

## 5. 上位計画 及び 関連計画等（目指すべき都市交通の将来像）

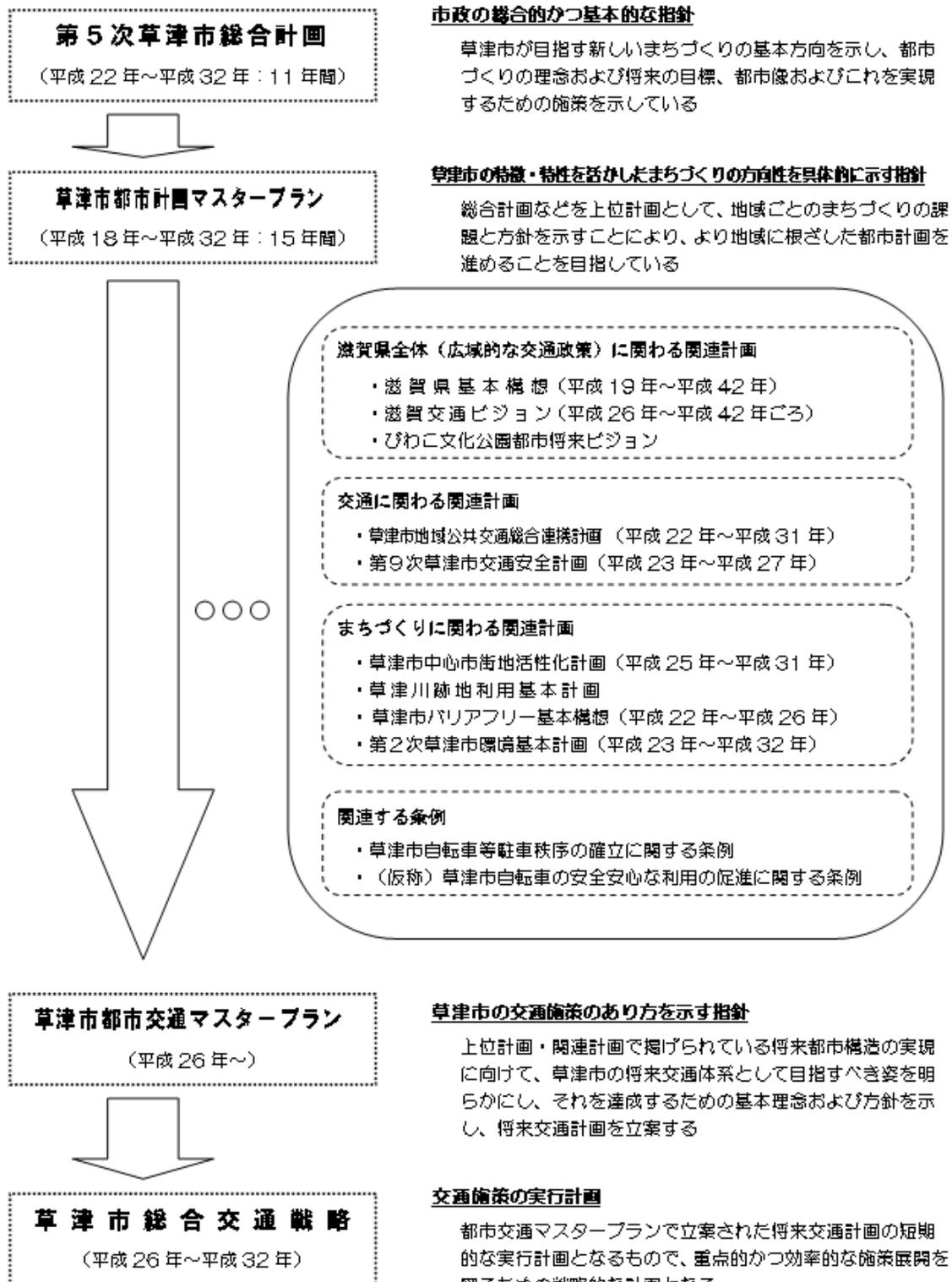


図 草津市都市交通マスタープラン 及び 草津市総合交通戦略の位置付け（再掲）

## 5.1 上位計画

### (1) 第5次草津市総合計画

草津市では、地域主権の本格的な到来に備え、都市としての自立性を高め、自らの知恵と努力により個性あるまちづくりと効果的かつ効率的な都市経営を行うため、第5次草津市総合計画が平成22年3月に策定されている。

この総合計画では、中長期的な視野のもとに総合的かつ計画的な行政を行って、“活力と魅力のある草津”を創出していくため、『出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津』が将来のまちの姿として掲げられている。

将来のまちの姿：

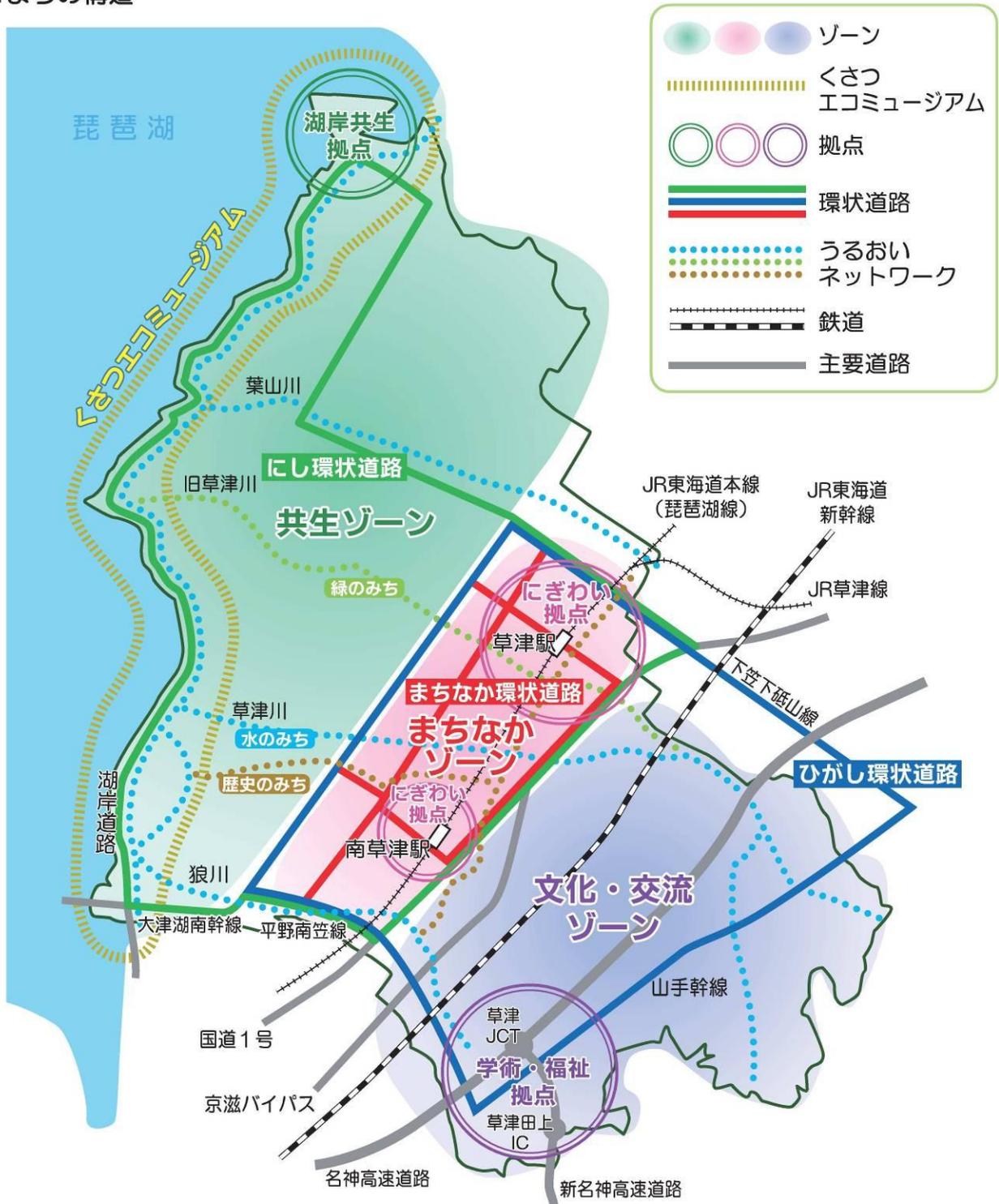
『出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津』

また、将来のまちの姿を実現するため、交通分野からのアプローチとして、交通安全対策の充実、総合的な交通体系の充実、バリアフリーの整備による快適なまちと社会を作っていくことが挙げられている。

#### <交通分野からのアプローチ>

- 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。
- 市内や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。
- 歩道の段差解消やわかりやすい案内表示等を行い、ハード面・ソフト面の両面からバリア（障壁）を無くし、誰にとっても安全で安心できる、快適なまちと社会をつくっていく。

■まちの構造



出典：草津市総合計画基本構想

図 第5次草津市総合計画に掲げる将来都市像

## 「人」が輝くまちをつくるための施策

### ◆人権

- 人権と平和を尊重する取り組みの推進
- 人権文化を高める市民活動の支援・促進
- 人権教育の推進
- 人権擁護対策の充実
- 人権相談体制の充実

### ◆男女共同参画

- 男女共同参画推進計画の推進
- ◆教育・青少年
  - 教育内容の充実
  - 児童・生徒の安全・安心の確保
  - 教育研究所の機能充実
  - 教育問題相談体制の整備
  - 教育施設・設備の充実と適切な維持管理・更新

- 青少年教育の充実と社会参加の促進
- 青少年の健全育成に向けた活動への支援
- ◆生涯学習・スポーツ
  - 生涯学習拠点の整備とネットワーク化
  - 活動支援拠点の充実とネットワーク化
  - 生涯学習内容の充実
  - 生涯学習の成果を生かした地域づくり
  - 地域協働学校の展開
  - スポーツの普及促進
  - スポーツに親しむ場の充実

### ◆市民文化

- 「ふるさと草津の心」の醸成
- 文化・芸術の振興
- 文化財調査の推進
- 文化財の保全と継承
- 歴史資産を生かしたまちづくり



## 「安心」が得られるまちをつくるための施策

### ◆子ども・子育て

- 小児医療の充実支援
- 母子保健サービスの充実
- 就学前教育の充実
- 保育サービスの充実
- 援助を要する子どもへの支援の充実
- 保育所(園)・幼稚園の施設整備
- 児童育成クラブの充実
- 「放課後子ども教室」の展開
- 子ども・子育て支援、ネットワークの充実
- 児童虐待の防止と早期発見・早期対応
- ひとり親家庭等への支援の充実
- 子育てに伴う経済的負担の軽減

### ◆長寿・生きがい

- 高齢期の健康・生きがい対策の充実
- 介護予防対策の充実
- 介護保険サービスの充実と適切な利用の促進
- 地域ケアの推進と高齢者福祉サービスの適切な利用の促進
- 認知症対策の充実
- 介護保険制度の適切な運用
- 年金制度の適切な運用
- ◆障害福祉
  - 障害福祉サービス等の充実
  - 社会参加と自己実現のニーズへの対応
  - 情報・コミュニケーションのバリアフリー化の促進
  - 障害と障害のある人への理解の促進

### ◆地域福祉

- 地域福祉の担い手の育成
- 地域福祉を支えるネットワークづくり
- 地域の力を生かした福祉のまちづくり
- 要援護者支援体制づくり

### ◆健康・保険

- 健康づくり運動の展開
- 疾病予防対策の強化
- 地域医療体制の充実支援
- 国民健康保険制度の運用
- 高齢者医療制度の周知
- 福祉医療費の助成

### ◆生活・安心

- セーフティネットの充実
- 市民相談業務の充実
- 消費者保護対策の充実・消費者団体の育成

- 火葬場・墓地の適正管理
- 公衆衛生の向上
- ◆防犯・防災
  - 自主防災体制の確立と市民意識の高揚
  - 災害に強い都市基盤の整備
  - 消防体制の充実
  - 地域防災体制の強化
  - 自主防犯活動の展開と市民意識の高揚
  - 防犯設備の維持・整備
  - 河川・排水路の整備
  - 公共下水道雨水幹線の整備

## 「心地よさ」が感じられるまちをつくるための施策

### ◆うらおい・景観

- 公園・緑地の整備
- まちなみ緑化の推進
- 水辺空間の活用
- 草津川(阿蘇川)敷地の活用
- 自然的・歴史的景観の保全と活用、都市景観の形成

### ◆環境

- 生態系の保全
- 自然環境とふれあう機会の充実
- 環境学習の拠点づくり

### ◆環境学習の内容充実

- 様々な主体が参画するプラットフォームの構築
- 省エネルギーと新エネルギー利用の推進
- 発生抑制・資源化の推進
- ごみの適正処理
- し尿の適正処理
- 環境美化の推進
- 環境汚染等の調査
- 事業所等からの環境負荷対策

### ◆住宅・住生活

- 良質な住宅資産の形成
- 市街地の整備と土地利用の適切な誘導
- 近隣とともに住生活への支援
- 魅力的な「まちなか」づくり
- ◆上下水道
  - 上下水道施設の整備・更新
  - 上下水道施設の適切な維持管理
  - 水道事業の健全経営

- 水洗化の促進
- 下水道の整備と維持管理
- 農業集落排水施設の維持管理

### ◆道路・交通

- 広域主要幹線道路等の整備促進
- 幹線道路の整備
- 生活道路の整備
- 歩道・自転車道等の整備
- 安全で快適な道路空間の整備
- 公共交通の充実
- 公共交通機関の利便性の向上
- まちのバリアフリー化の促進



## 「活気」があふれるまちをつくるための施策

### ◆農林水産

- 持続的・安定的な農業経営の確立
- 農地の保全と農業的土地利用の増進
- 市民ニーズに応える地産地消の推進
- 「農」のあるまちづくり
- 農業振興のためのネットワーク強化
- 水産業等の経営の安定化
- 漁場環境の保全と漁業資源の確保

### ◆商工観光

- 研究開発人材の連携と協働の基盤づくり
- 研究開発を中心とした企業(機能)の誘致と集積促進
- ベンチャー企業の誘致と第二創業の支援
- 中小企業の技術向上と経営革新の支援

- 「まちなか」商業の活性化
- 小地域ごとの商業基盤の確保
- 観光資源の開発と草津ブランドの活用促進
- 出会いとふれあいの魅力の発信
- 勤労者への支援
- ◆コミュニティ・市民自治
  - 地域コミュニティ活動の活性化の支援
  - 市民活動の活性化の支援
  - 市民活動支援拠点の充実とネットワーク

- パートナーシップによるまちづくりの推進
- ◆情報・交流
  - まちづくり情報基盤の整備
  - 行政情報の適切な提供
  - 多文化交流の促進
  - 近隣自治体との連携の強化
  - 大学などとの共同研究の充実
  - 大学と地域の連携の充実

出典：草津市総合計画概要版

図 第5次草津市総合計画の実現に向けた施策例（□：交通分野の施策例）

## (2) 草津市都市計画マスタープラン

草津市では、本市の都市の将来像や土地利用、地域ごとのまちづくりの方針などを定め、本市の都市計画の総合的な指針としての役割を果たす「草津市都市計画マスタープラン」が平成18年3月に策定されている。(※ 平成22年6月に一部変更)

このマスタープランでは、『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目指して～』を都市づくりの基本テーマとともに、以下に示す5つの目標が掲げられている。

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目指して～』

都市づくりの目標：

<都市基盤整備の推進>

- 目標1 安全で安心できる都市の形成
- 目標2 立地特性を活かした賑わいと活力ある都市の形成

<草津らしい都市づくりの推進>

- 目標3 歴史と調和した美しく潤いのある都市環境の形成
- 目標4 人にやさしく環境に配慮した都市空間の形成
- 目標5 協働によるまちづくり文化の醸成

都市の交通軸については、国土交通軸、広域幹線軸、都市骨格幹線軸、環状幹線軸、鉄道軸を位置づけ、都市の骨格を形成することとしている。

また、都市づくりの目標を達成するため、交通分野からのアプローチとして、以下に示す施策イメージが掲げられている。

#### <交通分野からのアプローチ>

##### ① 都市防災の向上

- 震災・火災後の災害復旧を迅速に行うために、周辺市を含めた広域的な防災道路のネットワークを構築し、代替え可能な複数ルートを整備を推進する。

##### ② 交通安全性の向上

- 自動車よりも歩行者・自転車等の利用を優先する住宅地の形成を進める。

##### ③ 中心市街地の活性化

- 賑わいあるまちづくりを支援するため、中心市街地における土地利用と連携した道路整備を促進する。

##### ④ 交流と連携の促進

- 広域との交流・連携の基盤を強化するため、近畿圏および滋賀県の上位計画に位置付けられた広域的な幹線道路網の整備を促進する。

##### ⑤ 交通ネットワークの形成

- 駅舎等の公共交通機関旅客施設については、すべての人にとって利用しやすい施設とするため、バリアフリー化を促進する。
- バス交通については、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。
- 草津市の持続的発展の基盤として、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を検討する。
- 増加する自転車利用に対応する自転車ネットワークの整備、駐輪スペースの確保を促進する。
- 新たな道路整備や道路空間の見直しにより、自動車交通需要の増加にともなう交通渋滞の緩和を図る。
- ただし、現在未整備の都市計画道路については、社会経済情勢や人の価値観の変化等に適切に対応し、合理的な都市整備を進める観点から必要に応じた見直しを行い、時代のニーズに応じた道路網形成を推進する。



## 5.2 関連計画

### 5.2.1 滋賀県全体（広域的な交通政策に関わる関連計画）

#### (1) 滋賀県基本構想

滋賀県では、県民、各種団体、企業、行政が共有する未来ビジョンとして、『滋賀県基本構想「未来を拓く8つの扉」』が平成23年3月に策定されている。

滋賀県基本構想の基本理念：

『未来を拓く共生社会へ ～人とともに 琵琶湖とともに～』

8つの未来戦略プロジェクト：

- ① 子育て・子育て応援プロジェクト
- ② 働く場への橋架けプロジェクト
- ③ 地域を支える医療福祉・在宅看取りプロジェクト
- ④ 低炭素社会実現プロジェクト
- ⑤ 琵琶湖の再生プロジェクト
- ⑥ 滋賀の未来成長産業プロジェクト
- ⑦ 地域の魅力まるごと産業化プロジェクト
- ⑧ みんなで命と暮らしを守る安全・安心プロジェクト

この基本構想では、交通分野からのアプローチとして、以下に示す施策イメージが掲げられている。

交通分野からのアプローチ：

- ① 電気自動車の普及促進
  - ・ 充電インフラの整備、初期需要の創出
- ② 魅力ある滋賀交通ネットワークの構築
  - ・ 高速交通網と生活交通とのネットワーク化
  - ・ 新たな交通システムの導入に向けた検討
- ③ 自転車利用の促進
  - ・ 利用しやすい体制の構築、普及啓発
- ④ 主要幹線道路等の計画的整備
  - ・ 混雑多発箇所に対する対策
  - ・ スマートインターチェンジの整備
- ⑤ 通学路安全対策事業
  - ・ 安全な通学路整備計画の策定、通学路安全マップ等の作成
- ⑥ 高齢者の交通事故抑止対策
  - ・ 交通安全教育等を中心とした総合的な交通安全対策の実施

## (2) 滋賀交通ビジョン

滋賀県では、交通政策を総合的、計画的に進めるための基本指針として、『滋賀交通ビジョン』が策定されている。ここでは、「交通をめぐる諸課題への対応」、「滋賀県総合交通ネットワーク構想の見直し」を行うことを目標とし、以下の課題が挙げられている。

また、南部地域の交通について、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必要と示されている。

### <滋賀交通ビジョンの検討過程で示されている課題（例）>

- ・ マイカーから公共交通機関等への転換
- ・ 幹線交通の集中に起因する交通渋滞の緩和
- ・ 交通利便性の低い地域の交通環境向上
- ・ 交通空白地における地域交通の確保
- ・ 観光地からの二次アクセスの確保
- ・ 少子高齢化に対応した地域交通施策の推進
- ・ 高齢化に伴う将来の公共交通需要増大への対応

### (3) びわこ文化公園都市将来ビジョン

広域的な拠点となるびわこ文化公園都市に関わる課題や社会的な要請を踏まえつつ、この地域が持つ多様な施設や資源を活かして、滋賀の社会成長や経済成長に貢献する場としていくため、びわこ文化公園都市のあるべき姿や今後の方向性を明らかにするため、『びわこ文化公園都市将来ビジョン』が平成24年8月に策定されている。

この将来ビジョンでは、広域的な観点から、交通に対する以下の方向性が挙げられている。

#### 【短期】

##### ★ 駐車場や路線バスの利便性

- ・ 施設設間のバスルートの充実や停留所位置の見直し
- ・ コミュニティバスやノンステップバスの導入
- ・ 既存駐車場の効率的な活用や駐車場の共有化等の検討

#### 【中長期】

##### ★ 地域内外のアクセス性の向上に向けた取組の検討

- ・ 新交通システムの導入、アクセス道路、域内道路の整備など周辺地域を含む新たな交通ネットワーク構築に関する検討

## 5.2.2 まちづくりに関わる計画

### (1) 草津市中心市街地活性化計画

高いポテンシャルを有しながら、活性化につながっていない草津市の中心市街地について、草津市の特徴（強み）を活かすことで、市域及び広域的な賑わい・活動拠点としての役割を果たすことを目的とした「草津市中心市街地活性化計画」が策定されている。

この計画では、基本理念を『“元気”と“うるおい”のある交流都市』として、以下に示す3つの目標が検討されている。

中心市街地の活性化に係る基本理念：

『“元気”と“うるおい”のある交流都市』

中心市街地の活性化に係る目標：

- 目標1 歩いて楽しい回遊性の高いまち
- 目標2 個性的で魅力ある店舗が集積するまち
- 目標3 幅広い世代が交流するまち

### (2) 草津川跡地利用基本計画

草津市ならではのまちづくり資源である草津川跡地を単に公園・緑地空間としてとらえるだけでなく、草津市の都市価値を高め、未来に新しいチャンスを広げる空間としてとらえ、『どこにもない 魅力まちづくりの舞台開き』を目指すため、「草津川跡地利用基本計画」が策定されている。

基本理念：

『歴史をつくる、人と自然の合作』

交通に係る方向性：

■都市価値の向上

- ・環境共生型の空間・施設、自動車依存の少ない交通マネジメント、立地特性を活かした防災空間などの先進的・独創的な機能・空間を積極的に展開する

■都市機能の連携・強化

- ・草津川跡地に沿って立地する駅や商業施設、市役所・公園・学校などの公共施設と連携・補完する機能展開と空間デザイン化を図ることにより、交通機能・都市福利機能はもとより、コミュニティ・防災・環境面などの都市機能の充実・向上を目指す

### (3) 草津市バリアフリー基本構想

第5次草津市総合計画に掲げられたまちづくり基本理念『出会いが織りなすふるさと“元気”と“うるおい”のあるまち 草津』をバリアフリーの側面から支援し、草津市の居住者から来訪者まで、すべての人が安全・安心・快適に移動できるまちづくりを目指し、「草津市バリアフリー基本構想」が平成22年に策定されている。

この基本構想では、基本理念を『“すべての人が心地よく移動できるまち“草津”』として、以下に示す5つの基本方針が定められている。なお、この基本構想では、草津駅周辺と南草津駅周辺を重点整備地区が設定されている。

バリアフリー化推進に係る基本理念：

『“すべての人が心地よく移動できるまち“草津”』

バリアフリー化推進に係る目標：

- ① すべての市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の推進
- ② すべての人で進める「心のバリアフリー」の推進
- ③ すべての人が安全・安心・快適に利用できる駅のバリアフリー化の充実
- ④ すべての人が安全・安心・快適に利用できる駅前広場のバリアフリー化の充実
- ⑤ すべての人が安全・安心・快適に移動できる歩行環境の整備

### (4) 第2次草津市環境基本計画

地球温暖化に代表されるように、地球規模への問題へと広がりを見せており、影響が何世代先までも継続するなど、問題の複雑化・長期化が特徴であり、年々問題は深刻なものになってきている。このような背景を受け、草津市では、草津市環境基本計画の基本理念やめざす環境像などを引き継ぎ発展させていくため、平成32年を目標年次とした第2次草津市環境基本計画が策定されている。

めざす環境像：

『人とひと 人と自然が織りなす  
琵琶湖に開かれた環境文化都市 くさつ』

基本方針：

- 方針1 環境学習社会づくり
- 方針2 低炭素社会への転換 ……エコ交通システムのまちづくり
- 方針3 資源循環型社会の構築
- 方針4 自然とともに生活する環境づくり
- 方針5 環境汚染・公害への適切な対策
- 方針6 うるおい豊かな環境づくり

### 5.2.3 交通に関わる計画

#### (1) 草津市地域公共交通総合連携計画

草津市では、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」が平成22年3月に策定されている。

この計画では、地域生活交通・バリアフリー対策、輸送サービス向上・安全円滑化、地域活性化・公共交通利用促進の3点から以下に示す目標が掲げられている。そのうえで、多面的な目標の実現により目指す全体像として、『人が元気になり、まちが元気になり、地球も元気になる』が全体目標に設定されている。

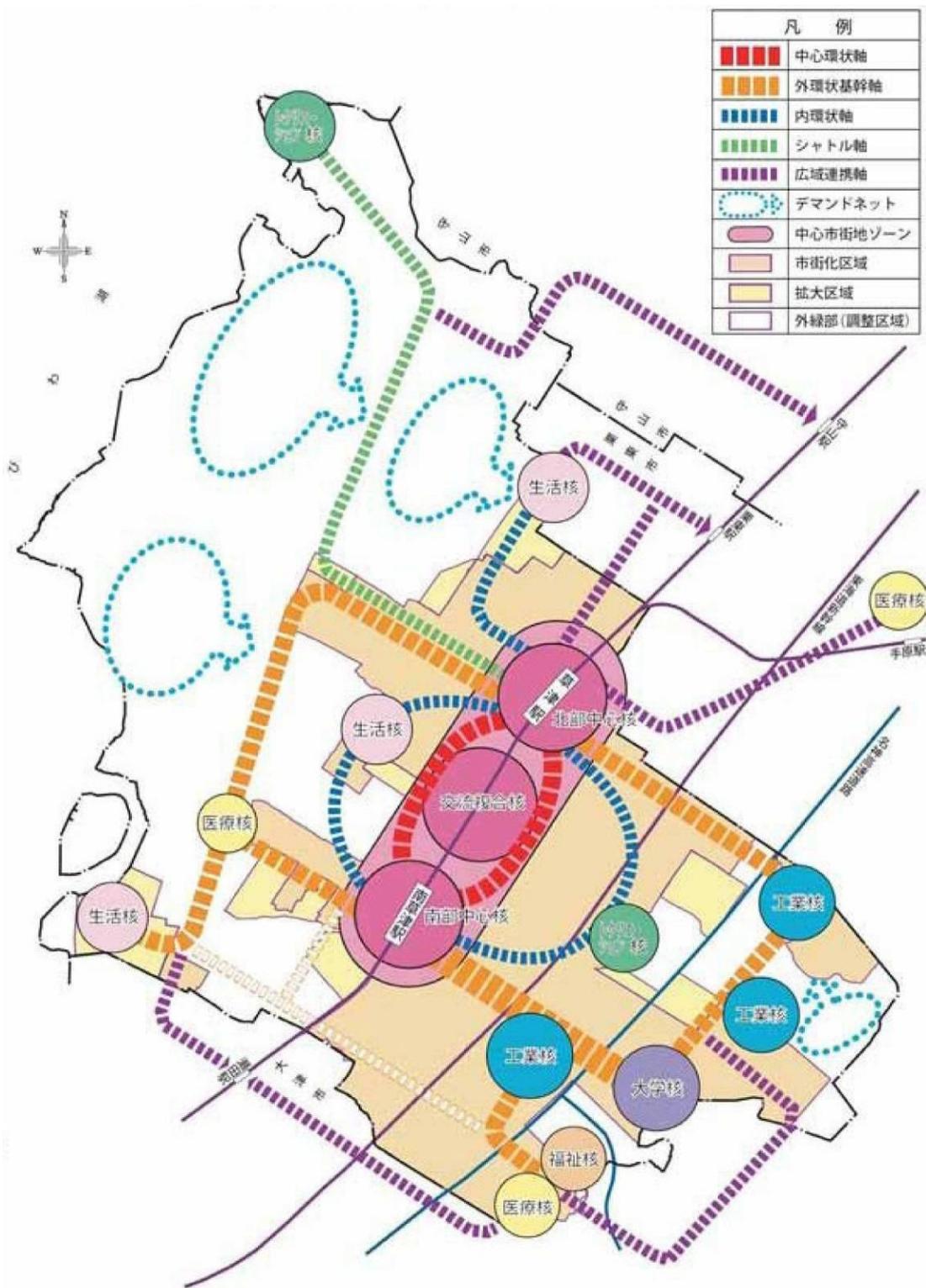
部門別	目 標
地域生活交通・バリアフリー対策 に向けて	①空白地における公共交通の確保 ②誰もが移動しやすい公共交通の体系化 (基幹・乗り換え等を含む) ③バスのバリアフリー化(車両、バス停等) ④駅のバリアフリー化(駅舎、駅前広場等) ⑤わかりやすいバス案内表示 ⑥ユニバーサル視点の導入
(福祉有償運送運営協議会より)	⑦福祉有償運送ほか福祉移送サービス(STS)との連携
輸送サービス向上・安全円滑化 に向けて	⑧バスの速達性・定時性の確保 ⑨既存バス路線の利用促進 ⑩効率的な運行路線・体制の再編 ⑪交通渋滞の緩和対策 ⑫モビリティ・マネジメントの推進
地域活性化・公共交通利用促進 に向けて	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) =CO2削減・地球温暖化防止 ⑰新交通システムの検討



<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。**

資料：草津市地域公共交通総合連携計画

図 公共交通活性化の目標設定



出典：草津市地域公共交通総合連携計画

図 公共交通ネットワーク方針図

(2) 第9次草津市交通安全計画 ～ 交通事故減少プラン ～

市民一人ひとりの交通安全に対する意識改革を図り、まめバスや民間路線バス交通の活用等による交通総量削減対策、歩車分離や速度抑制、交差点等の安全対策といった交通環境の整備等、各種の交通安全対策を交通安全推進団体や企業、市民との協働のもとに推進し、道路交通の危険性を低減させ、より住み良いまち「草津」を目指すため、『第9次草津市交通安全計画 ～ 交通事故減少プラン ～』が平成24年に策定されている。

この計画では、今後の道路交通安全対策を進める重点を以下のとおり、明確化されている。

道路交通の安全についての対策の重点課題：

- I 高齢者および子どもの安全確保
- II 歩行者および自転車の安全確保
- III 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

## 5.2.4 交通に関わる条例

### (1) 草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例

公共の場所における自転車等の駐車秩序の確立について、公共の場所の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止することを目的として、「草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例」が平成5年に制定されている。

この条例では、地域生活に関わるそれぞれの主体の責務を決め、駐車秩序の確立が進められている。

#### 主な主体の責務

##### <市長>

必要な施策の実施に努める

##### <市民>

自転車等の駐車秩序に関する意識の向上に努めるとともに、市長が実施する施策に協力する

##### <自転車利用者>

自転車等を公共の場所に放置することのないように努める

##### <鉄道事業者>

旅客の利便に供するため、自転車等駐車を設置するように努めるとともに、市長が実施する施策に積極的に協力する

##### <施設・事業者>

その施設の利用者のために必要な自転車等駐車を設置するように努めるとともに、市長が実施する施策に積極的に協力する

### (2) (仮称) 草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例

自転車の安全な利用、自転車の盗難の防止および自転車の利用環境の整備についての個々の責務および施策について規定することにより、自転車の安全安心な利用の促進を図ることを目的とした「(仮称) 草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例」が策定されている。

### 5.3 目指すべきまちの姿

草津市の上位計画を踏まえると、『**“元気”と“うるおい”のあるまち**』（第5次草津市総合計画）や『**ゆとりと活力のある生活実感都市**』（草津市都市計画マスタープラン）を目指すことが示されている。これにともない、草津市都市交通マスタープランでも、以下の2点を両立しながら、その他の関連計画からみえる方向性（集約型都市構造、公共交通中心、安全・安心等）を踏まえた交通まちづくりを目指すことが重要になると考えられる。

- ・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”）
- ・都市の持続的な発展の実現（“元気”、活力）

#### 【草津市の計画・条例】

	上位計画・関連計画	上位計画・関連計画からみえる交通まちづくりの方向性
上位計画	第5次草津市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を軸とした交通施策の実施</li> <li>・安全・安心かつコンパクトなまちの形成</li> </ul>
	草津市都市計画マスタープラン	
まちづくりに関わる計画	草津市中心市街地活性化計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脱自動車依存を通じた集約型都市構造の構築</li> <li>・公共交通を中心としたエコ交通の推進</li> </ul>
	草津川跡地利用基本計画	
	草津市バリアフリー基本構想	
	第2次草津市環境基本計画	
交通に関わる計画	草津市地域公共交通総合連携計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが移動しやすい公共交通システムの構築</li> <li>・安全・安心な交通環境の整備</li> </ul>
	第9次草津市交通安全計画	
交通に関わる条例	草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の安全・安心かつ適正な利用の促進</li> </ul>
	(仮称)草津市自転車の安全安心な利用の促進に関する条例	

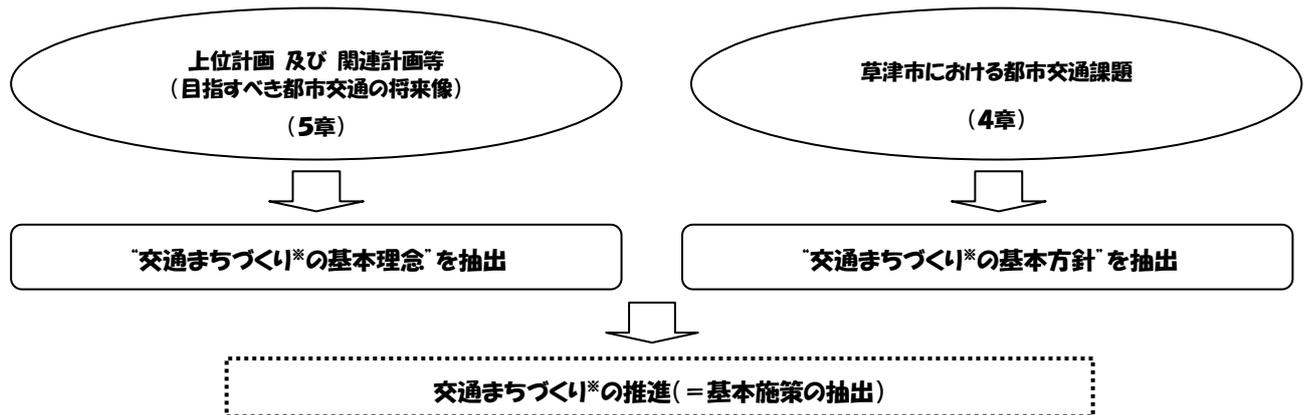
#### 【滋賀県の計画】

	上位計画・関連計画	上位計画・関連計画からみえる交通まちづくりの方向性
滋賀県全体 広域的な交通政策に関わる関連計画	滋賀県基本構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が一体となった交通ネットワークの形成</li> <li>・都市中核施設を結び新たなシステムの検討</li> </ul>
	滋賀交通ビジョン	
	びわこ文化公園都市将来ビジョン	

## 6. 草津市都市交通マスタープラン

### 6.1 基本理念・基本方針

これまでに示した草津市における都市交通課題や、上位計画及び関連計画等から交通まちづくりの基本理念、基本方針を定め、今後の施策展開の方向性を明らかにする。



※ 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

図 基本方針の決定プロセス

#### (1) 基本理念

上位計画 及び 関連計画等を踏まえると、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”）を両立したまちが将来像として相応しいと考えられる。このことから、草津市における交通まちづくりの基本理念については、以下と定める。

交通まちづくりの基本理念：

『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』

#### (2) 基本方針

都市交通課題を踏まえ、多様な市民ニーズ（＝人）、地球全体からのニーズ（＝環境）、さらには、都市としてのニーズ（＝地域）をかなえるため、人、環境、地域の3つの観点から、交通まちづくりの充実を図る。

交通まちづくりの基本方針：

「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」

## 6.2 目指すべき都市交通体系

草津市は、国土軸である JR 東海道本線、国道 1 号や名神高速道路、新名神高速道路などの広域交通ネットワークが整備されているが、国道 1 号を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、東西方向のネットワークが特に脆弱である。このため、山手幹線の未整備区間や主要な東西方向のネットワークとなる平野南笠線の整備など、今後も一層の交通機能の強化を図り、近隣都市だけではなく、京阪神、中京地域をはじめとする広域的な連携を進めていくことが必要である。

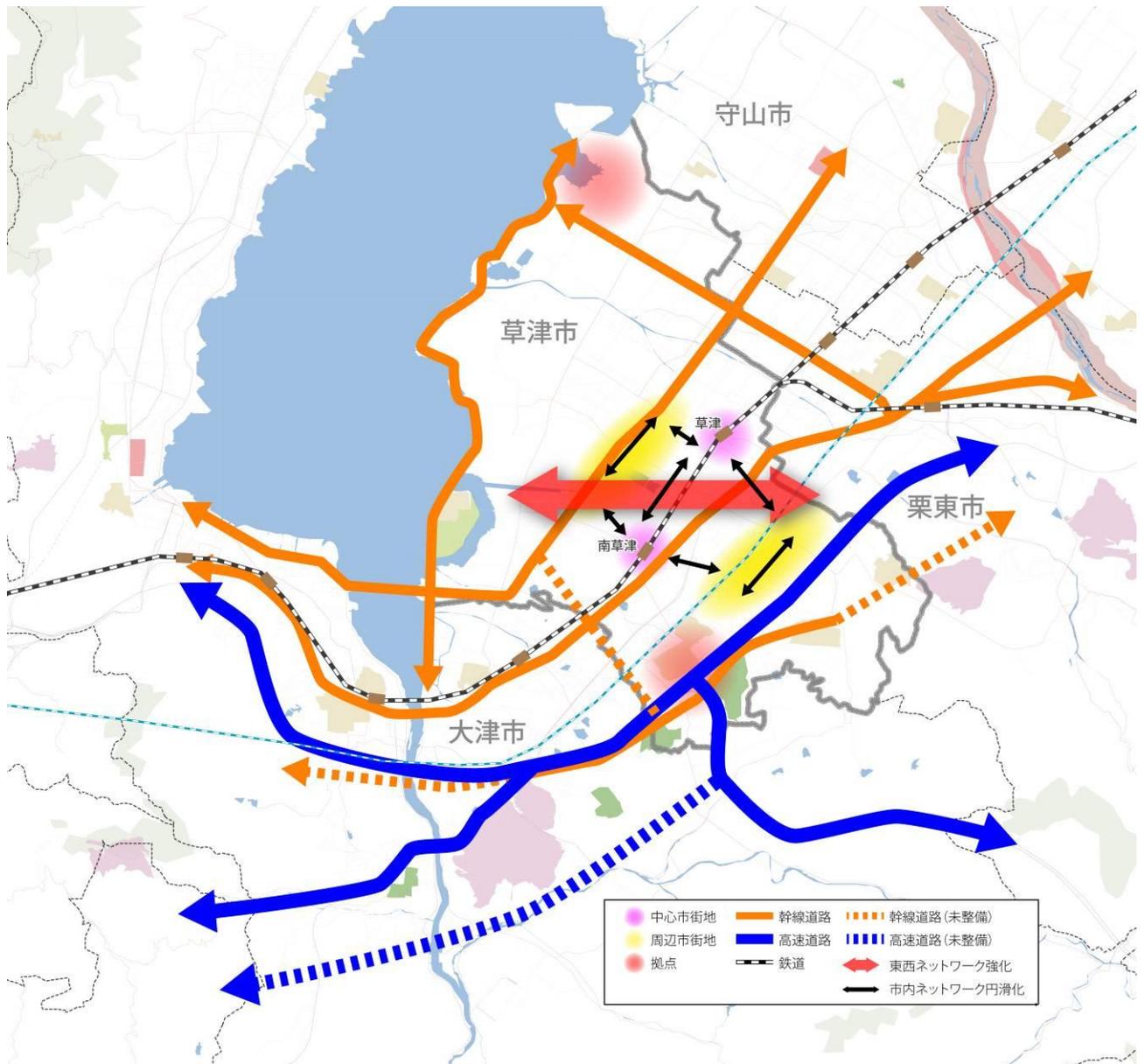


図 草津市都市交通マスタープランにおける将来像（広域的なイメージ）

草津市は、琵琶湖と田上・信楽山地に挟まれる地理的条件により、市街地が南北に連担しており、特に、JR 草津駅を中心とする北部中心核と JR 南草津駅を中心とする南部中心核に都市機能の集積が著しくなっている。特に南草津駅周辺や、国道1号およびそれに接続する中心部の市道・県道において激しい交通混雑が発生している。

今後は、市内ネットワークの円滑化を図る視点から、道路環境の整備、自転車ネットワークの構築、新交通システムの導入など、様々な施策の組み合わせにより、誰もがいつでも安心して移動できるまちづくりを進めることが必要である。



図 草津市都市交通マスタープランにおける将来像（市域のイメージ）

## 6.3 都市交通マスタープランの基本施策

### 6.3.1 基本施策の体系

都市交通マスタープランについては、草津市が抱える都市交通課題を解決し、目指すべき将来像を実現するべく、基本方針に基づき、以下の基本施策を設定した。

表 基本方針と基本施策の関係

		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
鉄道に関する計画	鉄道の利便性向上			○
新交通システムに関する計画	新たな交通ネットワークの形成	○	○	○
バスに関する計画	バス交通サービスの確保・維持・改善	○	○	○
自動車に関する計画	道路環境の整備	○	○	
自転車・歩行者に関する計画	自転車・歩行者の利便性向上	○	○	
交通結節点に関する計画	異なる交通手段間の連携	○		
ソフト施策に関する計画	自動車に頼らない市民意識の醸成		○	
	安全に対する市民意識の向上	○		
中心市街地活性化計画・ 草津川跡地利用基本計画との連携	中心市街地活性化・ 草津川跡地有効活用への貢献			○

### 6.3.2 鉄道に関する計画

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>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">⇩ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪・京都へのアクセスが容易にできるまち</li> <li>・周辺地域からのアクセスが容易にできるまち</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>・鉄道路線の強化</li> </ul> <p style="text-align: center;">◇琵琶湖線や草津線の輸送力の強化</p>
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>

★：草津市総合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



※地下鉄事業者のバリアフリー化等については「地下高速鉄道整備事業費補助」において支援

資料：国土交通省 HP

図 地域公共交通バリア解消促進等事業による駅の高度化イメージ

### 6.3.3 新交通システムに関する計画

草津市では、交通結節点と大学や工場を結ぶ区間において、バスが提供可能なサービスを上回る需要が発生しており、新たな交通システムの導入も視野に入れた交通ネットワークの構築が求められる。

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。

したがって、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。

● 新たな交通ネットワークの形成	
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>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が公共交通ネットワークで結ばれたまち</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>・新交通システムの導入※ <ul style="list-style-type: none"> <li>◇LRTの導入</li> <li>★BRT（連節バス、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、段階的な整備を進める。</li> </ul>

★：草津市総合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

※ 段階的な整備イメージおよび検討内容を以下に整理

#### ★ 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、連節バスおよび 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 + 連節バス、PTPS		連節バス、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	連節バス 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

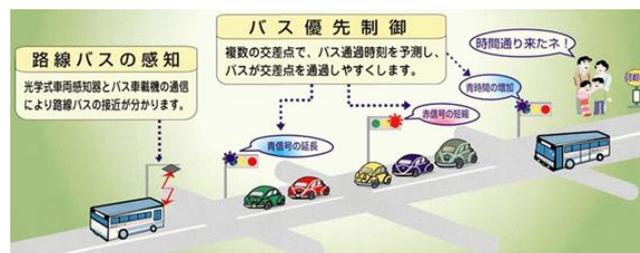


図 PTPS のイメージ

### 6.3.4 バスに関する計画

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（6.3.1）を検討する。

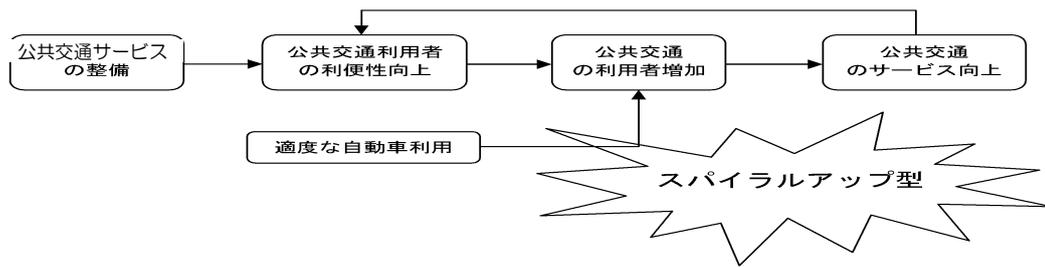


図 交通まちづくりのシナリオイメージ

● バス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>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> <li>↓ 交通まちづくり</li> <li>・持続的に公共交通サービスが提供されるまち</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> </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>

★：草津市総合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



● 道路環境の整備	
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土軸となる幹線道路が南北を横断 ⇒ 通過交通による渋滞の発生</li> <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>・ 人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・ 環境にやさしい交通まちづくりの実現 ↓ 交通まちづくり</li> <li>・ それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち</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> <li>◇広域幹線道路やバイパス道路の整備</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、右左折レーン長の見直し</li> </ul> </li> <li>・ 広域防災拠点へのアクセス道路の整備</li> <li>・ 高速道路への通過交通の誘導</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>

★：草津市総合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



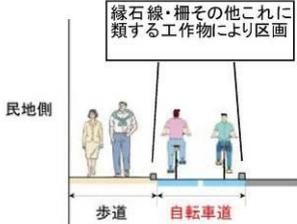
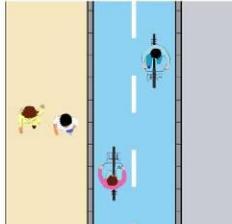
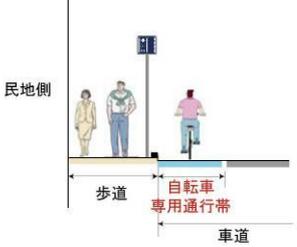
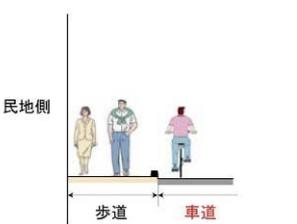
### 6.3.6 自転車・歩行者に関する計画

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>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</li> <li>・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち</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>★街灯やミラーの整備</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>★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> <li>◇サイクリングロードの整備</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>

★：草津市総合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

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>民地側</p>  <p>歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車道</p> 
自転車専用通行帯	<p>民地側</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯</p> 
自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)	<p>民地側</p>  <p>歩道 車道</p>	<p>歩道 車道</p> 

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 自転車走行空間の整備イメージ

### 6.3.7 交通結節点に関する計画

草津駅ならびに南草津駅については、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。

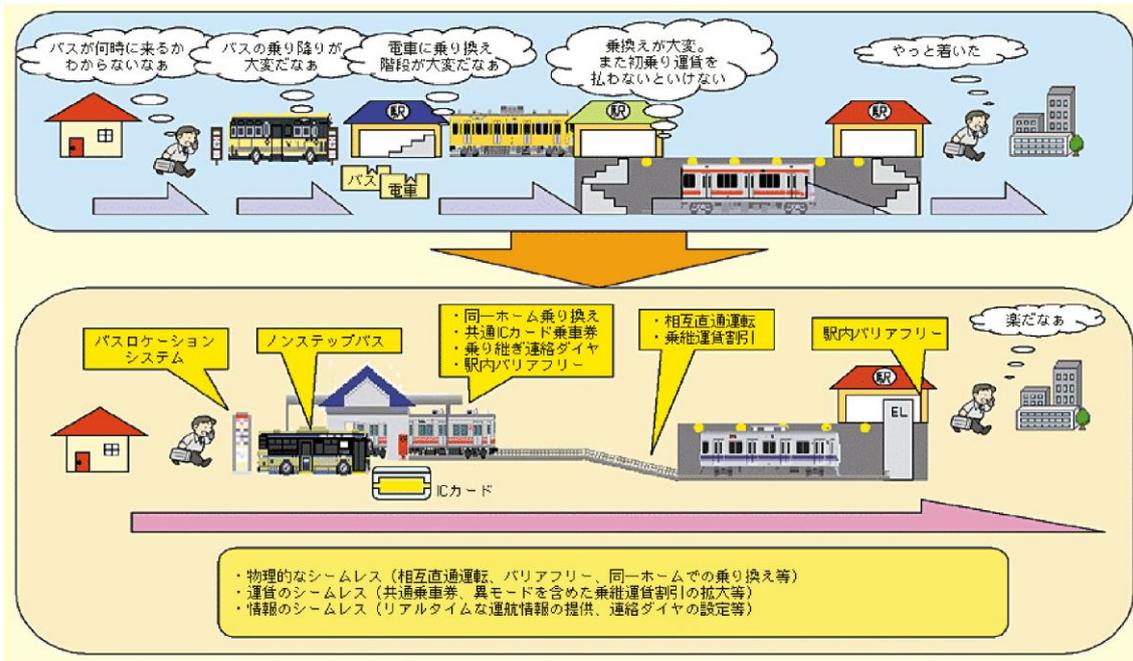
なお、駅前広場のように空間が限られたエリアでは全てのニーズを受け入れることは難しいため、自家用車については流入規制も含めた検討が必要と考えられる。

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。

● 異なる交通手段間の連携	
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>・ 人にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <div style="text-align: center;">  交通まちづくり         </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ それぞれの交通手段が連携したまち</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>★駅前ロータリーの運用見直し</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> <li>◇駅前ロータリーの改善</li> <li>◇シームレス化（空間的な連続、経済的な連絡、時間的な連続）</li> <li>◇バリアフリー化</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>

★：草津市総合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



出典：国土交通省白書（H14）

図 異なる交通手段間の連携（公共交通のシームレス化）のイメージ

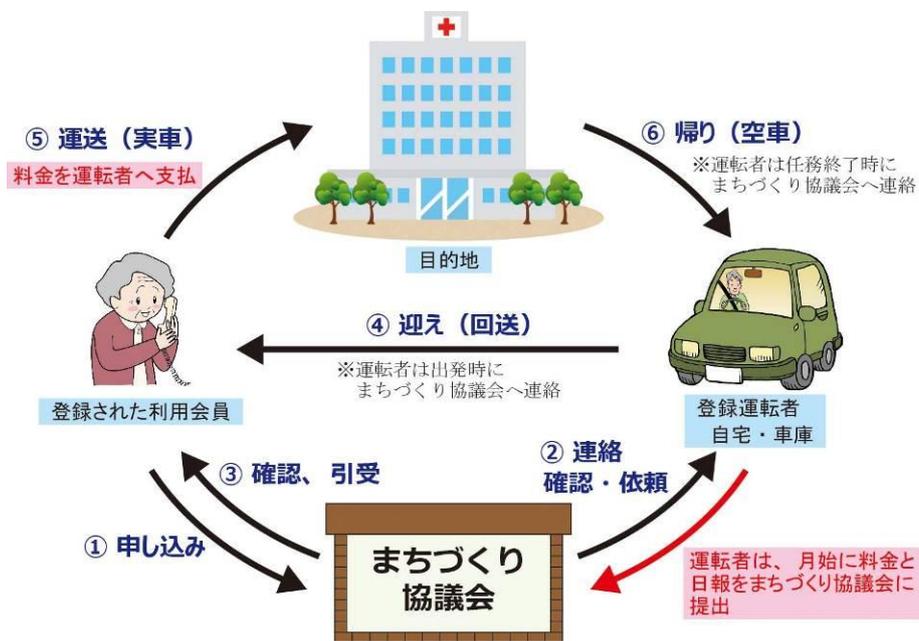


図 ボランティア輸送システムのイメージ

### 6.3.8 ソフト施策に関する計画

#### (1) 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を行うだけでなく、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>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">⇩ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民がかしこいクルマの使い方を理解しているまち</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</li> <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>
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>

★：草津市総合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

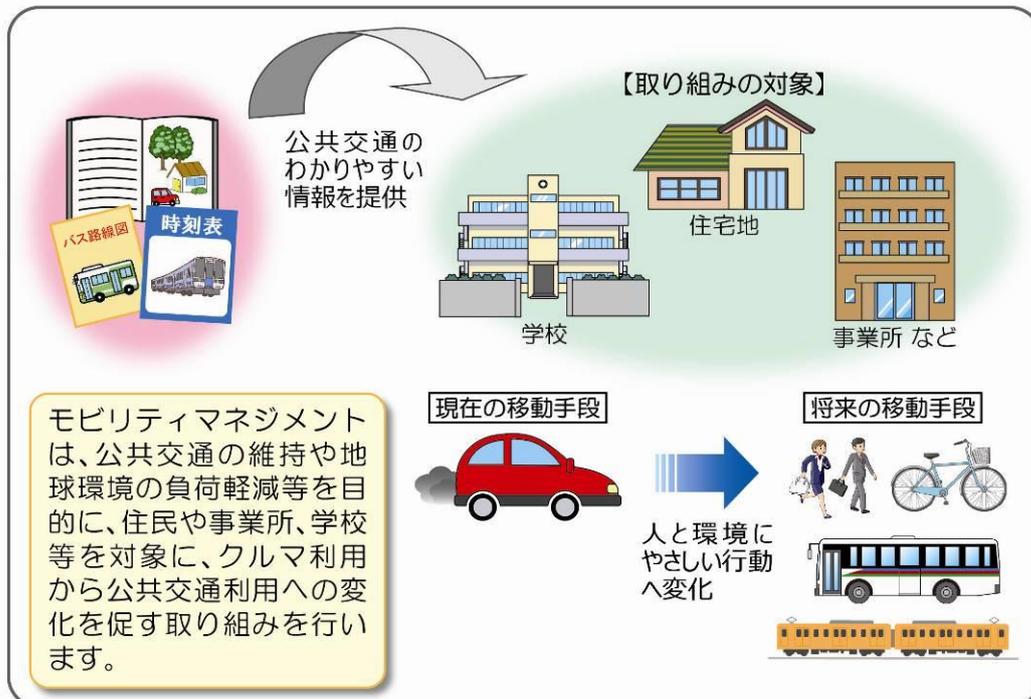


図 モビリティ・マネジメントのイメージ

(2) 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	・ マナー不足により安全性が低下
目指すべき将来像	・ 人にやさしい交通まちづくりの実現 <div style="text-align: center;">  交通まちづくり         </div> ・ 市民が自動車や自転車の正しい使い方を理解しているまち
将来像を達成するために検討すべき内容	・ 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
進め方	・ 地元との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合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



出典：宇都宮市HP

図 スケアードストレイト方式※による交通安全教室のイメージ

※ スケアードストレイト方式：恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせる手法

### 6.3.9 中心市街地活性化計画・草津川跡地利用基本計画との連携

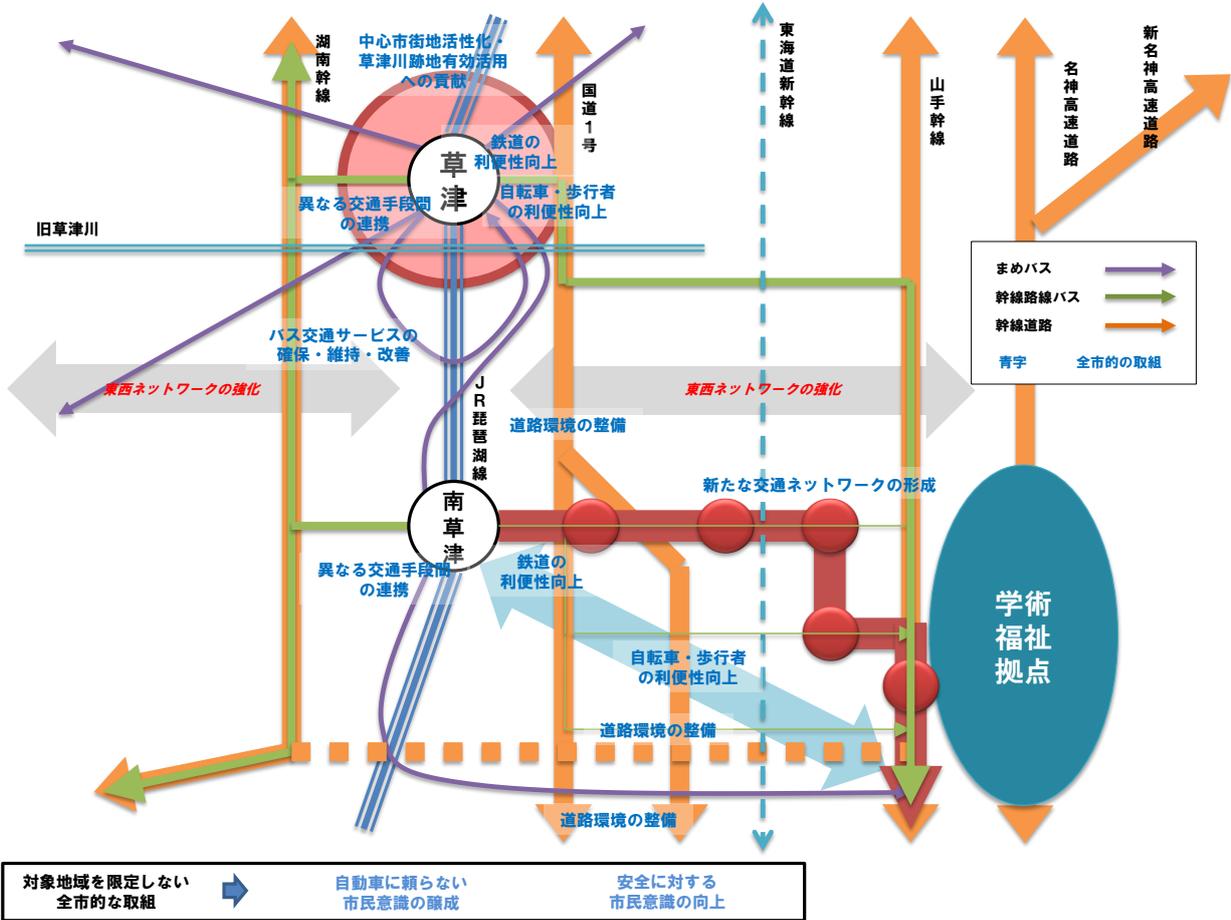
草津市では、「草津市中心市街地活性化基本計画」による中心市街地の活性化を検討している。また、「草津川跡地利用基本計画」による草津川跡地の活用を検討している。集約型都市構造の核となる中心市街地の活性化を見据えた交通まちづくりと、新たな都市機能を有する草津川跡地とのアクセシビリティを考慮した交通まちづくりが必要となる。

● 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>・ 地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">  交通まちづくり         </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市拠点へのアクセシビリティが高いまち</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環境の整備</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環境の整備</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>

★：草津市総合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

# 都市交通マスタープランの将来イメージ



## 7. 草津市総合交通戦略

### 7.1 総合交通戦略の趣旨

6章で示した草津市都市交通マスタープランの考え方に基づき、草津市が目指すべき交通まちづくりの基本理念、基本方針を達成するため、迅速かつ重点的に取り組むものについて、実行計画を策定していく必要がある。ここでは、交通まちづくりの基本理念を実施するため、基本方針に乗っ取った実行計画となる施策を整理する。

なお、都市交通施策については、都市構造や市民意識、社会情勢の変化に対応し、地域や関係機関と連携を図りながら、効率的かつ効果的に進めていくことが求められる。そのため、草津市総合交通戦略では、各施策の関係者ならびに目標やスケジュールを明確にしたうえで、計画（PLAN）、実施（DO）、見直し（CHECK）、改善（ACTION）を行う一連のシステムを構築する。

交通まちづくりの基本理念：

『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

交通まちづくりの基本方針：

「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」

## 7.2 総合交通戦略の位置付け

草津市総合交通戦略については、第5次草津市総合計画、草津市都市計画マスタープランなどの上位計画で定められた基本方針に基づき、草津市が目指すべき交通まちづくりの目標、基本理念、基本方針を定めた草津市マスタープランの実行計画となるもので、平成32年度を目標とした重点的かつ効率的な施策展開を図るものとなる。

### 第5次草津市総合計画

(平成22年～平成32年：11年間)



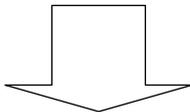
### 草津市都市計画マスタープラン

(平成18年～平成32年：15年間)



### 草津市都市交通マスタープラン

(平成26年～)



### 草津市総合交通戦略

(平成26年～平成32年)

#### 市政の総合的かつ基本的な指針

草津市が目指す新しいまちづくりの基本方向を示し、都市づくりの理念および将来の目標、都市像およびこれを実現するための施策を示している

#### 草津市の特徴・特性を活かしたまちづくりの方向性を具体的に示す指針

総合計画などを上位計画として、地域ごとのまちづくりの課題と方針を示すことにより、より地域に根ざした都市計画を進めることを目指している

#### 草津市の交通施策のあり方を示す指針

上位計画・関連計画で掲げられている将来都市構造の実現に向けて、草津市の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本理念および方針を示し、将来交通計画を立案する

#### 交通施策の実行計画

都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の短期的な実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となる

図 総合交通戦略の位置付け

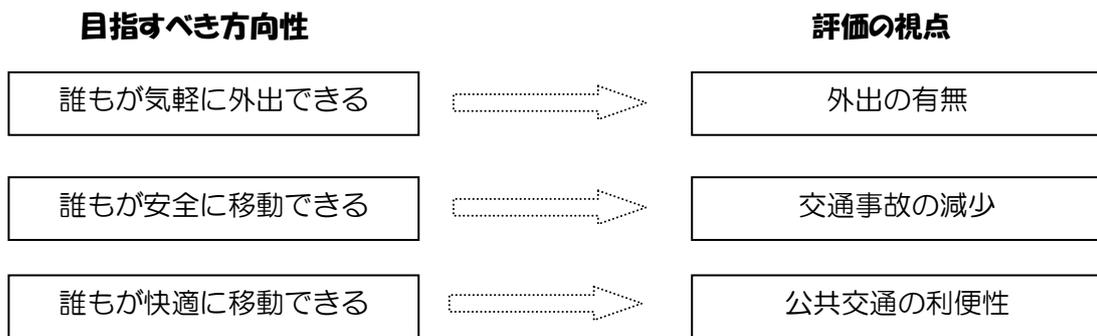
### 7.3 計画目標の設定

草津市総合交通戦略については、都市交通マスタープランで定めた以下に示す計画目標の平成32年時点での目標を達成するため、施策の具体化（実行計画の策定）を図る。なお、交通まちづくりのアウトプットとして、草津市総合交通戦略では、計画（PLAN）、実施（DO）、見直し（CHECK）、改善（ACTION）を行う一連のシステムを構築する。

戦略の効率的かつ効果的な進捗を目指すためには、戦略の進捗段階においても、見直し（CHECK）および改善（ACTION）を行う必要がある。したがって、中間年次である平成28年度までを前期、それ以降を後期と位置づけ、前期の終了時点で、計画指標に対する評価を行うこととする。

#### ① 人にやさしい交通まちづくりの実現

人にやさしい交通まちづくりの実現に向けては、以下のようなアウトプットが達成される必要がある。



以上を踏まえ、評価可能な計画目標を整理すると、以下の項目が挙げられる。

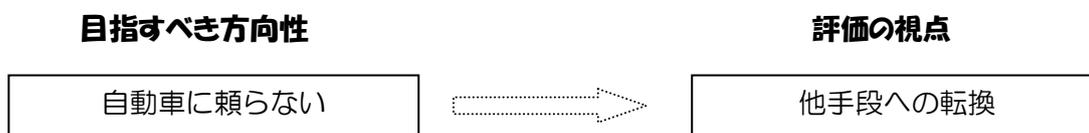
評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
外出の有無	歩行環境が原因で 外出を控える人の割合	13.8% (H24)	13.8%	13.8%	市民アンケート
	【考え方】高齢化が進み、交通弱者が増加しても、外出困難者の増加は防ぐ。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・歩行空間の整備 ・街灯やミラーの整備				

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
交通事故の減少	総事故件数の減少	794 件 (H24)	635 件	510 件	交通管理者
	【考え方】H25～H28 までに 20% (H24 比)、 さらに H29～H32 (H28 比) までに 20% の削減を目指す。 (H21～H24 までの 4 年間で約 20% の削減。その削減ペースを維持する)				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・駐輪場の整備・放置自転車の撤去 ・自転車安全利用指導員の配置による安全性の確保、啓発 ・イベントやワークショップの開催 ・自転車安全教室受講者に対する修了証の交付 ・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				

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
公共交通の利便性	バスサービスへの満足度	15.9% (H24)	20.0%	25.0%	市民アンケート
	【考え方】最終的な目標を 25% と定め、段階的な満足度の向上を目指す。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・各機能を共有したバス路線の一体化 ・行政枠を超・各機能を共有したバス路線の一体化 ・行政枠を超えたコミュニティバスの一体化えたコミュニティバスの一体化 ・バスロケーションシステムの導入 ・IC カードの導入 ・幅員構成、信号現示、右左折レーン長の見直し ・駅前ロータリーの運用見直し				

② 環境にやさしい交通まちづくりの実現

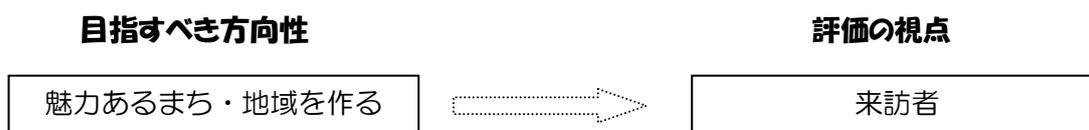
環境にやさしい交通まちづくりの実現に向けては、以下のようなアウトプットが達成される必要がある。



評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
他手段への転換	自動車利用者の減少 (分担率)	48.2% (H22)	45.0%	41.3%	パーソントリップ調査
	【考え方】自動車分担率はH32までにH2(41.3%)と同水準まで改善する。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRT (連節バス、PTPS) の導入</li> <li>・自転車走行空間の整備</li> <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> <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> <li>・モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>				

③ 地域を維持・活性化する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に向けては、以下のようなアウトプットが達成される必要がある。



評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
来訪者	観光客数の増加 (年間)	174 万人 (H24)	185 万人	203 万人	草津市
	【考え方】最終的な目標を、最も多かったH9の203万人とし、段階的な改善を目指す。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備</li> <li>・中心市街地へのアクセス環境の整備</li> <li>・草津川跡地へのアクセス環境の整備</li> </ul>				

## 7.4 総合交通戦略の概要

6章で示した草津市都市交通マスタープランの考え方に基づき、基本施策案の実行プランを作成する。なお、草津市都市交通マスタープランで導出した基本施策については、アンケートから得られた市民ニーズや少子高齢化社会の中で優先すべきもの、実現性や即効性が高いものを重点施策として、地域別の戦略施策案に盛り込むものとする。

### 【基本施策の体系図】

草津市都市交通マスタープラン		草津市総合交通戦略
交通まちづくりの着眼点	目指すべき将来像	基本施策（案）
鉄道利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul>  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪・京都へのアクセスが容易にできるまち</li> <li>・周辺地域からのアクセスが容易にできるまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道路線の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>◇琵琶湖線や草津線の輸送力の強化</li> </ul> </li> </ul>
新たな交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul>  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が公共交通ネットワークで結ばれたまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <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（連節バス、PTPS）の導入</li> </ul> </li> </ul>
バス交通サービスの確保・維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul>  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続的に公共交通サービスが提供されるまち</li> </ul>	<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</li> <li>★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化</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> </ul>
道路環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul>  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち</li> </ul>	<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> <li>◇広域幹線道路やバイパス道路の整備</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、右左折レーン長の見直し</li> </ul> </li> <li>・広域防災拠点へのアクセス道路の整備</li> <li>・高速道路への通過交通の誘導</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

【基本施策の体系図（続）】

草津市都市交通マスタープラン		草津市総合交通戦略
交通まちづくりの着眼点	目指すべき将来像	基本施策（案）
自転車・歩行者の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち</li> </ul>	<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>★街灯やミラーの整備</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>★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> <li>◇サイクリングロードの整備</li> </ul> </li> </ul>
異なる交通手段間の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・それぞれの交通手段が連携したまち</li> </ul>	<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>★駅前ロータリーに流入する自家用車（K&amp;R車両）の規制・誘導</li> <li>◇駅前ロータリーの改善</li> <li>◇シームレス化（空間的な連続、経済的な連絡、時間的な連続）</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>
自動車に頼らない市民意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民がかしこいクルマの使い方を理解しているまち</li> </ul>	<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>
安全に対する市民意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人にやさしい交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が自動車や自転車の正しい使い方を理解しているまち</li> </ul>	<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>
中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点へのアクセス性が高いまち</li> </ul>	<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環境の整備</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環境の整備</li> </ul> </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

## 7.5 実施施策

これまでに示した全市的ならびに地域特有の課題について、個別の基本施策を設けることで、草津市が抱える交通課題を一体的に改善することを目指す。

### 【地域別の基本施策】

地域	基本施策（案）
全市的に取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 新交通システムの導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>★ BRT（連節バス、PTPS）の導入</li> </ul> </li> <li>(2) 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）</li> </ul> </li> <li>(3) 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> </ul> </li> <li>(4) 歩行環境の改善               <ul style="list-style-type: none"> <li>★ 街灯やミラーの整備</li> </ul> </li> <li>(5) 自転車利用環境の整備               <ul style="list-style-type: none"> <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> <li>(6) 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> <li>(7) 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>

【地域別の基本施策（続）】

地域	基本施策（案）
草津地域で取り組む施策	(1) 歩行環境の改善 ★ 歩行空間の整備 (2) 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 (3) 鉄道駅における乗継利便性の強化 ★ 自家用車（K&R 車両）の規制・誘導 (4) 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環境の整備 (5) 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環境の整備
常盤・笠縫・山田地域で取り組む施策	○ 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）
志津地域で取り組む施策	○ 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）
南草津駅周辺地域で取り組むべき施策	(1) 新交通システムの導入 ★ 連節バス、PTPS の導入 (2) 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 ★ 自家用車（K&R 車両）の規制・誘導 (3) 交差点改良 ★ 幅員構成・信号現示・右左折レーン長の見直し (4) 歩行環境の改善 ★ 歩行空間の整備 (5) 自転車利用環境の整備 ★ 自転車走行空間の整備 ★ 放置自転車の撤去
老上地域で取り組む施策	○ 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）
玉川地域で取り組むべき施策	(1) 新交通システムの導入 ★ 連節バス、PTPS の導入 (2) 自転車利用環境の整備 ★ 自転車走行空間の整備

### 7.5.1 全市的に取り組む施策

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）>

- 新交通システムの導入
  - ★ BRT（連節バス、PTPS）の導入
- 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
- 歩行環境の改善
  - ★ 街灯やミラーの整備
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 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
- 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)新交通システムの導入

戦略施策(1) BRT（連節バス、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、輸送力の大きい連節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	【主体】滋賀県、草津市、交通管理者、運行事業者							
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							
課題	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用（初期＋運用）を確保する</li> <li>・費用負担のあり方を決定する</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					

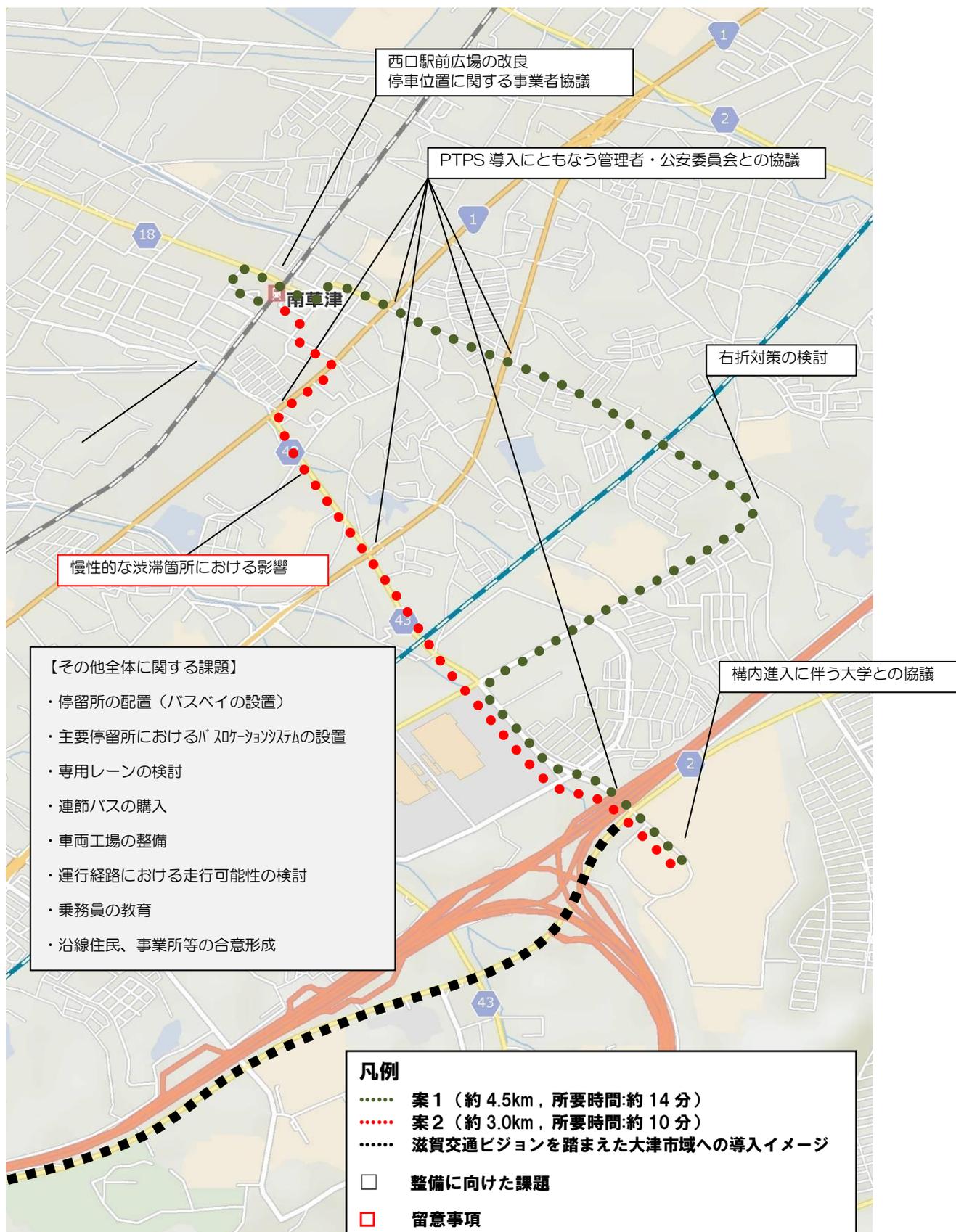


図 岐阜市が導入しているBRT（連節バス）の側面  
【乗車口が2か所、降車口が1か所あり、扉も大きい仕様】



図 岐阜市が導入しているBRTの車内（左）と乗降口（右）  
【床全面が平坦なバリアフリー対応。スロープで乗降が可能な仕様】

出典：岐阜市HP



※ 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

(2) 効率的なバス事業の展開

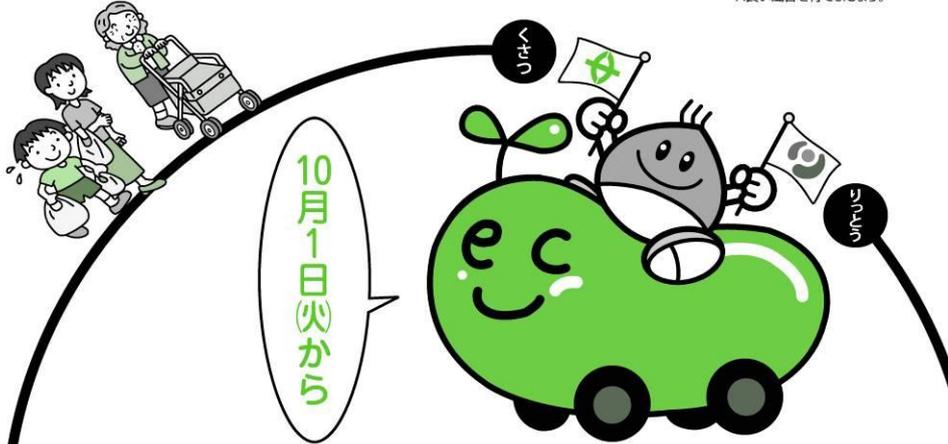
戦略施策(2)-A 各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス）								
内容	各事業者及び草津市が運行しているバス路線について、運行路線やダイヤの検討を一体となってい、事業者にとって持続可能な運行を実現するとともに、利用者にとっても利便性の高い運行サービスを提供する。							
関係者	【主体】バス事業者 【支援】滋賀県、草津市							
市の役割	関係者間で今後の運行内容を協議する機会を草津市が管理・運営する。							
対象	草津市全域（+ 近隣市）							
留意事項	<b>【問題点】</b> ・民間企業の自主的な運営・競争を阻害する可能性がある。 <b>【課題】</b> ・民間企業の自主的な運営・競争を維持する							
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(2)-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	【主体】栗東市、草津市 【支援】滋賀県 【実行】バス事業者							
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）							
留意事項	<b>【課題】</b> ・運行財源を確保する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					



草津市民憲章

- 私たち草津市民は
- 1.古い歴史にとけあつた新しい文化をつくり、住みよいまちをせきすくためにあなたがいちばんをもちあつて、ともにあすへの歩みを進めましょう。
  - 1.豊かな生産に努めましょう。
  - 1.高い教養を伸ばしましょう。
  - 1.明るい環境を整えましょう。
  - 1.良い風習を育てましょう。



「草津・栗東くるっとバス」の新しいロゴマーク

バス路線の改編について

変更点は次のとおりです。

- 1 笠縫東常盤線が、「くりちゃんバス(栗東市のコミュニティバス)」と「近江バス」と提携し、新しい運行経路として生まれ変わります。JR草津駅から、JR栗東駅や済生会病院へ行く路線は、「草津・栗東くるっとバス」に変わります。
- 2 南笠・笠山医大線と中心市街地線を統合します。JR草津駅から滋賀医大病院まで、乗り換えずに行くことができます。

改編ルートやダイヤについては、今号の広報くさつと一緒に配布した「まめバスマップ」が、市ホームページを見てください。

交通政策課(5階、☎561-2343、☎561-2487)

まめバス運行ルートを大幅に変更します

熱中症に気をつけて!

予防と応急手当の基本は、休憩・冷却・水分補給です。正しい知識と適切な処置で、熱中症を予防しましょう。



- シリーズ・お知らせ…………… 2～7、9～12ページ
- げんき予報…………… 8、9ページ
- でんごんぼん…………… 11ページ

図 くりちゃんバス(栗東市)と一体的となったまめバスの運行を周知する「広報くさつ9.15号」

(3) 快適なバス周辺環境の整備

戦略施策(3)-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、バス車内で鉄道との乗継情報などを提供する情報システムを整備する。							
関係者	【主体】バス事業者 【支援】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	・利用者の多いバス路線（例：南草津～立命館大学線など）							
留意事項	【問題点】 ・新たな費用（初期＋運用）が発生する							
	【課題】 ・費用（初期＋運用）を確保する ・費用負担のあり方を決定する							
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



資料：モバイルクリエイイト株式会社 HP

図 京阪バスによるバスロケーションシステムの導入例

戦略施策(3)-B ICカードの導入								
内容	異なる交通手段（例：鉄道とバス）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カードの導入を進める。							
関係者	【主体】バス事業者 【支援】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	草津市域を運行する全路線※							
留意事項	【問題点】 ・新たな費用（初期＋運用）が発生する							
	【課題】 ・費用（初期＋運用）を確保する ・費用負担のあり方を決定する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

※ 路線バス及びコミュニティバス



資料：京阪バス HP

図 ICカードの利用イメージ

(4) 歩行環境の改善

戦略施策(4) 街灯やミラーの整備								
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、街灯やミラーの整備を進める。							
関係者	【主体】滋賀県、草津市、交通管理者							
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）							
留意事項	【課題】 ・整備の優先順位を決定する。							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



図 太陽光発電を利用した街頭の整備イメージ

(5) 自転車利用環境の整備

戦略施策(5)-A 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	【主体】草津市							
市の役割	適切な費用負担を行う。							
対象	主要施設周辺（【選定の考え方】ならびに自転車の利用状況を踏まえ、判断する） 【選定の考え方】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点となり、自転車利用者の多い地点（例：草津駅、南草津駅）</li> <li>・主要な環境施設が立地し、自転車の利用環境を提供することで、観光による回遊が誘発できると想定される地点（例：琵琶湖博物館、矢橋帰帆島公園）</li> <li>・多様な交通が発生し、自転車の利用環境を提供することで、自動車による移動が抑制できると想定される地点（例：立命館大学、大規模工場）</li> </ul>							
留意事項	【問題点】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな費用（初期＋運用）が発生する</li> </ul> 【課題】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要に見合ったサービスレベルを決定する</li> <li>・費用（初期＋運用）を確保する</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					



図 コミュニティサイクルの導入イメージ

戦略施策(5)-B 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を配置し、市内に配置する。							
関係者	【主体】地元 【支援】草津市							
市の役割	適切な費用負担を行う。							
対象	・草津市民 (自転車安全利用指導員については、利用者も多く、かつ、放置自転車等のマナー啓発が重要となる交通結節点周辺を中心に配置する。)							
留意事項	【課題】 ・自転車安全利用指導員の適切な選定基準を決定する ・自転車安全利用指導員を確保する ・持続可能な支援体制を構築する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



資料：埼玉県HP

図 安全利用指導のイメージ



図 自転車利用環境の整備の概要

(6) バス停へのアクセス性強化

戦略施策(6) 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	【主体】地元 【支援】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							
留意事項	<b>【問題点】</b> ・バス路線から、利用客を奪う可能性がある <b>【課題】</b> ・持続可能な運営主体を確保する ・バス路線の利用を支援する（＝バス路線と競合しない）ルートを設定する。 ・輸送形態、運行頻度、運賃、車両等の運行システムを決定する ・費用負担のあり方を決定する。							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
	今後検討のうえ、確定							

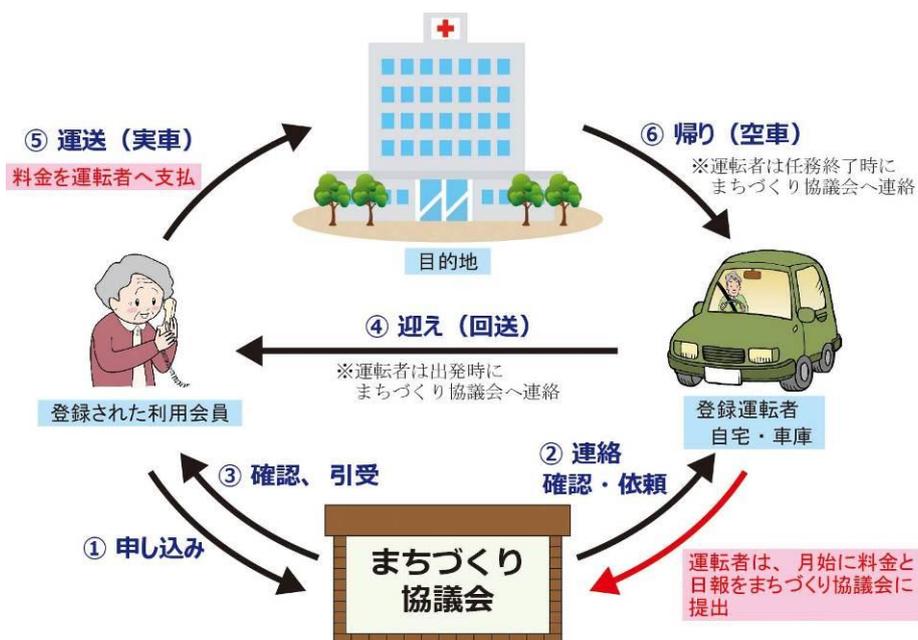


図 ボランティア輸送システムのイメージ

(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	【主体】地元、教育機関、企業・事業所 【支援】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> ※ 重点地区・施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>・老上地区（近江大橋周辺）</li> <li>・イオンモール</li> </ul> 既に交通渋滞が発生し、近江大橋の無料化により、自動車需要のさらなる増加が予想される老上地区を重点地区とし、取組を進める。							
留意事項	【課題】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的に協力してくれる地元、企業・事業所を確保する。</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							



資料：茨城県 HP

図 学校 MM のイメージ

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、市民がかしこ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で開催する。							
関係者	【主体】地元、教育機関、企業・事業所 【支援】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	・草津市民							
留意事項	【課題】 ・自主的に取組を行う運営主体（自治会やNPO）を養成する ・持続可能な支援体制を構築する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					



資料：兵庫県 HP

図 クルマ利用に関するワークショップのイメージ（左：開催風景、右：アウトプットイメージ）

(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	【主体】地元、教育機関 【支援】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							
留意事項	【課題】 ・自主的に取組を行う運営主体（自治会やNPO）を養成する ・持続可能な支援体制を構築する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					



資料：尼崎市 HP

図 体験型自転車安全教室のイメージ

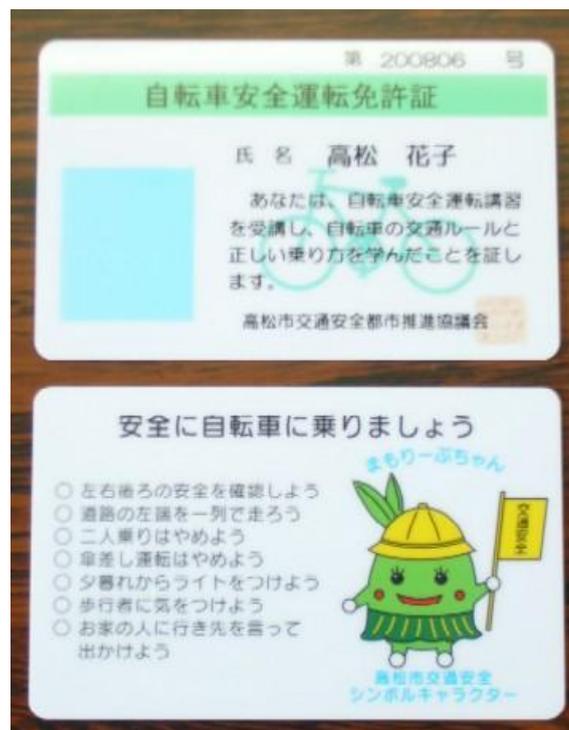
戦略施策(8)-B 企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施								
内容	自動車・自転車事故の防止を図るため、安全意識の向上に向けた取組を実施する。							
関係者	【主体】地元、企業・事業所 【支援】草津市							
市の役割	地元や企業・事業所との調整を行う。 適切な費用負担を行う。							
対象	・企業、事業所							
留意事項	【課題】 ・継続的に協力してくれる地元、企業・事業所を確保する。							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



資料：滋賀県 HP

図 車両の安全確認（左・中央）や安全意識の啓発に向けた講習会（右）のイメージ

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	【主体】地元 【支援】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							
留意事項	【課題】 ・市民の認知度を高め、修了証の価値を創出する。							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			今後検討のうえ、確定					



資料：高松市 HP

図 自転車安全教室の受講者に対する修了証のイメージ

### 7.5.2 草津地域で取り組む施策

草津地域については、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、乗り継ぎ利用者が集中しており、K&R車両を原因とする交通の錯綜も発生しているため、適切な駅前空間が望まれる地域である。

#### <草津地域で取り組むべき施策>

- 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
  - ★ 自家用車（K&R車両）の規制・誘導
- 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環境の整備
- 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環境の整備

(1) 歩行環境の改善

戦略施策(1) 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	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	【課題】 ・道路空間の適切な使い方を決定する							
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)-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	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	【問題点】 ・自動車や歩行者の空間が狭くなる 【課題】 ・道路空間の適切な使い方を決定する							
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(2)-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、商業施設との協議などを通じて、駅周辺地域の駐輪環境を整備する。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	【主体】交通管理者、草津市      【支援】滋賀県							
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							
留意事項	【課題】 ・駐輪場スペースを確保する ・自転車の撤去・保管・処分費用を確保する							
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】

(3) 鉄道駅における乗継利便性の強化

戦略施策(5) 自家用車（K&R 車両）の規制・誘導								
内容	秩序ある駅前ロータリーを確保するため、自家用車（K&R 車両）の流入を段階的に規制し、適切な場所へ誘導する。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路にK &amp; R車両が発生する</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な待機スペースを確保する</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					

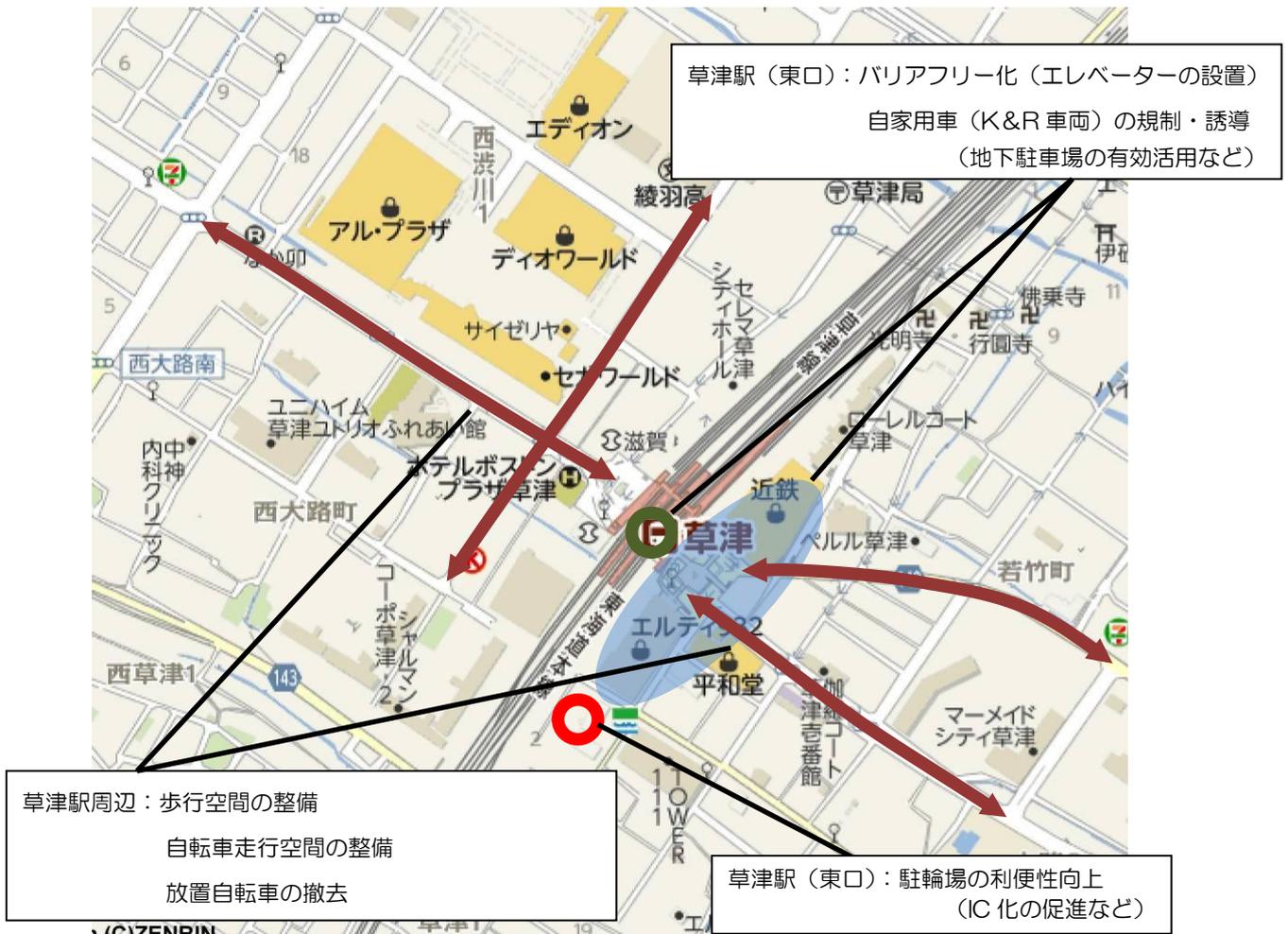


図 草津駅周辺における整備の概要

(4) 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環境の整備								
内容	中心市街地の活性化を創出するため、周辺道路の整備及び有効な利用を図る。							
関係者	【主体】交通事業者 【支援】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							
留意事項	【課題】 ・道路空間の適切な使い方を決定する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

(5) 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環境の整備								
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環境を整備する。							
関係者	【主体】草津市 【支援】滋賀県							
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							
留意事項	【課題】 ・適切なアクセス手段を決定する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

### 7.5.3 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、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が不可能なため、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が求められる地域となっている。

#### <常盤・笠縫・山田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）

##### ○ バス停へのアクセス性強化

戦略施策★ 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	【主体】草津市 【支援】滋賀県							
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							
留意事項	【課題】 ・駐輪場用地を確保する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

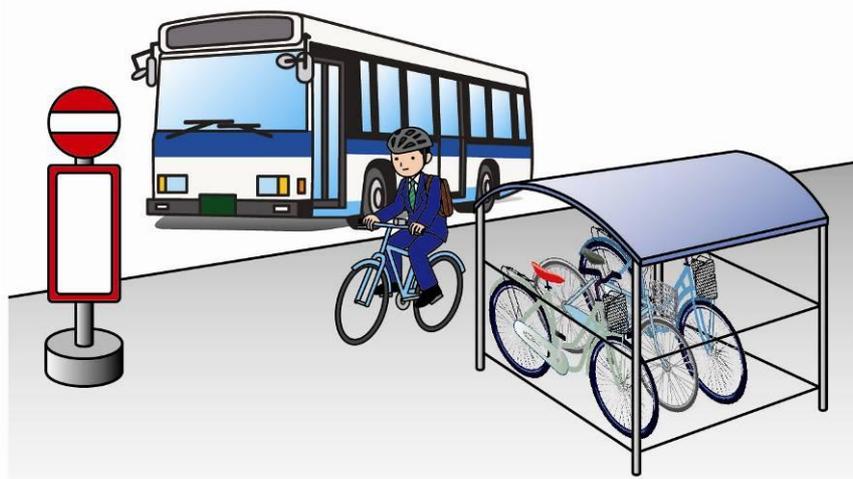


図 サイクル&バスライドのイメージ

#### 7.5.4 志津地域で取り組む施策

志津地域については、常盤・笠縫・山田地域と同様、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が不可能なため、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が求められる地域となっている。

##### <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）

##### ○ バス停へのアクセス性強化

戦略施策★ 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	【主体】草津市 【支援】滋賀県							
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							
留意事項	【課題】 ・駐輪場用地を確保する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

### 7.5.5 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、バスの快適性の低下、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
  - ★ 連節バス、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
  - ★ 自家用車（K&R 車両）の規制・誘導
- 交差点改良
  - ★ 幅員構成・信号現示・右左折レーン長の見直し
- 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
  - ★ 放置自転車の撤去

(1)新交通システムの導入

戦略施策(1) 連節バス、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、輸送力の大きい連節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	【主体】滋賀県、草津市、交通管理者、交通事業者							
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							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ P T P S の導入により、一般自動車にとって、不利な信号現示になる ⇒ 道路混雑が悪化する可能性がある</li> <li>・ 信号システムの変更費用が発生する</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路構造と照合した連節バスの運行実現性を確認する。</li> <li>・ 交通への影響に配慮したシステムを検討する ⇒ 連節バスや P T P S の導入に合わせた道路環境の整備を検討する。</li> <li>・ 導入費用を確保する</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)-A 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	【主体】交通事業者、交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
市の役割	関係者との調整を行う。							
対象	・南草津駅							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西口周辺で道路混雑や利用者の集中が新たに発生する可能性がある</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切なバス路線の振り分けを検討する</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				



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】

戦略施策(2) -B 自家用車（K&R 車両）の規制・誘導								
内容	秩序ある駅前ロータリーを確保するため、自家用車（K&R 車両）の流入を段階的に規制し、適切な場所へ誘導する。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市      【支援】滋賀県							
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	・南草津駅構内 及び 周辺							
留意事項	【問題点】 ・周辺道路にK & R車両が発生する 【課題】 ・適切な待機スペースを確保する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33～
			今後検討のうえ、確定					

(3) 交差点改良

戦略施策(3) 幅員構成、信号現示、右左折レーン長の見直し								
内容	慢性的な道路渋滞が、公共交通の定時性に影響を及ぼしている交差点については、PTPSの導入と併せた幅員構成、右左折レーン長、信号現示の見直しを行う。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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）							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PTPSの導入により、一般自動車にとって、不利な信号現示になる ⇒ 道路混雑が悪化する可能性がある</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通への影響に配慮した幅員構成、右左折レーン長、信号現示を検討する</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							



図 南草津駅周辺地域における道路整備の概要

(4) 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。また、生活道路へは、地域へ用事のない自転車を流入させないよう、規制・誘導を行う。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	【課題】 ・道路空間の適切な使い方を決定する							
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。

(5) 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、既存の走行空間を活かしながら、連続性のある自転車走行空間の確保を図る。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	【問題点】 ・自動車や歩行者の空間が狭くなる 【課題】 ・道路空間の適切な使い方を決定する							
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。



図 南草津駅周辺地域における歩行者・自転車環境整備の概要

戦略施策(4)-B 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、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	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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							
留意事項	【課題】 ・自転車の撤去・保管・処分費用の確保する							
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】

### 7.5.6 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が不可能なため、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が求められる地域となっている。

#### <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）

##### ○ バス停へのアクセス性強化

戦略施策★ 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	【主体】草津市 【支援】滋賀県							
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							
留意事項	【課題】 ・駐輪場用地を確保する							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
	今後検討のうえ、確定							

### 7.5.7 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
  - ★ 連節バス、PTPS の導入
- 自転車利用環境の整備
  - ★ 自転車走行空間の整備

#### (1)新交通システムの導入

戦略施策(1) 連節バス、PTPS の導入								
内容	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、輸送力の大きい連節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。  ※ 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。							
関係者	【主体】 滋賀県、草津市、交通管理者、交通事業者							
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							
留意事項	【問題点】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ P T P S の導入により、一般自動車にとって、不利な信号現示になる ⇒ 道路混雑が悪化する可能性がある</li> <li>・ 信号システムの変更費用が発生する</li> </ul> 【課題】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路構造と照合した連節バスの運行実現性を確認する。</li> <li>・ 交通への影響に配慮したシステムを検討する ⇒ 連節バスやP T P S の導入に合わせた道路環境の整備を検討する。</li> <li>・ 導入費用を確保する</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) 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	自転車利用者と歩行者や自動車との事故を避けるため、既存の走行空間を活かしながら、連続性のある自転車走行空間の確保を図る。							
関係者	【主体】交通管理者、草津市				【支援】滋賀県			
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	・南草津駅周辺と立命館大学を結ぶ区間							
留意事項	【問題点】							
	・自動車や歩行者の空間が狭くなる							
スケジュール	【課題】							
	・道路空間の適切な使い方を決定する							
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。



図 玉川地域における自転車走行空間整備の概要

## 8. 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必要がある。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組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組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