

検討にあたって

背景・目的

- 滋賀県、2030年に温室効果ガス排出量を1990年比で50%の削減目標
- 公共交通利便性向上の4施策のうちの一つとして、「新たな公共交通の導入」を掲げる
- 地球環境問題の改善、資源枯渇リスク抑制、自動車から公共交通への転換が必要
- 身近な公共交通手段も活かした環境負荷の低い「新たな交通システムの導入」に向けた提言を行う

提言書における「新たな交通システム」の定義

- 地域の公共交通の基幹を担う交通システム
- 自家用車による移動に頼らない公共交通システム
- 多様なソフト施策・ハード施策を組み合わせ合わせた利便性の高い公共交通システム



「新たな交通システム」の意義

- まちをスムーズにつなぐ移動手段
- ライフスタイルを転換しまちづくりを推進
- まちの持続的な発展を支える役割

検討の視点

- 環境負荷の低い交通体系の実現
- まちづくりとの連携
- 長期的な視点での地域課題解決への取り組み

<これまでの検討経緯>

■「新交通システム導入構想検討調査」(平成13年14年)→大津市・草津市エリアにおいて一定の条件下において採算性あり  
 ■滋賀県南部地域において「LRTの導入可能性について検討を進める」(近畿地方交通審議会(答申第8号平成16年10月8日))

検討地域における地域課題と解決方法

瀬田川を挟む両地域共通の地域課題

- 自動車利用から公共交通への利用転換
- 高齢化への対応
- 公共交通を基本としたまちづくりの推進

瀬田川以西における地域課題

- 公共交通機関同士の乗り継ぎのシームレス化
- 駅周辺への施設集約・既存市街地の活性化、駐輪場の整備

瀬田川以东における地域課題

- 既存市街地の土地利用の高度化・高密度化
- スプーロール化(郊外の無秩序な開発)の抑制または計画的な線引きの見直し
- 将来の人口動向・土地利用動向を見越した交通体系構築

方策1:車利用の制御・公共交通の利用促進

- パーク&ライド
- モビリティ・マネジメント
- トランジットモール
- ロードプライシング
- 公共交通車両優先システム(PTPS)
- 基幹バスシステム
- バス専用(優先)レーン 等

方策2:まちづくりと一体となった公共交通システム

- 居住地や都市施設等の誘導
- TOD(Transit Oriented Development)、景観に配慮した公共交通システム 等

新たな交通システムの導入に向けて

瀬田川以西における既存公共交通機関のさらなる活性化

瀬田川以东における新しい中量輸送機関の導入

ロードマップ(新交通システム導入に向けた進行計画)

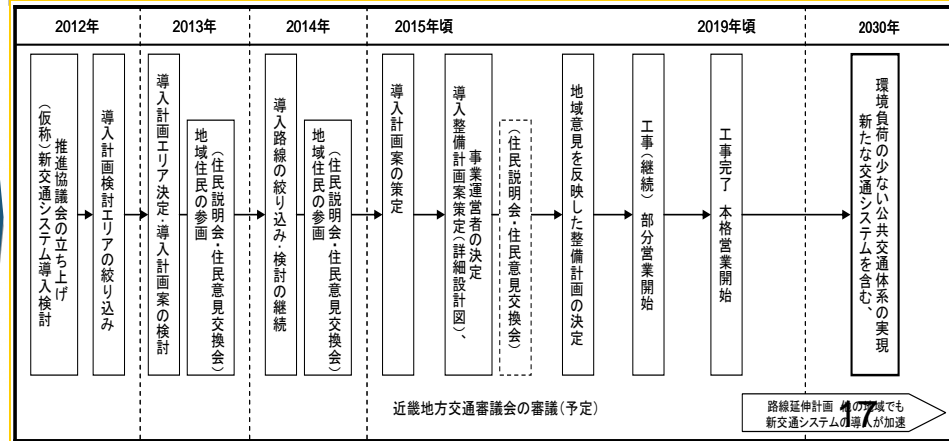
<実施計画決定に向けて>

- 新交通システム導入検討推進協議会(仮称)を立ち上げ(2012年度)
- 導入検討エリアの絞り込みや導入空間等の検討(2013~2014年度)

<公共交通への利用転換促進に向けて>

- モビリティ・マネジメント施策、社会実験等の実施
- 地域とのコミュニケーション等

中長期的取り組み



# 大津・湖南地域での地域公共交通網形成計画策定の必要性について

- **2030年(H42年)**には大津湖南都市計画区域(6市)に、県人口の約54%が居住。  
 県土の持続的発展と活力維持のため、より魅力的な都市を形成していくことが必要  
 (県人口:1,375.2千人 6市:739.2千人 \*うち、大津市草津市 485.6千人)
- 少子・高齢化に対応したまちづくりの必要性  
 年少人口率:県全体12.0% 大津11.3%、草津12.0%、守山14.5%、栗東15.9%、野洲12.5% 湖南市10.7%  
 高齢化率:県全体32.8% 大津30.1%、草津23.5%、守山24.6%、栗東20.5%、野洲28.0%、湖南市29.8%
- 低炭素化社会の実現に向けた対応⇒過度な自動車利用を抑制した、歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けた取組の必要性
- 低密度な都市の拡散を抑え、駅を中心とした集密な都市(コンパクト・シティ)の形成の必要性



サービス水準が高い「公共交通」を軸としたまちづくり施策が必要



鉄道駅と結節し、需要に対応した基幹交通システム・交通ネットワークの構築。  
 基幹交通軸の枝線となるフィーダー交通網の整備。  
 パーク&ライド・自転車利用促進等、様々な交通施策を融合した取組方策が必要。



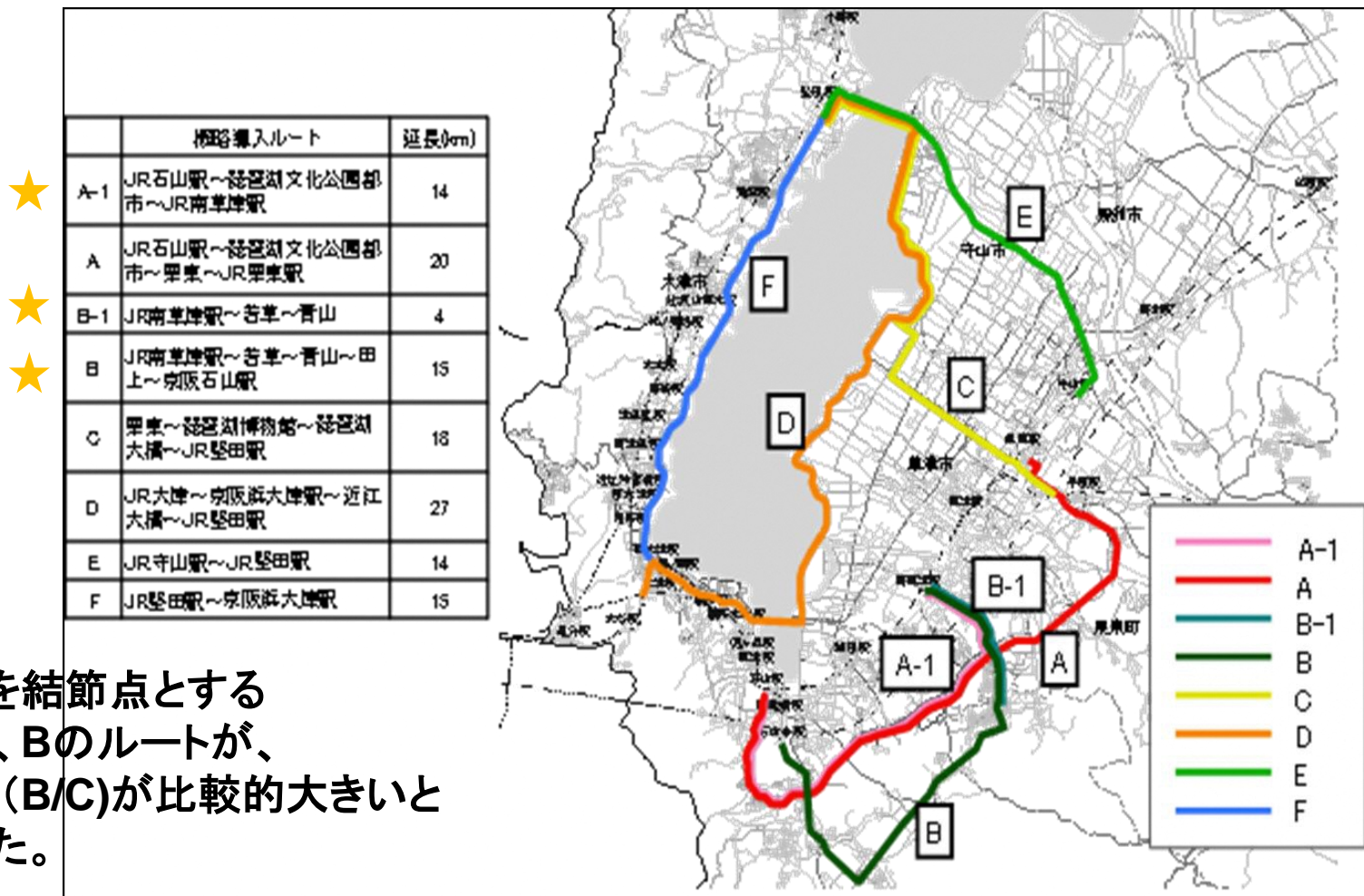
低炭素化社会に対応した「人と環境にやさしい都市」を目指して  
 「夢や希望に満ちた豊かさ実感・滋賀」・**「新しい豊かさ」**の実現を目指して

# 新交通システム検討の経緯

## ○平成12～13年度

大津・湖南地域を対象に「**新交通システム導入構想検討調査**」を関係各課からなる検討会を組織して導入検討ルートを取りまとめた。

\* 関係各課：交通政策課、道路課、河港課、都市計画課



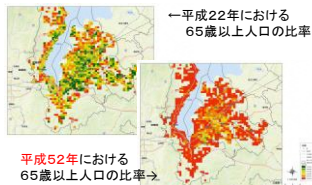
\* 南草津駅を結節点とするA-1、B-1、Bのルートが、費用便益(B/C)が比較的大きいと評価された。

## 策定目的

大津湖南地域(都市計画区域)の持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築(特に、びわこ文化公園都市への交通アクセス向上)を図る。

## 地域の現状

(人口)  
今後も人口は増加。  
H27年 732千人  
H37年 742千人(ピーク)  
H52年 720千人  
一方で、高齢社会が進展  
H27年 22.6%  
H52年 31.8%



(人の動き)  
・京都・大阪方面への移動が多く存在している。  
・市内および隣接する市域間の移動も多い。



平成22年近畿PT調査より

(道路ネットワーク)  
・主要な渋滞箇所が広域幹線軸(国道1号、8号沿線)に集中。  
・渋滞により、バスの定時性が確保されていない場合がある。



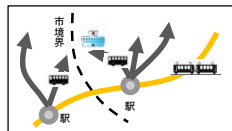
地域の主要渋滞箇所(滋賀県渋滞対策協議会)

☆将来を見据えた道路ネットワークの整備と過度な自動車利用の抑制策が必要

(地域公共交通の運行サービス)



駅ロータリーの混雑状況



バスネットワークのイメージ

☆誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの整備とサービスレベルの向上策が必要

(持続可能な地域公共交通に向けて)  
・バス利用者数は年々減少傾向  
・バス事業者は慢性的な乗務員不足



(びわこ文化公園都市の整備)  
新生美術館の整備  
新県立体育館竣工  
平成36年 国体開催  
☆まちづくりと一体となった交通体系の構築策が必要

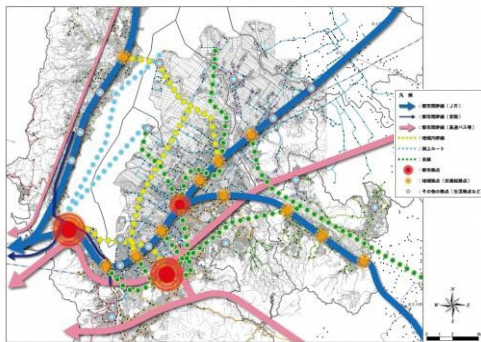
## 大津湖南エリアでの地域公共交通網の形成に係る基本的な方針

目指すべき将来都市像 (コンパクト)	地域公共交通の将来像 (ネットワーク)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・夢・輝き・やすらぎがあふれる住みやすさ 日本一!</li> <li>・「出会い」と「わ」「結」を大切に、ひと・まちの元気さ 日本一!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・みんなに優しい利便性の高い地域公共交通ネットワーク</li> <li>・大津湖南地域を「ひとつ」につなぐ充実した広域公共交通ネットワーク</li> </ul>

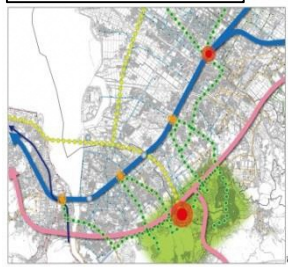
※滋賀県基本構想や人口減少を見据えた豊かな滋賀づくり総合戦略、滋賀交通ビジョンとともに、周辺6市の総合計画や総合戦略、都市交通マスタープランで示された将来像・方向性をもとに導出した。

## 大津湖南エリアの将来交通ネットワーク

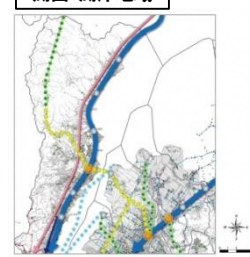
大津湖南地域



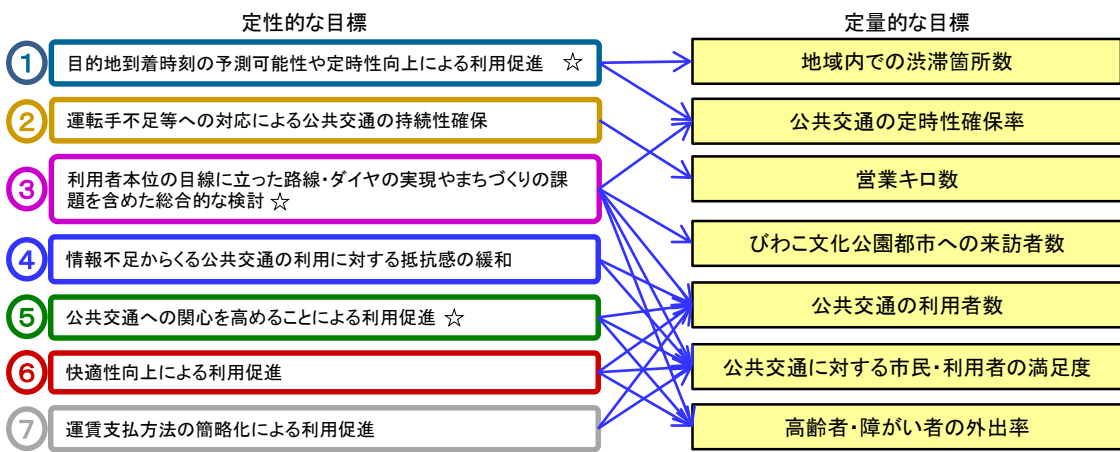
びわこ文化公園都市周辺



湖西・湖岸地域



## 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画で目指す目標



☆:びわこ文化公園都市周辺地域と関連性の深い項目