

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画（原案）について

1 計画の概要

【趣旨】

2025 年まで人口の増加が見込まれるとともに、公共施設の整備が予定される大津湖南都市計画区域において、交通の集中等により発生する各種の問題を解決するとともに、将来的な人口減少による負の影響を緩和するため、地域のまちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築と公共交通の利用促進を目的とする「大津湖南エリア地域公共交通網形成計画」を策定する。

【法的な位置づけ】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月 25 日法律第 59 号）第 5 条に基づき自治体が任意に作成する計画

（大津湖南地域の複数の自治体を跨ぐエリアの計画であることから広域行政を担う県と市町が共同で作成する）

【策定予定】

平成 30 年 6 月策定予定

【構成】

①基本的な方針（スローガン）：

県と市および事業者や関係機関が一体となって、誰もが安全で安心して利用できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築と、その利用促進を図る。

（大津湖南エリア地域公共交通網形成計画素案（平成 29 年 3 月）より）

②計画の区域：大津湖南都市計画区域

③計画を達成するための取組：

定性的・定量的な目標値とその実現に向けた事業メニュー・実施主体を検討。

④計画の達成状況の評価に関する事項

③に示した目標値の達成状況についての評価方法を検討。

⑤計画期間：平成 30 年度～平成 34 年度

2 計画スケジュール

	H28 年度 (2016)	H29 年度 (2017)	H30 年度 (2018)	H31 年度 (2019)	H32 年度 (2020)	H33 年度 (2021)	H34 年度 (2022)	H35 年度 (2023)	H36 年度 (2024)
国体・スポーツ					東京オリパラ			国体リハーサル	国体・全国障害者大会
新県立体育館								◎竣工	国体会場
大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会	地域公共交通網形成計画検討		策定		第 1 期計画期間(2018～2022)		計画の見直し	第 2 期計画期間(2023～2027)	
									◎新名神大津以西開通 ◎山手幹線暫定供用

3 検討経緯と今後の予定

平成 28 年 5 月	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
平成 28 年 9 月	○地域ワークショップの開催
平成 28 年 10 月	【県民生活・土木交通常任委員会】
平成 28 年 11 月	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
平成 28 年 12 月	○地域ワークショップの開催
	【総合交通・防災対策特別委員会】
平成 29 年 3 月	【県民生活・土木交通常任委員会】
	【総合交通・防災対策特別委員会】
	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
	◆大津湖南地域公共交通網形成計画素案の策定
平成 29 年 5 月	【県民生活・土木交通常任委員会】
平成 29 年 7 月	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
平成 29 年 10 月	○地域ワークショップの開催
平成 29 年 12 月	○バス利便性向上に向けた社会実験の実施
平成 29 年 12 月	○地域ワークショップの開催
～平成 30 年 2 月	
平成 30 年 3 月	【県民生活・土木交通常任委員会】

(以下は今後の予定)

平成 30 年 3 月	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
～平成 30 年 4 月	○県民政策コメントの実施
平成 30 年 6 月	【県民生活・土木交通常任委員会】
	○大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会
	○大津湖南エリア地域公共交通網形成計画の策定

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画《骨子》

1. はじめに

1.1 計画の策定趣旨

- ・国、県、市、交通事業者等の主体が連携・協力して持続可能な公共交通を再編していくため、広域的な視点から当該エリアの地域公共交通のあり方を示す。

1.2 計画の位置づけ

- ・「滋賀県基本構想」の部門別計画として平成 25 年（2013 年）12 月に策定した「滋賀交通ビジョン」が目指す交通の姿の実現に向けた取り組み方策の一つと位置付ける。

1.3 計画の対象区域

- ・大津湖南都市計画区域（大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市）

1.4 計画の対象期間

- ・平成 30 年度～平成 34 年度

2. 地域の現状

2.1 人口

2.1.1 圏域の人口

2.1.2 年齢階層別の人口

2.2 交通

2.2.1 鉄道

- ・鉄道の輸送人員は、ＪＲでは 1965 年（昭和 40 年）から増加が続いている一方で、京阪電鉄では輸送人員が減少傾向にある。

2.2.2 路線バス

- ・滋賀県全域のバスの輸送人員はピーク時と比較して約 70%減、走行距離も 2008 年（平成 20 年）以降、減少が続いている。

2.2.3 自動車交通

- ・国道 1 号・8 号・161 号では、慢性的な渋滞が発生しており、特に駅周辺には渋滞箇所が集中している。

2.3 人の動き

2.3.1 広域的な人の動き

2.3.2 びわこ文化公園都市周辺の発生地域別・目的別・集中量

2.3.3 移動の手段

2.4 産業

2.4.1 経済

2.4.2 観光

2.5 施設の立地

2.6 大津湖南エリアの特徴（まとめ）

2.6.1 大津湖南エリア全体

- ・人口減少下において、市域を跨ぐ連携を考えた場合、広域幹線軸としての鉄道の役割

はますます高くなる。

- ・高齢化が進む中では、自動車に頼らずに移動できる地域公共交通の役割はますます高くなる。

2.6.2 びわこ文化公園都市周辺の地域

- ・多様な交通が国道 1 号へ集中し、慢性的な渋滞が発生している。また、この影響を受けて、国道 1 号と交差する方向の道路についても朝夕の時間帯を中心に混雑が発生している。

2.6.3 びわこ文化公園都市

- ・滋賀医科大学や福祉施設を含むゾーンでは、医療・福祉核としての役割が見て取れ、周辺地域とこの地域とのつながりの必要性がうかがえる。
- ・立命館大学や龍谷大学を含むゾーンでは、京都や大阪方面からのトリップが多く、鉄道駅とこの地域を結ぶネットワークの必要性がうかがえる。

3. 上位・関連計画

3.1 滋賀県の上位・関連計画

- 3.1.1 滋賀県全体のまちづくりに関する上位・関連計画
- 3.1.2 滋賀県の交通まちづくりに関する上位・関連計画
- 3.1.3 びわこ文化公園都市に関する上位・関連計画
- 3.1.4 その他

3.2 大津湖南エリア 6 市の上位・関連計画

- 3.2.1 大津市の上位・関連計画
- 3.2.2 草津市の上位・関連計画
- 3.2.3 守山市の上位・関連計画
- 3.2.4 栗東市の上位・関連計画
- 3.2.5 野洲市の上位・関連計画
- 3.2.6 湖南市の上位・関連計画

4. 地域公共交通を取り巻く課題

4.1 地域公共交通の運行サービスについて

- ・定時性、快適性、わかりやすさが低くなっている。人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増すなかで、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになる「負のスパイラル」を防ぐことが重要である。

4.2 持続可能な地域公共交通の実現に向けて

- ・採算性の問題に加えて、乗務員不足も深刻であり、持続可能な公共交通サービスの確保に向けた対応が必要と考えられる。

4.3 地域公共交通のネットワークについて

- ・駅を中心とした放射状であるとともに、市域内の移動を中心としたバスネットワークになっており、市域間の人の動きが約 1～5 千トリップある大津湖南地域の移動実態と

のかい離がみられ、自動車を中心とした生活を助長する結果となっている。

4.4 道路ネットワークについて

- ・自動車分担率が高い地域特性をうけて、多くの区間で渋滞が発生している。この結果、地域公共交通の定時性の欠如により利便性が低下している。

4.5 びわこ文化公園都市の整備とアクセス性の向上について

- ・びわこ文化公園都市の集客力向上を見据え、まちづくりと一体となった交通体系の構築が必要と考えられる。

4.6 地域公共交通を取り巻く課題（まとめ）

5. 目指すべき将来像と基本方針

5.1 大津湖南エリアにおける地域公共交通の重要性

5.2 大津湖南エリアにおけるまちづくりの将来像

5.3 大津湖南エリアにおける地域公共交通の将来像

5.4 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画の基本方針

- ・県と市および事業者や関係機関が一体となって、誰もが安全で安心して利用できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築と、その利用促進を図る。

6. 大津湖南地域で目指す将来ネットワーク

6.1 地域公共交通ネットワークの現状・問題点

6.2 地域公共交通ネットワークの将来像

7. 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画で目指す目標

7.1 目標設定の考え方

7.2 定性的な目標

7.3 定量的な数値指標

7.4 目標値の設定

8. 目標達成のための施策メニューの実施

8.1 施策メニューの整理方針

8.2 目的地到着時刻の予測可能性向上による利用促進

8.3 運転手不足等への対応

8.4 利用者本位の目線に立った路線・ダイヤの実現やまちづくりの課題を含めた総合的な検討

8.5 情報不足からくる公共交通の利用に対する抵抗感の緩和

8.6 公共交通への関心を高めることによる利用促進

8.7 快適性向上による利用促進

8.8 運賃支払方法の簡略化による利用促進

9. 計画の評価・検証・見直し

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。



- ☆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

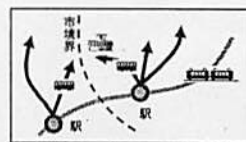
(地域公共交通の運行サービス)



駅ロータリーの混雑状況

- ☆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

地域の主要渋滞箇所(滋賀県渋滞対策協議会)



バスネットワークのイメージ

(持続可能な地域公共交通に向けて)

- バス利用者は年々減少傾向
- 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)

- ・夢・輝き・やすらぎがあふれる住みやすさ 日本一!
- ・「出会い」と「わ」「結」を大切に、ひと・まちの元気を日本一!

地域公共交通の将来像 (ネットワーク)

- ・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
- ・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

※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

定性的な目標

- ① 目的地到着時刻の予測可能性や定時性向上による利用促進 ☆
- ② 運転手不足等への対応による公共交通の持続性確保
- ③ 利用者本位の目線に立った路線・ダイヤの実現やまちづくりの課題を含めた総合的な検討☆
- ④ 情報不足からくる公共交通の利用に対する抵抗感の緩和
- ⑤ 公共交通への関心を高めることによる利用促進☆
- ⑥ 快適性向上による利用促進
- ⑦ 運賃支払方法の簡略化による利用促進

定量的な目標

- 地域内での渋滞箇所数
- 公共交通の定時性確保率
- 営業キロ数
- びわこ文化公園都市への来訪者数
- 公共交通の利用者数
- 公共交通に対する市民・利用者の満足度
- 高齢者・障がい者の外出率

☆:びわこ文化公園都市周辺地域と関連性の深い項目

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画(原案)の概要

平成30年3月9日
土木交通部交通戦略課

別紙2-2

大津湖南エリアにおける 地域公共交通を取り巻く課題

- ① 〇交通渋滞等によるバスの遅れが恒常的に発生し、バスがいつ来るのか、また目的地に何時に到着できるのかが予測できない。
- ・南草津駅～立命館大学、瀬田駅～龍谷大学等
 - ・現国道1号とその交差道路

- ② 〇大型2種免許所有者の減少・高齢化により、バス乗務員の確保が困難になっている。

- ③ 〇鉄道駅と大学等の施設間のバス路線は充実しているが、周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークが弱い。
- 〇市域をまたぐ移動や鉄道と並行した移動ニーズには対応が不十分である。
- ・瀬田駅～滋賀医科大学～南草津駅
 - ・堅田駅～県立総合病院～守山駅 等

- ④ 〇バス路線や料金等に関する周知が不足しており、バス利用への抵抗感を助長している。
- ・目的地に近いバス停が分らない
 - ・市や事業者ごとに割引制度が異なる

- ⑤ 〇モータリゼーションの進行により路線バス利用者が減少しており、バス事業者の収益を悪化させている。
- ・過度な自動車依存の進行

- ⑥ 〇バス待ち環境が弱いであり快適に利用できない。
- ・屋根や風よけのないバス停

- ⑦ 〇運賃の支払い方法が統一されておらず煩雑である。
- ・ICカード、回数券等の共通化ができていない

ねらい	内容	び文公道都 市摩岡地域 と関係の深い 施策	主な実施 主体	H30	H31	H32	H33	H34	中期 (～H42)	長期		
①目的地到着時刻の予測可能性や定時性向上による利用促進	①-1 バイパス整備等幹線の機能強化による国道1号の負荷軽減等	☆	国、県	事業中					供用			
	①-2 瀬田駅前ロータリーの活用方法検討	☆	市	暫定対応	利便性向上に向けた対策の検討・実証					改修の実施		
	①-3 南草津駅前ロータリーの一般車の東口進入抑制、西口誘導	☆	市	地元等との調整	社会実験	進入抑制策の実施						
	①-4 分かりやすい運行情報の提供(デジタルサイネージの設置数)		県、市、事業者	2か所(累計)	3か所(累計)	5か所(累計)						
②運転手不足等への対応による公共交通の持続性確保	②-1 将来に向けた自動運転等の新技術の導入検討		国、県、市	自動運転普及に向けた取組(試験走行の誘致等)の実施								
③利用者本位の目線に立った路線・ダイヤの実現やまちづくりの課題を含めた総合的な検討	③-1 交通結節点となるバス拠点の整備	☆☆	市	検討	設計	施工			供用			
	③-2 バス路線・ダイヤの見直し等		事業者	将来的な実施に向けて検討								
	③-3 2社が運行するバス路線のダイヤ調整	☆	事業者	将来的な実施に向けて検討								
	③-4 まちづくりの将来像をふまえたスムーズな交通手段の導入検討	☆☆	国、県、市								シェアサイクルやLRT・BRT等の導入に向けた検討	
④情報不足からくる公共交通の利用に対する抵抗感の緩和	④-1 生徒や児童を対象とした学校MMの拡大		県、市	8校で実施	10校で実施	12校で実施	14校で実施	16校で実施				
	④-2 見やすくわかりやすいマップの作成		市、事業者	検討	6市域で作成							
	④-3 既存料金施策の周知・共通化、効果的なPRにつながる料金施策の検討		県、市、事業者	検討	新たな料金施策の実施							
	④-4 系統番号やバス停名称等に関するルール統一		事業者	将来的な実施に向けて検討								
⑤公共交通への関心を高めることによる利用促進	⑤-1 事業所を対象とした通勤MMの実施(エコ通勤優良事業所数)		県、市	15社(累計)	20社(累計)	25社(累計)	30社(累計)	35社(累計)				
	⑤-2 ワークショップ等を通じた地域MMの実施(実施地域数)		県、市	1地域	3地域	4地域	5地域	6地域				
	⑤-3 バスに乗ってもらうことが楽しくなるようなイベントの実施(参加者数)		事業者	500名	600名	700名	800名	1000名				
	⑤-4 通勤バスの運行曜日や時間帯の拡充等	☆	事業者	休日の運行拡大	停留所拡充の検討							
⑥快適性向上による利用促進	⑥-1 快適なバス待ち環境の整備		国、県、市	将来的な実施に向けて検討								
⑦運賃支払方法の簡略化による利用促進	⑦-1 共通の運賃収受方法の検討		国、県、市	将来的な実施に向けて検討								

☆☆：びわこ文化公園都市と関連性の深い施策メニュー ☆：びわこ文化公園都市およびその周辺地域と関連性の深い施策メニュー

MM(モビリティ・マネジメント)：多様な交通施策を活用し、過度に自動車に依存した状態から公共交通機関等を中心とした方向へと転換を促していくこと

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画に基づき実施する主な取組について

1 び文公園都市周辺の交通ネットワークのあり方についての検討

(表①－1 関連)

【実施主体：県等】

現在、国と県が整備を進めている国道 1 号栗東水口道路、山手幹線（大津能登川長浜線）の供用開始後を見据えて、次期の公共交通網形成計画への反映に向けた公共交通ネットワークのあり方の検討を進める。

(1) 実施内容

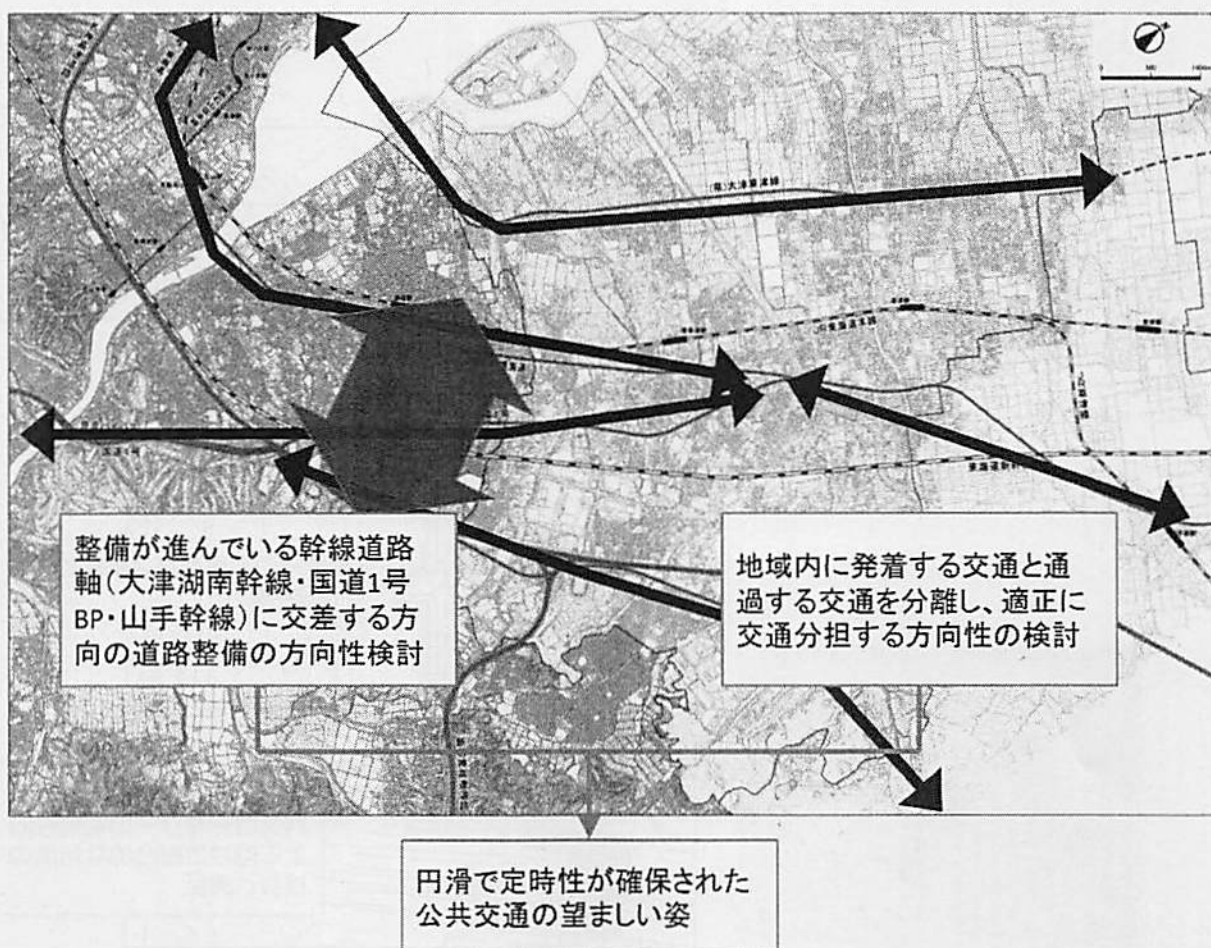
国道 1 号栗東水口道路、山手幹線（大津能登川長浜線）供用開始後の地域交通の状況を見据えて、公共交通の望ましい姿について研究する。

(2) 対象者

交通戦略課が主体として、関係する機関と調整の上、研究を進める。

(3) 実施時期

平成 30 年度～平成 34 年度



2 瀬田駅前ロータリーの活用方法検討（表①-2）

【実施主体：大津市等】

平日朝夕の時間帯を中心に、送迎の一般車両の混雑に巻き込まれてバスの進入・退出に非常に時間を要していることから、一般車とバスの動線を分離することにより、バスのスムーズな発着の実現を目指す。また、現状では龍谷大学の学生の需要に対応できるスペースが確保できないため、将来的には狭隘なバスターミナルの形状の見直しを検討する。

(1) 想定する実施内容

一般車の乗降場所をバス動線から分離する。

(2) 対象者

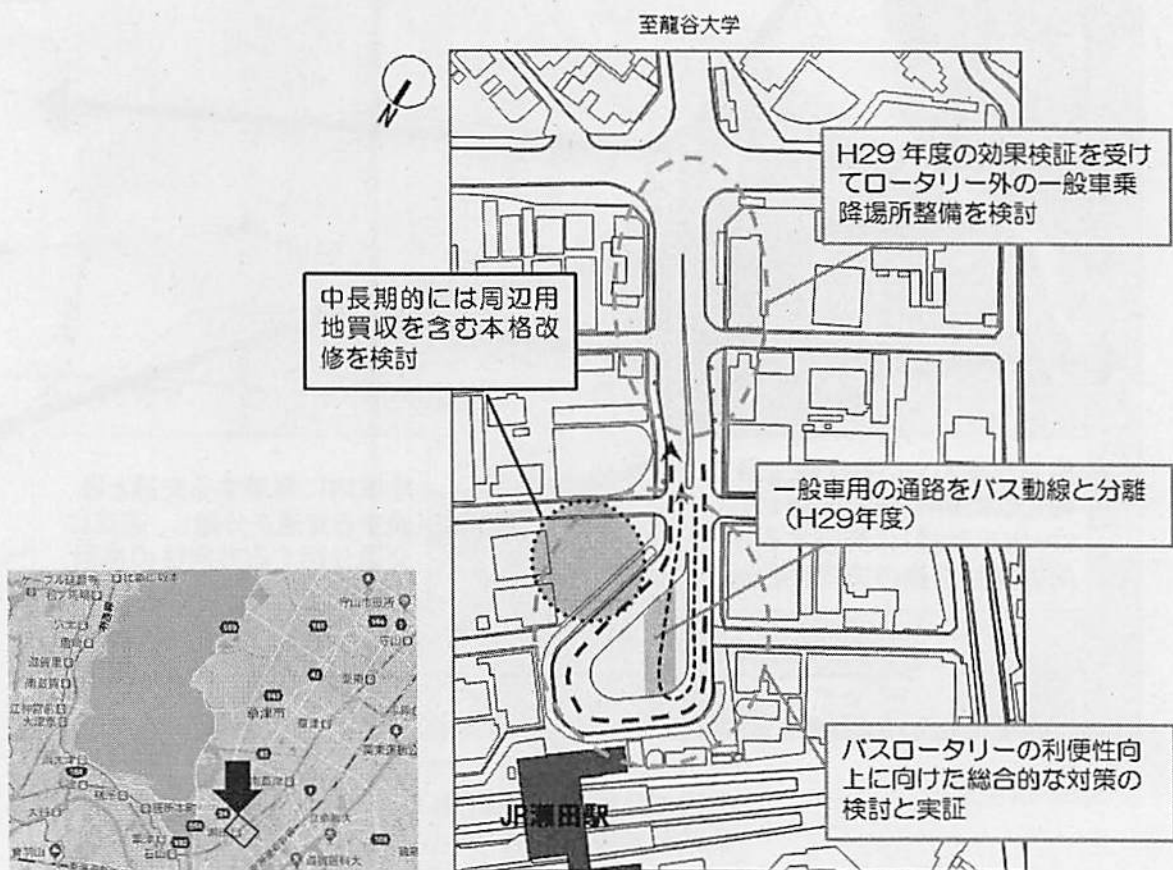
送迎のために瀬田駅ロータリーに進入する一般車両

(3) 実施時期（想定）

平成 30 年度 一般車通路整備による効果検証を受けた暫定的な対応
（ロータリー外の一般車乗降場所整備等）

平成 31 年度～平成 34 年度

バスロータリーの利便性向上に向けた対策の検討・実証



3 南草津駅東口ロータリーの一般車進入抑制・西口誘導（表①－3）

【実施主体：草津市等】

平日朝夕の時間帯を中心に、送迎の一般車両の混雑に巻き込まれてバスの進入・退出に非常に時間を要していることから、一般車の東口への進入を制限し、西口へ誘導することにより、バスのスムーズな発着の実現を目指す。

（1）想定する実施内容

東口ロータリーへの一般車の進入を制限し、西口への誘導を行う。

（2）対象者

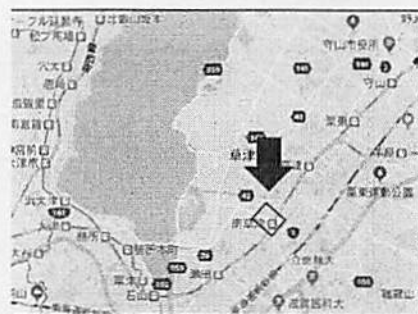
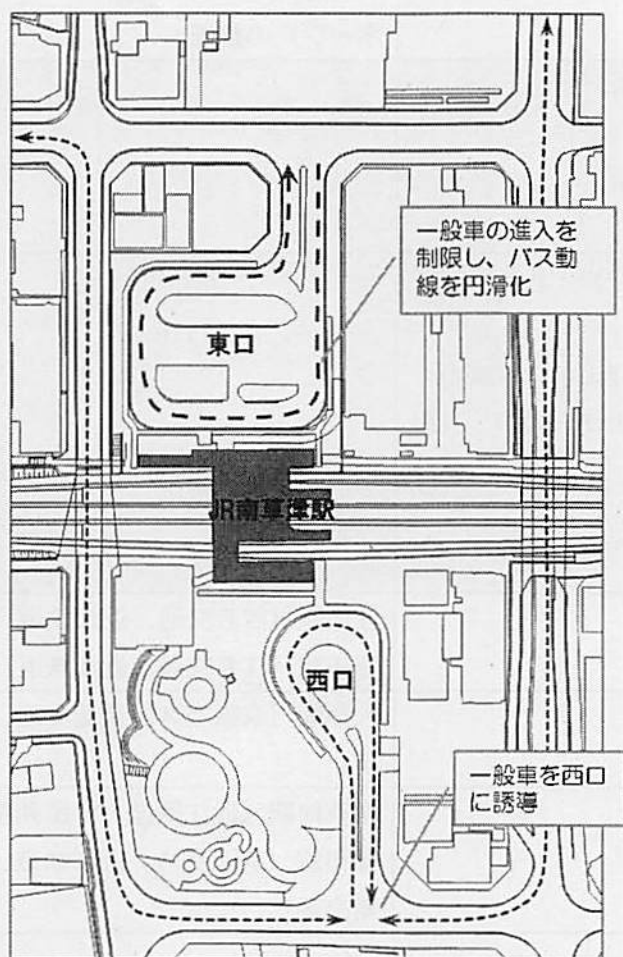
送迎のために南草津駅ロータリーに進入する一般車両

（3）実施時期（想定）

平成 30 年度 地元等への調整

平成 31 年度 社会実験の実施

平成 32 年度 進入抑制策の実施



4 バス運行情報表示機器（デジタルサイネージ）の設置推進（表①－４）

【実施主体：県、市、バス事業者】

主要な鉄道駅において、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を向上するため、バスの乗り場や発車時刻、行き先等を表示するデジタルサイネージの設置を推進する。

（１）実施内容

県内の主要な鉄道駅において、市町および複数の交通事業者が参加する協議会等がバス運行情報表示機器を整備する場合に、費用の一部（上限 1,666 千円、補助率 1/3）を補助する。

（２）対象者

市町および複数の交通事業者が参加する協議会等

（３）実施時期

平成 30 年度～平成 32 年度

年度	○第 1 ステップ バスロケーションシステムの導入	○第 2 ステップ バス運行情報表示機器（デジタルサイネージ）の整備
H27	京阪バス（大津営業所） 【大津市】 江若交通（堅田営業所） 【大津市、守山市】	—
H28	近江鉄道（大津・あやめ・八日市営業所） 【大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、東近江市、近江八幡市、日野町、竜王町】 ※運用は H29.4.1 から	—
H29	—	—
H30 予定	—	守山駅（江若交通、近江鉄道） 堅田駅（江若交通、近江鉄道）
H31 予定	—	大津駅（京阪バス、江若交通、近江鉄道）
H32 予定	—	南草津駅（近江鉄道、帝産湖南交通） 瀬田駅（京阪バス、近江鉄道、帝産湖南交通）

5 自動運転の普及に向けた取組（表②－１）

【実施主体：県、立命館大学等】

大津湖南エリアにおける公共交通ネットワークの再構築に向けて、次の時代を見据えた地域の新たな移動手段（モビリティ）の確保に向けた解決策の一つとして（バス路線を維持するための喫緊の課題の一つである路線バスの運転手不足を補う有望な技術でもある）、自動運転技術の普及に向けた取組を行う。

（１）想定する実施内容

立命館大学構内等での自動運転車の試験走行、試乗会の開催および自動運転技術に関するセミナーの開催

（２）対象者

関連企業・大学等研究者、行政関係者、一般県民

（３）実施時期

平成 30 年 10 月～11 月で数日～一週間程度

（セミナーはそのうち 1 日）

（４）実施に向けた課題

自動運転車の試験走行は、各地の自治体から企業への実施依頼が殺到している状態であるため、試験走行誘致を成功させるためには企業側にとってのメリット（データ収集に適した走行環境、走行に必要な 3D マップ作成への大学の協力、将来的な展開につながるバス会社とのコラボ等）をアピールしていく必要がある。



※写真はパリ近郊のラ・デファンス地区（新凱旋門地区）。
これに近い環境での試験走行を目指す。

