

# 草津市総合交通戦略協議会（第3回）

## 議事次第

[日時] 平成25年7月30日（火）14:00～

[場所] 市立まちづくりセンター 301会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

(1) 市民アンケート調査 及び 事業所アンケート調査について

(2) 草津市都市交通マスタープラン（案）について

4. 閉 会

# 草津市総合交通戦略協議会委員名簿 第3回

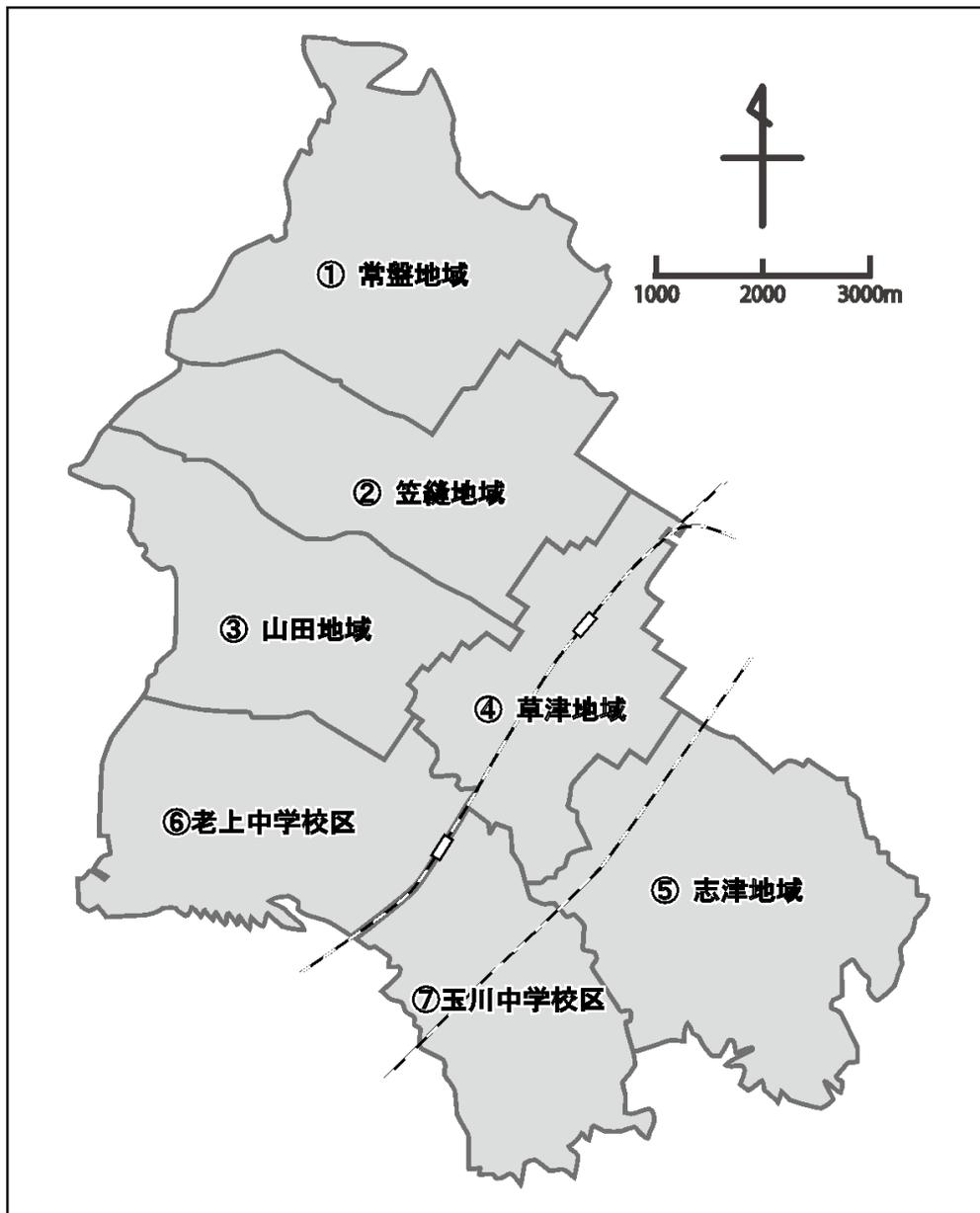
番号	所属	役職	氏名	備考	地公会
1	草津市まちづくり協議会連合会	会長	小林 達男	副会長	
2	草津市老人クラブ連合会		西蔵 清彦		★
3	公募委員		南出 幸代		
4	公募委員		香月 潤平		
5	特定非営利活動法人 滋賀県脊髄損傷者協会	常務理事	前野 奨		★
6	立命館大学理工学部	教授	塚口 博司	会長	★
7	立命館大学理工学部	講師	塩見 康博		
8	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京都支社地域共生室	室長	平野 剛		★
9	社団法人滋賀県バス協会	専務理事	樋口 俊助		★
10	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	加茂 学		★
11	滋賀県自転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		

# 市民アンケート調査について

# ● 調査概要

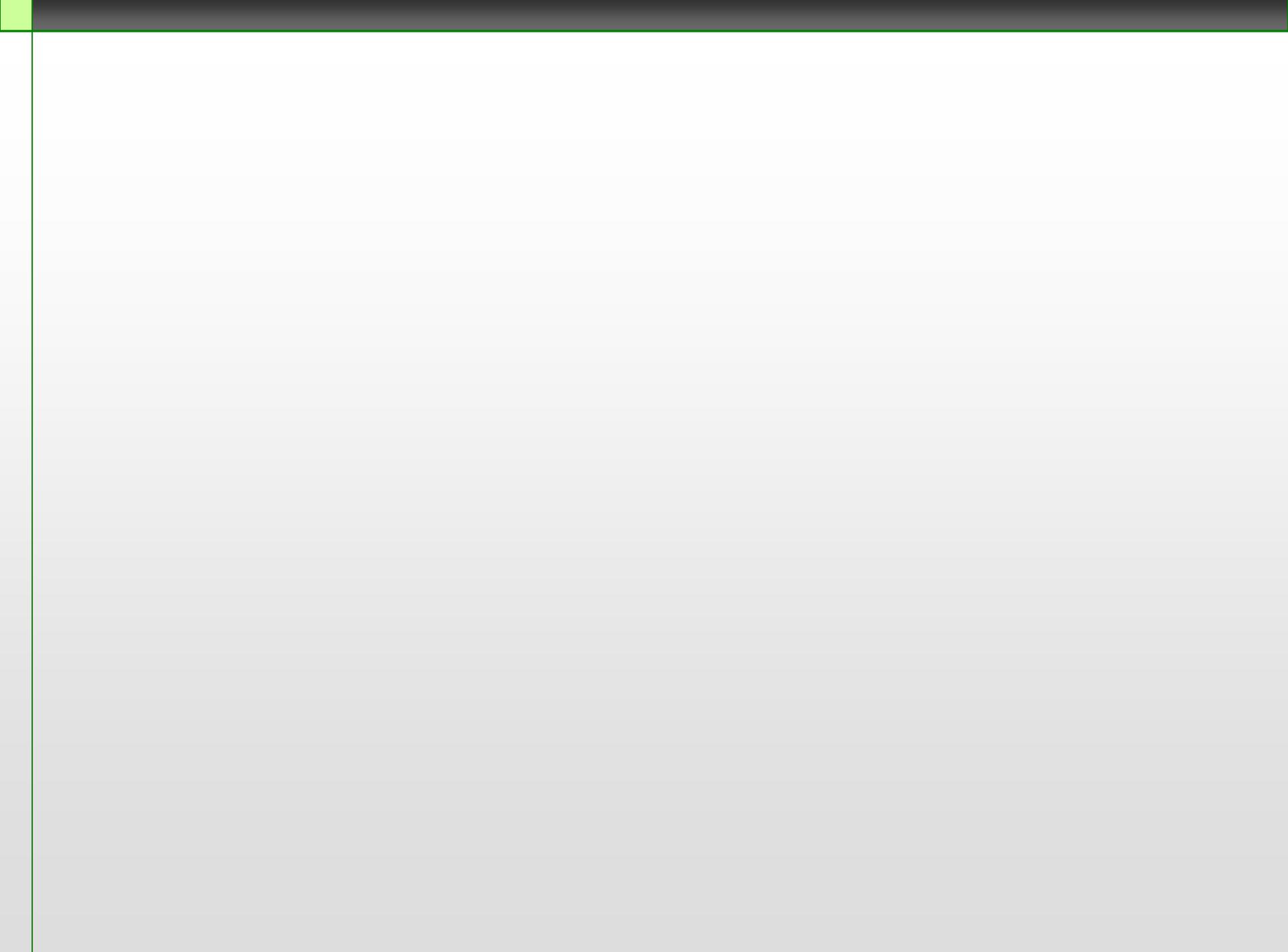
- 《調査目的》 現況の交通行動や公共交通サービスの満足度・重要度の把握を行うとともに、交通ニーズを探る
- 《調査対象》 草津市民(18歳以上)
- 《発送日》 平成24年11月上旬
- 《配布・回収》 とともに郵送
- 《配布数》 6,000部
- 《回収数》 2,196部(回収率36.6%)
- 《調査内容》
- ・ 回答者の属性
  - ・ 歩行環境
  - ・ 自転車の利用環境
  - ・ 公共交通の利用環境
  - ・ 将来交通のあり方

# 集計地域の区分け



地域		質問 1-3 の該当地域
① 常盤地域	100 人 (4.6%)	13 常盤学区 100 人 (4.6%)
② 笠縫地域	357 人 (16.3%)	11 笠縫学区 199 人 (9.1%) 12 笠縫東学区 158 人 (7.2%)
③ 山田地域	132 人 (6.0%)	10 山田学区 132 人 (6.0%)
④ 草津地域	687 人 (31.3%)	3 矢倉学区 176 人 (8.0%) 4 草津学区 231 人 (10.5%) 5 大路区 145 人 (6.6%) 6 渋川学区 135 人 (6.1%)
⑤ 志津地域	259 人 (11.8%)	1 志津地区 210 人 (9.6%) 2 志津南地区 49 人 (2.2%)
⑥ 老上中学校区	291 人 (13.3%)	7 老上学区 291 人 (13.3%)
⑦ 玉川中学校区	275 人 (12.5%)	8 玉川学区 185 人 (8.4%) 9 南笠東学区 90 人 (4.1%)

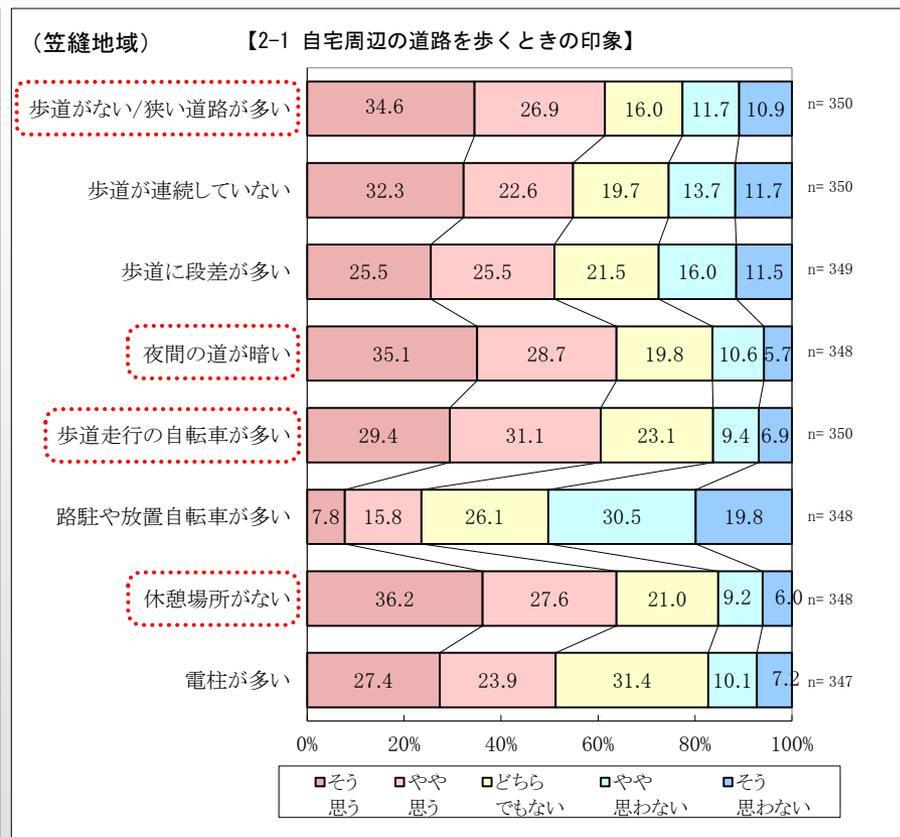
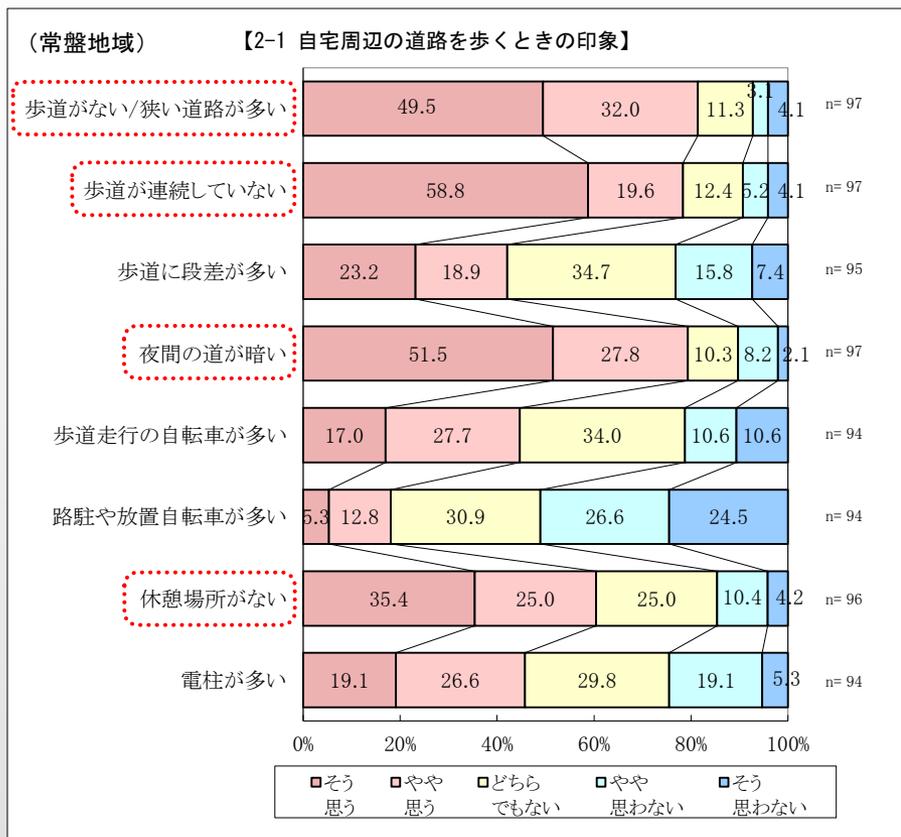
※回答人数(回答率)



# ○ 自宅周辺の歩行環境について

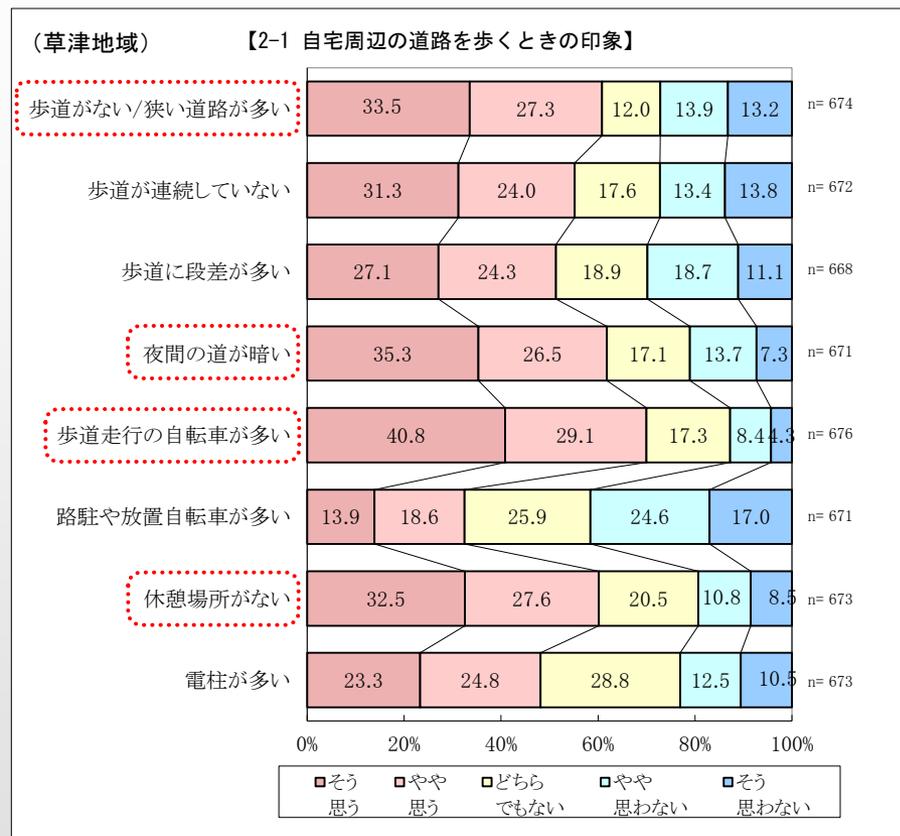
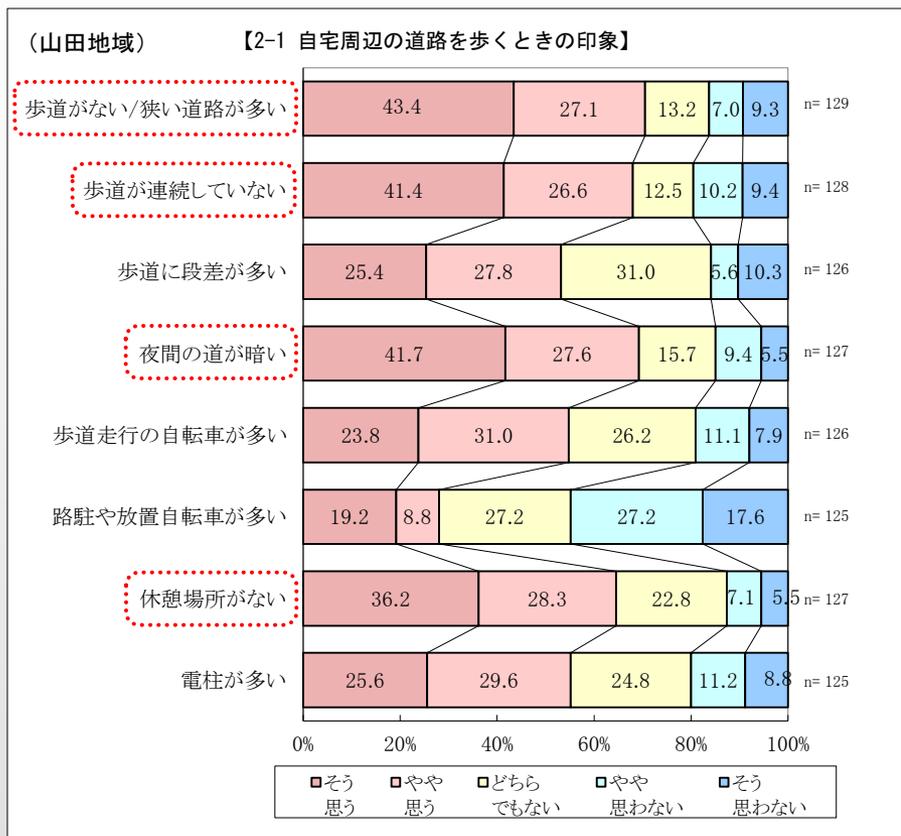
- **いずれの地域でも、歩道整備の遅れや夜間の道の暗さへの不満が高い**  
※歩道がない/狭い道路が多い ⇒ 常盤地域:81.5% (max), 玉川中学地域:50.4% (min)  
夜間の道の暗さ ⇒ 常盤地域:79.3% (max), 草津地域:61.8% (min)
- **駅周辺地域では、歩道を走行する自転車の多さへの不満が高い**  
※歩道走行の自転車が多い ⇒ 草津地域・玉川中学地域:69.9%
- **湖岸側・山間側では、歩道が連続していないことへの不満が高い**  
※歩道が連続していない ⇒ 常盤地域:78.4%, 山田地域:68.0%, 志津地域:62.8%
- **歩行環境へ不満の高さが、市民の外出頻度に少なからず影響がある**  
※外出を控えている ⇒ 山田地域:19.5% (max), 笠縫地域:9.9% (min)  
外出頻度に影響を与える項目 ⇒ 歩道がない/狭い道路が多い, 夜間の道が暗い  
を挙げる声が多い

# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



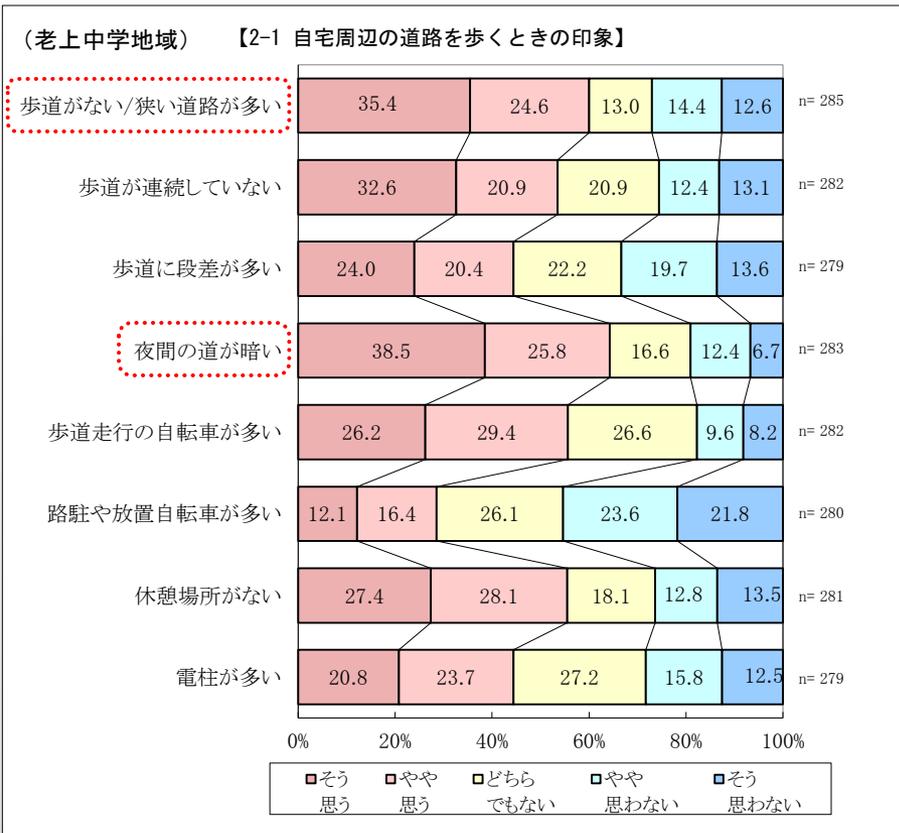
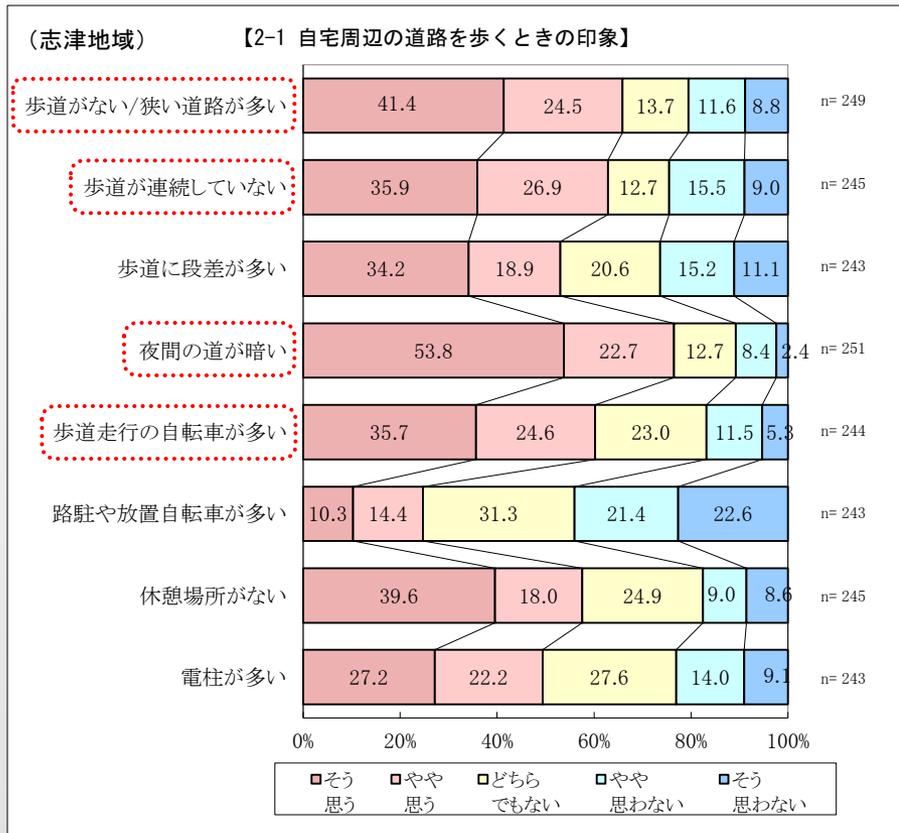
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



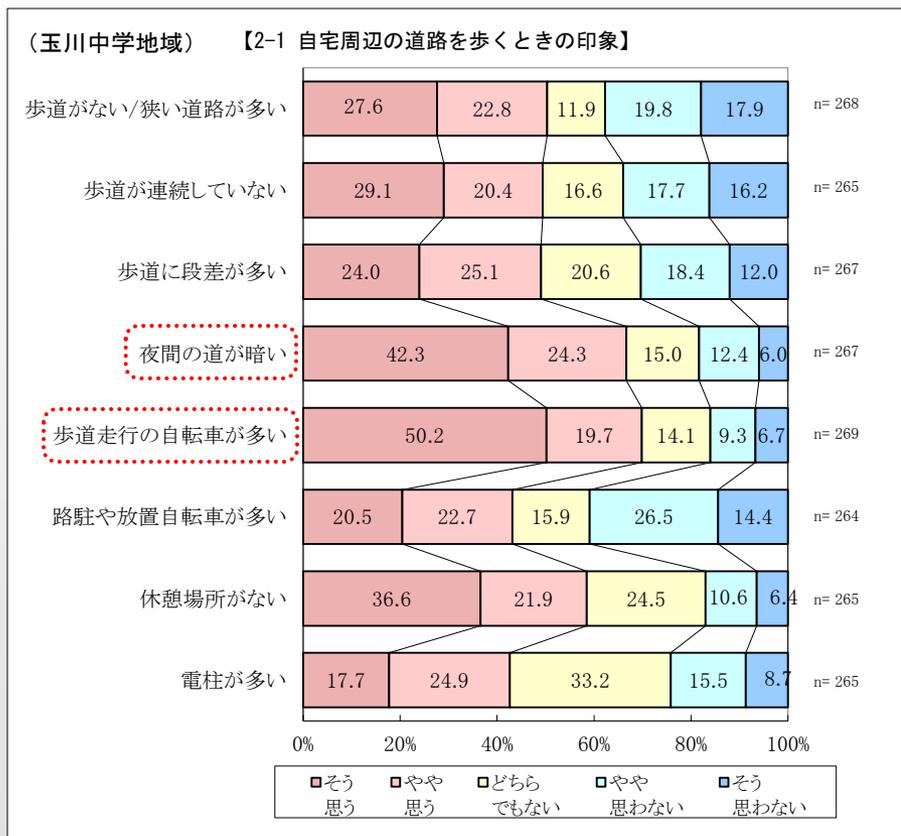
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



**“そう思う” + “やや思う” : 6割以上**

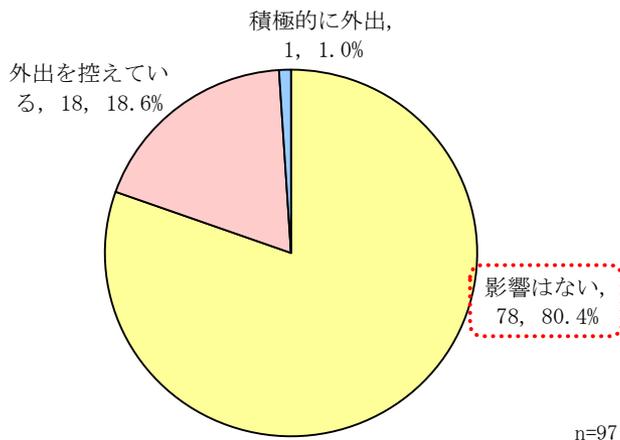
# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



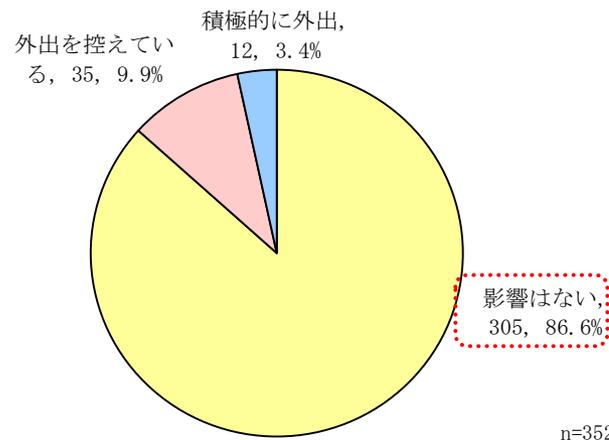
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

## 2. 自宅周辺の歩行環境(質問 2-2)

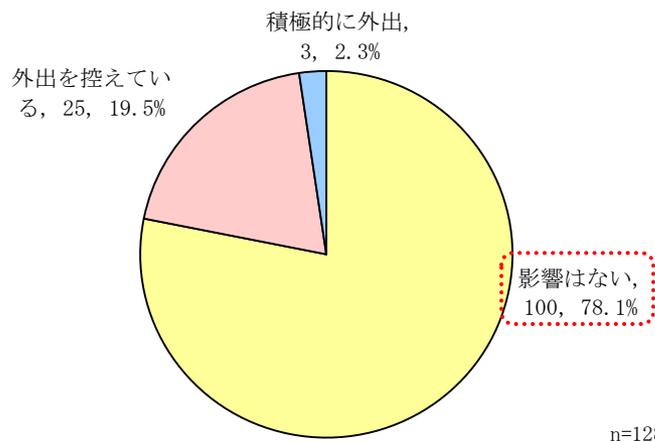
(常盤地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



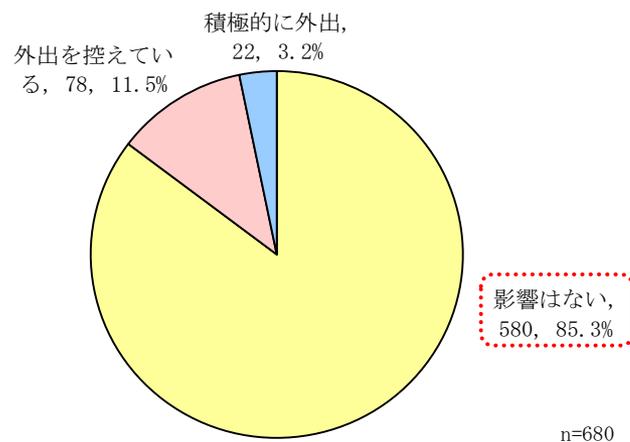
(笠縫地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



(山田地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



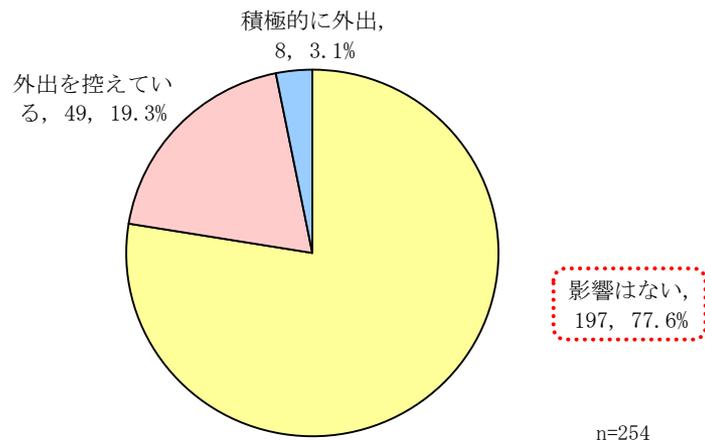
(草津地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



## 2. 自宅周辺の歩行環境(質問 2-2)

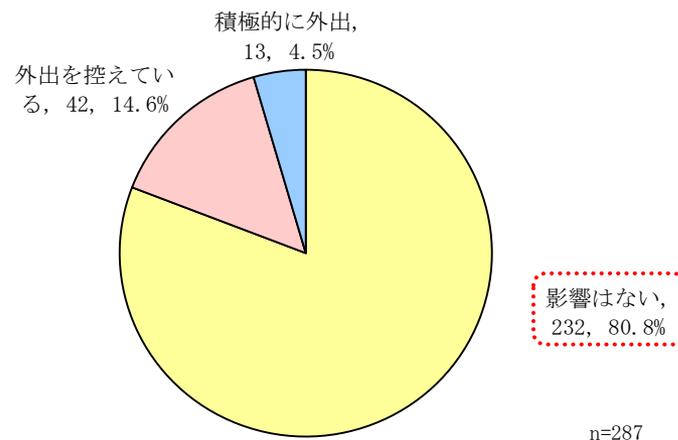
(志津地域)

【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



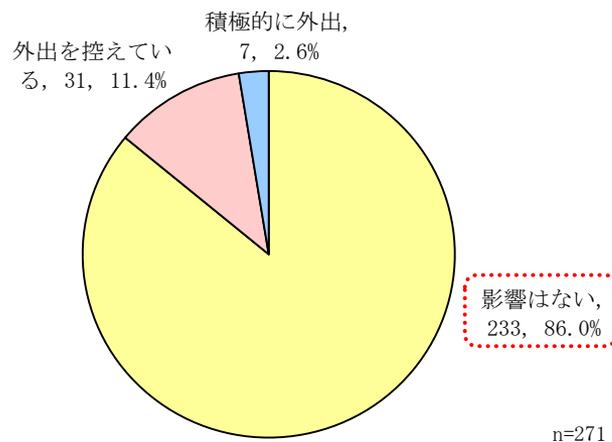
(老上中学地域)

【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



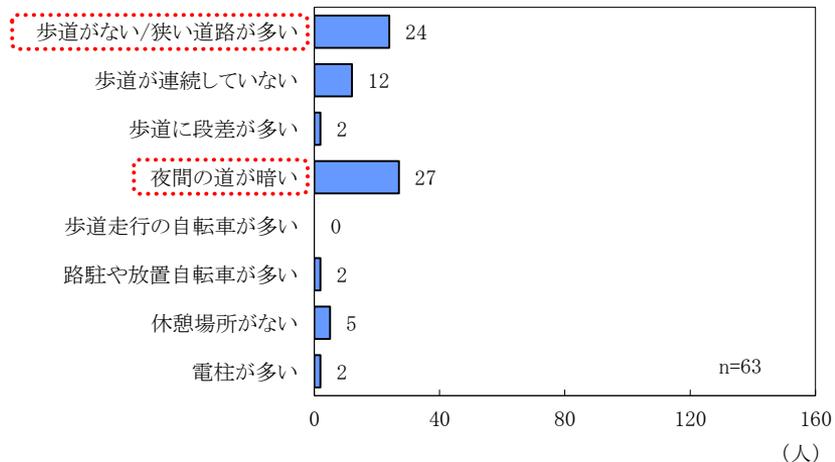
(玉川中学地域)

【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

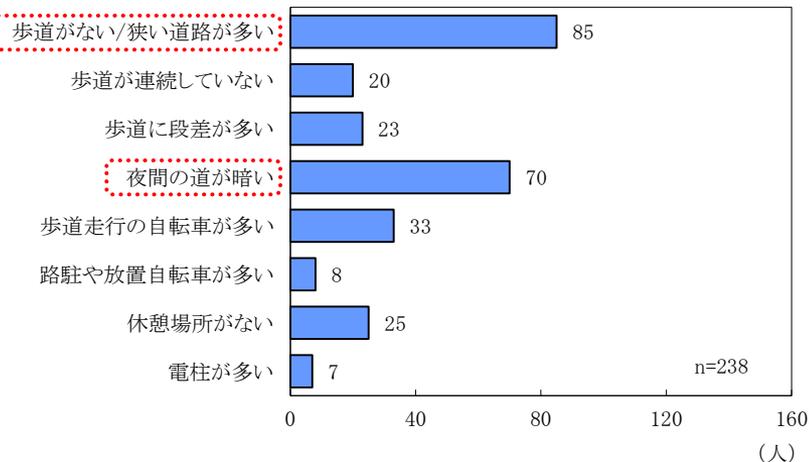


## 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

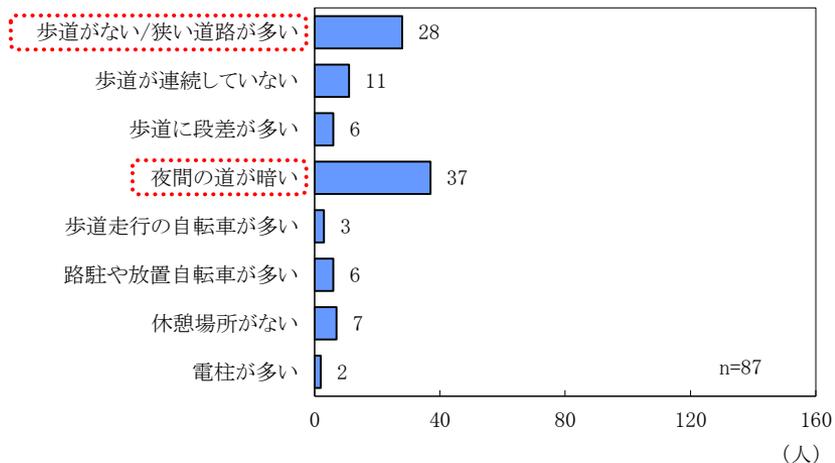
(常盤地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



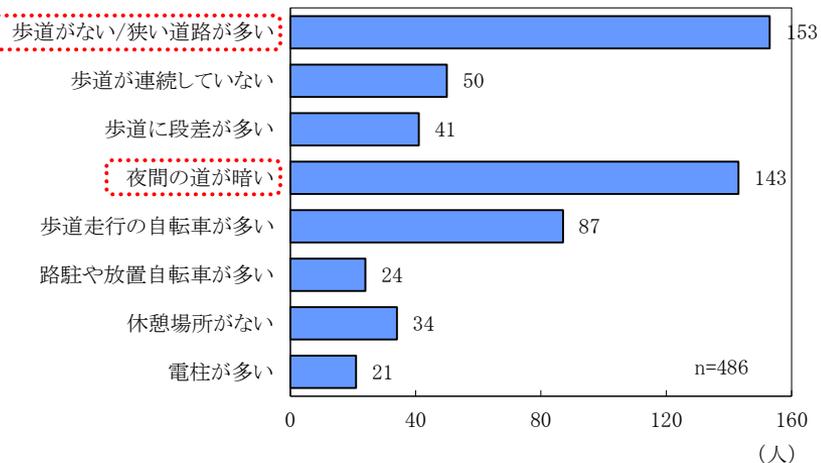
(笠縫地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



(山田地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

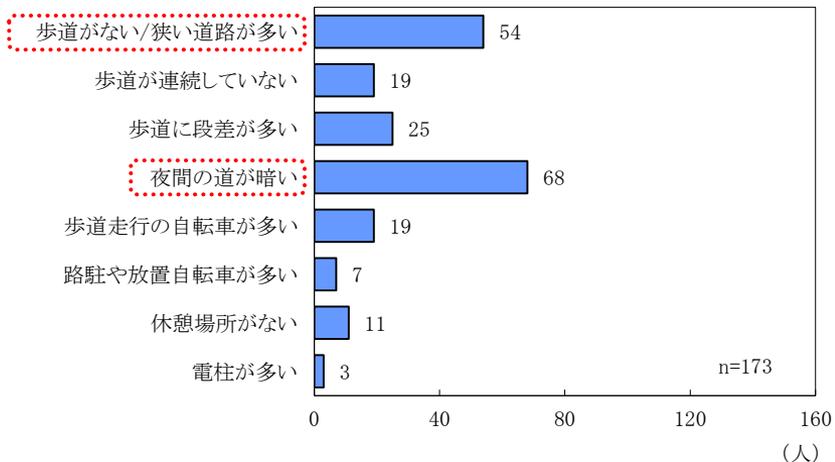


(草津地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

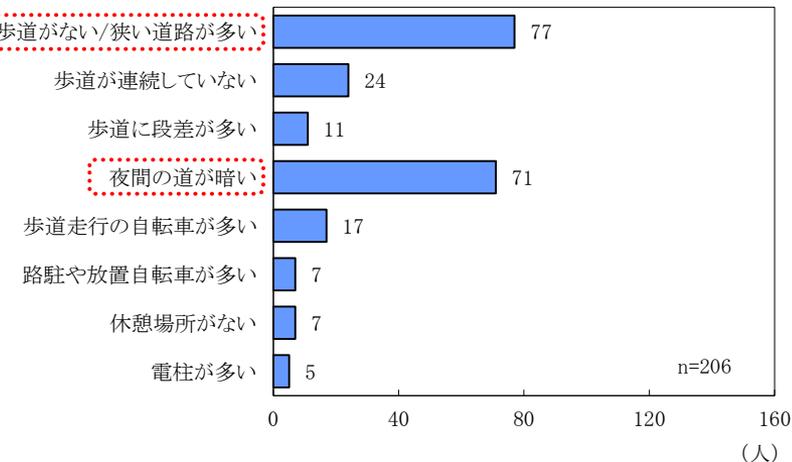


## 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

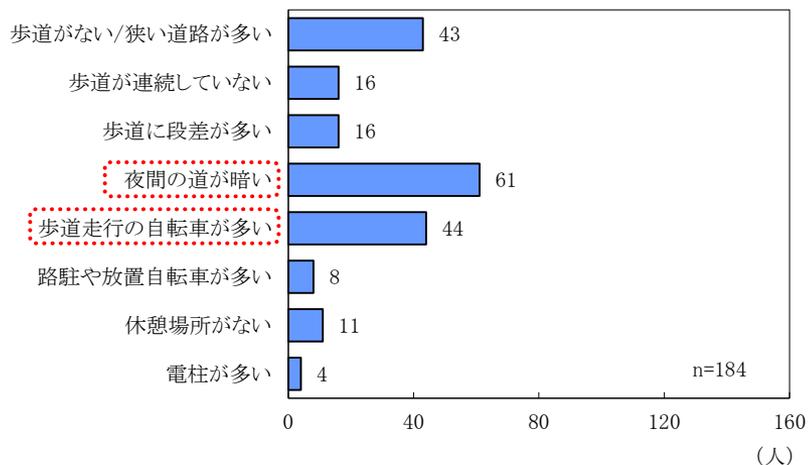
(志津地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

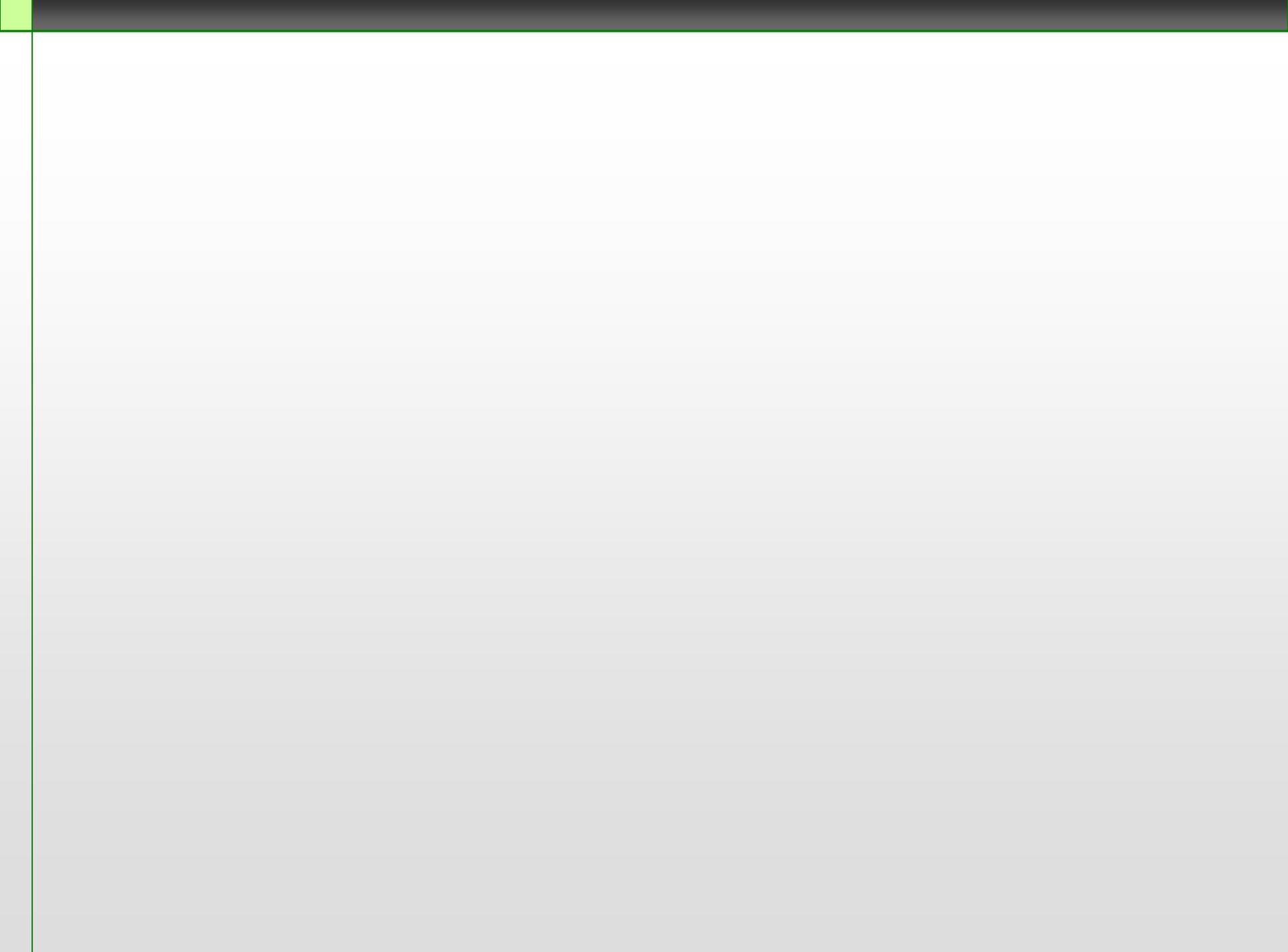


(老上中学地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



(玉川中学地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】





# ○ 自転車の利用環境について

- 多くの市民が、通勤・通学や買い物のために自転車を日常的に利用

※自転車の利用有無 ⇒ 笠縫地域:88.4% (max), 玉川中学地域:63.7% (min)

自転車の利用頻度 ⇒ 笠縫地域:75.5% (max), 志津地域:63.2% (min)

自転車の利用目的 ⇒ いずれの地域も“買い物”が最も多く、ついで“通勤・通学”

- 笠縫・山田・草津・志津地域では草津駅への利用が多く、  
老上・玉川地域では南草津駅への利用が多い
- いずれの地域でも、「商業施設」への利用が多く、  
またその際には「駐輪場（無料）」に駐輪する住民が多い
- 自転車を利用しやすい環境づくりには、多くの市民が“安全な走行環境  
の整備”、“駐輪場整備”、“ルール遵守・マナー向上”を重視

※安全な走行環境の整備 ⇒ 玉川中学地域:90.2% (max), 草津地域:85.4% (min)

駅周辺での駐輪場整備 ⇒ 老上中学地域:89.4% (max), 常盤地域:81.9% (min)

自転車マナー等の指導 ⇒ 玉川中学地域:87.3% (max), 笠縫地域:82.5% (min)

店舗での駐輪場整備 ⇒ 草津地域:84.9% (max), 常盤地域:82.0% (min)

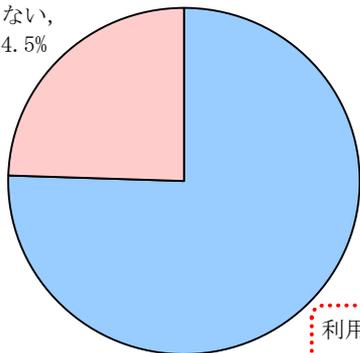
自動車マナー等の指導 ⇒ 常盤地域:82.2% (max), 志津地域:76.1% (min)

# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(常盤地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,  
24, 24.5%



利用する, 74,  
75.5%

n=98

(常盤地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

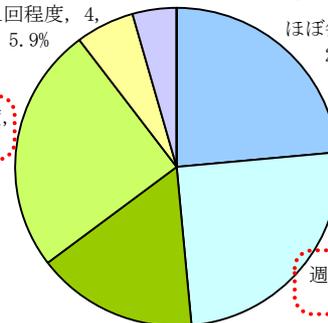
半年に1~2回程度, 3, 4.4%

年に1回程度, 0, 0.0%

月に1回程度, 4, 5.9%

ほぼ毎日, 16, 23.5%

月に2~3回程度,  
17, 25.0%



週に2~3回程度,  
17, 25.0%

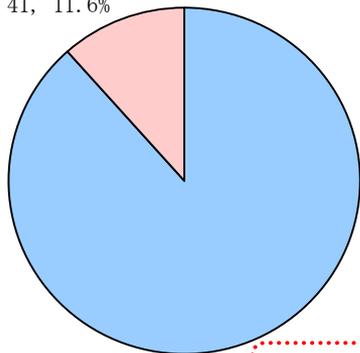
週に1回程度, 11,  
16.2%

n=68

(笠縫地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,  
41, 11.6%



利用する, 313,  
88.4%

n=354

(笠縫地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

年に1回程度, 7, 2.3%

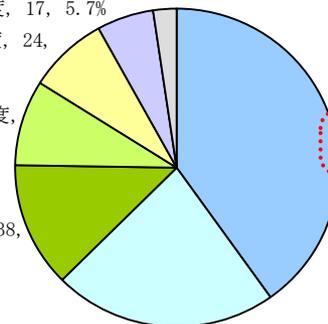
半年に1~2回程度,  
17, 5.7%

月に1回程度, 24,  
8.0%

月に2~3回程度,  
26, 8.7%

週に1回程度, 38,  
12.7%

ほぼ毎日, 120,  
40.1%



週に2~3回程度,  
67, 22.4%

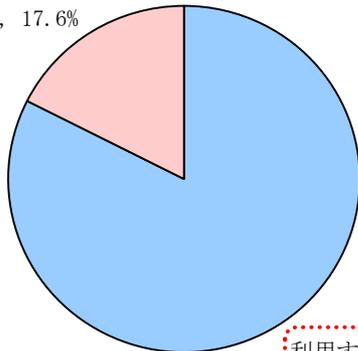
n=299

# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(山田地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,  
23, 17.6%

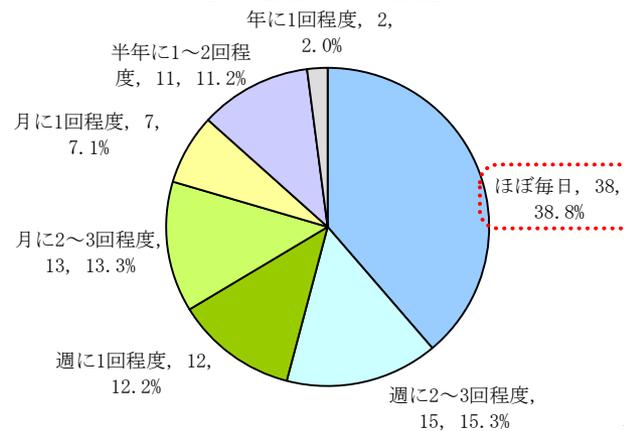


利用する, 108,  
82.4%

n=131

(山田地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

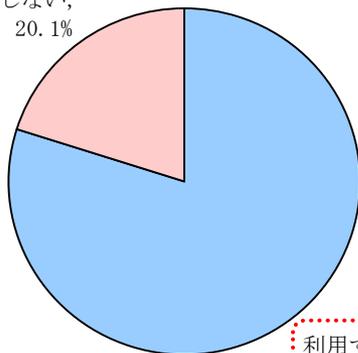


n=98

(草津地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,  
138, 20.1%

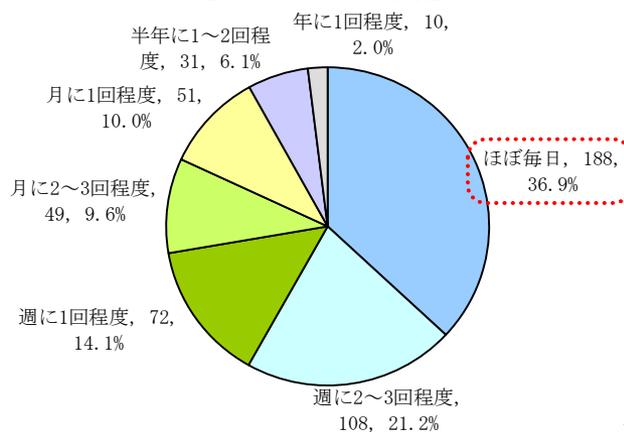


利用する, 548,  
79.9%

n=686

(草津地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

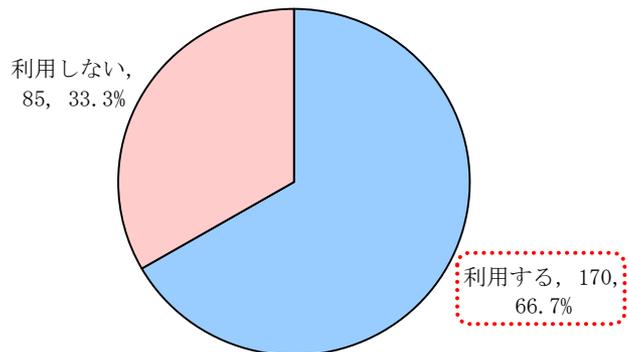


n=509

# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(志津地域)

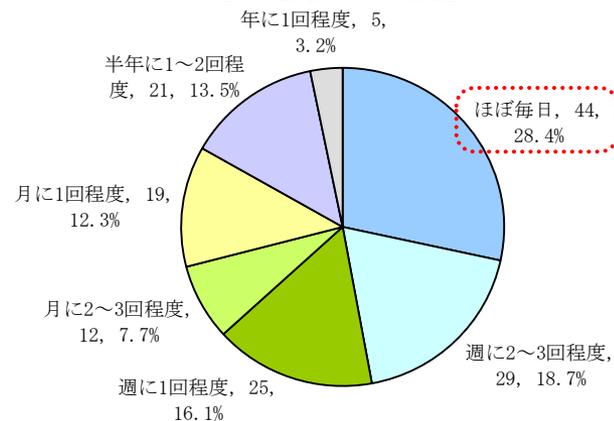
【3-1 自転車利用の有無】



n=255

(志津地域)

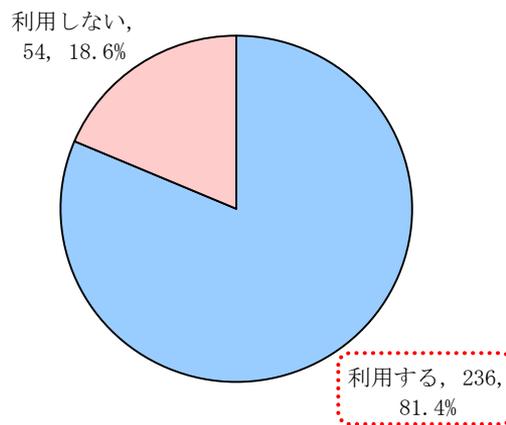
【3-1 自転車の利用頻度】



n=155

(老上中学地域)

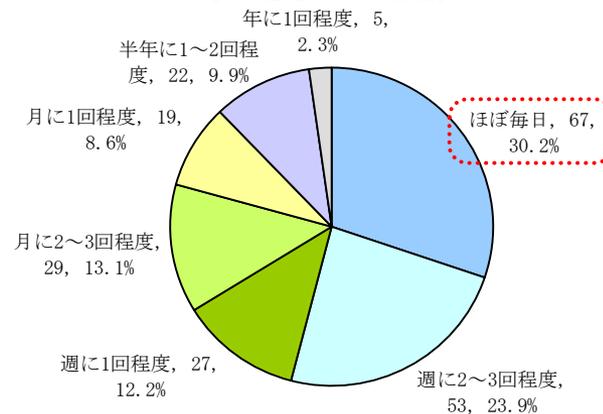
【3-1 自転車利用の有無】



n=290

(老上中学地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

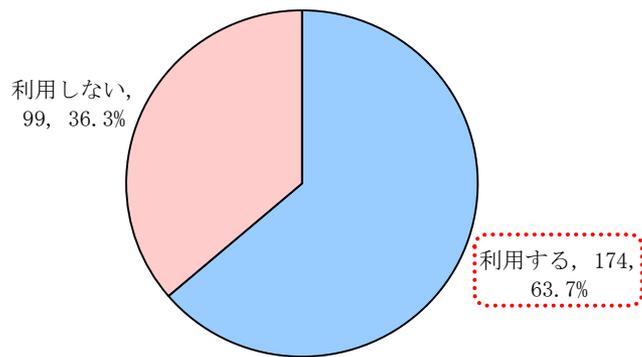


n=222

# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(玉川中学地域)

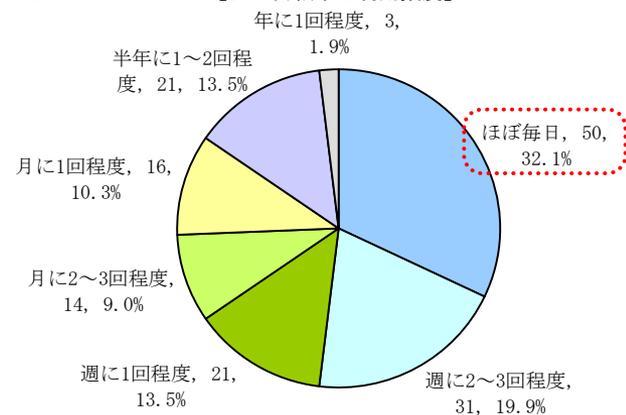
【3-1 自転車利用の有無】



n=273

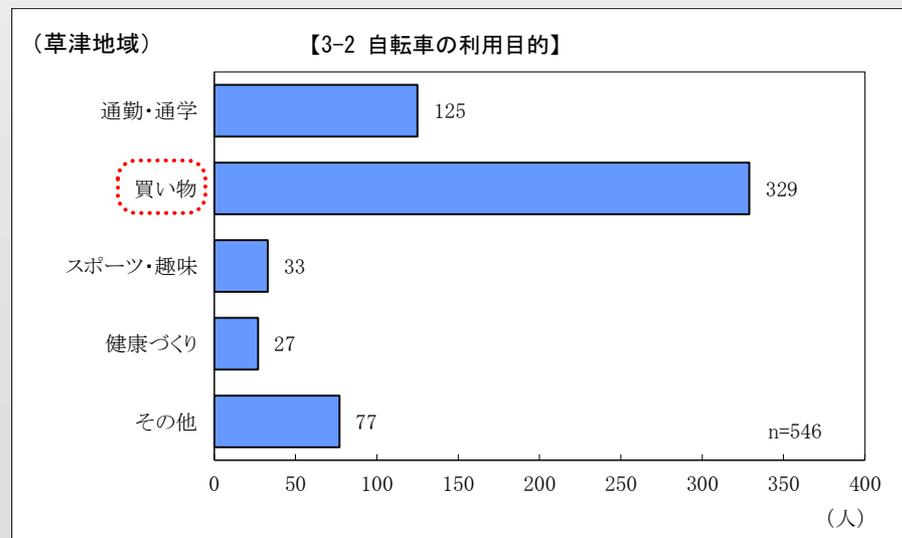
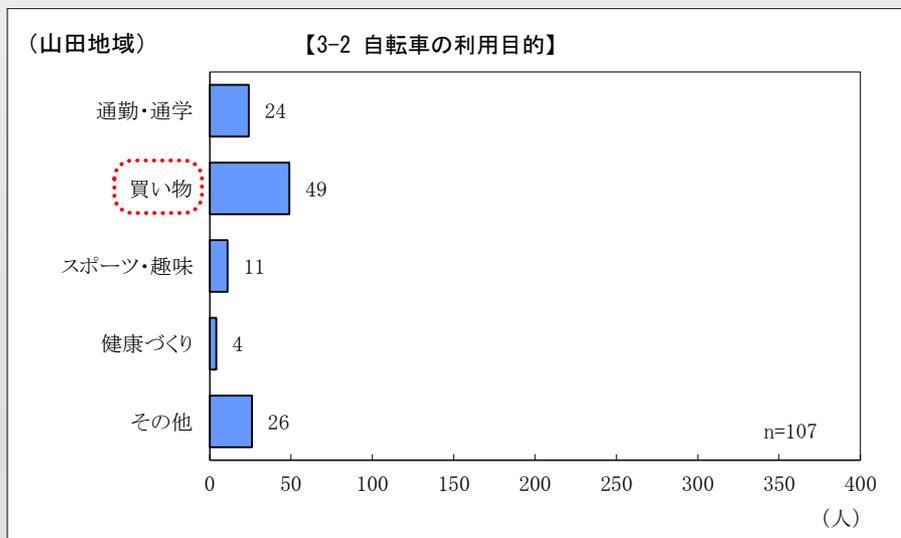
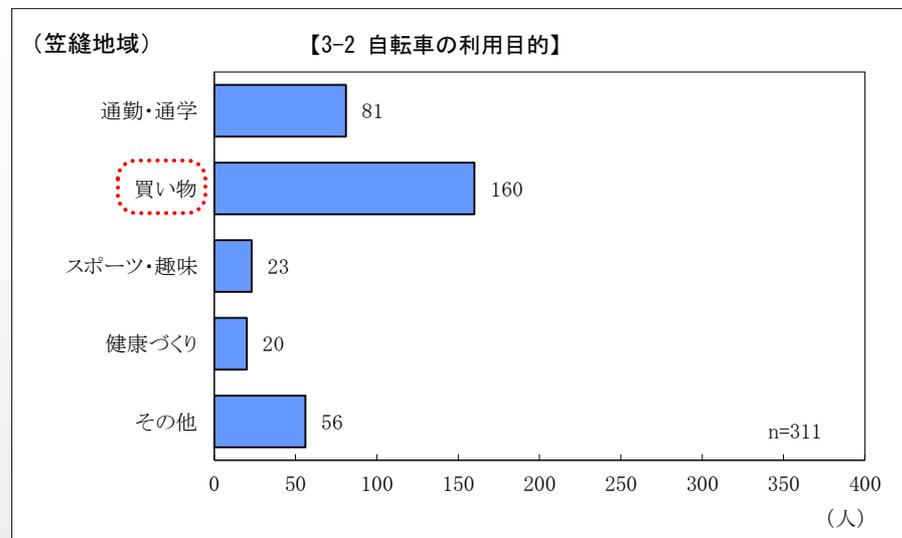
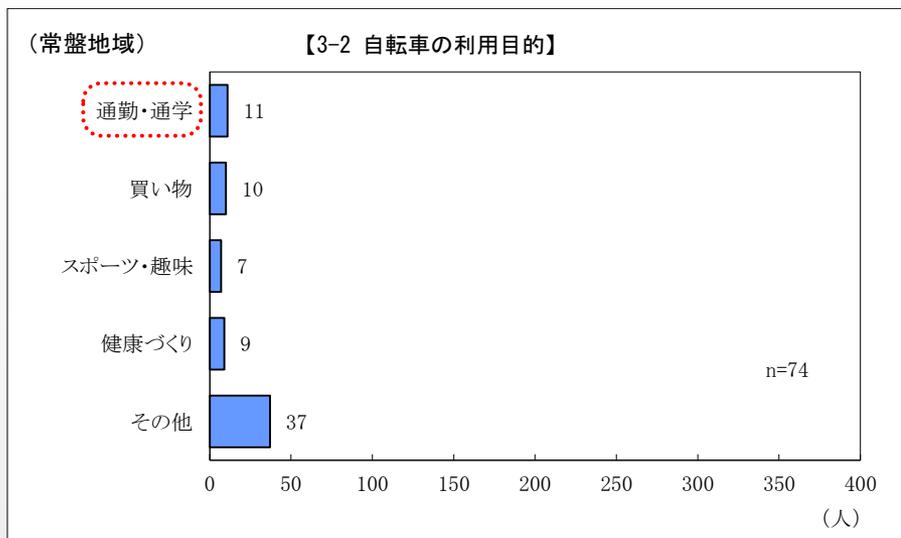
(玉川中学地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

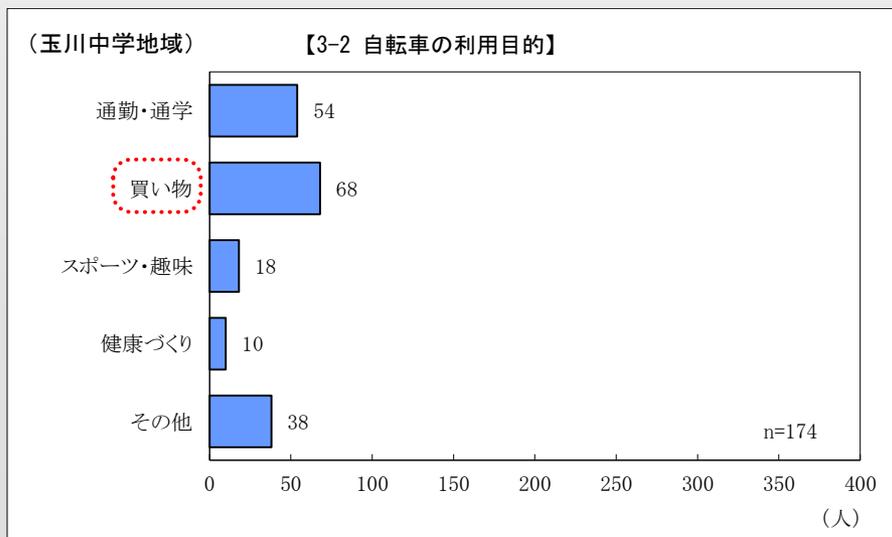
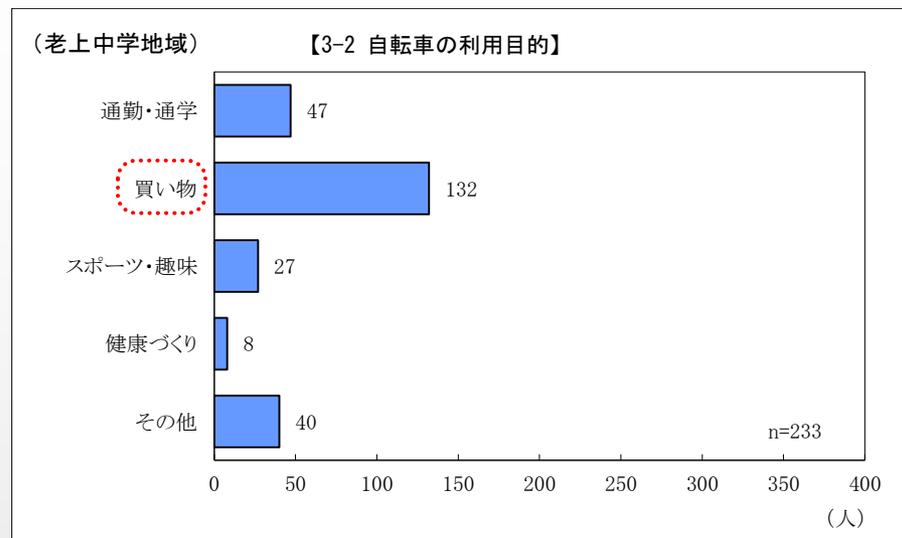
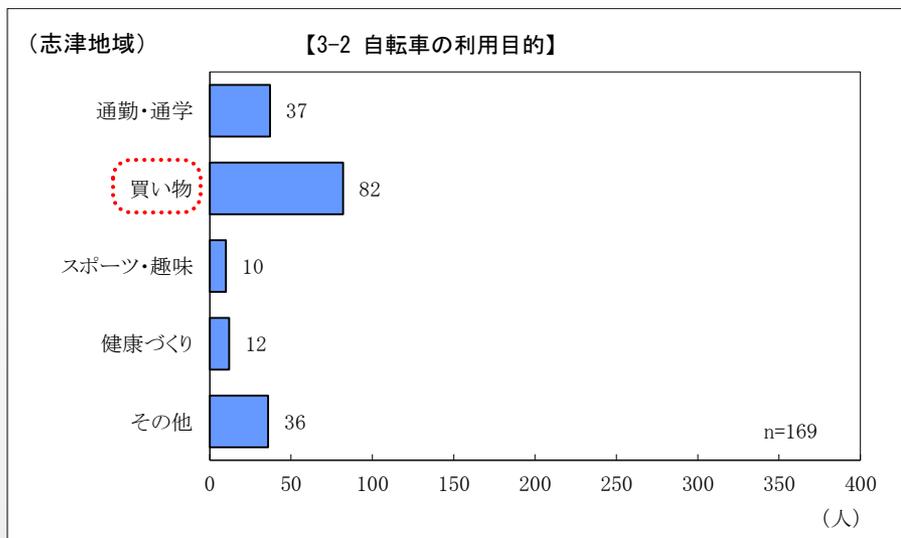


n=156

# 3. 自転車の利用 (質問 3-2)

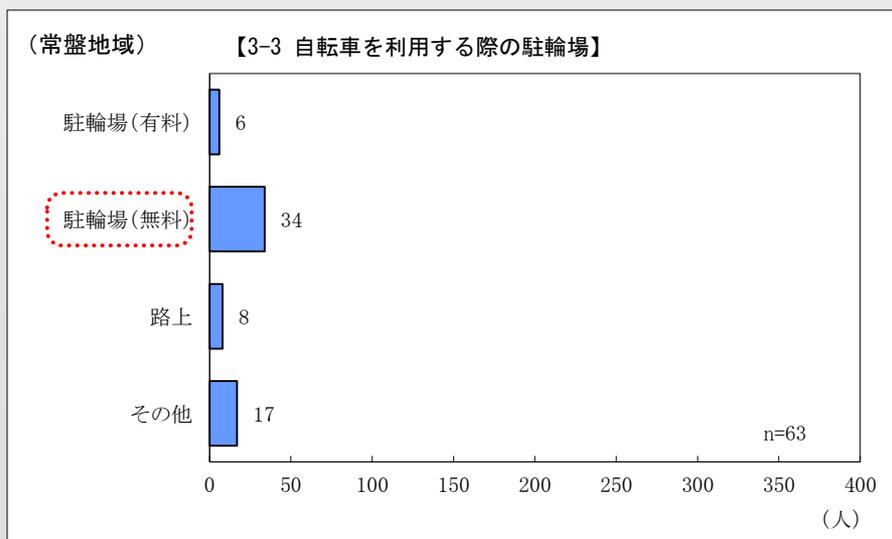
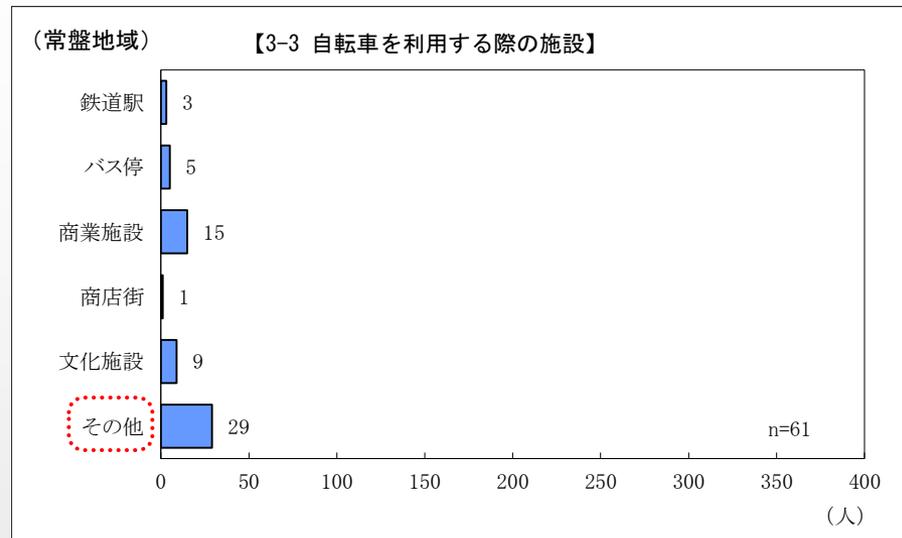
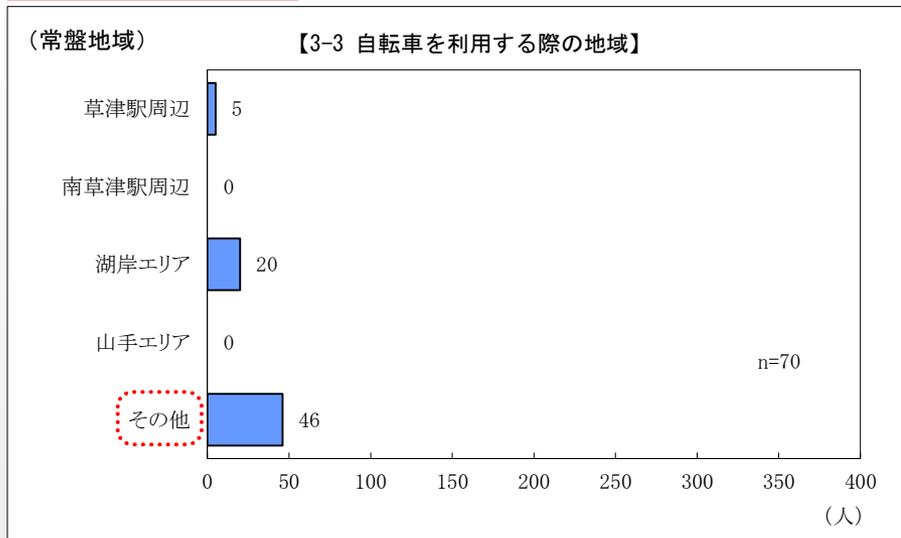


# 3. 自転車の利用 (質問 3-2)



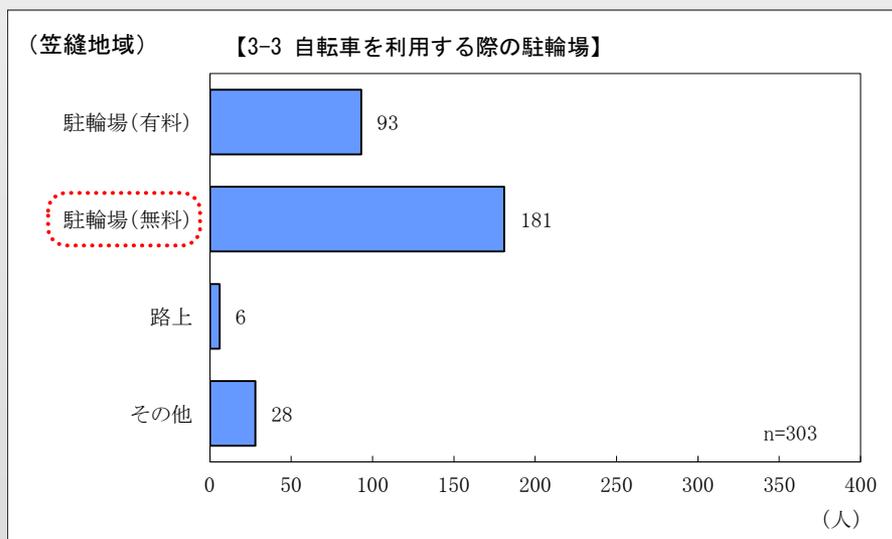
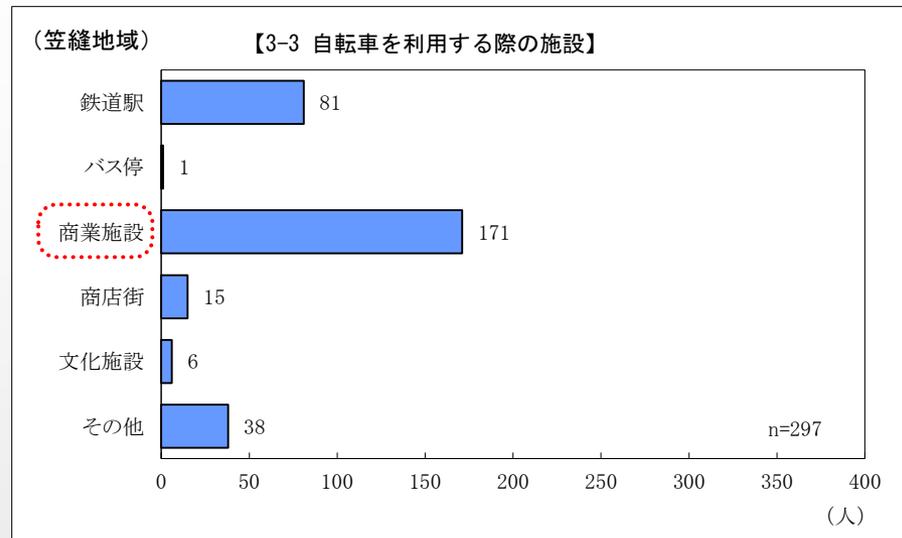
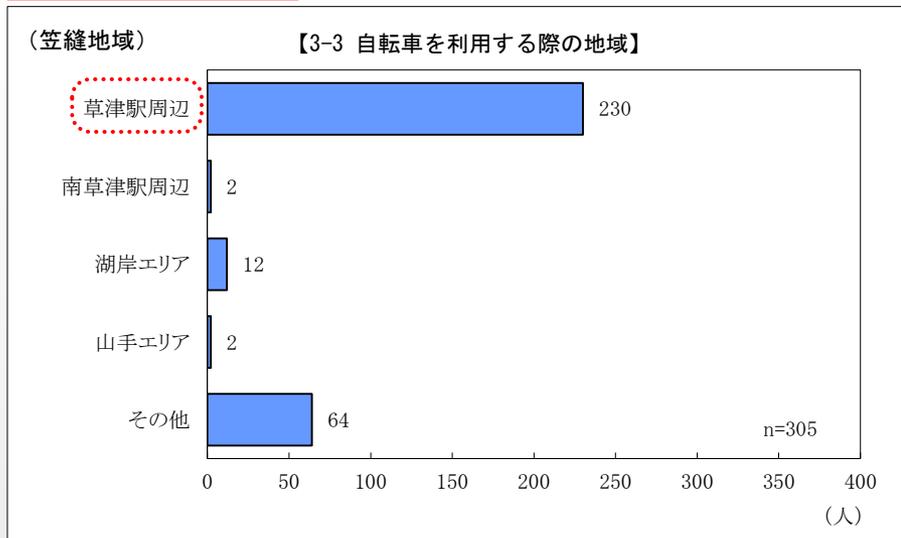
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ① 常盤地域



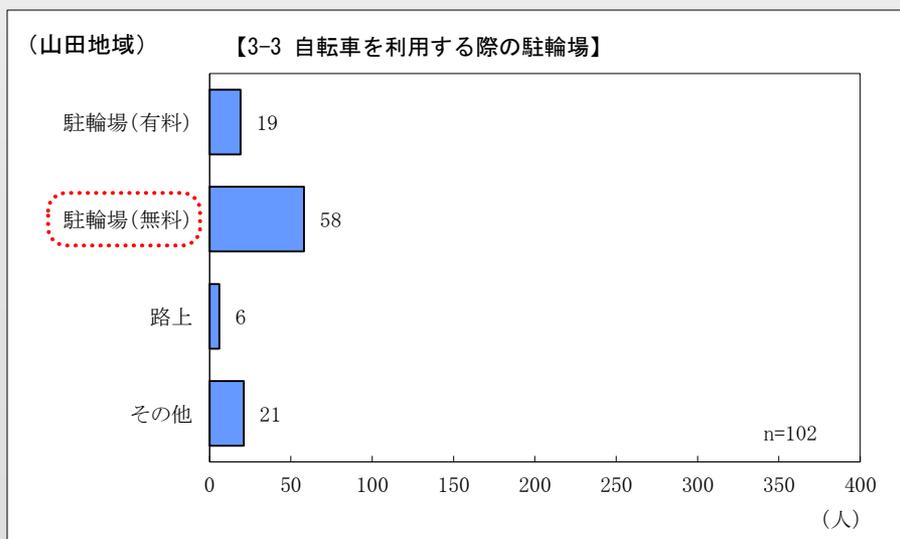
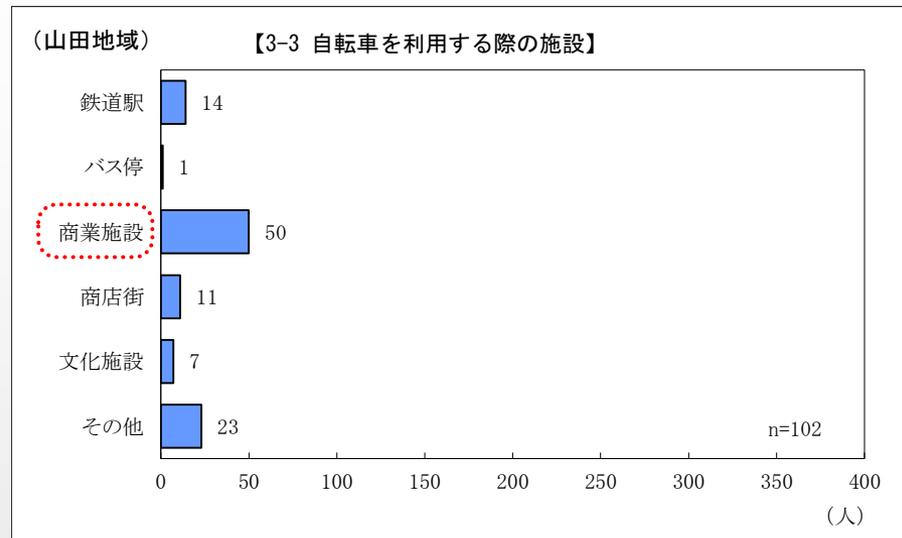
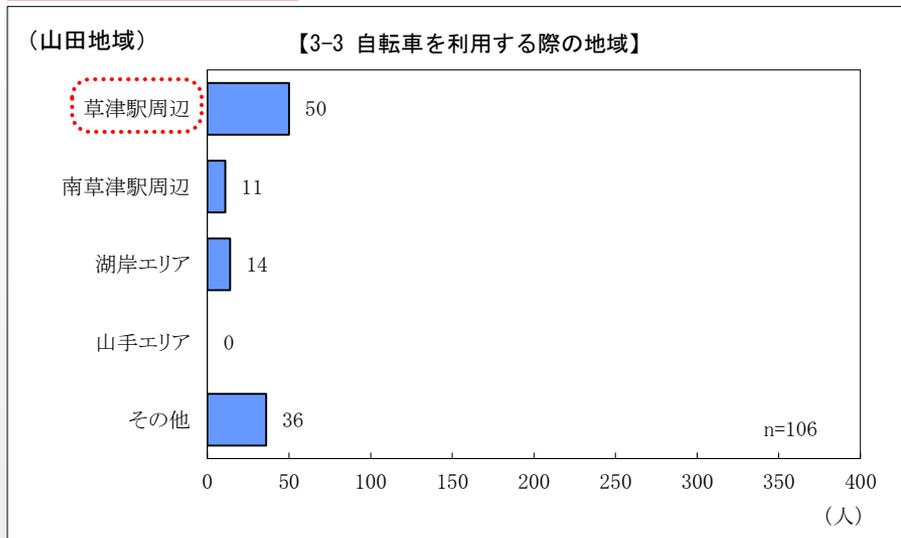
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ② 笠縫地域



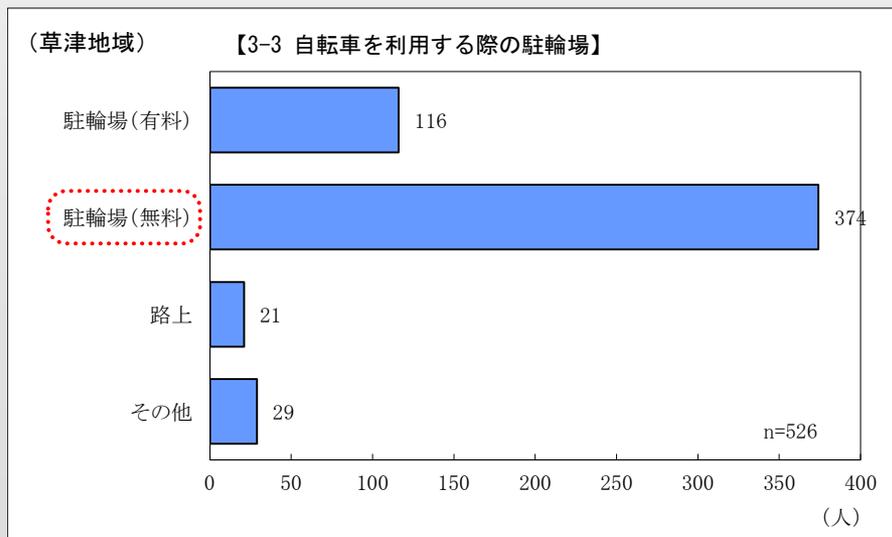
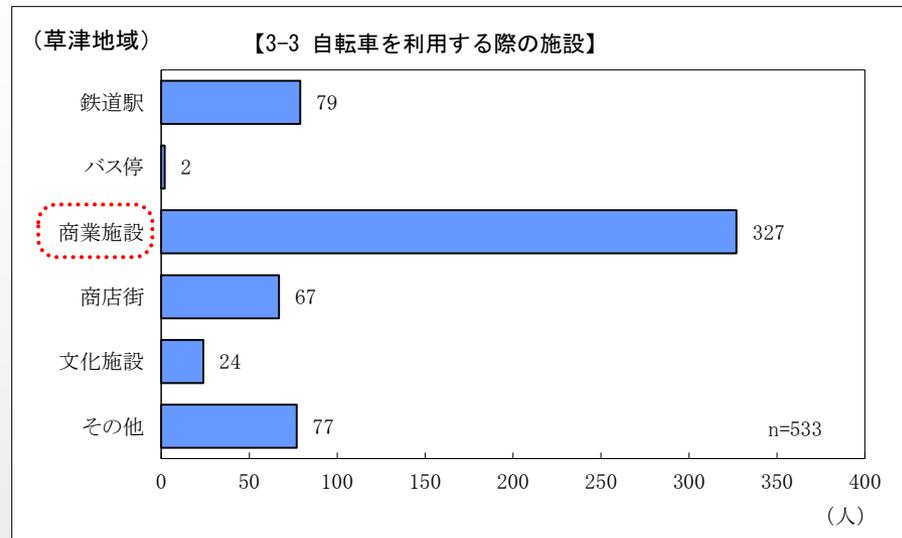
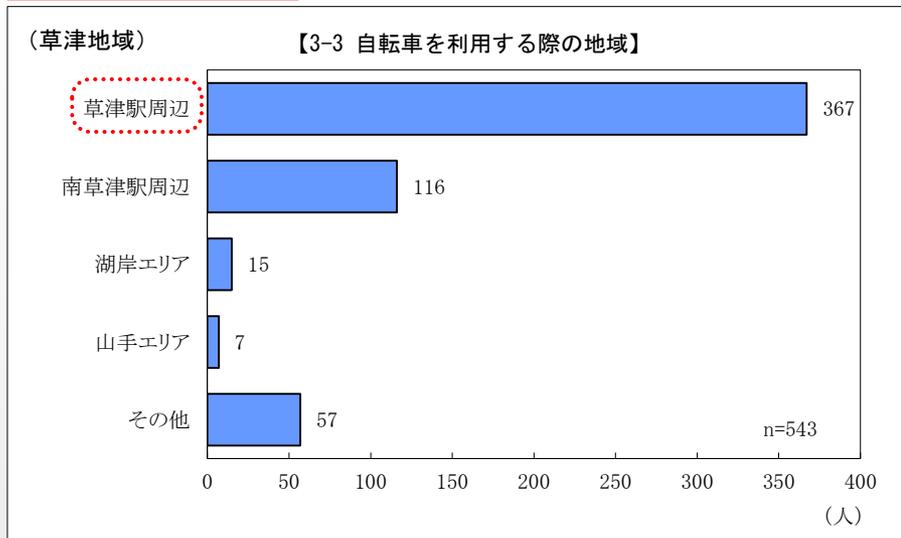
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ③ 山田地域



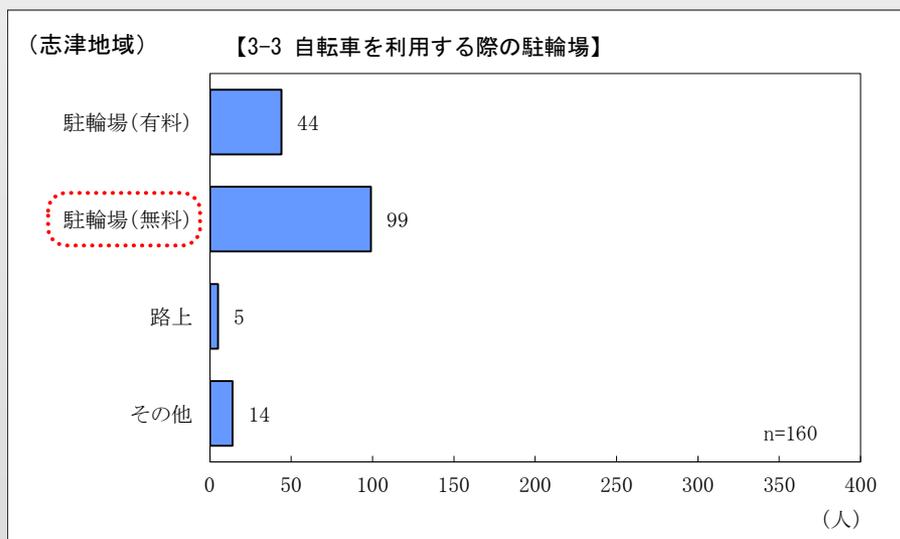
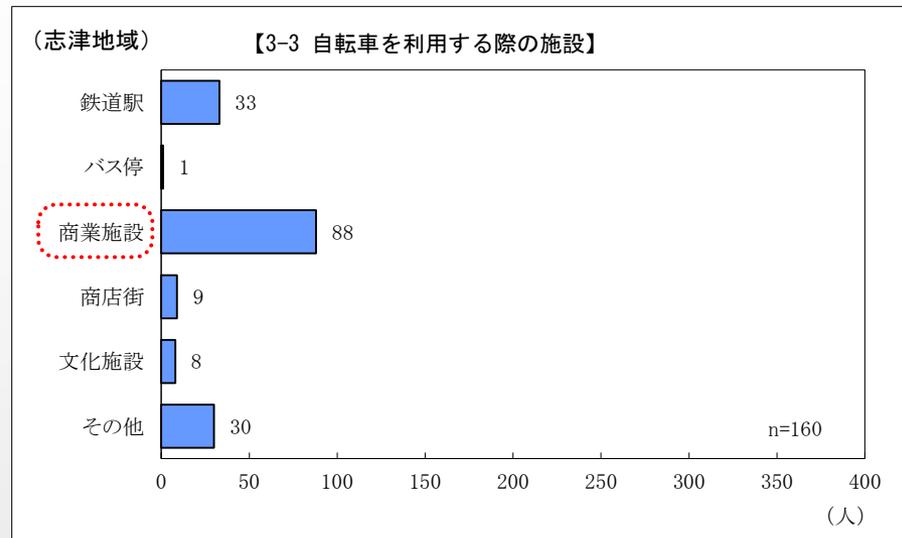
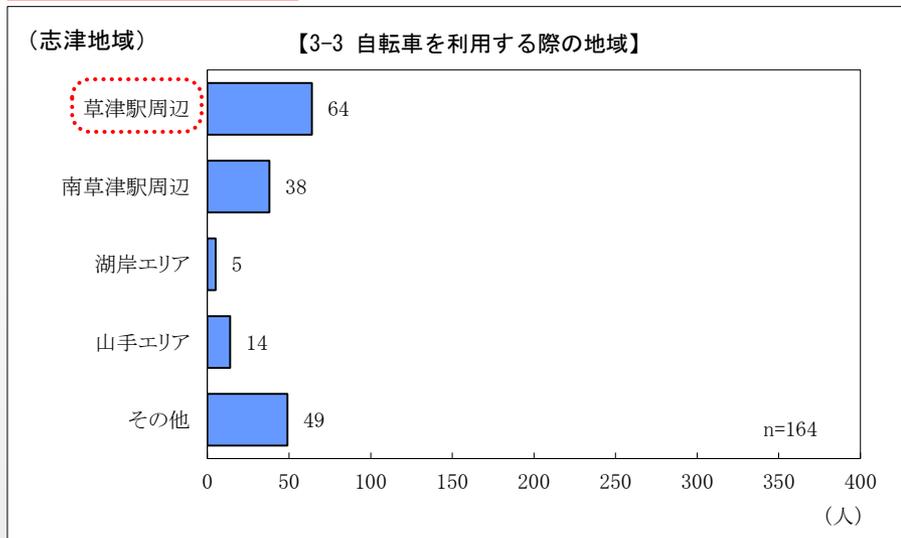
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ④ 草津地域



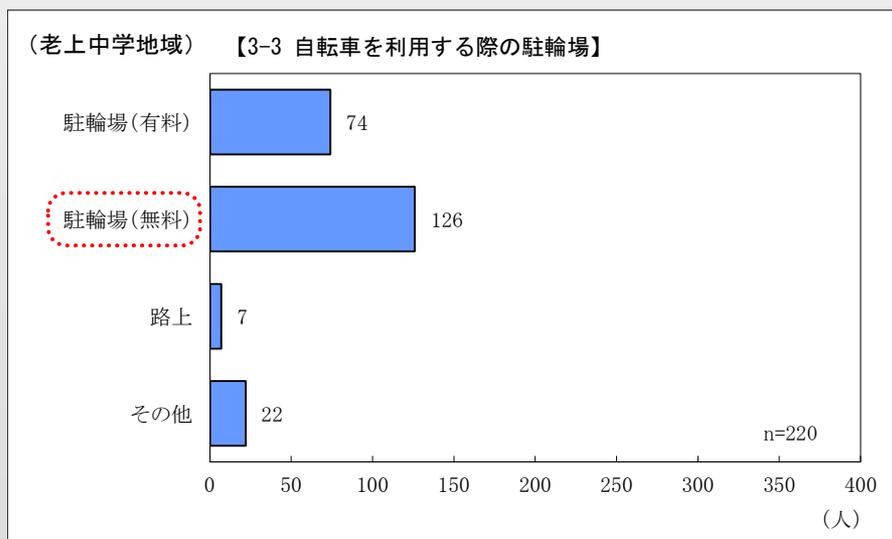
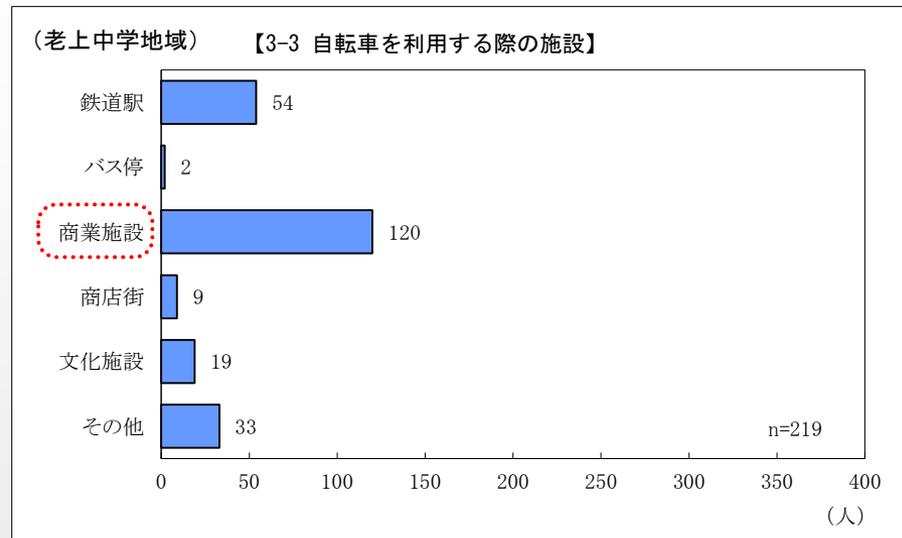
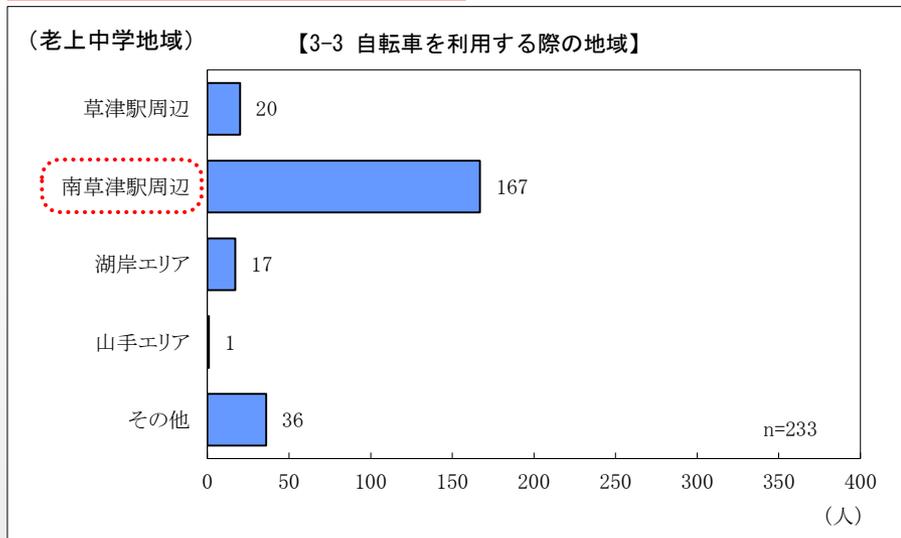
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ⑤ 志津地域



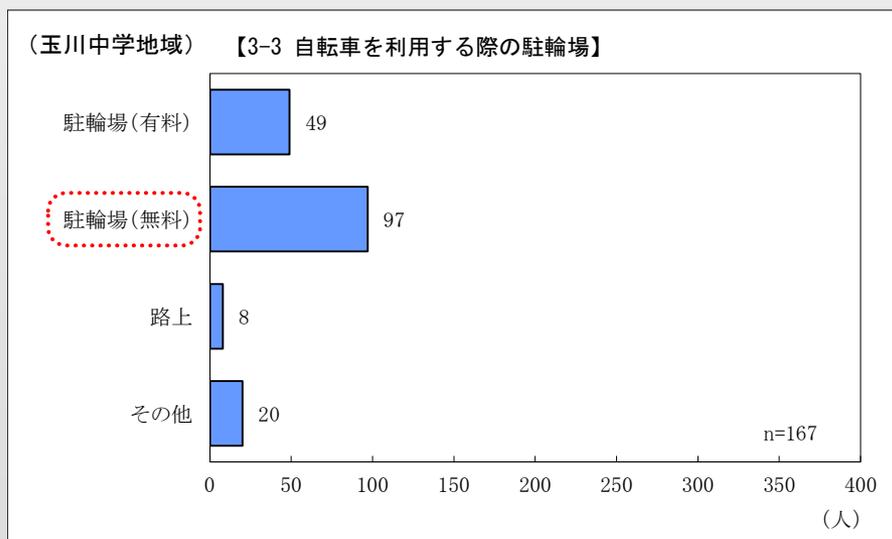
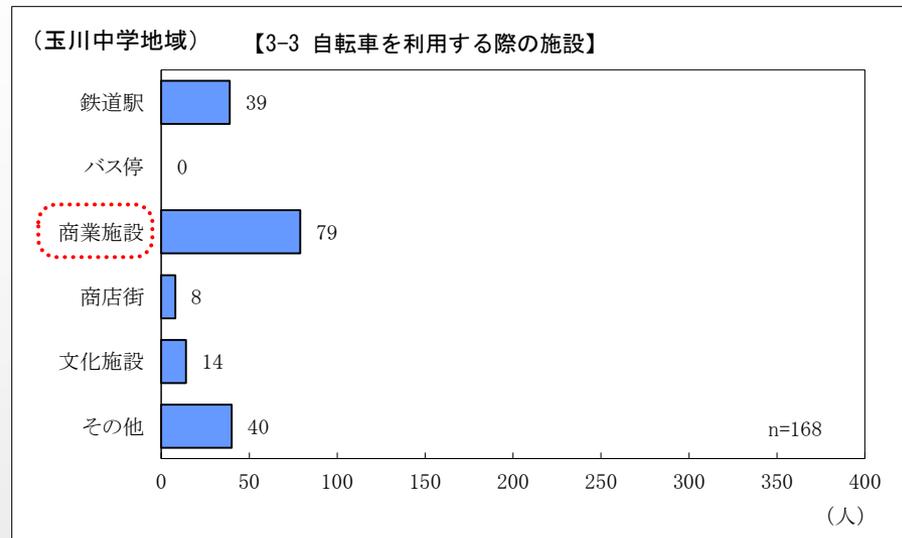
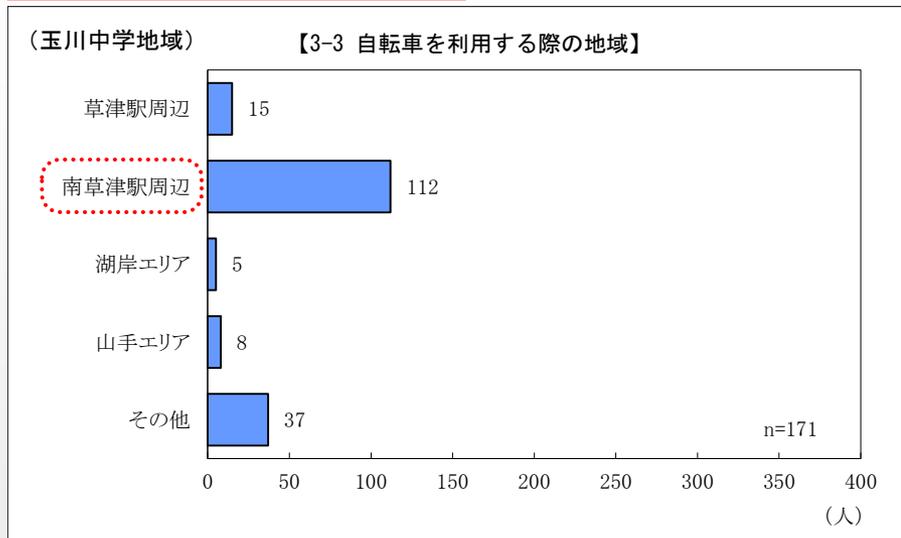
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ⑥ 老上中学校地域

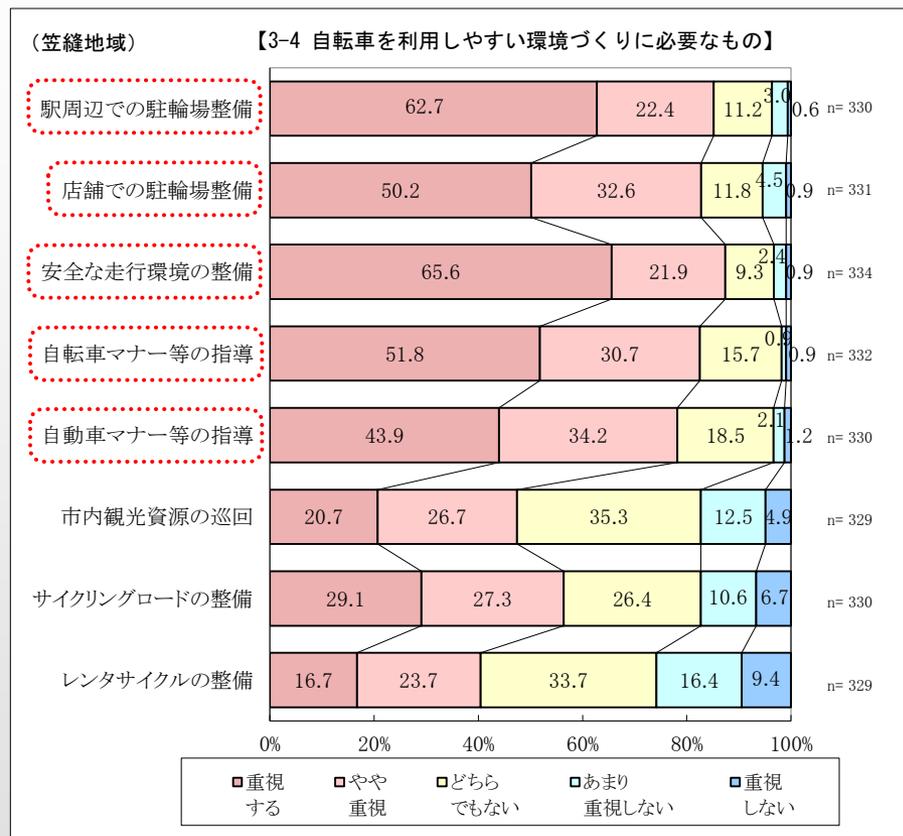
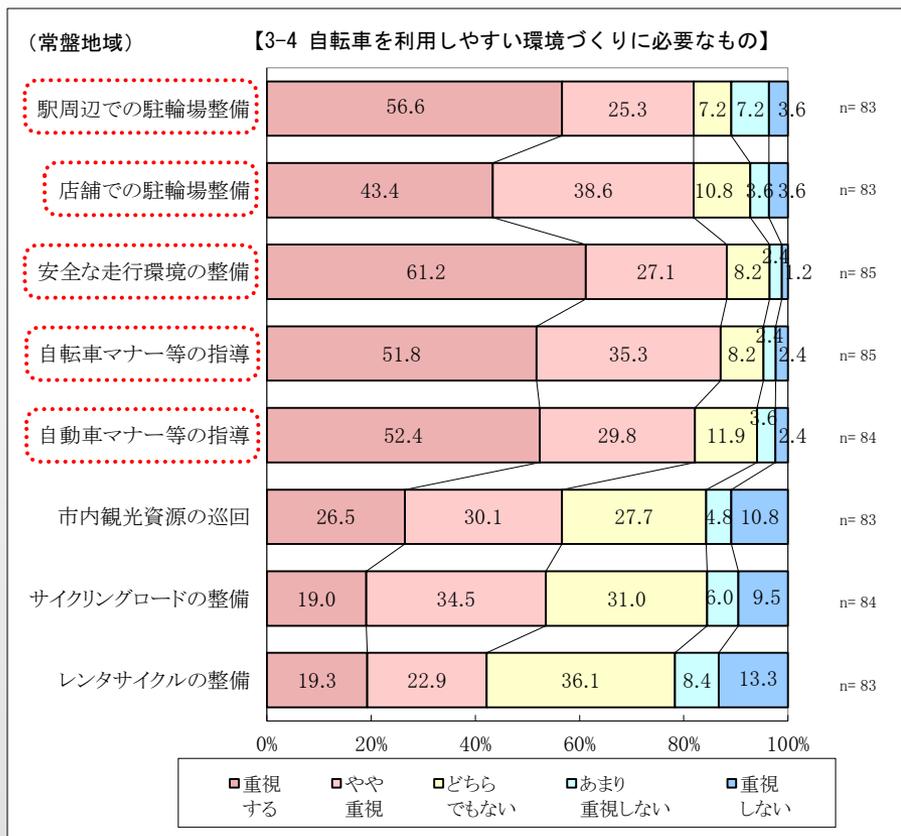


# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

## ⑦ 玉川中学校地域

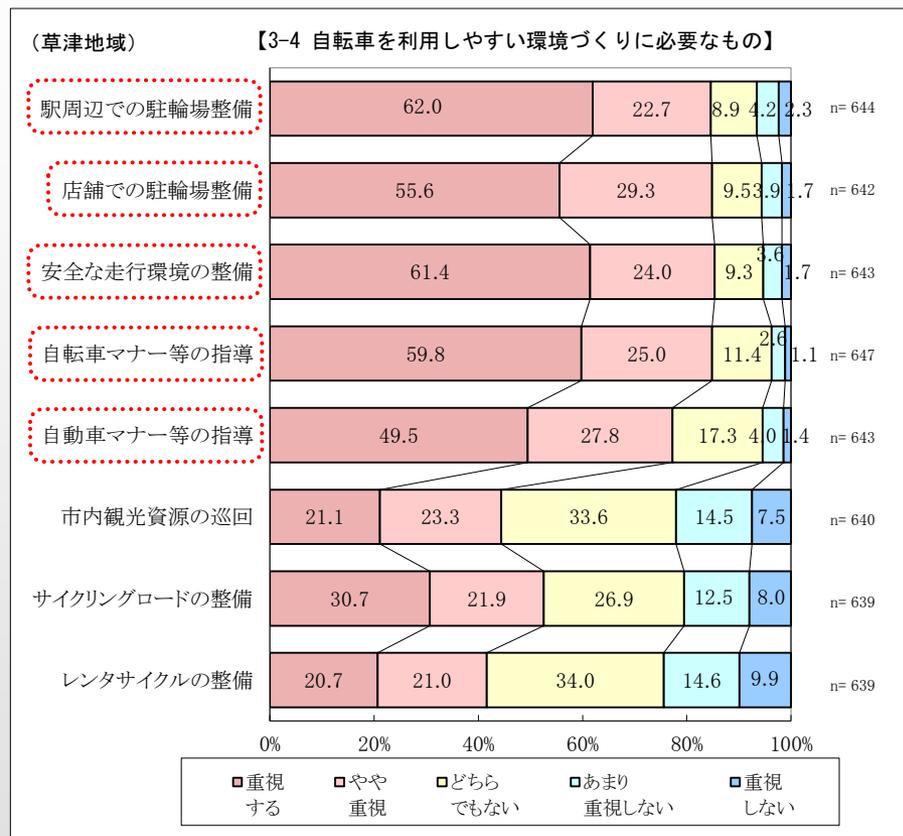
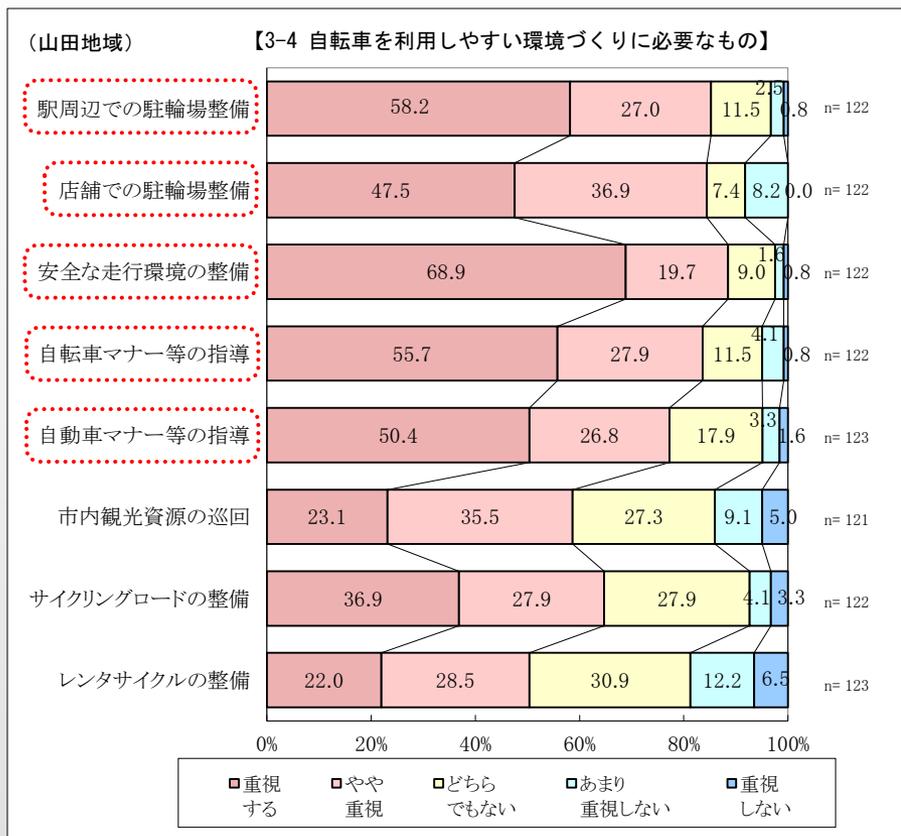


# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)



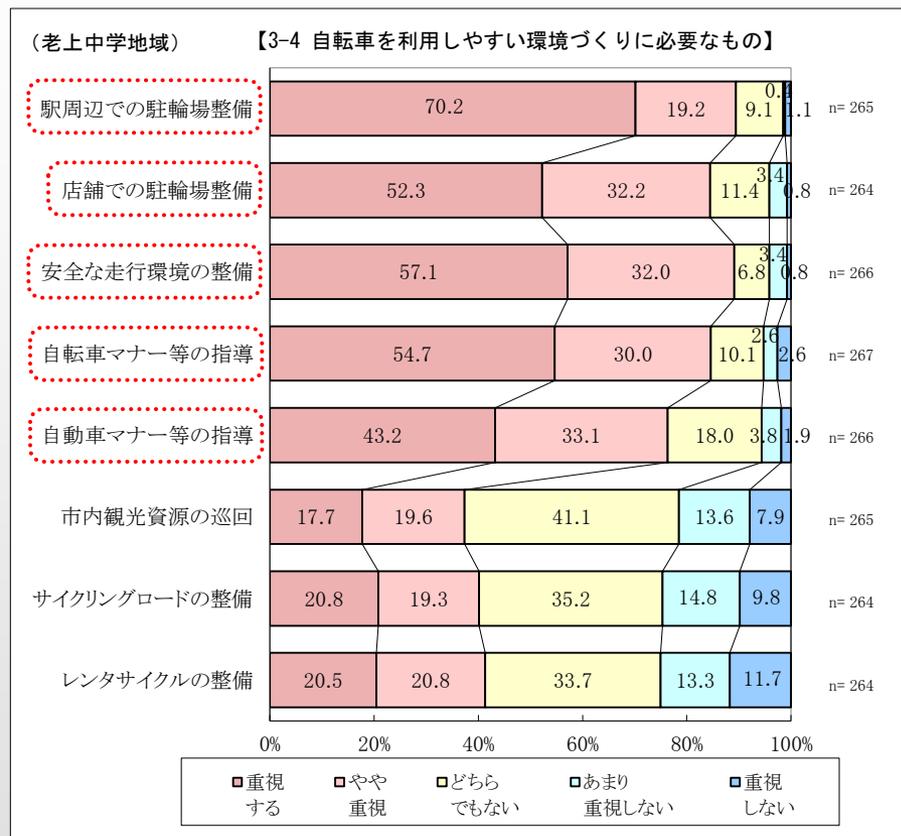
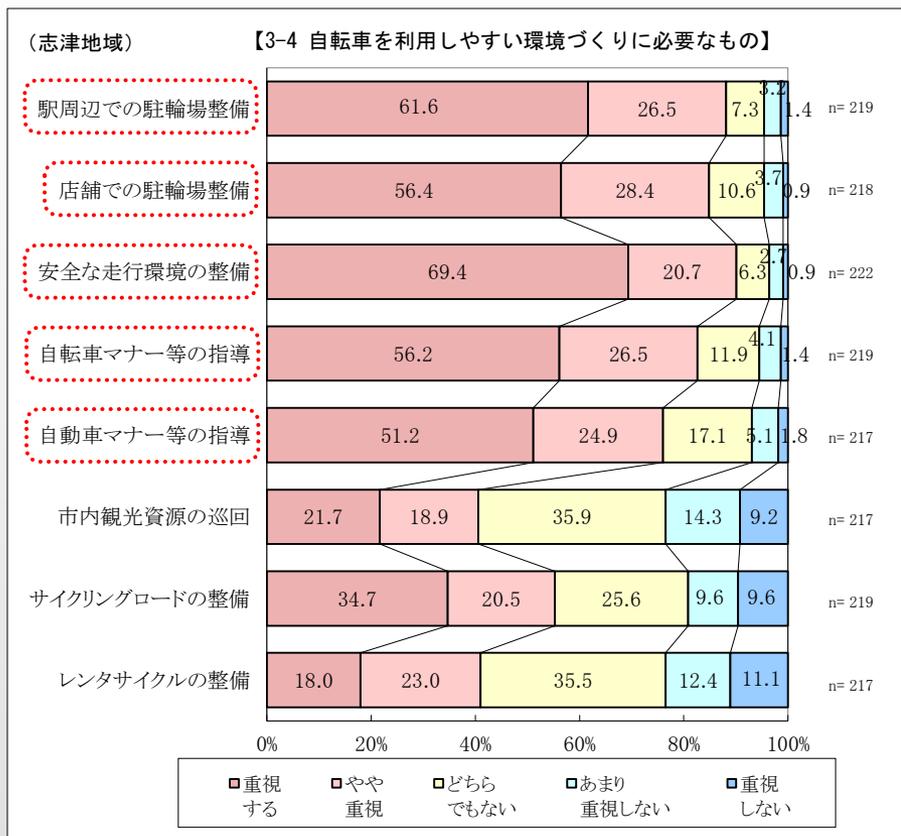
**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**

# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)



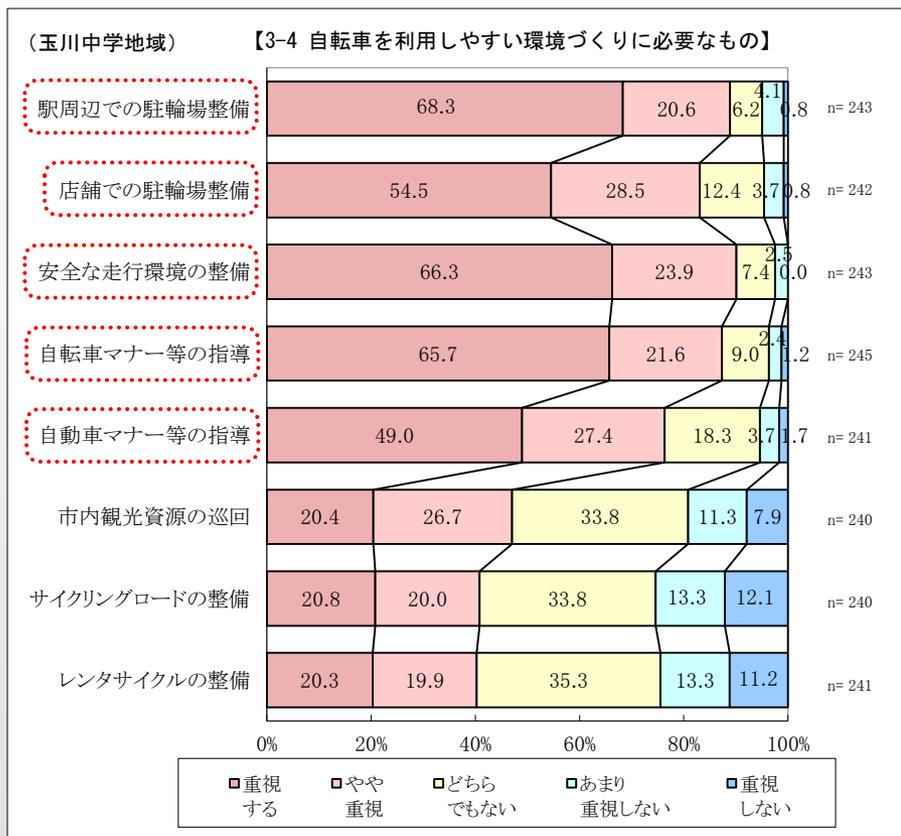
**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**

# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)

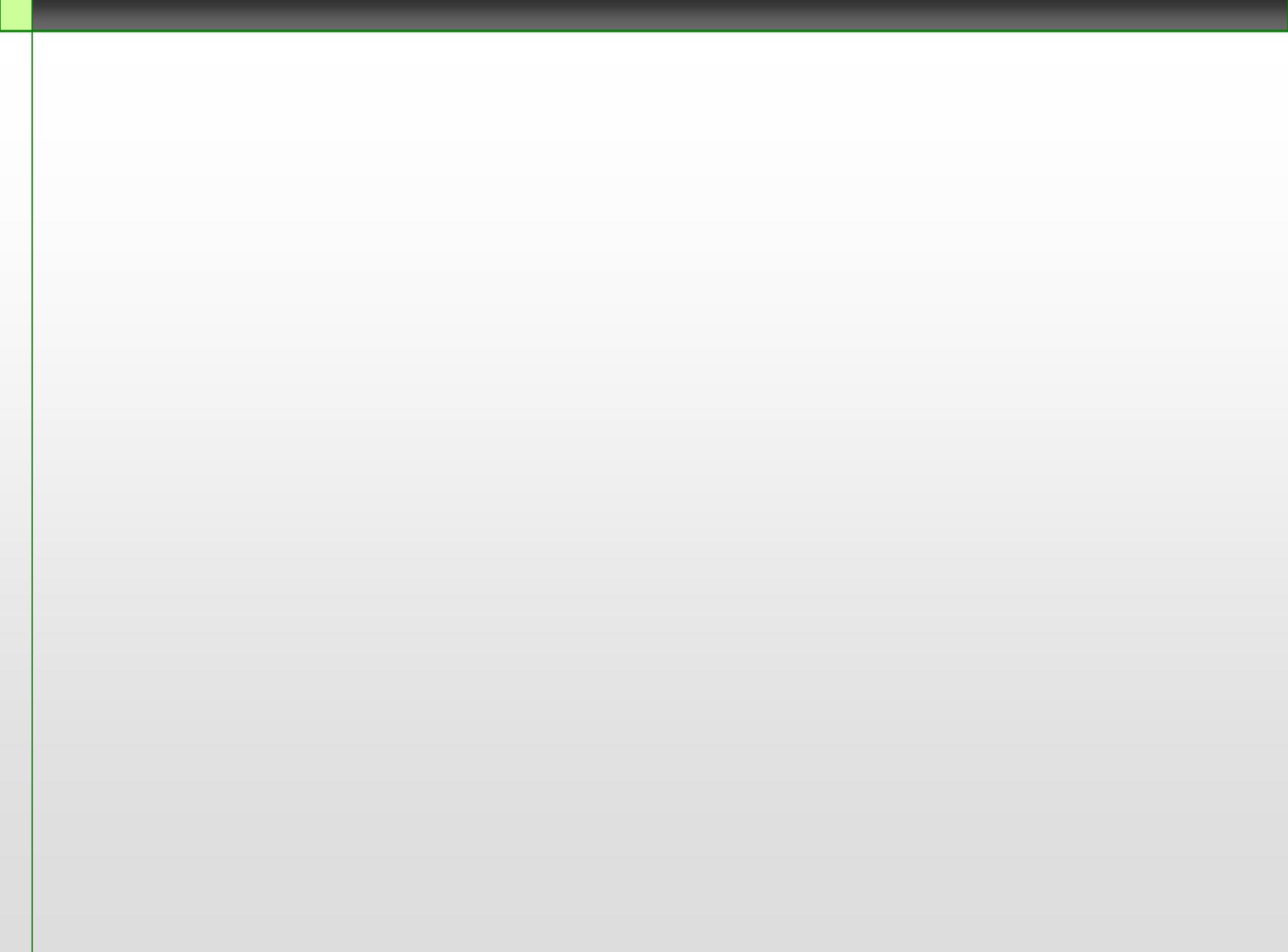


**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**

# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)



**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**



# ○ 公共交通の利用環境について

- 常盤地域での公共交通の利用状況は6割強にとどまっているものの、その他の地域では8割以上の市民が公共交通を利用  
しかしながら、その多くの市民の頻度は“月に2～3回程度”以下の利用

※公共交通利用の有無 ⇒ 玉川中学地域:87.5% (max), 常盤地域:64.3% (min)  
月に2～3回程度以下 ⇒ 山田地域:75.5% (max), 草津地域:62.7% (min)

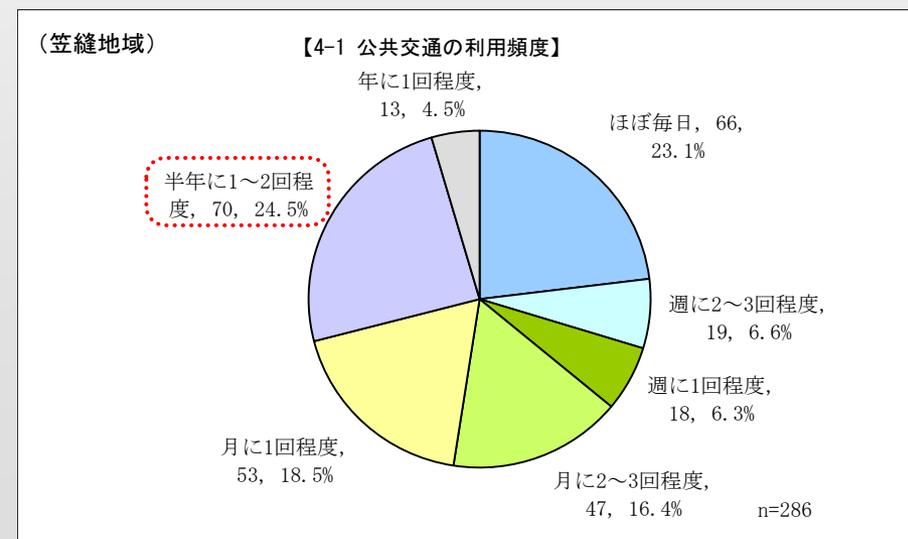
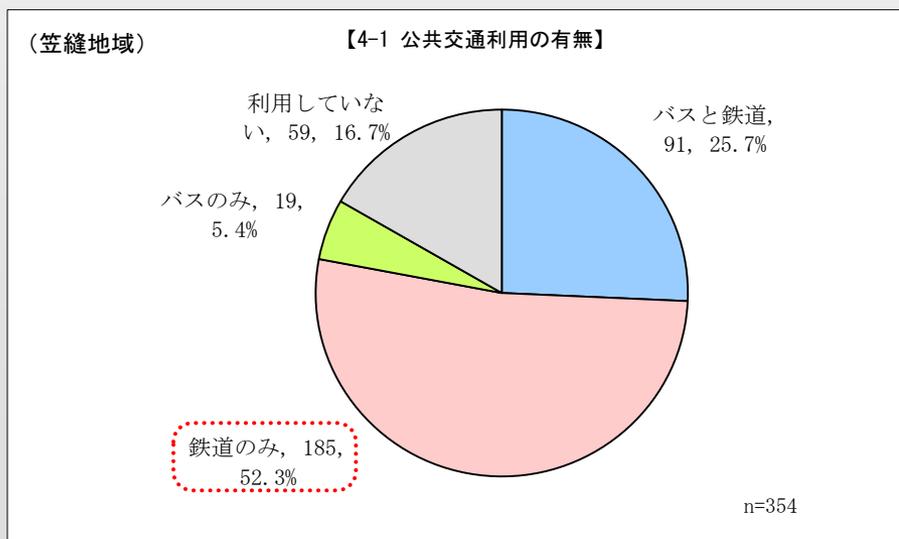
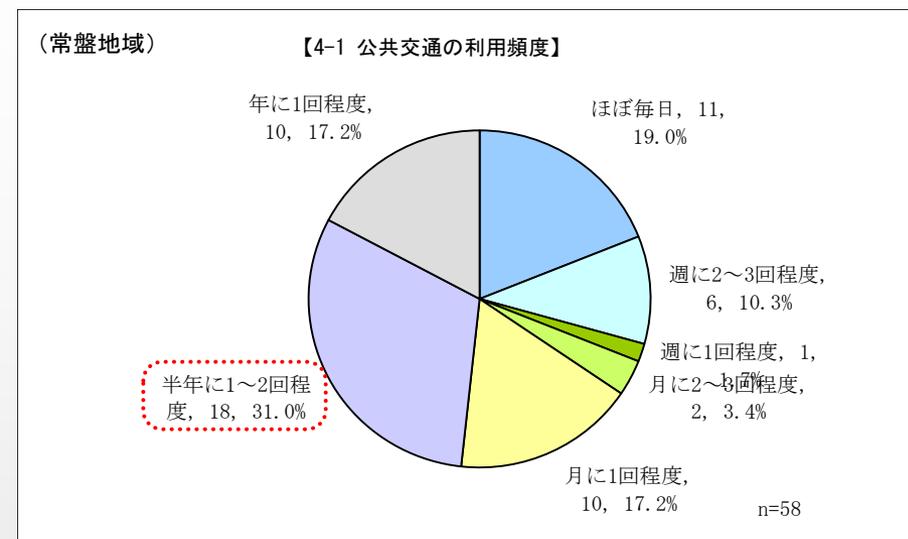
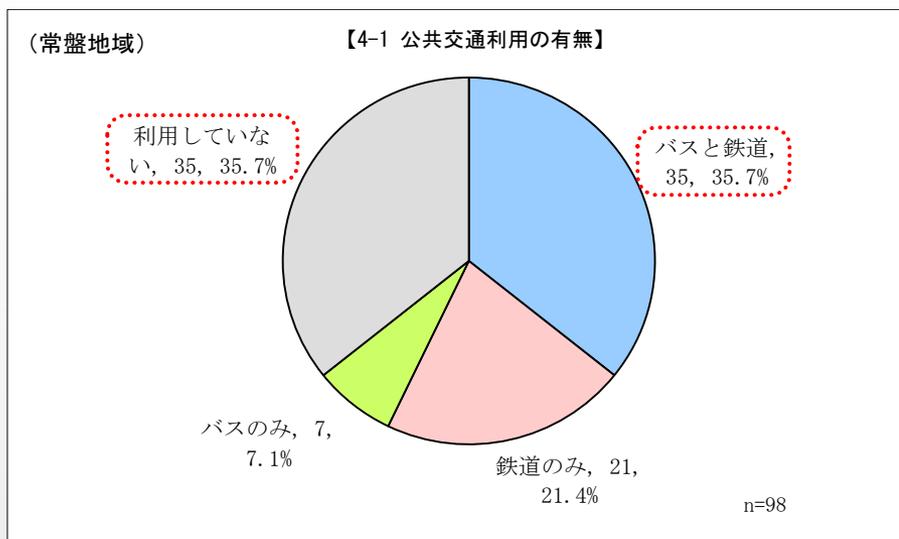
- いずれの地域でも、「運行本数(朝夕)」・「運行時間(終発)」・「普通運賃」のバスサービスを重要視しているが、満足度は低い

※運行本数(朝夕) ⇒ (全体平均) 重要:63.3%, 不満:49.0%  
運行時間(終発) ⇒ (全体平均) 重要:52.7%, 不満:39.2%  
普通運賃 ⇒ (全体平均) 重要:58.4%, 不満:36.3%

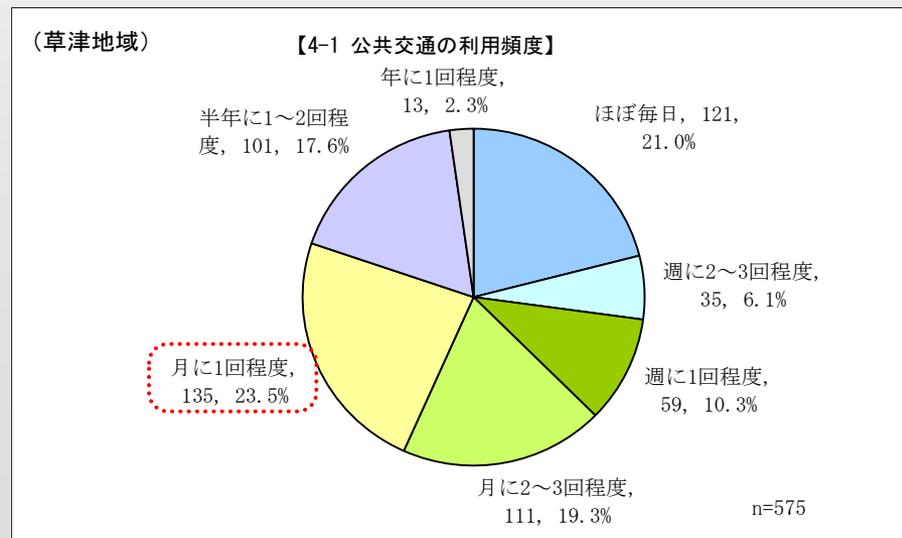
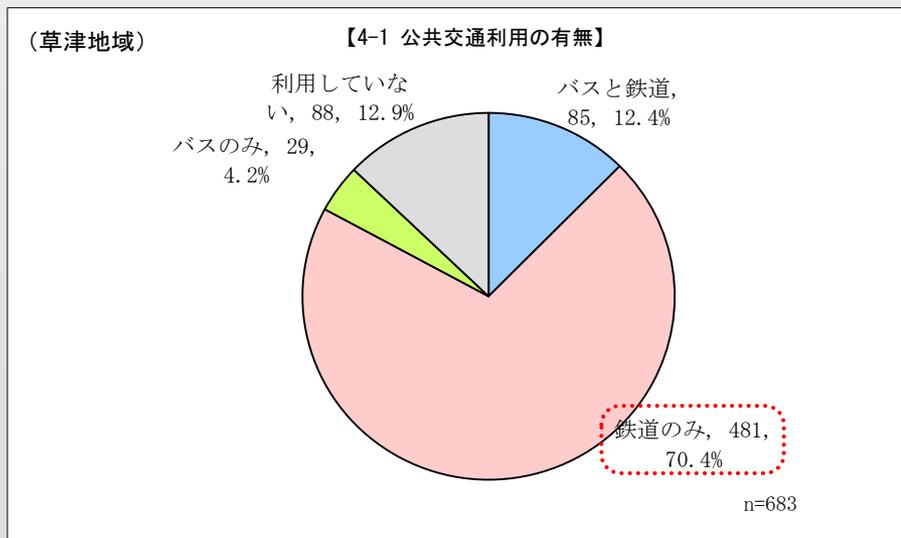
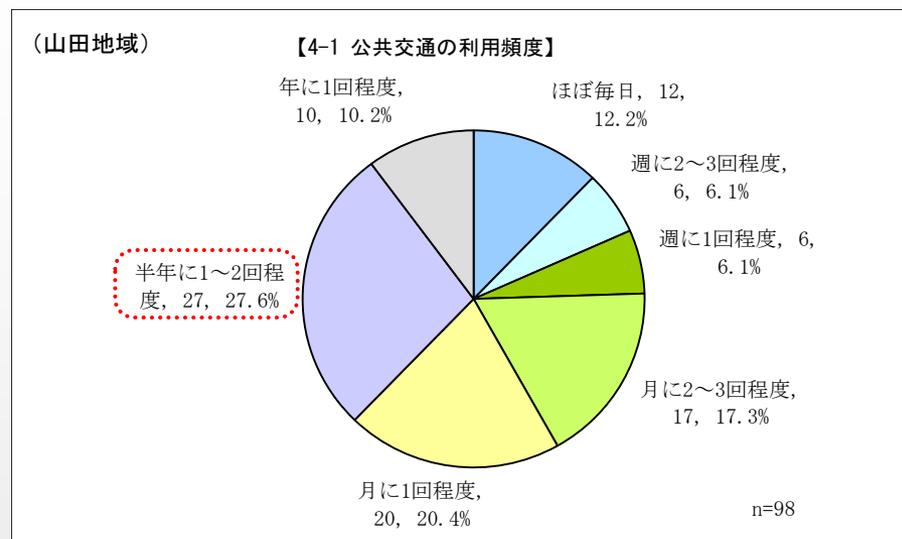
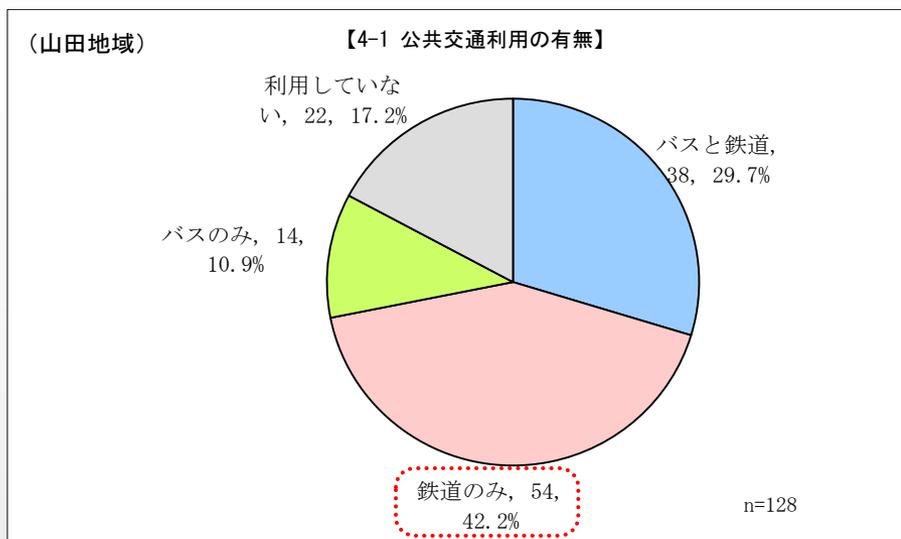
- 地域によっては、「運行ルート」や「運行本数(昼間)」のバスサービスを重要視しているが、満足度は低い

※運行ルート ⇒ (志津地域) 重要:73.7%, 不満:42.2%  
運行本数(昼間) ⇒ (常盤地域) 重要:55.1%, 不満:55.4%

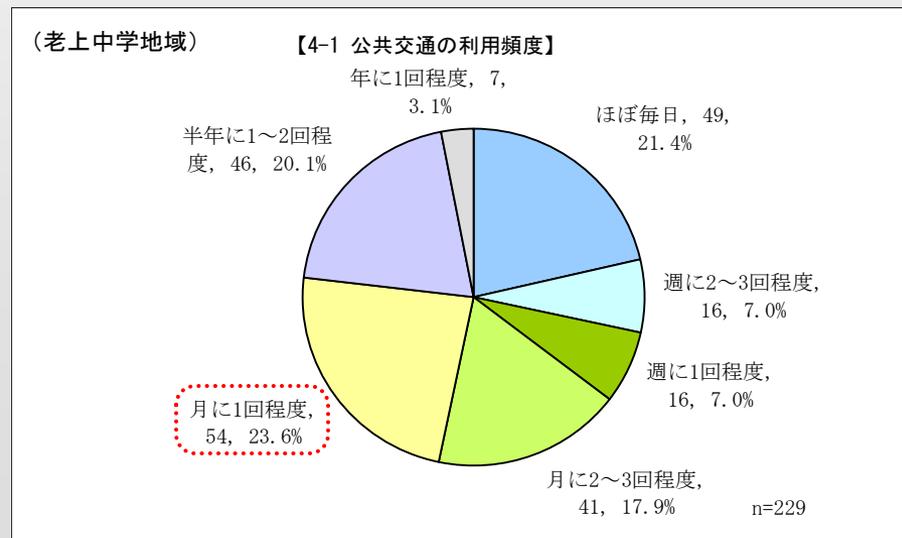
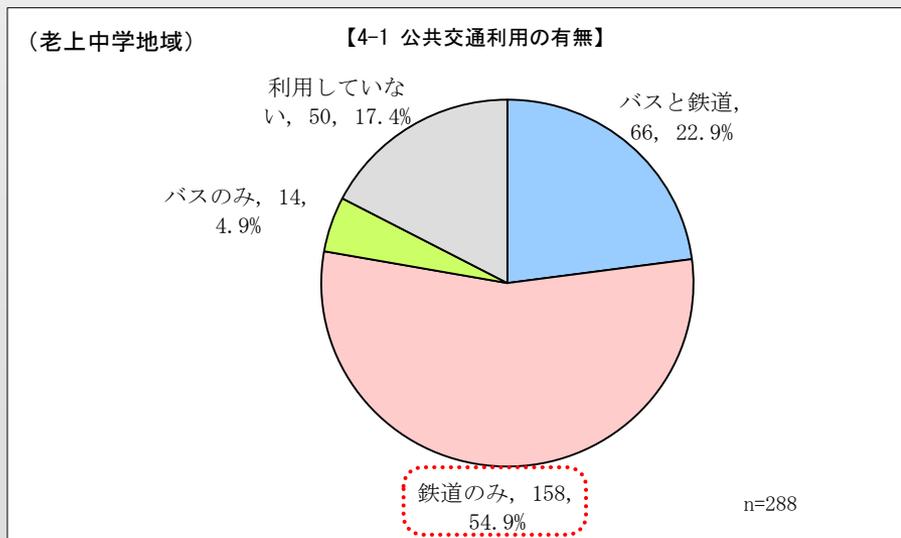
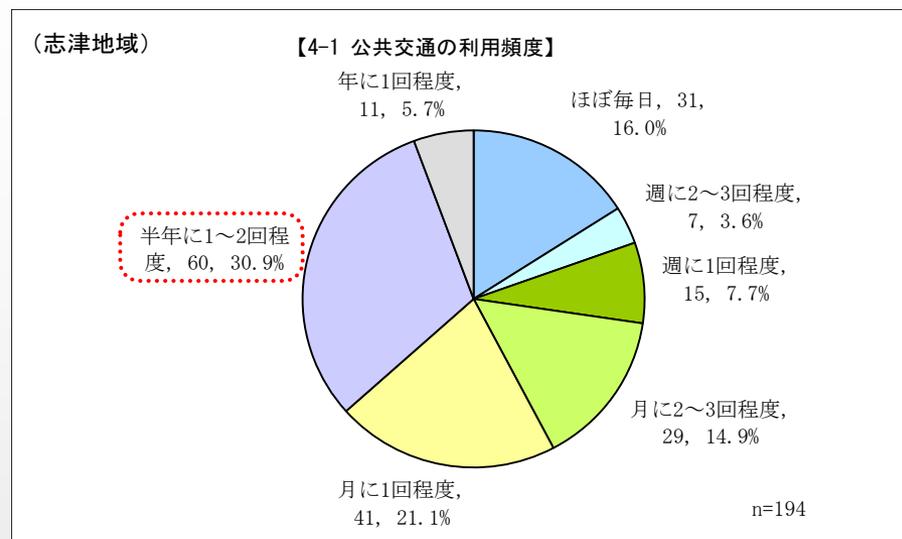
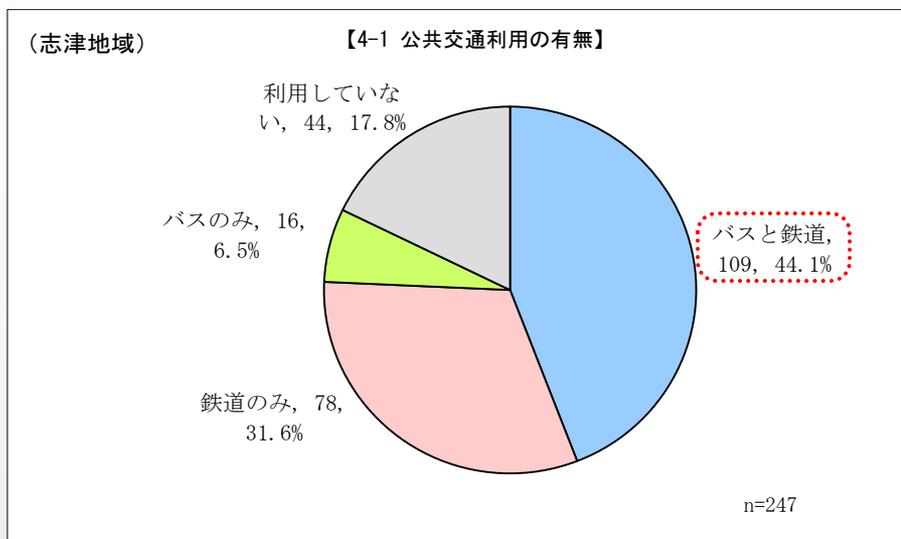
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



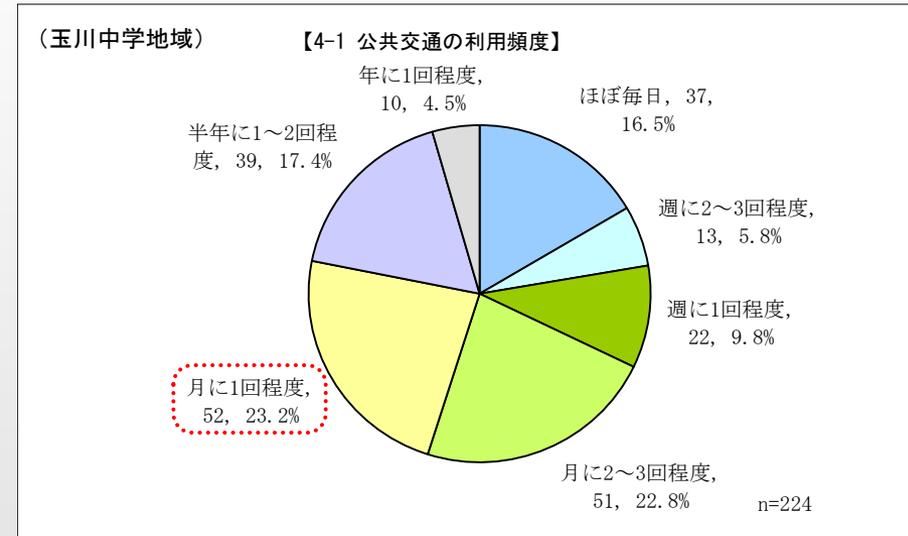
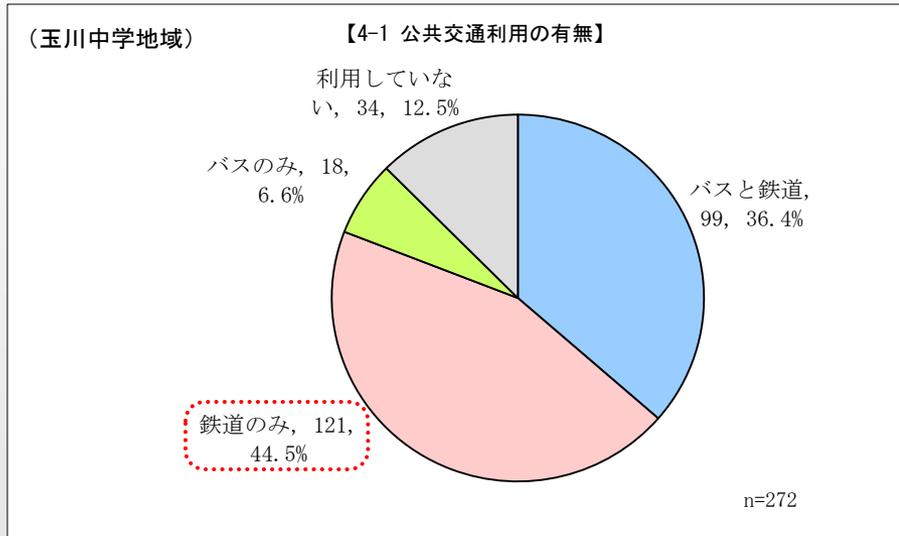
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



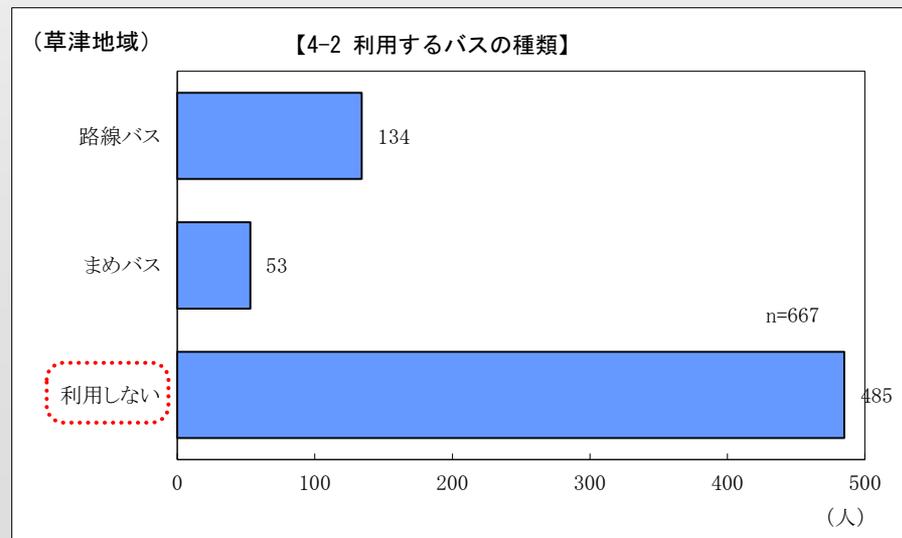
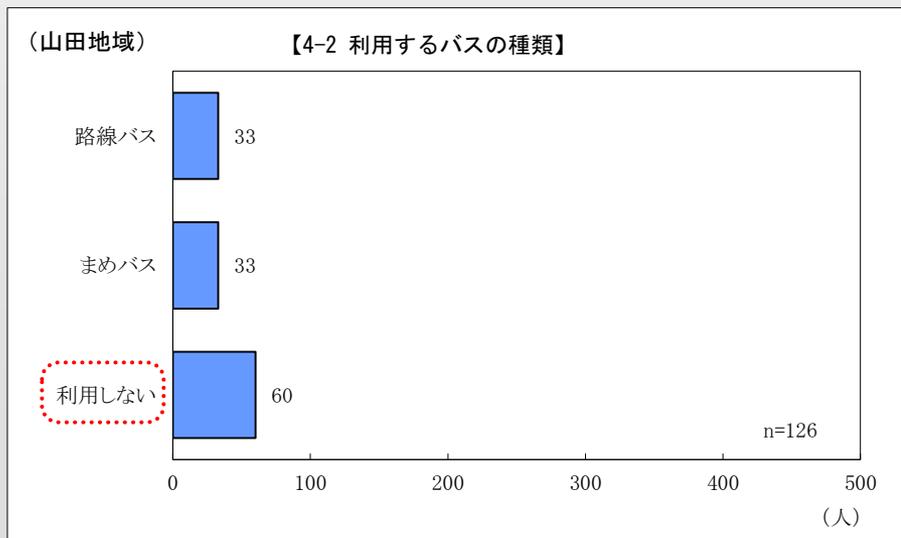
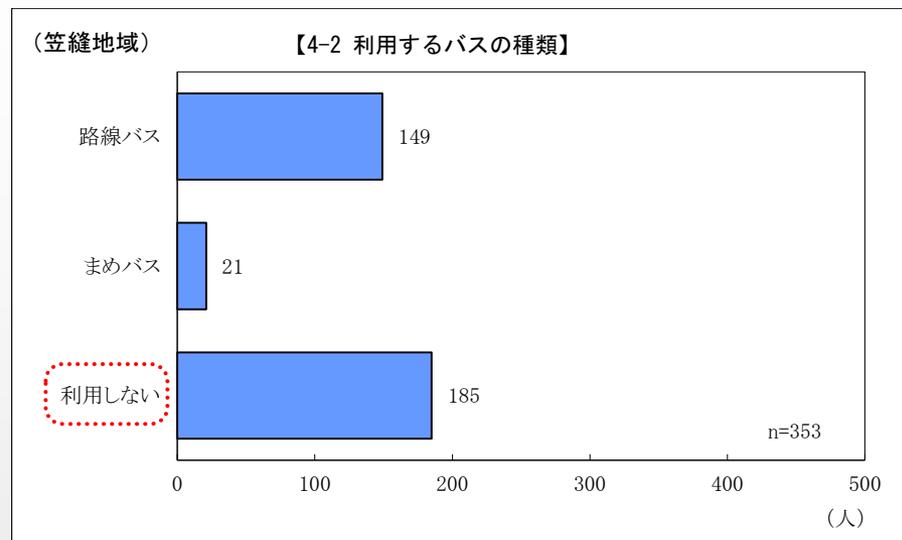
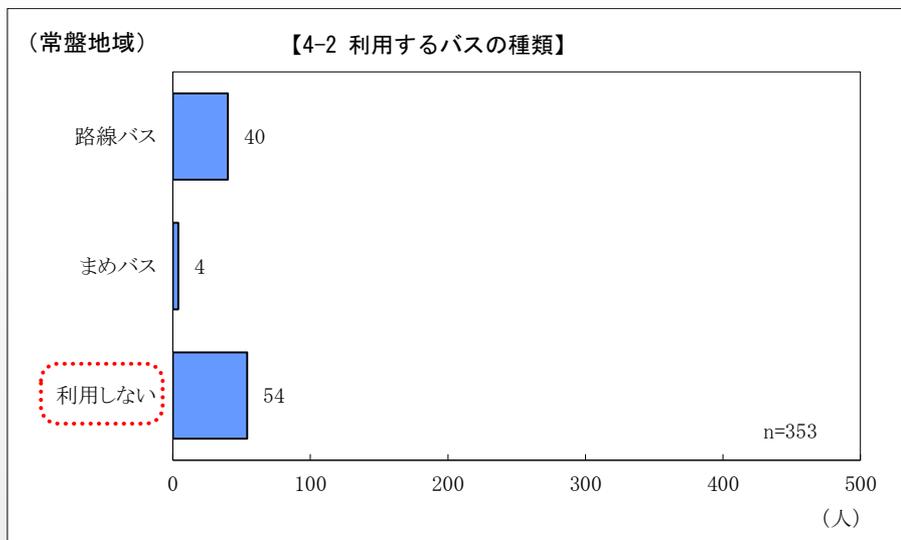
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



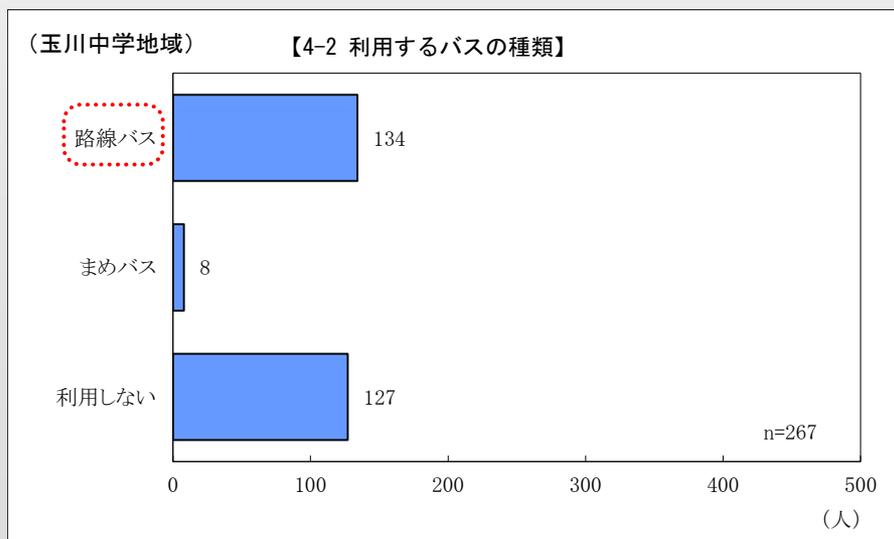
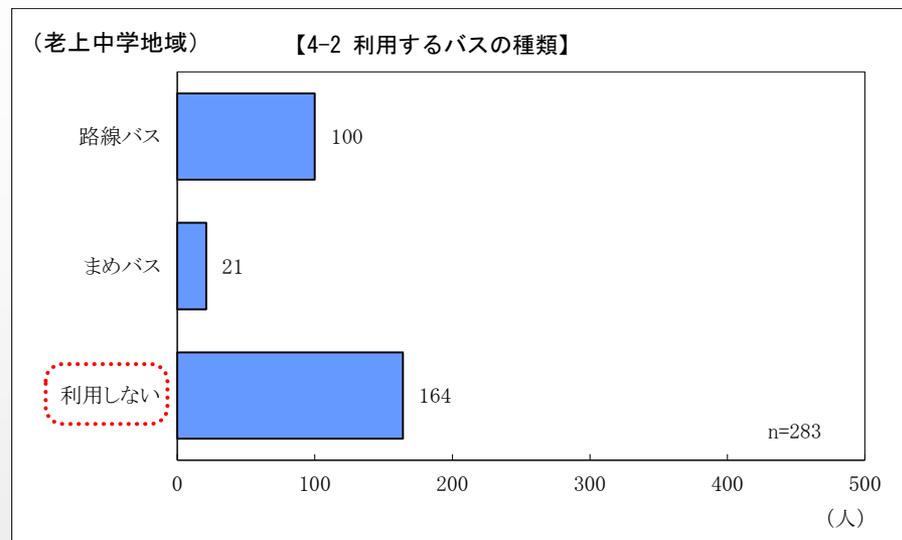
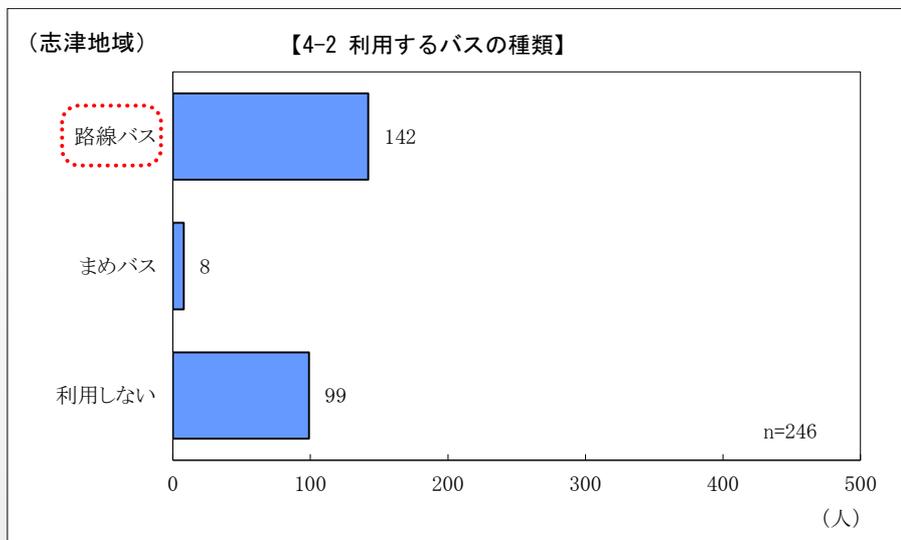
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-2)



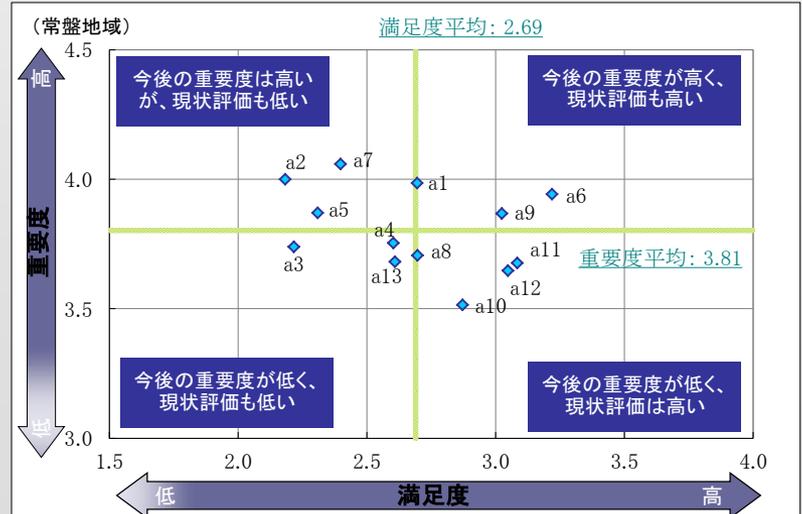
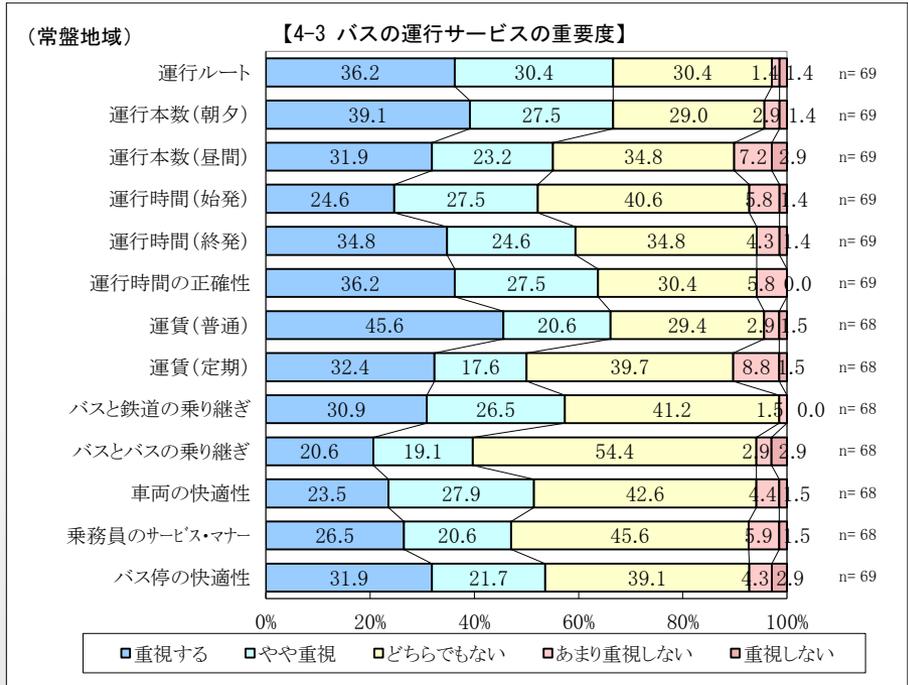
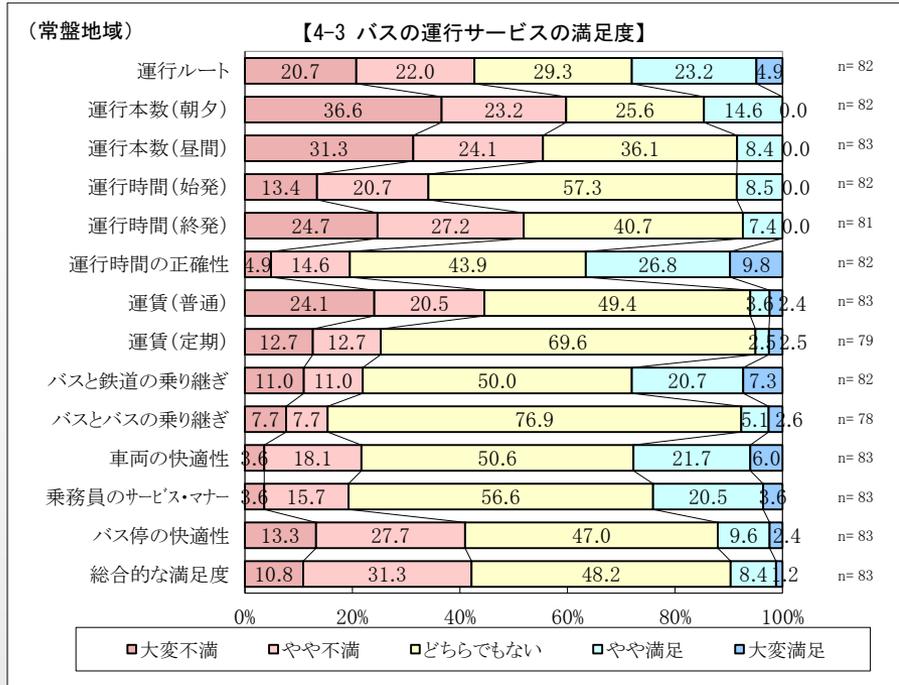
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-2)



# 4. 公共交通の利用 (質問 4-2)

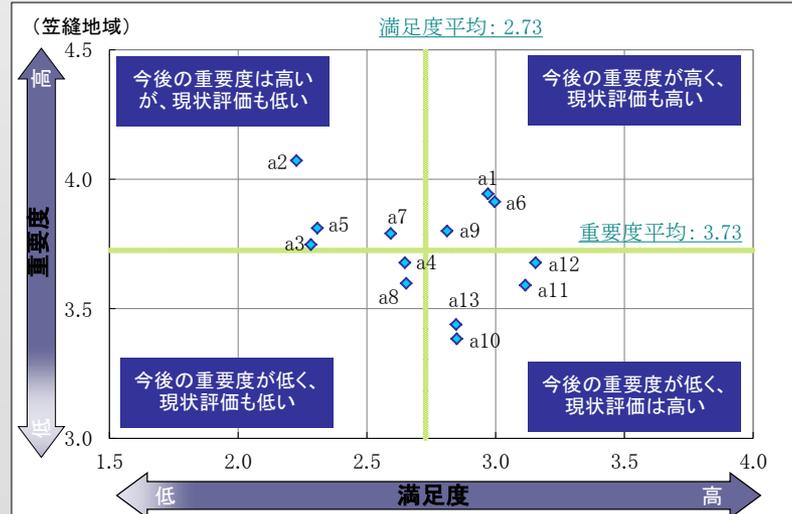
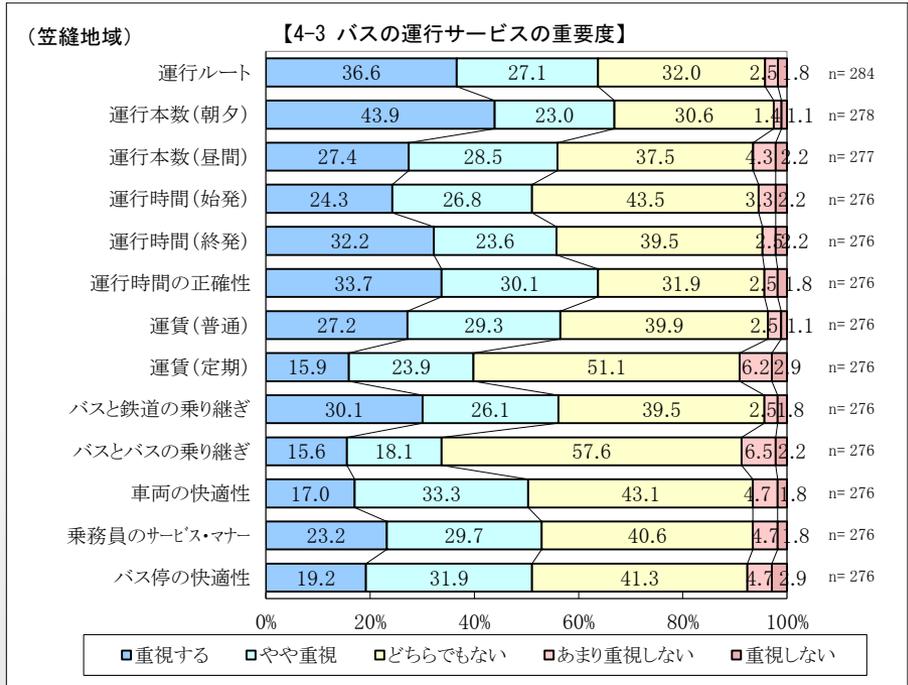
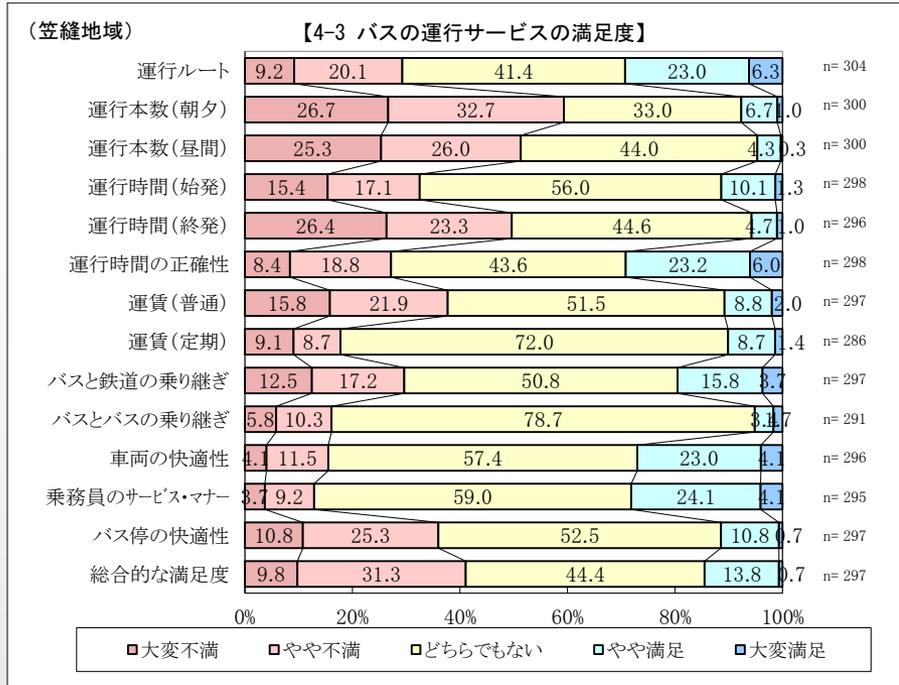


# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



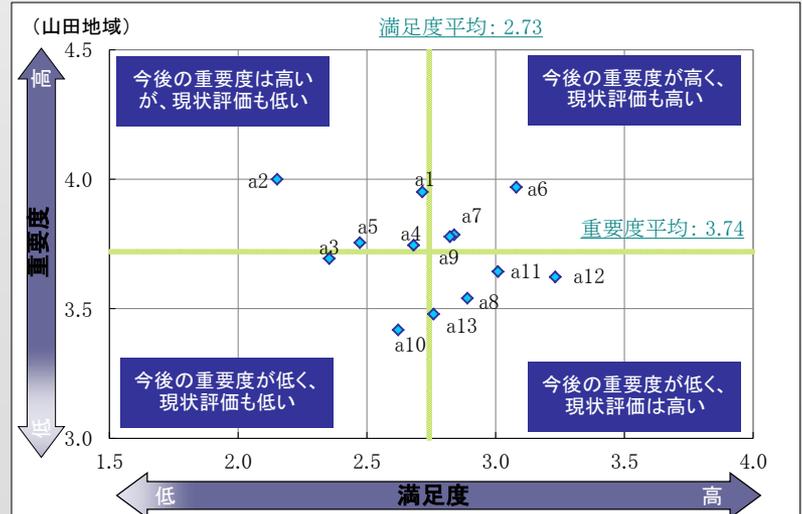
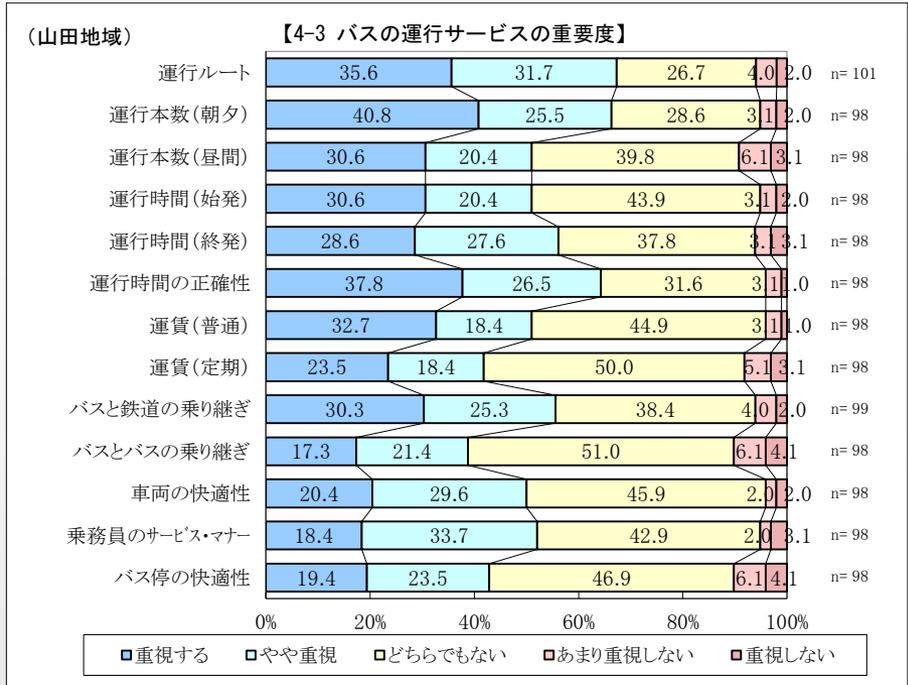
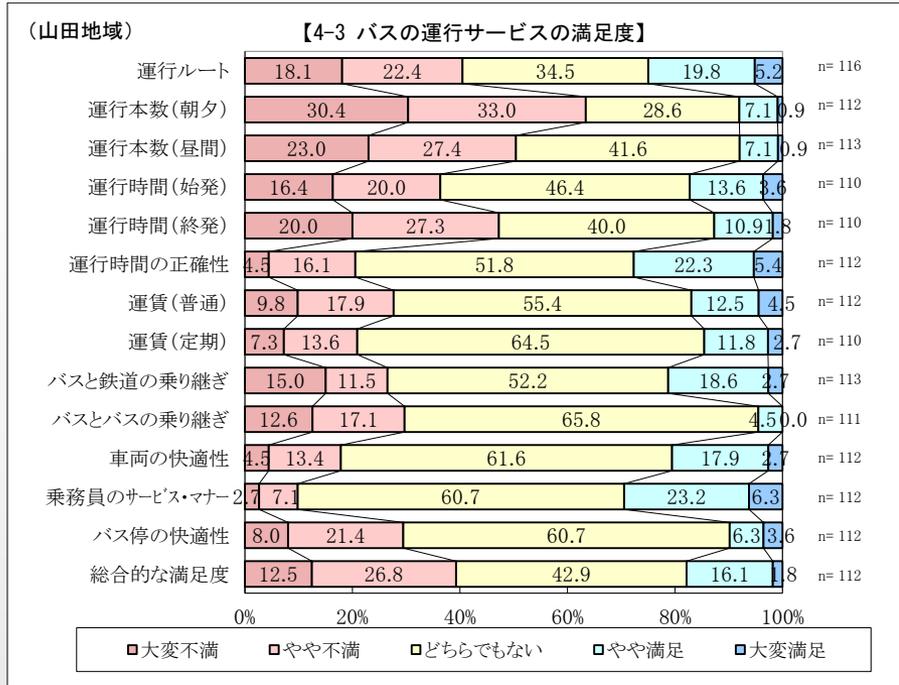
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



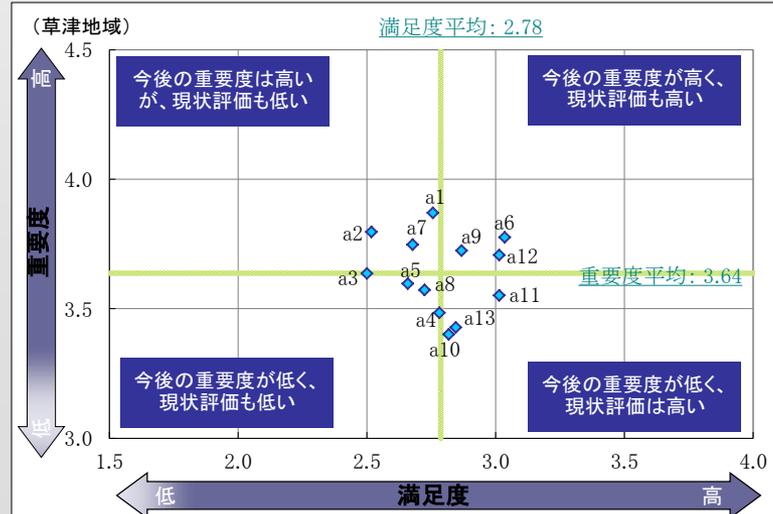
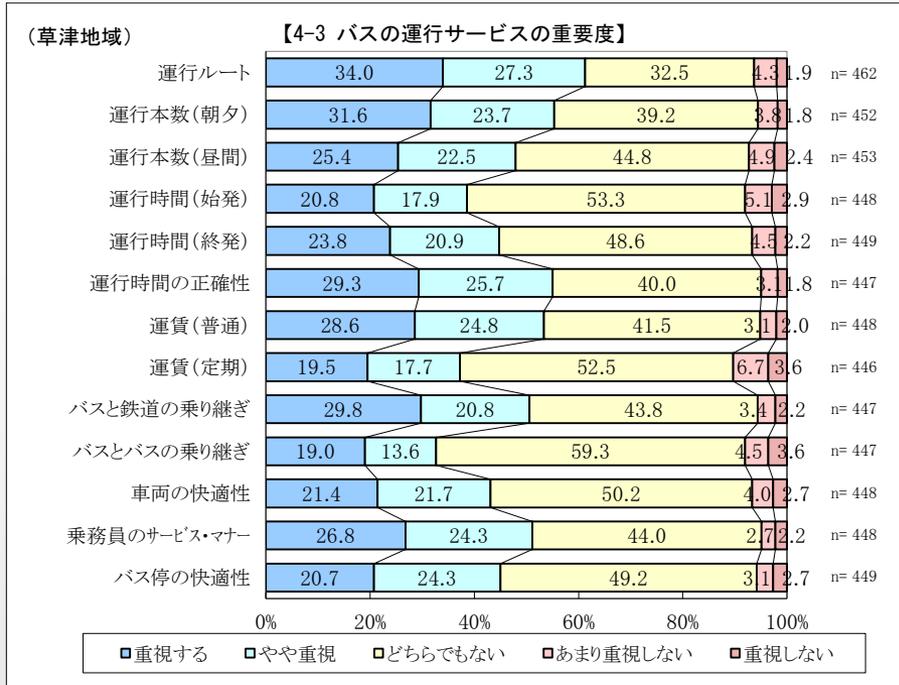
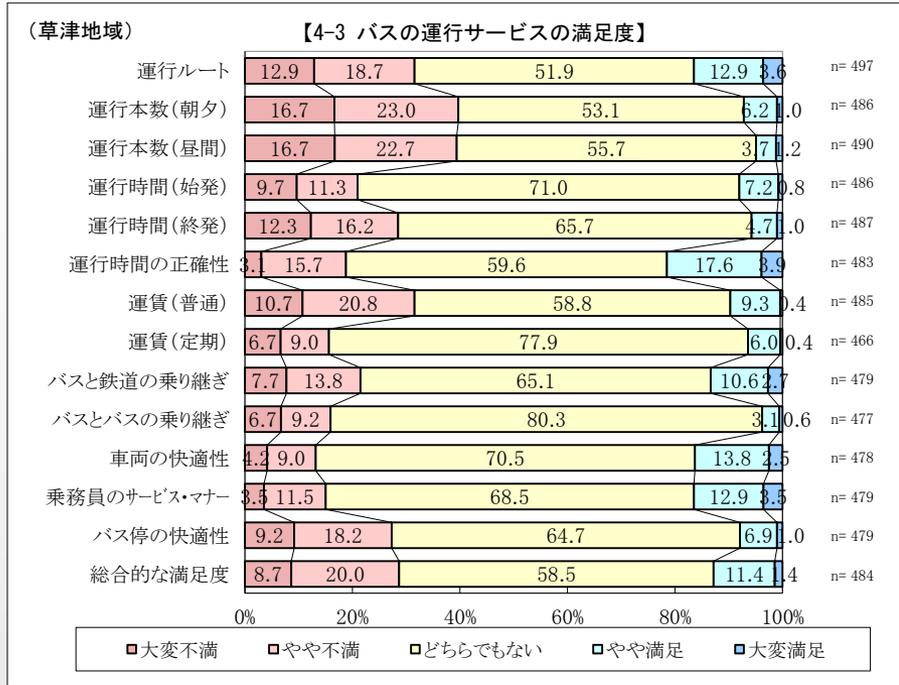
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



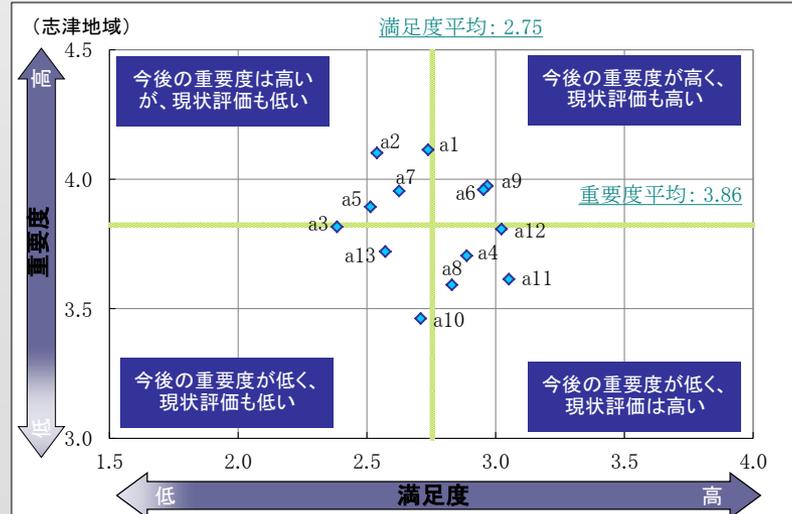
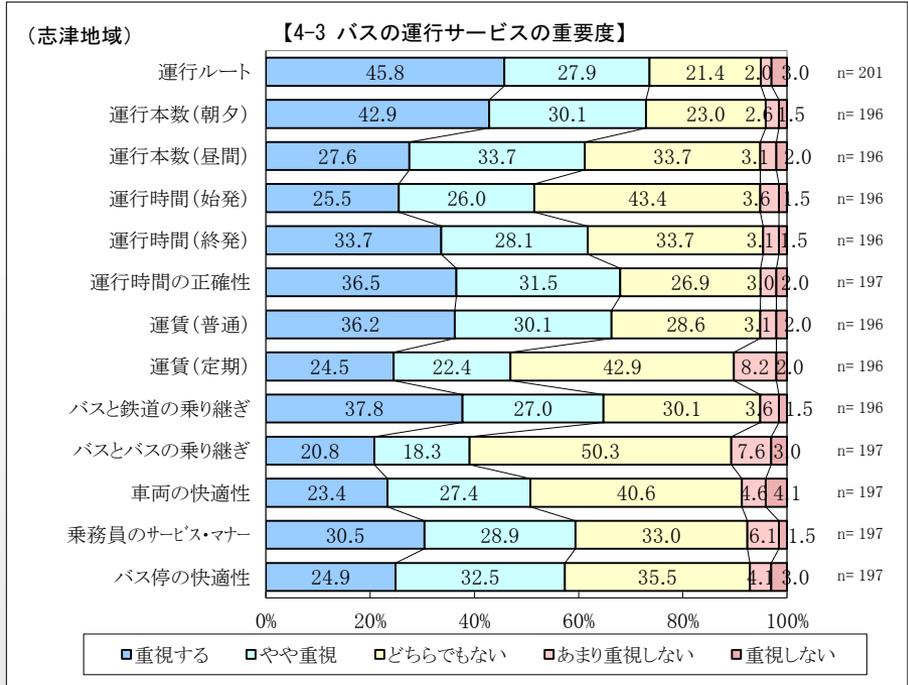
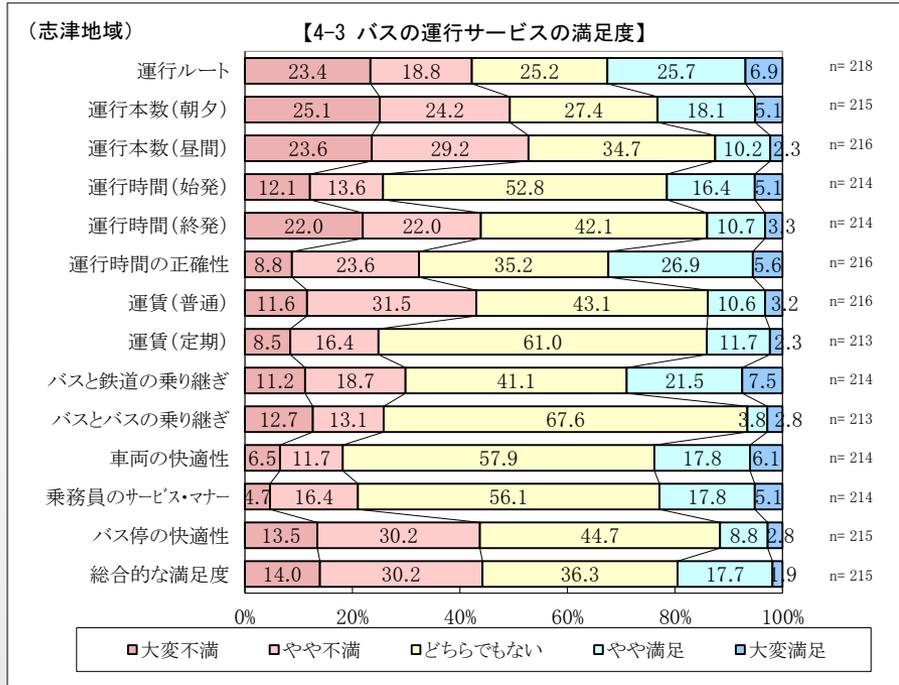
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



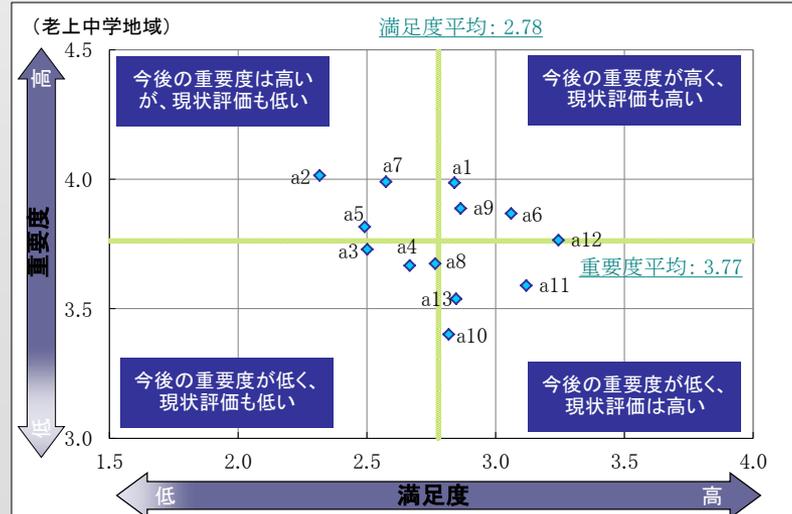
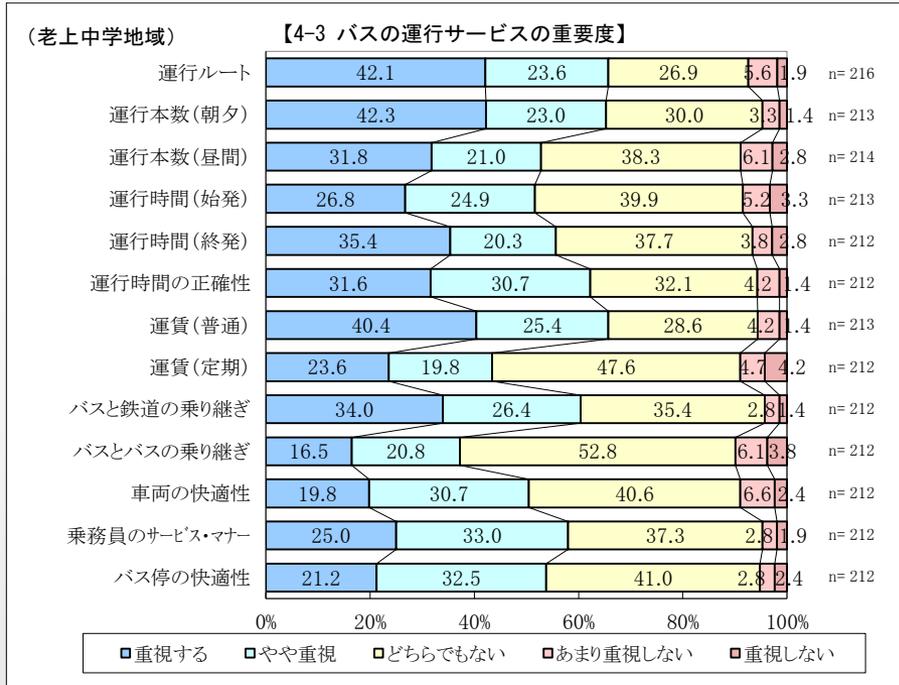
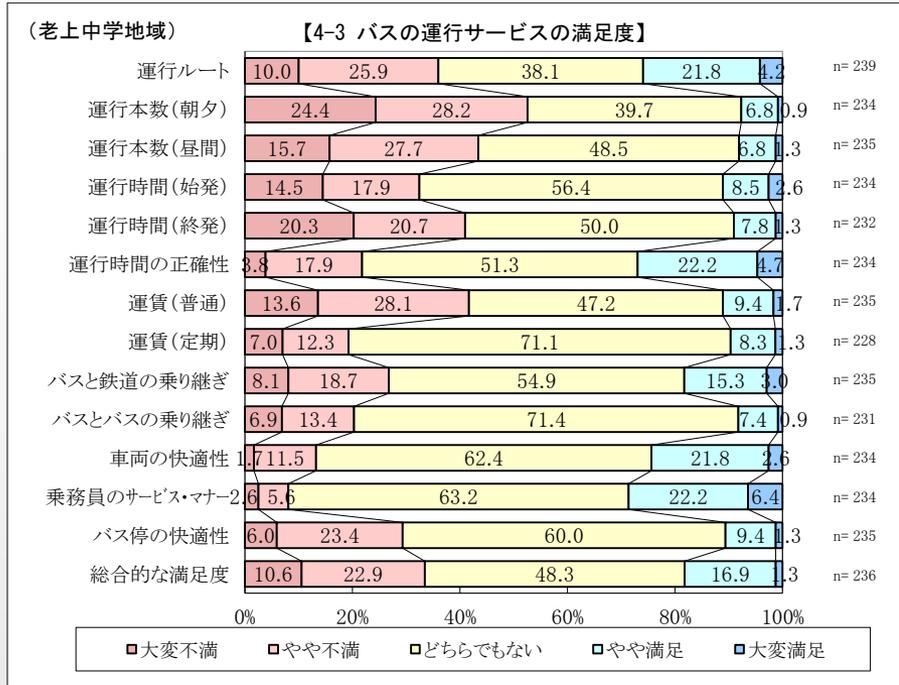
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

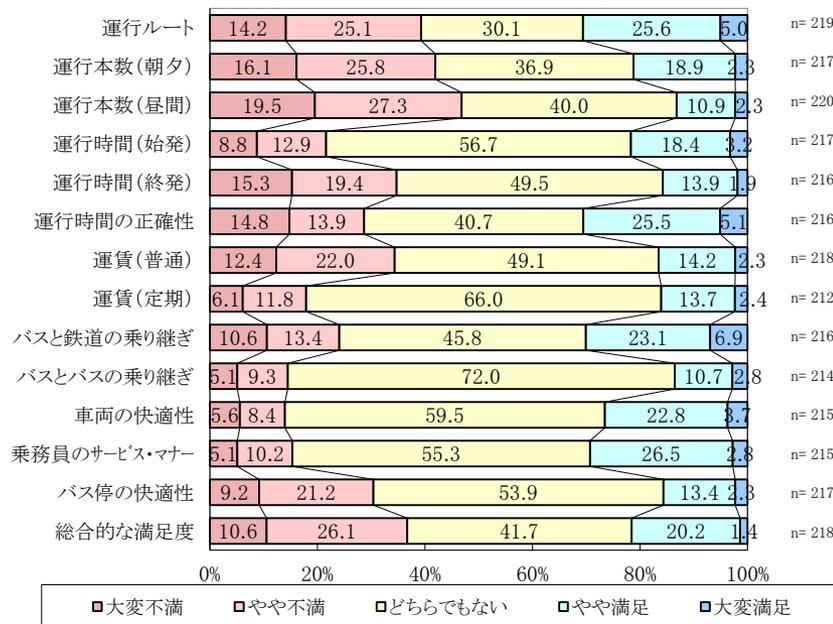


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

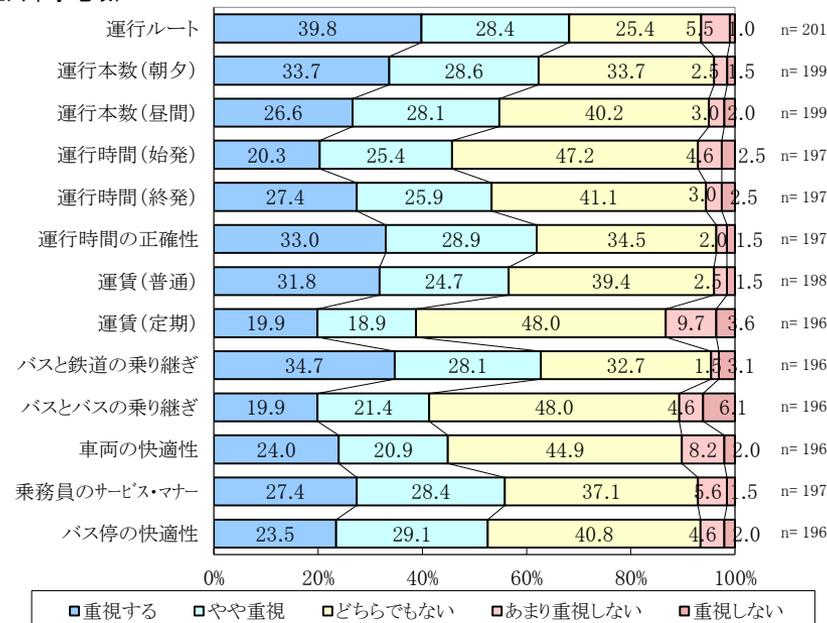
(玉川中学地域)

【4-3 バスの運行サービスの満足度】



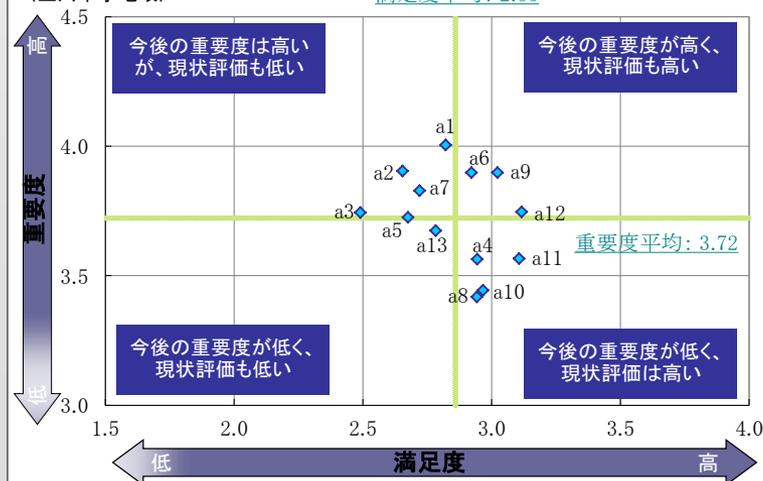
(玉川中学地域)

【4-3 バスの運行サービスの重要度】



(玉川中学地域)

満足度平均: 2.85



a1 運行ルート

a2 運行本数(朝夕)

a3 運行本数(昼間)

a4 運行時間(始発)

a5 運行時間(終発)

a6 運行時間の正確性

a7 運賃(普通)

a8 運賃(定期)

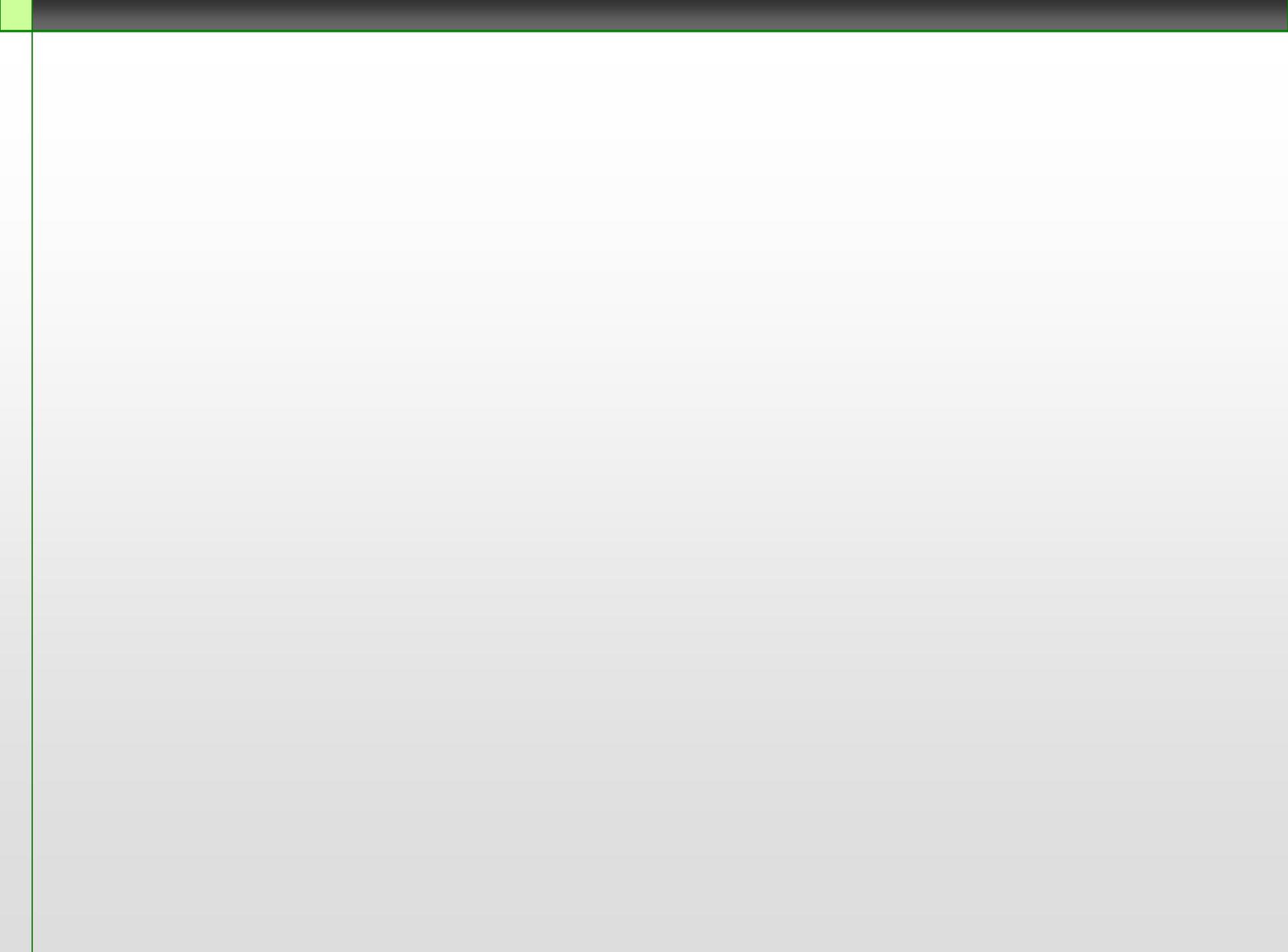
a9 バスと鉄道の乗り継ぎ

a10 バスとバスの乗り継ぎ

a11 車両の快適性

a12 乗務員のサービス・マナー

a13 バス停の快適性



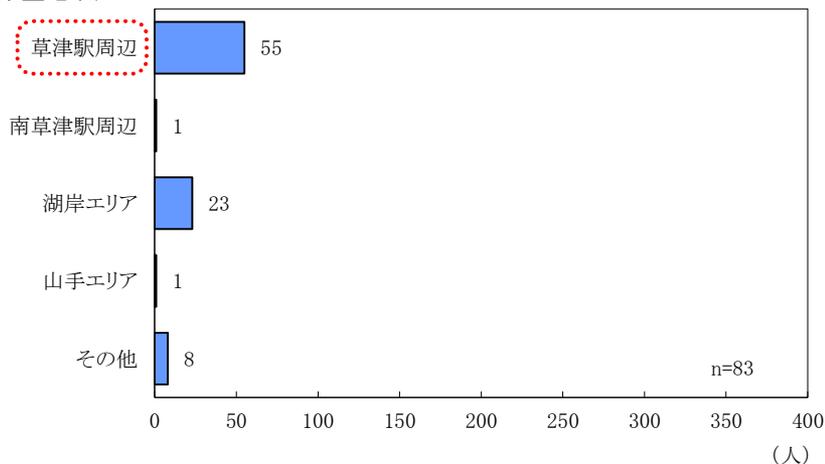
# ○ 将来交通のあり方について

- 常盤・笠縫・山田・草津地域は「草津駅周辺」へ、志津・老上・玉川地域は「南草津駅周辺」への移動の充実を希望する市民が多い
- いずれの地域でも、駅周辺までの交通環境として、“路線バス”、“まめバス”、“自転車（自転車専用レーン等）”、“自動車・二輪（道路拡幅等）”の整備を希望する市民が多い
  - ⇒ 最寄り駅周辺までのアクセス交通の充実が課題
- 駅周辺の将来の交通環境として、“鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎがしやすい”、“自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい”、“道路、駐車場が整備され、自家用車を活用しやすい”等への期待が高い
  - ⇒ 駅周辺のシームレス化・バリアフリー化、各モードの利用環境の向上
- 今後10年先の交通環境整備の方向性として、“路線バスやまめバスの運行を充実させる”、“道路の拡幅や交差点の改良を進める”、“自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える”等への期待が高い
  - ⇒ 今後の交通環境の整備に向けて優先すべき方向は、【自転車の走行環境整備】、【バスの充実】、【道路整備】

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-1)

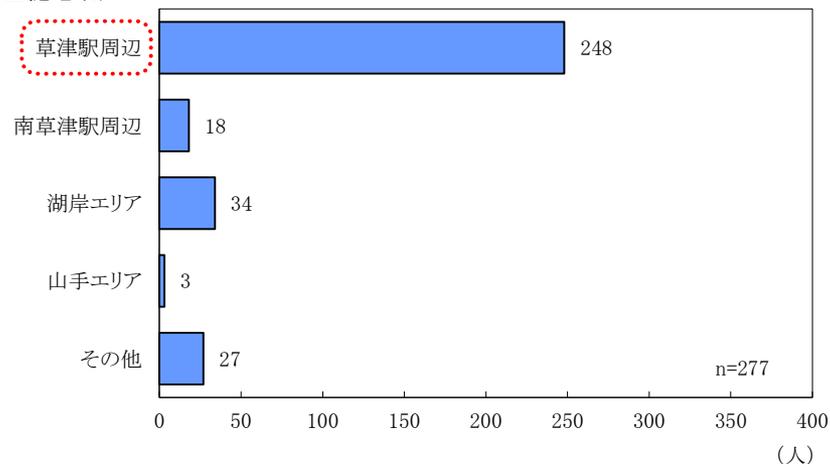
(常盤地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



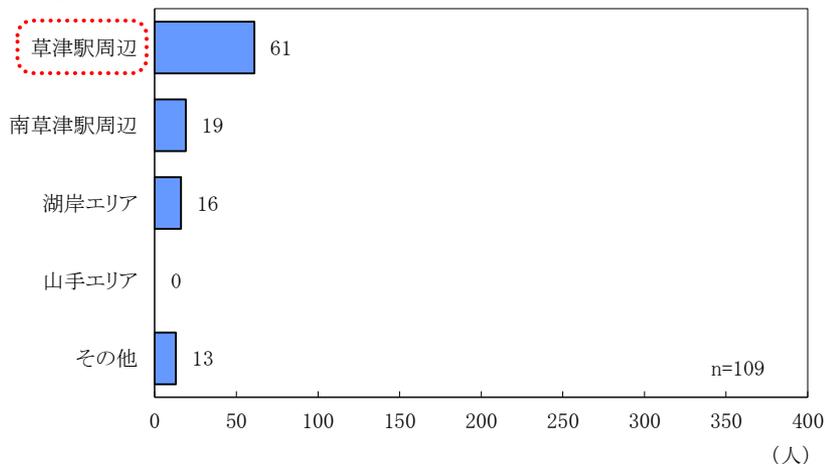
(笠縫地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



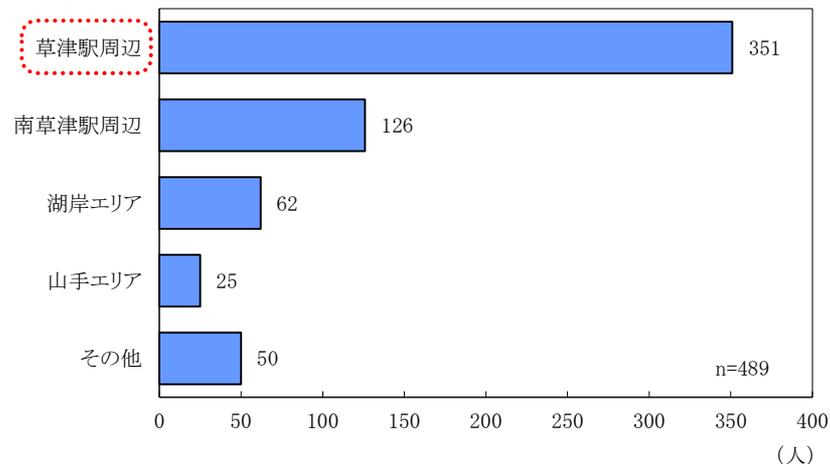
(山田地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



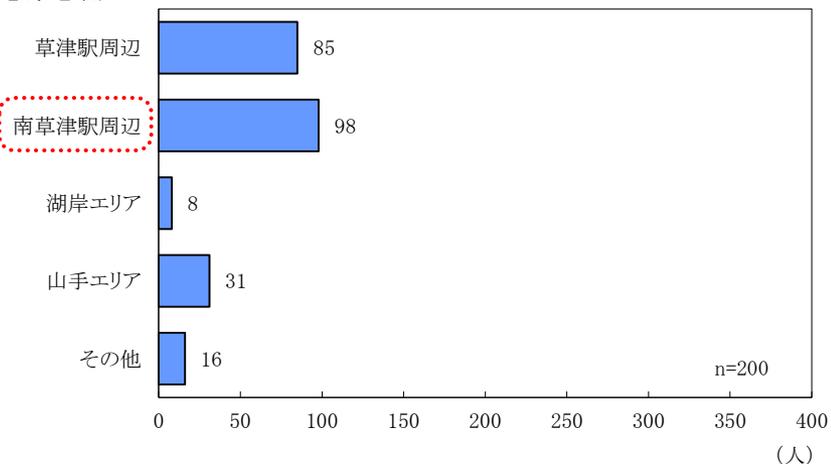
(草津地域)

【5-1 移動を充実させる地域】

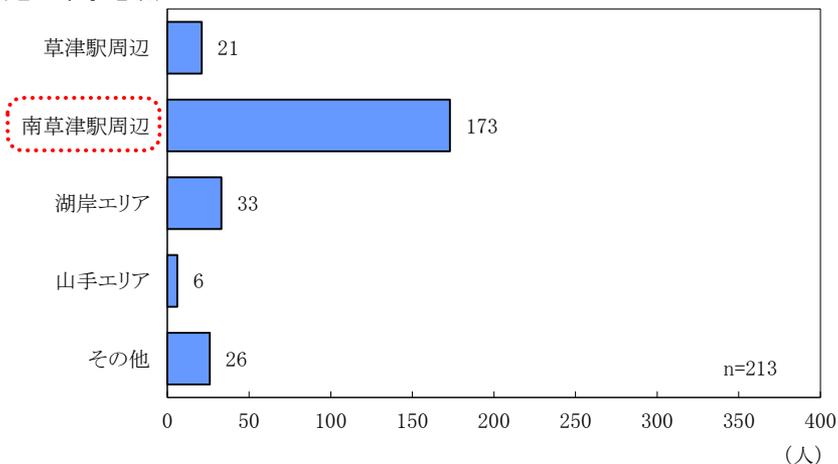


# 5. 将来交通のあり方(質問 5-1)

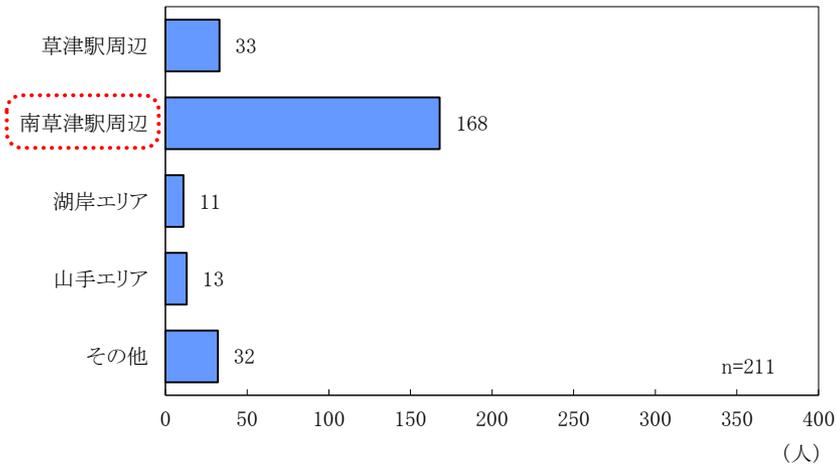
(志津地域) 【5-1 移動を充実させる地域】



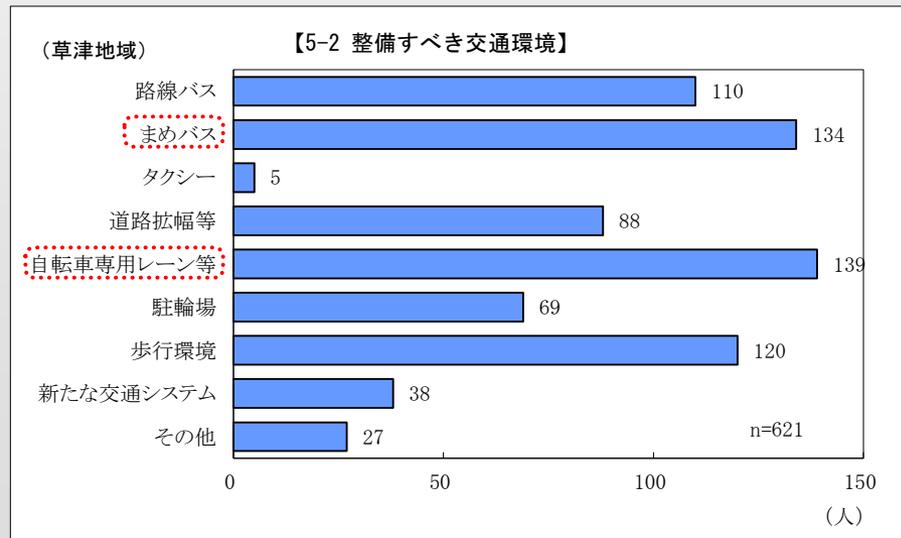
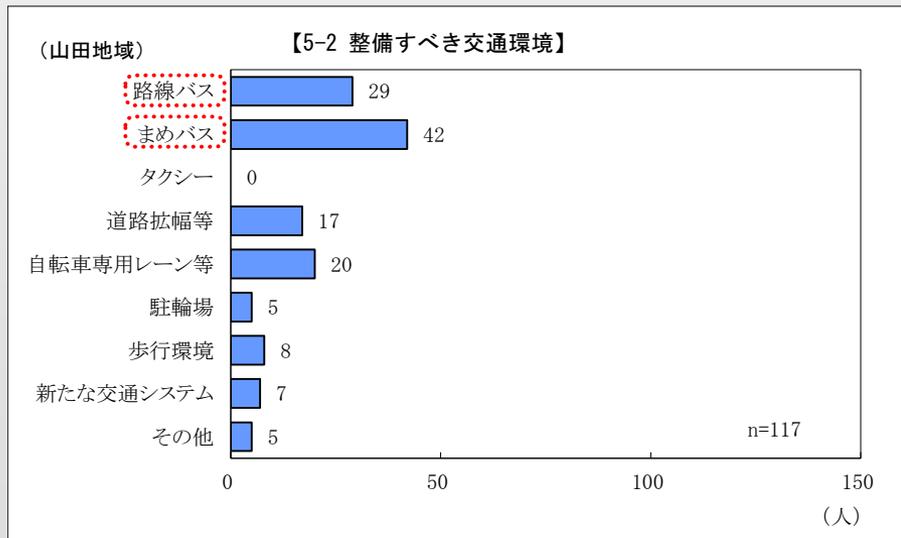
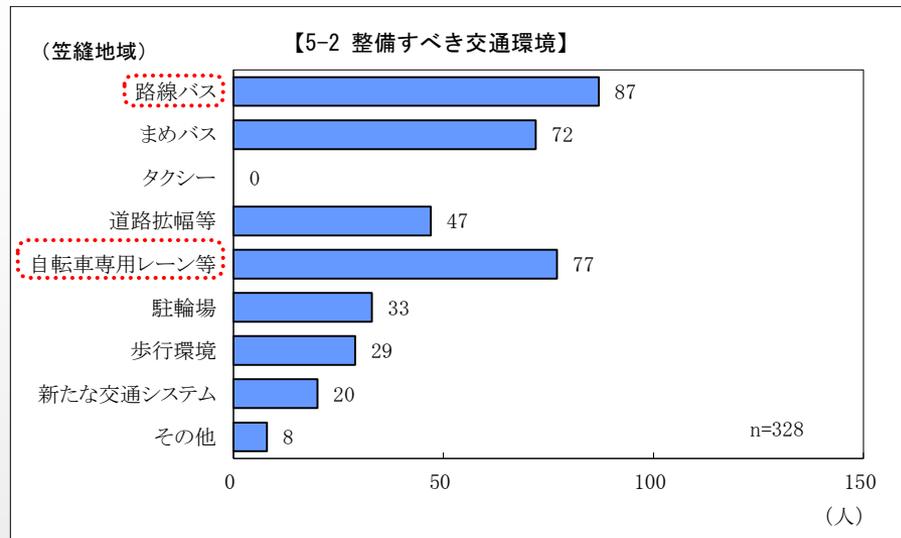
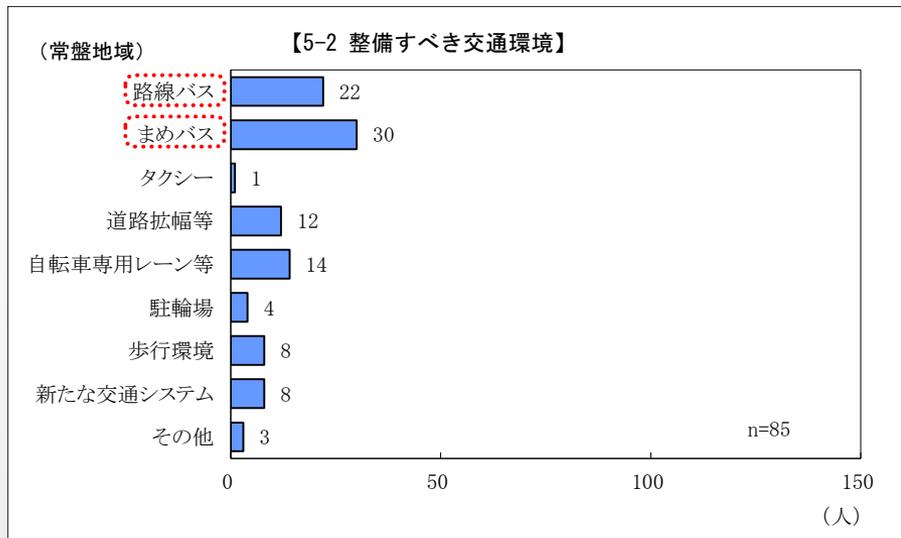
(老上中学地域) 【5-1 移動を充実させる地域】



(玉川中学地域) 【5-1 移動を充実させる地域】

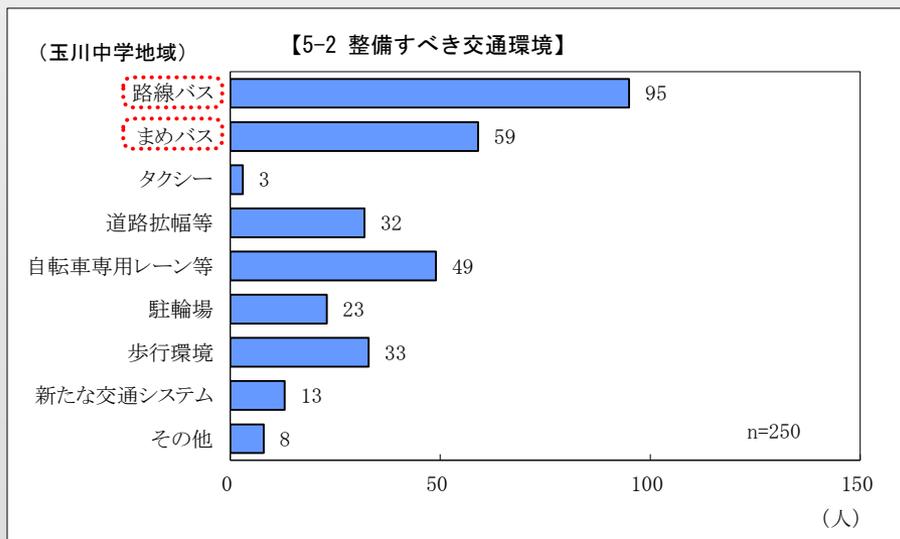
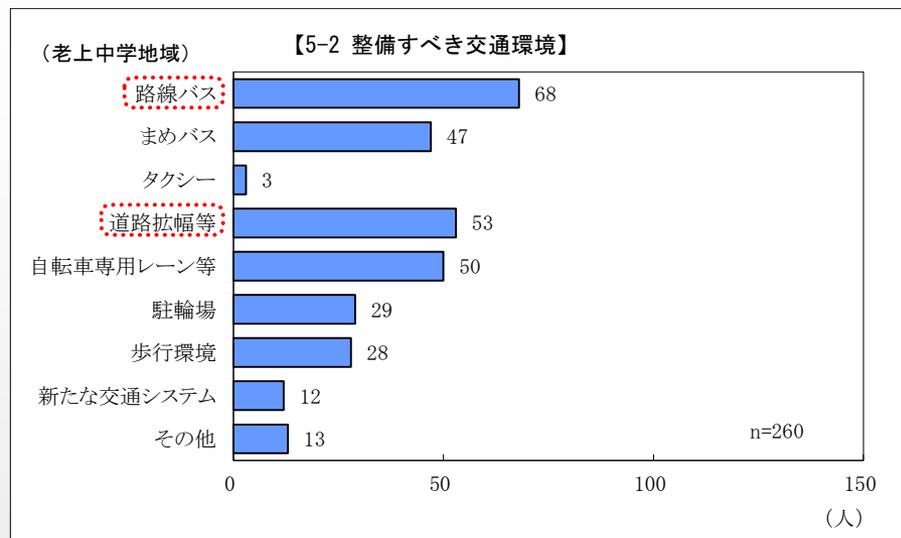
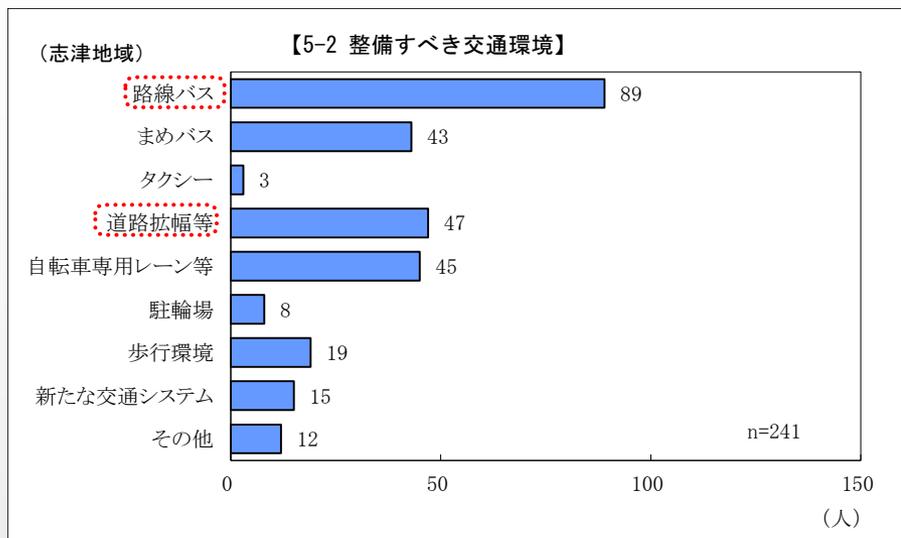


# 5. 将来交通のあり方(質問 5-2)



上位1位・2位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-2)

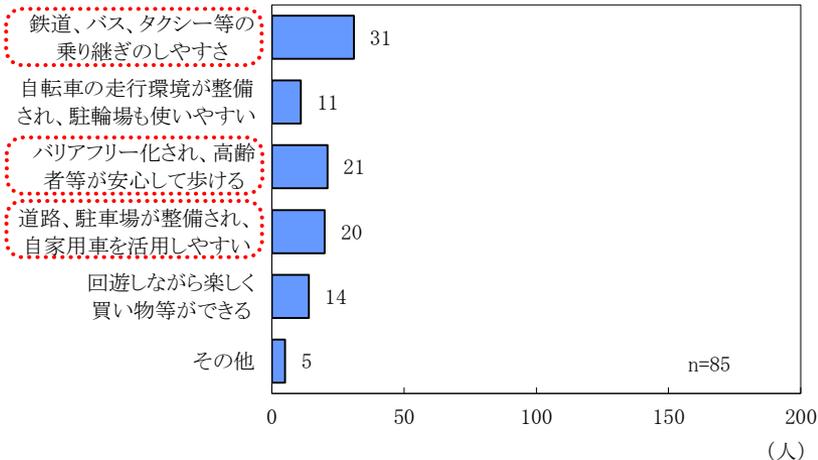


上位1位・2位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

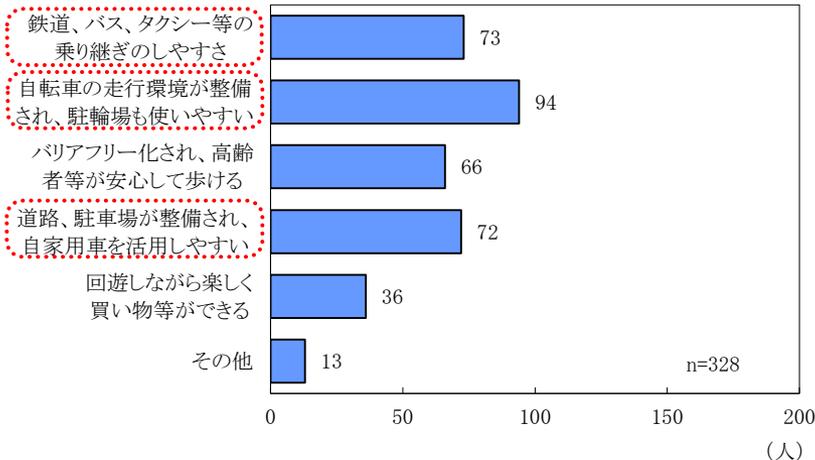
(常盤地域)

【5-3 将来の交通環境】



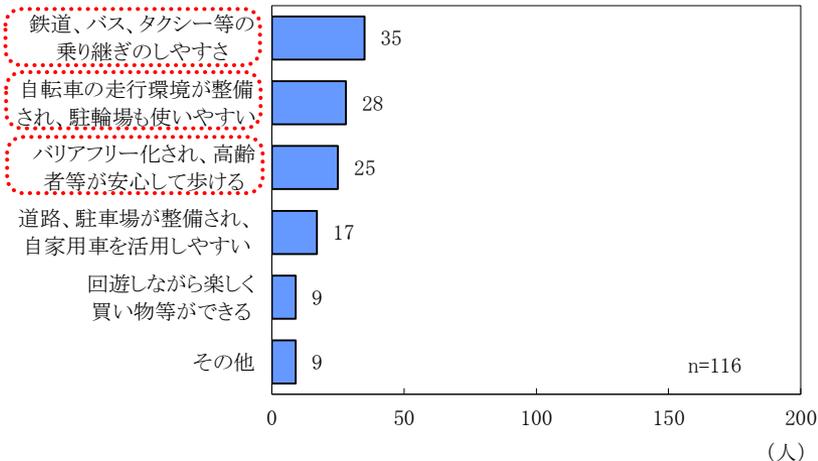
(笠縫地域)

【5-3 将来の交通環境】



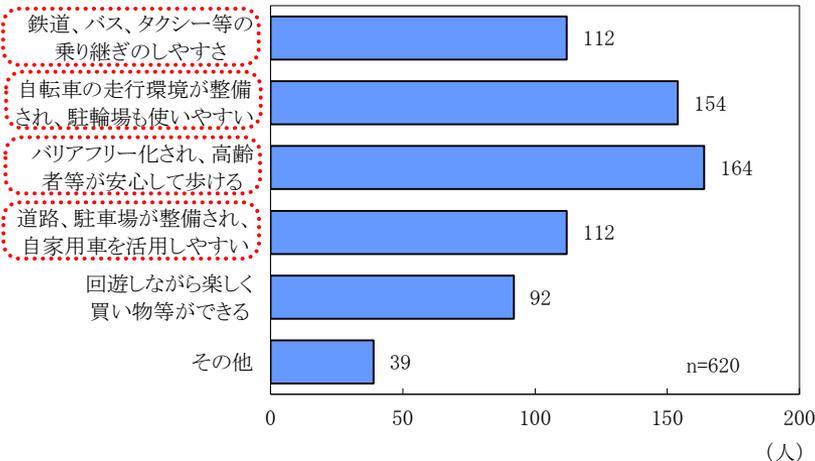
(山田地域)

【5-3 将来の交通環境】



(草津地域)

【5-3 将来の交通環境】

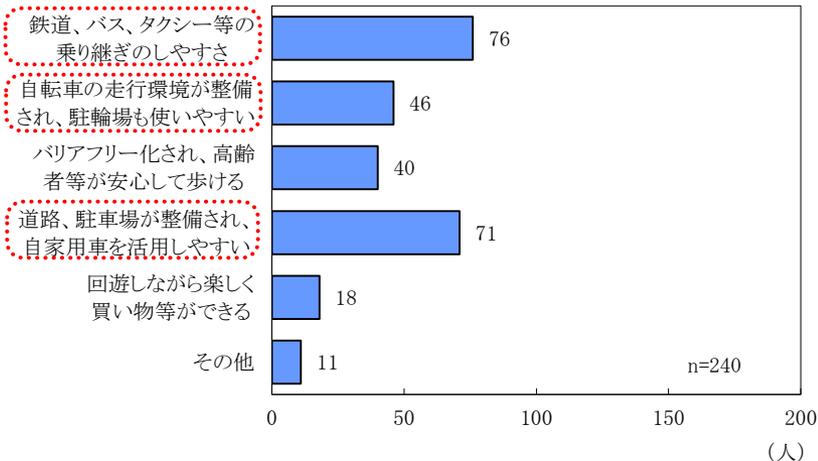


上位1位・2位・3位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

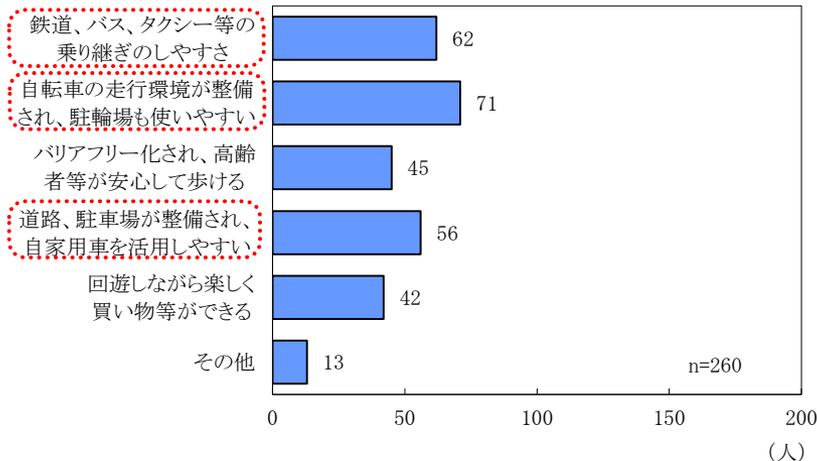
(志津地域)

【5-3 将来の交通環境】



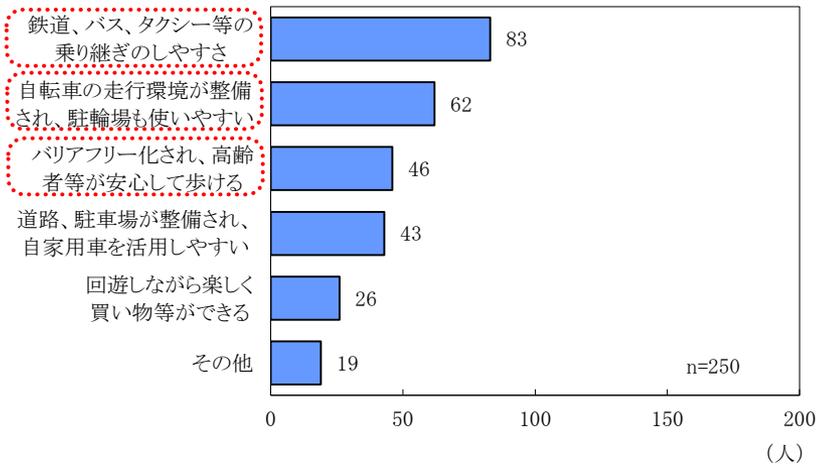
(老上中学地域)

【5-3 将来の交通環境】



(玉川中学地域)

【5-3 将来の交通環境】

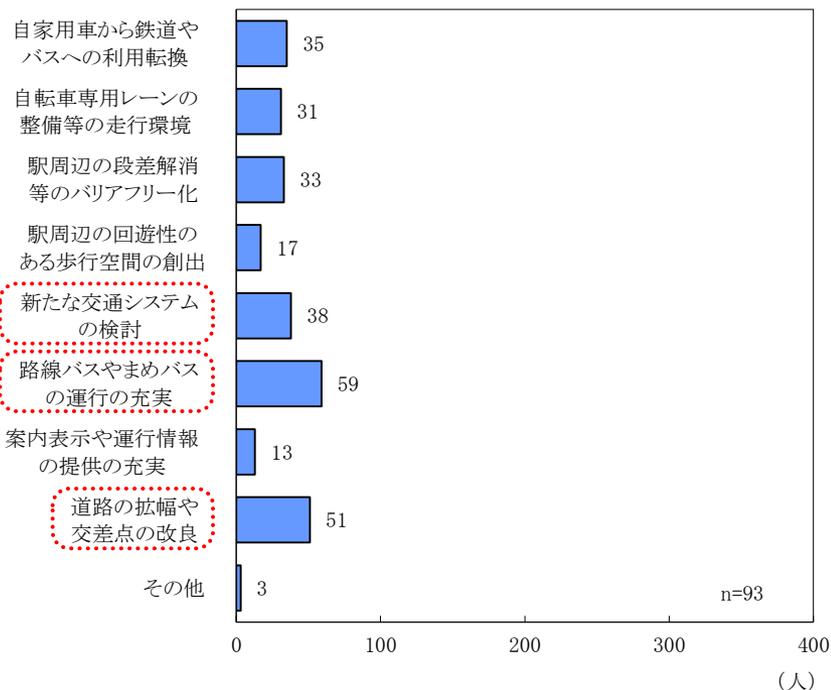


上位1位・2位・3位

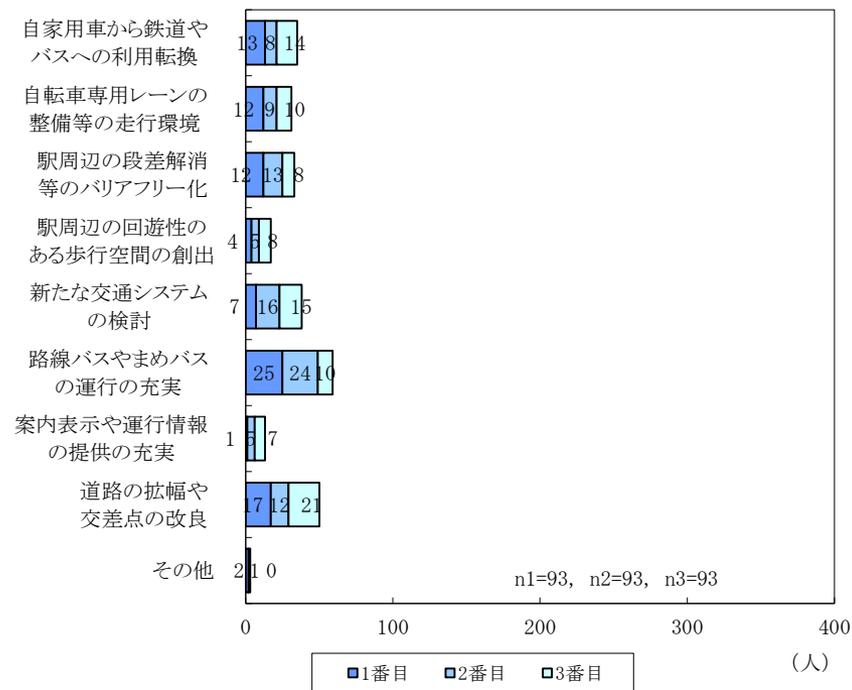
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ① 常盤地域

(常盤地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(常盤地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

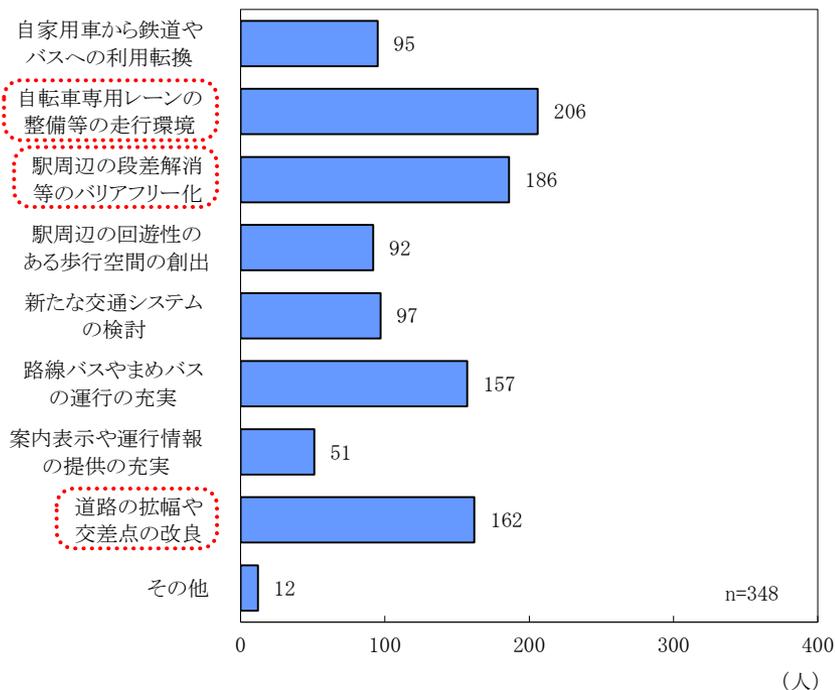


上位1位・2位・3位

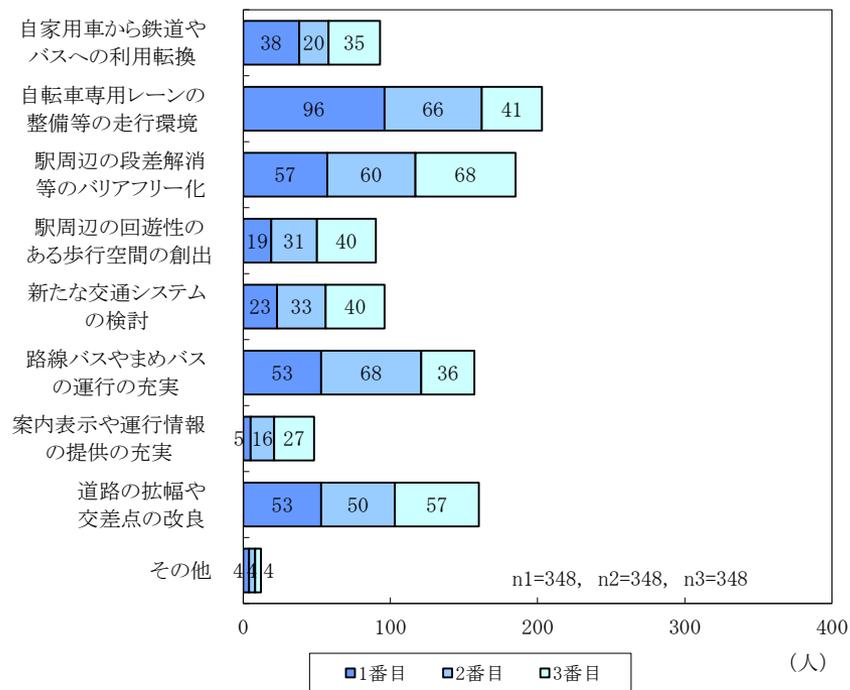
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ② 笠縫地域

(笠縫地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(笠縫地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

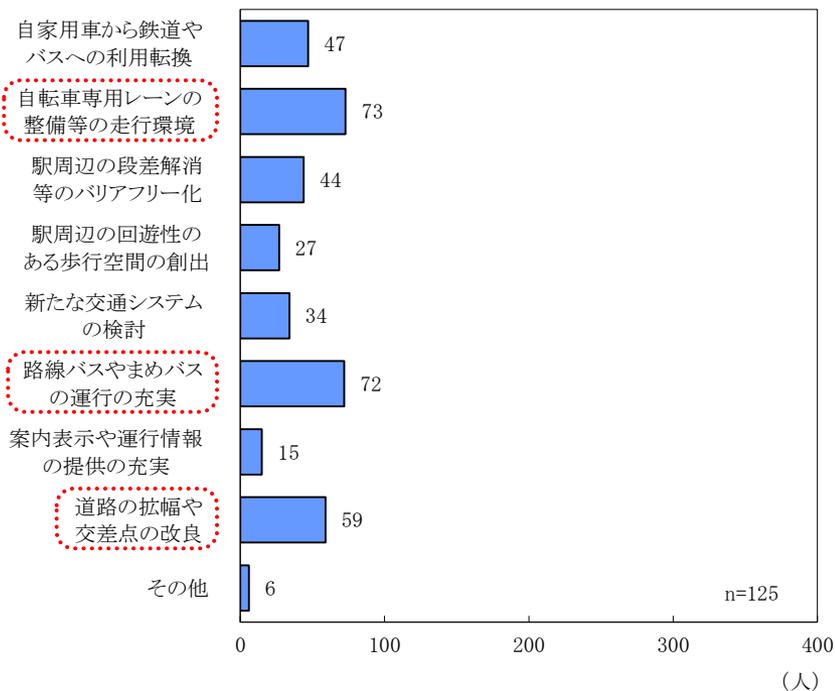


上位1位・2位・3位

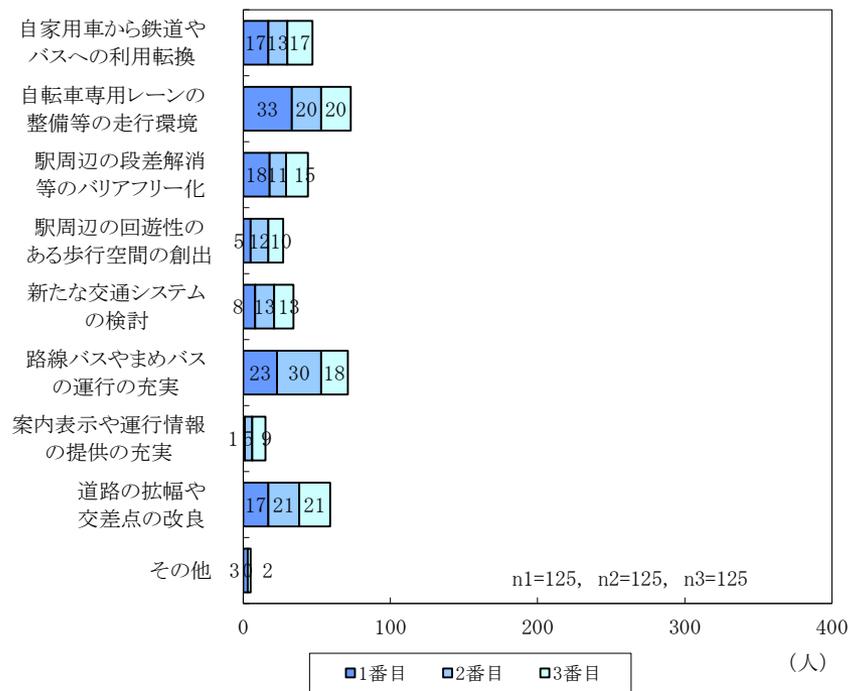
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ③山田地域

(山田地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(山田地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

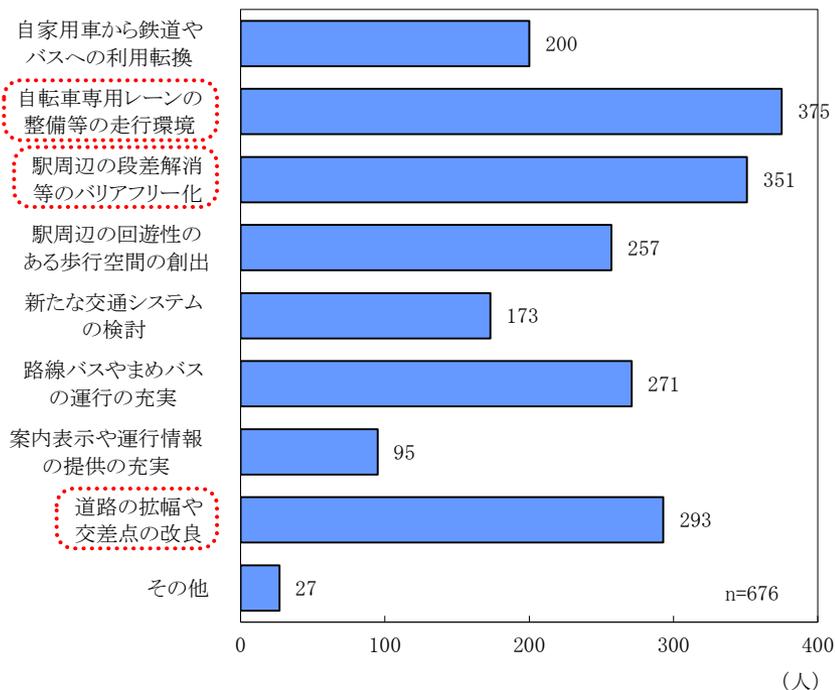


上位1位・2位・3位

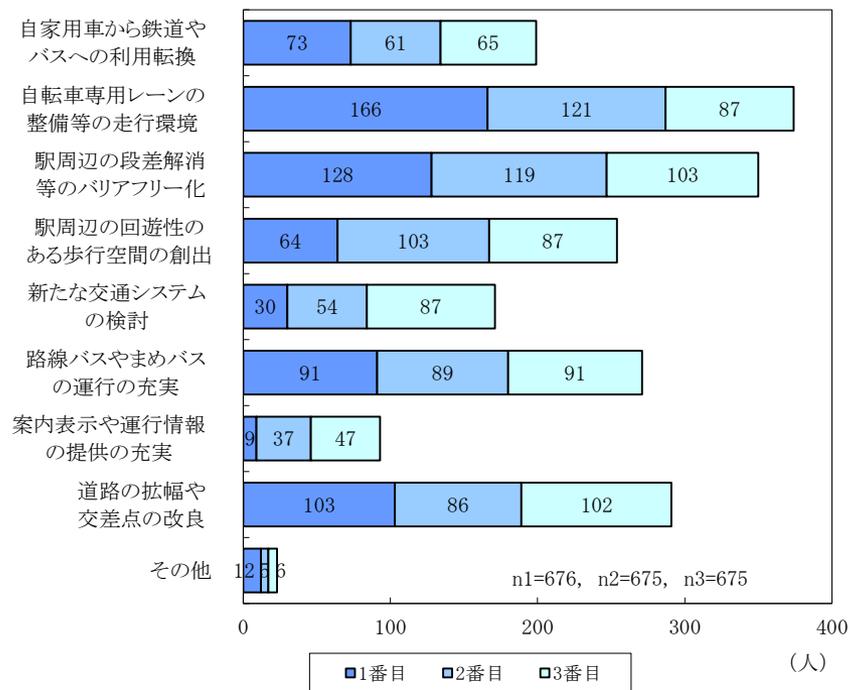
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ④草津地域

(草津地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(草津地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

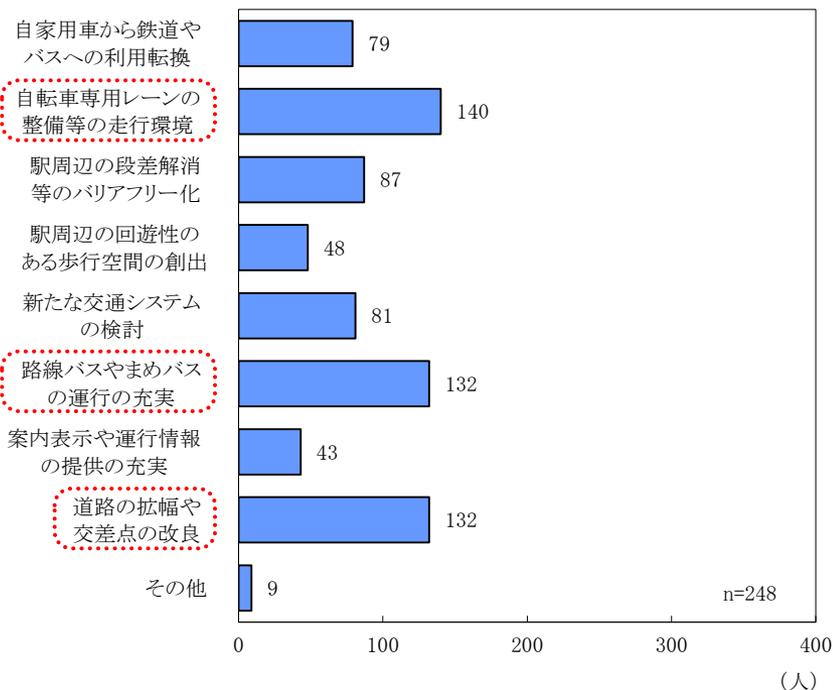


上位1位・2位・3位

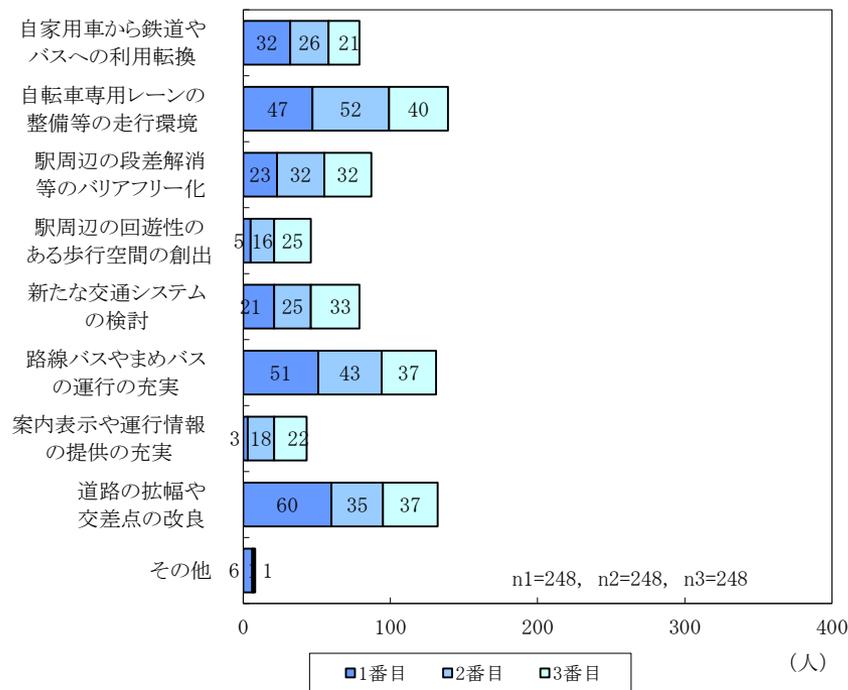
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ⑤ 志津地域

(志津地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(志津地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

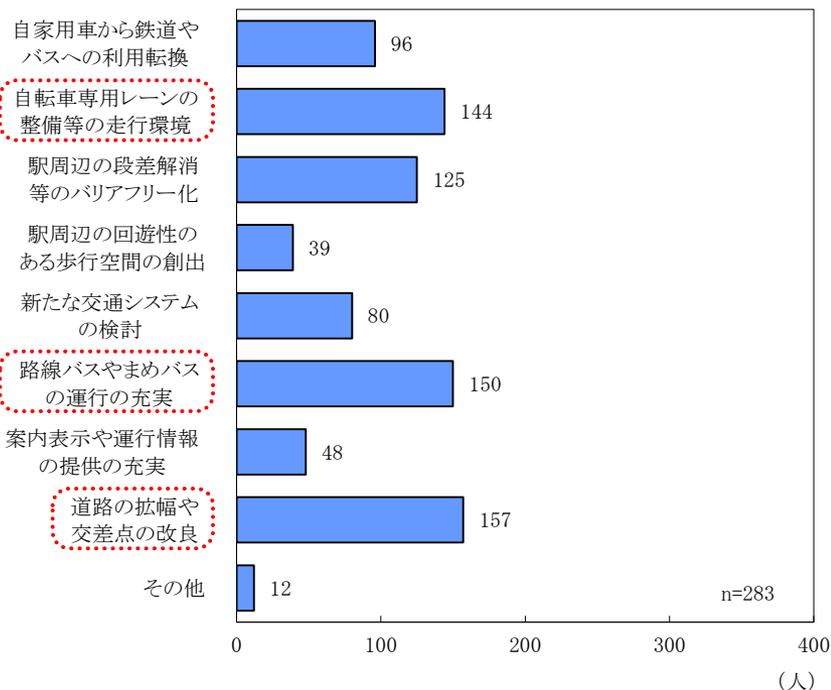


上位1位・2位・3位

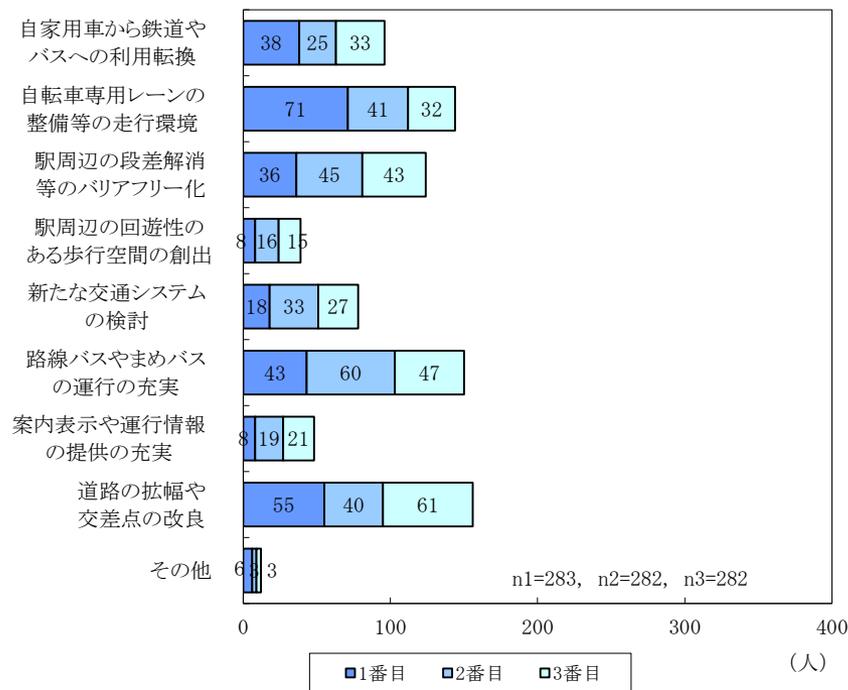
# 5. 将来交通のあり方 (質問 5-4)

## ⑥ 老上中学校地域

(老上中学地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(老上中学地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

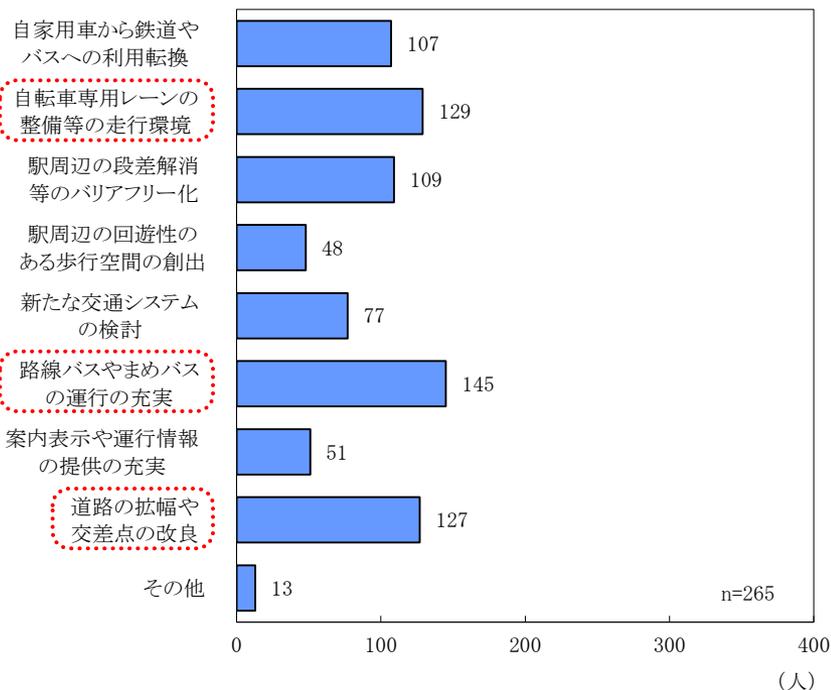


上位1位・2位・3位

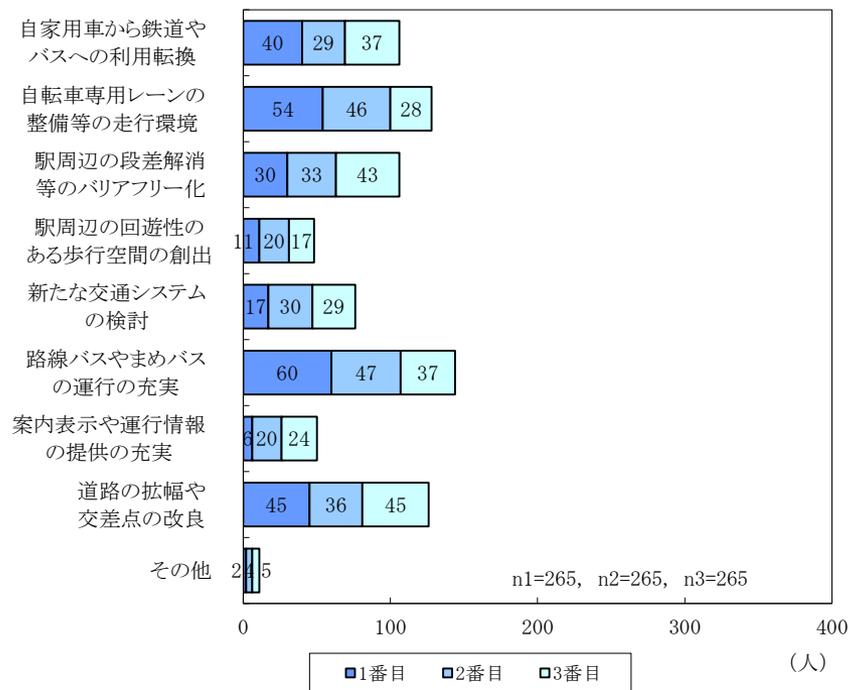
# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

## ⑦ 玉川中学校地域

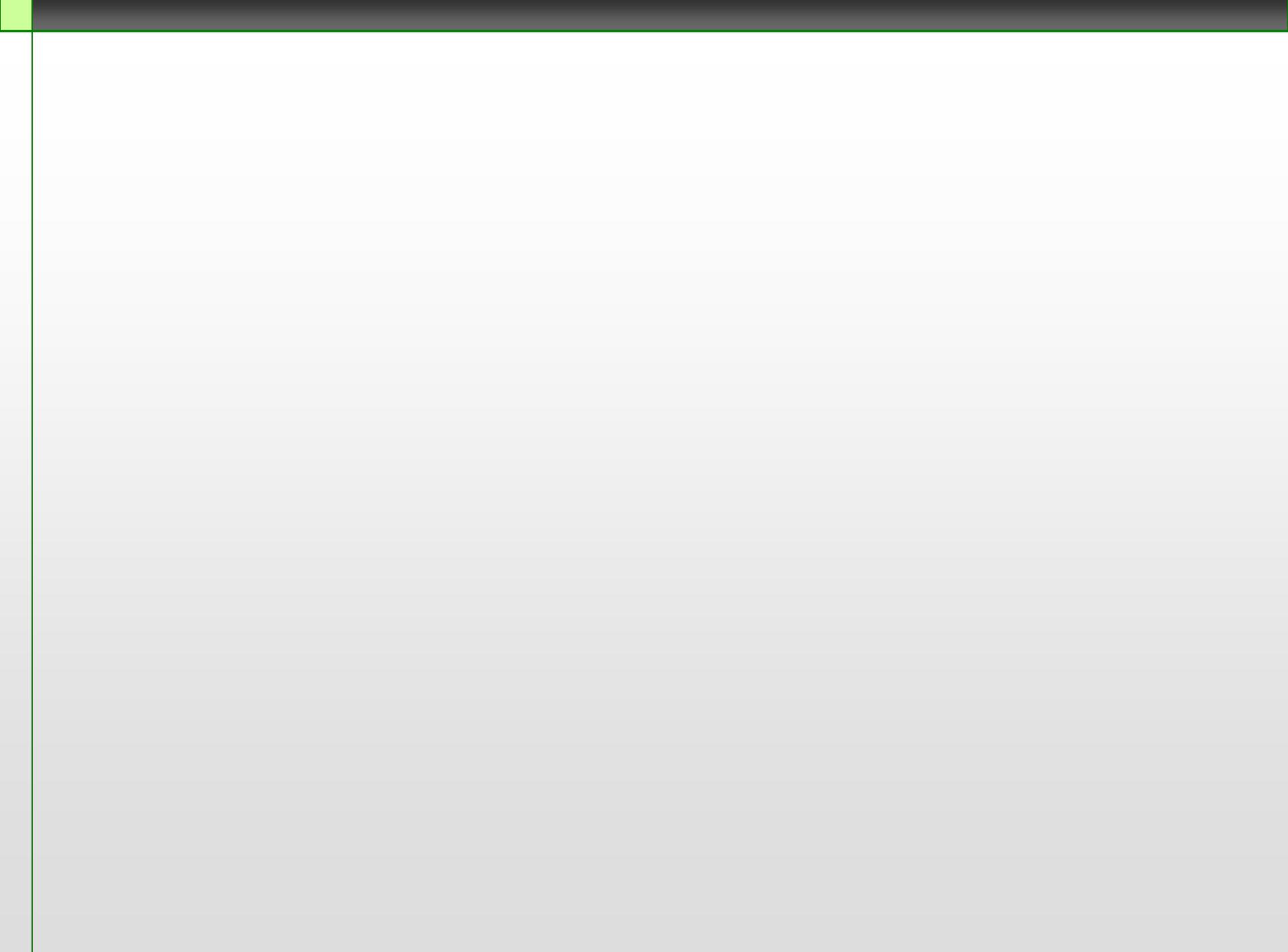
(玉川中学地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(玉川中学地域) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



上位1位・2位・3位

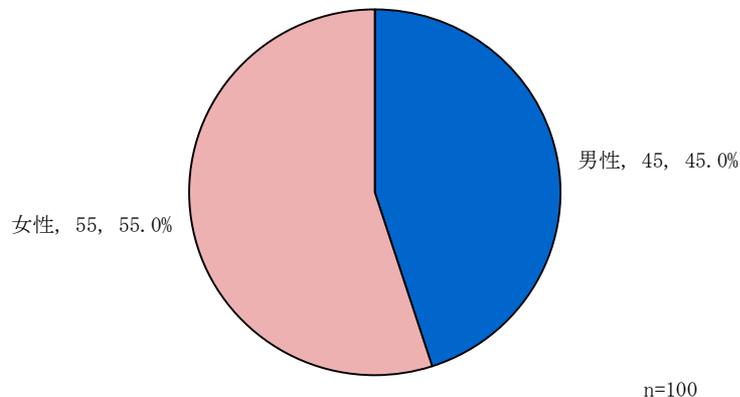


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ① 常盤地域

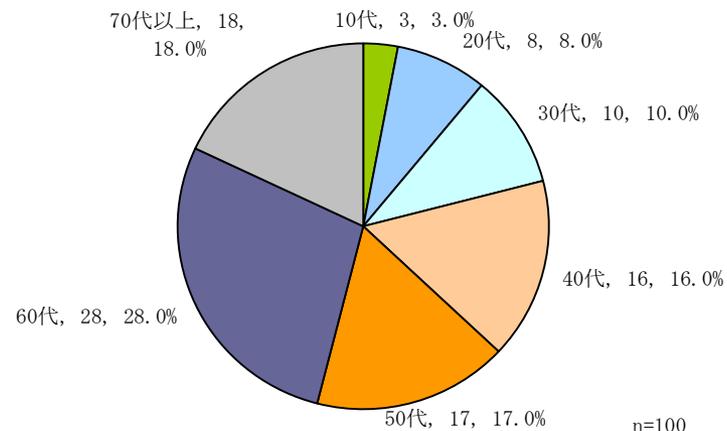
(常盤地域)

【1-1 回答者の性別】



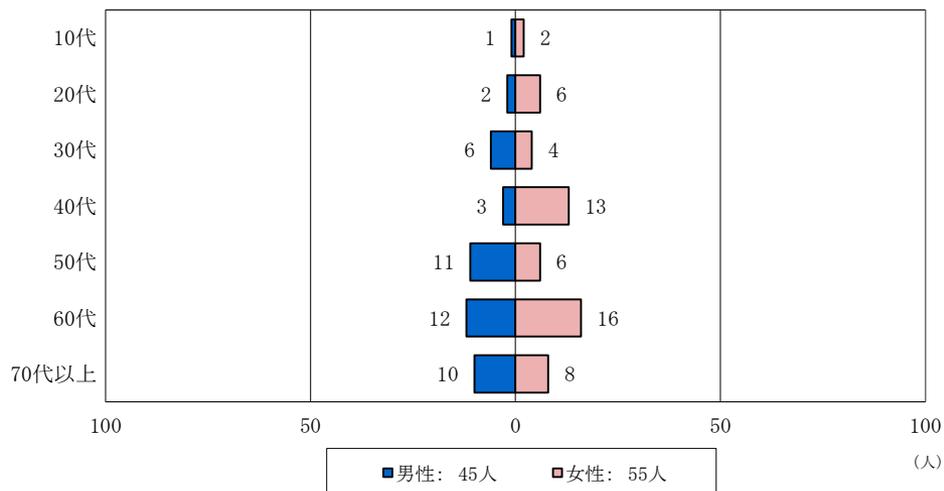
(常盤地域)

【1-2 回答者の年齢】



(常盤地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

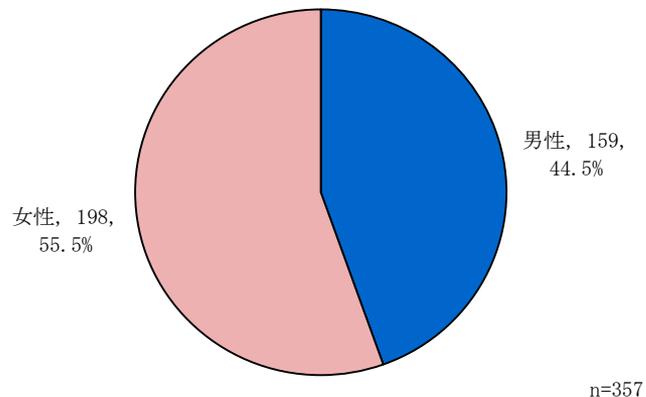


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ② 笠縫地域

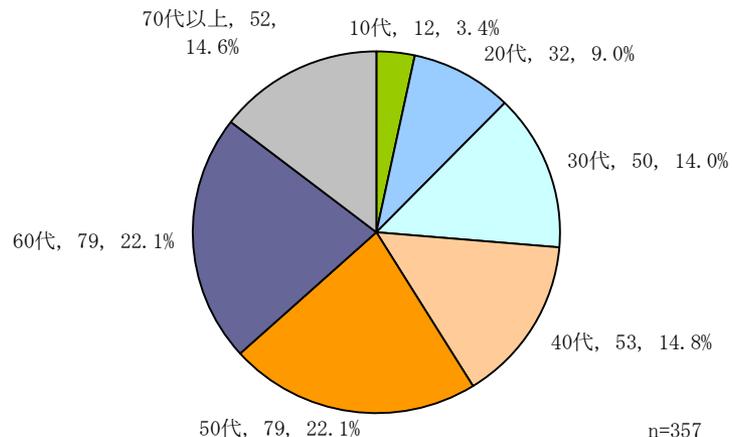
(笠縫地域)

【1-1 回答者の性別】



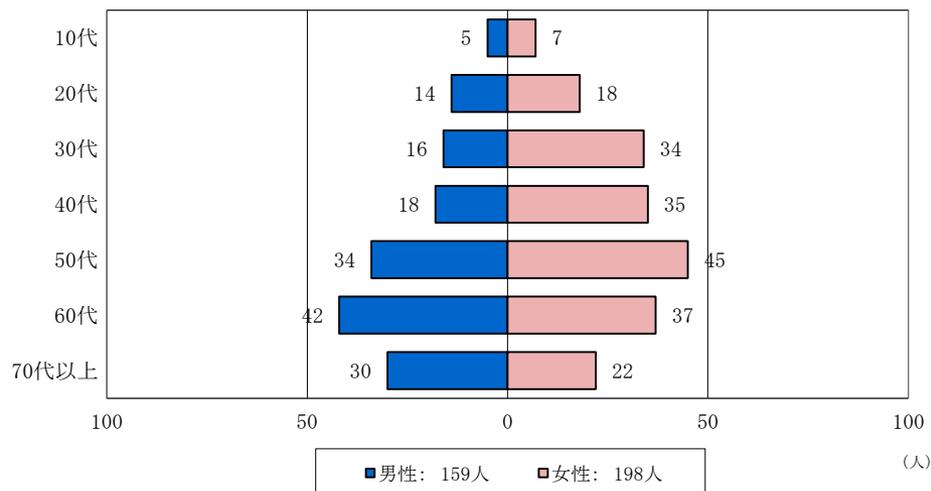
(笠縫地域)

【1-2 回答者の年齢】



(笠縫地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

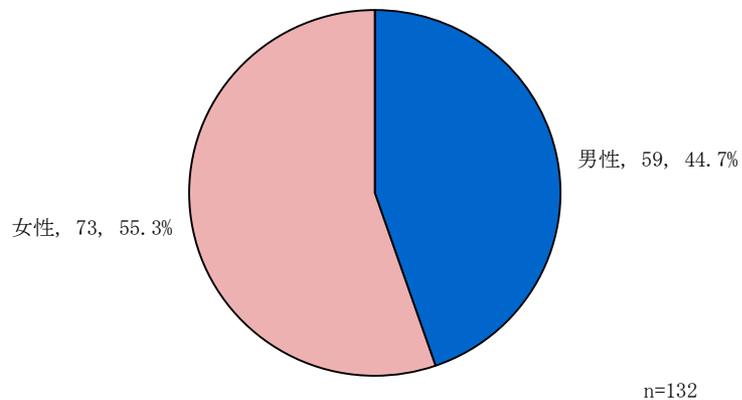


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ③ 山田地域

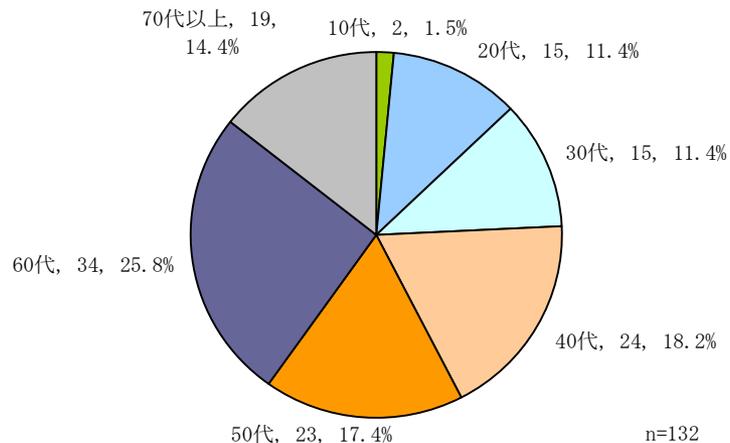
(山田地域)

【1-1 回答者の性別】



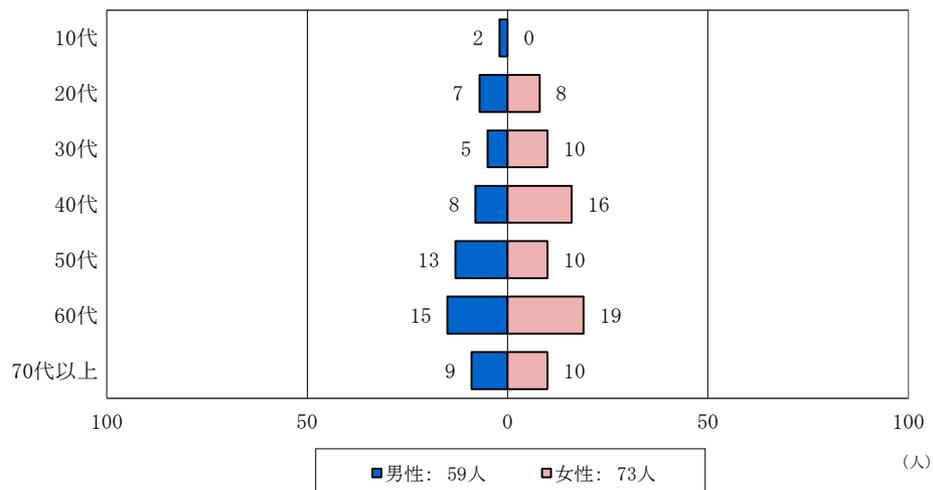
(山田地域)

【1-2 回答者の年齢】



(山田地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

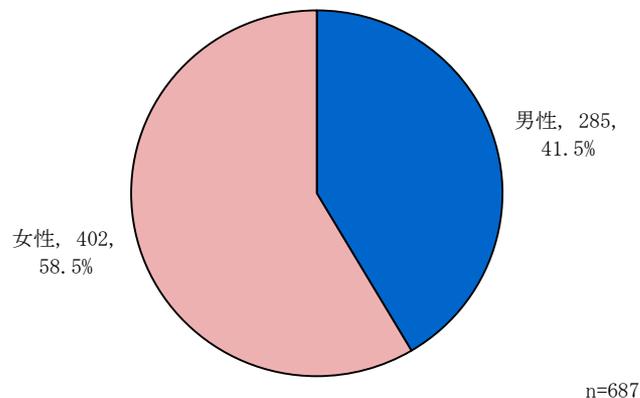


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ④草津地域

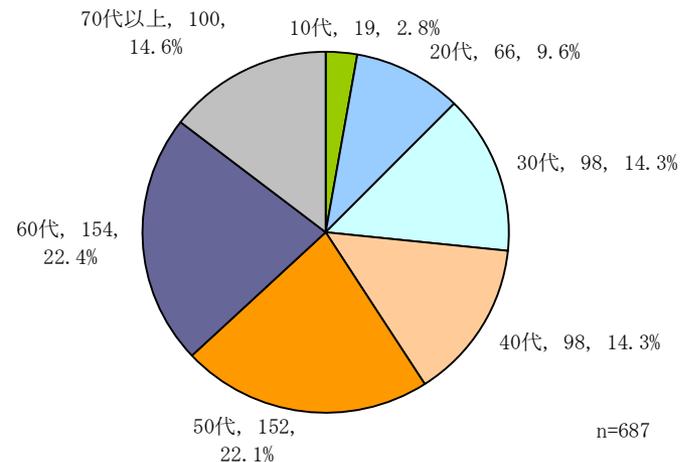
(草津地域)

【1-1 回答者の性別】



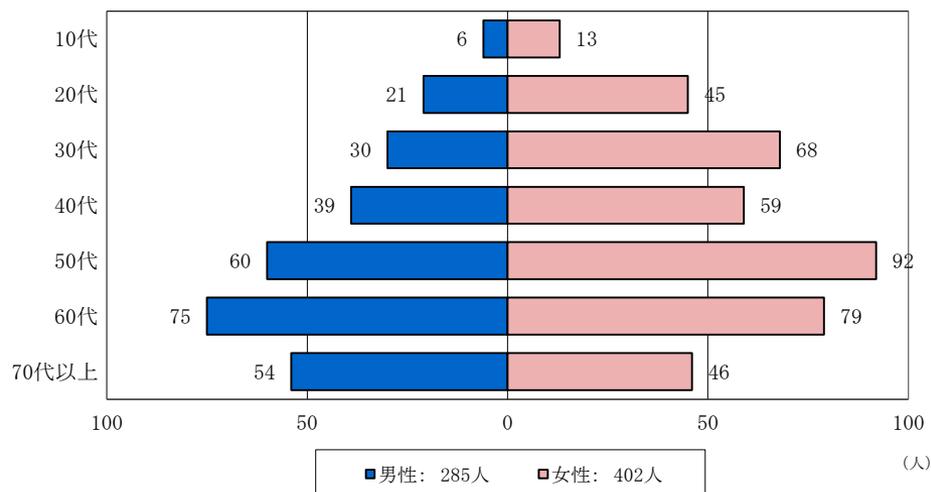
(草津地域)

【1-2 回答者の年齢】



(草津地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

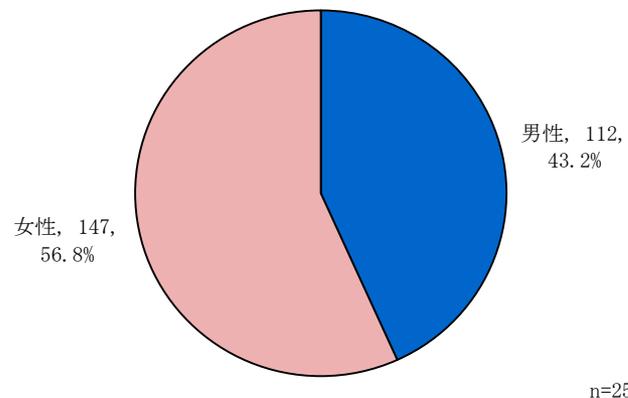


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ⑤ 志津地域

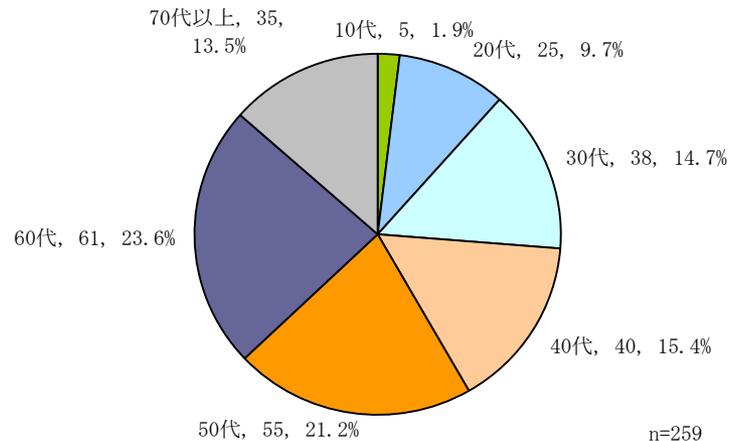
(志津地域)

【1-1 回答者の性別】



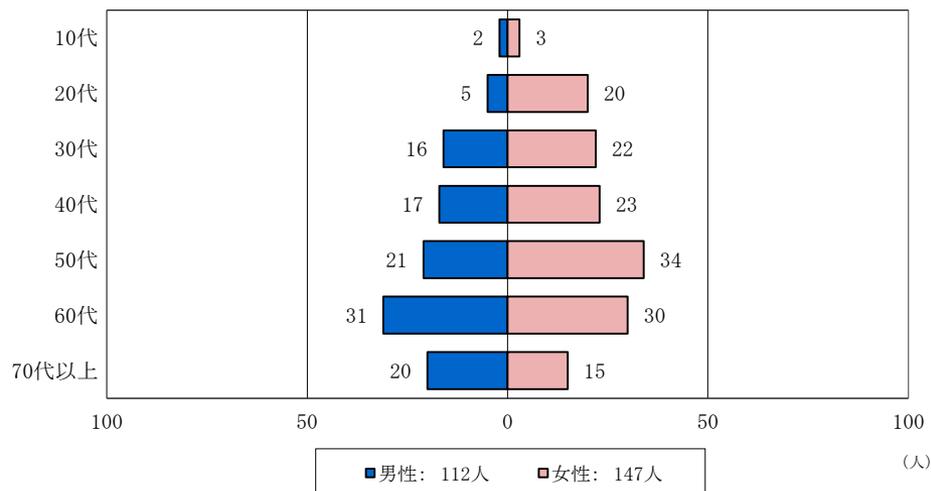
(志津地域)

【1-2 回答者の年齢】



(志津地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

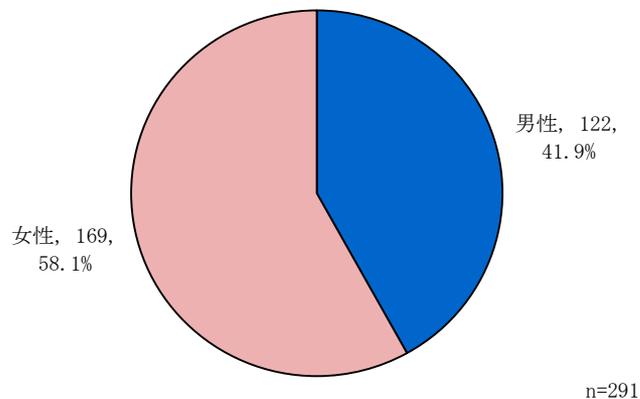


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ⑥ 老上中学校地域

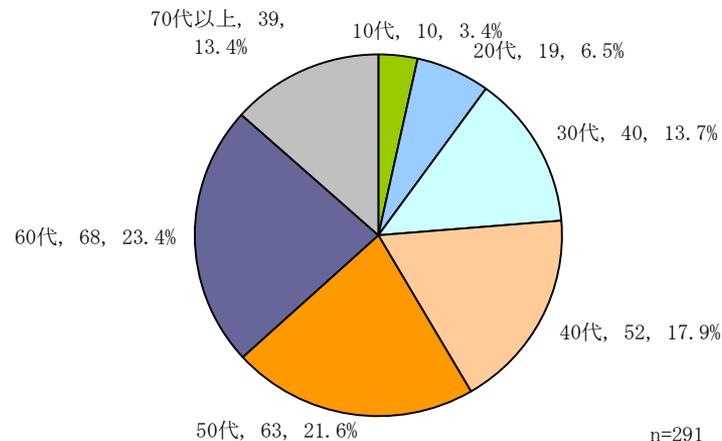
(老上中学地域)

【1-1 回答者の性別】



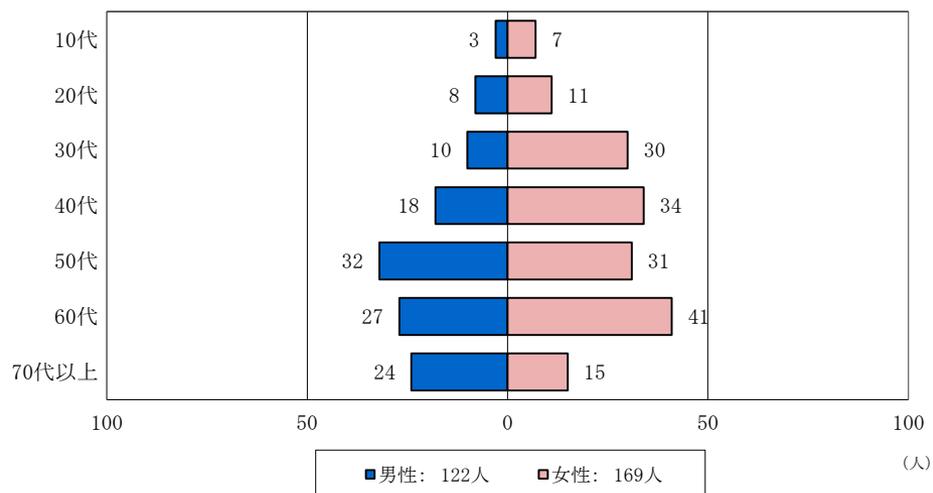
(老上中学地域)

【1-2 回答者の年齢】



(老上中学地域)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

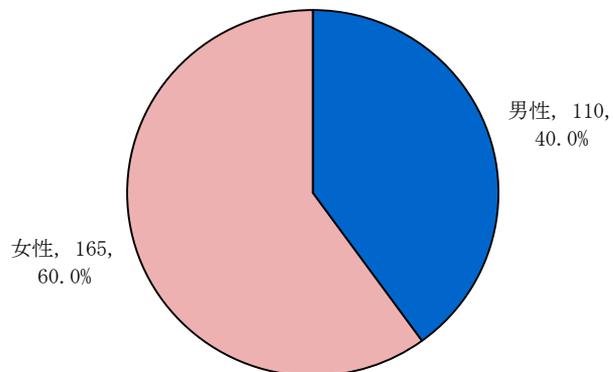


# 1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

## ⑦ 玉川中学校地域

(玉川中学地域)

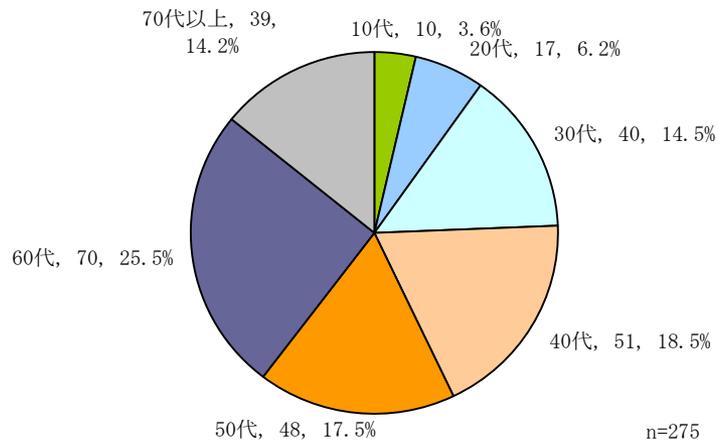
【1-1 回答者の性別】



n=275

(玉川中学地域)

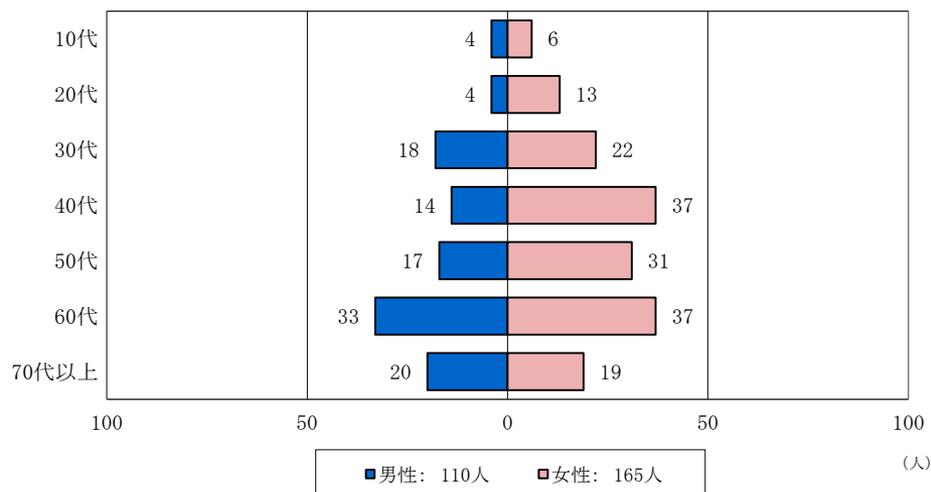
【1-2 回答者の年齢】



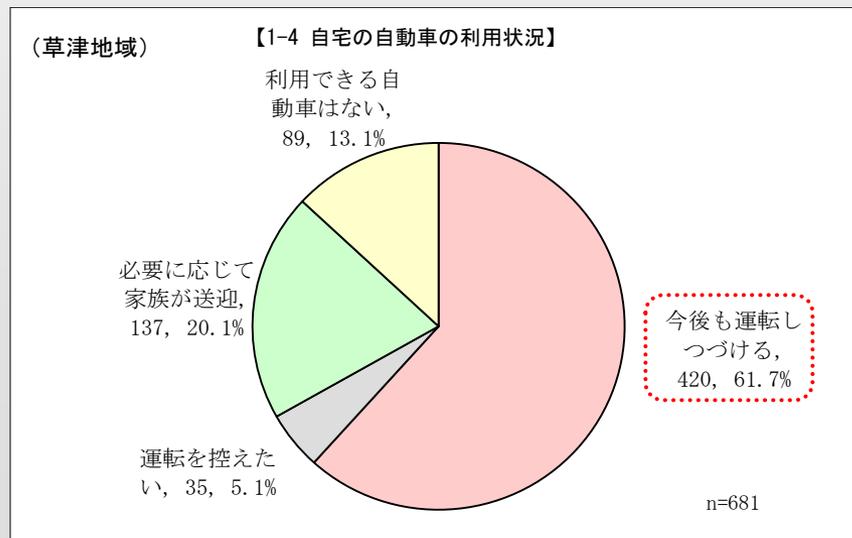
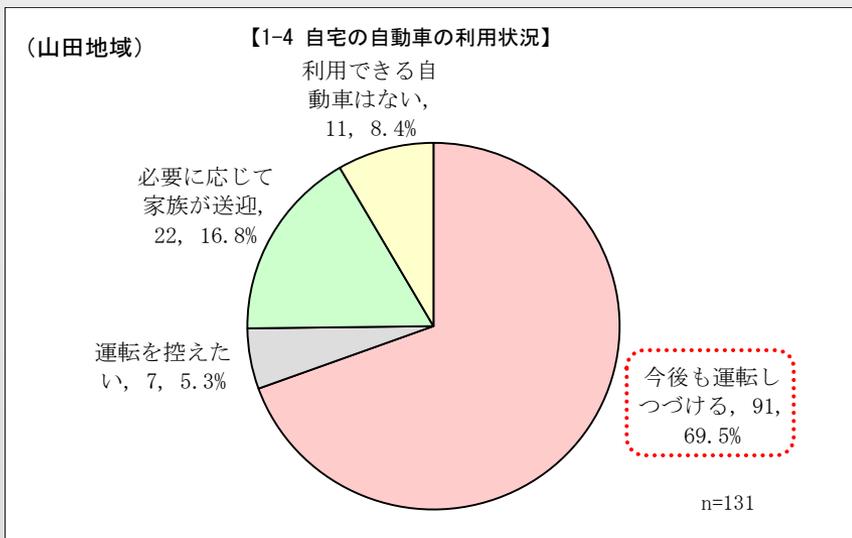
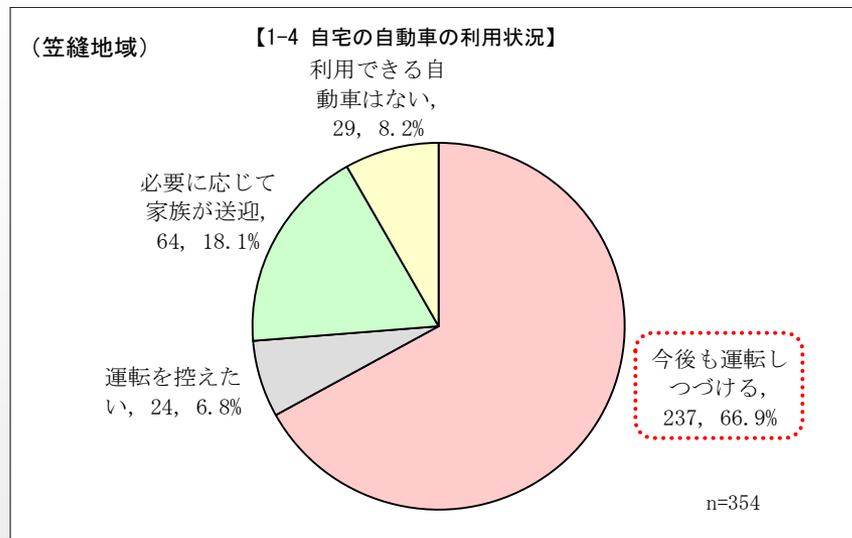
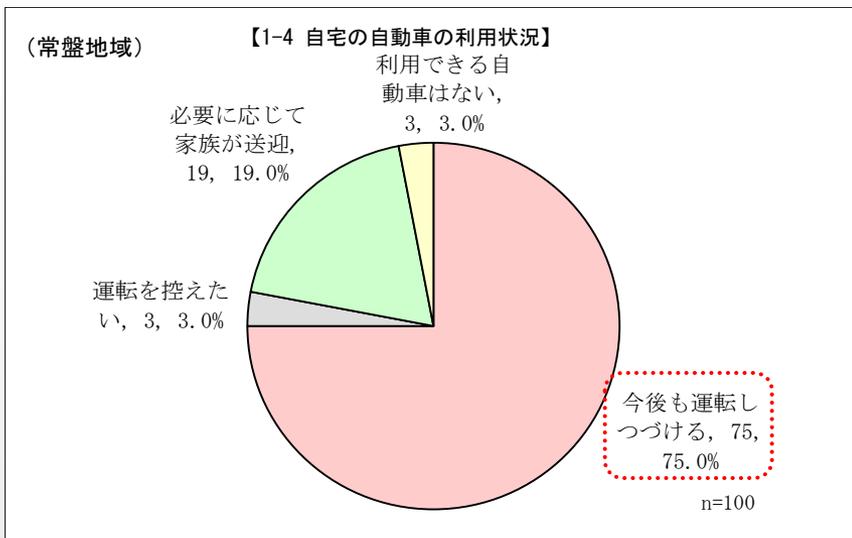
n=275

(玉川中学地域)

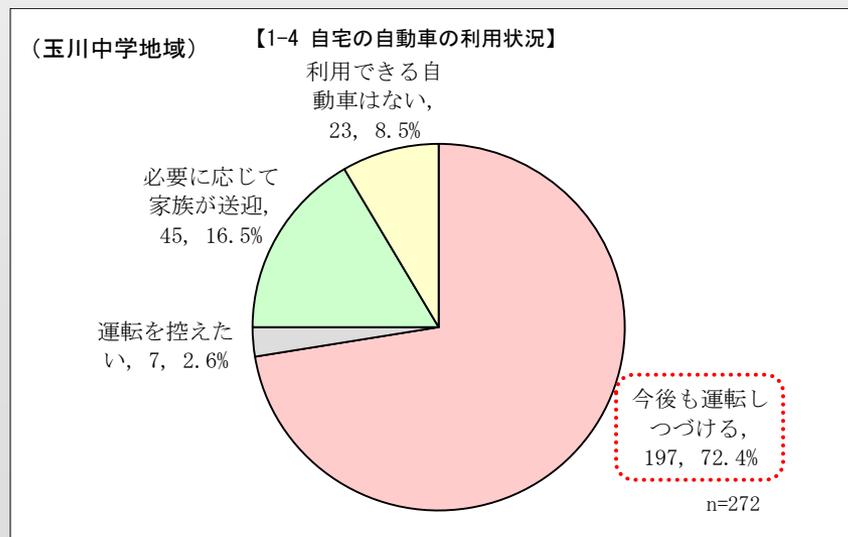
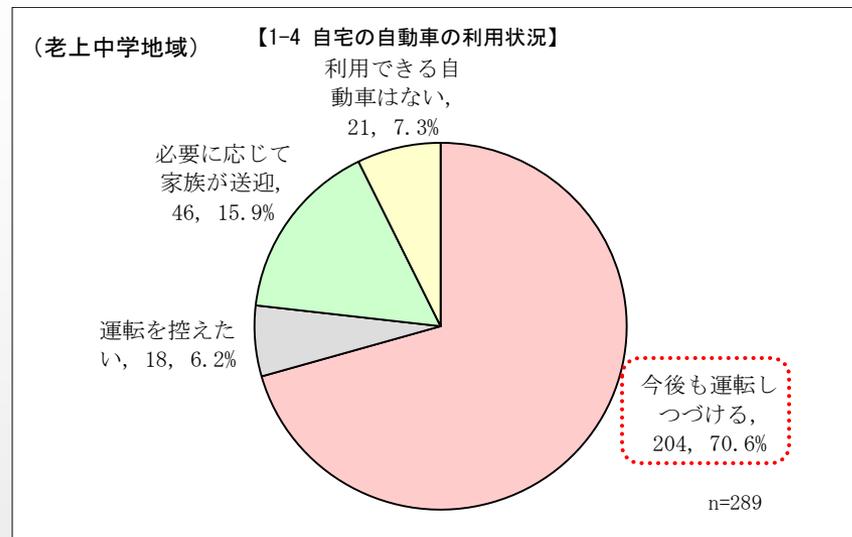
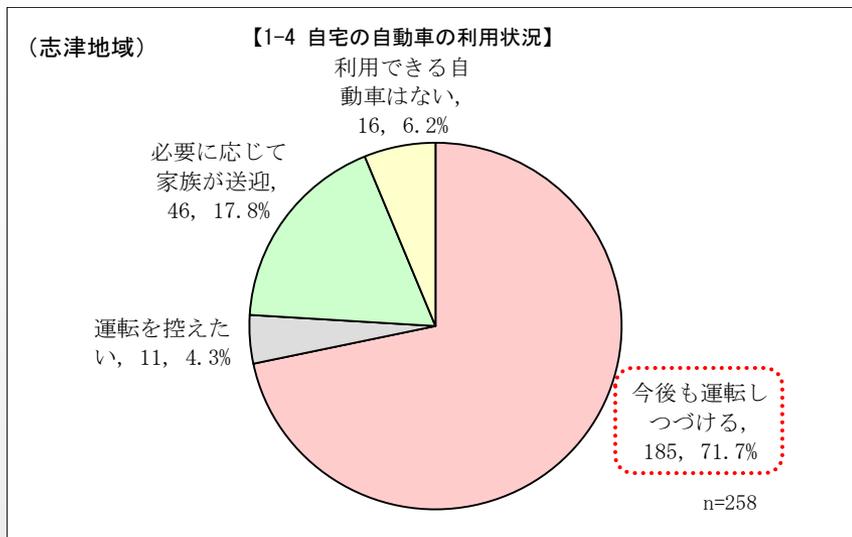
【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】



# 1. 回答者の属性 (質問 1-4)



# 1. 回答者の属性 (質問 1-4)



## 6. 結果の整理

	自宅の自動車の利用 状況(Q1-4)	自宅周辺の道路を歩 くときの印象(Q2-1) ※そう思う+やや思う合 計値の最も高い内容	自宅周辺の歩行環境 の外出頻度への影響 (Q2-2)	外出頻度に影響を与 えている項目(Q2-3) ※上位1位・2位
①常盤地域	今後も運転(75.0%)	歩道がない/狭い道 路が多い(81.5%)	影響はない(80.4%)	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道 路が多い
②笠縫地域	今後も運転(66.9%)	夜間の道が暗い・休憩 場所がない(63.8%)	影響はない(86.6%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い
③山田地域	今後も運転(69.5%)	歩道がない/狭い道 路が多い(70.5%)	影響はない(78.1%)	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道 路が多い
④草津地域	今後も運転(61.7%)	歩道走行の自転車が多 い(69.9%)	影響はない(85.3%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い
⑤志津地域	今後も運転(71.7%)	夜間の道が暗い (76.5%)	影響はない(77.6%)	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道 路が多い
⑥老上中学地域	今後も運転(70.6%)	夜間の道が暗い (64.3%)	影響はない(80.8%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い
⑦玉川中学地域	今後も運転(72.4%)	歩道走行の自転車が多 い(69.9%)	影響はない(86.0%)	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道走行の自転車 が多い

## 6. 結果の整理

	自転車利用の有無 (Q3-1)	自転車の利用頻度 (Q3-1) ※一番多い回答	自転車の利用目的 (Q3-2) ※上位1位・2位	利用する際の地域・施設・ 駐輪場(Q3-3) ※一番多い回答
①常盤地域	利用する(75.5%)	週に2~3回程度・月に 2~3回程度(25.0%)	1位:通勤・通学 2位:買い物	地 域:湖岸エリア 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
②笠縫地域	利用する(88.4%)	ほぼ毎日(40.1%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
③山田地域	利用する(82.4%)	ほぼ毎日(38.8%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
④草津地域	利用する(79.9%)	ほぼ毎日(36.9%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
⑤志津地域	利用する(66.7%)	ほぼ毎日(28.4%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
⑥老上中学地域	利用する(81.4%)	ほぼ毎日(30.2%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:南草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
⑦玉川中学地域	利用する(63.7%)	ほぼ毎日(32.1%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:南草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)

## 6. 結果の整理

	自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの(Q3-4) ※重視する+やや重視合計値の最も高い内容	公共交通利用の有無(Q4-1) ※一番多い回答	公共交通の利用頻度(Q4-1) ※一番多い回答	利用するバスの種類(Q4-2) ※一番多い回答
①常盤地域	安全な走行環境の整備(88.3%)	バスと鉄道・利用していない(35.7%)	半年に1~2回程度(31.0%)	利用しない
②笠縫地域	安全な走行環境の整備(87.5%)	鉄道のみ(52.3%)	半年に1~2回程度(24.5%)	利用しない
③山田地域	安全な走行環境の整備(88.6%)	鉄道のみ(42.2%)	半年に1~2回程度(27.6%)	利用しない
④草津地域	安全な走行環境の整備(85.4%)	鉄道のみ(70.4%)	月に1回程度(23.5%)	利用しない
⑤志津地域	安全な走行環境の整備(90.1%)	バスと鉄道(44.1%)	半年に1~2回程度(30.9%)	路線バス
⑥老上中学地域	駅周辺での駐輪場整備(89.4%)	鉄道のみ(54.9%)	月に1回程度(23.6%)	利用しない
⑦玉川中学地域	安全な走行環境の整備(90.2%)	鉄道のみ(44.5%)	月に1回程度(23.2%)	路線バス

## 6. 結果の整理

	バスの運行サービスの満足度(Q4-3) ※大変不満+やや不満 合計値の最も高い内容	バスの運行サービスの重要度(Q4-3) ※重視する+やや重視合 計値の最も高い内容	移動を充実させる 地域(Q5-1) ※一番多い回答	整備すべき交通環境 (Q5-2) ※上位1位・2位
①常盤地域	朝夕の運行本数 (59.8%)	朝夕の運行本数 (66.6%)	草津駅周辺	1位:まめバス 2位:路線バス
②笠縫地域	朝夕の運行本数 (59.4%)	朝夕の運行本数 (66.9%)	草津駅周辺	1位:路線バス 2位:自転車専用レーン等
③山田地域	朝夕の運行本数 (63.4%)	運行ルート(67.3%)	草津駅周辺	1位:まめバス 2位:路線バス
④草津地域	朝夕の運行本数 (39.7%)	運行ルート(61.3%)	草津駅周辺	1位:自転車専用レーン等 2位:まめバス
⑤志津地域	昼間の運行本数 (62.8%)	運行ルート(73.7%)	南草津駅周辺	1位:路線バス 2位:道路拡幅等
⑥老上中学地域	朝夕の運行本数 (52.6%)	普通運賃(65.8%)	南草津駅周辺	1位:路線バス 2位:道路拡幅等
⑦玉川中学地域	昼間の運行本数 (46.8%)	普通運賃(65.8%)	南草津駅周辺	1位:路線バス 2位:まめバス

# 6. 結果の整理

	将来の交通環境(Q5-3) ※上位1位・2位・3位	今後10年先の交通環境整備の方向性(Q5-4) ※上位1位・2位・3位
①常盤地域	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける 3位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:路線バスやまめバスの運行の充実 2位:道路の拡幅や交差点の改良 3位:新たな交通システムの検討
②笠縫地域	1位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 2位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:駅周辺の段差解消等のバリアフリー化 3位:道路の拡幅や交差点の改良
③山田地域	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 3位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:路線バスやまめバスの運行の充実 3位:道路の拡幅や交差点の改良
④草津地域	1位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける 2位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 3位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ・道路、 駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:駅周辺の段差解消等のバリアフリー化 3位:道路の拡幅や交差点の改良
⑤志津地域	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい 3位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:路線バスやまめバスの運行の充実・道路の拡 幅や交差点の改良 3位:駅周辺の段差解消等のバリアフリー化
⑥老上中学地域	1位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 2位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:道路の拡幅や交差点の改良 2位:路線バスやまめバスの運行の充実 3位:自転車専用レーンの整備等の走行環境
⑦玉川中学地域	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 3位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける	1位:路線バスやまめバスの運行の充実 2位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 3位:道路の拡幅や交差点の改良

# 市民アンケート調査について

## 年齢別

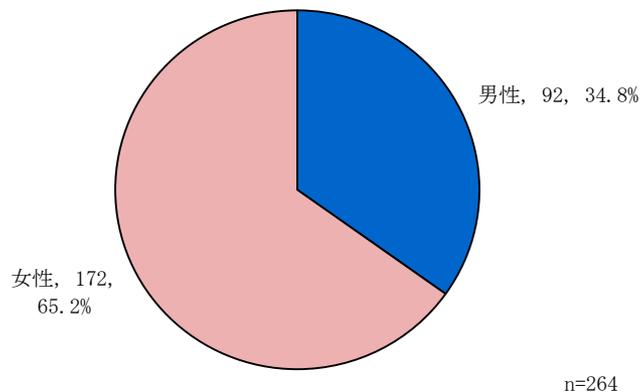
# ● 調査概要

- 《調査目的》 現況の交通行動や公共交通サービスの満足度・重要度の把握を行うとともに、交通ニーズを探る
- 《調査対象》 草津市民(18歳以上)
- 《発送日》 11月5日(月)
- 《配布・回収》 郵送配布・郵送回収
- 《配布数》 6,000部
- 《回収数》 2,196部(回収率36.6%)
- 《調査票》 A3両面・A4片面
- 《調査内容》
- ・ 回答者の属性
  - ・ 歩行環境
  - ・ 自転車の利用環境
  - ・ 公共交通の利用環境
  - ・ 将来交通のあり方
  - ・ 自由記述

# 1. 回答者の属性 (質問 1-1)

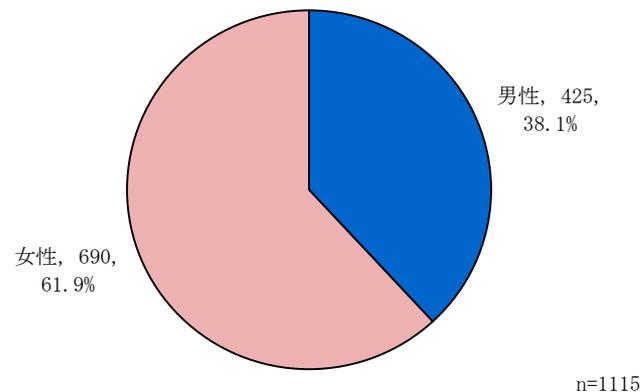
(10代～20代)

【1-1 回答者の性別】



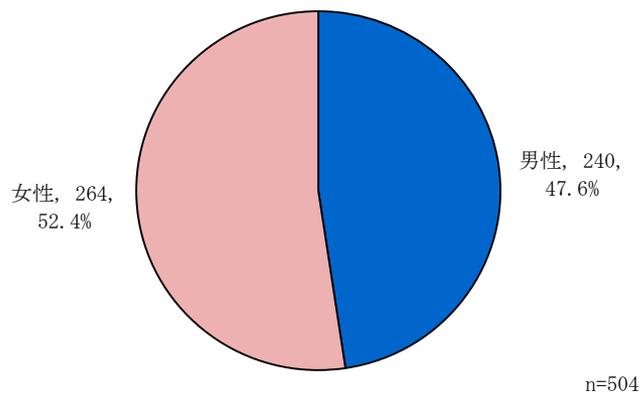
(30代～50代)

【1-1 回答者の性別】



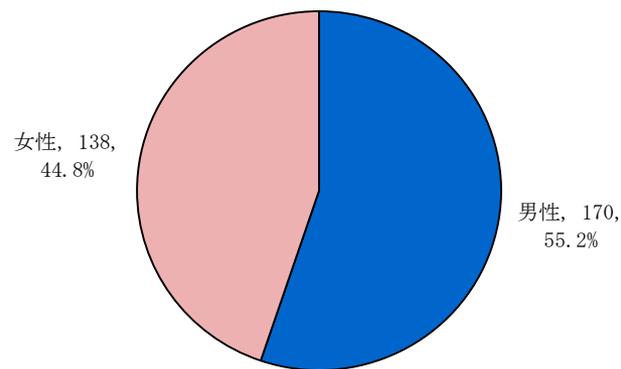
(60代)

【1-1 回答者の性別】



(70代以上)

【1-1 回答者の性別】



# 1. 回答者の属性 (質問 1-3)

(10代～20代)

	居住地	回答者数
草津市	1. 志津地区	22 人
	2. 志津南地区	8 人
	3. 矢倉学区	15 人
	4. 草津学区	38 人
	5. 大路地区	18 人
	6. 渋皮学区	14 人
	7. 老上学区	29 人
	8. 玉川学区	19 人
	9. 南笠東学区	8 人
	10. 山田学区	17 人
	11. 笠縫学区	25 人
	12. 笠縫東学区	19 人
	13. 常盤学区	11 人
	14. わからない	21 人
	不明	0 人
		264 人

(30代～50代)

	居住地	回答者数
草津市	1. 志津地区	111 人
	2. 志津南地区	22 人
	3. 矢倉学区	89 人
	4. 草津学区	119 人
	5. 大路地区	77 人
	6. 渋皮学区	63 人
	7. 老上学区	155 人
	8. 玉川学区	98 人
	9. 南笠東学区	41 人
	10. 山田学区	62 人
	11. 笠縫学区	107 人
	12. 笠縫東学区	75 人
	13. 常盤学区	43 人
	14. わからない	53 人
不明	0 人	
		1,115 人

# 1. 回答者の属性 (質問 1-3)

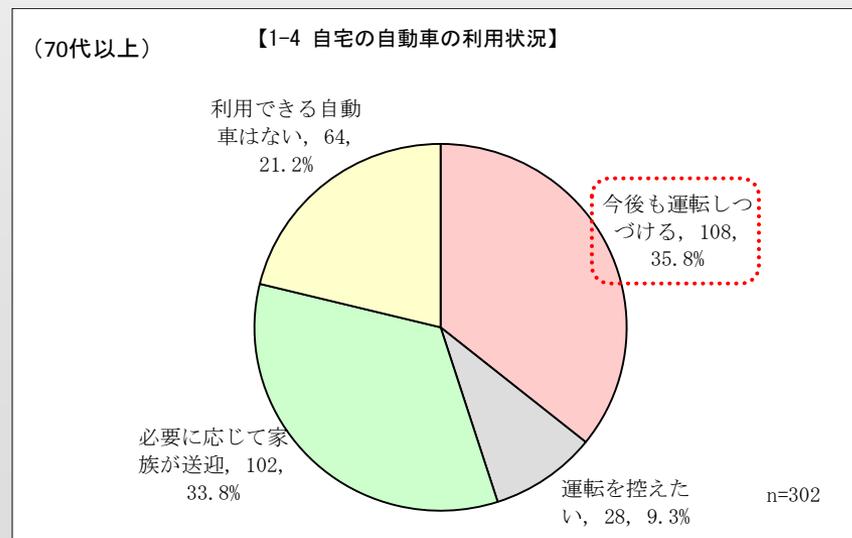
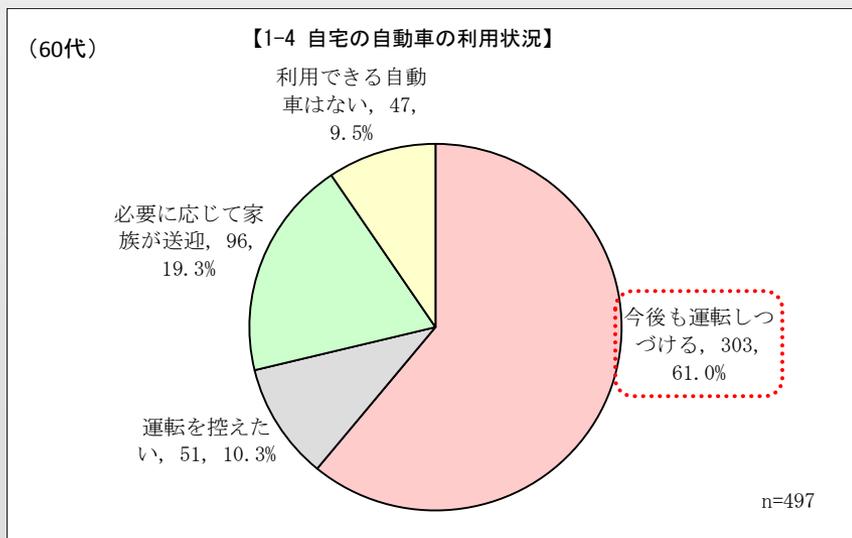
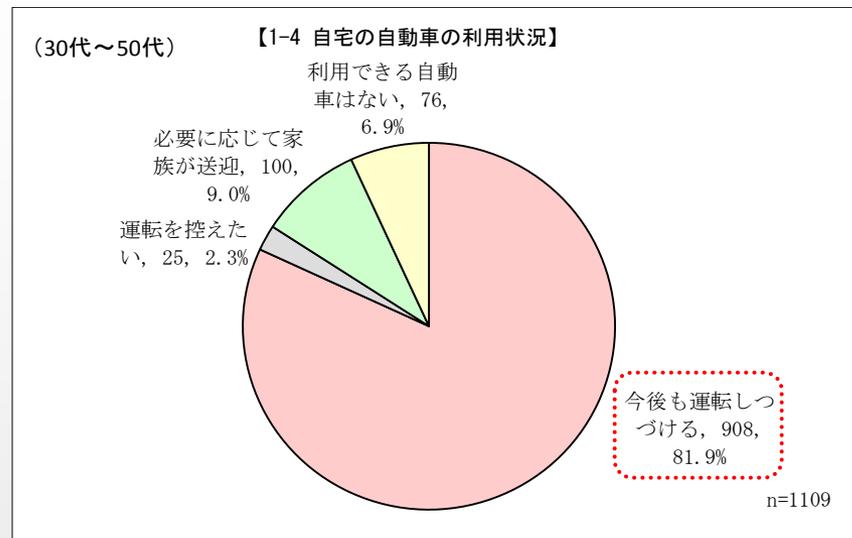
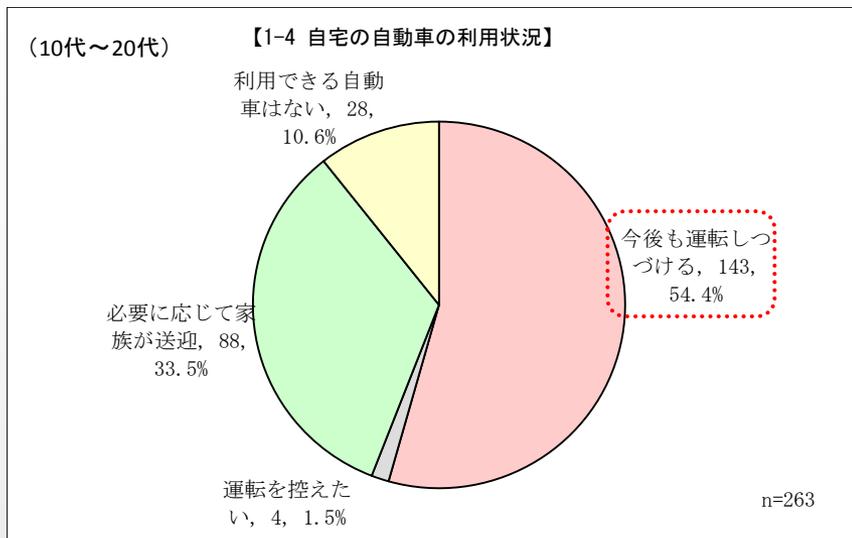
(60代)

	居住地	回答者数
草津市	1. 志津地区	51 人
	2. 志津南地区	10 人
	3. 矢倉学区	45 人
	4. 草津学区	48 人
	5. 大路地区	30 人
	6. 渋皮学区	31 人
	7. 老上学区	68 人
	8. 玉川学区	46 人
	9. 南笠東学区	24 人
	10. 山田学区	34 人
	11. 笠縫学区	39 人
	12. 笠縫東学区	40 人
	13. 常盤学区	28 人
	14. わからない	9 人
	不明	1 人
		504 人

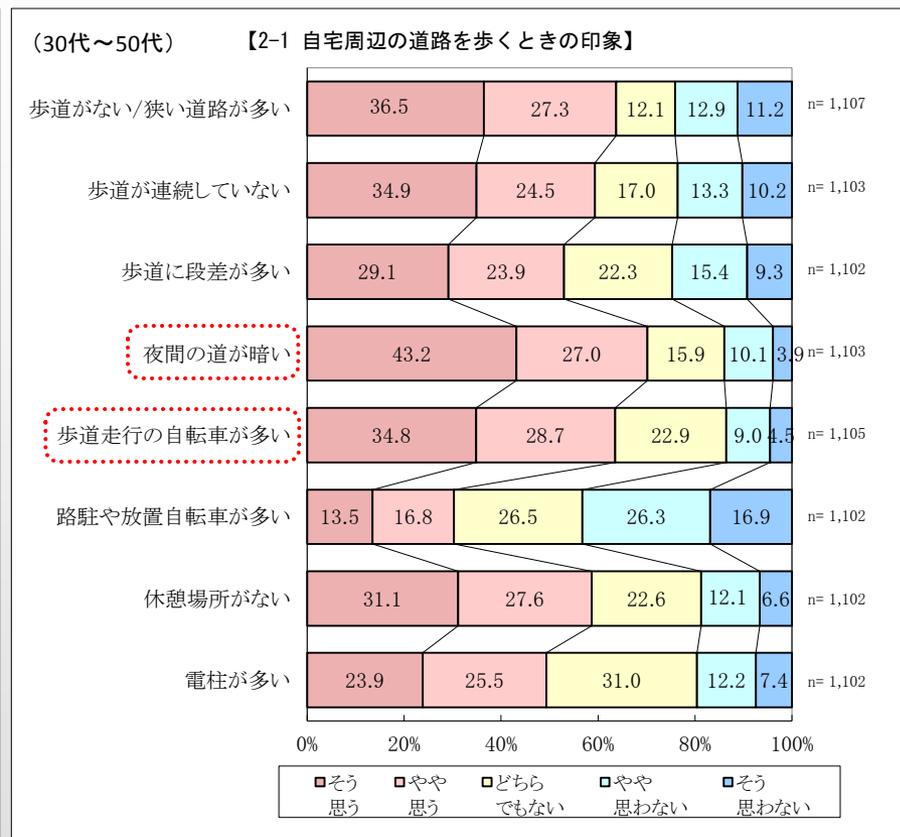
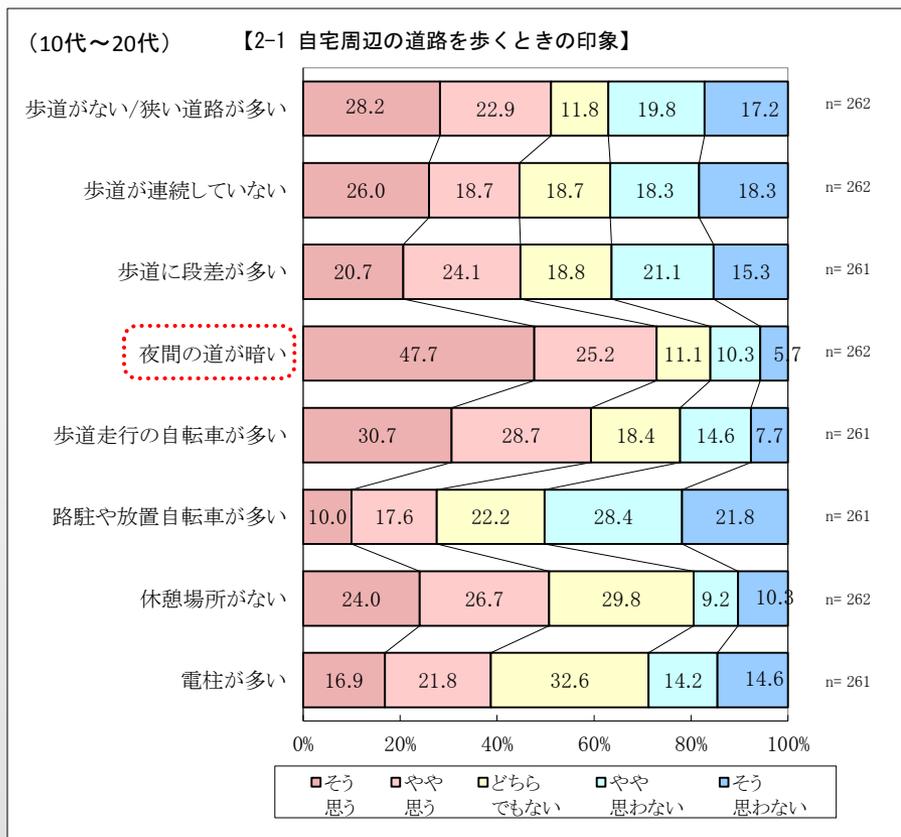
(70代以上)

	居住地	回答者数
草津市	1. 志津地区	26 人
	2. 志津南地区	9 人
	3. 矢倉学区	27 人
	4. 草津学区	26 人
	5. 大路地区	20 人
	6. 渋皮学区	27 人
	7. 老上学区	39 人
	8. 玉川学区	22 人
	9. 南笠東学区	17 人
	10. 山田学区	19 人
	11. 笠縫学区	28 人
	12. 笠縫東学区	24 人
	13. 常盤学区	18 人
	14. わからない	5 人
不明	1 人	
		308 人

# 1. 回答者の属性 (質問 1-4)

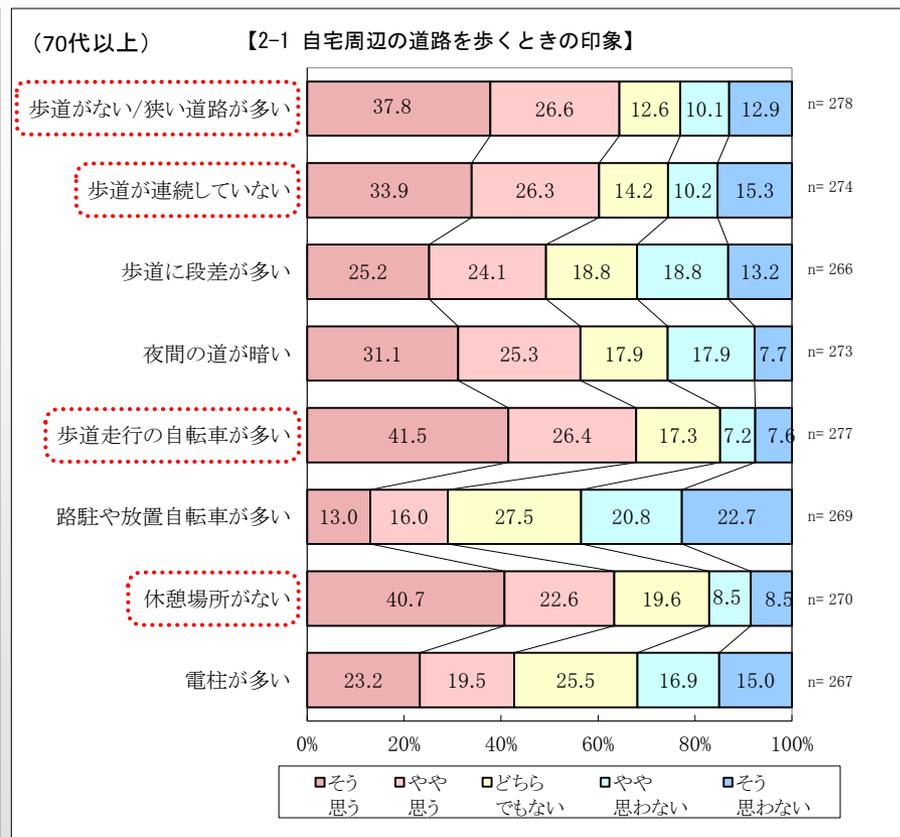
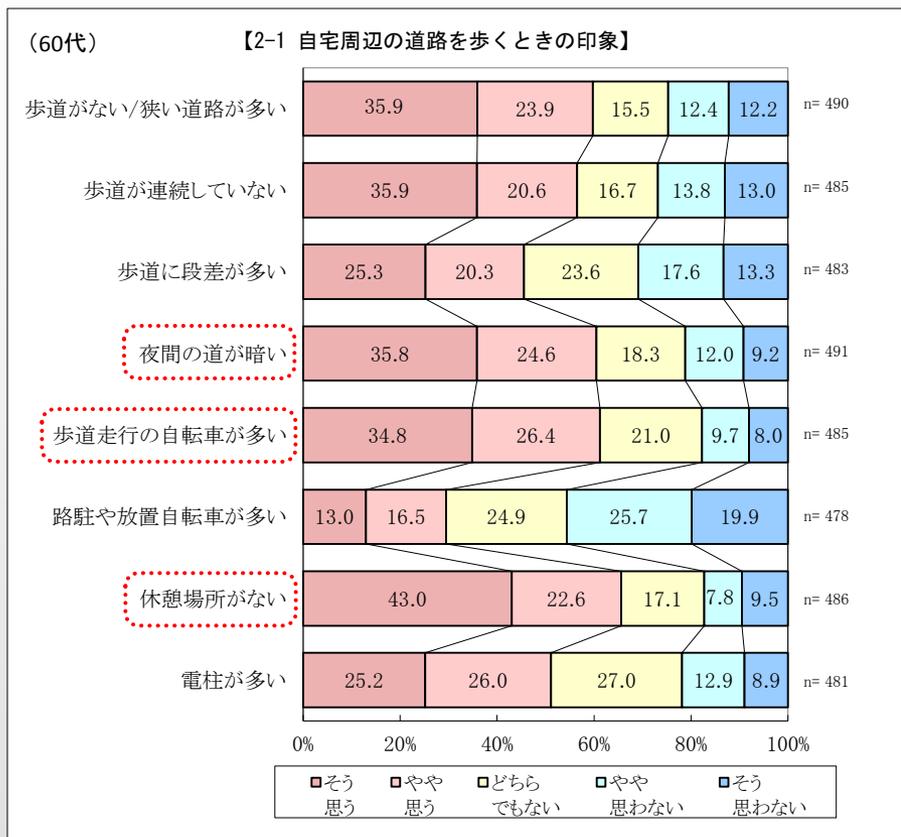


# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

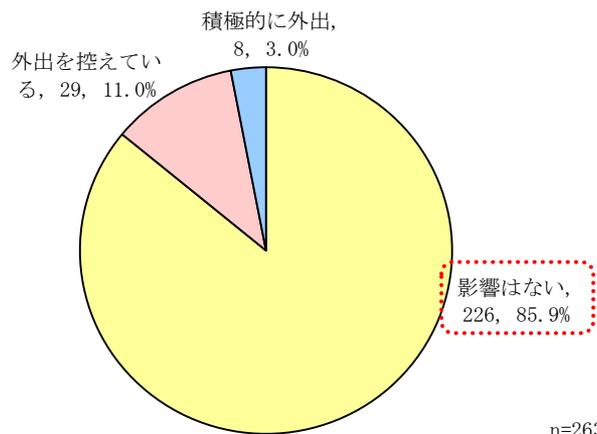
# 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



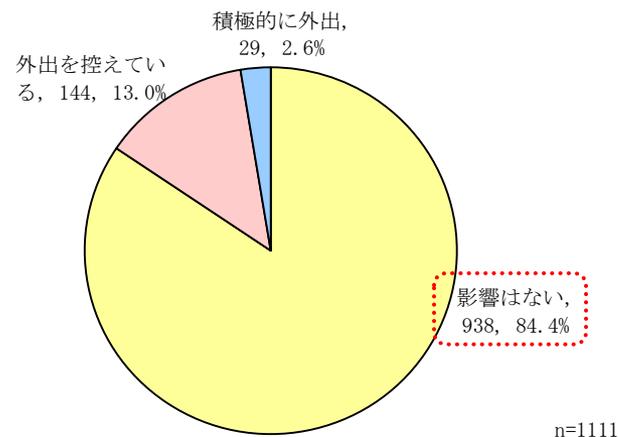
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

## 2. 自宅周辺の歩行環境(質問 2-2)

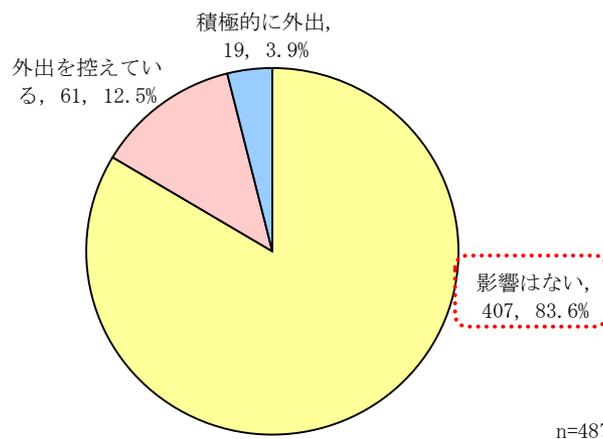
(10代～20代) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



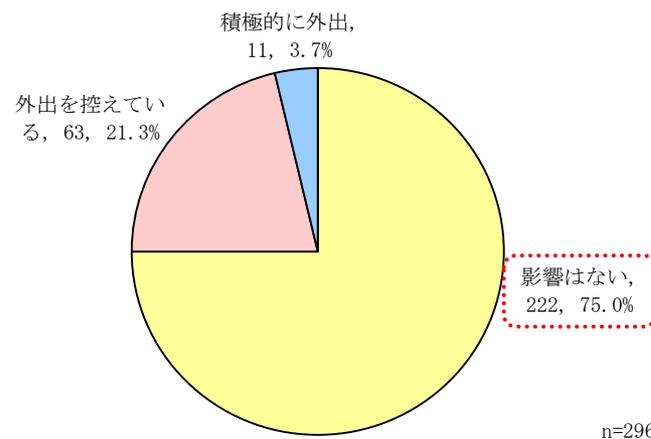
(30代～50代) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



(60代) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

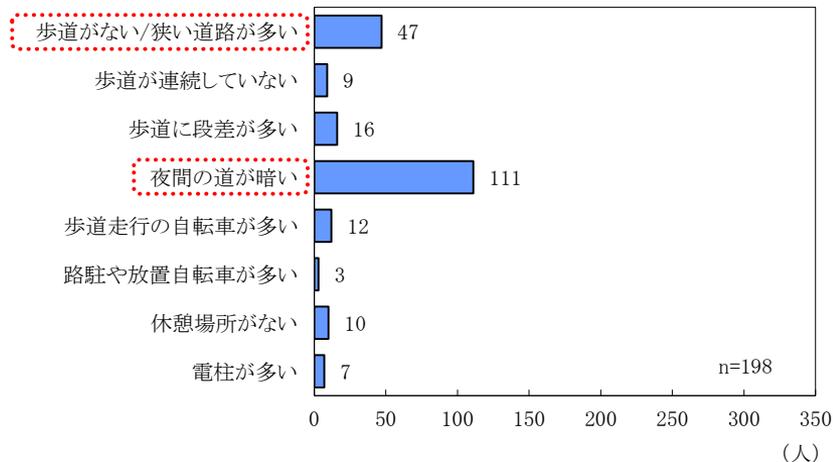


(70代以上) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

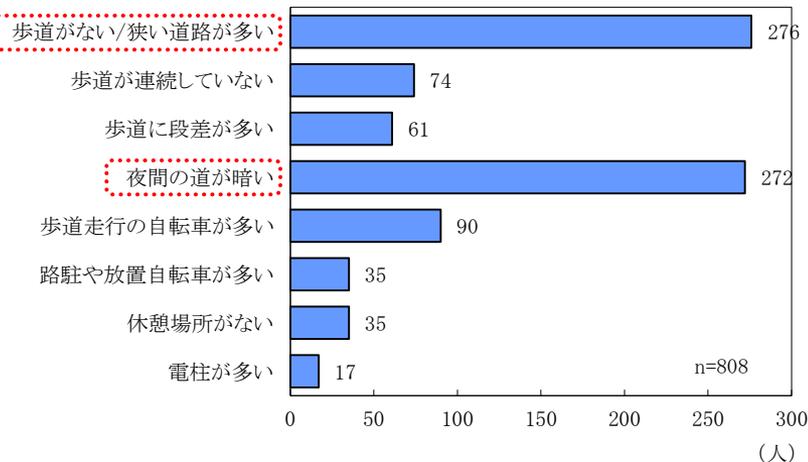


## 2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

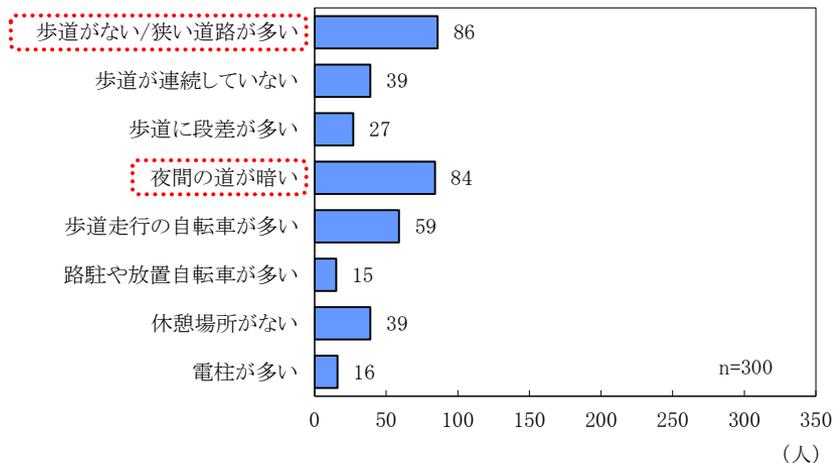
(10代～20代) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



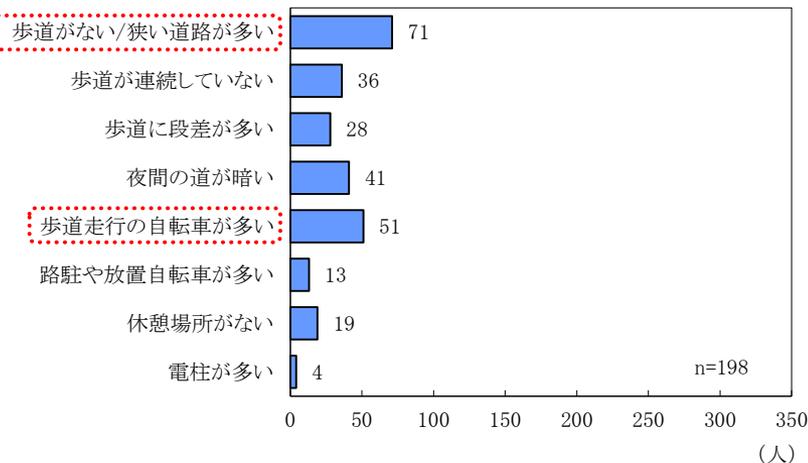
(30代～50代) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



(60代) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



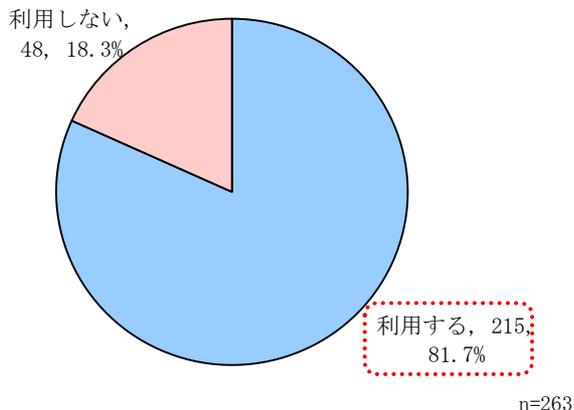
(70代以上) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

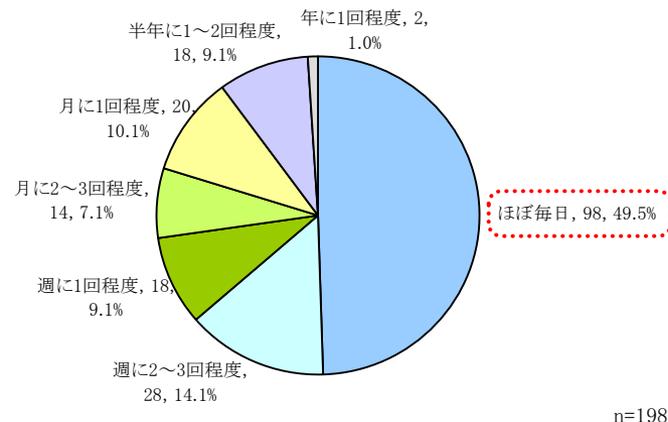
(10代～20代)

【3-1 自転車利用の有無】



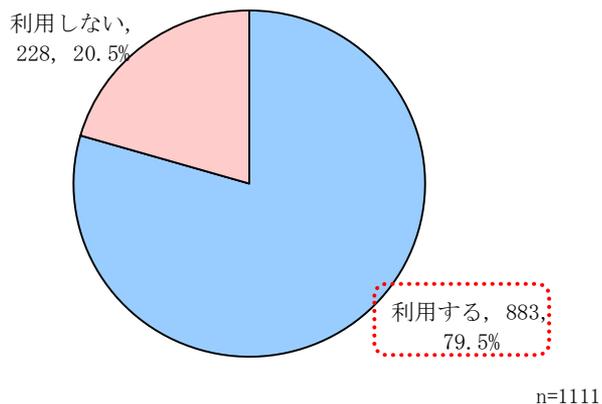
(10代～20代)

【3-1 自転車の利用頻度】



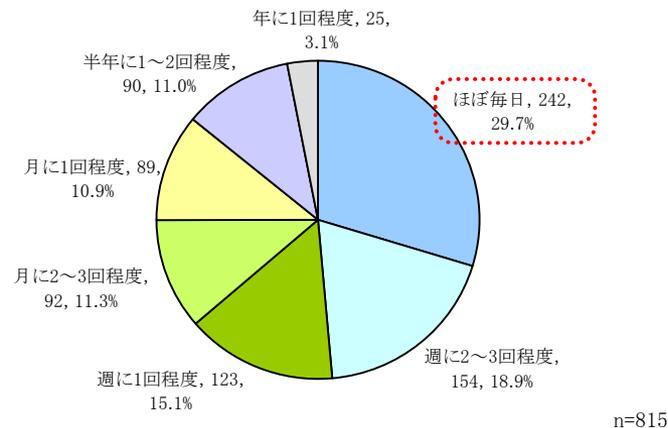
(30代～50代)

【3-1 自転車利用の有無】



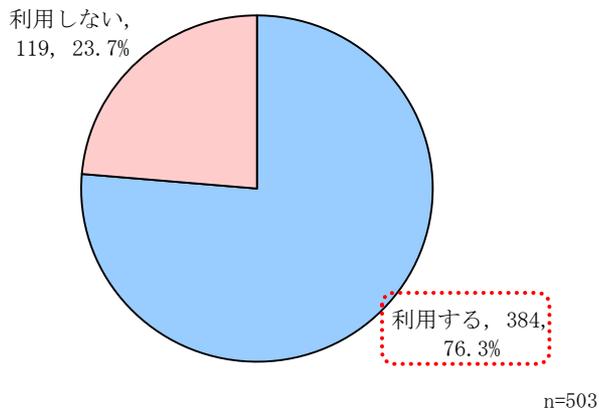
(30代～50代)

【3-1 自転車の利用頻度】

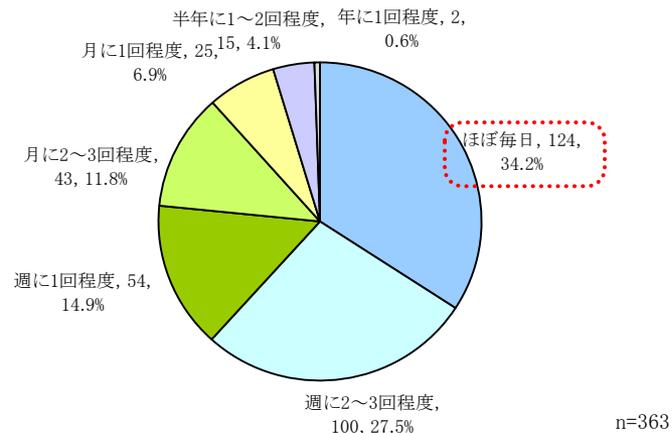


# 3. 自転車の利用 (質問 3-1)

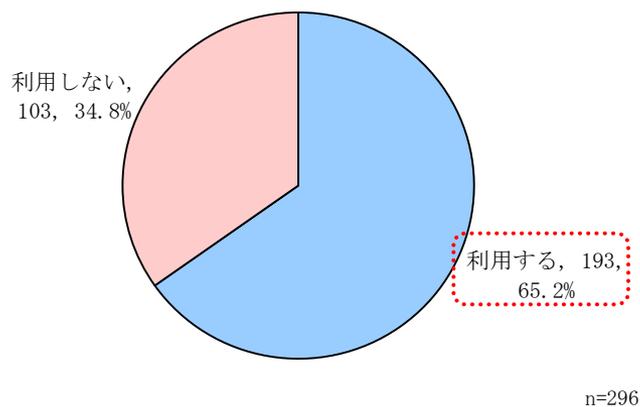
(60代) 【3-1 自転車利用の有無】



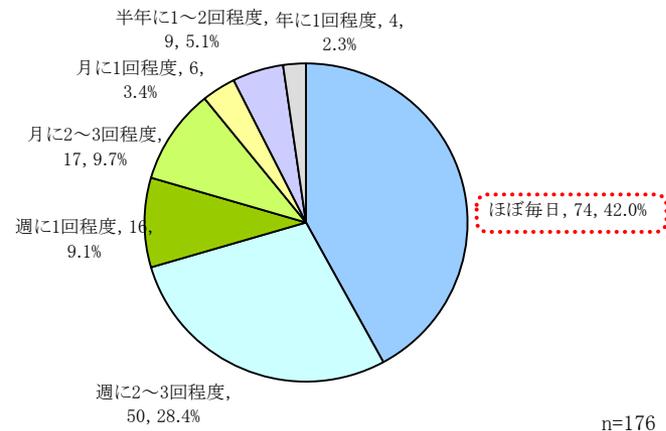
(60代) 【3-1 自転車の利用頻度】



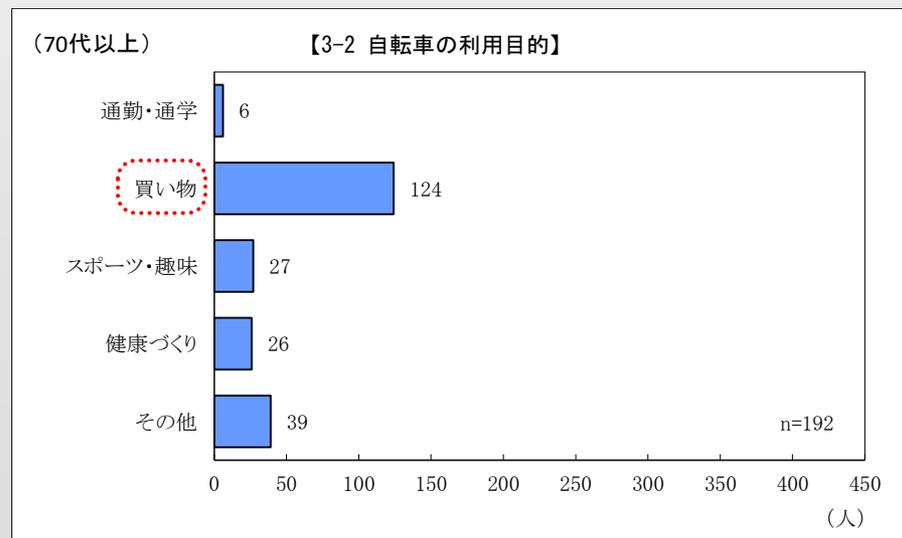
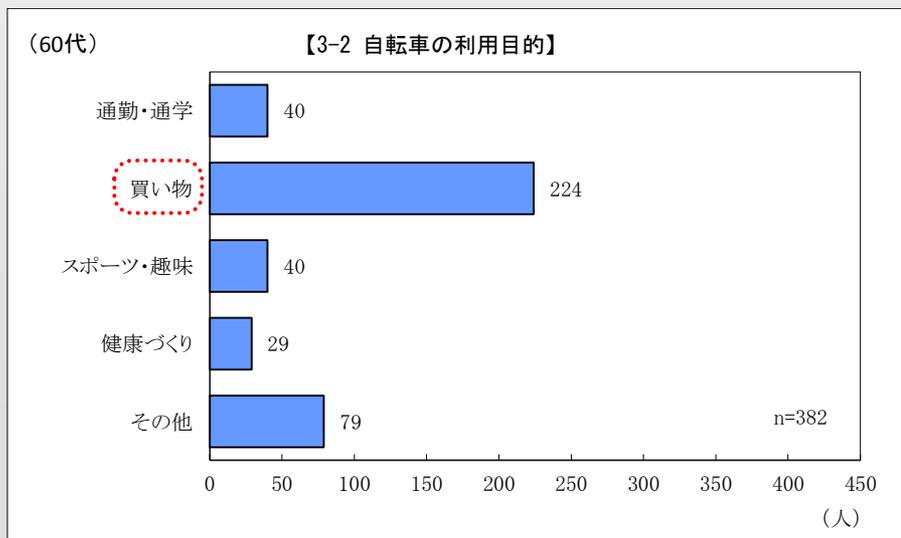
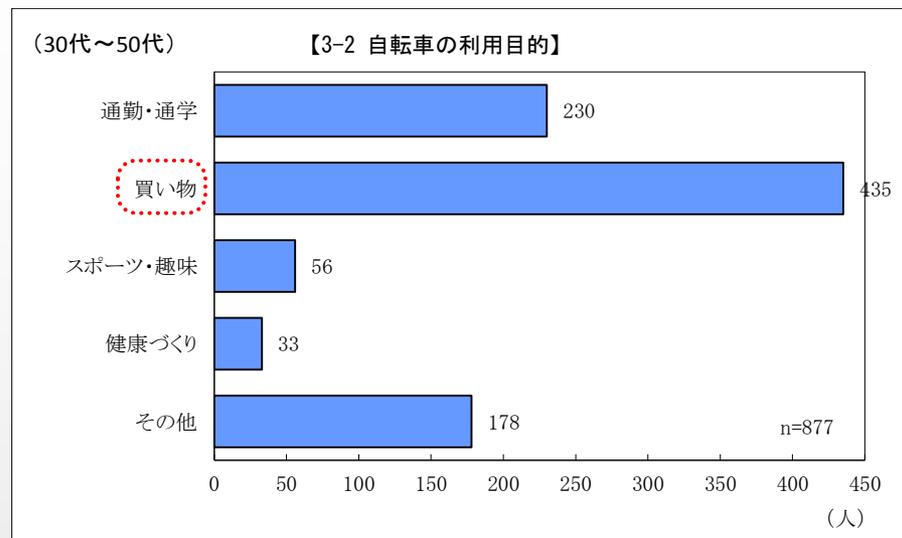
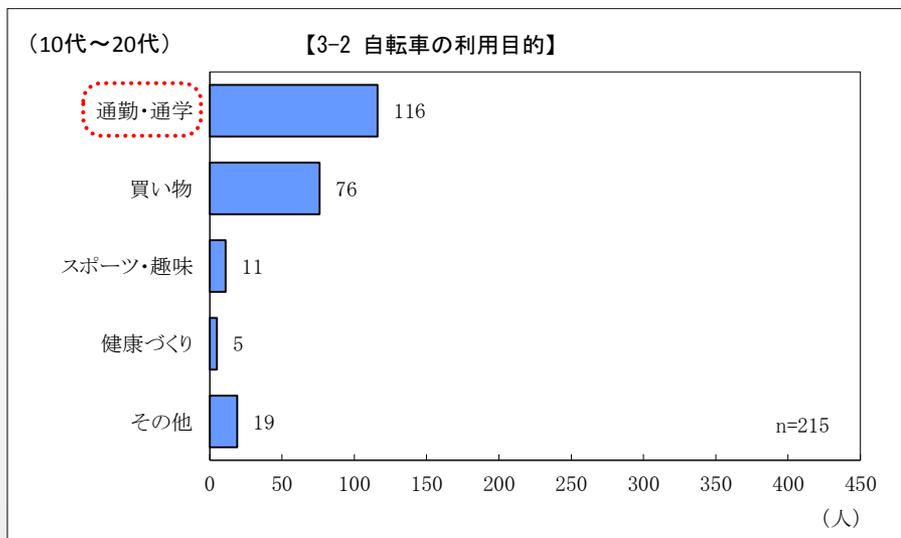
(70代以上) 【3-1 自転車利用の有無】



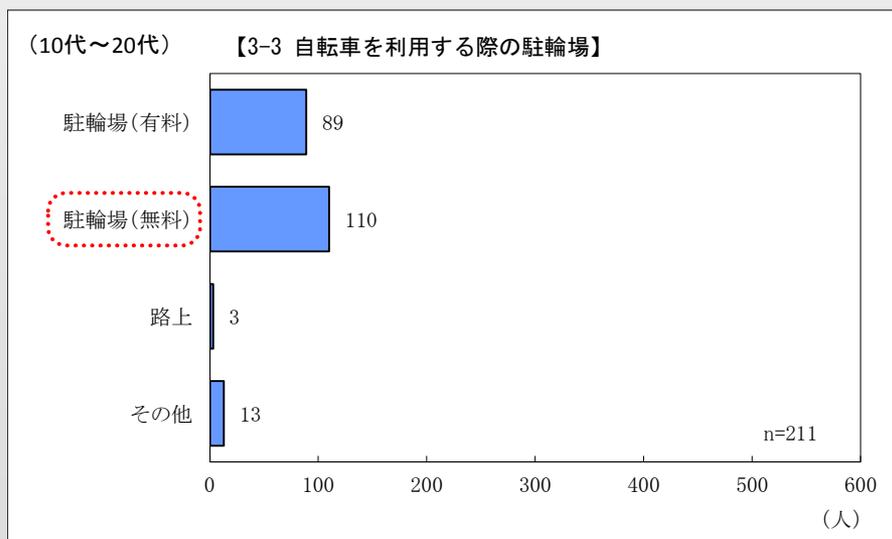
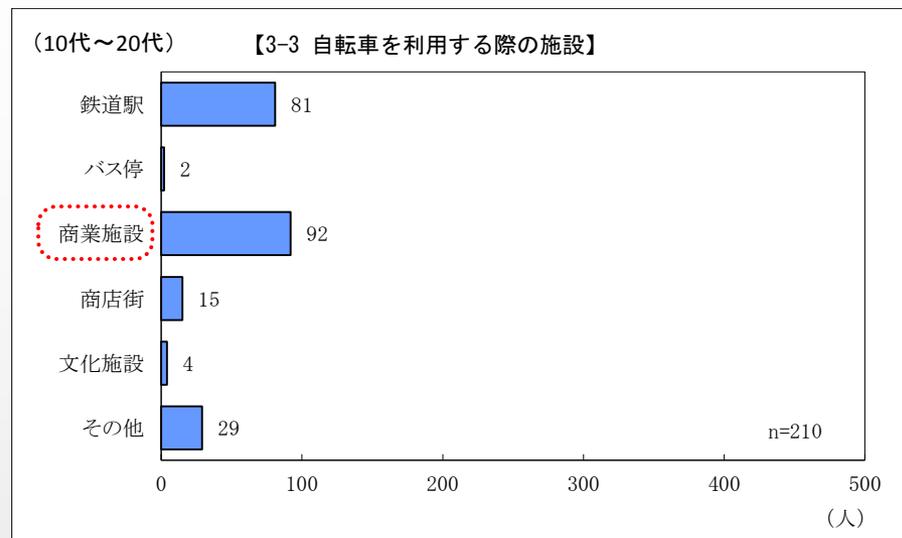
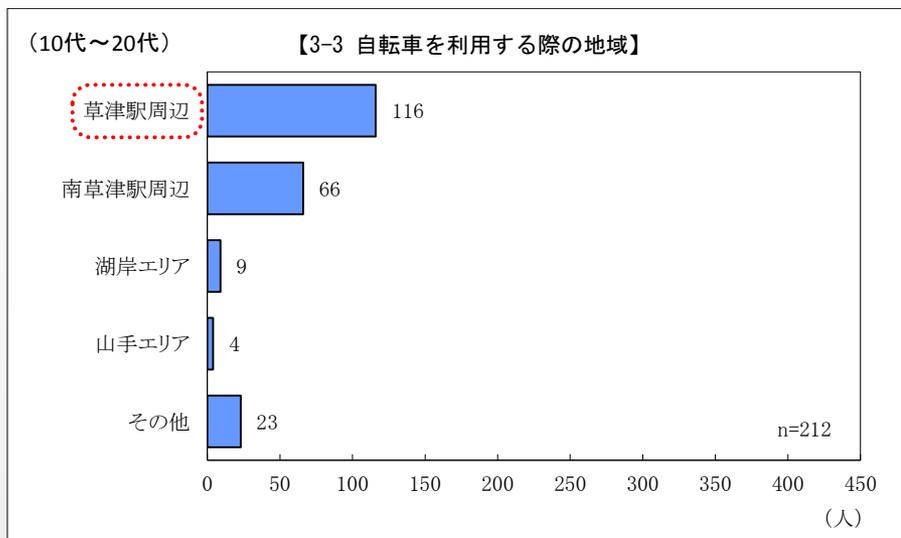
(70代以上) 【3-1 自転車の利用頻度】



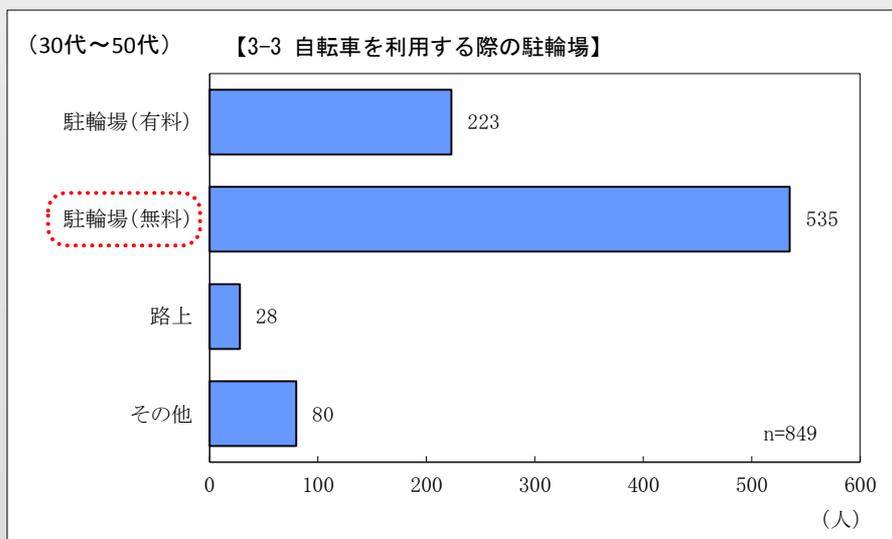
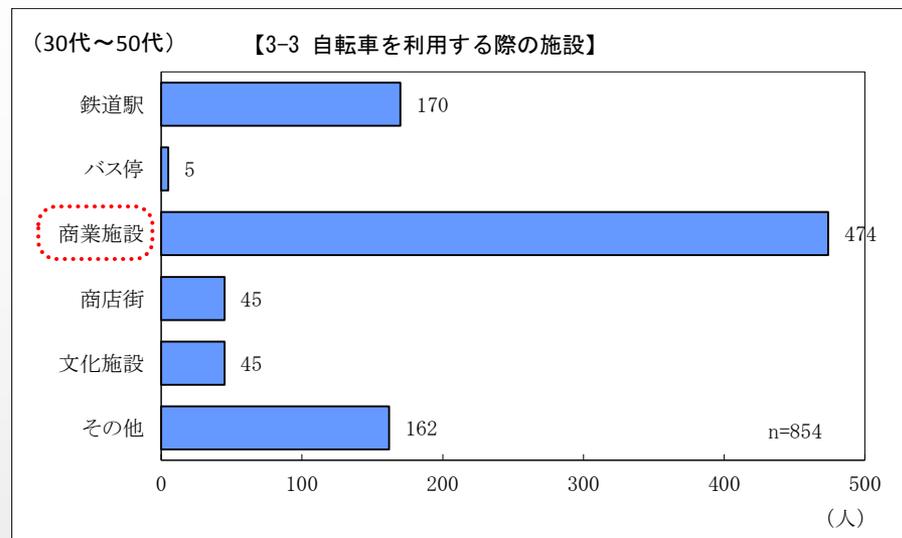
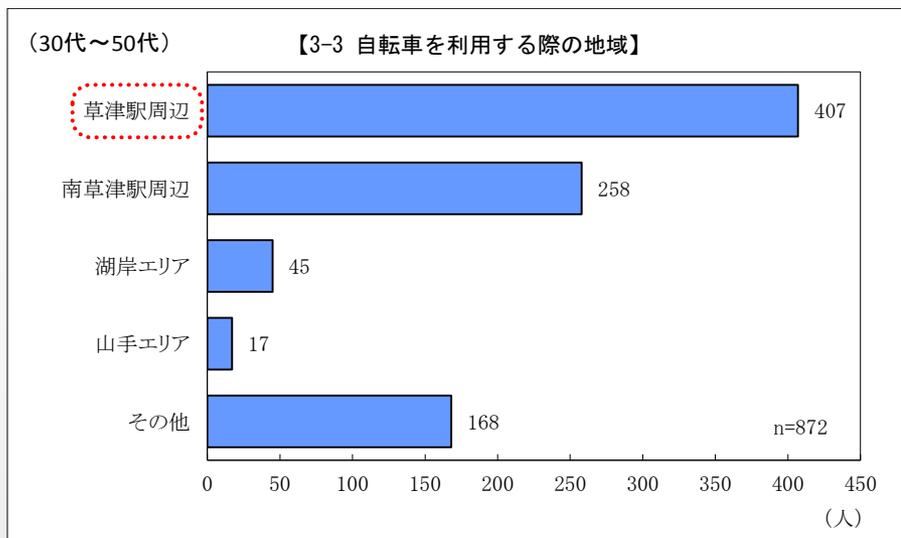
# 3. 自転車の利用 (質問 3-2)



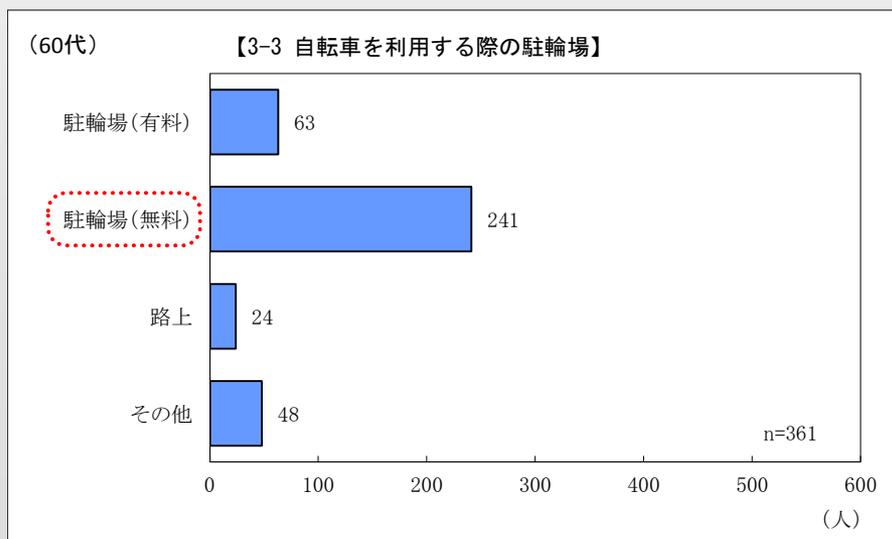
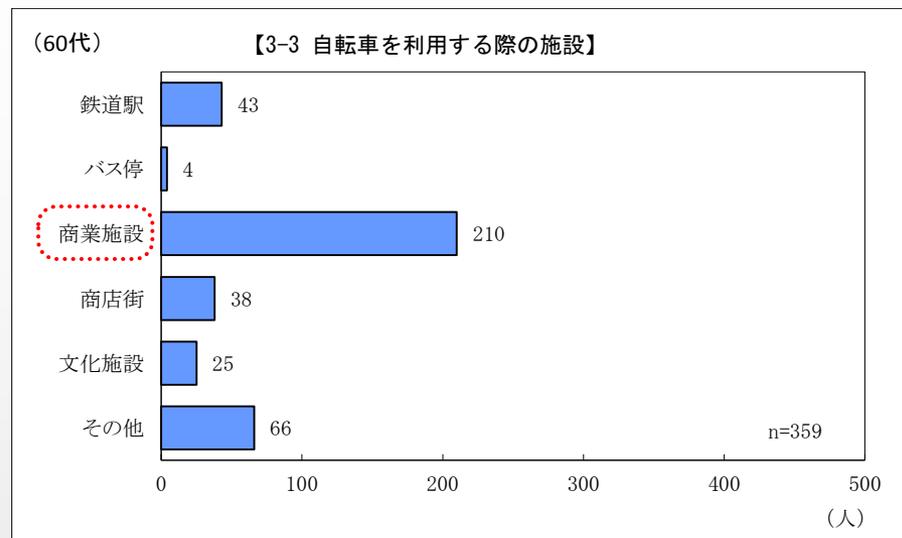
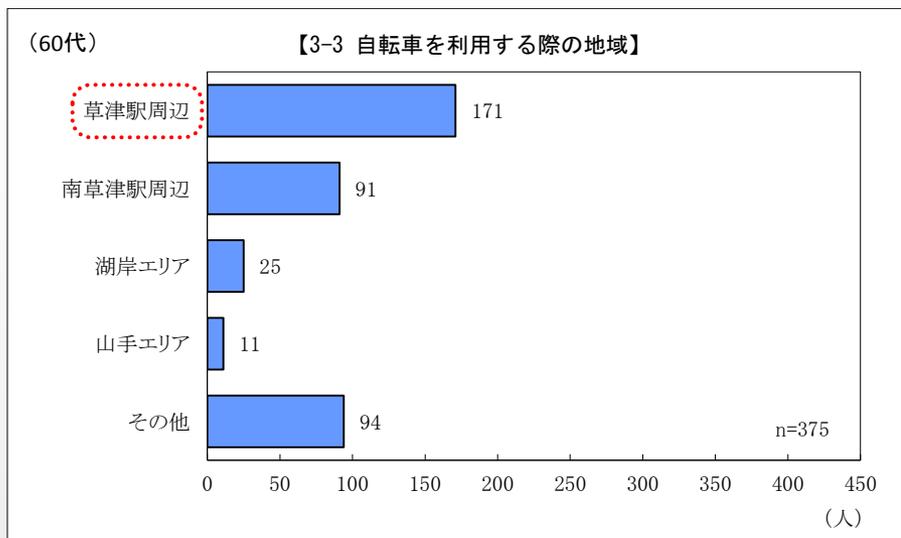
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)



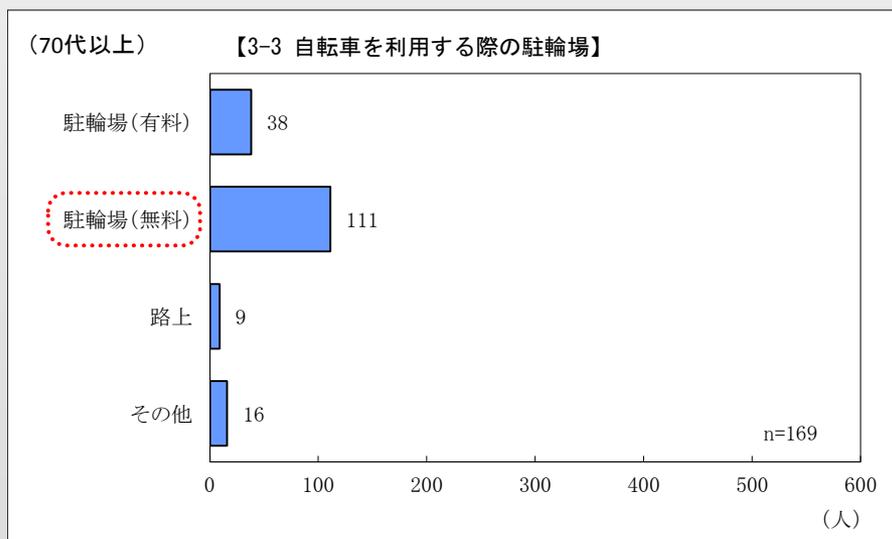
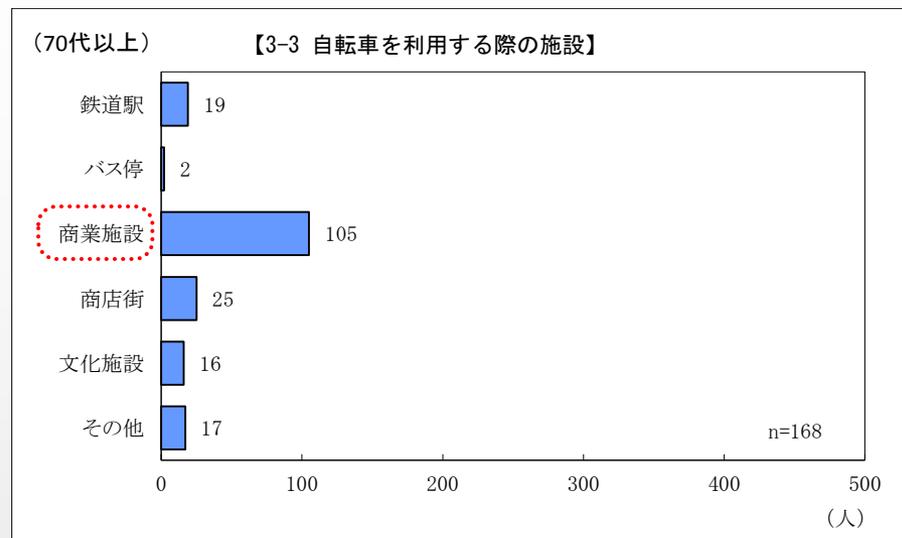
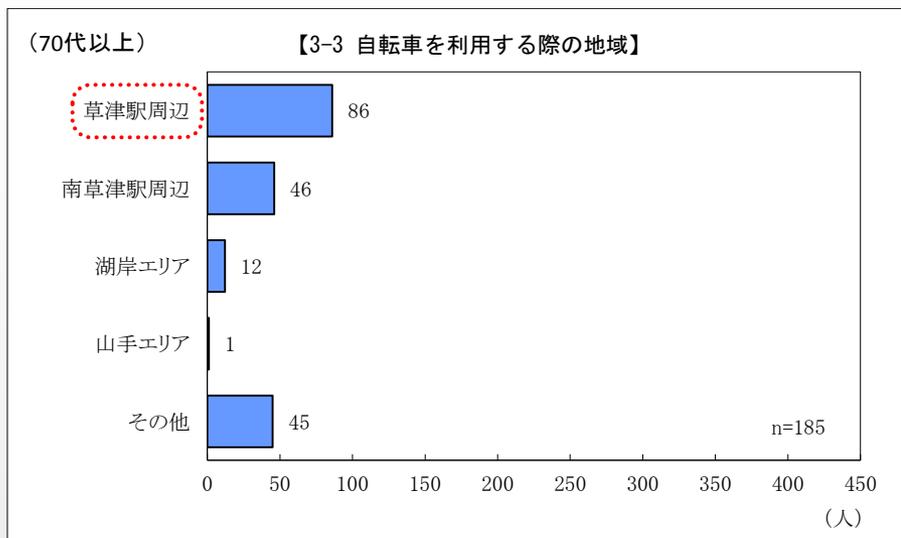
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)



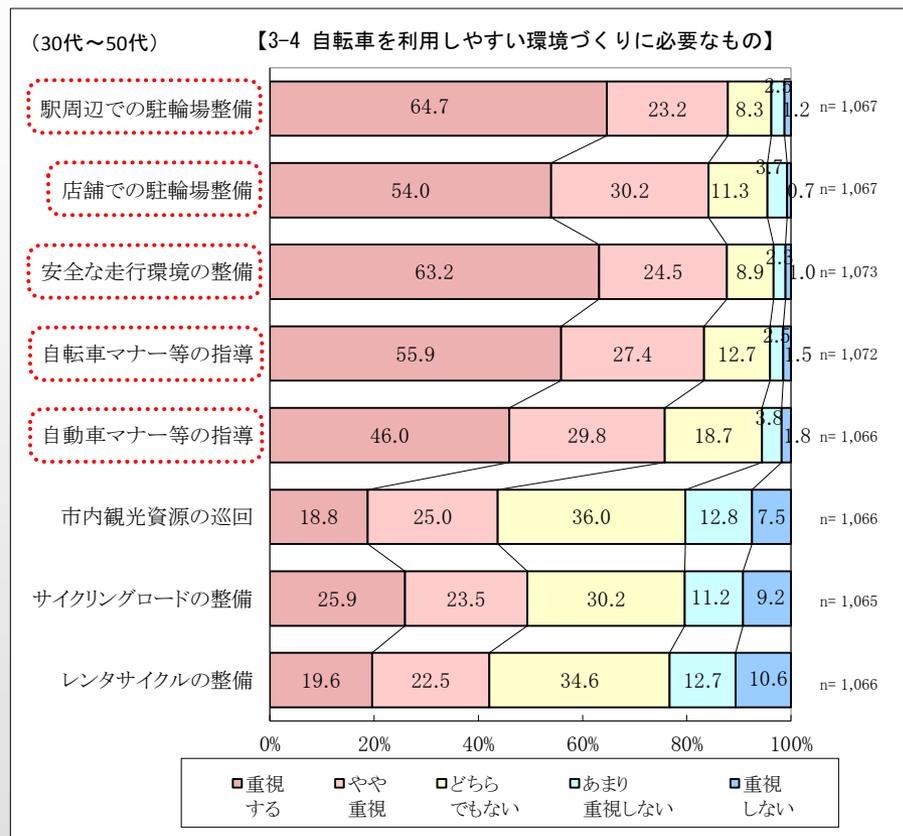
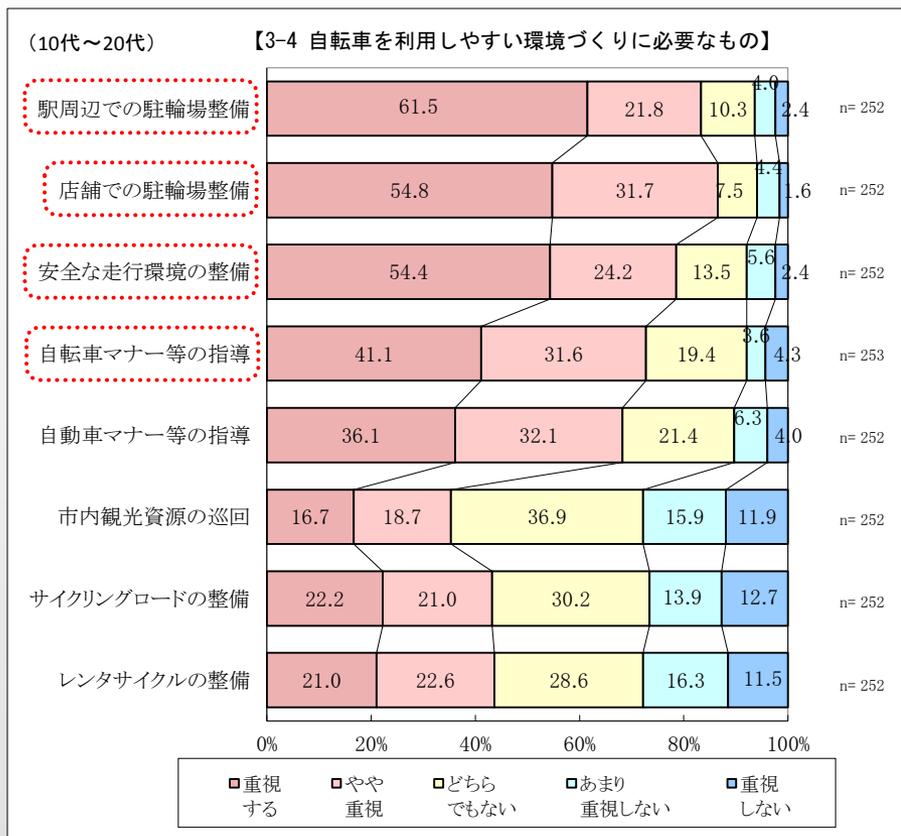
# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)



# 3. 自転車の利用 (質問 3-3)

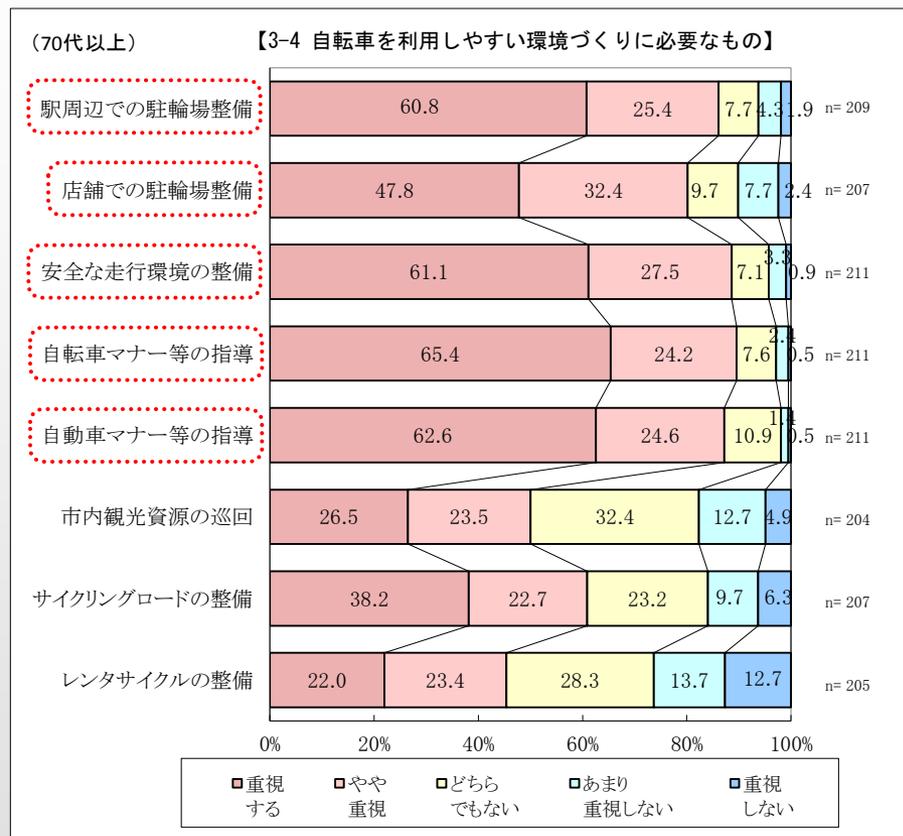
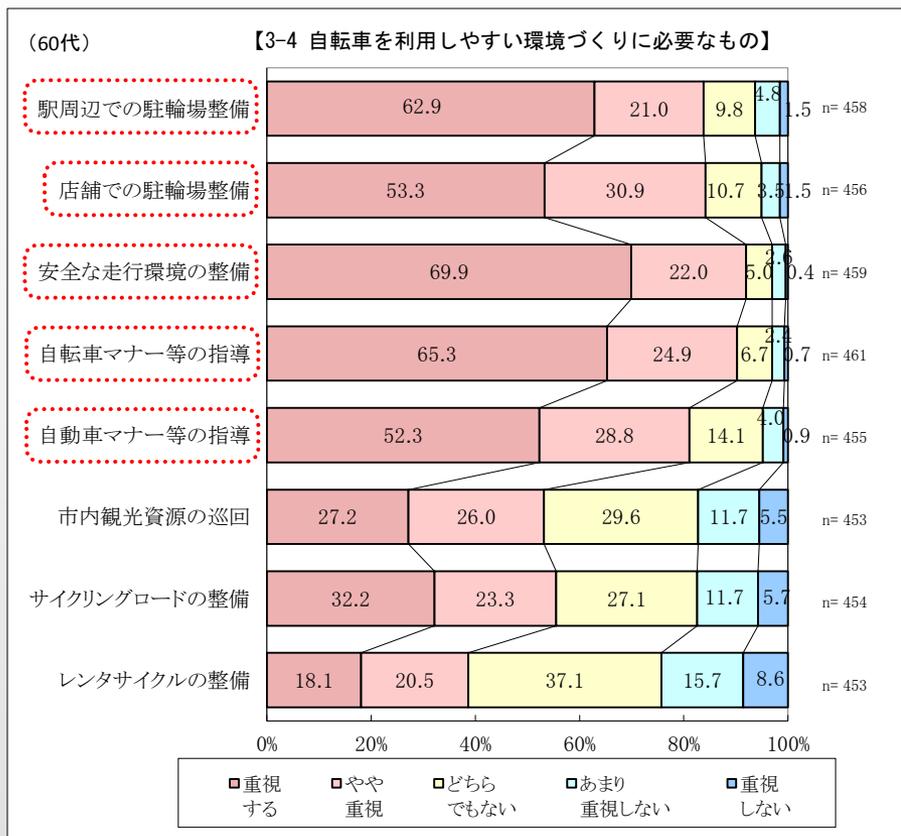


# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)



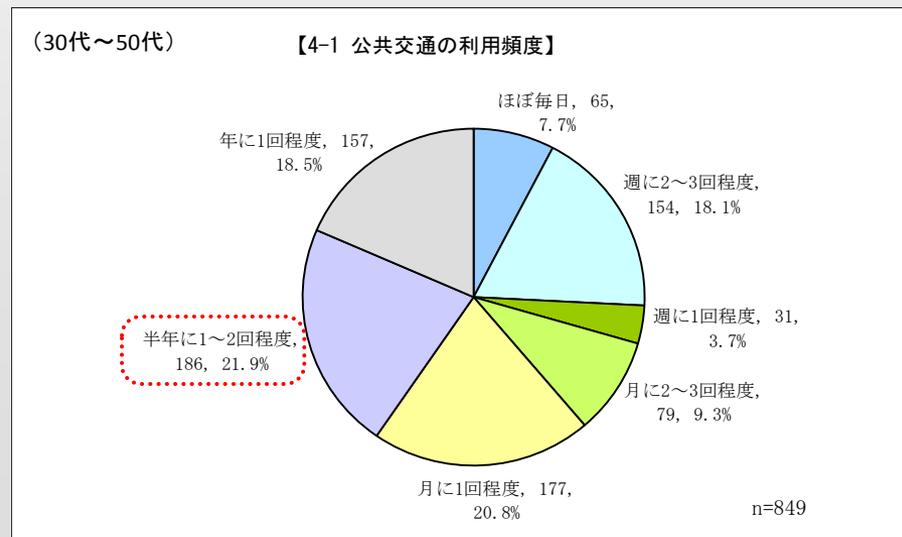
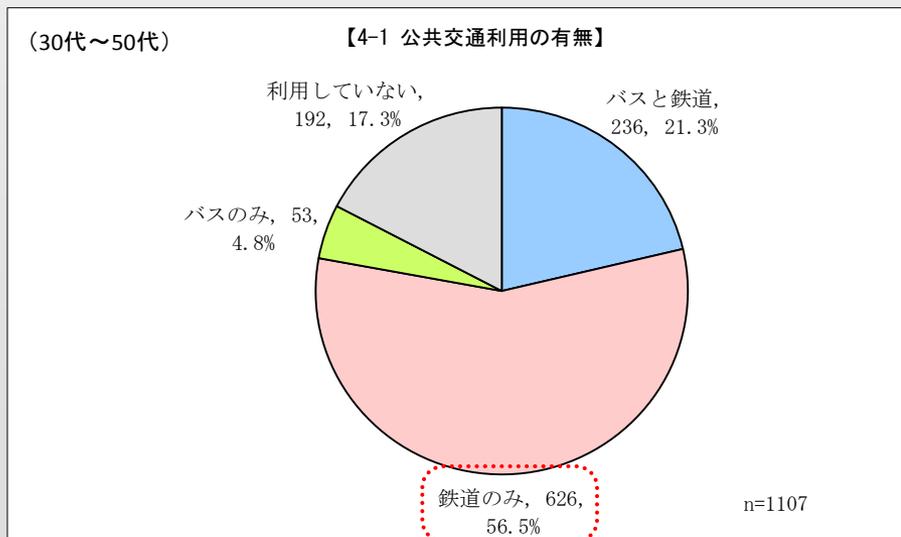
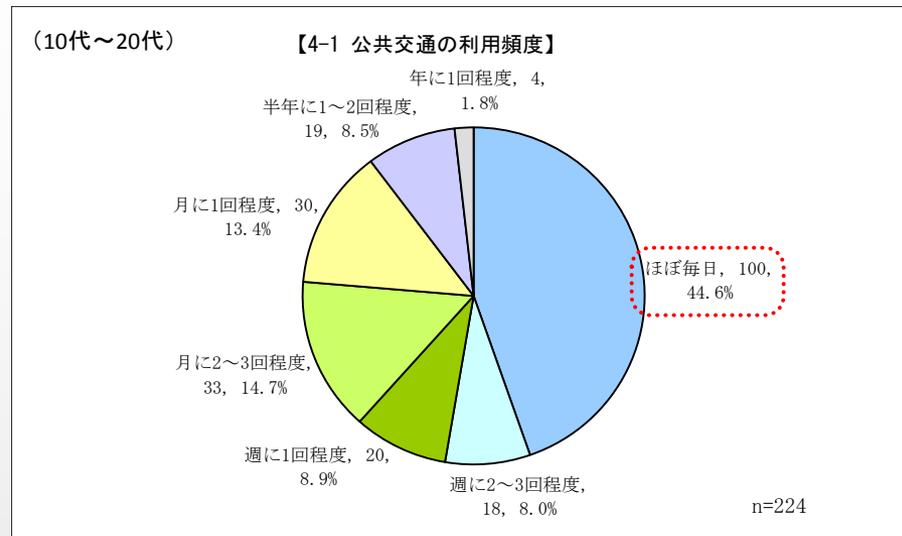
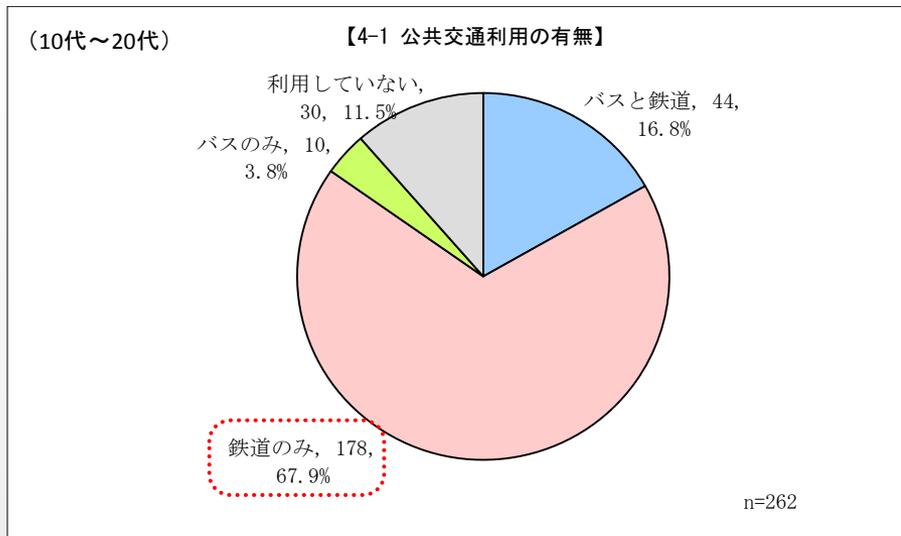
**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**

# 3. 自転車の利用 (質問 3-4)

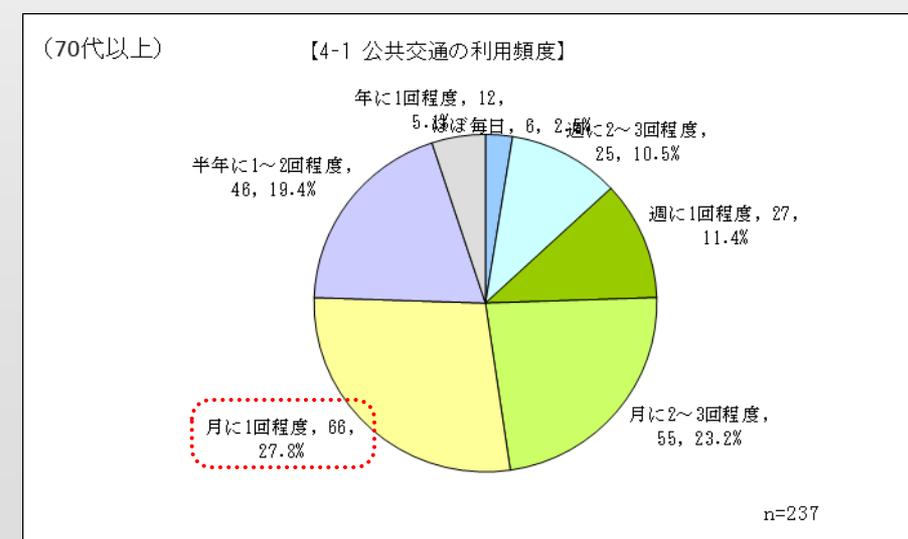
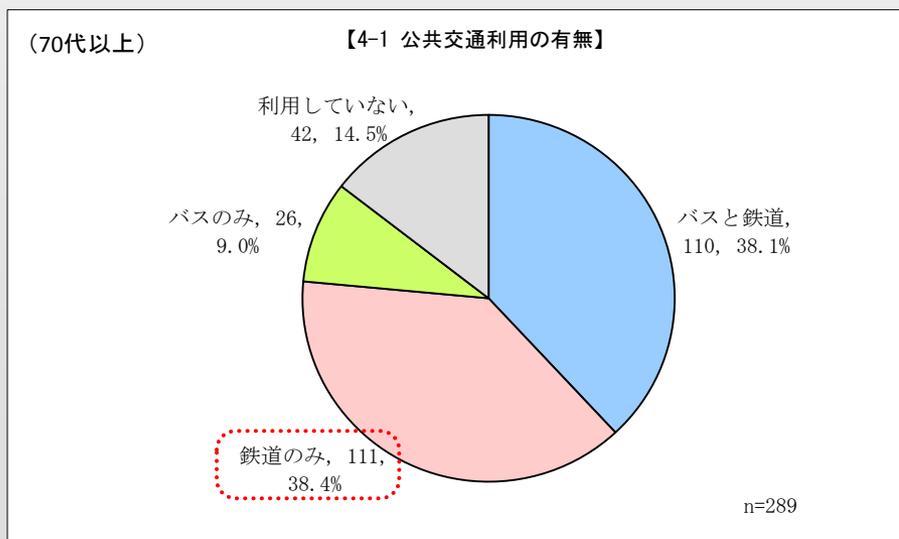
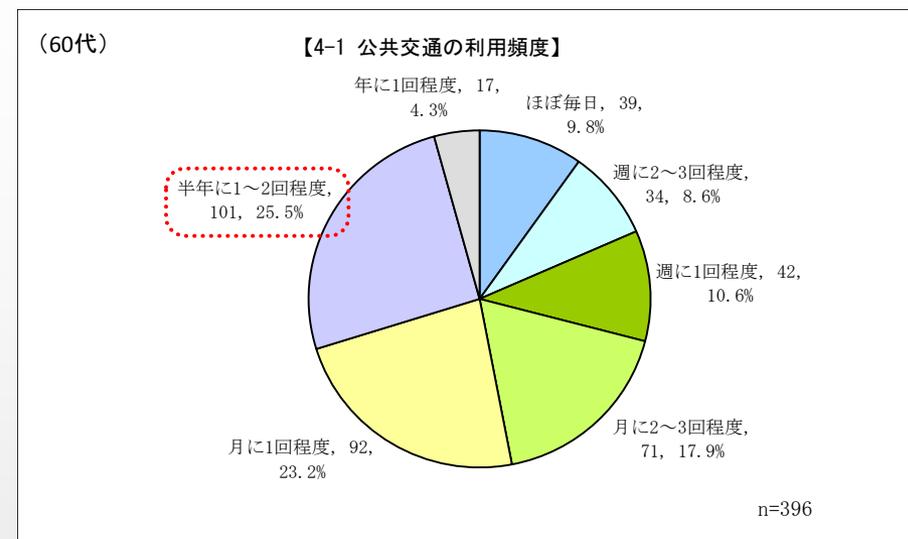
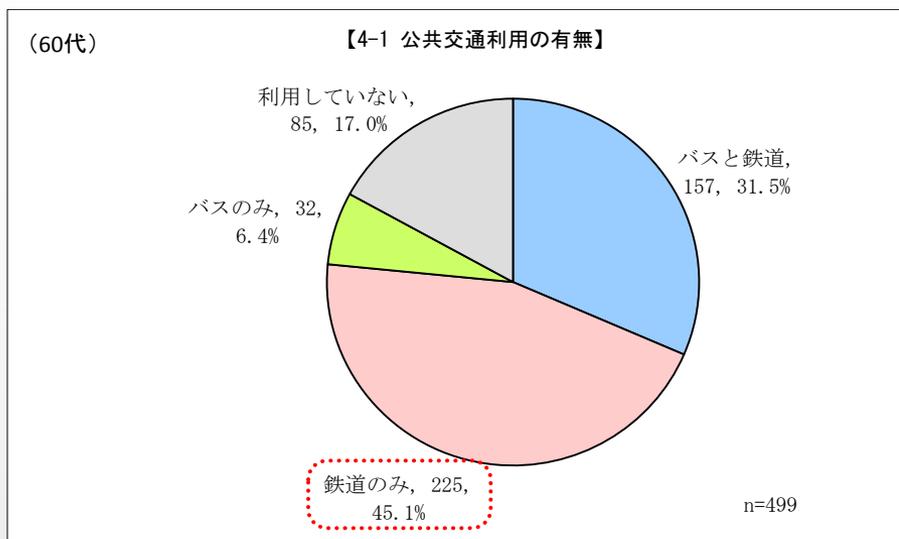


**“重視する” + “やや重視” : 7割以上**

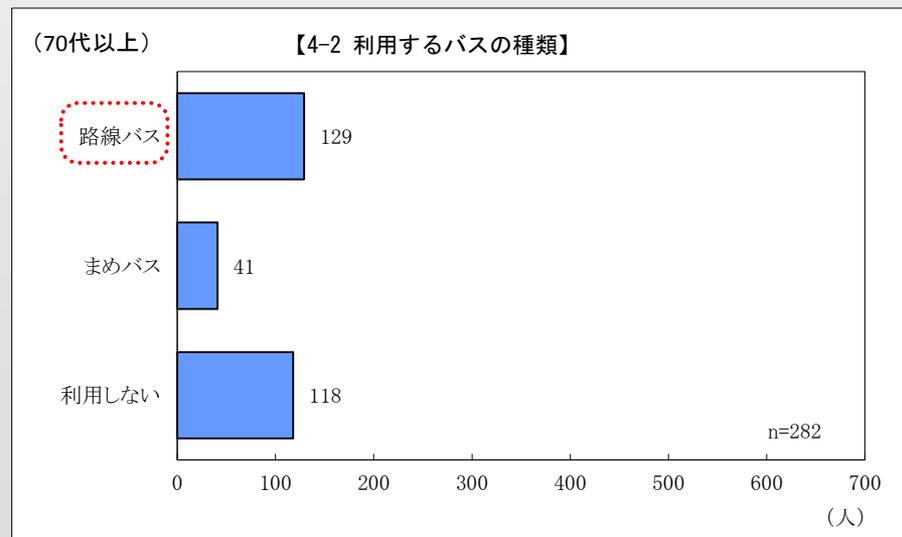
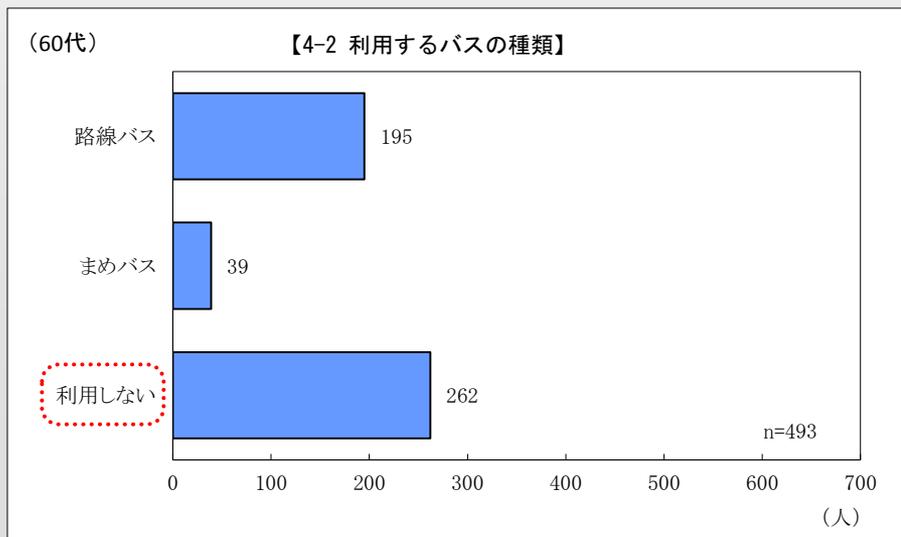
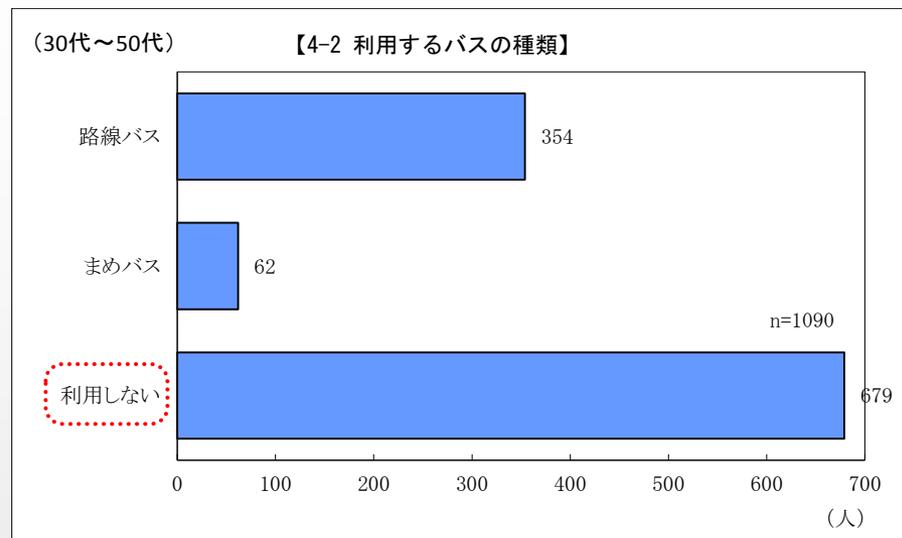
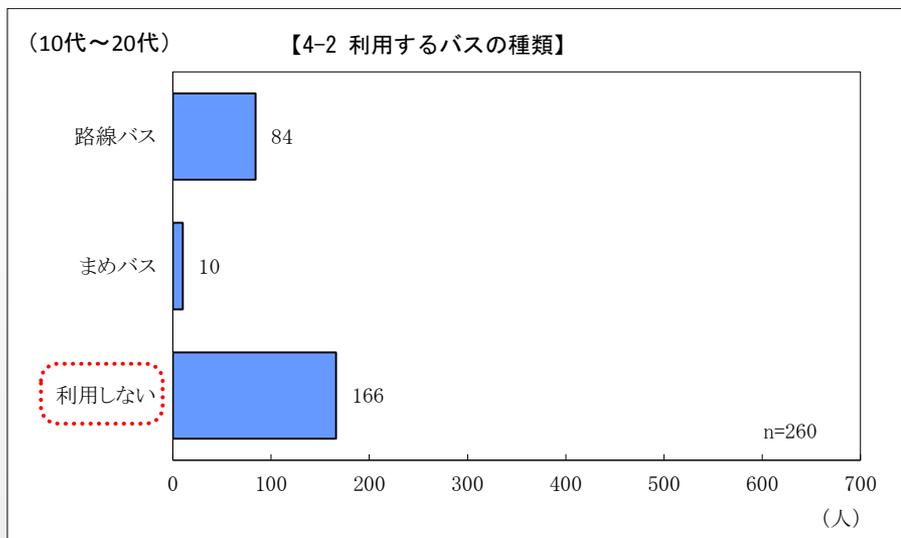
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



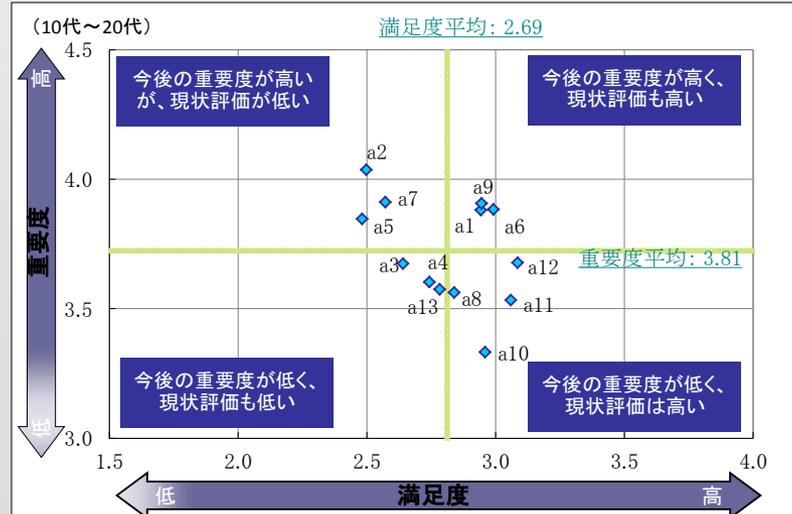
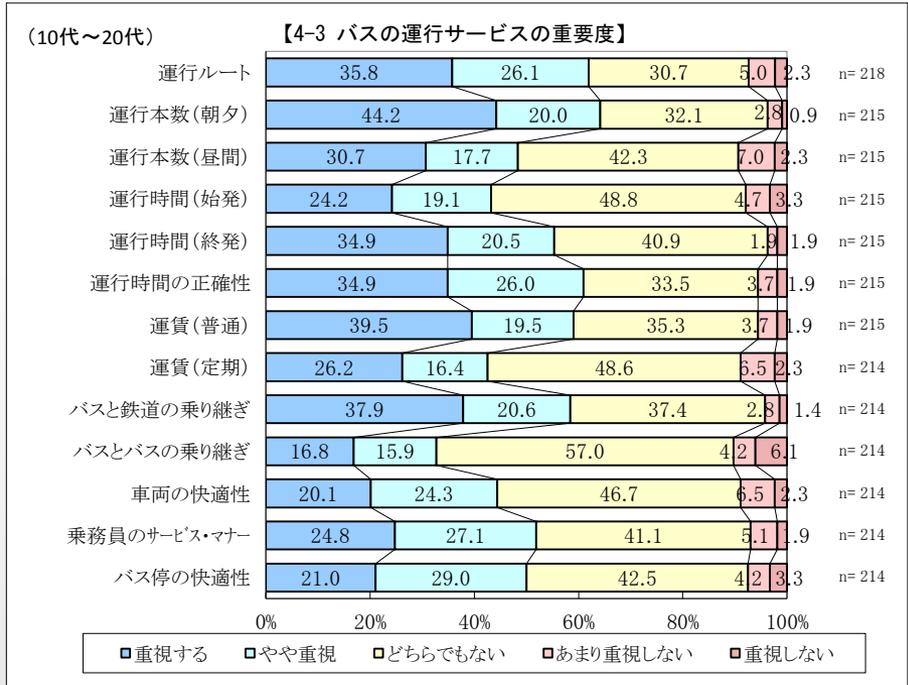
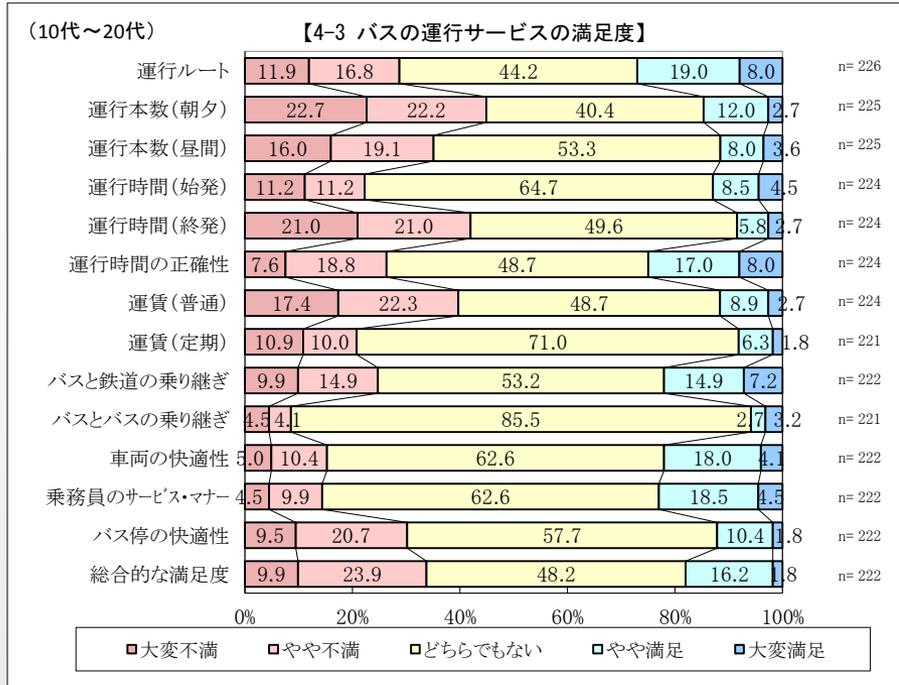
# 4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



# 4. 公共交通の利用 (質問 4-2)

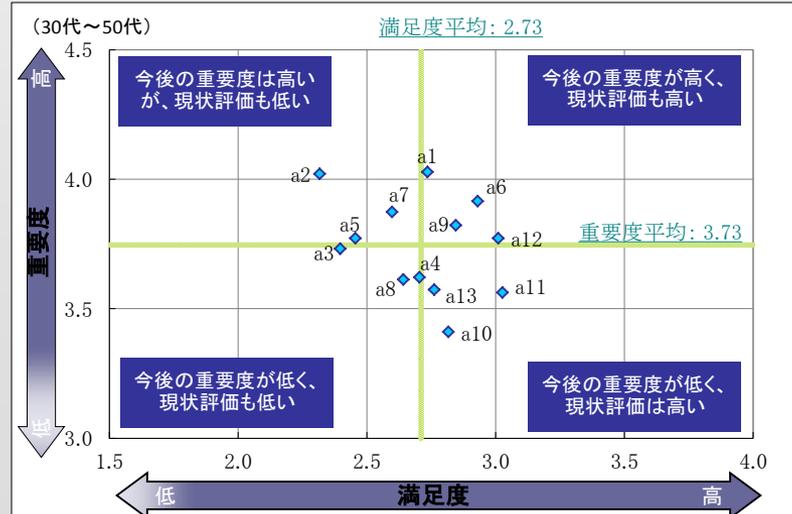
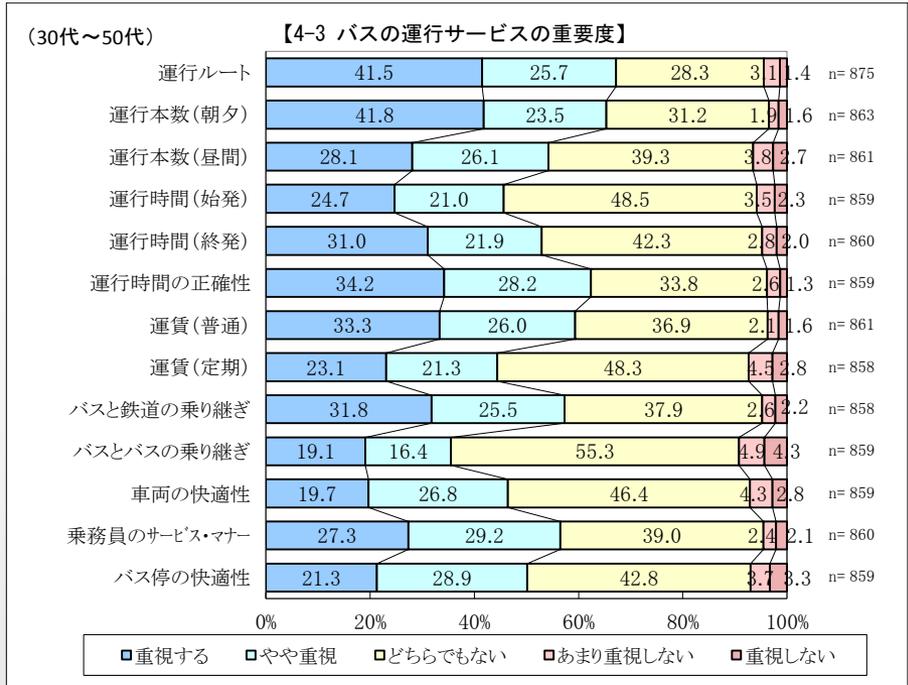
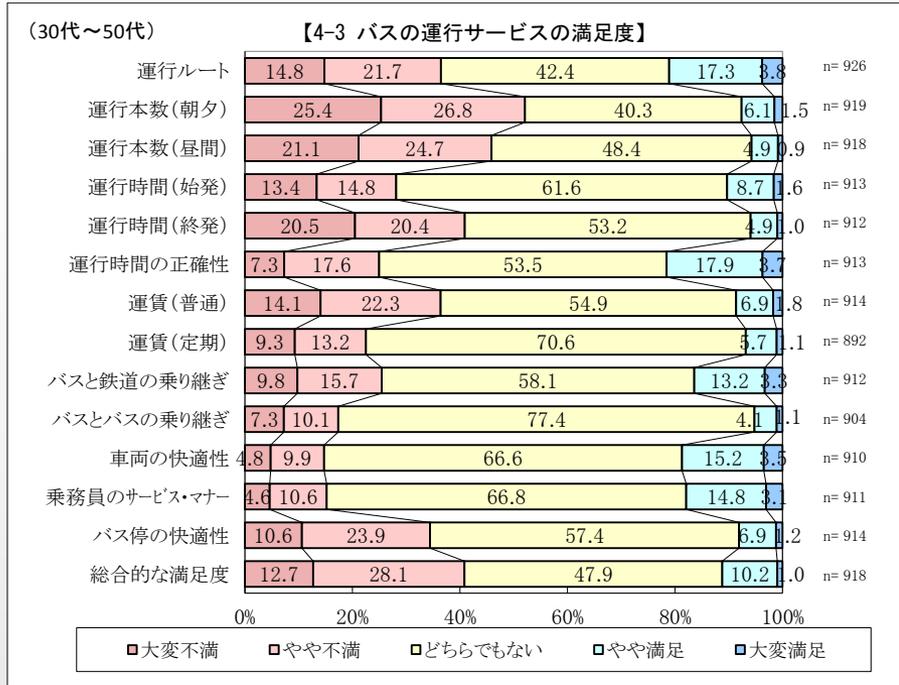


# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



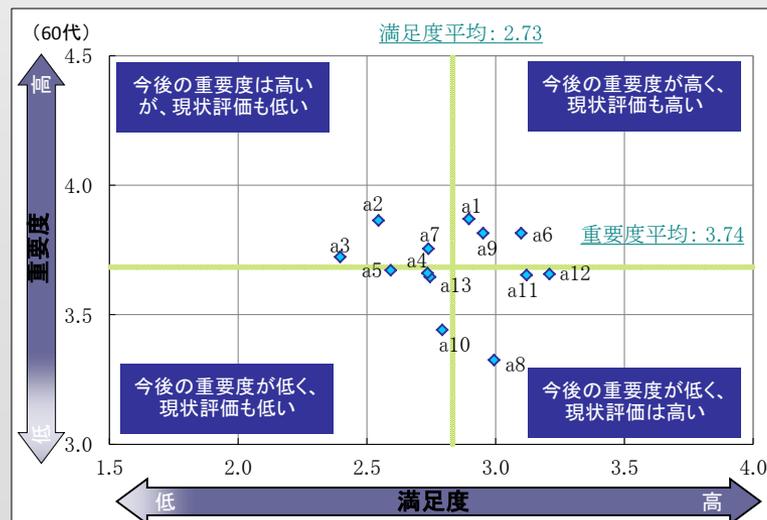
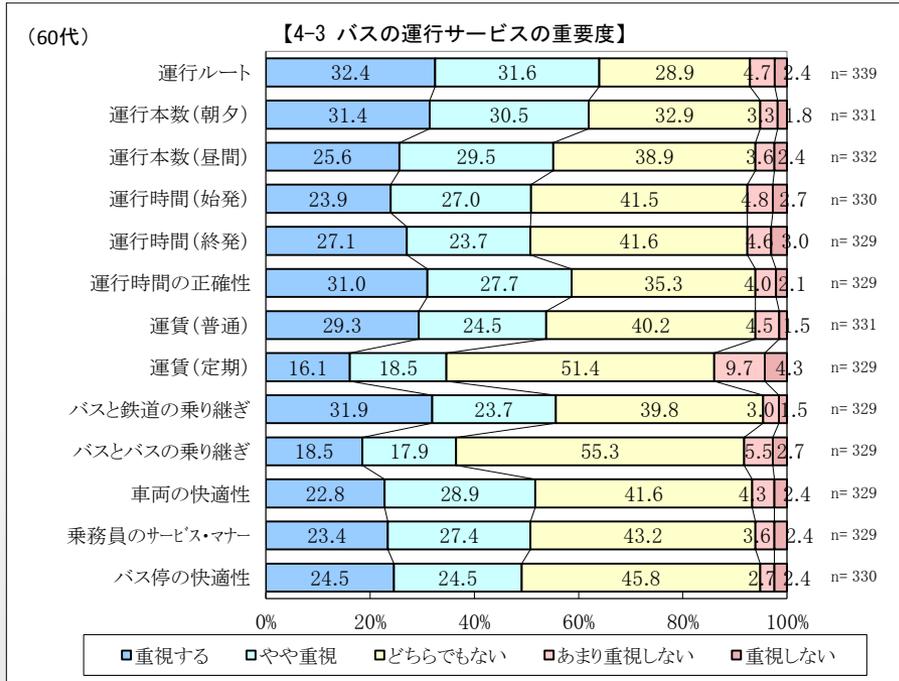
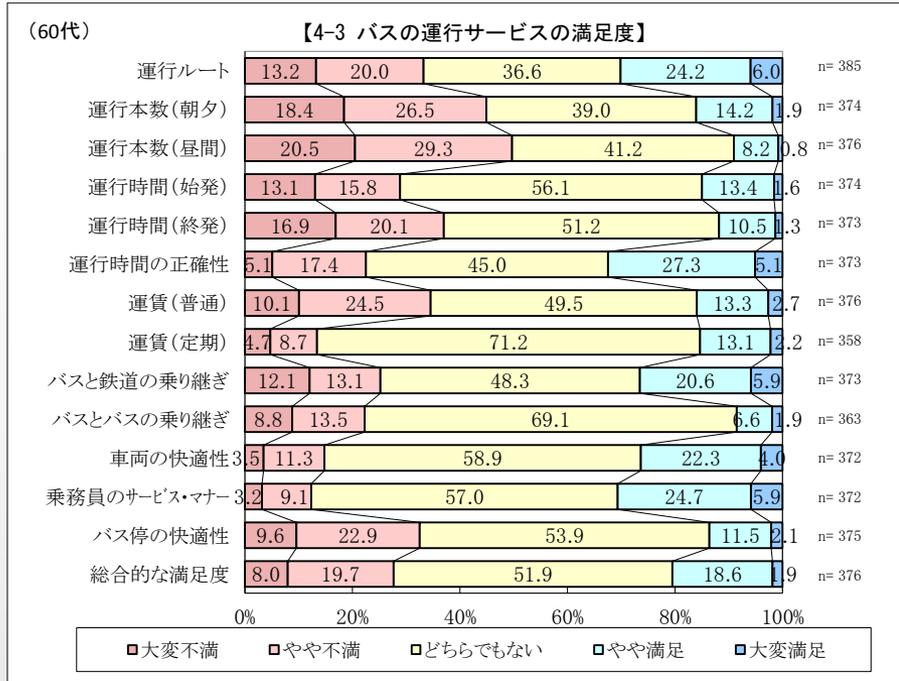
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



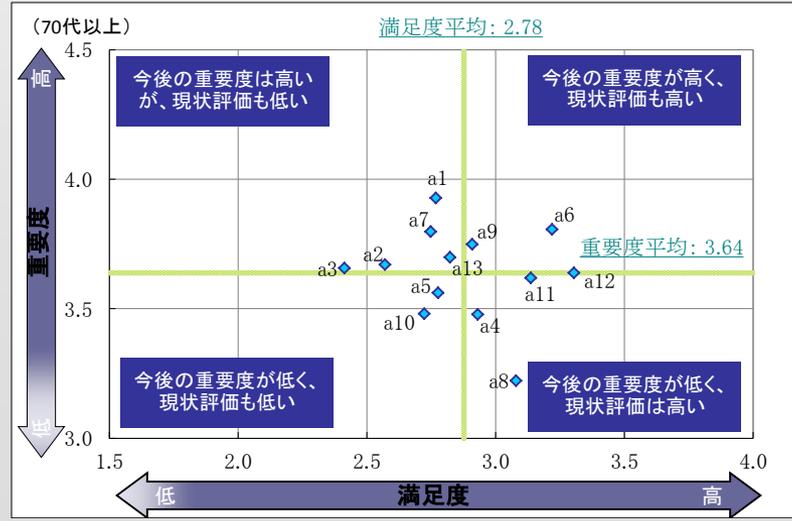
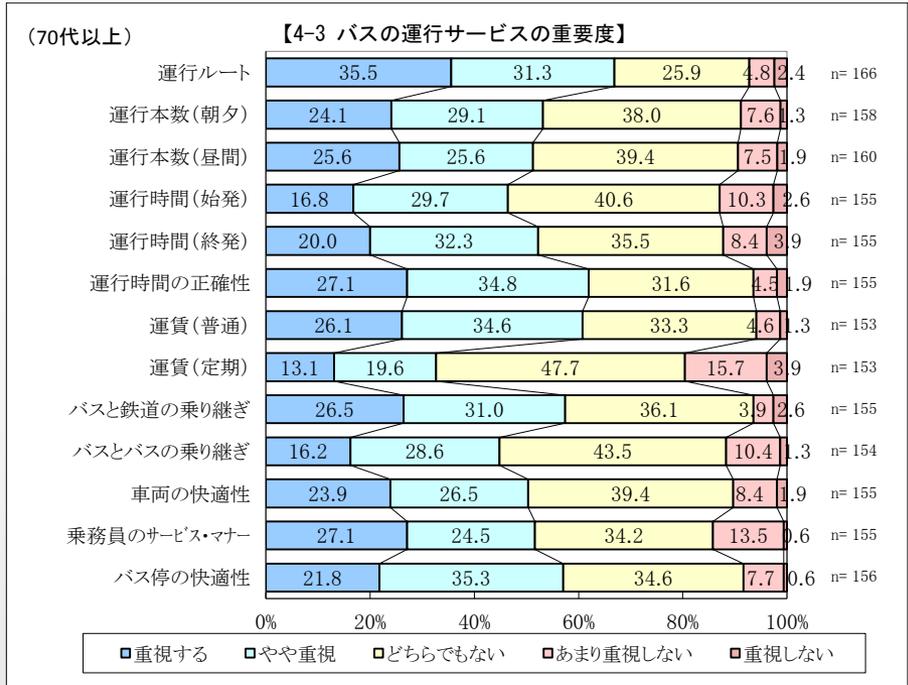
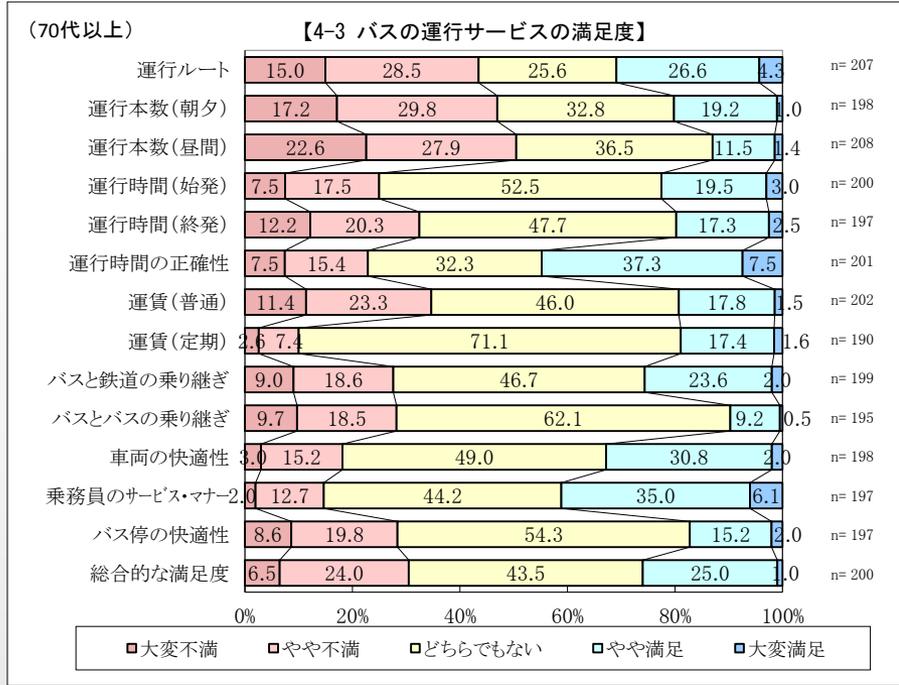
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



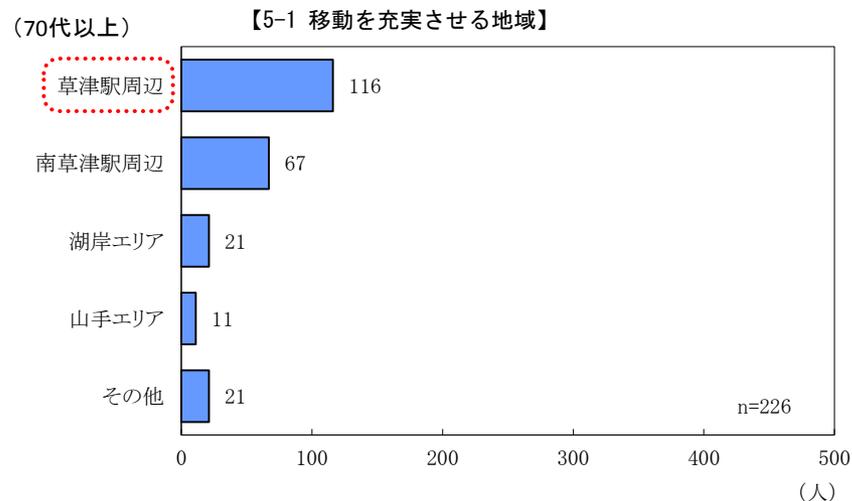
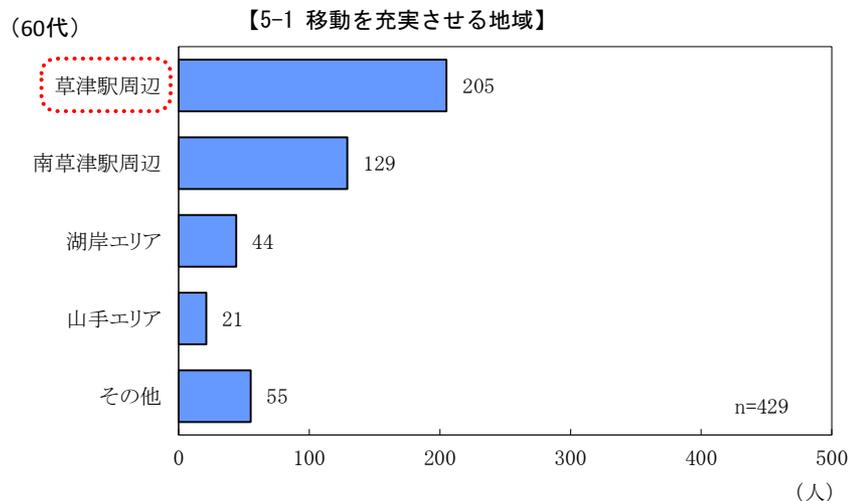
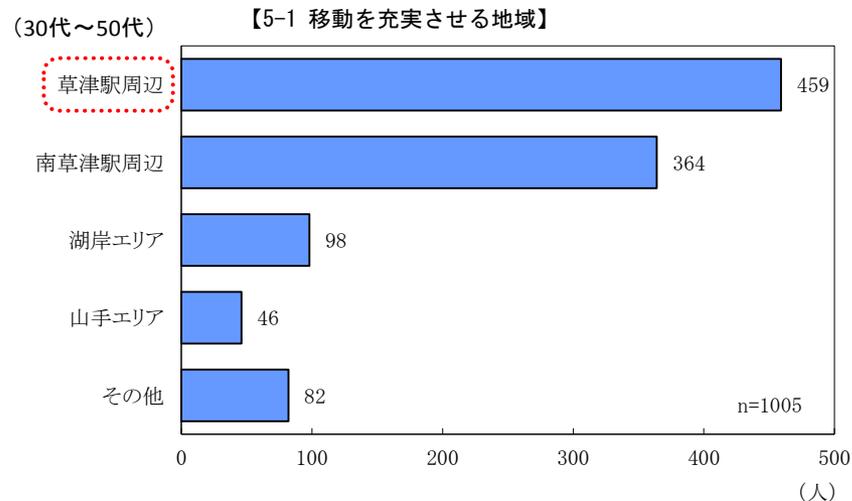
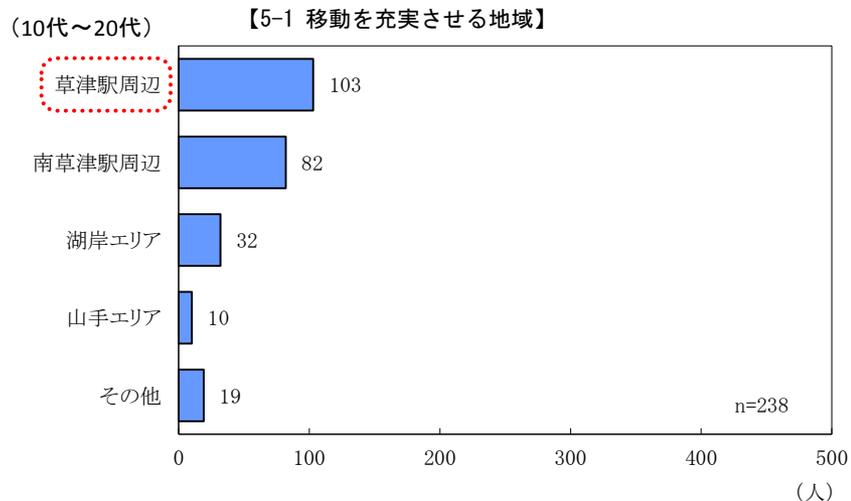
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

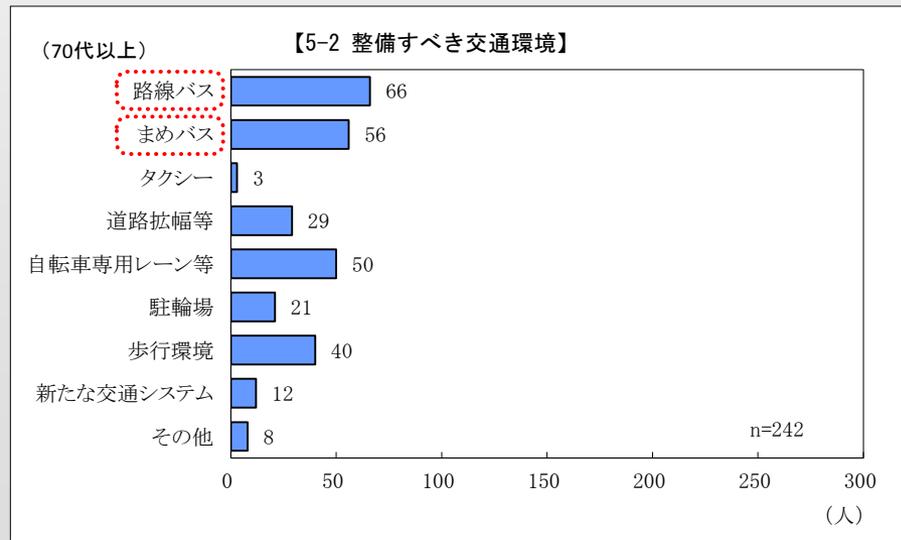
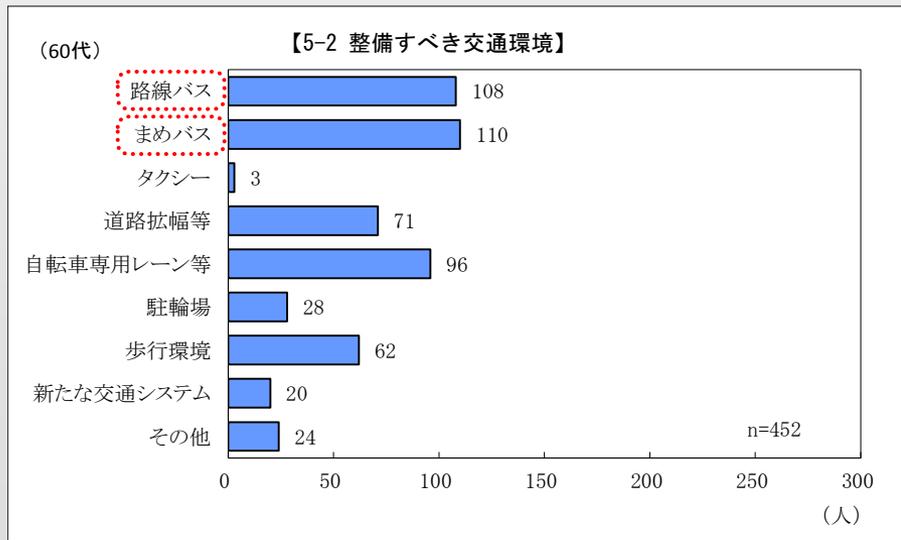
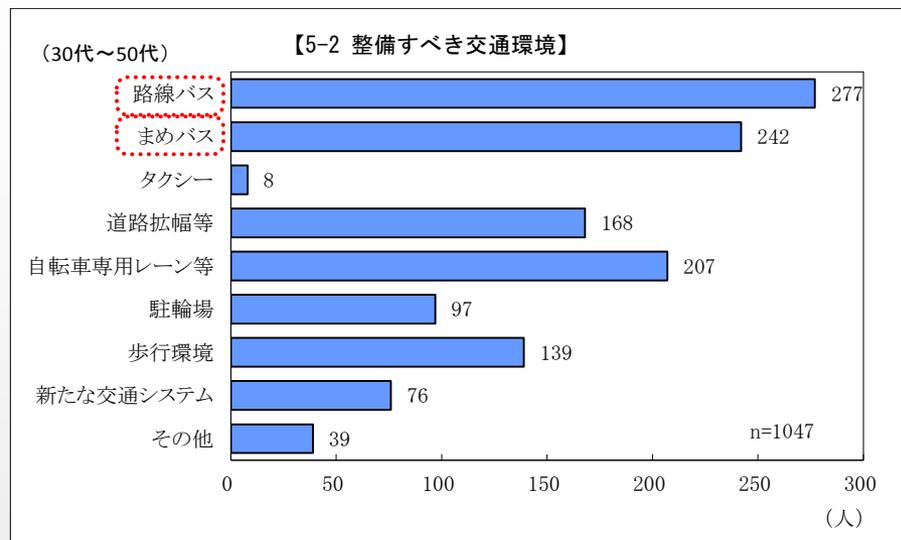
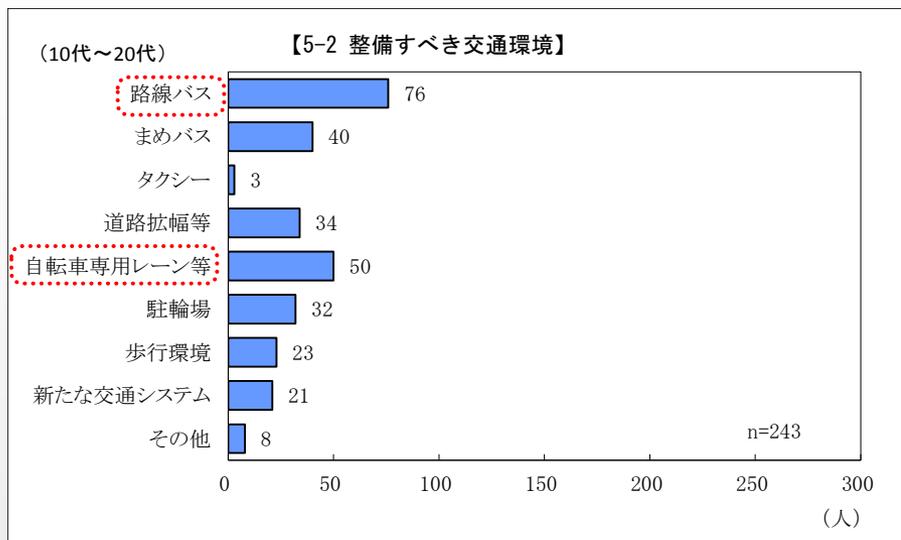


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-1)



# 5. 将来交通のあり方(質問 5-2)

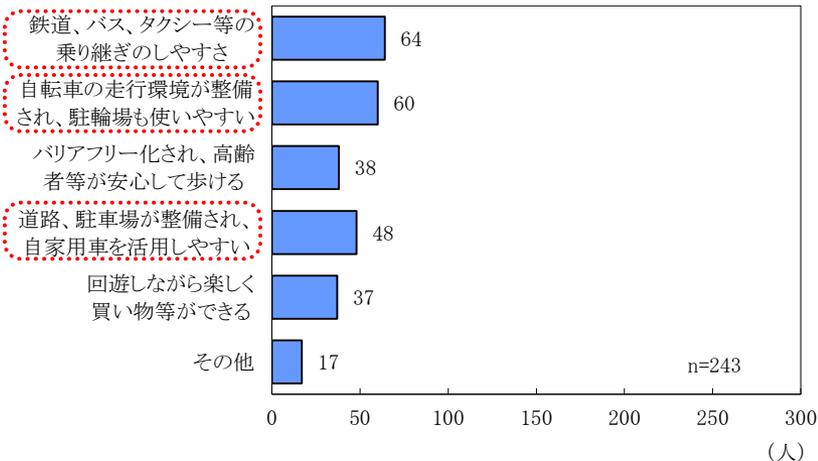


**上位1位・2位**

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

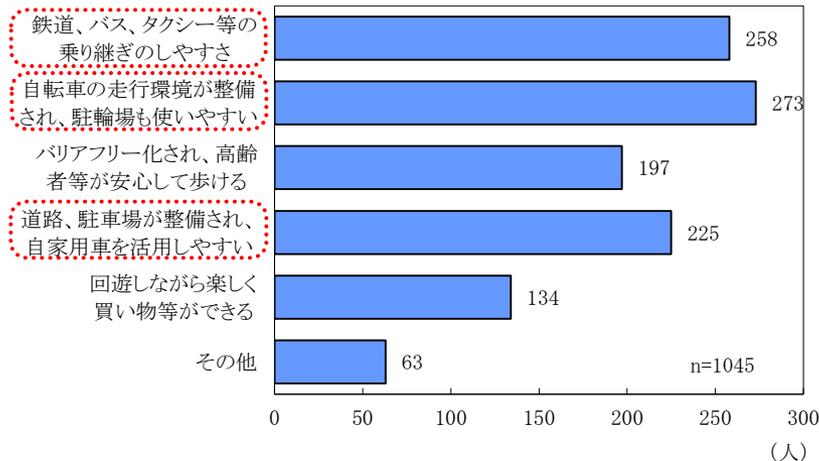
(10代～20代)

【5-3 将来の交通環境】



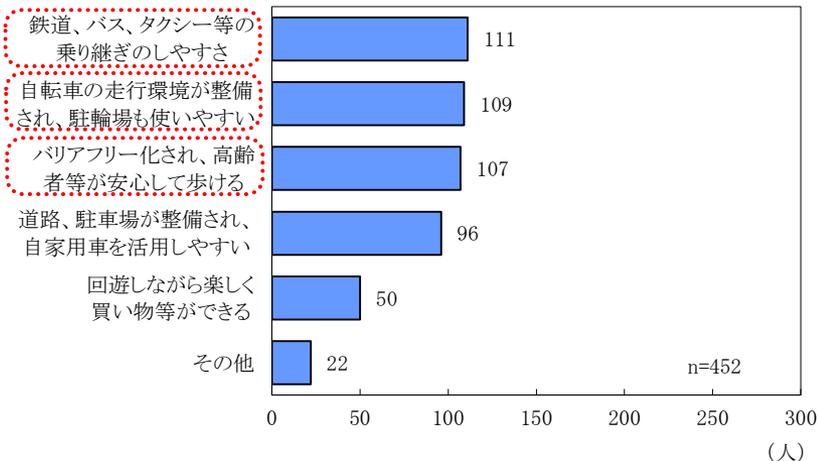
(30代～50代)

【5-3 将来の交通環境】



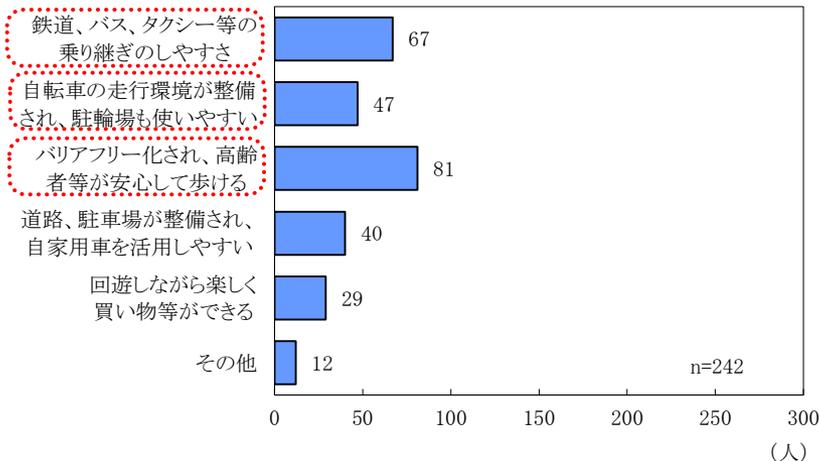
(60代)

【5-3 将来の交通環境】



(70代以上)

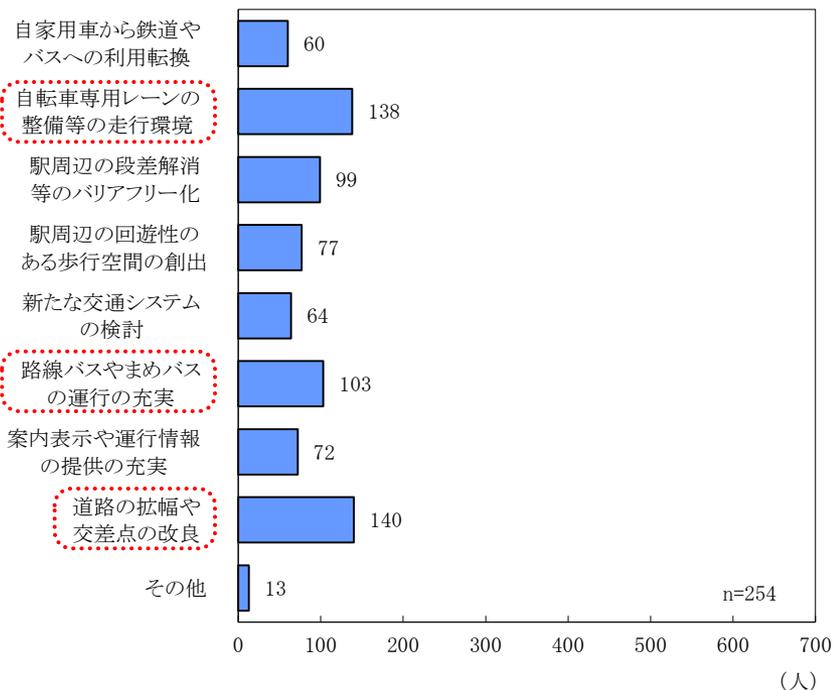
【5-3 将来の交通環境】



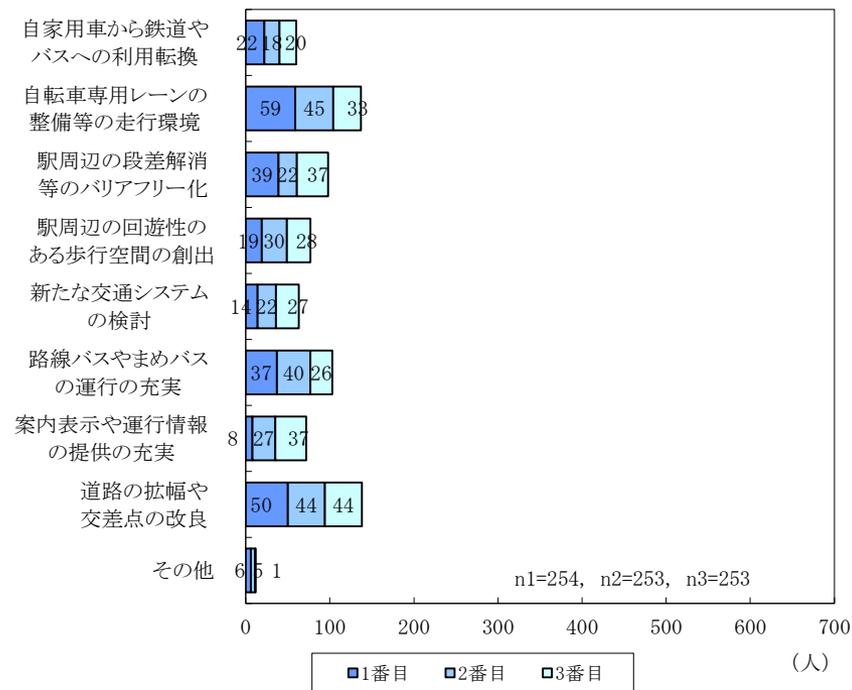
上位1位・2位・3位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

(10代～20代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



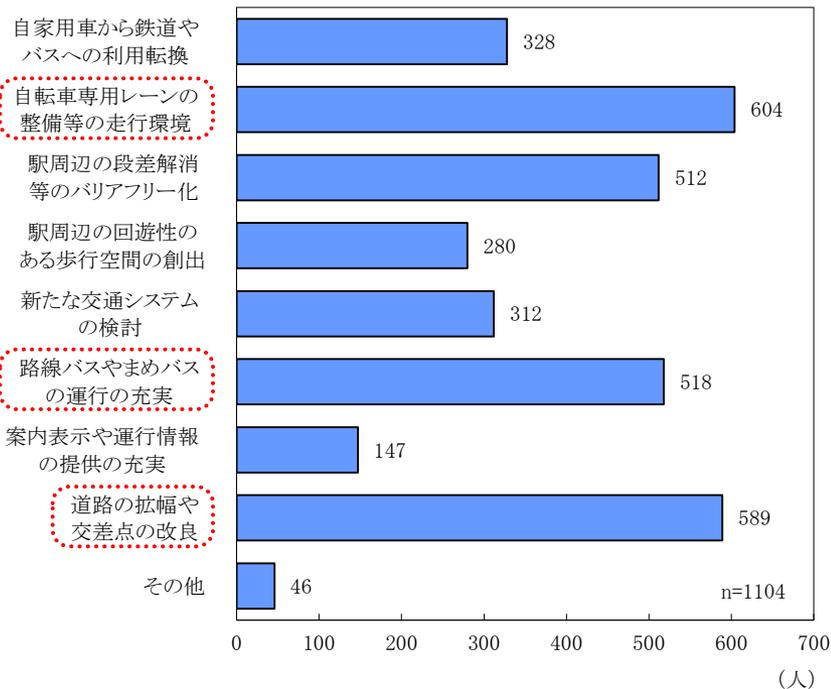
(10代～20代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



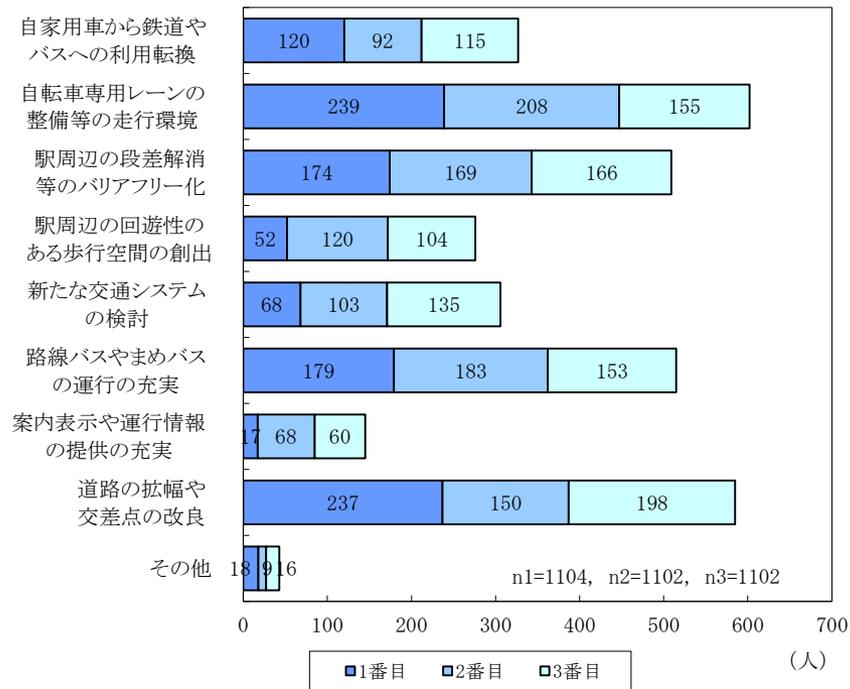
上位1位・2位・3位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

(30代～50代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



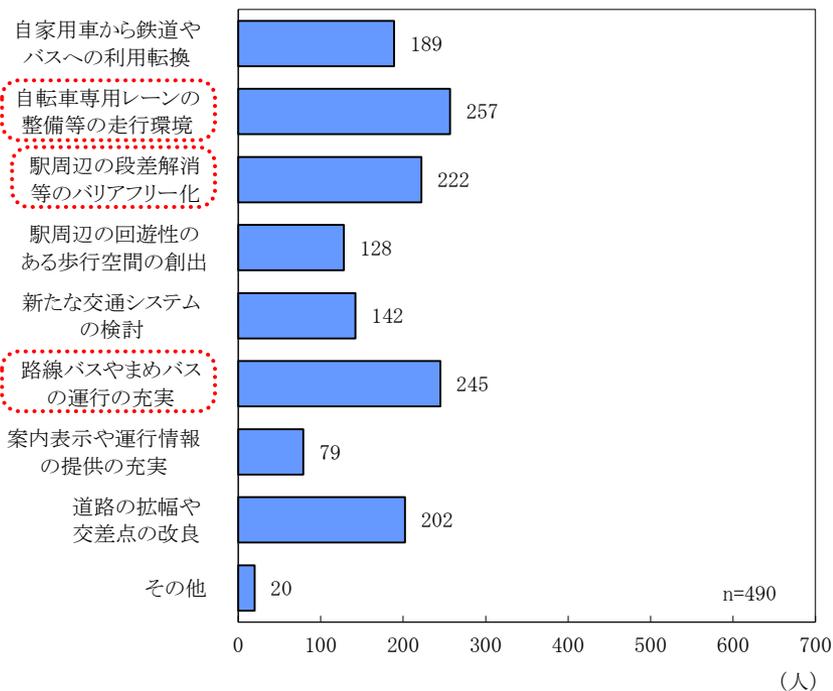
(30代～50代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



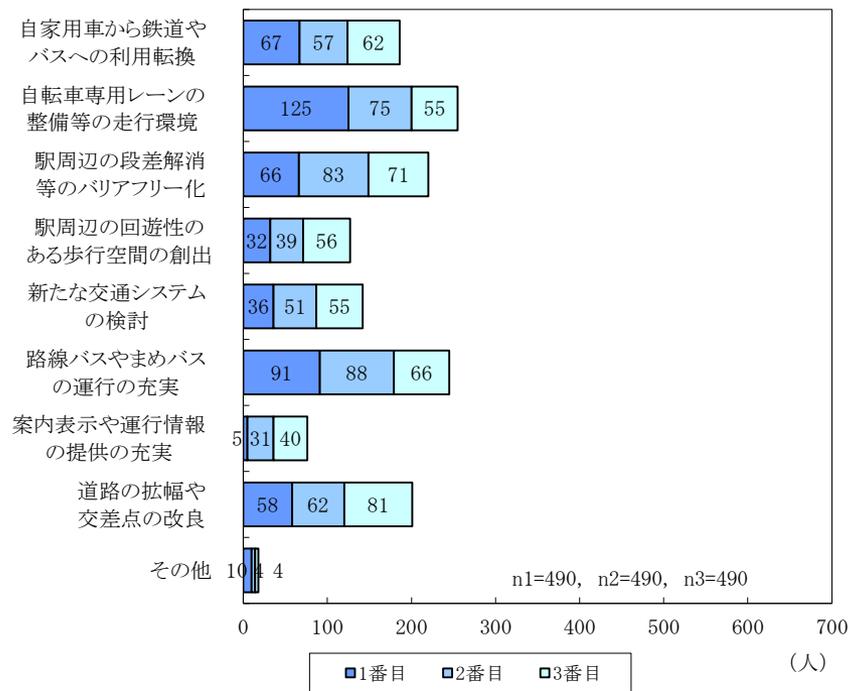
上位1位・2位・3位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

(60代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



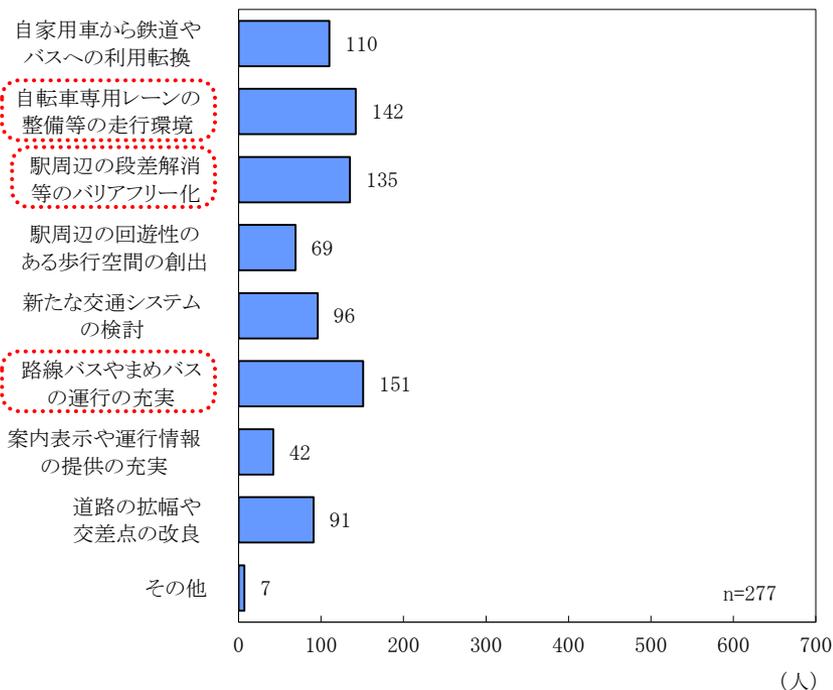
(60代) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



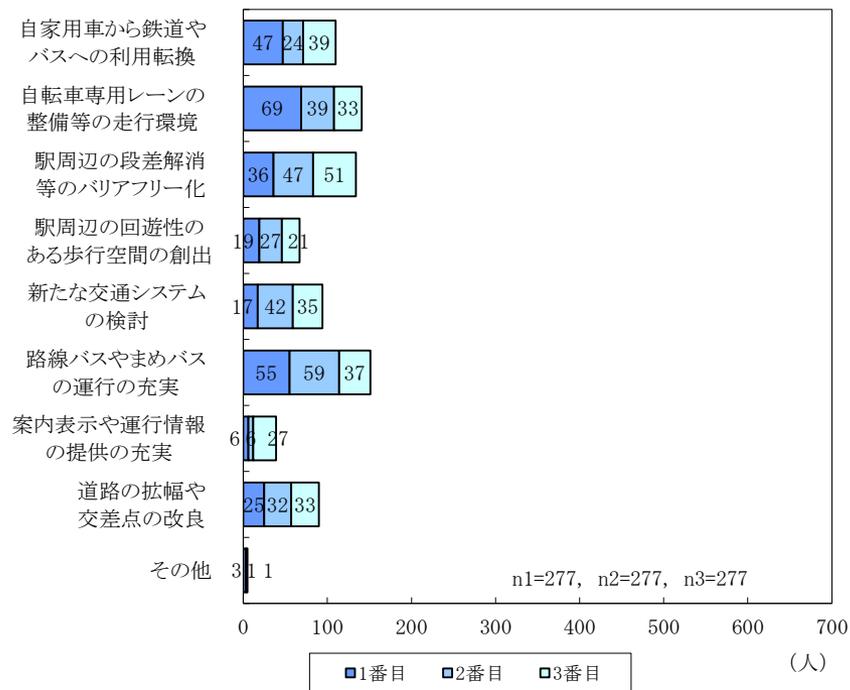
上位1位・2位・3位

# 5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

(70代以上) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



(70代以上) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



上位1位・2位・3位

## 6. 結果の整理

	自宅の自動車の利用 状況(Q1-4)	自宅周辺の道路を歩 くときの印象(Q2-1) ※そう思う+やや思う合 計値の最も高い内容	自宅周辺の歩行環境 の外出頻度への影響 (Q2-2)	外出頻度に影響を与 えている項目(Q2-3) ※上位1位・2位
①10代~20代	今後も運転(54.4%)	夜間に道が暗い (72.9%)	影響はない(85.9%)	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道 路が多い
②30代~50代	今後も運転(81.9%)	夜間の道が暗い (70.2%)	影響はない(84.4%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い
③60代	今後も運転(61.0%)	歩道走行の自転車が多 い(70.2%)	影響はない(83.6%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い
④70代	今後も運転(35.8%)	歩道走行の自転車が多 い(67.9%)	影響はない(75.0%)	1位:歩道がない/狭い道 路が多い 2位:夜間の道が暗い

## 6. 結果の整理

	自転車利用の有無 (Q3-1)	自転車の利用頻度 (Q3-1) ※一番多い回答	自転車の利用目的 (Q3-2) ※上位1位・2位	利用する際の地域・施設・ 駐輪場(Q3-3) ※一番多い回答
①10代～20代	利用する(81.7%)	ほぼ毎日(49.5%)	1位:通勤・通学 2位:買い物	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
②30代～50代	利用する(79.5%)	ほぼ毎日(29.7%)	1位:買い物 2位:通勤・通学 スポーツ・趣味	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
③60代	利用する(76.3%)	ほぼ毎日(34.2%)	1位:買い物 2位:通勤・通学	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)
④70代	利用する(65.2%)	ほぼ毎日(42.0%)	1位:買い物 2位:スポーツ・趣味	地 域:草津駅周辺 施 設:商業施設 駐輪場:駐輪場(無料)

## 6. 結果の整理

	自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの(Q3-4) ※重視する+やや重視合計値の最も高い内容	公共交通利用の有無(Q4-1) ※一番多い回答	公共交通の利用頻度(Q4-1) ※一番多い回答	利用するバスの種類(Q4-2) ※一番多い回答
①10代~20代	店舗での駐輪場整備(86.5%)	鉄道のみ(67.9%)	ほぼ毎日(44.6%)	利用しない
②30代~50代	駅周辺での駐輪場整備(87.9%)	鉄道のみ(56.5%)	半年に1~2回程度(21.9%)	利用しない
③60代	安全な走行環境の整備(91.9%)	鉄道のみ(45.1%)	半年に1~2回程度(25.5%)	利用しない
④70代	自転車マナー等の指導(89.6%)	鉄道のみ(38.4%)	月に1回程度(27.8%)	路線バス

## 6. 結果の整理

	バスの運行サービスの満足度(Q4-3) ※大変不満+やや不満 合計値の最も高い内容	バスの運行サービスの重要度(Q4-3) ※重視する+やや重視合 計値の最も高い内容	移動を充実させる 地域(Q5-1) ※一番多い回答	整備すべき交通環境 (Q5-2) ※上位1位・2位
①10代～20代	朝夕の運行本数 (44.9%)	朝夕の運行本数 (64.2%)	草津駅周辺	1位:路線バス 2位:自転車専用レーン等
②30代～50代	朝夕の運行本数 (52.2%)	運行ルート(67.2%)	草津駅周辺	1位:路線バス 2位:まめバス
③60代	昼間の運行本数 (49.8%)	運行ルート(64.0%)	草津駅周辺	1位:まめバス 2位:路線バス
④70代	昼間の運行本数 (50.5%)	運行ルート(66.8%)	草津駅周辺	1位:路線バス 2位:まめバス

## 6. 結果の整理

	将来の交通環境(Q5-3) ※上位1位・2位・3位	今後10年先の交通環境整備の方向性(Q5-4) ※上位1位・2位・3位
①10代～20代	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 3位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:道路の拡幅や交差点の改良 2位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 3位:路線バスやまめバスの運行の充実
②30代～50代	1位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 2位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位:道路、駐車場が整備され、自家用車が活用しやすい	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:道路の拡幅や交差点の改良 3位:路線バスやまめバスの運行の充実
③60代	1位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 2位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい 3位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける	1位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 2位:路線バスやまめバスの運行の充実 3位:駅周辺の段差解消等のバリアフリー化
④70代	1位:バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける 2位:鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位:自転車の走行環境が整備され、駐輪場も使いやすい	1位:路線バスやまめバスの運行の充実 2位:自転車専用レーンの整備等の走行環境 3位:駅周辺の段差解消等のバリアフリー化