

6. まとめと今後の課題

6.1 とりまとめ

本業務は、将来にわたって持続可能で利便性の高い JR 草津線をはじめとした公共交通サービスを維持することをねらいとし、JR 草津線の利用促進と利便性向上に向けた取り組みを進めていくことを目的として、必要な検討課題を整理し、JR 草津線利用可能性を見出すための検討を行ったものである。

検討の結果をとりまとめると、以下のとおりである。

(1) JR 草津線将来利用者数予測

- ・ JR 草津線将来利用者数予測は、2005(平成 17)年からコロナ禍前 2019(令和元)年度迄の定期・定期外年間乗車人員実績データをもとに、これを説明する JR 草津線運行本数、沿線地域人口指標などを活用した重回帰モデル分析を行い、将来のフレームワークを推定して適用して“すう勢値”としての将来値を予測した。また、コロナ禍による需要の回復や沿線工業団地の開発に伴う需要の変化、利用促進の取り組みを考慮して変動を考慮したいくつかのケースの予測値を推計した。
- ・ JR 草津線将来利用者数低位予測値は(コロナ禍の JR 草津線減便継続・将来フレームワークすう勢)、2025(令和 7)年度迄はコロナ禍の需要回復により回復するものの、2035(令和 17)年度にはコロナ禍による利用者数が減少した 2020(令和 2)年度とほぼ同程度まで減少すると予測される。そのうえで、工業団地開発に伴う需要の増加、JR 草津線運行本数の回復、利用促進の取り組みを精力的に実施することで、コロナ禍前の 2019(令和元)年度利用者数程度迄の回復が図れると予測された。
- ・ 最近 10 年間実績値と今後 10 年間の利用者数を比較すると(2013(平成 25)年度～2022(令和 4)年度と 2023(令和 5)年度～2032(令和 14)年度)、低位予測値では 10%の減少、新名神甲賀工業団地開発に伴う需要の増加と JR 草津線利用促進の取り組みを総動員することでほぼ同程度まで回復、そして JR 草津線運行本数の回復を見込むことでほぼ同程度、そして JR 草津線運行本数を 2010(平成 22)年以前の水準まで回復することで 3%の増加といく分増加すると予測された。
- ・ 今後は、鉄道サービス水準の向上及びアクセス 2 次交通の利便性向上や、鉄道駅を活用したまちづくり的な取り組み活性化、そして観光分野との連携による JR 草津線利用促進などを反映した利用促進の定量化に向けた検討が必要である。

(2) 関連プロジェクトの効果と影響

- ・ リニア中央新幹線の開業による亀岡中間駅設置は、首都圏、中京圏との時間短縮効果が非常に大きく、新幹線整備に伴う事例調査結果からも定住・交流人口の増加や商業を中心とした産業の活性化も期待できることが確認された。一方で、産業への波及効果等は都市によってばらつきがあり、新幹線開業を見通した長期的なまちづくりビジョンの必要性や都市機能の充実も指摘される。

- ・ 甲西駅行違い施設整備は、現行 JR 草津線運行ダイヤを固定した場合でも、ピーク時で 1 本～2 本の増便が可能であり、輸送力の増強が期待される。現状ダイヤの白紙・パターンダイヤ化を勘案すると、ピーク時には最大 10 本(現行 6 本)迄の運行が可能であり、輸送力の大幅な状況が可能であるが、この場合は、列車や運転手の運用の再検討、接続する東海道本線草津駅、関西本線柘植駅での各路線ダイヤとの調整等、JR 西日本と協同した検討が必要である。

(3) JR 草津線利用に関するアンケート調査

- ・ JR 草津線利用促進方策検討の基礎資料に資するとともに、プレ調査として利用促進の可能性を検証し、次年度以降の利用促進方策を検討するために、「工業団地事業所アンケート調査」、「沿線高校生アンケート調査」、「沿線中学生・保護者アンケート調査」を実施した。
- ・ 工業団地事業所アンケート調査結果からは、大半がマイカー通勤であり(平均 96%)、回収率自体も低く、鉄道駅からの利便性も低いことから、マイカー通勤の抑制や公共交通利用への関心は極めて低いという状況にある。通勤交通マネジメントへの関心も低い、事業所によっては、「シャトルバス運行」、「エコドライブの推奨・共同実施」、「共同駐車場の運営」等には興味を示しており、今後の事業所の意思決定者を対象とした交通マネジメントへの意思変容を期待したコミュニケーションの必要性が指摘される。
- ・ 高校生を対象としたアンケート調査からは、ふだんの通学手段で最も多いのは自転車であること、甲南高校生徒の約半数は JR 草津線利用であることが分かった。高校生からの要望としては、「JR 草津線の運行本数を増やす」、「運賃、定期代を安くする」等が多く、自宅の最寄り駅の認知度も高いことから、関心は高いものの、利用者数の減少が継続する JR 草津線の現状の認知度は低いことも指摘されるため、公共交通に係る学習の取り組みによる認知と理解を深めることが必要であると考えられる。
- ・ 中学生を対象としたアンケート調査結果からも、過半の生徒が鉄道を利用した通学方法を検討しており、進学先の検討に際しても「鉄道を使って通えるか」を重視しており、「始業時刻にちょうど良い時間帯に運行されているか」、「運行本数が十分にあるか」、「自宅から駅まで行きやすいか」といった不安への対応を検討していく必要がある。
- ・ 中学生保護者を対象としたアンケート調査結果からは、ふだんの外出交通手段はほとんどが自動車であり、JR 草津線利用頻度も「年間で数日程度」が最も多く、利用頻度は低いことが確認された。また、JR 草津線については、大半が「通勤や通学のための移動手段」という認識であるものの、「JR 草津線があることで、いつでも利用できるという安心感がある」という消極的な支持にあることもわかった。しかしながら、家族の送迎負担の大きさや、利用者数の減少が継続する JR 草津線の現状の認知度は低いことも指摘されるため、沿線住民を対象としたコミュニケーションを重ねて協働した交通マネジメントの取り組みを進めていくことが求められる。

(4) JR 草津線利用促進方策の検討

- ・ 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。
- ・ 今後は、関係主体が連携、協働して、具体の施策を進めていくことが望まれる。

6.2 今後の課題

本業務では、JR 草津線の将来利用者数予測、関連プロジェクトの効果と影響検討、JR 草津線利用に関する利用者体対象アンケート調査を通して JR 草津線利用促進方策を検討した。今後は、本検討で提案した JR 草津線利用促進方策の取り組みを精力的に実施していくことが期待される。

検討の結果を踏まえて今後の課題を整理すると、次のとおりである。

(1) 不断の精緻なデータ収集と分析

- ・ 本業務では、JR 西日本から提供していただいた JR 草津線駅別定期・定期外年平均日乗車人員を実績とし、乗車人員を説明する指標を整備して乗車人員予測モデル分析を行って将来利用者数を推定した。予測に際しては、長期的に詳細な基礎データを得ることが非常に重要であり、定期利用券種については通勤・通学別に、定期外の観光利用や障害の影響などを反映するために月別期別乗車人員といったより精緻なデータに基づく予測が求められる。
- ・ このため、JR 西日本には、より詳細な基礎データの提供を求めるとともに、関連する運行本数データ、鉄道駅アクセス 2 次交通サービス水準や利用者数、そして沿線地域の人口・経済指標等について、不断に精緻なデータを収集整備して、継続した分析を行うことが求められる。

(2) 関連する主体者が協働した利用促進の取り組みの仕組み構築と推進

- ・ アンケート調査結果からは、ふだんの外出に際してクルマ利用が定常化しており、事業所の通勤交通マネジメントへの無関心、高校生、中学生、そして中学生の家族などの JR 草津線の現状や利用者数の減少などの理解もあまりないことなどを踏まえると、関連する主体者の交通に関する認知と理解を深め、協働した取り組みの推進が求められる。
- ・ このため、利用者、交通事業者、自治体、そして専門家などが協働して、認知と理解を深め、利用を進めていくための継続した取り組みを進める仕組みを構築し、検討と取り組みを進めていく必要がある。

（３）利用需要に応じた地域公共交通サービス水準の向上

- ・ 利用者アンケート調査結果からは、利用需要に対する公共交通サービスが必ずしもマッチングできていない実態も散見された。たとえば、通勤交通に適する JR 草津線運行がないことや駅アクセス交通の利便性が低いこと、高校生からも通学時間帯に適切な列車運行を求める声があること、中学生についても鉄道利用が進学先選択に重要な要因であることなどである。
- ・ このため、それぞれの利用主体について、具体的な利用需要を把握、整理して、JR 草津線ダイヤへの反映、コミュニティバスや通勤シャトルバス等の駅アクセス 2 次交通の運行に反映して、交通事業者との協議を踏まえて地域公共交通サービス水準の向上に向けた検討を進めていくことが求められる。

（４）まちづくりに係る投資と活動の推進

- ・ 持続可能で長期的な利用促進のためには、現在は非常に利用率が少ない定期外利用の増加を目的とした取り組みの活性化を図る必要がある。たとえば、駅および周辺施設を中心としたまちづくりの活動活性化による駅への人の集積、JR 草津線及び駅 2 次アクセス交通手段のサービス水準の向上とあわせた観光分野と連携した JR 草津線利用観光入れ込み客の増加などが挙げられる。
- ・ このような取り組みに対しては、関連分野と連携して、まちづくり活動と施設整備への支援、観光資源整備と誘致、そして JR 草津線及びアクセス 2 次交通のサービス水準向上などについて、投資と取り組みの推進が不可欠である。

（５）長期的に持続可能な地域公共交通計画の策定と財源の確保

- ・ 長期的に持続可能な JR 草津線の運行維持と利用促進のためには、JR 草津線の甲西駅行違い右折整備や将来的な複線化などのサービス水準の向上、リニア中央新幹線開業と亀山中間駅設置に伴う都市機能隔週・整備が不可欠である。
- ・ このため、甲賀市地域公共交通計画についても、国や滋賀県、交通事業者との連携を図りながら、都市機能の拡充などを見通したうえで、地域公共交通計画やまちづくりビジョンを見直し、再構築していく必要がある。