

第3回 草津市地域公共交通活性化再生協議会 次 第

日時：平成22年2月23日（火） 10:00～12:00

場所：フェリエ南草津5階大会議室

1. 開 会

2. 挨拶 会長 草津市副市長 山岡 晶子

3. 議 事

議第1号 草津市地域公共交通総合連携計画（案）について

議第2号 草津市地域公共交通活性化再生総合事業計画（案）について

議第3号 平成21年度事業報告について

議第4号 平成21年度予算の補正について

議第5号 平成22年度予算について

4. その他

草津市地域公共交通総合連携計画（案）

平成22年2月

草 津 市

－ 目 次 －

1. 本計画の概要	
1-1. 背景と目的	1
1-2. 計画の構成	2
1-3. 計画の期間	2
1-4. 計画の区域	3
1-5. 事業実施の流れ	4
2. 草津市の現況及び動向	
2-1. 社会経済環境の動向	5
1) 人口等の状況	5
2) 産業の状況	16
3) 都市計画	20
2-2. 公共交通の状況	21
1) 鉄道の利用状況	21
2) バス路線網とサービス状況	22
3) 空白地・不便地の状況	24
4) バス利用状況	31
5) バス運行の採算状況	32
6) 公共的交通サービスの状況	33
2-3. 道路状況	38
2-4. 公共交通に関する課題整理	41
3. 公共交通サービスの評価と課題	
3-1. 行動状況	42
3-2. 公共交通サービスに関する住民意向	44
3-3. 公共交通サービスの評価と課題整理	49
4. 上位・関連計画等の整理	
4-1. 県の計画	58
4-2. 市の計画	61
4-3. 上位・関連計画等のまとめ	66
5. 公共交通活性化の方針	
5-1. 協議会等における意見概要	67
5-2. 公共交通活性化の目標	69
5-3. 公共交通ネットワークの形成方針	71
5-4. 公共交通活性化の対策方針	74
5-5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	76
5-6. P D C A サイクルにもとづく事業評価の実施	86
参考資料	
1. 実施体制	
2. 検討経緯	

1. 本計画の概要

1-1. 背景と目的

草津市は、琵琶湖の湖南地域に位置し、古くから東海道、中山道の分岐点を擁する「交通の要衝」として栄えた歴史を持っています。現在、JR 東海道本線並びに国道1号、同バイパス、主要地方道大津湖南幹線等の国土広域幹線軸が南北に縦走するとともに名神高速道路草津 JCT の立地等により、大企業・大学の立地とともに沿道利便施設の開発が盛んに進められています。また、将来にわたって人口増加が見込まれる地域とされており、モータリゼーションの進展とともに慢性的な交通渋滞ならびに公共交通の脆弱化の問題が顕在化してきており、その対策が急務とされています。

JR 東海道本線と草津線の結節点である草津駅は、京阪神への通勤拠点となっており、乗降客数は5万5千人（県下1位）です。また、H6 開業の南草津駅は、乗降客4.3万人（県下3位）と多く、琵琶湖文化ゾーン（大学・病院等）や大手企業工場等への玄関口として、県新交通システム構想とも連動した重要な交通結節点として位置づけられており、さらに大規模商業施設の立地による大幅なバス増便がなされ、新快速電車停車の実現が要望されています。

この2駅を起点（ターミナル）として本市内のバス交通網は放射状に形成されており、民間バス事業者3社による路線バス運行が行われていますが、公共交通空白地等がある地域自治会等からは生活交通の確保の強い要望が出されています。また、本市に車庫を置くタクシー事業者は3社あり、介護タクシー事業者は5社、その他訪問介護事業所等の特定旅客運送事業者は6社あります。

このような多様な公共交通においてそれぞれ諸問題をかかえるなか、公共交通事業者、交通政策行政のみでは解決できない状況にあって、商業施設や企業、住民等と連携して効果的な対策を見いだすとともに総合的なTDMを実施していく必要があります。また、昭和40年代から50年代にかけて市街地周辺部において京阪神のベッドタウンとしての住宅開発が盛んに行われた経過から、住民の多勢を占める団塊の世代の高齢化に伴い、交通弱者の急激な増加が予測されています。

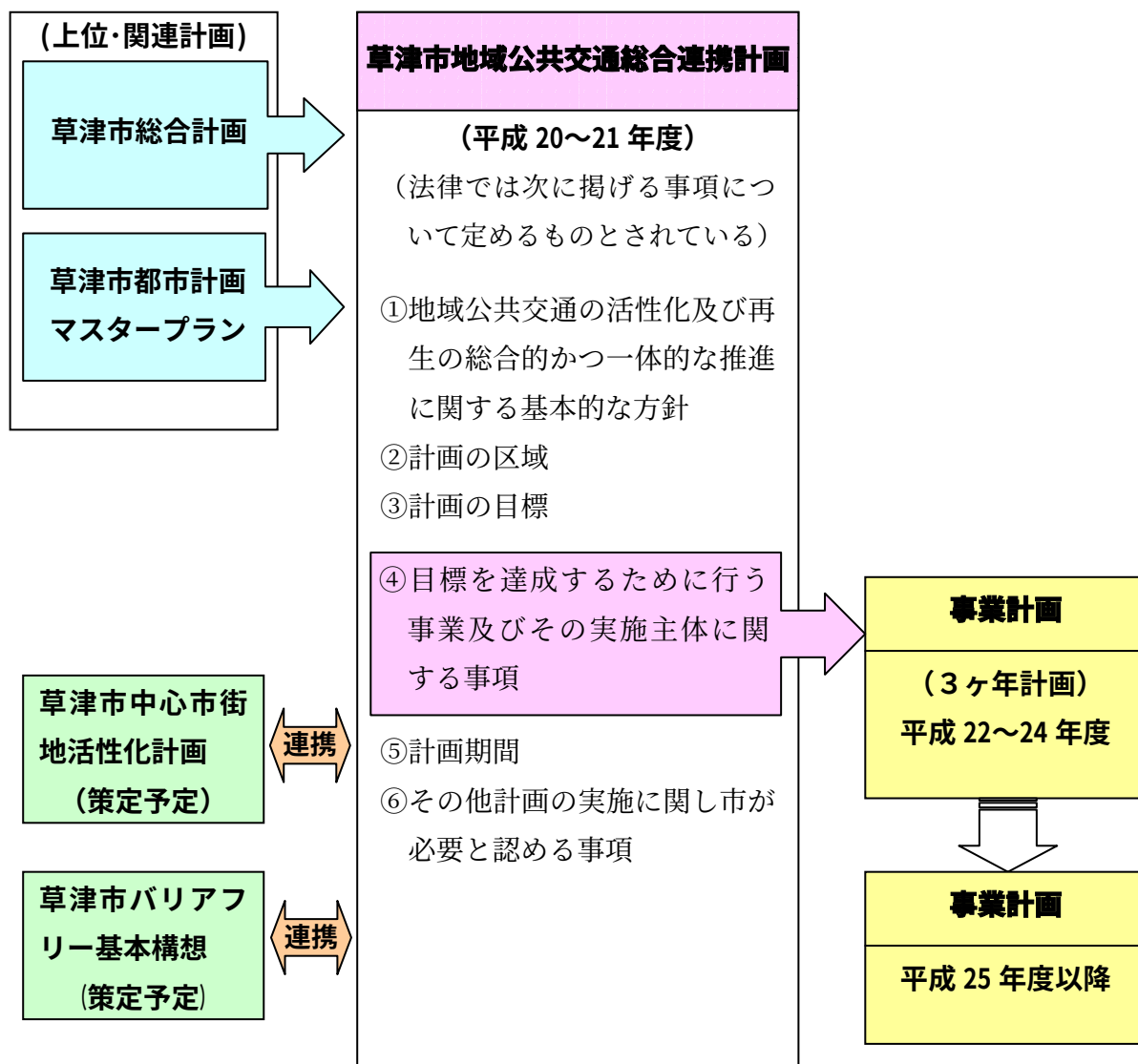
よって、今回、

バス路線網の再構築を中心とするなか、タクシー利用や福祉有償運送などとも有機的に連携した総合的な公共交通ネットワークの望ましい姿を示すとともに、公共交通弱者の生活交通確保および地域の活性化等を図る

ことを目的として「地域公共交通総合連携計画」の策定を行います。

1-2. 計画の構成

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成されるもので、その構成および他計画との関係は、以下のとおりです。

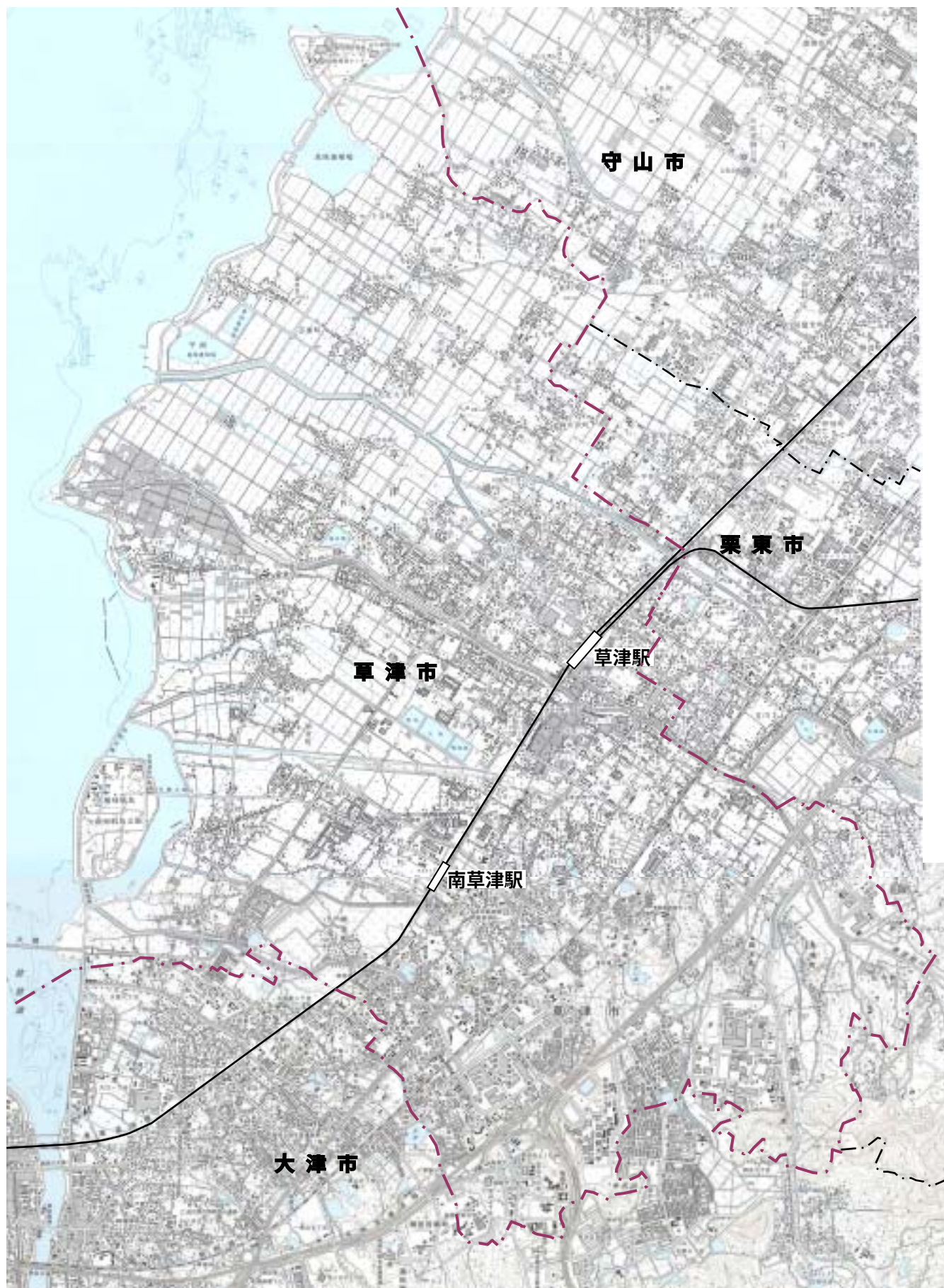


1-3. 計画の期間

本計画は、平成 22 年度から 31 年度までの 10 年間を計画期間とします。

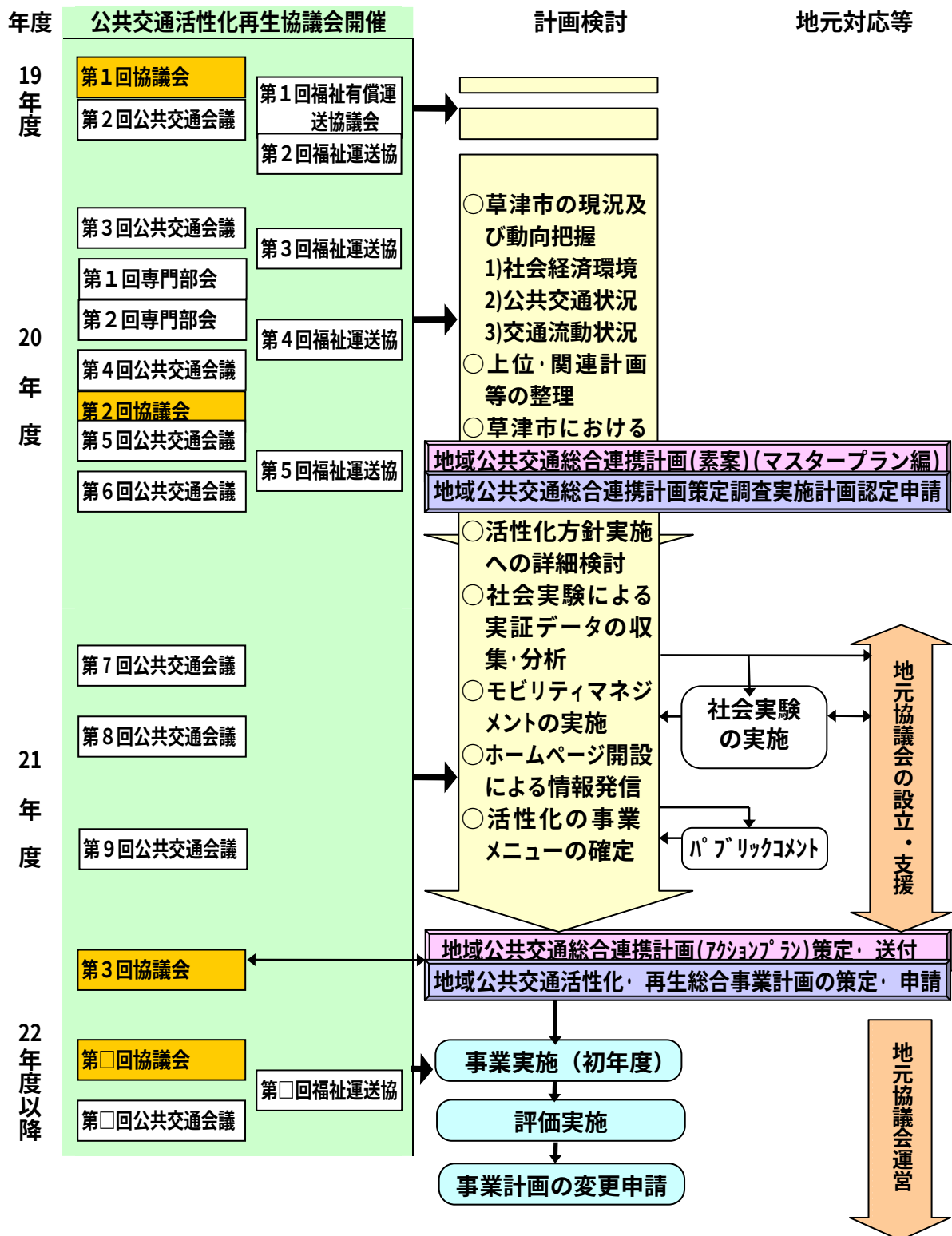
1-4. 計画の区域

本計画は、草津市全域を対象とします。(下図のとおり)



1-5. 事業実施の流れ

調査および今後の事業実施にかかる流れ（フロー）の概要は、以下のとおりです。



2. 草津市の現況及び動向

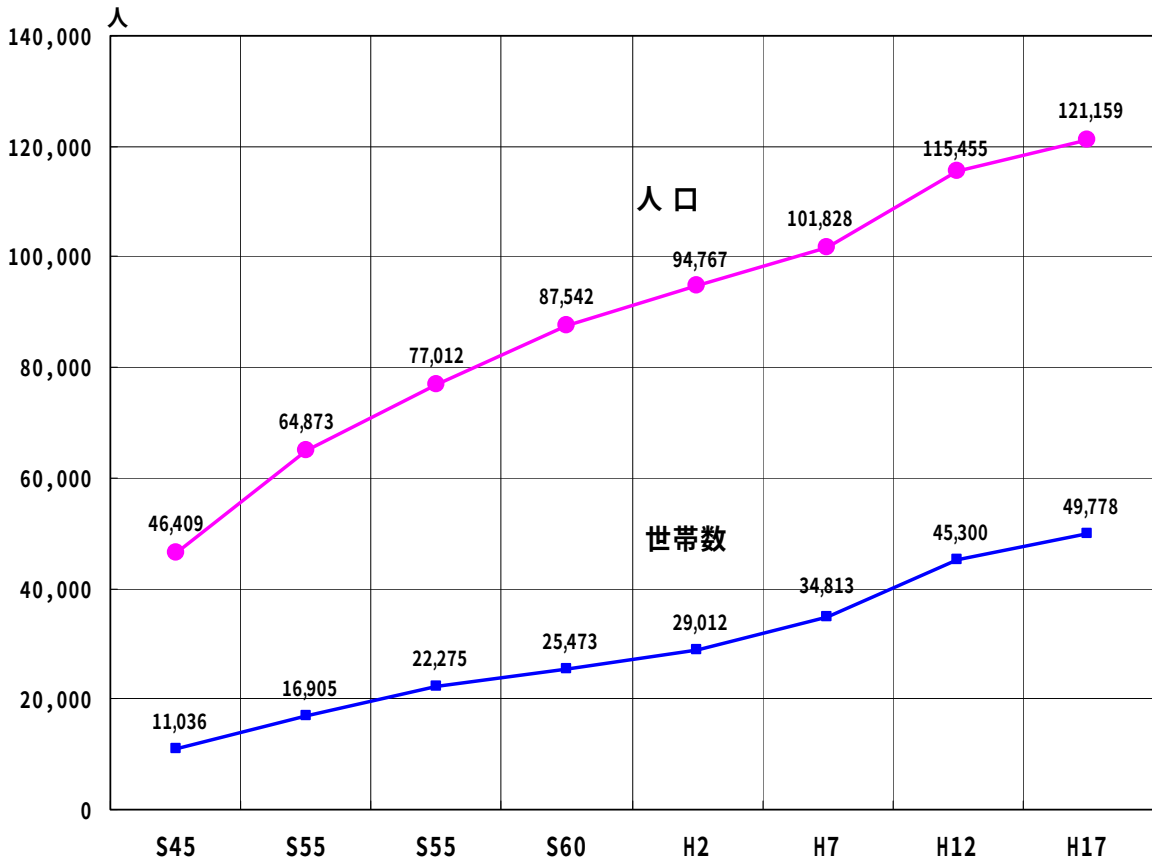
2-1. 社会経済環境の動向

1) 人口等の状況

①人口・世帯数の推移

平成17年国勢調査による草津市の人口は121,159人、世帯数は49,778世帯です。昭和45年以降、人口・世帯数ともに一貫して増加を続けています。平成12年から17年の人口の伸び率は4.9%で平成7年から12年の伸び率13.4%は下回るものの滋賀県の平均値を上回っています。近隣の大津市、守山市、栗東市についても同様に人口の増加傾向が続いています。

人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

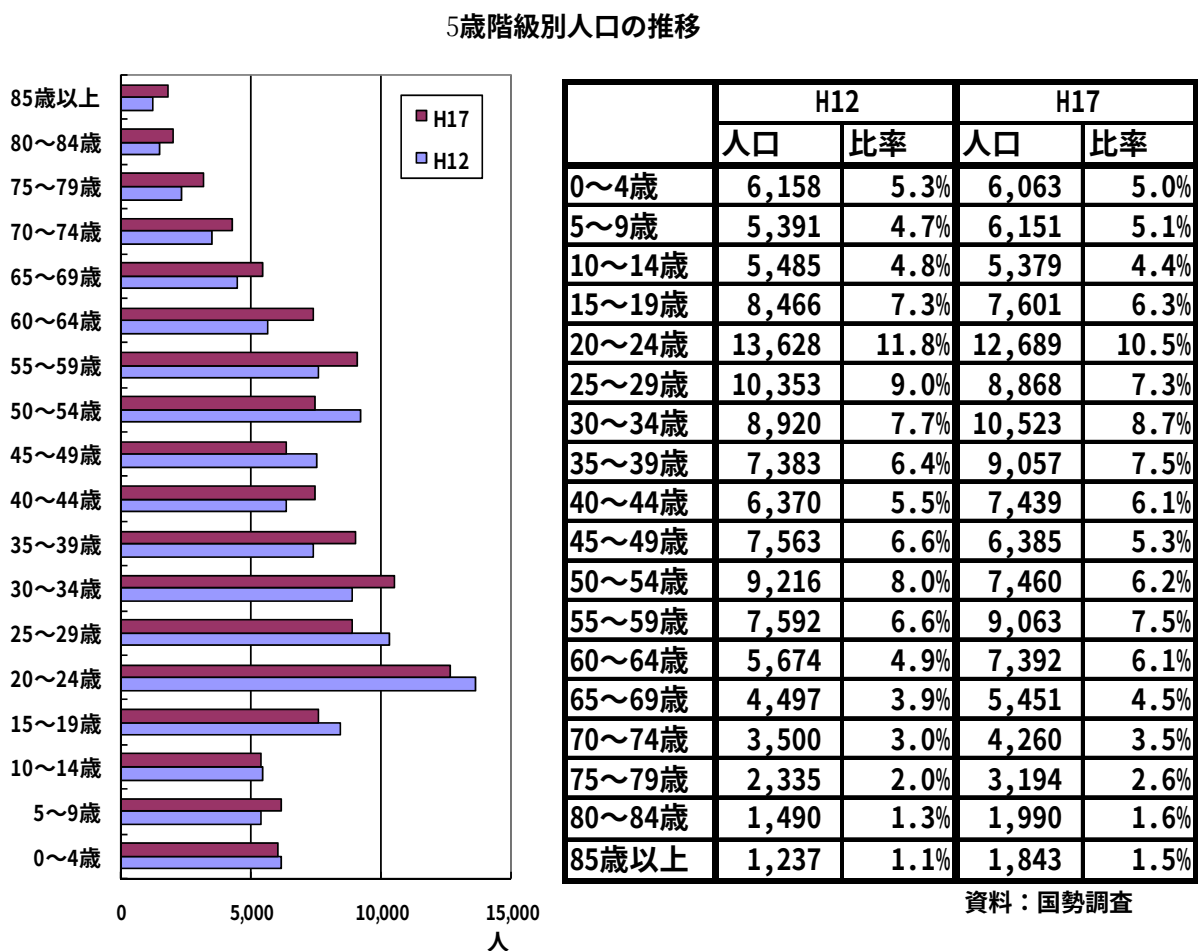
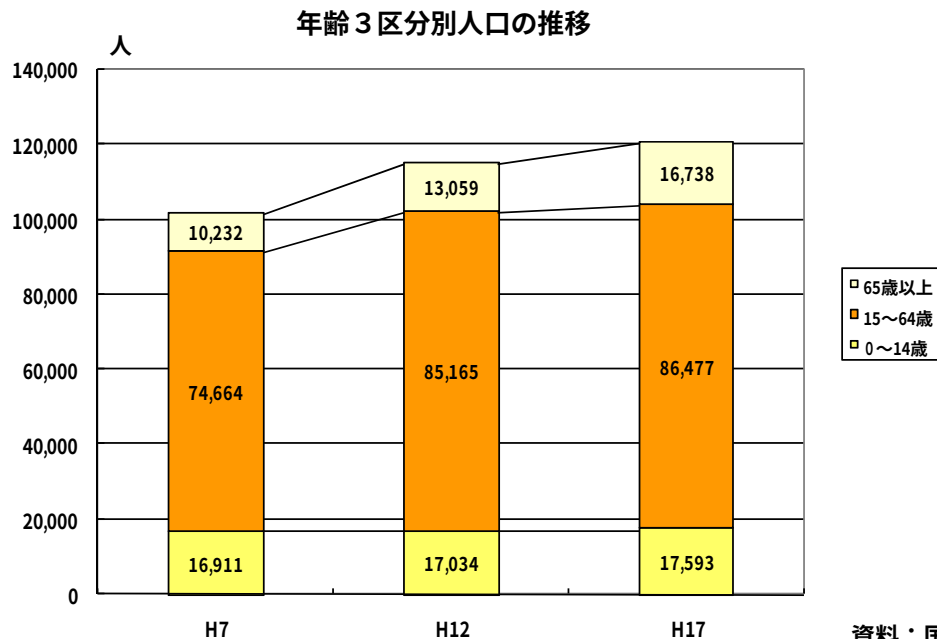
近隣市の人口推移

	H7	H12	H17	H12/H7	H17/H12
草津市	101,828	115,455	121,159	113.4%	104.9%
大津市	276,332	288,240	301,672	104.3%	104.7%
守山市	61,859	65,542	70,823	106.0%	108.1%
栗東市	48,759	54,856	59,869	112.5%	109.1%
滋賀県	1,287,005	1,342,832	1,380,361	104.3%	102.8%

②年齢別人口

年齢3区分別人口の推移をみると老年人口（65歳以上）の増加が進行している半面、年少人口（15歳未満）については微増にとどまっています。

5歳階級別人口は、30～44歳及び55歳以上の年齢層で増加している一方、15歳～29歳の若年層の減少が目立っています。



③区域別・町丁目別人口

草津市の人口を中心市街地、中心市街地を除いた市街化区域（拡大区域をおおむね含む）、市街化調整区域に区分、およびＪＲ線の東西に区分して推移をみると、下表のとおりです。平成 20 年には、中心市街地に 35,119 人（全市の 30%）、市街化区域（中心市街地除く）に 59,663 人（全市の 50%）、市街化調整区域に 24,056 人（全市の 20%）となっています。それを 15 年と比べると、市街化区域（中心市街地除く）と市街化調整区域では微増ですが、中心市街地では約 3,600 人増の 11.5%という高い伸びを示しています。

また、ＪＲの東西で分けてみると、西側では微増ですが、東側では 5,000 人余り増えており、特に、東側の中心市街地において 3,000 人強、比率で 17.1%と大きく増えています。

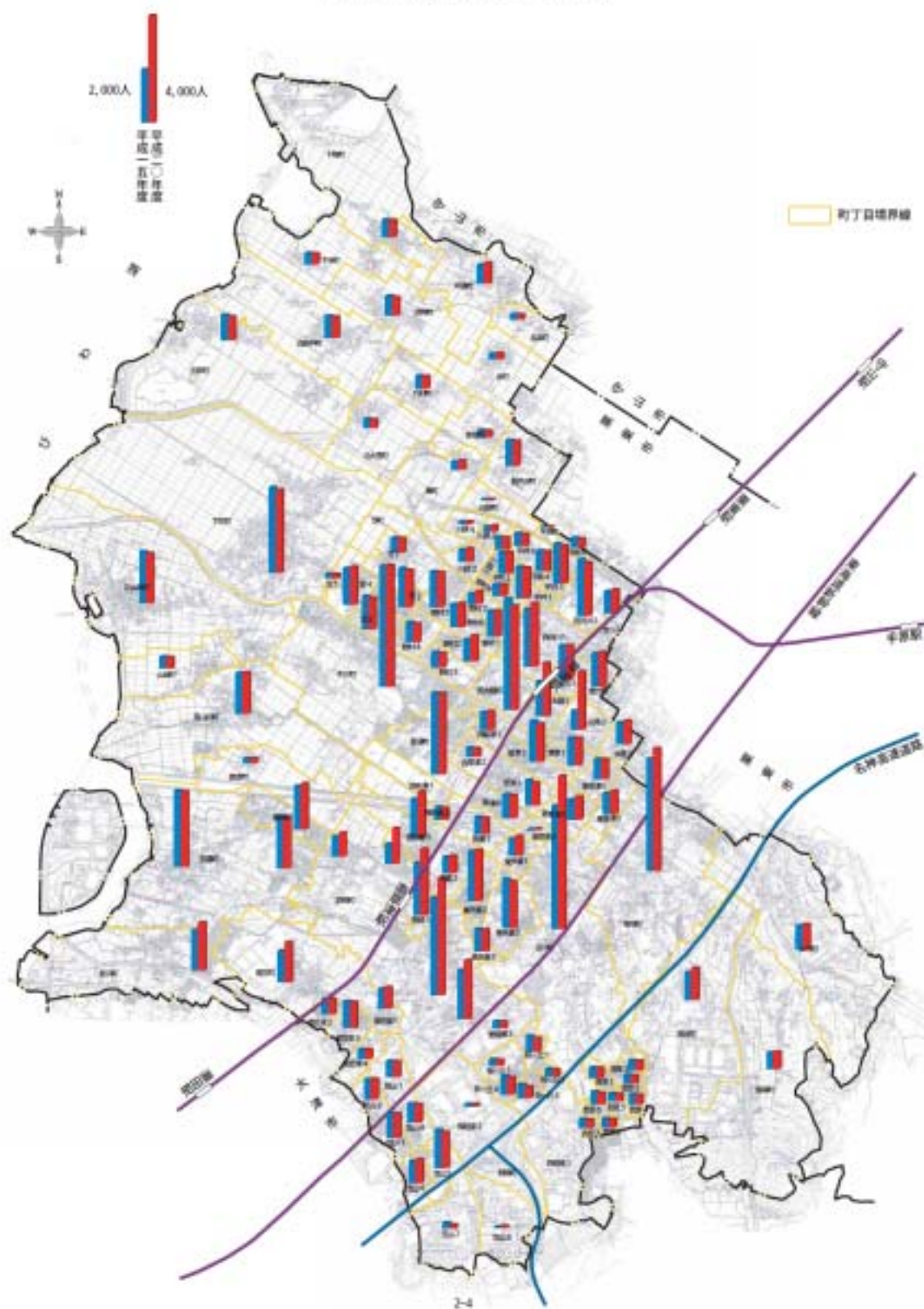
草津市の区域別人口と推移

	平成15年					平成20年					20年／15年増減			
	合計	65歳以上				合計	65歳以上				人数 (人)	比率 (%)	65以上75以上	
		(縦構成比率)		75以上			(縦構成比率)		75以上					
全市合計	113,169	100%	100%	14,789	5,939	118,838	100%	100%	19,255	7,971	5,669	5.0	30.2	34.2
(横構成比率)	100%			13%	5%	100%			16%	7%				
中心市街地合計	31,491	28%		4,000	1,621	35,119	30%		5,210	2,184	3,628	11.5	30.3	34.7
	100%			13%	5%	100%			15%	6%				
市街化区域合計 (中心市街地除く)	58,076	51%		6,678	2,503	59,663	50%		9,193	3,501	1,587	2.7	37.7	39.9
	100%			11%	4%	100%			15%	6%				
調整区域合計	23,602	21%		4,111	1,815	24,056	20%		4,852	2,286	454	1.9	18.0	26.0
	100%			17%	8%	100%			20%	10%				
ＪＲより東側計	51,818	100%	46%	6,212	2,521	56,860	100%	48%	8,145	3,397	5,042	9.7	31.1	34.7
(横構成比率)	100%			12%	5%	100%			14%	6%				
中心市街地計	18,538	36%		2,602	1,081	21,716	38%		3,345	1,455	3,178	17.1	28.6	34.6
	100%			14%	6%	100%			15%	7%				
市街化区域計 (中心市街地除く)	30,722	59%		3,138	1,178	32,305	57%		4,291	1,640	1,583	5.2	36.7	39.2
	100%			10%	4%	100%			13%	5%				
調整区域計	2,558	5%		472	262	2,839	5%		509	302	281	11.0	7.8	15.3
	100%			18%	10%	100%			18%	11%				
ＪＲより西側計	61,351	100%	54%	8,577	3,418	61,978	100%	52%	11,110	4,574	627	1.0	29.5	33.8
(横構成比率)	100%			14%	6%	100%			18%	7%				
中心市街地計	12,953	21%		1,398	540	13,403	22%		1,865	729	450	3.5	33.4	35.0
	100%			11%	4%	100%			14%	5%				
市街化区域計 (中心市街地除く)	27,354	45%		3,540	1,325	27,358	44%		4,902	1,861	4	0.0	38.5	40.5
	100%			13%	5%	100%			18%	7%				
調整区域計	21,044	34%		3,639	1,553	21,217	34%		4,343	1,984	173	0.8	19.3	27.8
	100%			17%	7%	100%			20%	9%				

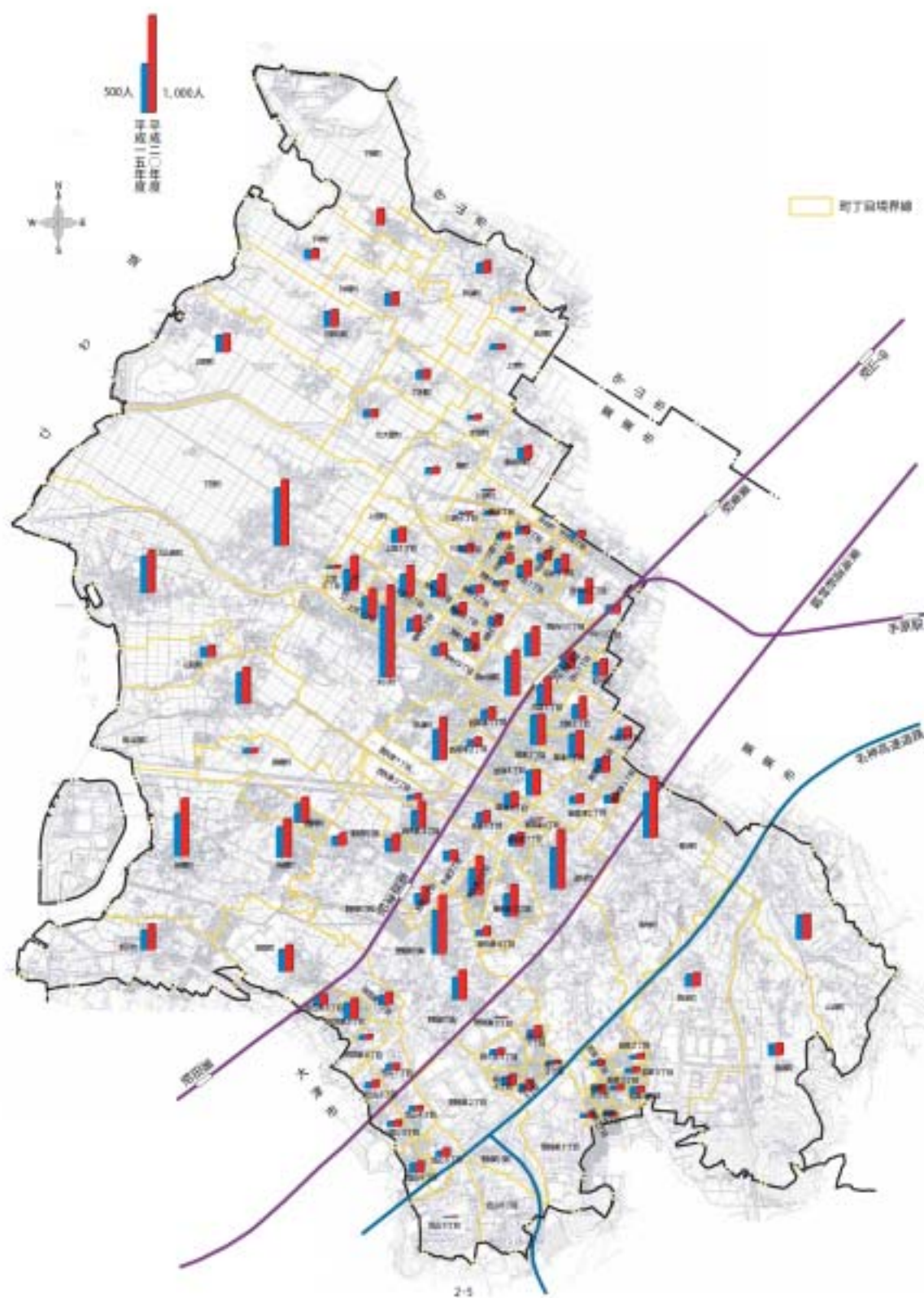
※市街化区域には、拡大区域をおおむね含む。

(資料：住民基本台帳)

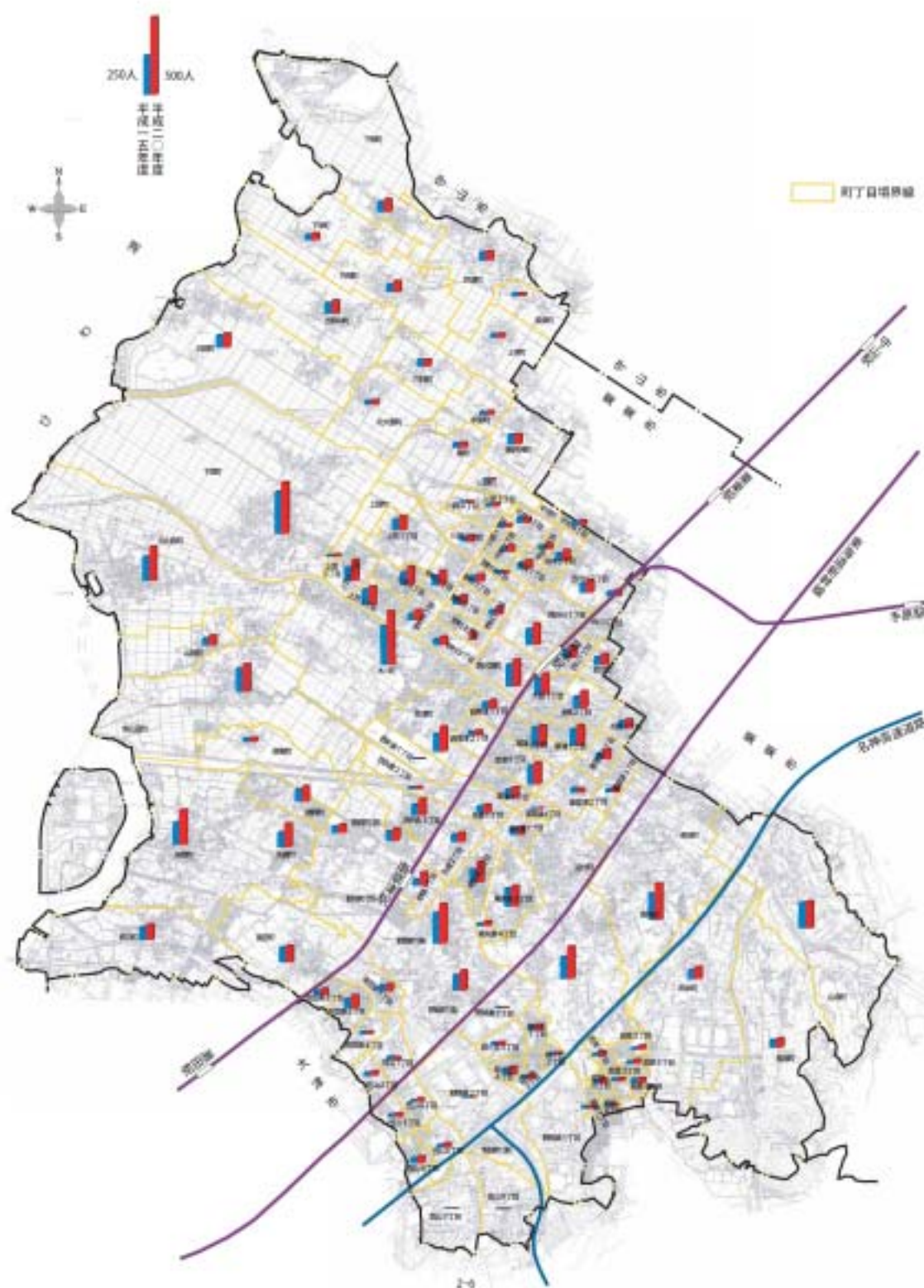
草津市 町丁目別人口（推移）



草津市 町丁目別 65歳以上人口（推移）



草津市 町丁目別75歳以上人口（推移）



草津市の町丁目別・区域別人口（推移）一覧表

(下記色の凡例) 中心市街地 市街化区域(中心市街地除く) 調整区域

町丁目名		平成15年			平成20年			20／15年増減比		
		合計	65歳以上	内75以上	合計	65歳以上	内75以上	合計 (%)	65歳以上 (%)	内75以上
J R 線 よ り 西 側	下物町	648	148	62	628	161	80	▲ 3.1	8.8	29.0
	芦浦町	690	93	47	759	119	56	10.0	28.0	19.1
	長束町	189	31	15	176	34	14	▲ 6.9	9.7	▲ 6.7
	下寺町	409	82	34	400	96	44	▲ 2.2	17.1	29.4
	片岡町	719	120	44	677	135	67	▲ 5.8	12.5	52.3
	上寺町	226	50	22	231	49	26	2.2	▲ 2.0	18.2
	志那中町	820	157	69	789	174	85	▲ 3.8	10.8	23.2
	穴村町	471	78	37	458	92	40	▲ 2.8	17.9	8.1
	新堂町	251	39	18	230	51	22	▲ 8.4	30.8	22.2
	駒井沢町	955	105	57	910	135	57	▲ 4.7	28.6	0.0
	志那町	951	171	77	892	183	89	▲ 6.2	7.0	15.6
	北大萱町	344	67	22	313	75	25	▲ 9.0	11.9	13.6
	集町	308	57	24	349	66	31	13.3	15.8	29.2
	川原町	37	4	1	41	7	2	10.8	75.0	100.0
	平井町	4	1	1	6	0	0	50.0	▲ 100.0	▲ 100.0
	川原1丁目	468	51	22	446	67	19	▲ 4.7	31.4	▲ 13.6
	川原2丁目	463	58	26	492	91	36	6.3	56.9	38.5
	川原3丁目	175	36	12	222	31	17	26.9	▲ 13.9	41.7
	川原4丁目	85	10	3	96	18	4	12.9	80.0	33.3
	平井1丁目	1,174	114	36	1,135	164	53	▲ 3.3	43.9	47.2
	平井2丁目	788	68	27	813	102	41	3.2	50.0	51.9
	平井3丁目	476	71	36	434	81	34	▲ 8.8	14.1	▲ 5.6
	平井4丁目	769	68	20	747	102	35	▲ 2.9	50.0	75.0
	平井5丁目	1,457	140	47	1,387	187	71	▲ 4.8	33.6	51.1
	平井6丁目	355	45	23	322	64	29	▲ 9.3	42.2	26.1
	下笠町	3,202	591	267	3,096	674	327	▲ 3.3	14.0	22.5
	上笠町	0	0	0	0	0	0			
	上笠1丁目	562	126	68	551	151	93	▲ 2.0	19.8	36.8
	上笠2丁目	1,450	222	75	1,388	316	111	▲ 4.3	42.3	48.0
	上笠3丁目	1,226	221	97	1,168	306	117	▲ 4.7	38.5	20.6
	上笠4丁目	1,334	208	82	1,390	351	133	4.2	68.8	62.2
	上笠5丁目	169	18	7	165	26	10	▲ 2.4	44.4	42.9
	野村1丁目	966	95	28	970	119	48	0.4	25.3	71.4
	野村2丁目	819	122	49	942	179	61	15.0	46.7	24.5
	野村3丁目	569	92	36	534	128	52	▲ 6.2	39.1	44.4
	野村4丁目	749	127	39	691	161	65	▲ 7.7	26.8	66.7
	野村5丁目	1,317	154	56	1,287	231	89	▲ 2.3	50.0	58.9
	野村6丁目	853	86	41	866	120	56	1.5	39.5	36.6
	野村7丁目	370	65	31	454	72	44	22.7	10.8	41.9
	野村8丁目	423	36	18	414	43	13	▲ 2.1	19.4	▲ 27.8
	西波川1丁目	2,158	230	103	2,377	305	139	10.1	32.6	35.0
	西波川2丁目	2,099	149	59	1,978	246	83	▲ 5.8	65.1	40.7
	西大路町	4,158	400	140	3,892	469	170	▲ 6.4	17.3	21.4
	北山田町	1,918	370	152	1,854	429	216	▲ 3.3	15.9	42.1
	木川町	4,521	727	249	4,552	946	345	0.7	30.1	38.6
	草津町	3,045	311	111	3,032	436	159	▲ 0.4	40.2	43.2
	西草津1丁目	654	90	38	689	118	50	5.4	31.1	31.6
西草津2丁目	342	59	22	321	85	30	▲ 6.1	44.1	36.4	
山田町	453	93	42	437	109	62	▲ 3.5	17.2	47.6	
南山田町	1,525	315	147	1,549	364	177	1.6	15.6	20.4	
御倉町	181	44	22	185	43	25	2.2	▲ 2.3	13.6	
西矢倉1丁目	0	0	0	0	0	0				
西矢倉2丁目	465	41	10	438	58	15	▲ 5.8	41.5	50.0	
西矢倉3丁目	1,461	175	68	1,737	271	105	18.9	54.9	54.4	
野路町(西)中心	1,135	133	58	1,355	181	76	19.4	36.1	31.0	
〃市街	757	89	39	903	121	51	19.3	36.0	30.8	
橋岡町	1,627	191	76	1,719	256	98	5.7	34.0	28.9	
矢橋町市街	1,976	286	93	1,933	392	150	▲ 2.2	37.1	61.3	
〃調区	2,965	428	140	2,900	588	224	▲ 2.2	37.4	60.0	
新浜町	1,508	195	79	1,796	263	96	19.1	34.9	21.5	
南笠町	1,162	224	94	1,462	269	107	25.8	20.1	13.8	
JRより西側計	61,351	8,577	3,418	61,978	11,110	4,574	1.0	29.5	33.8	
	100%	14.0%	5.6%	100%	17.9%	7.4%				
中心市街地計	12,953	1,398	540	13,403	1,865	729	3.5	33.4	35.0	
	100%	10.8%	4.2%	100%	13.9%	5.4%				
市街化区域計 (中心市街地除く)	27,354	3,540	1,325	27,358	4,902	1,861	0.0	38.5	40.5	
	100%	12.9%	4.8%	100%	17.9%	6.8%				
調整区域計	21,044	3,639	1,553	21,217	4,343	1,984	0.8	19.3	27.8	
	100%	17.3%	7.4%	100%	20.5%	9.4%				

町丁目名		平成15年			平成20年			20／15年増減比		
		合計	65歳以上	内75以上	合計	65歳以上	内75以上	合計	65歳以上	内75以上
								(%)	(%)	(%)
J R 線 よ り 東 側	渋川1丁目	1,263	139	50	1,255	175	72	▲ 0.6	25.9	44.0
	渋川2丁目	824	78	31	880	93	42	6.8	19.2	35.5
	若竹町	1,240	132	50	1,279	172	68	3.1	30.3	36.0
	大路1丁目	1,288	207	103	1,975	284	131	53.3	37.2	27.2
	大路2丁目	714	145	74	2,169	229	107	203.8	57.9	44.6
	大路3丁目	795	93	39	863	114	52	8.6	22.6	33.3
	草津1丁目	1,031	240	103	1,012	272	130	▲ 1.8	13.3	26.2
	草津2丁目	1,515	299	123	1,406	309	135	▲ 7.2	3.3	9.8
	草津3丁目	939	249	118	839	254	142	▲ 10.6	2.0	20.3
	草津4丁目	885	135	54	840	158	71	▲ 5.1	17.0	31.5
	東草津1丁目	759	134	40	740	160	65	▲ 2.5	19.4	62.5
	東草津2丁目	759	63	26	857	94	25	12.9	49.2	▲ 3.8
	東草津3丁目	774	79	21	861	101	38	11.2	27.8	81.0
	東草津4丁目	21	0	0	31	1	1	47.6		
	青地町	4,197	462	167	4,566	619	233	8.8	34.0	39.5
	山寺町	895	245	165	948	257	175	5.9	4.9	6.1
	岡本町	1,013	120	52	1,185	137	73	17.0	14.2	40.4
	馬場町	615	107	45	646	115	54	5.0	7.5	20.0
	矢倉1丁目	632	98	40	607	125	47	▲ 4.0	27.6	17.5
	矢倉2丁目	597	94	43	643	101	57	7.7	7.4	32.6
	東矢倉1丁目	654	109	43	742	131	52	13.5	20.2	20.9
	東矢倉2丁目	1,855	263	78	1,895	392	129	2.2	49.0	65.4
	東矢倉3丁目	1,823	225	115	1,743	324	132	▲ 4.4	44.0	14.8
	東矢倉4丁目	827	54	16	799	93	28	▲ 3.4	72.2	75.0
	追分町	4,599	417	138	5,716	606	205	24.3	45.3	48.6
	若草1丁目	379	36	10	354	51	28	▲ 6.6	41.7	180.0
	若草2丁目	384	32	11	361	54	26	▲ 6.0	68.8	136.4
	若草3丁目	327	37	10	304	51	24	▲ 7.0	37.8	140.0
	若草4丁目	356	48	27	341	60	31	▲ 4.2	25.0	14.8
	若草5丁目	285	36	11	265	46	17	▲ 7.0	27.8	54.5
	若草6丁目	475	61	18	417	77	34	▲ 12.2	26.2	88.9
	若草7丁目	335	31	13	299	41	15	▲ 10.7	32.3	15.4
	若草8丁目	315	24	9	290	27	14	▲ 7.9	12.5	55.6
	野路1丁目	1,968	101	37	2,480	178	84	26.0	76.2	127.0
	野路町(東)中心	3,784	446	192	4,517	603	254	19.4	35.2	32.3
	〃市街	1,892	223	96	2,259	301	127	19.4	35.0	32.3
	桜ヶ丘1丁目	586	81	28	515	129	34	▲ 12.1	59.3	21.4
	桜ヶ丘2丁目	278	21	10	255	26	13	▲ 8.3	23.8	30.0
	桜ヶ丘3丁目	497	59	21	420	107	26	▲ 15.5	81.4	23.8
	桜ヶ丘4丁目	682	76	40	632	107	51	▲ 7.3	40.8	27.5
	桜ヶ丘5丁目	246	43	16	223	60	19	▲ 9.3	39.5	18.8
	野路東1丁目	1	0	0	0	0	0	▲ 100.0		
	野路東2丁目	113	0	0	103	0	0	▲ 8.8		
	野路東3丁目	285	1	1	272	3	0	▲ 4.6	200.0	▲ 100.0
	南笠東1丁目	729	85	37	802	120	45	10.0	41.2	21.6
	南笠東2丁目	580	76	24	587	104	39	1.2	36.8	62.5
	南笠東3丁目	994	155	57	973	205	84	▲ 2.1	32.3	47.4
	南笠東4丁目	328	34	9	358	43	12	9.1	26.5	33.3
	笠山1丁目	595	55	24	582	60	19	▲ 2.2	9.1	▲ 20.8
	笠山2丁目	757	50	18	761	75	25	0.5	50.0	38.9
笠山3丁目	916	41	16	891	60	22	▲ 2.7	46.3	37.5	
笠山4丁目	715	39	8	680	49	22	▲ 4.9	25.6	175.0	
笠山5丁目	1,431	49	15	1,338	82	26	▲ 6.5	67.3	73.3	
笠山6丁目	811	85	29	874	108	42	7.8	27.1	44.8	
笠山7丁目	225	0	0	150	2	0	▲ 33.3			
笠山8丁目	35	0	0	60	0	0	71.4			
JRより東側計		51,818	6,212	2,521	56,860	8,145	3,397	9.7	31.1	34.7
		100%	12.0%	4.9%	100%	14.3%	6.0%			
中心市街地計		18,538	2,602	1,081	21,716	3,345	1,455	17.1	28.6	34.6
		100%	14.0%	5.8%	100%	15.4%	6.7%			
市街化区域計 (中心市街地除く)		30,722	3,138	1,178	32,305	4,291	1,640	5.2	36.7	39.2
		100%	10.2%	3.8%	100%	13.3%	5.1%			
調整区域計		2,558	472	262	2,839	509	302	11.0	7.8	15.3
		100%	18.5%	10.2%	100%	17.9%	10.6%			
全市合計		113,169	14,789	5,939	118,838	19,255	7,971	5.0	30.2	34.2
		100%	13.1%	5.2%	100%	16.2%	6.7%			
中心市街地合計		31,491	4,000	1,621	35,119	5,210	2,184	11.5	30.3	34.7
		100%	12.7%	5.1%	100%	14.8%	6.2%			
市街化区域合計 (中心市街地除く)		58,076	6,678	2,503	59,663	9,193	3,501	2.7	37.7	39.9
		100%	11.5%	4.3%	100%	15.4%	5.9%			
調整区域合計		23,602	4,111	1,815	24,056	4,852	2,286	1.9	18.0	26.0
		100%	17.4%	7.7%	100%	20.2%	9.5%			

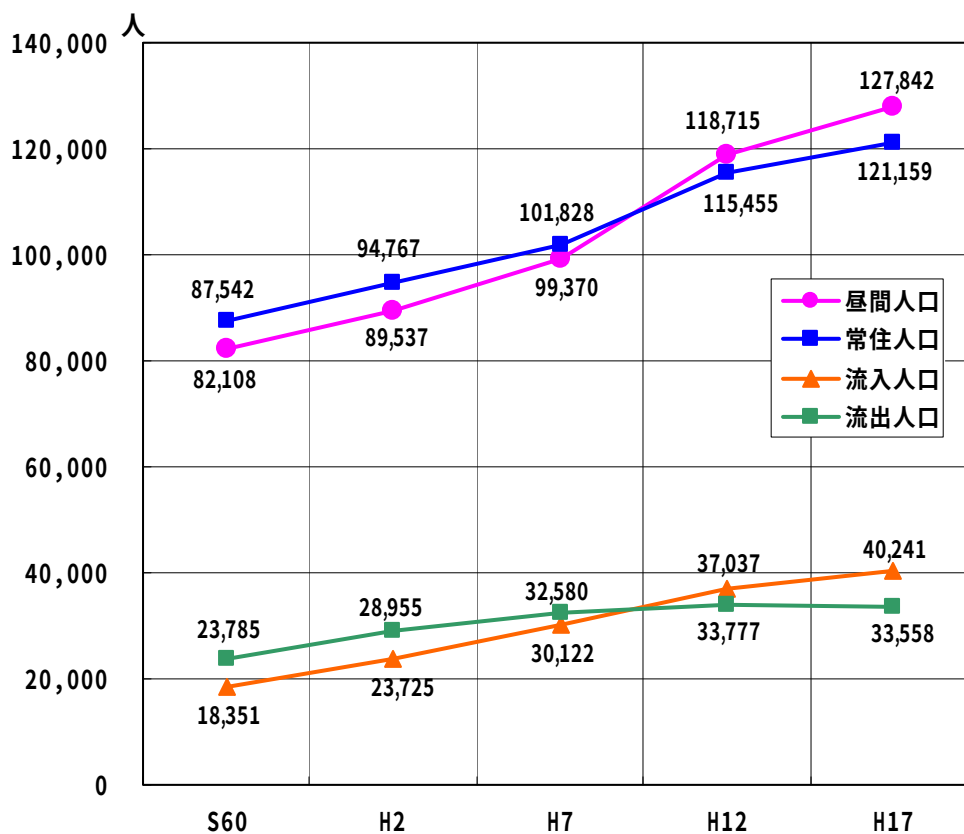
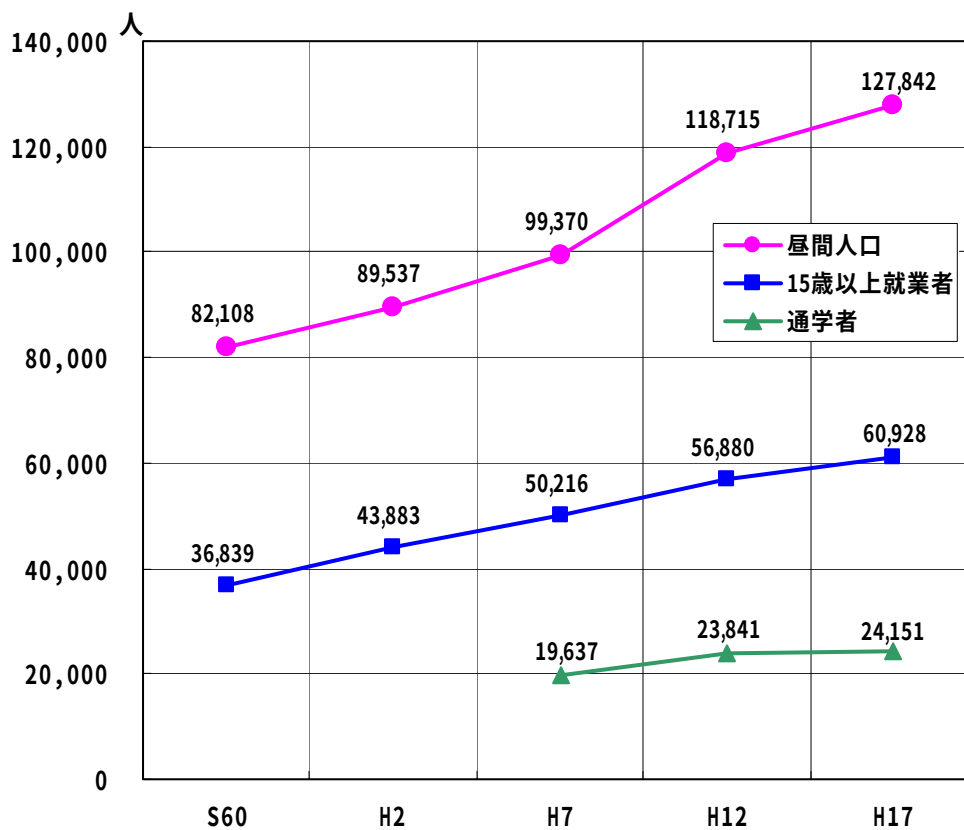
■人口の将来推計

表 平成 37 年度草津市町丁別予測人口

町 名	H17年度	H27年度	差 (H27-H17)	町 名	H17年度	H27年度	差 (H27-H17)
馬場町	338	338	-	南笠原1丁目	334	1,238	432
山寺町	357	357	-	南笠原2丁目	533	533	-
岡本町	1,050	1,050	-	南笠原3丁目	367	367	-
香地町	4,358	5,437	1,109	南笠原4丁目	330	330	38
通分町	5,302	7,347	2,045	笠山1丁目	534	534	-
若草1丁目	332	332	-	笠山2丁目	753	791	32
若草2丁目	354	354	-	笠山3丁目	333	333	-
若草3丁目	304	304	-	笠山4丁目	330	330	-
若草4丁目	343	343	-	笠山5丁目	1,315	1,315	-
若草5丁目	239	239	-	笠山6丁目	337	1,117	230
若草6丁目	453	453	-	笠山7丁目	133	133	-
若草7丁目	317	317	-	笠山8丁目	13	13	-
若草8丁目	308	308	-	野路1丁目	2,241	4,355	2,114
東草津1丁目	732	732	-	北山田町	1,331	1,331	-
東草津2丁目	323	323	-	山田町	444	444	-
東草津3丁目	317	317	-	南山田町	1,335	1,335	-
東草津4丁目	21	21	-	木川町	4,431	4,431	-
草津1丁目	1,332	1,332	-	御倉町	135	135	-
草津2丁目	1,435	1,435	-	上笠町	0	0	-
草津3丁目	303	303	-	上笠1丁目	530	530	-
草津4丁目	333	333	-	上笠2丁目	1,334	1,334	-
西草津1丁目	345	345	-	上笠3丁目	1,137	1,137	-
西草津2丁目	337	337	-	上笠4丁目	1,333	1,333	-
草津町	2,335	2,335	-	上笠5丁目	131	131	-
矢倉1丁目	313	775	132	野村町	0	0	-
矢倉2丁目	533	375	73	野村1丁目	1,350	1,132	132
東矢倉1丁目	355	355	-	野村2丁目	315	353	43
東矢倉2丁目	1,317	1,317	-	野村3丁目	533	533	-
東矢倉3丁目	1,734	1,734	-	野村4丁目	720	720	-
東矢倉4丁目	333	1,307	774	野村5丁目	1,233	1,435	203
西矢倉1丁目	0	0	-	野村6丁目	330	335	133
西矢倉2丁目	433	433	-	野村7丁目	433	433	57
西矢倉3丁目	1,751	1,751	-	野村8丁目	410	515	105
大路1丁目	1,333	1,333	-	平井町	3	3	-
大路2丁目	1,517	1,517	-	平井町1丁目	1,154	1,154	-
大路3丁目	373	373	-	平井町2丁目	734	734	-
西大路町	4,113	4,113	-	平井町3丁目	443	443	-
泷川1丁目	1,233	1,233	-	平井町4丁目	755	755	-
泷川2丁目	311	311	-	平井町5丁目	1,453	1,453	-
西泷川1丁目	2,273	2,273	-	平井町6丁目	341	341	-
西泷川2丁目	2,004	2,004	-	川原町	42	53	13
若竹町	1,243	1,334	151	川原1丁目	432	432	-
野路町	7,337	9,333	1,732	川原2丁目	533	533	-
南笠町	1,337	1,337	-	川原3丁目	173	173	-
新活町	1,323	2,323	333	川原4丁目	33	33	-
矢橋町	4,333	4,333	-	物井沢町	333	333	-
磯岡町	1,351	1,333	157	新堂町	252	252	-
榎ヶ丘1丁目	543	543	-	集町	322	322	-
榎ヶ丘2丁目	273	273	-	下笠町	3,114	3,114	-
榎ヶ丘3丁目	442	442	-	片岡町	333	333	-
榎ヶ丘4丁目	343	343	-	下寺町	411	411	-
榎ヶ丘5丁目	227	227	-	下柳町	323	323	-
野路東1丁目	1	1	-	神橋町	753	753	-
野路東2丁目	73	73	-	長東町	172	172	-
野路東3丁目	233	233	-	上寺町	231	231	-
				穴村町	453	453	-
				北大蓋町	323	323	-
				志那町	313	313	-
				志那中町	304	304	-
小 計	33,735	77,132	7,377	小 計	45,353	49,227	3,571
				合 計	115,441	126,339	10,943

(資料：草津市公共下水道計画全体計画(修正)業務 計画人口算定報告書より)

④昼間人口・就業者等の推移

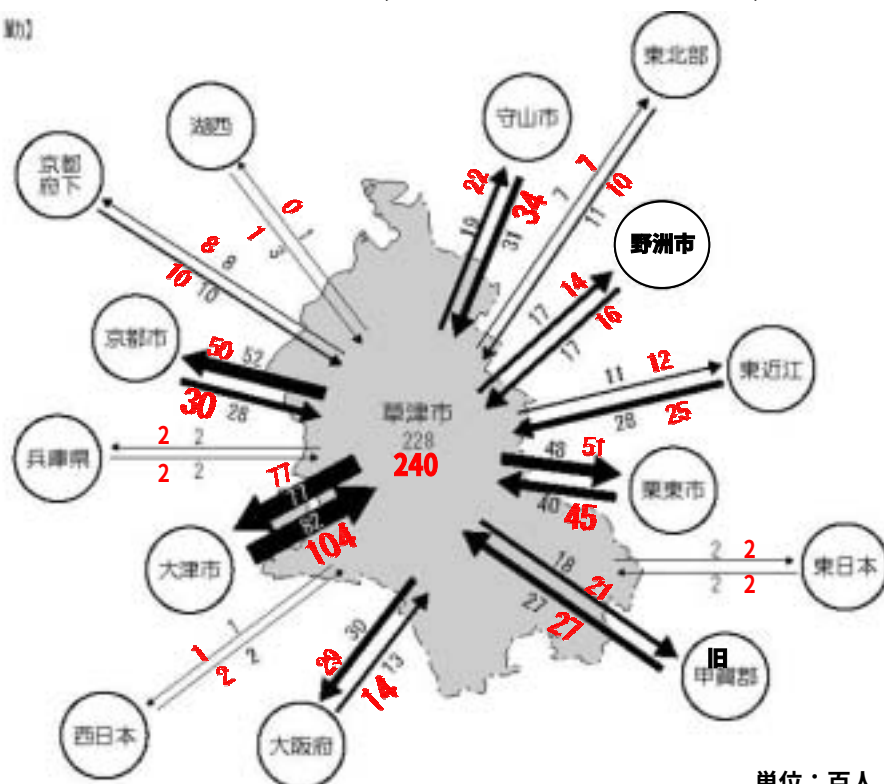


資料：国勢調査

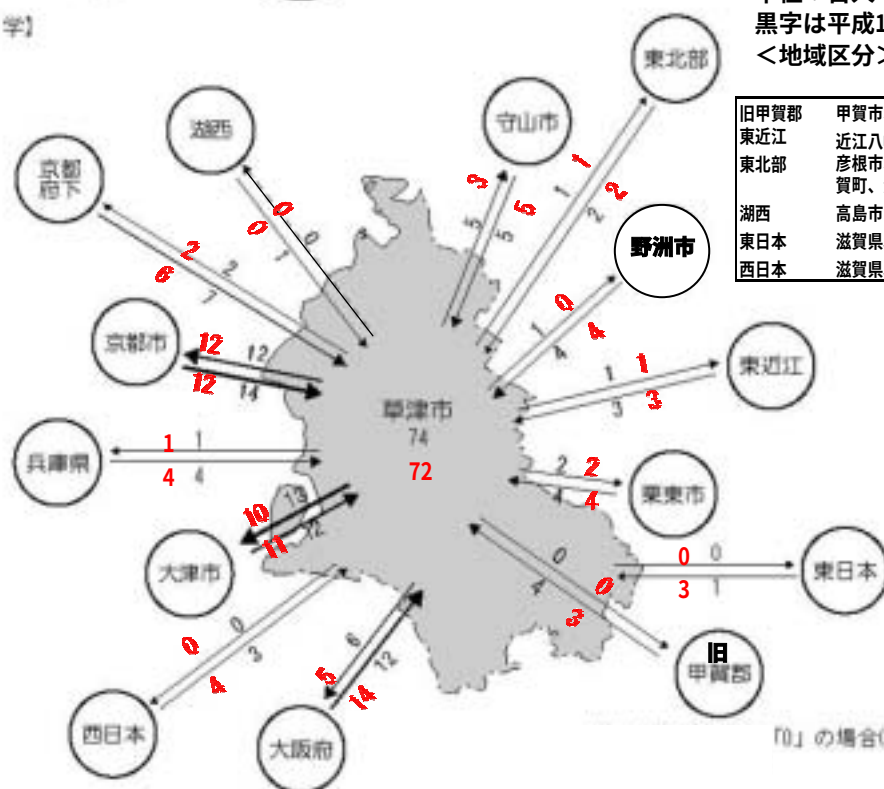
⑤通勤・通学の流動状況（平成12年・17年国勢調査より）

草津市内へ通う市外からの通勤者は、平成17年で大津市が10,400人と最も多く、次いで栗東市が4,500人、守山市が3,400人、京都市が3,000人です。12年と比べると、大津市から2,200人も増えており、栗東市から500人、京都市から200人増えています。一方、京都市や大阪府の大都市への通勤者は若干減少しています。草津市内に住んでいて草津市内に通勤する人は、平成17年で24,000人おり、12年に比べて1,200人増えています。

【通 勤】



【通 学】



単位：百人

黒字は平成12年、赤字は平成17年の値

<地域区分>

旧甲賀郡	甲賀市、湖南市
東近江	近江八幡市、東近江市、安土町、日野町、竜王町、彦根市、長浜市、米原市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、湖北町、高月町、木之本町
湖西	高島市
東日本	滋賀県以東
西日本	滋賀県以西

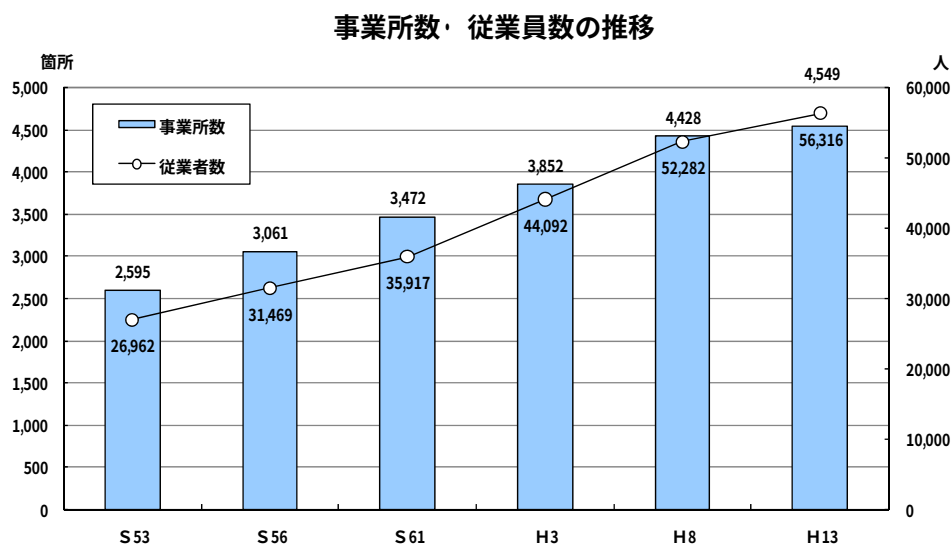
「0」の場合は破綻

2) 産業の状況

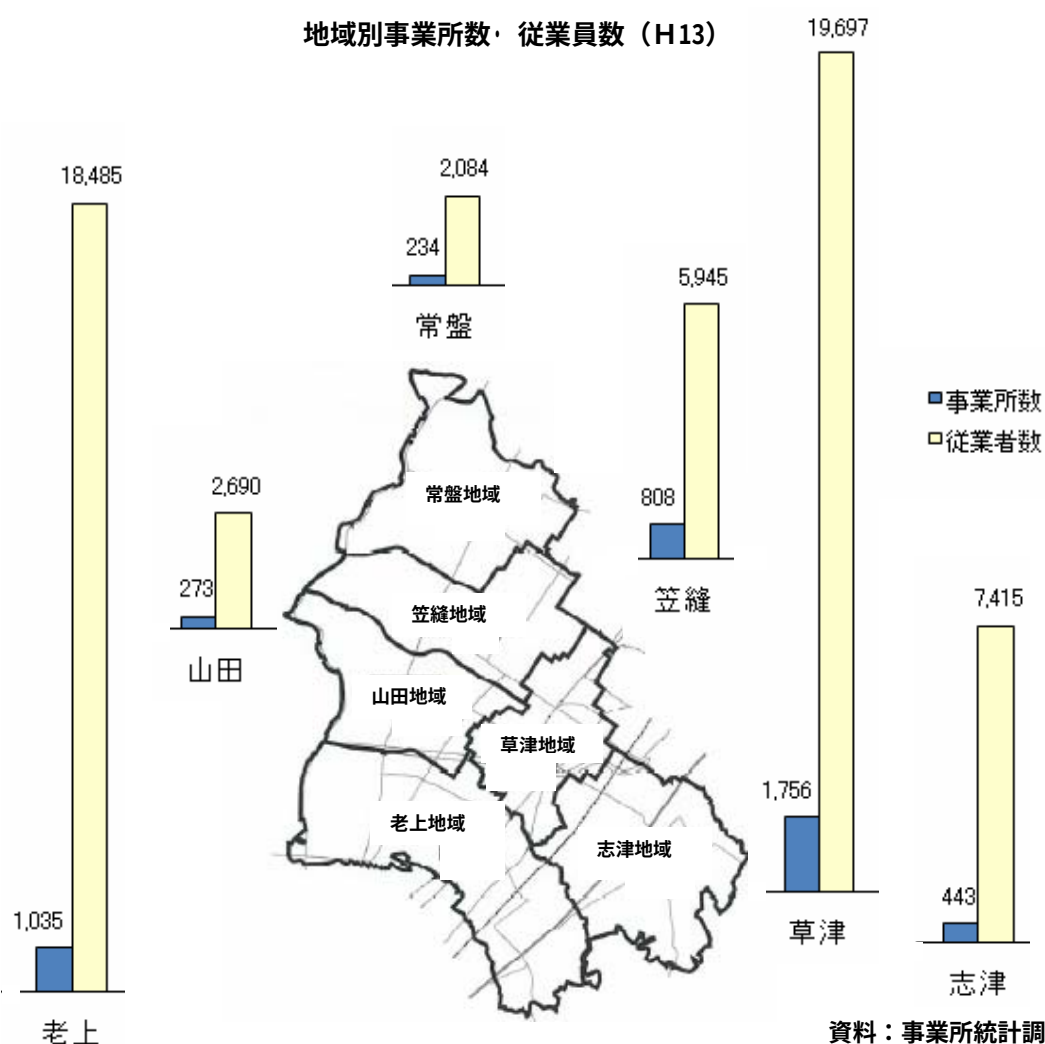
①事業所

事業所統計調査によると草津市の事業所は約4,500箇所、従業員は約55,000人余りで、増加傾向が続いています。

地域別では、草津地域、老上地域に多くの事業所が立地し、従業員数も多くなっています。



資料：事業所統計調査

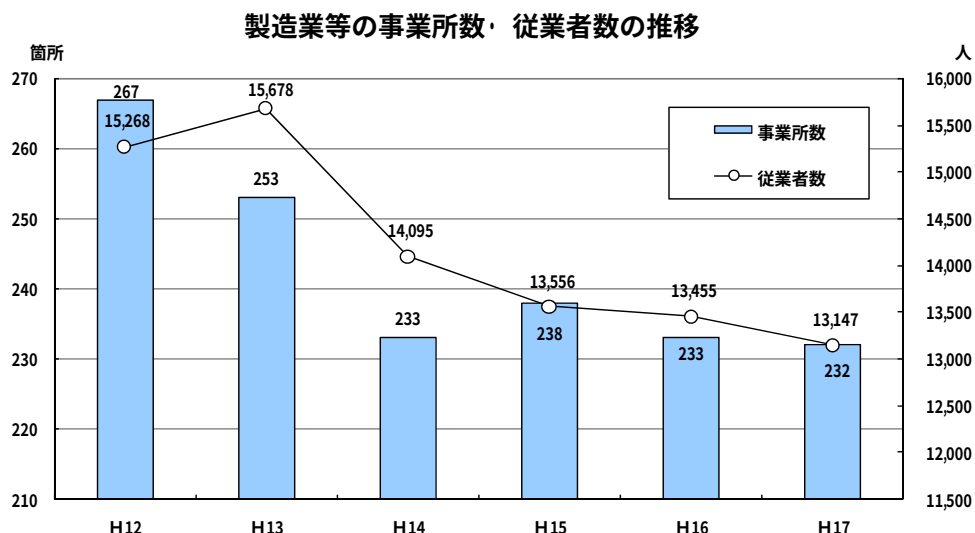


資料：事業所統計調査

②工業

工業統計調査によると、草津市の製造業等事業所（平成17年）は、232箇所で従業者数は13,147人です。推移をみると、平成13年から14年にかけて大きく減少していますが、その後、事業所数は概ね横ばい、従業員数は微減に転じています。

業種別では、一般機械器具製造業、電気機械器具製造業などの事業所数、従業者数が多くなっています。



※原則として従業者4人以上の事業所についての集計値

資料：工業統計調査

産業中分類別の事業所数・従業者数（H17）

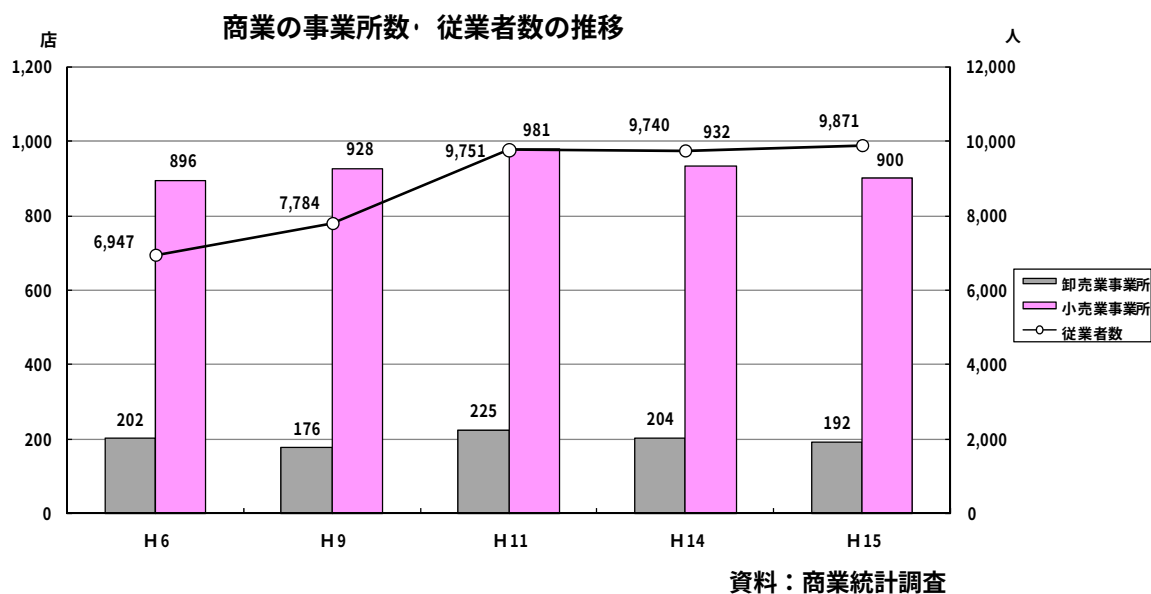
	事業所数	従業者数	1事業所当たり平均従業者数
一般機械器具製造業	57	4297	75.4
電気機械器具製造業	39	4391	112.6
金属製品製造業	38	489	12.9
窯業・土石製品	12	447	37.3
プラスチック製品	11	285	25.9
パルプ・紙・紙加工品	11	343	31.2
化学工業	9	438	48.7
衣服その他の繊維製品	8	93	11.6
輸送用機械器具製造業	7	696	99.4
出版・印刷・同関連産業	7	325	46.4
食料品	5	313	62.6
精密機械器具製造業	4	228	57.0
電子部品・デバイス製造業	4	217	54.3
繊維工業	4	68	17.0
木材・木製品	3	135	45.0
非鉄金属製造業	2	155	77.5
家具・装備品	2	8	4.0
情報通信機械器具製造業	1	77	77.0
ゴム製品製造業	1	49	49.0
飲料・飼料	1	24	24.0
その他の製造業	6	69	11.5

資料：工業統計調査

③商業

草津市の商業の事業所数は卸売業、小売業ともに平成11年をピークに微減傾向を示しています。従業員数は、平成11年以降ほぼ横ばいです。しかし、2008年11月には近江大橋東詰に大規模商業施設が開業され、従業者数が急増しています。

また、2008年9月には守山市で、同年11月には大津市で大規模商業施設が開業し、草津市をとりまく商業環境が大きく変化しつつあります。



2008 年に近隣で開業の大規模商業施設の概要

名称	所在地	敷地面積	延床面積	店舗面積	店舗	駐車台数	開業
イオンモール草津	草津市新浜町193番2号他	約165,410㎡	A棟：165,134㎡ B棟：12,235㎡	60,000㎡	核店舗：サティ シネコン 専門店：約200店舗予定	約4,300台	2008年11月
フォレオ大津一里山	大津市一里山7丁目2104-1他	約55,700㎡	約65,300㎡	約30,400㎡	約100店舗	約1,600台	2008年11月
ピエリ守山	守山市今原字七番2602-2他	約137,817㎡	約79,070㎡	約55,000㎡	約220店舗	約3,060台	2008年9月

草津市内の大規模小売店

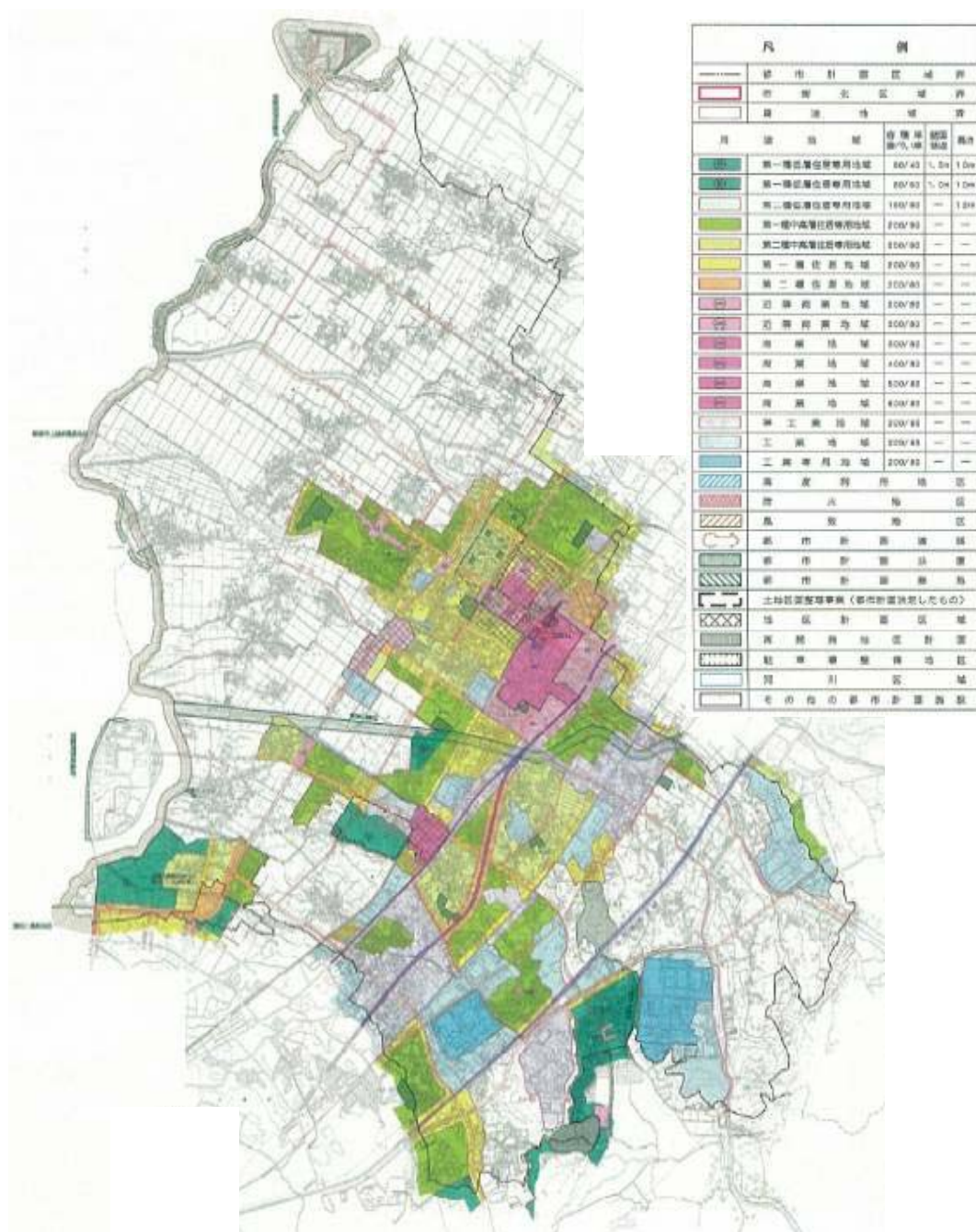
名称	所在地	店舗面積	店舗	駐車台数	開業等
平和堂草津店	草津市大路一丁目10番27号	9,242㎡	平和堂	123台	1976年11月19日
エルティ932	草津市大路一丁目字西浦906番地	26,916㎡	ヒカリヤ他25店舗	255台	1989年4月1日 2004年4月21日増床
A・SQUARE（エースクエア）	草津市西渋川一丁目23番1号	55,089㎡	アルプラザ、アヤハディオ他	2,953台	1996年3月26日 2008年6月1日増床
西友楽市南草津	草津市野路一丁目6-9	6,428㎡	西友	284台	2000年6月1日 2000年10月10日増床 2004年3月1日変更
マツヤスーパー東矢倉店	草津市東矢倉四丁目字山田555	1,565㎡	マツヤスーパー	100台	2000年11月30日変更
平和堂追分店（フレンドマート追分店）	草津市追分町水田1236番	2,300㎡	平和堂他	138台	2001年5月25日変更
草津商業開発ビル	草津市渋川町一丁目1番50号	21,700㎡	近鉄百貨店	604台	2001年9月1日変更
平和堂上笠店（フレンドマート上笠店）	草津市上笠四丁目4番18他	1,480㎡	平和堂他	86台	2002年9月1日変更
南草津駅東口土地信託事業複合施設棟	草津市野路一丁目17番2外	5,422㎡	ワイ・エム・エー、アスティル他	174台	2002年7月1日
スター草津グリーンヒル店	草津市若草一丁目2番地1	1,607㎡	スター	128台	2004年11月24日
丸善草津店	草津市草津町1964-1	2,706㎡	丸善	159台	2005年8月3日変更
サンミュージックハイパーブックス草津	草津市木川町72番地	2,646㎡	サンミュージック	95台	2005年1月18日
ヒマラヤ草津店	草津市木川町字中兵庫91ほか	3,629㎡	ヒマラヤ	152台	2005年3月24日増床
平和堂老上店（フレンドマート南草津店）	草津市野路字鳥ヶ辻472番地の1	1,750㎡	平和堂他	80台	2005年10月1日
ホームセンターコーナン草津店	草津市木川町字高木411番地ほか	15,343㎡	コーナン、ハズイ食料品店	990台	2006年1月14日
平和堂草津東店（フレンドマート草津東店）	草津市追分町上柳1外	2,980㎡	平和堂他	123台	2007年6月30日
（仮称）マックスバリュ駒井沢店	草津市駒井沢町72-1外	4,510㎡	マックスバリュ、サンミュージック	446台	2007年9月30日
（仮称）木川店舗	草津市木川町字樋頭309-1外	3,089㎡	ドンキホーテ他	190台	2008年3月31日

資料：大規模小売店舗立地法届出概要【2008年8月末】

平成19年7月26日 滋賀県第1回中心市街地活性化懇話会資料日本ショッピングセンター協会HP

3) 都市計画

草津市の都市計画の状況は下図のとおり、市街化区域が中央部から南部にかけて指定されており、北部から西部にかけては広範囲に市街化調整区域が広がっています。



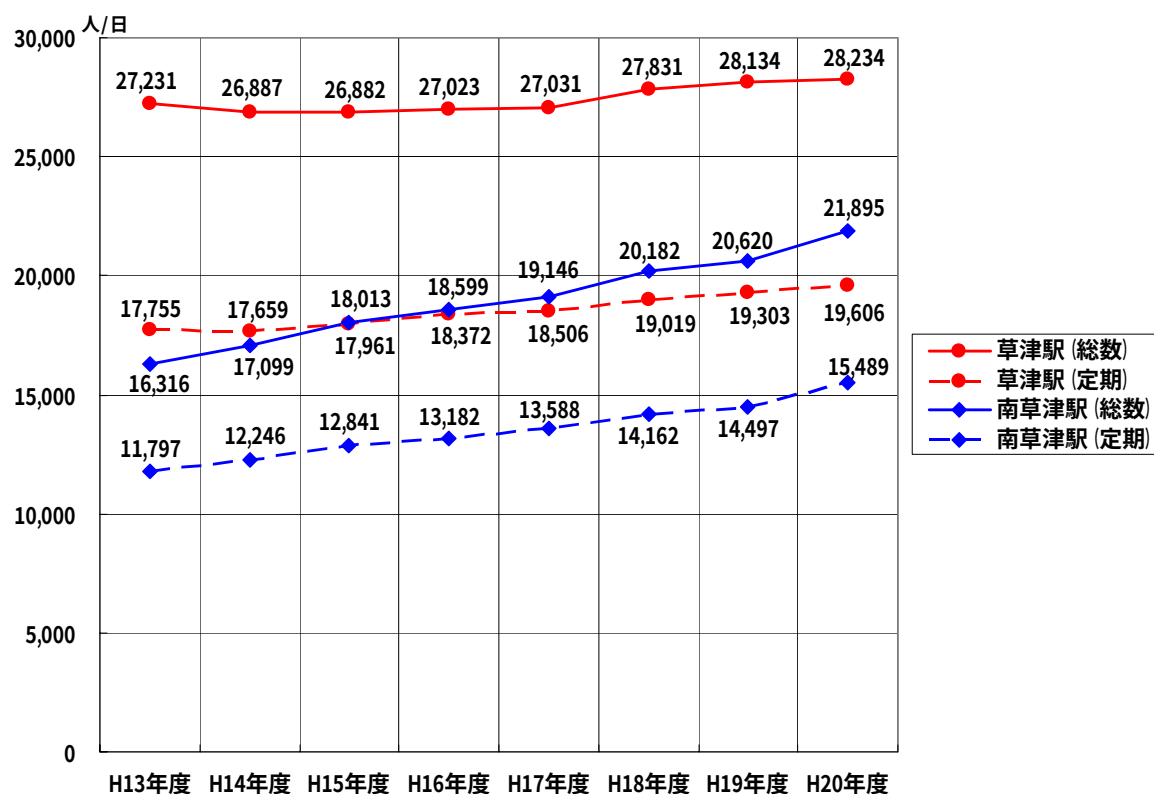
2-2. 公共交通の状況

1) 鉄道の利用状況

J R東海道本線と草津線の結節点である草津駅は、京阪神への通勤拠点になっており、1日当り乗降客数は約5万5千人と滋賀県下で最も多く利用されています。近年はほぼ横ばいで推移してきましたが、平成18年度には上昇しており、また、定期利用客は一貫して増加傾向にあります。

平成6年開業の南草津駅は、1日当り乗降客数約4万人強と滋賀県下で3番目に多く、琵琶湖文化ゾーン（大学・病院等）や大手企業工場等への玄関口として、県新交通システム構想とも連動した重要な交通結節点として位置づけられており、さらに大規模商業施設の立地による大幅なバス増便がなされ、新快速電車停車の実現が要望されています。

1日当り乗車人数の推移



2) バス路線網とサービス状況

本市内のバス路線網は、草津駅と南草津駅をそれぞれ起点（ターミナル）にして、ＪＲ東海道本線の東側と西側に分かれて放射状に形成されており、民間バス事業者３社による路線バスが運行されています。

①ＪＲ東海道線の東側市域

- ・ＪＲ線の東側市域では、ほぼ全域にわたってバス路線網がめぐらされており、東端のごく一部にない程度です。
- ・運行便数の多い主要な路線が大方を占めており、特に南草津駅から東部の大学や工業ゾーンを結ぶ路線の便数が飛び抜けて多くなっています。中でも、大学生の多数が通学にバスを利用しています。

(参考) 立命館大学生(17,000人)の通学交通手段の状況(大学提供資料より)

バス：10,000人 | バイク：2,000人 | 自転車：5,000人

- ・その便数の多さと国道１号の渋滞状況が相まって、バス運行の定時性・速達性が損なわれている状況がみられ、重要課題となっています。
- ・南端部の病院・福祉施設ゾーンへは、南草津駅からのほか大津市内の瀬田駅からの運行便数も多くみられますが、草津駅からは極端に少ない状況で増便が求められています。また、ノンステップバスの増車が望まれます。

②ＪＲ東海道線の西側市域

- ・草津駅と南草津駅との往復路線やこの２駅と大津市内とを結ぶ路線の運行便数が多く、さらに、2008年11月に近江大橋東詰の大規模商業施設の開業に伴ってそれと南草津駅とを結ぶ直通便が大幅増となり特に便数が多い状況です。
- ・一方で、減便がみられる地域があります。
- ・琵琶湖沿岸地域では、バス運行が極端に少ない状況にあり、空白地・不便地が発生する要因となっています。

③隣接市との関係

- ・栗東市コミュニティバスが栗東市域から草津駅に乗り入れています。
- ・隣接市域において本市境界近くを走るバス路線が運行されており、それを本市域へ回すことにより効率的・効果的な路線が期待されます。

④運行便数に応じた路線区分

名 称	条件 駅方面行き１日当り運行便数	とらえ方
基幹路線	25 本以上	主要な公共交通軸として、概ね現状のまま継続すべき路線とします
再構築対象路線	10 本以上～25 本未満 (30 分に 1 便程度)	現状の継続ではなく、再構築を検討すべき路線とします
代替交通検討路線	10 本未満 (1 時間に 1 便程度以内)	路線バス以外に適切な交通手段があるか検討すべき路線とします

- ・上記の条件をもとに現行バス路線を区分すると、次ページの図のようになります。

草津市 バス路線網と運行状況 (平成21年1月5日現在)



3) 空白地・不便地の状況

前述のバス路線網を踏まえ、公共交通サービスが十分に行き届いていない地域として空白地および不便地の状況を把握します。

①空白地・不便地の定義

公共交通サービスの空白地および不便地の定義は次のとおりです。

空白地		バス停または鉄道駅から半径300mの範囲より外側の場所
不便地	不便地1	バス停または鉄道駅から半径300mの範囲内であるが、駅方向運行便数が1日当り10本未満の場所
	不便地2	バス停または鉄道駅から半径300mの範囲内であるが、駅方向運行便数が1日当り10本以上～20本未満の場所

※300mは、高齢者の歩行での移動しやすい距離を考慮して設定

②空白地・不便地の分布状況

上記の条件をもとに抽出した空白地および不便地の分布状況をみると、次の特徴があげられます。

- ・ 中心市街地ゾーン内の「草津駅と南草津駅の間部」と「草津駅北部周辺」において、空白地・不便地が広範囲にまとまって存在しています。
- ・ 市の外縁部においては、小規模の空白地・不便地が分散して点在しています。

③空白地・不便地の居住者の状況

前述の公共交通の空白地および不便地には、概ね5万人弱と、全市人口の42%の人が居住していると推計されます。そのうち、65歳以上の高齢者は、概ね8.3千人、全市人口の7%を占め、さらに75歳以上でみると概ね3.5千人、3%を占めています。

また、区域別にみると、空白地・不便地の居住者全体うち中心市街地に23%、中心市街地を除く市街化区域に49%と、市街化区域全体で計74%が住んでいる実態がみとれます。

特に、空白地・不便地の居住者が多い町（エリア）は、次のとおりであり、バス路線の開設並びに既存路線の増設などの対策が優先的に必要とされます。

空白地・不便地の居住者が特に多い町（エリア）
○平井・野村エリア ○木川・出屋敷・陽の丘エリア ○追分町

一方、市街化調整区域は、空白地・不便地居住者全体うち27%が住んでいますが、中心市街地の23%と比率にさほど差がない状況にあり、しかも小人数規模で分散していることから、効率的な対策を考えるうえで問題点をかかえています。

空白地・不便地の区域別居住者数

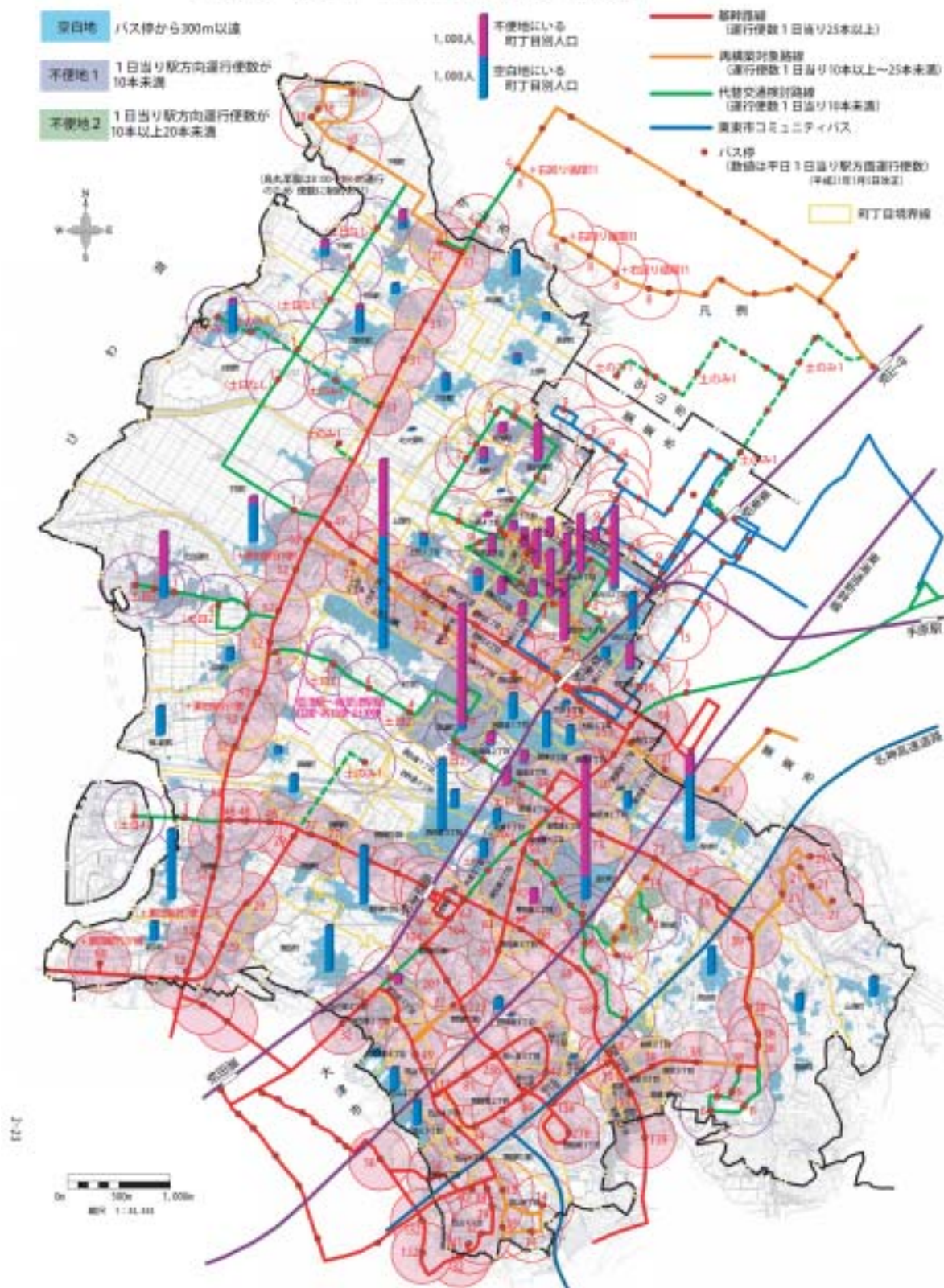
	全体人口	空白地・不便地 居住者数	(縦比率)	65歳以上 全体	空白地・不便地 居住者数	(縦比率)	75歳以上 全体	空白地・不便地 居住者数	(縦比率)
全市合計	118,838	49,877	100%	19,255	8,287	100%	7,971	3,471	100%
(横構成比率)	100%	42%		16%	7%		7%	3%	
中心市街地合計	35,119	11,701	23%	5,210	1,938	23%	2,184	811	23%
	100%	33%		15%	6%		6%	2%	
市街化区域合計 (中心市街地除く)	59,663	24,673	49%	9,193	3,628	44%	3,501	1,355	39%
	100%	41%		15%	6%		6%	2%	
調整区域合計	24,056	13,504	27%	4,852	2,721	33%	2,286	1,305	38%
	100%	56%		20%	11%		10%	5%	
JRより東側計	56,860	14,317	29%	8,145	2,072	25%	3,397	893	26%
(横構成比率)	100%	25%		14%	4%		6%	2%	
中心市街地計	21,716	3,886		3,345	766	9%	1,455	351	10%
	100%	18%		15%	4%		7%	2%	
市街化区域計 (中心市街地除く)	32,305	8,884		4,291	1,027	12%	1,640	379	11%
	100%	28%		13%	3%		5%	1%	
調整区域計	2,839	1,546		509	279	3%	302	163	5%
	100%	54%		18%	10%		11%	6%	
JRより西側計	61,978	35,560	71%	11,110	6,215	75%	4,574	2,578	74%
(横構成比率)	100%	57%		18%	10%		7%	4%	
中心市街地計	13,403	7,814		1,865	1,172	14%	729	460	13%
	100%	58%		14%	9%		5%	3%	
市街化区域計 (中心市街地除く)	27,358	15,789		4,902	2,601	31%	1,861	976	28%
	100%	58%		18%	10%		7%	4%	
調整区域計	21,217	11,957		4,343	2,442	29%	1,984	1,142	33%
	100%	56%		20%	12%		9%	5%	

※市街化区域には、拡大区域をおおむね含む。

草津市 バス路線網と空白地・不便地の状況 (平成21年1月5日現在)



草津市 空白地・不便地にいる町丁目別人口



草津市 空白地・不便地にいる高齢者人口（町丁目別）



空白地・不便地の町丁目別居住者数一覧表

(下記色の凡例) 中心市街地 市街化区域 (中心市街地除く) 調整区域

※空白地・不便地1・不便地2の割合数値は、地図上で建物(住宅)の分布状況を按分して算出

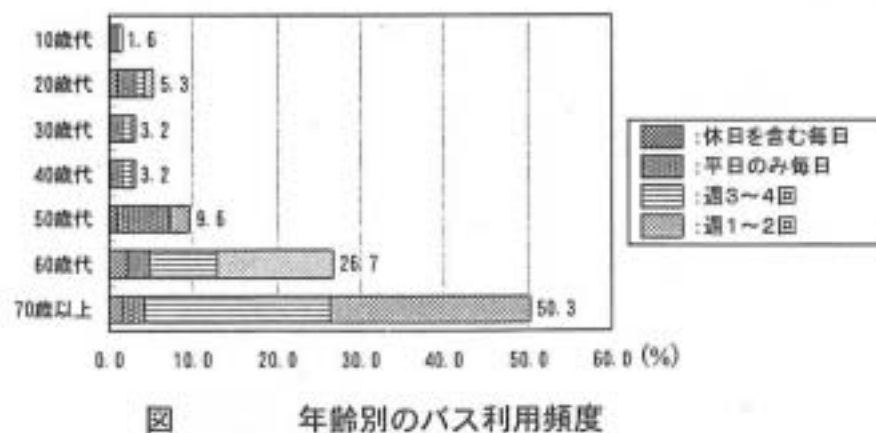
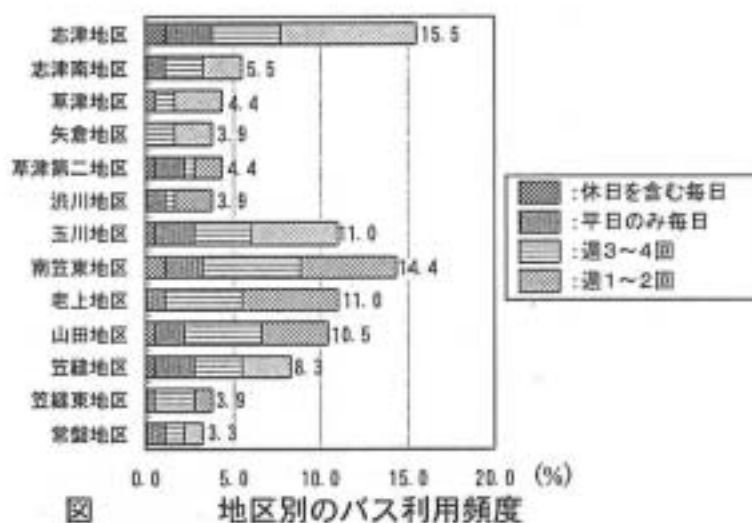
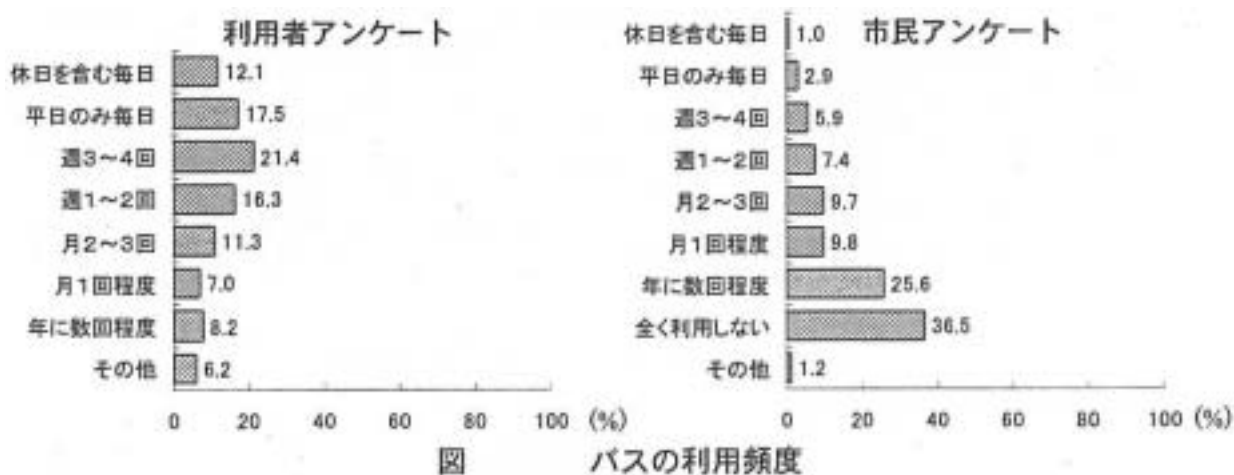
町丁目名		全人口 (平成20年)								65歳以上 (平成20年)					75歳以上 (平成20年)					
		空白地		不便地1		不便地2		計		空白地		不便1	不便2	計		空白地	不便1	不便2	計	
		割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数		人数	人数	人数	人数		人数	人数	人数	人数	
JR線より西側	下物町	628	30%	188	40%	251	0%	0	70%	440	161	48	64	0	113	80	24	32	0	56
	芦浦町	759	80%	607	0%	0	0%	0	80%	607	119	95	0	0	95	56	45	0	0	45
	長束町	176	100%	176	0%	0	0%	0	100%	176	34	34	0	0	34	14	14	0	0	14
	下寺町	400	55%	220	40%	160	0%	0	95%	380	96	53	38	0	91	44	24	18	0	42
	片岡町	677	35%	237	0%	0	0%	0	35%	237	135	47	0	0	47	67	23	0	0	23
	上寺町	231	85%	196	0%	0	15%	35	100%	231	49	42	0	7	49	26	22	0	4	26
	志那中町	789	75%	592	10%	79	0%	0	85%	671	174	131	17	0	148	85	64	9	0	72
	穴村町	458	85%	389	0%	0	5%	23	90%	412	92	78	0	5	83	40	34	0	2	36
	新堂町	230	0%	0	0%	0	100%	230	100%	230	51	0	0	51	51	22	0	0	22	22
	駒井沢町	910	5%	46	10%	91	85%	774	100%	910	135	7	14	115	135	57	3	6	48	57
	志那町	892	80%	714	10%	89	0%	0	90%	803	183	146	18	0	165	89	71	9	0	80
	北大萱町	313	15%	47	0%	0	0%	0	15%	47	75	11	0	0	11	25	4	0	0	4
	集町	349	35%	122	0%	0	65%	227	100%	349	66	23	0	43	66	31	11	0	20	31
	川原町	41	100%	41	0%	0	0%	0	100%	41	7	7	0	0	7	2	2	0	0	2
	平井町	6	0%	0	100%	6	0%	0	100%	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	川原1丁目	446	0%	0	0%	0	100%	446	100%	446	67	0	0	67	67	19	0	0	19	19
	川原2丁目	492	0%	0	0%	0	100%	492	100%	492	91	0	0	91	91	36	0	0	36	36
	川原3丁目	222	0%	0	0%	0	100%	222	100%	222	31	0	0	31	31	17	0	0	17	17
	川原4丁目	96	0%	0	0%	0	100%	96	100%	96	18	0	0	18	18	4	0	0	4	4
	平井1丁目	1,135	0%	0	0%	0	100%	1,135	100%	1,135	164	0	0	164	164	53	0	0	53	53
	平井2丁目	813	0%	0	0%	0	100%	813	100%	813	102	0	0	102	102	41	0	0	41	41
	平井3丁目	434	0%	0	0%	0	100%	434	100%	434	81	0	0	81	81	34	0	0	34	34
	平井4丁目	747	0%	0	25%	187	75%	560	100%	747	102	0	26	77	102	35	0	9	26	35
	平井5丁目	1,387	0%	0	35%	485	65%	902	100%	1,387	187	0	65	122	187	71	0	25	46	71
	平井6丁目	322	0%	0	100%	322	0%	0	100%	322	64	0	64	0	64	29	0	29	0	29
	下笠町	3,096	30%	929	5%	155	0%	0	35%	1,084	674	202	34	0	236	327	98	16	0	114
	上笠町	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	上笠1丁目	551	50%	276	0%	0	5%	28	55%	303	151	76	0	8	83	93	47	0	5	51
	上笠2丁目	1,388	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	316	0	0	0	0	111	0	0	0	0
	上笠3丁目	1,168	5%	58	0%	0	0%	0	5%	58	306	15	0	0	15	117	6	0	0	6
	上笠4丁目	1,390	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	351	0	0	0	0	133	0	0	0	0
	上笠5丁目	165	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	26	0	0	0	0	10	0	0	0	0
	野村1丁目	970	0%	0	0%	0	35%	340	35%	340	119	0	0	42	42	48	0	0	17	17
	野村2丁目	942	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	179	0	0	0	0	61	0	0	0	0
	野村3丁目	534	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	128	0	0	0	0	52	0	0	0	0
	野村4丁目	691	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	161	0	0	0	0	65	0	0	0	0
	野村5丁目	1,287	30%	386	0%	0	10%	129	40%	515	231	69	0	23	92	89	27	0	9	36
	野村6丁目	866	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	120	0	0	0	0	56	0	0	0	0
	野村7丁目	454	10%	45	0%	0	80%	363	90%	409	72	7	0	58	65	44	4	0	35	40
	野村8丁目	414	0%	0	0%	0	100%	414	100%	414	43	0	0	43	43	13	0	0	13	13
	西浜川1丁目	2,377	0%	0	10%	238	50%	1,189	60%	1,426	305	0	31	153	183	139	0	14	70	83
西浜川2丁目	1,978	5%	99	85%	1,681	10%	198	100%	1,978	246	12	209	25	246	83	4	71	8	83	
西大路町	3,892	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	469	0	0	0	0	170	0	0	0	0	
北山田町	1,854	30%	556	55%	1,020	0%	0	85%	1,576	429	129	236	0	365	216	65	119	0	184	
木川町	4,552	60%	2,731	40%	1,821	0%	0	100%	4,552	946	568	378	0	946	345	207	138	0	345	
草津町	3,032	5%	152	95%	2,880	0%	0	100%	3,032	436	22	414	0	436	159	8	151	0	159	
西草津1丁目	689	90%	620	0%	0	0%	0	90%	620	118	106	0	0	106	50	45	0	0	45	
西草津2丁目	321	15%	48	85%	273	0%	0	100%	321	85	13	72	0	85	30	5	26	0	30	
山田町	437	70%	306	0%	0	0%	0	70%	306	109	76	0	0	76	62	43	0	0	43	
南山田町	1,549	40%	620	0%	0	0%	0	40%	620	364	146	0	0	146	177	71	0	0	71	
御倉町	185	90%	167	0%	0	0%	0	90%	167	43	39	0	0	39	25	23	0	0	23	
西矢倉1丁目	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
西矢倉2丁目	438	100%	438	0%	0	0%	0	100%	438	58	58	0	0	58	15	15	0	0	15	
西矢倉3丁目	1,737	100%	1,737	0%	0	0%	0	100%	1,737	271	271	0	0	271	105	105	0	0	105	
野路町(西)中心	1,355	50%	678	0%	0	0%	0	50%	678	181	91	0	0	91	76	38	0	0	38	
〃市街	903	35%	316	0%	0	0%	0	35%	316	121	42	0	0	42	51	18	0	0	18	
橋岡町	1,719	25%	430	0%	0	0%	0	25%	430	256	64	0	0	64	98	25	0	0	25	
矢橋町市街	1,933	40%	773	0%	0	0%	0	40%	773	392	157	0	0	157	150	60	0	0	60	
〃調区	2,900	10%	290	0%	0	0%	0	10%	290	588	59	0	0	59	224	22	0	0	22	
新浜町	1,796	25%	449	0%	0	0%	0	25%	449	263	66	0	0	66	96	24	0	0	24	
南笠町	1,462	75%	1,097	0%	0	0%	0	75%	1,097	269	202	0	0	202	107	80	0	0	80	
JRより西側計		61,978	27%	16,774	16%	9,738	15%	9,047	57%	35,559	11,110	3,211	1,681	1,323	6,215	4,574	1,379	669	530	2,578
				A					T		19%/A			17%/T		8%/A			7%/T	
中心市街地計		13,403	24%	3,234	25%	3,391	9%	1,189	58%	7,814	1,865	502	517	153	1,172	729	200	190	70	460
				A					T		16%/A			15%/T		6%/A			6%/T	
市街化区域計 (中心市街地除く)		27,358	18%	4,839	16%	4,502	24%	6,447	58%	15,788	4,902	935	742	924	2,601	1,861	350	271	355	976
				A					T		19%/A			16%/T		7%/A			6%/T	
調整区域計		21,217	41%	8,701	9%	1,845	7%	1,411	56%	11,957	4,343	1,774	422	246	2,442	1,984	829	208	105	1,142
				A					T		20%/A			20%/T		10%/A			10%/T	

町丁目名	全人口 (平成20年)								65歳以上 (平成20年)								75歳以上 (平成20年)							
	空白地		不便地1		不便地2		計		空白地		不便1		不便2		計		空白地		不便1		不便2		計	
	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数
JR線より東側	渋川1丁目	1,255	20%	251	0%	0	0%	0	20%	251	175	35	0	0	35	72	14	0	0	0	0	14		
	渋川2丁目	880	100%	880	0%	0	0%	0	100%	880	93	93	0	0	93	42	42	0	0	0	0	42		
	若竹町	1,279	5%	64	45%	576	0%	0	50%	640	172	9	77	0	86	68	3	31	0	0	0	34		
	大路1丁目	1,975	5%	99	0%	0	0%	0	5%	99	284	14	0	0	14	131	7	0	0	0	0	7		
	大路2丁目	2,169	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	229	0	0	0	0	107	0	0	0	0	0	0		
	大路3丁目	863	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	114	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0		
	草津1丁目	1,012	45%	455	0%	0	0%	0	45%	455	272	122	0	0	122	130	59	0	0	0	0	59		
	草津2丁目	1,406	60%	844	0%	0	0%	0	60%	844	309	185	0	0	185	135	81	0	0	0	0	81		
	草津3丁目	839	5%	42	30%	252	0%	0	35%	294	254	13	76	0	89	142	7	43	0	0	0	50		
	草津4丁目	840	0%	0	55%	462	0%	0	55%	462	158	0	87	0	87	71	0	39	0	0	0	39		
	東草津1丁目	740	5%	37	0%	0	0%	0	5%	37	160	8	0	0	8	65	3	0	0	0	0	3		
	東草津2丁目	857	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	94	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0		
	東草津3丁目	861	45%	387	0%	0	0%	0	45%	387	101	45	0	0	45	38	17	0	0	0	0	17		
	東草津4丁目	31	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		
	青地町	4,566	35%	1,598	0%	0	10%	457	45%	2,055	619	217	0	62	279	233	82	0	0	23	105			
	山寺町	948	50%	474	0%	0	0%	0	50%	474	257	129	0	0	129	175	88	0	0	0	88			
	岡本町	1,185	55%	652	0%	0	0%	0	55%	652	137	75	0	0	75	73	40	0	0	0	40			
	馬場町	646	65%	420	0%	0	0%	0	65%	420	115	75	0	0	75	54	35	0	0	0	35			
	矢倉1丁目	607	55%	334	0%	0	0%	0	55%	334	125	69	0	0	69	47	26	0	0	0	26			
	矢倉2丁目	643	65%	418	0%	0	0%	0	65%	418	101	66	0	0	66	57	37	0	0	0	37			
	東矢倉1丁目	742	0%	0	5%	37	0%	0	5%	37	131	0	7	0	7	52	0	3	0	0	3			
	東矢倉2丁目	1,895	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	392	0	0	0	0	129	0	0	0	0	0			
	東矢倉3丁目	1,743	0%	0	20%	349	0%	0	20%	349	324	0	65	0	65	132	0	26	0	0	26			
	東矢倉4丁目	799	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	93	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0			
	追分町	5,716	10%	572	35%	2,001	15%	857	60%	3,430	606	61	212	91	364	205	21	72	31	123				
	若草1丁目	354	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	51	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0			
	若草2丁目	361	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	54	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0			
	若草3丁目	304	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	51	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0			
	若草4丁目	341	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	60	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0			
	若草5丁目	265	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	46	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0			
	若草6丁目	417	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	77	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0			
	若草7丁目	299	5%	15	0%	0	0%	0	5%	15	41	2	0	0	2	15	1	0	0	0	1			
	若草8丁目	290	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	27	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0			
	野路1丁目	2,480	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	178	0	0	0	0	84	0	0	0	0	0			
	野路町(東)中心	4,517	2%	90	0%	0	0%	0	2%	90	603	12	0	0	12	254	5	0	0	0	5			
	〃 市街	2,259	2%	45	2%	45	0%	0	4%	90	301	6	6	0	12	127	3	3	0	0	5			
	桜ヶ丘1丁目	515	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	129	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0			
	桜ヶ丘2丁目	255	25%	64	0%	0	0%	0	25%	64	26	7	0	0	7	13	3	0	0	0	3			
	桜ヶ丘3丁目	420	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	107	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0			
	桜ヶ丘4丁目	632	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	107	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0			
	桜ヶ丘5丁目	223	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	60	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0			
	野路東1丁目	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	野路東2丁目	103	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	野路東3丁目	272	10%	27	0%	0	0%	0	10%	27	3	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	南笠東1丁目	802	0%	0	30%	241	0%	0	30%	241	120	0	36	0	36	45	0	14	0	14				
	南笠東2丁目	587	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	104	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0			
	南笠東3丁目	973	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	205	0	0	0	0	84	0	0	0	0	0			
	南笠東4丁目	358	45%	161	0%	0	0%	0	45%	161	43	19	0	0	19	12	5	0	0	0	5			
	笠山1丁目	582	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	60	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0			
	笠山2丁目	761	70%	533	0%	0	0%	0	70%	533	75	53	0	0	53	25	18	0	0	0	18			
	笠山3丁目	891	65%	579	0%	0	0%	0	65%	579	60	39	0	0	39	22	14	0	0	0	14			
	笠山4丁目	680	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	49	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0			
	笠山5丁目	1,338	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	82	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0			
	笠山6丁目	874	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	108	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0			
	笠山7丁目	150	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	笠山8丁目	60	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
JRより東側計		56,860	16%	9,041	7%	3,961	2%	1,314	25%	14,316	8,145	1,353	566	153	2,072	3,397	610	229	54	893				
中心市街地計		21,716	12%	2,597	6%	1,289	0%	0	18%	3,886	3,345	525	241	0	766	1,455	239	112	0	351				
市街化区域計 (中心市街地除く)		32,305	15%	4,898	8%	2,672	4%	1,314	28%	8,884	4,291	549	325	153	1,027	1,640	208	117	54	379				
調整区域計		2,839	54%	1,546	0%	0	0%	0	54%	1,546	509	279	0	0	279	302	163	0	0	163				
全市合計		118,838	22%	25,815	12%	13,699	9%	10,361	42%	49,875	19,255	4,564	2,247	1,476	8,287	7,971	1,989	898	584	3,471				
中心市街地合計		35,119	17%	5,831	13%	4,680	3%	1,189	33%	11,700	5,210	1,027	758	153	1,938	2,184	439	302	70	811				
市街化区域合計 (中心市街地除く)		59,663	16%	9,737	12%	7,174	13%	7,761	41%	24,672	9,193	1,484	1,067	1,077	3,628	3,501	558	388	409	1,355				
調整区域合計		24,056	43%	10,247	8%	1,845	6%	1,411	56%	13,503	4,852	2,053	422	246	2,721	2,286	992	208	105	1,305				

4) バス利用状況

市民のバス利用頻度は、「週1回以上利用している人」が全体の17.2%ときわめて低く、逆に、「全く利用しない人」は36.5%を占めており、それに「年に数回程度の利用者」も含めると62.1%にのびります。

年齢別にみると、高齢者ほどバス利用の割合が高くなっています。



(資料：平成15年度アンケート調査より)

5) バス運行の採算状況

バス運行における採算が成り立つ乗車人員は、次のとおりです。

運行主体	1 便当り採算ラインの乗車人員	備 考
D市コミュニティバス	1 2 人程度	事例調査より
O民間バス	1 0 人程度	会議での発言より
T民間バス	2 0 人程度	会議での発言より

6) 公共的交通サービスの状況

現行の路線バス以外に、公共的交通サービスとして以下のものが運行されています。

＜公共的交通サービス＞

種別	運行主体
①福祉有償運行	現在 2 事業者が運行
②病院送迎バス	草津総合病院、南草津病院、近江草津病院
③福祉施設送迎バス	ロクハ荘、なごみの郷

病院送迎バスと福祉施設送迎バスの運行ルート図を次ページ以降に掲載します。

(資料編に各バスの時刻表を掲載)

また、公共交通利用にかかわる施策として、次のような取組みが行われています。

＜公共交通利用にかかわる取組み＞

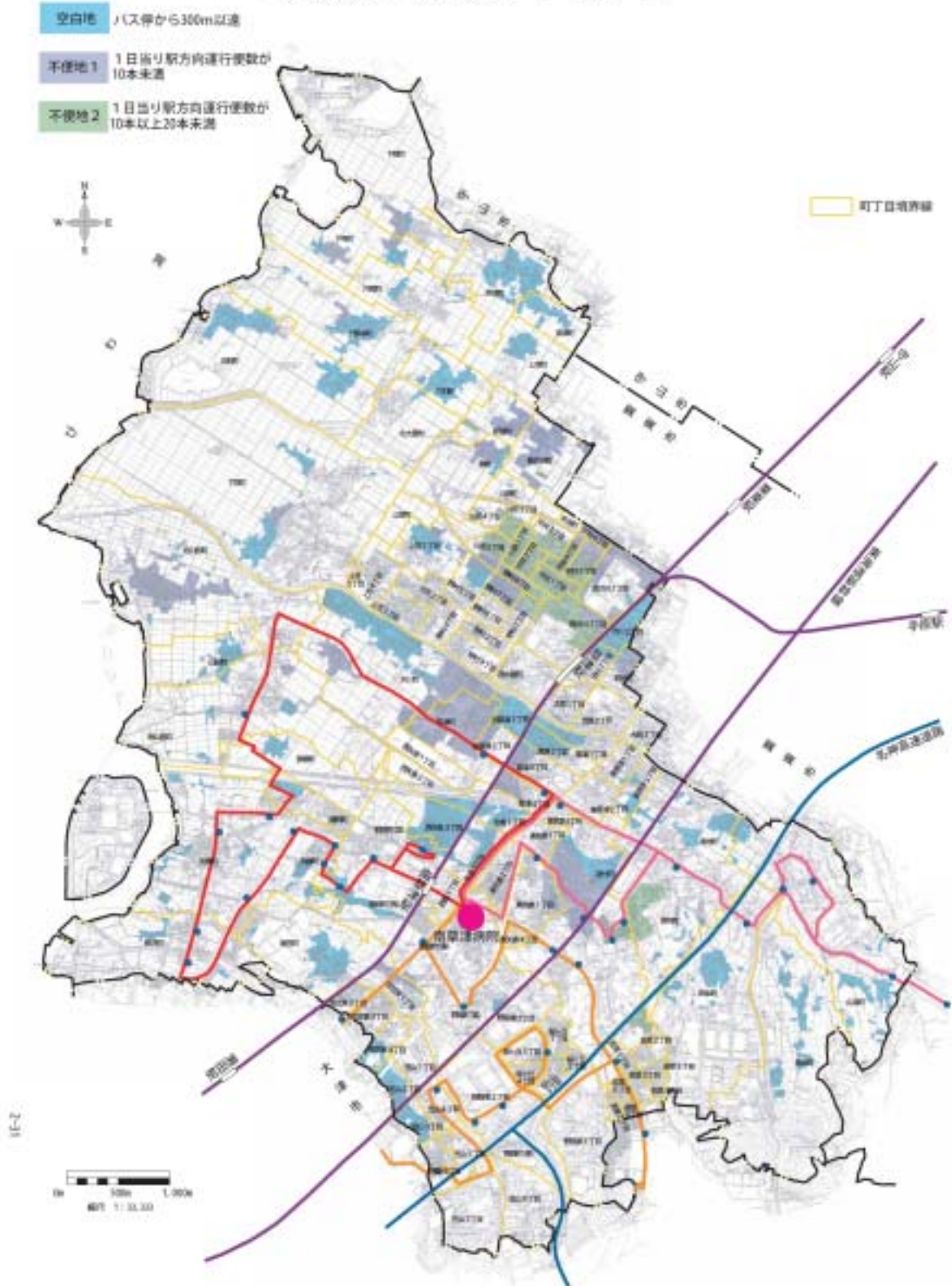
取組内容	概 要
①ワンコインエコパス	毎週金曜日に 1 乗車100円で、マイカー通勤者を対象に路線バスの利用を推進するもの
②高齢者用定期券「小判手形」	1 乗車100円で乗車できる
③鶴亀回数券	1,500円(100円券20枚綴)ー彦根地域高齢者対象
④環境フリー乗車券	ノーカーデーを実施している企業・団体専用の乗車券 環境フリー券(バス): 1人400円 鉄道・バス共通フリー乗車券: 1人800円
⑤あおぞら回数券	10時～16時の時間帯のみ使用可 (24%～30%の割引率)
⑥すみれカード	大津市商店街連盟発行のポイントカード「すみれカード」で満点表示されたカードをバス乗車券購入代金として利用できる
⑦携帯電話による時刻表等の確認	QRコードをカメラ付き携帯で読み込み、携帯電話で時刻表の確認や遅延情報の確認ができる

(資料編に詳細を掲載)

草津総合病院 送迎バスルート（6ルート）



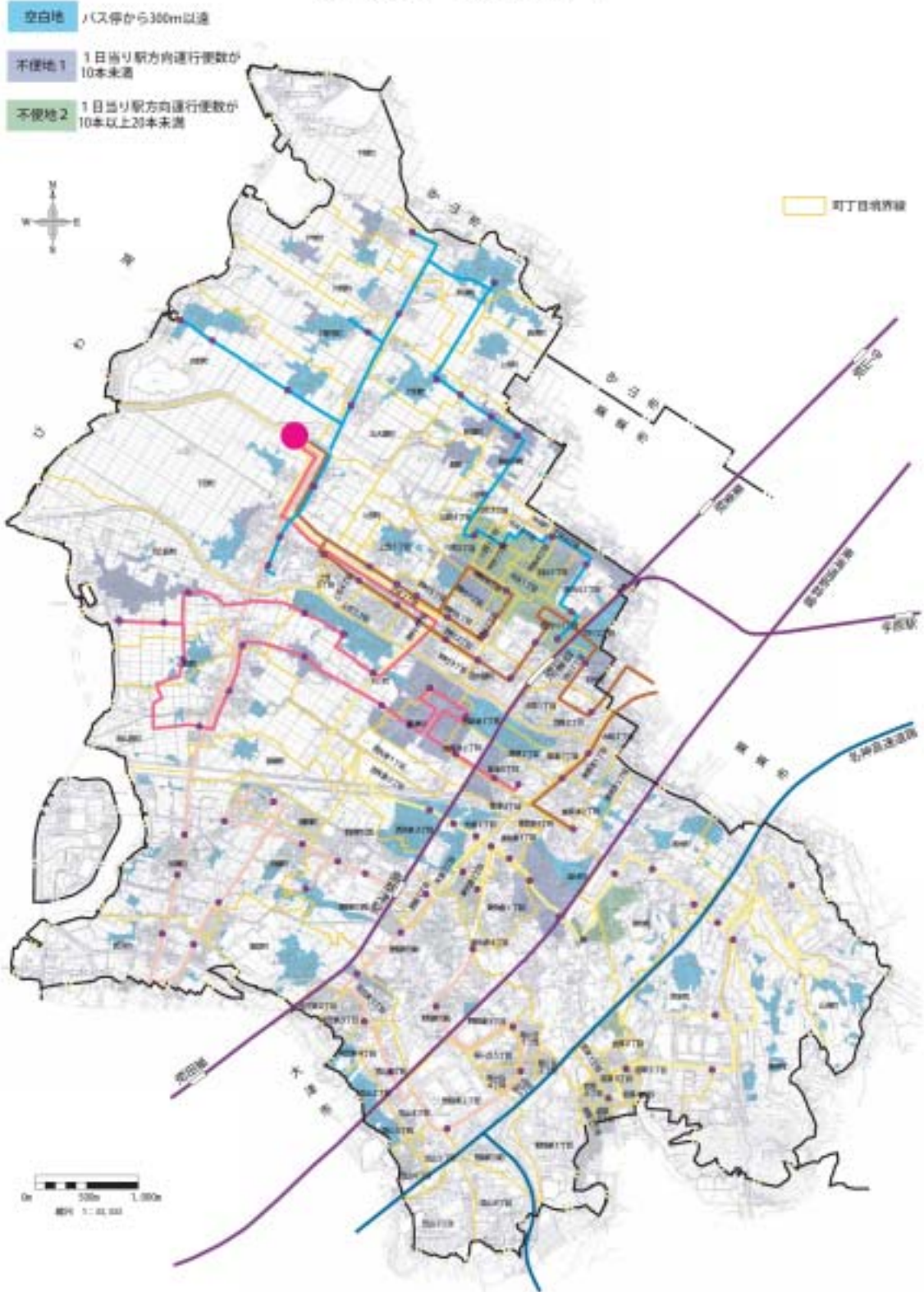
南草津病院 送迎バスルート（3ルート）



ロクハ荘 送迎バスルート

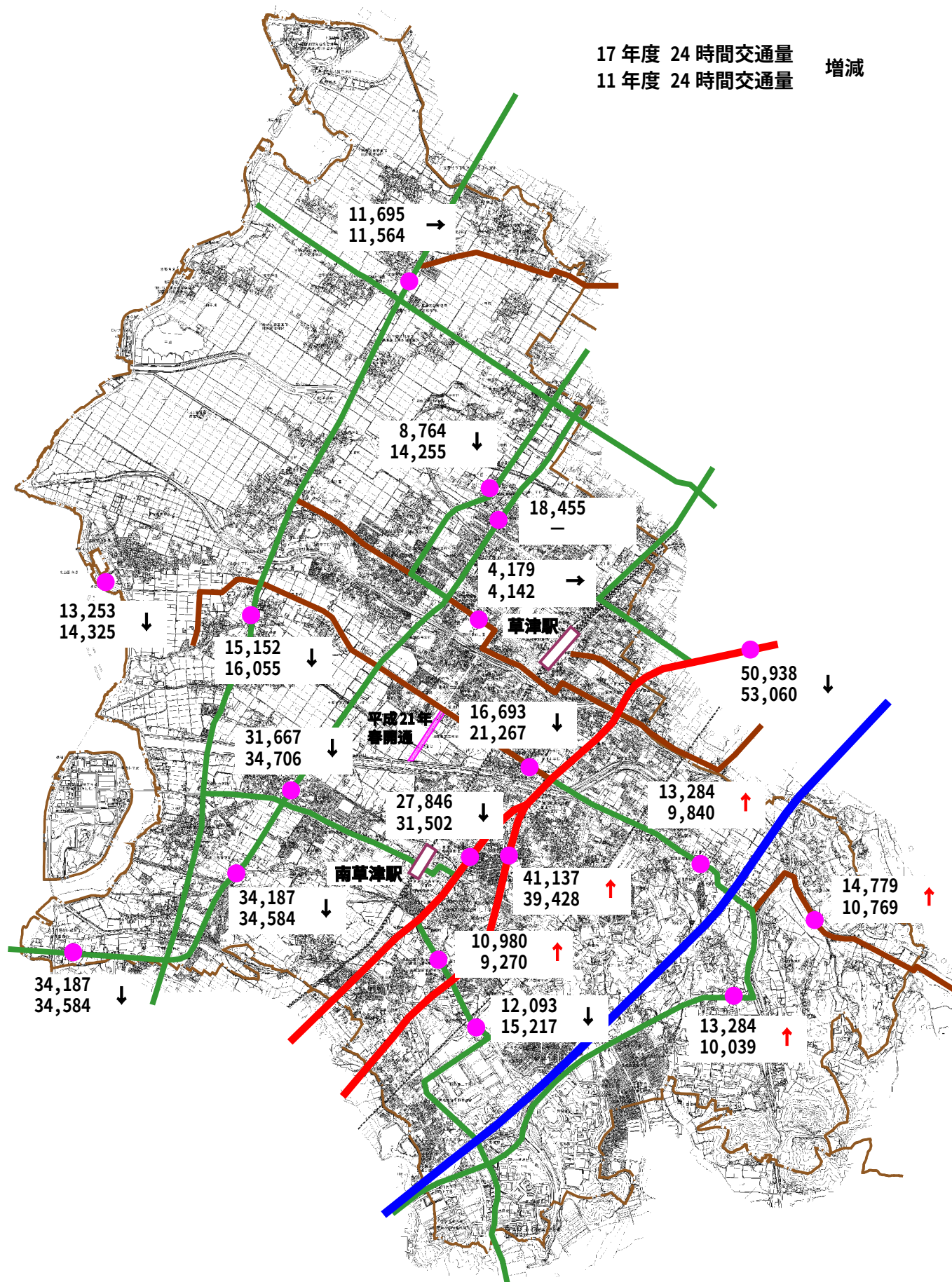


なごみの郷 送迎バスルート



2-3. 道路状況

1) 道路網の現況と交通量の推移 (平成17年度道路交通センサスより)



2) 滋賀県道路整備アクションプログラム2008



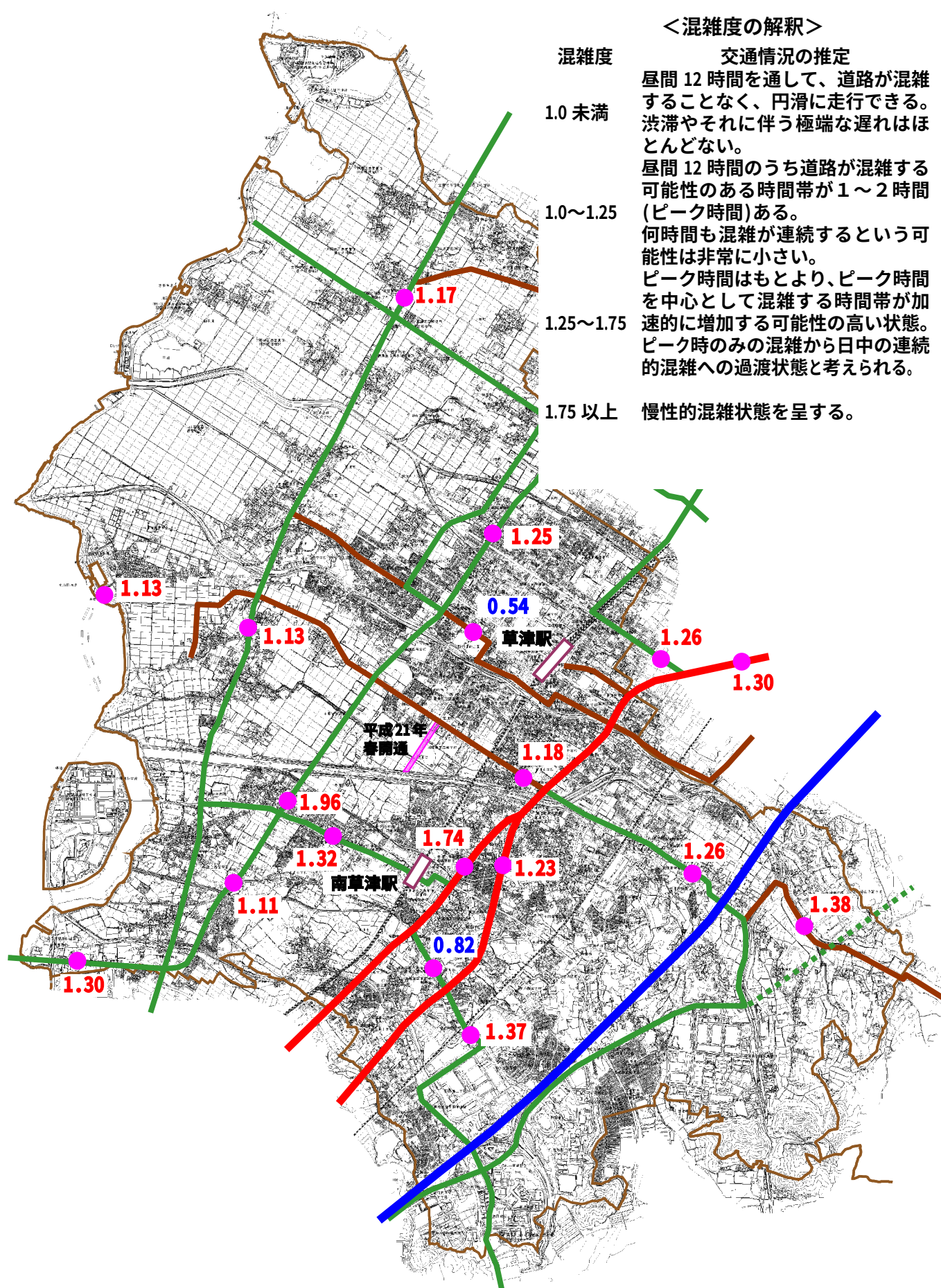
種別	路線名	工区名	継続	前期H20～24 着手	完了	後期H25～29 着手	完了	評価
改築系・街路事業	2 大津湖南幹線	砂川	●		●			A
改築系・道路事業	17 栗東志那中線	駒井沢	●		●			A
	18 栗東志那中線	穴村新堂	●				●	B
	22 草津守山線	十里	●		●			A
	28 山手幹線	草津	●				(●)	B
交通安全系 交差点改良	1 大津能登川長浜線	東草津	●				●	B
交通安全系 歩道整備	6 大津能登川長浜線	青地	●	●			●	A
	7 大津草津線	野路	●		●			A
	8 平野草津線	笠山	●			●	●	A
	9 平野草津線	野路	●		●			A
市道整備	3 (都)大江霊仙寺線	川ノ下		●			●	—
	4 (都)下笠下物線	常盤		●			●	—
	5 (都)宮町若竹線	若竹		●			●	—
	6 (都)東草津山寺線	草津				●	●	—

3) 道路の渋滞状況

(平成17年度道路交通センサスより)

<混雑度の解釈>

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ～ 2 時間 (ピーク時間) がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。



2-4. 公共交通に関する課題整理

以上みてきた現状および動向等を踏まえ、本市のバス運行における主な課題を整理すると、以下のようにまとめられます。

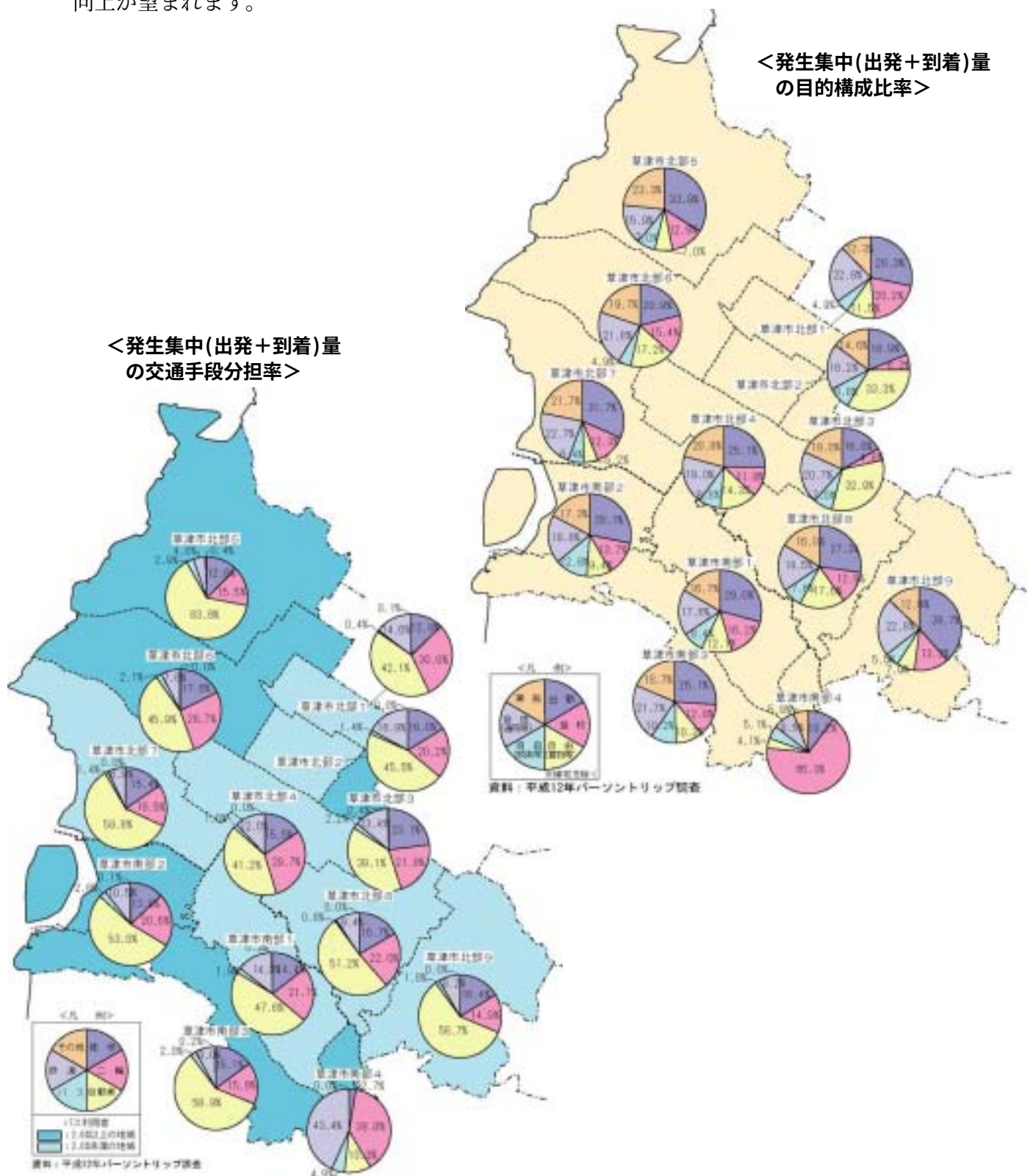
- ①公共交通の空白地・不便地は、草津駅と南草津駅の間部や草津駅北部など「中心市街地」やその周辺の「市街化区域」においてまとまって広く存在していることから、その解消を重視するとともに公共交通サービスの提供方策について検討
あわせて、中心市街地活性化計画の策定と連携し、中心市街地の活性化に貢献
- ②市外縁部ある空白地・不便地については、小規模で分散して存在していることから、必要（デマンド）に応じた、タクシー利用も含めた新たな運行方策あるいは既存バス路線の一部迂回等の活用方策等について採算性を考慮しながら検討
- ③東部の大学および工業ゾーンと駅とを結ぶ幹線ルートにおける定時性・速達性の確保のため、道路整備および交差点改良ならびに適正な交通規制等と連動した望ましい運行方策について総合的に検討
あわせて、乗り継ぎ利便性向上のため南草津駅での新快速停車について要望継続
- ④大江霊仙寺線の開通や土地区画整理事業等による道路供用など、道路整備の進捗と連動した望ましい運行ルート等について検討
- ⑤以上を含め、本市の主要な都市機能配置を勘案し、望ましい公共交通ネットワークの将来像を確立するとともに、バス路線の再構築方針について具体的に検討

3. 公共交通サービスの評価と課題

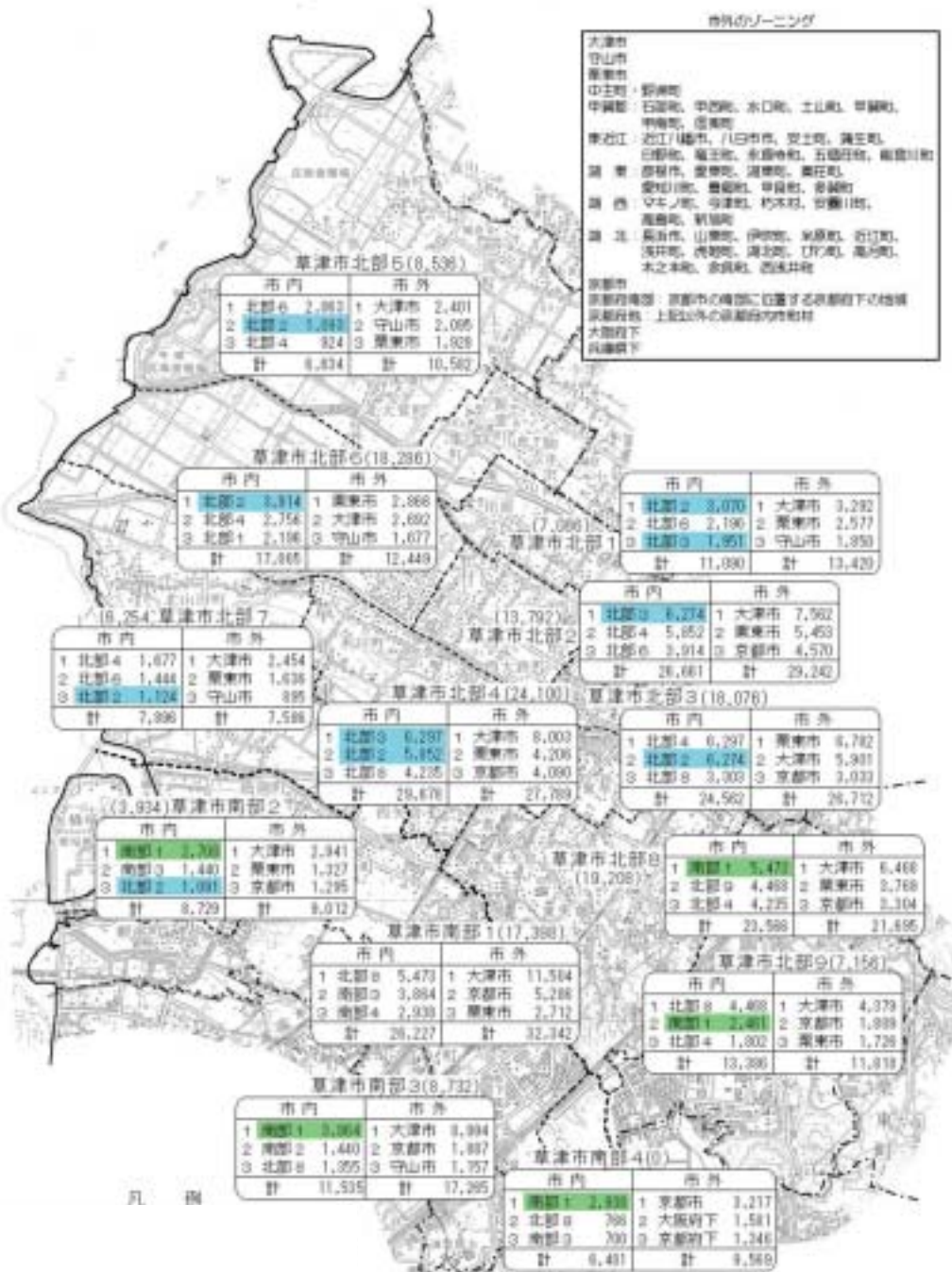
3-1. 行動状況

1) 生活行動の状況（平成12年パーソントリップ調査より）

沿岸一帯の西部地域の居住者は、自動車の使用比率が高く、それは主に出勤や業務で草津市外に出て行く動きと推測されます。それに対し、バスを利用するには駅への利便性の向上が望まれます。



<発生(出発)量の行き先>



3-2. 公共交通サービスに関する住民意向

1) 目的別のバス利用状況

図 バスの利用目的

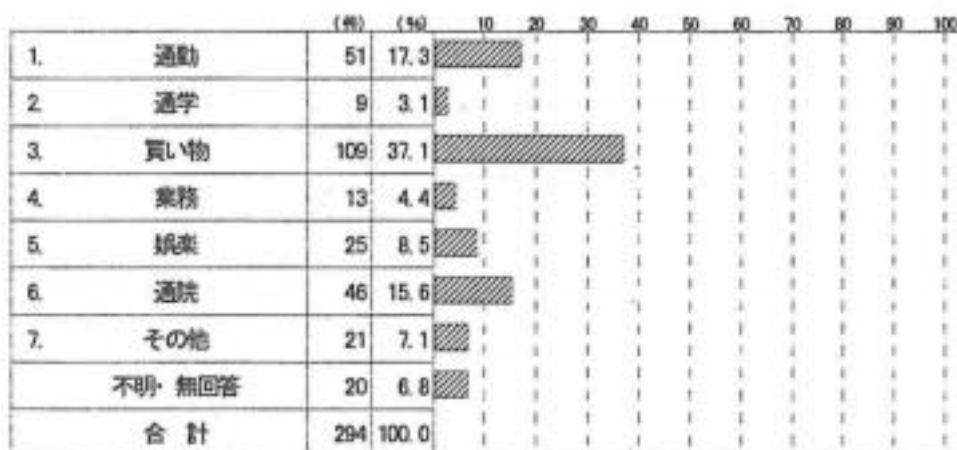
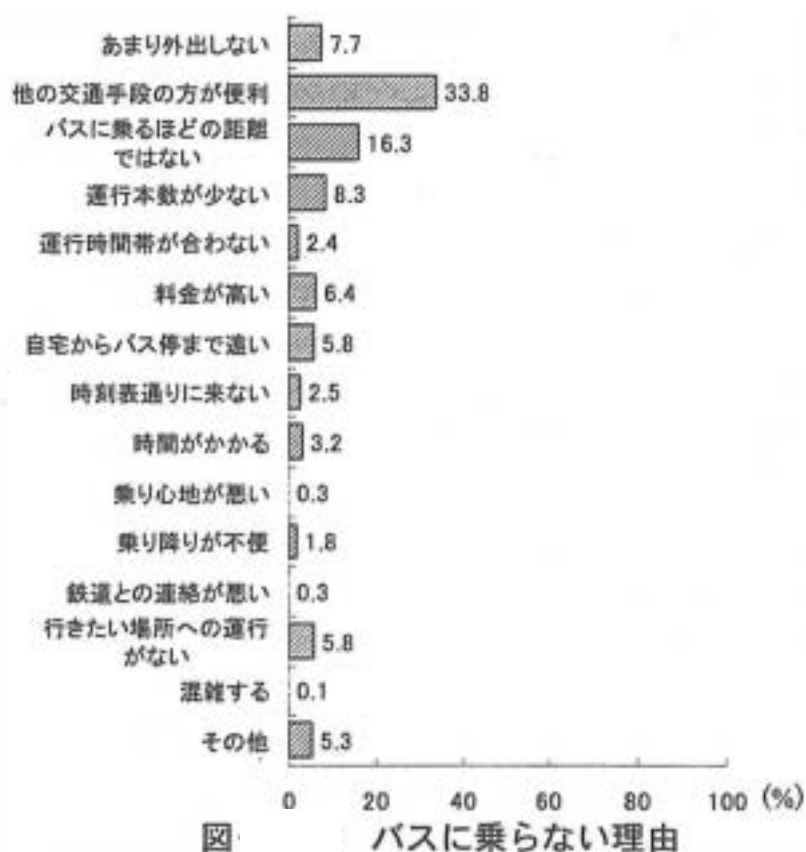
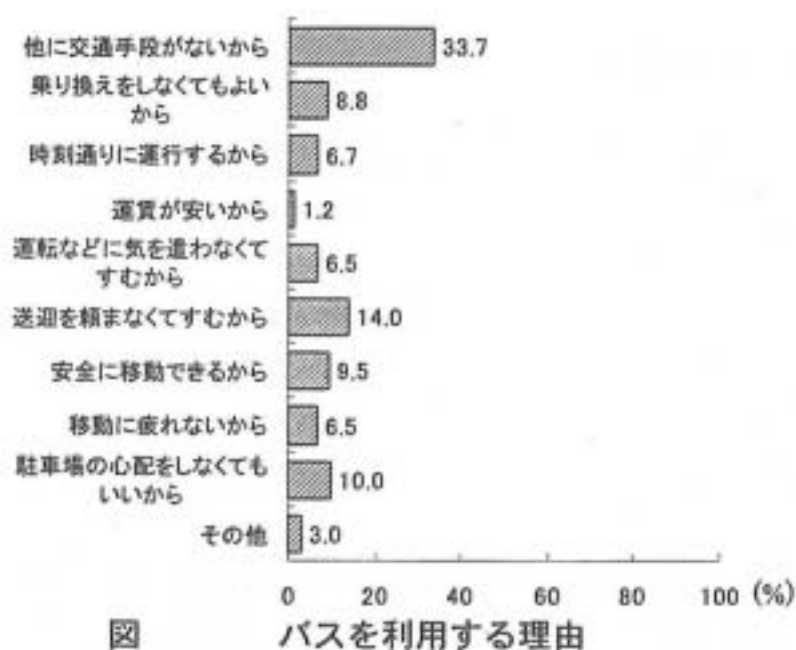


表 年齢別のバス利用目的（上位2つ）

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
1 位	通学 (71.4%)	通勤 (53.3%)	通勤 (41.7%)	通勤 (71.4%)	通勤 (61.5%)	買い物 (43.9%)	買い物 (46.3%)
2 位		通学 (26.7%)	買い物 (25.0%)		買い物 (15.4%)	通院 (13.4%)	通院 (22.8%)

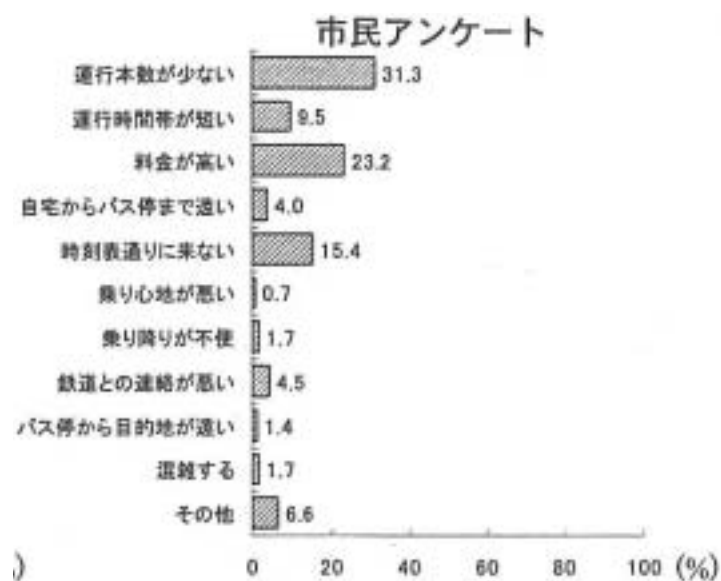
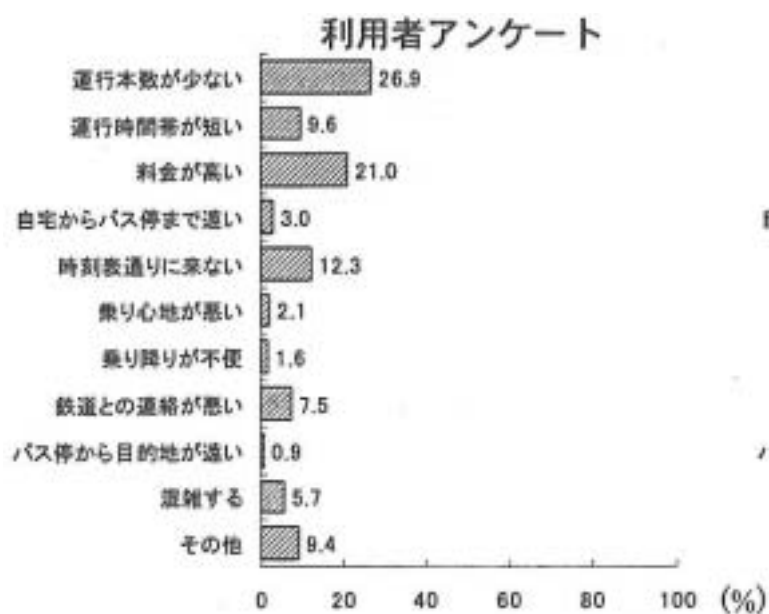
（資料：平成15年度アンケート調査より）

2) 路線バス利用に関する課題の把握



(資料：平成15年度アンケート調査より)

3) 将来の生活行動における困窮点・問題点の把握



(資料：平成15年度アンケート調査より)

4) 将来、公共交通等に求めるサービス

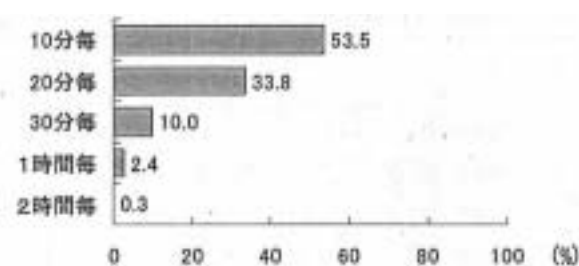


図 朝夕の運行頻度（市民）

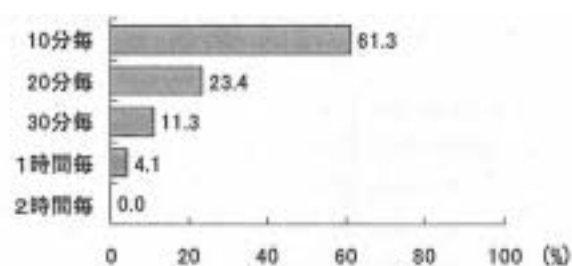


図 朝夕の運行頻度（利用者）

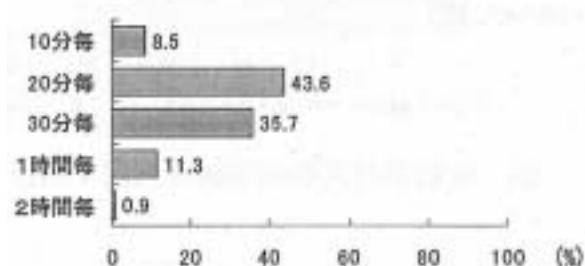


図 昼間時間帯の運行頻度（市民）

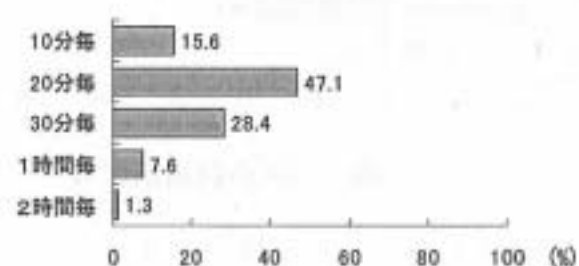


図 昼間時間帯の運行頻度（利用者）

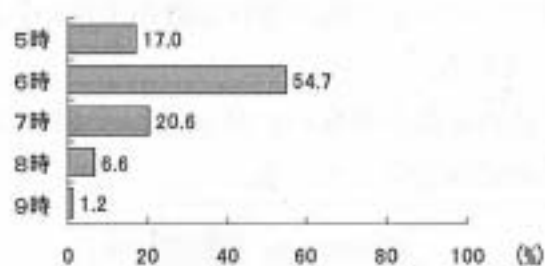


図 運行開始時間（市民）

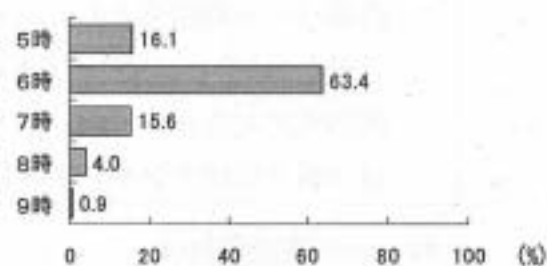


図 運行開始時間（利用者）

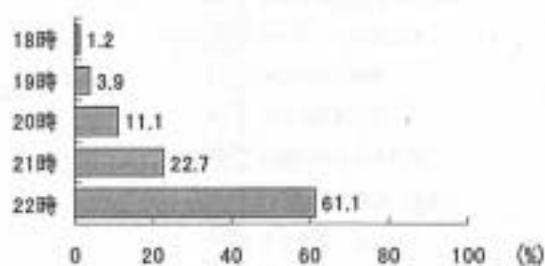


図 運行終了時間（市民）

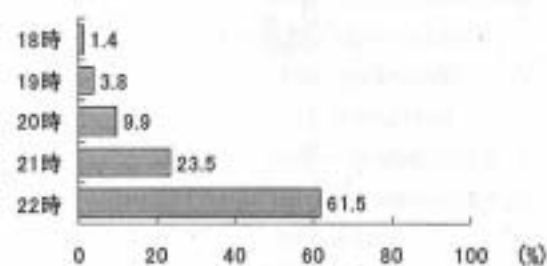
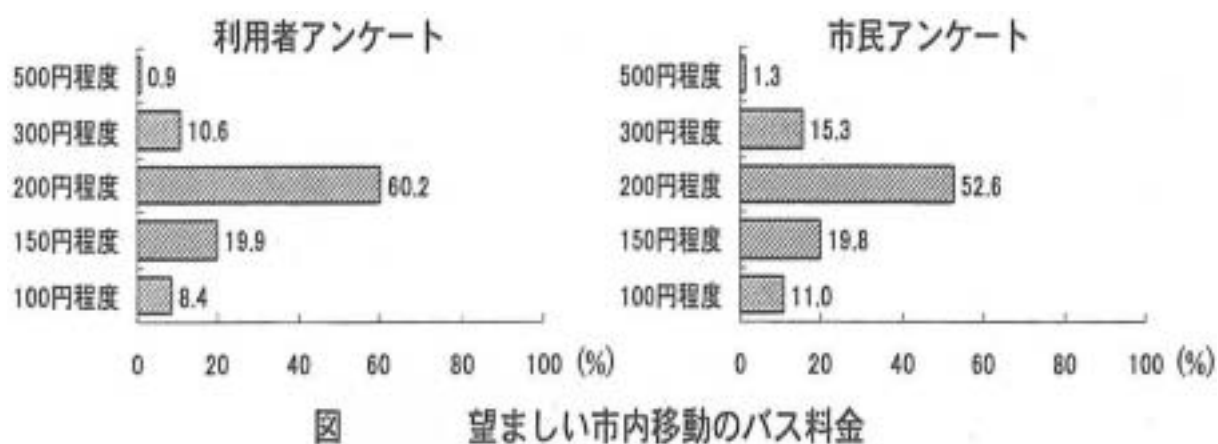
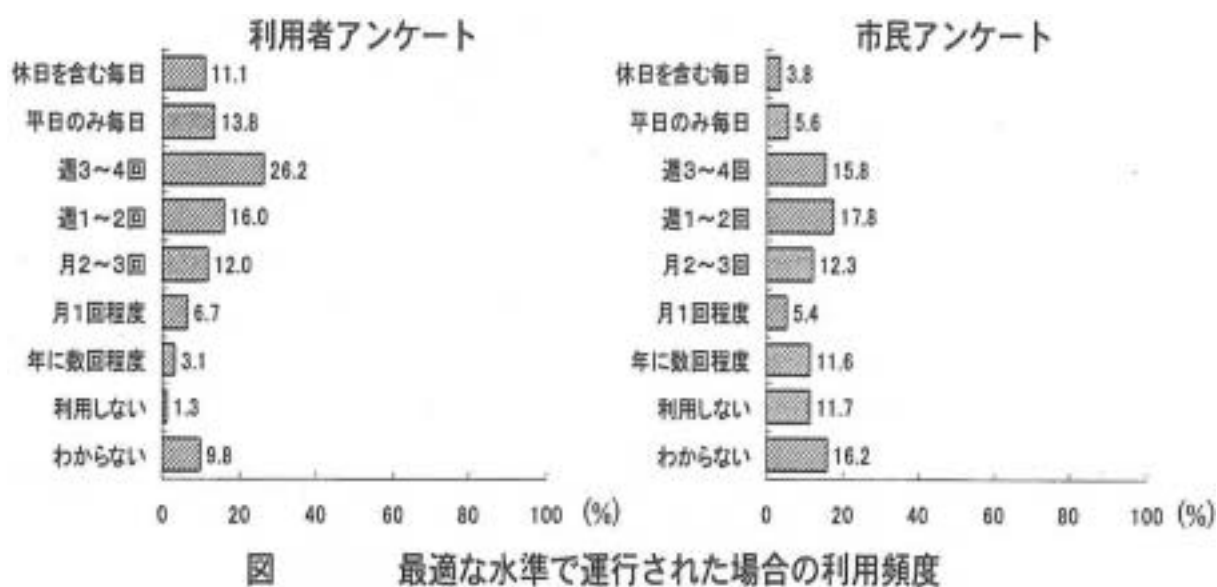


図 運行終了時間（利用者）

（資料：平成15年度アンケート調査より）

5) 将来の公共交通サービスにおける利用意向等



3-3. 公共交通サービスの評価と課題整理

1 <地域生活交通・バリアフリー対策>に関する意見・評価と課題整理

目標	全体会で出された検討項目	部会で出された意見・評価	課題等の整理（関連調査及び検討課題）
① 空白地における公共交通の確保	○常盤のバス試行運行についての結果について	・常盤のバス運行の件については、プロセスが大事であり、なぜうまくいかなかったかを分析する必要がある。 ・常盤学区では全体の総意ということで取り組まれたが、利用拡大には至らなかった。バスの基幹路線の東西に分布する地理的条件のため、基幹路線のバス停にアクセスする小型車のデマンド運行などの検討が必要。 ・試行運行終了後の地元からの対応は特でない。 ・常盤学区のバス運行について、改善されたら利用度が上がるものなのか。 ・実証運行に当たっては、事前・事後も含め調査が必要。 ・市外縁部では、デマンド運行の乗合タクシー等の仕組みをつくる必要がある。	⇒空白地等の住民に対する意向調査の実施 ・ 調査対象地区の絞り込み（駅周辺部と市外縁部との地理的特性を考慮して抽出） ・ 公共交通の必要度合い（自宅～勤め先の通勤経路で公共交通が確保されているか、実際に利用するかどうか） ・ 公共交通利用の目的、頻度、時間帯、運賃負担 ・ 1日当り運行本数、運行形態 ・ 定時運行かデマンド運行の選択 等 ・ 常盤学区バス試行運行終了後の住民の移動実態の把握 ⇒地域協議会の設立を考慮したグループインタビューの実施 ・ 町内会単位で実施 ・ 公共交通運行に対する各地域の熱意、総意の把握 ・ 地域の負担に関するまとめり具合の把握（地域出資によるバス運行の可能性確認） ⇒空白地等に対する多様な運行可能性について検討 ◇市街化区域（含む拡大区域）の例 ・ 中心市街地活性化のための運行補助と連動した駅間空白地の解消 ・ 既存バス路線統合による路線再構築 ・ 地域生活核への乗り入れ⇒商業施設出資 ・ 広域公共施設へのアクセス確保（国・県施設⇒補助金獲得） ・ なごみロクハ巡回バスとの連携や2社協同運行などによる新路線 ◇市外縁部の例 ・ 隣接市域運行のバス路線の迂回（広域調整）運行 ・ 産業との連携（農協組合員サービス・地産地消観光連携など⇒タクシー委託） ・ 地域運営会員制交通（タクシー委託） ・ 非公共交通（私的交通）の選択⇒ボランティア輸送 ⇒上記を踏まえ可能性のある地域で社会実験を実施 ・ 乗合タクシー、コミュニティバス、新規バス路線、ペロタクシーなどの多様な交通手段を試行運行して効果を把握
	○空白地の地域事情に合った公共交通の対応について	・ 既存バス路線の経路変更又は迂回、コミュニティバス、乗合タクシーなどの適正な選択	・ 空白地については、潜在需要がどれくらいあるのかの把握が必要である。自宅から駅までのバスがあっても、会社から最寄り駅までの交通手段がなければ意味がない。まずはニーズを把握する必要がある。 ・ 地元協議会の設立ニーズがあるのかどうか把握する必要がある。 ・ 利用客を増やすには、地元の人に、自分たちのバスは自分たちで守るという意識を持ってほしい。交通弱者や学生だけでなく、集落全体で取り組む必要がある。 ・ 大型バスで入れるのかどうかといった道路状況の把握も必要。 ・ 空白地は、市の外縁部では分散しているが、駅間等駅周辺部に集中的に存在している。 ・ 空白地のバス運行については、事業者、行政、地域とで考えていくべき。地域によりバスのニーズも異なる。 ・ 山田学区は、バスが走っているが、乗って出かけたいときにバスがなく不便である。バスの大きさの問題もあろうが、回ってほしい箇所もある。 ・ 地域協議会を立ち上げ、地域に合ったバス路線を検討する必要がある。 ・ グループインタビュー等で意見集約をする場合は、学区でなく町内会単位が良い。 ・ 空白地における公共交通の確保については、民間が担うことになると採算がとれない。 ・ アンケートをするなら、意向を反映してバス路線を確保していくという意識を地元に持ってもらう必要がある。 ・ 実証運行に至るまでの意識の高まりが大事である。バスを使うことによるメリットや目的意識が持てるようなアンケートが必要。 ・ 中心市街地など市街化区域の空白地では、公共交通が都市機能として位置づけられ、市外縁部の空白地では、地域の特徴を踏まえながら、実証運行の手段を検討。 ・ 空白地に路線を張り巡らせることには、移動権の確保のほかに、都市の活性化という目的がある。 ・ 地域の選択肢としては、地域による代替手段の運営を前提として、公共交通はなしということもあり得る。 ・ 自家用車の利用を抑制するしくみなど複合的な手段を考えないと実効性がない。 ・ 病院の送迎バスには大勢乗っていることから、無料なら乗り、わかりやすければ乗るということである。 ・ なごみの郷やロクハ荘への送迎バス利用者は、施設利用者の1%未満である。両路線とも市内を2時間ほどかけて回っており出発地付近から乗る人は少ない。 ・ 山寺新田では、菖蒲の里へのアクセスの問題意識があり、バスの乗り入れの要望を考えている。しかし、一般市民が今ないものを求めるのは難しい。現状の利用実態を見るとともに、提案も含め、潜在ニーズを把握すべき。 ・ ボランティア輸送は非常に大事だと思う。地域協議会の中で話題にしながら、高齢者、子育て層の社会参加などと合わせて相乗効果を検討していただきたい。 ・ 市の施策としてバスを走らせてマイカーを抑制しようというのであれば、どうしたら乗ってもらえるのかを含め社会実験をやったら良い。地元がバスに乗ろうと言って自主的に取り組んだところが成功している。 ・ 利用可能性のある地域で実証運行を実施する方針とし、意識変革や潜在ニーズの洗い出しも含めて社会実験を行い、その後の評価で必要性の結論を出すことになる。 ・ 常盤学区で、例えば倍の人が乗れば成り立つのであれば、対策を打ってもう一度試行してみる可能性もある。 ・ 今後の実証運行では、それぞれ短期間にはなるがいろいろな運行形態を試すのがよい。 ・ 乗合タクシー、コミュニティバス、新規バス路線を並列で挙げているが、意味合いが違う。バスは、定時定路線か不定期か、不定期の場合、デマンドかどうか、定路線かどうかという分類になる。乗合タクシーは乗物を入れ物の大きさで分ける概念である。
	○地元協議会の設立について		
	○地元主体によるバス運行の可能性について		

	○運賃設定と地元負担について ○デマンドシステムのあり方について ・予約制か即時制か、連絡受付・伝達体制、バスかタクシーか	・乗合タクシーをやる場合は、路線の許可が必要。試行運行を実施する場合は、事前に相談をお願いしたい。許可、届出の必要があり、最低3カ月は必要である。 ・乗合タクシーに使う車両は、既存の車両の中で運用する。 ・乗合タクシーは、地点から地点までの路線が決まっている。 ・乗合タクシーとバスは入れ物の違いだけである。デマンドは、前日まで、あるいは30分までなど決められた時までに申し込みがなければ動かさないというイメージである。 ・乗合タクシーは、面でも動けるが、GPSがついているかどうかということもある。バスの路線を基本とした運行形態であり、運用上タクシーを使ったり、デマンドにしたりということである。 ・安全安心の面からも二種免許を持ったタクシーを第一に考えていただきたい。	⇒空白地等への運行に関する採算の考え方や市支援のあり方の整理 ・デマンド運行等の運行形態も含め採算の考え方の明確化 （デマンド系乗合タクシー等、非デマンド系コミュニティバス等の運行モデル作成。運行システム、運賃、地元負担等の検証） ・市支援のあり方について具体化 （運行欠損補填等の永続的公費負担を伴わない、暫定支援策の検討） ⇒市街化区域の空白地サービスレベルについてコンパクトシティ、都市機能（コア）ネットワーク・商工業振興等の視点から整理 ⇒市外縁部の空白地について移動確保の視点から整理 （地元会員制交通・住民負担前提）
		・バスのステップが高いから乗らないという声も聞くので、試行するなら低床バスでやってほしい。 ・滋賀県では、新バリアフリー法の目標に向かい、補助もいただきながら導入を進めている。バス停での低床バスの表示については、低床バスの導入促進と合わせてソフト面も含めて検討し改善していきたい。 ・バス停の仕様と低床バスの種類による適合性やバス停の間隔についても、試行のときに調べてほしい。 ・バス停については、ノンステップバスに適合する歩道の高さがあり、道路管理者と調整しながら進めている。	
② 誰もが移動しやすい公共交通の体系化 （基幹・乗り換え等を含む）	○通勤通学、高齢者などニーズ別の適切な交通手段について	・通勤のマイカー客をバスに移行するなど利用者を増やす施策が必要。 ・マイカーからバス・タクシーに移行するには、企業の協力を盛り込む必要がある。 ・企業へのアンケートは、通勤形態の把握とともに意志の盛り上げも含めたい。	⇒企業への公共交通利用に関するアンケート調査の実施（第3部会） ・就業者数、勤務時間（交代制）、通勤手段の実情 ・公共交通利用に対する通勤手当等の有無 等 ・地球を愛する条例への参画の意思 ⇒モビリティマネジメント支援の実施（第3部会） ・CSR（企業の社会的責任）・環境配慮的視点からのアプローチ ⇒通勤通学時間帯と昼間時間帯のニーズ別対策 ・通勤通学時間帯は直行制重視 ・昼間時間帯は通院買物重視 ・時間帯別迂回路線 など
		・鉄道とバスのシームレス化も重要で、電車で着いたらすぐにバスが出るようにすれば、バスの利便性が高まる。	⇒鉄道とバスのシームレス化について検討 ・エレベーター、エスカレーター等の設置
		・南草津、瀬田が福祉ゾーンへの拠点駅になっているが、新快速が止まらないので途中で乗り換えが必要である。 ・滋賀医大へ行くバスはあるが、福祉施設をまわるバスは少ない。 ・草津駅、南草津駅から市役所へのアクセスにノンステップバスが必要。 ・福祉施策として、病院、福祉ゾーン、市民センターなどを回る福祉循環バスがあると良い。車いすの人がバスに乗る場合は、予約制であり、実質的にデマンドである。遠慮もあって使いにくい。限りのあるノンステップバスを走らせるのは、まず病院や福祉施設、その次が商業施設になると思う。試験的な運行を考えていただきたい。 ・現在ある16%のノンステップバスについて、どこを重点的に走らせるかということで、事業者との話し合いになる。	⇒南草津駅への新快速停車の要望 ・地元住民、団体、交通事業者、地元企業との連携・結束 ⇒広域福祉施設への迂回運行の増便について検討 ・広域福祉施設であることから、迂回運行経費について県費補助を要請（医大止めは全て福祉ゾーン経由でよいのでは）
	○基幹ルートと枝ルートの分担の可能性について ○バスとタクシーの分担のあり方について		⇒①の空白地等への運行のあり方と一体的に検討 ・基幹ルート以外の再構築対象路線は、市街化区域の空白地・不便地の解消を主とする。 （コンパクトシティ・都市機能としての公共交通の視点） ・市外縁部における小需要地域について乗合タクシーの可能性について実証運行を伴う調査 ・住民意向調査の際、乗継乗車の可能性について調査
③ バスのバリアフリー化 （車両、バス停等）	○福祉ゾーン路線でのノンステップバスの導入について ○他路線でのノンステップバスの導入について ○ノンステップバス早期導入への費用負担等の方策について	・新快速の停まる草津駅からはノンステップバスがない。 ・低床バスの運行を増やしてほしい。 ・新バリアフリー法では、平成27年までにノンステップバス30%、低床バス100%の導入が目標となっている。 ・低床バスは、通常のバスよりも定員は少ないと思う。 ・効率性を考えると、全部を低床バスにしていた方が良いのかどうか。 ・価格面の問題や座席定員が少ないこともあるが、ガイドラインでは「ノンステップを標準車として普及していくことが適当」となっており、導入を進めている。	⇒全車低床車両化に向け車両購入補助について検討 ・補助対象範囲と内容の具体化 ・平成21年度策定予定のバリアフリー基本構想に明記 ・段階的な支援の実施

		・県や市も補助しながらやっているが新バリアフリー法の目標年次までには難しい部分がある。 ・低床バスにお金をつぎ込むのが、明快でわかりやすい。 ・買替時は低床バスを購入されているが、既存バスの償却年数も残っている。 ・車いすオンデマンドとは、限られた低床バスの運用方法として、車いすで乗ることを予約すると低床バスを回してくれるというものである。県外では、低床バスが回せなかった場合に、スロープ付きタクシーを運行するという事例もある。	
	○時刻表におけるノンステップバスの運行時刻明示について ○バス停等における問題点について	・低床バスの来る路線、時間帯を表示してほしい。 ・低床バスの利用についての啓発ビデオ等をバス内で流すべき。 ・駅から福祉ゾーンに行くバスについて、途中のバス停ではスロープが路面のブロックにぶつかるため、道路改良も必要。 ・バスベイは、従来の台形でなく、三角形だと歩道にぴったりと停めやすい。南草津駅西口の駅南線のグンゼの前にそういうバスベイが整備されている。	⇒低床バスの路線・運行時刻の表示の実施 ・ シームレス化等の中でも検討 ・ 過渡期における対策（車椅子オンデマンド・スロープタクシー協同運行などへの補助） ⇒バス停の改良のための実態把握調査の実施 ・ スロープがおろしやすい⇒マウンドアップでワンステップ対応 ・ バスバス形状の問題（相当な運転技術でもベタ付困難）
	○バリアフリー基本構想(今後策定)との連動について	・道路管理者として、全体的にはバス停、歩道のバリアフリー化を進める方向である。予算の関係もあり、市町のバリアフリー基本構想の重点地区から優先的に取り組んでいる。 ・バリアフリー歩道は、車道面と歩道面が同一面であるが、バス停のみマウンドアップで進めている。バス停については、12～13mのバスを歩道ブロックに沿って停めるための延長が必要になるため、予算面で対応できていない。 ・バリアフリー基本構想の検討の中で議論し、順次整備されることになる。 ・県では、南草津と福祉ゾーンの間を県道をバリアフリー化している。 ・今は歩道の基準が3m以上になっている。3mで整備した歩道には、車の進入を防ぐため、やむを得ずバリカーやパイプを置いている。車いすは通れるが不便かもしれない。 ・ノンステップバスを歩道に沿ってぴったり停めるのには、長い距離が必要になる。バス停の部分の用地買収が必要になり、なかなか実現できていない。 ・低床バス等の車両もバリアフリー基本構想に含まれる。	⇒平成 21 年度策定予定のバリアフリー基本構想に今回検討結果を記載
④ 駅のバリアフリー化 (駅舎、駅前広場等)	○草津駅のバリアフリー化の方策について ○草津駅と南草津駅の駅前広場における問題点について	・駅東のエスカレーターについて以前からJRに要望しているが、階段下に機械設備があり困難とのこと。他に設置場所があるか。 ・地下駐車場からのアクセスも含め、トータルに検討する考えである。技術的な問題もあるが解決していく必要がある。 ・駅舎にエスカレーターを設置する場合は、構造的な改修の必要があり建築確認が必要。駅舎は、古い基準に基づく建物なので駅舎全体を改修しなければならず、莫大な費用がかかる。市の方でデッキに設置することを考えたが、補助金がとれず断念している。 ・駅から遠いタクシーターミナルの所にエレベーターがあるが、交通弱者は近づけない。 ・地下駐車場からのアクセスとして整備したものである。タクシーを降りて、地下に降りるかデッキまで上がることになり、使い勝手がよくない。 ・草津線の所にあるエスカレーターについては、以前は改札があったが閉鎖された。	⇒草津駅東口の乗り継ぎ円滑化の検討 ・エレベーター、エスカレーターの設置 →平成 21 年度策定予定のバリアフリー基本構想に明記
	○バリアフリー基本構想(今後策定)との連動について	・エレベーター、エスカレーターについてはバリアフリー基本構想策定の中で検討する。	⇒平成 21 年度策定予定のバリアフリー基本構想にエレベーター、エスカレーターの設置について記載
⑤ わかりやすいバス案内表示	○駅前広場におけるバス案内表示の問題点について ○駅西側と駅東側と一体となった総合案内板について	・ノンステップバスの表示やルール化を入れるべき。	⇒バス総合案内所、総合案内板、バス接近表示設置について検討 (JR・交通事業者・バス協会・市)
⑥ ユニバーサルの視点の導入		・ユニバーサル化について目標の1つに設定すべき。 ・福祉循環バスについては、事業化のアクションの中に含まれる。	⇒誰もが利用しやすいユニバーサルの視点で検討 ・ バリアフリー基本構想でも検討

2 <輸送サービス向上・安全円滑化>に関する意見・評価と課題整理

目標	全体会で出された検討項目	部会で出された意見・評価	課題等の整理（関連調査及び検討課題）
⑧バスの速達性・定時性の確保	○駅等の最終バス停での遅延状況について ○特に遅延する路線・場所と時間帯について ○駅前広場の出入りの状況について ○駅周辺の交通体系のあり方について ○PTPS（公共車両優先システム）の導入可能性について	・利便性についての検討も必要。 ・通勤でも買物でも速達性・定時性・利便性が必要。 ・渋滞交差点でのバスの右折に際し、右折信号の設置が望まれる。 ・近鉄のイベント時、駅広から出るのに1時間くらいかかる。裏道の利用ができないか。 ・近鉄は、人が通るのを利用して駅前から国道に抜ける車を優先的に流そうとする。無理して信号が赤なのに出すから、とまったままになる。 ・信号が青で出すという方法もあるが、出てきた車を一方通行で栗東方向のみに流したらよいのではないか。 ・近鉄には、何とかしてほしいと要望しているが改善されない。車を裏道に出すように、市から近鉄にお願いしてほしい。買物の人がバスに乗ってくれば道も混まなくなる。 ・草津駅の東口駅広は、入る道路と出る道路の数が違い、出て行く道が1本しかない。 ・平成18年より、ロータリーからサンサンロードに直接出られるようになり、出る道が増えた。一方、ショートカットがなくなり、全部の車がロータリーを通るようになった。 ・商店街から入ってくる車は案外多い。 ・駅前交通体系検討委員会で、渋川の再開発の関係も含め検討している。 ・野路の信号が混むので、歩車分離信号にするなど、バスが右折しやすいようにしてほしい。バス停のところまで右折車が並んでいて、バスが右折レーンに入れない。 ・信号での制御について、警察の方はまったく無理とは言っていなかった。 ・近鉄周辺では、同じ時間帯の混雑度が日によって異なる。南草津でも1号線の伯母川までが混んで、そこから先が空いている。上鈎でも日によりものすごく混む時間帯がある。 ・渋滞していた琵琶湖大橋が、一部の交差点改良と信号の調整で混まなくなった。 ・駅から国道に出るところでは、トンネルの方から来た車との出会い頭が生じるため、常時左折ができない。 ・南草津のかがやき通の信号は赤で矢印の信号だが、草津の信号も同様にできないか。 ・朝倉のバイパスの信号もそういう信号である。信号で交通の状況はだいぶ変わる。 ・駅前の信号は、サンサンロードの信号と含めて考える必要がある。 ・駅方面の信号が短くなり、栗東方面の信号が長くなって、それで混むようになった。 ・駅前交通体系の委員会で、信号の件と近鉄の対応の件について、新しいマンションのことも含めて議論が必要。 ・近鉄前の道が一方通行になっても不便ではないのではないか。 ・PTPSを検討するのであれば、交通流の調査が必要。 ・PTPS導入の検討において、日別、時間別の調査や信号の長短の実験を行うことが考えられる。現実には厳しいと聞いているが、対応策として提案していきたい。 ・現地調査が必要。調査をするのであれば、雨天時、朝夕通勤時間帯や五十日（ごとび）など、混む状態での調査が必要。	⇒バス便ごとの遅延時間の把握（平日・1日終日） ・バス事業者の定期的調査等により把握 ⇒右折信号の設置が望まれる交差点の抽出 ・バス事業者よりヒアリング等 ⇒草津駅東口の混雑状況解消 ・ロータリーへの一般車流入規制（アニマート跡地に一般車待機スペース・近鉄への誘導路、地下駐車場におけるキスアンドライド利用など） ・草津駅前動線、交通体系の再検証（従前交通体系との比較検証、宮町若竹線開通に伴う西友跡地利用も含めた体系再検討⇒検討委員会への再諮問） ・国道1号の信号調整等 ⇒南草津駅東口から国道1号渋滞対策検討 ・駅ロータリーから国道1号線に至る3ルートにおいて、交通規制を伴う交通体系再編とPTPS導入により、公共交通流入の円滑化を図る ・信号調整等 社会実験（来年）
⑨既存バス路線の利用促進	○既存4条路線の利用促進対策について ○公共交通サービスにおけるニーズの掘り起こしについて ○バスロケーションシステム・ICカードの導入可能性について ○交通安全対策としてのバス利用促進	・空白地の議論もあるが、まずは既存路線の活性化が必要。 ・県や市は公共交通機関に対して熱意を持って接してほしい。ほとんどの路線の不採算を付帯事業で補ってきたが、追いつかず、バス会社は、現実にパンク状態である。 ・乗車人数は事業者サイドから提供してもらう必要がある。 ・コミュニティバスの活用の検討も必要。 ・昼の閑散とした路線バスに乗って実態を把握すべき。お客さんの声も聞くべき。 ・バスの時間帯や乗車率の実態を把握すべき。バス路線の乗車時間、待ち時間も考慮。 ・調査では、病院、買物等の乗車目的や乗車回数等についてアンケートすることも必要。 ・通勤手当や商店街のポイントとの連携も考えられる ・バス事業者はすでにパンクしている。路線の統合等について市からの援助はあるのか。また、路線の変更をするとこれまでの利用者が乗らなくなることもある。 ・ロクハ荘やなごみの郷への市の無料バスは、利用者が施設利用者の1%にも満たないので廃止し、帝産バス、近江バスの既存4条路線を協同運行として再編し、そこに中心市街地活性化資金やロクハ荘のアクセスの財源を投入することも考えられる。 ・赤字路線でも施設があると廃止はできず、それでも県や市は何もしてくれない。パイが少ない中で、協同運行しても意味がない。 ・川重の通勤や図書館からオムロン廻り等の路線をあわせ新規ニーズの掘り起こしも必要。 ・以前は山田線を走らせていたが、図書館のところは住民が反対するので市からとめられた。レクサスのところについてもバスは入らないでくれと言われた。 ・今は道路要因、道路形状が変わった。もう一度議論する余地はある。 ・南草津線については、以前に市に補助金のお願いをしたが断られた。山寺新田での実証運行の話もあったが、帝産バスは経費が高いからやめると言われた。 ・常盤の実証実験は近江鉄道バスが行ったが、この経費ではできず赤字だった。地元の負担が基本の発想であり、無理のある事業であった。	⇒路線別・便別のバス利用者数の実態把握（平日・1日終日） ・バス事業者の定期的調査等により把握 ・とくに時間帯別（通勤・昼間）のニーズ調査必要。 ⇒空白地等に対する多様な運行可能性について検討（第1部会） ◇中心市街地活性化のための運行と連動した駅間空白地の解消 ◇隣接市域運行のバス路線の迂回運行 ◇既存バス路線統合による路線の変更 ⇒再構築対象路線は、市街化区域の空白地・不便地の解消を主とした路線再編実証運行調査を実施（第1部会） ・ニーズの掘り起こしを路線沿線資源と連携して実施、資金負担も求める（商業施設乗入、公共施設乗入も同様） ⇒市外縁部の小需要地域について乗合タクシーの可能性について社会実験の実施（第1部会） ⇒住民意向調査の際、乗継乗車の可能性について調査（第1部会） ・空白地等の住民意向調査時に乗車目的・乗車回数も調査 ⇒上記に併せ、乗合タクシーの是非・負担金額の上限について調査（第1部会）

		・費用さえ出してもらえば、既存路線の経路変更で空白地の解消も路線の活性化もできる。志那、長束、芦浦も既存路線の変更で対応できる。山田も増便でいける。野路山、平井循環も増便できる。 ・コミュニティタクシーを駅までつなげば、平井循環などの4条路線と競合する。4条路線がいかにあるべきかの議論の後に、それでも無理な部分に関してコミタクの話がある。 ・不採算路線への運行補助の形では難しい。購入補助や中心市街地活性化、福祉など多方面の施策の中でお金を出不ないと無理と考える。 ・採算性が上がって自立することを前提に、活性化のカンフル剤として暫定的に資金を投入することは検討の枠内にある。 ・迂回運行をすると定時性の問題も出てくる。農免道路を走っている路線は、需要が少なく、基幹路線と同じような定時定路線運行をしても成り立たない。そういう部分に関してはタクシーのデマンド運行も考えられる。幹線への接続が基本と考えられる。 ・4条路線と重なるのであれば、4条路線の衰退につながる。 ・乗合タクシーを栗東で運行しているが、既存の路線に接続させている。駅まで直行すると既存路線を衰退させる。4条路線を守ることを基本にしていきたい。 ・農免道路の場合は、浜街道沿いに屋根といすのある乗継バス停の設置が考えられる。 ・苦しいから補助してくれと言われても市としてはできない。再編によりマイカーから公共交通に乗り換えてもらうために調査をしようとしており、その結果、バスで無理なところは乗合タクシーなどで代替することになる。 ・低床バスに関する支援等は公共性があるので考えられる。 ・交通の再編についても国の補助制度がある。乗合タクシーなどについては、実証運行では補助金が出るが、採算のとれるものに移行することが前提である。 ・市民の最大の利便性、事業者の最大の採算性、市支出の最小化の3本立てで検討。 ・本数を増やせば乗ってもらえる。そのための先行投資は必要である。 ・どうすれば乗ってもらえるかの見極めが大事である。自宅から駅、駅から勤務先への交通手段なども含め一般人がマイカーを使う要因についての調査も行う。 ・JRの区間はJRに乗るしかないが、バスの部分は、徒歩、自転車、バイク、マイカー、タクシーと選択肢が多い。本数を増やせば利用者が戻るかもしれないが、バス離れた人を戻すのは、目玉商品をつくらないと難しい。 ・草津ではバス利用者が減っている。利用者が減り、軽油も高騰している中で、既存路線についても廃止、減便せざるを得ない状況にある。 ・現在の負の循環を断ち切る仕組み、仕掛けがあると思う。企業のCSRとして、CO2削減のために通勤でバスに乗ってもらうことはあり得る。それをバックアップして促進していったらどうか。直接的な補助はできなくても、いろいろな支援の方法がある。すぐに全部をするのではなく、状況に合わせて少しずつ行うことも可能だと思う。 ・住民の利用により市役所経由のバスを走らせたが、ほとんど利用がない。バスは利用しないが走ってくれということだ。要望はするが、乗ってもらえない。 ・常盤の場合もそういうところがあった。 ・アオバナ、モロコなど新しい資源を開発し、烏丸半島なども含め観光と結びつける案。 ・雨が降れば利用が増えることからみても、バスの潜在的需要はある。なぜ乗らないかという、不便で定時性がないからである。料金が高いということもある。 ・都会の人は200円程度の均一料金で乗っているの、高いと言う。 ・4条路線を大事にしながら、客を確保する方法を検討することもこの会の目的である。ロクハ荘については従来の無料対応をどうするかという話もある。具体的には難しい面もあるが、視野に入れて検討するのは良いと思う。 ・まず市職員がバスに乗ってほしい。 ・ワンコインエコバスの取り組みなど努力しており、これを2回に拡充しようと話し合っている。また、高齢者定期についても考えている。事業者もバスの利用促進について努力しているが、それでも追い付かないので後押しをお願いしたい。 ・公共交通のあり方について議論し対策を施したうえで、支援についての議論をする必要はある。県も市も苦しいが、いろいろ議論をしたうえでの支援についても視野に入れる。 ・バスの一番の競争相手は、自家用車やミニバイクである。 ・ノーカーデーなどの条例をつくったらどうか。 ・条例で縛ることはできない。憲法違反になる。 ・市役所もノーマイカーデーを実施しており、その日はバス利用者が若干増える。 ・大企業ではノーカーデーを行っているが、それでもマイカーが走っている。 ・ナンバープレートでの規制もある。 ・一時、松下がやっていたが、該当しない車は沿道に停めていた。 ・立命館大学は、自転車、バイクが多い。 ・駐輪場が1,200台あるが、長期休暇には学生が置きっぱなしで他の人が停められない。自転車の共同利用などで総量を規制することも考えられる。 ・自転車はCO2を出さないのでトレンドである。規制は難しいだろう。 ・学生の自転車やバイクについて規制することはできないが、仕掛けによる誘導は必要。
--	--	---

		・免許を返納した高齢者に対し、回数券補助など支援策の検討が必要。 ・バスの利用促進策として、滋賀県のバス会社では65歳以上の優待を検討している。 ・南草津では二輪の事故が多いので、大学生のバス利用促進を検討すべき。 ・交通安全施策で免許証を返納した人に身分証明がなくなるので、バスの回数券と住基カードを手数料減免で渡すという施策である。 ・バス会社も高齢者に対して割引などの方法を考えている。	⇒高齢者に対しバス優待乗車券等の提供について検討 ・高齢者運転免許自主返納支援（バス回数券＋住基カード交付） ・高齢者定期（一定の月額負担で一乗車100円）の一般化をバス協会支援により実施
	○運行における損益分岐の考え方について	・採算が成り立つ乗車人員について、12人程度の事例。帝産バスは、20名くらい。近江バスは、平均乗車密度は10名くらい。 ・運賃が100円ではどうかという議論が必要。	⇒空白地等への運行に関する採算や市支援のあり方の整理（第1部会） ・デマンド運行等の運行形態も含め採算の考え方の明確化 ・市支援のあり方について具体化（運行欠損補填等の永続的公費負担を伴わない、暫定支援策の検討）
⑩効率的な運行路線・体制の再編	○路線再編のあり方について ○2社協同運行・バス・タクシーの共同運行の可能性について ○バス事業者とタクシー事業者との協同運行の可能性について	・効率的な運行路線・体制の再編については、バスの大小も検討課題。 ・交通弱者をどうするかが問題。 ・イオンなど民間の支援の中で路線バスが復活するパターンも検討すべき。 ・南草津から草津へのルートでトランジットモールの可能性はあるのか。すれ違いはできるのか。草津川のトンネルがあるので、小型でないと無理である。 ・道が狭いことについては、平井循環で使っているルノーの車両のようなものを使用。 ・中心市街地活性化の議論の一環で対策路線を考えている。メインは、立木神社から草津までの旧東海道である。 ・ジャンボハイヤー（乗客9人乗り）なら走れそうである。 ・マイクロバスは、安全性の確保が実証できれば無理ではない。 ・交互通行にして、バス、タクシーだけを走らせることを考えている。	⇒再編が望まれる路線について抽出 ・守山市域運行の山賀下物線・杉江循環線の欲賀～芦浦長束への広域調整運行 ・平井循環線と栗東市コミバス路線の機能分担・再編活性化 ・大江霊仙寺線開通に伴う西口発路線の新設・統合（木川・山田方面） ・ロクハにいたる協同運行と新路線 ・中心市街地エリアにおけるトランジットモール化による南草津～草津駅間の路線新設（車両小型化⇒乗合タクシーとの協同運行も視野）
⑪交通渋滞の緩和対策	○交通渋滞が発生する道路と、特にひどい場所と時間帯について ○交通渋滞におけるバス運行上の問題点について	・交通渋滞の緩和について、駅前でのバス優先の対策が必要。 ・南田山の信号のところの川沿いの狭い道は一方通行にできないか。一般車をバスの進行方向に入るだけにすれば、バスが曲がりやすくなる。 ・拡幅することになっている。 ・県道拡幅の中で左折レーンを検討、拡大するとしても現実には、旧道までだと思う。 ・川沿いの道からJRの下を通るう回路については、一部ネックがあって難しいところもあるが、議論はしている。	⇒駅前での通行規制について検討 ・バスの優先運行ルートの設定 ・信号のバス優先システム（PTPS）
	○交通渋滞の緩和のための対策について ○PTPSの導入可能性について	・バスの円滑な運行のため、信号の調整について検討が必要。 ・信号調整、交差点改良などを警察とも調整し、できるところからやっていけば良い。（ほかは⑦で記載） ・国道や県道の交差点改良については、国や県への要望となる。	⇒バスの円滑運行のため信号調整が望まれる交差点の抽出
	○イオンモール草津やフォレオ大津一里山等の大規模店舗オープンに伴う渋滞発生への対応について	・イオンの件は認識しておくということにしたい。 ・イオンへのバスの乗り入れは10月10日頃から。 ・フォレオへの乗り入れは、既存路線に接続する買物バスだけである。	⇒国道1号南田山交差点における渋滞対策について検討 ・平野草津線における左折レーン、バス専用レーンの設置 ・PTPSの設置 ・国道1号の通行を回避するため駅西側からの迂回ルートの確保（国道1号南田山交差点は直進） ・そのための道路及びJR下トンネルの拡充整備
			⇒イオンモール草津やフォレオ大津一里山の交通対策の把握 ・イオンモール草津：2008年11月26日オープン ・フォレオ大津一里山：2008年11月21日オープン ⇒関係機関対策会議を近日予定しており、検討結果を報告
⑫モビリティ・マネジメントの推進	○一人一人の移動や地域の交通流動を改善するための取り組みについて	・4条路線の活性化に関しても、モビリティマネジメントの議論が必要。 ・協定とは、条例の中に細目を設けることを想定。 ・来年度の社会実験については、モビリティマネジメントの部分でバスの利用促進アンケートを住民と企業に実施し、意識改革を行っていこうと考えている。	⇒モビリティマネジメントの取組方法について検討（第3部会） ・企業へのMM⇒CSR（企業の社会的責任）・環境配慮の取り組みと連携 ・住民へのMM⇒TFP形式によるコミュニケーションアンケートの実施 ・バスマップ作成（対象別・目的別も併せて） ⇒企業への公共交通利用に関するアンケート調査の実施と協力依頼（第3部会）（就業者数、勤務時間（交代制）、通勤手段、通勤手当等の実態把握） ⇒エコ通勤の実施について企業と連携して検討（第3部会） ・地球を愛する条例への参画の意思 ・協定または条例の中で公共交通利用についての明記を検討 ・協定エコ通勤定期商品開発と企業協賛金獲得 ・企業の交代制勤務時間に合わせたバス運行について検討 ⇒バス利用促進のため南草津駅～大学間の定時性・速達性確保のための対策検討⇒社会実験（第3部会）
		・できるものとできないものを明確にすべき。	

3 ＜地域活性化、公共交通利用促進＞に関する意見、評価と課題整理

目標	全体会で出された検討項目	部会で出された意見・評価	課題等の整理（関連調査及び検討課題）
⑬公共交通による中心市街地の活性化	○公共交通による中心市街地への誘導方策について ・商品券や商店街クーポンとバス回数券やタクシーチケットとの一体的取組みの可能性について	・大津市商店街のバス、タクシー回数券と交換できるすみれカードなどの検討が必要。 ・すみれカードは、大津市商店街連盟が実施しており、買物で点数が増え、満点になればそれで買物ができるというものである。その公共交通機関での利用を9月からスタートした。この件は、商店街が市にお願いに来るのが本来だと思う。 ・商店街の協力について、知らしめる方法の検討が必要。 ・地域通貨は、使用するには手間になり、検討することは必要ない。 ・草津川の駐車場は、物を買ってもらったら無料にするようにし、商店街も駐車場代を多少負担すればよい。駅前の地下駐車場についても同様にしたらよいのではないか。 ・利用してもらうには、中心市街地のにぎわいと観光振興をセットで考える必要がある。 ・「実施策を検討されるように依頼」は「実施策を協議」とすべきである。 ・旧草津川の活用については、中心市街地活性化でも議論しており、公共交通と連携。 ・「旧草津川の大規模駐車場」とは、現在の観光バス駐車場を拡大し、一般車も停められるようにすべきとの意見。 ・旧草津川で現在整備中の駐車場の運用は、観光バス限定である。 ・一般車両が70台とは別の部分で、暫定利用である。（道路課のワーキングで検討中） ・協議先の商店街等への働きかけについて、方向性が決まれば実施していく予定。 ・活性化については、並行して別の委員会で検討し、施策展開している。 ・現在取り組んでいる中心市街地活性化の事業とあわせてやっていかなければならない。 ・中心市街地は、魅力の話と並行して公共交通の仕組みの視点も必要。 ・それを社会実験で確かめてはどうか。新快速が停まるのは草津駅なので、イオンの客と草津駅前とを結びつけ、草津駅前の活性化を図ることも考えられる。	⇒まちづくり委員会・商店街等において実施策の検討を依頼 ⇒中心市街地活性化計画の策定と合わせて検討
	○商店街の通り（草津駅～南草津駅間）におけるバス運行の可能性について ○トランジットモールの可能性について	・中心市街地エリアは公共交通としてはほぼ空白地である。公共交通の路線と合わせて商店街のトランジットモール化ができないか、南草津駅から草津駅の間での移動を確保する公共交通の実験をする必要がある。当然、商店街の魅力との相乗効果を狙う。 ・回遊性を確保ための公共交通手段の確保も必要。 ・商店街の中にバスを通すことについては、トランジットモールの検討も望まれる。 ・草津のまち全体を宿場町の町並みにしていくのか、点在する観光資源をバスやペロタクシー、人力車でつなげていくのか、方向性を明らかにする必要がある。 ・本陣は入場者数が減っており、楽しく探検できるような整備を望む。 ・社会実験については、可能な限り多く行って、アンケート等で結果の比較を行いたい。 ・社会実験は掛け声だけでなく、予算だけ使って終わることがないようにする必要がある。 ・アンケートについては時間がかかっても良いので有意義なものにしてほしい、 ・対策案については、可能な限りより具体的なものを列举していく。社会実験実施というところまで進めていきたい。 ・社会実験は、あまり間口を広げると実験だけやったということになる。イオンから駅前など中心市街地に人を誘導するためには、中心市街地の魅力を上げないと厳しい。インセンティブが必要であり、実験の中に入れるのは厳しいのではないか。	⇒商店街通りのトランジットモール化について検討 ・一般車両の通行規制 ・小型エコ交通の導入（例：ペロタクシー、電気バス等） ↓ ⇒平成 21 年春道路(大江霊仙寺線)開通に合わせて西矢倉 1～3 丁目への運行について検討 ・草津駅～南草津駅間交通の確保 ・それに合わせ草津駅～南草津駅間の空白地の解消
	○旧草津川における大規模駐車場の整備可能性について	・立木神社のバス停車場と旧草津川の大規模駐車場を活用して街並みを歩いて見てもらうようにしたら良い。 ・旧草津川にバス、一般車の大規模駐車場の整備が望ましい。	⇒旧草津川の駐車場への利用ついて滋賀県に要請
	○イオンの客を中心市街地に誘導する方策について	・イオンから草津駅前にも来てほしい。 ・バス路線の確保で人の誘導効果が期待されるが、逆に草津駅からの流出もあり得る。民間企業が実施することなので、利用ニーズが地域にないと実施は期待できない。	⇒イオン～草津駅間のバスの小型化（旧草津川下のトンネル通過が可能な大きさ）により商店街通りへの運行について検討 →イオンの協力が得られるよう働きかけ
			⇒中心市街地活性化計画等の中で検討

社会実験の実施（来年度）

⑭公共交通による観光振興	○観光資源を活用した公共交通ネットワークの充実について ○ネットワークすべき観光資源の抽出について	・市外の客に来てもらい、お金を落としてもらうためには、案内方法の検討が必要。地図のほか携帯ナビなどの情報端末を活用した案内なども考えられる。外国語表示も必要。 ・公共交通による観光振興について、観光資源のPR方法についても検討が必要。 ・水陸両用バスで琵琶湖の湖上観光を行うことも考えられる。そうすれば、旧草津川を交通拠点として生かせるのではないか。 ・最近注目されているガーデニングも入れたらどうか。 ・休耕田での花畑、地産地消、グリーンツーリズムとは、コスモス畑や菜の花畑に人が集まる状況もある。地元野菜の販売や朝市の開催なども観光資源になるという提案である。烏丸の道の駅のようなものを各地域で展開し、公共交通で結ぶイメージである。 ・かつて行われていた矢橋の花火大会のようなイベントや萩の玉川のような文化など既存の観光資源を経済だけでなく、文化を含めた視点から発掘し、つなげていくことも重要である。守山や栗東など近隣市との連携も無駄ではない。 ・市内の各所にある案内板のデザインがバラバラである。案内板は、街の風景として、重要なものである。 ・湖上交通については、ピエリとイオンとの連携、渋滞対策としての湖上交通の活用などが考えられる。 ・ピエリは琵琶湖汽船と連携し、元からあった船着き場を活用している。市内には、烏丸半島と矢橋に栈橋がある。特にメロン街道以西はビオトープなので新しい栈橋をつくるのは難しく、元からあるものを活用することが重要である。 ・近江八幡でパーク&ライドを実施している。マイカーを駐車場に停めて、バスで市内の観光地をめぐるっていただく形態も考えられ、その発展形として船も考えられる。 ・近江八幡では水陸両用バスの社会実験の話はあったが、実行されていない。神戸で実施。 ・大阪南港に水上タクシーがある。需要と供給の関係もあり、大変だと思う。 ・ホテルに来られる人を見ると、草津だけをみる人は少なく京都と絡める人が多い。観光に来られるのは60%がリピーターであり、初めての人に来てもらうきっかけが難しい。 ・空いた時間に回るところはないかと相談を受けて、琵琶湖博物館を紹介してもバスの時間が合わないということがある。 ・どっぷり回るのは女性であり、レンタカーを借りる比率も高い。行き先に魅力がなければ交通機関があっても行かない。本当に行きたければレンタカーを借りても行かれる。 ・グリーンツーリズムも単に野菜を買うのなら駅前がよく、行くのなら体験をしたいということがある。植えたものを収穫するということであれば2度来るという効果もある。	⇒公共交通で巡る観光資源の明確化 ・何を見てもらうのか抽出 ・本陣等の他に、田園地帯での花畑・地産地消グリーンツーリズムなど地元そのものを観光資源にするよう検討⇒農業振興・観光振興 ⇒公共交通の利用と一体となった観光資源の活用について検討 ・中心市街地活性化計画等の中で検討 ・案内板、携帯電話、インターネット、ナビ等で誰もが利用し易い方策の検討 ⇒観光振興との連携について、観光物産協会等と実施策を協議
⑮企業立地と公共交通の連携強化	○エコ通勤・通学の推進について ○通勤手当制度等における公共交通利用促進のしくみづくりについて ○昼夜シフト制による操業時間に対応したバス運行の可能性について	・企業に協力を求めるなら利便性を高めることや行政の協力を得ることが必要。 ・企業の通勤時におけるバス利用促進を検討すべき。 ・エコ通勤定期とは、通勤に公共交通を使ってもらうことによりCO2を削減できるという意味合いから、一定の割引定期券を開発する。その原資として企業の社会貢献を背景とした協賛金等を獲得できないかということである。 ・通勤定期券を持った人が、土日に家族と乗った場合に家族の運賃を割り引く「環境定期」を想定。エコ通勤定期の割引率のアップや企業協賛金は難しいかもしれない。 ・社会実験については、3部会にわたり来年度の検討課題である。 ・エコ通勤は行政が先頭に立ってやらなければいけないのではない。毎週金曜日でも良いが、ナンバープレートの偶数、奇数で規制する方法もある。企業に要請するなら行政もやっているから企業も参加してくださいというふうに持っていかないと説得力がない。 ・実施主体が企業であれば、通勤手当の面で実効性があると考える。	⇒企業への公共交通利用に関するアンケート調査の実施と協力依頼 （就業者数、勤務時間(交代制)、通勤手段、通勤手当等の実態把握) ⇒エコ通勤の実施について企業と連携して検討 ・地球を愛する条例への参画の意思 ・協定または条例の中で公共交通利用についての明記を検討 ・協定エコ通勤定期商品開発と企業協賛金獲得 ・企業の交代制勤務時間に合わせたバス運行について検討 ⇒バス利用促進のため南草津駅～大学間の定時性・速達性確保のための対策検討 ⇒社会実験
	○マイカーから公共交通への利用転換のしくみづくりについて	・市でマイカー通勤抑制の条例を作ればよいのでは。 ・協定の中で公共交通への利用転換を図る仕組みづくりが大事である。 ・「協定または条例の中で」の条例とは、地球を愛する条例とは別の条例を考えている。 ・義務化はできないので、理念条例となり、地球を愛する条例と似たものとなる。地球を愛する条例を変えた方がよいのではないか。 ・地球を愛する条例の関係で、大規模事業者に公共交通機関を利用した通勤を要請しているが、自宅から拠点駅までの交通手段の問題や通勤に関する企業側の負担の問題など難しい面もある。企業側の意向をしっかりと把握して整理してほしい。 ・役所にはリーダーの役割もある。ISOの観点からノーマイカーデーを実施している。	⇒企業への公共交通利用に関するアンケート調査の実施 ・就業者数、勤務時間(交代制)、通勤手段の実情 ・公共交通利用に対する通勤手当等の有無 等 ・地球を愛する条例への参画の意思 ⇒協定または条例の中で公共交通利用についての明記を検討
		・県の第4金曜日のエコバスは、企業に登録した通勤者に対し100円でバスに乗れるカードを発行している。その結果利用者は増えたが、増収にはなっていない。この制度の拡大版について検討中である。 ・ワンコインエコバスは、利用者が増えても増収にならないというのは、運賃100円ではどれだけ増えても採算に合わないという根本的な問題なのか。 ・ワンコインエコバスは、マイカー通勤の人が100円で乗れるというものなので、本来なら増収になるはずなのだが、実際には増収になっていない。普段、バスに乗っている人が100円で乗っている可能性もある。通年でやっており、登録企業数は増えている。 ・市役所も事業所としてワンコインエコバスに参加している。	⇒エコ通勤定期商品開発と企業協賛金獲得

⑩車から公共交通への利用転換 (モビリティ・マネジメント) =CO ₂ 削減・地球温暖化防止	○マイカーから公共交通への利用転換のしくみづくりについて	・常盤バスの試行実験があったが、運行の実現性に関しては十分な調査が必要。 ・タクシーも公共交通の一環であるが需要は伸び悩んでいる。 ・公共交通に関しては、子ども連れに対する特典を検討すべき。 ・公共交通機関の検討とあわせ、案内等のソフトの検討も必要。 ・既存交通の活性化と交通弱者に対する対応の２つの視点があるが、交通弱者に対する対応に関連して、弱者だけを対象にした施策では成り立たない。それを成り立たせるために通勤との連動や活性化を絡めることが必要。 ・マイカーから公共交通への転換については、ターゲットを絞る必要。 ・常盤学区では全体の総意ということで取り組まれたが、利用拡大には至らなかった。バスの基幹路線をまたぐので採算面では難しい状況にある。基幹路線にアクセスする小型車のデマンド運行などを検討する必要がある。 ・市民のクレームとして目的地に行くバスがわからないという意見もある。南草津駅には総合案内がない。迷わずに円滑に行けるという部分も重要である。 ・イオンへの乗り入れについては、既存路線の延長である。	⇒バス総合案内所、総合案内板、バス接近表示設置について検討 (JR・交通事業者・バス協会・市) (第2部会) ⇒ニーズの掘り起こしを路線沿線資源と連携して実施、資金負担も求める ⇒マイカー通勤⇒MM																		
		・駅を降りてすぐにバスに乗り継げるようにすることも重要で、シームレス化や表示システムの導入の検討も必要。 ・鉄道とバスのシームレス化について、バスは鉄道のダイヤに合わせて時刻表を変えており、さらにシームレス化と言われても困る。 ・シームレス化は、ハード、ソフトの両方である。 ・タクシー協会では、湖東交通圏での利用者の活性化に取り組むことにしている。 ・バス停に携帯でQRコードをつけ、情報を読み込むシステムづくりが取り組まれている。GPSを使ってバスがどこを走っているかが分かるようにする方法を検討している。 ・草津駅前の東西にボタンを押せばわかる案内が必要。公的な支援もお願いしたい。	⇒鉄道とバスのシームレス化について検討 (第2部会) ⇒バス総合案内所、総合案内板、バス接近表示等について検討 (第1部会)																		
		・南草津では二輪の事故が多いので、大学生のバス利用促進を検討すべき。 ・立命館大学の関連でバスの利用促進を検討すべき。 ・完全な専用レーンや用地買収を伴う整備は難しいが、混雑部分への専用レーンの設置やPTPSとの組み合わせによるバス優先システムや、駅前や交通渋滞慢性個所について検討する必要がある。 ・バスが遅いから利用が少ないということがあるのでPTPSについては検討事項すべき。 ・PTPSの実施については、可能性がないことはない。 ・「JR下のトンネルの拡幅整備」については表現の検討要。	○立命館大学の通学手段の状況 <table><tr><td>学 生</td><td></td><td>17,000 人</td></tr><tr><td></td><td>バス</td><td>10,000 人</td></tr><tr><td></td><td>バイク</td><td>2,000 人</td></tr><tr><td></td><td>自転車</td><td>5,000 人</td></tr><tr><td>教職員</td><td></td><td>710 人</td></tr><tr><td></td><td>自動車</td><td>280 台</td></tr></table> ※南草津駅駐輪場利用 1,200 台 ⇒立命館大学へのアンケート調査の実施と協力依頼 ⇒大学生（及び工場通勤者）のバス利用促進のため、南草津駅～大学間の定時性・速達性確保のための対策検討 ⇒国道1号南田山交差点における渋滞対策について検討 ・平野草津線における左折レーン、バス専用レーンの設置 ・PTPSの設置 ・国道1号の通行を回避するため駅西側からの迂回ルートの確保 (国道1号南田山交差点は直進) ・そのための道路及びJR下トンネルの拡充整備	学 生		17,000 人		バス	10,000 人		バイク	2,000 人		自転車	5,000 人	教職員		710 人		自動車	280 台
	学 生		17,000 人																		
	バス	10,000 人																			
	バイク	2,000 人																			
	自転車	5,000 人																			
教職員		710 人																			
	自動車	280 台																			
	○パークアンドライドのしくみづくりについて	・イオンの件は、交通渋滞やCO₂削減面からも大きな問題であり、通勤に車を使う人が多いので、パークアンドライドとの組み合わせが考えられる。 ・マイカーからの公共交通利用転換に関連して、駅前駐車場の利用状況の把握が必要。	⇒鉄道駅からイオンへのバス運行等、公共交通手段を充実するよう検討 ⇒駅前駐車場の利用状況の把握、経営改善プロジェクトにおいて公共交通利用との連携を模索 (パーク＆ライド)																		
⑪新交通システムの検討		・免許証返納時にタクシー券やバスの回数券を補助する施策をつくる必要がある。	⇒高齢者に対しバス優待乗車券等の提供について検討 (第2部会)																		
	○BRT (専用レーン走行の高速バス交通)、LRT (新しい路面電車) 等の可能性について	・信号調整は検討課題。 ・新交通システムについては、庁内で検討中であり、そこでの検討結果を反映していただくのがよいと思う。庁内での検討結果を報告してから議論してほしい。	⇒バスの円滑な運行のため信号調整が望まれる交差点の抽出 (第2部会) ⇒新交通システムについて検討																		
		・対策案については、実現可能性で絞り込み、具体性を持たせた形で整理してほしい。																			

4. 上位・関連計画等の整理

4-1. 県の計画

滋賀県が策定した各種計画において、概要をまとめるとともに草津市の公共交通に関する事項等を整理します。

1) 滋賀県基本構想（平成19年12月）

基本理念	未来を拓く共生社会へ 自律と協働により、人と人、人と自然が調和する共生社会を築き、暮らしの未来、社会の未来を拓く。
第4章 将来の姿を実現するために (施策の展開)	●暮らし－住む 1 安全で快適な生活環境の実現 ・ユニバーサルデザインのまちづくり 県立施設の整備改善や歩道の段差や勾配の解消、鉄道駅のバリアフリー化の支援など（後略） ・安全快適に利用できる道路整備 渋滞対策や通学路など住宅地近接の歩道設置（後略） ・安全な交通環境の整備 交通信号機をはじめとした各種交通安全施設の整備充実 ●環境 2 持続可能な社会づくり ・環境への負荷が少ない移動手段への転換 鉄道、バスの利用促進を図り、可能な限りマイカーに頼らないエコ交通を推進するとともに、新交通システムやパークアンドライド、自転車利用の促進など、持続可能な交通システムとまちづくりについて検討 ●県土 1 快適な県土基盤づくり ・交通基盤の整備 移動の利便性を向上させるため、鉄道の基盤整備を進めるとともに、バスなどの身近な公共交通機関を確保 ・国道・県道の整備 主要渋滞ポイントの解消 ・移動手段が選択できる道路環境の整備 サイクルアンドライドやパークアンドライドなどの移動手段が選択できる道路環境を整備

2) 滋賀県都市計画区域マスタープラン：大津湖南都市計画（平成14年4月）

（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

交通施設の都市計画の決定の方針	<基本方針> ・道路整備の積極的な推進を図るとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関の有効利用を進める必要性 <おもな整備方針> ・第二名神の整備計画に関連するアクセス道路の整備 ・都市内道路の体系的整備 ・鉄道駅へのアクセスの利便性の確保、駅前広場等の交通結節施設の整備等により、バス・鉄道等の中大量輸送手段である公共輸送機関の活用 ・渋滞対策としてTDMおよび新たな交通システムの導入検討 ・鉄道の輸送力の強化 <道路管理> ・広域交通管制システム、駐車場案内システムおよび中央線変移システム等を活用し、自動車交通の適切な管制と誘導
-----------------	--

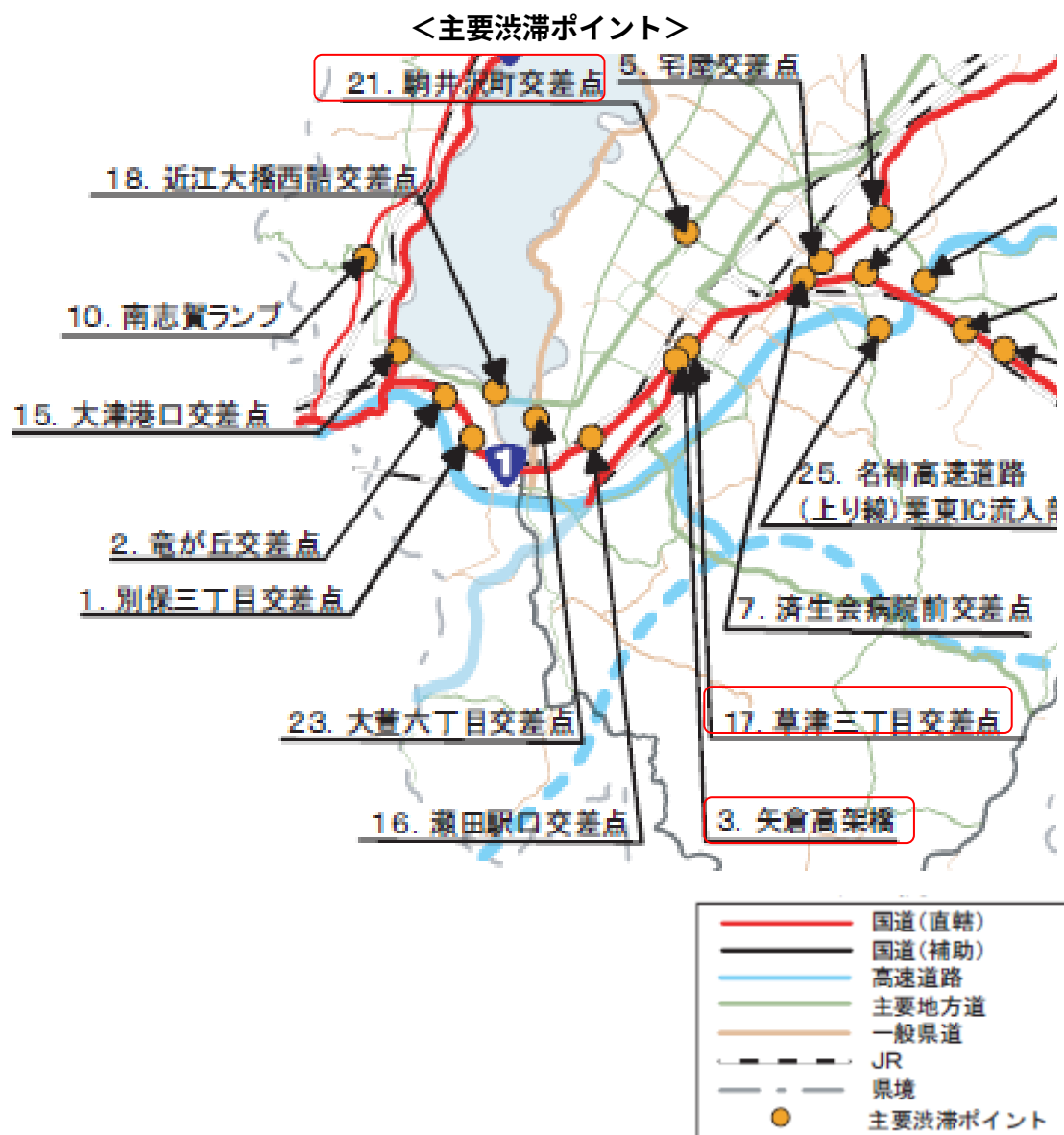
<湖南都市計画区域 附図>



凡 例	
都市計画区域	住宅地
市街地整備区域	商業業務地
行政区域界	工業・流通業務地
主要幹線道路	公園・緑地
その他の 幹線道路	保全する自然地
市 街 界	中心業務地 （中心業務地・中心業務地等）
市 街 界	おおむね市街地 に整備又は整備する 予定する地区 （特別整備地）
整備中 又は整備予定 （候補と表示）	
地域毎の市街地像	
市街地整備地域 （都市計画マスタープランに示す）	農山村集落整備地域
新市街地整備地域	自然保護地域
	自然保護地域

3) 新たな渋滞対策プログラム2006（滋賀県）（平成18年12月）

ハード施策	概ね10年を中心とした道路整備中長期計画 ① 矢倉高架橋（H23～H27年度に（都）山手幹線馬場工区暫定供用、H28年度以降に国道1号栗東瀬田バイパス工事） ② 草津3丁目交差点（H18～H22年度（県）山田草津線交差点改良） ③ 駒井沢町交差点（H18～H22年度に交差点改良、H23～H27年度に（都）大津湖南幹線（（主）草津守山線バイパス整備）工事・供用）
ソフト施策	・公共車両優先システム（PTPS） ・民間の「駐車監視員活動」 ・ワンコインエコパス（毎週金曜日の1乗車100円） ・交通分散を目的としたETC（深夜割引・通勤割引・早朝夜間割引）の広報



4-2. 市の計画

1) 第五次草津市総合計画基本構想（平成22年3月）

目標年次	平成32年（2020年）
基本構想	●将来の都市像： 出合いが織りなすふるさと “元気”と“うるおい”のあるまち 草津 ●計画人口：平成32年に135,000人程度と予測
基本計画	1. ^{シビック・プライド}ふるさと草津の心をつくる3つのリーディング・プロジェクト ○水と緑と文化に満ちた暮らしプロジェクト 「草津川・廃川敷地を活用した憩いの空間づくり」 ・草津川跡地利用構想促進事業 ○はつらつ草津の未来プロジェクト 「滋賀の魅力拠点となる“まちなか”づくり」 ・公共交通対策事業 ・南草津駅新快速停車促進事業 2. 分野別の施策 ○うるおい・景観 「やすらぎ・憩いの環境づくり」 [施策]・草津川・廃川敷地の活用 ○道路・交通 「安全で快適な道路づくり」 自動車・自転車・歩行者などが、安全で快適に利用できる道路環境を充実させていくため、道路や交通安全施設の整備と適切な維持管理に努めるとともに、交通安全対策の充実を図る。 [施策]・広域主要幹線道路等の整備促進 ・幹線道路、生活道路、歩道・自転車道等の整備 ・安全で快適な道路空間整備 「公共交通体系の充実」 市内、また、市内外を結ぶ移動をさらに円滑なものとするため、公共交通を中心とする総合的な交通体系の充実を図る。 [施策]・公共交通の充実 ・公共交通機関の利便性の向上 ○商工観光 「観光の振興」 自然・歴史の資源だけでなく、まち・暮らし・産業など、本市の様々な資源を生かして、魅力ある観光の振興を図る。 [施策]・観光資源の開発と草津ブランドの活用促進 ・出合いとふれあいの魅力発信

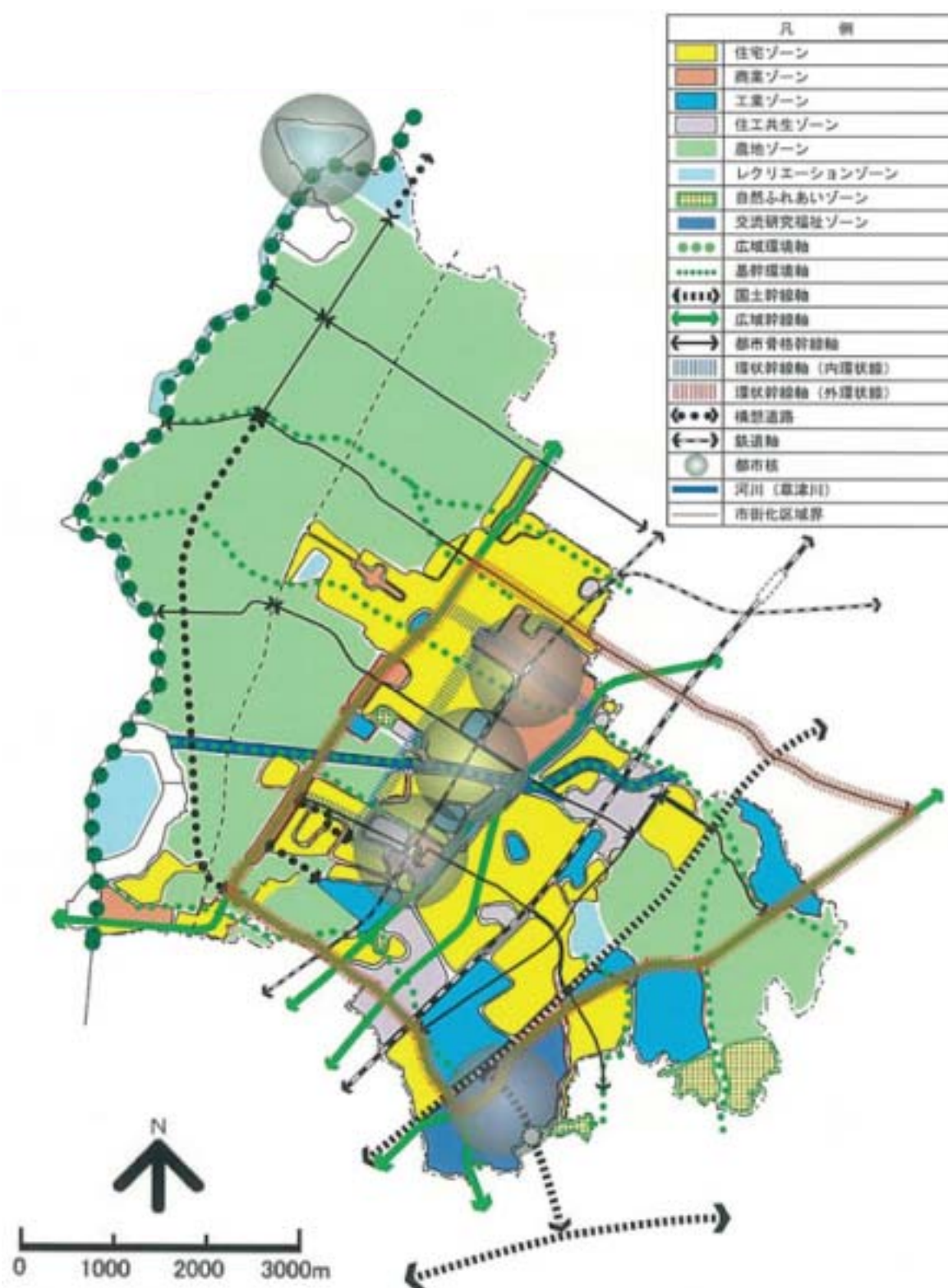
<草津市の都市構造(構想)> 総合計画



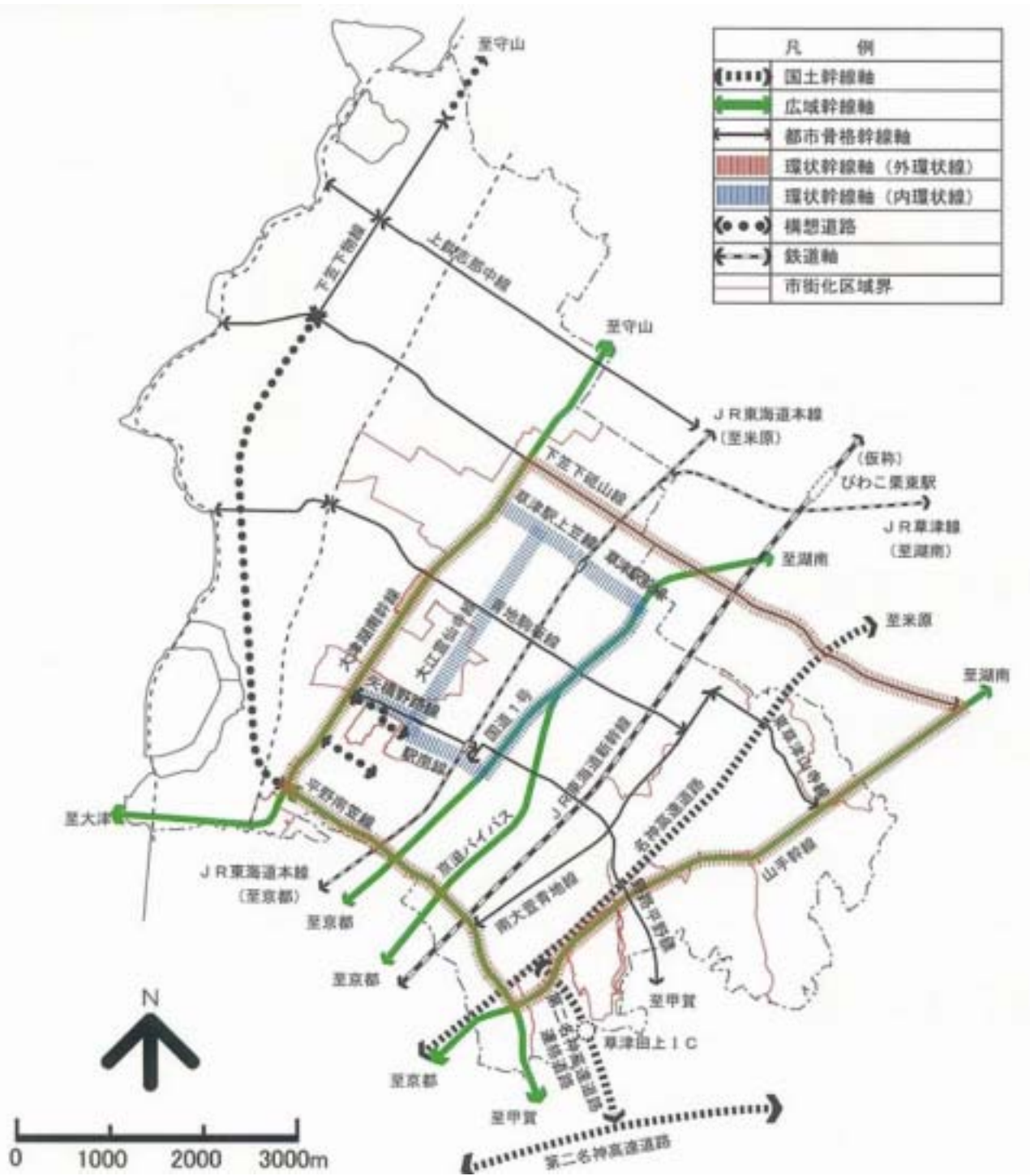
5) 草津市都市計画マスタープラン（平成18年3月）

目標年次	平成32年（2020年）
全体構想	●都市づくりの基本テーマ ゆとりと活力のある生活実感都市 草津 ～美しく魅力あふれる都市空間をめざして～ ●人口フレーム 平成22年に132,000人、平成32年に139,000人 と設定
都市づくりの方針	●目標4 人にやさしく環境に配慮した都市空間の形成 〔基本的な考え方〕 多機能でコンパクトな市街地の形成、交通ネットワークの形成、環境負荷の抑制と自然環境の保全を図ることにより、人にやさしく環境に配慮した都市空間の形成を目指す。 2 交通ネットワークの形成 ①歩行者空間の総合的・計画的なバリアフリー化の促進 ○公共交通機関旅客施設についてはバリアフリー化を促進 ・交通バリアフリー法に基づく基本構想を策定、ＪＲ草津駅、ＪＲ南草津駅周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化の促進 ・鉄道駅等の公共交通機関旅客施設のバリアフリー化の促進 ・駅前広場については、交通機関相互の連絡のシームレス化 ②自動車利用を抑制する仕組みや施策の導入 ○バス交通は、市全体のモビリティの向上に向け、関係機関との調整を図りつつ、市民生活の交通基盤の充実に努める ○都市構造や交通需要に対応した新たな公共交通システムの導入の検討 ・ＴＤＭ施策の導入などハード、ソフトによる総合的交通体系の確立 ・すべての人のモビリティの向上を目指し、コミュニティバス、デマンドバス、ＬＲＴなどの新たな公共交通サービスの導入について調査・検討 ・ＪＲ草津駅前駐車場の利用の向上、広域的な環境改善に向けたパークアンドライド等の導入について調査・検討 ・バスの利便性向上のため、バス停の増設などをバス事業者等に要望 ③都市内交通を適正に処理するための道路網等の形成 ○自動車交通需要の増加に伴う交通渋滞の緩和を図る ・（都）大江霊仙寺線、（都）宮町若竹線の整備推進 ・草津市と守山市、大津市を結ぶ南北幹線軸として構想道路を設定 ・ＪＲ南草津駅に集中する交通混雑の緩和のため補助幹線道路として東西に都市計画道路及び構想道路を設定 ・ＪＲ草津駅周辺は駐車場整備計画の策定に基づく適正な駐車場整備

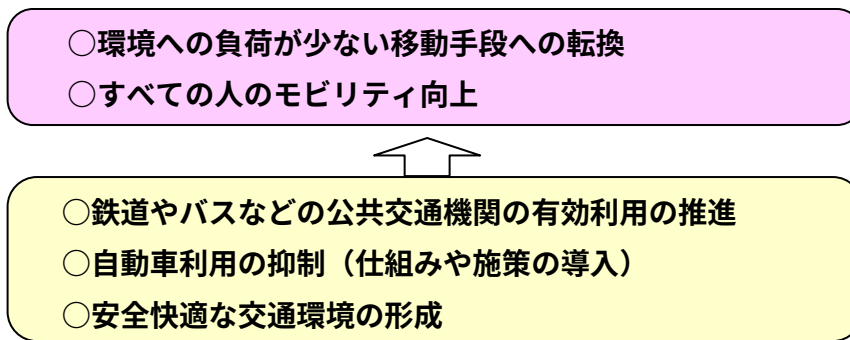
<将来都市構造図>



＜将来の交通軸＞



4-3. 上位・関連計画等のまとめ



具体的な施策・取組み
【公共交通機関の充実・利用促進】 ・コミュニティバス、デマンドバス、L R Tなどの新たな公共交通サービスの導入 ・J R草津駅前駐車場の利用の向上、パークアンドライド等の導入 ・バスの利便性の向上させるため、バス停の増設など（バス事業者等に要望） ・駅前広場等の交通結節機能の強化、交通機関相互の連絡のシームレス化 ・鉄道の輸送力の強化 【TDM施策の導入等による交通の円滑化】 ・広域交通管制システム、駐車場案内システムおよび中央線変移システム等を活用し、自動車交通の適切な管制と誘導 ・公共車両優先システム（P T P S）の導入 【道路整備の推進】 ・都市内交通を適正に処理するための道路網等の形成 （（都）大江霊仙寺線、（都）宮町若竹線の整備推進） ・草津市と守山市、大津市を結ぶ南北幹線軸として構想道路の設定 ・J R南草津駅に集中する交通混雑の緩和のため補助幹線道路の設定 ・概ね10年を中心とした道路整備中長期計画 矢倉高架橋／草津3丁目交差点／駒井沢町交差点 【安全快適な交通環境の形成】 ・交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定、J R草津駅、J R南草津駅周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化の促進 ・移動手段が選択できる道路環境の整備 ・人にやさしい交通体系づくり ・環境にやさしい交通体系づくり（幹線道路網の確立による市街地への通過交通の抑制、公共交通機関の充実、低公害車等の導入促進、等）

５．地域公共交通総合連携計画

５-１．協議会等における意見概要

本計画の検討にあたっては、草津市地域公共交通活性化再生協議会において全体会および公共交通会議に加え専門部会を開催し、意見の集約と反映が行われています。また、並行して草津市福祉有償運送運営協議会が開催され、本計画への意見の反映が図られています。（参考資料を参照）

これら多様な会議等において、以下の項目（部門別）について多彩な意見が数多く出されています。

①地域生活交通・バリアフリー対策に向けて

- 常盤のバス試行運行についての結果について
- 空白地の地域事情に合った公共交通の対応について
 - ・既存バス路線の経路変更又は迂回、コミュニティバス、乗合タクシーなどの適正な選択
- 地元協議会の設立について
- 地元主体によるバス運行の可能性について
- 運賃設定と地元負担について
- デマンドシステムのあり方について
 - ・予約制か即時制か、連絡受付・伝達体制、バスかタクシーか
- 通勤通学、高齢者などニーズ別の適切な交通手段について
- 基幹ルートと枝ルートの分担の可能性について
- バスとタクシーの分担のあり方について
- 福祉ゾーン路線でのノンステップバスの導入について
- 他路線でのノンステップバスの導入について
- ノンステップバス早期導入への費用負担等の方策について
- 時刻表におけるノンステップバスの運行時刻明示について
- バス停等における問題点について
- 草津駅のバリアフリー化の方策について
- 草津駅と南草津駅の駅前広場における問題点について
- 駅前広場におけるバス案内表示の問題点について
- 駅西側と駅東側と一体となった総合案内板について

(福祉有償運送運営協議会より)

- 福祉有償運送ほか福祉移送サービス（STS）との連携について

②輸送サービス向上・安全円滑化に向けて

- 駅等の最終バス停での遅延状況について
- 特に遅延する路線・場所と時間帯について
- 駅前広場の出入りの状況について
- 駅周辺の交通体系のあり方について
- PTPS（公共車両優先システム）の導入可能性について
- 既存４条路線の利用促進対策について
- 公共交通サービスにおけるニーズの掘り起こしについて
- バスロケーションシステム・ICカードの導入可能性について

- 交通安全対策としてのバス利用促進
- 運行における損益分岐の考え方について
- 路線再編のあり方について
- 2社協同運行・バス・タクシーの共同運行の可能性について
- バス事業者とタクシー事業者との協同運行の可能性について
- 交通渋滞が発生する道路と、特にひどい場所と時間帯について
- 交通渋滞におけるバス運行上の問題点について
- 交通渋滞の緩和のための対策について
- イオンモール草津やフォレオ大津一里山等の大規模店舗オープンに伴う渋滞発生への対応について
- 一人一人の移動や地域の交通流動を改善するための取り組みについて

③地域活性化・公共交通利用促進に向けて

- 公共交通による中心市街地への誘導方策について
 - ・商品券や商店街クーポンとバス回数券やタクシーチケットとの一体的取組みの可能性について
- 商店街の通り（草津駅～南草津駅間）におけるバス運行の可能性について
- トランジットモールの可能性について
- イベントとの連携について
- 旧草津川における大規模駐車場の整備可能性について
- イオンの客を中心市街地に誘導する方策について
- 観光資源を活用した公共交通ネットワークの充実について
- ネットワークすべき観光資源の抽出について
- エコ通勤・通学の推進について
- 通勤手当制度等における公共交通利用促進のしくみづくりについて
- 昼夜シフト制による操業時間に対応したバス運行の可能性について
- マイカーから公共交通への利用転換のしくみづくりについて
- パークアンドライドのしくみづくりについて
- BRT（専用レーン走行の高速バス交通）、LRT（新しい路面電車）等の可能性について

5-2. 公共交通活性化の目標

前述の草津市地域公共交通活性化再生協議会における全体会や専門部会等での意見を踏まえ、草津市の公共交通活性化の目標を次のように設定します。

<公共交通活性化の目標>

部門別	目 標
地域生活交通・バリアフリー対策 に向けて	①空白地における公共交通の確保 ②誰もが移動しやすい公共交通の体系化 (基幹・乗り換え等を含む) ③バスのバリアフリー化(車両、バス停等) ④駅のバリアフリー化(駅舎、駅前広場等) ⑤わかりやすいバス案内表示 ⑥ユニバーサル視点の導入
(福祉有償運送運営協議会より)	⑦福祉有償運送ほか福祉移送サービス(STS)との連携
輸送サービス向上・安全円滑化 に向けて	⑧バスの速達性・定時性の確保 ⑨既存バス路線の利用促進 ⑩効率的な運行路線・体制の再編 ⑪交通渋滞の緩和対策 ⑫モビリティ・マネジメントの推進
地域活性化・公共交通利用促進 に向けて	⑬公共交通による中心市街地の活性化 ⑭公共交通による観光振興 ⑮企業立地と公共交通の連携強化 ⑯車から公共交通への利用転換(モビリティ・マネジメント) =C02削減・地球温暖化防止 ⑰新交通システムの検討



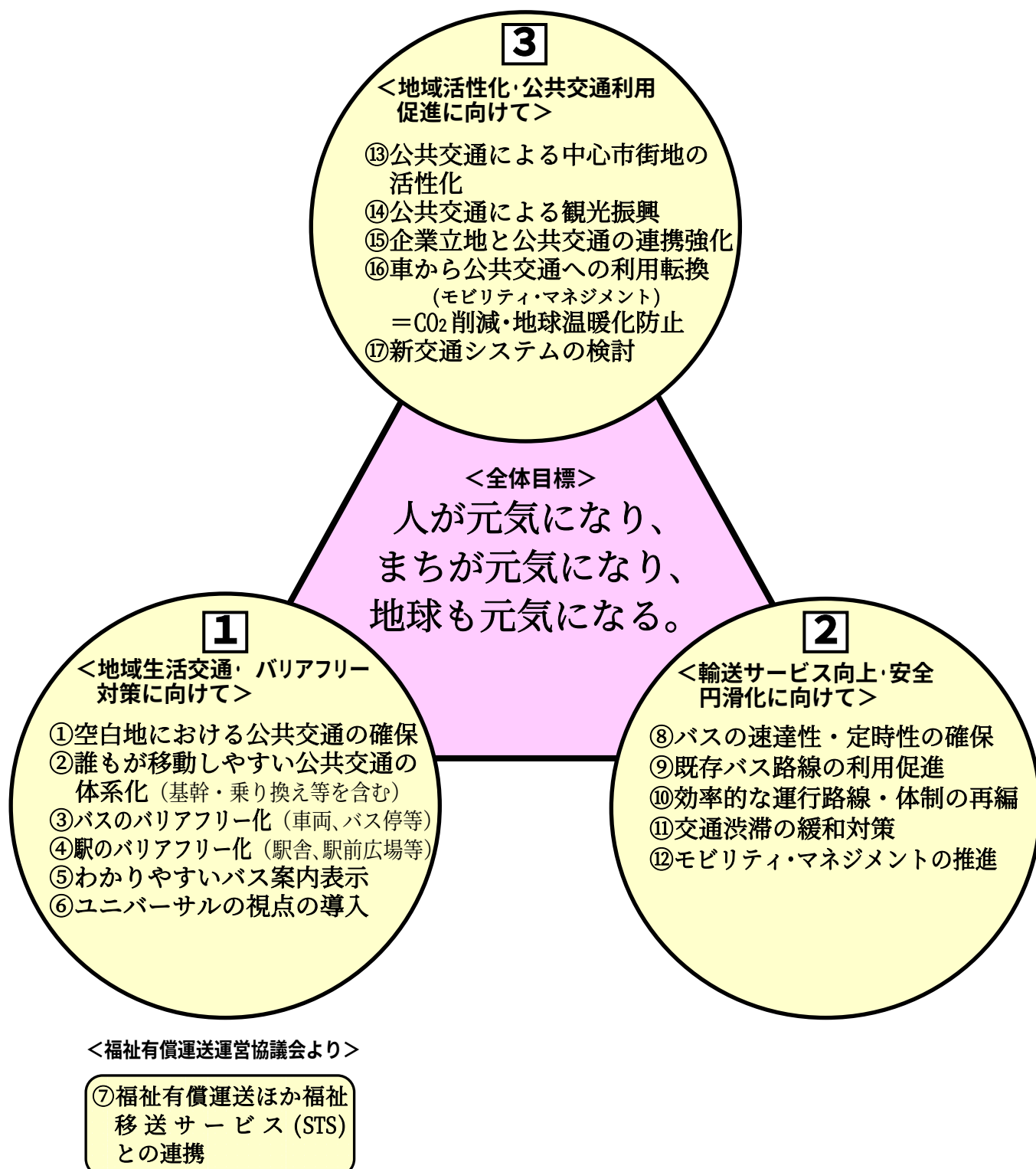
上記の多面的な目標の実現によりめざす全体像として、次の「全体目標」を設定します。

<全体目標>

人が元気になり、
まちが元気になり、
地球も元気になる。

以上をまとめて示すと、次ページのようになります。

<公共交通活性化の部門別目標と全体目標>



5-3. 公共交通ネットワークの形成方針

草津市の公共交通活性化の具体的検討を進めるにあたり、将来都市構造を踏まえ、今後ネットワークすべき主要な都市機能をあげると、次のような核が設定されます。

＜草津市における主要な都市機能核＞

核の名称		概要
中心市街地	北部中心核	草津駅を中心とする核
	交流複合核	市役所および市民文化の森(整備予定)等を中心とする核
	南部中心核	南草津駅を中心とする核
生活核	①駒井沢生活核	駒井沢にある草津守山線沿道の商業施設を中心とする核
	②木川生活核	木川にある草津守山線沿道の商業施設を中心とする核
	③新浜生活核	近江大橋東詰の大規模商業施設を中心とする核
工業核	①野路工業エリア	野路工業エリアを中心とする核
	②岡本工業団地	岡本工業団地を中心とする核
	③山寺工業団地	山寺工業団地を中心とする核
大学核		立命館大学を中心とする核
医療核	①滋賀医科大学病院	滋賀医科大学病院を中心とする東部核
	②草津総合病院	草津総合病院を中心とする西部核
	③(市外)済生会病院	栗東市内の済生会病院も医療核として位置づける
福祉核	①福祉センター等	障害者総合福祉センター、精神医療センター等を中心とする核
レクリエーション核	①烏丸半島	琵琶湖博物館等を中心とする核
	②ロクハ公園	ロクハ公園・ロクハ荘を中心とする核

上記の都市機能核を結ぶ公共交通のネットワークの将来像は、次のように想定されます。

＜公共交通ネットワークの将来軸構造＞

名称	概要
中心環状軸	中心市街地ゾーンで草津駅と南草津駅の2駅間を循環する軸
外環状基幹軸	工業核や大学核、医療核等を結ぶ外側の環状軸
内環状軸	生活核やレクリエーション核、交流複合核等を結ぶ内側の環状軸
シャトル軸	琵琶湖岸のレクリエーション核と草津駅とを往復するシャトル軸
広域連携軸	隣接市との広域調整により日常生活圏に配慮して結ぶ軸
デマンドネット	上記の軸から離れた地域において、必要（デマンド）に応じて提供する網状の公共交通サービスをいう

＜草津市の都市機能核と公共交通ネットワーク(短期)方針図＞



5-4. 公共交通活性化の対策方針

※注：赤色は優先検討項目、青色は調査やアンケート、ヒアリング等、黒色は一般検討項目を示す。

※注：各対策方針案の頭の○番号は各部門の目標の○番号に該当

<1と3にまたがる対策方針案>

- ①—⑬草津駅～南草津駅間の交通確保と駅間空白地の解消
・大江霊仙寺線開通(平成 21 年春)に合わせた駅間の空白地運行について検討
- ①—⑬地域協議会の設立を考慮したグループインタビューの実施…町内会単位で実施
- ③—⑬全車低床車両化に向け車両購入補助について検討
- ③—⑬低床バスの路線・運行時刻の表示の実施
- ③—⑬バス停の改良のための実態把握調査の実施
- ④—⑬草津駅東口の乗り継ぎ円滑化の検討
- ⑤—⑬バス総合案内所、総合案内板、バス接近表示設置について検討

<3に関する対策方針案>

- ⑬大江霊仙寺線開通(平成 21 年春)に合わせた草津駅～南草津駅間にある空白地運行と 2 駅間交通の確保について検討
- ⑬南草津駅～草津駅間の循環運行と商店街通りへの小型バスまたはペロタクシー等の運行について検討
(旧草津川下のトンネル通過が条件)
- ⑬商店街通りのトランジットモール化について検討
・一般車両の通行規制、・小型エコ交通の導入など
- ⑬中心市街地活性化計画の策定と連携
- ⑬まちづくり委員会・商店街等において実施策の検討を依頼
- ⑬旧草津川の駐車場への利用について滋賀県に要請

社会実験(来年度)

- ⑭公共交通で巡る観光資源の明確化
- ⑮企業への公共交通利用に関するアンケート調査の実施と協力依頼
(就業者数、勤務時間(交代制)、通勤手段、通勤手当等の実態把握)
- ⑯立命館大学へのアンケート調査の実施と協力依頼
- ⑭観光振興との連携について、観光物産協会等と実施策を協議
- ⑭公共交通の利用と一体となった観光資源の活用について検討
- ⑮エコ通勤定期商品開発と企業協賛金獲得
- ⑮鉄道駅からイオンへのバス運行等、公共交通手段を充実するよう検討
- ⑮駅前駐車場の利用状況の把握、経営改善プロジェクトにおいて公共交通利用との連携を模索(パーク&ライド)
- ⑰新交通システムについて検討

<2と3にまたがる対策方針案>

- ⑧—⑮⑯工場通勤者及び大学生のバス利用促進のための南草津駅～大学間の定時性・速達性確保のための対策検討 ⇒社会実験
- ⑫—⑮⑯エコ通勤の実施について企業と連携して検討
・地球を愛する条例への参画の意思
・協定または条例の中で公共交通利用についての明記を検討
・協定エコ通勤定期商品開発と企業協賛金獲得
・企業の交代制勤務時間に合わせたバス運行について検討
- ⑫—⑯モビリティマネジメントの取組方法について検討

<1に関する対策方針案>

- ①空白地等の住民に対する意向調査の実施
・調査対象地区の絞り込み
(駅周辺部と市外縁部の地理的特性を考慮)
- ①公共交通の必要度合いの把握 等
- ①地域協議会の設立を考慮したグループインタビューの実施…町内会単位で実施
- ①空白地等に対する多様な運行可能性について検討
- ◇市街化区域(含む拡大区域)
・中心市街地活性化のための運行補助と連動した駅間空白地の解消
・既存バス路線統合による路線再構築
・地域生活核への乗り入れ⇒商業施設との連携
・ロクハ、なごみ巡回バスとの連携や 2 社協同運行などによる新路線
- ◇市外縁部
・隣接市域運行のバス路線の迂回運行
・産業との連携(農協組合員サービス・地産地消観光連携など⇒タクシー委託)
・地域運営会員制交通(タクシー委託)
- ①上記検討を踏まえ可能性のある地域で社会実験(来年度)
…乗合タクシー、コミュニティバス、既存バス路線の再編など、多様な交通手段を試行して実証データを収集・分析
- ②通勤通学時間帯と昼間時間帯のニーズ別対策
・通勤通学時間帯は直行制重視
・昼間時間帯は通院買物重視
・時間帯別迂回路線など
- ②南草津駅への新快速停車の要望
- ②広域福祉施設への迂回運行の増便について検討
(国・県による負担)
- ③全車低床車両化に向け車両購入補助について検討
- ③低床バスの路線・運行時刻の表示の実施
- ③バス停の改良のための実態把握調査の実施
- ④草津駅東口の乗り継ぎ円滑化の検討
(EV・ESの設置等)
- ⑤バス総合案内所、総合案内板、バスロケーションシステムの導入について検討
- ⑥誰もが利用しやすいユニバーサルの視点で検討
- ユニバーサル基本構想に今回検討結果を記載

<福祉有償運送運営協議会より>

- ⑦福祉有償運送ほか福祉移送サービス(STS)との連携
- ⑦お出かけサポート相談室などのソフト対策の実施

<全体目標>

人が元気になる、
まちが元気になる、
地球も元気になる

1

<地域生活交通・バリアフリー対策に向けての目標>

- ①空白地における公共交通の確保
- ②誰もが移動しやすい公共交通の体系化(基幹・乗り換え等を含む)
- ③バスのバリアフリー化(車両、バス停等)
- ④駅のバリアフリー化(駅舎、駅前広場等)
- ⑤わかりやすいバス案内表示
- ⑥ユニバーサルの視点の導入

2

<輸送サービス向上・安全円滑化に向けての目標>

- ⑧バスの速達性・定時性の確保
- ⑨既存バス路線の利用促進
- ⑩効率的な運行路線・体制の再編
- ⑪交通渋滞の緩和対策
- ⑫モビリティ・マネジメントの推進

<1と2にまたがる対策方針案>

- ①—⑨⑫市街化区域の空白地・不便地の解消のための路線再編実証運行を実施
(コンパクトシティ・都市機能(コア)ネットワーク・商工業振興等の視点から整理)
- ①—⑩市外縁部の小需要地域について乗合タクシーの可能性について実証運行の実施
・併せて乗合タクシーの是非・負担金額の上限について調査
・住民意向調査の際、乗継乗車の可能性について調査、乗車目的・乗車回数も調査
- ①—⑩空白地等への運行に関する採算の考え方や市支援のあり方の整理
・デマンド運行等の運行形態も含め採算の考え方の明確化
・市支援のあり方について具体化

<2に関する対策方針案>

- ⑧バス便ごとの遅延時間の把握(平日・1日終日)
・バス事業者の定期的調査等により把握
- ⑧右折信号の設置が望まれる交差点の抽出
・バス事業者よりヒアリング等
- ⑨路線別・便別のバス利用者数の実態把握
・バス事業者の定期的調査等により把握
- ⑪バス円滑運行のため信号調整が望まれる交差点の抽出
- ⑪イオンモール草津、フォレオ大津一里山の交通対策の把握
- ⑧⑪草津駅東口の混雑状況解消の検討
・ロータリーへの一般車流入規制等
・草津駅前動線、交通体系の再検証
・国道 1 号の信号調整等
- ⑧⑪南草津駅東口から国道 1 号渋滞対策の検討
・信号調整等
・駅前での通行規制等
- ⑪国道 1 号南田山交差点における渋滞対策の検討
・平野草津線における左折レーン、バス専用レーンの設置
・PTPS の設置・南草津駅西側からの迂回ルートの確保とトンネルの拡充整備
- ⑨高齢者に対しバス優待乗車券等の提供について検討
・高齢者運転免許自主返納支援(バス回数券+住基カード交付)
・高齢者定期(一定の月額負担で一乗車 100 円)の一般化をバス協会支援により実施
- ⑩再編が望まれる路線について抽出・検討
・守山市域運行の山賀下物線・杉江循環線の欲賀～芦浦長束への広域調整運行
・平井循環線と栗東市コミバス路線の機能分担・再編活性化
・大江霊仙寺線開通に伴う西口発路線の新設・統合(木川・山田方面)
・ロクハにいたる協同運行と新路線
・中心市街地におけるトランジットモール化による南草津～草津駅間の路線新設
(車両小型化⇒乗合タクシーとの協同運行も視野)

社会実験(来年度)

5-5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

1) 段階的事業展開の考え方

公共交通活性化の目標・方針の実現にむけて、重点的・戦略的に事業を実施するため、次の方針で段階的に取り組む。

■段階的な事業展開方針

短期（3ヵ年：平成22年度～平成24年度）

《目標》

- ・地域のニーズにあった公共交通サービスの改善
- ・まちづくりと公共交通施策との連携により地域の活性化を目指す

【ねらい】

- ・公共交通空白地域を改善し、地域の生活交通サービスの向上を図るとともに、合わせて、商業・観光等の振興策を連携して展開し、地域の活性化を推進する。
- ・モビリティマネジメントの推進により、通勤通学時における公共交通利用を促進し、円滑な交通確保を誘導する。
- ・誰もが利用しやすい、安全・快適な公共交通を確保する。

中長期（平成25年度～平成31年度）

《目標》

- ・全体目標（人が元気になり、まちが元気になり、地球も元気になる）の実現

【ねらい】

- ・短期に実施する事業の評価・見直しを図る。
- ・関係者との調整などにより、総合的に施策を展開し、公共交通サービスの向上、地域の活性化を図る。

2) 事業及び実施主体のまとめ（アクションプラン）

エリア区分	マスタープラン			総合連携計画(アクションプラン)						継続
	対策方針案	検討内容	目標（相乗効果）	事業	実施主体	事業内容	年度			25年度～
							22	23	24	
中心市街地 エリア	○エリア内循環路線の新設	・草津駅～南草津駅間の駅間空白地における路線新設 ・大江霊仙寺線開通に伴う西口発路線の新設・統合 ・商店街の小型バス運行（トランジットモール化の可能性についても検討） ・商店街買い物割引クーポンとの連携 ・観光振興との連携策について観光物産協会等と協議 ・公共交通利用と一体となった観光資源の活用方策の検討（旧街道本陣・旧草津川跡地・JR旧1番線跡地活用）	○小型バス or 乗合タクシーの定期運行による駅間空白地解消 ○中心市街地活性化のツール ・コンパクトシティ ・まちなか居住推進 ・商店街再生活性化 ・観光振興（資源活用）	実証運行	市（バス事業者に委託）	・中心市街地線の運行 ・トランジットモール化の可能性検討				本格運行
				商店街買物割引制度	市商店街連盟	・まめバス運行開始記念市開催（毎月28日）	実施			継続実施
				観光施策との連携	観光物産協会	・ガイドツアー等の開催 ・まめバスグッズ作成	実施			継続実施
	○公共交通乗継円滑化 （駅交通結節点機能強化）	①鉄道とバス・タクシーとの乗継円滑化 ・共通ICカード（ICOCA・WAONとの連携含む）・バスロケーションシステム導入の検討 ・両駅における総合案内表示・駅インフォメーションセンター等設置の検討 ・駅前駐輪駐車場改善によるパークアンドレールライドの促進 ・草津駅東口の乗り継ぎ円滑化の検討（EV・ESの設置等） ②南草津駅交通結節点機能強化 ・新快速電車停車を視野に入れた新たな鉄道施設・旅客施設・西口発着路線の充実・BRT関連整備検討を行う。	○利便性向上⇒利用促進 ○交通結節機能強化（南草津駅新快速停車） ○交通バリアフリー化 ○モビリティサポートの推進	ICカードの段階的導入	JR・バス事業者	・ICカード導入		検討		
				総合案内表示・インフォメーションセンター設置（南草津駅）等	バス事業者 観光物産協会 NPO市	・バスロケーションシステム ・総合案内表示 ・インフォメーションセンター				継続実施
				交通結節機能強化事業	市	・駅前駐輪場のIC化等 ・草津駅東口バリアフリー施設設置（EV・ES等）	実施			
	○バスの定時性・速達性の確保	①駅周辺における交通渋滞対策 ・駅前から国道に至る信号周期調整・PTPS導入 ・駅ロータリーへの通行規制の変更検討（一般車流入抑制・地下駐車場キス&ライド誘導等） ・バス便ごとの遅延時間の把握（平日・1日終日） →バス事業者の定期的調査等により把握 ・誘導交通看板等の見直し ・旧草津川跡地の駐車場利用 ②交差点周辺の渋滞対策（国道1号南田山交差点他） ・平野草津線におけるバス専用レーン・信号の設置 ・南草津駅西側からのバス迂回ルート確保とJR線トンネルの拡充整備 ・右折信号の設置や信号調整等が望まれる交差点の抽出 →事業者ヒアリング	○定時制・速達性確保⇒利用促進 ○公共交通優先の交通体系へ再編 ○駅周辺のTDM推進（交通渋滞対策）	PTPS導入	公安委員会 道路管理者 市・県等			検討		
				バス専用レーン・信号設置	公安委員会 道路管理者 市・県等			検討		
				交通規制変更	公安委員会 道路管理者 市・県等	・南草津駅ロータリーとその周辺の交通規制変更		調整		継続実施
周辺市街地 エリア	○既存企業路線の再編・活性化	①市街地内の空白地解消のための小型バス迂回運行 ・大江霊仙寺線開通に伴う西口発路線の新設・統合（草津駅発浜街道經由南草津行路線の空白地迂回運行） ・ロクハ荘行既存路線再編（2社協同運行等） ・通勤通学時間帯と昼間時間帯のニーズ別対策 ②都市機能核と中心市街地のネットワーク強化 ・湖南幹線沿道SC（生活核）とのネットワーク強化⇒乗継拠点としての活用 ・広域福祉ゾーンへの迂回運行の調整（国・県負担含む） ・広域福祉ゾーンへの低床バス増車、停留所整備等による交通バリアフリー化の促進について検討 ③生活圏に配慮した境界部の広域調整 ・医療拠点とのネットワーク強化（済生会Hp路線） ・平井循環線と栗東市コミバス路線の機能分担・広域調整	○市街化区域（含む拡大区域）の空白地解消 ○交通ネットワーク強化⇒コンパクトシティ ○福祉ゾーンアクセスの交通バリアフリー化 ○隣接市にまたがる交通圏の広域調整	路線再編の段階的実施実証運行	市（バス事業者に委託）	・笠縫東線・山田線・ロクハ線の実証運行				本格運行
				低床バス導入	バス事業者		準備	導入		継続実施
				停留所等の上屋設置・歩道改修等	バス事業者 道路管理者		検討	設置		継続実施
				路線の広域調整	バス事業者、 栗東市交通会議 市・県等		調整			

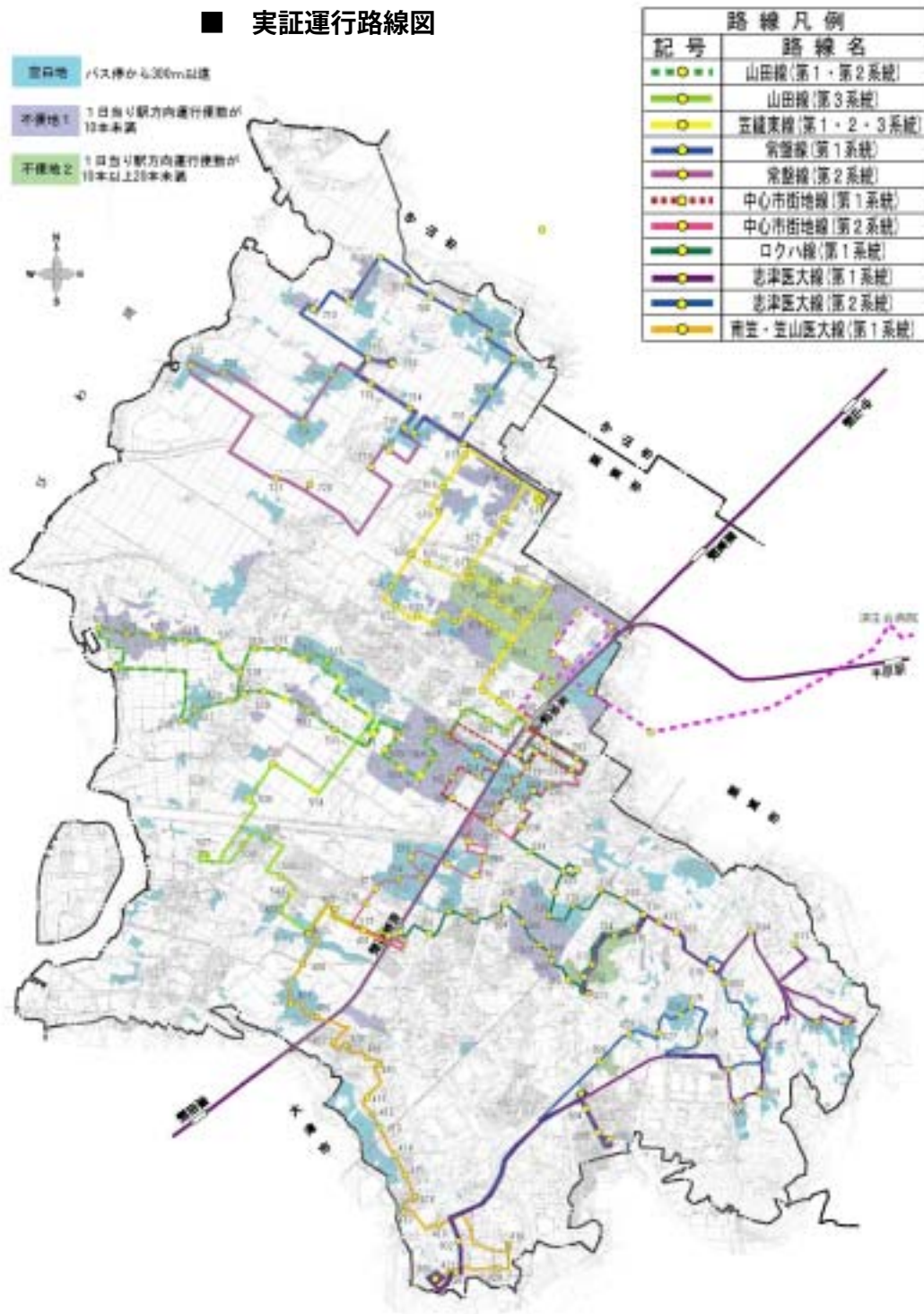
エリア区分	アスタープラン			総合連携計画(アクションプラン)						継続
	対応方針	検討内容	目標（相乗効果）	事業	実施主体	事業内容	年度			25年度～
							22	23	24	
周辺市街地 エリア	○モビリティマネ ジメントの推進	①エコ通勤を軸とした強力な公共交通利用促進 ・企業へ公共交通利用に関するアンケート調査等の実施 ー就業者数、勤務時間(交代制)、通勤手段、通勤手当等の 実態把握・コミュニケーションアンケートの実施 ・企業の交代制勤務時間に合わせたバス運行について検討 ー地球温暖化防止協定の活用 ・協定、条例の中で公共交通利用についての明記を検討 ・エコ通勤定期商品開発と企業協賛金について検討 (通勤手当へのプライオリティの付与に向けた支援) ・立命館学生(バイク通学等)へアンケート調査等の実施 ②公共交通に関する総合的な情報発信とニーズ調査 ・HP 開設による公共交通の利用促進情報発信 (モビリティマネジメント情報・観光・イベント情報)、 ・メールによるニーズ把握(パブリックコメント) ・企業CSR の標榜の場・情報連携の求心力とする	○マイカー通勤抑制 ・CO2 削減 ・交通渋滞対策 ○立命館バイク通学抑 制 ・交通安全対策 ・CO 2 削減 ○企業CSR との連携によ る公共交通利用促進	企業モビリティマネ ジメントの実施	大規模事業所 立命館大学 市	・コミュニケーションア ンケートの実施 ・IC タグの活用	準備	実施		継続実施
			エコ通勤施策	大規模事業所 立命館大学 バス事業者 警察 市	・エコ通勤定期商品販売 ・地球温暖化防止協定の 実行的運用 ・エコ通勤手当実施企業 への支援 ・エコ通勤HP開設	HP 開設			継続実施	
市外縁部 エリア	○小規模需要地域 の交通手段確保	①乗合タクシー等の運行(デマンド交通試行) ・乗合タクシーの是非、負担金額の上限等について調査 ・地域資源(病院送迎・農協(地産地消))等と連携した地 域運営型交通導入の支援 ・小規模需要地域における乗合タクシー等デマンド交通導入 の有為性・効率性に関する調査検討 ②生活圏に配慮した境界部の広域調整 ・守山市域運行の山賀下物線・杉江循環線の欲賀～芦浦長束 への広域迂回運行調整	○小規模需要地域の交 通手段の地域による 選択 (地域負担も含んだ選 択) ○隣接市にまたがる交通 圏の広域調整	実証運行	市 地元住民協議会 交通事業者				実証運行	本格運行
				広域運行路線調整	バス事業者、 守山市交通会議 市・県等		■ ■ 調整	■ ■	■ ■	
	○烏丸観光シャト ル軸設定	・観光振興との連携策について観光物産協会等と協議 ・公共交通利用と一体となった観光資源の活用方策の検討 ・湖上観光交通との連携 ・南びわこ観光周遊パスポートなど広域調整 ・浜街道沿線バス停におけるサイクル&バスライド推進	○烏丸半島の観光利活用	周遊乗車券商品等の 開発	J R バス事業者 施設管理者 観光物産協会	・HP設置運営 ・周遊乗車券の販売 ・レンタサイクル等	準備			継続実施
市域全域	○地元住民協議会 設立支援	・社会実験の実施地区を中心に、グループインタビュー等の 住民意向調査を行うとともに、地元協議会設立支援を実施 ・町内会単位で実施 ・公共交通の必要度合いの把握等	(地元調整等の結果によ り) →公共交通運行のための 地元協議会の設立	地元住民運営協議会 の設立	地元住民 市	・実証運行路線について、 持続可能な運営とする ための地元組織の設立	設立			
	○おでかけサポ ートセンター事業 の実施	・福祉交通相談支援、コーディネート、福祉有償運送認定講 習開催、運転ボランティアマネジメントの実施 ・交通ボランティアセンターの設置検討	○モビリティサポートの 推進	交通ボランティアセ ンターの設置		(インフォメーションセ ンターの設置を含む)				
	○交通バリアフリ ー化の促進	・ノンステップバス増車、駅・停留所整備等による交通バリ アフリー化の促進について検討 ・バス停の改良のための実態把握調査の実施 ・全車低床車両化に向け車両購入補助について検討 ・誰もが利用しやすいユニバーサル視点で検討	○交通バリアフリー基本 構想	バリアフリー化の推 進	鉄道事業者 バス事業者 道路管理者	・施設整備 ・低床バス導入	整備			継続実施
	○高齢者に対する バス優待乗車券等 の提供	・高齢者運転免許自主返納支援(バス回数券+住基カード交 付)について検討 ・高齢者定期の一般化をバス協会支援により実施	○高齢者交通安全対策 ○高齢者福祉施策	高齢者向けバス優待 乗車券等の提供	バス協会 市	・高齢者運転免許自主返 納支援 ・高齢者定期の一般化	実施			継続実施
	○新交通システム の導入	・新交通システム(LRT・BRT)等、軌道・道路運送高度化事 業を想定した公共交通軸の設定と各種交通計画の整合	○新交通システムを想定 した新公共交通幹線軸 の設定 ○南草津駅交通結節機能 強化	公共交通軸の設定	バス事業者、 道路管理者 企業・大学・ 国・県・市等	・バス専用レーン設置 ・BRTの運行等		検討		

3) 短期事業（地域公共交通活性化・再生総合事業など）の概要

1 まめバス実証運行	
事業の概要	本市の課題である公共交通空白地・不便地の解消を図るため、小型乗合バス「まめバス」の実証運行事業を平成21年度から実施し、緊急雇用対策として地域求職者等の雇用機会を創出する。 本総合事業では、効果測定等のための調査を実施する。 (運行概要) ■路線（系統）・停留所 ①中心市街地 1路線（中心市街地線） ②周辺市街地 3路線（山田線 笠縫東線 ロクハ線） ③市外縁部 3路線（常盤線 志津医大線 南笠笠山医大線） ■運行形態 定時定路線運行（市外縁部3路線については、一部デマンド運行移行を視野に、当初は定期運行とする） ■車両 中小型バス。使用車両については、バリアフリー対応車両とする。 ■運行頻度 地域の需要特性に合わせて、30分～2時間程度の範囲で運行。 ■運賃 公共交通利用促進、社会経済活動活性化の観点から100円から200円の範囲（均一運賃制）により弾力的・段階的な実施を検討。利用者層、OD調査、市民アンケート結果を踏まえ検討。
実施主体	草津市
実施時期	平成21年度～平成23年度まで実証運行。（効果測定等のための調査の実施） 平成24年度から本格運行。



■ 実証運行路線図



2 商店街買物割引制度	
事業の概要	中心市街地線の運行に合わせて、次の事業を実施する。 ①「まめバス運行開始記念市」の開催 毎月２８日に、中心市街地の商店街で市場を開催する。
実施主体	市商店街連盟
実施時期	平成２２年度～平成３１年度（継続実施）

3 観光施策との連携事業	
事業の概要	「まめバス」を利用したガイドツアーの開催、「まめバスホームページ」に観光施設へのアクセス情報を提供、観光施設のパフレット等にまめバスのアクセス情報の掲載など、観光施策と公共交通施策との相互連携を図る。
実施主体	観光物産協会
実施時期	平成２２年度～平成３１年度（継続実施）

○「まめバス」トップページ



4 バスロケーションシステム・総合案内表示・インフォメーションセンター設置事業	
事業の概要	バスロケーションシステムを導入し、利便性と信頼性の向上を図る。 南草津駅の新快速停車を視野に、鉄道とバス・タクシーとの結節を強化するため、駅に総合案内表示とインフォメーションセンターを設置し、運営する。
実施主体	バス事業者、観光物産協会、NPO、草津市
実施時期	平成２２年度～平成３１年度（継続実施）

5 交通結節点機能強化事業	
事業の概要	駅前駐輪場の利用・清算時にＩＣカードを利用可能とする。 草津駅東口にエレベーター、エスカレーター等のバリアフリー施設を設置する。
実施主体	草津市
実施時期	平成２２年度～平成２４年度

6 交通規制変更	
事業の概要	南草津駅西側からのバス迂回ルート確保とＪＲトンネルの拡充整備と合わせて、南草津駅ロータリーとその周辺の交通規制を変更する。
実施主体	公安委員会、道路管理者、滋賀県、草津市
実施時期	平成２３年度～平成２４年度【調整】（継続実施）

7 低床バス導入・停留所の上屋設置・歩道改修	
事業の概要	福祉施設へのアクセスとなるルートなどを中心に、低床バスの増車、停留所の整備、歩道整備などにより、交通バリアフリー化を推進する。
実施主体	バス事業者、道路管理者
実施時期	平成２３年度～平成３１年度（継続実施）

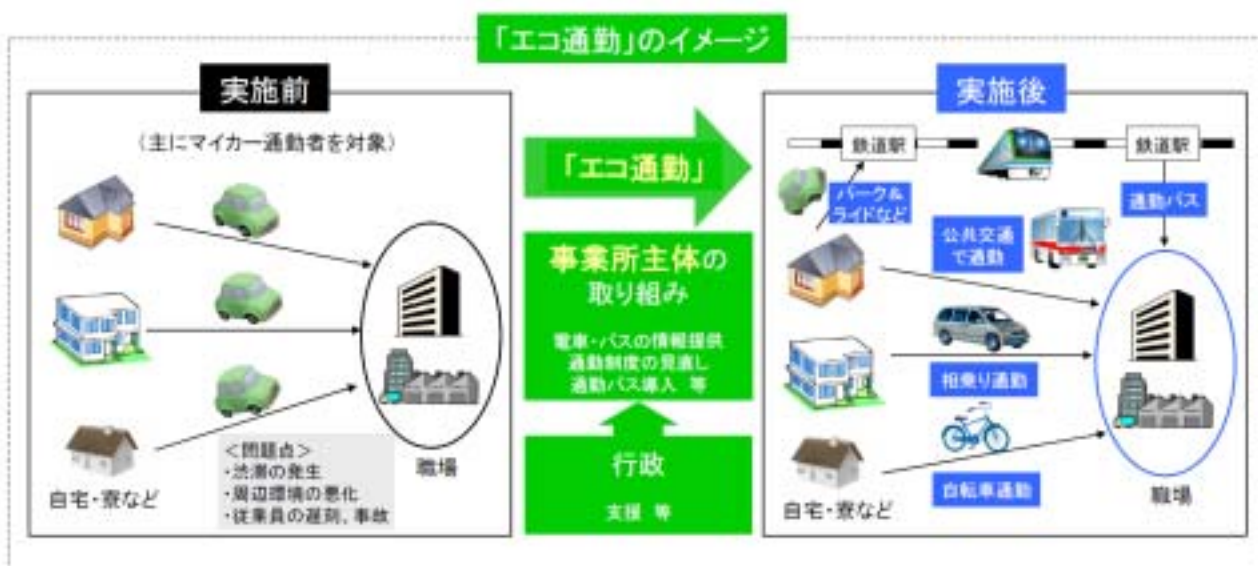
■バス停留所イメージ



8 企業モビリティマネジメントの実施	
事業の概要	企業従業員の車通勤者を対象に、公共交通利用への転換可能性に関するアンケート調査等を実施し、通勤手段を車利用から公共交通利用に転換することを促す。 ＩＣタグ等を活用して、立命館大学バイク通学者を抑制する。
実施主体	大規模事業所、立命館大学、草津市
実施時期	平成２３年度～平成３１年度（継続実施）

9 エコ通勤施策の実施

事業の概要	エコ通勤を促進するため、下記の事業を実施する。 ① エコ通勤定期商品の開発 通勤手当へのプライオリティとして付与するなど。 ② 地球温暖化防止協定の実行的運用 協定のなかで、公共交通利用について明記し、企業の交代制勤務時間に合わせたバス運行などを検討する。 ③ エコ通勤実施企業への支援 ホームページへの企業名の掲載等により、企業C S Rを支援する。 ④ エコ通勤ホームページの開設 モビリティマネジメント情報や観光・イベント情報の発信、メールによるニーズ把握。企業C S Rの場合、情報連携の場合等とする。
実施主体	大規模事業所、立命館大学、バス事業者、警察、草津市
実施時期	平成22年度～平成31年度（継続実施）



出典：「エコ通勤」の手引き（土木学会、国土交通省）

10 周遊乗車券商品等の開発

事業の概要	公共交通と観光振興との連携策として、湖上観光交通と連携した周遊乗車券の販売、浜街道沿線のバス停留所等におけるサイクル&バスライドのためのレンタサイクル等を実施する。
実施主体	JR、バス事業者、施設管理者、観光物産協会
実施時期	平成23年度～平成31年度（継続実施）

1 1 まめバス応援団・地元住民運営協議会の設立	
事業の概要	「まめバス」の利用促進、PRを図るとともに、地域住民や地域事業者等の多様な主体の参画による運営協議会の設立に向けたきっかけづくりとして、「まめバス応援団」を設立する。「まめバス応援団」は、まめバス利用モデルの提案、キャラクターグッズの作成、企業や市内団体との連携イベントの開催など、「まめバス」利用促進活動の企画運営、地元運営協議会の設立支援等の実施を目指す。
実施主体	草津市
実施時期	平成22年度～平成24年度（その後継続運営）

1 2 バリアフリー化の推進	
事業の概要	低床車両の増車、停留所整備等による交通バリアフリー化を推進する。このため、バス停留所改良のための実態把握調査の実施、全車低床車両化に向け車両購入補助等の検討を行う。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、道路管理者
実施時期	平成22年度～平成31年度（継続実施）

1 3 高齢者向けバス優待乗車券等の提供	
事業の概要	高齢者の公共交通利用を促進するため、高齢者運転免許自主返納支援制度（免許返納者にバス回数券の交付など）、高齢者定期の一般化等を検討する。
実施主体	バス協会、草津市
実施時期	平成22年度～平成31年度（継続実施）

4) 中長期事業の概要

1 ICカードの段階的導入	
事業の概要	鉄道とバス・タクシーとの乗り継ぎの円滑化、駅端末の自転車利用の利便性向上、エコポイント制度の活用等による地域商店街の活性化等を目指し、共通ICカードの導入を検討する。
実施主体	JR、バス事業者
実施時期	平成25年度以降

2 PTPS、バス専用レーン・バス優先信号の設置	
事業の概要	駅にアクセスするバス交通が交通渋滞に巻き込まれ、遅延している状況を改善するため、駅前から国道に至る信号周期の調整、PTPSの導入、駅ロータリーへの通行規制の変更（地下駐車場へのキス&ライドの誘導等により一般車の進入抑制等）などを検討する。
実施主体	公安委員会、道路管理者、滋賀県、草津市等
実施時期	平成25年度以降

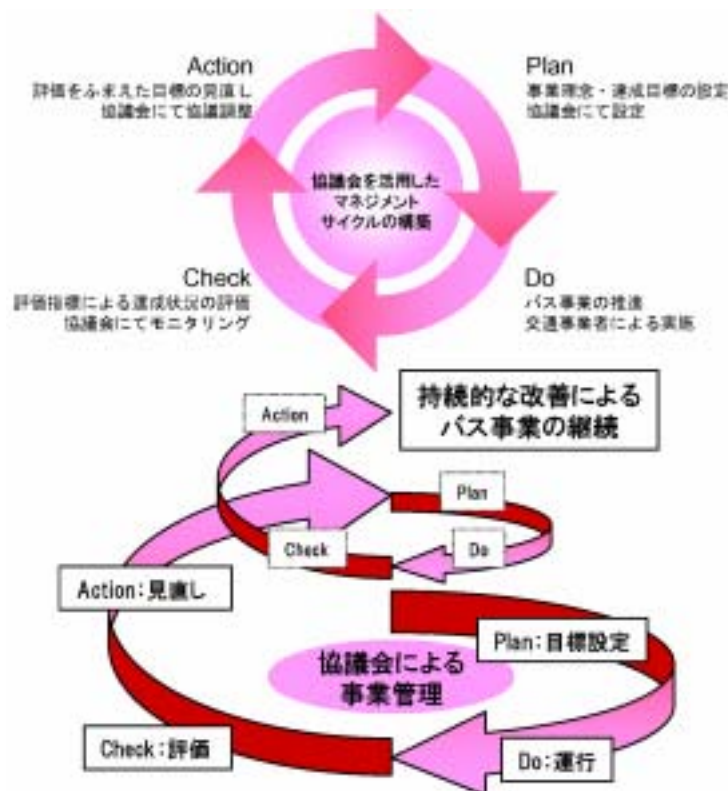
3 路線の広域調整	
事業の概要	路線バスの平井循環線と栗東市コミュニティバス路線との機能分担を明確化し、重複区間の改善等による利便性、効率性の向上を目指して、隣接市にまたがるバス路線について、関係者間調整を行う。
実施主体	バス事業者、栗東市交通会議、滋賀県、草津市等
実施時期	平成22年度以降

5－6．PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施

本事業については、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「草津市地域公共交通活性化協議会」を継続して運営し、PDCAサイクルにもとづく、モニタリング、評価を行う。

設定した目標に対して、事業の実施、評価、評価を踏まえた見直し等の改善策の実施を行う。

■PDCAサイクルの概念



出典：コミュニティバスの事業評価の手引き

■PDCAに基づく評価・見直しスケジュール

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
法定協議会の開催	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
実証運行等	○	○	○							
評価・見直し			○			○				○