

第 15 回 草津市地域公共交通活性化再生協議会 通常総会

次 第

日 時：平成 30 年 1 月 11 日(木)

午前 10 時～11 時 30 分 【予定】

場 所：草津市役所 2 階特大会議室

1 開 会 (挨拶)

2 議 事

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の一部を改正する規約の制定について
〔資料 1〕

3 協 議

草津市地域公共交通網形成計画の策定について 〔資料 2－1～2－4〕

4 その他

5 閉 会

草津市地域公共交通活性化再生協議会 委員名簿

(平成 30 年 1 月 1 日現在、敬称略)

	役 職	分 野	氏 名	備 考
1	会長	草津市職員	善 利 健 次	草津市副市長
2	2号委員	一般乗合	立 川 敬 一	近江鉄道株式会社 取締役執行役員 自動車部長
3	2号委員	一般乗合	隠 岐 公 史	滋賀バス株式会社 代表取締役
4	2号委員	一般乗合	大 西 勇 美	帝産湖南交通株式会社 営業部長
5	2号委員	一般乗用	山 田 幸地郎	株式会社帝産タクシー滋賀 常務取締役
6	2号委員	一般乗用	石 塚 重 輝	近江タクシー株式会社 草津営業所 所長
7	2号委員	バス協会	野 村 義 明	一般社団法人 滋賀県バス協会 専務理事
8	2号委員	タクシー協会	濱 田 隆 久	一般社団法人 滋賀県タクシー協会 専務理事
9	2号委員	運転者団体	山 田 慎太郎	私鉄労働組合滋賀県協議会 幹事
10	2号委員	運転者団体	中 島 大 介	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室 室長
11	2号委員	道路管理者（県）	山 崎 彰 吾	滋賀県南部土木事務所 次長
12	3号委員	住民・旅客（障害者）	前 野 奨	（特活）滋賀県脊髄損傷者協会 常務理事
13	3号委員	住民・旅客（高齢者）	池 藤 利 彦	草津市老人クラブ連合会
14	3号委員	住民・旅客	高 田 憲 一	草津市まちづくり協議会連合会（志津南）
15	3号委員	住民・旅客	卯 田 正 明	草津市まちづくり協議会連合会（笠縫東）
16	4号委員	所轄運輸行政	道 久 聡	近畿運輸局滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官
17	5号委員	広域交通行政	芝 久 生	滋賀県土木交通部交通戦略課参事
18	5号委員	所轄交通警察	竹 中 匡 幸	滋賀県草津警察署交通課長
19	5号委員	学識経験者	塚 口 博 司	立命館大学理工学部 都市システム工学科教授
20	5号委員	関係団体（商業）	《空席》	草津市商店街連盟 会長
21	5号委員	関係団体（工業）	加 藤 幹 彦	草津商工会議所 専務理事
22	5号委員	関係団体（中活）	吉 岡 健 二	（特活）草津まちづくりNPO 理事
23	5号委員	関係団体（観光）	南 英 三	草津市観光物産協会 会長
24	5号委員	関係団体（NPO活動）	宮 下 千代美	（特活）ディフェンス 理事
25	5号委員	学識経験者	村 井 龍 治	龍谷大学社会学部臨床福祉学科 教授
26	1号委員	草津市職員	吉 本 勝 明	草津市総合政策部長
27	1号委員	草津市職員	西 典 子	草津市健康福祉部長
28	1号委員	草津市職員	竹 村 徹	草津市環境経済部長
29	1号委員	草津市職員	吉 川 寛	草津市建設部長
	事務局	草津市都市計画部	山 本 憲 一	都市計画部長
			東 隆 司	都市計画部理事〔建設部技監〕
			打 田 敏 之	都市計画部副部長
			武 村 彰	交通政策課長
			林 裕 史	交通政策課参事
			青 木 亮 太	交通政策課主任
			田 村 晋 也	交通政策課主任

傍

聴

席

○ 記
○ 者
○ 席

入口

入口

議 第 1 号

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の一部を改正する規約の制定について

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の一部を改正する規約の制定について、草津市地域公共交通活性化再生協議会規約第 18 条第 3 号の規定に基づき、承認を求める。

なお、行政庁の承認にあたって、要綱・要領に基づき変更の指示があった場合には、協議会の設立目的に反さず、かつ事業の執行に大きな影響を及ぼさない範囲において、その取扱いを会長に一任する。

上記の議案を提出する。

平成 30 年 1 月 11 日

草津市地域公共交通活性化再生協議会

会 長 善 利 健 次

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の一部を改正する規約

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約の一部を次のように改正する。

第10条第2項を「会長、副会長及び監事は、委員の互選によりこれを定める。」に改める。

同条第3項及び第4項を削り、第5項を第3項に改める。

第11条第3項第2号中「不整な」を「不正な」に改める。

第24条第2号中「福祉」を削る。

付 則

この規則は、平成30年3月1日から施行する。

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約 新旧対照表

改正後（案）	現行
（役員の定数及び選任） 第10条 協議会に次の役員を置く。 （1） 会長 1名 （2） 副会長 1名 （3） 監事 2名 <u>2 会長、副会長及び監事は、委員の互選によりこれを定める。</u> <u>3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。</u>	（役員の定数及び選任） 第10条 協議会に次の役員を置く。 （1） 会長 1名 （2） 副会長 1名 （3） 監事 2名 <u>2 会長は、副市長をもって充てる。</u> <u>3 副会長は、委員の中からあらかじめ会長が指名する。</u> <u>4 監事は、委員の互選により選出する。</u> <u>5 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。</u>
（役員の職務） 第11条 略 2 略 3 略 （1） 略 （2） 前号において<u>不正な</u>事実を発見したときは、これを総会に報告すること （3） 略	（役員の職務） 第11条 略 2 略 3 略 （4） 略 （5） 前号において<u>不整な</u>事実を発見したときは、これを総会に報告すること （6） 略
（分科会） 第24条 略 2 分科会は、草津市地域公共交通会議ならびに草津市有償運送運営協議会とする。	（分科会） 第24条 略 2 分科会は、草津市地域公共交通会議ならびに草津市<u>福祉</u>有償運送運営協議会とする。

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約

第1章 総則

(名称)

第1条 この協議会は、草津市地域公共交通活性化再生協議会（以下「協議会」という。）という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を滋賀県草津市草津三丁目13番30号 草津市役所に置く。

(目的)

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）の規定に基づき、市民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の本市を来訪する者の移動のための交通手段として利用されるすべての公共交通機関の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するため、法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定および変更に関する協議ならびに実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事業)

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 網形成計画の策定および変更に関すること。
- (2) 網形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 網形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

第2章 委員等

(協議会の委員)

第5条 協議会は、次の各号に掲げる者のうちから草津市長が委嘱し、または任命した者をもって構成する。

- (1) 滋賀県警察、学識経験者その他の協議会の運営上必要と認められる者
- (2) 市に営業区域が存する公共交通事業者、関係団体、道路管理者その他網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者が指名する者
- (3) 市民または市内交通の利用者
- (4) 近畿運輸局滋賀運輸支局長が指名する職員
- (5) 市職員

(公共交通事業者等の協議会への参加要請応諾義務)

第6条 市長は、第4条に規定する事項の協議を行う協議会の会議（以下「会議」という。）を開く旨を前条第2号に掲げるものに通知しなければならない。

- 2 前項の規定により通知を受けた者は、法第6条第4項の規定により、正当な理由がある場合を除き、当該通知にかかる協議に応じなければならない。

(委員の任期)

第7条 委員の任期は、2年とする。

- 2 補欠による委員の任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(届出)

第8条 委員は、その氏名及び住所に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

(委員の報酬)

第9条 委員には、別途定めるところにより、報酬を支払うことができる。

- 2 委員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、会長が別に定める。

第3章 役員等

(役員の定数及び選任)

第10条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長は、副市長をもって充てる。

- 3 副会長は、委員の中からあらかじめ会長が指名する。
- 4 監事は、委員の互選により選出する。
- 5 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

第11条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときまたは欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
 - (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
 - (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。
 - (3) 前号の報告をするために必要があるときは、総会を招集すること。

(役員の任期)

第12条 役員の任期は、2年とする。

- 2 補欠又は増員による任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(任期满了又は辞任の場合)

第13条 役員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員の解任)

第14条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を解任することができる。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の7日前までに、その役員に対し、その旨を書面をもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

- (1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。
- (2) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

第4章 総会

(総会の種別等)

第15条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

2 総会の議長は、会長がこれに当たる。

3 通常総会は、毎年1回以上開催する。

4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。

(1) 委員現在数の4分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。

(2) 第11条第3項第3号の規定により監事が招集したとき。

(3) その他会長が必要と認めたとき。

(総会の招集)

第16条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は、その請求のあった日から20日以内に総会を招集しなければならない。

2 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって会員に通知しなければならない。

(総会の議決方法等)

第17条 総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第2項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、第19条に規定するものを除き、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

5 総会の議決のうち、第4条第3号に掲げる事項について、事業者が特定される場合、その者の同意を要する。

(総会の権能)

第18条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。

(2) 事業報告及び収支決算に関すること。

(3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。

(4) 規約第4条各号に関すること。

(5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

(特別議決事項)

第19条 次の各号に掲げる事項は、総会において、出席者の議決権の3分の2以上の多数による議決を必要とする。

(1) 協議会規約の変更

(2) 協議会の解散

(3) 会員の除名

(4) 役員の解任

(書面又は代理人による表決)

第20条 やむを得ない理由により総会に出席できない会員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、総会の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。

3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を協議会に提出しなければならない。

4 第17条第1項及び第4項ならびに第19条の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

(協議結果の尊重義務)

第21条 法第6条第5項の規定により、協議会で協議が調った事項については、協議会の委員はその協議の結果を尊重しなければならない。

(議事録)

第22条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、少なくとも次の各号に掲げる事項を記載する。

(1) 開催日時及び開催場所

(2) 会員の現在数、当該総会に出席した会員数、第20条第4項により当該総会に出席したと見なされた者の数及び当該総会に出席した会員の氏名

(3) 議案

(4) 議事の経過の概要及びその結果

(5) 議事録署名人の選任に関する事項

3 議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が記名押印しなければならない。

4 議事録は、第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

第5章 幹事会および分科会

(幹事会)

第23条 協議会は、第4条各号に掲げる事項を処理するため、必要に応じて、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は第5条の委員その他協議会が必要と認めた者とする。

3 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聞くことができる。

(分科会)

第24条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査、審議を行うため、協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会は、草津市地域公共交通会議ならびに草津市福祉有償運送運営協議会とする。

3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、別に定める。

第6章 事務局

(事務局)

第25条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

2 事務局は草津市都市計画部交通政策課（以下、「交通政策課」という。）に置く。

- 3 事務局は、事務局長及び事務局員で組織する。
- 4 事務局長は、第2項の所属長をもって充て、事務局員は事務局長が選任する。
- 5 協議会の庶務は、事務局長が総括し処理する。

(業務の執行)

第26条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各号に掲げる規程による。

- (1) 財務規程
- (2) 文書取扱規程
- (3) 公印取扱規程
- (4) 監査実施規程
- (5) 委員等報酬および費用弁償規程
- (6) 工事等請負規程

(書類及び帳簿の備付け)

第27条 協議会は、第2条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

- (1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程
- (2) 役員等の氏名及び住所を記載した書面
- (3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿
- (4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

第7章 会計

(事業年度)

第28条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金)

第29条 協議会の資金は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 草津市からの負担金または補助金
- (2) 国からの補助金
- (3) 借入金、寄付金、その他の収入

(資金の取扱い)

第30条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(収支予算)

第31条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第32条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の10日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支決算書
- (3) 貸借対照表
- (4) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

3 会長は、第1項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これを第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

(報告)

第33条 会長は、次の各号に掲げる書類を、草津市長に提出しなければならない。

- (1) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書
- (2) 前年度末の財産目録及び貸借対照表
- (3) 前年度の収支決算書及びその年度の収支予算書

第8章 協議会規約等の変更、協議会が解散した場合の措置

(規約の変更)

第34条 第24条第2項の事務局の組織改変に伴う名称変更については、第19条第1項第1号の規定によらず、会長がこれを定めることができる。

(協議会が解散した場合の措置)

第35条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

第9章 雑則

(細則)

第36条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

付 則

この規約は、平成21年1月19日から施行する。

付 則

この規約は、平成29年6月9日から施行する。

草津市地域公共交通活性化再生協議会規約

第1章 総則

(名称)

第1条 この協議会は、草津市地域公共交通活性化再生協議会（以下「協議会」という。）という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を滋賀県草津市草津三丁目13番30号 草津市役所に置く。

(目的)

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）の規定に基づき、市民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の本市を来訪する者の移動のための交通手段として利用されるすべての公共交通機関の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するため、法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定および変更に関する協議ならびに実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事業)

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 網形成計画の策定および変更に関すること。
- (2) 網形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 網形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

第2章 委員等

(協議会の委員)

第5条 協議会は、次の各号に掲げる者のうちから草津市長が委嘱し、または任命した者をもって構成する。

- (1) 滋賀県警察、学識経験者その他の協議会の運営上必要と認められる者
- (2) 市に営業区域が存する公共交通事業者、関係団体、道路管理者その他網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者が指名する者
- (3) 市民または市内交通の利用者
- (4) 近畿運輸局滋賀運輸支局長が指名する職員
- (5) 市職員

(公共交通事業者等の協議会への参加要請応諾義務)

第6条 市長は、第4条に規定する事項の協議を行う協議会の会議（以下「会議」という。）を開く旨を前条第2号に掲げるものに通知しなければならない。

2 前項の規定により通知を受けた者は、法第6条第4項の規定により、正当な理由がある場合を除き、当該通知にかかる協議に応じなければならない。

(委員の任期)

第7条 委員の任期は、2年とする。

2 補欠による委員の任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(届出)

第8条 委員は、その氏名及び住所に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

(委員の報酬)

第9条 委員には、別途定めるところにより、報酬を支払うことができる。

- 2 委員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、会長が別に定める。

第3章 役員等

(役員の定数及び選任)

第10条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長、副会長及び監事は、委員の互選によりこれを定める。

3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

第11条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときまたは欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
 - (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
 - (2) 前号において不正な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。
 - (3) 前号の報告をするために必要があるときは、総会を招集すること。

(役員の任期)

第12条 役員の任期は、2年とする。

- 2 補欠又は増員による任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(任期満了又は辞任の場合)

第13条 役員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員の解任)

第14条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を解任することができる。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の7日前までに、その役員に対し、その旨を書面をもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

- (1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。
- (2) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

第4章 総会

(総会の種別等)

第15条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

2 総会の議長は、会長がこれに当たる。

3 通常総会は、毎年1回以上開催する。

4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。

(1) 委員現在数の4分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。

(2) 第11条第3項第3号の規定により監事が招集したとき。

(3) その他会長が必要と認めたとき。

(総会の招集)

第16条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は、その請求があった日から20日以内に総会を招集しなければならない。

2 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって会員に通知しなければならない。

(総会の議決方法等)

第17条 総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第2項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、第19条に規定するものを除き、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

5 総会の議決のうち、第4条第3号に掲げる事項について、事業者が特定される場合、その者の同意を要する。

(総会の権能)

第18条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。

(2) 事業報告及び収支決算に関すること。

(3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。

(4) 規約第4条各号に関すること。

(5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

(特別議決事項)

第19条 次の各号に掲げる事項は、総会において、出席者の議決権の3分の2以上の多数による議決を必要とする。

(1) 協議会規約の変更

(2) 協議会の解散

(3) 会員の除名

(4) 役員の解任

(書面又は代理人による表決)

第20条 やむを得ない理由により総会に出席できない会員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、総会の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。

3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を協議会に提出しなければならない。

4 第17条第1項及び第4項ならびに第19条の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

(協議結果の尊重義務)

第21条 法第6条第5項の規定により、協議会で協議が調った事項については、協議会の委員はその協議の結果を尊重しなければならない。

(議事録)

第22条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、少なくとも次の各号に掲げる事項を記載する。

(1) 開催日時及び開催場所

(2) 会員の現在数、当該総会に出席した会員数、第20条第4項により当該総会に出席したと見なされた者の数及び当該総会に出席した会員の氏名

(3) 議案

(4) 議事の経過の概要及びその結果

(5) 議事録署名人の選任に関する事項

3 議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が記名押印しなければならない。

4 議事録は、第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

第5章 幹事会および分科会

(幹事会)

第23条 協議会は、第4条各号に掲げる事項を処理するため、必要に応じて、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は第5条の委員その他協議会が必要と認めた者とする。

3 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聞くことができる。

(分科会)

第24条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査、審議を行うため、協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会は、草津市地域公共交通会議ならびに草津市有償運送運営協議会とする。

3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、別に定める。

第6章 事務局

(事務局)

第25条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

2 事務局は草津市都市計画部交通政策課（以下、「交通政策課」という。）に置く。

- 3 事務局は、事務局長及び事務局員で組織する。
- 4 事務局長は、第2項の所属長をもって充て、事務局員は事務局長が選任する。
- 5 協議会の庶務は、事務局長が総括し処理する。

(業務の執行)

第26条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各号に掲げる規程による。

- (1) 財務規程
- (2) 文書取扱規程
- (3) 公印取扱規程
- (4) 監査実施規程
- (5) 委員等報酬および費用弁償規程
- (6) 工事等請負規程

(書類及び帳簿の備付け)

第27条 協議会は、第2条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

- (1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程
- (2) 役員等の氏名及び住所を記載した書面
- (3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿
- (4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

第7章 会計

(事業年度)

第28条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金)

第29条 協議会の資金は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 草津市からの負担金または補助金
- (2) 国からの補助金
- (3) 借入金、寄付金、その他の収入

(資金の取扱い)

第30条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(収支予算)

第31条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第32条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の10日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支決算書
- (3) 貸借対照表
- (4) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

3 会長は、第1項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これを第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

(報告)

第33条 会長は、次の各号に掲げる書類を、草津市長に提出しなければならない。

- (1) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書
- (2) 前年度末の財産目録及び貸借対照表
- (3) 前年度の収支決算書及びその年度の収支予算書

第8章 協議会規約等の変更、協議会が解散した場合の措置

(規約の変更)

第34条 第24条第2項の事務局の組織改変に伴う名称変更については、第19条第1項第1号の規定によらず、会長がこれを定めることができる。

(協議会が解散した場合の措置)

第35条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

第9章 雑則

(細則)

第36条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

付 則

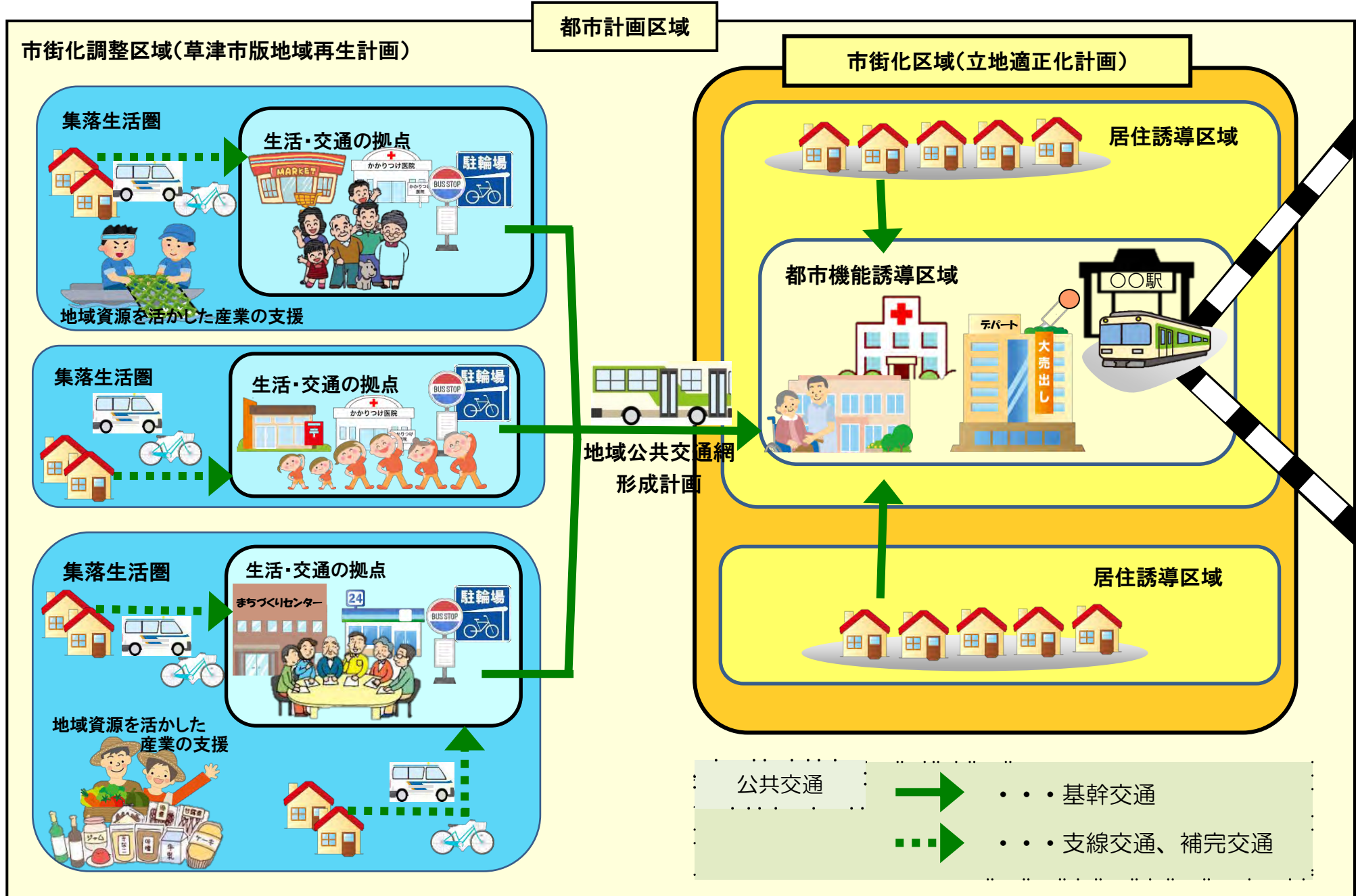
この規約は、平成21年1月19日から施行する。

付 則

この規約は、平成29年6月9日から施行する。

付 則

この規約は、平成30年3月1日から施行する。



コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの実現に向けて

草津市立地適正化計画

草津市版地域再生計画

草津市地域公共交通網形成計画

【中間報告】

都市計画部

草津市立地適正化計画

草津市立地適正化計画 【 骨子(案) 】

1. 計画の背景

本市の人口は現在は増加傾向にあるが、2040年には人口減に転じると予測され、また高齢化はすでに進んでおり、このまま施策を講じなければ、今後、日常生活が充足できる居住環境や、都市機能を確保できるコンパクトな都市構造が維持できなくなる恐れがある。

2. 計画の目的

将来を見据えて、日常生活が充足できる居住環境や、都市機能を確保できるコンパクトな都市構造を維持するための対策として、立地適正化計画を策定し、居住誘導区域および都市機能誘導区域を設定して「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現を目指します。

3. 計画の期間

本計画の期間は2018年から2040年の23年間

4. 草津市立地適正化計画の基本的な考え方

全国の多くの自治体では、すでに人口減少が進行している中で人口減少の課題に対応するため、日常生活が充足できる居住環境や、都市機能を確保できるコンパクトな都市構造を維持するための対策として、立地適正化計画を策定していますが、本市では、全国でも稀な人口増加都市の強みを生かし、将来の人口減少局面を見据えて、日常生活が充足できる居住環境や、都市機能を確保できるコンパクトな都市構造を維持するための対策として、立地適正化計画を策定します。

5. 草津市立地適正化計画（体系）

第1章 はじめに

1-1 策定の目的と役割

立地適正化計画策定の背景・目的

1-2 位置づけ

上位・関連計画の整合・連携

1-3 構成

立地適正化計画の構成

1-4 目標年次と計画区域

立地適正化計画の目標年次・計画区域

第2章 草津市の現状分析と将来見通し

2-1 調査の視点

現状分析と将来見通しにかかる調査の視点

2-2 人口の状況と将来見通し

総人口・将来人口・D I D人口集中地区の推移

2-3 土地利用の動向

土地利用の推移、開発許可の動向、空き家の動向

2-4 交通環境の動向

交通の状況、交通環境の課題

2-5 日常生活サービス施設の動向

日常生活サービス施設の徒歩圏人口密度の現状

2-7 市民意識に関する事項

草津市のまちづくりについての市民意識調査

2-6 財政の状況と将来見通し

財政の状況、公共施設の更新に関する課題

2-8 都市構造上の課題と対応

人口・土地利用・交通環境等に関する課題と対応

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

3-1 目指すべき将来像

立地適正化計画策定の方向性

3-2 計画を実現するための施策の考え方

関係施策等との一体的な取り組みの推進

第4章 居住誘導区域

4-1 居住誘導区域とは

居住誘導区域の考え方

4-2 居住誘導区域の設定

居住誘導区域の基本要件

4-3 居住誘導区域における実現化方策

誘導施設の方針、誘導施策

第5章 都市機能誘導区域

5-1 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域の考え方

5-2 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の基本要件

5-3 都市機能増進施設（誘導施設）

基本的な考え方と誘導施設

5-4 都市機能誘導区域における実現化方策

誘導施策の方針、誘導施策

第6章 一体的に推進すべき施策

6-1 健康都市の実現に向けた取組

健康都市基本計画との施策連携について

6-2 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取組

地域公共交通網形成計画との連携

6-3 郊外部の活力維持に向けた取組

草津市版地域再生計画との連携

6-4 その他の取組

空き家対策、公的不動産の活用

第7章 計画を実現するために必要な事項

7-1 建築等の届出

居住誘導区域・都市機能誘導区域外の建築等の届出

7-2 目標値の設定

居住・都市機能・公共交通に関する目標値

7-3 計画の評価

P D C Aサイクルによる進捗管理

居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

(都市計画運用指針(国土交通省作成)引用)

草津市における居住誘導区域の設定方針(案)

草津市では、将来の人口や土地利用の動向をもとに、以下の要件を基本とした居住誘導区域を設定します。

<居住誘導区域の基本要件>

ア 将来的な人口密度を維持できる区域

人口密度40人/haを割り込むことのないと推定される区域

イ 公共交通網でカバーできる区域

駅まで1km・バス停まで概ね300m圏内の区域

ウ 居住誘導にふさわしくない区域(除外区域)

都市計画法の用途地域のうち、工業地域・工業専用地域、また、大学キャンパス、エリアの大部分が商業施設である区域、びわこ文化公園区域内の公共施設エリア等

エ 法令等で含まれないこととされている区域(除外区域)

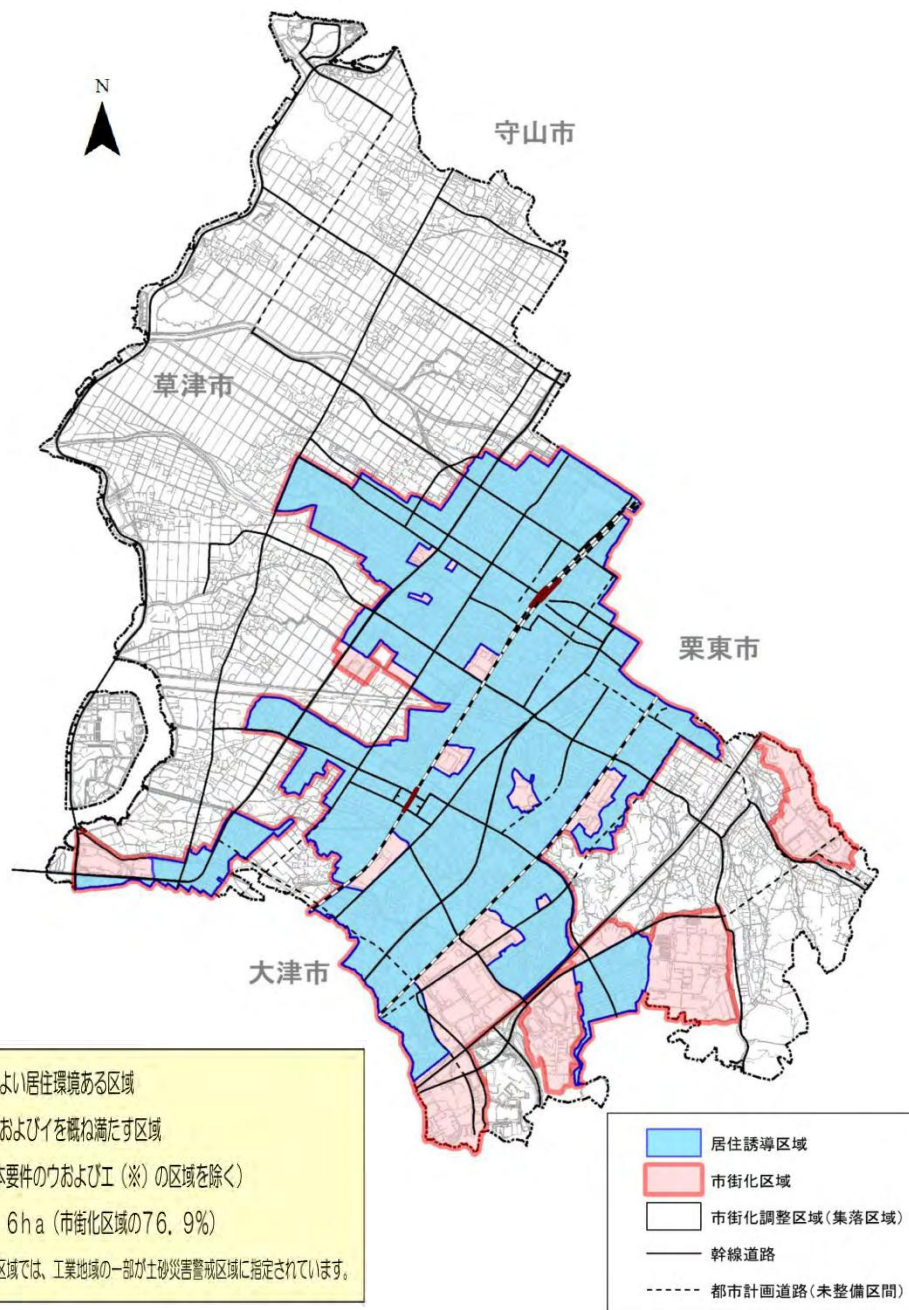
土砂災害防止法に規定する土砂災害警戒区域

居住誘導に関連する施策(案)

- ◆ 南草津フリームタウン土地区画整理事業
- ◆ 野路公園整備事業 など

居住誘導区域 = 将来的に住みよい居住環境ある区域
= 基本要件のアおよびイを概ね満たす区域
(ただし、基本要件のウおよびエ(※)の区域を除く)
= 約1470.6ha(市街化区域の76.9%)

(※) 草津市の市街化区域では、工業地域の一部が土砂災害警戒区域に指定されています。



都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

(都市計画運用指針(国土交通省作成)引用)

草津市における都市機能誘導区域の設定方針（案）

草津市では、以下の要件を基本として、草津駅および南草津駅の2駅を中心に都市機能誘導区域を設定します。

<都市機能誘導区域の基本要件>

ア 駅から概ね1km圏内かつ居住誘導区域内を対象とした区域の設定

草津駅および南草津駅から概ね1km圏内の居住誘導区域を対象とします。

イ 関連計画と整合した区域の設定

草津駅を中心とした都市機能誘導区域は、原則、草津市中心市街地活性化基本計画の中心市街地活性化区域とします。

ウ 用途地域の指定状況および市街地形成の状況を勘案した区域の設定

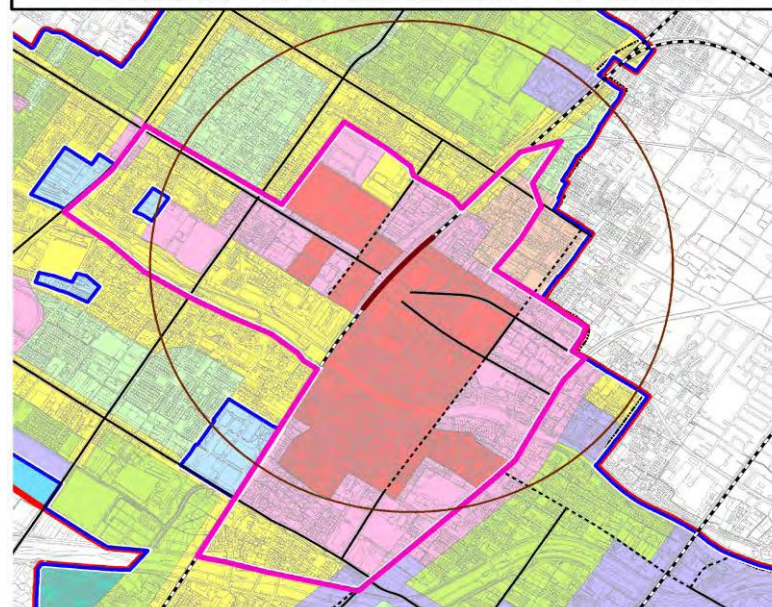
南草津駅を中心とした都市機能誘導区域は、駅を中心とした基本要件アの範囲であっても、住居専用地域の範囲は対象外とします。また、住居地域であっても既に住宅が集中している範囲は対象外とします。

都市機能誘導に関連する誘導施策（案）

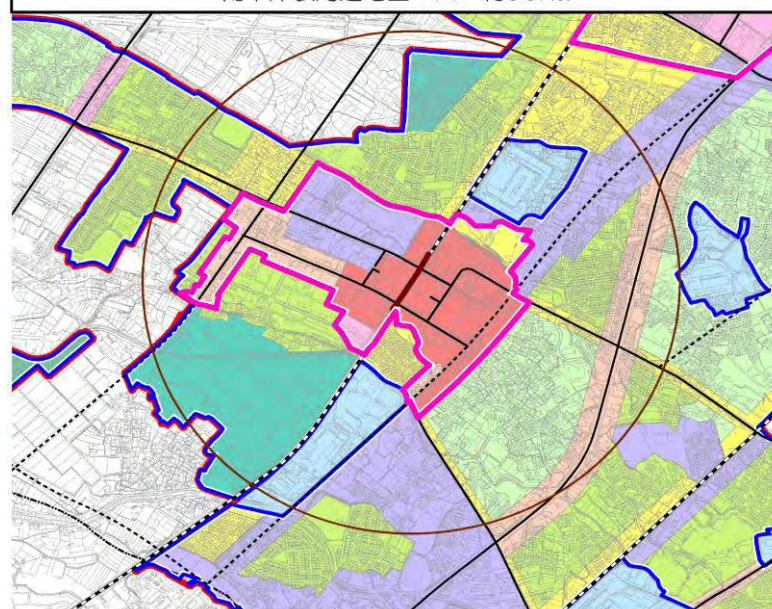
- ◆ （仮称）市民総合交流センター整備事業
- ◆ 野村スポーツゾーン整備事業
- ◆ 魅力店舗誘致事業
- ◆ 子育て支援拠点施設整備事業 など



草津駅周辺地区（中心市街地活性化地区） A＝約197ha



南草津駅周辺地区 A＝約55ha



都市機能増進施設とは

都市機能増進施設（以下、「誘導施設」という。）とは、都市再生特別措置法第81条において「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」とされており、都市機能誘導区域内に誘導する施設です。

（都市計画運用指針(国土交通省作成)引用）

草津市における誘導施設の設定方針（案）

本市においては、2040年頃から長期にわたる人口減少が予測されますが、人口減少に伴い、現在、駅周辺に多く立地している都市機能が低下することが懸念されます。

そこで、本市では、現在駅周辺に多く立地している都市機能を、将来においても確保・維持していくという考え方を基本として、誘導施設を設定します。

なお、地域において高齢者の生活を支える医療・介護・予防・住まい・生活支援サービスが一体的に提供される「地域包括ケアシステム」の考え方から、本市では、医療施設や福祉施設は、誘導施設としてはなじまないと考え、誘導施設には設定しません。

草津駅周辺

都市づくりの方向性

“うるおい”ある市街地の整備と低未利用地等の活用のほか、公共公益機能、都市福利機能、商業機能等のよりいっそうの集積を図ることにより、住商が共生する利便性の高いコンパクトな市街地の形成を図ります。

誘導施設の機能（案）

- ◆ 商業業務機能
- ◆ 子育て機能
- ◆ 教育文化・スポーツ機能
- ◆ 地域交流機能
- ◆ 行政機能

南草津駅周辺

都市づくりの方向性

南草津駅を中心とする新市街地を地域の中心核として、商業・業務や公共サービスを充実させるとともに、都心居住機能の集積を図ることにより、魅力と利便性を兼ね備えたコンパクトな市街地の形成を図ります。

誘導施設の機能（案）

- ◆ 商業業務機能
- ◆ 子育て機能
- ◆ 教育文化・スポーツ機能
- ◆ 地域交流機能

草津市版地域再生計画

草津市版地域再生計画 【 骨子(案) 】

1. 計画の背景

本市の人口は増加が続いているものの、将来的には減少に転じると予想されており、既に郊外部の一部では人口減少が進んでいます。このままでは、生活サービスや公共交通サービスが低下し、地域コミュニティの維持や生活機能の確保が困難となる恐れがあります。

2. 計画の目的

将来を見据え、官民の連携と地域の自主的かつ自立的な取組により、地域における生活環境の維持・向上や地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進することを目指します。

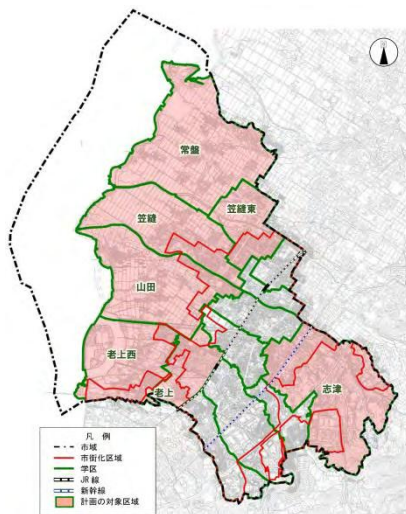
3. 計画の期間

本計画の期間は2018年から2040年の23年間

4. 計画の対象区域

市街化調整区域を含む学区のうち、以下の7学区を対象とします。

- ・ 常盤
- ・ 笠縫東
- ・ 笠縫
- ・ 山田
- ・ 老上西
- ・ 老上
- ・ 志津



5. 草津市版地域再生計画の基本的な考え方

「草津市立地適正化計画」、「草津市地域公共交通網形成計画」等との整合を図りながら、市街化調整区域の集落では、集落生活圏を形成し、中心部と地域を結ぶ公共交通ネットワークの充実や日常生活に必要な施設の維持・誘導等により、持続可能なまちづくりを目指します。

また、地方創生の観点から地域資源を活かした草津ならではの産業の支援を図ります。

6. 草津市版地域再生計画（体系）

第1章 はじめに

1-1 策定の目的

計画策定の背景・目的

1-2 計画の対象区域

対象学区の設定と学区別の人口・面積

第2章 市街化調整区域の現状分析

2-1 人口等の状況

人口・高齢化率等の推移と将来予測

2-2 生活利便施設の状況

商業、医療施設等の立地状況と人口カバー率

2-3 公共交通の状況

公共交通サービスの現状と人口カバー率

2-4 地域資源の状況

農業・水産業・観光等資源の状況

第3章 上位計画等での位置づけ

3-1 各学区の上位計画での位置づけ

都市マスにおける各学区のまちづくり方針

3-2 市民アンケート調査

施策の重要度・地域資源の認知度

3-3 事業者ヒアリング

地域資源の現状と活用すべき資源等

第4章 地域が抱える課題の整理

4-1 地域が抱える課題の整理

第2章、第3章を踏まえた各学区の課題の整理と相対的な比較検討

第5章 各学区の将来ビジョン

5-1 常盤学区

5-2 笠縫東学区

5-3 笠縫学区

5-4 山田学区

5-5 老上西学区

5-6 老上学区

5-7 志津学区

将来ビジョン（まちづくりの基本方針、集落生活圏、生活・交通拠点、地域資源の活用方針など）

第6章 計画の実現のために必要な事項

6-1 計画実現のための取組等

計画実現のための方策・手法の検討

6-2 目標値の設定の作成

目標値の設定

6-3 計画の評価

P D C Aサイクルによる進捗管理

当初、対象の検討していた9学区のうち、市街化区域と市街化調整区域の面積、人口割合等を考慮し、次の**7学区を対象**とします。

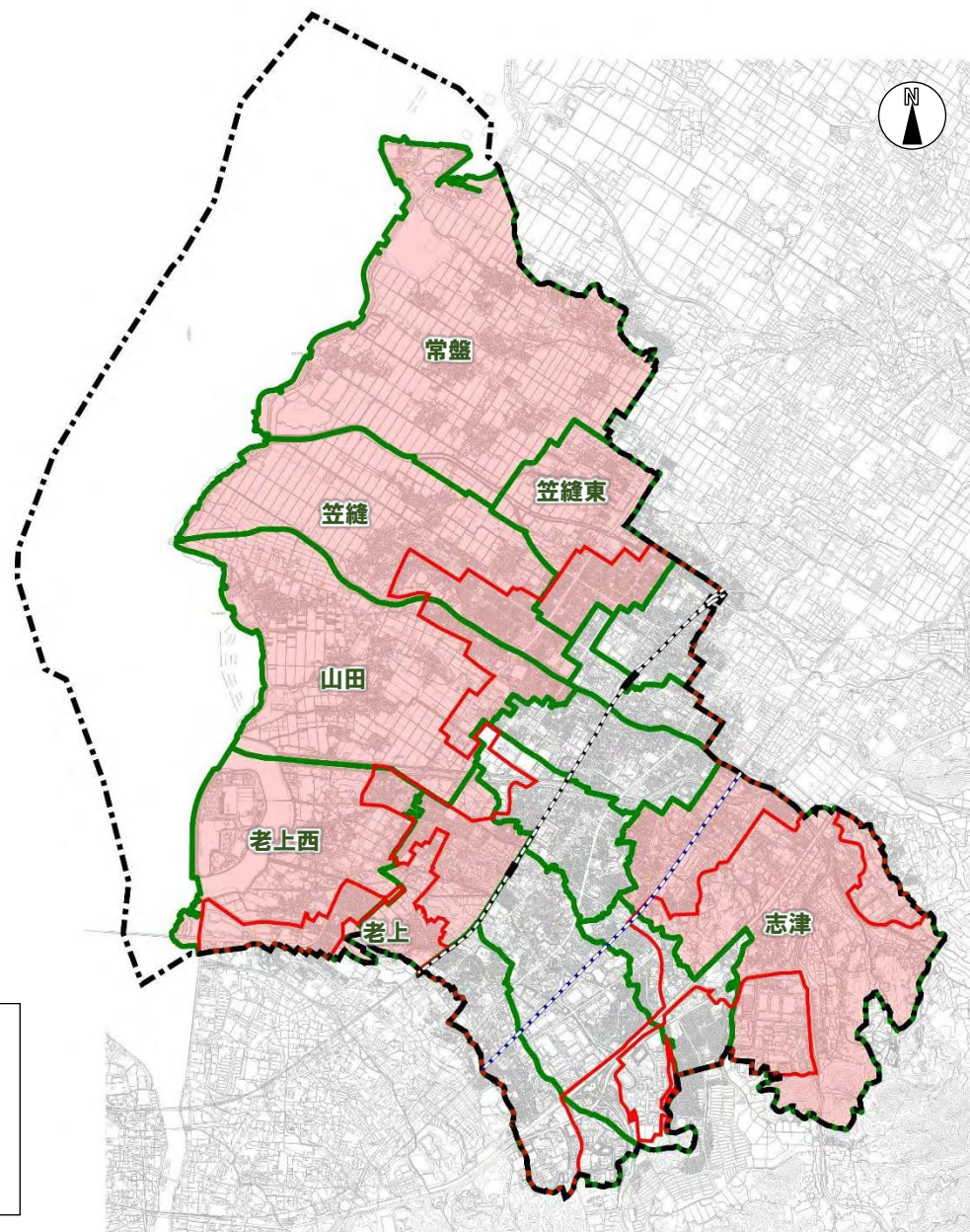
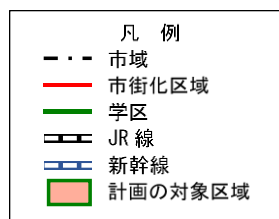
常盤、笠縫東、笠縫、山田、老上西、老上、志津

【志津南学区、南笠東学区を除いた理由】

◆ 志津南学区・南笠東学区

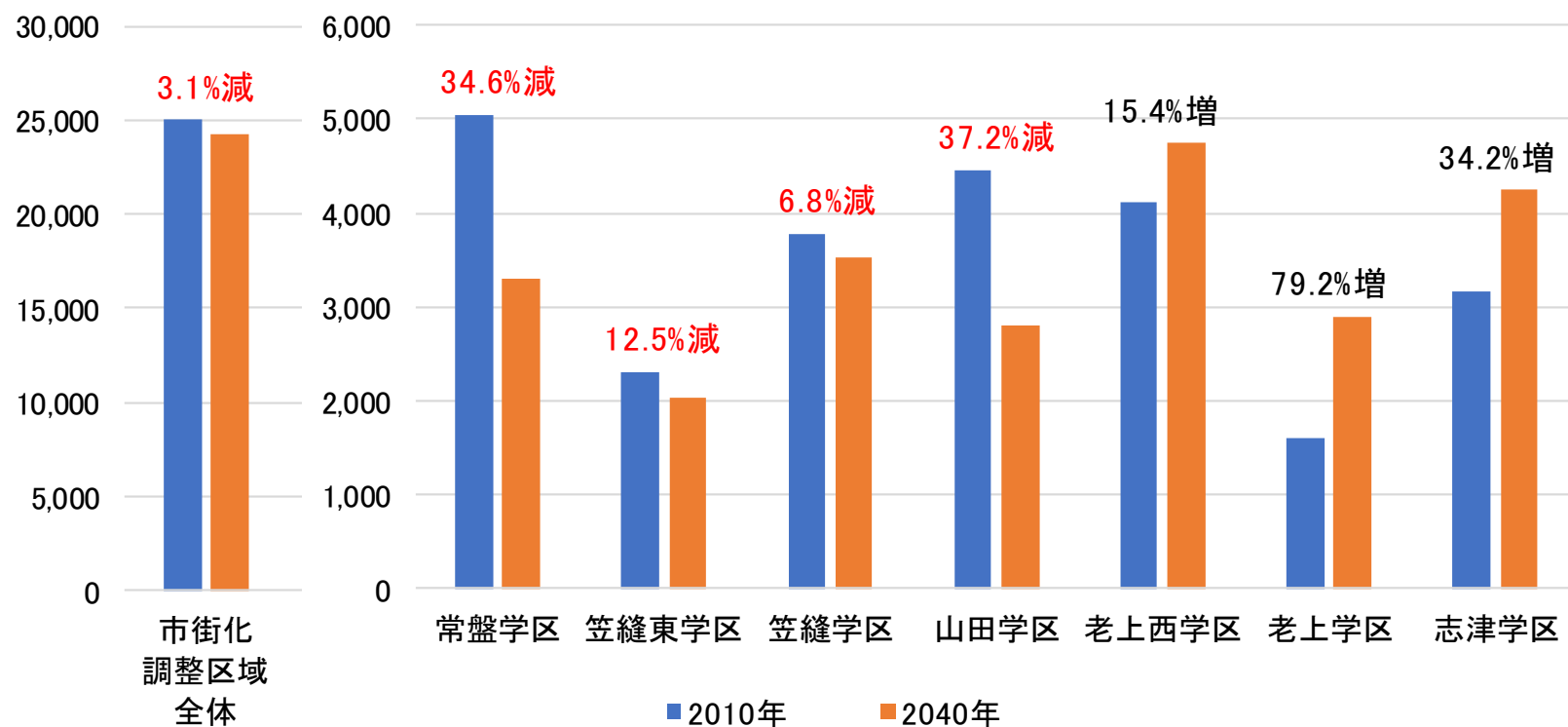
集落生活圏の生活・交通拠点の形成になじまない

【図】計画の対象区域



- ・ 2010年から2040年の30年間で、市街化調整区域全体の人口は3.1%減少
- ・ 「常盤」、「笠縫東」、「笠縫」、「山田」では、市街化調整区域全体の傾向よりも人口が減少
- ・ 特に「常盤」、「山田」は、3割以上の減少

【グラフ】対象学区の将来人口予測



(資料：2010年国勢調査および立地適正化計画基礎調査による)

- 2010年から2040年の30年間で、市全体の高齢化率は、16.6%から27.7%まで上昇
- 市街化調整区域を含む学区のうち、「常盤」「笠縫」「笠縫東」「山田」「老上西」は、とくに高齢化の上昇が懸念される。

【表】高齢化率の現状と将来予測

※ 赤字 市全体の平均と比べ高齢化率が高い学区

	2010年	2040年
市全体	16.6%	27.7%
常盤学区	22.4%	37.2%
笠縫東学区	17.2%	35.4%
笠縫学区	24.7%	42.1%
山田学区	24.1%	41.1%
老上西学区	21.3%	39.2%
老上学区	14.0%	21.7%
志津学区	14.0%	20.7%

(資料：2010年国勢調査および立地適正化計画基礎調査による)

【表】各学区の市街化調整区域における徒歩圏人口カバー率の状況

	商業施設	医療施設	高齢者福祉施設	基幹公共交通
市街化調整区域 平均値	23%	69%	82%	42%
常盤学区	✕ (0%)	△ (34 %)	△ (71%)	△ (30%)
笠縫東学区	○ (60%)	○ (94%)	○ (96%)	✕ (0%)
笠縫学区	✕ (0%)	○ (93%)	△ (43%)	○ (70%)
山田学区	△ (19%)	△ (52%)	○ (100%)	△ (35%)
老上西学区	○ (47%)	○ (99%)	○ (99%)	○ (68%)
老上学区	○ (45%)	△ (45%)	○ (96%)	△ (25%)
志津学区	△ (16%)	○ (70%)	○ (82%)	○ (45%)

注1：徒歩圏人口カバー率は、市街化調整区域内の人口に基づき調査した。

注2：市街化調整区域からの徒歩圏に立地している市街化区域内の施設も対象としている。

【凡例】 「○」 徒歩圏人口カバー率の平均値を上回る項目 (※)

「△」 徒歩圏人口カバー率の平均値を下回る項目

「✕」 徒歩圏人口カバー率が「0%」の項目

(※) 平均値と同じ場合を含む

<徒歩圏人口の定義>

商業施設：施設（現在営業している1,000㎡以上の大型店舗）から半径800m圏内人口

医療施設：施設（病院・診療所で内科又は外科を有する施設）から半径800m圏内人口

高齢者福祉施設：施設（公共介護施設《施設分類の通所系施設》、民間介護施設《通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設》）から半径800m圏内人口

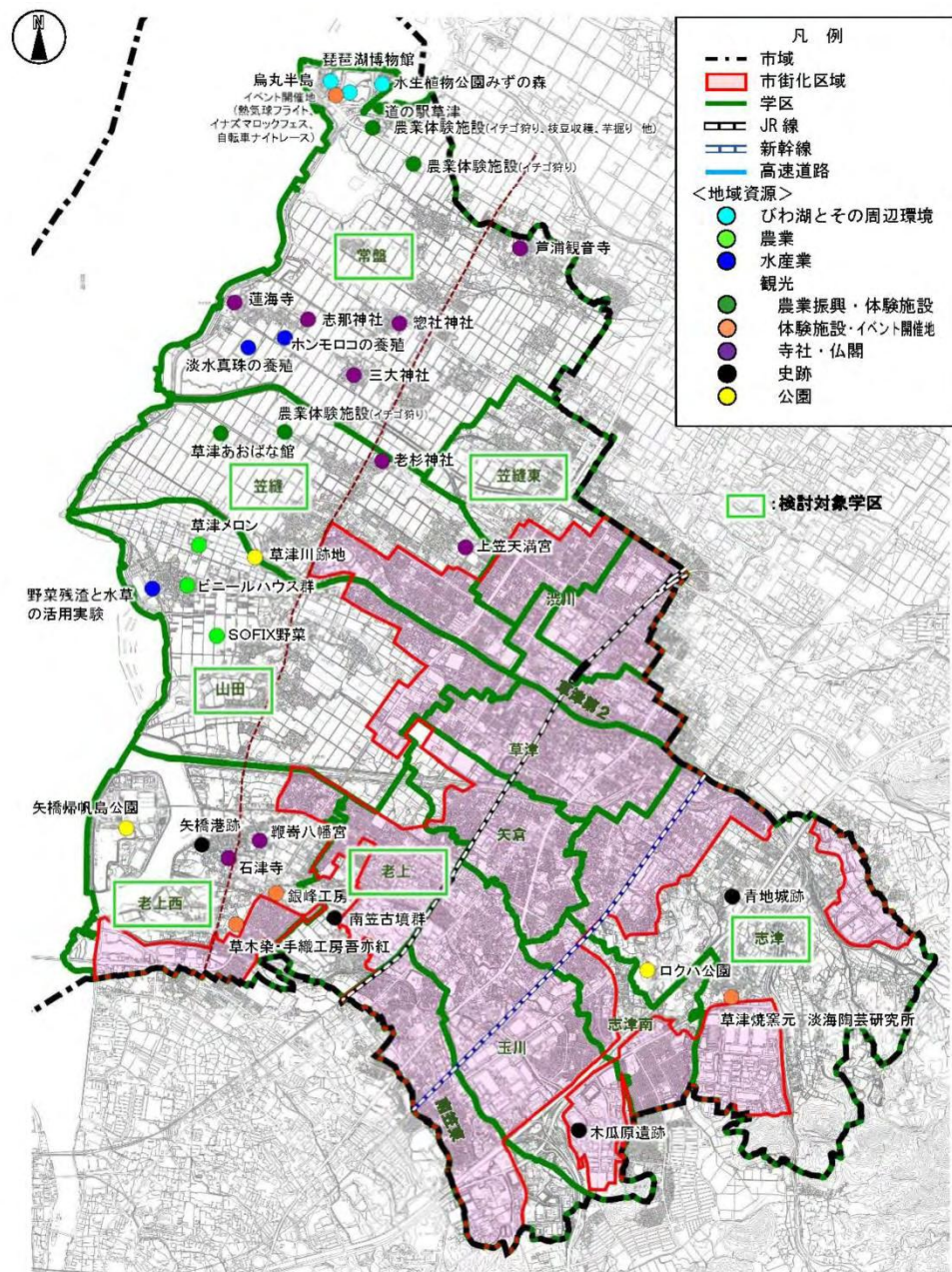
基幹公共交通：鉄道及びバス（片道30本以上/日）の、鉄道駅から半径800m圏内又はバス停から半径300m圏内人口

(資料：2010年国勢調査および立地適正化計画基礎調査による)

地域資源の現状

常盤学区	農・水産業、観光などの資源が豊富に存在
笠縫東学区	農業資源が存在
笠縫学区	農業資源が豊富に存在
山田学区	農・水産業資源が豊富に存在
老上西学区	矢橋帰帆島周辺に自然・歴史・体験型の観光資源が集積
老上学区	農業資源が存在
志津学区	農業、観光などの資源が存在

【図】地域資源の分布図



- ・「あおばな」や「SOFIX野菜」はブランド化が期待できるが、生産・販売体制の構築に向けては新たな設備投資等が必要
- ・「ホンモロコ」や「淡水真珠」は、後継者の育成による生産量の確保や流通（販路）の拡大が必要
- ・「スポーツイベント」や「収穫体験」など観光は「見る」から「体験」にシフト
- ・各事業者に対して、webサイトへの企画持ち込み等を斡旋することも効果的

事業者ヒアリングの実施状況

2017.10.12 グリーンプラザ烏丸・ロックベイガーデン、草津あおばな館、JA草津、草津市野菜残渣等の堆肥化実験施設

2017.10.17 JTB西日本、観光物産協会、草津商工会議所、日本旅行草津支店

	活用したい資源の現状	活性化に向けた課題・施策等
農業	・あおばな ※健康食品としての価値が高まりつつあり需要が急増 ・S O F I X野菜 ※耕作面積も増えており野菜の商品価値を高める可能性あり	・あおばなの増産に向けては、新たな設備投資（刈り取り機）が必要 ・6次産業化は、採算性が不透明なため消極的
水産業	・ホンモロコ ※生産組合を組織し養殖	・後継者の育成による生産量の確保や流通（販路）の拡大が必要
観光	・ビワイチ一周ロングランやレイクサイドマラソン等のスポーツイベント ・湖上交通 ・釣り場としてのびわ湖 ・草津ものづくり職人 ・木瓜原遺跡（製鉄所の遺跡） ・志那三郷の藤 ・立命館大学（ヘルスツーリズムの拠点） ・草津川跡地 ・イチゴ狩りや野菜収穫等の体験	・収穫体験等は、体験までの育成・管理が大きな負担で費用対効果あまり見込めない ・店舗や駐車場が狭く団体旅行等を受け入れられない（道の駅） ・各事業者に対して、webサイトへの企画持ち込み等を斡旋 ・びわ湖での釣りイベントの企画・実施 ・烏丸半島の魅力向上

	課題	まちづくり協議会からの 主な意見	地域での検討テーマ		
			生活・ 交通拠点	地域資源 の活用	支線・ 補完交通
常盤	生活利便施設（特に商業・医療施設）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である。	商業施設の誘致を含めて生活・交通拠点を中心に議論を進めていく	○	○	
笠縫東	市街地に比較的近く、公共交通の充実を図ることで、生活サービスもあわせて向上すると考えられる。	公共交通をメインにして議論を進めていく			○
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である。	地域再生計画は将来のまちの在り方に関することなので時間をかけてしっかり議論を進めていく			
山田	生活利便施設（特に商業施設）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である。	まち協でプロジェクトチームを立上げて生活・交通拠点を中心に議論を進めていく	○		
老上 老上西	高齢化の進行を見据えた、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である。	両学区とも地域再生計画は現時点では必要としないが、他学区の状況を見た中で判断していく			
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である。	これまでから公共交通の議論は進めてきたが、地域再生計画は将来のまちの在り方に関することなので時間をかけてしっかり議論していく			○

【凡例】 「○」今後検討していくテーマ

草津市地域公共交通網形成計画

草津市地域公共交通網形成計画 【 骨子(案) 】

1. 計画の背景

- ・マイカー依存が高く、路線バス等の公共交通機関の利用が減少し、路線の廃止等により、バス交通空白地・不便地の拡大や公共交通の利便性が低下している。
- ・慢性的な渋滞が発生しており、バス交通の定時性や速達性が損失している。

2. 計画の目的

将来を見据えた公共交通ネットワークの再編を図るために立地適正化計画（市街化区域）、地域再生計画（市街化調整区域）と連携した地域公共交通網形成計画を策定し、各拠点を公共交通で結ぶ「コンパクトシティ＋ネットワーク」のまちづくりの実現を目指す。

3. 計画の期間

本計画の期間は2018年から2027年の10年間

4. 計画の目標

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

5. 草津市地域公共交通網形成計画（体系）（案）

第1章 基本的事項	
1-1 目的	1-2 計画の区域
地域公共交通網形成計画策定の背景・目的	計画の区域
1-3 計画の期間	1-4 計画の位置づけ
地域公共交通網形成計画の期間	他の関連計画との位置づけ

第2章 地域と交通の現状と課題	
2-1 地域と交通の現状	2-2 地域公共交通網形成の問題点と課題
地域と交通の現状、市民の意識と行動	現状から見た問題点と課題整理
第3章 計画の基本的な考え方	
3-1 将来像・基本理念	3-2 基本方針
地域公共交通網形成計画の考え方	地域公共交通網形成の方向性
3-3 目指すべき交通ネットワーク	
目指すべき公共交通ネットワーク	
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	
4-1 施策体系	4-2 個別施策
計画実現のための方策・手法の検討	個別施策の具体的な内容
基本方針	市民(地域)・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク
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
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
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
第5章 計画実現のために必要な事項	
5-1 計画の推進体制	5-2 計画の目標
計画推進体制	目標値の設定
5-3 計画の評価	
P D C Aサイクルによる進捗管理	

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

立地適正化計画と連携

<公共交通の抱える課題>

- A) 自家用車への過度な依存によるバスの利用者数の減少から、路線バスの撤退や減便などが行われていることや、全国的なバスやタクシーの乗務員不足により、公共交通サービスの維持が難しくなっている
- B) 国道 1 号などの主要幹線道路や駅前ロータリーでの交通渋滞により、バスの定時性や速達性が損なわれていることや、駅周辺では、多くの歩行者や自転車も通行していることから、安全性の確保が求められている
- C) 鉄道とバスの乗継ぎ連絡や、バスのりばなどの情報案内が不十分なため、公共交通を利用しづらい
- D) 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る



■ 施策展開の考え方

- A) 居住誘導区域や都市機能誘導区域につなぐバス路線網を構築し、効率的で利便性が高く、持続的な公共交通網の形成を検討する
- B) 連続性のある計画的な道路整備や、両駅周辺における公共交通の利便性の向上、ならびに全ての道路利用者の利用環境整備の取り組みを検討する
- C) 鉄道との乗継ぎを考慮したバスのダイヤ調整や、駅における公共交通の総合的な案内情報の提供等の取り組みを検討する
- D) 両駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備と、自転車を有効的に活用した取り組みを検討する



<期待される効果>

- 将来を見据えた誘導区域にバス路線網を構築することで、持続可能な都市構造の構築が図られる
- 道路や自転車駐車スペースの利用環境を整えることで、安全で快適な移動環境の充実が図られる

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

地域再生計画と連携

<公共交通の抱える課題>

- A) 人口減少等によるバス利用者の減少から、路線バスの撤退や減便などが行われ、バス交通の空白地(※1)や不便地(※2)が存在している
- B) 市街化調整区域では、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ことから、高齢者等が外出しにくい生活環境となっている
- C) 市街化調整地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い

※1 バス交通空白地：バス停または鉄道駅から半径300mを超えた場所 ※2 バス交通不便地：半径300mの範囲内であるが、駅方向の運行便数が20本/日未満の場所



■施策展開の考え方

- A) バスや自転車、タクシー等の連携による、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検討する
- B) 公共交通だけでなく、福祉有償運送や介護タクシーなど多様な個別輸送の充実や、地域支え合い運送といった地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進を図る取組みを検討する
- C) 隣接市域と繋がる広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討する



<期待される効果>

- 生活拠点等への移動手段を充実させることにより、地域コミュニティの維持・活性化につながる
- 誰もが自由に、また広域的な移動も行えることにより、住み慣れたまちでの安心で安定した生活につながる

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

＜公共交通の抱える課題＞

- A) 自家用車への過度な依存から、道路の交通渋滞が発生し、バス等の公共交通利便性の低下を招いている
- B) 道路の交通状況により、バスの到着時間が分からない不安感や、小銭運賃の支払いに要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る
- C) 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、高齢者が関係する交通事故も多い



■施策展開の考え方

- A) 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検討する
- B) 誰もが気軽に使える携帯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ICカードの普及に向けた取組み等を検討する
- C) 交通安全意識を高める機会の提供や、高齢者の運転免許証の自主返納を促進する取組み等を検討する



＜期待される効果＞

- 徐々に交通量が削減されていくことで、交通渋滞が緩和し、二酸化炭素も削減され、交通事故の減少にも繋がる
- 一人ひとりの移動が、自動車から公共交通や徒歩、自転車などの利用に転換していくことで、健康づくりの促進にも繋がる

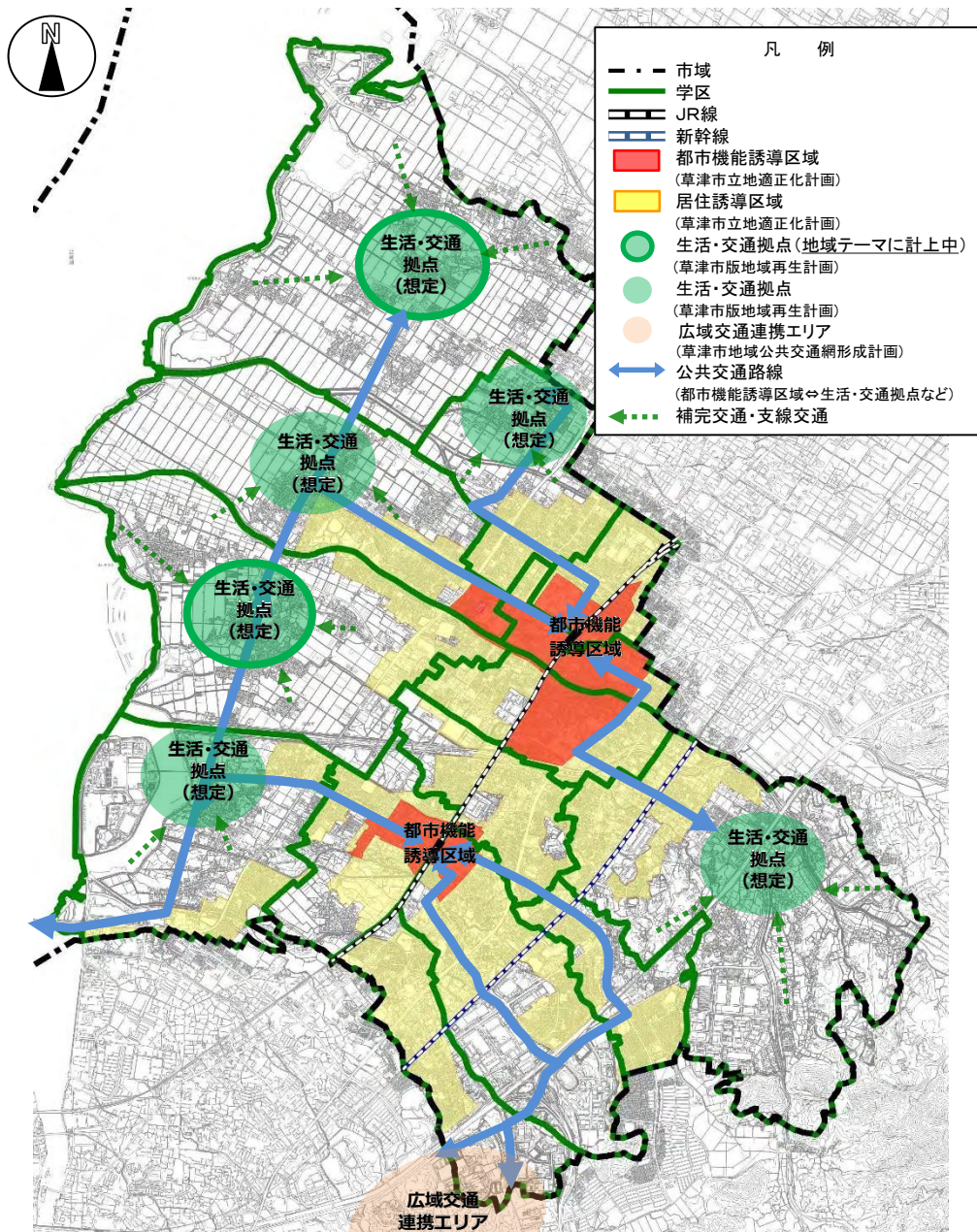
草津市地域公共交通網形成計画 【 各地域ごとにおける今後目指すべき交通体系等のあり方 】

		課題等	まちづくり協議会や地域からの 主な意見	市として目指すべき交通体系のあり方
市全域		(先述のとおり)	—	- 多様な交通モード(バス、タクシー、自転車等)の連携による移動手段の充実 - 支線交通、補完交通と路線バスの接続性の向上 - 公共交通機関の利用環境の向上
地域再生計画対象地域	常盤	生活利便施設（特に商業、医療）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である	商業施設の誘致を含めて生活・交通拠点を中心に議論を進めていく	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で、生活サービスもあわせて向上すると考えられる	公共交通をメインにして議論を進めていく	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である	将来のまちの在り方に関することなので時間をかけてしっかり議論を進めていく	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である	まち協でプロジェクトチームを立上げて生活・交通拠点を中心に議論を進めていく	生活・交通拠点へのアクセス(支線交通・補完交通)整備
	老上 老上西	高齢化の進行を見据えた、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である	両学区とも地域再生計画は現時点では必要としないが、他学区の状況を見た中で判断していく	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である	これまでから公共交通の議論は進めてきたが、地域再生計画は将来のまちの在り方に関することなので時間をかけてしっかり議論していく	地域の地形環境と交通環境を組み合わせた移動手段の充実
び文公園都市 周辺地域	志津南	複数のバス事業者が運行しているが、双方の連携等が不十分	周辺エリアの医療施設や文化施設への交通アクセスが乏しい	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)の連携など、公共交通の充実が必要	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、交通渋滞が発生している	通り抜け車両や自転車通学の生徒や学生の通行が多く、地域内の交通体系や道路環境整備が必要	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
周南草津 草津駅・ 草津大 路・ 矢倉	草津 大 路 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、交通渋滞が発生している	—	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

地域と連携、協働し公共交通ネットワークを検討していくとともに、交通関係者や交通利用者等で組織する「地域公共交通活性化再生協議会」を通じて実施体制等を構築していきながら、「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくり」の実現を目指していく

コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの実現に向けて まとめ

草津市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりについて



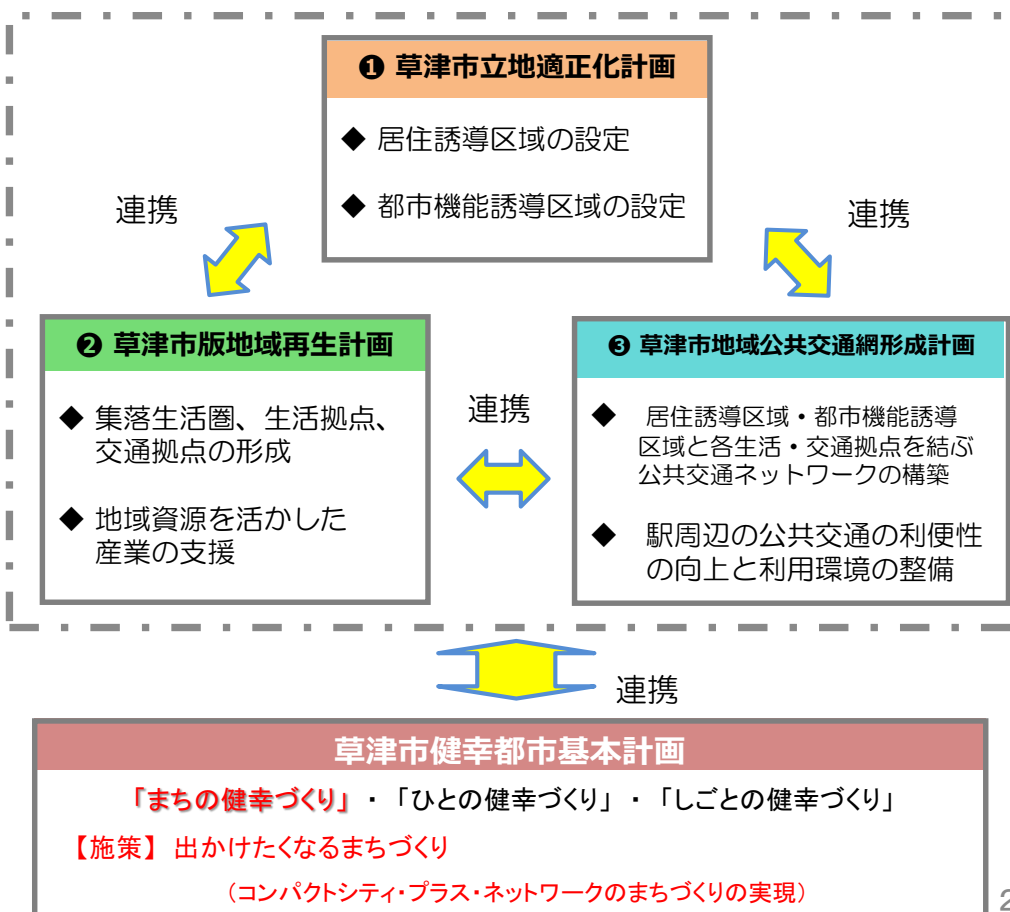
草津市では、人口減少や高齢化が進行する将来においても持続可能なまちであり続けるために、

- ① 草津市立地適正化計画において、市街化区域における居住誘導および都市機能の維持・確保を行い、
- ② 草津市版地域再生計画において、市街化調整区域における生活・交通拠点の形成を行い、
- ③ 草津市地域公共交通網形成計画において、各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの構築を行うことにより、

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現を目指します

また、草津市健康都市基本計画と連携し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの推進により、

「出かけたくなるまちづくり」を実現し、「まちの健康づくり」に貢献します



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

<公共交通の抱える課題>

- A) 自家用車への過度な依存によるバスの利用者数の減少から、路線バスの撤退や減便などが行われていることや、全国的なバスやタクシーの乗務員不足により、公共交通サービスの維持が難しくなっている
- B) 国道 1 号などの主要幹線道路や駅前ロータリーでの交通渋滞により、バスの定時性や速達性が損なわれていることや、駅周辺では、多くの歩行者や自転車も通行していることから、安全性の確保が求められている
- C) 鉄道とバスの乗継ぎ連絡や、バスのりばなどの情報案内が不十分なため、公共交通を利用しづらい
- D) 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る

■ 施策展開の考え方

- A) 居住誘導区域や都市機能誘導区域につなぐバス路線網を構築し、効率的で利便性が高く、持続的な公共交通網の形成を検討する

【具体的な取組】

- ① 路線バスやコミュニティバスの路線の再構築 ② 効率的なタクシー配車サービスの導入検討

- B) 連続性のある計画的な道路整備や、両駅周辺における公共交通の利便性の向上、ならびに全ての道路利用者の利用環境整備の取組みを検討する

【具体的な取組】

- ① 公共交通による駅へのアクセス強化 ② 駅前ロータリーの機能性の向上
- ③ 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 ④ 自転車走行空間の整備

- C) 鉄道との乗継ぎを考慮したバスのダイヤ調整や、駅における公共交通の総合的な案内情報の提供等の取組みを検討する

【具体的な取組】

- ① 鉄道とバスとの乗継強化 ② 鉄道駅における公共交通総合案内情報の整備 ③ 交通事業者共通 I C カードの導入検討

- D) 両駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備と、自転車を有効的に活用した取組みを検討する

【具体的な取組】

- ① 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備 ② 自転車の有効活用の推進 ③ 放置自転車の削減対策

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

<公共交通の抱える課題>

- A) 人口減少等によるバス利用者の減少から、路線バスの撤退や減便などが行われ、バス交通の空白地(※1)や不便地(※2)が存在している
- B) 市街化調整区域では、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ことから、高齢者等が外出しにくい生活環境となっている
- C) 市街化調整地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い

※1 バス交通空白地：バス停または鉄道駅から半径300mを超えた場所 ※2 バス交通不便地：半径300mの範囲内であるが、駅方向の運行便数が20本/日未満の場所



■ 施策展開の考え方

- A) バスや自転車、タクシー等の連携による、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検討する

【具体的な取組】

- ① サイクル&バスライドの整備
- ② デマンドタクシー等の新たな移動手段の導入検討

- B) 公共交通だけでなく、福祉有償運送や介護タクシーなど多様な個別輸送の充実や、地域支え合い運送といった地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進を図る取組みを検討する

【具体的な取組】

- ① 生活支援サービスとの連携
- ② 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進

- C) 隣接市域と繋がる広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討する

【具体的な取組】

- ① 隣接市と連携したコミュニティバスの路線網の強化
- ② 大津湖南エリアの公共交通の充実

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

<公共交通の抱える課題>

- A) 自家用車への過度な依存から、道路の交通渋滞が発生し、バス等の公共交通利便性の低下を招いている
- B) 道路の交通状況により、バスの到着時間が分からない不安感や、小銭運賃の支払いに要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る
- C) 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、高齢者が関係する交通事故も多い



■ 施策展開の考え方

- A) 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検討する

【具体的な取組】

- ① 地域や事業所等でのモビリティマネジメントの推進
- ② 小学校等における交通環境学習の推進
- ③ 公共交通に関する情報提供の充実
- ④ 特徴を活かした連節バスの有効活用

- B) 誰もが気軽に使える携帯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ICカードの普及に向けた取組み等を検討する

【具体的な取組】

- ① バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討
- ② 交通事業者共通ICカードの導入検討
- ③ 公共交通のバリアフリー化の推進
- ④ 1日フリーパス等の企画キップの販売検討

- C) 交通安全意識を高める機会の提供や、高齢者の運転免許証の自主返納を促進する取組み等を検討する

【具体的な取組】

- ① 交通安全教育の充実
- ② 高齢運転者の自覚啓発の強化
- ③ 運転免許証自主返納高齢者支援制度の拡大

施策1 持続的な公共交通網の形成										
課題	自家用車への過度な依存によるバスの利用者数の減少から、路線バスの撤退や減便などが行われていることや、全国的なバスやタクシーの乗務員不足により、公共交通サービスの維持が難しくなっている									
施策展開の考え方	居住誘導区域や都市機能誘導区域につなぐバス路線網を構築し、効率的で利便性が高く、持続的な公共交通網の形成を検討する									
取組内容	● 路線バスやコミュニティバスの路線の再構築 草津駅や南草津駅を主な起終点として、各バス路線が重複する区間の路線再編やダイヤ調整等を行う。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の検討を行う。 ● 効率的なタクシー配車サービスの導入検討 スマートフォンのGPS機能等を活用した効率的なタクシー配車の導入検討を行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○		○	○	参加		支援	支援		
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

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での交通渋滞により、バスの定時性や速達性が損なわれていることや、駅周辺では、多くの歩行者や自転車も通行していることから、安全性の確保が求められている									
施策展開の考え方	連続性のある計画的な道路整備や、両駅周辺における公共交通の利便性の向上、ならびに全ての道路利用者の利用環境整備の取組みを検討する									
取組内容	● 公共交通による駅へのアクセス強化 都市計画道路の早期整備や、国道1号などの主要交差点での交差点改良および信号機運用の見直し検討を行う。 ● 駅前ロータリーの機能性の向上 草津駅、南草津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う。 ● 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 利用者の多い鉄道駅周辺を中心に、誰もが安全・安心・快適に利用できるバリアフリーの道路環境整備を行う。 ● 自転車走行空間の整備 自転車利用者の安全性、快適性を確保し、自転車関係事故を未然に回避するため、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う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	協力	協力	協力			○	○	○	
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

施策3 鉄道駅における乗継利便性の強化										
課題	鉄道とバスの乗継ぎ連絡や、バスのりばなどの情報案内が不十分なため、公共交通を利用しづらい									
施策展開の考え方	鉄道との乗継ぎを考慮したバスのダイヤ調整や、駅における公共交通の総合的な案内情報の提供等の取組みを検討する									
実施主体	● 鉄道とバスとの乗継強化 鉄道駅の発着時間を考慮した乗継ぎしやすいバスダイヤの改正を行う。 ● 鉄道駅における公共交通総合案内情報の整備 バス等の発車時間や、バス・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デジタルサイネージ等を活用した公共交通に関する総合案内の情報発信を行う。 ● 交通事業者共通ICカードの導入検討 鉄道やバス、タクシーなどの乗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ICOCA等の共通ICカードの導入検討を行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○	○	○			支援	支援		
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				
施策4 鉄道駅周辺での自転車の利用環境整備										
課題	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る									
施策展開の考え方	両駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備と、自転車を有効的に活用した取組みを検討する									
実施主体	● 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備 鉄道駅利用者の駅までの移動手段が多い自転車利用者のための駐輪スペースの環境整備を行う。 ● 自転車の有効活用の推進 鉄道駅周辺での自転車の有効活用を図るためにレンタサイクルの整備拡大を行う。 ● 放置自転車の削減対策 鉄道駅周辺の自転車等放置自転車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を行い、違法駐車や放置自転車の削減を図る。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○				△	支援	支援		
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

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	人口減少等によるバス利用者の減少から、路線バス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る									
施策展開の考え方	バスや自転車、タクシー等の連携による、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検討する									
取組内容	●サイクル&バスライドの整備 地域の生活拠点、交通拠点となる場所において、バス停留所と自転車駐車場の整備を行い、自転車とバスの乗継強化を図る。 ●デマンドタクシー等の新たな移動手段の導入検討 主にバス交通の空白地域において、地域と連携したデマンドタクシーなどの新たな移動手段の導入検討を行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○		○	○	○		支援	支援		
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

施策2 福祉分野等と連携した移動手段の充実										
課題	市街化調整区域では、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ことから、高齢者等が外出しにくい生活環境となっている									
施策展開の考え方	公共交通だけでなく、福祉有償運送や介護タクシーなど多様な個別輸送の充実や、地域支え合い運送といった地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進を図る取組みを検討する									
取組内容	●生活支援サービスとの連携 公共交通の利用が難しい障害者や高齢者等に対して、福祉有償運送や介護タクシー等の多様な個別輸送の充実を図る。 ●地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進 地域支え合い運送など、高齢者や障害者等の移動手段を地域で支える仕組みづくりを行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○				○	○		支援		
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

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い									
施策展開の考え方	隣接市域と繋がる広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討する									
実施主体	●隣接市と連携したコミュニティバスの路線網の強化 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、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るために路線延伸等の検討を行う。 ●大津湖南エリアの公共交通の充実 大津湖南エリアにおける広域的な医療施設や文化施設等の拠点の一つとなる「びわこ文化公園都市」への路線バスのアクセス強化の検討を行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○		○					○		隣接市
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

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、道路の交通渋滞が発生し、バス等の公共交通利便性の低下を招いている									
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検討する									
取組内容	● 地域や事業所等でのモビリティマネジメントの推進 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、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る。 ● 小学校等における交通環境学習の推進 次代を担う子どもたちに公共交通の必要性や重要性を気付かせ、自動車に過度に頼らない意識を育んでいくための交通環境学習機会を広げる。 ● 公共交通に関する情報提供の充実 市の広報媒体の活用や公共交通ガイドブックの作成を行い、市民全体の公共交通への利用転換意識の醸成を図る。 ● 特徴を活かした連節バスの有効活用 インパクトがあり、公共交通のシンボリック要素も有する連節バスの特徴から、観光やイベント等での活用拡大を図り、自家用車から公共交通機関への利用転換を促す。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○	○	○	○	○	支援	支援		教育機関
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

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、バスの到着時間が分からない不安感や、小銭運賃の支払いに要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る									
施策展開の考え方	誰もが気軽に使える携帯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ICカードの普及に向けた取組み等を検討する									
取組内容	● 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】 スマートフォンのGPS機能等を活用したバスの位置情報等が分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検討を行う。 ● 交通事業者共通ICカードの導入検討【再掲】 鉄道やバス、タクシーなどの乗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ICOCA等の共通ICカードの導入検討を行う。 ● 公共交通のバリアフリー化の推進 すべての人が心地よく移動できる環境整備を図るため、低床式バス車両の導入促進や、多言語化に対応した行先案内表示等の整備を行う。 ● 1日フリーパス等の企画キップの販売検討 バス交通において、1日フリーで乗車できるキップ販売を検討する。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○	○	○			支援	支援		隣接市
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

施策3 高齢者運転免許証自主返納の促進

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、高齢者が関係する交通事故も多い									
施策展開の考え方	交通安全意識を高める機会の提供や、高齢者の運転免許証の自主返納を促進する取り組み等を検討する									
実施主体	● 交通安全教育の充実 警察や市などにおいて、交通安全教室や自転車安全安心利用教室等を開催し、市民の交通安全意識の高揚を図る。 ● 高齢運転者の自覚啓発の強化 高齢運転者自らの身体機能や健康状態の自覚と、認知症の疑いがある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機会を通じて、医師の診断による臨時適正検査を確実に実施する。 ● 運転免許証自主返納高齢者支援制度の拡大 滋賀県警察が実施する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を促進する支援を行う。									
実施主体	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	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○	○	○	○	○		○	○	
スケジュール	前期(2018-2022)					後期(2023-2027)				

交通事業者

(主な意見)

- ・ バスやタクシーでも乗務員不足が顕著になっており、サービスの維持が難しくなりつつある
- ・ 事業者努力では限界があり、市がバスをインフラとして捉えて支援すべき
- ・ 交通系ICカードや低床バスの導入は、県や市と連携して進めるべき
- ・ 駅を降りたところに、一元的な公共交通の案内表示があれば利用者がわかりやすい
- ・ 駅周辺の渋滞でバスの定時運行に支障をきたすため、駅へのマイカー規制も検討すべき

(計画への主な反映点)

- バスだけ市内の移動を分担するには限界があるため、市が補助金も投入して支援を行うとともに、タクシーなど多様な交通モードの連携を進める
- 交通系ICカードや低床バスの導入は、県、市、交通事業者と連携しながら進める
- 駅ロータリーへの自家用車の乗り入れ規制について、駅周辺整備とあわせて対応を検討
- 鉄道駅における公共交通の総合案内表示の整備を促進

具体的施策

- ・ 持続的な公共交通網の形成(1-1)
- ・ 連続性のある道路環境の整備(1-2)
- ・ 鉄道駅における乗継利便性の強化(1-3)
- ・ いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備(3-2)

事業所

(主な意見)

- ・ 公共交通の利便性向上が難しいのであれば、企業の送迎バスを通勤輸送の一環として、駅での待機場所の整備などの支援をすべき
- ・ バスの定時制確保のため、南草津駅ロータリーの運用見直しや周辺道路の道路渋滞対策が必要
- ・ 駅ロータリーへのマイカー進入規制を実施できないか

(計画への主な反映点)

- クルマの使い方について、住民へのモビリティマネジメントを実施
- 駅ロータリーへの自家用車の乗り入れ規制や企業送バス等の待機場所については、駅周辺整備とあわせて対応を検討

具体的施策

- ・ 持続的な公共交通網の形成(1-1)
- ・ 連続性のある道路環境の整備(1-2)
- ・ モビリティ・マネジメントの推進(3-1)

福祉団体

(主な意見)

- ・ まめバスがもっと利用できるように、年間パスなど割引制度を充実すべき
- ・ 車いすでも公共交通が利用できるよう、駅前ロータリーの段差解消や屋根の整備が必要
- ・ 高齢者や障がい者の社会参加促進のためにも、福祉有償運送、介護タクシー、公共交通など、多様な交通手段の中から利用者が選択できる環境が必要

(計画への主な反映点)

- 定期券導入や運転免許返納サービスとの連携などまめバスの各種割引サービスを充実
- 駅周辺整備とあわせて駅および周辺道路のバリアフリー化を促進
- 都市計画と連携しながら、生活拠点を結ぶネットワークを、多様な交通モードで確保
- 公共交通で補えない部分は、福祉分野等と連携して移動手段を確保

具体的施策

- ・ 連続性のある道路環境の整備(1-2)
- ・ まちづくりと連携した交通ネットワークの確立(2-1)
- ・ 福祉分野等と連携した移動手段の充実(2-2)
- ・ いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備(3-2)
- ・ 高齢者運転免許証自主返納の促進(3-3)

協議会

(主な意見)

- ・ タクシーも公共交通であり、タクシーが利用できる場所は、公共交通空白地ではない
- ・ 交通網は基礎自治体で簡潔する問題ではなく、広域的に問題を捉えるべき
- ・ バスサービスの充実には限界があり、タクシーや他の交通手段の活用も検討するべき
- ・ Internet of Things(モノのインターネット)の推進も盛り込む必要がある
- ・ 低床バスの導入だけでなく、総合的にバリアフリー化を進める必要がある

(計画への主な反映点)

- 「公共交通空白地」の定義を見直し
- 「広域的アクセスの向上」を施策に位置づけ
- バス、タクシー等多様な交通モードの連携を促進
- バスロケーションシステム等による情報提供サービスを充実
- 駅および周辺道路のバリアフリー化やソフト面でのユニバーサル化を促進

具体的施策

- ・ 持続的な公共交通網の形成(1-1)
- ・ 連続性のある道路環境の整備(1-2)
- ・ 鉄道駅における乗継利便性の強化(1-3)
- ・ いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備(3-2)

		意見者	対応方針
課題整理、前提条件に関する意見			
	・タクシーも公共交通機関であり、バスがなくてもタクシーで代用できるところは、公共交通空白地ではない	協議会	鉄道やバスの不便地域など、公共交通空白地の定義(言葉)を見直し
計画の目標			
	・「事業者の経営改善」と「効率的な行政運営」という目標はわかりかねる。	協議会	表現を検討
計画全般			
	・公共交通部門でのIOTの推進についても、施策にあげていただきたい。	協議会	・バスロケーションシステム等による情報提供サービスや配車アプリによるデマンド交通の導入等の追加を検討
	・ 20～30年前に開発された住宅団地が多いので、高齢化により通勤利用が減少するので、バス会社にとっては苦しく、収入が上がらない路線は減便せざるを得ない。4条路線への補助金も検討いただければ。	交通事業者	市の方針を検討
	・ 公共交通がなくなると、人が住まなくなる。税収を増やすためには、公共交通ネットワークを市が守る必要がある。バスを補助することは市を守るのではないか。	交通事業者	
	・ 草津市だけの問題ではないが、行政のまちのあり方と公共交通の必要性の全体像がなかなか明確に見えず、事業者任せなところがある。路線バスで収益性を上げた事業をするためには人口100万人くらいが必要であるので、行政がバスをインフラとして捉えてくれるかどうか。	交通事業者	
	・ 滋賀県は人口も増えており、実際に環境がよく住みやすいところであるが、鉄道もバスも不便でマイカーがないと生活できない。今後高齢者がますます増える中、道路ばかりでなく公共交通の利便性向上にもっと力を入れるべき。 ・ バス事業者だけではできないので、行政がもっと支援して公共交通を充実させるべき。	事業所	
基本目標、基本施策に関する意見			
【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	持続的な公共交通網の形成		
■ 路線バスやコミュニティバス路線の再構築			
	・バス事業者でも、乗務員の不足が顕著にあらわれおり、バスだけに依存するのではなく、タクシーとも併用することを踏まえた中で、もう少し踏み込んだ網形成計画が望ましいのではないか。	協議会	路線バスやコミバスの充実等も限界があるため、バスとタクシー、送迎バス等多様な交通モードの連携により持続的な公共交通ネットワークを形成
	・ 始発終バスのニーズはあるが、対応するためには乗務員の確保の問題があるため、タクシーなどが補完してもらえればと考えている。	交通事業者	
	・ 乗務員の不足が顕著にあらわれており、従来は利用者が少ないから減便していたが、今は利用者が一定あっても人員の確保が困難であれば再編の必要性が浮き彫りになってきている。	交通事業者	
	・タクシー運転手も高齢化が進んでおり、運転手の確保が難しい。年金受給との併用のタクシー運転手は、昼のみ運行するケースが多く、夜の運転手が不足している。	交通事業者	
	・ 全体の7割以上の不採算路線を今後どのように維持していくか、縮小均衡など何らかの取組をせざるを得ない。	交通事業者	
	・ 路線バスの最終便が、瀬田駅行き22:40、南草津駅行き23:00と早く、23:00まで勤務するテナント従業員は、帰宅手段としてバスを使えない。	事業所	地域の意見を考慮した路線改編を実施
■ 効率的なタクシー配車サービスの導入検討			
	・ タクシー利便性向上のため、ちよいのりタクシーやアプリの導入、事前確定運賃の導入などに取り組む予定。	交通事業者	事業者の取組を追加

		意見者	対応方針
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			
	・ 大学へのバスの台数は確保されているが、道路渋滞による遅延でバスが到着しないため、バスの本数を増やしても抜本的解決には至らない。	大学	道路整備と併せてバス運行環境の充実を検討
	・ バスの定時性確保のために、専用レーンの設置を検討いただければ。	大学	
■ 駅前ロータリーの機能性の向上			
	・ 南草津駅は駅前広場が東西にあるので、一方をマイカー規制し、公共交通優先にするなど、その機能に差を持たせることも可能ではないか。	交通事業者	駅周辺整備とあわせて対応を検討
	・ バス走行環境の改善がまず基本。幹線道路は難しいとしても、駅前の環境改善については検討していただきたい。バスと一般車で駅前ロータリーの利用する場所を分ける必要がある。	交通事業者	
	・ 駅前ロータリーの立体化を行い1階と2階で一般車と公共交通で利用を分けるという運用の方が望ましい。	交通事業者 事業所	
	・ 草津駅西口ロータリーの改修に際して、待機場の確保ひとつも困難であるならば、バスが運用できずこのままでは撤退してしまう。	交通事業者	
	・ 南草津駅東口のバス停上屋の幅がもう少し広いと、雨の日でもバス待ち行列が現状の2列から3～4列で並ぶことができ、バス待ち行列解消の対策になる。	大学	
	・ 路線バスと直行便で駅への乗り入れ分散も考えられる。早稲田大学の所沢キャンパスでは、所沢駅の東口と西口で時間帯により路線バスと直行バスの乗り入れ規制を行い、分散化を図っている。	大学	
	・ 駅前ロータリーが手狭なため、利用が少ない草津駅の地下駐車場を有効に活用できないか。	事業所	
	・ 県や警察等も巻き込んで南草津駅ロータリーへのマイカー規制を行いたい。近隣住民やパナソニック等の企業も課題として認識しているので、協力して行えればと思っている。	大学	
	うで場所の確保など支援してほしい。	事業所	駅前整備とあわせて対応を検討 企業送迎バスの公共交通としての活用を項目に追加することも検討
	・ 守山駅前にはマイカーレーンを設けて、送迎目的のマイカーをスムーズに流している。草津駅前広場でもできるのではないか。	事業所	
■ 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進			
	差せないで困る。	福祉団体	駅周辺整備とあわせてバリアフリー化を検討

		意見者	対応方針
施策3	鉄道駅における乗継利便性の強化		
■ 鉄道駅における公共交通総合案内情報の整備			
	・電車を降りた方が一元的にわかるバスの総合案内情報があれば利用しやすい。市が旗を振って整備することも必要ではないか。	交通事業者	一元的な公共交通総合案内情報を整備
	・バス案内表示が改札を出たところに必要である。改札を出たところの天井に表示があるのが望ましい。	交通事業者	JRと調整
	・草津駅東口の吊り下げ時刻表は、安全管理の面からも撤去し、三角形の埋込み式バス停標柱に変える。	交通事業者	対応を検討
■ 交通事業者共通ICカードの導入検討			
	・現在ICOCAは鉄道系のシステムしかないが、今後はバス車載タイプも検討が必要。一緒に勉強していきたい。	交通事業者	計画に反映
	・ICOCAの導入は、県が主体となって市町をまとめてくれないと事業者単独では無理である。県と市町の補助があれば、1／3程度は事業者努力で導入を検討していきたい。	交通事業者	
	・10カード対応のICカードの導入を検討すべきではないか。	交通事業者	
施策4	鉄道駅周辺での自転車の利用環境整備		
■ 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備			
	・駅周辺の駐輪場不足への対応で、使い道がない土地であれば提供可能であるので、探してみる。	交通事業者	JRと調整

		意見者	対応方針
【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		
■ サイクル&バスライドの整備			
	・バス停から1km以内は自転車圏であり、バス停駐輪所の設置による自転車のパーク&ライドができればいい。守山市でも一定の効果は出ている。	交通事業者	計画に反映
■ デマンドタクシー等の新たな移動手段の導入検討			
	・点在する集落を維持しながら持続可能なコンパクトなまちづくりをしたいのであれば、4条路線をコミュニティバスにしてくれればいい。	交通事業者	都市計画と連携しながら、生活拠点を結ぶネットワークの対応を検討
	・コミュニティバスから4条路線への乗り継ぎで成功した事例はない。まちの拠点をどこにするのかを検討していくべき。	交通事業者	
	・家から出ていく意欲は社会参加の意欲と同じであり、バスの本数を増やすことで社会参加の意欲を高めることにもつながるが、その代わりに幹線のバス停まで出てきてもらうということをどこまで説明できるか。障害者も体力や年齢により意欲が変わるので、若い人なら可能かもしれないが。	福祉団体	
	・駅周辺のマンション建設の流れが止められないのであれば、生活拠点と駅を結ぶネットワークではなく、逆の発想で、駅周辺に人を集約し、郊外にある商業施設や目的地に送迎する路線をつくってはどうか。	交通事業者	都市計画と連携しながら、まちづくりの方針との対応を検討
		交通事業者	タクシーの活用について検討
施策2	福祉分野等と連携した移動手段の充実		
■ 生活支援サービスとの連携			
		福祉団体	生活支援サービス等との連携により公共交通で補えない部分をカバーし、移動手段の選択肢を確保
	・福祉有償運送のみではなく、公共交通、介護タクシー等も使うという人が増えてきた。多様な手段から利用者が選択できることが大切。	福祉団体	
	用負担のできる人しか利用できないのも現状。	福祉団体	
	意識を高めていくことが必要。	福祉団体	
	・ゆりかごタクシーは、これをきっかけにタクシーに慣れ親しんでいただくことを目的としており、今後は検診にも利用できるようにしたい。	交通事業者	
施策3	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構築			
	・交通網は1市町で簡潔する問題ではなく、広域的に問題を捉えないと逆に見誤る。「隣接市と連携したバス路線網の構築」は、より重要な位置を占めるのではないか。	協議会	施策に柱立て
■ 大津湖南エリアの公共交通の充実			
	・駅を中心としたバス路線は充実しているが、滋賀医大と立命館大学など横のネットワークができればいいのではないかと考える。	交通事業者	計画に反映

		意見者	対応方針
【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		
■ 地域や事業所等でのモビリティマネジメントの推進			
	・ 駅周辺の渋滞は特に顕著で、市民全員が使う駅前ターミナルという認識が強く、公共交通のためのバスターミナルという認識がないので、バスがスムーズに運行できない。	交通事業者	モビリティマネジメントの実施により、自家用車から公共交通への転換を図る
	・ コミュニティバスも含めて、地域の足をどう確保していくかが目標であると思うので、利用者側の意識をどう醸成していき、本気で乗って残そうと思っていただけるかが最大の課題。	交通事業者	
	・ 住民が行政任せになっている。一人ひとりが当事者になることのモチベーションをどうするか。車いすの人、ベビーカーの人、高齢者はどうしているのか気付けるようにするにはどうすれば良いのか。	福祉団体	
	・ アンケート調査や現状報告を見る限り、草津市に公共交通機関としてのバス路線は必要なのか。大切な税金を使って公共交通を維持していく説得力があるのか大変疑問。公共交通事業者としては会社のプライドをかけて路線を維持したいが、限界がある。市民が同じ土俵にのっていただけるとありがたいが、このままでは、恐らく土俵に乗ってもらえないのではないかと思う。	協議会	
	・ 自動車通学は全面禁止、バイクは1年生のガイダンス時に、自肅を呼びかけている。やむを得ずバイクや自転車通学を行う場合は、安全運転講習会を受講した上で、登録証を発行しており、出来る限り大学直行便のバスの利用を呼びかけている。	大学	
	まうため止めざるを得なかった。	事業所	
	・ 車の相乗り通勤は、安全上の問題があるため禁止している。	事業所	
■ 小学校等における交通環境学習の推進			
	・ 非常停止ボタンの模擬器を使った電車の安全利用の授業が可能であるので、連携してやっていきたい。	交通事業者	
	・ 高齢者は自動車からバスへの転換は難しい。今後の少子化を考えると、乗り方を知らない子どもたちへのバスの乗り方教室の方が発展的。	交通事業者	
■ 特徴を活かした連節バスの有効活用			
	・ 連節バスは立命館大学休校時には運行していないので、何とか活用したいと考えているが、草津市内には駅以外にターミナルとなる拠点が無いので難しい。	交通事業者	
	・ 連節バスは飛島グリーンヒルエリアへの展開を行いたい。飛島グリーンヒルのところのバスベイを切りなおしてくれたら走行可能である。また、乗務員不足を補うために連節バスの増車もしていきたい	交通事業者	対応を検討
	・ 入口が2ヶ所で出口が1ヶ所であり、4月当初は、まだ定期券を買っていない新入生が小銭で支払うために降車時に時間がかかるので、京都市バスのように移動式のカードリーダーがあればいいのではないか。	大学	対応を検討

		意見者	対応方針
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		
■ 公共交通のバリアフリー化の推進			
	・事業者にとって車両購入がネックになるので、市が車両を保有し、運行は事業者が行うといった上下分離方式について、今後は草津市も検討していく必要がある。	交通事業者	関係機関が連携して低床バスの導入を促進
	・今後高齢者の増加が予想されるので、高齢者や障がい者が利用しやすいバス車両にすることが必要。	事業所	
	・費用面では難しい部分もあるので、国の補助を活用しながら、順次低床式のバスの導入を進めている。	協議会	
	・基本施策で、バスのユニバーサル化が一言も書かれていないが、重度の車いす利用者がバスを利用しないのは、当てにしていないためである。低床バスがいつ来るかわからないし、バスの故障により低床バスが突然来なくなることもある。障害者差別解消法も施行されているので、バスのユニバーサル化が進むように、一文入れていただきたい。	協議会	低床バスの導入だけでなく、UDタクシーの導入や、ソフト面でのバリアフリー化（介助研修、バリアフリー教室の実施 等）についても記載を検討
	・バスのバリアフリー化の促進は非常に重要であり、バス協会では、年に1度運転手を対象とした研修会を行っており、実技研修を行っている。	協議会	
■ 1日フリーパス等の企画キップの販売検討			
	・目立った資源はなくても、外部の目で見るとおもしろいものもあるかもしれないので、様々な切り口での情報発信することでチャンスはある。	交通事業者	観光協会等と連携しながら、各媒体で情報発信を行うことを検討
■ その他			
	・小柿のバス停留所うは事業者が共同で作った施設であるが、周りが囲ってあるようなバス停の整備は、場所的な制約が大きく難しい。	交通事業者	

		意見者	対応方針
施策3	高齢者運転免許自主返納の促進		
■ 運転免許証自主返納高齢者支援制度の拡大			
	・草津市は少し我慢をしバスを利用しようと思えば利用できる地域であるので、免許返納を促進して公共交通機関に移行していただくことも必要。	交通事業者	
	・ 県警からの要請による高齢者運転免許自主返納への割引支援は年度によって支援内容が変わるため、利用者にとってはわかりづらく、トラブルの元になっている。	交通事業者	関係機関と連携しながら対応を検討
	・他市でも取り組んでおり、連携は可能。	交通事業者	市独自の取組を追加
	・ 滋賀県警が行っている高齢者運転免許自主返納支援制度に滋賀県タクシー協会として協賛しており、事業者負担で運賃の1割引きを行っている。各市町独自制度の中で、タクシーの支援がないので、タクシー券の配布についても検討していただくよう、各市町に要請している。	交通事業者	
その他			
■事業所での公共交通の利用促進			
	バスはやめたい。	事業所	送迎バスの活用等についても、連携しながら対応を検討
	・ 会社としては公共交通利用を推奨したいが、公共交通の利便性が低くて推奨できない。	事業所	
	スの運行を支援する環境をつくるようにしてはどうか。	事業所	
■その他			
	・ まめバスを利用しないのはもったいない。年間パスのようなものがあればいいのではないか。	福祉団体	
	・ 駅周辺の混雑緩和のためにも、草津駅周辺の商業施設で、公共交通利用のお客様に割引券を出すなどの思い切った取り組みも必要。交通事業者は商業施設とのパイプがないので、行政が間に入って動くスムーズ。	交通事業者	
	・ ビワイチとの連携は、自転車を載せるラックが高価なため、タクシー業界単独での導入は難しい。滋賀県が補助を出すという話もあるが、まだ実現には至っていない。	交通事業者	
	・ コンビニ協議会と連携し、タクシーが深夜帯にコンビニに立ち寄り休憩を行うことで、深夜のコンビニ強盗を防止する「防犯タクシー」の取組を全国的に実施しており、他府県では防犯の役に立っているという話も聞く。	交通事業者	
	・ 南草津瀬田間の新駅について、滋賀県の大津湖南エリアの公共交通活性化協議会では、このエリアを公共交通の先進地にしたいという方向で進められているので、まだ可能性があると考えている。南草津や瀬田方面の交通アクセスは非常に課題であるので、県や大津市と連携しながら、新駅や都市計画道路の整備を含めた交通体系の整備を検討いただきたい。	交通事業者	