

5. 草津市が目指す交通まちづくり

5.1 目指すべきまちの姿と現状のギャップについて

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

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

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

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

5.2 交通まちづくりの目標について

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

交通まちづくりの目標：

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

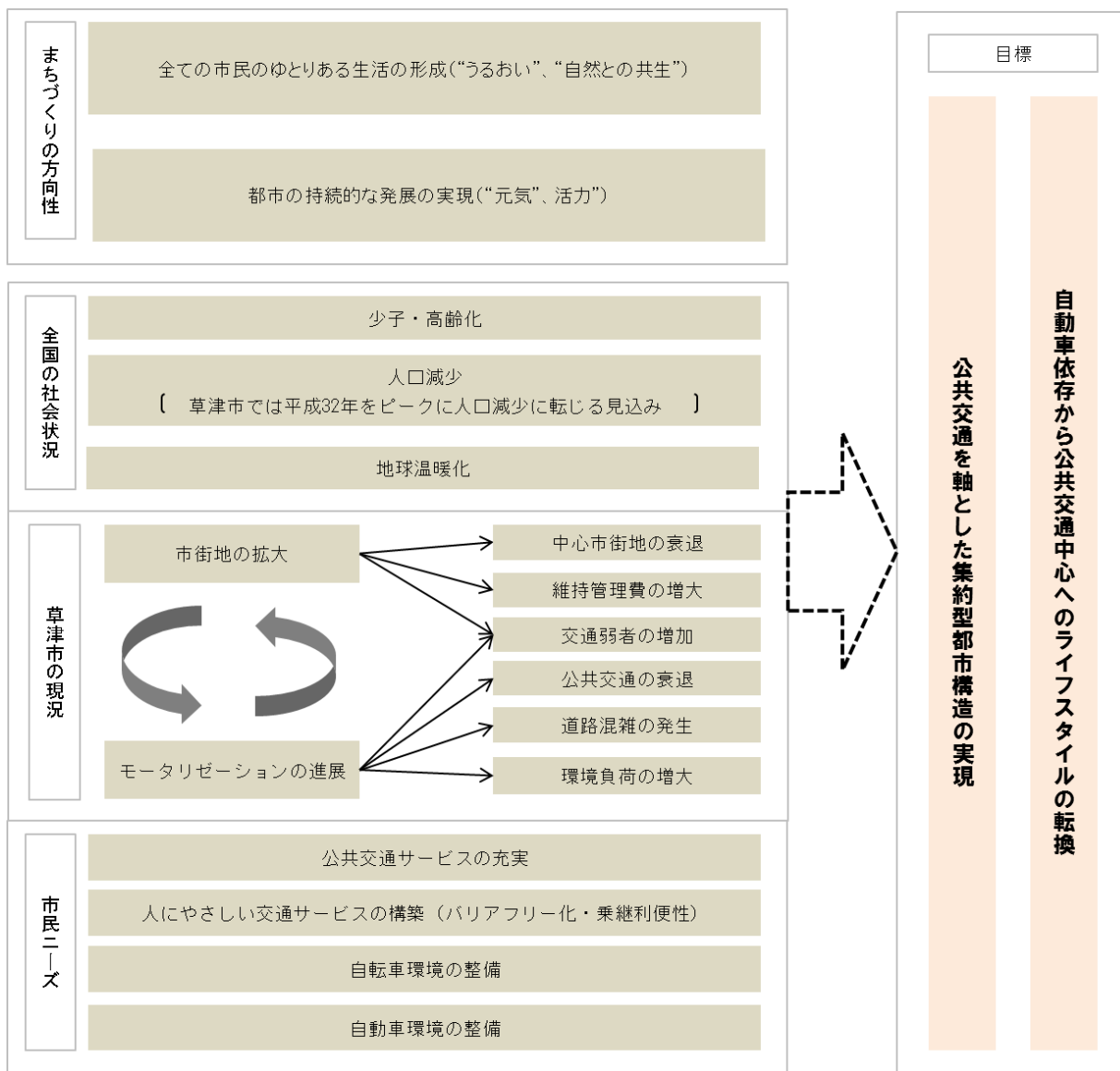


図 目標設定に関する流れ

6. 草津市都市交通マスタープラン

6.1 基本理念

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

草津市都市交通マスタープランの基本理念：

『誰もがいつでも安心して移動できる
持続可能な交通まちづくり*の実現』

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

6.2 基本方針

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

草津市都市交通マスタープランの基本方針：

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

6.3 基本施策

基本方針及び基本方針をふまえ、草津市都市交通マスタープランで掲げる基本施策は以下のとおりとする。

【草津市都市交通マスタープランの基本施策】

バス路線の 確保・維持・改善	歩行環境の整備	自転車走行環境の整備	コミュニティサイクル・ レンタサイクルの整備	道路整備／交差点改良
モビリティ・マネジメント の実施	ルール・マナーの啓発	歩行者・自転車の 通行空間分離	乗り継ぎの円滑化	駐輪対策の実施
中心市街地・草津川跡地の 交通利便性の強化	新駅設置の概略検討	新交通システムの導入	ボランティア輸送等の 導入検討	サイクリングロードの整備

【地域別の現況とニーズ】

●市全域

○ニーズ：歩行環境の整備、自転車走行環境の整備、バスサービスの充実、道路拡幅/交差点改良

●草津駅周辺（※草津地域、笠縫地域のうち草津駅周辺）

○現況：商業施設・公共施設が集中、駅アクセス交通が集中、歩行者・自転車交通量が多い、中心市街地が衰退、草津川跡地が存在、バリアフリー重点整備地区に指定

○ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、歩道の休憩施設整備、草津駅への移動充実（まめバスの充実、自転車専用レーンの整備）、乗り継ぎの円滑化

●常盤・笠縫・山田地域（※常盤地域、山田地域、草津駅周辺を除く笠縫地域）

○現況：湖岸共生拠点が立地、観光施設が立地、湖岸道路で交通混雑が発生、草津川跡地が存在

○ニーズ：歩道の休憩施設整備、サイクリングロードの整備、草津駅への移動充実（路線バス・まめバスの充実）

●志津地域

○現況：企業・事業所が立地、交通不便地が存在、山手幹線等で交通混雑が発生

○ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、草津駅・南草津駅への移動充実（路線バスの充実、道路拡幅等の整備）

●南草津駅周辺（※老上地域および玉川地域のうち南草津駅周辺）

○現況：駅アクセス交通が集中、国道1号や交差道路で交通混雑が発生、歩行者・自転車交通量が多い、バリアフリー重点整備地区に指定

○ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、乗り継ぎの円滑化

●老上地域（※南草津駅周辺を除く老上地域）

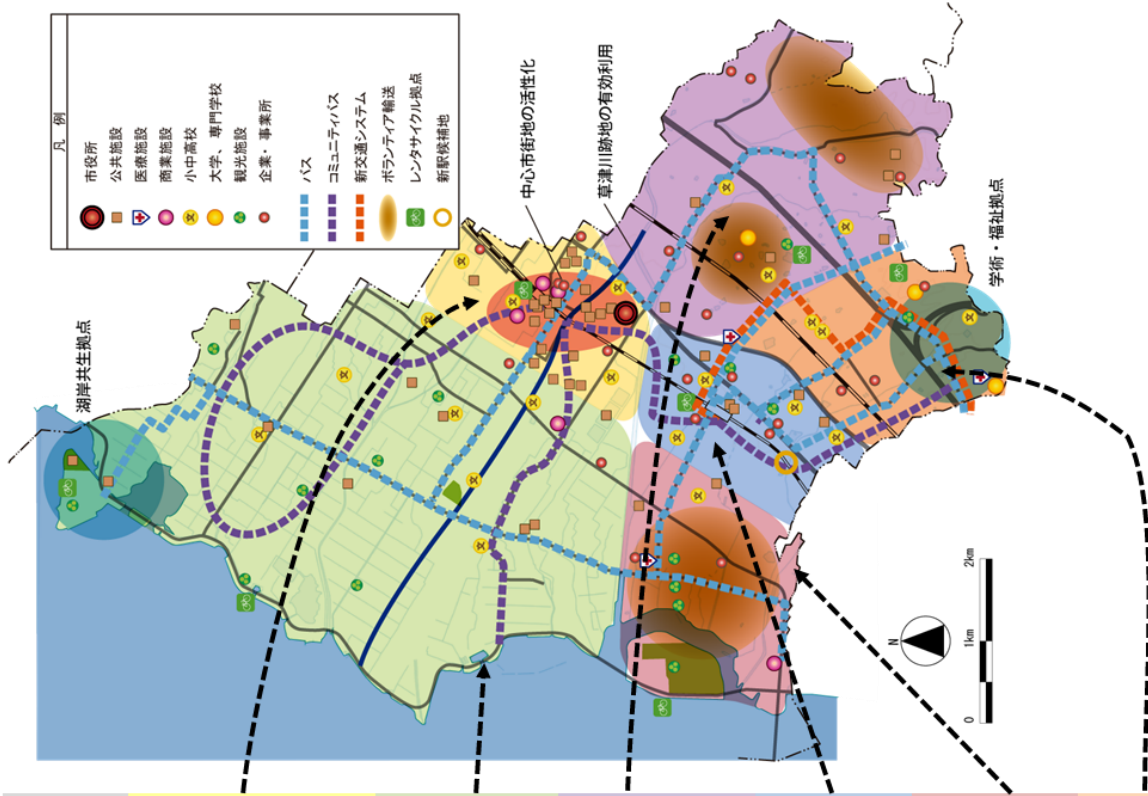
○現況：商業施設や医療施設が立地、交通不便地が存在、大津草津線で交通混雑が発生

○ニーズ：南草津駅への移動充実（路線バスの充実、道路拡幅等の整備）

●玉川地域（※南草津駅周辺を除く玉川地域）

○現況：学術・福祉拠点が存在、企業・事業所が立地、平野草津線で交通混雑が発生、歩行者・自転車交通量が多い

○ニーズ：歩行者・自転車の通行空間分離、南草津駅への移動充実（路線バス・まめバスの充実）



(1) 全市的な施策

① バス路線の確保・維持・改善

商業施設の開業により、バスサービスが強化されている地域もあるが、琵琶湖岸地域をはじめとして、減便が続いている傾向にある。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、バス以外の交通機関（LRTをはじめとする新交通システム）の導入もふまえて、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。

一方、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、多くのバスが運行されている。今後も利便性の高い持続可能な交通サービスのあり方を検討する必要がある。

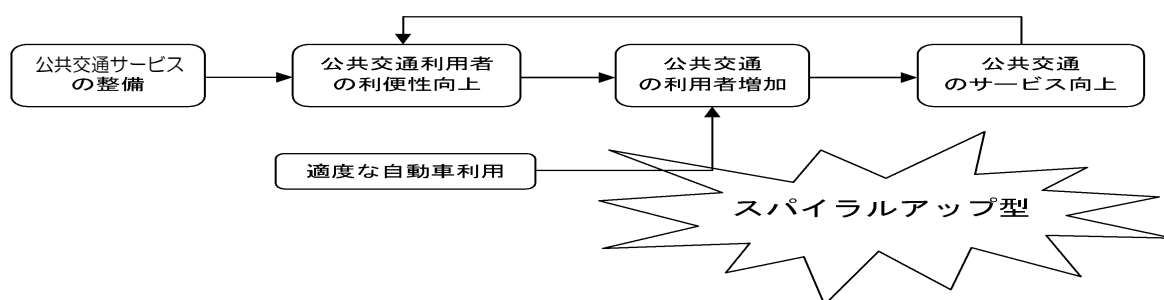


図 交通まちづくりのシナリオイメージ

● バス路線の確保・維持・改善	
趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続的にサービスを提供するための効率化 ・ 利用者の利便性や快適性の向上につながるサービスの見直し
概要	<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） ・ 運行ダイヤの見直し ・ バスロケーションシステム ・ ICカードの導入 ・ バス停環境の整備 ・ 渋滞箇所における走行レーンの整備 <p>※各事業者が個別に取り組むのではなく、行政、事業者、市民が連携して、サービスの改善を検討する。</p>
導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密集地域（民間の路線バス）、中密度な地域（コミュニティバス）
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な市民へのサービスの提供 ⇒ 利便性向上、利用者増加 ・ 経営環境の改善、持続可能性の向上

② 歩行環境の整備 / 自転車走行環境の整備

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。

● 歩行環境の整備	
趣旨	・ 市民生活の安全性向上
概要	・ 歩道の整備 ・ 外灯やミラー整備
導入地域	生活道路
期待される効果	・ 安全・安心の確保

● 自転車走行環境の整備	
趣旨	・ 安全かつ快適な自転車利用の推進
概要	・ 自転車走行レーンの設置
導入地域	都市拠点（面的整備）、都市拠点⇔近隣の人口密集地域（線的整備）
期待される効果	・ 環境負荷の軽減 ・ 安全・安心の確保



図 自転車専用レーンの整備例

③ コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備

自動車による環境負荷が問題となる中で、自動車にかわる交通手段として、環境にやさしい自転車利用を増やすことが求められるため、日常、業務、観光など多様なニーズに対応した自転車シェアリングのシステムづくりが必要となる。

● コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備	
趣旨	・多様な自転車利用の支援（日常、業務、観光など）
概要	・サイクルポートの複数拠点化（鉄道駅や事業所、観光施設など）
導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点（例：草津駅、南草津駅） ・観光拠点（例：琵琶湖博物館、矢橋帰帆島公園、ロクハ公園） ・大学核・工業核
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を利用した観光振興 ・放置自転車の抑制

④ 道路整備 / 交差点改良

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

● 道路整備 / 交差点改良	
趣旨	・市域の円滑な移動の維持/確保
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の大きい東西方向の都市計画道路の整備 ・多様な交通の利用を想定した空間配分 （＝自動車と公共交通の適切な役割分担の促進など） ・交差点改良（幅員構成や信号現示、レーン長の見直しなど） ・広域防災拠点へのアクセス道路の整備
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間の短縮 ・適切な道路利用の促進 ・安全・安心の確保

⑤ モビリティ・マネジメントの実施

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

● モビリティ・マネジメントの実施	
趣旨	・公共交通を利用したライフスタイルへの転換
概要	・公共交通の利用促進に向けた啓発活動（モビリティ・マネジメント）の実施 対象者：草津市民 事業所および従業員 通学する学生
期待される効果	・公共交通の利用促進 ・自動車利用の抑制

⑥ ルール・マナーの啓発

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。

● マナー教育の実施	
趣旨	・安全かつ快適な交通環境の維持
概要	・児童・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
期待される効果	・交通事故の減少

(2) 草津駅周辺で実施すべき施策

① 中心市街地・草津川跡地の交通利便性の強化

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

● 中心市街地や草津川跡地の交通利便性の強化	
趣旨	・まちづくりと一体となった交通環境の整備
概要	・中心市街地や草津川跡地へのアクセス道の整備
期待される効果	・市街地の活性化 ・草津川跡地の有効活用の促進

② 歩行者・自転車の通行空間分離 / 駐輪対策の実施

草津駅周辺は、市域で最も歩行者、自転車が集中する地域の一つとなっている。公共施設や商業施設も多いことから、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。

また、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。



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】

● 歩行者・自転車の通行空間分離	
趣旨	・都市拠点ならびに都市の玄関口として相応しい駅周辺環境の整備
概要	・歩行空間の整備 ・自転車走行空間の整備
期待される効果	・魅力的な都市拠点の創出（快適性、回遊性の向上）

● 駐輪対策の実施	
趣旨	・快適な自転車利用環境の整備
概要	・駅前駐輪場の整備 ・放置自転車の撤去
期待される効果	・放置自転車の抑止 ・自転車の利用促進

③ 乗り継ぎの円滑化

草津駅については、駅から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、駅の東口については、エスカレーターが未設置であり、バリアフリーや乗継円滑化の観点からは、不十分な状況となっている。

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。



図 自家用車の流入
【草津駅東口】



図 エスカレーターのない階段
【草津駅東口】

● 乗り継ぎの円滑化	
趣旨	・ 誰もが利用しやすい交通環境の構築に向けた公共交通の連携
概要	・ バリアフリー化 ・ 駅前ロータリーの改善 ・ エスカレーターの設置
期待される効果	・ 交通弱者の移動機会創出 ・ 公共交通の利用促進

(3) 常盤・笠縫・山田地域で実施すべき施策

① サイクリングロードの整備

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

● サイクリングロードの整備	
趣旨	・ 既存資源を活用した自転車利用の促進
概要	・ サイクリングロードのネットワーク化
期待される効果	・ 自転車からの利用転換 ・ 観光振興の促進

② 都市計画道路の整備

近江八幡大津線では、道路混雑が発生しており、利便性が低く、道路整備を求める意見も多くなっている。

● 都市計画道路の整備	
趣旨	・ 円滑な移動の支援
概要	・ 都市計画道路の整備
期待される効果	・ 市民生活の快適性向上

(4) 志津地域で実施すべき施策

① ボランティア輸送等の導入検討

志津地域では、路線バスならびにまめバスともにサービスが提供されていない交通不便地が存在している。しかしながら、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持続可能が困難であるため、これまでとは異なったサービスを検討する必要がある。

● ボランティア輸送等の導入検討	
趣旨	・バスサービスで対応しきれないニーズのフォロー
概要	・ニーズに応じたボランティア輸送の提供 対象者：バス空白地域や不便地域の居住者 身体的事情などにより、バスを利用できないような交通弱者
期待される効果	・全ての市民への外出機会の提供

② 企業・事業所との連携

志津地域は、居住施設だけでなく、企業や事業者が多く立地している。周辺の交通環境を考えるうえでは、行政だけでなく、企業や事業者を巻き込んだ取組が必要となる。

● 企業・事業所との連携	
趣旨	・ 企業や事業者と一体となった交通まちづくりの展開
概要	・ モビリティ・マネジメントの実施 ・ サイクリングポートの設置（自転車の利用促進） ・ マナー啓発
期待される効果	・ 自動車利用の抑制 ・ 安全な自動車利用

③ 都市計画道路の整備

石部草津線や大津能登川長浜線では、道路混雑が発生しており、利便性が低く、道路整備を求める意見も多くなっている。

● 都市計画道路の整備	
趣旨	・ 円滑な移動の支援
概要	・ 都市計画道路の整備
期待される効果	・ 市民生活の快適性向上

(5) 南草津駅周辺で実施すべき施策

① 新駅設置の概略検討 / 新交通システムの導入 / 乗継の円滑化

南草津駅では、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、バスサービスの快適性低下、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ため、駅前ロータリーの改善に加え、機能の分散もしくは交通混雑を解消する新たな交通システムの導入が求められている。



図 南田山交差点の渋滞
【平野草津線】



図 野路南交差点の渋滞
【南草津駅中央線】



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】

● 新駅設置の概略検討

趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ・南草津駅における交通混雑を分散、緩和 ・まちづくりへの貢献
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・南草津～瀬田駅間での新駅の設置
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を利用しやすい地域が拡大 ・少子・高齢化社会や低炭素社会に対応した公共交通中心のまちづくりを促進に寄与 ・知名度・ブランド力の向上

● 新交通システムの導入

趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ・持続的な発展の原動力となる新たな交通手段の整備 ・公共交通の輸送力や信頼性の向上 ・南草津駅周辺の交通混雑の緩和
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通システム（LRT、BRT）の導入
導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・南草津駅～桜ヶ丘、立命館大学方面
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりを先導するシンボル性 ・ピーク需要による混雑や遅延の緩和 ・都市拠点における賑わいの創出

● 乗り継ぎの円滑化

趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯における適切な交通処理
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前ロータリーの改善
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進

② 歩行者・自転車の通行空間分離 / 駐輪対策の実施

南草津駅周辺は、市域で最も歩行者、自転車が集中する地域の一つとなっている。特に、立命館大学への自転車利用が非常に多い地域である。一方、商業施設も多いことから、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。

また、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。



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】

● 歩行者・自転車の通行空間分離

趣旨	・都市拠点ならびに都市の玄関口として相応しい駅周辺環境の整備
概要	・歩行空間の整備 ・自転車走行空間の整備
期待される効果	・魅力的な都市拠点の創出（快適性、回遊性の向上）

● 駐輪対策の実施

趣旨	・快適な自転車利用環境の整備
概要	・駅前駐輪場の整備 ・放置自転車の撤去
期待される効果	・放置自転車の抑止 ・自転車の利用促進

★ 南草津駅周辺における交通施策の比較

(A) JR 新駅について

A-① これまでの経過

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

表 JR 新駅に関する流れ

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

A-② 効果と問題点

新駅設置は、南草津駅周辺の交通課題に対して、効果は小さい。

効果 (メリット)	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道を利用しやすい地域が拡大 ○少子・高齢化社会や低炭素社会に対応した公共交通中心のまちづくりを促進に寄与 ○知名度・ブランド力の向上
問題点 (デメリット)	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の分散が多少図れるが、新快速が停車しないため利用者が限定的 ※利用者が駅周辺の居住者・就業者のみ ○更なる国道 1 号の交通渋滞 ○閑静な居住空間が喪失

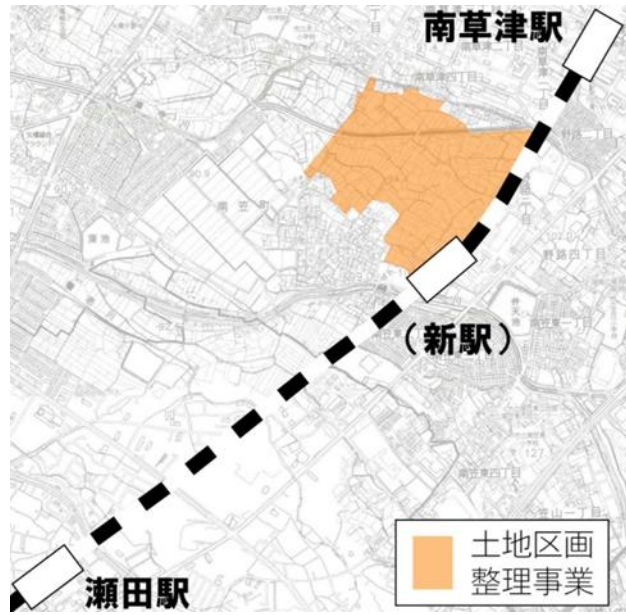


図 新駅の候補地

(B) 新交通システム

B-① 検討の背景

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。

また、南部には、福祉拠点や文化拠点などの都市中核施設が立地しており、滋賀交通ビジョンでは、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、都市型の新交通システムの検討」が挙げられている。

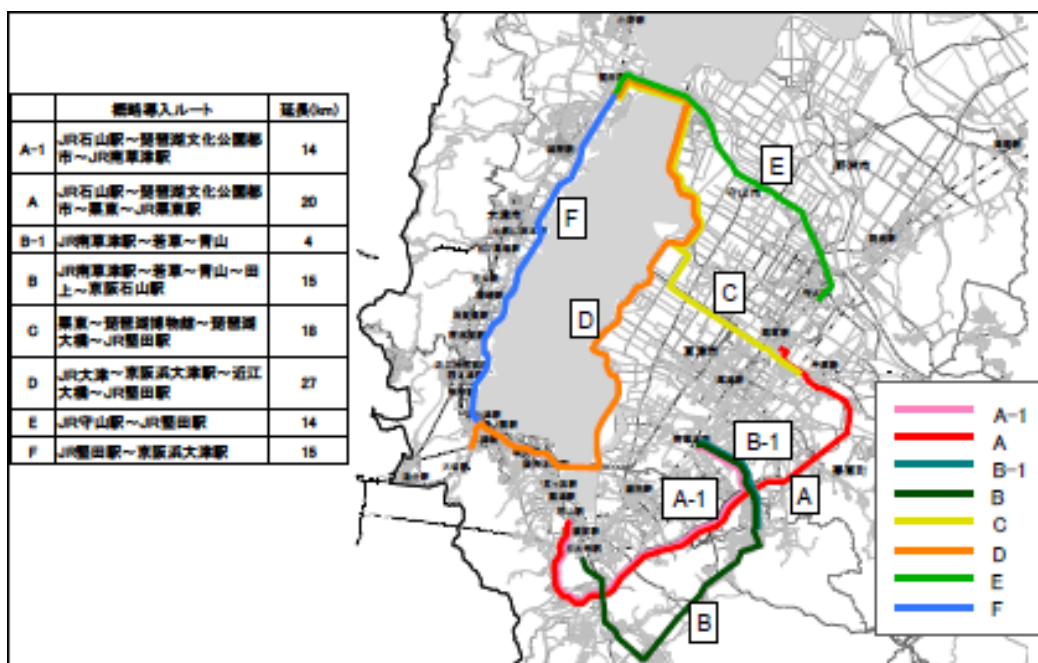


図 滋賀県新交通システム検討協議会で検討された経路イメージ

B-② 効果と問題点

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。

一方、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。

効果が広範囲に広がるため、大津市や滋賀県と連携し、検討を進める必要がある。

表 新交通システムの比較

	LRT導入		BRT導入	
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 東口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
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
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
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
知名度・ブランド力	◎	知名度が大きく向上	○	知名度が向上
事業者の参画	×	参画が見込めない	◎	参画が期待できる



図 PTPS のイメージ

(6) 老上地域で実施すべき施策

① ボランティア輸送等の導入検討

老上地域では、路線バスならびにまめバスともにサービスが提供されていない交通不便地が存在している。しかしながら、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持続可能が困難であるため、これまでとは異なったサービスを検討する必要がある。

● ボランティア輸送等の導入検討	
趣旨	・バスサービスで対応しきれないニーズのフォロー
概要	・ニーズに応じたボランティア輸送の提供 対象者：バス空白地域や不便地域の居住者 身体的事情などにより、バスを利用できないような交通弱者
期待される効果	・全ての市民への外出機会の提供

② 商業施設・医療施設との連携

老上地域は、居住施設だけでなく、商業施設や医療施設が立地している。周辺の交通環境を考えるうえでは、行政だけでなく、商業施設や医療施設を巻き込んだ取組が必要となる。

● 商業施設・医療施設との連携	
趣旨	・企業や事業者と一体となった交通まちづくりの展開
概要	・サイクリングポートの設置（自転車の利用促進） ・公共交通利用者への割引特典
期待される効果	・自動車利用の抑制

③ 都市計画道路の整備

大津草津線では、道路混雑が発生しており、道路整備が必要となっている。

● 都市計画道路の整備	
趣旨	・円滑な移動の支援
概要	・都市計画道路の整備
期待される効果	・市民生活の快適性向上

(7) 玉川地域で実施すべき施策

① 新交通システムの導入

玉川地域は、教育拠点のほか、工業拠点を有しているため、南草津駅からのアクセスが大変多くなっており、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の一因ともなっている。

また、南部には福祉・医療拠点もあり、公共交通サービスへのニーズも高い地域となっており、バスに代わる快適な公共交通の必要性が高い地域となっている。

● 新交通システムの導入	
趣旨	<ul style="list-style-type: none">持続的な発展の原動力となる新たな交通手段の整備公共交通の輸送力や信頼性の向上
概要	<ul style="list-style-type: none">新交通システム（LRT、BRT）の導入
導入地域	<ul style="list-style-type: none">南草津駅～桜ヶ丘、立命館大学方面
期待される効果	<ul style="list-style-type: none">まちづくりを先導するシンボル性ピーク需要による混雑や遅延の緩和

※ 詳細な内容については、南草津駅周辺の項（p.77～p.78）に同じ

② 商業施設・医療施設との連携

老上地域は、居住施設だけでなく、商業施設や医療施設が立地している。周辺の交通環境を考えるうえでは、行政だけでなく、商業施設や医療施設を巻き込んだ取組が必要となる。

● 商業施設・医療施設との連携	
趣旨	<ul style="list-style-type: none">企業や事業者と一体となった交通まちづくりの展開
概要	<ul style="list-style-type: none">サイクリングポートの設置（自転車の利用促進）公共交通利用者への割引特典
期待される効果	<ul style="list-style-type: none">自動車利用の抑制

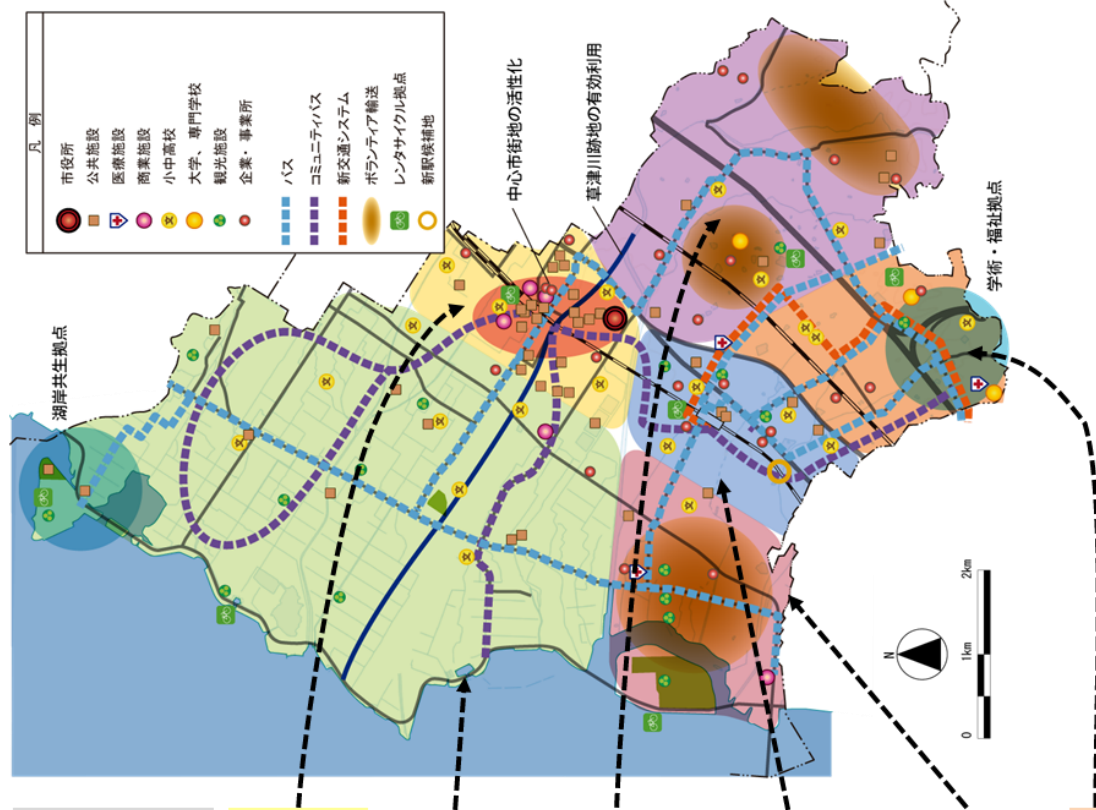
③ 都市計画道路の整備

平野草津線では、道路混雑が発生しており、道路整備が必要となっている。

● 都市計画道路の整備	
趣旨	<ul style="list-style-type: none">円滑な移動の支援
概要	<ul style="list-style-type: none">都市計画道路の整備
期待される効果	<ul style="list-style-type: none">市民生活の快適性向上

【施策案】

- **市全域**
 - 施策案：歩行環境の整備、自転車走行環境の整備、バス路線の維持・確保・改善、道路整備／交差点改良、コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備、ルール・マナーの啓発、モビリティ・マネジメントの実施
- **草津駅周辺（※草津地域、笠縫地域のうち草津駅周辺）**
 - 施策案：中心市街地・草津川跡地の交通利便性の強化、歩行者・自転車の通行空間分離、乗り継ぎの円滑化、駐輪対策の実施
- **常盤・笠縫・山田地域（※常盤地域、山田地域、草津駅周辺を除く笠縫地域）**
 - 施策案：サイクリングロードの整備、都市計画道路の整備
- **志津地域**
 - 施策案：ポランテリア輸送等の導入検討、企業・事業所との連携、都市計画道路の整備
- **南草津駅周辺（※老上地域および玉川地域のうち南草津駅周辺）**
 - 施策案：新駅設置の概略検討、新交通システムの導入、歩行者・自転車の通行空間分離、乗り継ぎの円滑化、駐輪対策の実施
- **老上地域（※南草津駅周辺を除く老上地域）**
 - 施策案：ポランテリア輸送等の導入検討、商業施設や医療施設との連携、都市計画道路の整備
- **玉川地域（※南草津駅周辺を除く玉川地域）**
 - 施策案：新交通システムの導入、企業・事業所との連携、都市計画道路の整備



6.4 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プログラムについては、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、戦略実施プログラム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

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

	役割
市民・企業	<ul style="list-style-type: none">・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。

(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】

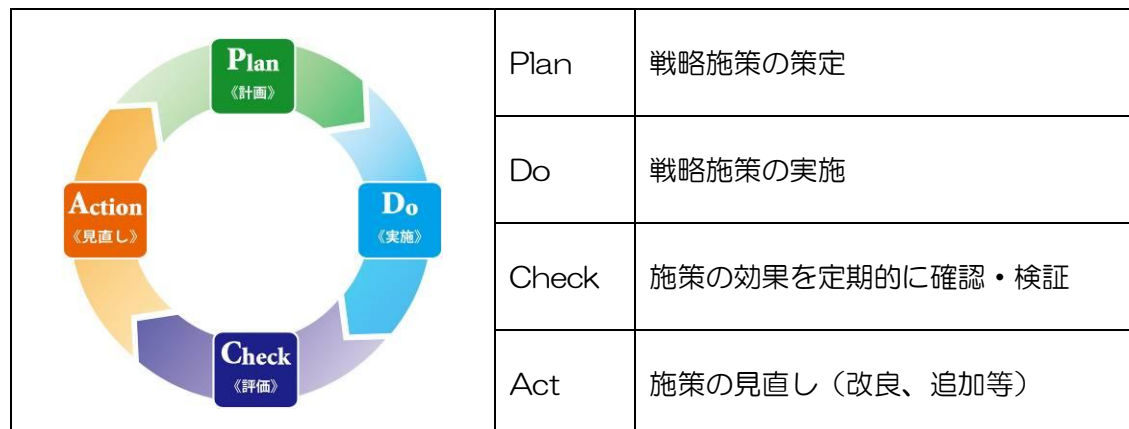


図 PDCA サイクルのイメージ