

---

**特集論文****コミュニティ輸送ツールとしての自転車の可能性****近藤 紀章**

滋賀大学環境総合研究センター客員研究員

---

**The possibility of Bicycle as Community Transport****Noriaki KONDO**

Visiting Researcher, Research Center for Environment and Sustainability

This study based on the concept of “cycle tourism” by Lamont (2009) clarified the four patterns of the “Biwaichi” tourist: 1) Competition training by advanced cyclists, 2) Adventure-oriented events by young people living in Shiga Prefecture, 3) Stopovers by advanced cyclists, 4) Mission-oriented events by especially advanced cyclists. We must develop a new destination which is not round trip-oriented like “Biwaichi”. Next, we classified into three categories (up to 1978, from 1978 to 2011, and from 2011 on), and clarified the transitional improvement in bicycle-friendly environments in Shiga Prefecture. Finally, since it is important to make more people cycle more often and longer distances, we need to use various bicycles including tandem bicycles in order to link tourism and everyday transport. It may be possible to think of transporting the community, rather than carrying people.

**Keywords:** Cycle tourism, Whole tourism systems, Bicycle friendly Environment, community transport**1. はじめに**

自転車ブームである。自転車に関する取り組みは、自治体による放置自転車や盗難防止キャンペーン、駐輪や走行に関するマナー啓発などの交通対策、自家用車利用からの転換を促すための環境対策が中心であった。しかし、近年の自転車ブームを背景として、自治体による利用環境整備や、愛好家だけではなく様々な主体による利用促進などの取り組みがみられる。

なかでも、自転車の観光利用を地域の活性化につなげる「サイクルツーリズム」は、地方創生の事業として、多くの地域で取り組まれている。滋賀県においても、休日ともなると、琵琶湖岸やまちなかでは、ロードバイクにまたがっ

たサイクリスト集団や、親子や友人が連れ立って「ビワイチ」（琵琶湖を一周することを目的としたサイクリング）を楽しむ姿が、ここ1、2年で、見慣れた光景として急速に定着しつつある。

自転車を通じたまちづくりをテーマの一つに掲げて活動する「五環生活」というNPO法人に携わってから、自転車や交通、観光の分野で、実践者と研究者を兼ねた立場で地域にかかわることが多くなっている。自転車タクシーやレンタサイクルといった事業にかかわっていると、「自転車で地域をまわる観光ルートを作りたいんです」、「まちなかや集落などを観光客が散策できるレンタサイクルはできませんか」といった事業や計画の相談をされることが多い。

自転車の活用が行政やまちづくりの関係者に浸透していることが実感できる。ただ、実際に検討をはじめると、事業に対する担当者の思いと立場の迷い、現場と組織のかかわり方に対する認識のズレがみてとれる。このような混乱を抱えつつ、事業や計画の立ち上げに関わることも多い。しかし、何となく、そういった動きの“危うさ”を感じる。そこで、まず、「ビワイチ」の特性と課題を明らかにするために海外の「サイクルツーリズム」の概念をふまえた分析を試みる。

## 2. サイクルツーリズムの捉え方

まず、国内における自転車に関する研究を整理すると、走行ルートや空間整備、マップや案内システム、回遊行動やレンタサイクルなどに関する個別の政策論的な知見が、土木計画や都市計画、観光の分野を中心に蓄積されつつある。このほか、通勤通学や安全対策、放置自転車対策などが交通工学の分野で、健康運動やスポーツの面から運動生理学の分野で扱われている。

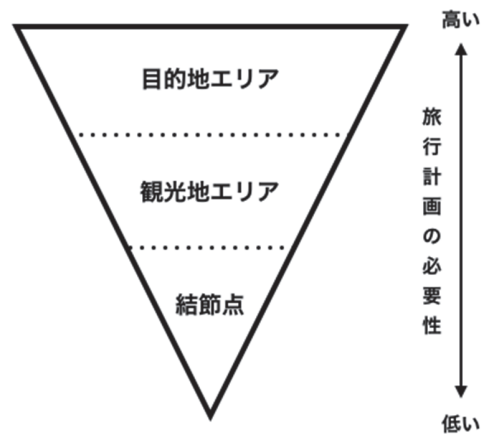
近年、サイクルツーリズムや自転車観光に多くの自治体に取り組んでいるものの、上記のテーマと比較すると研究の蓄積は少ない。したがって、個別の地域やいくつかの地域を比較した事象分析的な研究はみられるものの、概念の定義といった原論的、総合的な研究はみあたらない。したがって、ここでは、サイクルツーリズムに関する研究が数多く蓄積されている欧米における理論モデルを用いて、多義的に用いられるサイクルツーリズムを定置することを試みる。これにより、現在、各地で推進しているサイクルツーリズムや自転車での観光を活かしたまちづくりが定着、深化していくために資する知見を得ることを目的とする。

### 2.1. サイクルツーリズムのシステムモデル

そこで、前提となるべき概念的フレームワークとして、Lamont(2009)によるサイクルツーリズムの観光システムモデルを用いる。このモデルは、Leiperらによって1970年代から提案されてきた“whole tourism systems”という概念をもとに、観光における地理的要素のモデル(Leiper, 2004)を、サイクルツーリズムに特化する形で適応させたものである。

まず、サイクルツーリズムが対象とする観光客の要件を、Ritchie(1998)をふまえて、下記のように定義している。

- ・場所は、住んでいる町や国を離れること
- ・期間は、24時間あるいは、1泊以上であること
- ・目的は、休日や休暇が目的であること



(Lamont, 2009 を加筆)

図1 サイクルツーリズムにおける3つの目的地

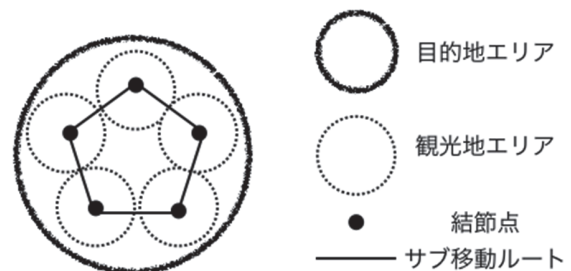
- ・移動手段としての自転車が、その休日や休暇に欠かせないこと
  - ・休暇として単独で、移動を支えるサービスやあらゆる形態の宿泊施設を利用する可能性があること
- 次に、サイクルツーリズムに関連する目的地は、多様で、広がりをもっており、複数選択される点をふまえて、下記のように定義されている。

#### ○目的地エリア (Destination Area)

- ・旅行するすべての観光地を組み合わせた地理的空間
- ・主要な移動ルートからの到着、出発のポイントがあり、旅人から観光客になる
- ・領域は任意であり、複数の政治的、経済的、または地理的な管轄区域を含むことがある

#### ○観光地エリア (Tourist Destination Regions: TDR)

- ・観光客が日帰り旅行で移動可能な地理的空間
- ・2つのTDRの半径の範囲を超えたとき、次のTDRに入る。
- ・TDRには、次のノードに向かうためのサブ移動ルートが含まれる。



(Lamont, 2009 を加筆)

図2 サイクルツーリズムにおけるTDRが果たす役割

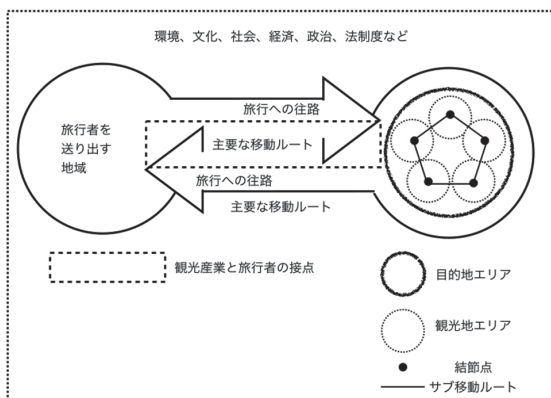
○結節点（Node Destinations）

- ・観光客が、1泊以上の宿泊先として滞在する拠点
- ・優先順位としては、自転車の修理メンテナンス、備品を補充するための地元の店がある場所、次に興味を引くような観光体験やアクティビティ、サービスにアクセスできる場所
- ・集落、町、都市といった人が住んでいる場所が典型的だが、そうとは限らない
- ・特別に訪問したい場所がある場合を除いて、各ノードは効率的な移動距離をとるために、利便性のよい場所
- ・観光客と人々が交流することができたならば、ノードとして、観光地となる可能性がある

さらに、サイクルツーリズムにおける移動は、主要な移動ルート、サブ移動ルートの2つがあり、それぞれ下記のように定義される。

- ・観光客は、出発地から目的地まで、目的地から帰着地まで主要な移動ルートを使って移動し、目的地で自転車に乗りかえる
- ・自転車ツアーなどの場合、主要な移動ルートに自転車での移動も含まれる
- ・主要な移動ルートは、自家用車、列車、飛行機などの輸送モードで移動するため、自転車に比べて長距離で高速となる
- ・サブ移動ルートは、サイクリングルートであり、比較的短い距離と低速であることが特徴であり、ノード間を移動する手段でもある
- ・サブ移動ルートでは、観光体験が消費され、観光客の経験に対する全体的な満足度に影響を与える

これらの定義をもとに、Lamont(2009) はサイクルツーリズムの観光システムモデルを下記の図のように整理している。



(Lamont, 2009 を加筆)

図3 サイクルツーリズムの観光システムモデル

そこで、具体的なサイクルツーリズムの事例として、ピワイチの現状を整理し、これらの定義をふまえて、上記のモデルの適応を試みる。

2.2. ピワイチの現状整理と走行パターン

本来、「ピワイチ」とは、車やバイク、ウォーキングといった多様な手段で琵琶湖を一周することを意味するが、本稿では、自転車で琵琶湖を一周することを目的としたサイクリングとする。そもそも琵琶湖は、琵琶湖大橋より北側を北湖、南側を南湖に区分される。したがって、「一周した」という場合、厳密には瀬田唐橋までの約200kmをもって一周とする場合もあるが、多くの人は、交通量の多い都市部の南湖を含まない形で、琵琶湖大橋より北側の北湖（約150km）を回っていると言われている<sup>1</sup>。

まず、どれだけの人が琵琶湖周辺を走っているのかという具体的な数値は把握されていない。しかし、推計値であるが、自転車で琵琶湖一周をする人数は、2015年は5万2千人、2016年は7万2千人、2017年は9万5千人との報告<sup>2</sup>がみられる。この数値の内訳について、資料<sup>3</sup>に基づいて、下記にまとめることができる。

表1 ピワイチにおける日帰り客・宿泊客数

|        | 日帰り客   | 宿泊客    | 総数     |
|--------|--------|--------|--------|
| 2015年度 | 33,800 | 18,200 | 52,000 |
| 2016年度 | 45,050 | 26,560 | 71,560 |

この数値とともに、「7割が日帰りで一周する」との指摘<sup>4</sup>がある一方で、85%以上との結果<sup>5</sup>もみられる。すべての人が一周だけのために走っているとは限らないものの、宿泊者よりも圧倒的に日帰り客が多いことがわかる。

次に、ピワイチにおいて、自転車で走る体験以外にどれだけの時間が割り当てられる可能性があるのかを明らかにするために、ピワイチの日帰り客、宿泊客それぞれの滞在時間の内訳を概算し、走行パターンを把握する。原則として、在住地からピワイチの出発、帰着地点までの往路と復路の時間は除外する。

一般的に、自転車の平均時速は、初心者は12km前後、上級者は20km前後と言われている<sup>6</sup>。そもそも、北湖の約150kmを一周するとしても、約8時間から16時間近く走行し続けることが要求される。そこで、レンタサイクルの運営時間を参考に9時から17時の8時間で走行するとし、必要最低限の休憩時間として、昼食で1時間、2時間に1回15分を確保すると仮定した。

まず、日帰り一周する場合、8時間で走行と休憩をすませるためには、平均時速25kmを維持した、超高速走行が要求される。走行パターンとしては、上級者による「競技トレーニング型」といえる。

また、このパターンでは、使い慣れた自分の自転車で走るため、レンタサイクルの利用も、よほどのトラブルでない限り自転車の修理メンテナンスなどのサービスも利用しない。したがって、前泊や走行途中での「立ち寄り」の可能性は低いが、帰着後にわずかながら可能性が残されている。

ただ、例外的に、時間をかけて一周することが可能である。それは、県内の住民が早朝に出発し、夜遅くに戻るといった、自宅からの移動時間もビワイチに含めるパターンである。しかし、このパターンには、長時間走行するための体力が求められるため、「中学校や高校の卒業記念に『ビワイチ』にチャレンジ」、学生サークルなどによるビワイチが該当する。したがって、走行パターンとしては、県内の若者による「冒険イベント型」といえる。

続いて、宿泊を伴うビワイチは、「レンタサイクルのユーザーは1泊2日も多い」と言われている<sup>7</sup>。さらに、県内および現地での調査結果<sup>8</sup>をみると、2泊以上の回答はほとんどみられない。したがって、現在のところ、宿泊を伴うビワイチは1泊2日の行程といえる。

この1泊2日の行程で確保できる時間は、朝9時に出発し、翌日の夕方17時に帰着すると設定すると32時間となる。また、宿泊地での滞在時間を17時から翌日朝8時の15時間とした場合、行動可能な時間は17時間となる。先ほどの最低限の休憩をふまえて、一周にかかる走行時間を上級者、初心者で割り出す。

まず、平均速度20kmで走る上級者は約11時間となり、走行以外に費やす時間は2日で6時間の確保できる。これによって、余裕をもった昼食、休憩時間を確保するとともに、一周の行程に2時間の立ち寄りを2箇所程度、確保することが可能となる。したがって、この走行パターンを「立ち寄り型」とすることができる。

一方で、平均時速12kmで走る初心者は約18時間かかる。つまり、初心者は行動可能な時間よりも1時間多くかかるため、宿泊地の滞在時間を1時間短縮する必要が生じる。具体的には、到着時間が遅くなる、出発時間を早めるといった対応が求められる。さらに、上級者と初心者の間をとって、平均時速16kmで走ったとしても、約15時間かかるため、2日で2時間しか確保できない。つまり、上級者以

外は、現状では、「一周すること」そのものが目的化せざるをえないため、走行パターンは「任務遂行型」といえる。

### 2.3. 観光システムモデルの適応による分析

Lamont(2009)によるサイクルツーリズムの観光システムモデルの前提となるべき定義では、日帰り客は該当しない。そこで、これまでの議論をふまえて、上級者による「立ち寄り型」と上級者以外の「任務遂行型」に関する走行パターンのモデル化を試みる。

上級者による「立ち寄り型」は、行程が1泊2日であり、出発帰着点と宿泊地が結節点としての機能があるため、観光地エリアが2つ形成される。しかし、結節点を結ぶサブ移動ルートは、異なるルートであるため、直線ではなく2本で構成される。

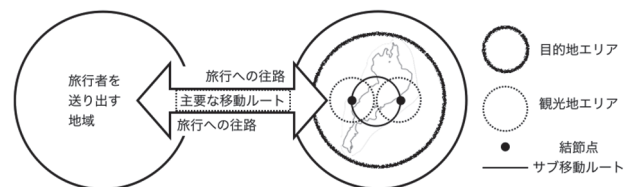


図4「立ち寄り型」の観光システムモデル

上級者以外の「任務遂行型」は、自転車での移動以外の活動を許容する時間的余裕がなく、いずれの観光地エリアにおいても「一周する」という同じ目的のために、1つの観光地エリアとして結合される。しかし、出発帰着点と宿泊地の、異なる2つの結節点を有しているため、円形ではなく、これらを焦点とした楕円を形成する。

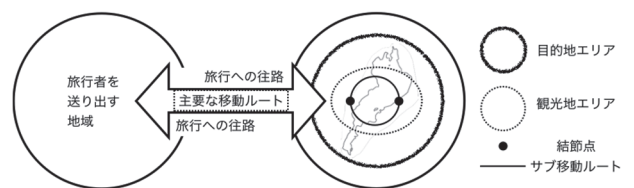


図5「任務遂行型」の観光システムモデル

次に、これらの2パターンの今後の方向性を検討するために、サイクルツーリズムの定義では該当しない日帰りとビワイチ推進総合ビジョンで将来イメージとして提示されている2泊3日のモデル化をおこなう。

まず、日帰りの「競技トレーニング型」は、サブ移動ルートをいかに早く走行し、効率的に出発点に戻るかという「目的」に支えられる。この目的が最優先されるため、広がりを支える結節点を補給ポイント、多様な観光地エリアを競

技空間あるいはトレーニング場として単一化する。この結果、目的地エリアだけが残る。

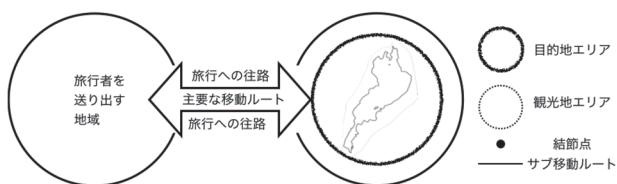


図6「競技トレーニング型」の観光システムモデル

日帰りの「冒険イベント型」は、県民による走行パターンであるため、送り出す地域と目的地が重複する。さらに、結節点は自宅であるため消滅し、主要な移動ルートがサブ移動ルートに吸収される。

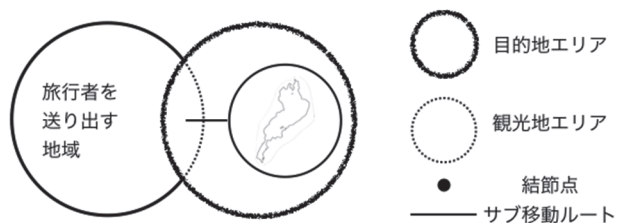


図7「冒険イベント型」の観光システムモデル

最後に、ピワイチ推進総合ビジョンで推奨される将来イメージの2泊3日の旅程をモデル化すると、基本的には、「立ち寄り型」をベースとした観光地エリアの拡大と位置づけることができる。

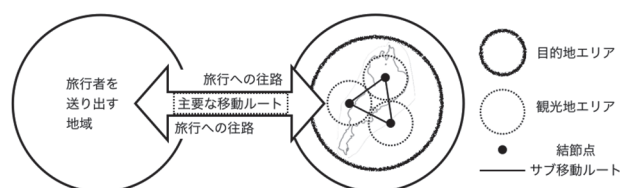


図8「将来イメージ」の観光システムモデル

#### 2.4. モデルの比較を通じた課題と展望

事前の旅程計画という点から考えると、同じ「一周」が目的であっても、「立ち寄り型」は基本的には達成が前提にある。しかし、「任務遂行型」には達成できない（予定通りの到着、帰着できない）可能性が、あらかじめ検討課題として残されている。同様に、日帰りの「競技トレーニング型」や「冒険イベント型」が、なんとかして1日の時間範囲で「一周」という目的達成のために挑戦をしている。そもそも、日帰り客がサイクルツーリズムに位置づけられない理由は、1日の行動範囲である観光地エリアと

結節点のユニットが複数あることで、目的地としての魅力の多様性と広がりが見失われるからである。したがって、「立ち寄り型」とその他のパターンには観光地エリアの選択において大きな違いがある。これらのことから、あらかじめ観光地エリアを選択する余地がない「任務遂行型」は、サイクルツーリズムの定義では、実質的には日帰り客と同じ位置づけとみなすことができる。

したがって、「任務遂行型」がサイクルツーリズムとしての位置づけを担保していくためには、「立ち寄り型」への転換のしかけが必要である。具体的には、「任務遂行型」における移動距離や速度維持の負担を減らすことが重要である。具体的には、電動スポーツバイクを活用した移動支援が想定される。

次に、「立ち寄り型」とその派生である「将来イメージ」の両パターンとも「一周」という目的があるため、一つの観光地エリアは、50km から 80km の広域で形成される。しかし、結節点間の移動は、比較的短い距離を、低速で移動するという定義がある。これをふまえると、「ピワイチ」は目的地エリアとして、1泊2日あるいは2泊3日の行動範囲としては広すぎる。したがって、滞在日数を伸ばすことで図3のように5つの観光地エリアの形成を目指す方向が想定される。

しかし、「ピワイチ」という一周を目標とした体験は、1日または1泊2日といった制約のなかで挑戦をするという点に魅力がある。つまり、「立ち寄り」はあくまで、「一周する」という主たる目的に対する副次的なものである。2014年の調査によると、1人当たりの県内消費額は、宿泊飲食費を含めて10,623円となっており、これに対して、県の担当者は「正直少ない。経済効果を高めるため、店に立ち寄りとなる情報発信などの仕掛けに取り組みたい」と述べている<sup>9</sup>。さらに、県を含めた市町における観光に関わる計画では、ピワイチの盛り上がり一方で、多くの地域で「滞在時間の延長」、「消費額の増額」が課題としてあげられている。これらと各パターンにおける時間的余裕をみると、副次的な目的である「立ち寄り」をどれだけ拡充しようとも、「一周する」という目的が前提としてある以上、その効果には限度がある。したがって、「ピワイチ」という文脈で、副次的な目的を主目的にすり替えることは難しい。つまり、「ピワイチ」を核とした目的地形成や観光地エリアの拡充を続ける限り、サイクルツーリズムとしての発展には限度がある。

しかし、「滋賀県＝琵琶湖」を一周するというわかりや

すい構図であるがゆえに、「ピワイチ」から離れることが難しい。この理由の一つは、高谷（2008）が指摘するように、滋賀県の魅力がきちんと語られてこなかったということが大きい。だからこそ、サイクルツーリズムにおいても、わかりやすい「琵琶湖を一周する」という目的を含む「ピワイチ」とは、全く異なる文脈での目的地形成が求められる。

この一つのアプローチとして、ドイツ自転車連盟(ADFC)が声明<sup>10</sup>を発表しているように、MAMILs(日本では「サイクリスト」であり、ピワイチにおける上級者)だけではなく、より多くの人々が、多様な自転車に乗って、より頻繁に、より長い距離を走るようになるようの方針転換することが一つの方策である。県内において、現場での実践を模索している具体的な取り組みのヒントとしては、西の湖を核とした重要文化的景観を活かした自転車ガイドツアー事業(まちづくり会社まっせ)や伊吹山におけるガイドツアー事業(五環生活)などの取り組みをあげることができる。

一方で、報告<sup>11</sup>によると、ドイツでは、サイクルツーリストの87%が日常利用者となっている。この背景には、サイクルツーリズムを提供することで、良い経験を得て、それが日常利用につながるようにはしかけていくサイクルをうみだしている。このためには、サイクルツーリズムのインフラは、日常のインフラと共用されることが重要であると言われている。つまり、「ピワイチ」から脱却するためには、上記の具体例となるサイクルツーリズムと日常利用がリンクするしかけが求められている。

そこで、次章では、県内におけるこれまでの自転車に関する取り組みを把握するとともに、リンクのしかけについて考察をおこなう。

### 3. 県内における自転車をとりまく環境の変化

2011年11月に国土交通省と警察庁により、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、ガイドラインと表記する。)が発出された。このガイドラインでは、自転車が「車両」であり、車道通行が大原則であると再定義している。これは、モータリゼーションの進展による交通事故の急増に伴う対策として、1978年の道路交通法改正によって、自転車の歩道通行を可能としたこれまでの交通規制から大きく転換したものである。

このような状況をふまえて、県内の自治体がどのように自転車に取り組んできたのかをまとめたものが下記の表で

あり、歩道通行が可能になる(～1978年)まで、その後ガイドライン発出まで(1978年から2011年)、発出以降(2011年～)の3つの時期に区分して整理するとともに、特徴的な取り組みをとりあげる。

表2 県内における自転車に関する取り組み

| 時期    | 自治体名        | 事業・取り組み内容                         | 概要                    |
|-------|-------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 1973年 | 旧八日市市(東近江市) | 自転車都市宣言                           | 自転車道路整備・駐輪対策・安全教育     |
| 1975年 | 旧八日市市(東近江市) | 黄色い自転車                            | 無料貸出自転車               |
| 1978年 | 滋賀県         | びわ湖よし橋ロード整備                       | 延長:26.2km 整備期間:～1987年 |
| 1979年 | 大津市         | 大津市自転車駐車場条例                       | 駐輪場                   |
| 1980年 | 滋賀県         | 第一次バイコロジー推進基本構想                   | 自転車道・駐輪場整備            |
| 1981年 | 旧安曇川町(高島市)  | 安曇川町自転車等に関する措置条例                  | 放置自転車                 |
| 1981年 | 草津市         | 草津市立自転車駐車場条例                      | 駐輪場                   |
| 1982年 | 旧栗東町(栗東市)   | 手原駅前自転車駐車場の設置に関する条例               | 駐輪場                   |
|       | 守山市         | 守山市駐輪場の設置および管理に関する条例              | 駐輪場                   |
| 1985年 | 滋賀県         | 第二次バイコロジー推進基本構想                   | 自転車道・駐輪場整備            |
|       | 旧八日市市(東近江市) | 八日市市自転車駐車場条例                      | 駐輪場                   |
|       | 旧蓮生町(東近江市)  | 蓮生町自転車駐車場条例                       | 駐輪場                   |
|       | 旧マキノ町(高島市)  | マキノ町駐輪場の設置および管理に関する条例             | 駐輪場                   |
| 1987年 | 滋賀県         | びわ湖レイクサイド自転車道整備                   | 延長:20.5km 整備期間:～2000年 |
|       | 旧蓮生町(東近江市)  | 蓮生町環境美化に関する条例                     | 放置自転車                 |
|       | 旧高島町(高島市)   | 高島町自転車等に関する措置条例                   | 放置自転車                 |
| 1991年 | 滋賀県         | バイコロジー自転車道整備事業、特定市町村自転車道整備事業      | 自転車道・駐輪場整備            |
| 1992年 | 旧湖北町(長浜市)   | 湖北町河毛駅前施設設置および管理に関する条例            | 駐輪場                   |
| 1993年 | 草津市         | 草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例              | 放置自転車                 |
|       | 旧甲南町(甲賀市)   | 甲南町自転車駐車場設置条例                     | 駐輪場                   |
| 1994年 | 彦根市         | 彦根市自転車駐車場条例                       | 駐輪場                   |
|       | 旧米原市(米原市)   | 自転車等の放置の防止に関する条例                  | 放置自転車                 |
| 1995年 | 旧彦根町(長浜市)   | 彦根町放置自転車等に関する措置条例                 | 放置自転車                 |
|       | 旧石部町(湖南市)   | 石部町放置自転車等に関する条例                   | 放置自転車                 |
| 1996年 | 守山市         | 守山市放置自転車等の防止に関する条例                | 放置自転車                 |
|       | 旧日野町        | 日野町環境美化に関する条例                     | 放置自転車                 |
|       | 旧近江町(米原市)   | 近江町自動車駐車場および自転車等駐輪場の設置および管理に関する条例 | 駐輪場                   |
|       | 旧愛知川町(愛荘町)  | 自転車の駐輪秩序ならびに自転車駐輪場設置に関する条例        | 放置自転車                 |
| 1997年 | 彦根市         | 彦根市自転車等の放置の防止に関する条例               | 放置自転車                 |
|       | 旧野洲町(野洲市)   | 野洲町放置自転車等の防止に関する条例                | 放置自転車                 |
| 1998年 | 旧木之本町(長浜市)  | 木之本駅前施設の設置および管理に関する条例             | 駐輪場                   |
|       | 栗東市         | 栗東市自転車等駐車秩序の確立に関する条例              | 放置自転車                 |
|       | 旧水口町(甲賀市)   | 水口町放置自転車等の防止に関する条例                | 放置自転車                 |
|       | 旧水口町(甲賀市)   | 水口町放置自転車等の設置及び管理に関する条例            | 駐輪場                   |
| 1999年 | 大津市         | 大津市自転車等の放置の防止に関する条例               | 放置自転車                 |
|       | 旧今津町(高島市)   | 今津町放置自転車等の防止に関する条例                | 放置自転車                 |
|       | 旧新郷町(高島市)   | 新郷町放置自転車等の管理に関する条例                | 駐輪場                   |
| 2000年 | 旧山梨町(米原市)   | 山梨町放置自転車等の設置および管理に関する条例           | 駐輪場                   |
|       | 旧山梨町(米原市)   | 山梨町放置自転車等の防止に関する条例                | 放置自転車                 |
|       | 旧甲南町(甲賀市)   | 甲南町環境美化条例                         | 放置自転車                 |
| 2001年 | 滋賀県         | ぐるっとびわ湖サイクリングマップ                  | ピワイチ・ルート・マップ          |
|       | 旧近江八幡市      | 近江八幡市自転車等の放置の防止に関する条例             | 放置自転車                 |
|       | 旧安土町        | 安土町自転車等の放置の防止に関する条例               | 放置自転車                 |
| 2002年 | 滋賀県         | 東近江エコ・サイクルコース(旧東近江地域振興局)          | サイクリングコース整備           |
| 2004年 | 守山市         | 守山市自転車道路網計画                       | 道路整備計画                |
|       | 滋賀県         | 湖北サイクルロード(旧湖北地域振興局)               | サイクリングコース整備           |
| 2005年 | 滋賀県         | 湖国ベストサイクリスト運動                     | 安全利用                  |
|       | 旧近江八幡市      | 近江八幡駅北口東側自転車駐車場の設置及び管理に関する条例      | 駐輪場                   |
|       | 旧彦根町(長浜市)   | 彦根駅コミュニティ施設設置および管理に関する条例          | 駐輪場                   |
|       | 旧西浅井町(長浜市)  | 西浅井町近江臨海駅前施設の設置に関する条例             | 駐輪場                   |
|       | 旧西浅井町(長浜市)  | 西浅井町永源駅前施設の設置及び管理に関する条例           | 駐輪場                   |
| 2006年 | 旧高月町(長浜市)   | 高月町自転車等の放置の防止に関する条例               | 放置自転車                 |
|       | 旧高月町(長浜市)   | 高月町自転車等駐車場の設置および管理に関する条例          | 駐輪場                   |
| 2007年 | 旧湖北町(長浜市)   | 湖北町自転車等の放置の防止に関する条例               | 放置自転車                 |
|       | 滋賀県         | 滋賀県道路交通法施行規則改正                    | 自転車タクシーの公道走行解禁        |
| 2009年 | 長浜市         | 長浜市自転車タクシー運行事業事務処理要綱              | 自転車タクシーの運行            |
| 2010年 | 多賀町         | 多賀町レンタサイクル条例                      | レンタサイクル               |
| 2011年 | 滋賀県         | 滋賀県cyclo推進プラン                     | 総合的な取り組み計画            |
|       | 彦根市         | 彦根市レンタサイクル事業実施要綱                  | レンタサイクル               |
|       | 草津市         | 草津市自転車安全環境推進事業補助金交付要綱             | 交通安全活動補助              |
| 2012年 | 彦根町         | 彦根町レンタサイクル事業実施要綱                  | レンタサイクル               |
|       | 愛荘町         | 愛荘町レンタサイクル事業実施要綱                  | レンタサイクル               |
| 2013年 | 守山市         | 守山市自転車利用促進計画                      | 総合的な取り組み計画            |
| 2014年 | 草津市         | 草津市自転車安全利用促進計画                    | 総合的な取り組み計画            |
|       | 草津市         | 草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例          | 安全利用・盗難防止・利用促進        |
| 2016年 | 滋賀県         | 滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例          | 安全利用・利用促進・保険加入        |
|       | 守山市         | 守山市自転車購入補助金交付要綱                   | 自転車購入補助               |
| 2017年 | 守山市         | 守山市高齢者向け自転車用ヘルメット購入補助金交付要綱        | ヘルメット購入補助             |
|       | 守山市         | 守山市事業者向け自転車用ヘルメット購入補助金交付要綱        | 自転車購入補助               |
| 2018年 | 滋賀県         | 滋賀県道路交通法施行規則改正                    | タンDEM自転車の公道走行解禁       |
|       | 滋賀県         | ピワイチ推進総合ビジョン                      | ピワイチ                  |
|       | 米原市         | 米原市自転車用バイクラック等購入補助金交付要綱           | 駐輪器具購入補助              |

#### 3-1. 1978年までの取り組み

まず、自転車の歩道通行が可能となる1978年以前の特徴的な取り組みとして、旧八日市市(東近江市)の取り組みがあげられる。

1973年には、我が国初の「自転車都市宣言」を表明し、八日市の特徴である田園空間を活かして、田畑整備とともに農道を専用道路にするなどして自転車走行空間の整備に取り組んだ。また、1975年には自転車普及協会から200

台の自転車の提供を受け、当初は、24時間自由利用できるよう70台を公共施設や商店街に配備するとともに、30台を商工会議所と銀行で貸し出しをおこなっていた。しかし、乗り捨て、私物化等の問題を受けて、1977年に自由利用を取りやめている。なお、維持管理にあたっては、費用は広告費（荷物かごの前面に広告を設置）を財源として、市の担当課が年2回修理していた。その後、耐用年数を越えたものから順次終了となった。

この「黄色い自転車」の取り組みにおいて、公共施設や商店街への設置と商工会議所や銀行による対面方法での貸出方法といった点は、現在、各地で展開されているレンタサイクルやコミュニティサイクルと変わらない。また、自由な場所で乗り降りができる海外のシェアサイクルが、国内で展開される際に、乗降場所をコンビニやドラッグストア、公共施設や公共空地を中心とした配備となっていることを考慮しても、無料かつ24時間の自由利用を組み合わせていた点は、特筆すべき点である。さらに、シェアサイクルは、スマホや携帯のアプリを使って、低価格で大量で時間を選ばない利用を支えている一方で、違法駐輪や大量廃棄の問題を抱えている。しかし、「黄色い自転車」では、シェアサイクルのアプリによる会員相互の監視、通報システムもない時代に、24時間無料、自由利用での貸し出しにもかかわらず、2年で12台の紛失状況である点は、特筆すべき成果である。このように、現在ほど、自転車が社会的に認められ、レンタサイクル、シェアサイクル、コミュニティサイクルが浸透していなかった時代において、旧八日市市の取り組みは、非常に先駆的な取り組みであったといえる。

### 3-2. 1978年から2011年までの取り組み

1978年に歩道通行が認められて以降、各市町による駐輪場整備と放置自転車対策が主な取り組みであった。特に、1990年代は多くの市町でとりくまれていた。

これに対して、利用環境の整備は、県が主導して取り組んでおり、1980年から「バイコロジー推進基本構想」に基づいて、自転車道や駐輪場の基盤整備、自転車歩行者道の新設などがみられた。

さらに、2000年以降は、2001年に滋賀県によってピワイチのルートマップを作成、配布しはじめている。これに続く形で、東近江、湖北において、地域振興局が中心となって、サイクリングルートの検討、案内標識設置などのルート整備にとりくんできた。市町では、2004年に守山市が

市内の自転車道の整備計画を策定している。また、交通安全対策としては、1995年に比べて1.5倍に増加した自転車の交通事故の増加に対応するために、交通安全教育の推進とサイクリスト育成運動として、2005年から2008年まで「湖国ベストサイクリスト運動」にとりくんできた。

特徴的な取り組みとしては、2007年に滋賀県道路交通法施行細則が改正され、自転車タクシーの公道走行の解禁が認められた。自転車タクシーは道路交通法上、車体が軽車両に分類されるため、都道府県によって運転手以外の乗員を乗せて走行をすることができない。このため、NPO法人五環生活が彦根市内での自転車タクシー（ペロタクシー）の運行を目指して、細則の一部改正を公安委員会に求める活動によって、「第12条 軽車両の乗車および積載の制限」における「(1)乗車人員」の項目の(5)が「運転手以外の者のための乗車装置が設けられた三輪の自転車(2人以上で駆動するためのペダルその他の装置が設けられたものを除く。）」に、その乗車装置に応じた人員を乗車させる場合に改正された。自転車タクシーの公道走行が解禁された結果、彦根城築城400年祭に合わせる形で、彦根の城下町をめぐる観光利用をはじめた。環境にやさしい観光サービスの提供だけでなく、地域コミュニティ全体の輸送を担うサービスとして、タクシーや自家用車が立ち入れない狭い道路における小回りが効くため、高齢者の移動手段として社会実験や運行サービスの提供がおこなわれてきた。

この時期は、市町が日常利用を担っているのに対して、県は観光利用を推進しているといえる。

### 3-3. 2011年以降の取り組み

2011年に発出されたガイドラインでは、自転車ネットワーク計画の策定、自転車通行空間の設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取り組みの4点が主なポイントとなっている。

このうち、自転車に関する総合的な取り組み計画は、県、守山市、草津市で策定された。しかし、県は、2011年に総合的な自転車に関する計画を作成し、日常と観光のバランスをとる形で展開したものの、ピワイチの盛り上がりによって、ピワイチを中心とした観光利用を推進している。

ガイドラインをふまえたネットワーク計画の策定は、草津市のみとなっている。守山市は、ネットワーク計画こそ策定していないものの、ガイドライン以前に策定した整備計画をベースに対応している。また、滋賀県では、2018

年にビワイチ推進総合ビジョンが策定されているものの、琵琶湖岸やその周辺におけるネットワーク計画や道路整備計画はふくまれていない。作成過程で計画からビジョンに変更されている。計画に位置づけられないということは、整備しやすい箇所から、できる財源の範囲すすめる虫食いの整備ではなく、優先順位を決めて取り掛かることが担保されないということを意味している。

このような状況にもかかわらず、ビワイチの主な通行空間である湖岸道路では、2015年には矢羽根型マークの設置を進めるとともに、2018年からは自転車通行レーンの整備に取り組んでいる。

県および市町において、方針の共有がないまま整備が進む現状は、市内における走行環境との連続性だけでなく、自動車の速度制限を落とすといった手法が検討されないまま整備が進む危険性ははらむとともに、方針転換に伴う「出戻り」が懸念される。さらに、この点において、サイクルツーリズムであるビワイチと日常利用がリンクしていないことを表している。



図 9：矢羽根型マークの設置



図 10：自転車通行レーンの整備

ガイドラインでは、利用促進の一つの手法として、マップ作成やレンタサイクルの導入が示唆されている。シティサイクル（ママチャリ）の貸出は、1970年代以降、民間や行政などによって各地で事業展開されてきた。2010年に多賀町が取り組んで以降、湖東地域における新しいレンタサイクルの展開がみられた。これは定住自立圏事業を軸として、彦根市、多賀町、甲良町、豊郷町、愛荘町の1市4町が、連携したレンタサイクルネットワークを構築している。具体的には、この5つのエリアでは、同一の料金体系で、各拠点間での乗り捨てが可能である点が特徴となっている。このレンタサイクルの特徴は、スポーツタイプの自転車や電動アシスト自転車といった、従来とは異なる新しいタイプの自転車がレンタサイクルとして提供されることで、新しい利用層や使い方の開拓につながっている点である。

近年では、利用環境の整備にあたって、Giant社を誘致した守山市が自転車やヘルメット購入に対する補助制度や、mont-bell社と連携した米原市におけるサイクルラック（駐輪器具）購入に対する補助制度など、各市町における観光事業と連動する形で取り組みがすすんでいる。

特徴的な取り組みとしては、2018年に滋賀県道路交通法施行細則が改正され、タンDEM自転車の公道走行の解禁が認められた。公道を走行できる「普通自転車」は、①乗員は運転者1名、②車体の大きさ（長さ190cm、幅60cm）と規定されるため、2人で乗車し、2つのペダルで走行するタンDEM自転車は、「普通自転車」として認められないため、公道での走行が禁止されていた。このため、滋賀プラスチック推進協議会が中心となって改正にむけた活動をおこなった。この結果、「第12条 軽車両の乗車および積載の制限」における「(1)乗車人員」の項目の(5)を(6)とし、「運転手以外の者のための乗車装置が設けられた三輪の自転車（タンDEM車を除く。）に、その乗車装置に応じた人員を乗車させる場合」、(5)として、「タンDEM車（複数の座席をもち、複数の乗員が前後一列に乗って同時に駆動できる二輪または三輪の自転車をいう。以下同じ。）のうち、2のペダル装置および乗車装置が設けられたものに運転者以外の者1人を乗車させる場合」が追加された。解禁後、すでに彦根市のレンタサイクルでは提供されており、今後は、ビワイチなどの観光利用だけでなく、視覚障がい者をはじめとした移動困難者のモビリティ確保の手段が増えることが期待される。

この時期は、市町が日常利用から観光利用に転換したの



に対して、県は観光利用から総合的な取り組みをおこなったが、ピワイチをきっかけに観光利用へ再度転換したといえる。

### 3-4. リンクのためのしかけ

ここで、コミュニティ輸送ツールとしての自転車の可能性を提起したい。そもそも、自転車は個人の移動の自由を担保する乗り物である。図 11 上部のように、同じ規格の自転車に乗ることで担保される平等や公平性（equality）は、裏を返すと、その規格にあわない人は自転車で移動することは認めないという排除の構造を生み出す。この一方で、図 11 下部のように、その人にあった規格の自転車が乗れる社会は、移動の自由や機会が担保できるため、公正（equity）な状態である。

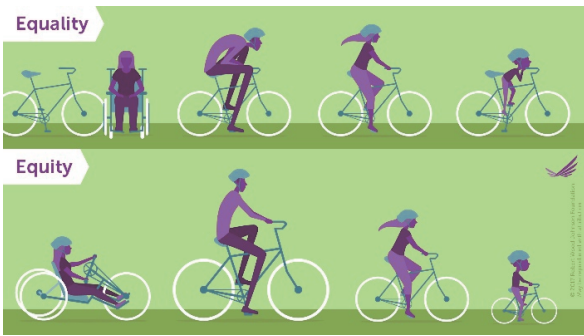


図 11 Equality と Equity の違い<sup>12</sup>

今年から解禁された滋賀県では、障がい者の方にとっては、レクリエーションやスポーツの手段、高齢者にとっても日常移動といった可能性を秘めている。もちろん、ピワイチをはじめとしたサイクルツーリズムの場面の利用も可能である。しかし、最も重要な点は、これまで乗ったことがなかった（必要とする人々の立場に立つことがなかった）我々が、タンデム自転車に乗ることで、これまで見ていなかった道路の使い方や安全性、快適性、移動の可能性を広げることができることである。

さらに、これまでの特徴的なとりくみのなかで、自転車タクシーが福祉輸送に活用されていた、タンデム自転車がレンタサイクルとして提供されているという点が重要である。この理由として、滋賀県は糸賀一雄らによる先進的な福祉の取り組みをしてきた素地がある一方で、湖東地域では多様な種類の自転車がレンタサイクルとして定着している。複数人が移動できるタンデム自転車を活かして、日常利用を展開することが一つの可能性である。

このようなしかけが重要な理由として、少子高齢化社会のなかで、高齢者のモビリティを確保することは全国的な課題である。具体的には、車を持たない親子、免許を返納した高齢者などの、自由な移動や、多様な運搬をどのように支えるのかという問題を考えていく必要がある。その点において、滋賀県は、鉄道駅から 5km 圏内に 90% 近くの人が住んでいるという地理的特性がある。自転車は 3km から 5km 圏内では移動が優位という研究結果<sup>13</sup>がある。

このためには、地域の移動計画を自転車の移動量で積算することからはじめたい。地域における公共交通としてのバスは、タクシー化がすすみ、一つのルートを共有して、複数人が相乗するということが難しいことを意味する。しかし、2人乗りの自転車であれば、マッチングは容易となる。

この先には、荷物も人も運ぶことができるカーゴバイク、さらには 3 人から 4 人以上が客席に座ることができる輸送用自転車への展開が考えられる。さらに、今後は、このような多様な移動手段と電動アシスト技術を組み合わせた移動手段の構築が必要不可欠になる。



図 12 コンスタンツ（ドイツ）での社会実験

## 4. まとめ

本稿では、まず、Lamont（2009）によるサイクルツーリズムの観光システムモデルを用いて、概念整理をおこなった。これをふまえて、ピワイチの現状を整理したところ、日帰り客には上級者による「競技トレーニング型」、圏内の若者による「冒険イベント型」、宿泊客には、上級者による「立ち寄り型」、それ以外の「任務遂行型」の 4 パターンが確認された。しかし、サイクルツーリズムの概念にあてはまるものは、宿泊客の 2 パターンであるものの、「任務遂行型」は日帰り客と同質な位置づけにある。今後の方向性としては、電動スポーツバイクなどの活用による

移動支援を通じて「立ち寄り型」への移行とともに、「ビワイチ」という一周を目的とした文脈とは全く異なる目的地形成の必要性があらかとなった。次に、滋賀県内の自治体がどのように自転車に取り組んできたのかを、歩道通行が可能になる（～1978年）まで、その後ガイドライン発出まで（1978年から2011年）、発出以降（2011年～）の3つの時期に区分し、整理をおこなった。1978年までは、旧八日市市のとりくみが先駆的であり、1978年から2011年においては、市町が日常利用を担っているのに対して、県は観光利用を推進していた。2011年以降は、市町が日常利用から観光利用に転換したのに対して、県は観光利用から総合的な取り組みをおこなったが、ビワイチをきっかけに観光利用へ再度転換していることがあらかとなった。最後に、日常利用と観光利用のリンクのためには、2018年に公道走行が解禁となったタンデム自転車の活用をはじめとした多様な自転車で、人を運ぶのではなく、コミュニティを輸送する考え方に可能性がある。

#### <参考文献・引用文献>

M.LAMONT (2009): Independent Bicycle Tourism: A Whole Tourism Systems Perspective, *Tourism Analysis*, 14 (5), pp605-620  
 近藤隆二郎 (2013): 自転車コミュニティビジネス: エコに楽しく地域を変える, 学芸出版社  
 高谷好一 (2008): 湖国小宇宙—日本は滋賀から始まった, サンライズ出版  
 武村正義 (2011): きらめく安寧の都市よ, 安寧の都市研究, 2, pp31-34  
 環境省総合環境政策局 (2002): 持続可能な地域づくりのためのガイドブック, pp90-91  
 滋賀県自転車利用促進会議 (2012): 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, <http://www.pref.shiga.lg.jp/c/kotsu-s/bicycle/files/cycleplan.pdf>

- 1 ビワイチサポートステーション講習会資料 (2017)
- 2 ビワイチ推進総合ビジョン報告書 (2018): [http://www.pref.shiga.lg.jp/f/kanko/biwaichi\\_cycling/files/biwaichivision.pdf](http://www.pref.shiga.lg.jp/f/kanko/biwaichi_cycling/files/biwaichivision.pdf)
- 3 地域再生計画 (2016): <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/dai43-2nintei/plan/z275.pdf>
- 4 琵琶湖を自転車の聖地に「ビワイチ」支える取り組

- み充実, 京都新聞, 2016, 05, 01 <https://xn--tck7crbj.com/comments.html/2016050100000013-kyt-cul>
- 5 ビワイチ推進総合ビジョン報告書 (2018)
- 6 ビワイチサポートステーション講習会資料 (2017)
- 7 「理想のビワイチは？」記者が体験店舗少なく消費増に課題 (京都新聞) <http://www.kyoto-np.co.jp/sightseeing/article/20180505000024>
- 8 ビワイチ推進総合ビジョン報告書 (2018)
- 9 「理想のビワイチは？」記者が体験 (京都新聞)
- 10 Burkhard Stork (2018): Germany's recipe for success—How (not only) the No 1 cycling tourism country could benefit from winter cycling, <https://yadi.sk/i/HsVROiqv3SnNwo>
- 11 ADFC web site Advocacy for cycling Our mission: Not for MAMILs only <https://www.adfc.de/about-us/our-mission-not-for-mamils-only/our-mission-not-for-mamils-only>
- 12 Robert Wood Johnson Foundation web site: Achieving Health Equity <https://www.rwjf.org/en/library/features/achieving-health-equity.html>
- 13 小川圭一・宮本達弥 (2012): 地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析, 土木計画学論文集, no.29, I883-I892