

## 5. 草津市都市交通マスタープラン

### 5.1 目指すべきまちの姿について

上位計画や関連計画から草津市が目指すべきまちの姿をみると、全ての市民のゆとりある生活の形成（“うるおい”、“自然との共生”）と、都市の持続的な発展の実現（“元気”、“活力”）を両立したまちとなる。

ゆとりある生活や都市の持続的な発展を実現するためには、来訪者を含む市民“誰も”が、“行きたいとき”に、“行きたいところ”へ移動できるようなまちづくりが求められ、多様な交通ニーズに対応できる公共交通の充実が不可欠となる。また、まちの持続的な発展に向けては、地球環境にも配慮した都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化による低炭素型のまちづくりを進める必要がある。

しかしながら、草津市の現状をみると、少子・高齢化による人口減少社会が予想されるにもかかわらず、市街地の拡大やモータリゼーションの進展が続いており、中心市街地の衰退、交通弱者の増加、公共交通の衰退、道路混雑の発生、環境負荷の増大を招いている。

そのような背景のなか、市民ニーズについて、公共交通サービスの充実や自転車環境の整備、バリアフリー化をはじめとする人にやさしい交通環境の整備を求める意見も多くなっている。

### 5.2 交通まちづくりの目標について

現状や今後の趨勢やニーズと草津市が目指すまちづくりを考慮すると、市街地を核とした集約型のまちづくりを目指すとともに、公共交通を軸としたライフスタイルの転換を図っていくことが望ましい。したがって、草津市の交通まちづくりの目標を以下の2点とする。

交通まちづくりの目標：

- 公共交通を軸とした集約型都市構造の実現
- 自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルの転換

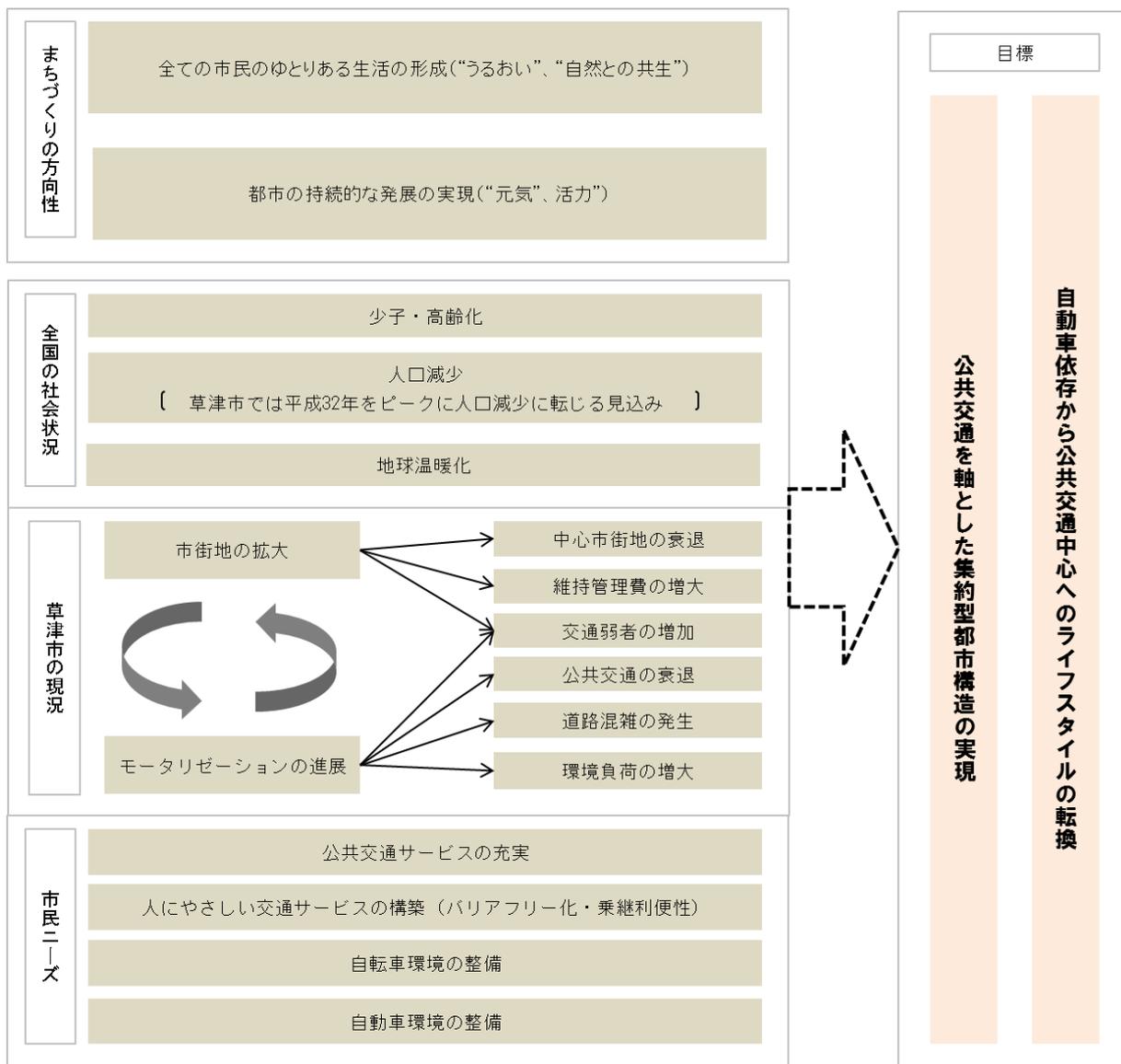


図 目標設定に関する流れ

### 5.3 都市交通マスタープランの基本理念

目指すべきまちの姿をふまえ、全ての市民がゆとりある生活を送れること、さらには、市域全体が活力を維持できることを前提とした交通まちづくりを進めることができるよう、草津市都市交通マスタープランの基本理念については、以下のように定める。

草津市都市交通マスタープランの基本理念：

『誰もがいつでも安心して移動できる  
持続可能な交通まちづくり\*の実現』

※ 交通施策を軸として、これからの時代にふさわしい豊かで活力のあるまちづくりを進めようとするもの

### 5.4 都市交通マスタープランの基本方針

目指すべきまちの姿をふまえ、草津市都市交通マスタープランでは、“人”、“環境”、“地域”の観点から、交通まちづくりの充実を図る。

草津市都市交通マスタープランの基本方針：

「人にやさしい交通まちづくりの実現」  
「環境にやさしい交通まちづくりの実現」  
「地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現」

### 5.5 都市交通マスタープランの基本施策

基本方針及び基本方針をふまえ、草津市都市交通マスタープラン 及び 草津市総合交通戦略で掲げる基本施策は次頁以降のとおりとする。

なお、基本施策については、草津市固有の地域課題に対応する施策だけでなく、交通の要衝である草津市の地域特性、および、近隣市町や京阪神地域との深い結びつきをふまえ、滋賀県全体や近隣市町が掲げる将来像も見据えた広域的な施策についても整理する。

(1) 広域的な交通まちづくり

< 基本方針との関係性 >

	基本方針		
	人ごやわしう交通まちづくりの実現	環境ごやわしう交通まちづくりの実現	地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現
① 鉄道の利便性向上	○	○	○
② 広域道路網の整備			○
③ 周辺地域との連携による公共交通ネットワークの整備	○	○	○

< 取組と目指すべき将来像 >

- ① 鉄道の利便性向上
  - ・大阪・京都方面へのより快適な移動できる
  - ・リニア新幹線、北陸新幹線へ容易にアクセスできる
- ② 広域道路網の整備
  - ・通過交通による渋滞の影響を受けず、市民が円滑な市内移動を行える
  - ・周辺地域へ円滑なアクセスができる
- ③ 周辺地域との連携による公共交通ネットワークの整備
  - ・市域の垣根にとらわれず、円滑に日常的な移動ができる
  - ・他都市の中核施設へ容易にアクセスできる

① 鉄道の利便性向上

草津市は、大阪や京都のベッドタウンとして、多くの市民が鉄道を利用しており、市民生活に大きな役割を果たしていることから、より一層の利便性向上が望まれる。

また、滋賀県を取り巻く鉄道環境については、リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業により、大きく変化するものと考えられることから、今後の展開も見据え、既存の東海道本線、草津線の利便性向上に取り組む必要がある。

草津市では、国や滋賀県、近隣市町と連携を図りながら、取組を進める。

● 鉄道の利便性向上	
背景	<ul style="list-style-type: none"><li>・大阪や京都への移動を支える重要な役割</li><li>・リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業</li></ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"><li>・大阪・京都方面へのより快適な移動ができる</li><li>・リニア新幹線、北陸新幹線へ容易にアクセスできる</li></ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・新駅の設置※</li><li>・南草津駅・草津駅の高度化</li></ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"><li>・国や滋賀県、近隣市町ならびに事業者と連携を図りながら、検討を進める。</li></ul>

※ これまでの検討状況を次頁以降に整理

★ 新駅に関する検討について

A これまでの経過

平成 23 年 8 月以降、草津市では、JR 西日本から JR 新駅の設置に関する提案を行われたことを受け、継続的な検討を進めている。

表 JR 新駅に関する流れ

時期	内容
平成 23 年 8 月	JR 西日本が新駅設置を提案（新聞報道）
	JR 西日本から草津市長へ「南草津駅～瀬田駅間における新駅設置」の検討を申し入れ
	JR 西日本へ新駅設置の検討を進める意向を文書回答
平成 24 年 7 月	草津市総合交通戦略業務委託発注（業務内で新駅設置を検討）

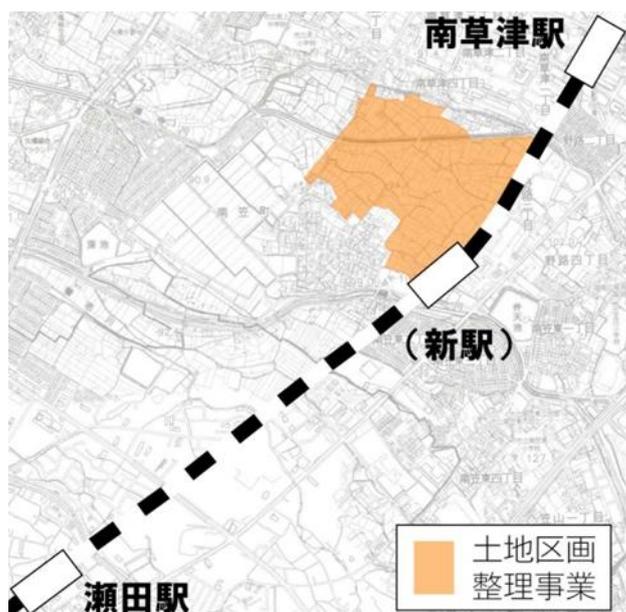


図 新駅の候補地

## B 効果と問題点

【効果と問題点のまとめ】

効果 (メリット)	○鉄道を利用しやすい地域が拡大 ○少子・高齢化社会や低炭素社会に対応した公共交通中心のまちづくりを促進に寄与 ○知名度・ブランド力の向上
問題点 (デメリット)	○利用者の分散が多少図れるが、新快速が停車しないため利用者が限定的 ※利用者が駅周辺の居住者・就業者のみ ○更なる国道1号の交通渋滞 ○閑静な居住空間が喪失

### <新駅の設置について>

新駅の設置については、周辺地域だけでなく、草津市全体の交通まちづくりへの影響も大きいいため、以下の留意事項をふまえ、慎重な検討が必要である。したがって、本協議会でも有意義な意見交換をいただきたい。

#### ★ 新駅の設置に関する留意事項

##### ① 区画整理事業への影響

- ・新駅の設置を想定しない事業計画により、事業が進捗中
- ・新駅を設置する場合は、区画整理事業の同意を取り直したうえで、再事業

##### ② 事業費の負担

- ・新駅の設置には、駅舎、駅関連施設（ロータリーや周辺道路）の整備にかかる費用が発生

##### ③ 周辺地域への影響

- ・新駅の周辺については、新たなアクセス交通の集中、施設の立地による生活環境の変化が発生

##### ④ 周辺整備や交通まちづくりのあり方

- ・公共交通を軸としたまちづくりを進めるうえでの、都市核（草津駅、南草津駅）をふまえた役割分担の整理が必要



### ③ 周辺地域との連携による公共交通ネットワークの整備

草津市の交通については、草津市だけでなく、周辺地域の状況も大きな影響を受けていると考えられる。特に、大津市東部については南草津駅周辺地域、栗東市域については草津駅周辺地域と関わりが大きいと考えられる。そのため、草津市だけでなく、それら地域の交通環境もあわせて、検討する必要がある。

また、大津市と草津市の境界には、都市中核施設であるびわこ文化公園都市が立地し、大津市、草津市双方からのアクセス性強化を検討する必要がある。

草津市では、滋賀県、近隣市町と連携を図りながら、取組を進める。

● 周辺地域との連携による公共交通ネットワークの整備	
背景	<ul style="list-style-type: none"><li>草津市の鉄道駅や中心市街地と隣接市域を結ぶ日常的な移動が発生</li><li>市域境界付近にも都市中核施設が立地</li></ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"><li>市域の垣根にとらわれず、円滑に日常的な移動ができる</li><li>他都市の中核施設へ容易にアクセスできる</li></ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"><li>市域を跨ぐ公共交通ネットワークの整備</li><li>中量・中距離輸送に適した新交通システムの導入※</li></ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"><li>国や滋賀県、近隣市町や事業者と連携を図りながら、段階的な整備を進める。</li></ul>

※ 段階的な整備イメージおよび検討内容を次頁以降に整理

#### ★ 新交通システムの検討について

##### A 検討の背景

滋賀交通ビジョンでは、福祉拠点や文化拠点などの都市中核施設が立地している当該地域の目指すべき交通の姿として、「都市中核施設間の公共交通アクセス」が掲げられており、課題解決のための施策として、「都市中核施設間を結ぶ路線バスの活用や、LRT、BRT 等、都市型の新たな交通システムの検討」が挙げられている。

また、南草津駅から玉川地域にかけては、駅から工業拠点、大学拠点へ向かうバスが頻繁に通行するため、駅周辺や幹線道路の道路混雑を招いていることから、交通サービスの見直しが必要となっている。

## B 効果と問題点

BRT については、概ねすべての項目で効果が期待できるとともに、財政面や事業者の参画など、実現性の高い施策になると考えられる。なお、専用レーンの整備は中期の事業期間を要するため、即効性のある短期的な施策として、接続バスおよび PTPS の導入による輸送改善など、暫定的な方策も検討する必要がある

一方、LRT については、輸送力や定時性、ユニバーサルデザインや知名度・ブランド力で効果が大きいと考えられるが、財政面や事業者の参画などの課題があるため、長期的な検討課題として位置付ける。

表 新交通システムの比較

	LRT 導入		BRT 導入			
			専用レーン + 接続バス、PTPS		接続バス、PTPS	
道路混雑の緩和	△	駅発着バス台数が減少 車線数が減少	△	駅発着バス台数が減少 車線数が減少	○	駅発着バス台数が減少
輸送量の改善	◎	一便当りの定員が増加 運行回数が増加	○	一便当りの定員が増加 運行回数が増加	○	一便当りの定員が増加
定時性の向上	◎	専用レーン走行により向上	◎	専用レーン走行により向上 PTPS 導入により向上	○	PTPS 導入により向上
財政面の考慮	△	専用レーン設置が必要 ※約 30 億円/km	○	道路整備が必要 ※整備費：約 10 億円/km ※車両費：約 8 千万円	◎	車両費：約 8 千万円
ユニバーサルデザインの推進	◎	低床型車両導入により推進 ※フルフラット化が可能	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり
知名度・ブランド力	◎	知名度が大きく向上	○	知名度が向上	△	知名度が若干向上
事業者の参画	×	参画が見込めない	◎	参画が期待できる	◎	参画が期待できる

表 段階的な整備のイメージ

	段階的な整備内容	導入区域	期待される効果
① 短期	接続バス ならびに PTPS の導入	南草津地域 ～玉川地域	輸送量の改善 / 定時性の向上
② 中期	専用走行区間の整備 ( = BRT 化 )	//	① + 道路混雑の緩和
③ 長期	専用走行区間への鉄軌道敷設 ( = LRT 化 )	南草津地域 ～都市中核施設 ～大津市域	② + ユニバーサルデザインの推進 + 知名度・ブランド力

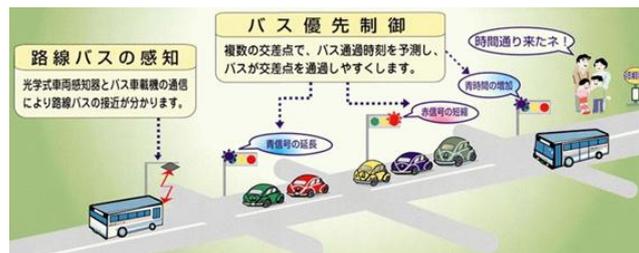


図 PTPS のイメージ

(2) 草津市域の交通まちづくり

< 基本方針との関係性 >

	基本方針		
	人にやさしい交通まちづくりの実現	環境にやさしい交通まちづくりの実現	地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現
① 公共交通サービスの確保・維持・改善	○	○	○
② 自転車・歩行者の利便性向上	○	○	○
③ 道路環境の整備			○
④ 異モード間の連携	○		
⑤ 自動車に頼らない市民意識の醸成		○	
⑥ 安全に対する市民意識の向上		○	
⑦ 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献			○

< 取組と目指すべき将来像 >

- ① 公共交通サービスの確保・維持・改善
  - ・公共交通を利用することで、誰もが容易に移動できる
  - ・誰もが容易かつ快適に公共交通を利用できる
- ② 自転車・歩行者の利便性向上
  - ・自転車利用者も歩行者も安全・安心に移動できる
  - ・いつでも気軽に自転車が利用できる
- ③ 道路環境の整備
  - ・適切な自動車移動が円滑に行える
- ④ 異モード間の連携
  - ・目的に応じた手段の組み合わせを容易にすることで、快適な移動ができる
- ⑤ 自動車に頼らない市民意識の醸成
  - ・かしこいクルマの使い方を身につけ、徒歩、公共交通、自転車を利用した豊かな快適な移動を実現する
- ⑥ 安全に対する市民意識の向上
  - ・誰もが安全・安心に移動できる
- ⑦ 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献
  - ・魅力ある中心市街地を核とした利便性の高い暮らしを実現する
  - ・草津川跡地へのアクセス性が高く、誰もが容易に憩いに行くことができる

① 公共交通サービスの確保・維持・改善

商業施設の開業により、バスサービスが強化されている地域もあるが、琵琶湖岸地域をはじめとして、減便が続いている傾向にある。また、南草津駅から教育核や工業核へのバスルートについては、ニーズも高く、バスサービスが飽和状態になっている。

高齢化社会の進展により交通弱者が増加すると見込まれることから、公共交通の確保を前提とした適切な交通サービスのあり方を検討する必要がある。なお、その際には、市民ニーズや社会情勢を考慮し、バスに加えて、LRT をはじめとする新交通システムの導入についても、検討する。

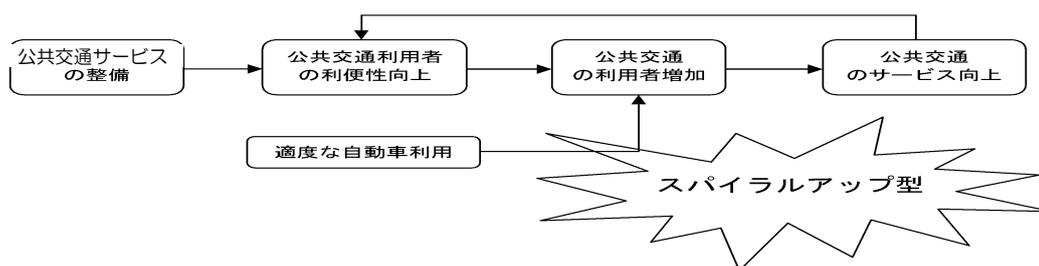


図 交通まちづくりのシナリオイメージ

● 公共交通サービスの確保・維持・改善	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスサービスが衰退している地域が存在</li> <li>・バスサービスが飽和している地域が存在</li> <li>・高齢化社会による交通弱者の増加</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用することで、誰もが容易に移動できる</li> <li>・誰もが容易かつ快適に公共交通を利用できる。</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的なバス事業の展開               <ul style="list-style-type: none"> <li>★各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス）</li> <li>★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス）</li> </ul> </li> <li>・快適なバス周辺環境の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>★バスロケーションシステムの導入</li> <li>★ICカードの導入</li> <li>★バス停環境の整備</li> </ul> </li> <li>・新交通システムの導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>◇LRTの導入</li> <li>★BRT（接続バス、PTPS）の導入</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国や滋賀県、近隣市町や事業者と連携を図りながら、一体的な公共交通サービスの提供を進める。</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

## ② 自転車・歩行者の利便性向上

草津市では、通勤・通学における交通手段として、自転車を利用される割合が高くなっている。自転車については、環境にやさしい手段として、今後も利用促進が期待される。ただ、自転車利用にあたっては、自動車や歩行者との空間の共有による安全性の問題が市民アンケートからも明らかになっている。したがって、安全利用の啓発を行うとともに、安全性に配慮した街路空間の整備が必要になる。

● 自転車・歩行者の利便性向上	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学を中心とした高い自転車利用率</li> <li>・自転車と歩行者による安全性に関する問題の発生</li> <li>・環境にやさしい自転車の役割の増加</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者も歩行者も安全・安心に移動できる</li> <li>・いつでも気軽に自転車が利用できる</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行環境の改善               <ul style="list-style-type: none"> <li>★歩行空間の整備</li> <li>★外灯やミラーの整備</li> </ul> </li> <li>・自転車利用環境の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>★自転車走行空間の整備</li> <li>★サイクリングロードの整備</li> <li>★駐輪場の整備・放置自転車の撤去</li> <li>★コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備</li> <li>★自転車安全利用指導員の配置による安全性の確保、啓発</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国や滋賀県、近隣市町と連携を図りながら、検討を進める。</li> <li>・その際、公共交通の運営・走行や自動車交通など、他の交通手段への影響も考慮した検討を行うこととする。</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

### ③ 道路環境の整備

モータリゼーションの進展は、公共交通離れを起こし、交通渋滞の原因となり、公共交通のさらなる利便性低下に繋がることから、市民生活や経済活動に大きなデメリットを及ぼす可能性もある。しかしながら、既に交通渋滞が発生しているなど、自動車利用ニーズにも十分な配慮が必要であるため、都市計画道路の整備や既存道路の改良を含め、適切な自動車利用を可能とし、公共交通との適切な役割分担を可能とする道路サービスのあり方についても検討する必要がある。

● 道路環境の整備	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 慢性的な道路混雑の発生</li> <li>・ 自転車や公共交通の走行空間ニーズの高まり</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な自動車移動が円滑に行える</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な道路整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>★道路拡幅</li> <li>◇都市計画道路の整備</li> </ul> </li> <li>・ 道路空間の再配分               <ul style="list-style-type: none"> <li>★自転車走行空間の整備</li> <li>◇公共交通専用空間の整備</li> </ul> </li> <li>・ 交差点改良               <ul style="list-style-type: none"> <li>★幅員構成、信号現示、レーン長の見直し</li> </ul> </li> <li>・ 広域防災拠点へのアクセス道路の整備</li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国や滋賀県、近隣市町と連携を図りながら、検討を進める。</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

#### ④ 異モード間の連携

草津駅ならびに南草津については、各方面に向けたバスサービスが提供されており、鉄道への乗り継ぎも多く存在している。しかし、バリアフリー化など、乗り継ぎの円滑化が十分でない状況である。また、駅ロータリーについては、送迎を行う自家用車が流入するため、ロータリー内や周辺道路が混雑しており、バスサービスの定時性低下にもつながっている。

なお、駅前広場のように空間が限られたエリアでは全てのニーズを受け入れることは難しいため、自家用車については流入規制も含めた検討が必要と考えられる。

また、バス停については、バス停までのアクセス性が十分でないため、利用者が定着しないことも考えられる。そのため、バス停までの移動手段やバス停における乗継利便性の向上が必要となる。

● 異モード間の連携	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅における乗り継ぎ円滑性の欠如</li> <li>・バス停までのアクセス性の欠如</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的に応じた手段の組み合わせを容易にすることで、快適な移動ができる</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅における乗継利便性の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>★バリアフリー化</li> <li>★駅前ロータリーの運用見直し</li> <li>◇駅前ロータリーの改善</li> <li>◇駅前ロータリーに流入する自家用車（K&amp;R 車両）の規制・誘導</li> </ul> </li> <li>・バス停へのアクセス性強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>★自転車駐輪場の整備（サイクル&amp;バスライドの推進）</li> <li>★ボランティア輸送等の導入</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国や滋賀県、近隣市町ならびに地元や事業者と連携を図りながら、検討を進める。</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

⑤ 自動車に頼らない市民意識の醸成

自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換を図るためには、行政や事業者から公共サービスを提供する努力だけでは、利用促進が十分に図ることができず、持続可能になりえない。市民ひとりひとりが公共交通を利用した生活を意識し、定着させていくことが必要となる。

● 自動車に頼らない市民意識の醸成	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車依存の高い生活スタイルの定着</li> <li>・公共交通の衰退</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かしこいクルマの使い方を身につけ、徒歩、公共交通、自転車を利用した豊かな快適な移動を実現する</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩、公共交通、自転車の利用促進に向けた普及               <ul style="list-style-type: none"> <li>★モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>★イベントやワークショップの開催</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元との連携を図りながら、検討を進める</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

⑥ 安全に対する市民意識の向上

草津市では、多様な交通が利用される中で、安全性の低下が懸念されており、市民アンケートでも、自転車マナーや自動車マナーなどの指導を求める意見が多くなっているため、全市民的なマナー啓発が必要になっている。

● 安全に対する市民意識の向上	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マナー不足により安全性が低下</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが安全・安心に移動できる</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マナー教育の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>★児童・生徒・学生への自転車マナー教育の実施</li> <li>★企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施</li> <li>★自転車安全教室受講者に対する修了証の交付</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元との連携を図りながら、検討を進める</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

⑦ 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献

草津市では、「草津市中心市街地活性化基本計画」による中心市街地の活性化を検討している。また、「草津川跡地利用基本計画」による草津川跡地の活用を検討している。集約型都市構造の核となる中心市街地の活性化を見据えた交通まちづくりと、新たな都市機能を有する草津川跡地とのアクセス性を考慮した交通まちづくりが必要となる。

● 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地の衰退⇒「草津市中心市街地活性化基本計画」の策定</li> <li>・ 草津川跡地が存在⇒「草津川跡地利用基本計画」の策定</li> </ul>
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魅力ある中心市街地を核とした利便性の高い暮らしを実現する</li> <li>・ 草津川跡地へのアクセス性が高く、誰もが容易に憩いに行くことができる</li> </ul>
将来像を達成するために検討すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地への交通利便性の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>★中心市街地へのアクセス道路の整備</li> </ul> </li> <li>・ 草津川跡地への交通利便性の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>★草津川跡地へのアクセス道路の整備</li> </ul> </li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国や滋賀県、近隣市町や地元との連携を図りながら、検討を進める</li> </ul>

★：草津市都市交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

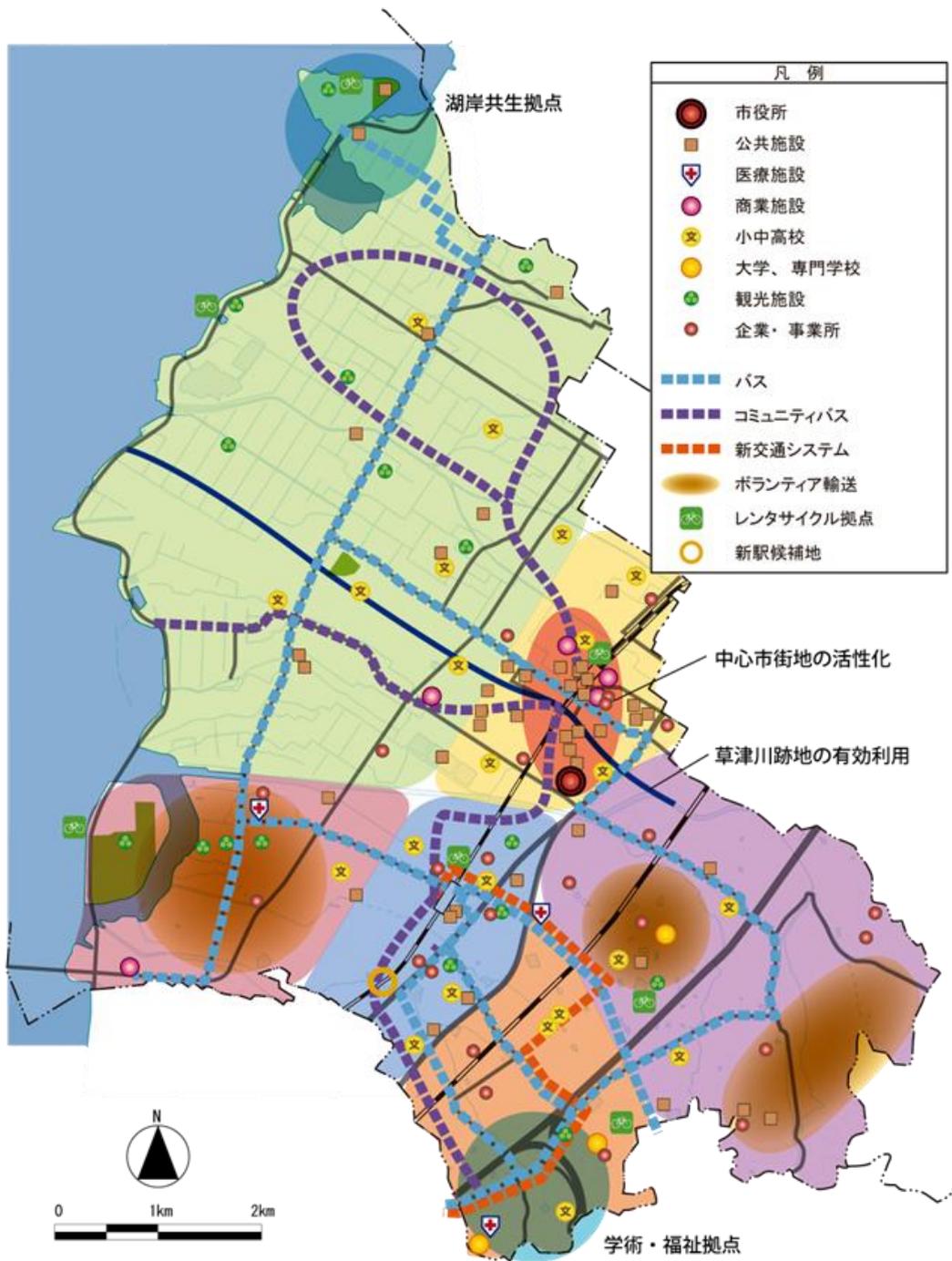


図 都市交通マスタープランのイメージ

## 6. 草津市総合交通戦略

5章で示した草津市都市交通マスタープランで示した“将来像を達成するために検討すべき内容”のうち、迅速かつ重点的に取り組むものについて、草津市総合交通戦略の戦略施策として、実行計画を策定する。

なお、草津市総合交通戦略では、全市的な施策と地域別の施策に分類し、各施策に関する具体的な戦略と年次計画を示すものとする。

## 6.1 全市的に取り組む施策（市域や地域を跨いで取り組む施策）

草津市では、モータリゼーションの進展に伴い、バスサービスの維持が困難な地域も存在している。しかしながら、今後の高齢化社会を見据えると、交通弱者の移動を支える公共交通の役割は大きくなると考えられるため、前述したとおり、自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルの転換が可能な交通サービスを維持することが重要な交通課題となっている。そのためには、市民の意識を変える取組や利用しやすい環境をあわせて整備することが求められている。

また、学生、従業者、高齢者など、多様な市民が共存する草津市では、交通のニーズも多様になることから、公共交通だけでなく、歩行環境や自転車利用環境にも配慮することが求められる都市となっている。なお、その際には、多様な市民を受け入れている教育機関や企業・事業所等が一体となった取組にも重点を置くことが求められる。

### <全市的に取り組む施策（市域や地域を跨いで取り組む施策）>

- 効率的なバス事業の展開
  - ★ 各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス）
  - ★ 行政の枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス）
- 快適なバス周辺環境の整備
  - ★ バスロケーションシステムの導入
  - ★ ICカードの導入
  - ★ バス停環境の整備
- 新交通システムの導入
  - ★ BRT（接続バス、PTPS）の導入
- 歩行環境の改善
  - ★ 歩行空間の整備
  - ★ 外灯やミラーの整備
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 自転車走行空間の整備
  - ★ コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備
  - ★ 自転車安全利用指導員の配置による安全性の確保、啓発
- 交差点改良
  - ★ 幅員構成・信号現示・レーン長の見直し
- 徒歩、公共交通、自転車の利用促進に向けた普及
  - ★ モビリティ・マネジメントの実施
  - ★ イベントやワークショップの開催
- マナー教育の実施
  - ★ 児童・生徒・学生への自転車マナー教育の実施
  - ★ 企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施
  - ★ 自転車安全教室受講者に対する修了証の交付

(1) 効率的なバス事業の展開

戦略施策(1)-A 各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス）								
内容	各事業者及び草津市が運行しているバス路線について、運行路線やダイヤの検討を一体となってい、事業者にとって持続可能な運行を実現するとともに、利用者にとっても利便性の高い運行サービスを提供する。							
関係者	バス事業者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者間で今後の運行内容を協議する機会を草津市が管理・運営する。							
対象	草津市全域（+ 近隣市）							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バスの自立したサービスの維持（健全な経営の持続）</li> <li>• 総運行本数や距離の維持</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(1)-B 行政の枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス）								
内容	草津市、栗東市がそれぞれ運行しているバス路線について、運行路線やダイヤの検討を一体となってい、それぞれが持続可能な運行を実現するとともに、利用者にとっても利便性の高い運行サービスを提供する。							
関係者	バス事業者、滋賀県、栗東市、草津市							
市の役割	関係者間で今後の運行内容を協議する機会を草津市が管理・運営する。							
対象	草津市全域（+ 近隣市）							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コミュニティバスのサービス（総運行本数や距離）の維持</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

(2) 快適なバス周辺環境の整備

戦略施策(2)-A バスロケーションシステムの導入								
内容	バスの運行状況が、自宅や勤務先でもわかるよう、WEBによるバスロケーションシステムを導入する。また、バス停でも、到着までの待ち時間がわかるよう、デジタルサイネージによる情報提供を進める。							
関係者	バス事業者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・WEBによるバスロケーションシステム：草津市域を運行する全路線※ <sup>1</sup>							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者の増加</li> <li>・待ち時間の減少による利便性の向上</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

※1 路線バス及びコミュニティバス

戦略施策(2)-B ICカードの導入								
内容	異モードとの乗継利便性を考慮し、JR利用者が1枚のカードで乗継を行えるよう、ICカード（ICOCA）の導入を進める。							
関係者	バス事業者、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	草津市域を運行する全路線※							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者の増加</li> <li>・支払方法の先進化による利便性の向上</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

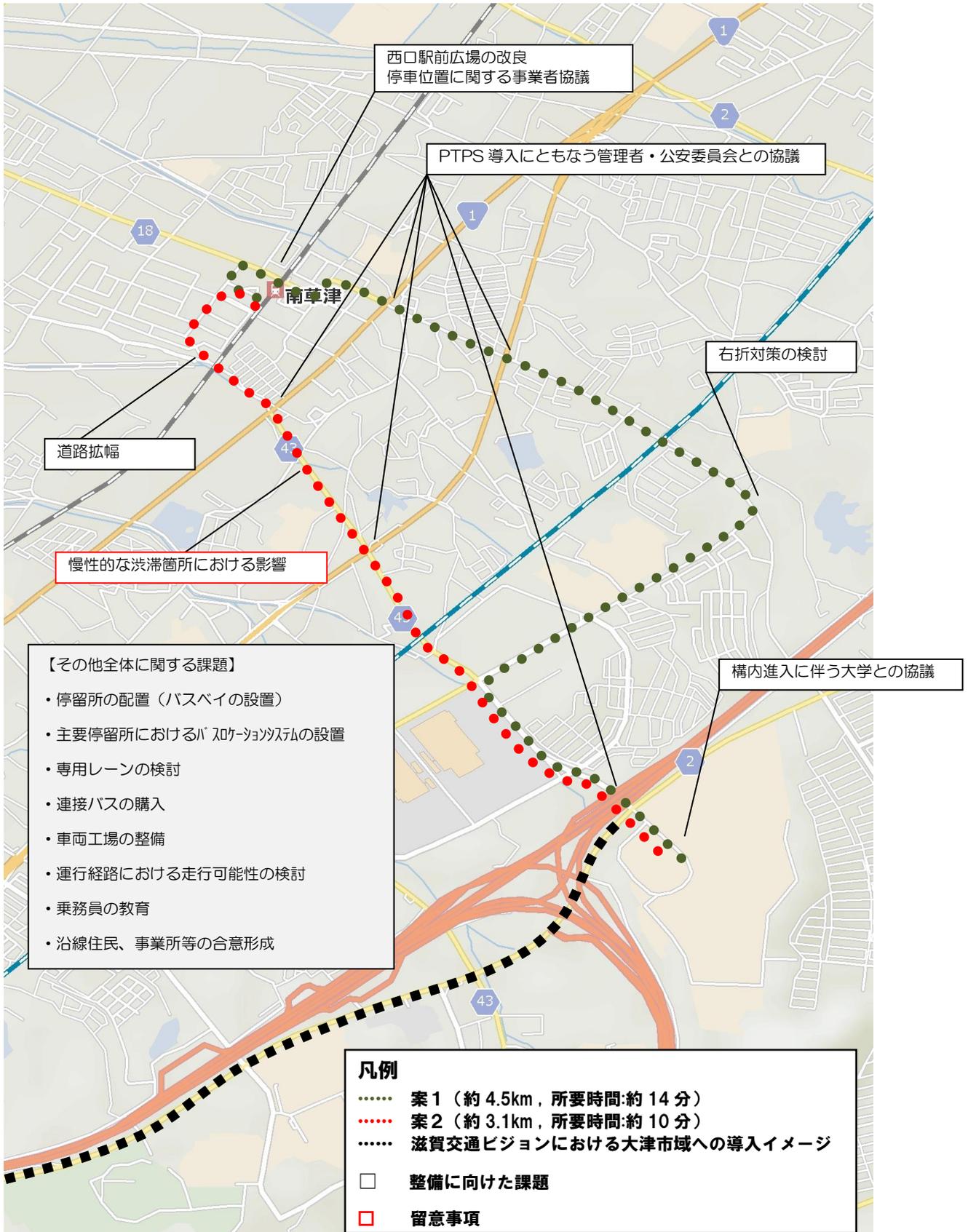
※1 路線バス及びコミュニティバス

戦略施策(2)-C バス停環境の整備								
内容	利用者の利便性向上およびデザインに優れた上屋の設置を図るため、バス停に上屋やベンチを設置する。							
関係者	バス事業者、交通管理者、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	草津市域の全バス停※（利用者の多いバス停から順次整備）							
目標と効果	利用者の増加 意匠に優れた上屋等により、バスのブランド価値向上・快適性向上							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

※1 路線バス及びコミュニティバス

### (3)新交通システムの導入

戦略施策(3) BRT（接続バス、PTPS）の導入								
内容	<p>定時性、快適性を維持して、バスサービスが提供されるよう、輸送力の大きい接続バスを導入するとともに、PTPSの導入による速達性の向上を図る。</p> <p>※ 中期的には専用空間の整備によるBRT、長期的には専用鉄軌道の整備によるLRTの導入を大津市や滋賀県とともに検討する。</p>							
関係者	バス事業者、交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅～工業拠点、立命館大学を結ぶ路線							
目標と効果	・バス利用者の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							



※ 所要時間は法定速度 20km/時で算出

図 BRT の導入ルート案と課題

(4) 歩行環境の改善

戦略施策(4)-A 歩行空間の整備								
内容	安心・安全かつ快適な歩行環境を確保するため、連続性に配慮した歩行空間の整備を行う。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・生活道路（交通量の多い路線から順次整備）							
目標と効果	・市民の外出率の向上							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(4)-B 外灯やミラーの整備								
内容	時間や場所を問わず、市民が安心して、快適に移動できるよう、外灯やミラーの整備を進める。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・生活道路（交通量や既存の整備率を考慮して、順次拡大）							
目標と効果	・市民の外出率の向上							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

(5) 自転車利用環境の整備

戦略施策(5)-A 自転車走行空間の整備								
内容	自転車利用者と歩行者や自動車との事故を避けるため、自転車専用レーンの整備やカラー舗装など、自転車走行空間を整備する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・幹線道路、生活道路（交通量の多い路線から順次整備）							
目標と効果	・自転車分担率の向上							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(5)-B コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備								
内容	自転車の保有有無を問わず、誰もがいつでも自転車を利用できるよう、サイクルポートを複数有するコミュニティサイクル、レンタサイクルの整備を行う							
関係者	草津市							
市の役割	適切な費用負担を行う。							
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点（草津駅、南草津駅）</li> <li>・観光拠点（琵琶湖博物館、矢橋帰帆島公園、ロクハ公園など）</li> <li>・大学核、工業核</li> </ul>							
目標と効果	・自転車分担率の向上							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(5)-C 自転車安全利用指導員の配置による安全性の確保、啓発								
内容	適切でない自転車の運転を減らすことを目的として、日常的な啓発活動を継続的に実施するため、自転車安全利用指導員の養成し、市内に配置する。							
関係者	地元、草津市							
市の役割	適切な費用負担を行う。							
対象	・草津市民							
目標と効果	・自動車分担率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

(6) 交差点改良

戦略施策(6) 幅員構成、信号現示、レーン長の見直し								
内容	慢性的な道路渋滞の解消のため、ボトルネックとなっている交差点を対象に、幅員構成、信号現示、レーン長の見直しを行う							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・ボトルネックとなる交差点（例：南田山交差点等）							
目標と効果	・渋滞箇所の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

(7) 徒歩、公共交通、自転車の利用促進に向けた普及

戦略施策(7)-A モビリティ・マネジメントの実施								
内容	自動車依存からの脱却を図るため、徒歩、公共交通、自転車へのシフトを促すモビリティ・マネジメントを実施する。							
関係者	地元、教育機関、企業・事業所、草津市							
市の役割	地元や教育機関等との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・草津市民</li> <li>・通学する学生</li> <li>・事業所および従業員</li> </ul>							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車分担率の減少</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(7)-B イベントやワークショップの開催								
内容	自動車依存からの脱却を図るため、市民が協働でかっこいいクルマの使い方を考え、実践できるよう、イベントやワークショップを定期的を開催する。							
関係者	地元、教育機関、企業・事業所、草津市							
市の役割	地元や教育機関等との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・草津市民</li> </ul>							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車分担率の減少</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

(8) マナー教育の実施

戦略施策(8)-A 児童・生徒・学生への自転車マナー教育の実施								
内容	自転車事故の防止を図るため、自転車の安全利用に関する啓発・教育を行う。							
関係者	地元、教育機関、草津市							
市の役割	地元や教育機関との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・児童、生徒、学生							
目標と効果	・自転車事故の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(8)-B 企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施								
内容	自転車・自動車事故の防止を図るため、自転車の安全利用に関する啓発・教育を行う。							
関係者	地元、企業・事業所、草津市							
市の役割	地元や企業・事業所との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・企業、事業所							
目標と効果	・自動車、自転車事故の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(8)-C 自転車安全教室の受講者に対する修了証等の交付								
内容	自転車の安全利用への意識を高めてもらうとともに、受講後の周知、啓発活動を活発にするため、自転車安全教室の受講者に対する修了証等の交付を行う。							
関係者	地元、草津市							
市の役割	地元や企業・事業所との調整を行う。							
対象	・草津市民							
目標と効果	・自動車、自転車事故の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

## 6.2 草津駅周辺地域で取り組む施策

草津駅周辺地域については、公共施設や商業施設が集中する地域であり、古くから都市の中心として発展してきた。しかしながら、郊外化による相対的な地位の低下が続いており、「草津市中心市街地活性化基本計画」による中心市街地の活性化が検討されている。また、草津川跡地の有効な利用を目指した「草津川跡地利用基本計画」も検討されており、集約型都市構造の核となる中心市街地の活性化を見据えた交通まちづくりと、新たな都市機能を有する草津川跡地とのアクセス性を考慮したまちづくりが求められている。

また、この地域は、公共施設や商業施設が多いことから、市域でも最も歩行者、自転車が集中する地域であり、周辺を歩行する高齢者をはじめとする交通弱者も多くなっているが、バリアフリー化が十分でない区間も存在している。さらには、自転車に関連する交通事故が問題になっているほか、狭い歩行空間に違法駐輪が放置され、歩行の妨げになっている光景もみられる。

一方、草津駅については、各方面へのバスサービスが整備されており、鉄道への乗り継ぎも多く存在している。しかし、駅の東口については、エスカレーターが未設置であり、バリアフリーや乗継円滑化の観点からは不十分な整備状況となっている。

### <草津駅周辺地域で取り組むべき施策>

- 中心市街地への交通利便性向上
  - ★ 中心市街地へのアクセス道路の整備
- 草津川跡地への交通利便性向上
  - ★ 草津川跡地へのアクセス道路の整備
- 歩行環境の改善
  - ★ 歩行空間の整備
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 自転車走行空間の整備
  - ★ 駐輪場の整備・放置自転車の撤去
- 鉄道駅における乗継利便性の強化
  - ★ バリアフリー化

(1) 中心市街地への交通利便性の向上

戦略施策(1) 中心市街地へのアクセス道路の整備								
内容	中心市街地の活性化を創出するため、渋滞の激しい周辺道路の整備及び有効な利用を図る。							
関係者	交通事業者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	中心市街地周辺							
目標と効果	・ 中心市街地への来訪者数の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

(2) 草津川跡地への交通利便性の向上

戦略施策(2) 草津川跡地へのアクセス道路の整備								
内容	草津川跡地へのアクセスについて、多様なニーズに対応するアクセス道路を整備する。							
関係者	交通事業者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	草津川跡地周辺							
目標と効果	・ 中心市街地への来訪者数の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

(3) 歩行環境の改善

戦略施策(3) 歩行空間の整備※								
内容	安心・安全かつ快適な歩行環境を確保するため、連続性に配慮した歩行空間の整備を行う。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・草津駅周辺の道路							
目標と効果	・中心市街地への来訪者数の増加 ・事故率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

(4) 自転車利用環境の整備

戦略施策(4)-A 自転車走行空間の整備※								
内容	自転車利用者と歩行者や自動車との事故を避けるため、自転車走行空間を整備する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・草津駅周辺の道路							
目標と効果	・事故率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

戦略施策(4)-B 駐輪場の整備・放置自転車の撤去								
内容	秩序ある自転車利用を支えるため、駅周辺地域を中心に駐輪場を整備する。 あわせて、放置自転車の取締りを強化し、快適な駅周辺環境を実現する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・草津駅周辺							
目標と効果	・放置自転車数の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



図 商業施設への歩行者  
【エイスクエア前】



図 歩道上の違法駐輪  
【草津駅東口】

(5) 鉄道駅における乗継利便性の強化

戦略施策(5) バリアフリー化								
内容	誰も利用できる駅とするため、駅構内ならびに駅周辺の段差等の解消を図るとともに東口にエスカレーターを設置する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・草津駅構内 及び 周辺							
目標と効果	・駅利用者数の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



図 エスカレーターのない階段  
【草津駅東口】

### 6.3 常盤・笠縫・山田地域で取り組む施策

常盤・笠縫・山田地域については、湖岸共生拠点、観光施設が点在していることに加え、草津川跡地が存在していることから、自転車ネットワークを活用した環境にやさしい観光振興に適した地域となっている。

一方、道路混雑が発生している地域もみられるため、対策が求められる地域である。

#### <常盤・笠縫・山田地域で取り組むべき施策>

- 自転車利用環境の整備
  - ★ サイクリングロードの整備
- 適切な道路整備
  - ★ 道路拡幅

#### (1) 自転車利用環境の整備

戦略施策(1) サイクリングロードの整備								
内容	湖岸共生拠点、観光施設、草津川跡地を結ぶ自転車ネットワークを整備し、環境にやさしい観光振興を図る。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・湖岸共生拠点、観光施設、草津川跡地を結ぶ道路							
目標と効果	・観光客数の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

(2) 適切な道路整備

戦略施策(2) 道路拡幅								
内容	道路混雑の激しい近江八幡大津線の道路混雑を解消するため、道路の拡幅を図る。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・近江八幡大津線							
目標と効果	・混雑度の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

## 6.4 志津地域で取り組む施策

志津地域については、路線バス、まめバスともにサービスが十分に提供されていない交通不便地が存在している。該当する地域は人口密度が低く、これまでのバスサービスでは、採算性の観点から持続可能が難しいため、新たに路線を整備することはできないと考えられる。そのため、既存バスサービスの有効活用を可能とする仕組み、これまでとは異なった輸送サービスの確保が求められる地域となっている。

また、道路混雑が発生している地域もみられるため、対策が求められる地域である。

### <志津地域で取り組むべき施策>

- バス停へのアクセス性強化
  - ★ 自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）
  - ★ ボランティア輸送等の導入
- 適切な道路整備
  - ★ 道路拡幅

#### (1) バス停へのアクセス性強化

戦略施策(1)-A 自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）								
内容	居住地からバス停までが離れている市民のバス利用を推進するため、バス停に自転車駐輪場を整備する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・直近にバス不便地域を有するバス停							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者数の増加</li> <li>・鉄道駅におけるK&amp;R車両の減少</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

戦略施策(1)-B ボランティア型輸送等の導入								
内容	居住地からバス停までが離れている市民のうち、バス停までの交通手段を持たない市民のバス利用を推進するため、バス停までのボランティア型輸送のシステム化を行う。							
関係者	地元、滋賀県、草津市							
市の役割	地元との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・バス不便地域～直近の主要なバス停							
目標と効果	・バス利用者数の増加 ・外出率の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

(2) 適切な道路整備

戦略施策(2) 道路拡幅								
内容	道路混雑の激しい石部草津線や大津能登川長浜線の道路混雑を解消するため、道路の拡幅を図る。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・石部草津線 ・大津能登川長浜線							
目標と効果	・混雑度の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

## 6.5 南草津駅周辺地域で取り組む施策

南草津駅周辺地域については、周辺の教育拠点や工業拠点へアクセスする利用者が集中し、バス待ちによる駅前ロータリーの飽和、バスの快適性低下、国道1号や交差道路での交通混雑の発生が慢性化していることが問題となっている。

また、市域でも最も歩行者、自転車が集中する地域でもあり、自転車に関する交通事故が問題になっているほか、狭い歩行空間に違法駐輪が放置され、歩行の妨げになっている光景もみられる。駅や商業施設等へは、高齢者をはじめとする交通弱者の来訪も多いことから、ハード面のバリアフリー化も含め、安全な歩行環境の整備が重要な地域となっている。

### <南草津駅周辺地域で取り組むべき施策>

- 新交通システムの導入
  - ★ 接続バス、PTPSの導入
- 鉄道駅における乗継利便性の強化
  - ★ 駅前ロータリーの運用見直し
- 歩行環境の改善
  - ★ 歩行空間の整備
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 自転車走行空間の整備
  - ★ 駐輪場の整備・放置自転車の撤去
- 交差点改良
  - ★ 幅員構成・信号現示・レーン長の見直し

(1)新交通システムの導入

戦略施策(1) 接続バス、PTPS の導入								
内容	<p>定時性、快適性を維持して、バスサービスが提供されるよう、輸送力の大きい接続バスを導入するとともに、PTPS の導入による速達性の向上を図る。</p> <p>※ 中期的には専用空間の整備による BRT、長期的には専用鉄軌道の整備による LRT の導入を大津市や滋賀県とともに検討する。</p>							
関係者	バス事業者、交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	<p>関係者との調整を行う。</p> <p>適切な費用負担を行う。</p>							
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>南草津駅～工業拠点、立命館大学を結ぶ路線</li> </ul>							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者の増加</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

(2) 鉄道駅における乗継利便性の強化

戦略施策(2) 駅前ロータリーの運用見直し								
内容	混雑の著しい南草津駅東口における利用者の集中を防ぐため、バス路線の西口への誘導を行う。							
関係者	交通管理者、事業者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。							
対象	・南草津駅							
目標と効果	・乗継時間の縮小							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



図 ロータリーに向かう階段の状況  
【南草津駅東口】



図 バス待ちの行列  
【南草津駅東口】

(3) 歩行環境の改善

戦略施策(3) 歩行空間の整備※								
内容	安心・安全かつ快適な歩行環境を確保するため、連続性に配慮した歩行空間の整備を行う。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅周辺の道路							
目標と効果	・事故率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

(4) 自転車利用環境の整備

戦略施策(4)-A 自転車走行空間の整備※								
内容	自転車利用者と歩行者や自動車との事故を避けるため、自転車走行空間を整備する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅周辺の道路							
目標と効果	・事故率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

戦略施策(4)-B 駐輪場の整備・放置自転車の撤去								
内容	秩序ある自転車利用を支えるため、駅周辺地域を中心に駐輪場を整備する。あわせて、放置自転車の取締りを強化し、快適な駅周辺環境を実現する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅周辺							
目標と効果	・放置自転車数の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



図 ロータリー内の段差  
【南草津駅東口】



図 歩道上の違法駐輪  
【西友前】

(5) 交差点改良

戦略施策(5) 幅員構成、信号現示、レーン長の見直し								
内容	慢性的な道路渋滞の解消のため、ボトルネックとなっている交差点を対象に、幅員構成、信号現示、レーン長の見直しを行う							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・ボトルネックとなる交差点（例：野路南交差点）							
目標と効果	・渋滞箇所の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

## 6.6 老上地域で取り組む施策

老上地域については、路線バス、まめバスともにサービスが十分に提供されていない交通不便地が存在している。該当する地域は人口密度が低く、これまでのバスサービスでは、採算性の観点から持続可能が難しいため、新たに路線を整備することはできないと考えられる。そのため、既存バスサービスの有効活用を可能とする仕組み、これまでとは異なった輸送サービスの確保が求められる地域となっている。

また、大型商業施設の開業やモータリゼーションの進展に伴い、道路混雑が発生している地域もみられるため、対策が求められる地域である。

### <老上地域で取り組むべき施策>

- バス停へのアクセス性強化
  - ★ 自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）
  - ★ ボランティア輸送等の導入
- 適切な道路整備
  - ★ 道路拡幅

#### (1) バス停へのアクセス性強化

戦略施策(1)-A 自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）								
内容	居住地からバス停までが離れている市民のバス利用を推進するため、バス停に自転車駐輪場を整備する。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・直近にバス不便地域を有するバス停							
目標と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者数の増加</li> <li>・鉄道駅におけるK&amp;R車両の減少</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

戦略施策(1)-B ボランティア型輸送等の導入								
内容	居住地からバス停までが離れている市民のうち、バス停までの交通手段を持たない市民のバス利用を推進するため、バス停までのボランティア型輸送のシステム化を行う。							
関係者	地元、滋賀県、草津市							
市の役割	地元との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・バス不便地域～直近の主要なバス停							
目標と効果	・バス利用者数の増加 ・外出率の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

(2) 適切な道路整備

戦略施策(2) 道路拡幅								
内容	道路混雑の激しい大津草津線の道路混雑を解消するため、道路の拡幅を図る。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・大津草津線							
目標と効果	・混雑度の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

## 6.7 玉川地域で取り組む施策

玉川地域については、教育拠点のほか、工業拠点が立地しているため、南草津駅からのアクセスが大変多くなっている。そのため、バスサービスは飽和状態となっており、平野草津線をはじめとする周辺の道路混雑も激しくなっている。また、自転車交通も多いため、安全な走行環境を整備する必要性が高い地域でもある。

### <玉川地域で取り組むべき施策>

- 新交通システムの導入
  - ★ 接続バス、PTPS の導入
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 自転車走行空間の整備
- 適切な道路整備
  - ★ 道路拡幅
- 交差点改良
  - ★ 幅員構成・信号現示・レーン長の見直し

(1)新交通システムの導入

戦略施策(1) 接続バス、PTPS の導入								
内容	<p>定時性、快適性を維持して、バスサービスが提供されるよう、輸送力の大きい接続バスを導入するとともに、PTPS の導入による速達性の向上を図る。</p> <p>※ 中期的には専用空間の整備による BRT、長期的には専用鉄軌道の整備による LRT の導入を大津市や滋賀県とともに検討する。</p>							
関係者	バス事業者、交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅～工業拠点、立命館大学を結ぶ路線							
目標と効果	・バス利用者の増加							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

(2) 自転車利用環境の整備

戦略施策(2) 自転車走行空間の整備※								
内容	<p>自転車利用者と歩行者や自動車との事故を避けるため、自転車走行空間を整備する。</p>							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・南草津駅周辺の道路							
目標と効果	・事故率の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

(3) 適切な道路整備

戦略施策(3) 道路拡幅								
内容	道路混雑の激しい平野草津線の道路混雑を解消するため、道路の拡幅を図る。							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・平野草津線							
目標と効果	・混雑度の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

(4) 交差点改良

戦略施策(4) 幅員構成、信号現示、レーン長の見直し								
内容	慢性的な道路渋滞の解消のため、ボトルネックとなっている交差点を対象に、幅員構成、信号現示、レーン長の見直しを行う							
関係者	交通管理者、滋賀県、草津市							
市の役割	関係者との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・ボトルネックとなる交差点（例：南田山交差点等）							
目標と効果	・渋滞箇所の減少							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

※ 全市的に取り組む施策と一体的に整備する。

## 7. 進行管理と評価・改善の仕組み

### (1) 推進・進行管理の考え方

草津市総合交通戦略における戦略施策については、実施時期や主体が異なる多様な事業で構成されている。

戦略の着実な推進と適正な進行管理を図るためには、社会情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化に柔軟に対応する必要があることから、横断的な事業の推進や変化に応じた新たな施策の提案などを行う必要がある。また、データ収集や調査によって、戦略施策の計画期間とあわせて、進捗状況の確認及び必要に応じた計画・目標の見直しを行っていく推進・進行管理体制を構築することが重要となる。

### (2) 推進・進行管理の体制

戦略施策を着実に実行するためには、市民・企業、交通事業者、行政等の関係者が連携して取り組むことが必要である。そのため、年度ごとの事業推進について、本戦略の策定主体である草津市が、関係者と連携を図り、事業の進行状況を把握するとともに、必要に応じて関係者間で進捗調整や情報交換を行う。

	役割
市民・企業	<ul style="list-style-type: none"><li>・かしこいクルマの使い方を考え、公共交通を積極的に利用する。</li><li>・ルールやマナーを守り、安心・安全かつ快適な交通環境を維持する。</li><li>・施策事業への理解を深め、協力する。</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者ニーズを理解し、快適かつ適切な運行サービスを提供する。</li><li>・公共交通の利用促進に向けた取り組みを積極的に実施する。</li><li>・施策事業への理解を深め、協力する。</li></ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民のニーズに適した持続可能な交通体系を構築する。</li><li>・よりよい市民生活の実現に向けた積極的かつ効果的な支援を検討する。</li><li>・公共交通の利用促進に向けた取り組みを積極的に実施する。</li><li>・施策事業の推進ならびに進行管理を行う。</li></ul>

(3) PDCAサイクルによる施策の評価・改善

社会・経済情勢の変化や市民の価値観の変化に柔軟に対応した戦略施策の実施を進めるため、以下のようなPDCAサイクルを構築する。

【進行管理の流れ】

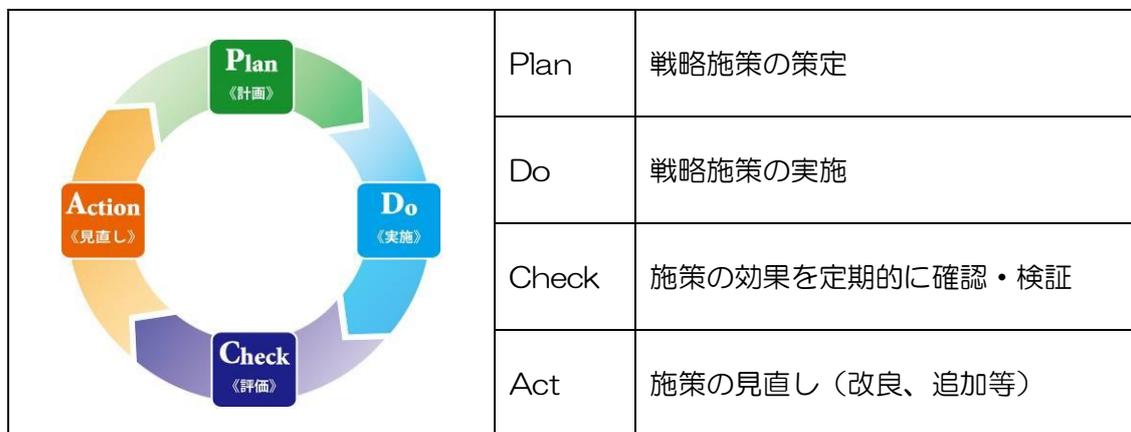


図 PDCA サイクルのイメージ