

草津市総合交通戦略協議会（第5回）

議 事 次 第

[日時] 平成25年10月23日（水）15:00～

[場所] 草津市立市民交流プラザ 大会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

(1) 草津市都市交通マスタープラン（案）及び草津市総合交通戦略（案）について

(2) 新駅設置の概略検討（案）について

4. そ の 他

5. 閉 会

草津市総合交通戦略協議会委員名簿 第5回

番号	所属	役職	氏名	備考
1	草津市まちづくり協議会連合会	会長	小林 達男	副会長
2	草津市老人クラブ連合会		西蔵 清彦	
3	公募委員		南出 幸代	
4	公募委員		香月 潤平	
5	特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会	常務理事	前野 奨	
6	立命館大学理工学部	教授	塚口 博司	会長
7	立命館大学理工学部	講師	塩見 康博	
8	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室	室長	平野 剛	
9	社団法人滋賀県バス協会	専務理事	樋口 俊助	
10	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	加茂 学	
11	滋賀県自転車軽自動車商業協同組合 草津・栗東支部	支部長	大西 清	
12	近畿地方整備局建政部都市整備課	課長	吉澤 勇一郎	
13	近畿地方整備局滋賀国道事務所	所長	日野 雅仁	
14	近畿運輸局滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	後藤 浩之	
15	滋賀県土木交通部	技監	松本 勝正	
16	滋賀県土木交通部交通政策課	課長	四塚 善弘	
17	滋賀県南部土木事務所	所長	徳島 英和	
18	草津警察署交通課	課長	堤 伸一	
19	草津市	特命監（都市再生担当）	浅見 善廣	
事務局	草津市都市建設部	部長	北中 建道	
		理事（景観・交通政策担当）	川崎 周太郎	
		副部長（景観・交通政策担当）	山本 憲一	
	草津市都市建設部交通政策課	参事	松尾 俊彦	
		主事	三田村 純	

草津市総合交通戦略協議会

立命館大学
理工学部 教授 ○
塚口 博司

草津市まちづくり協議会連合会 ○
会長 小林 達男

草津市老人クラブ連合会 ○
西蔵 清彦

公募委員 ○
南出 幸代

公募委員 ○
香月 潤平

滋賀県自転車軽自動車商業協同組合 ○
草津・栗東支部長
大西 清

近畿地方整備局建設部都市整備課 ○
課長 吉澤 勇一郎

近畿地方整備局滋賀国道事務所 ○
所長 日野 雅仁

滋賀県南部土木事務所 ○
所長 徳島 英和

草津市都市建設部 ○
特命監(都市再生担当)
浅見 善廣

○特定非営利活動法人
滋賀県脊髄損傷者協会
常務理事 前野 奨

○立命館大学理工学部
講師 塩見 康博

○西日本旅客鉄道株式会社
近畿統括本部京都支社
地域共生室
室長 平野 剛

○社団法人滋賀県バス協会
専務理事 樋口 俊助

○一般社団法人滋賀県タクシー協会
専務理事 加茂 学

○近畿運輸局滋賀運輸支局
首席運輸企画専門官
後藤 浩之

○滋賀県土木交通部
技監 松本 勝正

○滋賀県土木交通部交通政策課
課長 四塚 善弘

○草津警察署交通課
課長 堤 伸一

○ 三田村 主事

○ 松尾 参事

○ 山本 副部長

○ 川崎 理事

○ 北中 部長

事務局

○ ○
中央復建コンサルタンツ(株)

傍 ○
聴 ○
者 ○
席 ○

傍 ○
聴 ○
者 ○
席 ○

傍 ○
聴 ○
者 ○
席 ○

記 ○
者 ○
席 ○

○ 随
行 ○
者 ○
席 ○

○ 随
行 ○
者 ○
席 ○

○ 随
行 ○
者 ○
席 ○

第4回 草津市総合交通戦略協議会

議 事 録

[日時] 平成25年9月5日(木) 10:00～

[場所] 市立まちづくりセンター 301 会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

①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基本施策について

4. そ の 他

5. 閉 会

[出席者名簿]

番号	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	草津市まちづくり協議会連合会	会長	小林 達男	副会長
2	草津市老人クラブ連合会		西蔵 清彦	
3	公募委員		南出 幸代	
4	公募委員		香月 潤平	
5	特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会	常務理事	前野 奨	欠席
6	立命館大学理工学部	教 授	塚口 博司	会 長
7	立命館大学理工学部	講 師	塩見 康博	欠席
8	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室	室 長	平野 剛	
9	社団法人滋賀県バス協会	専務理事	樋口 俊助	
10	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	加茂 学	欠席
11	滋賀県自転車軽自動車商業協同組合 草津・栗東支部	支部長	大西 清	
12	近畿地方整備局建政部都市整備課	課 長	吉澤 勇一郎	
13	近畿地方整備局滋賀国道事務所	所 長	日野 雅仁	欠席
14	近畿運輸局滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	後藤 浩之	
15	滋賀県土木交通部	技 監	松本 勝正	欠席
16	滋賀県土木交通部交通政策課	課 長	四塚 善弘	
17	滋賀県南部土木事務所	所 長	徳島 英和	
18	草津警察署交通課	課 長	堤 伸一	
19	草津市	特命監 (都市再生担当)	浅見 善廣	
事務局	草津市都市建設部	部 長	北中 建道	
		理 事	川崎 周太郎	
		副部長	山本 憲一	
	草津市都市建設部交通政策課	参 事	松尾 俊彦	
		主 事	三田村 純	

〔議事内容〕

1. 開会

2. 挨拶

【事務局の挨拶】

おはようございます。本日はお忙しい中、委員の皆様におかれては、草津市総合交通戦略協議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。今回は第4回目ということで、前回のご意見を基に、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（案）について、また修正をさせていただいております。引き続きこの案について、より実りあるものになるよう、活発なご議論がいただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。以上、甚だ簡単ではありますが、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

【会長の挨拶】

おはようございます。本日、第4回目の会議となりました。ようやくこの総合交通において、どういう内容を議論して提案していけば良いか、具体的なものが見えてきたかと思えます。将来に役立つような計画案を、皆様方とともにブラッシュアップしていきたいと思っております。本日もどうぞよろしく願いいたします。

3. 議事

①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基本施策について

【事務局より概要説明】

【質疑応答】

(会 長) ありがとうございます。今、マスタープランと交通ビジョンという言葉の両方が使われていましたが、別に考え方を示して、交通ビジョンと具体策である総合交通戦略の基本施策（案）について、ご説明したということです。

【議事】と書かれた資料において、A3 のページで全体的な考え方が示されて、A4 のページで「新駅の設定について」の説明がされました。新駅については別途、議論することにして、主として(1)の施策メニューについて、本編資料をご参照いただきながら、まとめていきたいと思えます。

まず、私から整理の枠組みについて、事務局にお尋ねしたいと思えます。直接のご説明はありませんでしたが、【骨子】と書かれた A3 縦の資料の一番上に、「②草津市総合交通戦略の位置付け」というのがあります。文章の真ん中ほどに、「都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方（交通ビジョン）」で、「それを実現するための総合的かつ戦略的な」ものが「交通施策（交通戦略）」と書かれています。こちらについては、考え方と具体的な施策をそれぞれ区分しているため、分かりやすいです。

この点を頭に入れて、【議事】の表のほうを見ると、直接検討するものと、それ以外のものを、「中長期」と「短期」という形で、時間軸を入れて整理をしています。【骨子】の総合戦略の位置付けで示されているような考え方を示したものが、「都市交通ビジョン」で、それを実現するための具体策が「戦略」として整理されています。

従って、【議事】の表を整理する仕方、【骨子】の考え方をベースにしたほうが分かりやすいように思います。事務局では、その点をどうお考えなのでしょうか。皆様方にご発言内容を考えていただいている間に、私からご質問いたしました。

(事務局) まず1点、修正をさせていただきます。【骨子】に、「交通ビジョン」という表現が出ていますが、これは誤植で、今回、「交通マスタープラン」という表現で統一させていただきたいと思います。【議事】に出ている「交通マスタープラン」と【骨子】の「交通ビジョン」は同義であるため、「都市交通マスタープラン」という表現を採用させていただきます。予め、ご了承をお願いいたします。

あと、ご質問いただいた内容をもう一度、お願いします。

(会長) 最初に都市交通マスタープランという理念を整理して、その理念を実現するものが、総合交通戦略であるという位置付けをされています。ところが、その位置付けが【議事】の表では見えにくいと思うので、多少、整理をしていただいたほうが良いのではないかとこの趣旨です。別に、この表を全面否定しているわけではなく、少し整理が必要かと思うということです。

(事務局) 会長のご指摘は、特に戦略的な面が見えてこないということかと捉えております。マスタープランで全体像を表記して、総合交通戦略の中にも「短期・中期・長期」と表記して、今後、明確に区分していこうという思いではあります。短期で実施するものは、5～10年と考えており、今後、その見直しも必要にはなってきます。その点も踏まえた明記の仕方は、工夫させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(会長) 分かりました。その辺りを、より分かりやすくなるように工夫していただければと思います。委員の皆様方から、お気付きの点、ご不明な点等、どんな点でも構いませんので、ご発言いただければと思います。

もし具体的なことのほうが、発言しやすいということであれば、先ほど、新駅の設置については、別途、考えようと申し上げましたが、それも含めてでも結構です。本日、事務局から説明した内容について、全体を通して、どんなご発言でも結構ですので、お受けしたいと思います。

(P委員代理) Uです。本日は、Pの代理で出席しております。県の我々もよく計画等を作っているため、その件で少し確認させていただきます。上位計画としての交通マスタープランがあり、平成26年度からとなっています。

その具体的な実行プランとして、総合交通戦略が平成26年からあるということで、これはあくまで10年間ということで、よろしいですね。マスタープラン自体の計画年度は、前回も何かうやむやになっていたと思いますが、その点はどうなっているのか、1つ確認したいということです。

もう1点、お尋ねします。総合交通戦略の資料をざっと見させていただきました。基本施策については、それぞれ必要な施策が書かれていますが、10年後、どうなっているのかという全体のイメージみたいなものが、少し分かりにくいと思っております。総合交通戦略で10年間の事業を進めて、10年後、草津のまちがどうなっているのか、全てを数値化せよとは言いませんが、その辺りのイメージが何かあるのかどうか、教えていただけますか。

(事務局) まず1点目、マスタープランが目指すべき年度についてです。現在は、20～30年先を目途にしているのご説明しております。ただ、20年先か、30年先なのか、まだ踏み込んだ議論はしていないので、委員の皆様方からのご意見を参考に決めていきたいと考えております。

2点目、戦略的なプランを実施した中で、どんな将来像が見えてくるかについてです。これも、皆様方からのご意見を参考に、この資料に加筆修正を加えながら、進めていきたいと考えております。当然、戦略プランを進めていく中で、施策による効果を示していく必要があります。

効果にも種類は色々ありますが、今後、資料の中で、定量的に数値でお示しするもの、どんな未来像が見えてくるのかという定性的にお示しするもの等、ぜひ明記をしていきたいと思っております。

(会長) 今のお答えでよろしいでしょうか。追加のご発言があれば、お願いします。

(P委員代理) 突っ込んだ質問をして、申し訳ありません。数値目標やイメージは、当協議会の場で、これからブラッシュアップしていきたいということなののでしょうか。とは言え、総合交通戦略には、地域別、例えば、老上地区等、色々な地域で取り組むべき施策がずらりと並んでいます。

ある程度、具体的に実施することは既に決まっています、それに対する将来像のイメージが無いのではないかという質問です。

ただ、今のご説明では、もう少し効果についても、当協議会の中で色々な意見を聞いて、決めていきたいと言われたように捉えました。

私も頭の中を整理しているところですが、要するに総合交通戦略で目指すべき姿は決まっています、それに対してのイメージ出しを、これから作っていくということで、よろしいでしょうか。

(事務局) 今、言われたような点をイメージしながら将来像を作って、ご議論をお願いしたいと考えております。

(事務局) 少し補足いたします。目指すべき姿というのは、本編資料の68ページにある、「交通まちづくりの目標」として、2点示されています。ただ、この目標には、どんなまちになるのか、どういう効果があるのか等、数値的なもの、具体的なものが、まだ示されていないと思います。これから、策定までには何カ月かあるので、ぜひ、皆様のご意見を伺いながら、具体的に詰めていきたいということです。

(会長) 何らかの指標を作って、どの程度達成できたかについても、示していただければと思います。ただ、将来像を考える時に、入手できないような指標で測るとなると、あとが大変なので、比較的、手軽に入手できるもので、効果が表せるように工夫をしては、いかがでしょうか。よろしく願いいたします。

(I委員) Iです。資料の中で、市民の方の移動手段として、私どものバスを取り上げていただき、非常にありがたく思っております。

バスは、昭和40年代をピークとして、ずっと右肩下がりになっておりました。もちろん、マイカー普及が1つの大きな理由ではありますが、もう1つの理由としては、バスの信頼性が失われたことがあります。例えば、定時性の確保ができなくなったため、バスをあてにするにできなくなったのも、背景として大きいと理解しております。

そういう意味で、バス環境の改善を図っていただくことによって、バスの定時性を確保し、バス利用者にまた、元に戻っていただくことが有効な手段になると考えております。その中で、バスロケーションシステムや IC カードの導入等、もとより、ありがたいと思っております。

ただ、1つ気になるのは、BRT（連節バス、PTPS）の導入についてです。もちろん、これらはセットのもので、信号制御（PTPS）を BRT に入れるのも大事です。ただ、道路環境を良くするために、別途、PTPS をもう少し道路環境整備のほうに頭出しをしていただければ、現在のところ、それほど多くの費用をかけなくてもできるのではないのでしょうか。

警察の方が何と言われるかは分かりませんが、私どもとしては、走りやすいバス環境のために、ぜひ信号制御によって、定時性を確保して、信頼性を回復したいと思っております。もう少し PTPS を、現在の道路環境整備として、取り上げていただいても良いかと思っております。

BRT の導入で大きなものとして、まちづくりの観点があり、その視点で言うと、先ほど新駅の設置もありました。BRT の導入に伴うまちづくりというものが、これで良いのかどうかは別の話かもしれませんが、どこかで頭出しをしていただいても良いかと思っております。

それから、「広域」の中での着眼点として、「鉄道の利便性の向上」というのがあり、「大阪・京都方面への快適な移動」は、もちろん大事です。これは、県レベルで考えていただくことかと思っておりますが、草津であれば、JR 草津線ということになります。草津市へ草津線で来られる方を対象にするのが、草津の将来の発展からすると良いかと思っております。

また、「草津駅の高度化」というのがあります。もちろん、草津市民が外に行くというのも大事です。しかし、草津線の利便性の向上によって、草津線沿線の方に草津市へ来ていただくための施策があっても良いのではないのでしょうか。鉄道関係の方のほうが詳しいかもしれませんが、そんな印象を持ちました。以上です。

(会 長) ありがとうございます。まず全体を通して事務局から、その後 PTPS の件が出たため、R 委員から、それから、草津線の件も出たため、H 委員からもコメントいただければと思います。まずは事務局からお願いします。

(事務局) 今の I 委員から道路整備をしていく中で、バスの定時性を確保するための PTPS の導入も考えてほしいというご質問がありました。

(会 長) 連節バスと切り離して、PTPS を導入してほしいというご意見です。

(事務局) バスのための PTPS 利用については、交通渋滞による定時性の確保だけがメインではないと考えています。従って、市内全域を見回して、総合的に検討する必要があり、また、PTPS の導入による、本線道路と交わる従道路側の渋滞状況も検討していく必要は十分にあるかと思っております。

本市では、来年度、特に南草津駅周辺の交通状況を考えていきたいと思っております。その中で、シミュレーションを上手く使いながら、検討材料として、公安協議と道路管理者協議を進めて、見極めていきたいという思いです。ただ、PTPS を導入することで、市内の交通状況が、全て理想的なものにはなり得ないとも思います。従って、色々な施策と絡めながら検討して、また公共交通機関を利用していただけるように考えていきたいと思っております。

それから、草津線を利用されている方についてです。草津駅で乗り換えをされているのが、数万人/日です。いかにして、その方々に草津駅で降りてもらおうか、駅から外へ出てもらうかを、草津市として考えていくべきなので、中心市街地活性化に向けた施策の中で検討も加えていきたいと考えております。

(会 長) ありがとうございます。PTPSについて交通管理者のお考えは、何かございますか。

(R委員代理) このシステムについて、県での実施事例が無いため、交通の規制係には、詳しい内容は入っておりません。今後、内容については、検討する必要が出てくるかと思えます。

特に、南草津駅からパナソニックや立命館の方向に抜ける国道1号線の信号機については、本年、なるべくバス路線が流れるように改良をしました。それでも、やはり、特定の時間帯にあっては、どうしても交通量が増えるため、流れない部分が出ています。

従って、このシステムを構築していく上でも、流入してくる車の分散化も十分に必要になってくると思えます。この付近では、特定の場所が混雑しています。例えば、国道1号線では、南田山、南草津駅前、草津駅前、その先、栗東方面に向けてずっと混みます。

今、新しい道路を作っていただいています。やはり車の分散化を考えなければ、バスレーンの確保も難しいと思えます。その点も考えていただき、システムを構築していく必要があると思えます。システム構築の話が出たとしても、県には予算が無いため、特に信号機の改良についても、すぐ予算化できるかどうか、非常に難しいと思えます。

従って、このシステムを構築していく上で、県や県警本部と話を進めていく必要があるため、早めに動いていただいたほうが良いと思えます。Rが欠席のため、個人的な考えを述べさせていただきました。

(会 長) ありがとうございます。いきなりご指名をして、失礼いたしました。では、草津線に関して、何かコメントがあれば、H委員からお願いしたいと思います。

(H委員代理) 本日は、Hが欠席のため、代理で出席しております。草津線に関しては、沿線の各市町には、大変ご協力をいただいております。利用者は減らずに維持されていると考えております。また、輸送量、列車編成数、本数/時に関しても、弊社としては、現在のところ、可もなく不可もなく、適正と判断しております。

朝、大阪・京都方面への通勤のお客さまが非常に多く乗っておられるため、一部の列車では混雑も見られます。今のところ、積み残しや乗り降りのために時間が遅れてしまうような状況も、見られておりません。先ほども申し上げたように、適正な輸送状態だと判断しております。

今、草津線では、地元の方に色々ご協力いただきながら、バリアフリー化に力を入れて、更に使いやすい鉄道にしようと考えております。これからも、努力してまいりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

(会 長) どうもありがとうございます。では、市民代表の方で、何かご意見・ご質問があれば、ありがたいのですが、いかがでしょうか。

(B委員) Bです。最近、当会議の委員となり、色々勉強させていただいています。大きく20~30年というオーダーで話がされている中、単発的な話として、前回は、まめバス・くりちゃんバスの話、その前は、自転車条例でした。

資料を見ていると、公共サービスと自転車についての話が主になって出てきていると理解しています。マスタープランと基本施策では、優先順位を設けるといってお考えは無いのでしょうか。また、20～30年を目途にというお話がありましたが、短期・中期・長期という区分で、この表の中で、目印のようなマークを入れてもらえないでしょうか。以上2点の質問ですが、いかがでしょうか。

(事務局) 公共サービスをしていく中での、自転車等の取り扱いについてです。交通戦略の一環として、自転車施策も、公共交通としてのまめバス事業もあると考えております。

短期・中期・長期という区分を、資料の中でしてはどうかというご意見についてです。先ほど、会長からのご指摘のように、その点は明記していこうと考えております。事業化できそうなものも、たくさんあるかと思えます。例えば、自転車の安全性を確保するために、専用レーンを設置してはどうか等、市民アンケート調査からも、非常に多く望まれております。

ただ、実現させるには、多額の予算が伴うことになるため、この点も考慮して、中・長期的という表現にすることもあるというのは、ご理解いただきたいと思えます。この資料の中で、短期・中期・長期という区分にしていこうと考えております。よろしく願いいたします。

(会長) 今、事務局はそうおっしゃいましたが、【議事】の基本施策(案)の中には、黒の星印がたくさんあります。これを5年、10年で全部せよと言っても、検討するだけであれば良いのですが、中々難しい話です。

しかし、こんなに多くの施策の中で、特に重点を置く施策はどれなのか、B委員は「優先順位」と言われましたが、順番をつけるのが難しいとしても、草津市総合交通戦略の目玉はこれだというのを、いくつか拾い出すことはできるのではないのでしょうか。

(事務局) 今のご意見について、この場において独断で判断することはできません。ただ、将来に向けて、市内の交通をどうしたいという思いを持っていく中では、非常に重要なことと考えるので、優先順位を示せるように庁内での議論を進めていきたいと思えます。

(会長) そうしていただければ、市民の皆様にも、少なくともこれだけは重点的に進めてもらえるというのが伝わるかと思えます。可能であれば、お願いいたします。

先ほど挙手されたD委員、お待たせいたしました。

(D委員) 先ほどH委員代理からご説明があったように、草津市民でも、結構、草津線を利用している人が多いです。ただ、本数的には、適正と言われましたが、本数が少なくて不便という声は結構、聞こえてきます。

確かにコスト等、中々難しい面もあるかと思えます。人口の関係もありますが、将来的に本数を増やしていくというビジョンは、まだ無いのでしょうか。工場等もあって、特に外国人が利用していると思えます。1本乗り遅れても、30分以上待たなくても済むようになります。そういう苦情が結構、来ています。仕方ないから、車にしようとなってしまう。将来的なビジョンでも結構ですので、ご説明をお願いします。

(H委員代理) 確かに乗り換える時に、電車が来るのが一番良いかと思えます。30分が長いのか、15分でも長いと言われる方もおられます。電車をどんどん増やして、例えば、15分間隔にすると、今の倍になるわけです。そうしたら、車両も足りなくなり、どこかで行き違いの設備を作らなければならなくなってきます。

すると、その設備のために、何億円というお金がかかってしまいます。トータルで見ると、それが地元の負担となって、返ってくるわけです。JRで全額出資して、そういう設備を全部作れば良いのですが、地元と色々協議をさせていただいた中で作っていくことになります。

従って、将来的に増えるか、増えないかというのは、鶏が先か、卵が先かの話になります。どちらかと言うと、発生主義と言われるかもしれませんが、お客様が増えれば、電車が増えます。ただ、電車が増えれば、お客様が増えるかどうかというのは、分からないという考えがJRにはあります。

草津線の電車の車両は、草津線だけで走っているのではなく、湖西線の電車と共通で走っています。中々草津線の殻に閉じこもって、その中だけで固定するわけにはいきません。

とは言え、今は、ちょうど良いくらい、乗っていただいている数だとは思いますが、先ほども申し上げましたが、これ以上、本数を増やすことは考えにくいです。順調に増えていけば、当然、増やすことも考えられます。

また、コストをかけずに、何か工夫をして、もっと乗りやすいものにしていけないかとも、考えております。その点は、ちょっと長い目で見ていただければと思います。以上です。

(会 長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

(L委員) 前回の会議は、1カ月くらい前かと思いますが、その際には、まだ個別施策の総合交通戦略ができておらず、どうなるのかと思っておりました。今回、資料を拝見してみると、この1カ月の短い期間で、ここまでまとまっているので、ご苦労されたのではないのでしょうか。上手くまとまっていて、全体的には良い案だと思います。

1点だけコメントします。実際の施策は、こういう内容かと思いますが、【議事】の表を見ていると、右列に「基本施策(案)」があつて、左から2列目に「目指すべき将来像」があります。どちらかと言うと、交通に偏っているという気がします。本編資料の68ページに、「交通まちづくりの目標」として、「公共交通を軸とした集約型都市構造の実現」と「自動車依存から公共交通中心のライフスタイルの転換」の2つがあります。

また、本体の上位計画も、交通に関する上位計画やまちづくりに関する上位計画となっています。実際、【議事】の表の「目指すべき将来像」では、「移動ができる」という内容ばかりになっています。

具体的な個別施策は、こういう内容だと思いますが、もう少し、目指すべき将来像としては、元々は全体の都市像を考えるということなので、「集約型都市構造を目指す」、「中心市街地の活性化を目指す」、あるいは、「低炭素社会を目指す」等、都市像を変えていくことも目的としていると思います。従って、単に移動が快適になるというだけでなく、もう少し都市像をどうしていくのかも、書き加えていただいたほうが良いと感じました。

(会 長) ありがとうございます。おっしゃる通りかと思いますが。そういう方向でもう少し、交通面だけで記載するのではなく、将来都市像としてのまちづくりの観点から、詳しく書いていただくということでもよろしいでしょうか。何か、コメントはございますか。

- (事務局) おっしゃる通り、交通の目標に対して、まちづくりの目標が少し不足している面があると思います。その間をつなげていけるように、書き込んでいければと思います。
- (会長) ありがとうございます。色々なご意見をいただきたいと思います。【議事】の表の基本施策(案)が多く並んでいます。もう少しどんなものを入れたほうが良い等、すぐに入れられるかは分かりませんが、委員の皆様方から何かご希望があれば承りたいと思います。
- 戦術策の1つとして扱うものと、長期的な施策として扱うものと、2つに分けてありますが、区分はこれで良いのか等、色々とおあるかと思いますが。この施策メニューに関して何かご意見はございませんか。
- では、私から1つ、事務局にお尋ねします。「異モード間の連携」で、送迎のための「自家用車(K&R車両)の規制・誘導」が、◇印の長期的な取組になっていますが、何か意図があるのでしょうか。実施しようと思えば、比較的短期間でできるようにも思います。これを長期に位置付けているのには、何か理由があるのでしょうか。
- (事務局) 自家用車が駅内に入れないようにすると、周辺道路への駐車等が発生することが考えられます。そのため、交通管理者側と近隣の地元と協議をさせていただきながら、少し時間をかけて進めていかなければならないという意図で、長期的な取組として、継続的な検討項目に掲げています。
- (会長) 確かに全面的に駅構内に入れなくするのは、しないほうが良いと思います。無秩序になっている状態を、ある程度、秩序立てるのは、しようと思えばできるように思います。どういう意図でもって、キス&ライドを位置付けるのか、考えていかなければなりません。
- ただ、キス&ライドをあまり便利にし過ぎると、バス利用も減ったり、自転車利用が増えたりする等、色々なことがあると思います。その関連も考えながら、施策としては提案していく必要があります。他にいかがでしょうか。
- (N委員) Nです。異モード間の連携について、本編資料の90ページには入っていますが、バス事業者がバスロケーションシステムやICカードの導入をするために、JRとの連携を最も考えています。滋賀県下では、バス単独で利便性を上げて、あまり効果が無いからです。
- 本編の90ページの「ICカードの導入」には、「異モードとの乗継利便性を考慮」と書かれています。もちろん1枚のICカードでの利用はできますが、バスからJRへのフィーダーだけでなく、JRからバスへの乗継利便性も上げたほうが良いと思います。また、「バスロケーションシステムの導入」には、JRの運行状況をバス車内で見せる等、両面的に出していただけたらという気がします。
- 次に、新駅の設置についてです。【議事】のA4資料には、バスのことが何も触れられていません。そこで、他の地区の事例と比較してみます。阪急電車長岡天神駅の1つ向こうに、西山天王寺という新しい駅ができたようです。実は、そこが阪急バスのドル箱路線で、駅ができてから、阪急バスは長岡天神へ行くバスを減らすと言い出して、乗っていた市民からクレームが出ていました。
- 多分、その阪急の新駅も特急が停車しませんが、長岡天神は停車します。そこまでバスで行っていた方は、それで十分に便利だったわけです。そのバスのことを全然考えずに、駅だけポツンと作ると、新駅の位置とバスの乗継ポイントがどこなのか分かりませんが、バスを考慮した視点が無いような気がするので、入れていただいたほうが良いと思います。

滋賀県で言うと、小野駅の時もそうでした。江若交通のドル箱路線で、バス路線の再編を、新駅のこととは切り離して考えていたため、結局、駅ができてから、バス会社だけで検討しても、上手くいきません。今回も同じで、新駅を考える時には、必ずバスのことも同時に考えていただけると、ありがたいと思います。以上です。

(会 長) ありがとうございます。I 委員から、何か一言、お願いできますか。N 委員の専門官としてのご発言を承っておくということであれば、それで構いません。

(I 委員) 非常にありがたい話で、おっしゃる通りです。やはりバスと JR の連携は、欠かせないと思います。お客様からすれば、マイカーであまり行きたくなくても、JR が駅前に駐車場を作れば、マイカーになるかもしれません。

駅前に大きな通りがあり、現在でも、東海道線を利用するために、1 日最大 400～500 円で駐車できます。そうすると、バスの往復がその料金で行けない場合には、やはりマイカーで行こうとなります。駐車場との関係で言えば、バス制度ありきで色々と考えていただけると、ありがたいと思います。

JR とバスとの連携の中で、駅にバス乗り場案内等、色々と作っていただき、非常にありがたいと思っている次第です。ぜひ、バス以外のことも考えていただいて、色々と実施していただければと思います。よろしくお願いします。

(会 長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか。これは少しおかしいのではないかという思い付きでも、結構です。先ほど L 委員から、前回の資料と比べて、かなり前に進んだというようなご意見もいただいております。更にブラッシュアップするという意味で何かお気付きの点があれば、聞かせていただけるとありがたいと思います。他によろしいでしょうか。

つなぎの意味で、もう 1 つコメントいたします。本編の 79 ページ、「③道路環境の整備」の下に「適切な自動車移動が円滑に行える」とあります。この表現でも良いのですが、例えば、「今後の道路環境整備は、公共交通ネットワークとそのネットワークをサポートするための道路整備」という表現を加えたら、どうでしょうか。

道路整備も単に自動車利用を誘発させるものもあれば、バスに限らず公共交通をネットワーク化するためには、どうしてもフォローが要るものもあります。そういう意味で、「適切な自動車移動を円滑に行える」という内容をもう少し詳しく説明するために、「公共交通を支援するような道路整備」等の表現を、どこかに入れていただいたほうが分かりやすいので、ご検討いただければと思います。

C 委員、市民としての率直な感想でもいただければありがたいのですが、いかがでしょうか。

(C 委員) 私は野路五丁目に住んでいるので、新駅から近い所です。主人が大阪の池田市のほうに勤務しているため、快速には乗らず、おかげさまで南草津駅には新快速が停車するので、必ず新快速に乗っていく人です。

【議事】の資料には、新駅のメリット・デメリットが書いてありますが、うちの家族では、メリットよりもデメリットのほうが多いのではないのでしょうか。例えば、国道 1 号線の渋滞で、家から 1 号線に車が出るには信号が無いため、出にくくて、そのせいもあって私はペーパードライバーなのです。

電車も、私は西大路のほうにアルバイトに行っているのですが、快速でも、新快速でも、どちらでも乗っています。ただ、最近は気象条件もおかしくて、事故等で踏切も開かないとなると、すぐに電車のダイヤが狂ってしまうので、来た電車になるべく乗って、京都まで行って、そこから各駅に乗って、西大路に行っています。

今、関東の大学に行っている子どもが、たまたま教育実習で帰省していて、前から新駅の話は伝えていましたが、「えっ、あんな所に新駅ができるの」と言っています。中学校の友達が田舎のほうに結構住んでいるため、あまり前ほどは交流が無いですが、会って新駅の話をしたら、どんな感じになるのか聞いてみたいと思っていました。

(会 長) 分かりました。どうもありがとうございました。突然ご指名したため、驚かせてしまい申し訳ございません。

新駅関係のことについて、市民代表の方で何かご発言はございませんか。よろしいですか。

では、もう少し時間があるため、今日の資料を更に良くする意味で、ご発言をいただき、ご意見が出尽くしたと判断できたら、その時点でもって終了とさせていただきたいと思えます。いかがでしょうか。

事務局にお尋ねします。どんな視点で議論をもう少し深めてほしいというのは、ございませんか。

(事務局) 今日の議論の1つ、新駅についてのご意見が今もありました。JRから話があって、市も検討していった結果、新駅については前向きに考えていくと、JRには申し上げました。そして、この協議会の中でも議論していただきたいと、当初からお願いもしております。個々の思いについて、ご意見をいただければと思います。

先ほどバス協会から、バスのこともというご意見も出ました。それについては、更なる国道1号線の交通渋滞にもつながってくるのではという思いもしております。できれば、意見を述べていただければ、ありがたいと思っております。

(会 長) 新駅に関するご意見があれば、お受けしたいと思えます。それぞれの思いはお持ちだと思います。総合交通戦略を検討する中で、新駅について意見交換をして、最終的には、委員会としてのとりまとめにまで持っていく必要があるかと思えます。慎重な意見、あるいは、推進に積極的な意見、どちらでも結構です。A委員、新駅について何かご発言はございますか。

(A委員) 老上学区は草津市の13学区の中で、一番大きい世帯数で、今、小学校も2校、お受けしております。新駅については、私は歓迎されると思っております。ただ、デメリットの中で、閑静な居住空間が破壊されるということですが、これはどこでも需要があれば、少々の破壊はあろうかと思えます。デメリットの中には入らず、メリットのほうが大事だと思います。老上学区の住民から見ると、ぜひとも新駅は積極的に進めてもらいたいというのが現状です。

(会 長) どうもありがとうございました。大きな課題であるため、色々な意見があっても当然です。A委員が言われたように、デメリットの「閑静な居住空間が喪失」は、他のものと比べて少し違和感があるので、どんなものに置き換えたら良いか、すぐには妙案がありませんが、見直していただいたほうが良いかと思えます。少し適切性を欠いているかもしれません。

新駅について、行政の皆様は、中々この場で発言しにくい面はあるので、ご指名するのは遠慮させていただきます。何かご意見があれば、一言でもお願いしたいと思います。私の議事の進め方が良くないようで、皆様方からご発言が無いようですが、とは言え、特にご発言が無いからといって、無理に発言いただくのもよろしくありません。

改めてお伺いします。新駅の設置について何かご発言があれば承りますが、もしご発言がなければ、ご意見は出尽くしたと判断させていただきたいと思います。

(P委員代理) Uです。私は行政の立場なので、この場で、どうこうというものではありません。県で今まで交通関連で進めてきた、基本的な数値の話をしていきます。駅を中心としたまちづくりを、これまでも進めており、県内全体で、JR、近江鉄道、京阪を合わせて、22の駅があります。

平成12年度の国勢調査をベースとした数字で言うと、大体93～94%の人口が、駅を中心とした5km圏内に住まれているという結果があります。それから10年、最近の国勢調査は、平成22年なので、そこまでの分析はしていませんが、おそらく県内人口の95%以上の方が、駅を中心とした5km圏内に住んでいると思われます。

駅を中心とした、集約的な都市像を進めようと思うと、やはり交通の利便性を高めて、人口を集約して、それによって、行政サービスも次第に向上していくという考えになります。ただ、草津市の新駅の選定地域については、既に人口が増えている、DIDという人口密度4,000人以上/km²の地域になっています。

本編の70ページ、草津市交通マスタープランに、『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』という基本理念があります。将来的な草津市のまちづくりの中で、新駅の設置がどういう位置付けになるのか、集約的な都市像を目指すことを加味して、もう少し考えたほうが良いと思っております。

草津市の駅の利用状況で言うと、草津駅の乗車人数は、平均で約28,000人/日で、南草津駅が約25,000人/日なので、乗降人数で言うと、その倍と考えていただければ良いと思います。先ほど話題になった、草津線については、手原から油日まで、全体での利用人数が、約16,000人/日です。その方々は、この新駅のことをどう考えているのかも含めて、もう少し大きな視点で考えるのも1つあるかと思います。個人的な意見を、述べさせていただきました。

(会 長) 今のご意見は、5kmの駅勢圏に人口の95%くらいが入るといった情報提供なのでしょうか。それとも、それをベースに考えると、新駅は必要性が高いと見るのか、あるいは、特に高低は関係ないと見るのか等、色々と検討していったらどうかというご提案なのでしょうか。どちらでしょうか。

(P委員代理) 駅が必要かどうかを言える立場ではないので、その点をご容赦いただきたいと思います。ただ、資料に書いてある、新駅のメリット・デメリットが、非常に限定的な感じがしたため、もう少し大きな数字での判断材料にしてもらえればという意見です。

(会 長) 分かりました。失礼いたしました。新駅設置の必要性について、直接お聞きするつもりは、毛頭ありません。

客観的なデータというのも加えられるのであれば、加えたほうが良いわけで、資料の作成、また、その資料に基づいて、当協議会では、何らかの判断をしなければなりません。その時には出せると思いますので、よろしくお願ひします。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、全体を通して、何かご指摘いただくことがあれば、承りたいと思います。

(I 委員) 何度もすみません。公共交通会議の場が良いのか、将来的な場が良いのか、分かりませんが、例えば、まめバスがスタート当時、取りあえず無料で運行しました。草津・南草津の循環線は、中型バスが軒先スレスレに運行しており、年配の方を中心に非常に多くの利用者がありました。

しかし、200 円に有料化した途端に、半分以下の利用になってしまったと記憶しております。需要としてはあっても、200 円は高いということで、料金抵抗のほうが強いかと思っています。

この新駅の場合でも、南草津駅、新駅、草津駅となった時に、沿線をどのように上手く駅につないでいくのかという課題があります。既存の道路を中心に家はくっついているため、需要があっても中々バスが走りづらくなっていました。金額的にも 100 円くらいなら乗るけれども、200 円では高いということで、無料から有料にした途端、半分以下になった記憶があります。

従って、草津駅と南草津駅の間に対して、理解は得られないと、正直に言うと、思っております。公共交通会議が良いのかもしれませんが、公共のあり方として無料で走るわけにはいかないのです、有料化は必要です。

昨日の公共交通会議で、京丹後市から 1,000 円の収入を取るのに、1,000 円で 1 人乗るか、200 円で 5 人乗るかという話がありました。たくさんの方が安くて乗られるならば、同じ収入が入るということで、路線の維持ができるということでした。

南草津～草津間のまめバスが無料で走った時には、非常にたくさんのお客さまが乗られたけれども、有料になった途端に半減しました。ここに何か焦点を当てて、施策を講じることはできないのかと思っております。まともなくて、すみません。

(会 長) ありがとうございます。今、I 委員のご発言に、補足いたします。まめバスが無料で運行していた時の需要に比べ、有料化してから、現在は約 3 分の 1 になっているようです。無料で走らせると、それなりの便益は利用者にあったわけですが、200 円では厳しいということですが。

ただ、滋賀県下のコミュニティバスの料金は、100 円のものはないという状況です。まめバスでも、かなり走行距離が長い路線と、中心市街地の循環線のように、非常に短いものもあります。その短い路線は、100 円くらいにしたらどうかと、議論されたこともありました。

ただ、市がサポートするものなので、その理屈づけが難しいです。ある路線は 200 円、中心市街地だけ 100 円というものも、中々市民の皆様の合意を得るのは難しい等、色々あるため、現在の形態になっております。

通常の路線バスとコミュニティバスとの代替等も、話題になっているわけなので、将来的には、料金のことでも議論しなければならないと思います。すぐにできることではないとは思いますが、ご発言があったわけなので、活かしていただけたいと思います。よろしくをお願いします。他にございませんか。よろしいですか。

4. その他

(会 長) 最後に、事務局にお尋ねします。本日、いくつかの改善点と言うか、気が付いたことを挙げていただいたので、今後、都市交通マスタープラン及び総合交通戦略の基本施策が、更にブラッシュアップされると思いますが、そのスケジュール観についてご説明をお願いします。

何分予定していない事項なので、いきなりで申し訳ありませんが、今後、大体どのように仕上げたいこうとお考えなのか、少し簡単にご説明いただけますか。

(事務局) 本日のご意見を基に資料を作成して、よりレベルアップした資料を、次回、10月頃を目途に、第5回を開催させていただきたく予定です。第6回については、年末になるうかと思いますが、11月末～12月頃を予定しております。

そこで、最終的に出来上がった計画を、市民の皆様にも周知していくために、年明けにパブリックコメントを実施して、市民の方の意見もまた聞いていこうと考えております。最終報告については、年度末の3月頃に、また、皆様方にご報告できるようなスケジュールを考えております。

(会 長) ありがとうございます。最後に1つだけ事務局にお願いがあります。残り2回の協議会を経て、パブリックコメントができる段階まで仕上げていくというご説明でした。本日、色々なご意見をいただきましたが、かなりタイトなスケジュールなので、この会議が終了後、何か思い出したこと、気づいた点があれば、事務局まで、何らかの方法でご連絡をしていただいても、よろしいでしょうか。

(事務局) それは誠にありがたいことなので、遠慮なさらずにご意見を賜りたいと思っております。

(会 長) では、事務局の作業部隊の締め切りがあるため、およそ1週間くらいで、本日の資料に対して、追加のご意見等があれば、事務局までお寄せいただき、それを基にして次の資料に反映していけると思います。よろしく願いいたします。

本日は、予定の時間より少し早めになりますが、特にご発言も無いようですので、協議会を終了させていただきたいと思っております。事務局に、進行をお返しいたします。

5. 閉会

(事務局) ありがとうございます。会長におかれては、議事進行の大役を務めていただき、誠にありがとうございました。また、各委員の皆様方におかれては、活発なご議論をいただき、感謝を申し上げます。

次回は、10月上旬を予定しております。本日も当日の資料配布となり、申し訳ございませんでした。事前に資料をご覧いただいた上で、議論を進めたいと常々思っております。次回は、できるだけ協議会の日程前に、皆様方にお送りできるよう努力してまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

これにて、第4回草津市総合交通戦略協議会を閉会といたします。

以上

草津市都市交通マスタープラン（案）
及び 草津市総合交通戦略（案）

平成 25 年 10 月

目次

1. 概要.....	1
1.1 背景.....	1
1.2 目的.....	1
1.3 位置づけ.....	1
1.4 計画の構成.....	3
2. 草津市を取り巻く現況.....	4
3. 市民ニーズ.....	6
4. 草津市における都市交通課題.....	8
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）.....	10
6. 草津市都市交通マスタープラン.....	11
6.1 基本理念・基本方針.....	11
6.2 目指すべき都市交通体系.....	12
6.3 都市交通マスタープランの基本施策.....	14
7. 草津市総合交通戦略.....	16
7.1 総合交通戦略の趣旨.....	16
7.2 総合交通戦略の位置付け.....	17
7.3 計画目標の設定.....	18
7.4 総合交通戦略の概要.....	21
7.5 実施施策.....	23
8. 進行管理と評価・改善の仕組み.....	25

1. 概要

1.1 背景

少子高齢社会が起因となる人口減少、地球規模での環境問題への対応など、日本は時代の変革期にある。また、同時に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求められる時代になっている。

そのような背景のなか、草津市では、沿道利便施設の立地や人口増加により、都市機能の分散が進んだとともに、モータリゼーションの進展にあわせ、交通渋滞の慢性化および公共交通機関の脆弱化による移動しにくいまちになりつつある。さらには、環境にも悪影響が及んでいる状況であるため、その対策が急務となっている。

1.2 目的

草津市では、草津市都市交通マスタープランを作成することで、交通施策とまちづくりが一体となって、自動車への過度な依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換、人口減少・高齢社会に対応した交通環境の整備や公共交通を軸とした集約型都市構造の実現を目指す。

また、草津市都市交通マスタープランにあわせて、草津市総合交通戦略を策定することで、JR駅での乗り換えの円滑化や路線バス・コミュニティバス（まめバス、草津・栗東くるっとバス）の交通環境の改善、自転車走行空間・歩行者空間の整備、新交通システムの導入等、マスタープランに定められた将来像の実現に向けた戦略施策を推進する。

1.3 位置づけ

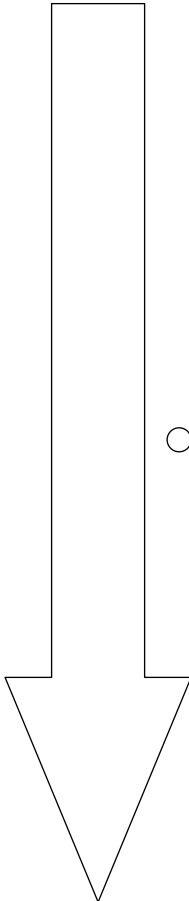
草津市都市交通マスタープラン及び草津市総合交通戦略は、第5次草津市総合計画等の上位計画及び関連計画と整合性を保ちながら、都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方（都市交通マスタープラン）、それを実現するための総合的かつ戦略的な交通施策（総合交通戦略）を明らかにするものである。

また、長期的な展望のもとで計画的、効率的に施策展開を図っていくための基本指針であるとともに、市民・事業者・行政などのさまざまな主体が協働により進めていくために共有すべき指針である。

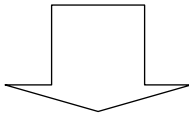
第5次草津市総合計画
(平成22年～平成32年：11年間)



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

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（平成19年～平成42年）
- ・滋賀交通ビジョン（平成26年～平成42年ごろ）
- ・びわこ文化公園都市将来ビジョン

交通に関わる関連計画

- ・草津市地域公共交通総合連携計画（平成22年～平成31年）
- ・第9次草津市交通安全計画（平成23年～平成27年）

まちづくりに関わる関連計画

- ・草津市中心市街地活性化計画（平成25年～平成31年）
- ・草津川跡地利用基本計画
- ・草津市バリアフリー基本構想（平成22年～平成26年）
- ・第2次草津市環境基本計画（平成23年～平成32年）

関連する条例

- ・草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例
- ・（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

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

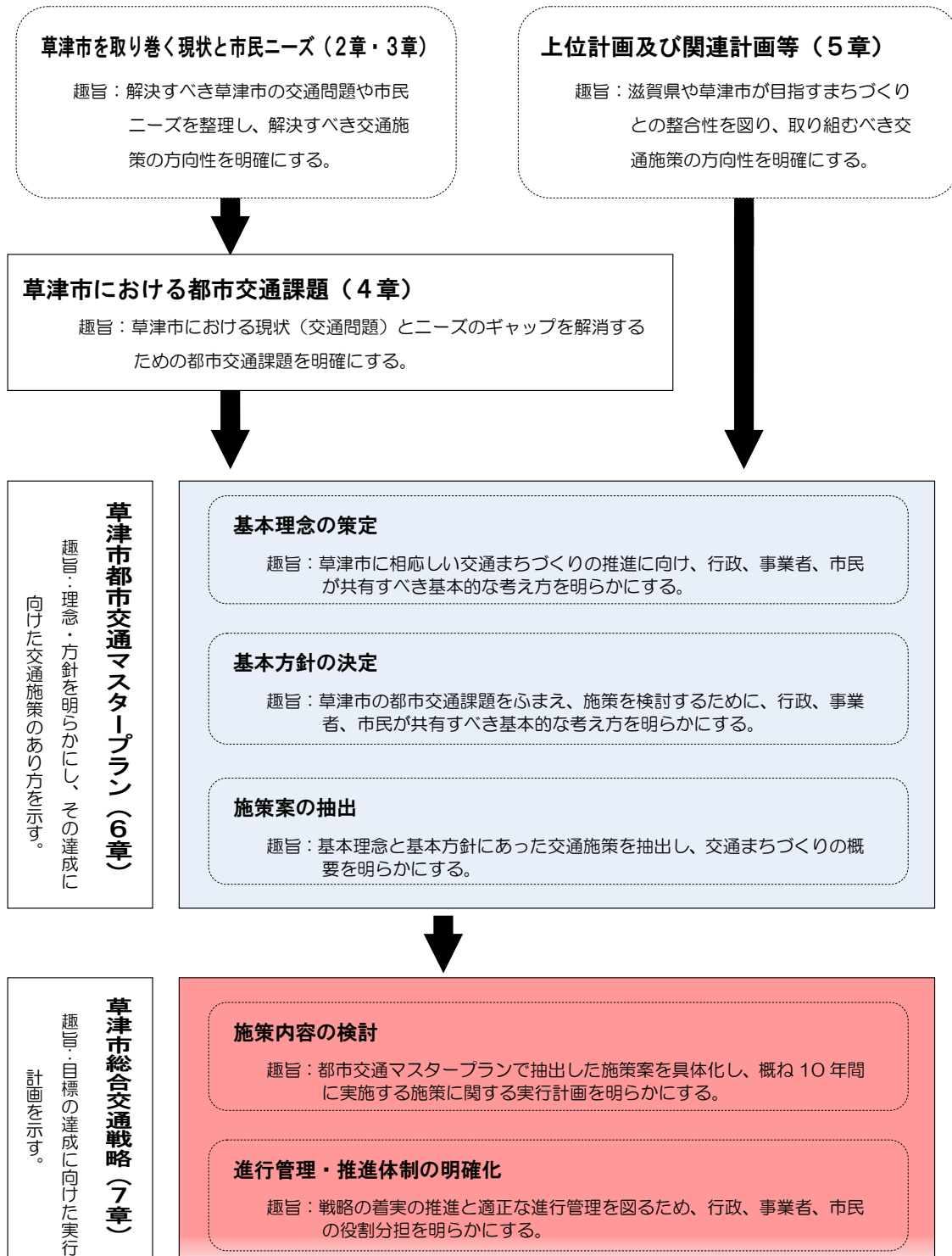
都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の短期的な実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となる

図 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

1.4 計画の構成

都市構造や交通状況の面から草津市を取り巻く現状を整理するとともに、平成 24 年度に実施したアンケート調査から市民ニーズを整理し、草津市における都市交通課題を抽出する。

また、上位計画や関連計画等を踏まえ、草津市が取り組む交通まちづくりの方向性を明らかにした上で、交通まちづくりの目標を明らかにし、その達成に向けた交通施策のあり方を示す「都市交通マスタープラン」や、目標の達成に向けた実行計画を示す「総合交通戦略」を策定する。



2. 草津市を取り巻く現況

(1) 都市構造から導き出される課題

草津市では、著しい人口増加に伴い、都市施設の郊外への立地など市街地の拡大が進んだことで、自動車に過度に依存した都市構造になっており、中心市街地の活力の喪失や環境負荷の増大などが問題となっている。

また、全国的に少子高齢化が進展している中で、草津市でも自動車を利用できない老年人口が増加していくことから、現在の都市構造のままでは、外出や移動が困難となる交通弱者が増加することが見込まれる。

したがって、中心市街地などを中心核とした集約型の都市構造への転換を進め、自動車に過度に依存しない交通まちづくりを進めることが必要となっている。

(2) 交通状況から導き出される課題

草津市では、市域内の移動のような短距離の移動であっても、自動車への依存が高くなっていることから、交通渋滞の発生や公共交通の衰退などが顕著となっている。

また、それらに伴い、移動の円滑化・利便性の低下や移動機会の減少が懸念されることから、自動車に頼らなくても自由に移動できる交通環境の整備が必要となっている。

さらに、草津市では自転車の利用率や自転車事故の発生率が高いことや、高齢社会の到来に伴う高齢者の増加が見込まれていることから、安全・安心に移動できる交通環境の整備も必要となっている。

草津市を取り巻く現況から導き出される地域特有の問題点・課題

地域	問題点	課題
草津	・ 中心市街地の衰退	・ 中心市街地への交通利便性の向上
	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上
	・ バリアフリーの未整備	・ 鉄道駅の整備
常盤 笠縫 山田	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
志津	・ 公共交通不便地域の存在	・ 移動手段の提供
	・ 道路混雑の発生 （石部草津線、大津能登川長浜線）	・ 道路環境の整備
南草津駅周辺	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上
	・ 駅構内の混雑	・ 鉄道駅の整備
	・ 道路混雑の発生（国道1号）	・ 道路環境の整備
老上	・ 公共交通不便地域の存在	・ 移動手段の提供
	・ 道路混雑の発生（大津草津線）	・ 道路環境の整備
玉川	・ 自転車交通の集中	・ 自転車の利便性向上
	・ 道路混雑の発生	・ 道路環境の整備

3. 市民ニーズ

(1) 高齢者への対応

草津市では、“利用できる自動車のない高齢者が2割”、“運転を控えたい高齢者が1割”存在しており、今後、高齢化がさらに進展していく中で、自動車以外の交通手段に頼らざるを得ない高齢者が多くなることが見込まれることから、高齢者に配慮し、自動車に頼らずとも、自由に移動できる交通環境の整備が必要となっている。

(2) 歩行環境の整備

“歩道がない”、“夜間の道が暗い”、“歩道走行の自転車が多い”など、歩行環境を理由に外出を控えている市民が約1割存在していることから、外出を促すために、歩行環境の整備や改善が必要となっている。

(3) 自転車利用環境の整備

自転車を利用する市民が8割を占める一方、自転車の走行環境や駐輪環境の整備を求めるニーズが高くなっていることから、安全かつ快適な利用を促進するために、自転車利用環境の整備が必要となっている。

(4) 公共交通利用環境の整備

バスと鉄道をともに利用している人が市民の約25%を占めているが、“バスと鉄道の乗継に不満を持っている”市民が約25%、“整備の重要度が高い”と考えている市民が約60%おり、乗継利便性を考慮した交通環境の整備が必要となっている。

(5) 通勤需要への対応

草津市では、マイカー通勤を認めている事業所が多いことから、従業員の通勤手段の約5割がマイカーとなっており、交通渋滞の発生に繋がっていると考えられる。

なお、マイカー通勤の理由として、バスサービスの脆弱性が指摘されていることから、通勤交通の観点からも、自動車に代わる交通環境の整備が必要となっている。

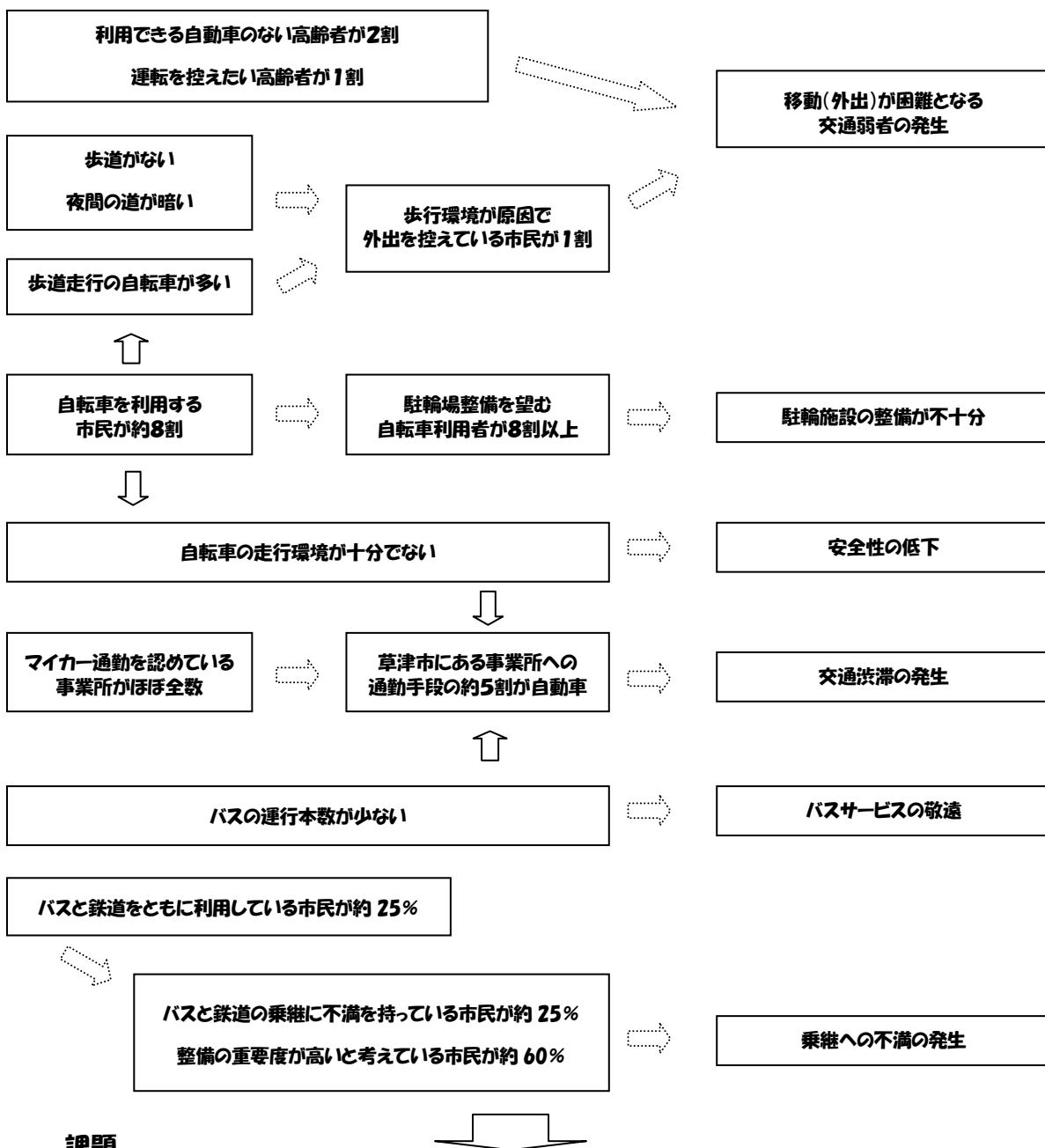
市民ニーズから導き出される地域特有の問題点・課題

地域	問題点・ニーズ	課題
草津	・ 休憩場所	・ 歩行者の利便性向上
常盤	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
	・ 休憩場所	・ 公共交通サービスの提供
笠縫	・ 新たな交通システム	
	・ 休憩場所	・ 歩行者の利便性向上
山田	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
	・ 休憩場所	
	・ サイクリングロードの整備	・ 自転車の利便性向上
志津	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
南草津駅	-	-
老上	-	-
玉川	-	-

※ 全市的な問題点やニーズと同じものは除く

背景・ニーズ

問題点



課題

- ★自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ★安心できる歩行環境の整備
- ★高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ★安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ★乗継利便性を考慮した交通サービスの整備

4. 草津市における都市交通課題

草津市域における都市交通について、都市構造や交通現況ならびに市民ニーズから得られた問題点をふまえ、それぞれの観点別に課題を整理すると、以下のように分類できる。

また、地域別に見ると、次頁のような課題が挙げられる。

(1) 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

- ★中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★誰もが移動しやすい人にやさしい公共交通環境の整備（特に市内移動）
- ★手段に関わらず、安心・安全に移動できる人にやさしいネットワークの整備
- ★多様なニーズを支える手段間の連携

(2) 市民ニーズから導き出される課題

- ★自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ★安心できる歩行環境の整備
- ★高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ★安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ★自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ★乗継利便性を考慮した交通サービスの整備



(3) 草津市における都市交通課題

- ① 交通まちづくり
 - ⇒ 中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
 - ⇒ 高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ② 歩行者
 - ⇒ 安心できる歩行環境の整備
- ③ 自転車
 - ⇒ 安全かつ快適な利用を支える自転車環境の整備
- ④ 自動車
 - ⇒ 自動車に頼らない環境にやさしい市民意識の形成
- ⑤ 公共交通
 - ⇒ 自動車にかわる人にやさしい公共交通環境の整備
- ⑥ 手段間の連携
 - ⇒ 乗継利便性を考慮した交通サービスの整備

草津市における地域特有の問題点・課題

地域	問題点	課題
草津	・ 中心市街地の衰退	・ 中心市街地への交通利便性の向上
	・ 休憩場所	・ 歩行者の利便性向上
	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 自転車の利便性向上
	・ バリアフリーの未整備	・ 鉄道駅の整備
常盤	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
	・ 休憩場所	
	・ 新たな交通システム	・ 公共交通サービスの提供
笠縫	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
	・ 休憩場所	・ 歩行者の利便性向上
山田	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
	・ 休憩場所	
	・ サイクリングロードの整備	・ 自転車の利便性向上
志津	・ 公共交通不便地域の存在	・ 移動手段の提供
	・ 道路混雑の発生 （石部草津線、大津能登川長浜線）	・ 道路環境の整備
	・ 歩道の連続性	・ 歩行者の利便性向上
南草津駅周辺	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上
	・ 駅構内の混雑	・ 鉄道駅の整備
	・ 道路混雑の発生（国道1号）	・ 道路環境の整備
老上	・ 公共交通不便地域の存在	・ 移動手段の提供
	・ 道路混雑の発生（大津草津線）	・ 道路環境の整備
玉川	・ 自転車交通の集中	・ 自転車利便性の向上
	・ 道路混雑の発生	・ 道路環境の整備

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）

草津市の上位計画をふまえると、『“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）をふ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"> ・公共交通を軸とした交通施策の実施 ・安全・安心かつコンパクトなまちの形成
	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"> ・脱自動車依存を通じた集約型都市構造の構築 ・公共交通を中心としたエコ交通の推進
	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"> ・誰もが移動しやすい公共交通システムの構築 ・安全・安心な交通環境の整備
	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"> ・自転車の安全・安心かつ適正な利用の促進
	（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	

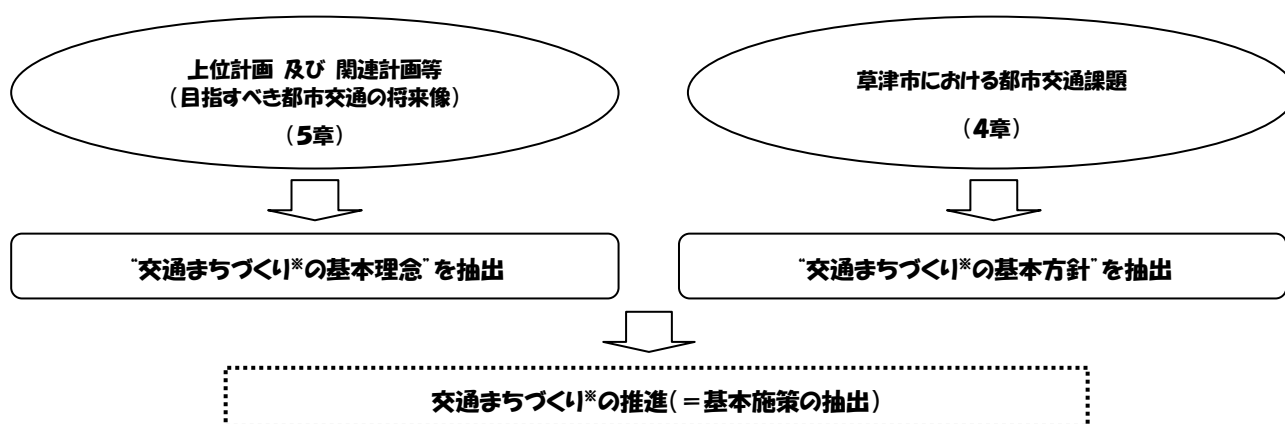
【滋賀県の計画】

	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"> ・地域が一体となった交通ネットワークの形成 ・都市中核施設を結び新たなシステムの検討
	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ふまえると、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

都市交通課題をふまえ、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。

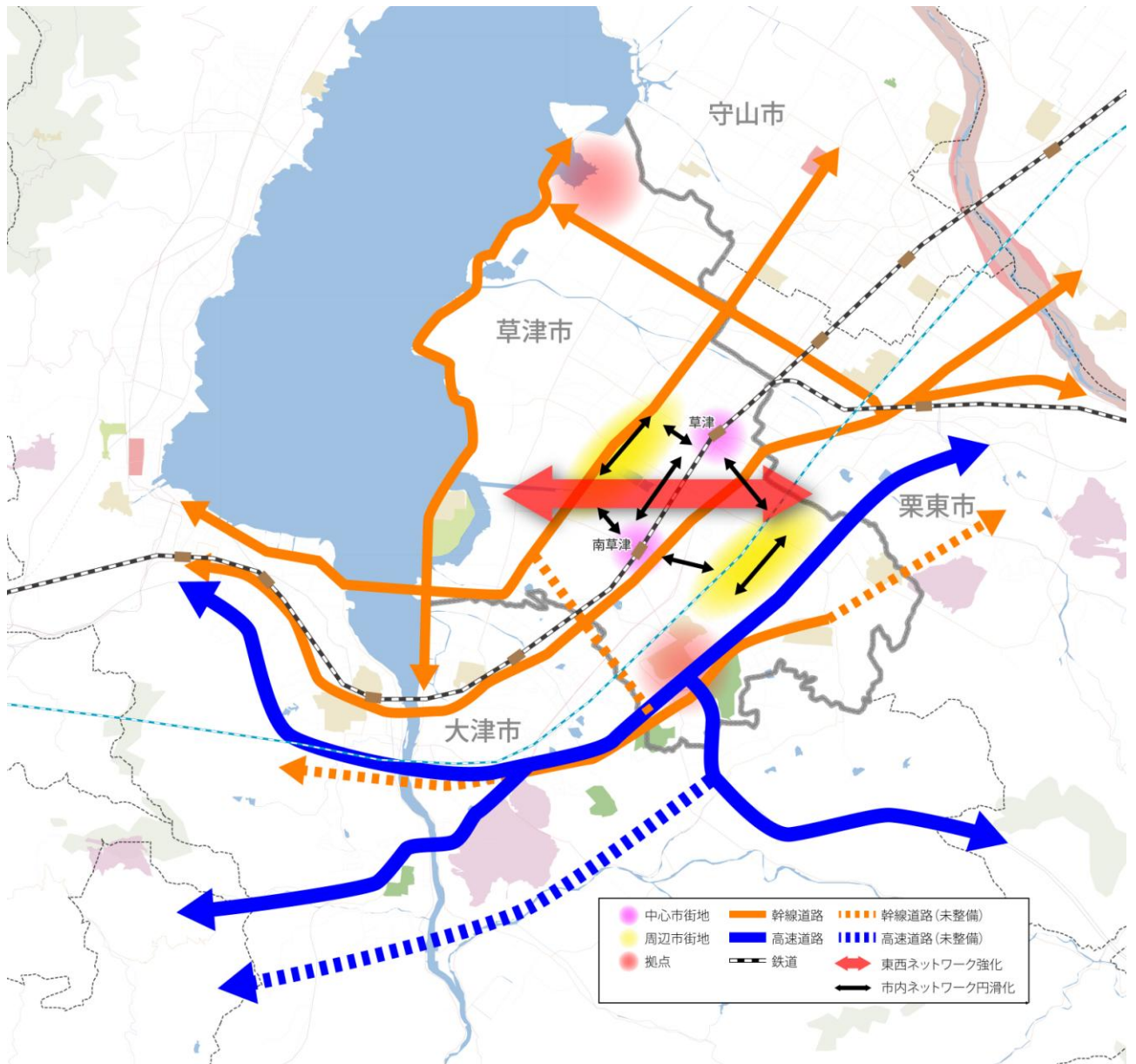


図 草津市都市交通マスタープランにおける将来像（広域的なイメージ）

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に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）

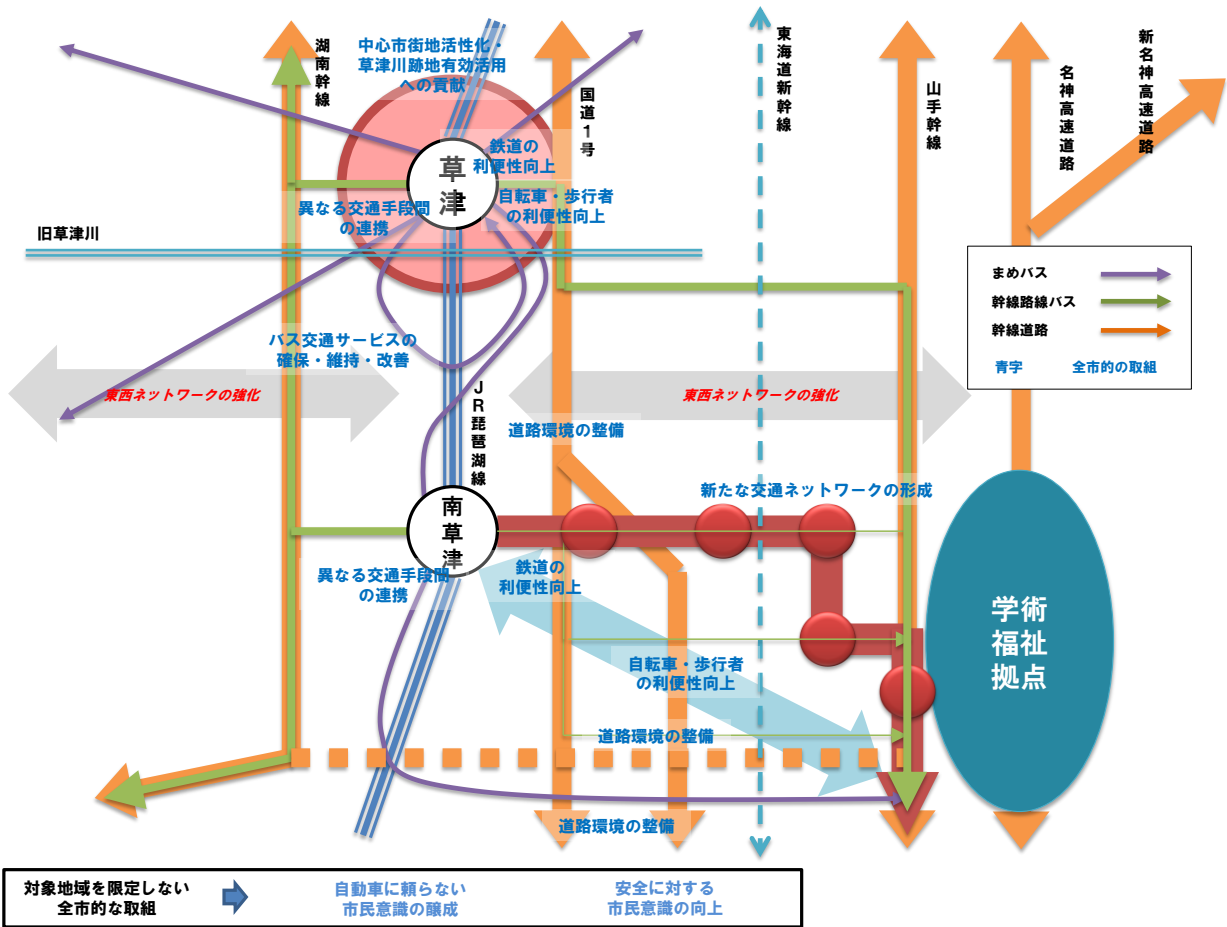
6.3 都市交通マスタープランの基本施策

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			○

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)



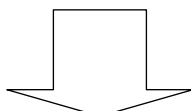
草津市都市計画マスタープラン

(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

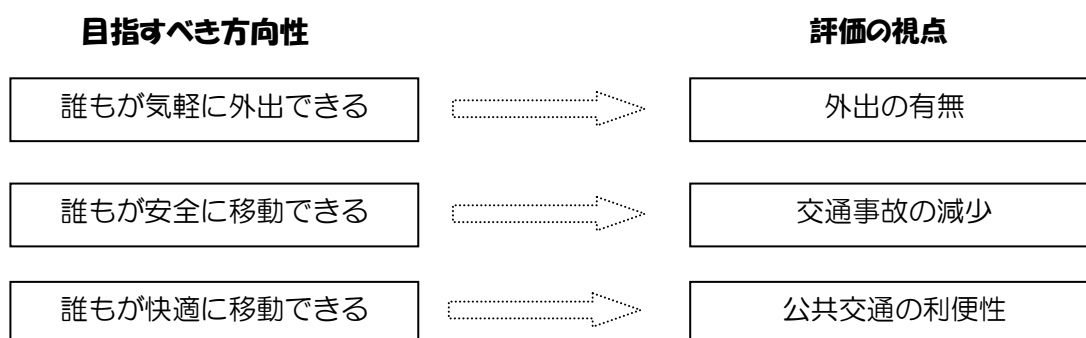
7.3 計画目標の設定

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。



以上をふまえ、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				

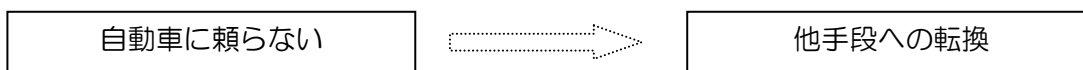
評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
公共交通の利便性	バスサービスへの満足度	15.9% (H24)	20.0%	25.0%	市民アンケート
	【考え方】最終的な目標を 25%と定め、段階的な満足度の向上を目指す。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・各機能を共有したバス路線の一体化 ・行政枠を超・各機能を共有したバス路線の一体化 ・行政枠を超えたコミュニティバスの一体化えたコミュニティバスの一体化 ・バスロケーションシステムの導入 ・IC カードの導入 ・幅員構成、信号現示、右左折レーン長の見直し ・駅前ロータリーの運用見直し				

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。

目指すべき方向性

評価の視点



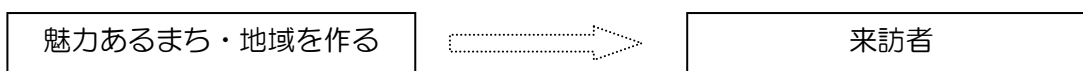
評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
他手段への転換	自動車利用者の減少 (分担率)	48.2% (H22)	45.0%	41.3%	パーソントリップ調査
	【考え方】自動車分担率は H32 までに H2 (41.3%) と同水準まで改善する。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 <ul style="list-style-type: none"> ・BRT (連節バス、PTPS) の導入 ・自転車走行空間の整備 ・自転車駐輪場の整備 (サイクル&バスライドの推進) ・ボランティア輸送等の導入 ・駅前ロータリーに流入する自家用車 (K&R 車両) の規制・誘導 ・モビリティ・マネジメントの実施 				

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。

目指すべき方向性

評価の視点



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"> ・コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備 ・中心市街地へのアクセス環境の整備 ・草津川跡地へのアクセス環境の整備 				

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"> ・人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  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・大阪・京都へのアクセスが容易にできるまち ・周辺地域からのアクセスが容易にできるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道路線の強化 <ul style="list-style-type: none"> ◇琵琶湖線や草津線の輸送力の強化
新たな交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・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  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能が公共交通ネットワークで結ばれたまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通システムの導入 <ul style="list-style-type: none"> ◇LRTの導入 ★BRT（連節バス、PTPS）の導入
バス交通サービスの確保・維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> ・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  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・持続的に公共交通サービスが提供されるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的なバス事業の展開 <ul style="list-style-type: none"> ★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 ・快適なバス周辺環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★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
道路環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・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  交通まちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ◇道路拡幅 ◇都市計画道路の整備 ◇広域幹線道路やバイパス道路の整備 ・道路空間の再配分 <ul style="list-style-type: none"> ★自転車走行空間の整備 ◇公共交通専用空間の整備 ・交差点改良 <ul style="list-style-type: none"> ★幅員構成、信号現示、右左折レーン長の見直し ・広域防災拠点へのアクセス道路の整備 ・高速道路への通過交通の誘導

★：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"> ・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 <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの移動手段が適切な移動空間を有するまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ★歩行空間の整備 ★街灯やミラーの整備 ・自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★自転車走行空間の整備 ★駐輪場の整備・放置自転車の撤去 ★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 ◇サイクリングロードの整備
異なる交通手段間の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・人にやさしい交通まちづくりの実現 <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの交通手段が連携したまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅における乗継利便性の強化 <ul style="list-style-type: none"> ★バリアフリー化 ★駅前ロータリーの運用見直し ★駅前ロータリーに流入する自家用車（K&R車両）の規制・誘導 ◇駅前ロータリーの改善 ◇シームレス化（空間的な連続、経済的な連絡、時間的な連続） ・バス停へのアクセス性強化 <ul style="list-style-type: none"> ★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
自動車に頼らない市民意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい交通まちづくりの実現 <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民がかしこいクルマの使い方を理解しているまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ★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
安全に対する市民意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・人にやさしい交通まちづくりの実現 <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・マナー教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> ★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
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"> ・地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現 <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点へのアクセス性が高いまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地への交通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ★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の向上 <ul style="list-style-type: none"> ★草津川跡地へのアクセス環境の整備

★：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"> (1) 新交通システムの導入 <ul style="list-style-type: none"> ★ BRT（連節バス、PTPS）の導入 (2) 効率的なバス事業の展開 <ul style="list-style-type: none"> ★ 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） (3) 快適なバス周辺環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★ バスロケーションシステムの導入 ★ ICカードの導入 (4) 歩行環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ★ 街灯やミラーの整備 (5) 自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★ 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 (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"> ★ 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 (7) マナー教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> ★ 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

【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

8. 進行管理と評価・改善の仕組み

(1) 推進・進行管理の体制

	役割
市民・企業	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○施策事業への理解を深め、協力する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○施策事業への理解を深め、協力する。
行政	<ul style="list-style-type: none"> ○市民のニーズに適した持続可能な交通体系を構築する。 ○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。 ○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。 ○施策事業の推進ならびに進行管理を行う。

(2) PDCAサイクルによる施策の評価・改善

【進行管理の流れ】

	Plan	戦略施策の策定
	Do	戦略施策の実施
	Check	施策の効果を定期的に確認・検証
	Act	施策の見直し（改良、追加等）