

議 第 3 号

草津市地域公共交通計画の骨子案について

草津市地域公共交通計画の骨子案について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 18 条第 4 号の規定に基づき、承認を求める。

上記の議案を提出する。

令和 5 年 1 0 月 2 5 日

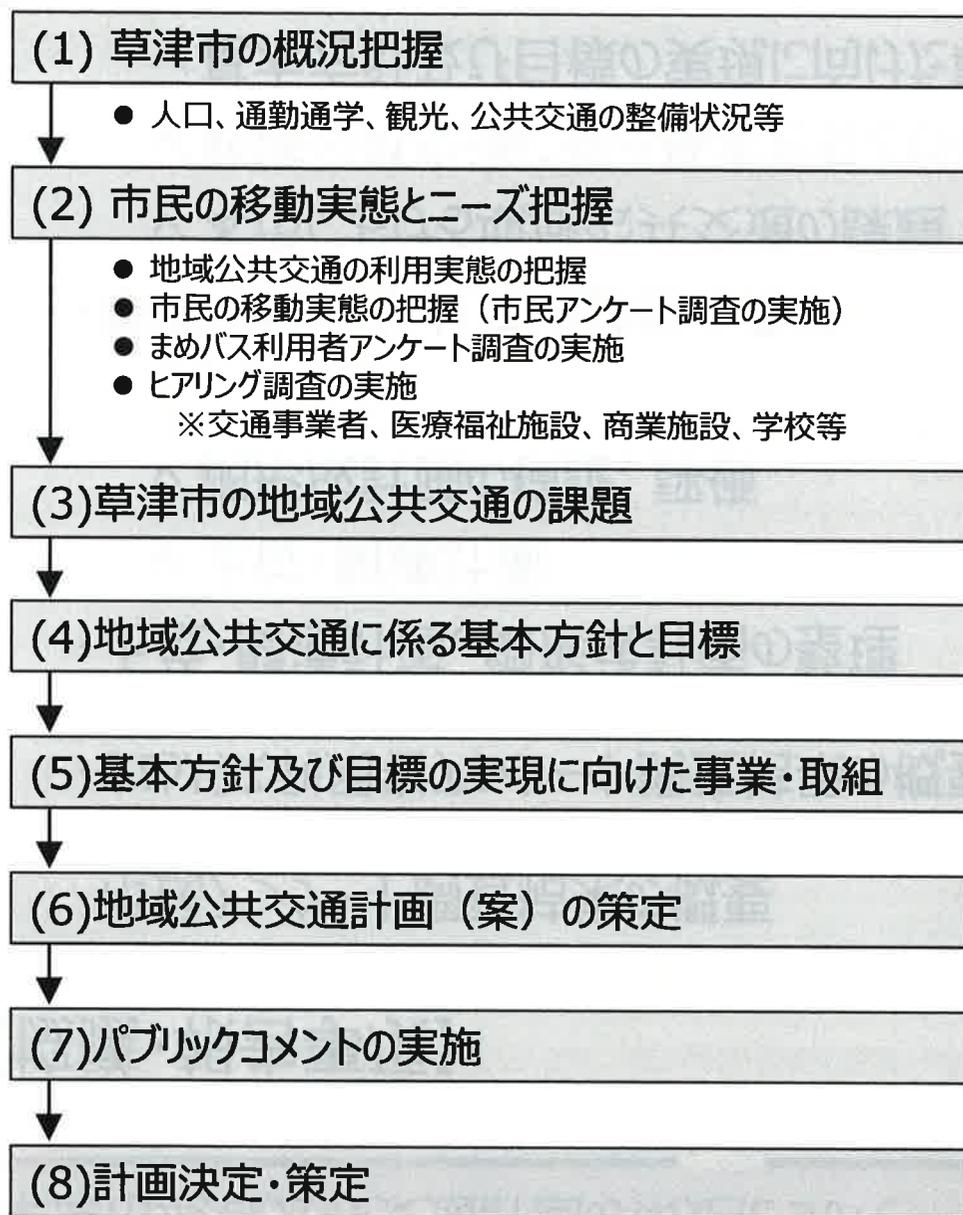
草津市地域公共交通活性化再生協議会

会長 塚口 博司

## 【協議・報告事項】

- ・市民アンケート調査結果の概要
- ・まめバス利用者アンケート調査結果の概要
- ・上位・関連計画、網形成計画の整理
  - ✓ 上位・関連計画
  - ✓ 網形成計画の検証、評価
- ・草津市地域公共交通計画の骨子
  - ✓ 本市における地域公共交通の課題
  - ✓ 地域公共交通に係る基本方針と目標
  - ✓ 基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

# 草津市地域公共交通計画の進め方



## <第28回協議会（前回）>

### ■協議事項

- 草津市の概況の5年前からの主な変化
- 市民・バス利用者アンケートの内容

### ■ご意見いただきたい事項

- それぞれの立場から抱えている草津市の地域公共交通の課題
- 今後の取り組み（地域公共交通利便性向上に向けた各種施策等）を見据え、アンケート調査で把握しておきたい項目

## <第29回協議会（今回）>

### ■協議事項

- 計画の骨子案
- 基本方針、事業施策

### ■ご意見いただきたい事項

- 今後の草津市の地域公共交通の方向性
- 取り組んでいくべき施策



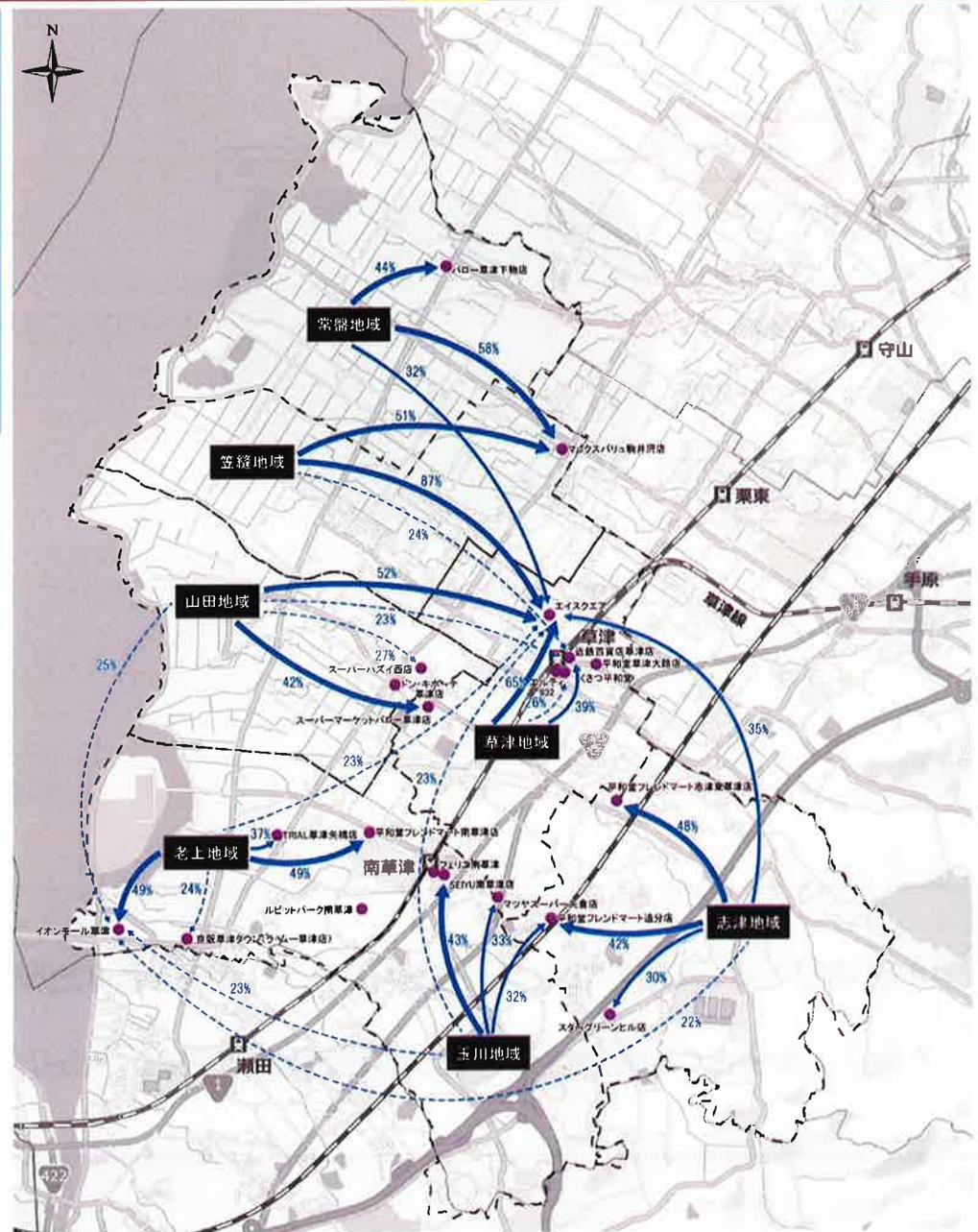
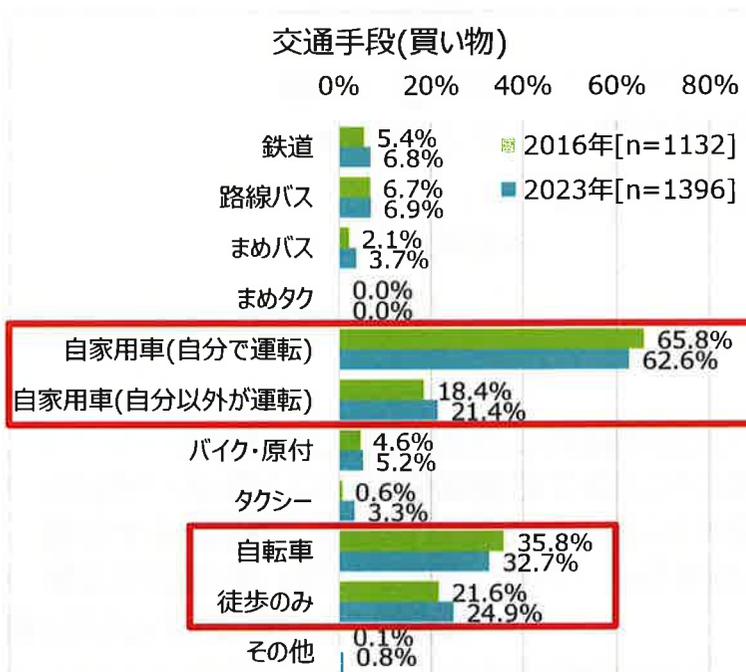
# 市民アンケート調査結果の概要

# 市民アンケート調査結果の概要

調査対象者	草津市内居住者	<p>回答者数[n=1520]</p> <table border="1"> <caption>回答者数[地域別]</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>人数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>志津地域</td> <td>199</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>草津地域</td> <td>657</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>老上地域</td> <td>172</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>玉川地域</td> <td>254</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>山田地域</td> <td>56</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>笠縫地域</td> <td>113</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>常盤地域</td> <td>69</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>	地域	人数	割合	志津地域	199	13%	草津地域	657	43%	老上地域	172	11%	玉川地域	254	17%	山田地域	56	4%	笠縫地域	113	7%	常盤地域	69	5%
地域	人数		割合																							
志津地域	199		13%																							
草津地域	657		43%																							
老上地域	172		11%																							
玉川地域	254		17%																							
山田地域	56		4%																							
笠縫地域	113	7%																								
常盤地域	69	5%																								
調査抽出法	無作為抽出																									
調査方法	郵送配布、郵送・web回収																									
調査時期	2023年8月																									
配布数	3,000世帯																									
回収数	回収世帯数 1,050世帯 (紙調査票 833世帯、web回答217世帯) 回収票数 1,546人 (紙調査票 1,261人、web回答285人)																									
回収率	35.0% (web回答比率20.7%)																									
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性 (性別・年齢・居住地区・世帯構成・免許保有状況・外出に際して介助の必要の有無等)</li> <li>・最近の生活スタイル (新型コロナの影響、スマートフォン等機器の所有・利用状況等)</li> <li>・普段の外出 (目的毎の外出頻度、利用交通手段、買物や通院の場所等)</li> <li>・地域公共交通の利用実態 (満足度、利便性等)</li> <li>・外出困難状況、地域公共交通の今後について (期待、要望、変化等)</li> </ul>																									

# 市民アンケート調査結果の概要 <買い物>

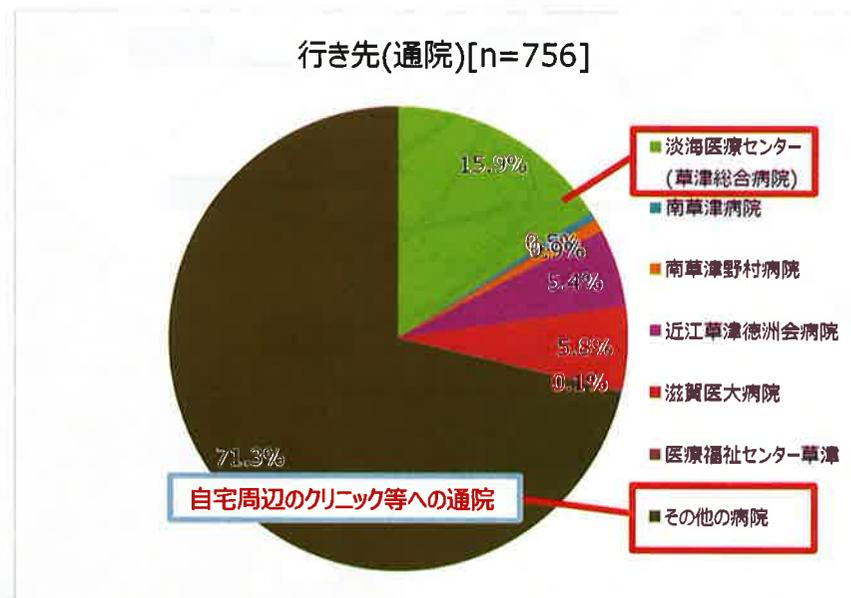
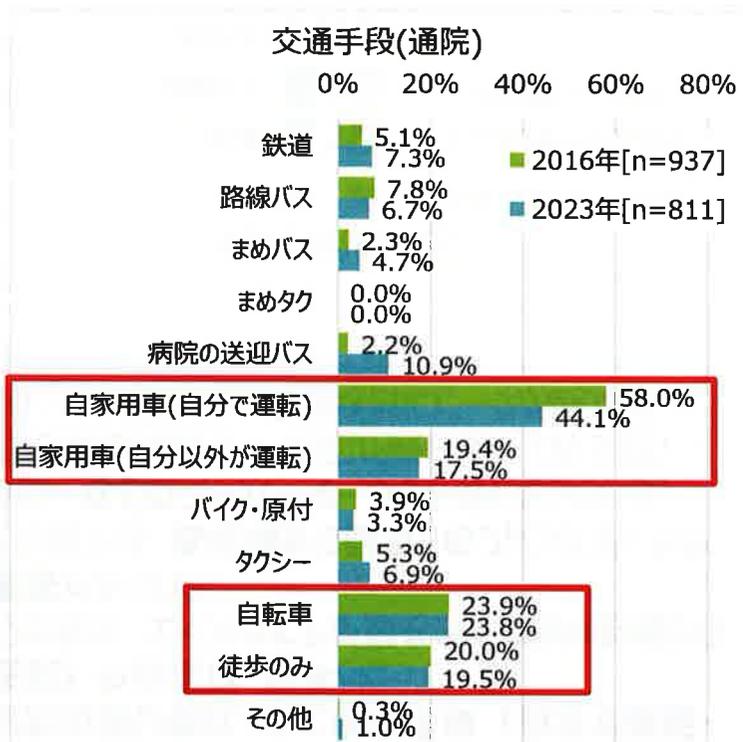
- 普段の外出について（日常の買い物）
  - 日常の買い物は、主に自家用車（自分で運転・送迎）や自転車・徒歩となっている。  
行き先は、エスクエアが最も多く、市内全域から集客がみられる。
  - その他では、各地域から最寄りのフレンドマートやバローなどのスーパーマーケット等となっている。  
外出頻度は週1～2回が最も多く（約5割）、10～12時台および18時台にピークがあります。



# 市民アンケート調査結果の概要 <通院>

## ■ 普段の外出について (通院)

- 通院も自動車（自分で運転・送迎）や自転車・徒歩が中心であるが、**病院送迎バス（淡海医療センター等）も約1割の人が利用し、通院の交通手段を担っている。**
- 通院先は多岐にわたり、**自宅周辺のクリニック等への通院が多くみられる**（総合病院では淡海医療センターが最も多い）。8～11時台に通院、帰宅する移動が中心となっている。

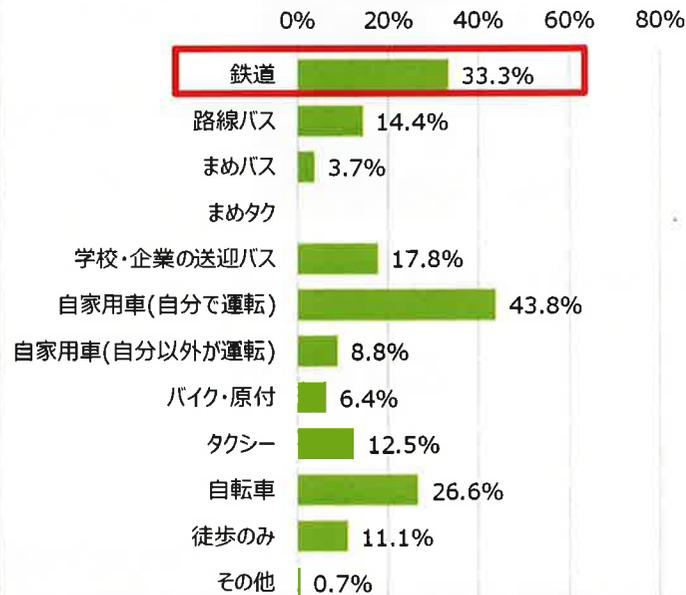


# 市民アンケート調査結果の概要 <通勤・通学>

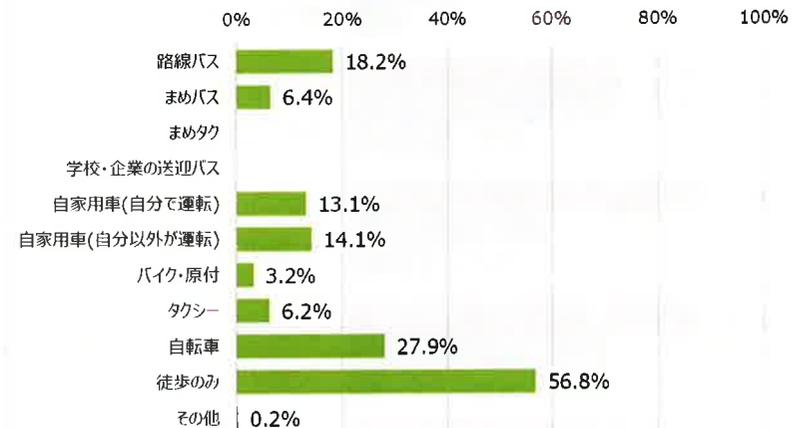
## ■ 普段の外出について（通勤・通学）

- 通勤・通学は鉄道を利用する人が3割以上を占め、日常の買い物等と比べて公共交通の利用割合が大きい（駅までは徒歩・自転車、路線バスや企業等の送迎バス等）。
- 通勤・通学先は市内が約4割、約6割が市外・県外で、**県外・市外へは主に鉄道や路線バス、市内・近隣市町村へは自家用車（自分で運転）や自転車が主に利用**されている。

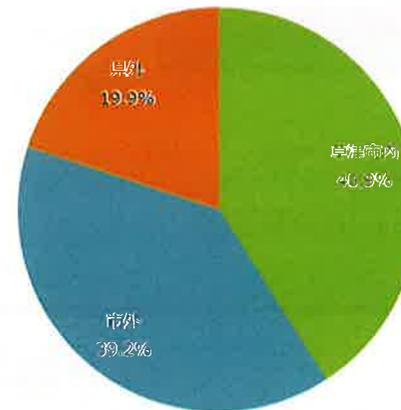
交通手段(通勤・通学)[n=963]



駅までの交通手段[n=841]



行き先(通勤・通学)[n=919]

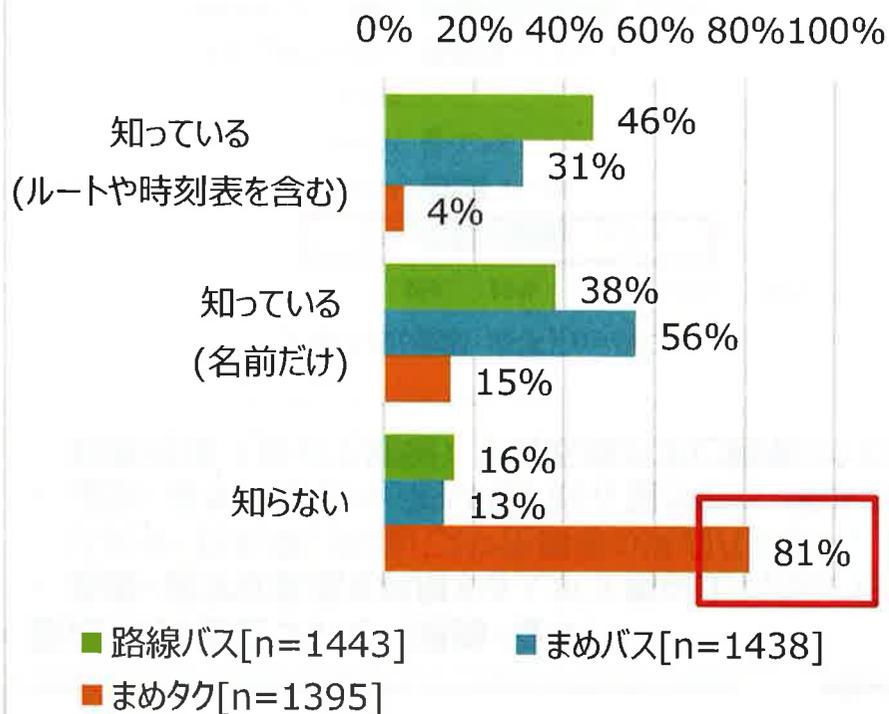


# 市民アンケート調査結果の概要 <公共交通の利用①>

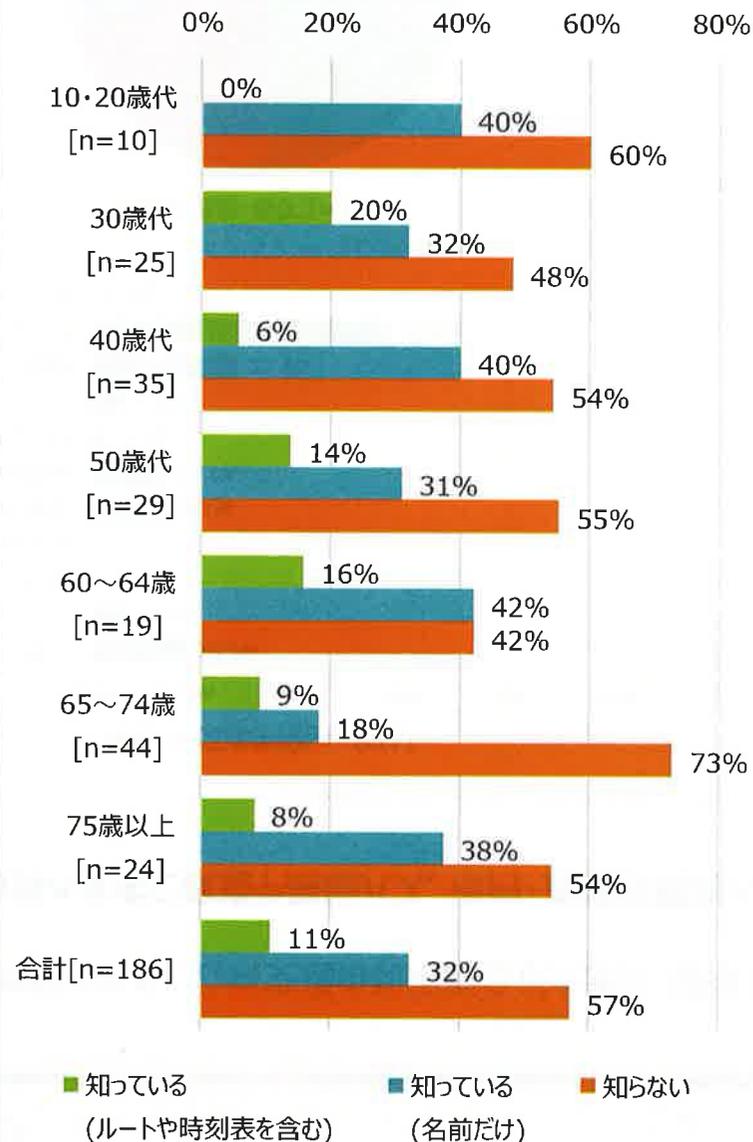
## 公共交通の利用について

- 路線バスやまめバスは、8割以上の方に認知されている（ルートや時刻表まで知っている方は3～5割程度）。
- 一方、まめタクは、8割以上の方が認知しておらず、志津地域でも若年層や高齢層の半数程度が認知していないなど、認知度は高くない。

### 認知状況



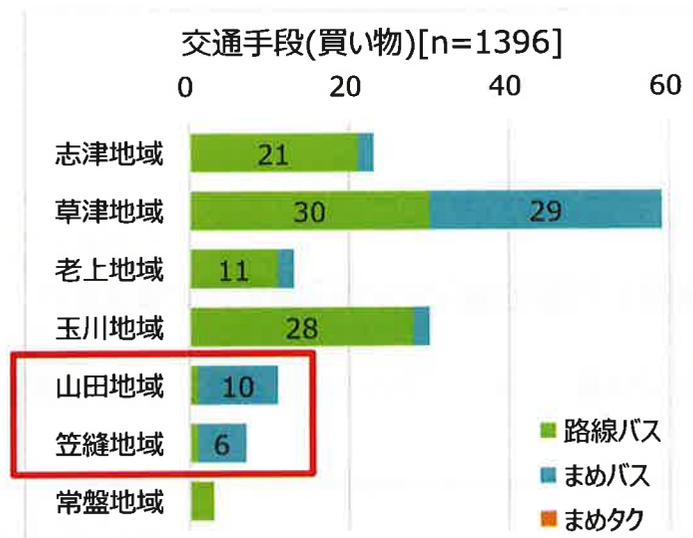
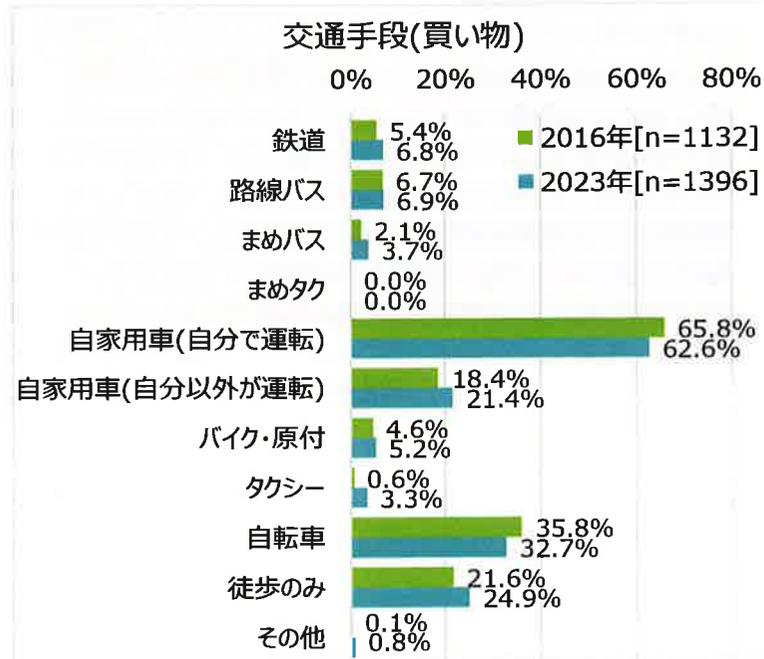
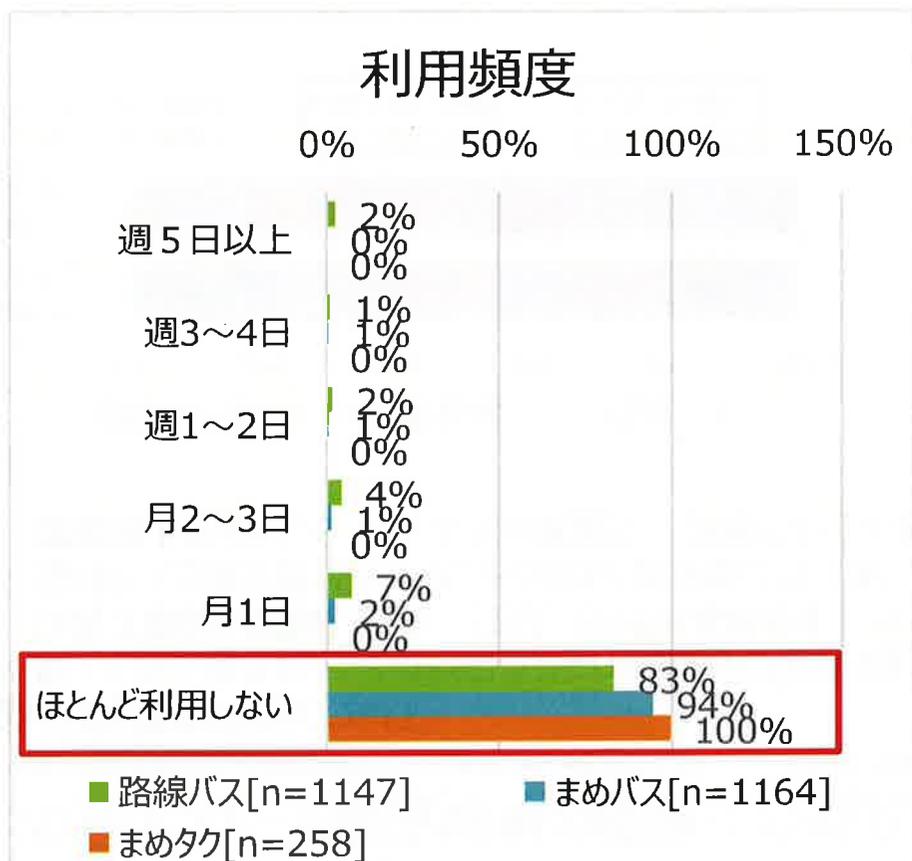
### 認知状況 (志津地域)



# 市民アンケート調査結果の概要 <公共交通の利用②>

## 公共交通の利用について

- 路線バス、まめバス、まめタクを「ほとんど利用しない方」が8割以上となっており、利用しない（利用しづらい）理由としては、車のほうが便利、運行便数が少ないや利用したい時刻にバスがない等が挙げられる。
- まめバスの利用は1割未満と少ないが、日常の買い物等での利用は2016年から増加傾向にあり、特に山田・笠縫地域では路線バスよりも利用されている。

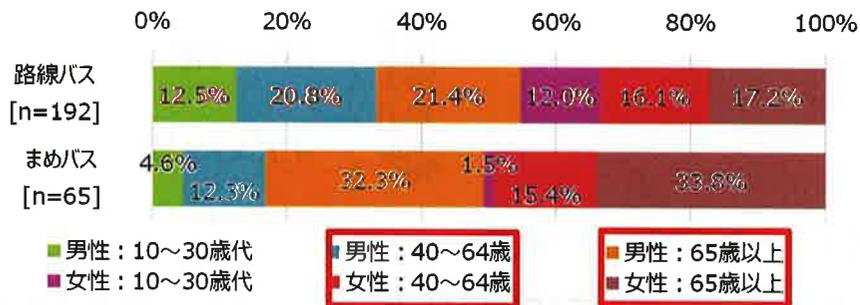


# 市民アンケート調査結果の概要 <公共交通の利用③>

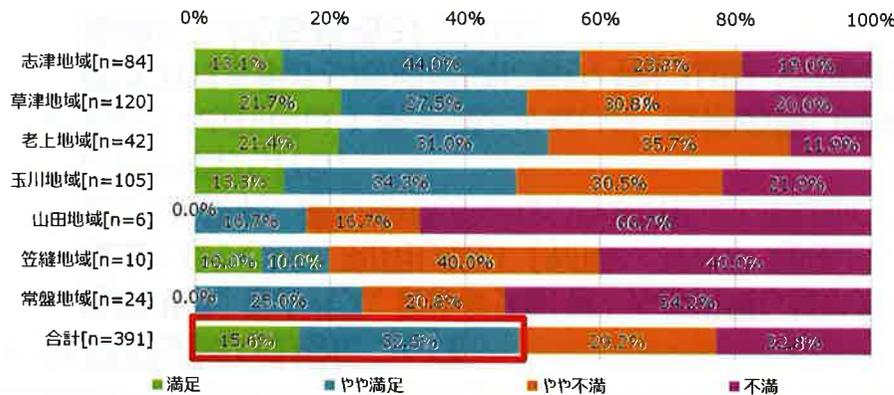
## 公共交通の利用について

- 駅までの交通手段としての利用がみられる路線バスは65歳未満の利用割合が約6割を占めている。一方、まめバスは約7割が65歳以上となっており、それぞれ移動を支えている客層が異なる。
- 路線バスの満足度が約5割、まめバスの満足度は約4割となっているが、いずれも2016年と比べると満足度は1割程度の向上がみられる（2016年の満足度：路線バス約4割、まめバス約3割）。

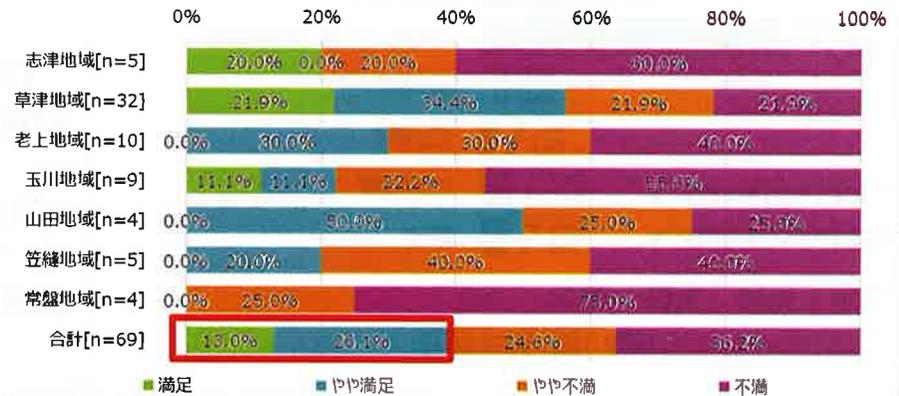
路線バス・まめバスの利用者層（月1回以上）



路線バスの満足度



まめバスの満足度

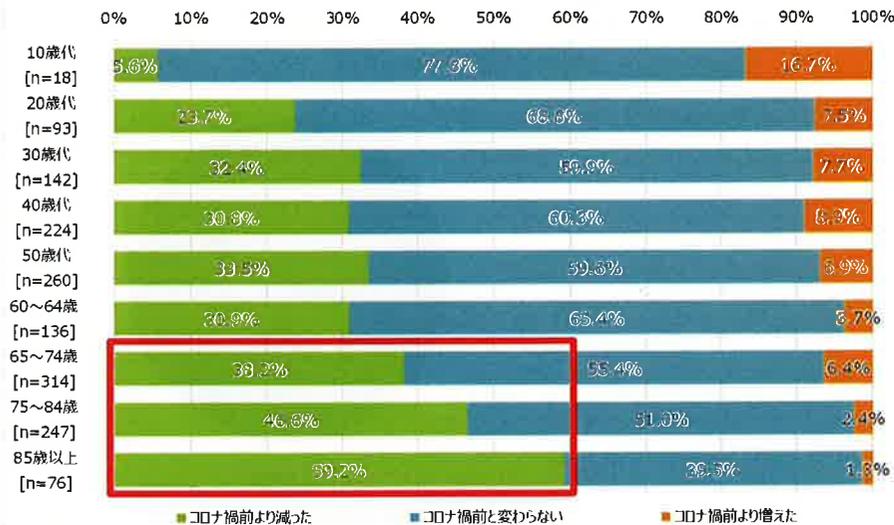


# 市民アンケート調査結果の概要 <公共交通の利用④>

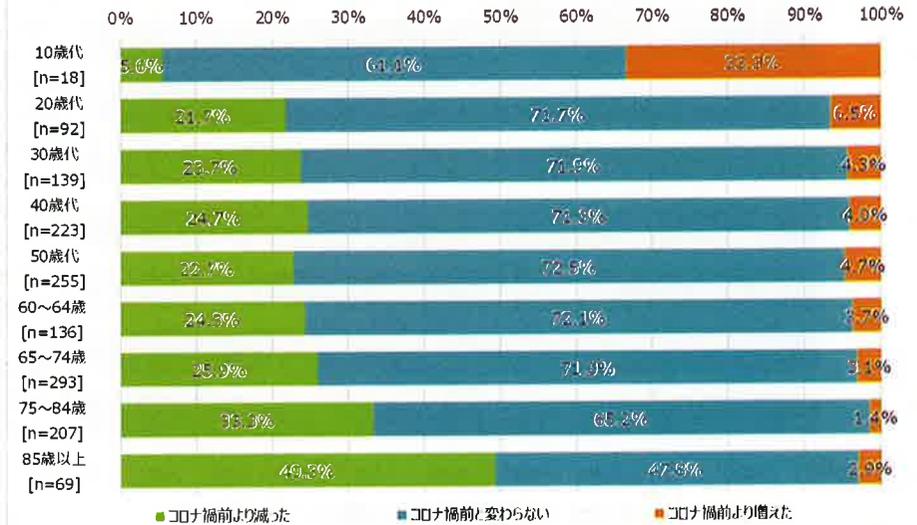
## 公共交通の利用について

- 高齢になるほど、新型コロナウイルス感染症の影響で外出頻度が減ったと回答されており、公共交通の利用促進に向けては、特に高齢者の外出機会創出が必要である。また、公共交通から自動車、徒歩や自転車への転換もみられる。

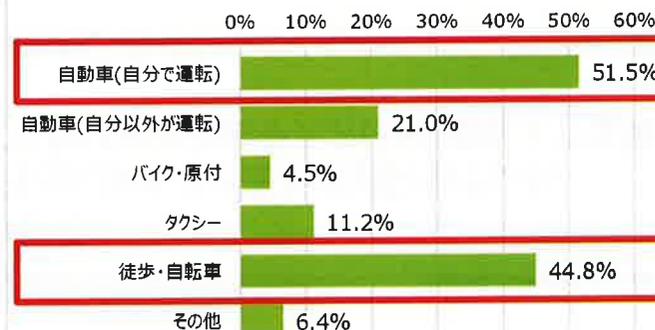
コロナ禍の外出頻度への影響



コロナ禍の公共交通の利用頻度への影響



代わりに増えた交通手段[n=466]



# 市民アンケート調査結果の概要

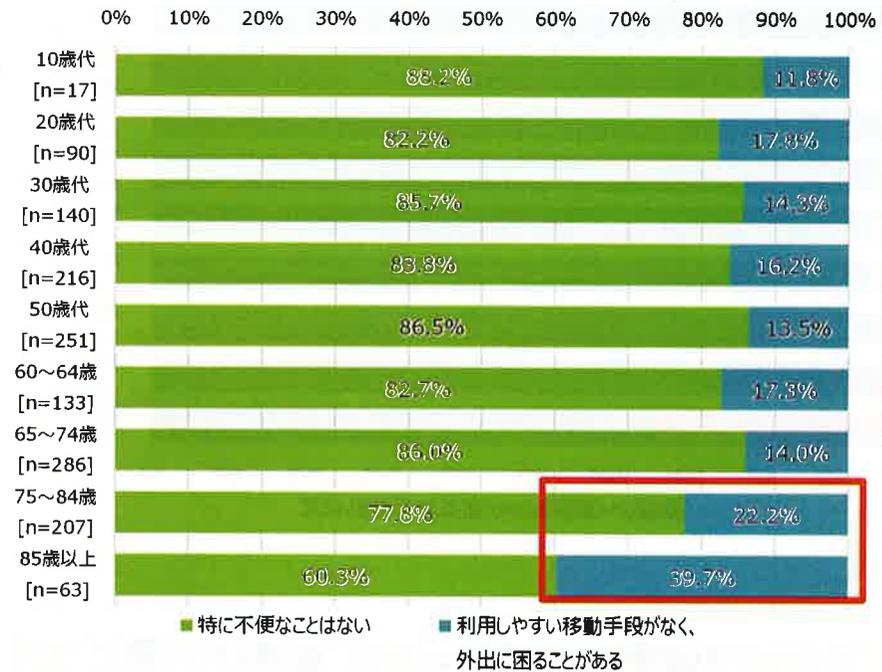
## ■ 利用しやすい移動手段の有無と外出に困る活動について

- 市内在住の方で約 2 割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあると回答されている。  
75歳以上でその傾向が強く、特に、運転免許を保有していない方の割合が大きい85歳以上では約 4 割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困っていることがある。
- 75歳以上の方は、志津・草津・常盤地域で多く、また、高齢人口自体は少ないものの山田・笠縫地域では高齢化率が 3 割を超えている。

利用しやすい移動手段の有無  
[n=611]



利用しやすい移動手段の有無[n=1414]



地域ごとの高齢人口

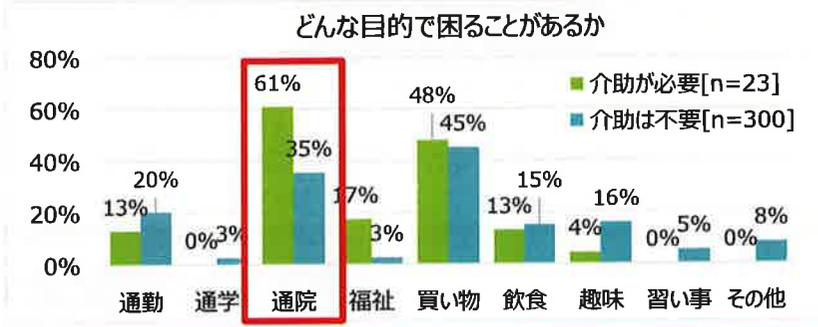
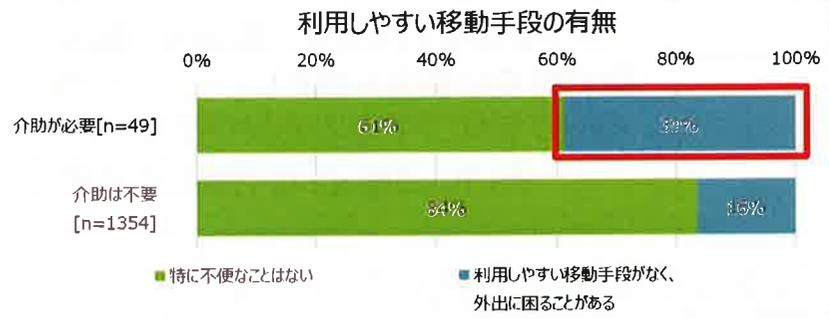
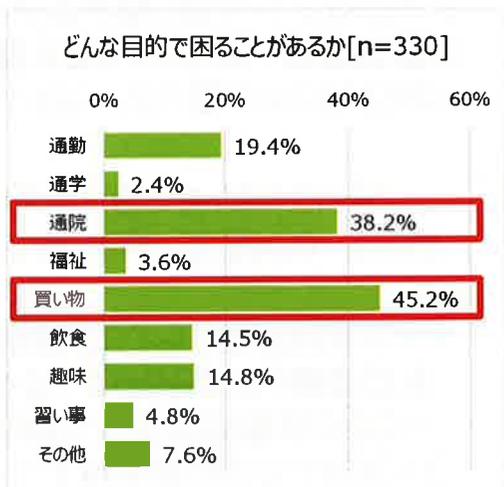


※草津市住所別年齢別男女別人口一覧表 (令和5年1月31日分から令和5年7月31日分まで)

# 市民アンケート調査結果の概要

## ■ 利用しやすい移動手段の有無と外出に困る活動について

- 利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあるシーンとしては、**買い物や通院などが多く、日常的な活動の際に利用しやすい移動手段が求められている。**
- 外出に際して介助が必要な方は85歳以上が多く（約3割）、次いで、75歳以上や10歳代の方が多くなっている。**介助が必要な方の約4割は、利用しやすい移動手段がなく外出に困る（主に通院等）状況となっている。**

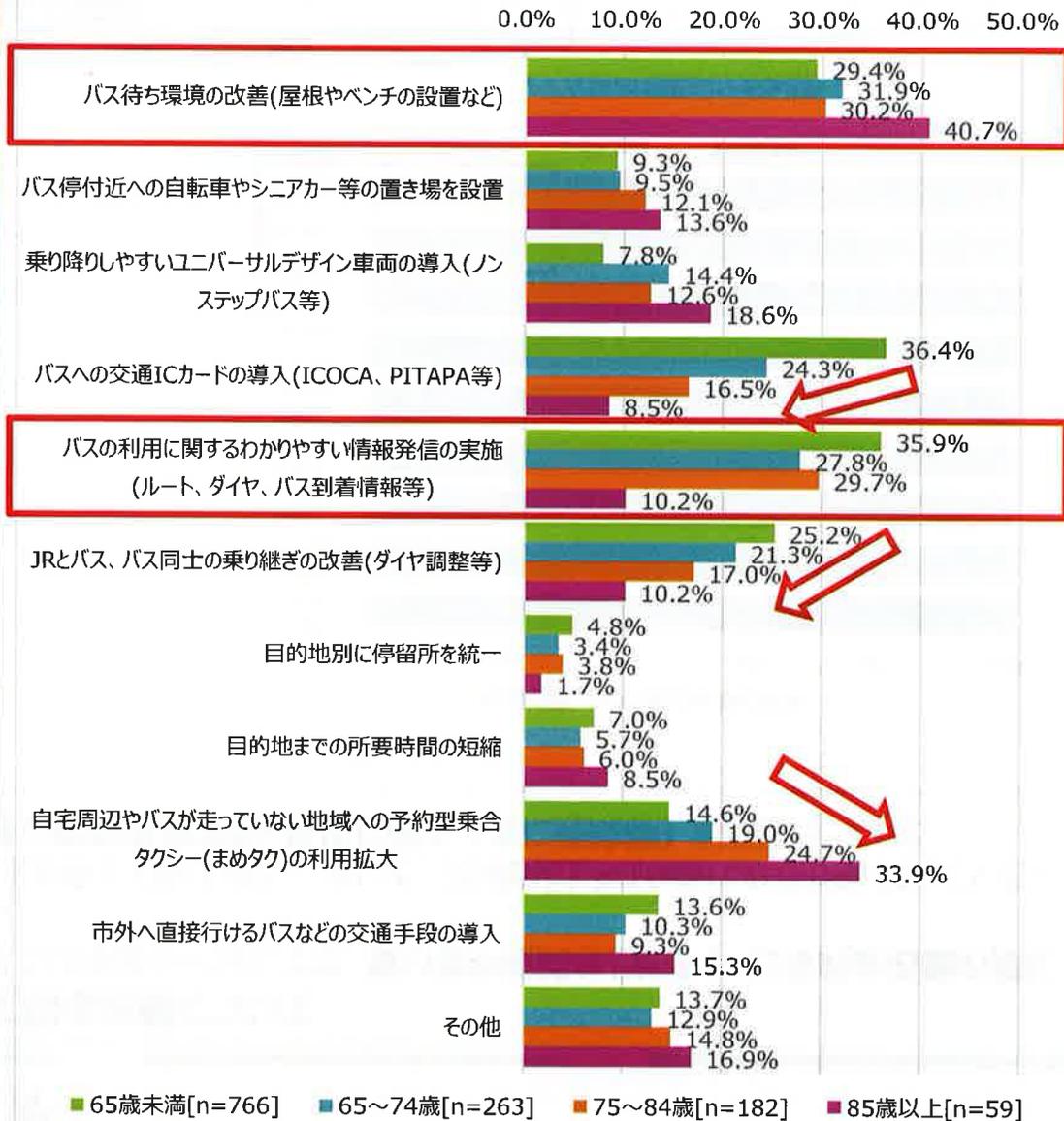


# 市民アンケート調査結果の概要 <今後の地域公共交通>

## ■ 今後の地域公共交通について

- 公共交通の利便性向上に必要な取り組みとして、「バス待ち環境の改善は若年層、高齢層いずれも回答が多くみられる。
- 高齢層は、「自宅周辺やバスが走っていない地域への予約型乗合タクシー（まめタク）の利用拡大」等の自宅周辺に停車するような取り組みが求められている。  
若年層においては、交通ICカードの導入という回答が最も多くなっている。
- 年齢層を問わず約3割の方が「バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施」を必要な取り組みとして回答されており、普段、自動車を利用している高齢層をはじめ、公共交通の利用促進に向けては情報発信の必要性が伺える。

公共交通の利便性向上に必要な取り組み

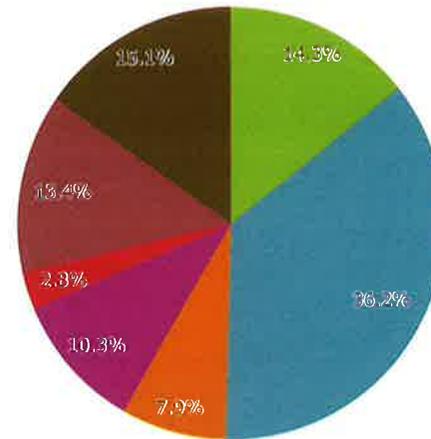


# 市民アンケート調査結果の概要

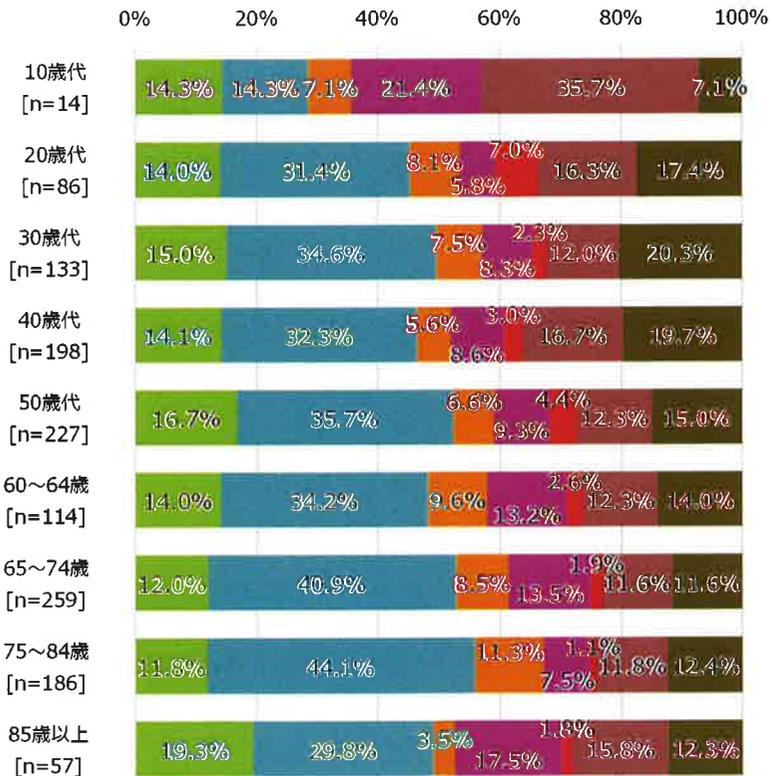
## ■ 今後の地域公共交通について

- 草津市の公共交通のあり方として、「利用者と行政が協力・負担しあって公共交通を維持していくことが望ましいと思う」が最も多いものの、**運行ルートやダイヤ等の見直しによる利用促進（利用者が増えなければ廃止もやむなし）、あるいは利用者負担による維持、運行形態の見直しによる経費削減等を求める意見も同程度みられる。**

公共交通のあり方[n=1282]



- 公共交通の運営など、利用者の負担が増えても、公共交通を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、公共交通を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、公共交通の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担う公共交通を維持すべきだと思う
- 行政が赤字分を負担して、公共交通を運行し続ける必要はないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスを重視し、経費を下げることを望ましい
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う



- 公共交通の運営など、利用者の負担が増えても、公共交通を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、公共交通を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、公共交通の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担う公共交通を維持すべきだと思う
- 行政が赤字分を負担して、公共交通を運行し続ける必要はないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスを重視し、経費を下げることを望ましい
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う





# **まめバス利用者アンケート調査 結果の概要**

## まめバス利用者アンケート調査結果の概要

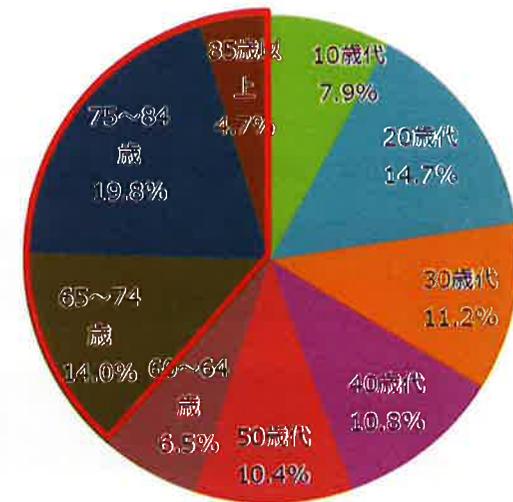
調査地域	草津市全域
調査対象者	まめバス利用者全員
対象路線	商店街循環線、草津駅医大線、山田線、笠縫東常盤線、草津駅下笠線
調査方法	乗り込みヒアリング調査（1日）＋車内留め置きアンケート調査（2週間程度）
調査時期	2023年9月
回収数	回収票数 289人
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・属性（性別、年齢、居住地区）</li><li>・本日の移動（外出目的・行き先、利用区間等）</li><li>・普段のバス利用（バスの利用頻度、利用理由、買物や通院の場所等）</li><li>・まめタクの利用状況（満足度、利便性等）</li><li>・地域公共交通の今後について（期待、要望、変化等）</li></ul>

# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

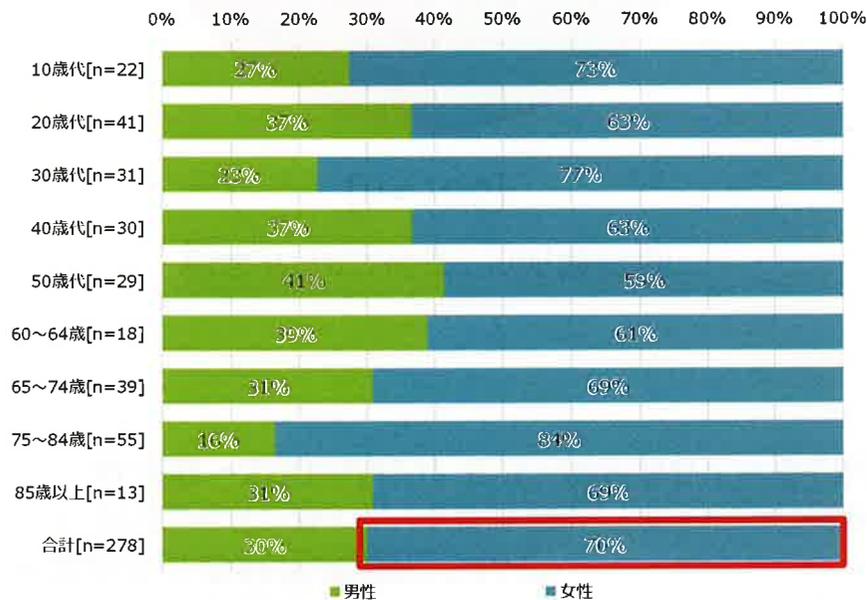
## ■ まめバスの利用者層について

- まめバスの利用者は、約4割が高齢者、約6割が65歳未満であり、10～20歳代の比較的若い層の利用もみられる。どの年代においても女性の利用が多い傾向（約6～7割）となっている。
- 路線別にみると、商店街循環線や山田線（木ノ川循環）では比較的高齢者（約5割）が多く、その他の路線は30歳以下が3～4割を占めている。

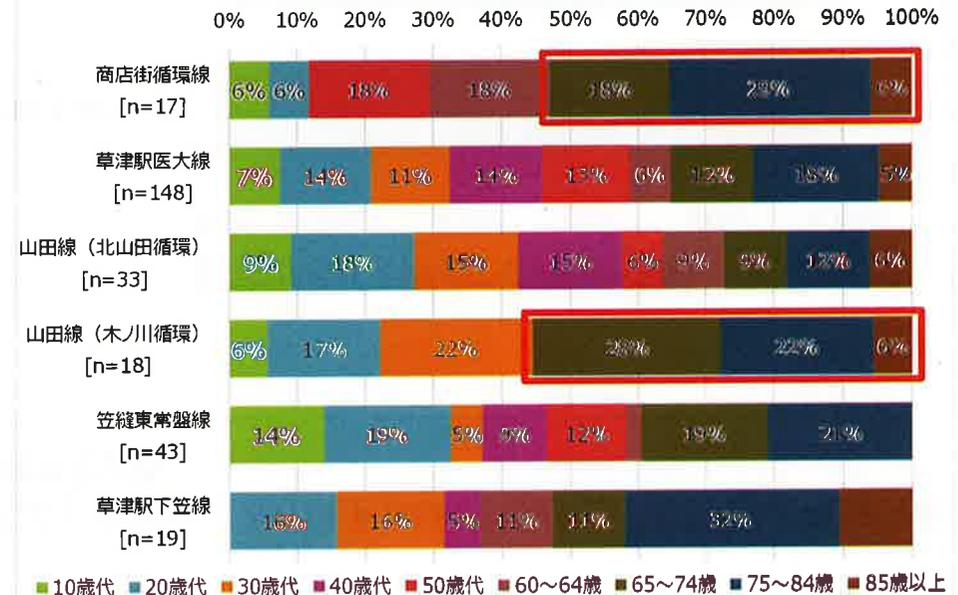
年齢[n=278]



年齢別の性別構成



年齢



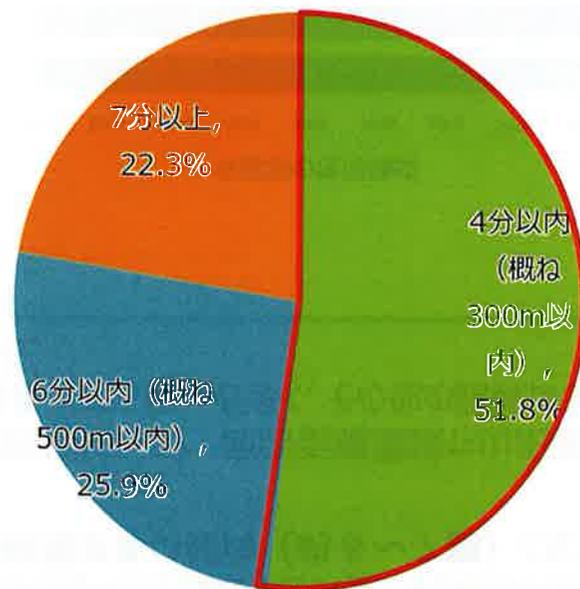
# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

## ■ まめバスの利用者層について

- 自宅からバス停までの所要時間は、「4分以内」が半数以上を占め、「7分以上」は約2割となっており、**自宅付近（概ね300～500m以内）にバス停がある人が多く利用されている。**

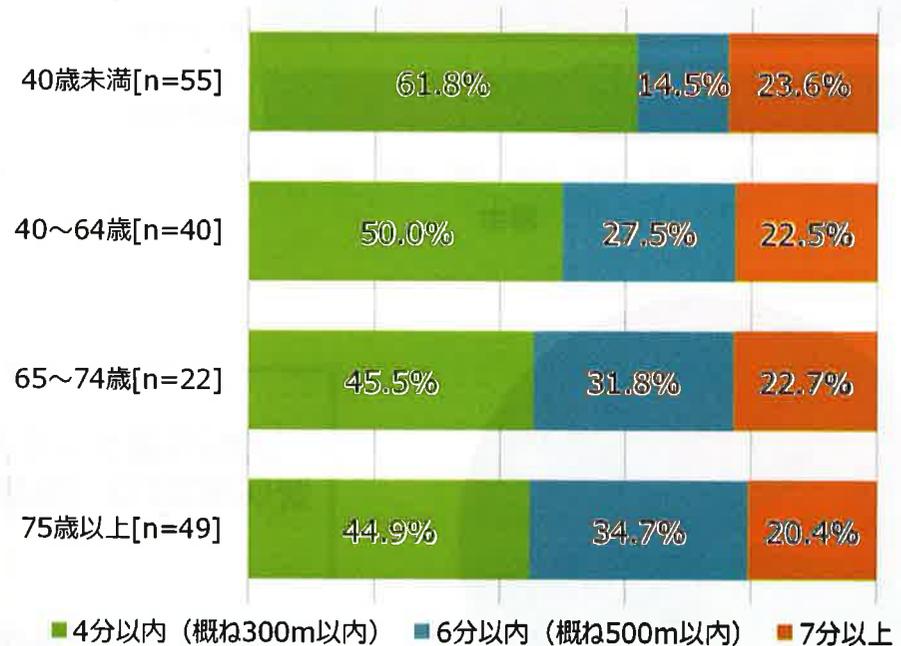
自宅からバス停までの所要時間

[n=166]



自宅からバス停までの所要時間

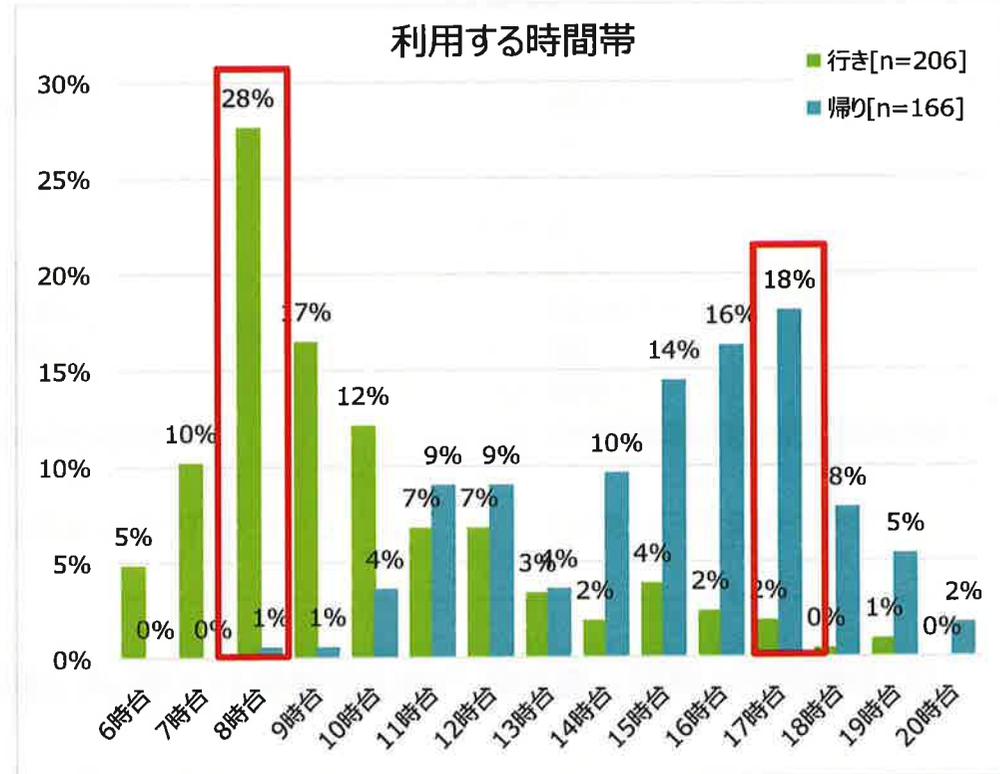
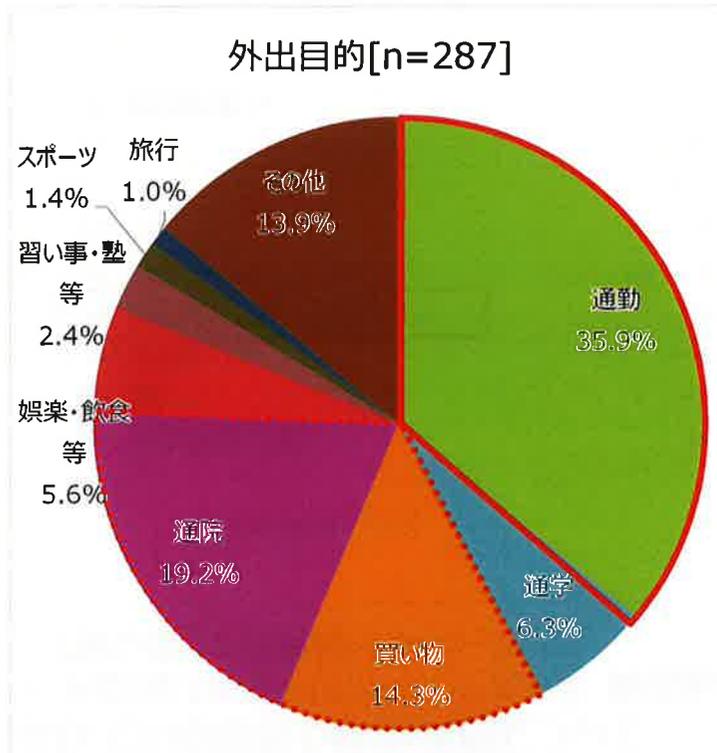
0% 20% 40% 60% 80% 100%



# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

## ■ まめバス利用者の移動実態について

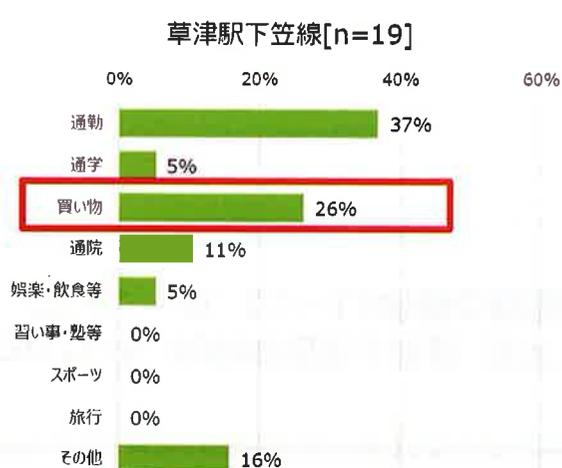
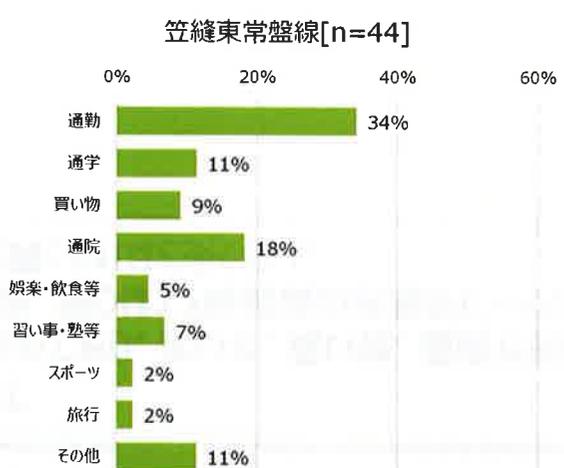
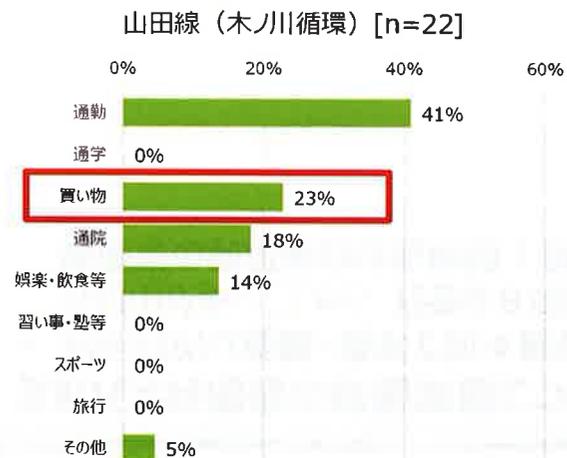
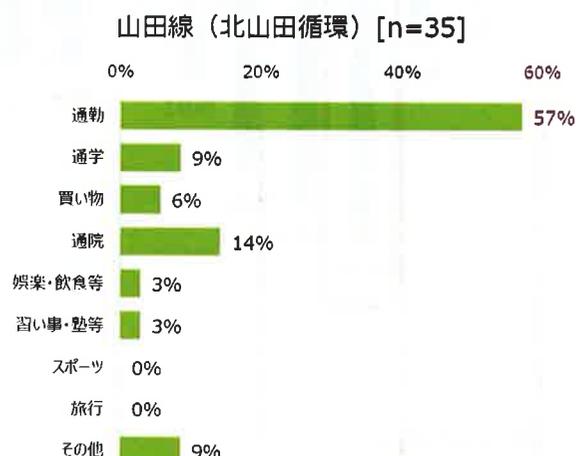
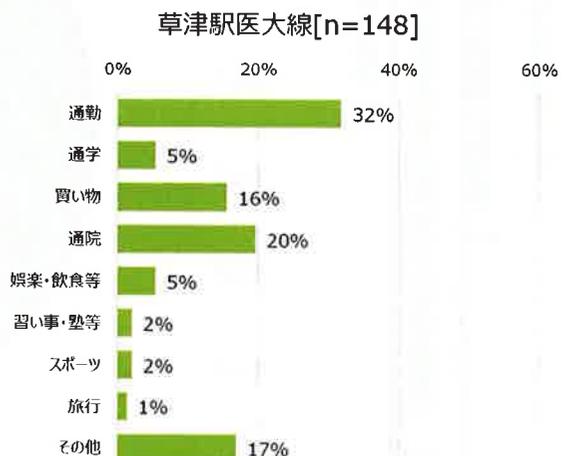
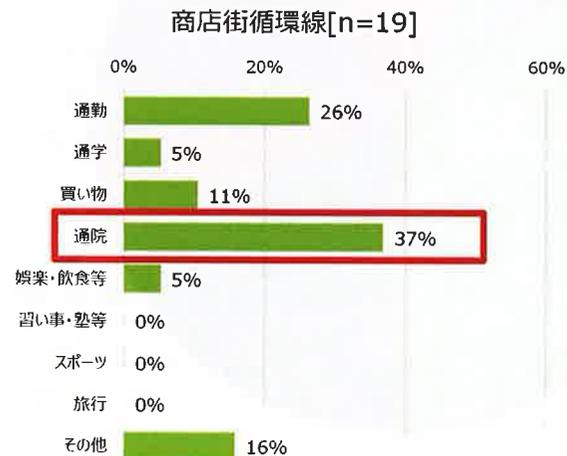
- 利用目的は通勤・通学で約4割を占めており、次いで、買い物、通院で利用されている。利用時間帯は通勤・通学での利用が多いことから、行きは8時前後、帰りは17時前後の利用がピークとなっている。一方、11～13時等の昼間の時間帯の利用割合は各時間1割未満とそれほど多くない。



# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

## ■ まめバス利用者の移動実態について

- 各路線は通勤利用が中心であるが、商店街循環線では「通院」での利用が多く、草津駅下笠線や山田線などは「買い物」での利用が多くなっている。

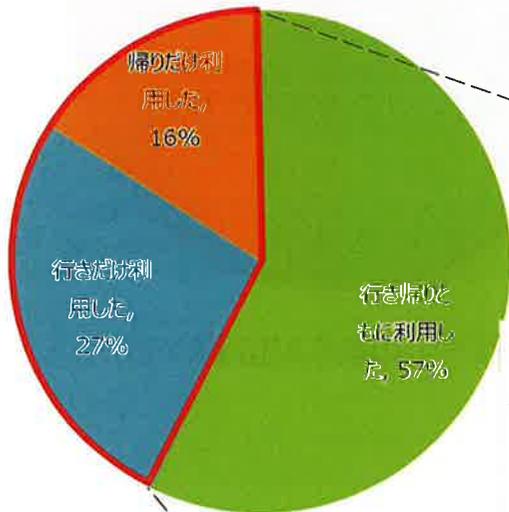


# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

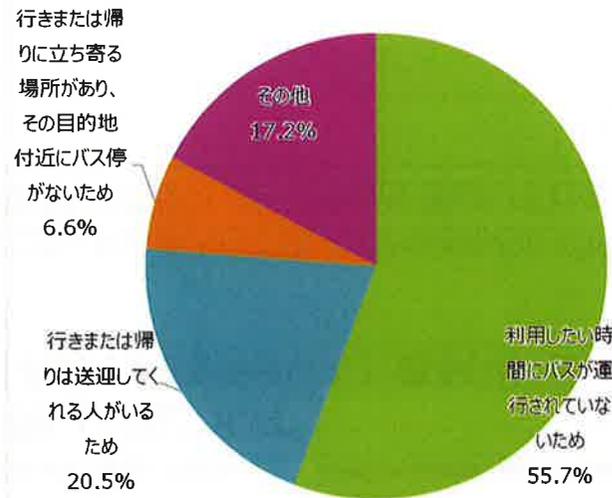
## ■ まめバス利用者の移動実態について

- 「往復利用」されている方は約 6 割であり、残りの約 4 割の方は「利用したい時間にバスが運行していない」等の理由に「片道利用」となっている。特に、草津駅下笠線は行きだけ、「山田線（木ノ川循環）」は帰りだけ利用した人が多くなっている。

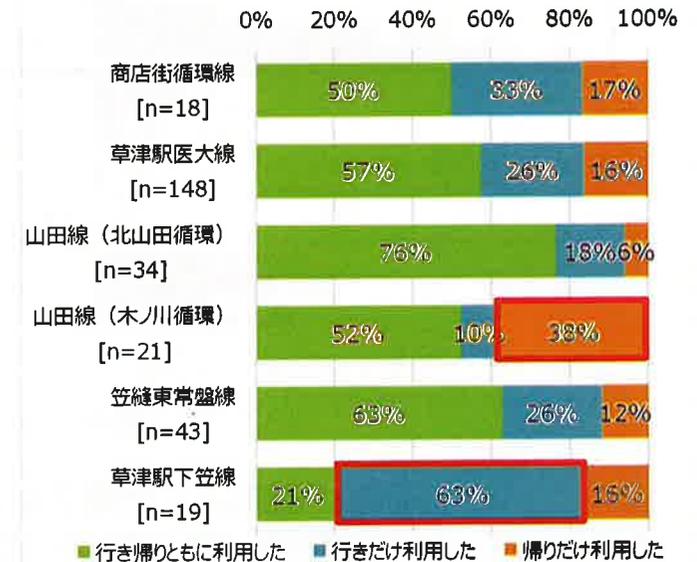
行き帰りのバス利用状況[n=283]



片道しかバスを利用しない理由[n=122]



行き帰りのバス利用状況（路線別）

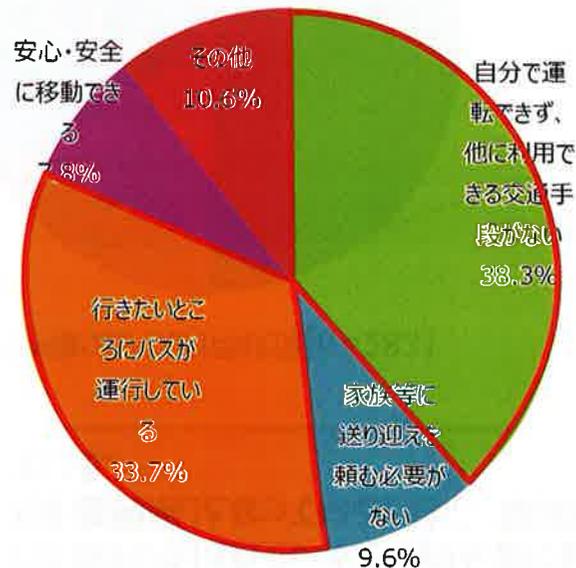


# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

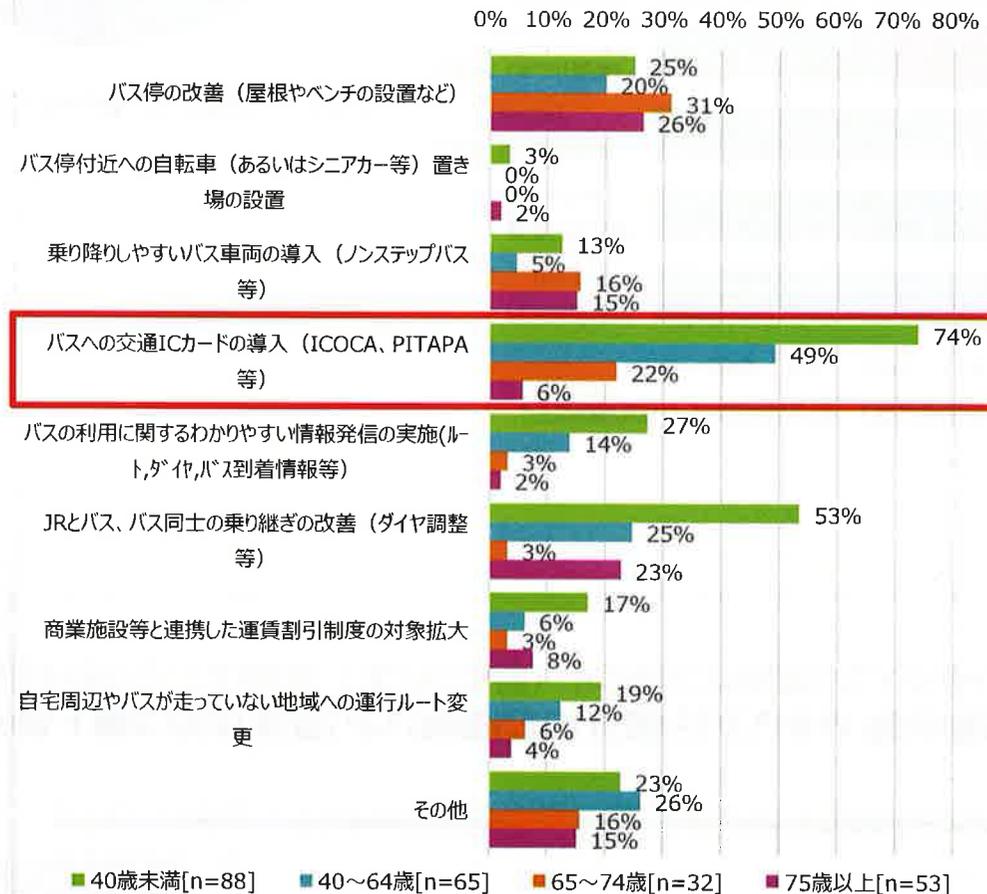
## ■ バス利用にあたって改善してほしい点について

- まめバスは、外出するためには「利用せざるを得ない人」、あるいは「自宅、目的地付近にバス停があり利便性が高い人」が利用している状況である。
- 若年層では「バスへの交通系ICカードを導入してほしい」とほとんどの人が回答しているものの、高齢層などはバス利用で改善してほしい点が集中する項目がみられない（バス停の改善はいずれの年代も2割以上が回答している）。

バスを利用する理由[n=282]



バス利用で改善してほしい点

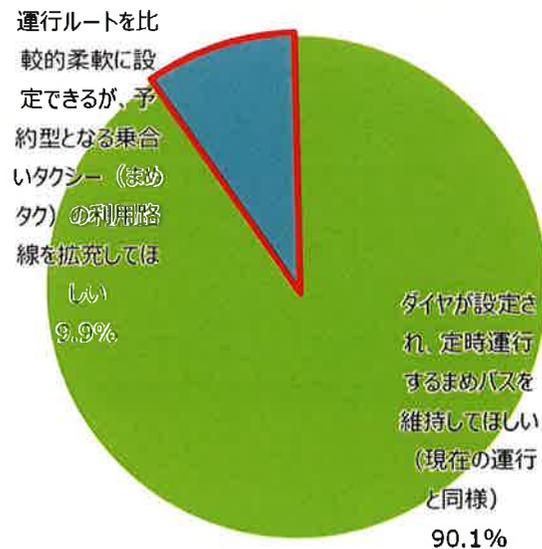


# まめバス利用者アンケート調査結果の概要

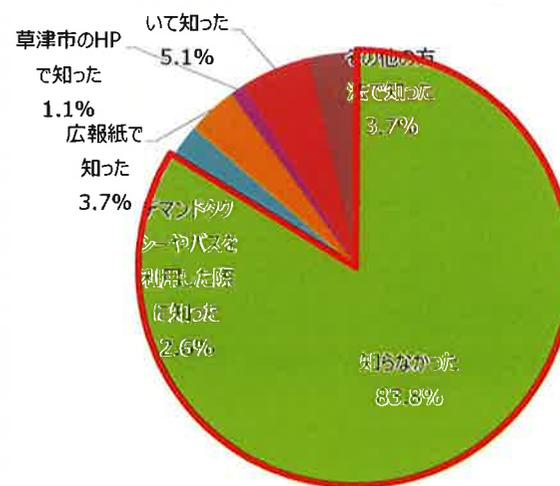
## ■ バス利用にあたって改善してほしい点について

- まめバス利用者はまめバスを利用できる環境にあることから、「現状のまめバスの維持してほしい」方が約9割で、まめタクの利用意向も約1割となっている。路線が長大化している**笠縫東常盤線は比較的まめタクの利用意向が多くみられる。**
- **まめバス利用者の8割以上がまめタクを認知していない**ことから、まめタクの拡充においては、認知度向上の取り組みが必要と考えられる。

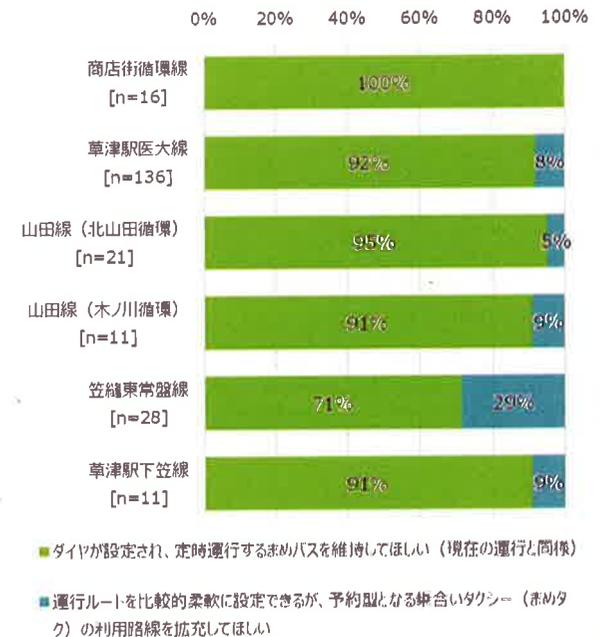
まめタク利用意向[n=223]



まめタク認知状況[n=272]



まめタク利用意向（路線別）







# 上位計画・関連計画・網形成計画 の検証・評価

# 上位計画及び関連計画

- 第6次草津市総合計画
- 将来に描くまちの姿
  - ☞ひと・まち・ときをつなぐ絆をつむぐふるさと健幸創造都市
- 上位・関連計画を踏まえた草津市における地域公共交通に求められる役割
  - ☞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を形成し、誰もがいつでも安心して移動できる交通まちづくりを支える

## 草津市の上位計画及び関連計画

- ①第6次草津市総合計画
- ②草津市都市計画マスタープラン
- ③草津市立地適正化計画
- ④草津市都市交通マスタープラン
- ⑤草津市版地域再生計画
- ⑥南草津エリアまちづくり推進ビジョン
- ⑦くさつ健幸ガイドブック  
～草津市健幸都市づくり基本方針～

視点	項目	内容	出典
地域公共交通	ネットワーク	・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	① ② ③ ④⑥
		・バス交通不便地の解消（まめバス路線の再編、デマンド型交通の導入等）	① ② ⑤ ⑥⑦
		・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	⑤
	利便性	・JR草津駅・南草津駅における路線バスの乗り継ぎ利便性の強化	② ③ ④ ⑦
		・鉄道駅周辺、交通拠点での自転車利用環境の整備	① ② ④ ⑤⑥⑦
		・まちなかの回遊性向上や公共交通の利用環境改善に向けた駅前広場の機能強化	②④⑥
		・JR草津駅、南草津駅を中心としたバリアフリー化の促進	① ② ④ ⑥⑦
		・低床式車両（低床バス・ユニバーサルデザインタクシー）の導入促進	① ② ④ ⑥⑦
		・多様な公共交通手段の相互連携（MaaS、ICTの活用等の検討）	②⑥
		・トランジットセンターの整備検討	③⑤
	持続性	・通勤・通学等の利便性向上	⑥
		・公共交通の利用促進（公共交通マップの作成等）	①③
		・路線バスやコミュニティバス（まめバス）の路線改編等の検討	②③
まちづくり	人口	・令和12(2030)年に人口147,000人	①②
	都市構造	・JR草津駅・南草津駅周辺の交通利便性を最大限に発揮させる土地利用の推進	②
	道路	・JR草津駅・南草津駅周辺をはじめとする慢性的な交通渋滞の緩和や解消	①⑥
その他	福祉	・地域支え合い運送支援事業の導入	④
	仕組み	・市民（地域）・事業者等・行政の連携	① ② ⑥ ⑦

## 網形成計画の検証、評価

- 本計画の策定前において、本市の地域公共交通は、草津市地域公共交通網形成計画に基づき、目標の達成に向けた施策を実施してきた。
- 同計画内で定めた各種施策の取組み状況を踏まえ、計画期間の中間評価として、以下の通り評価した。（個別の施策における取組状況及び新計画での位置づけの方向性は次頁以降に整理）

### 《主な取組み状況》

- **公共交通の運行路線数** 2017年：48路線 ⇒ **2022年 53路線**  
まめバス「草津駅下笠線」の新規運行、新たな公共交通としてデマンド型交通「まめタク」の導入により、市内の運行路線数が増加し、バス交通不便地の解消、住民等の移動手段を確保が図れた。
- **公共交通の利便性に満足している市民の割合** 2017年：41.6% ⇒ **2022年 45.9%**  
南草津駅への特急列車の停車、タクシーの配車アプリやキャッシュレス決済の充実、公共交通の運行路線数の増加等により、市内全域の公共交通の充実が図れた。
- **運転免許証保有率** 2017年：66.6% ⇒ **2022年 66.5%**  
滋賀県警察本部を中心に交通事業者、商業施設、行政等が連携し、運転免許証自主返納サービスの充実により、高齢者の運転免許証の返納が図れた。

### 《網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ対応すべき事項》

- **社会情勢の変化／市民の移動ニーズの多様化に応じた運行改善**
  - ✓ 既存の地域公共交通の運行上の問題点への対応
  - ex) 運転手不足、労働時間改善基準改訂、キャッシュレス決済への対応 等
- **地域公共交通の維持確保に向けた需要の創出**
  - ✓ 新型コロナの影響で減少した高齢者の外出機会、南草津プレミアムタウンでの新たな居住地域の形成、本市の西部地域に商業施設が新規に多数開店 等

# 網形成計画の検証、評価

基本 施策	施策	概要	事業 予定	主体	進捗状況	今後の方向性 (新計画への位置づけ)	
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	(1)路線バスやコミュニティバス路線の再構築	実施	草津市 バス事業者 タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まめバス「草津駅下笠線」の新規運行を開始した。</li> <li>●まめバス「商店街循環線」の一部の便を交通不接地まで運行した。</li> </ul>	【継続】 ●路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗り合いタクシー、送迎バス等の公共交通の役割分担を明確化したうえで、交通拠点等で連携を強化する	
		(2)バスの路線確保に向けた支援の検討	2022年度～		<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域幹線のバス路線「近江大橋線」の維持確保のため、国および県・市で協調して、補助金を交付した。</li> <li>●新型コロナウイルス感染症や燃料費高騰等の影響があるなかで、運行を維持する交通事業者に対して、県や市で強調して補助金を交付した。</li> </ul>	【継続】 ●バス路線、タクシー等の公共交通の維持・確保に向けた運転手不足等への支援を実施する	
		(3)ICTの活用や自動運転技術の導入検討	検討・準備		<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バス、まめバスにバスロケーションシステムを導入した。</li> <li>●G T F Sを活用しGoogleマップで運行経路等を検索できるようにした。</li> <li>●タクシー配車アプリとして、「GOアプリ」を導入した。</li> </ul>	【継続】 ●デマンド型乗合タクシーの予約システムやバスロケーションシステムの活用方法拡大、ICTを活用したバス利用特性のモニタリングの効率化等を含めた検討を実施する	
	施策2 連続性のある道路環境整備	(1)公共交通による駅へのアクセス強化	(1)公共交通による駅へのアクセス強化	実施	草津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南草津駅前、南草津駅口、南草津駅西の信号機を運用変更し、東口ロータリーから国道一号に向かう交通流の円滑化を図った。</li> </ul>	【継続】
			(2)駅前ロータリーの機能性の向上	2022年度～		<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR南草津駅周辺の交通対策について、社会実験結果を踏まえて、東西ロータリーの機能分担やバス待ち環境改善等の短期対策等について検討した。</li> </ul>	【継続】 ●南草津駅ロータリー内のシェルター整備、運用見直し等を実施する
			(3)鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>●「草津市バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区内での整備を行った。</li> </ul>	【継続】
			(4)自転車走行空間の整備	2018年度～		<ul style="list-style-type: none"> <li>●「自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行帯等の整備を行った。</li> </ul>	【継続】

# 網形成計画の検証、評価

基本 施策	施策	概要	事業 予定	主体	進捗状況	今後の方向性 (新計画への位置づけ)
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	(1)鉄道とバスとの乗り 継ぎ強化	一部 実施 2022 年度～	草津市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>●草津市観光案内所（JR草津駅改札前）にて観光ボランティアガイドが常駐し、来訪者へ交通情報および観光情報を提供した。</li> <li>●デジタルサイネージを活用し、公共交通の時刻表等の案内情報を発信した。</li> <li>●一部の路線バス等で交通系ICカードを導入した。</li> </ul>	<b>【継続】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●バス路線の改編に向けて、引き続き鉄道とバスとの乗り継ぎを考慮したダイヤ設定の検討を実施する</li> </ul>
		(2)公共交通総合 案内情報の整備				<b>【継続】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●草津駅・南草津駅のロータリーあるいは生活・交通拠点への公共交通総合案内情報（デジタルサイネージ）の整備を進める</li> </ul>
		(3)交通系ICカードの 導入検討				<b>【継続】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●まめバス等への交通系ICカードを含めたキャッシュレス決済の導入を検討する。</li> </ul>
	施策4 鉄道駅周辺での自転車利用 環境の整備	(1)鉄道駅周辺での 自転車駐車スペースの環境整備	実施 ・継続 2022 年度～	草津市 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JR草津駅西口周辺の駐輪台数の不足や利便性向上のため、需要調査等を実施し、草津駅西口自転車駐車場の建て替え工事に必要な代替駐輪場を整備した。</li> <li>●JR南草津駅周辺については、市内の大規模事業所や立命館大学にシェアサイクル・レンタサイクルの需要調査を実施したが、通期等におけるニーズが低く費用対効果が見込めないことが判明した。</li> <li>●JR草津駅周辺については、草津駅西口自転車駐車場の建替時にシェアサイクルのサイクルポート設置の導入を検討した。</li> <li>●JR草津駅およびJR南草津駅周辺における自転車等放置禁止区域において、放置自転車等の撤去を実施した。</li> </ul>	<b>【継続】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●草津駅西口自転車駐車場の建替工事を実施し、令和7年4月から供用を開始する。</li> </ul>
		(2)シェアサイクル・レン タサイクル事業の展 開				<b>【継続】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●南草津駅におけるレンタサイクル事業の展開について検討する</li> </ul>
		(3)放置自転車の削 減対策				<b>【継続】</b>

# 網形成計画の検証、評価

基本 施策	施策	概要	事業 予定	主体	進捗状況	今後の方向性 (新計画への位置づけ)
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	(1) サイクル&バスライドの環境整備の推進	一部 実施 ※2022 年度～	草津市 バス事業者 タクシー事業者 市民	● まちづくりセンター等におけるサイクル&バスライドの整備手法等について検討した。	<b>【継続】</b> ● 商業施設、まちづくりセンター等の生活拠点でのサイクル&バスライドの整備を拡充する
		(2) バス交通不便地等の新たな移動手段の導入検討			● <b>新たな公共交通であるデマンド型乗合タクシー「まめタク」の新規運行を開始した。(7路線)</b> ● まめバス「草津駅下笠線」の新規運行を開始した。 ● まめバス「商店街循環線」の一部の便を交通不便地まで運行した。 ● <b>バス交通不便地解消に向けて、山田学区、笠縫東学区、常盤学区において、住民参加型のワークショップ等を実施した。</b>	<b>【継続】</b> ● 交通不便地等において「まめタク」の導入を検討する。 ● <b>山田学区、笠縫東学区、常盤学区において、令和6年4月からまめバスの再編、「まめタク」を導入する。</b>
	施策2 福祉分野等と 連携した移動手段の充実	(1) 生活支援サービスの充実	実施 ・継続 2018 年度～	タクシー事業者 市民 事業所	● 市内3事業者が福祉有償運送事業を実施した。	<b>【継続】</b> ● 他の福祉施策を含め、全体的に対応を検討する
		(2) 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進			● 市社会福祉協議会を通して、日常生活に支援が必要で移動が困難な人を対象とした住民主体による地域支え合い運送の取組支援を実施した。 ● 学区の社会福祉協議会やまちづくり協議会が主体となり、志津南、山田、老上、老上西、南笠東学区で継続的に実施した。	<b>【継続】</b> ● <b>生活拠点等において、路線バスやまめバスと病院の送迎バス等との連携、役割分担の明確化を図る</b>
	施策3 広域的な バス路線の充実	(1) 隣接市と連携したバス路線網の強化	実施 ・継続 2018 年度～	草津市 バス事業者 兵庫県	● 3市が共同し、草津・栗東・守山くるとバスの運行を継続し、運行経路等の変更を検討した。	<b>【継続】</b> ● 需要調査等を実施し、運行経路見直し等を実施する。
		(2) 大津湖南エリアの公共交通の充実			● 大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会を開催し、公共交通の充実につながる議論を行った。	<b>【継続】</b> ● 大津湖南エリアにおける草津PAと連携した公共交通の充実を図る

# 網形成計画の検証、評価

基本策	施策	概要	事業予定	主体	進捗状況	今後の方向性 (新計画への位置づけ)
基本策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 の推進	(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 2018年度～	草津市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 市民事業所	● 志津学区で地元説明会や高齢者等の集いに参加し、「まめタク」等の公共交通の利用促進を図った。	<b>【継続】</b> ● 商業施設や各地域で公共交通の乗り方教室等を実施する
		(2)小学校等における交通環境学習の推進			● 市内の小学校において、行政や交通事業者等と連携し、バスや電車の乗り方教室を開催した。	<b>【継続】</b>
		(3)公共交通に関する情報提供の充実			● 「まめバス」や「まめタク」では、地域の商業施設と「買い物サービス業務提携」を締結し、公共交通を利用して買い物をされた際に、商業施設から回数券（100円）を受け取れる制度を導入した。	<b>【継続】</b> ● 商業施設等との連携拡大による公共交通等の利用促進を検討する
		(4)特徴を活かした連節バスの有効活用			● 連節バス「JOINT LINER」の運行及び連節バスグッズの販売を継続した。	<b>【継続】</b> ● 連節バスの運行継続、拡充を図る
	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	(1)公共交通のバリアフリー化の推進	検討・準備（一部実施）	草津市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	● 高齢者や障害のある方が公共交通を安心して利用できるよう、ノンステップバスやリフト付きバスを導入した。	<b>【継続】</b>
		(2)バス待ち環境の整備検討			● 「南草津駅周辺交通対策検討会」において、バス待ち環境の改善について検討した。	<b>【継続】</b> ● 各地域と連携し、まちづくりセンター等において、バス待ち環境の改善のため、屋根やベンチ等を設置する。
		(3)バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討			● 路線バス、まめバスにバスロケーションシステムを導入した。 ● G T F Sを活用しGoogleマップで運行経路等を検索できるようにした。 ● タクシー配車アプリとして、「GOアプリ」を導入した。	<b>【継続】</b> ● まめバス等への交通系ICカードを含めたキャッシュレス決済の導入を検討する。
		(4)交通系ICカードの導入検討			● 一部の路線バス等で交通系ICカードを導入した。	<b>【継続】</b>
		(5)来訪者等の公共交通利用の促進			● 草津市観光物産協会にて作成している観光パンフレットに公共交通機関の情報を掲載した。	<b>【継続】</b> ● 路線バスやコミュニティバス等の共通マップ作成を通じ、わかりやすい情報提供による公共交通利用の促進を図る

# 網形成計画の検証、評価

基本 施策	施策	概要	事業 予定	主体	進捗状況	今後の方向性 (新計画への位置づけ)
基本 施策3 み、健康 幸で明 るい未 来につ なぐ公 共交通 意識を 育	施策3 返納し やすい 環境づ くり 高齢者 が運転 免許証 を自主	(1)交通安全教室の 充実	実施 ・準備 2018 年度～	草津市 交通事業者 市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通安全指導員「わかばチーム」により、幼児や児童または高齢者を対象とした交通安全教室を開催した。</li> <li>●新型コロナウイルス感染拡大防止対策を行い、交通安全シニアカレッジを開催した。</li> <li>●老人会を中心とした高齢者の会合の場において交通安全教室を実施した。</li> </ul>	【継続】
		(2)高齢運転者の事 故防止の促進			<ul style="list-style-type: none"> <li>●「3法よし運転」の広報、周知を行い、自身に見合った運転意識付けを行った。</li> </ul>	【継続】
		(3)運転免許証自主 返納高齢者支援 制度の充実			<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転免許証自主返納者への運賃割引を実施した。</li> <li>●自主返納高齢者支援制度を実施した。</li> </ul>	【継続】 ●運転免許証自主返納者への運賃割引に「まめタク」を追加する。

# 本市における地域公共交通の課題

- 社会情勢の変化や市民の移動ニーズ等を踏まえ、前計画で設定した6つの課題に加え、「移動ニーズの多様化に応じた運行改善」、「地域公共交通の維持に向けた需要創出」、「市民・地元企業・交通事業者・行政の連携」などは、新たに加えるべき視点と考えます。

## 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、**直近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、マイカー利用の増加で中心市街地の求心力が低下。**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・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、路線の廃止や減便が発生。**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**
- ・**運転手の高齢化や不足、労働時間改善基準改訂により、路線バスや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**
- ・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
- ・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**
- ・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
- ・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
- **移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上**
- **地域公共交通の維持に向けた利用促進**
- **市民・地元企業・交通事業者・行政の連携**

※**強調太字**：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





# 草津市地域公共交通計画 (骨子案)

# 地域公共交通に係る基本方針と目標

## ■ 計画作成の目的

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正に伴い、鉄道や路線バス等の公共交通を中心に**地域の多様な輸送資源を総動員**するなど、様々な交通課題を解決するために、さらに内容を充実させることとなった。

これを受けて、本市の地域公共交通を取り巻く諸課題に市民（地域）・交通事業者・行政が一体となって対応していくために、現行の「草津市地域公共交通網形成計画」を見直し、**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」を新たに策定する**ものである。

## ■ 対象区域

計画対象地域は、草津市とする。

なお、計画に基づき具体的な取組を実施するにあたっては、日常生活において人の移動が多い隣接市と連携を図るものとする。

## ■ 対象期間

計画の対象期間は、2024年度（令和6年度）～2033年度（令和15年度）の10年間とする。

## ■ 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、活性化再生法の一部を改正する法律に基づき策定するもので、「第6次草津市総合計画」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ある。

また、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」の見直し版として、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公共交通のあり方を示すための計画である。

## 《計画の基本理念》

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

## 本市の地域公共交通の課題

バス交通の不便地の存在

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

移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上

地域公共交通の維持に向けた利用促進

市民・地元企業・交通事業者・行政の連携

## 計画の基本方針

### 基本方針1 多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築

【前計画の基本施策1に対応】

- JR、路線バス、まめバス、まめたく、タクシーなど多様な公共交通手段が相互に連携し、居住誘導区域・都市機能誘導区域と各生活・交通拠点を結ぶ持続可能な公共交通ネットワークを形成します。
- 駅周辺の公共交通の利便性の向上と利用環境を整備します。

### 基本方針2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保（多様な輸送資源の総動員）

【前計画の基本施策2に対応】

- 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、地域の多様な輸送資源との連携により、生活拠点内の日常生活を支える移動手段を確保します。
- 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、まちの活力向上を図ります。

### 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・交通事業者・行政の連携）

【前計画の基本施策3に対応】

- 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、将来にわたって公共交通を支え、維持・確保を図ります。
- 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し、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ます。

# 地域公共交通に係る基本方針と目標

## 全体の目標

### ● 地域公共交通の利用者数の回復

【考え方】コロナ禍による外出自粛に伴う利用者数の減少からの回復（2019年度の水準）を目指します。

### ● 地域公共交通に対する市の財政負担額の維持

【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2022年度の水準維持を目指します。

### ● 地域内幹線・フィーダー系統補助路線の収支差改善

【考え方】運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減を図ることで収支差の改善を目指します。

## 基本方針1 多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築

### ● 公共交通の利便性に満足している市民の割合

【考え方】多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通の構築に向けて、市民の満足度を基に取り組みを評価します。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。

## 基本方針2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保（多様な輸送資源の総動員）

### ● 公共交通カバー率（人口）

【考え方】日常生活を支える地域公共交通の確保に向けて、公共交通カバー率を基に取り組みを評価します。現状で●●%の人口をカバーしていますが、●●%を目指します（整理中）。

## 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・交通事業者・行政の連携）

### ● 運転免許自主返納率/免許返納者数（65歳以上）

【考え方】関係者が連携し、自家用車に過度に頼ることなく、公共交通は自分たちで守り育てる意識の醸成に向け、運転免許返納率・免許返納者数を基に取り組みを評価します。

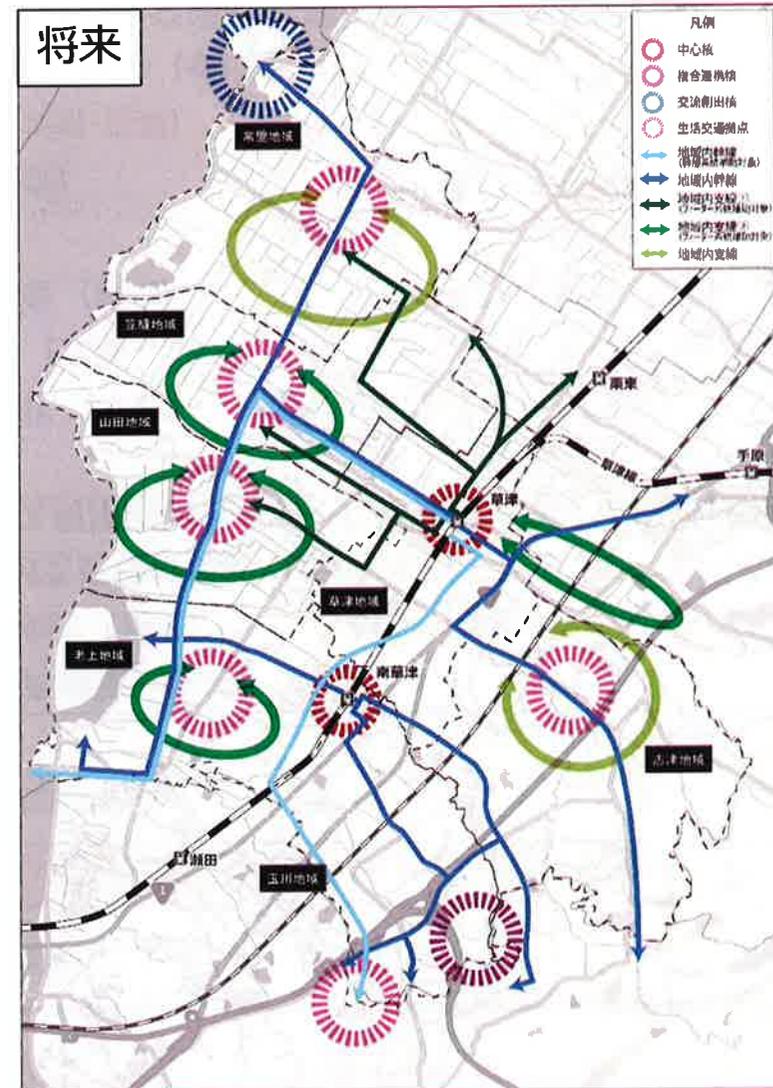
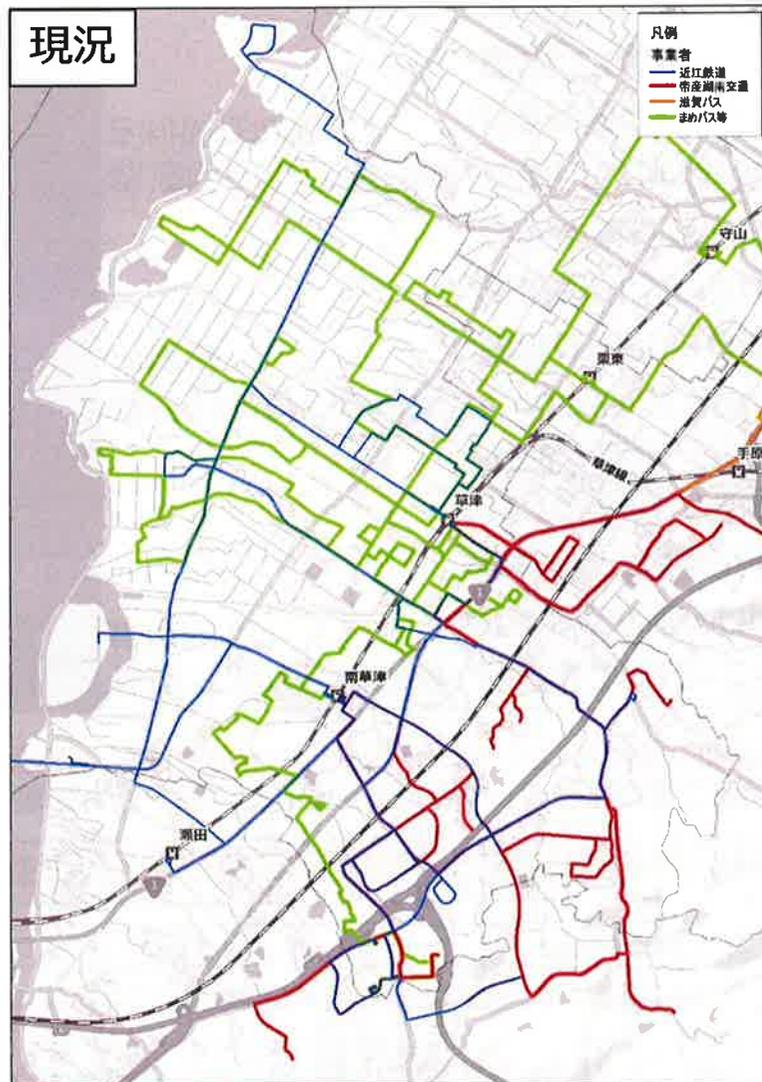
# 本市における地域公共交通の位置づけと役割

- 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、利便性および効率性の向上を図る。
- 公共交通機関の位置づけ、役割分担は以下の通り設定する。

位置づけ	モード	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、市域や都市圏を超える移動や拠点間の移動等について、生活、観光等で多面的に支える。	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 水色	・近江鉄道 近江大橋線 ・まめバス 草津駅医大線	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、草津駅及び南草津駅を発着地として、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、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担う。	<b>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用</b> し、持続可能な運行を目指す。
		路線バス 青色	・帝産湖南交通 ・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。
	地域内 支線・補完	コミュニティバス 深緑色	・まめバス 草津駅医大線以外の路線 ・草津・栗東・守山くるっとバス	草津駅及び南草津駅を発着地とする支線であり、路線バスでカバーできないバス交通不便地における住民生活に係る移動を中心に支える。	<b>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用</b> 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 緑色	・まめタク 補助対象地域間幹線バス系統と接続する路線	本市内の生活拠点と既存地域及び域内の主要施設を循環する支線であり、需要が少ない地域等における住民生活に係る移動を中心に支える。	<b>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用</b> し、持続可能な運行を目指す。
		乗合タクシー 黄緑色	・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	・滋賀タクシー ・帝産タクシー滋賀 ・滋賀ヤサカ自動車 ・滋賀第一交通 ・桜タクシー ・近江タクシー ・滋賀エムケイ	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 ・民間送迎サービス等	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、効率的な運行を目指す。
		地域主導の公共交通	・ボランティア輸送	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。

# 将来の地域公共交通ネットワーク

- 本市の地域公共交通の将来ネットワークは以下のとおりとする。
- ネットワークの骨格構造は現状を踏襲しつつ、都市機能誘導区域と生活・交通拠点を持続可能な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する。



# 基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

- 前章で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、以下の施策メニュー（案）を定めました。

## 基本方針1 多様な交通手段が連携した利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築

※**強調太字**：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

※**提案**：近畿運輸局の地域連携サポートプランに基づく提案内容

<p>施策①</p>	<p>持続可能な公共交通網の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】</li> <li>・バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】</li> <li>・<b>担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討</b>【新規・<b>提案</b>】</li> <li>・<b>ICTの活用（乗降システム、バス利用者特性モニタリング効率化等）、自動運転技術の導入検討</b>【見直し】</li> </ul>
<p>施策②</p>	<p>連続性のある道路環境整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通による駅へのアクセス強化【継続】</li> <li>・<b>駅前ロータリーの機能性の向上</b>【<b>見直し</b>】</li> <li>・鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】</li> <li>・自転車走行空間の整備【継続】</li> </ul>
<p>施策③</p>	<p>鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】</li> <li>・<b>行き先別のバス乗り場の再編</b>【新規・<b>提案</b>】</li> <li>・<b>路線バスの共通ナンバリングの導入検討</b>【新規・<b>提案</b>】</li> <li>・<b>主要駅および生活・交通拠点への公共交通総合案内情報（デジタルサイネージ等）の整備</b>【見直し・<b>提案</b>】</li> <li>・<b>交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進</b>【見直し・<b>提案</b>】</li> </ul>
<p>施策④</p>	<p>鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】</li> <li>・レンタサイクル事業の展開【見直し】</li> <li>・放置自転車の削減対策【継続】</li> </ul>

## 目標の達成に向けた施策

### 基本方針2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保（多様な輸送資源の総動員）

施策⑤	まちづくりと連携した交通ネットワークの確立	<ul style="list-style-type: none"><li>・<b>サイクル&amp;バスライドの環境整備の拡充</b>【見直し】</li><li>・<b>バス交通不便地等のデマンド交通の拡充</b>【見直し】</li></ul>
施策⑥	福祉分野等と連携した移動手段の充実	<ul style="list-style-type: none"><li>・生活支援サービスの充実【継続】</li><li>・地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】</li><li>・<b>病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討</b>【新規・提案】</li></ul>
施策⑦	広域的なバス路線の充実	<ul style="list-style-type: none"><li>・隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】</li><li>・大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】</li></ul>

# 基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

## 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・交通事業者・行政の連携）

<p>施策⑧</p>	<p>モビリティ・マネジメントの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>地域や転入者、事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進・乗車機会の創出</b>【見直し】</li> <li>・小学校等における交通環境学習の推進【継続】</li> <li>・<b>まめタクへの乗り方教室の実施</b>【新規・提案】</li> <li>・公共交通に関する情報提供の充実【継続】</li> <li>・特徴を活かした連節バスの有効活用【継続】</li> </ul>
<p>施策⑨</p>	<p>いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のバリアフリー化の推進【継続】</li> <li>・バス待ち環境の整備検討【継続】</li> <li>・バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討【継続】</li> <li>・交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入検討【見直し・提案】</li> <li>・来訪者等の公共交通利用の促進【継続】</li> <li>・<b>公共交通マップの作成</b>【新規・提案】</li> </ul>
<p>施策⑩</p>	<p>高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育の充実【継続】</li> <li>・高齢運転者の事故防止の促進【継続】</li> <li>・運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実【継続】</li> </ul>
<p>施策⑪</p>	<p>商業施設・地元企業等との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>運賃割引等（商業施設等との連携）による利用促進</b>【新規・提案】</li> <li>・<b>営業外収入の確保（広告収入の増加）</b>【新規・提案】</li> <li>・<b>地域と連携したバス車内のにぎわい創出（バス利用の付加価値の提供）</b>【新規・提案】</li> </ul>