

草津市地域公共交通計画 《概要版》

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



令和6年5月

草津市

草津市地域公共交通活性化再生協議会

(1) 計画策定の背景と目的

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なかで、現在も人口が増加しています。また、立命館大学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、日常の移動においては、自家用車依存度の高さから主要道路等で慢性的な交通渋滞が発生し、バスの定時性や速達性が損なわれることで、地域公共交通ネットワーク全体の利便性が低下しており、結果として地域公共交通の利用者の減少につながる悪循環になっています。

このようななか、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地域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転換を図ることを目的に、2018 年（平成 30 年）に「草津市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる地域公共交通ネットワークを基本方針に置き、3 つの基本施策と具体的に取り組む個別施策を設定し、各施策に取り組んできたところです。

一方、国では 2020 年（令和 2 年）に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正がなされ、鉄道や路線バス等の地域公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員することで、様々な交通課題を解決するために、従来の地域公共交通網形成計画からさらに計画内容を充実させることとなっています。

これを受け、本市の地域公共交通を取り巻く諸課題に市民、行政、民間、交通事業者間、交通・他分野間の関係者が連携、協働（共創）していくため、現行の「草津市地域公共交通網形成計画」を見直し、第 6 次草津市総合計画で掲げた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の地域公共交通のあり方を示す「草津市地域公共交通計画」を新たに策定します。

なお、法律の一部改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化され、国の地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金等の交付を受ける前提条件となることから、今回の計画策定は、交通課題を解決するための財源確保にも寄与するものとなります。

(2) 計画の区域

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

計画期間は、2024 年度（令和 6 年度）から 2033 年度（令和 15 年度）までの 10 年間とします。なお、施策の取組状況の評価を行い、計画 5 年目となる 2028 年度（令和 10 年度）に必要な応じて計画の見直しを図っていきます。

本計画は、「第6次草津市総合計画」に掲げる健康創造都市を交通面から実現することを目指すとともに、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通網形成計画」の発展版として、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の地域公共交通のあり方を示すための計画です。

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上位計画および関連計画等との整合を図ります。

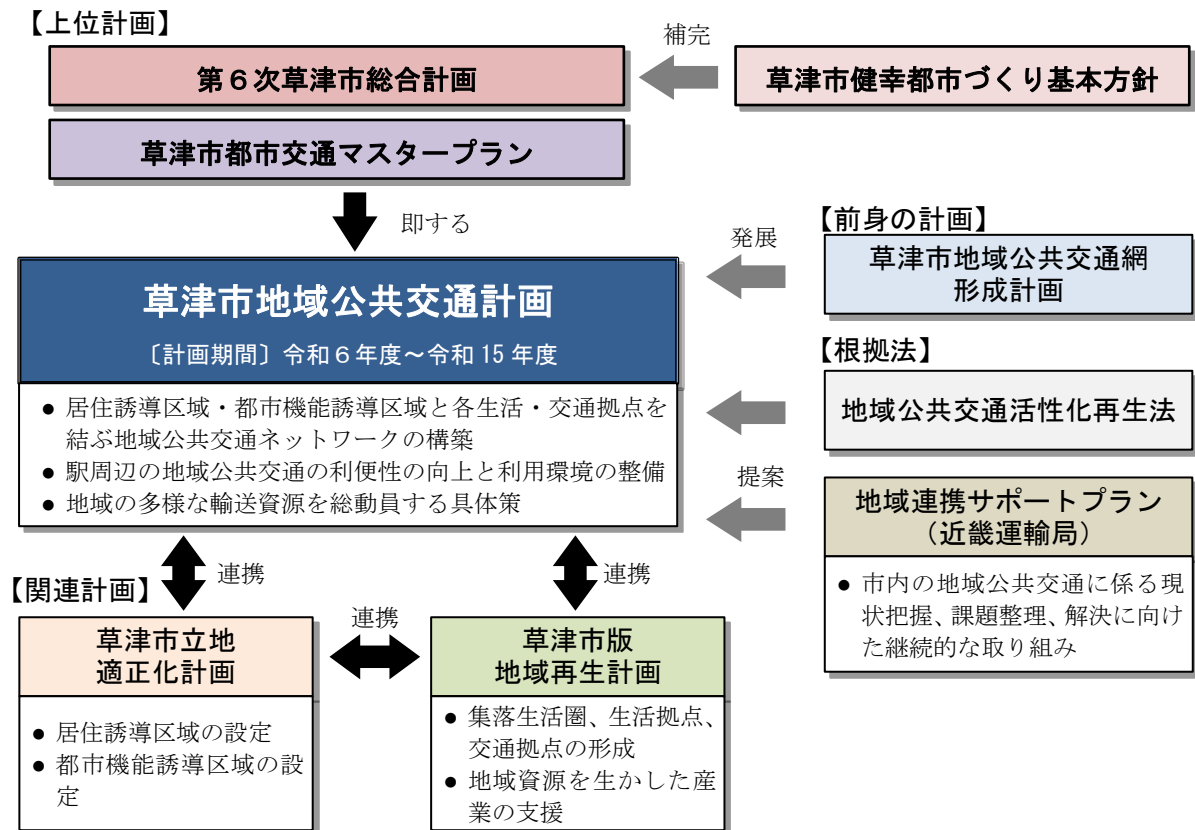


図 各計画の連携イメージ

また、第6次草津市総合計画では、SDGs の理念を踏まえ、多様なステークホルダーとの連携や目標の共有を図りながら、持続可能なまちづくりの実現を目指した取組をより一層進めることを目指しており、本計画においても地域公共交通ネットワークの形成に関する基本的な方針等の取組を通じて、交通面から持続可能なまちづくりの実現を目指します。

なお、SDGs とは、先進国を含む国際社会全体の17の目標と169のターゲットで構成される「誰一人取り残さない」を理念とした共通目標であり、本計画に関連する目標は右の2つです。



前計画の検証、評価結果に加え、社会情勢の変化（地域・移動・地域公共交通の現状）や市民の移動ニーズ等を踏まえ、地域公共交通を形成する上での課題を整理します。

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。ただし、ここ5年間は通学者をはじめ減少傾向
- ・高齢者はコロナ禍で外出頻度が減った人が多い
- ・85歳以上は外出に介助が必要な人が多く、通院等で交通手段がない人が約4割

まちの構造

- ・市街地の拡大や郊外型商業施設の増加、自家用車利用の増加で中心市街地の求心力が低下。JR南草津駅周辺に新たな居住地域が形成（南草津プリムタウン）
- ・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。本市の西部地域に商業施設が新規に多数開店

交通

- ・JR草津駅・JR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コロナの影響等で減少傾向にあり、路線廃止や減便が発生。コロナ禍で大きく減少し、現状でもコロナ禍前の約9割までしか回復していない
- ・運転者の高齢化や不足、労働時間改善基準改訂により、まめバス等の現状の運行内容での継続が困難
- ・まめバス利用の約4割が片道利用
- ・デマンド型交通まめタクの本格運行開始（現状ではまめタクの認知度は低い）
- ・コロナ禍や燃料高騰等が重なり、本市から地域公共交通への補助金額が増加傾向
- ・淡海医療センター等の病院送迎バスは通院を支える交通手段のひとつ
- ・自家用車利用の増加で、主要道路等で慢性的な渋滞が発生
- ・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。75歳以上になると運転免許の自主返納者が増え、非保有者が半数近くを占める
- ・地域公共交通や道路のバリアフリー化が不十分
- ・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
- ・地域公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足

課 題

- ①交通不便地の解消
- ②適切な地域公共交通の情報提供による連携強化
- ③慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上
- ④バリアフリー化の整備促進
- ⑤駅周辺の自転車駐輪場の確保
- ⑥過度な自動車依存意識からの脱却
- ⑦地域公共交通および担い手の維持・確保
- ⑧移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上
- ⑨地域公共交通の新たな需要創出
- ⑩外出しづらい交通弱者の移動支援

※**強調太字**：草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加した視点

計画の基本理念

本編 p. 117

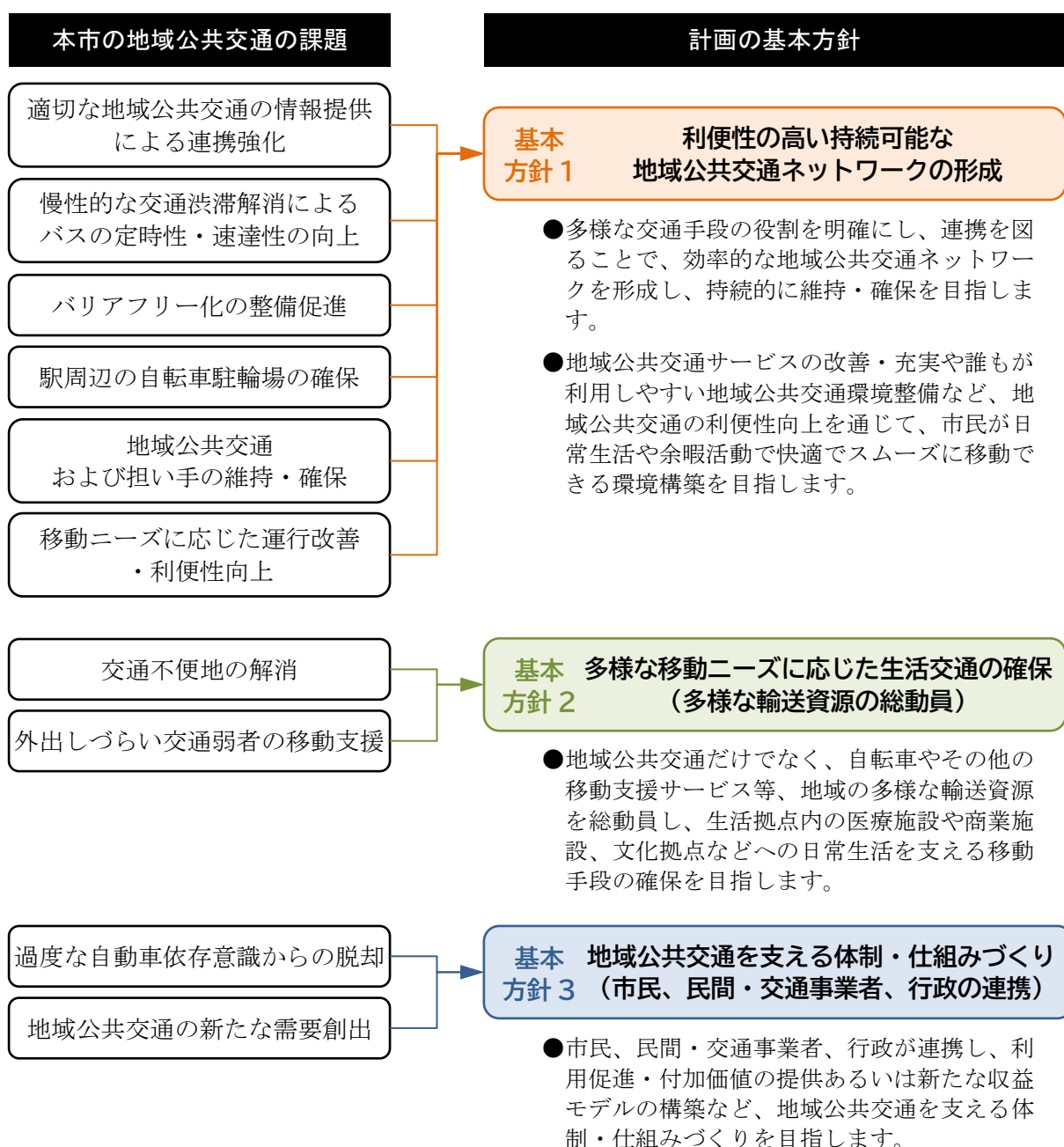
本計画では、上位計画である草津市都市交通マスタープランの基本理念を踏襲して以下の通り設定し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図っていくことを目指します。

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

計画の基本方針

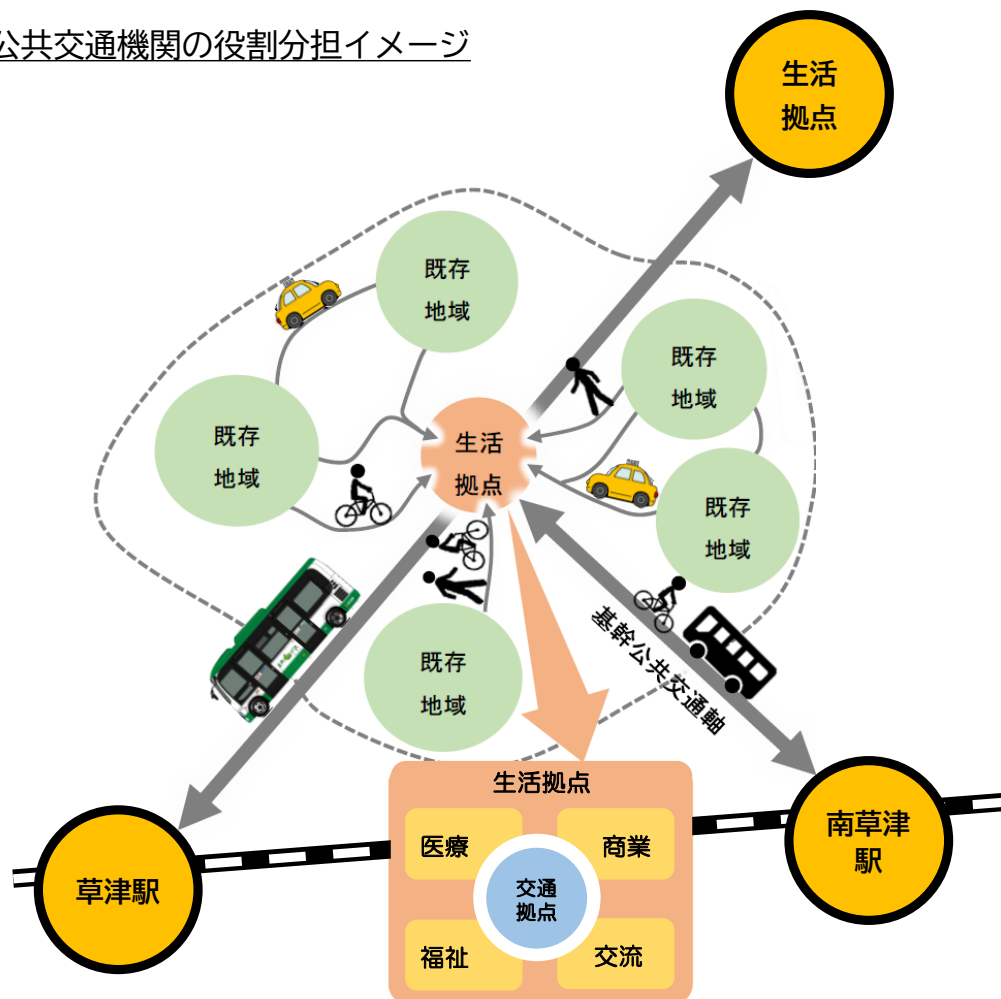
本編 p. 118

基本理念のもと、本市における地域公共交通の課題解決に向け、以下の 3 つの基本方針を設定し、市民（地域）、民間・交通事業者、行政が連携、協働（共創）により取り組みを進めます。



基本理念に基づき、誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、生活拠点を中心に民間路線バスとまめバス、まめタク等の公共交通機関の役割分担の明確化を行うことにより、効率的で利便性が高く、運転者不足・労働時間改善基準改訂等がなされるなかでも持続的な地域公共交通ネットワークを形成します。

■公共交通機関の役割分担イメージ



- <基幹交通：民間路線バス>市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を担う
- <支線交通：コミュニティバス>路線バスでカバーできない交通不便地の移動手段を確保
- <補完交通：デマンド型乗合タクシー>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
- <面的交通：一般タクシー>幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える
- <その他：福祉交通等>各種施設利用者の地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段として、医療機関等の各種施設への移動手段を確保
また、高齢者・障害者など、地域公共交通や自家用車等での移動が難しく、日常生活支援が必要な人の移動手段を確保

図 公共交通機関の役割分担の明確化イメージ

各公共交通機関の位置づけ、役割分担は以下の通り設定します。

位置づけ	形態	路線等	役割	確保・維持の方針
地域公共交通	広域幹線	鉄道 ・ JR 琵琶湖線 ・ JR 草津線	地域公共交通ネットワークの骨格であり、大量輸送性、速達性、定時性を有する交通により他府県にまたがる広域的な移動を支える。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、持続可能な運行を目指す。
	地域幹線	路線バス コミュニティバス <u>水色</u>	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、JR 草津駅および JR 南草津駅を発着地として、市内の生活拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、近隣市との広域移動や通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を支える。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行を目指す。
		路線バス <u>青色</u>		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用 し、持続可能な運行を目指す。
	地域内支線・補完	路線バス <u>青色</u>	・ 帝産湖南交通 ・ 滋賀バス ・ 近江鉄道 近江大橋線以外の路線	交通事業者、県、隣接市町村との連携強化を図り、持続可能な運行を目指す。
		コミュニティバス <u>深緑色</u>	・ まめバス 草津駅医大線以外の路線	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用 し、持続可能な運行を目指す。 ニーズに応じた路線の見直し・再編より、財源の効率化を目指す。
		乗合タクシー <u>緑色</u>	・ まめタク 補助対象地域間幹線バス系統と接続する路線	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用 し、持続可能な運行を目指す。
		乗合タクシー <u>黄緑色</u>	・ まめタク その他の路線	地域ぐるみの取組みの支援等も含めて路線の維持・活性化を目指す。
	面的交通	一般タクシー ・ 近江タクシー ・ 桜タクシー ・ 滋賀エムケイ ・ 滋賀タクシー ・ 滋賀第一交通 ・ 滋賀ヤサカ自動車 ・ 帝産タクシー・滋賀	幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える。	鉄道駅や市内主要施設を中心に持続可能な運行を目指す。
その他	補助的交通	地域の輸送資源 ・ 病院送迎バス ・ 企業送迎バス	地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段として、医療機関等の各種施設利用者の移動を支える。	既存バス路線との輻輳を避けつつ、効率的な運用を目指す。
		地域主導の地域公共交通 ・ 地域支え合い運送支援事業	高齢者・障害者など、社会とのつながりが希薄化している人や日常生活支援が必要な人の移動を支える。	地域の住民どうしが支え合う活動（地域主導）として、市が支援しつつ持続可能な運行を目指す。
	福祉交通	福祉交通 ・ 福祉有償運送 ・ 介護タクシー 等	身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える。	事業所と連携し、補助等実施することにより、持続可能な運行を目指す。

地域公共交通の形態別の位置づけ、役割分担をもとに、本市の地域公共交通の将来ネットワークは以下の通りとします。ネットワークの骨格構造は現状を踏襲しつつ、中心核（都市機能誘導区域）と生活拠点を持続可能な地域公共交通網で結ぶとともに、生活拠点内の移動手段を確保します。なお、生活拠点は「草津市版地域再生計画」と整合を図っています。

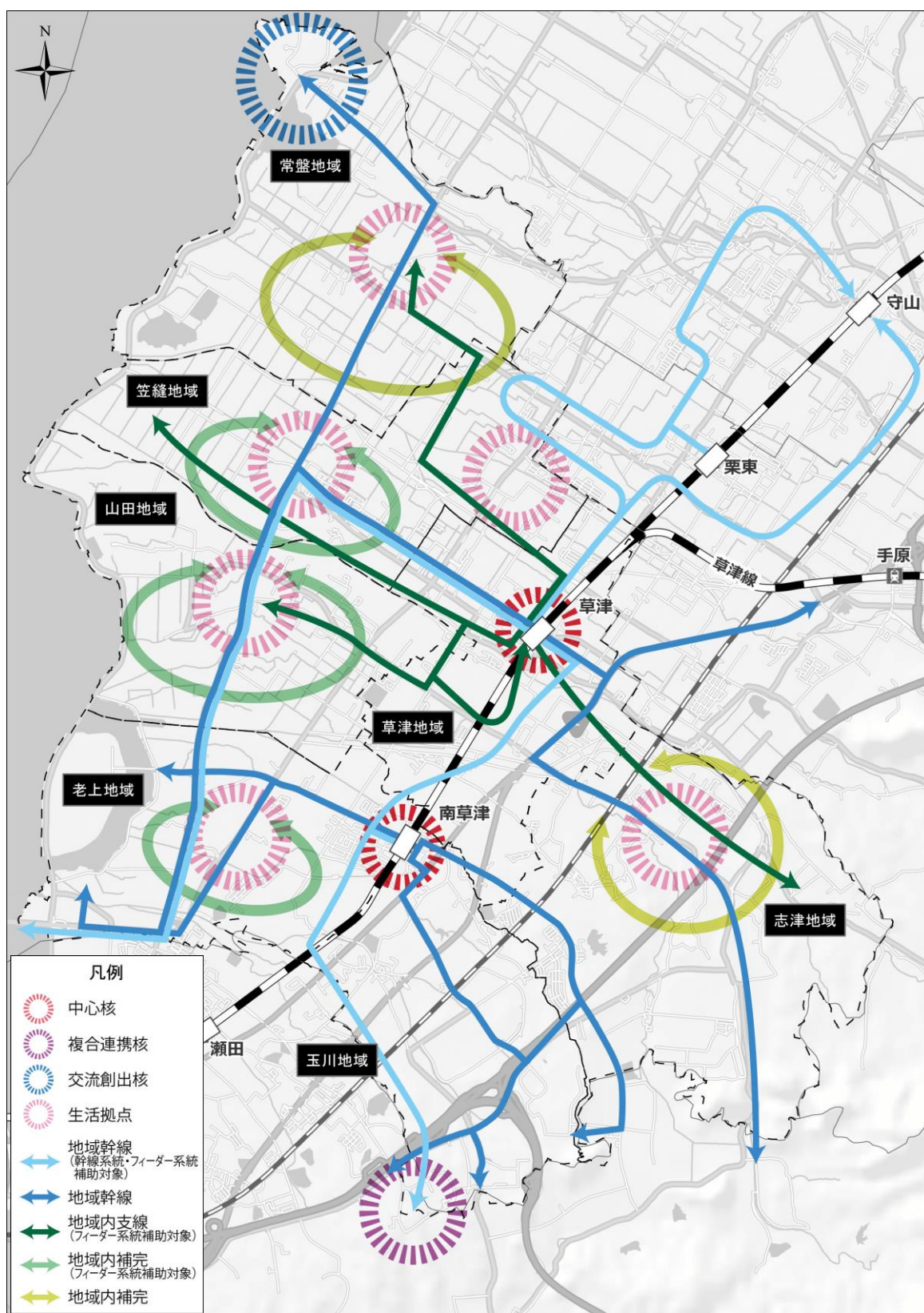


図 将来の地域公共交通ネットワーク

本市における地域公共交通の課題を解決し、計画の基本理念および基本方針の達成状況を確認するため、計画の目標、評価指標および数値目標を基本方針ごとに設定しました。

基本方針 1		利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成	
個別目標		現状値 2023 年（令和 5 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標①	地域公共交通の利便性に満足している市民の割合※1 考え方：利便性の高い地域公共交通を構築することで、市民の地域公共交通に対する満足度の向上を目指します。前計画策定以降の 5 年間で満足している市民の割合は 4.3 ポイント増加しており、今後も引き続き増加を目指します（増加割合は同程度と設定）。 ※1 地域公共交通の利便性に満足している市民の割合は市民アンケートで算出	45.9（％）	55.4（％）
目標②	地域公共交通に対する市の財政負担額（現状維持） 考え方：人件費・燃料費が高騰するなか、運行の効率化を図りつつネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の 2023 年（令和 5 年度予算額）の水準維持を目指します。 ※2 社会情勢の変化に伴って、運行費用が増大する場合は目標値を検討のうえ、再設定する。	90,769（千円/年）	90,769（千円/年）以下 ※2
目標③	幹線系統・フィーダー系統補助路線の収支差（現状維持）※3 考え方：運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減や収益増加を図ることで 2023 年（令和 5 年度予算額）水準の収支差からの改善を目指します。 ※3 市が補助対象とする幹線系統・フィーダー系統補助路線（近江大橋線、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタクの合計）の収支差	108,552（千円/年）	108,552（千円/年）以下

基本方針 2		多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）		
個別目標			現状値 2022 年（令和 4 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標④	地域公共交通カバー率（人口）		94.9（％）	94.9（％）以上
	考え方：地域公共交通カバー率は現状で約 94.9％と高く、今後、運行の効率化を図るなかでも日常生活を支える地域公共交通の現状維持を目指します。			
目標⑤	福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数	福祉有償運送の登録事業者数	3（事業者）	3（事業者）以上
		地域支え合い運送事業実施団体数	4（団体）	6（団体）以上
		地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数	0（事業者）	1（事業者）以上
	考え方：福祉分野等の地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の充実に向けて、福祉有償運送の登録事業者数、地域支え合い運送事業実施団体数、地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数の増加を目指します。			
目標⑥	公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数		7（箇所）	35（箇所）以上
	考え方：利用目的に応じて公共交通機関等を利用できるように公共交通機関の乗り継ぎ拠点の増加を目指します。 なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計 5 地域への拡大を図ること見据え、各地域における乗り継ぎ拠点数として志津地域と同程度を目指します。 ・路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク、病院・公的機関等の送迎バスなど複数の移動サービスを乗り継ぐことのできる拠点の数 ・まめバス・草津・栗東・守山くるっとバス⇄路線バスの乗り継ぎ拠点 3 （草津駅西口、草津駅東口、南草津駅西口） ・まめタク⇄路線バス・まめバス・草津・栗東・守山くるっとバス乗り継ぎ拠点 4 （追分口、志津小前、馬場、スターグリーンビル店）			

基本方針 3		地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間・交通事業者、行政の連携）		
個別目標			現状値 2022 年（令和 4 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標⑦	地域公共交通の利用者数	鉄道	48.3（千人/日）	60.0（千人/日）以上
		路線バス	822.5（万人/年）	870.6（万人/年）以上
		まめバス等	13.5（万人/年）	14.6（万人/年）以上
		まめタク	0.1（万人/年）	0.6（万人/年）以上
	考え方：地域公共交通の利用促進を図り、利用者数の増加を目指します（2019 年（令和元年）の水 準）。 なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計 5 地域への拡大を図ること見据 え、各地域における利用者数として志津地域と同程度を目指します。 鉄道：JR 草津駅、JR 南草津駅計の乗車人数、路線バス：帝産湖南交通、近江鉄道大津営業所 の利用者数で算出			
目標⑧	運転免許自主返納率（65 歳以上）		2.3（%）	4.3（%）以上
	考え方：自家用車に過度に頼ることなく、地域公共交通は自分たちで守り育てる意識を醸成し、運転 免許自主返納率の向上を目指します。 前計画策定以降の 5 年間で毎年 of 免許返納者数は平均すると約 27 人/年ずつ増加しており、 今後も引き続き増加を目指します（増加割合は同程度と設定）			
目標⑨	地域・関係機関等との意見交換会の実施回数		5（回）	10（回）以上
	考え方：地域公共交通を支える体制・仕組みづくりに向け、地域や関係機関等との連携施策を検討す る意見交換の場を増加させ、各地域・交通事業者と 1 回以上/年を目指します。 地域 計 5 回（まめタク拡大予定の 5 地域）、 交通事業者 計 5 回（鉄道・バス・タクシー事業者）			

目標の達成に向け、基本方針に基づき、施策メニューを定めました。

基本方針１ 利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

○ 施策① 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

路線バス、まめバス、まめタク等の地域公共交通の役割分担を明確化し、路線再編や地域公共交通の連携を強化するとともに、ICT を活用した予約システムやバスロケーションシステムの運用拡大等により地域の需要に対応した効率的で利便性が高い、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

個別施策	取り組み内容	対応
地域公共交通ネットワークの再構築	● 役割分担を明確化した路線の再編	見直し
	● 既存の地域公共交通の路線の維持・確保	新規
	● 地域の需要に対応したまめバス、まめタクの継続的な見直し	新規
	● 駅周辺等への都市機能の集約と地域公共交通の連携	新規
ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実	● ダイヤ改善の検討	新規
	● 運賃割引サービスの継続・充実	新規
バスの路線確保に向けた支援の検討	● 国や県と連携した基幹路線などのバス路線への一部補助の検討	継続
担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討	● 担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討	新規
新たなモビリティや新たな技術の導入および ICT の活用検討	● 新たなモビリティの導入検討	見直し
	● 新たなモビリティサービスの導入検討	新規
	● デジタル技術を用いた交通データの効果的な活用研究	新規

○ 施策② 運行路線の定時性・速達性の向上

道路改良や駅前ロータリーの利用環境整備等により、地域公共交通の定時性・速達性向上を図ります。

個別施策	取り組み内容	対応
地域公共交通による駅へのアクセス強化	● 主要交差点周辺の道路改良	継続
	● 信号機の運用見直しの検討	継続
駅前ロータリーの機能性の向上	● 駅前ロータリーの機能の見直し	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	継続
	● 違法駐車クリーンアップキャンペーンの実施	新規

○ 施策③ 鉄道駅および生活拠点における乗り継ぎ利便性の向上

鉄道および生活拠点における乗り継ぎを考慮した路線バス等のダイヤ調整や、交通拠点である鉄道駅における地域公共交通の総合的な案内情報の提供等を進め、地域公共交通の乗り継ぎの円滑化を図ります。

個別施策	取り組み内容	対応
鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	● 鉄道との乗り継ぎを考慮したバスの運行ダイヤの調整	継続
バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上	● 行き先別のバス乗り場の再編	新規
	● 路線バスの共通ナンバリングの導入検討	新規
地域公共交通総合案内情報の整備	● デジタルサイネージ等を活用した地域公共交通総合案内情報の整備	見直し
	● 草津市観光案内所における地域公共交通情報案内	継続
交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進	● ICOCA 等の交通系 IC カードの導入促進	見直し

○ 施策④ 鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上

駐輪場不足への対応や自転車走行空間の整備を通じ、自転車の有効的な活用展開を図ります。また、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。

個別施策	取り組み内容	対応
鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの整備	● 需要に対応した駅周辺駐輪場の整備	継続
自転車走行空間の整備	● 既存道路空間を活かした自転車走行空間の整備	継続
レンタサイクル事業の展開	● レンタサイクル事業の展開	継続
放置自転車の削減対策	● 放置自転車の撤去	継続
	● 啓発周知看板の設置	継続

○ 施策⑤ いつでも誰もが利用しやすい地域公共交通環境の向上

地域公共交通および駅周辺のバリアフリー化の推進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り組み等を進め、市民や来訪者など誰もが利用しやすい地域公共交通の利用環境を整備します。

個別施策	取り組み内容	対応
地域公共交通のバリアフリー化の推進	● 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	継続
	● 乗務員のバリアフリー研修の推進	継続
	● 交通案内情報の多言語化	継続
鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	● 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	継続
バス待ち環境の整備	● 上屋やベンチの設置等の検討	継続
バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討	● バスロケーションシステムの活用拡大検討	見直し
	● デマンド型乗合タクシーの予約システムの活用検討	新規
交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進【再掲】		継続

基本方針２ 多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）

○ 施策⑥ 地域公共交通と自転車の連携強化による生活拠点へのアクセス向上

路線バスやまめバス、まめタク、自転車等の連携による、生活拠点へのアクセス向上を図るための取り組みを進めます。

個別施策	取り組み内容	対応
サイクル&バスライドの環境整備の拡充	● 生活拠点を中心としたバス停留所周辺への自転車駐輪スペースの整備	見直し
	● サイクル&バスライドの利用促進	継続
交通不便地のデマンド交通の拡充	● 交通不便地におけるまめタクの導入検討	見直し

○ 施策⑦ 福祉分野等と連携した移動手段の充実

高齢者や障害者など、誰もが暮らしやすく、安心して移動できる環境づくりを交通政策部局と福祉部局が連携し、福祉分野や地域との協働による移動支援サービスの充実を図ります。

個別施策	取り組み内容	対応
福祉支援サービスの充実	● 福祉有償運送事業の展開	継続
	● 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	継続
	● 福祉バスの継続運行	継続
地域の主体的な助け合いまちづくりの推進	● 地域支え合い運送の取組み支援	継続
病院・事業所等の送迎サービスとの連携	● 病院・事業所等の送迎サービスとの連携	新規

○ 施策⑧ 広域的なバス路線の充実

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り、新たな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。

個別施策	取り組み内容	対応
隣接市と連携したバス路線網の強化	● 基幹軸となる路線バスの維持・確保	継続
	● 草津・栗東・守山くるとバスの運行の充実	継続
大津湖南エリアの地域公共交通の充実	● 施設間の循環等を含むバス路線の再編検討	継続
	● 大津湖南エリアにおける草津 PA と連携した地域公共交通の充実	新規

基本方針 3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり
(市民、民間・交通事業者、行政の連携の連携)

○ 施策⑨ モビリティ・マネジメントの推進

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り組みを進めます。

個別施策	取り組み内容	対応
地域や事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進	● 地域でのワークショップ等の開催	継続
	● 事業所モビリティ・マネジメントの促進	継続
	● 転入者へのモビリティ・マネジメントの促進	新規
	● 大学と連携した地域公共交通等の利用促進	継続
小学校等における交通環境学習の推進	● 小学校等におけるバスや電車の乗り方教室等の開催	継続
	● 課外授業等における路線バス等や鉄道の利用促進	継続
	● 交通安全教室やバリアフリー教室との連携	継続
まめタクの乗り方教室の実施	● 地域でのまめタクの乗り方教室の開催	新規
地域公共交通に関する情報提供の充実	● 市の広報誌やホームページの活用	継続
	● イベント等での地域公共交通情報の提供	継続
地域公共交通マップの作成	● 交通事業者と連携した地域公共交通マップの作成	新規
来訪者等の地域公共交通利用の促進	● 観光パンフレット等への地域公共交通情報の掲載	継続
	● 1日フリーパス等の企画乗車切符の販売検討	継続
	● イベント等での地域公共交通情報の提供	継続
連接バスの有効活用	● 大津湖南エリアでの連節バスの運行継続、拡充	継続

○ 施策⑩ 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

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	取り組み内容	対応
交通安全教室の充実	● 交通安全教室等の開催	継続
	● 交通安全シニアカレッジの開催	継続
	● 交通安全に関する情報提供	継続
高齢運転者の事故防止の促進	● 免許更新時の認知機能検査の実施	継続
	● 高齢運転者の事故防止に向けた情報提供	継続
運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実	● 運転免許証自主返納高齢者への支援サービスの充実	継続
	● 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	見直し
	● 自主返納意識の向上に向けた広報啓発の強化	継続

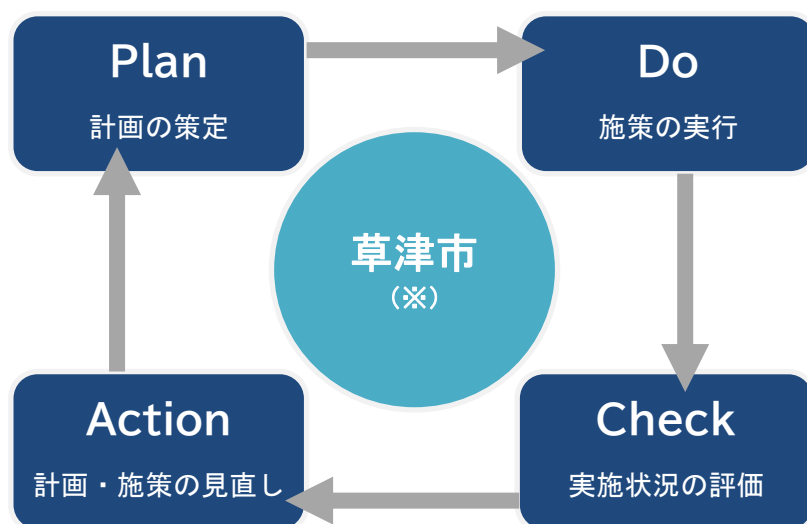
○ 施策⑪ 商業施設・地元企業等との連携

市民、地域企業、交通事業者等が連携し、地域公共交通の利用促進、付加価値の提供および、新たな収益モデルの構築などを検討し、将来にわたって地域公共交通を支え、維持、確保を図ります。

個別施策	取り組み内容	対応
運賃割引等による利用促進	● 商業施設と連携した運賃割引等の充実	新規
新たな財源の確保	● 広告収入の確保	新規
	● バス停ネーミングライツ導入検討	新規
地域と連携したバス車内のにぎわい創出	● 地域と連携したバス車内ラッピングの実施	新規

本計画を推進していくうえでは、基本方針および目標の実現に向けた事業や取組の実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していくことが重要となります。そのため、計画策定後も継続的に「草津市地域公共交通活性化再生協議会」を開催し、市民（地域）、交通事業者、市（行政）および関係機関と意見交換を行い、協働・連携により計画を推進します。

また、コロナ禍をはじめとする社会情勢や市民ニーズの変化、事業を進めていくなかでの新たな課題に柔軟に対応するため、PDCA サイクルの考え方にに基づき、個別施策の実施状況を定期的に評価するとともに、計画 5 年目となる 2028 年（令和 10 年）度などに必要に応じ計画の見直しを図っていきます。



※草津市地域公共交通活性化再生協議会含む

図 9-1 PDCA サイクルのイメージ



草津市地域公共交通計画

発行年月	令和6（2024）年5月
編集・発行	草津市・草津市地域公共交通活性化再生協議会
事務局	草津市交通政策課 〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13 番 30 号
