

## 滋賀県草津市の概要



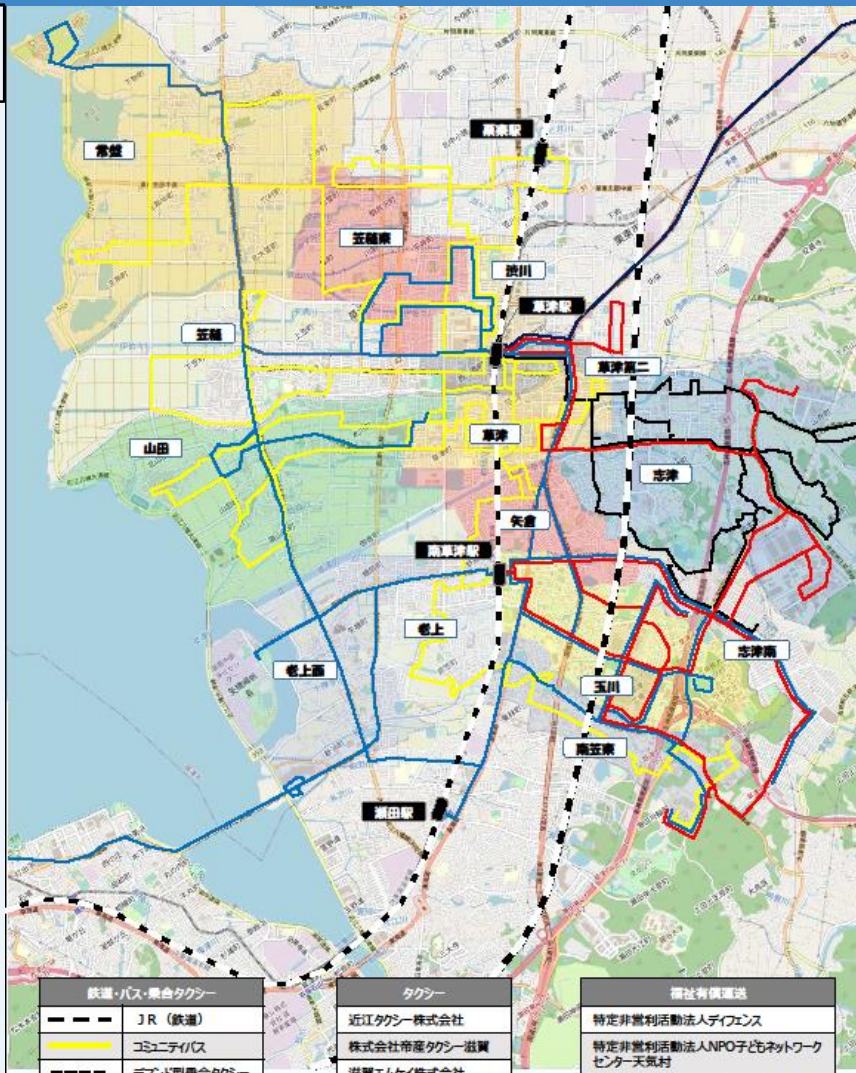
- ◆滋賀県南部に位置し、周囲を大津市・守山市・栗東市に囲まれている。
- ◆市域は南北約13.2km・東西約10.9km・面積6,782haで、東海道と中山道の分岐・合流の地であり、草津宿が発展するなど、歴史上重要な場所であった。
- ◆昭和29年10月に、草津町と志津・老上・山田・笠縫・常盤の5村が合併し、草津市が誕生した。さらに、昭和31年9月に、大字渋川が栗東町から分町し、草津市に編入した。
- ◆人口は139,323人（令和5年6月30日現在）であり、令和12年には147,400人まで増加する見通しである。
- ◆昼間人口が夜間人口を上回っている（107.1%・平成27年現在）。
- ◆市の中心市街地は草津駅や南草津駅を中心に形成している。
- ◆市の東部は教育・福祉・医療・文化などの施設が集積している。
- ◆市の西部は環境分野の施設が集積している。

## 地域公共交通などに関する計画など

- ◆第6次草津市総合計画（令和3年3月）
- ◆草津市都市計画マスタープラン（令和4年1月）
- ◆草津市地域公共交通網形成計画（平成30年10月）
- ◆草津市立地適正化計画（平成30年10月）
- ◆草津市版地域再生計画（平成30年10月）
- ◆草津市健幸都市づくり基本方針（令和5年3月）

## 地域公共交通の概要

地域公共交通の概要図



- ◆鉄道
  - ・ J R 東海道本線 (草津駅・南草津駅)
  - ・ J R 草津線 (草津駅)
- ◆路線バス
  - ・ 近江鉄道(株)・帝産湖南交通(株)・滋賀バス(株)
- ◆タクシー
  - ・ 滋賀エムケイ(株)・桜タクシー(株)
  - ・ 滋賀ヤサカ自動車(株)・滋賀タクシー(株)
  - ・ 滋賀第一交通(株)・(株)帝産タクシー滋賀
  - ・ 近江タクシー(株)
- ◆コミュニティバス
  - ・ まめバス
  - ・ 草津・栗東・守山くるっとバス
- ◆デマンド型乗り合いタクシー
  - ・ まめタク
- ◆福祉有償運送
  - ・ 特定非営利活動法人ディフェンス
  - ・ 特定非営利活動法人エヌピーオー 子どもネットワークセンター天気村
  - ・ N P O 法人アザレア

鉄道・バス・乗合タクシー		タクシー	福祉有償運送
---	J R (鉄道)	近江タクシー株式会社	特定非営利活動法人ディフェンス
---	コミュニティバス	株式会社帝産タクシー滋賀	特定非営利活動法人NPO子どもネットワークセンター天気村
---	デマンド型乗合タクシー	滋賀エムケイ株式会社	NPO法人アザレア
---	近江鉄道	滋賀第一交通株式会社	
---	帝産湖南交通	滋賀ヤサカ自動車株式会社	
---	滋賀バス	滋賀タクシー株式会社	
		桜タクシー株式会社	

## 地域公共交通の現状など

- ◆路線バスと企業輸送の経路が重複するなど、地域公共交通の役割分担が明確ではない。
- ◆人口増加している一方で、地域によっては高齢化が進行している。
- ◆地域公共交通網形成計画策定から約5年が経過している。
- ◆草津市が新たな都市モデルとして提唱している健幸都市くさつの実現に向け、福祉部局などとの連携が不足している。
- ◆草津駅や南草津駅周辺で、送迎車両などによる渋滞が発生している。
- ◆地域公共交通に関する財政負担が増加している。
- ◆市内全体の地域公共交通マップがなく、交通事業者ごとに時刻表やバス停が整備されており、一体となっていないため、利用者にとってわかりにくく、利用しにくい状況である。
- ◆バス停にベンチや屋根がないとともに、わかりにくいダイヤ（利用者が記憶しやすいパターンダイヤなどではない）であり、バスを待ちにくい状況である。



## 地域公共交通の課題

- ① 地域公共交通計画への移行
- ② 人口増加による渋滞対策
- ③ 財政負担の増加
- ④ 地域公共交通の利便性向上・利用促進

# 課題① 地域公共交通計画への移行

## 現状と合わせた地域公共交通計画への移行

- ◆路線バスの経路上で企業輸送が実施されており、重複している。
- ◆今まで路線バスが運行していた地域に、そのまま、まめバスやまめタクが運行しており、地域公共交通の役割分担が明確化されていない。
- ◆新たな宅地造成が進み、人口増加していることに加え、新たな商業施設ができている地域がある一方で、高齢化が進行し、人口減少している地域があるとともに、まめバスの路線ができてから約10年が経過しており、現状のニーズと合っていない可能性が高い。
- ◆令和6年4月から適用のバス運転者の改善基準告示の改正で、拘束時間などが変更となることに加え、運転者不足が深刻化しており、地域公共交通を維持するための工夫が必要である（参考参照）。

## 地域公共交通を地域のくらしと一体として捉えた取り組みが必要

- ◆地域の担い手である住民が主体的に健康を維持し、社会参加することで、持続可能で活力ある社会を創ろうとする動きである健幸都市くさつの実現に向け、福祉部局などとの連携が必要である。



提案① 地域公共交通ネットワーク再編と  
健幸都市くさつとの連動



# 提案① 地域公共交通ネットワーク再編と 健幸都市くさつとの連動

現状と合わせた地域公共交通計画への移行



役割分担の明確化などによる輸送資源の総動員

## ☆役割分担の明確化

◆地域公共交通として、鉄道・路線バス・タクシー・まめバス・まめタク・福祉有償運送・企業輸送があり、きめ細やかに路線を整備している一方で、競合や重複しているところがあるため、交通拠点を設定するなど、限られた輸送資源を最大限活用するために、役割分担を明確化することにより、競合や重複を可能な限り解消し、地域公共交通を確保・維持する。

## ☆輸送資源の再配分

◆人口増加している地域や新たな商業施設ができている地域がある一方で、高齢化が進行しており、人口減少している地域があるため、まずはOD調査やアンケート調査などから利用状況を把握するとともに、現状と合わせて輸送資源を再配分することにより、地域公共交通を確保・維持する。

## ☆路線の適正化

◆現状のまめバスの路線はきめ細やかである一方で、距離が長くなっており、令和6年4月から適用のバス運転者の改善基準告示の改正で、拘束時間などが変更となれば、運転者不足が深刻化していることを含め、維持することが難しくなるため、路線を可能な限り、回り道することなく直線化するなど適正化し、運行を効率化することにより、地域公共交通を確保・維持するとともに、住民がおでかけしやすくなるように、健幸都市くさつの実現に向けて取り組む（参考参照）。

# 提案① 地域公共交通ネットワーク再編と 健幸都市くさつとの連動

地域公共交通を地域のくらしと一体として捉えた取り組みが必要



健幸都市くさつの実現に向けて

## ☆健幸につながるまちづくりとの連動

◆地域公共交通は健幸都市くさつの実現に向け、パッケージ2 健幸につながるまちづくりのうち、キャッチフレーズ2～行動変容につながるまちづくり～において、地域公共交通と健康イベントの開催をコラボレーションするなど、福祉部局などと連携し、元気なうちから車から地域公共交通を選択するような行動変容を促進するとともに、住民などの移動のきっかけとなる仕掛けづくりをすることにより、①コンパクト・プラス・ネットワーク・②産学公民連携に貢献するとともに、地域公共交通を維持・活性化する。



参考

【バス運転者の改善基準告示の改正】

◆バス運転者の改善基準告示は労働時間などの基準を定めており、バス運転者が健康を維持し、安全に運転するための告示である。

◆現状のバス運転者の改善基準告示では拘束時間などが長過ぎるなどの問題などがあったため、令和6年4月から改正されることとなった。

◆一方で、現状の運転者不足に加え、拘束時間などが変更となることにより、さらなる運転者不足が予測されるため、人流クライシスなどと呼ばれている。

令和6年4月~適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年基準) 原則: <b>3,380</b> 時間 最大: <b>3,484</b> 時間	改正前(月基準) 原則: <b>281</b> 時間 最大: <b>309</b> 時間	改正前 継続 <b>8</b> 時間
改正後 原則: <b>3,300</b> 時間 最大: <b>3,400</b> 時間	改正後 原則: <b>281</b> 時間 最大: <b>294</b> 時間	改正後 継続 <b>11</b> 時間を基本とし、継続 <b>9</b> 時間

※4歳平均1日の拘束時間は最低標準

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上制限制が適用されます







## 課題② 人口増加による渋滞対策

### 立地や人口増加による渋滞が発生

- ◆まちづくりにおいて、送迎車両などにより渋滞が発生することは移動が非効率であるとともに、地域公共交通の定時性を確保するためには渋滞対策が必要である。
- ◆一方で、国道1号と草津駅や南草津駅が近接していることに加え、駅前に商業施設があり、入庫待ちの駐車列ができるため、渋滞が発生しやすい立地である。
- ◆そこで、令和2年度と令和3年度に、南草津駅周辺において、社会実験を実施し、信号機の運用を変更するなど、渋滞対策を実施してきた（参考参照）。
- ◆それでもなお、草津駅や南草津駅周辺では送迎車両などで、渋滞が発生しており、地域公共交通の定時性の確保が難しい状況である。
- ◆今後、約10年は人口増加が予測され、現状でも新たな宅地造成が進んでおり、このままの状況であれば、現状以上の渋滞が発生する可能性が高く、短期的な取り組みと長期的な取り組みの両面での渋滞対策が必要である。



### 提案② 地域の関係者の連携と協働

# 提案② 地域の関係者の連携と協働

立地や人口増加による渋滞が発生



## 短期的な取り組み策

### ☆商業施設との連携

◆公安委員会や商業施設と連携し、草津駅前における商業施設への入庫待ちの駐車列の方向をバスロータリー側から反対側に変更し、路線バスやまめバスなどが駐車列に巻き込まれることを防ぐことにより、地域公共交通の定時性を確保する。

### ☆交通事業者との連携と協働

◆公安委員会や交通事業者と連携し、平日朝・夕などの違法駐車が多い時間を中心に、人が直接立つことなどでの違法駐車クリーンアップキャンペーンを実施することにより、地域公共交通の定時性を確保する。

## 長期的な取り組み策

### ☆公安委員会との連携

◆公安委員会と連携し、バスロータリーへ進入する狭小な道路は駐停車禁止区域とし、スムーズな運行を可能とすることにより、渋滞を解消する。

### ☆バスロータリーの形状変更

◆公安委員会や道路管理者と連携し、路線バスなどの導線を送迎車両と分ける（路線バスなどが駅と近接）など、バスロータリーの形状を変更し、パークアンドライド駐車場を整備するなど、現状と合わせることにより、渋滞を解消する。



## 参考

### 【南草津駅周辺における社会実験】

◆令和2年度は交通規制を実施し、一般車の駅東口利用を規制し、駅西口などへ誘導した。

◆令和3年度は経路分散を実施し、立命館大学直通バスを駅西口発へ変更した。

#### R2 社会実験【交通規制】

##### 交通規制実験の概要

時期 令和2年10月1日(月)～11月1日(金) 11:30～(1日限定)

時間 午前7時50分～午後5時0分(L5周辺)

概要 向草津駅前(西口)側の歩道において、一般車等の通行規制を実施  
・ 歩道等の車線確保として、西口ローグリーから西草津駅前へ誘導



東口:実験中状況



#### R3 社会実験【経路分散】

##### 経路分散実験の概要

時期 令和3年6月14日(月)～20日(金) 平日6時～(20日限定)

時間 午前7時30分～午後5時0分(L5周辺)

概要 立命館大学直通バスを西口発へ変更  
・ 駅周辺の交通円滑化のため、特等バス乗車を禁止



東口:雨天時の渋滞状況



西口:バス待ち状況

## 課題③ 財政負担の増加

### 財政負担の増加と資産の有効活用

- ◆まめバスにおいて、利用者の少ない系統や区間があり、見直しが必要である。
- ◆少子高齢化や厳しい労働環境などで、運転者不足が深刻化していることに加え、昨今の燃料価格高騰などで、運行経費が増加することにより、このままの状況であれば、現状以上に財政負担が増加する可能性が高い。
- ◆まめバスに関しては地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用している一方で、算定式における対象人口は人口集中地区以外であるため、補助金額が減少している。
- ◆まめバスやまめタクにおいて、バス車内における広告枠やバス車外でのラッピングなど、現状では有効活用できておらず、広告料収入の増加などの工夫が必要である。
- ◆利用者を増加するためには賑わい創出が必要であり、バス車内に子どもが描いた絵を飾るなどの工夫が必要である。



## 提案③ 指標の検討と増収



# 提案③ 指標の検討と増収

## 財政負担の増加と資産の有効活用



## 財政負担の軽減策

### ☆見直し指標の設定

◆コミュニティバスである「まめバス」とデマンド型乗り合いタクシーである「まめタク」をさらに現状と合わせた運行となるように、サービス水準などの見直し指標を設定し、限られた輸送資源を最大限活用することにより、地域公共交通を確保・維持する。

### ☆補助金の活用

◆国において、日々課題に取り組んでいる自治体などに対し、地域公共交通関係などの支援メニューを用意しており、趣旨と合った補助金を積極的に活用することにより、地域公共交通を確保・維持する。

## 収入増加策など

### ☆広告料収入の増加（ネーミングライツ）

◆バス車内における広告枠（音声も）やバス車外でのラッピングなど、バス停ネーミングライツの実施を含め、あらゆる資産を有効活用することにより、収入増加に努める（参考参照）。

### ☆バス車内の賑わい創出

◆教育委員会と連携し、市内の小学生にまめバスに関する絵を描いてもらい、バス車内に掲出することにより、賑わい創出をめざす。



## 参考

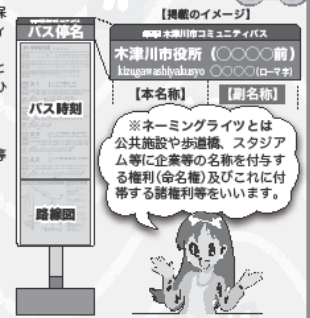


木津川市では、市民の皆様にとって使いやすく満足度の高い地域公共交通づくりに取り組んでいます。今月号では、バス停ネーミングライツ、公共交通利用で地球温暖化対策、年末年始のコミバス運行についてお知らせします。

### 【京都府木津川市における取り組み】

#### バス停ネーミングライツ(命名権)を募集しています

木津川市地域公共交通総合連携協議会では、新たな財源を確保し、利用者の利便性向上を図るため、市内を運行するコミュニティバスのバス停ネーミングライツを募集します。  
持続可能な公共交通の構築のため、地域で公共交通を支えるとともに、事業者様の地域貢献活動や広告PRツールの一つとしてぜひご検討ください。



- 内容**
  - コミュニティバスのバス停別名称として企業・事業所・商店名等を掲載 (右回参照)
  - バス時刻表や公共交通だよりに掲載
  - きのつバス、かもバス当尾線の場合、車内アナウンスを追加
  - 年1回程度、公共交通だよりに掲載
- バス停名の条件**
  - 応募対象**  
希望されるバス停に近接している企業、事業所及び商店などを応募対象とします。
  - バス停掲載文字数**  
バス停に掲載する文字数は、概ね12文字以内を目安とします。
- 掲載期間**  
掲載開始月から3年間
- 掲載料**
  - きのつバス・かもバス当尾線 (1停留所あたり)
  - バス停標柱2基以上ある場合 120,000円/年
  - バス停標柱1基の場合 100,000円/年
  - その他路線 (各1か所)
  - バス停標柱2基以上ある場合 60,000円/年
  - バス停標柱1基の場合 40,000円/年
  - 同一のバス停に複数の応募があった場合は、入札を実施します。
  - 路線が重複しているバス停は、高い金額の掲載料を基準とします。
  - 各バス停の掲載料については、市ホームページをご確認ください。
- 応募期限**  
令和2年12月21日(月)まで
- 応募方法**  
次の2つの書類を下記提出先までご持参ください。  
①木津川市コミュニティバスのバス停広告掲載申込書  
②会社案内やパンフレット等の業種や業務内容のわかる資料  
○「申込書」は市ホームページからダウンロードできます。
- 市ホームページ**  
URL: <http://www.city.kizugawa.lg.jp/index.cfm/6,34006,13,414.html>
- 提出先**  
木津川市役所 4階 学研企画課  
応募についてご不明な点がございましたら、学研企画課 (☎75-1201) にお問い合わせください。

- バス停ネーミングライツ協力事業所**
- 1** 株式会社タツタ電線 **タツタテクニカルセンター**  
【バス停「梅美台西」、副名称「タツタテクニカルセンター前」】
  - 2** 京都やましろ農業協同組合 **木津支店**  
【バス停「川原田」、副名称「JA京都やましろ木津支店前」】
  - 3** 京都やましろ農業協同組合 **加茂支店**  
【バス停「加茂支所」、副名称「JA京都やましろ加茂支店前」】

掲載はつづきます

◆木津川市地域公共交通総合連携協議会では市内を運行するコミュニティバスのバス停ネーミングライツを実施し、持続可能な地域公共交通の構築をめざしている。

◆3事業所がバス停ネーミングライツに協力している。

# 課題④ 地域公共交通の利便性向上・利用促進

## 地域公共交通利用へのハードルが存在

- ◆地域公共交通マップがなく、どのような地域公共交通がどのように運行しているかわからないため、利用者が安心して利用できる工夫が必要である。
- ◆バスロータリー全体の地図や時刻表がなく、住民だけでなく、日本からの観光客や外国からの観光客がどこで待ったらよいかわからないため、利用者が安心して利用できる工夫が必要である。
- ◆行き先が同じである一方で、バス停が複数あり、どこで待ったらよいかわからないため、案内のし方に工夫が必要である。
- ◆まめバスを利用したことがなく、良さがわからないため、知ってもらえる工夫が必要である。
- ◆まめタクを利用したいと思う一方で、予約が面倒という意見があり、工夫が必要である。

## 地域公共交通利用のためのさらなる取り組みが必要

- ◆雨に濡れないなど、快適に過ごすことができるように、バスを待ちやすい環境とする工夫が必要である。
- ◆いちいち調べなくても利用しやすいように、わかりやすいダイヤとする工夫が必要である。
- ◆利用するときのストレスが減少するように、どのバスでもICカードが利用でき、バスの現在地が一目でわかる工夫があるとよい。
- ◆行き先がわかりやすいように、交通事業者が違ってても、系統番号を同じとするなどの工夫が必要である。
- ◆おでかけしやすくなるように、まめバスでも商業施設などとの提携をする工夫が必要である。



## 提案④ 徹底した利用者目線での取り組み

# 提案④ 徹底した利用者目線での取り組み

地域公共交通利用へのハードルが存在



気軽に地域公共交通を利用できるように

## ☆地域公共交通マップの作成

◆地域公共交通マップを作成し、各家庭に配布するとともに、市内の学校や観光案内所などに設置し、さらにはホームページに掲載することなどにより、地域公共交通の現状を知ってもらえるとともに、身近に感じてもらうようにする。

## ☆全体地図や時刻表の設置（案内サインの充実）

◆草津駅や南草津駅の改札からバスロータリーまでの案内サインを充実するとともに、草津駅や南草津駅のバスロータリーの入り口に、バスロータリー全体の地図や時刻表（デジタルサイネージなど）を設置することにより、住民だけでなく、日本からの観光客や外国からの観光客にも、乗り場や発車時刻がわかるようにする。

## ☆バスロータリーなどにおける行き先別のバス停集約

◆草津駅や南草津駅のバスロータリーを含め、行き先別にバス停を集約することにより、バス停を迷うことがなくなる。

## ☆路線バスやまめバスなどへの乗車機会創出

◆路線バス・まめバスなどの地域公共交通にまずは1回利用してもらえるように、無料乗車券を各家庭に配布することにより、体験して良さを知ってもらえるとともに、新規開拓を図る（参考参照）。

## ☆まめタクへの乗り方教室の実施

◆まめタクを利用してもらいやすくするように、対象地区で乗り方教室を実施することにより、アプリ利用など、予約しやすい環境を創る。



# 提案④ 徹底した利用者目線での取り組み

地域公共交通利用のためのさらなる取り組みが必要



移動のうち1回でも多く地域公共交通を利用してもらえるように

## ☆バス待ち環境の整備

◆利用者がバスを待ちやすいように、バス停にベンチや屋根に加え、サイクルアンドバスライド駐輪場やバスロケーションシステムを設置することにより、快適な環境を整備する。

## ☆わかりやすいダイヤへの変更

◆交通事業者の連携と協働を図るとともに、路線バスやまめバスにおいて（複数の路線バスがある場合は複数の路線バス間も）、わかりやすいダイヤ（パターンダイヤなど）に変更することにより、利用者が記憶しやすく時刻表を確認する必要がなくなる。

## ☆キャッシュレス決済の促進やG T F S - J P への対応

◆路線バスやまめバスにおいて、I Cカードなどのキャッシュレス決済導入を促進するとともに、運行情報の提供における標準的なバス情報フォーマット（G T F S - J P）へ対応することにより【導入済み】、シームレスな移動を推進する。

## ☆系統番号の集約

◆交通事業者の連携と協働を図るとともに、路線バス（複数の路線バスがある場合は複数の路線バス間も）において、行き先別に系統番号を集約することにより、住民だけでなく、日本からの観光客や外国からの観光客にも、行き先がわかるようにする。

## ☆商業施設などとの提携

◆まめバスやまめタクで実施している商業施設などとの提携を拡大することにより、おでかけしやすくなるだけでなく、渋滞を解消するとともに、移動を活性化させるきっかけとなる仕掛けづくりをする。



- 令和4年 7月25日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和4年 9月21日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和4年10月17日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和4年10月26日 地域連携サポートプラン協定書締結式  
・現地調査
- 令和5年 1月16日 帝産湖南交通(株)・近江タクシー(株)  
との意見交換
- 令和5年 1月17日 近江鉄道(株)との意見交換
- 令和5年 2月21日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年 5月22日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年 6月 8日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年 7月21日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年 8月25日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年 9月26日 草津市との打ち合わせ・現地調査
- 令和5年10月20日 地域連携サポートプラン提案書交付式



地域連携サポートプラン協定書締結式



草津市現地調査