

議 第 1 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 2 月 7 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

会長 塚口 博司



草津市地域公共交通計画 (骨子案)

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、「地域公共交通および担い手の維持・確保」、「移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上」、「地域公共交通の新たな需要創出」、「外出しづらい交通弱者の移動支援」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

- バス交通の不便地の解消
- 適切な公共交通の情報提供による連携強化
- 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
- 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
- **地域公共交通および担い手の維持・確保**
- **移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上**
- **地域公共交通の新たな需要創出**
- **外出しづらい交通弱者の移動支援**

地域公共交通に係る基本方針と目標

《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

■ 計画策定目的

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、さらに計画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、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携、協働（共創）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。

本市の地域公共交通の課題

適切な公共交通の情報提供による連携強化

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

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

地域公共交通
および担い手の維持・確保

移動ニーズに応じた運行改善
・利便性向上

バス交通の不便地の解消

外出しづらい交通弱者の移動支援

過度な自動車依存意識からの脱却

地域公共交通の新たな需要創出

計画の基本方針

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

【前計画の基本施策1に対応】

- 多様な交通手段の役割を明確にし、連携を図ることで、効率的な公共交通ネットワークを形成し、持続的に維持・確保を目指します。
- 公共交通サービスの改善・充実や誰もが利用しやすい公共交通環境整備など、公共交通の利便性向上を通じて、市民が日常生活や余暇活動で快適でスムーズに移動できる環境構築を目指します。

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）

【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を総動員し、生活拠点内の医療施設や商業施設、文化拠点などへの日常生活を支える移動手段の確保を目指します。

基本方針3

地域公共交通を支える体制・仕組みづくり （地域・関係機関等の連携・協働）

【前計画の基本施策3に対応】

- 市民・交通事業者・行政が連携し、利用促進・付加価値の提供あるいは新たな収益モデルの構築など、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりを目指します。

地域公共交通に係る基本方針と目標

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

● 地域公共交通に対する市の財政負担額

【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

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

● 公共交通の利便性に満足している市民の割合（全市民）

【考え方】利便性の高い地域公共交通を構築することで、市民の公共交通に対する満足度の向上を目指します。

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）

● 公共交通カバー率（人口）

【考え方】公共交通カバー率は現状で約95%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。

● 福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数

【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の送迎ボランティア人数、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。

● 公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数

【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。

基本方針3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（地域・関係機関等の連携・協働）

● 地域公共交通の利用者数（鉄道/路線バス/まめバス/まめタク）

【考え方】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。

● 運転免許自主返納率（65歳以上）

【考え方】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を醸成し、運転免許自主返納率の向上を目指します。

● 地域・関係機関等との意見交換会の実施回数

【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、協働施策を検討する意見交換の場の増加を目指します。

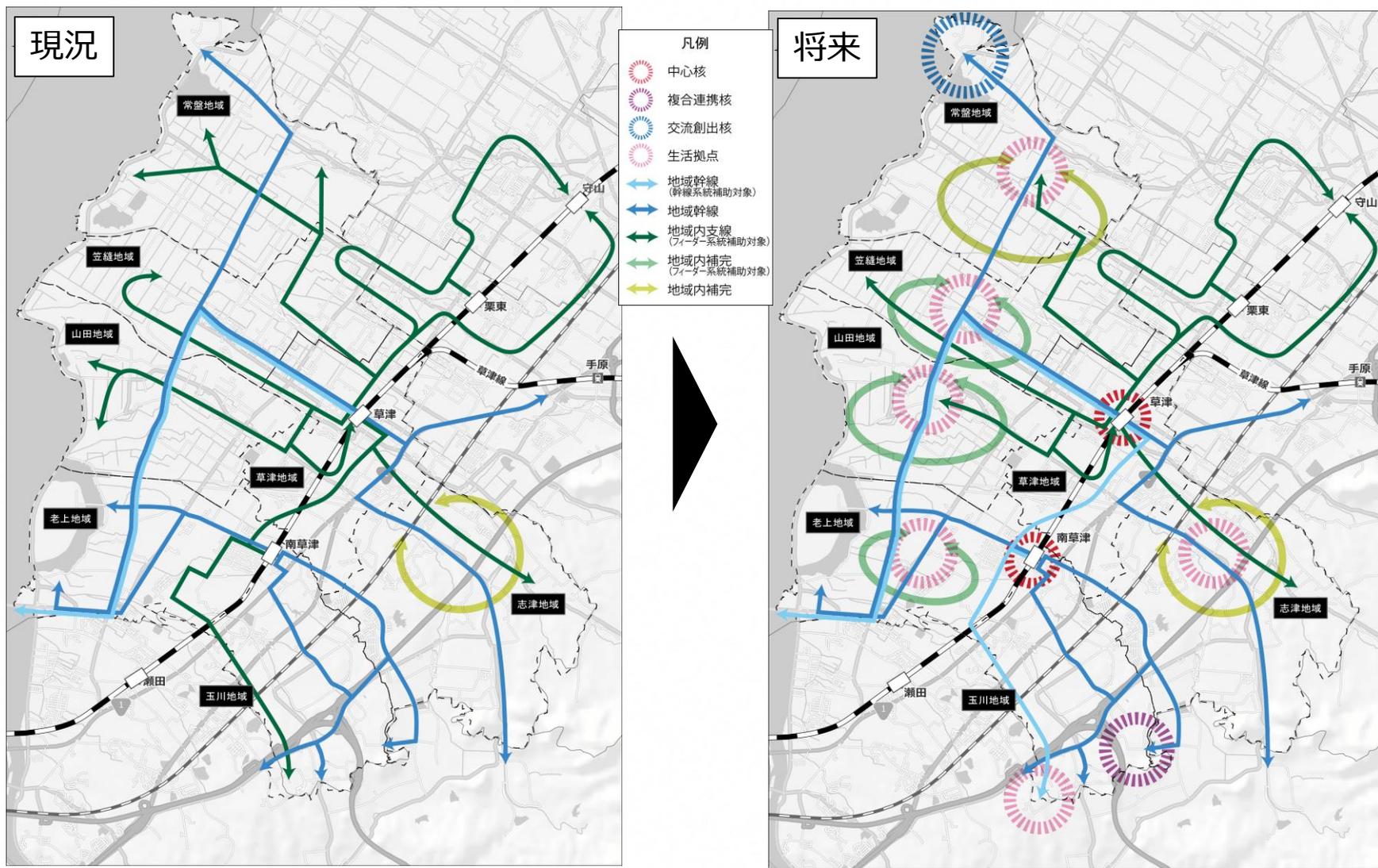
本市における地域公共交通の位置づけと役割

- 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	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 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。	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 青色	・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。
	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。	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 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	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。	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 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	・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 ・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、効率的な運用を目指す。
		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

- 目標の達成に向け、基本方針に基づき、以下の施策体系を定めました。

課題

基本方針・目標

施策

適切な公共交通の情報提供による連携強化

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

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

地域公共交通および担い手の維持・確保

移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上

【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

【前計画の基本施策1に対応】

- 【目標】
- ・地域公共交通に対する市の財政負担額
 - ・地域内幹線、フィーダー系統補助路線の収支差
 - ・公共交通の利便性に満足している市民の割合

①持続可能な公共交通ネットワークの形成

②運行路線の定時性・速達性の向上

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

④鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上

⑤いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の向上

【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)

【前計画の基本施策2に対応】

- 【目標】
- ・公共交通カバー率(人口)
 - ・福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数
 - ・公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数

⑥乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上

⑦福祉分野等と連携した移動手段の充実

⑧広域的なバス路線の充実

バス交通の不便地の解消

外出しづらい交通弱者の移動支援

【基本方針3】

地域公共交通を支える体制・仕組みづくり
(地域・関係機関等の連携・協働)

【前計画の基本施策3に対応】

- 【目標】
- ・地域公共交通の利用者数
 - ・運転免許自主返納率/免許返納者数(65歳以上)
 - ・地域・関係機関等との意見交換会の実施回数

⑨モビリティ・マネジメントの推進

⑩高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

⑪商業施設・地元企業等との連携

過度な自動車依存意識からの脱却

地域公共交通の新たな需要創出

※**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

基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

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

※対応：網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ見直しや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

※議会：産業建設常任委員会の意見

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
施策①	持続可能な公共交通ネットワークの形成	●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積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（運転手等）確保に向けた支援の検討	●担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討	新規	○		
		●新たなモビリティの導入検討	見直し		○	
●ICTの活用や新たな技術の導入検討	●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		○		
	●主要交差点周辺の道路改良	継続				
施策②	運行路線の定時性・速達性の向上	●公共交通による駅へのアクセス強化	●信号機の運用見直しの検討	継続		
			●駅前ロータリーの機能の見直し	見直し		
	●駅前ロータリーの機能性の向上	●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	○		

基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

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

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
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	●鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	●鉄道との乗り継ぎを考慮した路線バスダイヤの調整	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	○	
		●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		
		●主要駅および生活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	●主要駅および生活拠点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	見直し	○	○
●草津市観光案内所における公共交通情報案内	継続					
	●交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入検討	●ICOCA等の交通系ICカードの導入検討	見直し	○	○	
施策④	鉄道駅周辺の自転車利用環境の向上	●鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備	●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					

基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

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

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
施策⑤	いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の向上	●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検討	●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		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		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）

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
施策⑥	乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上	●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近辺への自転車駐輪場の整備推進	見直し		
			●サイクル&バスライドの利用促進	継続		
		●バス交通不便地等のデマンド交通の拡充	●バス交通不便地等におけるまめタクの導入検討	見直し	○	

基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組

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）

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
施策⑦	福祉分野等と連携した移動手段の充実	●生活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の環境づくりの推進	●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の検討	●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と連携した公共交通の充実	新規		

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（地域・関係機関等の連携・協働）

基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会
施策⑨ モビリティ・マネジメントの推進	●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	●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		
		●南草津プリムタウンを中心とした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		
	●まめタクへの乗り方教室の実施	●地域でのまめタクへの乗り方教室の開催	新規	○	
	●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		
		●イベント等での公共交通情報の提供	継続		
●公共交通マップの作成	●交通事業者横断の公共交通マップの作成	新規	○		
●来訪者等の公共交通利用の促進	●観光パンフレット等への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			
	●イベント等での公共交通情報の提供	継続			
●特徴を活かした接続バスの有効活用	●大津湖南エリアでの連節バスの運行継続、拡充	継続			

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（地域・関係機関等の連携・協働）

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応	提案	議会	
施策⑩	高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくり	●交通安全教室の充実	●交通安全教室等の開催	継続			
			●交通安全高齢者師範学校の開催	継続			
			●交通安全に関する情報提供	新規			
		●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	●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	継続			
			●運転免許証自主返納高齢者への支援サービスの充実	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	●運賃割引等（商業施設等との連携）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	○
●営業外収入の確保（広告収入の増加）	●広告収入の確保				新規	○	
●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）	●地域と連携したバス車内ラッピングの実施				新規	○	

骨子案への意見照会結果と反映方針について

地域公共交通の課題・基本方針・目標・施策の方向性の関係性が明確になるよう、記載内容の表現や施策の盛り込む位置を精査しました。また、骨子案への意見照会結果を踏まえ、地域公共交通に係る目標の評価指標や基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組内容を見直しました。

【前回協議会での提示資料からの変更点】

頁	骨子案の項目	前回からの変更点																																										
P2	<p>本市における地域公共交通の課題</p> <p>・課題と基本方針との関係性がより明確になるよう、課題の表現を見直しました。</p> <div data-bbox="468 445 1389 1129"> <h3>本市における地域公共交通の課題</h3> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <table border="1"> <tr> <th>現状</th> <th>課題</th> </tr> <tr> <td> <p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 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 </td> </tr> </table> <p>※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</p> </div>	現状	課題	<p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>本市における地域公共交通の課題</p> <p>・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、「地域公共交通および担い手の維持・確保」、「移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上」、「地域公共交通の新たな需要創出」、「外出しづらい交通弱者の移動支援」は、新たに加えるべき視点と考えます。</p> <div data-bbox="1685 445 2605 1129"> <h3>本市における地域公共交通の課題</h3> <ul style="list-style-type: none"> 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、「地域公共交通および担い手の維持・確保」、「移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上」、「地域公共交通の新たな需要創出」、「外出しづらい交通弱者の移動支援」は、新たに加えるべき視点と考えます。 <table border="1"> <tr> <th>現状</th> <th>課題</th> </tr> <tr> <td> <p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> バス交通の不便地の解消 適切な公共交通の情報提供による連携強化 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 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 地域公共交通および担い手の維持・確保 移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上 地域公共交通の新たな需要創出 外出しづらい交通弱者の移動支援 </td> </tr> </table> <p>※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</p> </div>	現状	課題	<p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の不便地の解消 適切な公共交通の情報提供による連携強化 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 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 地域公共交通および担い手の維持・確保 移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上 地域公共交通の新たな需要創出 外出しづらい交通弱者の移動支援 																																		
現状	課題																																											
<p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 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 																																											
現状	課題																																											
<p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>まちの構造</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 滋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、駅周辺の自転車駐輪スペースが不足 公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足 	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の不便地の解消 適切な公共交通の情報提供による連携強化 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 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 地域公共交通および担い手の維持・確保 移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上 地域公共交通の新たな需要創出 外出しづらい交通弱者の移動支援 																																											
P3	<p>地域公共交通に係る基本方針</p> <p>・①地域公共交通ネットワークの形成及び利便性向上、②多様なニーズに応じた生活交通の確保（公共交通以外の輸送資源の総動員）、③関係機関との連携の3つの観点から、課題と基本方針との関係性をシンプルにつなげるよう見直しました。</p> <div data-bbox="480 1255 1400 1927"> <h3>地域公共交通に係る基本方針と目標</h3> <ul style="list-style-type: none"> 計画作成の目的 対象区域 対象期間 計画の位置づけ <table border="1"> <tr> <th>本市の地域公共交通の課題</th> <th>計画の基本方針</th> </tr> <tr> <td>バス交通の不便地の存在</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>公共交通の情報提供が不十分</td> <td>「J」R、路線バス、まめバス、まめタク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。</td> </tr> <tr> <td>慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下</td> <td>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）</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の整備促進</td> <td>「前計画の基本施策2」に対応</td> </tr> <tr> <td>駅周辺の自転車駐輪場の確保</td> <td>公共交通だけでなく、支援サービス等、他連携により、生活者移動手段を確保します。</td> </tr> <tr> <td>過度な自動車依存意識からの脱却</td> <td>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）</td> </tr> <tr> <td>移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上</td> <td>「前計画の基本施策3」に対応</td> </tr> <tr> <td>地域公共交通の維持に向けた利用促進</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td>市民・地元企業・交通事業者・行政の連携</td> <td>自家用車に過度に頼ることなく、公共交通も上手に使って移動し、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。</td> </tr> </table> <p>《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</p> </div>	本市の地域公共交通の課題	計画の基本方針	バス交通の不便地の存在	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	公共交通の情報提供が不十分	「J」R、路線バス、まめバス、まめタク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。	慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下	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）	バリアフリー化の整備促進	「前計画の基本施策2」に対応	駅周辺の自転車駐輪場の確保	公共交通だけでなく、支援サービス等、他連携により、生活者移動手段を確保します。	過度な自動車依存意識からの脱却	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）	移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上	「前計画の基本施策3」に対応	地域公共交通の維持に向けた利用促進	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。	市民・地元企業・交通事業者・行政の連携	自家用車に過度に頼ることなく、公共交通も上手に使って移動し、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。	<p>地域公共交通に係る基本方針と目標</p> <p>・①地域公共交通ネットワークの形成及び利便性向上、②多様なニーズに応じた生活交通の確保（公共交通以外の輸送資源の総動員）、③関係機関との連携の3つの観点から、課題と基本方針との関係性をシンプルにつなげるよう見直しました。</p> <div data-bbox="1596 1255 2516 1927"> <h3>地域公共交通に係る基本方針と目標</h3> <ul style="list-style-type: none"> 計画策定の目的 対象区域 対象期間 計画の位置づけ <table border="1"> <tr> <th>本市の地域公共交通の課題</th> <th>計画の基本方針</th> </tr> <tr> <td>適切な公共交通の情報提供による連携強化</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>「前計画の基本施策1」に対応</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー化の整備促進</td> <td>多様な交通手段の役割を明確にし、連携を図ることで、効率的な公共交通ネットワークを形成し、持続的に維持・確保を目指します。</td> </tr> <tr> <td>駅周辺の自転車駐輪場の確保</td> <td>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）</td> </tr> <tr> <td>地域公共交通および担い手の維持・確保</td> <td>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を総動員し、生活拠点内の医療施設や商業施設、文化拠点などへの日常生活を支える交通手段の確保を目指します。</td> </tr> <tr> <td>移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上</td> <td>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）</td> </tr> <tr> <td>バス交通の不便地の解消</td> <td>市、交通事業者、行政が連携し、利用促進・付加価値の提供あるいは新たな収益モデルの構築など、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりを目指します。</td> </tr> <tr> <td>外出しづらい交通弱者の移動支援</td> <td>「前計画の基本施策3」に対応</td> </tr> <tr> <td>過度な自動車依存意識からの脱却</td> <td>「前計画の基本施策3」に対応</td> </tr> <tr> <td>地域公共交通の新たな需要創出</td> <td>「前計画の基本施策3」に対応</td> </tr> </table> </div>	本市の地域公共交通の課題	計画の基本方針	適切な公共交通の情報提供による連携強化	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	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	「前計画の基本施策1」に対応	バリアフリー化の整備促進	多様な交通手段の役割を明確にし、連携を図ることで、効率的な公共交通ネットワークを形成し、持続的に維持・確保を目指します。	駅周辺の自転車駐輪場の確保	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）	地域公共交通および担い手の維持・確保	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を総動員し、生活拠点内の医療施設や商業施設、文化拠点などへの日常生活を支える交通手段の確保を目指します。	移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上	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）	バス交通の不便地の解消	市、交通事業者、行政が連携し、利用促進・付加価値の提供あるいは新たな収益モデルの構築など、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりを目指します。	外出しづらい交通弱者の移動支援	「前計画の基本施策3」に対応	過度な自動車依存意識からの脱却	「前計画の基本施策3」に対応	地域公共交通の新たな需要創出	「前計画の基本施策3」に対応
本市の地域公共交通の課題	計画の基本方針																																											
バス交通の不便地の存在	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																																											
公共交通の情報提供が不十分	「J」R、路線バス、まめバス、まめタク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。																																											
慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下	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）																																											
バリアフリー化の整備促進	「前計画の基本施策2」に対応																																											
駅周辺の自転車駐輪場の確保	公共交通だけでなく、支援サービス等、他連携により、生活者移動手段を確保します。																																											
過度な自動車依存意識からの脱却	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）																																											
移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上	「前計画の基本施策3」に対応																																											
地域公共交通の維持に向けた利用促進	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。																																											
市民・地元企業・交通事業者・行政の連携	自家用車に過度に頼ることなく、公共交通も上手に使って移動し、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。																																											
本市の地域公共交通の課題	計画の基本方針																																											
適切な公共交通の情報提供による連携強化	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																																											
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	「前計画の基本施策1」に対応																																											
バリアフリー化の整備促進	多様な交通手段の役割を明確にし、連携を図ることで、効率的な公共交通ネットワークを形成し、持続的に維持・確保を目指します。																																											
駅周辺の自転車駐輪場の確保	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）																																											
地域公共交通および担い手の維持・確保	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を総動員し、生活拠点内の医療施設や商業施設、文化拠点などへの日常生活を支える交通手段の確保を目指します。																																											
移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上	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）																																											
バス交通の不便地の解消	市、交通事業者、行政が連携し、利用促進・付加価値の提供あるいは新たな収益モデルの構築など、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりを目指します。																																											
外出しづらい交通弱者の移動支援	「前計画の基本施策3」に対応																																											
過度な自動車依存意識からの脱却	「前計画の基本施策3」に対応																																											
地域公共交通の新たな需要創出	「前計画の基本施策3」に対応																																											

頁	骨子案の項目	前回からの変更点
P4	地域公共交通に係る目標	<p>・各方針における評価指標を見直しました。※全体の目標の評価指標を基本方針1～3に統合、基本方針2、3への新たな評価指標の追加。</p> <p>・詳細は骨子案への意見照会結果と反映に記載しています。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">全体の目標の評価指標を基本方針1～3に統合しました。</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">地域公共交通に係る基本方針と目標</p> <p>全体の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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）。 <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p style="text-align: right;">4</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">地域公共交通に係る基本方針と目標</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通に対する市の財政負担額 【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 【考え方】運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減や収入増加を図ることで収支差の改善を目指します。 ● 公共交通の利便性に満足している市民の割合（全市民） 【考え方】利便性の高い地域公共交通を構築することで、市民の公共交通に対する満足度の向上を目指す。 <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通カバー率（人口） 【考え方】公共交通カバー率は現状で約95%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公共交通の確保を目指す。 ● 福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数 【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、福祉有償運送の登録事業者数、地域支え合い運送事業の送迎ボランティア人数、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。 ● 公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数 【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。 <p>基本方針3 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（地域・関係機関等の連携・協働）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の利用者数（鉄道/路線バス/まめバス/まめタク） 【考え方】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。 ● 運転免許自主返納率（65歳以上） 【考え方】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し、運転免許自主返納率の向上を目指します。 ● 地域・関係機関等との意見交換会の実施回数 【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、協働施策を検討する意見交換の場の増加を目指す。 <p style="text-align: right;">4</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0; width: fit-content; margin-left: auto;"> <p style="text-align: center;">骨子案への意見照会結果を踏まえ、新たな評価指標の追加</p> </div>
P5	本市における地域公共交通の位置づけと役割	<p>・鉄道の役割の記載内容の表現を一部見直しました。</p> <p>※P5は軽微な修正のため変更履歴は割愛します</p>
P6	将来の地域公共交通ネットワーク	<p>・凡例の記載内容の表現を一部見直しました。</p> <p>※P6は軽微な修正のため変更履歴は割愛します</p>
P7	基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組（体系図）	<p>・地域公共交通の課題～基本方針・目標～施策の関係性を精査し、体系図を作成しました。</p>

頁	骨子案の項目	前回からの変更点																																													
P8～ 13	基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組	<p>・地域公共交通の課題～基本方針・目標～施策の関係性を精査し、それに伴い施策の表現を見直すとともに、施策⑤の位置を変更しています（前回：地域公共交通を支える体制・仕組みづくり）。</p> <p>・また、施策に応じた取組内容を追記するようにしています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組</p> <p>・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。</p> <p>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</p> <p>※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> <table border="1"> <tr> <td>施策①</td> <td>持続可能な公共交通ネットワークの形成</td> <td>路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 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【見直し】</td> </tr> <tr> <td>施策②</td> <td>連続性のある道路環境整備</td> <td>公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 自転車走行空間の整備【継続】</td> </tr> <tr> <td>施策③</td> <td>鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化</td> <td>鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 行き先別のバス乗り場の再編【新規・提案】 路線バスの共通ナンバリングの導入検討【新規・提案】 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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】</td> </tr> <tr> <td>施策④</td> <td>鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備</td> <td>鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【見直し】 放置自転車の削減対策【継続】</td> </tr> </table> <p>目標の達成に向けた施策</p> <p>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）</p> <table border="1"> <tr> <td>施策⑤</td> <td>まちづくりと連携した交通ネットワークの確立</td> <td>サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】</td> </tr> <tr> <td>施策⑥</td> <td>福祉分野等と連携した移動手段の充実</td> <td>生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】</td> </tr> <tr> <td>施策⑦</td> <td>広域的なバス路線の充実</td> <td>隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】</td> </tr> </table> </div> <div style="width: 45%;"> <p>基本方針及び目標の実現に向けた事業や取組</p> <p>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</p> <p>※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> <table border="1"> <tr> <td>施策①</td> <td>持続可能な公共交通ネットワークの形成</td> <td>路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 ICTの活用や新たな技術の導入検討【見直し】</td> </tr> <tr> <td>施策②</td> <td>運行路線の定時性・速達性の向上</td> <td>公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化【継続】 バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上【新規・提案】</td> </tr> <tr> <td>施策③</td> <td>鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化</td> <td>鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 主要駅および生活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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】</td> </tr> <tr> <td>施策④</td> <td>鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備</td> <td>鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 自転車走行空間の整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【継続】 放置自転車の削減対策【継続】</td> </tr> </table> <p>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）</p> <table border="1"> <tr> <td>施策⑤</td> <td>いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備</td> <td>公共交通のバリアフリー化の推進【継続】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 バス待ち環境の整備検討【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【再掲】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入検討【再掲】</td> </tr> <tr> <td>施策⑥</td> <td>乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上</td> <td>サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】</td> </tr> <tr> <td>施策⑦</td> <td>福祉分野等と連携した移動手段の充実</td> <td>生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】</td> </tr> <tr> <td>施策⑧</td> <td>広域的なバス路線の充実</td> <td>隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>公共交通の視点からの表現に見直しました。</p> <p>まめタクも含まれるため公共交通に表現を見直しました。</p> <p>地域公共交通計画ではダイヤや運賃面からもサービスを改善・充実とされているため、独立させました</p> <p>AI オンデマンド交通やMaaSなどを含めた取組の調査研究を含めるため、「新たな技術の導入検討」と表現を見直しました</p> <p>類似の施策とあわせて記載するよう見直しました</p> <p>地域公共交通を支える体制・仕組みづくりに入れておりましたが、利便性向上に資する施策であるため、基本方針①での位置づけに見直しました</p> <p>より直接的に施策をイメージできるように表現を見直しました。</p> </div>	施策①	持続可能な公共交通ネットワークの形成	路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 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【見直し】	施策②	連続性のある道路環境整備	公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 自転車走行空間の整備【継続】	施策③	鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 行き先別のバス乗り場の再編【新規・提案】 路線バスの共通ナンバリングの導入検討【新規・提案】 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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】	施策④	鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【見直し】 放置自転車の削減対策【継続】	施策⑤	まちづくりと連携した交通ネットワークの確立	サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】	施策⑥	福祉分野等と連携した移動手段の充実	生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】	施策⑦	広域的なバス路線の充実	隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】	施策①	持続可能な公共交通ネットワークの形成	路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 ICTの活用や新たな技術の導入検討【見直し】	施策②	運行路線の定時性・速達性の向上	公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化【継続】 バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上【新規・提案】	施策③	鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 主要駅および生活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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】	施策④	鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 自転車走行空間の整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【継続】 放置自転車の削減対策【継続】	施策⑤	いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	公共交通のバリアフリー化の推進【継続】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 バス待ち環境の整備検討【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【再掲】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入検討【再掲】	施策⑥	乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上	サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】	施策⑦	福祉分野等と連携した移動手段の充実	生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】	施策⑧	広域的なバス路線の充実	隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】
施策①	持続可能な公共交通ネットワークの形成	路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 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【見直し】																																													
施策②	連続性のある道路環境整備	公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 自転車走行空間の整備【継続】																																													
施策③	鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 行き先別のバス乗り場の再編【新規・提案】 路線バスの共通ナンバリングの導入検討【新規・提案】 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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】																																													
施策④	鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【見直し】 放置自転車の削減対策【継続】																																													
施策⑤	まちづくりと連携した交通ネットワークの確立	サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】																																													
施策⑥	福祉分野等と連携した移動手段の充実	生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】																																													
施策⑦	広域的なバス路線の充実	隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】																																													
施策①	持続可能な公共交通ネットワークの形成	路線バスやコミュニティバス路線の再構築【継続】 バスの路線確保に向けた支援の検討【継続】 担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討【新規・提案】 ICTの活用や新たな技術の導入検討【見直し】																																													
施策②	運行路線の定時性・速達性の向上	公共交通による駅へのアクセス強化【継続】 駅前ロータリーの機能性の向上【見直し】 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化【継続】 バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上【新規・提案】																																													
施策③	鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	鉄道とバスとの乗り継ぎ強化【継続】 主要駅および生活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【見直し・提案】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進【見直し・提案】																																													
施策④	鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備【継続】 自転車走行空間の整備【継続】 レンタサイクル事業の展開【継続】 放置自転車の削減対策【継続】																																													
施策⑤	いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	公共交通のバリアフリー化の推進【継続】 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進【継続】 バス待ち環境の整備検討【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【再掲】 交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入検討【再掲】																																													
施策⑥	乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上	サイクル&バスライドの環境整備の拡充【見直し】 バス交通不便地等のデマンド交通の拡充【見直し】																																													
施策⑦	福祉分野等と連携した移動手段の充実	生活支援サービスの充実【継続】 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進【継続】 病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討【新規・提案】																																													
施策⑧	広域的なバス路線の充実	隣接市と連携したバス路線網の強化【継続】 大津湖南エリアの公共交通の充実【継続】																																													

【骨子案への意見照会結果と反映方針】

頁	骨子案への意見	骨子案への反映方針
P3	<p>●課題と施策の関係性について 【滋賀県バス協会 野村委員】 ・P2の課題と方針の矢印で示してある部分とP7に記載の施策の関係から<u>もう少し明確にする必要がある</u>と思います。</p>	<p>・課題と基本方針、目標、施策の方向性について、見直しました。また、基本方針や施策の表現、施策の盛り込む位置も一部見直しております【骨子案P7】。</p>
P5	<p>●基本方針2の評価指標の見直しについて 【滋賀県バス協会 野村委員】 ○基本方針2に係る評価指標と基本方針2に係る施策との関係で、人口カバー率という評価指標で多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保を達成したといえるのか少し疑問に思います。<u>人口カバー率も一つの指標と考えますが、これのみでは評価しにくいと考えますのでご検討お願いいたします。</u> ○P2の課題の部分で記載のある<u>バス交通の不便地の存在を解消する意味では一つの指標になり得ると考えますが、移動ニーズに応じた運行改善・利便性の確保の課題については別の指標を検討していただきたい。</u></p>	<p>○多様なニーズに対応した生活拠点内の日常生活を支える移動手段の確保という観点から、大きな目標設定として、公共交通の人口カバー率を設定しておりました（方針2の表現を一部見直しました）が、<u>「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」、「公共交通機関の乗り継ぎ拠点数」</u>の評価指標を追加しました。【骨子案P4】 ○移動ニーズに応じた運行改善・利便性の確保の課題については、<u>「公共交通カバー率」、「福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数」、「公共交通機関の乗り継ぎ拠点数」</u>の評価指標で評価します。 【骨子案P4】</p>
	<p>●基本方針3の評価指標の見直しについて 【滋賀県バス協会 野村委員】 ○基本方針3についても同様に、運転免許自主返納率や免許返納者数ではこの方針の評価指標としては不十分であると考えます。 ・特にこの方針では、<u>地域公共交通を支える体制・仕組みづくりという表現の記載と中身になっている以上、支える体制がどう構築できたのか、作り上げる仕組みは、地域公共交通を支える仕組みになっているのかを評価する指標にすべきと考えます。</u> 【草津市観光物産協会 南委員】 ○「運転免許返納率・免許返納者数を基に取り組みを評価する」とありますが、<u>地域公共交通を支える体制や仕組みづくりが進んでいなくとも、高齢化により運転免許返納者が増えることも考えられるので、評価を見誤らないようにする必要があります</u>と考えます。この点については、<u>事前に対策しておくべきもの</u>と考えます。</p>	<p>○地域公共交通を支える体制・仕組みづくりとして、<u>「地域公共交通の利用者数」、「地域・関係機関との意見交換会の実施回数」</u>の評価指標を追加しました。【骨子案P4】 ○地域公共交通を支える体制・仕組みづくりとして、<u>「地域公共交通の利用者数」、「地域・関係機関との意見交換会の実施回数」</u>の評価指標を追加しました。【骨子案P4】</p>

頁	骨子案への意見	骨子案への反映方針
P5	<p>●基本方針3の評価指標（地域公共交通の利用者数）の目標設定について</p> <p>【西日本旅客鉄道㈱ 野口委員】</p> <p>○草津市内弊社駅における乗車人員(一日平均)の2022年度実績の2019年度比は、以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・草津駅は、定期外が98.3%、定期が90.4%、全体が92.8%、南草津駅は、定期外が69.9%、定期が89.8%、全体が83.4%となっています。 ・弊社としては、コロナ渦による生活様式の変容や立命館大学BKCの情報理工学部移転により、コロナ禍前の水準に回復することは難しいと想定しております。 ・そのような情勢における市内2駅に関して、傾向が異なることから、全体目標を達成するアプローチが異なることをご認識いただき、連携して様々な施策を共に取り組んでまいりたいと考えております。 <p>【草津市建設部 松尾委員】</p> <p>○今回の計画では、38ページの「将来」のような交通網にするのが大きな目標で、幹線があって、まめバス・まめタクを支線に位置づけるようになると思って見ていました。それなら、幹線道路を走る路線バスか、まめバスかわかりませんが、その利用者数が増えているか、減っているのか、目標数に入れるのはどうでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による生活様式の変容や立命館大学BKCの情報理工学部移転により、コロナ禍前の水準への回復は簡単なものではなく、公共交通の維持・確保に向けては各駅の傾向を踏まえ、交通事業者や駅周辺の商業施設と連携のうえ、鉄道駅での乗り継ぎ強化や利用促進等の利便性向上に向けた取り組みに加え、事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進の実施を通じて、<u>鉄道も含めた地域の公共交通全体の利用者増加に繋がるように、各施策に共に取り組んでいきたいと考えております。</u> <p>○法改正等に伴い、まめバスの再編が急務となるなか、まめタクの拡充を含めた、路線バス・まめバス・まめタクの役割分担による効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成が今回の大きな目標だと考えております。そのうえで、目標値として、まめバスおよびまめタクの利用者数を設定したいと考えております【骨子案P4】。</p>
P5	<p>●地域公共交通の役割の記載内容の見直しについて</p> <p>【西日本旅客鉄道㈱ 野口委員】</p> <p>○役割の文言について修正をお願いしたい。(滋賀県都市計画基本方針を一部抜粋)</p> <p>「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担う。」</p>	<p>○修正させていただきました。</p>
P5	<p>●地域公共交通におけるライドシェアの位置づけについて</p> <p>【塚口会長】</p> <p>○骨子案の中で、37ページ、緑色の「地域内支線・補完」の乗合タクシー、黄色の「面的交通」の一般タクシーとありますが、最近よく言われている、賛否両論がある、ライドシェアがどのように関係してくるのか、関係しないのかというのが少しわかりにくいので、ある程度ご説明いただければと思います。</p>	<p>①現状では、ライドシェアの実現に向けた制度設計について、国が方向性を年内に固めるとされていることから、現時点で骨子案に地域公共交通の交通形態として位置付けるのは難しいと考えておりますが、国の動向を注視しつつ【骨子案P8 施策①の個別施策「新たなモビリティの導入検討」】の中で、委員の皆様と議論してまいります。</p>
P6	<p>●将来の地域公共交通ネットワークの想定年次について</p> <p>【㈱帝産タクシー滋賀 布施委員】</p> <p>○現況と将来との比較図で、<u>将来の図の方ですが、だいたいいつ頃の将来像なのか？</u></p> <p>○地域内支線のまめタク運行について、<u>「山田学区」と「常盤学区」の導入以外のその他の路線はおよそいつ頃導入されるのか？</u></p>	<p>○計画期間が令和6年度から令和15年度までの10年間となっておりますので、将来像については、<u>令和15年の将来像</u>となっております。</p> <p>○山田学区、笠縫東学区、常盤学区以外の路線のうち、<u>老上・老上西学区については令和6年度</u>のまめバス「草津駅医大線」の幹線化に併せて導入を予定しております。</p>

頁	骨子案への意見	骨子案への反映方針
P8 ～	<p>●施策① 持続可能な公共交通ネットワークの形成（公共交通ネットワークの再構築）の内容について</p> <p>【滋賀県バス協会 野村委員】</p> <p>○「多様な交通手段が連携した」の部分について、方針としては「連携した」という表現でもいいのですが、<u>連携をしていくためにどういう施策をしていったらいいのか</u>です。</p> <p>○施策①「持続可能な公共交通網の形成」の「路線バスやコミュニティバス路線の再構築」がいちばん難しいです。再構築と書くのはいいのですが、<u>どうやって再構築していくのか、今後、非常に大きな課題を残すような表現になっています。</u></p>	<p>○連携については、まめタクの拡充を含めた路線バス・まめバス・まめタクの役割分担を行ったうえでの公共交通ネットワーク再編を実施したうえで、生活拠点での乗り継ぎ強化による連携を図ってまいります。</p> <p>○路線バスやコミュニティバス路線の再構築の向けた具体的な取り組み内容については、【骨子案 P8 施策①の個別施策「公共交通ネットワークの再構築」に「役割分担を明確化した路線の再編」、「既存の地域公共交通の路線の維持・確保」、「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」、「駅周辺等への都市機能の集積と地域公共交通の連携」を反映しました。</p>
	<p>【草津まちづくり(株) 辻委員】</p> <p>○郊外に住む住民の心配事は年代によっても変わるが、団塊の世代以降で言うと、将来への不安がほとんどだと思ふ。</p> <p>今は車に乗って買物や病院などに行けるが運転できなくなった時、一人又は夫婦だけになった時にそういった日々の用事に行くことができるのか？<u>実験運行では休止ということになったが、将来、こういった人口ボリュームの世代が運転できなくなったとき、又、調査・実験してもらえ、運行してもらえるのか？</u></p> <p>○方針の策定にあたっては<u>将来を見越した見直しを計画に組み込むべき</u>ではと思ふ。</p>	<p>○まめバス商店街循環線については、目標利用者数を達成しなかったため、一部の地域への運行は取りやめとなりましたが、各地域の公共交通のニーズを調査し、<u>必要に応じて実証運行等も行いながら、高齢化社会においても、将来持続可能な公共交通ネットワークを構築</u>します。</p> <p>○将来、公共交通のニーズ等に対応できるように、【骨子案 P8 施策①の個別施策「地域公共交通ネットワークの再構築」の中に反映します。</p>
	<p>●施策① 持続可能な公共交通ネットワークの形成（担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討）の内容について</p> <p>【(株)帝産タクシー滋賀 布施委員】</p> <p>○施策①持続可能な公共交通網の形成の中で、担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討ということですが、運転手不足はバス事業者だけではなく、タクシー運転手も不足しており、一般路線バス区間やまめバス区間の間を埋める（地域と接続する）ための<u>地域内支線（まめタク）の運行も今後増便になるのであれば、人員配置が難しくなってくるもの</u>と思われますので、よりよい検討をお願いいたします。</p>	<p>○運転手不足への対応としては、【骨子案 P8 施策①の個別施策「担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討」の中に反映するとともに、<u>タクシー事業者の運転手の状況を踏まえながら、まめタクの拡充や導入を検討</u>します。</p>
	<p>●施策① 持続可能な公共交通ネットワークの形成（ICTの活用や新たな技術の導入検討）の内容について</p> <p>【(特活) 滋賀県脊髄損傷者協会 前野委員】</p> <p>○バスの運転手の人材不足、それから、バスの自動運転化を踏まえて、バス専用道路をつくって、<u>自動運転化に向けた取組をこの計画に盛り込んで</u>はどうかと思います。</p>	<p>○運転手不足や新たな移動手段として、自動運転やBRT等の新技術の調査研究を進める必要があることから、【骨子案 P8 施策①の ICT の活用や新たな技術の導入検討】を反映します。</p>

頁	骨子案への意見	骨子案への反映方針
P8 ～	<p>●施策① 持続可能な公共交通ネットワークの形成（ICTの活用や新たな技術の導入検討）の内容について</p> <p>【近江タクシー㈱ 辰野委員】</p> <p>○今後、まめタクが主流になってくるのではないかと思います。今のまめタクのシステムでは古いため、各市町で考えておられる <u>D XやA Iを使ったオンデマンド型のまめタク事業というの、</u> <u>今後は検討すべきではない</u> でしょうか。</p>	<p>○現時点では、定時定路線のまめタクの拡充を含めた公共交通ネットワークの再構築を図ろうとしている段階ですが、他の自治体ではD XやA I等の I C Tを活用したオンデマンド型のタクシーも展開されていることから、<u>新たな公共交通の導入については【骨子案 P8 施策①の ICTの活用や新たな技術の導入検討】</u> で調査研究を行います。</p>
	<p>●施策③ 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化の内容について</p> <p>【西日本旅客鉄道㈱ 野口委員】</p> <p>○駅での乗り継ぎ利便性向上については、<u>MaaS アプリを推進することでも取り組むことができる</u> ことから、<u>普及に向けて連携できればと</u> 考えます。</p>	<p>○MaaS アプリは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となることから、【骨子案 P9 施策 8 の個別施策「ICTの活用や新たな技術の導入検討」】 において、MaaS アプリの普及に向けて交通事業者等と連携していきます。</p>
P10 ～	<p>●施策⑥ 乗り合いタクシーや自転車との連携強化による生活拠点へのアクセス向上の内容について</p> <p>【西日本旅客鉄道㈱ 野口委員】</p> <p>○市内道路交通における混雑緩和や駅からの二次アクセスの充実化に向けて、既存の公共交通だけでなく、<u>新たなモビリティ（BRT 等）の検討をお願いできれば</u> と思います。</p>	<p>○市内道路交通における混雑緩和や駅からの二次アクセスの充実化に向けて、道路改良や信号機の運用見直し、駅前ロータリーの利用環境整備により、公共交通の定時性・速達性向上を図るとともに、<u>連節バスの拡充、信号機の運用見直し（PTPS の導入）と併せて、BRT（バス高速輸送システム）や LRT（次世代型路面電車）の整備、自動運転技術やライドシェアといった新たなモビリティの導入について、【骨子案 P8 施策①の ICTの活用や新たな技術の導入検討】</u> において、国や県等の関係機関と検討していきます。</p>
	<p>●施策⑦ 福祉分野等と連携した移動手段の充実の内容について</p> <p>【滋賀県バス協会 野村委員】</p> <p>○病院や事業所の送迎でお困りになっておられる方は、路線バスで駅まで行きにくいという問題ですが、どの地域でも、病院や事業所への送迎と路線バスの関係は、非常に大きな課題ではあります。<u>病院や事業所側の目線</u>で言うと、自分たちの行き帰りで路線バスをうまく利用できないという御意見もあります。そうかと言って、<u>常に路線バスをご利用いただいているわけではないので、どこまで連携できるのかと懐疑的なところもあります。</u></p>	<p>○病院送迎バスが路線バスやまめバスの路線と重複している箇所がありますので、一体的なサービスの実現は現状難しいところではありますが、国の方針を踏まえながら福祉や商業と公共交通の連携を検討します。</p>

頁	骨子案への意見	骨子案への反映方針
P13	<p>●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の内容について</p> <p>【草津市老人クラブ連合会 野田委員】</p> <p>○私は 83 歳で自主返納しましたが、同年配の人たちで自主返納をためらっている人たちが多くおられます。その理由は</p> <p>①配偶者同士の買い物、通院等の送迎ができない</p> <p>②ホームセンターの買い物や畑作業が今までどおりにできない</p> <p>③高齢になると思わぬ出来事が増えてくるが、車がないと咄嗟の対応がとれない</p> <p>④自転車に対応しているが、足腰が弱ってきていて店頭などの事故が多い</p> <p>以上等の理由ですが対応策として</p> <p>①返納者の特典として今までよりも充実する。例えばタクシーの無料期間を 2 年間とする。ただし月 2 回まで。</p> <p>②路線バスの利用も同様とする。</p> <p>③近くの運転者（普通車、軽自動車）の代行タクシーを増やし、タクシー並みの利用ができるようにする。</p> <p>④軽自動車が気軽に代行してもらえる制度を作る</p> <p>・以上のような対策がとれば、返納者も増えると思います。</p>	<p>○委員ご指摘のとおり、現行の支援策だけでは不十分であると考えておりますことから、【骨子案 P13 施策⑩の個別施策「運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実」】の中で<u>高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備や支援策の拡充について、県・市・交通管理者・交通事業者で連携し、更なる支援策の拡充を組み込みます。</u></p>