

【審 2 - 2】

草津市 地域公共交通網形成計画

2018-2027



2018年10月
草津市
(草津市地域公共交通活性化再生協議会)

はじめに

草津市は、古くから東海道と中山道が合流・分岐する唯一の宿場町として栄え、現在も交通の要衝として発展し、全国的に人口減少局面を迎える中で人口増加が続いており、立命館大学びわこ・くさつキャンパスや大手企業の工場が立地するなど、通学や雇用の場としての機能を備えた、滋賀県の中核的な都市となっています。

一方で、自家用車への過度な依存による公共交通の脆弱化や慢性的な交通渋滞の発生、人口増加を背景とした郊外開発等による都市機能の分散化や中心部の衰退等の問題が顕在化しており、今後の人口減少社会や少子高齢化社会に対応した交通環境の整備が急務となっています。

こうした中で、将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への転換を図るため、このたび、「草津市地域公共交通網形成計画」を策定したところです。

この計画では、「誰もがいつでも安心して移動できる 持続可能で健幸な交通まちづくりの実現」を基本理念とし、「市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク」を基本方針に掲げ、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能で健幸な公共交通ネットワークの形成を目指します。

そして、本計画に加え、「草津市立地適正化計画」、「草津市版地域再生計画」を合わせた3つの計画がともに連携し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりに取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重な御意見や御提案をいただきました市民の皆様、本計画の策定主体として御審議いただきました草津市地域公共交通活性化再生協議会委員の皆様へ感謝申し上げますとともに、今後の持続可能で健幸な交通まちづくりの実現に向けて、地域の皆様のさらなる御支援と御協力を心からお願い申し上げます。

平成30年10月

草津市長 橋川 渉



目 次

第1章 基本的事項.....	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
4. 計画の位置づけ	2
5. 計画策定の基本的な考え方.....	2
第2章 地域と交通の現状と課題.....	4
1. 地域と交通の現状.....	4
1.1 地域の現状	4
1.2 移動の状況	19
1.3 公共交通等の現状.....	24
1.4 市民の意識と行動.....	40
1.5 交通事業者等の意見	52
1.6 上位・関連計画や取組みの現状.....	54
2. 公共交通網を形成する上での課題.....	64
2.1 市内の移動環境の現状や課題.....	64
2.2 地域公共交通網形成に向けた現状や課題および具体的施策の方向性	66
第3章 計画の基本的な考え方	67
1. 基本理念.....	67
2. 基本方針.....	67
3. 目指す公共交通ネットワーク	68
3.1 目指す公共交通ネットワーク	68
3.2 地域ごとの今後目指す交通体系等のあり方.....	69
第4章 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくり実現に向けた施策	70
1. 施策体系.....	70
2. 個別施策.....	72
第5章 計画の推進.....	92
1. 計画の推進体制	92
2. 目標値の設定.....	93
3. 計画の評価	93
用語解説.....	94

第1章 基本的事項

1. 背景と目的

滋賀県の南東部に位置する草津市は、古くから、東海道と中山道が分岐・合流する宿場町として栄え、現在もJR琵琶湖線、JR草津線、名神高速道路、新名神高速道路、京滋バイパス、国道1号が通る交通の要衝で、京都・大阪などのベッドタウンとして発展し、全国的に人口減少局面を迎える中で、現在も人口が増加しています。また、立命館大学BKCや大手企業の工場が立地するなど、通学や雇用の場としての機能も備え、滋賀県の中核的な都市となっています。

一方で、自家用車への過度な依存による公共交通の脆弱化や慢性的な交通渋滞の発生、人口増加を背景とした郊外開発等による都市機能の分散化など中心部の衰退等の問題が顕著化しており、今後の人口減少社会や、少子高齢化社会に対応した交通環境の整備が急務となっています。

それらの課題を解決するために、2010年（平成22年）3月に策定した「草津市地域公共交通総合連携計画」や2014年（平成26年）3月に策定した「草津市都市交通マスタープラン」、「草津市総合交通戦略」により、草津市総合計画で示すまちの将来像の実現に向けて、総合的かつ戦略的な都市交通施策を実施してきました。

こうした中、2014年（平成26年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（以下、「活性化再生法の一部を改正する法律」）が施行し、同法に基づき作成する計画が改正され、まちづくり等との連携や面的な公共交通ネットワークの再構築が求められることとなりました。

本市においても、将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から、公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への転換を図るため、まちづくりや観光振興等地域戦略との一体性、市民（地域）・交通事業者・行政の連携や協働を重視した「草津市地域公共交通網形成計画」（以下、「本計画」）の策定を行います。

2. 計画の区域

本計画の計画区域は、草津市全域とします。

また、周辺自治体との広域的な連携を鑑み、大津市、栗東市、守山市との連携も図ります。

3. 計画の期間

公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、本計画の計画期間は、2018年（平成30年）度から2027年度までの10年間とします。

4. 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年（平成19年）10月1日施行、以下「活性化再生法」とする。）、活性化再生法の一部を改正する法律（2014年（平成26年）11月20日施行）に基づき策定するもので、「第5次草津市総合計画」（2010年（平成22年））に掲げる将来のまちの姿を交通面から実現することを目指すものです。

また、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」（2014年（平成26年）4月）の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通総合連携計画」の見直し版として、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生を推進するための計画です。

また、策定にあたっては、草津市地域公共交通活性化再生協議会で協議の上、関係主体と連携し、地域公共交通の方向性を定めた既存計画等との整合を図ります。

5. 計画策定の基本的な考え方

人口減少や少子高齢化が進行する将来においても持続可能なまちであり続けるために、本市では、総合計画をはじめとする各計画との連携を図るとともに、「草津市立地適正化計画」「草津市版地域再生計画」を策定し、本計画と一体的に進めることで、生活サービス機能や居住を集約・誘導し、公共交通ネットワークで結ぶコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現を目指しています。

「第5次草津市総合計画」で示す「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるためには、住居、商業、交流、文化、スポーツ等のさまざまな暮らしに必要な施設を中心部に誘導するとともに、市街化調整区域の集落で生活圏を形成し、中心部と生活圏を公共交通ネットワークで結び、各種サービス機関への回遊性を高めることで、より安心して、歩いて暮らせる居住環境の確保が必要です。

そのため、市民・事業者・行政の協働で、「市民の意識改革」、「事業者の経営努力」、「効率的な行政運営」を図り、市民や来訪者など誰もが安全で安心して生活できるまちの形成を目指し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、草津市健幸都市基本計画と連携し、「出かけたくなるまちづくり」を実現し、「まちの健幸づくり」「ひとの健幸づくり」に貢献するとともに、地域住民が支えあい、多様な主体が協働し、安心して暮らすことができる「地域共生社会」を目指します。

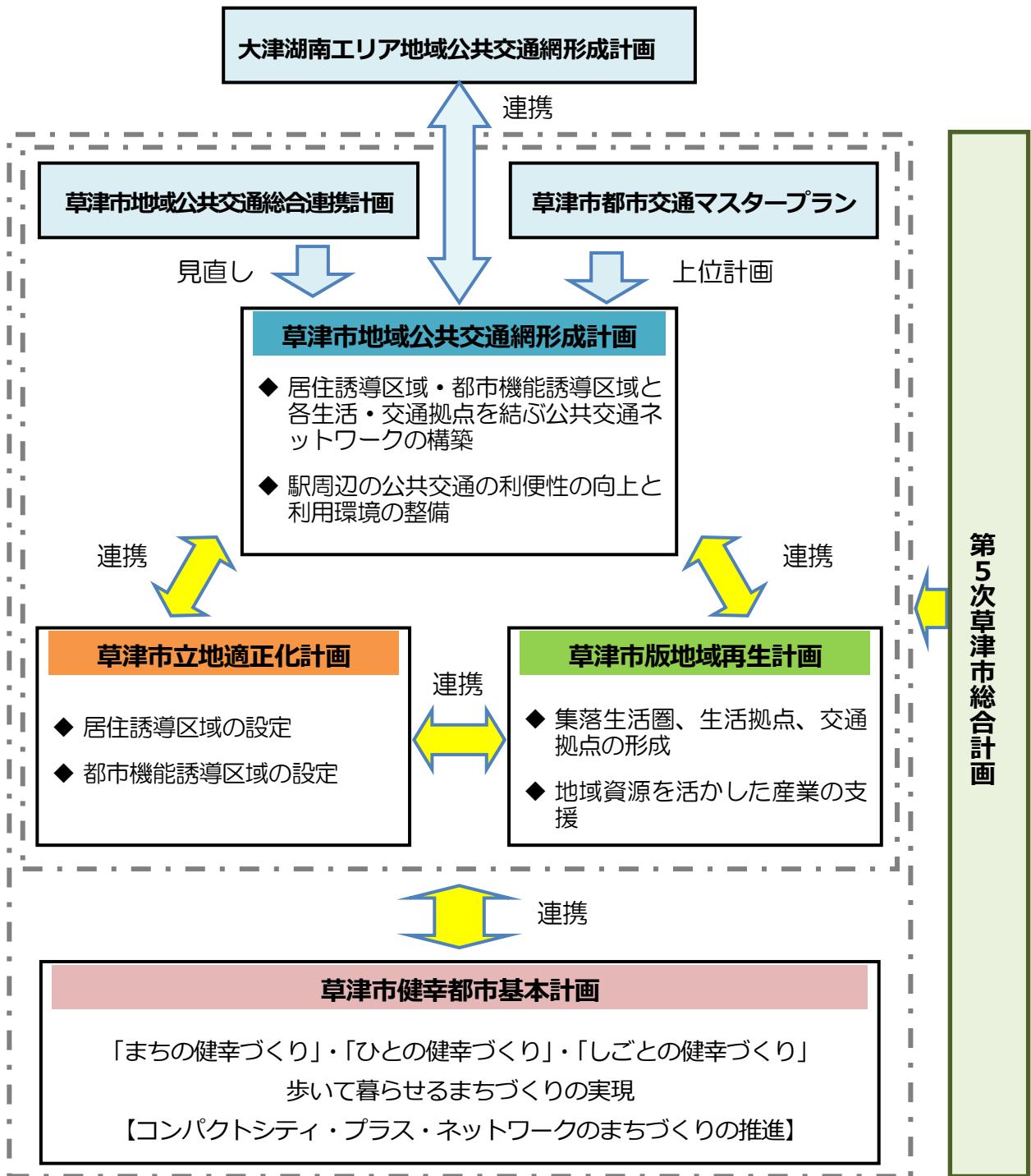


図 1-1 各計画の連携イメージ

第2章 地域と交通の現状と課題

1. 地域と交通の現状

1.1 地域の実況

① 地形

草津市は、琵琶湖にそそぐ大小5つの河川により形成された扇状地にあり、東部地域は、なだらかで緑豊かな丘陵地が広がり、西部地域は美しい琵琶湖に面した優れた田園景観を形成しています。

高低差の少ない平坦地が広がっており、自転車や徒歩、公共交通を使って歩いて移動するのに適した地形となっています。

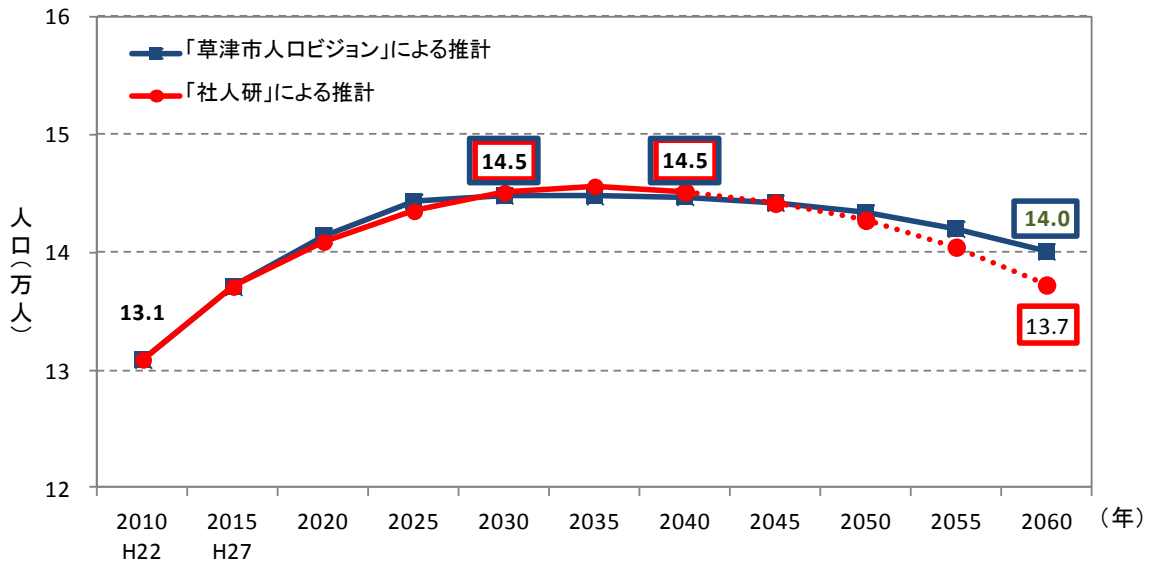


図 2-1 草津市の位置図

② 人口

全国的に人口減少社会となる中、本市の人口は2030年から2040年頃をピークとして増加し続けると予想されています。また、近年65歳以上の高齢化率は大きく増加し、一方で、15歳未満の年少人口および15歳～64歳の生産年齢人口は減少または横ばいとなっています。

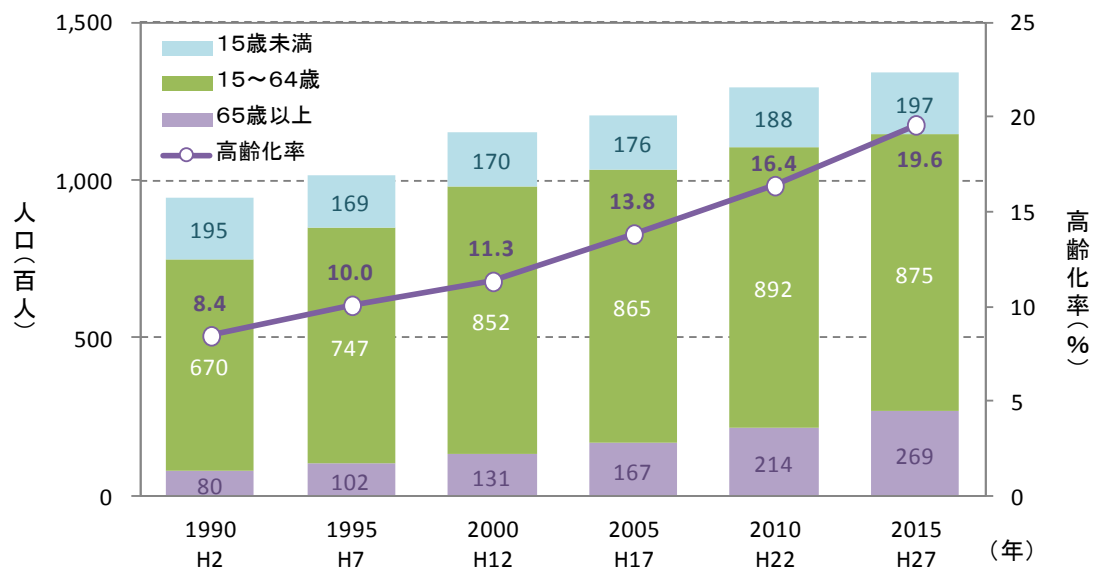
地域別では、JR沿線地域を中心に人口が集中し、市街地が拡大する一方、郊外部や中心部の一部地域では人口が減少し、高齢化の進行がみられます。



※2040年以降は予測

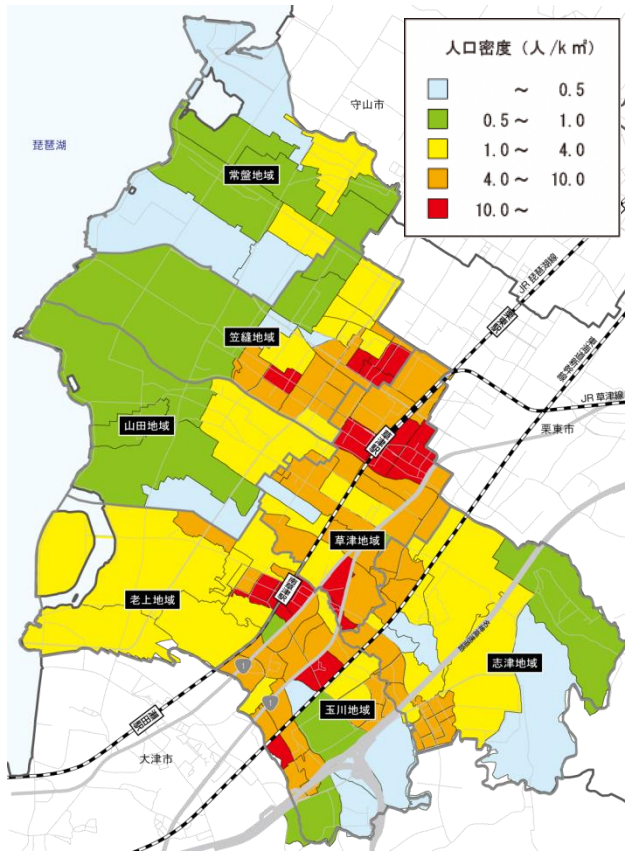
資料：国立社会保障・人口問題研究所（社人研）、草津市人口ビジョン

図 2-2 人口の将来推移



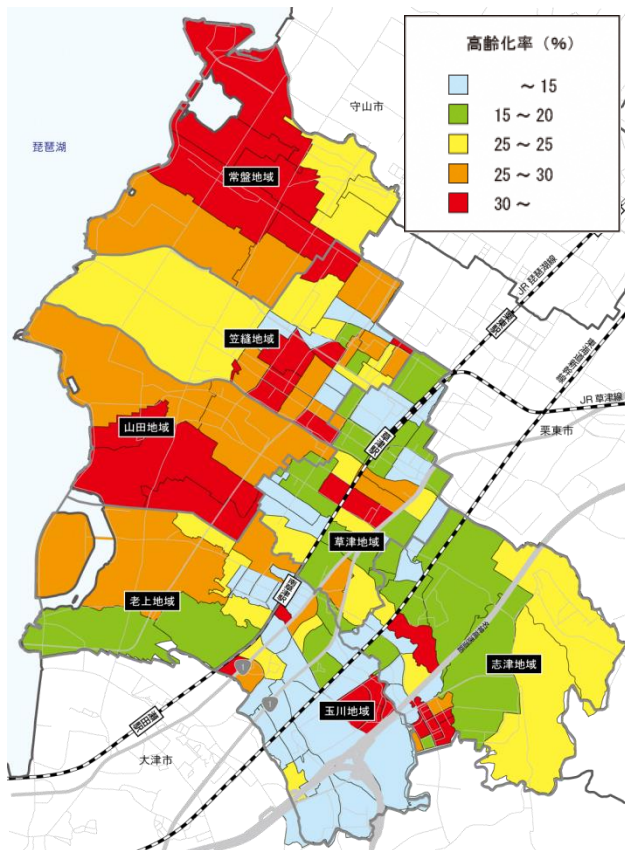
資料：国勢調査

図 2-3 年齢3区分別人口構成比の推移



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-4 町字別人口密度



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-5 町字別高齢化率

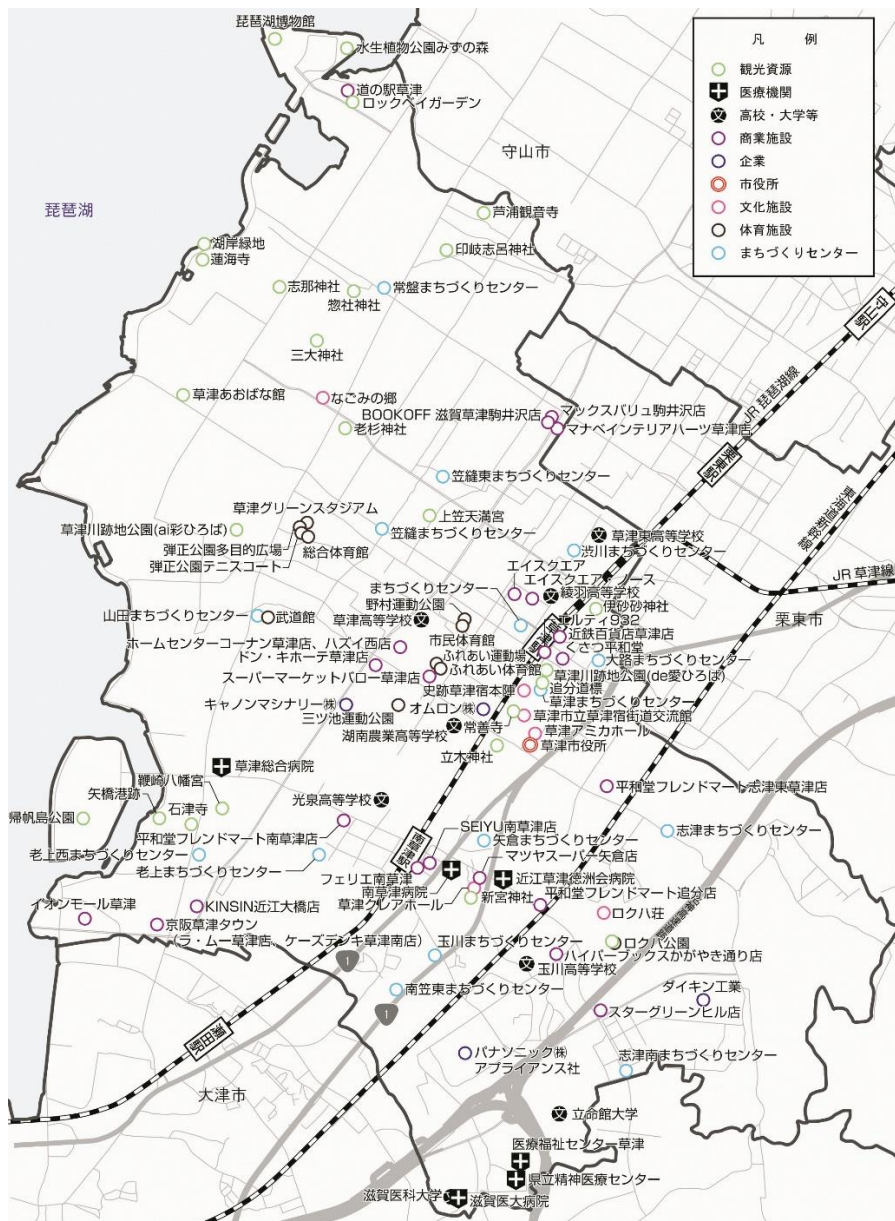
③ まちの現況

市内の大規模商業施設は、JR草津駅周辺にエイスクエアや近鉄百貨店が、南西部の近江大橋東詰にはイオンモール草津があり、古くからの商店街は衰退傾向にあります。また、市内の大型病院の多くは市南部に位置しています。

市南部から大津市瀬田地域にかけては、文化、芸術、医療、福祉、教育、研究等の施設が立ち並び、びわこ文化公園都市を形成しています。

JR草津駅周辺には比較的小規模な事業所が多数存在し、また駅から離れた地域では大規模事業所が集積しており、事業所や従業員も増加傾向にあります。

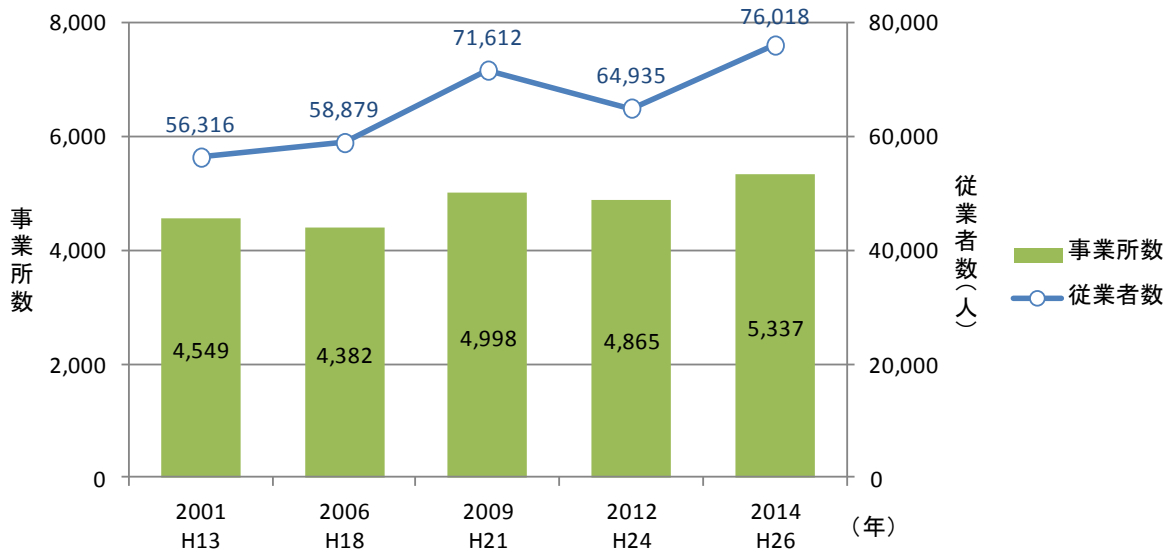
また、観光施設は琵琶湖方面に比較的多くあります。



※商業施設は、草津市中心市街地活性化基本計画（2013.12）をベースに、滋賀県の大規模小売店舗立地法の届出状況から対象店舗を追加（延床面積1,000㎡以上の大型小売店舗）

資料：Kusatsu 観光ガイドマップ

図 2-6 主な施設の立地状況



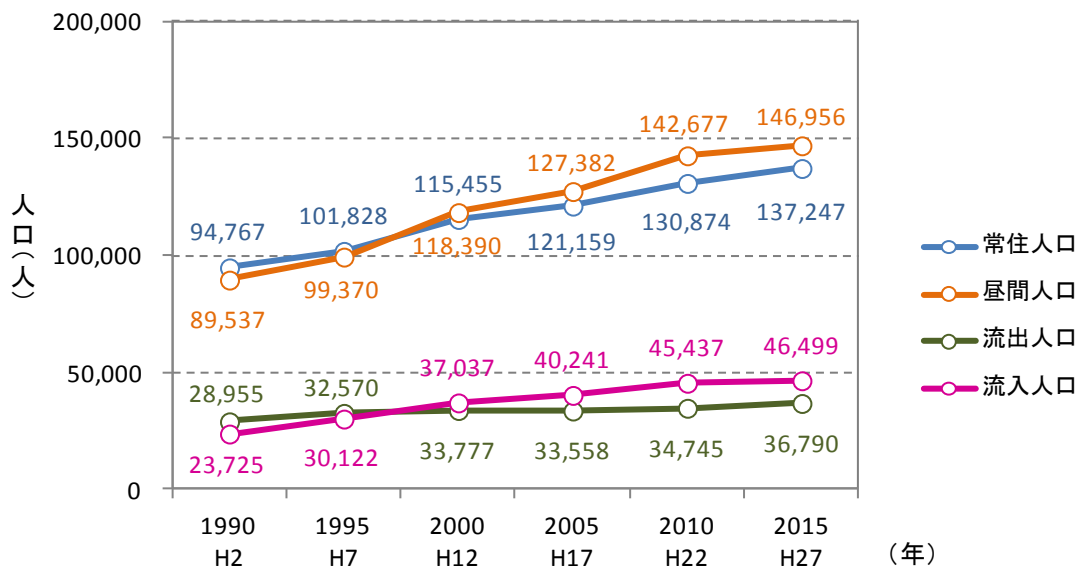
資料：経済センサス（2006年（平成18年）までは、事業所統計調査および事業所・企業統計調査）

図 2-7 事業所・従業者数の推移

④ 昼間・夜間人口

市内には立命館大学BKCや大手企業の工場等が立地していることから、流入人口は年々増加し、2000年（平成12年）には流出人口を上回っています。

夜間人口（常住人口）を100とした場合の昼間人口の割合を表す昼間人口比率は107.1%と、近隣市に比べても高く、本市が通勤・通学者が集まる都市となっていることが分かります。



資料：国勢調査

図 2-8 昼間人口・流出・流入人口の推移

表 2-1 近隣市の昼間人口比率

	夜間人口(常住人口) (人)	昼間人口 (人)	昼間人口比率 (%)
滋賀県	1,412,916	1,363,716	96.5
大津市	340,973	310,543	91.1
草津市	137,247	146,956	107.1
守山市	79,859	72,342	90.6
栗東市	66,749	65,599	98.3
野洲市	49,889	49,486	99.2

※昼間人口比率＝（昼間人口／夜間人口）×100

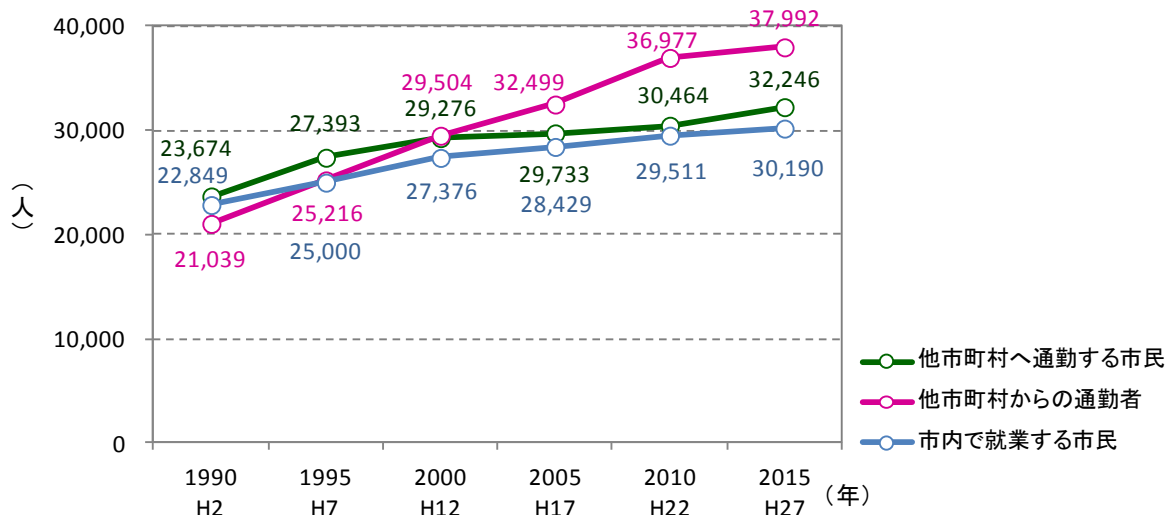
資料：2015年（平成27年）国勢調査

⑤ 通勤・通学の状況

○通勤流動

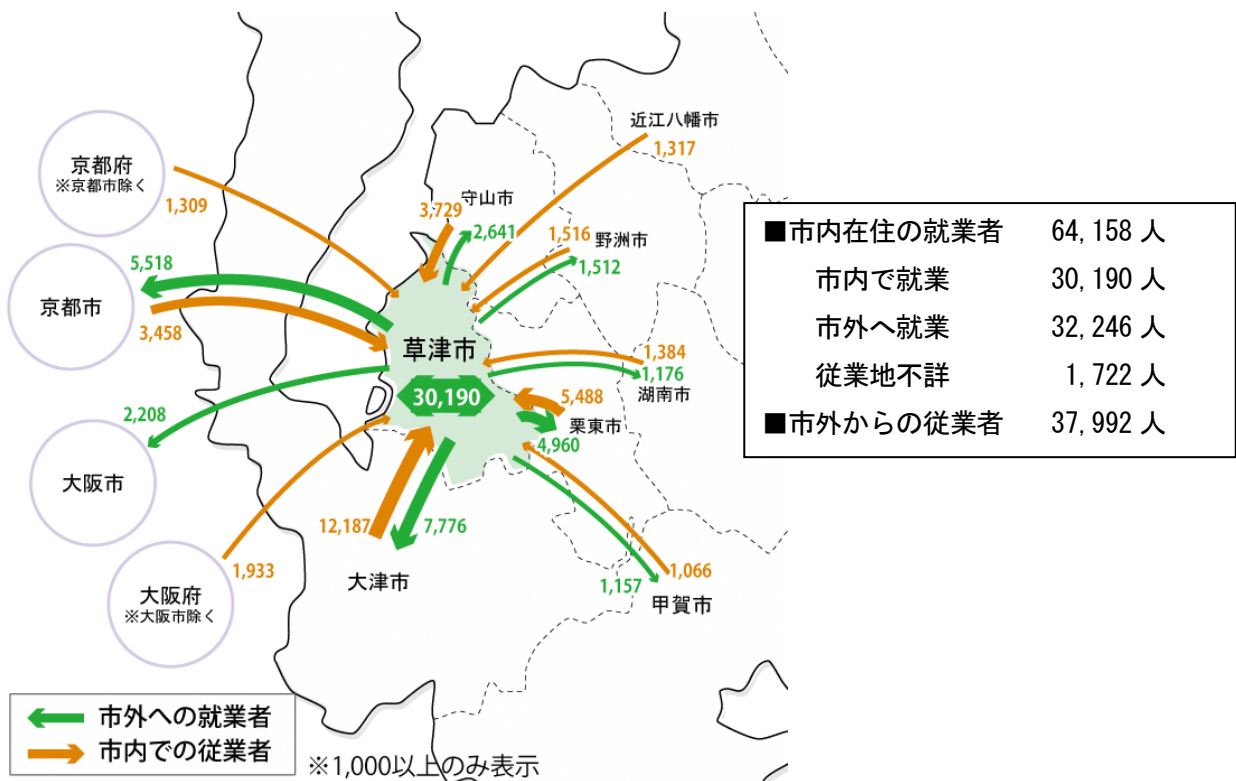
市外からの通勤者は2015年（平成27年）では37,992人と年々増加してきており、1990年（平成2年）と比較すると1.8倍となっています。

一方、市内に住む就業者64,158人のうち、約半数の32,246人が、大津市、京都市、栗東市など市外へ通勤しており、市内での就業者30,190人を上回っています。



資料：国勢調査

図 2-9 通勤者の推移



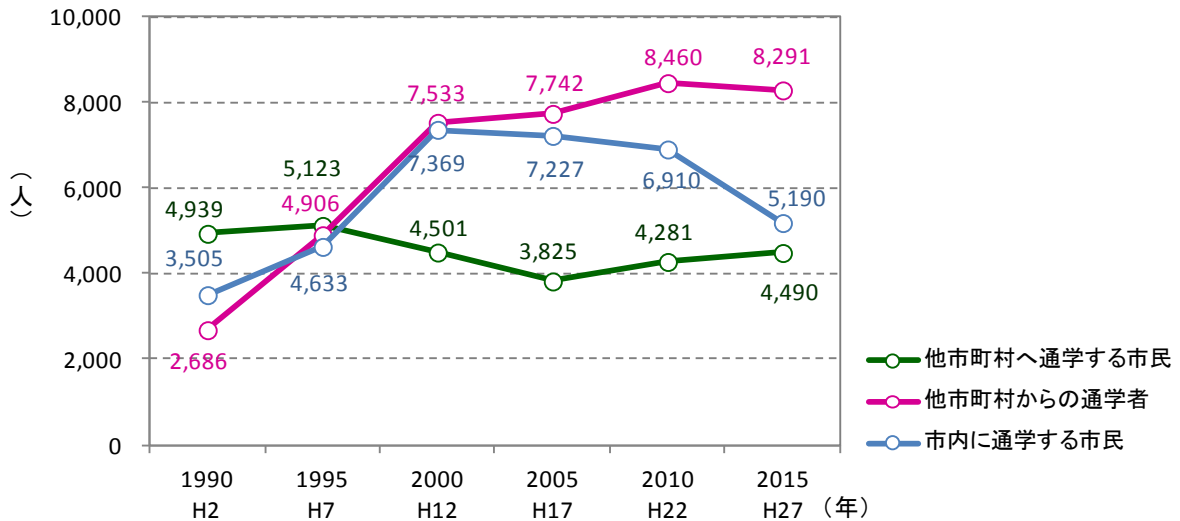
資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-10 通勤流動（15歳以上）

○通学流動

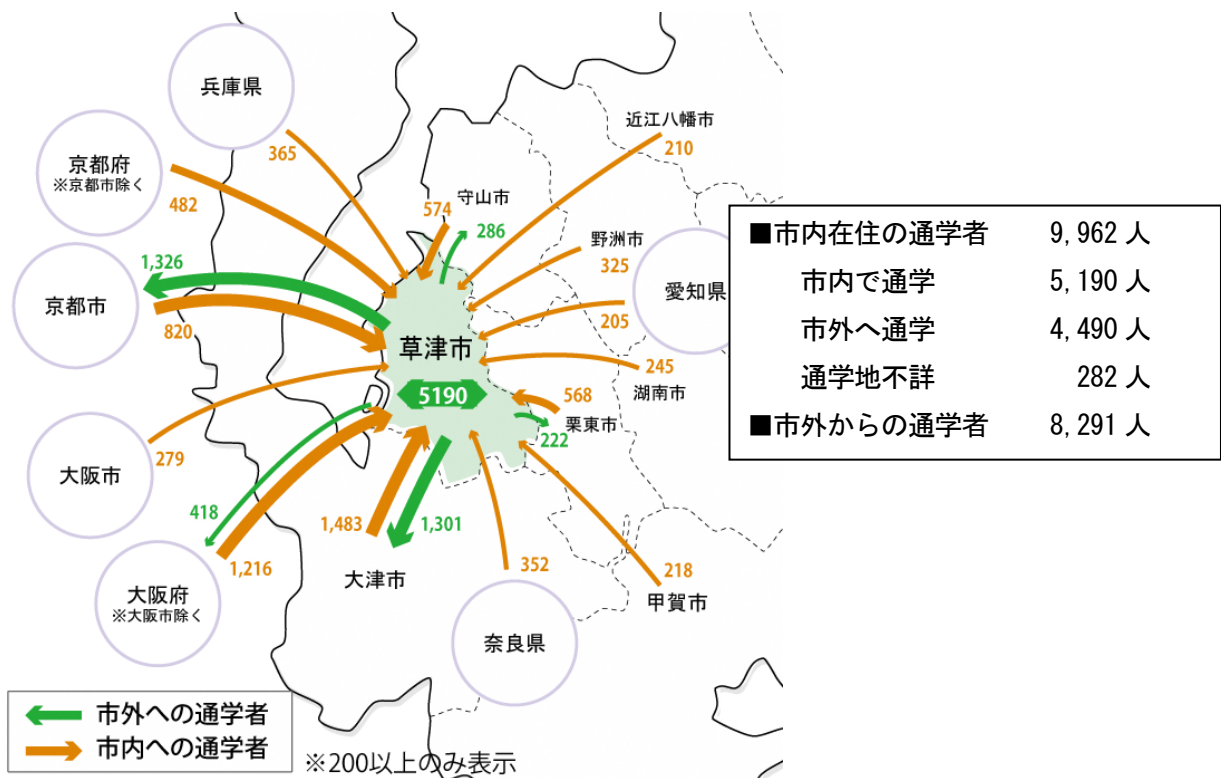
市外からの通学者も、1994年（平成6年）の立命館大学BK Cの開設、JR南草津駅の開業により増加傾向にあります。市内に通学する市民は、少子化の影響等により、2000年（平成12年）に減少に転じています。

市内在住の通学者9,962人のうち、市内で通学する者は5,190人と、市外への通学者4,490人よりも多くなっています。一方、市外からの通学者は8,291人で、大津市のほか、京都市や大阪府など他府県からの通学者が多くなっています。



資料：国勢調査

図 2-1 1 通学者の推移

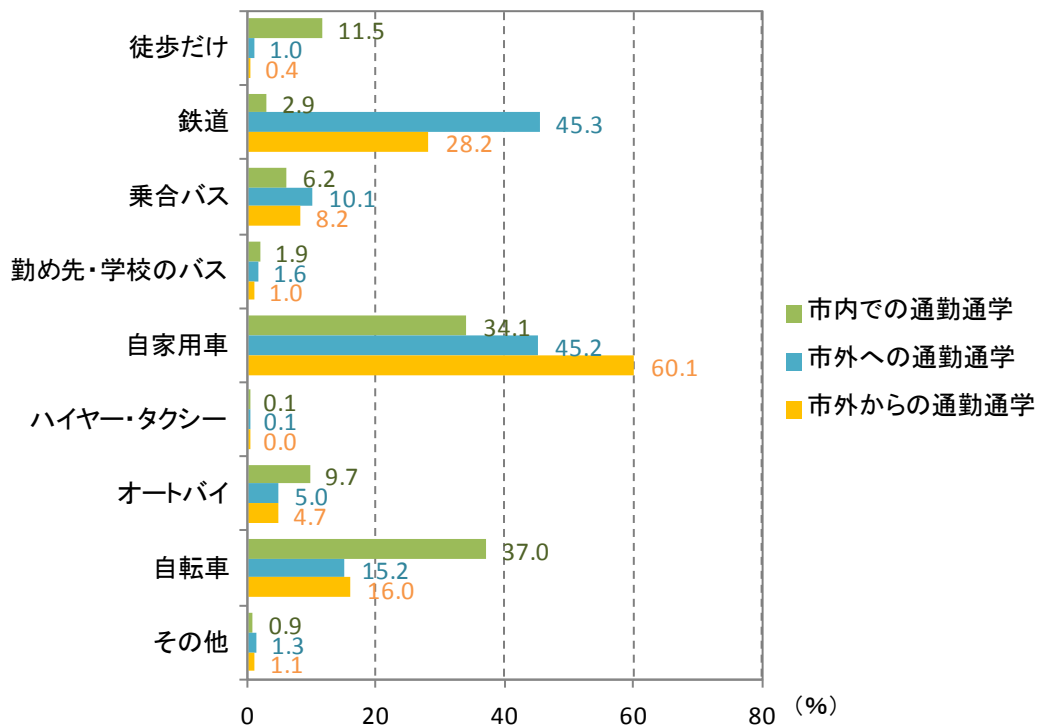


資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-1 2 通学流動 (15歳以上)

○通勤・通学時の交通手段

通勤・通学時の代表的な交通手段は、全体的に自家用車が多くを占めていますが、市内での通勤・通学には自転車利用も多くを占めています。



資料：2010年（平成22年）国勢調査

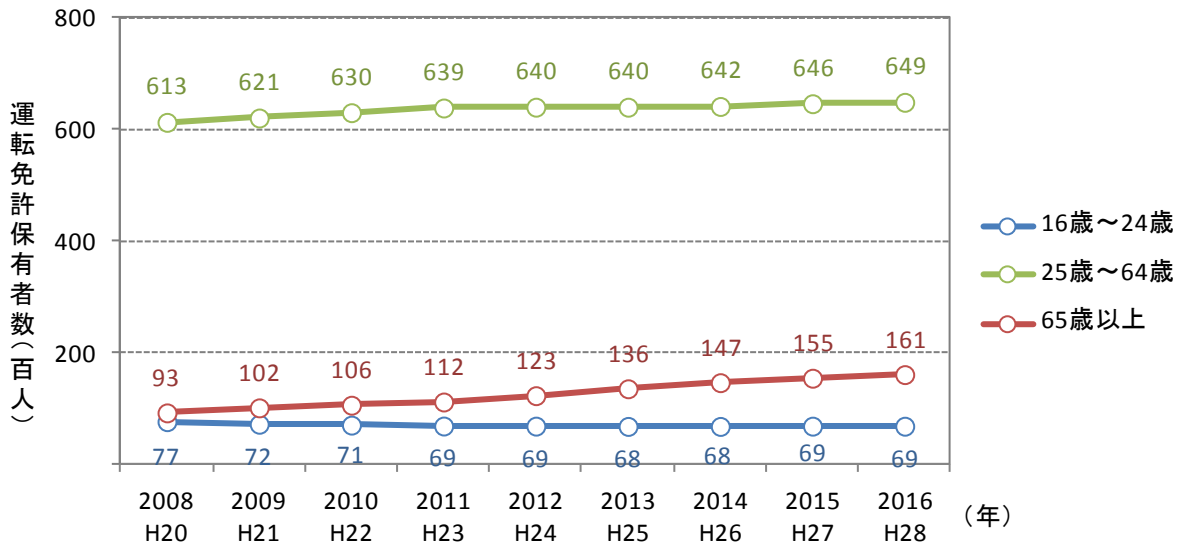
※2015年（平成27年）国勢調査では、この項目は調査していない

図 2-1 3 通勤・通学時の交通手段（9区分）

⑥ 自動車保有状況等

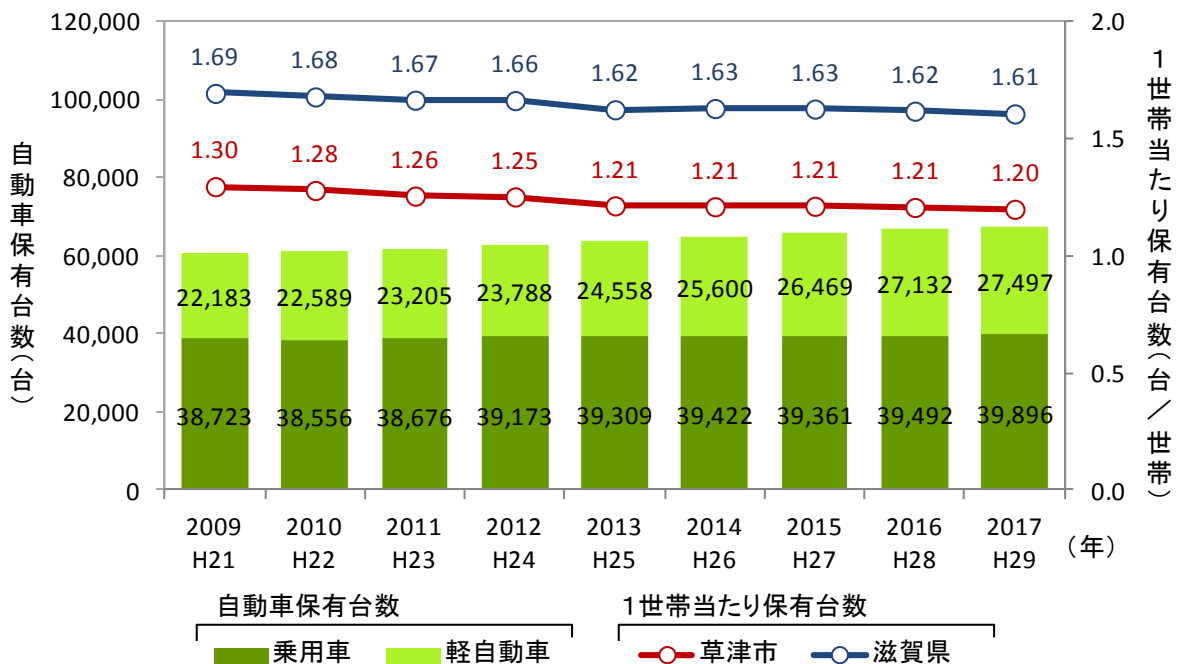
自動車運転免許保有者数は、24歳以下の若年層では減少傾向にある一方、65歳以上の高齢者層では増加傾向にあります。

また、自動車保有台数は増加傾向にあります。1世帯あたりの自動車の保有台数は減少傾向にあり、滋賀県全体と比較して草津市は少なくなっています。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-14 自動車運転免許保有者の推移



※乗用車は自家用のみ、軽自動車は自家用と事業用の合計

※世帯数は各年3月31日現在の住民基本台帳（外国人を含む）（平成26年からは1月1日に変更）

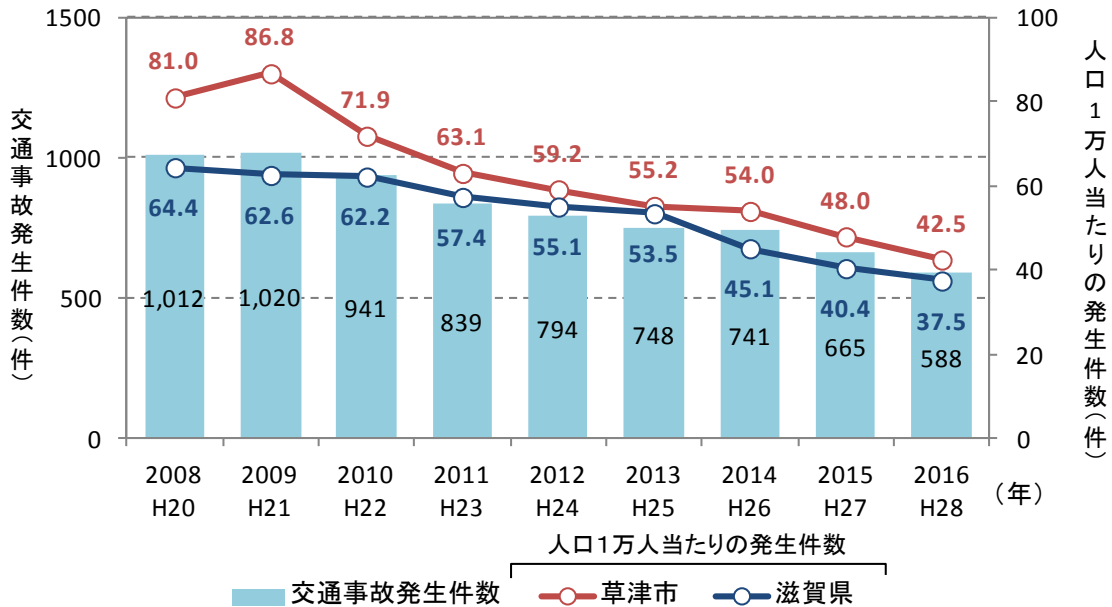
資料：滋賀県統計書

図 2-15 自動車保有台数（乗用車、軽自動車）の推移

⑦ 交通事故発生状況

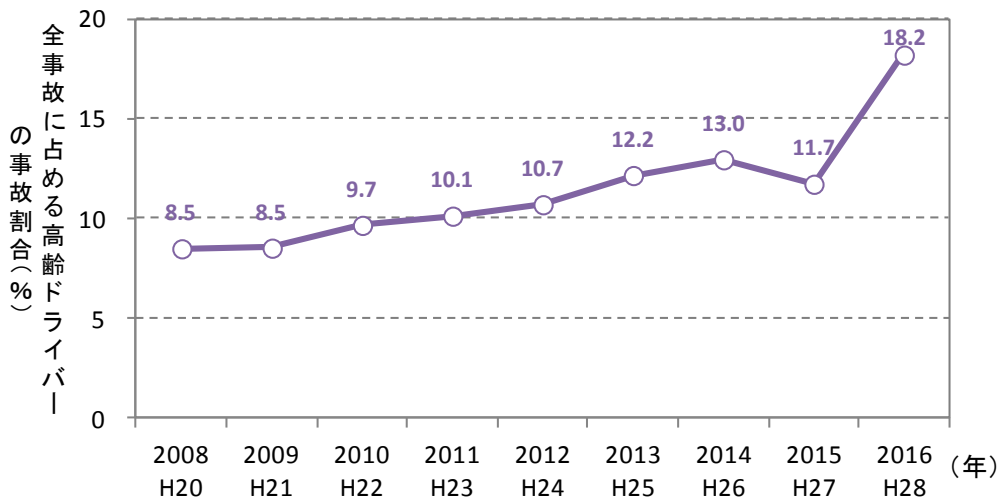
市内の交通事故発生件数は年々減少していますが、人口1万人当たりの発生件数では、毎年滋賀県全体を上回っています。

また、全事故に占める高齢ドライバー事故の割合は、年々増加傾向にあります。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-16 草津市の交通事故発生件数の推移

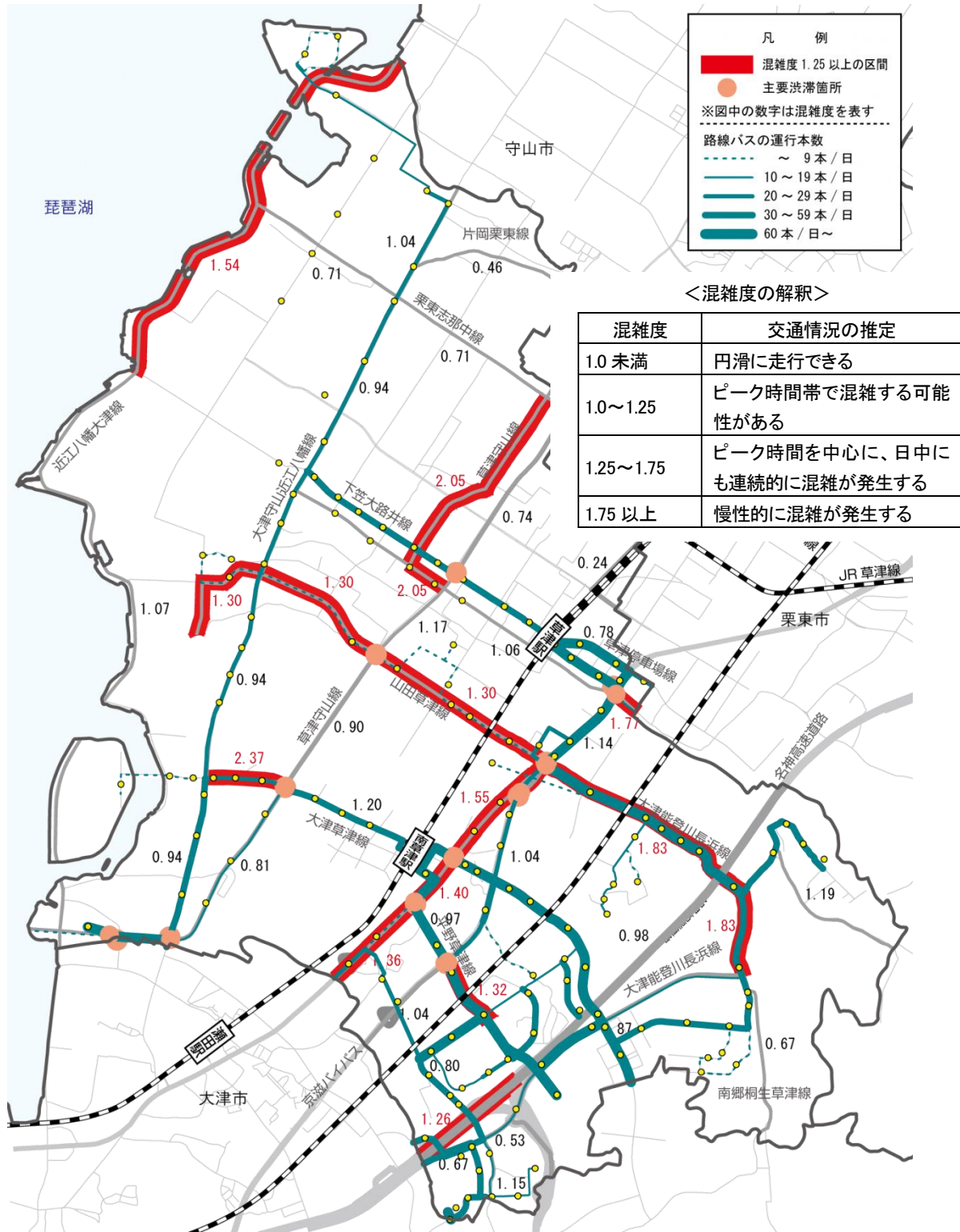


資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-17 全事故に占める高齢ドライバー事故の割合の推移

⑧ 道路状況

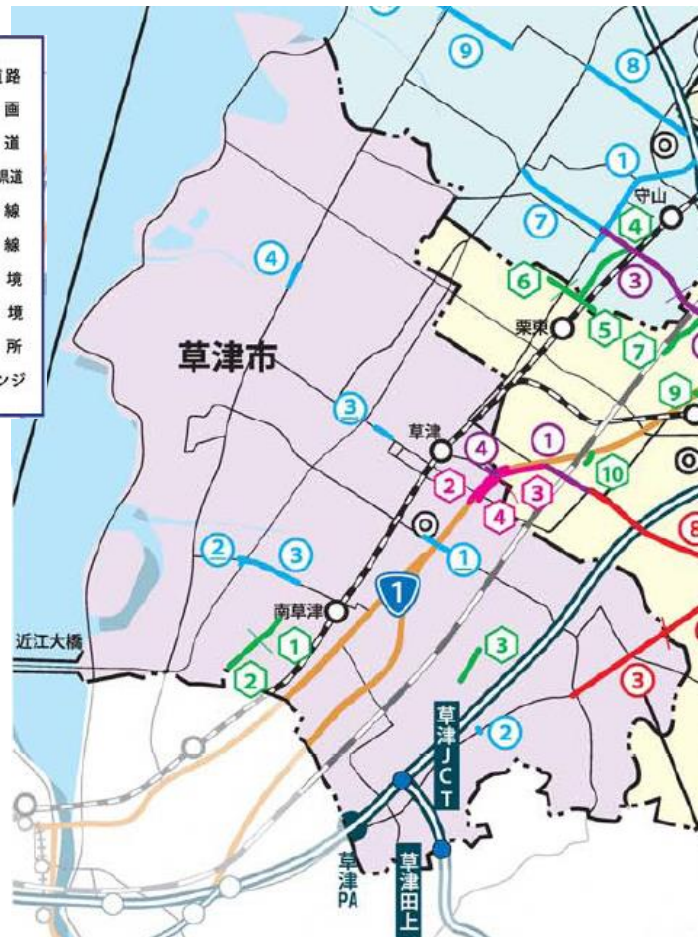
主要地方道大津能登川長浜線、国道1号および国道1号との交差道路において、慢性的な道路混雑が発生し、特に路線バス等の運行本数が多い国道1号や県道平野草津線では、道路混雑の慢性化が路線バス等の定時運行にも影響を及ぼしています。



※運行本数は平日、上下平均の数値
資料：2015年（平成27年）度全国道路・街路交通情勢調査

図 2-18 道路混雑状況

凡例	
道路事業	<ul style="list-style-type: none"> 改築事業 (00) 交通安全事業 (00) <ul style="list-style-type: none"> 歩道整備 (00) 交差点改良 (00) 街路事業 (00) 国事業 (00) 道路公社事業 (00) 市事業 (00)
	<ul style="list-style-type: none"> 高速・有料道路 新名神計画 国道 主要地方道・一般県道 J R 在来線 J R 新幹線 市町境界 県境界 市役所 インターチェンジ



種別	番号	路線名	工区名	継続	2018～2027		
					前期 2018～2022		※ 検 討 路 線 ※ 事 業 化
					着手	完了	
改築事業	③	大津能登川長浜線	草津	●	●		
交通安全事業(交差点改良)	①	大津能登川長浜線	草津三丁目	●	●		
	②	大津草津線	矢橋中央交差点			●	
	③	下笠大路井線	野村	●	●		
交通安全事業(歩道整備)	②	大津能登川長浜線	若草	●			
	③	大津草津線	野路	●			
	④	大津守山近江八幡線	北大萱			●	
街路事業	④	(都)草津駅新屋敷町線	国道大路交差点				
国事業	②	国道1号	大路3丁目交差点改良				
	④	国道1号	大路電線共同溝				
市事業	①	(都)大江霊仙寺線	南笠	●	●		
	②	(都)大江霊仙寺線	南笠(その2)	●	●		
	③	(都)南大萱青地線	青地、青地・追分			●	

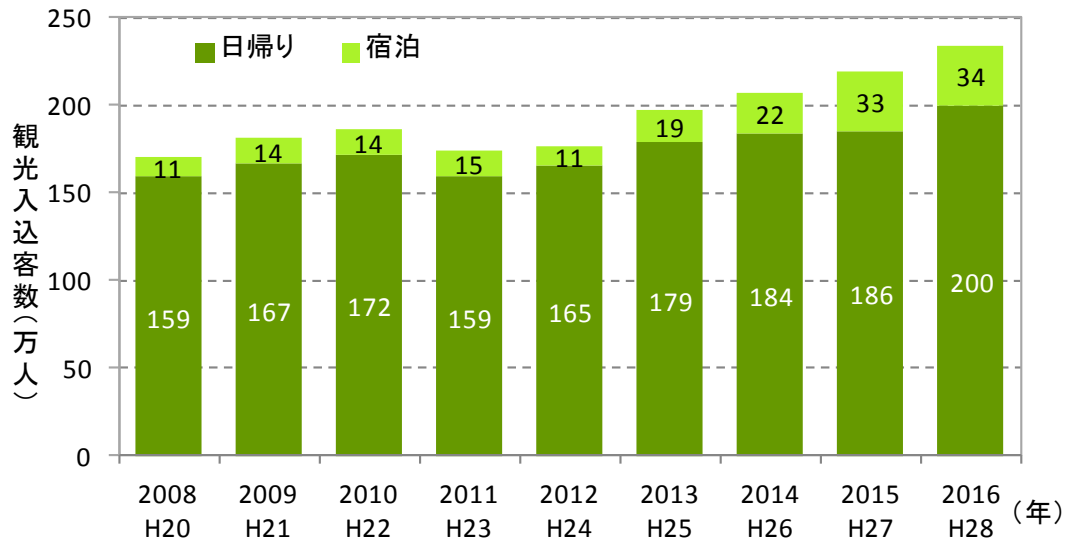
資料：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018

図 2-19 都市計画道路の整備状況

⑨ 観光

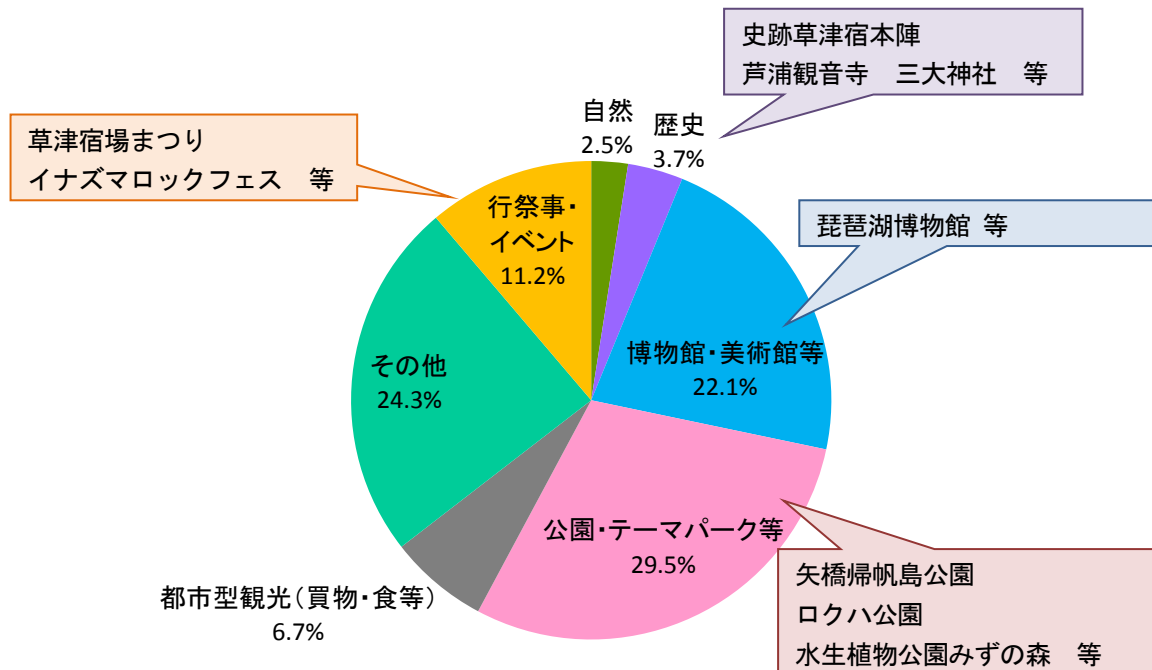
本市の観光入込客数は増加傾向にあり、矢橋帰帆島公園や水生植物公園みずの森、ロクハ公園、琵琶湖博物館が主な観光地となっています。

また、本市を訪れる外国人観光客数はここ数年、急激に増加しています。



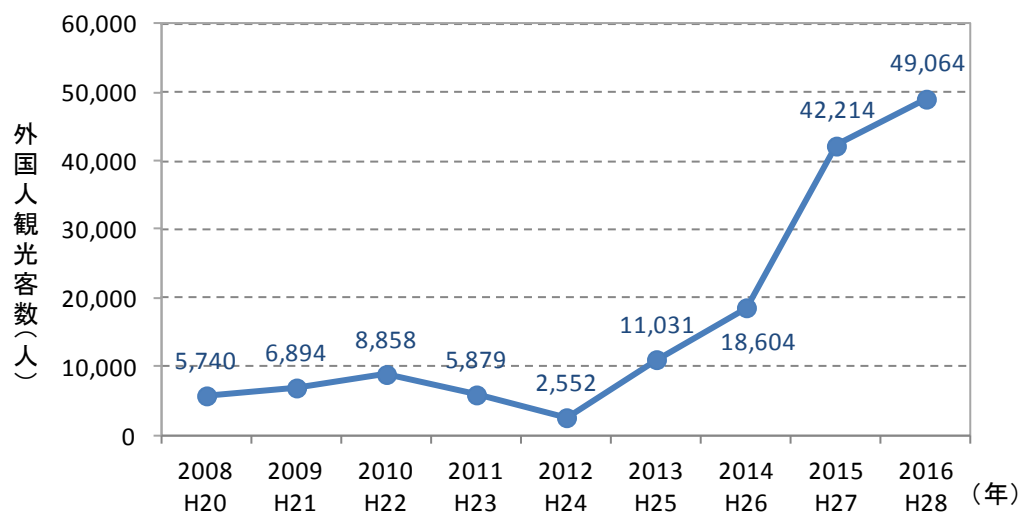
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-20 観光入込客数の推移



資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-21 目的別観光入込客の内訳 (2016年(平成28年))



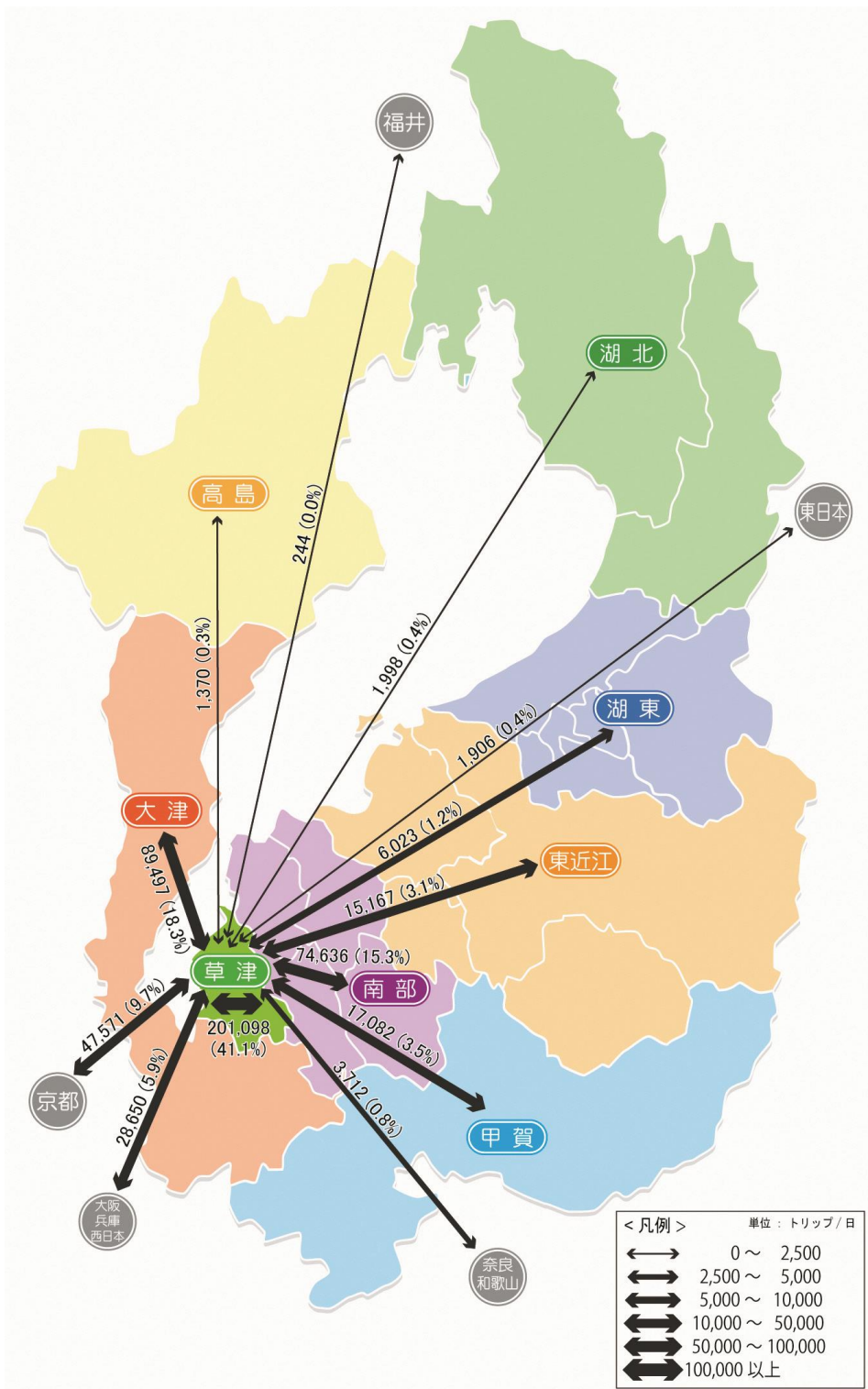
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-2 2 外国人観光客数の推移

1.2 移動の状況

① 草津市と他地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、市内での移動が 41.1%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、県内では大津地域への移動が 18.3%、南部地域への移動が 15.3%と多く、京都府への移動も 9.7%と多くなっています。

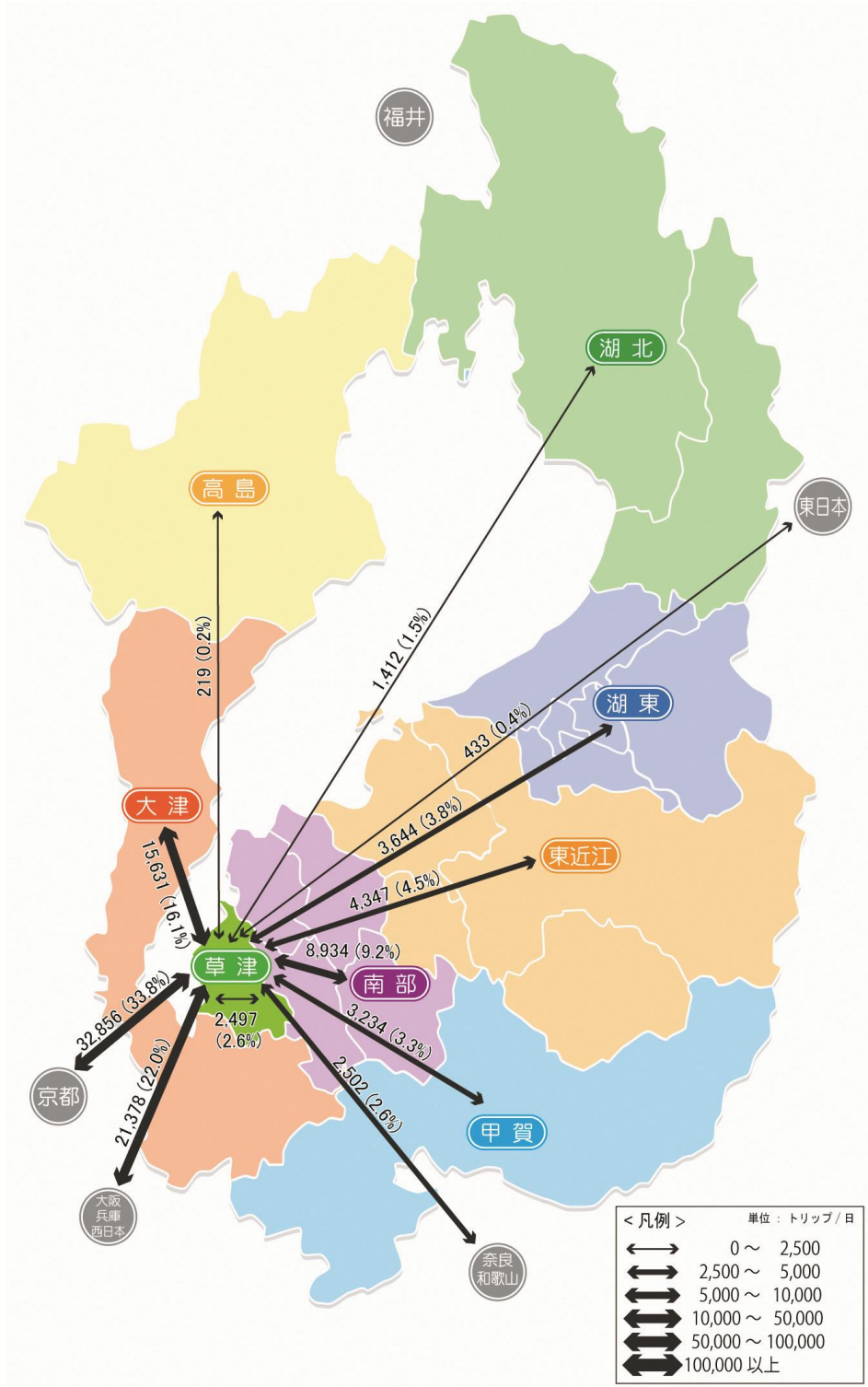


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-23 地域間の移動状況

○鉄道による地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち代表する交通手段が鉄道である移動についてみると、市内での移動は 2.6%と低くなっています。市外への移動状況を見ると、京都では 33.8%、大阪・兵庫・西日本では 22.0%と多く、京阪神方面への移動が多いことがわかります。県内では、JR湖西線や京阪石山坂本線が運行している大津地域には 16.1%と一定の利用がありますが、その他の地域への移動は少なくなっています。

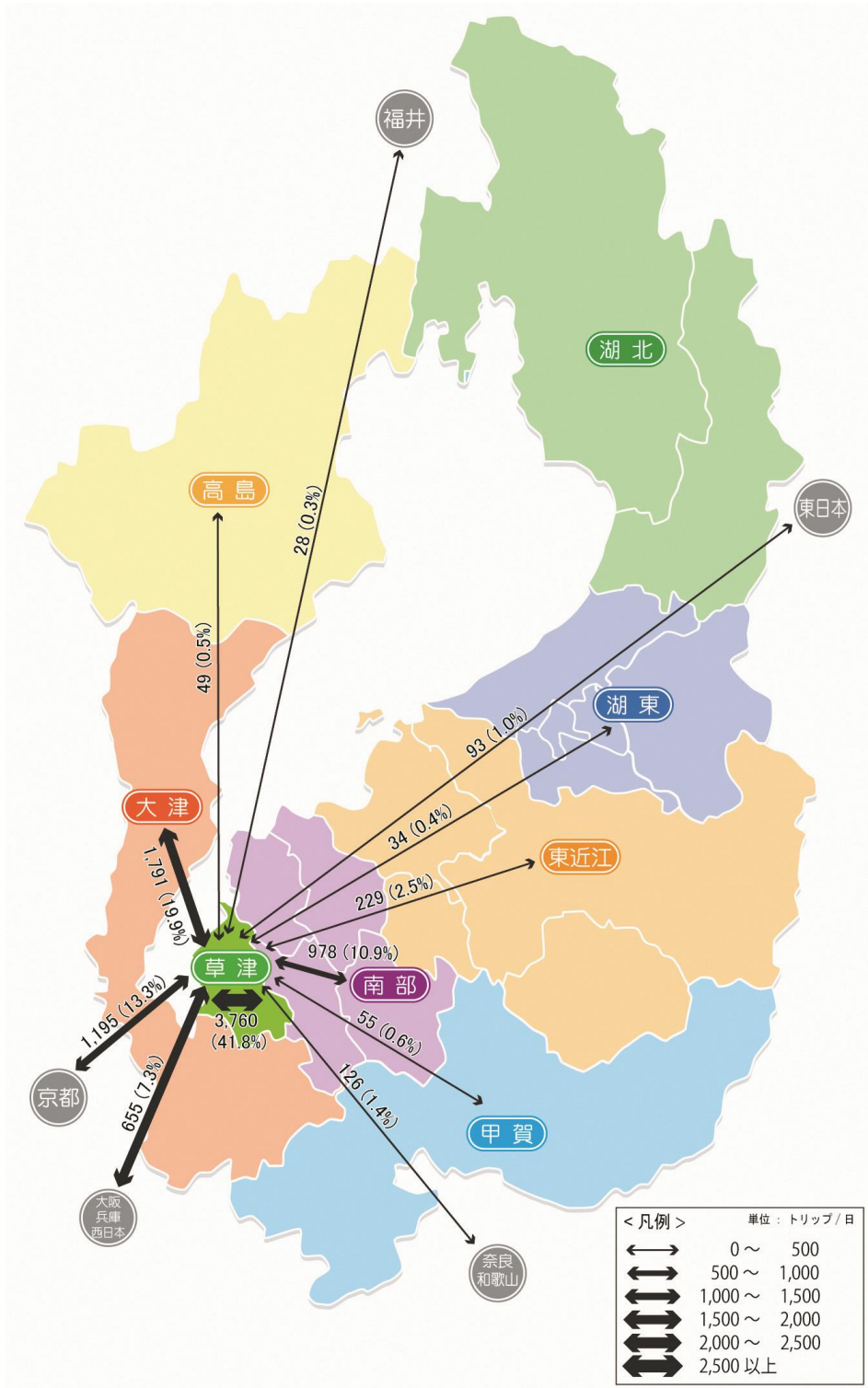


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-24 鉄道の地域間の移動状況

○路線バスによる地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、代表する交通手段が路線バスである移動についてみると、市内での移動が41.8%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、大津地域や南部地域への移動が各々19.9%、10.9%と多く、京都（13.3%）や大阪・兵庫・西日本（7.3%）への移動も一定数あります。

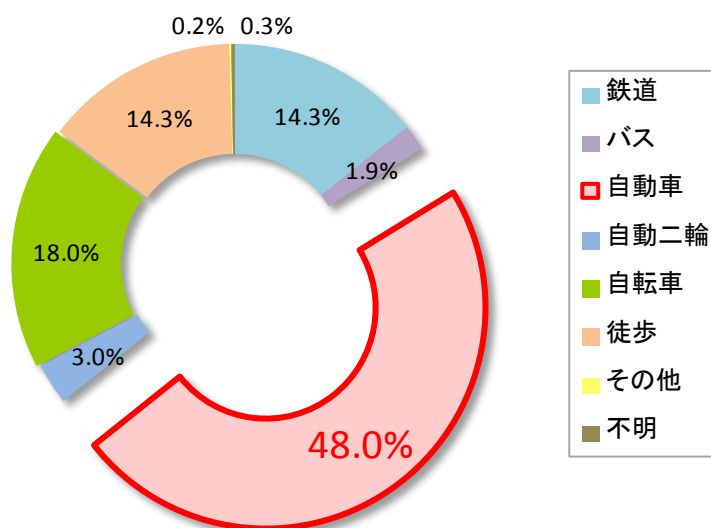


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

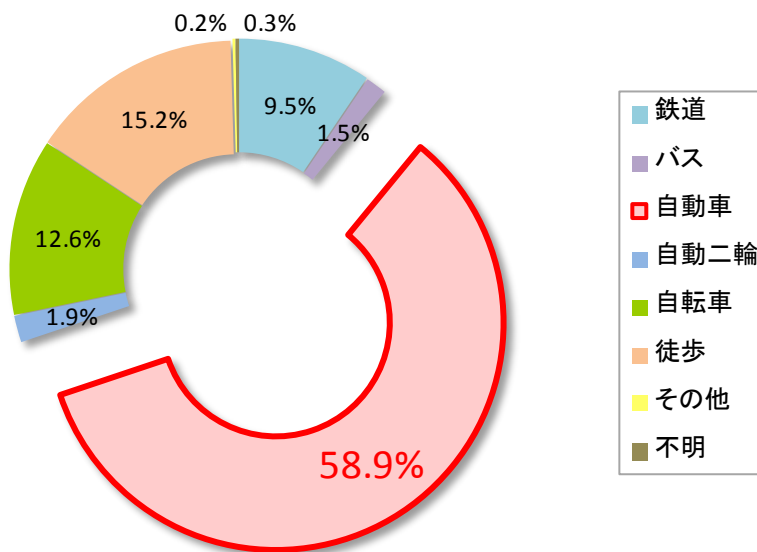
図 2-25 路線バスの地域間の移動状況

② 代表する交通手段

本市の代表する交通手段割合をみると、自動車が最も高く 48.0%となっています。県全体では 58.9%と自動車に依存した地域であるものの、本市は比較的自動車の割合は少ない地域と言えます。



草津市



滋賀県全体

資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

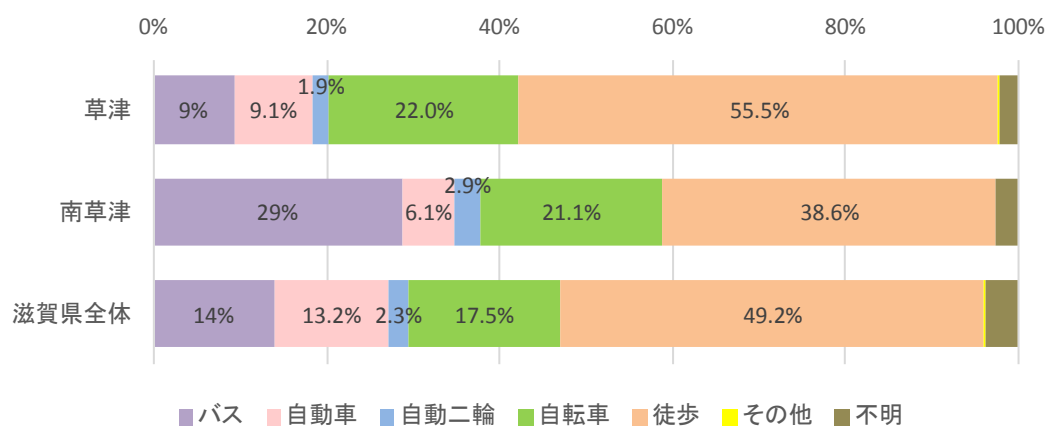
図 2-26 代表する交通手段

③ 駅への交通手段

J R草津駅は、県全体（滋賀県内の米原駅以南のJ R駅の合計）と比べて、徒歩や自転車の分担率が高く、徒歩は55.5%と半数以上となっています。一方で、バスや自動車の割合が低くなっています。

J R南草津駅は県全体やJ R草津駅と比べて、バスの割合が非常に高くなっており、一方で、徒歩と自動車の割合が低くなっています。バスの割合が高いのは、立命館大学への通学や周辺企業への通勤におけるバスの利用者数が多いことが考えられます。

J R草津駅・J R南草津駅ともに自動車の割合が県平均よりも低くなっていますが、駅の利用者数自体が多いため、駅を利用する自動車の利用台数も多くなっています。



資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-27 駅への交通手段

1.3 公共交通等の現状

① 日常生活での移動手段種別等

基幹交通であるJRが広域の大量輸送を担い、バス路線は、JR草津駅、JR南草津駅を起終点として放射状にネットワークを形成し、市内の日常生活での移動を担っています。

表 2-2 草津市内での日常生活における移動手段等の分類

区別	種別	運行事業者、運行名称 等
公共交通	鉄道	(JR)琵琶湖線、草津線
	路線バス	近江鉄道バス 帝産湖南交通バス 滋賀バス
	コミュニティバス	まめバス 草津栗東くるっとバス 草津栗東守山くるっとバス
	一般タクシー	タクシー事業者
その他	福祉関係タクシー	福祉輸送事業者、訪問介護事業者 等
	福祉有償運送	特定非営利活動法人
	地域支え合い運送支援事業	学区まちづくり協議会 学区社会福祉協議会
	移動支援サービス（ソフト事業等）	地域生活支援事業（移動支援事業）他
	送迎サービス	企業、病院、福祉施設 等

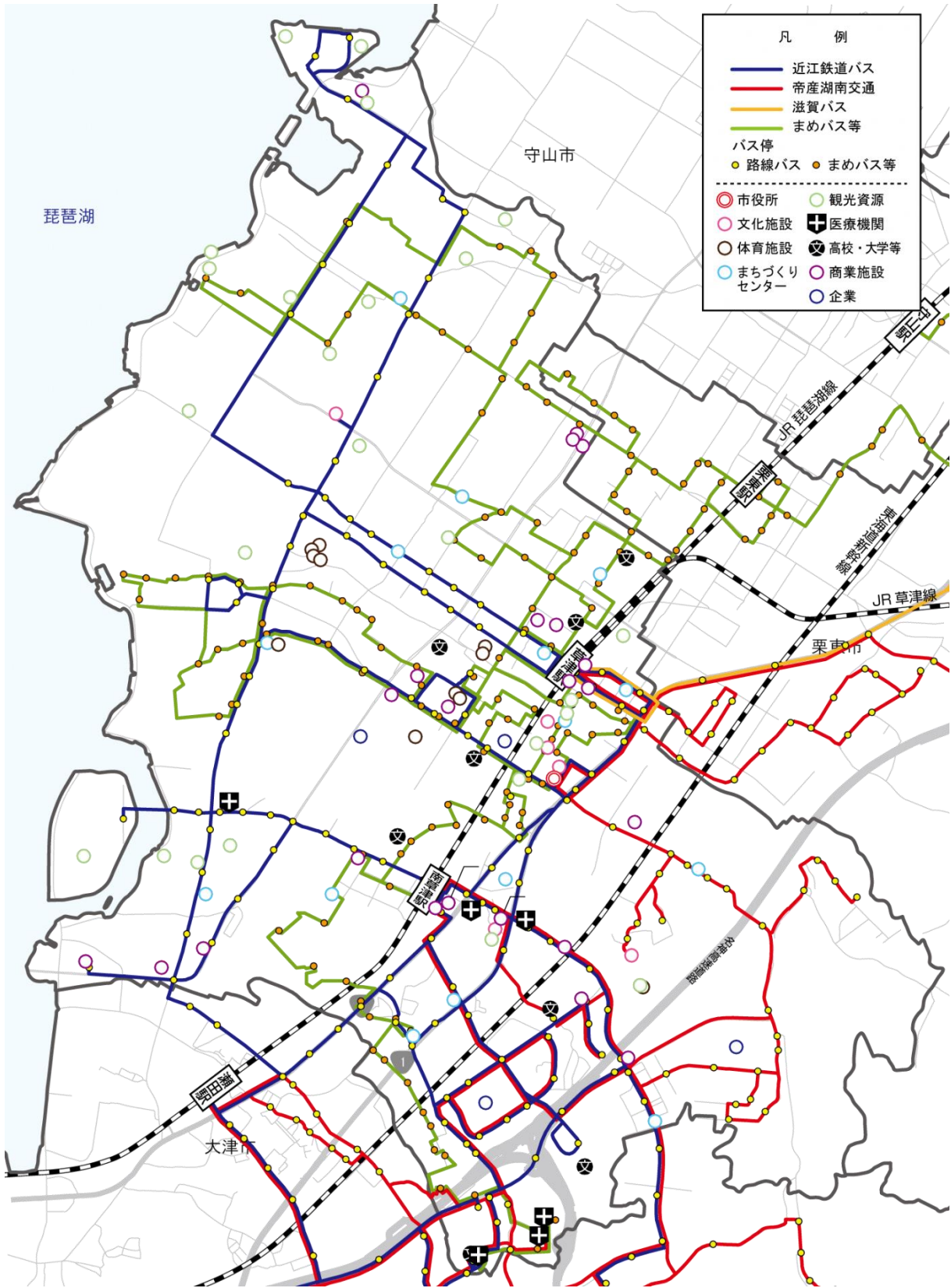


図 2-28 市内の公共交通路線網（鉄道、バス）

② 公共交通

○鉄道

●運行状況

市内には、JRの琵琶湖線および草津線が運行していますが、琵琶湖線は、米原方面と京都や大阪方面を結ぶ基幹交通として、通勤や通学を中心に大量の輸送を担っており、1日あたり146本（平日、大阪方面の上下平均、特急を除く）が運行しています。

JR草津駅を始終点として甲賀市や三重方面を結ぶ草津線は、1日あたりの運行本数は40本（上下平均）で、単線で普通列車のみの運行となっています。

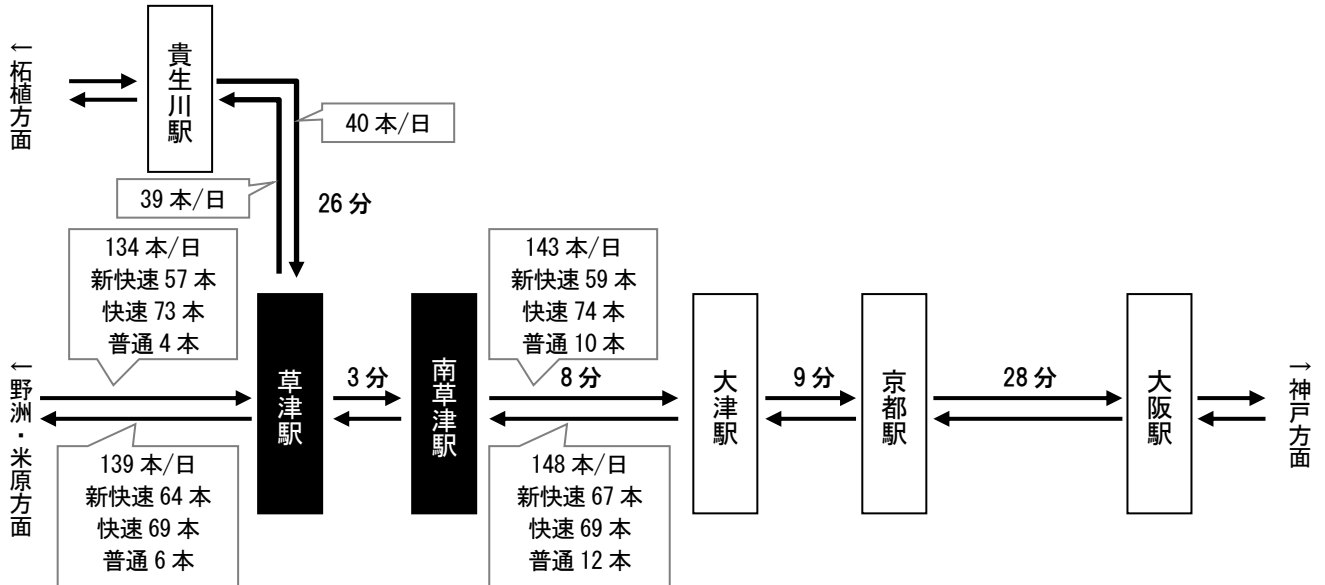


図 2-29 市内のJRの運行状況（平日）（2018年（平成30年）3月17日改正）※特急除く

●利用者数

JR草津駅およびJR南草津駅の乗降客数は、滋賀県下で1位、2位となっており、京阪神への通勤・通学の拠点となっています。琵琶湖線と草津線の結節点であるJR草津駅の利用者数は、近年横ばいで推移している一方、2011年（平成23年）3月にJR南草津駅に新快速が停車するようになってから、JR南草津駅の乗降客数は年々増加し、2014年（平成26年）度からはJR草津駅を上回っています。

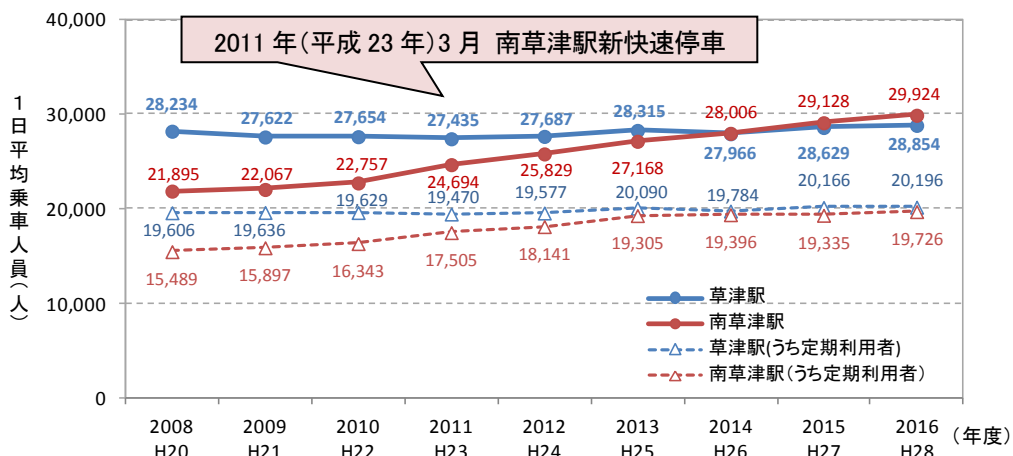


図 2-30 JR駅の乗車人員の推移（平日）

出典：草津市統計書

○路線バス

●運行状況

市内の路線バスは、ほぼ全ての路線がJR草津駅またはJR南草津駅を発着として、JR琵琶湖線の東西に路線バス網が放射状に形成されており、近江鉄道、帝産湖南交通、滋賀バスの民間3事業者による路線バスが運行されています。

JR草津駅と岡本・山寺工業団地方面を結ぶ路線や、JR南草津駅と立命館大学・大津市青山方面を結ぶ路線、両駅と浜街道の間の路線では運行本数が多くなっていますが、それ以外の路線は運行本数が少なくなっています。

また、2016年（平成28年）4月から連節バス「JOINT LINER（ジョイントライナー）」がJR南草津駅東口～立命館大学BKC間を運行しています。

JR両駅前バスのりばは、バス事業者ごとにのりばが区分されているため、同じ行き先でものりばが分かれているなど、路線バス利用者にとってわかりにくい案内になっています。

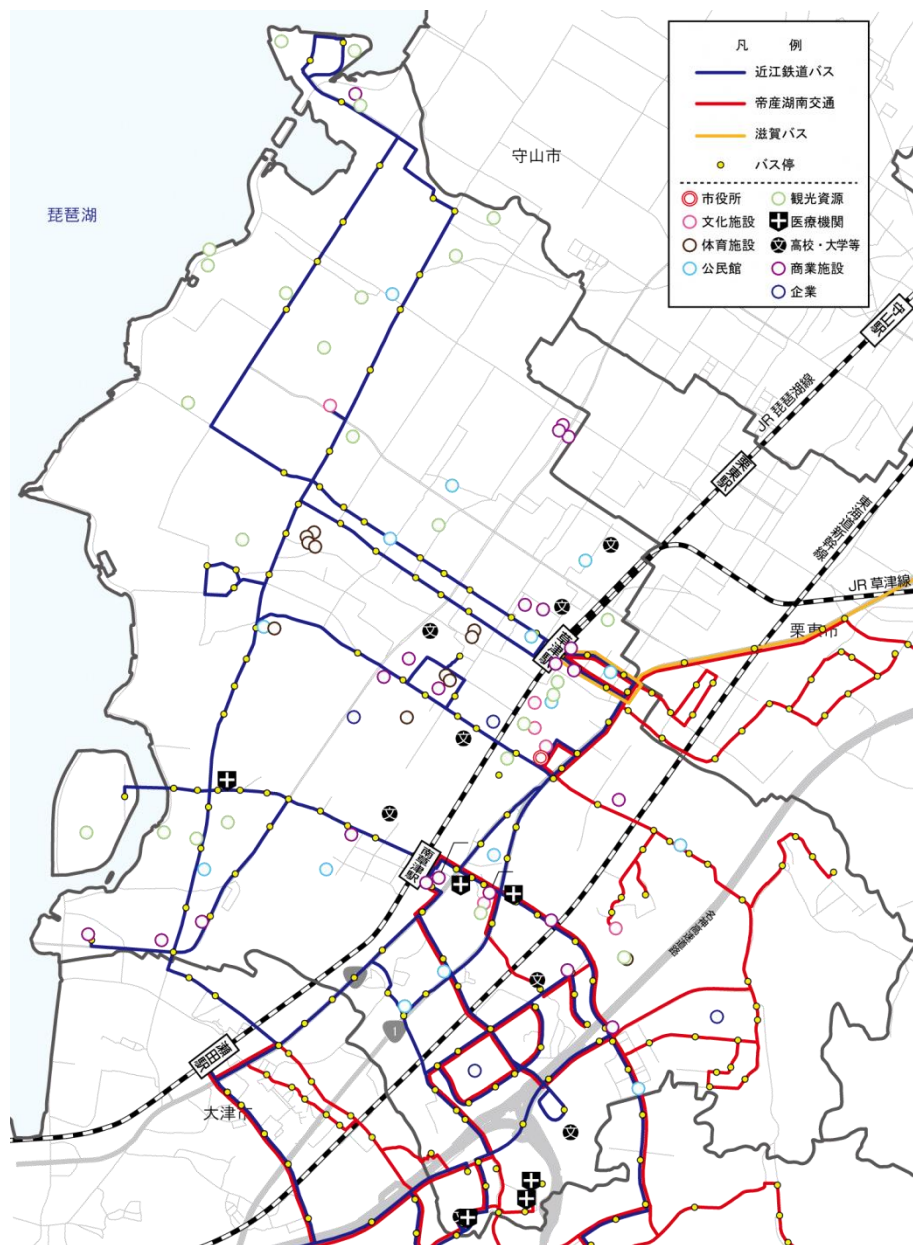


図 2-3 1 路線バス網 (2017年 (平成29年) 10月1日現在)

表 2-3 草津駅および南草津駅発の路線バスの運行状況 (2017年(平成29年)12月現在)

発	のりば	路線名	行先	本数			事業者	
				平日	土	日祝		
草津駅	東口	2	草津医大線	立命館大学、滋賀医大、福祉センター	2		近江鉄道	
		2	草津立命線	パナソニック東口、立命館大学	29	17	11	近江鉄道
		2	瀬田草津線	南草津駅		1		近江鉄道
		3 4	グリーン線	グリーンヒル(青山)、青地西、ダイキン	14	7	7	帝産湖南交通
		3 4	ダイキン直行	ダイキン	2			帝産湖南交通
		3 4	ロクハ荘	ロクハ荘、青地西	9	6	6	帝産湖南交通
		3 4	技術専門学校	草津技術専門学校、青地西	2			帝産湖南交通
		3 4	小柿循環線	岡、小柿循環、大路三丁目、小柿九丁目	29	23	23	帝産湖南交通
		3 4	上桐生線	上桐生、ダイキン、グリーンヒル	21	19	19	帝産湖南交通
	3 4	青山五丁目(工・団)	グリーンヒル(青山)、青地西、ダイキン	3			帝産湖南交通	
	3 4	草津車庫線	草津車庫、青地西、山寺	25	19	19	帝産湖南交通	
	3 4	草津駅～西住宅①	トレセン西住宅、東宝ランド、トレセン	19	17	17	帝産湖南交通	
	5	草津駅-金勝公民館	コミュニティセンター金勝	15	19	13	帝産湖南交通	
	5	栗東循環線	栗東市役所、栗東運動公園	19	16	16	帝産湖南交通	
	6	草津伊勢落線	石部駅	9	7	7	滋賀バス	
	西口	1	近江大橋線	職業安定所、イオンモール草津、大津駅、浜大津	6	6	6	近江鉄道
		2	烏丸下物線	職業安定所、下物、琵琶湖博物館	24	26	26	近江鉄道
		2	南草津西口線	職業安定所、草津総合病院、南草津駅西口	10	6	6	近江鉄道
2		浜街道線	職業安定所、近江大橋口、瀬田駅	8	4	3	近江鉄道	
南草津駅	東口	1 3 4	南草津立命線	立命館大学	146	40	40	近江鉄道
		5	南草津飛鳥線	飛鳥グリーンヒル、かがやき通り	40	33	33	近江鉄道
		5	南草津医大線	福祉センター、立命館大学、滋賀医大、パナソニック前	7			近江鉄道
		5	南草津松園線	パナソニック前、パナソニック団地口	20			近江鉄道
		6	パナソニック循環線	パナソニック	2			帝産湖南交通
		6	桜ヶ丘循環・かがやきの丘循環	かがやきの丘	21	12	12	帝産湖南交通
		6	桜ヶ丘循環線	パナソニック、桜ヶ丘	4			帝産湖南交通
		6	南草津・パナソニック西口	パナソニック、桜ヶ丘	4			帝産湖南交通
		6	南草津・パナソニック東口	パナソニック、桜ヶ丘	2			帝産湖南交通
		6	南草津・養護学校	草津養護学校、桜ヶ丘、滋賀医大	15	14	14	帝産湖南交通
		6	南草津駅-松が丘(かがやき)	若草、青山、松が丘、かがやき通り	23	17	17	帝産湖南交通
		6	南草津駅-松が丘(パナソニック)	若草、青山、松が丘、パナソニック	9	10	10	帝産湖南交通
		6	南草津駅-草津車庫線	草津車庫、かがやきの丘、山寺	8	3	3	帝産湖南交通
		6	南草津駅-龍谷大学線	龍谷大学、滋賀医大	5			帝産湖南交通
西口	2	南草津イオンモール線	イオンモール草津	30	47	47	近江鉄道	
	2	南草津西口線	草津駅西口	11	5	5	近江鉄道	

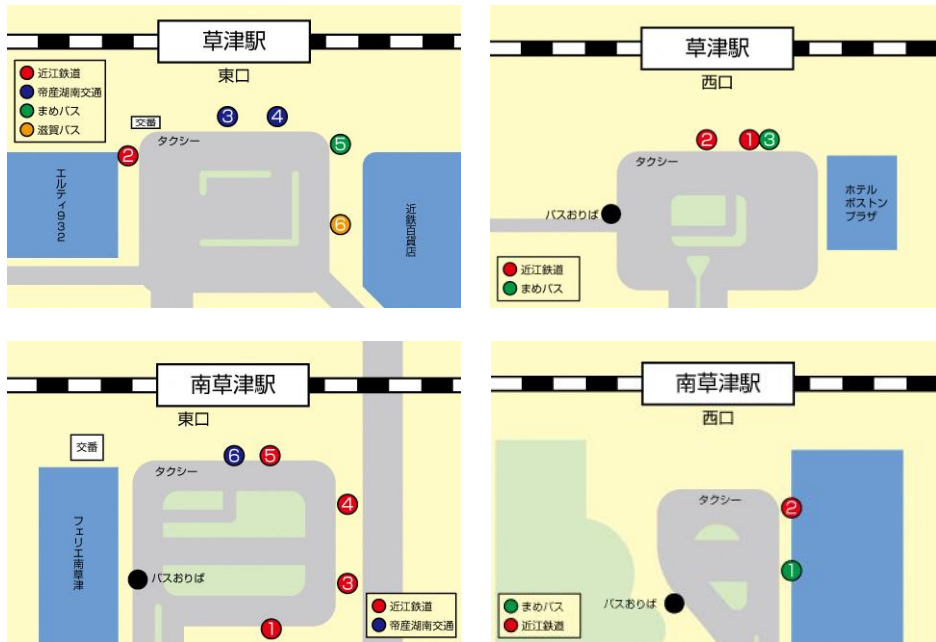


図 2-3 2 JR草津駅・JR南草津駅のバスのりば

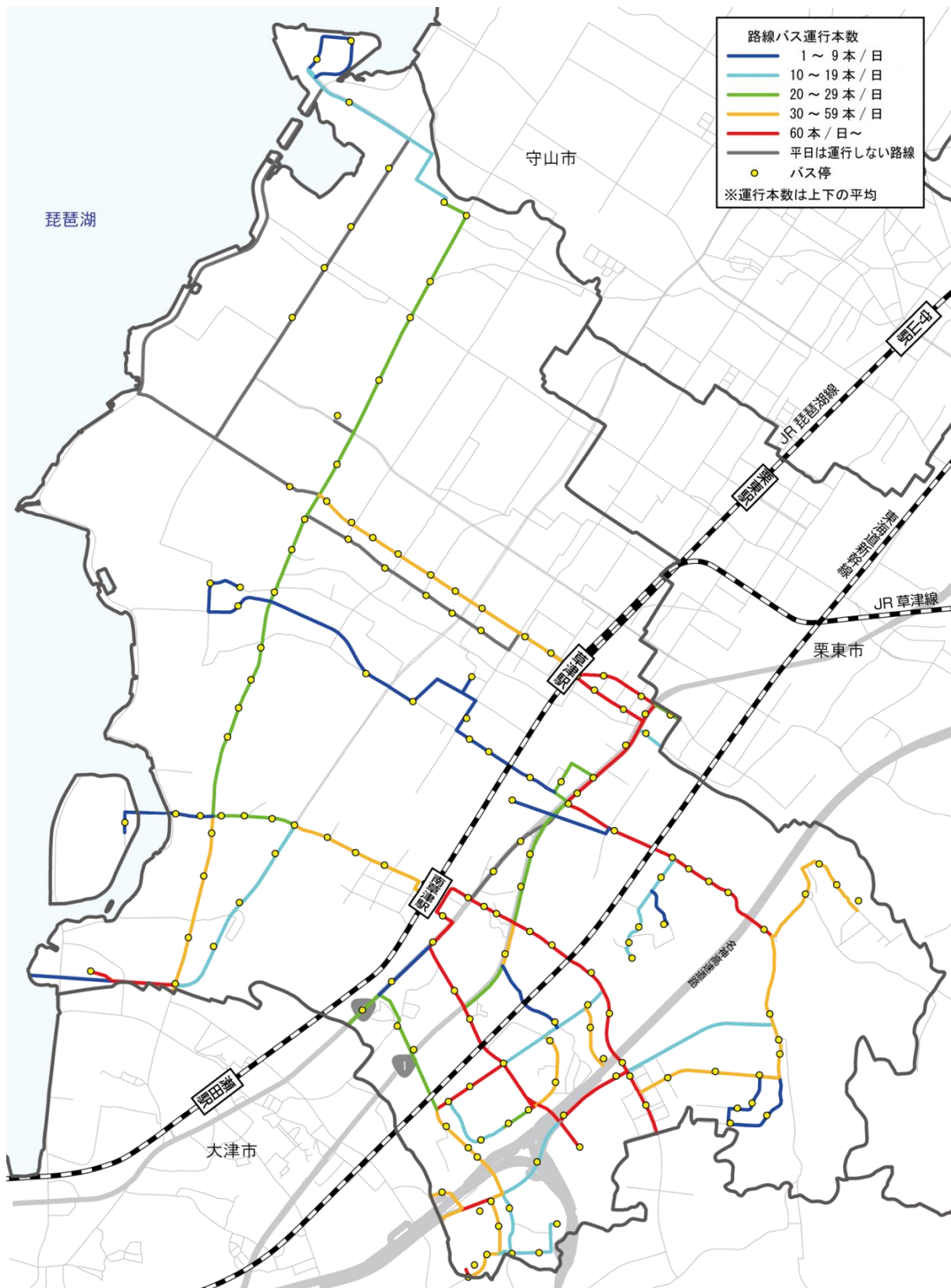


図 2-3 3 平日の路線バス運行本数（2018年（平成30年）3月1日現在）

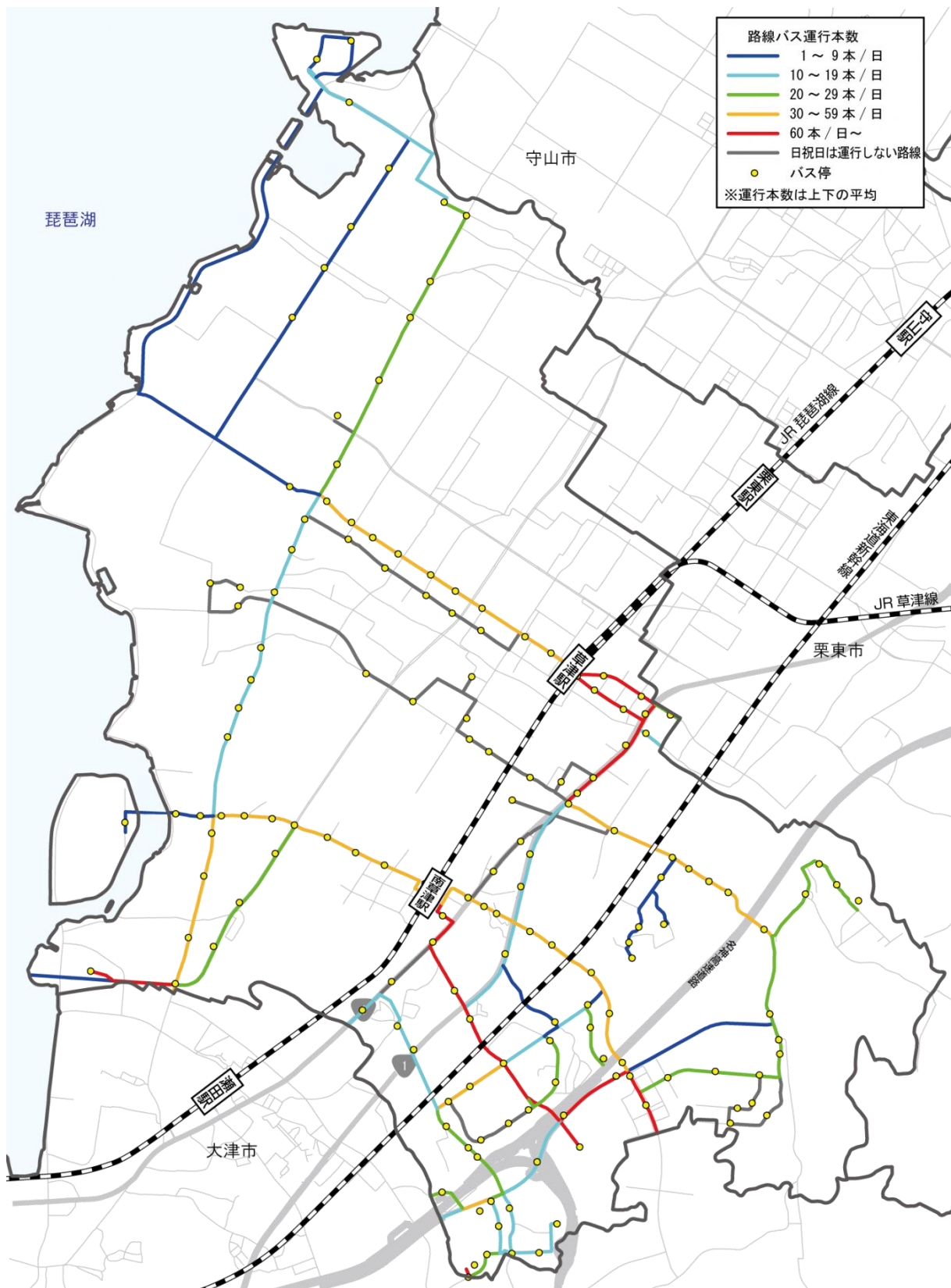


図 2-35 日祝日の路線バス運行本数（2018年（平成30年）3月1日現在）

○コミュニティバス

●運行状況

バス交通の空白地・不便地の解消を図るため、路線バスが走っていない地域を小型乗合バス「まめバス」等が運行しています。

2009年（平成21年）10月から実証運行を開始、2013年（平成25年）10月から本格運行となり、利用状況等を考慮しながら、路線の改編を重ね、現在は、6路線7系統（上笠平井循環線を除く）で運行しています。

大宝循環線と宅屋線は草津市と栗東市で共同運行を開始し、草津栗東ぐるっとバスとして運行していましたが、宅屋線は2016年（平成28年）10月からJR守山駅まで延伸し、草津栗東守山ぐるっとバスとして運行しています。

また、上笠平井循環線は、まめバスのバス停と車両を使用した近江鉄道の路線バスとの共同運行を行っています。

表 2-4 まめバス等の概要

運休日	日曜日・国民の祝日・年末年始（12/29～1/3）
料金	大人（中学生以上）200円 こども（小学生）100円
割引	①身体障害者手帳、療育手帳、精神障害保険福祉手帳を持っている方（第1種は介護人も含む） ②往復割引 ③回数券 ※上笠平井循環線は①のみ

表 2-5 まめバス等の運行状況（2017年（平成29年）4月3日改正）

	路線名	運行本数		所要時間	運行事業者
		平日	土曜		
まめバス	商店街循環線	12	8	18～19分	帝産湖南交通（株）
	草津駅医大線	18	10	62分～66分	帝産湖南交通（株）
	山田線				
	草津駅北山田循環	8	7	46分	近江鉄道（株）
	草津駅木ノ川循環	6	5	41分	近江鉄道（株）
	笠縫東常盤線	6	6	54分	近江鉄道（株）
草津栗東ぐるっとバス	大宝循環線	10	10	35～37分	近江鉄道（株）
草津栗東守山ぐるっとバス	宅屋線	10	-	55分	近江鉄道（株）
近江鉄道バス	上笠平井循環線	4	4	25分	近江鉄道（株）

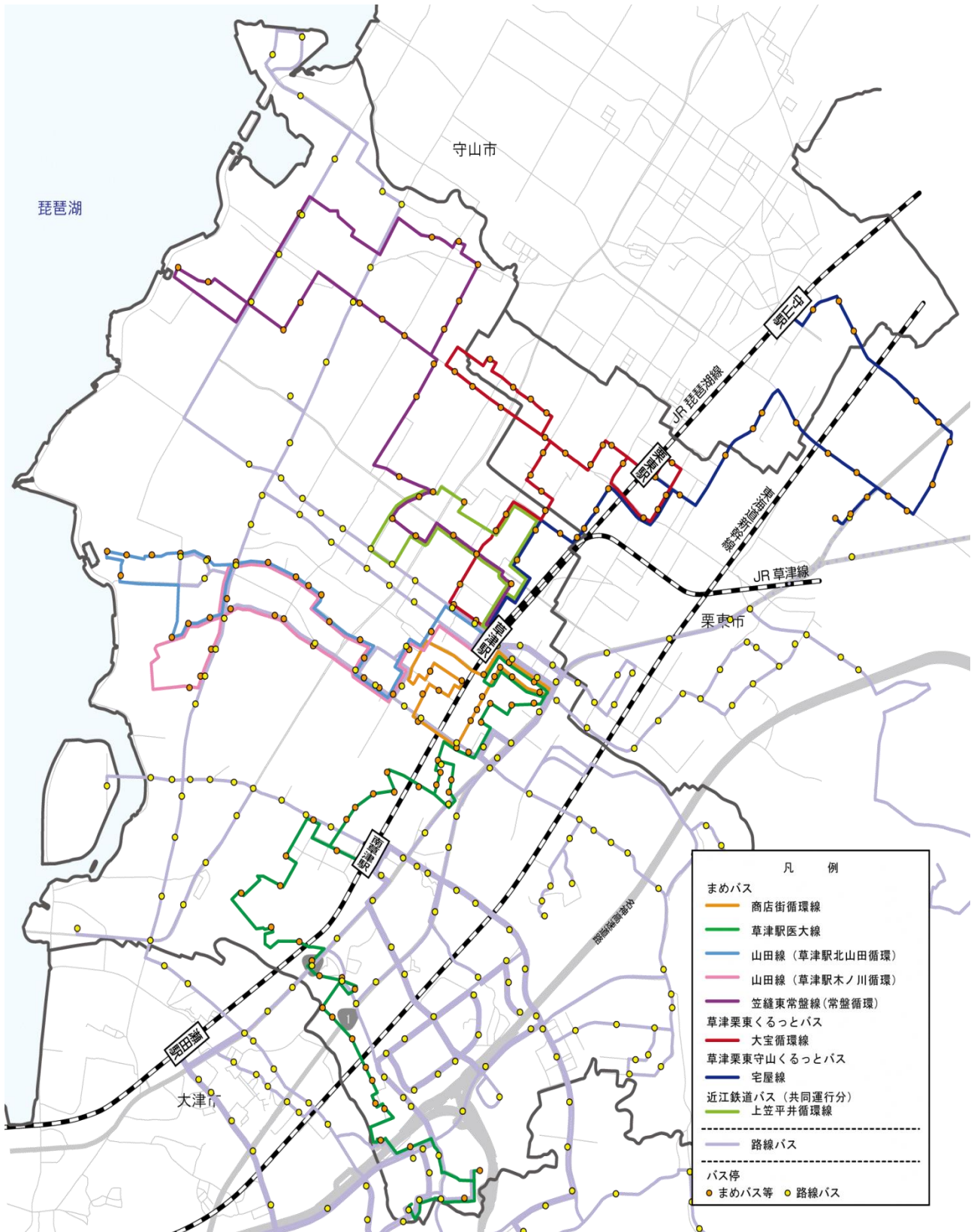
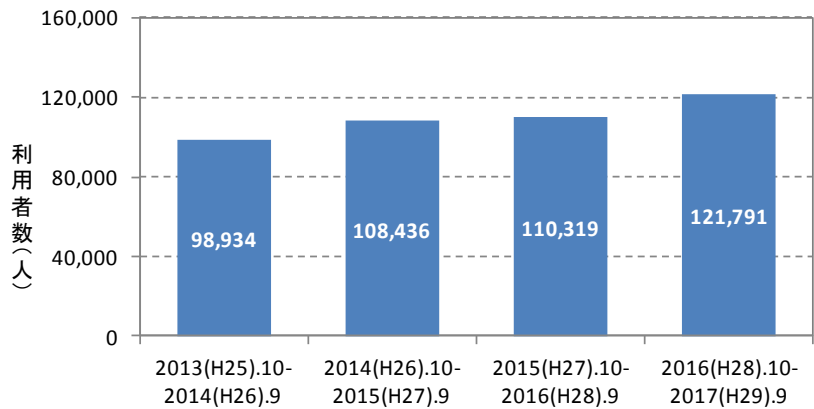


図 2-36 まめバス等の運行状況 (2017年 (平成29年) 4月3日現在)

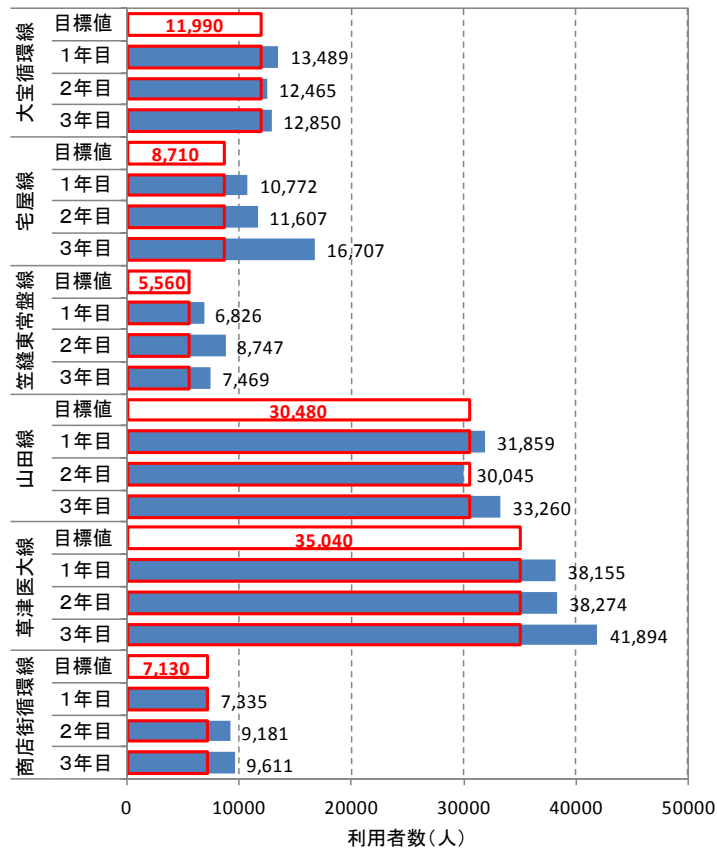
●利用状況

まめバスの利用者数は増加傾向にあります。運行継続判断の基準として、各路線に目標利用者数を設定しており、2014年（平成26年）10月からの3年間を1クールとして、達成状況により運行継続の判断を行っています。本格運行1年目（2013年（平成25年）10月から2014年（平成26年）9月）の年間利用者数を目標利用者数に設定し、3年連続で目標利用者数に満たない場合は、休止または代替施策へ移行するとしていますが、1年目に全路線で目標を達成したため、次クール（2017年（平成29年）10月から3年間）も運行継続が決定しています。



※まめバス等6路線の合計値

図 2-37 まめバス等の年間利用状況



※1年目は2014年（平成26年）10月～2015年（平成27年）9月、2年目は2015年（平成27年）10月～2016年（平成28年）9月、3年目は2016年（平成28年）10月～2017年（平成29年）9月の年間利用者数

図 2-38 まめバス等各路線の利用者数と目標利用者数達成状況

○一般タクシー

市内のJR駅前広場では、以下のタクシー事業者が市からの占用許可を受けており、各タクシー事業者が地域の日常的な移動を担っています。

表 2-6 駅前広場占用許可タクシー事業者の一覧

事業者名		事業者所在地
滋賀タクシー(株)	草津営業所	栗東市小柿 8 丁目 7 番 8 号
(株)帝産タクシー滋賀		草津市山寺町 192 番地 1
滋賀ヤサカ自動車(株)	草津営業所	草津市南笠東 1 丁目 1 番 55 号
滋賀第一交通(株)	栗東営業所	栗東市大橋 7 丁目 7 番 8 号
湖都タクシー(株)		草津市矢橋町 21 番地 5
近江タクシー(株)	草津営業所	草津市笠山 5 丁目 3 番 8 号
滋賀エムケイ(株)	栗東営業所	栗東市高野 195-1

資料：草津市

表 2-7 湖南交通圏におけるタクシー輸送実績（2016 年（平成 28 年）度）

	実働両数 (台)	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	運送収入 (円)	実働1日1車当たり		
					輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	運送収入 (円)
H28.4~H29.3	71,037	1,232,374	1,732,988	1,773,791,320	17.35	24.40	24,970
前年同月	72,461	1,247,956	1,744,753	1,808,176,350	17.22	24.08	24,954

※湖南交通圏：草津市、守山市、栗東市、野洲市
出典：滋賀県タクシー協会

③ その他移動支援サービス

○福祉関係タクシー

タクシー事業者や福祉関係事業者等が、事業用の福祉自動車（緑ナンバー車）を使用して、障害者や介護を必要とする高齢者などの移動制約者を対象とした通院・通所・買物などのための移動について、また、訪問介護事業者や居宅介護事業者等が、特定の利用者を対象とした自宅と施設病院との送迎のための移動等（特定旅客自動車運送事業）について、それぞれ国土交通大臣の許可を受けて運送を行っています。

○福祉有償運送

特定非営利活動法人（NPO法人）等が、自家用自動車（白ナンバー車）を使用して、障害者や介護を必要とする高齢者などの移動制約者を対象に、通院・通所・買物などのために有償で実施する会員制個別輸送サービスを行っており、草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会組織である草津市有償運送運営協議会の合意を得て国の登録を受けている事業者は下記のとおりです。

表 2-8 福祉有償運送の事業者一覧

事業所名	事業所所在地
(特非) ディフェンス	草津二丁目
(特非) NPO子どもネットワークセンター天気村	東草津一丁目
(特非) アザレア掛橋コネクション	追分三丁目

出典：草津市ホームページ

○地域支え合い運送支援事業

高齢者や障害者など、日常生活の支援が必要な人を対象に、学区の社会福祉協議会が主体となって、地域で住民のボランティアの方々と支え合い、助け合う運送支援の取組みを行っています。

2014年（平成26年）度から志津南、山田学区で地域支え合い運送事業が始まり、2017年（平成29年）度からは、老上、老上西学区でも事業が開始されています。

表 2-9 地域支え合い運送支援事業の運行状況

学区	年度	利用 登録者数	延べ 送迎人数	送迎 ボランティア数	送迎 日数	送迎先
志津南	2014 (H26)	21	83	12	65	近隣病院（診療所歯医者含む）、 福祉施設、薬局、まちづくりセンター、 郵便局等
	2015 (H27)	23	202	14	160	
	2016 (H28)	23	177	13	130	
山田	2014 (H26)	9	45	6	29	近隣商業施設、近隣病院（診療所含む） まちづくりセンター
	2015 (H27)	7	176	8	138	
	2016 (H28)	16	129	8	125	

出典：草津市社会福祉協議会ホームページ

○移動支援サービス

市や滋賀県タクシー協会により、下記移動支援サービスが実施されています。

表 2-10 移動支援サービス

事業・サービス名	実施主体	対象	内容
福祉タクシー助成	市	①身体障害者手帳1～2級 ②療育手帳A ③精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかを所持する者 または ④65歳以上の要介護3～5の在宅高齢者等 ※自動車燃料費助成との併給は不可	福祉タクシー助成券またはストレッチャータクシー助成券を交付
自動車燃料費助成	市	①身体障害者手帳1～2級 ②療育手帳A ③精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかを所持し、自動車税の減免手続きを受けている者 ※福祉タクシー助成との併給は不可	自動車燃料費助成券を交付
地域生活支援事業 (移動支援事業)	市	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかの交付を受けた者で、外出時の支援が必要と認められる者	屋外での移動に困難がある障害者等の外出における移動の支援を実施
外出支援サービス	市	65歳以上の要介護3～5の在宅高齢者等	ストレッチャータクシー助成券等を交付
ゆりかごタクシー	滋賀県タクシー協会	会員登録を行った妊産婦	陣痛、破水時等の病院への送迎をサポート

○送迎サービス

大規模事業所や総合病院等の送迎バスや、福祉施設（長寿の郷ロクハ荘、なごみの郷）の無料巡回バスなどが目的地まで運送しています。

○エリア別公共交通の状況

●JRから東側エリア

南部方面では、路線バスとまめバスの運行により、バス交通の空白地はほぼ存在していませんが、北部方面においては、一部の地域で空白地が存在しています。

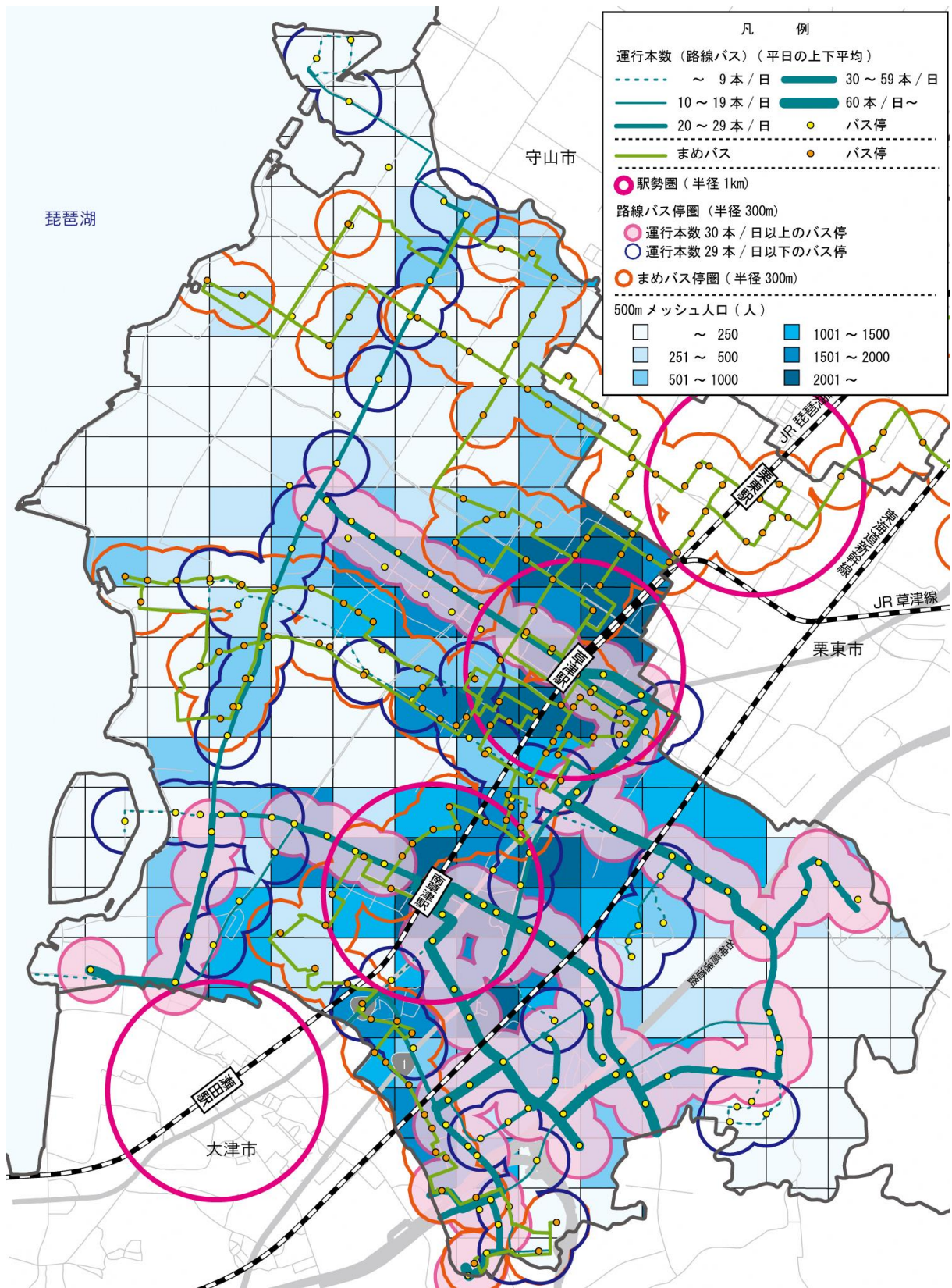
JR南草津駅からは、立命館大学BKCや工業団地、滋賀医大付属病院等を結ぶ路線バスの運行本数が多いものの、国道1号周辺の渋滞と相まって、バスの定時性・速達性が損なわれています。

●JRから西側エリア

琵琶湖方面は広域的な田園景観が形成されている中、JR草津駅、JR南草津駅からの主要幹線道路では、路線バスの運行本数が一定確保されており、それ以外のエリアでも、まめバスによる補完運行を行っているものの、一部の地域でバス交通の空白地が存在しています。

●隣接市との広域エリア

2013年（平成25年）10月から、まめバスと栗東市の「くりちゃんバス」との共同運行として、「草津栗東くるっとバス」を2路線（大宝循環線、宅屋線）で運行し、JR栗東駅や済生会病院（栗東市）等に接続しています。また、2016年（平成28年）10月からは宅屋線をJR守山駅まで延伸し、「草津栗東守山くるっとバス」として運行しており、コミュニティバスの広域的な運行を展開することで、公共交通の利便性の向上と交流の活性化に寄与しています。



※500mメッシュ人口は2015年（平成27年）国勢調査

図 2-39 鉄道・バスの利用圏域の状況（2018年（平成30年）3月）

1.4 市民の意識と行動

市民の日常生活における交通行動や地域公共交通の利用実態等を把握し、地域公共交通の滞在需要層とそのニーズを探り、将来の地域公共交通のあり方等を検討するための基礎資料として、草津市の生活交通に関する市民アンケート調査を実施しました。

(1) 調査の概要

■調査地域	草津市全域
■調査対象	市内在住の18歳以上の男女
■調査抽出法	無作為抽出
■調査方法	郵送配布・郵送回収
■調査時期	2016年（平成28年）12月
■配布数	3,000件
■回収数	1,275件（回収率42.5%）
■調査項目	回答者属性 普段の外出 公共交通の利用 公共交通を便利にするために必要な取組み 市内の移動環境の将来像 公共交通について問題点や改善アイデア等

(D) その他	①外出頻度	1. ほぼ毎日 4. 年に数回	2. 週に数回 5. 特にどこにも行かない →問3へ	3. 月に数回
	②主によく行くところ (1つ)			
	③その場所に行くために 利用する交通手段 (いくつでも)	1. JR 4. タクシー 7. バイク・原付 10. その他()	2. 路線バス 5. 自家用車(自分で運転) 8. 自転車	3. まめバス 6. 自家用車(送迎) 9. 徒歩のみ

問3 公共交通の利用についておたずねします

	JR	市内の路線バス	まめバス、くるっとバス
①利用頻度 (1つに○)	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない→④へ	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない→④へ	1. ほぼ毎日(平日5日利用も含む) 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. 年に1回程度 6. その他() 7. ほとんど利用しない→④へ
②主な 利用目的 (主なもの 1つに○)	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()	1. 日常の買物 (食料品や日用品など) 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. レジャー・趣味・ショッピング 6. その他()
③よく利用する 区間	() 駅 ～ () 駅	() バス停 ～ () バス停	() バス停 ～ () バス停
④満足度 (1つに○)	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない
⑤利用しづらい 点や利用しない理由 (いくつでも)	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りの駅が遠い 4. 行きたいところにJRが走っていない 5. 運賃が高い 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不満はない 12. その他 ()	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたいところにバスが走っていない 5. 運賃が高い 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不満はない 12. その他 ()	1. 車のほうが便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたいところにバスが走っていない 5. 遠回りで時間がかかる 6. 乗り継ぎが不便 7. 時刻表どおりに運行していない 8. 始発が遅い、終発が早い 9. 土日祝日に運行していない 10. 徒歩や自転車で十分 11. 路線や時刻表がわかりにくい 12. 特に不満はない 13. その他 ()

問4 公共交通を便利にするために必要な取組についておたずねします

市内の公共交通について、下記の①から⑩の取組が実現された場合、あなた自身の公共交通の利用状況の変化について、記入例に従って、該当する番号に○をつけてください。

取組案	利用状況の変化		
	1. 今よりも利用が増える	2. 今と変わらない	3. どちらともいえない
<記入例>	①	2	3
①バス停の改善（屋根やベンチの設置など）	1	2	3
②バス停付近への自転車置き場の設置	1	2	3
③乗り降りしやすいバス車両の導入（ノンステップバスなど）	1	2	3
④バスへの交通ICカードの導入（ICOCA、PITAPAなど）	1	2	3
⑤バス到着情報の提供（到着時刻や遅れがスマートフォン等でわかるシステム）	1	2	3
⑥JRとバス、バス同士の乗り継ぎの改善（ダイヤの調整など）	1	2	3
⑦バスの運行本数の増加	1	2	3
⑧バスの始発時間繰り上げ、終発時間の延長	1	2	3
⑨連節バス（ジョイントライナー※）の運行範囲の拡大 ※現在、南草津駅～立命館大学BKC間を運行している2台の車体があった大型のバスで、通常の路線バスに比べて大量輸送が可能	1	2	3
⑩バスが走っていない地域への新たな交通手段の導入（乗り合いタクシー、地域自主運行バスなど）	1	2	3
⑪市外へ直接行けるバスなどの交通手段の導入	1	2	3
⑫その他 ()	1	2	3

上記の①から⑫の取組の中で、あなた自身が公共交通を利用する上で、特に重要と思われるものを順番に5つまで選び、下記に番号を記入してください。

1番目に重要	2番目に重要	3番目に重要	4番目に重要	5番目に重要

問5 市内の移動環境の将来像についておたずねします

今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、10年から20年先を見通した場合、市内の移動環境をどのような方向で整備していけばよいと思いますか。

下記の選択肢の中から、重要と思われるものを順番に3つまで番号を記入してください。

1番目に重要	2番目に重要	3番目に重要

1. 地球温暖化防止のため、自動車から鉄道やバスへの利用転換を進める
2. 環境や健康づくりのため、自転車専用レーンの整備などの自転車の走行環境を整える
3. 誰もが安心して外出できるよう、駅周辺や道路の段差解消などバリアフリー化を進める
4. 中心市街地である草津駅周辺の活性化のため、駅周辺の回遊性のある歩行空間を創出する
5. 都市の活力増進や魅力づくりのため、新たな交通システム（LRTやBRT*など）を充実させる
6. 市内のどこにでも移動できるように、路線バスやまめバスの運行を充実させる
7. 公共交通の利便性向上のため、鉄道やバスの案内表示や運行情報の提供を充実させる
8. 自動車やバスが渋滞なく移動できるように、道路の拡幅や交差点の改良を進める
9. その他（ ）

※LRTとは、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型の路面電車です。

※BRTとは、バス専用レーンの導入や連節バス等を用いて、バスの定時制や速達性を確保する次世代のバスシステムです。

問6 公共交通について問題点や改善アイデア等どんなことでもお書きください

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

ご記入いただいたアンケート用紙は同封の返信用封筒にて、12月27日(火)までにご返送ください。

(3) 調査結果

① 移動手段の状況

- 自由に使える移動手段としては、自動車（自分で運転）や、自転車の利用が、それぞれ6割以上と多数を占めますが、家族や知人の送迎に頼る人も3割近くを占め、また自由に使える移動手段がない人も約5%と少なくありません。特に60歳代からは自動車を運転しない人が年齢とともに増加し、80歳代では8割近くを占めます。

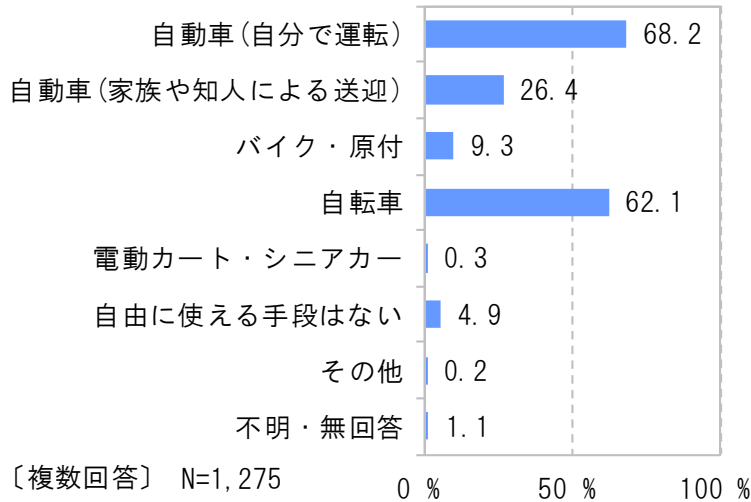
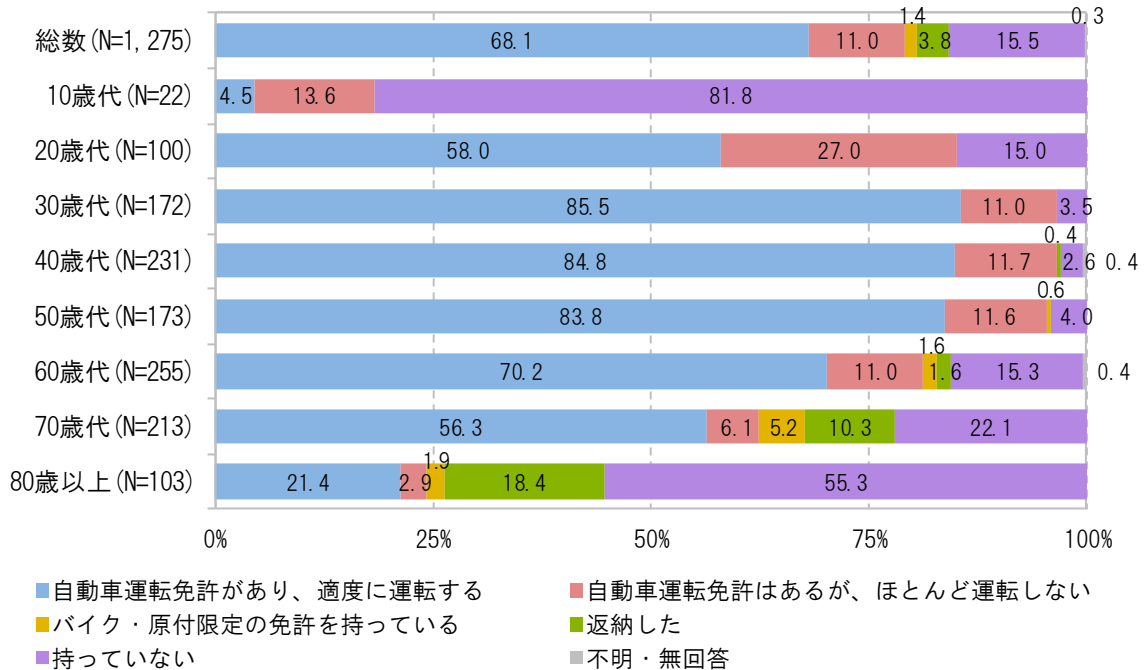


図 2-40 自由に使える移動手段



※総数には、年代不明分を含む

図 2-41 年代別の運転免許の保有状況

② 普段の外出

- 日常の買い物については、6割以上が自家用車を自分で運転し、市内の大規模商業施設に買い物に行っており、通院についても、約6割が自家用車を自分で運転するなど、普段の外出は自動車に依存しています。
- 通勤については、市内・市外を問わずマイカー利用が約半数を占めており、通学では、自転車やJ Rを利用する人が6割以上となっています。

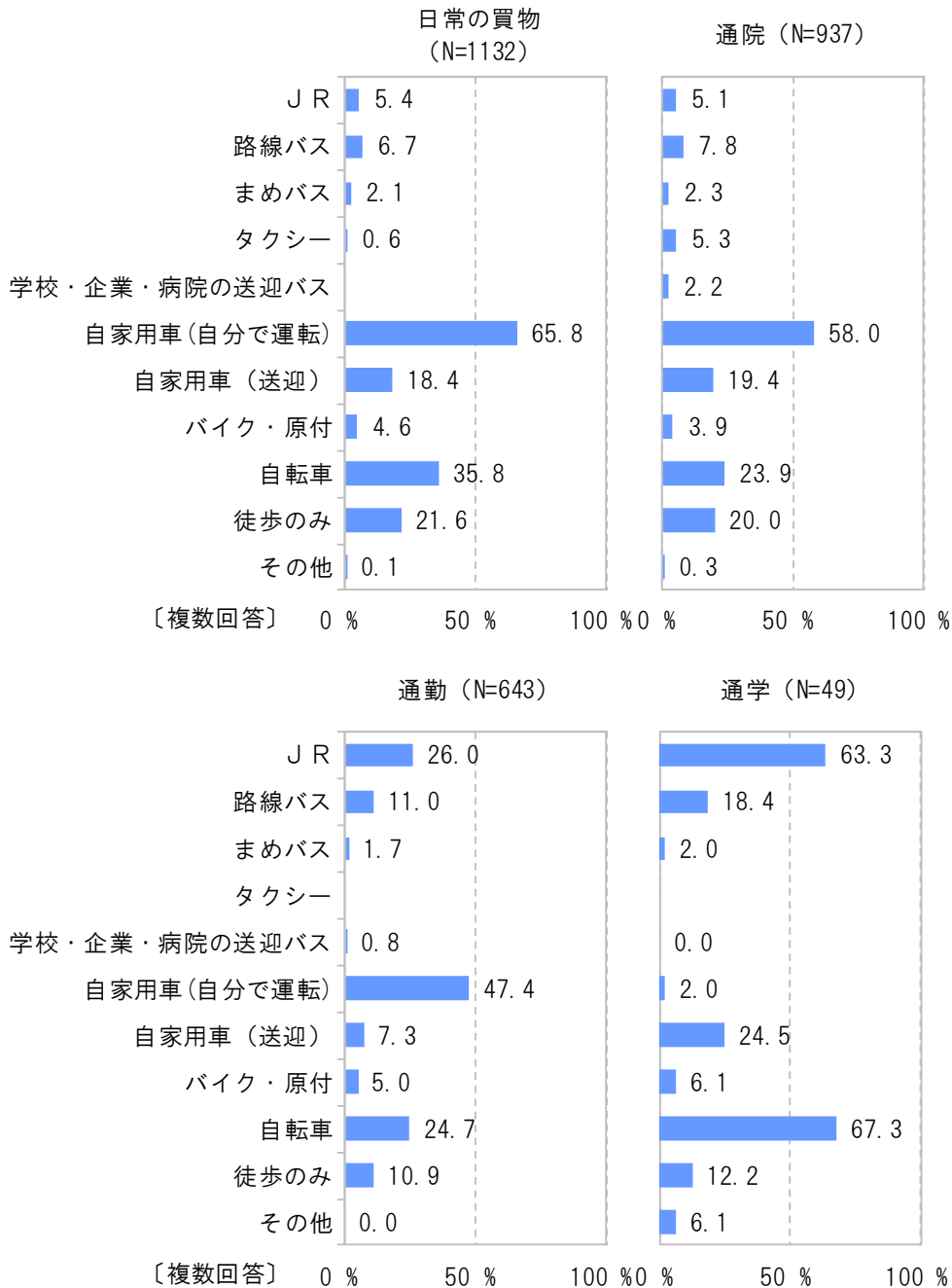
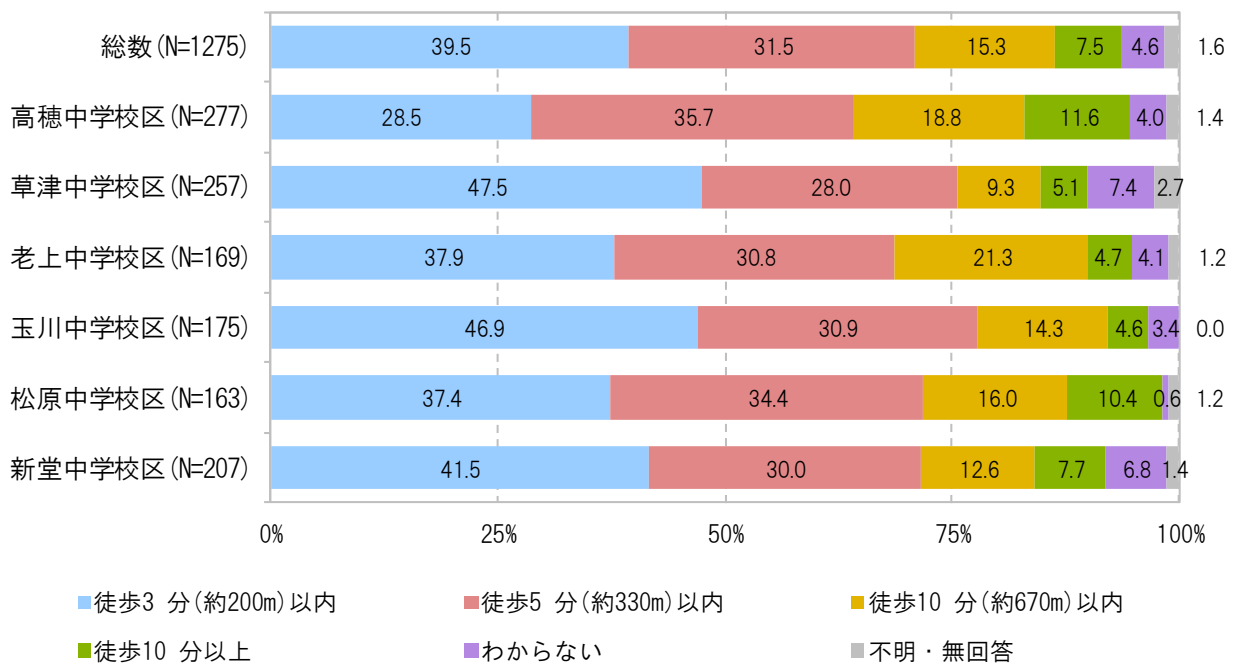


図 2-4 2 外出目的別の移動手段

③ 公共交通の利用

- 9割以上の人が最寄りのバス停の場所を把握しており、バス停の認知度は高くなっていますが、バス停圏に相当する「徒歩5分(約330m)以内」にバス停があると回答した人の割合は、高穂中学校区(64.2%)や老上中学校区(68.7%)で低くなっています。
- 路線バスを利用する人の主な利用目的は、レジャー・趣味・ショッピングや通勤となっていますが、定期的に利用する人(週に数回以上利用する)は4.5%となっています。また、路線バスを利用しない(利用しづらい)理由としては、車のほうが便利以外に、運賃の高さや行きたいところにバスが走っていないことがあげられています。
- まめバス・くるっとバスを利用する人の主な利用目的は、レジャー・趣味・ショッピングのほか通院、通勤、日常の買物となっていますが、定期的に利用する人(週に数回以上利用する)は0.6%と少なくなっています。また、まめバス・くるっとバスを利用しない(利用しづらい)理由としては、車のほうが便利以外に、行きたいところにバスが走っていないことや遠回りで時間がかかることがあげられています。



※総数には、中学校区不明分を含む

図 2-4 3 最寄りのバス停までの距離

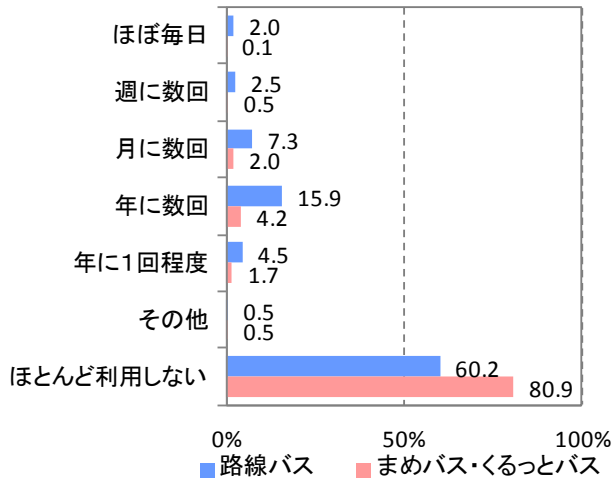


図 2-4-4 バスの利用頻度

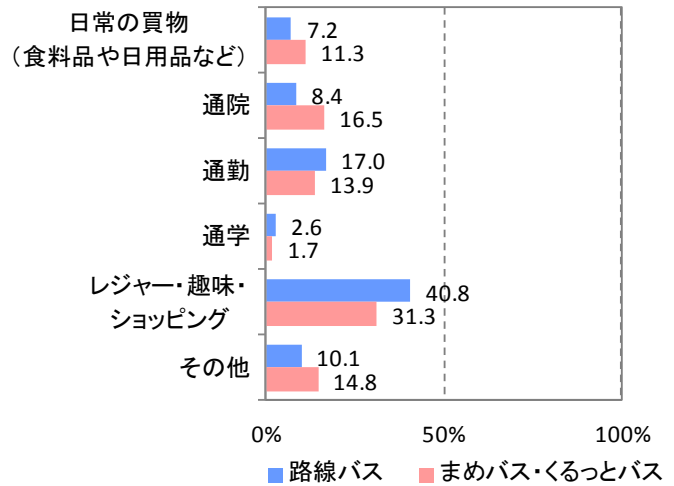
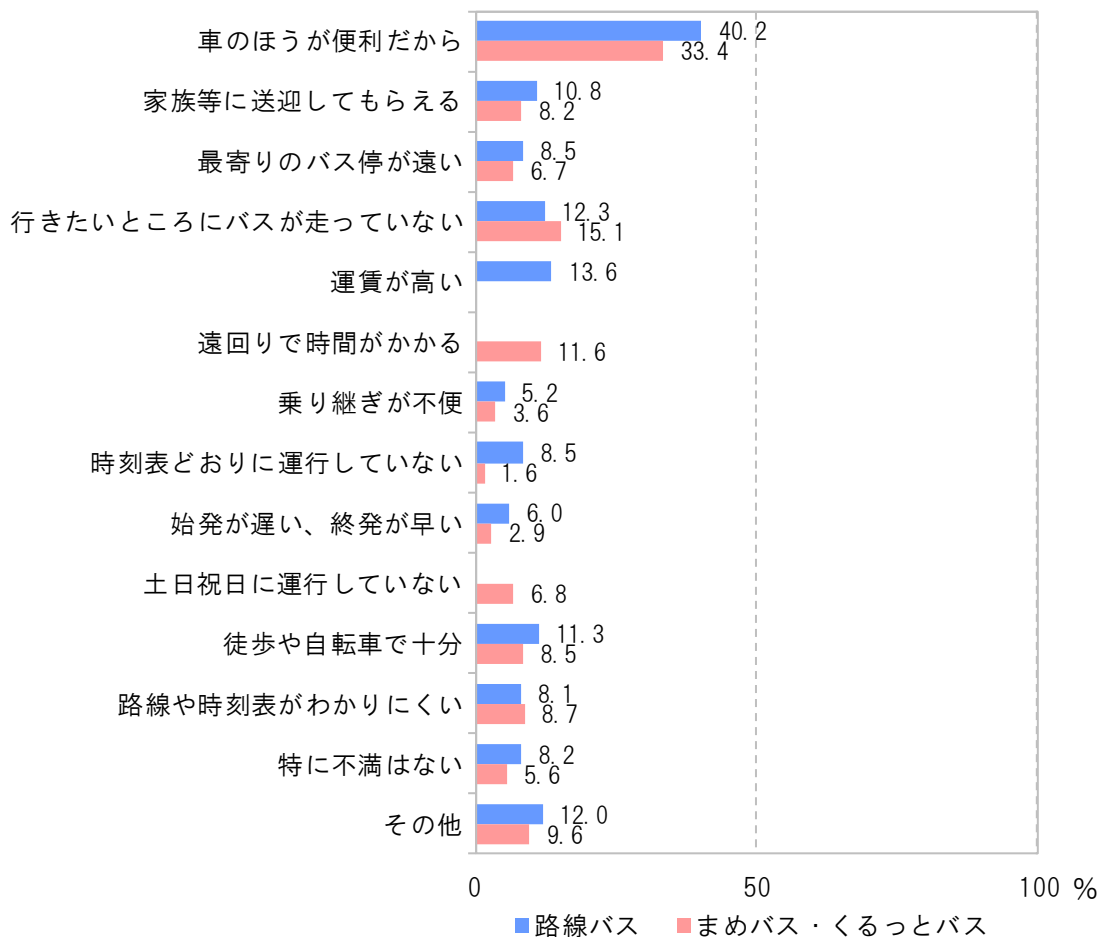


図 2-4-5 バスの主な利用目的



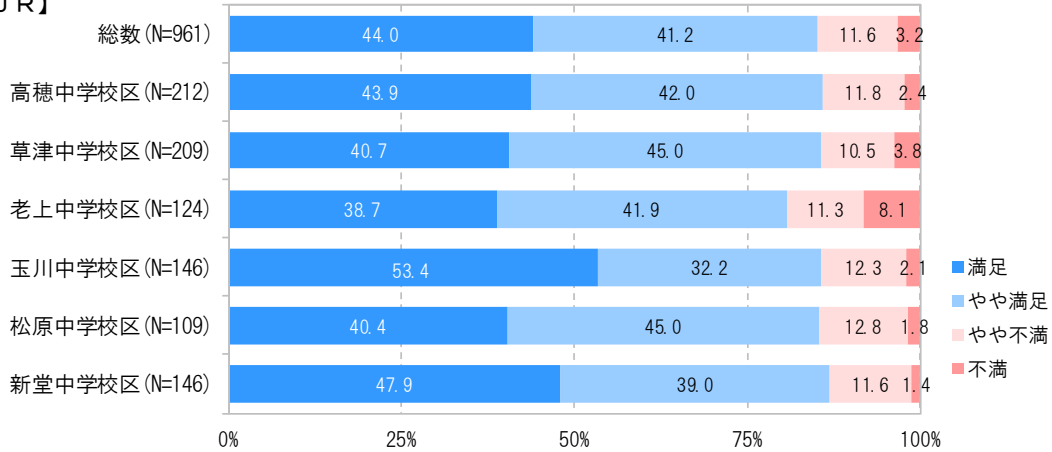
※「運賃が高い」は路線バスのみを選択肢、「遠回りで時間がかかる」「土日祝日に運行していない」はまめバス・くるっとバスのみを選択肢

図 2-4-6 利用しづらい点や利用しない理由

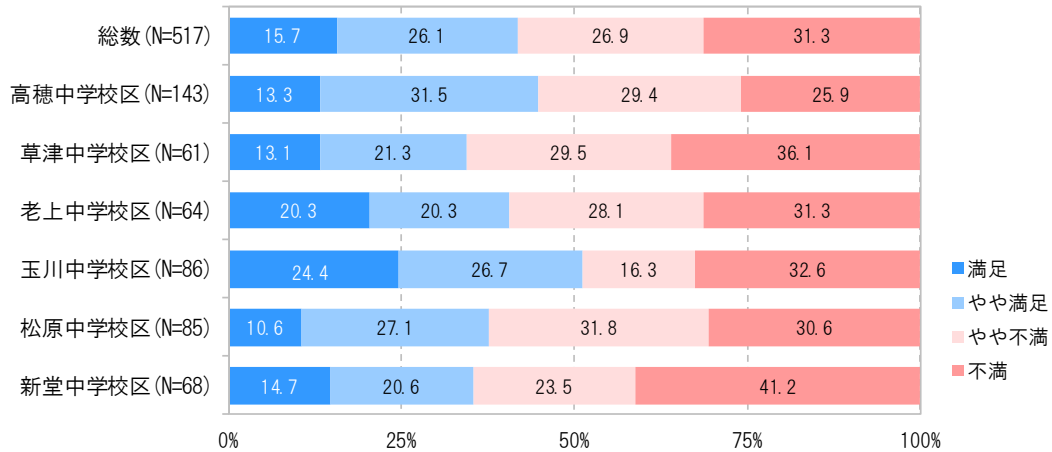
④ 公共交通の満足度

- 利用したことがある人のうち、JRの満足度は8割以上と高くなっていますが、路線バスは4割、まめバス・くるっとバスは3割と低くなっています。
- 路線バスの満足度は、運行本数が多い玉川中学校区では満足度が5割を超えていますが、草津中学校区や松原中学校区、新堂中学校区で低くなっています。まめバス・くるっとバスは、草津中学校区で満足度が高く、高穂中学校区では『不満』が8割を占めています。

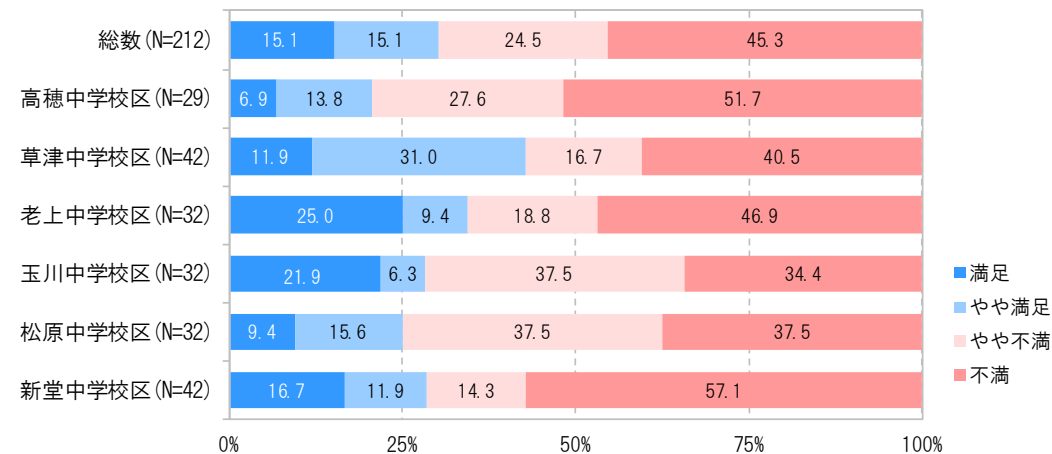
【JR】



【路線バス】



【まめバス・くるっとバス】

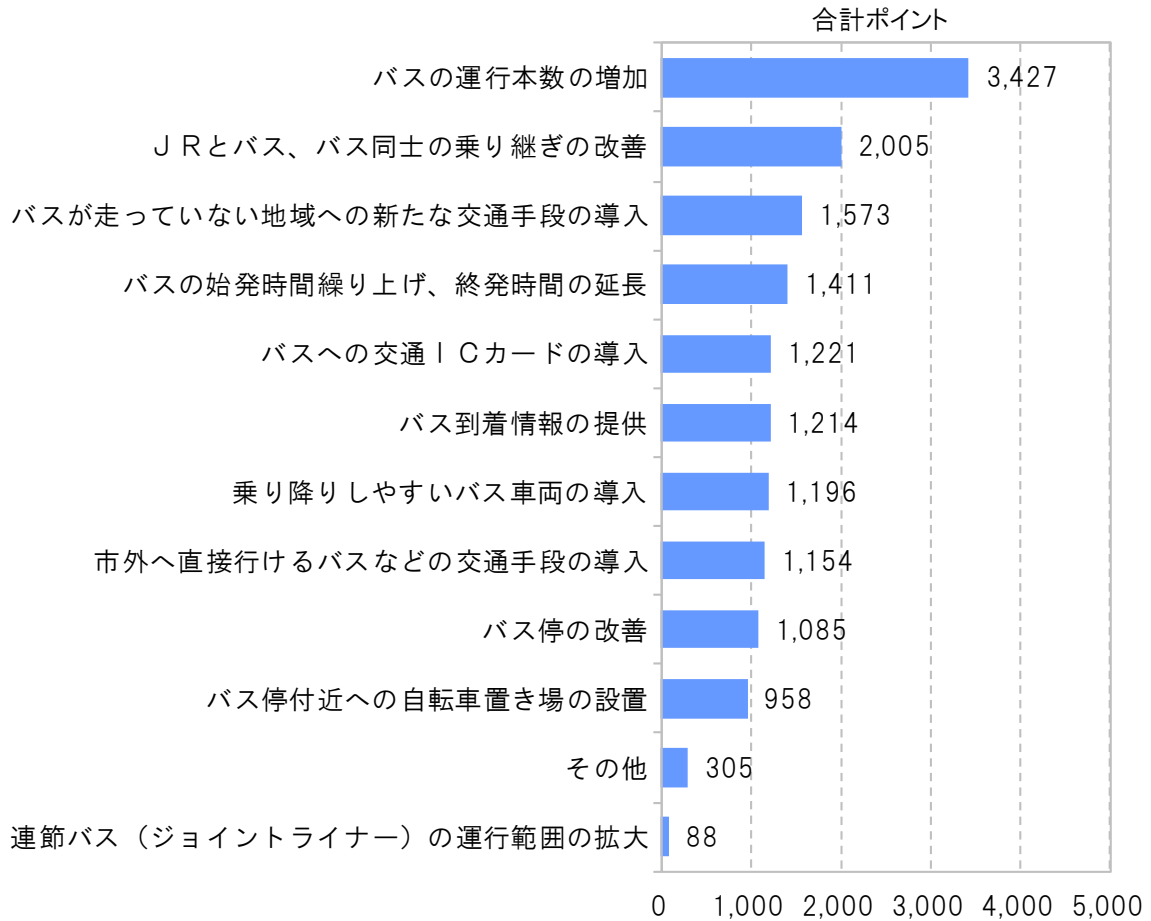


※総数には、中学校区不明分を含む
※「利用しないのでわからない」との回答を除いて集計

図 2-47 公共交通の満足度

⑤ 公共交通を利用する上で重要な取組み

- 公共交通を利用する上で重要だと思う取組みについては、「バスの運行本数の増加」が最も多く、次いで「JRとバス、バス同士の乗り継ぎの改善」、「バスが走っていない地域への新たな交通手段の導入」の順となっており、運行状況の改善に関する取組みが重要視されています。

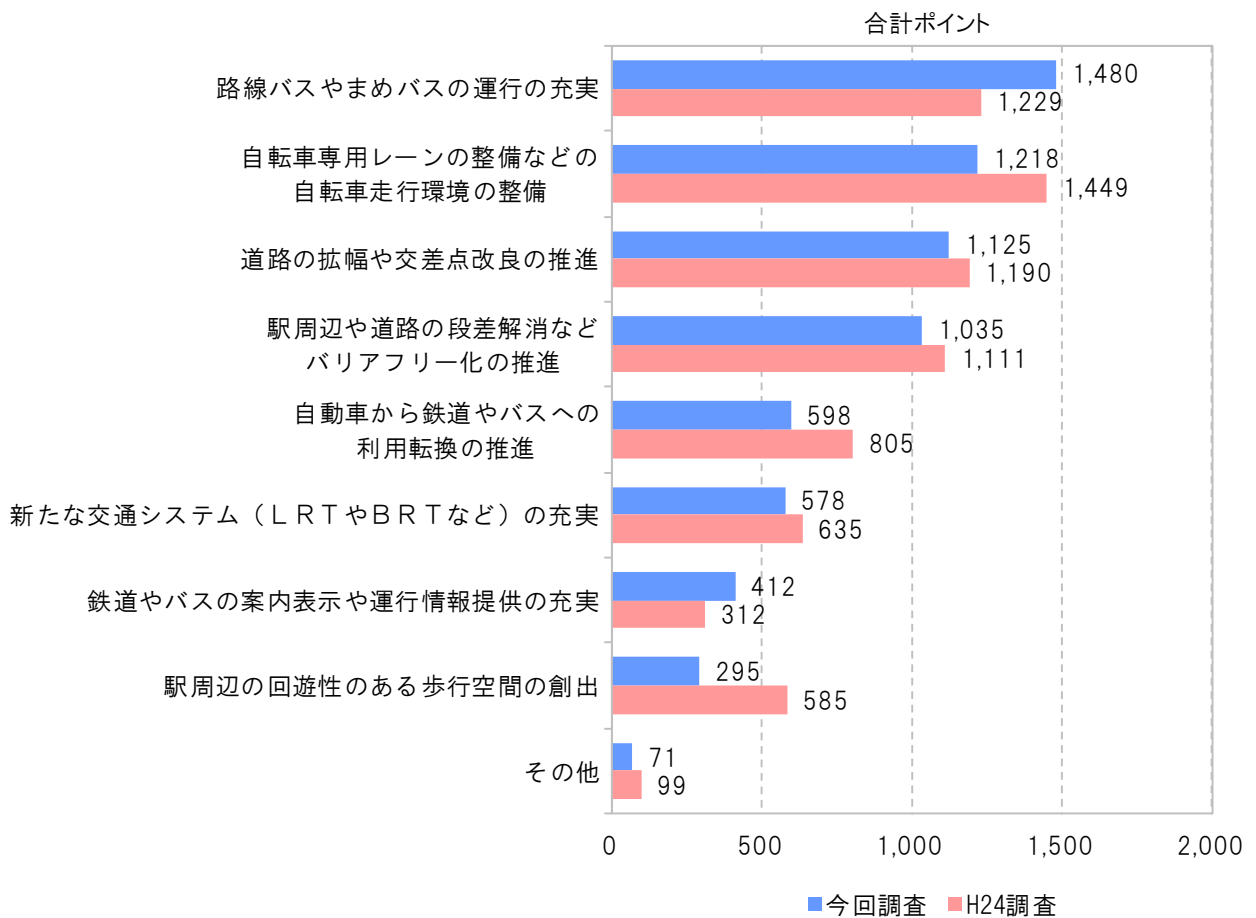


※合計ポイント算出方法：重要だと思う順番に、「1番目」を5ポイント、「2番目」を4ポイント、「3番目」を3ポイント、「4番目」を2ポイント、「1番目」を1ポイントとして合計ポイントを算出。

図 2-48 特に重要だと思われる取組み

⑥ 市内の移動環境の将来像

- 今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、10年から20年先を見通した場合の市内の移動環境の整備の方向性については、「路線バスやまめバスの運行の充実」が最も重要と思われており、次いで「自転車走行環境の整備」、「道路の拡幅や交差点の改良」、「バリアフリー化の推進」と続いています。
- 2012年（平成24年）に行った同様の調査と比較すると、「路線バスやまめバスの運行の充実」が増加し、重要性が増している一方、「駅周辺の回遊性のある歩行空間の創出」や「自動車から鉄道やバスへの利用転換の促進」、「自転車専用レーンの整備などの自転車の走行環境の整備」などが減少しています。



※合計ポイント算出方法：重要だと思う順番に、「1番目」を3ポイント、「2番目」を2ポイント、「3番目」を1ポイントとして合計ポイントを算出。

図 2-49 市内の移動環境の整備の方向性

1.5 交通事業者等の意見

地域の移動に関する問題や課題、交通事業者として担うことのできる施策、地域や事業所が連携できることを把握するため、公共交通事業者や福祉団体、沿線企業等にヒアリング調査を行い、公共交通網の方向性や、計画に盛り込む施策についての検討を行いました。

(1) 調査の概要

■調査地域	草津市全域		
■調査対象	市内の交通事業者	6団体	
	福祉団体	3団体	
	沿線企業	5団体	計14団体
■調査方法	訪問ヒアリング		
■調査時期	2017年（平成29年）7月～8月		

(2) ヒアリング結果

① 交通事業者の主な意見

<p>■公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none">・JRの利用者数は2駅とも増加傾向にあり、JR南草津駅周辺に新しいまちが出来た印象。・路線バスは、立命館大学関連路線やグリーンヒル・飛鳥線は利用者が多いが、極端に少ない路線もあり、市内全体でみると横ばいから減少傾向にある。・タクシーは、湖南交通圏（草津、栗東、守山、野洲）の輸送回数は大津市域に次いで2番目に多く、長距離輸送が多いため売上は一番であるが、利用者数は全体的に横ばい傾向である。
<p>■事業運営上の課題</p> <ul style="list-style-type: none">・国道の渋滞に加え、送迎のマイカーによる朝夕の通勤通学時間帯の乗り入れにより駅周辺の渋滞状況がひどく、路線バス等の定時運行に支障をきたしている。・バス業界やタクシー業界は、乗務員の高齢化や人員不足が顕著であり、サービスの維持が難しくなりつつある。
<p>■公共交通ネットワーク形成に向けて</p> <ul style="list-style-type: none">・他の交通手段を排除するのではなく、それぞれが上手く役割分担しながら、交通ネットワークを形成していく考え方が必要である。・事業者にとっては車両購入がネックであるので、市が車両を保有し、運行は事業者が行うといった上下分離方式についても検討していく必要がある。・事業者努力では限界があり、市がバス事業を市民生活の基盤と位置づけ支援すべき。
<p>■利用促進策</p> <ul style="list-style-type: none">・各事業者ともバスロケーションシステムや検索アプリへの対応、観光・子育て・防犯施策との連携など、利用者の利便性向上のために各種の工夫を行っている。・ICOCAなどの共通ICカードや低床バスの導入については、事業者単独では難しい。県や市と連携し進めるべき。

- ・ 駅を降りたところに、一元的な公共交通の案内表示があれば利用者はわかりやすい。
- ・ バス走行環境改善のために、駅前ロータリーの改修が必要。一般車乗り入れ禁止や、路線バス等と一般車の乗り入れ場所を明確化するなど、様々な視点で駅前ロータリーの整備を検討すべき。
- ・ 他市でも一定の効果が出ているので、自転車のパーク&バスライドを導入してはどうか。
- ・ 将来的な人口減少で市民の利用増は見込めない。観光利用による需要増加の検討も必要。
- ・ 高齢者の事故が問題化しているため、高齢者運転免許自主返納支援策の充実が必要。

② 福祉団体の主な意見

■交通弱者の移動実態

- ・ 福祉有償運送に頼る人たちは、本当に移動に困っている人である。一方で、利用料金も安くないので、費用負担のできる人しか利用できないのも現状。
- ・ 障害者移動サービスは、まだまだ供給不足である。表面化していない需要が大きく、移動したくても我慢したりあきらめたりしているのではないかな。

■公共交通の課題

- ・ 車いすでも公共交通が利用できるよう、駅前ロータリーの段差解消や屋根の整備が必要。また、乗務員の対応やバリアフリー情報の提供等も必要。
- ・ まめバスがもっと利用できるように、年間パスなど割引制度を充実すべき。

■公共交通ネットワーク形成に向けて

- ・ 市の交通分野と福祉分野の連携が必要。
- ・ 高齢者や障害者の社会参加促進のためにも、福祉有償運送、介護タクシー、公共交通など、多様な交通手段の中から利用者が選択できる環境が必要。
- ・ 地域によって交通ニーズが違うため、「まち協」の取組みに交通も入れ、地域ごとに地域の方と協働でそこに必要な交通を検討する必要がある。

③ 沿線企業の主な意見

■通勤・業務交通の現状

- ・ 路線バスが近くに運行されていない、もしくはあっても便数が少なく、マイカー通勤が主で、送迎バスを運行している事業所もある。
- ・ 公共交通の利便性向上が難しいのであれば、企業の送迎バスを通勤輸送の一環として、駅での待機場所の整備などの支援をすべき。
- ・ ノーマイカーデーを実施しても、受け皿となるべき公共交通機関が不便な状況では業務に支障をきたすだけである。

■公共交通ネットワーク形成に向けて

- ・ 公共交通を維持していくには、交通事業者の努力だけでは困難であり、行政が支援して、利便性を高めより使いやすいものにしてほしい。
- ・ 路線バス等の定時性確保のため、JR南草津駅ロータリーの運用見直しや周辺道路の渋滞対策が必要。

1.6 上位・関連計画や取組みの現状

(1) 第5次草津市総合計画

総合計画は、行政運営における最上位計画であり、将来のまちの姿を示すとともに、その実現のための市民と行政が協働して目指すまちづくりの基本的な構想およびまちづくりの基本的な方向を示したものです。

第5次草津市総合計画では、「出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津」の実現に向けて道路・交通分野からのアプローチのひとつとして、公共交通ネットワークの構築を掲げています。

表 2.1.1 第5次草津市総合計画の概要

計画期間	基本構想：2010年（平成22年）度～2020年度 [11年間] 第3期基本計画：2017年（平成29年）度～2020年度 [4年間]
将来ビジョン	出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津
まちづくりの基本方向	○「人」が輝くまちへ ○「安心」が得られるまちへ ○「心地よさ」が感じられるまちへ ○「活気」があふれるまちへ
道路交通分野からのアプローチ	○安全・安心な道路の整備 ○公共交通ネットワークの構築 ○バリアのないまちづくり

(2) 草津市健幸都市基本計画

今後想定される高齢化の更なる進展等を見据えて、市民一人ひとりが健康で幸せに暮らせる社会の実現に向けて、「草津市健幸都市基本計画」を策定し、健幸を切り口に分野横断的な取組みを推進しています。その中で、まちの健幸づくりに向けた施策として出かけたくなるまちづくりを掲げ、都市機能や交通網を整えて、歩いて暮らせるまちづくりに取り組むこととしています。

表 2.12 草津市健幸都市基本計画 の概要

計画期間	2017年（平成29年）度～2022年度〔6年間〕
基本理念	目指せ、健幸都市くさつ！！ ～住む人も、訪れる人も、健幸になれるまちを目指して～
基本方針と基本施策	基本方針1 まちの健幸づくり ①出かけたくなるまちづくり ②交流機会や健幸拠点の充実 基本方針2 ひとの健幸づくり ①地域の主体的な健幸づくりの推進 ②個人の健幸づくりの推進 基本方針3 しごとの健幸づくり ①地域産業と連携した健康産業の活性化 ②大学・企業等との連携
交通分野からのアプローチ	(1) 歩いて暮らせるまちづくり (2) 安全・安心に配慮した公共空間の整備 (3) 賑わい・うるおいの向上に向けたまちの環境づくり

(3) 草津市都市計画マスタープラン

地域ごとのまちづくりの方針などを定め、都市計画の総合的な指針としての役割を果たす「草津市都市計画マスタープラン」では、都市づくりの目標を達成するための交通分野からのアプローチとして、交通ネットワークの形成にかかる施策をあげています。

表 2.13 草津市都市計画マスタープランの概要

計画期間	2006年（平成18年）～2020年 [15年間]
基本テーマ	ゆとりと活力のある生活実感都市 草津 ～美しく魅力あふれる都市空間をめざして～
都市づくりの目標	<p><都市基盤整備の推進></p> <p>目標1 安全で安心できる都市の形成</p> <p>目標2 立地特性を活かした賑わいと活力ある都市の形成</p> <p><草津らしい都市づくりの推進></p> <p>目標3 歴史と調和した美しく潤いのある都市環境の形成</p> <p>目標4 人にやさしく環境に配慮した都市空間の形成</p> <p>目標5 協働によるまちづくり文化の醸成</p>
交通分野からのアプローチ	<p><交通ネットワークの形成></p> <p>○駅舎等のバリアフリー化の促進</p> <p>○市全体のモビリティ向上に向けたバス交通基盤の充実</p> <p>○都市構造や交通需要に対応した新たな公共交通システムの導入検討</p> <p>○自転車ネットワーク整備、駐輪スペースの確保</p> <p>○交通渋滞の緩和</p> <p>○時代のニーズに応じた道路網形成の推進</p>

(4) 草津市都市交通マスタープラン

目指すまちづくりの実現に向けて、将来交通体系を達成するための基本理念や基本方針を示した「草津市都市交通マスタープラン」では、交通施策とまちづくりが一体となって、自動車への過度な依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換、人口減少・超高齢社会に対応した交通環境の整備や徒歩、自転車と公共交通を軸とした集約型都市構造の実現を目指すとしています。

表 2.14 草津市都市交通マスタープランの概要

計画期間	2014年（平成26年）度～2033年度 [概ね20年間]
基本理念	誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくりの実現
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ○人にやさしい交通まちづくりの実現 ○環境にやさしい交通まちづくりの実現 ○地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現
基本施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな交通ネットワークの形成 ○バス交通サービスの確保・維持・改善 ○道路環境の整備 ○自転車・歩行者の利便性向上 ○異なる交通手段間の連携 ○自動車に頼らない市民意識の醸成 ○安全に対する市民意識の向上 ○中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献



図 2-50 草津市都市交通マスタープランにおける市内における将来の都市交通体系

(5) 草津市地域公共交通総合連携計画

「草津市地域公共交通総合連携計画」では、「人が元気になる、まちが元気になる、地球も元気になる」を全体目標として設定し、地域生活交通・バリアフリー対策、輸送サービス向上・安全円滑化、地域活性化・公共交通利用促進の3点を重点化しています。

表 2.15 草津市地域公共交通総合連携計画の概要

計画期間	2010年（平成22年）度～2019年度 [10年間]
全体目標	人が元気になる、まちが元気になる、地球も元気になる
目標	<ul style="list-style-type: none"> ○地域生活交通・バリアフリー対策に向けて ○輸送サービス向上・安全円滑化に向けて ○地域活性化・公共交通利用促進に向けて

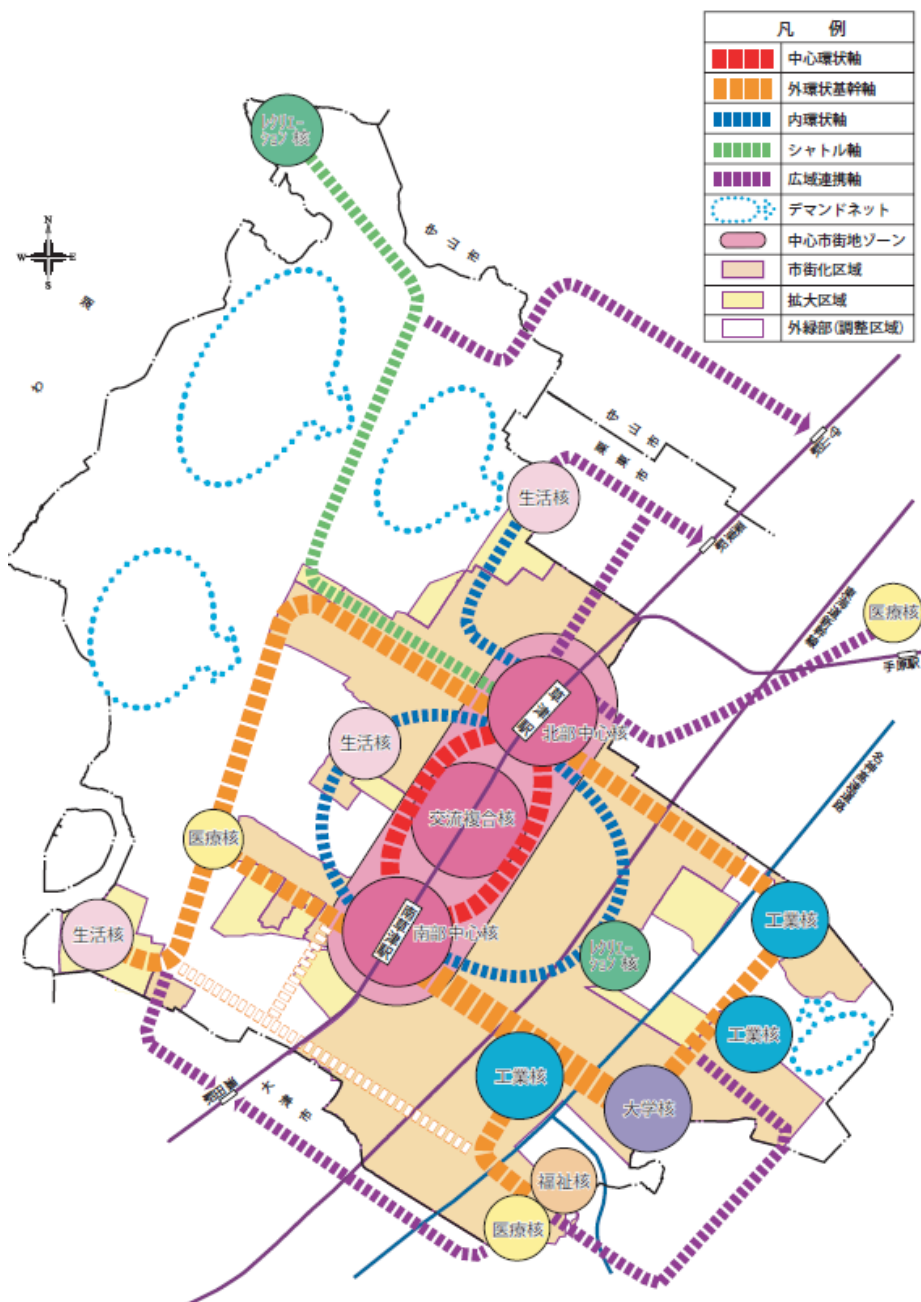


図 2-5 1 草津市地域公共交通総合連携計画における公共交通ネットワーク方針図

(6) 草津市立地適正化計画

「草津市立地適正化計画」では、JR草津駅とJR南草津駅の2つの拠点の周辺地域に都市機能が集約した都市構造の形成を図り、2拠点への公共交通ネットワークを充実させ、拠点へのアクセス性を高めることで、持続可能な都市の構築を目指しています。

表 2.16 草津市立地適正化計画の概要

計画期間	2018年（平成30年）度～2039年度 [22年間]
対象区域	都市計画区域全域（市全域）
計画の基本理念	誰もが歩いて快適に暮らせる ずっと続くやさしく健幸なまち・草津
目指す将来像	コンパクトにまとまった市街地に、2つの駅を拠点として、周辺には複合施設等が立地し、にぎわいを見せている。拠点へは、市街地内を本数が多く便利な路線バスで容易に行くことができる。バス停の周辺に人々が多く居住しており、その周りには日用品を販売する商業店舗や診療所などが立地しており、地域全体で生活を支えることができる社会が構築され、誰もがいきいきと過ごしている。
持続可能な居住環境の形成に向けた取り組み 〈公共交通の方針〉	<p>JR草津駅、JR南草津駅の2つの核を起点とする基幹公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市間移動の公共交通としては鉄道が十分に機能していることから、都市内移動の公共交通の中心であるバス交通を対象に一層利便性の高い公共交通軸の構築を目指す。 ● バス需要の偏在があるなど地域毎の需要に対応しやすい基幹・支線バスへのバス路線再編を推進する。 ● 幹線バスから離れた地域の通勤 通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるまめバス（コミュニティバス）を幹線バスとネットワーク化する。 ● 公共交通軸の沿線に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、小さな拠点と拠点2駅が相互連携できる都市構造の実現を目指す。

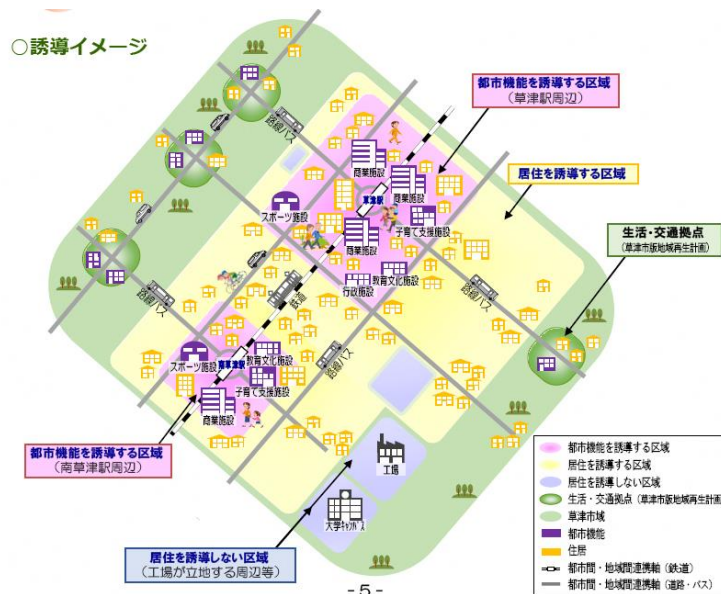


図 2-5 2 草津市立地適正化計画における都市機能等の誘導イメージ

(7) 草津市版地域再生計画

人口減少や高齢化の進む市街化調整区域を対象として策定を進めている「草津市版地域再生計画」では、郊外部の集落の生活基盤やコミュニティを支える生活拠点の形成、効率的な公共交通ネットワークの形成、地域資源を活用した産業振興を図ることで、市域全体がうるおい、人々が生き活きと住み続けられるまちづくりを目指しています。

表 2.17 草津市版地域再生計画の概要

計画期間	2018年（平成30年）度～2039年度 [22年間]
対象区域	主に市街化調整区域にあり既存集落の存在する7学区 （志津、老上、老上西、山田、笠縫、笠縫東、常盤）
計画の基本理念	これからも、ずっと住みたい、住んでみたい健幸なまち
目指す将来像	<p>草津市は、比較的コンパクトな都市構造となっておりますが、市街化区域との位置的条件や人口構成、既存の生活サービス機能などは対象区域によって様々です。</p> <p>このような各地域の特性を踏まえ、“まちなか”から比較的離れ、生活サービス機能等も不足する区域では、地域コミュニティや生活利便性を維持する拠点づくり等を推進するほか、公共交通の充実等による“まちなか”との連携を強化する区域内の補完交通を充実し、歩いて暮らせる快適な健康志向の生活環境を確保していくものとします。</p> <p>また、草津市には琵琶湖をはじめ様々な地域資源が存在することから、健幸都市を目指す本市では、健幸に関連づけての新たな魅力や付加価値を創造・発信することで、地域の活力を高めていく（多くの来訪者が訪れる、ものが売れる、事業が活性化する）ものとします。</p> <p>このようなまちづくりを推進することで、郊外部におけるコミュニティおよび生活環境の維持・活性化を図り、地域に住む人々が共に生き、共に支え合いながら、いきがいを持って安心して暮らせる『これからも、ずっと住みたい、住んでみたい健幸なまち』を創造していきます。</p>
まちづくりの基本方針	<p>施策の柱1 生活拠点の形成</p> <p>施策の柱2 交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ● “まちなか”にアクセスするほか、区域間の連携を図る基幹的公共交通軸の徒歩圏人口カバー率が低い区域では、基幹的公共交通や“まめバス”等の補完公共交通の充実を図り、区域内や区域と“まちなか”等を結ぶ利便性の高い公共交通の実現を目指します。 ● エリアが広範囲にわたる区域では、自転車と基幹的公共交通の乗り継ぎ利便性を高める交通拠点（サイクル&バスライド）を設置します。 ● 比較的コンパクトな都市構造を有する草津市の特性や草津市の政策である健幸都市づくりの推進、低炭素社会の実現に向けた環境保全の観点等を踏まえ自転車等で移動しやすい環境づくりを推進します。 <p>施策の柱3 地域資源を活かした活力の向上</p>

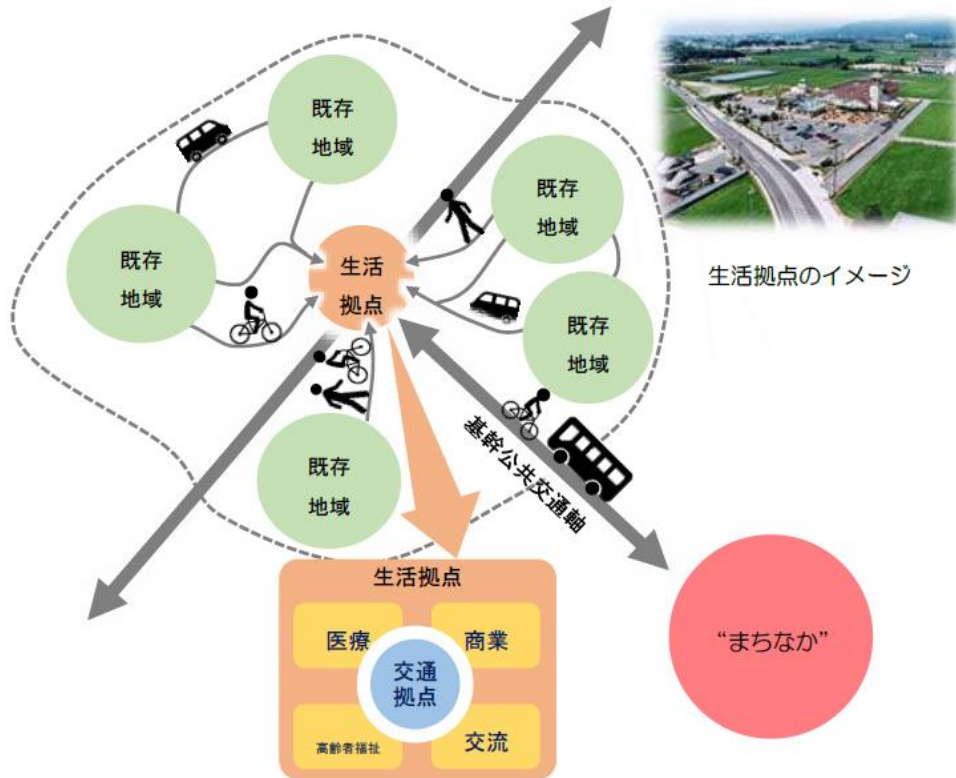


図 2-5 3 草津市版地域再生計画における生活拠点のイメージ

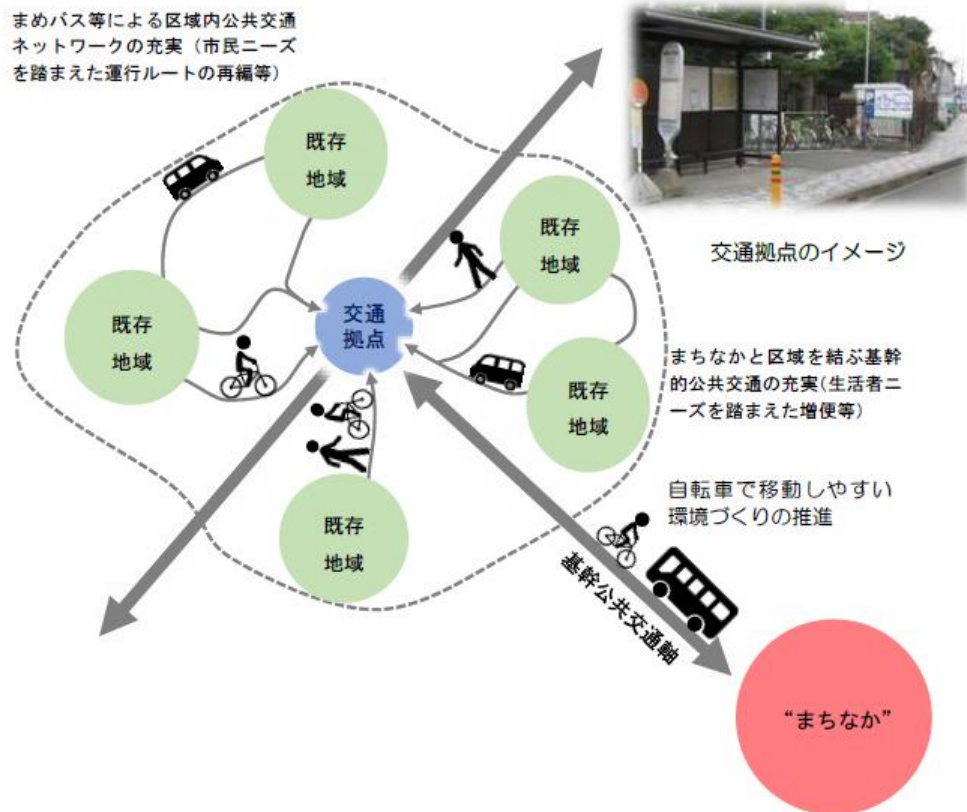


図 2-5 4 草津市版地域再生計画における交通拠点のイメージ

(8) 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画（案）

滋賀県では、市街地が連続し、人の動き・交流が活発にみられる大津湖南エリアにおいて、面的な公共交通ネットワークを形成し、広域的視点から地域公共交通のあり方を示すため、「大津湖南エリア地域公共交通網形成計画」を策定しています。

表 2.18 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画（案）の概要

計画期間	2018年（平成30年）度～2022年度
対象区域	大津湖南都市計画区域内の6市 （大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市）
目指すべき都市像・将来像	【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・まちの元気さ日本一！ 【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
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
地域公共交通を支える役割分担	①市域内の移動を支える地域路線の維持・確保 ②市域を跨いだ移動や地域拠点間の移動を支える広域幹線軸の充実・強化 ③行政と連携したバス路線の維持・運営
地域公共交通ネットワークの将来像のポイント	①バスによる「都市間幹線軸」の設定 鉄道軸を補完する広域ネットワークとして、高速道路や幹線道路網を活かしたバスによる「都市間幹線軸」を設定する。 ②市域をまたぐ「地域内幹線」、「支線」の設定 市域をまたぐルートのうち、地域生活の軸として広域的に整備・維持するルートを「地域内幹線」、都市拠点や地域拠点を核に身近な移動を支えるルートを「支線」と設定する。 ③地域の核となる「都市拠点」の設定 びわこ文化公園都市一帯を大津湖南エリア全体での「都市拠点」と位置付け、地域公共交通ネットワークを形成する。 ④びわこ文化公園都市の新たな需要に対応する「地域内幹線」の設定 びわこ文化公園都市の新たな需要に対応するルートとして、大津市中心部とびわこ文化公園都市間を結ぶ新たなルートを「地域内幹線」のひとつに設定する。
定性的目標	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

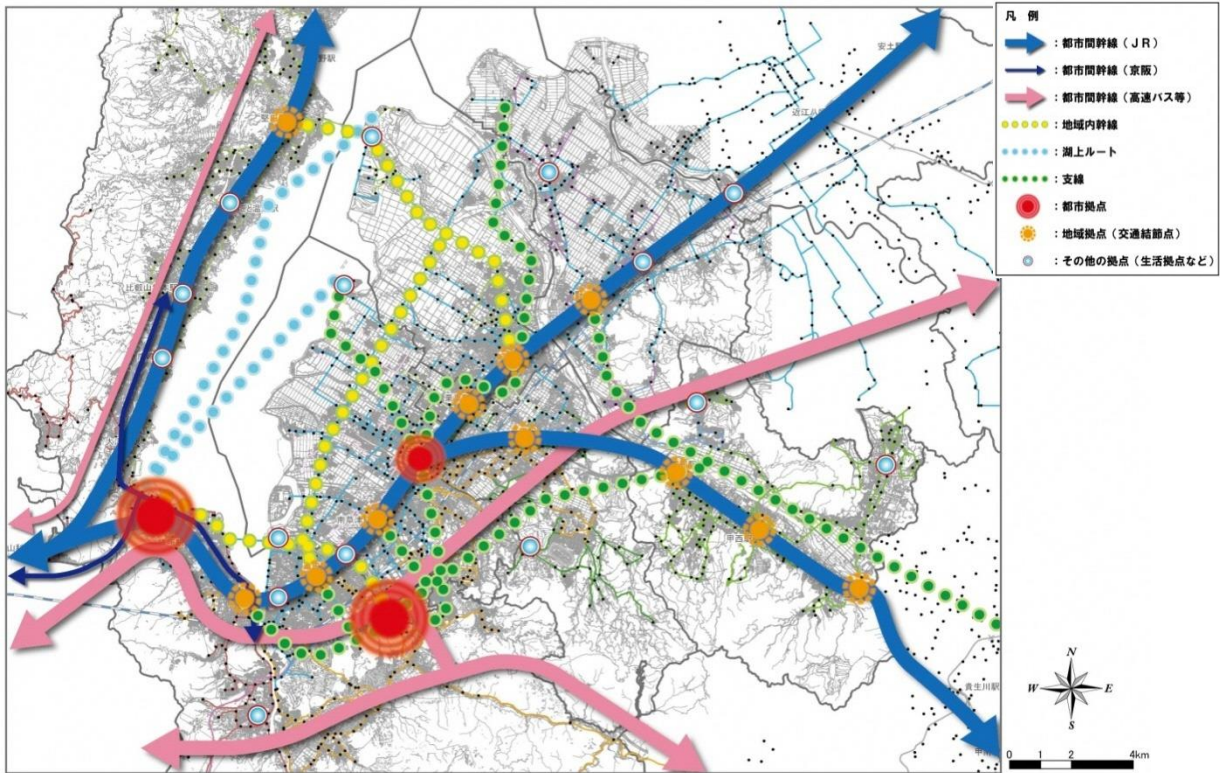


図 2-5 5 湖西・湖岸地域を除く大津湖南エリアの地域公共交通ネットワークの将来像 (案)

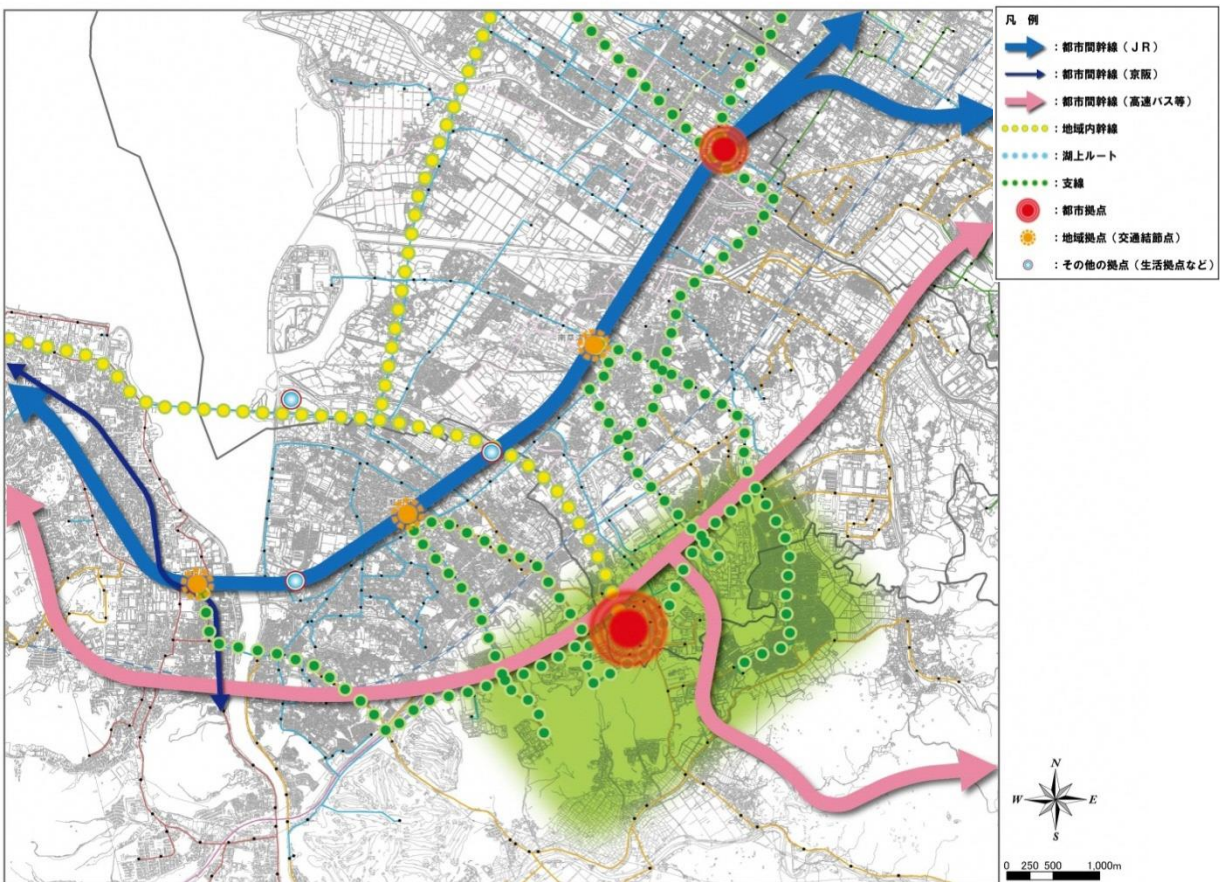


図 2-5 6 びわこ文化公園都市周辺の地域公共交通ネットワークの将来像 (案)

2. 公共交通網を形成する上での課題

これまで整理した市における都市・交通の課題や市民の意識と行動、上位・関連計画を踏まえ、公共交通網を形成する上での課題を整理します。

2.1 市内の移動環境の現状や課題

(1) 地域の状況からみた現状や課題

① 急激な人口増減によるまちの構造の変化

- 京阪神のベッドタウンとしての急激な人口増加により市街地が拡大し続けています。一方、人口減少と高齢化が進行している地域もあり、地域差が拡大しつつあります。
- 市街地の拡大や大規模商業施設の増加、マイカー利用の増加により中心市街地の求心力が低下しつつあります。
- 集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在し、地域によっては、移動手段をマイカー利用に頼りがちとなる交通環境となっています。

② 流入人口の増加

- 大学や大規模事業所の立地により、市外からの通勤や通学等の流入人口が増加し、昼間人口比率は107.1%と県内の近隣市に比べて高くなっており、交通渋滞等の問題も発生しています。
- 観光客が増加傾向にあり、外国人観光客もここ数年急激に増加しつつあります。

(2) 交通の状況からみた現状や課題

① マイカー利用への依存

- 日常の移動はマイカーに依存しており、国道1号等の主要道路や駅周辺での慢性的な渋滞の発生で、路線バス等の定時性・速達性が損なわれています。
- 人口当たりの交通事故発生件数は県内でも高く、また、高齢者の運転免許保有率は増加傾向にあります。その一方で、マイカー等自由な移動手段を持たない高齢者層も多くいます。

② 鉄道駅へのアクセス環境が不十分

- 基幹交通であるJRが広域の大量輸送を担い、JR草津駅、JR南草津駅を起終点として放射状ネットワークを形成するバス路線網が、日常生活での移動を担っていますが、路線バスの利用者数は年々減少傾向にあります。
- 市民の9割が最寄りのバス停を把握しているにも関わらず、定期的に利用している人は1割にも満たない状況です。
- バス交通空白地をまめバス等が補完していますが、利用が極めて少ない路線は統合・休止中となっており、依然として郊外部等にバス交通空白地・不便地が存在しています。
- 連節バス「JOINT LINER(ジョイントライナー)」が、JR南草津駅東口

～立命館大学BKC間を運行し、大学への大量の通学需要に対応しています。

- JRと路線バス、路線バスと路線バス等の乗り継ぎ連絡や情報案内が不十分であり、利用者目線での交通事業者間の連携強化が望まれています。
- 自転車利用への需要は高いものの、駅周辺等の駐輪場は満車傾向であり、近年、慢性的な駐輪場不足が生じてきています。

③ 多様な交通手段による移動ニーズの増大

- バス業界やタクシー業界では乗務員不足が顕著になっており、一定の利用があってもサービスの維持が難しくなっています。
- 低床式バス車両の導入や道路のバリアフリー化など、各種バリアフリー整備は進められてきているものの、充足しているとはいえない状況です。
- 高齢者や障害者等の交通弱者にとっては、路線バスやまめバスだけでなく、福祉有償運送や介護タクシーなど、多様な交通手段を選択できる環境整備の必要性が高まっています。

2.2 地域公共交通網形成に向けた現状や課題および具体的施策の方向性

市内の移動環境の現状や課題、課題等から見える具体的施策の方向性を下記のとおり整理します。

現 状

人口

- ・人口増加がしばらくは進むが、一部地域では人口減少と高齢化が進行
- ・大学や大規模事業所の立地で、流入人口が年々増加

まちの構造

- ・市街地の拡大や郊外型商業施設の増加、マイカー利用の増加で中心市街地の求心力が低下
- ・集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在

交通

- ・JR草津駅・南草津駅を起終点に放射状のバス路線網を構築
- ・路線バスの利用者数は減少傾向で、路線の廃止や減便が発生
- ・路線バスでカバーできない地域を、まめバス等で対応
- ・マイカー利用の増加で、主要道路等で慢性的な渋滞が発生
- ・公共交通や道路のバリアフリー化が不十分
- ・高齢者の運転免許保有率が増加し、高齢者が関係する交通事故が多い
- ・自転車利用への需要は高いが、駅周辺の自転車駐車スペースが不足
- ・公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足

課 題

- バス交通の空白地・不便地の存在
- 公共交通の情報提供が不十分
- 慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下
- バリアフリー化の整備促進
- 駅周辺の自転車駐輪場の確保
- 過度な自動車依存意識からの脱却

課題等から見える具体的施策の方向性

- 多様な交通手段の連携で、生活拠点からまちなかへの効果的・効率的な公共交通ネットワークを形成する
- 生活拠点での移動手手段を確保し、市民の外出機会を増やす
- 公共交通を利用しやすい環境を整備し、自家用車から公共交通への転換を図る

第3章 計画の基本的な考え方

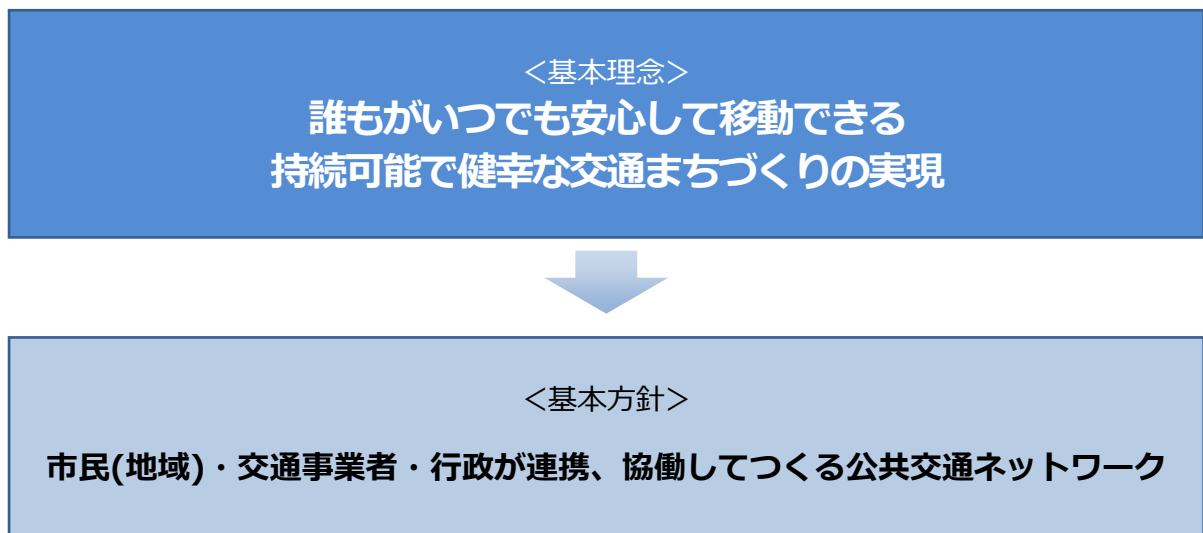
1. 基本理念

上位計画である草津市都市交通マスタープランの基本理念の踏襲と、本市の健幸都市宣言の側面から、「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現」を本計画の基本理念とします。

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを実現することで、市民をはじめ、通勤・通学や観光等で本市を訪れる人も含めて、誰もが自動車に過度に頼ることなく、公共交通を利用しながら安心して歩いて暮らせるまち、快適さと賑わいを兼ね備え、健幸で暮らせる持続可能なまちを目指します。

2. 基本方針

上記の基本理念を実現していくためには、市民・事業者・行政の連携を強化し、「市民の意識改革」、「交通事業者の経営努力」、「効率的な行政運営」を図り、市民や来訪者など誰もが安全で安心して生活できるまちの形成を目指していくことから、「市民(地域)・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク」を基本方針に掲げ、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能で健幸な公共交通ネットワークを形成します。



3. 目指す公共交通ネットワーク

3.1 目指す公共交通ネットワーク

1. 公共交通路線

基幹軸として市民の移動を分担

- 都市機能誘導区域と市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結びととも、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を分担
- 近隣市との広域移動も分担

2. 支線交通・補完交通

市街化調整区域等におけるバス交通空白地の移動手段をまめバスやその他の移動手段等で分担

- 路線バスでカバーできないバス交通空白地の住民の移動手段を確保
- 需要が少ない地域における、その他の交通手段との連携、地域ぐるみでの取組みの支援等も含めた移動手段の確保

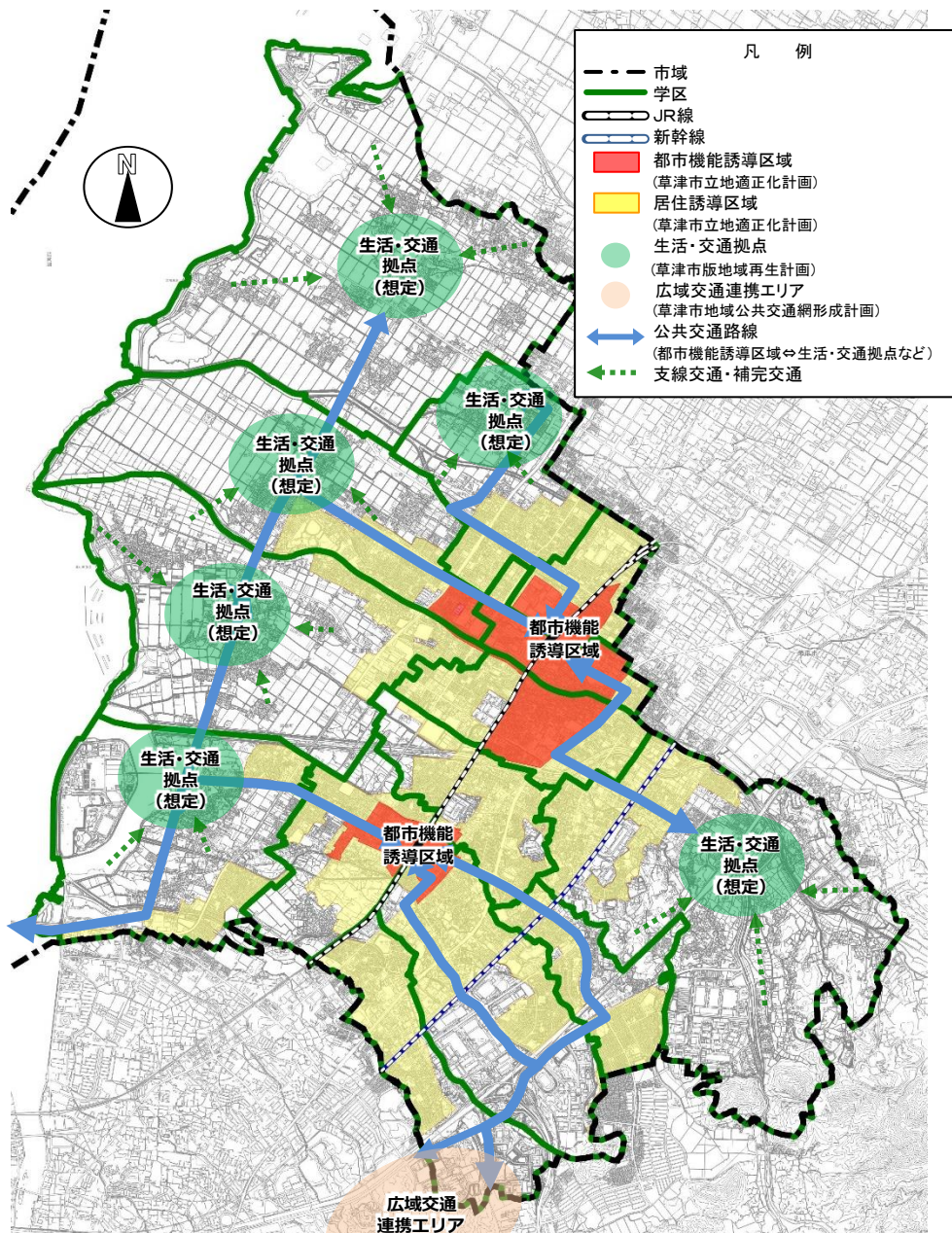


図 3-1 3計画の連携イメージ図

3.2 地域ごとの今後目指す交通体系等のあり方

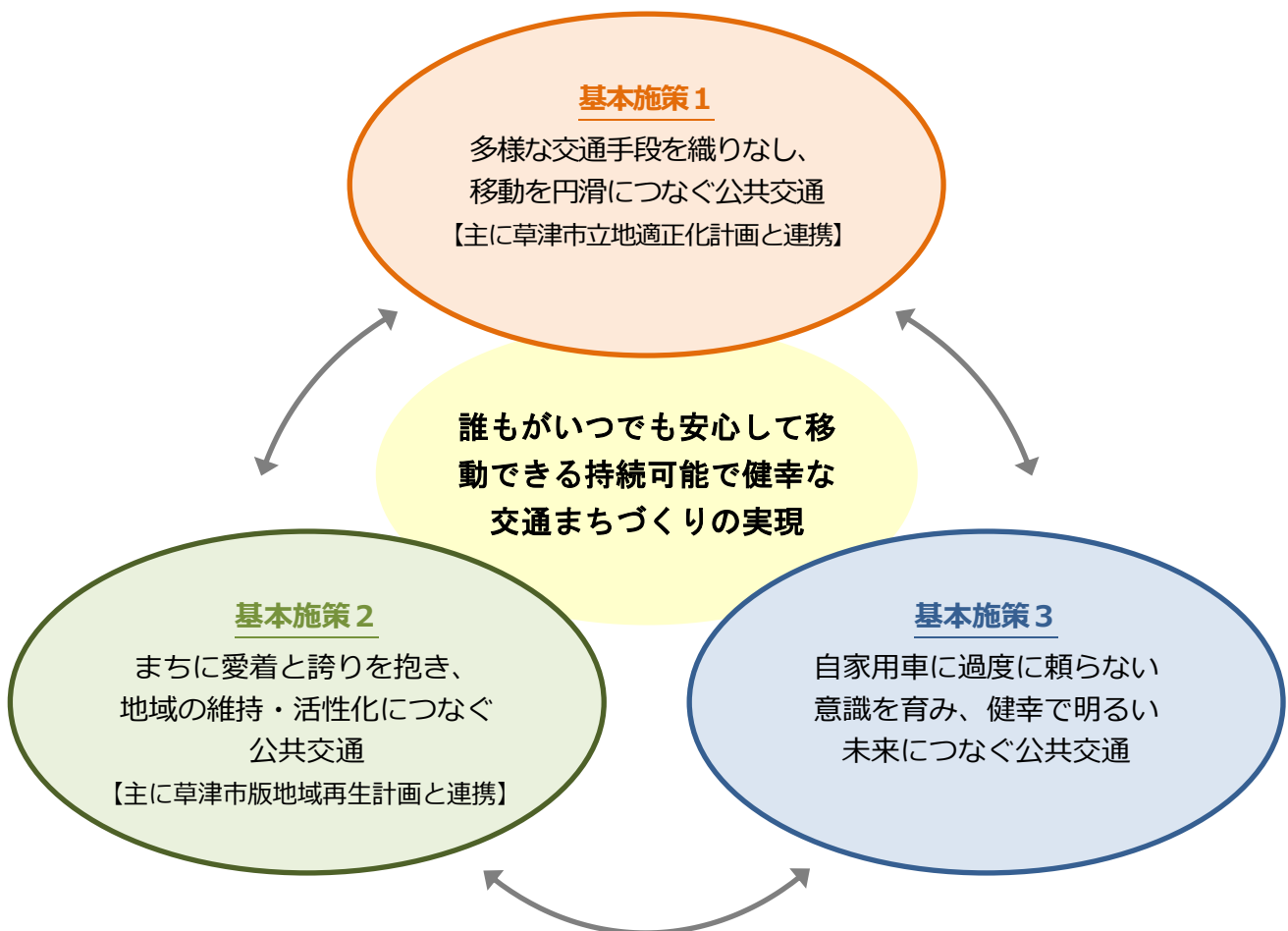
地域区分	学区	課題等	市として目指すべき交通体系のあり方
市全域		情報提供不足やバスの定時性・速達性の低下等で、バスが利用しづらい環境にあり、また、過度なマイカー依存によりバスの利用者は減少傾向で、バス交通の空白地・不便地が存在	<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通手段(バス、タクシー、自転車等)の連携による移動手段の充実 支線交通、補完交通と路線バスの接続性の向上 公共交通機関の利用環境の向上
地域再生計画対象地域	常盤	生活利便施設(特に医療、商業)が立地した生活拠点の形成や公共交通の充実、また、事業者等との連携による地域資源を活かした産業の活性化による地域活力の向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> 生活・交通拠点へのアクセス(支線交通・補完交通)整備
	笠縫東	市街地に比較的近く、公共交通の充実を図ることが、生活サービスの向上にもつながる	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市域(栗東市・守山市)と繋がる広域バス路線網の充実
	笠縫	すでに進行している高齢化に対応するため、生活拠点の形成や、事業者等との連携による地域資源を活かした地域活力の向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> バス交通不便地の解消に向けたバス路線の整備
	山田	生活利便施設(特に商業)が立地した生活拠点の形成や公共交通の充実、また、事業者等との連携による地域資源を活かした地域活力の向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> 生活・交通拠点へのアクセス(支線交通・補完交通)整備
	老上 老上西	高齢化の進行を見据えて、現在の生活サービス、公共交通サービスの水準を維持することが必要	<ul style="list-style-type: none"> 大津市域と繋がる広域バス路線網の充実
	志津	公共交通の充実や、事業者等との連携による地域資源を活かした産業の活性化による地域活力の向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> 地域の地形環境と交通環境を組み合わせた移動手段の充実
び文公園都市 周辺地域	志津南	複数のバス事業者が運行しているが、双方の連携等に改善の余地がある	<ul style="list-style-type: none"> 医療施設や文化施設と繋がる広域バス路線網の充実
	南笠東	路線バスとコミュニティバス(まめバス)が運行しているが、双方の連携等に改善の余地がある	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバス(まめバス)の接続性の向上と交通結節点の整備
	玉川	南草津駅や国道1号をはじめとする周辺道路において、交通渋滞が発生	<ul style="list-style-type: none"> 南草津駅周辺の駅前ロータリーや道路の利用環境および自転車駐車場の整備
周南草津駅 周辺地域	草津 大路 渋川 矢倉	草津駅、南草津駅や国道1号をはじめとする周辺道路において、交通渋滞が発生	<ul style="list-style-type: none"> 草津駅、南草津駅周辺の道路利用環境および自転車駐車場の整備

第4章 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくり実現に向けた施策

1. 施策体系

基本方針のもと、以下のポイントを踏まえ、3つの基本施策を設定します。

- 都市機能誘導区域と市内の生活・交通拠点を持続可能な公共交通網で結ぶ
- 生活拠点内の移動手段を確保することで、出かけたくなるまちづくりを実現し、「まちの健幸づくり」に貢献する
- 公共交通を守り育てる意識を育み、公共交通の活性化を図る



基本施策 1	多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通
	<p>J R、路線バス、まめバス、タクシーなど多様な公共交通手段が相互に連携し、効率的かつ効果的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成します。また、公共交通の利便性の向上とともにまちなかの整備を進めることで、誰もが公共交通を利用しながら快適でスムーズな移動ができる環境の構築を図ります。</p> <p>施策 1 持続可能な公共交通網の形成</p> <p>施策 2 連続性のある道路環境整備</p> <p>施策 3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化</p> <p>施策 4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備</p>
基本施策 2	まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通
	<p>公共交通だけでなく、自転車やその他の移動支援サービス等、地域に応じた様々な移動手段との連携により、生活拠点内の普段の生活での移動手段を確保していくとともに、バス交通の空白地・不便地における移動手段の確保を進めます。また、隣接市と連携し、医療施設や商業施設、文化拠点などへのアクセスを確保し、市民の外出機会や来訪者を増やし、まちなかの賑わいを生み、活性化を図ります。</p> <p>施策 1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立</p> <p>施策 2 福祉分野等と連携した移動手段の充実</p> <p>施策 3 広域的なバス路線の充実</p>
基本施策 3	自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通
	<p>市、交通事業者、市民、利用者、民間企業等も含めて、関係者が連携し、公共交通を利用しやすい環境整備を進めるとともに、自家用車に過度に頼ることなく、公共交通も上手く使って移動する意識を育みます。自分たちの公共交通は自分たちで守り育て、将来の世代まで残していく意識を醸成し、公共交通の活性化を図ります。</p> <p>施策 1 モビリティ・マネジメントの推進</p> <p>施策 2 いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備</p> <p>施策 3 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり</p>

2. 個別施策

基本施策に基づき、具体的に取り組む施策を以下のように定めます。

基本施策 1 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通	
施策 1 持続可能な公共交通網の形成	
課 題	<p>自家用車への過度な依存等による路線バス等の利用者の減少により、バス路線の撤退や減便などが行われています。また、全国的なバスやタクシーの乗務員不足により、採算性のある路線やタクシーでも、サービスの維持が難しくなりつつあります。</p>
施策展開の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基幹路線となる路線バスの維持を基本とし、路線バスで補うことができない部分についてはまめバス等で補完し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を公共交通でつなぐことで、効率的で利便性が高く、持続的な公共交通網を形成します。 ➤ ICTを使った配車アプリ等の活用や自動運転技術により、乗務員不足による公共交通サービスの低下問題への対応を検討します。
個別施策	<div style="background-color: #f9cb9c; padding: 5px;">(1) 路線バスやコミュニティバス路線の再構築</div> <p>■概要</p> <p>バス事業者、市民、行政（市、県、国）の協働により、路線バスサービスの維持・確保を図るため、JR草津駅やJR南草津駅を主な起終点とする路線が重複する区間の再編やダイヤ調整等を行います。またコミュニティバスについては、利用状況のほか、地域からの意見集約等も図りながら路線改編等を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 複数事業者間で重複する路線の再編 ● 地域の需要に対応したコミュニティバスの再編 <p>■対象地域：市全域</p> <div style="background-color: #f9cb9c; padding: 5px; margin-top: 10px;">(2) バスの路線確保に向けた支援の検討</div> <p>■概要</p> <p>利用実態や乗務員不足等によりバス事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な路線については、運行欠損額の一部補助など、バス路線の維持確保に向けた支援を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 基幹路線などのバス路線への一部補助の検討 ● 公共交通機関の利用促進を図る支援の検討 <p>■対象地域：市全域</p>

(3) ICTの活用や自動運転技術の導入検討

■概要

全国で実証実験が行われているスマートフォンのGPS機能等を活用した配車アプリの活用による相乗りタクシーや、バスの自動運転技術の活用を検討することで、交通事業者の乗務員不足の解消への対応を図ります。

- スマートフォンのGPS機能を活用した効率的なタクシー配車アプリの活用
- バス等の自動運転技術の活用検討



▲配車アプリを活用した相乗りタクシーのイメージ



▲自動運転の実証実験車両 資料：国土交通省

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○ 支援		○	○	協力 活用		支援	支援	協力	

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)路線バスやコミュニティバス路線の再構築	検討・準備				実施			継続		
(2)バスの路線確保に向けた支援の検討	検討・準備				実施			継続		
(3)ICTの活用や自動運転技術の導入検討	検討・準備							実施(一部検討)		

基本施策 1 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

施策 2 連続性のある道路環境整備

課題

国道1号などの主要幹線道路や駅前ロータリーへの自家用車流入による交通渋滞により、路線バス等の定時性や速達性が損なわれています。
また、駅周辺では、通勤や通学だけでなく、高齢者や障害者など多くの歩行者や自転車が通行していることから、それぞれの移動の安全性の確保が求められています。

施策展開の考え方

- 道路改良や駅前ロータリーの利用環境整備により、公共交通および自転車の利便性の向上を図ります。
- 鉄道駅周辺のバリアフリー化を進めることで、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境整備を行います。

個別施策

(1) 公共交通による駅へのアクセス強化

■概要

公共交通による駅へのアクセス強化を図るため、公共交通の定時性に影響を及ぼし、交通渋滞のボトルネックとなっている国道1号などの主要交差点周辺の道路改良および信号機の運用見直しの検討を行います。

- 主要交差点周辺の道路改良
- 信号機の運用見直しの検討



▲PTPSの導入イメージ 資料：草津市都市交通マスタープラン

■対象地域：市街化区域

(2) 駅前ロータリーの機能性の向上

■概要

駅前ロータリーの混雑を解消し、公共交通の利用環境の改善を図るため、自家用車の進入規制の検討を含めたJR駅前ロータリーの機能性、効率性の向上に向けた利用環境整備を行います。

- 駅前ロータリーの機能の見直し
- 自家用車の駅前ロータリーへの進入規制・誘導の検討

■対象地域：市街化区域

(3) 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進

■概要

利用者の多い鉄道駅周辺を中心に、連続的・面的なバリアフリー化を進めるとともに、誰もが安全・安心・快適に公共交通を乗り継いで移動できるような環境整備を行います。

- 重点整備地区内での段差の解消、誘導用ブロックの設置等

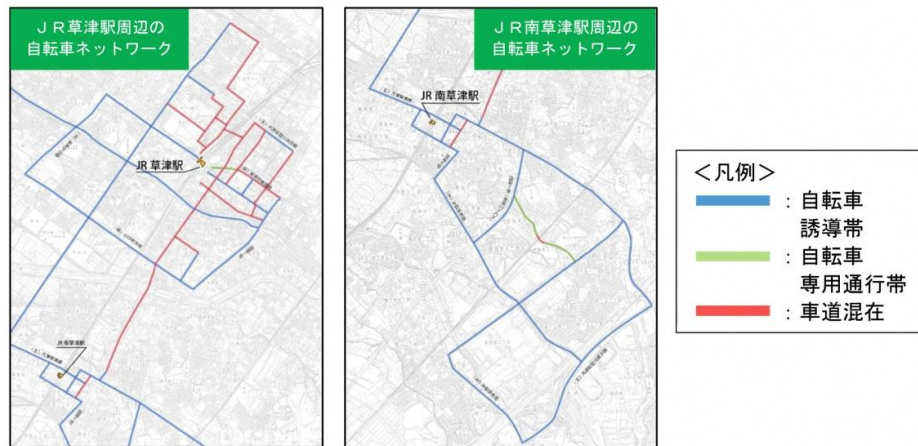
■対象地域：主に市街化区域

(4) 自転車走行空間の整備

■概要

自転車利用者の安全性、快適性を確保し、自転車関係事故の未然防止に努めるため、自転車ネットワーク計画による連続性のある自転車走行空間の整備を行います。

- 既存道路空間を活かした自転車走行空間の整備



▲自転車ネットワーク 資料：草津市自転車安全安心利用促進計画

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○	協力	協力	協力	協力	協力	○	○	○	

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)公共交通による駅へのアクセス強化	検討・準備				実施					
(2)駅前ロータリーの機能性の向上	検討・準備				実施					
(3)鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	実施									
(4)自転車走行空間の整備	実施									

基本施策 1 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

施策 3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化

課題

鉄道と路線バス等の乗り継ぎ連絡が不十分であったり、鉄道駅における路線バス等やタクシーのりばなどの情報案内がわかりづらかったりするなど、公共交通を利用しにくい環境にあります。

施策展開の考え方

➤ 鉄道との乗り継ぎを考慮した路線バス等のダイヤ調整や、交通結節点である鉄道駅における公共交通の総合的な案内情報の提供等を進め、公共交通の乗り継ぎの円滑化を図ります。

個別施策

(1) 鉄道とバスとの乗り継ぎ強化

■概要

鉄道駅の発着時間を考慮した乗り継ぎしやすい路線バスダイヤの改正を行います。

- 鉄道との乗り継ぎを考慮した路線バスダイヤの調整

■対象地域：主に市街化区域

(2) 公共交通総合案内情報の整備

■概要

鉄道駅のデジタルサイネージ等を活用し、路線バス等の発車時間や、バスのりばやタクシーのりばなどの各種交通情報を一元的に表示した公共交通に関する総合案内の情報発信を行います。

- 鉄道駅でのデジタルサイネージ等を活用した公共交通総合案内情報の整備
- 公共交通ガイドブックの発行
- 草津市観光案内所における公共交通情報案内



▲デジタルサイネージを使った情報提供（JR草津駅）



▲草津市観光案内所（JR草津駅）

■対象地域：主に市街化区域

(3) 交通系 I Cカードの導入検討

■概要

鉄道や路線バス、タクシーなどの乗り継ぎがスムーズに行えるよう、広域的で多様な交通手段にも利用できる I C O C A等の交通系 I Cカードの導入を促進します。

- I C O C A等の交通系 I Cカードの導入検討



▲交通系 I Cカードの導入例 資料：近江鉄道

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○	○	○	○	活用		支援	支援		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	検討・準備				実施			継続		
(2)公共交通総合案内情報の整備	検討・準備				実施			継続		
(3)交通系ICカードの導入検討	検討・準備							実施		

基本施策 1 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

施策 4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備

課題 鉄道駅へのアクセス手段として自転車を利用する人が多いものの、駅周辺の駐輪場は概ね満車状態であり、駐輪スペースが不足しています。

施策展開の考え方

- 駐輪場不足や放置自転車対策、また公共交通の補強手段として、自転車の有効的な活用展開を図ります。
- 民間の協力も得ながら、鉄道駅周辺における需要に対応した自転車駐車スペースを確保し、放置自転車対策を強化します。

(1) 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備

■概要

行政、鉄道事業者、民間事業者とが連携しながら、需要に対応した駐輪スペースを整備し、鉄道駅への自転車でのアクセスを向上させます。

- 需要に対応した駅周辺駐輪場の整備



▲路上駐輪場（大阪市）

■対象地域：市街化区域

(2) シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開

■概要

駅周辺の駐輪場不足への対応を図り、路線バスやタクシー等では担うことの難しい短い距離の移動や、中心市街地、草津川跡地公園等の回遊移動等を担うため、鉄道駅周辺におけるレンタサイクル事業等の整備拡大を行います。

- シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開



▲JRレンタサイクル駅リンクン（草津駅）



▲シェアサイクルのイメージ
(大津湖南エリア地域公共交通網形成計画)

■対象地域：主に市街化区域

個別施策

(3) 放置自転車の削減対策

■概要

歩行者や車いす通行の妨げとなる放置自転車の撤去を行うとともに、啓発周知看板の設置等により放置自転車の削減に努めます。

- 放置自転車の撤去
- 啓発周知看板の設置



▲自転車等放置禁止区域（草津市）

■対象地域：主に市街化区域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○	○			協力	協力	支援	支援		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備	検討・準備・実施									
(2)シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開	検討・準備				実施			継続		
(3)放置自転車の削減対策	実施・継続									

基本施策2 まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

施策1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立

課題

人口減少等による路線バス利用者の減少から、バス路線の撤退や減便などが行われ、バス交通の空白地や不便地が存在しています。

施策展開の
考え方

➤ 路線バスやタクシー、自転車等の連携による、生活拠点や交通拠点へのアクセス向上を図るための取組みを進めます。

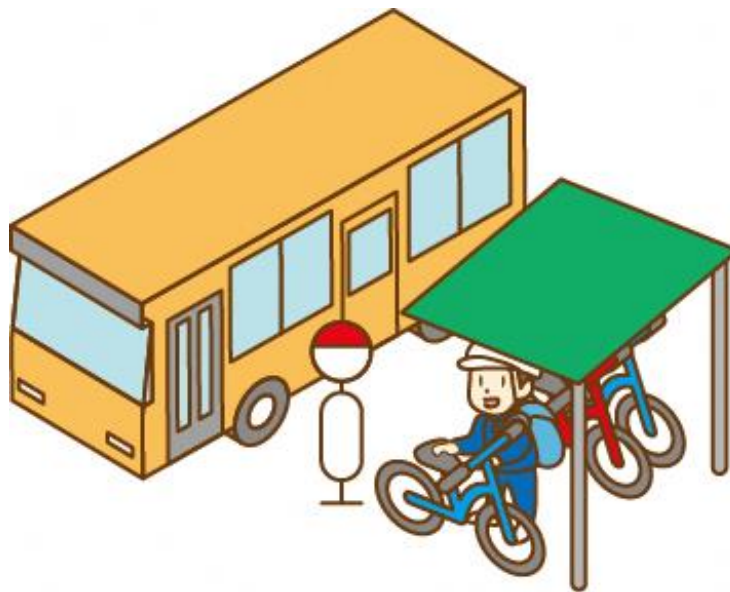
個別施策

(1) サイクル&バスライドの環境整備の推進

■概要

地域の生活・交通拠点において、バス停留所近辺に自転車駐輪場を整備し、自転車でのバス停へのアクセスを容易にし、自転車から路線バス等への乗り換え強化を図ります。

- バス停留所近辺への自転車駐輪場の整備
- サイクル&バスライドの利用促進



▲サイクル&バスライドのイメージ

■対象地域：主に市街化調整区域

(2) バス交通空白地等の新たな移動手段の導入検討

■概要

主にバス交通の空白地における地域住民の移動手段を確保するため、コミュニティバスの運行やデマンド型交通など、地域と連携した新たな移動手段の導入検討を行います。

- 地域と連携した新たな移動手段の検討



▲まめバス車両(草津市)



▲まめバスキャラクター e c o まめ



▲デマンド交通導入のイメージ

■対象地域：主に市街化調整区域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○		○	○	○		支援	支援		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1) サイクル & バスライドの環境整備の推進	検討・準備				実施					
(2) バス交通空白地等の新たな移動手段の導入検討	検討・準備・実施									

基本施策 2 まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

施策 2 福祉分野等と連携した移動手段の充実

課題

高齢化率が高く、商業施設等の徒歩圏人口カバー率も充実していない地域では、高齢者等が外出しにくい生活環境となっています。

施策展開の考え方

➤ 高齢者や障害者など、誰もが暮らしやすく、また、自由に移動できる機会の実現に向け、交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有を図りながら、公共交通の充実とともに、福祉分野での移動支援サービス等の充実を進めます。

(1) 生活支援サービスの充実

■概要

公共交通機関の利用が難しい障害者等に対する福祉有償運送等の福祉輸送サービスの展開や、地域生活支援事業の移動支援事業等の充実を図ります。

- 福祉有償運送事業の展開
- 移動支援事業の充実、福祉タクシー運賃等助成事業の実施

【対象者】身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかの交付を受けた人で、外出時の支援が必要と認められる人

【事業者】移動支援事業所として、市と契約を締結した事業者

【費用の負担額】

対象者	利用時間	利用金額	利用者負担額
身体介護を伴わない場合	0.5 時間未満	1,050 円	105 円
	1.0 時間未満	1,970 円	197 円
	1.5 時間未満	2,760 円	276 円
	以後 0.5 時間毎	700 円加算	70 円加算
身体介護を伴う場合	0.5 時間未満	2,300 円	230 円
	1.0 時間未満	4,000 円	400 円
	1.5 時間未満	5,800 円	580 円
	以後 0.5 時間毎	800 円加算	80 円加算
短時間の車両による移動支援	0.5 時間未満(市内)	1,000 円	100 円
	0.5 時間未満(市外)	1,700 円	170 円

▲移動支援事業の概要

■対象地域：市全域

個別施策

(2) 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進

■概要

通院や買い物、地域活動への参加が困難な高齢者や障害者等の外出時の移動を支える仕組みづくりとして、学区社会福祉協議会が主体となって地域のボランティアの方々と、支え合い助け合う取組みへの支援を推進します。

- 地域支え合い運送の取組み支援



▲地域支え合い運送 資料：草津市社会福祉協議会

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通 管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	支援			○	○	○	支援			

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)生活支援サービスの充実	実施・継続									
(2)地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進	実施・継続									

基本施策2 まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

施策3 広域的なバス路線の充実

課題

市街化調整区域内の学区によっては、隣接市域に近いものの、自治体が異なることから、公共交通ネットワークの拡大が進みにくくなっています。

施策展開の考え方

- 隣接市とともに、市域をまたぐ広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討します。
- 新たな施設整備が進み、地域拠点としての役割が高まるびわこ文化公園都市へのアクセスの強化を図ります。

(1) 隣接市と連携したバス路線網の強化

■概要

市域を跨いだ移動を支えている、バス路線の幹線である近江大橋線、浜大津線を基幹軸として位置づけ、県や近隣市と連携しながら路線の維持・活性化を図ります。

また、草津市・栗東市・守山市とで共同運行しているコミュニティバスにおいて、路線延伸等による広域的な医療施設や商業施設等への公共交通手段の充実を図ります。

- 基幹軸となる路線バスの維持、確保
- 草津栗東守山ぐるっとバスの運行の充実

個別施策



▲草津栗東守山ぐるっとバスの運行（草津市）

■対象地域：隣接市の近郊地域

(2) 大津湖南エリアの公共交通の充実

■概要

新生美術館や県立体育館などの施設整備が進み、大津湖南エリアにおける「都市拠点」のひとつとなる「びわこ文化公園都市」への路線バス等でのアクセス強化を図ります。

- 施設間の循環等を含むバス路線の再編検討
- 輸送力の高い連節バスの活用検討



▲新たなバス路線の検討（案） 資料：滋賀県作成

■対象地域：隣接市の近郊地域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○		○		協力活用		○			隣接市

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)隣接市と連携したバス路線網の強化	実施・継続									
(2)大津湖南エリアの公共交通の充実	検討									

基本施策3 自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

施策1 モビリティ・マネジメントの推進

課 題

自家用車への過度な依存から、路線バスの減便や交通渋滞を招き、路線バス等の公共交通利便性の低下が生じています。

施策展開の
考え方

➤ 自家用車の利用から公共交通機関への利用転換の啓発を図る取組みを進めます。

個別施策

(1) 地域や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進

■概要

地域での公共交通に対する話し合いや、事業所でのエコ通勤への取組みなどを行いながら、自家用車から公共交通への転換を進め、人や環境にやさしい持続可能な交通まちづくりを草の根的に広げます。

- 地域でのワークショップ等の開催
- 事業所モビリティ・マネジメントの促進
- 大学と連携した公共交通等の利用促進



▲学区でのワークショップ

■対象地域：市全域

(2) 小学校等における交通環境学習の推進

■概要

次代を担う子どもたちが公共交通の必要性や重要性に気付く機会を提供し、自動車に過度に頼らない意識を育んでいくため、交通環境学習機会を広げます。

- 小学校等におけるバスや電車の乗り方教室等の開催
- 課外授業等における路線バス等や鉄道の利用促進
- 交通安全教室やバリアフリー教室との連携



▲小学校におけるバスや電車の乗り方・バリアフリー教室（草津市）

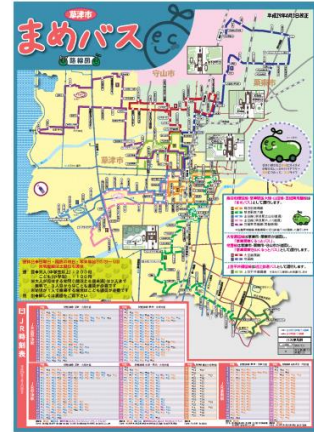
■対象地域：市全域

(3) 公共交通に関する情報提供の充実

■概要

市の広報媒体の活用や公共交通ガイドブックの作成等により、公共交通に関する情報提供を行い、市民全体の公共交通への利用転換意識の醸成を図ります。

- 市の広報誌やホームページの活用
- 公共交通ガイドブックの作成
- イベント等での公共交通情報の提供



▲まめバスマップ（草津市）

■対象地域：市全域

(4) 特徴を活かした連節バスの有効活用

■概要

大量輸送が可能でインパクトがあり、公共交通のシンボリック要素も有する連節バスの特徴から、観光やイベント等での活用拡大を図り、自家用車から公共交通機関への利用転換を促します。

- イベント開催時等での臨時運行
- 大津湖南エリアでの活用検討



▲ジョイントライナー（草津市）

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○	○	○	○	○	支援	支援		教育機関	

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)地域や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進	実施・継続									
(2)小学校等における交通環境学習の推進	実施・継続									
(3)公共交通に関する情報提供の充実	実施・継続									
(4)特徴を活かした連節バスの有効活用	実施・継続(一部検討)									

基本施策3 自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

施策2 いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

課題

バリアフリー対応車が来るかどうか分からない不安感や、道路の交通状況による路線バス等の到着時間が分からない不安感、また、硬貨での運賃の支払いに対する小さなストレス等から、バス利用を敬遠する傾向があります。

施策展開の考え方

➤ バリアフリー対応車両の導入強化や、スマートフォンアプリ等の情報ツールを活用したバスロケーションシステムの導入、交通系ICカードの普及に向けた取組み等を進め、市民や来訪者など誰もが利用しやすい公共交通の利用環境を整備します。

個別施策

(1) 公共交通のバリアフリー化の推進

■概要

高齢者や身体障害者に限らず、誰もが心地よく移動できる環境整備を図るため、低床式車両の導入促進やソフト面でのバリアフリー化、多言語化に対応した行先案内表示等の整備を行います。

- 低床式車両（低床バス、ユニバーサルデザインタクシー）の充実
- 乗務員のバリアフリー研修の推進
- 交通案内情報の多言語化



▲低床バス「日野ポンチョ」資料：日野自動車



▲ユニバーサルデザインタクシー「ジャパンタクシー」資料：トヨタ自動車

■対象地域：市全域

(2) バス待ち環境の整備検討

■概要

駅前広場などの利用者の多い停留所から、段階的にバス待ち環境の整備を検討します。

- 上屋やベンチの設置等の検討



▲バス停の上屋とベンチ（草津市役所前）

■対象地域：市全域

(3) バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討【一部再掲】

■概要

スマートフォンのGPS機能等を活用した運行中の路線バスの位置情報等がわかるバスロケーションシステムや、タクシー配車アプリ等の導入を促進します。

- バスロケーションシステムの導入促進
- スマートフォンのGPS機能を活用した効率的なタクシー配車アプリの活用



▲バスロケーションシステム 資料：近江鉄道

■対象地域：市全域

(4) 交通系ICカードの導入検討【再掲】

(5) 来訪者等の公共交通利用の促進

■概要

来訪者等の公共交通利用を促進するため、観光情報と併せて公共交通情報を提供するとともに、1日フリーパス等の企画切符の販売等を促進します。

- 観光パンフレット等への公共交通情報の掲載
- 1日フリーパス等の企画乗車切符の販売検討



▲路線バスでびわいち! チラシ

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○ 支援	○	○	○	活用		支援	支援		隣接市

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)公共交通のバリアフリー化の推進	実施(一部検討)				実施					
(2)バス待ち環境の整備検討	検討・準備							実施		
(3)バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討【一部再掲】	検討・準備(一部実施)							実施		
(4)交通系ICカードの導入検討【再掲】	検討・準備							実施		
(5)来訪者等の公共交通利用の促進	検討・準備							実施		

基本施策3 自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

施策3 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

課 題

本市人口1万人あたりの交通事故発生件数は、県全体よりも高く、高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者が関係する交通事故も増加しています。

施策展開の
考え方

➤ 交通安全意識を高める機会を提供するとともに、運転に不安を持つ高齢者の運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行います。

個別施策

(1) 交通安全教育の充実

■概要

交通安全教室や自転車安全安心利用教室等を開催するとともに、交通安全に関する情報提供を広く行うことで、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

- 交通安全教室等の開催
- 交通安全高齢者師範学校の開催
- 交通安全に関する情報提供



▲交通安全教室の開催（草津市）



▲交通安全高齢者師範学校の開催
資料：草津栗東地区交通対策協議会

■対象地域：市全域

(2) 高齢運転者の事故防止の促進

■概要

高齢運転者の身体機能の低下や健康状態、また認知症により、判断力が低下した運転者の把握に努めるため、免許更新時での認知機能検査等の確実な実施に努めます。

- 免許更新時の認知機能検査の実施
- 高齢運転者の事故防止に向けた情報提供



▲シルバー・ドライバーズ講習の案内資料：滋賀県警

■対象地域：市全域

(3) 運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実

■概要

運転免許証自主返納高齢者支援制度への協賛店加盟の増加等によるサービス拡大と当該制度の情報提供等を行い、運転免許証を自主的に返納しようとするきっかけづくりの充実を図ります。

- 高齢者運転免許証自主返納者支援サービスへの協賛店の協力依頼
- 運転免許証自主返納高齢者への支援サービスの充実
- 自主返納意識の向上に向けた広報啓発の強化



▲支援制度サービス提供者、サービス内容の案内資料：滋賀県警

■対象地域：市全域

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	○	○	○	○	○	○	○	○		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(1)交通安全教育の充実	実施・継続									
(2)高齢運転者の事故防止の促進	実施・継続									
(3)運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実	実施・継続									

第5章 計画の推進

1. 計画の推進体制

草津市地域公共交通活性化再生協議会（草津市地域公共交通会議を含む）を継続的に行い、市民（地域）、交通事業者、市（行政）および関係機関の協働・連携により計画を推進します。

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化、事業を進めていく中での新たな課題に対応し、必要に応じて適切に見直しを図ることとします。

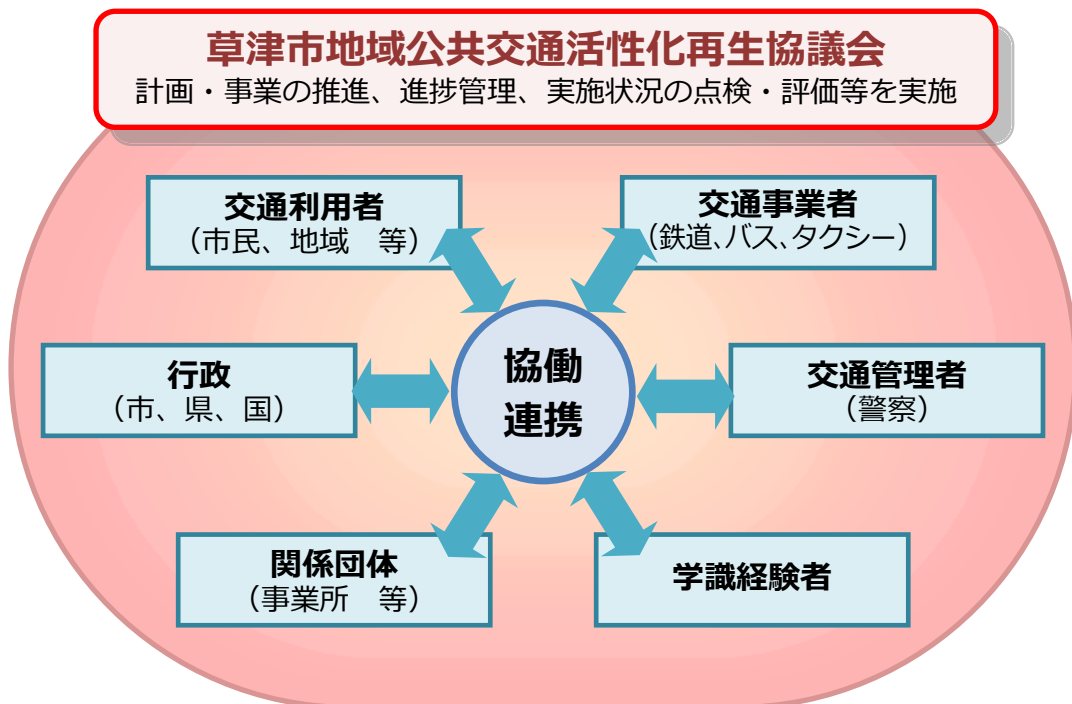


図 5-1 計画の推進体制

2. 目標値の設定

目指すべき公共交通ネットワークを実現するために達成すべき目標を以下のように定めます。

多様な交通手段の連携や、まちなかでの交通環境整備を進めながら、 公共交通の利便性の向上を目指します			
① 公共交通の利便性に満足している市民の割合※ ¹	現況(2017年) 41.6%	➡	目標(2028年) 47.0%以上
誰もが愛着のある草津市に未永く暮らしていくために、 公共交通サービス水準の維持向上を目指します			
② 公共交通の運行路線数※ ²	現況(2017年) 48路線	➡	目標(2028年) 48路線以上
健幸で人や環境にもやさしい生活形成を推進していくため、 自家用車に過度に頼らない意識の向上を目指します			
③ 運転免許証保有率※ ³	現況(2017年) 66.6%	➡	目標(2028年) 66.6%以下

※1 草津市のまちづくりについての市民意識調査結果

※2 草津市内を定路線で運行する公共交通の運行路線数

※3 草津市の運転免許保有者数（滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」）／草津市の住民基本台帳人口（草津市ホームページ）

3. 計画の評価

本計画の評価は、草津市地域公共交通活性化再生協議会（草津市地域公共交通会議を含む）において行い、計画期間終了後に目標の達成度を検証し、総合評価を行います。また、個別施策については、前期・中期・後期で評価を行い、必要に応じて見直しを行います。

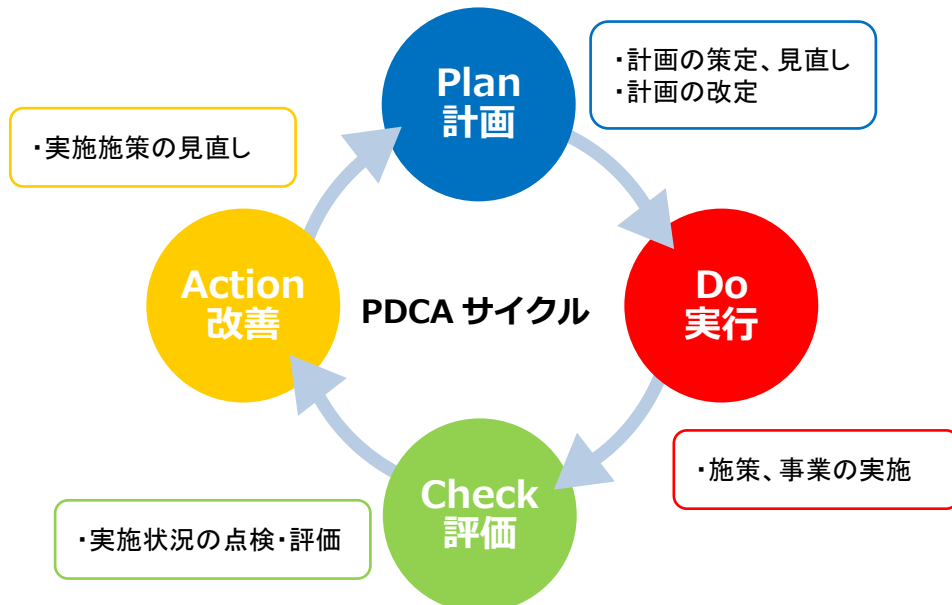


図 5-2 PDCAサイクルのイメージ

用語解説

用語		説明
カ	介護タクシー	介助を必要とする高齢者や障害のある人等をサポートするタクシーのこと。
コ	交通系ICカード	無線による非接触型通信が可能なICチップを組み込んだカード型乗車券で運賃精算が行える。全国の交通事業者間での相互利用サービスがスタートし、利用が拡大している。
	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
	高齢化率	全人口に占める 65 歳以上人口の割合。高齢化率が 21%を超えた社会を超高齢社会という。
	コミュニティバス	主に地方公共団体が公共交通空白地、不便地の解消や高齢者の外出促進を図るため、一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。
	コンパクトシティ・プラス・ネットワーク	コンパクトシティとは、徒歩や公共交通で暮らしに必要な全ての用事ができ、人の移動において自動車に依存する必要のないまちのことで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークは、各拠点を公共交通で結ぶ考え方のこと。
サ	サイクル&バスライド	出発地点(自宅等)からバス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある駐輪場に駐輪し、バスに乗り換えて駅や目的地へ向かうシステム。
シ	シェアサイクル	自転車貸出返却所(自転車ステーション)を設けて自転車を共有するシステム。
セ	全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)	全国道路交通の現況と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、昭和3年度以降全国的な規模で実施している調査。道路の状況と断面交通量および旅行速度の調査を行う「一般交通量調査」と、自動車の運行状況などを調査する「自動車起終点調査」の2つに大別される。
テ	低床バス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。また、車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両で、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでのスムーズな乗降も可能としたバス。
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステム。
	デマンド型交通	利用者がある場合のみ運行する乗合運送のしくみ。需要に応じて運行するため、運行コストの削減につながる。

用語		説明
ハ	パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日の全ての動きを捉えるもの。京阪神都市圏では、これまで、1970年(昭和45年)以降、5回実施。
	バスロケーションシステム	バス利用者の利便性を向上するために、バス停の案内板やインターネット等にバス車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面の障壁を除去する考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
ホ	ボトルネック	ビンの口が水の流量を制限していることから転じて、交通容量が前後区間に比べて小さいため、交通の流れが制限される箇所のこと。
モ	モビリティ・マネジメント	自家用車の過度な利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自家用車から公共交通利用へ自発的に変化させることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
ユ	ユニバーサルデザイン	年齢、障害、能力の違いなどに関わらず、誰でも容易に利用できるよう、施設や製品、情報を設計デザインすること。バリアフリーの考え方をさらに広げて、対象を高齢者や障害者に限定せず、すべての人にとってのわかりやすさ、使いやすさを追求する。
レ	連節バス	2台の車体を幌でつないだ大型のバスのことで、通常的大型路線バスに比べ、約50人多く乗客を載せることができる。市内では、南草津駅から立命館大学まで連節バス「ジョイントライナー」が運行している。
	レンタサイクル	ある一つの拠点で、自転車を貸し出すサービス。
G	GPS(Global Positioning System)	衛星測位システム。人工衛星から送られてくる電波を利用して地上の位置を三次元的に求める測量システム。
I	ICT	情報通信技術の略。
P	PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善)の頭文字を揃えたもので、計画、実行、評価、改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。
	PTPS(=公共交通優先システム)(Public Transportation Priority System)	深刻化した交通渋滞によるバスの利便性低下を防ぐため、バスなどの公共車両が交差点や道路を優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用・優先レーンの設置やバスの通過を優先する信号制御などを行う。

草津市地域公共交通網形成計画 (2018年10月)

【連絡先】 住所:〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13 番 30 号
TEL:077-561-2343 FAX:077-561-2487
E-mail:kotsu@city.kusatsu.lg.jp

