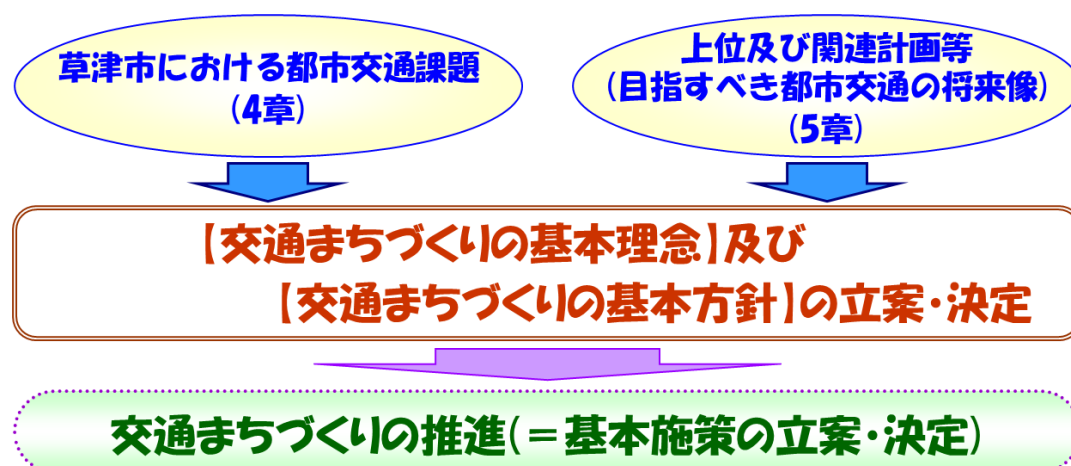


6. 草津市都市交通マスタープラン

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

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」

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促進など、国・県と調整を行いながら、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も進めながら、通過交通の適正な分担ならびに集客性の向上を図ることが必要である。

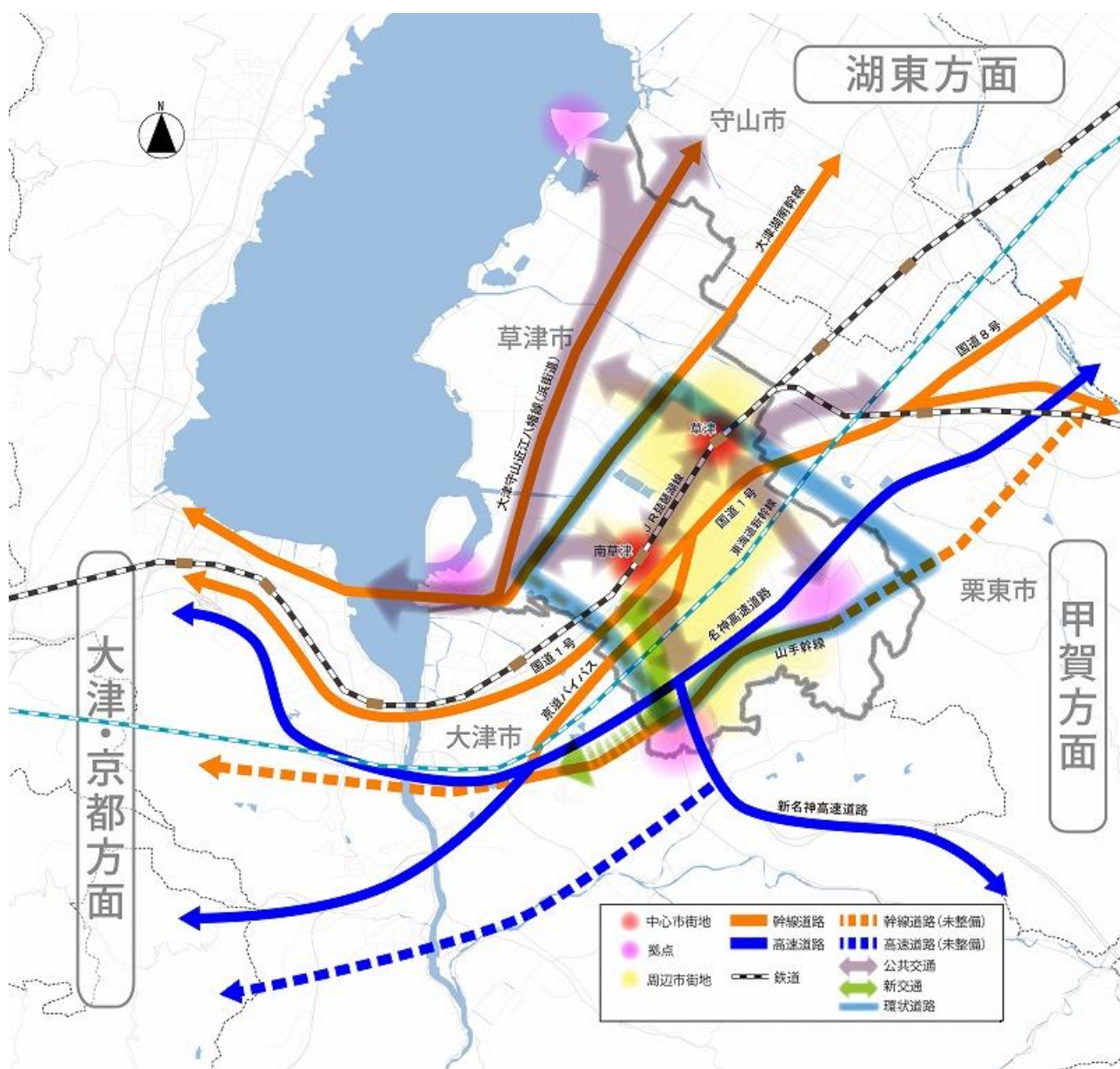


図 広域的にみた将来の都市交通体系

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が集積している。それに伴い、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 草津市内における将来の都市交通体系

6.3 都市交通マスタープランの基本施策

6.3.1 基本施策の体系

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

なお、基本方針と基本施策の方向性の関係については、各方向性と特に関係の深い基本方針を整理している。

表 基本方針と基本施策の方向性の関係


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 (p.85)	新たな交通ネットワークの形成	○	○	○
バスに関する計画 (p.87)	バス交通サービスの確保・維持・改善	○	○	○
自動車に関する計画 (p.88)	道路環境の整備	○	○	
自転車・歩行者に関する計画 (p.91)	自転車・歩行者の利便性向上	○	○	
交通結節点に関する計画(p.93)	異なる交通手段間の連携	○	○	
ソフト施策に関する計画(p.97)	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 (p.99)	中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	○	○	○

6.3.2 新交通システムに関する計画

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

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

したがって、草津市では、滋賀県、近隣市と連携を図りながら、取組を進める。

● 新たな交通ネットワークの形成	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・草津市の鉄道駅や中心市街地と隣接市域を結ぶ日常的な移動が発生 ・市域境界付近にも都市中核施設が立地
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・充実した都市機能を有効に活用するまち <div style="text-align: center;">  交通まちづくり </div> <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
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通システムの導入※ <ul style="list-style-type: none"> ★BRT（連節バス、PTPS 等）の導入検討 ◇LRT の導入検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・国や滋賀県、近隣市や交通事業者と連携を図りながら、段階的な整備を進める。 ・その際、公共交通の運営・走行や自動車交通など、他の交通手段への影響も考慮した検討を行うこととする。

※ 段階的な整備イメージおよび検討内容を次頁に整理

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

※ PTPS（Public Transportation Priority Systems、公共車両優先システム）：

公共車両優先システム（PTPS）とは、交差点手前に設置された光ビーコンでバスなどの公共交通車両を感知し、青信号の延長や赤信号の短縮などの信号制御を行い、車両を優先的に通行させるシステム



図 PTPS のイメージ

・新交通システムの導入の検討について

A 検討の背景

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

また、南草津駅から玉川地域にかけては、駅から大学や企業・事業所へ向かうバスが頻繁に通行し、駅周辺や幹線道路の道路混雑を招いていることから、交通サービスの見直しが必要となっている。

B 効果と問題点

BRT については、概ね全ての項目で効果が期待できるとともに、財政面や事業者の参画など、実現性の高い施策になると考えられる。なお、専用レーンの整備は中期の事業期間(概ね 7 年間)を要するため、即効性のある短期的な施策として、連節バスおよび PTPS 等の信号制御方策の導入による輸送改善など、暫定的な方策も検討する必要がある

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

表 新交通システムの比較

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

表 段階的な整備のイメージ

	段階的な整備内容	導入区域	期待される効果
① 短期(概ね 3 年間)	連節バス ならびに PTPS 等の導入	南草津駅 ～玉川地域	輸送量の改善 / 定時性の向上
② 中期(概ね 7 年間)	専用レーンの整備 (= BRT 化)	//	① + 道路混雑の緩和
③ 長期(概ね 20 年間)	専用レーンへの鉄軌道敷設 (= LRT 化)	草津市・大津市	② + ユニバーサルデザインの推進 + 知名度・ブランド力

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、減便等の行われている地域もみられる。また、南草津駅から大学や企業・事業所へのバスルートについては、ニーズも高く、バスサービスが飽和状態になっている。

現 状

公共交通のサービス水準の低下

公共交通の負のスパイラル

公共交通の収益の悪化

公共交通利用者の減少

拡散型都市構造への負のスパイラル

人口の拡散

“過度な自動車依存”からの脱却

公共交通のサービス水準の向上に向けた利便性向上のための支援

目指すべき将来像

公共交通の収益の改善

公共交通の正のスパイラル

公共交通のサービス水準の向上

公共交通利用者の増加

集約型都市構造への正のスパイラル

人口の集約

将来的に持続可能な公共交通と集約型都市構造への正のスパイラルへの転換を図る。

● バス交通サービスの確保・維持・改善	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスサービスが衰退している地域の存在と飽和している地域の存在 ・ 市内には交通事業者が運行するバス路線（幹線、フィーダー等）と草津市が運行するバス路線（コミュニティバス）が混在 ・ 高齢社会による交通弱者の増加
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境と調和したまち ・ 誰もが公共交通を利用できるまち <p style="text-align: center;">↓ 交通まちづくり</p> <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
将来像を達成するための基本施策	<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（路線バスとコミュニティバス） ★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス等） ・ バス走行環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ◇公共交通専用空間の整備検討 ・ 快適なバス周辺環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ★低床式バス車両の導入促進 ★バスロケーションシステムの導入支援 ★IC カードの導入促進 ◇バス停環境の整備検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市や交通事業者と連携を図りながら、一体的な公共交通サービスの提供を進める。

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

6.3.4 自動車に関する計画

草津市が抱える主要な問題である道路渋滞については、市域で発生する交通だけでなく、国土軸である国道1号や国道1号バイパスを通過する広域交通も大きな影響を及ぼしていると考えられる。そのため、広域的な道路網の整備や道路の使い方についても、検討していく必要がある。

また、モータリゼーションの進展は、公共交通離れを起こし、交通渋滞の原因となり、公共交通のさらなる利便性低下につながることから、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。そのため、都市計画道路の整備や交差点改良を含む既存道路の改良・有効活用等を行うことで、道路空間の安全性・円滑性・快適性を強化した、より質の高い道路サービスを実現する。

特に、広域かつ地域交通双方で重要な役割を担うと考えられる道路（平野南笠線や山手幹線等）の整備を優先的に検討する。また、既存道路の改良・有効活用においては、平成25年6月の道路交通法改正により位置付けられたラウンドアバウト（円形交差点の一種）による経済的かつ効果的な交差点改良等も視野に入れた整備について検討する。

草津市では、国や滋賀県、近隣市、高速道路会社と連携を図りながら、取組を進める。

※ ラウンドアバウト：

円形交差点のうち、一方通行の環道交通流に優先権があり、かつ環道交通流は信号や一時停止などにより中断されない平面交差制御方式

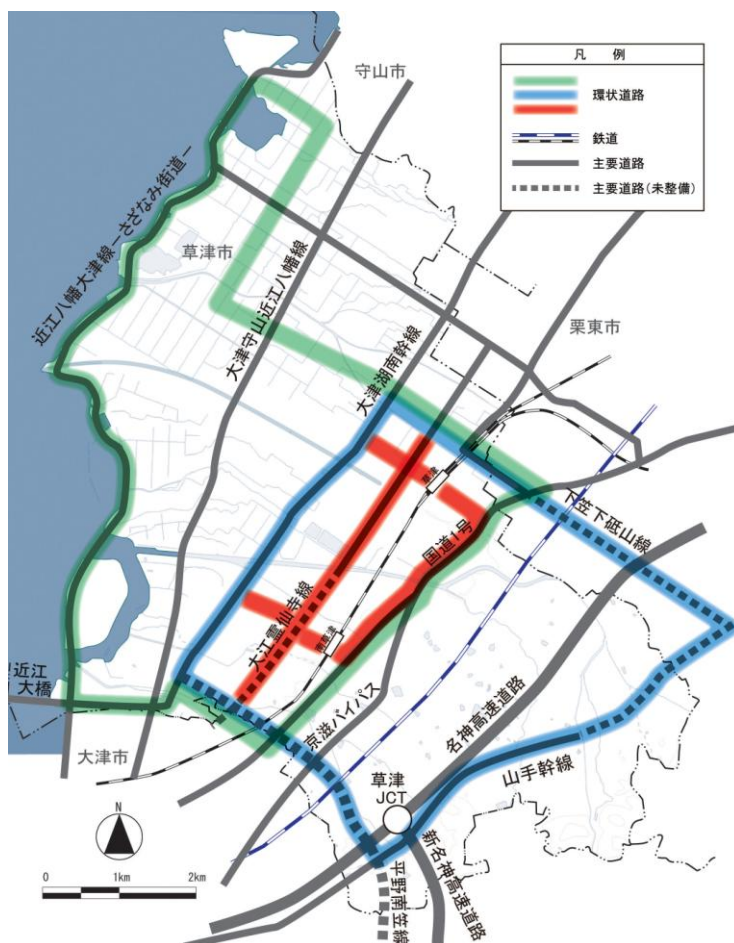
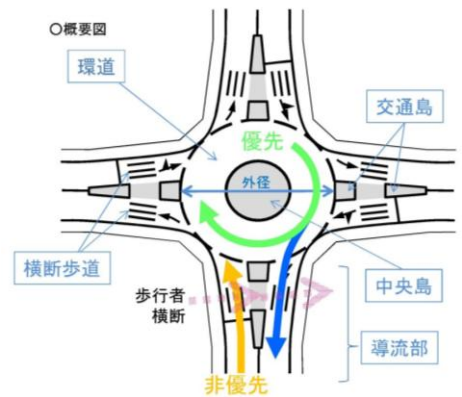


図 道路網の整備イメージ


● 道路環境の整備	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土軸となる幹線道路が南北を横断 ⇒ 通過交通による渋滞の発生 ・ 慢性的な道路混雑の発生
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿圏と中京圏をつなぐ拠点となるまち ・ 市民が円滑な市内移動を行えるまち ↓ 交通まちづくり ・ 適切な需要に合った道路空間が提供されるまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ◇道路拡幅・幅員構成の見直し ◇都市計画道路の整備検討 ◇広域幹線道路やバイパス道路の整備検討 ・ 交差点改良 <ul style="list-style-type: none"> ★幅員構成、信号現示、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
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市、高速道路会社と連携を図りながら、検討を進める。

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

6.3.5 自転車・歩行者に関する計画

草津市では、通勤・通学における交通手段として、自転車を利用される割合が高くなっている。自転車については、環境にやさしい手段として、今後も利用促進が期待される。ただし、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、安全利用の指導・啓発を行うとともに、自転車走行空間の整備、街灯の整備、踏切の解消など安全性に配慮した街路空間の整備が必要になる。

● 自転車・歩行者の利便性向上	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学を中心とした高い自転車利用率 ・自転車と歩行者による安全性に関する問題の発生 ・環境にやさしい自転車の役割の増加 ・道路交通法では、自転車は車道の左側走行が原則、歩道は例外と規定 ・改正道路交通法の施行（平成 25 年 12 月 1 日）により、自転車が道路の右側にある路側帯を走行することは禁止（違反時は罰則あり）
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・環境と調和したまち ・自転車による移動が便利なまち ・誰もが安全・安心に移動できるまち <div style="text-align: center;">  交通まちづくり </div> <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
将来像を達成するための基本施策	<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 ★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促進 ★自転車安全安心利用指導員の配置 ◇駐輪場の利便性向上 ◇サイクリングロードの整備検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・国や滋賀県、近隣市と連携を図りながら、検討を進める。 ・その際、公共交通の運営・走行や自動車交通など、他の交通手段への影響も考慮した検討を行うこととする。

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

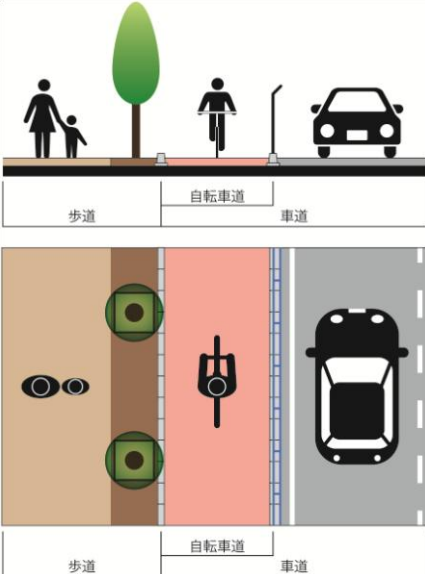
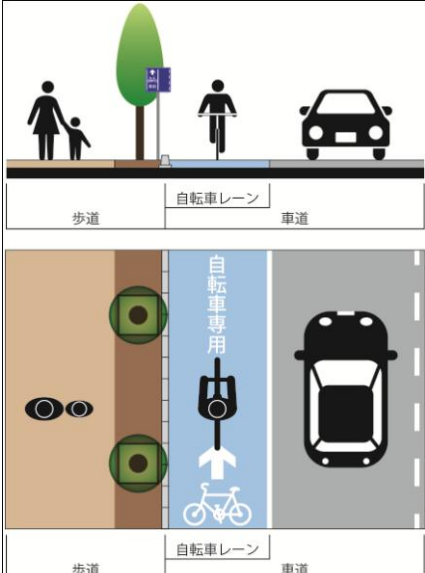
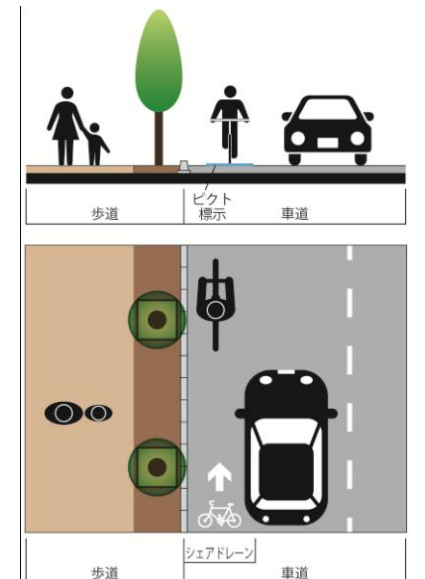
整備形態	整備イメージ
自転車道	
自転車専用通行帯（自転車レーン）	
自転車走行指導帯（車道混在）	

図 自転車走行空間の一般的な整備イメージ


6.3.6 交通結節点に関する計画

草津駅ならびに南草津駅については、各方面に向けたバスサービスが提供されており、また鉄道との乗り継ぎもみられている。しかしながら、草津市内の公共交通を普段利用しない人々たちへの案内情報の提供、高齢者や身体障害者、子育て世代を含め誰もが安全・安心に移動できる環境整備など、乗り継ぎの円滑化が十分ではない状況にあることなどから、草津駅や南草津駅の乗り継ぎの円滑化を図っていくことが必要となる。

交通結節点の強化のためには、鉄道新駅の設置も選択肢であるが、まちづくりの観点および交通の観点、あるいは周辺地域の地元との合意形成、新駅の設置や周辺地域の整備にかかる事業費の観点からは、様々な問題点や課題があることから、長期的な取組と位置づけ、今後の都市計画道路の整備など周辺状況の動向を十分に踏まえた上で、必要に応じて検討することとする。

また、駅前ロータリーについては、送迎を行う自家用車が流入するため、ロータリー内や周辺道路が混雑しており、バスサービスの定時性低下にもつながっている。なお、駅前ロータリーのように空間が限られたエリアでは全てのニーズを受け入れることは難しいため、自家用車については流入規制も含めた検討が必要と考えられる。

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

● 異なる交通手段間の連携	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅における乗り継ぎ円滑性の欠如 ・ バス停等までのアクセス性の欠如
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが公共交通を利用できるまち ・ 誰もが安全・安心に移動できるまち <p style="text-align: center;">  交通まちづくり </p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通、自家用車、自転車、徒歩それぞれの交通手段が連携したまち
将来像を達成するための基本施策	<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"> ★公共交通案内情報の充実 ★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・誘導検討 ◇駅前ロータリーの改善検討 ◇シームレス化検討（空間的な連続、経済的な連絡、時間的な連続） ◇バリアフリー化検討 ◇JR 新駅の設置検討 ・ バス停等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） ★地域支え合い運送支援事業の導入
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市ならびに地元や交通事業者と連携を図りながら、検討を進める。

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目

◇ JR 新駅の設置検討の経緯について

A 新駅の候補地

新駅設置の候補地は、JR 東海道本線 南草津駅～瀬田駅間の地点（下図参照）であり、瀬田駅の 1km 圏と重複していないが、南草津駅の 1km 圏とは広範囲で重複している。

なお、新駅設置の候補地の南東側は工業系用途地域となっており、現状では住・商・工が混在した土地利用になっている。また、北西側は市街化調整区域となっており、農地と集落を中心とした土地利用となっているが、土地区画整理事業が予定されており、特定保留区域※となっている。

※特定保留区域とは、市街化調整区域のうち、将来、市街化区域に編入を予定する区域のこと

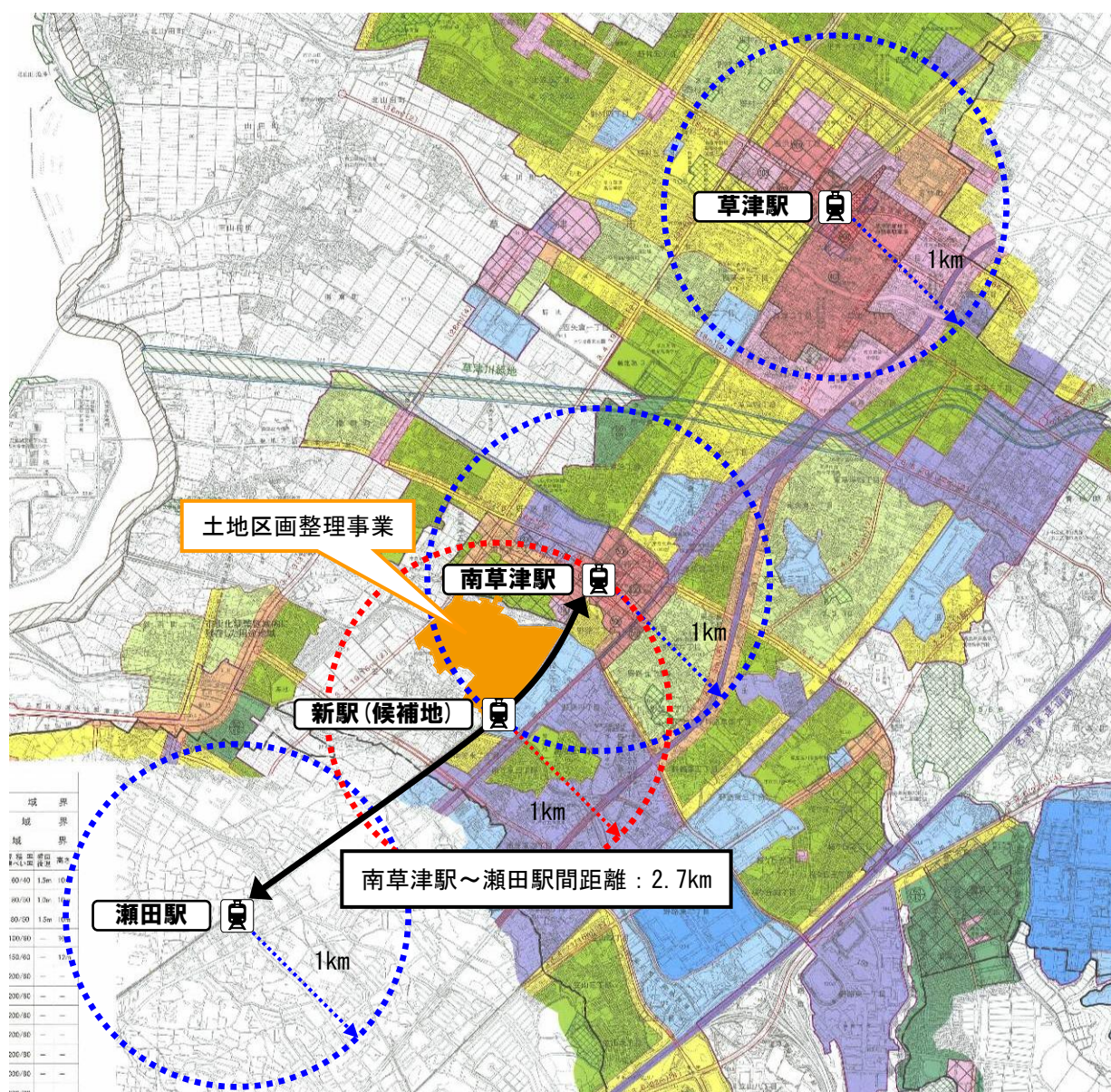


図 新駅の駅勢圏

B 新駅設置に伴う影響

新駅を設置した場合、上位計画（総合計画や都市計画マスタープランなど）に基づいた人口フレームを維持するものとし、住宅及び店舗は低層とすると想定して、新駅設置に伴う影響についての分析を行った結果、（メリット(効果)・デメリット(問題点)）を下表に示す。

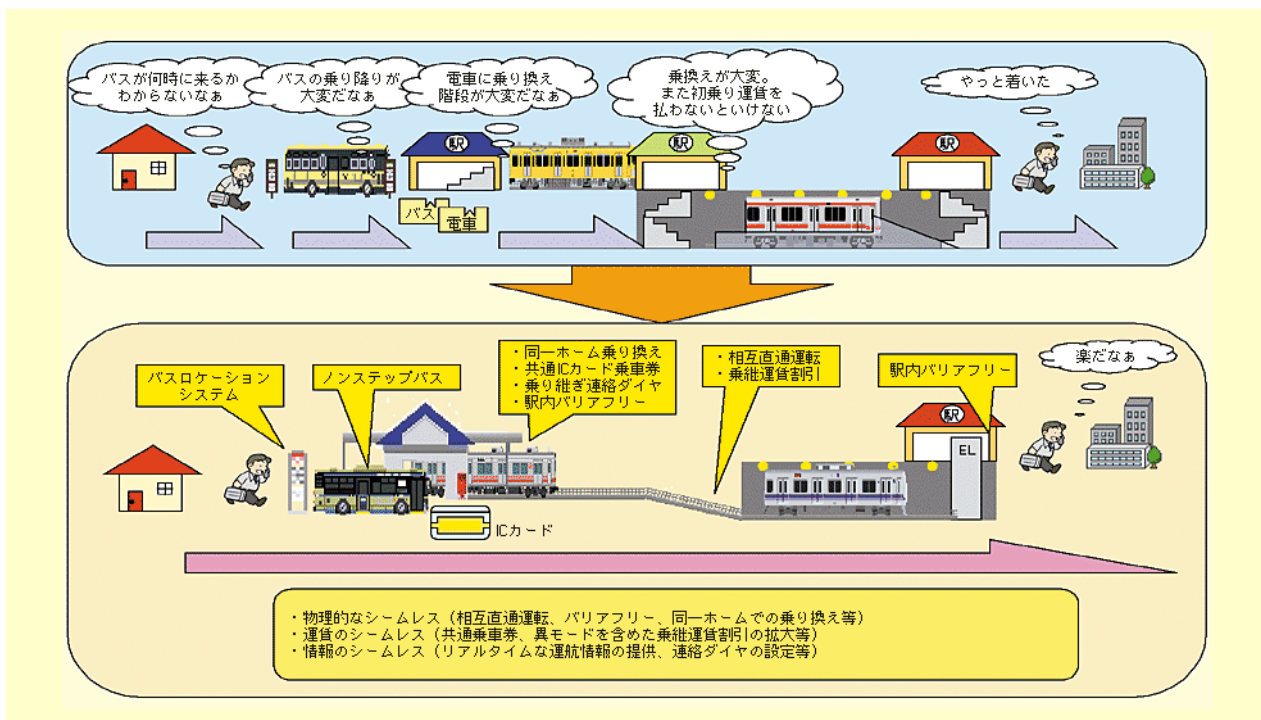
表 新駅設置の主なメリット・デメリット

観点	メリット（効果）	デメリット（問題点）
まちづくり	<ul style="list-style-type: none">○ 新駅周辺への商業等の集積により、税収の増加や新規雇用の創出が見込まれる○ 交流人口が増加する○ JR 線と交差する部分において狼川の改修を効率的に実現できる可能性がある	<ul style="list-style-type: none">○ 上位計画（総合計画や都市計画マスタープランなど）から再検討が必要になる○ 都市施設（道路、駅前広場、駐輪場等）の整備が必要となり、多額の事業費が必要となる○ 草津駅や南草津駅周辺性の拠点性が弱まる○ 進行中の土地区画整理事業の計画変更が必要になる
交通	<ul style="list-style-type: none">○ 地域の新たな玄関口が創出される○ 交通結節点が増加することにより、鉄道を利用しやすい地域が拡大する○ 南草津駅でのフィーダー輸送の過剰集中の分散が図られる	<ul style="list-style-type: none">○ 新駅の利用者が限定的であるが、多額の事業費が必要となる○ 新駅設置により、鉄道移動時間が増加する○ 国道 1 号などにおいて、新たな渋滞が発生する恐れがある○ バス路線が分散化されることにより、バス事業者の経費が増加する

C 新駅設置の方向性

まちづくりの観点および交通の観点からすると、新駅設置は、周辺地域に対してメリット（効果）もある一方で、デメリット（問題点）や課題もあり、また新駅周辺の地元の理解も得られにくいことに加え、駅の新設および周辺地域の整備に多額の事業費が必要になる。

新駅を設置する場合に、総合計画から再検討を行う必要があることも踏まえ、新駅の検討を一旦中断し、今後の都市計画道路の整備など周辺状況の動向を十分に踏まえた上で、必要に応じて改めて検討することとする。



出典：国土交通白書

図 異なる交通手段間の連携（公共交通のシームレス化）のイメージ

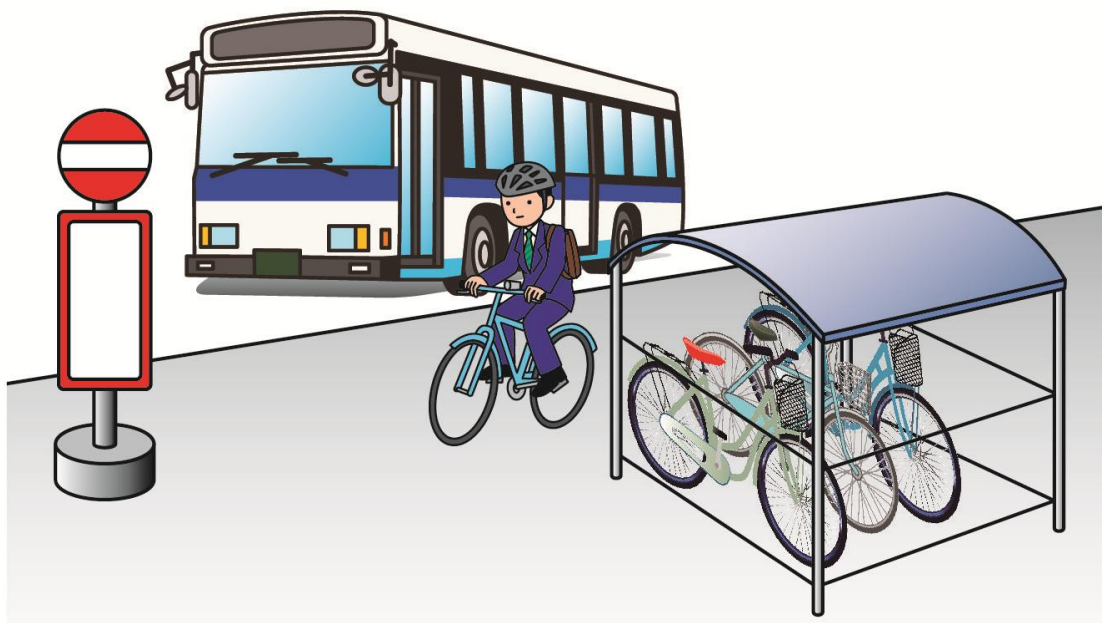



図 サイクル&バスライドのイメージ

6.3.7 ソフト施策に関する計画

(1) 自動車に頼らない市民意識の醸成

自動車依存から公共交通中心へのライフスタイルへの転換を図るためには、行政や事業者が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。市民一人ひとりが公共交通を利用した生活を意識し、定着させていくことが必要となる。

● 自動車に頼らない市民意識の醸成	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車依存の高い生活スタイルの定着 ・ 公共交通の衰退
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境と調和したまち <div style="text-align: center;">  交通まちづくり </div> ・ 市民がかしこいクルマの使い方を理解しているまち
将来像を達成するための基本施策	<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等の開催
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元や教育機関等との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

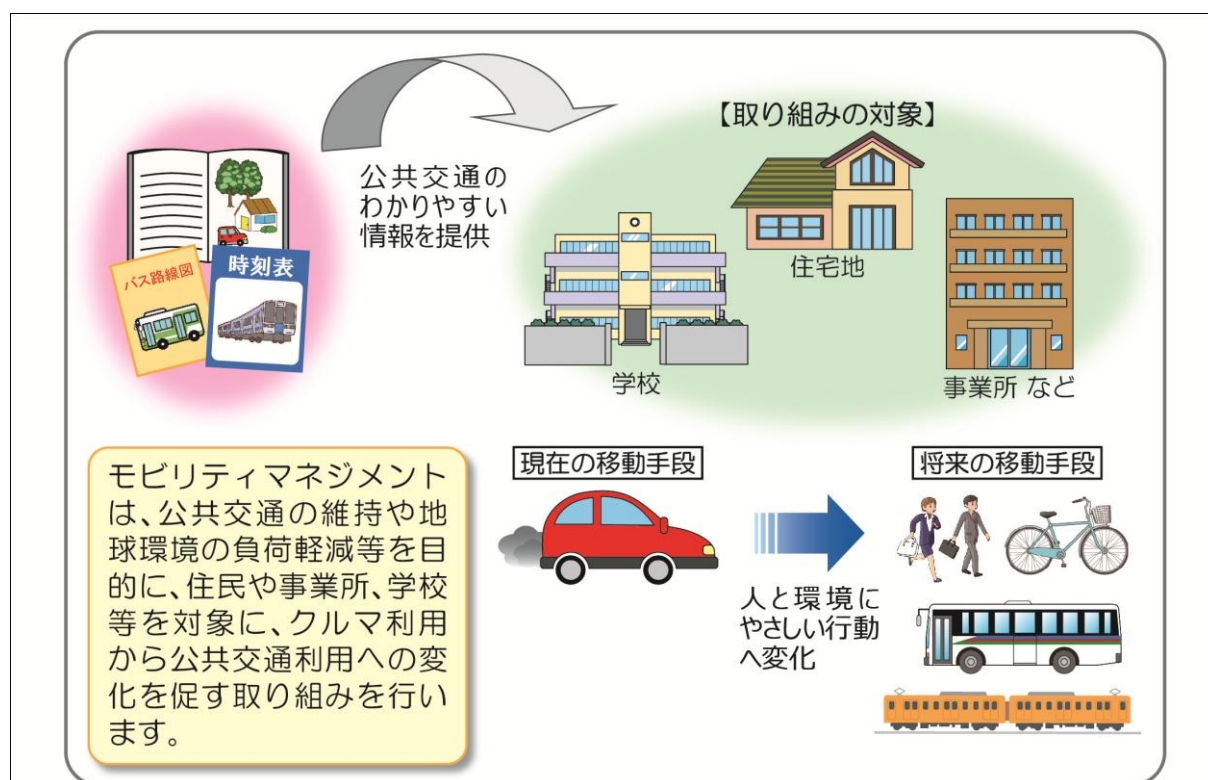


図 モビリティ・マネジメントのイメージ

(2) 安全に対する市民意識の向上

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

● 安全に対する市民意識の向上	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ マナー不足により安全性が低下 ・ モータリゼーションや高齢化による事故の増加
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが安全・安心に移動できるまち <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
将来像を達成するための基本施策	<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 ★自転車安全安心利用教室の開催
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元や教育機関、警察等との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目



出典：宇都宮市HP

写真 スケアードストレイト方式※による交通安全教室のイメージ

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

6.3.8 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

草津市では、「草津市中心市街地活性化基本計画」（平成 25 年 12 月）を策定し、中心市街地の活性化を推進している。また、「草津川跡地利用基本計画」（平成 25 年 10 月）を策定し、草津川跡地の活用を検討している。両計画と連携し、集約型都市構造の核となる中心市街地の回遊性の向上につな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交通まちづくりの促進が必要となる。

● 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	
背 景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の衰退⇒「草津市中心市街地活性化基本計画」の策定 ・ 草津川跡地が存在⇒「草津川跡地利用基本計画」の策定
目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地を核とした利便性の高い暮らしを実現できるまち ・ 草津川跡地を核としたうまい暮らしが実現できるまち <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 ・ 中心市街地の回遊性が高いまち
将来像を達成するための基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の交通利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ★中心市街地の交通利便性の向上検討 ◇中心市街地の交通環境の総合的な整備検討 ・ 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検討
進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国や滋賀県、近隣市や地元との連携を図りながら、検討を進める

★：草津市総合交通戦略の戦略施策の一つとして検討する項目

◇：長期的な取組として、継続的に検討する項目