和55年～平成22年は国勢調査、平成27年～平成32年は第5次草津市総合計画推計値

図 年齢3区分別の人口構成【草津市】

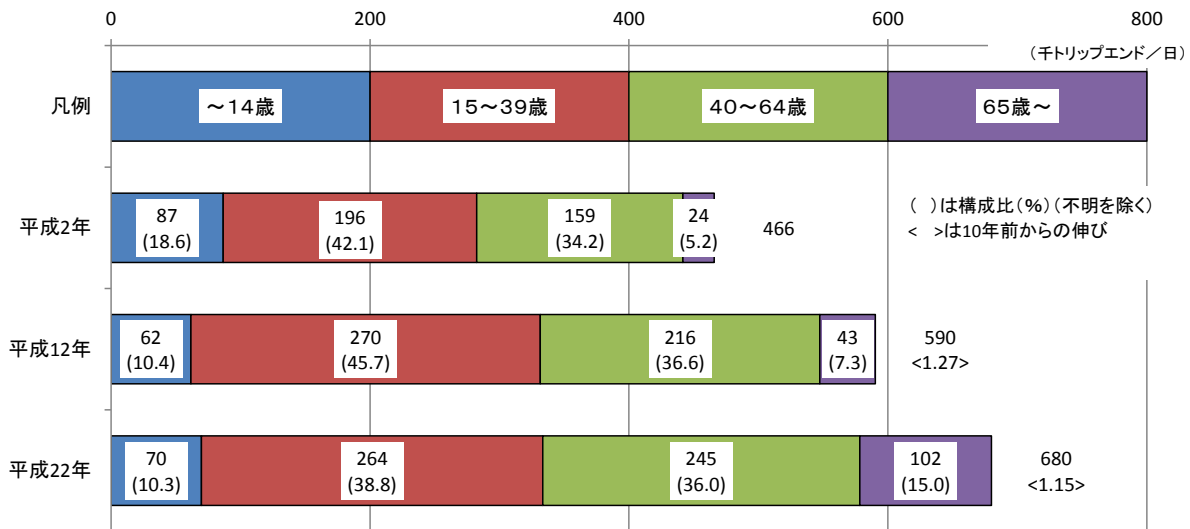
超高齢社会が進むなか、京阪神都市圏で発生・集中する65歳以上の高齢者の移動（トリップ数）をみると、総量、割合ともに増加している。

一方、草津市で発生・集中する65歳以上の高齢者の移動（トリップ数）をみると、20年前の平成2年に比べて約4倍に増加し、また全体の約15%を占めている。



資料：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：近畿圏パーソントリップ調査

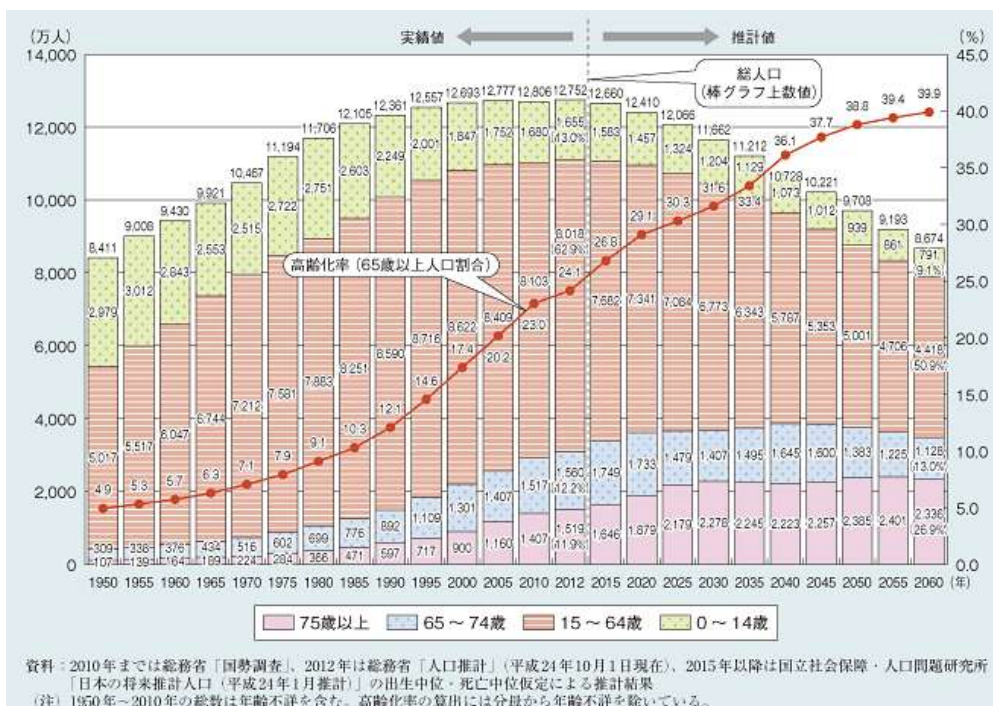
図 年齢階層別トリップ数の推移【草津市】

2.1.2 人口減少

我が国の総人口は、今後、長期の人口減少過程に入り、約 20 年後には、総人口が 1 億 1 千万人台になると推計されている。

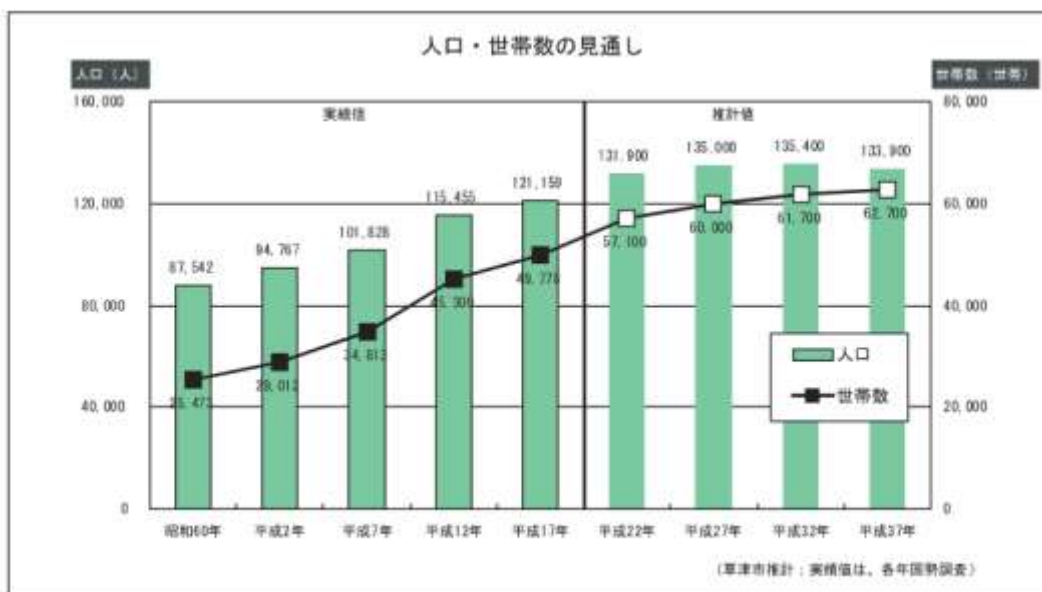
一方、草津市では、昭和 55 年以降、人口増加が続いており、さらに大学の立地や JR 南草津駅周辺での市街地整備などによる活発な宅地開発が進み、近年、一段の人口増加となり、平成 22 年には約 132,000 人が居住している。

また、今後の草津市の人口見通しを見ると、依然継続して人口が増加し、平成 32 年には 135,400 人程度に達すると推計されているが、そこをピークに人口は減少に転じると予想されている。



出典：内閣府HP

図 我が国における高齢化の推移【全国】



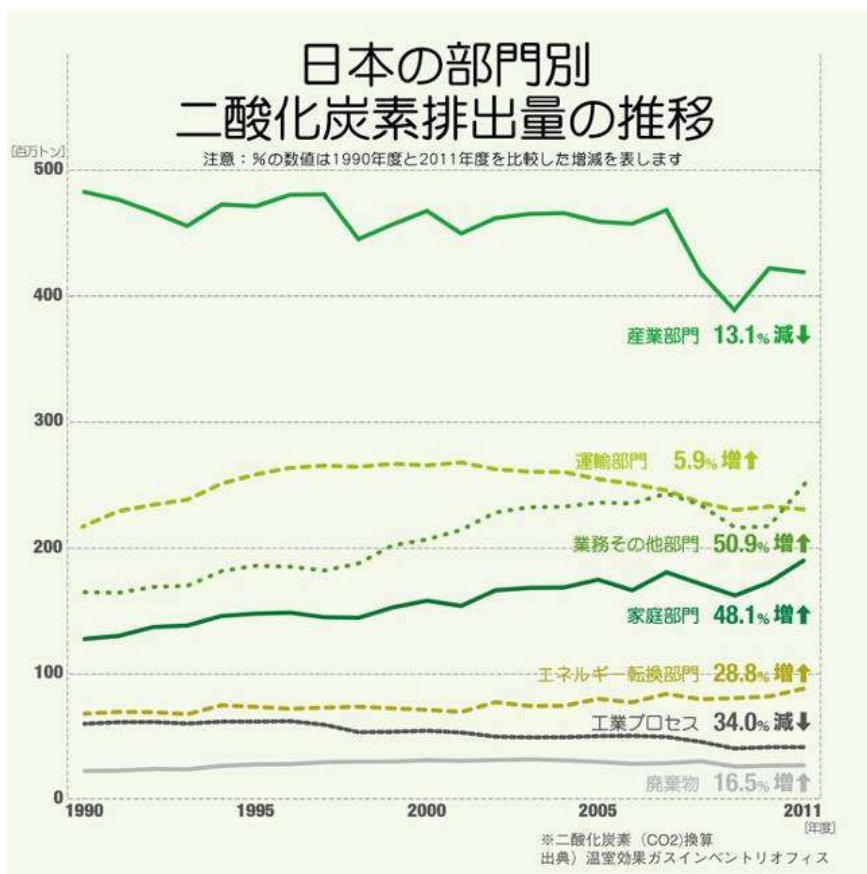
出典：第5次草津市総合計画

図 総人口の推移【草津市】

2.1.3 地球温暖化

我が国の運輸部門における二酸化炭素排出量をみると、京都議定書で設定された 1990 年以降、2011 年では 5.9%の増加となっている。

一方、草津市での二酸化炭素排出量の総量をみると、1990 年度に比べ、2010 年度では減少しているものの、運輸部門が占める割合についてみると、約 6 ポイント増加している。



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】

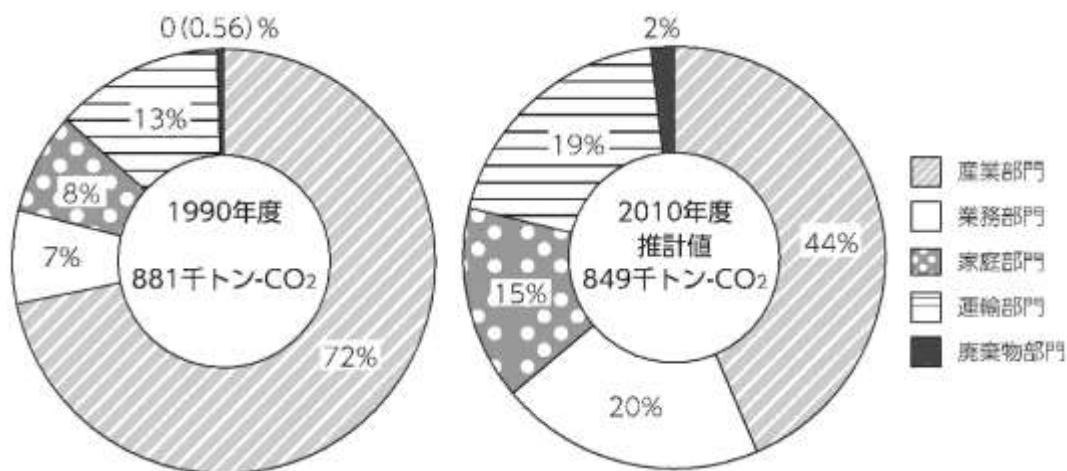


図 部門別二酸化炭素排出量の割合【草津市】

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、地方の自由度の拡大、効率的かつ効果的な財源の活用が可能になるなど、地域の自主性が求められるようになると考えられる。

このような流れに伴い、滋賀県でも、平成12年以降、権限移譲の取組が進められており、まちづくりの分野でも、以下のような権限移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。

表 滋賀県から市町へのまちづくりに関する権限移譲(一部)

事業の名称	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(一部大津市を除く。)	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	パッケージ方式	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	パッケージ方式	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	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、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、(経由事務のみ)多賀町	大津市	市町(経過措置)

出典：滋賀県HP

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、昭和29年（1954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。

また、昭和31年（1956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。

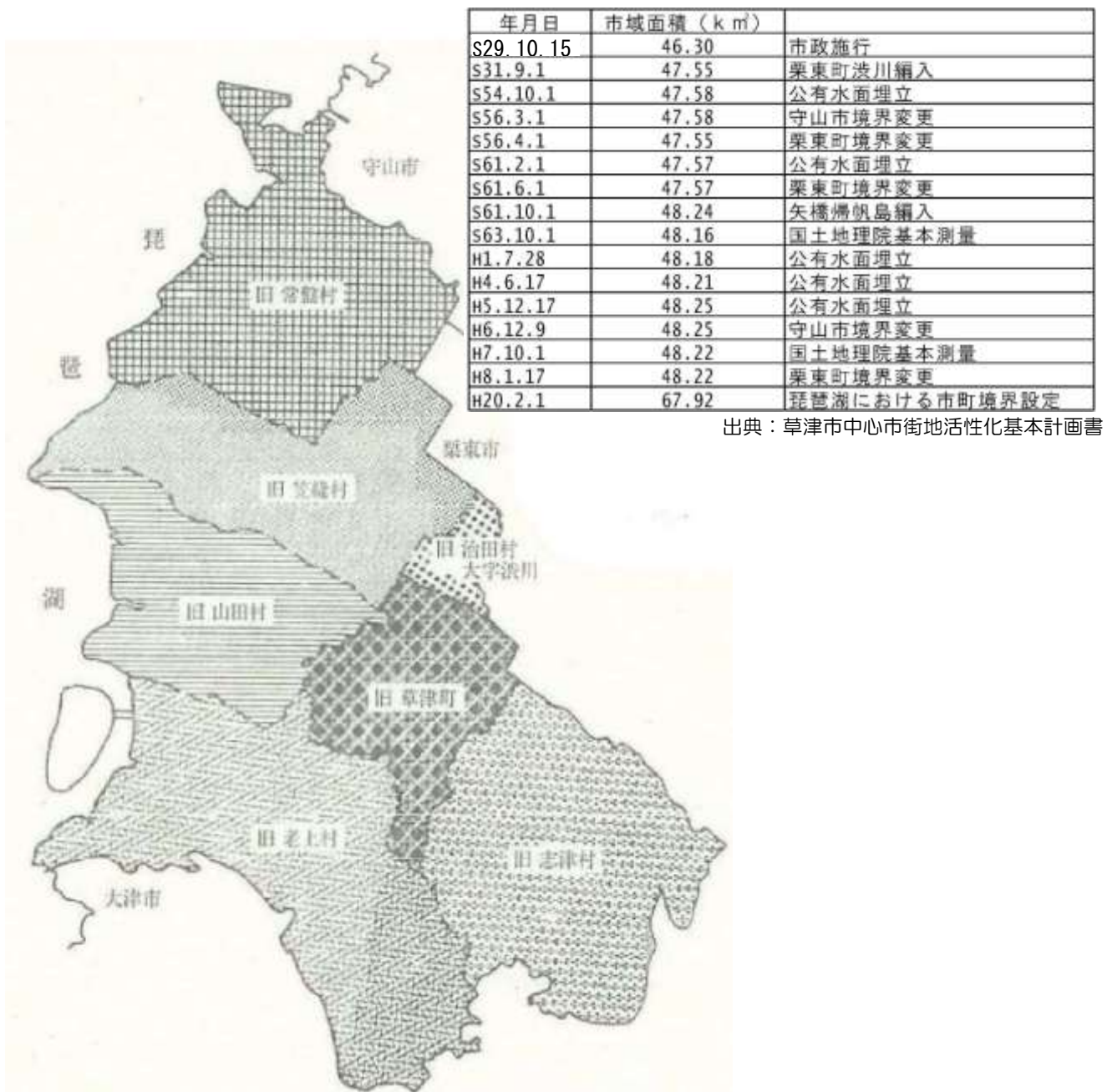


図 草津市の変遷

(2) 土地利用

草津駅周辺ならびに南草津駅周辺は、商業地域に指定されている。また、草津駅周辺は、商業系や住宅系の土地利用が多くみられる一方、南草津駅周辺では住宅系や工業系の土地利用も多くみられる。

南西部の近江大橋東詰にも、近隣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大学や企業・事業所の立地が進んでいる。

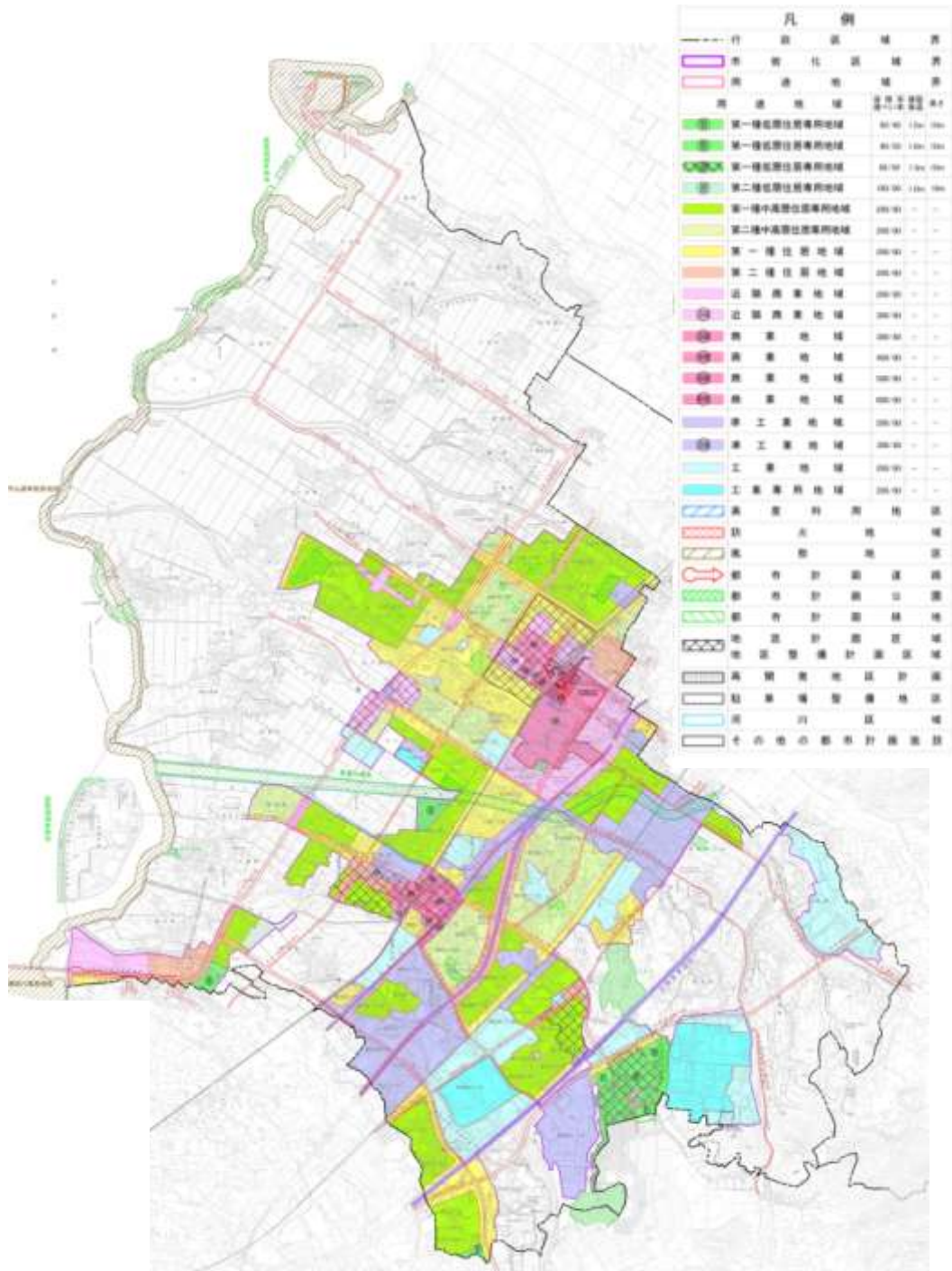


図 都市計画図 (H25.10 現在)

(3) 市街地の拡大

平成2年と平成22年を比較すると、主に市南部で人口集中地区（DID）が拡大していることがわかる。



資料：国勢調査

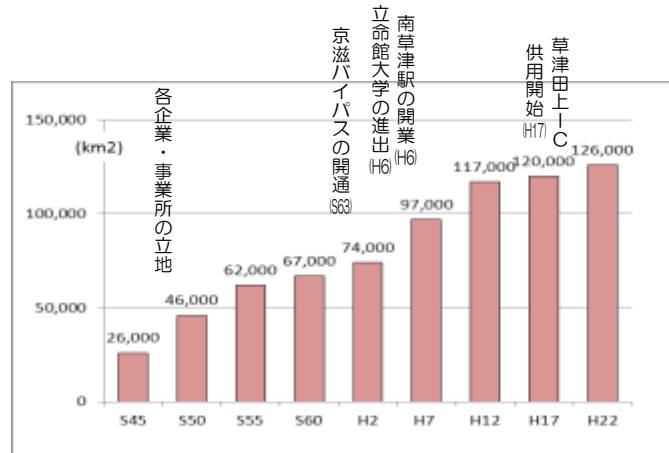
図 人口集中地区（DID）の変遷

【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。

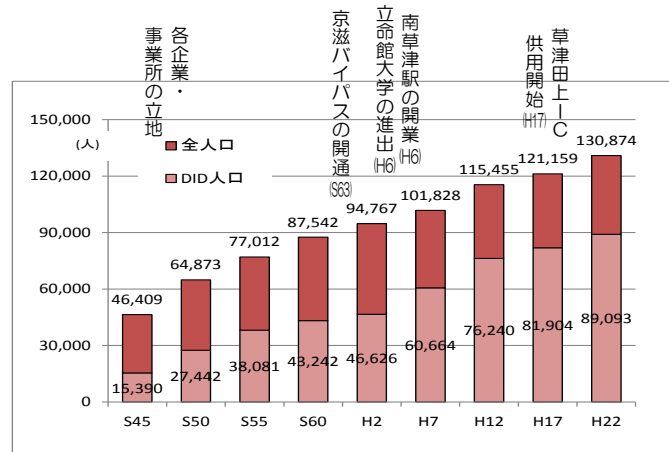
- 1) 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

昭和 45 年以降、草津市の全人口は約 3 倍に増加し、人口集中地区（D I D）は約 6 倍に拡大していることから、市街地の急激な拡大が進んでいることがわかる。



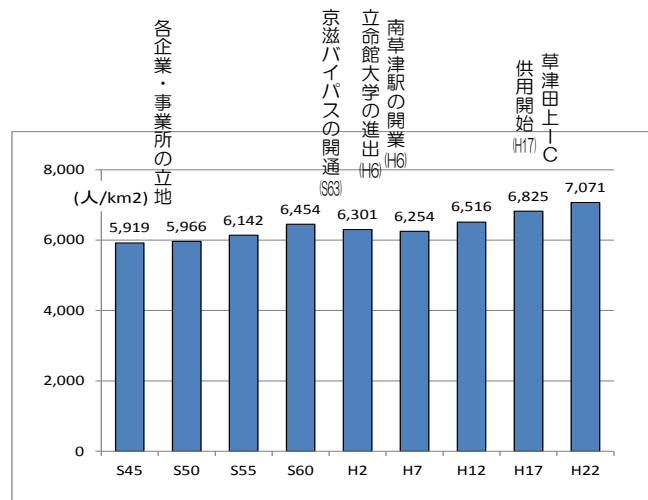
資料：草津市統計

図 人口集中地区（D I D）面積の推移



資料：草津市統計

図 全人口と人口集中地区（D I D）における人口の推移

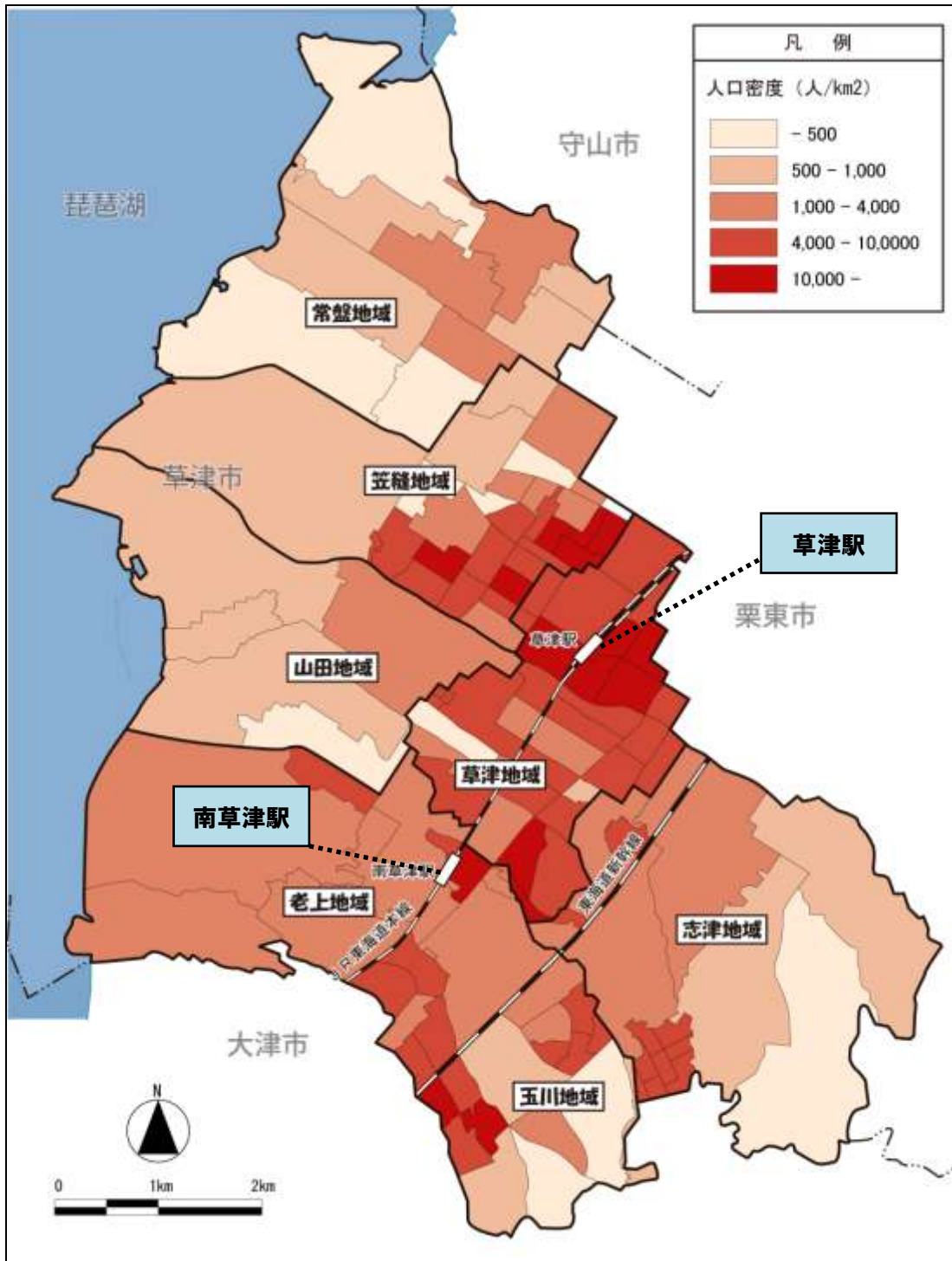


資料：草津市統計

図 人口集中地区（D I D）における人口密度の推移

(4) 人口密集地域の分布

草津駅周辺や南草津駅周辺に人口が集中している。また、老上地域や志津地域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

(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・事業所や医療施設については、郊外部にも拡がって立地している。

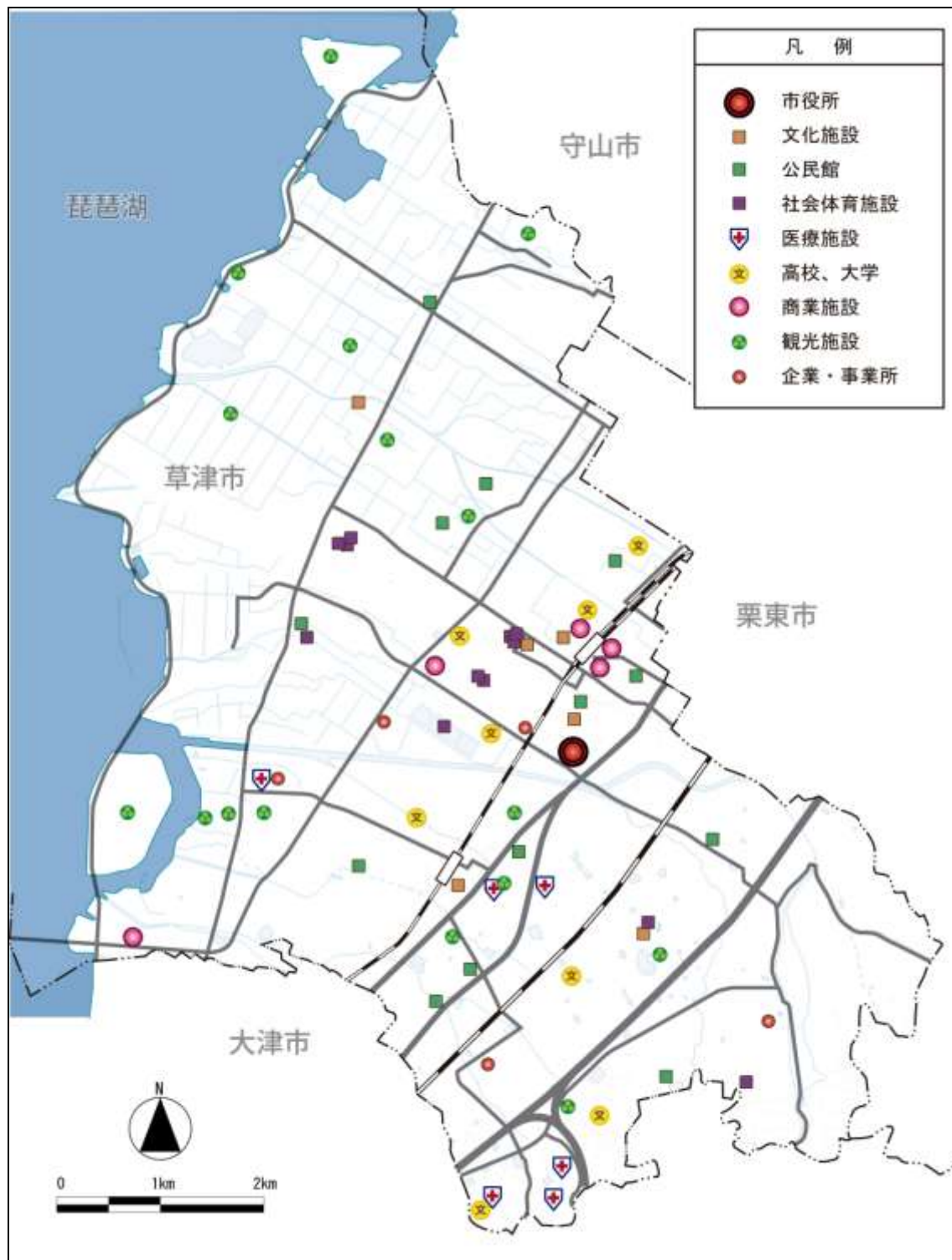


図 主な施設の立地状況

【医療施設（病床数 100 以上）】

医療施設名	病床数（床）
草津総合病院	719
滋賀医科大学医学部附属病院	608
近江草津徳洲会病院	199
南草津病院	137
びわこ学園医療福祉センター草津	116
滋賀県立精神医療センター	100

出典：各医療施設の公表値

【高校・大学】

商業施設名		学生数（人）
大学	立命館大学 （びわこ・くさつキャンパス）	17,718
	滋賀医科大学	918
県立 高校	草津東高校	999
	草津高校	702
	玉川高校	833
	湖南農業高校	466
私立 高校	光泉高校	1,009
	綾羽高校	796

出典：草津市統計・滋賀医科大学HP

【商業施設（店舗面積 10,000m² 以上）】

医療施設名	店舗面積（m ² ）
エイスクエア/エイスクエア・ノース	68,524
イオンモール草津	39,001
近鉄百貨店草津店	21,700
ホームセンターコーナン草津店	18,482
エルティ 932	13,925

出典：草津市中心市街地活性化基本計画

【企業・事業所】

商業施設名	従業員数（人）
パナソニック（株）アプライアンス社	4,618
オムロン（株）草津事業所	1,567
ダイキン工業（株）滋賀製作所	1,200
キャノンマシナリー（株）	570
社会医療法人 誠光会	500

出典：草津市資料

(6) 中心市街地の現状

モータリゼーションの進展に伴う大型商業施設の郊外ロードサイドへの進出等により、中心市街地の商業機能は急速に低下し、事業所数や年間商品販売額等は減少傾向にある。

また、高齢化の進展やそれに伴う空き家・空き店舗の増加などにより、今後、中心市街地のさらなる衰退が懸念される。

表 中心市街地の状況

	平成 14 年	平成 19 年	推 移
事業所数 (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

出典：商業統計調査



出典：草津市中心市街地活性化基本計画

写真 商店街の状況(左：草津駅東口商店街、右：空き店舗の一例)



出典：草津市中心市街地活性化基本計画

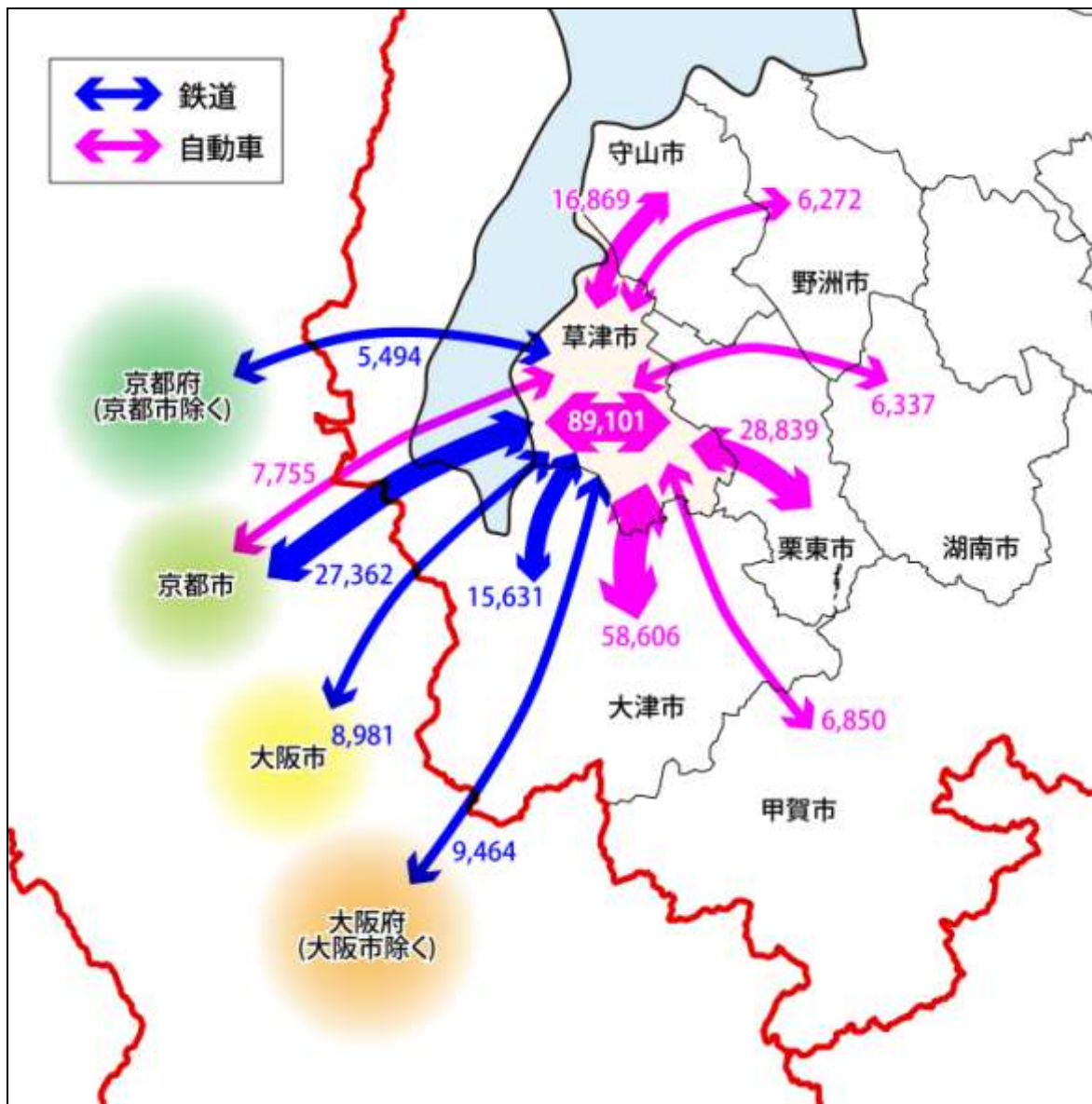
図 中心市街地計画区域

2.2.2 交通現況

(1) 人の流れの現状

出発地と到着地がともに草津市内である自動車の移動（トリップ数）が圧倒的に多い。

一方、市域をまたぐトリップの移動先をみると、大津市が最も多く、ついで栗東市、京都市等となっている。そのうち、大津市や栗東市については、自動車による移動が多く、京都市については、鉄道による移動が多い。



(鉄道、自動車それぞれ5,000トリップ以上の流動を図示)

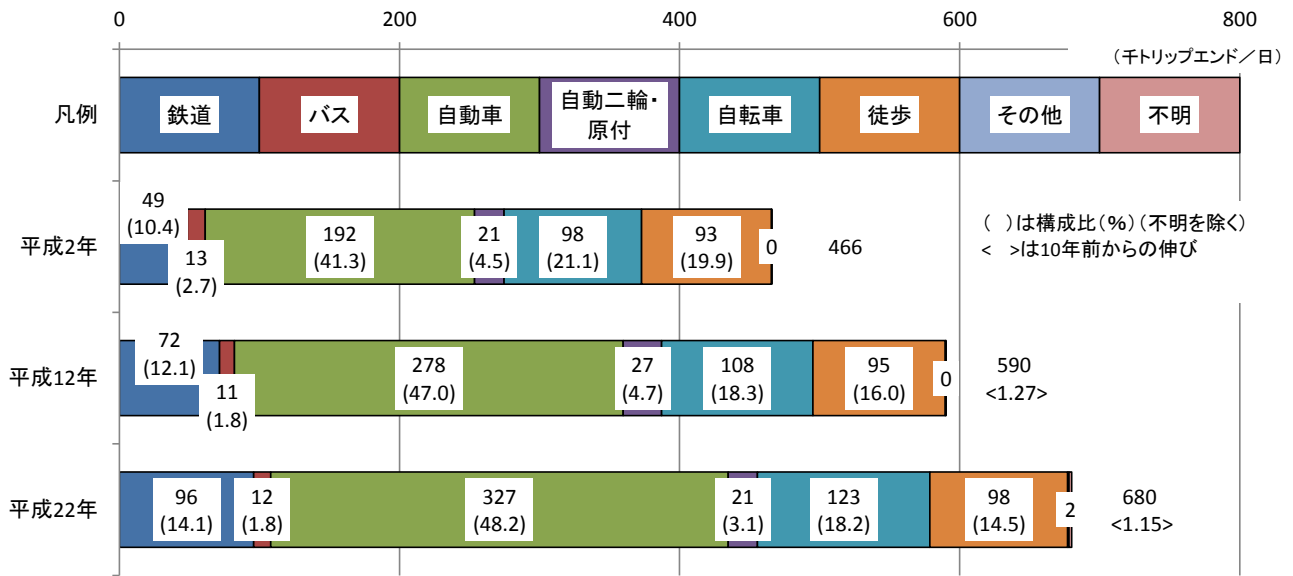
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

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

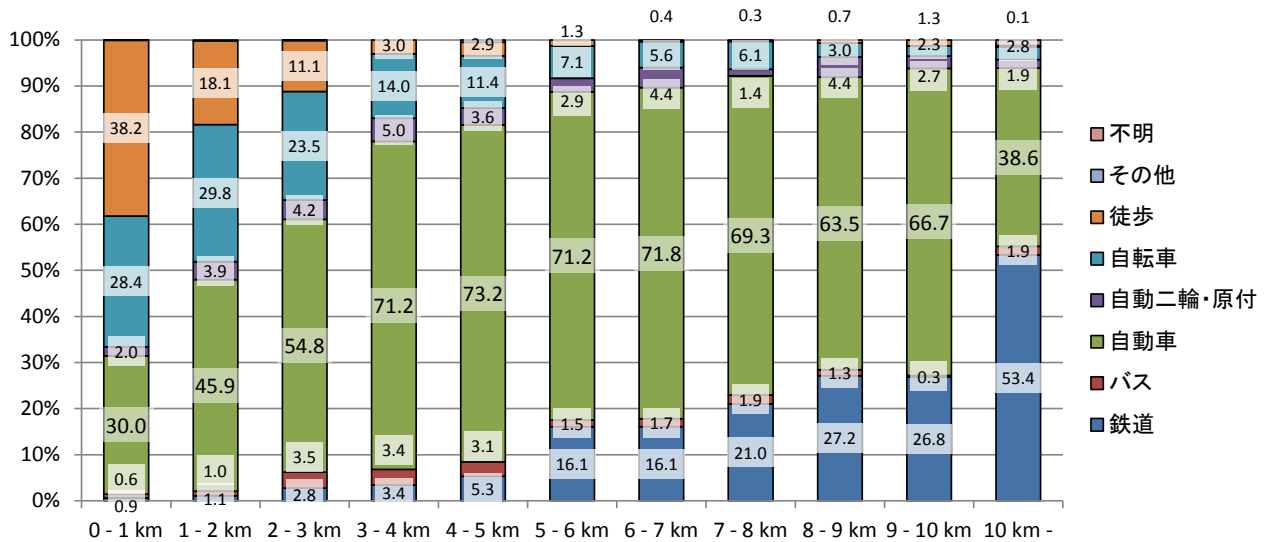
草津市で発生・集中する自動車の移動（トリップ数）は、平成2年に比べ、約1.7倍となっており、モータリゼーションが進んでいることがわかる。

自動車利用時の移動距離をみると、3～8kmのトリップでは全体の約7割を占めている。また、1km未滿の距離のトリップでも、自動車利用は全体の約3割を占めている。



資料：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。



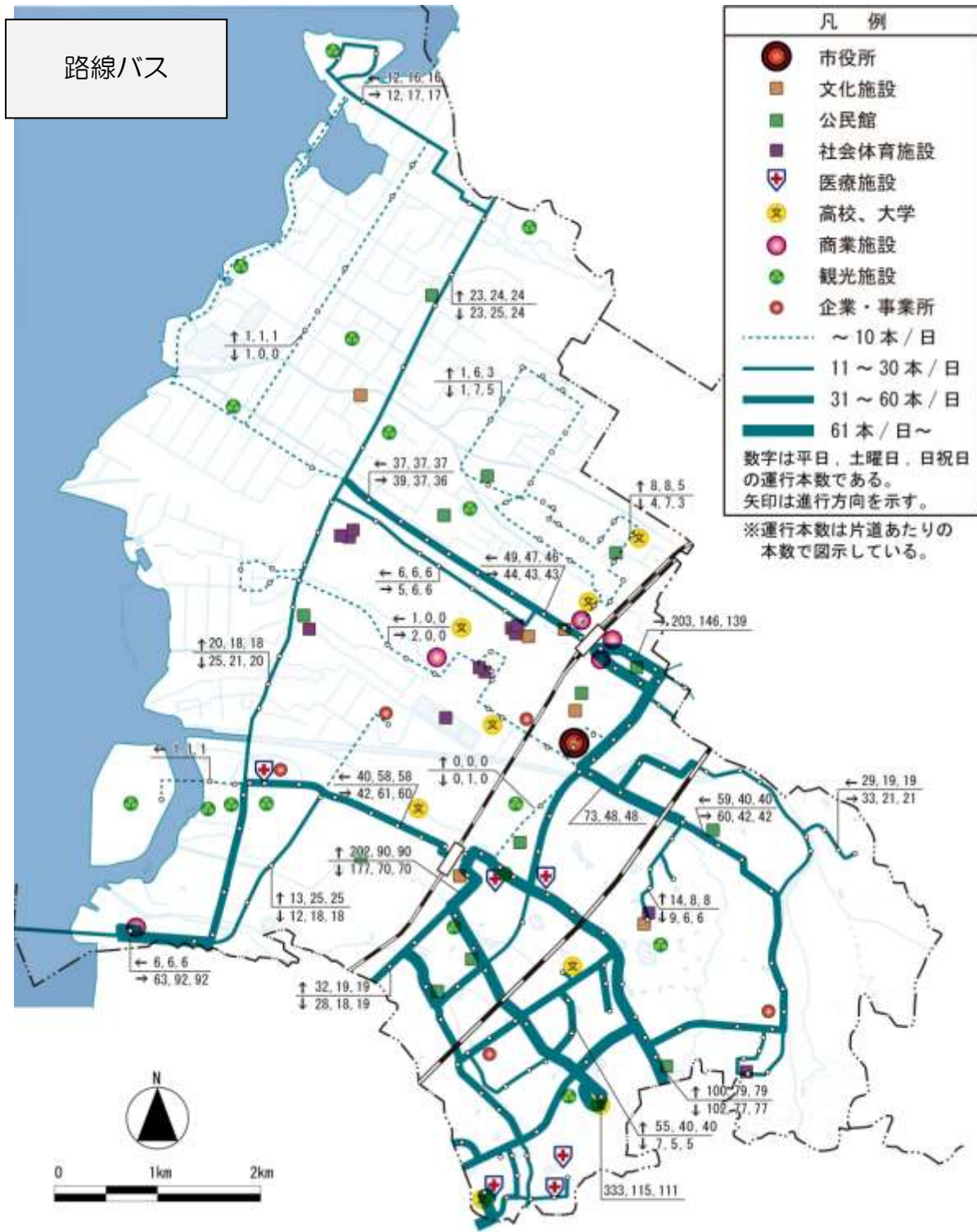
資料：道路交通センサス（平成22年度）

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、公共交通の不便地や空白地がみられる。



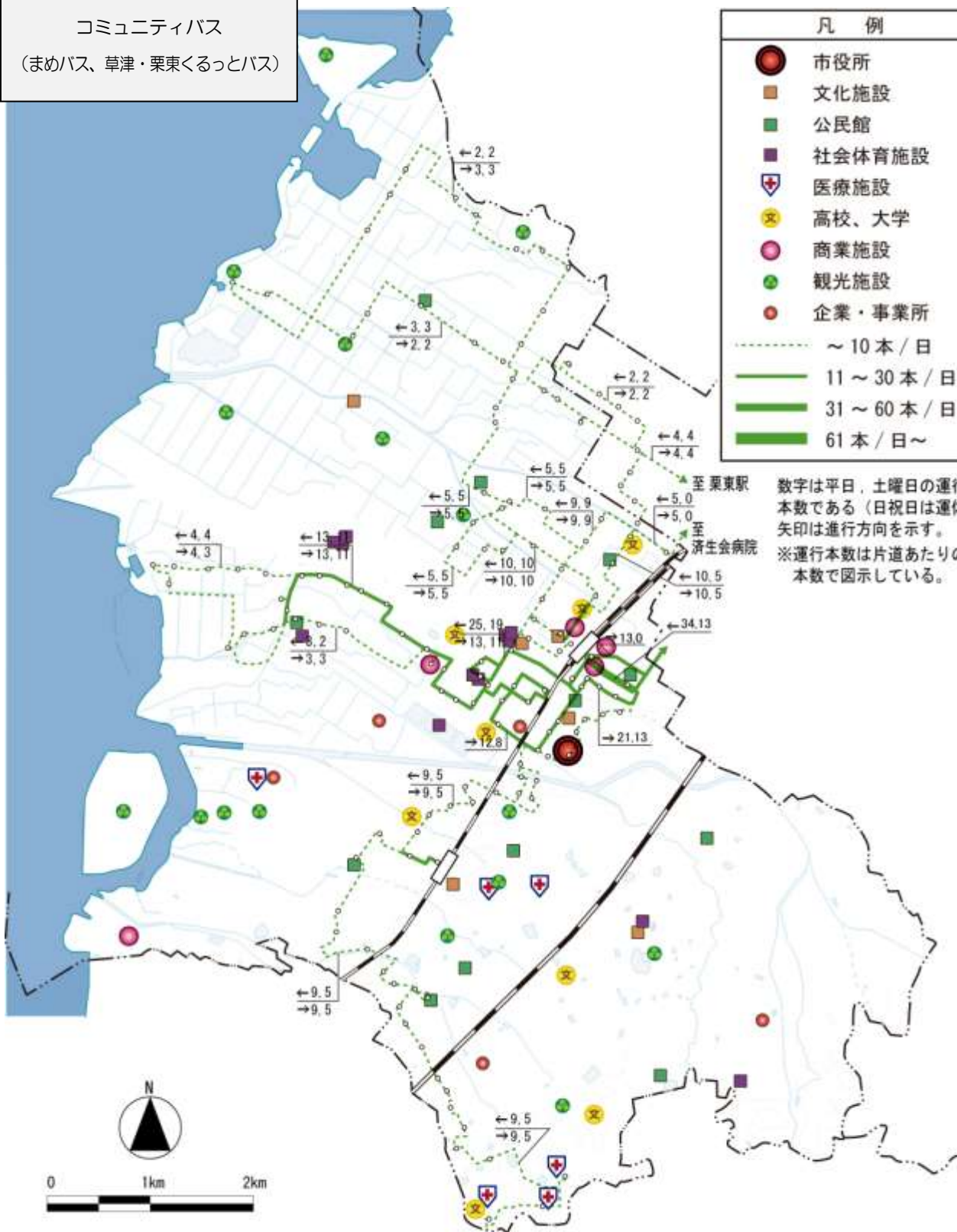
平成 25 年 10 月 1 日現在

図 バスの運行状況(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)

凡 例	
	市役所
	文化施設
	公民館
	社会体育施設
	医療施設
	高校、大学
	商業施設
	観光施設
	企業・事業所
	～ 10 本 / 日
	11 ～ 30 本 / 日
	31 ～ 60 本 / 日
	61 本 / 日～

数字は平日、土曜日の運行本数である(日祝日は運休)
矢印は進行方向を示す。
※運行本数は片道あたりの本数で図示している。



平成 25 年 10 月 1 日現在

図 バスの運行状況(コミュニティバス)

(5) 自転車・歩行者交通の現状

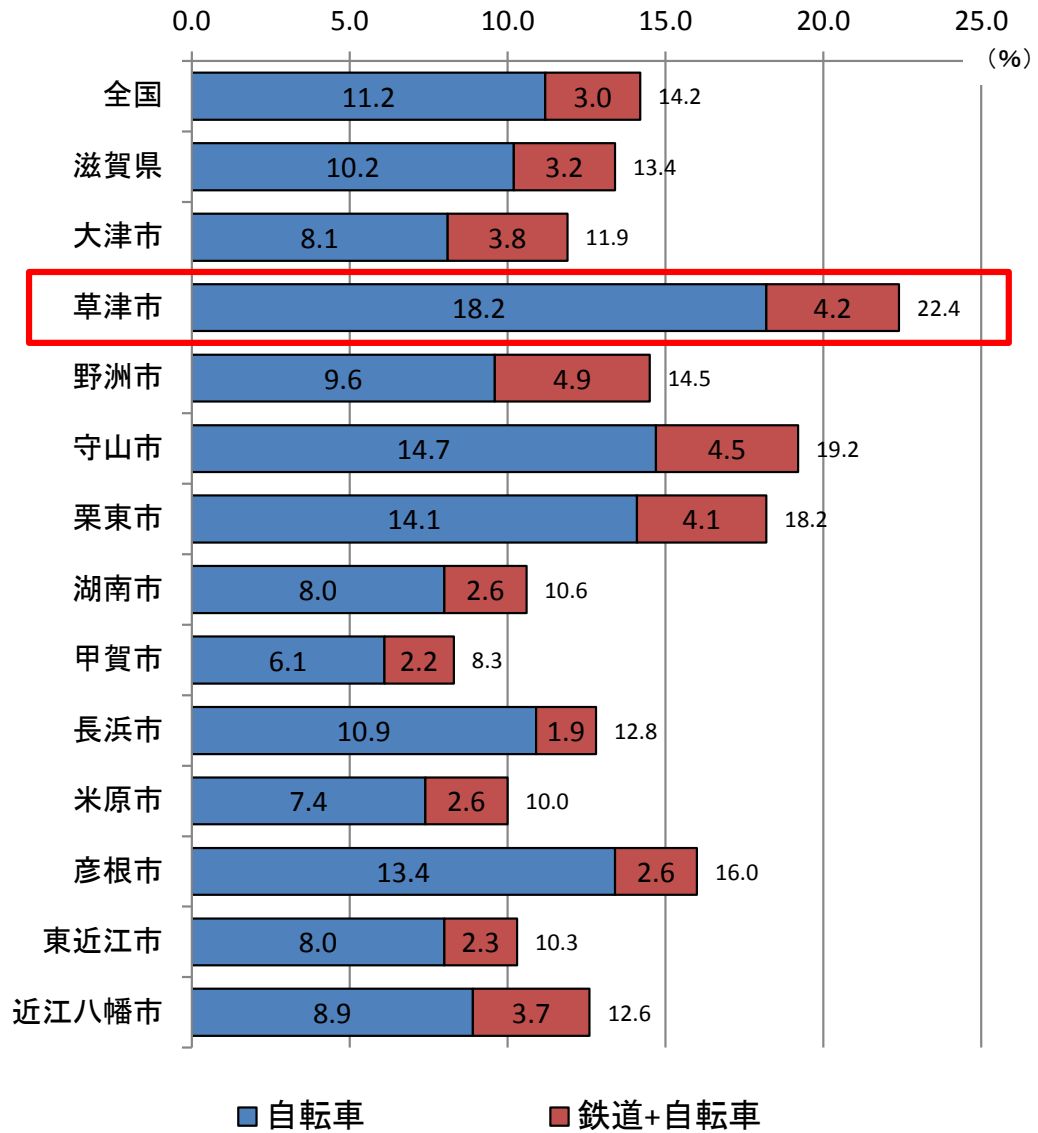
草津駅周辺や南草津駅周辺では、自転車や歩行者の交通量が多くなっている。特に、平野草津線では自転車交通量が最も多くなっている。また、通勤・通学における交通手段として、約 22.4% が自転車を利用しており、滋賀県の他都市と比べて、自転車分担率が高い状況にある。

なお、自転車や歩行者が集中する南草津駅周辺では、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るため、後に示す取組 (p.26) が進められた。



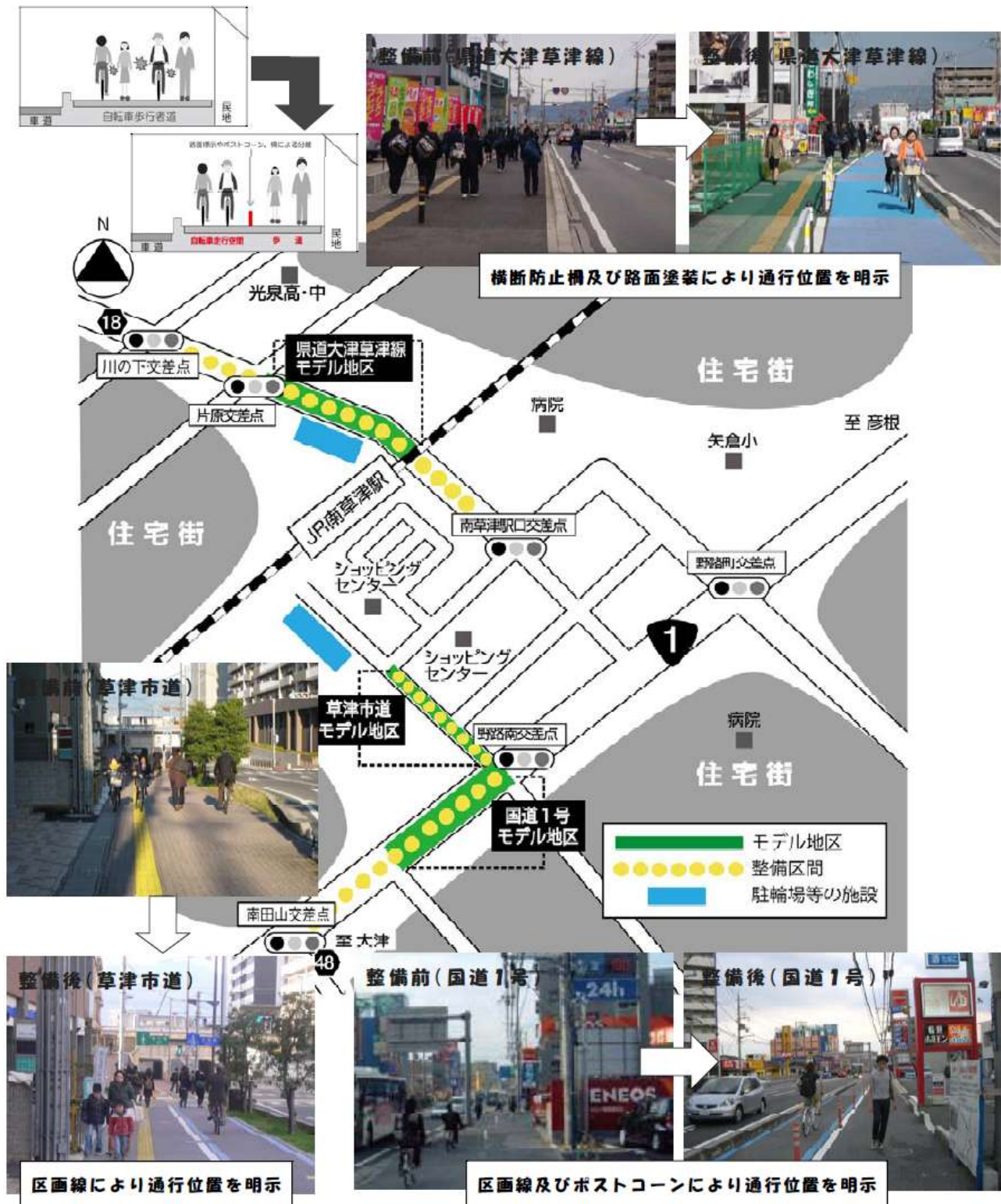
資料：道路交通センサス（平成 17 年度）

図 自転車・歩行者交通量の状況



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



出典：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組

(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 万人当たりの発生件数は、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 点が示されている。

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

出典：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

出典：滋賀県警

2 草津市における死亡事故等の特徴

(1) 高齢者の交通死亡事故が多い

平成 18 年～平成 22 年までの 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ます。また、その要因としては歩行中や自転車乗用中に多くを占めています。

(2) 若年層における自転車事故が多い

過去 5 年間の本市の事故総数に占める自転車事故の割合は、平均して約 22%と高い水準で推移しており、滋賀県の発生比率よりも高くなっています。

また、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ます。

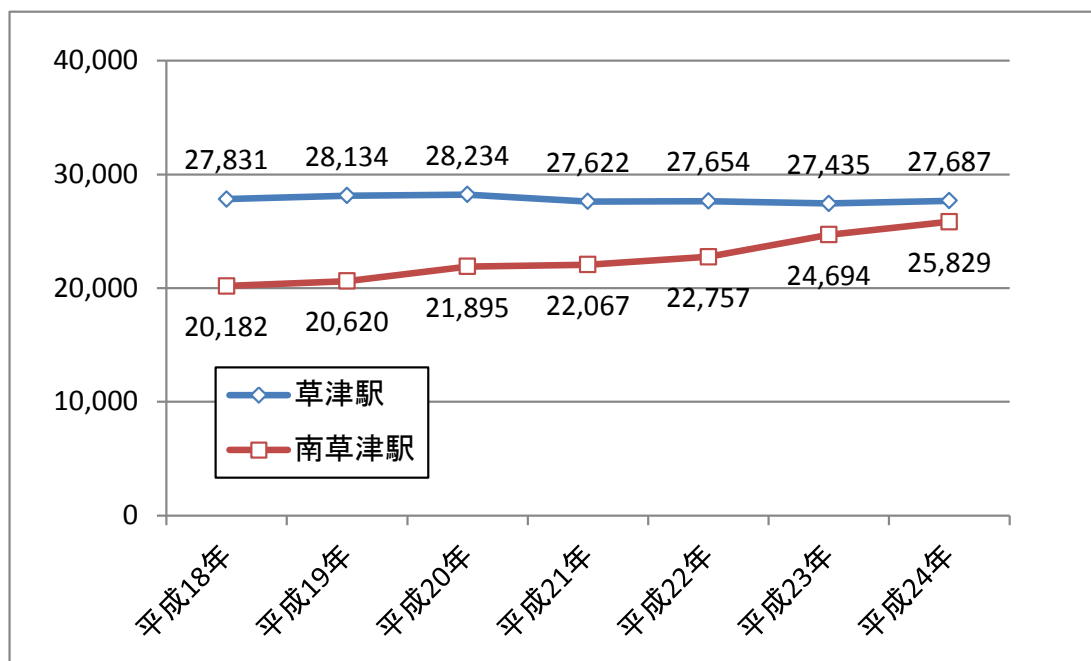
(3) 交差点での事故が多い

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い頭事故や追突等の事故が多く発生しています。

出典：第 9 次草津市交通安全計画

(7) 鉄道交通の現状

草津駅、南草津駅は、1日当たりの乗車人員が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、特に大きく増加しており、草津駅との差が縮まっている。



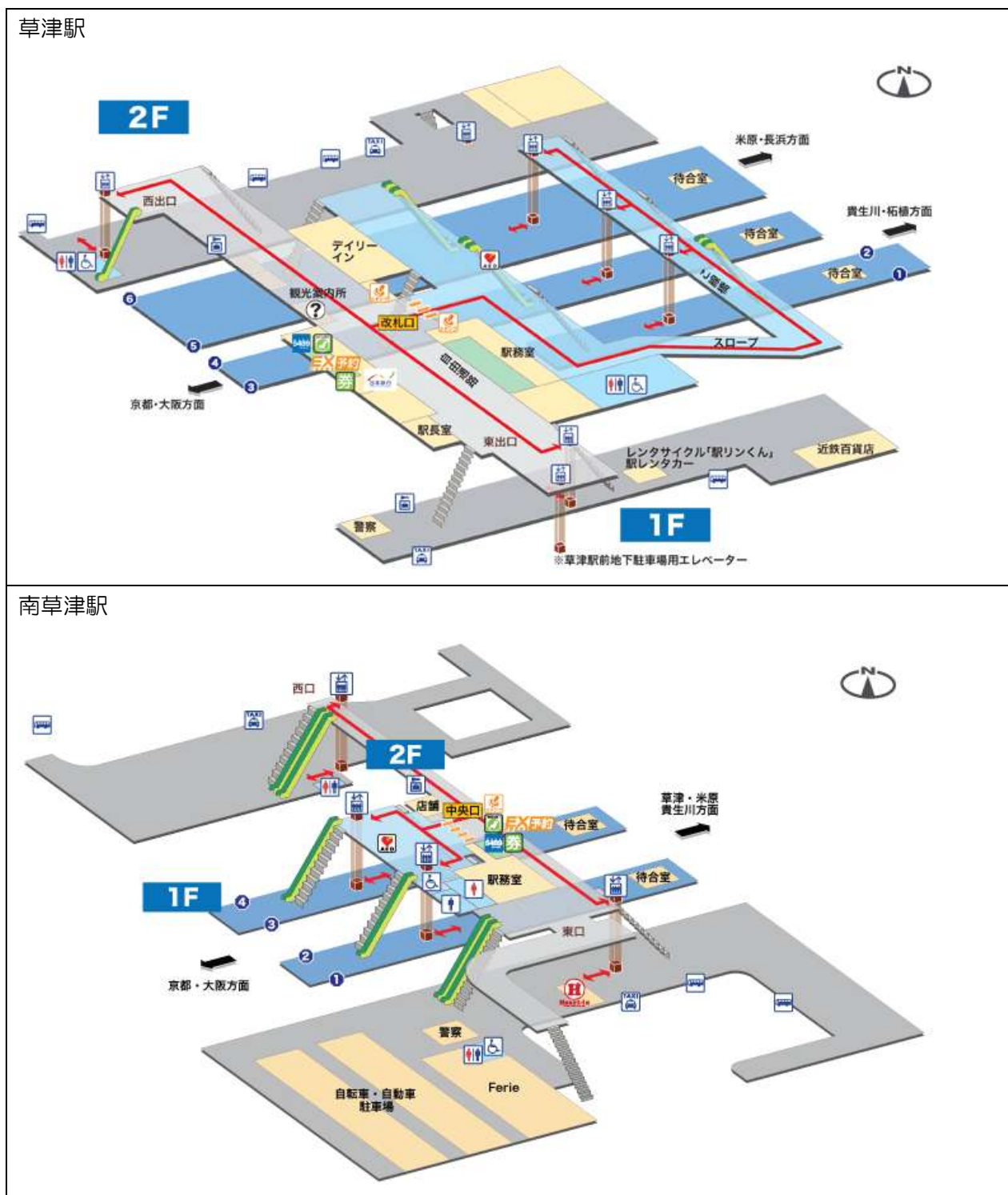
資料：草津市統計ならびにJR西日本による公表データ

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ものの、東口においてはエスカレーターの整備がなされていない。また、駅前ロータリーでは、自家用車の流入や駐停車によるバス運行の影響が問題となっている。

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・西口のいずれにもエレベーターやエスカレーターが整備されている。一方、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。



出典：JR 西日本 HP



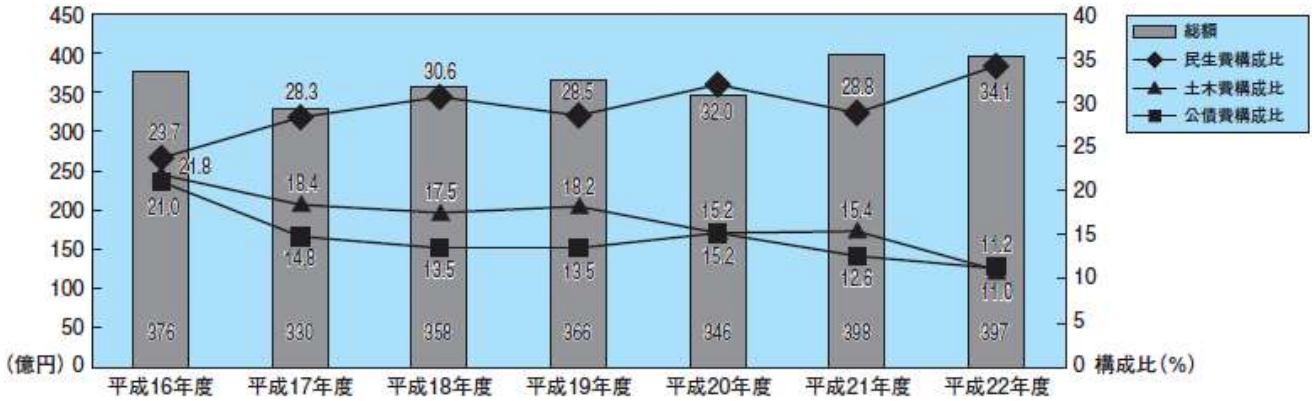
写真 草津駅東口における駅前ロータリーの状況



写真 南草津駅東口における駅前ロータリーの状況

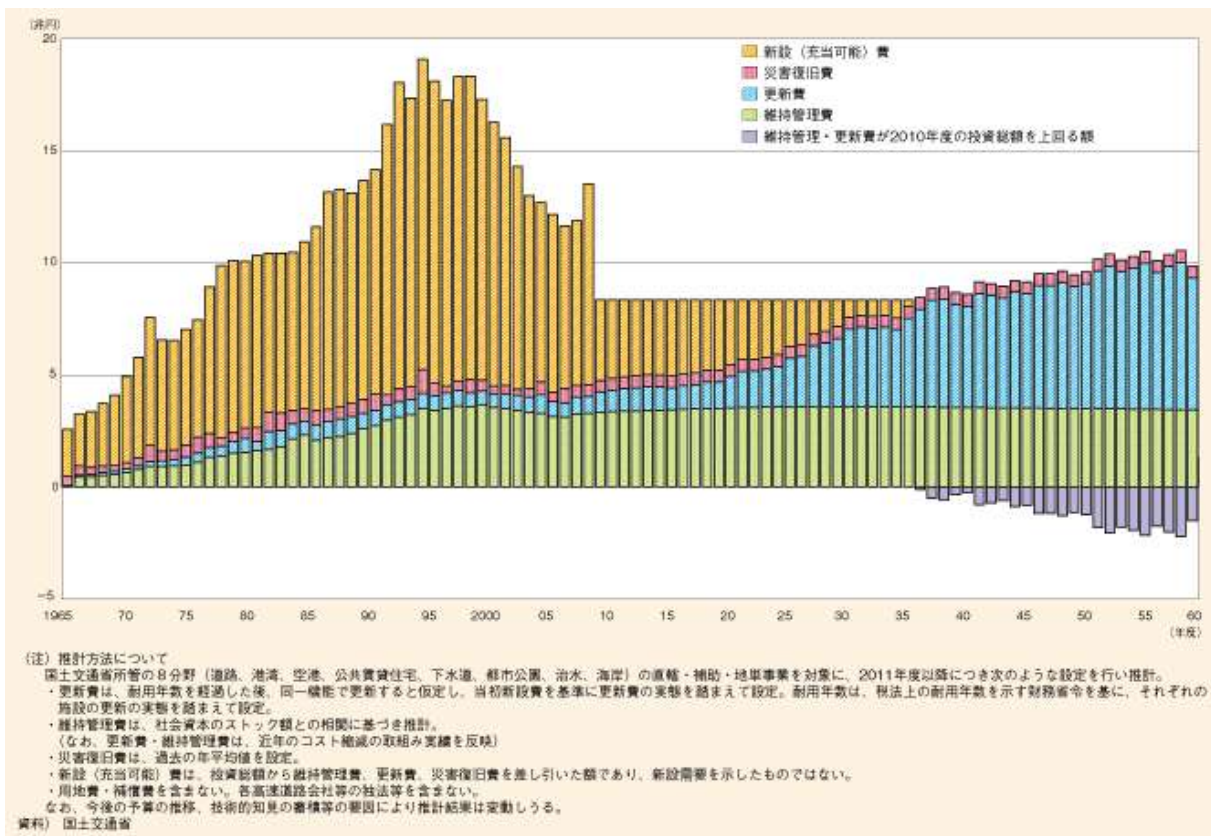
2.2.3 財政状況

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。



出典：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



出典：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市民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。

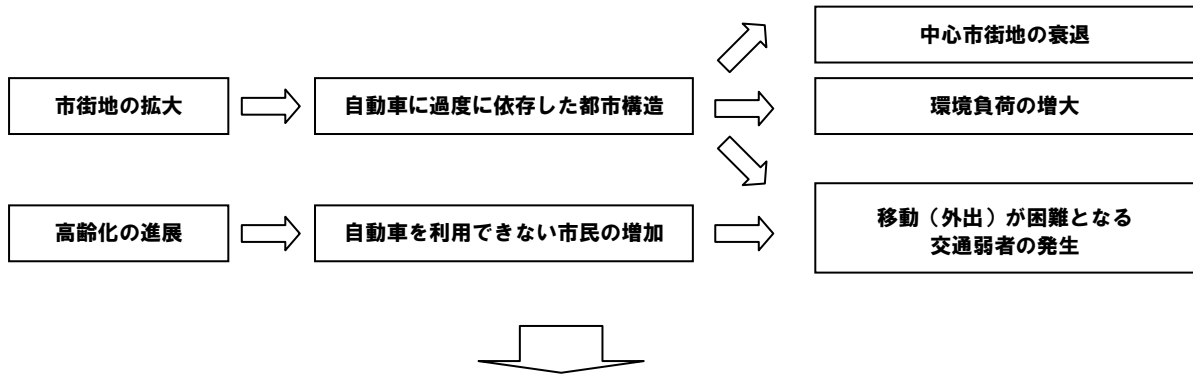
(2) 交通状況から導き出される課題

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、超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。

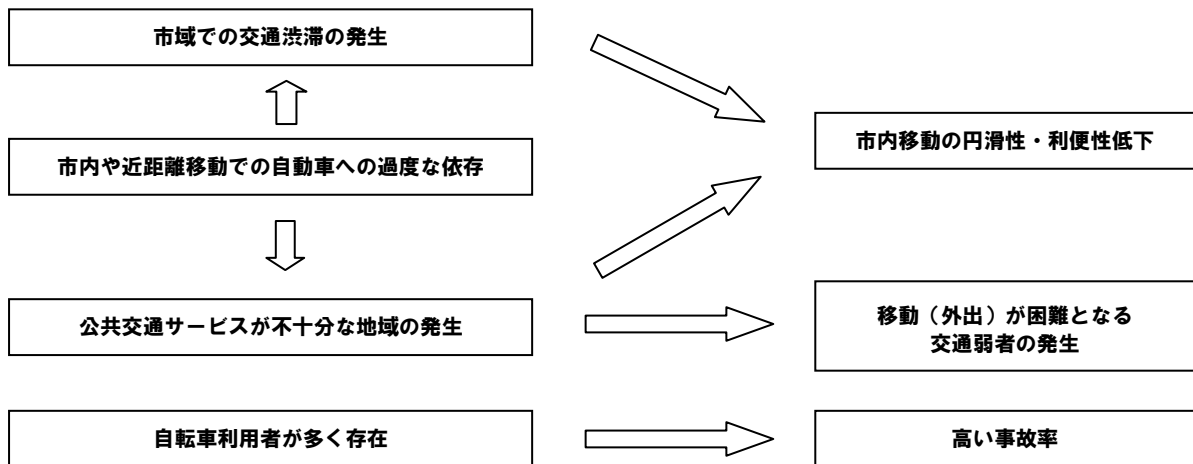
都市構造に関する背景



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、安全・安心に移動できる、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（シームレス化）

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
草津駅周辺	・ バリアフリーの未整備	・ 鉄道駅の整備
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 ・ 中心市街地の回遊性の向上
	・ 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
常 盤	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
笠 縫		
山 田	—	—
志 津	・ 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	・ 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

※ 全市的な問題点や課題と同じものは除く

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、草津市民が望む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（＝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



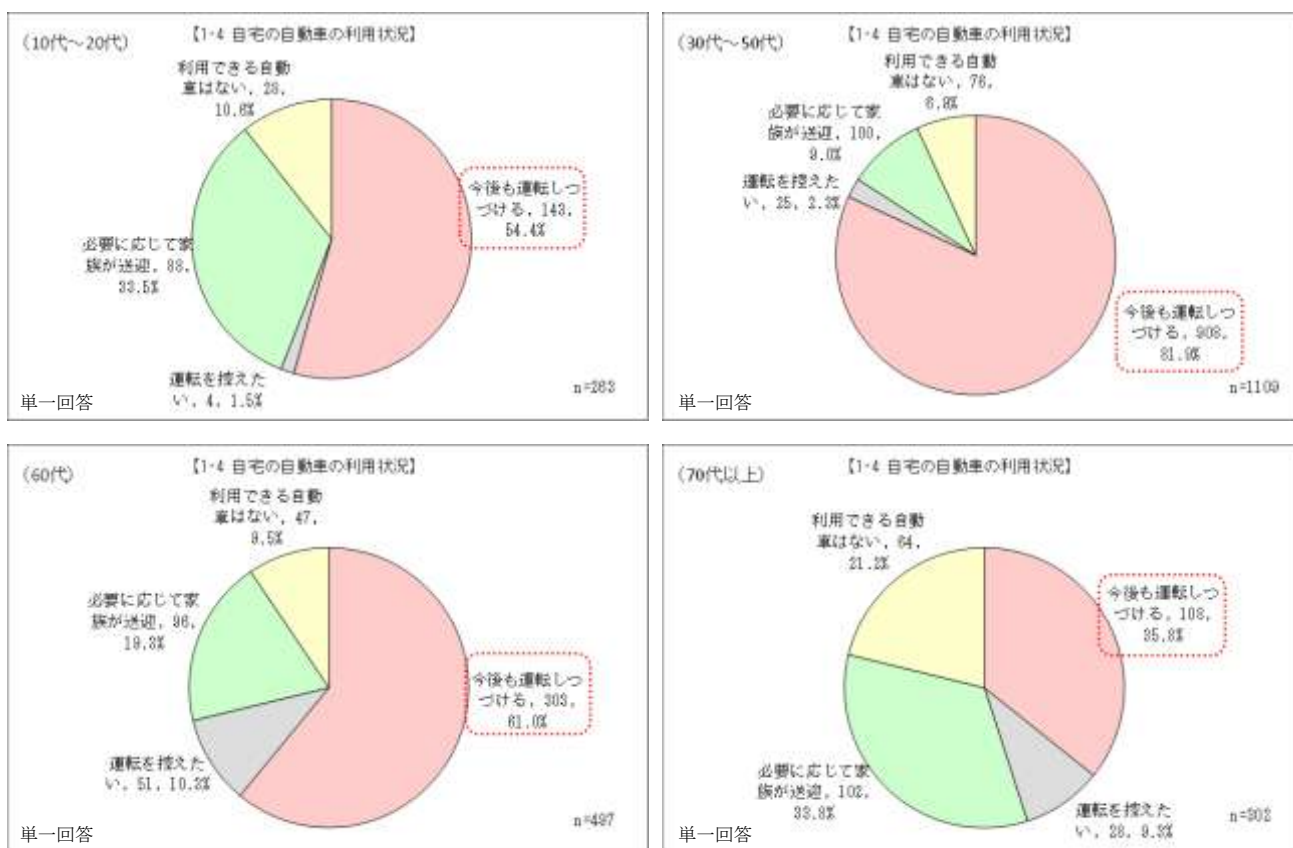
図 地域区分

(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、いずれの年代においても“今後も運転し続ける”とする回答者が多い。なかでも、30～50歳代においては8割を超えている。また、60歳代においても6割以上の方が“今後も運転し続ける”と回答している。

一方、70歳代以上になると、“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歳代、70歳代以上では、“運転を控えたい”との回答者が1割程度存在しており、高齢社会においては、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 年齢階層別にみた自動車の利用状況

(2) 歩行環境

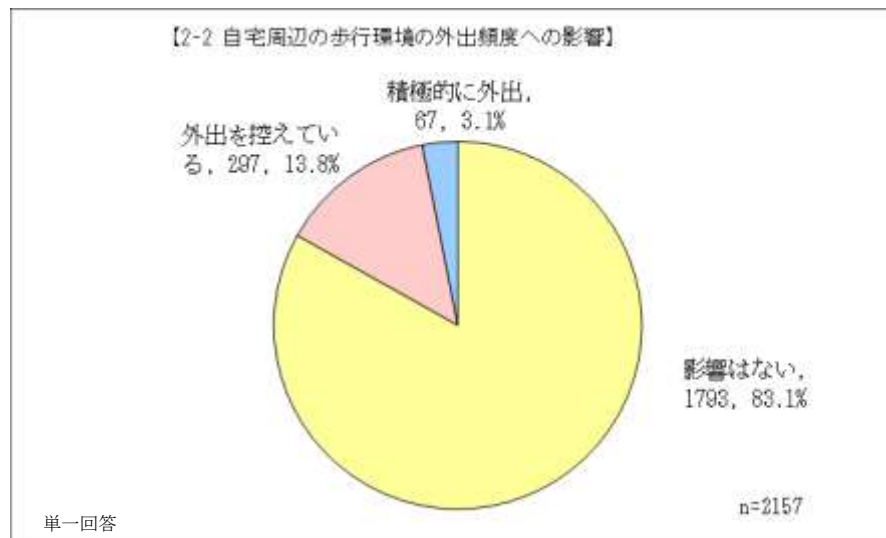
“歩道がない/狭い道路が多い”や“歩道走行の自転車が多い”と感じる人が6割を超え、適切な歩行空間が確保されていないと考えられる。また、“夜間の道が暗い”と感じる人が約67%と最も多くなっている。

自宅周辺の歩行環境がこのような状況であることもあり、外出頻度への影響があると回答している人が、全体の約14%存在している。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自宅周辺の道路を歩くときの印象



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

全市的に、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割以上と意見の多かった“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”の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”の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

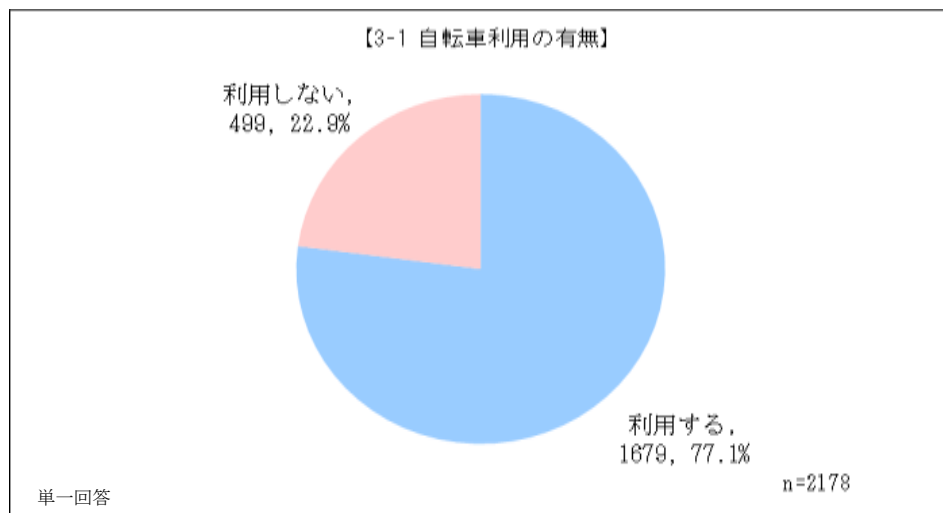
図 自宅周辺の道路を歩くときの印象【地域別】

(3) 自転車の利用環境

① 利用状況

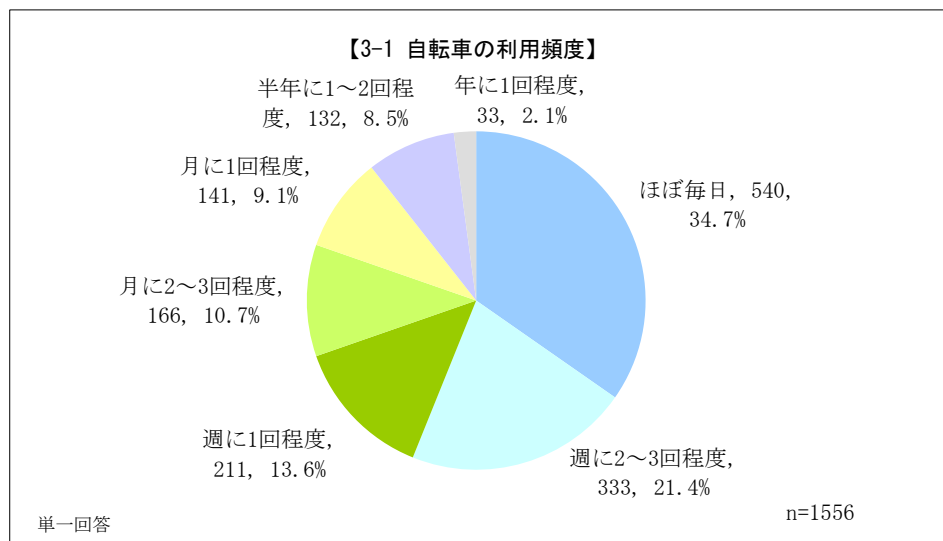
市民の約8割が自転車を利用している。

自転車を利用している人の利用頻度をみると、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

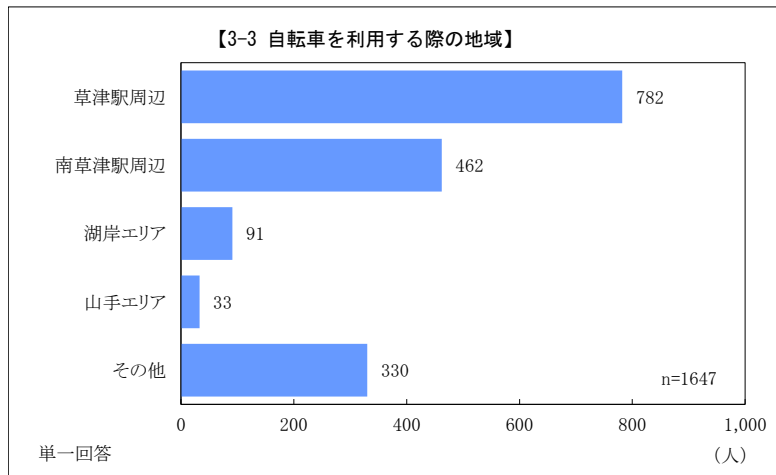


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 自転車の利用頻度

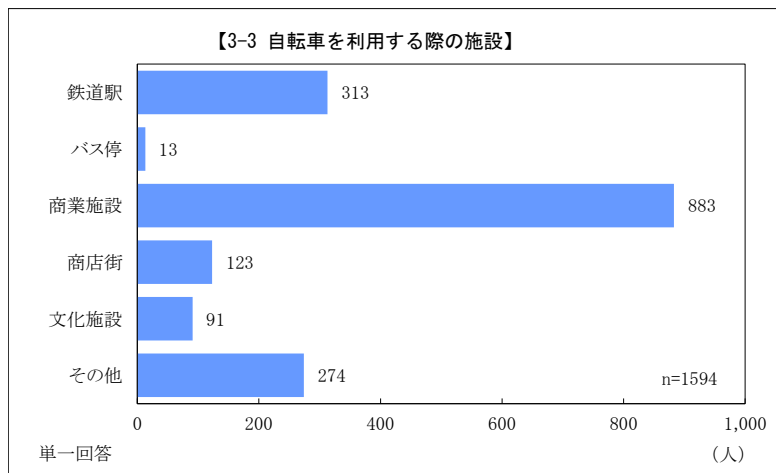
② 駐輪場所

駐輪場所については、草津駅周辺が最も多くみられている。利用施設では、商業施設の駐輪場が最も多くなっている。その際の駐輪場は、無料駐輪場を利用している人が多くみられている。



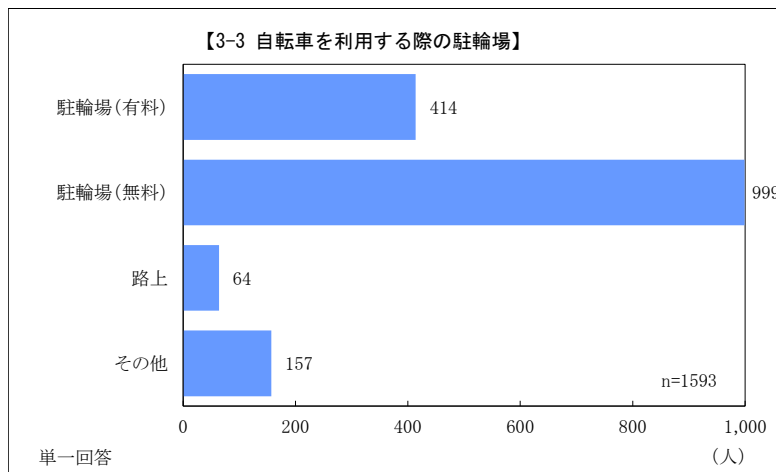
資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

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

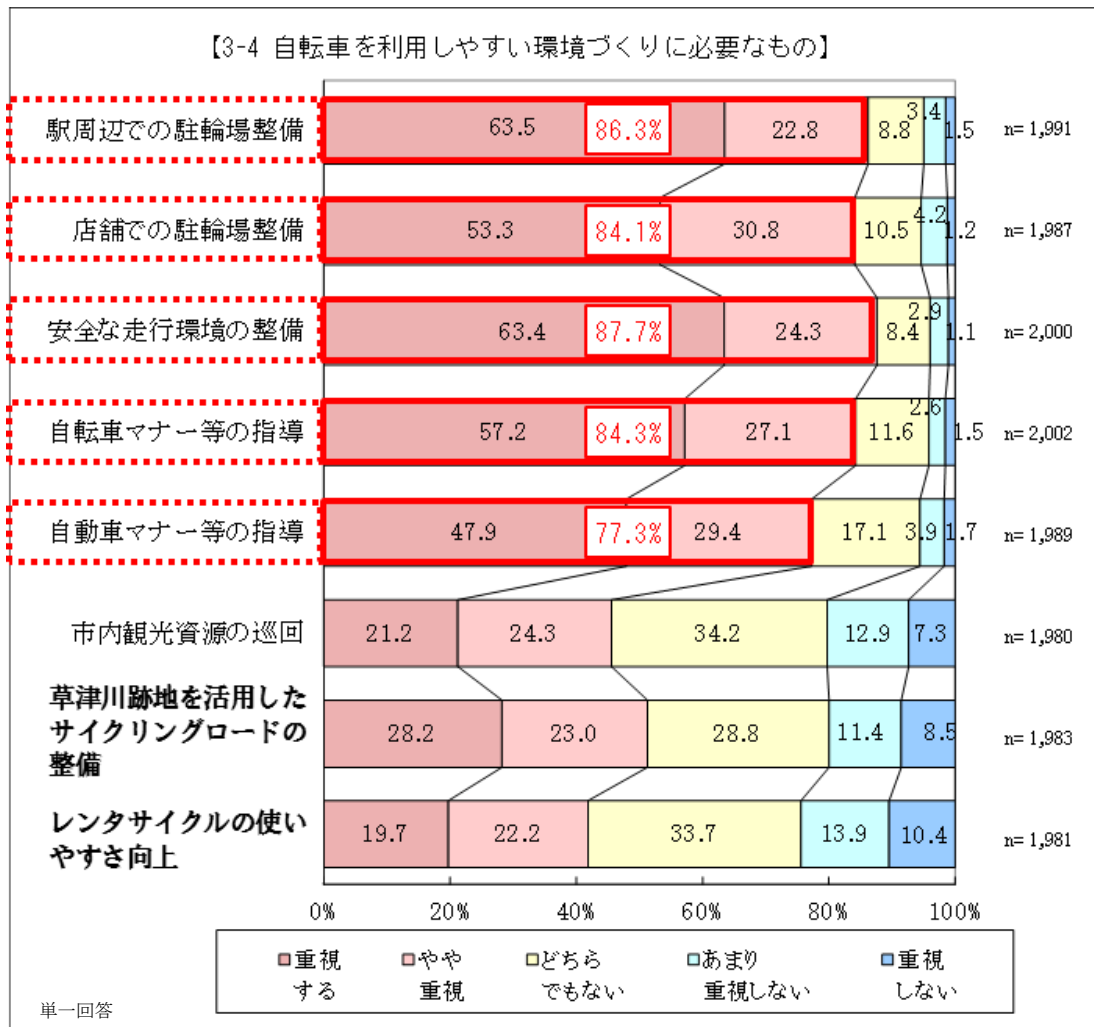


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

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必要なものについては、“駅周辺での駐輪場整備”や“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”を求める声が8割（“重視する”と“やや重視”の合計）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、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”の合計が8割以上と意見が多かった“駅周辺での駐輪場整備”や“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”については、大きな地域差はみられない。

また、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

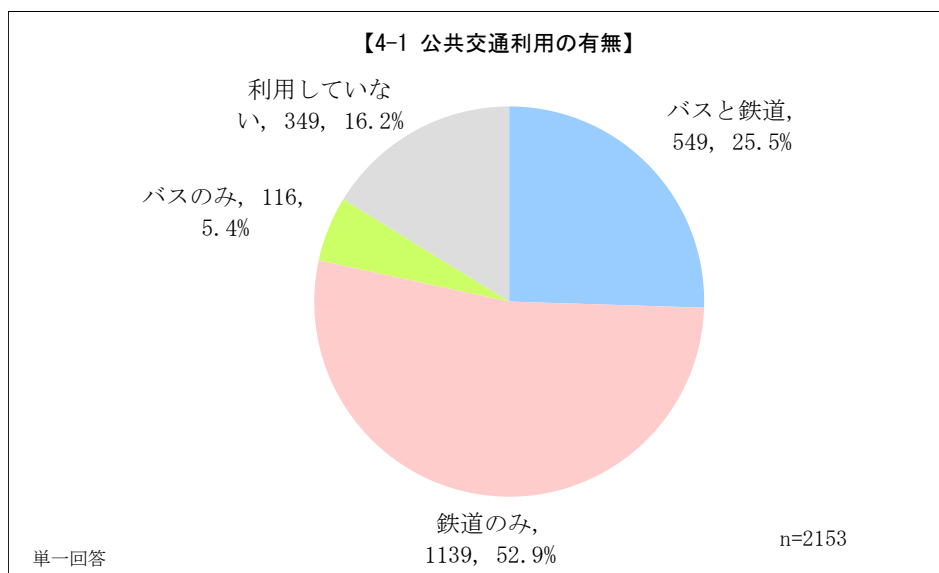
図 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの【地域別】

(4) 公共交通の利用環境

① 利用状況

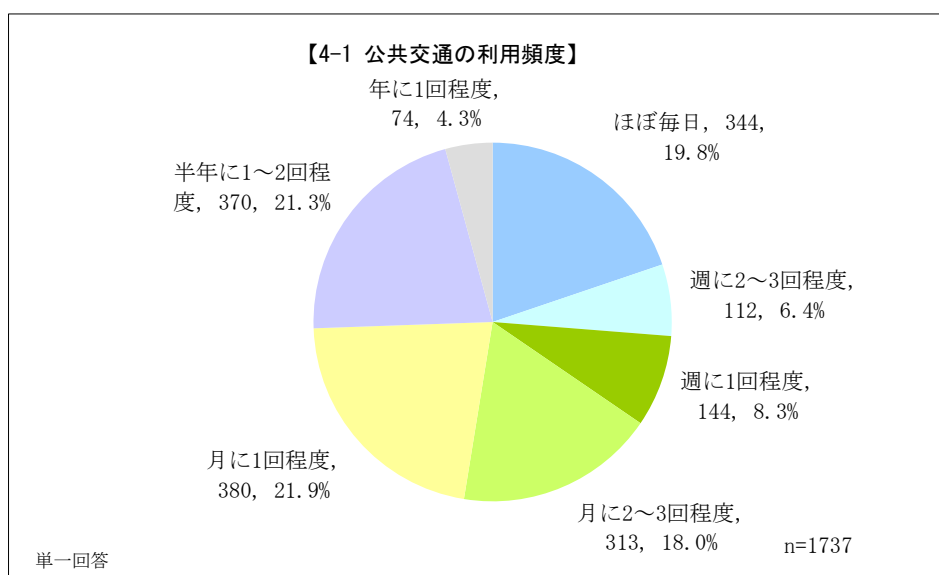
公共交通の利用状況を見ると、バスもしくは鉄道、あるいはバスと鉄道を利用している方が8割以上を占めている。そのうち、約26%がバスと鉄道をあわせて利用している。

公共交通を利用している人の利用頻度をみると、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

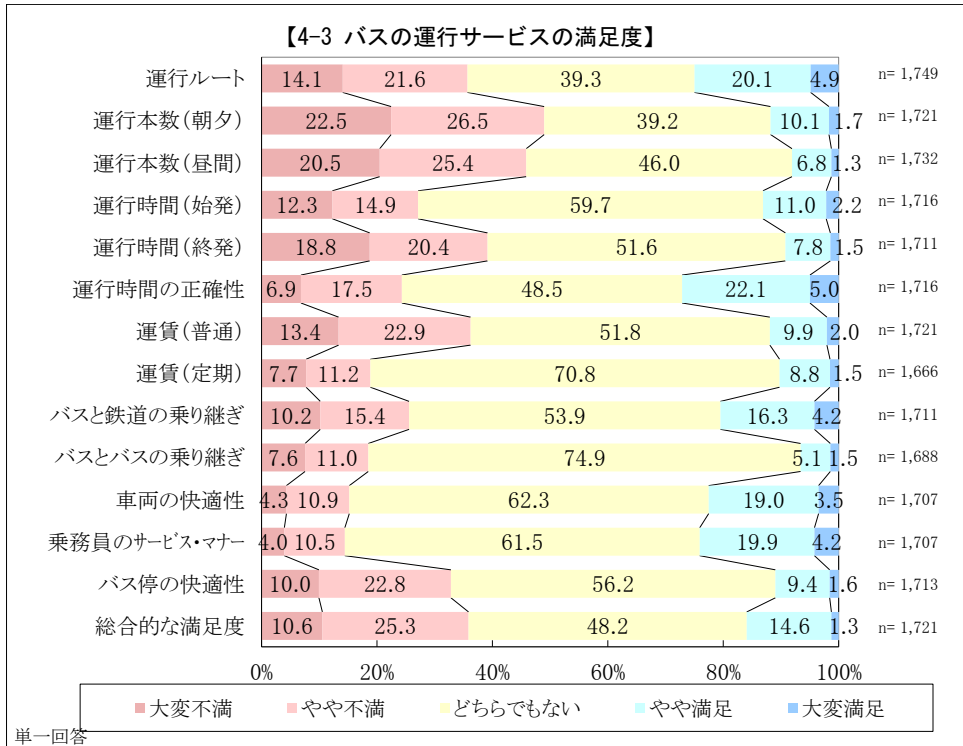


資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 公共交通の利用頻度

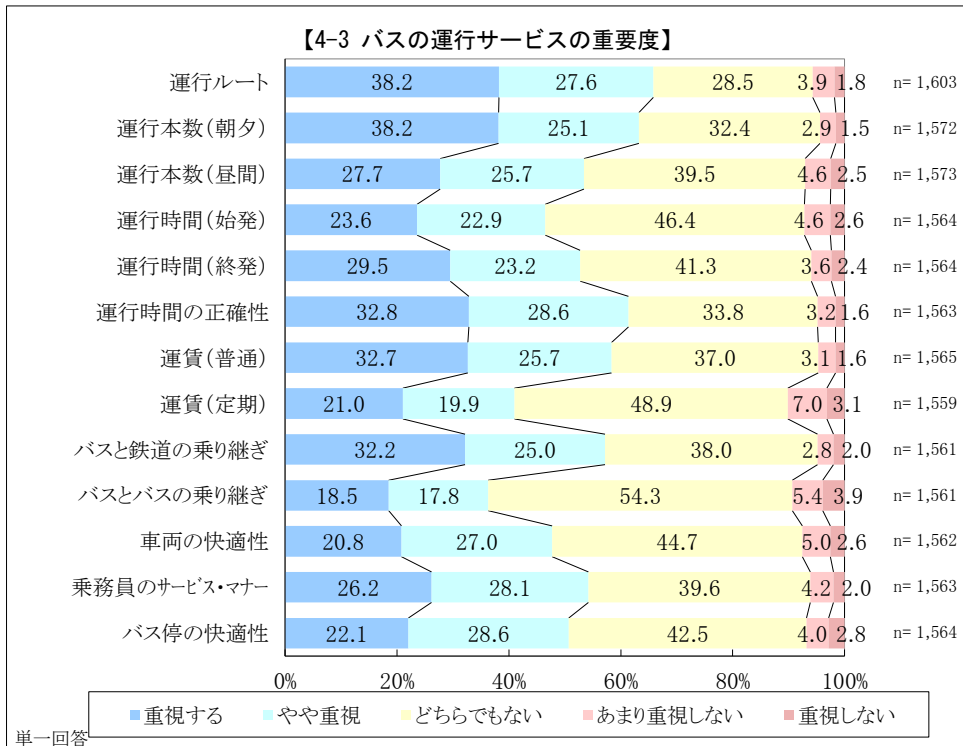
② バスサービスに対する満足度と重要度

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

バスの運行サービス内容としての重要度が高い一方、現状のサービスの満足度の低い項目として、“運行本数（朝夕）”、“運行本数（昼間）”、“運行時間（終発）”、“運賃（普通）”が挙げられる。

これらのサービス内容について、地域別にみると、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。一方、昼間の運行本数については、草津駅周辺や玉川地域において重要度が高く、満足度が低くなっている。

終発の運行時間については、草津地域以外の地域において重要度が高く、満足度が低くなっている。

普通運賃については、山田地域以外の地域において重要度が高く、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
草津駅周辺や玉川地域で重要度が高く、満足度が低い							
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 移動を充実させるべき地域

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くみられている。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。

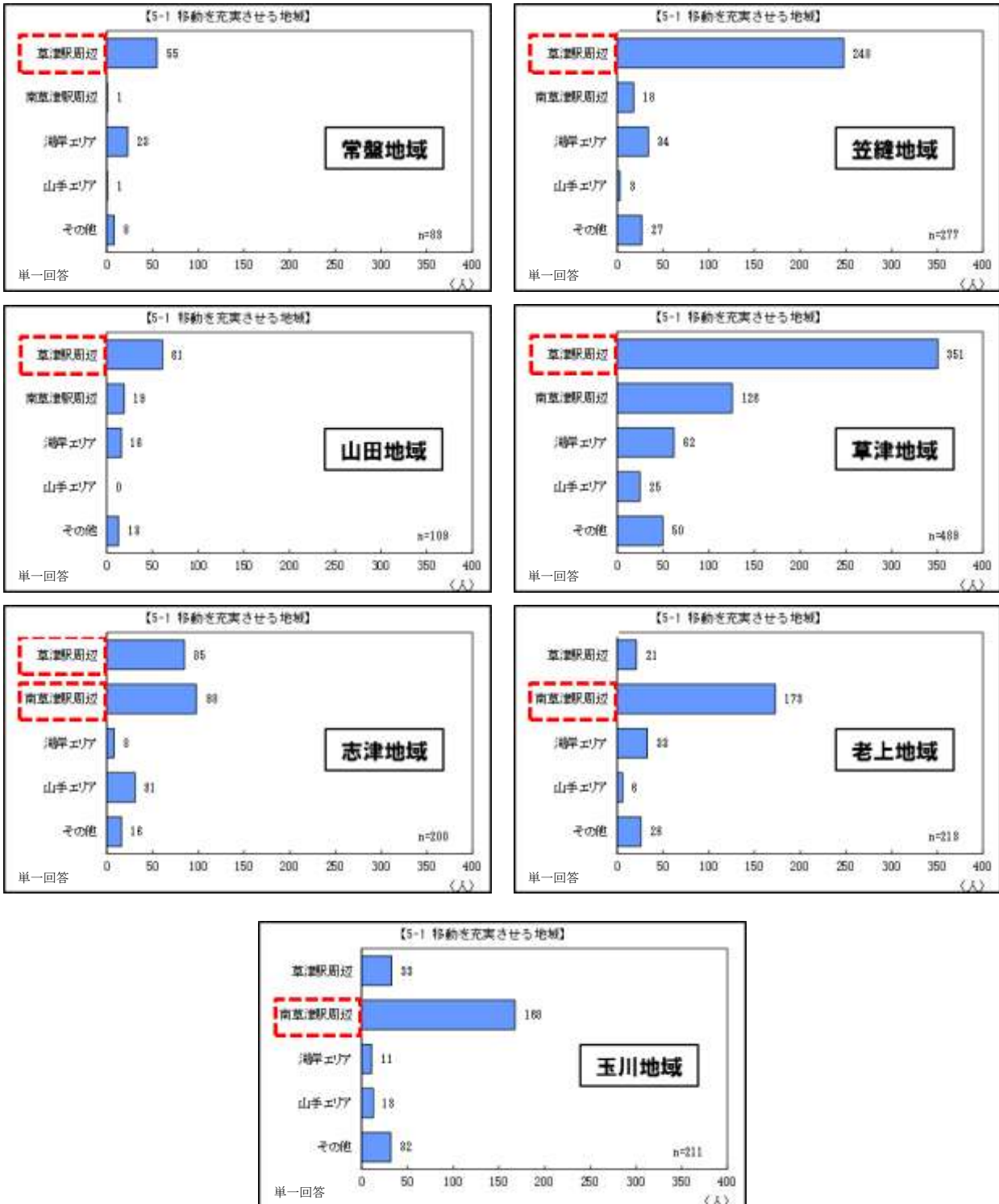
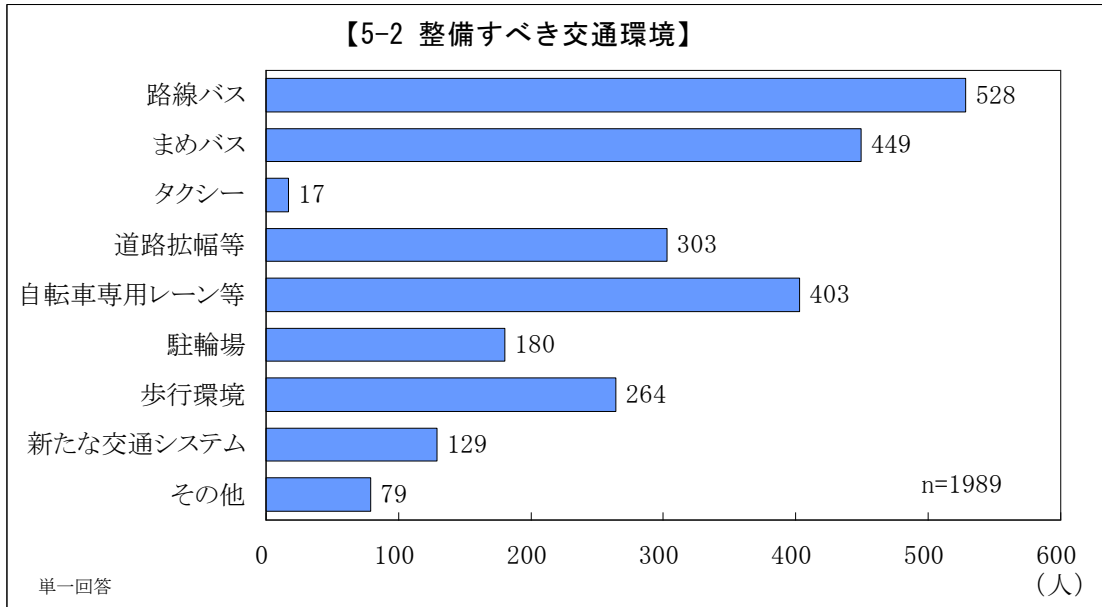


図 移動を充実させるべき地域【地域別】

② 移動の充実を図るために整備すべき交通環境

今後、移動の充実を図るために整備すべき交通手段については、路線バスやまめバス等のバス交通の整備が重要である意見が多くみられている。

ついで、自転車専用レーン等、あるいは道路拡幅等、歩行環境などの道路空間の整備が重要である意見も多くみられている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 移動の充実を図るために整備すべき交通環境

移動の充実を図るために整備すべき交通環境の上位 2 項目について、地域別にみると、“路線バス”、“まめバス”、“自動車・二輪車（道路拡幅等）”、“自転車（自転車専用レーン等）”のいずれかの項目に整理される。

路線バスについてみると、比較的路線バスのサービスの充実している草津地域以外の地域で、路線バスの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・二輪車の走行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の走行環境の充実については、草津駅周辺の地域において整備が望まれる傾向にある。

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											

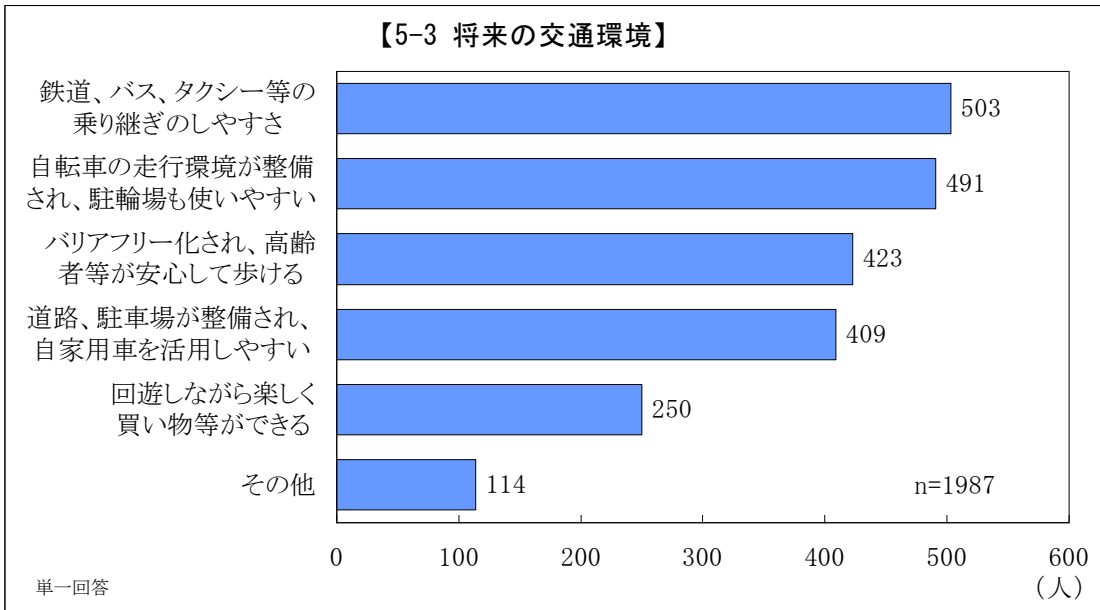
○：整備すべき交通環境について、地域ごとに上位に選ばれた 2 項目

資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 移動の充実を図るために整備すべき交通環境【地域別】

③ 各地域から移動を充実すべき地域に求める将来の交通環境

各地域から移動を充実すべき地域（主に草津駅や南草津駅）に求める将来の交通環境については、“鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ”を望む声が最も多く、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”、“バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける”、“道路、駐車場が整備され、自家用車を活用しやすい”等の順に、市民の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 整備すべき将来の交通環境

各地域から移動を充実すべき地域（主に草津駅や南草津駅）に求める将来の交通環境の上位2項目について、地域別にみると、“鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ”を望む声が最も多く、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”、“バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける”、“道路、駐車場が整備され、自家用車を活用しやすい”のいずれかの項目に整理される。

市域のいずれの地域においても、鉄道・バス等の乗り継ぎしやすい環境の充実を求める意見がみられている。

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・バス等を乗り継ぎしやすい環境	○	○	○	○	○	○	○
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

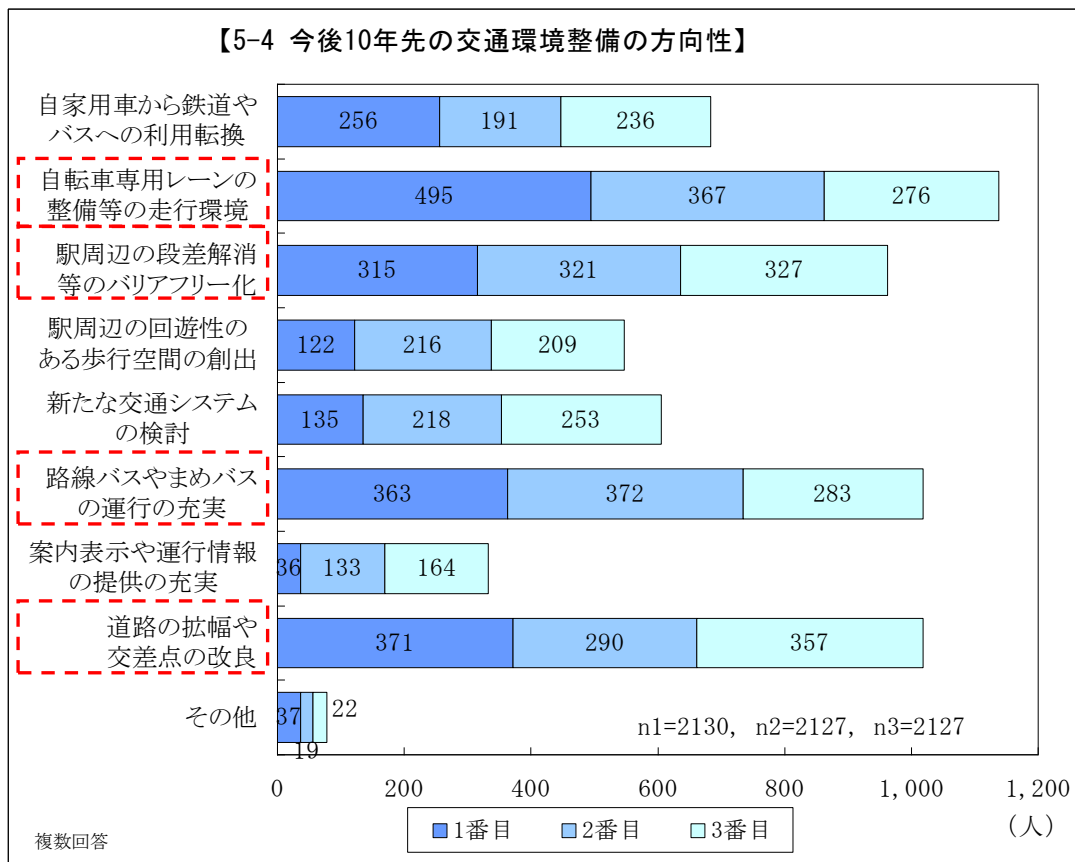
図 整備すべき将来の交通環境【地域別】

(6) 10年先に優先すべき交通環境

今後10年先の交通環境の整備の方向性についてみると、“自転車専用レーンの整備等の走行環境”が1番目に優先する意見と全体を通じての意見のいずれも多くなっている。

1番目に優先する意見としては、“自転車専用レーンの整備等の走行環境”について、“道路の拡幅や交差点の改良”、“路線バスやまめバスの運行の充実”等となっている。

一方、全体を通じての意見としては、“自転車専用レーンの整備等の走行環境”について、“道路の拡幅や交差点の改良”と“路線バスやまめバスの運行の充実”、“駅周辺の段差解消等のバリアフリー化”等となっている。



資料：草津市民の交通に関するアンケート調査

図 今後10年先の交通環境設備の方向性

今後 10 年先の交通環境の整備の方向性の上位に選ばれた項目としては、“自転車専用レーンの整備等の走行環境”、“道路の拡幅や交差点の改良”、“路線バスやまめバスの運行の充実”、“駅周辺の段差解消等のバリアフリー化”が挙げられる。

自転車の走行環境の改善については、常盤地域以外の地域でのニーズが高くなっている。また、道路拡幅/交差点改良については、全域でニーズが多くみられている。

バスサービスの充実については、駅周辺以外の地域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。

	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

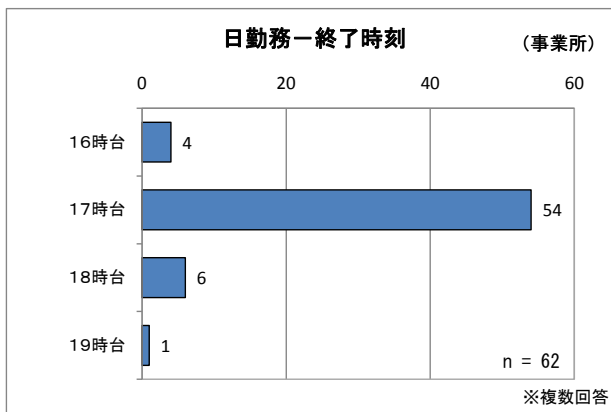
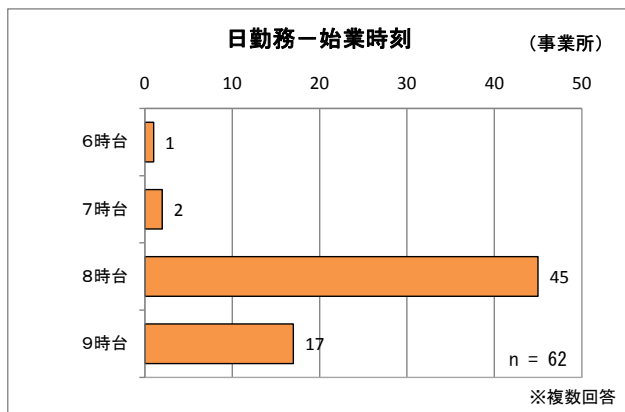
④ 現状の問題点

⑤ 将来交通のあり方

(1) 通勤交通の現状

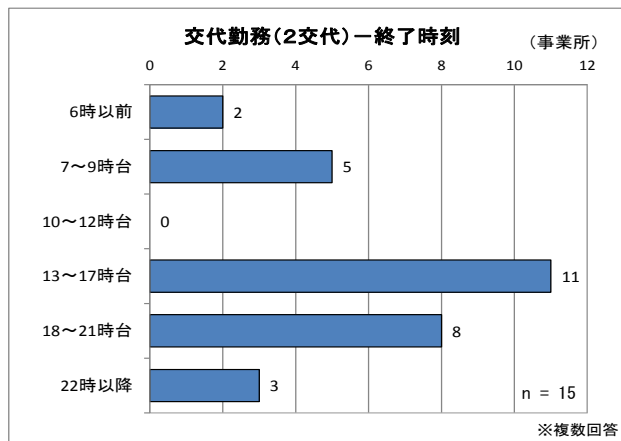
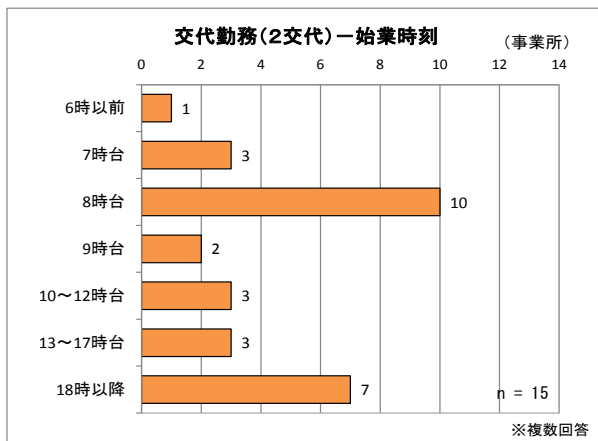
① 出退勤時刻

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。



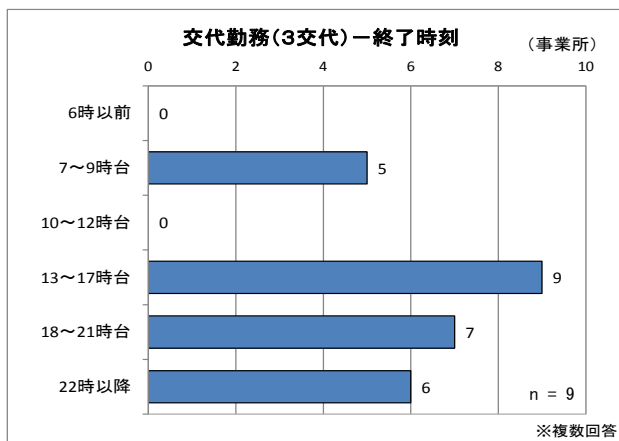
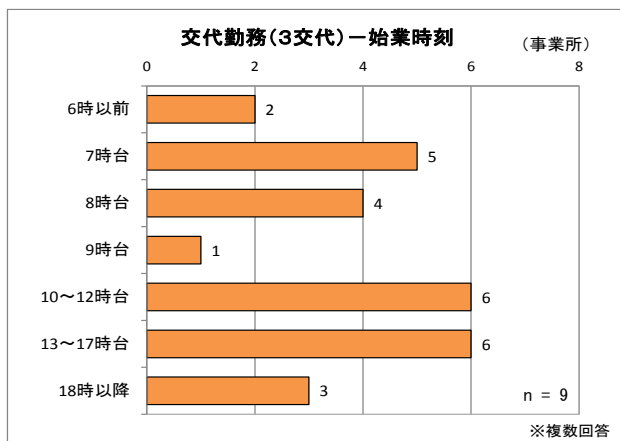
資料：草津市事業所アンケート調査

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)

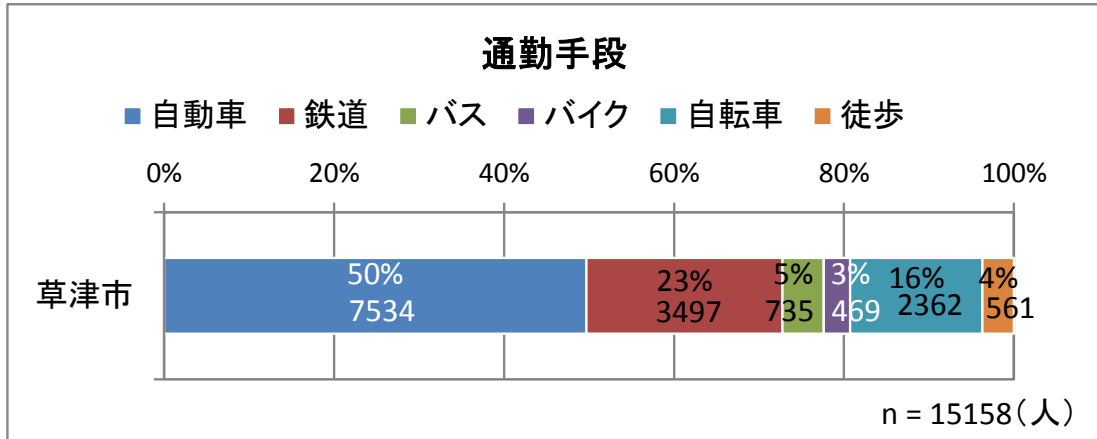


資料：草津市事業所アンケート調査

図 3 交代勤務制における始業時刻(左)および終了時刻(右)

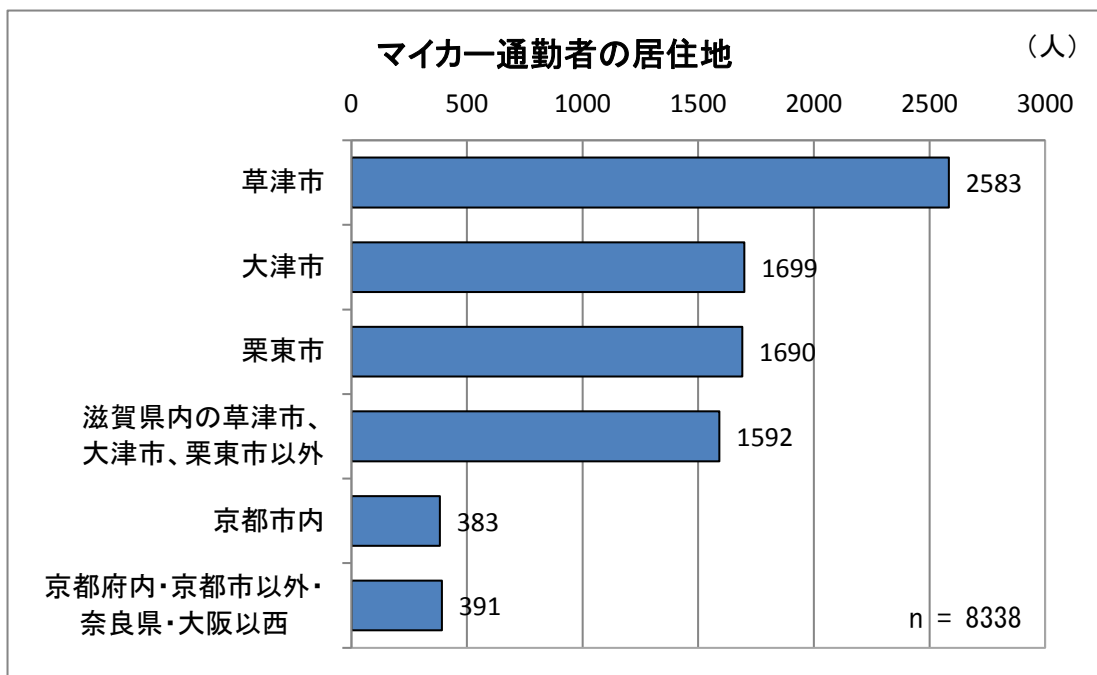
② 通勤手段

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



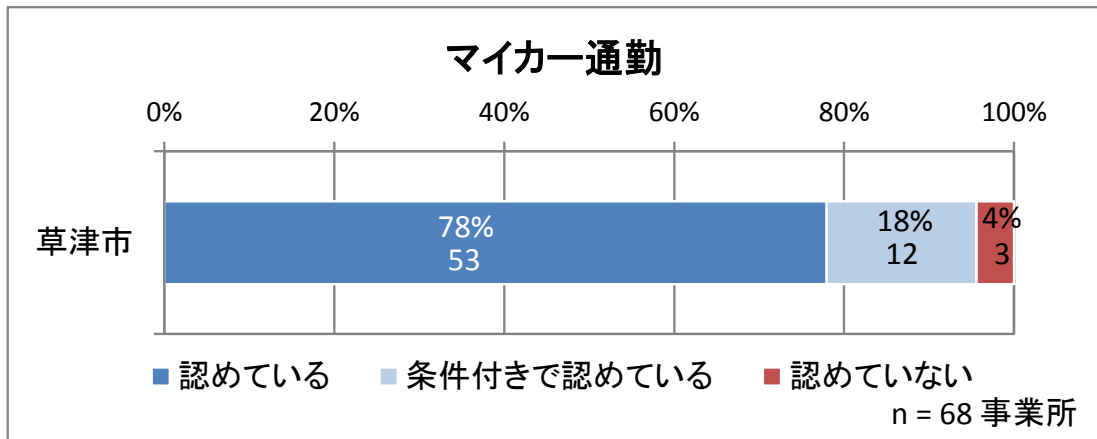
資料：草津市事業所アンケート調査

図 マイカー通勤者の居住地

(2) 通勤制度の現状

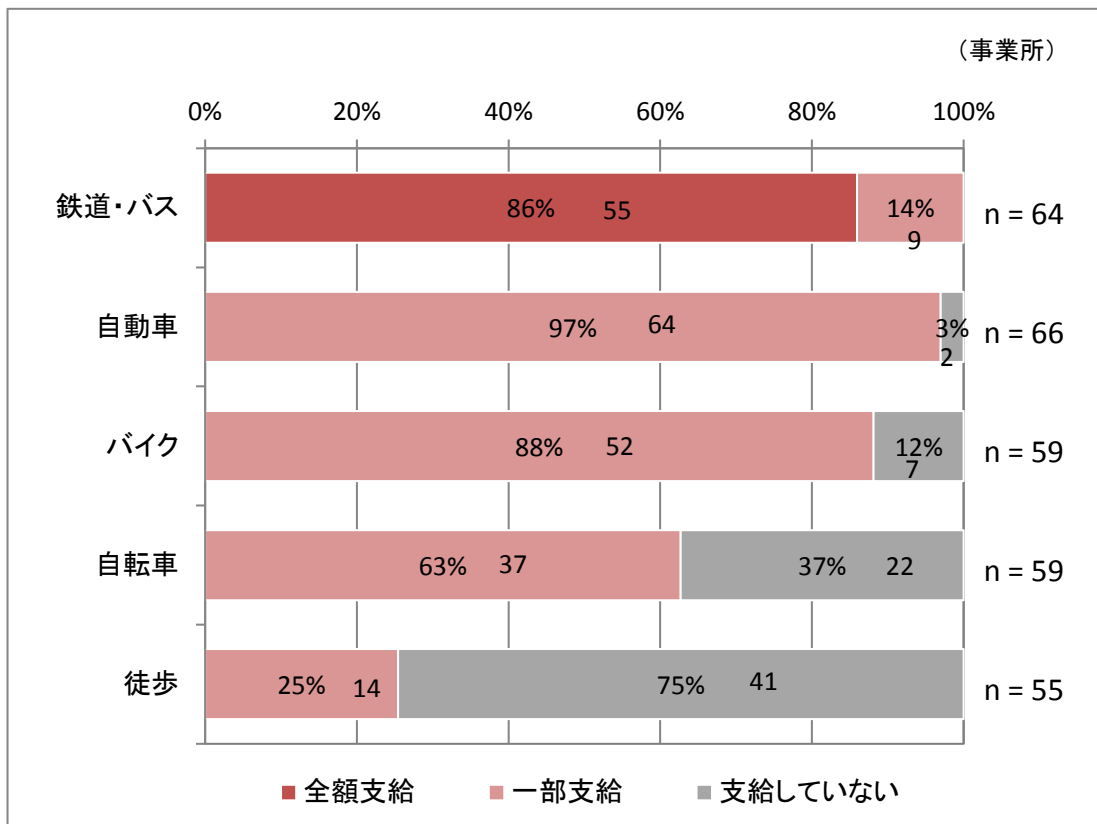
マイカー通勤を認めている事業所は、約 78%となっている。

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、ほぼ全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

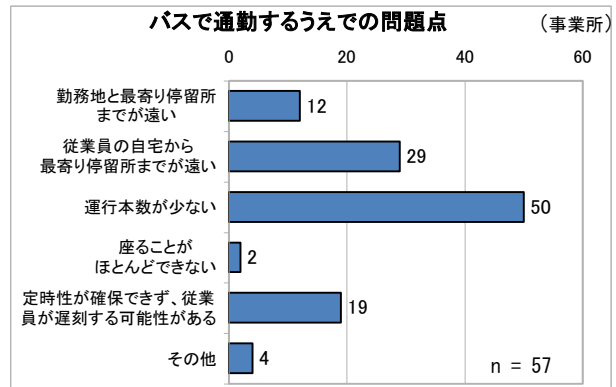
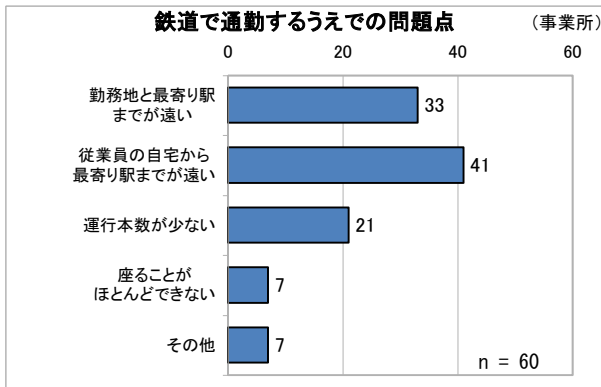
図 通勤手当の支給状況

(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停留所までが遠い”ことが、問題点として挙げられている。



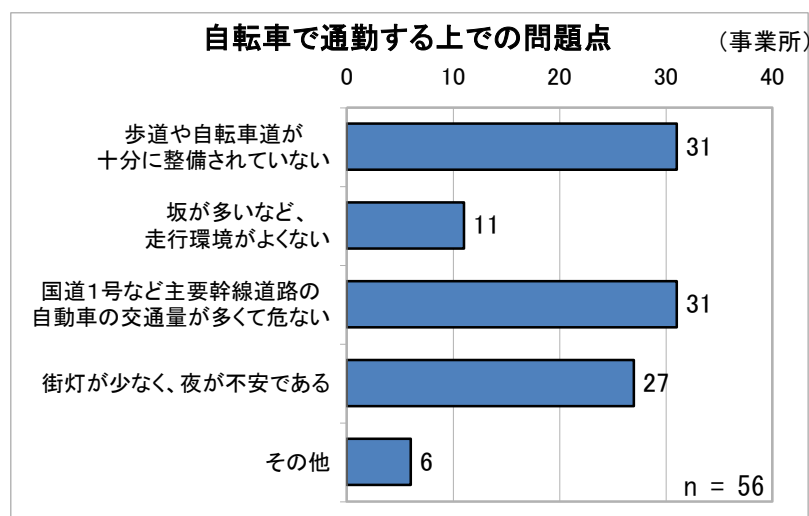
資料：草津市事業所アンケート調査

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。



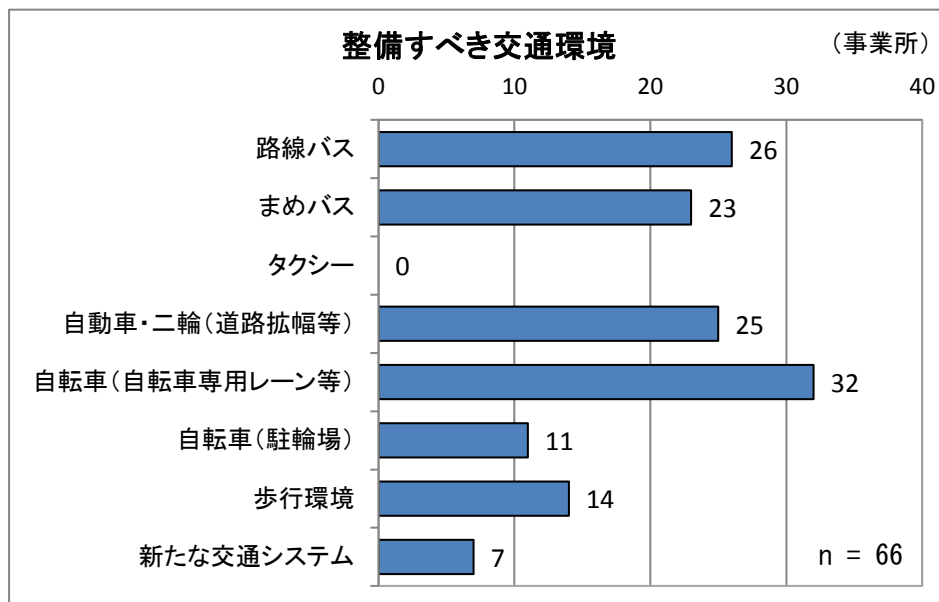
資料：草津市事業所アンケート調査

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 整備すべき交通環境

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。

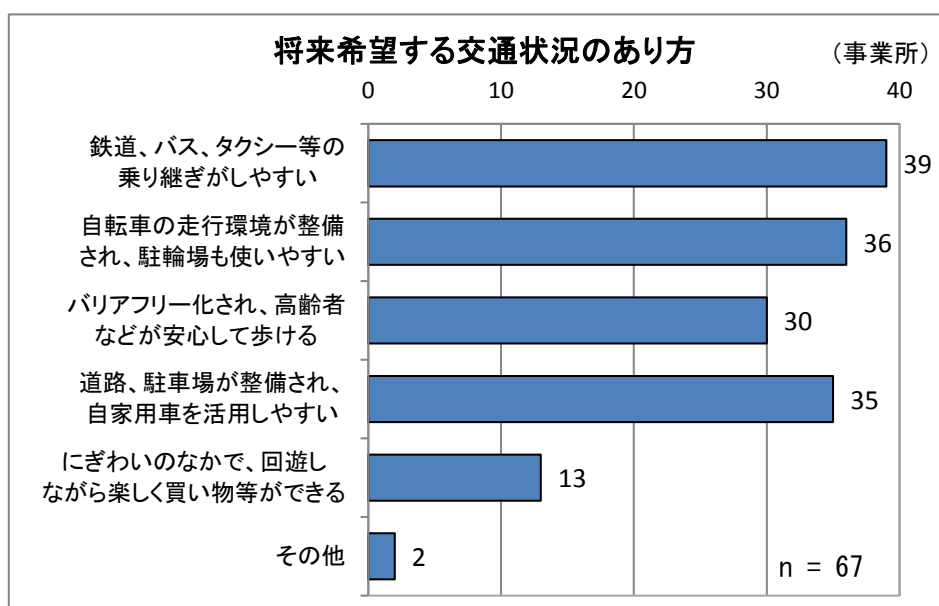


資料：草津市事業所アンケート調査

図 整備すべき交通環境

② 将来希望する交通状況のあり方

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。



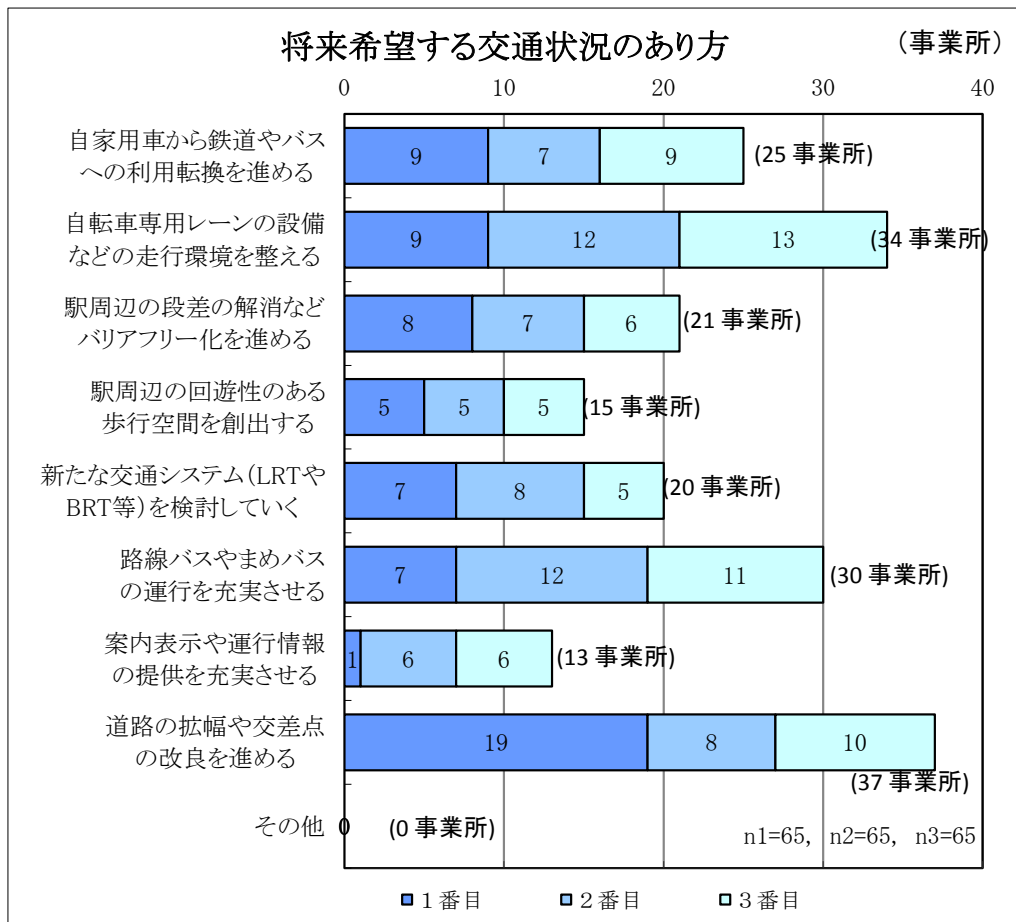
資料：草津市事業所アンケート調査

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。

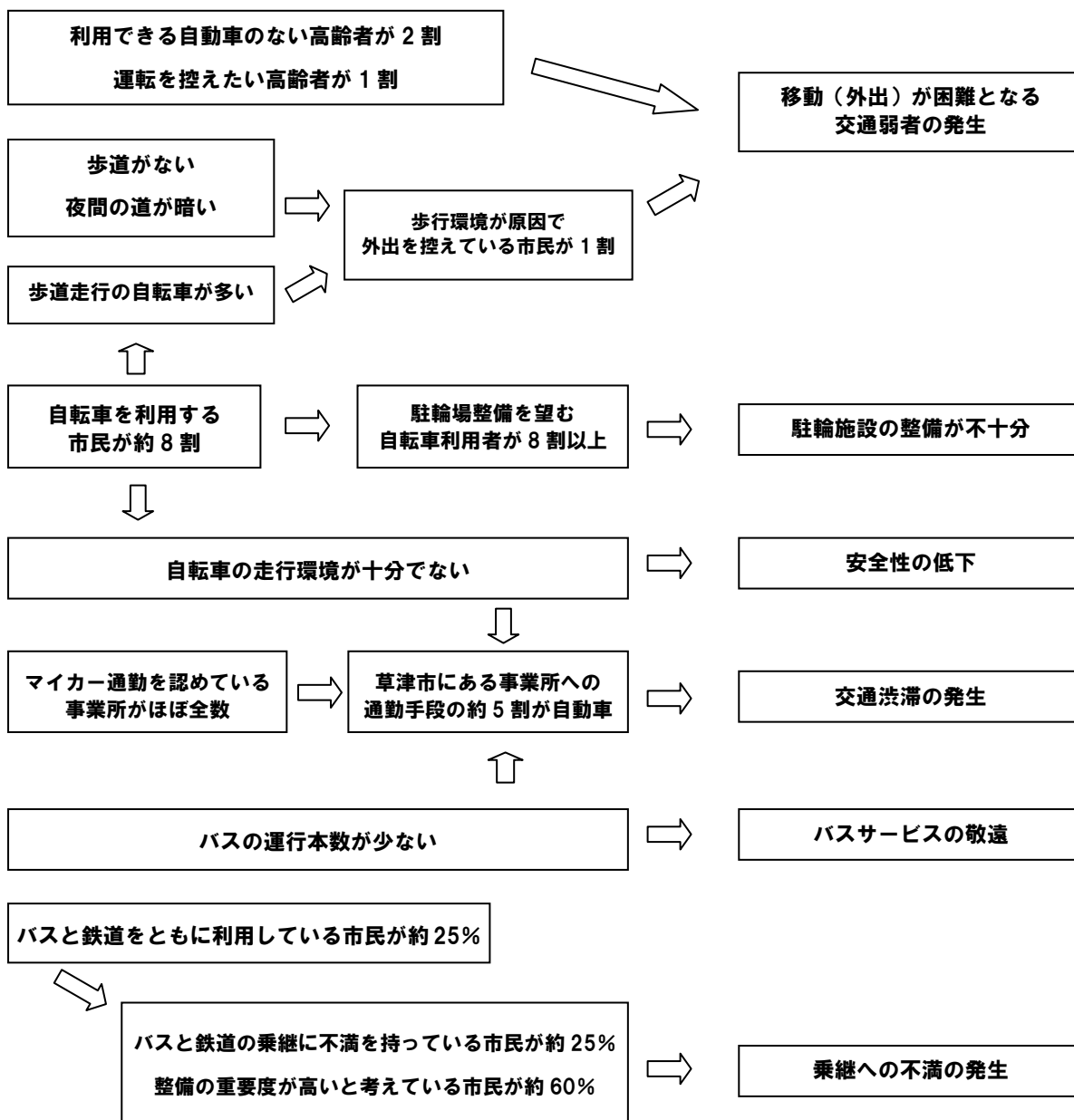
(5) 通勤需要への対応

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
草津駅周辺	・ 歩道の段差	・ バリアフリー化
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
南草津駅周辺	-	-
老 上	-	-
玉 川	-	-

※ 全市的な問題点やニーズ、課題と同じものは除く

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

- ★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、安全・安心に移動できる、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（シームレス化）

(2) 市民ニーズから導き出される課題

- ★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

(3) 草津市における都市交通課題

- ① 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
 - ⇒ 誰もが移動しやすい、人にやさしい公共交通環境の整備
 - ⇒ 高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ② 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
- 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 歩行者
 - ⇒ 安心できる歩行環境の整備
- ⑤ 手段間の連携
 - ⇒ 手段に関わらず、安全・安心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（シームレス化）
 - ⇒ 乗継利便性を考慮した交通サービスの整備
- ⑥ 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用
 - ⇒ 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

草津市における地域特有の問題点・課題

地 域	問題点	課 題
草津駅周辺	・バリアフリーの未整備	・鉄道駅の整備
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
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	・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

※ 全市的な問題点、課題と同じものは除く

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）

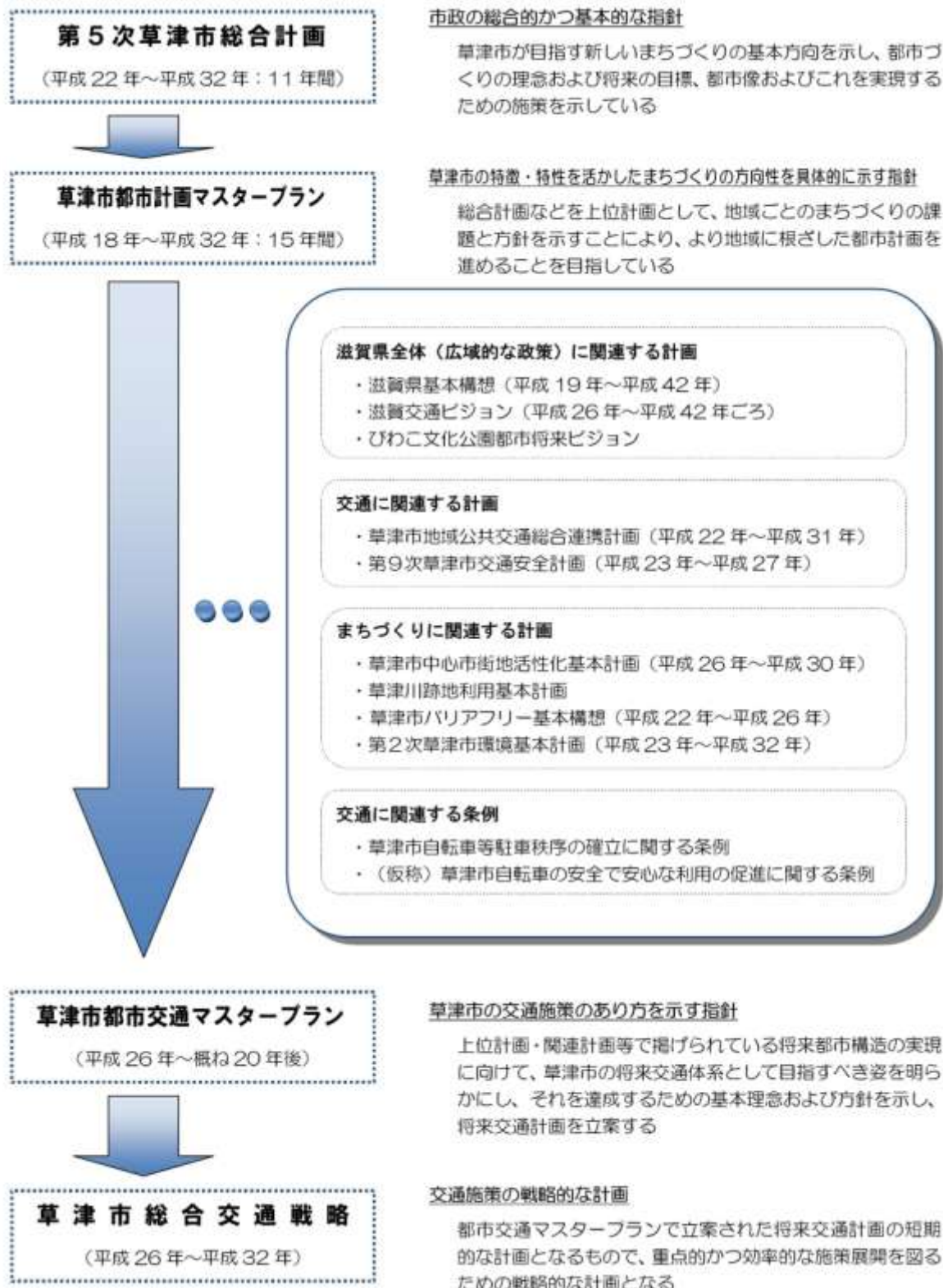


図 草津市都市交通マスタープラン及び草津市総合交通戦略の位置付け（再掲）

5.1 上位計画

(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：

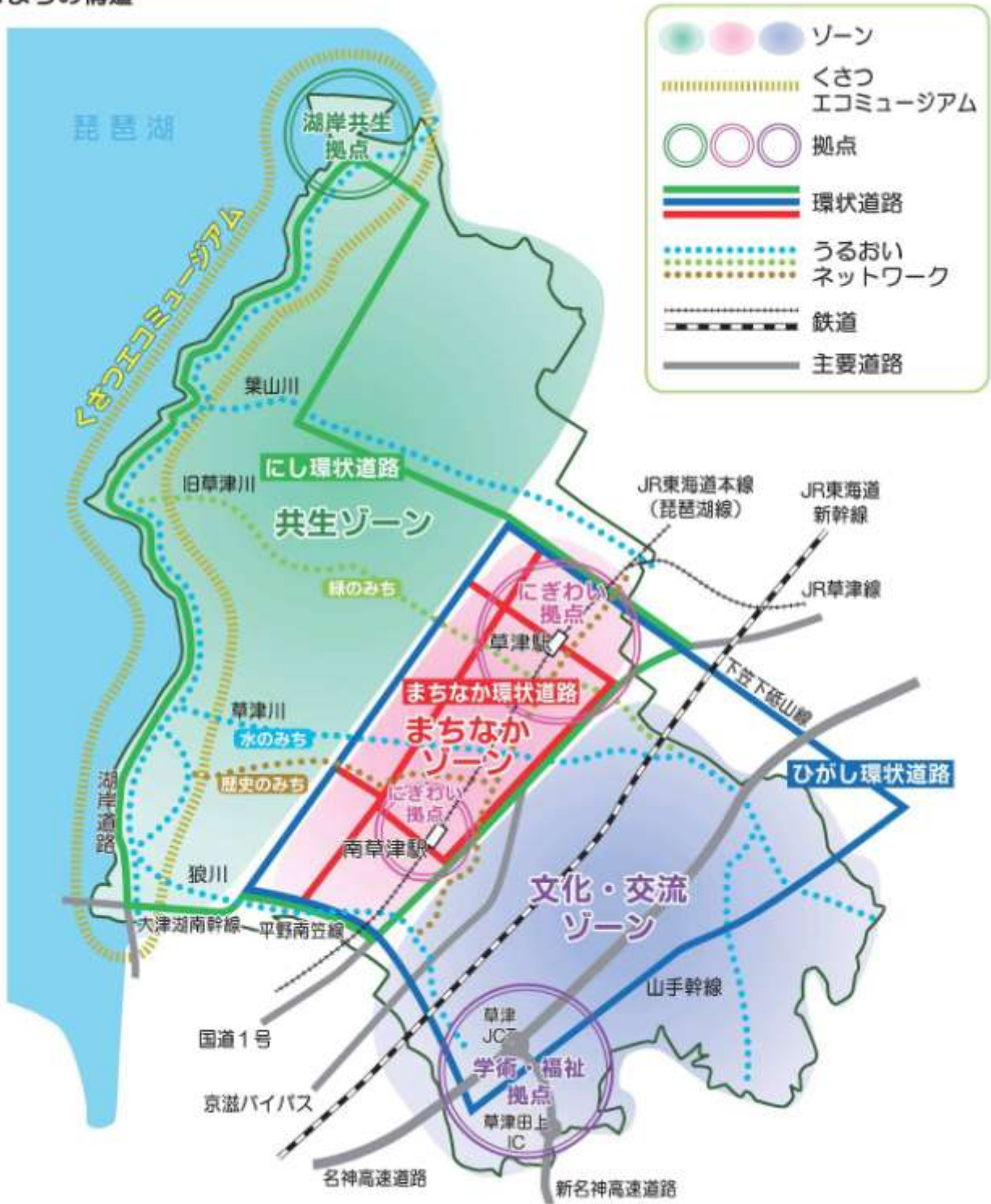
「出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津」

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：第5次草津市総合計画（平成22年3月）

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
 - 人権文化の醸成
 - 人権の保護
 - ◆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
 - 教職員員の資質向上
 - 学校施設・設備の充実
 - 生涯指導・教育相談体制の整備
 - 安全で安心な教育環境の確保
 - 特別支援教育の充実
 - 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
 - 生涯学習支援機能の充実
 - 生涯学習内容の充実
 - 地域運動自校の展開
 - スポーツの普及と促進
 - スポーツに親しむ機会の充実
- ◆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
 - 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
 - 保育園(園)・幼稚園の施設整備
 - 児童育成クラブの充実
 - 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
- ◆高齢・生きがい
 - 高齢者の健康・生きがい創生の充実
 - 地域包括ケアの推進
 - 認知症対策の充実
 - 介護予防対策の充実
 - 介護サービスの充実
 - 介護保険制度の適正運用
- ◆障害福祉
 - 障害のある人の暮らしを支えるサービス基盤の充実
 - 障害と障害のある人への理解促進と尊厳の保持
 - 福祉のまちづくりの推進
- ◆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
- ◆福祉・保健
 - 市民の健康づくり支援
 - 疾病予防対策の強化
 - 広域での地域医療体制の充実
 - 国民健康保険制度の運用
 - 高齢期の医療制度の周知
 - 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
 - 消費者の自立支援・消費者団体の育成
- 生涯学習の向上
- ◆自治・防災
 - 自主防災団体の確立と市民意識の向上
 - 消防体制・基礎の充実
 - 地域防災体制・基礎の強化
 - 自主防災活動の展開
 - 防災設備の維持・整備
 - 河川・排水路の整備
 - 公共下水道排水幹線の整備



「心地よさ」が感じられるまちをつくるための施策

- ◆ふるおい・景観
 - 草津川緑地の整備
 - 公園・緑地の整備
 - まちなみ緑化の推進
 - 水辺空間の活用
 - 自然の・歴史的景観の保全と活用、都市景観の形成
- ◆環境
 - 自然環境の保全
 - 環境学習の内容充実
- 環境汚染、環境負荷対策の促進
- 様々な主体が参加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
- 廃棄物の共生抑制・資源化の推進
- 廃棄物の適正処理
- 環境美化の推進
- ◆住居・住生活
 - 中心市街地の基盤整備
- 投資型住宅資産の形成
- 市街地の整備と土地利用の適切な誘導
- ◆上下水道
 - 上下水道施設の整備更新・耐震化と維持管理
 - 上水道事業の健全経営
 - 下水道施設の整備更新・耐震化と維持管理
 - 下水道事業の健全経営
- ◆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
 - 道路空間の整備
 - 道路空間の維持管理
 - 公共交通の充実
 - 公共交通機能的利便性の向上
 - まちのバリアフリー化の促進



分野別の 施策と行財政 マネジメント

「活気」があふれるまちをつくるための施策

- ◆森林水産
 - 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促進
 - 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
 - 農産物の保全と消費喚起の確保
- ◆観光観光
 - 中心市街地ににぎわいの創出
 - 研究開発人材の連携と協働の基盤づくり
 - 付加価値の高い商品を製造する企業(個人)の誘致と集積促進
 - 新産業の創出
 - 中小企業の技術向上と経営革新の支援
- 小地域ごとの商業基盤の確保
- 観光資源の活用と草津ブランドの育成
- 出会いとふれあいの魅力の発信
- 観光客への支援
- ◆コミュニティ・市民自治
 - 市民自治の確立のための機軸整備
 - 基礎的コミュニティ活動の支援
 - 市民公益活動の支援
- ◆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
 - 大学などを生かしたまちづくりの展開
 - 近隣自治体との連携の強化
 - 多文化交流の促進

出典：第5次草津市総合計画概要版

図 第5次草津市総合計画第2期基本計画の施策(□：交通分野の施策)

(2) 草津市都市計画マスタープラン

草津市では、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するとともに、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、代替可能な複数ルートの整備を推進する。

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、全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（平成 18 年 3 月）

図 将来の交通軸

5.2 関連計画

5.2.1 滋賀県全体（広域的な政策）に関連する計画

(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月に策定した。

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、滋賀の交通をめぐる新たな諸課題に対し、県がこれからの交通政策を進める上での基本方針となる「滋賀交通ビジョン」を策定中である。ここで掲げられている滋賀県の交通の将来像と滋賀交通ビジョンの基本理念は、以下に示すとおりである。

また、南部地域（草津市他）での課題解決のための施策は、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や徒歩、自転車、公共交通で移動するコンパクトなまちづくり、交通事故を抑制する道路環境整備と総合的な交通安全対策等が挙げられている。

<滋賀県の交通の将来像と滋賀交通ビジョンの基本理念>

第1 滋賀県基本構想

【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～」

第2 滋賀県の交通の将来像

<滋賀県の広域交通の将来像>

近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通

<滋賀県の地域交通の将来像>

地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」交通

第3 滋賀交通ビジョンの基本理念

<滋賀交通ビジョンの基本理念>

滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通

(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月に策定された。

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

- ・ 施設間でのバスルートの充実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

5.2.2 まちづくりに関連する計画

(1) 草津市中心市街地活性化基本計画

高いポテンシャルを有しながら、賑わい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基本計画」を策定した。

この計画では、基本理念を「“元気”と“うるおい”のある生活交流都市の創造」として、以下に示す3つの目標の実現を目指している。

中心市街地の活性化に係る基本理念：

「“元気”と“うるおい”のある生活交流都市の創造」

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 個性的で魅力の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、全ての人が安全・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を策定した。

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

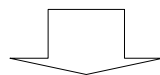
5.2.3 交通に関連する計画

(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。その上で、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ユニバーサル視点の導入 (有償運送運営協議会より)
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

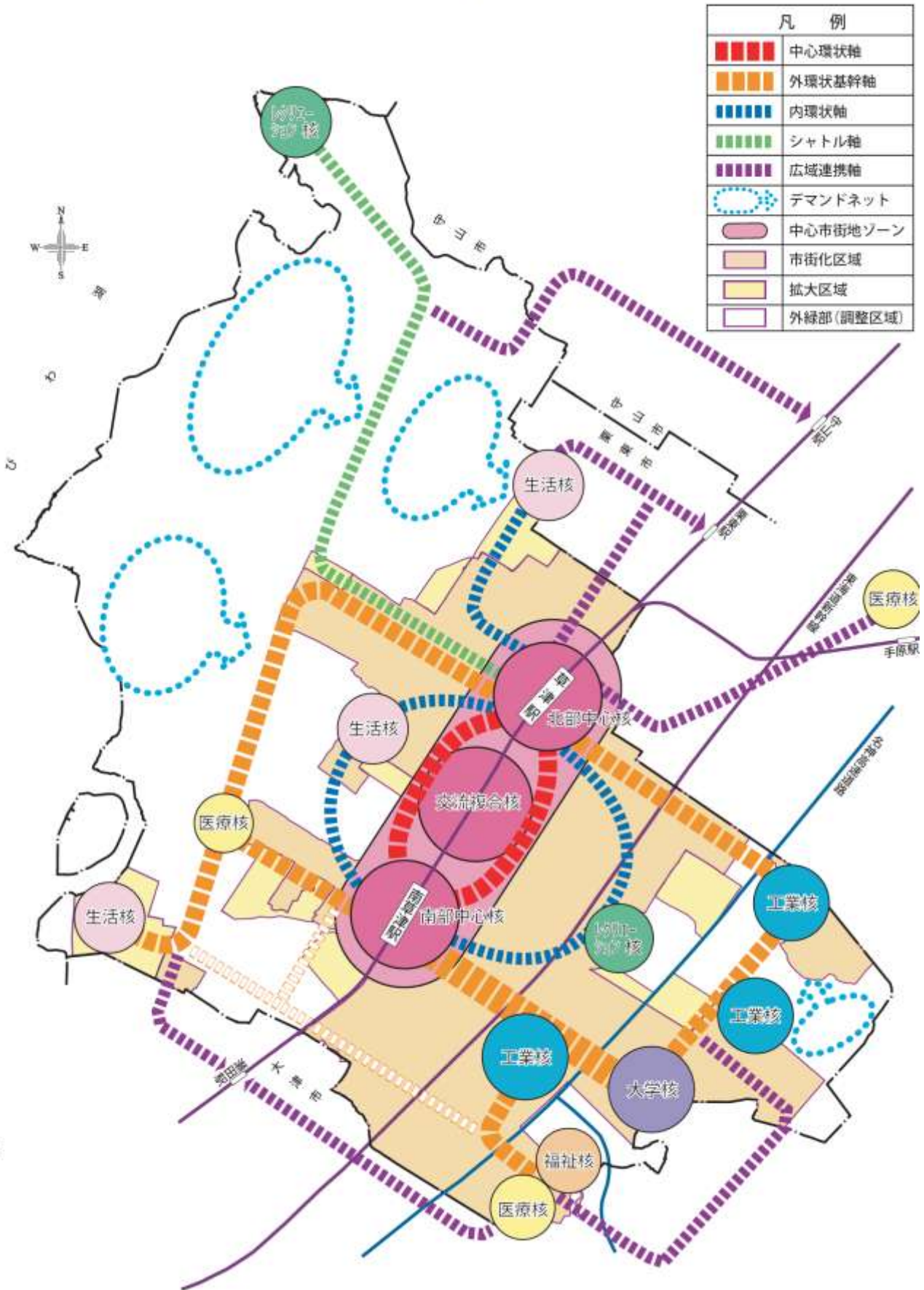


<全体目標>
**人が元気になる、
 まちが元気になる、
 地球も元気になる。**

出典：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

<草津市の都市機能核と公共交通ネットワーク方針図> (将来像)



出典：草津市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）

図 公共交通ネットワークの将来像

(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

5.2.4 交通に関連する条例

(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で安心な利用の促進に関する条例

自転車の安全な利用、自転車の盗難の防止および自転車の利用環境の整備についての個々の責務および施策について規定することにより、自転車の安全で安心な利用の促進を図ることを目的とする。

自転車の安全で安心な利用の促進の施策

- ・ 自転車安全安心利用教室
- ・ 道路環境の整備
- ・ 自転車安全安心利用指導員
- ・ 自転車事故等の保険

5.3 目指すべきまちの姿

草津市の上位計画を踏まえると、「**“元気”と“うるおい”のあるまち**」(第5次草津市総合計画)や「**ゆとりと活力のある生活実感都市**」(草津市都市計画マスタープラン)を目指すことが示されている。これに伴い、草津市都市交通マスタープランでも、以下の2点を両立しながら、その他の関連計画等から見える方向性を踏まえた交通まちづくりを目指すことが重要になると考えられる。

- ・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”)
- ・都市の持続的な発展の実現(“元気”、“活力”)

【草津市の計画・条例】

	上位計画・関連計画等	上位計画・関連計画等から見える交通まちづくりの方向性
上位計画	第5次草津市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を軸とした交通施策の実施 ・安全・安心かつコンパクトなまちの形成
	草津市都市計画マスタープラン	
まちづくりに関わる計画	草津市中心市街地活性化基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・脱自動車依存を通じた集約型都市構造の構築 ・公共交通を中心としたエコ交通の推進
	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	
交通に関わる計画	草津市地域公共交通総合連携計画	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが移動しやすい公共交通システムの構築 ・安全・安心な交通環境の整備
	第9次草津市交通安全計画	
交通に関わる条例	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"> ・自転車の安全・安心かつ適正な利用の促進
	(仮称)草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例	

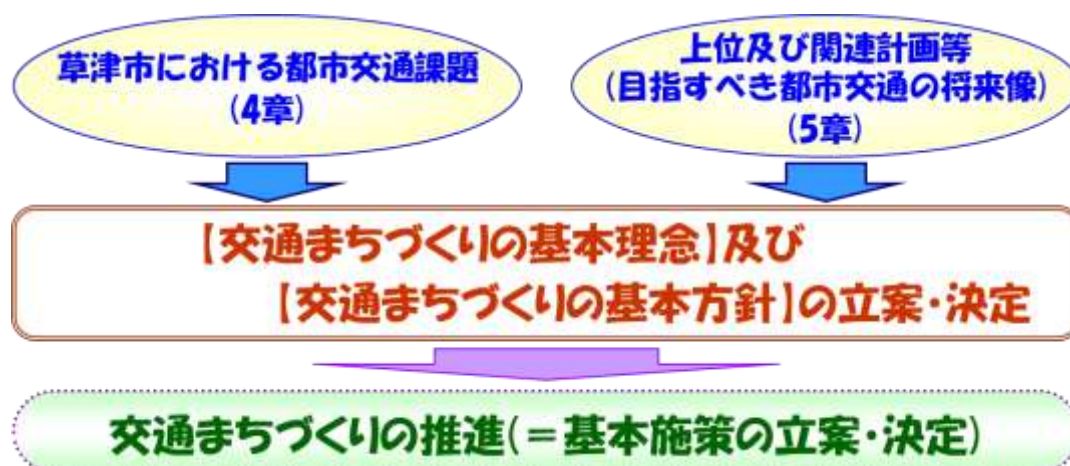
【滋賀県の計画】

	関連計画	関連計画から見える交通まちづくりの方向性
滋賀県全体	滋賀県基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークの構築
広域的な交通政策に関わる関連計画	滋賀交通ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が一体となった交通ネットワークの形成 ・都市中核施設を結び新たなシステムの検討
	びわこ文化公園都市将来ビジョン	

6. 草津市都市交通マスタープラン

6.1 基本理念・基本方針

これまでに示した草津市における都市交通課題や、上位計画及び関連計画等から交通まちづくり※の基本理念、基本方針を定め、今後の施策展開の方向性を明らかにする。



※ 交通施策を軸として、これからの時代にふさわしい豊かで活力のあるまちづくりを進めようとするもの

図 基本方針の決定プロセス

(1) 基本理念

草津市における都市交通課題と上位計画及び関連計画等を踏まえると、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”）を両立したまちが将来像として相応しいと考えられる。このことから、草津市における交通まちづくりの基本理念については、以下と定める。

交通まちづくりの基本理念：

「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」

(2) 基本方針

草津市における都市交通課題と上位計画及び関連計画等を踏まえると、多様な市民ニーズ（＝人）、地球全体からのニーズ（＝環境）、さらには、都市としてのニーズ（＝地域）をかなえるため、人、環境、地域の3つの観点から、交通まちづくりの充実を図る。

交通まちづくりの基本方針：

「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」

6.2 目指すべき都市交通体系

草津市は、国土軸であるJR東海道本線、国道1号や名神高速道路、新名神高速道路などの広域交通ネットワークが整備されているが、国道1号を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、東西方向のネットワークが特に脆弱である。

このため、山手幹線の未整備区間や主要な東西方向のネットワークとなる平野南笠線の整備促進など、国・県と調整を行いながら、今後も一層の交通機能の強化を図り、近隣都市だけではなく、京阪神、中京地域をはじめとする広域的な連携も進めながら、通過交通の適正な分担ならびに集客性の向上を図ることが必要である。

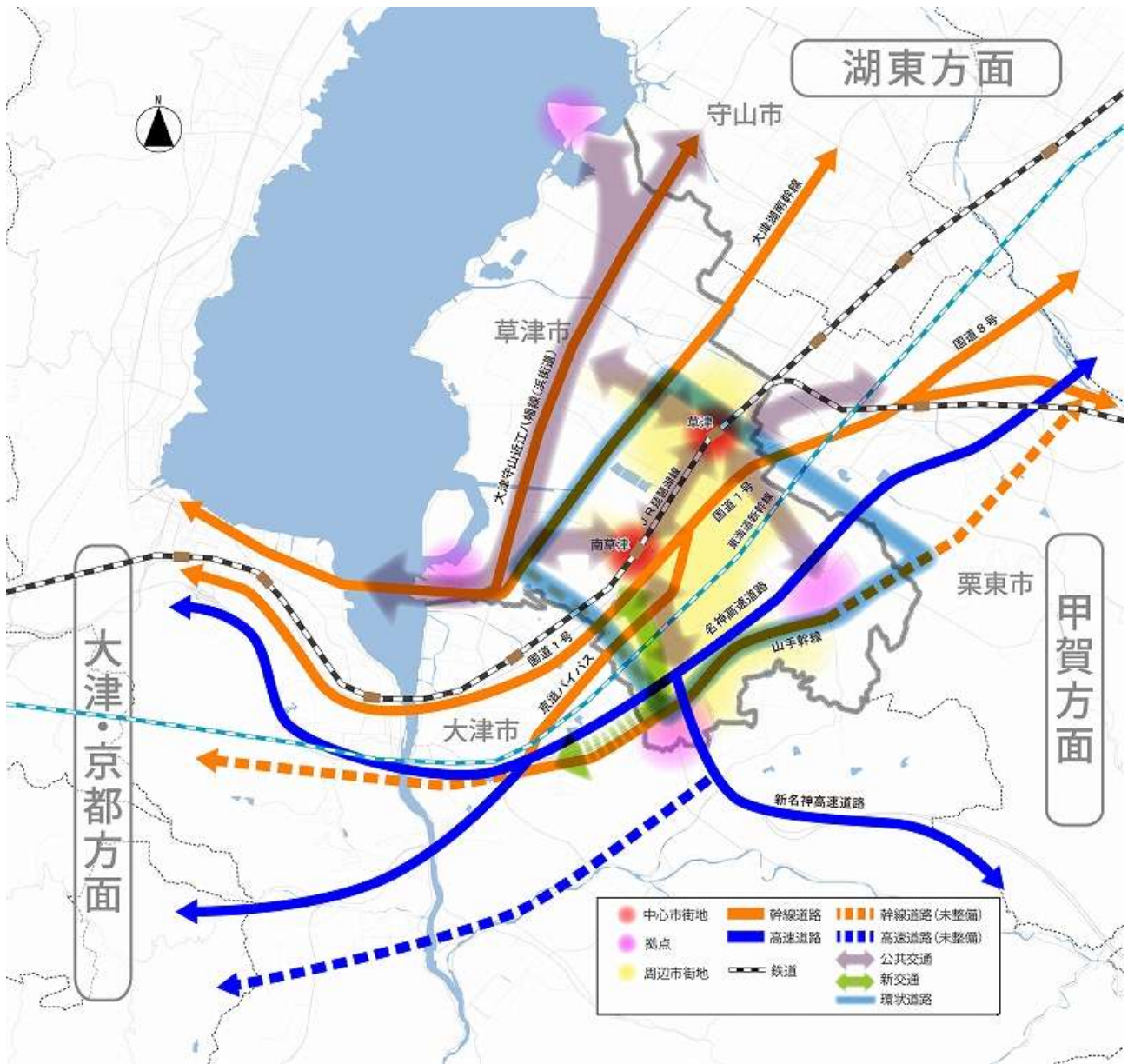


図 広域的にみた将来の都市交通体系

草津市は、琵琶湖と田上・信楽山地に挟まれる地理的条件により、市街地が南北に連担しており、特に、JR 草津駅を中心とする北部中心核と JR 南草津駅を中心とする南部中心核に都市機能が集積している。それに伴い、南草津駅周辺や国道1号およびそれに接続する中心部の市道・県道において激しい交通混雑が発生している。

今後は、市内ネットワークの円滑化を図る視点から、道路環境の整備、自転車ネットワークの構築、新交通システムの導入など、様々な施策の組み合わせにより、誰もがいつでも安心に移動できるまちづくりを進めることが必要である。



図 草津市内における将来の都市交通体系

6.3 都市交通マスタープランの基本施策

6.3.1 基本施策の体系

都市交通マスタープランについては、草津市が抱える都市交通課題を解決し、目指すべき将来像を実現するべく、交通まちづくりの基本方針に基づき、以下の基本施策を設定した。

なお、基本方針と基本施策の方向性の関係については、各方向性と特に関係の深い基本方針を整理している。

表 基本方針と基本施策の方向性の関係

計画の観点	基本施策の方向性	交通まちづくりの基本方針		
		① 人にやさしい 交通まちづくりの実現	② 環境にやさしい 交通まちづくりの実現	③ 地域を維持・活性化する 交通まちづくりの実現
新交通システムに関する計画 (p.85)	新たな交通ネットワークの形成	○	○	○
バスに関する計画 (p.87)	バス交通サービスの確保・維持・改善	○	○	○
自動車に関する計画 (p.88)	道路環境の整備	○	○	
自転車・歩行者に関する計画 (p.91)	自転車・歩行者の利便性向上	○	○	
交通結節点に関する計画(p.93)	異なる交通手段間の連携	○	○	
ソフト施策に関する計画(p.97)	自動車に頼らない市民意識の醸成		○	
	安全に対する市民意識の向上	○		
草津市中心市街地活性化基本計画・草津川跡地利用基本計画との連携 (p.99)	中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	○	○	○

6.3.2 新交通システムに関する計画

草津市では、交通結節点と大学や企業・事業所を結ぶ区間において、バスが供給可能なサービスを上回る需要が発生しており、新たな交通システムの導入も視野に入れた交通ネットワークの構築が求められる。

また、大津市と草津市の境界には、びわこ文化公園都市内の都市中核施設が立地し、大津市、草津市双方からのアクセス性強化を検討する必要がある。

したがって、草津市では、滋賀県、近隣市と連携を図りながら、取組を進める。

● 新たな交通ネットワークの形成	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・草津市の鉄道駅や中心市街地と隣接市域を結ぶ日常的な移動が発生 ・市域境界付近にも都市中核施設が立地
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・充実した都市機能を有効に活用するまち <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能が公共交通ネットワークで結ばれたまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通システムの導入* ★BRT（連節バス、PTPS等）の導入検討 ◇LRTの導入検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・国や滋賀県、近隣市や交通事業者と連携を図りながら、段階的な整備を進める。 ・その際、公共交通の運営・走行や自動車交通など、他の交通手段への影響も考慮した検討を行うこととする。

※ 段階的な整備イメージおよび検討内容を次頁に整理

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

※ PTPS（Public Transportation Priority Systems, 公共車両優先システム）：

公共車両優先システム（PTPS）とは、交差点手前に設置された光ビーコンでバスなどの公共交通車両を感知し、青信号の延長や赤信号の短縮などの信号制御を行い、車両を優先的に通行させるシステム



図 PTPS のイメージ

・ 新交通システムの導入の検討について

A 検討の背景

滋賀交通ビジョンでは、福祉拠点や文化拠点などの都市中核施設が立地している当該地域の目指すべき交通の姿として、「都市中核施設間の公共交通アクセス」が掲げられており、課題解決のための施策として、「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」が挙げられている。

また、南草津駅から玉川地域にかけては、駅から大学や企業・事業所へ向かうバスが頻繁に通行し、駅周辺や幹線道路の道路混雑を招いていることから、交通サービスの見直しが必要となっている。

B 効果と問題点

BRT については、概ね全ての項目で効果が期待できるとともに、財政面や事業者の参画など、実現性の高い施策になると考えられる。なお、専用レーンの整備は中期の事業期間(概ね 7 年間)を要するため、即効性のある短期的な施策として、連節バスおよび PTPS 等の信号制御方策の導入による輸送改善など、暫定的な方策も検討する必要がある

一方、LRT については、輸送力や定時性、ユニバーサルデザインや知名度・ブランド力で効果が大きいと考えられるが、財政面や事業者の参画などの課題があるため、長期的な検討課題として位置付ける。

表 新交通システムの比較

	LRT 導入		BRT 導入			
			専用レーン + 連節バス、PTPS		連節バス、PTPS	
道路混雑の緩和	△	駅発着バス台数が減少 車線数が減少	△	駅発着バス台数が減少 車線数が減少	○	駅発着バス台数が減少
輸送量の改善	◎	一便当たりの定員が増加 運行回数が増加	○	一便当たりの定員が増加 運行回数が増加	○	一便当たりの定員が増加
定時性の向上	◎	専用レーン走行により向上	◎	専用レーン走行により向上 PTPS 等導入により向上	○	PTPS 等導入により向上
財政面の考慮	△	専用レーン設置が必要 ※約 30 億円/km	○	道路整備が必要 ※整備費：約 10 億円/km ※車両費：約 8 千万円	◎	車両費：約 8 千万円
ユニバーサルデザインの推進	◎	低床型車両導入により推進 ※フルフラット化が可能	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり
知名度・ブランド力	◎	知名度が大きく向上	○	知名度が向上	△	知名度が若干向上
事業者の参画	×	参画が見込めない	◎	参画が期待できる	◎	参画が期待できる

表 段階的な整備のイメージ

	段階的な整備内容	導入区域	期待される効果
① 短期(概ね 3 年間)	連節バス ならびに PTPS 等の導入	南草津駅 ～玉川地域	輸送量の改善 / 定時性の向上
② 中期(概ね 7 年間)	専用走行区間の整備 (= BRT 化)	//	① + 道路混雑の緩和
③ 長期(概ね 20 年間)	専用走行区間への鉄軌道敷設 (= LRT 化)	草津市・大津市	② + ユニバーサルデザインの推進 + 知名度・ブランド力

6.3.3 バスに関する計画

商業施設の開業により、バスサービスが強化されている地域もあるが、琵琶湖岸地域をはじめとして、減便等の行われている地域もみられる。また、南草津駅から大学や企業・事業所へのバスルートについては、ニーズも高く、バスサービスが飽和状態になっている。

人口減少・超高齢社会の進展により、交通弱者が増加すると見込まれることから、中心市街地の活性化やコンパクトなまちづくりと連携しつつ、公共交通の確保を前提とした適切な交通サービスのあり方を検討する必要がある。なお、その際には、市民ニーズや社会情勢を考慮し、バスに加えて、LRT・BRTをはじめとする新交通システムの導入（6.3.2）を検討する。

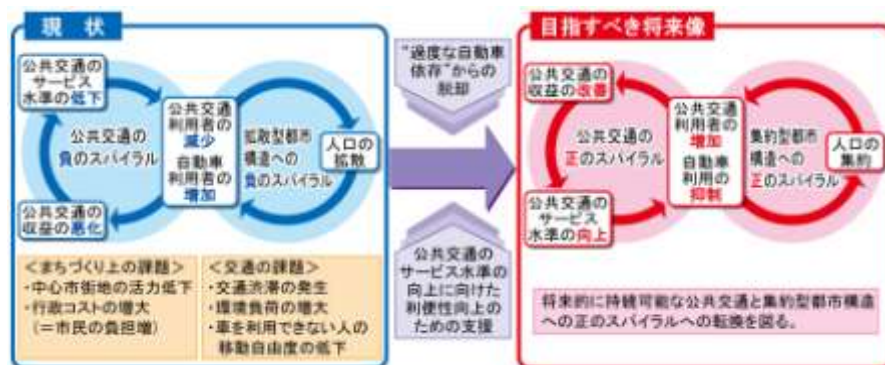


図 交通まちづくりのシナリオイメージ

● バス交通サービスの確保・維持・改善	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービスが衰退している地域の存在と飽和している地域の存在 ・市内には交通事業者が運行するバス路線（幹線、フィーダー等）と草津市が運行するバス路線（コミュニティバス）が混在 ・高齢社会による交通弱者の増加
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・環境と調和したまち ・誰もが公共交通を利用できるまち <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続的に公共交通サービスが提供されるまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的なバス事業の展開 <ul style="list-style-type: none"> ★各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス） ★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス等） ・バス走行環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ◇公共交通専用空間の整備検討 ・快適なバス周辺環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★低床式バス車両の導入促進 ★バスロケーションシステムの導入支援 ★ICカードの導入促進 ◇バス停環境の整備検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・国や滋賀県、近隣市や交通事業者と連携を図りながら、一体的な公共交通サービスの提供を進める。

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

6.3.4 自動車に関する計画

草津市が抱える主要な問題である道路渋滞については、市域で発生する交通だけでなく、国土軸である国道1号や国道1号バイパスを通過する広域交通も大きな影響を及ぼしていると考えられる。そのため、広域的な道路網の整備や道路の使い方についても、検討していく必要がある。

また、モータリゼーションの進展は、公共交通離れを起こし、交通渋滞の原因となり、公共交通のさらなる利便性低下につながることから、市民生活や経済活動に大きなデメリットを及ぼす可能性もある。そのため、都市計画道路の整備や交差点改良を含む既存道路の改良・有効活用等を行うことで、道路空間の安全性・円滑性・快適性を強化した、より質の高い道路サービスを実現する。

特に、広域かつ地域交通双方で重要な役割を担うと考えられる道路（平野南笠線や山手幹線等）の整備を優先的に検討する。また、既存道路の改良・有効活用においては、平成25年6月の道路交通法改正により位置付けられたラウンドアバウト（円形交差点の一種）による経済的かつ効果的な交差点改良等も視野に入れた整備について検討する。

草津市では、国や滋賀県、近隣市、高速道路会社と連携を図りながら、取組を進める。

※ ラウンドアバウト：

円形交差点のうち、一方通行の環道交通流に優先権があり、かつ環道交通流は信号や一時停止などにより中断されない平面交差制御方式



図 道路網の整備イメージ

● 道路環境の整備	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土軸となる幹線道路が南北を横断 ⇒ 通過交通による渋滞の発生 ・ 慢性的な道路混雑の発生
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿圏と中京圏をつなぐ拠点となるまち ・ 市民が円滑な市内移動を行えるまち ↓ 交通まちづくり ・ 適切な需要に合った道路空間が提供されるまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路拡幅・幅員構成の見直し ◇ 都市計画道路の整備検討 ◇ 広域幹線道路やバイパス道路の整備検討 ・ 交差点改良 <ul style="list-style-type: none"> ★ 幅員構成、信号現示、レーン長の見直し ・ 広域防災拠点へのアクセス道路の整備 ・ 高速道路への通過交通の誘導
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市、高速道路会社と連携を図りながら、検討を進める。

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

6.3.5 自転車・歩行者に関する計画

草津市では、通勤・通学における交通手段として、自転車を利用される割合が高くなっている。自転車については、環境にやさしい手段として、今後も利用促進が期待される。ただし、自転車利用にあたっては、自動車や歩行者との空間の共有による安全性の問題が市民アンケートからも明らかになっている。したがって、安全利用の指導・啓発を行うとともに、自転車走行空間の整備、街灯の整備、踏切の解消など安全性に配慮した街路空間の整備が必要になる。

● 自転車・歩行者の利便性向上	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学を中心とした高い自転車利用率 ・自転車と歩行者による安全性に関する問題の発生 ・環境にやさしい自転車の役割の増加 ・道路交通法では、自転車は車道の左側走行が原則、歩道は例外と規定 ・改正道路交通法の施行（平成 25 年 12 月 1 日）により、自転車が道路の右側にある路側帯を走行することは禁止（違反時は罰則あり）
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・環境と調和したまち ・自転車による移動が便利なまち ・誰もが安全・安心に移動できるまち <li style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり ・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ★歩行空間の整備 ★街灯の整備 ・自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★自転車走行空間の整備 ★放置自転車の撤去 ★コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備促進 ★自転車安全安心利用指導員の配置 ◇駐輪場の利便性向上 ◇サイクリングロードの整備検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・国や滋賀県、近隣市と連携を図りながら、検討を進める。 ・その際、公共交通の運営・走行や自動車交通など、他の交通手段への影響も考慮した検討を行うこととする。

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

整備形態	整備イメージ	
自転車道		
自転車専用通行帯 (自転車レーン)		
自転車走行指導帯 (車道混在)		

図 自転車走行空間の一般的な整備イメージ

6.3.6 交通結節点に関する計画

草津駅ならびに南草津駅については、各方面に向けたバスサービスが提供されており、また鉄道との乗り継ぎもみられている。しかしながら、草津市内の公共交通を普段利用しない人たちへの案内情報の提供、高齢者や身体障害者、子育て世代を含め誰もが安全・安心に移動できる環境整備など、乗り継ぎの円滑化が十分ではない状況にあることなどから、草津駅や南草津駅の乗り継ぎの円滑化を図っていくことが必要となる。

交通結節点の強化のためには、鉄道新駅の設置も選択肢であるが、まちづくりの観点および交通の観点、あるいは周辺地域の地元との合意形成、新駅の設置や周辺地域の整備にかかる事業費の観点からは、様々な問題点や課題があることから、長期的な取組と位置づけ、今後の都市計画道路の整備など周辺状況の動向を十分に踏まえた上で、必要に応じて検討することとする。

また、駅前ロータリーについては、送迎を行う自家用車が流入するため、ロータリー内や周辺道路が混雑しており、バスサービスの定時性低下にもつながっている。なお、駅前ロータリーのように空間が限られたエリアでは全てのニーズを受け入れることは難しいため、自家用車については流入規制も含めた検討が必要と考えられる。

また、バス停については、バス停までのアクセス性が十分でないため、利用者が定着しないことも考えられる。そのため、バス停までの移動手段やバス停における乗継利便性の向上が必要となる。

● 異なる交通手段間の連携	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅における乗り継ぎ円滑性の欠如 ・ バス停等までのアクセス性の欠如
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが公共交通を利用できるまち ・ 誰もが安全・安心に移動できるまち <li style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり ・ 公共交通、自家用車、自転車、徒歩それぞれの交通手段が連携したまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅における乗継利便性の強化 <ul style="list-style-type: none"> ★公共交通案内情報の充実 ★駅前ロータリーの運用見直し ★駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&ライド車両）の規制・誘導検討 ◇駅前ロータリーの改善検討 ◇シームレス化検討（空間的な連続、経済的な連絡、時間的な連続） ◇バリアフリー化検討 ◇JR 新駅の設置検討 ・ バス停等へのアクセス性強化 <ul style="list-style-type: none"> ★自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進） ★ボランティア輸送等の導入
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市ならびに地元や交通事業者と連携を図りながら、検討を進める。

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

◇ JR 新駅の設置検討の経緯について

A 新駅の候補地

新駅設置の候補地は、JR 東海道本線 南草津駅～瀬田駅間の地点（下図参照）であり、瀬田駅の 1km 圏と重複していないが、南草津駅の 1km 圏とは広範囲で重複している。

なお、新駅設置の候補地の南東側は工業系用途地域となっており、現状では住・商・工が混在した土地利用になっている。また、北西側は市街化調整区域となっており、農地と集落を中心とした土地利用となっているが、土地区画整理事業が予定されており、特定保留区域*となっている。

※特定保留区域とは、市街化調整区域のうち、将来、市街化区域に編入を予定する区域のこと

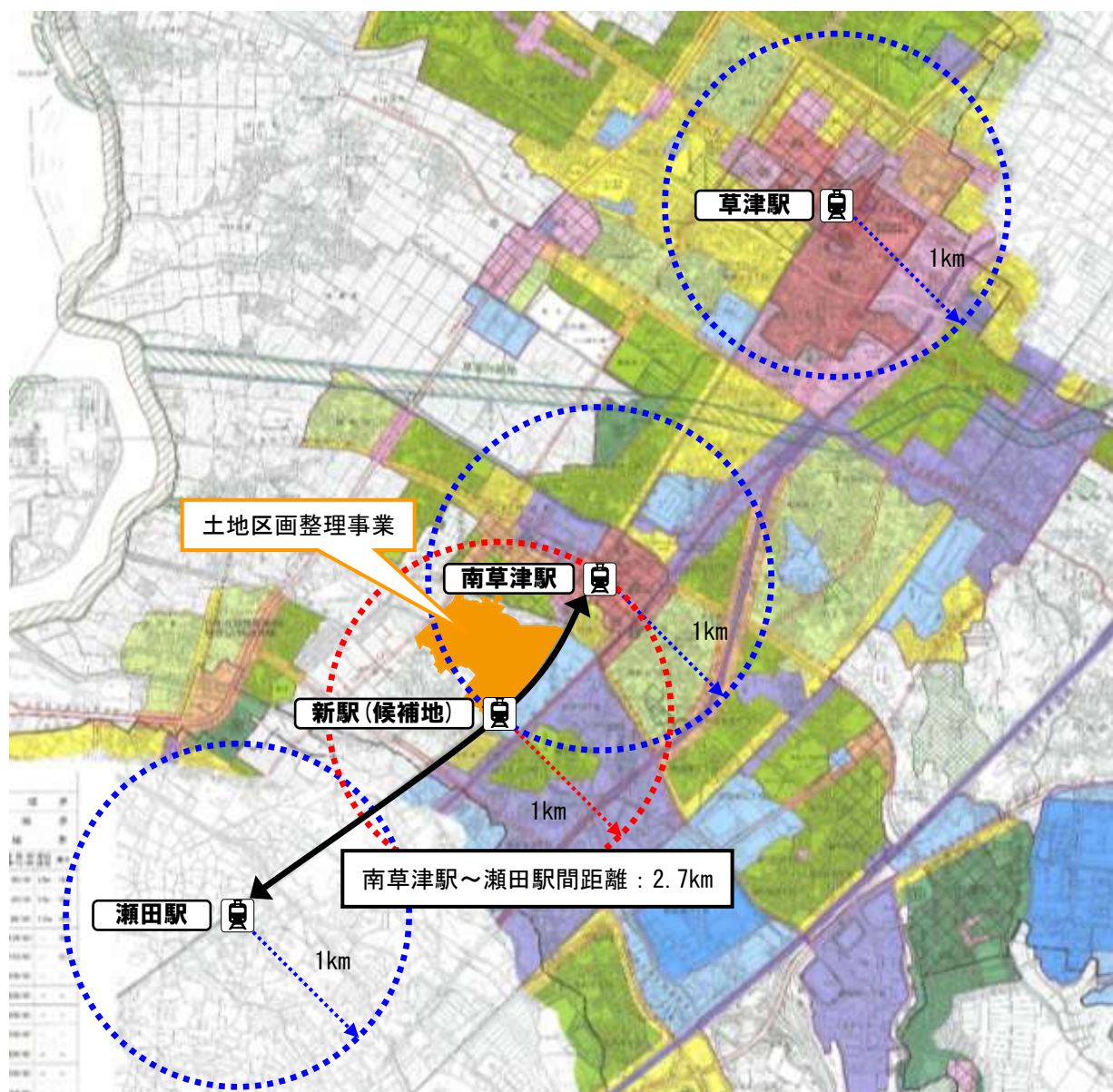


図 新駅の駅勢圏

B 新駅設置に伴う影響

新駅を設置した場合、上位計画（総合計画や都市計画マスタープランなど）に基づいた人口フレームを維持するものとし、住宅及び店舗は低層とすると想定して、新駅設置に伴う影響についての分析を行った結果、（メリット(効果)・デメリット(問題点)）を下表に示す。

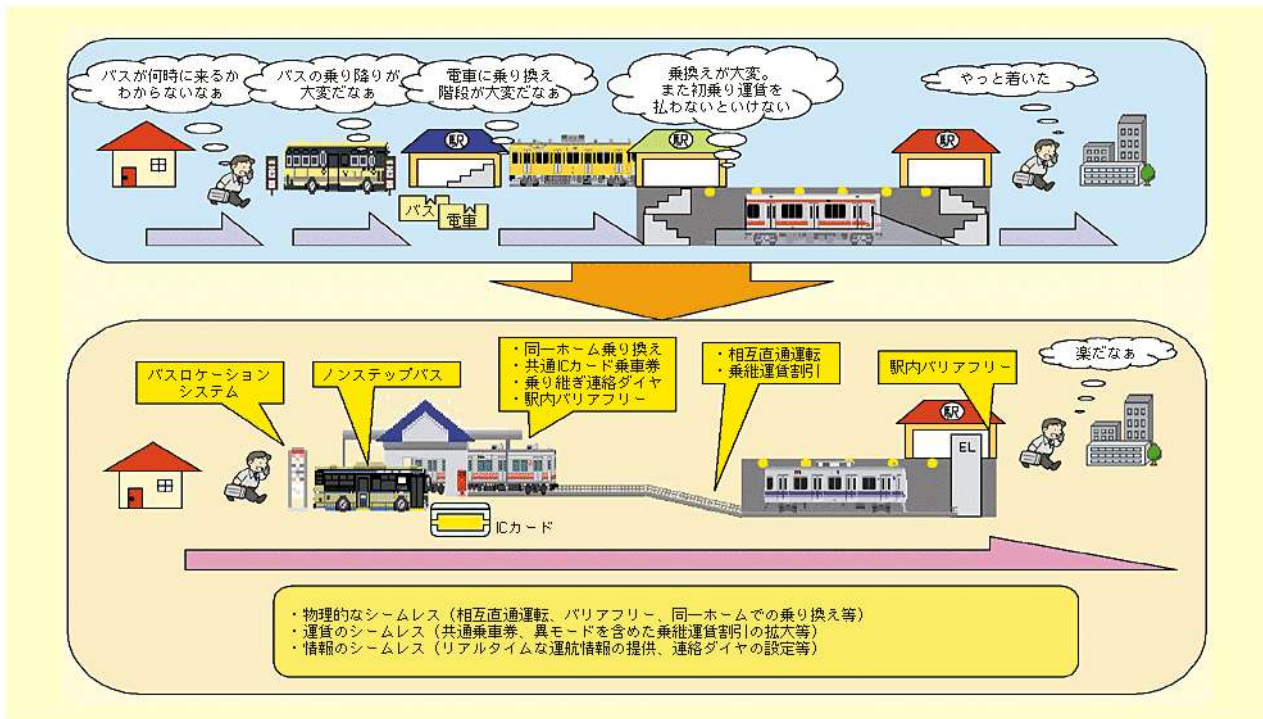
表 新駅設置の主なメリット・デメリット

観点	メリット（効果）	デメリット（問題点）
まちづくり	<ul style="list-style-type: none">○ 新駅周辺への商業等の集積により、税収の増加や新規雇用の創出が見込まれる○ 交流人口が増加する○ JR 線と交差する部分において狼川の改修を効率的に実現できる可能性がある	<ul style="list-style-type: none">○ 上位計画（総合計画や都市計画マスタープランなど）から再検討が必要になる○ 都市施設（道路、駅前広場、駐輪場等）の整備が必要となり、多額の事業費が必要となる○ 草津駅や南草津駅周辺性の拠点性が弱まる○ 進行中の土地区画整理事業の計画変更が必要になる
交通	<ul style="list-style-type: none">○ 地域の新たな玄関口が創出される○ 交通結節点が増加することにより、鉄道を利用しやすい地域が拡大する○ 南草津駅でのフィーダー輸送の過剰集中の分散が図られる	<ul style="list-style-type: none">○ 新駅の利用者が限定的であるが、多額の事業費が必要となる○ 新駅設置により、鉄道移動時間が増加する○ 国道 1 号などにおいて、新たな渋滞が発生する恐れがある○ バス路線が分散化されることにより、バス事業者の経費が増加する

C 新駅設置の方向性

まちづくりの観点および交通の観点からすると、新駅設置は、周辺地域に対してメリット（効果）もある一方で、デメリット（問題点）や課題もあり、また新駅周辺の地元の理解も得られにくいことに加え、駅の新設および周辺地域の整備に多額の事業費が必要になる。

新駅を設置する場合に、総合計画から再検討を行う必要があることも踏まえ、新駅の検討を一旦中断し、今後の都市計画道路の整備など周辺状況の動向を十分に踏まえた上で、必要に応じて改めて検討することとする。



出典：国土交通白書

図 異なる交通手段間の連携（公共交通のシームレス化）のイメージ

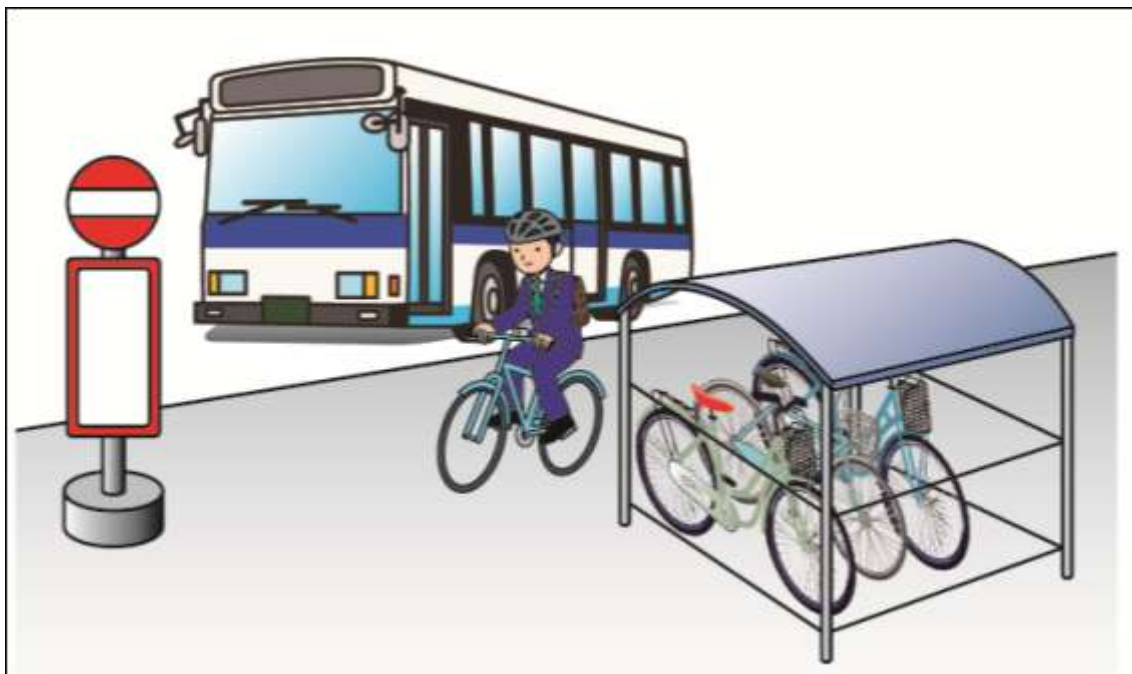


図 サイクル&バスライドのイメージ

6.3.7 ソフト施策に関する計画

(1) 自動車に頼らない市民意識の醸成

自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換を図るためには、行政や事業者が公共サービスを提供する努力だけでは、利用促進が十分に図ることができず、持続可能になりえない。市民一人ひとりが公共交通を利用した生活を意識し、定着させていくことが必要となる。

● 自動車に頼らない市民意識の醸成	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車依存の高い生活スタイルの定着 ・公共交通の衰退
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・環境と調和したまち <div style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</div> ・市民がかしこいクルマの使い方を理解しているまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩、公共交通、自転車の利用促進に向けた普及 <ul style="list-style-type: none"> ★モビリティ・マネジメントの実施 ★イベントやワークショップ等の開催
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・地元や教育機関等との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

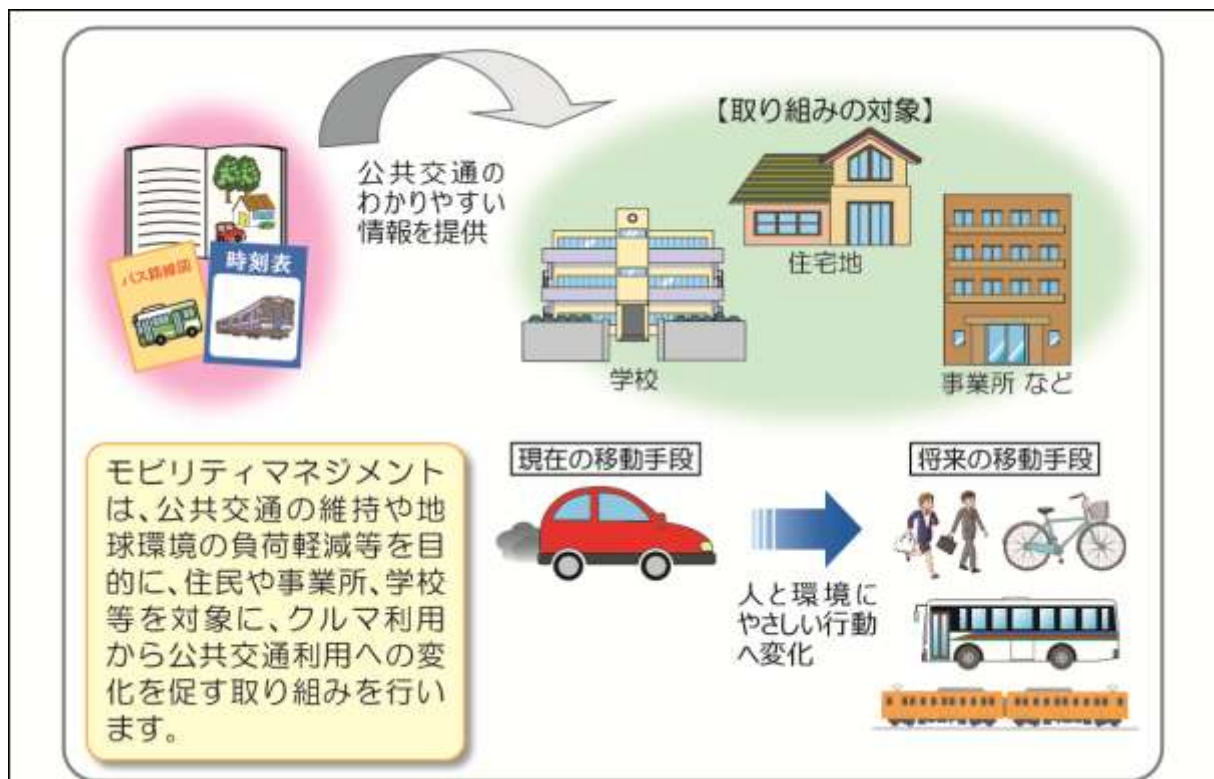


図 モビリティ・マネジメントのイメージ

(2) 安全に対する市民意識の向上

草津市では、多様な交通が利用される中で、安全性の低下が懸念されており、市民アンケートでも、自転車マナーや自動車マナーなどの指導を求める意見が多くなっているため、全市的なマナー啓発が必要になっている。

● 安全に対する市民意識の向上	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ マナー不足により安全性が低下 ・ モータリゼーションや高齢化による事故の増加
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが安全・安心に移動できるまち <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民が自動車や自転車の正しい使い方を理解しているまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ マナー教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> ★児童・生徒・学生への自転車マナー教育の実施 ★企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施 ★自転車安全安心利用教室の開催
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元や教育機関、警察等との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目



出典：宇都宮市HP

写真 スケアードストレイト方式[※]による交通安全教室のイメージ

※ スケアードストレイト方式：恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせる手法。

6.3.8 草津市中心市街地活性化基本計画・草津川跡地利用基本計画との連携

草津市では、「草津市中心市街地活性化基本計画」（平成 25 年 12 月）を策定し、中心市街地の活性化を推進している。また、「草津川跡地利用基本計画」（平成 25 年 10 月）を策定し、草津川跡地の活用を検討している。両計画と連携し、集約型都市構造の核となる中心市街地の回遊性の向上につながる交通まちづくりと、新たな都市機能を有する草津川跡地とのアクセス性を考慮した交通まちづくりの促進が必要となる。

● 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	
背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の衰退⇒「草津市中心市街地活性化基本計画」の策定 ・ 草津川跡地が存在⇒「草津川跡地利用基本計画」の策定
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地を核とした利便性の高い暮らしを実現できるまち ・ 草津川跡地を核としたうまい暮らしが実現できるまち <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市拠点へのアクセス性が高いまち ・ 中心市街地の回遊性が高いまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の交通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ★中心市街地の交通利便性の向上検討 ◇中心市街地の交通環境の総合的な整備検討 ・ 草津川跡地への交通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ★草津川跡地へのアクセス環境の整備検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市や地元との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

参考－１ 用語説明

用語		説明
ア	アクセス	目的地までの道順や行きやすさのこと
キ	キス&ライド	自家用車で駅やバス停まで家族等に送り迎えをしてもらい、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
コ	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
	高齢化率	全人口に占める65歳以上の割合。65歳以上の高齢者の占める割合が全人口の21%を超えた社会を超高齢社会という。
	コミュニティサイクル	地域内に複数ある拠点で、好きなときに好きな場所で、交通媒体(自転車)を借りたり返したりできるサービス。
	コミュニティバス	地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。
	混雑率	設計時に想定された交通容量と実際の交通量の割合から算出される道路の混み具合を表す数値。
	コンパクトなまち	徒歩や公共交通で暮らしに必要な全ての用事ができ、人の移動において自動車に依存する必要のないまち。
サ	サイクル&バスライド	出発地点(自宅等)からバス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある駐輪場に駐輪し、バスに乗り換えて駅や目的地へ向かうシステム。
シ	シームレス化	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行、乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消すること。
テ	低床式バス車両	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。また、車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両で、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでのスムーズな乗降も可能としたバス。
ト	道路交通センサス	概ね5年毎に全国一斉に自動車の利用実態に関するアンケート調査。道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的とする。
	トリップ	交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること。

用語		説明
ハ	パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日の全ての動きを捉えるもの。京阪神都市圏では、これまで、1970（昭和45）年以降、5回実施。
	バスロケーションシステム	利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することを目指し、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
モ	モータリゼーション	自家用車が生活の中に深く入り込むこと。自家用車の普及・大衆化。
	モビリティ・マネジメント	自家用車の過度な利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自家用車から公共交通利用へ自発的に変化させることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
レ	レンタサイクル	ある一つの拠点で、自転車を借りたり返したりできるサービス。
B	BRT (Bus Rapid Transit)	輸送力の大きな連節型低床式バスの投入、バス専用レーン、公共交通優先の信号制御等を組み合わせたバスシステム。これまでのバスシステムに比べて、乗り降りが簡単、速くて時間に正確などの特徴を有する。
I	ICカード	乗降時にカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるカード。カードによっては、クレジット機能を付加することも可能。
L	LRT (Light Rail Transit)	次世代型の路面電車システム。これまでの路面電車とは異なり、低床車両、高規格の線路や停留所の導入により、乗り降りが簡単、速くて時間に正確などの特徴を有する。海外では、各地で整備されているとともに、わが国でも人と環境にやさしい公共交通として再評価されている公共交通システムの一つ。
P	PDCAサイクル	Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（見直し）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。
	PTPS (=公共交通優先システム) (Public Transportation Priority System)	深刻化した交通渋滞によるバスの利便性低下を防ぐため、バスなどの公共車両が交差点や道路を優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用・優先レーンの設置やバスの通過を優先する信号制御などを行う。

参考－2 草津市総合交通戦略協議会

(1) 協議会の開催状況

草津市総合交通戦略協議会を計 7 回開催した。

協議会	開催日時	開催場所	議事
第 1 回	平成 24 年 9 月 3 日(月) 14:00～	市立まちづくりセンター 202 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 草津市総合交通戦略について ・ 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
第 2 回	平成 24 年 11 月 27 日(火) 13:30～	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民アンケート調査について ・ 事業者アンケート調査について ・ 総合交通戦略の策定に向けて
第 3 回	平成 25 年 7 月 30 日(火) 14:00～	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査について ・ 都市交通マスタープラン及び総合交通戦略について
第 4 回	平成 25 年 9 月 5 日(木) 10:00～	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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基本施策について
第 5 回	平成 25 年 10 月 23 日(水) 15:00～	草津市立市民交流プラザ 大会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)について ・ 新駅設置の概略検討(案)について
第 6 回	平成 25 年 11 月 27 日(水) 10:00～	草津市立市民交流プラザ 大会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)について ・ パブリックコメントの実施について
第 7 回	平成 26 年 2 月 18 日(火) 10:00～	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメントの実施結果について ・ 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)について

(2) 協議会メンバー

協議会メンバーを以下に示す。

番号	所属	役職	氏名	備考
1	草津市まちづくり協議会連合会 (草津市自治連合会)	会長 (監事)	小林 達男 (川瀬 善行)	副会長
2	草津市老人クラブ連合会	(副会長)	西蔵 清彦 (濱田 和一)	
3	公募委員		南出 幸代	
4	公募委員		香月 潤平	
5	特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会	常務理事	前野 奨	
6	立命館大学理工学部	教授	塚口 博司	会長
7	立命館大学理工学部	講師	塩見 康博	
8	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室	室長	平野 剛	
9	一般社団法人滋賀県バス協会	専務理事	樋口 俊助	
10	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	加茂 学	
11	滋賀県自転車軽自動車商業協同組合 草津・栗東支部	支部長	大西 清	
12	近畿地方整備局建政部都市整備課	課長	吉澤 勇一郎	
13	近畿地方整備局滋賀国道事務所	所長 (所長)	日野 雅仁 (沢田 康夫)	
14	近畿運輸局滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	後藤 浩之	
15	滋賀県土木交通部	技監	松本 勝正	
16	滋賀県土木交通部交通政策課	課長 (課長)	四塚 善弘 (谷村 定義)	
17	滋賀県南部土木事務所	所長	徳島 英和	
18	草津警察署交通課	課長 (課長)	堤 伸一 (吉井 弘明)	
19	草津市	特命監(都市再生担当) (政策監)	浅見 善廣 (田中 成興)	
事務局	草津市都市建設部	部長 (部長)	北中 建道 (浅見 善廣)	
		理事(景観・交通政策担当) (理事)	川崎 周太郎 (岡村 寿昭)	
		副部長(景観・交通政策担当) (副部長)	山本 憲一 (北中 建道)	
	草津市都市建設部交通政策課	(課長)	(山本 憲一)	
		参事	松尾 俊彦	
		主事 (主事)	三田村 純 (青木 亮太)	

※各項目の下段()内は、平成24年度の協議会メンバーを掲示

(3) 協議会設置要綱

草津市総合交通戦略協議会設置要綱を以下に示す。

草津市総合交通戦略協議会設置要綱

(設置)

第1条 草津市における総合交通戦略の策定に当たり、住民、各種団体等からの様々な意見および考えを反映させるため、草津市総合交通戦略協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、総合交通戦略に盛り込むべき事項について検討を行う。

(委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、または任命する。

- (1) 市職員
- (2) 社団法人滋賀県バス協会が指名する者
- (3) 一般社団法人滋賀県タクシー協会が指名する者
- (4) 市民または市内交通の利用者
- (5) 近畿運輸局滋賀運輸支局長が指名する者
- (6) 学識経験者
- (7) 道路管理者、滋賀県警察その他の協議会の運営上必要と認められる者

2 委員の任期は、委嘱の日から前条の検討が終了する日までとする。

(会長等)

第4条 協議会に会長および副会長を置く。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 会長は、委員の互選によって定める。

4 副会長は、会長があらかじめ指名する者とする。

5 会長に事故あるとき、または会長が不在のときは、副会長が会長の職務を行う。

6 会長および副会長ともに事故あるとき、または不在のときは、あらかじめ指名された委員が、会長の職務を行う。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会長は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

4 会長は、会議に必要と認める時は、必要に応じて関係者の出席を求め、説明または意見を聴くことができる。

(事務局)

第6条 協議会の庶務は、都市建設部交通政策課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

付 則

この要綱は、平成24年8月1日から施行する。



草津市都市交通マスタープラン（案）

■作成：平成 26 年 3 月

■発行：草津市

■編集：草津市都市建設部交通政策課

〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13-30

TEL 077-561-2343 FAX 077-561-2487

■E-mail：kotsu@city.kusatsu.lg.jp

■ウェブサイト：<http://www.city.kusatsu.shiga.jp/index.html>