

大津湖南エリア地域公共交通網形成計画(案)の概要

大津湖南エリアにおける地域公共交通を取り巻く課題

① ○交通渋滞等によるバスの遅れが恒常的に発生し、バスがいつ来るのか、また目的地に何時に到着できるかが予測できない。

・南草津駅～立命館大学、瀬田駅～龍谷大学等
・現国道1号とその交差道路

② ○大型2種免許所有者の減少・高齢化により、バス乗務員の確保が困難になっている。

③ ○鉄道駅と大学等の施設間のバス路線は充実しているが、周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークが弱い。○市域をまたぐ移動や鉄道と並行した移動ニーズには対応が不十分である。

・瀬田駅～滋賀医科大学～南草津駅
・堅田駅～県立総合病院～守山駅 等

④ ○バス路線や料金等に関する周知が不足しており、バス利用への抵抗感を助長している。

・目的地に近いバス停が分からない
・市や事業者ごとに割引制度が異なる

⑤ ○モータリゼーションの進行により路線バス利用者が減少しており、バス事業者の収益を悪化させている。

・過度な自動車依存の進行

⑥ ○バス待ち環境が弱いであり快適に利用できない。

・屋根や風よけのないバス停

⑦ ○運賃の支払い方法が統一されておらず煩雑である。

・ICカード、回数券等の共通化ができていない

ねらい	内容	びわこ文化公園都市南草津地区と関係の深い施策	主な実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	中期 (~H42)	長期
① 目的地到着時刻の予測可能性や定時性向上による利用促進	①-1 バイパス整備等幹線の機能強化による国道1号の負荷軽減等	☆	国、県	事業中						供用
	①-2 瀬田駅前ロータリーの活用方法検討	☆	市	暫定対応	利便性向上に向けた対策の検討・実証				改修の実施	
	①-3 南草津駅前ロータリーの一般車の東口進入抑制、西口誘導	☆	市	関係機関・地元等との協議		地元等との調整	社会実験	進入抑制策の実施		
	①-4 分かりやすい運行情報の提供(デジタルサイネージの設置数)		県、市、事業者	2か所(累計)	3か所(累計)			5か所(累計)		
② 運転手不足等への対応による公共交通の持続性確保	②-1 将来に向けた自動運転等の新技術の導入検討		国、県、市	自動運転普及に向けた取組(試験走行の誘致等)の実施						
	③ 利用者本位の目線に立った路線・ダイヤの実現やまちづくりの課題を含めた総合的な検討	③-1 交通結節点となるバス拠点の整備	☆☆	市	検討	設計	施工			供用
③-2 バス路線・ダイヤの見直し等			事業者	将来的な実施に向けて検討						
③-3 2社が運行するバス路線のダイヤ調整		☆	事業者	将来的な実施に向けて検討						
③-4 まちづくりの将来像をふまえたスムーズな交通手段の導入検討		☆☆	国、県、市	シニアサイクルやCRIT/BRIT等の導入に向けた検討						
④ 情報不足からくる公共交通の利用に対する抵抗感の緩和	④-1 生徒や児童を対象とした学校MMの拡大		県、市	8校で実施	10校で実施	12校で実施	14校で実施	16校で実施		
	④-2 見やすくわかりやすいマップの作成		市、事業者	検討	6市域で作成					
	④-3 既存料金施策の周知・共通化、効果的なPRにつながる料金施策の検討		県、市、事業者	検討	新たな料金施策の実施					
	④-4 系統番号やバス停名称等に関するルール統一		事業者	将来的な実施に向けて検討						
⑤ 公共交通への関心を高めることによる利用促進	⑤-1 事業所を対象とした通勤MMの実施(エコ通勤優良事業所数)		県、市	15社(累計)	20社(累計)	25社(累計)	30社(累計)	35社(累計)		
	⑤-2 ワークショップ等を通じた地域MMの実施(実施地域数)		県、市	1地域	3地域	4地域	5地域	6地域		
	⑤-3 バスに乗ってもらうことが楽しくなるようなイベントの実施(参加者数)		事業者	500名	600名	700名	800名	1000名		
	⑤-4 連節バスの運行曜日や時間帯の拡充等	☆	事業者	休日の運行拡大	停留所拡充の検討					
⑥ 快適性向上による利用促進	⑥-1 快適なバス待ち環境の整備		国、県、市	将来的な実施に向けて検討						
⑦ 運賃支払方法の簡略化による利用促進	⑦-1 共通の運賃收受方法の検討		国、県、市	将来的な実施に向けて検討						

☆☆：びわこ文化公園都市と関連性の深い施策メニュー ☆：びわこ文化公園都市およびその周辺地域と関連性の深い施策メニュー

MM(モビリティ・マネジメント)：多様な交通施策を活用し、過度に自動車に依存した状態から公共交通機関等をかきこく使う方向へと転換を促していくこと

現状

①-3 南草津駅前ロータリーの一般車の東口進入抑制、西口誘導

項目	概要
現状・問題認識	<ul style="list-style-type: none"> バスと一般車が同一動線上を走行するため、雨天時など一般車の送迎が多い場合はバスの運行に支障が生じている。バス発着数が多い東口において特に顕著である。
<p>南草津駅前広場の課題</p>	

計画案

項目	概要																
取組内容(案)	<p>南草津駅前ロータリーの一般車の東口進入抑制、西口誘導</p> <p>ねらい 目的地到着時刻の予測可能性向上による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 南草津駅東駅前広場において、バス運行を円滑化するために、東駅前広場を公共交通専用として、一般車を西口に誘導する。 																
【協力機関】	<p>バス事業者 近江鉄道 伊豆箱根交通 タクシー事業者 等</p>																
<p>南草津駅前広場の交通誘導案</p>																	
スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>中期 (~H42)</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>進入抑制等の実施</td> <td colspan="2">→</td> <td>→</td> <td>→</td> <td colspan="3">→</td> </tr> </tbody> </table>		H30	H31	H32	H33	H34	中期 (~H42)	長期	進入抑制等の実施	→		→	→	→		
		H30	H31	H32	H33	H34	中期 (~H42)	長期									
進入抑制等の実施	→		→	→	→												
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 社会実験の効果と課題を検証し、本格運用の是非を判断する。 																

地域公共交通の検討の視点

交通の利用者・受益者

- 住民・観光・ビジネス等の移動需要への対応
- 地域にもたらす社会的便益、生活の質の向上

交通の従事者・担い手

- 交通事業者やボランティア輸送の
運営資源（運転手・車両等）の有限性

交通を支える財源

- 交通の費用効率性
- 行政・事業者・住民の間での
費用（投資）分担

これらの視点を総合して、地域生活の安全・安心な移動手段を維持・確保し、
来訪者の移動機会を増やすサービス水準の最適解を模索

Think about the future

これからの公共交通のこと

TRAIN BUS
Bike Cycle Walk
MM MaaS
自動運転

方向性 (向う方向)
活用性 (活かす方向)
受容性 (溶け込む方向)
融合? 統合?

• • •



2017年11月 東近江市
道の駅を利用した実証実験



2018年9月 東京都千代田区
自動運転タクシー実証実験



2018年3月 京都市左京区
自動運転カート実証実験



2017年10月 パリ ラ・デファンス地区
自動運転小型バス実証実験 24