

草津市

総合交通戦略（案）



平成 26 年 3 月

草津市

目次

1. 概要	1
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 交通まちづくりの進め方.....	4
1.6 計画の構成.....	5
2. 草津市を取り巻く現況	6
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
3. 草津市都市交通マスタープラン	13
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
4. 草津市総合交通戦略	16
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 戦略施策.....	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
5. 進行管理と評価・改善の仕組み	62
参考—1 用語説明	参考—1
参考—2 草津市総合交通戦略協議会	参考—3

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53,365世帯、総人口は127,269人（平成25年11月30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・超高齢社会の到来、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が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等に伴う都市機能の分散化、あるいはモータリゼーションの進展等により、交通渋滞の慢性化や公共交通機関の脆弱化等の問題を招き、市民や来訪者にとって円滑な移動がしにくいまちになりつつあるため、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、少子・超高齢社会、人口減少に対応した交通環境の整備や徒歩、自転車と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）の利用環境の改善、自転車走行空間・歩行空間の整備、新交通システムの導入など、都市交通マスタープランに定められた目指すべきまちの姿の実現に向けた戦略施策を推進する。

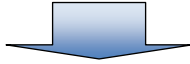
1.4 位置づけ

草津市都市交通マスタープランは、第5次草津市総合計画等の上位計画及び関連計画との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等を示すものである一方、草津市総合交通戦略については、それを実現するための総合的かつ戦略的な都市交通施策を明らかにするための計画である。

また、マスタープランは、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・行政などの様々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。

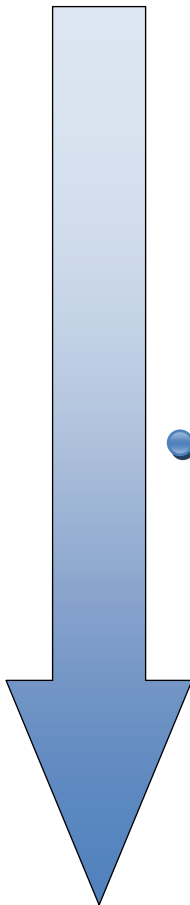
第5次草津市総合計画

(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（広域的な政策）に関連する計画

- ・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

交通に関連する計画

- ・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）

まちづくりに関連する計画

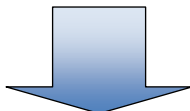
- ・草津市中心市街地活性化基本計画（平成26年～平成30年）
- ・草津川跡地利用基本計画
- ・草津市バリアフリー基本構想（平成22年～平成26年）
- ・第2次草津市環境基本計画（平成23年～平成32年）

交通に関連する条例

- ・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・関連計画等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

交通施策の戦略的な計画

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 交通まちづくりの進め方

草津市における今後の都市交通施策の展開は、上位計画・関連計画等で掲げられている将来都市構造の実現を目標とした交通まちづくり※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。

都市交通施策に関しては、都市交通マスタープランの戦略的な計画となる草津市総合交通戦略に基づいて推進する。

その際、都市交通施策については、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に柔軟に対応しながら、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、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められる。

そのため、総合交通戦略に定めた施策（PLAN）を状況に応じて適宜実施（DO）し、大きな節目ごとに、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（CHECK）し、施策の見直し・改善（ACTION）を行う一連の流れで取り組むことを基本とする。

※ 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

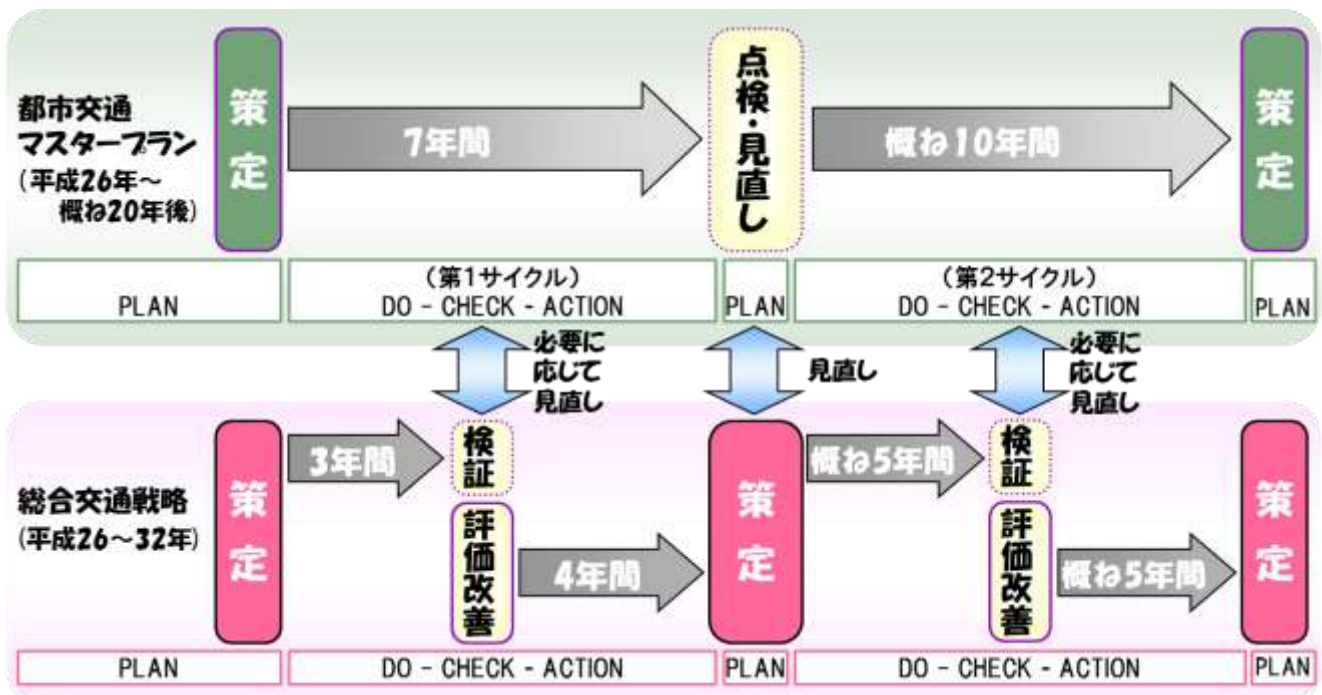
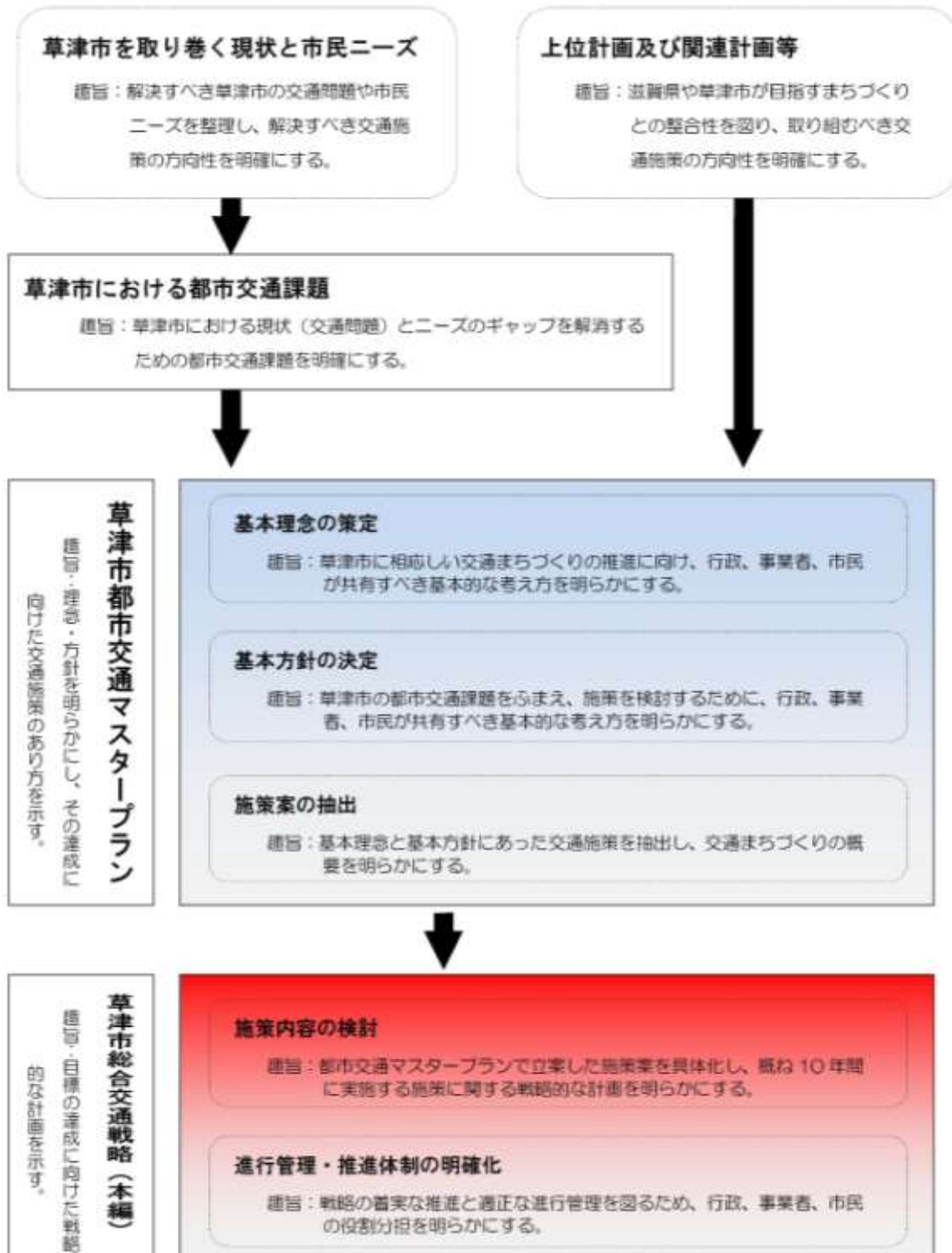


図 草津市都市交通マスタープランと総合交通戦略の進め方

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戦略的な計画を示す「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市民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。

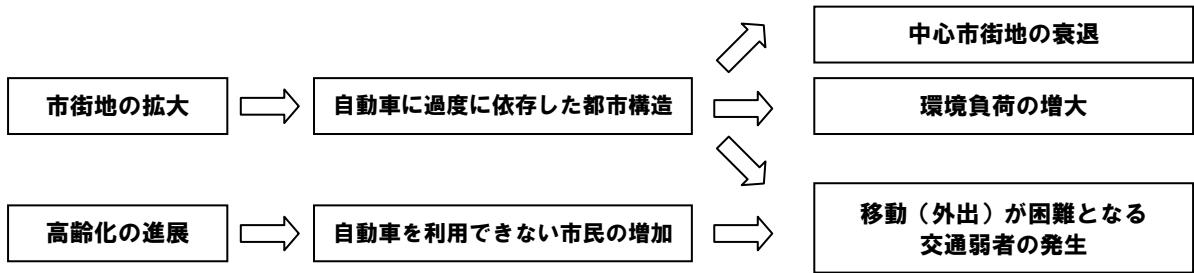
(2) 交通状況から導き出される課題

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、超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。

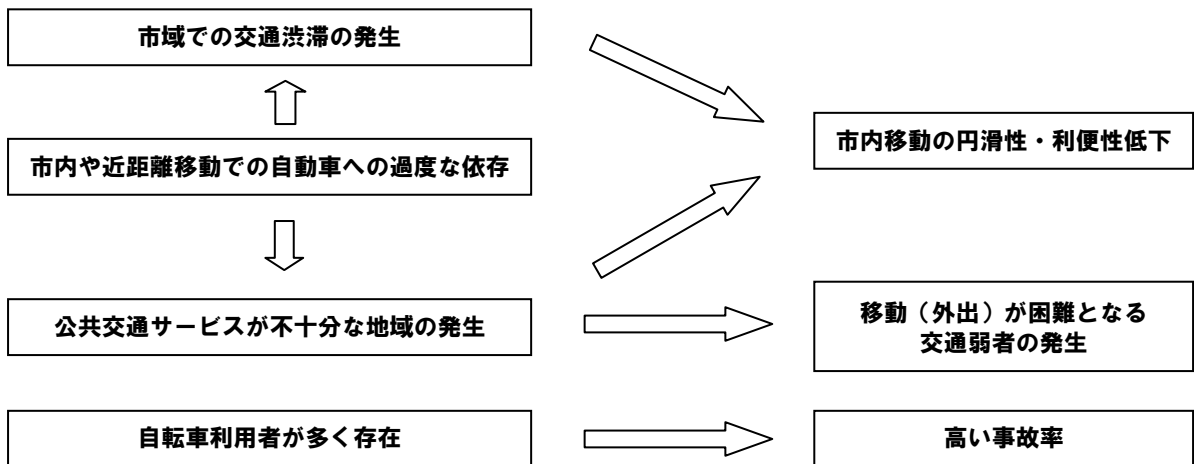
都市構造に関する背景



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、安全・安心に移動できる、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（シームレス化）

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。

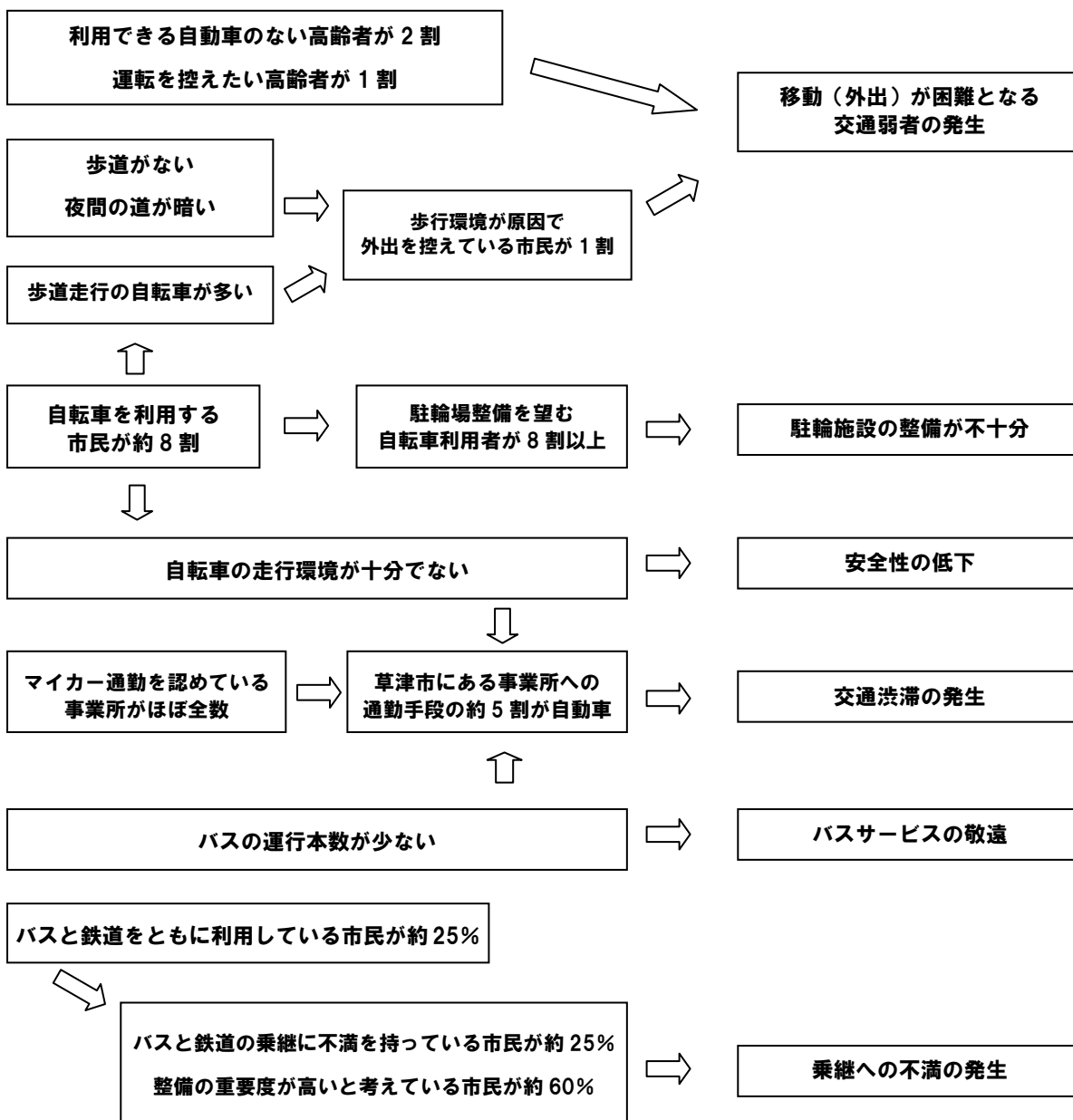
(5) 通勤需要への対応

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踏まえ、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、安全・安心に移動できる、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（シームレス化）

(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 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
 - ⇒ 誰もが移動しやすい、人にやさしい公共交通環境の整備
 - ⇒ 高齢者に配慮した交通サービスの提供
- ② 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
- 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 歩行者
 - ⇒ 安心できる歩行環境の整備
- ⑤ 手段間の連携
 - ⇒ 手段に関わらず、安全・安心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（シームレス化）
 - ⇒ 乗継利便性を考慮した交通サービスの整備
- ⑥ 中心市街地活性化・草津川跡地有効活用
 - ⇒ 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

草津市における地域特有の問題点・課題

地 域	問題点	課 題
草津駅周辺	・バリアフリーの未整備	・鉄道駅の整備
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
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	・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

※ 全市的な問題点、課題と同じものは除く

2.4 目指すべきまちの姿

草津市の上位計画を踏まえると、「**“元気”と“うるおい”のあるまち**」(第5次草津市総合計画)や「**ゆとりと活力のある生活実感都市**」(草津市都市計画マスタープラン)を目指すことが示されている。これに伴い、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見える方向性を踏まえた交通まちづくりを目指すことが重要になると考えられる。

- ・全ての市民のゆとりある生活の形成(“うるおい”、“自然との共生”)
- ・都市の持続的な発展の実現(“元気”、“活力”)

【草津市の計画・条例】

	上位計画・関連計画	上位計画・関連計画から見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	

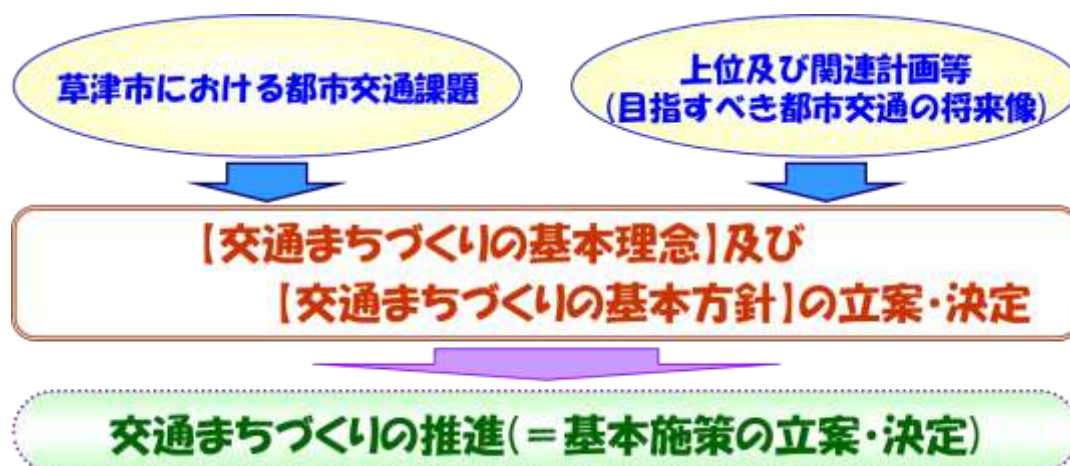
【滋賀県の計画】

	上位計画・関連計画	上位計画・関連計画から見える交通まちづくりの方向性
滋賀県全体	滋賀交通ビジョン	<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 ・都市中核施設を結ぶ新たなシステムの検討
広域的な交通政策に関わる関連計画	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。

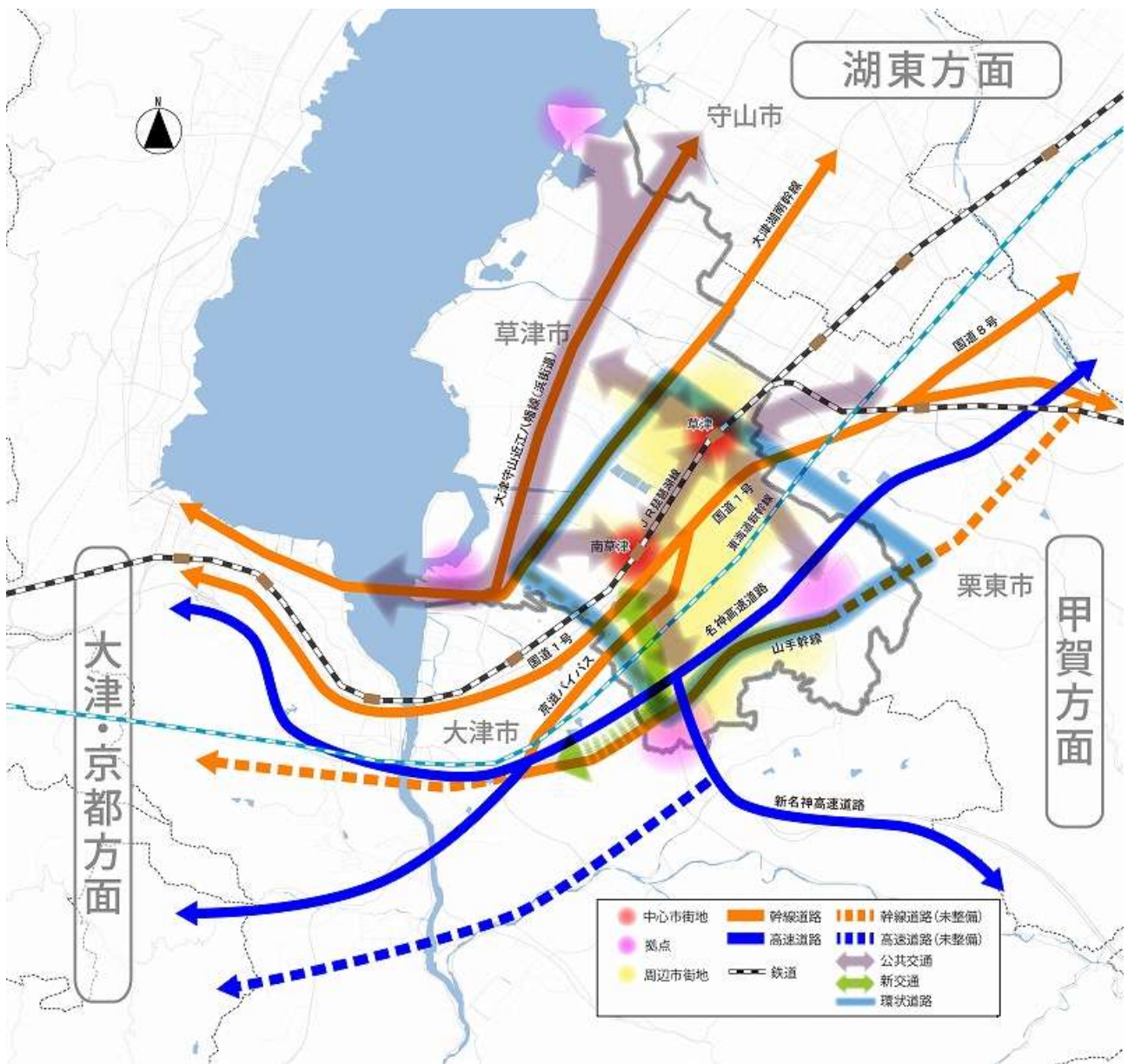


図 広域的にみた将来の都市交通体系

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

4. 草津市総合交通戦略

4.1 総合交通戦略の趣旨

3章の草津市都市交通マスタープランで示した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戦略施策についての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計画目標を掲げ、戦略施策の計画を整理する。

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上で、計画（PLAN）、実施（DO）、確認・検証（CHECK）、見直し・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都市交通マスタープランの戦略的な計画となるもので、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。

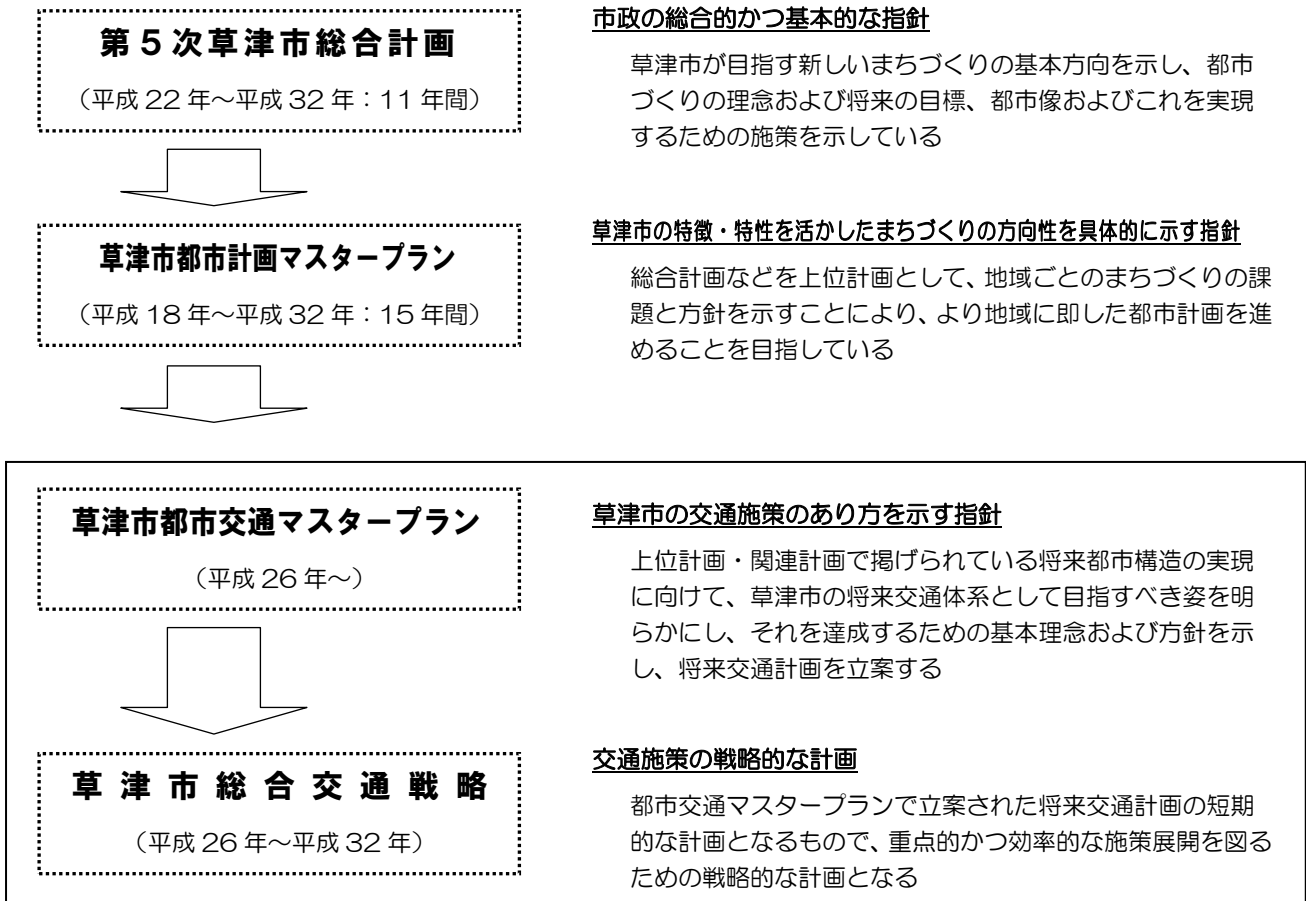


図 総合交通戦略の位置付け

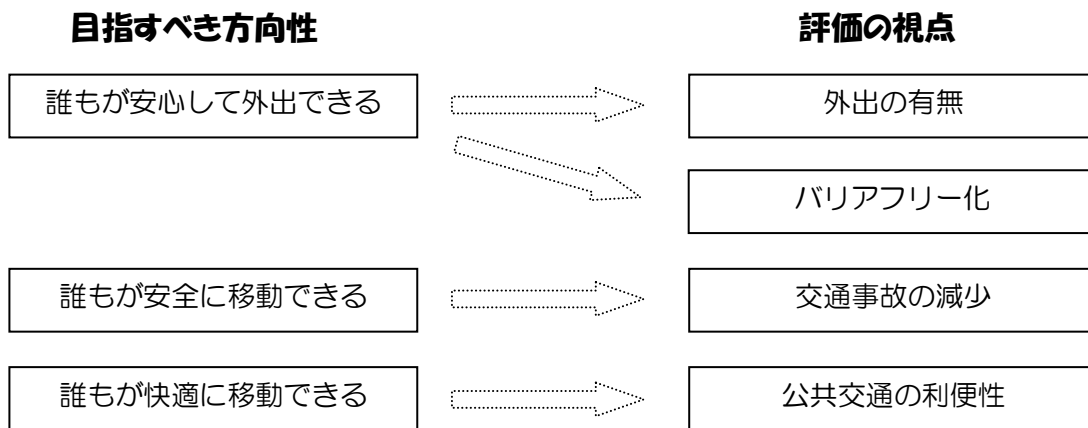
4.3 計画目標の設定

草津市総合交通戦略については、目標設定した平成 32 年時点での達成を目指し、草津市都市交通マスタープランで定めた施策の具体化（戦略的な計画の策定）を図る。

また、計画目標としては、これらの施策の展開が及ぼす影響が、都市そのもの、あるいはまちづくり全体に寄与するため、事業実施により直接得られる結果であるアウトプット指標ではなく、事業の実施により発生する成果であるアウトカム指標を中心に位置付ける。

① 人にやさしい交通まちづくりの実現

交通まちづくりの基本方針の一つである「人にやさしい交通まちづくり」の実現に向けては、誰もが安心して外出でき、安全かつ快適に移動できることが重要であることから、以下のような目標が達成される必要がある。



以上を踏まえ、評価可能な計画目標を整理すると、以下の項目が挙げられる。

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
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】高齢化が進むが、外出しやすい環境を創出することで、現状の割合の維持を目指す。				
	【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"> ・歩行空間の整備 ・街灯の整備 ・放置自転車の撤去

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
バリアフリー化	低床式バス車両の導入率	32.3% (H24)	40.0%	48.0%	交通事業者
	【考え方】前期（H26～H28）までに導入率を約7ポイント、後期（H29～H32）までに導入率を約8ポイントの増加を目指す。 (H20：24.3% → H24：32.3%の5年間で約8ポイントの増加。今後も、概ねその増加ペースを維持。)				
	【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）の導入検討 ・低床式バス車両の導入促進				

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
交通事故の減少	総事故件数	794件 (H24)	635件	510件	交通管理者
	【考え方】前期（H26～H28）までに20%（H24比）、後期（H29～H32）までに20%（H28比）の削減を目指す。 (H21～H24までの4年間で約20%の削減。今後も、概ねその削減ペースを維持。)				
	【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】 ・自転車走行空間の整備 ・放置自転車の撤去 ・自転車安全安心利用指導員の配置 ・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				

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
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】 ・BRT（連節バス、PTPS等）の導入検討 ・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 ・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 ・幅員構成、信号現示、レーン長の見直し ・公共交通案内情報の充実 ・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

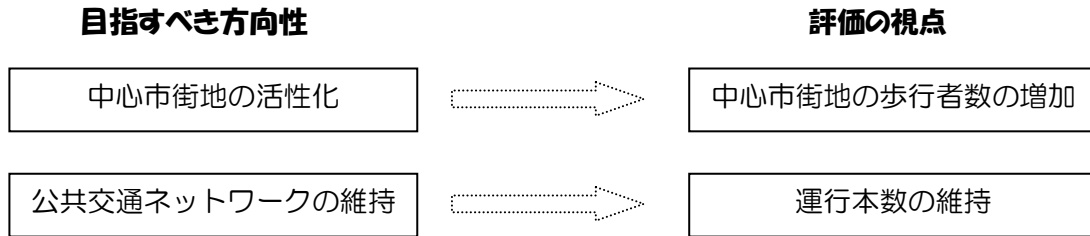
交通まちづくりの基本方針の一つである「環境にやさしい交通まちづくり」の実現に向けては、環境負荷の大きい自動車に頼らないことが重要となることから、以下のような目標が達成される必要がある。



評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
他手段への転換	自動車利用の分担率	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。				
	<p>【目指すべき方向性を達成するための戦略施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT（連節バス、PTPS等）の導入検討 ・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 ・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 ・自転車走行空間の整備 ・コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備促進 ・公共交通案内情報の充実 ・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 ・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 ・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 				

③ 地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現

交通まちづくりの基本方針の一つである「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、都市拠点となる中心市街地の賑わいを創出することや、そのための公共交通ネットワークを維持することが重要であることから、以下のような目標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)	データ根拠
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"> ・歩行空間の整備 ・街灯の整備 ・自転車走行空間の整備 ・中心市街地の交通利便性の向上検討 ・草津川跡地へのアクセス環境の整備検討 				

評価の視点	評価指標	現状	前期 (H28)	後期 (H32)	データ根拠
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"> ・各機能を共有したバス路線の一体化 ・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 ・公共交通案内情報の充実 ・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 ・モビリティ・マネジメントの実施 				

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基本理念・基本方針に基づき、基本施策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、戦略施策に盛り込むものとする。

※草津駅を中心とした地域は、草津駅を主に利用されている草津、山田、笠縫、常盤、志津地域を示しており、南草津駅を中心とした地域は、老上、玉川、志津の一部地域を示している。

表 基本方針と都市交通マスタープラン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	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)	対象地域			
			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）の導入検討			○	
	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	○			
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		○	○	
		★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	○					

※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)	対象地域		
			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			
		★公共交通案内情報の充実		○	○
	②	・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		○	○
		・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等の開催	○		
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検討		○	
	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 検討		○	

※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、公共交通を中心とした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と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。


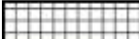

また、学生、従業者、高齢者など、多様な市民が共存する草津市では、交通のニーズも多様になることから、公共交通だけでなく、歩行環境や自転車利用環境にも配慮することが求められる。


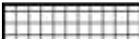

さらには、多様な市民を受け入れている教育機関や企業・事業所等が一体となった取組にも重点を置くことが求められる。

<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、くりちゃんバス等）
- 快適なバス周辺環境の整備
 - ★ 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
- 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促進
 - ★ 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	草津市で運行しているバス路線（幹線、フィーダー、コミュニティバス等）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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○				△		近隣市
	【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	【問題点】 ・ 交通事業者の自主的な運営・競争を阻害する可能性があること 【課 題】 ・ 交通事業者の独立採算による運営・競争を維持すること							
スケジュー ール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備			導入目標			実施・継続

★ 行政の枠を超えたコミュニティバスの一体化（まめバス、くりちゃんバス等）								
内 容	草津市と栗東市等の近隣市で運行しているコミュニティバスについて、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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	○				△		近隣市
	【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 ール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備			導入目標			実施・継続



草津市民会報
 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.豊かな生涯に努めましょう。
 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」

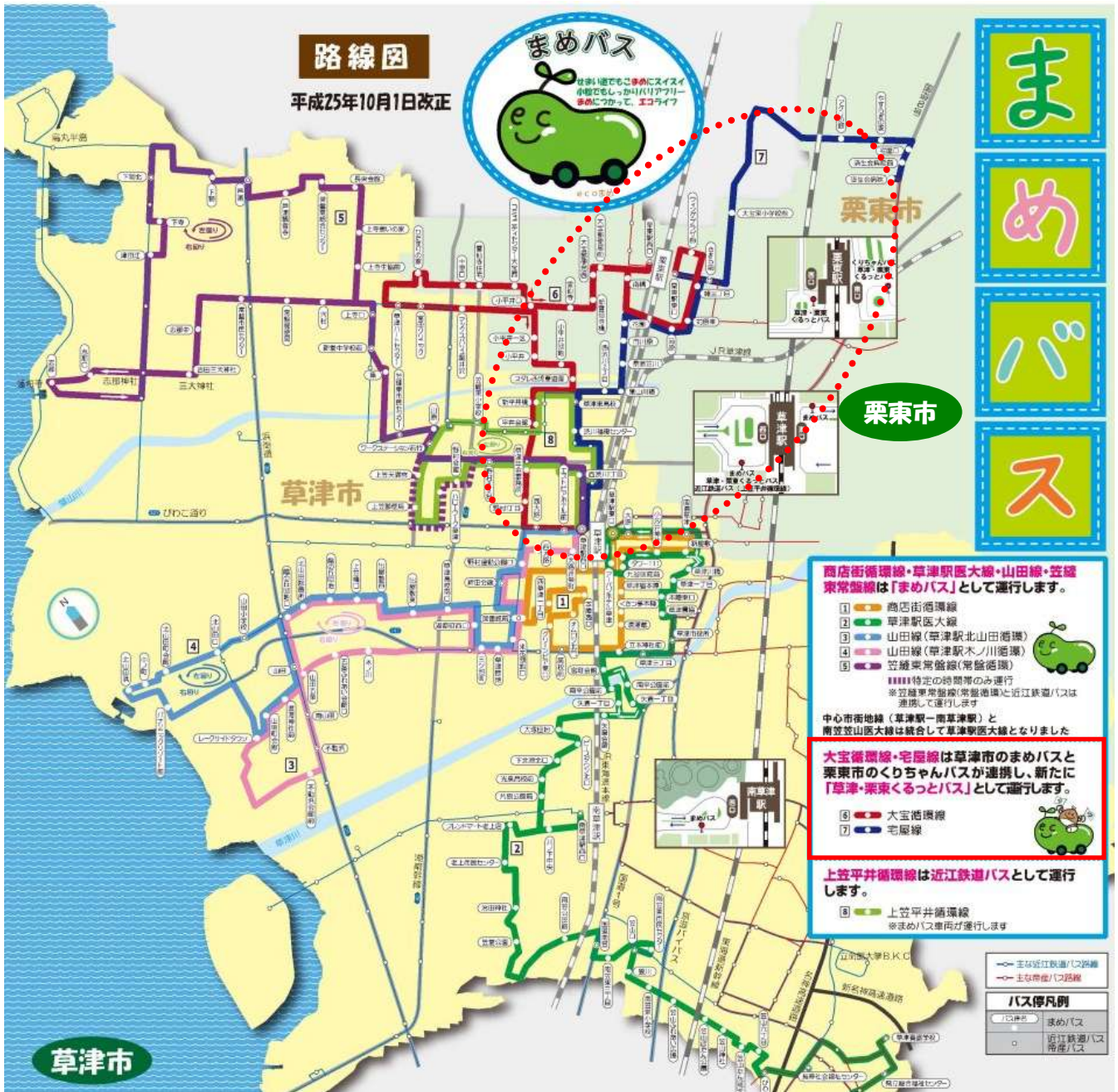

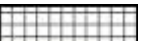



図 草津・栗東くるっとバスの運行ルート図



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促進							
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誰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。</p> <p>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、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、低床式バス車両導入の促進を図る。</p>						
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者 その他
	△	○			△	△	
	<p>【市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等 						
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 草津市域を運行する全路線* 						
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者単独での導入は採算上困難であること <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 導入等にかかる費用を確保すること ・ 費用負担のあり方等を決定すること 						
スケジュール	前期（～H28）			後期（～H32），（⇒：以降継続）			
				⇒			
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続		

※ 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支援								
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の導入を支援する。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）の情報などを提供する情報システムの整備を支援する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	 検討・準備				 導入目標			
	 実施・継続							

※ 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カードの導入促進								
内容	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。今後、複数モード（鉄道⇄バス等）での乗継利便性を考慮し、公共交通利用者が1枚のカードで乗継を行えるよう、共通ICカードの導入を促進する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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*							
留意事項	【問題点】 ・ 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 【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 ・ 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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続			

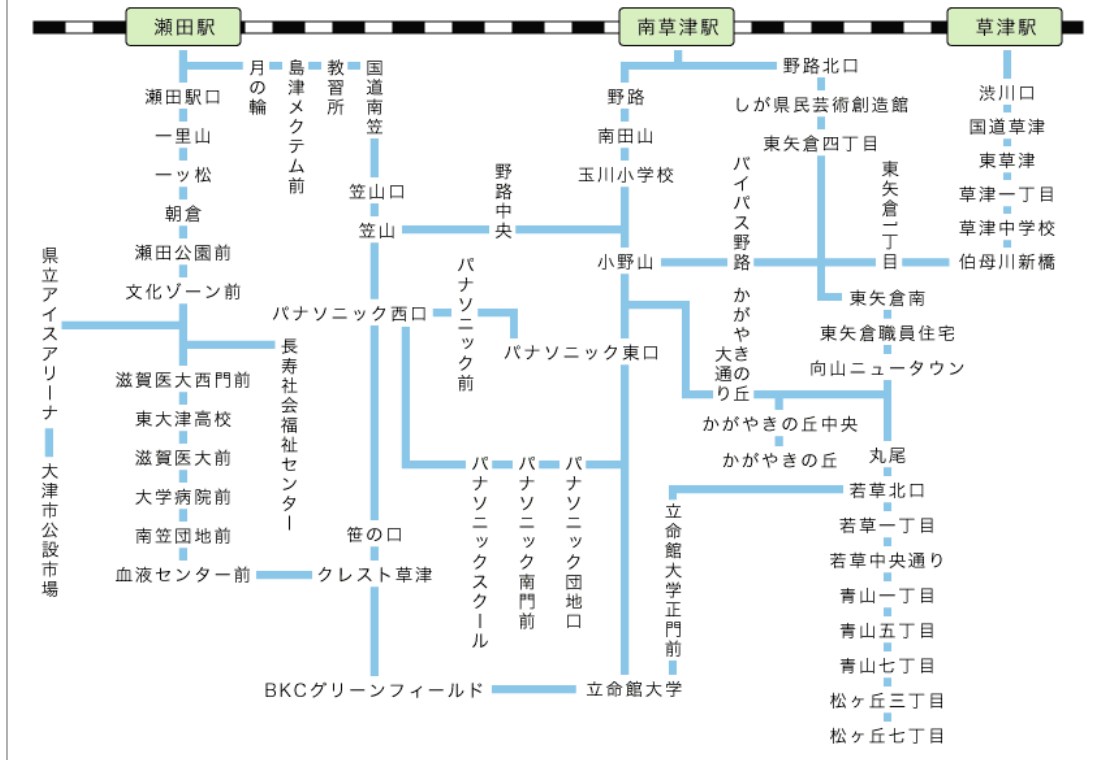
※ 路線バス及びコミュニティバス



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

※ 一部の機種等も除きます。

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、宮城県内の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(種別乗車区間)はご利用になります。
- ・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（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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者 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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）		
					⇒		
		検討・準備			導入目標		



写真 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促進								
内 容	自転車の保有有無を問わず、誰もがいつでも自転車を利用できるよう、サイクルポートを複数有するコミュニティサイクルやレンタサイクルの整備を促進する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	△	△	○		△			
対 象	【市の役割】							
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等 							
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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） 							
	<ul style="list-style-type: none"> 【選定の考え方】 ・ 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、矢橋帰帆島公園など） ・ 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、大規模商業施設など） ・ にぎわい拠点（例：草津川跡地、ロクハ公園など） 							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	 検討・準備				 導入目標			
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続			



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市内に配置し、警察と連携・協力して指導・取締を行う。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○						○	関係団体
	【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重点地区を中心に配置)							
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多数確保すること ・ 警察との連携を強化すること							
スケジュール	前期 (～H28)				後期 (～H32), (⇒：以降継続)			
					⇒			
	[格子] 検討・準備		[格子] 導入目標		[黒] 実施・継続			



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	居住地から最寄りの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、バス停付近への自転車駐輪場を整備する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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 ・ 実施主体を決定すること ・ 費用負担のあり方等を決定すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			⇒

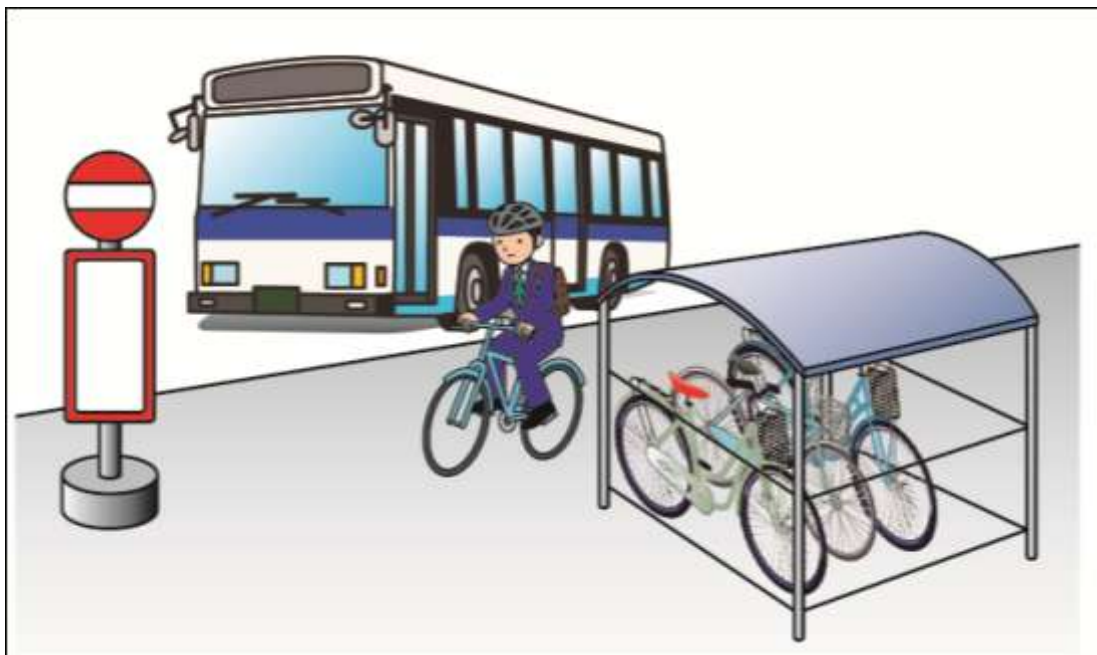


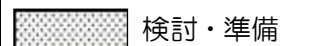
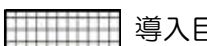
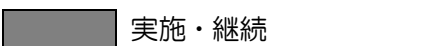


図 サイクル&バスライドのイメージ

★ ボランティア輸送等の導入								
内 容	<p>移動手段が限られていることより、社会とのつながりが希薄化している方や日常生活支援が必要な方等に対して、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等を支援する輸送サービスを導入する。</p>							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	△			○	△	△	△	
	<p>【市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等 							
対 象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>【課 題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な運営主体を確保すること ・ 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 ・ 費用負担のあり方等を決定すること 							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
								
								⇒

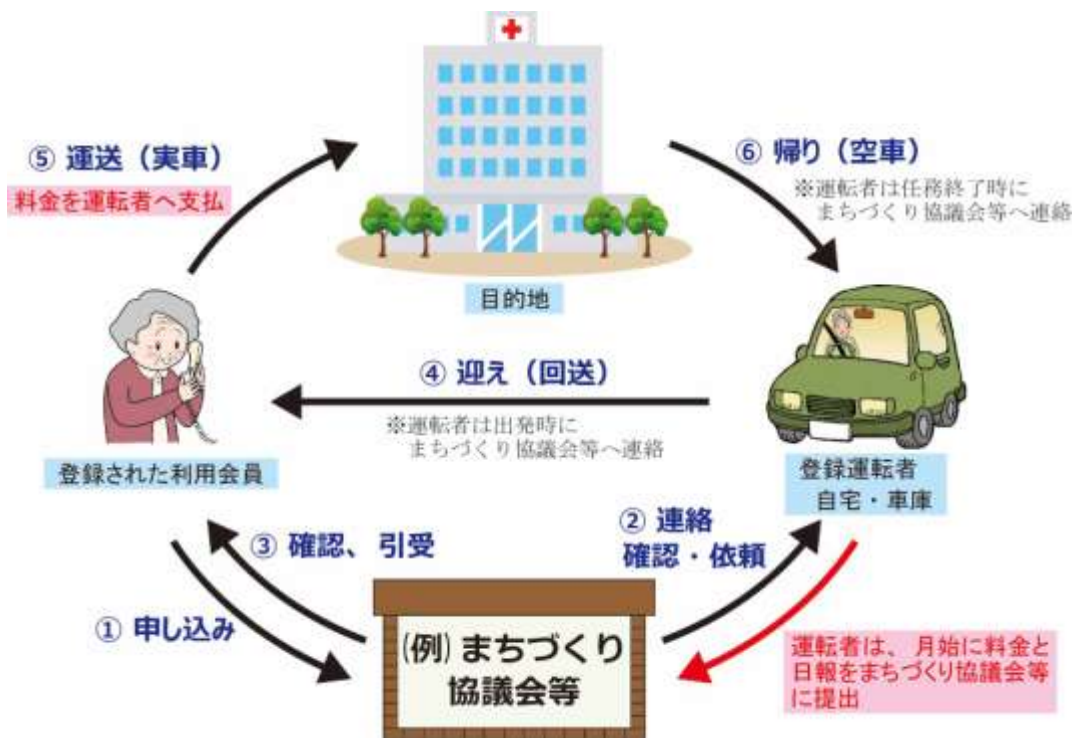


図 ボランティア輸送システムのイメージ

(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	<p>自動車に過度に依存したライフスタイルからの転換を図るため、徒歩、公共交通、自転車への転換を促すモビリティ・マネジメントを実施する。</p> <p>その際、公共交通の魅力を高める施策（利便性の向上や料金施策等）や自動車利用に対する施策（通勤制度の見直しや自動車の利用規制、課金施策等）をあわせて実施することで、“自発的な行動変容”をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となる。</p>							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○	△			△	△		教育機関
対象	<p>【市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 等 <p>・ 草津市民</p> <p>・ 通学する児童・生徒・学生</p> <p>・ 事業所および従業員</p>							
留意事項	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 規制・誘導施策を展開する際には適切な説明が重要になること ・ 費用の確保や費用負担のあり方等を決定すること 							
スケジュール	前期（～H28）			後期（～H32），（⇒：以降継続）				
	⇒			⇒				
	[格子] 検討・準備		[縦線] 導入目標		[黒] 実施・継続			



図 モビリティ・マネジメントの実施に用いるグッズ例

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

■ 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


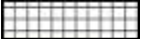

★ イベントやワークショップ等の開催								
内 容	自動車に過度に依存したライフスタイルからの転換を図るため、市民が協働でか しこいクルマの使い方を考え、実践できるよう、イベントやワークショップ等を定 期的に開催する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通 事業者	企業・ 事業所	市民	国	滋賀県	交通 管理者	その他
	○	△				△		教育機関
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 市民や企業・事業者、教育機関等との連携強化 等							
対 象	・ 草津市民							
留意事項	【課 題】 ・ 自主的に取組を行う運営主体（自治会やNPO等）を養成すること ・ 持続可能な支援体制を構築すること ・ 費用の確保や費用負担のあり方等を決定すること							
スケジ ュ ール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続			



写真 公共交通利用に関するワークショップのイメージ(左：開催風景、右：発表風景)




(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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○					△	△	関係団体
	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 教育機関等との連携強化 等							
対 象	・ 児童・生徒・学生							
留意事項	【課 題】 ・ 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 ・ 警察との連携を強化すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備		導入目標		実施・継続		



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組を実施する。 平成 25 年 12 月 1 日に改正された道路交通法の内容の周知を図る。							
関係者	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○					△	△	関係団体
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 ・ 企業・事業者等との連携強化 等							
対 象	・ 企業、事業所							
留意事項	【課 題】 ・ 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 ・ 警察との連携を強化すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備		導入目標		実施・継続		



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	自転車の安全な利用および自転車の盗難防止を図るため、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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○						○	関係団体
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 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	【課 題】 ・ より多くの市民の参加を促進すること ・ 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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	⇒							
		検討・準備			導入目標			実施・継続



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、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、市域でも歩行者や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。

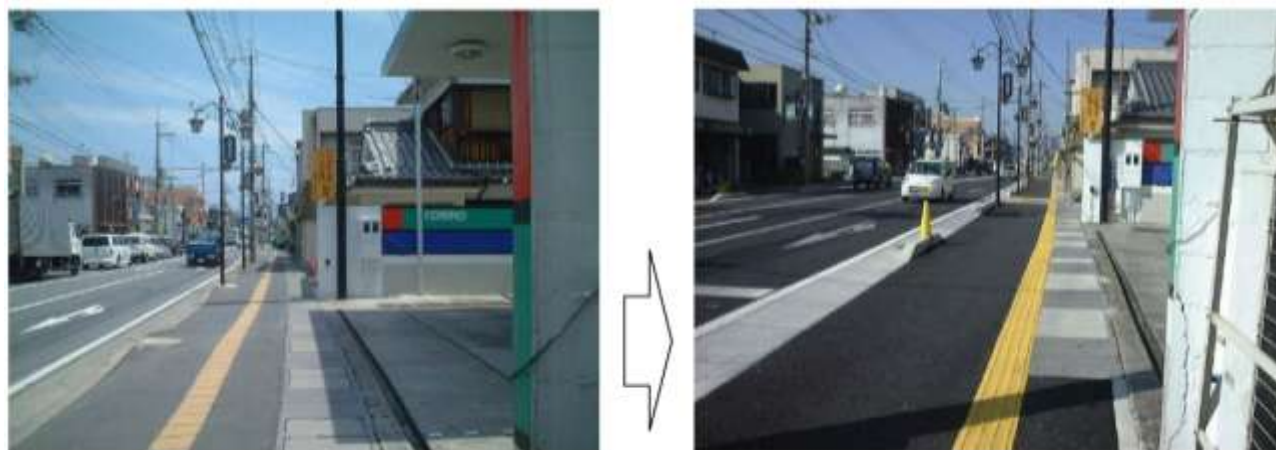
一方、草津駅については、乗り継ぎ利用者が集中しており、家族に自動車で駅まで送迎してもらおうキス&ライド車両を原因とする交通の錯綜も発生しているため、適切な駅前空間の活用が望まれる地域である。

<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
 - ★ 放置自転車の撤去
- 鉄道駅における乗継利便性の強化
 - ★ 公共交通案内情報の充実
 - ★ 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
- 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検討
- 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検討

(1) 歩行環境の改善

★ 歩行空間の整備								
内 容	安全・安心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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備		導入目標		実施・継続		



出典：滋賀県歩道整備マニュアル(H25.5 改訂)

写真 歩道整備のイメージ【大津能登川長浜線(守山市)】

(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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続		⇒	



写真 自転車レーンのイメージ【大阪市】




★ 放置自転車の撤去								
内 容	秩序ある自転車利用を図るため、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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○						○	
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 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	・ 草津駅周辺							
留意事項	【課 題】 ・ 自転車の撤去・保管・処分費用を確保すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備			導入目標			実施・継続



写真 歩道上の違法駐輪の例【草津駅周辺】

(3) 鉄道駅における乗継利便性の強化


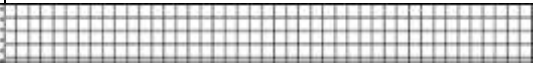



★ 公共交通案内情報の充実							
内容	<p>鉄道駅では、多様な目的の人々が様々な交通機関を利用するため、電車やバスの発車時間や乗り場案内などの各種情報を、わかりやすく案内表示し、利用者の利便性向上、公共交通の利用促進を図る。また、公共交通の情報だけでなく、周辺自治体の行政情報や観光情報等の各種情報を発信し、乗り継ぎまでの時間で買い物や食事等で楽しんでいただくなど、まちの活性化につなげる。</p>						
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者 その他
	○	○	△		△	△	
	<p>【市の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 						
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 草津駅構内 及び 周辺 						
留意事項	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用の確保（初期+運用）や費用負担のあり方等を決定すること ・ ダイヤ改正など、最新の案内情報への更新を図ること ・ 継続的な実施に協力してくれる地元や企業・事業所を確保すること 						
スケジュール	前期（～H28）			後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続		



(乗換案内情報)

(自治体情報)

写真 デジタルサイネージ(電子看板)を活用した公共交通案内情報システム

★ 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								
内 容	駅前ロータリーの交通混雑や自家用車と公共交通の輻輳を防止するために、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方法について検討する。							
関係者	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○					△	○	
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 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	・ 草津駅周辺							
留意事項	【問題点】 ・ 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 【課 題】 ・ 適切な待機スペースを確保すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
								
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続			



※家族等に自動車で駅やバス停まで送り迎えしてもらい、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること

図 キス&ライドのイメージ

(4) 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検討								
内 容	中心市街地の回遊性を高めるため、渋滞が発生している周辺道路の整備及び交通規制やバス運行などの交通利便性の向上について検討する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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	・ 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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			

(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検討								
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の活用を図るため、アクセス環境の整備を検討する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			

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、周辺の大学や企業・事業所等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、市域でも歩行者や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・ソフト面で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）の導入検討
- 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
 - ★ 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

(1)新交通システムの導入

★ BRT（連節バス、PTPS等）の導入検討								
内容	定時性、快適性を確保した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の導入や速達性の向上を図るPTPS等の導入を検討する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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～工業拠点、立命館大学を結ぶ路線							
留意事項	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ PTPS等の信号制御方策の導入により、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 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路構造と適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等の信号制御方策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 ・ 費用負担のあり方を決定すること 							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	[Pattern: Dotted]				[Pattern: Grid]			
	[Pattern: Dotted]				[Pattern: Grid]			
	[Pattern: Dotted] 検討・準備				[Pattern: Grid] 導入目標		[Pattern: Solid] 実施・継続	



【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連節バスの側面(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等の導入とあわせて幅員構成、レーン長、信号現示の見直しを行う。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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：野路町交差点、野路南交差点、南田山交差点）							
留意事項	【問題点】 ・ PTPS等の導入により、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							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	⇒				⇒			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			



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	安全・安心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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			⇒



出典：交通安全白書

写真 歩道整備のイメージ

(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、既存の道路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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	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							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	⇒				⇒			
	[点線パターン] 検討・準備		[格子パターン] 導入目標		[斜線パターン] 実施・継続			



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図るため、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	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○						○	
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 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	・ 南草津駅周辺							
留意事項	【課 題】 ・ 自転車の撤去・保管・処分費用を確保すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
					⇒			
		検討・準備			導入目標			実施・継続



写真 歩道上の違法駐輪【南草津駅東口周辺】

(5) 鉄道駅における乗継利便性の強化

★ 公共交通案内情報の充実							
内容	鉄道駅では、多様な目的の人々が様々な交通機関を利用するため、電車やバスの発車時間や乗り場案内などの各種情報を、わかりやすく案内表示し、利用者の利便性向上、公共交通の利用促進を図る。また、公共交通の情報だけでなく、周辺自治体の行政情報や観光情報等の各種情報を発信し、乗り継ぎまでの時間で買い物や食事等で楽しんでいただくなど、まちの活性化につなげる。						
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者 その他
	○	○	△		△	△	
対象	【市の役割】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者との調整 ・ 事業の進捗確認・推進 						
留意事項	【課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用の確保（初期+運用）や費用負担のあり方等を決定すること ・ ダイヤ改正など、最新の案内情報への更新を図ること ・ 継続的な実施に協力してくれる地元や企業・事業所を確保すること 						
スケジュール	前期（～H28）			後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	 検討・準備			 導入目標		 実施・継続	



(路線図から検索)



(自治体情報)

写真 デジタルサイネージ(電子看板)を活用した公共交通案内情報システム

★ 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振り分けを検討する。							
関係者	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	△	○				△	○	
○：主体 △：支援	【市の役割】 ・ 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	【問題点】 ・ 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 【課 題】 ・ 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	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
	検討・準備		導入目標		実施・継続			





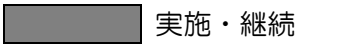
【南草津駅東口】



写真 ロータリーに向かう階段の状況



写真 バス待ちの行列

★ 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								
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方法について検討する。							
関係者 ○：主体 △：支援	草津市	交通事業者	企業・事業所	市民	国	滋賀県	交通管理者	その他
	○					△	○	
	【市の役割】 ・ 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 ・ 市民や企業・事業所等との連携強化 等							
対 象	・ 南草津駅構内 及び 周辺							
留意事項	【問題点】 ・ 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 【課 題】 ・ 適切な待機スペースを確保すること							
スケジュール	前期（～H28）				後期（～H32），（⇒：以降継続）			
								
	 検討・準備		 導入目標		 実施・継続			



※家族等に自動車ですり送り迎えしてもらい、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動すること

図 キス&ライドのイメージ(再掲)

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・関連計画等との整合、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"> 行政や交通事業者等の実施する取組に理解を深めるとともに、積極的に参画・協力する。 ルールやマナーを遵守し、安全・安心かつ快適な交通環境を維持する。 かしこ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
企業・事業所	<ul style="list-style-type: none"> 行政や交通事業者等の実施する取組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。 ルールやマナーを遵守し、安全・安心かつ快適な交通環境を維持する。 かしこ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
地域団体/ 市民活動団体	<ul style="list-style-type: none"> 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・活性化する取組を実施する。 行政や交通事業者等の実施する取組に理解を深めるとともに、積極的に参画・協力する。 など
交通事業者 (鉄道、バス、 タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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組を積極的に実施する。 など
行 政 (国、県、市)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 市民をはじめとした各関係者が実施する取組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。 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、様々な広報活動を積極的に実施する。 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

(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】

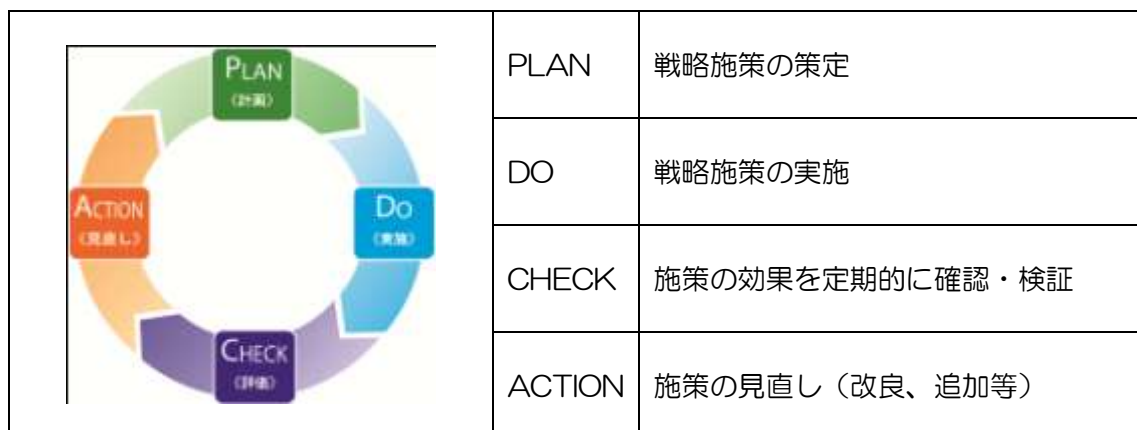


図 PDCAサイクルのイメージ

参考－１ 用語説明

用語		説明
ア	アクセス	目的地までの道順や行きやすさのこと
キ	キス&ライド	自家用車で駅やバス停まで家族等に送り迎えをしてもらい、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
コ	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
	高齢化率	全人口に占める65歳以上の割合。65歳以上の高齢者の占める割合が全人口の21%を超えた社会を超高齢社会という。
	コミュニティサイクル	地域内に複数ある拠点で、好きなときに好きな場所で、交通媒体(自転車)を借りたり返したりできるサービス。
	コミュニティバス	地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。
	混雑率	設計時に想定された交通容量と実際の交通量の割合から算出される道路の混み具合を表す数値。
	コンパクトなまち	徒歩や公共交通で暮らしに必要な全ての用事ができ、人の移動において自動車に依存する必要のないまち。
サ	サイクル&バスライド	出発地点(自宅等)からバス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある駐輪場に駐輪し、バスに乗り換えて駅や目的地へ向かうシステム。
シ	シームレス化	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行、乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消すること。
テ	低床式バス車両	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。また、車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両で、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでのスムーズな乗降も可能としたバス。
ト	道路交通センサス	概ね5年毎に全国一斉に自動車の利用実態に関するアンケート調査。道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的とする。
	トリップ	交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること。

用語		説明
ハ	パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日の全ての動きを捉えるもの。京阪神都市圏では、これまで、1970（昭和45）年以降、5回実施。
	バスロケーションシステム	利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することを目指し、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
モ	モータリゼーション	自家用車が生活の中に深く入り込むこと。自家用車の普及・大衆化。
	モビリティ・マネジメント	自家用車の過度な利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自家用車から公共交通利用へ自発的に変化させることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
レ	レンタサイクル	ある一つの拠点で、自転車を借りたり返したりできるサービス。
B	BRT (Bus Rapid Transit)	輸送力の大きな連節型低床式バスの投入、バス専用レーン、公共交通優先の信号制御等を組み合わせたバスシステム。これまでのバスシステムに比べて、乗り降りが簡単、速くて時間に正確などの特徴を有する。
I	ICカード	乗降時にカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるカード。カードによっては、クレジット機能を付加することも可能。
L	LRT (Light Rail Transit)	次世代型の路面電車システム。これまでの路面電車とは異なり、低床車両、高規格の線路や停留所の導入により、乗り降りが簡単、速くて時間に正確などの特徴を有する。海外では、各地で整備されているとともに、わが国でも人と環境にやさしい公共交通として再評価されている公共交通システムの一つ。
P	PDCAサイクル	Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（見直し）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。
	PTPS (=公共交通優先システム) (Public Transportation Priority System)	深刻化した交通渋滞によるバスの利便性低下を防ぐため、バスなどの公共車両が交差点や道路を優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用・優先レーンの設置やバスの通過を優先する信号制御などを行う。

参考－2 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を計 7 回開催した。

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"> ・ 草津市総合交通戦略について ・ アンケート調査の実施に向けて ・ 策定スケジュールについて
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"> ・ 市民アンケート調査について ・ 事業者アンケート調査について ・ 総合交通戦略の策定に向けて
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"> ・ アンケート調査について ・ 都市交通マスタープラン及び総合交通戦略について
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"> ・ 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
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"> ・ 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 ・ 新駅設置の概略検討(案)について
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"> ・ 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 ・ パブリックコメントの実施について
第 7 回	平成 26 年 2 月 18 日(火) 10:00～	市立まちづくりセンター 301 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメントの実施結果について ・ 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) 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 (草津市自治連合会)	会長 (監事)	小林 達男 (川瀬 善行)	副会長
2	草津市老人クラブ連合会	(副会長)	西蔵 清彦 (濱田 和一)	
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	一般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 (所長)	日野 雅仁 (沢田 康夫)	
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 (課長)	四塚 善弘 (谷村 定義)	
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 (課長)	堤 伸一 (吉井 弘明)	
19	草津市	特命監(都市再生担当) (政策監)	浅見 善廣 (田中 成興)	
事務局	草津市都市建設部	部長 (部長)	北中 建道 (浅見 善廣)	
		理事(景観・交通政策担当) (理事)	川崎 周太郎 (岡村 寿昭)	
		副部長(景観・交通政策担当) (副部長)	山本 憲一 (北中 建道)	
	草津市都市建設部交通政策課	(課長)	(山本 憲一)	
		参事	松尾 俊彦	
		主事 (主事)	三田村 純 (青木 亮太)	

※各項目の下段()内は、平成24年度の協議会メンバーを掲示

(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。



草津市総合交通戦略（案）

■作成：平成 26 年 3 月

■発行：草津市

■編集：草津市都市建設部交通政策課

〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13-30

TEL 077-561-2343 FAX 077-561-2487

■E-mail：kotsu@city.kusatsu.lg.jp

■ウェブサイト：<http://www.city.kusatsu.shiga.jp/index.html>