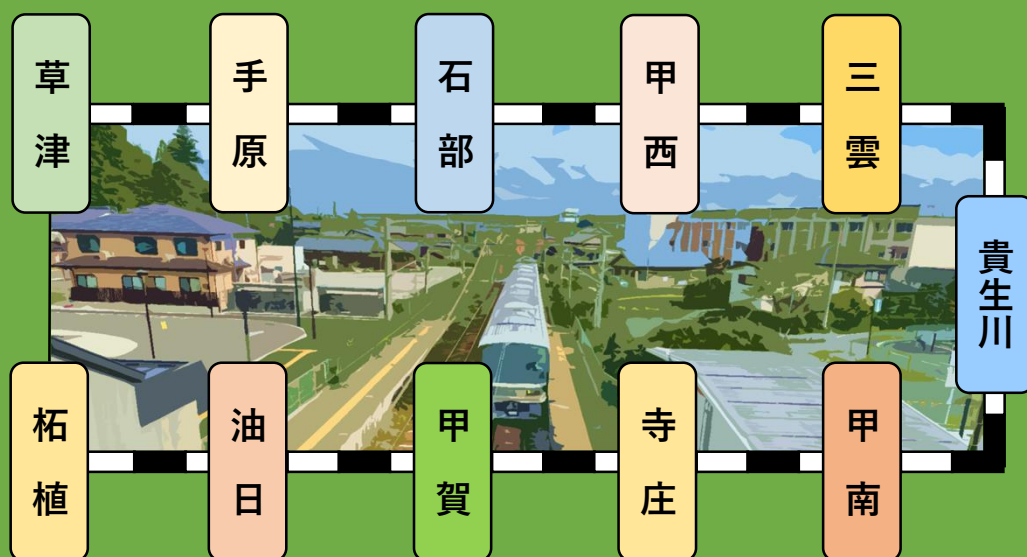


みんなで支えよう 私たちの草津線



草津線は、通勤・通学、通院や買物など、私たちの日常の交通手段であり、また観光振興や工場誘致など地域の経済にも重要な役割を果たしている産業インフラでもあります。

しかし、草津線では、人口減少や車社会化の進展、コロナ禍の影響などにより、利用者の減少、運行本数の減少が生じ、地域の交通利便性の低下が生じています。草津線を維持・活性化し、地域の明るい未来を作っていくために、私たちができることを共に考え、実践しませんか。

草津線利用促進プロジェクト

(滋賀県、草津市、栗東市、甲賀市、湖南市、日野町、伊賀市)

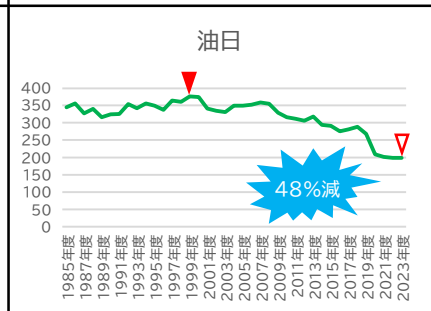
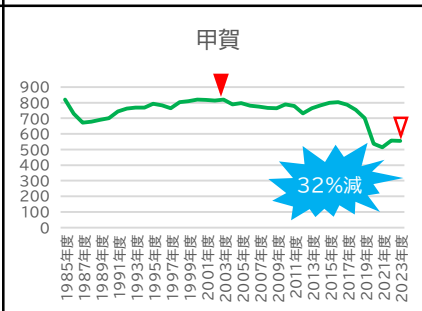
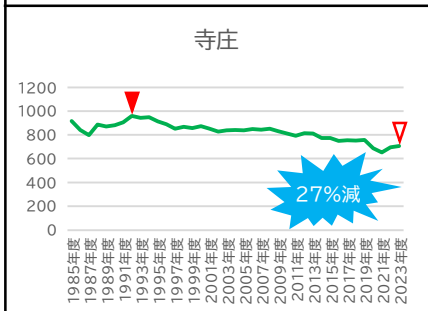
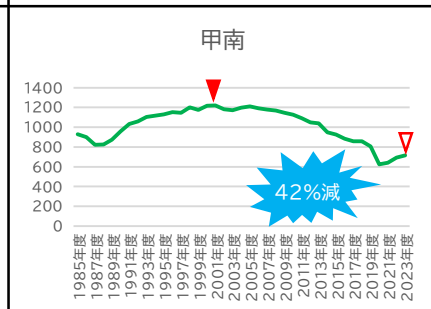
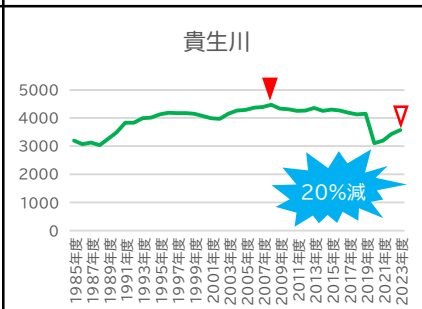
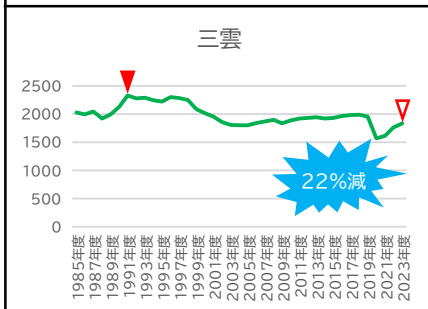
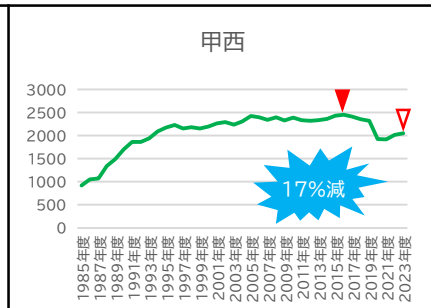
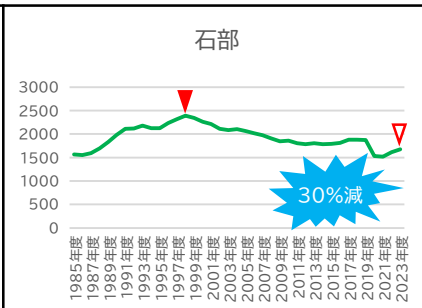
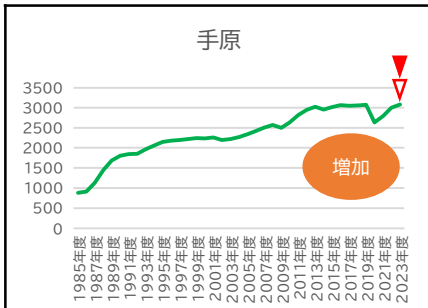
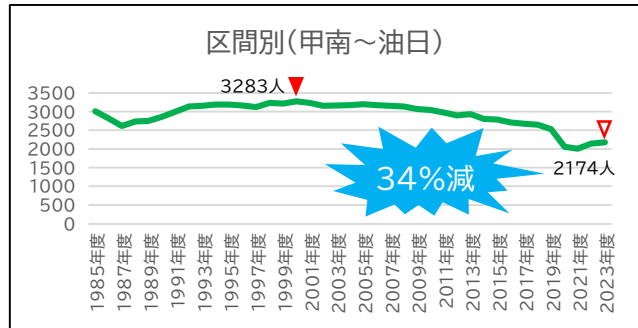
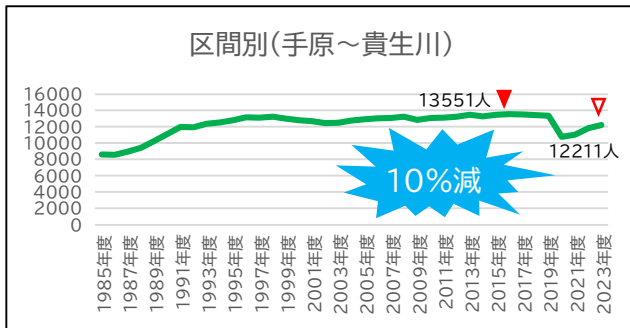
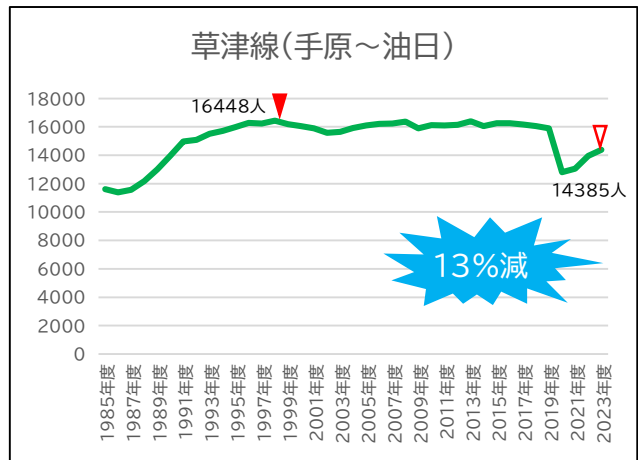
草津線利用者数(乗車人員数)の推移

■草津線の利用者数の推移

草津線の利用者数(乗車人員)は、1998年度をピークとして、長期的に横ばい～減少傾向にあり、また近年はコロナ禍の影響により、大幅に減少しました。

ピーク時と比較すると、全体(手原～油日)で**13%減**、区間別では、手原～貴生川間で**10%減**、甲南～油日間で**34%減**となっています。もっとも減少率の高い油日駅では**48%減**と、ピーク時の約半分にまで落ち込んでいます。

▼ピーク時の利用者数 ▼2023年度の利用者数



他の地域と比較すると？

乗車人員数

※R4年度

順位	駅	乗車人員 (1日平均)	路線
1位	草津	27,446	琵琶湖線
2位	南草津	25,383	琵琶湖線
3位	石山	19,939	琵琶湖線
4～17位	(省略)		
18位	米原	4,636	琵琶湖線
19位	長浜	3,723	北陸線
20位	貴生川	3,426	草津線
21位	唐崎	3,373	湖西線
22位	手原	2,996	草津線
23位	河瀬	2,764	琵琶湖線
24位	小野	2,373	湖西線
25位	稲枝	2,253	琵琶湖線
26位	安土	2,019	琵琶湖線
27位	甲西	2,015	草津線
28位	和邇	1,948	湖西線
29位	篠原	1,943	琵琶湖線
30位	三雲	1,763	草津線
31位	近江今津	1,661	湖西線
32位	石部	1,613	草津線
33位	比良	1,434	湖西線
34位	安曇川	1,368	湖西線
35位	田村	1,104	北陸線
36位	新旭	998	湖西線
37位	蓬萊	872	湖西線
38位	志賀	845	湖西線
39位	近江舞子	731	湖西線
40位	寺庄	695	草津線
41位	甲南	693	草津線
42位	近江高島	675	湖西線
43位	虎姫	652	北陸線
44位	高月	634	北陸線
45位	坂田	559	北陸線
46位	甲賀	558	草津線
47位	木ノ本	518	北陸線
48位	河毛	484	北陸線
49位	マキノ	251	湖西線
50位	北小松	243	湖西線
51位	油日	199	草津線
52位	近江塩津	127	北陸線
53位	余呉	127	北陸線
54位	近江中庄	108	湖西線
55位	永原	87	湖西線

県内のJR西日本の駅(55駅)内での順位では、貴生川駅や手原駅は県内で20位、22位と健闘していますが、その他の草津線の駅は、概ね下位に位置づいています。

鉄道利用者割合

通勤通学で鉄道を利用する市民の割合は、甲賀市や湖南市では約10%で、滋賀県平均の半分しかありません。逆に言えば、まだまだ利用者を増やせる**伸びしろがある**とも言えます。

※国勢調査(R2)

自治体名	鉄道利用者割合
大津市	36.0%
草津市	26.7%
守山市	23.2%
野洲市	23.0%
栗東市	20.6%
滋賀県平均	20.2%
近江八幡市	17.5%
高島市	13.9%
彦根市	13.3%
米原市	12.7%
湖南市	10.9%
東近江市	10.7%
甲賀市	10.1%
長浜市	7.9%

輸送密度

草津線の輸送密度は近隣のJR西日本路線と比較して、低い水準となっています。草津～貴生川間でも**湖西線の約半分**に留まっています。

※R4年度

路線名	区間	輸送密度
東海道線	京都～大阪	285,084
東海道線	米原～京都	100,979
嵯峨野線	京都～園部	37,360
湖西線	山科～近江塩津	29,155
奈良線	京都～木津	25,714
北陸線	敦賀～近江塩津	20,095
草津線	(草津～貴生川)	15,523
草津線	柘植～草津	9,955
北陸線	近江塩津～米原	9,688
草津線	(貴生川～柘植)	2,166
小浜線	敦賀～東舞鶴	864
関西線	亀山～加茂	864

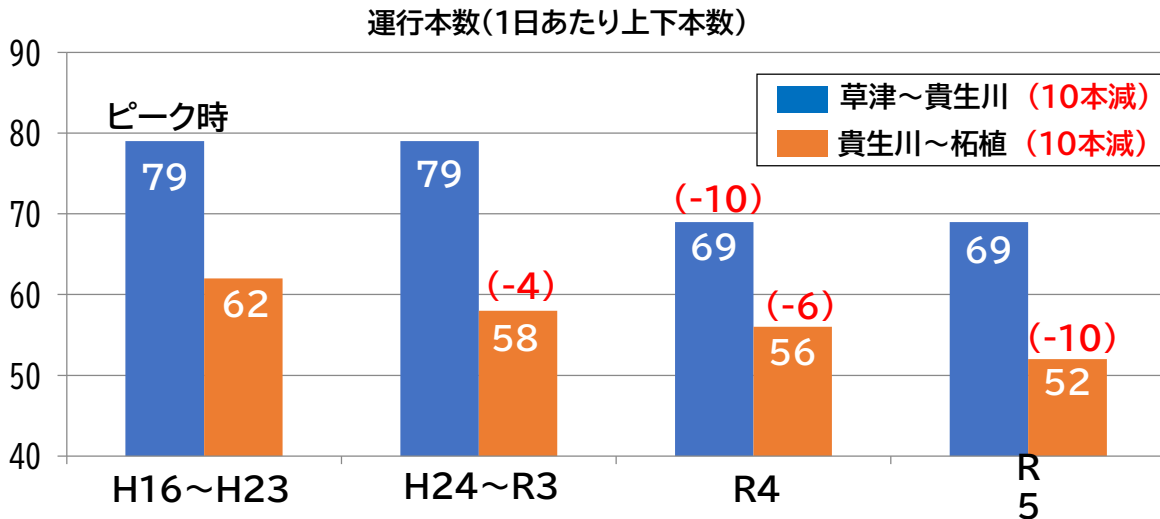
JR西日本は、輸送密度が2000人を下回る路線については、大量輸送機関としての鉄道の特性を十分に発揮できておらず、今後のあり方について議論を深めたいとの考えを示しています。草津線(貴生川～柘植)は2166人で、ギリギリの状況にあります。

※輸送密度(平均通過人員)とは
1日あたりの平均輸送量のこと。
(輸送密度＝旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数)

草津線列車運行本数の推移

■ダイヤも減らされています

草津線の列車本数はH16～H23年度をピークとして、草津～貴生川間、貴生川～柘植間でそれぞれ**10本も減便**されています。



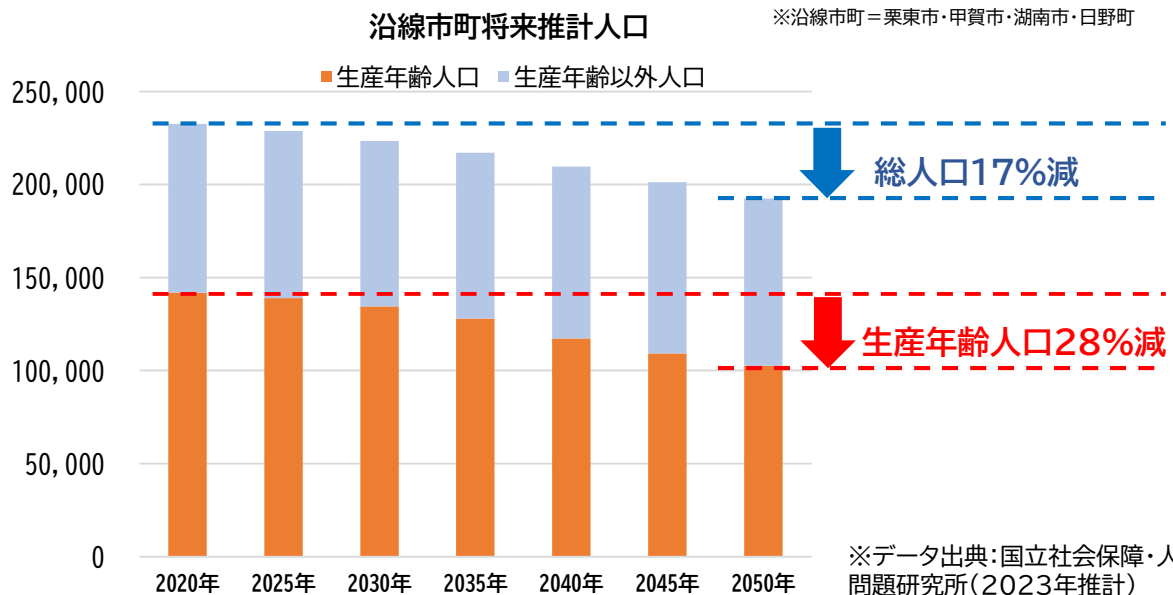
※グラフは各年4月時点の運行本数(前年度末のダイヤ改正を反映)

※ ()はピーク時からの減便本数

■今後の沿線人口の予測

草津線沿線(3市＝栗東市、甲賀市、湖南市)の人口は、2050年には**総人口で17%減**、鉄道利用者の主要層である**生産年齢人口(15歳～64歳)では28%減**と予想されており、このまま何もしなければ、草津線の利用者はさらに減少する可能性が高い状況です。

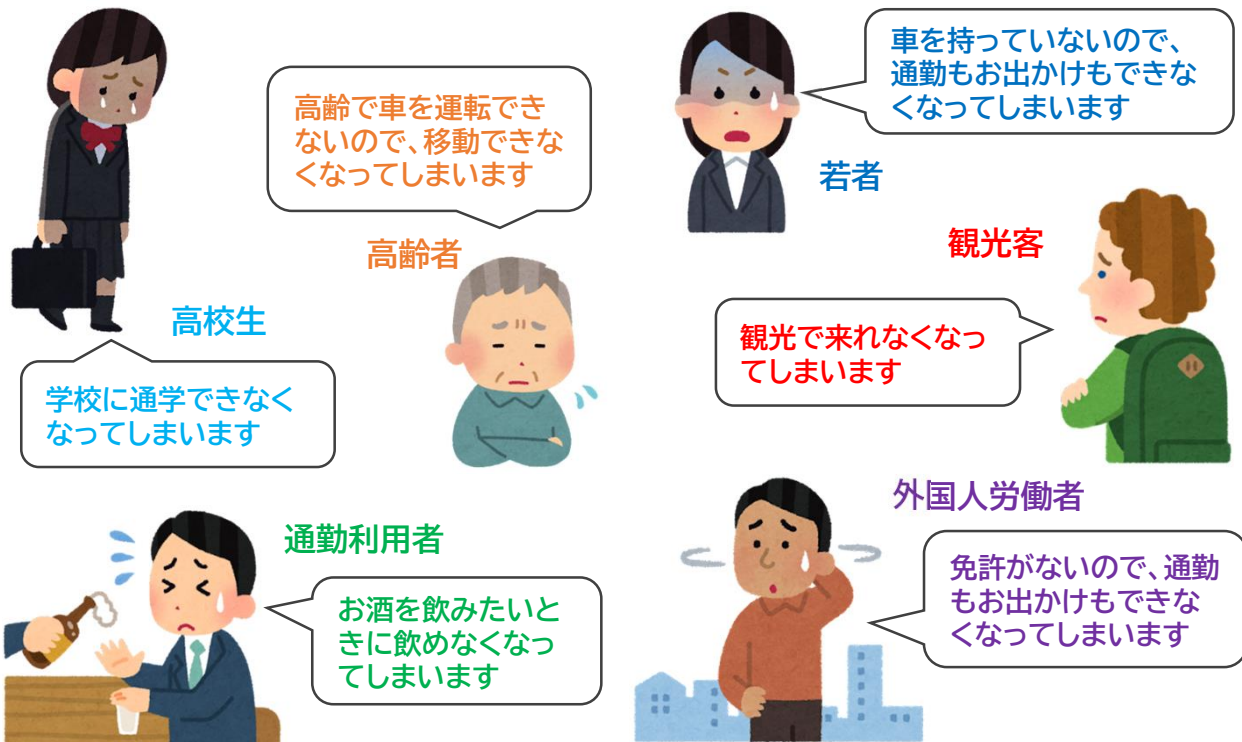
将来に渡って草津線の運行本数等を維持していくためには、**私たち市民や沿線関係者1人1人の利用回数を増やすことが不可欠**です。



このまま利用者が減り続けたら

このまま草津線の利用者の減少が続けば、運行本数が減らされ、不便になってさらに利用者が減るといった悪循環から抜け出せなくなる恐れがあります。

草津線が不便になったり無くなったりすると、困る人がたくさんいます…



※市民の約3人に1人は車を自由に使えない方たちです。

ふだん草津線を使っていない人も、他人事ではありません…

道路渋滞の悪化

電車が使えなくなり、みんなが車で移動するようになれば、道路が大渋滞して、車移動にも支障が生じます。その結果、時間どおりに通勤・通学ができなくなることが頻発する恐れがあります。



家族送迎負担の増加

自分は普段電車を使っていなくても、家族は電車を使っているという人は多いです。電車が使えなくなれば、家族を送迎する負担が大きくなります。



交通利便性が低下すると地域全体にも悪影響の恐れが

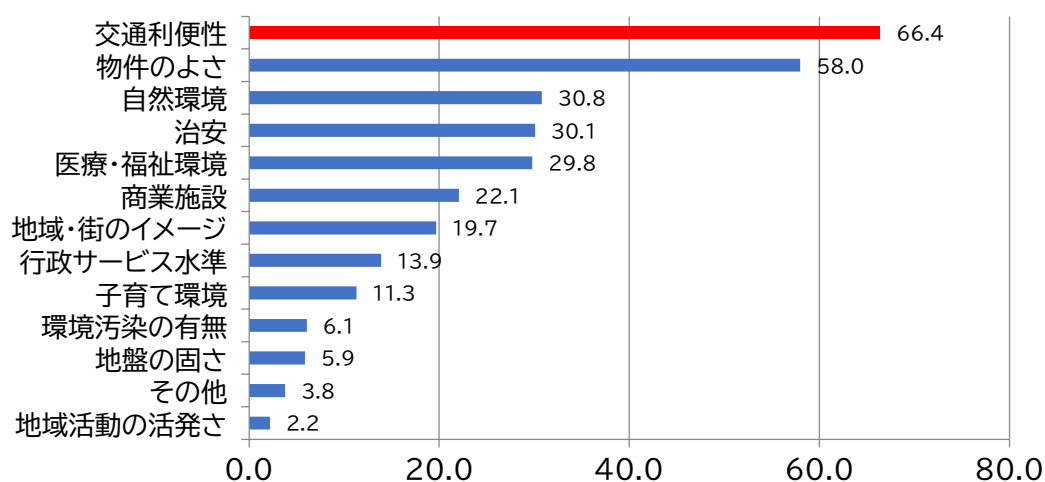
草津線の利用者の減少、運行本数の減少が続き、地域の交通利便性が低下すれば、長期的に地域全体にマイナスの影響を及ぼす恐れがあります。

人口・企業の減少

居住地選択において、交通の利便性は多くの人が重視するポイントであるため、交通の利便性が低下すると、転入者の減少、転出者の増加が生じ、人口減少が加速する恐れがあります。

また、企業にとっても、交通利便性が低下すると労働力確保や集客が困難になることから、進出企業の減少、撤退の増加につながる恐れがあります。

■転居時の重視項目



※居住地域に関する意識調査(H22年、国土交通省)



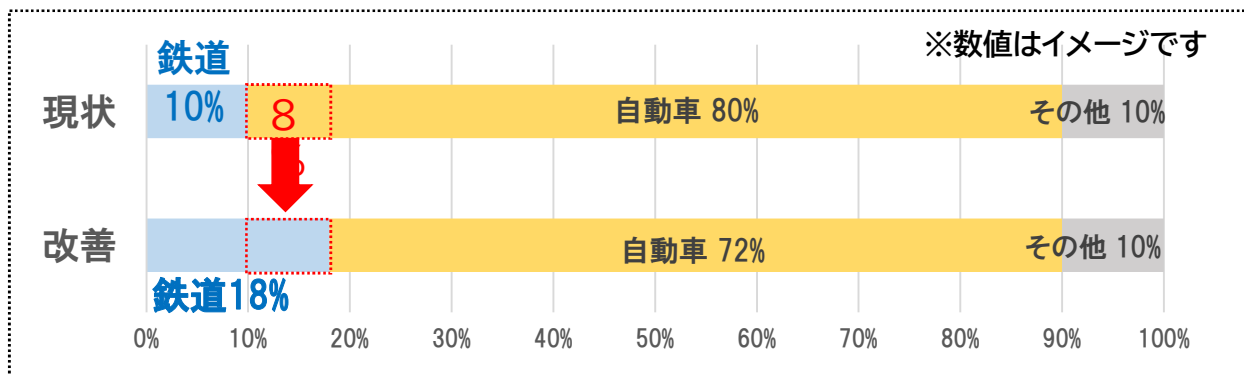
地域の活力低下

住む人や立地する企業が減少すると、地域経済が縮小し、税収減少に伴う行政サービスの低下、スーパーなど日常生活を支える商業施設の閉店など、私たちの生活にも大きな影響を及ぼし、地域全体の活力が低下する恐れがあります。



地域のためにも、草津線をもっと利用しませんか？

マイカー通勤者のほんの一部(例えば1割)でも鉄道通勤に転換してもらえれば、鉄道利用者は大幅(1.8倍)に増加します！



公共交通の利用が増えればこんなメリットも！

公共交通の利便性向上！

公共交通を利用する人が増えれば、鉄道やバスの運行本数も増えて、利便性が高まります。



渋滞解消！交通事故減少！

クルマを利用する人が減れば、道路渋滞や交通事故を減らすことができます。



CO2削減！排気ガス削減！

クルマからの排気ガスが減少し、CO2や大気汚染物質を削減することができます。



車にかかるお金の抑制！

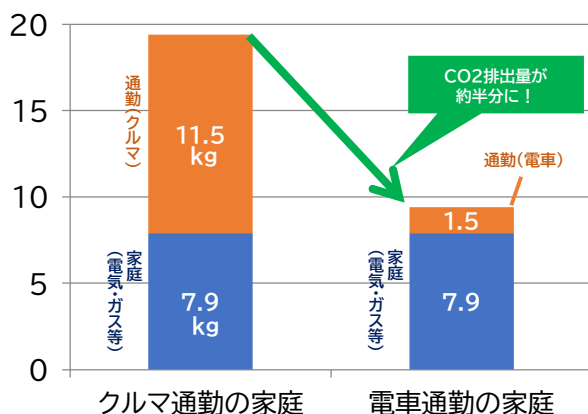
クルマは購入費やガソリン代等で1台・1年間あたり約70万円(※)かかります。クルマの利用頻度を減らして、所有台数を減らしたり、買替サイクルを延ばしたりできれば、家計も楽になります。

※データ出典：地域公共交通のトリセツ



■1日1世帯あたりのCO2排出量 (単位:kg/日)

【家族2人がそれぞれ20km先の職場へ通勤する場合】(貴生川⇄草津間に相当)

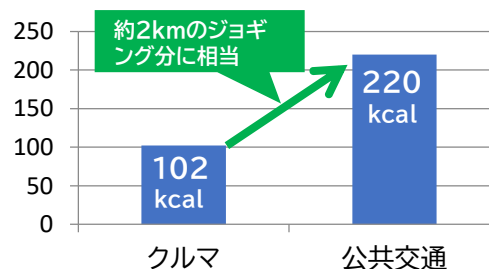


※家庭のCO2排出量は環境省「家庭CO2統計(R2)」による世帯平均値
※通勤のCO2排出量はYahoo!乗換案内でのCO2排出量計算による

健康増進！

クルマの利用を減らして、公共交通の利用を増やせば、歩く機会や消費カロリーも増えて、健康増進につながります。

■消費カロリー(クルマで1時間の距離)



※データ出典：京都大学藤井聡「車利用と『健康』」

あなたの行動が草津線を支えます！

■まずは月1回(=年12回)、草津線の利用を増やしてみませんか？

草津線沿線の住民(23万人)が年12回利用を増やすと、草津線の利用者は約**1.5倍**に増えます！

普段、クルマや自転車で通勤・通学している方は



月に1回、電車通勤デーを設定してみませんか？(お酒も飲めますよ^^)

普段、通勤・通学等で草津線を利用している方は



普段なら車で行く休日のおでかけを、月に1回、草津線利用に変えてみませんか？

普段、そもそも遠出しない方は



月に1回、草津線を利用して少し遠くにおでかけしてみませんか？

■草津線活性化のために、取り組んでみませんか？

草津線の活性化に向けて取り組んでいただく方向けに、**支援制度・補助金**があります！

草津線サポーター募集中！

草津線活性化の取組に協力いただける方を「**草津線サポーター**」として募集しています。
情報発信やイベントスタッフなど、できる範囲で構いませんので、ぜひ一緒に活動しませんか？

地域サポーター支援補助金

草津線の活性化をめざした取組(イベント等)に対して、**経費の助成**を実施しています(**最大10万円**)。ぜひ補助金も活用して、草津線活性化に取り組んでみませんか？

子ども体験学習の運賃補助金

地域の小学校や保育園、学童保育所、町内会、子供会、NPO法人等が主催する、草津線を利用した子どもの体験学習等を実施する際の**鉄道運賃への助成**を実施しています。

こどもICOCA普及キャンペーン

子供用交通系ICカードを新規取得された方に、特典として**図書カード2000円分**をプレゼント！
ICOCAを使って家族で便利にお出かけしよう！
(栗東市・甲賀市・湖南市在住者限定)

詳細はWEBでチェック！



草津線利用促進
プロジェクトHP

SNSでも情報発信中！

フォローすれば、今日からあなたも草津線ファン！



Instagram



facebook

発行者：草津線利用促進プロジェクト(事務局：滋賀県交通戦略課) 発行年：令和6年(2024年)

お問合せ 滋賀県交通戦略課 TEL 077-528-3684 MAIL hc0002@pref.shiga.lg.jp