

第3回 草津市自転車安全利用検討委員会

日時：平成25年3月25日（月）14時～

場所：市立まちづくりセンター301会議室

委員会次第

1 開会

2 議題

①前回委員会の論点について

②各種アンケート結果について

③利用促進等に関する施策例や普通自転車歩道通行可規制箇所マップについて

④条例の検討項目について

3 その他

次回日程等について（平成25年5月下旬）

閉会

「草津市自転車安全利用検討委員会」委員名簿

(敬称略)

所属等	氏名
市民代表(公募)	嶋 田 正 男
市民代表(公募)	山 本 恵 美
草津市自治連合会	小 林 達 男
草津市老人クラブ連合会	濱 田 和 一
草津商工会議所	金 澤 郁 夫
草津栗東地区労働者福祉協議会	福 永 正
滋賀県バイコロジーをすすめる会	石 塚 隆
滋賀県自転車軽自動車商業協同組合	大 西 清
滋賀県自転車防犯協会	田 中 吉 恵
草津市立小中学校校長会	水 野 靖 枝
滋賀県立高等学校	辻 美 也 子
立命館大学	小 川 圭 一
滋賀県立大学	近 藤 隆 二 郎
学校法人立命館 BKC事務局	高 取 彰
滋賀県脊髄損傷者協会	前 野 奨
草津市商店街連盟	駒 井 喜 行
草津栗東交通安全協会	松 村 幸 子
草津警察署	堤 伸 一
滋賀県土木交通部	谷 村 定 義
滋賀県南部土木事務所	林 奈 央

第2回草津市自転車安全利用検討委員会における論点について

委員会

○前回の論点について

- ・身近で、自転車交通ルール違反の罰則を適用されたということを聞いたことがない。

○市民アンケート結果について

- ・傘を取り付ける器具をハンドルに付けて利用されても、前が見えなかったり、バランスを崩すので違反になる。
- ・悪質な交通ルール違反の取り締りは積極的に行っているが、通常は、一度注意をし、再度違反があれば検挙など取り締まっている。
- ・このアンケートは学区・地区別に集計する必要がある。また、18歳以上の市民が対象のアンケートであるため、高校や大学、職場など利用状況の把握も必要であろう。

○立命館大学の事例紹介

- ・中学生や高校生と、大学生の安全利用に対する意識の差はない。

○条例の検討項目について

(名称・目的・定義関係)

- ・条例の名称について、京都市のように「の」や「な」を削除するか、「草津市における自転車の」と連語を入れた方が分かりやすい。
- ・市民等の定義におけるボランティアの考え方。

(関係者の責務と役割関係)

- ・関係団体の責務には、安全利用のみではなく利用促進のお願いすることがあると思われるので、利用促進に関係する団体も含めての検討が必要。
- ・子ども達への指導は学校だけが行うものではなく、家庭や地域も取り組むべきことである。保護者の責務も必要である。
- ・自動車利用者に対する自転車への意識付けが必要である。

(施策の基本となる事項関係)

- ・走行環境の整備について、具体的に表す必要はないだろうか。
- ・玉川学区では、児童のランドセルや大学生・企業の自転車にICタグを取り付けた推奨ルート設定の調査を実施している。これを応用して、盗難自転車やスピード超過自転車に対する警告音声を発することはできないか。これらハード整備は難しくても、自転車レーンの整備には活用できる。
- ・商店街や商業施設も一緒に駐輪場の整備に取り組むことを盛り込めないか。
- ・市民アンケートの結果をもっと反映すべきである。例えば、夜間の道が暗いと多くの市民が言っている。街灯整備の推進もキーワードである。
- ・自動車の通行制限について盛り込めないか。
- ・全国初の利用促進条例であるなら自転車の良さの啓発が図れる事業展開が必要である。
- ・飲食店舗に空気入れを設置しているところがある。自転車に優しい店舗として表彰する制度も良い。
- ・安全利用の部分が多くなっているが、利用促進の取り組みがもっと出てこないのか。



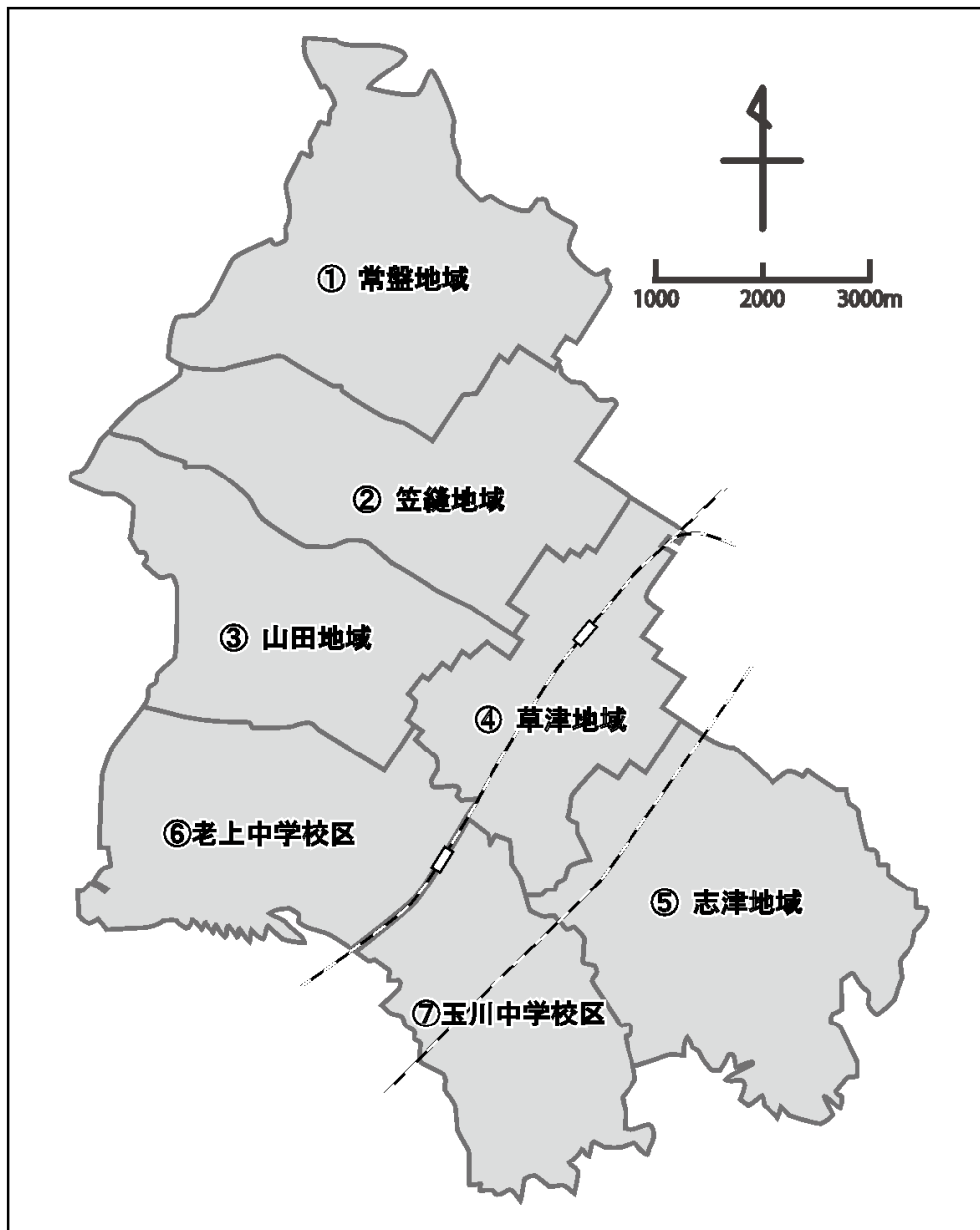
市民アンケート調査について

地域別

● 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》 5,927部(=6,000部-73部(宛先不明等で返却))
- 《回収数》 2,196部(回収率37.1%) ※ 12月28日(金)現在
- 《調査票》 A3両面・A4片面(別添参照)
- 《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

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%)

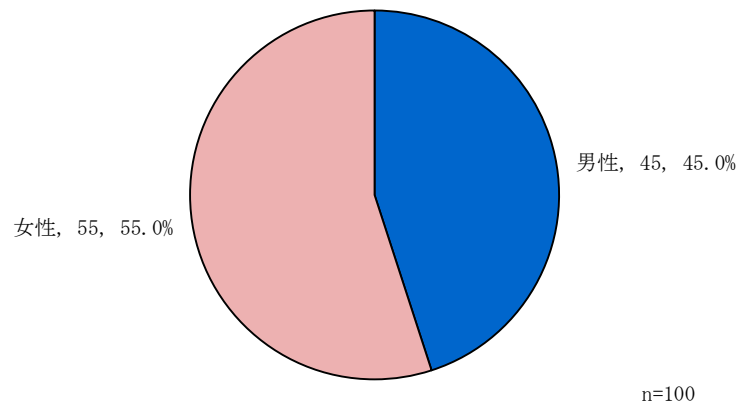
※回答人数(回答率)

1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

① 常盤地域

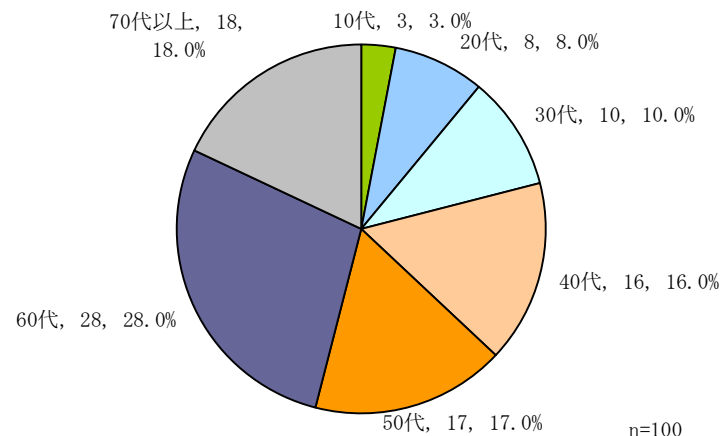
(常盤地域)

【1-1 回答者の性別】



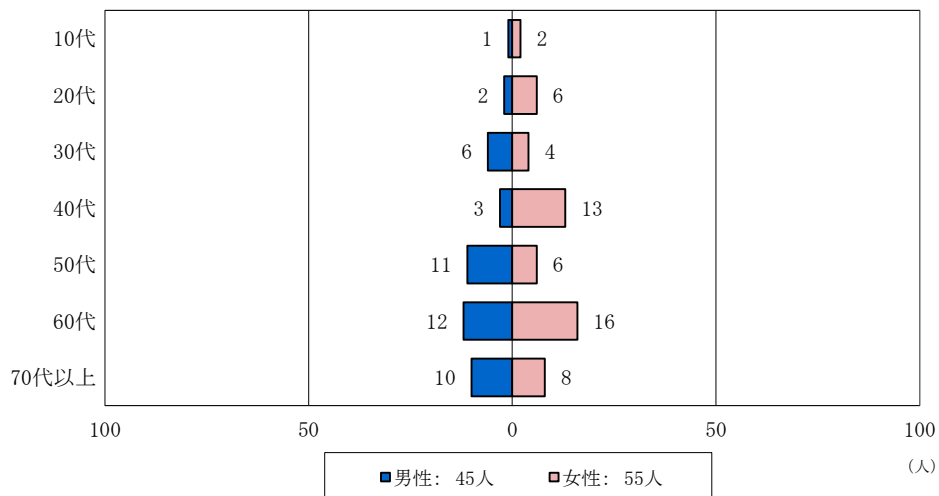
(常盤地域)

【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】

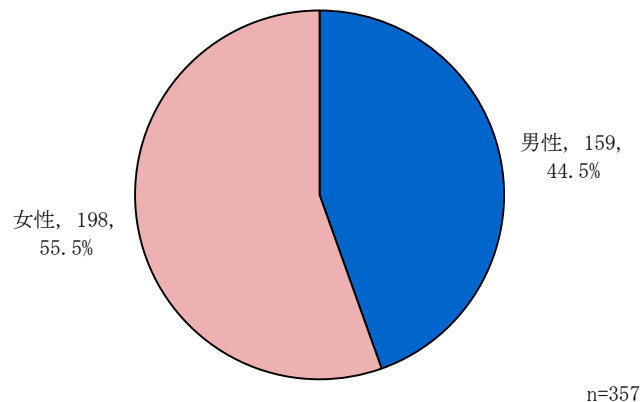


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

② 笠縫地域

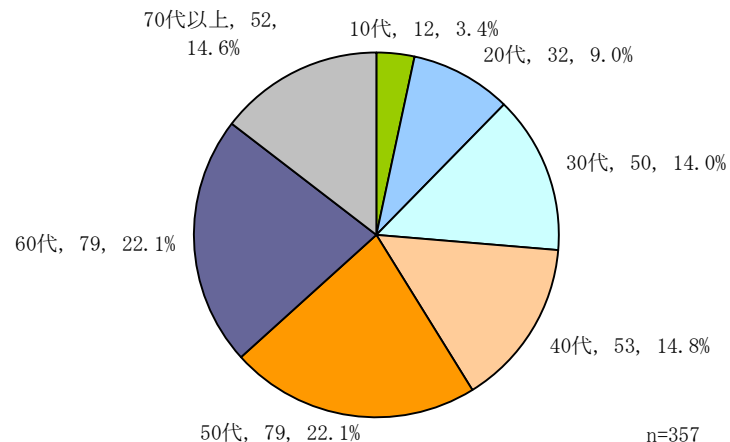
(笠縫地域)

【1-1 回答者の性別】



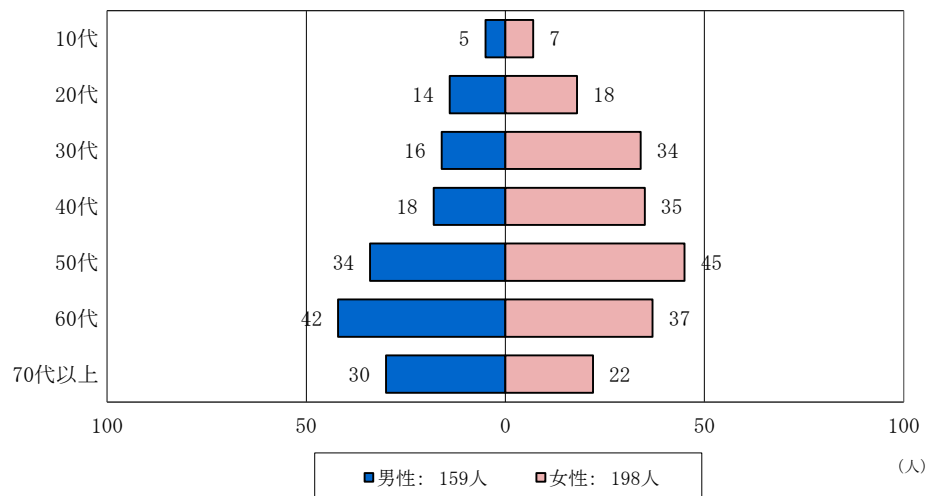
(笠縫地域)

【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】

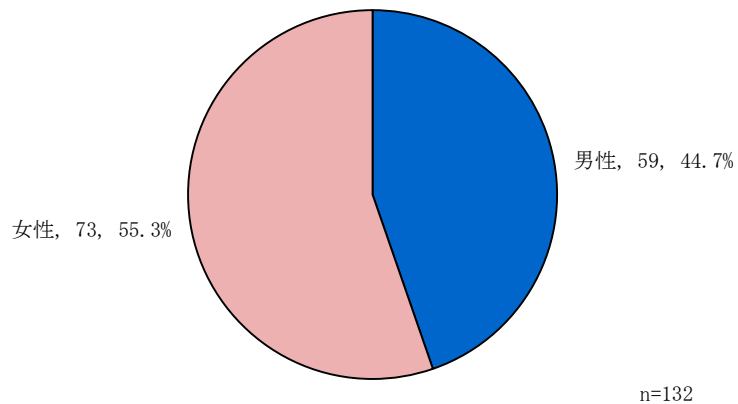


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

③ 山田地域

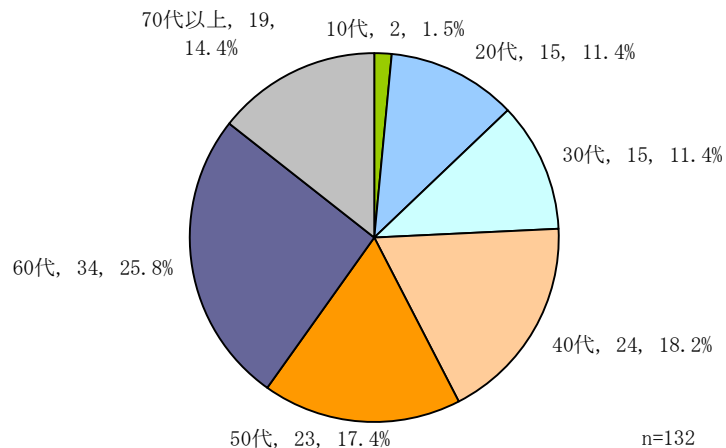
(山田地域)

【1-1 回答者の性別】



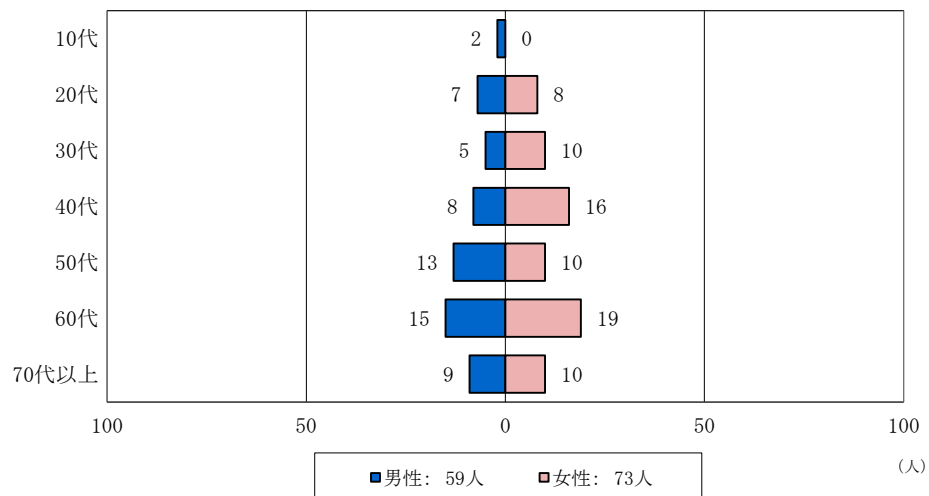
(山田地域)

【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】

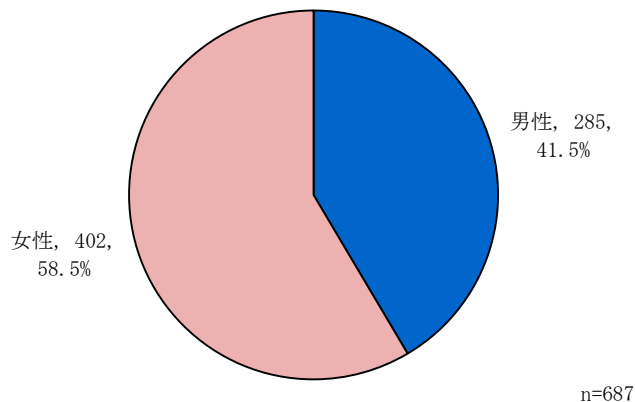


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

④草津地域

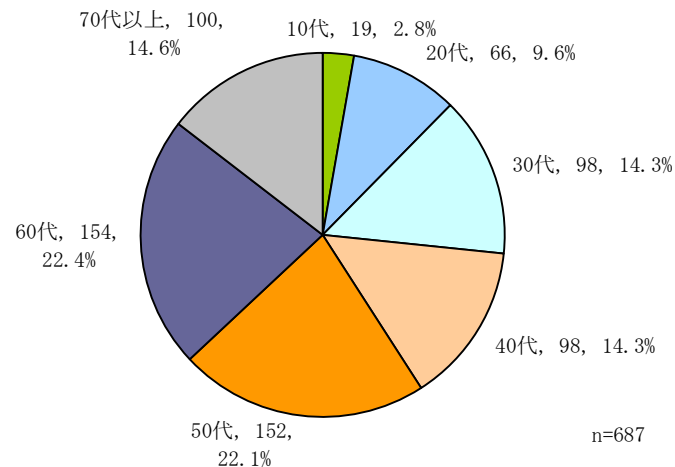
(草津地域)

【1-1 回答者の性別】



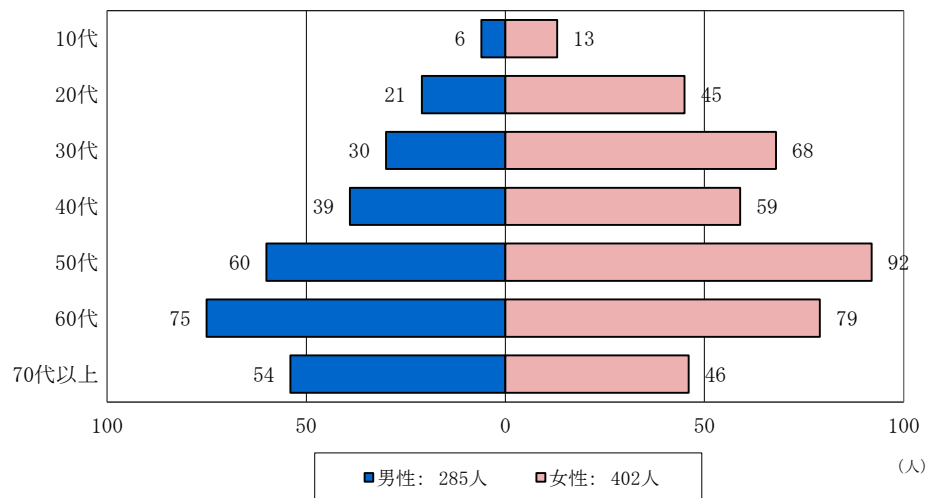
(草津地域)

【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】

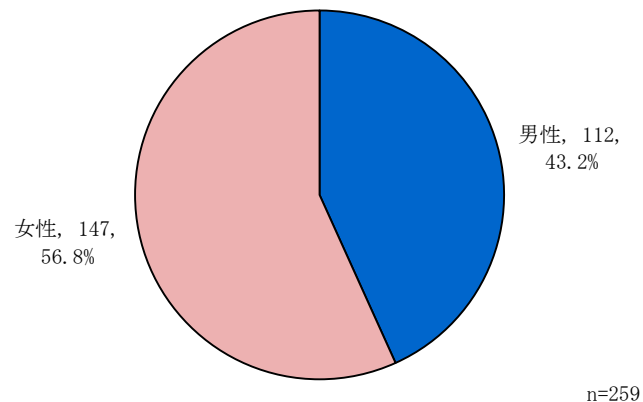


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

⑤ 志津地域

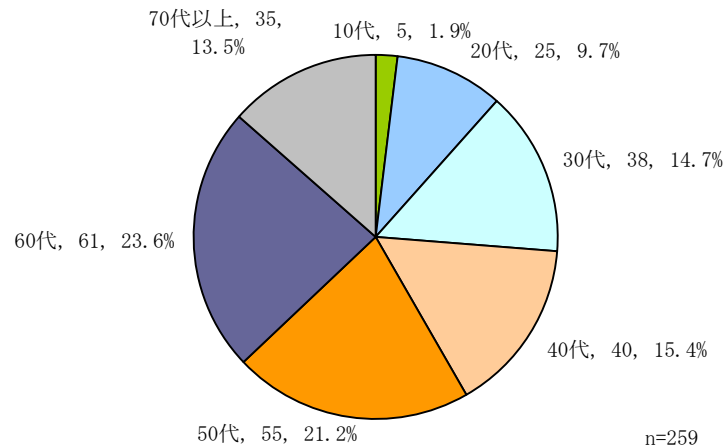
(志津地域)

【1-1 回答者の性別】



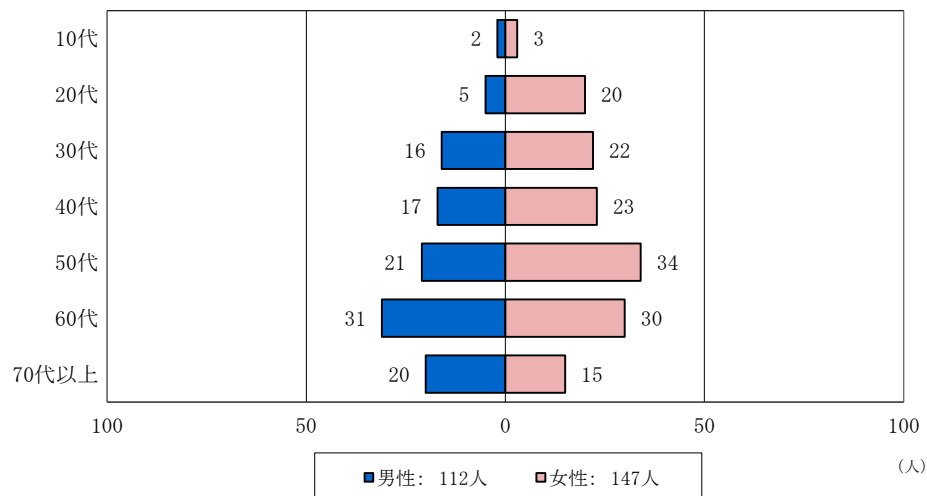
(志津地域)

【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】

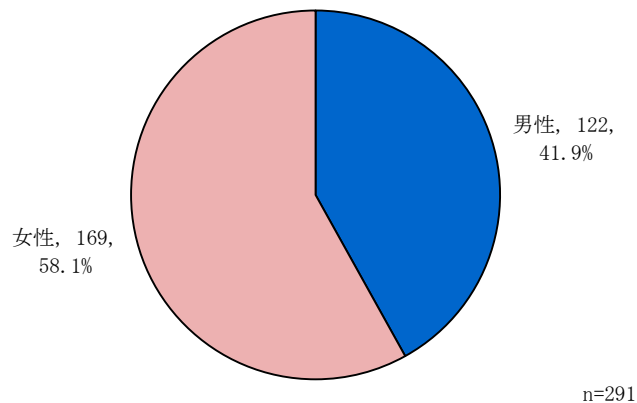


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

⑥ 老上中学校地域

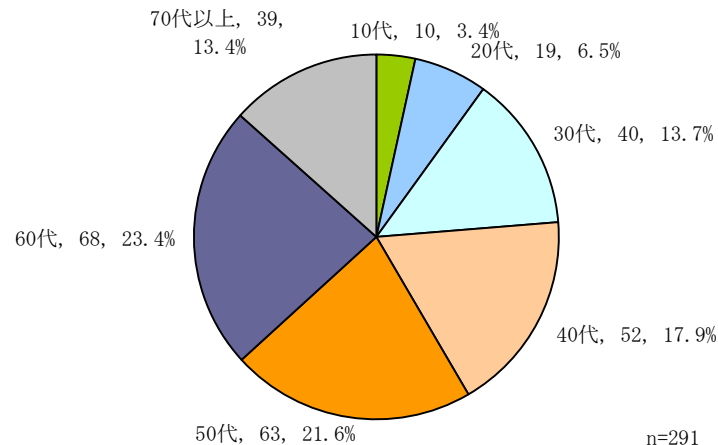
(老上中学地域)

【1-1 回答者の性別】



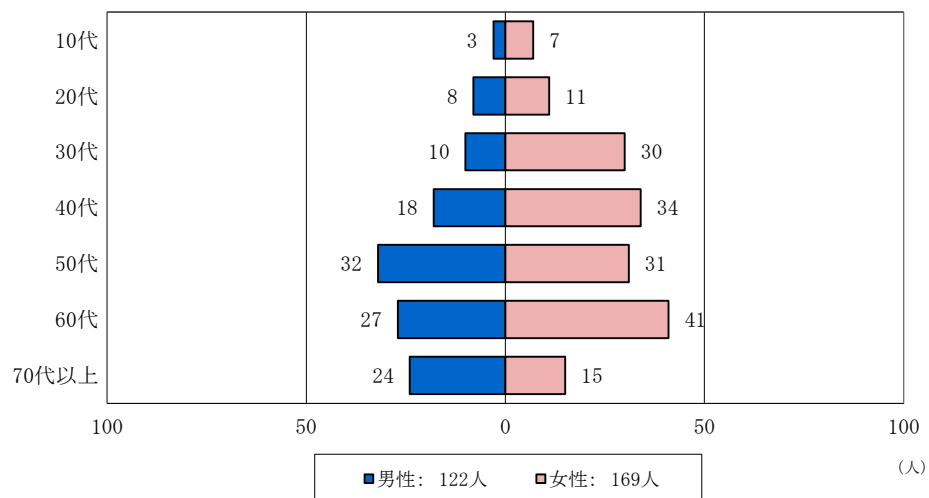
(老上中学地域)

【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】

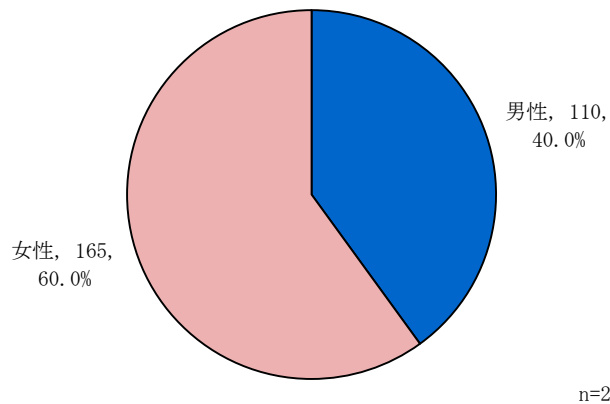


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

⑦ 玉川中学校地域

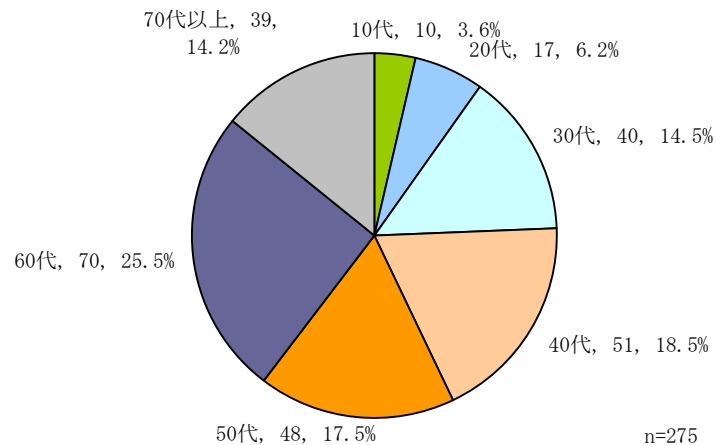
(玉川中学地域)

【1-1 回答者の性別】



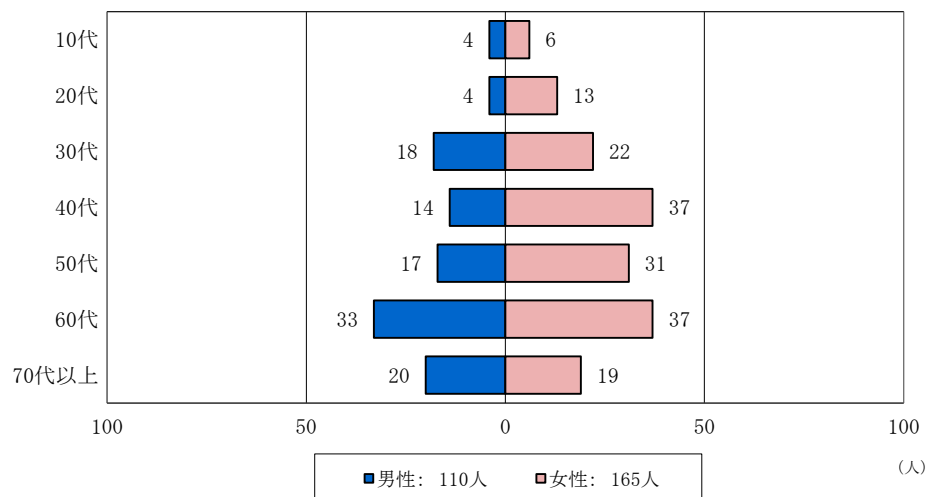
(玉川中学地域)

【1-2 回答者の年齢】

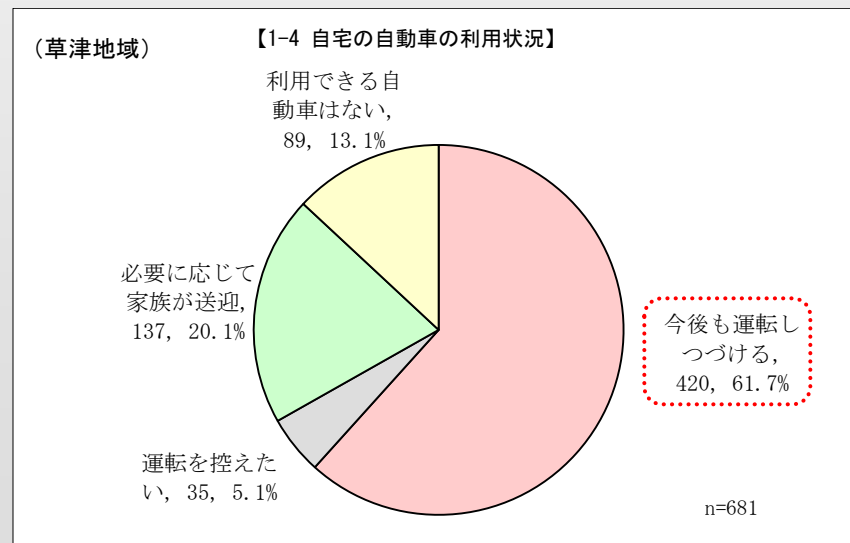
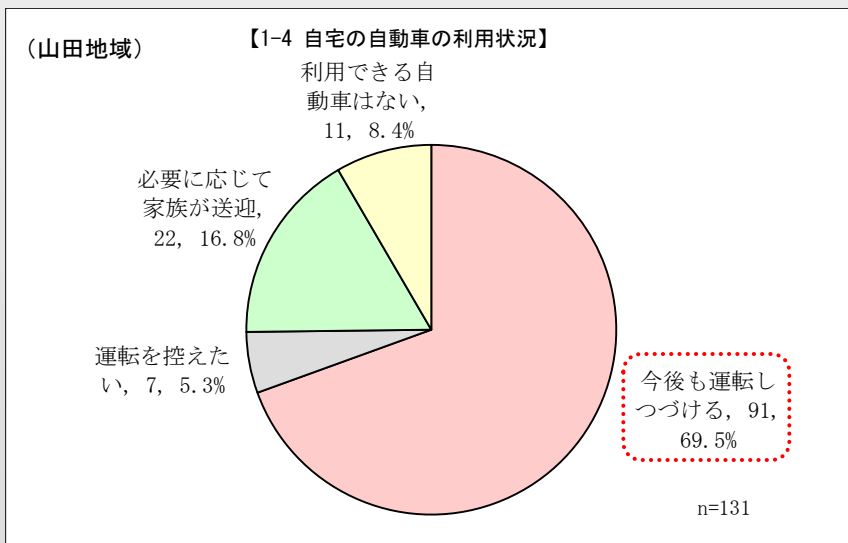
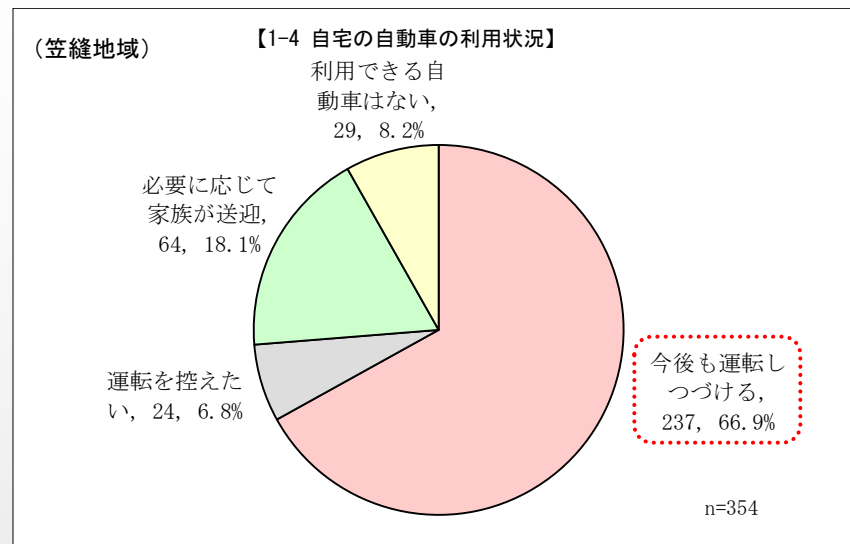
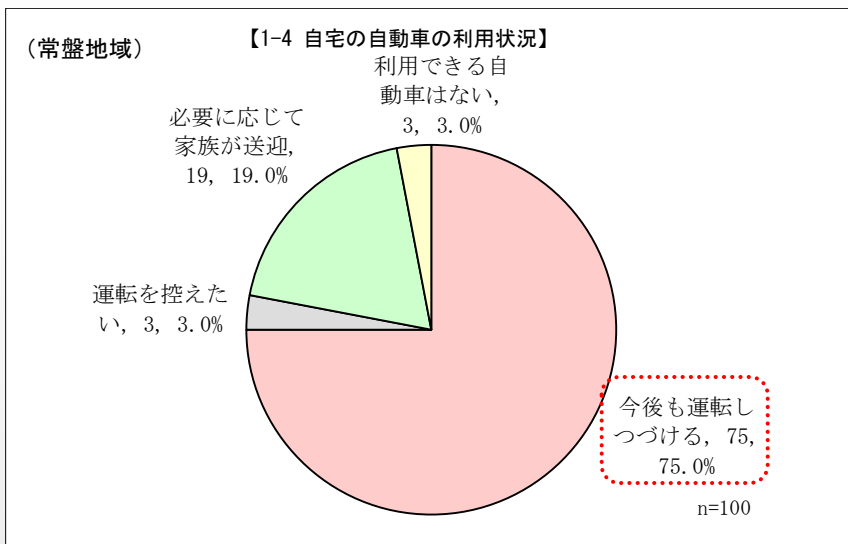


(玉川中学地域)

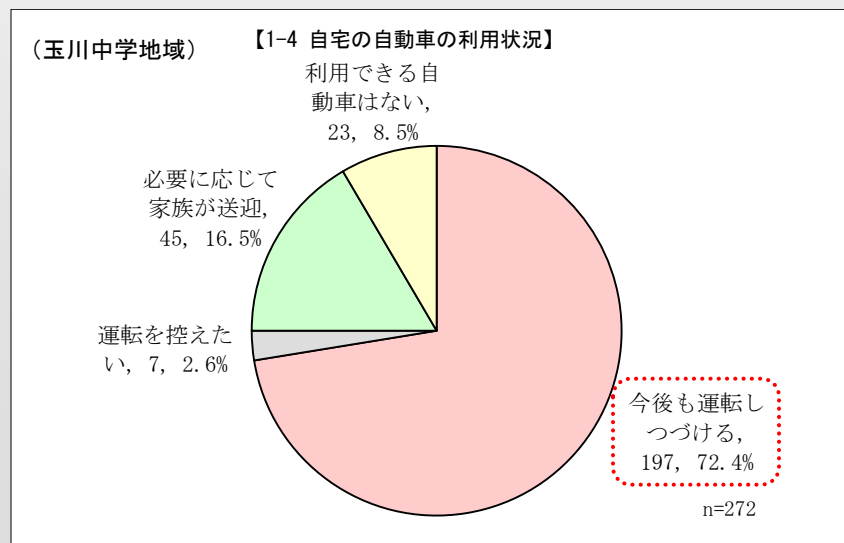
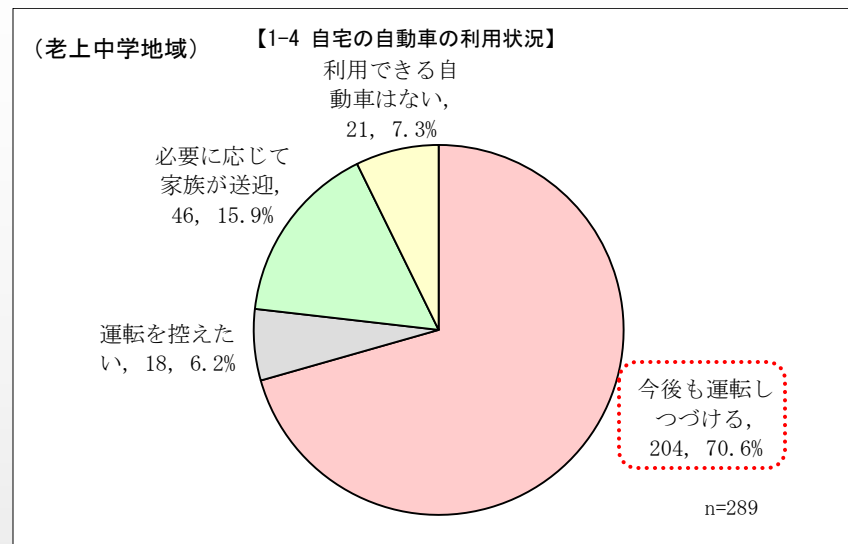
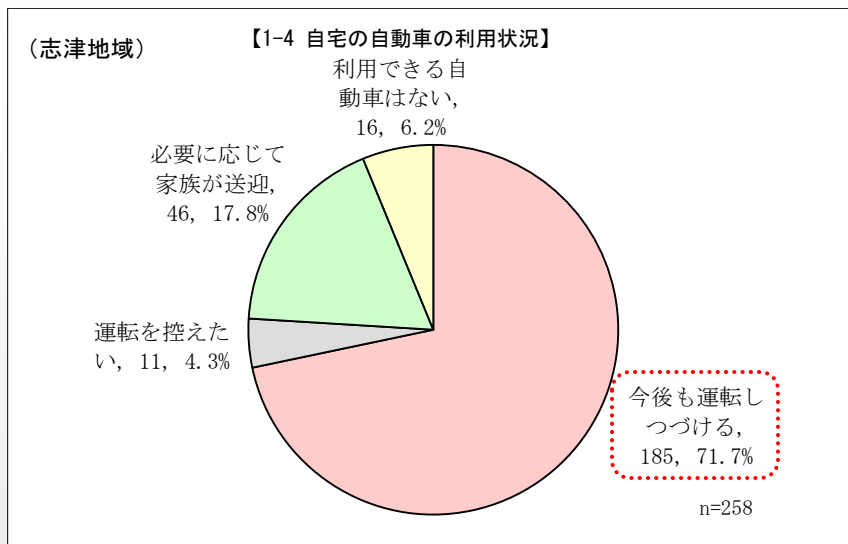
【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】



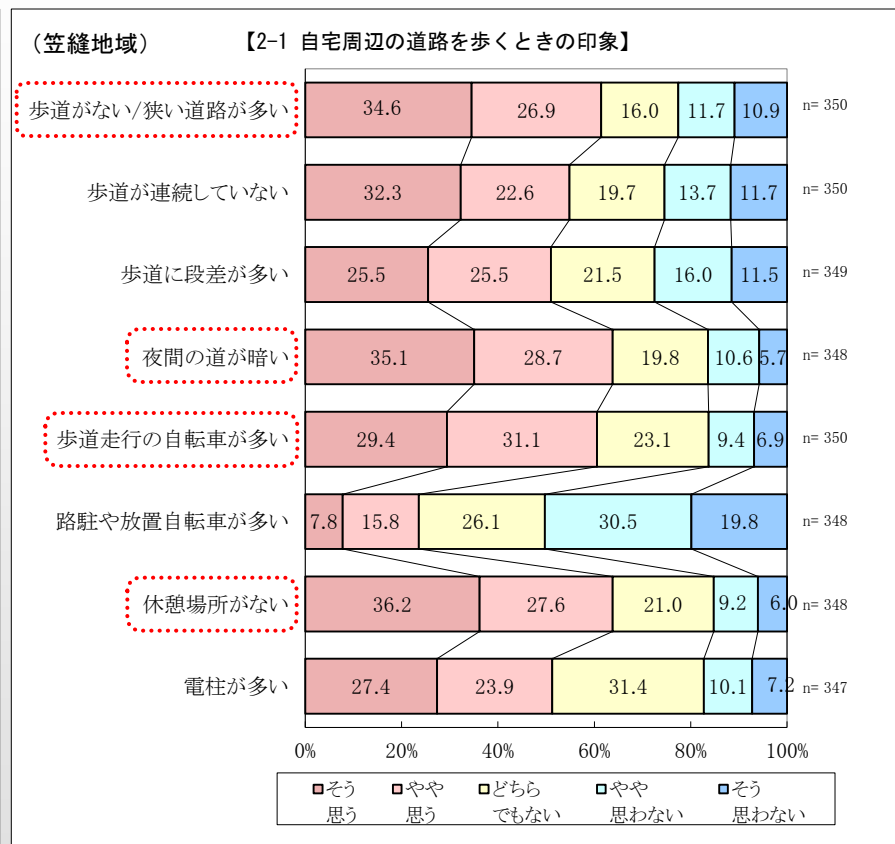
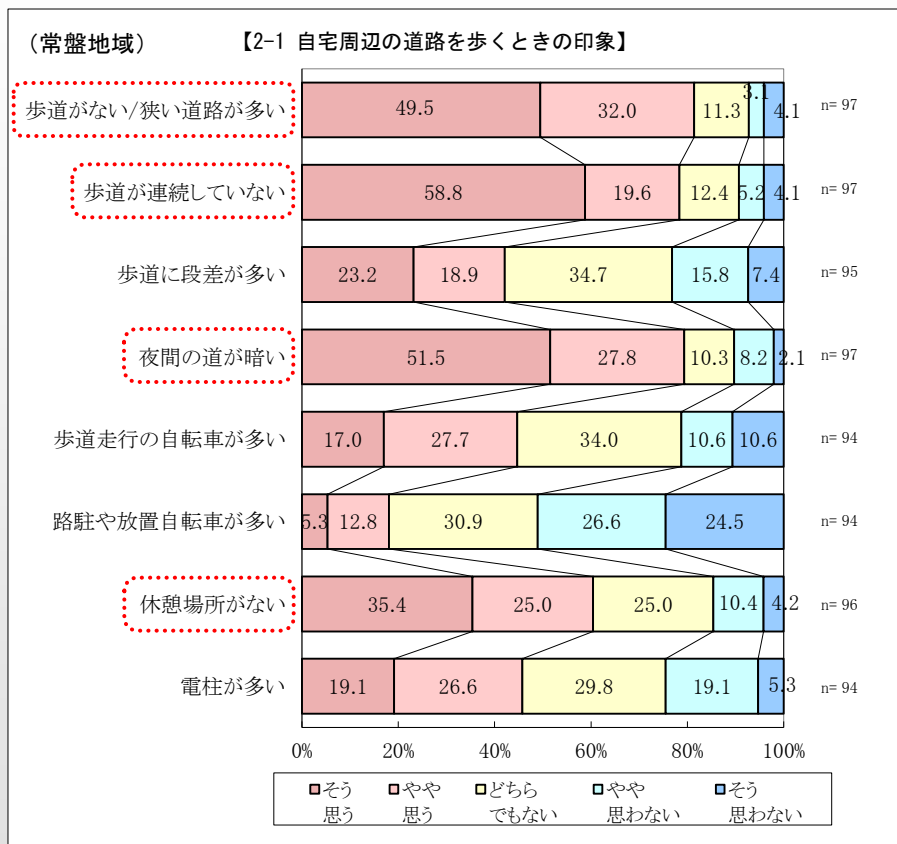
1. 回答者の属性 (質問 1-4)



1. 回答者の属性 (質問 1-4)

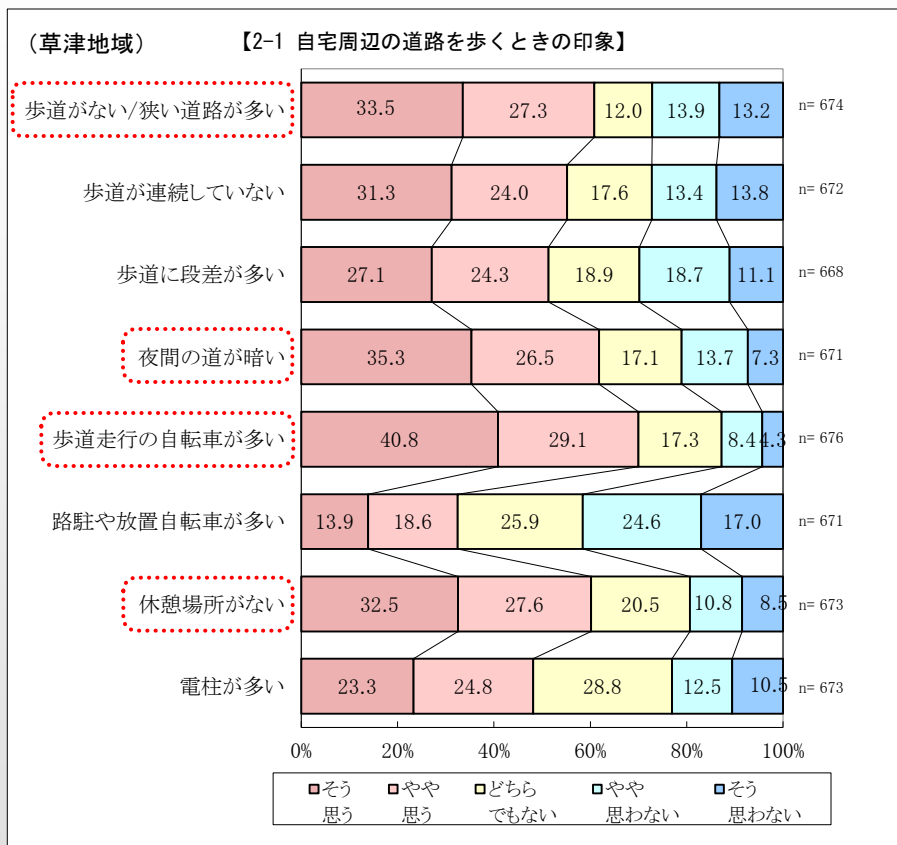
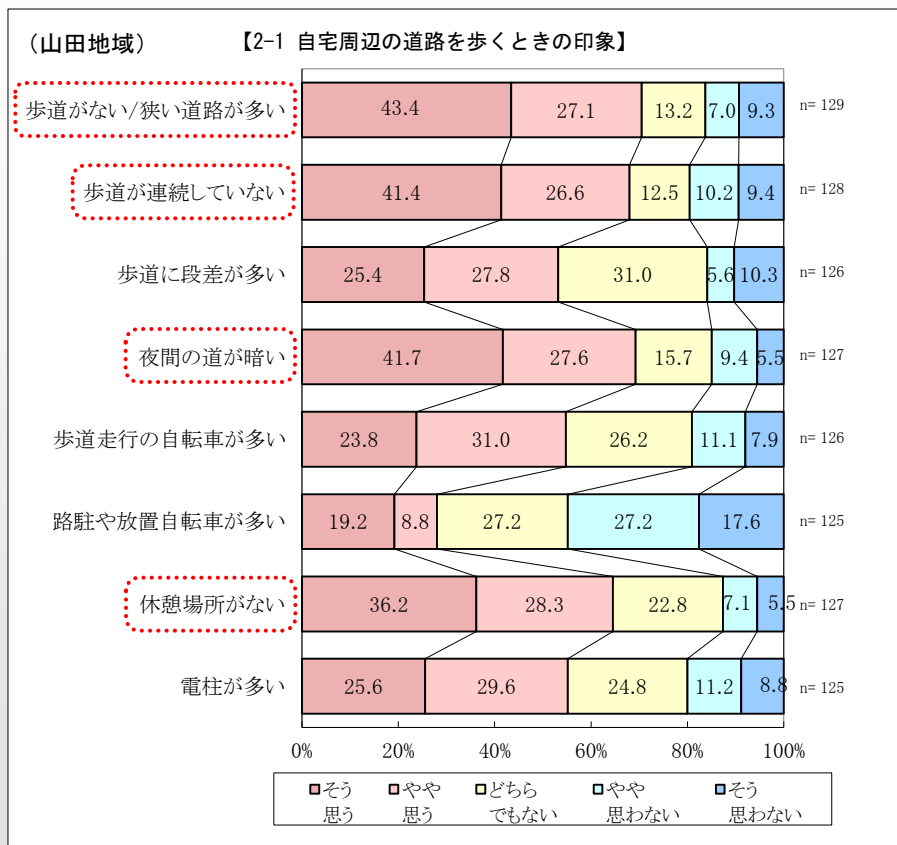


2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



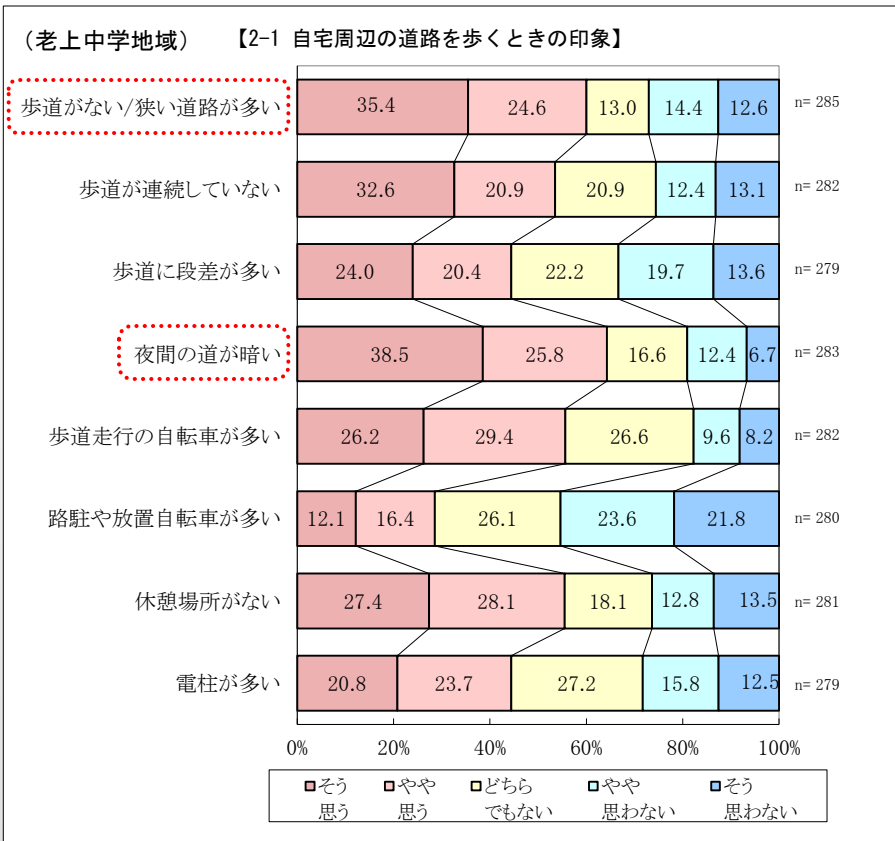
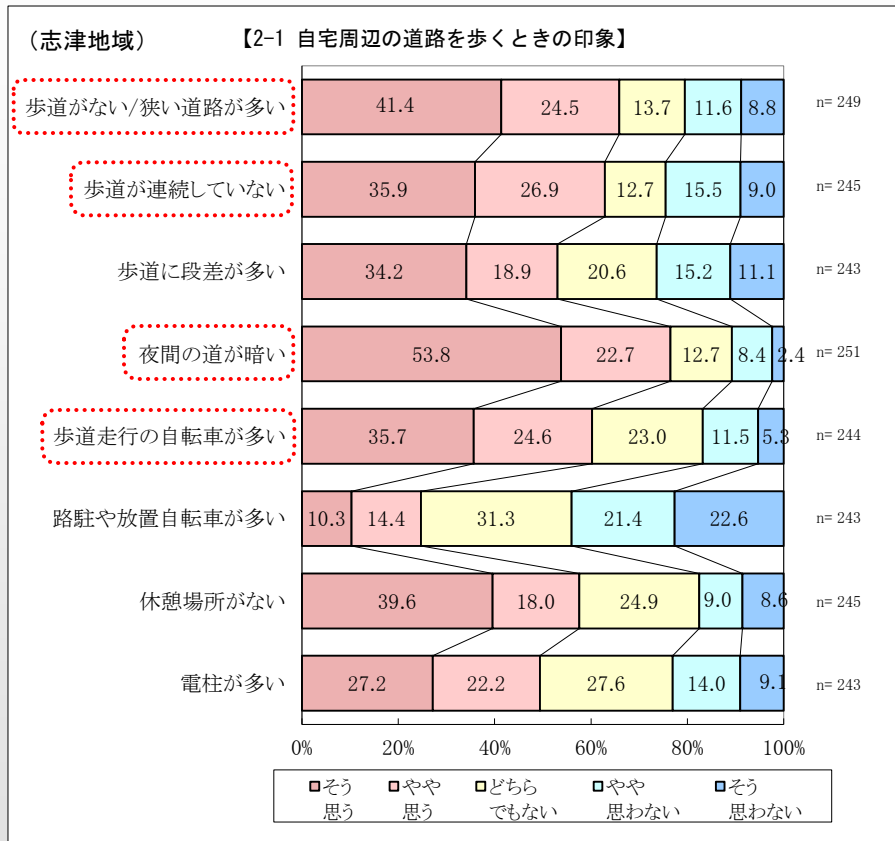
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



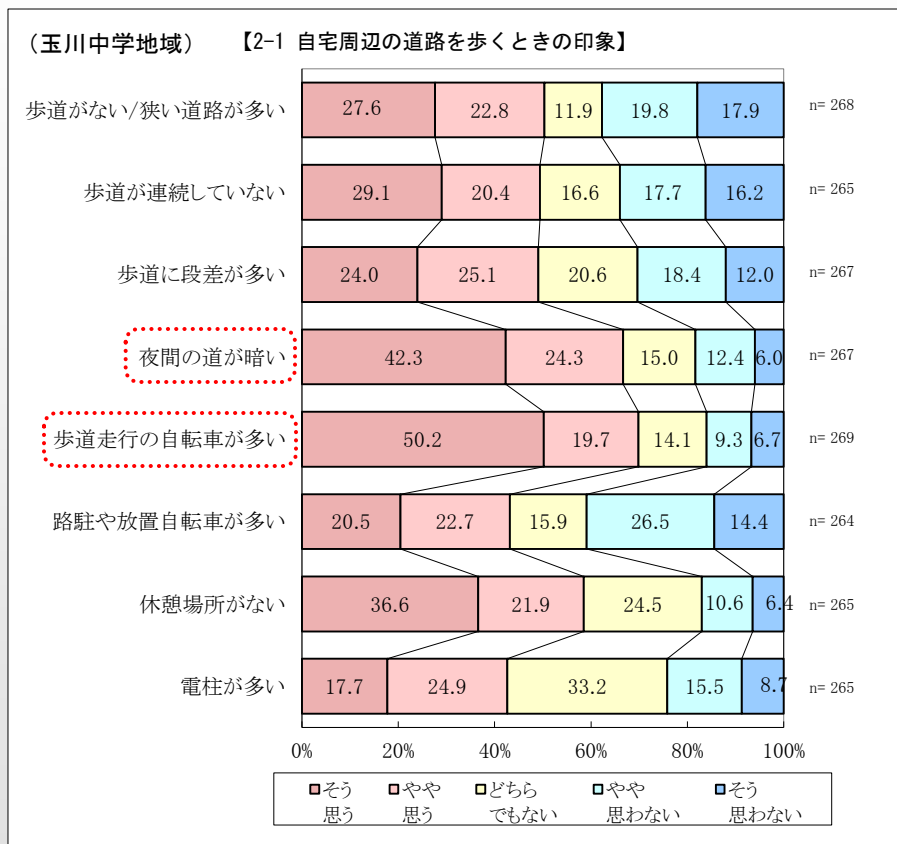
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

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

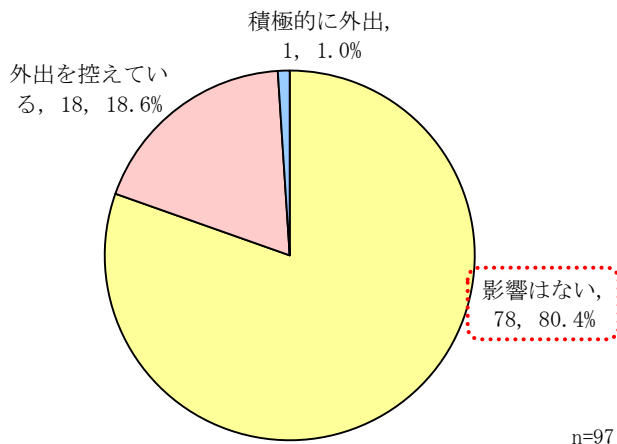
2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)



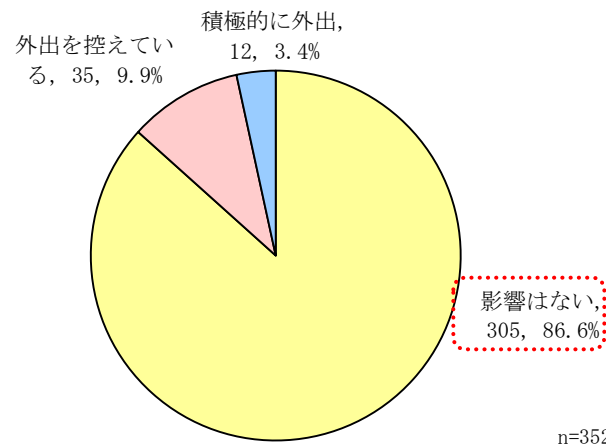
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

2. 自宅周辺の歩行環境(質問 2-2)

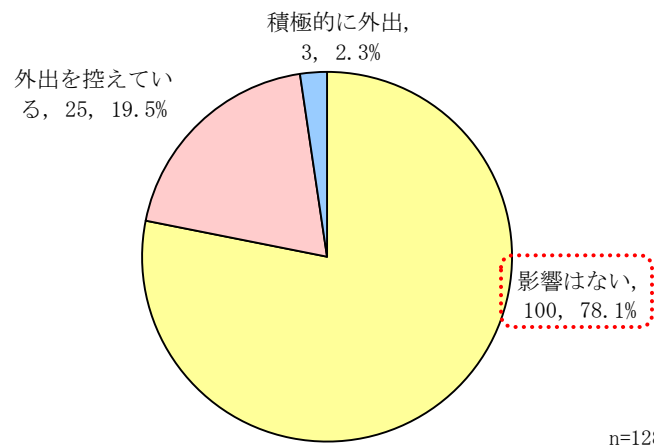
(常盤地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



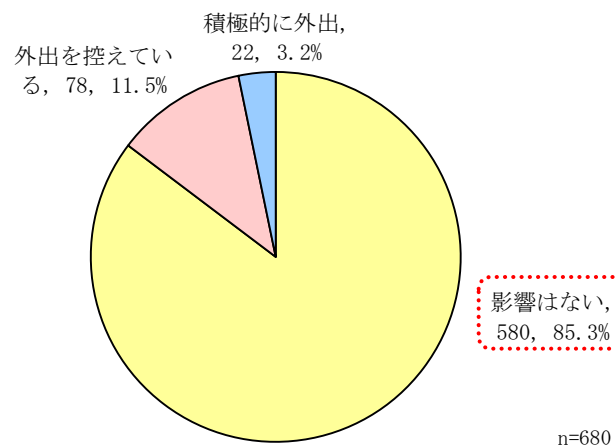
(笠縫地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



(山田地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



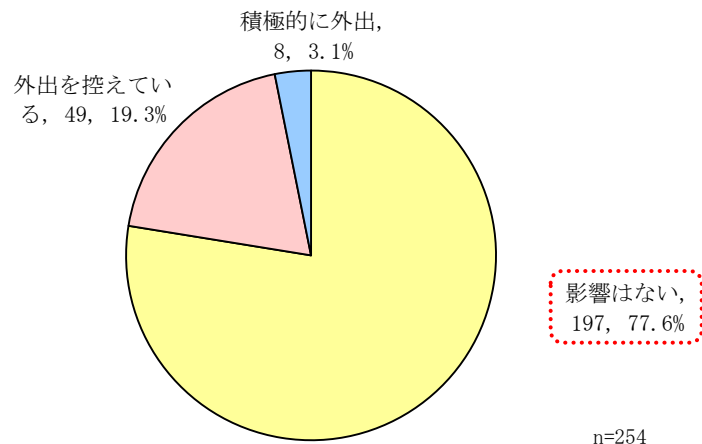
(草津地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



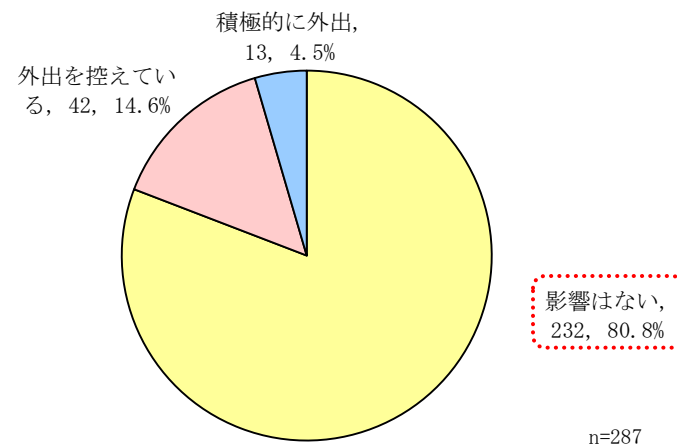
2. 自宅周辺の歩行環境(質問 2-2)

(志津地域)

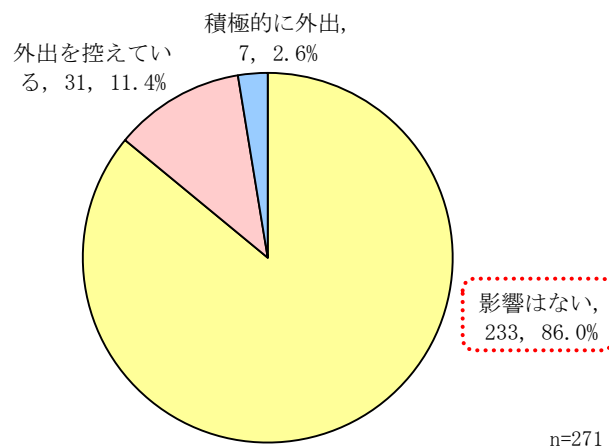
【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】



(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】

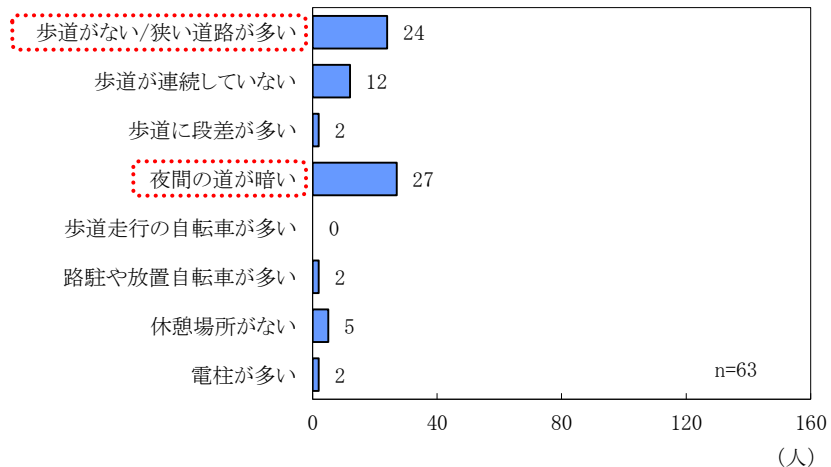


(玉川中学地域) 【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

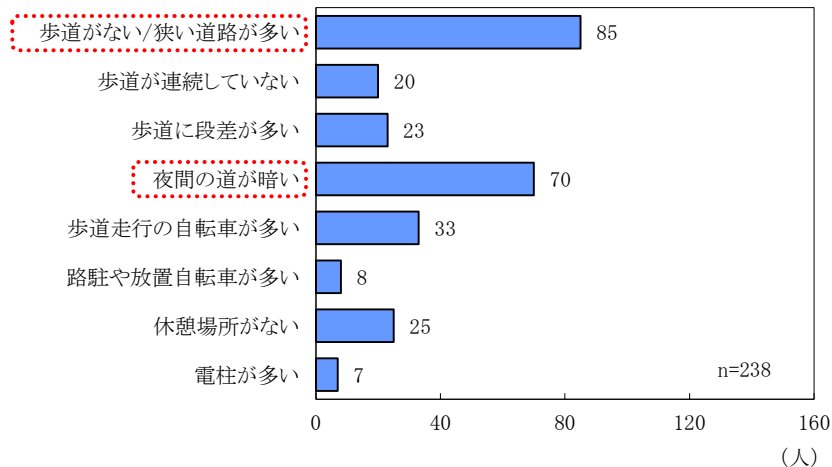


2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

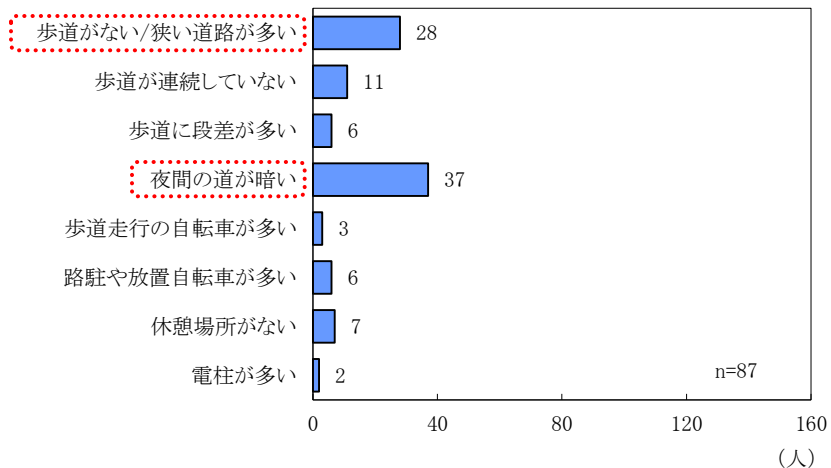
(常盤地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



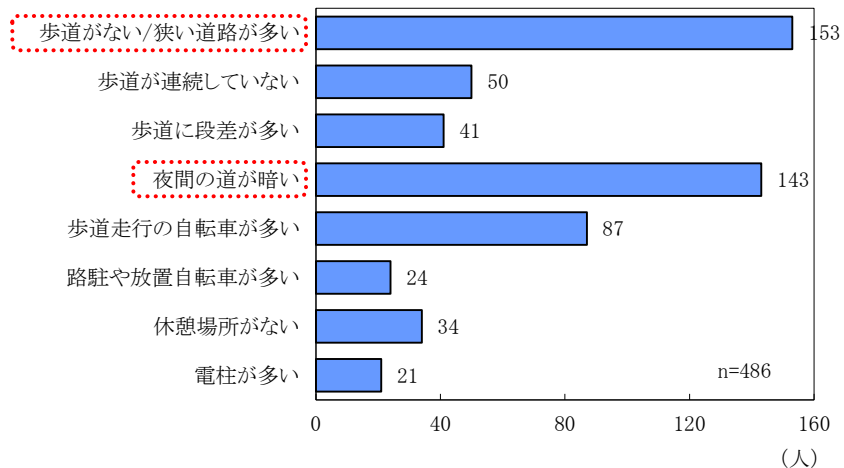
(笠縫地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



(山田地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

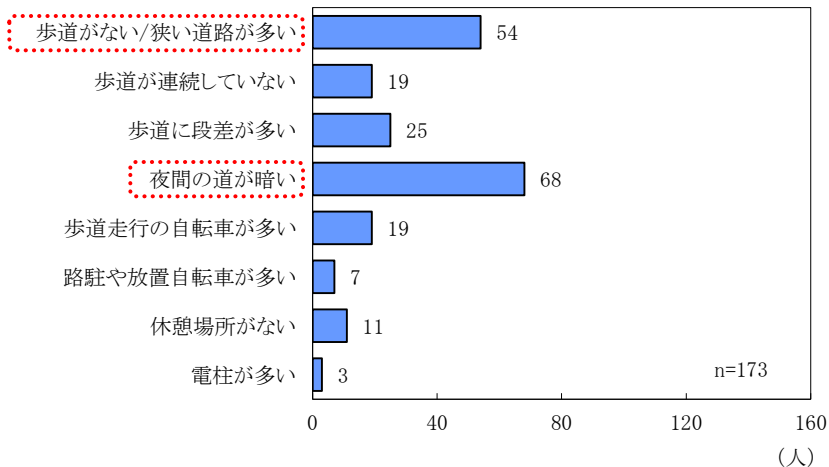


(草津地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

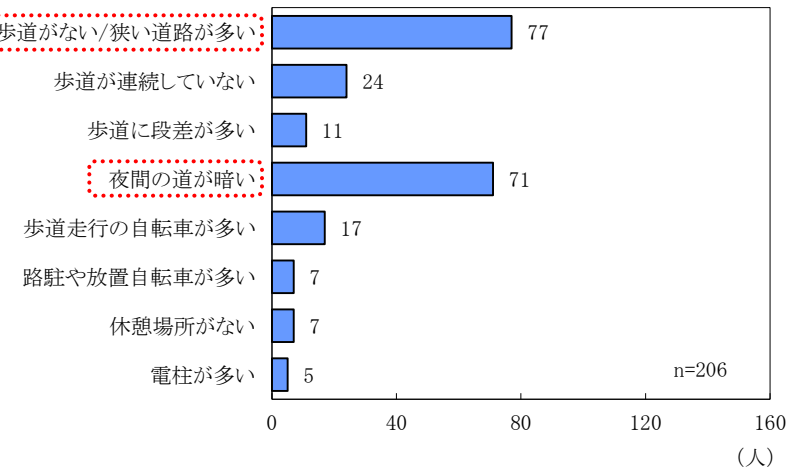


2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

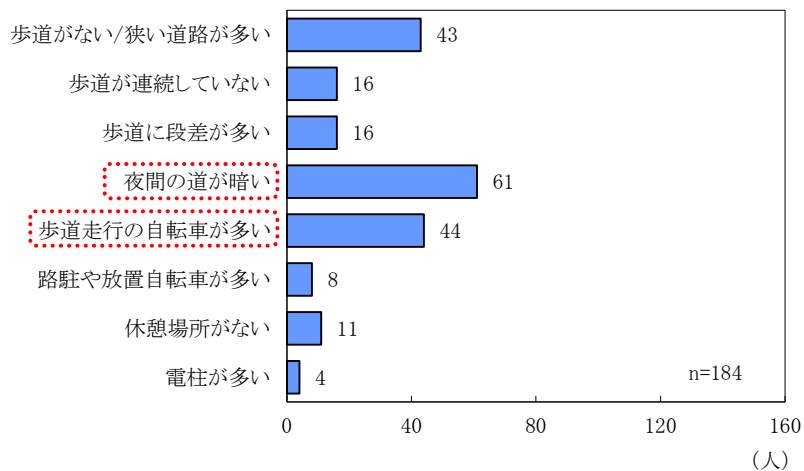
(志津地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



(老上中学地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



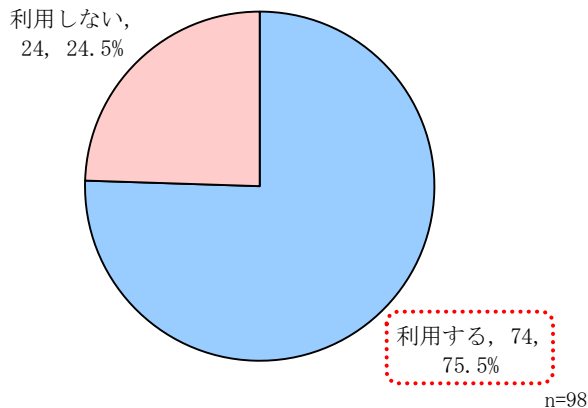
(玉川中学地域) 【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】



3. 自転車の利用 (質問 3-1)

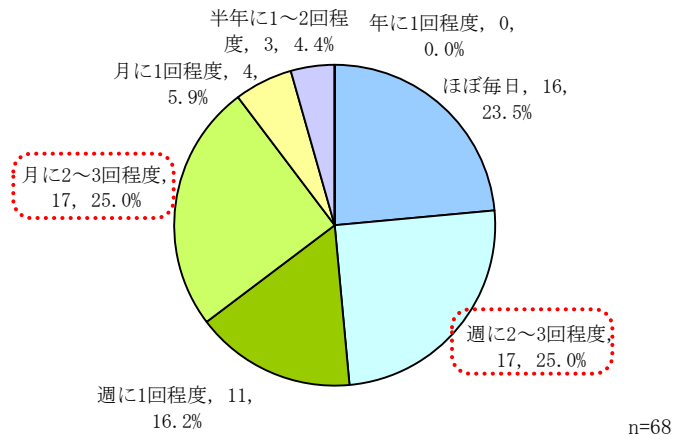
(常盤地域)

【3-1 自転車利用の有無】



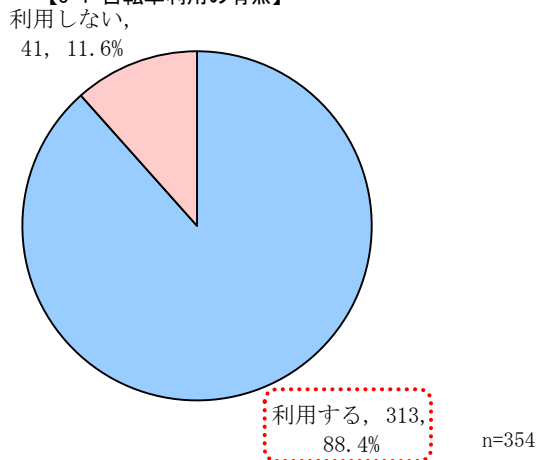
(常盤地域)

【3-1 自転車の利用頻度】



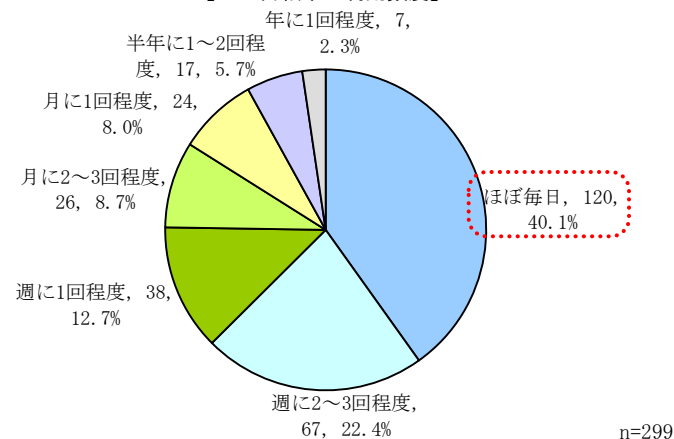
(笠縫地域)

【3-1 自転車利用の有無】



(笠縫地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

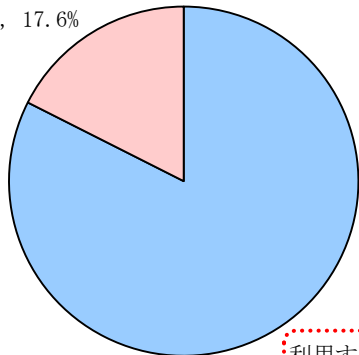


3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(山田地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,
23, 17.6%

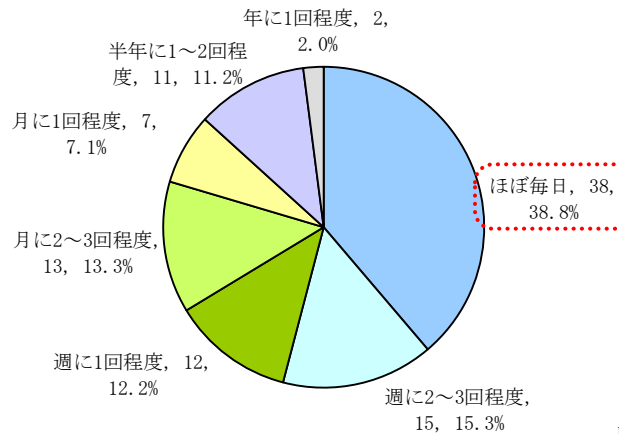


利用する, 108,
82.4%

n=131

(山田地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

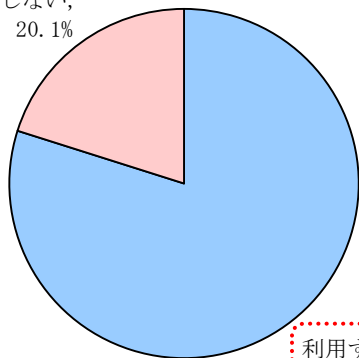


n=98

(草津地域)

【3-1 自転車利用の有無】

利用しない,
138, 20.1%

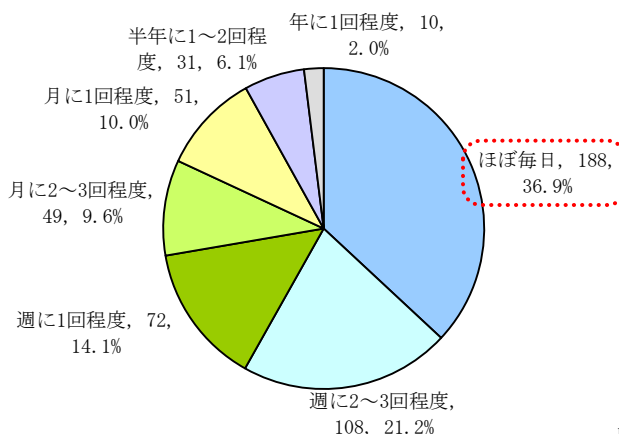


利用する, 548,
79.9%

n=686

(草津地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

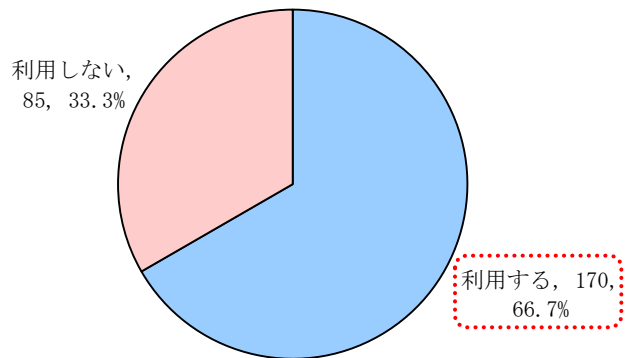


n=509

3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(志津地域)

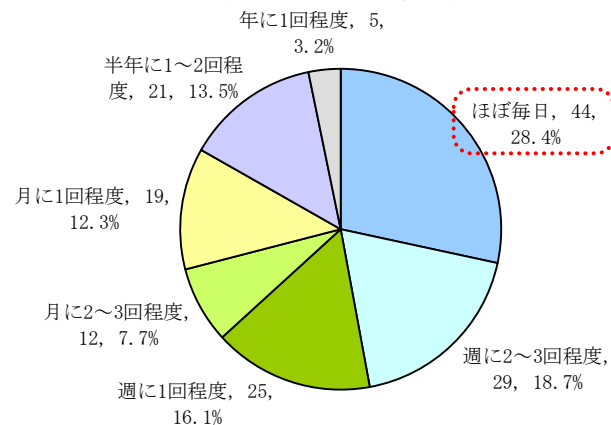
【3-1 自転車利用の有無】



n=255

(志津地域)

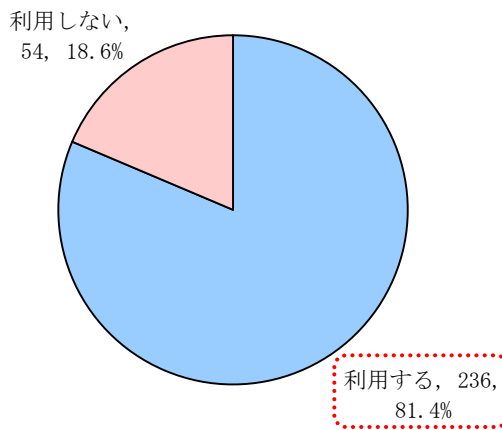
【3-1 自転車の利用頻度】



n=155

(老上中学地域)

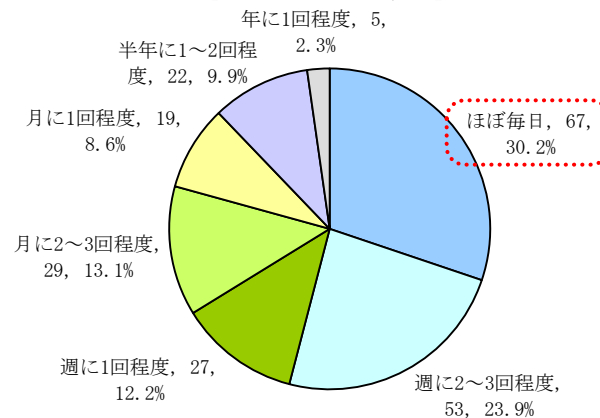
【3-1 自転車利用の有無】



n=290

(老上中学地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

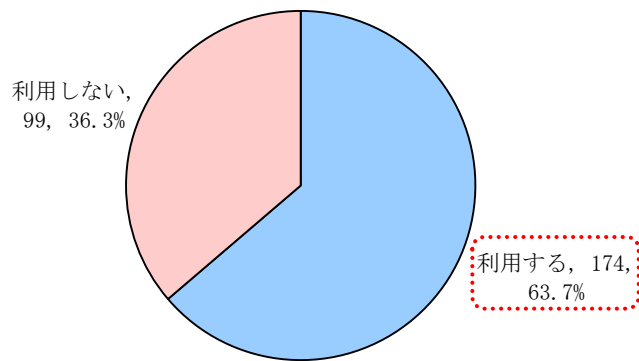


n=222

3. 自転車の利用 (質問 3-1)

(玉川中学地域)

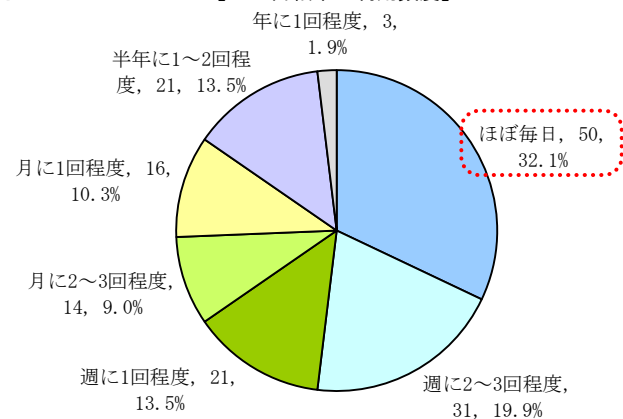
【3-1 自転車利用の有無】



n=273

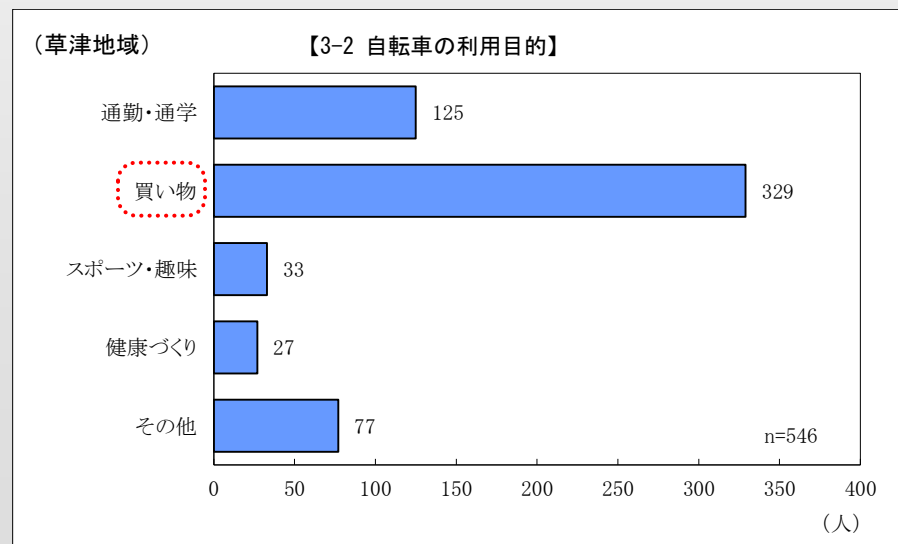
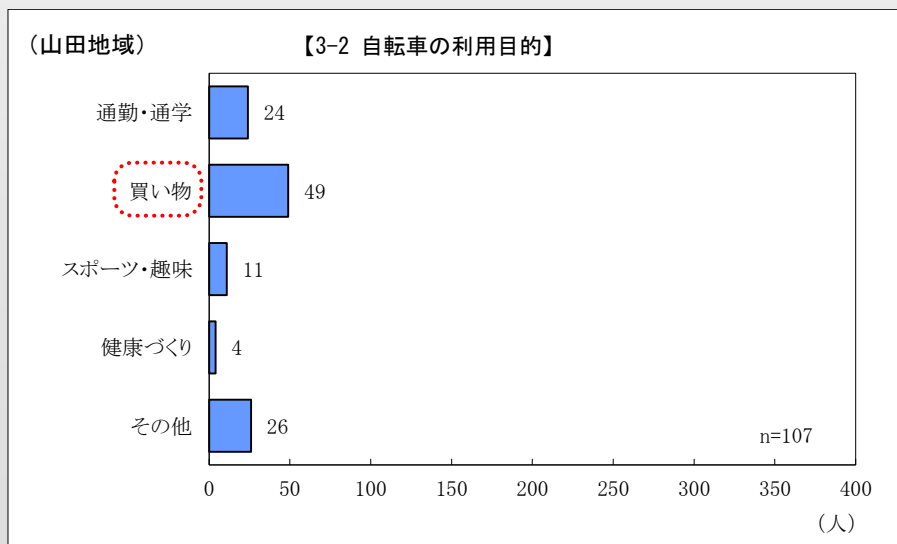
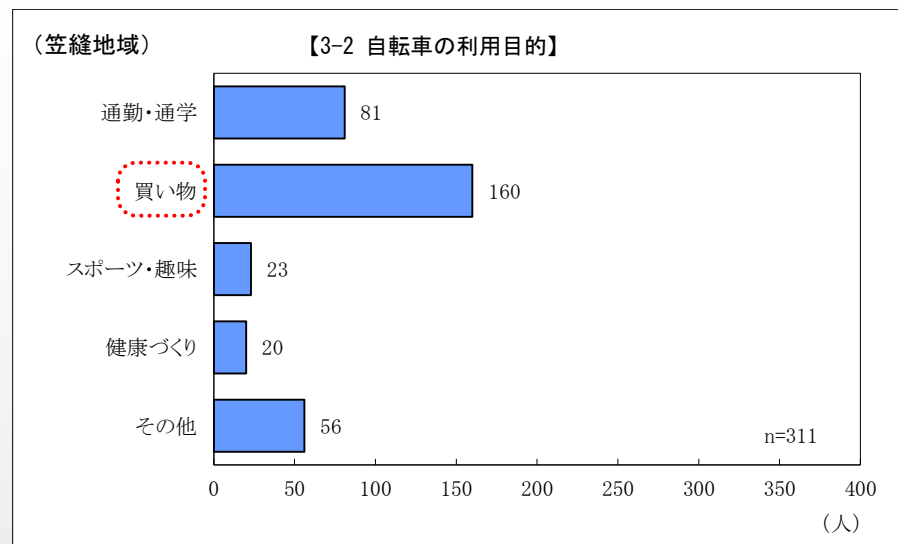
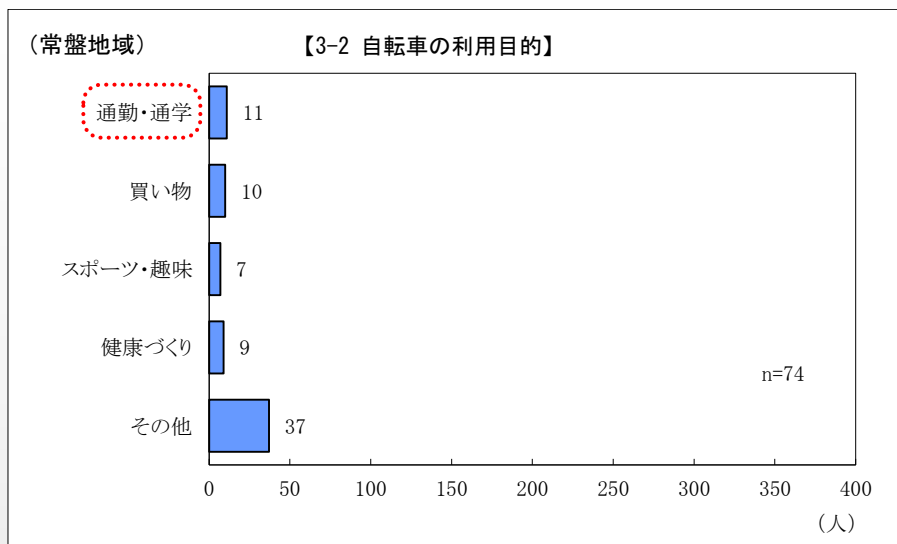
(玉川中学地域)

【3-1 自転車の利用頻度】

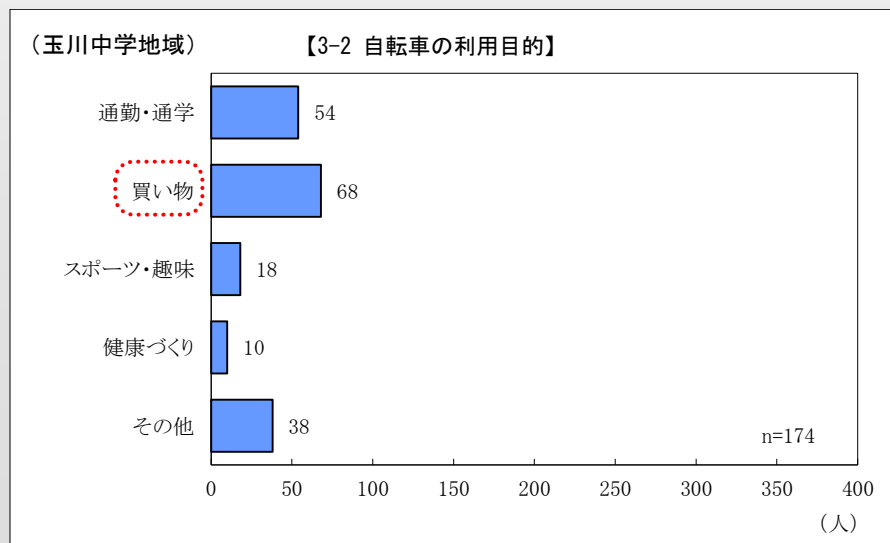
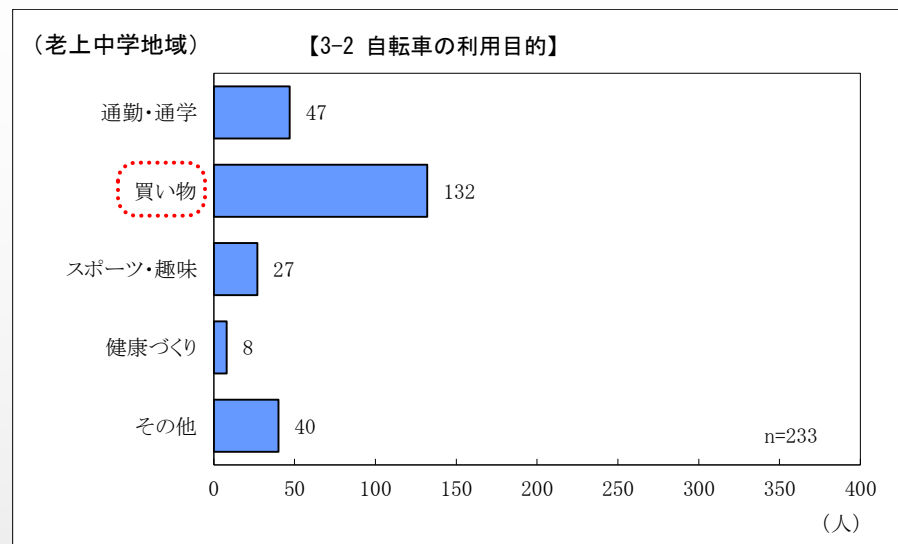
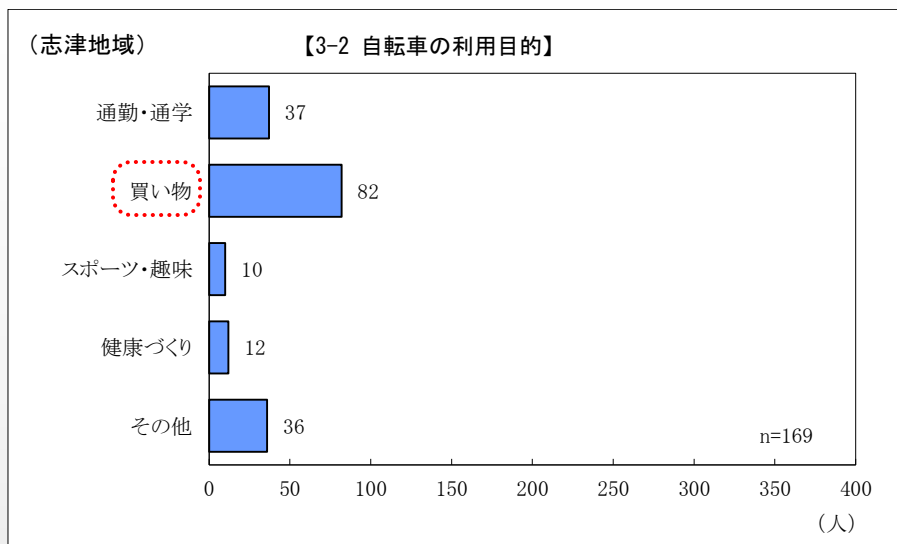


n=156

3. 自転車の利用 (質問 3-2)

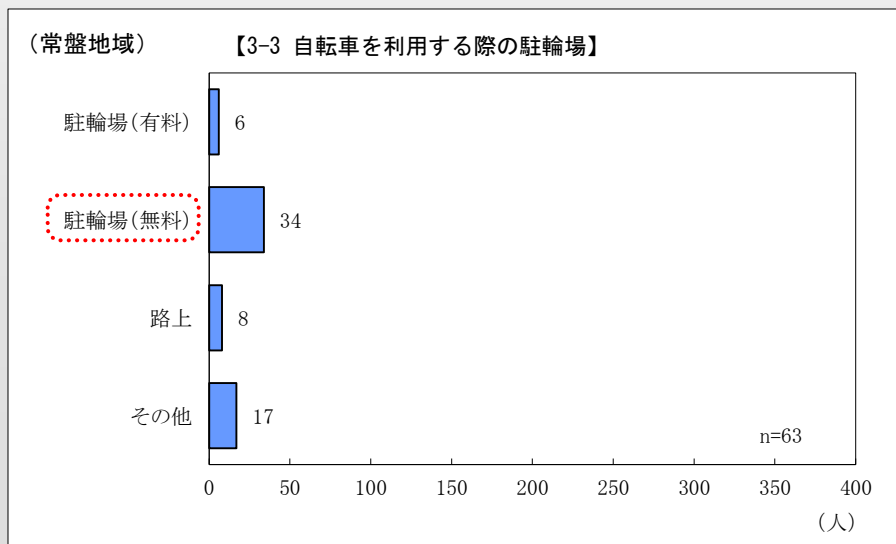
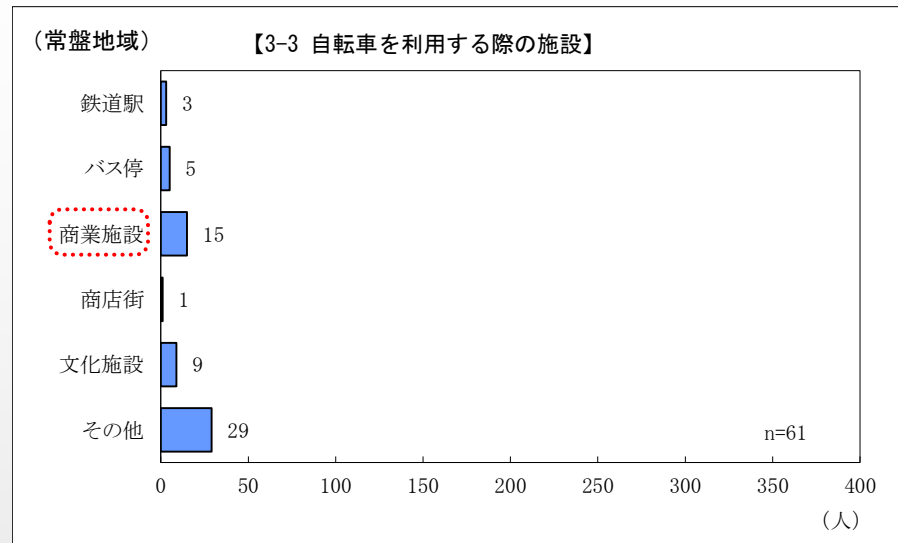
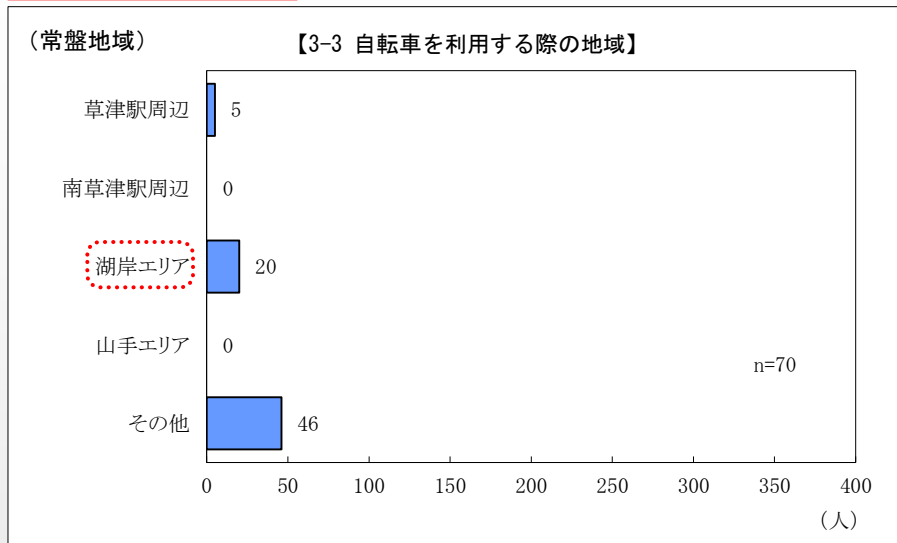


3. 自転車の利用 (質問 3-2)



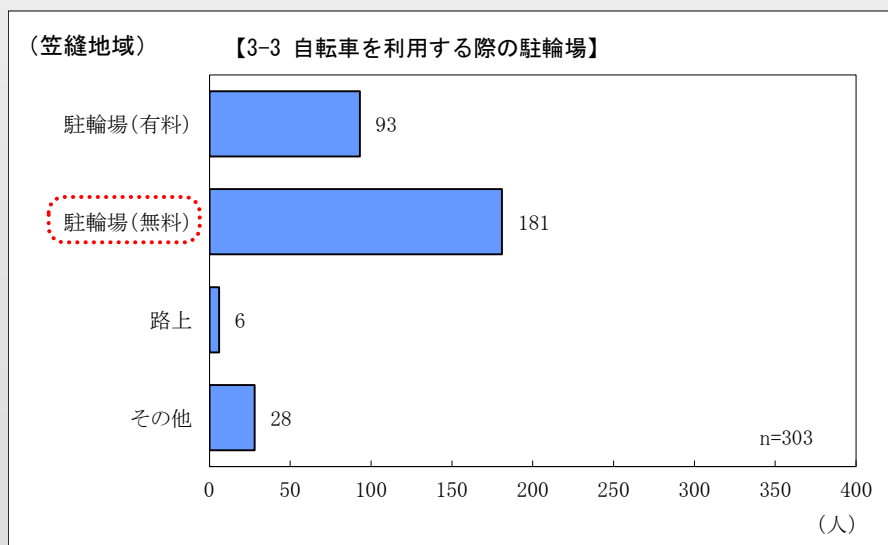
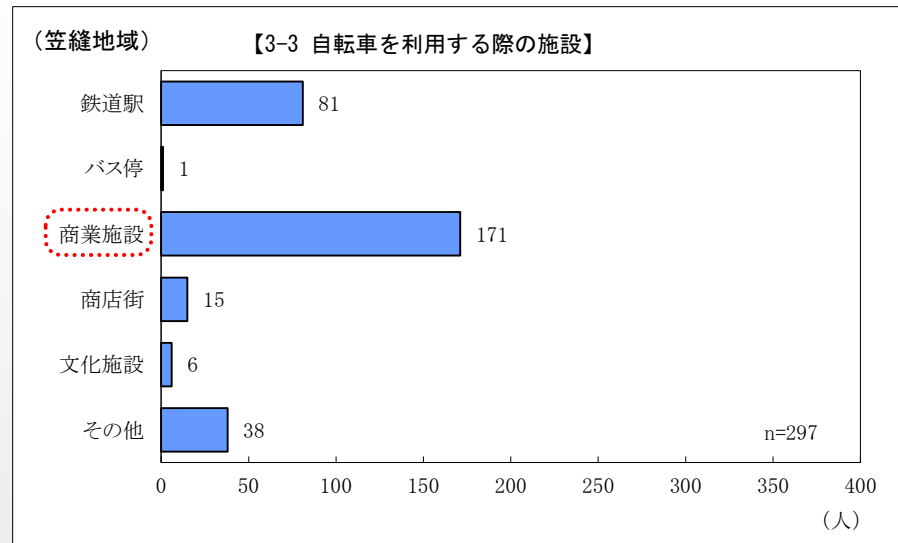
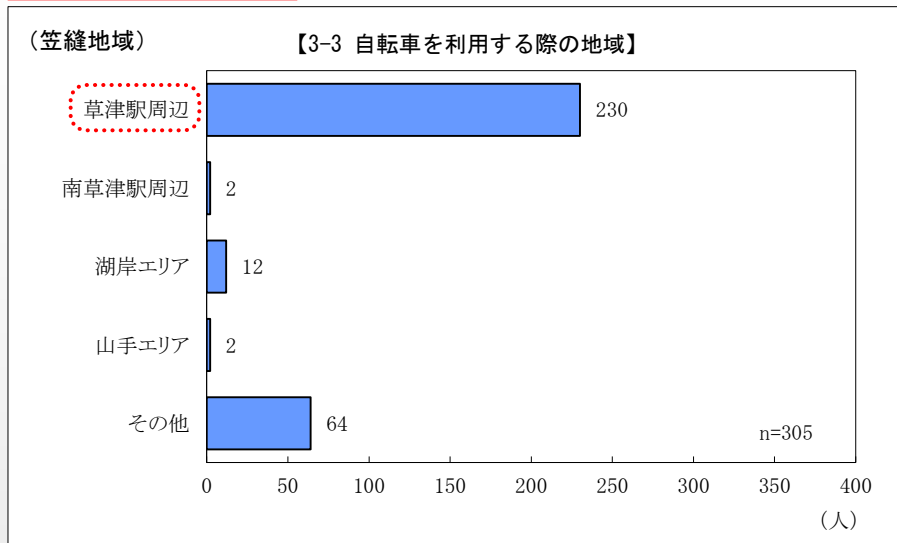
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

① 常盤地域



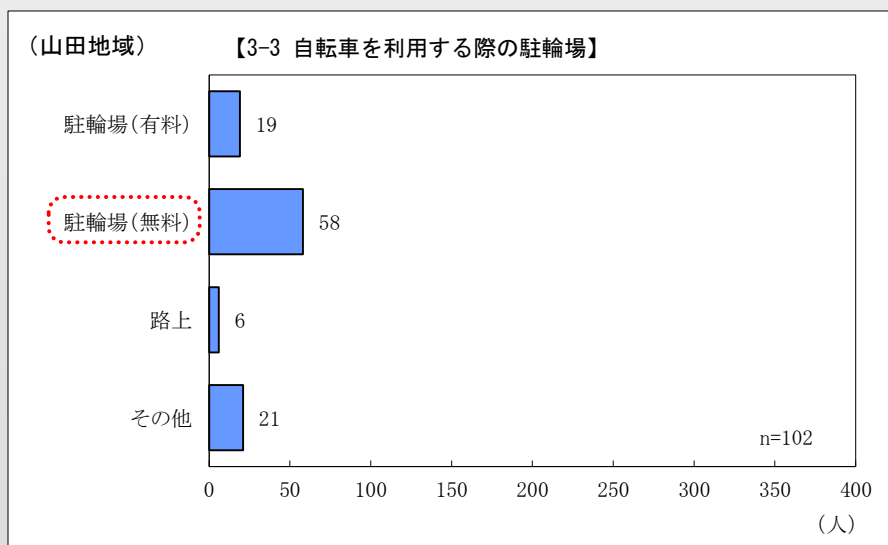
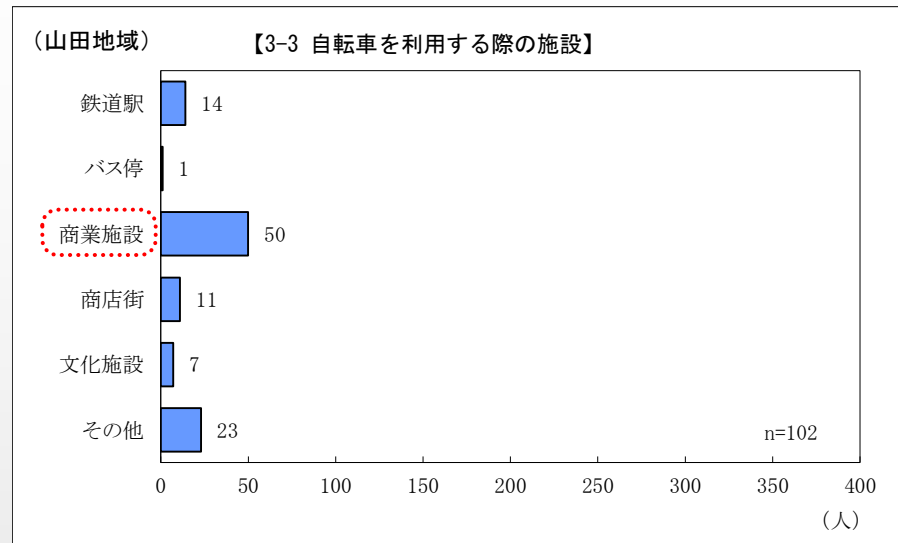
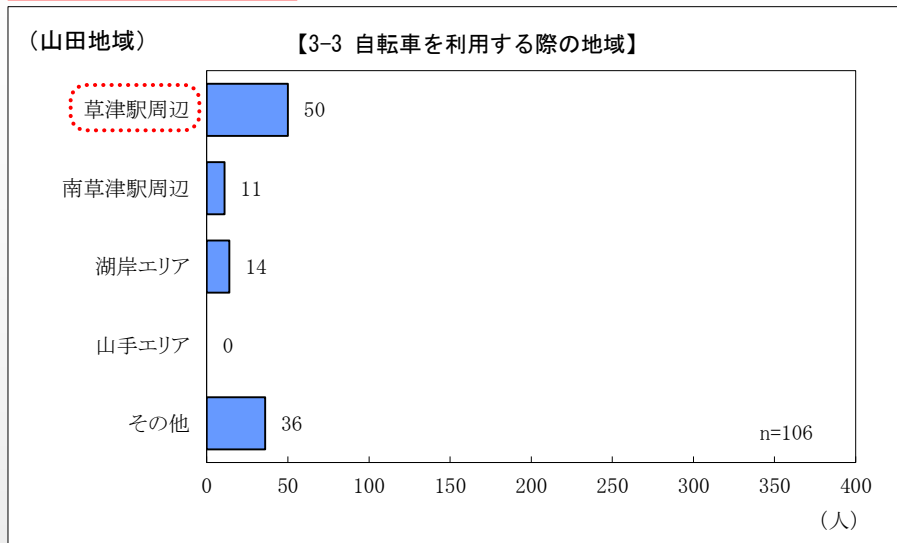
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

② 笠縫地域



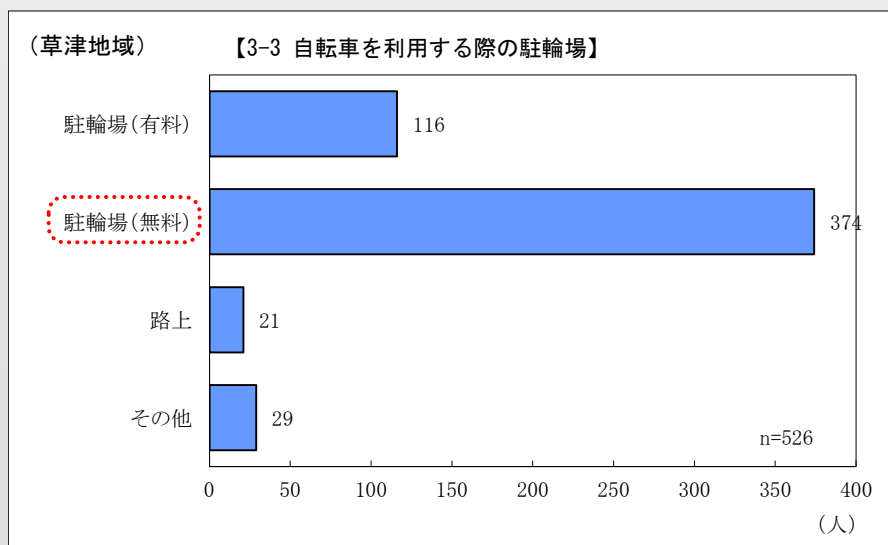
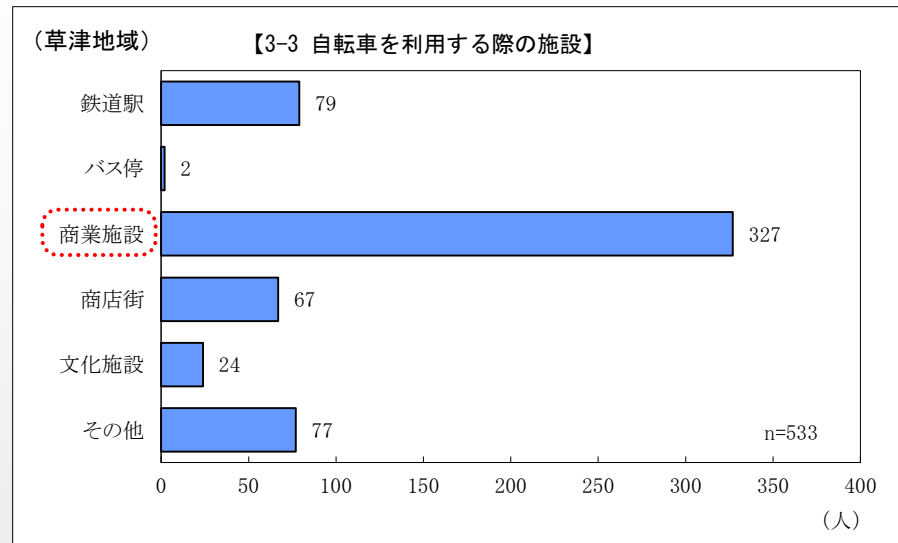
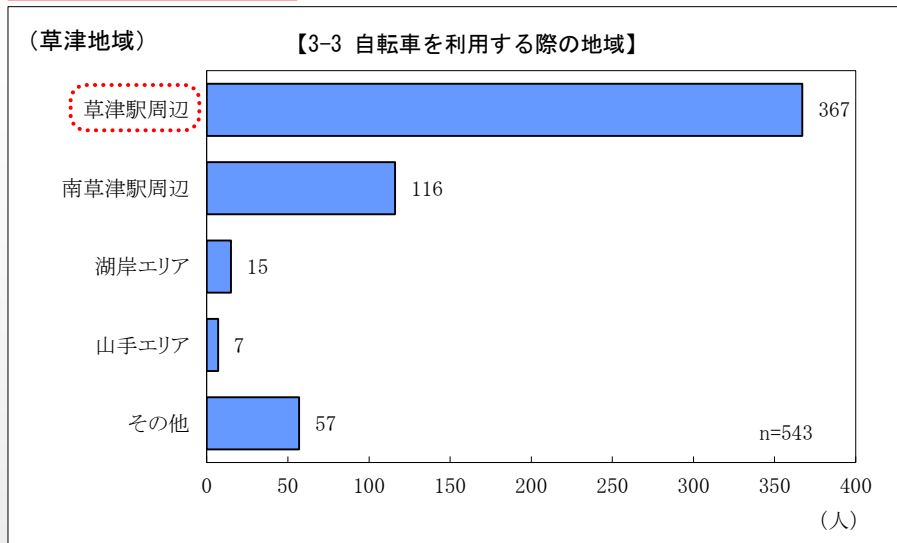
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

③ 山田地域



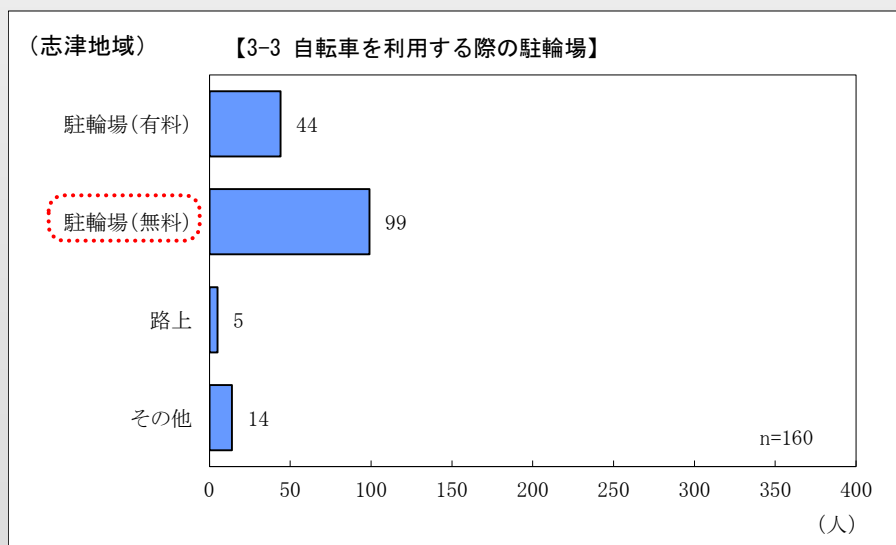
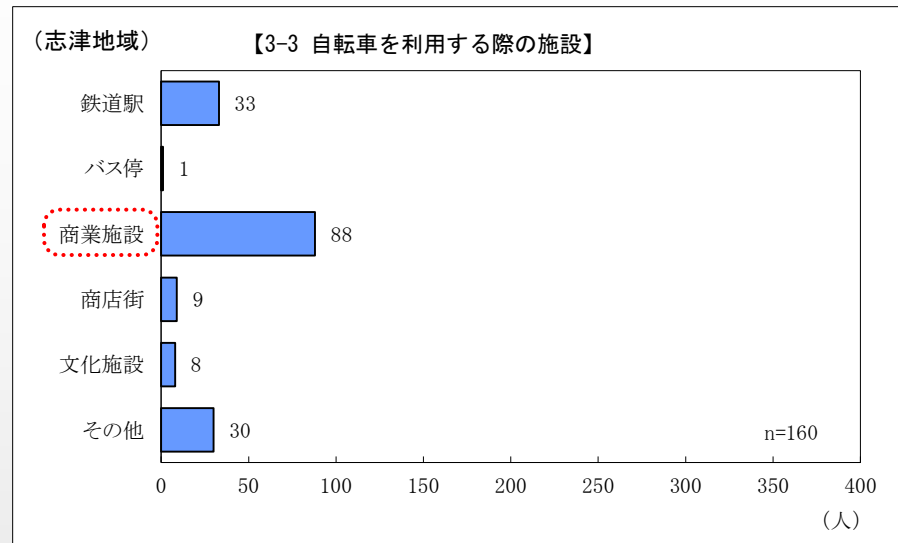
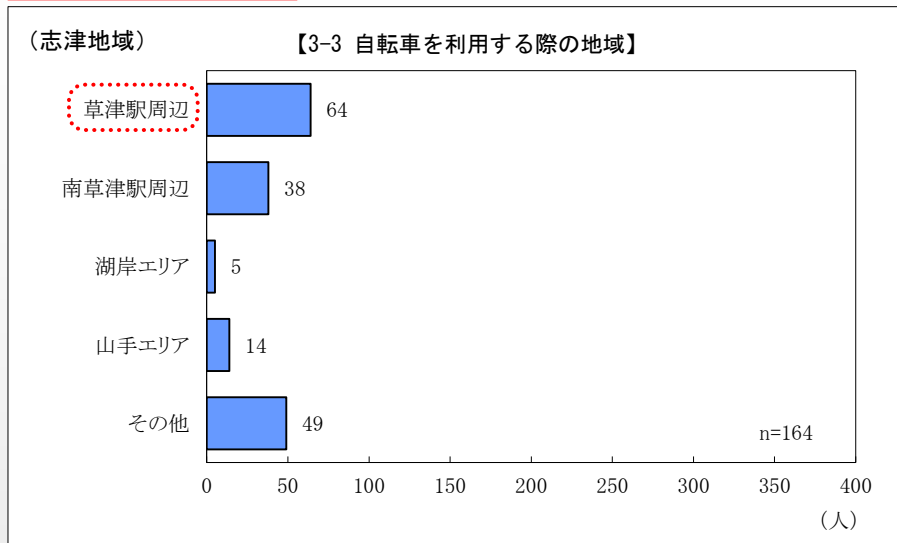
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

④草津地域



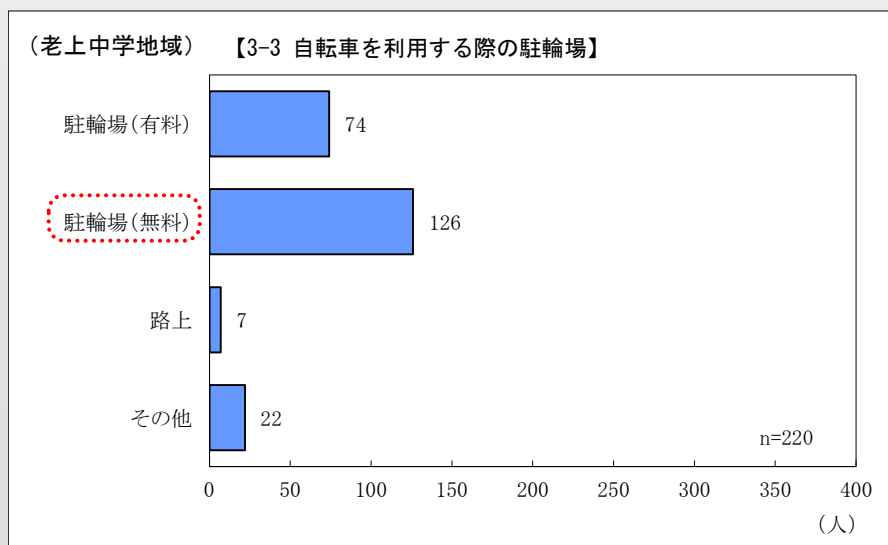
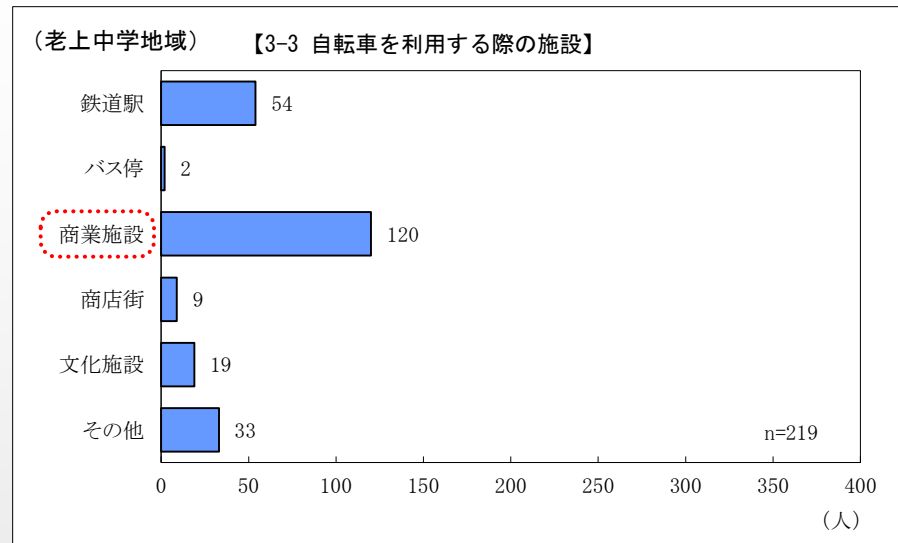
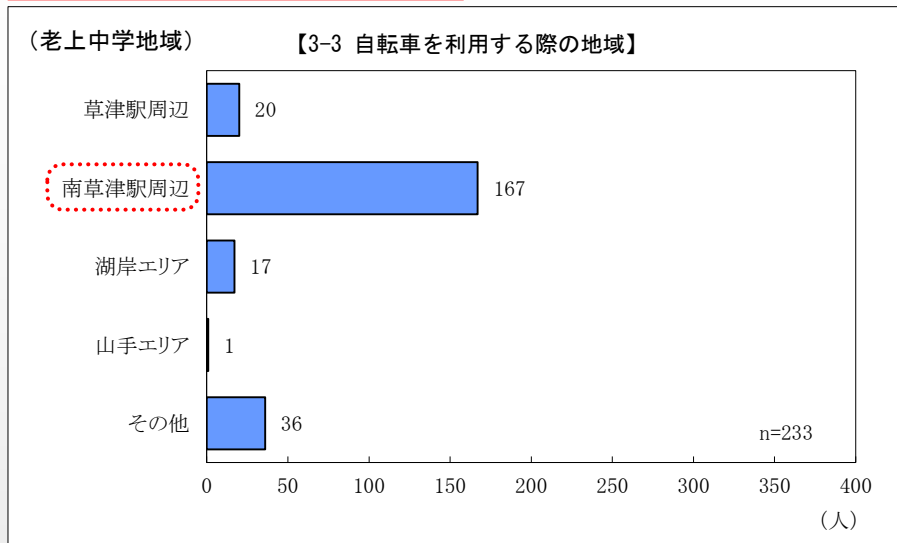
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

⑤ 志津地域



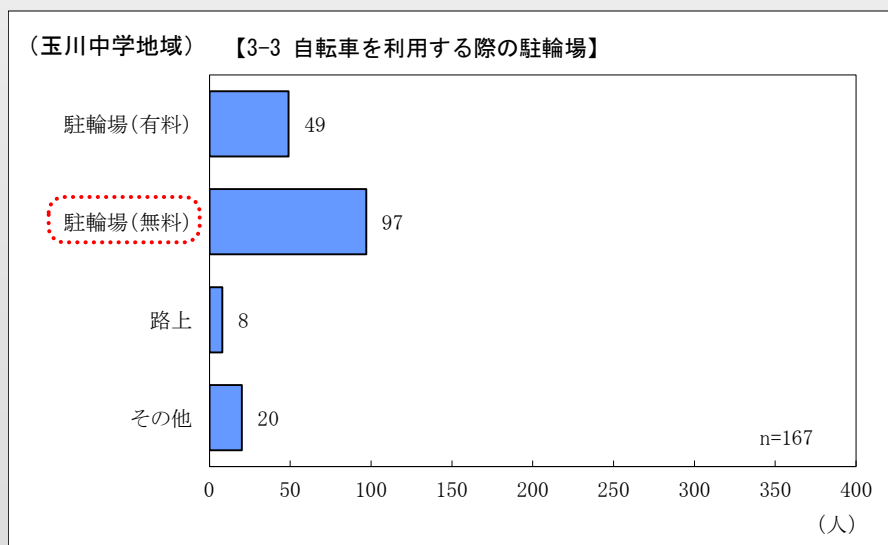
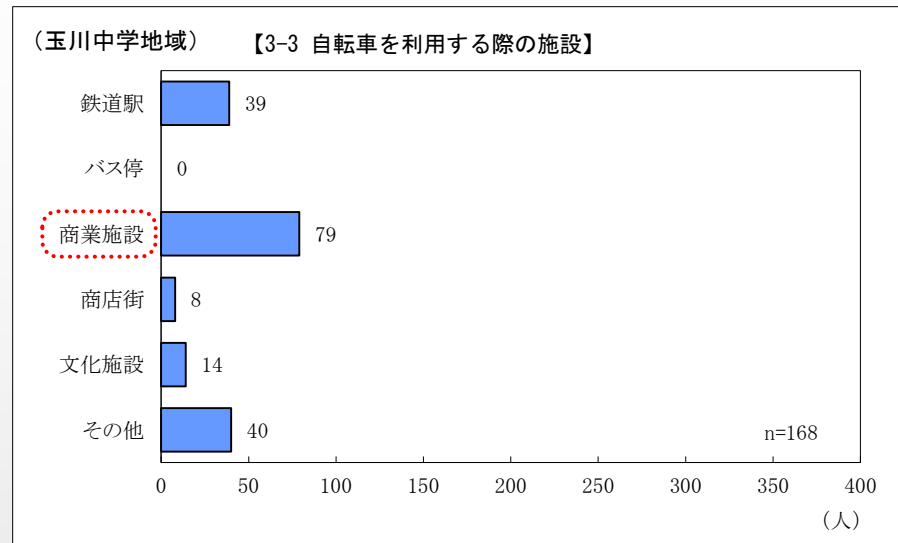
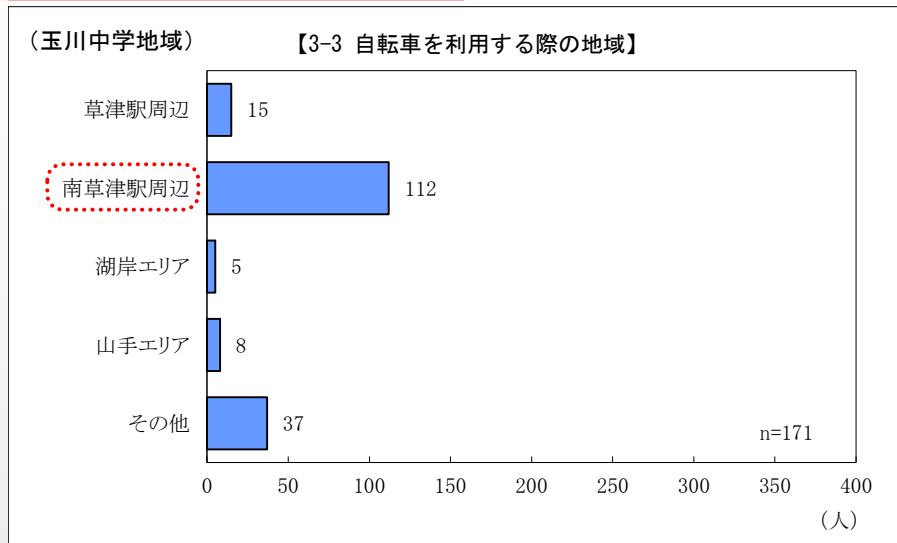
3. 自転車の利用 (質問 3-3)

⑥ 老上中学校地域

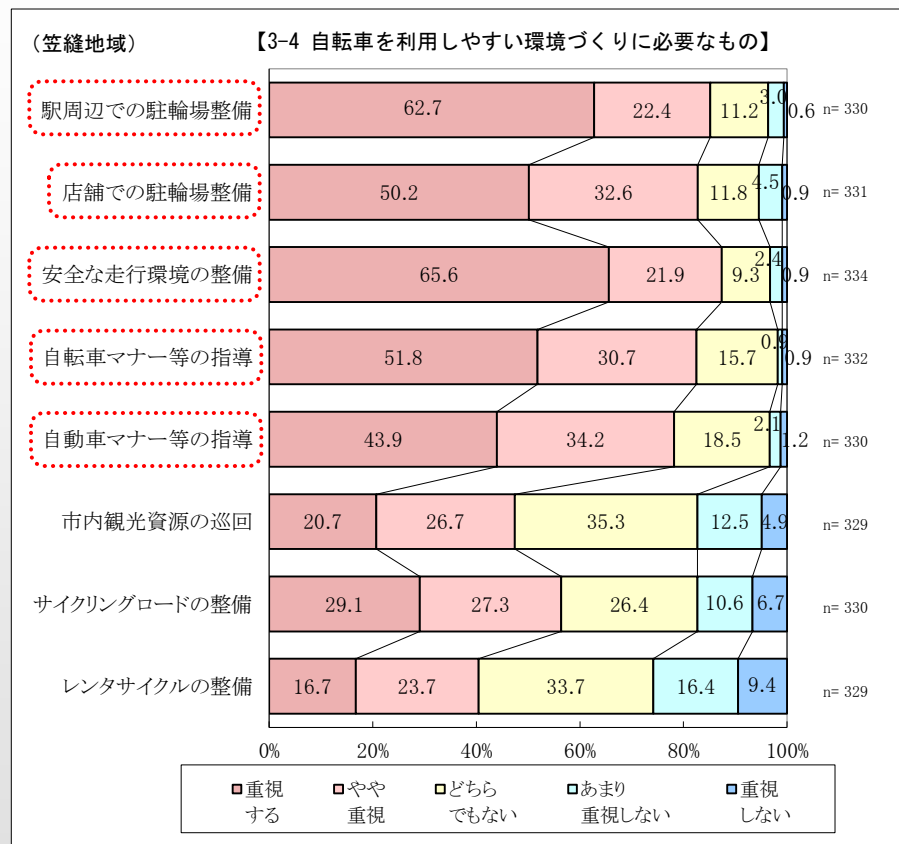
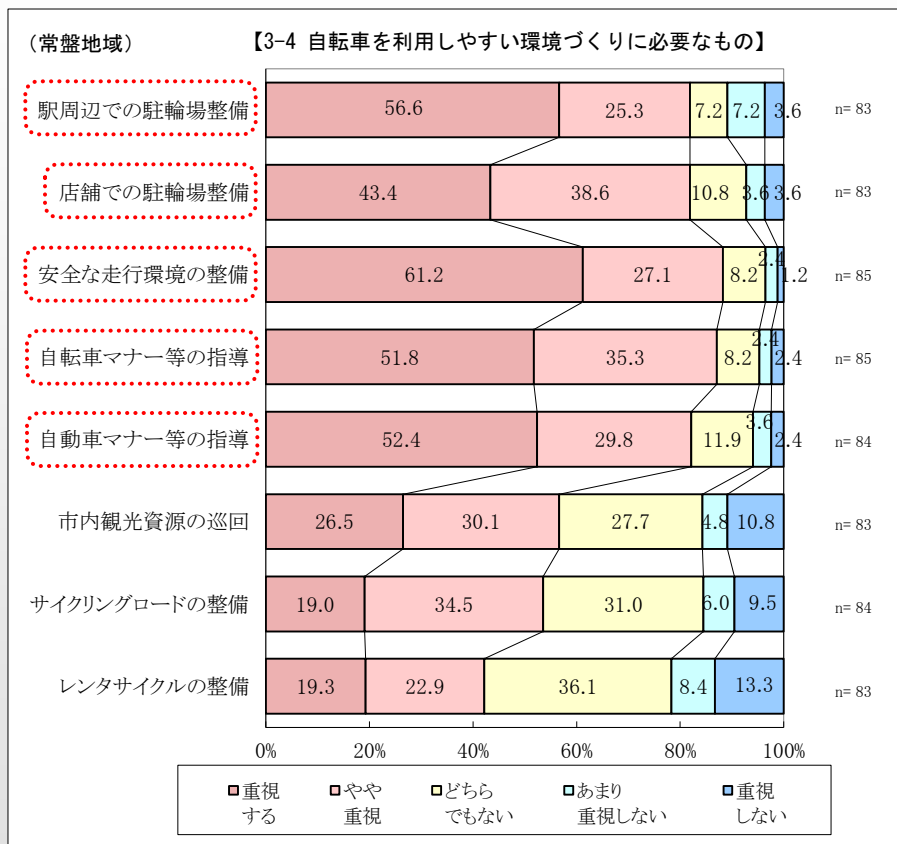


3. 自転車の利用 (質問 3-3)

⑦ 玉川中学校地域

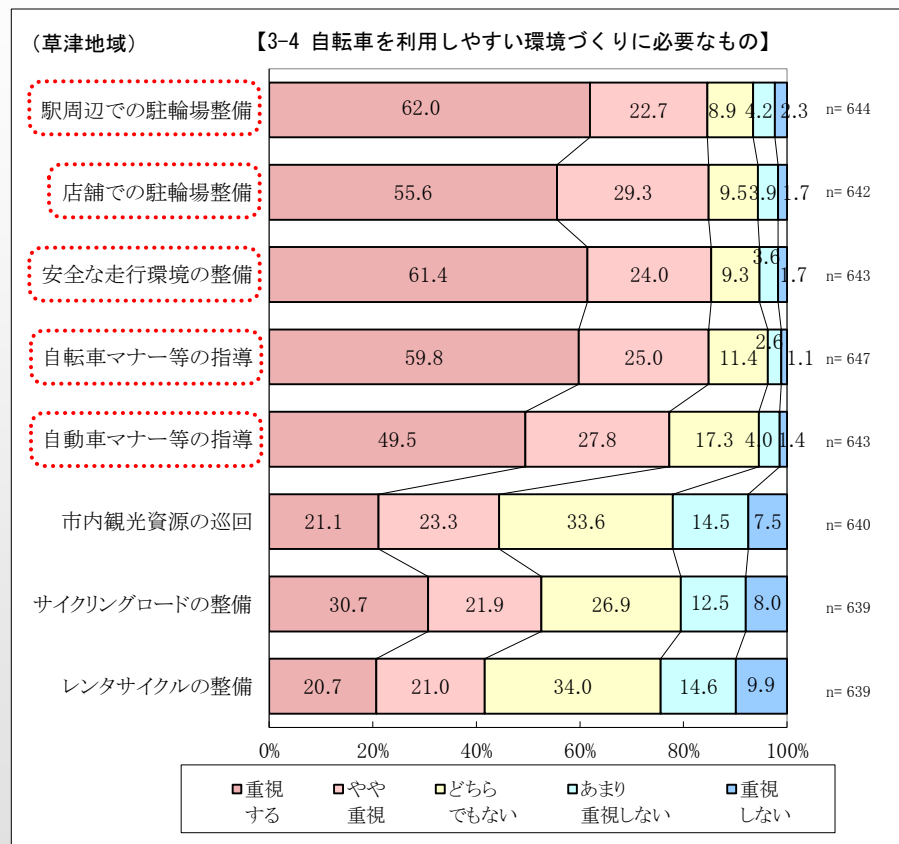
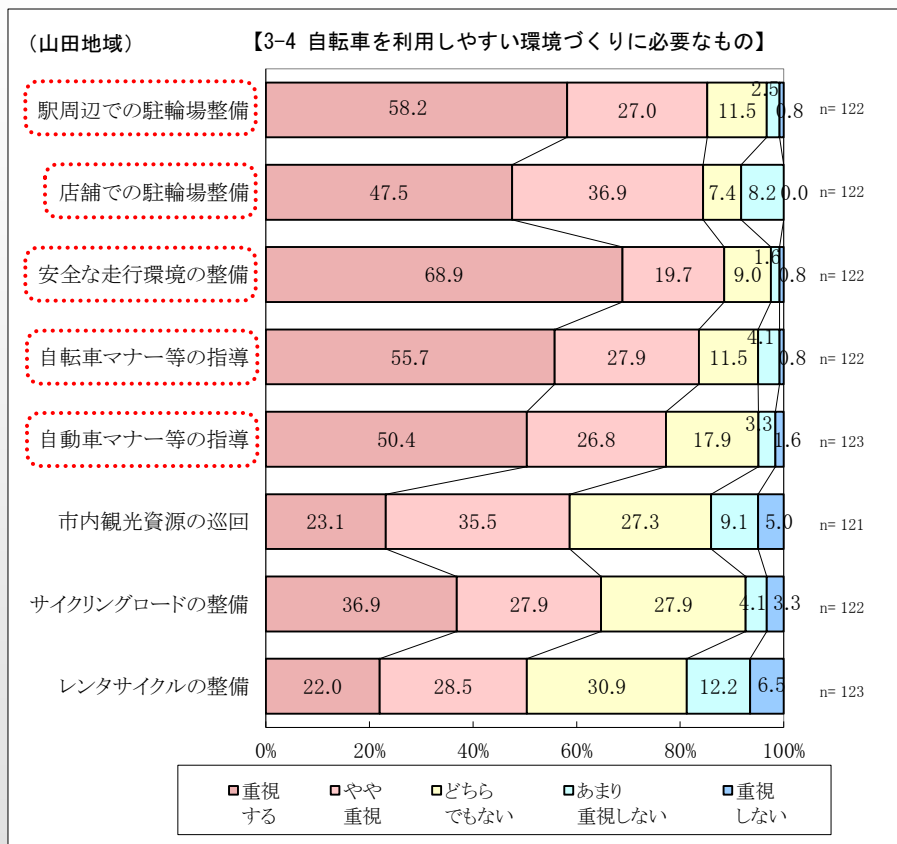


3. 自転車の利用 (質問 3-4)



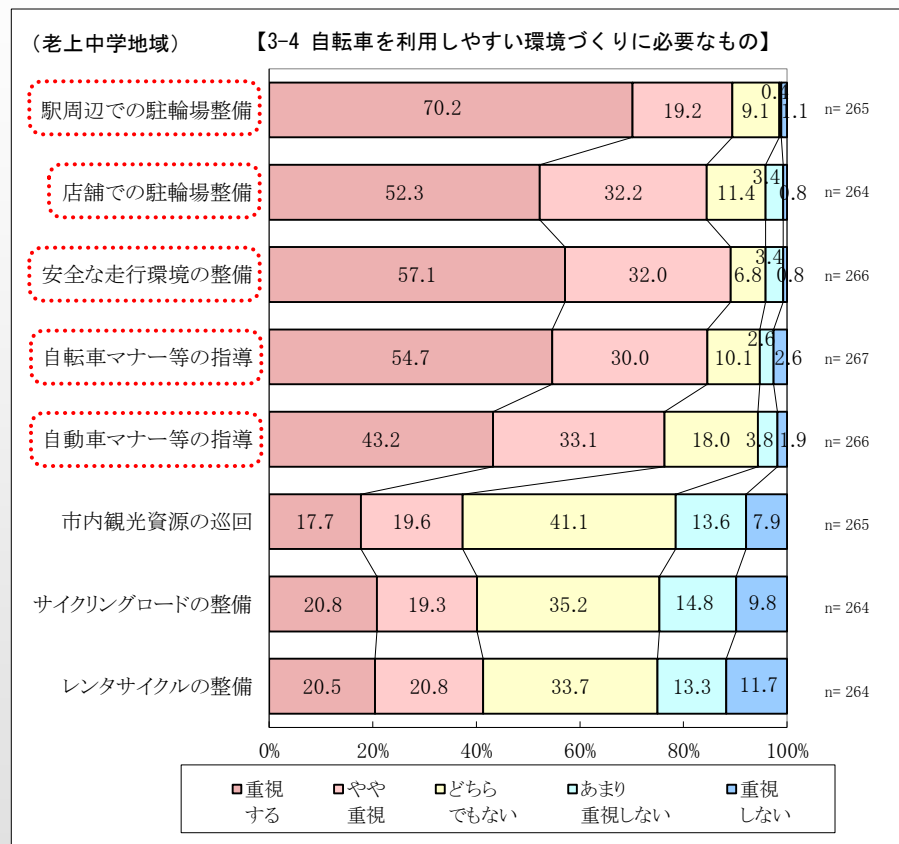
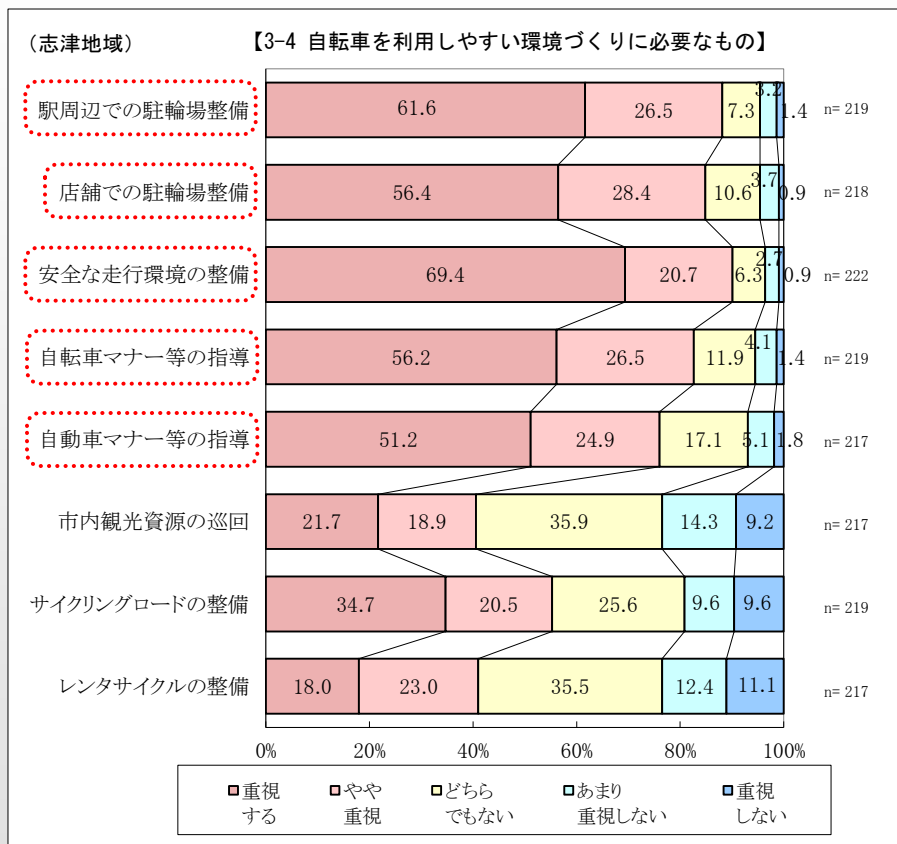
“重視する” + “やや重視” : 7割以上

3. 自転車の利用 (質問 3-4)



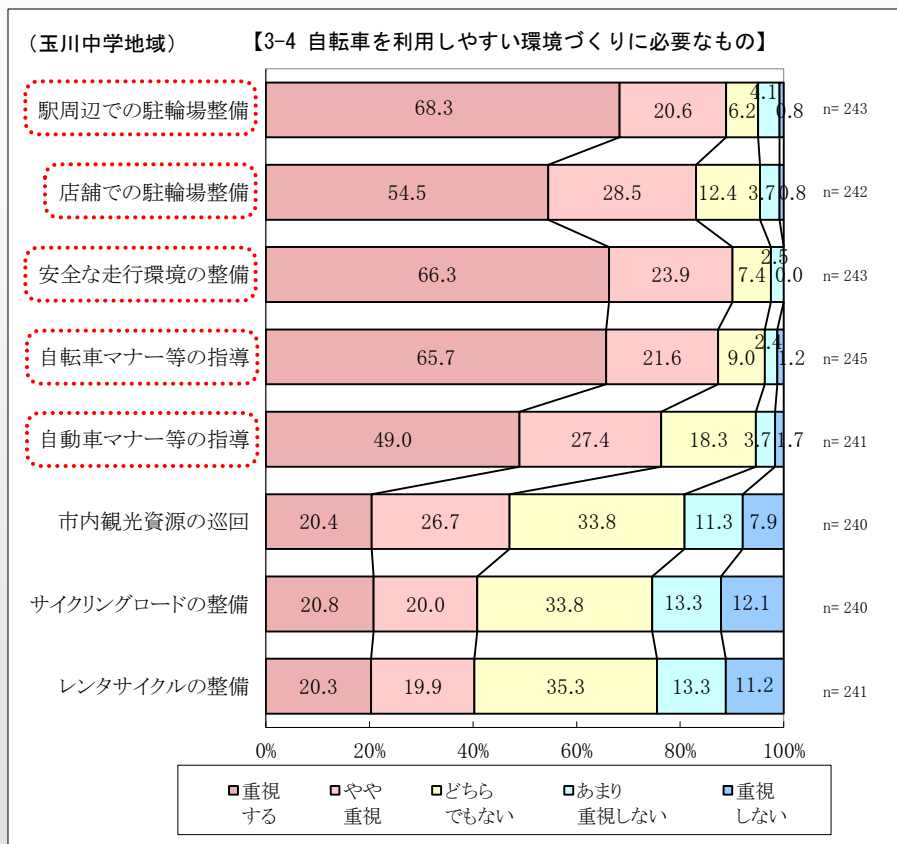
“重視する” + “やや重視” : 7割以上

3. 自転車の利用 (質問 3-4)



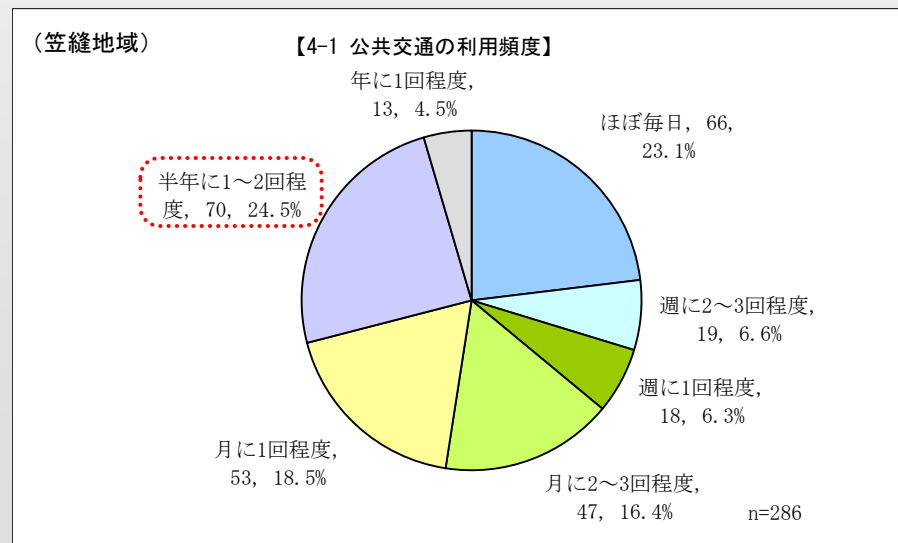
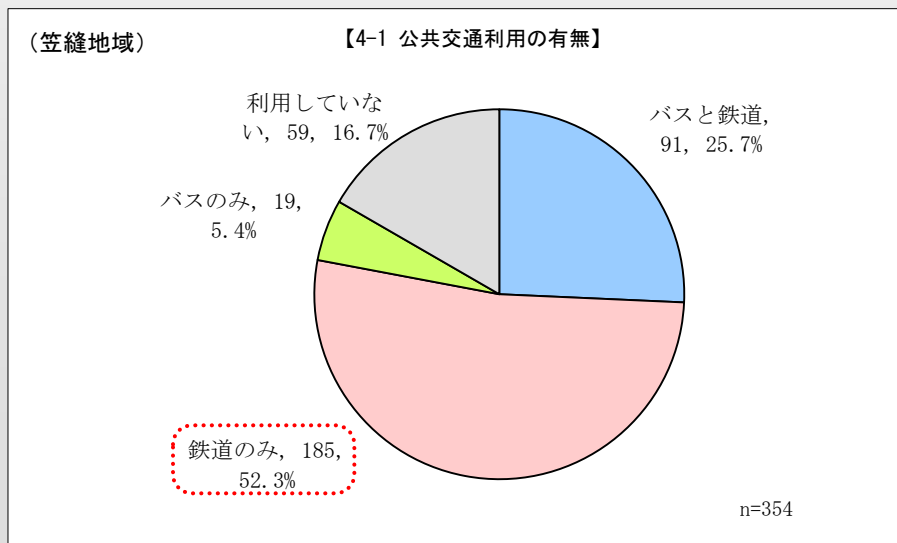
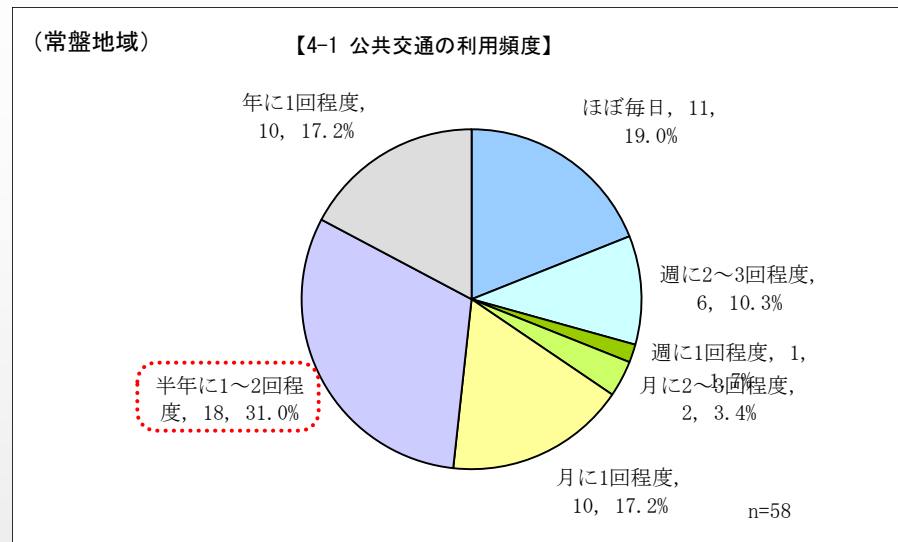
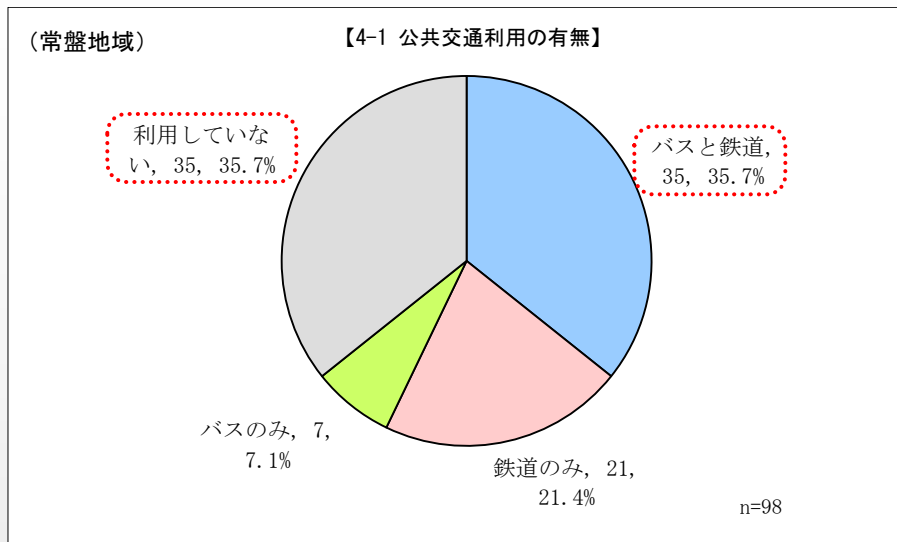
“重視する” + “やや重視” : 7割以上

3. 自転車の利用 (質問 3-4)

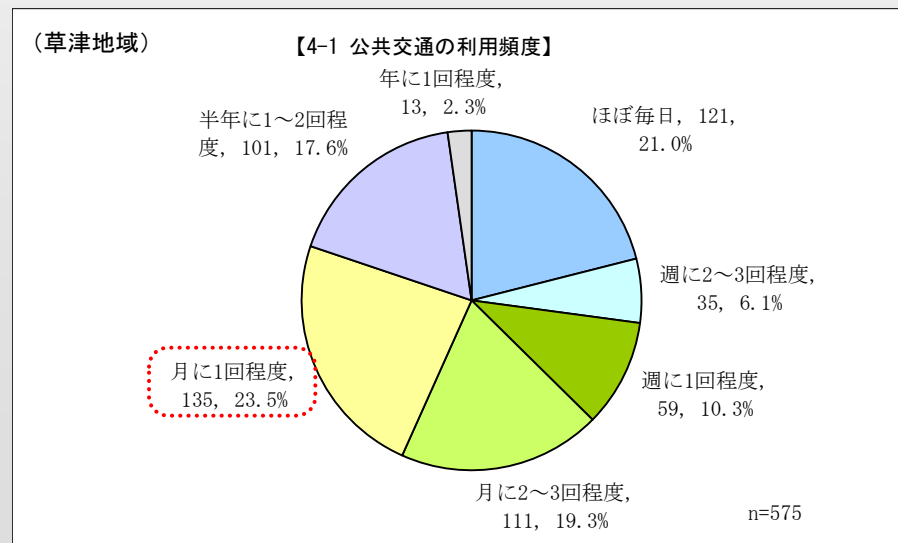
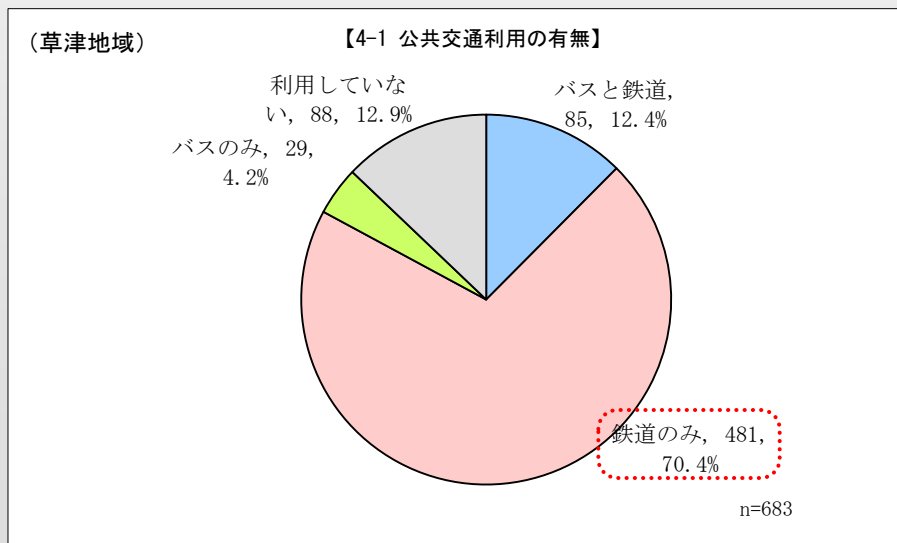
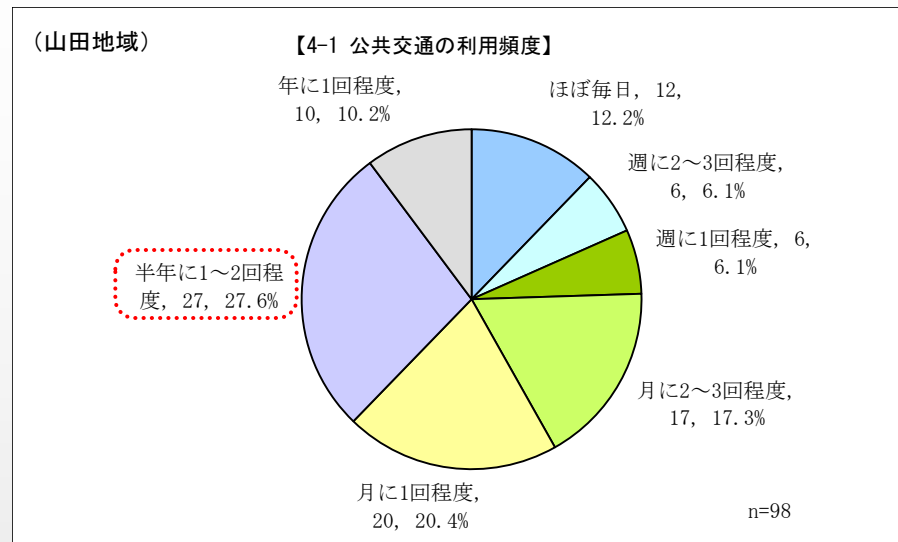
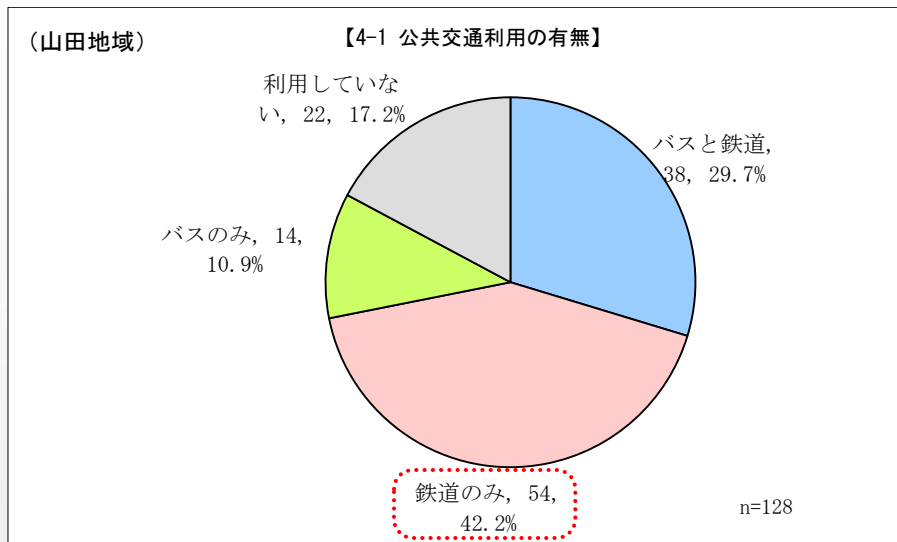


“重視する” + “やや重視” : 7割以上

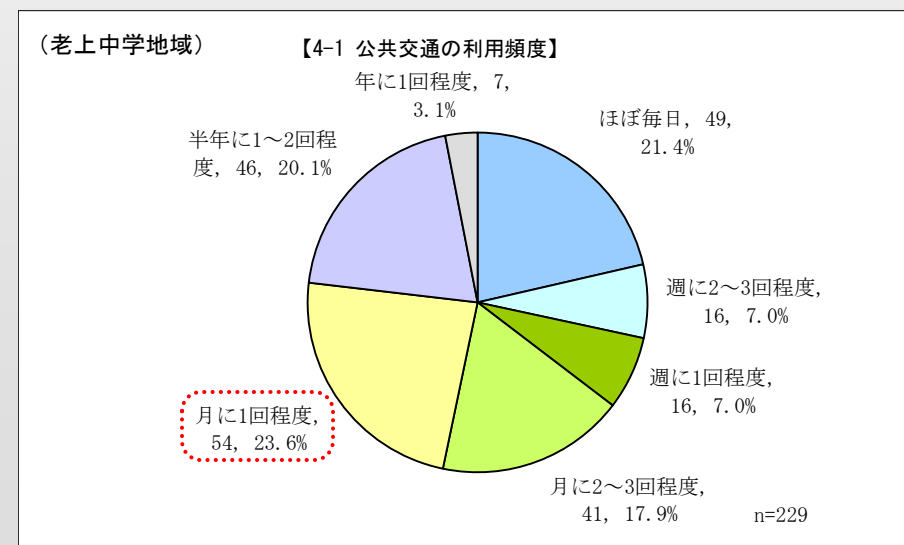
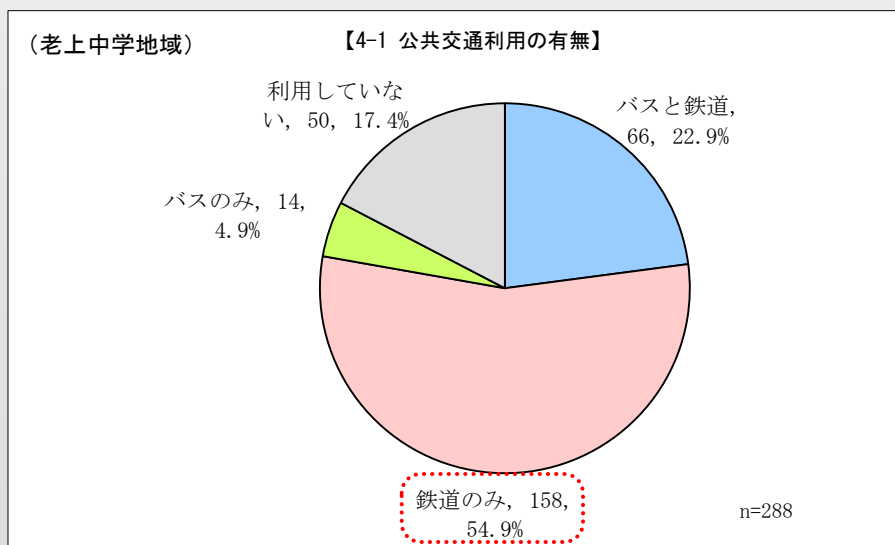
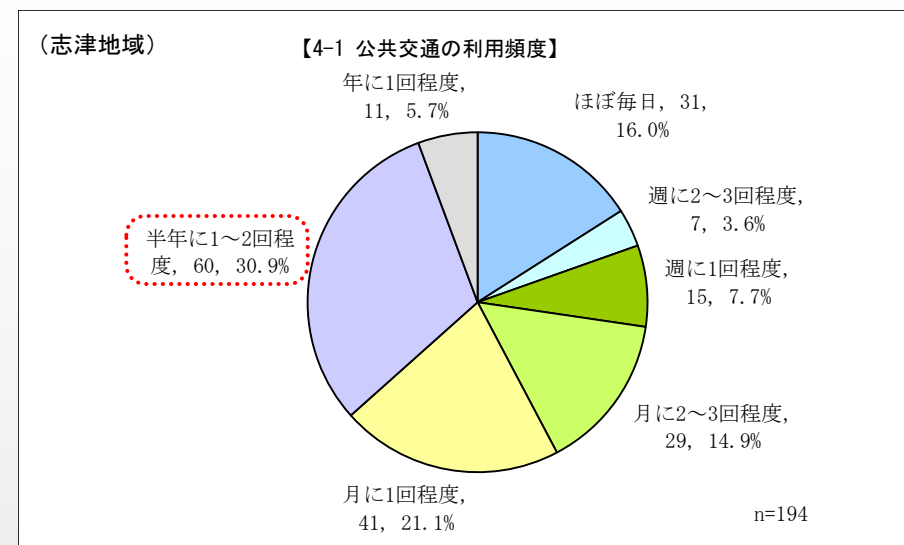
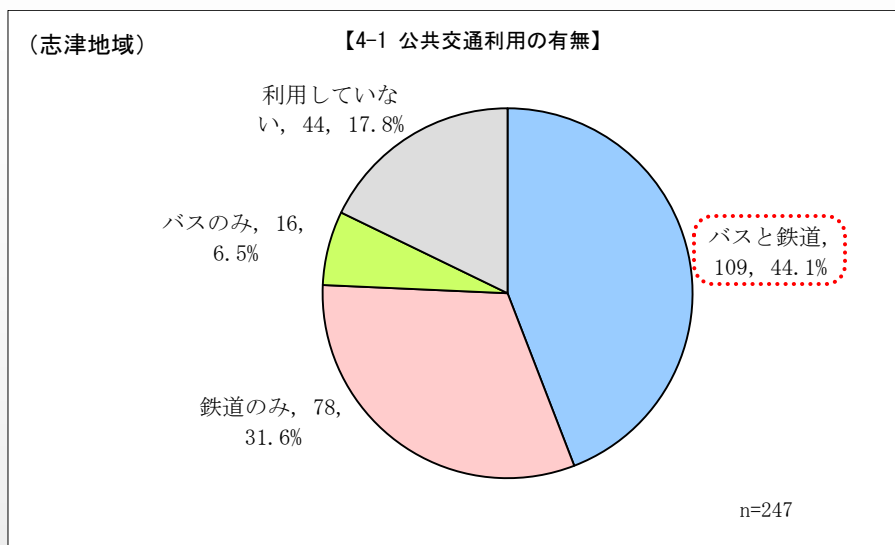
4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



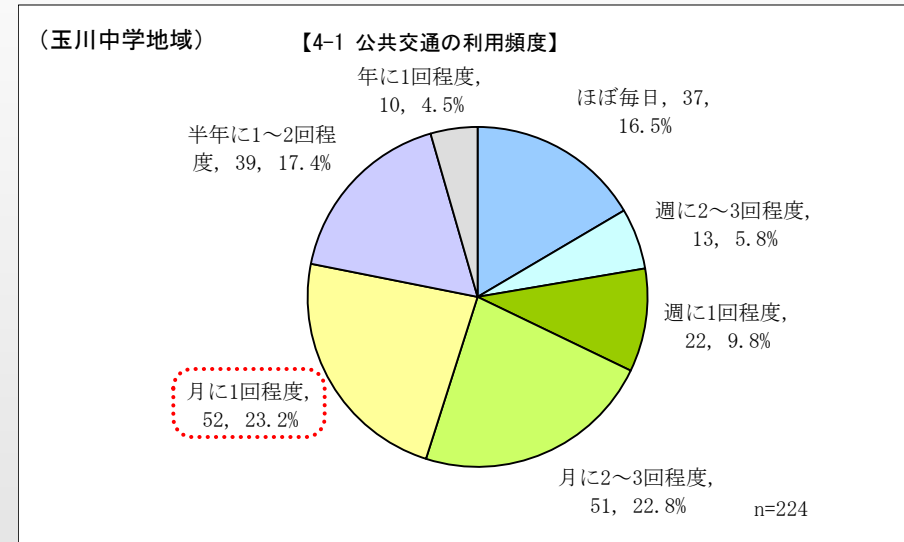
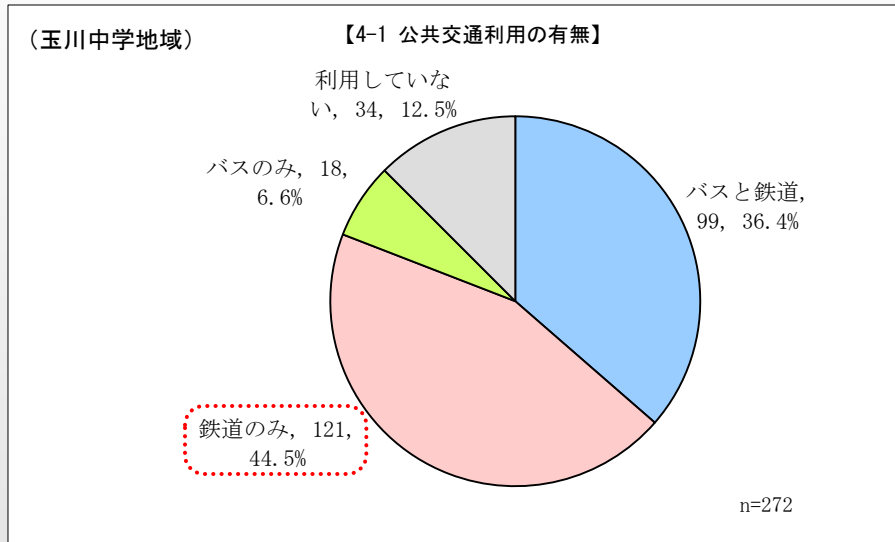
4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



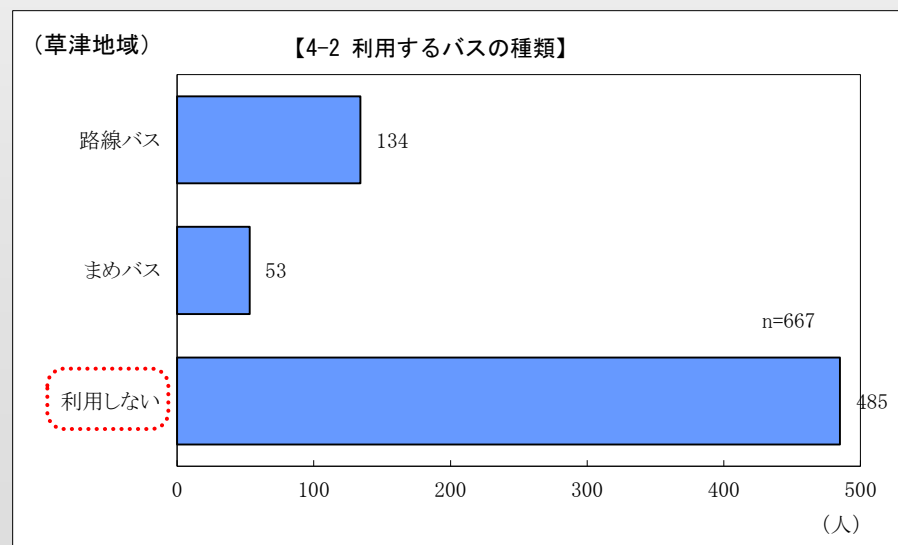
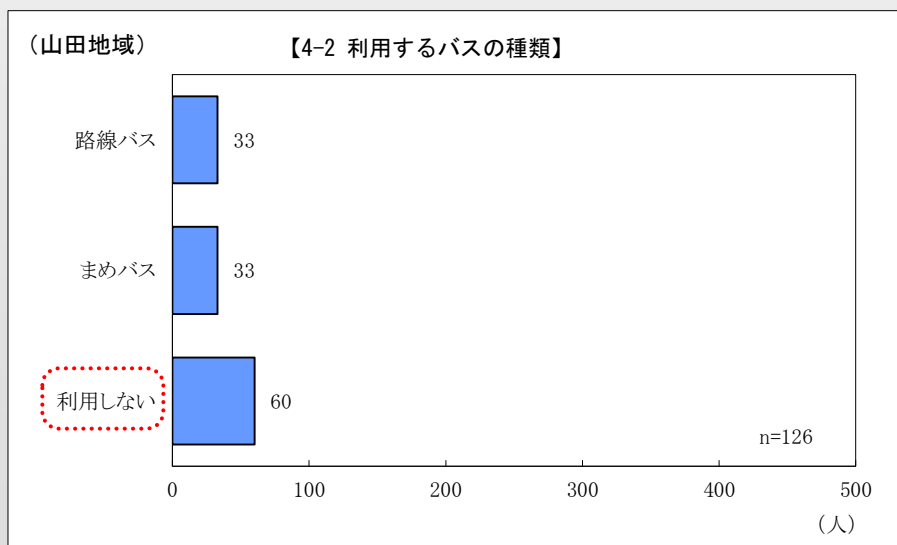
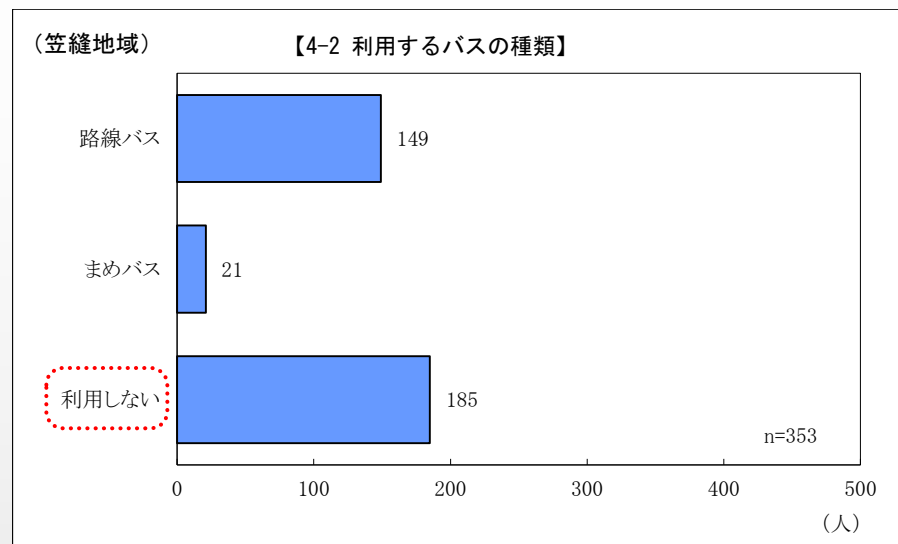
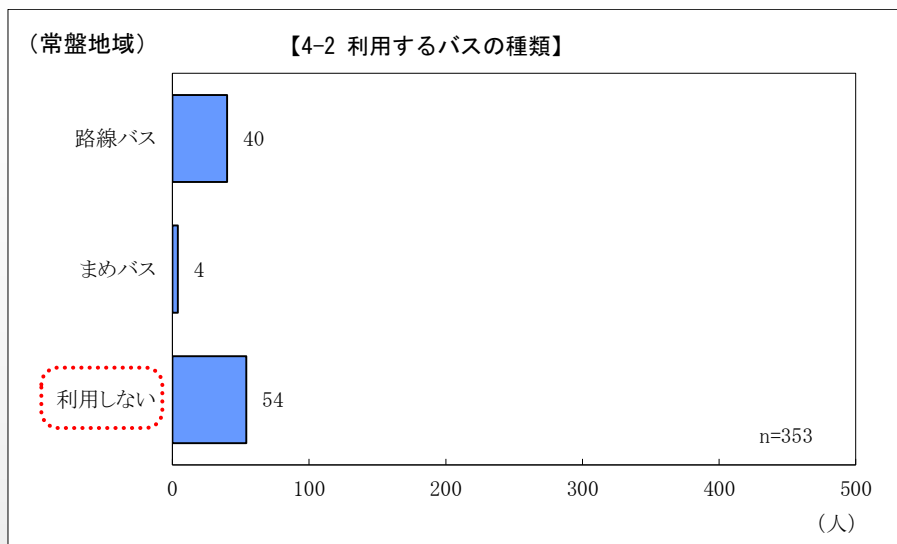
4. 公共交通の利用 (質問 4-1)



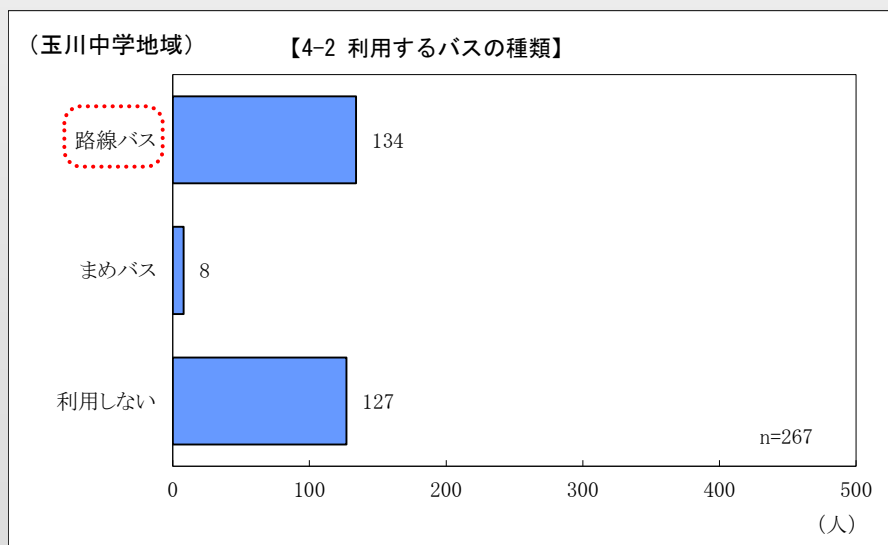
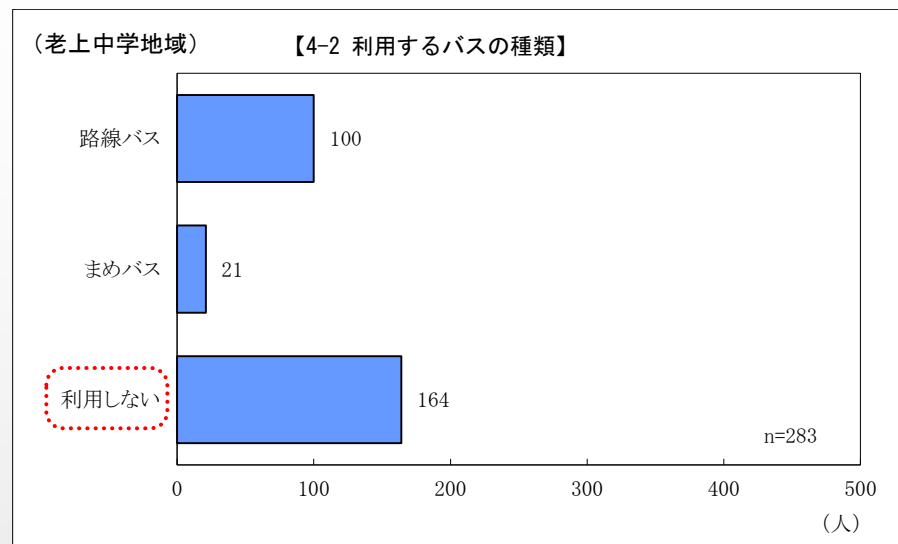
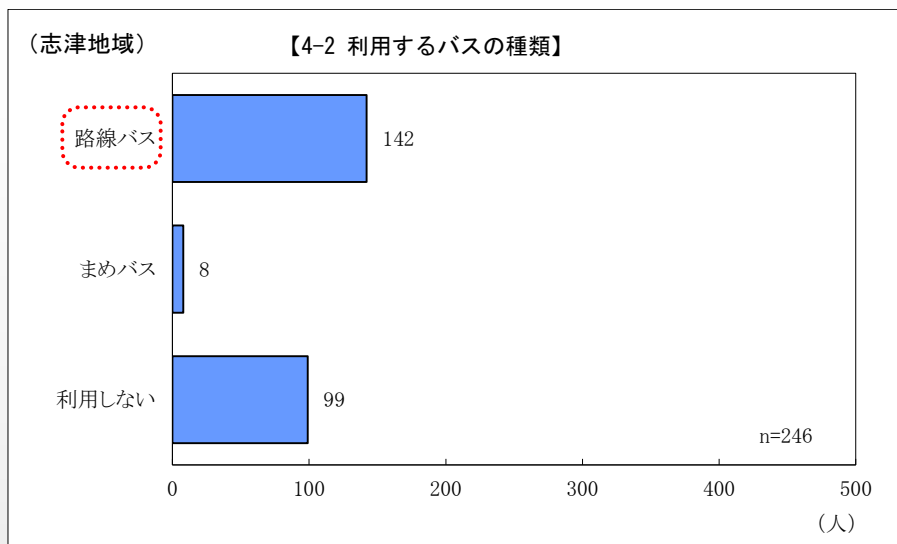
4. 公共交通の利用 (質問 4-2)



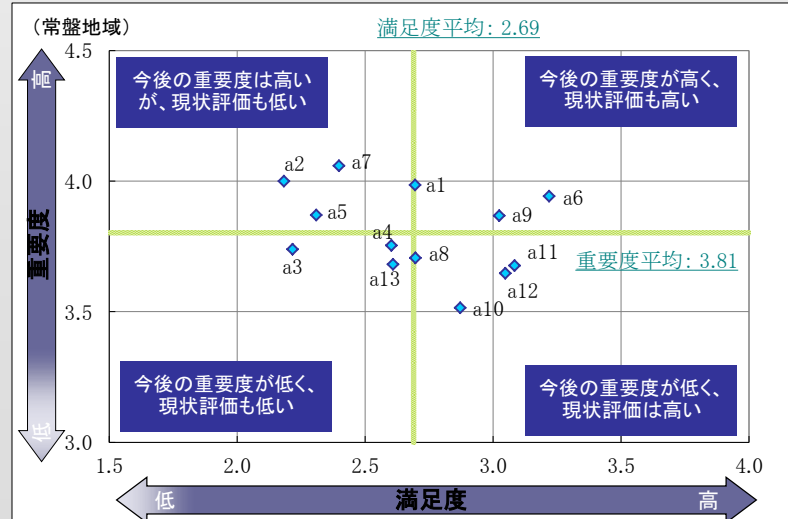
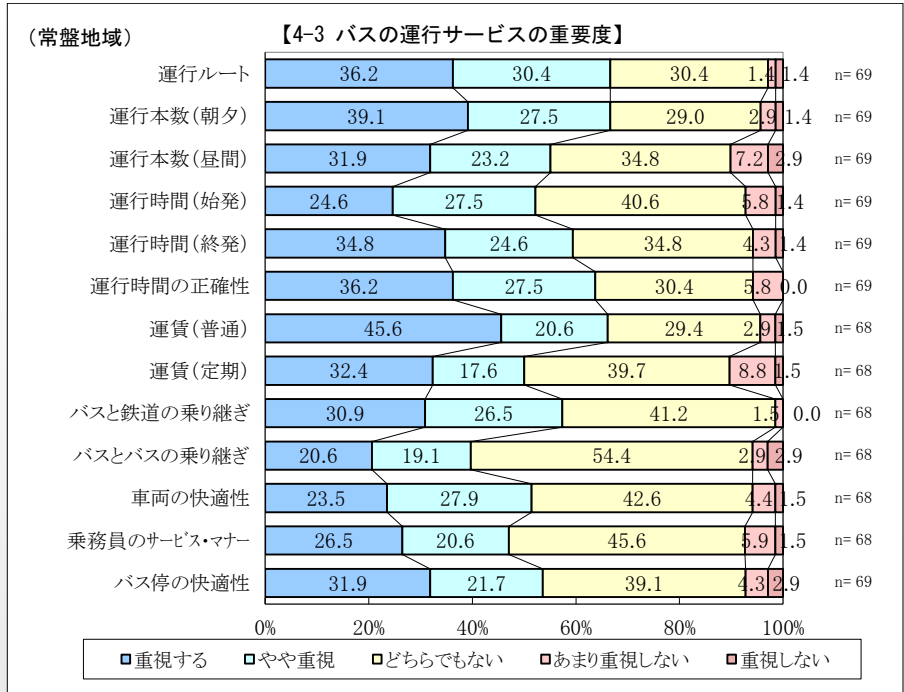
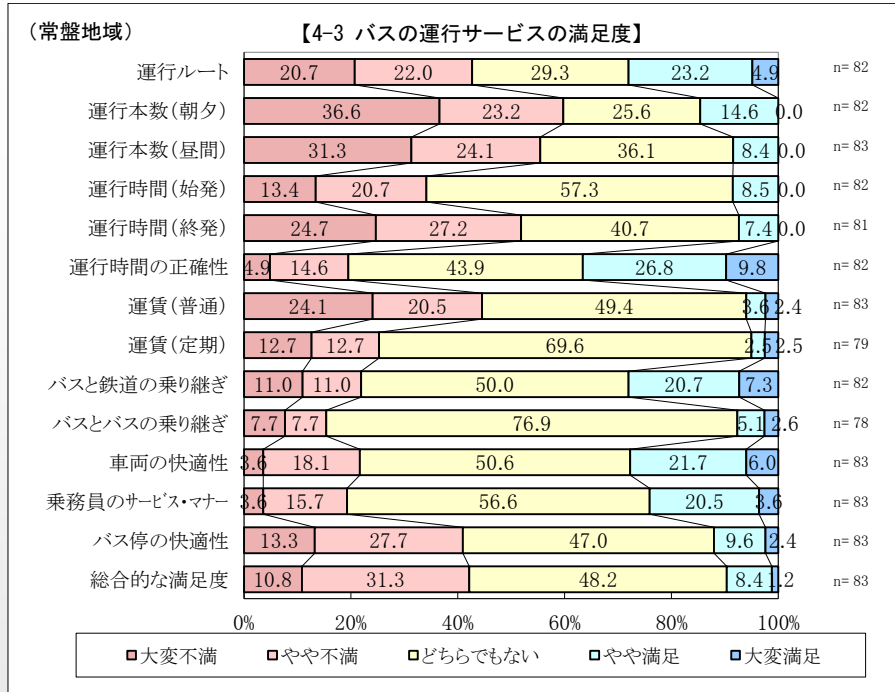
4. 公共交通の利用 (質問 4-2)



4. 公共交通の利用 (質問 4-2)

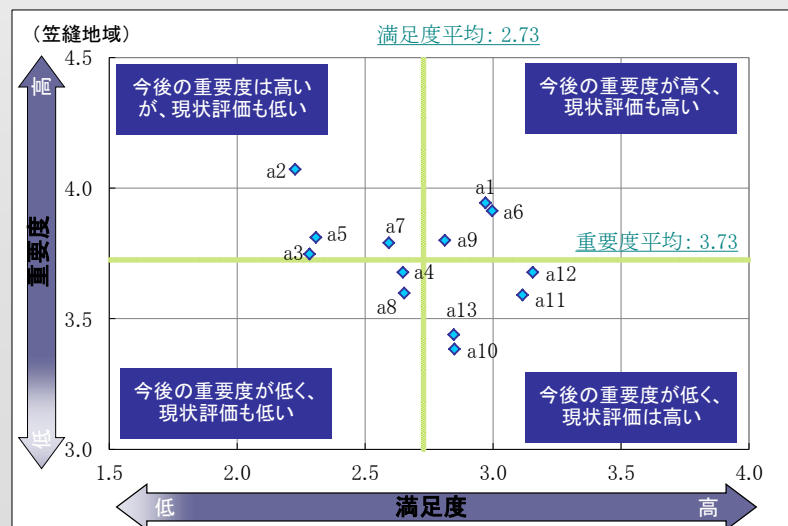
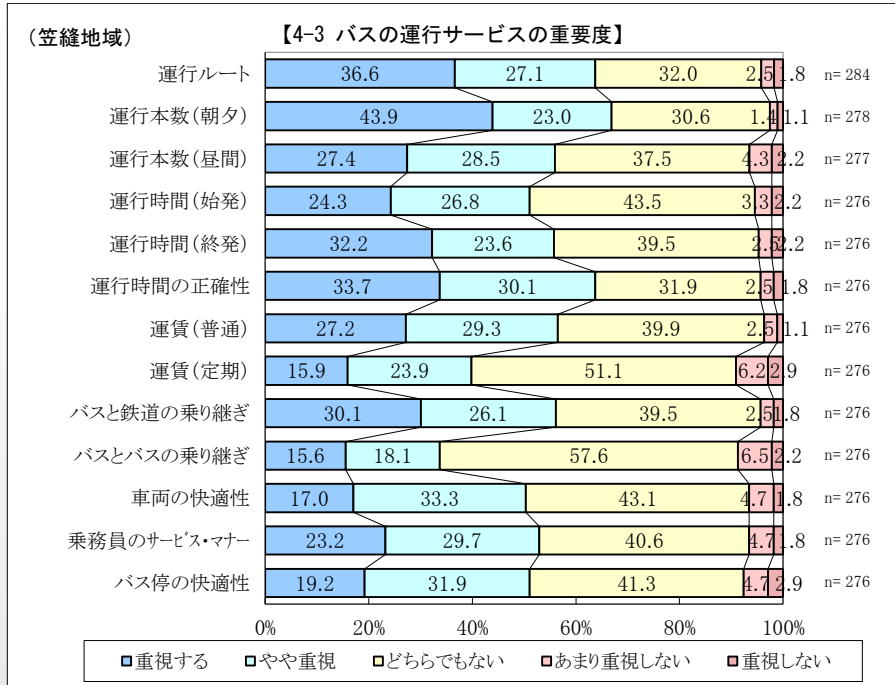
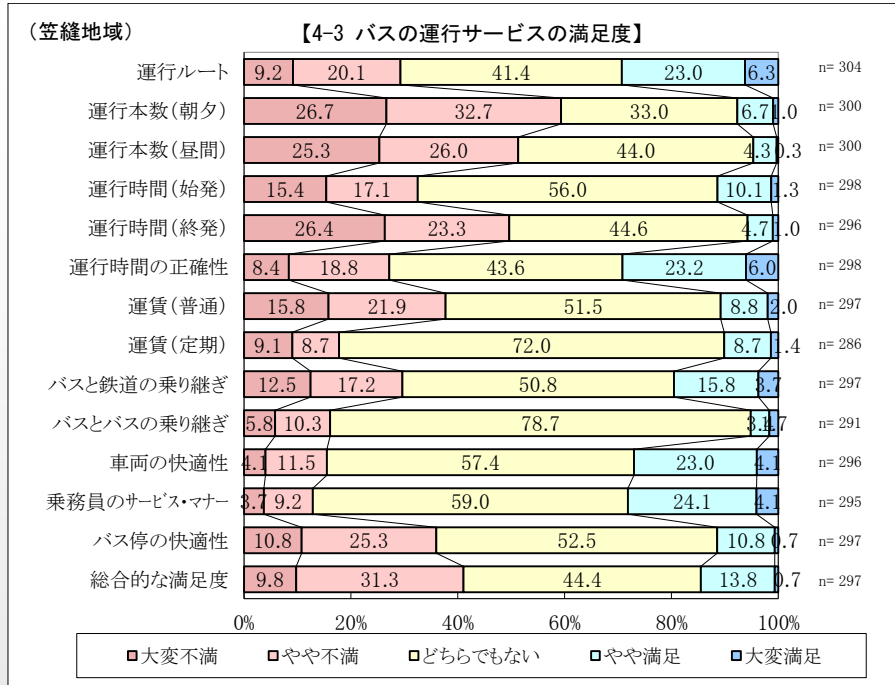


4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



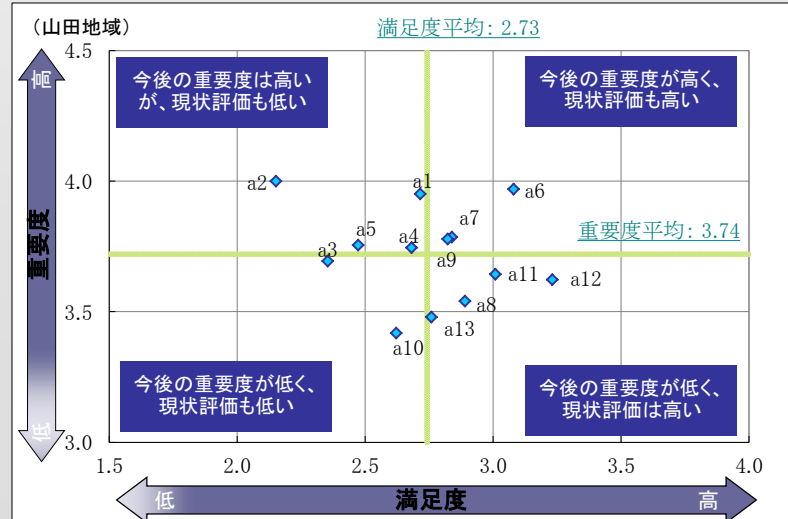
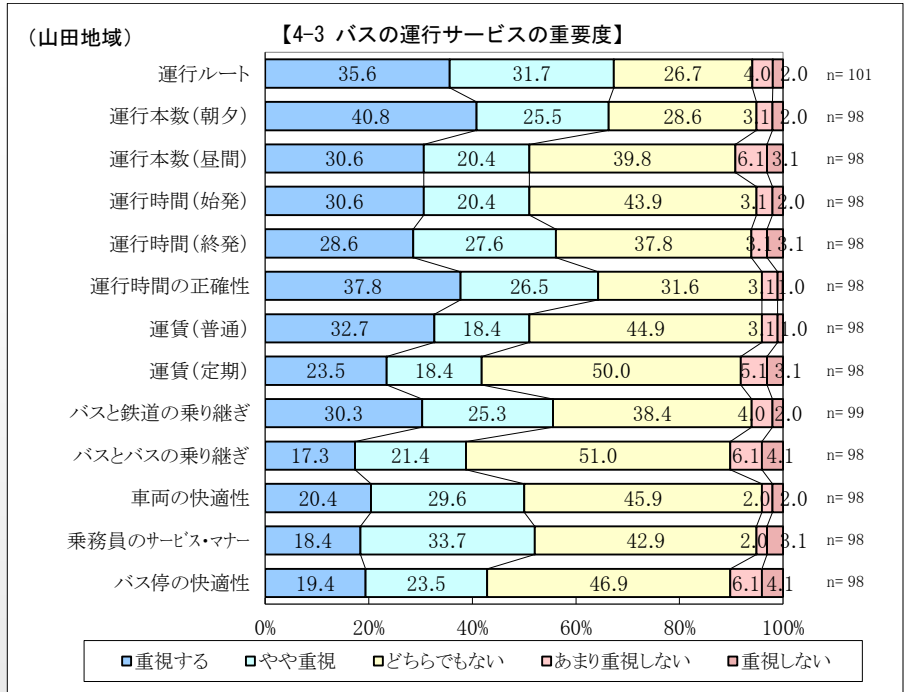
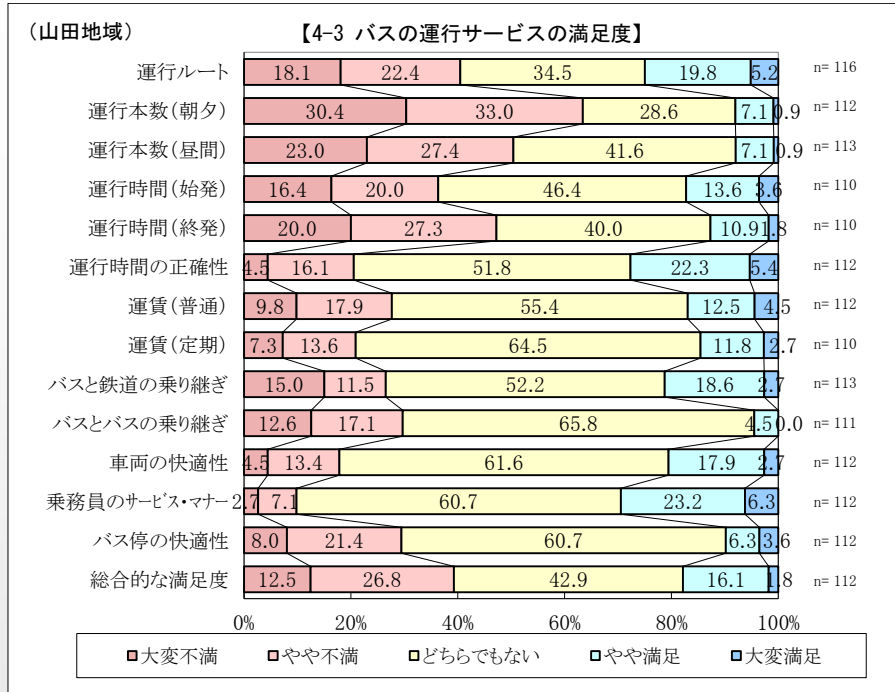
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



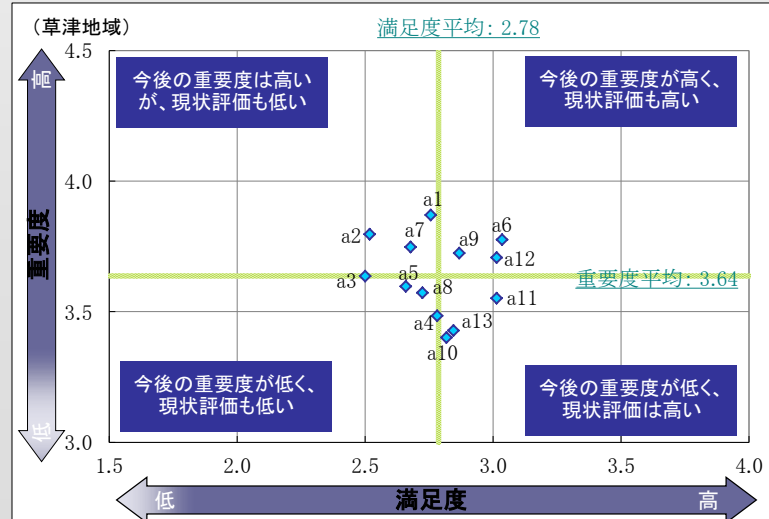
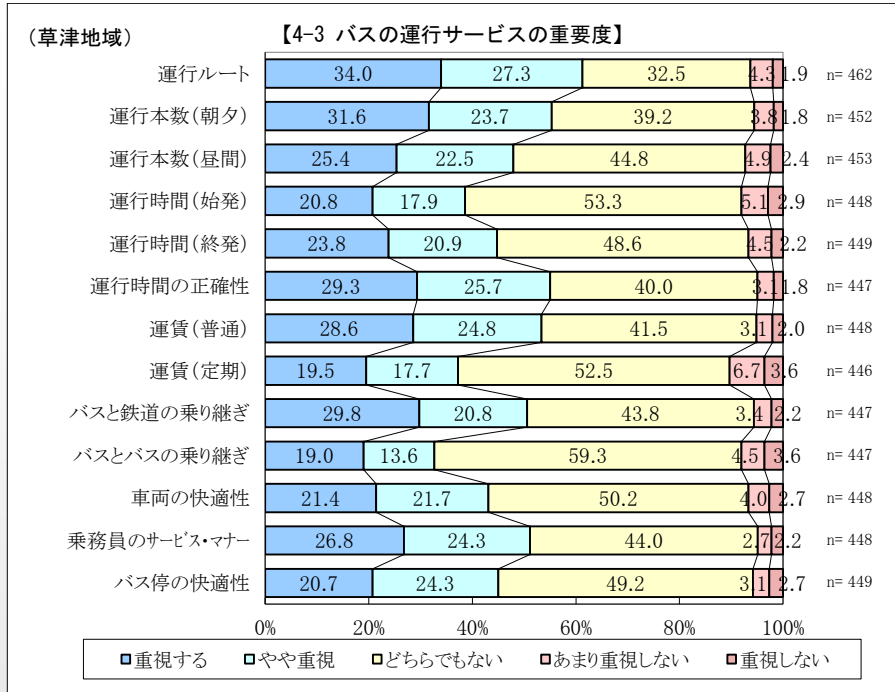
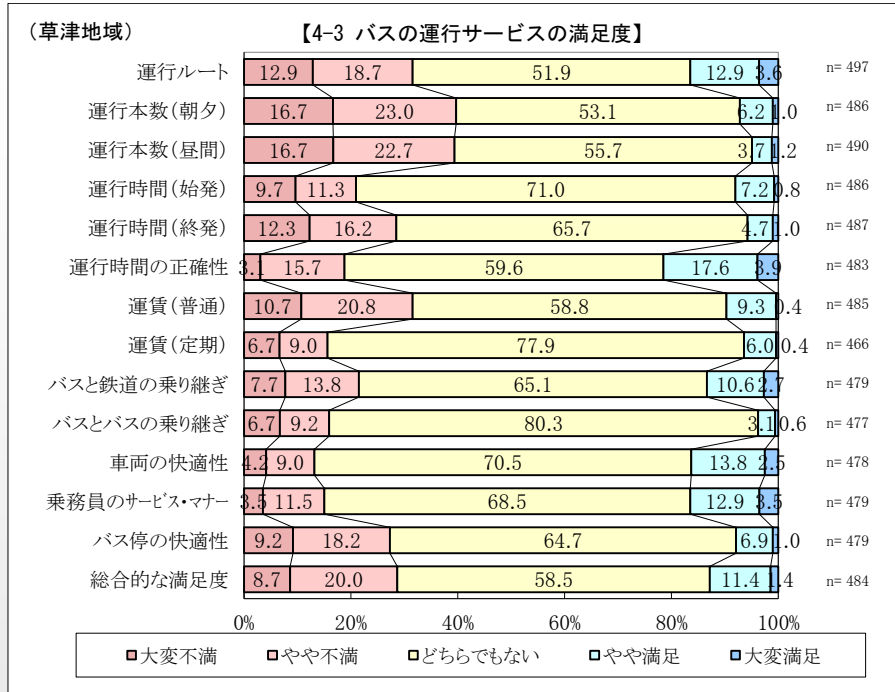
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



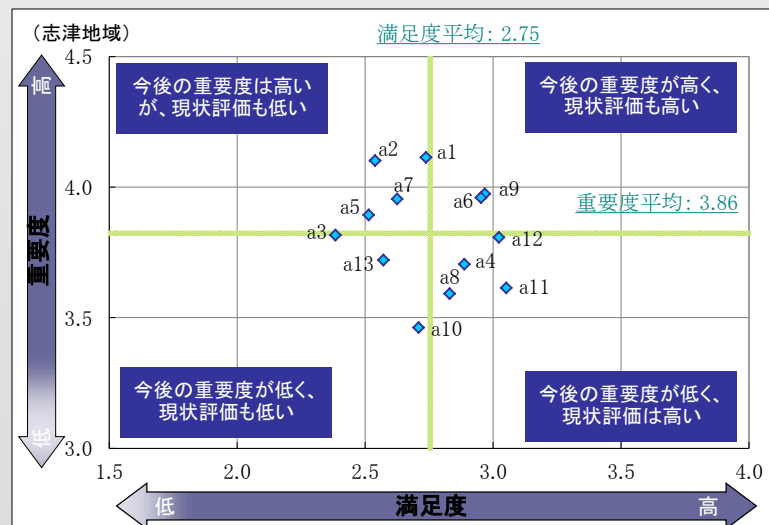
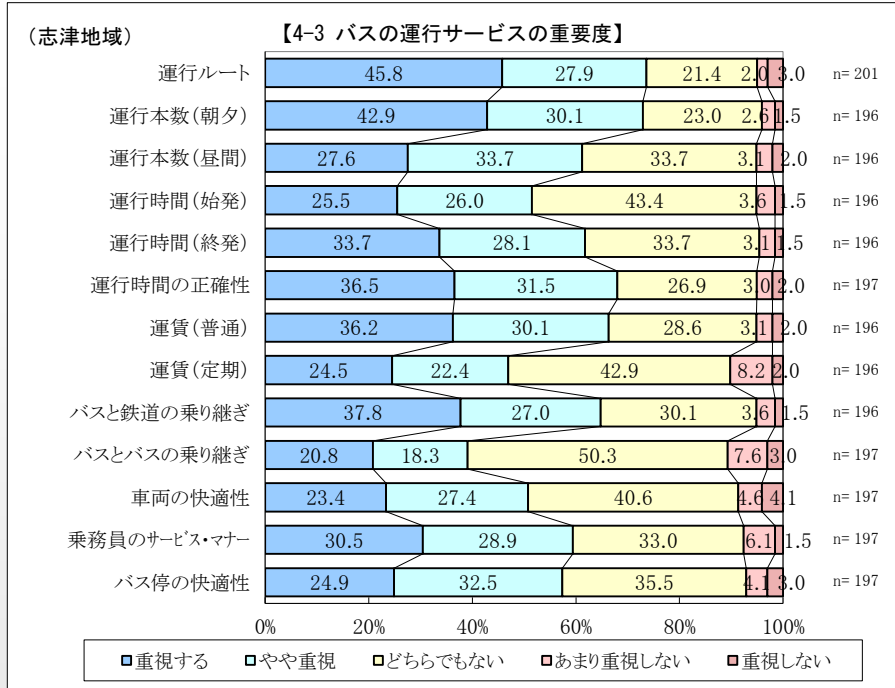
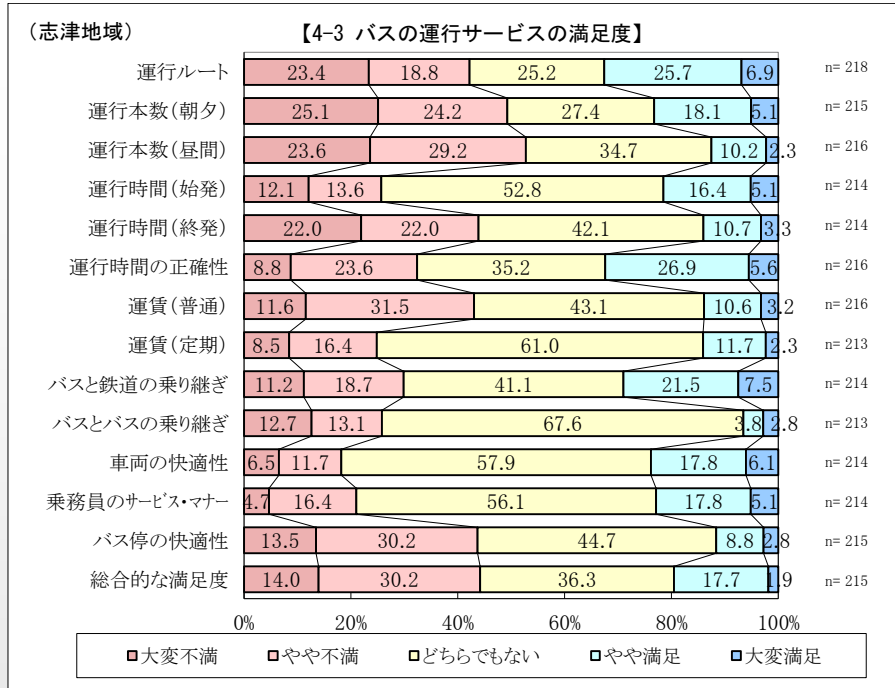
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



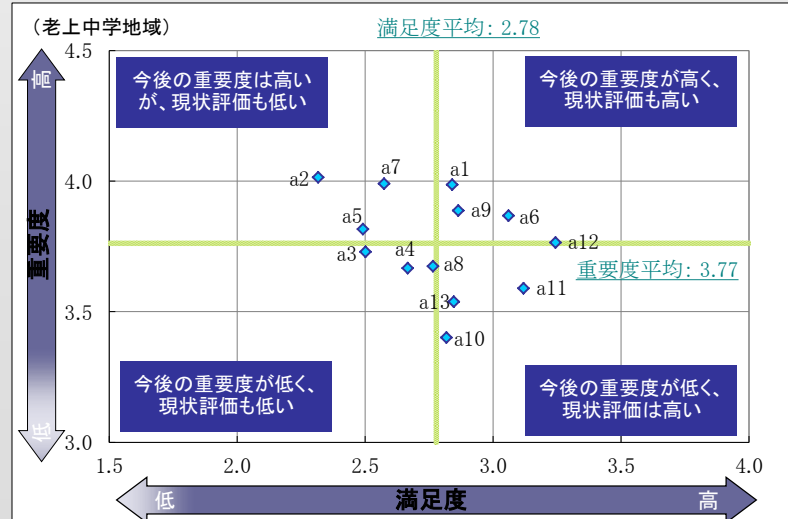
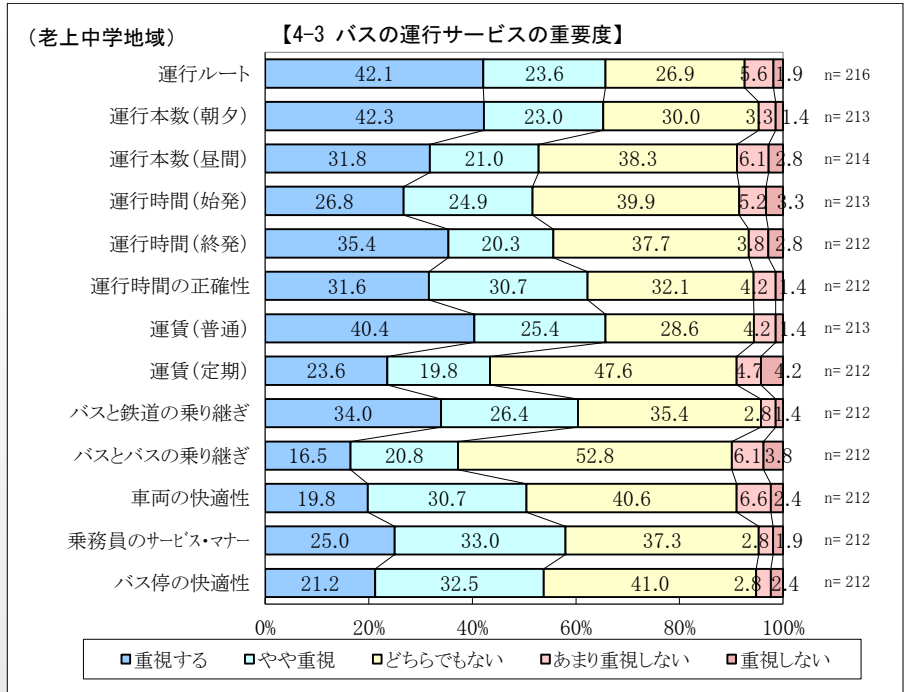
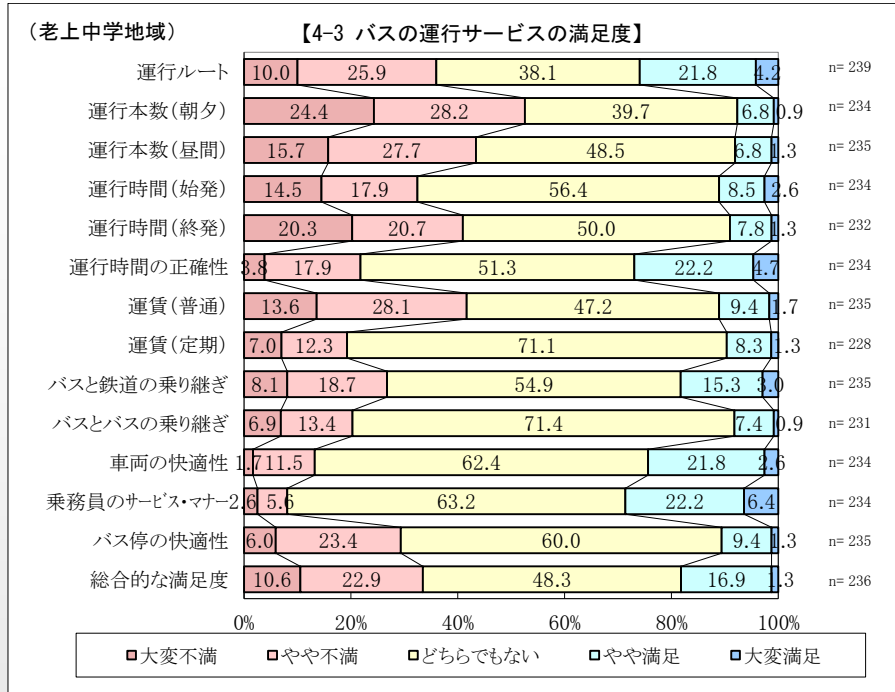
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

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)

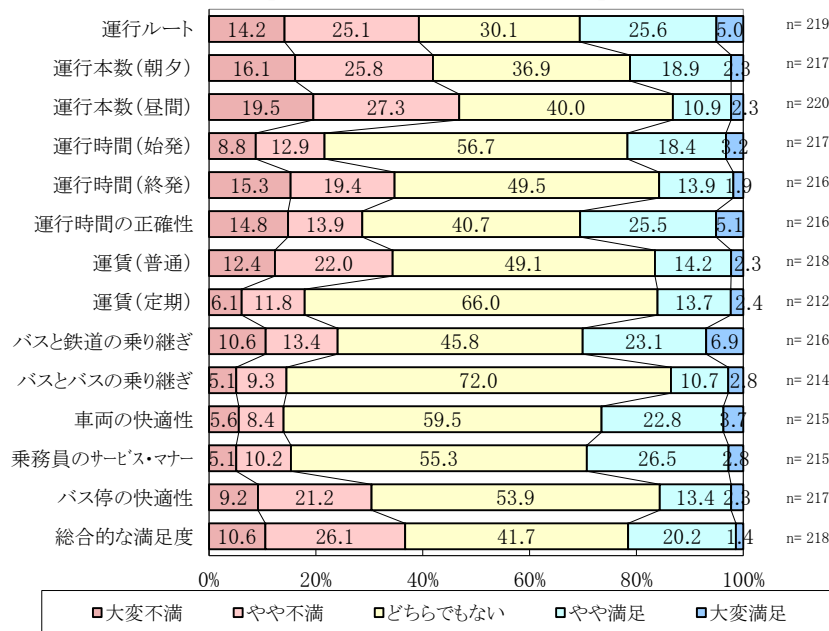


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

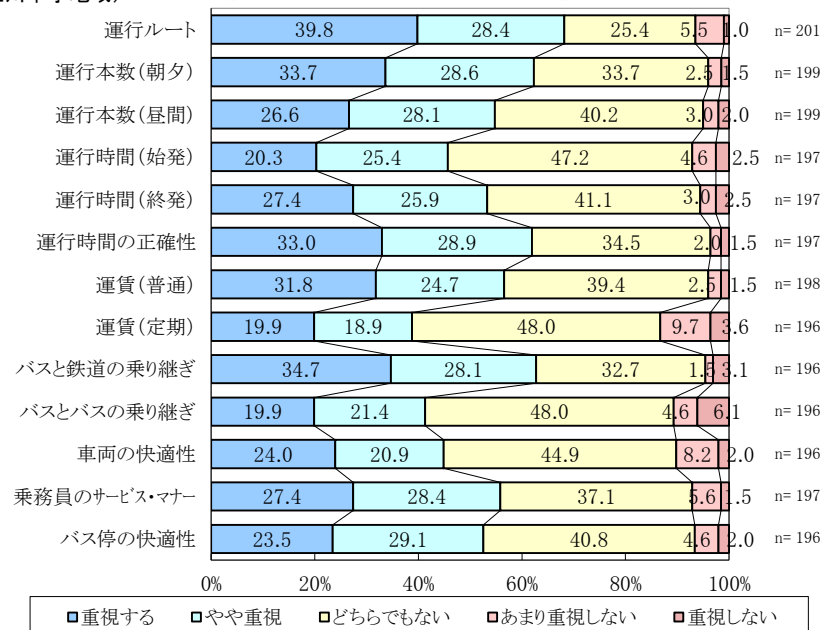
(玉川中学地域)

【4-3 バスの運行サービスの満足度】



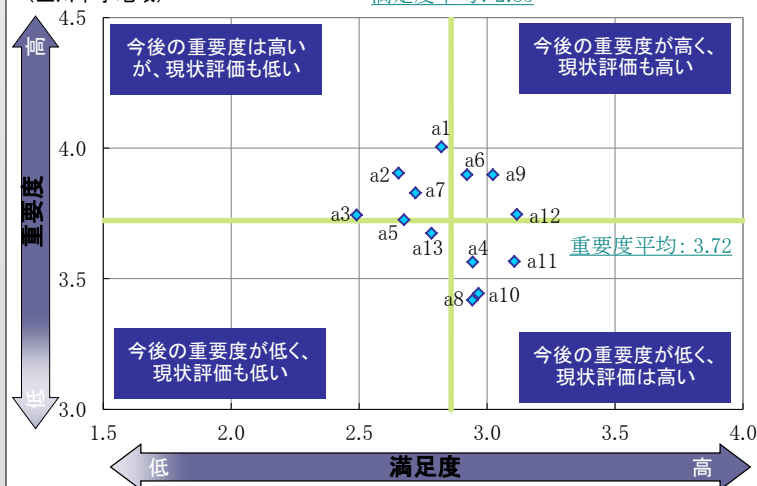
(玉川中学地域)

【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

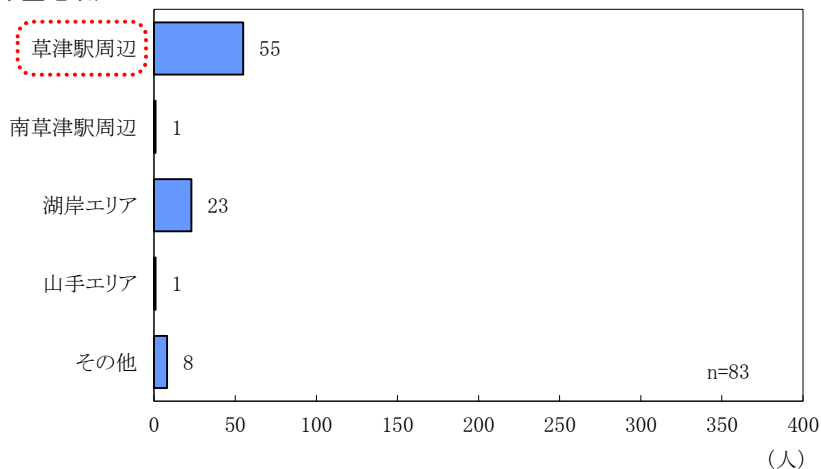


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

5. 将来交通のあり方(質問 5-1)

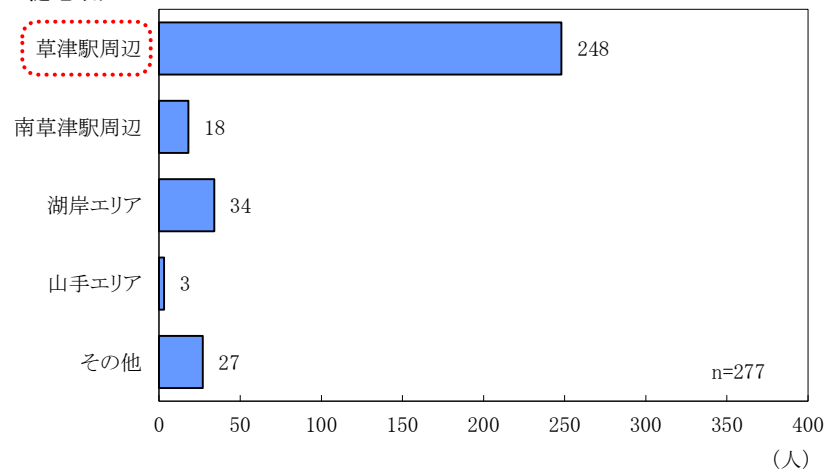
(常盤地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



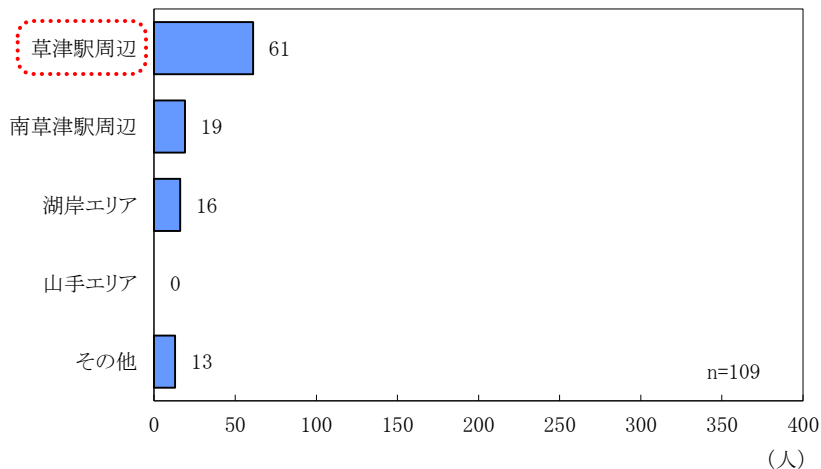
(笠縫地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



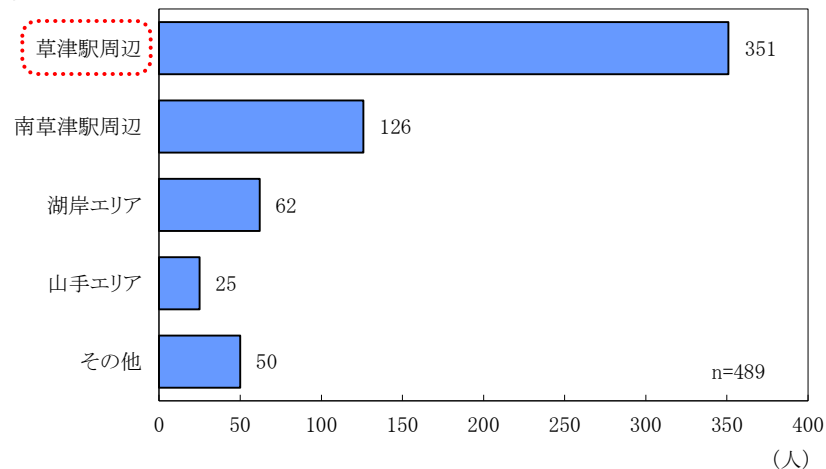
(山田地域)

【5-1 移動を充実させる地域】



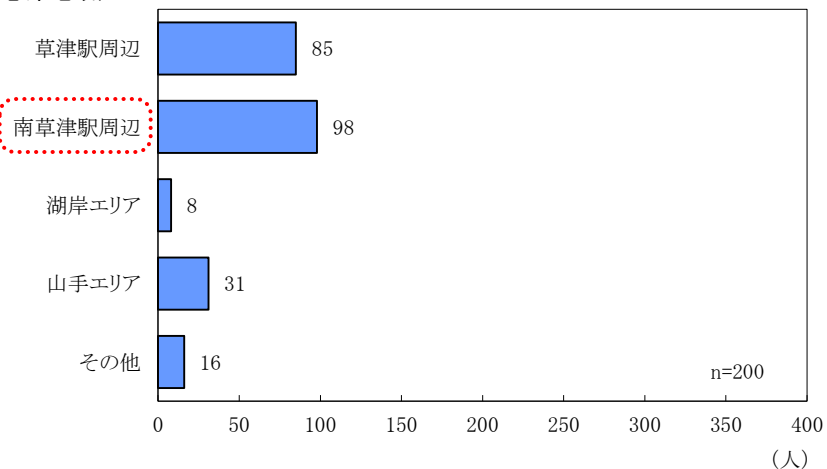
(草津地域)

【5-1 移動を充実させる地域】

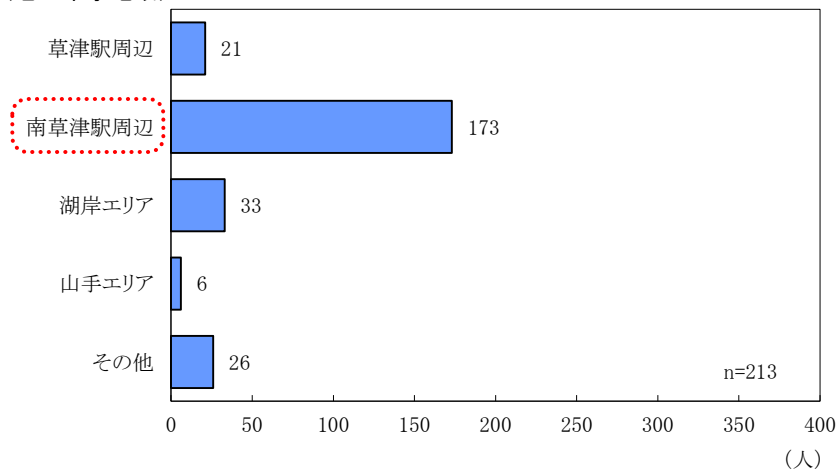


5. 将来交通のあり方(質問 5-1)

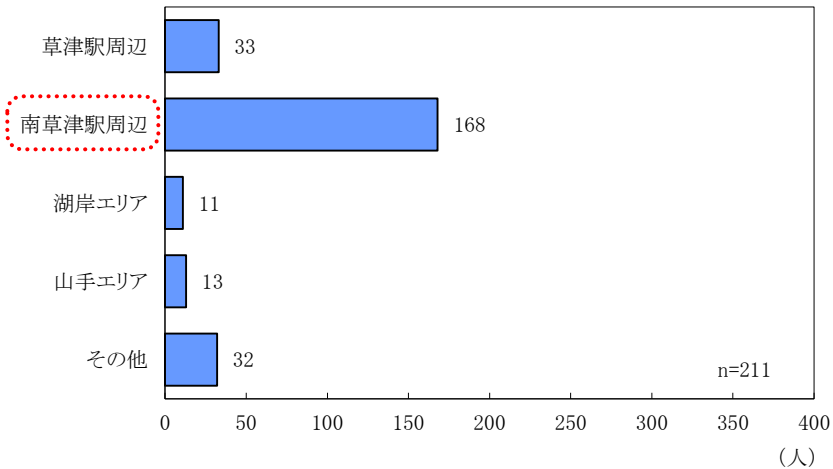
(志津地域) 【5-1 移動を充実させる地域】



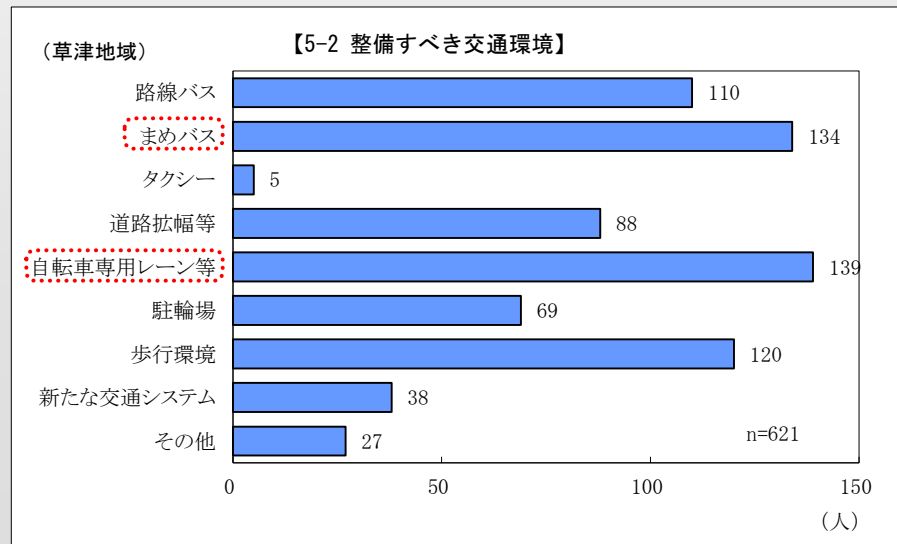
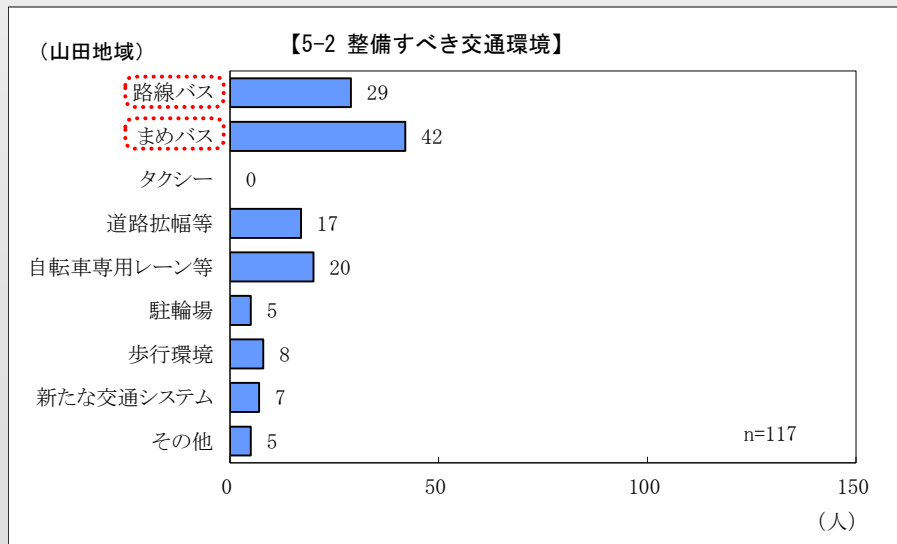
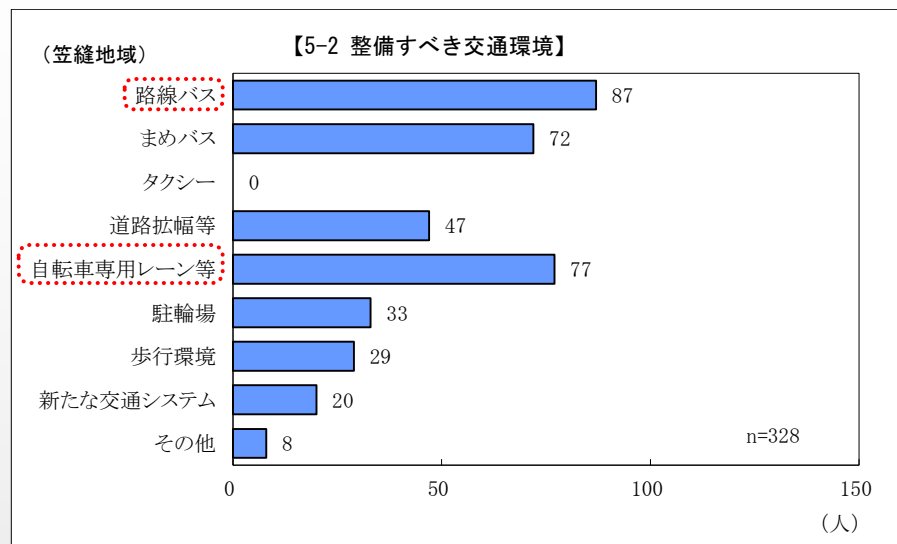
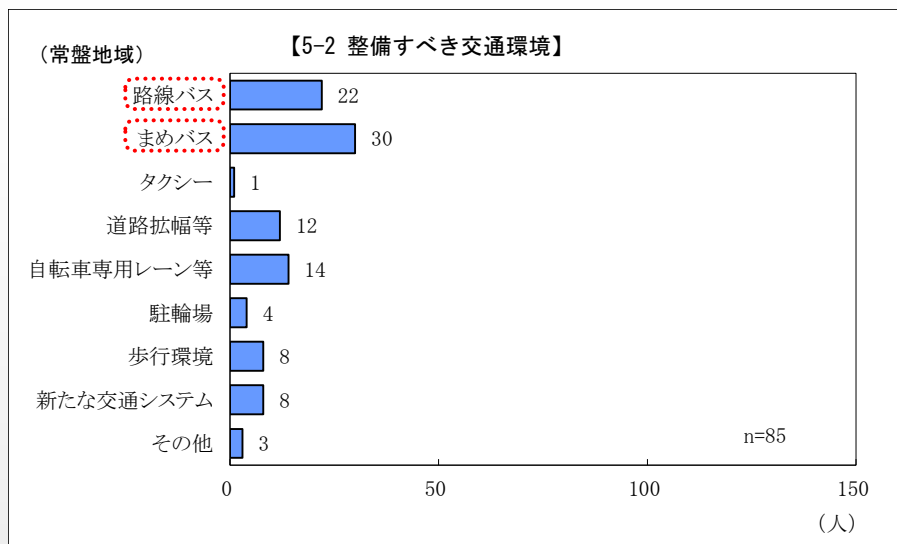
(老上中学地域) 【5-1 移動を充実させる地域】



(玉川中学地域) 【5-1 移動を充実させる地域】

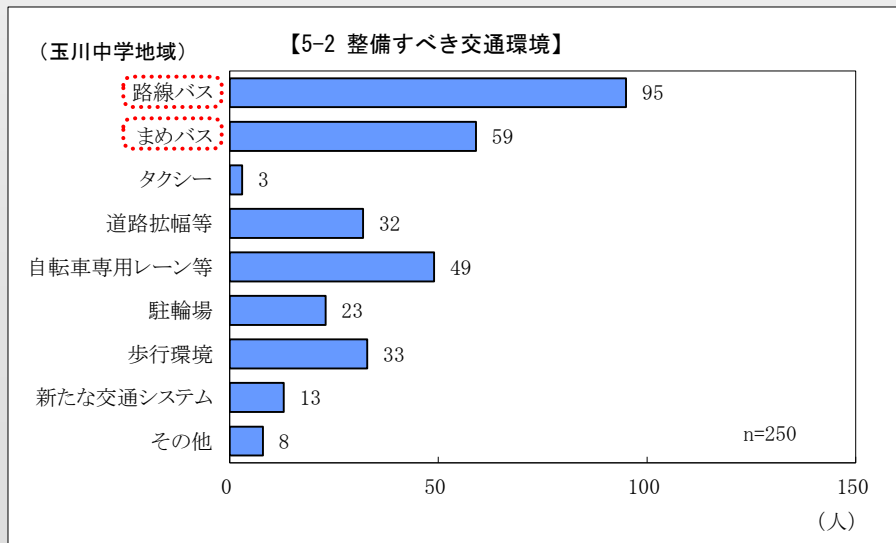
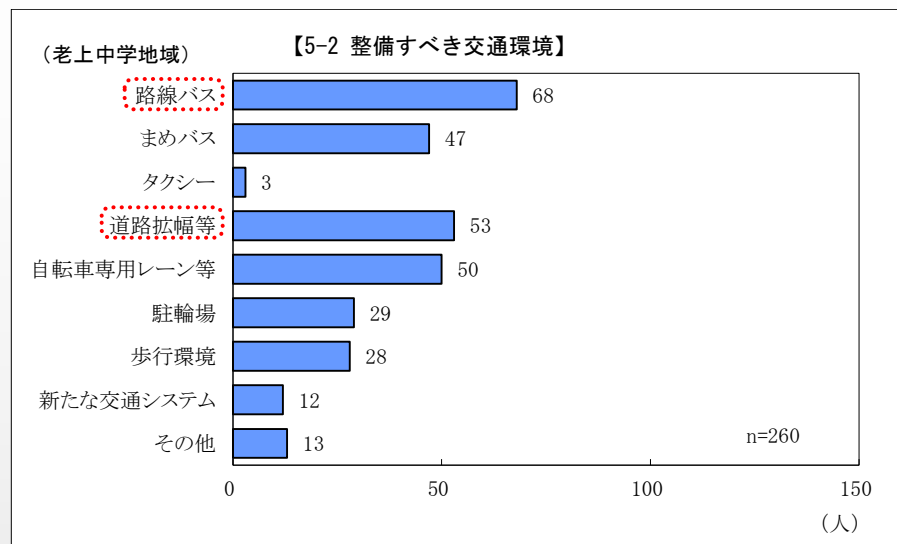
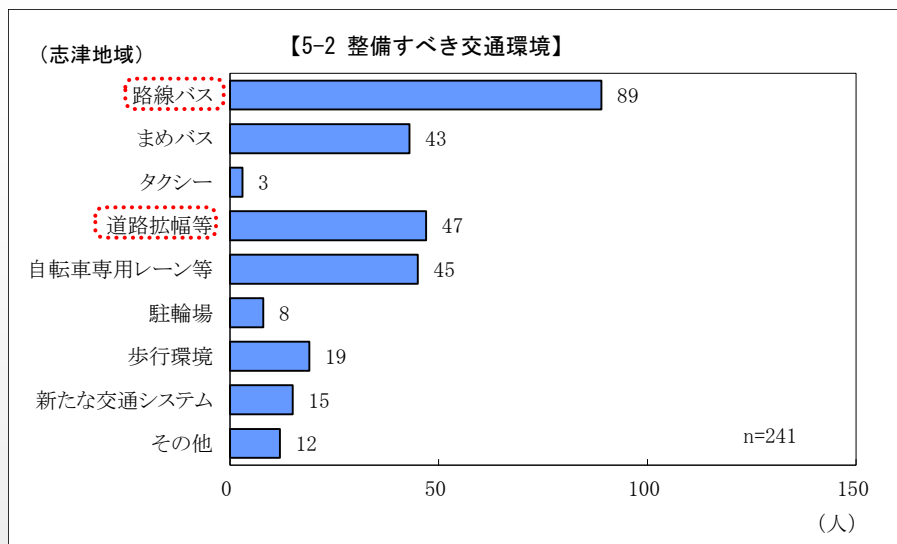


5. 将来交通のあり方(質問 5-2)



上位1位・2位

5. 将来交通のあり方(質問 5-2)

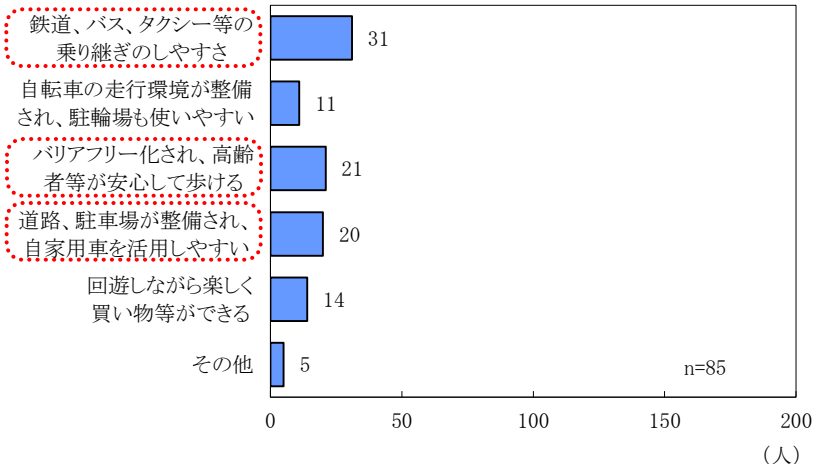


上位1位・2位

5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

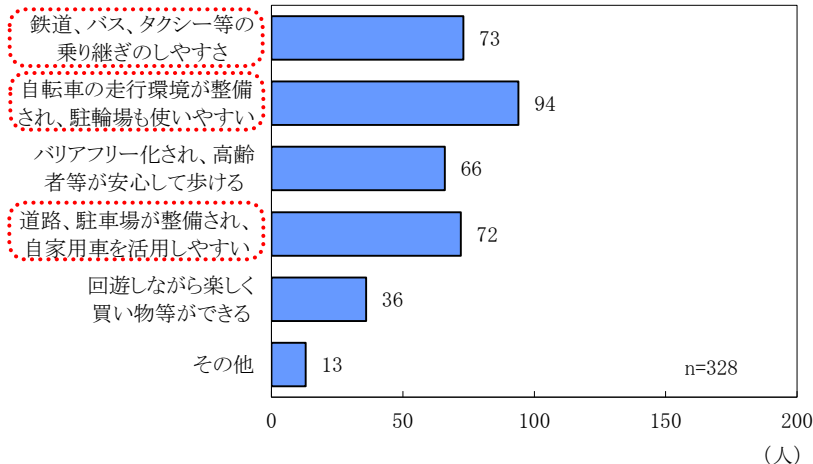
(常盤地域)

【5-3 将来の交通環境】



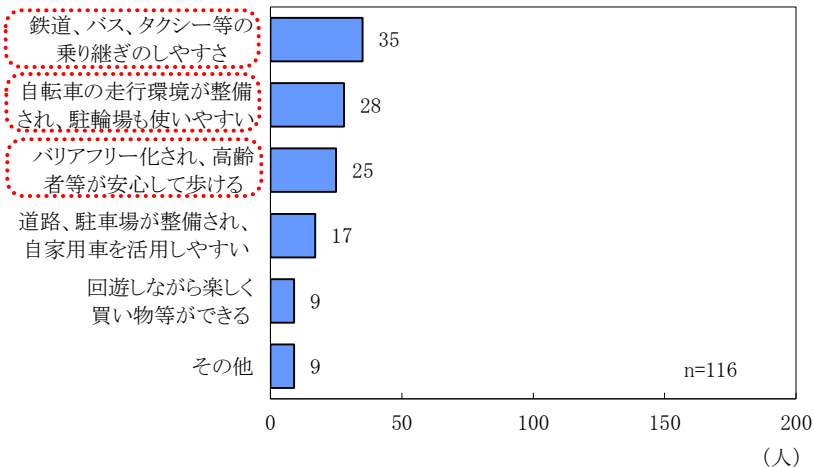
(笠縫地域)

【5-3 将来の交通環境】



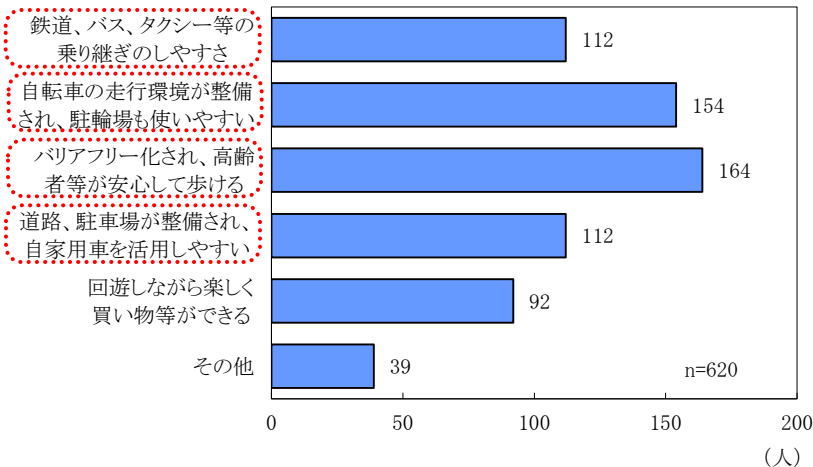
(山田地域)

【5-3 将来の交通環境】



(草津地域)

【5-3 将来の交通環境】

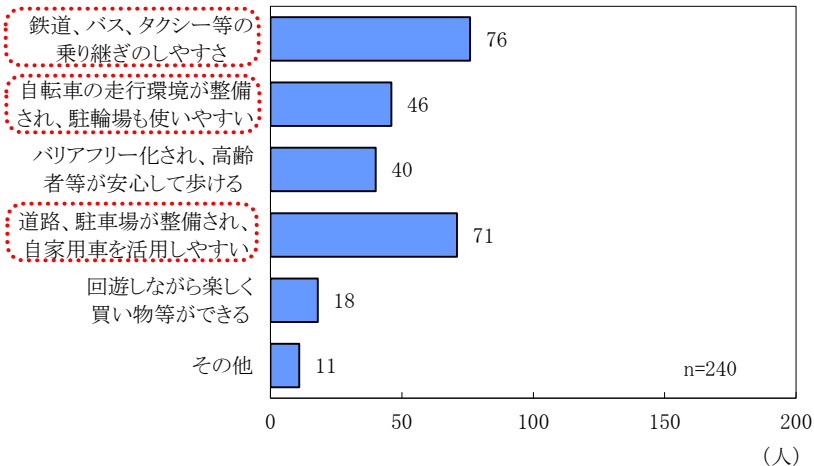


上位1位・2位・3位

5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

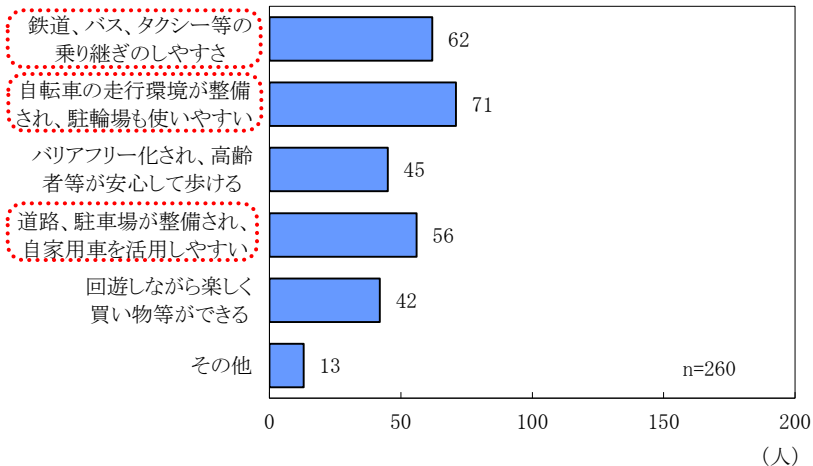
(志津地域)

【5-3 将来の交通環境】



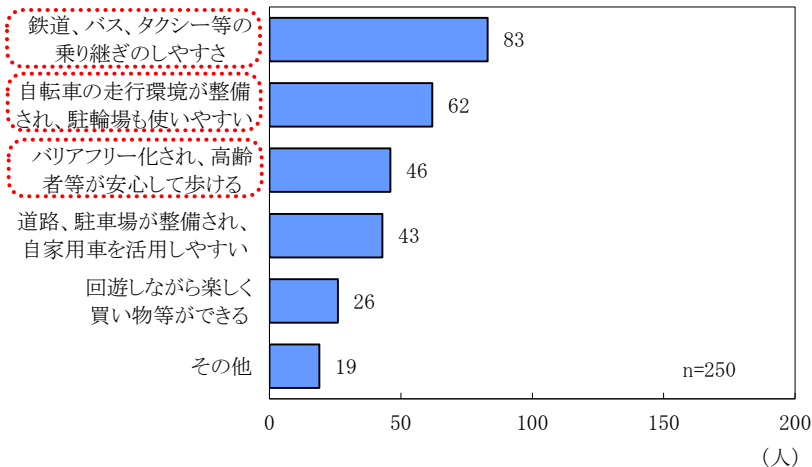
(老上中学地域)

【5-3 将来の交通環境】



(玉川中学地域)

【5-3 将来の交通環境】

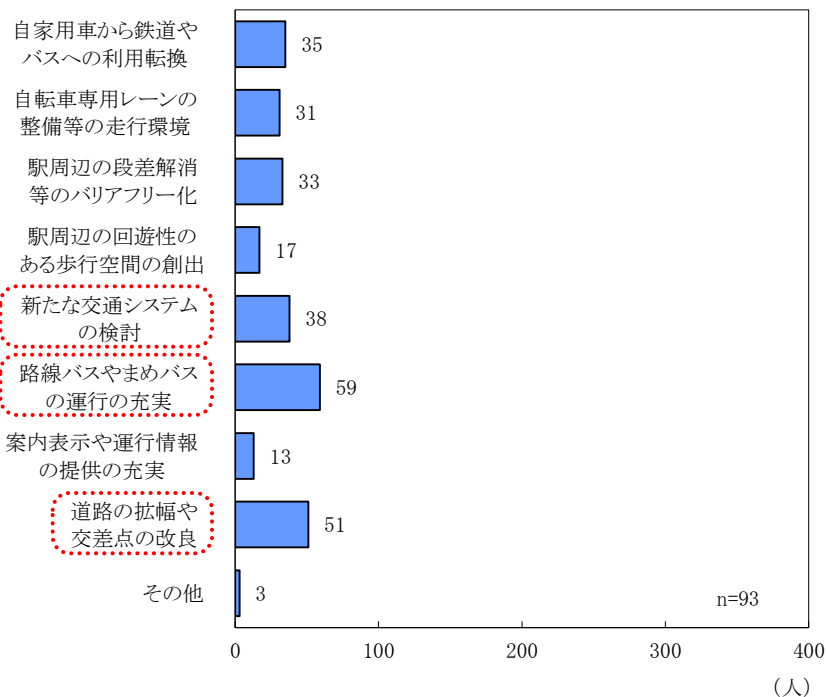


上位1位・2位・3位

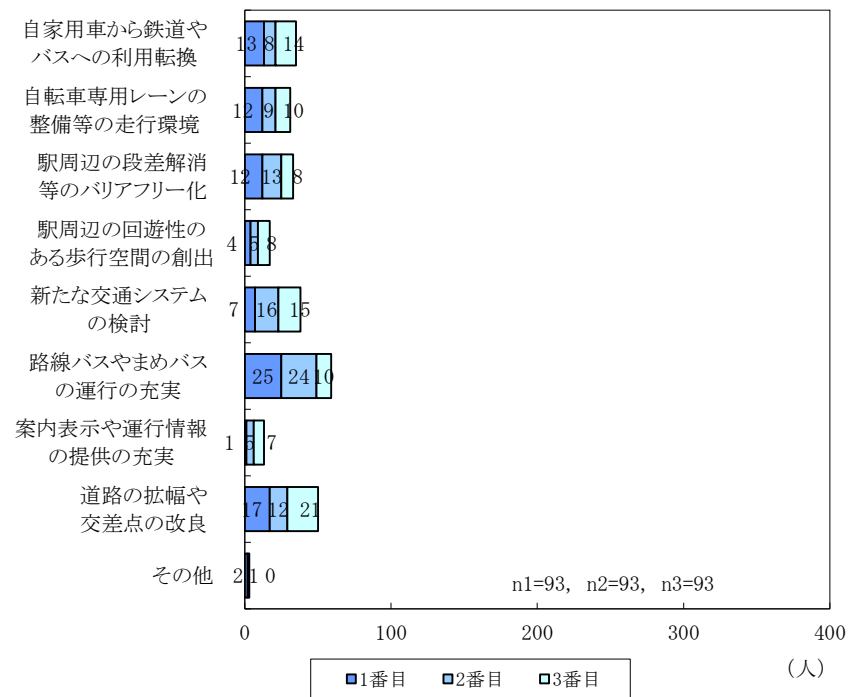
5. 将来交通のあり方 (質問 5-4)

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】

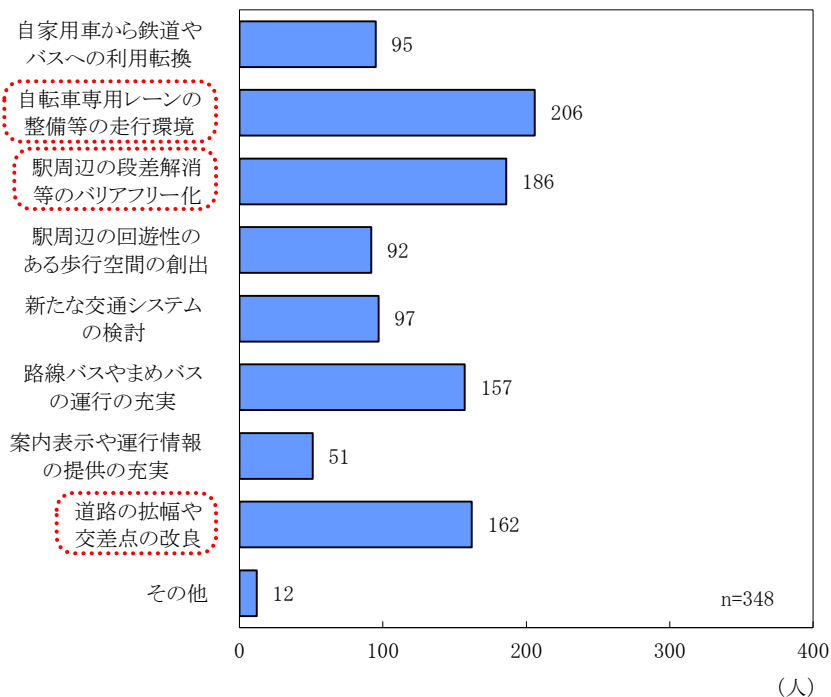


上位1位・2位・3位

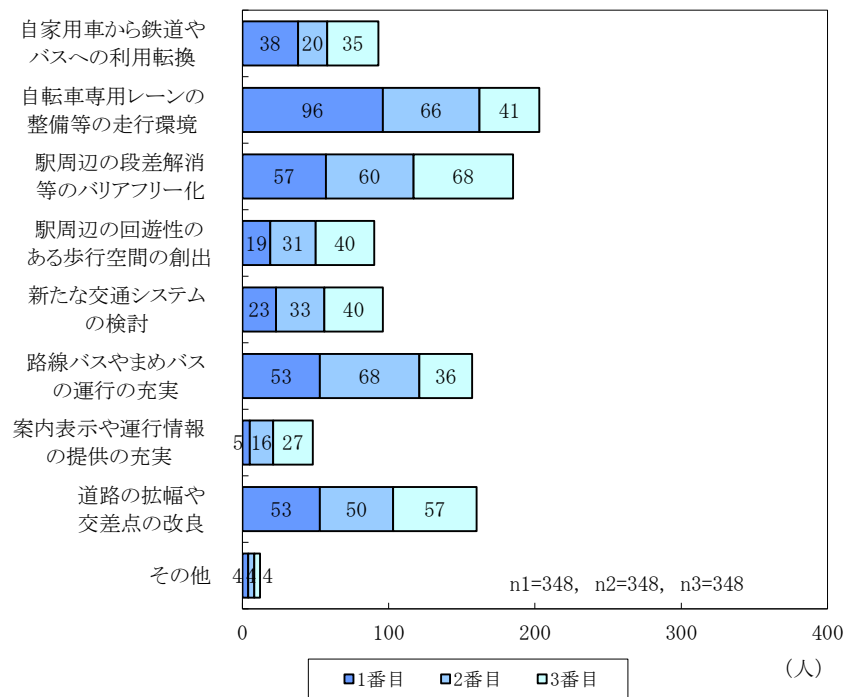
5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

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】

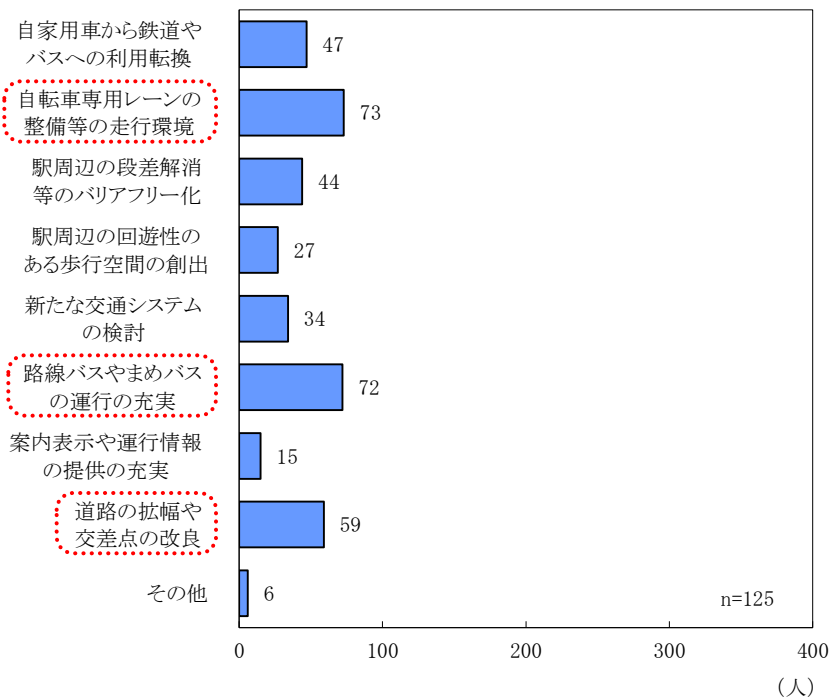


上位1位・2位・3位

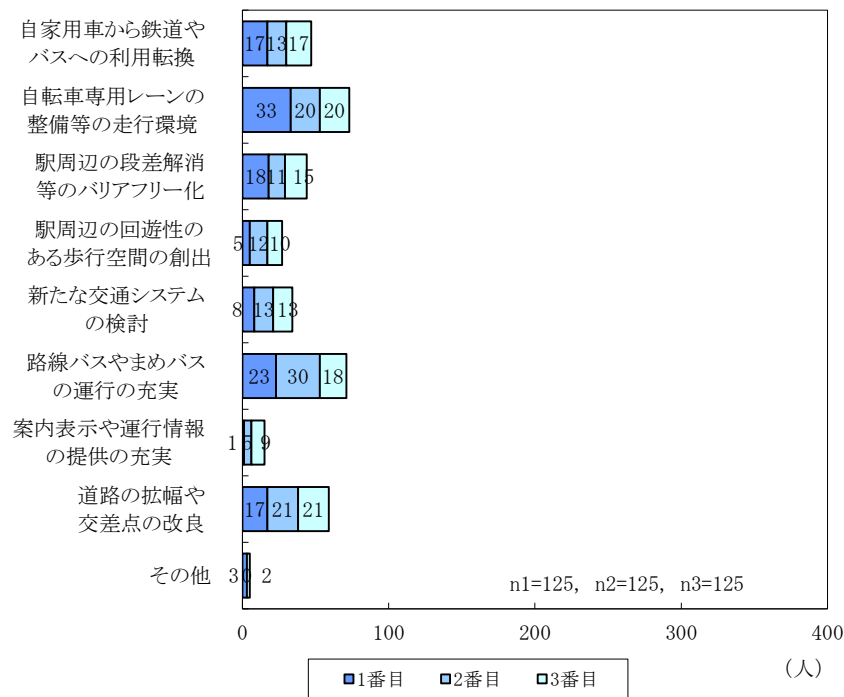
5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

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】

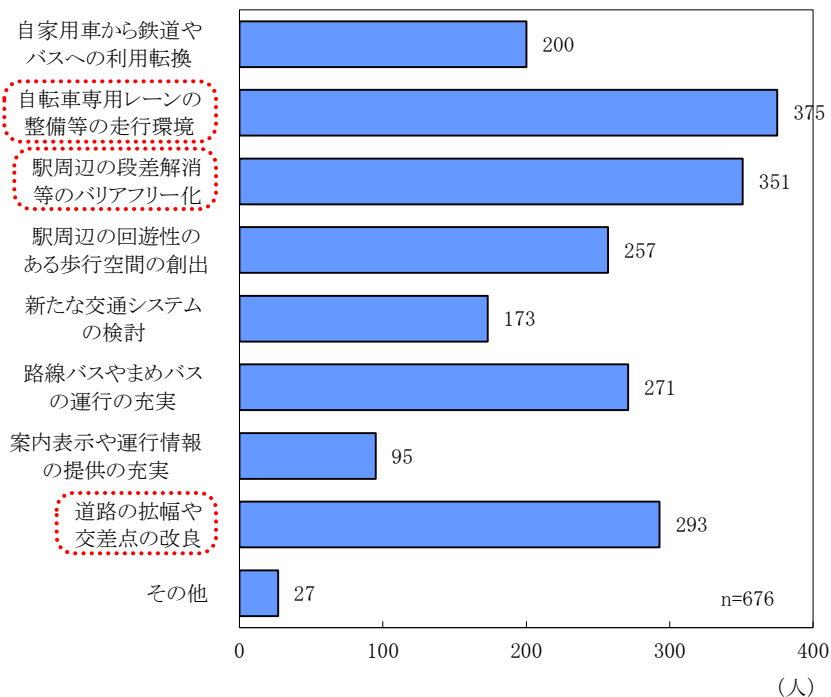


上位1位・2位・3位

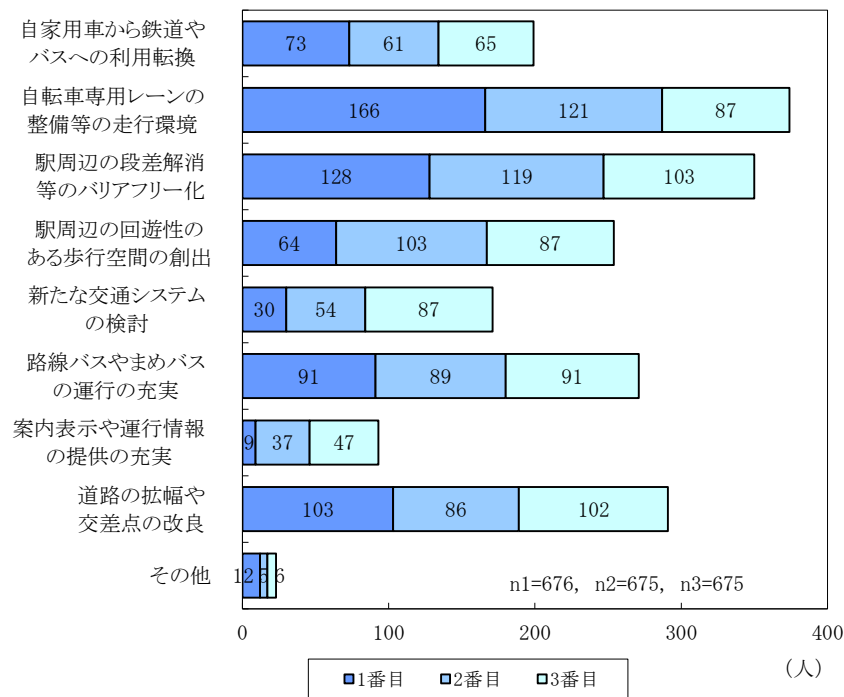
5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

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】

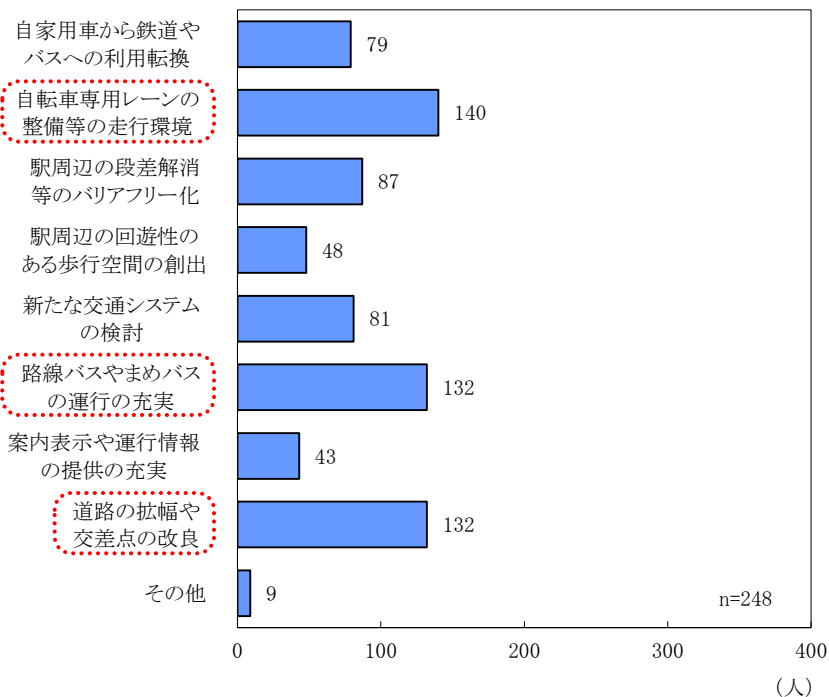


上位1位・2位・3位

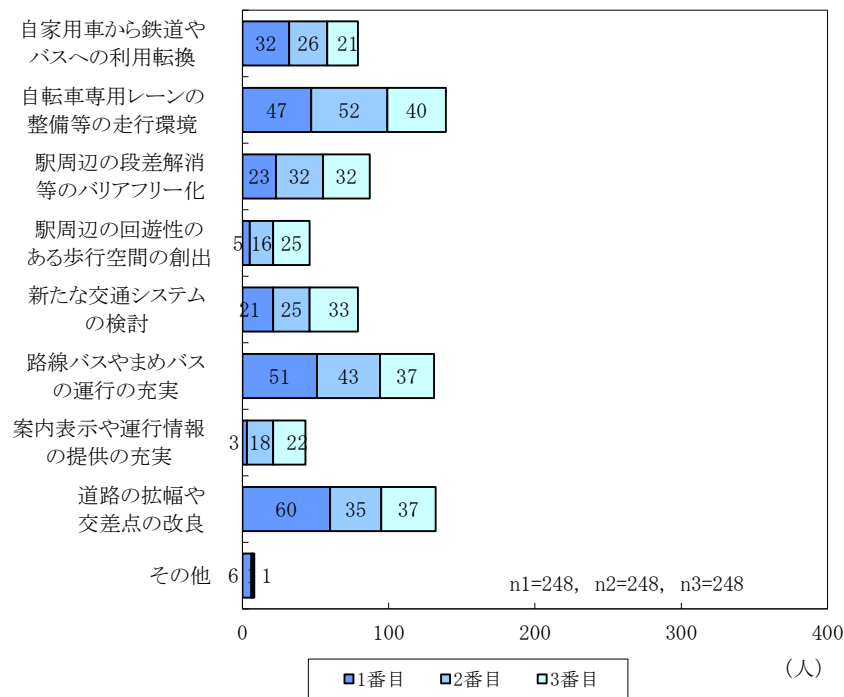
5. 将来交通のあり方 (質問 5-4)

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】

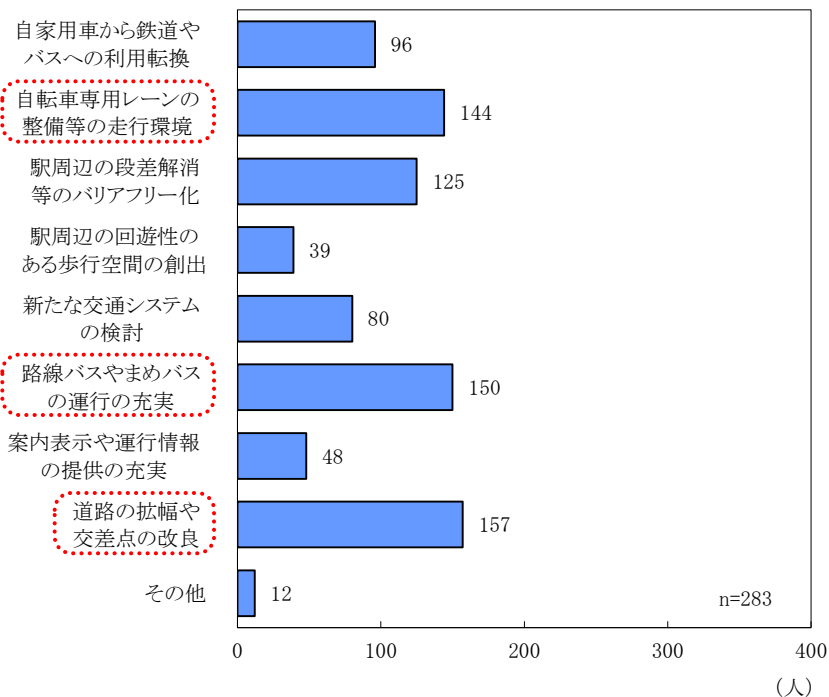


上位1位・2位・3位

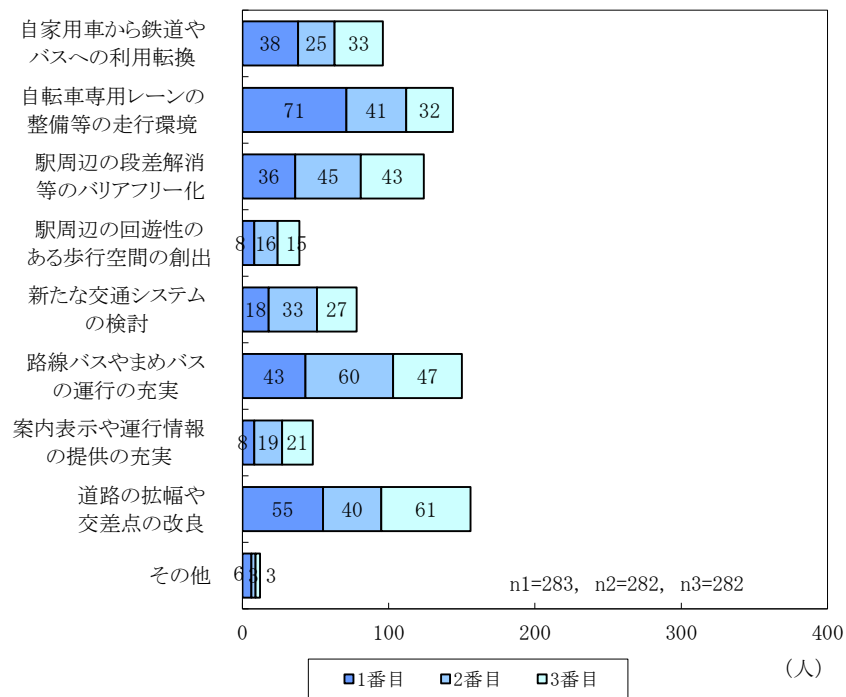
5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

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】

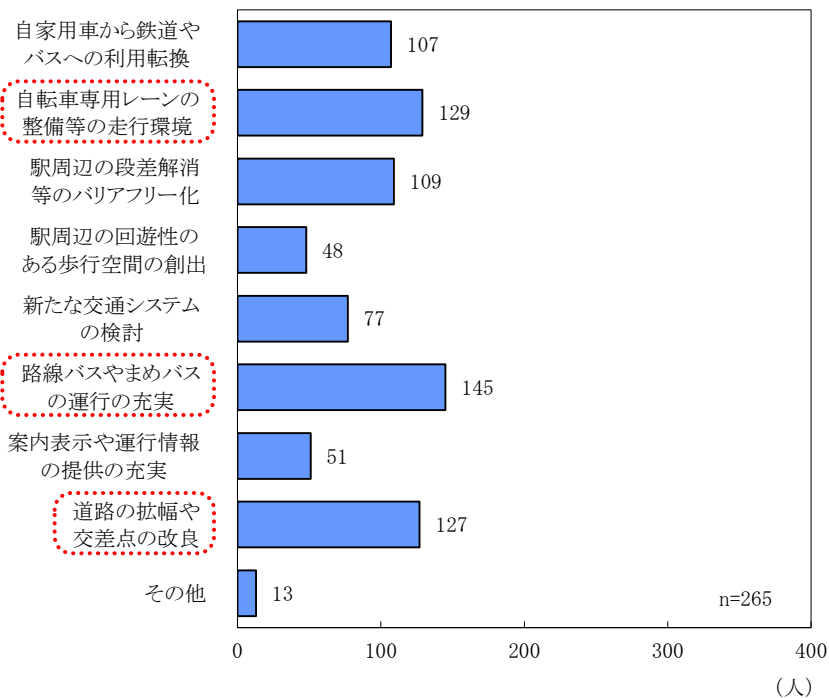


上位1位・2位・3位

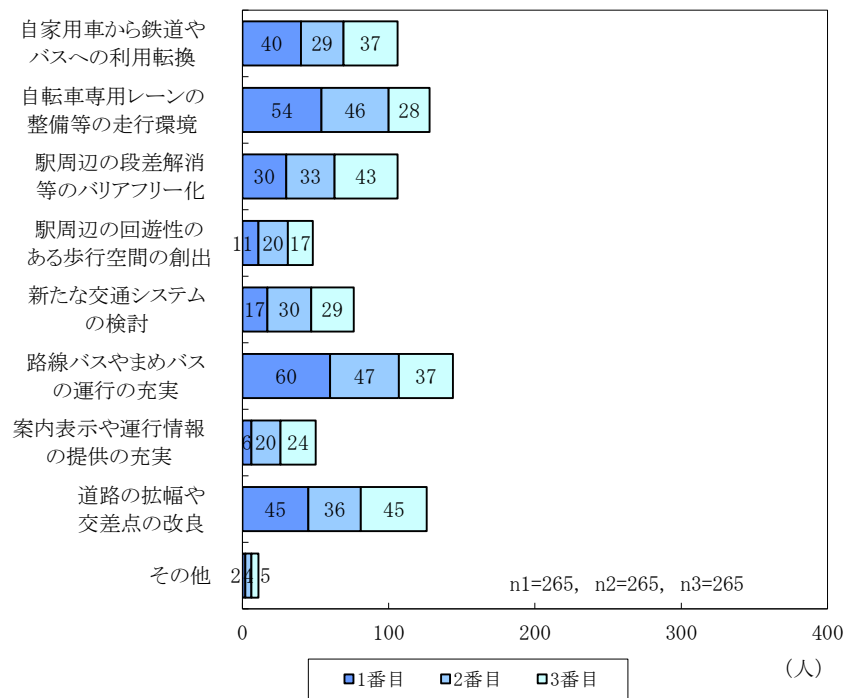
5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

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

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

6. 結果の整理

- ◆ 草津地域・笠縫地域では、その他の地域に比べてクルマを継続運転する人の割合が低い
- ◆ 自宅周辺の歩行環境は、すべての地域において“夜間の道が暗い”の割合が6割以上
また、“歩道がない/狭い道路が多い”は、玉川中学地域以外で6割以上と高い
- ◆ 自転車の利用状況を見ると、
 - ・ 志津地域・玉川中学地域で利用者は6割台であるが、それ以外の地域では7~8割台
 - ・ 常盤地域・志津地域での利用頻度（ほぼ毎日+週に2~3回程度）は半数以下であるが、それ以外の地域では5~6割台
 - ・ 利用目的は、いずれの地域においても主に「買い物」と「通勤・通学」
 - ・ 利用地域は、常盤地域で「湖岸エリア」、老上中学地域・玉川中学地域で「南草津駅周辺」となっているが、それ以外の地域では「草津駅周辺」
 - ・ 利用施設は、いずれの地域においても主に「商業施設」、「鉄道駅」
 - ・ 駐輪場は、いずれの地域においても「駐輪場（無料）」
- ◆ 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なものは、利用者・非利用者ともに、全体の8~9割が、「走行環境の整備」・「駐輪場の整備」・「マナーの指導」を重視

6. 結果の整理

- ◆ 移動を充実させる地域は、
 - ・草津駅周辺 → 常盤地域・笠縫地域・山田地域・草津地域
 - ・南草津駅周辺 → 志津地域・老上中学地域・玉川中学地域
- ◆ 主に整備すべき交通環境は、
 - ・路線バス・まめバス → 常盤地域・山田地域・玉川中学地域
 - ・自転車専用レーン・バス → 笠縫地域・草津地域 ※バス：路線バス・まめバス
 - ・バス・道路拡幅等 → 志津地域・老上中学地域
- ◆ 各地域における将来の交通環境整備の方向性は、以下のとおり

上位に挙げられている 施策	常盤地域 (人)	笠縫地域 (人)	山田地域 (人)	草津地域 (人)	志津地域 (人)	老上中学 地域 (人)	玉川中学 地域 (人)
自転車の走行環境が整備 され、駐輪場も使いやすい	5位 (11人)	1位 (94人)	2位 (28人)	2位 (154人)	3位 (46人)	1位 (71人)	2位 (62人)
鉄道、バス、タクシー等の 乗り継ぎのしやすさ	1位 (31人)	2位 (73人)	1位 (35人)	3位 (112人)	1位 (76人)	2位 (62人)	1位 (83人)
道路、駐車場が整備され、 自家用車が活用しやすい	3位 (20人)	3位 (72人)	4位 (17人)	3位 (112人)	2位 (71人)	3位 (56人)	4位 (43人)
バリアフリー化され、高齢者 等が安心して歩ける	2位 (21人)	4位 (66人)	3位 (25人)	1位 (164人)	4位 (40人)	4位 (45人)	3位 (46人)

6. 結果の整理

- ◆ 各地域における今後10年先の交通環境整備の方向性は、下表のとおり

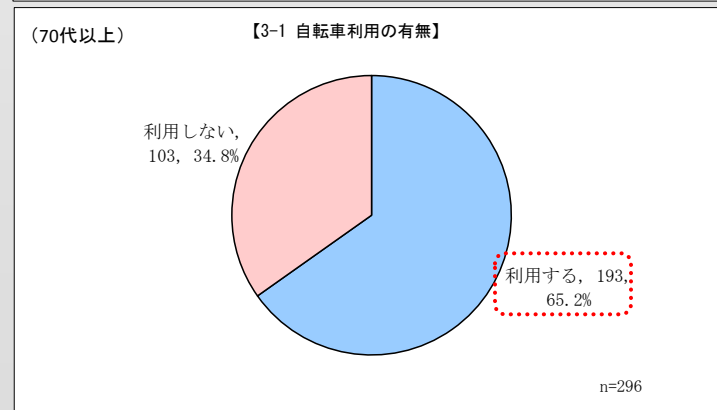
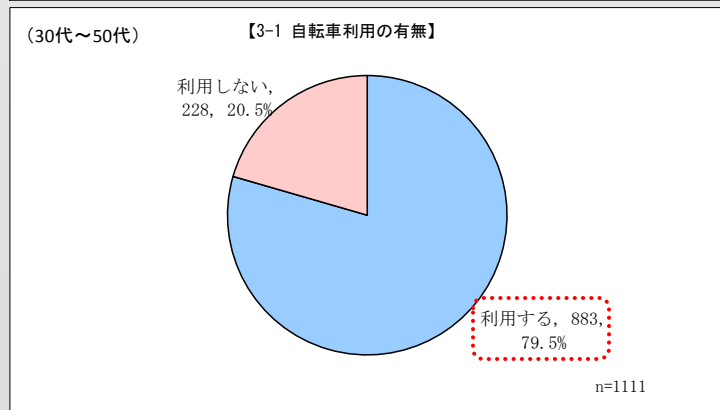
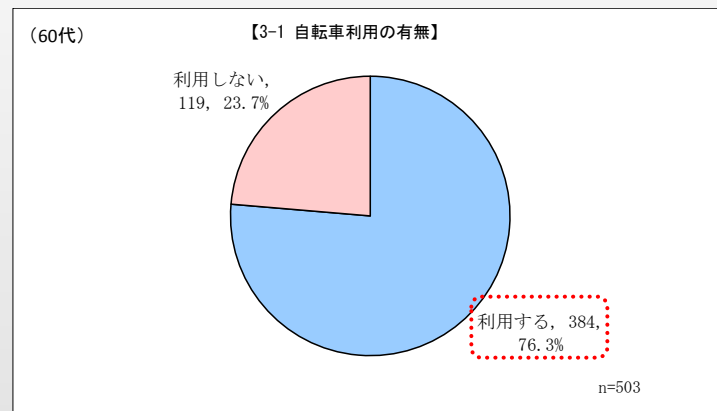
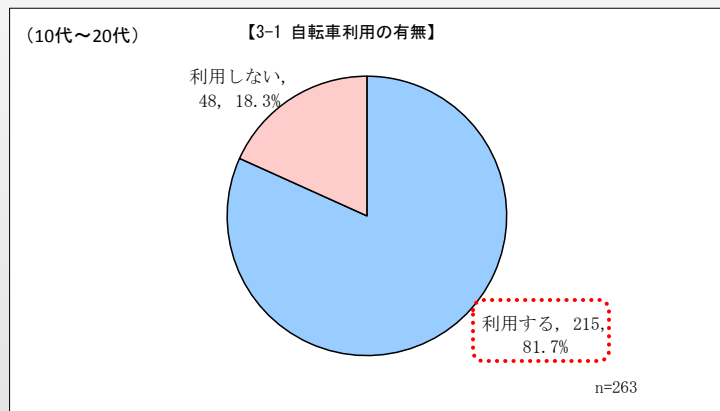
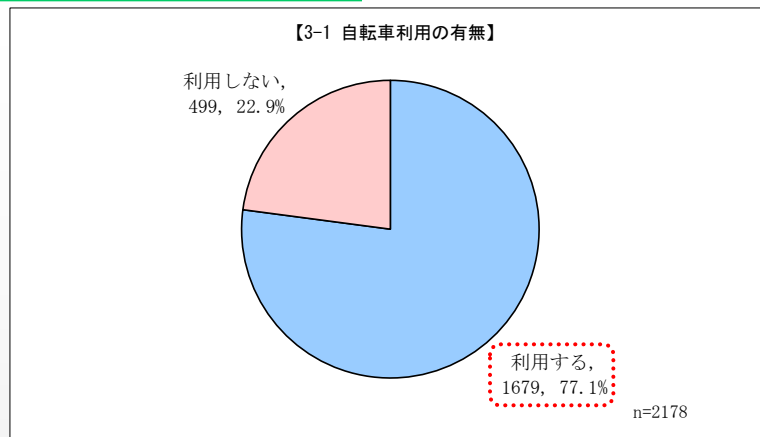
上位に挙げられている施策	常盤地域 (93人)	笠縫地域 (348人)	山田地域 (125人)	草津地域 (676人)	志津地域 (248人)	老上中学 地域 (283人)	玉川中学 地域 (265人)
自転車専用レーンの整備等の走行環境	6位 (31人)	1位 (206人)	1位 (73人)	1位 (375人)	1位 (140人)	3位 (144人)	2位 (129人)
路線バスやまめバスの運行の充実	1位 (59人)	4位 (157人)	2位 (72人)	4位 (271人)	2位 (132人)	2位 (150人)	1位 (145人)
道路の拡幅や交差点の改良	2位 (51人)	3位 (162人)	3位 (59人)	3位 (293人)	2位 (132人)	1位 (157人)	3位 (127人)
駅周辺の段差解消等のバリアフリー化	5位 (33人)	2位 (186人)	5位 (44人)	2位 (351人)	4位 (87人)	4位 (125人)	4位 (109人)

- ◆ 常盤地域を除いて、交通環境整備の方向としては、【自転車施策】を期待する声が多い一方、いずれの地域においても【道路施策】を期待する声も大きい(いずれの地域も上位)
- ◆ 笠縫地域・草津地域以外の地域では、【バス施策】を声が大きく(いずれも上位1・2)、当該地域でのバスサービスの向上、あるいはそれとあわせた利用促進を行うことにより、利用者の増加が期待
- ◆ 駅利用が多いと考えられる笠縫地域・草津地域では、【バリアフリー施策】を期待する声が大きく、駅周辺の整備を行うことで、さらなる利用者の増加・駅周辺の活性化が期待

市民アンケート調査について

《自転車利用状況別》

0. 自転車利用者の特性

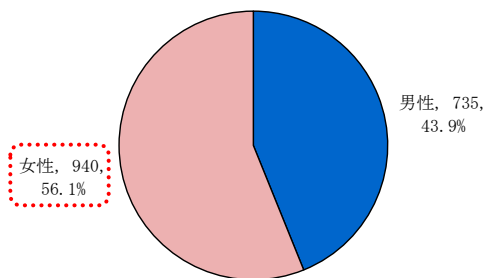


1. 回答者の属性 (質問 1-1)

自転車を利用する

(自転車を利用する)

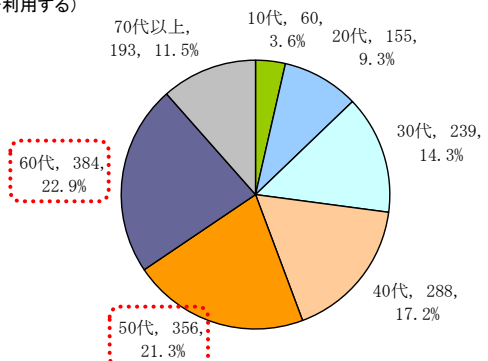
【1-1 回答者の性別】



n=1675

(自転車を利用する)

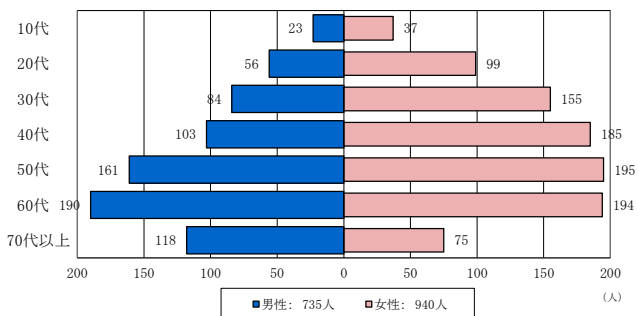
【1-2 回答者の年齢】



n=1675

(自転車を利用する)

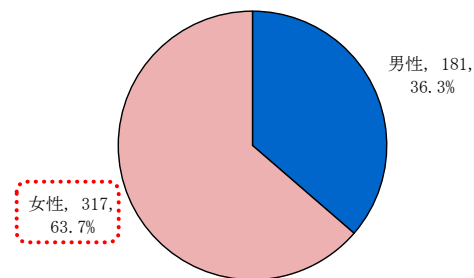
【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】



自転車を利用しない

(自転車を利用しない)

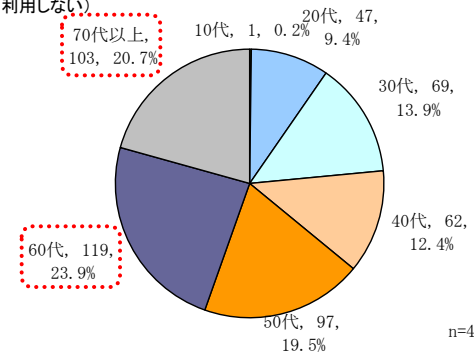
【1-1 回答者の性別】



n=498

(自転車を利用しない)

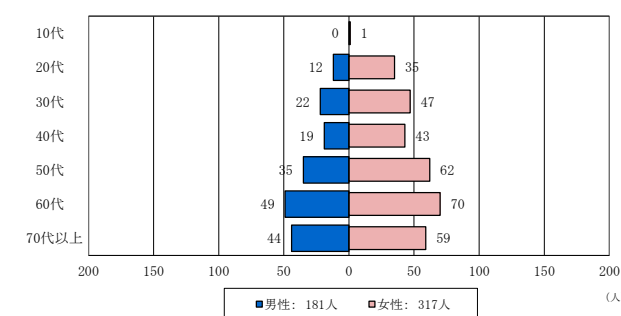
【1-2 回答者の年齢】



n=498

(自転車を利用しない)

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】



1. 回答者の属性 (質問 1-3)

自転車を利用する

居住地		割合	回答者数
草津市	1. 志津地区	71.0%	147 人
	2. 志津南地区	47.9%	23 人
	3. 矢倉学区	84.1%	148 人
	4. 草津学区	84.8%	196 人
	5. 大ROUTE区	71.0%	103 人
	6. 渋川学区	75.4%	101 人
	7. 老上学区	81.4%	236 人
	8. 玉川学区	63.6%	117 人
	9. 南笠東学区	64.0%	57 人
	10. 山田学区	82.4%	108 人
	11. 笠縫学区	88.8%	174 人
	12. 笠縫東学区	88.0%	139 人
	13. 常盤学区	75.5%	74 人
	14. わからない		52 人
不明		4 人	
			1,679 人

自転車を利用しない

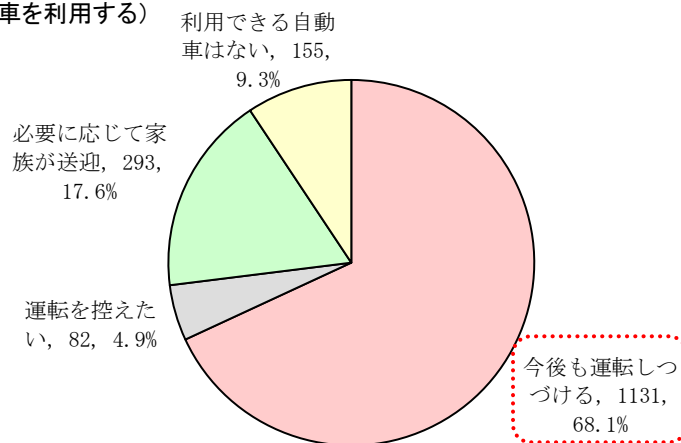
居住地		割合	回答者数
草津市	1. 志津地区	29.0%	60 人
	2. 志津南地区	52.1%	25 人
	3. 矢倉学区	15.9%	28 人
	4. 草津学区	15.2%	35 人
	5. 大ROUTE区	29.0%	42 人
	6. 渋川学区	24.6%	33 人
	7. 老上学区	18.6%	54 人
	8. 玉川学区	36.4%	67 人
	9. 南笠東学区	36.0%	32 人
	10. 山田学区	17.6%	23 人
	11. 笠縫学区	11.2%	22 人
	12. 笠縫東学区	12.0%	19 人
	13. 常盤学区	24.5%	24 人
	14. わからない		34 人
不明		1 人	
			499 人

1. 回答者の属性 (質問 1-4)

自転車を利用する

【1-4 自宅の自動車の利用状況】

(自転車を利用する)

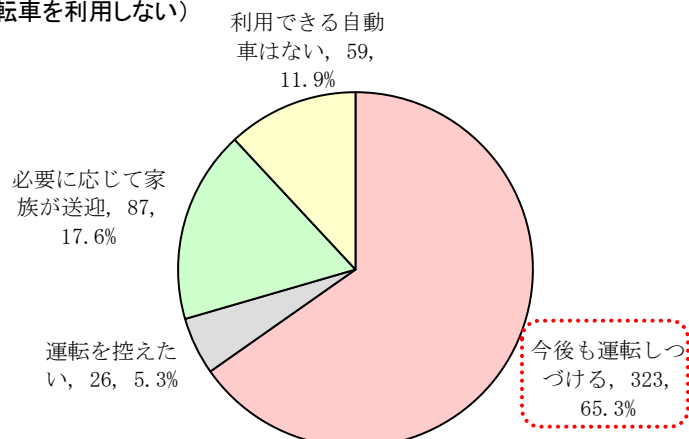


n=1661

自転車を利用しない

【1-4 自宅の自動車の利用状況】

(自転車を利用しない)

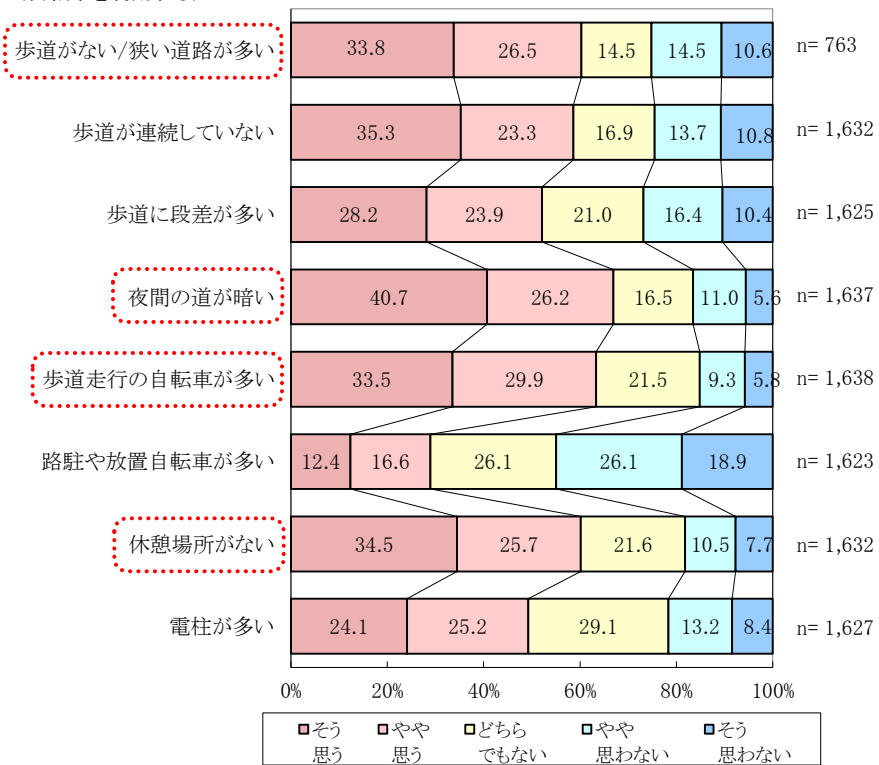


n=495

2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)

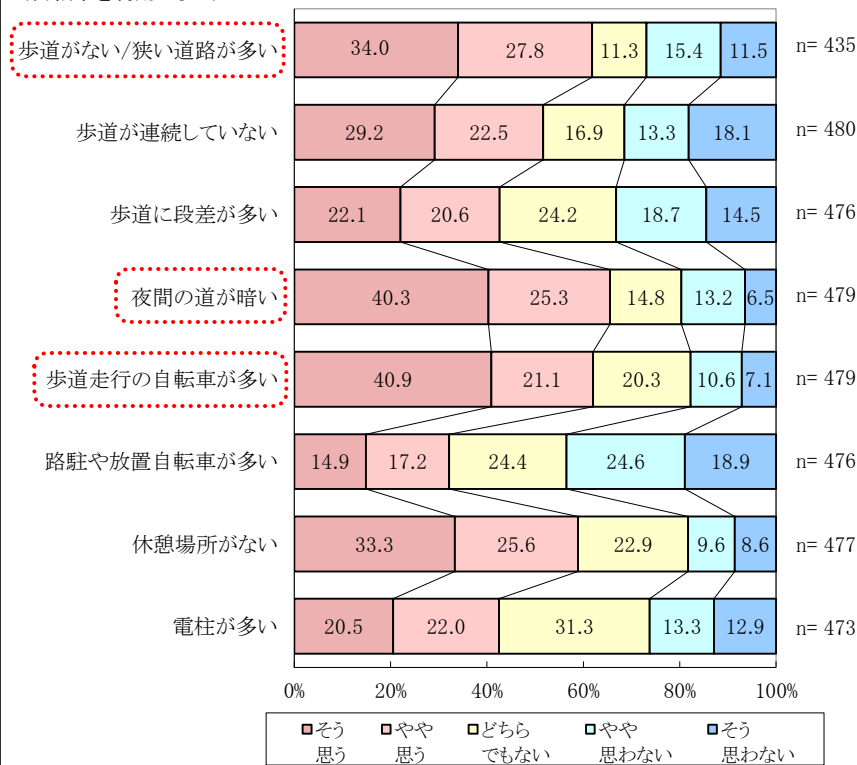
自転車を利用する

(自転車を利用する) 【2-1 自宅周辺の道路を歩くときの印象】



自転車を利用しない

(自転車を利用しない) 【2-1 自宅周辺の道路を歩くときの印象】



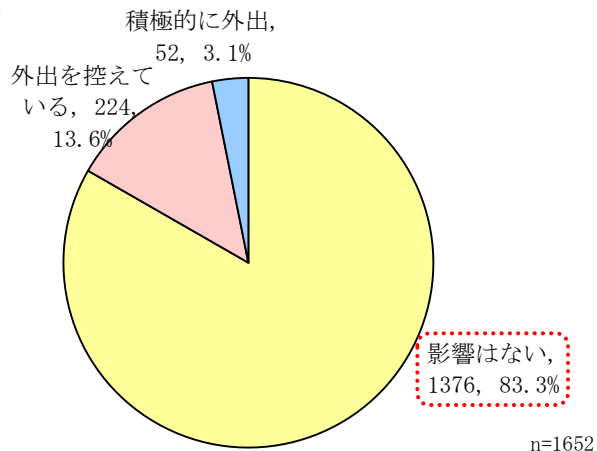
“そう思う” + “やや思う” : 6割以上

2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-2)

自転車を利用する

【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

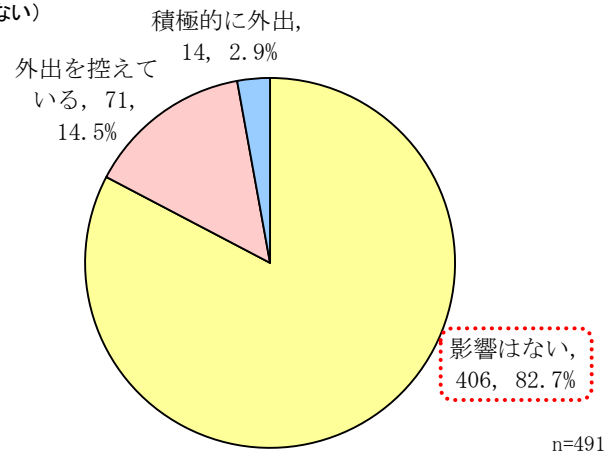
(自転車を利用する)



自転車を利用しない

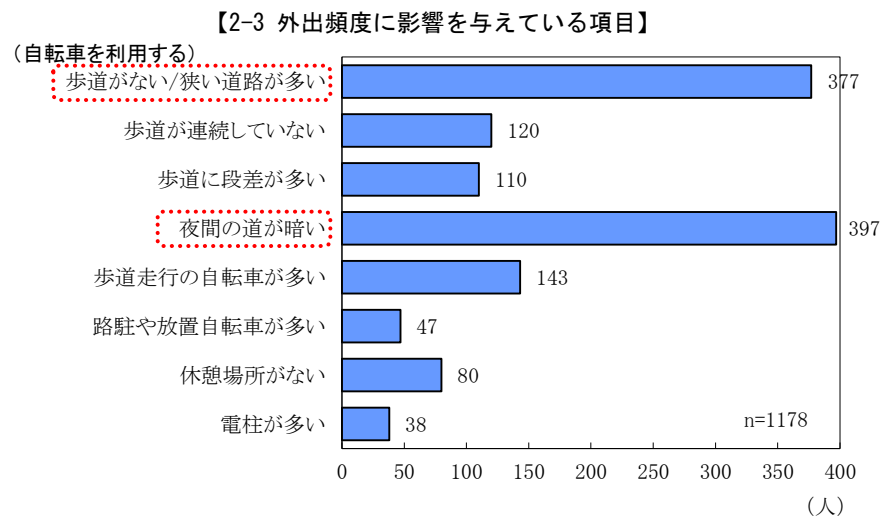
【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

(自転車を利用しない)

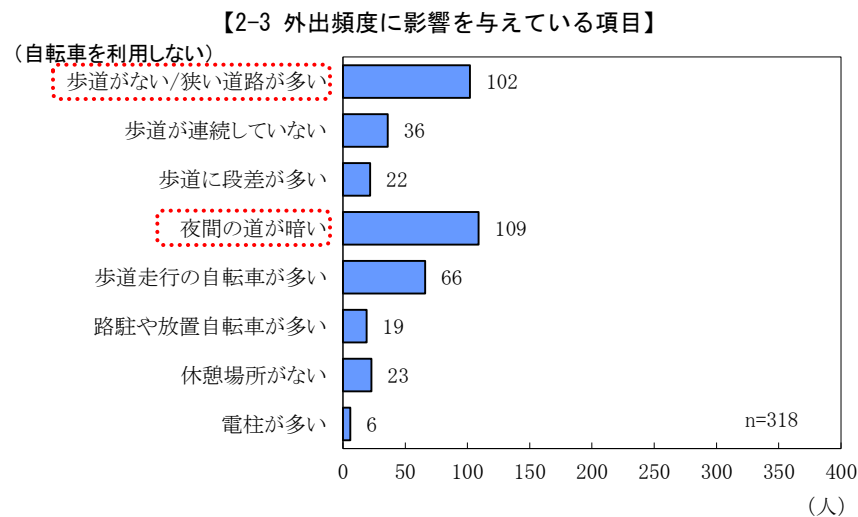


2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

自転車を利用する

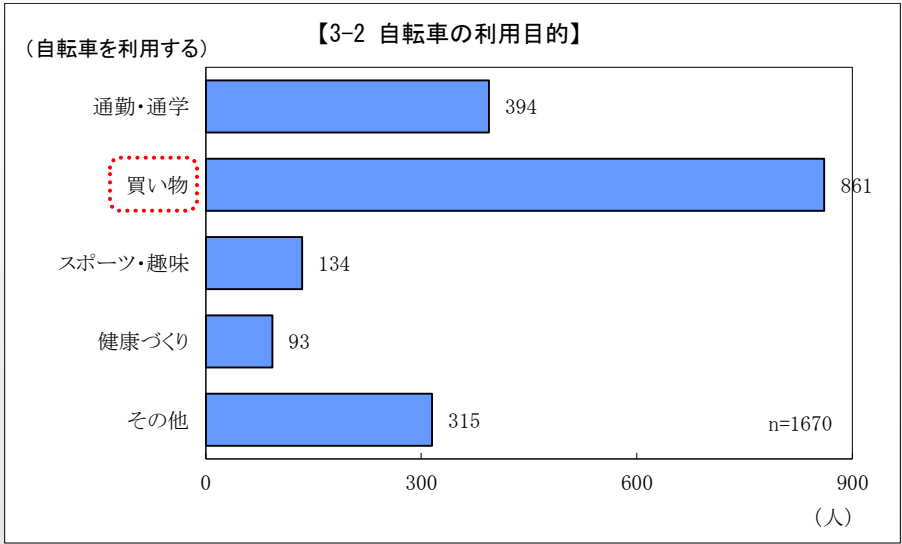
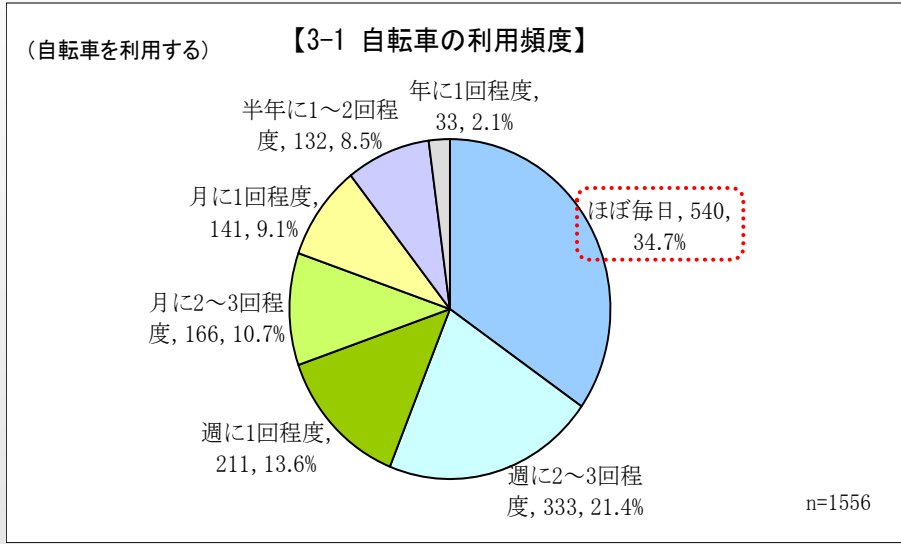


自転車を利用しない



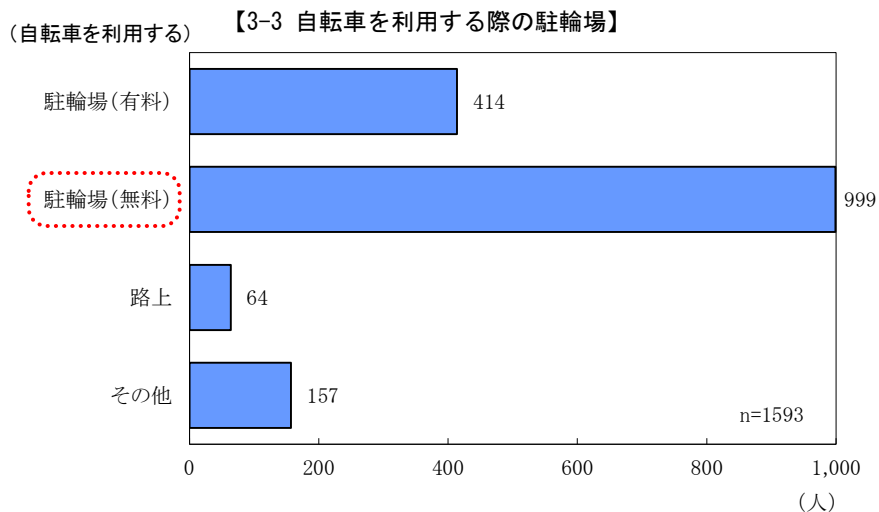
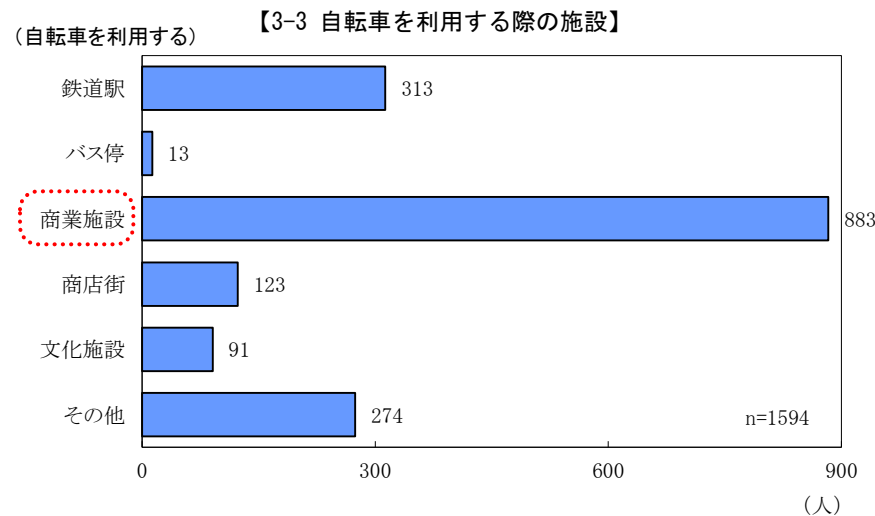
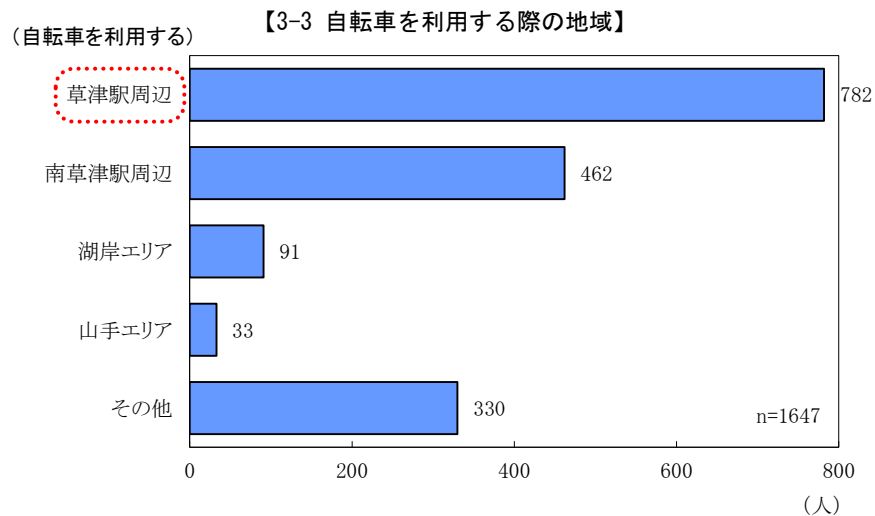
3. 自転車の利用 (質問 3-1, 3-2)

自転車を利用する



3. 自転車の利用 (質問 3-3)

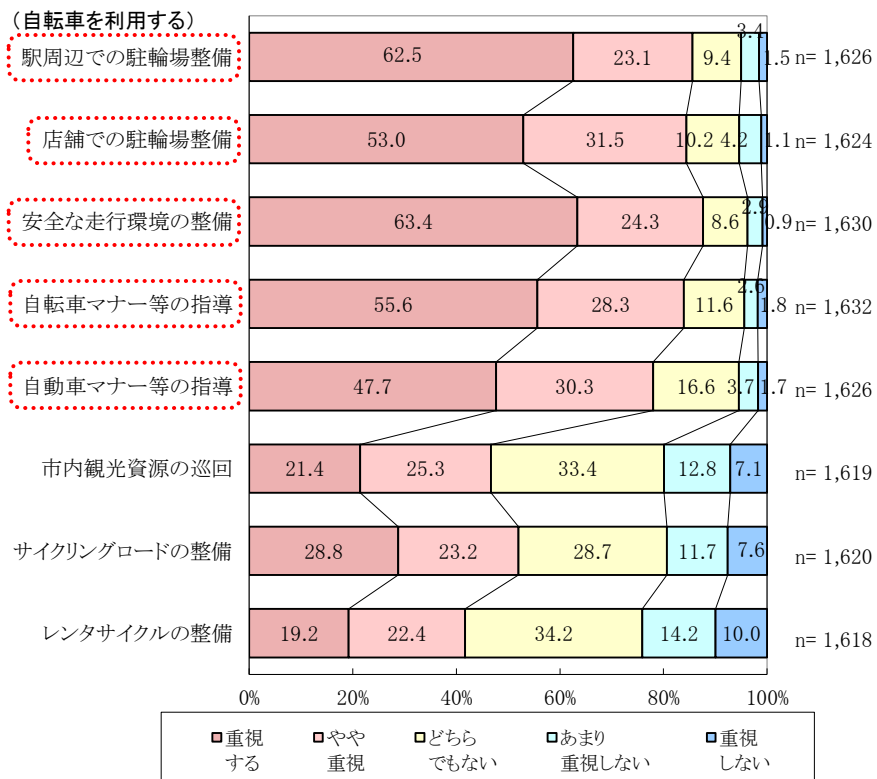
自転車を利用する



3. 自転車の利用 (質問 3-4)

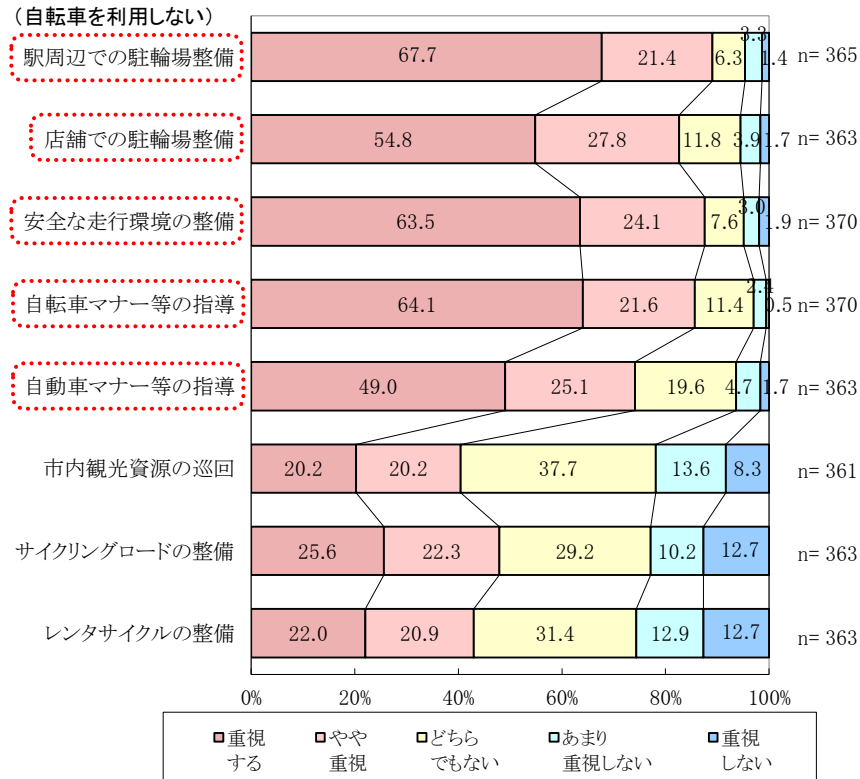
自転車を利用する

【3-4 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの】



自転車を利用しない

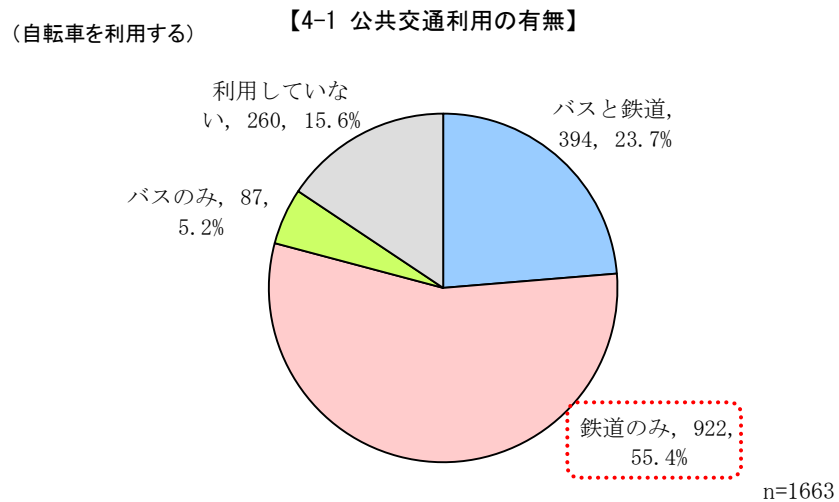
【3-4 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの】



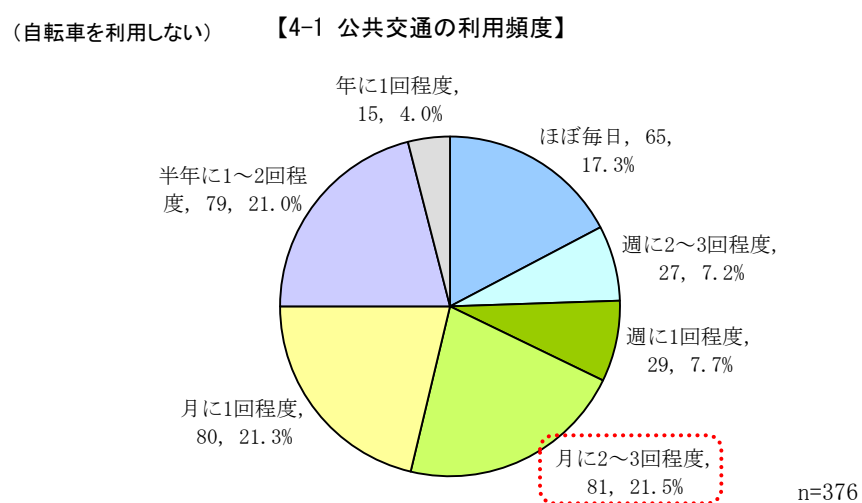
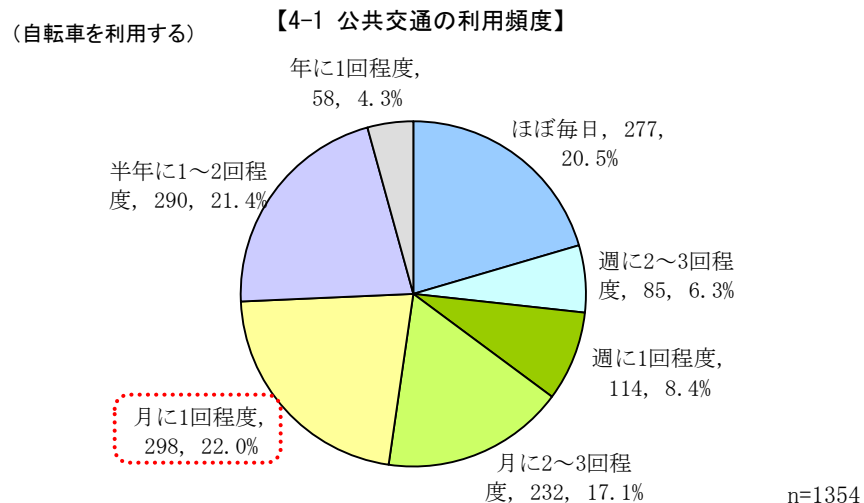
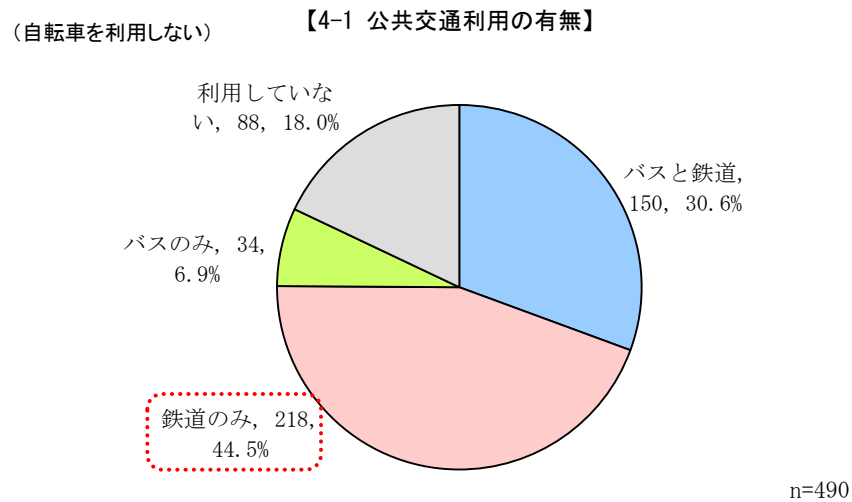
“重視する” + “やや重視” : 7割以上

4. 公共交通の利用 (質問 4-1)

自転車を利用する

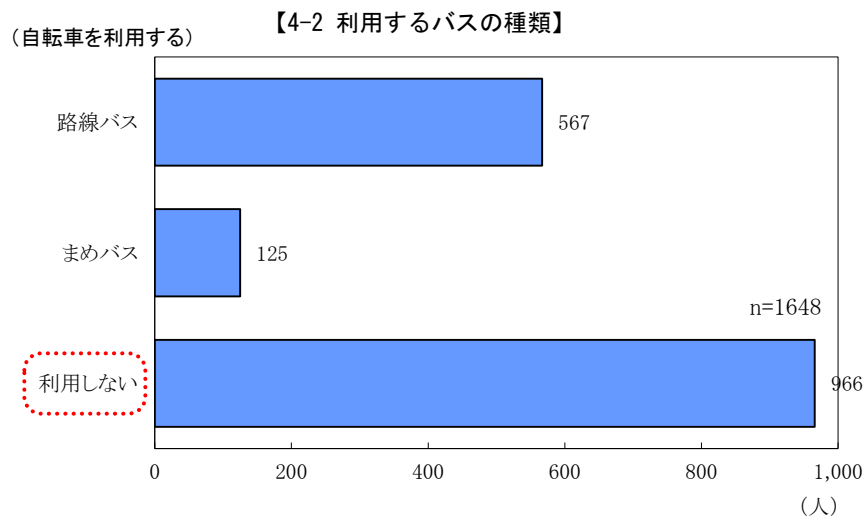


自転車を利用しない

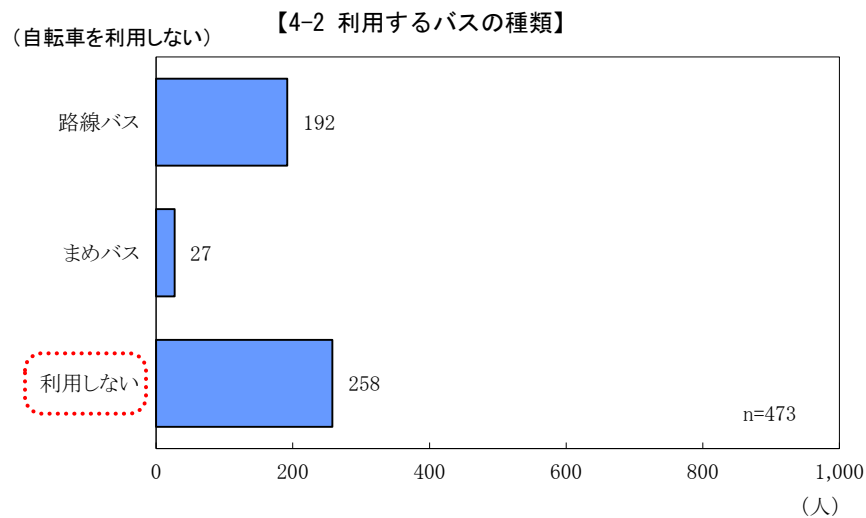


4. 公共交通の利用 (質問 4-2)

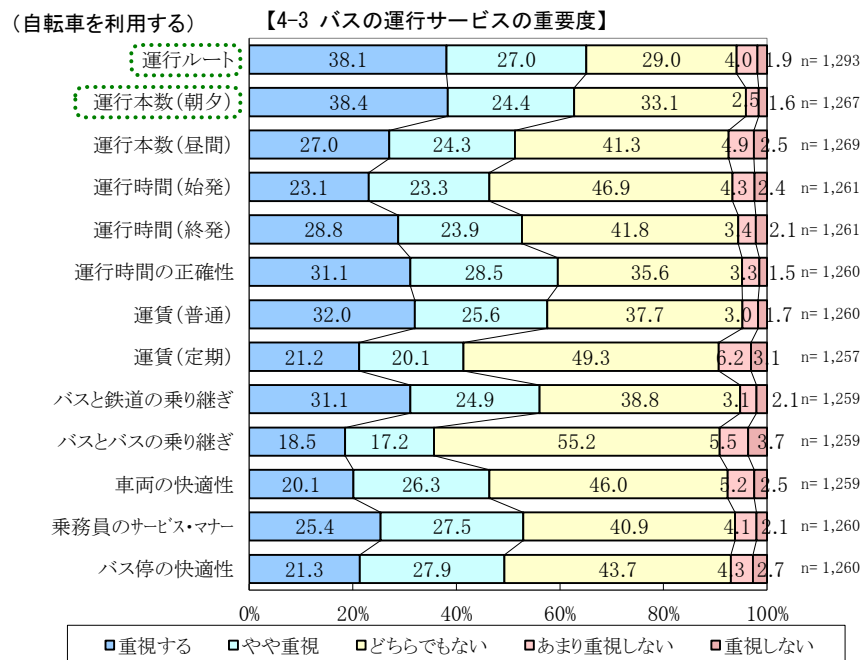
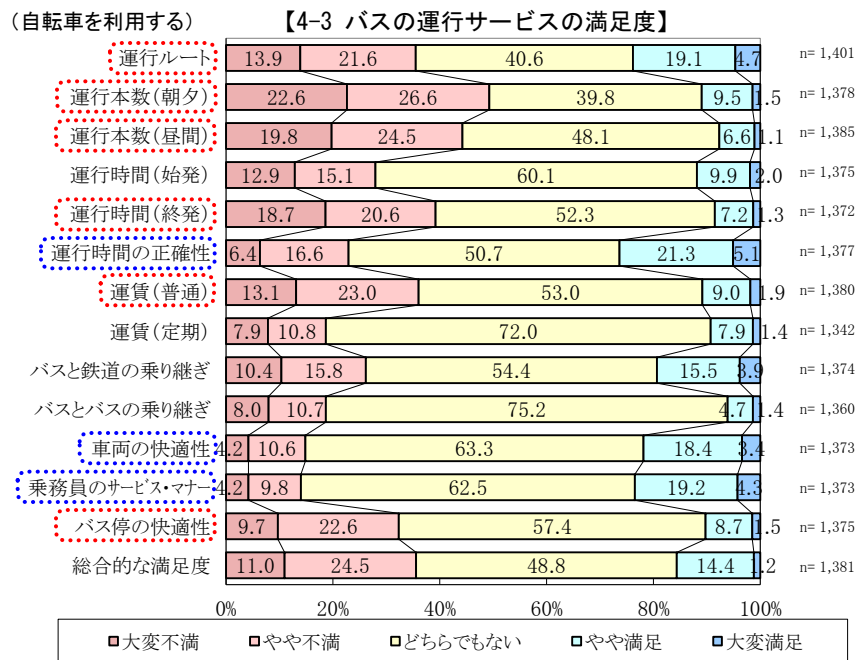
自転車を利用する



自転車を利用しない



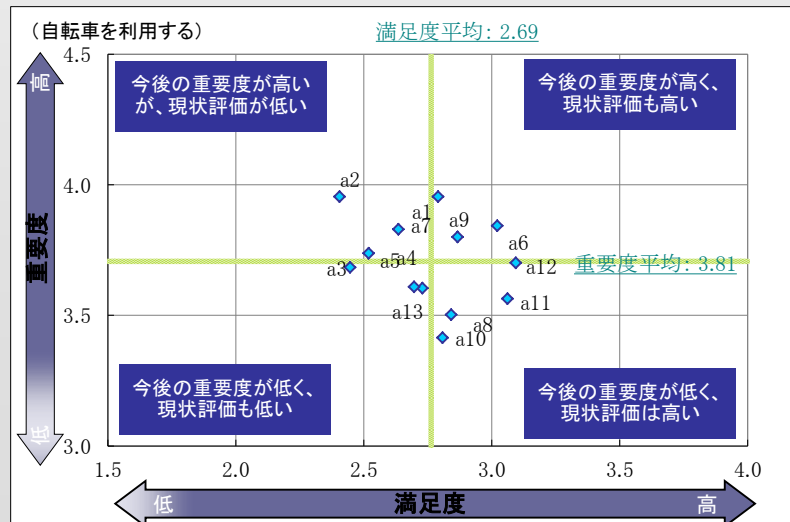
4. 公共交通の利用 (質問 4-3)



“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

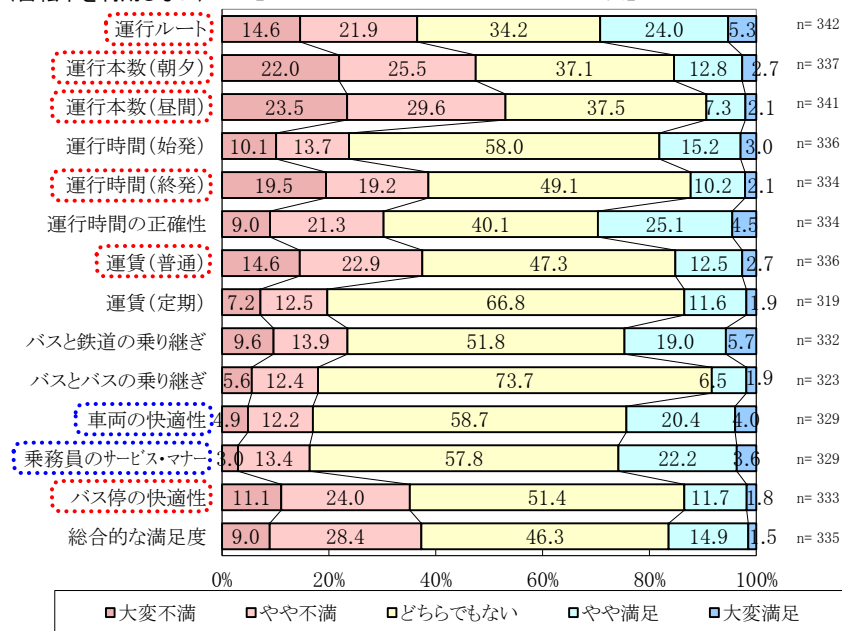
“重視する” + “やや重視” : 6割以上



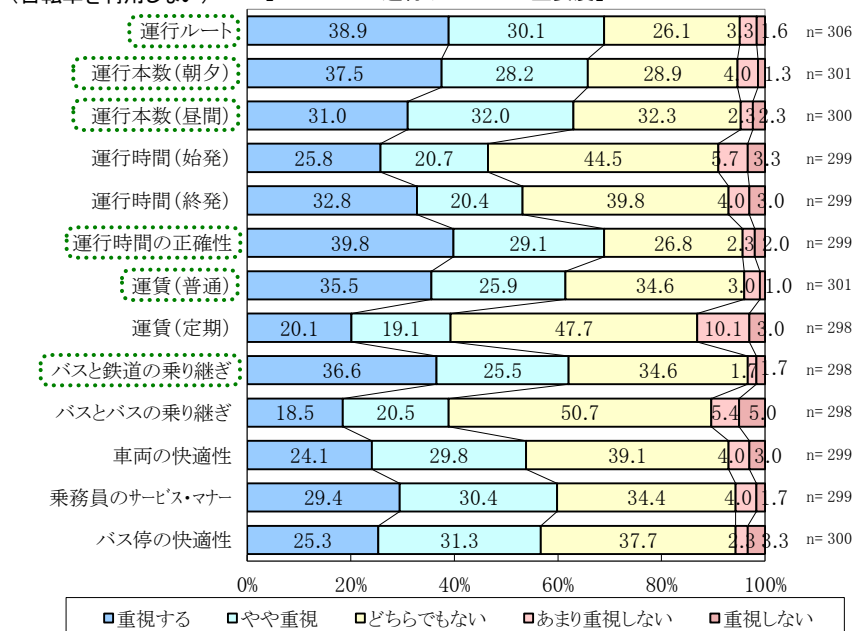
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

【4-3 バスの運行サービスの満足度】



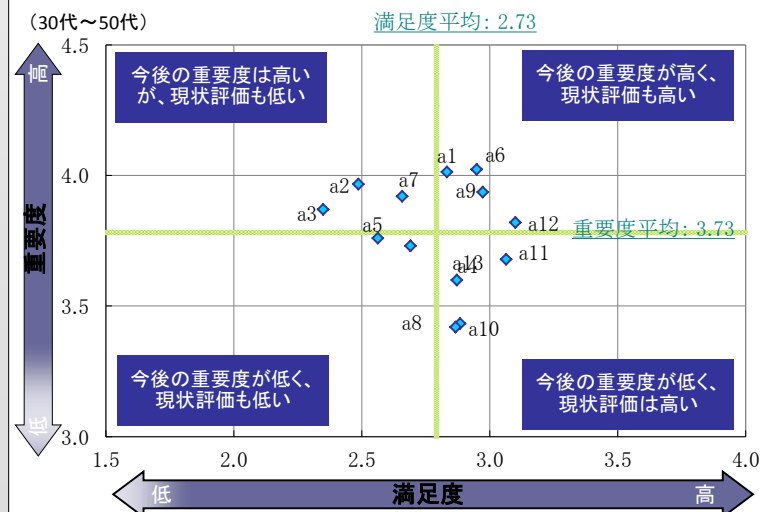
【4-3 バスの運行サービスの重要度】



“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

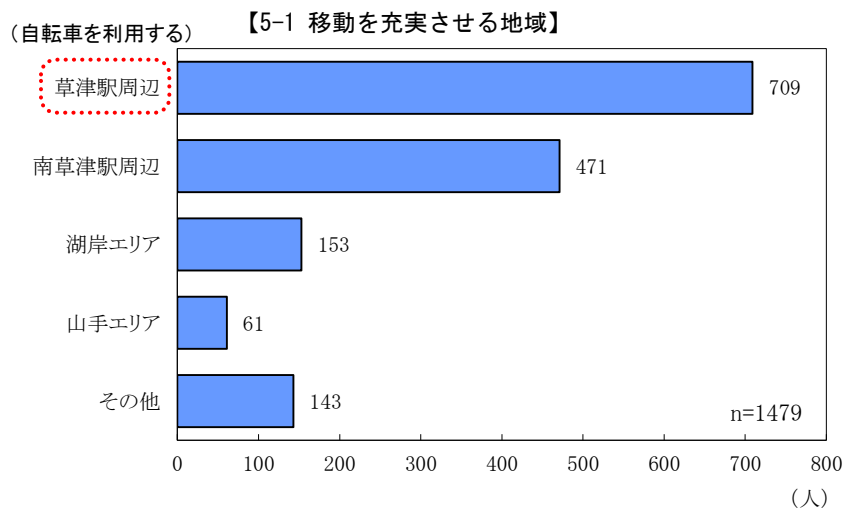
“重視する” + “やや重視” : 6割以上



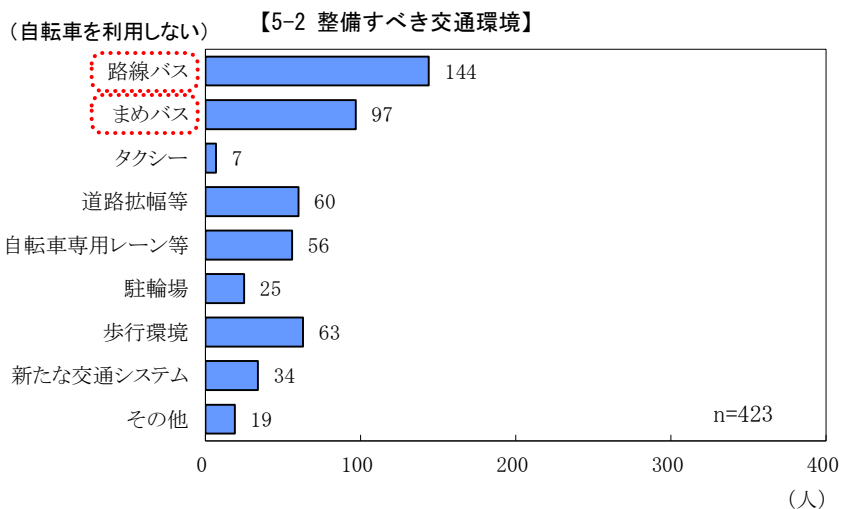
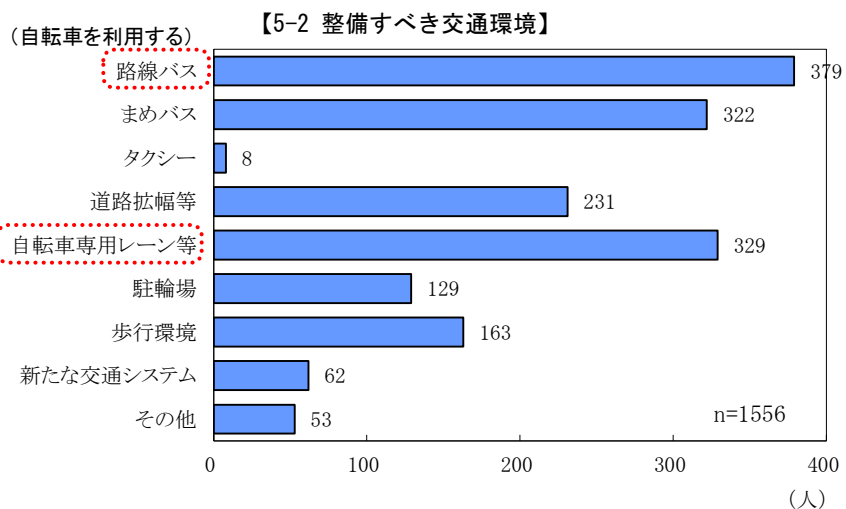
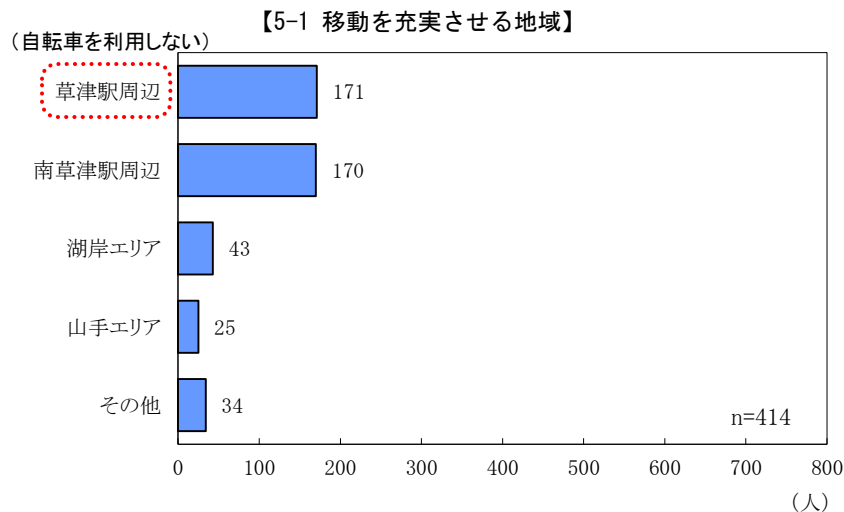
- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

5. 将来交通のあり方 (質問 5-1・5-2)

自転車を利用する



自転車を利用しない



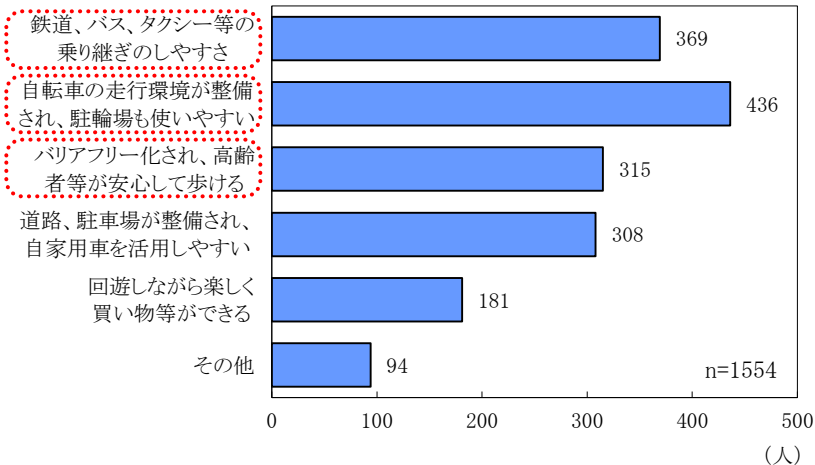
上位1位・2位

5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

自転車を利用する

(自転車を利用する)

【5-3 将来の交通環境】

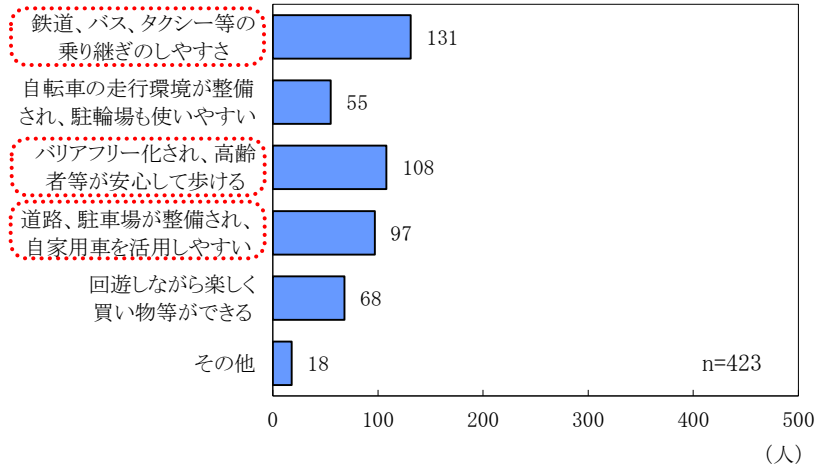


上位1位・2位・3位

自転車を利用しない

(自転車を利用しない)

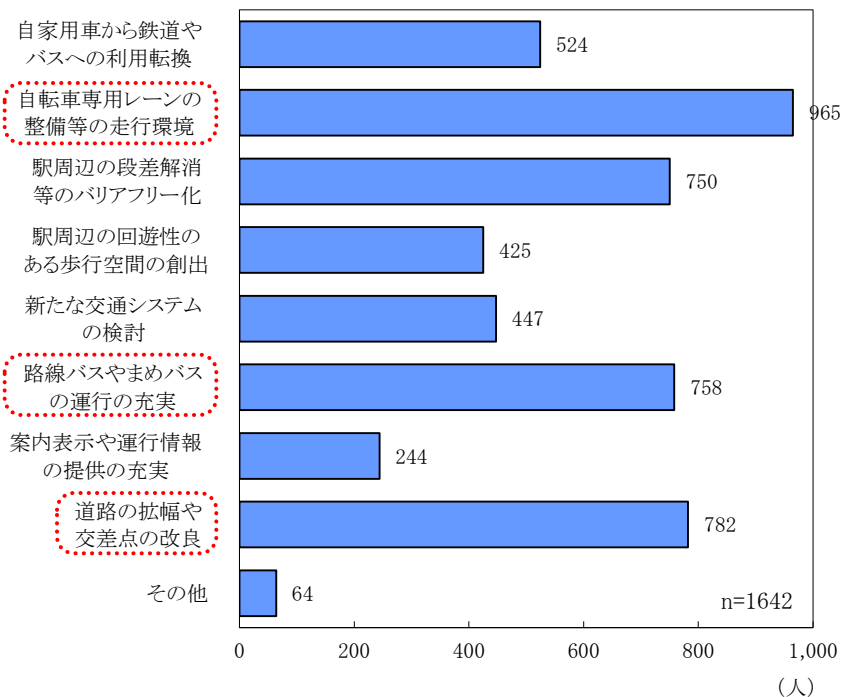
【5-3 将来の交通環境】



5. 将来交通のあり方(質問 5-4)

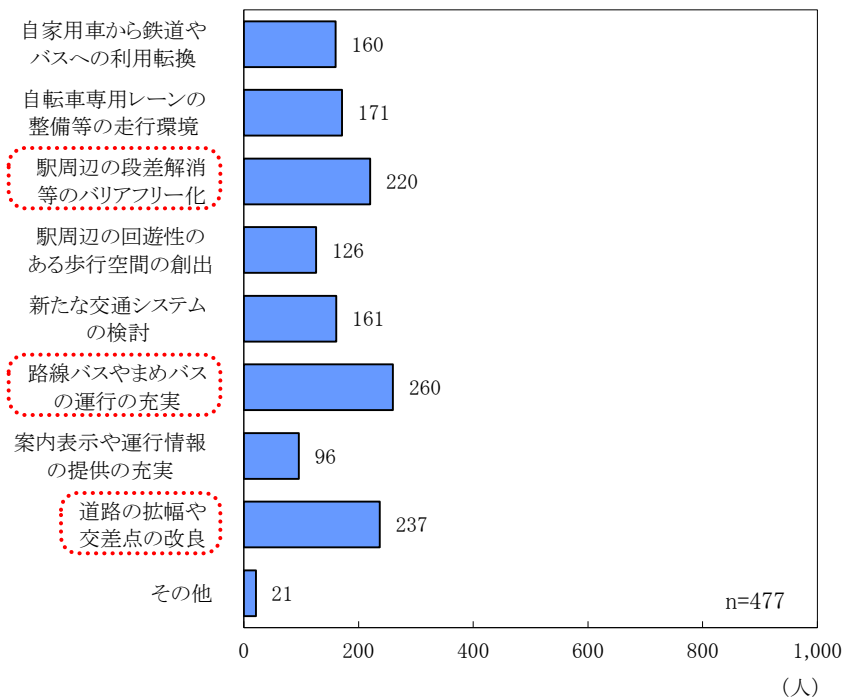
自転車を利用する

(自転車を利用する) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



自転車を利用しない

(自転車を利用しない) 【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】

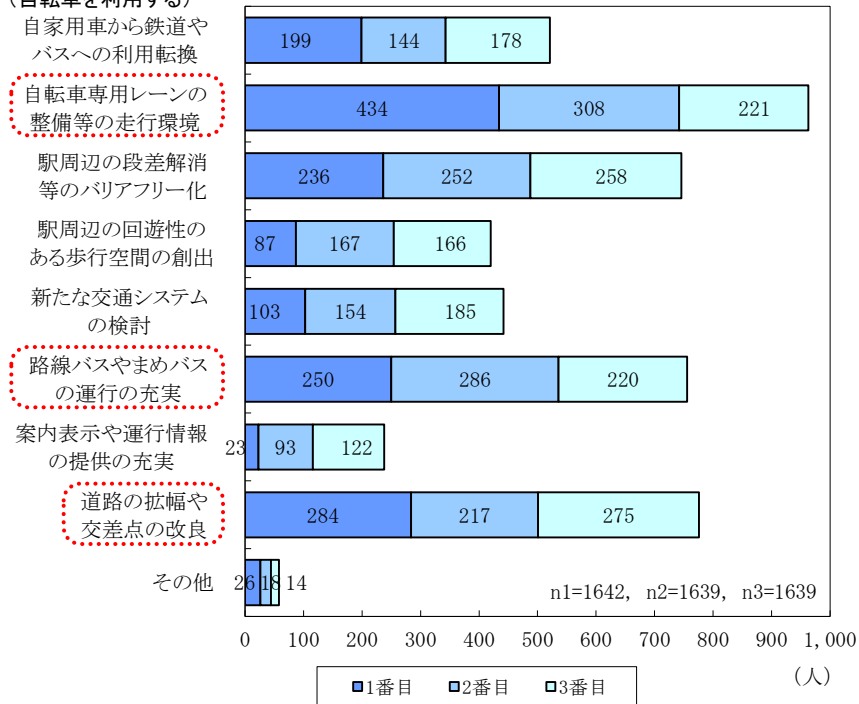


上位1位・2位・3位

5. 将来交通のあり方 (質問 5-4)

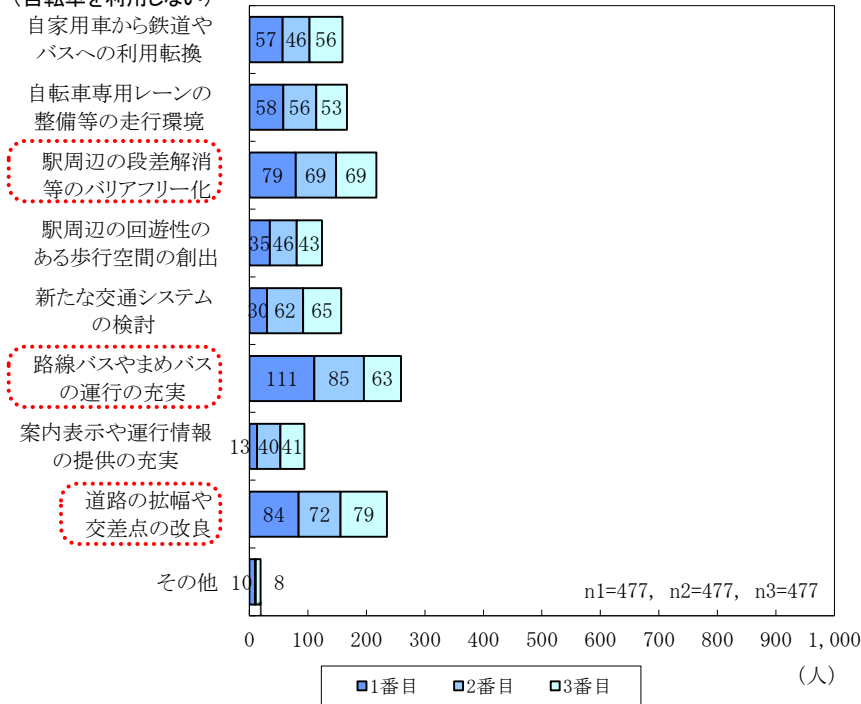
自転車を利用する

【5-4 今後10年先の交通環境整備の方向性】



自転車を利用しない

【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

	自転車を利用する人	自転車を利用しない人
回答者の年齢(Q1-2)	自転車利用者は、比較的若い世代で、非利用者は、60代以上が半数近い	
	10～50代:約65%	60代:約24%, 70代以上:約21%
自宅の自動車の利用状況(Q1-4)	クルマの利用状況は、いずれも“今後も運転しつづける”が多い	
	今後も運転しつづける:約68%	今後も運転しつづける:約65%
自宅周辺の道路を歩くときの印象(Q2-1) ※そう思う+やや思うの合計値	自宅周辺の道路を歩くときの印象は、ほぼ同じ	
	1位:夜間の道が暗い(約67%) 2位:歩道走行の自転車が多い(約63%) 3位:歩道がない/狭い道路が多い(約60%), 休憩場所がない(約60%)	1位:夜間の道が暗い(約66%) 2位:歩道走行の自転車が多い(約62%), 歩道がない/狭い道路が多い(約62%)
自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響(Q2-2)	歩行環境の外出頻度への影響は、いずれも“影響はない”が8割以上	
	影響はない:約83%	影響はない:約83%
外出頻度に影響を与えている項目(Q2-3)	外出頻度に影響を与えている主な要因は、いずれも同じ	
	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道路が多い 3位:歩道走行の自転車が多い	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道路が多い 3位:歩道走行の自転車が多い

6. 結果の整理

		自転車を利用する人	自転車を利用しない人
自転車の利用頻度(Q3-1)		週に1回以上が、全体の約7割 ほぼ毎日(約35%), 週に2~3回程度(約21%), 週に1回程度(約14%)	
自転車の利用状況(Q3-2)	利用地域	1位:草津駅周辺, 2位:南草津駅周辺	
	利用施設	1位:商業施設, 2位:鉄道駅	
	駐輪場	1位:駐輪場(無料), 2位:駐輪場(有料)	
自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの(Q3-4)		利用者・非利用者ともに、8~9割が走行環境・駐輪環境の整備、マナーの指導を重視 ・重視する ・安全な走行環境の整備:約63% ・駅周辺での駐輪場整備:約63% ・やや重視する ・店舗での駐輪場整備:約32% ・自動車マナー等の指導:約30%	・重視する ・駅周辺での駐輪場整備:約68% ・自転車マナー等の指導:約64% ・やや重視する ・店舗での駐輪場整備:約28% ・自動車マナー等の指導:約25%
公共交通の利用状況(Q4-1)		公共交通の利用状況は、いずれも同じ傾向を示しており、“鉄道のみ”の利用が半数を占め、“バスのみ”は少ない 利用頻度は、週に1回以上が、全体の1/3程度	
		鉄道のみ:約55%, バスのみ:約5%	鉄道のみ:約45%, バスのみ:約7%
		ほぼ毎日:約21%, 週に2~3回程度:約6%, 週に1回程度:約8%	ほぼ毎日:約17%, 週に2~3回程度:約7%, 週に1回程度:約8%

6. 結果の整理

	自転車を利用する人	自転車を利用しない人
移動を充実させる地域 (Q5-1)	利用者・非利用者ともに、「草津駅周辺」を希望する人が最も多い	
	草津駅周辺 : 709人(中1,479人) 南草津駅周辺: 471人(中1,479人)	草津駅周辺 : 171人(中414人) 南草津駅周辺: 170人(中414人)
整備すべき交通環境(Q5-2)	整備すべき交通環境については、利用者・非利用者ともに、「路線バス」の整備を希望する声が多く、バスの利用環境の整備を希望する人が多い	
	第1位: 路線バス: 379人(中1,556人) 第2位: 自転車専用レーン等: 329人(中1,556人) 第3位: まめバス: 322人(中1,556人)	第1位: 路線バス: 144人(中423人) 第2位: まめバス: 97人(中423人) 第3位: 歩行環境: 63人(中423人)
将来の交通環境(Q5-3)	将来の交通環境は、公共交通やバリアフリーの環境整備を希望している人が多い 自転車利用者は自転車の環境整備を希望する人が最も多く、非利用者は公共交通の環境整備を希望する人が多い	
	1位: 自転車の走行環境が整備され、駐車場も使いやすい 2位: 鉄道、バス・タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位: バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける	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、自家用車を活用しやすい
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	将来の交通環境整備の方向性は、道路施策や公共交通施策を期待する人が多い 自転車利用者は自転車専用レーン等の施策を期待している一方、非利用者はバスサービスの充実を期待している人が多い	
	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	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: 駅周辺の段差解消などバリアフリー化

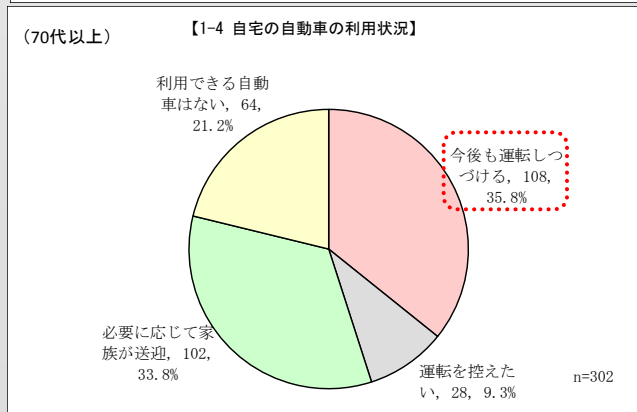
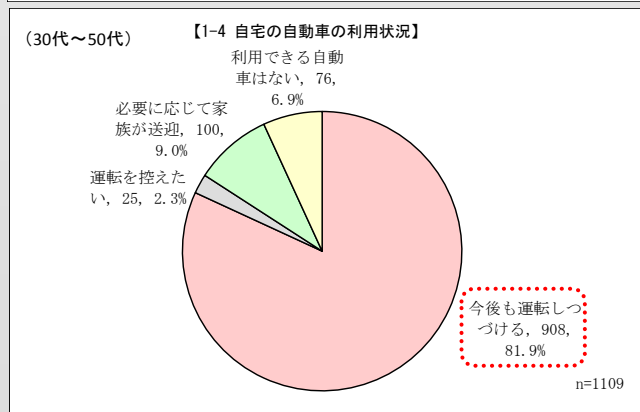
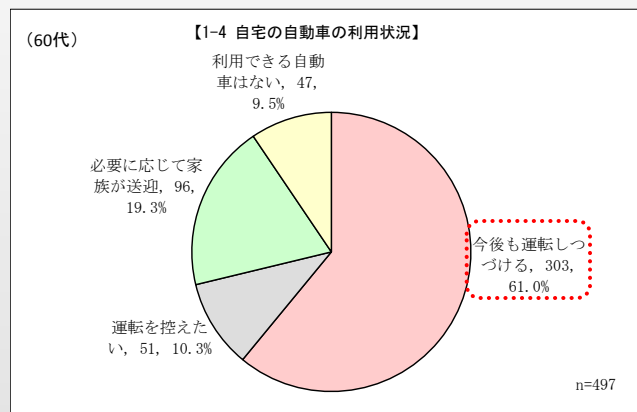
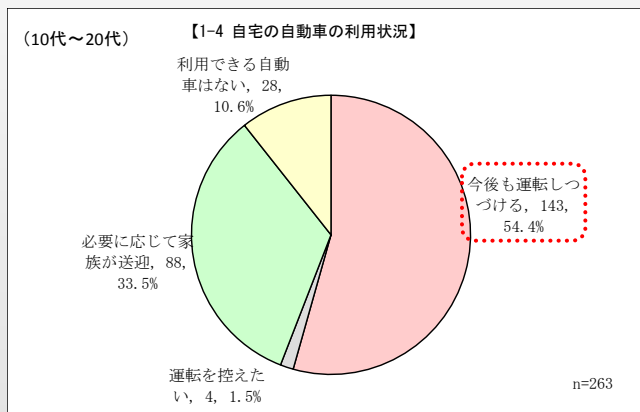
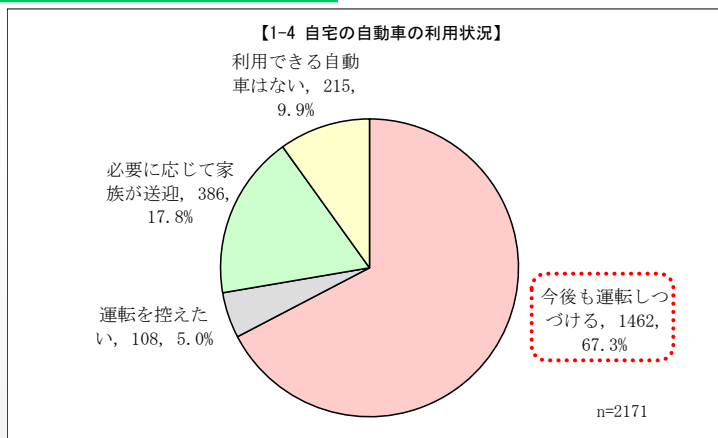
6. 結果の整理

- ◆ 自転車を利用している人は、60代も約2割みられているが、50代以下の世代が多い
- ◆ クルマ利用は、自転車利用に関係なく、今後も運転を継続(利用者・非利用者ともに約7割)
- ◆ 自転車の利用状況を見ると、
 - ・ 週に1回以上の利用が全体の約7割(ほぼ毎日(約35%)、週に2~3回程度(約14%)、週に1回程度(約14%))
 - ・ 利用地域は、1位：草津駅周辺、2位：南草津駅周辺
 - ・ 利用施設は、1位：商業施設、2位：鉄道駅
 - ・ 駐輪場は、1位：駐輪場(無料)、2位：駐輪場(有料)
- ◆ 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なものは、利用者・非利用者ともに、全体の8~9割が、「走行環境の整備」・「駐輪場の整備」・「マナーの指導」を重視
- ◆ 将来の交通環境整備の方向としては、
【自転車施策】や【公共交通施策】を期待する声が多い
こういった整備を推進していくことで、
 - ・ 自転車利用者・・・より安心・安全な利用につながり、さらなる利用が期待
 - ・ 自転車非利用者・・・クルマからの転換など、潜在需要の顕在化が期待
自転車を利用できない人は、公共交通の利用を促進

市民アンケート調査について

《クルマの利用状況別》

0. 自転車利用者の特性

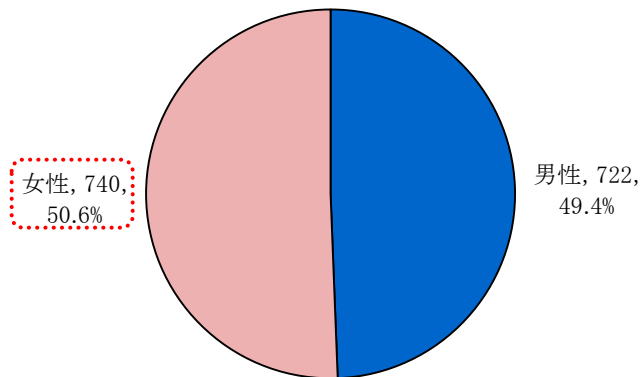


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

①自分で運転し、今後も運転し続ける

【1-1 回答者の性別】

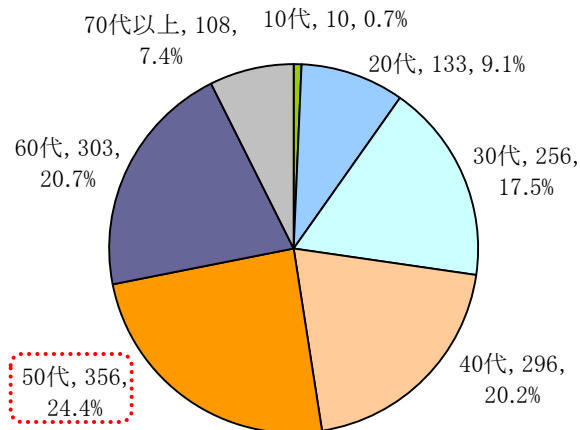
(自分で運転し、今後も運転し続ける)



n=1462

【1-2 回答者の年齢】

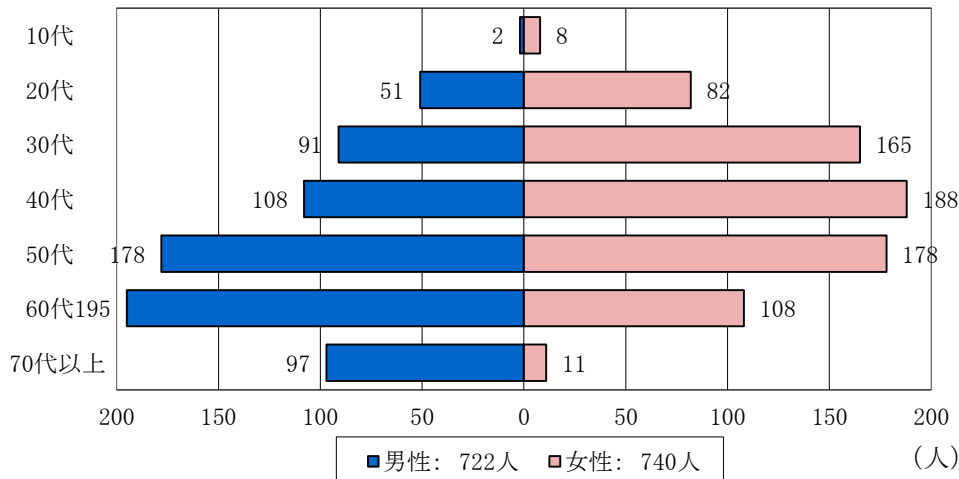
(自分で運転し、今後も運転し続ける)



n=1462

【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)

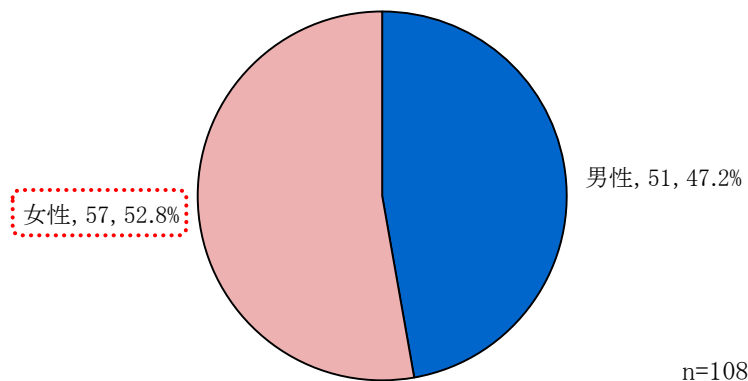


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

②自分で運転しているが、今後は運転を控えたい

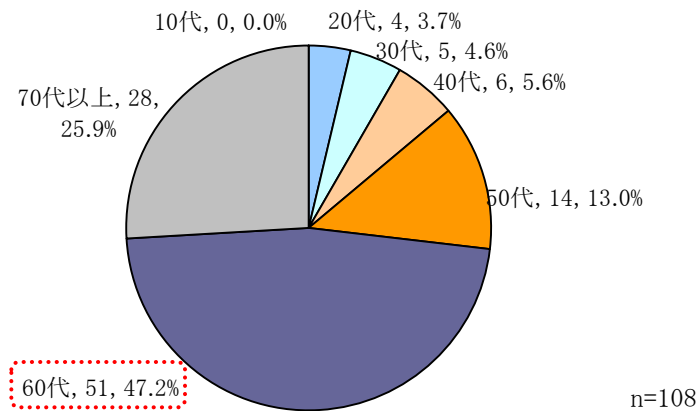
【1-1 回答者の性別】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



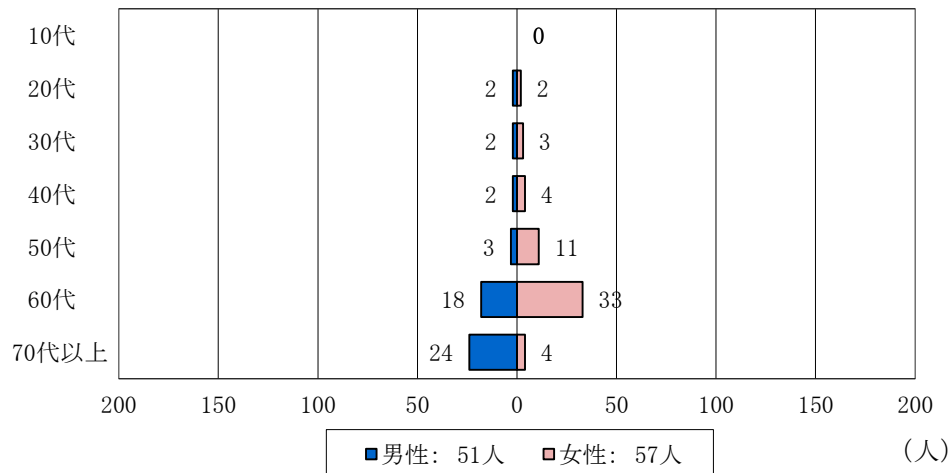
【1-2 回答者の年齢】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)

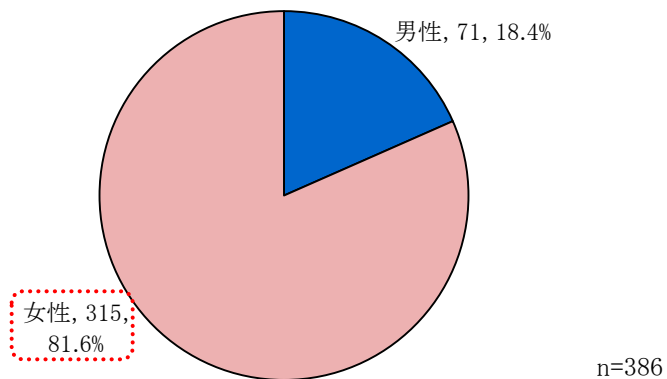


1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

③ 自分では運転しないが、家族が送迎してくれる

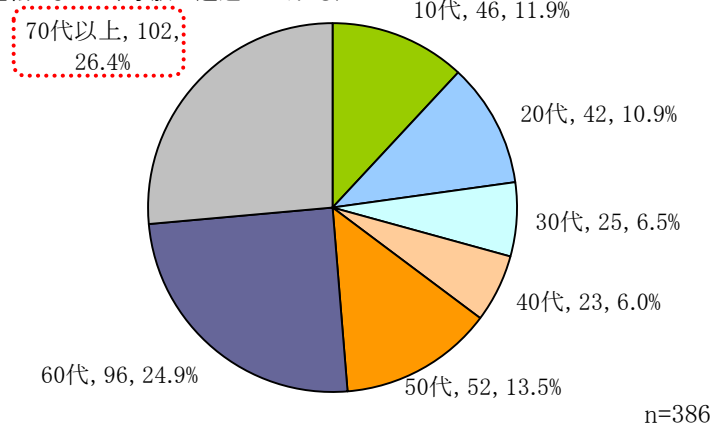
【1-1 回答者の性別】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



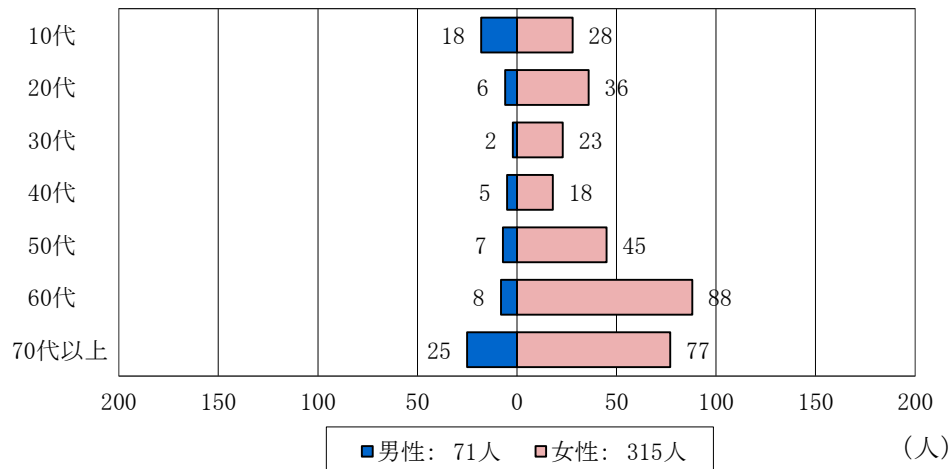
【1-2 回答者の年齢】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



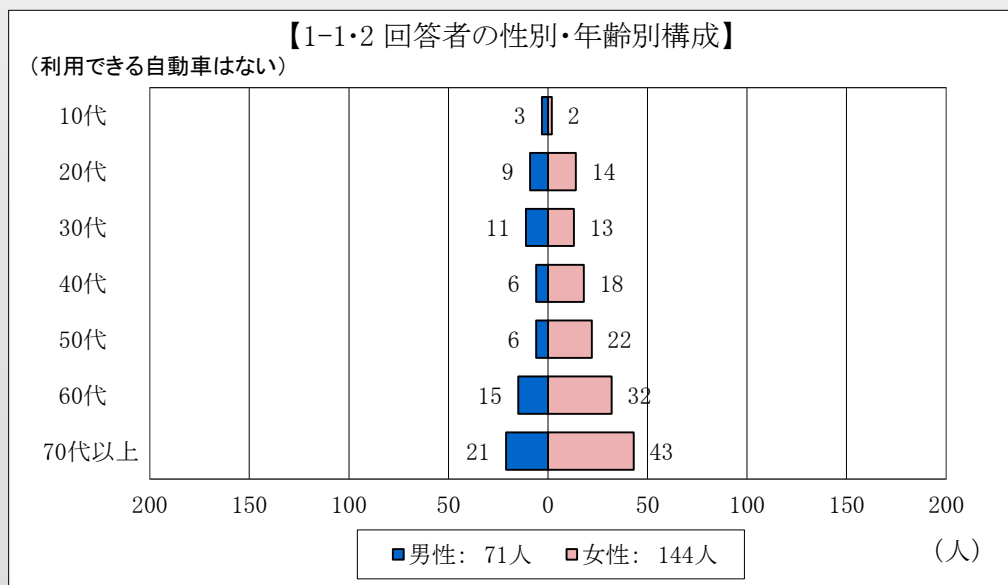
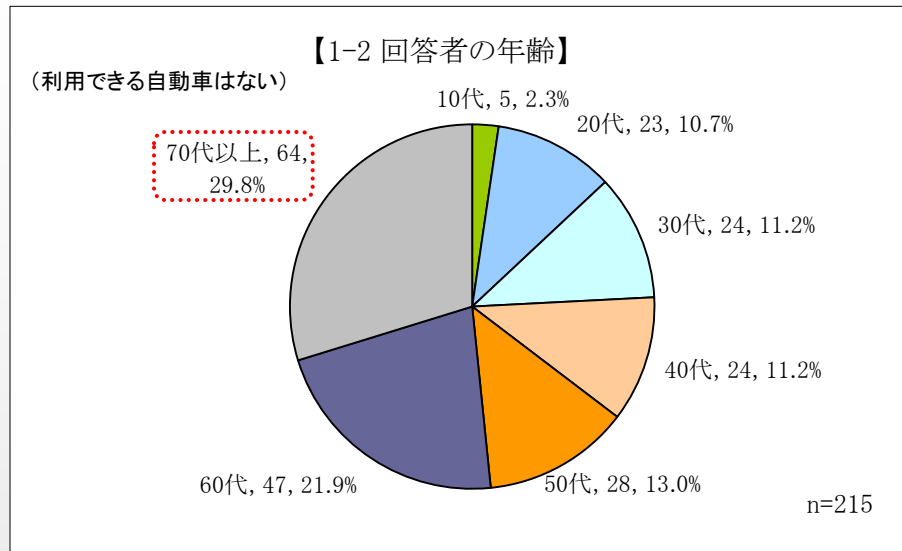
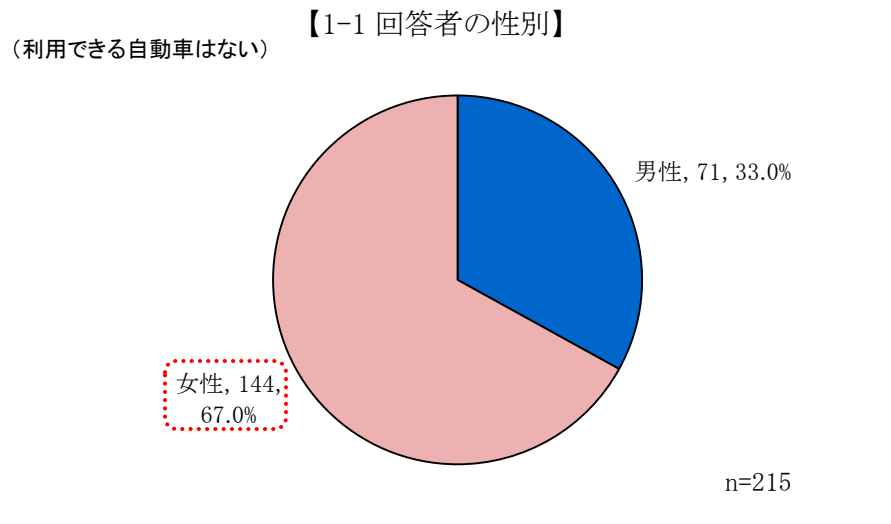
【1-1・2 回答者の性別・年齢別構成】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



1. 回答者の属性 (質問 1-1・1-2)

④利用できる自動車はない



1. 回答者の属性 (質問 1-3)

1. 自分で運転し、今後も運転し続ける

居住地	回答者数
草津市	
1. 志津地区	150 人
2. 志津南地区	35 人
3. 矢倉学区	117 人
4. 草津学区	140 人
5. 大路区	85 人
6. 渋川学区	78 人
7. 老上学区	204 人
8. 玉川学区	131 人
9. 南笠東学区	66 人
10. 山田学区	91 人
11. 笠縫学区	134 人
12. 笠縫東学区	103 人
13. 常盤学区	75 人
14. わからない	53 人
不明	0 人
1,462 人	

2. 自分で運転しているが、今後は運転を控えたい

居住地	回答者数
草津市	
1. 志津地区	9 人
2. 志津南地区	2 人
3. 矢倉学区	9 人
4. 草津学区	13 人
5. 大路区	5 人
6. 渋川学区	8 人
7. 老上学区	18 人
8. 玉川学区	7 人
9. 南笠東学区	0 人
10. 山田学区	7 人
11. 笠縫学区	12 人
12. 笠縫東学区	12 人
13. 常盤学区	3 人
14. わからない	3 人
不明	0 人
108 人	

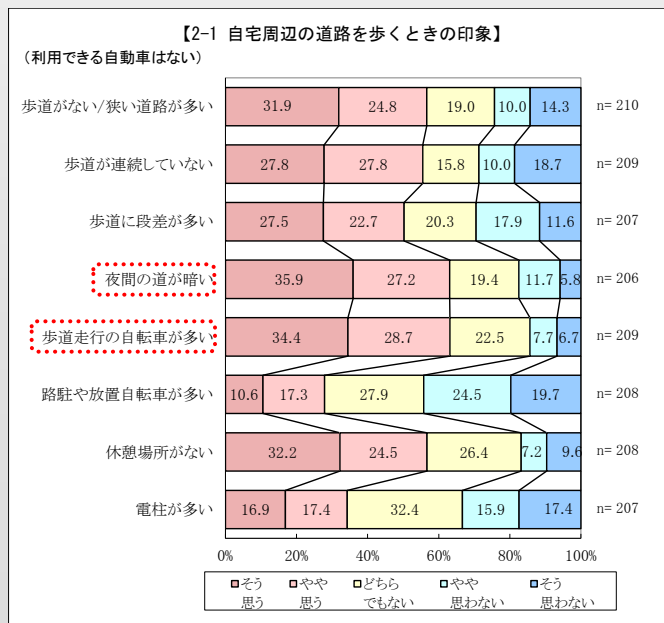
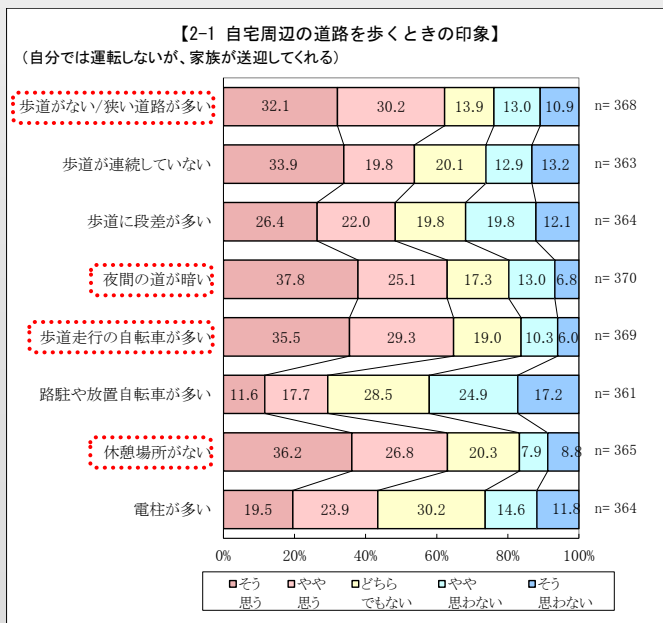
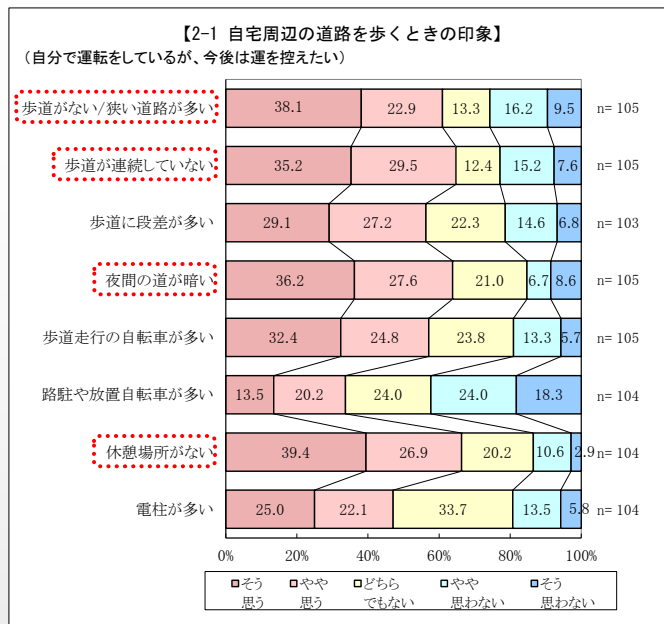
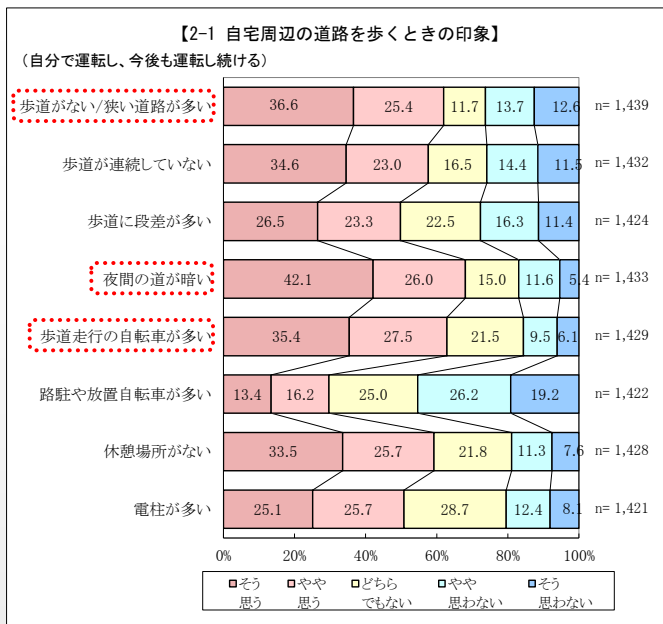
3. 自分では運転しないが、家族が送迎してくれる

居住地	回答者数
草津市	
1. 志津地区	37 人
2. 志津南地区	9 人
3. 矢倉学区	35 人
4. 草津学区	43 人
5. 大路区	33 人
6. 渋川学区	26 人
7. 老上学区	46 人
8. 玉川学区	30 人
9. 南笠東学区	15 人
10. 山田学区	22 人
11. 笠縫学区	38 人
12. 笠縫東学区	26 人
13. 常盤学区	19 人
14. わからない	7 人
不明	0 人
386 人	

4. 利用できる自動車はない

居住地	回答者数
草津市	
1. 志津地区	13 人
2. 志津南地区	3 人
3. 矢倉学区	13 人
4. 草津学区	32 人
5. 大路区	22 人
6. 渋川学区	22 人
7. 老上学区	21 人
8. 玉川学区	15 人
9. 南笠東学区	8 人
10. 山田学区	11 人
11. 笠縫学区	15 人
12. 笠縫東学区	14 人
13. 常盤学区	3 人
14. わからない	23 人
不明	0 人
215 人	

2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-1)

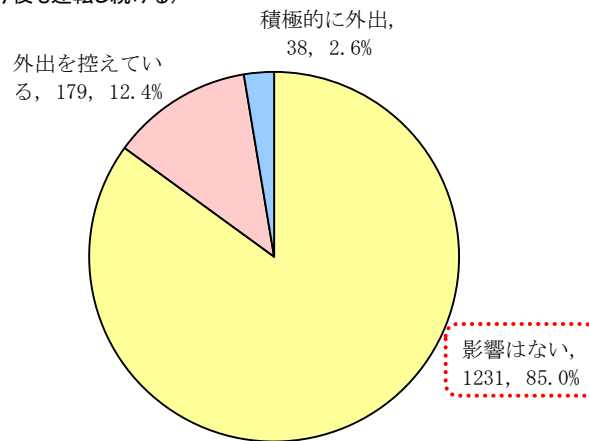


「もっといい」を思う人が6割以上

2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-2)

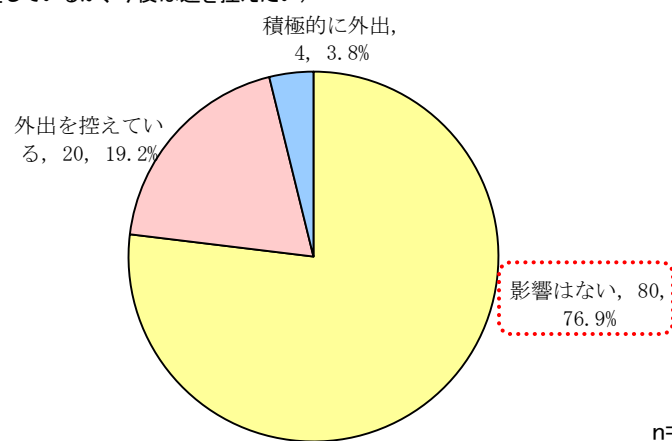
【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



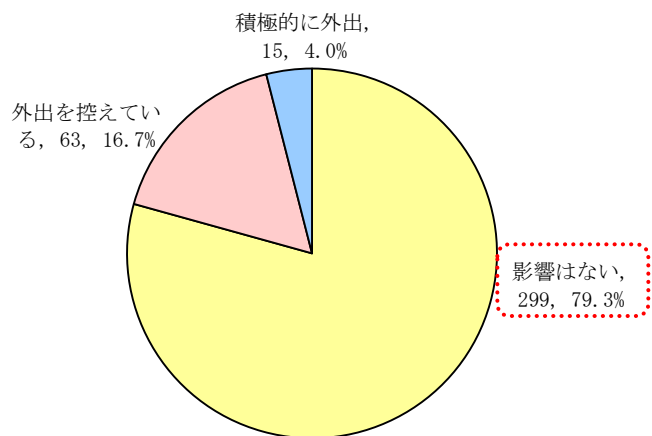
【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



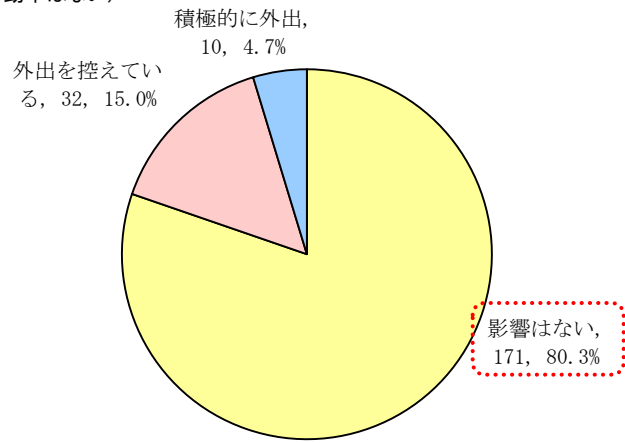
【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【2-2 自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響】

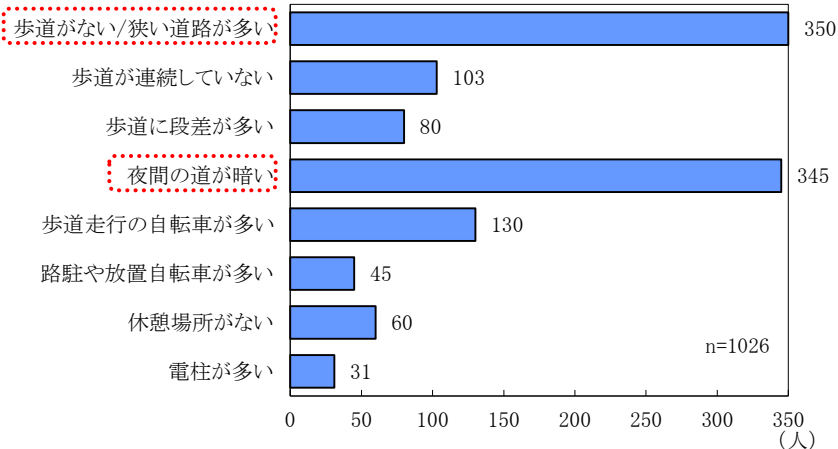
(利用できる自動車はない)



2. 自宅周辺の歩行環境 (質問 2-3)

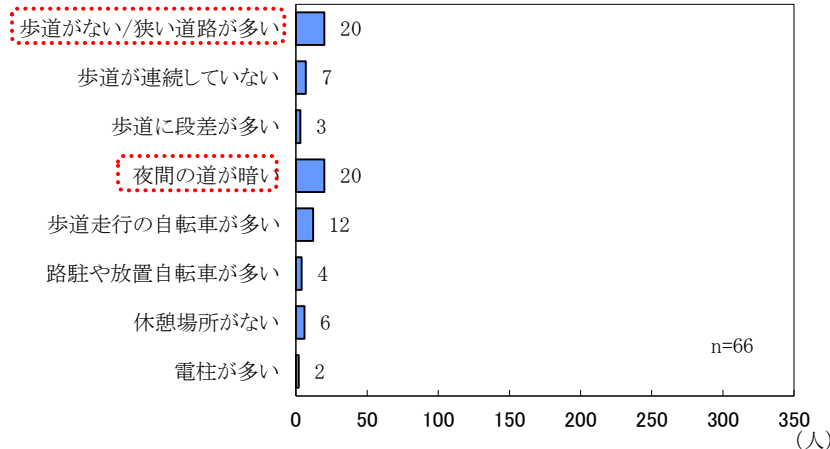
【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



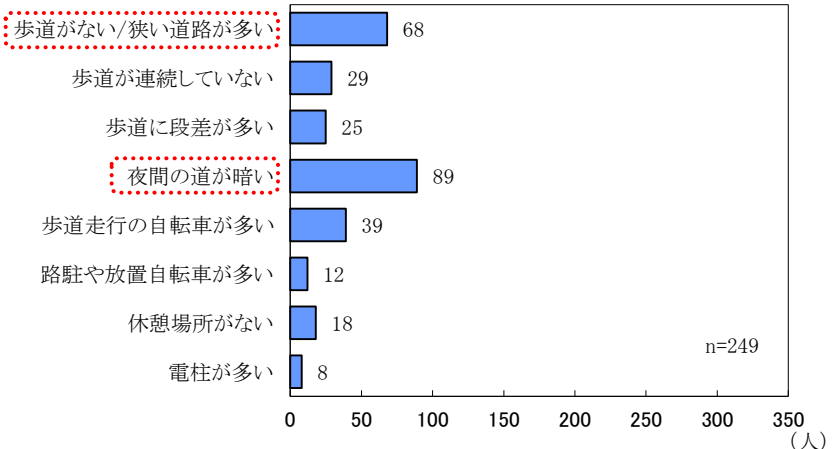
【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



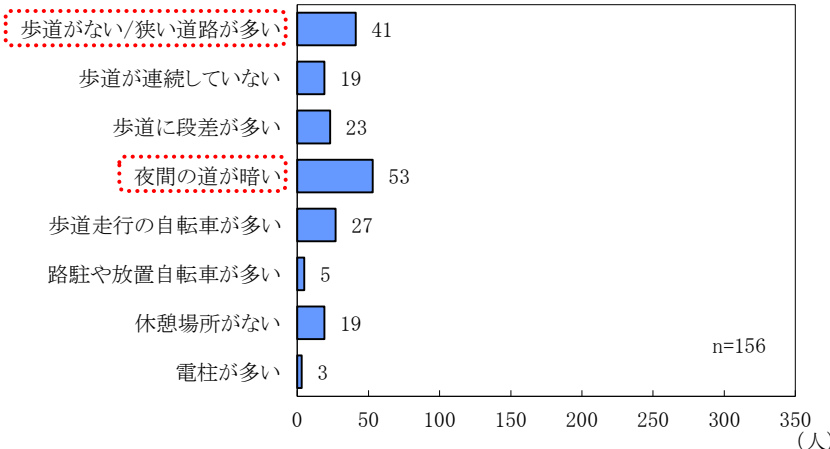
【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【2-3 外出頻度に影響を与えている項目】

(利用できる自動車はない)

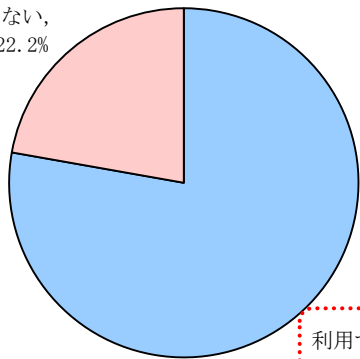


3. 自転車の利用 (質問 3-1)

【3-1 自転車利用の有無】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)

利用しない,
323, 22.2%



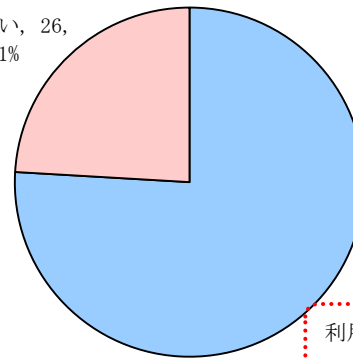
利用する, 1131,
77.8%

n=1454

【3-1 自転車利用の有無】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)

利用しない, 26,
24.1%



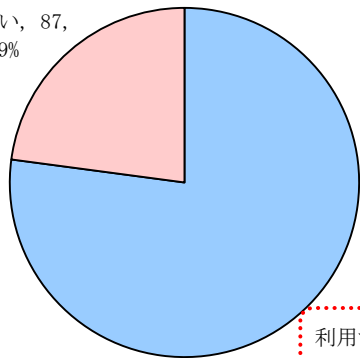
利用する, 82,
75.9%

n=1454

【3-1 自転車利用の有無】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)

利用しない, 87,
22.9%



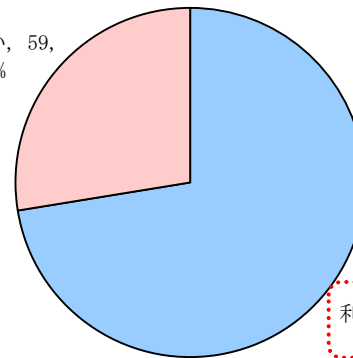
利用する, 293,
77.1%

n=1454

【3-1 自転車利用の有無】

(利用できる自動車はない)

利用しない, 59,
27.6%

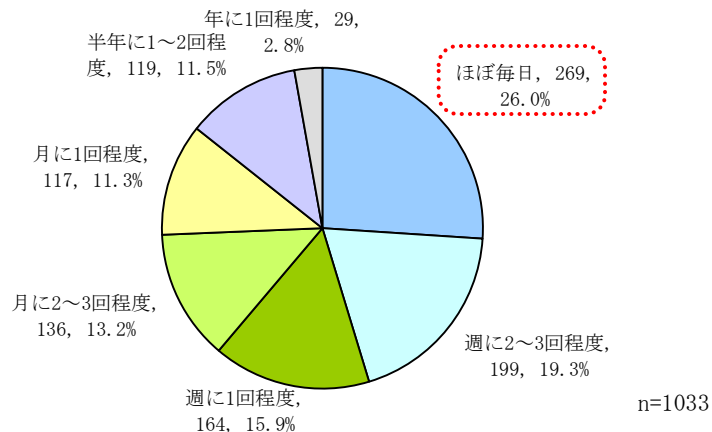


利用する, 155,
72.4%

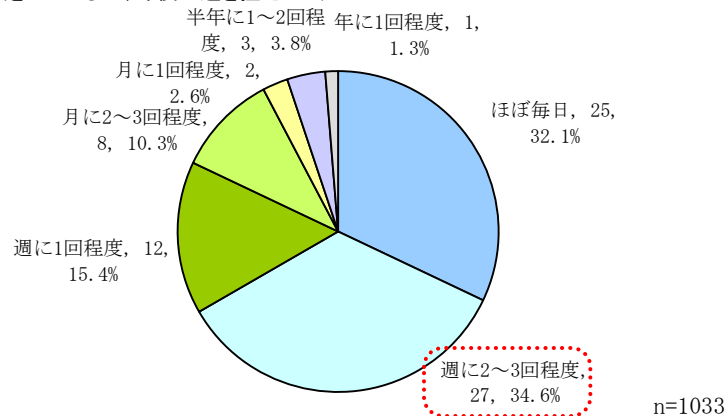
n=1454

3. 自転車の利用 (質問 3-1)

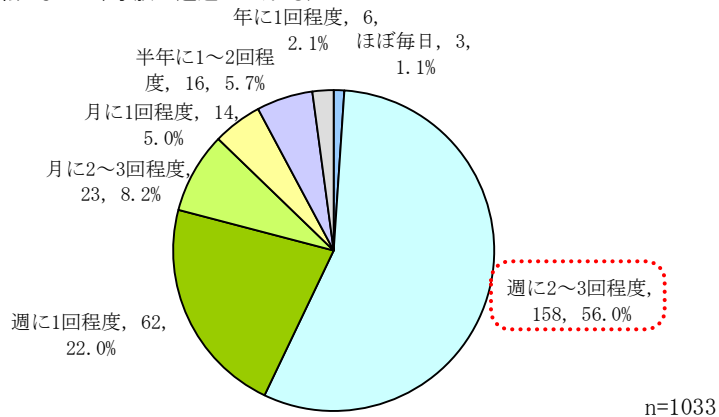
【3-1 自転車の利用頻度】
(自分で運転し、今後も運転し続ける)



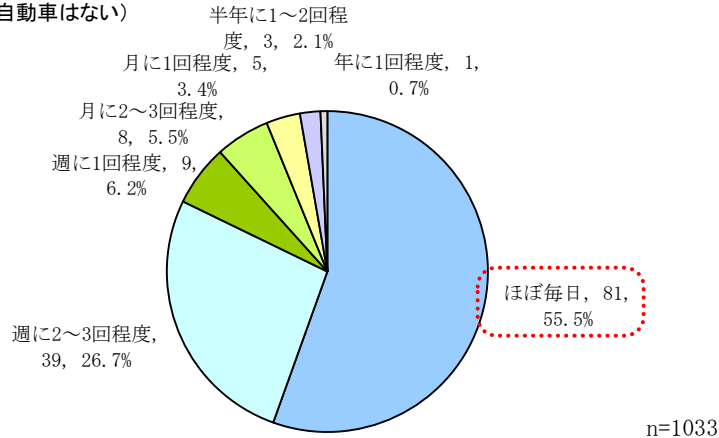
【3-1 自転車の利用頻度】
(自分で運転しているが、今後は運を控えたい)



【3-1 自転車の利用頻度】
(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



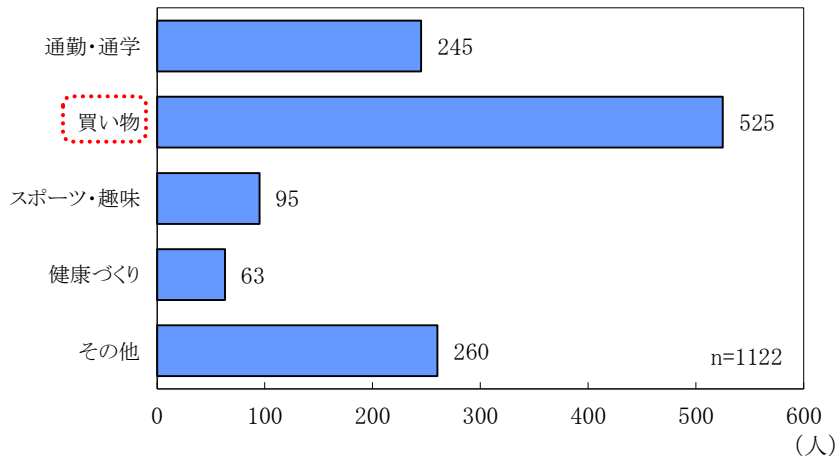
【3-1 自転車の利用頻度】
(利用できる自動車はない)



3. 自転車の利用 (質問 3-2)

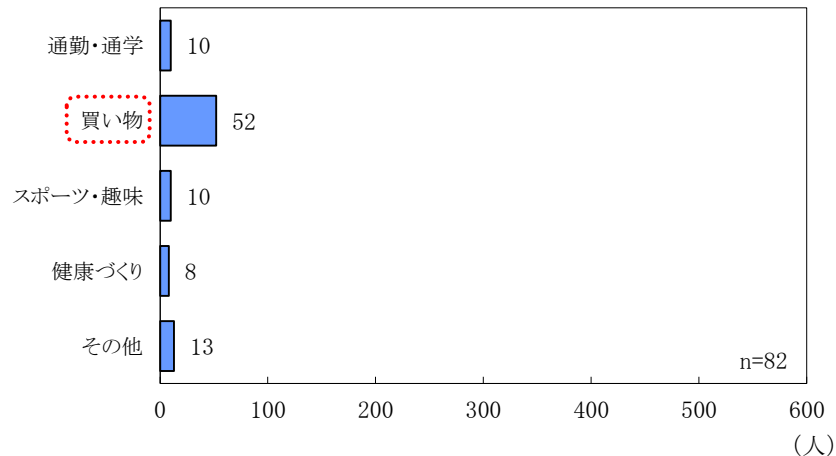
【3-2 自転車の利用目的】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



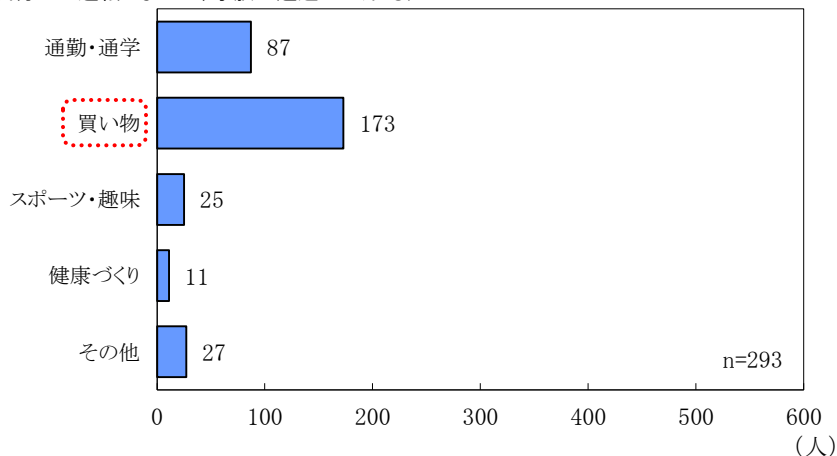
【3-2 自転車の利用目的】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



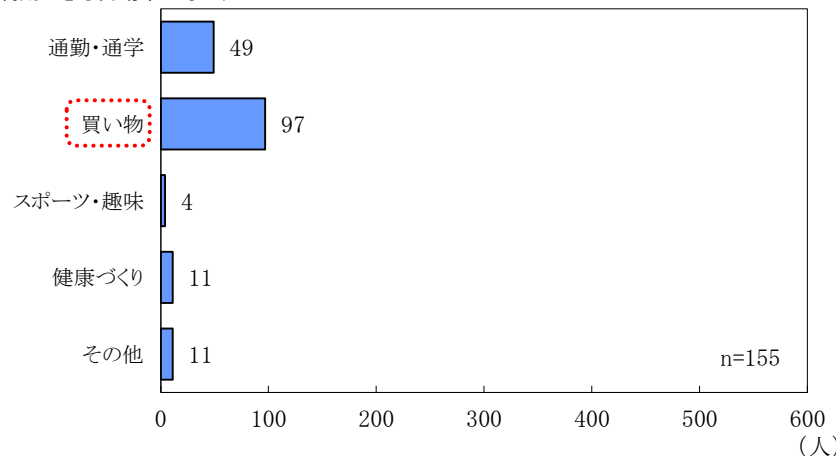
【3-2 自転車の利用目的】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【3-2 自転車の利用目的】

(利用できる自動車はない)

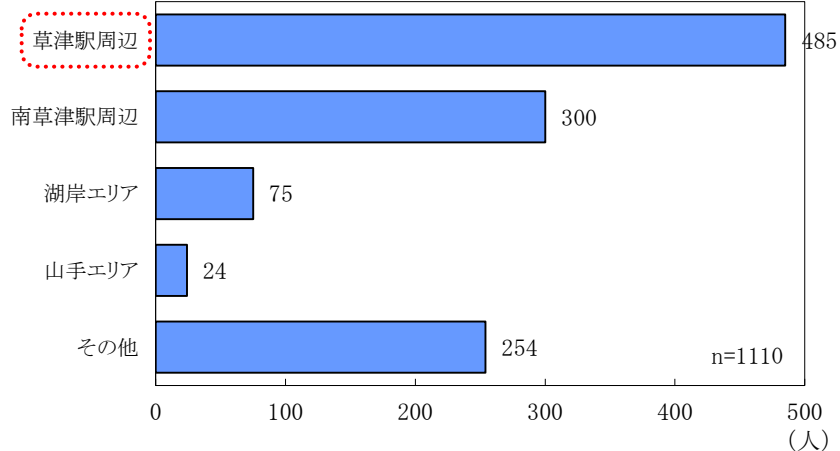


3. 自転車の利用 (質問 3-3)

①自分で運転し、今後も運転し続ける

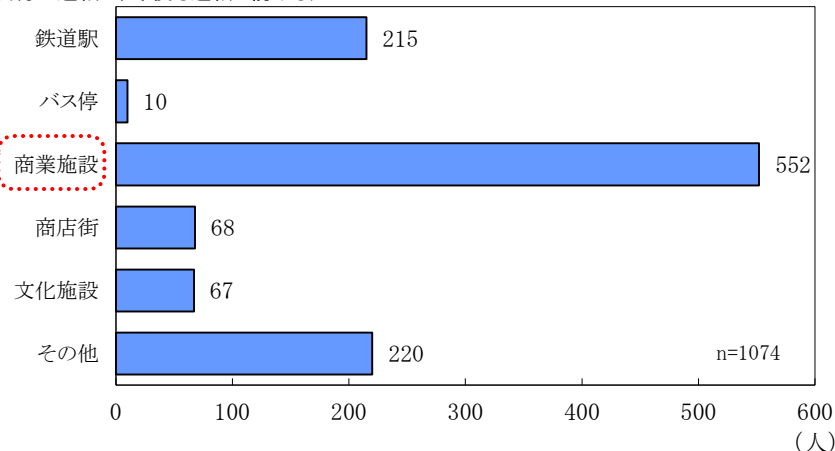
【3-3 自転車を利用する際の地域】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



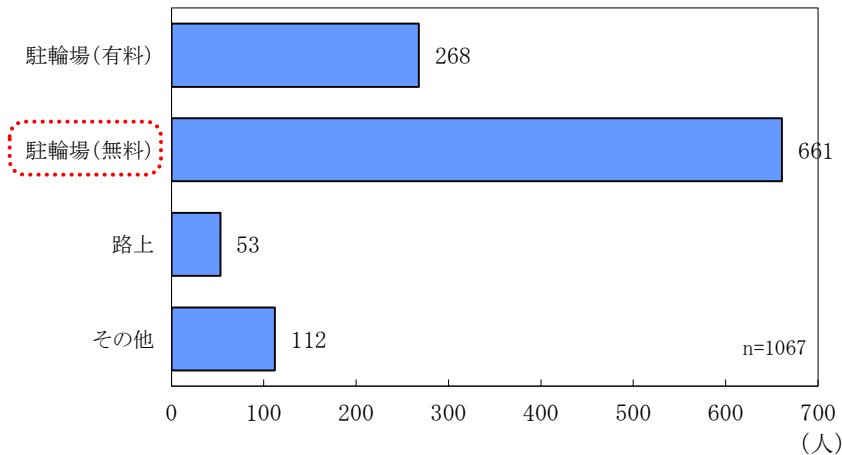
【3-3 自転車を利用する際の施設】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



【3-3 自転車を利用する際の駐輪場】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)

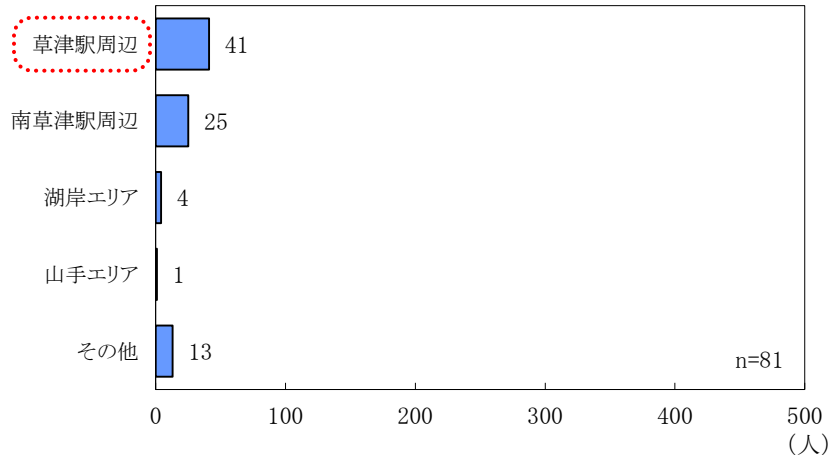


3. 自転車の利用 (質問 3-3)

②自分で運転しているが、今後は運転を控えたい

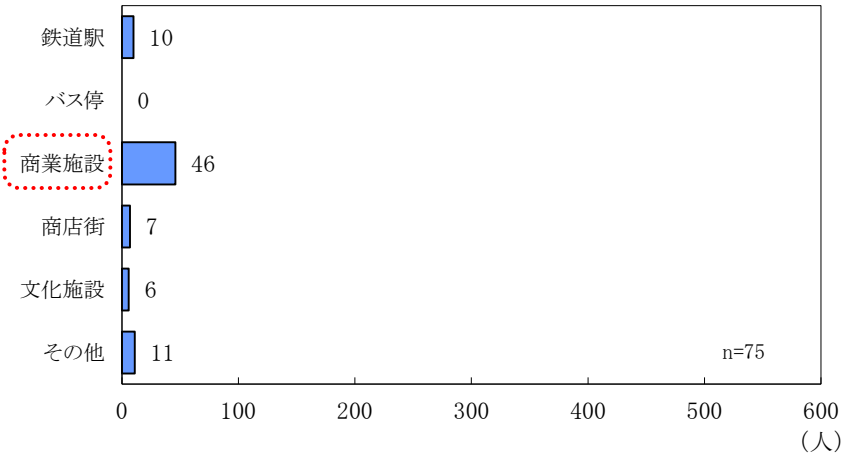
【3-3 自転車を利用する際の地域】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



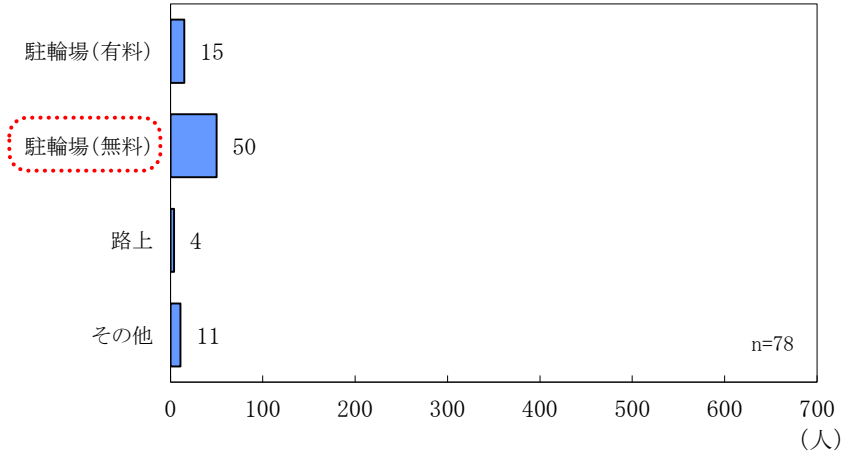
【3-3 自転車を利用する際の施設】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



【3-3 自転車を利用する際の駐輪場】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)

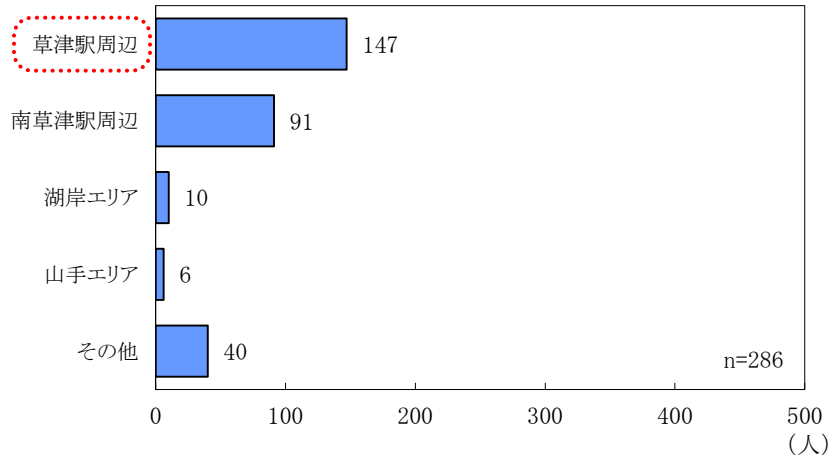


3. 自転車の利用 (質問 3-3)

③自分では運転しないが、家族が送迎してくれる

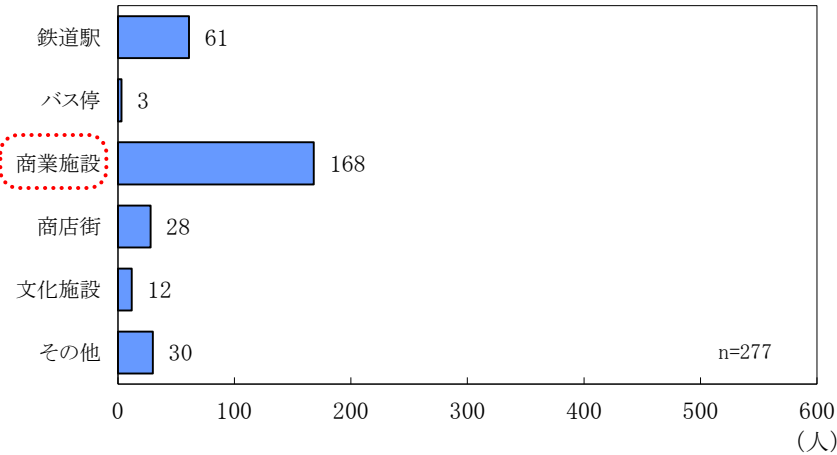
【3-3 自転車を利用する際の地域】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



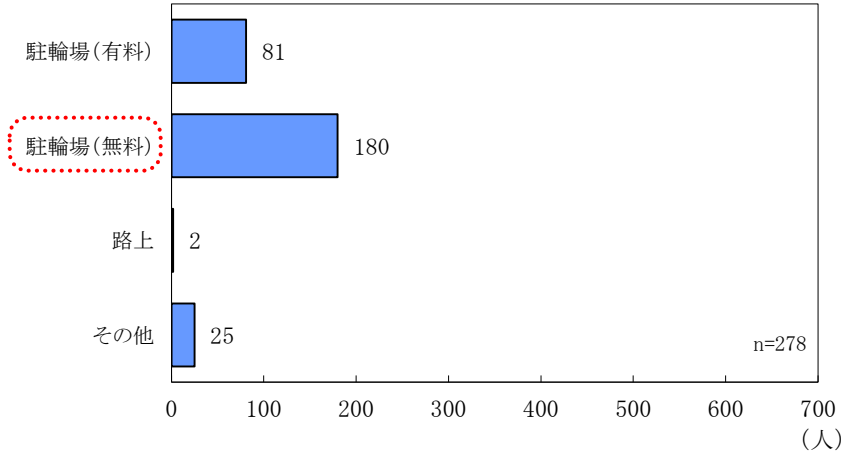
【3-3 自転車を利用する際の施設】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【3-3 自転車を利用する際の駐輪場】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)

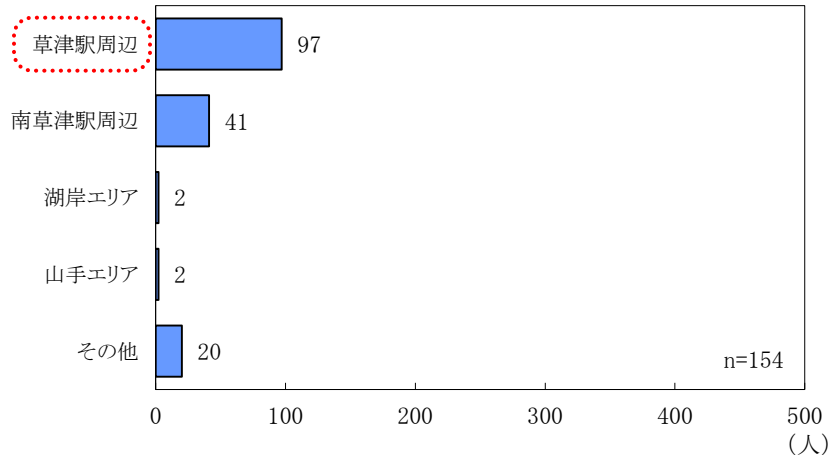


3. 自転車の利用 (質問 3-3)

④利用できる自動車はない

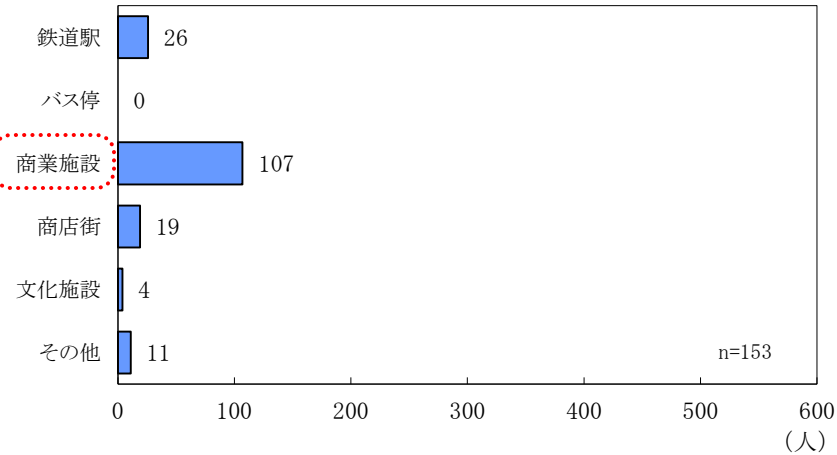
【3-3 自転車を利用する際の地域】

(利用できる自動車はない)



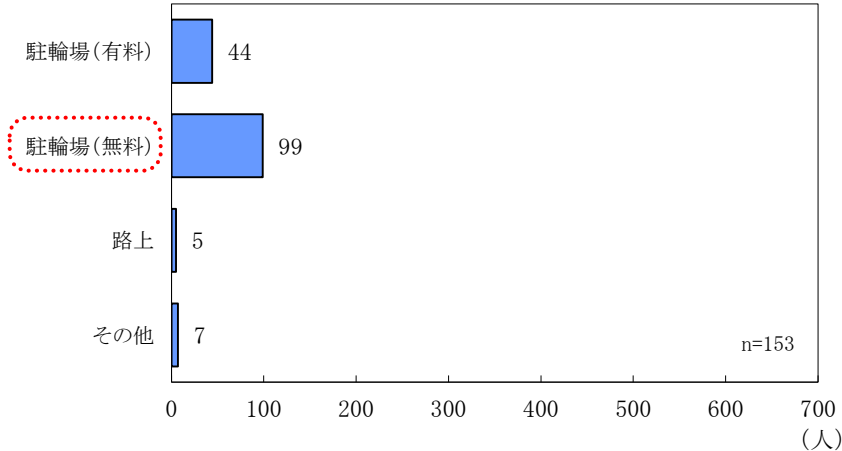
【3-3 自転車を利用する際の施設】

(利用できる自動車はない)

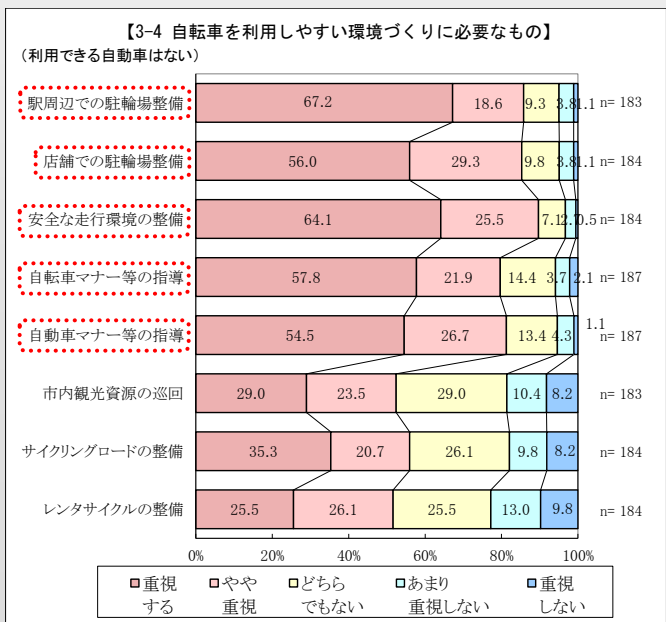
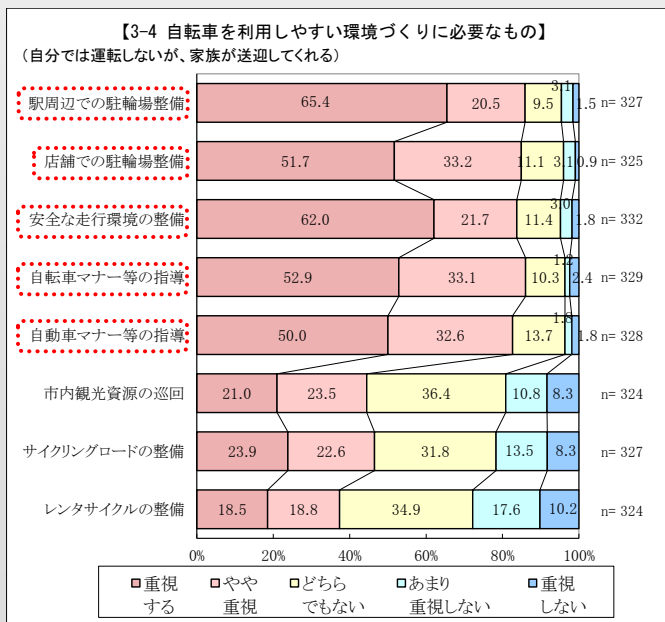
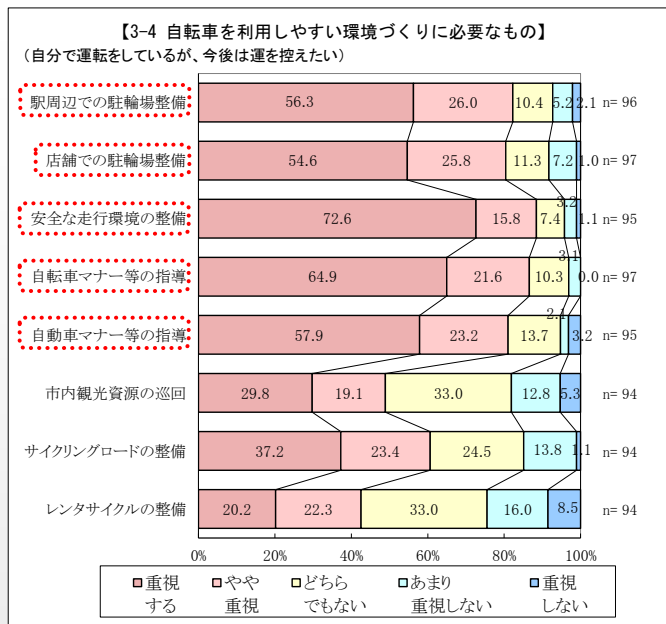
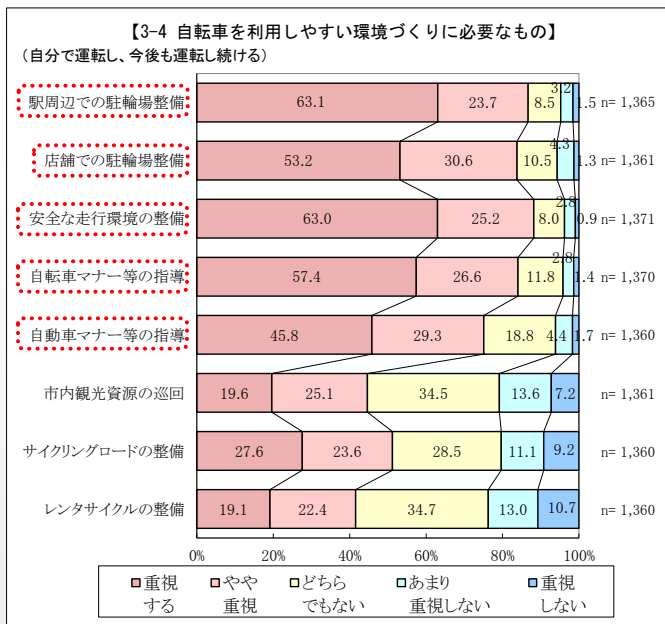


【3-3 自転車を利用する際の駐輪場】

(利用できる自動車はない)



3. 自転車の利用 (質問 3-4)

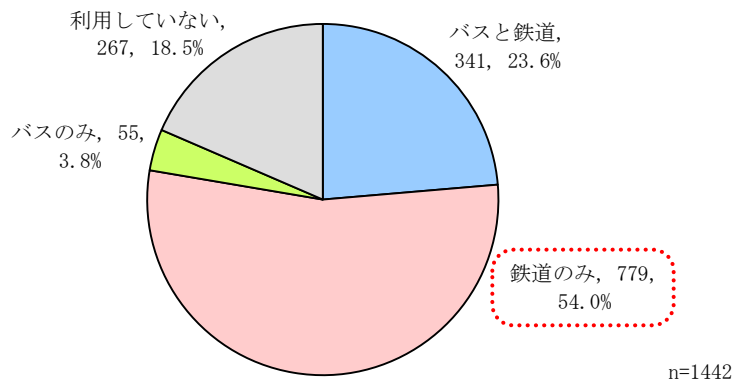


“重視する” “やや重視” “7割以上”

4. 公共交通の利用 (質問 4-1)

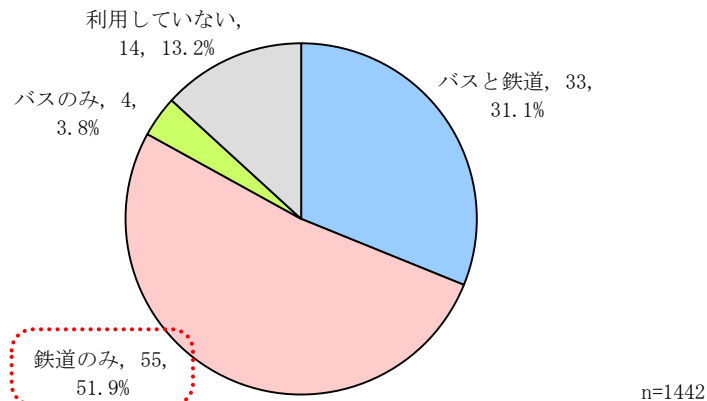
【4-1 公共交通利用の有無】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



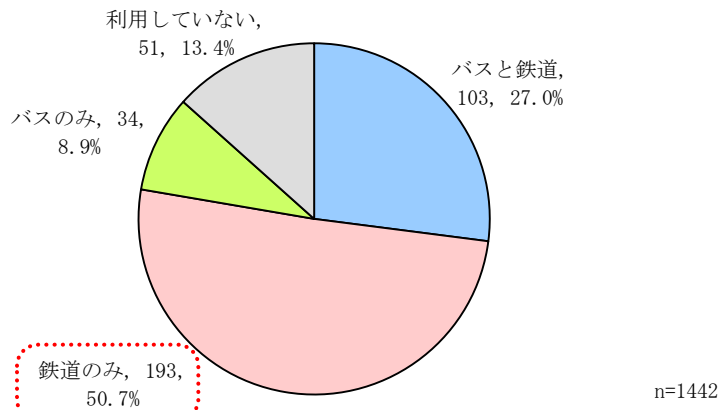
【4-1 公共交通利用の有無】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



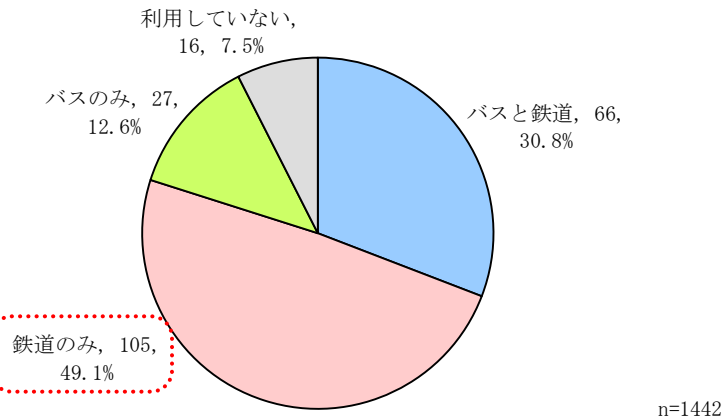
【4-1 公共交通利用の有無】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【4-1 公共交通利用の有無】

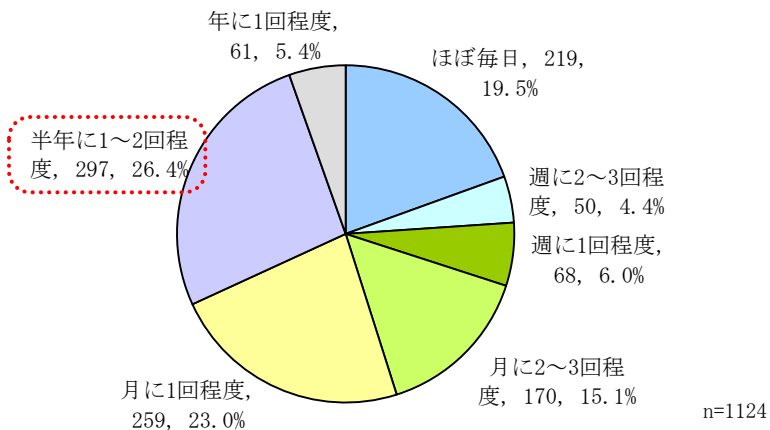
(利用できる自動車はない)



4. 公共交通の利用 (質問 4-1)

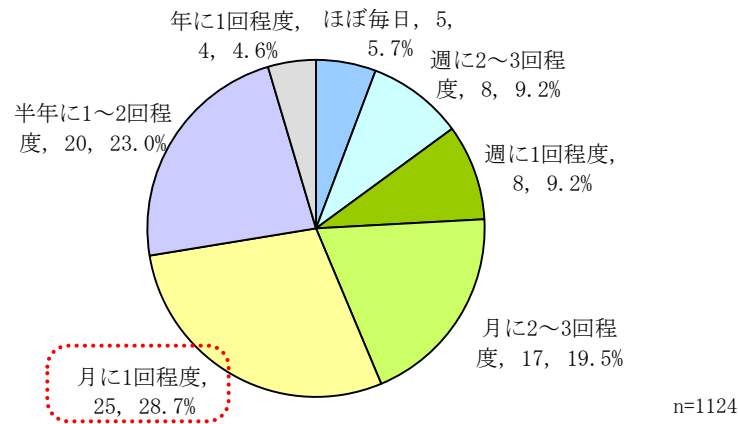
【4-1 公共交通の利用頻度】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



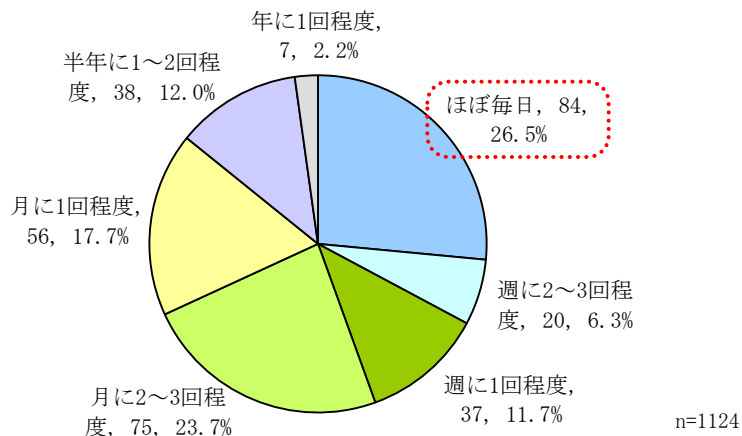
【4-1 公共交通の利用頻度】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



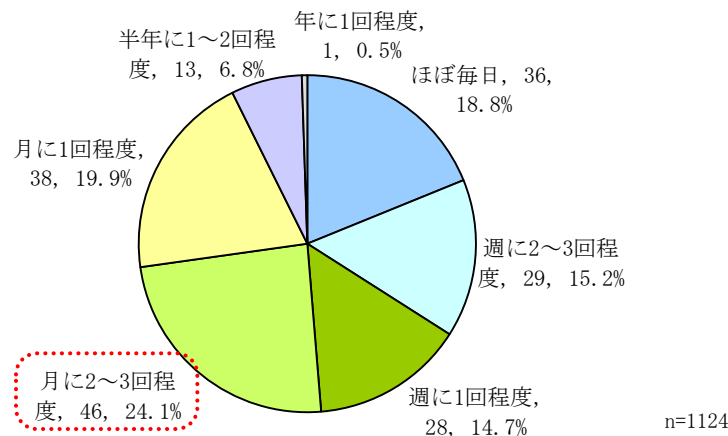
【4-1 公共交通の利用頻度】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【4-1 公共交通の利用頻度】

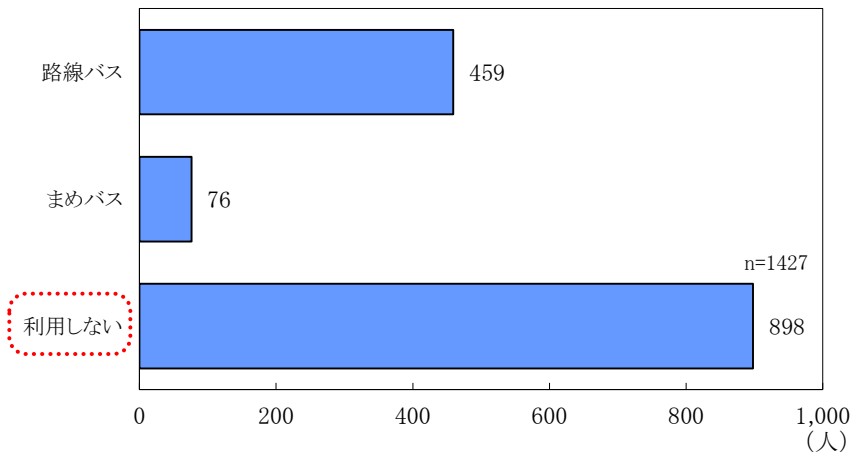
(利用できる自動車はない)



4. 公共交通の利用 (質問 4-2)

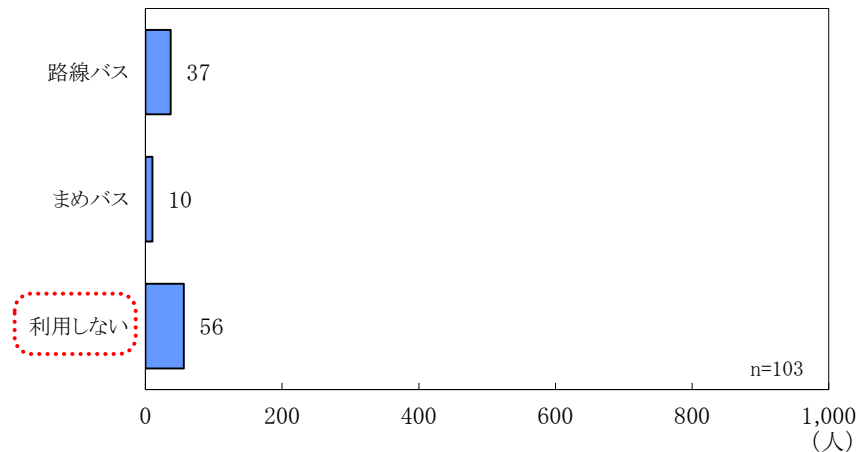
【4-2 利用するバスの種類】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



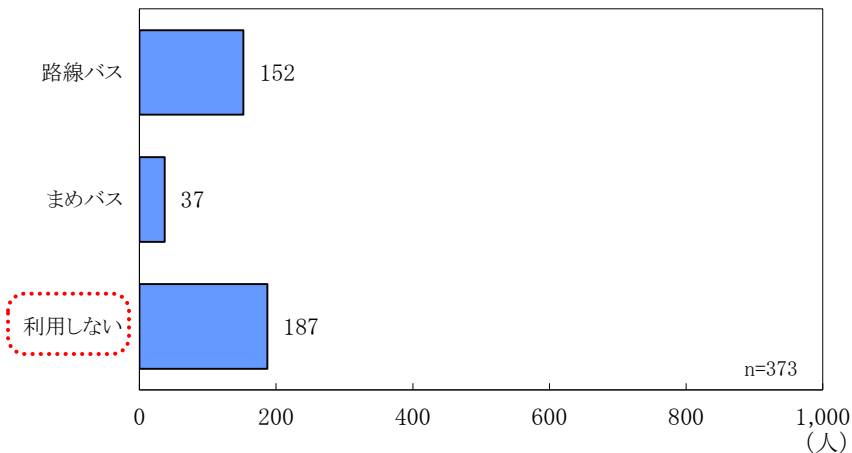
【4-2 利用するバスの種類】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



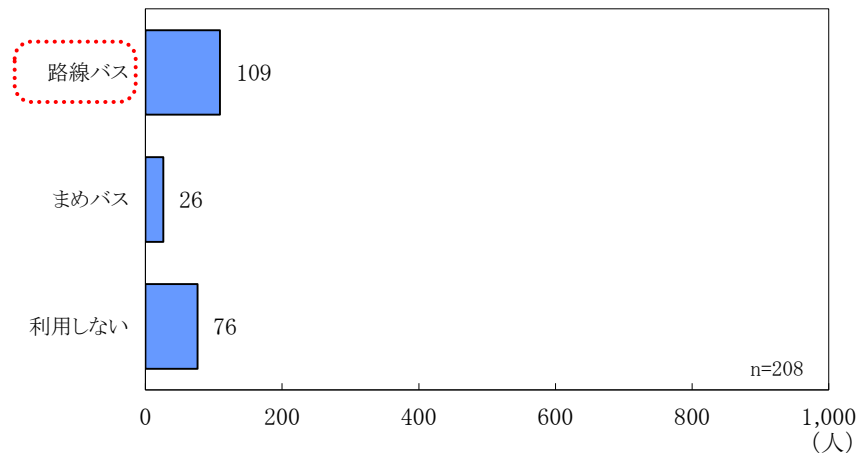
【4-2 利用するバスの種類】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【4-2 利用するバスの種類】

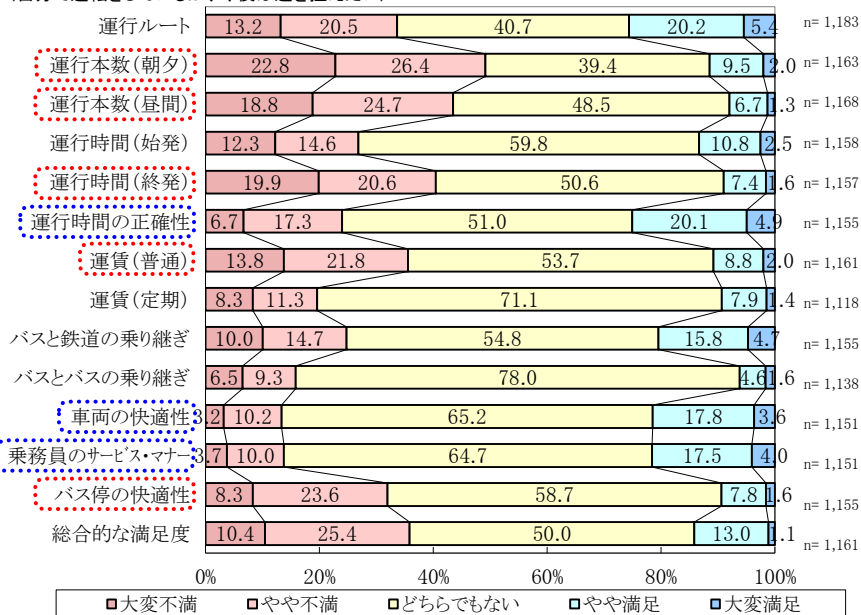
(利用できる自動車はない)



4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

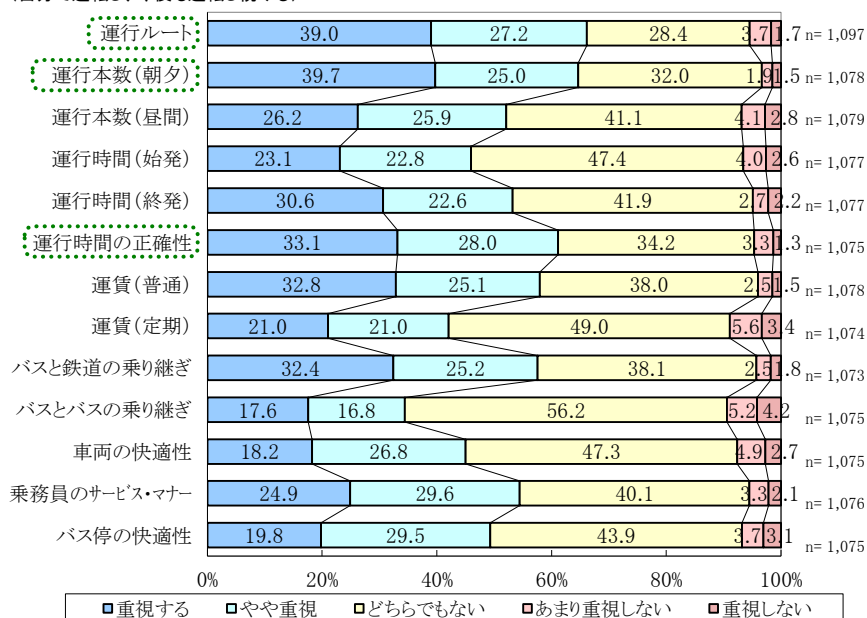
【4-3 バスの運行サービスの満足度】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



【4-3 バスの運行サービスの重要度】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



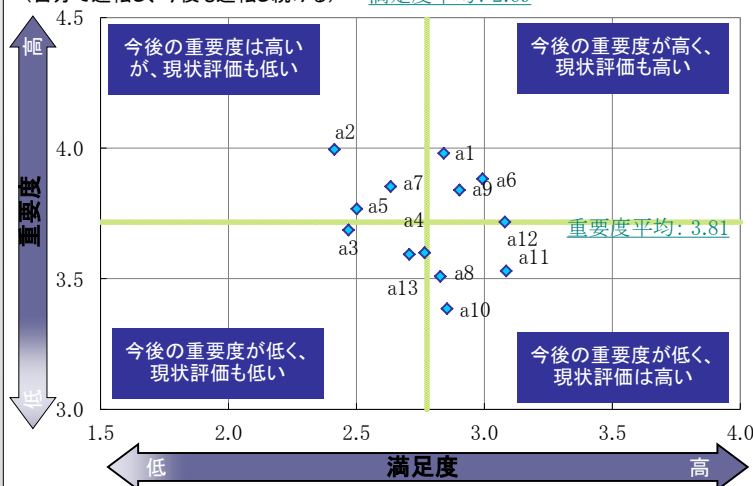
“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

“重視する” + “やや重視” : 6割以上

(自分で運転し、今後も運転し続ける)

満足度平均: 2.69

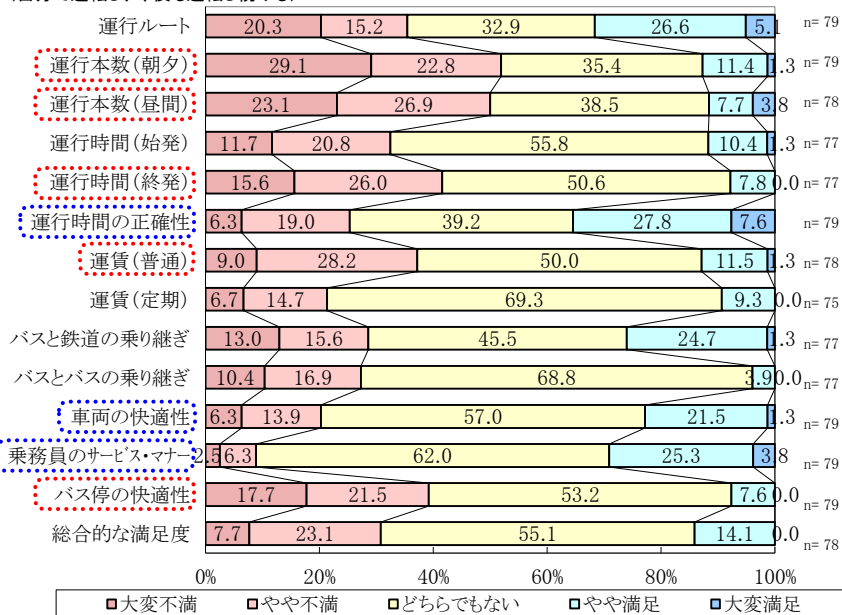


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

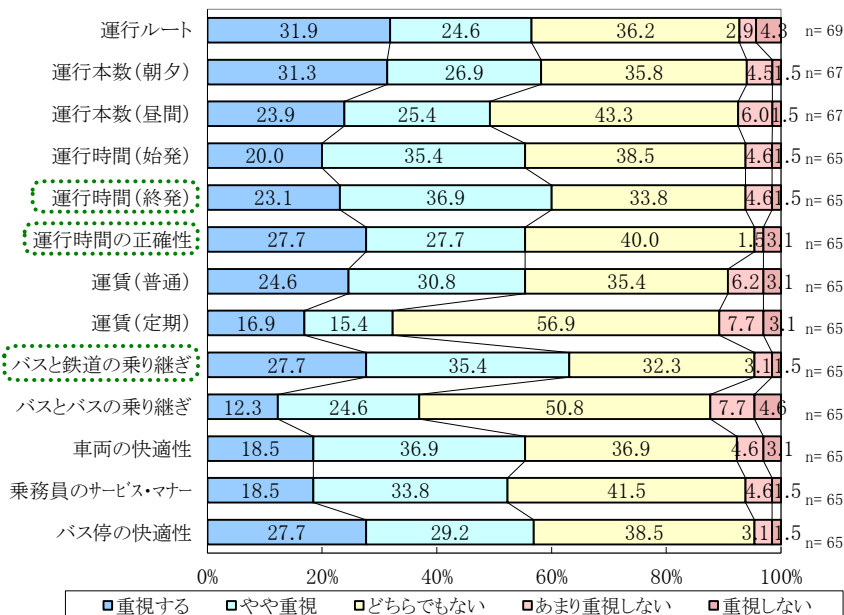
【4-3 バスの運行サービスの満足度】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



【4-3 バスの運行サービスの重要度】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)

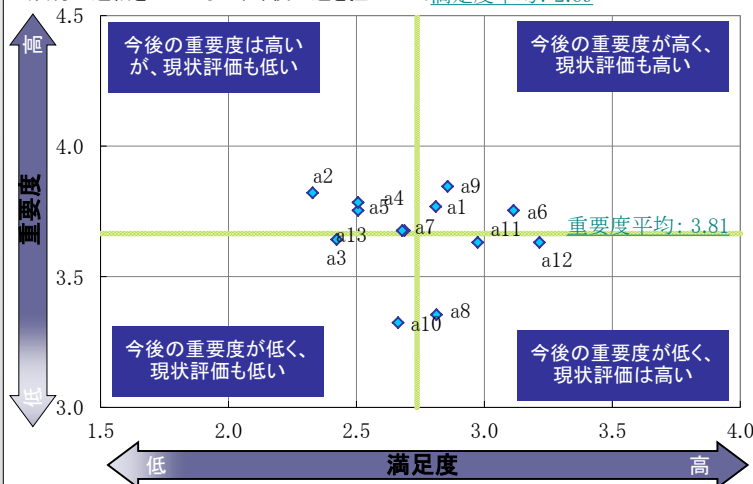


“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

“重視する” + “やや重視” : 6割以上

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい) 満足度平均: 2.69

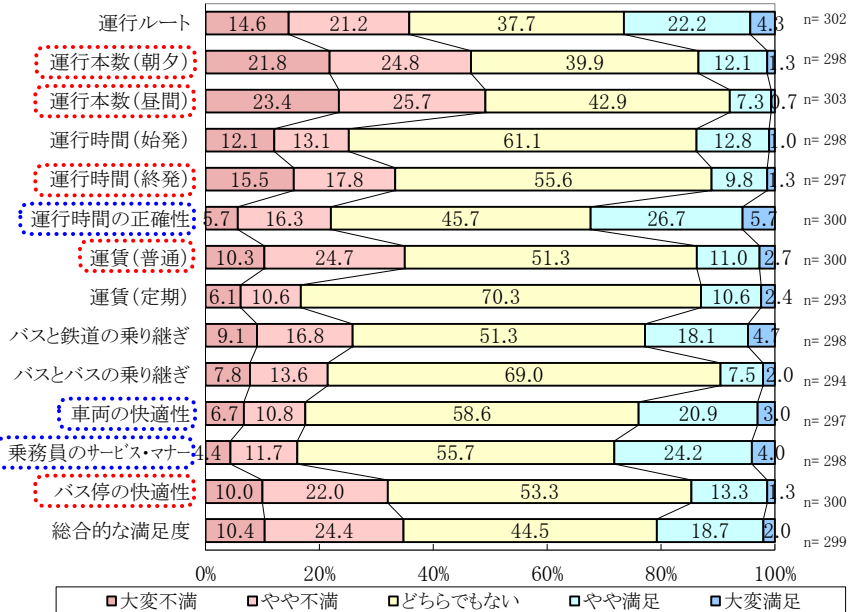


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

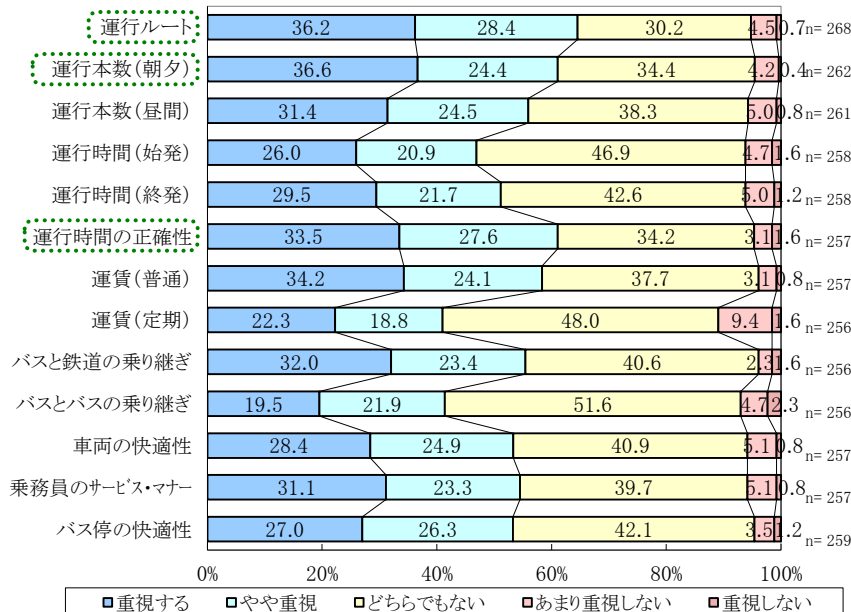
【4-3 バスの運行サービスの満足度】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【4-3 バスの運行サービスの重要度】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)

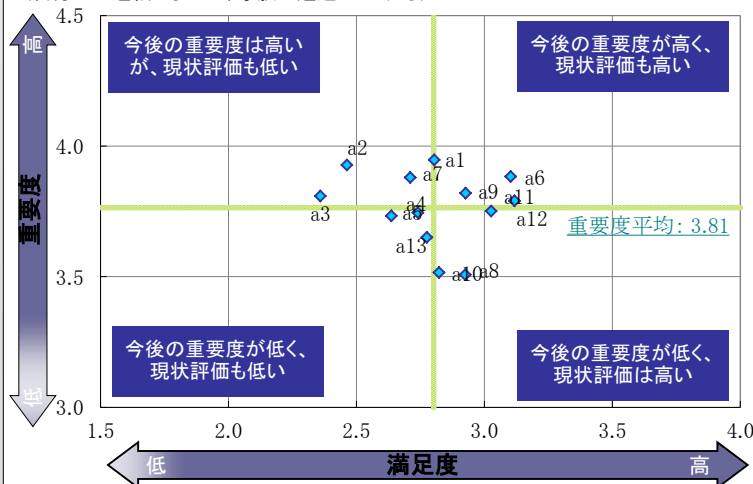


“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

“重視する” + “やや重視” : 6割以上

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる) 満足度平均: 2.69

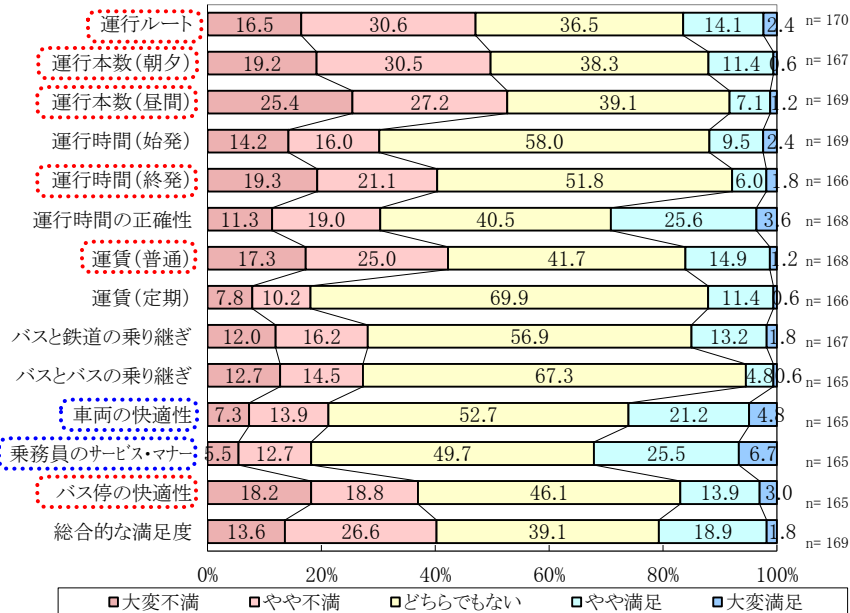


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

4. 公共交通の利用 (質問 4-3)

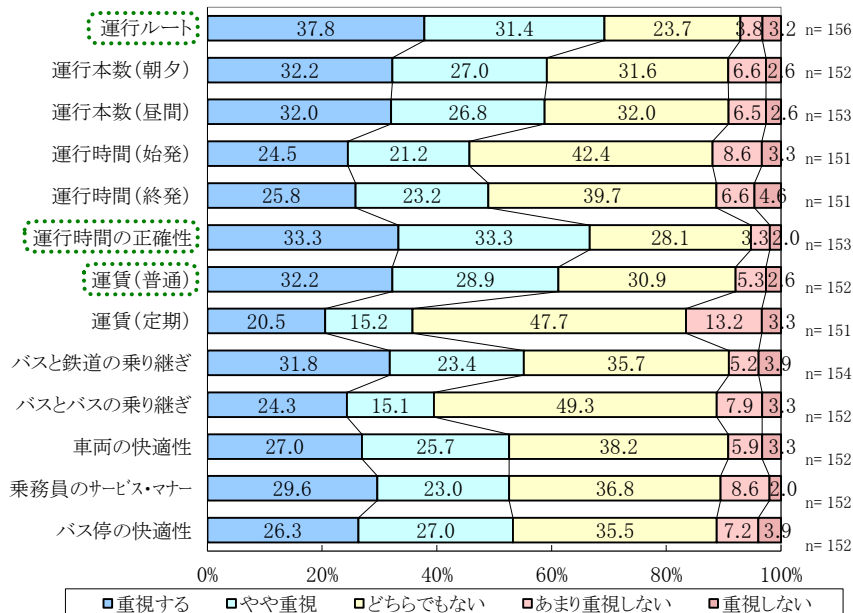
【4-3 バスの運行サービスの満足度】

(利用できる自動車はない)



【4-3 バスの運行サービスの重要度】

(利用できる自動車はない)

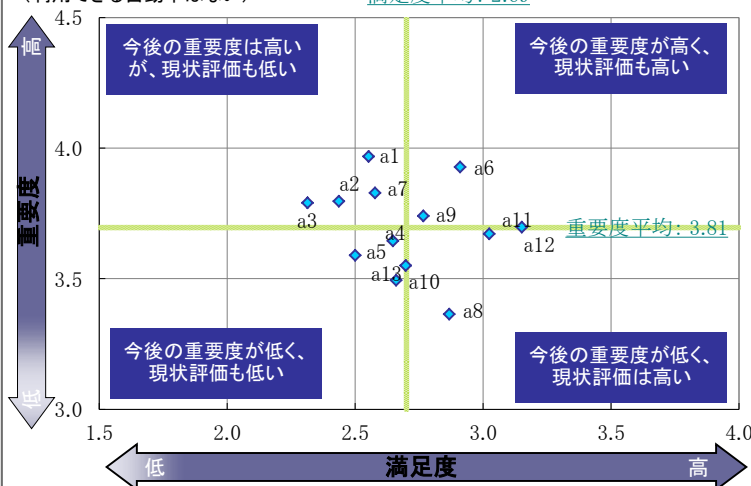


“大変不満”・“やや不満”が多い

“大変満足”・“やや満足”が多い

“重視する” + “やや重視” : 6割以上

(利用できる自動車はない)

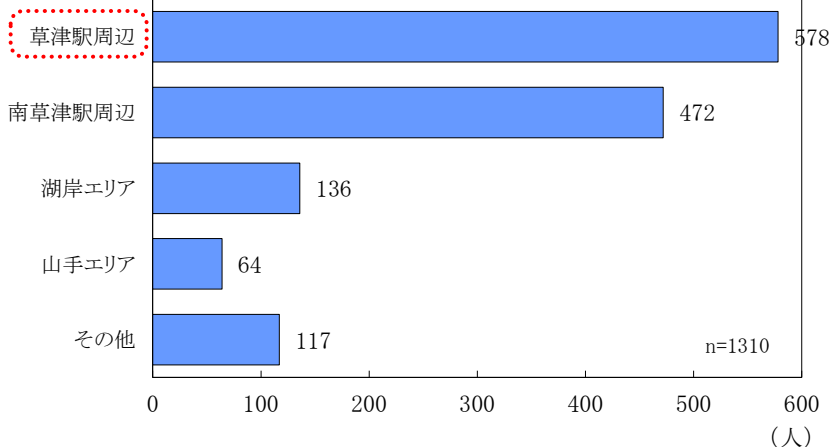


- a1 運行ルート
- a2 運行本数(朝夕)
- a3 運行本数(昼間)
- a4 運行時間(始発)
- a5 運行時間(終発)
- a6 運行時間の正確性
- a7 運賃(普通)
- a8 運賃(定期)
- a9 バスと鉄道の乗り継ぎ
- a10 バスとバスの乗り継ぎ
- a11 車両の快適性
- a12 乗務員のサービス・マナー
- a13 バス停の快適性

5. 将来交通のあり方(質問 5-1)

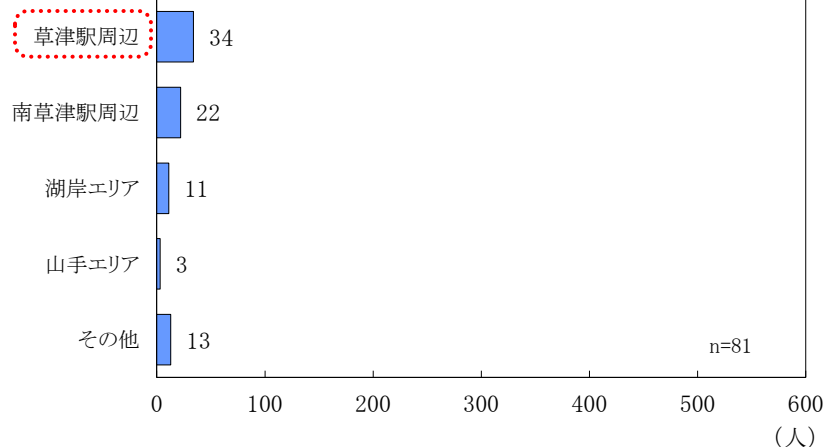
【5-1 移動を充実させる地域】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



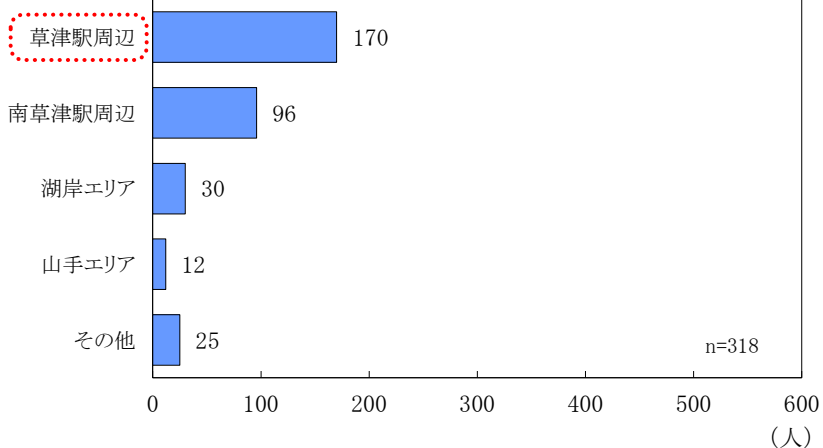
【5-1 移動を充実させる地域】

(自分で運転しているが、今後は運を控えたい)



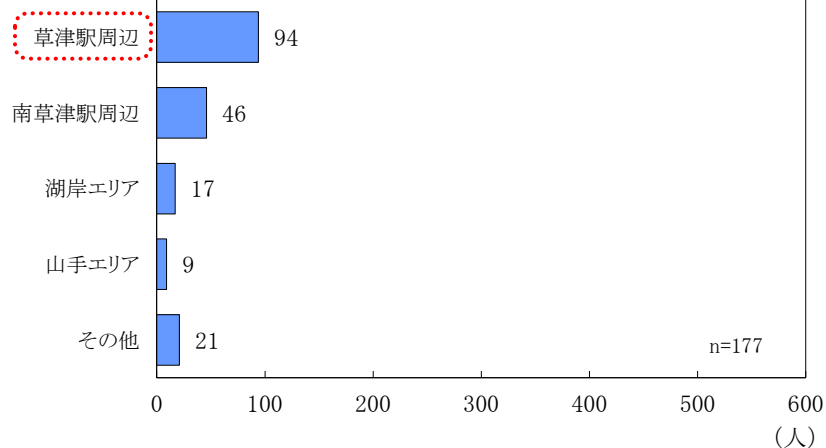
【5-1 移動を充実させる地域】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【5-1 移動を充実させる地域】

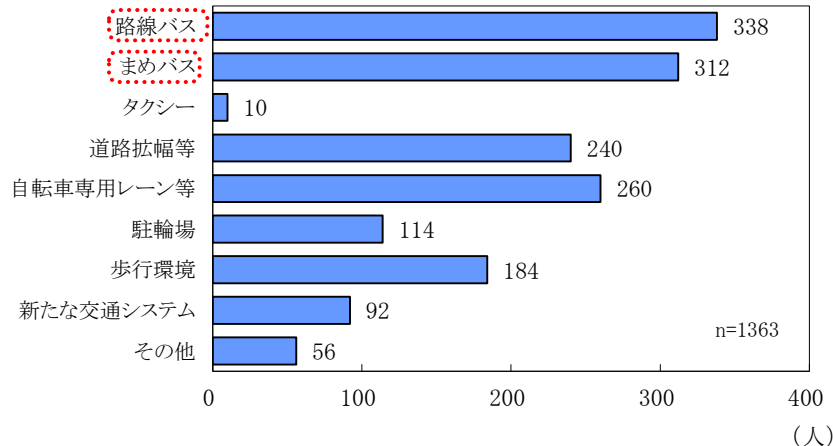
(利用できる自動車はない)



5. 将来交通のあり方(質問 5-2)

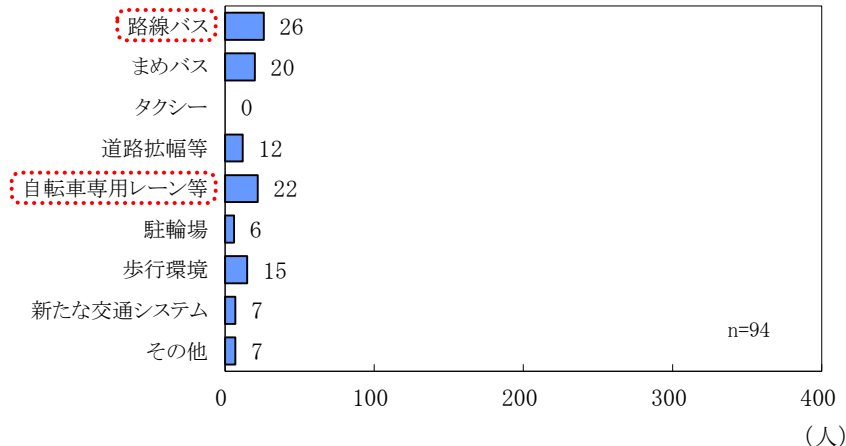
【5-2 整備すべき交通環境】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



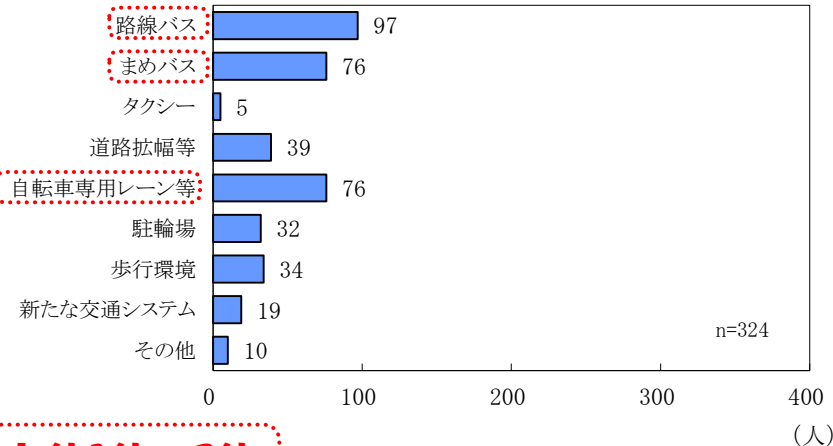
【5-2 整備すべき交通環境】

(自分で運転しているが、今後は運を控えたい)



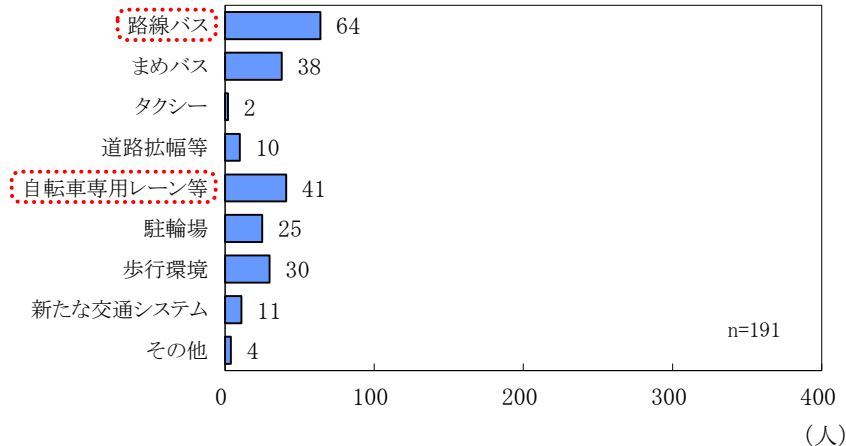
【5-2 整備すべき交通環境】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



【5-2 整備すべき交通環境】

(利用できる自動車はない)

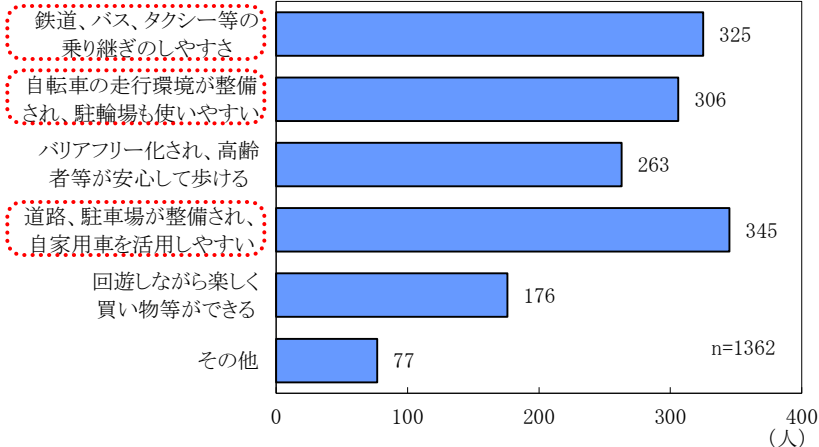


上位1位・2位

5. 将来交通のあり方(質問 5-3)

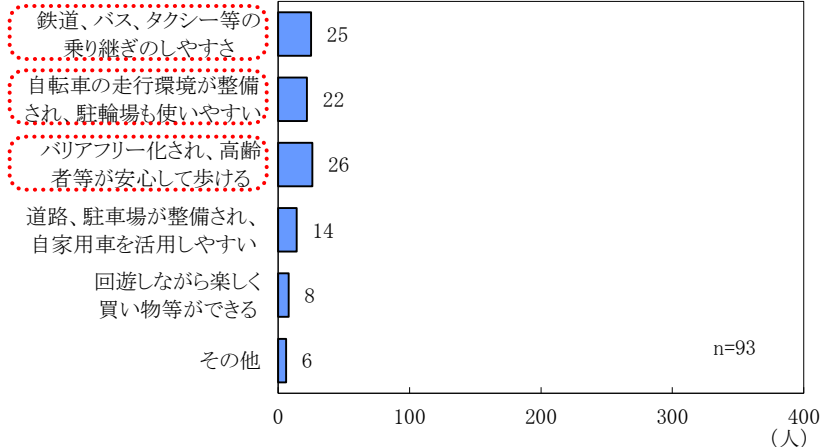
【5-3 将来の交通環境】

(自分で運転し、今後も運転し続ける)



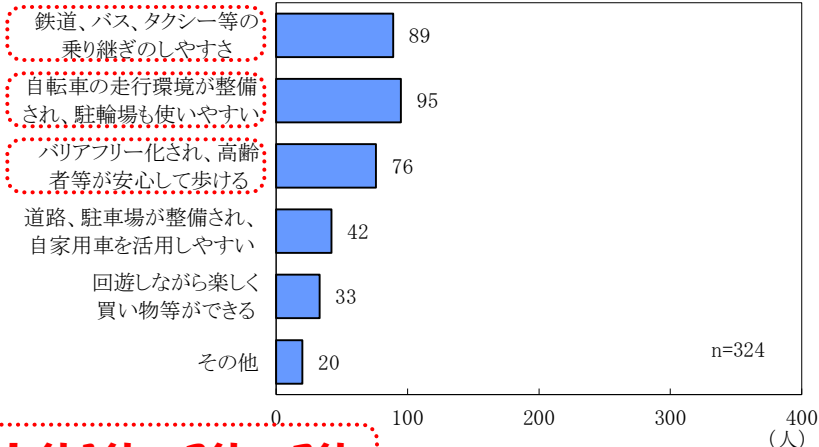
【5-3 将来の交通環境】

(自分で運転をしているが、今後は運を控えたい)



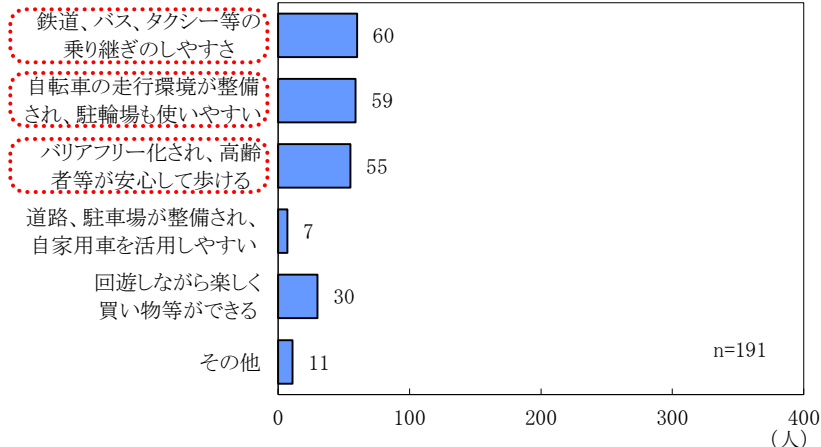
【5-3 将来の交通環境】

(自分では運転しないが、家族が送迎してくれる)



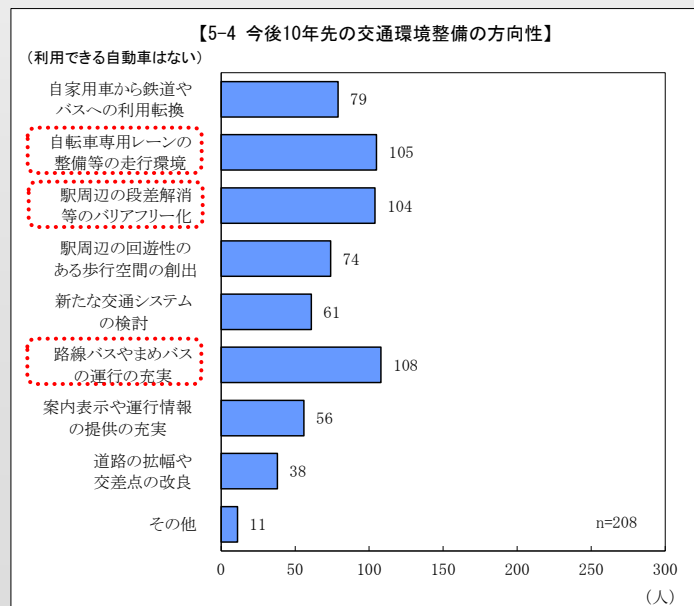
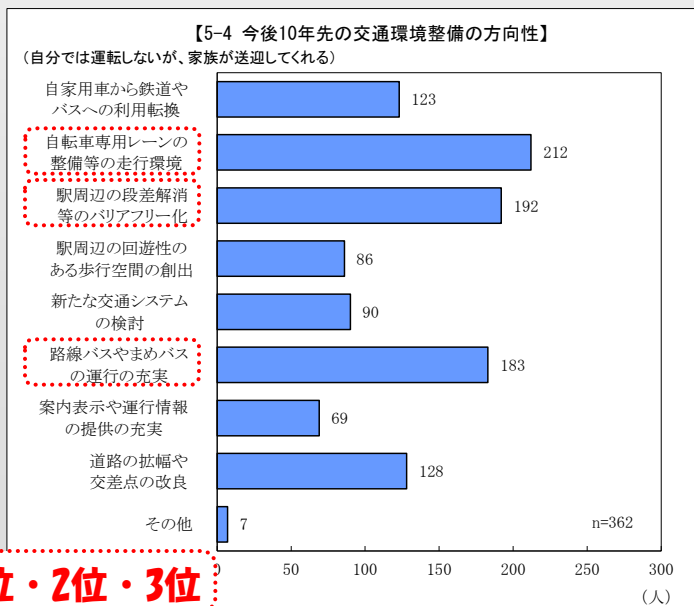
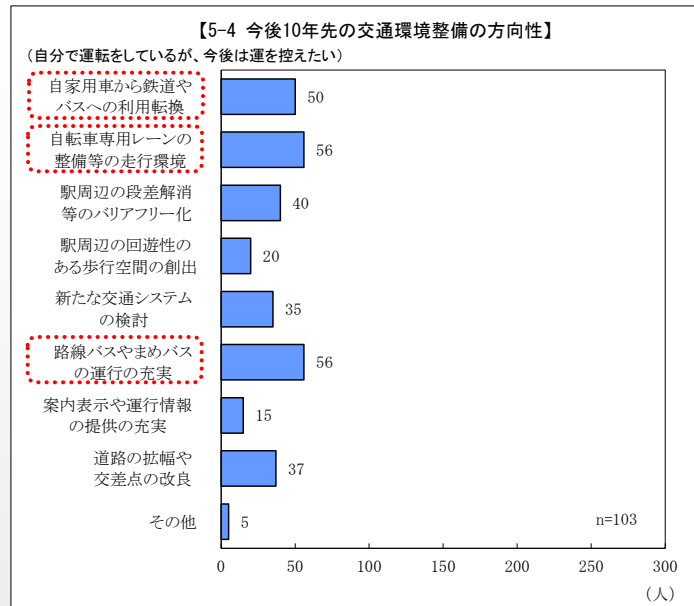
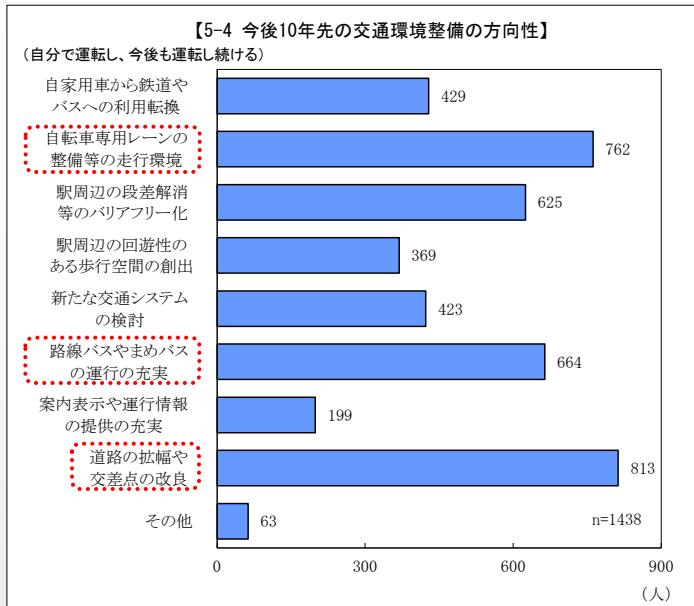
【5-3 将来の交通環境】

(利用できる自動車はない)

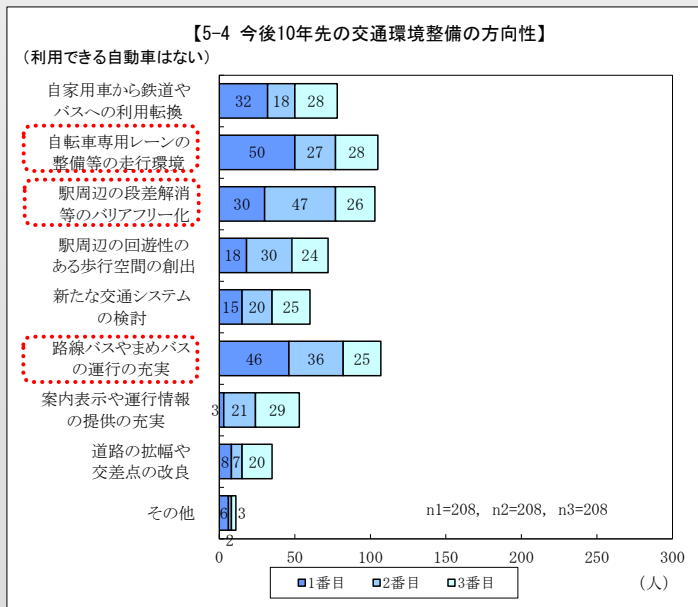
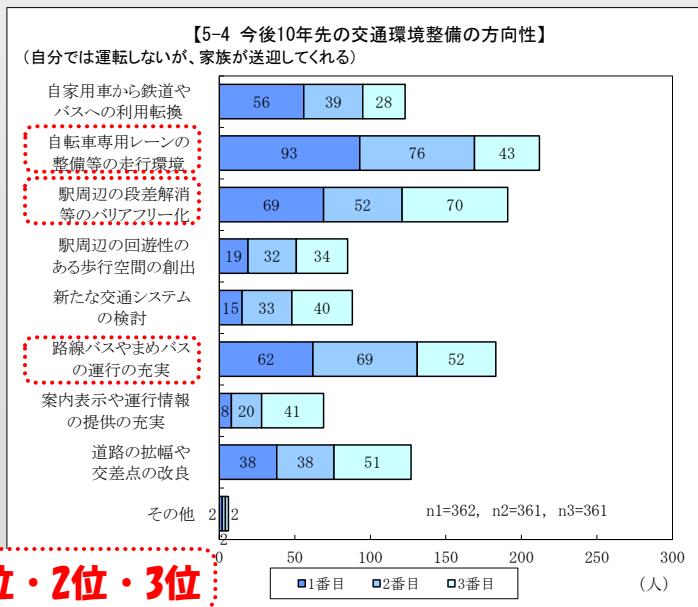
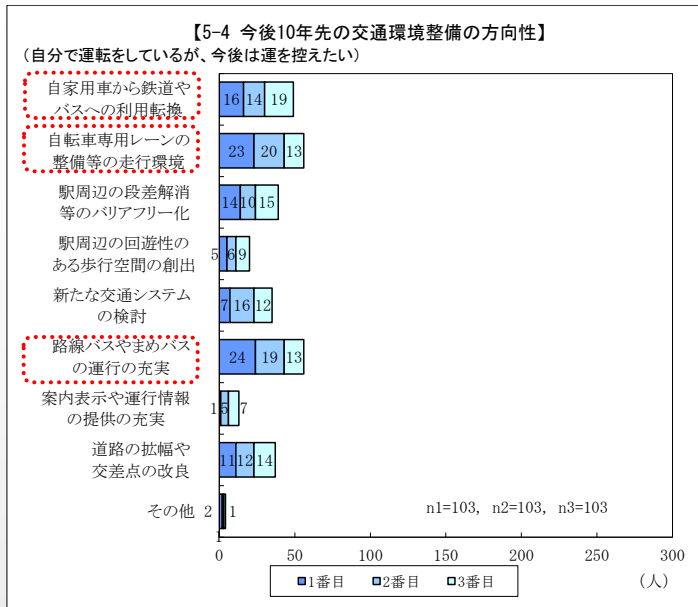
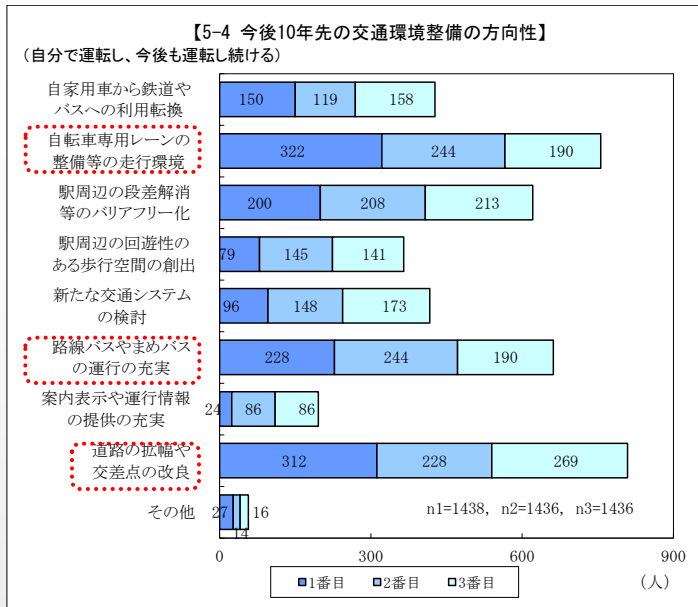


上位1位・2位・3位

5. 将来交通のあり方(質問 5-4)



5. 将来交通のあり方(質問 5-4)



上位1位・2位・3位

6. 結果の整理

	今後も運転を継続	今後は運転を控える	家族に送迎	利用できるクルマはない
回答者の年齢(Q1-2)	クルマを運転できる人は若年層～老年層まで幅広いが、クルマを利用できない人は60代以上が半数以上			
	30～60代はそれぞれ 20%前後	60代 :約47% 70代以上:約26%	70代以上:約26% 60代 :約25%	70代以上:約30% 60代 :約22%
自宅周辺の道路を歩くときの印象(Q2-1) ※そう思う+やや思うの合計値	いずれの形態でも、“夜間の道が暗い”が列挙 クルマを利用できない人では、“休憩場所がない”を列挙			
	1位:夜間の道が暗い (約68%) 2位:歩道走行の自転車が多い(約63%) 3位:歩道がない/狭い道路が多い(約62%)	1位:休憩場所がない (約68%) 2位:歩道が連続していない (約65%) 3位:夜間の道が暗い (約64%)	1位:歩道走行の自転車が多い(約65%) 2位:休憩場所がない (約63%) 3位:夜間の道が暗い (約63%)	1位:夜間の道が暗い, 歩道走行の自転車が多い (それぞれ約68%) 3位:歩道がない/狭い道路が多い, 休憩場所がない(約57%)
自宅周辺の歩行環境の外出頻度への影響(Q2-2)	歩行環境の外出頻度への影響は、いずれも“影響はない”が8割程度 今後も運転を継続する人は、約85%が“影響はない”と回答			
	影響はない:約85%	影響はない:約77%	影響はない:約79%	影響はない:約80%
外出頻度に影響を与えている項目(Q2-3)	外出頻度に影響を与えている主な要因は、いずれもほぼ同じ			
	1位:歩道がない/狭い道路が多い 2位:夜間の道が暗い 3位:歩道走行の自転車が多い	1位:歩道がない/狭い道路が多い 2位:夜間の道が暗い 3位:歩道走行の自転車が多い	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道路が多い 3位:歩道走行の自転車が多い	1位:夜間の道が暗い 2位:歩道がない/狭い道路が多い 3位:歩道走行の自転車が多い

6. 結果の整理

		今後も運転を継続	今後は運転を控える	家族に送迎	利用できるクルマはない
自転車の利用頻度 (Q3-1)		いずれの形態でも、自転車を利用する人は7割以上 クルマを利用する人より、クルマを利用しない人の方が利用頻度が高い			
		利用する:約78% ほぼ毎日(約26%), 週に2~3回程度(約19%)	利用する:約76% 週に2~3回程度(約35%), ほぼ毎日(約32%)	利用する:約77% 週に2~3回程度(約56%), 週に1回程度(約22%)	利用する:約72% ほぼ毎日(約56%), 週に2~3回程度(約27%)
自転車の利用状況 (Q3-2)	利用地域	1位:草津駅周辺 2位:南草津駅周辺			
	利用施設	1位:商業施設 2位:鉄道駅			
	駐輪場	1位:駐輪場(無料) 2位:駐輪場(有料)			
自転車を利用しやすい環境づくりに必要なもの(Q3-4)		いずれの形態でも、8~9割が走行環境・駐輪環境の整備、マナーの指導を重視			
		・重視する ・駅周辺での駐輪場整備:約63% ・安全な走行環境の整備:約63% ・やや重視する ・店舗での駐輪場整備:約31% ・自動車マナー等の指導:約29%	・重視する ・安全な走行環境の整備:約73% ・自転車マナー等の指導:約65% ・やや重視する ・駅周辺での駐輪場整備:約26% ・店舗での駐輪場整備:約26%	・重視する ・駅周辺での駐輪場整備:約65% ・安全な走行環境の整備:約62% ・やや重視する ・店舗での駐輪場整備:約33% ・自転車マナー等の指導:約33%	・重視する ・駅周辺での駐輪場整備:約67% ・安全な走行環境の整備:約64% ・やや重視する ・店舗での駐輪場整備:約29% ・自動車マナー等の指導:約27%
公共交通の利用状況 (Q4-1)		いずれの形態も概ね同じ傾向を示しているが、クルマを利用していない人の方が公共交通をよく利用 “鉄道のみ”の利用が半数を占め、“バスのみ”は少ないが、クルマを利用していない人の方が割合は高い クルマを利用する人の利用頻度は低いが、クルマを利用していない人は週に1回程度の利用者が半数近く			
		鉄道のみ:約54% バスのみ:約4% 利用していない:約19% ほぼ毎日:約20% 週に2~3回程度:約4% 週に1回程度:約6%	鉄道のみ:約52% バスのみ:約4% 利用していない:約13% ほぼ毎日:約6% 週に2~3回程度:約9% 週に1回程度:約9%	鉄道のみ:約51% バスのみ:約9% 利用していない:約13% ほぼ毎日:約27% 週に2~3回程度:約6% 週に1回程度:約12%	鉄道のみ:約49% バスのみ:約13% 利用していない:8% ほぼ毎日:約19% 週に2~3回程度:約15% 週に1回程度:約15%

6. 結果の整理

	今後も運転を継続	今後は運転を控える	家族に送迎	利用できるクルマはない
移動を充実させる地域(Q5-1)	いずれの形態においても、「草津駅周辺」を希望する人が最も多く、ついで「南草津駅周辺」			
	草津駅周辺 : 578人(中1310人) 南草津駅周辺: 472人(中1310人)	草津駅周辺 : 34人(中81人) 南草津駅周辺: 22人(中81人)	草津駅周辺 : 170人(中318人) 南草津駅周辺: 96人(中318人)	草津駅周辺 : 94人(中177人) 南草津駅周辺: 46人(中177人)
整備すべき交通環境(Q5-2)	整備すべき交通環境については、概ねいずれも同じ傾向を示しているが、いずれの形態においても、「路線バス」の整備を希望する人が最も多い 「路線バス」以外では、「まめバス」や「自転車専用レーン等」を希望			
	第1位: 路線バス 第2位: まめバス 第3位: 自転車専用レーン等	第1位: 路線バス 第2位: 自転車専用レーン等 第3位: まめバス	第1位: 路線バス 第2位: まめバス 第3位: 自転車専用レーン等	第1位: 路線バス 第2位: 自転車専用レーン等 第3位: まめバス
将来の交通環境(Q5-3)	将来の交通環境は、いずれの形態でも自転車や公共交通の環境整備を期待しているが、クルマを利用する人は、道路の環境整備も期待			
	1位: 道路、駐車場が整備され、自家用車を活用しやすい 2位: 鉄道、バス・タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位: 自転車の走行環境が整備され、駐車場も使いやすい	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、駐車場も使いやすい	1位: 自転車の走行環境が整備され、駐車場も使いやすい 2位: 鉄道、バス・タクシー等の乗り継ぎのしやすさ 3位: バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける	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、駐車場も使いやすい 3位: バリアフリー化され、高齢者等が安心して歩ける
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	いずれの形態においても、「自転車専用レーンの整備等の走行環境」の整備を期待する人が多い クルマを利用する人は道路施策を、クルマを利用しない人は公共交通施策の整備を列挙			
	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: 駅周辺の段差解消等のバリアフリー化	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: 自家用車から鉄道やバスへの利用転換	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: 路線バスやまめバスの運行の充実	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

6. 結果の整理

- ◆ クルマ利用は、各年齢層で同程度みられているが、非利用者は60代以上が半数
- ◆ 自転車利用は、クルマを利用できる人の方が利用できない人よりも多い
利用頻度は、クルマを利用できない人の方が高い
- ◆ 自転車の利用状況を見ると、
 - ・クルマの利用状況にかかわらず、7割以上が自転車を利用
 - ・利用頻度は、クルマを利用しない人の方がクルマを利用する人よりも高い
クルマ非利用者：週に2回以上が8割程度，クルマ利用者：週に2回以上が4～6割
 - ・利用地域は、1位：草津駅周辺、2位：南草津駅周辺
 - ・利用施設は、1位：商業施設、2位：鉄道駅
 - ・駐輪場は、1位：駐輪場(無料)、2位：駐輪場(有料)
- ◆ 自転車を利用しやすい環境づくりに必要なものは、クルマの利用状況にかかわらず、全体の8～9割が、「走行環境の整備」・「駐輪場の整備」・「マナーの指導」を重視
- ◆ クルマの利用状況にかかわらず、交通環境整備の方向としては、
【路線バス】を期待する声が多い
- ◆ 将来の交通環境整備の方向としては、【自転車施策】を期待する声が多い
こういった整備を推進していくことで、
 - ・クルマ利用者・・・クルマからの転換など、潜在需要の顕在化やさらなる利用が期待
 - ・クルマ非利用者・・・より安心・安全な利用につながり、さらなる利用が期待

事業所アンケートの 結果速報

事業所アンケート調査の概要

- ◆ **対象事業所**：草津内の事業所（従業員数20人以上の事業所）
- ◆ **実施方法**：郵送配布
- ◆ **発送数**：132事業所
- ◆ **主な調査内容**
 - ・ 事業所のプロフィールについて
 - ・ 事業所の通勤交通の現状について
 - ・ 「マイカー通勤」や「公共交通機関等の現状」等について
 - ・ 「将来交通のあり方」について など
- ◆ **回収状況**
 - ・ **回収数** ⇒ 68事業所
 - ・ **回収率** ⇒ 51.5%

アンケート票

Fax 送付先 : 077-561-2487 草津市役所 交通政策課

Fax 送付面 1 / 6

Fax 送付面 2 / 6

1. 貴事業所およびご記入者について教えてください。

事業所の名称			
事業所の所在地	〒525- 滋賀県 草津市		
記入者	所属 :	電話 :	()
	役職 :	Email :	
	氏名(よみがな):	Fax :	()
業種	<input type="checkbox"/> 農林水産鉱業 <input type="checkbox"/> 建設業 <input type="checkbox"/> 製造業 <input type="checkbox"/> 金融保険不動産業 <input type="checkbox"/> 卸売小売業 <input type="checkbox"/> 電気ガス供給水道業 <input type="checkbox"/> 運輸情報通信業 <input type="checkbox"/> サービス業 <input type="checkbox"/> 公務 <input type="checkbox"/> その他		
最寄り駅/バス停	【鉄道駅】 _____ 駅まで <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 自動車 <input type="checkbox"/> バス で、約(_____)分		
	【バス停】 _____ バス停まで <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 自動車 で、約(_____)分		

2. 貴事業所についてお伺いします。

(1) 貴事業所の勤務形態・時間をお聞かせください。

※出勤・退勤時の人数を知るためにお聞きしています。

	日勤務	交代制勤務(2交代)	交代制勤務(3交代)	その他
勤務時間	: ~ :	① : ~ : ② : ~ :	① : ~ : ② : ~ : ③ : ~ :	具体的に書き下下さい。

(2) 自動車保有台数は何台ですか？(自動車を保有していない場合は0とご記入下さい)

車種	小型車(乗用車・小型貨物車)		大型車(0.1, 2.9ナンバーの車両)		車種計 うち低公害
	ガソリン車	ディーゼル車	ガソリン車	ディーゼル車	
自社保有	約_____台	約_____台	約_____台	約_____台	約_____台
リース等	約_____台	約_____台	約_____台	約_____台	約_____台

※低公害車の分類
・天然ガス自動車
・電気自動車
・ハイブリッド自動車
・メタール自動車
・低燃費かつ低排出ガス認定車

(3) 事業所で使用する、事業所敷地内外の駐車場マスを数をお聞かせください。

※()内には、普段駐車している車両数(最も多いとき)をお書き下さい。

形態	従業員用	社有車用	来訪者用	荷捌き用	合計
事業所敷地内	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)
事業所敷地外	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)	約_____台 (約_____台)

(4) 事業所で使用している自転車駐輪場がありますか？

事業所敷地内に駐輪場を整備している → (駐輪数: 約_____台)

事業所敷地外の駐輪場を利用している → (駐輪数: 約_____台)

駐輪場を整備していない

3. 貴事業所の「通勤」についてお伺いします。

※通勤交通手段の把握と、自動車から公共交通機関への転換の可能性を検討するためにお聞きします。

(1) 従業員の主たる通勤交通手段をお聞かせください。(役員、常勤、派遣社員、パートを含む)

交通手段	自動車	鉄道	バス	バイク	自転車	徒歩	従業員数合計
従業員数	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人

マイカー通勤をされている従業員の方の居住地域をお聞かせください。

交通手段	居住地域					
	草津市	大津市	栗東市	滋賀県内の草津市・大津市・栗東市以外	京都市内	京都市府の京都市以外・奈良県・大阪以西
自動車利用者	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人	約_____人

(2) 貴事業所の通勤に関する制度をお聞かせください。(当てはまる箇所には☑してください)

1. 通勤手段、経路を登録	<input type="checkbox"/> している <input type="checkbox"/> していない <input type="checkbox"/> その他(_____)
2. マイカー通勤を	<input type="checkbox"/> 認めている <input type="checkbox"/> 認めていない <input type="checkbox"/> 条件付で認めている(条件: _____)
3. 社用車の持ち帰りを	<input type="checkbox"/> 認めている <input type="checkbox"/> 認めていない <input type="checkbox"/> 条件付で認めている(条件: _____)

・通勤に関する制度で、特記すべきことがあればご記入ください。(上記以外に関する制度など)

(3) 通勤手当の支給状況をお聞かせください。(当てはまる箇所には☑してください)

通勤手段	通勤手当支給方法	
鉄道・バス	<input type="checkbox"/> 全額支給 <input type="checkbox"/> 一部支給(条件: _____)	<input type="checkbox"/> 支給していない
自動車	<input type="checkbox"/> 支給している(計算方法: _____)	<input type="checkbox"/> 支給していない
バイク	<input type="checkbox"/> 支給している(計算方法: _____)	<input type="checkbox"/> 支給していない
自転車	<input type="checkbox"/> 支給している(計算方法: _____)	<input type="checkbox"/> 支給していない
徒歩	<input type="checkbox"/> 支給している(計算方法: _____)	<input type="checkbox"/> 支給していない

・通勤手当支給方法で、特記すべきことがあればご記入ください。(上記以外の支給方法など)

(4) 通勤手当以外で従業員への通勤交通に関する支援制度がありましたら、お聞かせください。

アンケート票

Fax 送付面 3 / 6

Fax 送付面 4 / 6

4. 「マイカー通勤」についてお伺いします。

<p>1) マイカー通勤によって発生している問題点がありますか？ (あてはまるすべての口に✓をつけてください。)</p>	<input type="checkbox"/> 通勤時に交通渋滞が発生し、従業員が遅刻する <input type="checkbox"/> 路上駐車等により、事業所付近で交通渋滞が発生し、業務に支障をきたしている <input type="checkbox"/> 従業員の交通事故の危険性がある <input type="checkbox"/> 従業員のマイカー通勤に要する費用がかさむ <input type="checkbox"/> 駐車場の確保など、従業員のマイカー通勤に要する事業所の費用がかさむ <input type="checkbox"/> その他 (_____)
<p>2) マイカー通勤に対する貴事業所の意見や方針等とは？ (あてはまる口に1つだけ✓をつけてください。)</p>	<input type="checkbox"/> 自動車通勤を奨励している <input type="checkbox"/> 従業員の自主性に任せている <input type="checkbox"/> 自動車通勤の自粛を呼びかけている <input type="checkbox"/> 自動車通勤を禁止している <input type="checkbox"/> その他 (_____)
<p>3) 貴事業所では、通勤者のマイカー利用の減少について関心がありますか？ (あてはまる口に1つだけ✓をつけてください。)</p>	<p style="text-align: center;"> とも、あると思う どちらとも言えない 全然、ないと思う ←————— —————→ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p>
<p>4) 貴事業所で、今後、通勤者のマイカー利用の減少に向けての試みを実施する可能性はありますか？ (あてはまる口に1つだけ✓をつけてください。)</p>	<p style="text-align: center;"> とも、あると思う どちらとも言えない 全然、ないと思う ←————— —————→ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p>
<p>5) マイカー通勤の抑制を実施した場合、従業員は、どのように感じるといいますか？ (あてはまる口に1つだけ✓をつけてください。)</p>	<p style="text-align: center;"> 賛成していると思う どちらとも言えない 反対していると思う ←————— —————→ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p>
<p>6) マイカー通勤を抑制することによって得られると思う効果とは？ (あてはまるすべての口に✓をつけてください。)</p>	<input type="checkbox"/> 渋滞の解消 <input type="checkbox"/> 地球環境の改善 <input type="checkbox"/> 交通事故の減少 <input type="checkbox"/> 健康増進 <input type="checkbox"/> 遅刻の減少 <input type="checkbox"/> 企業の社会的貢献 <input type="checkbox"/> 経費の節減 <input type="checkbox"/> 企業イメージの向上 <input type="checkbox"/> その他 (_____)

5. 貴事業所周辺における「公共交通機関等の現状」についてお伺いします。

<p>1) 従業員の方が公共交通で通勤する上での問題点とは？ (あてはまるすべての口に✓をつけてください。)</p>	<p>【鉄道について】</p> <input type="checkbox"/> 勤務地と最寄り駅までが遠い <input type="checkbox"/> 従業員の自宅から最寄り駅までが遠い <input type="checkbox"/> 運行本数が少ない <input type="checkbox"/> 座ることがほとんどできない <input type="checkbox"/> その他 (_____)
<p>2) 従業員の方が自転車で通勤する上での問題点とは？ (あてはまるすべての口に✓をつけてください。)</p>	<p>【バスについて】</p> <input type="checkbox"/> 勤務地と最寄り停留所までが遠い <input type="checkbox"/> 従業員の自宅から最寄り停留所までが遠い <input type="checkbox"/> 運行本数が少ない <input type="checkbox"/> 座ることがほとんどできない <input type="checkbox"/> 定時性が確保できず、従業員が遅刻してしまう可能性がある <input type="checkbox"/> その他 (_____)
	<input type="checkbox"/> 歩道や自転車道が十分に整備されていない <input type="checkbox"/> 坂が多いなど、走行環境がよくない <input type="checkbox"/> 国道1号など主要幹線道路の自動車の交通量が多くて危ない <input type="checkbox"/> 街灯が少なく、夜が不安である <input type="checkbox"/> その他 (_____)

6. 貴事業所の「通勤に対する考え方」についてお伺いします。

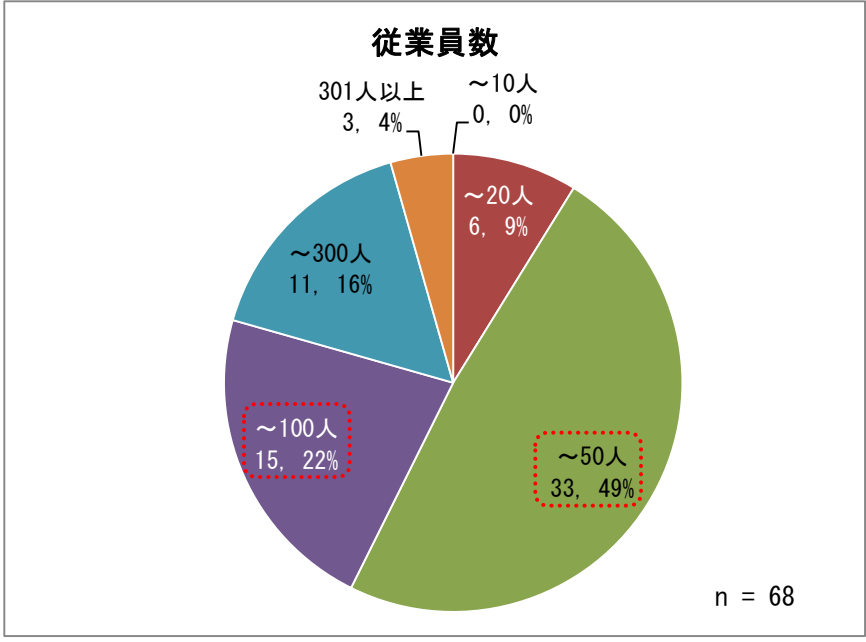
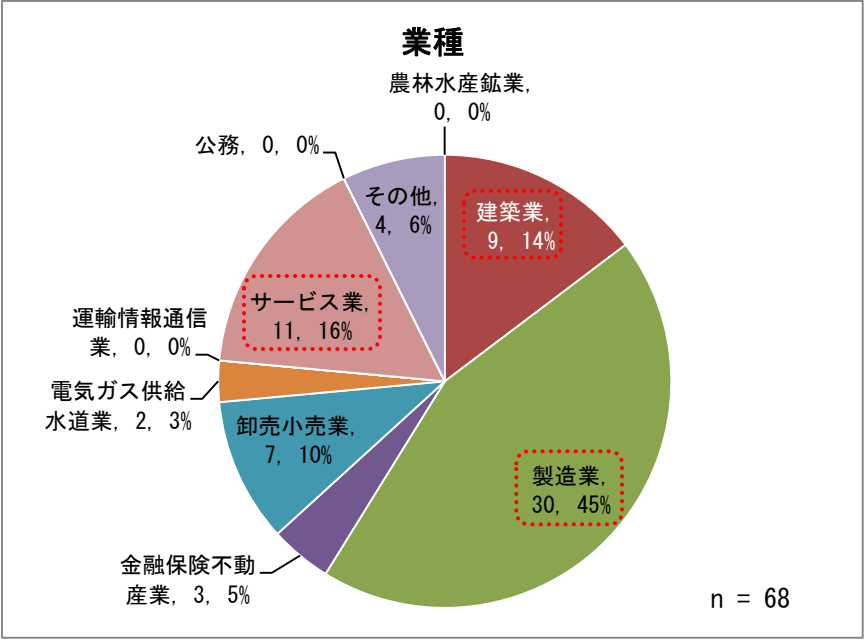
<p>貴事業所は、従業員の通勤に関して何を重視していますか？ (あてはまるすべての口に✓をつけてください。)</p>	<input type="checkbox"/> 社員の安全性 <input type="checkbox"/> 社員の利便性 <input type="checkbox"/> 業務の効率性 <input type="checkbox"/> 会社にとって費用負担の軽減 <input type="checkbox"/> 社員にとって費用負担の軽減 <input type="checkbox"/> 社員の合意 <input type="checkbox"/> 地球温暖化防止等の環境負荷の軽減 <input type="checkbox"/> その他 (_____)
--	--

7. 「ワンコインエコパス」についてお伺いします。

<p>滋賀県が行っている、「ワンコインエコパス」をご存知ですか？</p> <p>ワンコインエコパスとは、交通渋滞の緩和・CO2の削減に少しでも協力していただくため、マイカー・バイク通勤者を対象に、「毎週金曜日は1乗車現金100円で」電車バスを利用できるというものです。利用時には事業所単位での登録が必要となります。貴事業所は、このワンコインエコパスにどれくらいの「関心」がありますか？</p>	<input type="checkbox"/> 知らなかった <input type="checkbox"/> 知っていた <p style="text-align: center;">※ 詳細は、添付のパンフレットをご参照下さい。</p> <input type="checkbox"/> まったく関心ありません <input type="checkbox"/> 関心があります <p>登録をご希望される場合は、同封の「ワンコインエコパスを利用しましょう」というパンフレットをご参照ください。</p>
--	---

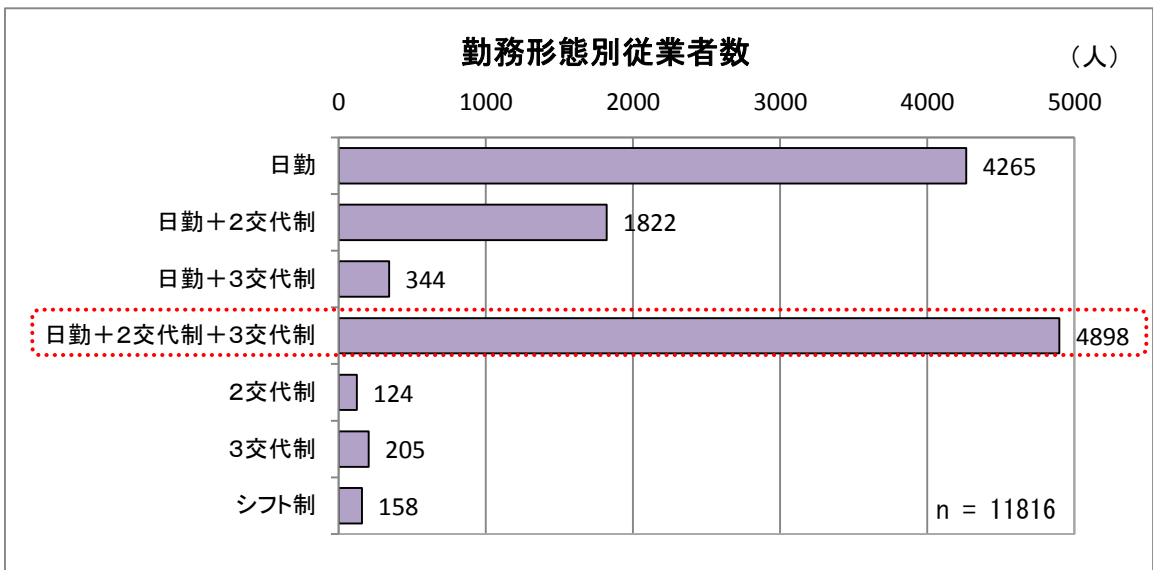
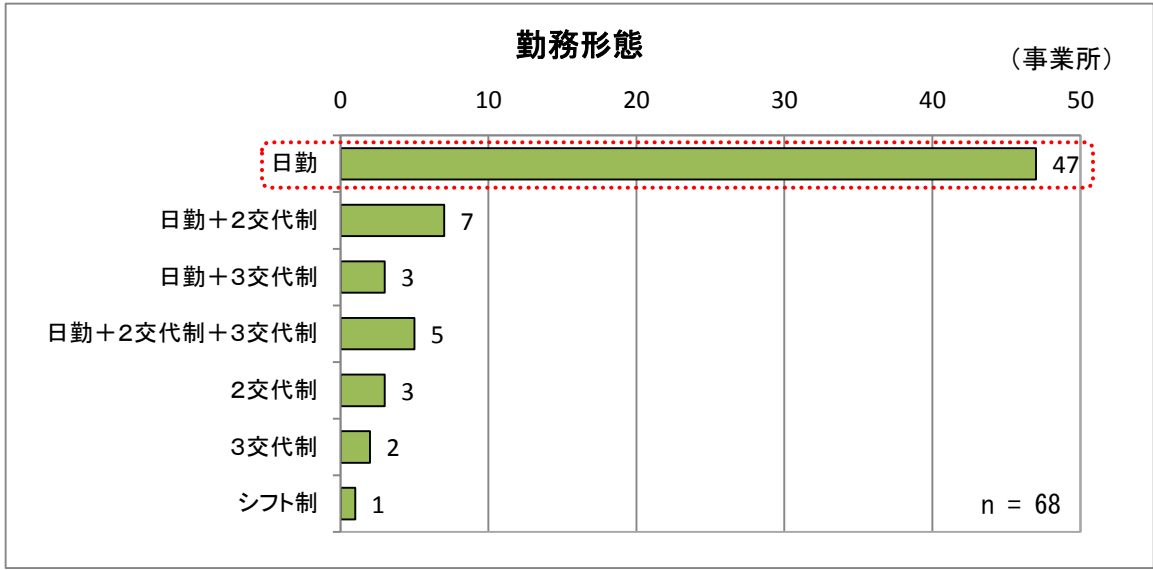
集計結果：事業所プロフィール

■業種・従業員数



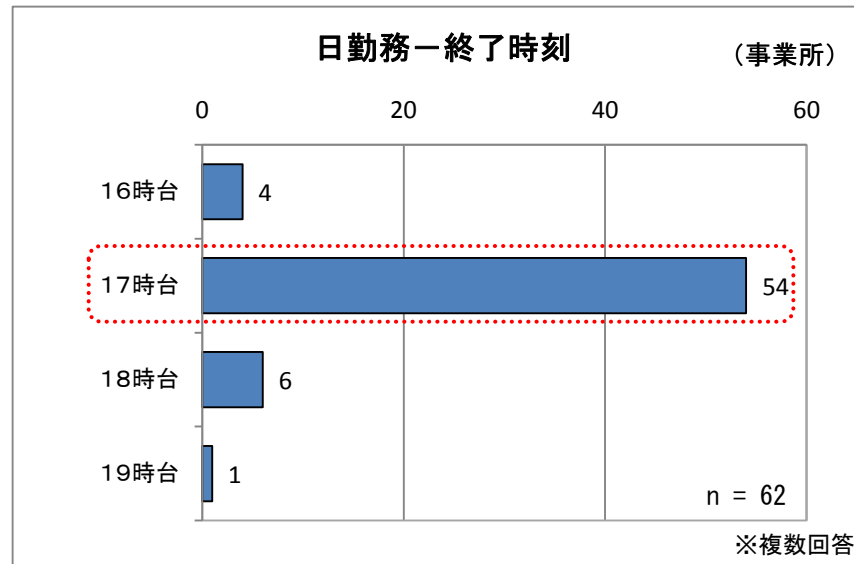
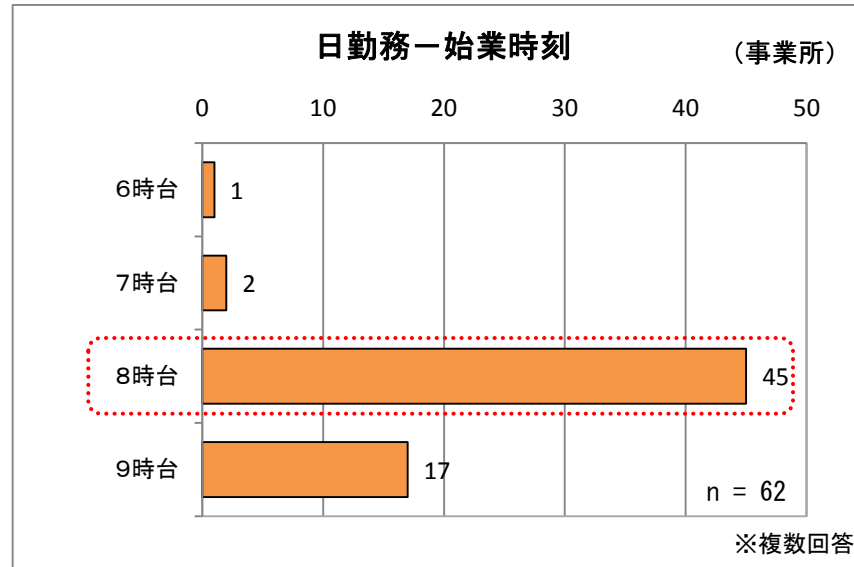
集計結果:事業所プロフィール

■勤務形態



集計結果：事業所プロフィール

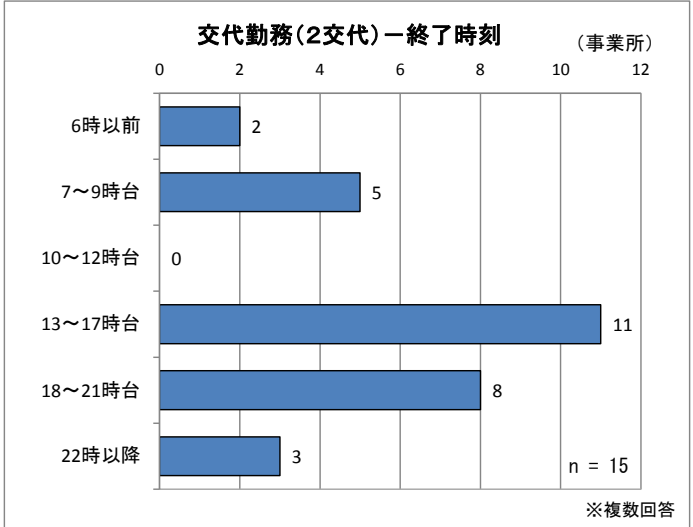
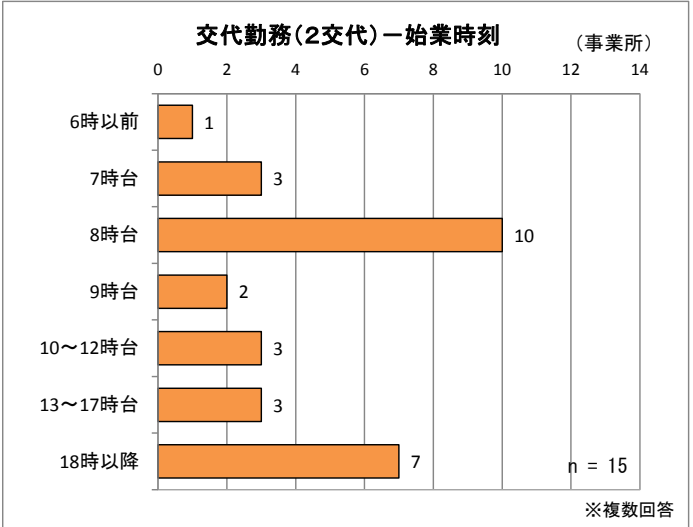
■勤務時間 日勤務



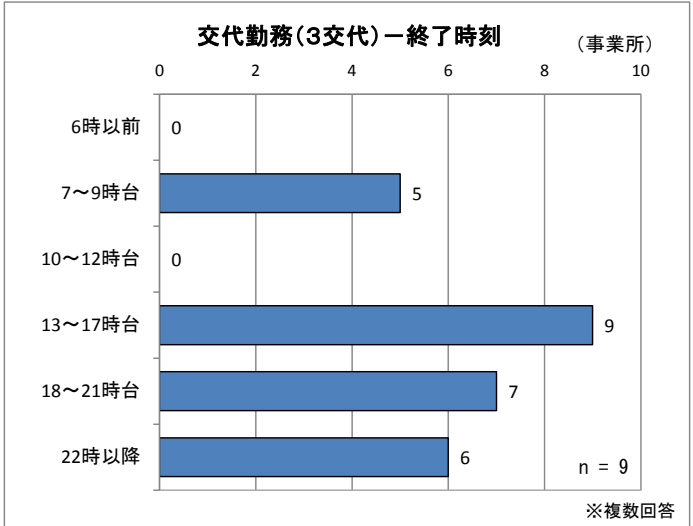
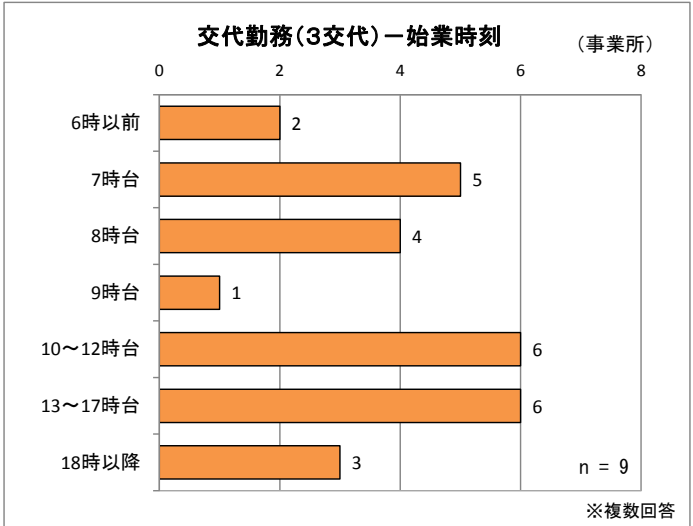
集計結果:事業所プロフィール

■勤務時間 交代制勤務

(参考)交代勤務(2交代)事業所の勤務時間

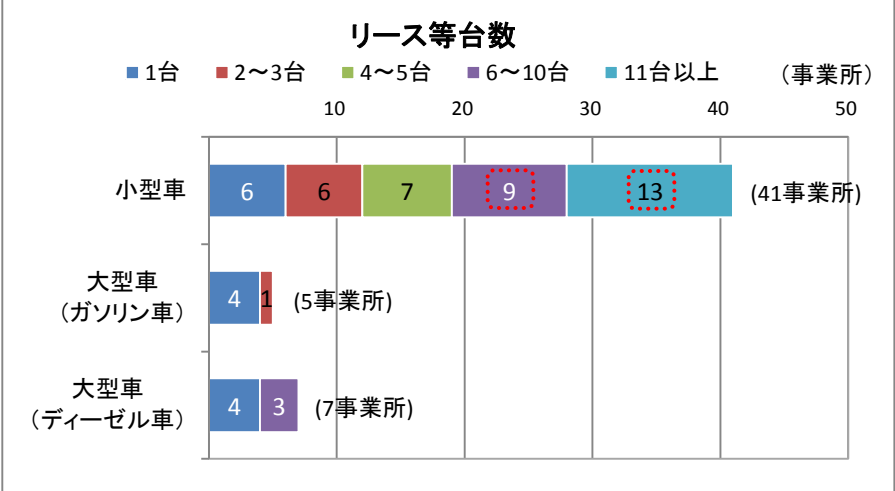
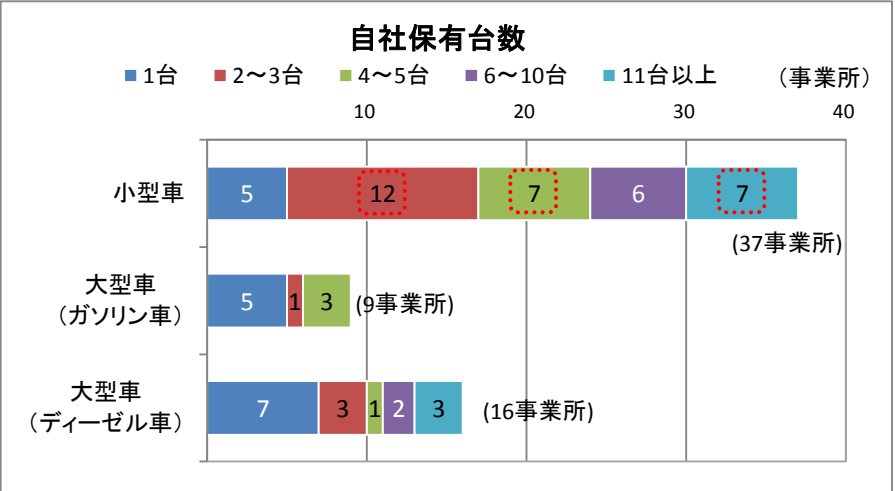
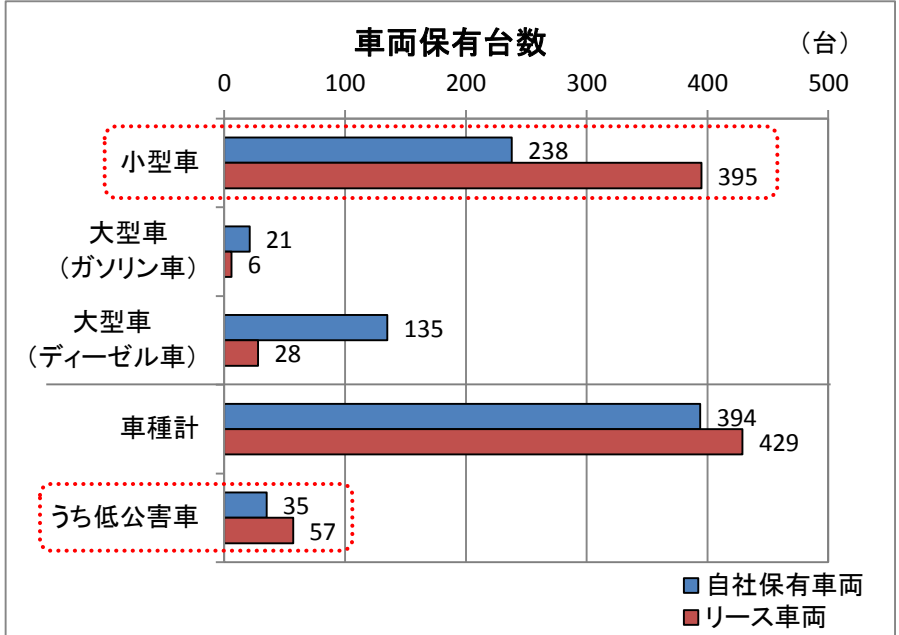


(参考)交代勤務(3交代)事業所の勤務時間



集計結果:事業所プロフィール

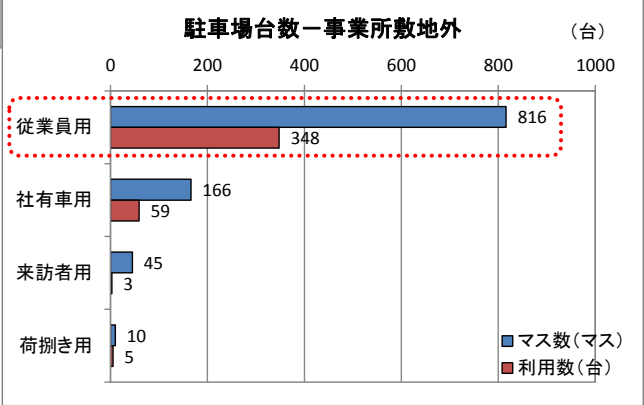
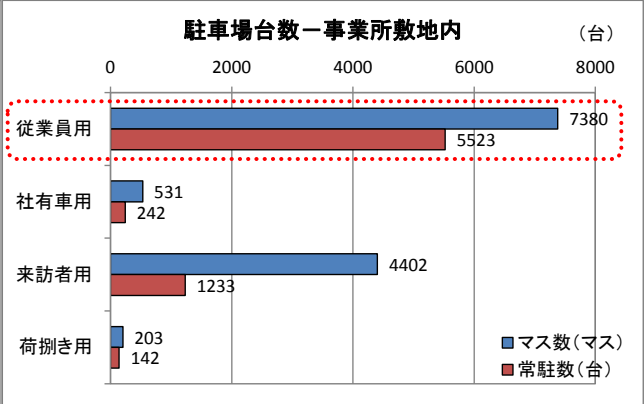
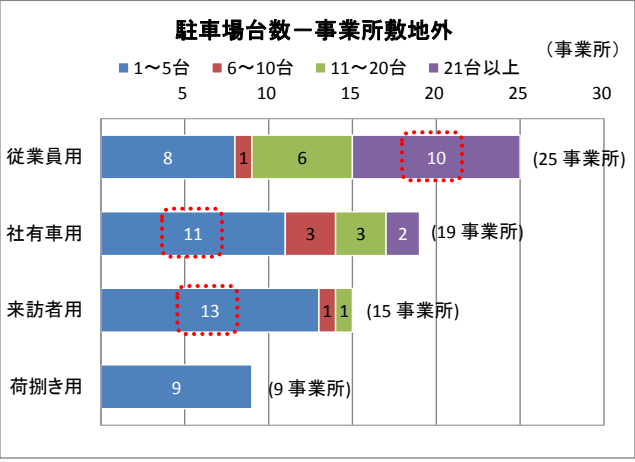
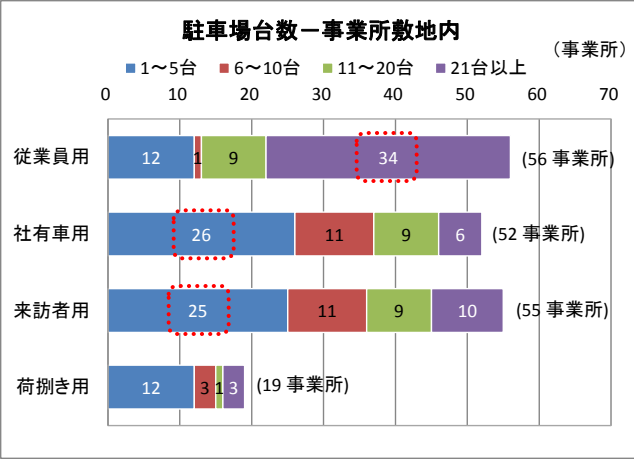
■車両保有台数



集計結果：事業所プロフィール

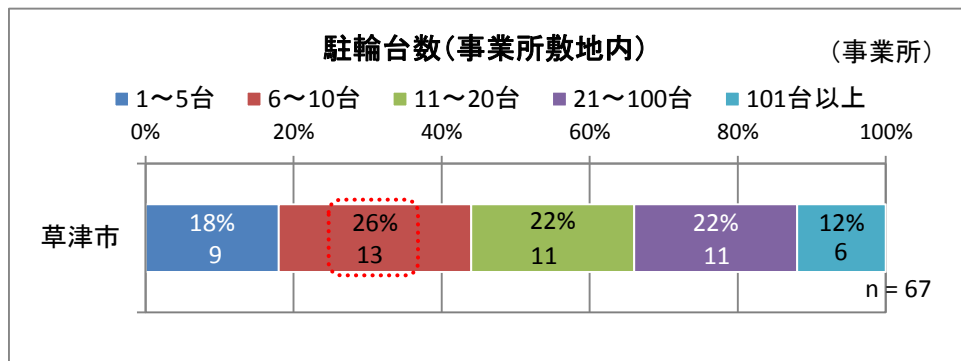
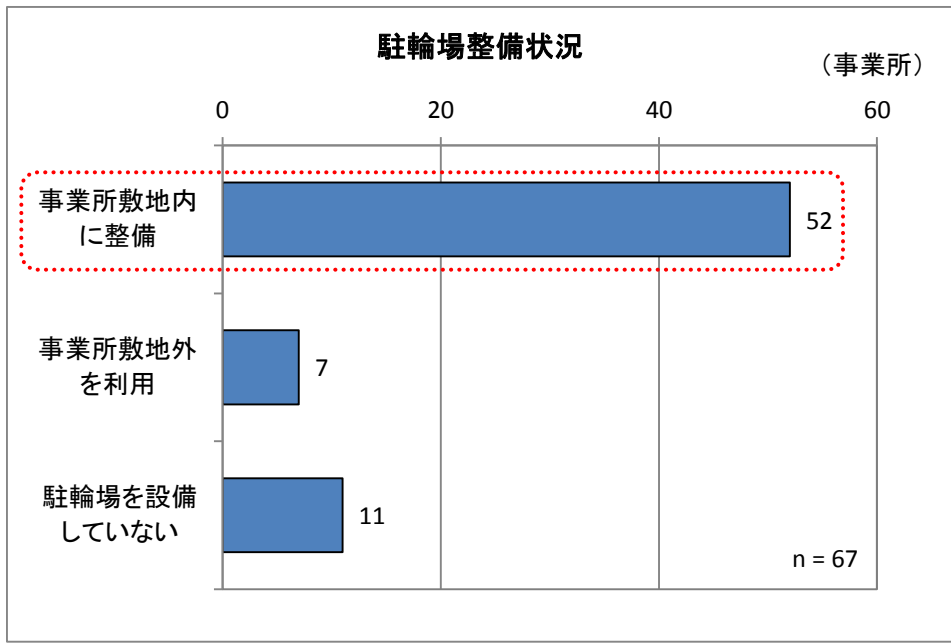
■ 駐車マス数

		従業員用	社有車用	来訪者用	荷捌き用	合計
事業所 敷地内	計（事業所数）	56	52	55	19	68
	マス数（マス）	7380	531	4402	203	12506
	常駐数（台）	5523	242	1233	142	7247
事業所 敷地外	計（事業所数）	25	19	15	9	68
	マス数（マス）	816	166	45	10	1051
	利用数（台）	348	59	3	5	415



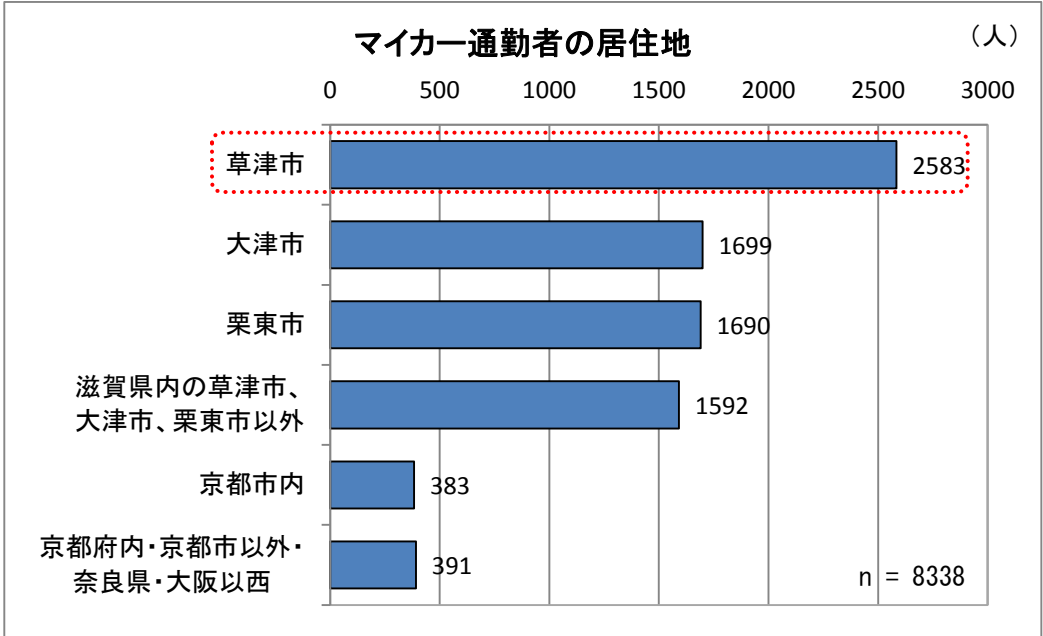
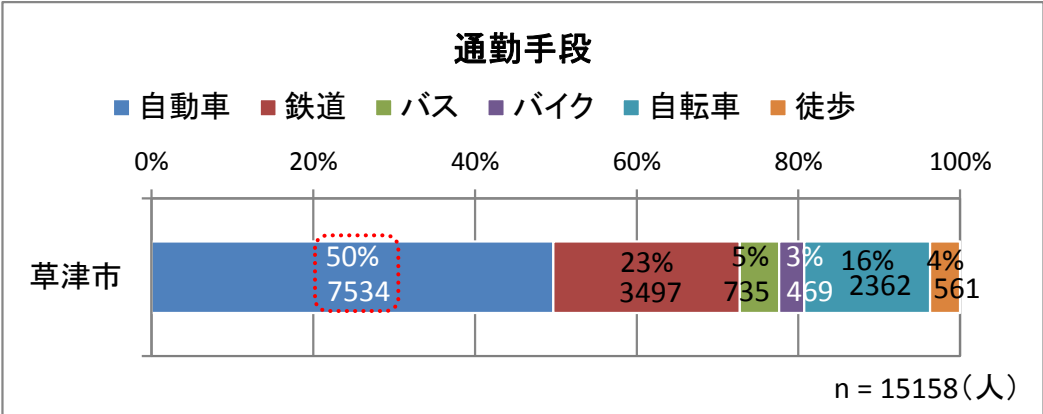
集計結果：事業所プロフィール

■駐輪場整備状況



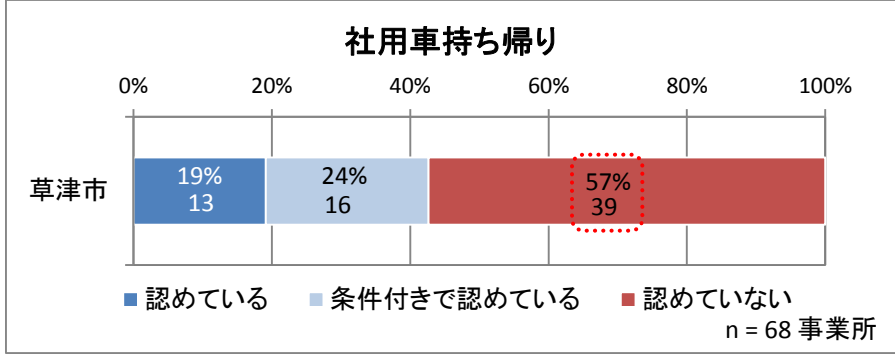
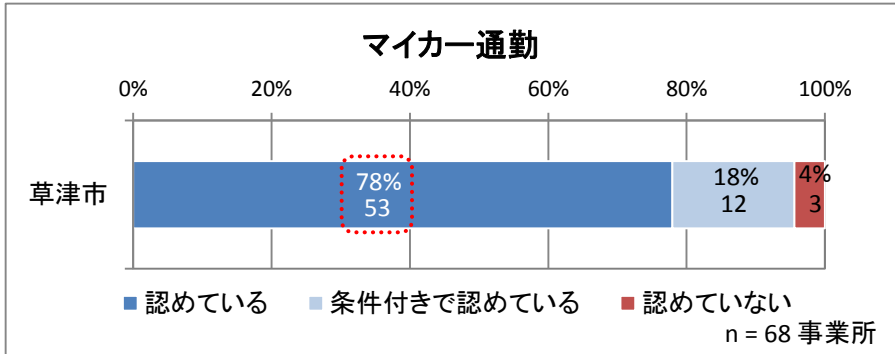
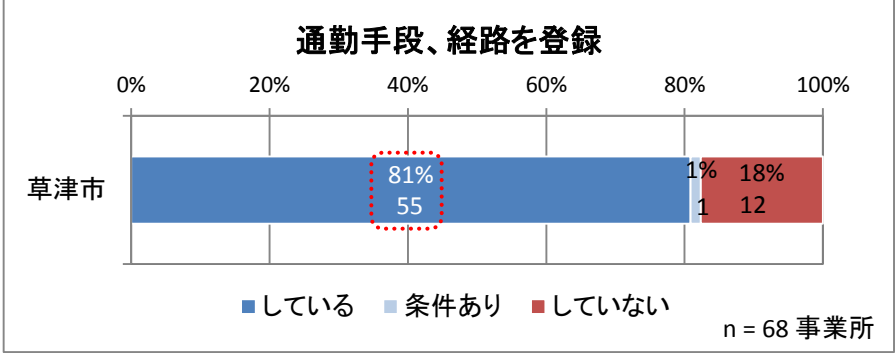
集計結果：通勤交通の現状

■通勤手段とマイカー通勤者の居住地



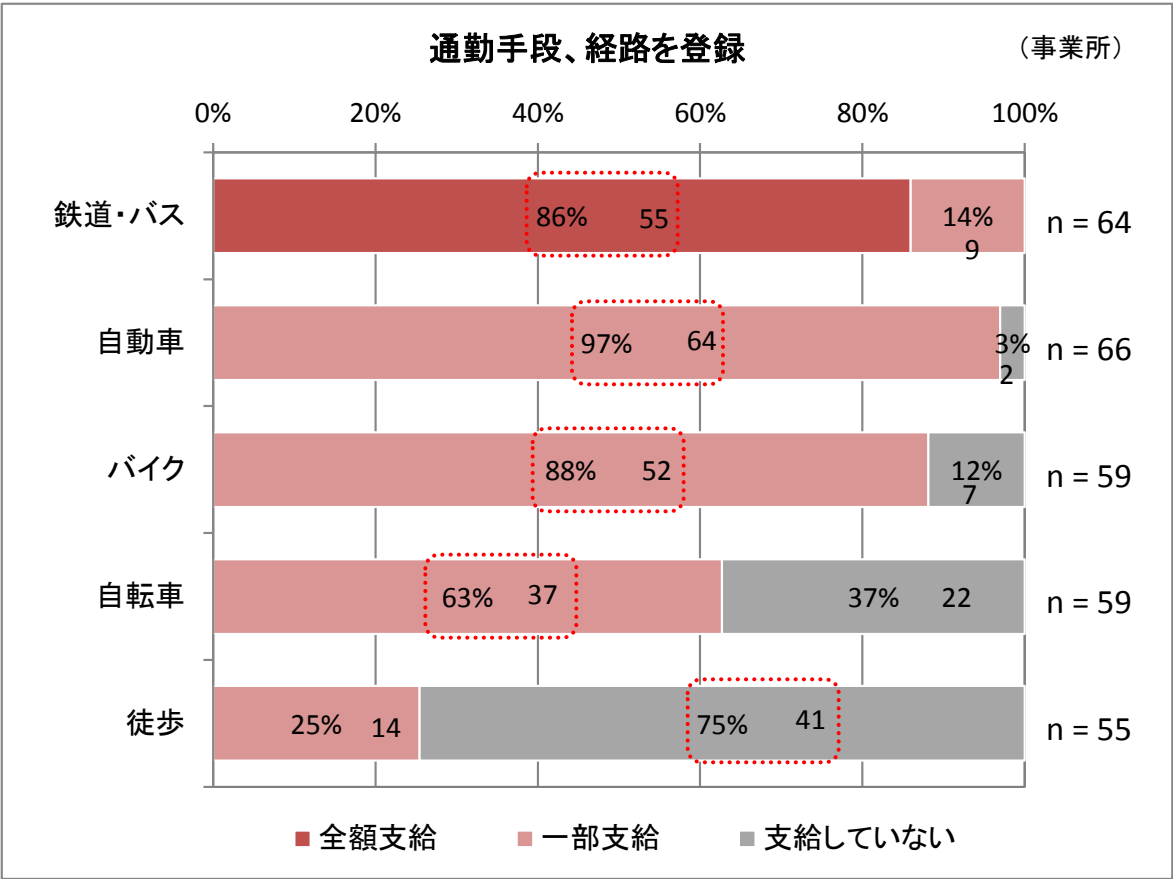
集計結果:通勤交通の現状

■通勤制度



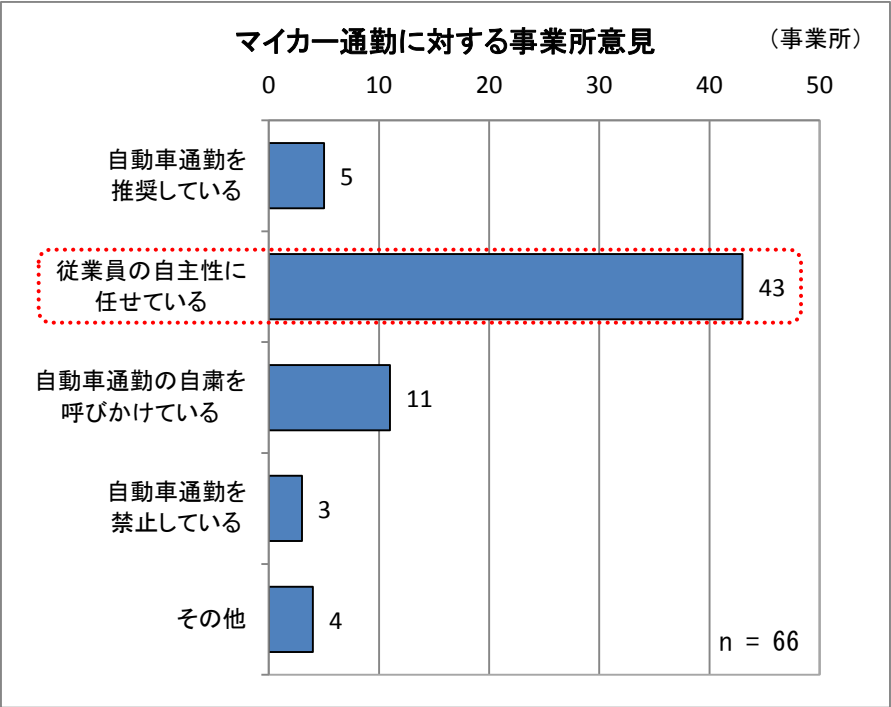
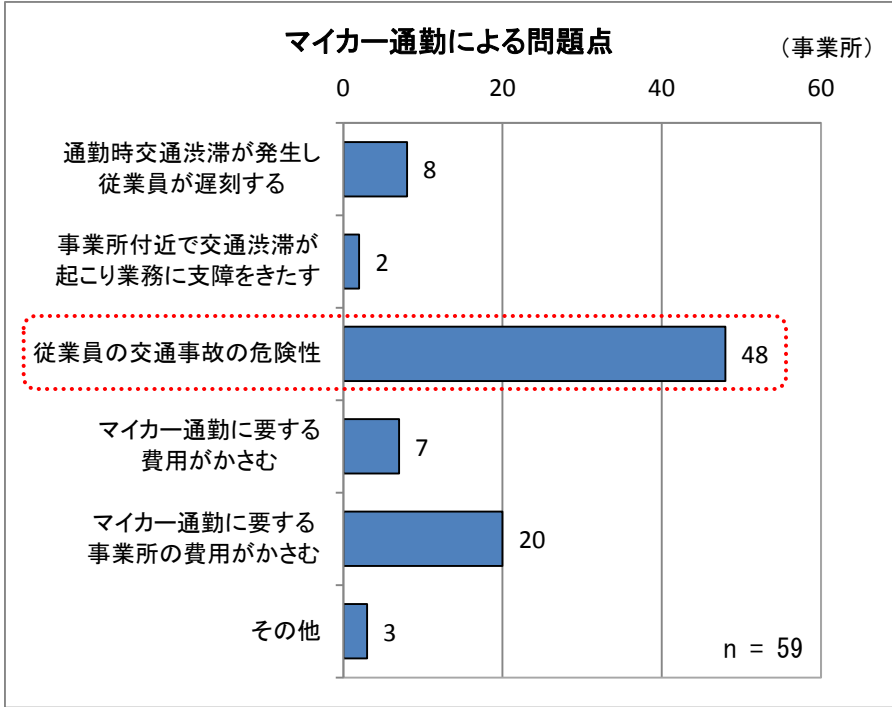
集計結果:通勤交通の現状

■通勤手当支給方法



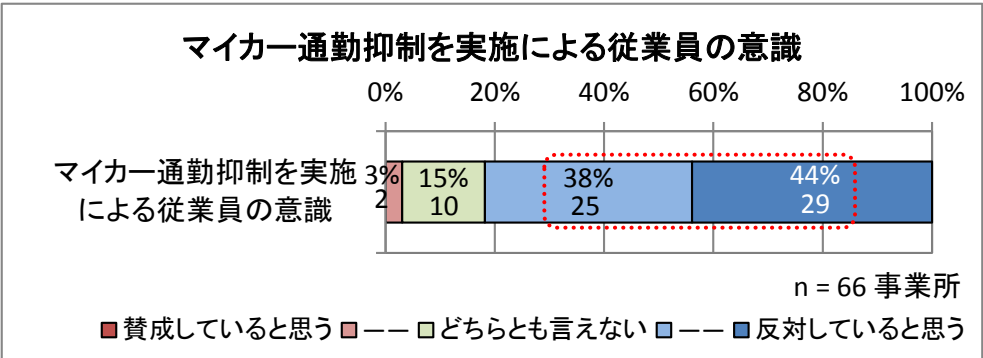
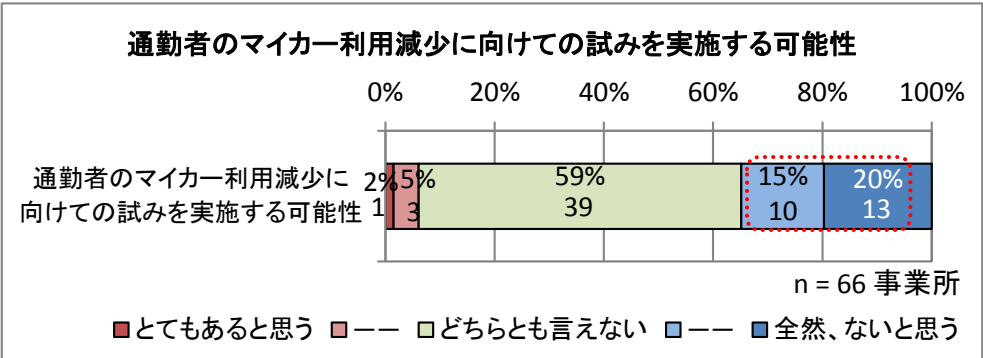
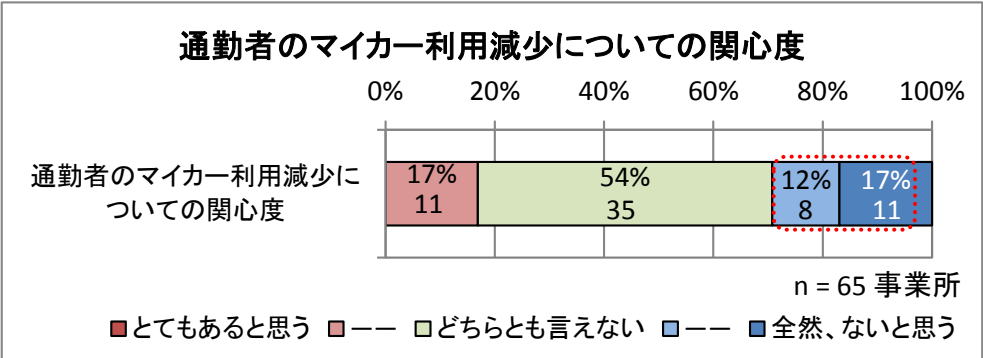
集計結果:マイカー通勤

■マイカー通勤の問題点・事業所の見解



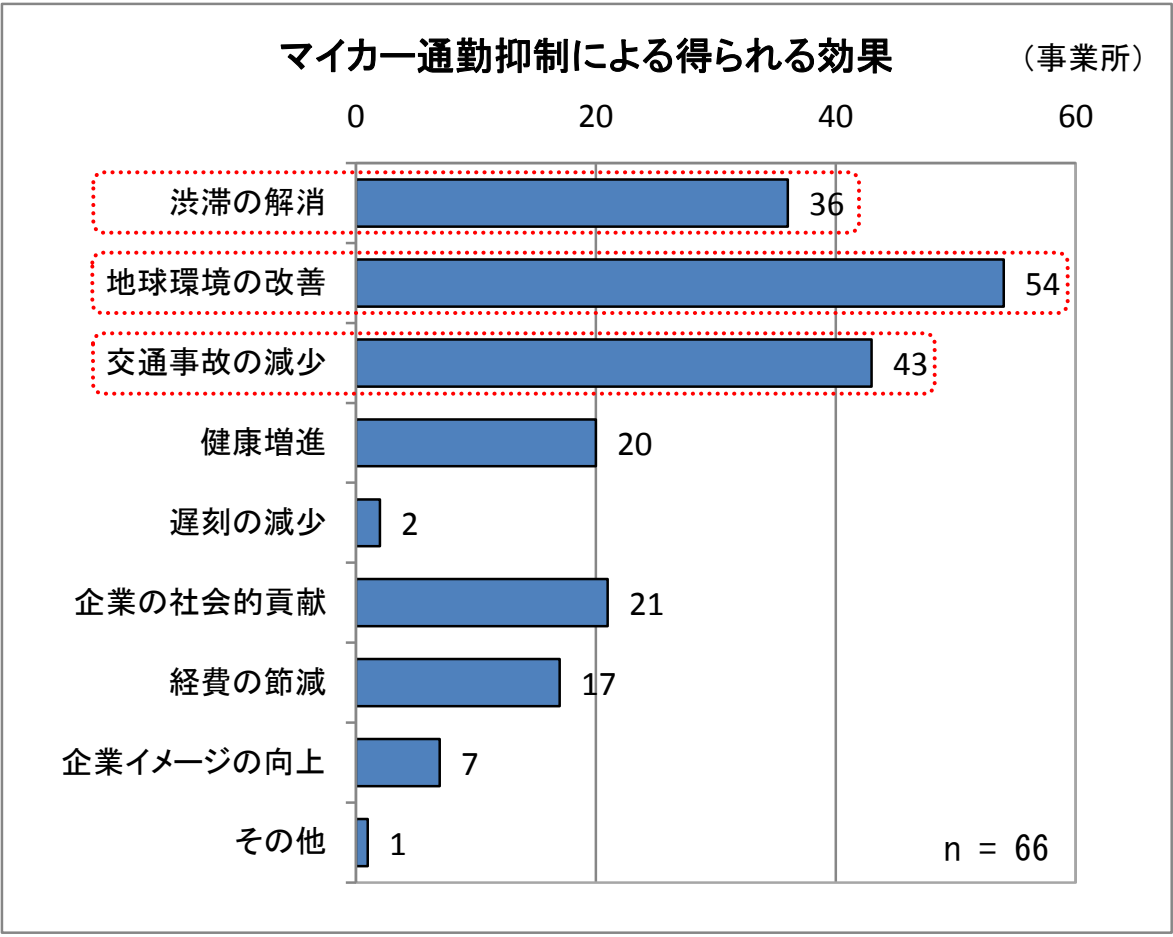
集計結果：マイカー通勤

■マイカー通勤の抑制



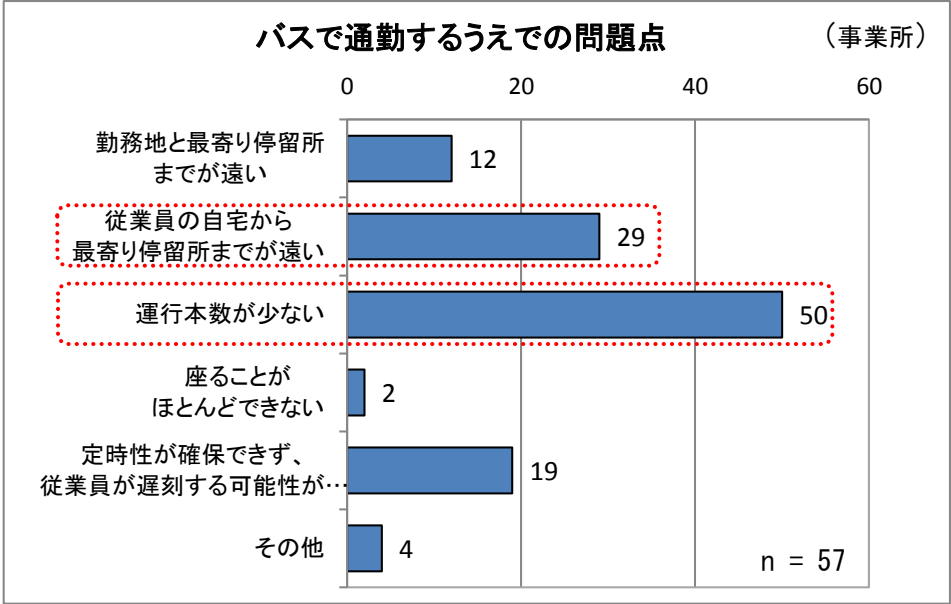
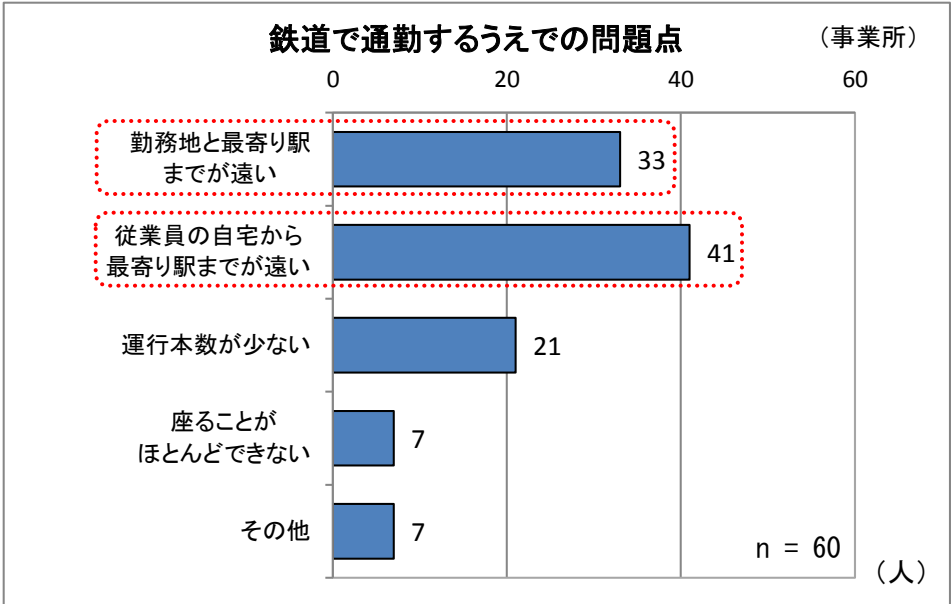
集計結果：マイカー通勤

■マイカー通勤抑制により得られる効果



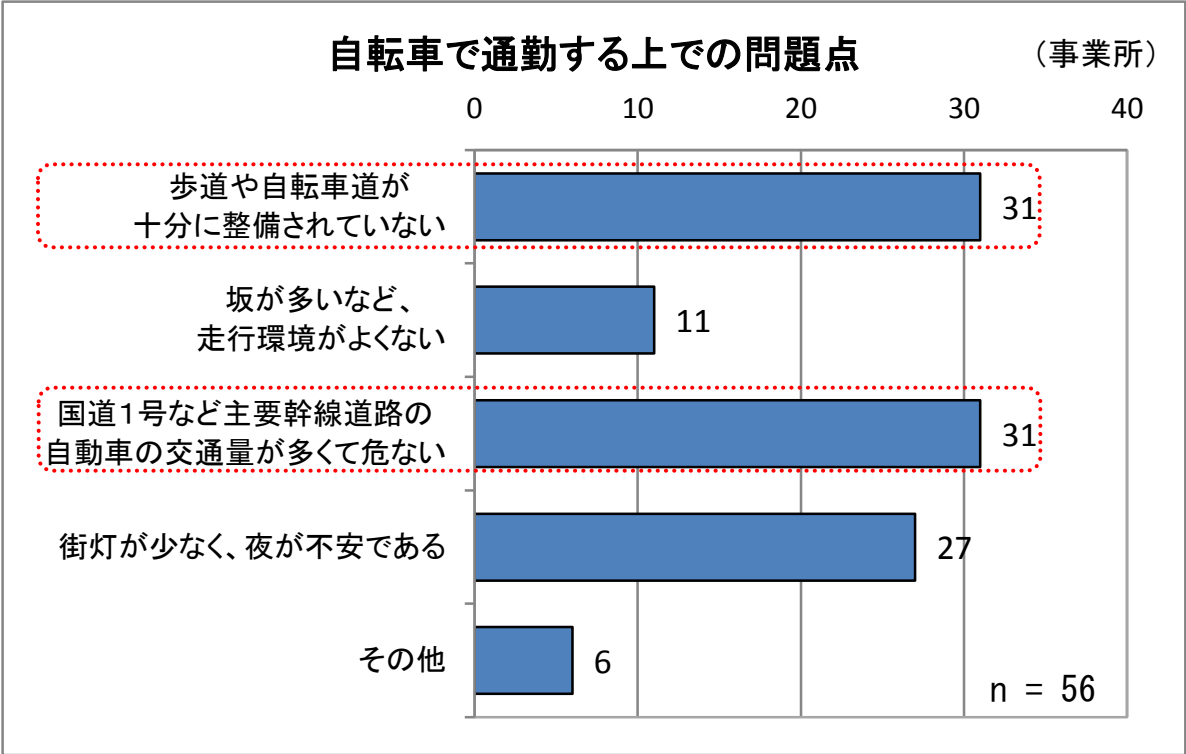
集計結果：公共交通機関等の現状

■公共交通通勤の問題点



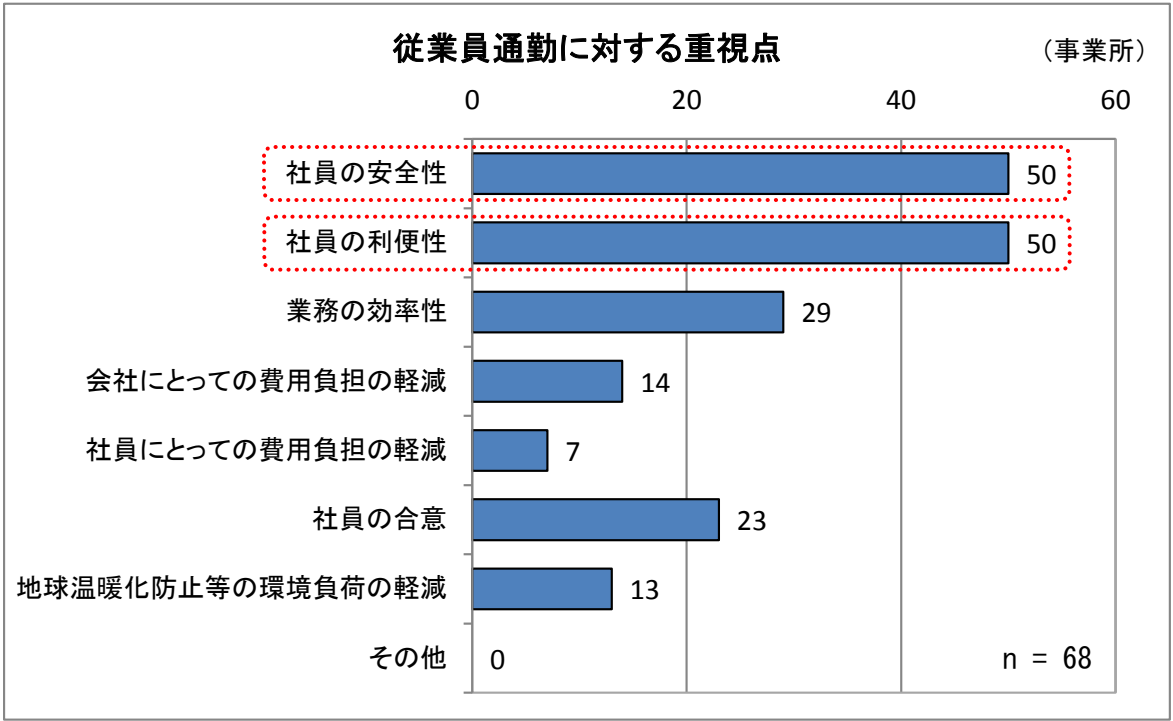
集計結果：公共交通機関等の現状

■自転車通勤の問題点



集計結果:通勤に対する考え方

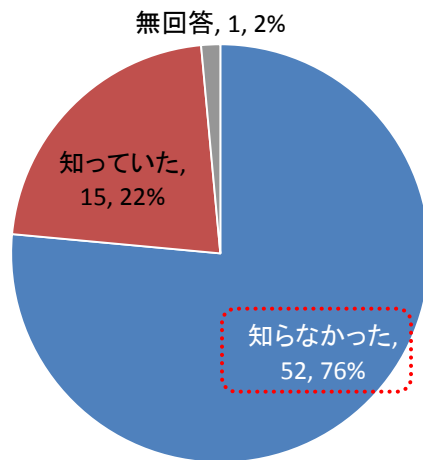
■通勤に重視すべき点



集計結果：エコ通勤意識

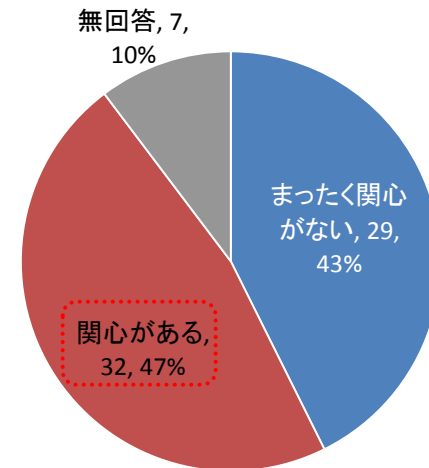
■ワンコインパスについて

「ワンコインエコパス」の認知度



n = 68

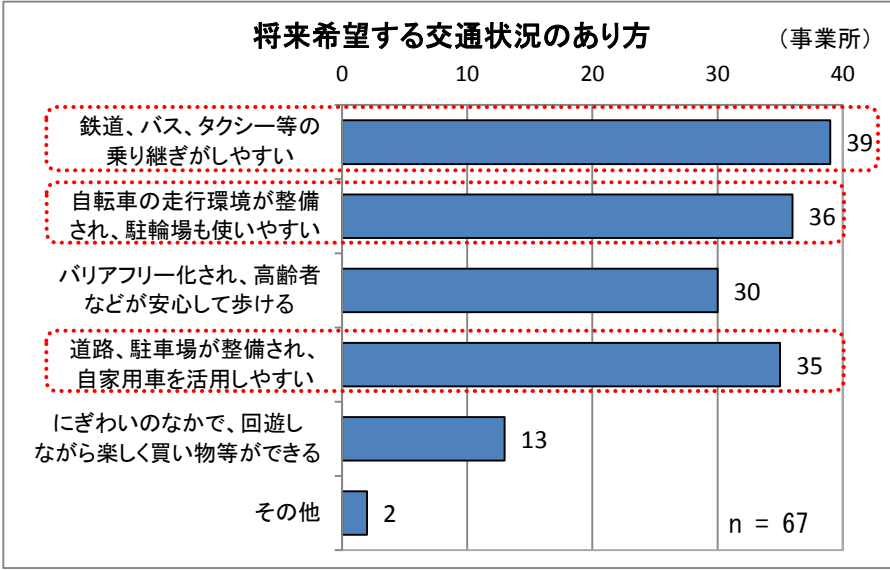
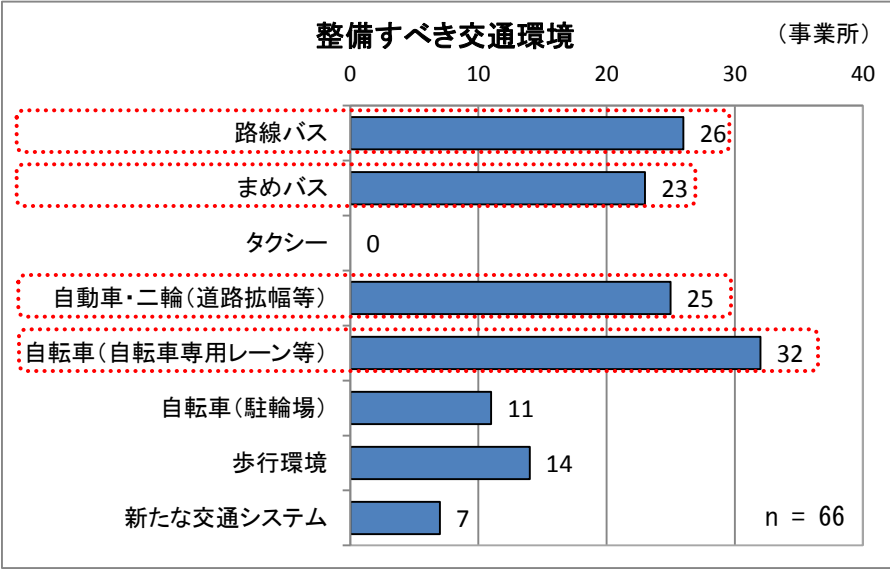
「ワンコインエコパス」の関心度



n = 68

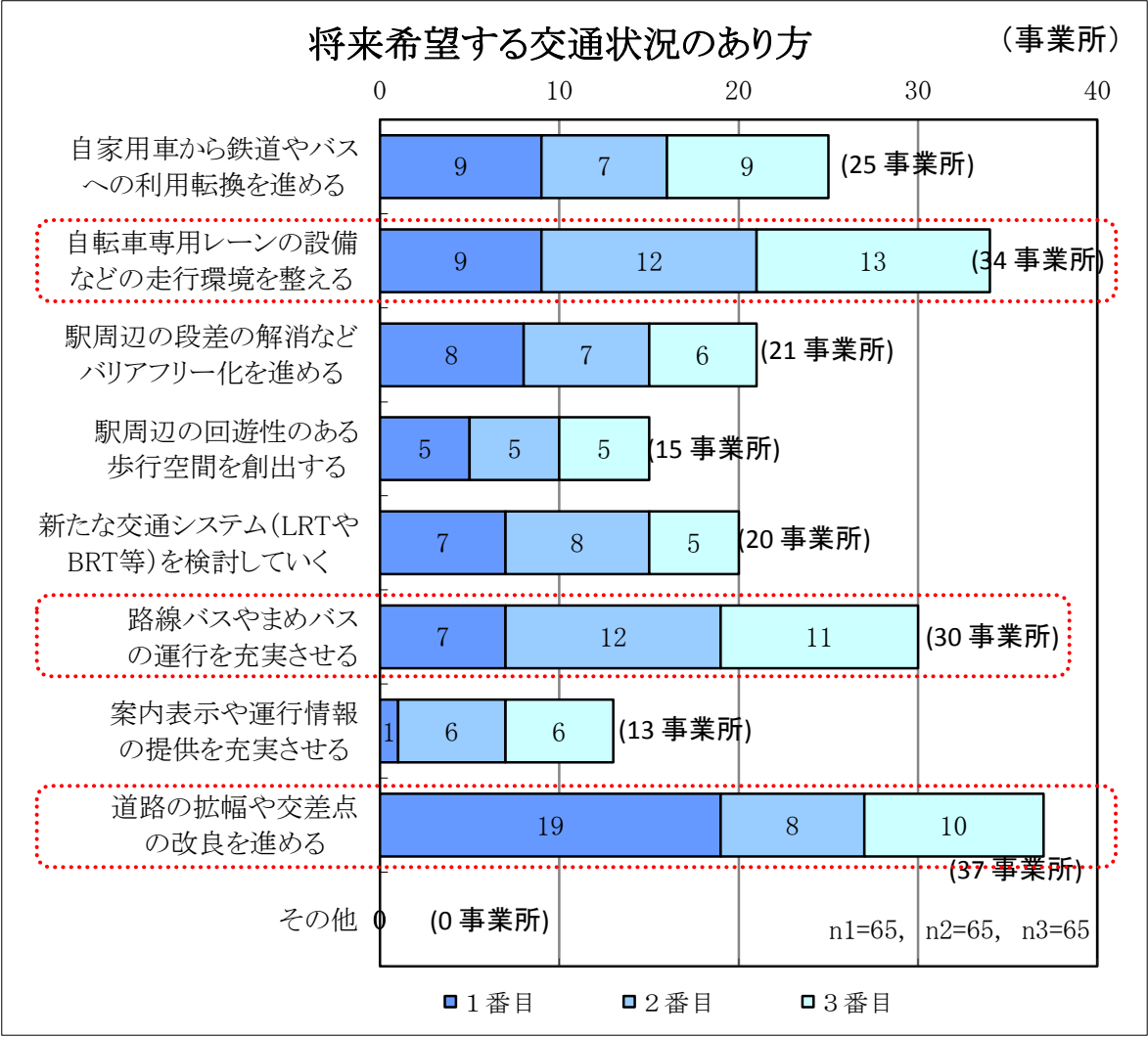
集計結果：将来交通のあり方

■整備すべき交通環境と将来の交通のあり方



集計結果：将来交通のあり方

■今後10年先の草津市全体の交通環境



結果の整理

- ◆ 勤務形態は「日勤務」が約7割を占め、その勤務時間は始業が8時台、終業が17時台が大半
- ◆ 通勤手段は、クルマが約50%、ついで鉄道の約23%、自転車の約16%等
マイカー通勤者の居住地は、“草津市”が全体の約3割、大津市・栗東市がそれぞれ約2割
- ◆ 約8割の事業所でマイカー通勤を認めており、大半が敷地内に従業員用の駐車場を確保
またほとんどの事業所(約97%)がマイカー通勤に対して、通勤手当を一部支給
一方、鉄道・バスは約9割が全額支給、自転車は約6割が一部支給
- ◆ 自転車通勤の問題点は、“歩道や自転車道が十分に整備されていない”、“国道1号など主要幹線道路の自動車の交通量が多くて危ない”、“街灯が少なく、夜が不安である”を指摘
従業員の通勤への重視点は、“社員の安全性”と“社員の利便性”
- ◆ マイカー通勤の抑制により得られる効果として、“地球環境の改善”(約82%)が最も多く、
ついで“交通事故の減少”(約65%)、“渋滞の解消”(約55%)等と事業所もその効果は認識
- ◆ 今後の交通環境整備の方向としては、【道路施策】を求める声もみられるが、
【自転車施策】や【公共交通施策】を期待する声が多い
このような交通環境の整備を推進していくとともに、意識の醸成を図っていくことで、
マイカー通勤から自転車や公共交通等を利用したエコ通勤への転換が期待
なお、自転車通勤の推進にあたっては、社員の安全性や利便性を確保するためにも、
ルール・マナーの周知徹底が不可欠

利用促進に関する施策例

○サイクル&バスライド

【内容】

- ・バス停に自転車駐輪場を設置することで、自転車でバス停まで行くことを可能にする。
- ・自動車から、自転車とバスによる移動を促す。

【効果】

- ・地球温暖化防止、健康増進、自転車情報の発信基地機能

【課題】

- ・バス停付近における駐輪場の設置場所の確保

【他市の事例】

- ・守山市 他



○コミュニティサイクル（レンタサイクル）

【内容】

- ・サイクルポートと呼ばれる駐輪場を複数設置し、どこのサイクルポートでも自転車を借りることができ、また、返却することを可能にする。
- ・自動車から自転車への転換を促すことができる。

【効果】

- ・地球温暖化防止、健康増進、サイクルステーション（自転車情報発信基地）機能

【課題】

- ・サイクルポートの設置場所の確保
- ・利用状況によっては、サイクルポートの自転車不足や満車状態による返却不可が起りうる。

【他市の事例】

- ・富山市 他



○サイクリングマップ、駐輪場マップ

【内容】

- ・長距離や短距離、名所巡りなど、多くの方が楽しめるようなサイクリングコースの紹介や、駐輪場へのアクセスを容易にするための駐輪場マップを作成する。

【効果】

- ・自転車の楽しさや親しみ、観光客の回遊性向上、放置自転車の減少

【課題】

- ・安全に走行できるサイクリングロードの整備

【他市の事例】

- ・尼崎市 他

○サイクルバスの運行

【内容】

- ・自転車のバス持込を可能とすることで、自転車の利用を促進し、自転車の行動範囲を広げる。

【効果】

- ・地球温暖化防止、健康増進、飲酒運転や傘差し運転の防止

【課題】

- ・積載の手間、積載台数に制限

【他市の事例】

- ・江若交通 他



○企業や商店の顕彰制度

【内容】

- ・自転車通勤を奨励している企業やサイクルステーション機能（空気入れや修理工具の設置）を提供している商店を認定・顕彰する。

【効果】

- ・自転車利用環境の向上

【課題】

- ・企業や商店の協力

【他市の事例】

- ・堺市 他



○自転車情報の発信（ホームページ構築）

滋賀プラスサイクル推進協議会が、駐輪場情報など自転車に関するホームページを作成予定。（3月下旬）

盗難対策に関する施策例

○防犯カメラの設置

- ・安全な駐輪場の管理、犯罪の未然防止、発生時の迅速な対応を行う。

○人感スピーカーの設置

- ・人の動きを感知し、施錠を促す注意喚起メッセージや防犯カメラが作動していることを警告するメッセージを放送する。

○自転車盗ワーストランキングの公表

- ・駐輪場における自転車盗が多発していることから、ワーストランキングを公表し、管理者の防犯意識の高揚を図る。

※この盗難対策3点については、平成25年度に取り組む計画。



普通自転車歩道通行可規制箇所

上記の規制距離 約34,350m
《歩道の約26%》

歩道設置距離 約131,914m
【内訳】 国道： 7,455m
県道： 48,808m
市道： 75,651m

自転車は車道通行が原則であるが、

- 道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができる」とされているとき、
- 自転車の運転者が高齢者や児童・幼児等であるとき、
- 車道または交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき、

には歩道を通行することができる。

(仮称) 草津市自転車の安心安全な利用の促進に関する条例の検討項目について

検討項目	検討委員会での意見や考え方	案
条例の名称	「草津市自転車の・・・」であると草津市自転車という1つの単語に見える。 「の」や「な」を削除するか、「草津市における自転車の・・・」が良いかと思う。	草津市自転車の安心安全な利用の促進に関する条例

検討項目	検討委員会での意見や考え方	検討委員会での意見や考え方、他市条例を参考にした条例案
基本的な事項	目的	<p><u>この条例は何を目的にしているのかを分かりやすく表現する</u></p> <p>この条例は、自転車の安全な利用および利用の促進ならびに盗難の対策防止に関し、市、自転車利用者、市民関係団体等の責務と役割を明らかにし、それぞれがその責務を果たすことにより、自転車の安心安全な利用の促進に関する施策を総合的に推進し、もって市民の安全で快適な生活を確保することを目的とする。</p>
	定義	<p><u>この条例で使われる用語の意味を分かりやすく明らかにする</u></p> <p>自転車：道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。 自転車利用者：市内において自転車を利用している者をいう。 市民等：市内に在住、通勤もしくは通学する者や市内で事業を営む者活動する者をいう。 地域等：地域、家庭または職場をいう。 自転車小売業者：自転車（中古の自転車を含む。）の小売を業とする者をいう。 事業者：市内で、営利活動を行っている法人または個人をいう。 関係団体：交通安全協会、交通安全会その他の自転車の交通安全や利用促進に関する活動を行う団体をいう。 学校：学校教育法第1条に規定する学校および同法第124条に規定する専修学校に規定する小学校、中学校、高等学校、大学をいう。 家庭：個人が家族と生活を共有する場をいう。</p>
	<p>市民等の定義に、ボランティア活動をされている方を位置づけるのか。 関係団体には、安全利用のみではなく、利用促進のお願いをすることもあると思われるので、利用促進に関係する団体も含めて検討することが必要。</p>	

検討項目		検討委員会での意見や考え方	検討委員会での意見や考え方、他市条例を参考にした条例案
基本的な事項	関係者の責務と役割		<p>目的を達成するため、それぞれの責務等を明確にする</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法やその他の法令を遵守し、自転車の安全な利用に努めなければならない。 ・利用する自転車の定期的な整備点検やその自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めなければならない。 ・自転車を確実に施錠するなど自転車の盗難防止に努めなければならない。 ・市、警察署または関係団体等が実施する自転車の安全な利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。
	自転車利用者の責務		
	市民等の責務		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全な利用の方法、定期的な整備点検や自転車保険等への加入、防犯登録など自転車の安心安全な利用に関する理解を深め、職場や地域等においてその啓発に取り組むよう努めなければならない。 ・市が実施する自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。 ・地球環境面および健康増進の観点から、自家用車よりも自転車の積極的な利用に努めなければならない。
	自転車小売業者の責務		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、自転車の安全な利用や定期的な整備点検についての啓発に努めなければならない。 ・自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、交通事故により生じた損害を賠償するための保険等に関する情報を提供し、その加入の促進に努めなければならない。 ・自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、その自転車の防犯登録の勧奨に努めなければならない。 ・市、警察署または関係団体等が実施する自転車の安全利用に関する事業に協力するよう努めなければならない。
	事業者の責務		<ul style="list-style-type: none"> ・従業員に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。 ・従業員に対し、通勤における自転車の積極的な利用の推進に努めなければならない。
	関係団体の責務	関係団体には、利用促進にも取り組んでいただくことがあると思われる。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。 ・市民に対し、地球環境面および健康増進の観点から、自転車の利用を促す啓発に努めなければならない。 ・市、警察署等が実施する自転車の安全な利用や利用の促進等に関する事業に協力するよう努めなければならない。
	学校の責務		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全な利用の方法について、児童、生徒、学生の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。 ・自転車の定期的な整備点検や自転車保険等への加入、防犯登録について、児童、生徒、学生の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。 ・市、警察署または関係団体等が実施する自転車の安全な利用に関する事業に協力するよう努めなければならない。
	家庭の責務	子ども達への指導は学校だけが行うものではない。家庭や地域で取り組むべきことでもあり、保護者の責務も必要ではないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・家族の者に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。 ・家族が利用する自転車の定期的な整備点検やその自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めなければならない。
市の責務		<ul style="list-style-type: none"> ・この条例の目的を達成するため、関係機関等と連携し、自転車の安全な利用や利用の促進、盗難の防止に関する施策を総合的かつ計画的に実施するものとする。 	

検討項目	検討委員会での意見や考え方	検討委員会での意見や考え方、他市条例を参考にした条例案	対策の例（案）	
施策の基本となる事項	自転車に関する教室等の開催や広報啓発活動	<p>目的を達成するための基本となる事項を定める</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、自転車の安全な利用の方法について市民の理解が深まるよう、自転車に関する教室等の開催や広報その他の啓発活動を行うものとする。 市は、教室等の開催や広報啓発活動を行うに当たり、警察署や関係団体、自転車小売業者等に対して、関係機関にその協力を求めることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車安全利用教室の充実（保護者対象教室等） えふえむ草津などを活用した啓発 共通の自転車安全利用冊子の作成 	
	修了証等の交付	<ul style="list-style-type: none"> 市は、自転車に関する教室等に参加した者に対し、修了証等を交付するものとすることができる。 市は、前項の規定により修了証等の交付を受けた者に対して必要な支援を行うことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 参加者に対する修了証の交付 修了者の駐輪料金の減額 安全用具などの購入助成 	
	自転車ヘルメットの普及	<ul style="list-style-type: none"> 市は、児童または幼児の乗車用ヘルメットの普及を図るため、情報提供その他必要な措置を講じるものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ヘルメット購入助成 	
	自転車安全利用推進員の設置		<ul style="list-style-type: none"> 市は、自転車が関係する事故を未然に防止するため自転車安全利用推進員を置くことができる。 自転車安全利用推進員は、自転車の危険な利用がある場合、その自転車利用者に対して指導を行うとともに、警察署に必要な協力を求めることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車安全利用推進員の設置（各地域に設置し、活動費を補助） ※権限の範囲
	自転車の安全利用に係る利用環境の向上	<p>走行環境の整備について、具体的に表せないか。</p> <p>玉川学区で取り組んでいる通学ルート推奨のための IC タグ調査を応用できないか。自転車レーン整備に活用できる。</p> <p>市民アンケートの結果を反映すべきである。夜間の道が暗いと言っているので、走行環境の向上には街灯整備も必要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市は、国、滋賀県、警察署、市民等関係機関と連携し、自転車の安全な利用に係る走行環境の向上を図るため、必要な措置を講じるものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーンの設置とそのネットワーク化（路面への表示） IC タグの活用した調査研究 街灯整備
	自転車の利用の促進	<p>商店街や商業施設も一緒になって駐輪場の整備に取り組めないか。</p> <p>利用促進を全国に先駆け盛り込むのであれば、自転車の良さを啓発が図れる事業展開が必要である。</p> <p>安全利用の部分が多くなっているが、もっと利用促進が出てこないか。</p> <p>店舗に空気入れを設置しているところがある。表彰制度も考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市は、地球環境面および健康増進の観点から、自転車の積極的な利用の促進を図るための自転車駐輪場の整備など、必要な措置を講じるものとする。 市は、自転車の利用の促進を図る各種施策の実施に当たり、滋賀県や関係団体等関係機関にその協力を求めることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停に併設した駐輪場の整備 コミュニティサイクル（乗り捨て可）やレンタサイクルの設置整備 サイクルマップや駐輪場マップの作成 利用促進に取り組む事業者に対する表彰
	自転車の盗難の対策防止		<ul style="list-style-type: none"> 市は、自転車の盗難件数の減少を図るため、駐輪場等における防犯カメラの設置や確実な施錠等の広報啓発活動など、必要な措置を講じるものとする。 市は、自転車の盗難対策の防止を図る各種施策の実施に当たり、警察署や関係団体、自転車小売業者等関係機関にその協力を求めることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 防犯カメラの充実 施錠を促す音声スピーカーの設置 盗難多発地点の公表
	財政上の措置		<ul style="list-style-type: none"> 市は、自転車の安全な利用の促進および利用環境の向上並びにおよび利用の促進や防犯の推進ならびに盗難の防止に関する施策を推進するため、必要な財政上の措置を講じるものとする。 	

※対策の例として挙げている項目は、市としての施策を示しているのではなく、活発な議論に資するべく作成したものです。

**(仮称)「草津市自転車の安心安全な利用の促進に関する条例」
に規定すべき事項(案)**

1. 目的(この条例は何を目的にしているのかを分かりやすく表現する)

この条例は、自転車の安全な利用および利用の促進ならびに盗難の防止に関し、市、自転車利用者、市民等の責務と役割を明らかにし、それぞれがその責務を果たすことにより、自転車の安心安全な利用の促進に関する施策を総合的に推進し、もって市民の安全で快適な生活を確保することを目的とする。

2. 定義(この条例で使われる用語の意味を分かりやすく明らかにする)

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 道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 自転車利用者 市内において自転車を利用している者をいう。
- (3) 市民 市内に在住、通勤もしくは通学する者や市内で活動する者をいう。
- (4) 地域等 地域や職場をいう。
- (5) 自転車小売業者 自転車(中古の自転車を含む。)の小売を業とする者をいう。
- (6) 事業者 市内で営利活動を行っている法人または個人をいう。
- (7) 関係団体 自転車の交通安全や利用促進に関する活動を行う団体をいう。
- (8) 学校 学校教育法第1条に規定する学校および同法第124条に規定する専修学校をいう。
- (9) 家庭 個人が家族と生活を共有する場をいう。

3. 関係者の責務と役割(目的を達成するため、それぞれの責務や役割を明確にする)

・自転車利用者の責務

自転車利用者は、道路交通法やその他の法令を遵守し、自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車利用者は、その利用する自転車の定期的な整備点検やその自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めなければならない。

3 自転車利用者は、自転車を確実に施錠するなど自転車の盗難防止に努めなければならない。

4 自転車利用者は、市、警察署または関係団体等が実施する自転車の安全な利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。

・市民の責務

市民は、自転車の安全な利用の方法、定期的な整備点検や自転車保険等への加入、防犯登録など自転車の安心安全な利用に関する理解を深め、地域等においてその啓発に取り組むよう努めなければならない。

2 市民は、市が実施する自転車に関する施策に協力するよう努めなければならない。

い。

3 市民は、地球環境面および健康増進の観点から、自家用車よりも自転車の積極的な利用に努めなければならない。

・自転車小売業者の責務

自転車小売業者は、その事業活動を通じて、自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、自転車の安全な利用や定期的な整備点検についての啓発に努めなければならない。

2 自転車小売業者は、その事業活動を通じて、自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、交通事故により生じた損害を賠償するための保険等に関する情報を提供し、その加入の促進に努めなければならない。

3 自転車小売業者は、その事業活動を通じて、自転車を購入しようとする者または自転車利用者に対し、その自転車の防犯登録の勧奨に努めなければならない。

4 自転車小売業者は、市、警察署または関係団体等が実施する自転車に関する事業に協力するよう努めなければならない。

・事業者の責務

事業者は、その従業員に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。

2 事業者は、その従業員に対し、通勤における自転車の積極的な利用の推進に努めなければならない。

・関係団体の責務

関係団体は、自転車利用者に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。

2 関係団体は、市民に対し、地球環境面および健康増進の観点から、自転車の利用を促す啓発に努めなければならない。

3 関係団体は、市、警察署等が実施する自転車の安全な利用や利用の促進等に関する事業に協力するよう努めなければならない。

・学校の責務

市内の学校長は、自転車の安全な利用の方法について、児童、生徒、学生の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。

2 市内の学校長は、自転車の定期的な整備点検や自転車保険等への加入、防犯登録について、児童、生徒、学生の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。

3 市内の学校長は、市、警察署または関係団体等が実施する自転車の安全な利用に関する事業に協力するよう努めなければならない。

・家庭の責務

家庭では、家族の者に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。

2 家庭では、家族の者が利用する自転車の定期的な整備点検やその自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めなければならない。

・市の責務

市は、この条例の目的を達成するため、関係機関等と連携し、自転車の安全な利用や利用の促進、盗難の防止に関する施策を総合的かつ計画的に実施するものとする。

4. 安全利用や利用促進等に関する取り組み（目的を達成するための基本となる事項）

・自転車に関する教室等の開催や広報啓発活動

市は、自転車の安全な利用の方法について市民の理解が深まるよう、自転車に関する教室等の開催や広報その他の啓発活動を行うものとする。

2 市は、教室等の開催や広報啓発活動を行うに当たり、関係機関にその協力を求めることができる。

・修了証等の交付

市は、自転車に関する教室等に参加した者に対し、修了証等を交付することができる。

2 市は、前項の規定により修了証等の交付を受けた者に対して必要な支援を行うことができる。

・自転車ヘルメットの普及

市は、乗車用ヘルメットの普及を図るため、情報提供その他必要な措置を講じるものとする。

・自転車安全利用推進員の設置

市は、自転車が関係する事故を未然に防止するため、自転車安全利用推進員を置くことができる。

2 前項の規定により設置した自転車安全利用推進員は、自転車の危険な利用がある場合、その自転車利用者に対して指導を行うとともに、警察署に必要な協力を求めることができる。

・自転車の利用環境の向上

市は、関係機関と連携し、自転車の走行環境の向上を図るため、必要な措置を講じるものとする。

・自転車の利用の促進

市は、地球環境面および健康増進の観点から、自転車の積極的な利用の促進を図るため、必要な措置を講じるものとする。

2 市は、自転車の利用の促進を図る各種施策の実施に当たり、関係機関にその協力を求めることができる。

・自転車の盗難の防止

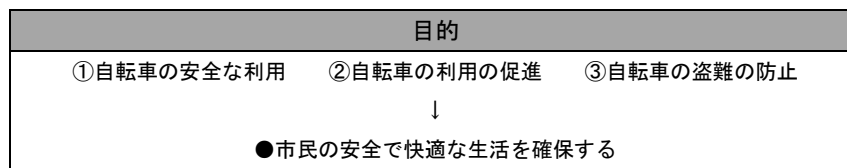
市は、自転車の盗難件数の減少を図るため、必要な措置を講じるものとする。

2 市は、自転車の盗難の防止を図る各種施策の実施に当たり、関係機関にその協力を求めることができる。

・財政上の措置

市は、自転車の安全な利用および利用の促進ならびに盗難の防止に関する施策を推進するため、必要な財政上の措置を講じるものとする。

(仮称)「草津市自転車の安心安全な利用の促進に関する条例」体系図



責務							
自転車利用者	市民	自転車小売業者	事業者	関係団体	学校	家庭	市
○道路交通法など法令の遵守 ○定期的な整備点検や自転車保険等への加入 ○確実な施錠による盗難の防止 ○自転車に関する事業への協力	○ルール、整備点検、保険、防犯登録などを理解し地域等で啓発に取り組む ○自転車の積極的な利用 ○自転車に関する事業への協力	○ルール、整備点検、保険、防犯登録について購入者へ啓発 ○自転車に関する事業への協力	○従業員への安全な利用に関する意識の啓発 ○自転車通勤の積極的な推進	○自転車利用者への安全な利用に関する意識の啓発 ○市民への利用促進の啓発 ○自転車に関する事業への協力	○ルール、整備点検、保険、防犯登録について児童、生徒、学生へ啓発 ○自転車に関する事業への協力	○家族への安全な利用に関する意識の啓発 ○家族が利用する自転車の整備点検や保険への加入	○目的を達成するための施策を、関係機関と連携し総合かつ計画的に実施

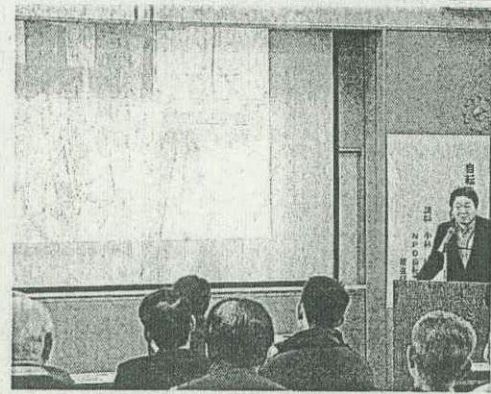
市が実施する施策（案）							
安全教室、広報啓発	修了証等の交付	ヘルメットの普及	安全利用推進員	利用環境の向上	利用の促進	盗難の防止	財政上の措置
○安全教室の開催や安全利用に関する広報啓発	○修了証等の交付 ○修了者への支援	○普及促進のための情報提供	○安全利用推進員の設置 ○安全利用推進員によるルール等の指導	○関係機関と連携して自転車の道路環境を向上	○地球環境面や健康増進の観点から、自転車の利用を促進	○盗難防止対策による盗難件数の減少	○施策を推進するための予算措置

具体的な対策（例）							
●安全教室の対象拡大（保護者など） ●ラジオ等による啓発 ●各種教室共通の安全利用冊子の作成	●修了者の駐輪料金減免 ●安全用具などの購入助成	●ヘルメットの購入助成	●地域における安全利用推進員の活動	●自転車レーンの設置（路面への表示） ●自転車レーンのネットワーク化（ICタグの活用） ●街灯の整備推進	●バス停駐輪場の整備 ●コミュニティサイクル等の整備 ●各種マップの作成 ●利用促進に対する顕彰制度	●防犯カメラの充実 ●音声スピーカーの設置 ●盗難多発施設の公表	

条例制定による効果	
◎各主体の責務や役割（方針）、相互の関係を明確化することで、	→関係者が共通認識を持って課題解決を図ることができる。 →自転車利用者や市民等に対して、自転車に関する考えの再認識を促すことができる。 →相乗効果によるメリットの獲得と協働による施策展開の足がかりとなる。

自転車中心の交通体系を 草津で講演会

自転車を安全に利用 指そうと、草津市自転
できるまちづくりを自 車利用検討委員会など



画像を示しながら自転車の安全
利用について講演するNPO自
転車活用推進研究会の小林理事
長(草津市役所)

が主催した講演会が26
日、市役所で開かれ、
NPO自転車活用推進
研究会(東京)の小林成
基理事長が講演した。
草津市は来年度、自
転車安全利用のための
条例設置を検討してお
り、講演は市の検討委
員や市民を対象に開い
た。

と政策確立を目指して
おり、小林理事長は講
演で「高齢化社会に備
えた環境にやさしいま
ちづくりのため、交通
体系を車中心から自転
車やバス中心に変える
必要がある」と話した。
車優先の在り方を改め
事故も減少させている
ヨーロッパの国々や、
国内の他都市で始まっ
ている車道での自転車
レーン設置の例を紹介
。多彩な先進事例に
会場の市民が聞き入っ
ていた。(岩本敏朗)

京都新聞 (H25.2.27)

自転車盗対策 草津市が本腰

カメラや人感スピーカー設置 ■ 施設別にワーストランク

草津市は、人口当たりの発生
件数が県内で最も多い自転車盗
難を減らそうと、新年度予算案
に対策費510万円を計上し
た。事業所へのカメラ設置半額
補助や、人を感じて警告がア
ナウンスされるスピーカーを公
営駐車場に設置する。
立命館大生や高校生ら自転車
利用者が多い草津市では、1万
人当たりの自転車盗難件数が2
5・8件の倍以上で突出してい
る。防犯カメラは、盗難が発生
する商業施設やマンションに導
入を進める。人感スピーカーは、
駐輪場利用者へ錠錠を呼び掛け
るとともに、防犯カメラが作動
していることを警告するメッセ
ージを流す。JR草津、南草津
の両駅前の4公営駐輪場に導入
する。

さらに今年1月から、草津署
から情報提供を受け、市内で盗
難件数が多い店舗や施設の統計
調査を開始。来年3月をめどに、
ワーストランキングを公表す
る。市危機管理課は「自転車盗難
は青少年の犯罪への入り口とも
なるので、自転車盗の対策を強
化することで犯罪抑止を図り、
安心、安全なまちづくりを進め
たい」としている。(岩本敏朗)

京都新聞 (H25. 2. 22)