自転車がかえる湖国の暮らし
+cycle（プラス・サイクル）推進プラン
（更新版）



令和8年8月17日

滋賀プラス・サイクル推進協議会

目次

第1章　提言の趣旨

１　「+cycle（プラス・サイクル）」背景と緒言

２　「+cycle（プラス・サイクル）」から広がる輪

第2章　自転車をとりまく現状と課題

１　県下におけるこれまでの取り組み

２　自転車利用の現状

３　自転車の利用拡大のメリットと課題

第3章　プラス・サイクル推進プランの基本的な考え方

１　プラス・サイクル推進プランのビジョン

２　プラス・サイクル推進プランの基本方針

第4章　プラン推進に向けた体制と方法

１　プランの推進体制

２　重点メニュー

３　プランの実施、評価、見直し

第5章　施策メニューの提言

１　施策メニュー

第1章　提言の趣旨

1　「+cycle（プラス・サイクル）」背景と緒言

1960年代、日本では経済の著しい成長により国民の所得水準が向上し、マイカーの所有が容易になりました。マイカーの増加と道路網の整備によって、人はいつでも、どこでも自由に行きたいところへ移動することができるようになり、クルマ社会の進展は暮らしを便利にしてくれました。一方で、石油などの資源・エネルギーの問題、騒音・排気ガスや交通渋滞、通過交通による生活環境の悪化、地方の農山村地域におけるバスや鉄道などの公共交通機関の弱体化をもたらすなど、負の面も生み出しています。

こうした背景から、クルマ社会を見直す動きが始まりました。公共交通や交通インフラの充実している大きな都市部などでは、自家用車での移動を抑制しても一定の移動を維持することができます。一方で、地方の農山村地域など交通インフラの乏しい地域では、自家用車での移動が暮らしにおいて不可欠です。地域の特性に応じて、公共交通や、自転車、徒歩での移動などを、最適に組み合わせた結果として、自動車交通が抑制される地域政策や交通政策が求められています。

自転車交通についてみると、自転車は買い物・通勤・通学など日常の暮らしに欠かせない移動手段としての役割を果たしてきました。2022年には地域公共交通活性化再生法が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。これにより、自転車を地域の移動手段として見直す動きもあります。また、スポーツやレジャーとしての利用も拡大し、2019年には日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとしてナショナルサイクルルートの指定が国により開始されています。その一方で自転車通行空間の整備状況は、自転車道の整備は2016年から2022年に32km増加して271km、自転車専用通行帯は同期間に189km増加して612kmと少ない状況です。2013年の改正道路交通法により車道の左側通行が厳格化され、2023年には普通自転車が走れる箇所に特例特定小型原動機付自転車も走れるようになり、2026年からは自転車の交通違反に対しても交通反則通告制度（青切符）が導入される中、自転車通行空間整備は大きな課題として残っている状況です。

このほか、気候変動や CO2排出量増加による環境への悪影響、原油価格の高騰などをきっかけとし、自家用車の利用を控えるとともに、低炭素社会や自然共生社会、循環型社会をめざすなかで、自転車を主要な移動手段として位置づける動きもあります。また、

運動不足による肥満や成人病など、及び社会保険料の負担が社会問題となり、これを解消する一つの方法として、自転車利用を期待する側面もあります。2011年の東日本大震災は自転車の災害時における有効性を再認識する機会となり、通勤などの日常利用においても自転車が脚光を浴びました。このような自転車利用ニーズの高まりを受け、2016年7月には国土交通省・警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が一部改定され、自転車ルートのネットワークづくりに向けた段階的な計画策定方法の導入や自転車道による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定的な整備を積極的に活用することが記載されました。更に、2017年5月の自転車活用推進法施行に伴い、自転車活用推進本部が国土交通省に設置され、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することが定められています。

一方で「かしこい」移動を促すモビリティ・マネジメント(Mobility Management)*1という考え方に基づいて、自転車の利用と鉄道や湖上交通などの公共交通と組み合わせるエコ交通が推進されています。前述した、地域公共交通計画の策定も関連した動きの一つです。

滋賀県では今日的な課題を先取りし、 1970年以降、省資源・省エネで環境への負荷も少なくかつ健康的な自転車を、人間と文明（科学技術）とを調和させるシンボルとして「まちづくり」のなかに積極的に位置づけ、科学技術（自動車）偏重社会を脱皮し、人間が尊重された豊かな社会を築いていこうとするバイコロジー(Bikecology)*2の考え方に基づいて、市町村と連携して自転車道路や駐輪場が整備されてきました。

2011年、滋賀県交通ビジョンに基づき、自転車利用促進の計画を作る協議会として滋賀県自転車利用促進協議会が、交通政策課（当時）により設立されました。およそ一年の官民による議論を経て、2012年本計画「自転車がかえる湖国の暮らし＋cycle（プラス・サイクル）推進プラン」が滋賀県自転車利用促進協議会から三日月知事へ答申されました。更に、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、本計画に則り、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。　2014年秋頃からは、滋賀県固有の地域構造である、琵琶湖を取り囲む平地の地形を活かして、湖岸でのサイク

リングが県内外の観光客やサイクリストだけでなく幅広い層に人気があり、滋賀県らしい自転車の楽しみ方や取り組みが注目を浴び、新聞・テレビ等での紹介が増えました。2017年4月には「ビワイチ」で観光振興を図ることを目的に、滋賀県観光交流局（当時）内に「ビワイチ推進室」が設置されました。更には2018年3月、ビワイチ総合推進ビジョンが策定されました。

一方では、2016年2月、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が制定され、自転車の安全で適正な利用の推進、自転車損害賠償保険等への加入義務、自転車を利用した観光の推進等が進められています。更には、こうした状況やこれまでの本県独自の取組、条例、ビワイチ推進総合ビジョン等を包括するものとして、2017年の自転車活用推進法制定に基づき、2019年12月「滋賀県自転車利用促進計画～ビワイチからひろげる自転車文化～」が策定されています。そしてビワイチの盛り上がりに伴って、県内外の方々に地域の自然・文化・歴史等を知って頂く手段として、自転車を活かしていこうという動きが県内各地で進んでいます。

滋賀プラス・サイクル推進協議会では、本計画の改定にあたって、これまでの取り組みを踏まえつつ、自転車が自然に我々の暮らしにとけこんでいく「+cycle（プラス・サイクル）」という考え方を引き続き県民の皆さんに提案します。この考え方は、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、という考え方です。

尚、本計画における自転車は、道路交通法における普通自転車、及び軽車両扱いの自転車とします（図）。

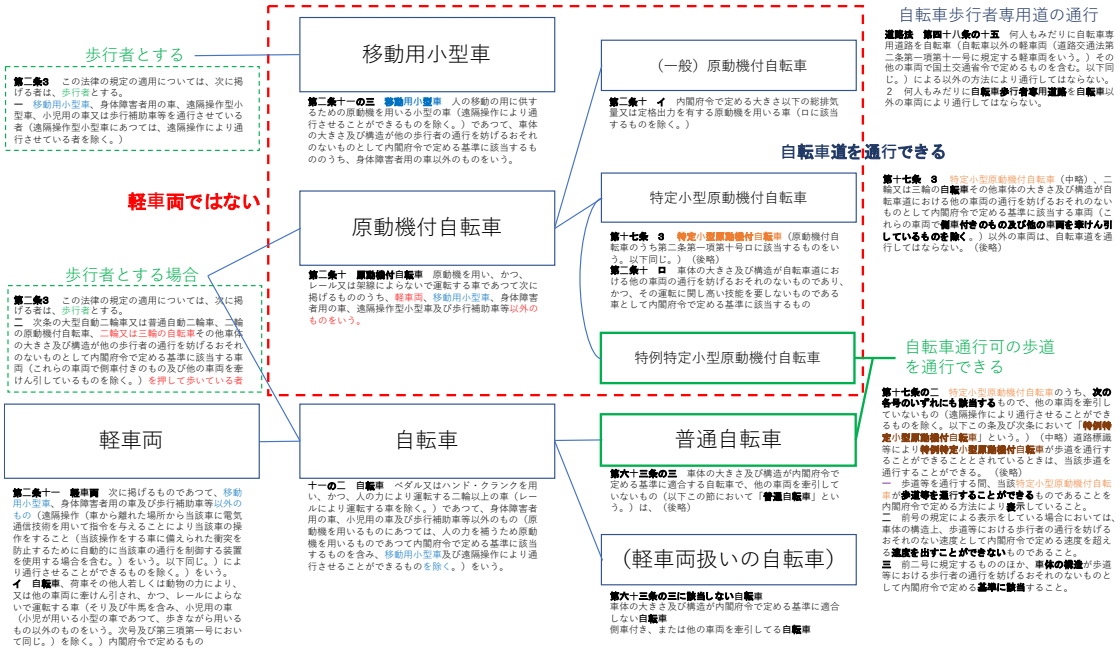


図　道路交通法における自転車と関連するモビリティの定義

県民一人ひとりが輝ける健やかな滋賀の実現に向けて「健康しが」づくりを目指す滋賀県で、県民一人ひとりが、健康づくり地域づくりに積極的に関わり、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る中、バランスのとれた交通体系を構築するため、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ものです。

また、本計画の推進により、自転車の新たな位置付けを模索し、将来的には自転車の更なる役割の拡大を目指します。

＝＝＝＝＝

*1　モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。

*2　1971年にアメリカ合衆国で提唱された bike（バイク＝自転車）と ecology（エコロジー）を合成した造語で、排出ガスのでない自転車を利用することで大気汚染などの公害を防ごうという社会運動である。

2　「+cycle（プラス・サイクル）」から広がる輪

+cycle

プラス・サイクル

本プランの中核となる「 +cycle（プラス・サイクル）」構想とは、次のような考え方です。

「+cycle（プラス・サイクル）とは、暮らしのなかで、常に自転車を選択肢のひとつとして考えてみましょうという考え方です。自転車だけを強調するのではなく、自転車の可能性を考えたり、自転車という選択肢を常にあるものとしてとらえていこうというものです。



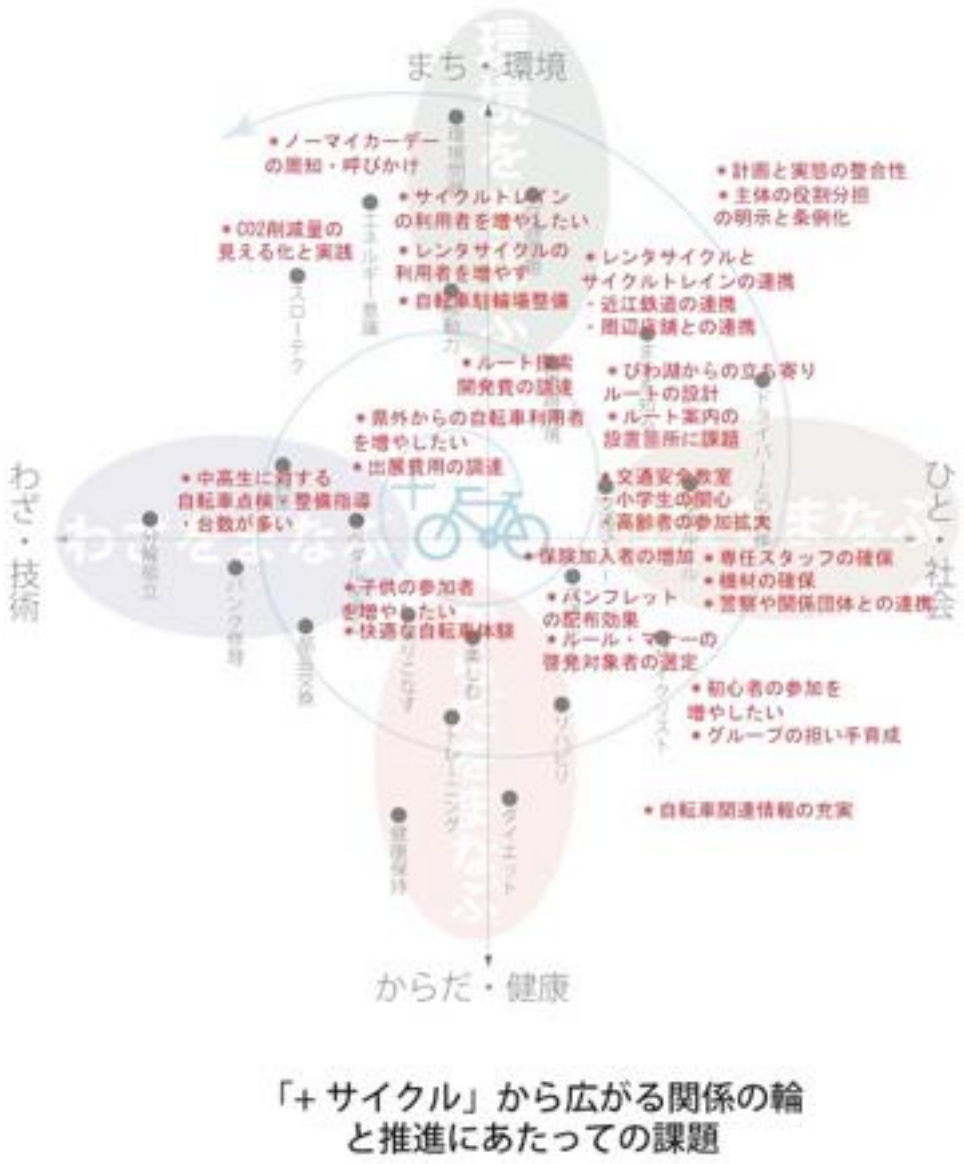
たとえば、講演会を企画するときに、自転車利用者のことを考えていますか？たとえば、商店街活性化のときに自転車利用者をどうとらえていますか？たとえば、開店時に自転車来訪者のことは？たとえば、家を建てるときに自転車のことは？たとえば、プレゼントに自転車は？たとえば、観光に自転車は？たとえば、、、、、

そう、自転車はあたりまえにそこにあるシーンなのです。

自転車に最初にまたがったときから、私たちは「 +cycle（プラス・サイクル）」に参加します。自転車は、カラダの能力を拡張してくれるツールであるとともに、シンプルなマシンという技術との出会いの場でもあります。ペダルを漕ぐこと、そして部品交換をするといった体験の中で私たちはカラダとわざ・技術を学んでいきます。そして、乗りこなすことができたとき、カラダの力を再認識することになります。技術とカラダによってこんなにも楽しい経験をすることができます。やがて健康やリハビリといったカラダとの関係のツールとしても位置づけられます。さらに、乗りこなすことで公道に出ていくことから、交通マナーやそして交通ルールも学ぶことにつながります。クルマという交通や歩行者との関係、そしてひとや社会がどのようになりたっているかもわかるツールになっていきます。まちを知ることから、さらに道路や交通、環境問題について学ぶことにつながります。移動やエネルギーについても考えが広がっていくでしょう。自転車はただ乗るだけのクルマとは異なり、わざを学び、カラダを学び、社会を学び、環境を学ぶ基点になるものなのです。

つまり、「+cycle（プラス・サイクル）」を考えて実践していくことは、単に自転車利用を増やすということだけではなく、私たちが楽な暮らしを選んできたことによって外部化してしまった、わざ、カラダ、ひと、まちとのつながりを、自転車を媒介としてもういちど取り戻そうという取り組みなのです。

参考資料：当初（2014）の+cycle推進プランに掲載していた図



「+サイクル」から広がる関係の輪
と推進にあたっての課題

＊スローテク：過去や先達の暮らし方にヒントを得ながら、現代のテクノロジーを用いて、新しい意味や解釈を生み出すようなわざ・仕組みをさす。（例えば、ローテクな昭和の輪タクに最新の自転車技術を取り入れたベロタクシーや、古く使い勝手の悪い町家をリフォームして町家カフェへの再生など。）

第2章　自転車をとりまく現状と課題

1　県下におけるこれまでの取組

これまで、さまざまな自転車に対する施策が講じられてきました。なかでも、全国に先駆けて旧八日市市（現東近江市）が、 1971年以降、「自転車中心のまちづくり」を基本に自転車道路網の整備に力を入れ、自転車利用を促進してきました。そして、 1973年に全国初の「自転車都市宣言」を表明し、その後、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等に取り組んできました。なかでも、 1975年の「黄色い自転車」は、レンタサイクルという概念がまだ登場していない時代に、自転車を無料で貸して乗るという取り組みは、当時では先進的なものでした。

その後、滋賀県は「バイコロジー推進基本構想」を制定し、 1980年から第 1次、1985年から第 2次と二回にわたって市町村における自転車道や駐輪場の基盤整備が行われました。さらに 1991年から自転車道整備 5カ年計画をもとに、特定推進市町村自転車道整備事業とバイコロジー自転車道整備事業を推進し、特に高校生の通学路としての機能をふまえた、自転車道の整備が進められました。2002年からは地域振興事業として自転車に関する取り組みが行われ、東近江エコ・サイクルコースと湖北サイクルロードの路面表示・標識設置や、新しい観光交通手段として自転車タクシー運行モデル事業が行われました。さらに「ビワイチ」の魅力を高め、滋賀県の観光の振興および活力ある地域社会の実現に寄与することを目的に、議員提案による「ビワイチ推進条例」が2022年４月１日に施行されました。その他、交通弱者を守る施策として歩道、自転車歩行者道の新設やバリアフリー化など誰もが安心して利用できる道づくりや、事故多発地点の緊急対策や、渋滞箇所の解消など、様々な道路交通環境の改善に取り組んできました。

現在、県下では、「公共交通との連携、エコ交通の推進」として、自転車を電車に乗せて移動する「サイクルトレイン」が近江鉄道と信楽高原鐵道によって実施されています。また、琵琶湖汽船、オーミマリンによって実施されている、琵琶湖上を移動する船に自転車を乗せて移動するサイクルクルージングは、琵琶湖を抱える滋賀独自のとりくみとして注目されています。

このほか、びわ湖よし笛ロード・びわ湖レイクサイド自転車道、ぐるっとびわ湖自転車ネットワークを原点とし、2015年度から整備されている「ビワイチ」（2019年11

月に国からナショナルサイクリングルート指定）や「ビワイチプラス」などの「自転車道の整備」、県警や交通安全協会と連携した交通安全教室や交通安全子供自転車大会の開催などを通じた「自転車の安全利用」といったテーマを中心に、施策が推進されてきました。

一方で、市町の施策としては、小中学校を中心とした「交通安全教室の実施」、JR駅前を中心とした「放置自転車対策」や「駐輪場の整備」、観光客を対象とした「レンタサイクルの提供」、「自転車マップの提供」などの施策が展開されています。なかでも、近年の自転車関連計画では、2010年10月「守山市自転車道路網計画」が自転車道の見直しと、連続的な自転車道路網と歩行者・自転車に配慮した道路空間の基本的な計画として策定されました。2014年7月「草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」では自転車の安全な利用、自転車の盗難の防止および自転車の利用環境の整備について制定されています。他にも、太陽光を利用した電動アシスト自転車の普及と自転車通勤の促進を図ろうとした東近江市の「ぎんりんＢｉｚ」や、守山市・守山警察署の防犯パトロール活動にスポーツタイプの自転車を活用する「守山市サイクルポリス」などユニークな取り組みが行われてきました。

サイクルツーリズムの推進としては、団体・民間事業者によるマップの提供、レンタサイクル、サイクルツアーの実施も行われています。一例としては、守山市では「ビワイチ」の発着点となることを目指して「琵琶湖サイクリストの聖地碑」の設置や、自転車が乗せられるバスや漁船の試行が行われました。米原市、大津市ではレンタサイクルが借りられるサイクルステーションが開設されています。また、県内各所に以前から設置されているものを含め、レンタサイクル事業者が増加しています。

情報発信やイベントの例としては、輪の国びわ湖推進協議会によって、琵琶湖のサイクリングを楽しむためのガイドブックが出版され、Webサイトで情報提供が行われています。サイクリングイベントでは、滋賀県バイコロジーをすすめる会による琵琶湖一周サイクリング大会が1988年から2012年まで24回開催、実行委員会形式で開催されていた「びわこ一周ロングライド」が2012年から2018年まで7回開催されていました。現在では「モリイチ・スタンプラリー」「草津サイクルフェスタ」「SEA TO SUMMITびわ湖東近江大会」「ビワイチの日・ビワイチ週間」など、他にもさまざまな自転車イベントが開催されるようになっています。

サイクルガイドツアーについても、県内各地でサイクリングツアーが開催されるよ

うになり、地域の魅力を県内外の方々に知っていく機会を通じて、地域振興へ繋がることが期待されています。

　このように、県下では、行政、団体、民間事業者等がそれぞれ、自転車の利用にかかる各種のとりくみを推進しており、さらなる連携とその体制づくりが望まれます。

2　自転車利用の現状

滋賀県の地形は、中心に琵琶湖があり、円環状に、平地、山間部がとりかこんでいます。また、平地に多くの市街地があるとともに、鉄道駅から 5ｋｍ圏内に県民の 9割が居住しているという特性があります。

■自転車保有台数の現状

2021年において、滋賀県の自転車保有台数は全国21位（683万台）であり、1世帯あたりの保有台数では全国 4位（1.196台）となっています。（出典：自転車産業振興協会「令和3年度　自転車保有実態に関する調査報告書」）

順位	府県名	1世帯あたり保有台数(台)
1	大阪府	1.356
2	高知県	1.293
3	埼玉県	1.274
4	滋賀県	1.196
5	富山県	1.180

表 令和3年1世帯あたり自転車保有台数上位5府県（自転車産業振興協会「令和3年度　自転車保有実態に関する調査報告書」より作成）

■滋賀県における交通事故情勢

	発生件数（件）	死亡事故		負傷者数（人）
		件数（件）	死者数（人）	
令和７年	2,782	52	54	3,361
令和６年	2,803	28	28	3,431
増減数	-21	24	26	-70
増減率	-0.7%	85.7%	92.9%	-2.0%

図 滋賀県における交通事故発生状況（滋賀県道路保全課交通安全対策室提供）

	R3	R4	R5	R6	R7
件　数	463	515	516	540	571
死者数	4	8	10	4	7
傷者数	452	501	494	523	549

図　自転車の関係する交通事故（過去5年間）（滋賀県道路保全課交通安全対策室提供）

5 自転車が第１当事者(過失大)の交通事故

	R3	R4	R5	R6	R7
件　数	95	96	96	92	156
死者数	3	5	7	3	2
傷者数	93	94	93	92	160

図　自転車が第1当事者(過失大)の交通事故（過去5年間）（滋賀県道路保全課交通安全対策室提供）

■自転車道、サイクリングロードの整備状況

滋賀県における自転車道は、近江八幡安土能登川自転車道線（びわ湖よし笛ロード）が、県下初の本格的自転車道として、 1986年に完成（全延長 26.2km）し、水郷地帯や名所・旧跡を走る自転車道として四季を通じ人々に親しまれています。また、1987年には守山大津志賀自転車道線（全体延長 L＝ 20.5km、幅員 W＝ 3.0m）が整備されました。

その後、2001年には県と琵琶湖沿岸の市町や関係団体が協力してサイクリングの初級・中級者が走りやすい193kmのコース「ぐるっと琵琶湖サイクルライン」のマップを作成し、配布を開始するとともに、案内看板や距離標を整備し、環境整備を行いました。この頃から、インターネット上で琵琶湖一周の略語である「ビワイチ」が散見されるようになり、自転車愛好家の間で広がり始めました。

「ビワイチ」を楽しむ方が増え、自転車の走行環境整備が重要となる一方で、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、県は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として青矢羽根の設置と「ビワイチ」のロゴマークの路面標示を進めました。さらに、2017年度からは植栽帯などのスペースを有効活用し、路肩を広げ、自動車と自転車と歩行者それぞれの空間を確保できるよう整備を進めています。（整備状況図は最終ページに掲載）

また「ビワイチ」のルートから離れ、滋賀県内の内陸部や周辺地域（歴史名所、宿場町、山間部など）へと足を延ばして自転車で周遊する観光・サイクリングルートとして、ビワイチプラスルートを定め、一部では看板の設置、道路標示も行われました。

３　自転車の利用拡大のメリットと課題

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です。これまで、通学、通勤、買い物、子どもの遊び、業務といった日常利用とサイクリングや行楽地での周遊などレクリエーションや観光、健康面での利用に大きく目的が区分されてきました。

近年では、通勤に自転車を利用する人が増えてきています。特に、東日本大震災以降、公共交通機関のダイヤの乱れや節電意識、自然共生社会への関心の高まりなどがきっかけで、自転車通勤をはじめる人が増えてきました。また、自転車はメタボリックシンドローム予防などにも有効 *1であり、健康増進の面から自転車通勤をする人も増えています。

一方、自家用車による移動のうち、 5km未満の移動が 42%を占めており、自転車は5km未満の移動における交通手段の 2割を担っています。この自動車の 5km未満のトリップのうち、一定の割合が、自転車での移動に転換する可能性 *2があります。そこで、下記のメリットを自動車利用者に訴求することで、自家用車の利用を抑えて、自転車の利用への転換を試みる取り組みが求められます。

１）利用者にとってのメリット：金銭の節約、健康の維持・増進、レクリエーションの拡大、ストレスの解消
２）企業や商業施設などのメリット：通勤、来訪者用駐車場の維持管理費の軽減、社会保険料の低減
３）地域社会にとってのメリット：クルマ減少による渋滞と公害の緩和、道路整備負荷の軽減、駅前駐車場の整備負荷の軽減、社会保険料の低減、地域の文化・歴史・自然などを再認識し地域の誇りを育む、交流人口の拡大による地域の活性化
４）国・自治体・地球にとってのメリット：地球環境に対する負荷の軽減・化石燃料の節約、社会保障費の低減

この他、電動アシスト自転車の普及など、新しい概念を伴った自転車の利用と浸透によって、従来とは異なる法律の運用、施策の展開が求められると同時に、一過性のブ

ームで終わらせることなく、健全な交通社会の構築に向けて定着させていくことが重要です。

そこで、このような背景をふまえ、今後、自転車の利用を拡大していくにあたって検討したなかで、自転車利用における課題と利用拡大における課題として、次のようにまとめることができました。

【自転車利用における課題】

①歩行者が安心して歩道を歩ける環境づくり

現在、歩道上では歩行者、車椅子、シルバーカー、電動カート、自転車などで共有されている状態です。また、歩道を走行する自転車も多岐にわたっており、歩行者との接触事故が多発しています。今後、交通弱者である子ども、高齢者が安心して歩道を歩くことができるような環境整備が求められています。

②自転車が安心して走れる環境づくり

自転車は原則として車道の左側を走ることになっています。しかし現状では、車道の左側を安心して走れる環境が必ずしも整っているとはいえません。自転車走行空間の確保など、自転車が安心して走れる環境の整備が求められています。

③駐輪場

一部の駅や商店街、大型店舗、道の駅等では、自動車・自転車・歩行者の動線が錯綜しており、分かりやすく安全に駐輪場まで誘導することが課題です。

④ルール・マナー・安全

自転車の逆走、並走、無灯火などルール無視が問題となっています。また自転車の対人事故も課題です。酒気帯び運転やながらスマホなどの罰則強化、自転車への青切符適用などのルール変更が実施されています。

自転車をめぐる走行環境についても、小中学生向けの自転車大会や交通安全教室が開催される一方で、高校生や社会人、シニア層に対する交通教育はあまりみられず、その対策を講じる必要があります。さらに、自動車の運転にあたって、自転車のルールや行動特性の理解をうながす交通教育が求められています。

加えて、ヘルメットの着用推進、引き続き自転車損害賠償保険等への加入義務の履行を促し、安全な走行に対する準備や意識を促すことが課題です。

⑤自転車通勤の普及

自転車通勤者に対して、駐輪場の設置、更衣室・シャワールームの設置・通勤手当制度の改善など、企業が自転車通勤を推進、支援する体制が整っていません。企業側のメリットとなる社会保障費の低減効果についても認知は高くありません。また、自家用車での通勤から転換をはかるためのエコ通勤への意識づけが課題です。

⑥レンタサイクル自転車シェアリング

様々な場所で自転車を活用してもらえるとともに、レンタサイクル、自転車シェアリング、自転車リースなど、多様な種類の自転車に試しに乗ることのできる手段を増やすこと、ワンウェイで利用できる環境整備が課題です。

⑦自転車車体

安全に乗るためには定期的に点検や整備を行うことが必要です。利用年齢層・用途に応じた多様な自転車の種類・タイプ（カーゴバイク、タンデム、ハンドサイクル、リカンベント等）を選択するとともに、雨天の時の装備についての工夫なども発信することが必要です。

車道を走行するには、走行性や操作性が担保される必要があります。しかし、走行性能の良い自転車に丁寧に乗る人は限られ、走行性能が限られる自転車が多く普及しているのが現状です。

⑧観光

対象層別のサイクリングルートの提案や広域のネットワーク化、整備された自転車道の利活用、情報発信、安全啓発、ガイドの充実、ホスピタリティの充実、民間事業者との連携、市民参画型のサイクルツーリズムの推進が課題です。

情報発信や自転車に対してのサービスの拠点となる機能をもつサイクルステー

ションの充実がのぞまれます。サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルクルージングについても利用できる範囲を拡充し、利用を活性化していく必要があります。

⑨イベント

県内では、ビワイチの日・ビワイチ週間などさまざまなイベントがおこなわれているものの、通勤、買物客層などに対する意識の啓発や醸成が図られていません。

このように、自転車を利用することによって得られるメリットとともに、利用するにあたっての課題を理解し、メリットを最大限に活かし、デメリットとなる部分には対策が求められます。利用シーンを想定する一律的な自転車の利用促進ではなく、地域の特性に応じて、鉄道、バス、自動車、徒歩などと最適な組み合わせを模索しながら、自転車の利用環境を整備するとともに、健康づくり、地域づくりや暮らしのなかで、交通体系への位置づけが求められています。

＝＝＝＝＝

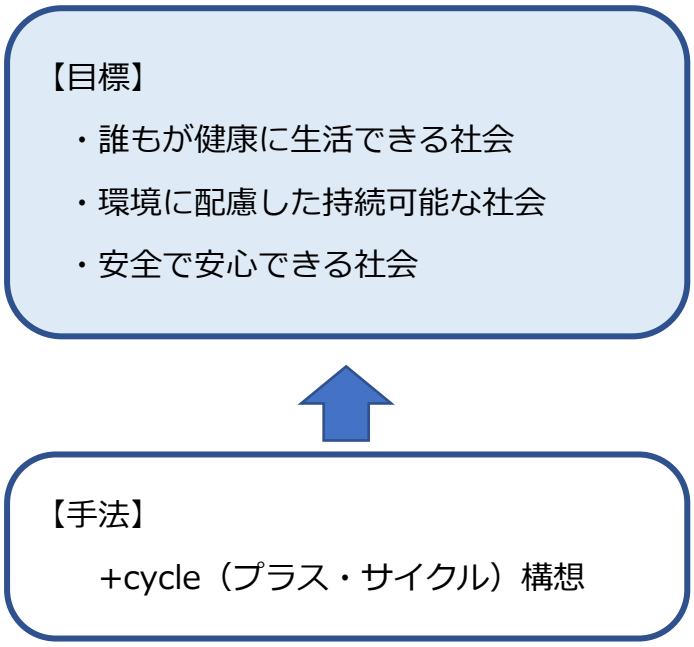
*1　厚生労働省「健康づくりのための運動指針 2006」によるメタボリックシンドローム予防に必要な週 23エクササイズ（エクササイズ＝メッツ×時間）を、時速約 20キロ（8メッツ）で週 3時間以上、つまり毎日片道約 20分以上の通勤でクリアすることができます。

*2　安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会第 1回配布資料 2

第3章　プラス・サイクル推進プランの基本的な考え方

1　プラス・サイクル推進プランのビジョン

本プランでは、「+cycle」（プラス・サイクル）構想を通じて、「誰もが健康に生活できる、環境に配慮した持続可能な、安全で安心できる社会づくり」を目指します。



2　プラス・サイクル推進プランの基本方針

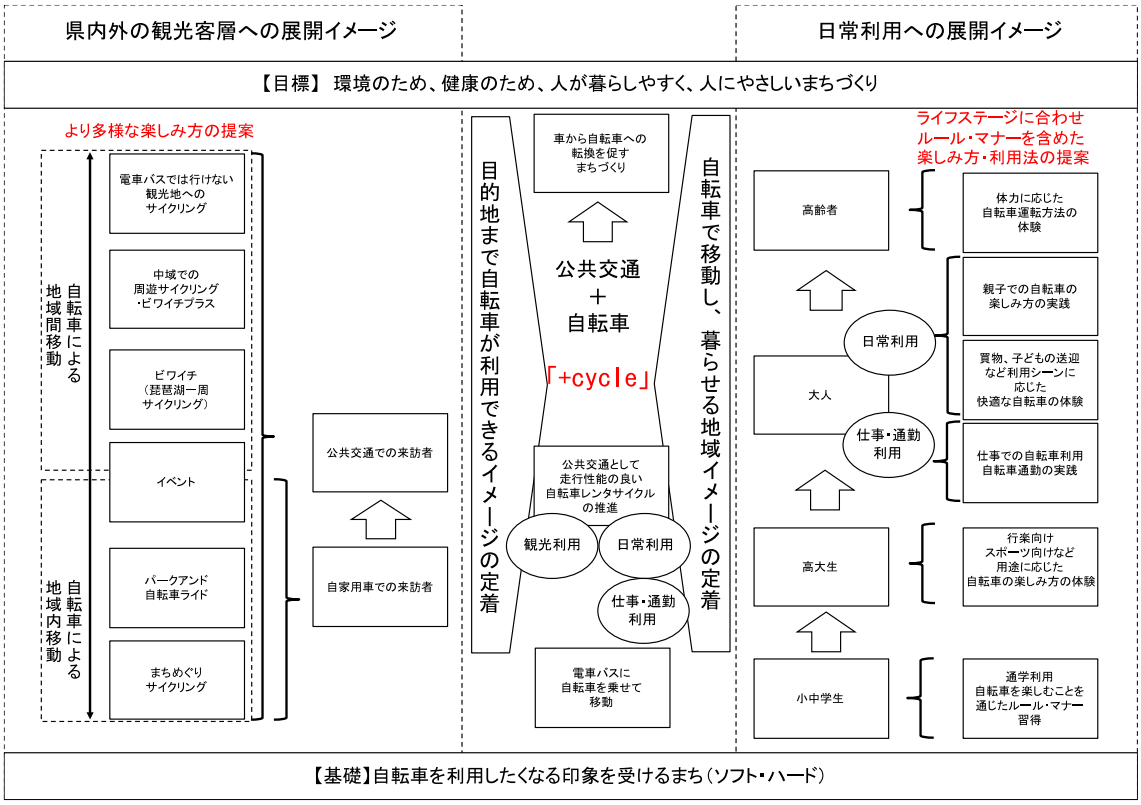
滋賀のまちを見た時に、自ずと自転車を利用したくなる印象を受けるまちづくり（ソフト面、ハード面）を基礎とします。

日常利用では、「自転車で移動し暮らせる地域イメージの定着」を目指します。小・中・高・大学生、大人、高齢者と各々のライフステージに合わせ、ルール・マナーを含めた楽しみ方・利用の提案を行います。

一例としては、子どもが自転車に乗り始める第一段階として、楽しみながらルール・マナーを身につけ、年齢があがるにつれて、通学、行楽向けやスポーツなど用途に応じた自転車の楽しみを伝えていきます。社会人以降は、例えば、親子で自転車を楽しく利用できるように促し、一方、仕事・通勤利用でも自転車が利用しやすい環境作りをとおして利用を促します。シニア世代においても、自転車による楽しみを通じて、安全の啓発も行っていきます。

観光客層へは「目的地まで自転車が利用できるイメージの定着」を目指します。まちめぐりサイクリングなどの自転車による地域内移動による楽しみ方から始め、次に電車・バスでは行けない観光地へのサイクリング、周遊サイクリング、びわ湖一周サイクリング（ビワイチ）などの自転車による地域間移動による楽しみ方を展開することにより、より多様な楽しみ方の提案を行います。併せて、自家用車での来訪から公共交通での来訪へ促し、公共交通での来訪ならではの楽しみ方も提案していきます。

以上、二つの展開を通じて、生活・仕事・通勤・観光利用などで、利用者のニーズにあった質の良いレンタサイクルや、電車・バスに自転車を乗せての移動などを推進しながら、「公共交通＋自転車」で県内各地へ移動できる社会を目指し、自転車を交通体系の中に位置づけます。


県内外の観光客層への展開イメージ
日常利用への展開イメージ
【目標】 環境のため、健康のため、人が暮らしやすく、人にやさしいまちづくり
より多様な楽しみ方の提案
自転車による地域間移動
自転車による地域内移動
電車バスでは行けない観光地へのサイクリング
中域での周遊サイクリング・ビワイチプラス
ビワイチ（琵琶湖一周サイクリング）
イベント
パークアンド自転車ライド
まちめぐりサイクリング
公共交通での来訪者
自家用車での来訪者
目的地まで自転車が利用できるイメージの定着
車から自転車への転換を促すまちづくり
公共交通＋自転車
「+cycle」
公共交通として走行性能の良い自転車レンタサイクルの推進
観光利用
日常利用
仕事・通勤利用
電車バスに自転車を乗せて移動
自転車で移動し、暮らせる地域イメージの定着
ライフステージに合わせルール・マナーを含めた楽しみ方・利用法の提案
高齢者
体力に応じた自転車運転方法の体験
日常利用
親子での自転車の楽しみ方の実践
大人
買物、子どもの送迎など利用シーンに応じた快適な自転車の体験
仕事・通勤利用
仕事での自転車利用自転車通勤の実践
高大生
行楽向けスポーツ向けなど用途に応じた自転車の楽しみ方の体験
小中学生
通学利用自転車を楽しむことを通じたルール・マナー習得
【基礎】自転車を利用したくなる印象を受けるまち（ソフト・ハード）

第4章　プラン推進に向けた体制と方法

1　プランの推進体制

本プランの推進および自転車の安全利用推進のため、市民団体、行政、企業等の共同による推進組織（以下「推進組織」という。）として滋賀プラス・サイクル推進協議会を設置します。また、推進するプロジェクト毎に、特に関係する団体・企業・市町・県各機関によるワーキンググループを設置し、具体的な取組を進めます。検討・実施の迅速性を高めるため、ワーキンググループの構成メンバーは少数がのぞましいですが、構成メンバー以外の協議会委員も任意で参加できるものとします。協議会の事務局は、協議会の方針に基づいて、その実現に向けて、県の各機関や市町と横断的な調整を行う位置付けとします。

また、協議会は、協議会の内外を問わず、様々な自転車に関する課題の相談に応じて、課題の共有と協力支援ができる場とします。

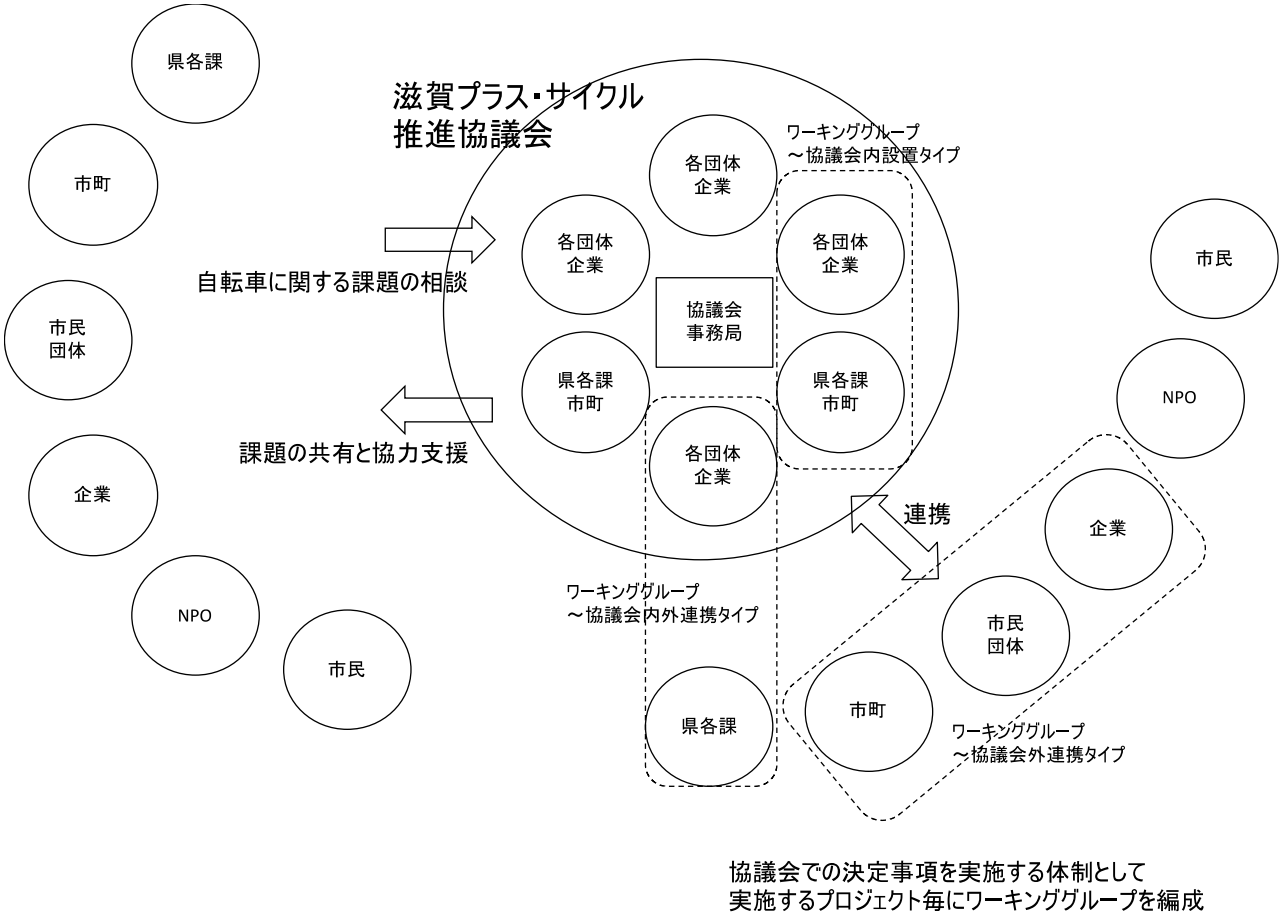


図　プランの推進体制

2　重点メニュー

ワーキンググループの設置にあたっては、重点メニューとして次の三つの柱を置き、優先して取り組みます。

ａ）ルール・マナー・安全（自転車をもっと安全に乗るために）

①自転車の車道左側通行の徹底
②ライフステージ(年齢層)・利用シーンに応じた自転車の楽しみ方・快適な乗り方とルール・マナーを併せた啓発の実施
③自動車ドライバーを対象とした自転車のルール啓発
④自転車保険・TSマークの推進
⑤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
⑥観光客向けルール・マナー案内
⑦琵琶湖一周体験「風の子」

ｂ）情報発信（自転車をもっと楽しむために）

①県内の自転車情報を集約したWebサイトによる情報発信
②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
③サイクルサポートステーションの設置
④サイクリングルートの周知
⑤公共交通とサイクリングルート、サイクリングルート間の結節
⑥自転車で滋賀をめぐる機会の創出
⑦県内各地で自転車に関する活動をしている人々のネットワークづくり
⑧通勤層向け、買い物層向けのイベント実施
⑨利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプの提案

c）環境整備（自転車をもっと利用するために）

①自転車走行空間の確保
②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
③自転車の歩道走行の抑制に向けた検討
④歩道における自転車双方向走行抑制に向けた検討
⑤駐輪場の確保・放置自転車対策
⑥観光客向け駐輪具・スペースの設置
⑦レンタサイクル・自転車リースの推進
⑧バスがないところに公共交通としてレンタサイクルを推進
⑨自転車通勤の推進
⑩観光施策の中に自転車を積極的に取り入れる
⑪自転車利用時の荷物の移送・自転車本体の移送
⑫各種団体・企業・市町・学校の優れた取組への認定

三つの柱毎の施策メニュー、および各メニューの詳細については次章に掲載しています。

3　プランの実施、評価、見直し

協議会にて年度毎に実施するプロジェクトを施策メニューなど（後述）から選び、実施するプロジェクト毎にワーキンググループを設置して検討・実施を行います。各ワーキンググループは検討・実施した結果を年度毎に協議会に報告します。

協議会は各ワーキンググループからの報告を基にプロジェクトの効果の検証と改善を行います。併せて、本プランの進捗状況の確認を行い、本プラン推進の検証と改善や、施策メニュー（後述）の改訂を行います。また五年毎を目安に、本プラン本体の改訂を行います。

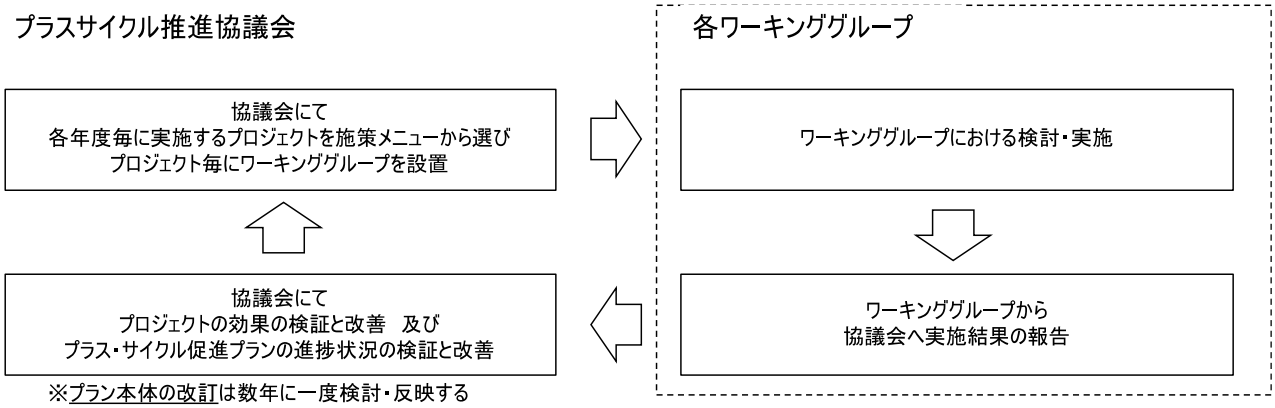


図 プランの実施・評価・見直しサイクル

第5章　施策メニューの提言

1　施策メニュー

本章では、三つの重点メニューの柱を基に、日常利用と県内外の観光客層に向けたそれぞれの展開をふまえ、次の施策メニューを提示します。施策メニューの中でも特に優先して取り組むべき項目には【優先】と表記します。[32]

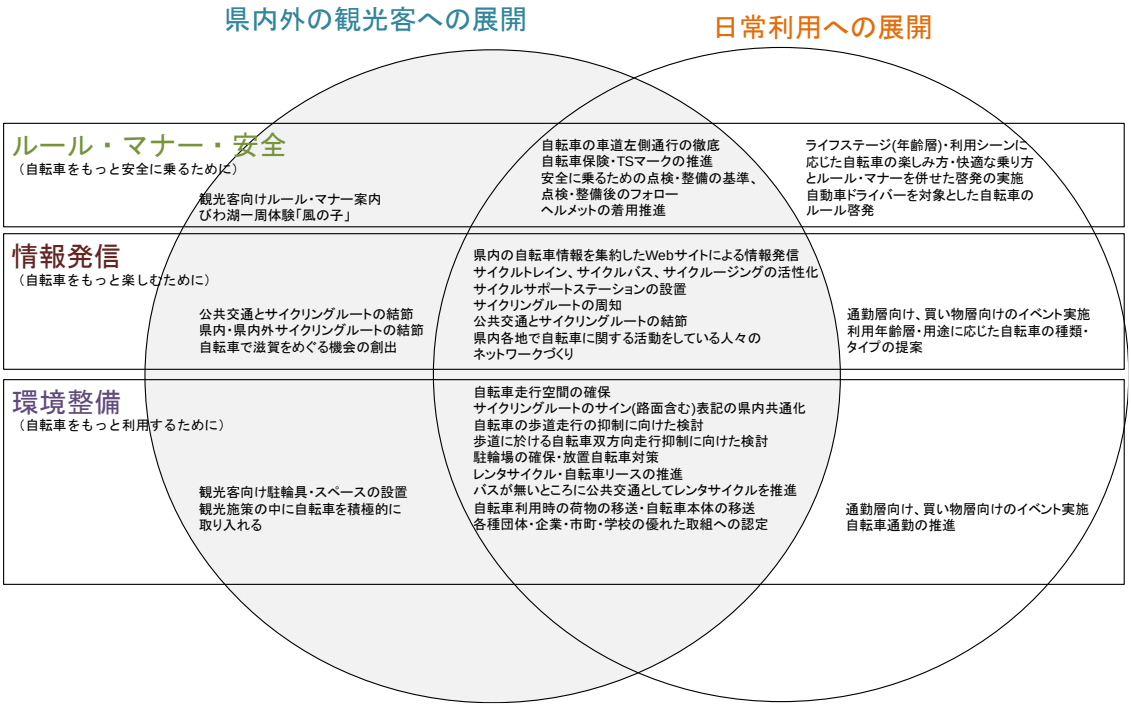


図 施策メニューの体系図

（１）ルール・マナー・安全（自転車にもっと安全に乗るために）

【優先】	自転車の車道左側通行の徹底　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者
課題	・自転車の車道の逆走（右側通行）は、自転車のルール違反の中でも特に危険であり、死亡事故に繋がる可能性が高いため、まずは左側通行の徹底からルールを啓発していく必要がある。 ・平成 30 年度中の自転車事故のうち、自転車運転車に法令違反が認められた事故は約 9 割を占めており、自転車利用者に交通ルール~~・マナー~~遵守意識が十分浸透していない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・行政や警察、民間団体が連携して自転車安全利用五則啓発パンフレットによる啓発を実施。
今後の方向性	・引き続き、行政・警察・民間団体等が連携して車道の左側通行をはじめとするルールの啓発を実施する。 ・事故事例等の情報収集・調査により、自転車の逆走（右側通行）が具体的にどう危険なのかを周知することを検討する。
評価基準例	・自転車の車道の左側通行の認知の向上。 ・自転車の逆走（右側通行）の減少。 ・自転車の逆走（右側通行）を原因とする交通事故件数の減少。 ・自転車の歩道通行の減少と車道通行の増加

【優先】	ライフステージ(年齢層)・利用シーンに応じた自転車の楽しみ方・快適な乗り方とルール・マナーを併せた啓発の実施　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者　年齢層に応じて実施する
課題	（ルール） ・自転車のルールの中には、正しい走行方法が分かりにくいものもあり、自転車利用者に十分に理解されていない。 ・自転車のルール習得の為だけのイベントでは、自転車利用者の興味を引けていない可能性がある。 （マナー） ・身体能力・健康に応じた自転車の楽しみ方、気をつける点が理解されていない。 ・自転車が守るべきマナーについては様々な考え方が存在しており、必ずしも統一されていない。 ・利用シーンに応じた、自転車の快適な走り方がわからない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・プラス・サイクル Web サイトにも小中学生向けパンフレットの情報を掲載。  
今後の方向性	・引き続き、協議会において年齢層に応じた自転車の楽しみ方・使い方の啓発を実施する。子供向けとあわせて、高齢者向けのコンテンツについても検討する。 ・ルールの啓発にあたっては「自転車ルールブック」（令和７年９月警察庁交通局公表資料）を活用する。 ・自転車の楽しみ方・健康面への効果と併せてルール・マナーの啓発を行うイベントの実施を検討する。 ・滋賀県の地域性に応じた独自の守るべきルール・マナーを検討する。
評価基準例	・ルール・マナーについての啓発イベントへの参加者数 ・ルール・マナーについての情報発信媒体の閲覧・配布数 ・自転車のルール違反の減少。 ・自転車のルール違反を原因とする交通事故件数の減少。

【優先】	自動車ドライバーを対象とした自転車のルール啓発　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自動車運転免許保持者

課題	・自動車運転免許保持者が、自転車のルールや行動特性、自転車に対して自動車が守るべきルールを知る機会がなく、十分に理解されていない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・平成 28 年 10 月から県が自転車安全利用指導員を設置し、交通安全教室や免許センター、街頭での啓発活動を実施。
今後の方向性	・引き続き、県等において自動車の免許更新時等の時節に応じた自転車のルールについても啓発を実施する。 ・自転車、自動車の両者がルールを守る事や行動特性を理解することが、交通事故の減少に具体的にどのように寄与するのか、事故事例等から研究を行う。 ・滋賀県の地域性に応じた独自の守るべきルール・マナーを検討する。
評価基準例	・ルール・マナーについての啓発イベントへの参加者数 ・ルール・マナーについての情報発信媒体の閲覧・配布数 ・自転車に配慮した自動車運転をする人の増加 ・自転車のルール違反を原因とする交通事故件数の減少

	自転車保険・TS マークの推進　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者、レンタサイクル事業者
課題	・万が一事故が起きた際に、無保険の状態だと十分な補償が受けられない場合がある。 ・自転車保険が義務化されたことや、保険の内容について周知してすべての自転車利用者の確実な保険加入を推進する必要がある。
これまでの取組状況（R2～R7）	・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より、平成 28 年 10 月から自転車保険加入を義務化。 ・駅や商業施設において、県・市町・県警・ボランティア等が連携した啓発活動を実施。 ・平成 28 年 10 月から県が自転車安全利用指導員を設置し、交通安全教室や免許センター、街頭での啓発活動を実施。
今後の方向性	・自転車の関連する交通事故の発生状況や、どの程度の賠償が発生しているのか情報の収集・発信を検討する。 ・自転車保険や TS マークについて情報発信する。 ・自転車販売店において、自転車販売時の自転車保険・TS マークの紹介を行う。  例　TS マーク（自転車文化センターWeb サイトより引用）
評価基準例	・ 県内の自転車保険加入数 ・ 県内の自転車の交通事故に於ける、保険適用率 ・ 県内での TS マーク発行数数

	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　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者
課題	・自転車を安全に乗るための点検・整備の基準がない ・自転車の点検イベントがあっても、その後適切に整備されているか分からない ・自転車を点検・整備することでどんなメリットが得られるか理解されていない
これまでの	・県が初心者向けの点検・整備の方法等についての啓発パンフレットを作成し、TS マー

取組状況 （R2～R7）	クの推進も含めた啓発を実施。
今後の方向性	・引き続き、県において初心者向けの点検・整備の方法や TS マークについてのパンフレットを作成し、啓発を実施。 ・自転車を安全に乗るための点検・整備の基準について検討する
評価基準例	・県内での TS マーク発行数の増加 ・自転車の点検イベントへの参加者数

	観光客向けルール・マナー案内　観光
主体	行政、企業
対象	県内外の観光目的の自転車利用者
課題	・レンタサイクル利用者や、自転車持ち込み観光客に対するルール、マナー、危険箇所の周知などが十分でない ・観光客を中心とした自転車利用者に周知すべき危険箇所について、情報共有が必要
これまでの取組状況 （R2～R7）	・ 『ビワイチサイクリングマップ』や「ビワイチ」を楽しむサイクリング専用アプリ『BIWAICHI Cycling Navi』で自転車が守るべきルール・マナーや危険箇所情報を掲載。 ・県と県警、交通安全協会が連携して交通事故防止啓発を実施。
今後の方向性	・引き続き、県や協議会等が提供するマップやアプリにより安全かつ気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりとあわせてルール・マナーの啓発を行う。 ・インバウンドを踏まえ、多言語でのルール・マナー啓発。及びサイクルステーションとの連携を行う。 ・また、県と県警、交通安全協会等が連携したサイクリストが多く立ち寄るスポットでの安全啓発活動も引き続き行う。
評価基準例	・ ルール・マナーについての情報発信媒体の閲覧・配布数 ・ 県内のルール・マナー、危険箇所についての情報が入手できるレンタサイクル箇所数

	びわ湖一周体験「風の子」　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内のスポーツ少年団や PTA など、団体に所属する小学校６年生程度の児童とその父母
課題	・交通ルールを、楽しみ（びわ湖一周体験）ながら実地で学べる機会がない。 ・滋賀には小学校４年生で山、小学校５年生で湖を体験できるカリキュラムがあるが、陸から湖を捉える機会が少ない
これまでの取組状況 （R2～R7）	・協議会事業としてビワイチの子体験事業を実施（琵琶湖一周では無く、短距離のサイクリング） ・子ども団体向けびわ湖一周サイクリング情報を Web に掲載
今後の方向性	・びわ湖一周体験したい団体を支援する仕組みづくりを検討する。

評価基準例	・実施数 ・参加者数

	ヘルメットの着用推進　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内のスポーツ少年団や PTA など、団体に所属する小学校６年生程度の児童とその父母
課題	・自転車事故の当事者は高校生とシニア層が多い ・高校生にヘルメットの着用を促す必要がある ・自転車通勤でのヘルメット着用も少ないので促す必要がある
これまでの取組状況（R2～R7）	
今後の方向性	・高校と連携したヘルメット着用推進に向けた調査 ・事業者と連携したヘルメット着用推進に向けた調査
評価基準例	・ ヘルメットの着用度調査（アンケートなど）

（２）情報発信（自転車をもっと楽しむために）

【優先】	県内の自転車情報を集約したWebサイトによる情報発信 観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	Web サイトを閲覧できる県内全ての自転車利用者 Web サイトを閲覧できる県外から来訪の自転車利用者
課題	・県内の自転車の日常利用・観光利用を包括する情報発信を行うメディアが必要。 ・県内のルール・マナー啓発への取り組み、自転車事故事例など、各々の主体が持っている情報を包括して参照できる情報媒体が必要。
これまでの取組状況（R2～R7）	・協議会においてプラス・サイクル Web サイト（https://pluscycle.shiga.jp）を作成・運営し、条例に関する情報や、駐輪場、レンタサイクル等に関する情報を発信
今後の方向性	・引き続き、自転車利用者にとって必要な情報を充実し、アクセス件数の増加とそれによる自転車利用の推進を図る。
評価基準例	・ Web サイトの閲覧数。

【優先】	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 観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・県内ではサイクルトレイン等が実施されているが、自転車利用者に十分に周知されていない。 ・サイクルトレイン等の利用できる場所、利用方法、利用料金などが十分に周知されていない ・サイクルトレイン等のモデルプランが少ない
これまでの取組状況（R2～R7）	・ビワイチサイクリングマップ等のパンフレットでサイクルトレインを活用したモデルコースやサイクルクルージングの航路について情報発信。 ・サイクルトレイン、サイクルクルージングを取り入れたツアー試行。
今後の方向性	・引き続き、県、協議会、民間事業者等により、県内のサイクルトレイン等に関する情報を発信。サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルージングの拡大を促す。 ・サイクルトレイン等を活用した観光モデルプランについて検討する。  例：サイクルトレインの様子（近江鉄道 Web サイトより引用）
評価基準例	・サイクルトレイン等の利用者数 ・モニターツアーへの参加者数 ・モデルプランの数

【優先】	サイクルサポートステーションの設置 （駅やバス停、港、駐輪場、自転車店への併設） 観光　日常

主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者（通勤など日常利用及び観光）　県外から来訪の自転車利用者（観光）
課題	・県内外の観光客に向けて、県内の観光、ルート案内や、自転車を宅送して受け取れたりできる拠点が必要である。
これまでの取組状況 **（R2～R7）**	・スポーツバイクに対応した空気入れや、自転車用工具の貸出、トイレの提供など、サポートと交流の拠点として「サイクルサポートステーション」の整備を推進するとともに、講習会を開催。 
今後の方向性	・協議会において引き続き事業者を募集しつつ、講習会など事業者相互の情報交流とサービスの向上に向けた事業を展開。
評価基準例	・サイクルステーションの認定・設置数 ・サイクルステーションの利用者数

	サイクリングルートの周知　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者（日常利用及び観光）　県外から来訪の自転車利用者（観光）
課題	・サイクリングマップやガイドブックが発行されていない地域があり、観光客の要望に応じた最適なルートを案内するための情報が十分でない。 ・日常利用に応じた最適なルートを案内するための情報が必要。 ・観光客の要望に応じた最適なルートを案内したくても情報がない。 ・自転車の安全な走行を促すためにも、自転車走行に向いたルートの案内を促し、自転車走行に向いていないルートから誘導する必要がある。 ・ビワイチルートのみならず、サイクリングルート全体の利用者の拡大
これまでの取組状況（R2～R7）	・行政や民間事業者等により、各種サイクリングマップを作成し、サイクルサポートステーション等における配布を実施。 ・行政や民間事業者等により、サイクルモードなどイベントへ出展し、情報発信を実施。 ・「ビワイチ」を楽しむサイクリング専用アプリ『BIWAICHI Cycling Navi』の周知 ・出版物による周知。
今後の方向性	・引き続き、サイクリングルートの情報発信を行うとともに、自転車による県内周遊が行える環境づくりを推進。
評価基準例	・ サイクリングマップの作成数 ・ サイクリングマップの配布・閲覧数

	公共交通とサイクリングルートの結節　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内外の観光目的の自転車利用者
課題	・地域毎にサイクリングルートが一部設置されているが、公共交通機関からサイクリングルートへ向かうルートが必要。
これまでの取組状況（R2～R7）	・びわ湖沿いの「ビワイチ」に加えて、内陸部を周遊するサイクリングコース「ビワイチ・プラス」を設定し、発信。
今後の方向性	・引き続き、協議会において自然、文化、食など県内にある様々な魅力や人とのふれあいを通じて、地域の魅力に触れ、県全体がサイクリングで盛り上がることを目指して市町内、市町間や隣接県を結節するサイクリングルートを検討する。 ・「ビワイチ・プラス」サイクリングコースの PR を進める。 ・公共交通と自転車を組み合わせた目的地へのアクセス向上策を検討する。
評価基準例	・ 駅・バス停・港からサイクリングルートへ向かうルートの作成数 ・

	県内・県内外サイクリングルートの結節　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内外の観光目的の自転車利用者
課題	・サイクリングルート間をまたいで走行するルートの提案が必要。 ・県外とのサイクリングルートの結節が必要
これまでの取組状況（R2～R7）	・「ビワイチ・プラス」ルートの一部で、県外からルートに合流する箇所に看板を設置。
今後の方向性	・近隣府県と接続した周遊性の高いサイクリングルートについて検討する。
評価基準例	・サイクリングルートをまたぐルートの作成数

	自転車で滋賀をめぐる機会の創出　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内外の観光目的の自転車利用者
課題	・観光客向けに自転車で滋賀に来ることを促す常設イベントが必要。
これまでの取組状況（R2～R7）	・「ビワイチ」や「ビワイチ・プラス」等のおすすめサイクリングコースのほか、観光スポットや宿泊施設、飲食店などの「立ち寄りスポット」情報も掲載したサイクリング専用アプリ『BIWAICHI Cycling Navi』を周知　（ビワイチサイクリングアプリＤＬ数）
今後の方向性	・協議会が行政や民間事業者と連携してアプリを活用した取組を検討。 ・セルフガイドツアーの推進など、ガイドを含む事業者の取り組みを支援。
評価基準例	・サイクリング関連アプリの利用状況 ・セルフガイドツアーの設定数。

	県内各地で自転車に関する活動をしている人々のネットワークづくり　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体

対象	県内各地で自転車に関する事業や活動をしている方
課題	・情報発信の面からも、県内各地で自転車に関する事業や活動をしている人々のネットワークづくりが不可欠
これまでの取組状況（R2～R7）	・サイクルサポートステーション講習会にて事業者相互の情報交換会を実施
今後の方向性	・協議会事業を通じて、県内各地で自転車に関する活動をしている人々のネットワークづくり
評価基準例	・ネットワークづくりの場への参加数

	通勤層向け、買い物層向けのイベント実施　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内の通勤層・買物層（自転車利用者以外も含む）
課題	・通勤層、買物層といった自転車の日常利用を促したい層に向けたイベントが不足している。 ・通勤層向け、買物層向けのイベントを企画したいが、自転車利用者をメインターゲットとしてイベントを開催した場合に対象層の参加が限定的となる。
これまでの取組状況（R2～R7）	・ビワイチの日に開催される一般イベントで、一般向けのブースを設置
今後の方向性	・引き続き、県と関係団体が連携し、セミナーやイベント等、幅広く利用促進の取組を実施。 ・自転車利用者を対象とするイベントの開催だけでなく、幅広く他団体のイベント等との連携や日常生活の中で自転車利用にインセンティブを与える方策等を検討する。
評価基準例	・イベントの実施回数 ・イベントへの参加者数

	利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプの提案　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内で日常利用する自転車利用者
課題	・利用年齢層や用途に応じた様々な自転車があるものの、知られていない。 ・自転車を雨天時に利用する際、どのような対策があるのか知られていない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・プラス・サイクル Web サイトにも小中学生向けパンフレットの情報を掲載。
今後の方向性	・引き続き、協議会において年齢層に応じた自転車の楽しみ方・使い方の啓発を実施する。子供向けとあわせて、高齢者向けのコンテンツについても検討する。
評価基準例	・ 利用年齢層や用途に応じた自転車の種類・タイプについての情報媒体の閲覧・配布数 ・ 利用年齢層や用途に応じた自転車試乗会の開催数 ・ 利用年齢層や用途に応じた自転車試乗会の参加者数

（3）環境整備（自転車をもっと利用するために）

【優先】	自転車走行空間の確保　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者

課題	・歩道を交通弱者が安心して歩けるように、自転車の車道左側通行を促す必要がある。 ・自転車の安全走行のため、車道上の走行場所・方向を分かりやすく促す必要がある。 ・自転車道に類する道路が少なく、自転車で安心して走れるルートが限られている。 ・青矢羽根の設置やその他の安全対策について、自動車ドライバー側の理解が十分進んでいない。 ・走行環境の整備状況（工事状況を含む）についての周知が十分でない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・県がビワイチルートの矢羽根型路面標示や自転車通行空間の整備を実施。
今後の方向性	・よりよい自転車走行空間の確保に向けた検討。 ・青矢羽根については、国の基準に基づいた整備を推進。。 ・また、県において、自転車、歩行者、自動車が安全に道路を共有できる自転車通行空間整備について、今後も交通量の多い南部地域を中心に整備を継続する。 ・Web サイトやアプリ等を使ったわかりやすい整備状況等の周知方法を検討する。
評価基準例	・自転車レーン設置または自転車走行を促す表示に向けた課題整理 ・自転車走行を促す表示の設置距離 ・自転車専用道・自転車道・自転車レーン設置距離

【優先】	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 観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・サイクリングルートに設置されているルート案内看板、路面のサインの表示が道路管理者によって異なっている場合があり、自転車利用者にとって分かりにくい場合がある。 ・設置の高さ、大きさ、表記の方法によっては、自転車利用者から見て分かりにくい場合もある。

	・現在サイクリングルートの表示が行われているにも関わらず、道に迷う自転車が頻出しているエリアがある。 ・設置から年月が経過し、判読が困難になっている表示もある。
これまでの取組状況（R2～R7）	・平成 28 年度に協議会でビワイチサイクルツーリズムロゴマークを募集し、決定。 ・ロゴマークの活用により、案内看板や路面表示の共通化を推進。
今後の方向性	・引き続きロゴマークを活用し、表示の共通化を推進していく。
評価基準例	・ビワイチサイクルツーリズムロゴマークに準拠した表示の箇所数 ・自転車利用者が道に迷う件数の減少

	自転車の歩道走行の抑制に向けた検討　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・高齢化社会に向けて、シルバーカー、電動カート、車椅子などの走行が歩道に増えていくことが見込まれ、交通弱者の為にも、歩道空間をあけておく必要がある。
これまでの取組状況（R2～R7）	・行政や警察、民間団体が連携して自転車安全利用五則啓発パンフレットによる啓発を実施。 ・県がビワイチルートの矢羽根型路面標示や自転車通行空間の整備を実施。
今後の方向性	・引き続き、行政・警察・民間団体等が連携して車道の左側通行をはじめとするルールの啓発を実施する。 ・青矢羽根については、ルート案内機能や自動車への注意喚起といった視覚的効果が高く、サイクリストの安全性向上にもつながることから推奨し、自転車の通行方法について周知を行う。 ・また、県において、自転車、歩行者、自動車が安全に道路を共有できる自転車通行空間整備について、今後も交通量の多い南部地域を中心に整備を継続する。
評価基準例	・青矢羽根の整備延長、自転車通行空間整備延長 ・自転車の通行方法について掲載された紙媒体の配布数

	歩道に於ける自転車双方向走行抑制に向けた検討 観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・歩道は交通弱者が安心して歩ける空間であるべきだが、実際には歩行者に加え、双方向に自転車が走行している。 ・双方向に自転車が走行することで、限られた歩道空間の利用が制約され、歩行者と自転車との事故が懸念される。
これまでの取組状況（R2～R7）	
今後の方向性	・交通弱者がより安心して歩ける歩道空間を目指し、一つの方法として自転車の双方向走行の抑制に向けた検討を行う。 ・自転車が歩道を双方向走行する場合、交通弱者が安心でいる歩道空間を確保するには、自転車にどのような走行条件（必要な幅員、通行の密度など）が求められるかを検討する。
評価基準例	・ 自転車の歩道走行における双方向走行抑制に向けた提言とりまとめ

	駐輪場の確保・放置自転車対策　観光　日常
主体	行政、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・駐輪場の整備が進んでいる一方で、一部の駅では引き続き駅前放置自転車問題が発生している。 ・駅前放置自転車問題は、自転車が低価格過ぎて使い捨てになっている事が影響している。
これまでの取組状況（R2～R7）	・県から市町への交付金メニューに駅周辺駐車場整備事業を設け、整備を促進
今後の方向性	・県全体としては駐輪場は十分に充足している状態であり、個別の課題については引き続き県から市町への交付金等により対策を実施する。 ・駐輪場情報の発信
評価基準例	・駅前駐輪場の収容台数 ・放置自転車数

	観光客向け駐輪具・スペースの設置　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	県内外からの観光目的の自転車利用者
課題	・観光客がサイクリングした場合、お店などで駐輪スペースが無く、駐輪場所に困る事例がある ・サドルを引っかけるタイプのサイクルスタンドは、重量の重い自転車や子ども・女性が利用する場合には不適
これまでの取組状況（R2～R7）	・市町や民間事業者によるサイクルスタンドの設置。 ・県から琵琶湖周辺の店舗や道の駅等にサイクルスタンドを貸出。 ・駐輪スペースを確保した「サイクルサポートステーション」の整備推進。
今後の方向性	・サイクルスタンドの設置方法、種類について情報発信を行う ・サイクスサポートステーションを推進
評価基準例	・各施設での駐輪具・駐輪スペースの設置箇所数

	レンタサイクル・自転車リースの推進　観光　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者 自転車リースについては特に未就学児と親、児童
課題	・利用年齢層・用途に応じた、走行性能の良い自転車に乗る事のできるレンタサイクルが少ない。 ・レンタサイクルはしんどい、きれいでない、整備が不十分というマイナスイメージがある場合がある。

	・レンタサイクルへの電動アシスト自転車の導入が限定的である。 ・長距離レンタサイクルにおける途中返却の仕組みの維持・推進
これまでの取組状況（R2～R7）	・協議会の Web サイトでレンタサイクル、シェアサイクル情報を随時更新 ・自転車リースについても民間事業者の情報を掲載 ・長距離レンタサイクルにおける途中返却システムの推進、途中返却拠点の増加を推進 ・ナショナルサイクルルートのゲートウェイとして米原と大津にレンタサイクル拠点が運営されている
今後の方向性	・協議会 Web サイト等を活用し、引き続きレンタサイクル情報について利用者に分かりやすい情報提供を実施することで、事業として継続性があり整備されたレンタサイクルの推進を行う ・未就学児と親、児童に対する自転車リースの可能性の検討
	・走行性能の良い自転車のレンタサイクル、シェアサイクル台数

	バスが無いところに公共交通としてレンタサイクルを推進　観光　日常
主体	行政、企業、NPO
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・バスが無いところへは、自家用車かレンタカーの利用しか想定されていない。 ・健康のため（動くきっかけづくり）としての自転車利用をうながす
これまでの取組状況（R2～R7）	・協議会の Web サイトにレンタサイクル、シェアサイクル情報を掲載
今後の方向性	・公共交通に自転車を位置づけ、従来の公共交通からレンタサイクルに乗り継いで目的地に行ける仕組みづくりを検討し試行する ・バスが無い公共施設や観光地へのアクセス手段として、レンタサイクル拠点を駅、バス停、港などに設置する ・バスが無い公共施設や観光地へのアクセスルートを調査する。 ・バスが無い公共施設や観光地へのアクセス手段として、公共交通＋自転車でのアクセス方法を情報発信する
評価基準例	・公共交通＋自転車で利用できるルートの情報媒体の閲覧・配布数 ・公共交通＋自転車で利用できるレンタサイクル拠点数 ・公共交通＋自転車で利用できるレンタサイクル貸出台数

	自転車通勤の推進　日常
主体	行政、企業、NPO、市民団体、市民
対象	事業所への通勤者
課題	・自転車通勤に対する事業所の理解が得られない場合がある。 ・自転車通勤者への補助がない。 ・自転車通勤すると交通費手当がない場合がある。

	・自転車通勤環境（駐輪場の設置、事業所のレンタサイクル、更衣室・シャワールームの設置）が不十分である。 ・自転車通勤の環境整備の一貫として、着替えできる場所や自転車を安心して預けておける場所が必要である。
これまでの取組状況（R2～R7）	・自転車通勤体験事業を実施 ・県において、県内事業所のエコ通勤優良事業所認証取得を推進。
今後の方向性	・自転車や公共交通機関の利用促進について周知広報を図り、自転車通勤体験機会の創出や、エコ通勤優良事業所の認証取得を推進。
評価基準例	・自転車通勤者数 ・自転車通勤環境の整備状況 ・自転車通勤者への補助事例 ・自転車通勤について優秀な事業所の認定数

	観光施策の中に自転車を積極的に取り入れる　観光
主体	行政
対象	県市町
課題	・一部地域でレンタサイクルを用いた観光が推進されているが、全県的な動きとはなっていない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・「ビワイチ」を安全で快適に誰もが楽しめるコンテンツとして確立させるとともに、県内全域への自転車による周遊観光を推進することを通じて地域活性化へつなげるため、県、市町、関係団体、事業者が実施する取組の方向性を示す『ビワイチ総合推進ビジョン』を平成 30 年 3 月に取りまとめて推進。
今後の方向性	・ビワイチ体験者数をはじめ、取り組み実績は順調に増加しており、この傾向を維持・拡大させていくため、引き続き県や協議会が連携して情報発信や受入環境整備に取り組む。 ・また、「稼ぐ力」を確立し、自立した取組に移行していくため、単に来訪者数を増加させるのではなく、地域経済の活性化につなげるための体制整備を県等が中心となって検討する。
評価基準例	・観光施策における自転車に関する記述数

	自転車利用時の荷物の移送・自転車本体の移送　観光
主体	行政、企業、NPO、市民団体
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者
課題	・観光で自転車を用いる際、駅まで持ってきた荷物を宿泊先に送れると便利だが、サービスがない。 ・自分の自転車を送っても、駅付近で受け取れるサービスがない。
これまでの取組状況（R2～R7）	・荷物の移送サービスを実施（現在は終了）
今後の方向性	・サービス提供エリアの拡大の可能性を検討。
評価基準例	・ 駅から宿泊先へ自転車利用者の荷物が送れるサービスの設置箇所数 ・ 駅から宿泊先へ自転車利用者の荷物が送れるサービスの利用者数 ・ 自分の自転車を駅付近で受け取れるサービスの設置箇所数 ・ 自分の自転車を駅付近で受け取れるサービスの利用者数

	各種団体・企業・市町・学校の優れた取組への認定 観光　日常
主体	行政
対象	県内全ての自転車利用者　県外から来訪の自転車利用者　およびその所属団体・企業・市町・学校
課題	・自転車に関する先進的な取り組みや優秀な取り組みを認める仕組みがない ・自転車で利用しやすい観光施設がわかりにくい
これまでの取組状況（R2～R7）	・協議会として自転車に関する先進的な取り組みや優秀な取り組みへの顕彰の方法について検討 ・条件を満たしている箇所を、サイクルサポートステーションとして位置付け。 ・県において、サイクリストにやさしい宿を認定 ・県において、県内事業所のエコ通勤優良事業所認証取得を推進。
今後の方向性	・サイクルサポートステーションについては、協議会において引き続き事業者を募集。 ・幅広く自転車や公共交通機関の利用促進について周知広報を図り、エコ通勤優良事業所の認証取得や『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトを推進。 ・県において自転車利用を推進するモデル事業所を指定し、取組の評価や支援を検討する。 ・協議会として自転車に関する先進的な取り組みや優秀な取り組みへの顕彰を行う。
評価基準例	・認定数 ・顕彰数