

自転車の活用推進に向けた現状および課題

○草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例

- ・自転車の安全な利用
- ・自転車の盗難の防止
- ・自転車の利用環境の整備

→自転車の安全で安心な利用の促進を図ることを目的とする

○社会情勢等の変化(国第3次計画概要版より)

- ・モビリティの多様化
- ・青切符導入
- ・交通空白
- ・カーボンニュートラル
- ・観光需要の回復

○草津市の自転車をめぐる現状等

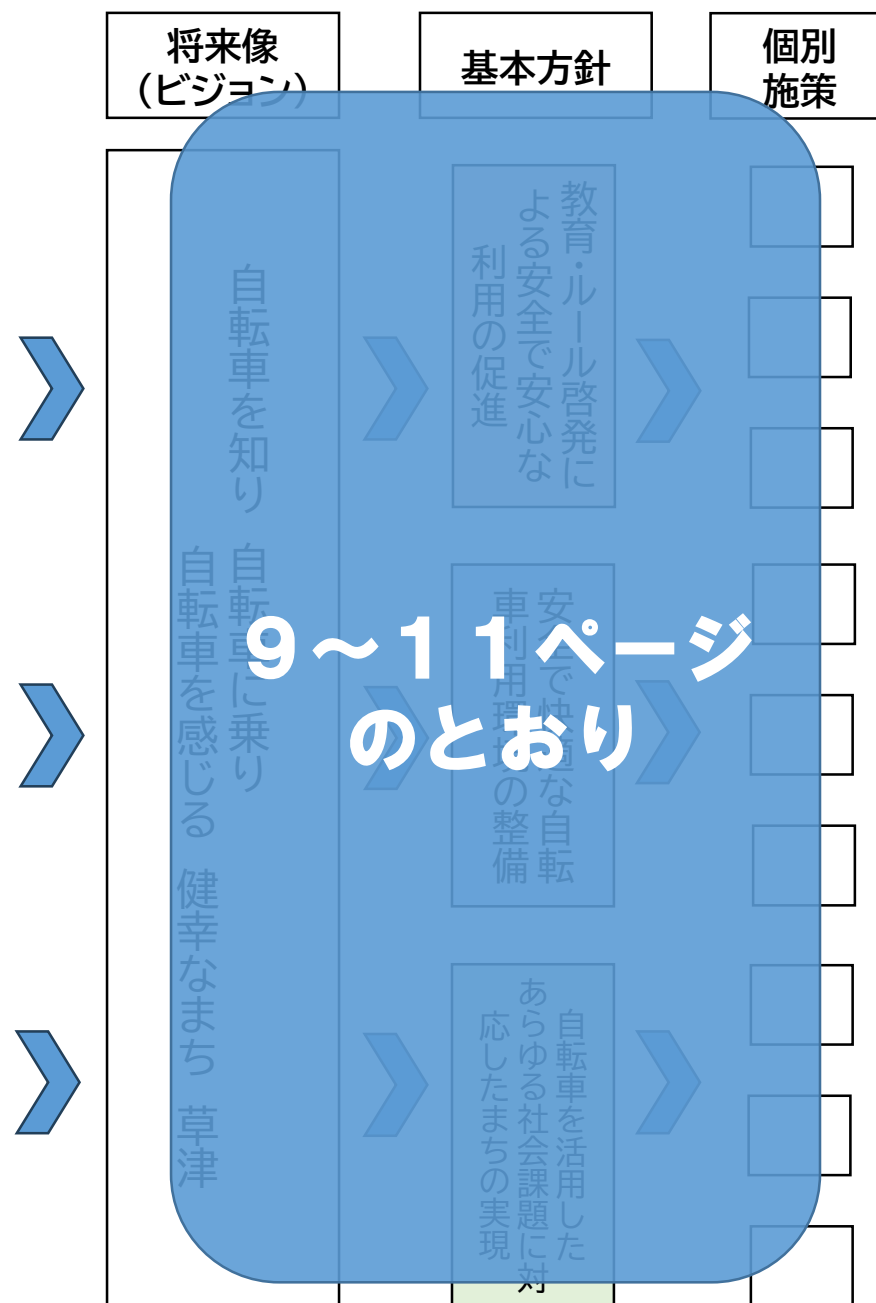
3～7ページのとおり

○市民アンケートを踏まえた課題(R8.3.25委員会で報告)

- ・自転車通行空間の計画的な整備の推進
- ・道路利用者全体の安全意識醸成
- ・ヘルメット着用の促進
- ・通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進
- ・レンタサイクル・シェアサイクルの促進
- ・自転車を活用した健康づくりの推進

○現計画の施策評価

- ・自転車の走行空間の整備
- ・公共交通機関へのアクセス性の強化
- ・自転車の有効活用の推進
- ・自転車利用への転換



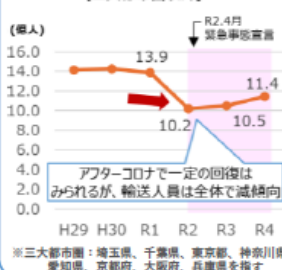
自転車を取り巻く社会情勢の変化

- 自転車を取り巻く社会情勢等について「モビリティ環境」「安全・安心」「カーボンニュートラル」「健康・スポーツ」「ツーリズム」の観点から整理

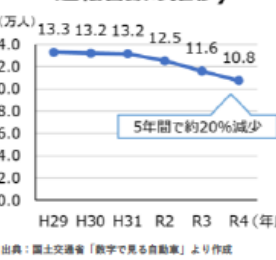
モビリティ環境

- ・ シェアサイクル、電動キックボードの普及など、モビリティが多様化し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- ・ 人手不足等による地域公共交通の「交通空白」解消の必要性の高まり

(乗合バス輸送人員の減少)
[三大都市圏以外]



(全国の乗合バス・貸切バス
運転者数の推移)



(全国のポート数の推移)



安全・安心

- ・ 自転車関連事故は長期的には減少傾向にあるが、全交通事故件数に占める構成比は増加傾向
- ・ 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は減少する一方「自転車対歩行者」は増加

→ R6.5 改正道路交通法による
青切符導入が決定(R8.4施行)

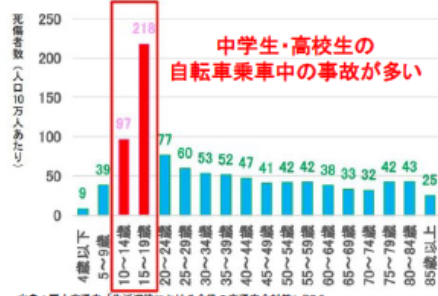
(自転車対自動車の
死傷事故件数の推移)



(自転車対歩行者の
死傷事故件数の推移)



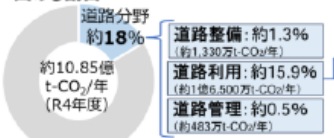
人口10万人あたり年代別死傷者数 (自転車乗車中)



カーボンニュートラル

- ・ 2050カーボンニュートラル実現に向けて、道路の脱炭素化に向けては、公共交通、自転車、徒歩などの低炭素な交通手段への転換促進が必要
- R6.12 道路分野の脱炭素化政策集
- R7.4 脱炭素化に向けた道路法の改正

■我が国のCO₂排出量のうち道路分野の
占める割合



自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→自転車の利用促進を図る
→通勤目的の自転車分担率増加により約28
万tのCO₂削減を目指す (2013年度比)

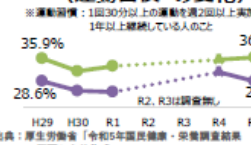
<自転車利用促進に向けた国の施策>
・自転車通行空間の計画的な整備の推進
・シェアサイクルの普及促進
・自転車を利用した健康づくりの啓発
・自転車運動の促進

出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0 (概要版)」より作成

健康・スポーツ

- ・ 運動習慣は微増、健康寿命は横ばい
- ・ スポーツ別行動者数は減少傾向のものが多い
中、ウォーキングやサイクリングは増加傾向

(運動習慣※の変化)



(スポーツ別行動者数※の変化)



(健康寿命※の変化)

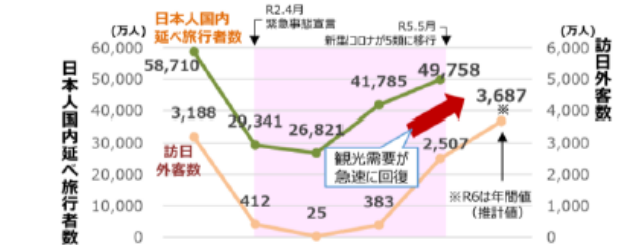


出典：内閣府「令和6年度国民生活調査」より作成 出典：総務省統計局「社会生活基本調査」より作成

ツーリズム

- ・ 観光需要の急速な回復に伴い、需要が集中する一部地域では、公共交通の混雑緩和等の課題が発生
- ・ バス・タクシーの運転手不足や需要の偏在等により、観光地での二次交通が不足

(日本人国内旅行とインバウンドの動向)



出典：日本人国内旅行客数：観光庁「旅行・観光消費動向調査」、訪日外客数：JNTO「訪日外客統計」より作成

自転車利用のメリットと自転車の特性

自転車の利用は市民にとってもまちにとっても多様なメリットがあり、利用を強く促進していく必要がある

自転車利用のメリット①市民の生活の質を高める



効率的に移動できる

- 短距離移動において効率的に移動できる
- 移動時間を予測しやすい
- 周遊性が高い
- エネルギー効率が良い



健康的

- 健康増進・病気予防につながる
- 肥満を防止する
- 筋力を維持・向上させる



幸福感を高める

- 気分転換やストレス軽減につながる
- まちの魅力を感じやすい
- 子どもたちの経験を増やす
- 地域との接点を生みやすい



移動の自由度を高める

- 公共交通との接続性を高める
- 子育て世代の移動を支える
- 高齢者の移動を支える
- 視覚・身体障がい者の移動ニーズを支える



災害に強くなる

- 災害時の移動手段となる

自転車利用のメリット②まちの持続性を高める



環境・エネルギー

- 環境負荷が小さい
- 大気への負荷が小さい



経済

- 家計への負担が小さい
- 地域内の回遊を促す
- まちの活性化につながる
- 医療費の抑制につながる可能性がある



安全

- 道路の安全性を向上させる



空間効率

- 自動車交通の混雑を緩和する
- 土地を効率的に利用できる



観光

- 観光を振興する
- まちの魅力を向上させる



公平性

- 移動の選択肢を増やす

自転車特有の特性から安全確保や利用促進に向けて配慮すべき事項があり、施策の実施によって課題に対応していく必要がある

自転車の特性

人の力で移動する
バランスを必要とする
身体が露出している
路面状況の影響を受けやすい
天候の影響を受けやすい
歩行者・自動車との重量差・速度差がある
人の認知・判断・操作に依存する
免許なしで利用できる
駐輪場所が必要になる
盗難・いたずらのリスクがある
まちとの接点を生みやすい

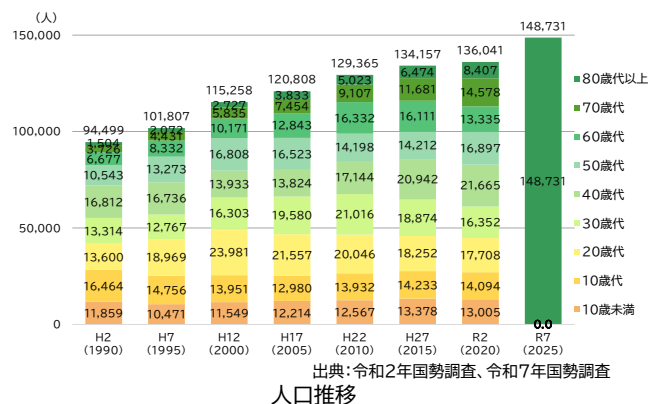
安全確保・利用促進に向けた課題

>>> 体力差に配慮した走行環境の整備
>>> 転倒リスクへの対応
>>> 衝突・接触時の被害軽減
>>> 平滑で安全な路面の確保
>>> 雨・風・暑さ寒さへの対応
>>> 重量差・速度差を踏まえた安全な通行空間の確保
>>> 分かりやすく迷いにくい設計
>>> 交通ルール・安全教育の機会提供
>>> 使いやすい駐輪環境の確保
>>> 安心して駐輪できる環境づくり
>>> 交流や回遊を促す利用環境の形成

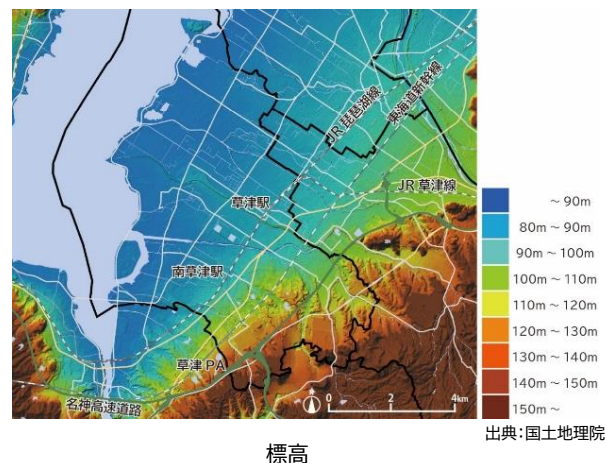
地域特性・ポテンシャル

自転車利用を促進しやすい年齢構成、地形、市民意識となっており、自転車利用のポテンシャルが高い

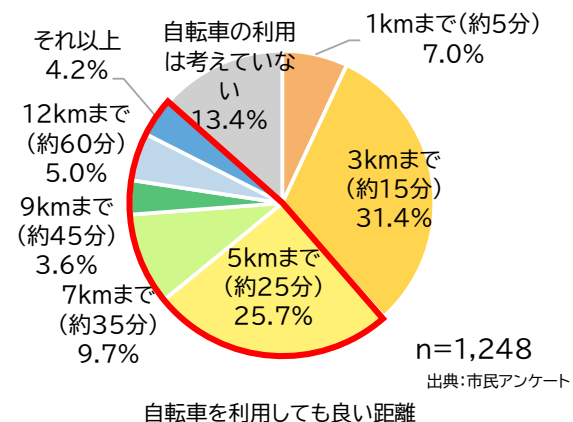
人口は増加傾向
学生を含む若年層の割合は維持し、高齢者の割合は急激に増加



市域はコンパクトで大部分が起伏の少ない地形



市民の約半数が自転車での5kmまでの移動を許容
※草津駅・南草津駅から半径5km圏で市全域を概ね包含



自転車利用を促進する社会的な意義が高い

慢性的な道路混雑が面的に発生
事故リスクの増加や公共交通の遅延が生じている

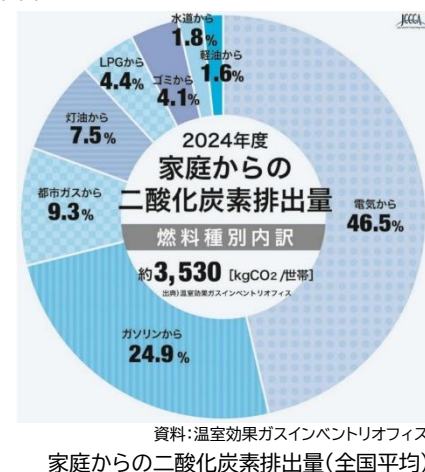
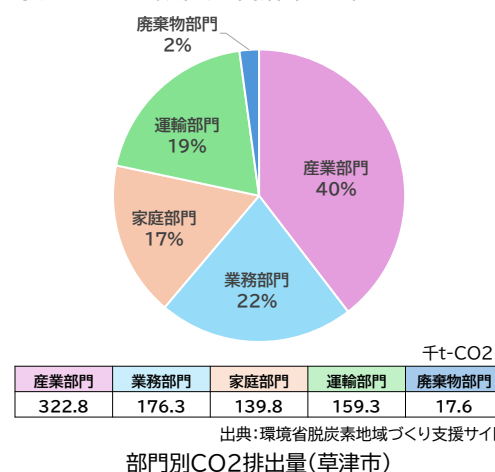


市内中心部の道路の混雑状況



草津駅東口ロータリーの混雑状況

二酸化炭素排出量の一定割合を運輸部門・家庭部門が占める
家庭からの二酸化炭素排出量の約1/4がガソリン由来

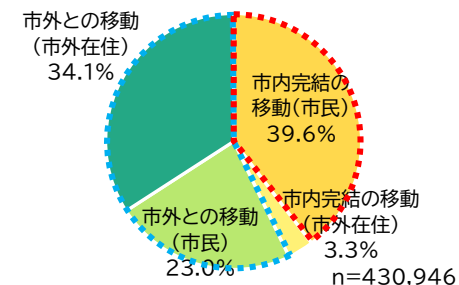


市の移動実態

出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査

市外とのつながりが強く、市外在住者の流入も多い

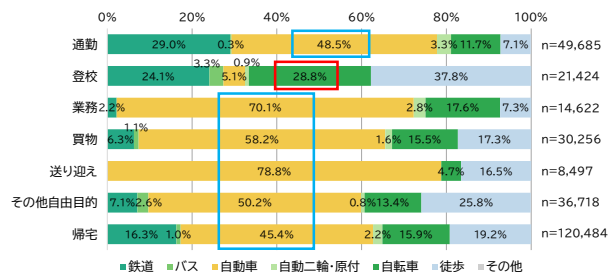
最も多いのは「市民による市内完結の移動」で約4割
移動の半数以上が市外との移動



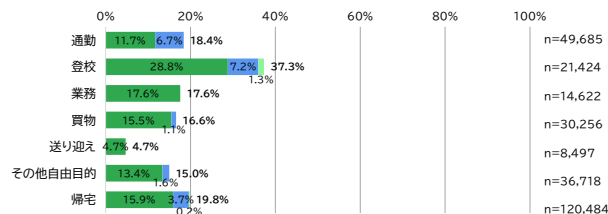
草津市を発着する移動の発着地別・居住地別の割合

登校での自転車利用が突出して多く、その他の目的では自動車利用が優勢

自転車の利用割合が最も高い移動目的は「登校」
登校をのぞく全ての移動目的で、自動車の利用割合がおおよそ半数以上



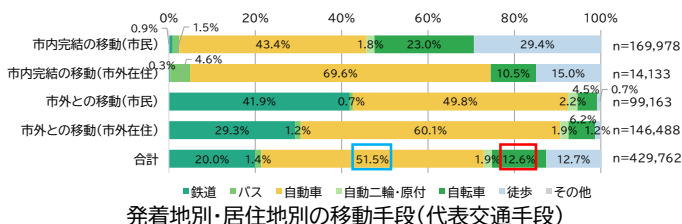
移動目的別の移動手段(代表交通手段)



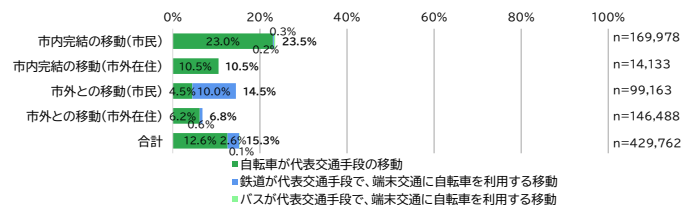
■自転車が代表交通手段の移動
■鉄道が代表交通手段で、端末交通に自転車を利用する移動
■バスが代表交通手段で、端末交通に自転車を利用する移動
■端末交通を含めた自転車利用の割合

自転車は一定程度利用されているが、自動車の方が割合が高く、市外在住者でその傾向は顕著

代表交通手段のうち自転車の割合は12.6%
代表交通手段に占める自動車の割合は約半数で最多
市外在住者の自転車利用割合が比較的低い



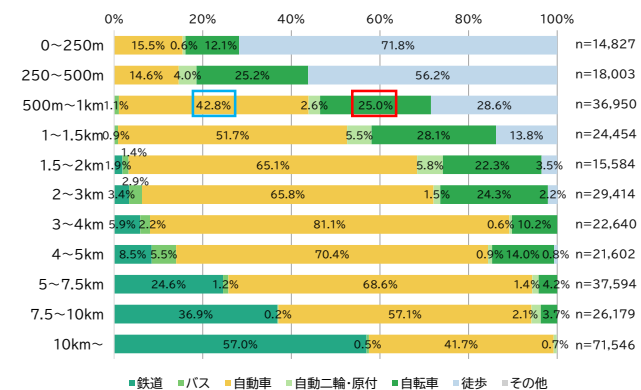
発着地別・居住地別の移動手段(代表交通手段)



端末交通を含めた自転車利用の割合

短距離の移動でも自動車利用が優勢

500m以上の移動では、自動車利用の割合が自転車利用の割合を上回る

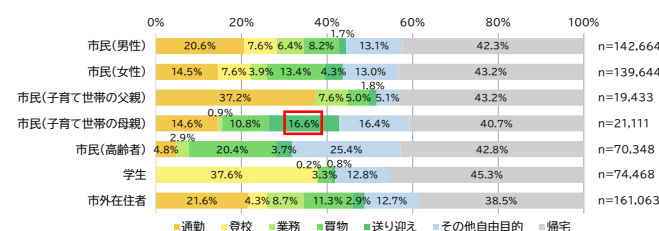


距離別別の移動手段(代表交通手段)

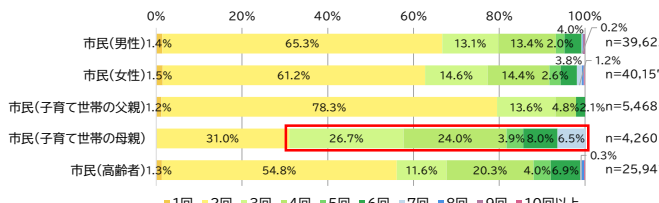
属性別に移動傾向が異なり、女性や高齢者では自転車の活用可能性のある移動の割合が高い傾向にある

男性市民の方が通勤の割合が高く、女性市民の方が買物・送り迎えの割合が高い

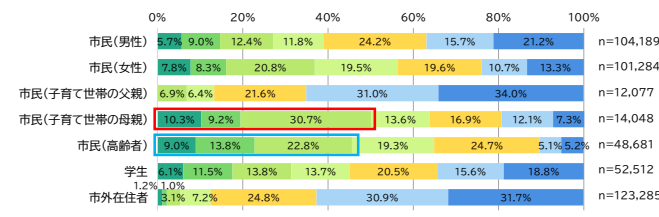
子育て世帯の母親は、他の属性に比べて送り迎えの移動の割合が高く、1日の移動回数が多く、1回の移動距離が短い傾向
女性や高齢者は1回の移動距離が短い傾向



属性別の1日の移動目的



属性別の1日の移動回数



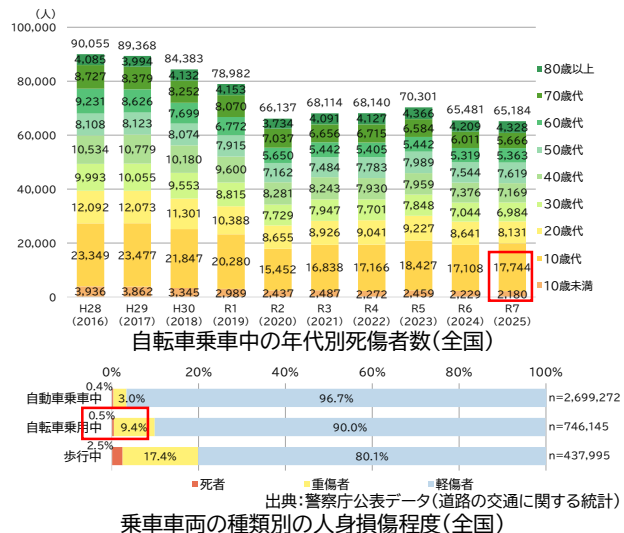
属性別の1回の移動の移動距離

交通事故

自転車事故は未成年が多く、自転車利用者の死傷リスクが高い傾向

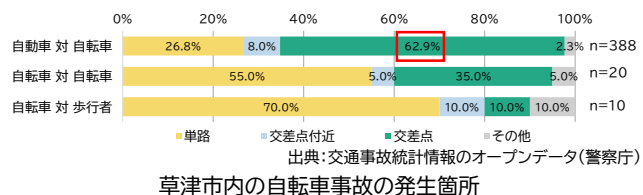
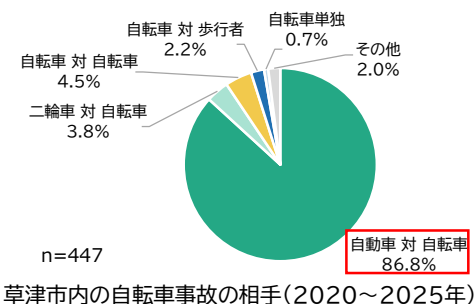
全国的な傾向として、事故発生時の死亡・重傷化リスクは、自動車乗車中よりも自転車乗車中の方が高く、自転車乗車中よりも歩行中の方が高い

自転車乗車中の死傷者数に占める未成年の割合は他の年代に比べて高い



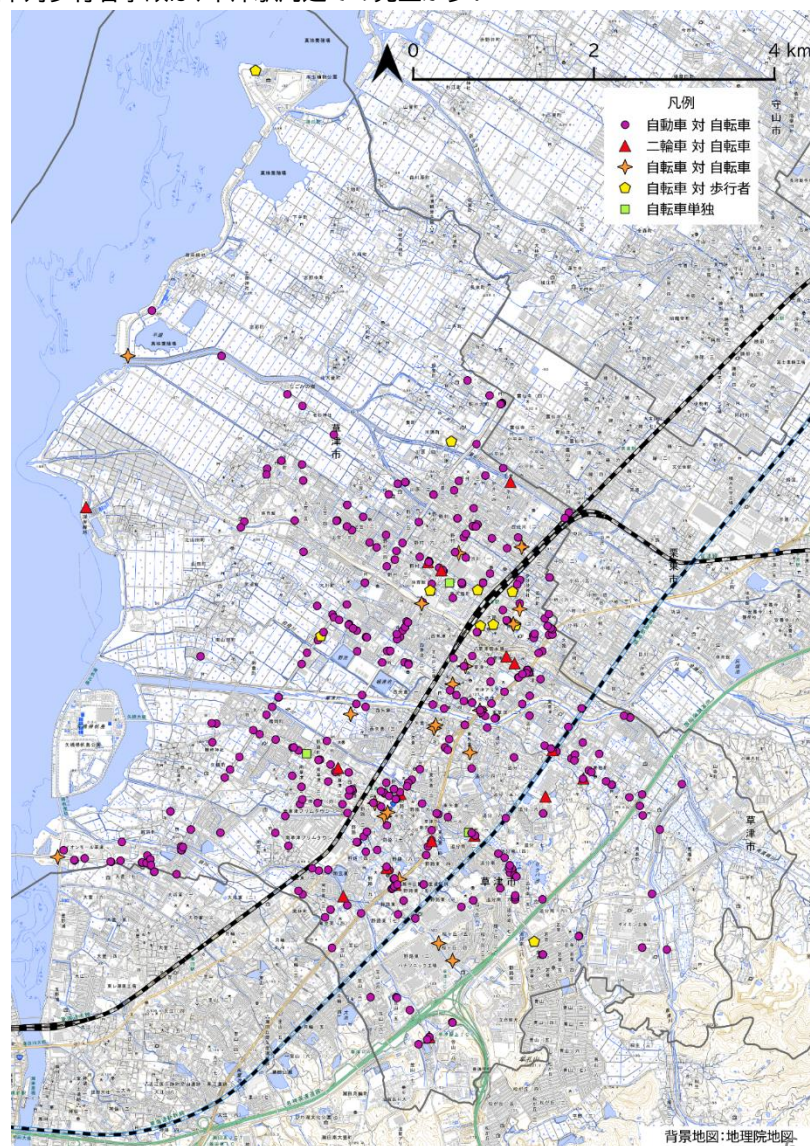
自転車事故は自動車との事故が約9割で、交差点で多発

自転車が当事者となる事故の86.8%が自動車、2.2%が歩行者との事故
自動車との事故の約6割が交差点で発生



自転車事故は市内全域で広く発生

概ね市内全域で、自動車対自転車事故が発生
自転車対歩行者事故は、草津駅周辺での発生が多い



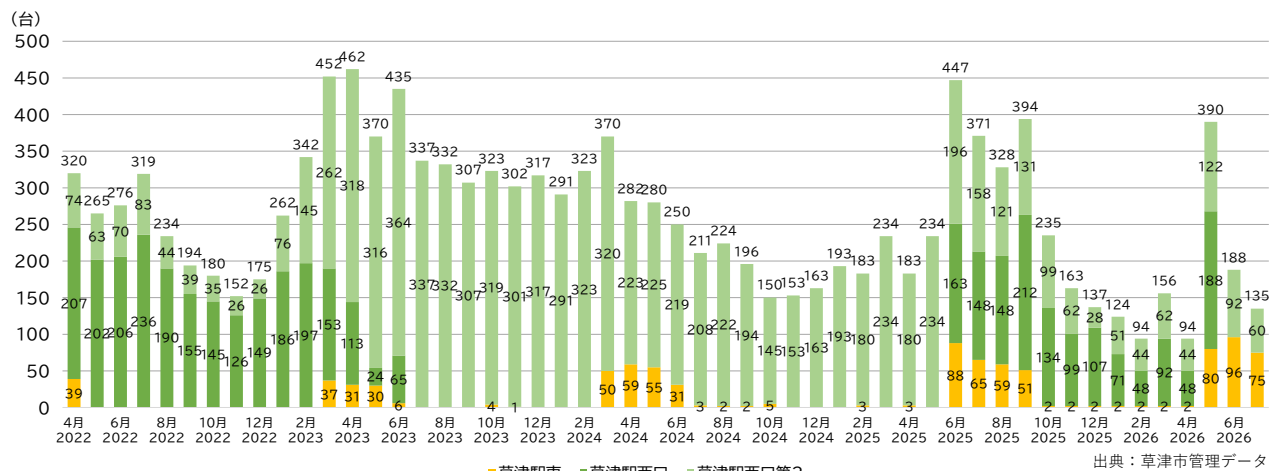
出典:交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁)

駐輪環境・盗難

草津駅では、自転車駐車場の定期利用待ちが慢性的に発生

市民の利便性向上のため、草津駅前および南草津駅前に自転車駐車場を整備

草津駅では、自転車駐車場の定期利用待ちが慢性的に発生



市営自転車駐車場の定期待ち台数の推移



草津駅東自転車駐車場



草津駅西口自転車駐車場



草津駅西口第2自転車駐車場

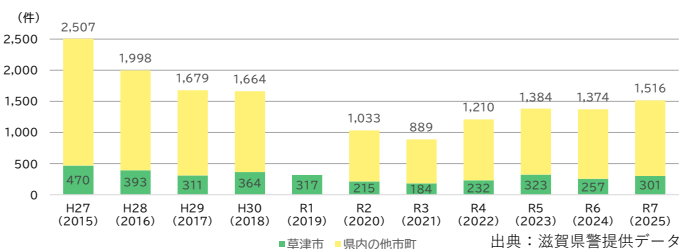


草津駅西口第3自転車駐車場

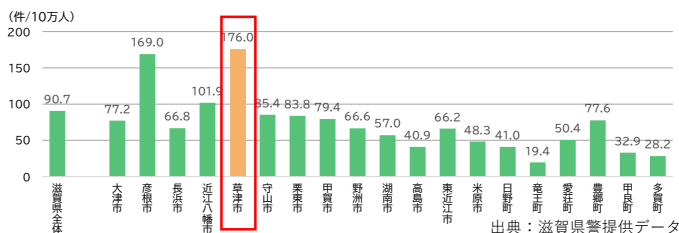
自転車盗件数は、滋賀県内の市町で草津市が最多

自転車盗の件数は令和4年以降は200～300件程度で横ばいで推移

人口10万人あたりの自転車盗件数は、滋賀県内の市町で草津市が最多



自転車の盗難発生件数



人口10万人あたりの自転車盗の発生件数（市町別）
（R3～R7の平均）



南草津駅自転車自動車駐車場



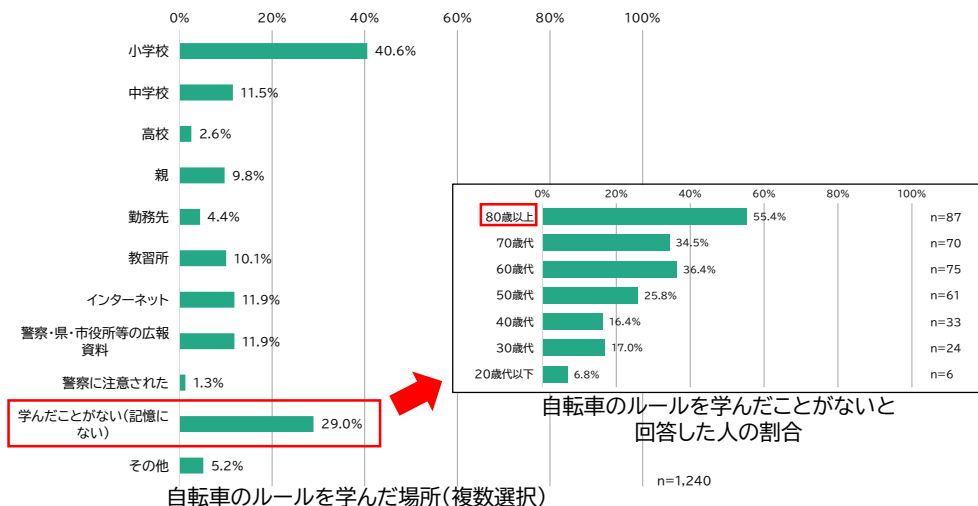
南草津駅西口第2自転車駐車場

ルール・教育・市民ニーズ

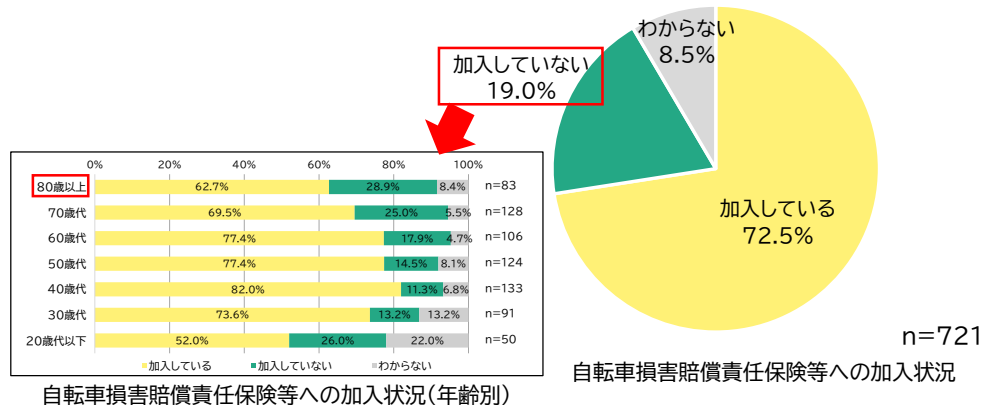
出典：市民アンケート

自転車の安全利用に関する知識・保険加入が、市民全体に十分定着しているとはいえない状況にある

自転車のルールを学んだことがない、または記憶にない市民が約3割
学んだことがないまたは記憶にない割合は、80歳以上では半数以上

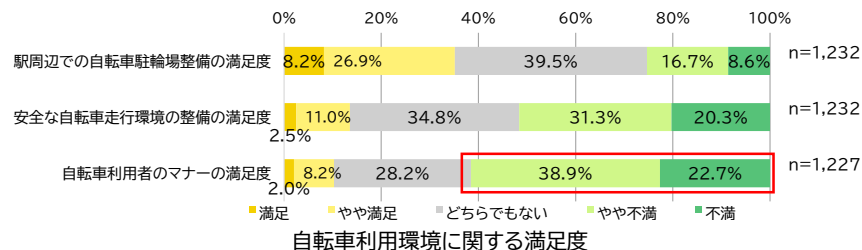


自転車損害賠償責任保険等に加入していない市民は約2割
加入していない割合は80歳以上が最多で約3割

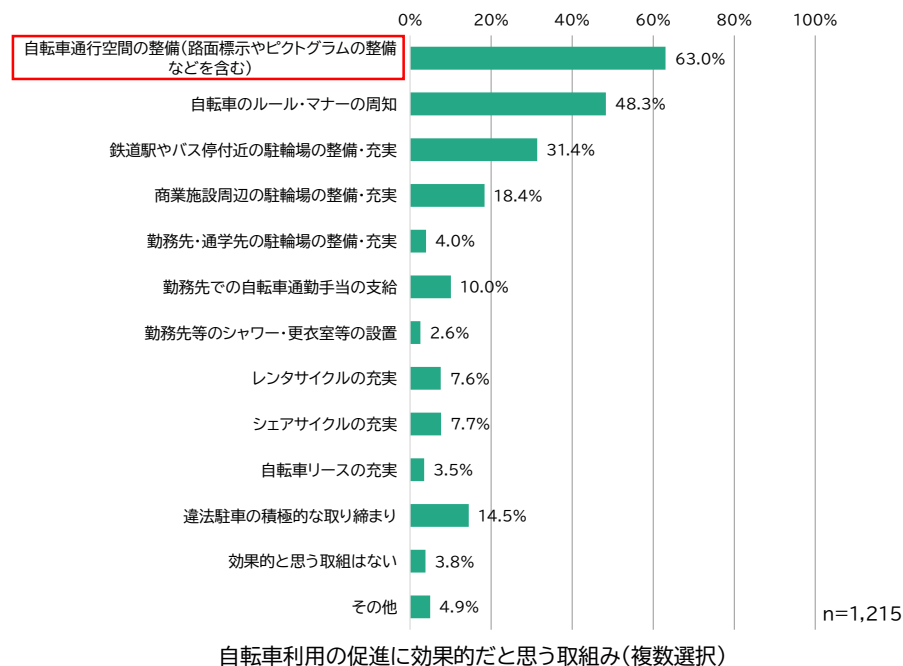


自転車利用促進に向け、自転車通行空間の整備が期待されている

市民の「自転車利用者のマナーの満足度」は約6割がやや不満か不満



自転車利用の促進に効果的な取組みは、自転車通行空間の整備が最も多く6割を超える



自転車の活用推進に向けた現状および課題(総括)

自転車の活用推進に向けた現状および課題

○草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例

- ・自転車の安全な利用
- ・自転車の盗難の防止
- ・自転車の利用環境の整備

○社会情勢等の変化(国第3次計画概要版より)

- ・モビリティの多様化
- ・青切符導入
- ・交通空白
- ・カーボンニュートラル
- ・観光需要の回復

○草津市の自転車をめぐる現状等

- ・自転車を活用しやすい条件下にある都市条件
- ・多くの移動で自動車を選択されている移動実態
- ・微増傾向にある自転車事故件数
- ・人口10万人あたりの自転車盗難件数は県内最多
- ・草津駅で定期利用待ちが慢性的に発生
- ・自転車の安全利用に関する知識・装備・保険加入

○市民アンケートを踏まえた課題

- ・自転車通行空間の計画的な整備の推進
- ・道路利用者全体の安全意識醸成
- ・ヘルメット着用の促進
- ・通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進
- ・レンタサイクル・シェアサイクルの促進
- ・自転車を活用した健康づくりの推進

○現計画の施策評価

- ・自転車の走行空間の整備
- ・公共交通機関へのアクセス性の強化
- ・自転車の有効活用の推進
- ・自転車利用への転換

課題(総括)

将来像(仮) (ビジョン)



教育・ルール啓発による
安全で安心な自転車利用を
促進する必要がある



安全で快適な
自転車利用環境の整備を
進める必要がある



自転車を活用した
あらゆる社会課題に
対応したまちの実現を
目指す必要がある



自転車を知り
自転車に乗り
自転車を感じる
健康なまち
草津

上位・関連計画等との整合

根拠条例や上位計画、および草津市関連計画の理念をふまえて、
本計画で目指すべき具体的な将来像を設定

〈根拠条例〉

草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例

- 第2章 個々の責務各主体の役割を明確化し、取組を推進
- 第3章 安全で安心な利用の促進に関する施策市が実施する安全利用促進施策を規定
- 第4章 自転車安全安心利用促進計画条例に基づく施策を具体化する計画を規定

〈国計画〉

第3次自転車活用推進計画

- **安全・快適**に自転車を活用できる環境の実現により自転車交通の**役割を拡大**し、人と地域が調和した豊かに暮らせる**持続可能な社会**を目指す。

〈県計画〉

第3次滋賀県自転車活用推進計画

作成中

〈上位計画〉

草津市総合計画

ひと・まち・ときをつなぐ 絆をつむぐ ふるさと 健幸創造都市 草津

草津市健幸都市づくり基本方針

「健幸都市づくり」を進めていく上での普遍的な理念や基本的な方向性を示すとともに、
各種計画の策定や事業実施の際の指針

草津市都市計画マスタープラン

市民とともに育み 次世代へつなぐ **利便性と豊かさ**のある **健幸な都市** 草津

〈分野別の計画〉

草津市地域公共交通計画

- 誰もがいつでも安心して移動できる**持続可能で健幸な交通まちづくり**の実現
- 利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成
 - 多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保
 - 地域公共交通を支える体制・仕組みづくり

草津市立地適正化計画

誰もが歩いて快適に暮らせる ずっと続く**やさしく健幸なまち**・草津

草津市バリアフリー基本構想

- すべての人が心地よく移動**できるまち“草津”
- すべての市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の推進
 - すべての人が安全・安心・快適に移動できる歩行環境の整備

草津市障害者計画

障害のある人もない人も**誰もがいきいきと輝けるまち** 草津
～ 共に生きる、インクルーシブな社会の実現を目指して ～

草津市交通安全計画アクションプラン（作成中）

- 交通事故のない安全・安心な草津市**
- 高齢者および子どもの安全確保
 - 歩行者および自転車の安全確保
 - 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保

草津駅周辺エリア未来ビジョン

- 共創と挑戦が循環 健やかな暮らしが実現するまち
- 訪れる人や暮らす人にとって、**安全で居心地が良く**快適に滞在でき、思わず歩きたくなるような**ひとと中心**の空間づくり

草津市地球温暖化対策実行計画

- | 区域施策編 | 事務事業編 |
|-------------------------------|-----------------------------|
| ■ 脱炭素 モビリティ（人・もの移動）の推進 | ■ 事業活動における 脱炭素 対策の推進 |

草津市環境基本計画

人とひと 人と自然が織りなす
琵琶湖に開かれた環境文化都市 くさつ

将来像（仮）

自転車を知り
自転車に乗り
自転車を感じる
健幸なまち 草津

自転車の活用により…

- ・ 誰もが事故の心配なく安全・安心に移動できる
- ・ 誰もが公共交通を使いやすく、移動の不自由を感じない
- ・ 誰もが心身ともに健康に暮らせる
- ・ カーボンニュートラルの実現に貢献している

第2次計画の骨子像(案)

基本目標は、自転車の安全安心な利用の基盤となる「教育・ルール啓発」「利用環境整備」、社会課題解決に資する「社会課題に対応したまちの実現」の3本柱 市内の課題や国計画の施策を踏まえ、現計画から施策を追加・名称変更

