

議事録

件名	令和8年度滋賀プラス・サイクル推進協議会
日時	令和8年8月17日(月) 14:00~16:30
場所	滋賀県庁北新館 5-A 会議室(オンライン併用開催)

1. 開会

稲永副会長からご挨拶

- ・当協議会は設立15年目を迎え、令和4年に施行された「ビワイチ推進条例」のもと、琵琶湖一周(ビワイチ)だけでなく「滋賀県内を広く自転車で周遊する」という方針が県全体に深く浸透している。
- ・日常の移動手段や各団体の先進的な取り組みを通じ、自転車は滋賀県の魅力を高める重要なコンテンツとして確実に機能している。
- ・私自身、今年の5月に3年ぶりとなるビワイチに挑戦し、滋賀県の素晴らしさとビワイチが持つ本質的な魅力を改めて肌で実感した。
- ・ネックであった白鬚神社周辺に自転車専用道路が完成するなど、インフラの着実な整備により、誰もが安全・快適に走れる環境を構築して下さった関係者の皆様に深く感謝いたします。
- ・来年2027年の「ワールドマスタースゲームズ」や「愛媛県での国際大会」、今秋の「JR デステイネーションキャンペーン」を控え、国内外から滋賀県への誘客・注目度を高める絶好の機会になると確信している。
- ・本日の議題にもある+cycle 推進プランの更新とあるが、滋賀県でのサイクリングを「より安心して楽しく」体験できる環境づくりに向けて、本日は有意義な議論を行いたいと考えます。

2. 議案

(1) 副会長および監事の選任について

委員からの推薦が無かったため、事務局から、**資料1**を用いて以下のとおり推薦

- ・副会長：立命館大学理工学部 教授 小川さま(継続)
歴史街道推進協議会 課長 稲永さま(継続)

- ・監事：近江鉄道株式会社鉄道部 部長 堀口さま
彦根市観光交流課 課長 宮永さま

→異議なし【可決】

(2) 滋賀プラス・サイクル推進協議会規約の改正について

事務局から資料2を用いて説明。

→異議なし【可決】

(3) 令和7年度事業報告・収支決算について

事務局から資料3、資料4を用いて説明。加えて、彦根市交通政策課の成田様から資料5を用いて、収支決算に係る会計監査の結果の報告。

→委員からの意見・質問なし。異議なし【可決】

(4) 令和8年度事業計画・収支予算について

※令和7年度第2回幹事会で承認されているため、報告事項の扱いとなるが、時間の都合上、令和7年度事業報告・収支決算に続けて説明。

事務局から資料9、資料10を用いて説明。

→委員からの意見・質問あり。

委員	ビワイチに関する事業で、アプリに関連する事業が合わせて約1500万円近くあり、令和7年度決算でも1000万円近くあった。 具体的な事情などあると思うが、これほどの金額が必要な理由などあればお伺いしたい。
事務局	ご指摘の通り高額ではあるが、アプリを活用して利便性を高めるだけでなく、収集されるデータの活用という点も、重視している。観光庁や行政全体においても、データを使ってエビデンスのある政策形成をしていくという事が進められており、ビワイチ推進室としても、しっかりと現状の分析をした上で、取り組むことが非常に大事であると認識している。 従って多くの経費を使っているが、必要な経費であると認識している。ただ、これからも経費の節減をどのように実現していくかということは、考えていきたいと思っている。
委員	分析したデータについては、対外的に何かどこかで公表するということは、されているのか。
事務局	プラス・サイクル推進協議会のHPで、データ分析の結果については一部公表しており、今後も公表して役立つようなものがあれば、積極的に公表していきたい。

委員	ビワイチ推進はこの協議会のみで行っているだけで、県独自の事業はあるのか伺いたい。 また、ビワイチの体験者が令和4年度から令和5年度にかけて増えていたが、それ以降はだんだんと減っていると説明があったが、減少した理由を教えてください。 最後に、それに関して自転車の事故数は増えていると説明があったので、事故件数についての詳細を教えてください。
事務局	ビワイチ推進事業に関しては、滋賀プラス・サイクル推進協議会に対し、県から補助金を支出しており、協議会の事業費として予算執行している。その事務局をビワイチ推進室が担う形で運営している。推進協議会の財源はほぼ100%に近い割合を県からの補助金が占めている。 2点目の体験者数の推移については、推測ではあるが、コロナ禍後の「自転車ブーム」が落ち着いてきたこと、そして自転車が高価な物になりすぎたことが考えられる。 加えて、もう一つの要因としてここ3年間たまたま土曜日・日曜日に雨が降る割合が増えており、天候も関係していると考えている。 当推進室としては、現在ビワイチを楽しんでいる中心層である中高年男性だけでなく、若い世代の方や女性の方、ファミリー層など、より幅広い層の方々にビワイチを楽しんでいただけるよう、様々な施策を重ねて体験者数の回復、増加に努めたいと考えている。
事務局	3点目の事故の件数につきましては、滋賀県全体における、自転車の関係する交通事故の件数を公表しているものである。特にビワイチの走行者に関する交通事故に限定したものではない。
委員	滋賀県以外の県や、他のサイクリングルートにおいては、体験者数はどのように推移しているのでしょうか。
事務局	ビワイチの場合は、コースに3か所、自転車の通行に反応するセンサーを設置しており、それを基に体験者数を計測しているが、他のサイクリングルートでこういった計測方法を用いている例をあまり聞いたことがないため、単純な比較が難しいと考える。 レンタサイクルの数については、ビワイチのゲートウェイとされ

	ている大津港と米原駅では、近年増加傾向であり、特に大津港のサイクルステーションのレンタサイクルの件数は、ほぼ倍々ペースで増えている。 「本当にビワイチをしている人」や「どういった人が増えているのか減っているのか」というのは、非常に推計するのが難しいところではあるが、同じ手法でずっと経年的に計測していくことは大事なことでないと認識している。引き続き、3つのセンサーやアプリのGPSデータを活用した計測方法については今後も継続して取り組んでまいりたい。
委員	話に合った他県との比較についてですが、しまなみ海道に関しては、レンタサイクルの貸し出し台数にはなるが、2025年度には17万3279台となっており、コロナ前の15万台前後より増えている。 増加の大きな要因として考えられるのが、利用者の内約45%が外国人観光客であり、特に欧米からの観光客が大きな割合になっている。しまなみ海道が海外に対して「ブランド化」することに成功しているからだと思われる。 加えてビワイチの利用者数の減少理由を中野局員から説明あったが、近年の夏の暑さも理由の一つと考えられる。さらに全国的にサイクルツーリズムに取り組む地域が増えており、地域間での競争が激化しているとも考えられる。
事務局	ビワイチに関しても、コロナ前の最多の数字をここ3年連続して上回っている。
委員	先ほどしまなみ海道では外国人の利用者が多いとありましたが、ビワイチも外国人を増やすということならば見習うものがあると思いますし、あるいはビワイチは日本人を増やすということなら別のやり方があると思うので、そういった部分も考えれば良いのかなと。
事務局	地域振興というところに着目すると、昨年度のビワイチをされる方の経済波及効果の試算値は約20億円になっており、コロナ前より多い。 ビワイチをする人はあまり観光消費をしないという思い込みを持っておられる方が多いが、一般の観光の方より宿泊される方の割合が倍程度あり、観光消費額も一般の観光の方よりも単価が高いという事実をご認識いただければと思う。

(5) 滋賀プラス・サイクル推進協議会財務規程の改正について

事務局から資料6を用いて説明。

→委員からの意見・質問なし。異議なし【可決】

(6) プラス・サイクル推進プランの更新について

事務局から資料7を用いて説明。

→委員からの意見・質問あり。異議なし【可決】

委員	第一に、現行の推進プランは、ビワイチについてほとんど触れていないが、現在の滋賀県の現状を見ると、ビワイチが自転車施策の大きな柱となっており、乖離が生じている。推進プラン自体をビワイチを中心とした形に書き換えていく必要がある。 第二に、当推進プランの目的というのは、自転車を交通手段の一つとして位置付けることであり、非常に大事なこと。しかし、現在ビワイチで推進されているもう一つの大きな目的というのが、「地域振興」です。地域に多くの方に来ていただいて、消費を増やしていこうということ。ところがその内容が、今の推進プランに入っていないため、その視点を大きな柱として入れる必要がある。 第三に、現在の推進プランは、自転車を交通手段の一つとして位置付けていくと書かれている。しかし、車と自転車を同じように扱ったら、絶対に車に人は流れる。例えば、自転車利用が推進され多く使われているヨーロッパなどでは、自転車や公共交通を車より優遇している。同等に扱うということでは、絶対に自転車利用者数は増えないと考える。
事務局	プランの更新については、事務局内での検討にとどまらず、幹事会でも複数回にわたり議論を重ねてきたところ。なぜそこまで大きな改定に至っていないのかという点については、推進プランをビワイチ中心に変更するとなると、本協議会自体の存続や位置づけに関わる大きな改定になり、事務局および幹事会での合意形成を図りながら進める中では、現段階でそこまでの調整を行うことは困難であるという背景がある。 一方で、観光と日常生活の両輪で進めるという考え方は、本プランの主軸となっており、ご指摘の通り当初は、ビワイチという言葉はありませんでしたが、今回の改定で「観光地」という文言を「目的地」に変更するなどの工夫や、ビワイチという言葉は前

	回の改定時に明記し、具体的な施策を追記し現状の状況をできる限り反映した記述に努めている。 現状、改定できる範囲で最大限の対応を行っているが、協議会のあり方自体を見直すような抜本的な変更には至っていないのが、事務局としての現状の判断である。
委員	協議会の名前なども変更して、プランの枠組みであったり方向性を変えていきたいと思いますというやり方もあると思うが、そうすると公共交通全体というものを本協議会で議論するのはなかなか難しい面もあると思われる。 自転車の役割についてですが、これもやはり、他の公共交通機関との連携、その枠組みの中で考えないと、いくら自転車だけを優遇しようと言っても、なかなか上手くいかないのではないかな。
事務局	補足にはなるが、県の計画との整合性の話は、県が主体となっている計画というのは自転車活用推進計画 WG で取り扱っている「自転車活用推進計画」ですので、その場でまたご意見いただければと思う。 そして本日参加していただいている方は「プラス・サイクル推進計画」に賛同していただいているものであると認識している。従って、「プラス・サイクル推進計画」を官民連携で一緒に進めていきたいと思いますというのがプラス・サイクルの肝ですので、その部分は分けて考える必要があると認識している。
委員	正直に言って、現在のプラス・サイクル推進プランは有効に機能していないと私自身は思っている。大幅改定が必要ですし、副会長が言われた通り、県全体の交通といったような大きな単位で全体的に考える必要があると思われる。
委員	プランの目次には第1章の1「なぜ、今、自転車なのか」とあるが、本文4p目には違うことが書いており、どちらが正しいのか。
事務局	目次が間違っております。失礼いたしました。
委員	5月に国から第3次「自転車活用推進計画」が策定され、その計画の中で、自転車に乗れる子供が少なくなっているということが指摘されていた。実際に滋賀県内の子供で自転車に乗れる人が増えているのか減っているのかを把握されているかお

	聞きしたい。
事務局	以前、教育委員会の担当課から資料を出していただき、学校の方でどんな事故を把握しているのかという事はあったのですが、実際にどのくらい乗れる子供がいるのかという数字は、プラス・サイクルを15年間運営してきて、得たことはない。 ただ、滋賀県で公立の学校に通おうと思えば、かなり高い確率で中学生から自転車に乗るので、小学校における自転車教育を各市町が相当努力されているという現状がある。 滋賀県では中学高校で必ず自転車に乗らざるを得ない確率が高いので、大多数の子供は乗れているのではないかと推測は成り立つが、実際の数字は確認できていない。
委員	守山市は10年前から、市内の小売自転車店を対象に自転車の購入補助金を実施しており、これまでの関係や聞き取りを行う中で、自転車に乗れない子どもが増えてきているというのは聞いている。乗れる場所が減っていることや、子供に対して自転車を教える時間というのを親御さんが取れなくなっているというのも聞いている。 草津市や大津市さんが補助輪外し教室を行政で行っており、守山市も導入を検討しようと考えている。

(7) 各種団体・企業・市町・学校の優れた取組への認定について

事務局から資料8を用いて説明。

→委員からの意見・質問なし。異議なし【可決】

3. 報告事項

(1) 自転車の関係する交通事故の発生状況について

滋賀県警察本部交通企画課より参考1を用いて説明。

→委員からの意見・質問なし。

(2) ビワイチ走行空間の整備状況について

事務局より参考2を用いて説明。

→委員からの意見・質問なし。

(3) 「ビワイチの日」について

事務局より参考3を用いて説明。

→委員からの意見・質問あり。

委員	今年度も「What a wonderful Otsu!!(ワット・ア・ワンダフル・大津)」との連携があるのか。
事務局	例年連携させていただいており、今年度も「What a wonderful Otsu!!(ワット・ア・ワンダフル・大津)」で「自転車の生活提案」や「ビワイチの日」など連携してできないかと調整しているところ。

4. 意見交換

(1) プラス・サイクル推進プランにかかる取組について

事務局より参考4を用いて冒頭説明。

事務局	まず本照会にご協力いただき感謝。毎年プランの活動の進捗を委員同士で確認し、委員同士で連携した取組を行うため、意見交換の場を設けさせていただいた。
委員	JapanVelo の話があったが、この認定制度というのは、今あるサイクリングルートを何か条件があって認定するといったものか。
事務局	今あるサイクリングルートでも良いし、制度の目的は、サイクリングルートを繋いで、日本全域を繋ぐことなので今あるルートには限ったものではない。 EuroVelo も同じになるが、自転車に慣れた人のルート、一般向けルート、家族連れなどの配慮がいる方のルートといったようにレベル分けがされている。 まとめると、認定の最初のハードルは低く、そこで一度登録される。その上でレベルを上げていくといったような制度になる。

5. その他

委員からの意見・質問あり。

委員	Velo-city（自転車国際会議）が来年、アジアでは2回目、日本では初となる愛媛県で開催される。ヨーロッパを中心に毎年開催されている世界最大の自転車まちづくり関係の国際会議で、約1000人ほどの専門家や、自転車まちづくりに関わる行政などが集まり、情報交換を行う場になっている。 愛媛県が誘致した目的は、しまなみ海道のサイクリングルートの世界にアピールし、加えて日本の自転車政策を世界にアピールすることであり、滋賀県も誘致とまではいかないが、ぜひ来年の愛媛県での会議で、ビワイチをPR、そして世界の自転車に関わる方々との情報交換をしていただきたい。 それから国内版の会議ということで「自転車利用環境向上会議」が今年新潟県で開催される。ぜひ滋賀県もそういった場に参加して、各地で自転車政策に取り組まれている方との情報交換をしていただきたい。 ビワイチを有する滋賀県として、こういった会議の誘致や滋賀県の知名度を上げていくそういったことも考えていただきたいと思う。
事務局	新潟県での「自転車利用環境向上会議」にはビワイチ推進室はじめ、道路保全課と一緒にプラス・サイクル推進協議会として参加させていただく予定。 Velo-city 2027 Ehime（自転車国際会議）に関しても、サイクルツーリズムに関わるものとして、全く関わらないわけにはいかないと考えており、どういった関わり方が出来るのかも含めて、今後検討していきたいと考えている。Velo-city 2027 Ehime(自転車国際会議)が開催されるということは認識しており、重要性も理解しているので、また何か進捗があればご報告させていただきたい。

6. 閉会