

滋賀県自転車活用推進計画(素案)について

○目的

- ・国において、平成29年5月に自転車の活用による環境への負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用推進に関する施策の基本となる事項を定めた「自転車活用推進法」が施行された。
- ・国は、平成30年6月に同法第9条に基づき、自転車活用推進に関する目標および実施すべき施策を定めた「自転車活用推進計画」を策定した。
- ・同法第10条では、都道府県は、国の推進計画を勘案し、県の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならないと定められており、県の自転車活用推進計画を策定するものである。

○計画の策定方針

- ・計画には、自転車を利用しやすい「都市環境の形成」、健康長寿県である本県の更なる「健康増進」、「ビワイチ」をはじめとする自転車を利用した「観光振興」、自転車の事故のない「安全で安心な社会の実現」といった県の目標のほか、自転車通行空間の整備、自転車利用のルール、マナーの啓発、自転車通勤の促進等の自転車活用推進に向けた官民の実施施策について記載する。
- ・計画策定にあたっては、官民連携による自転車活用推進のプラットフォームである「滋賀プラス・サイクル推進協議会」(国・県・市町、学識経験者、自転車関係団体(NPO)、各種交通事業者等により構成)において、意見聴取を行いながら作成する。

○これまでの経過

| | |
|-----------|--------------------------|
| 令和元年6月27日 | 土木交通・警察・企業常任委員会(骨子案について) |
| 令和元年7~8月 | 庁内で素案作成の検討・調整 |
| 令和元年8月2日 | 滋賀プラスサイクル推進協議会・意見交換 |

○今後の予定

| | |
|-----------|--|
| 令和元年10月7日 | 土木交通・警察・企業常任委員会(素案について) |
| 令和元年10月上旬 | 県民政策コメント、市町への説明会・意見照会 滋賀プラスサイクル推進協議会・意見交換 |
| 令和元年12月中旬 | 土木交通・警察・企業常任委員会(計画案について) |
| 令和元年12月中 | 県版自転車活用推進計画策定・公表 |

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の目的と位置付け

- ・これまでの本県独自の取組、「滋賀県自転車の安全で適正な利用促進に関する条例」、「びわいぢ推進総合ビジョン」を包括するものとして、「自転車活用推進法」(平成29年(2017年)5月制定)の趣旨に基づく計画として位置付け
- ・滋賀県基本構想(平成31年(2019年)3月策定)を踏まえながら、幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進することで、一人ひとりが幸せを感じることができる滋賀の実現に寄与することを目的とする

(2) 計画の区域 滋賀県全域

(3) 計画推進期間 2022年度まで (滋賀県基本構想の実施計画との整合)



(4) 自転車を巡る現状および課題

① 都市環境

- 【現状】平成30年度(2018年度)の1世帯当たり自転車保有台数は全国1位(1.595台)
- 【課題】さらなる自転車の利用促進を図るため、自転車の利用環境の整備が必要
- 【現状】自転車ネットワーク計画を策定している県内市町は2市のみ
- 【課題】市町自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定支援が必要

② 健康増進・環境保全

- 【現状】平均寿命および健康寿命は全国上位であるが、生活習慣病は増加傾向
- 【課題】健康寿命を延伸するとともに、平均寿命との差の縮小に向けた取組が重要
- 【現状】県域から排出されるCO2の約2割が運輸部門。うち90%が自動車に占めている。
- 【課題】自転車通勤の促進や買い物等の短中距離移動での自動車から自転車利用への転換

③ 観光振興

- 【現状】びわいぢ体験者数は平成30年(2018年)には10万人を突破
- 【課題】地域経済活性化へつなげるための仕掛けづくりと安全環境の整備推進

④ 安全・安心

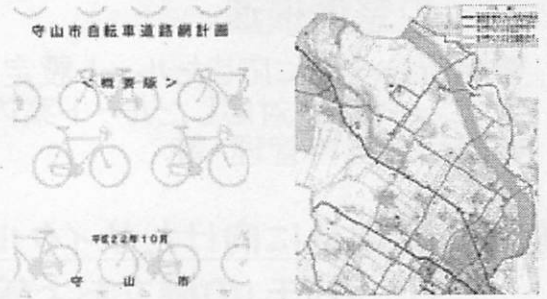
- 【現状】自転車が関係する交通事故は10年で約4割減少しているが、死者数は大きな変動なし
- 【課題】自転車の安全利用に関するルールの周知、安全教育等の推進が課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策

目標1：自転車を利用しやすい環境の形成

施策1. 自転車を利用しやすい環境の向上

- 市町版自転車活用推進計画
(ネットワーク計画含む)策定支援
- 自転車通行空間の整備
- レンタサイクルの推進 等



図表1 自転車ネットワーク計画の例(守山市)

【目標達成のための指標】

- 市町版自転車活用推進計画 2019年度：0市町 ⇒ 6市町

(※県条例：第18条関連)

目標2：自転車活用の推進による「健康しが」の実現と環境保全意識の醸成

施策2. サイクリングによる健康の増進・環境学習・地域の魅力再発見の推進

- 自転車散策による地域の魅力発見と発信
- サイクリングに関する健康情報の発信
- 環境保全意識を醸成する取組 等

施策3. ライフステージに合わせた日常における自転車利用の促進

- 高齢者や障害のある方など、利用年齢層・用途に応じた自転車の提案
- 自転車の日常利用、通勤の推進



図表2 地域の魅力再発見と自然を体感

【目標達成のための指標】

- 健康寿命延伸 2017年度：男79.47、女84.03歳 ⇒ 延伸
- 県民の環境保全行動実施率 2018年度：76.7% ⇒ 80%以上

(※県条例：第4条関連)

目標3：サイクルツーリズムによる観光誘客の推進と地域活性化

施策4. サイクルルートにおける自転車通行空間の整備推進

- 走行レベルに応じたルート設定と整備
- インバウンド対応したルート案内整備
- 適切な維持管理 等

施策5. 国内外に向けたサイクルリングブランド「ビワイチ」の確立および観光経済振興の仕組みづくり

- 「ビワイチ」観光誘客
- 女性・親子連れに向けた取組推進
- ナショナルサイクルルート指定に向けた取組 等

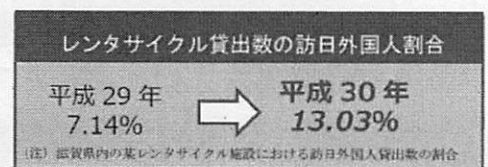
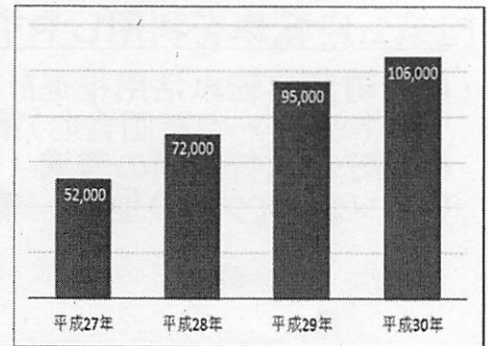
施策6. 誰もが安全かつ気軽にサイクリングを楽しめる環境づくり

- ルール・マナー遵守に向けた取組推進
- 安全・安心な走行を支援する案内情報の提供 等

【目標達成のための指標】

- ビワイチ体験者数 2018年度：10.6万人 ⇒ 16.5万人
- ビワイチ自転車通行空間整備（県管理道路：145km）
2018年度：81km ⇒ 145km

（※県条例：第19条関連）



図表3 ビワイチ体験者数の推移

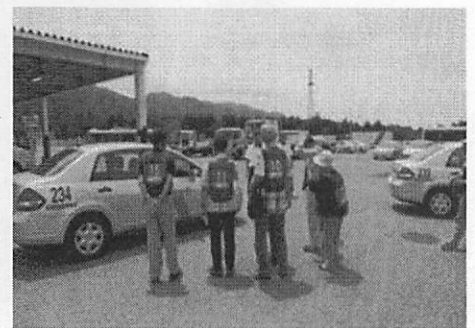
目標4：自転車事故のない安全で安心な環境づくり

施策7. ライフステージに合わせた自転車のルール・マナーの啓発の推進

- 自転車安全教育に関する指導技術の向上
- 交通安全意識向上を図る広報啓発 等

施策8. 自転車損害賠償保険、点検整備の促進

- 自転車保険への加入、TSマークの普及
- 点検整備方法等についての啓発



図表4 高齢者指導者研修

【目標達成のための指標】

- 自転車乗用中の交通事故発生件数 2018年度：673件 ⇒ 440件

（※県条例：第8-10条、12-17条関連）

3.目標を実現するための具体的な措置

※別紙(素案)P24～26を参照

4.自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1)関係者の連携

国、県、市町、学識経験者、自転車関係団体(NPO)、各種交通事業者等により構成された「滋賀プラス・サイクル推進協議会」と連携しながら推進

(2)計画のフォローアップと見直し

年度ごとに施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施
社会経済情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを実施

(3)調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車活用による医科学的効果に関する調査・研究データや
県内サイクリングによる経済波及効果の算出等、各種データの把握に努め、今後の
自転車施策の推進につなげる。

広く県民が参加できるイベントの開催等、県民の理解と関心を深めるための広報活
動を実施

(4)財政上の措置

必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

滋賀県自転車活用推進計画（素案）

令和元年●月

滋 賀 県

目次

| | |
|--|----|
| 1. 総論 | 1 |
| (1) 自転車活用推進計画の目的と位置づけ | |
| (2) 計画の区域 | |
| (3) 計画推進期間 | |
| (4) 自転車を巡る現状および課題 | |
| ① 都市環境 | |
| ② 健康増進・環境保全 | |
| ③ 観光振興 | |
| ④ 安全・安心 | |
| 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策 | 7 |
| 3. 目標を実現するための具体的な措置 | 24 |
| 4. 自転車活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に 推進するために必要な事項 | 27 |
| (1) 関係者の連携・協力 | |
| (2) 計画のフォローアップと見直し | |
| (3) 調査・研究、広報活動等 | |
| (4) 財政措置等 | |

巻末資料(案)

| | |
|--------------|--|
| 1. モデルルートの詳細 | |
| (1) ビワイチ | |
| (2) ビワイチ・プラス | |
| 2. 用語集 | |

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の目的と位置付け

自転車は、温室効果ガスを出さない環境負荷の低い身近な移動手段であり、高齢化の進展等を背景とした健康の保持増進や体力の向上といった意識の高まりを受け、その役割は一層大きくなってきています。環境の保全、健康寿命の延伸、観光資源の開発、高齢化社会に向けての移動手段確保などに寄与する点において、自転車は、未来を拓くことができる魅力的な乗り物です。

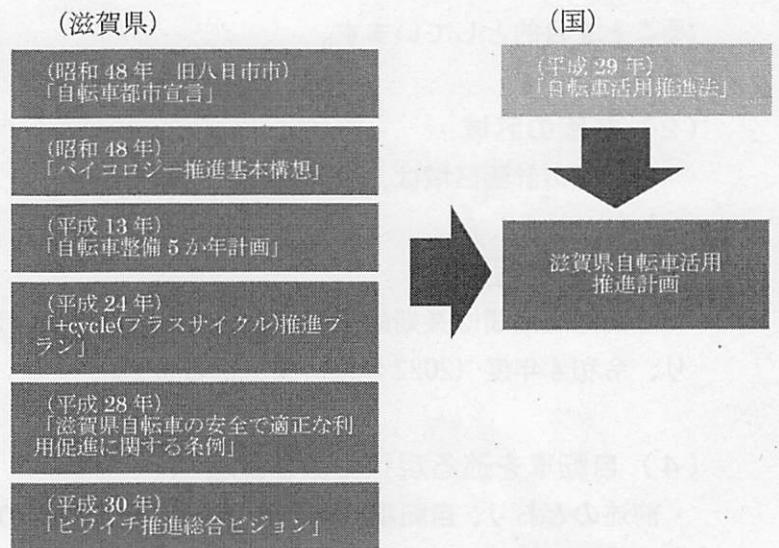
本県においては、昭和48年(1973年)に全国に先駆けて旧八日市市(現東近江市)で「自転車都市宣言」がなされ、商店街や駅周辺の駐輪場対策、無料貸出自転車の配置、安全教育、利用促進のPRなど、二酸化炭素を排出しない環境にやさしい交通手段である自転車の活用促進に向けて、先駆的な取り組みが進められてきました。

また県内では、これまでも一部の中学校の体験学習で「びわ湖一周サイクリング(ビワイチ)」が行われているほか、近年増加している自転車による「ビワイチ」体験者のおよそ分の1は滋賀県民自身とのアンケート結果も出ています。

平成13年(2001年)には、サイクリングの初級・中級者が走りやすいびわ湖一周193kmのコースを「ぐるっと琵琶湖サイクルライン」として策定し、案内看板や距離標の設置や走行環境の整備を行いました。その頃からインターネット上で、自転車もしくは、バイク(自動二輪)で琵琶湖一周することを「ビワイチ」という略語で表現されるようになり、サイクリストやツーリストの間で広がり始めました。

このような流れを受けて、平成24年(2012年)、県民の自転車利用促進や、サイクルツーリズムの推進等の自転車の活用を通じた地域活性化をさらに加速化していくために、官民連携のプラットフォームとして「滋賀プラス・サイクル推進協議会」が設置されました。この協議会では、自転車が積極的な役割を担うための基本姿勢と具体的な行動計画を提言する「自転車がかかえる湖国の暮らし+cycle(プラスサイクル)推進プラン」に則り、県民が健康づくりや地域づくりに積極的に参画し、自らの暮らしのなかで自覚と責任をもって交通社会に関わりながら、バランスのとれた交通体系の構築に向けた官民一体の取組を進めているところです。

こういった取組を後押しするために、滋賀県では、平成28年(2016年)2月には、「滋賀県自転車の安全で適正な利用促進に関する条例」を制定し、自転車損害賠償保険等への加入を義務化するとともに、自転車の安全で適正な利用の促進、自転車を利用した観光推進の取組を進めています。また、平成30年(2018年)にはサイクルツーリズムの推進に向け「ビワイチ推進総合ビジョン」を策定し、「ビワイチ」に加えて、そこから派生して琵琶湖岸以外の地域を周遊する「ビワイ



図表1：自転車活用にかかる主な取組

チ・プラス」について、安全・安心に周遊できる環境整備や地域の魅力づくり、県民自らサイクリングを楽しむ未来を創りあげるために共有する取組の方向性を示しています。

本計画は、こうした状況やこれまでの本県独自の取組、条例、ピワイチ推進総合ビジョン等を包括するものとし、「自転車活用推進法」(平成 29 年(2017 年)5 月制定)の趣旨に基づいた本県の自転車活用推進に関する基本となる計画として位置付けます。

なお、自転車の活用に関連する計画に加え、県政運営の基本方針である滋賀県基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」(平成 31 年(2019 年)3 月策定)を踏まえながら、幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進することで、一人ひとりが幸せを感じることができる滋賀の実現に寄与することを目的としています。

(2) 計画の区域

本計画の計画区域は、滋賀県全域とします。

(3) 計画推進期間

計画推進期間は長期的な展望を視野に入れつつ、滋賀県基本構想実施計画の期間との整合を図り、令和 4 年度(2022 年度)までとします。

(4) 自転車を巡る現状および課題

前述のとおり、自転車は、環境の保全、健康寿命の延伸、観光資源の開発、高齢化社会に向けた移動手段の確保などに寄与する魅力的な乗り物ですが、その活用の推進にあたり、以下のような課題を抱えています。

① 都市環境

自転車は幼児から高齢者まで誰もが容易に乗ることができる移動手段として幅広い世代で使用されています。通学や通勤、買い物など日常的な近距離間の交通手段から、「ピワイチ」に代表されるレクリエーションや観光、スポーツのツールとしての使用など目的は多様化しています。滋賀県では、平成 30 年(2018 年)の自転車保有台数は全国 22 位(865 万台)、1 世帯当たりの自転車保有台数で全国 1 位(1.595 台)となっており、自転車が身近な交通手段として県民に定着していることが伺えます。

| 順位 | 府県名 | 1世帯あたり保有台数(台) |
|----|-----|---------------|
| 1 | 滋賀県 | 1.595 |
| 2 | 大阪府 | 1.508 |
| 3 | 埼玉県 | 1.503 |
| 4 | 山形県 | 1.487 |
| 5 | 群馬県 | 1.413 |

図表 2：平成 30 年 1 世帯あたり自転車保有台数上位 5 府県
出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」

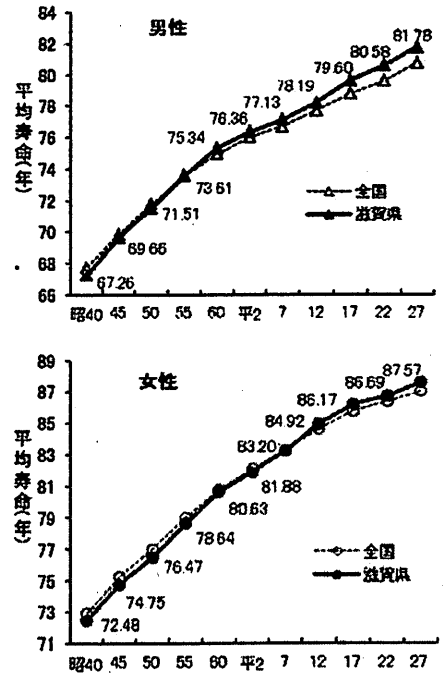
さらなる自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要ですが、歩行者と自転車が分離された自転車走行空間の整備は限定的です。その整備延長は平成 30 年度(2018 年度)末時点で約 16km に留まっており、自転車ネットワーク計画を策定しているのは、県内の 2 市のみという状況です。県内市町の自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定を支援することで、安全で快適に自転車を利用できる環境の形成を計画的・継続的に創出するとともに、公共交通との連携強化やトラブル時の緊急体制などにも取り組む必要があります。

② 健康増進・環境保全

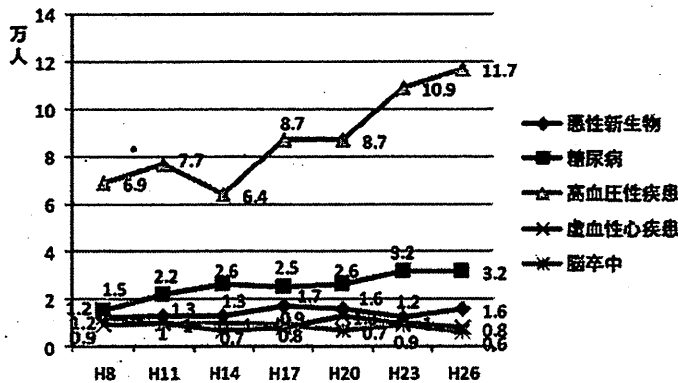
健康寿命の延伸は、生涯にわたる健康の保持増進や疾病予防、社会環境の改善、希望や生きがい等の創出により実現されるものです。

本県の平均寿命および健康寿命(日常生活動作が自立している期間の平均)は全国上位となっていますが、県民の生活習慣病の状況に着目すると、高血圧性疾患や糖尿病の患者が増加傾向にあります。また、高齢化や医療技術の進歩、生活習慣病の増加等により医療費は年々増加し、被保険者一人当たり医療費も増加しています。これら生活習慣病の発症リスクを抑えるには、バランスのとれた食事や運動習慣により適正体重を維持し、健康寿命を延伸するとともに、平均寿命との差の縮小に向けた取組を進めることが重要です。

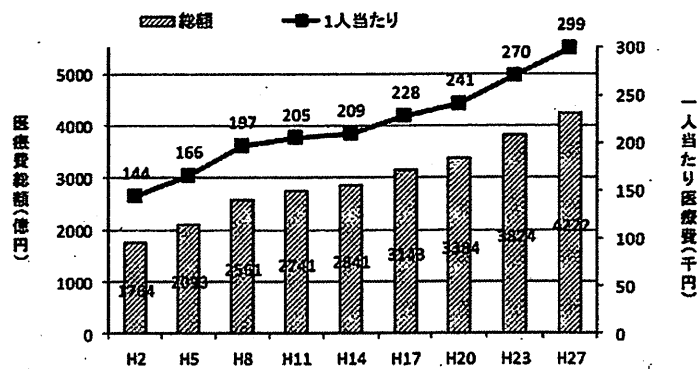
そうした状況の中で、自転車は、適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時に歩ける身体づくりに資するものとして、「人の健康」づくりに寄与することで健康を維持でき、医療費の削減も期待されます。



図表 3：平均寿命の推移
出典：厚生労働省「平成 27 年都道府県別生命表」



図表 4：滋賀県の生活習慣病の状況
出典：厚生労働省「患者調査」



図表 5：医療費の年次推移
出典：厚生労働省「国民医療費」都道府県別医療費

| | | 平均寿命 (平成27年) | | 健康寿命※1 (平成28年) | | 健康寿命※2 (平成28年) | |
|----|-----|--------------|----|----------------|----|----------------|----|
| | | 値 | 順位 | 値 | 順位 | 値 | 順位 |
| 男性 | 全国 | 80.77 | — | 72.14 | — | 79.47 | — |
| | 滋賀県 | 81.78 | 1 | 72.30 | 16 | 80.39 | 2 |
| 女性 | 全国 | 87.01 | — | 74.79 | — | 83.84 | — |
| | 滋賀県 | 87.57 | 4 | 74.07 | 42 | 84.44 | 3 |

図表 6：平均寿命と健康寿命
出典：厚生労働省・厚生労働科学研究

【健康寿命の算出方法について】

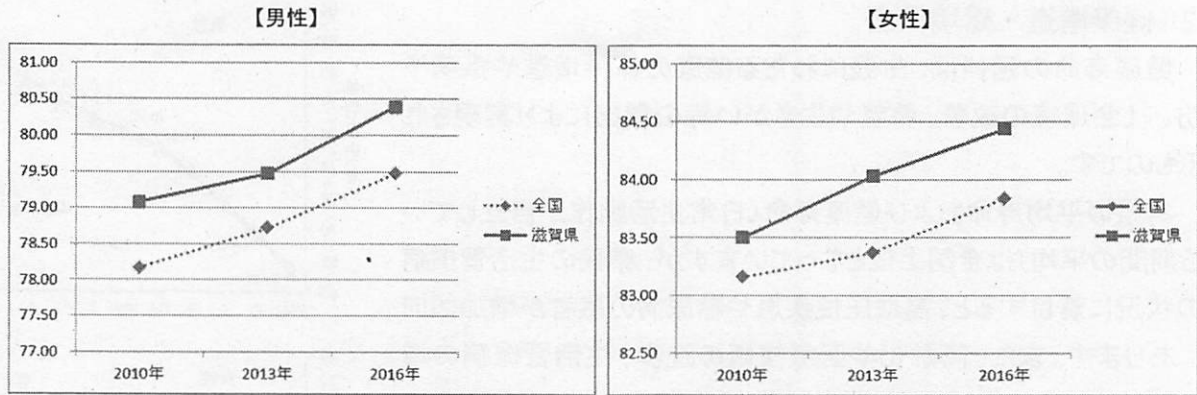
健康寿命の算出方法にはいくつかの指標が用いられている。

※1 「日常生活に制限のない期間の平均」(主観的指標)

国民生活基礎調査の「あなたは現在、健康上の問題で日常生活に何か影響がありますか」の問いに対して「ある」と回答したものを不健康な状態と定義して算出する。この指標は、3年に1度、都道府県別値が公表される見通し。

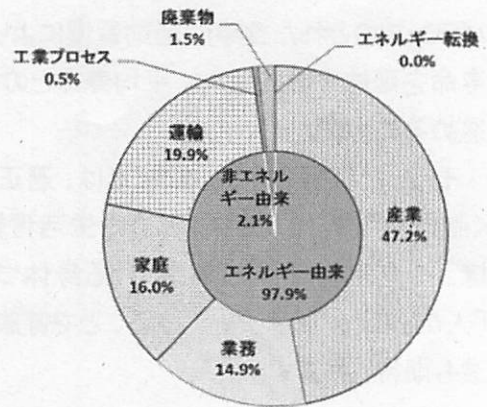
※2 「日常生活動作が自立している期間の平均」(客観的指標) [滋賀県採用値]

介護保険の要介護度2～5を不健康な状態と定義して算出する。この指標は、3年に1度、厚生労働科学研究において都道府県別値が公表される見通し。



図表 7：健康寿命の推移 出典：厚生労働科学研究

また、自転車は二酸化炭素を排出しない環境に優しい乗り物として、「自然の健康」も同時に増進します。県域から排出される二酸化炭素の約 2 割が運輸部門からとなっており、そのうち自動車 が 90%を占めています。地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、自転車通勤の促進や買い物移動での自転車利用など、短中距離での自動車利用から自転車利用への転換が必要とされています。



図表 8：県域の部門別二酸化炭素排出量割合 (平成 28 年度)

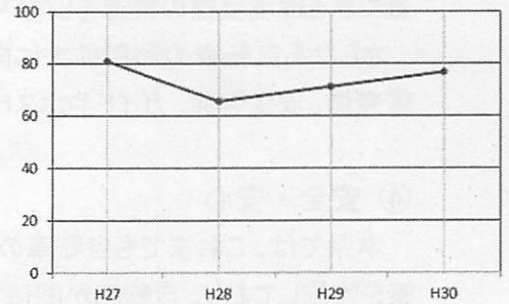
| 部門 | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2016年構成比 | 過去値との比較 | | | |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|---------|---------|---------|--------|
| | | | | | | | | 1990年度比 | 2013年度比 | 2015年度比 | |
| エネルギー転換 (ガス事業) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0.0% | — | ▲7.1% | 0.6% | |
| 産業 | 農林業 | 26 | 30 | 22 | 11 | 11 | 72 | 1.2% | ▲62.2% | 227.4% | 578.6% |
| | 水産業 | 7 | 8 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0.0% | ▲90.9% | 15.7% | 177.9% |
| | 鉱業 | 21 | 23 | 20 | 20 | 19 | 19 | 0.3% | 44.3% | ▲5.1% | 1.2% |
| | 建設業 | 81 | 99 | 129 | 110 | 124 | 93 | 1.6% | ▲55.6% | ▲28.2% | ▲25.3% |
| | 製造業 | 5,351 | 5,632 | 6,165 | 5,991 | 5,633 | 5,588 | 96.8% | ▲8.8% | ▲9.4% | ▲0.8% |
| 計 | 5,486 | 5,991 | 6,338 | 6,132 | 5,787 | 5,773 | 47.2% | ▲12.0% | ▲8.9% | ▲0.2% | |
| 業務 | 2,291 | 2,510 | 2,102 | 1,978 | 1,900 | 1,818 | 14.9% | 67.8% | ▲13.5% | ▲4.4% | |
| 家庭 | 2,074 | 2,231 | 2,163 | 2,132 | 1,971 | 1,955 | 16.0% | 55.3% | ▲9.6% | ▲ | |
| 運輸 | 自動車 | 2,333 | 2,367 | 2,382 | 2,301 | 2,230 | 2,195 | 90.0% | ▲17.1% | ▲7.8% | ▲1.6% |
| | 鉄道 | 203 | 225 | 229 | 234 | 227 | 227 | 9.3% | ▲2.2% | ▲1.1% | ▲0.2% |
| | 船舶 | 17 | 17 | 16 | 16 | 18 | 18 | 0.7% | ▲9.0% | 0.6% | 0.7% |
| | 計 | 2,552 | 2,609 | 2,628 | 2,551 | 2,474 | 2,439 | 19.9% | ▲15.8% | ▲7.2% | ▲1.4% |
| 工業プロセス | 1 | 67 | 69 | 67 | 64 | 65 | 0.5% | ▲94.3% | ▲5.6% | 2.2% | |
| 廃棄物 | 一般廃棄物 | 155 | 153 | 127 | 129 | 133 | 135 | 71.8% | 188.0% | 6.5% | 2.0% |
| | 産業廃棄物 | 75 | 72 | 85 | 32 | 32 | 53 | 28.2% | ▲1.4% | ▲37.3% | 67.1% |
| 計 | 230 | 225 | 212 | 161 | 165 | 189 | 1.5% | 86.8% | ▲11.0% | 14.6% | |
| 合計 | 12,635 | 13,633 | 13,513 | 13,023 | 12,362 | 12,239 | 100.0% | ▲6.2% | ▲9.4% | ▲1.0% | |

移動手段を自動車から自転車へ転換する等により、更なる二酸化炭素の削減が期待できる。

図表 9：県域の部門別二酸化炭素排出量の推移 (単位：千 t-CO2)

出典：岩手県域からの温室効果ガス排出実態(2016年度)について(県 HP)

さらに、「ビワイチ」をはじめとするサイクリングの体験を通じて本県の琵琶湖とそれを取り巻く豊かな自然を体感することで、その価値を再認識し、琵琶湖の保全や再生に向けて主体的に行動を起こすきっかけにつながることを期待されています。暮らしと自然との関わりが薄れつつある今日、持続可能な社会を築くためには、「自分ごと」として環境課題を様々な観点から捉え、自然と人、人と人、地域と地域など、つながりを意識し、課題解決に向けて主体的に行動を起こしていく意識づけという観点からも自転車の果たす役割は大きいと言えます。

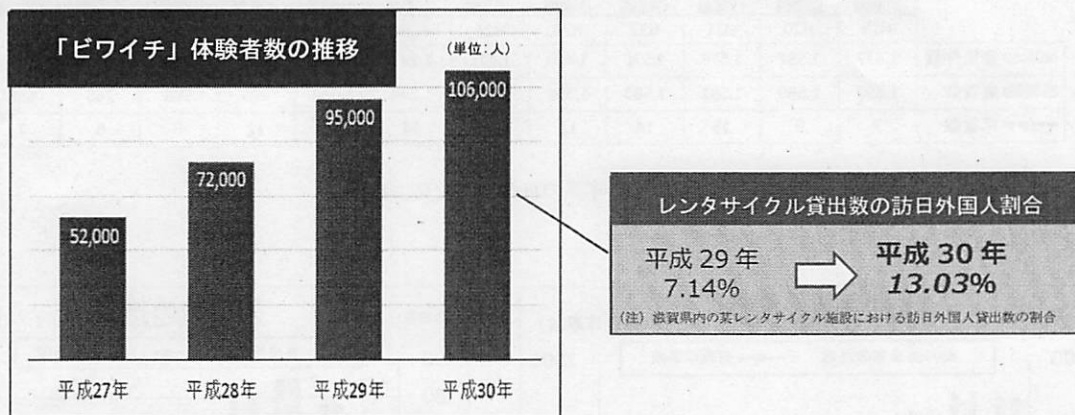


図表 10：県民の環境保全行動実施率 (%)
補足：平成 29 年度までの調査は県政世論調査、平成 30 年度の調査は県政モニターアンケート

③ 観光振興

「ビワイチ推進総合ビジョン」の「国内外に向けたサイクリングブランド「ビワイチ」の確立および観光・地域経済の振興につながる仕組みづくり」、「サイクリストから自転車初心者まで、安全かつ気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりや「ビワイチルール」の意識づけ」、「県民自身が自転車で県内を周遊することで「地域の魅力再発見」「環境保全意識の醸成」「健康の増進」等につながる取組の推進」の 3 つの基本方針に基づき取組を進めており、そうした取組が功を奏し、ビワイチ体験者数は平成 30 年(2018 年)には 10 万人を突破しました。

このような盛り上がり地域経済の活性化につなげていくため、自転車愛好家がびわ湖の周りをただ走るだけでなく、多くの方々がサイクリングで様々なスポットに立ち寄り、県内周遊を楽しむ仕掛けづくりが求められます。



図表 11：ビワイチ体験者数の推移

※びわ湖岸での自転車走行台数測定結果報告書、びわ湖岸でサイクリストへのアンケートと自転車走行台数測定結果報告書を参考に作成。

また、「ビワイチ」を楽しむ方が増える中で、自転車と歩行者の接触事故が問題となり始め、自転車の走行環境整備が重要となってきました。一方で、独立した自転車道の整備には莫大な費用と時間を要することから、本県では平成 27 年度(2015 年度)から既存の道路幅の中で自転車と歩行者、自動車が共存できる走行環境づくりに着手し、青矢羽根の整備や植栽帯などのスペースを有効活用した路肩拡幅を行っています。また、訪日外国人の割合も増えていく中、日本語だけでなく英語標記も加えた路面表示や看板等、誰もがわかりやすい案内施設の整備も進めていく必要があり、引き続き、誰もが安全・安心に周

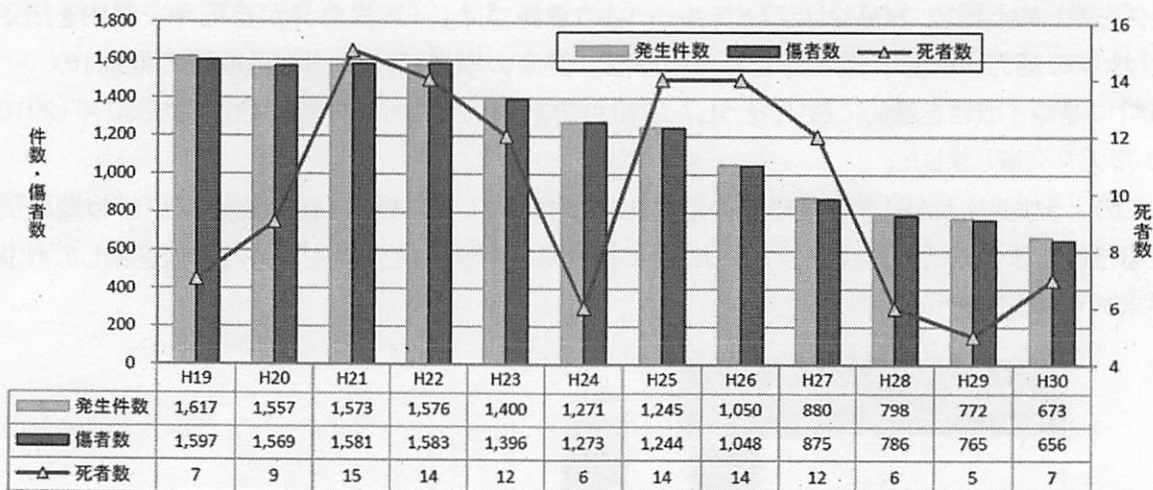
遊できる環境整備の推進をしていくことが重要です。

さらなる自転車の利用拡大に向け、対象層別のサイクリングルートの提案や広域ネットワーク化、情報発信、安全啓発、ガイドやホスピタリティの充実を図る必要があります。

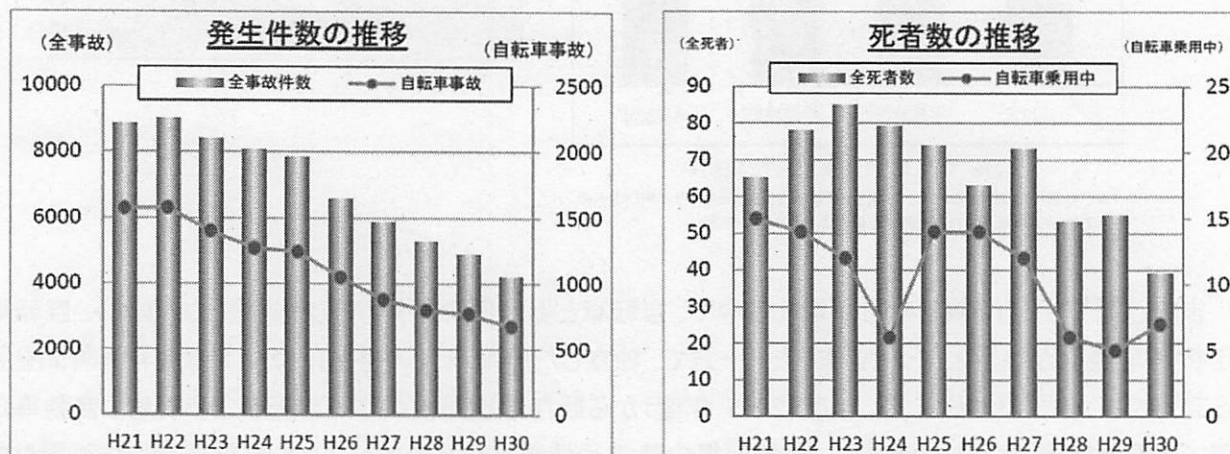
④ 安全・安心

本県では、これまでも自転車の安全利用に関する講習会や交通安全指導者の養成など交通安全対策を実施しており、自転車が関係する交通事故発生件数は、この10年間で1,573件から673件と約4割まで大きく減少しているものの、自転車運転者側に違反の可能性がある事故が発生する等、自転車の安全利用に関するルールの周知や自転車安全教育の推進等が課題となっています。

また、交通ルールの遵守や安全意識の向上に関する取組とともに、自転車の関係する交通事故防止を図り、『滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例』で規定されている「自転車損害賠償保険等の加入の促進」および「自転車の整備」や「自転車利用時のヘルメット着用の推進」といった取組が課題となっています。



図表 12：本県の自転車事故発生状況

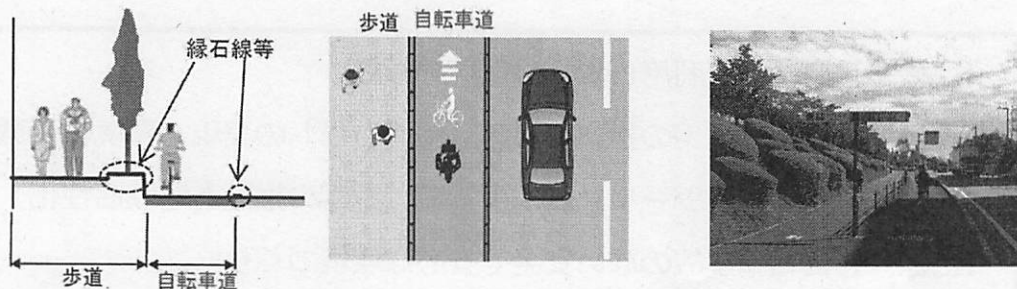


図表 13：本県の自転車事故発生状況の推移

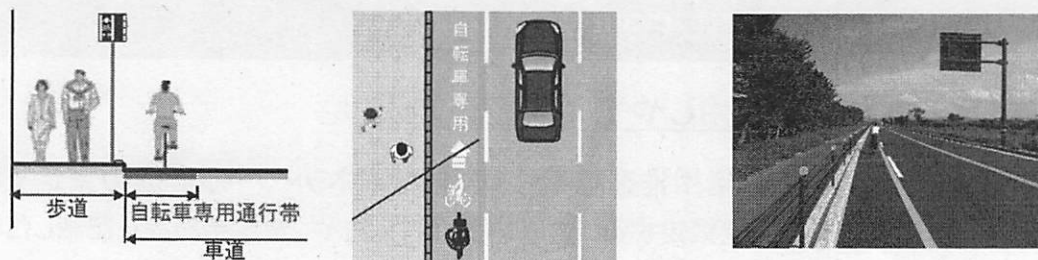
資料：滋賀県警察本部

措置②自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワークに位置づけられた路線において、自転車通行空間の整備を行います。整備に当たっては、自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定し整備を進めます。



図表 1-4：自転車道の整備事例（草津市）



図表 1-5：自転車専用通行帯の整備事例（守山市）



図表 1-6：自転車と自動車混在道路の整備事例（彦根市）

措置③違法駐車 of 積極的な取締りの実施

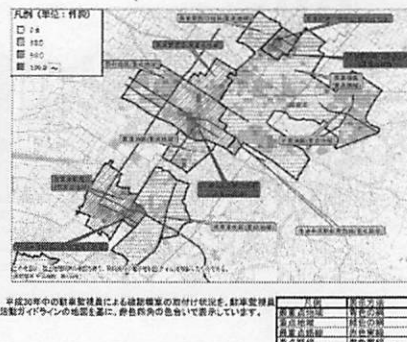
放置駐車違反に関する110番通報、歩道や路側帯など歩行者や自転車の安全空間を阻害する悪質性、危険性、迷惑性が高く交通事故の要因となっている違反車両に対して、取締りを積極的に推進します。

違法路上駐車車両は依然として存在し、一部の地域では駐車場需要が収容台数を上回っており、駐車場が不足している状況が続いています。

地域で不足する駐車場の整備を促進するため、「駐車監視員による確認標章取付け状況」(大津・草津警察署のみ)を県警察ホームページに掲載し、駐車場事業者等に対して駐車場整備を支援しています。



図表 1-7：駐車違反の取締り



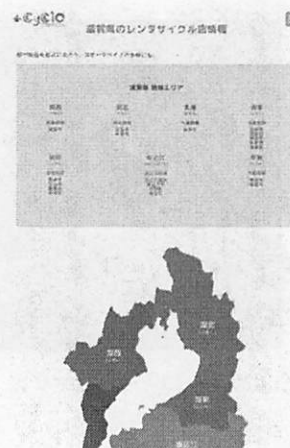
図表 1-8：駐車監視員による確認標章取付け状況

措置④レンタサイクルの推進

利用者の年齢層や、スポーツバイク等のシーンに応じた自転車を利用できるレンタサイクル情報を提供し、日常面・観光面における自転車利用の拡大を図ります。



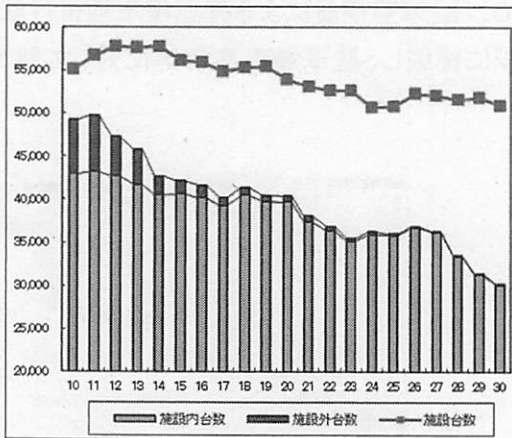
図表 1-9：県・米原市の支援で整備した
レンタサイクル拠点の例



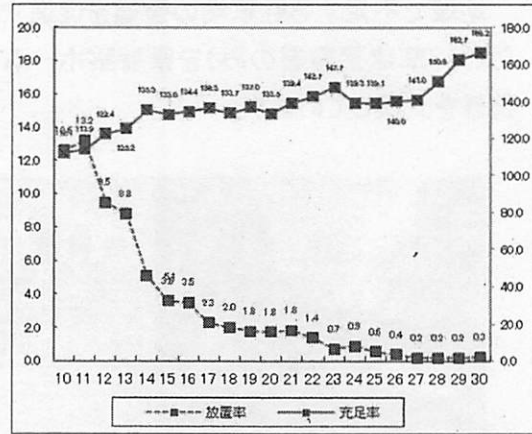
図表 1-10：ホームページでのレンタサイクル情報の紹介

措置⑤駐輪場の確保・放置自転車対策の検討

駐輪場充足率は6年間で139.3%から166.2%と上昇しており、自転車放置率も0.9%から0.3%に減少しているものの、依然として駅周辺などに自転車が放置されていることから、今後も引き続き、市町に対して自転車放置防止条例制定の助言や駐輪場整備への支援を行います。



図表 1-11：施設台数等調査結果



図表 1-12：充足率等調査結果

措置⑥多様な交通モードとの組み合わせを推進

初心者等がニーズに応じてサイクリングが楽しめるよう、レンタサイクルや電動アシスト付きシェアサイクル等利用促進を検討するとともに、公共交通機関（鉄道、バス、タクシー、船等）と連携を図ります。また、雨天時にも代替手段として公共交通機関が利用できるような仕組みを構築します。



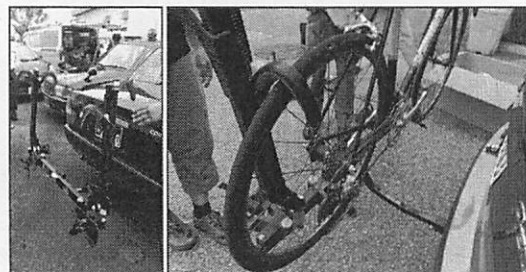
図表 1-13：オーミマリン マキノ港～彦根港間



図表 1-14：近江鉄道・車内風景

措置⑦トラブル時のレスキュー体制づくり

タクシー事業者と連携し、自転車のトラブルや体調不良等のトラブル発生時に、タクシーを利用して最寄りの自転車店や鉄道駅まで自転車を積載して移動できる体制を構築し、安心して自転車を利用できるサイクリング環境を整備します。



図表 1-15 タクシー車両によるサイクルレスキュー

指標1：市町版の自転車活用推進計画

2019年度:0市町 ⇒ 2022年度:6市町



図表 1-16 目標のイメージ図

目標 2 : 自転車活用の推進による「健康しが」の実現と環境保全意識の醸成

施策 2. サイクリングによる健康の増進・環境学習・地域の魅力再発見の推進

措置①自転車散策による地域の魅力発見と発信、体験機会の創出

県民向けに、琵琶湖一周をはじめとしたサイクリングの様々な楽しみ方、機会創出・発信すると共に、地域住民による目的地となるスポット・休憩場所、地域のお店・おいしいもの等の掘り起こしを通じて地域の魅力の再発見や地域に根差す文化の再評価を促します。



図表 2-1 : 地域の魅力を再発見

措置②サイクリストとコミュニケーションが生まれる環境づくり

自転車利用者が走行時に会う地元住民への挨拶推奨や、サイクルサポートステーションをはじめとする自転車利用者同士や自転車利用者と地域がコミュニケーションをできる場づくりを推進していきます。



図表 2-2 : サイクルサポートステーションの風景

措置③サイクリングに関する健康情報の発信

自転車は、子どもから高齢者までが手軽に楽しめる身近な乗り物であり、日頃からの利用促進が県民の体力向上や健康増進につながることから健康をテーマとしたイベントなどで、サイクリングの魅力を発信し、自転車利用促進につなげていきます。



図表 2-3 : 健康しが日本一フェスタの様子 (平成 30 年度)

措置④環境保全意識を醸成する取組

ガイドブック等による情報発信を通じて立ち寄りを促し、本県の食や琵琶湖とそれを取り巻く豊かな自然、歴史文化に触れる機会を創出します。サイクリングを通じた多様な体感により、その価値を再認識し、琵琶湖の保全や再生に向けて主体的に行動を起こすきっかけづくりにつなげていきます。



図表 2-4：ピワイチを通じて本県の自然を体感

施策3. ライフステージに合わせた日常における自転車利用の促進

措置①利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプの提案

自転車には利用者の身体能力や用途に応じた様々なバリエーションが存在しており、高齢者や障害のある方にも利用が広がっています。そうした、多様な自転車の情報や、それぞれのタイプに応じた楽しみ方、気を付けるべき点を周知するため、官民で連携して、ホームページや自転車教室などを通じて、多様な自転車について楽しみ方、使い方を紹介促進します。



図表 2-5：県と民間団体が連携して作成した利用年齢層ごとの啓発パンフレット



図表 2-6：子供向け自転車教室（タンデム自転車）

措置②自転車の日常利用、自転車通勤の推進

自転車の日常利用の拡大には、県民が意識せずに自転車を利用できる環境をつくるのが重要であることから、自転車通勤や業務利用の拡大を図ります。

また、効果的な利用促進を進めるため、モデル事業所による自転車利用促進の試行を支援して取組の効果を調査し、民間による主体的な取組の拡大を目指します。



図表 2-7：滋賀県庁における取組

指標1：健康寿命延伸

2017年度 男性：79.47歳
女性：84.03歳



2022年度
延伸

指標2：県民の環境保全行動実施率(%)

2018年度：76.7% ⇒ 2022年度 80%以上



図表 2-8：目標のイメージ図

目標3：サイクルツーリズムによる観光誘客の推進と地域活性化

施策4. サイクルルートにおける自転車通行空間の整備推進

措置① 走行レベルに応じたルート設定の実施と自転車通行空間の整備

本県では「ビワイチ」、「ビワイチ・プラス」、「よし笛ロード」をモデルルートとして指定し、今後必要な整備を行っていきます。そのうち、「ビワイチ」では、サイクリスト(上級者)と家族など一般利用者(中/初級者)の誰もが楽しめるルートとなるよう、上級者は原則車道の走行を基本とし、中/初級者は交通量の少ない車道や自転車歩行者専用道路等の組み合わせでルート設定するよう関係機関と連携して、自転車利用者のレベルに応じたそれぞれのルートにおいて、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。



自転車専用通行帯の整備（上級者）

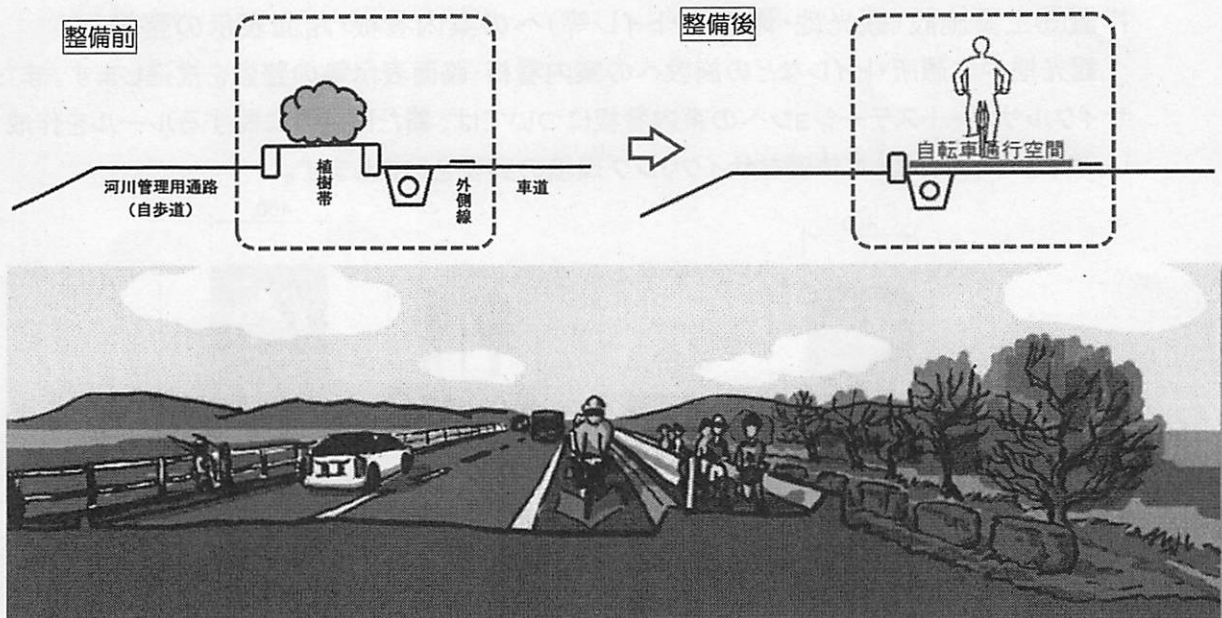


自転車歩行者専用道路（中/初級者）



公園内通路（中/初級者）

図表 3-1: 走行形態別の整備事例

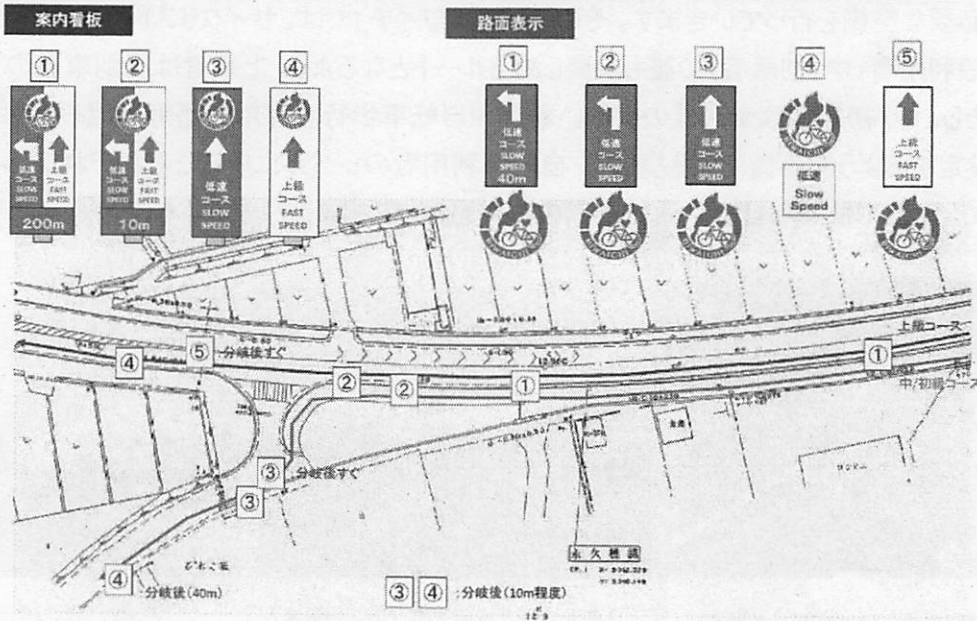


措置②インバウンドに対応したルート案内(看板・路面表示等)の整備

サイクルルートでは国内外の様々な利用者が迷うことなくサイクリングを楽しめるよう、サイクルルートとして統一した仕様に基いたサイクルルートロゴマークの表示を含め、英語表記をはじめとした多言語化に対応した案内整備を推進します。

ルート案内と注意の表示

路面表示等による全区間でのルート案内(分岐部)【例】



図表 3-3: 走行形態別・分岐点でのルート案内(例)

措置③主要施設(観光地・休憩所・トイレ等)への案内看板・路面表示の整備

観光地や休憩所・トイレなどの施設への案内看板・路面表示等の整備を推進します。また、サイクルサポートステーションへの案内看板については、新たに設置に関するルールを作成し、官民が一体となって快適なサイクリング環境の実現を目指します。



図表 3-4: 主要施設(観光地・トイレ・サイクルサポートステーション等)の案内看板(例)

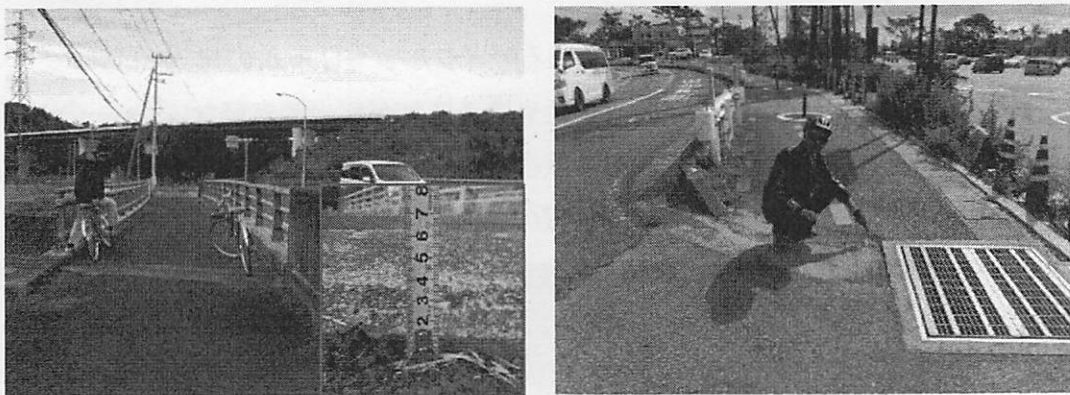
措置④自転車通行空間の適切な維持管理の推進

自転車利用者のニーズを踏まえ、快適な自転車通行空間を継続的に維持するための除草・清掃・補修を実施します。

また、職員等による自転車での走行ルートのパトロールを定期的に行い、自転車目線での適切な管理を行います。

| 歩道等パトロール日誌 | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------------|------|-----------------------------|-------|------|------|-----|---------------------|--------|--------|----|
| 平成30年(2018年)7月26日(木曜日) | | | | パトロール | 〇〇〇〇 | 所長 | 次長 | 次長 | 管理調整課長 | 道路計画課長 | 課員 |
| 天候 | 晴れ | 実施時間 | 9:00~17:00 | 実施者氏名 | 〇〇〇〇 | | | | | | |
| 注: ランクは、『A: 早急に修繕等を要するもの』『B: 通常の修繕等で対応できるもの』とする。 | | | | | | | | | | | |
| 路線名 (Aコース) | 破損等の箇所 (町丁目・字名および 住宅地図ページ) | | 破 損 状 況 | | | 写真番号 | ランク | 摘 要 (処理日・処理方法など) | | | |
| 竜王石部線 | 湖南省菩提寺 湖南省P46A5 | | 道路区域(残地に道路杭あり)から川に転落する恐れがある | | | 1 | A | | | | |
| 竜王石部線 | 湖南省菩提寺 湖南省P50J2 | | 歩道で急に側溝(蓋なし)が出てくる | | | 2 | B | | | | |
| 竜王石部線 | 湖南省菩提寺 湖南省P50J4 | | 側溝蓋の現場打ち箇所が破損 | | | 3 | A | | | | |
| 草津伊賀線 | 湖南省石部北5丁目 湖南省P62H1 | | 歩道が隣接植栽により狭くなっている | | | 4 | A | | | | |
| 草津伊賀線 | 湖南省石部北1丁目 湖南省P62D4 | | 歩車道境界ブロックが破損 | | | 5 | B | | | | |
| 草津伊賀線 | 湖南省石部口4丁目 湖南省P77A3 | | 歩車道境界ブロックエプロン部が盛り上がっている | | | 6 | B | | | | |
| 野洲甲西線 | 湖南省正福寺 湖南省P71I2 | | 隣地より竹が倒れてケーブルに引掛かっている | | | 7 | A | | | | |
| 国道477号 | 湖南省下田 湖南省P4J3 | | 歩道部に植木鉢があり幅員が狭くなっている | | | 8 | A | | | | |
| 国道477号 | 湖南省下田 湖南省P4I3 | | 工事看板が歩道幅員を狭くしている | | | 9 | A | | | | |

図表 3-5: 歩道等パトロール日誌



図表 3-6: 自転車パトロールによる点検状況

施策5. 国内外に向けたサイクリングブランド「ビワイチ」の確立および観光・地域経済の振興につながる仕組みづくり

措置①「ビワイチ」による観光誘客、窓口設置、情報発信

ターゲットに応じたプロモーションの実施やサイクリングを組み込んだ旅行商品の開発促進、海外に向けたプロモーションや多言語での魅力発信など HP やアプリを利用した情報発信等を進めます。



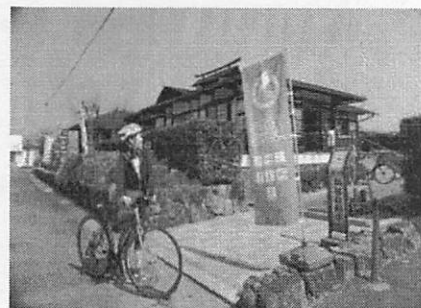
図表 3-7: アプリを活用した周辺施設情報の発信



図表 3-8: 国内外サイクリスト向けツアーの開発 (日帰り・宿泊)

措置②誰でも気軽に楽しめる受入体制、サービスの充実

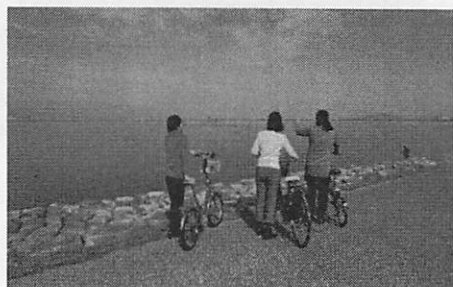
県内各地へのサイクルサポートステーションの設置を推進します。さらに、サイクルツアーガイド養成、ネットワーク化などを進めるとともに、事業者相互連携の構築等を通じて、受入環境整備を促進します。



図表 3-9: サイクルサポートステーションの広がり

措置③女性・親子連れが気軽に楽しめるサイクルツーリズムの推進

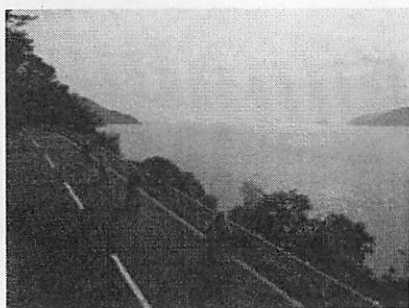
いわゆるサイクリストだけではなく、女性や親子連れが観光や気軽なレジャーの一環として、サイクリングを楽しめるよう、豊かな自然環境や歴史、文化財も活用しながら、立ち寄りスポットの発掘や磨き上げによる魅力向上、情報の発信等に努めます。



図表 3-10: 女性が気軽に楽しめるサイクリング

措置④ナショナルサイクルルート指定に向けた取組

国内外からの観光誘客の推進のため、琵琶湖を周遊するサイクルルート「ビワイチ」のナショナルサイクルルートへの登録を目指します。登録後は、立ち寄り観光や内陸部への周遊を促す11個の「ビワイチ・プラス」サイクルルートと合わせて、国内外にPRすることで世界に誇るサイクルツーリズムを推進します。



図表 3-11: ビワイチルート (長浜市)



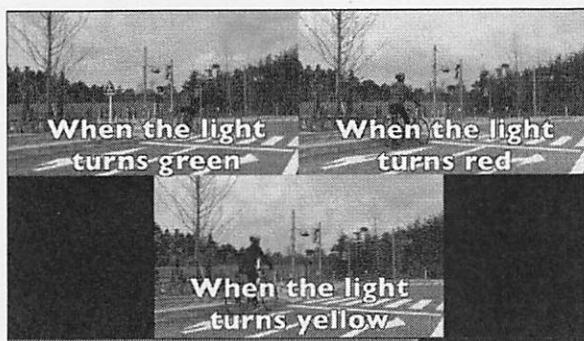
図表 3-12: よし笛ロード (近江八幡市)

施策6. 誰もが安全かつ気軽にサイクリングを楽しめる環境づくり

措置①ルール・マナー遵守に向けた取組の推進

法律の順守に加え、県内でサイクリングする際に守るべきルールやマナーについて、パンフレットやチラシ、ホームページへの掲載等により発信します。

また、外国人によるビワイチ体験者が増加していることから、交通法規を含めたルール・マナーについて解説する動画をレンタサイクル店の店頭等で放映し、啓発を実施するなど取組を進めます。



図表 3-13: 外国人向けの啓発動画



図表 3-14: 交通ルール・マナーを啓発するポスター・チラシの作成

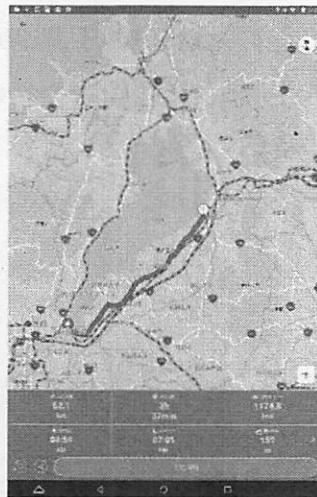
措置②安全・安心な走行を支援する案内情報の提供

誰もがわかりやすい案内表示の充実や、Web やスマートフォンアプリ、サイクリングマップ等を活用したルート案内を推進します。

特に各地の支障箇所や事故事例も紹介することで、安全なサイクリングに役立ててもらえるようにします。



図表 3-16：ぐるっとびわ湖サイクリングマップ



図表 3-15：アプリ「びわ湖サイクリングナビ」

措置③多様な交通モードとの組み合わせを推進(再掲)

措置④トラブル時のレスキュー体制づくり(再掲)

指標 1：ビワイチ体験者数

2018年：106,000人 ⇒ 2020年：165,000人

指標 2：「ビワイチ」ルートの自転車通行空間の整備 (県管理道路：145 km)

2018年度：81 km ⇒ 2022年：145 km



図表 3-17：目標のイメージ図

施策目標 4 : 自転車事故のない安全で安心な環境づくり

施策7. ライフステージに合わせた自転車のルール・マナー啓発の推進

措置①自転車安全教育に関する指導技術の向上

自転車安全教育の資質の向上を図る目的で、交通安全啓発に関するボランティア等に対して講習会への積極的な参加を促し、人材の拡充を図ります。



図表 4-1 : 高齢者指導者講習



図表 4-2 : 女性団体指導者研修会

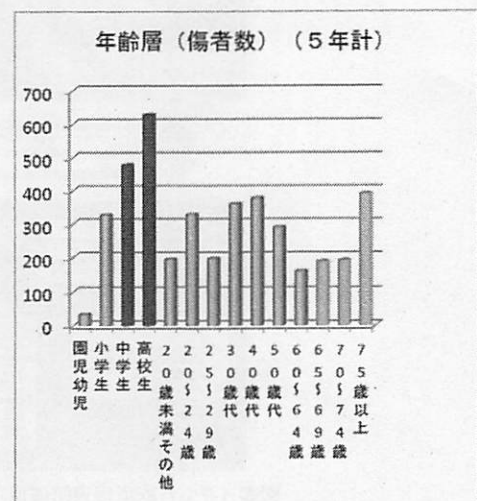
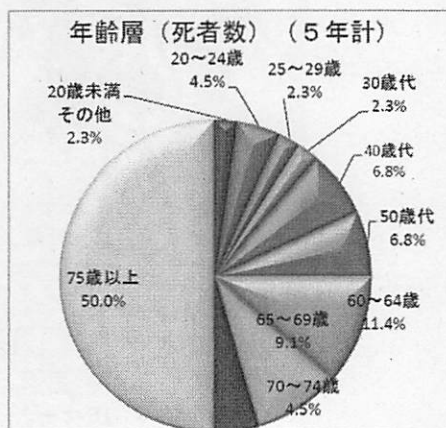
措置②ライフステージに応じた自転車安全教育の充実

過去5年間の死者数のうち、高齢者(65歳以上)の占める割合は約64パーセントと高く、また、負傷者については、児童・生徒の占める割合は約35パーセントと高いです。

このことから、未就学児から高齢者まで、ライフステージに合わせた自転車のルール・マナー啓発が必要であり、自転車を利用する幅広い世代に対して、自転車の通行ルール等の周知を図ります。



図表 4-3 : 自転車シミュレーターによる安全教室



図表 4-4 : 本県の自転車事故発生状況の推移
資料: 滋賀県警察本部(一部加工)

措置③交通安全意識向上を図る広報啓発

自転車、自動車および歩行者が互いに尊重することができる社会づくりを進め、交通安全意識の向上を図り、自転車交通事故ゼロの社会を目指すため、各種広報啓発を行います。

交通安全運動等様々な機会を活用して、市町・警察・関係団体等と連携した街頭啓発等に努め、自転車の安全利用にかかる意識の向上を図ります。



図表 4-5：駅前での街頭啓発



図表 4-6：自転車安全利用五則リーフレット

措置④サイクリング時のルール・マナー遵守に向けた取組の推進(再掲)

措置⑤安全・安心な走行を支援する案内情報の提供(再掲)

施策8. 自転車損害賠償保険、点検整備の促進

措置①自転車保険への加入、TS マークの推進

交通事故の被害軽減や被害者の救済等のため、「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、関係機関等と連携し、TS マークの普及や自転車損害賠償等への加入促進に向けた広報啓発を図ります。



図表 4-7：自転車損害賠償保険周知チラシ



図表：4-8：TS マーク

3. 目標を実現するための具体的な措置

| 目標 | 指標 | 施策 | 措置 | 具体的な内容 |
|--------------------------------|---|---|--------------------------------------|--|
| 目標1 自転車を利用しやすい環境整備 | ●市町版の自転車活用推進計画の策定 2019年度:0市町 2022年度:6市町 | (1) 自転車を利用しやすい環境の向上 | ① 市町版自転車活用推進計画および自転車ネットワーク計画の策定支援 | 市町担当者会議を開催し、国により作成された地方版自転車推進計画作成の手引きに基づき、詳細な説明を行う。 自転車施策に関する相談窓口を設置することで担当者間の情報共有を図る。 |
| | | | ② 自転車走行空間の整備 | 自転車ネットワーク計画に基づき、自転車走行空間の整備、矢羽根等の路面表示、舗装の修繕等を実施する。 新たに道路構造令に規定された自転車に関する項目について、自転車ネットワーク計画への適用を検討する。 路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討する。 |
| | | | ③ 違法駐車の積極的な取締りの実施 | 悪質性、危険性、迷惑性が高く交通事故の要因となっている違反車両に対して、取締りを積極的に推進する。 |
| | | | ④ レンタサイクルの推進 | 官民が協力してレンタサイクルに関する情報を収集し、ホームページによる情報提供を行う |
| | | | ⑤ 駐輪場の確保・放置自転車対策の検討 | 地域の要望に応じた駐輪場の整備についての補助を検討する。 |
| | | | ⑥ 多様な交通モードとの組み合わせを推進 | 湖上交通を活用したショートカットビワイチの提案と実現を推進する。 |
| | | | ⑦ トラブル時のレスキュー体制づくり | タクシー事業者と連携したレスキュー体制を構築する。 |
| | | | 目標2 自転車活用推進による「健康しが」の実現と環境保全意識の醸成 | ●健康寿命の延伸(歳) 2017年度 男性:79.47歳 女性:84.03歳 2022年度:延伸 ●県民の環境保全行動実施率(%) 2018年度:76.7% 2022年度:80.0%以上 |
| ② サイクリストとコミュニケーションが生まれる環境づくり | 自転車利用者から走行時に会う地元民への挨拶推奨をはじめとする「ビワイチルール」を策定し、発信する。 サイクルサポートステーションなど自転車利用者とコミュニケーションする場の設置を促進する。 | | | |
| ③ サイクリングに関する健康情報の発信 | 自転車の運動効果を含む「サイクリング×健康」をテーマとした情報発信や「健康しが」関連イベントと連携してサイクリングの魅力を発信する。 サイクリングによる健康づくり促進に向けた情報を発信する。 | | | |
| ④ 環境保全意識を醸成する取組 | イベントへの出展やwebサイト等による情報発信を通じて、「ビワイチ」や「ビワイチ・プラス」による自然とのふれあいを推進する。 サイクリストに対して、普段走行しているサイクリングコース周辺(琵琶湖、河川、道路等)の美化活動への参画を促す。 | | | |
| (3) ライフステージに合わせた日常における自転車利用の促進 | ① 利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプの提案 | 官民が協力して多様な自転車についての情報をホームページやパンフレット等において紹介する。 民間団体が実施する子供向けの自転車教室やタンデム自転車講習を支援する。 | | |
| | ② 自転車の日常利用、自転車通勤の推進 | エコ通勤優良事業所の取得を推進する。 モデル事業所による自転車活用の取組を支援・調査し、民間・行政による取組拡大を図る。 | | |

| 目標 | 指標 | 施策 | 措置 | 具体的な内容 | |
|----------------------------------|---|---|---------------------------------------|---|--|
| 目標③ サイクルツーリズムによる観光誘客の推進と地域活性化 | <p>●「ピワイチ」ルートの自転車走行空間の整備 県管理道路: 145km 2018年度: 81km 2022年度: 145km</p> <p>●ピワイチ体験者数 2018年度: 10.6万人 2020年度: 16.5万人</p> | (4) サイクルルートにおける自転車走行空間の整備推進 | ① 走行レベルに応じたルート設定の実施と走行空間の整備 | <p>県道の道路構造基準を定めた条例について、自転車に関する条文の改正を行い、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。</p> <p>交通量の多い車道混在箇所では植栽帯を撤去する等により、路肩拡幅を行い、自転車専用通行帯の整備を推進する。</p> | |
| | | | ② インバウンドに対応したルート案内(看板・路面表示等)の整備 | <p>ルート全区間におけるわかりやすい案内のため、サイクルルートロゴマークの入った路面表示・案内看板等を設置する。</p> <p>設置する案内看板・路面表示等はインバウンド対応とするため、英語表記をはじめとした多言語化をあわせて表記する。</p> | |
| | | | ③ 主要施設(観光地・休憩所・トイレ等)への案内看板・路面表示の整備 | <p>主要施設(観光、休憩所等)、トイレ等を案内する看板、路面表示を設置する。</p> <p>サイクルサポートステーションへの案内看板の設置を官民連携で設置していくルールを検討し推進する。</p> <p>ピワイチプラスルートへ案内する看板、路面表示の設置ルールを検討する。</p> | |
| | | | ④ 自転車走行空間の適切な維持管理の推進 | <p>適切な時期に効果的な除草・清掃を実施することで、安全で快適な自転車走行空間の維持管理に努める。</p> <p>自転車によるパトロールを実施し、自転車利用者目線での管理に努める。</p> | |
| | | (5) 国内外に向けたサイクリングブランド「ピワイチ」の確立および観光・地域経済の振興につながる仕組みづくり | ① 「ピワイチ」による観光誘客、窓口設置、情報発信 | <p>ターゲットに合わせて効率的かつ効果的に情報を発信する。</p> <p>サイクリングを組み込んだ旅行商品の開発販売をする。</p> <p>海外に向けたプロモーションや多言語で魅力を発信する。</p> | |
| | | | ② 誰でも気軽に楽しめる受入体制、サービスの充実 | <p>サイクルサポートステーションに登録している事業者を対象とした「おもてなし研修」を実施し、サービスの向上を図る。</p> <p>サイクルサポートステーション向けに多言語シートを配布や店内における案内表示、メニュー等の多言語化を促進するなど、多言語での案内の充実化を図る。</p> <p>安全誘導、観光案内、多言語対応等利用者ニーズに応じたガイド養成講座を実施する。</p> <p>サイクルツアーガイド同士が情報交流し向上できる機会を創出する。</p> <p>トイレや空気ポンプの無料貸出などサイクリストを支援するサイクルサポートステーションや休憩拠点、無料Wi-Fi等の整備を促進する。</p> | |
| | | | ③ 女性・親子連れが気軽に楽しめるサイクルツーリズムの推進 | <p>自転車で県内を周遊する「ピワイチ・プラス」コースの開発し、発信する。</p> <p>「ピワイチ」をはじめ、県内でゆっくりサイクリングを楽しむ「ピワイチ・プラス」を提案する。</p> <p>「ピワイチ」ロゴマークを活用したサイクリスト向けの「遊覧ならでは」の商品の開発と販売を促進する。</p> | |
| | | | ④ ナショナルサイクルルート指定に向けた取組 | <p>インバウンドにも対応した統一デザインの案内看板を設置するとともに、多言語に対応したパンフレットやアプリ等充実させることで、快適なサイクリングを支援する。</p> <p>国内外問わず「ピワイチ」ルートを広くプロモーションする。</p> <p>(再掲)「ピワイチ」をはじめ、県内でゆっくりサイクリングを楽しむ「ピワイチ・プラス」を提案する。</p> | |
| | | | (6) 誰もが安全かつ気軽にサイクリングを楽しめる環境づくり | ① サイクリング時のルール・マナー遵守に向けた取組の推進 | <p>自転車安全利用則をはじめとする法規遵守をリーフレットやポスターにより呼びかける。</p> <p>県内で自転車を走るときに守ってほしい「ピワイチルール」の策定とその啓発を行う。</p> |
| | | | | ② 安全・安心な走行を支援する案内情報の提供 | <p>webサイトやピワイチアプリ、サイクリングマップによるルート案内を行う</p> <p>案内表示の整備や多言語案内看板の設置等誰もがわかりやすい案内表示を充実させる。</p> |
| | | | | ③ 多様な交通モードとの組み合わせを推進(再掲) | 湖上交通を活用したショートカットピワイチの提案と実現を推進する。 |
| | | | | ④ トラブル時のレスキュー体制づくり(再掲) | タクシー事業者と連携したレスキュー体制を構築する。 |

| 目標 | 指標 | 施策 | 措置 | 具体的な内容 |
|-------------------------------|--|--|--|--|
| 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の環境づくり | ●自転車乗用中の交通事故発生件数 2018年:673件 2022年:440件 | (7) ライフステージに合わせた自転車のルール・マナー啓発の推進 | ① 自転車安全教育に関する指導技術の向上 | 自転車利用者のライフステージに応じた交通安全教育を実施するため、交通安全指導員や教職員等の資質の向上を図る。 交通安全指導員等の資質の向上を図るため、高齢者指導者講習や女性団体指導者研修会等への積極的な参加を促す。 |
| | | | ② ライフステージに応じた自転車安全教育の充実 | ライフステージに応じた自転車安全教育を推進する。 |
| | | | | 自転車安全利用指導員による自転車に関する交通安全教育を実施する。 |
| | | | | 自転車乗車時におけるヘルメット着用に向けた意識向上を図る。 |
| | | | ③ 交通安全意識向上を図る広報啓発 | 自転車は車両であることの周知および「自転車安全利用五則」を利用した交通安全教室の開催等、幅広い世代に対して、正しい交通ルールとマナーの周知を図る。 |
| | | | | 交通安全運動等様々な機会を活用し、市町・警察・関係機関と連携した街頭啓発を行う。 |
| | | | | 自転車販売店等と連携を図り、「自転車安全利用五則」等を活用した自転車通行ルール等の周知を図る。 |
| | | 自転車安全利用指導員による、ビワイチ利用者に対する啓発や商業施設での啓発を実施する。 | | |
| | | ④ サイクリング時のルール・マナー遵守に向けた取組の推進(再掲) | 自転車乗用中における携帯電話等の使用による危険性の周知を図る。 | |
| | | | 自転車乗車時におけるヘルメット着用に向けた意識向上を図る。(再掲) | |
| | | ⑤ 安全・安心な走行を支援する案内情報の提供(再掲) | 自転車安全利用則をはじめとする法規遵守をリーフレットやポスターにより呼びかける。 | |
| | | | 県内で自転車を走るときに守ってほしい「ビワイチルール」の策定とその啓発を行う。 | |
| | | (8) 自転車損害賠償保険、点検整備の促進 | webサイトやビワイチアプリ、サイクリングマップによるルート案内を行う | |
| | | | 案内表示の整備や多言語案内看板の設置等誰もがわかりやすい案内表示を充実させる。 | |
| ① 自転車保険への加入、TSマークの普及 | 関係機関と連携し、自転車損害保険等の加入義務の周知と加入促進のための広報啓発を図る。 自転車に乗車する機会の多い、児童・生徒に対して、自転車損害賠償保険等の加入義務の周知を図る。 | | | |
| ② 点検・整備方法等についての啓発 | 交通安全協会等と連携し、交通安全教室等の機会を通じて、点検整備の重要性について、啓発を行う。 自転車販売店等と連携し、日常の点検整備の重要性について啓発を行う。 | | | |

4 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1)関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた施策の実施にあたっては、国・県・市町・学識経験者・自転車関係団体（NPO）、各種交通事業者等により構成された「滋賀プラス・サイクル推進協議会」（以下「推進協議会」という。）の意見を踏まえつつ、相互に連携を図りながら取組むものとします。

(2)計画のフォローアップと見直し

本計画について、必要に応じて推進協議会の助言を受けつつ、年度ごとに、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行います。また、計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会経済情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。

(3)調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車活用による医科学的効果に関する調査・研究データや県内サイクリングによる経済波及効果の算出等、自転車の活用に関する各種データの把握に努め、今後の自転車施策の推進につなげていきます。

さらに、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、広く県民が参加できる イベントの開催等により自転車の魅力を多面的に訴求する等、自転車の活用について県民の理解と関心を深めるための広報活動を展開します。

(4)財政上の措置等

県は、自転車の安全で適正な利用の促進に関する施策を推進するために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとします。

暴 未 眞 株

モデルルート(ビワイチサイクルルート・よし笛ロード)

安全で快適な自転車走行環境の構築

自転車走行環境整備内容

○青矢羽根の整備

H30末:142km完成(国・県管理道路)
 ※R1からは市管理道路の整備を実施
 ・その他、全区間で誘導のラインを設置
 走行形態別に異なる破線の路面表示
 により案内



路面標示整備例(彦根市)

○自転車通行空間の整備

・自転車専用通行帯の整備
 植栽帯を利用した路肩拡幅による
 通行空間の整備

【路肩拡幅による通行空間の整備】

・3.0km整備済(H30年度末)



自転車通行帯整備例(守山市)

・自転車歩行者専用道路の整備
 今年度、県道の道路構造に関する条例
 を一部改正。

家族向け等が安心・安全に楽しめるよう
 必要な施設整備を行い専用道路指定を
 行う。

【専用道路指定延長】

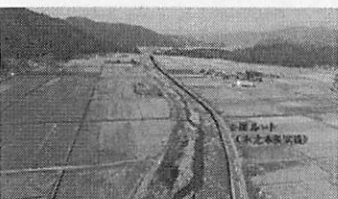
・指定延長:64km(R1.8現在)



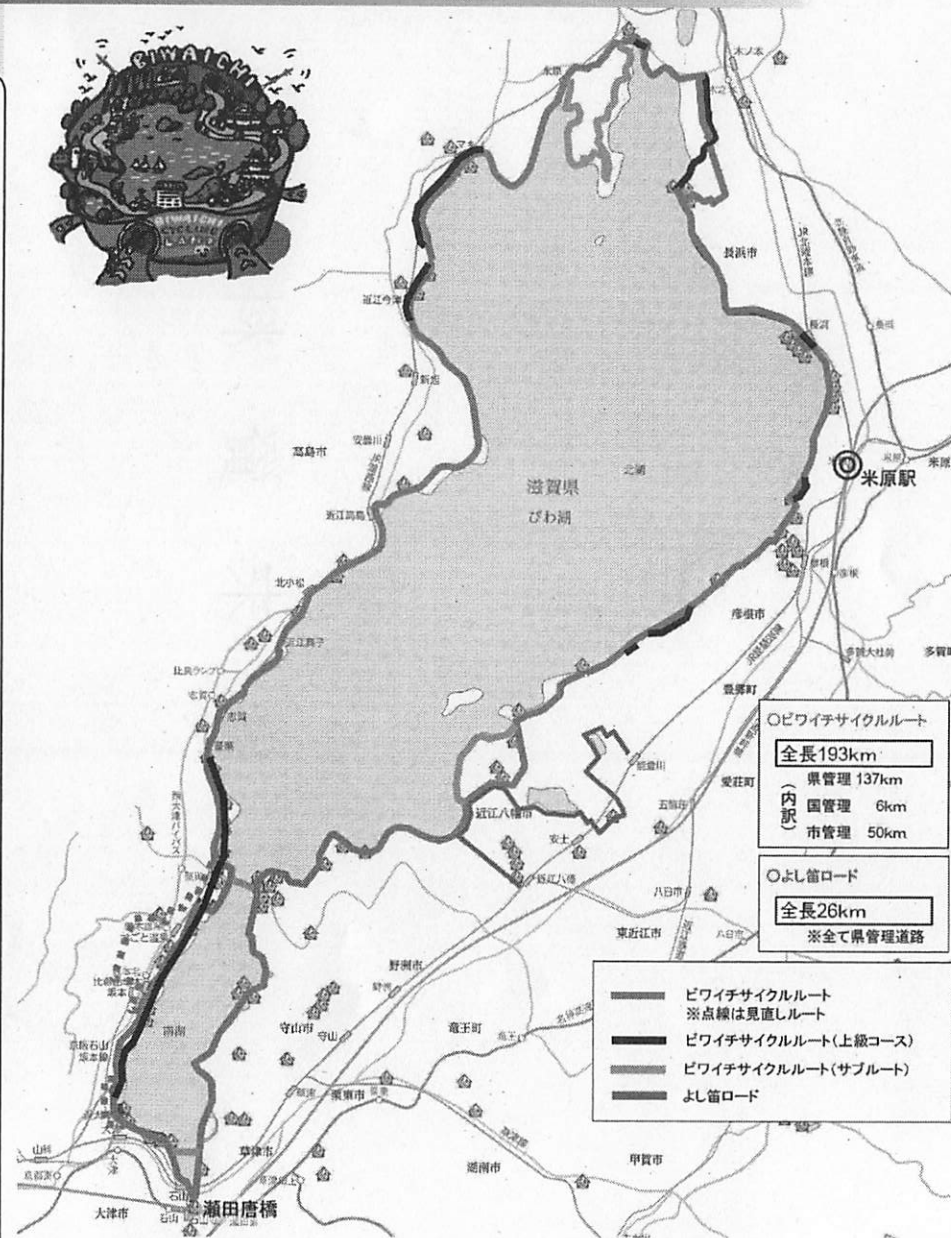
自転車歩行者専用道路整備例(守山市)

○その他、危険箇所の安全対策

交通量の多い車道混在区間について、
 代替ルートの検討・整備や公園内通路
 等の利用を関係機関と協力して取組



代替ルートの整備(長浜市)



ビワイチ・プラスコース (案)

- 大回り南湖一周コース 64.7km
- 草津から信楽コース 69.6km
- 野洲川と東海道コース 124.7km
- 西の湖コース 36.9km
- 宇曾川コース 19.3km
- 中山道コース 12.9km
- 湖東三山とサイクリートレインコース 56.4km
- 恋するせんろみちコース 38.6km
- 戦国史跡と余呉湖コース 44.3km
- 高島ロングライド100プラスコース 56.3km
- 北びわ湖サイクルーシングコース 102.8km
- ⋯⋯ オプションコース
- ⋯⋯ サイクリートレイン・船利用

