5. JR 草津線利用促進方策の検討

5.1 JR 草津線利用促進に係る課題

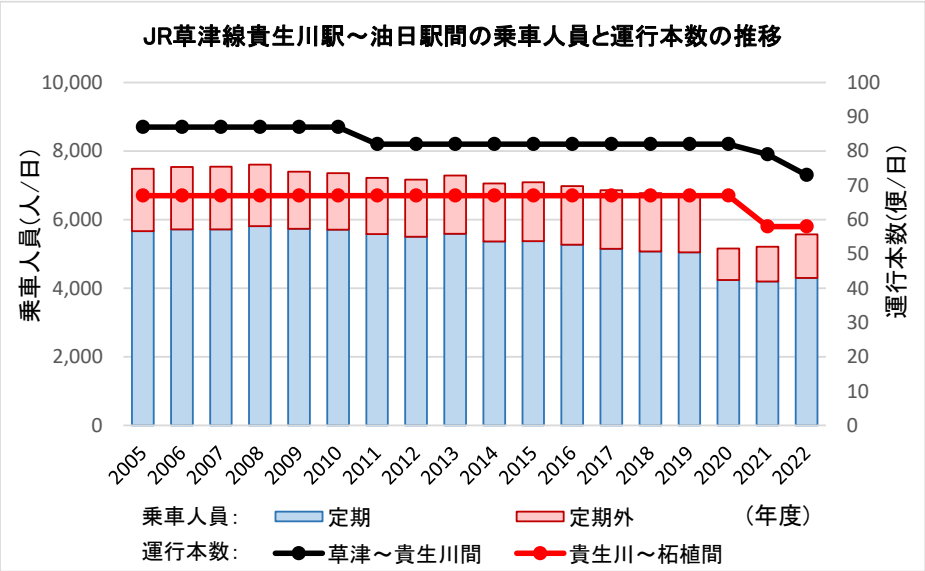
5.1.1 JR 草津線利用促進の必要性

JR 草津線貴生川駅～油日駅間 5 駅計の利用者数は、コロナ禍前の 2019(令和元)年度まではサービス水準が維持されてきたなかで漸減傾向にあり、コロナ禍で大きく減少していまだに回復していない(図 5.1.1)。また、将来の利用者数のすう勢予測値は、2035(令和 17)年度でコロナ禍前の 2019(令和元)年度の 13%減少とコロナ禍前までの回復は見込めず、新たな工業団地開発に伴う需要喚起、利用促進方策の総動員、そして JR 草津線運行本数の増加やアクセス交通の利便性向上などの施策を総動員した高位予測値で、コロナ禍前の利用者数を維持することができる見通しである(図 5.1.2)。

現況の JR 草津線貴生川駅～油日駅間の平均通過人員(輸送密度)が約 2 千人/日程度*)であることを勘案すると、将来的に JR 草津線の運行を維持し、沿線地域居住者の移動利便性を確保するために JR 草津線利用促進は極めて重要であり、関係主体者が連携して利用促進に精力的に取り組んでいかなければならない(表 5.1.1)。

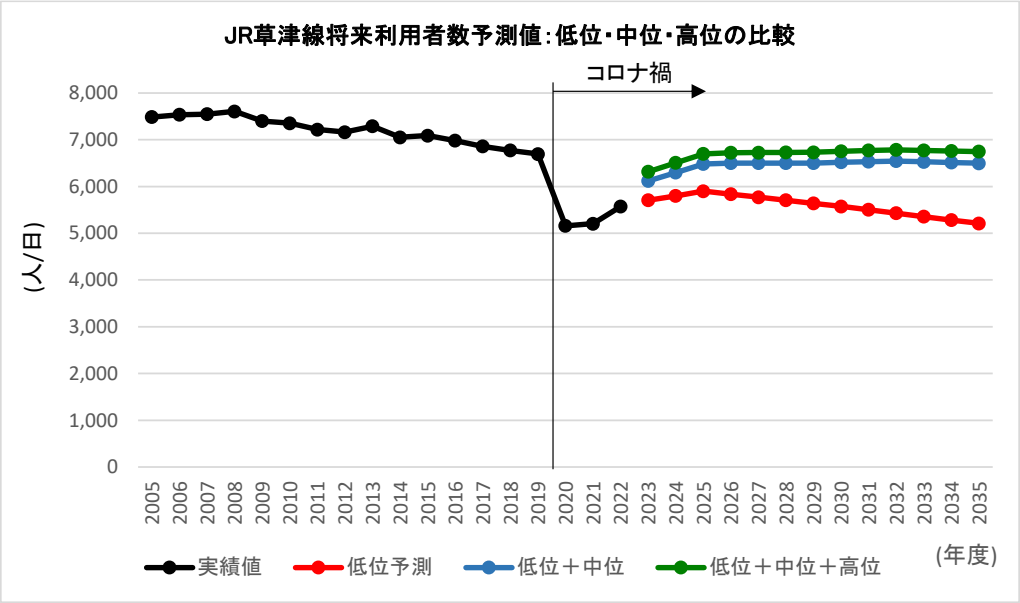
表 5.1.1 JR 草津線利用促進の必要性

- JR 草津線利用者数はコロナ禍前まで漸減傾向にあり、コロナ禍による減少からも回復していない。
- 将来的にも利用者数はコロナ禍前までの回復は見込めず、JR 草津線運行本数の増加やアクセス交通の利便性向上、そして利用促進方策を総動員することでコロナ禍前の利用者数を維持することができる見通しである。
- 将来的に JR 草津線の運行を維持し、沿線地域居住者の移動利便性を確保するためには、関係主体者が連携して利用促進の取り組みを推進していくことが必要不可欠である。



出典:JR西日本資料

図 5.1.1 JR 草津線利用者数と運行本数の推移



低位予測：現状からのすう勢(「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2020)年推計)」、JR 草津線減便継続
中位予測：新名神甲賀工業団地開発に伴う需要増加、JR 草津線利用促進法則の総動員
高位予測：JR 草津線サービス水準の向上(JR 草津線運行便数 2010 年以前の水準まで回復)

図 5.1.2　JR 草津線将来利用者数予測値：低位・中位・高位予測

*1) JR 西日本では、輸送密度(平均通過人員)が 2,000 人未満の線区については、経営状況に関する情報を開示して、地域と課題を共有して「、「地域公共交通計画」の策定などの機会に積極的に参画し、地域のまちづくりや線区の特性・移動ニーズをふまえて、鉄道の上下分離等を含めた地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を幅広く行うこととしている(「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」西日本旅客鉄道株式会社、2022 年 4 月)。

参考表 JR 草津線平均通過人員及び旅客運輸収入(2022 年度)

区間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日)		旅客運輸収入(百万円/年)
		1987 年度	2022 年度	2022 年度
草津～柘植	36.7	9,895	9,955	1,146
貴生川～柘植	15.3		2,166	
草津～貴生川	21.4		15,525	

出典：「データで見る JR 西日本」西日本旅客鉄道株式会社、2023 年 4 月

5.1.2 JR 草津線利用促進に係る課題と施策の方向性

JR 草津線の将来利用者予測、利用主体へのアンケート調査結果に基づく問題意識を踏まえると、JR 草津線利用促進の課題と施策の方向性は表 5.1.2 に示すように整理される。

まず、アンケート調査結果からは、(1)利用主体への働きかけによる利用促進といった視点での課題が第一に挙げられる。事業所アンケート調査結果からは、マイカー通勤が堅固であり JR 草津線をはじめとした公共交通利用にはあまり関心がなく、マイカー通勤をマネジメントするといった態度もあまり見られないようである。中学生保護者アンケート調査結果からも、外出に際してはクルマ利用が習慣となっていることが明らかに見られる。また、JR 草津線の運行本数の少なさが指摘されるとともに、バス等のアクセス交通情報を知らない事業所も多くみられる。このようなマイカー通勤を抑制することや試みに係る関心が低い状況を踏まえると、マイカー通勤の抑制や交通事故リスクの削減、公共交通利用への理解を深め、態度の変容に向けた取り組みが必要である。中学生の保護者アンケート調査結果からも、外出交通手段のほとんどは自動車利用であり、JR 草津線の運行本数の少なさを指摘する一方で、利用者数の減少と運行の持続可能性に係る理解がされていないこと、バスの情報もあまり知られていないこと等から、居住者への公共交通利用に係る理解を深め、意識行動の変容と利用を促進する働きかけが求められる。

次に、利用主体との協働による(2)JR 草津線及び駅 2 次交通サービス水準の向上の推進も大きな課題である。事業所アンケート調査結果からも、公共交通を利用した通勤への関心は低いものの、いくつかの事業所は通勤バスを運行しており、通勤シャトルバスに興味を示す事業所もあることから、これらの意欲的な事業所と連携して、通勤シャトルバス社会実験の改良継続、通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行、そして JR 草津線ダイヤと連携した鉄道 2 次交通サービス水準の向上を図ることが必要である。さらには、鉄道事業者への JR 草津線運行本数の回復、増便によるサービス水準の向上も同様に対応していかなければならない。鉄道 2 次交通としてのコミュニティバスの利便性向上は、沿線居住者アンケート調査結果からも、コミュニティバスサービスの認知度の低さと、鉄道とコミュニティバスの乗継利便性の向上要望が挙げられていることから、大きな施策の方向性として指摘される。

(3)まちづくり政策等による利用促進については、アンケート調査結果からも「駅と駅周辺に、楽しめたり賑わいの場所を創出する」といった駅周辺への市民の集積を図ることで利用者の増加を期待するものである。さらに、都市計画分野と連携した駅周辺地域整備、リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組みも長期的な施策の方向性として挙げられる。

表 5.1.2 JR 草津線利用促進に係る課題と施策の方向性

課題	施策の方向性
(1) 利用主体への働きかけによる利用促進	① 工業団地事業所の通勤交通への理解と態度の変容、及び具体の通勤交通に係る施策実施を促す取り組み ② 事業所従業員の公共交通への理解と態度の変容、通勤交通について考える機会の提供とへの働きかけによる行動変容 ③ 中学生・高校生の学習を通した理解の促進と JR 草津線利用検討機会に応じた利用促進 ④ 沿線地域居住者への公共交通利用に係る理解と態度の変容、及び働きかけによる公共交通利用促進 ⑤ 利用主体のクルマ利用習慣を解凍し、公共交通利用動機を活性化することが可能で利用しやすくなるサービスの拡充
(2) JR 草津線及び駅 2 次交通サービス水準の向上	① JR 草津線ダイヤと連携したコミュニティバス、コミュニティタクシー運行による利便性向上 ② 通勤シャトルバス社会実験の改良継続 ③ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行等合理化検討 ④ JR 草津線運行本数回復、増便によるサービス水準の向上
(3) まちづくり政策等による利用促進	① JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み推進 ② 関連分野と連携した駅周辺地域整備 ③ リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組み推進

5.2 JR 草津線利用促進方策の枠組み

本業務での JR 草津線将来利用者数予測、関連プロジェクトの効果と影響、そして利用主体者を対象としたアンケート調査結果を踏まえ、その問題点や利用可能性を見通して JR 草津線利用促進の取り組み方策を検討した。

JR 草津線利用促進方策は、(1)利用主体への働きかけによる利用促進、(2) JR 草津線及び駅 2 次交通サービス水準の向上、そして(3) まちづくり政策等による利用促進に分類し、具体の施策を整理した。

利用促進方策は、施設・システムなどの構造的な施策と需要に対する働きかけをするソフト的な対策に大別され、それぞれに課題の解決に向けた効果が期待されるものであるが、提案する具体の施策は相互に連携実施することで相乗的に効果が期待されるため、関係主体が連携したパッケージ的な取り組みが望まれる。

なお、「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市，2023 年 12 月でも「目標を達成するための施策メニュー」を提案しており、実際の事業実施に際しては、地域公共交通計画で進めている施策メニューと連携、調整を図ることが望まれる。

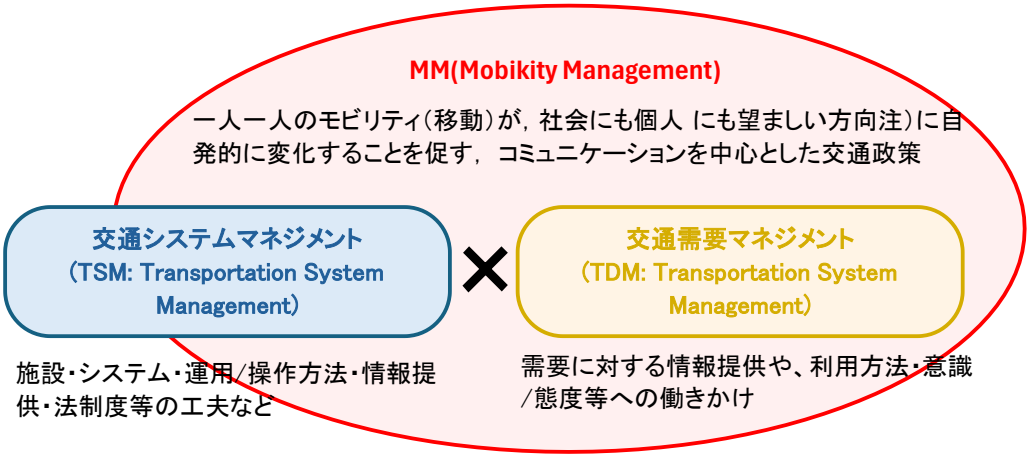


図 5.2.1 利用促進方策における交通マネジメントの取り組みの概念

表 5.2.1　JR 草津線利用促進方策の枠組み

課題	利用促進方策	備考:「甲賀市地域公共交通計画」における関連施策メニュー
(1) 利用主体への働きかけによる利用促進	1. 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント	⑪モビリティ・マネジメントの実施 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	2. 工業団地事業所従業員を対象とする交通マネジメント	⑪モビリティ・マネジメントの実施 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	3. 中学生・高校生を対象とする交通マネジメント学習	⑧わかりやすい情報提供の推進 ⑪モビリティ・マネジメントの実施 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	4. 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント	⑧わかりやすい情報提供の推進 ⑪モビリティ・マネジメントの実施 ⑭地域で守り育てる体制の構築
	5. 利用主体が利用しやすくなるサービスの拡充	⑧わかりやすい情報提供の推進 ⑨ICT 等、新技術を活用したスマートモビリティ・マネジメントの推進 ⑩周遊性を高めるための利用促進
(2) JR 草津線及び駅 2 次交通サービス水準の向上	1. 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上	④コミバス・コミタクの再編 ⑥乗り継ぎ環境・接続性の改善
	2. 通勤シャトルバス社会実験の改良継続	⑭地域で守り育てる体制の構築
	3. 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行	⑫関連する団体や関係機関との連携推進 ⑭地域で守り育てる体制の構築
	4. JR 草津線の増便によるサービス水準の向上（甲西駅行違い施設整備、複線化等）	⑩周遊性を高めるための利用促進 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進
(3) まちづくり政策等による利用促進	1. JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み	①まちづくり連携した交通結節機能の整備
	2. 関連分野と連携した駅周辺地域整備	①まちづくり連携した交通結節機能の整備 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	3. リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組み	②JR 草津線の利用促進と利便性向上 ⑫関連する団体や関係機関との連携推進

参考表 「地域公共交通計画」における施策メニュー一覧

基本方針	施策メニュー
1.「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進	①まちづくりと連携した交通結節機能の整備
	②JR 草津線の利用促進と利便性向上
	③近江鉄道の利用促進と安全運行の確保
2.「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化	④コミバス・コミタクの再編
	⑤信楽高原鐵道の安定経営と安全運行および利便性の確保
	⑥乗り継ぎ環境・接続性の改善
3.「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開	⑦人と環境にやさしい車両・施設等の整備
	⑧わかりやすい情報提供の推進
	⑨ICT 等、新技術を活用したスマートモビリティ・マネジメントの推進
	⑩周遊性を高めるための利用促進
	⑪モビリティ・マネジメントの実施
4.「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり	⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	⑬新たな収益モデルの構築
	⑭地域で守り育てる体制の構築
	⑮地域公共交通の担い手確保

出典:「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

5.3 利用主体への働きかけによる利用促進方策

（1） 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント

概要	工業団地事業所の意思決定者を対象として、通勤交通への理解と態度の変容、及び具体の通勤交通に係る施策実施を促す取り組み
ねらい	総じて公共交通利用への関心が低い中で、マイカー通勤交通マネジメントや通勤バスを運行するなど、意欲的又は関心のある事業所の取り組みを先導して、取り組み事業所を拡大する。 公共交通利用への関心がない事業所に対しては、まず認知と理解を深め、行動変容動機を活性化することを目的とした情報提供やコミュニケーションを開始し、先導した事例情報の提供を行って糾合を図る。 更に、工業団地としての自律的取り組みに向けた仕組みを構築して、継続的な事業所交通マネジメントを推進する。
対象	工業団地事業所の意思決定者
事業内容	・ 通勤交通マネジメントに関心がある事業所への施策取り組み状況のフィードバックや意見交換会の実施によるマネジメント施策の推進。 ・ 通勤交通マネジメントに関心がない事業所を対象として、公共交通情報提供、先導的な取り組み情報の提供などを通して、関心を高める取り組み推進。 ・ 取組を実施している事業所が集まる会議における意見交換を通して、団地での協働取組み施策を策定して、団地内事業所に参加を呼びかける。 事業所アンケート調査に基づく取り組んでもよいとするマネジメント施策(例) ● エコ通勤 ● 安全運転支援(研修) ● 共同路外駐車場運営 ● 通勤シャトルバス共同運行　など ・ 工業団地交通マネジメント会議の構成 ・ 事業主体が協働して設定した取組施策の実施、検証、フィードバック、持続可能な施策実行の仕組みの構築 ・ 取組施策の体系化と、他工業団地への展開、自律的事業実施の仕組みの構築
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者
連携施策	・ 工業団地事業所従業員を対象とする交通マネジメント ・ 通勤シャトルバス社会実験の改良継続 ・ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行

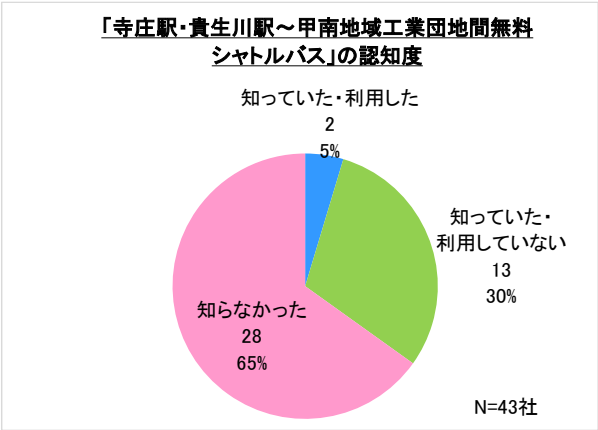


図 5.3.1 「寺庄駅・貴生川駅～甲南地域工業団地間無料シャトルバス」の認知度

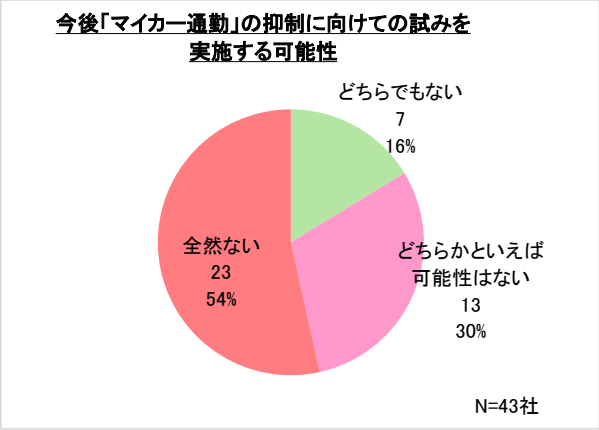


図 5.3.2 マイカー通勤抑制の試みを実施する可能性

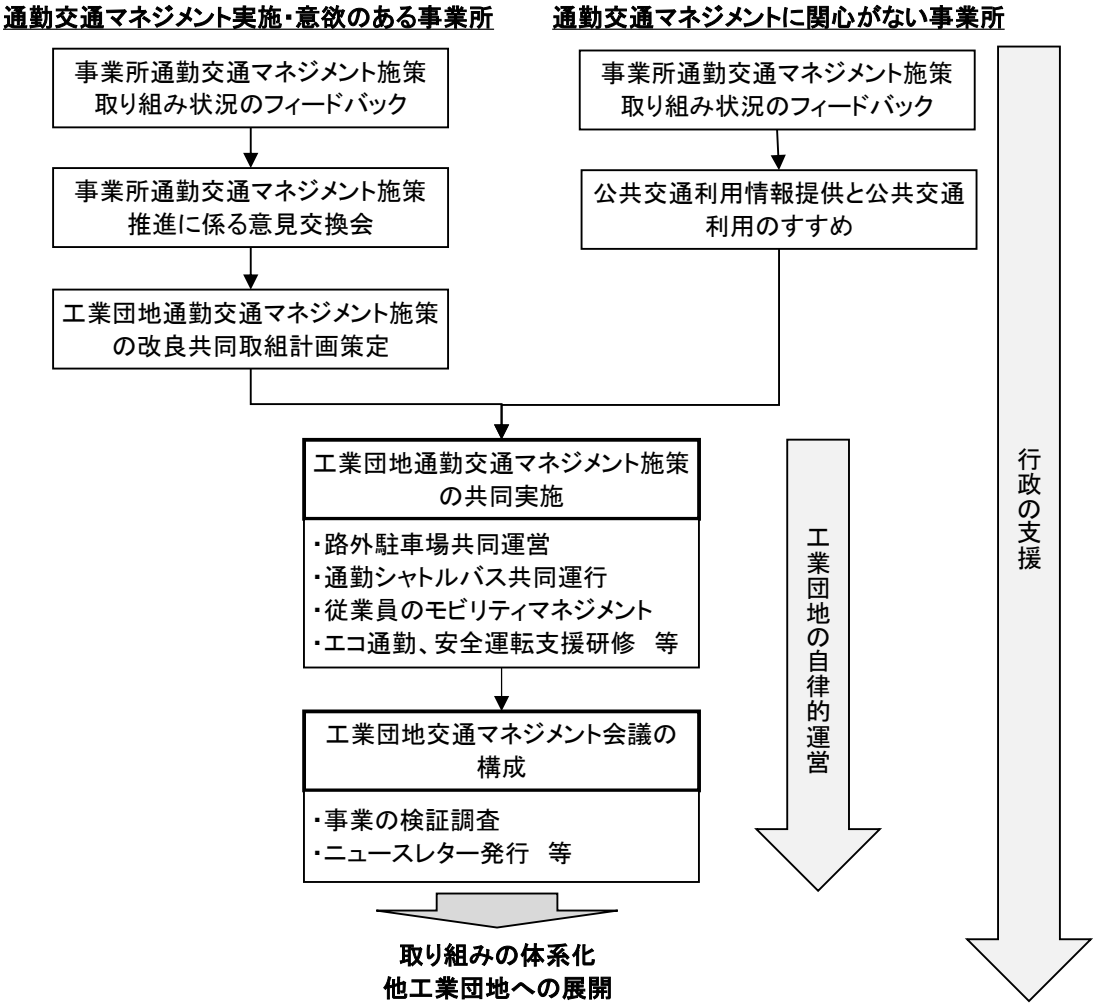
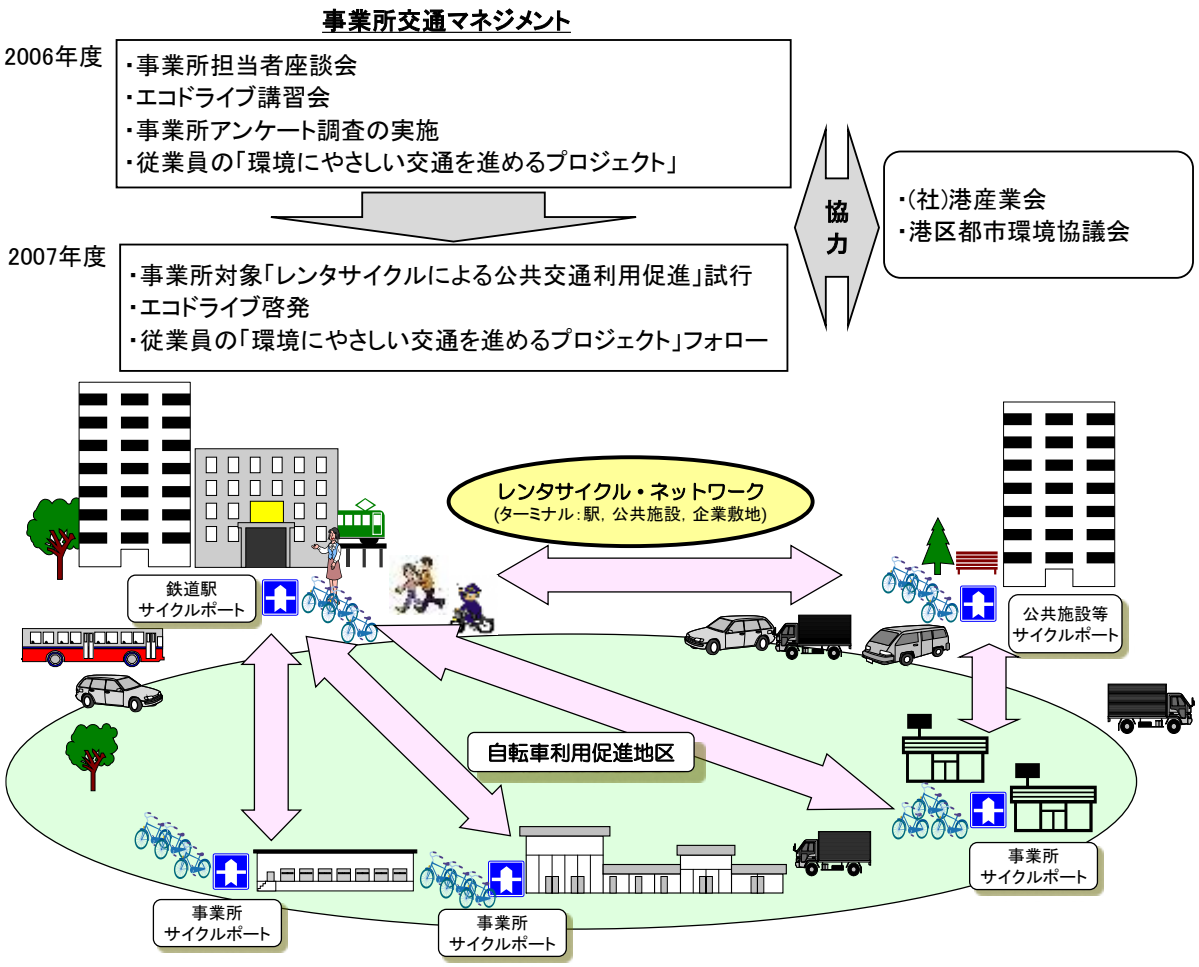


図 5.3.3 JR 草津線利用促進方策の枠組み提案



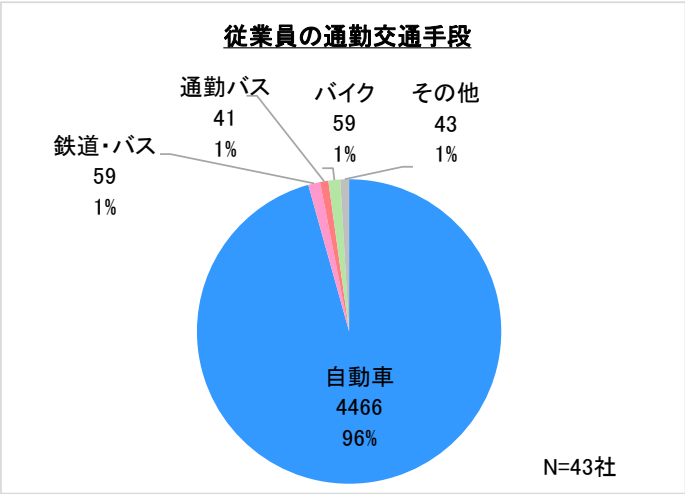
・519事業所に案内、60事業所(12%)から回答、13事業所(22%)が参加。
・2006年度の事業所アンケート調査で自転車利用に興味がある事業所を訪問して参加を推奨。

出典：「第 3 回日本モビリティ・マネジメント会議」資料、2008 年 7 月

図 5.3.4 「自転車を活用した公共交通活性化の取り組み」の概要

（2） 工業団地事業所従業員を対象とする交通マネジメント

概要	事業所従業員の公共交通への理解と態度の変容、通勤交通について考える機会の提供と働きかけによる行動変容
ねらい	96%の従業員がマイカー通勤をしている現状や、鉄道やバス情報を知らない従業員が多くを占める現状を踏まえて、「アンケート調査結果のフィードバック」、「公共交通の現状」、「鉄道・バス利用情報」等の情報提供を通した認知と理解を深める。 また、事業者が主導して公共交通利用動機の活性化を図る情報提供、「行動プラン」策定を要請するプログラムへの取り組みを通して、マイカー通勤の抑制と公共交通利用の促進を図る。
対象	工業団地事業所の従業員
事業内容	・ マイカー通勤抑制と公共交通利用を勧める情報提供による認知と理解の促進。 ・ 事業者が主導して公共交通利用動機の活性化を図る情報提供、「行動プラン」策定を要請するプログラムへの取り組み。 ・ 従業員を対象とする交通マネジメントの実施に際しては、「鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上」又は「通勤シャトルバス社会実験の改良継続」施策などと連携して実施し、行動変容効果を高めることが望まれる。 ・ 取組結果のフィードバック。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者
連携施策	・ 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント ・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ 通勤シャトルバス社会実験の改良継続 ・ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行



出典：「事業所アンケート調査結果」甲賀市

図 5.3.5 工業団地従業員の通勤交通手段

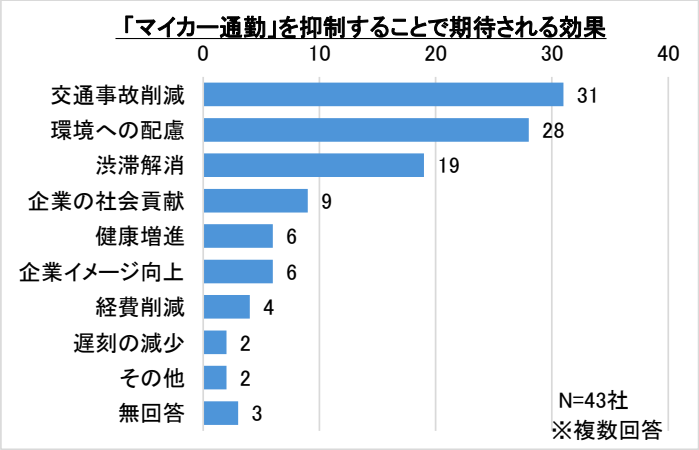


図 5.3.6 「マイカー通勤」を抑制することで期待する効果

出典：「日本モビリティ・マネジメント会議」HP, 2024.3

図 5.3.7 「かしこいクルマの使い方を考える」ための基礎データ例

（3） 中学生・高校生を対象とする交通マネジメント学習

概要	中学生・高校生の学習を通した公共交通への理解の促進と JR 草津線利用検討機会に応じた利用促進
ねらい	中学生・高校生の JR 草津線の現状や利用者数減少傾向等の認知と理解があまりない現状を踏まえて、交通マネジメント学習を通して理解を深め、公共交通利用への態度と行動変容動機を高めて、公共交通利用への行動変容を期待する。
対象	市内の中学校・高等学校・(小学校)
事業内容	・ 中学校、高等学校の協力をいただいて、交通マネジメント学習の実施、定着化を図る。 ・ 中学校、高等学校、交通事業者が連携して、入学時、進学時における鉄道利用定期券販売。
事業主体	甲賀市、甲賀市教育委員会、交通事業者、中学校・高等学校及び高校生・中学生、専門家
連携施策	・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行 ・ JR 草津線の増便によるサービス水準の向上（甲西駅行違い施設整備、複線化等）

表 5.3.1 「交通環境学習」事例(2022 年度取手市立戸頭中学校の取り組み例)

1. 学校名：取手市立戸頭中学校					
2. 学習名称：持続可能なコミュニティバスの運営について提案しよう					
3. テーマ：教科等横断的な視点を踏まえた指導計画					
4. 実施教科：社会科公民的分野、技術・家庭科技術分野					
5. 関連単元：総合的な学習の時間（環境学習）					
6. 実施単元数：社会科(7 時間)、技術分野(17 時間)					
7. 学年	3	8. クラス数	2	9. 生徒数	80

10. 実施概要

・ 社会科公民分野の地方自治の学習において、「持続可能なコミュニティバス(ことバス)」の運行について提案しよう」というテーマの下、運行経費や二酸化炭素排出量、高齢者福祉に関する資料を参考にして、生徒がスライドにまとめて取手市都市計画課の職員に提案をした。

・ 技術・家庭科技術分野「D 情報の技術」において自動運転バスを取り上げ、計測・制御について学習を行う。その後、自動運転バスについての学習及び境町で実際に運行している社長さんのオンライン講演を踏まえて、取手市における差異的なコミュニティバスのモデルを製作し、地域の問題を解決する学習を通して、技術課と社会科の内容を相互に関連付けた。

出典：「モビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）ポータルサイト」事例集、交通エコモ財団

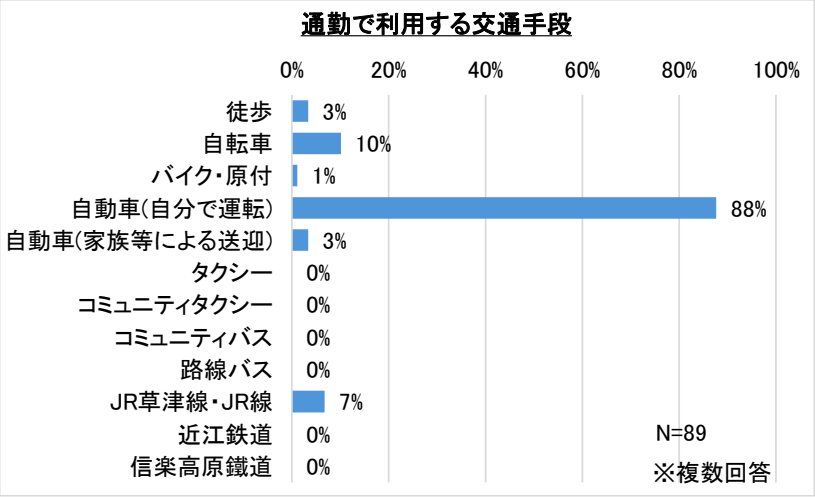
「出典:「モビリティ・マネジメント(交通環境学習)ポータルサイト」事例集、交通エコモ財団

図 5.3.8 「交通環境学習」事例(2022 年度取手市立戸頭中学校の取り組み例)

（4） 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント

概要	沿線地域居住者への公共交通利用に係る理解と態度の変容、及び働きかけによる公共交通利用促進
ねらい	市民の JR 草津線の利用者数減少傾向等の現状認知と理解があまりない現状を踏まえて、地域団体と協働したモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通利用への態度と行動変容動機を高めて、公共交通利用を促進する。
対象	市民、市民団体
事業内容	・ 市民団体の協力をいただき、交通事業者、専門家などが参画して、モビリティ・マネジメントの取り組みを実施し、定着化を図る。 ・ ここでは、沿線市民の JR 草津線に関する認知と理解を推進し、外出に際しての自動車利用の強固な習慣を解凍すること勘案して、「鉄道ダイヤとコミバス・I コミタクの接続性向上」や「JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み」との連携、及びゲーミフィケーションを活用した持続可能で参加しやすい手法を適用する。 ・ モビリティ・マネジメントの取り組みのフィードバックと、地域団体などで「(仮)交通・まちづくりなどを考える会」等を構成して体系化を図る。
事業主体	甲賀市、交通事業者、市民団体及び市民、専門家
連携施策	・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行 ・ JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み

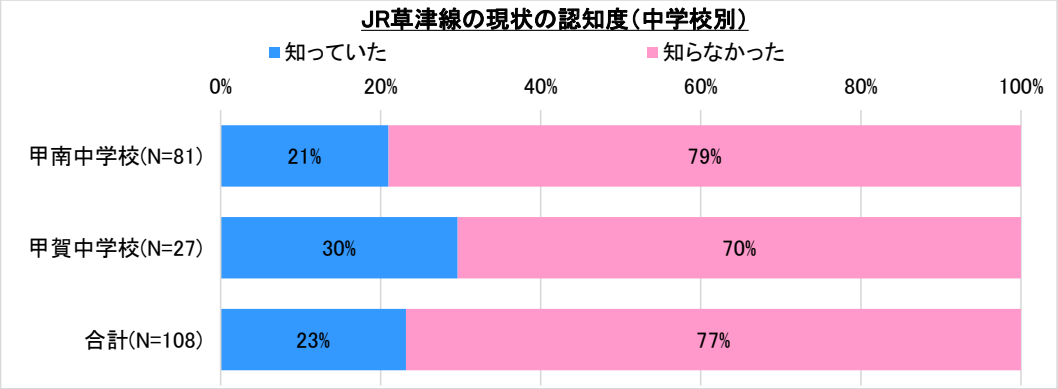
● JR 草津線沿線住民の通勤手段交通の 9 割は自動車



出典:「沿線中学校保護者調査結果」甲賀市

図 5.3.9 沿線中学校保護者の通勤手段利用率

● 沿線住民の約 8 割は”維持が困難と考えられる線区”に近づいていることを知らない



出典：「沿線中学校保護者調査結果」甲賀市

図 5.3.10　沿線住民の JR 草津線の状況認知度

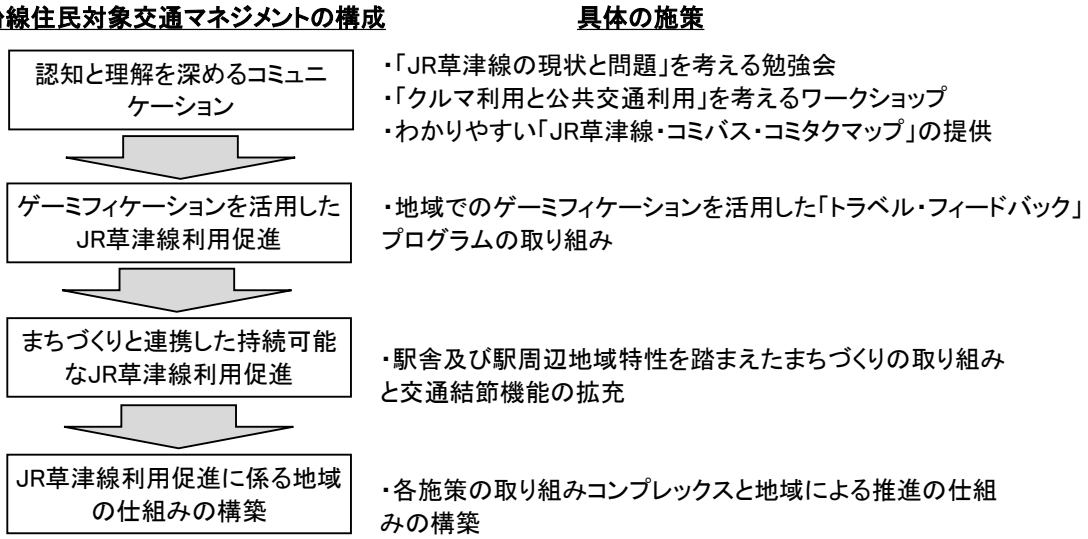


図 5.3.11　沿線住民対象交通マネジメント施策の体系

（参考）「ゲーミフィケーション」による行動変容の取り組みについて

- 近年、ゲームの要素をゲーム以外の文脈で活用する“ゲーミフィケーション”が注目されている。交通やまちづくりの領域で考えると、ゲーム要素をうまく活用することによって、社会的に望ましい行動を促進させることへの活用が期待されている。
- 公共交通利用への転換や環境や健康に望ましい行動変容などは、ゲーミフィケーションと最も親和性の高い分野であり、モビリティマネジメントツールとしてゲーム要素の導入により安全運転支援システム開発や、渋滞緩和をめざした行動変容支援システムの開発、通勤交通へのアクティブ交通利用促進のためのゲーム開発など、様々な社会課題に適用する取り組みが進められている。

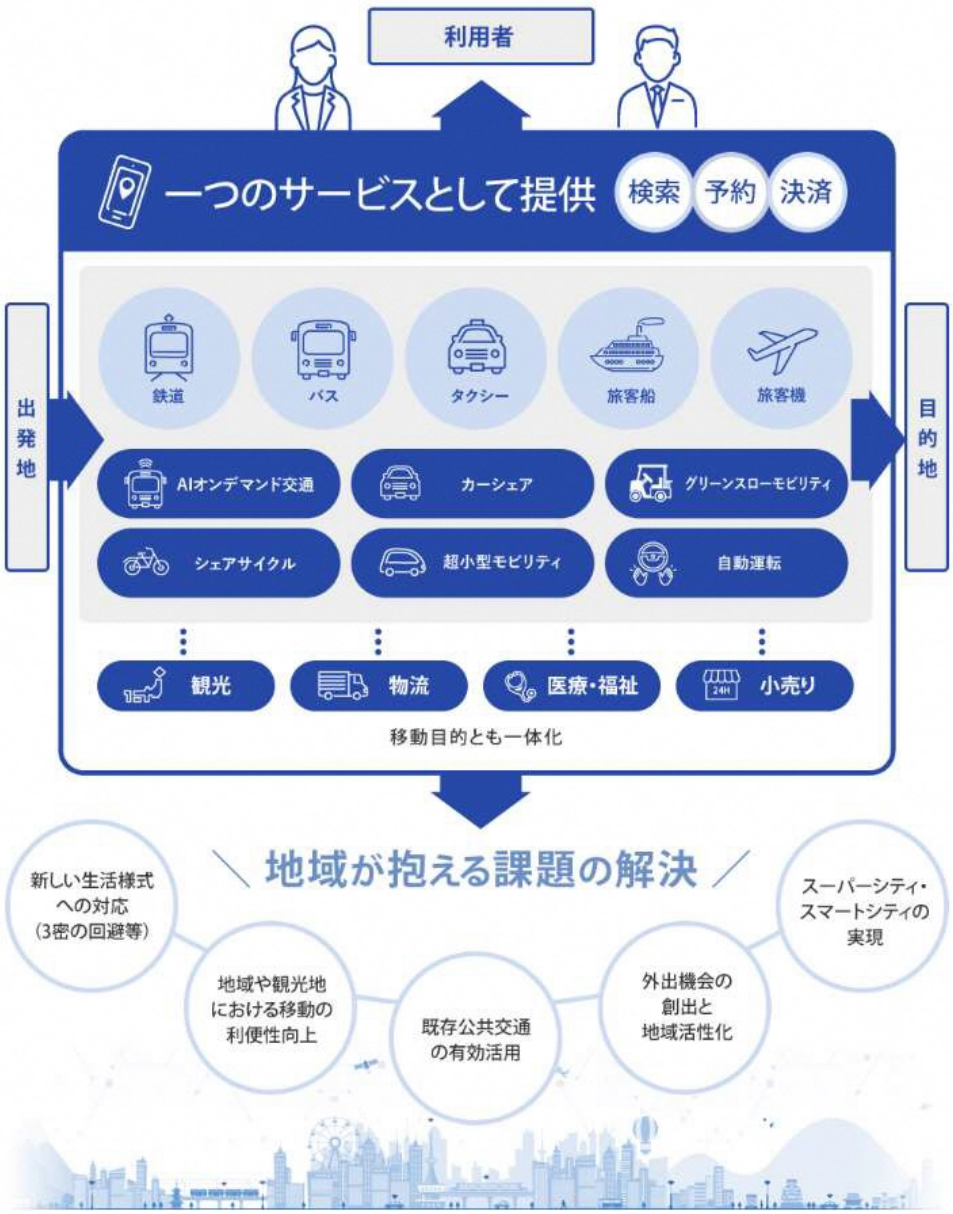
出典：倉内文孝・東善朗「ゲーミフィケーションの土木計画への適用可能性に関する文献調査」土木計画学研究発表会・講演集、2022 年 11 月。

（5） 利用主体が利用しやすくなるサービスの拡充

概要	公共交通利用動機が低い中で利用主体への働きかけによる利用促進を進めるために、公共交通サービス水準の向上やコミュニケーションによる働きかけと共に、それぞれの利用主体が利用しやすくなる、又は使いたくなるサービスを拡充して、利用意図や動機の活性化を図る。
ねらい	公共交通サービス水準の向上方策の取り組み実施に際して、関係機関との連携や ICT 等新技術の活用により、利用者が利用しやすくなる、又は利用したくなるサービスを拡充し、利用促進を図る。
対象	市民、市民団体、事業所・商業施設、観光施設
事業内容	・ 地域での生活や観光ニーズに応じた多様な公共交通サービスや運賃/横断的乗車券など施策のデジタル化を図り、MaaS 連携を実現することで、市民生活における利用と来訪者利用の促進を図る。 施策案 1：市民及び来訪者利用を想定したコミバス・コミタク利用アプリの開発と JR 草津線乗り継ぎ割引の実現により、鉄道二次交通の利便性向上を図る。 施策案 2：コミバス・コミタク利用、ライドシェアサービスの提供を統合した交通サービスと、地域イベント、商業施設などデジタルクーポンなどをあわせた Local MaaS を開発し、地域公共交通の利用との活性化を図る。 施策案 3：公共交通利用を主とした観光企画乗車券の実験を重ね、地域観光施設・商業施設との連携によるお得な商品を開発するとともに、Local MaaS アプリの導入と広域 MaaS 連携により、利用の促進を図る。
事業主体	甲賀市、交通事業者、事業所・商業施設等、MaaS アプリ等システム提供者、滋賀県・近畿運輸局、専門家
連携施策	・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ R 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み

出典：国土交通省 HP(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474549.pdf)

図 5.3.12 富山県朝日町「ノッカルあさひまち」による域生活者向け MaaS 実証実験イメージ



出典：国土交通省 HP(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/)

図 5.3.13　日本版 MaaS の取り組みイメージ

5.4 JR 草津線及び駅 2 次交通サービス水準の向上方策

（1） 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上

概要	JR 草津線ダイヤと連携したコミュニティバス・コミュニティタクシー運行による利便性向上
ねらい	利用者と協働して JR 草津線ダイヤとの接続を考慮したコミバス・コミタクダイヤを編成することにより、通勤・通学需要に応じた駅アクセス 2 次交通の利便性向上を図り、JR 草津線とコミバス・コミタクの利用者数の増加をめざす。
対象	市民、小・中・高校生
事業内容	・ 地域別ワークショップにより、コミバス・コミタク需要と利用、ダイヤ改定を検討する。 ・ JR 草津線ダイヤとの接続性向上を図ったコミバス・コミタクダイヤ編成と運行を実施する。この場合、「沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント」を実施することで、利用促進効果を高めることが望まれる。 ・ JR 草津線ダイヤと連携したコミバス・コミタク運行の検証、見直しを行う。 ・ JR 草津線運行本数回復、増便に伴うコミバス・コミタク再編を検討する。
事業主体	甲賀市、交通事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント ・ 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行 ・ JR 草津線の増便によるサービス水準の向上（甲西駅行違い施設整備、複線化等）

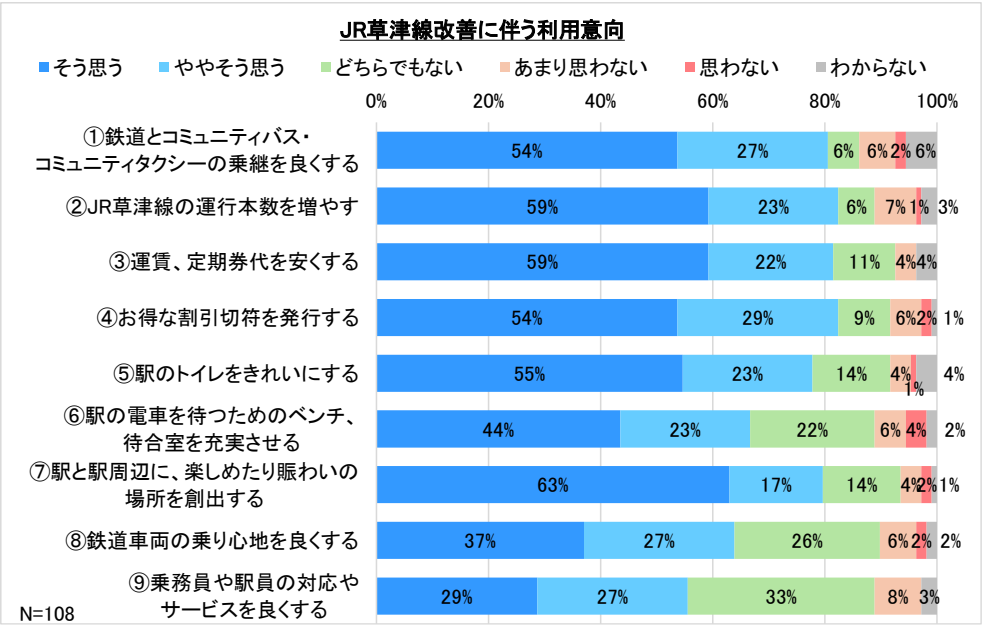


図 5.4.1　JR 草津線の改善に伴う利用意向（全体）

表 5.4.1　コミバスの見直しの基本的な考え方

- 利用人数が少ない路線、長時間運転となる便・仕業、収支率の低い便、重複する路線について、ルートの変更、便の廃止、予約制デマンド運行へ移行する。
- 利用人数が見込める路線については、ダイヤの充実、路線の新設を図る。
- ・**鉄道の利用促進のため、二次交通機能として充実を図る。**

出典：「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

表 5.4.2 コミバス再編の基本方針：地域別の基本的な考え方

地域	再編の考え方	課題
水口	・ **路線重複が見られる区間のルートの見直し** ・ 運行遅延が多い長距離路線の分割 ・ **鉄道の活用（貴生川駅・三雲駅の利便性向上のための 2 次交通機能の充実）** ・ デマンド運行導入地域における利用状況を踏まえた改善・コミバス復活の検討 ・ 市中心部における運行見直し ・ 日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討	・ 住宅団地や市街地部等、利用が多いコミバス路線、地域のラストワンマイル対応 ・ 小学生の通学対応 ・ コミタクの収支改善
甲賀	・ 日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ・ **コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保** ・ **JR 草津線の活用（甲賀駅の利便性向上のための 2 次交通機能の充実）**	・ 小学生の通学対応 ・ JR 草津線の貴生川駅～柘植駅間の利用促進
甲南	・ 日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ・ デマンド運行導入地域における利用状況を踏まえた改善・コミバス復活の検討 ・ **コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保** ・ **JR 草津線の活用（甲南駅・寺庄駅の利便性向上のための 2 次交通機能の充実）**	・ 小学生の通学対応 ・ コミタクの収支改善 ・ JR 草津線の貴生川駅～柘植駅間の利用促進

出典：「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

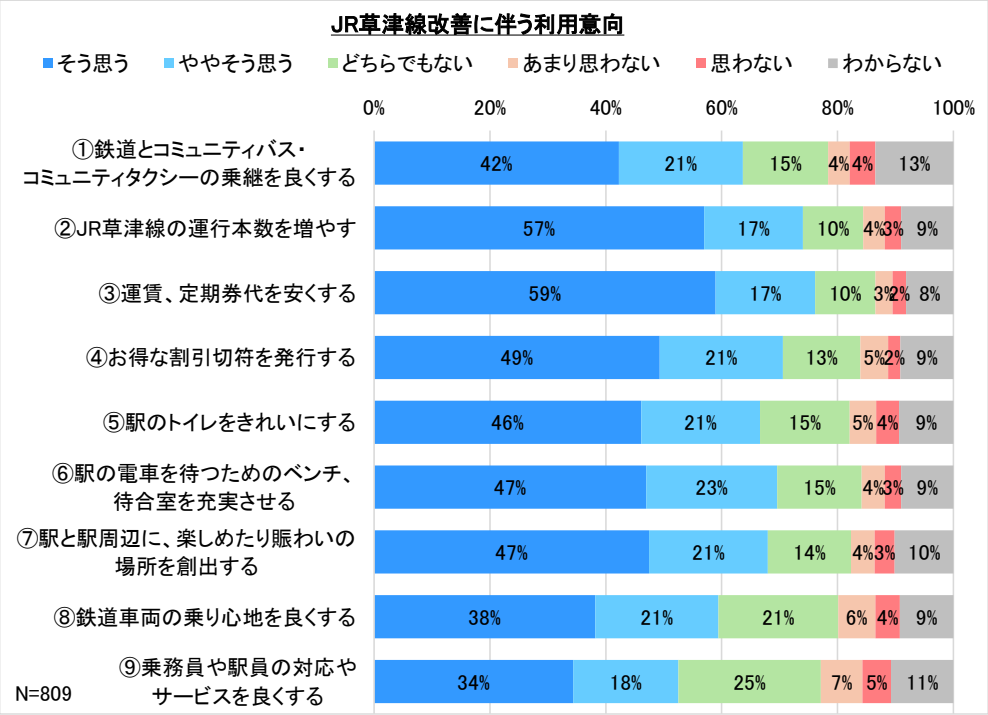


図 5.4.2 高校生の JR 草津線の改善に伴う利用意図

（2） 通勤シャトルバス社会実験の改良継続

概要	通勤シャトルバス社会実験の改良継続による通勤シャトルバス運行の定着を図る。
ねらい	工業団地通勤シャトルバス社会実験の結果を踏まえて、事業所との協議を通して通勤シャトルナス社会実験の改良運行を実施し、持続可能な運行を図る。
対象	シャトルバス社会実験実施工業団地事業所
事業内容	・ 工業団地交通マネジメント会議、通勤シャトルバス運行協議会を構成する。 ・ 通勤シャトルバス運行結果を検証し、工業団地事業所及び市民にフィードバックをする。 ・ 工業団地交通マネジメント会議による事業所と協働した運行改良を検討する。 ・ 工業団地事業所と協働した従業者対象交通マネジメントの実施による利用促進を図るとともに、通勤シャトルバス運行工業団地の拡大を図る。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント ・ 工業団地事業所従業員を対象とする交通マネジメント

図 5.4.3 通勤シャトルバス社会実験の概要

（3） 通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行

概要	通勤シャトルバスとコミュニティバスの共同運行による合理化を検討し、定着化を図る。
ねらい	工業団地通勤シャトルバス社会実験の結果を踏まえて、事業所との協議を通して通勤シャトルナス社会実験の改良運行を実施し、持続可能な運行を図る。
対象	シャトルバス社会実験実施工業団地事業所、地域団体、市民
事業内容	・ 工業団地事業所と通勤シャトルバス運行沿線地域団体の協議体を構成する。 ・ 工業団地通勤シャトルバス・コミバス共同運行計画を策定する。 ・ 工業団地通勤シャトルバスの沿線地域住民利用の仕組みを構築し、運行実験を実施する。 ・ 実験結果の検証評価とフィードバック、運行方法改良検討、改良運行を実施して利用促進を図る。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント ・ 工業団地事業所従業員を対象とする交通マネジメント ・ 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント

表 5.4.2 関係主体が共創した取り組みの事例(北海道赤井川村)

事業概要	村役場が中心となり、交通事業者、スクールバス、事業所従業員送迎バスを活用し、地域自らがデザインした「むらバス」を運行。
1.多様な主体の実質的参加	①公共交通の「ありたい姿」を地域自らデザイン ・村役場交通担当者が、教育部門、福祉部門と連携、高校生保護者や民間事業者も巻き込んだ協議会を立ち上げて地域公共交通計画を策定。 ・外部有識者を招き、シンポジウムやワークショップを開催して村民の意識を醸成。 ②「共創」による村内の輸送資源の総動員 ・従業員送迎バスに協力を要請し、地元タクシー会社、車両と運転手の提供を受ける協力体制に関する覚書を締結。
2.創意工夫	①利用者目線のダイヤ設定により通えなかった高校に通学可能に ・地域住民、高校生とも意見交換を行い、ダイヤ設定を行って保護者の送迎なしで通学できなかった好王への通学が可能に。 ・地域おこし協力隊 OG が「むらバス」に愛着を感じてもらうために中学校とコラボ T シャツを作成。 ②デジタル技術を活用した情報発信 ・GTFS データを整備して Google Maps で検索可能にし、簡易バスロケアプリを導入、観光客などの損害からの利用者が増加。
3.自律性・継続性	①補助金に頼らない資金調達 ・GCF、企業版ふるさと納税により「むらバス」車両購入費を確保。 ②確実な需要と新たな需要の獲得 ・スキーリゾート会社との連携及び地域デザインの運行路線により、外国人従業員の需要と土日の観光需要を取り込んだ。

出典：国土交通省 HP(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/torikumi.pdf)

路線バス（廃止前）と「むらバス」の輸送人員の比較

ワークショップの開催

図 5.4.4 関係主体が共創した取り組み参考資料(北海道赤井川村)

（4） JR 草津線の増便によるサービス水準の向上（甲西駅行違い施設整備、複線化）

<table>
<tr><td>概要</td><td>JR 草津線運行本数の回復、増便によるサービス水準の向上を図り、利用促進を図る。</td></tr>
<tr><td>ねらい</td><td>JR 西日本との連携により、JR 草津線の運行本数回復・増便によるサービス水準の向上を図り、鉄道駅二次交通の利便性の向上その他の取り組みにより、JR 草津線の利用を促進する。</td></tr>
<tr><td>対象</td><td>市民、地域団体</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td>・ 滋賀県草津線複線化期成同盟会、JR 西日本、そして関係主体と連携して、施設設備の整備及び路線増強などを進めるとともに、JR 草津線運行本数の回復・増便によるサービス水準の向上を図る。
<table>
<tr><th>施設設備の整備及び路線増強</th><th>運行本数の回復・増便等</th></tr>
<tr><td>1. 当面(現行)</td><td>・ コロナ禍前のサービス水準への回復(草津～貴生川間:69 本→82 本)、貴生川→柘植間:52 本→67 本)</td></tr>
<tr><td>2. 甲西駅行違い施設整備</td><td>・ 朝時刻、夕時刻における輸送力増強
・ パターンダイヤ化
・ 東海道本線への乗り入れ、京都駅への直行便運行</td></tr>
<tr><td>3. JR 草津線複線化</td><td>・ JR 草津線の快速運行によるサービス水準向上
・ JR 関西線～JR 草津線～JR 東海道本線間の直行運行</td></tr>
<tr><td>4. リニア中央新幹線整備</td><td>・ 亀山駅との直通便、快速運行</td></tr>
</table>
・ 同時に、JR 草津線利用促進の取り組みを総動員することで、JR 草津線の利用促進を図る。</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>滋賀県草津線複線化期成同盟会、甲賀市、JR 西日本、交通事業者、地域団体、専門家</td></tr>
<tr><td>連携施策</td><td>・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上
・ JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み
・ 関連分野と連携した駅周辺地域整備
・ 3. リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組み</td></tr>
</table>

出典:「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

図 5.4.5 「JR 草津線の利用促進と利便性向上」に関する事業概要

5.5 まちづくり政策等による利用促進方策

（1） JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み

概要	JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組みを推進し、駅利用者の増加と鉄道の利用促進を図る。
ねらい	甲賀市では、駅周辺への都市機能の集積と居住の誘導を推進し、交通結節点としての利便性や快適性の向上を図ることで、JR 草津線及び鉄道駅二次交通手段利用の促進を期待する。
対象	甲賀市、交通事業者、市民、地域団体
事業内容	・ 駅施設の特性を考慮して地域主導でのまちづくりへの活用方法を検討する。 ・ 関連機関が協働して、駅施設を活用したまちづくり活動の取り組みを実施する。 ・ まちづくり活動実施の効果と影響検証と取り組みの見直しを検討、継続する。 ・ 地域主体の駅施設を活用したまちづくり活動の持続的取り組みの仕組みを構築する。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 中学生・高校生を対象とする交通マネジメント学習 ・ 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント ・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ 関連分野と連携した駅周辺地域整備

駅舎と駅前広場を整備した甲南駅

忍者のトリックアートがある甲賀駅

出典:「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

図 5.5.1　JR 草津線の駅舎整備例

表 5.5.1　JR 草津線各駅舎整備概要

施設・設備	甲南駅	寺庄駅	甲賀駅	油日駅
駅舎整備	○	○	○	○
駅前広場	○	○	○	
コミュニティルーム			○	
待合室			○	○
自由通路	○	○	○	
駐輪場	○	○	○	○
駐車場	○	○	○	○
授乳室			○	
バス停*)	4 路線・10 本/日	7 路線・26 本/日	10 路線・42 本	2 路線・6 本
レンタサイクル	○	○	○	○

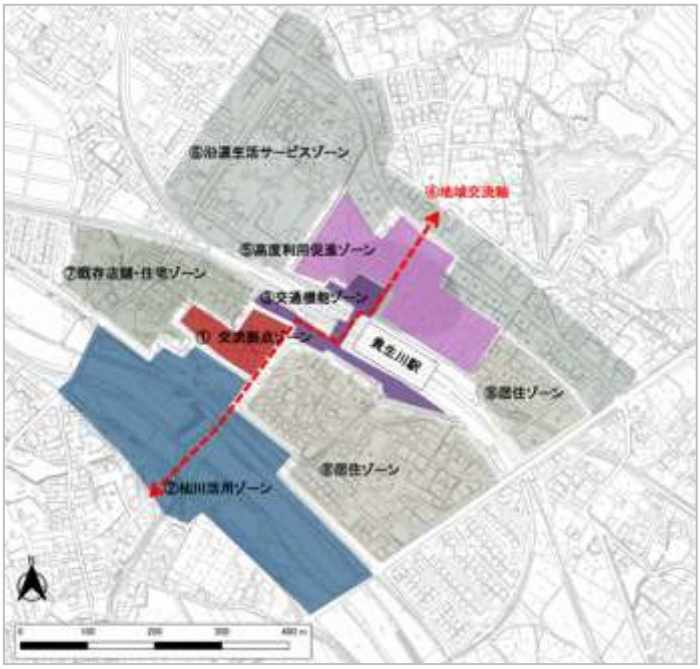
*).「甲賀市ホームページ」2024 年 3 月、https://www.city.koka.lg.jp/15230.htm
複数の駅を経由する路線は各駅路線数に重複カウント。

表 5.5.2　JR 草津線各駅施設・設備を活用したまちづくり的な取り組み例(案)

項目	甲南駅	寺庄駅	甲賀駅	油日駅
駅特性・施設設備	ベンチ 自由通路	甲南高校 自由通路	コミュニティルーム 待合室 自由通路	待合室
取り組みの視点	・ 自由通路・ベンチの活用	・ 甲南高校との協働 ・ 自由通路・ベンチの活用	・ 中学生・高校生、学生・シニアとの協働 ・ コミュニティルーム・待合室の活用	・ 中学生・高校生、学生・シニアとの協働 ・ 待合室の活用
まちづくり的取組案	・ イベントや交流空間の創出による市民交流 ・ 地域小売店舗出張販売	・ 駅型学童保育又は自習室 ・ イベントや交流空間の創出による市民交流(地元農業直売所等)	・ 駅寺子屋の運営 ・ イベントや交流空間の創出による市民交流(地元酒造出張販売等)	・ 駅型学童保育旗は自習室 ・ イベントや交流空間の創出による市民交流
備考	希望が丘団地アクセス	甲南工業団地・甲南フロンティアパークなど工業団地アクセス	甲賀工業団地・新名神甲賀工業団地アクセス	

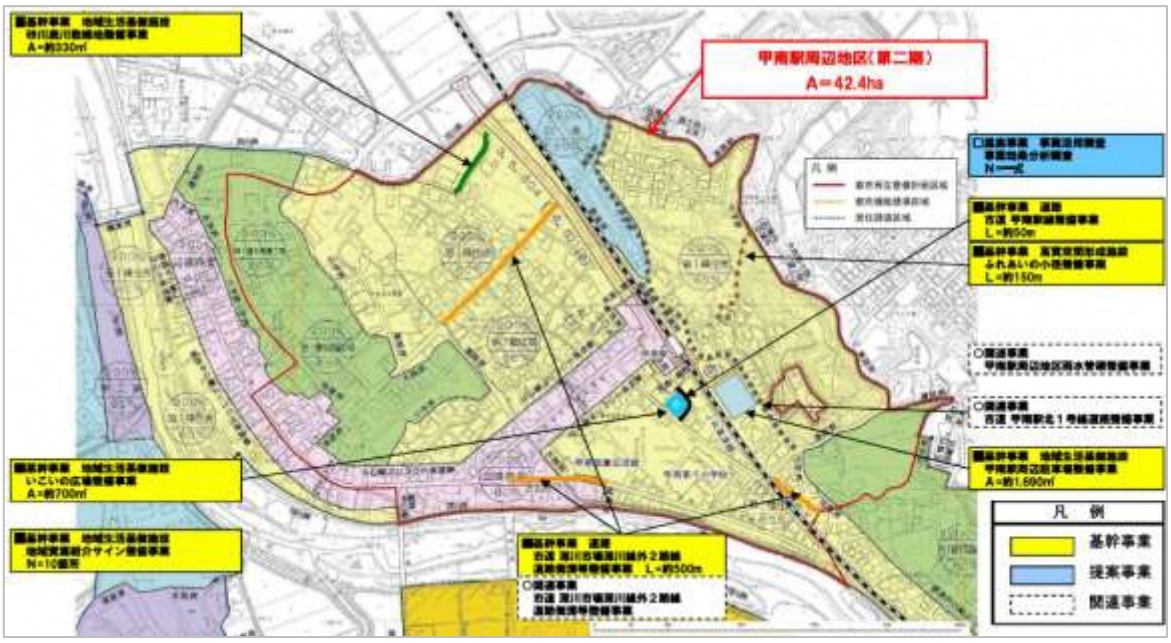
（２） 関連分野と連携した駅周辺地域整備

概要	関連分野と連携した駅周辺地域整備による駅周辺地域への来訪者の増加と鉄道利用促進を図る。
ねらい	駅周辺地域を対象とした整備を促進し、駅周辺への都市機能の集積と居住を誘導して、公共交通利用の促進を図る。 また、観光部門と連携して、ゲーミフィケーション手法を活用したイベントの実施により、定期外利用者の増加を図る。
対象	市民、地域団体、観光来訪者
事業内容	・「貴生川駅周辺整備基本構想」甲賀市、令和 5 年 6 月、「甲南駅周辺地区都市再生整備計画」甲賀市、令和 4 年 11 月に基づき、駅周辺地区の整備を着実に推進する。 ・ 整備に伴って、駅利用者の快適な待ち時間や市民が活用できる空間を創出することで、魅力的な駅空間及び駅前整備と交通結節点の利便性・快適性の向上を図る。 ・ 観光部門との連携により、ゲーミフィケーション手法を活用した地域周遊型イベント（SHINOBI 印めぐり、おでかけキャンペーン等）の実施により、JR 草津線利用促進を図る。 ・ 関連する施策を総動員、連携した取り組みを行うことにより、JR 草津線利用促進を図る。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 中学生・高校生を対象とする交通マネジメント学習 ・ 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント ・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ JR 草津線駅舎等を活用したまちづくりの多様な取り組み ・ リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組み



出典：「甲賀市ホームページ」(https://www.city.koka.lg.jp/secure/36030/kibukawa_kihonkousou.pdf), 2024 年 3 月

図 5.5.2　貴生川駅周辺整備基本構想



出典：「甲賀市ホームページ」(https://www.city.koka.lg.jp/secure/13175/seibikeikaku2ki.pdf), 2024 年 3 月

図 5.5.3　甲南駅周辺地区都市再生整備計画

草津線版御朱印「SHINOBI 印」　　沿線めぐり案内パンフレット

出典：「甲賀市地域公共交通計画」甲賀市、令和 5 年 12 月

図 5.5.4　JR 草津線の駅舎整備例

（3） リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組み

概要	リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく取り組みを推進し、JR 草津線利用促進を図る。
ねらい	リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置に伴い、「首都圏・中部圏への利便性向上」、「定住・交流人口拡大の可能性」、そして「経済・産業への波及効果」が期待されるため、JR 草津線サービス水準の向上や都市機能の拡大・整備の必要性が高まる。このため、国、滋賀県など関係機関と連携して都市機能整備等ビジョン策定に基づく長期的な取り組みを推進し、JR 草津線利用促進を図る。
対象	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、市民・地域団体
事業内容	・ 国レベル及び滋賀県レベルでの公的施設、学術研究機関などの立地との連携を図り、都市機能の拡大・整備を検討する。 ・ リニア中央新幹線開業に伴う JR 草津線アクセス交通を考慮した複線化をはじめとしたサービス水準と運行計画を検討する。 ・ リニア新幹線開業を見据えた都市機能整備等ビジョン策定に基づく JR 草津線利用促進の取り組みを総動員する。
事業主体	甲賀市、交通事業者、工業団地事業者、地域団体、専門家
連携施策	・ 工業団地事業所を対象とする交通マネジメント ・ 沿線地域居住者を対象とする交通マネジメント ・ 鉄道ダイヤとコミバス・コミタクの接続性向上 ・ JR 草津線の増便によるサービス水準の向上（甲西駅行違い施設整備、複線化等）

図 5.5.5 甲賀市・亀山中間駅と他の新幹線・リニア駅との位置関係