

滋賀県自転車活用推進計画(素案)に対して提出された意見・情報 とそれらに対する滋賀県の考え方について

1. 意見・情報の募集結果

令和元年10月8日(火)から令和元年11月8日(金)までの間、滋賀県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「滋賀県自転車活用推進計画(素案)」についての意見・情報の募集を行った結果、10名から計31件の意見・情報が寄せられました。また、同時に市町他関係機関への意見照会を行い、計23件の意見・情報が寄せられました。

これらの意見等について内容ごとに整理した上で、滋賀プラス・サイクル推進協議会自転車活用推進協議会WGにおいて、さらなる検討・意見交換を行い、県の考え方を「別紙1」のとおりまとめました。なお、取りまとめにあたり、意見等の一部について、趣旨を損なわない範囲で内容を要約しています。

2. 提出された意見・情報の内訳

項目	県民等	市町等
1. 総論	4件	4件
2. 目標及び実施すべき施策	19件	10件
3. 目標実現の具体的措置	2件	2件
4. 計画推進に必要な事項	1件	0件
5. 巻末資料について	0件	2件
6. 全体	5件	5件
合計	31件	23件

3. 主な意見と対応について

- ・ 自転車通行空間の整備推進や整備状況の情報発信に関する要望について：11件
→計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。
- ・ 指標や目標値の改善に関すること：7件
→目標①指標1「市町版の自転車活用推進計画」→目標値を10市町に修正
目標③指標1「ピワイチ体験者数」→目標値に2022年20万人を追加修正
- ・ 自転車利用におけるルールマナーの啓発・周知の推進に関する要望について：6件
→計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。

※その他、文言や表現に関する意見や要望について
→文言や説明資料(図・表)を追加・修正しました。

4. 修正後の滋賀県自転車活用推進計画（案）

別紙2のとおり

5. スケジュールについて

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WG・意見交換
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8日～	県民政策コメント（～令和元年11月8日）
令和元年10月10日	市町担当者への説明会
令和元年10～11月	市町等への意見照会
令和元年11月14日	滋賀プラス・サイクル推進協議会WG・意見交換
令和元年12月16日	土木交通・警察・企業常任委員会報告 （県民政策コメント実施結果および計画案について）
令和元年12月中	「滋賀県自転車活用推進計画」の公表予定

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

【別紙1】

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
1. 総論			
1	P1	<p>自転車活用にかかる法律ができる前から、滋賀県は自転車活用について、官民が一体となって取り組んできているので、その取組をバックグラウンドとして、また集大成として、当計画を位置付けるべきではないか。そのほうが、なじみが深く「滋賀県らしさ」が出てくるのでは。</p> <p>たとえば、これまでの市町の独自の取組を資料として添付すれば、今後県や市町が施策を検討したり、計画を策定するのに参考になるのではないか。</p>	<p>総論の中で、これまでの滋賀県の流れや国の自転車活用推進計画の趣旨を踏まえ策定したということに記載すると共に、ご意見を踏まえ図を追加しました。</p> <p>各市町独自取組については、歴史的な取り組みのみに絞って掲載しておりますが、今後も情報収集に努めます。</p>
2	P1	<p>「バイコロジー基本構想」の年号表記が間違っているのではないか。</p>	<p>ご指摘の通り「バイコロジー基本構想」の年号表記が間違っておりましたので「昭和55年」と修正致しました。</p>
3	P1	<p>体験者のおよそ分の1⇒体験者のおよそ●(数値)分の1</p>	<p>ご指摘いただいた内容につきましては「4分の1」と修正致しました。</p>
4	P2	<p>「県内市町は2市のみ」とあるが、具体的に「草津市・守山市」と明示する。</p>	<p>ご指摘頂いた内容で修正致しました。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
5	P4	<p>前 自転車は二酸化炭素 ↓ 後 自転車は利用に際して、二酸化炭素</p>	<p>ご指摘頂いた内容で修正致しました。</p>
6	P5-6	<p>青矢羽の整備の周知は不十分である。また、ピ ワイチでのルート図に現在の整備状況と計画、 工事中など、少なくとも年度毎か都度、計画と工 事中などの情報を発信する。 それにより自転車ルートとその走りやすさが周知 され、自転車利用の促進の一助となる。 米国での自転車ルートの明示は丁寧で都度、計 画・工事中・工事完了予定などの情報発信が盛 んである。 シカゴではミシガン湖岸ルートの整備と計画・工 事中など丁寧な情報発信もある。 また、ダウンタウンや郊外での自転車利用を目 指して自転車の走り方の種類が多い。 また、「対象層別のサイクリングルートの提 案・・・」についても先に述べた意見の趣旨が「そ の提案」に反映・明示されているとわかりやすい。 例えば、専用道だけや交通量の多くないところだ が走りやすいとか判断ができる。</p>	<p>本計画21ページに安全・安心な走行を支援する 案内情報の提供について記載しており、ご意見 いただいた内容につきましては、計画策定後、施 策推進にあたって、参考とさせていただきます。</p>
7	P5	<p>「環境課問題」は「環境問題」の誤記ではな いでしょうか。</p>	<p>ご指摘頂いた内容で修正致しました。</p>
8	P5	<p>前 自転車と歩行者の接触事故が問題となり始め ↓ 後 歩道においては自転車と歩行者の接触事故、車 道においては自動車との空間シェアが問題となり 始め</p>	<p>ご指摘頂きました内容を踏まえ再度検討の結 果、「自転車と歩行者の接触事故、車道におい ては自動車との空間シェアが問題となり始め」と修 正致しました。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
2. 目標及び実施すべき施策			
9	P8-9	自転車通行空間が3種類明示されている。これ以外に考えられないか。	県としては現時点で自転車通行空間を3種類に整理しており、その他、本計画16ページに自転車歩行者専用道路の整備についても記載しているため、原案のとおりと致します。
10	P8-9	琵琶湖大橋の自転車通行帯の整備もしくは通行ルールの策定をお願いしたい。 昨年琵琶湖大橋で自転車に接触した歩行者の死亡事故もあり、橋の南側は歩道も狭く自転車の通行には適当とは思えません。 よろしく願いいたします。	琵琶湖大橋に自転車通行帯を整備することは莫大な費用と時間を要するため、事故後、県、関係市、警察と協議を行い、段差舗装の整備や注意看板の設置等の安全対策を行いました。 当該箇所の通行ルールにつきましては、歩道は徐行することになっております。本計画に記載しているとおり、引き続き自転車利用者へのルール・マナー遵守に向けた取り組みを行います。
11	P8-9	交差点の二段階右折用の路面標示の整備を行う 特にビワイチルート沿いのT字信号交差点には自転車横断用信号機の設置や検討を行う	ご意見頂いた内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。
12	P9	自転車道 図を差替え 整備事例も県外事例を用いる等して6月議会で改正した道路構造令条例に適合するもの(車道を分離した事例)に相当するものにする。	ご指摘頂いた内容で修正致しました。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
13	P10	<p>レンタサイクル拠点と各々の事業者と概要がマップや一覧表が常にHP等で公開されると便利である。</p>	<p>レンタサイクル情報については、県も参画する「滋賀プラス・サイクル推進協議会」がWebサイト等で公開しております。</p>
14	P10	<p>レンタサイクルの推進について独立した拠点を増やすだけでなく、JR各駅にレンタサイクル拠点を設置し、相互に乗り入れできるような対応を目指して欲しい。 県で一体感を持たせて、利用者に使い勝手の良いものを目指すべき。</p>	<p>ご意見頂いた内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。</p>
15	P10	<p>大津市が中国発の事業者とレンタサイクルの協業を始めて頓挫した。その仕組みと広域に設置されたことは評価に値する。ぜひ、別事業者や仕組みで復活してほしい。 最近、JR大津観光案内所にスポーツレンタサイクルのレンタルが始まっている。これには大いに期待したい。1日利用金額や時間利用金額も適切である。</p>	<p>ご意見頂いた内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。</p>
16	P12	<p>「市町版の自転車活用推進計画」の目標値について、「ビワイチ」ルート上の市町は今後自転車活用を推進していくべきであり、策定しなければならないのではないか？</p>	<p>「ビワイチ」のナショナルサイクルルートの指定を受けて、今後、さらなる自転車の活用・推進に取り組んでいく必要があることから、目標を10市町に修正し、県として当該計画の策定に向けしっかりと支援してまいります。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
17	P12	目標1の指標1について「自転車活用推進計画の策定」に限定するのではなく、ネットワーク計画の策定等も数にカウントしてはどうか？	今後策定される市町の自転車活用推進計画には自転車ネットワーク計画を含める必要があり、将来的には同数となるため原案のとおりと致します。
18	P12	指標1「2022年度6市町」の記述について、本当に大丈夫か。大津市が自転車活用推進計画を2022年度中に策定することは不可能。立地適正化計画、地域公共交通網形成計画などが策定されてから自転車の計画に着手するべきである。琵琶湖一周で大津市のエリアが大きい。	ナショナルサイクルートの指定を受けて、自転車のさらなる活用・推進に取り組んでいく必要があり、ルート上の市町につきましては、大津市も含め、市町版の当該計画の策定に向けしっかりと支援してまいります。
19	P15	目標2目標達成のための指標について、指針が自転車の活用推進に関する評価基準以外の効果が大きいものとなっていない。例えば、施策2、施策3各々の効果を表すものにする。	ご意見いただいた内容は、自転車を活用することでそれぞれどれくらい効果が出ているのかを表すこと、と推測いたしますが、自転車の寄与分につきましては今後、研究・検討してまいります。そのため、原案のとおりと致します。
20	P15	延伸⇒具体的な数値	県では「健康いきいき21ー健康しが推進プランー」の目標として「健康寿命の延伸」と表記しており、整合性を図るため、原案のとおりとします。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
21	P16	サイクリストの行動範囲は広いので、県内で閉じたコースを作るのではなく、近隣の県と積極的にコースを繋ぎ、各地からの周遊を促すことが必要です。サイクルツーリズム先進県である愛媛県や、近畿の各府県も現在それを積極的に推し進めています。	ご意見いただいた内容につきましては、現在作成している、ビワイチプラスルート等で近隣府県との接続を具体的に検討しております。
22	P16-17	ビワイチで湖東から湖西方向に走ったのですが高島市の湖岸道路から先がコースがわからない上に危険でした。白髭神社の手前はどこを走ればいいのか？まるでわからない状態でした。しまなみも年2回春秋に走りますけど交通量が少ないこともあり、危険を感じたことはありません。安全面を向上してビワイチの愛好者が増えるとうれしく思います。高島市付近はそらのね食堂なんかがある辺りを通って湖岸から離れるルートを考えてもいいと思います。	本計画17ページに記載しているとおおり、「ビワイチ」では国内外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案内看板や路面表示に加え、ルート全体を走行形態別に誘導する青破線による路面表示等を行っています。ご意見頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。
23	P16-17	昨年琵琶湖一周のイベントに参加させていただきました。スタッフの皆様には、大変親切にしてくださいまして感謝しております。南部の道路は非常に走りにくく、今度は北部だけ走ろうかと考えております。また、全体的に舗装が荒く、疲れやすい路面でしたので、改善出来ればさいわいです。何卒宜しく願い致します。	ご意見頂いた内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。
24	P18	ピクトの使用については日本産業規格(旧JIS規格)に準拠したものを使用すること 例:彦根城	案内看板や路面表示でピクトグラムを使用する場合は日本産業規格(旧JIS規格)に準拠したものを使用してまいります。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
25	P20-21	琵琶湖一周ルート(整備形態ごと)を地図にしてHPなどで常時公開してほしい。 また、工事中・計画、そしてできれば完成予定年月なども公開してほしい。それはすなわち措置の進捗管理にもなる。	本計画21ページに安全・安心な走行を支援する案内情報の提供について記載しており、ご意見いただいた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。
26	P20-21	過度に隊列を組み、自転車間の車間を空けない等は、望ましくないと注意事項に明記する。 歩道においては歩行者優先の徹底を図ること。観光公害化しないようバランス感覚の保持についても県は主体的な役割を担うこと。 車道においては自動車との上手な空間シェアに努めること。	本計画20ページに自転車利用者へのルール・マナー遵守に向けた取組の推進について記載しており、ご指摘頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。 車道においては矢羽根型の路面表示により自転車の走行位置を自転車利用者とドライバー双方に示すことで安全な通行空間の確保を図ってまいります。
27	P20-21	ビワイチを楽しむ方の中に歩道(湖岸道路)をかなりのスピードで走っている方が少なからずおります。あたかもトラック(競技のトラックの意味)を走行しているようなスピードと全力疾走ぶりです。私自身、歩行者として何度か危険な思いをしております。自転車道の整備、延長を進め、歩行者と自転車を分離することが事故未然防止の観点から必要と思います。現状、観光振興のためビワイチを広く宣伝することが優先され、安全対策が後回しになっている印象があります。舗装道路の整備=サイクリストの安全対策と併せ、歩行者の安全対策を遅滞なく進めていただくようお願い致します。また、湖岸道路で街灯を設置することが、サイクリスト、歩行者双方にとって、安全に資するものと考えます。	「ビワイチ」を楽しむ方へのルール・マナーの啓発や自転車通行空間をはじめとする道路整備につきましては本計画16ページからの目標3の中で取組を記載しておりますが、ご意見頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。
28	P20-21	措置1 ルール・マナー遵守に向けた取組の推進について 自転車走行中の喫煙は火傷の他、周囲に受動喫煙が生じ大変危険なのでしないよう呼び掛けて欲しいと思います。健康増進法25条の3違反です。	本計画20ページに自転車利用者へのルール・マナー遵守に向けた取組の推進について記載しており、ご意見頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
29	P20-21	<p>ルール・マナーの解説動画は、レンタサイクル店で放映する以外にも、誰もが気軽に見やすく、外国人にもルールやマナーが分かる動画をYouTubeやInstagramなどで提供しても良いのではないか。</p> <p>外国人向けの動画であれば、ビワイチに限らず、国内の自転車走行でのルールやマナーの事前学習として需要があると考えます。</p>	<p>本計画20ページ「自転車利用者へのルール・マナー遵守に向けた取組の推進」の中で外国人に対する取組も記載しており、ご意見頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。</p>
30	P22	<p>「ビワイチ体験者数」について、計画期間と同じ、2022年の目標値が必要ではないか</p>	<p>ご意見頂いた内容につきましては、本計画22ページの記載のとおり「2022年 20万人」に修正致しました。</p>
31	P23	<p>部活動の道具、釣り道具等を持ちながら運転するものもいるため、これらの是正に向けた啓発等にも努めること</p>	<p>本計画20ページに自転車利用者へのルール・マナー遵守に向けた取組の推進について記載しており、ご意見頂いた内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって参考と致します。</p>
32	P23	<p>この項目に入れるのが適当かどうかわかりませんが、自転車教育に関して、安全利用だけでなく、まず、自転車を楽しんでもらう事を第一にし、自転車を好きになってもらうことで、自転車利用者を増やしていく視点が必要だと思えます。</p>	<p>目標④の項目では、安全に利用いただくことを前提として利用者を増やしていくこととしており、ここでは安全利用にスポットをあてているところです。「楽しんでもらう」という要素については、目標②や③の項目で盛り込んでいるところであることから、原案どおりと致します。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
33	P23	「②」 ↓ 「措置②」	ご指摘頂いた内容で修正致しました。
34	P23	自転車教室をやっている中で、やはり親は子どもの真似をするので、いくら教室レベルを上げても、親がきちんと交通規則を守らなければ、子どもになかなか定着しないのが現状。だから、目標4-施策⑦について、そこをいかに親に交通安全の重要性を認識させ、子どもにも守らせるように教育していくのか検討という要素も入れ込んではどうか。	県も参画する滋賀プラス・サイクル推進協議会にて親子向けのパンフレットを作成するなどして啓発を行っておりますが、ご意見の内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって、参考とさせていただきます。
35	P25	施策8内に「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第13条にある「防犯対策」について記載してはどうか。(例えば、「措置③防犯対策の推進」を追記)	ご意見頂いた内容につきましては、本計画25ページ措置①に「防犯登録への加入促進」を措置②に「防犯対策の啓発」について記載致しました。
36	P25	「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の文言削除 ※この項目だけ根拠条例が記載されている。条例についてはP1で記載されているため、改めてここで明記しなくてもよいのではないか。	根拠条例をわかりやすくするため、原案のとおりと致します。
37	P25	②点検・整備方法等についての啓発 ⇒措置②点検・整備方法等についての啓発	ご指摘頂いた内容で修正致しました。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
3. 目標実現の具体的措置			
38	P27	目標4の指標を追加する。 事故に至らない課題を指標として明示する。例えば、自転車保険への加入率や自転車完全教育に関する技術向上等の取り組み。	ご意見いただきました自転車乗用中の交通事故発生件数の減少以外の目標につきましては、今後、研究・検討してまいることとし、原案のとおりと致します。
39	P27	「3. 目標を実現するための具体的な措置」のフォントを大きくして1. 2. 3. と同じ大きさにするべきである。	ご指摘頂いた内容で修正致しました。
40	P27	ビワイチプラスの各コースを走破した場合のCO2や化石燃料の削減量等の記載があると意識付けにもなるのではないかと思います。	ご意見頂いた内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。
41	P29	「具体的な内容」に、「自転車安全利用指導員」の活動内容を記載してはどうか。	自転車安全利用指導員については、「交通安全協会等」に含むと考えているため、原案のとおりと致します。

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
4. 計画推進に必要な事項			
42	P30	<p>今後電動アシスト自転車が高齢者向、スポーツ志向、及びファミリー向など大きく進歩する可能性がある。また、価格が低減される。この環境変化を見据えた調査、研究が必要である。概要には簡潔にその旨を明示し、本編では直近の状況と今後について記載し、高齢者、スポーツ者、及びファミリーの動向を注視、予測することを明示する。</p>	<p>本計画27ページの調査・研究、広報活動等に記載している「自転車の活用に関する各種データの把握に努め・・・」に含むものと考えていますので、原案のとおりと致します。</p>
5. 参考資料			
43	P33-34	<p>ビワイチ総合ビジョン、プラス・サイクル推進プランの整理表は巻末の資料として添付しないのか？</p>	<p>ご指摘頂いた内容につきましては、関連する計画との整理表を巻末資料に添付致しました。</p>
44	P35	<p>「よし笛ロード」はもともと近江八幡の自転車道だった。ビワイチサイクリングルート「よし笛ロード」とするのか</p>	<p>本計画35ページは計画に位置付ける県内サイクリングのモデルルートとして「ビワイチ」と「よし笛ロード」の2つの意味で記載しており、ご指摘頂きました表記につきましては、表題を修正致しました。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
6. 全体について			
45	全体	<p>「国が作り、県が作り、市町が作る」というよりも、本県はむしろこれまでの取組や下から(地域の取組)の積み上げの上に計画を位置付けるべき。そういう意味において、「プラス・サイクル推進協議会」で市町から出ている意見もしっかり吸い上げて反映していく必要があるのでは？</p>	<p>総論の中で、これまでの滋賀県内の流れや国の自転車活用推進計画の趣旨を踏まえ策定したということに記載し、説明図を挿入しました。また、サブタイトルに「ビワイチからひろげる自転車文化」をつけ、計画に滋賀らしさが出るように修正致しました。各市町に対しては計画に関して説明会を行い、その上で意見照会を行いました。</p>
46	全体	<p>国の作ったひな型に施策を並べたように見え、「滋賀らしさ」が見えない。これまでの自転車活用推進のストーリーをはっきりと記載していきたい。その中で、一番重要なのは「ビワイチ」。その推進には、県、事業者等多様な主体が携わっており、県内の大きな動きとなってきている。また、琵琶湖を活用したまさに「滋賀らしい」取組だといえる。</p>	<p>本計画7ページに滋賀独自のものである、プラス・サイクル推進計画、ビワイチ推進ビジョンを基に、活用推進計画を構成しているという流れがわかる図を挿入しました。また、サブタイトルに「ビワイチからひろげる自転車文化」をつけ、計画に滋賀らしさが出るように修正致しました。</p>
47	全体	<p>目標の順 目標1に変更 自転車事故の無い安全で安心な環境づくり 目標4に変更 自転車を利用しやすい環境の形成</p>	<p>本計画は国の計画と整合を取りながら進めていくものであり、県策定後、市町は国や県の計画と整合を図りながら作業を進めていくことから、原案のとおり順番は国と同じとしています。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
48	全体	<p>書かれているそれぞれの項目については、当を得た物であり、特に異論はありません。ただ、見せ方の順序として、現在、県としても力を入れており、</p> <p>県全体で盛り上がりを見せている、ビワイチを始めとするサイクルツーリズムの推進を最初に持ってきて、そこから、県民への自転車利用促進、そしてそれを支えるものとして利用環境の形成、安全で安心な環境づくり、という流れを作った方が、滋賀らしさが出て、かつ、多くの方の協力を得られやすいのではないかと思います。「施策目標」の順で言うと次のようになります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 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 3. 自転車を利用しやすい環境の形成 4. 自転車事故のない安全で安心な環境づくり <p>また、2の施策目標の説明に、「サイクルツーリズムでのリピーターを増やすには県民自身が日頃から自転車に親しんでおり、自転車フレンドリーな雰囲気を作る必要がある」ということを入れると、サイクルツーリズムと自然に繋がります。</p>	<p>本計画は国の計画と整合を取りながら進めていくものであり、県策定後、市町は国や県の計画と整合を図りながら作業を進めていくことから、原案のとおり順番は国と同じとしています。</p> <p>その上で、サブタイトルとして「ビワイチからひろげる自転車文化」の表記を加え、計画に滋賀らしさが出るようにご意見を踏まえ修正致しました。</p> <p>サイクルツーリズムでのリピーターを増やすことへの意見につきましては、本計画13ページに自転車利用者への親しみのある環境づくりについて記載しており、原案のとおりとします。</p>
49	全体	<p>「ビワイチ」という概念は、琵琶湖の周りをぐるぐる回るというのではなく、ビワイチプラス等も含めて、広く深い概念が盛り込まれている。一方で、琵琶湖を回るだけのものと誤解される恐れがあるので、県としては、知事がおっしゃっていた「三方よし」の概念など様々な意味が込められているということをしっかり押さえていただきたい。</p>	<p>ご意見頂いた内容につきましては、目次のページにサブタイトルの説明を加えると共に、計画で指している「ビワイチ」の定義について記載致しました。</p>
50	全体	<p>今後の自転車通行空間の整備や案内看板・路面標示等の整備方針について、もう少し詳細に記載するべきである。</p>	<p>ご指摘頂いた内容につきましては、本計画17ページおよび35ページのとおり修正致しました。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
51	全体	<p>目標が4件、施策が8件あり、各々に措置が多数設定されていることが分かれにくい。目次にもこの階層構造を明示してはどうか。 すべての人が毎回前頁を読まなくても参照できるようにすることが望ましい。</p>	<p>ご指摘頂いた内容で目次を修正致しました。</p>
52	全体	<p>ビワイチ(びわ湖周辺一周)だけが、クローズアップされて、自転車活用するなら、もっと他の道も整備して欲しい！ 国道307、県道など、自転車が走っているが非常に危ない場所が多々ある。 路側帯を少しでも広げてほしい。 自転車道は、ブルー色で塗るなら、順次 着色してほしい。 歩道も、自転車通行可のところがわかるようになると良い。 (歩道、幅員3m未満は、自転車走行不可 と聞いた事があります) いつも 滋賀県警ヘリポートの坂は、危ない！と思いつつも、思い通過してます。 信楽へ行く坂道も。 あと、暗い！ 宜しくお願いします。</p>	<p>目次のページに計画のサブタイトルの説明として、本計画のビワイチには琵琶湖一周のみならず、内陸部を含む滋賀県内におけるあらゆるサイクリングを含むことを記載しました。 その他、ご意見いただいた自転車通行空間整備や危険個所の対応に関する内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。</p>

「自転車活用推進計画(素案)」に対して提出された
意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

番号	頁	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
53	全体	<p>自転車活用推進計画ですが、武村知事の「赤道」を思い出します。今でも所々に無残にはげて残っています。自転車活用は賛成ですがよく考えて取り組んでください。自転車に取り組むならみんなの憧れになるような競技の場が必要です。(競輪でなくオリンピック種目である自転車競技として)滋賀には自転車競技場がありません。プロロードチームもありません。国体も県外開催みたいですね。競技からサイクリング、通勤通学まで、お年寄りから子供まで、すべてを網羅してはじめて自転車が根付くのではないのでしょうか。自転車を文化として捉えることが大切です。自転車大国オランダを参考にしていかがですか。中途半端では「赤道」の二の舞になると思います。</p>	<p>目次のページに計画のサブタイトルの説明として、自転車文化の説明を加えました。その他ご意見頂きました内容につきましては、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。</p>
54	全体	<p>タクシー利用者としては、自転車が車道を走ることと起こる交通事故が気になっているので、なんらかの対策をされたい。整備されていない状況下中で、やはり怖いと感じるので、特に道の整備は特にお願いしたい。</p>	<p>自転車通行空間整備につきましては、本計画8,9ページに記載している3種類の構造や本計画16ページに自転車歩行者専用道路の整備を進めており、ご意見頂きました内容につきましても、計画策定後、施策推進にあたって、参考と致します。</p>

滋賀県自転車活用推進計画(案)について

概要

～ビワイチからひろげる自転車文化～

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」、「ビワイチ推進総合ビジョン」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草津市、守山市の2市
- 【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%が自動車に占められている。
- 【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】ビワイチ体験者数は平成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

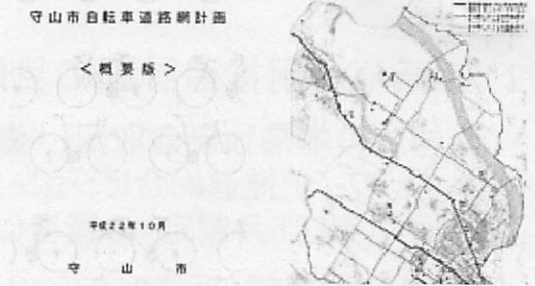
- 【現状】自転車に関係する交通事故は10年で約4割減少しているが、死者数は大きな変動なし
- 【課題】自転車の安全利用に関するルールの周知、安全教育等の推進が課題

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 ⇒ 10市町

(※県条例：第18条関連)

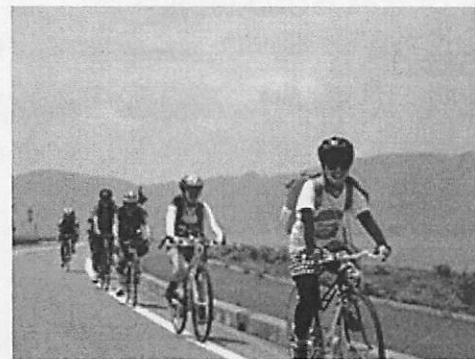
目標2：自転車活用の推進による「健康しが」の実現と環境保全意識の醸成

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

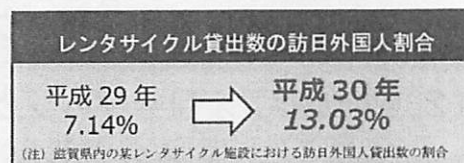
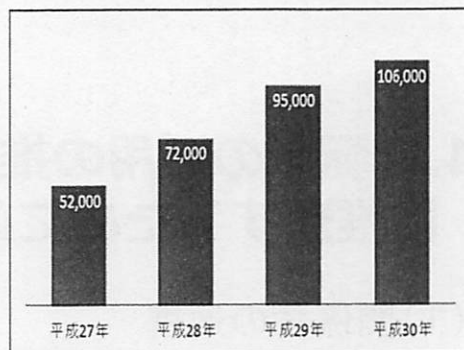
- 走行レベルに応じたルート設定と整備
- インバウンド対応したルート案内整備
- 適切な維持管理 等

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後の取組 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



図表3 ビワイチ体験者数の推移

(※県条例：第19条関連)

【目標達成のための指標】

- ビワイチ体験者数 2018年：10.6万人 ⇒ 16.5万人（2020年）
2022年：20万人 ※2020年以降の体験者数推計方法は今後検討
- ビワイチ自転車通行空間整備（県管理道路：141km）
2018年度：81km ⇒ 141km

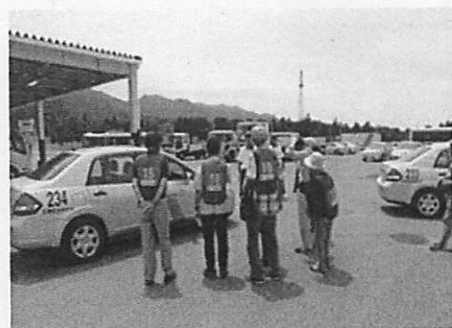
目標4：自転車事故のない安全で安心な環境づくり

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、防犯登録への加入、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)P27～29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

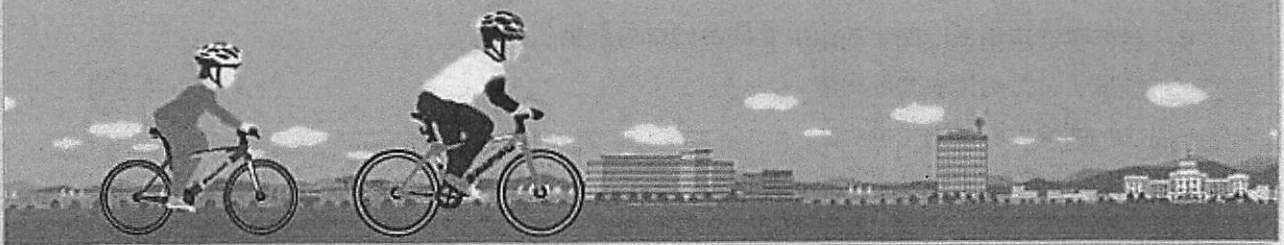
必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

滋賀県自転車活用推進計画（案）

～ビワイチからひろげる自転車文化～

令和元年12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
目標1：自転車を利用しやすい環境の形成	8
施策1. 自転車を利用しやすい環境の向上	8
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	13
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	13
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	14
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	16
施策4. サイクルルートにおける自転車通行空間の整備促進	16
施策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	19
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	20
目標4：自転車事故のない安全で安心な環境づくり	23
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	23
施策8. 自転車損害賠償保険、点検整備の促進	25
3. 目標を実現するための具体的な措置	27
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	30
(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)	・・・ 31
1. <u>プラス・サイクル推進プランと関連計画との位置付け (詳細)</u>	・・・ 32
2. <u>モデルルートの詳細</u>	・・・ 34
(1) モデルルート (ビワイチ・よし笛ロード)	
(2) ビワイチ・プラスコース	

～ビワイチからひろげる自転車文化～ について

「ビワイチ」¹の呼称が使用される前から県内では、小中高校生の冒険代わりや、一部の中学校の体験学習として、琵琶湖一周サイクリングが行われてきました。

滋賀県の自転車文化の一つともいえる、県民が昔から行ってきた琵琶湖一周サイクリングを原点とすること。自転車に対して「新しい価値と公共性を付与していく」²ことを通じて、自転車文化をより深めていくこと。そして、日常においても観光においても自転車が移動等の選択肢の一つとなること。サブタイトルにはこれら3つの意味を込めました。

¹本計画では湖岸域の琵琶湖一周サイクリングのみならず、内陸部も広く含めた滋賀県内における、あらゆるサイクリングを含むものとします

²+cycle (プラスサイクル) 推進プランのp7112-15「これまで個人の私的な移動手段としての役割に限定されていた自転車に対して、単なる公共交通との連携だけでなく、その役割を見直し、新しい価値と公共性を付与していくことで、自転車を地域における交通体系に位置づけていく」(「+cycle (プラスサイクル)」という考え方) より抜粋

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。

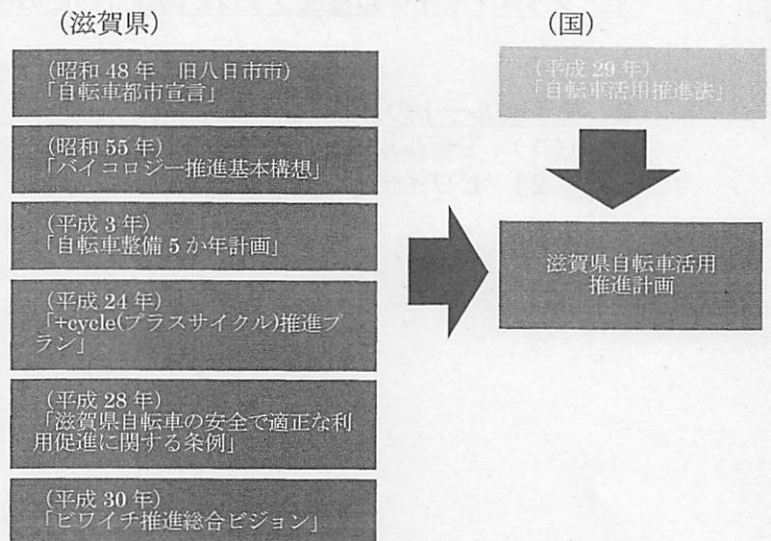
本県においては、昭和48年(1973年)に全国に先駆けて旧八日市市(現東近江市)で「自転車都市宣言」がなされ、商店街や駅周辺の駐輪場対策、無料貸出自転車の配置、安全教育、利用促進のPRなど、二酸化炭素を排出しない環境にやさしい交通手段である自転車の活用促進に向けて、先駆的な取り組みが進められてきました。

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4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」

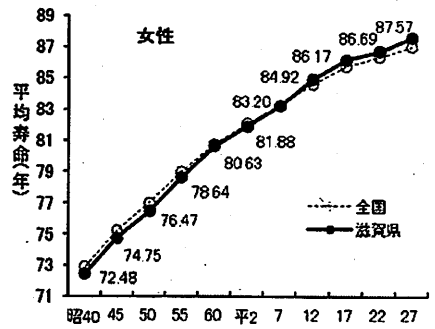
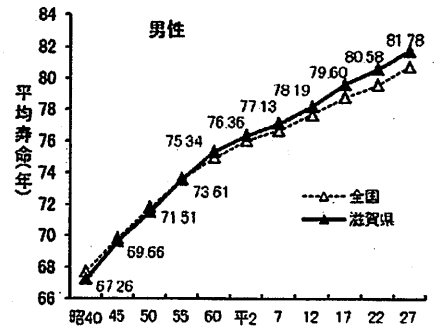
さらなる自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要ですが、歩行者と自転車が分離された自転車走行空間の整備は限定的です。その整備延長は平成 30 年度（2018 年度）末時点で約 16km に留まっており、自転車ネットワーク計画を策定しているのは、草津市と守山市の 2 市のみという状況です。県内市町の自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定を支援することで、安全で快適に自転車を利用できる環境の形成を計画的・継続的に創出するとともに、公共交通との連携強化やトラブル時の緊急体制などにも取り組む必要があります。

② 健康増進・環境保全

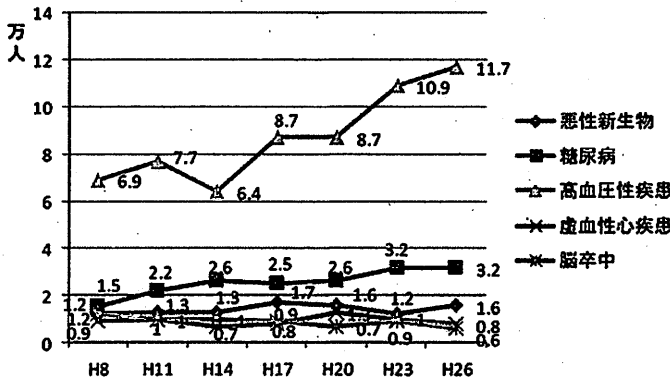
健康寿命の延伸は、生涯にわたる健康の保持増進や疾病予防、社会環境の改善、希望や生きがい等の創出により実現されるものです。

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。

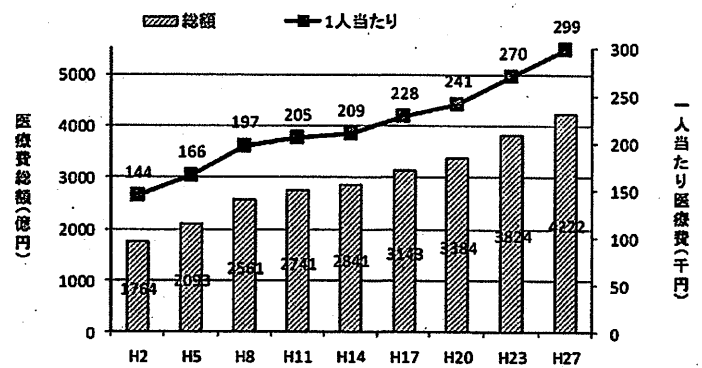
そうした状況の中で、自転車は、適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時に歩ける身体づくりに資するものとして、「人の健康」づくりに寄与することで健康を維持でき、医療費の削減も期待されます。



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」

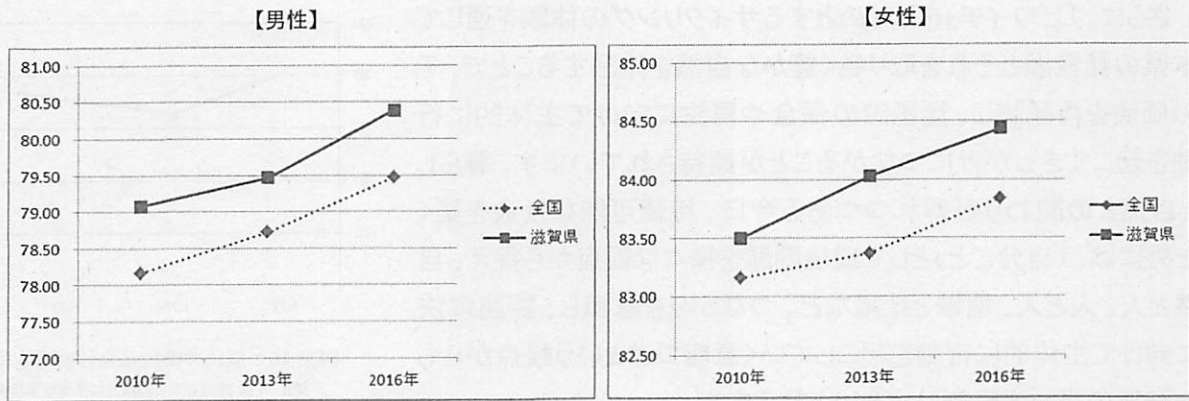


図表5：医療費の年次推移
出典：厚生労働省「国民医療費」都道府県別医療費

		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

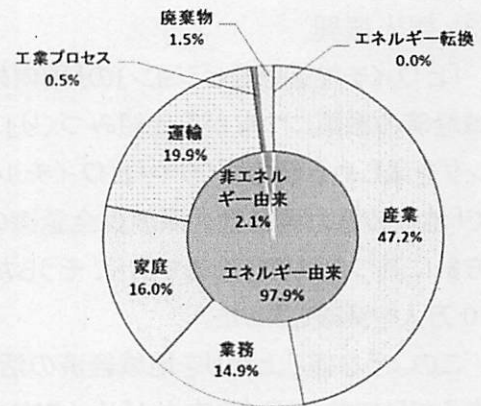
図表6：平均寿命と健康寿命
出典：厚生労働省・厚生労働科学研究

【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、自転車は利用に際して、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)

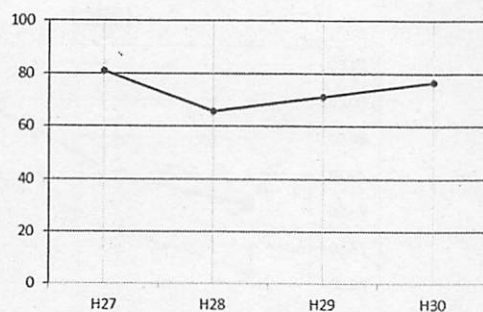
部門	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2016年構成比	過去値との比較			
								1990年度比	2013年度比	2015年度比	
エネルギー転換 (ガス事業)	1	1	1	1	1	1	0.0%	-	▲7.1%	0.6%	
産業	農林業	26	30	22	11	11	72	1.2%	▲62.2%	227.4%*	578.6%*
	水産業	7	8	2	1	1	2	0.0%	▲90.9%	15.7%*	177.9%*
	鉱業	21	23	20	20	19	19	0.3%	44.3%	▲5.1%	1.2%
	建設業	81	99	129	110	124	93	1.6%	▲55.6%	▲28.2%	▲25.3%
	製造業	5,351	5,832	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%	▲1.4%	
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	16	16	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：滋賀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」として環境問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。

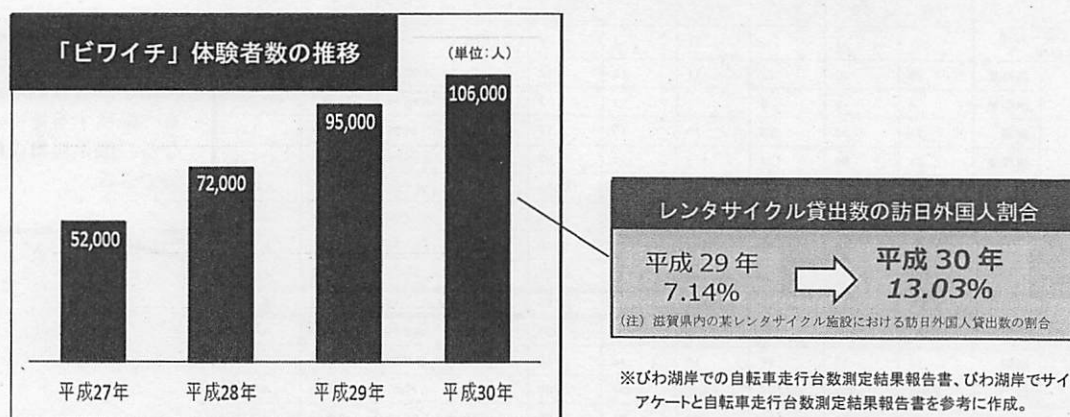


図表 10：県民の環境保全行動実施率 (%)
補足：平成 29 年度までの調査は県政世論調査、平成 30 年度の調査は県政モニターアンケート

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

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や車道においては自動車との空間シェアが問題となり始め、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表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

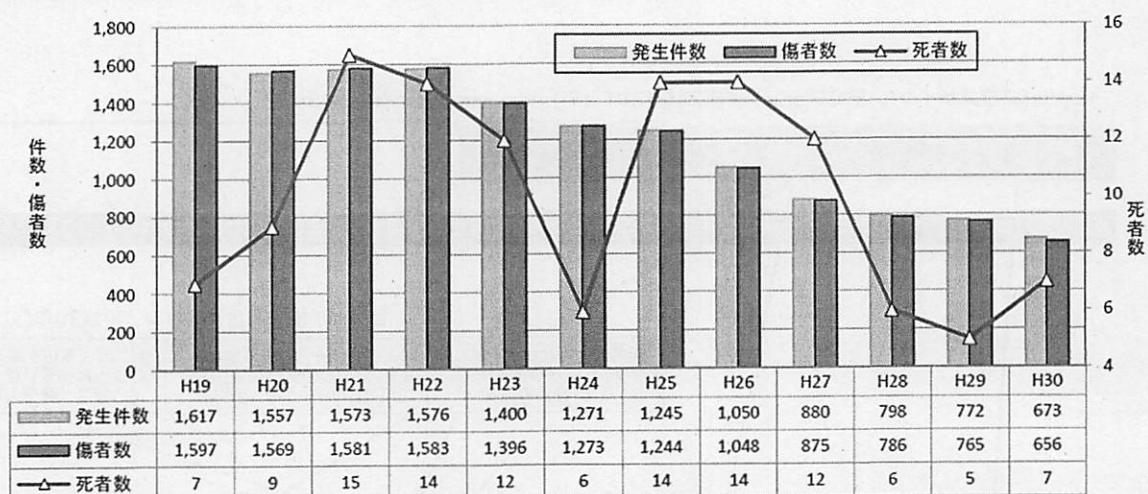
要があり、引き続き、誰もが安全・安心に周遊できる環境整備の推進をしていくことが重要です。

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。

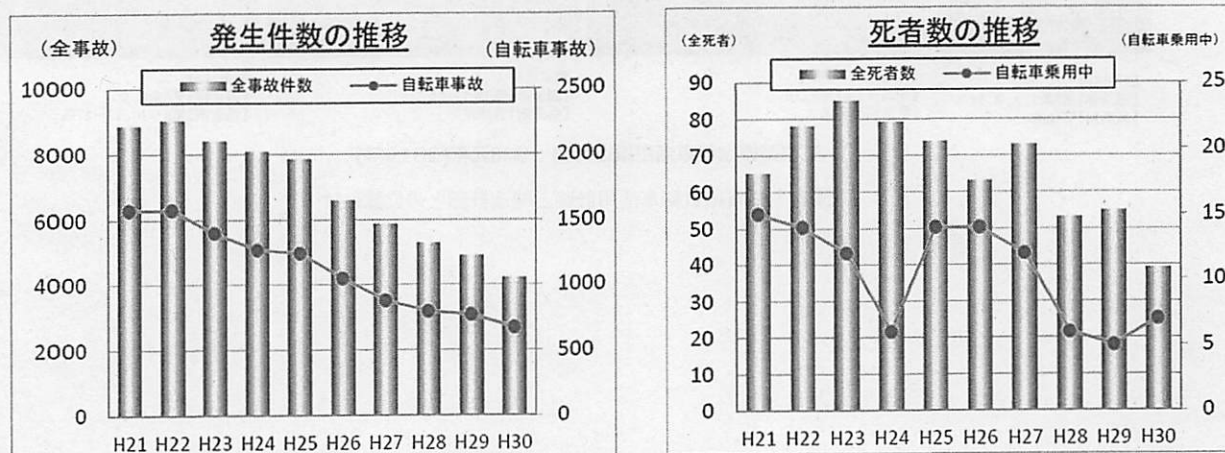
④ 安全・安心

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



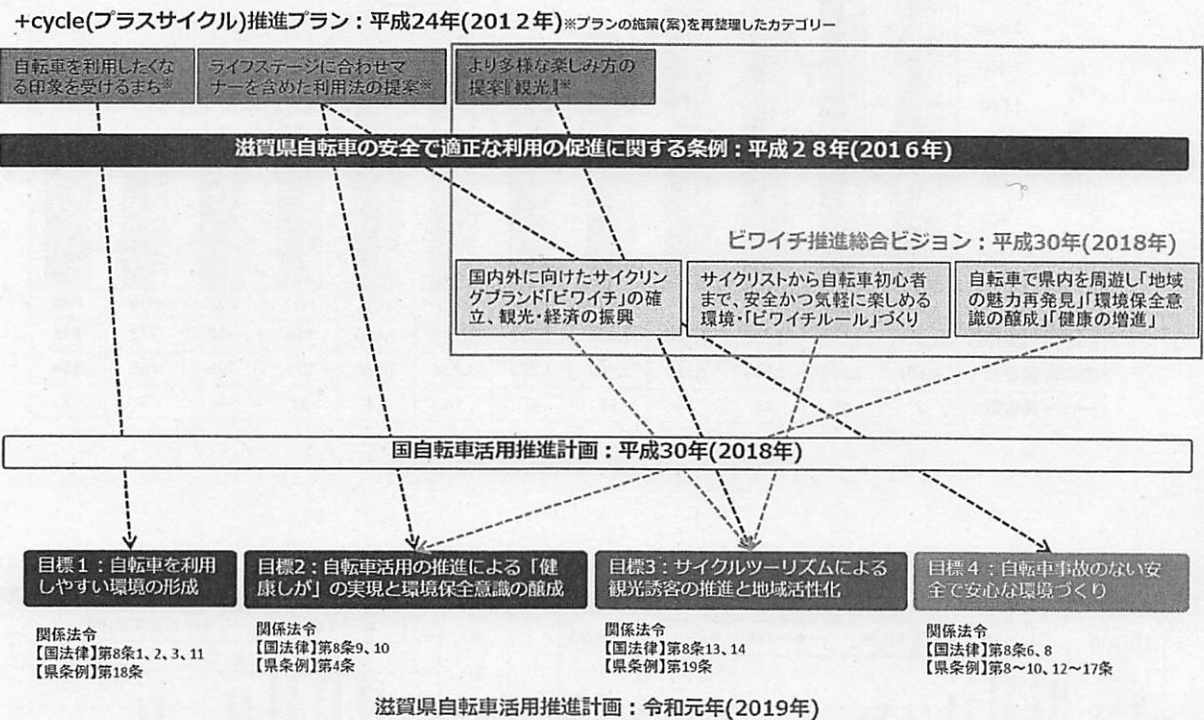
図表 13：本県の自転車事故発生状況の推移

資料：滋賀県警察本部

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

法および条例の基本理念を踏まえつつ、本県の自転車利用における現状と課題に対応するため、以下の4つの目標を設定するとともに、これらの目標達成のために具体的に実施すべき施策について以下のとおり定めます。

- 【目標1】 自転車を利用しやすい環境の形成
- 【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
- 【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
- 【目標4】 自転車事故のない安全で安心な環境づくり



図表：滋賀県自転車活用計画と関連計画との位置付け

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

措置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

自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順等を記載した「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町へ周知するため、市町会議などを開催し、市町における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援します。

守山市自転車道路網計画

平成22年10月

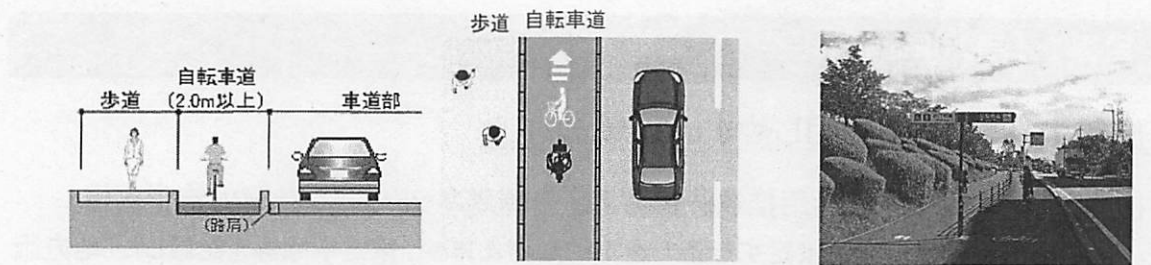
守山市



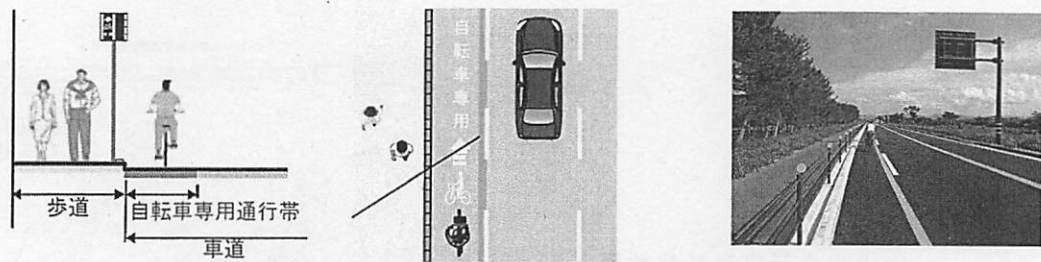
図表 1-1：自転車ネットワーク計画の例（守山市）

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 1-2：自転車道の整備事例（草津市）



図表 1-3：自転車専用通行帯の整備事例（守山市）



図表 1-4：自転車と自動車混在道路の整備事例（彦根市）

措置③違法駐車の積極的な取締りの実施

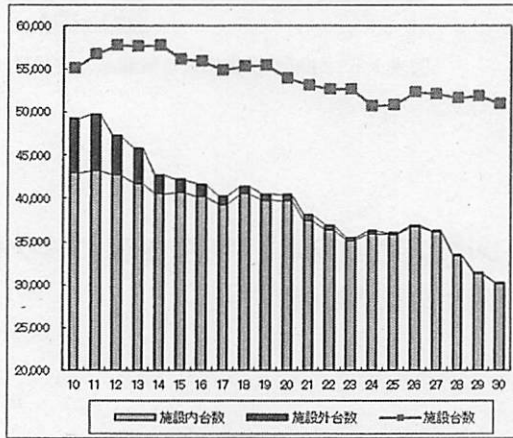
放置駐車違反に関する110番通報、歩道や路側帯など歩行者や自転車の安全空間を阻害する悪質性、危険性、迷惑性が高く交通事故の要因となっている違反車両に対して、取締りを積極的に推進します。

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。

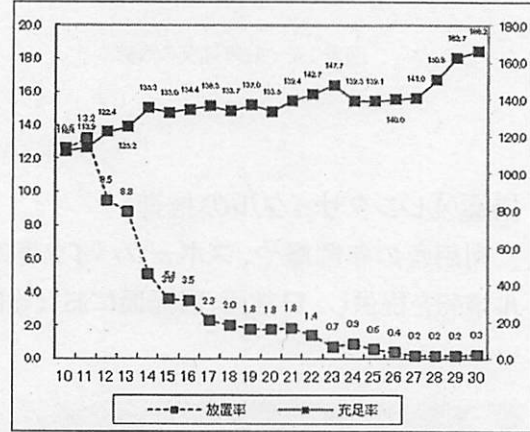
地域で不足する駐車場の整備を促進するため、「駐車監視員による確認標章取付け状況」（大津・草津警察署のみ）を県警察ホームページに掲載し、駐車場事業者等に対して駐車場整備を支援しています。

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 1-9：施設台数等調査結果



図表 1-10：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。



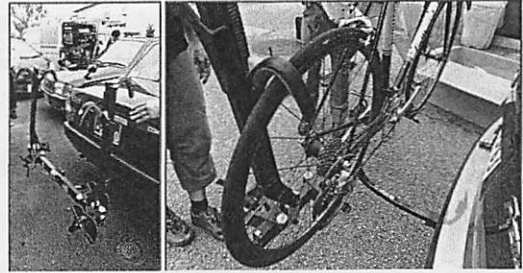
図表 1-11：オーミマリン マキノ港～彦根港間



図表 1-12：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

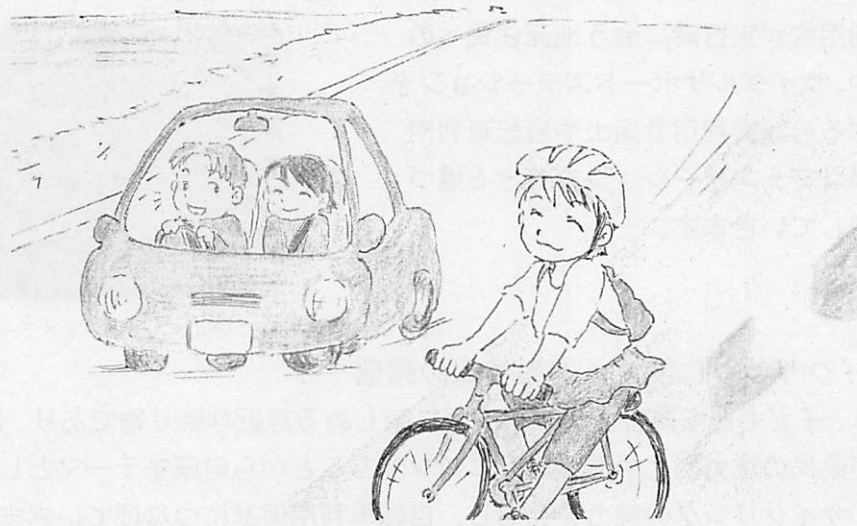
タクシー事業者と連携し、自転車のトラブルや体調不良等のトラブル発生時に、タクシーを利用して最寄りの自転車店や鉄道駅まで自転車を積載して移動できる体制を構築し、安心して自転車を利用できるサイクリング環境を整備します。



図表 1-13 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:10 市町



図表 1-14 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こと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

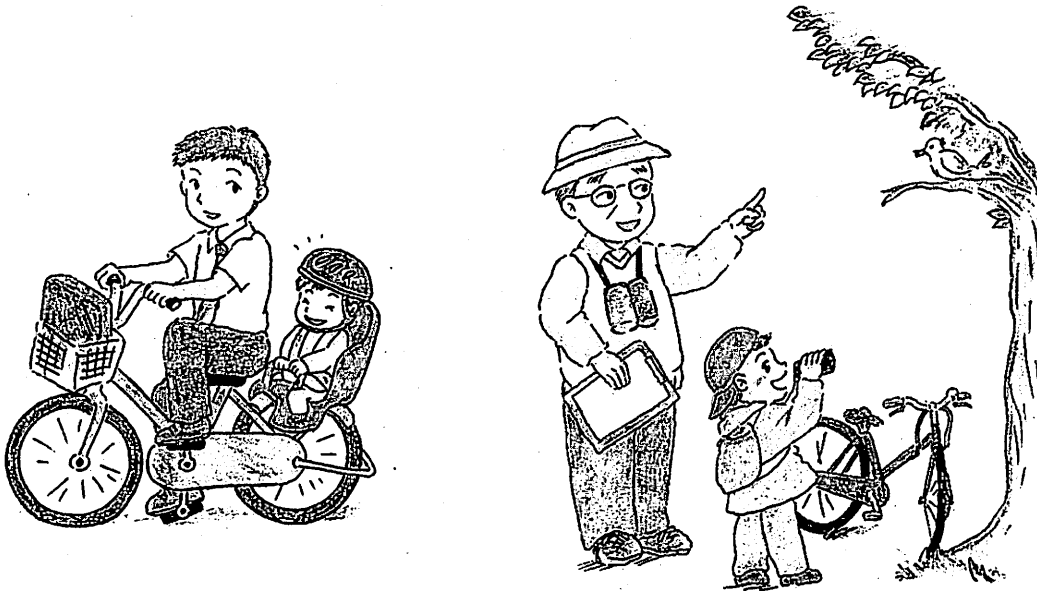
2017年度 男性：79.47歳
女性：84.03歳



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



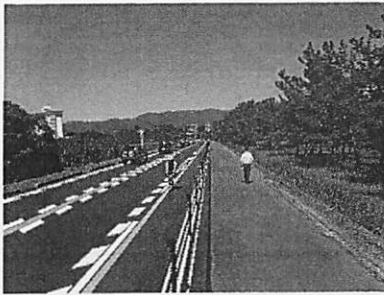
図表2-8：目標のイメージ図

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）

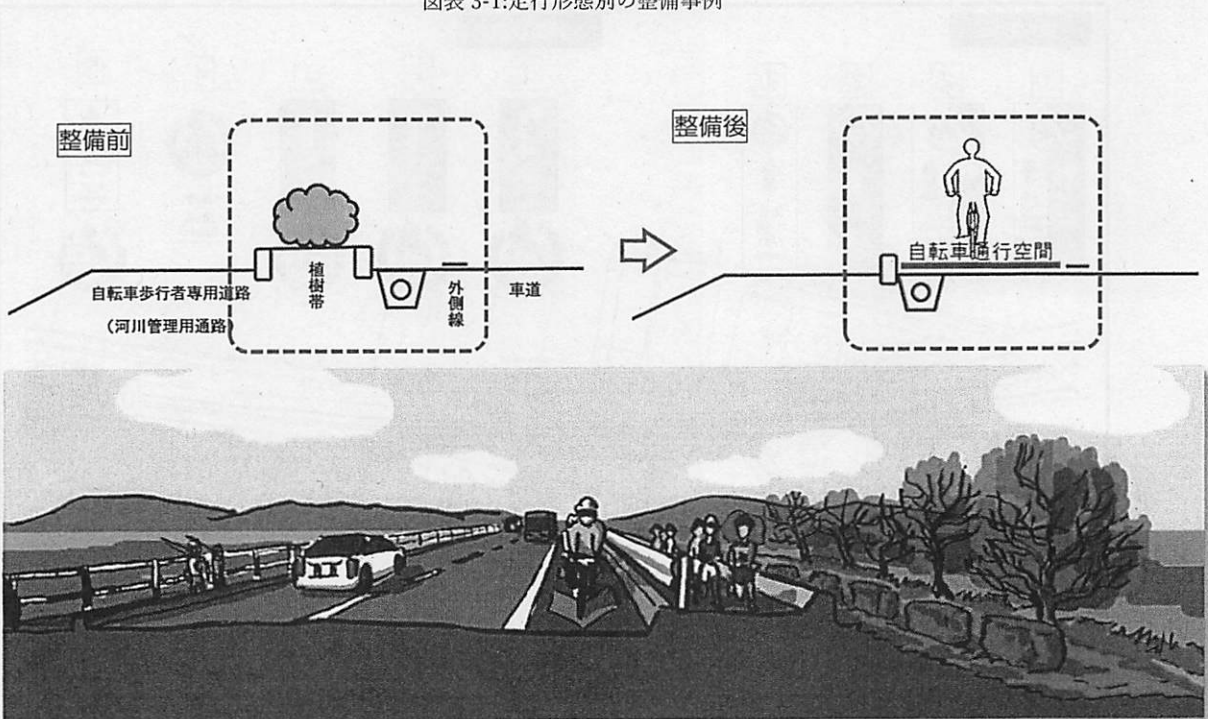


自転車歩行者専用道路（中/初級者）



公園内通路（中/初級者）

図表 3-1: 走行形態別の整備事例



図表 3-2: 自転車通行空間の整備イメージ（道路空間の再配分による自転車レーン整備）

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 3-5: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)

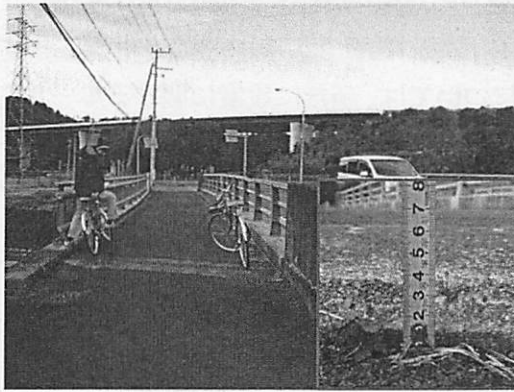
措置④自転車通行空間の適切な維持管理の推進

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:通常の修繕等に対応できるもの』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	歩道部で急に側溝(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 3-6:歩道等パトロール日誌



図表 3-7：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 3-8：アプリを活用した周辺施設情報の発信



図表 3-9：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 3-10：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

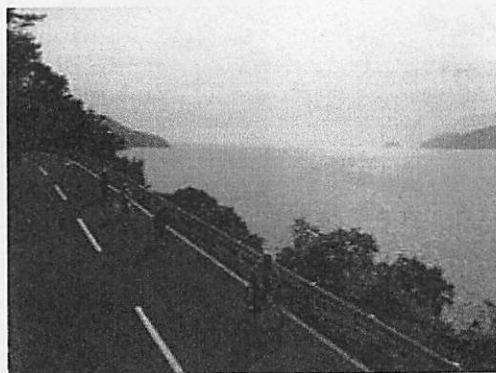
いわゆるサイクリストだけではなく、女性や親子連れが観光や気軽なレジャーの一環として、サイクリングを楽しめるよう、豊かな自然環境や歴史、文化財も活用しながら、立ち寄りスポットの発掘や磨き上げによる魅力向上、情報の発信等に努めます。



図表 3-11：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後の取組

令和元年 11 月に国が創設した日本を代表するサイクリングルート「ナショナルサイクルルート制度」の第 1 次選定ルートに「ビワイチ」が指定されました。この指定によるブランドイメージの高まりを活かし、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：3-12：ビワイチルート（長浜市）



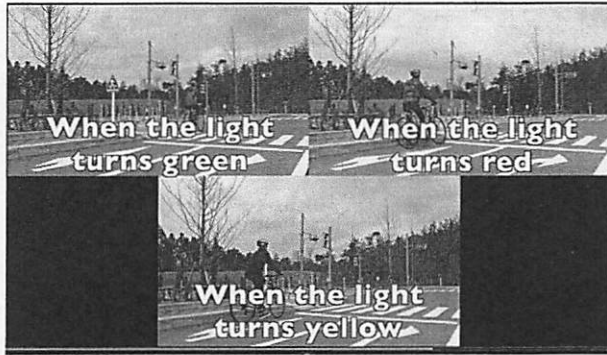
図表 3-13：よし笛ロード（近江八幡市）

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 3-14：外国人向けの啓発動画



図表 3-15：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通じて楽しめる環境づくりを推進します。

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 3-17：アプリ「びわイチサイクリングナビ」

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

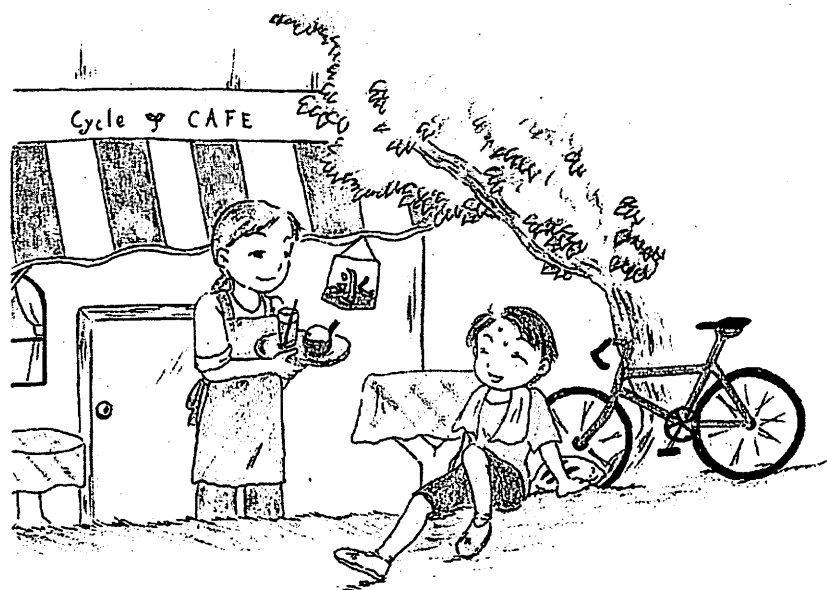
2018年：106,000人 ⇒ 2020年：165,000人
(2022年：200,000人)

※2020年以降の体験者数推計方法は今後検討

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：141km）

2018年度：81km ⇒ 2022年：141km

※2022年：141kmは見直しルート含む



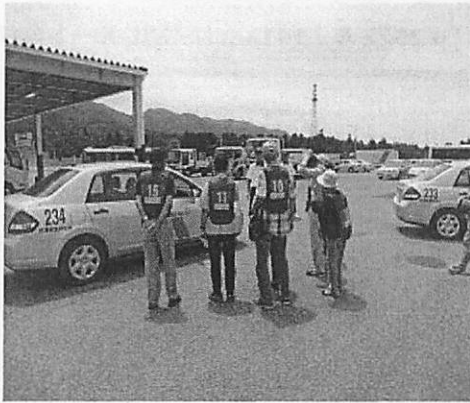
図表 3-18：目標のイメージ図

目標4：自転車事故のない安全で安心な環境づくり

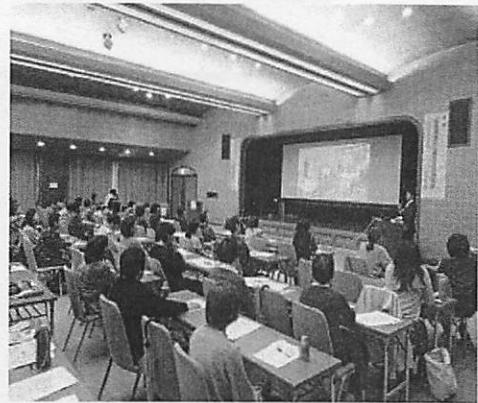
施策7. ライフステージに合わせた自転車のルール・マナー啓発の推進

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

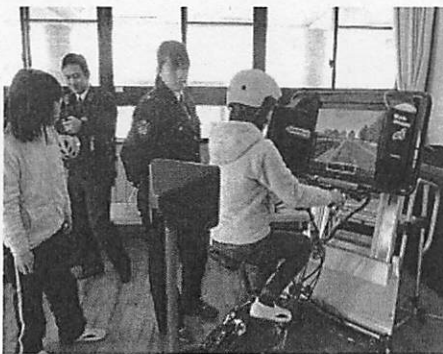


図表 4-2：女性団体指導者研修会

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。

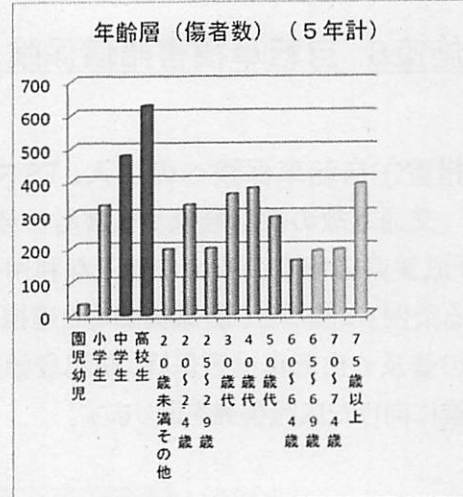
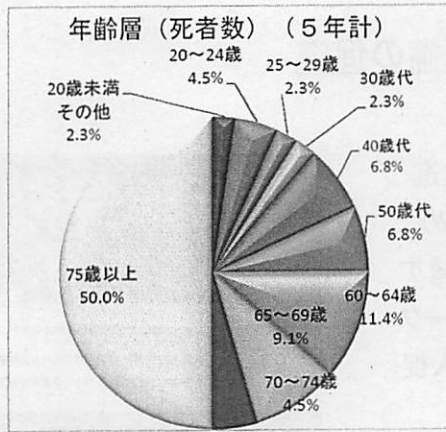
このことから、未就学児から高齢者まで、ライフステージに合わせた自転車のルール・マナー啓発が必要であり、自転車を利用する幅広い世代に対して、自転車の通行ルール等の周知を図ります。



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：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

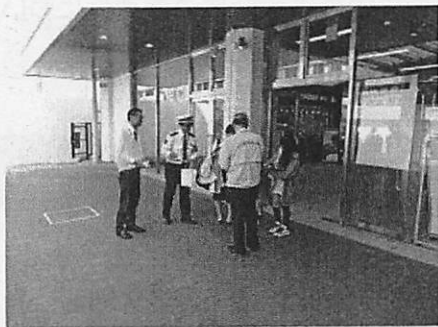


図表 4-5：本県の自転車事故発生状況の推移
資料：滋賀県警察本部（一部加工）

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 4-6：駅前での街頭啓発



図表 4-7：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保険、防犯登録等への加入促進に向けた広報啓発を図ります。



図表：4-8：TS マーク

図表 4-9：自転車損害賠償保険周知チラシ

措置②点検・整備方法等についての啓発

「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、防犯対策や安全に自転車を利用し、自転車事故を未然に防ぐための日常の点検整備の重要性について啓発リーフレットの作成やホームページでの呼びかけなど周知に努めます。

自転車に乗る前に...

人の身を守るためにも、自分の身を守るためにも、自転車の安全点検はとても大切です。自転車に乗る前に、必ず次の項目をチェックしましょう。

ハンドル	前輪と直角に固定されていますか？
サドル	適度な高さに調整されていますか？
ブレーキ	制動・復帰ともよく効きますか？
ライト	点灯しますか？明るいですか？
タイヤ	空や穴はありませんか？溝と空気は十分ですか？
反射器材	付いていますか？後方からよく見えませんか？
ベル	よく鳴りますか？
全体	車体の破損や、チェーンのたるみ、ペダルの歪みがないですか？

自転車乗用中はヘルメットをかぶりましょう!

死亡事故の際、**負傷部位は頭部が多くなっています!**

特に、幼児・児童・生徒・高齢者については、条例でヘルメットの着用について定めています。

図表 4-10：自転車乗車前チェックシート

滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例とは

滋賀県は平成25年10月1日、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を制定し、自転車の安全な走行の確保、被害の軽減を図ることに努めています。

条例の主な内容

関係者の責務・役割 (第1章)

- 1. 自転車の安全で適正な利用の確保、被害の軽減を図ることに努めること。
- 2. 関係者の責務・役割を定めること。

関係者の連携・協働

自転車の安全で適正な利用の確保 (第2章)

- 1. 学校教育における自転車交通安全教育
- 2. 家庭・地域における自転車交通安全教育
- 3. 事業者による自転車交通安全教育

自転車の安全で適正な利用に関する取組 (第3章)

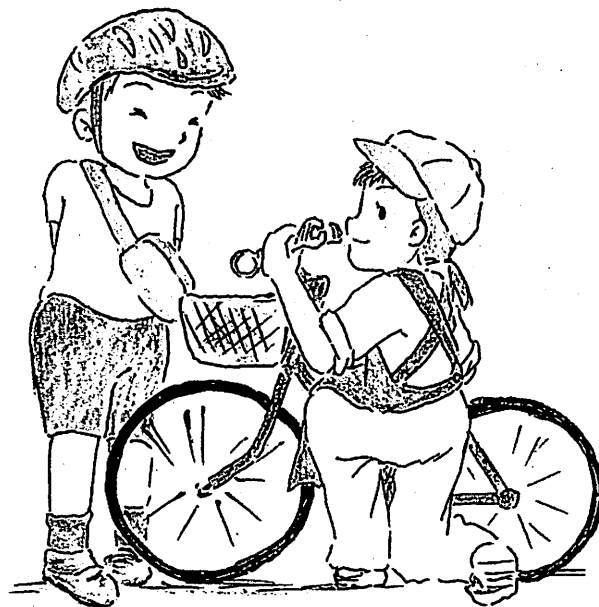
- 1. 自転車交通安全教育の推進
- 2. 自転車の点検整備の促進
- 3. 自転車の防犯登録の促進
- 4. 自転車の安全で適正な利用の確保

滋賀県土木交通総合センター

図表 4-11：条例啓発リーフレット

指標1：自転車乗用中の交通事故発生件数

2018年：673件（実績値） ⇒ 2022年：440件（目標値）



図表 4-12：目標のイメージ図

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:10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 違法駐車等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ピ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) サイクリングによる健康の増進・環境学習・地域に魅力発見の推進	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	日常利用、自転車通勤事例など自転車情報をwebサイト等により発信する。 目的地となるスポット、休憩場所等を地域住民とともに掘り起こし、webサイト等でその情報を発信する。 参加者ニーズに応じて気軽に参加できるイベントを開催する。
			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「ピワイチルール」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、「ピワイチ」や「ピワイチ・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DEM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	●「ピワイチ」ルートの自転車走行空間の整備 県管理道路:141km 2018年度: 81km 2022年度:141km ●ピワイチ体験者数 2018年度:10.6万人 2020年度:16.5万人 (2022年度:20.0万人)	(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	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。	
				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。	
				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	ルート全区間におけるわかりやすい案内のため、青破線による路面表示と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。
					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。
			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	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。	
				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。	
				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。	
				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。	
		④ 自転車走行空間の適切な維持管理の推進	自転車によるノ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。		
		(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	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。
					サイクリングを組み込んだ旅行商品の開発販売をする。
					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。
					② 誰でも気軽に楽しめる受入体制、サービスの充実
				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	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。
					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。
					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。
					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。
				④ ナショナルサイクルルート指定後の取組	自転車県内周遊する「ピワイチ・プラス」コースの開発し、発信する。
					「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。
「ピワイチ」ロゴマークを活用したサイクリスト向けの「滋賀ならではの」商品の開発と販売を促進する。					
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。					
(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	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。		
			(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。		
			② 安全・安心な走行を支援する案内情報の提供	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「ピワイチルール」の策定とその啓発を行う。		
		③ 多様な交通モードとの組み合わせを推進(再掲)	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		
			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。		
			④ トラブル時のレスキュー体制づくり(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。	
			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	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実施する。
				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、ピ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。
		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。		
		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「ピワイチルール」の策定とその啓発を行う。	
		⑤ 安全・安心な走行を支援する案内情報の提供(再掲)	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	
			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。	
		(8) 自転車損害賠償保険、点検整備の促進	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、自転車損害賠償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が多い、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り組むものとします。

(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。

卷 末 資 料

県自転車活用推進計画（案）

①自転車を利用しやすい環境の形成

1. 自転車を利用しやすい環境の向上

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

2. サイクリングによる健康の増進・環境学習・地域の魅力推進

3. ライフステージに合わせた自転車利用方法の推進

④自転車事故のない安全で安心な環境づくり

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

8. 自転車損害賠償保険、点検整備の推進

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

4. サイクリングルートにおける自転車通行空間の整備推進

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

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

プラス・サイクル推進プラン

環境整備

ルール・マナー・安全

情報発信 ※整理上のキーワード

自転車走行空間の確保に向けた検討	バスが無いところには公共交通としてレンタサイクルを推進	サイクリングルート間の結節
サイクリングルートのサイン(路面含む)表記の県内共通化に向けた検討	歩道に於ける自転車双方向走行抑制に向けた検討	サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルージングの活性化
レンタサイクル・自転車リースの推進	自転車の歩道走行の抑制に向けた検討	
駐輪場の確保・放置自転車対策		

※自転車を利用したくなる印象を受けるまち

県内の自転車情報を集約したホームページによる情報発信	自転車通勤の推進	
利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプの提案	各種団体・企業・市町・学校の優れた取り組みへの認定	
ライフステージ・利用シーンに応じた自転車の楽しみ方・快適な乗り方と共にルール・マナー啓発	通勤層向け、買物層向けのイベント	サイクルステーションの設置
	自転車の車道左側通行の徹底	
	自転車保険・TSマークの推進	
	安全に乗るための点検・整備の基準、点検・整備後のフォロー	自動車ドライバーを対象とした自転車のルール・マナー啓発

※ライフステージに合わせたルール・マナーを含めた楽しみ方・利用法の提案

観光施策の中に自転車を積極的に取り入れる	観光客向けルール・マナー案内	自転車で滋賀に来てチェックポイントをめぐる常設イベント
観光客向け駐輪具・スペース	びわ湖一周体験「風の子」	サイクリングルートの周知
自転車利用時の荷物の移送 自転車本体の移送		サイクルステーションの設置

※より多様な楽しみ方の提案（観光）

国自転車活用推進計画

県自転車活用推進計画(案)

ピワイチ推進ビジョン

プラス・サイクル推進プラン

①自転車を利用しやすい環境の形成

①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車を利用しやすい環境の向上

※自転車を利用したくなる印象を受けるまち

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

②サイクリススポーツの振興塔による活力ある健康長寿社会の実現

2. サイクリングによる健康の増進・環境学習・地域の魅力推進

③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

3. ライフステージに合わせた自転車利用方法の推進

※ライフステージに合わせたルール・マナーを含めた楽しみ方・利用法の提案

④自転車事故のない安全で安心な環境づくり

④自転車事故のない安全で安心な社会の実現

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

8. 自転車損害賠償保険、点検整備の推進

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

③サイクルツーリズムの推進による環境立国の実現

4. サイクリングルートにおける自転車通行空間の整備推進

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

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

②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「ピワイチルール」の意識づけ

※より多様な楽しみ方の提案(観光)

参考：プラス・サイクルプランの3つの柱
環境整備：自転車をもっと利用するために
情報発信：自転車をもっと楽しむために
ルール・マナー・安全：自転車をもっと安全に乗るために

※は整理上のキーワード

県内サイクリング・モデルルート

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 (R1.10月末現在)

○青矢羽根、青破線の整備

青矢羽根は100mピッチで整備
青破線は走行形態別に異なる破線で整備



路面標示整備例 (彦根市)

○自転車歩行者専用道路の整備

令和元年5月、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実施【専用道路指定延長】

- ・計画延長 : 100km
- ・うち指定済延長 : 81km



自転車歩行者専用道路整備例 (守山市)

○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自転車通行空間(自転車専用通行帯)の整備【路肩拡幅による通行区間の整備】

- ・計画延長 : 30km
- ・うち整備済延長 : 4km



自転車専用通行帯整備例 (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やトンネル等幅員狭小区間等ついて、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
- ・生活道路等では安全対策のため、速度の速い自転車(上級者)は別ルートを設定



代替ルートの整備 (長浜市)



○ピワイチサイクルルート

全長193km (196km)

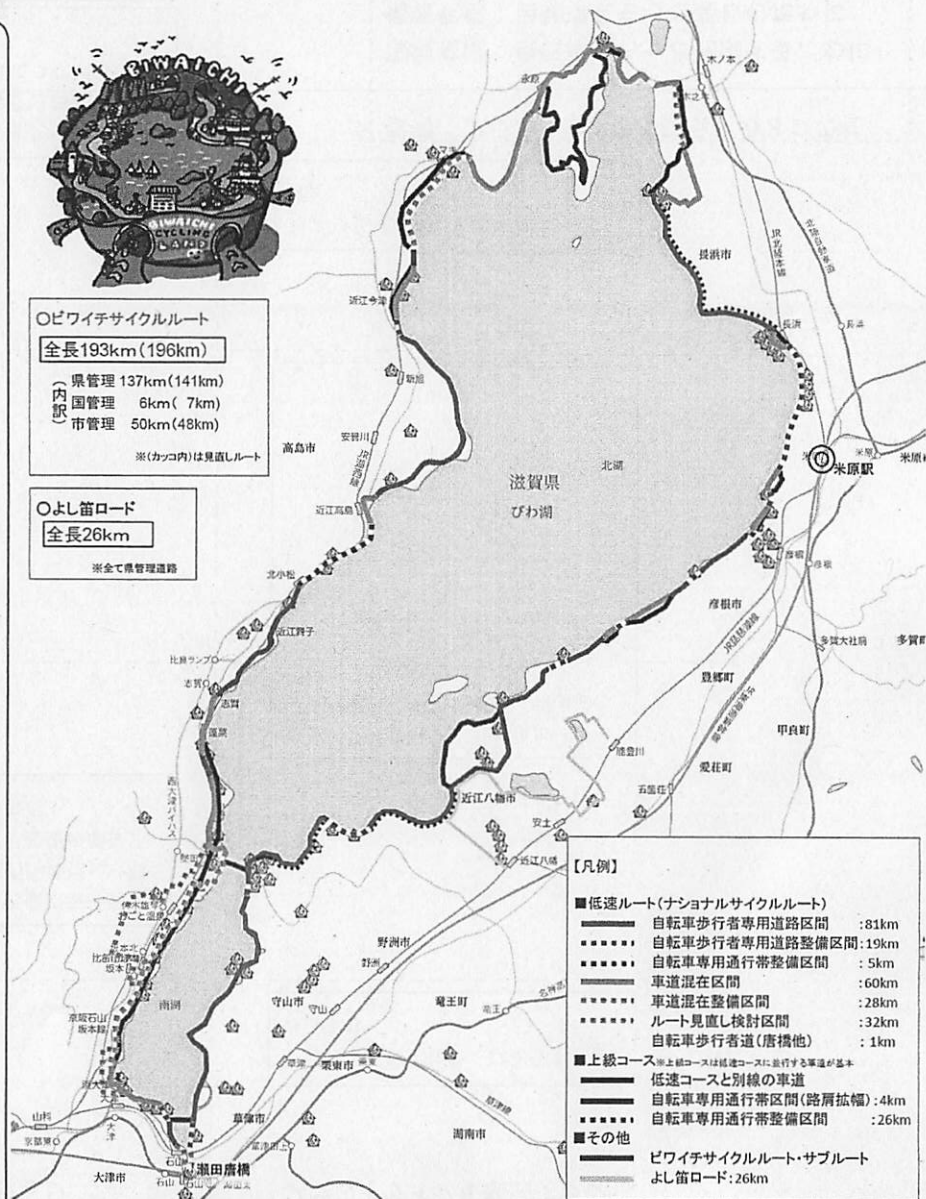
県管理 137km (141km)
国管理 6km (7km)
市管理 50km (48km)

※(カッコ内)は見直しルート

○よし笛ロード

全長26km

※全て県管理道路



【凡例】

- 低速ルート(ナショナルサイクルルート)
 - 自転車歩行者専用道路区間 : 81km
 - 自転車歩行者専用道路整備区間 : 19km
 - 自転車専用通行帯整備区間 : 5km
 - 車道混在区間 : 60km
 - 車道混在整備区間 : 28km
 - ルート見直し検討区間 : 32km
 - 自転車歩行者道(唐橋他) : 1km
- 上級コース ※上級コースは低速コースに走行する車道が基本
 - 低速コースと別線の車道 : 4km
 - 自転車専用通行帯区間(路肩拡幅) : 4km
 - 自転車専用通行帯整備区間 : 26km
- その他
 - ピワイチサイクルルート・サブルート
 - よし笛ロード : 26km

県内サイクリング・モラルロード (ビワイチ・プラスコース)

- 大回り南湖一周コース 65.4km
- 草津から信楽コース 70.3km
- 野洲川と東海道コース 123.8km
- 西の湖コース 36.1km
- 宇曾川コース 19.0km
- 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 59.5km
- 恋するせんろみちコース 39.7km
- 戦国史跡と余呉湖コース 46.2km
- 高島ロングライド100プラスコース 105.5km
- 北びわ湖サイクルーティングコース 56.3km
- オプションコース
- サイクリートレイン・船利用

