

## 「第2次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・情報の募集結果について

令和4年11月25日(金)から12月26日(月)までの1か月間、滋賀県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「第2次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、7者から28件の意見・情報が寄せられました。

また、同時に市町への意見照会を行い、2市町から10件の意見・情報が寄せられました。

これらの意見・情報について、内容ごとに整理し、それらに対する考え方を以下に示します。なお、取りまとめに当たり、提出された意見・情報の一部は、その趣旨を損なわない範囲で内容を要約したものとなっています。

### 2 提出された意見・情報の内訳

| 項目                                  | 県民政策<br>コメント | 市町への<br>意見照会 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| 計画全体についての意見                         | 4            | 2            |
| <本編>                                |              |              |
| 1 総論                                | -            | -            |
| (1) 自転車活用推進計画の目的と位置付け               | 3            | 2            |
| (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            | -            |
| (5) 第1次滋賀県自転車活用推進計画の振り返り            | 4            | -            |
| (6) 第1次滋賀県自転車活用推進計画における目標の達成状況と評価   | -            | -            |
| 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         | -            | -            |
| (1) 基本方針                            | -            | -            |
| ① 本計画の目指すべき姿                        | 1            | 1            |
| ② 第2次滋賀県自転車活用推進計画の目標                | -            | -            |
| ③ 計画における見直しのポイント(主な社会情勢の変化)         | -            | -            |
| (2) 施策の課題(見直すべき点)、実施すべき施策           | 12           | 5            |
| (3) 計画のフォローアップと見直し方法                | 1            | -            |
| 3 自転車活用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                       | -            | -            |
| (2) 調査・研究、広報活動等                     | -            | -            |
| (3) 財政上の措置等                         | -            | -            |
| <巻末資料>                              |              |              |
| 自転車活用推進計画(第2次) 施策一覧表                | -            | -            |
| ビワイチルート整備状況図【低速コース(ナショナルサイクルルート)】   | -            | -            |
| ビワイチルート整備状況図【上級コース】                 | 1            | -            |
| ビワイチ・プラスルート                         | -            | -            |
| 概要版                                 | 1            |              |
| 計                                   | 28           | 10           |

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

| 番号<br>(市町) | ページ              | 行   | 意見・情報等（概要）   | 意見・情報等に対する県の考え方  |
|------------|------------------|-----|--|--|
| 1          | 計画<br>全体<br>(表紙) |     | 「～ビワイチから広げる自転車文化～」のサブタイトルに関しては違和感を覚えます。ビワイチを全面に出し、そこを入口として拡大していくとの印象を受けるもので、その取組に参画が難しい琵琶湖に面していない自治体や、琵琶湖にとって大切な森林の文化を育んでいる人々の中にも、これまでから自転車文化を育んできた歴史があることをお含みいただきたいと考えます。   | ビワイチとは、ビワイチ推進条例において「琵琶湖を一周することまたは琵琶湖その他県内の観光地、景勝地等を周遊することのうち、自転車を利用して行うもの」と定義しており、ご指摘いただいた内陸部を周遊することについても、概念の一部と考えています。                                    |
| 2          | 計画<br>全体         |     | 総論に記載していただいておりますとおり、旧八日市市は「自転車都市宣言」をしています。<br>その後、東近江市において電動アシスト自転車を推進する「ぎんりんビズ」や森里川湖のつながりをいかし、アウトドアメーカーと連携して「SEA TO SUMMIT」開催などに取り組んでおります。<br>また、鉄道会社がサイクルトレインの取組などをされていることも注目すべきであり、このような取組を計画内の各所のちりばめられた「ビワイチ」と同様に取り扱いいただければと考えます。 | 各地域で開催されている市町独自の取組やサイクルトレインについては、自転車の活用推進のための重要なものと考えていますので、これからも、市町や民間事業者と連携して、「ビワイチ」を含む自転車活用推進施策を進めてまいります。<br>なお、サイクルトレインの取組を追記するため、素案P46 取組番号56を修正しました。 |
| 3          | 計画<br>全体         |     | 車の運転に自信がなくても暮らせる地域であってほしいです。<br>・自転車通勤を考えましたが、諦めました。理由の1つは街灯が少ないこと。こんなに真っ暗になるのでは、とても安心して自転車に乗れません。街灯を増やして欲しい。<br>・レンタサイクルが出張でも使いやすくなるといい。借りることはできても、返す時間に間に合わなかったり、レンタサイクルを使いたい駅ほどレンタサイクルがない。草津線の小さな駅にも設置して欲しい。                        | ご意見を参考に、自転車を利用しやすい環境整備に努めてまいります。   |
| 4          | 計画<br>全体         |     | 「琵琶湖」と「びわ湖」の表記を統一すべきだと思います。（例えば、本文P.1）   | ご指摘いただいた内容で修正しましたが、「びわ湖の日」などの文言は、素案のとおりとします。   |
| 5          | 計画<br>全体         |     | 各種条例施行日の表記について、年月日の記載があるものと、年のみの記載があるもの分かれていますので、統一すべきだと思います。（例えば、「滋賀県CO2ネットゼロ社会づくり推進に関する条例」は年のみ、「ビワイチ推進条例」は年月日）   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 6          | 計画<br>全体         |     | ビワイチ・プラスルートとビワイチ・プラスという表記があるので、統一すべきではないか。（P.14 行388、P.45 行992など）  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 7          | P.1              | 行39 | 前文の記述から「同年」は昭和48年と思われるが、現計画の年表では昭和55年の記載があり、修正が必要と思われます。   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

| 番号<br>(市町) | ページ  | 行    | 意見・情報等（概要）  | 意見・情報等に対する県の考え方  |
|------------|------|------|---|--|
| 8          | P.1  | 行45  | 本市で昭和 61 年に整備された「びわ湖よし笛ロード」を追記。昔から取り組んできた点、考慮されたい。<br>参考：びわ湖よし笛ロード（近江八幡市、旧安土町、旧能登川町）<br>県道、昭和 61 年整備、整備費約 20 億円、全長 26.2 km                                      | 「自転車道の整備等に関する法律」に基づく大規模自転車道の整備について追記しました。                      |
| 9          | P.1  | 行58  | 自転車がかかえる湖国の暮らし？<br>→自転車がかかえる湖国の暮らし  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 10         | P.1  | 行66  | 「ビワイチ・プラス」の内容がわかりにくいため、欄外などに注釈を入れてはどうか。   | 「ビワイチ・プラス」は「ビワイチ」を構成する概念の一つである旨、記載内容を追加しました。                   |
| 11         | P.2  | 行77  | 令和元年に「（2019年）」を追加されるのが望ましいと思われま   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 12         | P.5  | 行167 | 計画策定や条例施行の実施者は県であるため、次の表現が望ましいと思われま   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
|            | P.6  | 行177 | ～に関する 条例」が制定され、・・・<br>→～に関する条例」を制定し、自転車利用に努めることを記載しまし   |  |
|            | P.7  | 行206 | 策定されました。 → 策定しました。  |  |
|            | P.8  | 行229 | 施行 されました。 → 施行しました。<br>条例」で規定されている → 条例」に規定する   |  |
| 13         | P.14 | 行377 | 自転車通勤のメリットや実施する際の留意点等、周知につとめることができた。<br>自転車通勤の件であるため、「自転車の日常利用、自転車通勤の推進」の項目（P.18行414）において記載するのが望ましいと思われま  | 自転車通勤においても、地域の魅力発見などメリットがあると考えています。ご指摘いただいた内容については、素案のとおりとします。 |
| 14         | P.14 | 行381 | のぼりのピクトグラムが古いです。  | ご指摘いただいた内容を踏まえ、修正しました。   |
| 15         | P.16 | 行399 | 環境保全意識を醸成する取組の項目において、「びわ湖の日」とビワイチの関係がわかりにくいことから、「サイクリングはCO <sub>2</sub> が排出されない環境にやさしい観光の手段である」など追加してはどうか。  | この項目は「環境保全意識を醸成する取組」の実施状況を記載したものであるため、素案のとおりとします。              |
| 16         | P.20 |      | 20ページの措置4の自転車走行空間の適切な維持管理の推進<br>・除草や植栽管理などを複数回行い、快適な自転車走行空間の維持管理に努めました。<br>とありますが、自己評価が高くないですか？<br>例えば、守山市今浜町のびわ湖レークサイド自転車道は夏場に雑草が繁茂して割れ窓効果でしょっちゅうポイ捨てゴミがありました。 | ご意見を参考に、適切な道路の維持管理に努めてまいります。                                   |

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

| 番号<br>(市町) | ページ   | 行             | 意見・情報等（概要）   | 意見・情報等に対する県の考え方  |
|------------|-------|---------------|--|--|
| 17         | P. 33 |               | 滋賀県民は昔から、小中高校生の冒険代わりや<br>※県民性（出身）を記述するより、県の事を記述する方がよいのではないかと思えます。<br>→滋賀県では昔から、小中高校生が冒険としてまた、                                      | ご指摘いただいた内容を参考に、記載事項を修正しました。  |
| 18         | P. 33 |               | ビワイチの注釈について、根拠条例（ビワイチ推進条例第2条）を記載してはどうか。  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 19         | P. 35 | 行735          | 検討の場を設けるための支援<br>※計画策定を検討する場を作っていただけという意味でしょうか？それであれば、<br>→検討の場を設けるなどの支援の方がよいのではないかと思えます。  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 20         | P. 36 | 行781～<br>行786 | 「施策の課題」と「実施すべき施策」の文章が同じ内容に読み取れます。課題と実施の違いをもう少し明確にした方がよいかもかもしれません。  | 公共交通と組み合わせた自転車の利活用に係る取組について、今後も、より充実を図っていきたいと考えていますが、現時点で検討中であるため、素案のとおりとします。  |
| 21         | P. 36 | 行792          | サイクルレスキュー受入体制について<br>サイクルレスキューの体制の件であるため、次の表現が望ましいと思われる。<br>サイクルレスキュー体制  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 22         | P. 38 | 行806          | 「地域に」ではなく、「地域の」ではないでしょうか。  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 23         | P. 39 | 行833          | 自転車で琵琶湖一周する「ビワイチ」と県内の観光地や景勝地を周遊することを含めた「ビワイチ」や「ビワイチ・プラス」は「ビワイチルート」「ビワイチ・プラスルート」のとしてはどうか。   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 24         | P. 40 | 行846          | 一般県民<br>→県民でもよいのではないのでしょうか？  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 25         | P. 41 | 行865          | 「子供」という抽象的な表現があります。<br>滋賀県の交通関係のリーフレット等では、「子供」は、「子ども」と表記するものと思っております。<br>自転車条例では「子ども」とせず、「幼児、児童、生徒」との表記が用いられています。表記を合わされたら、いかがですか。 | ご指摘いただきました内容のとおり、「子供」を「子ども」に修正しました。<br>取組番号23に記載した子供向け自転車教室は、未就学児、児童を対象としていますが、より多くの方に参加いただきたいという思いから、「子ども」と表現しています。 |

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

| 番号<br>(市町) | ページ   | 行    | 意見・情報等（概要）   | 意見・情報等に対する県の考え方  |
|------------|-------|------|--|--|
| 26         | P. 41 | 行876 | エコ通勤優良事業所の取得を推進します。<br>※取得するものが何か、明確にした方がよいかもしれません。  | ご指摘いただいた内容については、滋賀県のエコ通勤普及活動に関するホームページURLを追記しました。<br>※県内事業所へのエコ通勤普及活動<br><a href="http://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kendoseibi/koutsu/12404.html">http://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kendoseibi/koutsu/12404.html</a>   |
| 27         | P. 42 | 行897 | ビワイチ・プラスコースの情報発信<br>「ビワイチ・プラスルートの情報発信」に変更してはどうか。   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 28         | P. 43 |      | ガイドの活躍の機会を「ビワイチの日」「ビワイチ週間」等で創出するという表現が望ましいと思われま。   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 29         | P. 44 |      | 実施すべき事業に「ビワイチの日」だけでなく「ビワイチ週間」も追加してはどうか。  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 30         | P. 44 | 行950 | ビワイチの日およびビワイチ週間について他の箇所と同様に「ビワイチの日」および「ビワイチ週間」と括弧を入れてはどうか。   | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 31         | P. 45 | 行973 | 自転車走行空間の安全確保のため、道路管理者・交通管理者とが連携して自転車通行部分の明示化を推進し、更に、運転マナーの向上と自転車の通行実態を踏まえた適正な交通規制を実施します。と<br>していただきたい。   | マナー向上については、交通安全施策に含めておりますので、素案のとおりとします。  |
| 32         | P. 45 | 行973 | 青（破）線により自転車走行空間を表示した湖岸道路において、自動車は、青線内の自転車を追越す際、安全な間隔をとるため、黄色中央線（追越しのための右側部分のみ出し通行禁止規制）なのに、右側（対向車線）にはみ出して通行しているのをよく見かけます。自動車は、「通行区分違反」（法 17 条 4 項）に該当すると思えます。<br>このような場合、自転車が「追いつかれた車両」の義務である「進路を譲る義務」（法 27 条 2 項）を履行して、道路の左側端によけ、道路の左側部分において、自動車に側方を通過させる、または、自転車は、道路の左側端によけ、一時停止して、自動車に追越させることで、違反にはならないと思えます。<br>自転車利用者への走行上の注意事項として周知が必要です。また、自転車走行空間の安全確保のためとは言え、自動車の違反を増長してはいけません。自動車の正面衝突事故防止のための規制ですが、見直しを検討課題に入れることを提案します。<br>規制を解除しても、中央線のバイブラス舗装等の安全対策は維持する方向で検討すればいいと思えます。<br>なお、安全運転サポートとして、走行中に中央線等を越えたりすると警告ブザーがなる自動車が普及しています。 | ご意見をいただいた自動車と自転車の安全な通行を確保するためには、それぞれの通行実態を踏まえた適正な交通規制のもと、環境整備やマナー啓発を推進することが重要だと考えています。<br><br>このため、実施すべき施策として、<br>素案P. 43 行941「ビワイチマインドの周知強化」<br>素案P. 45 行970「自転車走行空間の確保」<br>素案P. 45 行973「適正な交通規制」<br>素案P. 49 「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」を記載しています。<br><br>ご意見の内容につきましては、施策推進に当たっての参考とさせていただきます。 |

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

| 番号<br>(市町) | ページ                        | 行     | 意見・情報等（概要）  | 意見・情報等に対する県の考え方  |
|------------|----------------------------|-------|---|--|
| 33         | P. 49～<br>P. 51            |       | 「ライフステージに応じた交通安全教育」に賛同します。その中で、特に自転車の利用機会が多い中学生や高校生については、自転車事故の加害者となり、極めて重大な責任（損害賠償責任）を負う可能性（リスク）も高いことから、交通安全教育だけでなく、自転車損害賠償保険等の加入促進に向けて、その責任への対処法等について教育することも重要と考えます。  | 自転車損害賠償保険等の加入促進に向けた取組については、学校安全指導者講習会等において自転車事故に関する内容も取り上げており、今後も引き続き取り組んでまいります。   |
| 34         | P. 49～<br>P. 51            |       | 「施策（7）措置2 新規75」のとおり、事業者に対しても交通安全対策の働きかけを行うことに賛同します。それに加えて、事業者に対しても同様に自転車損害賠償保険等の加入義務の周知を図る必要があると考えております。「施策（8）措置1 継続82」のように、「事業者に対する自転車損害賠償保険等の加入義務の周知」についても追記してはいかがでしょうか。  | 自転車損害賠償責任保険については、素案P.51 行1129の取組番号81において記載しており、この取組として、滋賀県プラスサイクル推進協議会のホームページ（※）に、事業者へ向けた保険加入義務の周知を行っており、今後も引き続き取り組んでまいります。<br><br>（※） <a href="https://pluscycle.shiga.jp/regulation/insurance_business">https://pluscycle.shiga.jp/regulation/insurance_business</a> |
| 35         | P. 50                      | 行1105 | 警察や交通安全協会と共催して、自転車競技を通じて、県下の小学生に自転車の安全な乗り方に関する知識と技能を身に付けてもらうとともに、交通安全の意識を高め、交通事故を防止することを目的として、「交通安全子供自転車大会」を開催しています。<br>※令和2・3・4年コロナ禍により中止<br>教育委員会安全担当のセミナーにおいて、自転車事故の現況による注意喚起だけにとどまらず、この大会への参加が有効な小学生の自転車事故防止対策であることから、関心を促し参加校を募ることを盛り込んでほしい。 | 「交通安全子供自転車大会」は、コロナ禍の影響で今年も中止となりました。<br>子ども達が、この大会を目指し知識と技能を身に付けることができれば自転車事故も減少すると考えられます。そのためにも子どもの関心が高まり参加校が増えるよう学校安全指導者講習会等において周知に努めてまいります。  |
| 36         | P. 52                      | 行1164 | 「シガリズム観光振興ビジョン」ではなく、その行動指針である「アクションプラン」が改定されるのではないか。  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 37         | 概要版<br>P.1                 |       | 用語説明の根拠を追加記入されるのが望ましいと思われまます。<br>(ビワイチ推進条例第2条より)  | ご指摘いただいた内容で修正しました。   |
| 38         | 概要版<br>P1.2<br>巻末資料<br>P.8 |       | (R8 累計)-(R4 累計) = 計画期間中<br>30km - 14km = 16km<br>(R9.3目標) - (R5.3末) = 計画期間中<br>35km - 21km = 14km<br>巻末資料は国管理道路も含めた整備距離と思われまますが、県管理の計画期間中の整備距離を下回るため修正が必要と思われまます。   | 巻末資料P.8について、「(R9.3目標) 35km 」は誤りのため「(R9.3見込) 37km 」に修正しました。   |