

第3章 計画の基本的な考え方

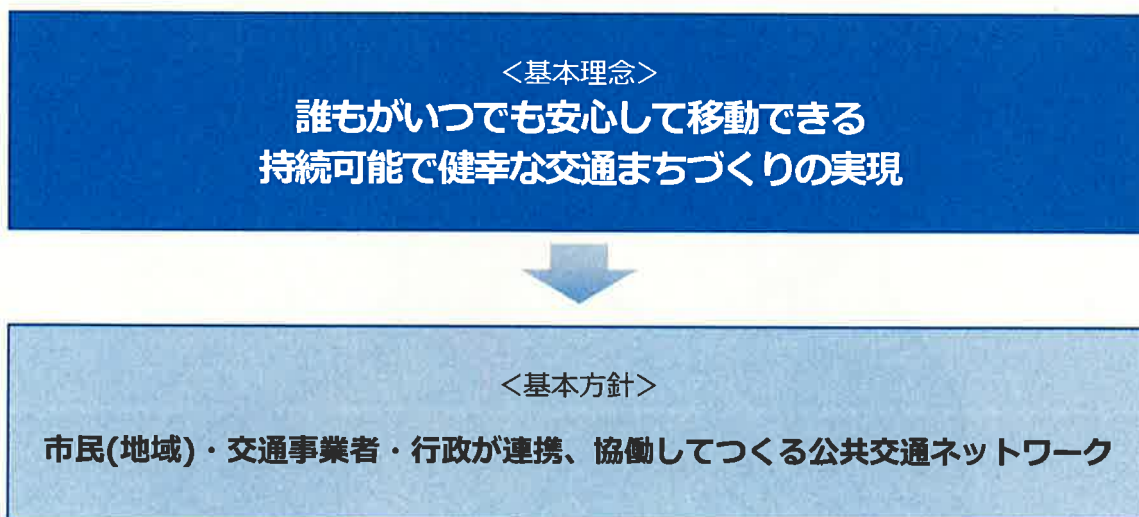
1. 基本理念

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＋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

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、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に、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

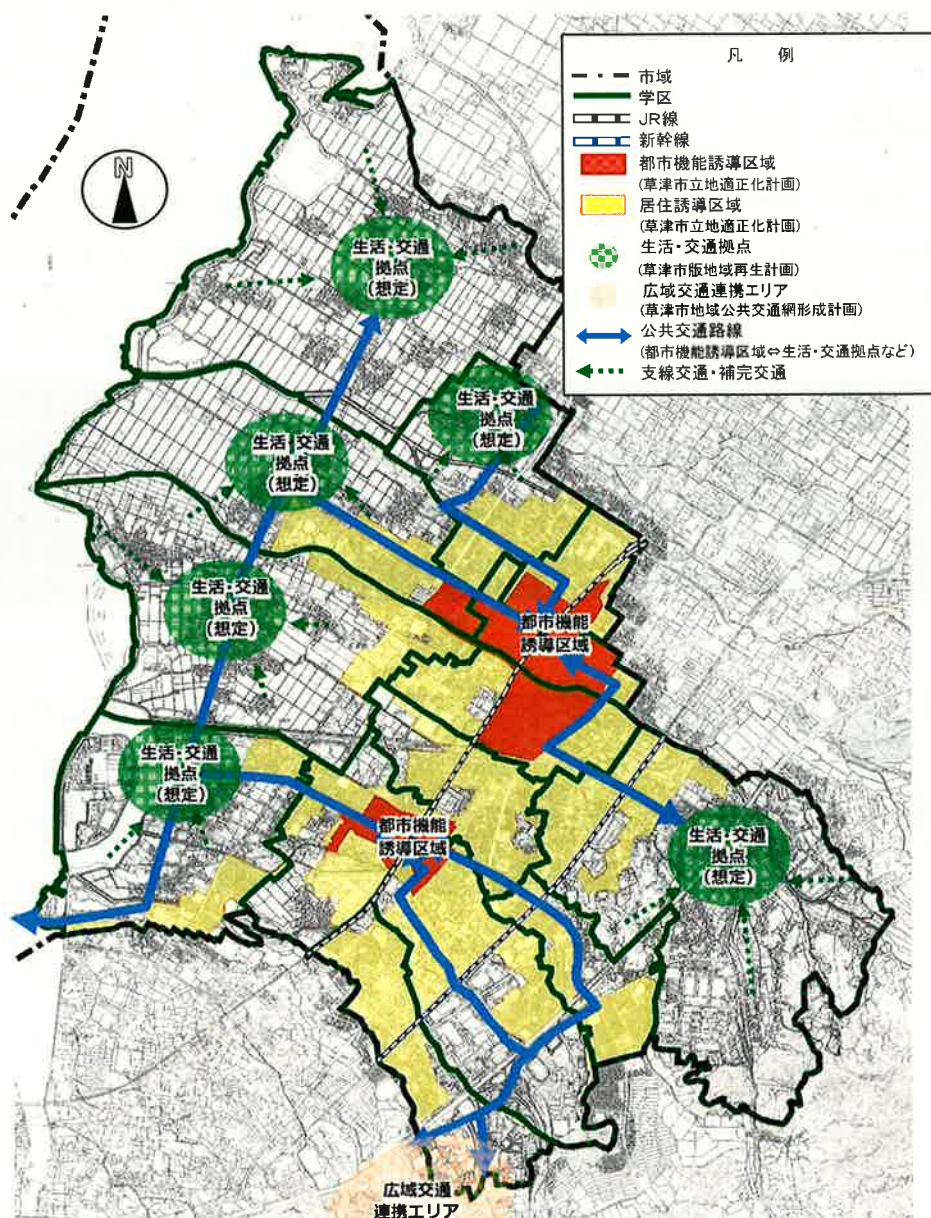


図 3-1 3計画の連携イメージ図

3.2 地域ごとの今後目指す交通体系等のあり方

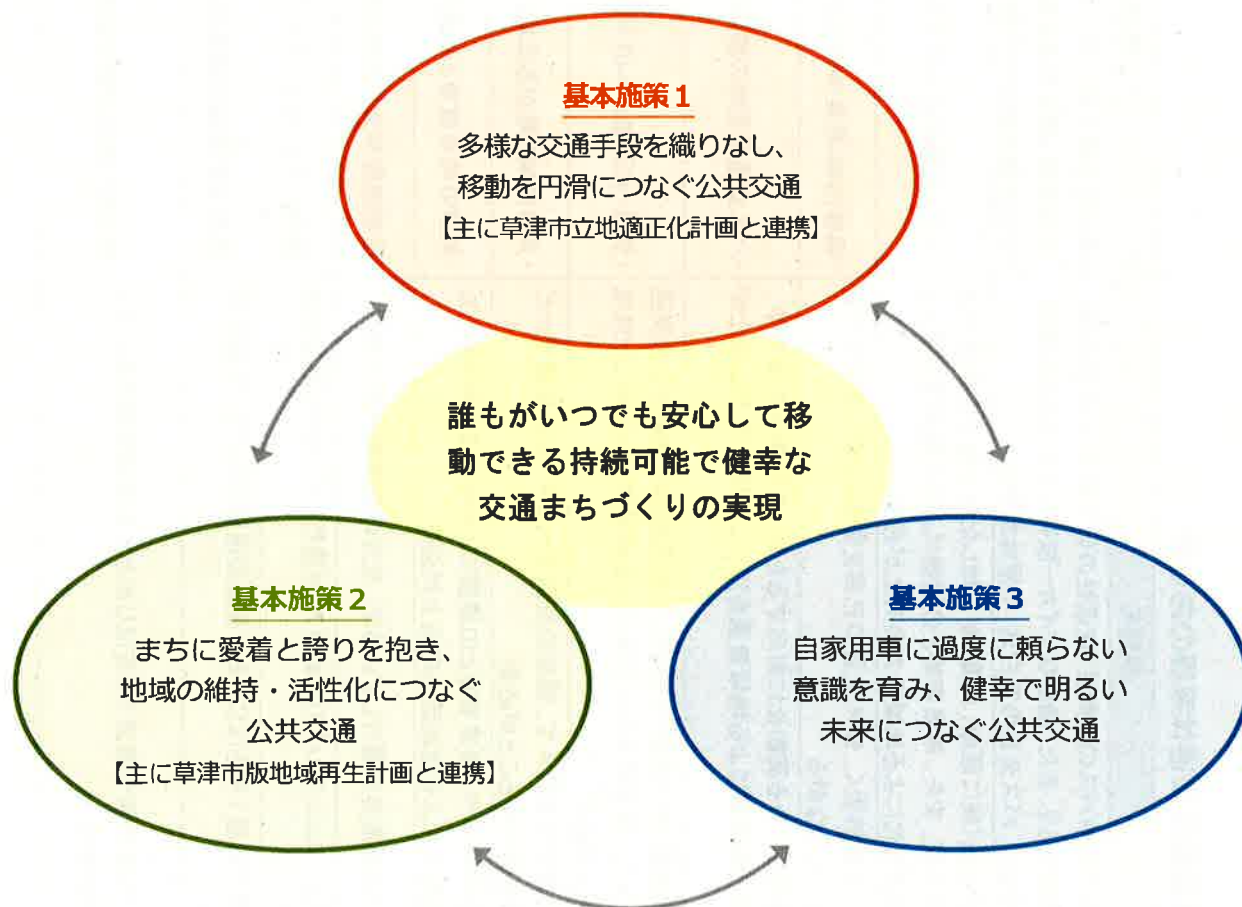
地域区分	学区	課題等	市として目指すべき交通体系のあり方
市全域		情報提供不足やバスの定時性・速達性の低下等で、バスが利用しづらい環境にあり、また、過度なマイカー依存によりバスの利用者は減少傾向で、バス交通の空白地・不便地が存在	・多様な交通手段(バス、タクシー、自転車等)の連携による移動手段の充実 ・支線交通、補完交通と路線バスの接続性の向上 ・公共交通機関の利用環境の向上
	常盤	生活利便施設(特に医療、商業)が立地した生活拠点の形成や公共交通の充実、また、事業者等との連携による地域資源を活かした産業の活性化による地域活力の向上が必要	・生活・交通拠点へのアクセス(支線交通・補完交通)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	・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	・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	・生活・交通拠点へのアクセス(支線交通・補完交通)整備
び文公園都市 周辺地域	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	・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	・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
	志津南	複数のバス事業者が運行しているが、双方の連携等が不十分	・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、双方の連携等が不十分	・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	・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
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	・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+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
	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、公共交通の利便性を向上する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。 施策 1 持続可能な公共交通網の形成 施策 2 連続性のある道路環境整備 施策 3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化 施策 4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備
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
	公共交通だけでなく、自転車、福祉有償サービス等、地域にあっ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、観光施設や医療施設、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。 施策 1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立 施策 2 福祉分野等と連携した移動手段の充実 施策 3 広域的なバス路線の充実
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
	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。 施策 1 モビリティ・マネジメントの推進 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 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

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	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。
施策展開の考え方	➤ 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	(1) 路線バスやコミュニティバス路線の再構築 ■概要 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。 ● 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 ■対象地域：市全域 (2) バスの路線確保に向けた支援の検討 ■概要 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。 ● 基幹路線などのバス路線への一部補助の検討 ■対象地域：市全域

(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	○	

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、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

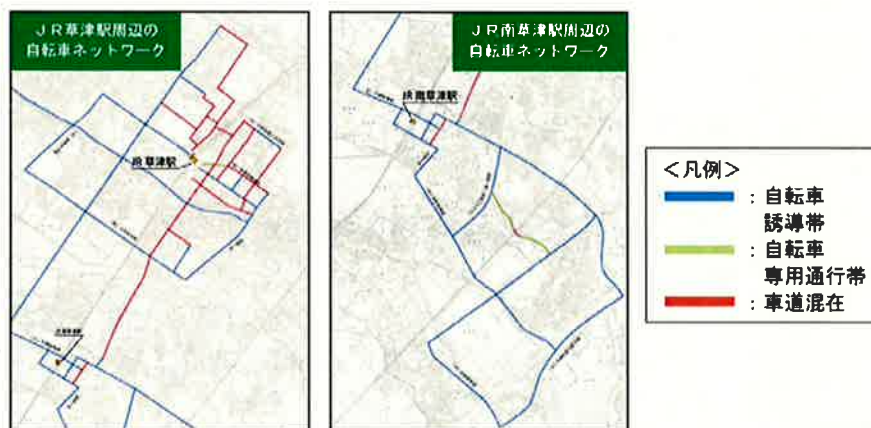
■対象地域：主に市街化区域

(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。
個別施策	(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周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くん（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

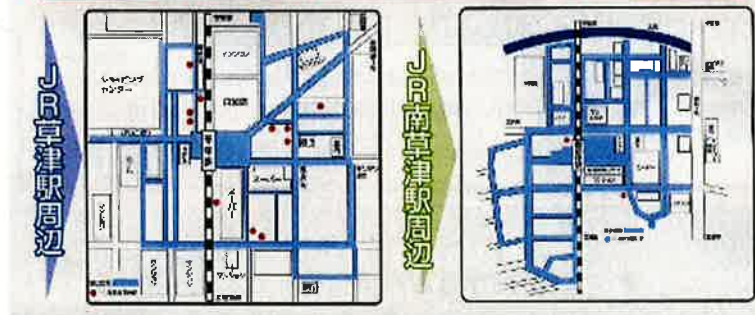
(3) 放置自転車の削減対策

■概要

鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域におけ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

この区域が、自転車等放置禁止区域です。



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

(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。
個別施策	(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 ● 草津栗東守山くるとバスの運行の充実 ▲草津栗東守山くるとバスの運行（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
	(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、公共交通のシンボルの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	道路の交通状況により、路線バス等の到着時間が分からない不安感や、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	➤ 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や、交通系 I C 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)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 (2) 交通系 I C カードの導入検討【再掲】 (3) バス待機環境の整備検討 ■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

(4) 公共交通のバリアフリー化の推進

■概要

誰もが心地よく移動できる環境整備を図るため、低床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。

- 低床車両（底床バス、ユニバーサルデザインタクシー）の導入
- 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



▲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

(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



▲路線バスでピワイチ！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)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		
(2)交通系ICカードの導入検討【再掲】	検討・準備							実 施		
(3)バス待機環境の整備検討	検討・準備							実 施		
(4)公共交通のバリアフリー化の推進	実 施（一部検討）				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。

(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

個別施策



▲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

(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。

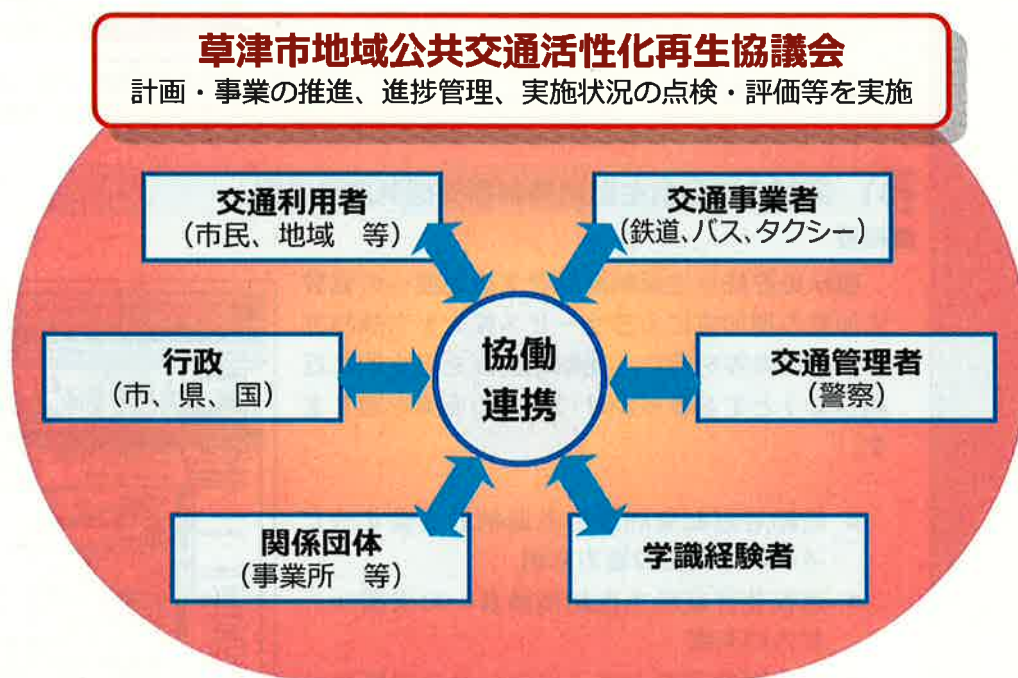


図 5-1 計画の推進体制

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＋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＋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	ピ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	自家用車の過剰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。

