資料２－２

第2次草津市自転車安全安心利用促進計画（素案）

草津市

1. 計画策定の趣旨と位置付け

1.1 計画策定の趣旨

自転車は、通勤、通学、買い物など様々な用途に利用され、市民の生活に無くてはならないものとなっています。一方で、草津市内では交通事故総数に占める自転車事故の割合や、自転車盗難の発生件数が高い水準で推移し、自転車の利用環境は良好な状態とは言いがたい状況となっており、自転車利用者のルール遵守、自転車事故の防止や事故被害者に対する賠償の備えも必要となっています。

これらの背景から、平成 26 年(2014 年)7 月 1 日に自転車施策に関する基本条例として「草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」(以下「自転車条例」と記載)を施行し、自転車の安全で安心な利用の促進を図るため、同条例第 14 条に規定する「草津市自転車安全安心利用促進計画」(以下「本計画」と記載)を平成 28 年(2016 年)3 月に策定しました。本計画は、令和 2 年度(2020 年度)の見直しにおいて自転車活用推進法第 11 条に規定される「市町村自転車活用推進計画」として位置付けており、自転車の安全安心な利用、盗難の防止および利用環境の整備ならびに自転車の活用の推進に関する具体的施策を推進する計画としております。

国においては、自転車活用推進法に基づき、令和 8 年(2026 年)5 月 29 日に第 3 次自転車活用推進計画が閣議決定されました。同計画では、自転車の活用が、生活の質の向上、まちの持続可能性の向上、人中心のまちづくりなどに寄与する、多様で多面的な価値を有するものとされています。こうした認識のもと、自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段の一つとして位置付け、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方向性が示されています。

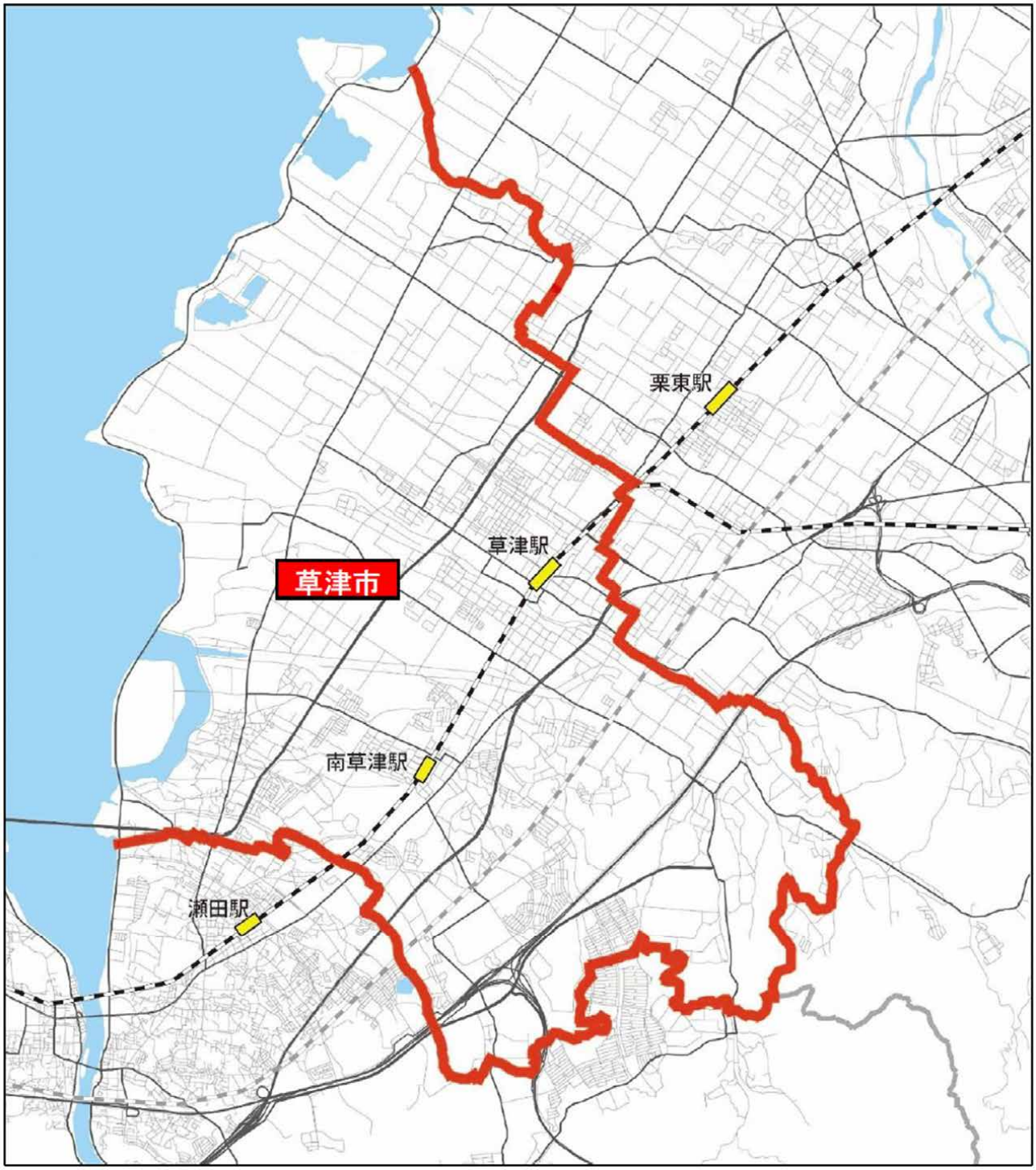
この度、自転車の安全で安心な利用の促進を図るための取組を継続しつつ、国の第 3 次自転車活用推進計画が目指す方向性、モビリティの多様化や改正道路交通法の施行等の社会情勢の変化に対応するため、令和 9 年度(2027 年度)以降の 10 か年に取り組むべき自転車政策の方向性および施策等を定めた「第 2 次草津市自転車安全安心利用促進計画」を策定します。安全で快適な自転車利用環境の整備、自転車の安全な利用の促進、良好な地域の移動環境の実現、健康長寿社会や脱炭素社会の実現、観光・地域の活性化などに関する具体的な施策の実行計画として策定します。



1.2 計画の概要

(1)計画の対象地域

本計画は草津市内全域を対象としています。



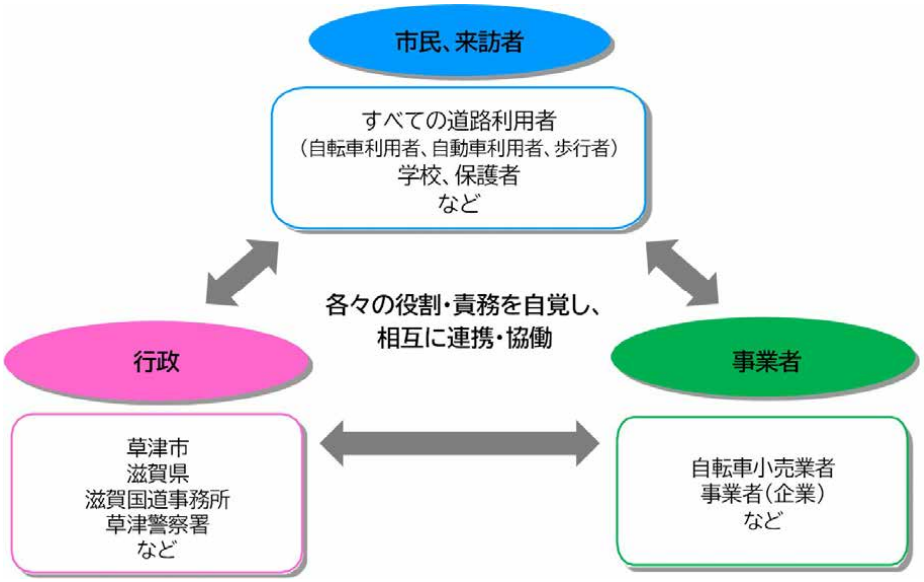
（2）計画の対象者

自転車を安全に安心して利用するためには、歩行者、自転車、自動車など、すべての道路利用者がそれぞれの交通手段の特性を正しく理解し、交通ルールを遵守することが必要不可欠です。また、持続可能な都市を実現していくためには、行政、市民、来訪者、事業者などのすべての人が社会課題を認識し、望ましい都市・交通環境の実現に向けてそれぞれの立場で行動していく必要があります。

このため、本計画は、自転車利用者のみならず、歩行者や自動車利用者を含むすべての道路利用者と、行政、市民、来訪者、保護者、学校、事業者、自転車小売業者を対象とします。

また、自転車条例第２章に定める「個々の責務」を踏まえ、それぞれが役割を自覚しながら相互に連携し、自転車活用に関する施策を推進します。

なお、本計画における自転車とは自転車条例第２条第１号に示す自転車とします。



【参考】

「草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」の“第２章個々の責務”中で、関係機関の責務が示されています。

第３条市の責務、第４条市民の責務、第５条自転車利用者の責務、第６条保護者の責務、第７条学校の責務、第８条事業者の責務、第９条自転車小売業者の責務

【参考】

（自転車条例）

第２条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

（1）　自転車　道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第２条第１項第 11 号の２の自転車をいう。

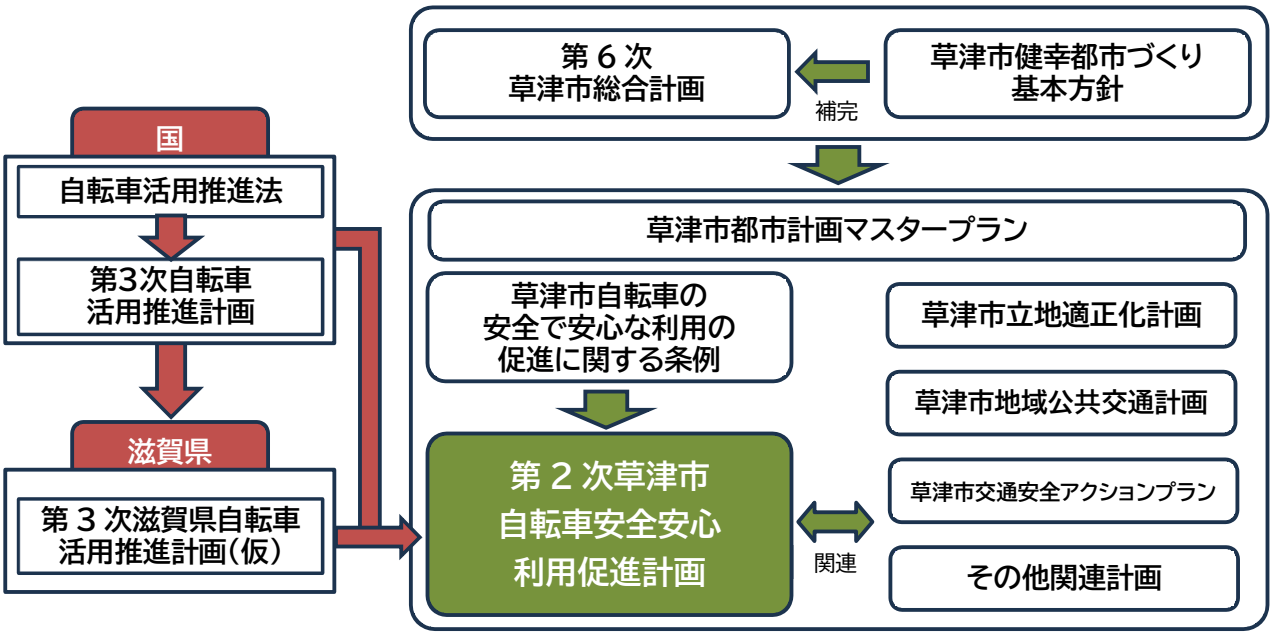
（道路交通法）

十一の二　自転車　ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のもの（原動機を用いるものにあつては、人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するものを含み、移動用小型車及び遠隔操作により通行させることができるものを除く。）をいう。

(3)計画の位置付け

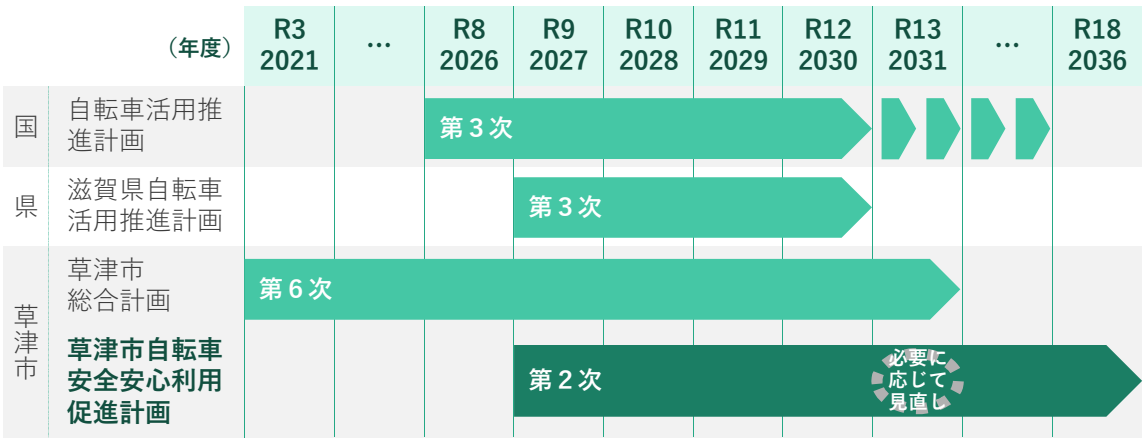
草津市総合計画を最上位計画として、草津市都市計画マスタープラン、草津市地域公共交通計画等の計画と連携し、自転車の利用促進施策を進めていきます。

なお、本計画は、自転車条例第 14 条に位置付けられた自転車安全安心利用促進計画であるとともに、「自転車活用推進法(平成 28 年法律第 113 号)」第 11 条に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付け、令和 8 年 5 月 29 日に国が策定した第 3 次自転車活用推進計画に掲げる基本方針との整合を図るものです。また、本計画で設定する自転車ネットワーク計画は、令和 6 年(2024 年)6 月に国土交通省・警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に定める「自転車ネットワーク計画」と位置付けるものです。



(4)計画の期間

本計画の期間は、令和 9 年度(2027 年度)～令和 18 年度(2036 年度)の 10 年間とします。令和 13 年度(2031 年度)に前期(5 年間)の目標達成状況や社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。また、毎年度、自転車安全安心利用促進委員会を開催し、取組状況などを確認します。



参考　第３次自転車活用推進計画

２度目の改定となる国の自転車活用推進計画では、新たにビジョンが設定され、自転車の活用により目指す社会や、自転車が貢献すべき姿が示されました。

この中で、自転車の活用は、生活の質の向上、インクルーシブな社会の形成、まちの持続可能性の向上、人中心のまちづくりの実現、健康長寿社会の実現、脱炭素社会の実現、地域の観光・交流の推進などに寄与する、多様で多面的な価値を有するものとされています。

こうした認識のもと、自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段の一つとして位置付け、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ことが示されています。

また、ビジョンの実現度合いを確認する指標として、移動で使用される自転車の割合や利用頻度、交通安全の状況を把握する数値が設定され、これまで以上に自転車利用の拡大と安全の実現を目指す方向性が示されています。

また、自転車の活用を進める基盤は、誰にとっても安全で快適な通行空間の整備（ハード）と、ルール遵守等による交通安全の確保（ソフト）であるとして、ハード・ソフトの両面から施策を推進していくことがビジョンにも示されており、その考え方は計画の目標構成にも反映されています。

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

指標　・自転車分担率　・自転車利用率　・自転車乗車中の交通事故死者数

自転車とは	自転車は、単なる移動手段ではなく、**人と人、人と地域をつなぎ、生活の質を高める**交通手段であり、**インクルーシブな社会を形成**し地域の**持続可能性を支える社会基盤となり得る**ものである。自転車が、戦後復興期から現代に至るまで人々の暮らしを支えてきたなかで、日本は世界有数の自転車利用国となっており、自転車関連の産業基盤も国内に厚く存在している。
利用環境交通安全	自転車の活用を進める基盤は、自転車だけでなく、歩行者、さらには自動車等、誰にとっても安全で快適な通行空間と、ルール遵守等による交通安全の確保である。ハード・ソフト両面からこれらの施策を一体的に推進し、「自転車社会」を持続的に発展させることを目指す。
移動環境人中心	自転車に乗ることと歩くことは、「アクティブモビリティ（人力による移動手段）」とも定義され、**人中心の移動体系を構成する両輪**である。自転車活用をまちづくりや交通政策と一体的に捉えることで、人力による移動の自由を広げ、**車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成**や、**子どもが安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成**を図り、歩く・乗る・集うが調和した**人中心のまちづくりの実現に寄与**することを目指す。
健康	自転車をはじめとする身体活動やスポーツは、**健康長寿社会の実現にも寄与**する。日常の移動やスポーツに自転車を積極的に取り入れることで、性別や世代にかかわらずあらゆる人にとって、自転車を「健康のインフラ」として機能させることを目指す。
脱炭素GX	**脱炭素社会の実現**においても、自転車は重要な役割を果たす。自転車は、短中距離の通勤等の移動における脱炭素化を最も効率的に進める手段であり、単体として、また公共交通、徒歩等とのベストミックスを実現することで、**環境負荷の低い持続可能な社会を構築**し、自転車を基点としたGX（グリーントランスフォーメーション）を目指す。
ツーリズム地方創生	自転車は、**地域の観光・交流の推進にも貢献**する。サイクルツーリズムを通じて、滞在型・回遊型観光を促進することで、**地域の経済循環を生み出す**ことを目指す。また、観光地において、自転車が環境負荷や交通負荷の少ない移動手段として公共交通とともに活用され、持続可能な観光地域づくりに貢献することで、**地域資源を守りながら人の流れを生み出す**ことを目指す。
2030年（政策的な交通手段）	2030年には、自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立し、安全・安心、快適に利用できる基盤の整備や自転車の安全利用の更なる促進、公共交通との連携の強化等を通じて、自転車がその役割を拡大し、都市でも地方でも、買い物や通勤・通学等、生活の自然な選択肢として根づき、より多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す。地方公共団体においては、環境・健康・観光・教育等の各分野において、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることで、自転車が「まちの質を高める政策的な交通手段」となることを目指す。

第3次自転車活用推進計画のビジョン

2. 自転車の特性と利用メリット

2.1 自転車の活用領域の拡大

自転車はこれまで、市民の身近な移動手段として定着してきました。近年では、車体性能の向上や車体の多様化により、移動できる距離や地形、利用できる人、運べる荷物や利用される場面が広がっています。

電動アシスト自転車の普及や e-bike 利用の広がりにより、比較的長い距離や高低差のある場所でも移動しやすくなっています。

利用する人の面でも、自転車の可能性は広がっています。滋賀県では、視覚障害者なども同乗して利用できるタンデム自転車の公道走行が 2018 年に解禁されました。近年では市内でも、高齢者等の利用に配慮した安定性の高い四輪電動アシスト自転車や、就学直前のこどもを 2 人同乗させられる自転車など、多様なニーズに対応した自転車が販売されています。

さらに、「普通自転車」の規格に収まるカーゴバイクや、災害時の利用を想定した自転車なども販売されており、自転車は人の移動だけでなく、子育て、物流、災害対応など、これまで以上に多様な場面で活用できる交通手段となっています。

このように、自転車の活用領域は広がりつつあり、これまで自動車等が担ってきた移動や輸送の一部についても、自転車が担うことのできる可能性が広がっています。今後は、こうした自転車の活用領域の拡大や車体の多様化を踏まえ、多様な自転車や利用ニーズに対応した施策を進めていく必要があります。



就学直前のこどもを
2 人同乗させられる自転車



一般的な自転車よりも積載量のある
「普通自転車」規格の電動カーゴバイク



安定性に配慮した
四輪電動アシスト自転車



災害時の利用も想定した
「普通自転車」規格の電動カーゴバイク

計画素案確定ののち、事業者に画像掲載許可取り

2.2 自転車利用のメリット

自転車の利用には、移動の利便性や健康増進にとどまらず、環境や経済、安全、まちづくりなど、幅広い分野で多様なメリットをもたらします。このため、本計画では、市町村自転車活用推進計画として、自転車の活用を推進する意義を、ひとの暮らしとまちの持続性の両面から整理します。

■ひとの生活の質を高める

効率的に移動できる

■ 短距離移動が効率的	駐車場を探す時間や目的地と駐車場との移動時間を短縮できる場合があり、一方通行規制（自転車を除く）の道路を通行できるため、短距離移動では自動車より早く移動できる場合があります。
■ 周遊性が高い	目的地まで好きな時間に直接アクセスしやすく、寄り道や複数目的地の移動もしやすくなります。
■ 移動時間を予測しやすい	渋滞や公共交通の遅延の影響を受けにくく、短中距離の移動では所要時間を見込みやすくなります。
■ エネルギー効率が良い	人の力を効率的に活用でき、比較的少ないエネルギーで移動できます。

健康的

■ 健康増進・病気予防につながる	自転車を習慣的に利用することで、身体活動量が増加し、生活習慣病の予防や健康維持につながることが期待されます。
■ 筋力を維持・向上させる	体幹や下半身を中心とした筋肉を使う機会が増え、基本的な運動機能の維持・向上につながります。
■ 肥満を防止する	適度な強度の運動を継続しやすく、体脂肪率の減少や肥満の予防につながります。

幸福感を高める

■ 気分転換やストレス軽減につながる	自転車利用は心と頭をリフレッシュさせ、気分転換や脳のパフォーマンス向上につながることが期待されます。
■ 子どもたちの経験を増やす	自分の判断で自由に移動できる機会は、子どもたちの経験や自立心を育みます。
■ まちの魅力を感じやすい	景色や気候、自然、沿道の店舗など、まちのさまざまな要素を視覚、聴覚、嗅覚、温度等で感じながら移動できます。
■ 地域との接点を生みやすい	自転車での移動は、地域の人や店舗との接点を生み、まちとの関わりを深めるきっかけになります。

移動の自由度を高める

■ 公共交通を使いやすくなる	出発地・目的地と駅・バス停の間の移動を補完し、公共交通を利用しやすくします。
■ 高齢者の移動を支える	自動車免許を返納した高齢者等にとって、近距離移動を支える重要な移動手段となります。
■ 子育て世代の移動を支える	送迎や買物などのケア移動を担うため、短距離の移動が多く、目的地が散らばりがちな子育て世代の移動を支えます。
■ 視覚・身体障がい者の移動ニーズを支える	タンデム自転車やハンドサイクルなどにより、視覚障がい者や身体障がい者などの移動やスポーツ参加の機会を広げることもできます。

災害に強くなる

■ 災害時の移動手段となる	災害時に道路の寸断や燃料不足が発生した場合でも、移動や物の運搬を支える手段の一つとなります。避難所利用者の移動手段にもなります。

■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	走行時に化石燃料を必要とせず、自動車と比べて製造から廃棄までの二酸化炭素排出量も少ないため、地球温暖化の緩和に寄与します。
■ 大気への負荷が小さい	走行時に排出ガスを出さないため、自動車と比べて大気環境への負荷が小さく、沿道環境の改善につながります。

経済

■ 家計への負担が小さい	自転車は化石燃料を必要とせず、購入費・維持費・保険料等も自動車に比べて小さいため、家計への負担を抑えやすい移動手段です。
■ まちの活性化につながる	目的地に好きな時間に直接アクセスしやすく、来街回数や滞在時間、地域内での消費機会の増加につながることが期待されます。
■ 地域内の回遊を促す	自転車は立ち寄りや寄り道がしやすく、まちの回遊性向上につながります。
■ 医療費の抑制につながる可能性がある	日常的な身体活動の増加により、生活習慣病の予防や健康維持が期待され、医療費の抑制につながる可能性があります。

安全

■ 道路の安全性を向上させる	自動車から自転車への転換が進むことで、自動車交通の一部が減少し、交通事故の重症化リスクの低減や道路の安全性向上につながる可能性があります。

空間効率

■ 自動車交通の混雑を緩和する	自転車利用が増えることで、自動車交通の一部が転換され、まちなかの渋滞緩和につながる可能性があります。
■ 土地を効率的に利用できる	自動車に比べて駐車に必要なスペースが小さいため、都市部の限られた空間を効率的に活用できます。

観光

■ 観光を振興する	観光客の周遊性が高まり、来訪箇所数や滞在時間、地域での消費機会の増加につながります。
■ まちの魅力を向上させる	まちや自然を五感で楽しめる自転車ツアーは、地域資源の魅力を高め、観光体験の質の向上につながります。

公平性

■ 移動の選択肢を増やす	自動車を利用できない人や利用しない人にも、日常的な移動の選択肢を提供します。

2.3 自転車の活用を進めるうえで大切な視点

自転車は、手軽に利用できる一方で、天候や道路の状態の影響を受けやすいこと、人の力や判断で動くこと、身体が車体に守られていないことなど、自動車や歩行者とは異なる特性があります。

自転車の活用を進めるためには、こうした特性を理解し、安全性や快適性などに配慮しながら、通行空間や駐輪環境の整備、交通安全教育などの施策を考えていくことが大切です。

まちとつながりやすい

自転車は、歩くより広い範囲を気軽に移動でき、周りの景色やお店、人の活動にも気づきやすい乗り物です。こうした特性を活かせる、回遊しやすい環境づくりが大切です。

天候の影響を受けやすい

自転車は屋外で使うため、天候の影響を受けやすい移動手段です。雨の日でも使いやすい駐輪場や、暑さをしのげる工夫やルートなどがあると利用しやすくなります。



草津市公認マスコットキャラクター
たび丸

低速時にふらつきやすい

自転車は、速度が低いときや止まるときにふらつきやすい乗り物です。特に高齢者や重量のあるこども乗せ自転車にも配慮し、無理なく安定して走れる空間づくりが大切です。

路面の状態に影響を受けやすい

自転車は、段差や凹凸、溝、滑りやすい路面などの影響を受けやすい乗り物です。ふらつきや転倒につながるため、走りやすく安全な路面を保つことが大切です。

盗難やいたずらの心配がある

自転車は、屋外に止めることが多いため、盗難やいたずらのリスクがあります。安心して使える駐輪環境や盗みにくい方法での駐輪が重要です。

自動車とも歩行者とも違う速さ・重さ

自転車は、自動車よりも遅く、非常に軽い乗り物であることを踏まえた空間づくりが大切です。また、歩行者と空間を共有する場合も注意が必要です。

人の力で動く

自転車は人の力で進むため、坂道や路面の凹凸、遠回り、繰り返しの停止・発進などで負担が大きくなります。余計な力を使わず移動できる、走りやすい道路環境が大切です。

人が判断・操作をする

自転車は、まわりを見ながら自分で進む場所や止まるタイミングを判断して走ります。迷わず安全に行動できる、分かりやすい道路環境が大切です。

体が車体に守られていない

自転車は、自動車のように車体に守られていないため、事故や転倒の際にけがにつながりやすい乗り物です。事故を防ぐことに加え、けがを小さくする工夫も重要です。

免許なしで使える

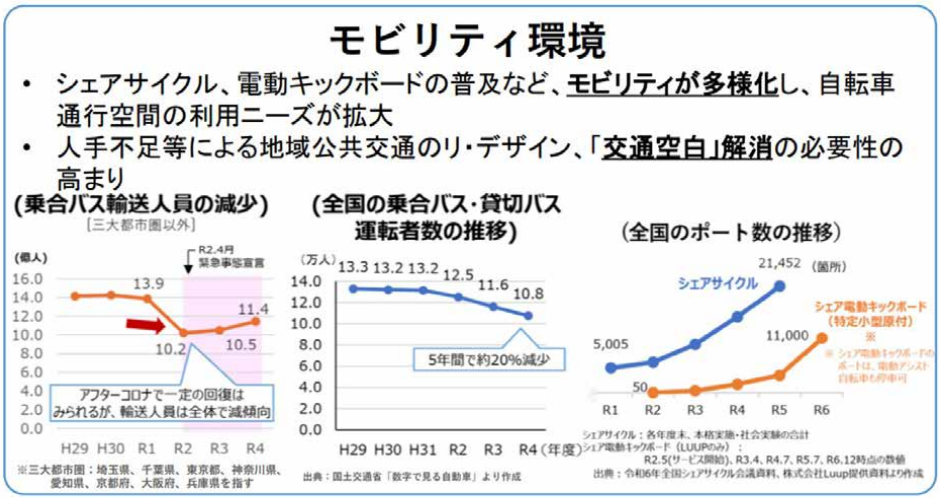
自転車は免許なしで幅広い年代が利用できる身近な乗り物です。だからこそ、安全な乗り方や交通ルールを学べる機会を充実させることが重要です。

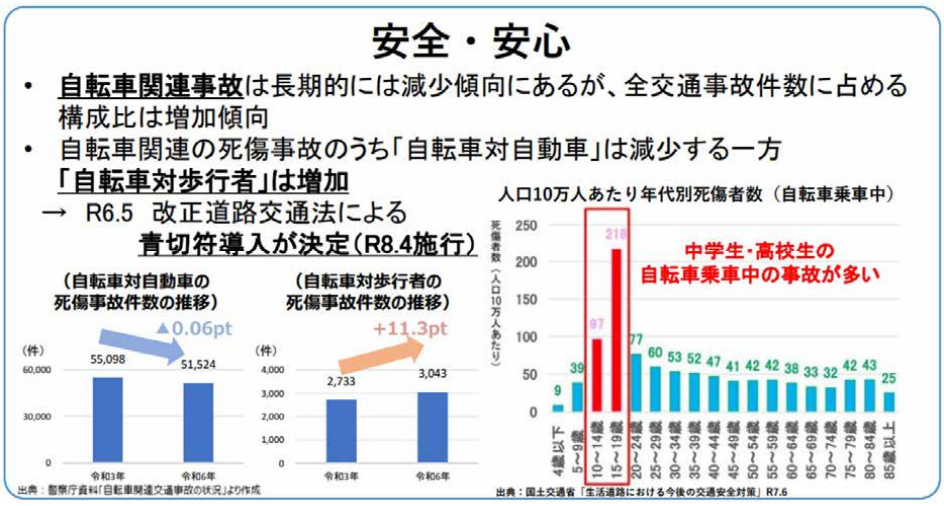
3. 自転車をめぐる現状

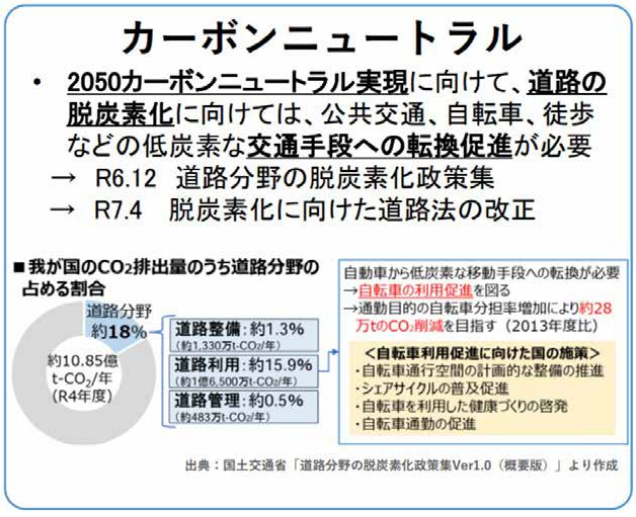
3.1 全国的な動向

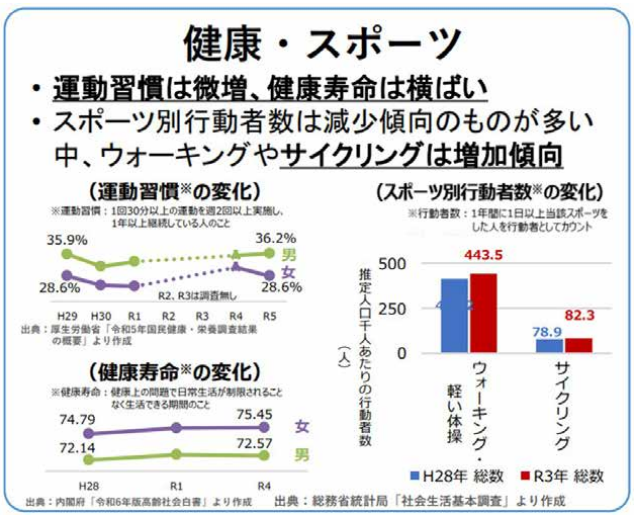
(1)自転車を取り巻く社会情勢の変化

様々な観点から自転車の活用意義が拡大するとともに、自転車通行空間の利用ニーズも増大しつつあります。

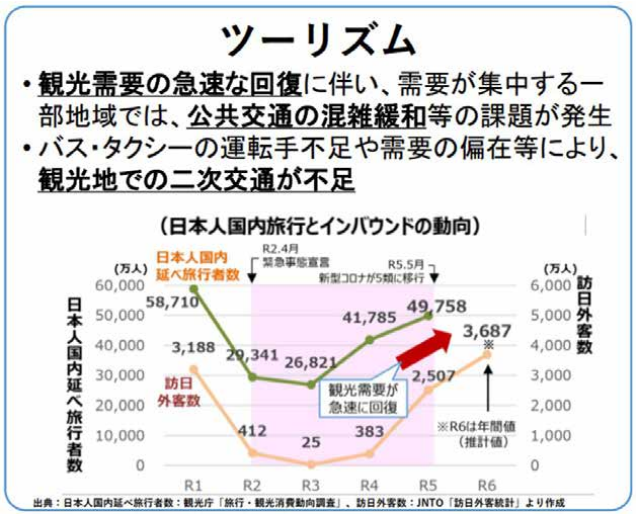








出典:令和 7 年度第 1 回自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料 4



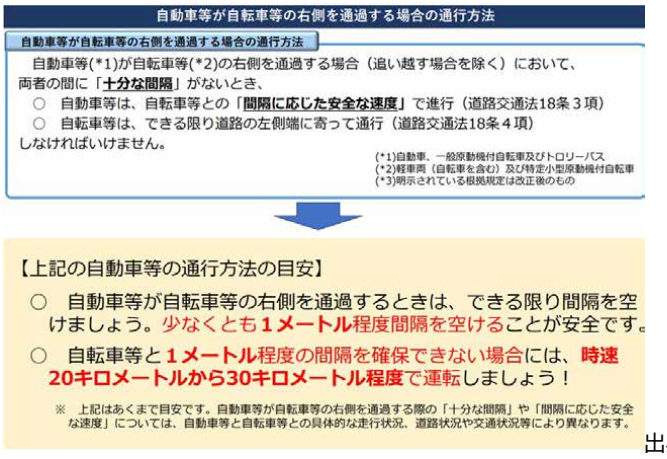
出典:令和７年度第１回自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料４

(2)法制度の改正

自転車関連事故の発生防止のため、令和８年(2026 年)4 月から自転車の交通違反に青切符(交通反則通告制度)が導入されました。併せて、車道内での自転車の安全を確保するため、自動車が自転車を追い抜く際の速度・間隔に関する規定が創設されました。



出典:警察庁・都道府県警察



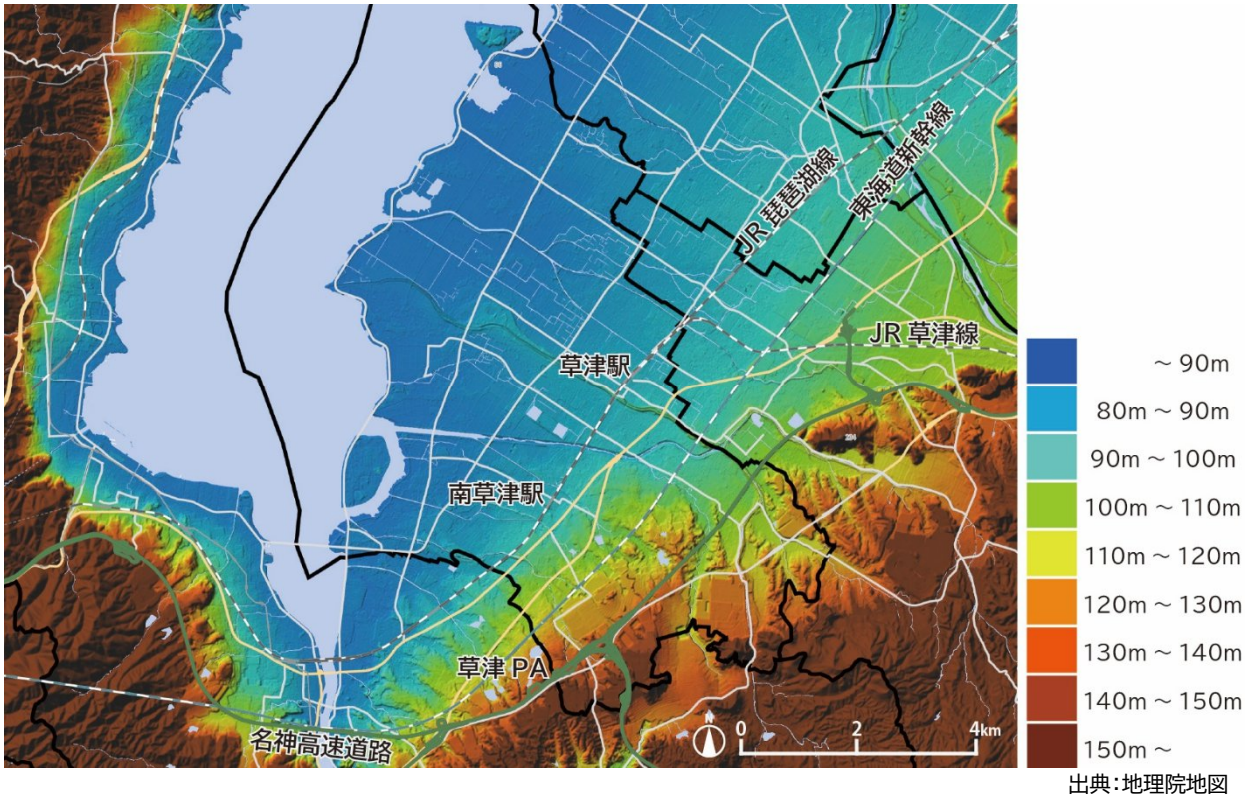
出典:滋賀県資料

令和８年４月の法改正の概要

3.2 地域特性・ポテンシャル

■ 地形

・草津市は、琵琶湖にそそぐ大小５ つの河川によって形成された扇状地に開けており、東部地域は、なだらかで緑豊かな丘陵が広がっています。また、西部地域は高低差の少ない平坦地が広がっています。加えて、概ね市全域が JR 草津駅・南草津駅から半径 5km 圏内となっており、コンパクトな市域となっています。そのため、草津市は自転車利用に比較的適した地形といえます。



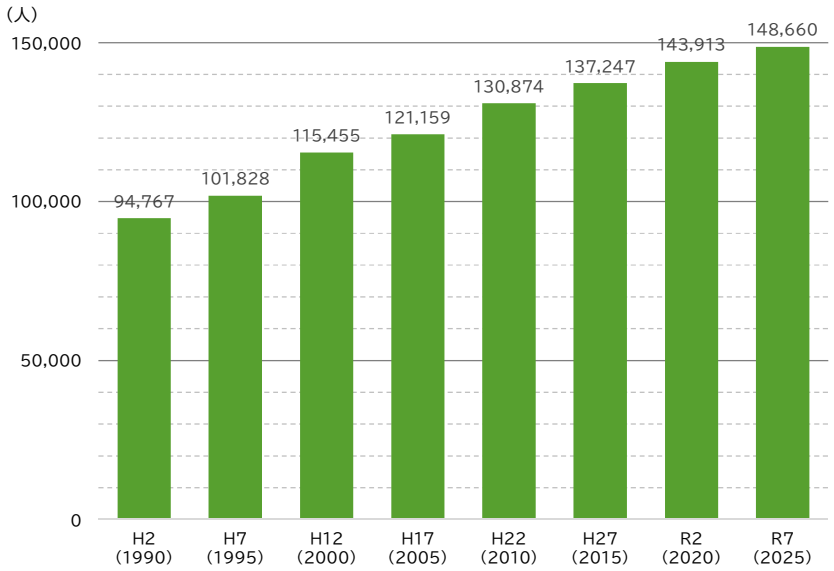
出典：地理院地図

草津市の標高

■ 人口

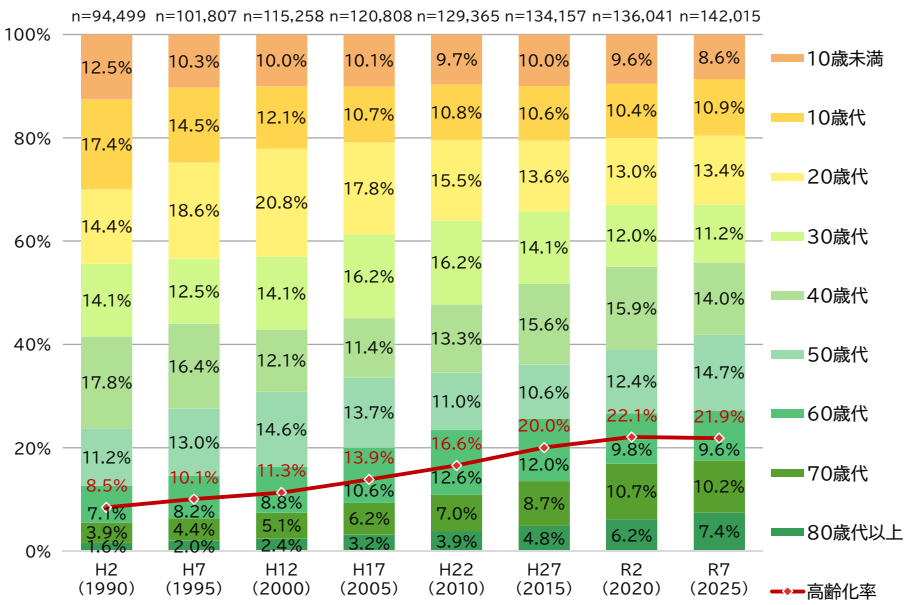
・全国的に人口減少にあるなか、草津市の人口は増加傾向にあり、令和 7 年は約 14.9 万人となっています

・学生を含む若年層の割合は維持し、高齢者の割合は過去 20 年間で増加傾向にあります



出典:令和 7 年国勢調査

人口の推移



出典:令和 7 年国勢調査

※年齢不詳を除く

年齢構成の推移

■ 道路の渋滞状況

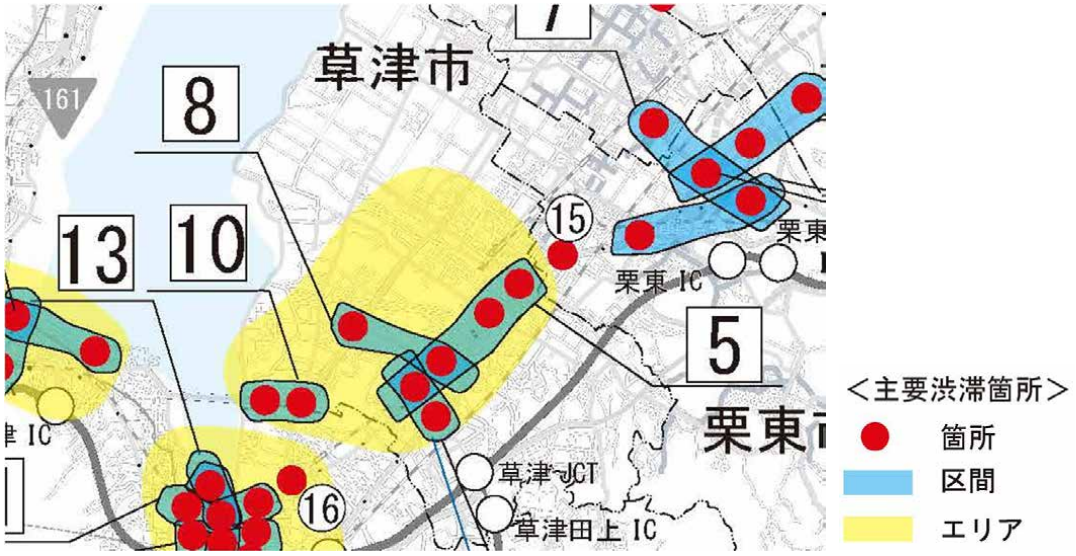
・市中心部のほとんどが主要渋滞エリアに指定され、慢性的な道路混雑が面的に発生しています

・道路や駅前ロータリーの混雑により事故リスクの増加や公共交通の遅延が生じています





出典：草津市資料



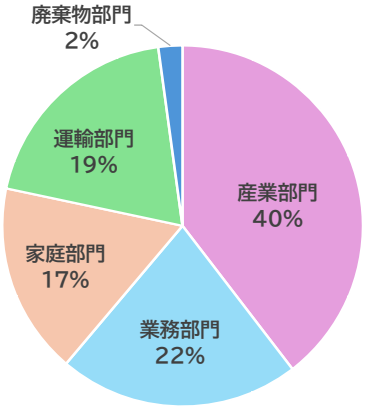
出典：国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所資料

主要渋滞箇所（令和８年４月１日時点）

■ 二酸化炭素排出量

・草津市における二酸化炭素排出量の一定割合を運輸部門・家庭部門が占めています

・全国平均では、家庭からの二酸化炭素排出量の約 1/4 がガソリン由来となっています

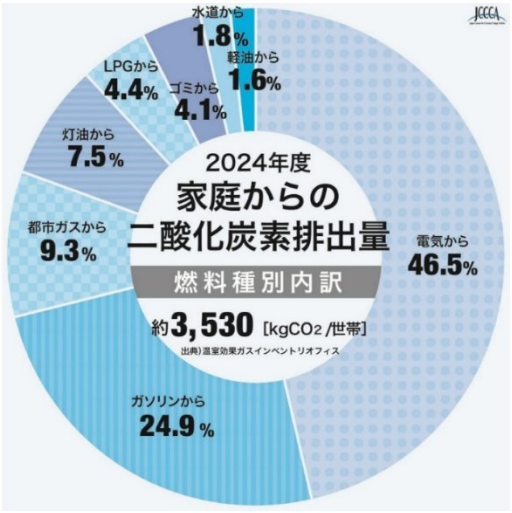


千t-CO2

産業部門	業務部門	家庭部門	運輸部門	廃棄物部門
322.8	176.3	139.8	159.3	17.6

出典：環境省脱炭素地域づくり支援サイト

部門別 CO2 排出量（草津市）



出典：温室効果ガスインベントリオフィス
（全国地球温暖化防止活動推進センターweb サイトから引用）

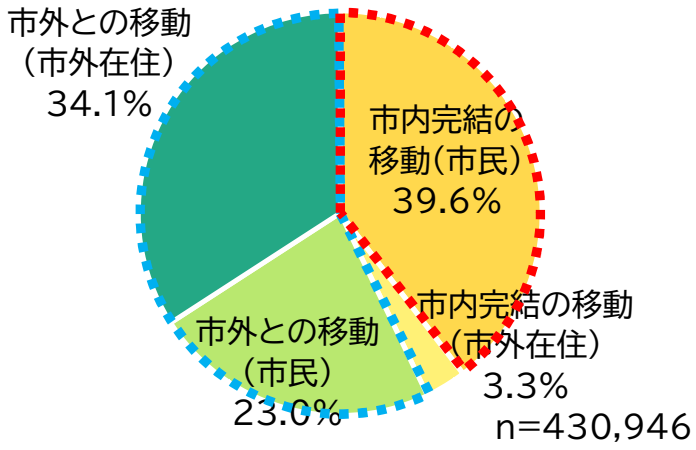
家庭からの二酸化炭素排出量（全国平均）

3.3 移動実態

■ 発着地・居住地別の割合

・市を発着する移動で最も多いのは「市民による市内完結の移動」で、全体の約 4 割となっています

・移動の半数以上が市内と市外との移動となっています



出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年）

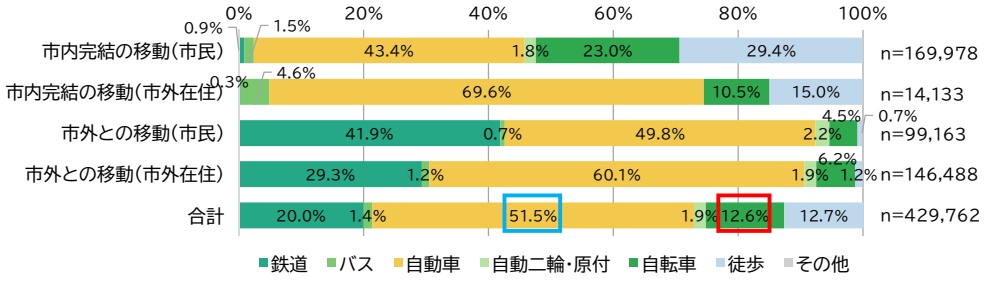
草津市を発着する移動の発着地別・居住地別の割合

■ 交通手段の割合

・市内を発着する移動の中で、自転車が代表交通手段となっている移動の割合は 12.6%となっています

・自動車が代表交通手段の移動の割合は全体の約半数となっており、交通手段の中で最多となっています

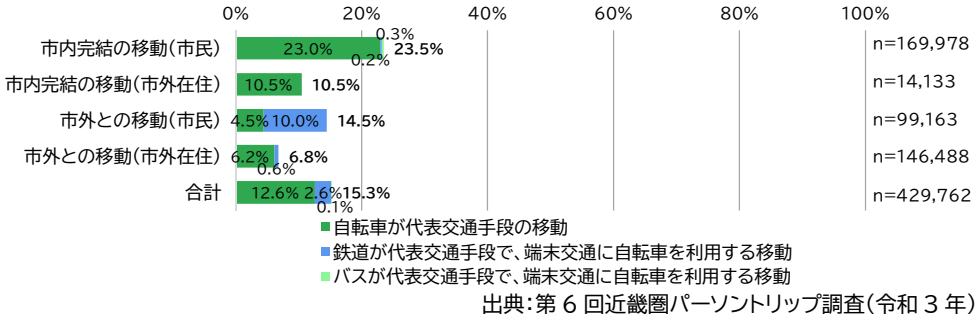
・市民の市内完結の移動では、自転車の割合が約 2 割で、他の発着地・居住地の区分よりも高くなっています



出典:第 6 回近畿圏パーソントリップ調査(令和 3 年)
※代表交通手段不明を除く

発着地別・居住地別の移動手段

・端末交通を含めた交通手段別の割合をみると、市外在住者の移動の自転車の割合は、市民の移動に比べて低くなっています



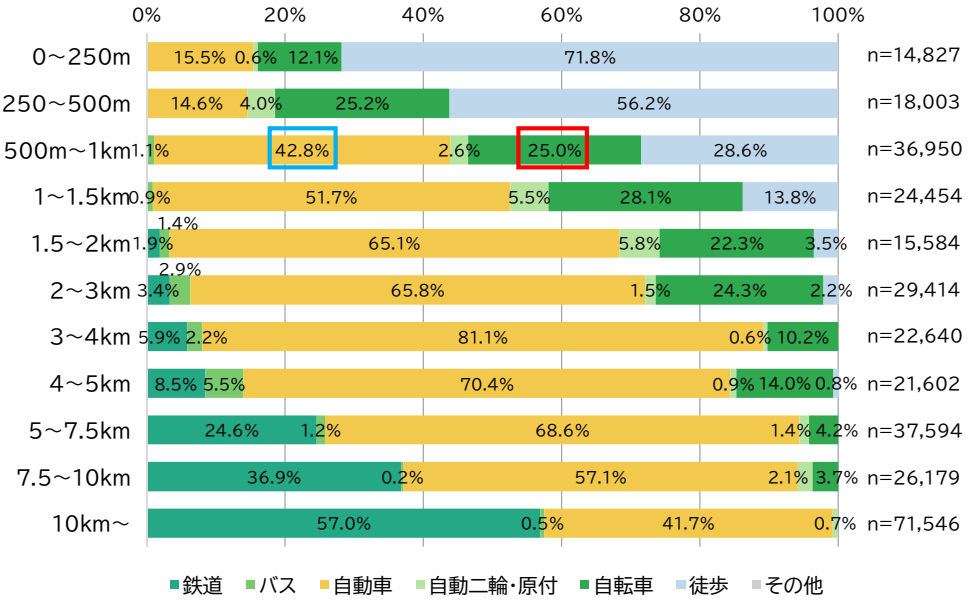
出典:第 6 回近畿圏パーソントリップ調査(令和 3 年)

発着地別・居住地別の移動手段(端末交通を含めた自転車利用の割合)

■ 移動距離帯別の交通手段の割合

・自転車の割合が最も高い距離帯は、1～1.5km となっています

・500m 以上の距離帯の移動では、自動車の割合が自転車の割合を上回っています



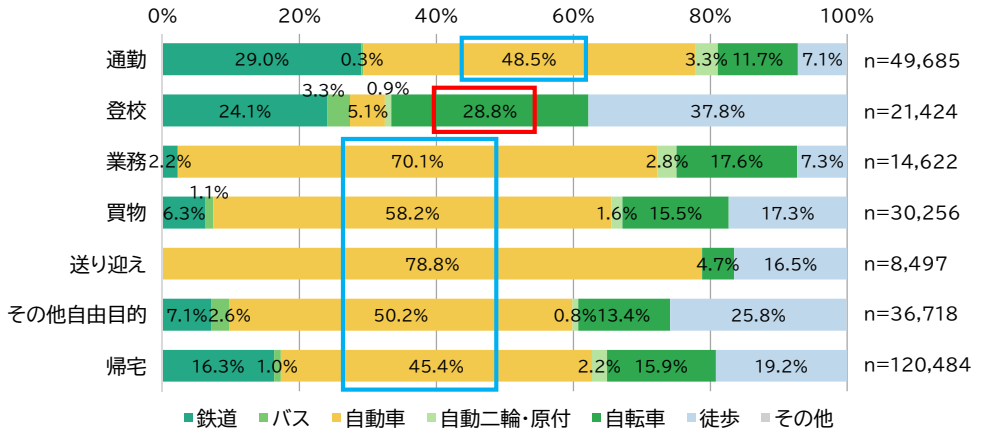
出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年）
※代表交通手段不明および移動距離不明を除く

距離帯別の移動手段

■ 移動目的別の交通手段の割合

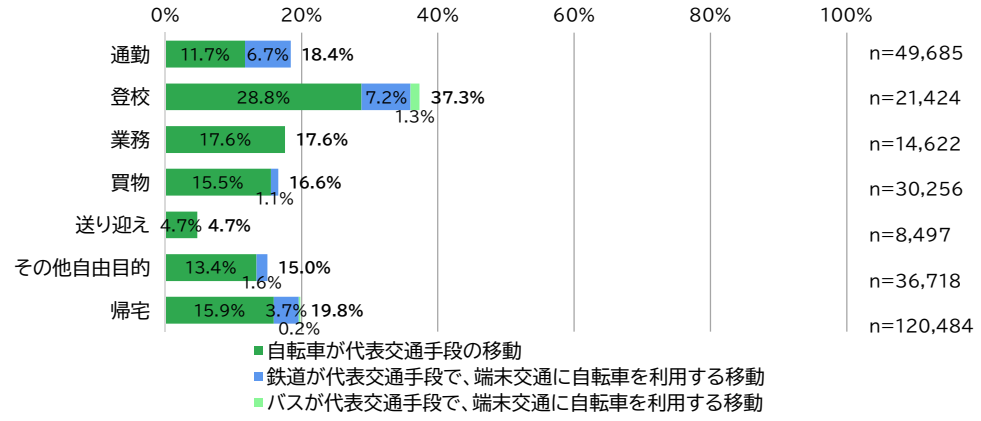
・自転車の割合が最も高い移動目的は登校で、約３割となっています

・登校をのぞくすべての移動目的で、自動車の割合が約５～８割となっています



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）
※代表交通手段不明を除く

移動目的別の移動手段

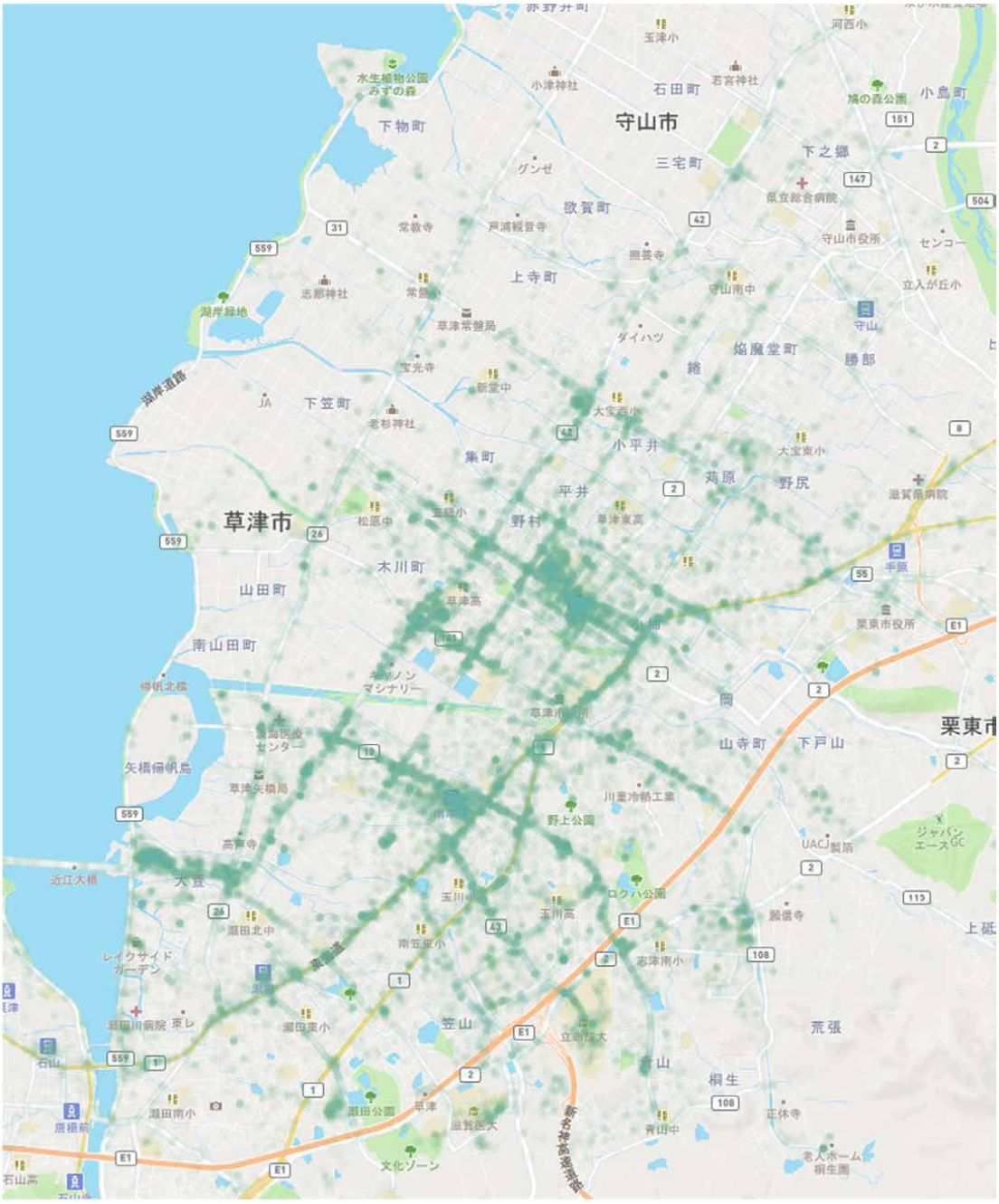


出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

移動目的別の移動手段（端末交通を含めた自転車利用の割合）

■ 自転車の発着が多いエリア（人流ビッグデータ）

・駅周辺や商業施設で自転車が多く発着しています

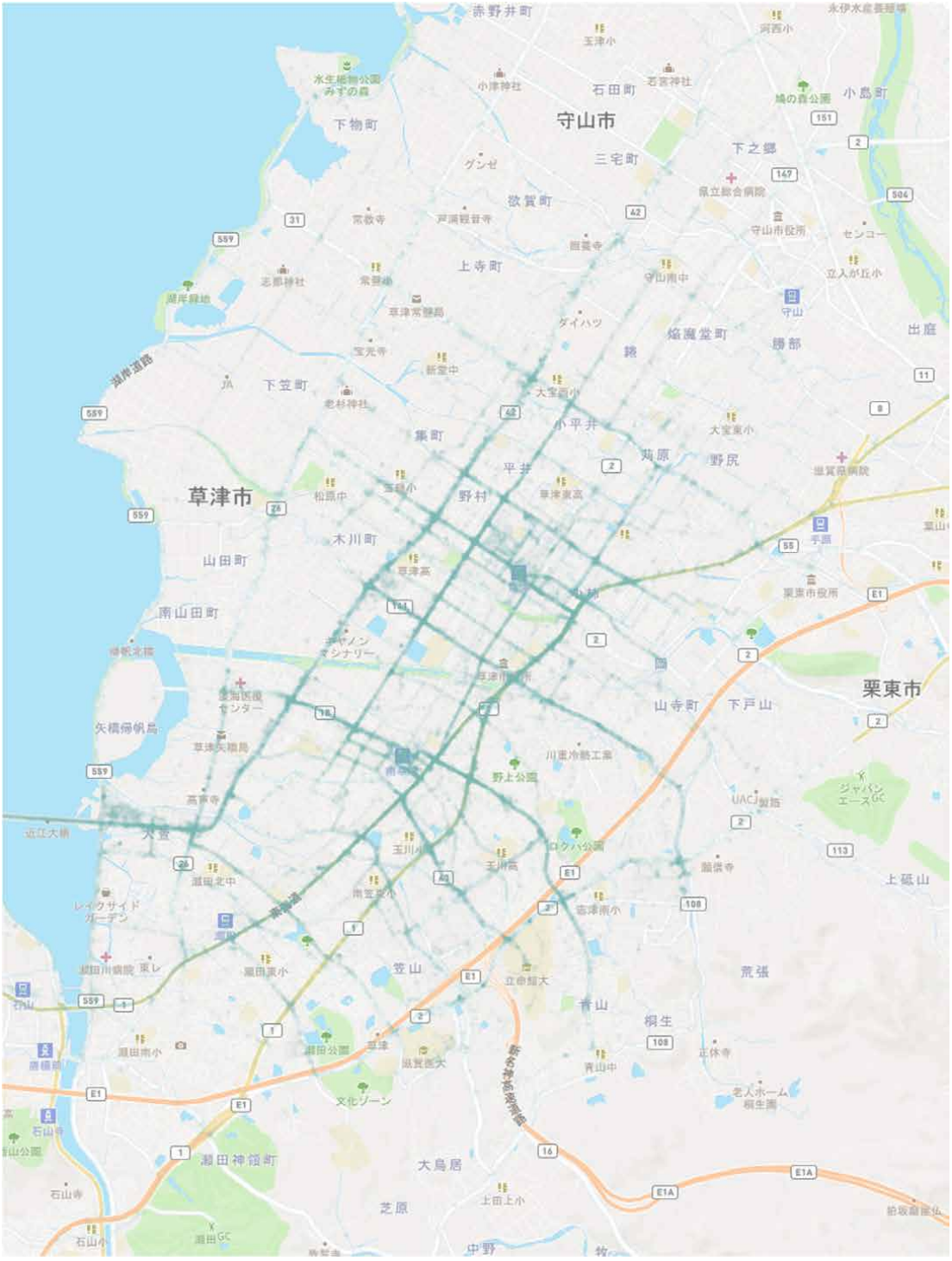


出典：株式会社ブログウォッチャー　人流データより分析

今後地図を整えて差替え予定

■ 自転車の通行経路(人流ビッグデータ)

・中心部の道路や幹線道路において自転車の通行が多くなっています



出典:株式会社ブログウォッチャー 人流データより分析

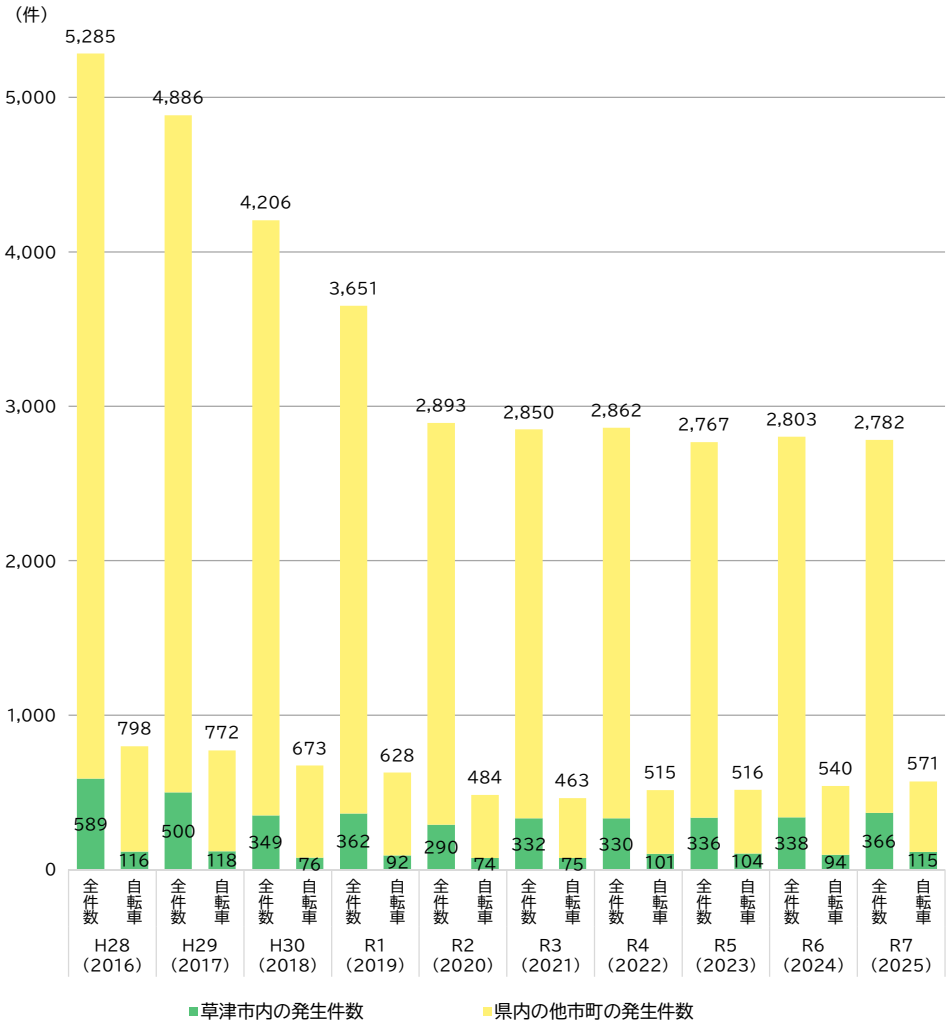
今後地図・表示を整えて差替え予定

3.4 交通事故

■ 自転車事故の発生件数

・本市における全事故件数は令和２年（2020 年）を境に減少傾向から微増傾向に転じています

・本市における自転車事故件数についても、令和３年（2021 年）以降は微増傾向にあります



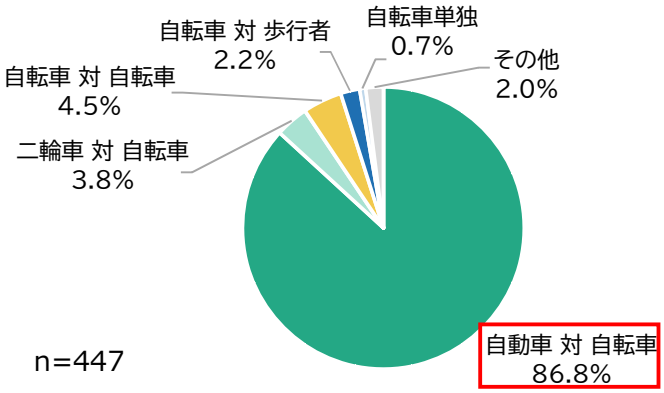
出典：滋賀県警提供データ

交通事故および自転車事故の発生件数

■ 自転車事故の相手

・自転車が当事者となった事故のうち、自動車との事故は 86.8%となっています

・自転車と歩行者の事故は 2.2%となっています

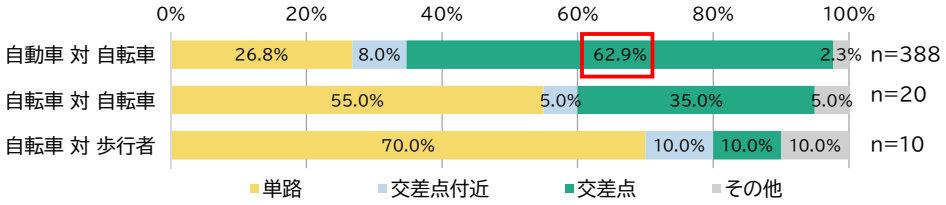


出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）

自転車事故の相手（2020～2025 年）

■ 自転車事故の発生箇所

・自動車と自転車の事故の約 6 割が交差点で発生しています



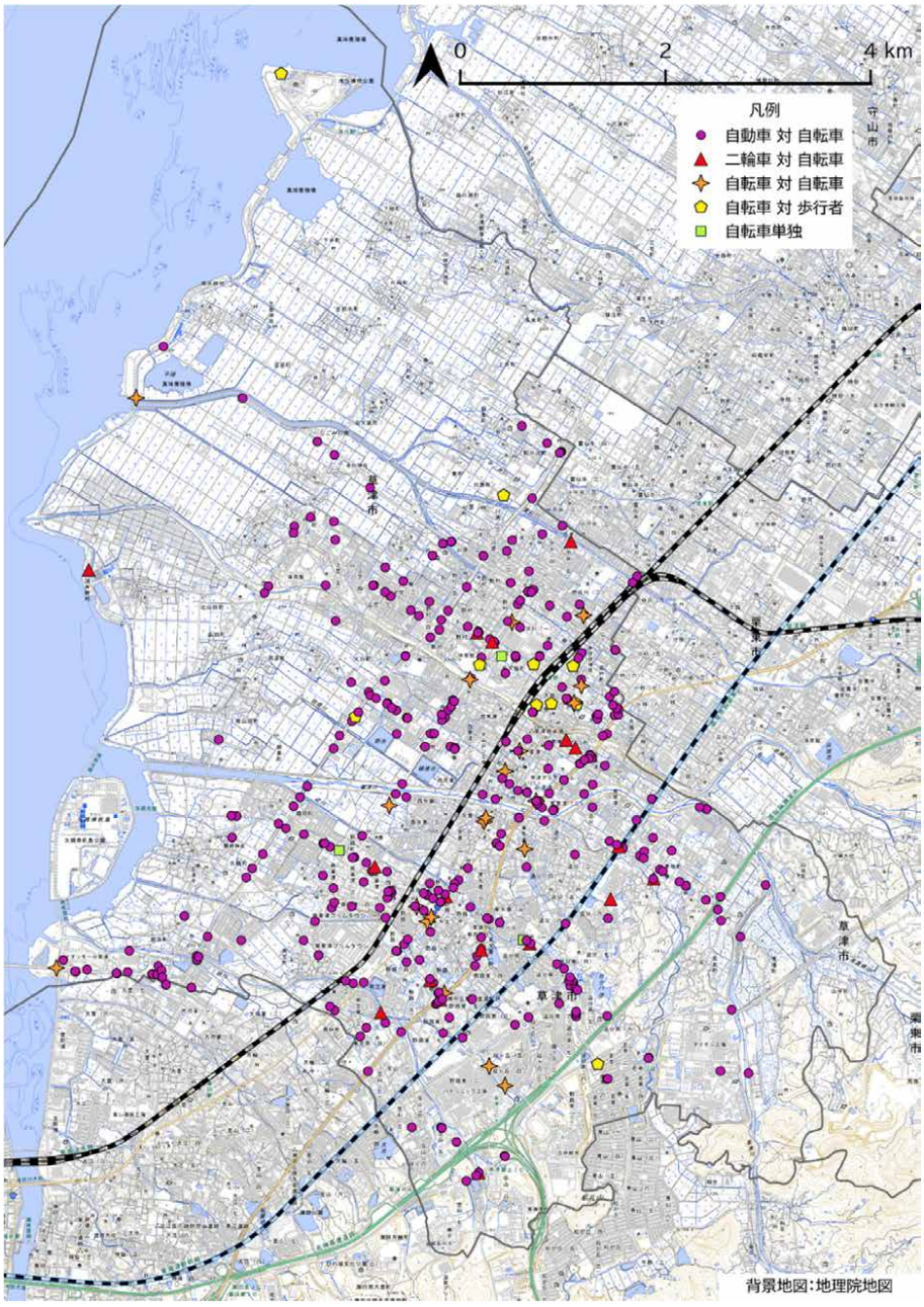
出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）

自転車事故の発生箇所（2020～2025 年）

■ 自転車事故の発生地点

・概ね市内全域で、自動車対自転車事故が発生しています

・自転車と歩行者の事故は、草津駅周辺での発生が多くなっています



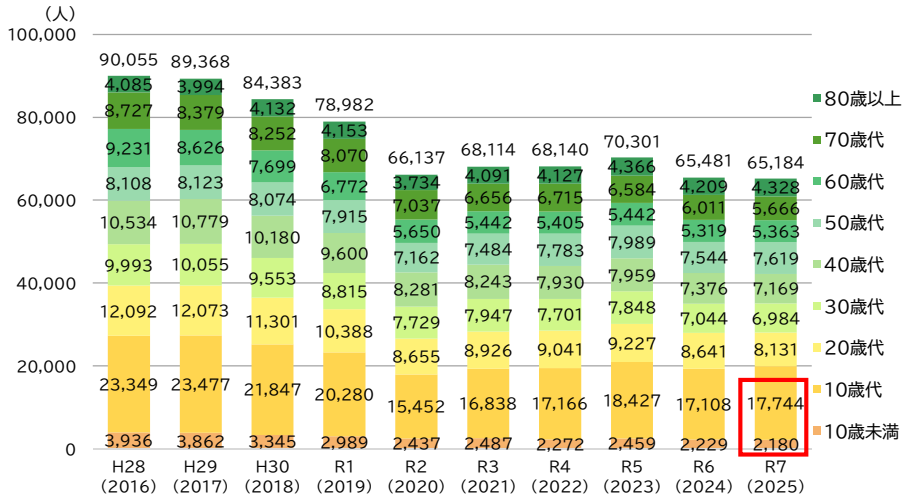
出典:交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁)

草津市内の自転車事故の発生箇所

参考　自転車事故の全国的な傾向

■ 自転車乗車中の年代別死傷者数(全国)

・全国的な傾向として、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くなっています

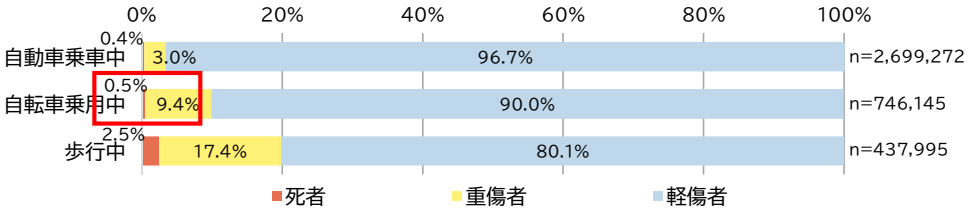


出典:警察庁公表データ(道路の交通に関する統計)

自転車乗車中の年代別死傷者数(全国)

■ 乗車車両の種類別の人身損傷程度(全国)

・全国的な傾向として、事故で死傷した際の死亡・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くなっています



出典:警察庁公表データ(道路の交通に関する統計)

乗車車両の種類別の人身損傷程度(全国)

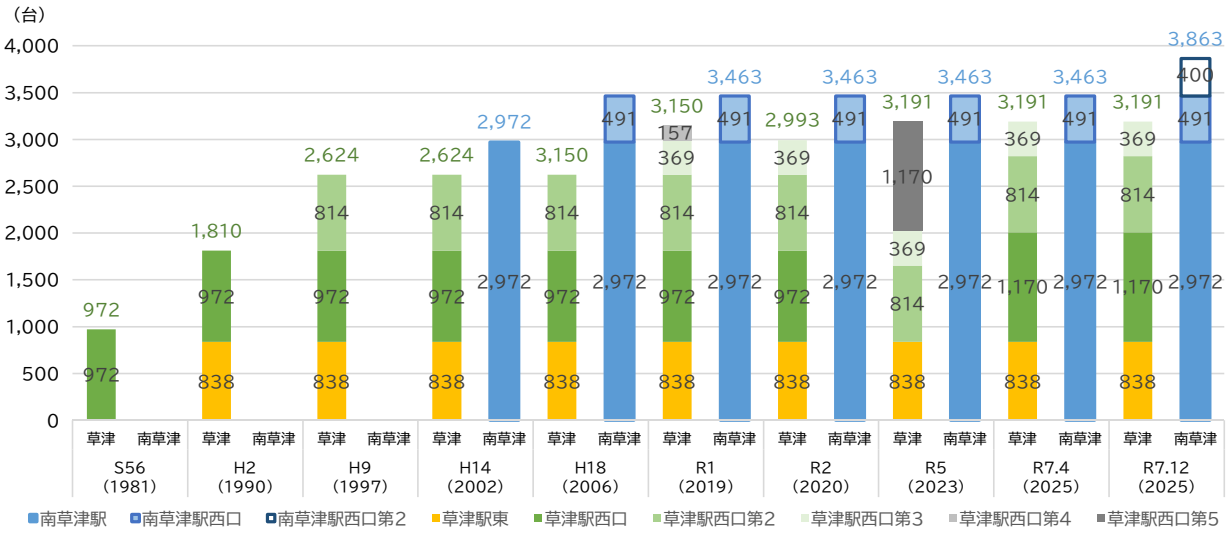
3.5 駐輪環境・盗難

■ 駅周辺の自転車駐車場の収容台数・定期待ち台数

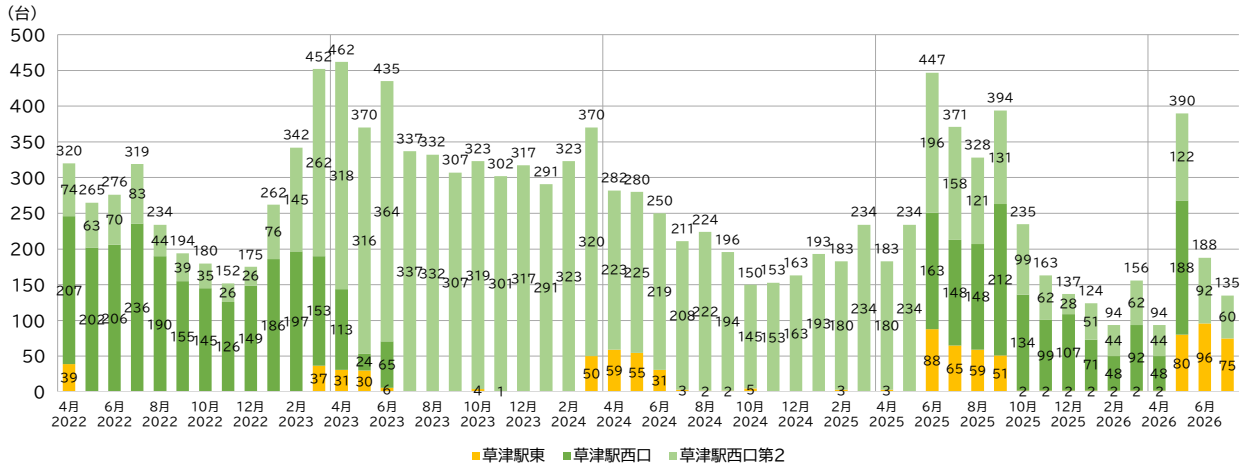
・市民の利便性向上のため、草津駅前および南草津駅前に自転車駐車場を整備しています

・草津駅西口自転車駐車場および草津駅西口第 2 自転車駐車場において、定期利用待ちが慢性的に発生しています

・草津駅東自転車駐車場は、毎年度の初めに定期利用の契約待ちが発生しており、その台数は年々増加傾向にあります



自転車駐車場の収容台数の推移



市営自転車駐車場の定期待ち台数の推移

■ 駅周辺の自転車駐車場の整備状況

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しています。

草津駅前については近隣の民間自転車駐車場が閉鎖したことに伴い、平成 31 年(2019 年)3 月に草津駅西口第 3 自転車駐車場および草津駅西口第 4 自転車駐車場を緊急的に整備しました(草津駅西口第 4 自転車駐車場は現在は閉鎖済み)。また、草津駅西口自転車駐車場の老朽化に伴い、令和 5 年(2023 年)から令和 7 年(2025 年)にかけて建替工事を実施しました。解体・建替工事期間中は、草津駅西口第 5 自転車駐車場を整備し、駅周辺の収容可能台数を継続的に確保しました(現在は閉鎖済み)。

これらの整備により、草津駅周辺における自転車駐車場の収容台数は、令和 2 年(2020 年)時点の 2,993 台から 3,191 台に増加しています。南草津駅周辺においても、(財)自転車駐車場整備センターが新たに自転車駐車場を整備し、令和 2 年(2020 年)時点の 3,463 台から 3,863 台に増加しています。

	営業時間	構造	収容可能台数 (自転車)	備考
草津駅東自転車駐車場	24 時間	鉄骨造 3 階	838 台	
草津駅西口自転車駐車場	24 時間	鉄骨造 3 階	1,170 台	
草津駅西口第 2 自転車駐車場	24 時間	鉄骨造 2 階	814 台	
草津駅西口第 3 自転車駐車場	24 時間	コンクリート舗装	369 台	
南草津駅自転車駐車場	24 時間	鉄骨造 3 階 4 層(屋上)	2,972 台	IC リフレクターによる自動ゲート
南草津駅西口自転車駐車場	4:30～ 翌 1:50	地下 1 階	491 台	(財)自転車駐車場整備センターの所有・管理
南草津駅西口第 2 自転車駐車場	24 時間	鉄骨造 3 階	400 台	(財)自転車駐車場整備センターの所有・管理

多様な駐輪ニーズへの対応

駐輪需要に対応するため、自転車駐車場では二段式の駐輪ラックを設置しています。こども乗せ電動自転車等については、車体やチャイルドシート等の高さ、車体重量などから二段式ラックの利用が困難な場合があります。多様な自転車が利用しやすい駐輪環境を確保するため、専用の駐車スペースを設けています。





草津駅西口第3
自転車駐車場





草津駅西口第2
自転車駐車場





草津駅西口
自転車駐車場

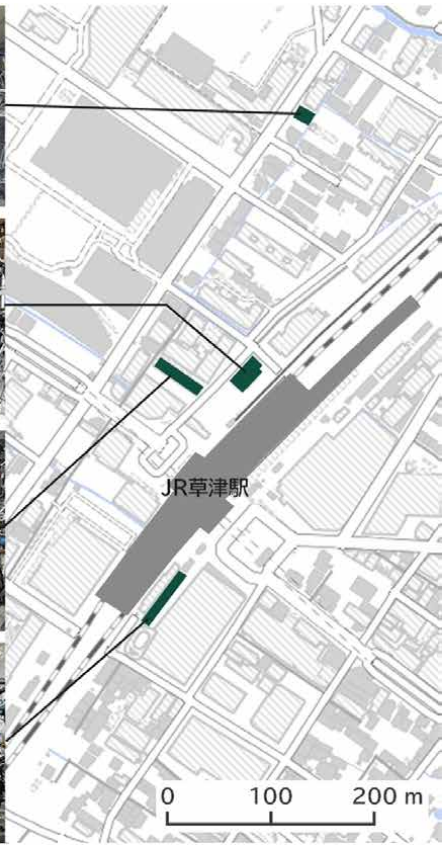




草津駅東
自転車駐車場







南草津駅
自転車自動車
駐車場



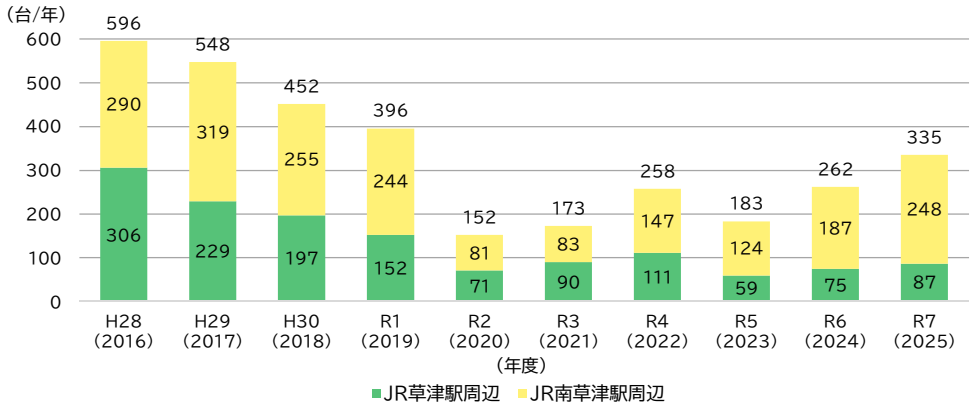




■ 放置自転車の撤去台数

・平成 28 年度（2016 年度）以降、放置自転車の撤去台数は減少を続け、令和 2 年度に 152 台となりました

・令和 3 年度（2021 年度）以降は増加傾向にあり、令和 7 年度（2025 年度）は 335 台となっています



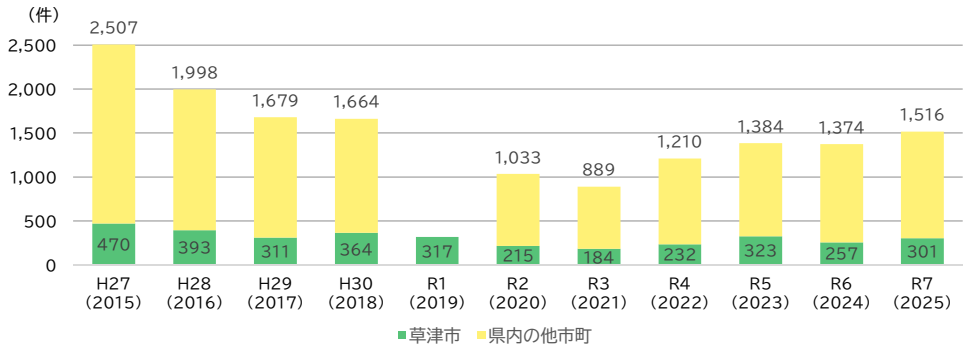
出典：草津市データ

自転車等放置禁止区域における自転車撤去台数

■ 自転車の盗難発生件数

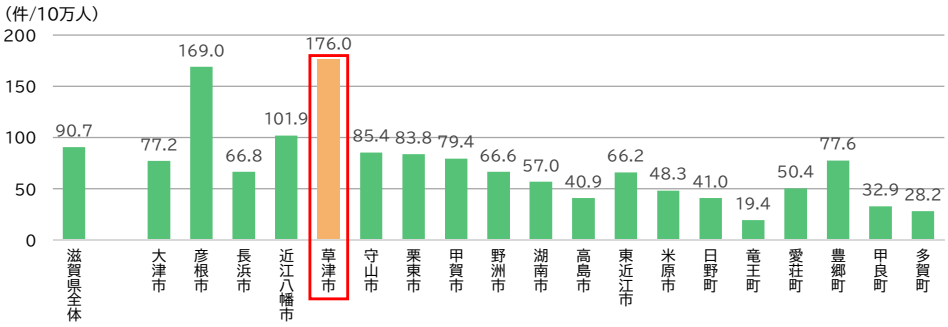
・自転車盗の件数は、令和４年（2022 年）以降は 200～300 件台で増減しながら推移しています

・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となっています



出典：滋賀県警提供データ

自転車の盗難発生件数



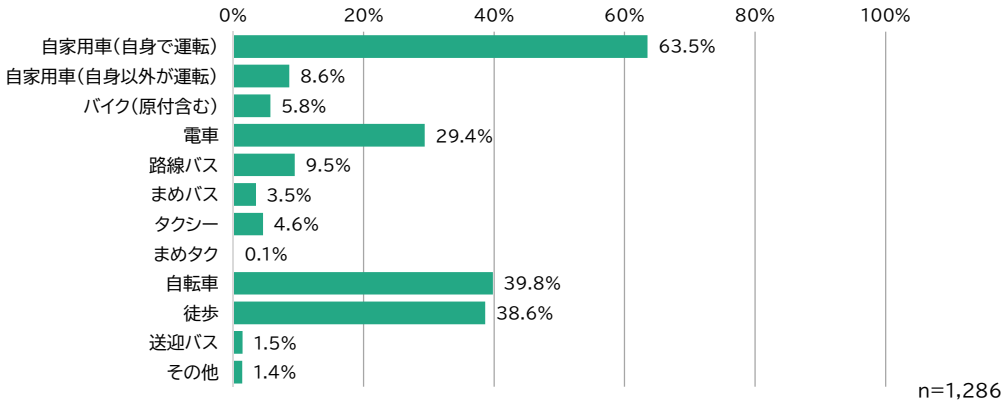
出典：滋賀県警提供データ、滋賀県毎月人口推計調査

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）

3.6 市民アンケート

■草津市自転車の利用に関する市民アンケート調査
実施期間:令和 7 年(2025 年)12 月 17 日から令和 8 年(2026 年)1 月 16 日
対象:18 歳以上の市民
方法:郵送、WEB
有効回答数:1,300 人

■ 普段の移動手段
・自家用車(自身で運転)が最も多く、6 割以上の回答となっています
・自転車の回答は約 4 割で、約 5 人に 2 人が自転車を普段使いしています

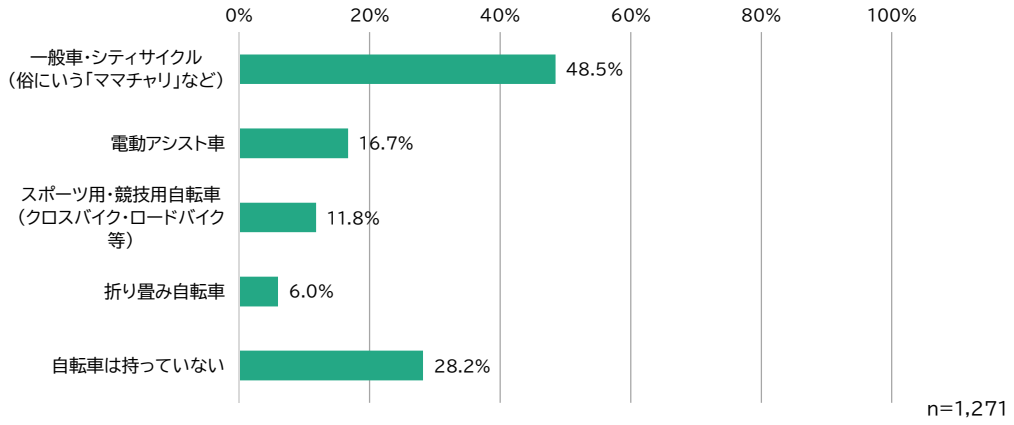


出典:市民アンケート(令和 7 年度)

普段の移動手段(複数選択)

■ 保有している自転車の種類

・回答者のうち、約半数が一般車やシティサイクルを保有しています

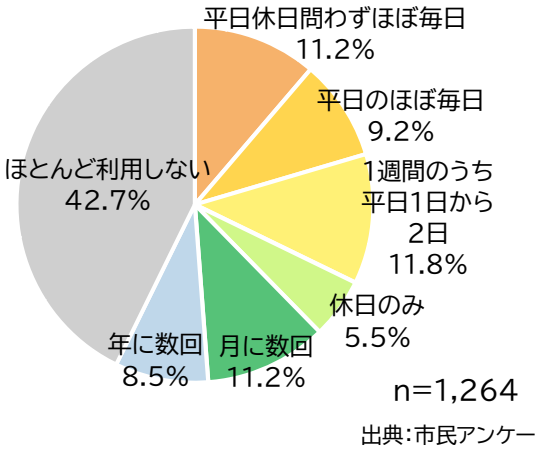


出典：市民アンケート（令和７年度）

保有している自転車の種類（複数選択）

■ 自転車の利用頻度

・約半数が月に数回以上の頻度で自転車を利用しています



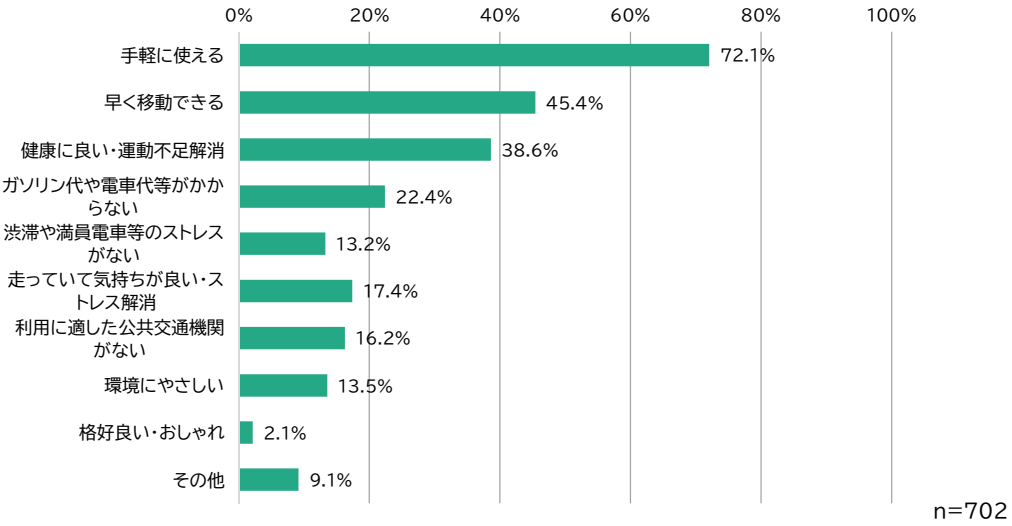
出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車の利用頻度

■ 自転車を選択する理由

・「手軽に使える」が最も多く、約７割となっています

・次いで、「早く移動できる」「健康に良い・運動不足解消」が多くなっています



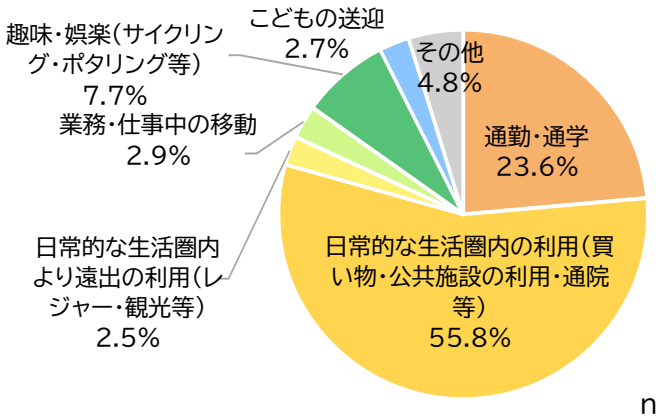
出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車を選択する理由（複数選択）

■ 自転車を利用する主な目的

・日常的な生活圏内の利用が最も多く、半数以上を占めています

・次いで通勤・通学が多く、約２割となっています



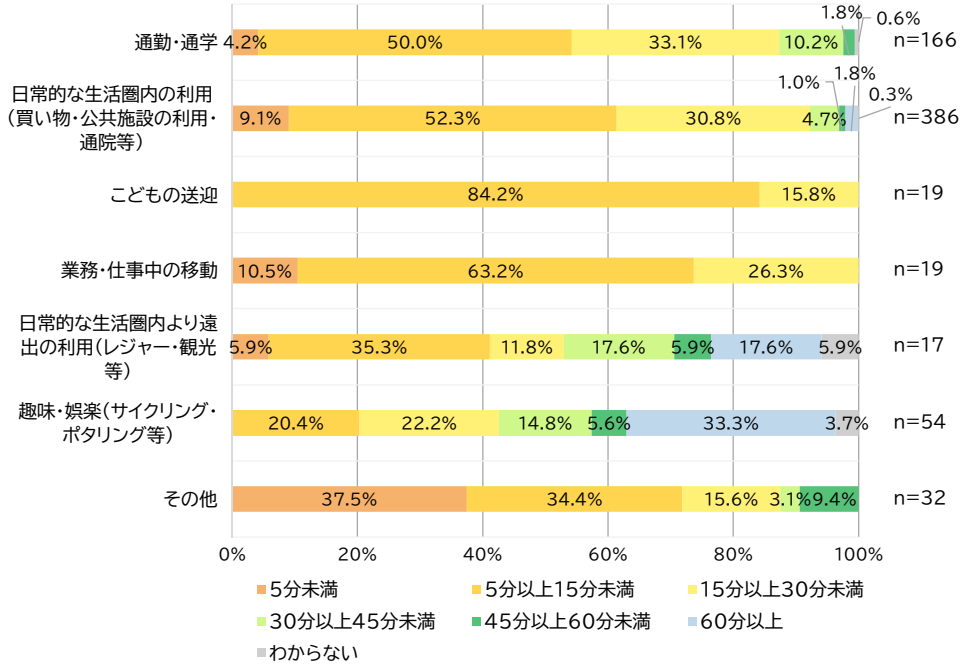
出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車を利用する主な目的

■ 自転車を利用する時間(目的別)

・通勤・通学、日常的な生活県内の利用、こどもの送迎、業務・仕事中の移動では、約 9 割以上が 30 分未満の利用となっています

・日常的な生活圏内より遠出の利用や趣味・娯楽では、30 分以上の利用が半数程度となっています



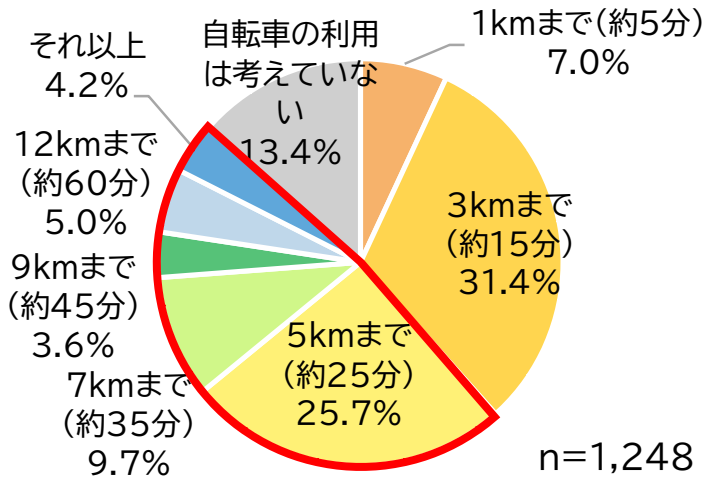
出典:市民アンケート(令和 7 年度)

自転車を利用する時間(目的別)

■ 自転車を利用しても良い距離

・5km(約 25 分)の移動であれば、市民の約半数が「自転車を利用しても良い」と回答しています

※JR 草津駅・南草津駅から半径 5km 圏で市全域を概ね包含します



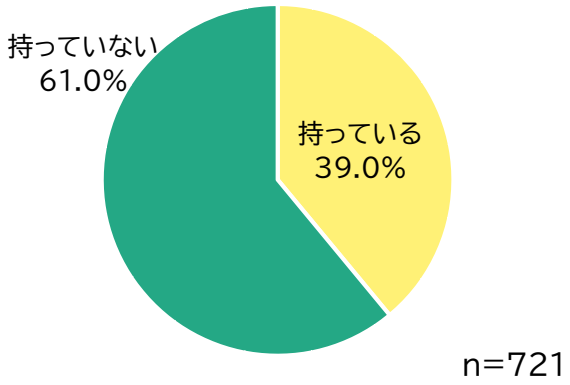
出典:市民アンケート(令和 7 年度)

自転車を利用しても良い距離

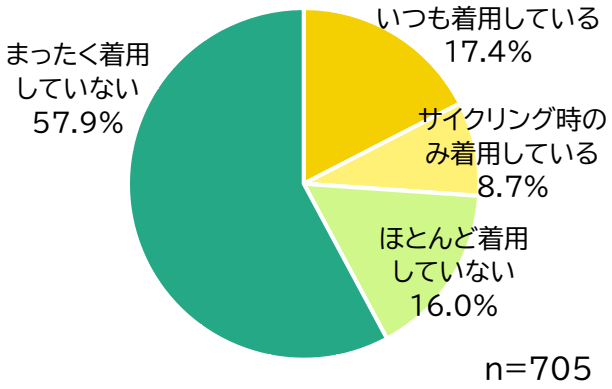
■ 自転車用ヘルメットの保有・着用状況

・ヘルメットを持っていない割合は、6 割以上となっています

・ヘルメットをまったく着用していない割合は、約 6 割となっています



自転車用ヘルメットの保有有無

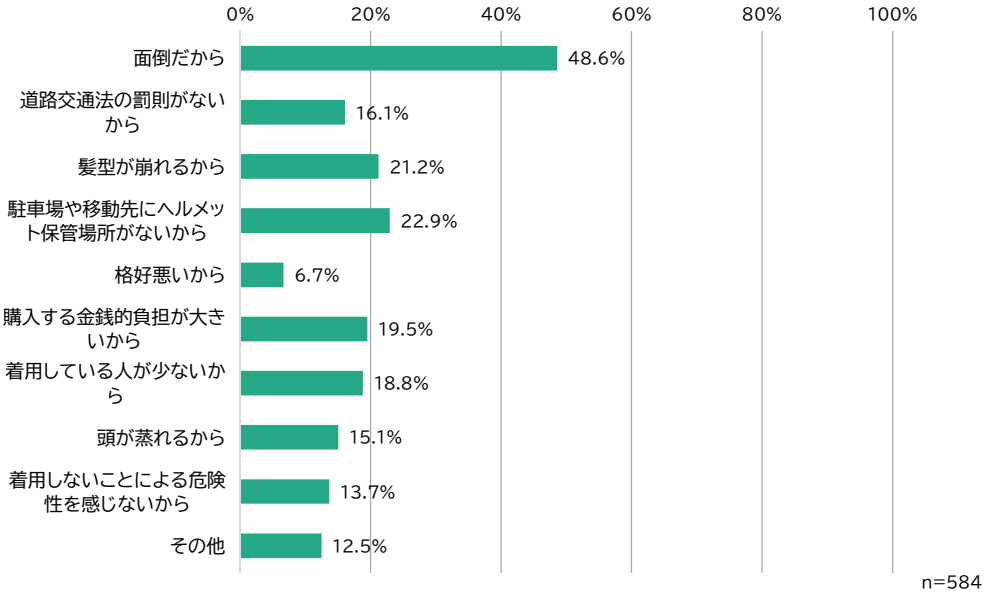


出典:市民アンケート(令和 7 年度)

自転車乗車中のヘルメット着用有無

■ ヘルメットを着用しないことがある理由

・「面倒だから」が最も多く、約半数となっています



出典:市民アンケート(令和 7 年度)

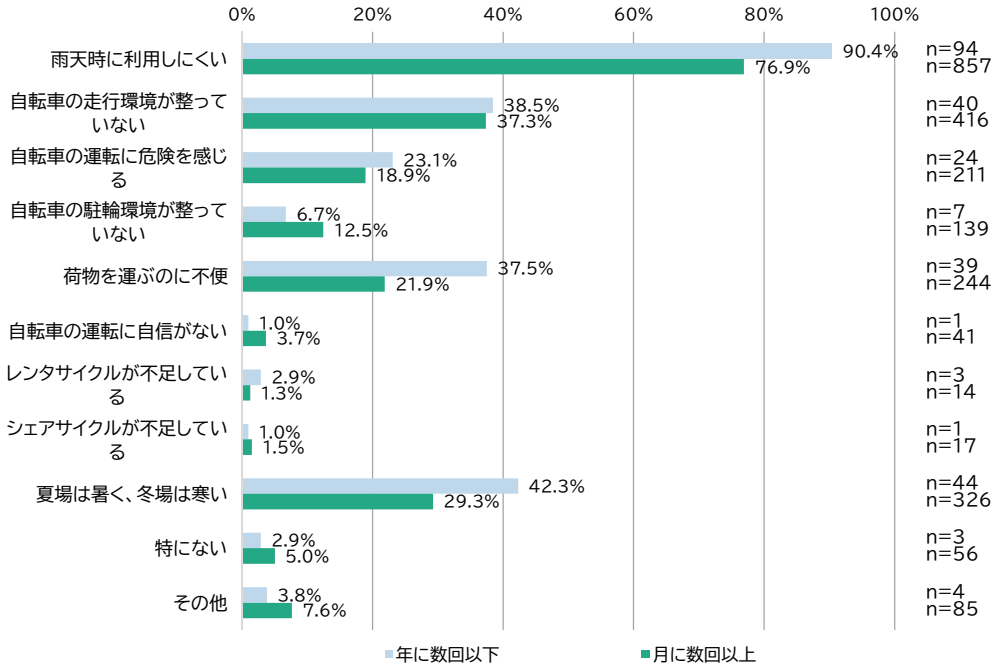
ヘルメットを着用しないことがある理由(複数選択)

■ 自転車利用で不便に思う点・自転車を利用しない理由

・高頻度（月に数回以上）の利用者、低頻度（年に数回以下）の利用者ともに、「雨天時に利用しにくい」が最も多く、約 8～9 割となっています

・高頻度の利用者は、「自転車の走行環境が整っていない」が 2 番目に多く、4 割を超えています

・低頻度の利用者は、「夏場は暑く、冬場は寒い」が 2 番目に多く、約 4 割となっています



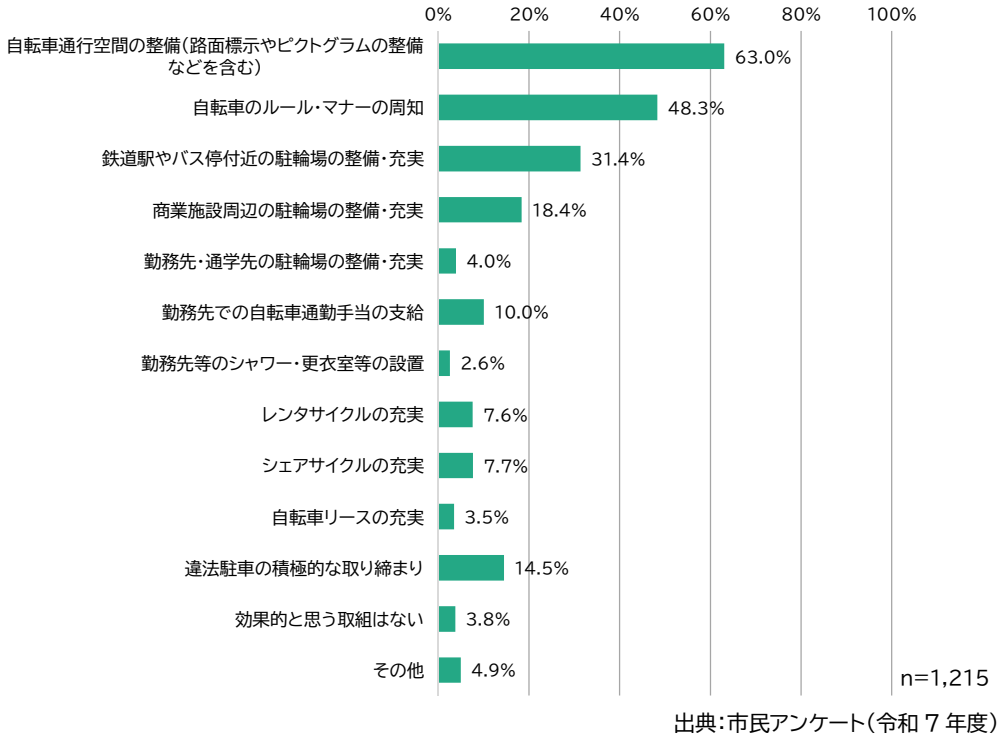
出典：市民アンケート（令和 7 年度）

自転車利用で不便に思う点・自転車を利用しない理由（複数選択）

■ 自転車利用促進に効果的な取組

・自転車通行空間の整備が最も多く、6 割を超えています

・次いで、自転車のルール・マナーの周知や鉄道駅やバス停付近の駐輪場の整備・充実が多くなっています



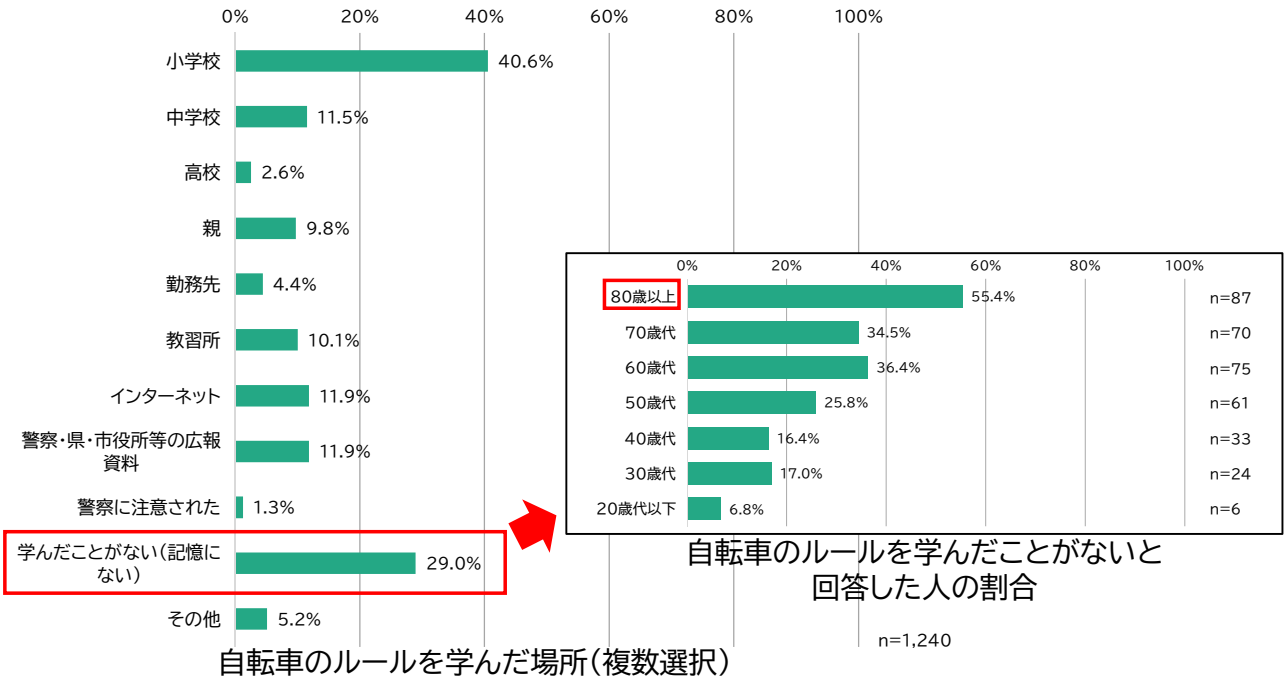
出典：市民アンケート（令和 7 年度）

自転車利用促進に効果的な取組

■ 自転車のルールを学んだ場所

・「自転車のルールを学んだことがない（記憶にない）」と回答した市民が約３割となっています

・「自転車のルールを学んだことがない（記憶にない）」と回答した割合を年代別にみると、80 歳以上では５割を超えています



自転車のルールを学んだことがないと回答した人の割合

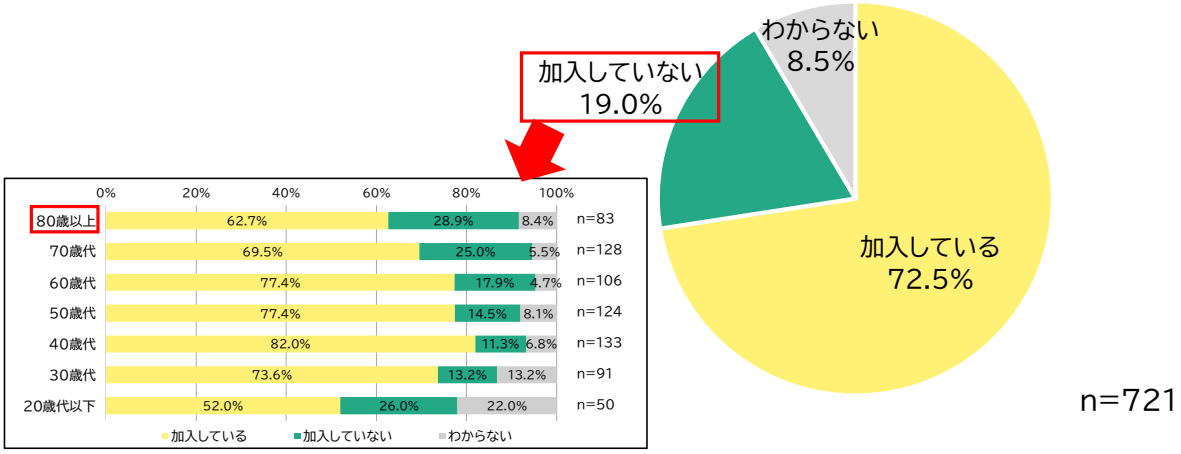
自転車のルールを学んだ場所（複数選択）

出典：市民アンケート（令和７年度）

■ 自転車損害賠償責任保険等への加入状況

・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割となっています

・加入していない割合を年代別にみると、80 歳以上が約３割で他の世代に比べて高くなっています

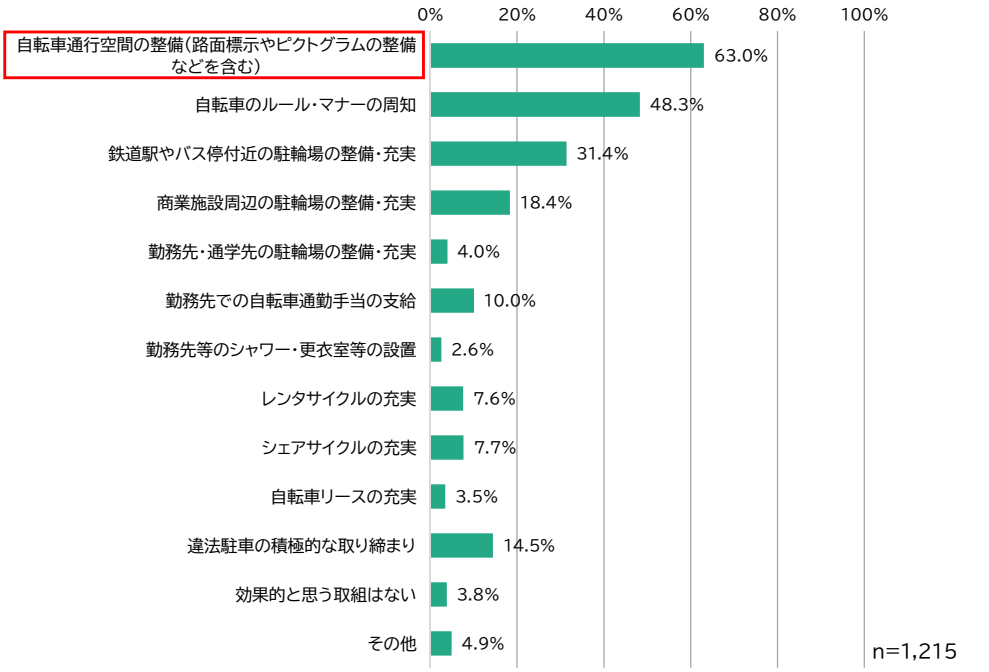


出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車損害賠償責任保険等への加入状況

■ 自転車利用の促進に効果的だと思う取組

・自転車利用の促進に効果的だと思う取組は、「自転車通行空間の整備」と回答した割合が最も高く６割を超えています



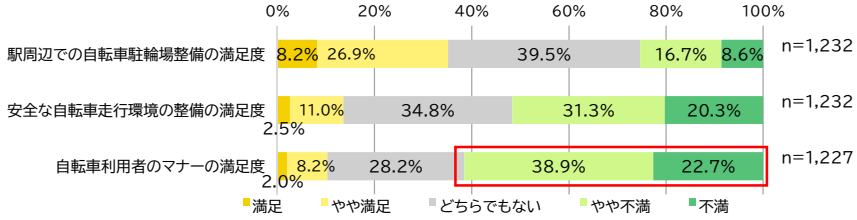
出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車利用の促進に効果的だと思う取組（複数選択）

■ 自転車利用環境に関する満足度

・「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となっています

・「安全な自転車走行環境の整備の満足度」は約５割がやや不満か不満となっています



出典：市民アンケート（令和７年度）

自転車利用環境に関する満足度

4. 前計画の評価

4.1 前計画の施策の実施状況

関係機関、学校、地域等との連携により、自転車の安全利用に関する啓発・教育、盗難防止、自転車保険への加入促進、放置自転車対策、自転車通行空間および自転車駐車場の整備等の取組を進めてきました。

交通安全教育や街頭啓発等については、幅広い年代を対象として継続的に実施し、自転車通行空間や駅周辺の自転車駐車場の整備、放置自転車の撤去等についても、一定の進捗がありました。

一方、自転車通行空間については、自転車ネットワーク計画全体に対する整備率が約 3 割にとどまっているほか、シェアサイクルについては実装に至らず、検討段階にあるなど、取組の進捗状況には施策ごとの差が見られました。

前計画に位置付けた施策は、関係機関との連携のもとおおむね継続して実施できましたが、一部の施策については検討のうえ引き続き取組を要する状況にあります。

①“「安全」を感じる”施策の実施状況

前計画		主な実績
施策項目	具体的な取組	
自転車の安全利用の啓発	自転車の安全利用に対する街頭指導・啓発	自転車安全安心利用指導員による街頭啓発・指導を継続。年間実施回数はR3の1,301回からR7の1,917回へ増加。徒歩による重点地区での指導も年間300回以上実施。
		「自転車交通安全マナーアップ重点校」に指定された中学校において、生徒主体の啓発を実施。大学では通学自転車登録、交通ガイダンス、無料点検、安全啓発キャンペーン等を実施。
	自転車の安全利用のルール・マナーの周知、徹底	スケアードストレート方式による自転車安全安心利用教室を継続。R7は3中学校、1,625人を対象に実施。
		高齢者・企業・学校への自転車安全安心利用教室（出前講座）、幼児・小学生への交通安全教室（わかばチーム）を実施。出前講座受講者はR6に12回・1,342人、R7に10回・893人。
		交通安全シニアカレッジで自転車の実技・ルールを学ぶ教室を実施。受講者はR4以降おおむね25～30人/年。
		マニュアルを活用し、地域行事でのクイズや中学校入学説明会等で安全利用を周知。

②“「快適」を感じる”施策の実施状況

前計画		主な実績
施策項目	具体的な取組	
自転車の盗難防止の啓発	自転車の防犯診断の実施 自転車の防犯啓発、二重施錠（ツーロック）の徹底	駐輪場や商業施設で防犯診断、二重施錠・防犯登録の啓発を継続。市の防犯診断は年間約850～1,000回規模で実施。警察、事業者、大学等も連携。
自転車の保険加入義務化の周知	自転車利用者への保険加入の啓発 自転車小売業者からの情報提供	市HP、職員・学校での加入確認、県の交通安全教室・街頭啓発、大学での加入義務化、小売店でのTSマーク案内等を実施。県ではインターネット広告も活用。
自転車の点検・整備の促進	自転車利用者への点検・整備の啓発	自転車小売店等で定期点検の啓発、点検・整備を実施。
ヘルメットの着用の促進	各種交通安全に関する教室や交通安全教育での周知・啓発	交通安全教室、街頭啓発、中学校での交通安全教育等で着用を周知。市立中学校では自転車通学時のヘルメット着用を義務化。

③“「安心」を感じる”施策の実施状況

前計画		主な実績
施策項目	具体的な取組	
自転車の走行空間の整備	自転車ネットワーク計画の推進	大江霊仙寺線で自転車通行空間を整備。草津川跡地の整備、県によるビワイチ関連整備、国道1号での自転車誘導帯等の検討・協議を実施。
	住民参加による自転車・歩行者安全マップの作製	自転車交通安全マナーアップ重点校の生徒と警察が連携し、ヒヤリハットマップを作成・配布。
放置自転車の削減	放置自転車の撤去	放置自転車禁止区域で撤去を継続。撤去台数はR3：178台、R4：258台、R5：184台、R6：277台、R7：335台。
	違法駐車および放置自転車防止の啓発	放置自転車禁止区域の啓発チラシ配布と区域内での撤去警告を継続。
自転車駐車台数の確保	駐車台数の需給調査 駐車スペースの環境整備	駅周辺駐輪場の利用状況を継続把握。草津駅西口自転車駐車場を建替え、工事中は仮設駐輪場を確保。南草津駅周辺でも駐輪場整備を進めた。

④“「厳しさ」を感じる”施策の実施状況

前計画		主な実績
施策項目	具体的な取組	
違反者に対する指導、取締りの強化	警察と連携した取締り	市・警察が事故発生箇所や自転車交通量の多い箇所、学校周辺等で指導・取締りを実施。警察では警告カード・指導警告票に加え、悪質な違反について検挙を実施。
損害賠償事例の紹介、啓発	各種交通安全に関する教室や交通安全教育での紹介・啓発	安全教室、町内会回覧、チラシ、HP等を通じ、条例や自転車保険制度、事故時の損害賠償事例等を周知。
道路交通法違反、罰則の周知、徹底	自転車安全安心利用教室の開催（スケアードストレート方式）（出前講座） 自転車安全安心利用教育マニュアルの作成・活用	スケアードストレート、出前講座、学校教育等を通じ、交通ルール遵守の必要性を周知。学校には長期休業前等にも通知を行った。

⑤“「スマート」を感じる”施策の実施状況

前計画		主な実績
施策項目	具体的な取組	
自家用車等から自転車への利用転換の推進	モビリティ・マネジメントによる自転車利用への誘導	小学校で公共交通等への利用転換をテーマとした交通環境学習を県・市が連携して実施。年度により市内5～8校程度で実施。
公共交通機関へのアクセス性の強化	バス停留所周辺への自転車駐車場の整備 サイクル＆バスライドの推進	バス停周辺での自転車駐車場整備を検討。まめバス路線では、サイクル＆バスライドとして活用可能な自転車駐輪場を確保。
自転車の有効活用の推進	シェアサイクルやレンタサイクルの整備に向けた支援	先進事例調査、事業所への需要調査、南草津駅・びわこ文化公園都市周辺での導入検討を実施。
環境や健康にやさしい自転車利用の推進	エコ通勤の促進	エコアクションポイント、ノーマイカーデー、ポスター・庁舎内展示等を通じて公共交通・自転車等への転換を促進。

4.2 前計画の目標指標の達成状況

前計画の中間見直し以降の取組により、通行空間・駐輪環境整備、自転車の盗難対策において一定の成果がありました。一方、自転車関係事故の増加と自転車利用割合の減少がみられることから、更なる取組が必要となっています。

<table>
<tr><th rowspan="2">前計画の目標</th><th colspan="8">指標</th></tr>
<tr><th colspan="2">項目</th><th colspan="2">比較対象時点</th><th colspan="2">現状</th><th colspan="2">成果</th></tr>
<tr><td rowspan="3">安全で安心に利用できる自転車道のネットワーク化および走行空間の整備を目指す</td><td rowspan="2">自転車走行空間の整備延長</td><td>自転車誘導帯（分離）</td><td>2.5km</td><td rowspan="2">6.5km
（H27）</td><td>2.7km</td><td rowspan="2">11.9km
（R8）</td><td>+0.2 km</td><td rowspan="2">+5.4 km</td></tr>
<tr><td>自転車誘導帯（明示）
車道混在</td><td>4.0km</td><td>9.4km</td><td>+5.4 km</td></tr>
<tr><td colspan="2">自転車関係事故件数</td><td colspan="2">76件（H30）</td><td colspan="2">115件（R7）</td><td colspan="2">+39件</td></tr>
<tr><td>自転車のルール遵守やマナーの向上、過去10 年間で最低である自転車関係事故件数（76件、H30）・自転車盗難件数（311件、H29）からのさらなる減少を目指す</td><td colspan="2">自転車盗難件数</td><td colspan="2">311件（H29）</td><td colspan="2">301件（R7）</td><td colspan="2">-10件</td></tr>
<tr><td rowspan="3">自転車駐車台数の確保、過去10年間で最低である放置自転車撤去数（396件、R1）からのさらなる減少を目指す</td><td rowspan="2">自転車駐車場収容台数</td><td>草津駅周辺</td><td>2,993台</td><td rowspan="2">6,456台
（R2）</td><td>3,191台</td><td rowspan="2">7,054台
（R8）</td><td>+198台</td><td rowspan="2">+598台</td></tr>
<tr><td>南草津駅周辺</td><td>3,463台</td><td>3,863台</td><td>+400台</td></tr>
<tr><td colspan="2">放置自転車撤去数</td><td colspan="2">396件（R1）</td><td colspan="2">335件（R7）</td><td colspan="2">-61件</td></tr>
<tr><td>自転車の有効活用、健康増進効果などを啓発し、自転車利用への転換を目指す</td><td colspan="2">代表交通手段に占める自転車の割合（草津市出発の移動）</td><td colspan="2">18.0%（H22）</td><td colspan="2">15.5%（R3）</td><td colspan="2">-2.5%</td></tr>
</table>

5. 自転車の活用推進に向けた課題

ここまでの整理を踏まえると、自転車利用に関する課題は以下となります。教育・ルール啓発や利用環境の整備といった、自転車の安全、安心、快適な利用の促進に加え、豊かに暮らせる持続可能なまちの実現を目指す必要があります。



6. 目指すべき将来像(ビジョン)

根拠条例や国、県計画および上位計画などを踏まえて、本計画で目指すべき具体的な将来像を設定します。

目指すべき将来像(ビジョン)

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
- 事故の心配なく安全・安心に移動できる
- 公共交通を使いやすく、移動の不自由を感じない
- 心身ともに健康に暮らせる
- ゼロカーボンシティの実現に貢献している

〈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
第4章　施策を規定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

草津市交通安全計画アクションプラン

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
- 脱炭素モビリティ(人・もの移動)の推進

事務事業編
- 事業活動における脱炭素対策の推進

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

7. 基本方針および施策

将来像を実現するための基本方針は、自転車の活用推進に向けた課題を踏まえて以下の 3 点とします。3 点の基本方針ごとに実施すべき施策を設定します。次章では、各施策の具体的な取組について掲載します。また、本市の現状や課題を踏まえ、特に重点的に進めていきたい施策を重点施策とします。

将来像：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

基本方針			施策
① 教育、ルール啓発による安全で安心な自転車利用の促進 すべての道路利用者が交通ルールを遵守して事故の発生を防止し、万が一の事故の際に被害が増大しないための取組を推進	利用	走行	【重点】世代に応じた自転車の安全で安心な利用ルールの周知
			【重点】自転車の安全利用の啓発・取締り
		駐輪	自転車の盗難防止の啓発
		整備	自転車の点検・整備の促進
	事故への備え		自転車事故に対する備えの推進
② 安全で快適な自転車利用環境の整備 自転車利用者が、少なくとも安全に走行でき、快適に走行・駐車できる環境の整備により、自転車が移動の一部を自然と担い、誰もが過度に自動車に頼らず移動できる環境を形成	走行環境		【重点】自転車の通行空間の整備（ネットワーク計画）
	駐輪環境		自転車駐車環境の確保・拡充
			放置自転車の発生防止
③ 自転車を活用した豊かに暮らせる持続可能なまちの実現 自転車の特性を活かし、市民の健康増進や脱炭素化、災害に強いまちづくり、観光の振興を推進	地域の移動環境		【重点】自転車を選択しやすい移動環境の整備
	健康	脱炭素	持続可能なまちの実現に向けたモビリティマネジメント教育の推進
			環境や健康にやさしい自転車利用の推進
	観光・レジャー		自転車を活用した観光振興
	災害		災害時における自転車活用の推進

【重点】：計画期間中に重点的に取り組む施策

8. 具体的な取組

8.1 教育、ルール啓発による安全で安心な自転車利用の促進

安全な道路交通環境を実現するためには、歩行者、自転車、自動車など、すべての道路利用者がそれぞれの交通手段の特性を正しく理解し、交通ルールを遵守することが必要不可欠です。また、自転車は運転免許を必要としない交通手段であるため、交通ルールに関する知識に加え、安全に利用するための技能を学ぶ機会を確保することも重要です。

さらに、自転車利用をめぐっては、盗難の防止や、整備不良等に起因する事故を防ぐため、適切な防犯対策や点検・整備を継続的に行うことが重要です。

こうした自転車の安全・安心な利用に必要な知識や技能の習得、防犯対策、点検・整備等を促進するため、以下の取組を推進します。

施策	具体的な取組
(1)【重点】世代に応じた自転車の安全で安心な利用ルールの周知	1)自転車の安全利用促進に向けた教室の開催
(2)【重点】自転車の安全利用の啓発・取締り	1)自転車の安全利用に向けた街頭指導・啓発
	2)ヘルメットの着用促進に向けた啓発
	3)警察と連携した違反者指導、取締りの強化
(3)自転車の盗難防止の啓発	1)自転車の防犯診断の実施
	2)自転車の防犯登録、二重施錠(ツーロック)の啓発
(4)自転車の点検・整備の促進	1)自転車利用者への点検・整備の啓発
(5)自転車事故に対する備えの推進	1)自転車利用者への保険加入義務の周知
	2)自転車小売業者からの情報提供の義務化
	3)各種交通安全教室における保険加入の啓発

(1)【重点】世代に応じた自転車の安全で安心な利用ルールの周知

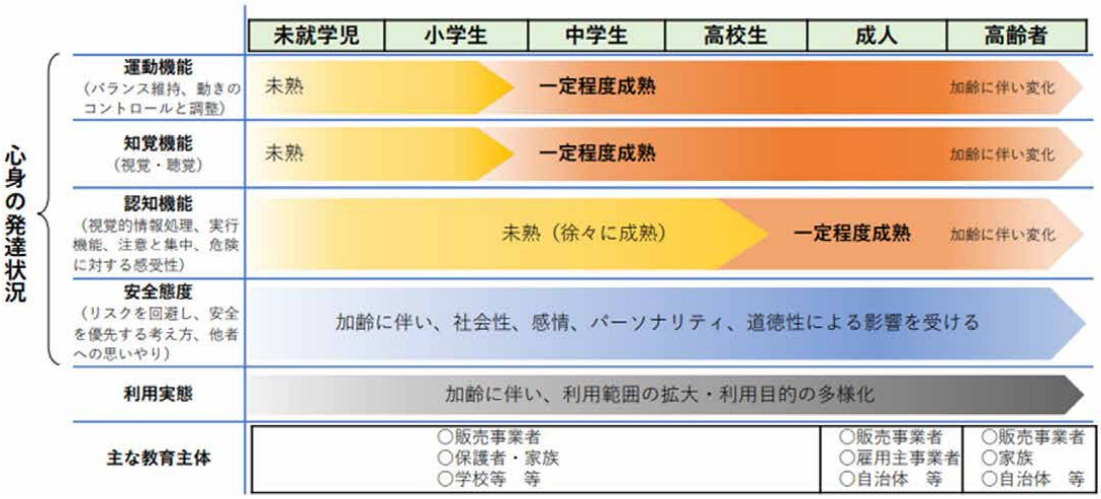
自転車は運転免許が必要なく、誰でも、いつでも気軽に運転することができますが、運転に必要な技能、知識等を身に付けるための教育の機会が義務付けられていません。自転車を安全・安心に利用するためには、交通安全教育を通じて、「技能」「知識」「行動・態度」を身に付けることが重要です。

技能	自転車を利用するときに“実際にできるかどうか”を確認できるもの
知識	“ルールを身に付けたかどうか、知っているかどうか”を確認できるもの
行動・態度	“安全に自転車を利用するために必要な心構えや考え方が身に付いているか、そしてそれを実行できるか”を確認できるもの

参考：自転車の交通安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会、令和７年 12 月）

自転車は、幼児から高齢者に至る幅広い世代において利用されていますが、その利用実態や交通事故実態はライフステージごとに異なることから、重点的に教育を行う内容も各ライフステージで異なります。また、各ライフステージで心身の発達状況も異なるだけでなく、自転車の交通安全教育を受けた経験や、その前のライフステージの教育目標の到達状況も個人差があることから、教育を受ける人の身体能力や理解力にあった交通安全教育が必要となります。

このため、ライフステージごとの特性に応じた目標と教育内容を定めた「自転車の交通安全教育ガイドライン」（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会、令和７年 12 月）の内容に則り、交通安全教育を行います。



出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会、令和７年 12 月）

自転車の交通安全教育の目的

○ 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること
○ 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと
○ 自転車利用者が交通ルールを遵守して、自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること

未就学児	小学生 (1～3年生)	小学生 (4～6年生)	中学生	高校生	成人	高齢者
歩行者として、また、将来、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。 まっすぐ走る、止まりたい場所で止まるといった自転車の基本的な技能を習得する。	正しいブレーキのかけ方で止まること、周りの状況に合わせた速度の調整など自転車の技能を高める。 自転車に乗るときは、左側通行を徹底すること、歩道では歩行者が優先でゆっくり通行すること、赤信号、一時停止標識のある交差点では必ず止まることを身に付ける。	中学生(13歳)から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。	自転車に乗るときの交通ルールの理解を深め、定着するようにする。 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員として、自転車の安全を確保することが大切なことを自覚する。	自転車に乗るときの交通ルール、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を理解・予測して回避するための能力を確実に習得する。 自動車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときの社会的責任を理解し、歩行者が優先であることを徹底する。	高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。 他の模範となる行動を実践し、こどもに対して交通ルールを教えることができるようになる。	自転車に乗るときの交通ルールを確認し、理解が不十分な点を習得する。また、70歳以上で普通自転車で歩道を通行するときの歩行者優先を徹底する。 加齢によって、身体機能や認知機能が変化し、路外逸脱や転倒事故が増加することから、運転技能が十分か確認し、夜間の運転は控えるなどする。

ライフステージごとに習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」を段階的に身に付ける

出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会、令和７年12月）

1） 自転車の安全利用促進に向けた教室の開催

警察、事業者、学校といった関係者と相互に連携し、自転車の利用ルールを周知する教室を開催します。

教室名	対象	主催	内容
自転車安全安心利用教室（スケアードストレイト方式）	学校、地域、高齢者等	市、草津警察署	スタントマンによる実演で自転車と自動車の事故を再現し、事故に対する恐怖を感じさせることで、交通ルールを守る大切さや無謀な運転の危険性を学ぶ。
自転車安全安心利用教室（出前講座）	地域、企業、学校等	市（講師：自転車安全安心利用指導員）	図や絵、DVDを用いて、草津市における自転車事故の発生状況や自転車の安全利用、盗難防止、また道路交通法の内容について学ぶ。
交通安全教室（わかばチーム）	保育所（園）、幼稚園（こども園）、小学校、老人クラブ等	市（講師：交通指導員「わかばチーム」）	交通ルールや通行時の注意点などについて講義を行う。 〇幼児・小学生：腹話術や模擬信号機、自転車などを用いた体験型の教室 〇高齢者：腹話術や寸劇を用いた教室
交通安全シニアカレッジ（旧交通安全高齢者師範学校）	草津・栗東在住の高齢者	草津栗東地区交通対策協議会	年5回交通安全に関する講座を開催し高齢者の交通事故防止についての意識向上を図るとともに、地域の交通安全リーダーを養成する。
その他教室	事業所、自治会、小中学校、老人クラブ等	警察、市など	自転車シミュレーターを用いた模擬走行や、親子を対象にした自転車教室の実施などで、自転車の安全で正しい乗り方を学ぶ。

自転車安全安心利用教室（スケアードストレイト方式）
スタントマンによる実演で自転車と自動車の事故を再現し、事故に対する恐怖を感じさせることで、交通ルールを守る大切さや無謀な運転の危険性を学んでいただくスケアードストレイト方式の教室を開催します。
（再現例）2 人乗り、路地からの飛び出し　など



自転車安全安心利用教室（出前講座）
学校、地域および企業等からの申し出により、自転車指導員を講師として派遣し、草津市における自転車事故の発生状況や自転車の安全利用、盗難防止、また道路交通法の内容について、図や絵、DVD を用いた教室を開催します。



交通安全教室（わかばチーム）
保育所（園）や幼稚園、小学校、老人クラブ等からの申し出により、交通指導員（わかばチーム）を講師として派遣し、交通ルールや通行時の注意点などについて、幼児や小学生には腹話術や模擬信号機、自転車などを用いた体験型の教室を、高齢者には腹話術や寸劇を用いた教室を開催します。



交通安全シニアカレッジ（旧交通安全高齢者師範学校）
草津栗東地区交通対策協議会では、草津・栗東在住の高齢者を対象に、交通安全シニアカレッジを開校し、交通安全に関する講座を開催して、講話や実技を通しながら、高齢者の交通事故防止についての意識向上を図るとともに、交通安全リーダーを養成します。



その他教室
警察署や安全協会、また滋賀県プラス・サイクル推進協議会の協力を得て、自転車シミュレーターを用いた模擬走行や、親子を対象にした自転車教室の実施など、自転車の安全で正しい乗り方を教えます。



（2）【重点】自転車の安全利用の啓発・取締り

1） 自転車の安全利用に向けた街頭指導・啓発

自転車の利用が多い駅周辺や通学路において、草津市自転車安全安心利用指導員（以下、「自転車指導員」と記載）を中心に、草津警察署や関係団体とも連携しながら、自転車の安全利用に対する街頭指導や啓発を行います。



2） ヘルメットの着用促進に向けた啓発

自転車事故による死亡原因が頭部損傷であるケースが多いことを受けて、滋賀県は「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を平成 28 年（2016 年）に制定・施行しました。これにより、未成年者・高齢者がヘルメットを着用することや家族や地域の住民がヘルメットの着用等の交通安全対策を助言することなどが努力義務として定められました。

草津市においても、市立中学校に自転車通学を行う生徒に対して、自転車損害賠償保険加入やヘルメットの着用を条件としています。また、自転車安全安心利用教室や自転車安全安心利用教育マニュアルなどによりヘルメット着用の重要性についても周知・啓発を行うことによって、年代を問わず万が一の事故に備えてヘルメットを着用するように市民意識の醸成を図ります。

3） 警察と連携した違反者指導、取締りの強化

平成 26 年（2014 年）7 月 1 日に市と警察署とで締結した相互連携に関する協定書に基づき、警察署と連携して自転車利用中の交通違反者に対して指導を行います。

（表）

指導警告票

○あなたの運転は以下の道路交通法違反に該当します。
○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１２条第１項に基づき指導します。
○今後は交通法規を守り、自転車の安全で安心な利用を心掛けてください。

□信号無視 【３箇月以下の懲役または５万円以下の罰金】

□通行区分違反（右側通行等） 【３箇月以下の懲役または５万円以下の罰金等】

□並進 【２万円以下の罰金または科料】

□一時不停止 【３箇月以下の懲役または５万円以下の罰金】

□無灯火 【５万円以下の罰金】

□二人乗り 【２万円以下の罰金または科料】

□通行方法違反（歩道通行等） 【２万円以下の罰金または科料】

□携帯電話使用 【５万円以下の罰金】

□イヤホン等使用 【５万円以下の罰金】

□傘差し運転 【５万円以下の罰金】

□飲酒運転
【酒酔い運転 ：５年以下の懲役または１００万円以下の罰金】
【酒気帯び運転：３年以下の懲役または５０万円以下の罰金】

□その他（ ）

草津市

（裏）

自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外
②車道は左側を通行
③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
④安全ルールを守る
○飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
○夜間はライトを点灯
○交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
⑤子どもはヘルメットを着用
【①の補足：自転車が歩道を通行できる場合】
※道路標識、標示により通行できるとされているとき
※児童、幼児、７０歳以上の高齢者または車道通行に支障がある身体障害者が運転するとき
※道路工事等のため車道の左側端の通行が困難な場合
※自動車等の通行量が著しく多く、道路幅が狭いため自動車等との接触の危険がある場合

自転車も交通事故を起こせば刑事上・民事上の責任を問われます！

○刑事上の責任として、相手を死傷させた場合は「重過失致死傷罪」等に問われることがあります。
○民事上の責任として、被害者に対する損害賠償の責任が生じます。

草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例（抜粋）

（自転車安全安心利用指導員）
第１２条 市長は、自転車に起因する事故および自転車の盗難を防止するため必要があると認められる場合には、自転車利用者に対し、指導を行うことができる。
２ 前項の指導は、警察および地域交通安全活動推進委員と連携して行うものとする。
３ 市長は、第１項に規定する指導を行わせるため、自転車安全安心利用指導員を置くことができる。

指導警告票（草津市自転車条例施行規則様式第1号）

（3）自転車の盗難防止の啓発

1） 自転車の防犯診断の実施

自転車駐車場施設や自転車利用の多い大型商業施設などにおいて、自転車指導員を中心に防犯診断を実施します。

（表）

防犯診断票

○あなたの自転車には以下の管理不備があります。
○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１２条第１項に基づき指導します。
○今後は適正な管理を行い、自転車の安全で安心な利用を心掛けてください。

□二重施錠に心掛けてください。
□防犯登録が行われていません。
（防犯登録は法律により義務づけられています。）
□この場所にとめないでください。
□荷物が置かれたままです。

※防犯登録が行われていないと、盗難自転車を発見しても、被害者や所有者の方に返せないことがあります。

草津市

（裏）

管理不備は盗難の被害の原因となります！

○自転車等の約７割が無施錠による被害であるため、必ず鍵をかけましょう。
○主施錠のほか、ワイヤーロックやU字ロックを活用し、ツーロック（二重施錠）を心掛けましょう。
○盗難の被害に遭わないよう、自分の自転車は自分でしっかりと管理しましょう。

草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例（抜粋）

（自転車安全安心利用指導員）

第１２条　市長は、自転車に起因する事故および自転車の盗難を防止するため必要があると認められる場合には、自転車利用者に対し、指導を行うことができる。

２　前項の指導は、警察および地域交通安全活動推進委員と連携して行うものとする。

３　市長は、第１項に規定する指導を行わせるため、自転車安全安心利用指導員を置くことができる。

防犯診断票（草津市自転車条例施行規則様式第２号）

2） 自転車の防犯登録、二重施錠（ツーロック）の啓発

警察署や自転車組合などの協力を得て、駅前や自転車盗多発場所、商業施設等において自転車の防犯登録、鍵の二重施錠（ツーロック）の啓発に取り組みます。

草津市では毎月 26 日を「自転車安全安心利用日（ツーロック）の日」としています。



（4）自転車の点検・整備の促進

1） 自転車利用者への点検・整備の啓発

自転車利用者が自転車の日々の点検・整備ができるように、チラシなどで点検・整備のポイントを示すとともに、自転車組合などの協力を得て、自転車の点検や整備方法を伝えます。

(5)自転車事故に対する備えの推進

1) 自転車利用者への保険加入義務の周知

平成 28 年(2016 年)2 月 26 日に公布された「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、同年 10 月 1 日から自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。その後、令和 2 年(2020 年)3 月 30 日に改正され、自転車損害賠償保険等の加入を一層促進する必要があるとして、未成年者が自転車を利用するときは、その保護者が当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入すること等が義務化されました。

自転車の場合、法律による強制的な加入義務のある自賠責保険はなく、利用者自らが保険に加入する必要があるため、草津市においても TS マーク付帯保険やその他保険会社の自転車向けプラン等の自転車保険に加入するように、市ホームページやポスター、チラシなどで自転車利用者に向けて発信します。

TS マークとは・・・

自転車安全整備士のいる自転車安全整備店で点検・整備(有料)をし、かつ TS マークの貼付を依頼した場合に、普通自転車に貼られるもので、「道路交通法令等の基準に適合する安全な自転車」と認められた印です。

この TS マークには、「傷害補償」と「賠償責任補償」などが付いており、点検・整備をした日から 1 年間が有効期間です。ぜひ年 1 回の点検・整備を自転車安全整備店で受けて TS マークを更新しましょう。



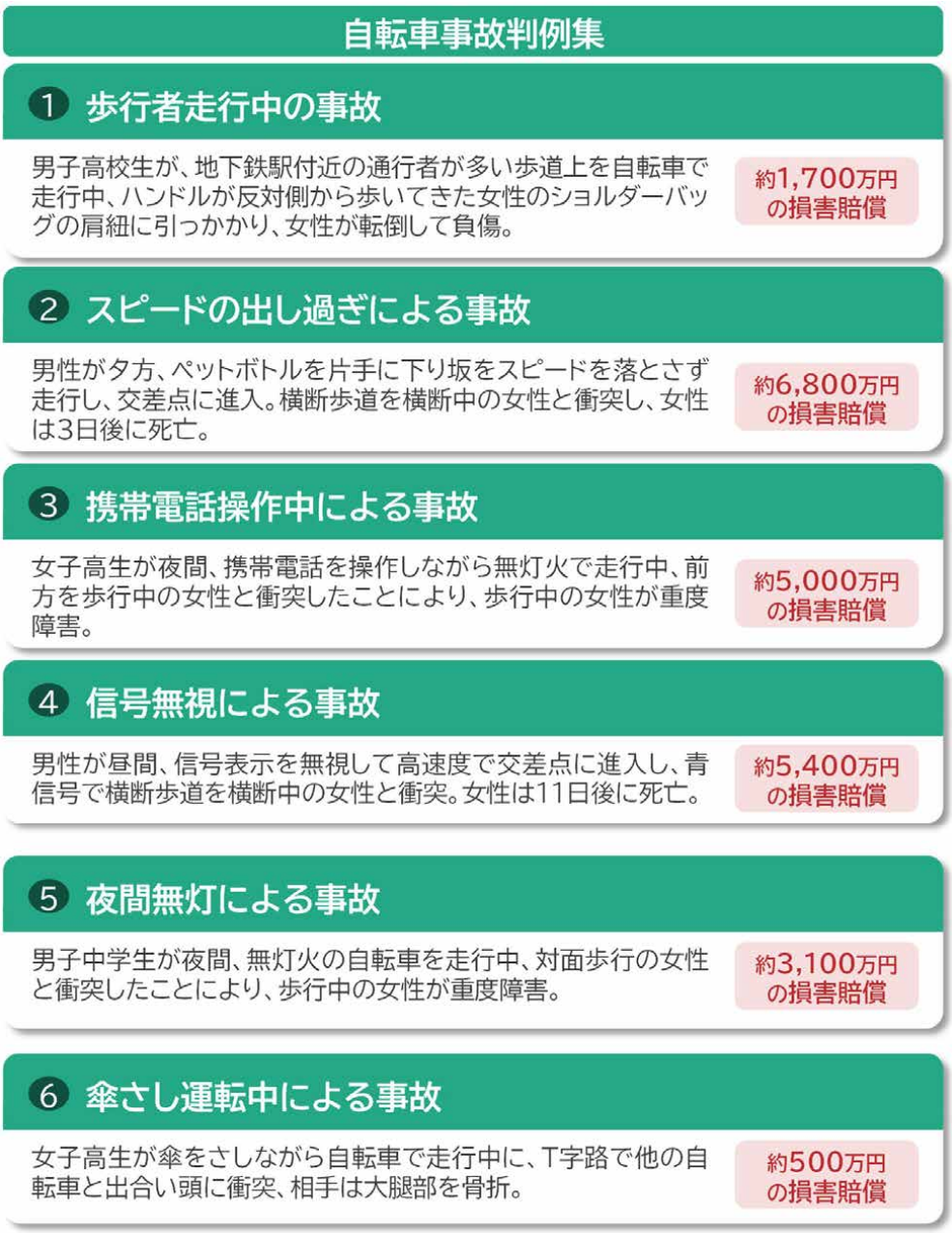
※滋賀県内の TS マーク取扱店は、公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ(https://tmt.or.jp/safety/search25.html)から検索できます。

2） 自転車小売業者からの情報提供の義務化

「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車小売業者は自転車購入者に自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認することが義務化されました。また、同条例の改正により、令和２年(2020 年)4 月１日から、自転車小売業者が自転車購入者に損害賠償保険等の加入に関して情報提供をすることが義務化されました。自転車保険への加入のきっかけとなる機会が多い自転車購入時において、自転車小売業者から自転車購入者に対してチラシを配布し、自転車保険の加入を勧めます。

3） 各種交通安全教室における保険加入の啓発

自転車安全安心利用教室などにおいて、実際の自転車事故の損害賠償事例を紹介し、万が一の事故に備える重要性について周知します。



8.2 安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車の活用を進める基盤として、ルール遵守等による交通安全の確保(ソフト)と併せて、誰にとっても安全で快適な自転車利用環境の整備(ハード)が重要であるとの認識のもと、自転車の通行空間と駐車環境の整備を推進します。

また、放置自転車については、自転車駐車場の利用状況や充足状況を把握しつつ、発生防止に向けた啓発や撤去等の対策を進めます。

施策	具体的な取組
(1)【重点】自転車の通行空間の整備(ネットワーク計画)	1)自転車ネットワーク計画の推進
(2)自転車駐車環境の確保	1)自転車駐車状況のモニタリング
	2)多様なニーズに対応した自転車駐車環境の確保
(3)放置自転車の削減	1)放置自転車防止に向けた啓発
	2)放置自転車の撤去

(1)【重点】自転車の通行空間の整備(ネットワーク計画)

1) 自転車ネットワーク計画の推進

本市における安全で快適な自転車通行空間の整備方針や整備路線等についてまとめた「自転車ネットワーク計画」(9 章に掲載)を更新し、計画に基づく通行空間整備を推進していきます。

側溝蓋の破損等、自転車の安全な通行に支障をきたす道路異常が発生した場合は、直ちに対応を図って道路利用者の安全を確保します。また、道路異常の迅速な発見・対応のため、担当部署・組織の連絡先を広報するとともに、他の道路管理者の道路における異常については速やかに情報共有を行います。

(2)自転車駐車環境の確保

1) 自転車駐車状況のモニタリング

自転車の駐車が多い JR 草津駅および JR 南草津駅周辺において、民間を含めた自転車駐車場の利用状況や放置自転車の発生状況を調査し、適正な駐車場台数や配置を検討します。

2) 多様なニーズに対応した自転車駐車環境の確保

JR 駅周辺での公共空間を有効に活用した新たな駐車スペースの検討、民間の駐車スペースとの調整等により、駐車可能台数の増設を総合的に進めます。また、従来よりも広いスペースが必要になるこども乗せ自転車やカーゴバイク等の多様な駐車需要に対応した環境の整備を進めます。

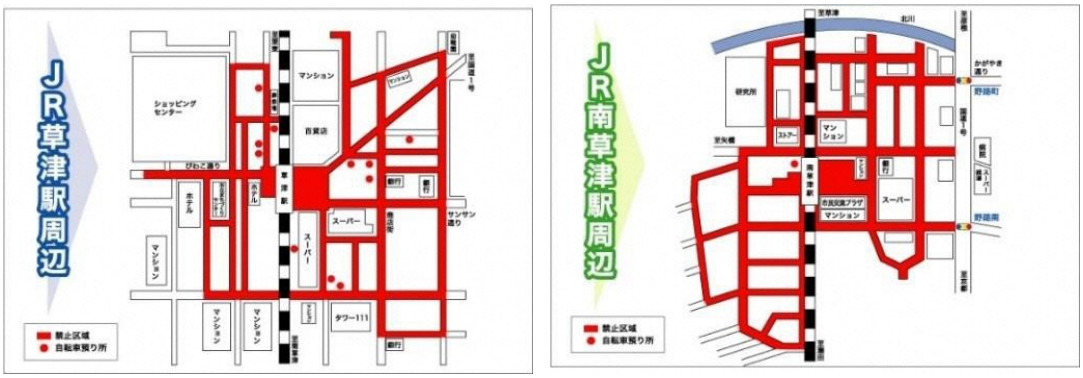
(3)放置自転車の削減

1) 放置自転車防止に向けた啓発

違法駐車や放置自転車は、歩行者や障害のある人の通行の支障になるだけでなく、緊急車両の通行や防災活動に支障をきたすおそれがあります。草津市では、JR 草津駅周辺および JR 南草津駅周辺において、自転車等放置禁止区域を草津市駐車秩序条例で指定しています。自転車駐車場の整備と併せて、区域内の放置自転車に対して撤去警告を実施するほか、市内転入者への周知チラシを配付します。

2) 放置自転車の撤去

自転車等放置禁止区域において、引き続き放置自転車の撤去を行い、違法駐車や放置自転車の削減に努めます。



出典:草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例

草津市の自転車等放置禁止区域

8.3 自転車を活用した豊かに暮らせる持続可能なまちの実現

自転車の活用は、生活の質の向上や健康増進、脱炭素化、人中心のまちづくり、インクルーシブな社会の形成、地域の観光・交流の促進、災害時の移動手段の確保など、持続可能なまちづくりに多面的な価値をもたらします。こうした自転車の多面的な価値を活かし、市民一人ひとりの移動の選択肢を広げながら、豊かに暮らせる持続可能なまちの実現に向けた取組を推進します。

施策	具体的な取組
(1)【重点】自転車を選択しやすい移動環境の整備	1)シェアサイクルの整備推進
	2)サイクル＆バスライドの推進
(2)持続可能なまちの実現に向けたモビリティマネジメント教育の推進	1)モビリティマネジメント教育による意識・行動変容の促進
	2)住民参加による自転車・歩行者安全マップの作成
(3)環境や健康にやさしい自転車利用の推進	1)エコ通勤の促進
(4)自転車を活用した観光振興	1)シェアサイクルの整備推進
(5)災害時における自転車活用の推進	1)シェアサイクルの整備推進

(1)【重点】自転車を選択しやすい移動環境の整備

1) シェアサイクルの整備推進

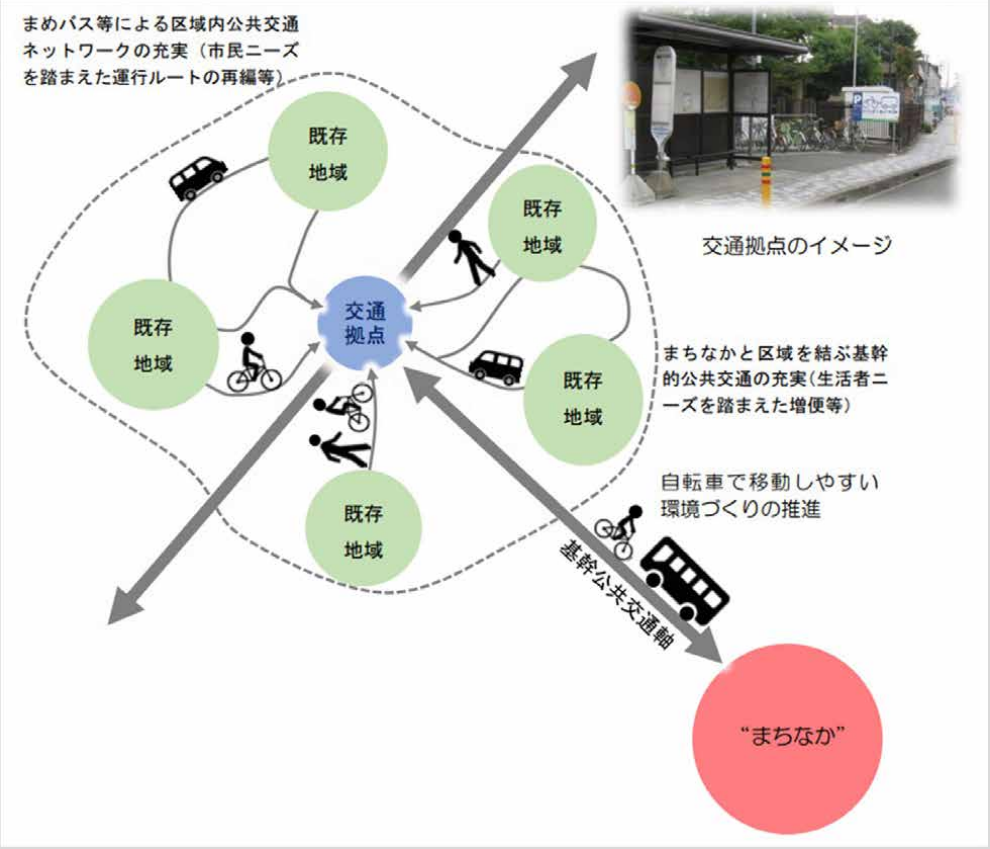
まちなかの周遊を促進し、短距離かつ柔軟な移動を担い、ラストワンマイルの移動を支える、公共交通における選択肢の一つであるシェアサイクルの整備に向け、事業者に対する情報提供等の支援を行います。

2) サイクル＆バスライドの推進

自転車による生活・交通拠点※へのアクセス向上、生活拠点・交通拠点からの“まちなか”へのアクセス向上を図るため、生活・交通拠点におけるバス停留所周辺の自転車駐車場整備に向けた手法を検討します。また、コミュニティバス「まめバス」のバス停周辺に確保した自転車駐車場の利用を呼びかけ、サイクル＆バスライドの利用を推進します。

生活拠点：地域が分散し、医療、高齢者福祉、商業等の徒歩圏人口カバー率が低いなど生活サービス機能が不足する区域において、地域の生活利便性向上と地域コミュニティの維持を支えるために形成する拠点

交通拠点：エリアが広範囲にわたる区域において、自転車と基幹的公共交通の乗り継ぎ利便性を高めるために設置する拠点



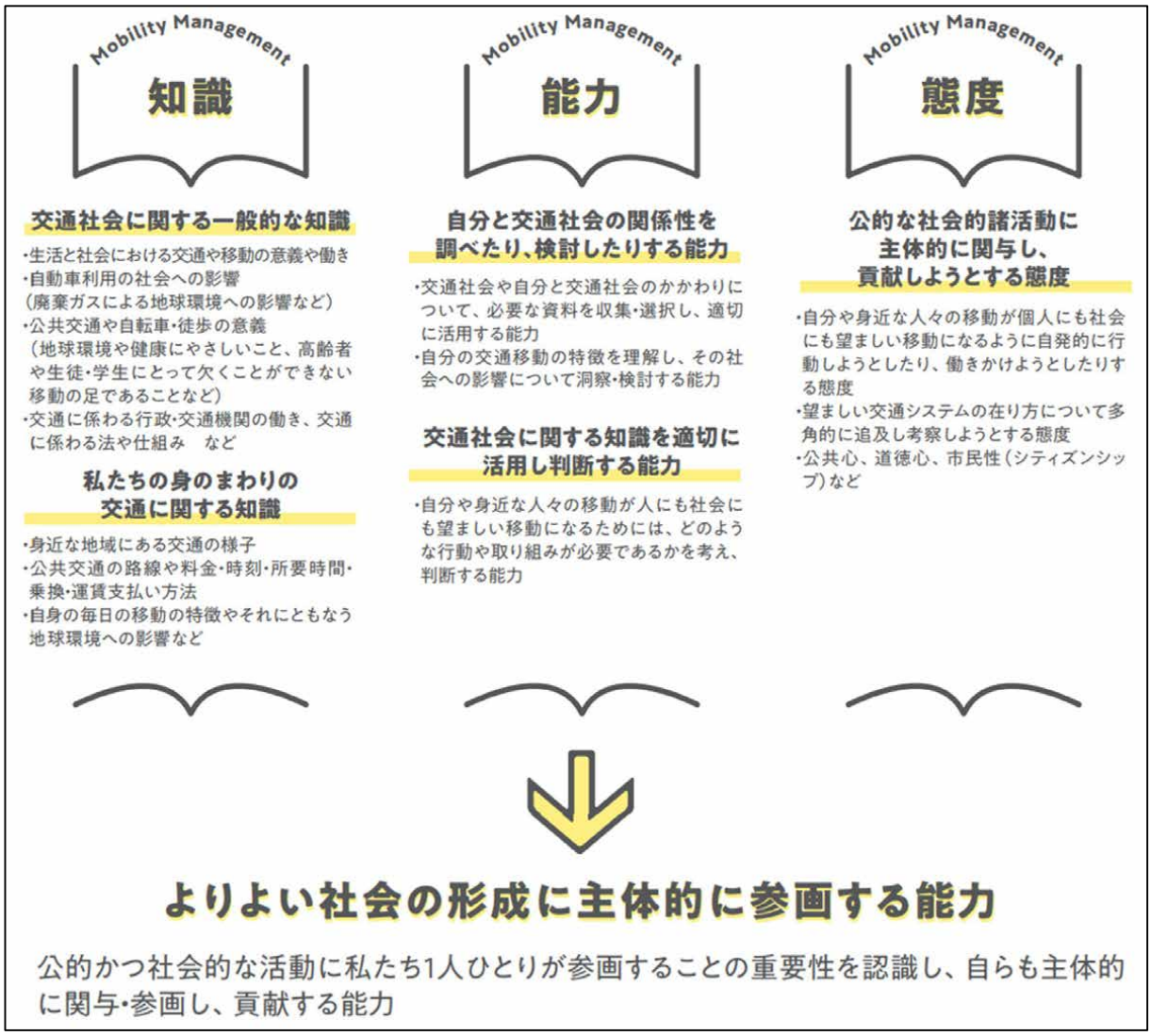
交通拠点のイメージ（草津市版地域再生計画）

（2）持続可能なまちの実現に向けたモビリティ・マネジメント教育の推進

1） モビリティ・マネジメント教育による意識・行動変容の促進

環境、エネルギー、交通安全、土地利用等の様々な観点から、持続可能で健幸なまちを実現するためには、自動車に過度に依存せずに移動できる環境を構築することが重要です。そのためには、よりよい移動環境づくりに対する市民の理解と参画を促すとともに、移動環境の整備だけでなく、市民一人ひとりが持続可能な移動手段を主体的に選択していくことが求められます。

交通手段ごとの特性や、移動と社会・環境・安全等との関わりについて理解を深め、市民の移動に関する意識や行動の変容につなげるため、モビリティ・マネジメント教育を実施します。



出典：モビリティ・マネジメント教育のすすめ　持続可能な社会のための交通環境学習
（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）

2） 住民参加による自転車・歩行者安全マップの作成

学校、行政、地域住民等が協働して現地調査を行い、地域の自転車・歩行者安全マップを作成します。マップ作成を通じて、地域の道路交通環境への理解を深めるとともに、交通安全の実現に向けた道路やまちのあり方を考えるきっかけを創出します。

（3）環境や健康にやさしい自転車利用の推進

1） エコ通勤の促進

公共交通利用推進等マネジメント協議会による「エコ通勤優良事業所認証制度」や、草津市地球温暖化対策実行計画における「低炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの実践」などの普及啓発により、自転車利用による環境負荷の削減や、健康の増進を図ります。

（4）自転車を活用した観光振興

1） シェアサイクルの整備推進

市内観光地の周遊を促進するシェアサイクルの整備に向け、事業者に対する情報提供等の支援を行うとともに、市の観光関連施設における駐輪環境を整備します。

（5）災害時における自転車活用の推進

1） シェアサイクルの整備推進

市職員による災害対応業務での利用や避難所における移動手段の提供等、災害時の自転車活用の推進の一環として、シェアサイクルの整備に向けた事業者に対する情報提供等の支援を行います。

8.4 全目標共通の取組

(1)市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発

市の広報媒体や公共施設等を活用し、本市の自転車施策に関する情報提供・周知啓発を行います。情報発信にあたっては、「広報くさつ」をはじめ、市ホームページ、Facebook、動画共有サービス YouTube の「くさつチャンネル」、JR 南草津駅デジタルサイネージ等、多様な媒体を活用します。



広報くさつを通じた広報啓発活動(2023年3月号、2026年3月号)

9. 自転車ネットワーク計画

（資料3 参照）

10. 計画の進行管理

10.1 進行管理の考え方



本計画(Plan)を総合的かつ計画的に推進するため、計画にもとづき実行(Do)した施策について、毎年開催する「自転車安全安心利用促進委員会」において、その進捗と効果を評価・検証(Check)し、見直し・改善(Action)に繋げるPDCAサイクルによる進行管理を行うことで、将来像の実現と目標の達成を目指します。

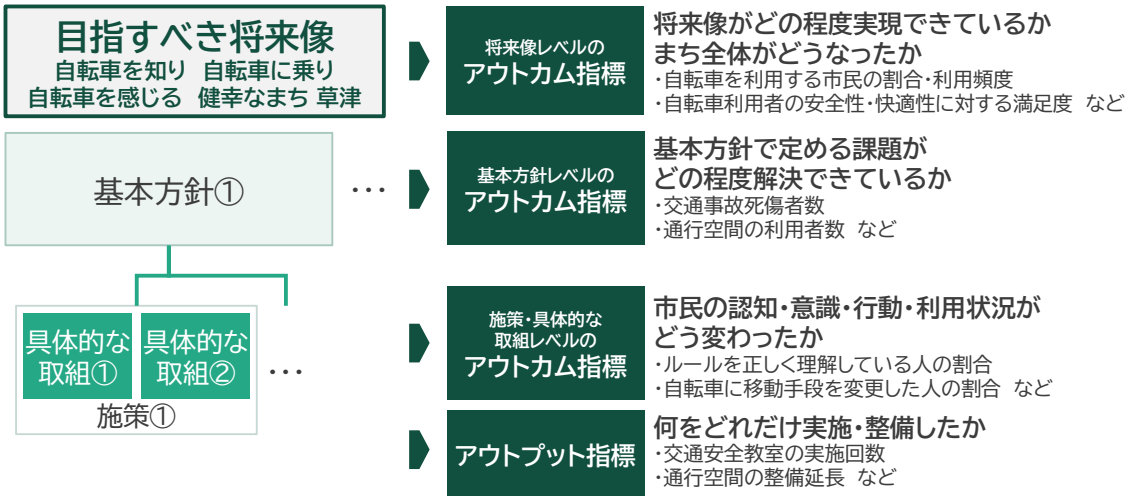
また、コロナ禍以降、自転車を含む都市交通政策を取り巻く世界的な潮流や社会的な要請は急激に変化しており、国の政策やガイドライン等が改定されることも予想されます。こうした動向を継続的に把握(Observe)するとともに、本市の実情と照らし合わせながら、新たな考え方や方策の適用可能性を検討(Orient)します。そのうえで、中間見直しにおける計画目的や構成の見直しも含め、その導入や政策・施策への反映のあり方を判断(Decide)し、具体的な取組に反映(Act)します。

10.2 評価・検証指標

(1)指標の考え方

本計画にもとづき実施する取組の効果を評価・検証するため、指標と目標値を設定します。

計画の評価に用いる指標には、何をどれだけ実施・整備したかを示す「アウトプット指標」と、施策・取組の実施によって生じた変化や効果を示す「アウトカム指標」があります。アウトカムについては、個々の施策による変化から、基本方針の達成状況、さらに計画全体が目指す将来像の実現状況まで、複数の段階で捉えることができます。



指標の考え方

（2）指標の設定方法

各施策・取組の進捗状況については、自転車安全安心利用促進委員会において個別に確認します。一方、本計画全体の評価・検証については、目指すべき将来像および各基本方針に対応する指標を設定し、計画の実施による変化や目標の達成状況を継続的に確認します。

指標の設定にあたっては、計画の達成状況を分かりやすく表すことに加え、毎年度または継続的に計測・把握できることを重視します。また、各基本方針について、アウトカム指標とアウトプット指標を形式的にそれぞれ設定するのではなく、その内容に応じて、成果や進捗を適切に表す指標を選定します。

（3）指標および目標値

以上の考え方にもとづき、本計画では、計画全体が目指す将来像の実現状況を確認する指標と、各基本方針の達成状況や施策の進捗を確認する指標を、以下のとおり設定します。

将来像については、個別の施策の実施量ではなく、計画の推進によって市民の実感がどのように変化したかを捉える指標を設定します。各基本方針については、それぞれが目指す状態を踏まえ、成果を直接把握できる指標を基本としつつ、継続的な把握が困難な場合などには、施策の進捗を示す指標を設定します。

本計画を評価する指標と目標値

施策	具体的な取組	現況（R7）	目標値（R18）
ビジョン 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	「交通安全対策の推進」の満足度	21.0%	23.3%
基本目標① 教育・ルール啓発による安全利用の促進	交通安全教室等の実施回数	74回	令和7年度を上回る回数
基本目標② 安全で快適な自転車利用環境の整備	自転車ネットワーク計画路線の整備率	（検討中）	（検討中）
	放置自転車撤去台数	335台	令和7年度を下回る台数
基本目標③ 自転車を活用した豊かに暮らせる 持続可能なまちの実現	市内シェアサイクルポート数	0ポート	10ポート