

# 草津市総合交通戦略（案）

平成25年11月

# 目次

<b>1. 概要</b> .....	<b>1</b>
1.1 草津市の概要.....	1
1.2 背景.....	2
1.3 目的.....	2
1.4 位置づけ.....	2
1.5 草津市総合交通戦略の進め方.....	4
1.6 計画の構成.....	5
<b>2. 草津市を取り巻く現況</b> .....	<b>6</b>
2.1 草津市を取り巻く現況から導き出される課題.....	6
2.2 市民ニーズから導き出される課題.....	8
2.3 草津市の都市交通課題.....	10
2.4 目指すべきまちの姿.....	12
<b>3. 草津市都市交通マスタープラン</b> .....	<b>13</b>
3.1 基本理念・基本方針.....	13
3.2 目指すべき都市交通体系.....	14
<b>4. 草津市総合交通戦略</b> .....	<b>16</b>
4.1 総合交通戦略の趣旨.....	16
4.2 総合交通戦略の位置付け.....	17
4.3 計画目標の設定.....	18
4.4 総合交通戦略の概要.....	22
4.5 実施施策.....	25
4.5.1 全市的に取り組む施策.....	25
4.5.2 草津駅を中心とした地域で取り組む施策.....	45
4.5.3 南草津駅を中心とした地域で取り組む施策.....	52
<b>5. 進行管理と評価・改善の仕組み</b> .....	<b>61</b>
<b>参考 草津市総合交通戦略協議会</b> .....	<b>参考-1</b>

# 1. 概要

## 1.1 草津市の概要

草津市は滋賀県の南東部に位置し、南北約13.2キロメートル・東西約10.9キロメートルとやや南北に広がった地域であり、総面積67.92平方キロメートル、世帯数は53,290世帯、総人口は127,088人（平成25年10月31日現在）となっている。

東海道と中山道の分岐・合流の地であった草津は、今でもJR東海道本線（琵琶湖線）、名神高速道路、国道1号の国土主要幹線が市域を通過していることから、交通の要衝として、滋賀県下で中心的な役割を果たす都市となっている。



出典：第5次草津市総合計画

図 草津市の位置

## 1.2 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、二酸化炭素排出量の増加等に伴う地球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。

## 1.3 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。

## 1.4 位置づけ

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。

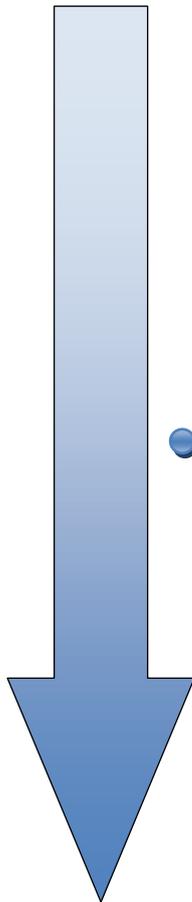
## 第5次草津市総合計画

(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)



### 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

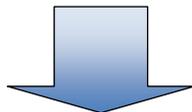
- ・草津市中心市街地活性化基本計画（平成26年～平成30年）
- ・草津川跡地利用基本計画
- ・草津市バリアフリー基本構想（平成22年～平成26年）
- ・第2次草津市環境基本計画（平成23年～平成32年）

#### 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で安心な利用の促進に関する条例

## 草津市都市交通マスタープラン

(平成26年～概ね20年後)



## 草津市総合交通戦略

(平成26年～平成32年)

### 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目標および方針を示し、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

## 1.5 草津市総合交通戦略の進め方

草津市における今後の都市交通施策の展開は、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を目標とした草津市都市交通マスタープランに示される交通まちづくりの基本理念、基本方針及び草津市の将来交通体系として目指すべき姿である将来交通計画に基づいて推進するが、草津市総合交通戦略において、各施策の概ね7年後の具体的な目標を定めることで、重点的、かつ効率的な施策展開を図る。

総合交通戦略を進めていくにあたっては、ここで定めた施策（PLAN）を状況に応じて適宜実施（DO）し、目標とする年次の概ね中間時のサイクルを目途に、地域や企業・事業所、交通事業者、交通管理者等の関係者とともに、その時々社会経済情勢等を踏まえて確認・検証を行いながら（Check）、必要に応じて施策の見直し・改善（Action）を図ることで、段階的に都市交通計画マスタープランの目標実現に向かって進めていくことを基本とする。

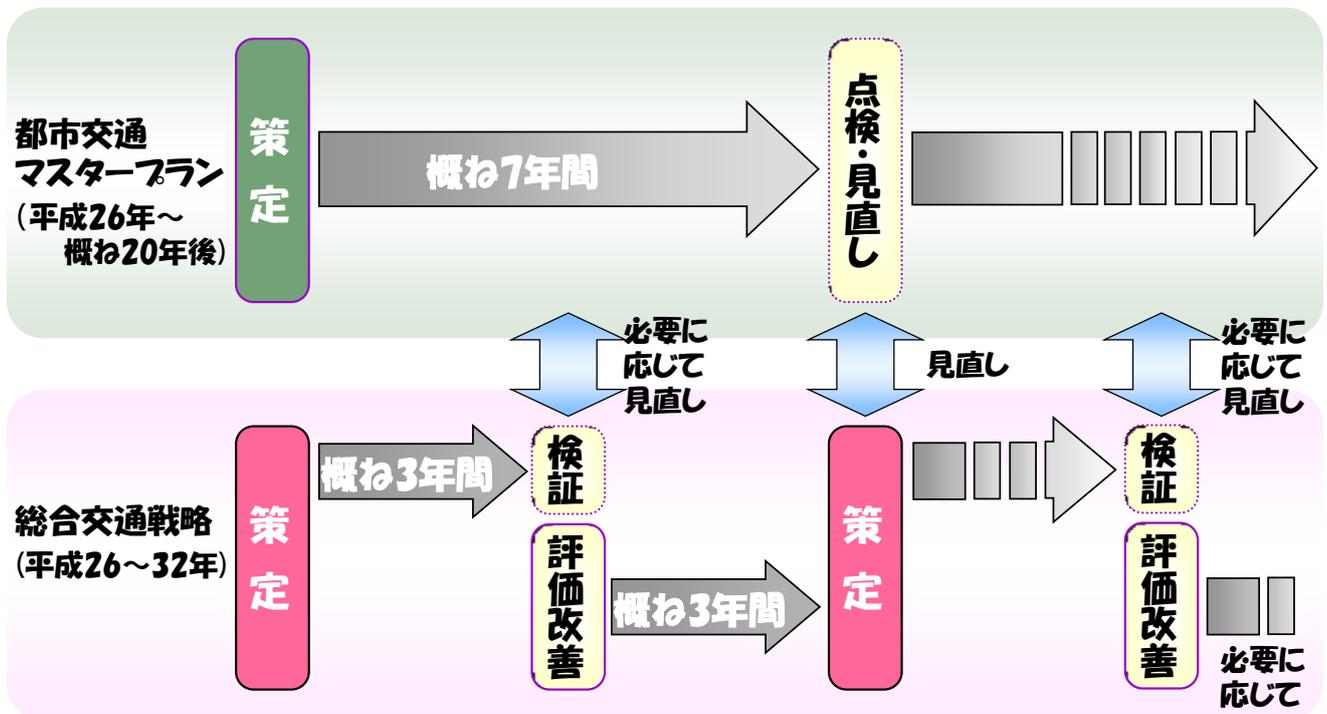
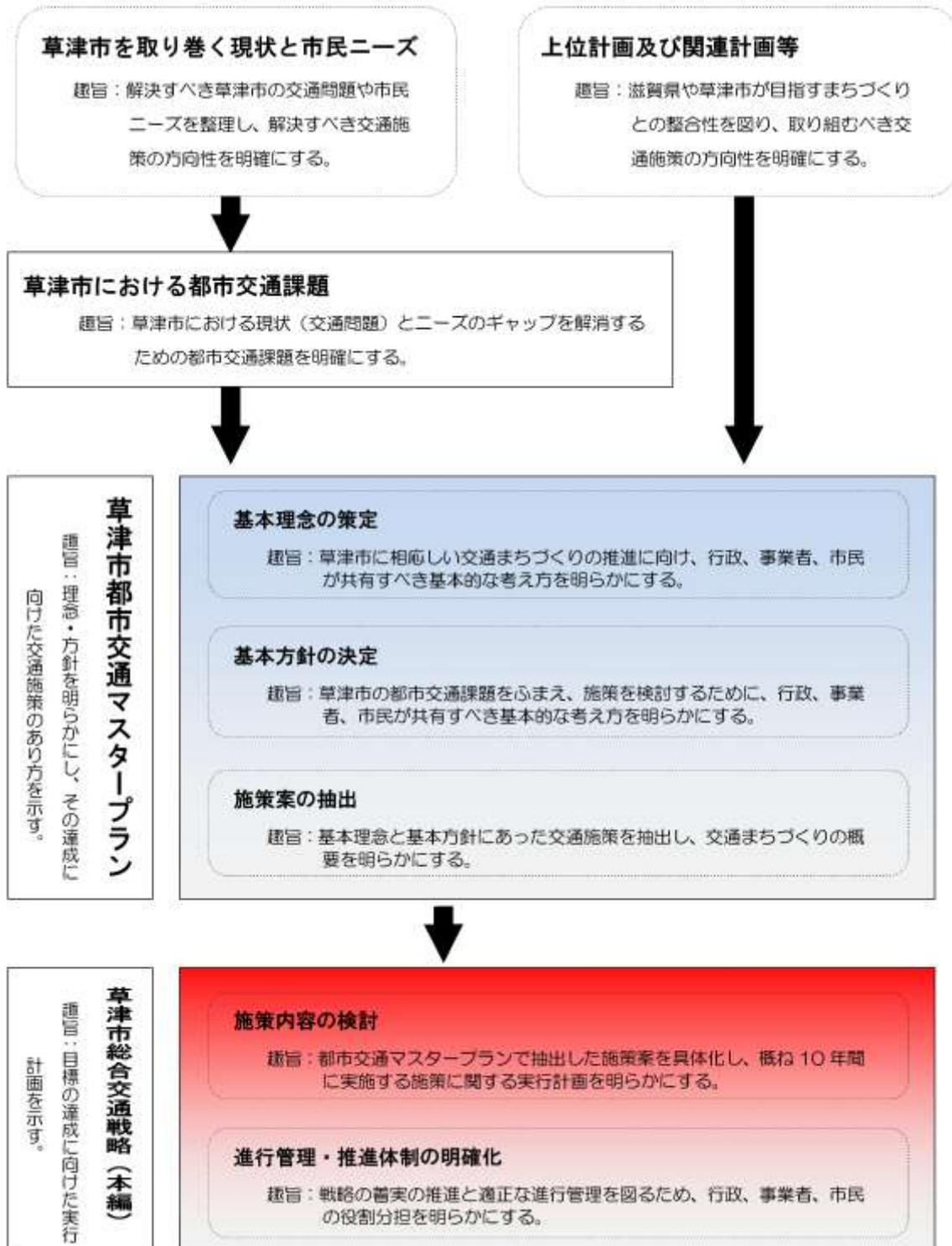


図 草津市都市交通マスタープランと総合交通戦略の進め方

## 1.6 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な上で、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

### 2.1 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

#### (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。

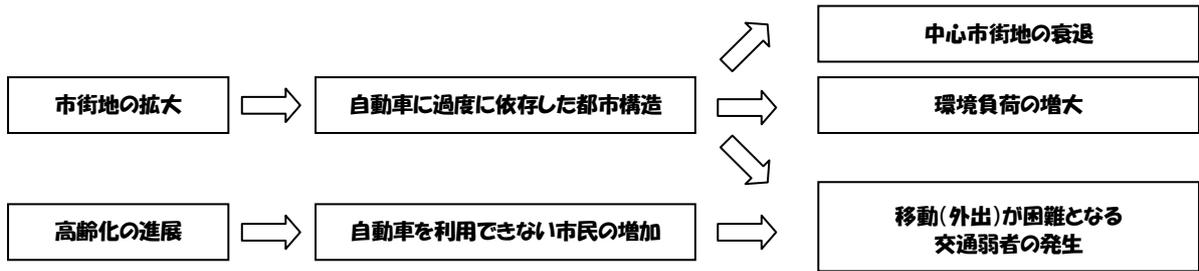
#### (2) 交通状況から導き出される課題

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。

### 都市構造に関する背景

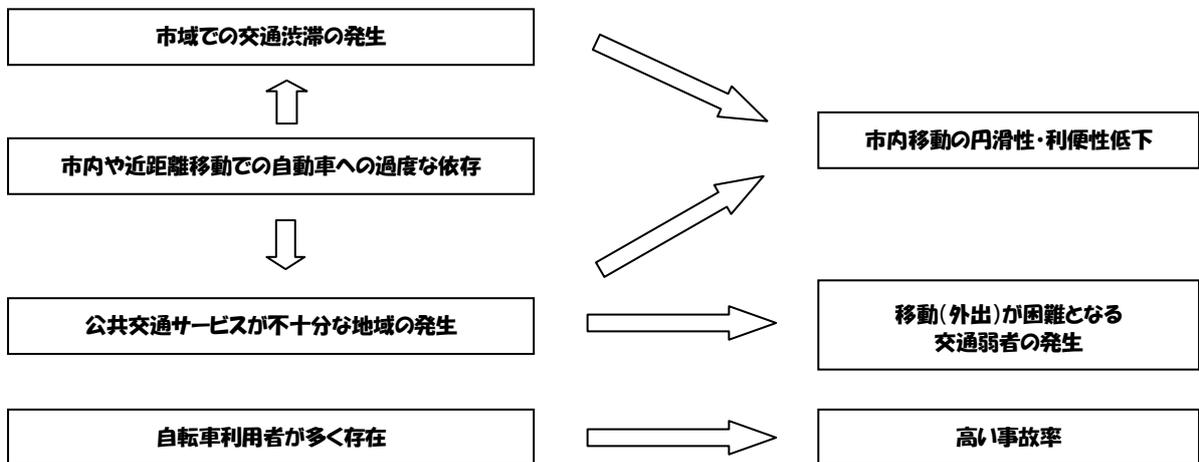


### 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

- ★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



### 交通状況に関する背景



## 2.2 市民ニーズから導き出される課題

### (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。

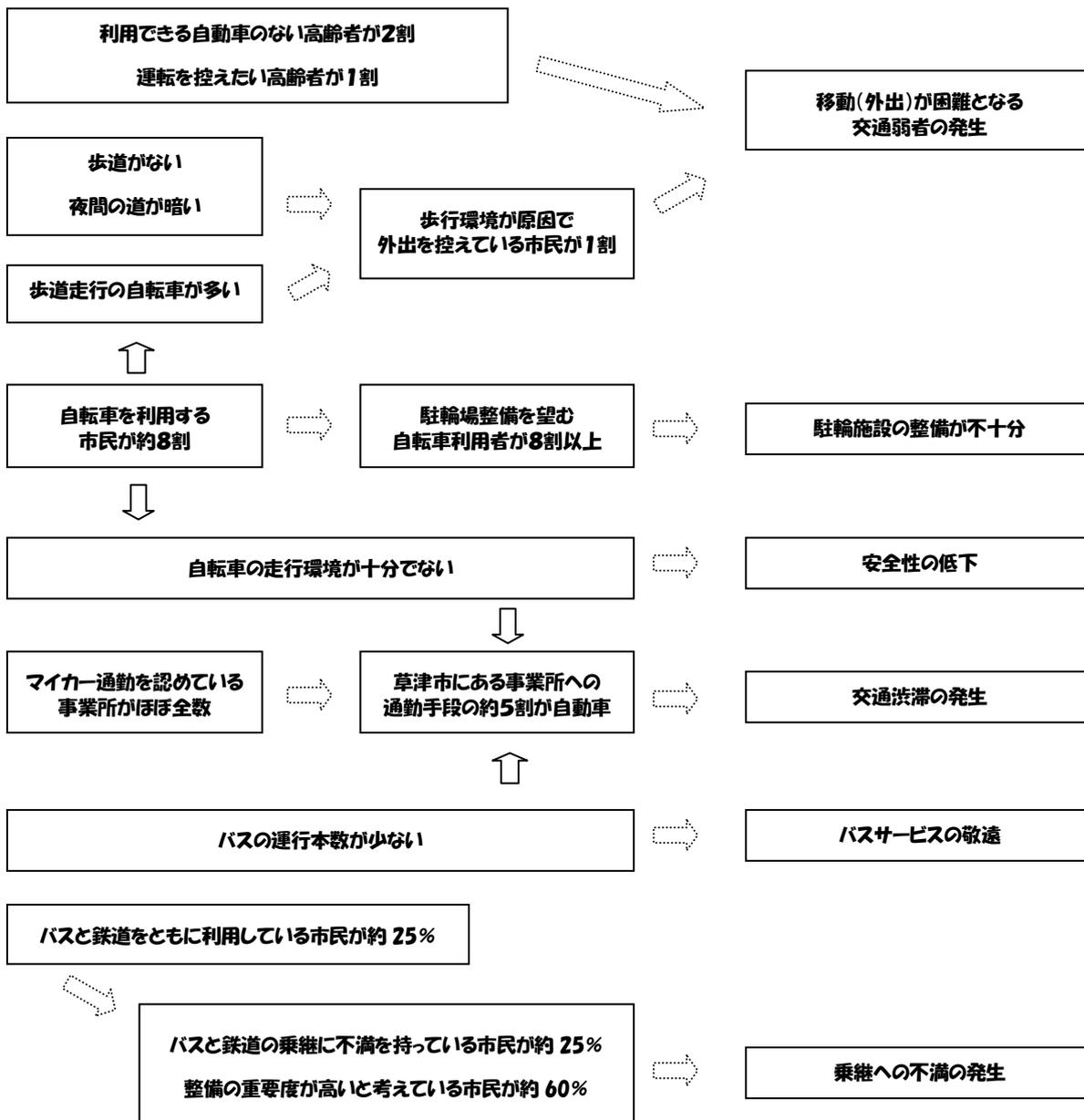
### (5) 通勤需要への対応

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。

## 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
- ★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

## 2.3 草津市の都市交通課題

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

## 2.4 目指すべきまちの姿

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"> <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で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	滋賀交通ビジョン	<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>• 都市中核施設を結ぶ新たなシステムの検討</li> </ul>
	びわこ文化公園都市将来ビジョン	

### 3. 草津市都市交通マスタープラン

#### 3.1 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

草津市における都市交通課題と上位計画 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

草津市における都市交通課題と上位計画 及び 関連計画等を踏まえると、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」

### 3.2 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。

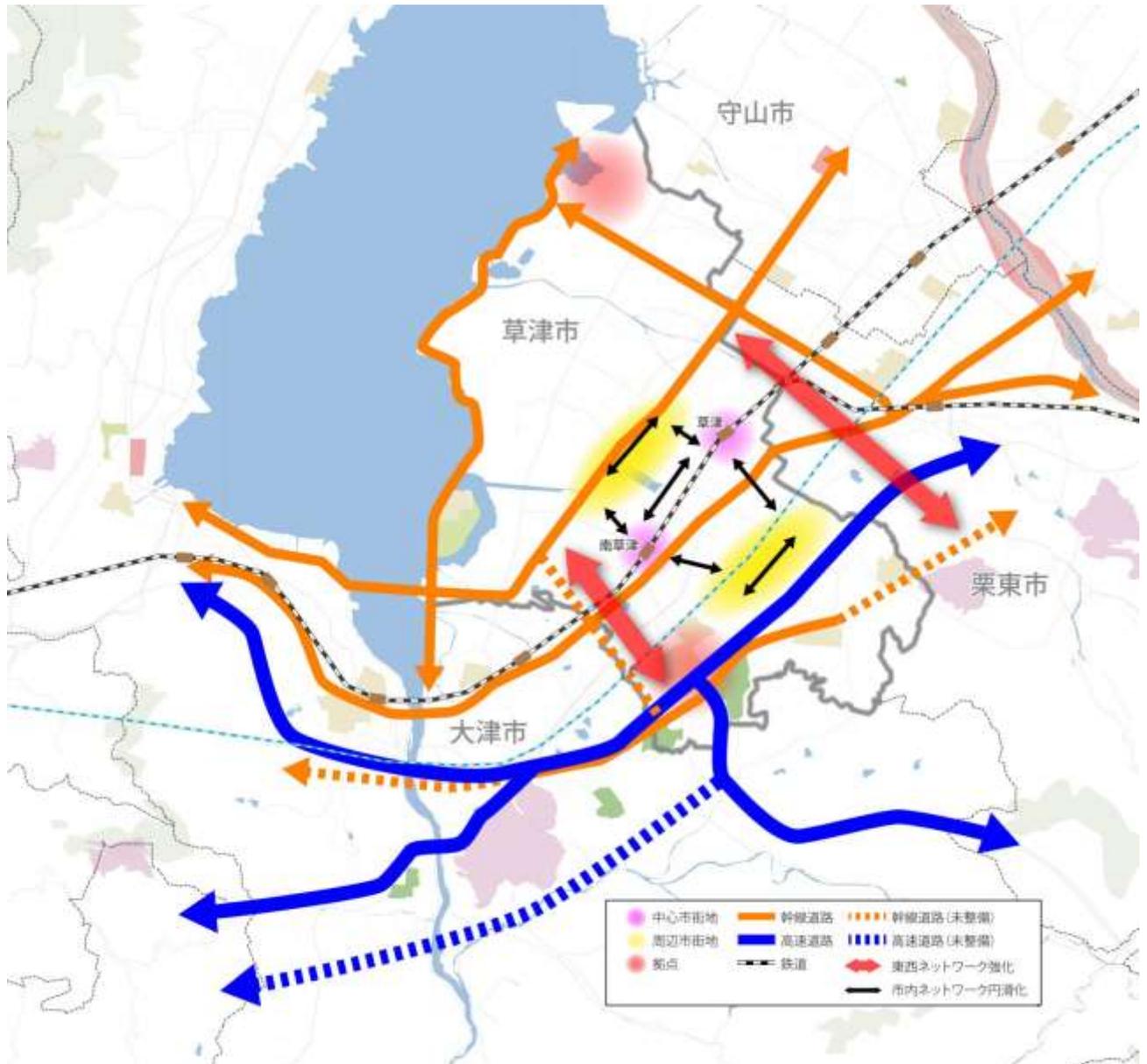


図 草津市都市交通マスタープランにおける将来像(広域的なイメージ)

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)

## 4. 草津市総合交通戦略

### 4.1 総合交通戦略の趣旨

3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、基本方針に加え、今後の交通まちづくりの道筋となる戦略目標を掲げ、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」

## 4.2 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。

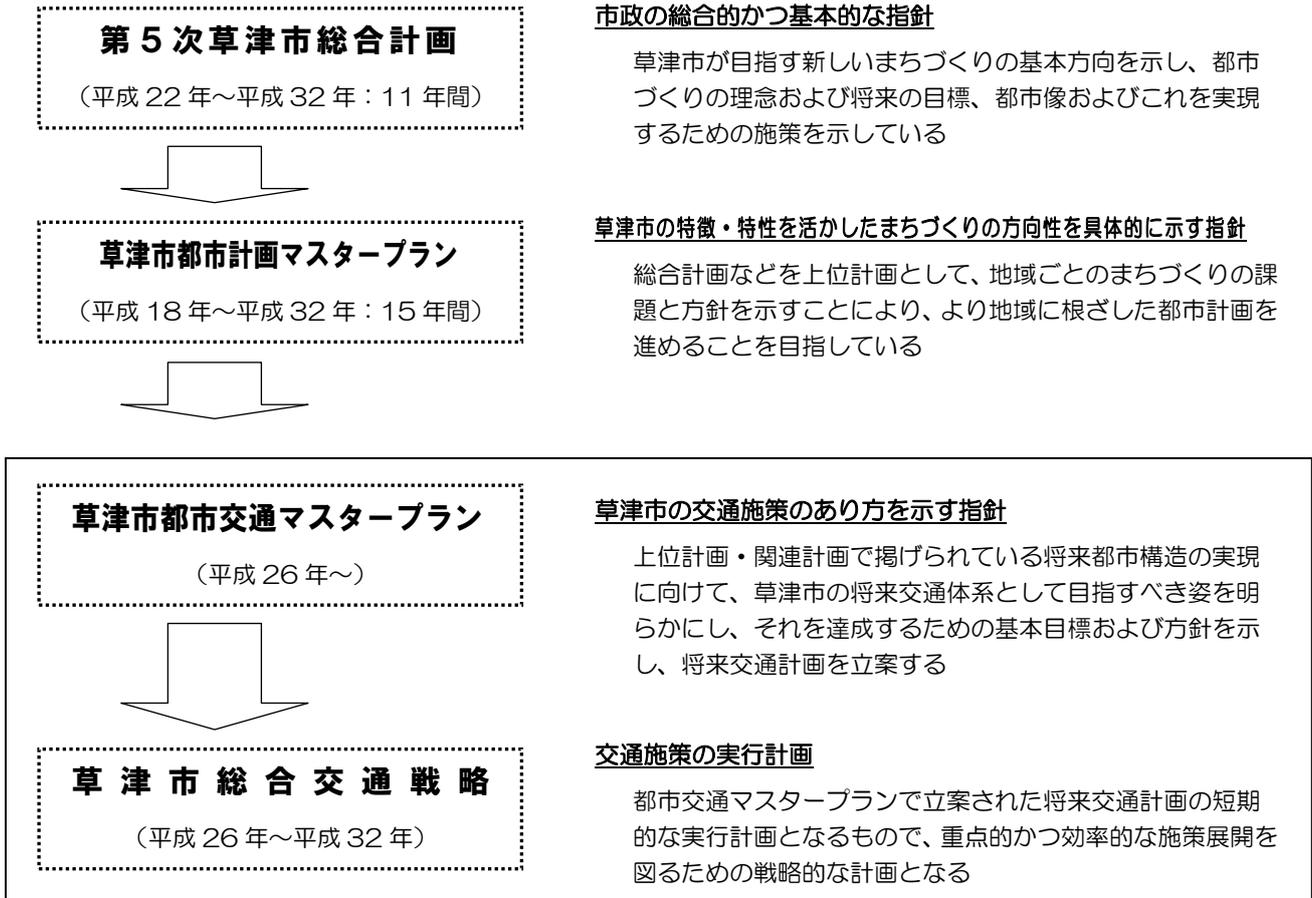


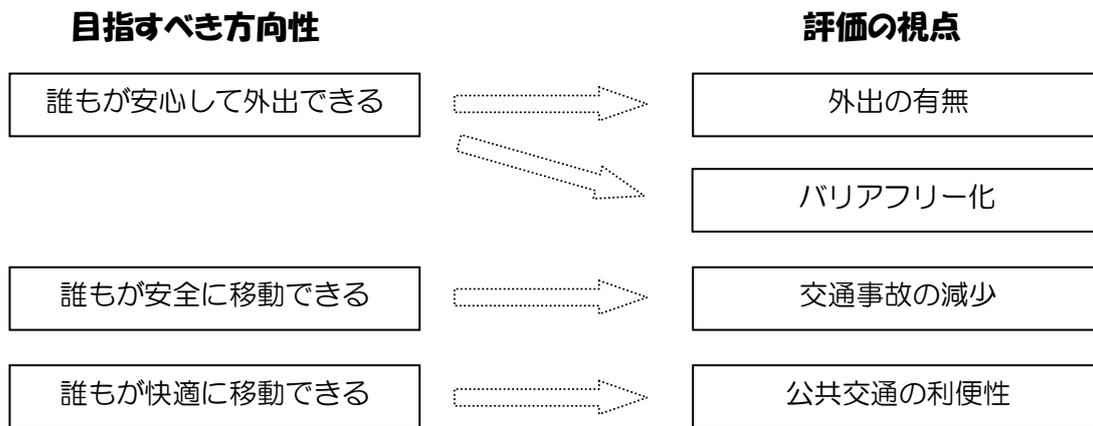
図 総合交通戦略の位置付け

### 4.3 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。

#### 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				

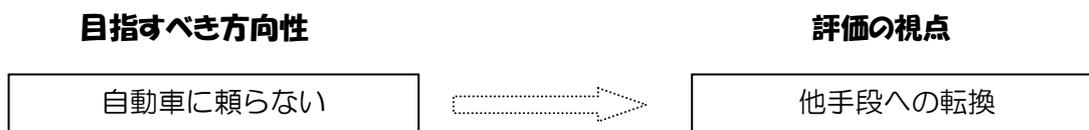
評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
バリアフリー化	低床式バス車両の導入率	24.3% (H20)	31.0%	35.0%	交通事業者
	【考え方】高齢者や身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を図る。国の基本方針では、ノンステップバス車両は平成32年までに約70%の導入を目標としている。				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・BRT（連節バス、PTPS等）の導入 ・低床式バス車両の導入 ・駅前ロータリーの改善				

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】				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車安全安心利用指導員の配置</li> <li>・イベントやワークショップの開催</li> <li>・自転車安全安心利用教室の開催</li> </ul>					

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】				
<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> <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>・幅員構成、信号現示、レーン長の見直し</li> <li>・駅前ロータリーの運用見直し</li> </ul>					

② 環境にやさしい交通まちづくりの実現

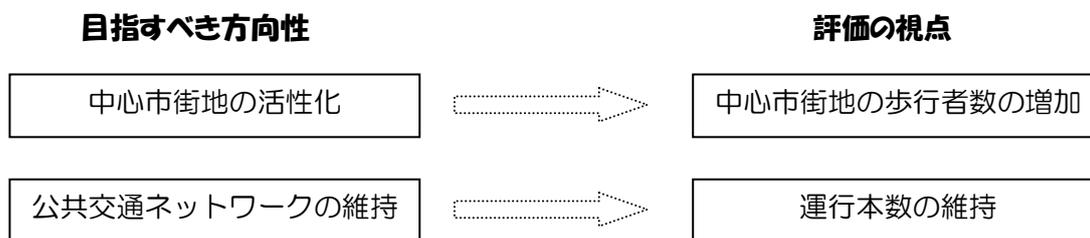
環境にやさしい交通まちづくりの実現に向けては、以下のようなアウトプットが達成される必要がある。



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)	-	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等）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（キス&amp;ライド車両）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
中心市街地の歩行者数の増加	中心市街地の歩行者交通量	11,067人/日 (H24)	11,495人/日	11,923人/日	草津市
	【考え方】草津市中心市街地活性化基本計画が目指す増加トレンド(H30目標値：11,709人)を継続的に達成することを目指す。				
	【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>・歩行空間の整備</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>			

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ諸元
運行本数の維持	草津駅発の運行本数	323本/日 (H24)	323本/日	323本/日	草津市
	【考え方】運行本数の維持による持続的な運行を目指す。				
	【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>・各機能を共有したバス路線の一体化</li> <li>・駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&amp;ライド車両）の規制・誘導</li> <li>・駅前ロータリーの改善</li> <li>・モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>			

#### 4.4 総合交通戦略の概要

3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、市全域及び都市核となる草津駅を中心とした地域、南草津駅を中心とした地域に区分し、戦略施策案に盛り込むものとする。

表 基本方針と基本施策の関係(再掲)

計画の観点	基本施策の方向性	交通まちづくりの基本方針		
		① 人にやさしい 交通まちづくりの実現	② 環境にやさしい 交通まちづくりの実現	③ 地域を維持・活性化する 交通まちづくりの実現
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	○		
草津市中心市街地活性化基本計画・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	○	○	○

【基本施策の体系図】

草津市都市交通 マスタープラン (基本施策の方向性)	関係する 基本方針	草津市総合交通戦略 (取り組む基本施策)	市全域	草津駅を中心とした地域	南草津駅を中心とした地域
新たな交通ネットワークの形成	①	・新交通システムの導入			
	②	★BRT(連節バス、PTPS等)の導入			○
	③				
バス交通サービスの確保・維持・改善	①	・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	○		
		★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化	○		
	②	・快適なバス周辺環境の整備			
	③	★低床式バス車両の導入	○		
		★バスロケーションシステムの導入	○		
		★ICカードの導入	○		
道路環境の整備	①	・交差点改良			
	②	★幅員構成、信号現示、レーン長の見直し			○
自転車・歩行者の 利便性向上	①	・歩行環境の改善			
		★歩行空間の整備		○	○
		★街灯の整備	○		
	②	・自転車利用環境の整備			
		★自転車走行空間の整備		○	○
		★駐輪場の利便性向上		○	
		★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	○		
	★自転車安全安心利用指導員の配置	○			

※基本方針：①人にやさしい交通まちづくりの実現，②環境にやさしい交通まちづくりの実現，  
③地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現

【基本施策の体系図(続)】

草津市都市交通 マスタープラン (基本施策の方向性)	関係する 基本方針	草津市総合交通戦略 (取り組む基本施策)	市全域	草津駅を中心とした地域	南草津駅を中心とした地域	
異なる交通手段の連携	①	・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			○	
	②	★駅前ロータリーに流入する自家用車(キス&ライド車両)の規制・誘導			○	○
		・バス停等へのアクセス性強化				
		★自転車駐輪場の整備(サイクル&バスライドの推進)	○			
		★ボランティア輸送等の導入	○			
自動車に頼らない市民意識の醸成	②	・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	○			
安全に対する市民意識の向上	①	・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	○			
		★自転車安全安心利用教室の開催	○			
中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	①	・中心市街地の交通利便性の向上				
		★中心市街地の交通利便性の向上		○		
	③	・草津川跡地への交通利便性の向上				
		★草津川跡地へのアクセス環境の整備		○		

※基本方針：①人にやさしい交通まちづくりの実現，②環境にやさしい交通まちづくりの実現，③地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現

### 4.5.1 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、今後の高齢社会を見据えると、交通弱者の移動を支える公共交通の役割は大きくなると考えられるため、前述したとおり、自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルの転換が可能な交通サービスを維持することが重要な交通課題となっている。そのためには、市民の意識を変える取組や利用しやすい環境をあわせて整備することが求められている。

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

#### <全市的に取り組む施策（市域や地域を跨いで取り組む施策）>

- 効率的なバス事業の展開
  - ★ 各機能を共有したバス路線の一体化（路線バスとコミュニティバス）
  - ★ 行政の枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス）
- 快適なバス周辺環境の整備
  - ★ 低床式バス車両の導入
  - ★ 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
  - ★ 自転車安全安心利用指導員の配置
- バス停等へのアクセス性強化
  - ★ 自転車駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）
  - ★ ボランティア輸送等の導入
- 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等の開催
- 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
  - ★ 自転車安全安心利用教室の開催

(1) 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）								
内 容	各交通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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
			○			△	△	
	【市の役割】 ・各関係者間で今後の運行内容等を協議する場の創出（市が管理・運営）等							
対 象	・草津市全域（+ 近隣市）							
留意事項	【問題点】 ・民間企業の自主的な運営・競争を阻害する可能性があること 【課 題】 ・民間企業の独立採算による運営・競争を維持すること							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	サービス状況を見ながら継続的に協議を実施							

★ 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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
			実行			△	○	栗東市
	【市の役割】 ・各関係者間で今後の運行内容等を協議する場の創出（市が管理・運営）等							
対 象	・草津市全域（+ 近隣市）							
留意事項	【課 題】 ・運行にかかる財源を確保すること							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	サービス状況を見ながら継続的に協議を実施							



草津市民宣言

私たち草津市民は

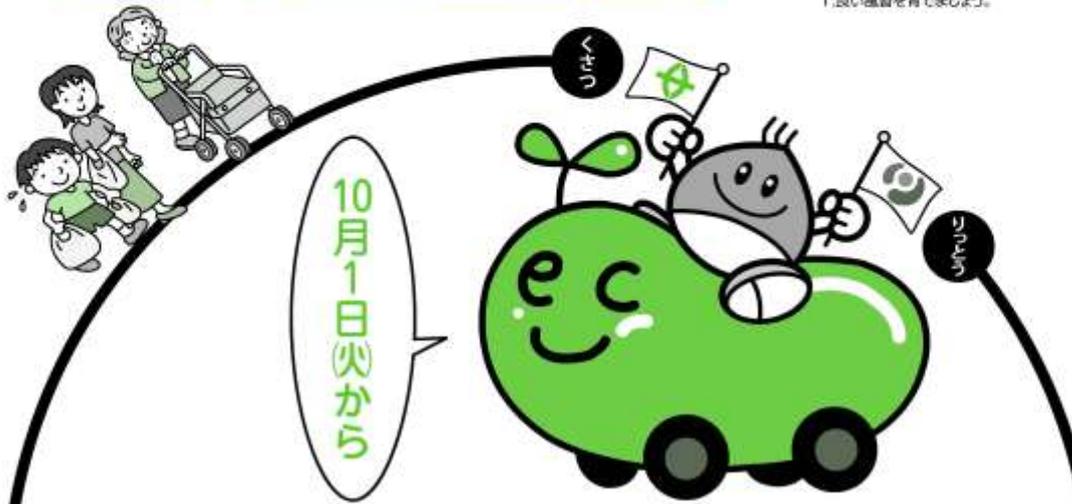
1.古い歴史に受けあつた新しい文化をつくり、住みよいまちをきずくためにあたらがい心を持ちあつて、ともにあすへの歩みを進めましょう。

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。

- 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。
- 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、FAX561-2487)

まめバス運行ルートを大幅に変更し

### 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
- でんごんばん…………… 11ページ

図 くりちゃんバス(栗東市)と一体となったまめバスの運行を周知する「広報 くさつ H25. 9. 15号」

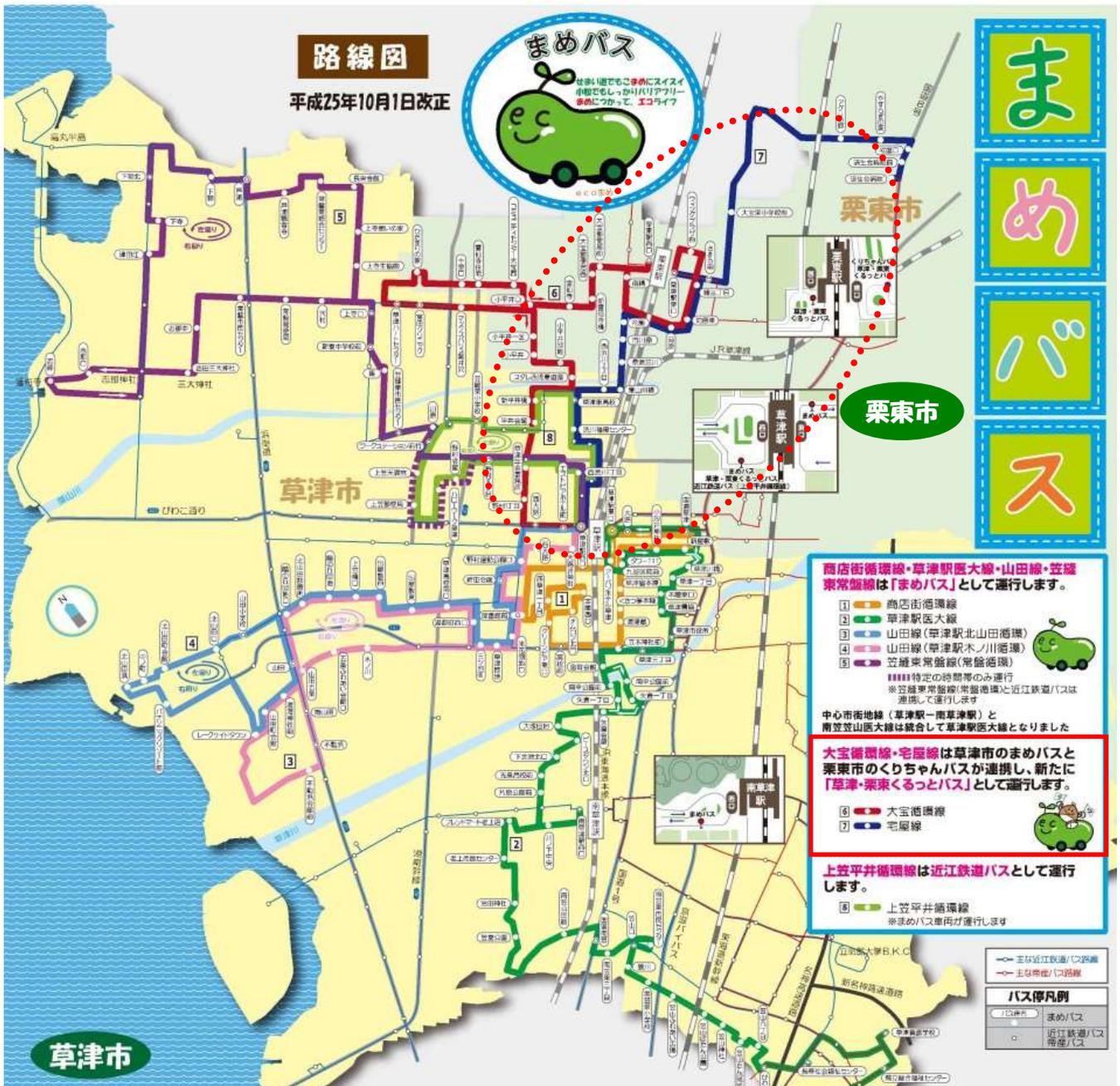


図 草津・栗東くるっとバスの運行ルート図



写真 草津・栗東くるっとバス車両(左・中央)と停留所(右)

(2) 快適なバス周辺環境の整備

★ 低床式バス車両の導入								
内容	<p>現在、市内を走行する路線バスの車両の一部に、高齢者や身体障害者に限らずだれもが乗り降りのしやすい低床式のバス車両（ノンステップバス、ワンステップバス）が導入されている。今後ますます高齢者が増えていくことが予想されるなか、引き続き、誰もが安心・安全かつ快適に利用できる公共交通の構築に向けて、低床式バス車両の導入を図る。</p>							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
			○		△	△	△	
	<p>【市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進 等</li> </ul>							
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 草津市域を運行する全路線*</li> </ul>							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者単独での導入は採算上困難であること</li> </ul> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 導入等にかかる費用を確保すること</li> <li>・ 費用負担のあり方等を決定すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
車両の状態や更新状況等を見ながら継続的に協議を実施								

※ 路線バス及びコミュニティバス



写真 低床式バス車両(左：ワンステップバス、右：ノンステップバス)

★ 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や運行車両（バリアフリー対応車等）などを提供する情報システムを整備する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
			○		△	△	△	
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等							
対 象	・ 草津市域を運行する全路線*（運行頻度の少ないところでも有効）							
留意事項	【問題点】 ・ 導入等にかかる新たな費用（初期+運用）が発生すること 【課 題】 ・ 費用（初期+運用）を確保すること ・ 費用負担のあり方等を決定すること							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討		導入					

※ 路線バス及びコミュニティバス



資料：京阪バス資料

図 京阪バスによるバスロケーションシステムの導入例

★ ICカードの導入							
内 容	複数モード（鉄道→バス等）で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。現在、近江鉄道バスにおいて、一部の区間においてICカードが導入されている。						
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市 その他
			○		△	△	△
	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
対 象	・ 草津市域を運行する全路線※						
留意事項	<b>【問題点】</b> ・ 現在は近江鉄道バスのみで利用（一部区間）できること（他のバスでの利用や鉄道での相互利用は不可） ・ 導入等に新たな費用（初期+運用）が発生すること <b>【課 題】</b> ・ 費用（初期+運用）を確保すること ・ 費用負担のあり方等を決定すること ・ 現行のシステムを維持しながら相互利用できるようにしていくこと ・ 交通事業者間での調整が必要となること						
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	→	→	○				
	検討		導入				

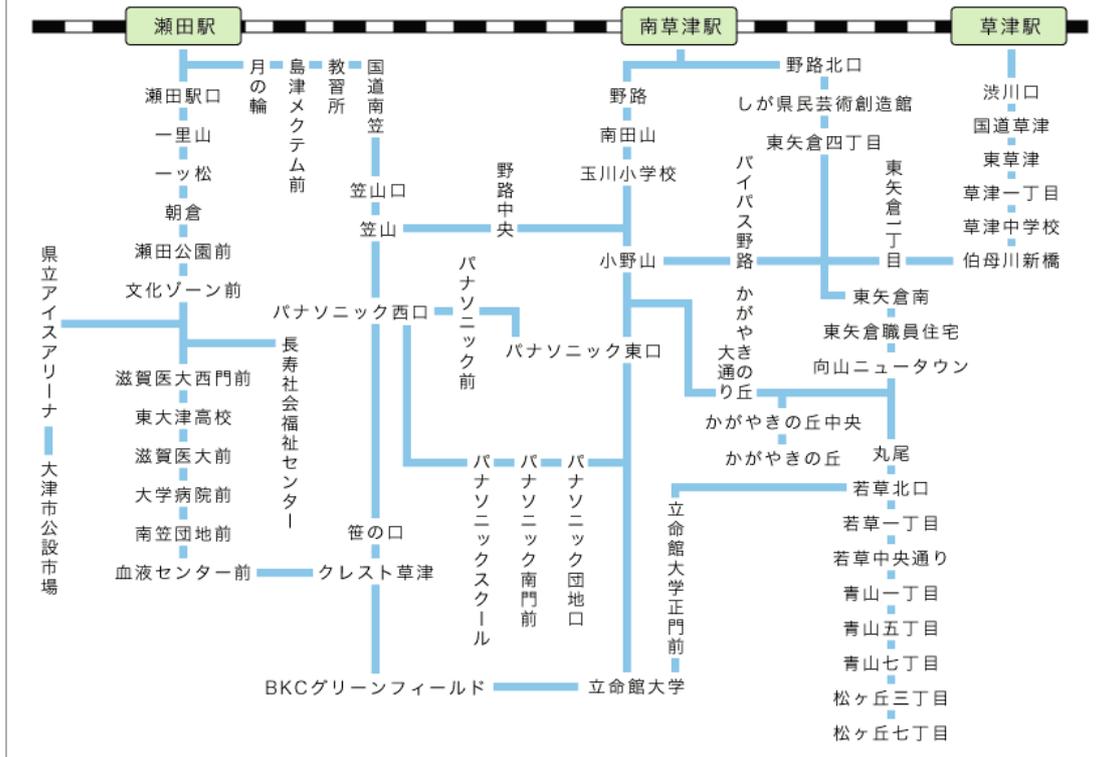
※ 路線バス及びコミュニティバス



資料：京阪バス HP

図 ICカードの利用イメージ

# 近江鉄道バス ICカード ご利用可能エリアマップ



資料：近江鉄道バス HP

図 近江鉄道バス IC カードの利用可能エリア

## 交通系ICカードの全国相互利用サービス【交通編】

◆ 全国相互利用サービスの実現により、お手持ちの1枚の交通系ICカードで、全てのエリアの鉄道・バスのご乗車が可能になります。

**全国相互利用(交通)サービスの対象**

**対象の交通系ICカード**

Kitaca
 PASMO
 Suica
 manaca (マナカ)
 TOICA
 PiTaPa
 ICOCA
 はやかけん
 nimoca
 SUGOCA

**主なサービス**

- ・自動改札機での入出場
- ・バス車載機での乗車・降車
- ・自動券売機等でのチャージ
- ・カードの利用履歴の表示、印字
- ・カード残額を利用した自動券売機での乗車券等の購入

**駅数・バス台数**

Kitacaエリア	{ 鉄道 } 55 駅
PASMOエリア	{ 鉄道 } 1,212 駅 / { バス } 14,800 台
Suicaエリア	{ 鉄道 } 311 駅 / { バス } 532 台
manaca (マナカ) エリア	{ 鉄道 } 379 駅 / { バス } 1,618 台
TOICAエリア	{ 鉄道 } 149 駅
PiTaPaエリア	{ 鉄道 } 360 駅 / { バス } 1,300 台
ICOCAエリア	{ 鉄道 } 430 駅
はやかけんエリア	{ 鉄道 } 35 駅
nimocaエリア	{ 鉄道 } 72 駅 / { バス } 3,200 台
SUGOCAエリア	{ 鉄道 } 272 駅
計	{ 鉄道 } 4,275 駅 / { バス } 21,450 台

- 上記のバス台数は、いずれも2012年12月1日現在の数値です。

**エリア(イメージ)**

- ・各エリアをまたがってのご利用はできません。ただし、首都圏のSuicaエリアとPASMOエリア及び九州のSUGOCAエリアとはやかけんエリアの一部(相互直通区間)はご利用になれます。
- ・一部ご利用にならない交通事業者があります。

資料：参画鉄道会社プレス資料

図 交通系 IC カードの全国相互利用サービス

(3) 歩行環境の改善

★ 街灯の整備							
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、街灯の整備を進める。その際には、これまでの白熱灯や蛍光灯などにはない多くのメリット（例えば、長寿命、省エネルギー、高輝度、CO2 削減等）を兼ね備える LED 照明の設置を推進する。						
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市 その他
		△		○	△	○	○
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
対 象	・ 生活道路（交通量や既存の整備率等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こと						
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	○	○	→	→	→	→	→
	検討準備		整備検討				



写真 太陽光発電を利用した街灯(LED)の整備イメージ

(4) 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								
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に、サイクルポートを複数有するコミュニティサイクルやレンタサイクルの整備を行う。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 ○	その他
		△	△					
	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等							
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等を踏まえ判断） <b>【選定の考え方】</b> ・ 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） ・ 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） ・ 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）							
留意事項	<b>【問題点】</b> ・ 導入やランニング等にかかる新たな費用（初期＋運用）が発生すること <b>【課 題】</b> ・ 需要に見合ったサービスレベルを決定すること ・ 費用（初期＋運用）を確保すること							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討		整備					



写真 コミュニティサイクルの導入イメージ



写真 レンタサイクルの導入イメージ

★ 自転車安全安心利用指導員の配置								
内 容	自転車の安全な利用および盗難の防止を目的として、日常的な指導・啓発活動を継続的に実施するため、自転車安全安心利用指導員を配置し、市内に配置する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
				○			○	△
	【市の役割】 ・ 事業の進捗確認・推進 等							
対 象	・ 草津市民 （自転車安全安心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・ルール啓発が重要となる交通結節点周辺を中心に配置）							
留意事項	【課 題】 ・ 広範囲で活動できるよう自転車安全安心利用指導員を広く確保すること ・ 警察との連携を強化すること							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



資料：埼玉県HP

写真 安全利用指導のイメージ



資料：大分市HP

写真 街頭啓発活動のイメージ



図 自転車利用環境の整備の概要

(5) バス停等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）							
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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 その他
			△		△	△	○
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
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こと						
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	→	→	○				
	検討		整備				



図 サイクル&バスライドのイメージ

★ ボランティア輸送等の導入								
内 容	閉じこもり予防や介護予防、また地域でのふれあいの場への参加等の観点から社会とのつながりが希薄化している人や日常生活支援が必要な人等に対して、地域の活動団体が主体的に取り組む支え合い、助け合う活動の一環として移動困難者を支援する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	○			△	△	△	△	
	【市の役割】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進 等</li> </ul>							
対 象	・ 移動手段に困っている高齢者や障害者等の交通弱者							
留意事項	【問題点】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の路線バス等からの利用客の転換の可能性が考えられること</li> </ul>							
	【課 題】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 持続可能な運営主体を確保すること</li> <li>・ 輸送形態や運行頻度、車両等の運行サービスの内容を決定すること</li> <li>・ 費用負担のあり方等を決定すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討		導入					

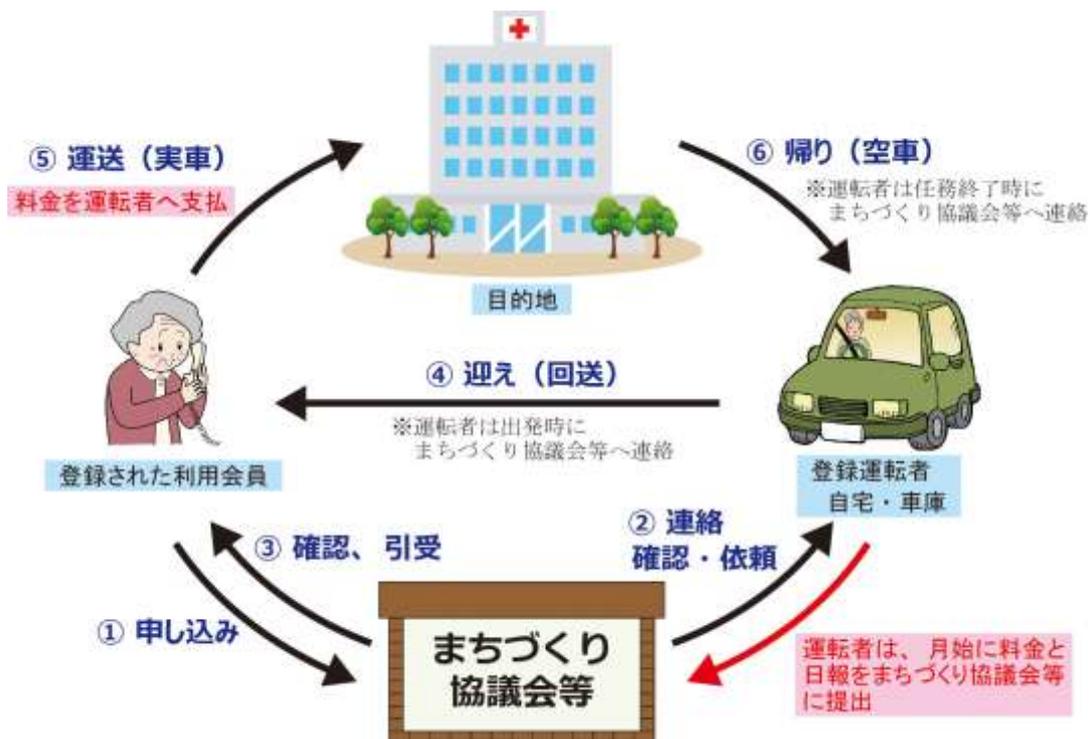


図 ボランティア輸送システムのイメージ

(6) 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								
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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	○	○	△		△	△	△	教育機関
対 象	【市の役割】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進 等</li> </ul>							
留 意 事 項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 草津市民</li> <li>・ 通学する児童・生徒・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> すでに交通渋滞が発生しており、また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て取組を実施							
ス ケ ジ ュ ー ル	【課 題】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続的な実施に協力してくれる地元や教育機関、企業・事業所を確保すること</li> <li>・ 費用の確保や費用負担のあり方等を決定すること</li> </ul>							
ス ケ ジ ュ ー ル	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



資料：茨城県 HP

写真 学校モビリティ・マネジメントのイメージ

## ■ 学習の流れ(3 時限版)

授業形態	授業時間数	学習活動
出前講座	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化について</li> <li>二酸化炭素の排出について</li> </ul>
出前講座	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> <li>二酸化炭素を減らす方法を考えてみよう！</li> <li>かしこいクルマの使い方について</li> <li>家庭で一緒に使える車の使い方アンケート</li> </ul>
体験学習	1 時限	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスにのってみよう！</li> <li>バスの乗り方教室</li> <li>「環境と乗り物について考えてみよう」事後アンケート</li> </ul>

## ■ 授業の様子



## ■ バスの乗り方教室の様子



資料：豊橋市HP

写真 学校教育におけるモビリティ・マネジメント(小学生を対象とした出前講座)のイメージ

★ イベントやワークショップ等の開催								
内 容	自動車依存からの脱却を図るため、市民が協働でかっこいいクルマの使い方を考え、実践できるよう、イベントやワークショップ等を定期的で開催する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	○	○	△			△	△	教育機関
	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 市民や企業・事業者、教育機関等との連携強化 等</li> </ul>							
対 象	・ 草津市民							
留意事項	<b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自主的に取組を行う運営主体（自治会やNPO等）を養成すること</li> <li>・ 持続可能な支援体制を構築すること</li> <li>・ 費用の確保や費用負担のあり方等を決定すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



資料：兵庫県 HP

写真 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)

(7) 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								
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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	○			△		△	△	教育機関 等
	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 教育機関等との連携強化 等</li> </ul>							
対 象	・ 児童・生徒・学生							
留意事項	<b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続的な実施に協力してくれる教育機関や地元を確保すること</li> <li>・ 警察との連携を強化すること</li> </ul>							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



資料：尼崎市 HP

写真 体験型自転車安全教室のイメージ

★ 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り組みを実施する。							
関係者	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	○	○		△		△	△	
○：主体 △：支援	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 企業・事業者等との連携強化 等</li> </ul>							
対 象	・ 企業、事業所							
留意事項	<b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続的な実施に協力してくれる企業・事業所や地元を確保すること</li> <li>・ 警察との連携を強化すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



資料：滋賀県 HP

写真 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

★ 自転車安全安心利用教室の開催								
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、自転車安全安心利用教室を開催する。 受講者には、修了証または自転車運転免許証を交付する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
				○			○	△
	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 市民等との連携強化 等							
対 象	・ 草津市民							
留意事項	<b>【課 題】</b> ・ より多くの市民の参加の促進すること ・ 市民の認知度を高め、修了証の価値を創出すること							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



出典：宇都宮市 HP

写真 自転車安全安心利用教室のイメージ

#### 4.5.2 草津駅を中心とした地域で取り組む施策

草津駅を中心とした地域については、公共施設や商業施設等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、昨今のモータリゼーションの進展に伴い、大型商業施設が郊外のロードサイドに進出するなど、中心市街地の商業機能は急速に低下し、さらには本陣周辺エリア等の高齢化の進展やそれに伴う空き家・空き店舗の増加などにより、今後、中心市街地のさらなる衰退が懸念されるため、「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進めている。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」を策定し、集約型都市構造の核となる中心市街地の回遊性向上に繋がる交通まちづくりと、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、家族に自動車で駅まで送迎してもらおうキス&ライド車両を原因とする交通の錯綜も発生しているため、適切な駅前空間の活用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
  - ★ 駐輪場の利便性向上
  - ★ 放置自転車の撤去
- 鉄道駅における乗継利便性の強化
  - ★ 駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&ライド車両）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

★ 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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 その他
				○	△	△	○
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
対 象	・ 草津駅周辺の道路（交通量や利用特性、既存の整備率等を考慮して順次拡大）						
留意事項	【課 題】 ・ 道路空間の適切な使い方を決定すること ・ 整備の優先順位を決定すること						
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	○	○	→	→	○		
	検討準備		整備検討		整備完了		



写真 商業施設への歩行者【エイスクエア前】

(2) 自転車利用環境の整備

★ 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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
		△		○	△	△	○	
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等							
対 象	・ 草津駅周辺の道路（交通量や利用特性等を考慮して順次拡大）							
留意事項	【問題点】 ・ 自動車や歩行者の空間が狭くなること 【課 題】 ・ 道路空間の適切な使い方を決定すること ・ 整備の優先順位を決定すること							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	○	○	→	→	○			
	検討準備		整備検討			整備完了		

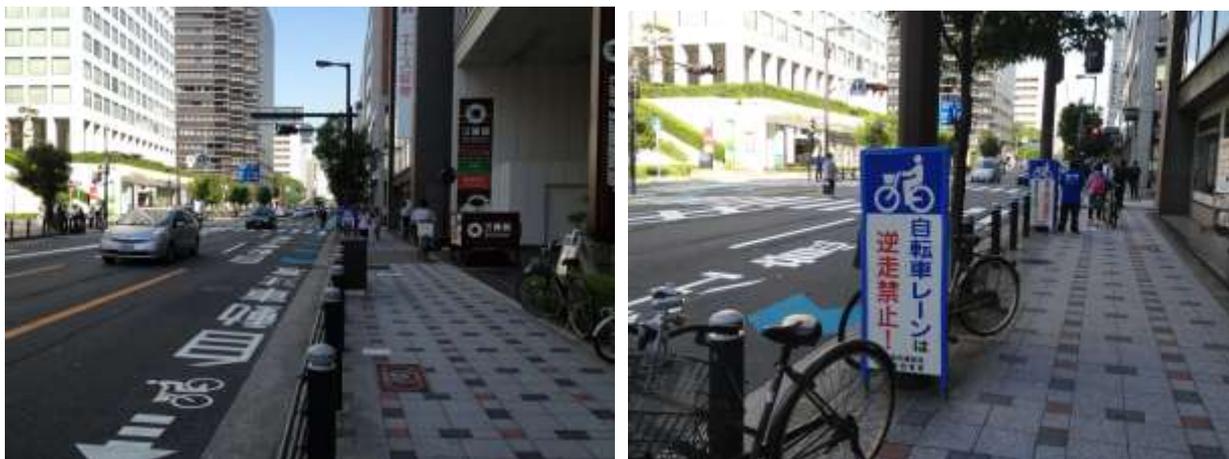


写真 自転車レーンのイメージ

★ 駐輪場の利便性向上								
内 容	秩序ある自転車利用を支えるため、駅周辺地域を中心に駐輪場の IC 化の促進など利便性向上を図る。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市	その他
				○	△	△	○	
	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 民間事業者の参画の促進 等</li> </ul>							
対 象	・ 草津駅周辺の駐輪場（交通量や利用特性等を考慮して順次拡大）							
留意事項	<b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用（初期＋運用）を確保すること</li> <li>・ 費用負担のあり方等を決定すること</li> </ul>							
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討			IC 化				



写真 自転車ノンストップ自動ゲートシステム駐輪場【南草津駅自転車自動車駐車場】

★ 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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	△	△		○		△	○	
	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 市民や企業・事業所等との連携強化 等</li> </ul>							
対 象	・ 草津駅周辺							
留意事項	<b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の撤去・保管・処分費用の確保こと</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



写真 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

★ 駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&ライド車両）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（キス&ライド車両）の流入を段階的に規制し、適切な場所へ誘導する。							
関係者	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	△	△		○		△	○	
○：主体 △：支援	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 規制を設ける上での手続き等の対応 等							
対 象	・ 草津駅構内 及び 周辺							
留意事項	<b>【問題点】</b> ・ 周辺道路にキス&ライド車両が発生する可能性があること <b>【課 題】</b> ・ 適切な待機スペースを確保すること							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討		規制					



図 草津駅周辺における整備の概要

自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで自動車等で家族（語源的には主に配偶者）に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態

(4) 中心市街地への交通利便性の向上

★ 中心市街地へのアクセス環境の整備								
内 容	中心市街地の回遊性向上のため、渋滞の激しい周辺道路の整備及び交通規制やバス運行などにより、有効な利用を図る。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
			○		△	△	△	
	【市の役割】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者との調整</li> <li>事業の進捗確認・推進 等</li> </ul>							
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こと							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	○	○	→	→	○			
	検討	整備開始				整備完了		

(5) 草津川跡地への交通利便性の向上

★ 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向上および周辺地域の生活道路として、道路を整備する。							
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
					△	△	○	
	【市の役割】							
	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者との調整</li> <li>事業の進捗確認・推進 等</li> </ul>							
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こと							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	○	→	→	→	○			
	整備開始				整備完了			

### 4.5.3 南草津駅を中心とした地域で取り組む施策

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

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

#### <南草津駅周辺地域で取り組むべき施策>

- 新交通システムの導入
  - ★ BRT（連節バス、PTPS等）の導入
- 交差点改良
  - ★ 幅員構成・信号現示・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
- 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
  - ★ 駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&ライド車両）の規制・誘導

(1)新交通システムの導入

★ BRT（連節バス、PTPS等）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。						
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 その他
		△	○	○	△	○	○
	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
対 象	・ 南草津駅～工業拠点、立命館大学を結ぶ路線						
留意事項	<b>【問題点】</b> ・ 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可能性があること ⇒ 道路混雑が悪化する可能性がある ・ 信号システムの変更費用が発生すること <b>【課 題】</b> ・ 道路構造と照合した連節バスの運行実現性を確認すること ・ 交通全般への影響に配慮したシステムを構築すること ⇒ 連節バスやPTPSの導入に合わせた道路環境の整備の検討等 ・ 導入にかかる費用等を確保すること						
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	→	→	○	→	→	→	○
	暫定導入検討		暫定導入		本格導入検討		本格導入



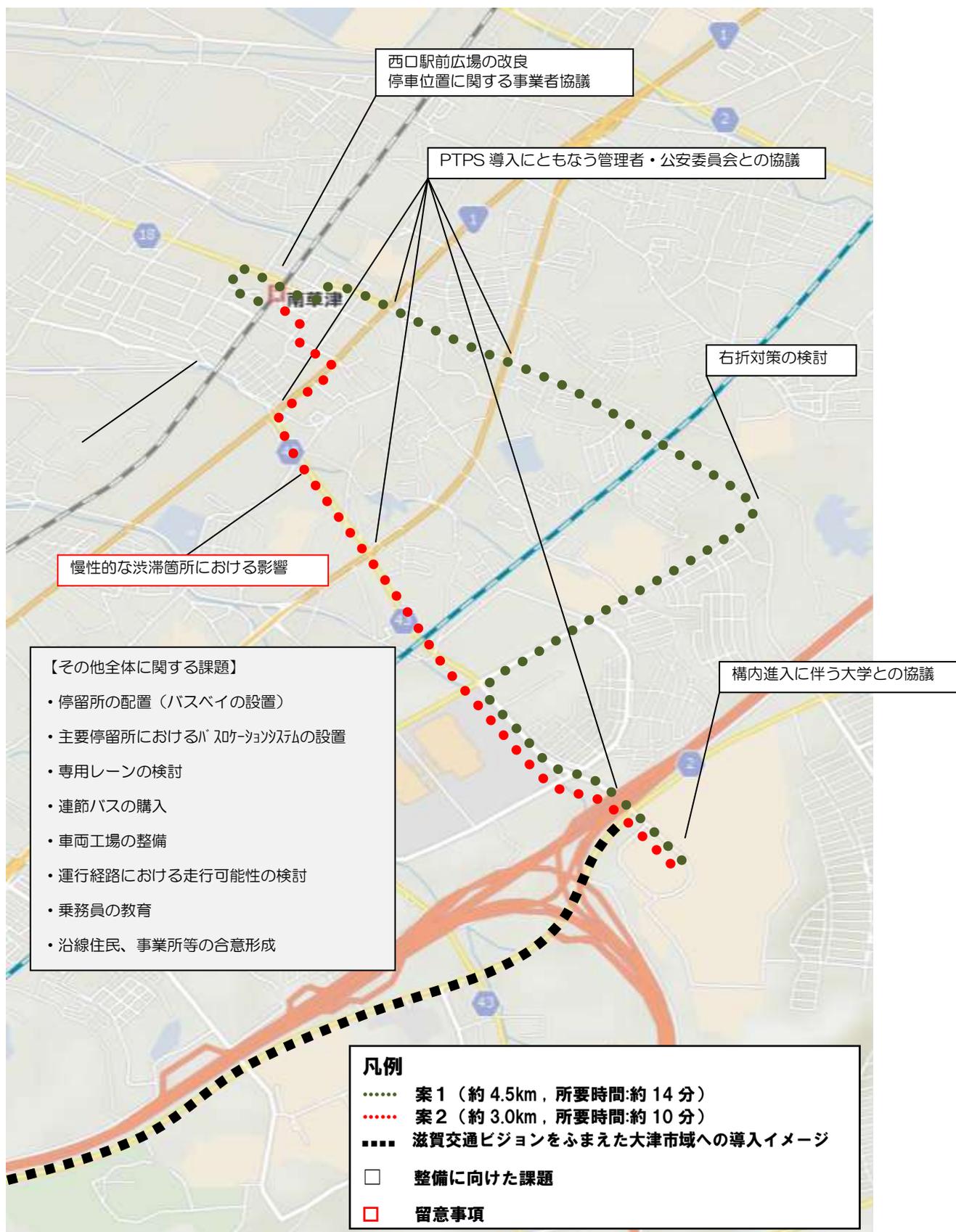
【乗車口が2か所、降車口が1か所あり、扉も大きい仕様】



【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

写真 岐阜市が導入している接続バスの側面(上段)・車内(下段左)と乗降口(下段右)



※ 所要時間は表定速度 20km/時で算出

図 BRT の導入ルート案と課題

(2) 交差点改良

★ 幅員構成、信号現示、レーン長の見直し							
内 容	慢性的な道路渋滞が、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、レーン長、信号現示の見直しを行う。						
関係者 ○：主体 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 その他
				○	○	○	○
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
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	【問題点】 ・ 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可能性があること ⇒ 道路混雑が悪化する可能性がある ・ 幅員構成や信号システム等の変更に費用が発生すること 【課 題】 ・ 交通全般への影響に配慮した幅員構成、レーン長、信号現示を構築すること						
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	○	○	→	→	→	→	→
	検討準備 整備検討						



図 南草津駅周辺地域における道路整備の概要

(3) 歩行環境の改善

★ 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、地域に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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
				○	△	△	○	
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等							
対 象	・ 南草津駅周辺の道路（交通量や利用特性、既存の整備率等を考慮して順次拡大）							
留意事項	【課 題】 ・ 道路空間の適切な使い方を決定すること ・ 整備の優先順位を決定すること							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	○	○	→	→	→	→	→	
	検討準備		整備検討					

(4) 自転車利用環境の整備

★ 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 △：支援	市民	企業・ 事業所	交通 事業者	交通 管理者	国	滋賀県	草津市 その他
		△		○	△	△	○
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等						
対 象	・ 南草津駅周辺の道路（交通量や利用特性等を考慮して順次拡大）						
留意事項	【問題点】 ・ 自動車や歩行者の空間が狭くなること 【課 題】 ・ 道路空間の適切な使い方を決定すること ・ 整備の優先順位を決定すること						
スケジュー ール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	○	○	→	→	→	→	→
	検討準備		整備検討				



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

★ 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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	△	△		○		△	○	
対 象	【市の役割】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 市民や企業・事業所等との連携強化 等</li> </ul>							
留意事項	【課 題】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の撤去・保管・処分費用を確保すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	→	→	→	→	→	
	継続的に取組を実施							



写真 ロータリー内の段差【南草津駅東口】



写真 歩道上の違法駐輪【西友前】

(5) 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								
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	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	△	△	○	○		△	○	
○：主体 △：支援	<b>【市の役割】</b> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 市民や企業・事業所等との連携強化 等							
対 象	・ 南草津駅							
留意事項	<b>【問題点】</b> ・ 西口周辺での道路混雑や利用者の集中等の新たな問題が発生する可能性があること <b>【課 題】</b> ・ 適切なバス路線の振り分けを行うこと ・ これまでの流入車両の適切な誘導を行うこと							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討			見直し				



写真 ロータリーに向かう階段の状況【南草津駅東口】



写真 バス待ちの行列【南草津駅東口】

★ 駅前ロータリーに流入する自家用車（キス&ライド車両）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（キス&ライド車両）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 △：支援	市民	企業・事業所	交通事業者	交通管理者	国	滋賀県	草津市	その他
	△	△		○	○	○	○	
	<b>【市の役割】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との調整</li> <li>・ 事業の進捗確認・推進</li> <li>・ 規制を設ける上での手続き等の対応</li> <li>・ 市民や企業・事業所等との連携強化 等</li> </ul>							
対 象	・ 南草津駅構内 及び 周辺							
留意事項	<b>【問題点】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺道路にキス&amp;ライド車両が発生する可能性があること</li> </ul> <b>【課 題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な待機スペースを確保すること</li> </ul>							
スケジュール	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
	→	→	○					
	検討		見直し					

## 5. 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。

そこで、戦略の着実な推進と適正な進行管理を図るためには、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり事業の展開状況などを踏まえ、柔軟に対応する必要があることから、横断的かつ優先順位を考慮した事業の推進や変化に応じた計画の見直し、あるいは新たな施策の提案などを行う必要がある。

その際、データ収集や各種調査等によって、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

戦略施策の着実な推進にあたっては、市民、企業・事業所、地域団体、市民活動団体、交通事業者、ならびに行政などの各関係者がそれぞれの立場・役割を明確にするとともに、より一層の連携を深め、関係者間の相互協力のもと、一体的に取り組んでいくことが重要となる。

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等を行う。

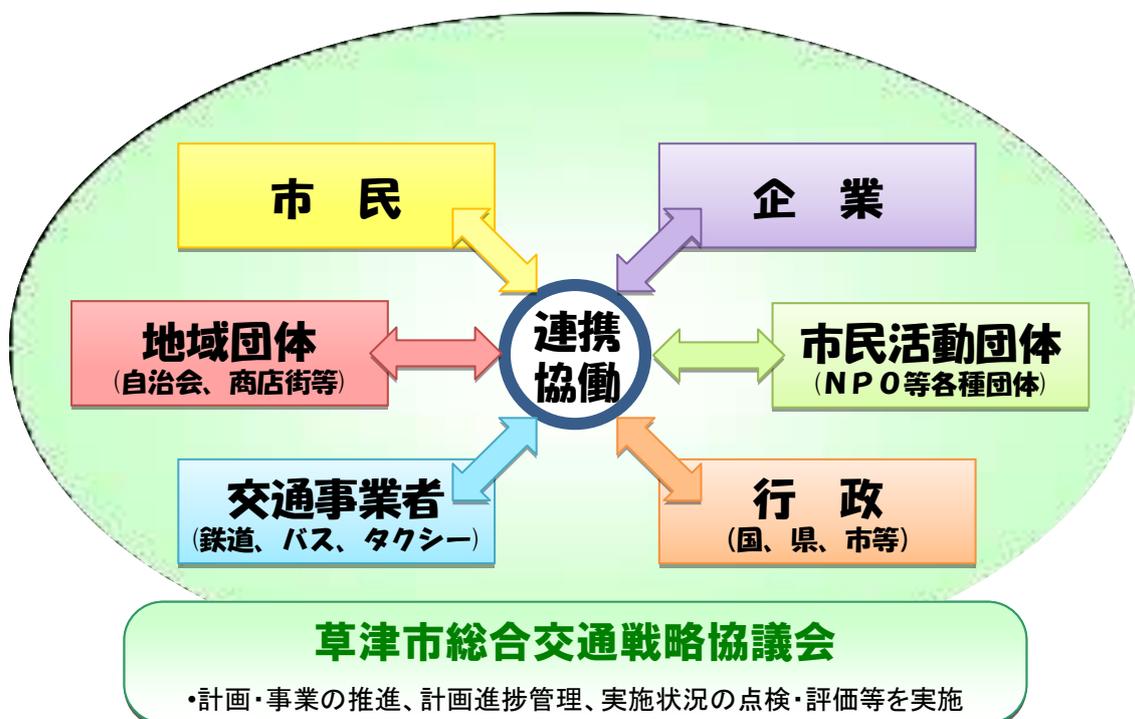


図 各関係者の役割と連携・協働関係

主 体	役割等
市 民	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政や交通事業者等の実施する取り組みに理解を深めるとともに、積極的に参画・協力する。</li> <li>ルールやマナーを遵守し、安心・安全かつ快適な交通環境を維持する。</li> <li>かっこいいクルマの使い方を考え、自らの交通行動を個人的にも、社会的にも望ましい方向へ転換するよう自助努力する。 など</li> </ul>
企業・事業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政や交通事業者等の実施する取り組みに理解を深めるとともに、主に通勤・業務交通において、交通需要の適正化を図る。</li> <li>ルールやマナーを遵守し、安心・安全かつ快適な交通環境を維持する。</li> <li>かっこいいクルマの使い方を考え、従業員の交通行動を個人的にも、社会的にも望ましい方向へ転換するよう企業努力する。 など</li> </ul>
地域団体/ 市民活動団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のニーズを的確に把握し、行政や交通事業者をはじめとした関係者との連携・協働により、地域を維持・活性化する取り組みを実施する。</li> <li>行政や交通事業者等の実施する取り組みに理解を深めるとともに、積極的に参画・協力する。 など</li> </ul>
交通事業者 (鉄道、バス、 タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画における公共交通の位置付け等を十分に認識し、求められるサービス水準の維持・確保に努め、合理的な事業運営に関する積極的な提案を行う。</li> <li>行政等の関係者との連携により公共交通の利用実態、利用者や市民のニーズを的確に把握し、利用促進につながる取り組みを積極的に実施する。 など</li> </ul>
行 政 (国、県、市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画で掲げた基本理念の実現に向けて、各種施策を積極的に実施する。</li> <li>市民をはじめとした各関係者が実施する取り組みへの効果的な支援や必要となる各種情報提供等を積極的に行う。</li> <li>本計画を広く周知するためのPR活動を展開するため、関係者間での連携・協働のもと、さまざまな広報活動を積極的に実施する。</li> <li>各種施策事業の推進ならびに進行管理をPDCAサイクルにより行い、目標及び事業進捗の達成状況等を検証・評価する。 など</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それに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合など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

## 参考 草津市総合交通戦略協議会

### (1) 協議会の開催状況

草津市総合交通戦略協議会は、計 8 回を開催する予定とする。

協議会	開催日時	開催場所	議事
第 1 回	平成 24 年 9 月 3 日(月) 14:00~	市立まちづくりセンター 202 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>草津市総合交通戦略について</li> <li>アンケート調査の実施に向けて</li> <li>策定スケジュールについて</li> </ul>
第 2 回	平成 24 年 11 月 27 日(火) 13:30~	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート調査について</li> <li>事業者アンケート調査について</li> <li>総合交通戦略の策定に向けて</li> </ul>
第 3 回	平成 25 年 7 月 30 日(火) 14:00~	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査について</li> <li>都市交通マスタープラン及び総合交通戦略について</li> </ul>
第 4 回	平成 25 年 9 月 5 日(木) 10:00~	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
第 5 回	平成 25 年 10 月 23 日(水) 15:00~	草津市立市民交流プラザ 大会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>新駅設置の概略検討(案)について</li> </ul>
第 6 回	平成 25 年 11 月 27 日(水) 10:00~	草津市立市民交流プラザ 大会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
第 7 回	平成 26 年 1 月予定	未 定	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)に対する意見等について</li> <li>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</li> </ul>
第 8 回	平成 26 年 3 月予定	未 定	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)の策定</li> </ul>

## (2) 協議会メンバー

協議会メンバーを以下に示す。

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	立命館大学工学部	教授	塚口 博司	会長
7	立命館大学工学部	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	

### (3) 協議会設置要綱

草津市総合交通戦略協議会設置要綱を以下に示す。

#### 草津市総合交通戦略協議会設置要綱

(設置)

第1条 草津市における総合交通戦略の策定に当たり、住民、各種団体等からの様々な意見および考えを反映させるため、草津市総合交通戦略協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、総合交通戦略に盛り込むべき事項について検討を行う。

(委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、または任命する。

- (1) 市職員
- (2) 社団法人滋賀県バス協会が指名する者
- (3) 一般社団法人滋賀県タクシー協会が指名する者
- (4) 市民または市内交通の利用者
- (5) 近畿運輸局滋賀運輸支局長が指名する者
- (6) 学識経験者
- (7) 道路管理者、滋賀県警察その他の協議会の運営上必要と認められる者

2 委員の任期は、委嘱の日から前条の検討が終了する日までとする。

(会長等)

第4条 協議会に会長および副会長を置く。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 会長は、委員の互選によって定める。

4 副会長は、会長があらかじめ指名する者とする。

5 会長に事故あるとき、または会長が不在のときは、副会長が会長の職務を行う。

6 会長および副会長ともに事故あるとき、または不在のときは、あらかじめ指名された委員が、会長の職務を行う。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会長は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

4 会長は、会議に必要と認める時は、必要に応じて関係者の出席を求め、説明または意見を聴くことができる。

(事務局)

第6条 協議会の庶務は、都市建設部交通政策課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

付 則

この要綱は、平成24年8月1日から施行する。