

平成 29 年度
びわ湖岸でのサイクリストへのアンケートと
自転車走行台数測定結果報告書

平成 30 年 1 月

一般社団法人輪の国びわ湖

目次

1. はじめに	1
2. 道の駅におけるサイクリストへのアンケート	1
2-1. 調査手順.....	1
2-2. 調査地点と回答数.....	1
2-3. 調査結果.....	2
2-3-1. 回答者のプロフィール.....	2
2-3-2. 今回のサイクリングについて.....	4
2-3-3. サイクルサポートステーションについて.....	14
2-3-4. 路面への走行位置表示について.....	15
2-3-5. びわ湖を走って良かったこと、改善して欲しいこと.....	16
3. 自転車走行台数の測定	19
3-1. 調査手順.....	19
3-2. 調査結果.....	20
3-2-1. 地点別走行台数.....	20
3-2-2. 道路上の走行位置別台数.....	21
3-3. 年間のびわ湖一周者数の推計.....	22
4. まとめ	24
5. 付録	25
アンケート用紙.....	25
記述一覧.....	29

1. はじめに

平成 27 年度から始まった、びわ湖岸での自転車走行台数測定も平成 29 年度で 3 年目となった。その間、県や各市町、企業、民間団体によりビワイチ推進のため様々な取り組みが行われ、サイクリング者数も順調に増加している。

今回は走行台数測定に加え、それらの取り組みによりサイクリストの属性や満足度がどのように変化したかを調査するため、27 年度に行ったアンケート内容を基本に、質問事項を一部追加、変更したアンケートも再度行った。

本報告書はそのアンケート結果と走行台数測定の結果についてまとめたものである。

なお、本報告書は、「びわ湖岸でのサイクリストへのアンケートと自転車走行台数測定結果報告書」（平成 27 年 12 月 滋賀プラス・サイクル推進協議会）、および「平成 28 年度 びわ湖岸での自転車走行台数測定結果報告書」（平成 29 年 2 月 輪の国びわ湖推進協議会）に続くものであり、測定場所や手法はそれらに準拠している。

2. 道の駅におけるサイクリストへのアンケート

2-1. 調査手順

平成 29 年 11 月 3 日（金・祝）、11 月 4 日（土）の 2 日間、9:00～17:00 の間、南湖を代表する場所として道の駅 草津 グリーンプラザからすま（以下、「道の駅草津」と記述）、北湖を代表する場所として道の駅 湖北みずどりステーション（以下、「みずどりステーション」と記述）の 2 ヲ所でアンケートを行った。内容は以下の通りである。

・回答者のプロフィール	4 問
・今回のサイクリングについて	12 問
・サイクルサポートステーションについて	2 問
・路面への走行位置表示について	3 問
・びわ湖の走行環境は以前より改善されたか、また、今後改善して欲しいこと	4 問

アンケート用紙は、5 章に付録として掲載する。

2-2. 調査地点と回答数

調査地点と、各地点でのアンケート回収数は以下の通りである。

・道の駅 草津 グリーンプラザからすま（草津市）	3 日： 50 枚	4 日： 50 枚	計： 100 枚
・道の駅 湖北みずどりステーション（長浜市湖北町）	3 日： 116 枚	4 日： 71 枚	計： 187 枚
			合計： 287 枚

平成 27 年の道の駅草津でのアンケート取得数は 2 日間で 22 枚のみであった。そのため今回は 1 日につきかなりの余裕を持ったつもりで 50 枚ずつ用意したが、2 日間とも 15:00 頃でアンケート用紙が無くなってしまった。なぜ前回に比べてそれほど取得数が増えたのか原因は不明であるが、例えば湖岸道路の目立つ場所に看板が設置されたなど何か状況の変化があったと思われる。

湖北みずどりステーションでの前回のアンケート取得数は 2 日間で 172 枚で、今回は 1 日に付き 150 枚ずつ用意したため 17:00 の終了までアンケートの取得ができています。なお、4 日は湖北、湖西でかなり雨が降ったため、アンケート取得枚数が減っている。



図 2-1 アンケート取得場所

2-3. 調査結果

平成 27 年のアンケート結果から、南湖と北湖でサイクリング者の傾向がかなり異なることがわかっている。南湖では、滋賀県内のサイクリング初心者が近距離を走るのが主流であるのに対して、北湖では県外の比較的サイクリングに慣れた人がびわ湖一周するのが主流である。

そのため、アンケートの各質問に対して道の駅草津での結果とみずどりステーションでの結果、およびその合計を示す。

また、前回のアンケートからサイクリング者の属性や走行状況がどのように変化したかを見るため、前回と比較したグラフも示す。ただし、前回は今回のアンケート取得場所に加えて、道の駅 塩津海道あぢかまの里、および道の駅 しんあさひ風車村でもアンケートを行った。さらに道の駅草津での取得数が少なかったため、今回よりアンケート結果よりも北湖のさらに北の方に偏ったものになっている。そのため、単純に今回の取得結果の合計とは比較できない。そこで、前回、今回とも取得数の多かったみずどりステーションでの取得結果のみで比較を行っている。

道の駅草津は前回の取得数が少なく、今回大幅に増加したため、何か大きな状況の変化があったと思われ、単純に結果を比較することはできないため、結果の比較は掲載はしない。

なお、以降のグラフ右下の「N =」は、それぞれの設問の有効回答数である。

2-3-1. 回答者のプロフィール

質問 1. 回答者の居住地

前回同様、南湖は滋賀県内からが多く、北湖は県外からが多い。前回と比べると大阪、京都、奈良の近隣の府県からの来県が増えているが、逆に愛知、兵庫、三重からが減っており、近隣の府県からの割合はあまり変わっていない。

東京、神奈川からの割合は増加している。

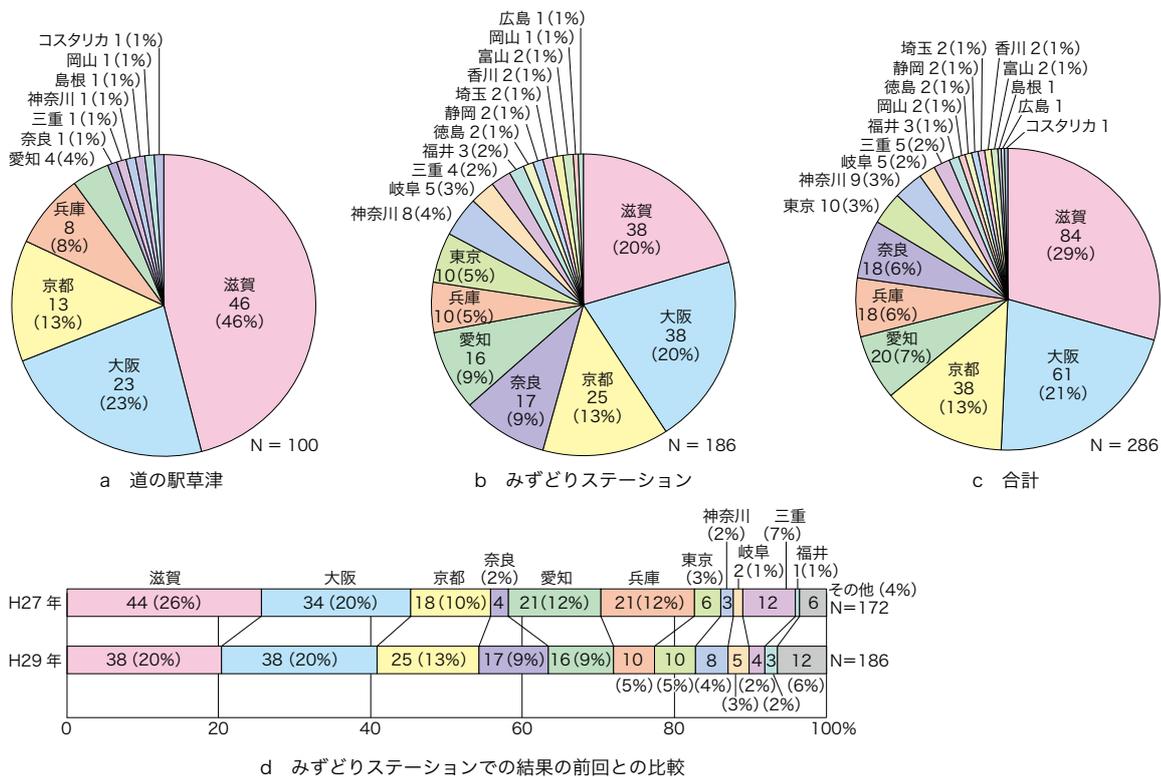


図 2-2 回答者の居住地

質問 2. 性別

場所に関わらず男性が8割以上を占めているが、前回に比べて女性の割合がやや増加している。

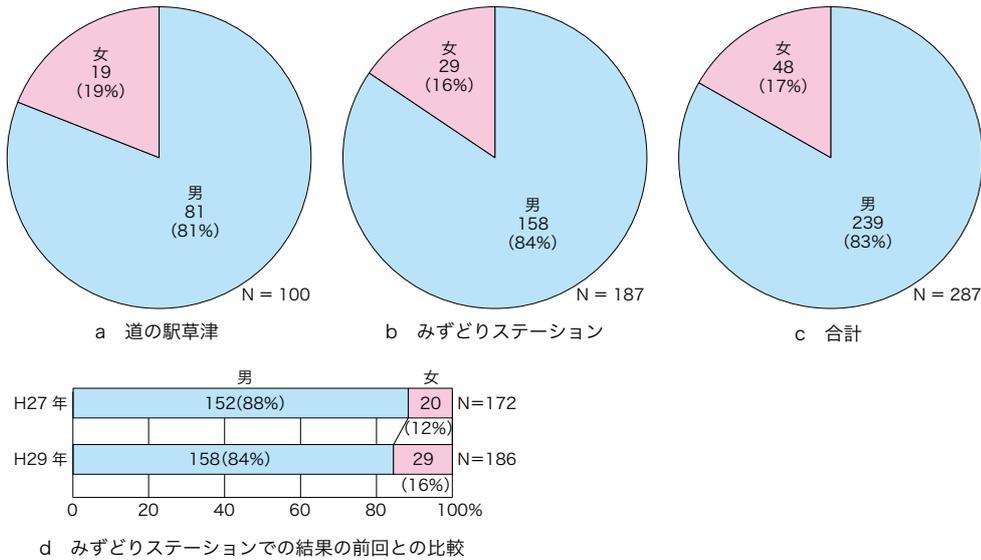


図 2-3 回答者の性別

質問 3. 年代

30代から60代が多い。道の駅草津の方が50～60代が多く平均年齢が高いことがわかる。みずどりステーションでは、前回に比べて20代が減り、50代が増加している。

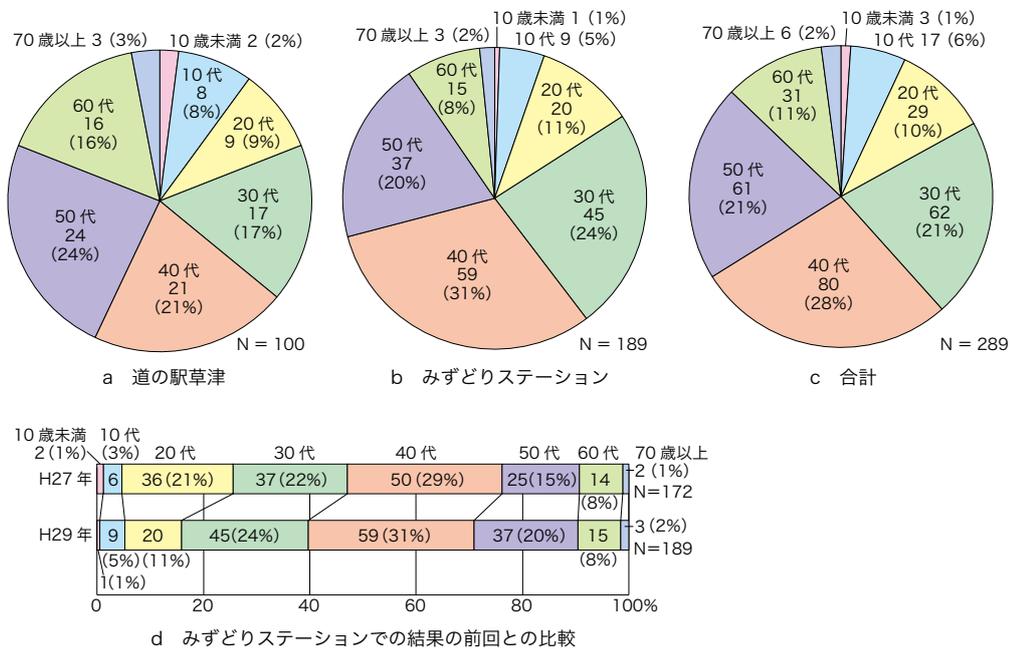


図 2-4 回答者の年代

質問 4. 長距離サイクリング (約 50km 以上) の経験

道の駅草津の方が初心者の割合が高い。みずどりステーションでは、前回に比べて初心者の割合が増加している。

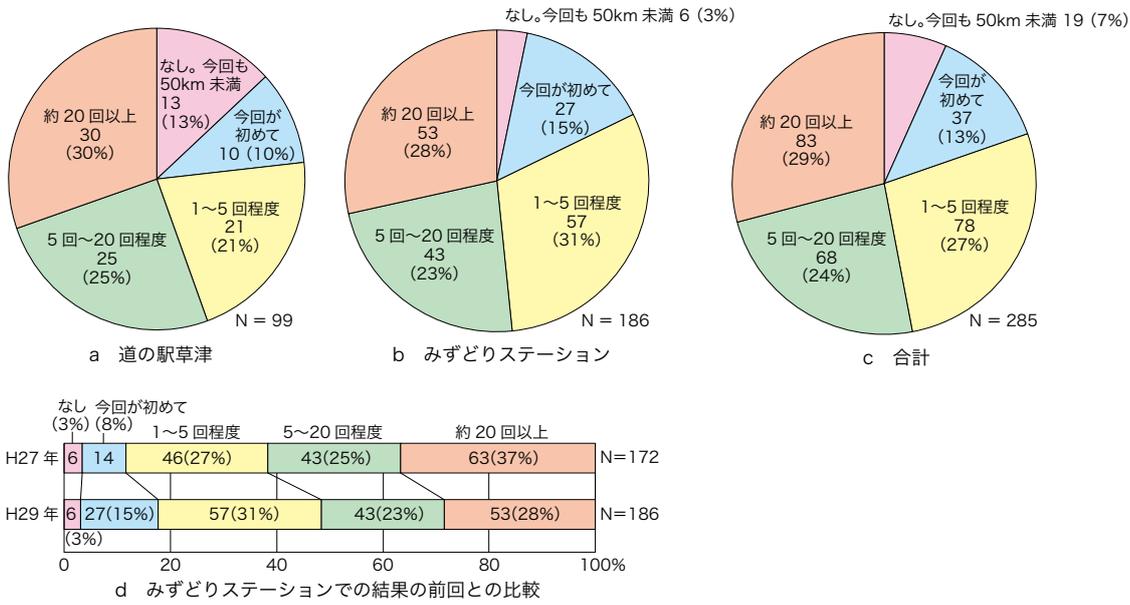


図 2-5 長距離サイクリングの経験

2-3-2. 今回のサイクリングについて

質問 5. 今回のサイクリングはびわ湖一周 (琵琶湖大橋以北を一周を含む) か？

道の駅草津では一周以外のおそらく近距離を走る人が多く、みずどりステーションでは一周が 8 割を占めている。前回と比較して一周の割合がやや減っている。

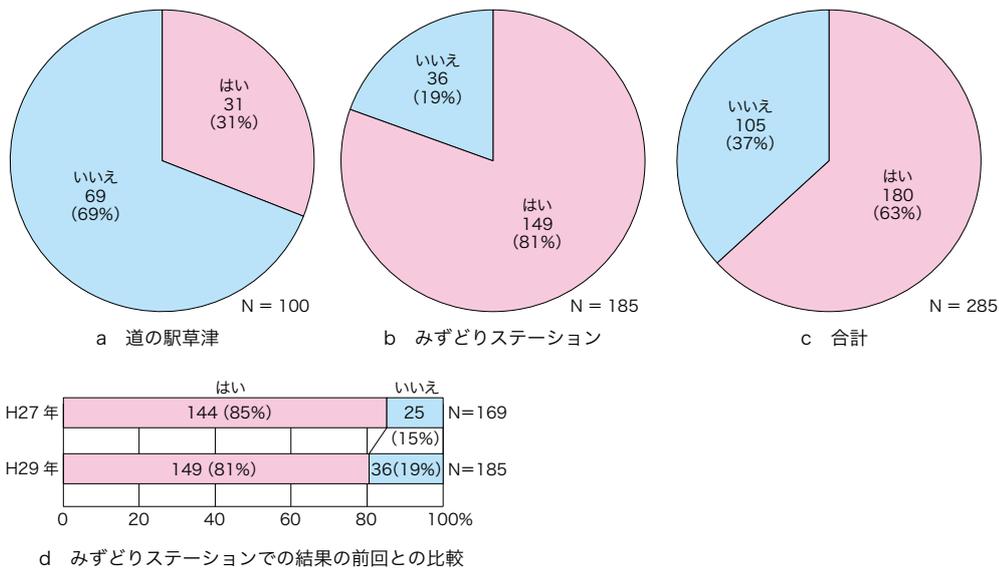


図 2-6 びわ湖一周か？

質問 5-1. びわ湖一周の方へ、びわ湖を回る向きは？

反時計回りを勧めるPRを行ったり、反時計回りでの走行環境の整備を行っているにも関わらず、前回に比べて時計回りが増加している。原因は不明である。

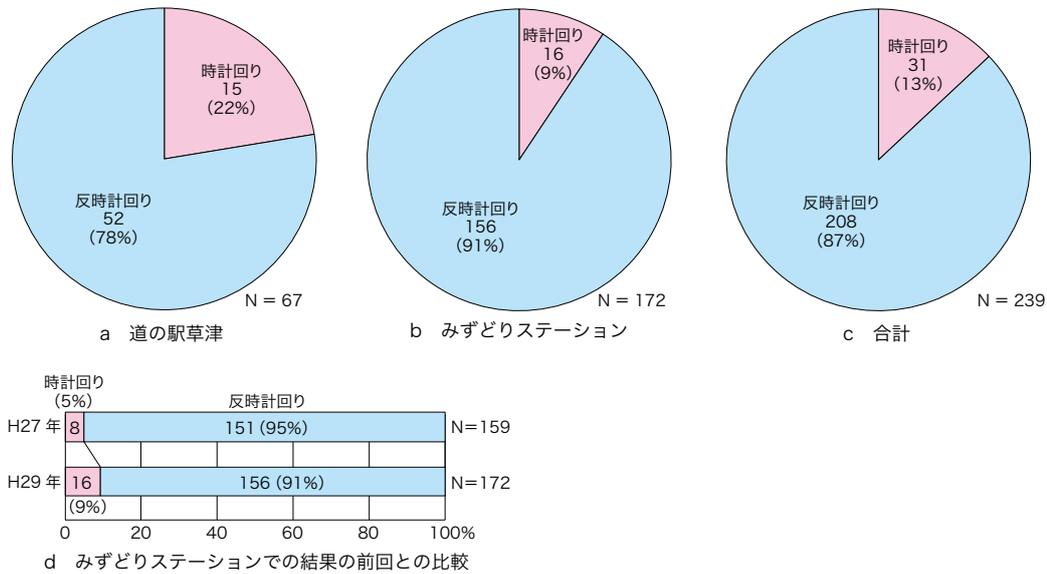


図 2-7 びわ湖を回る向き

質問 6. サイクリングの日数

道の駅草津では比較的短い距離を走る人が多いため、日帰りの割合が高い。
みずどりステーションでは前回に比べて1泊以上で周る人が増加している。

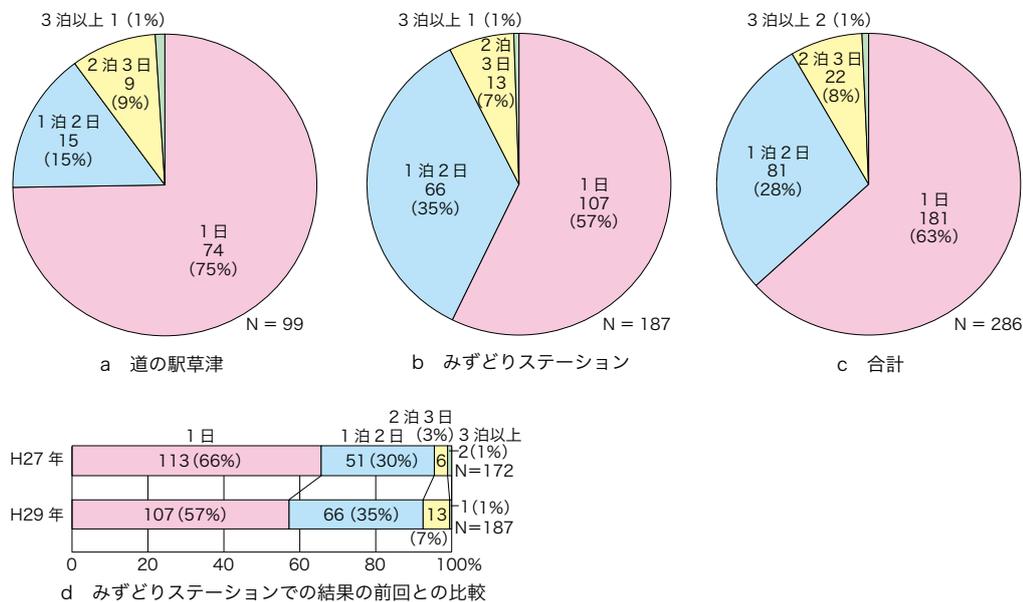


図 2-8 サイクリングの日数

質問 7. 今回のサイクリングのスタート地点

道の駅草津では大津市（浜大津周辺またはそれより東側）が最も多く、みずどりステーションでは米原市が最も多いという結果になった。前回と比較して米原市がかなり減少しているが、平成 26 年 3 月に輪の国びわ湖推進協議会で行った「びわ湖一周サイクリングに関するアンケート調査」では、出発地として大津市が 39%で最も多く、米原市は 3%のみであった。平成 27 年秋に米原駅でレンタサイクルの試行が行われ、平成 28 年度に米原駅でびわ湖一周レンタサイクルの本格実施が始まっているため、米原発が徐々に増加しているのが自然なはずである。前回の米原発の多さは、米原から出発した団体がいるなど、何か特殊な事情があったのではないかと推測される。

駐車場所は道の駅が最も多く、道の駅 びわ湖大橋米プラザへの駐車も多い。また、公園への駐車も比較的多い。サイクリングが目的の人は道の駅や公園に停めないようにさらなる施策が必要である。

鉄道利用者の下車駅は米原が多い。

駐車場所、下車駅の全回答は 5 章の付録に掲載している。

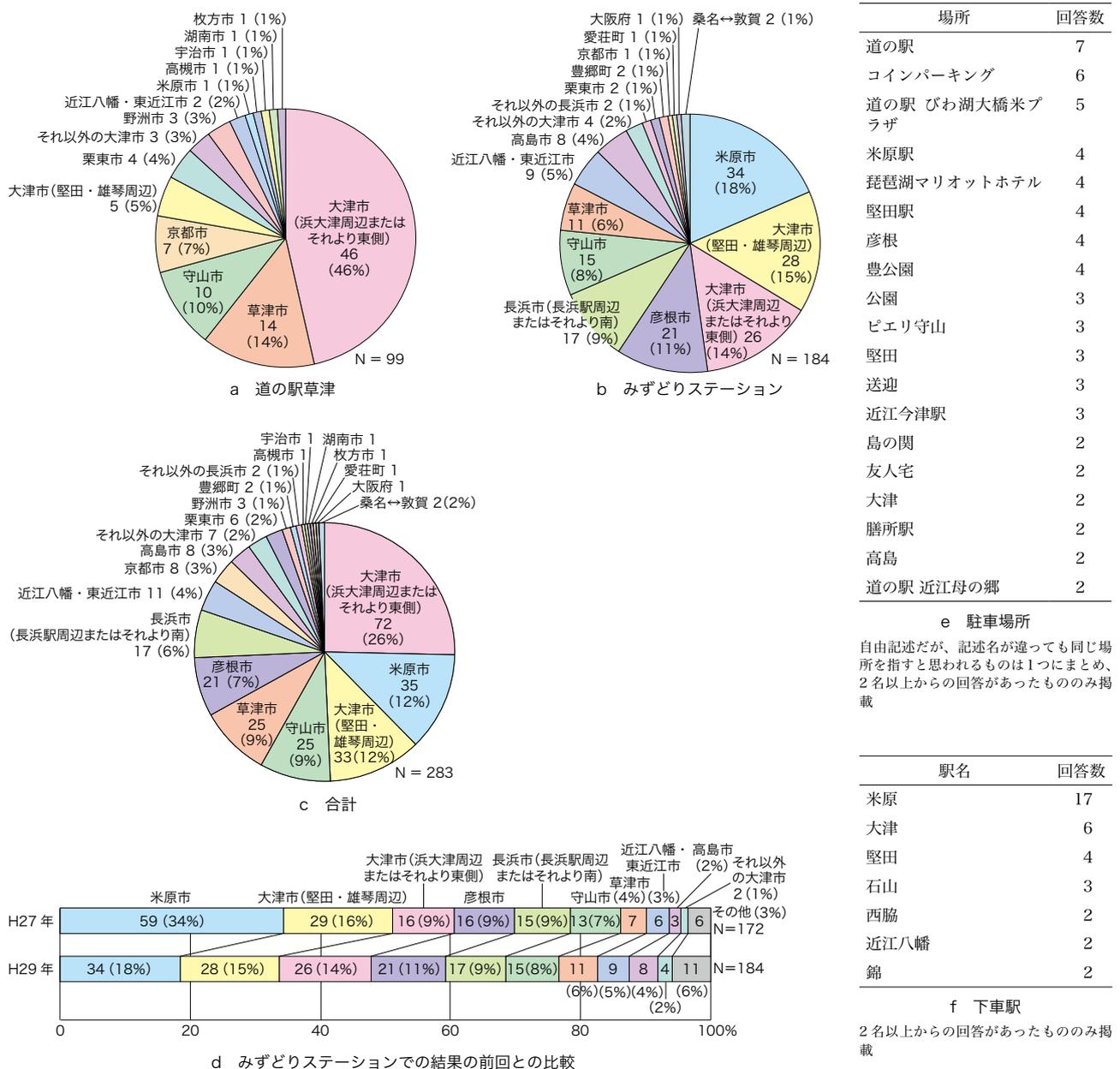
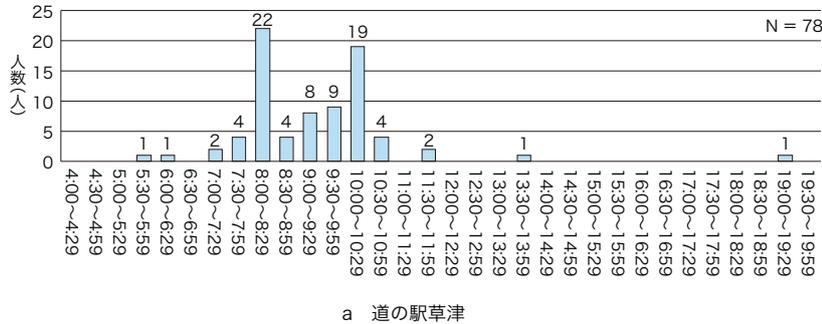


図 2-9 サイクリングのスタート地点

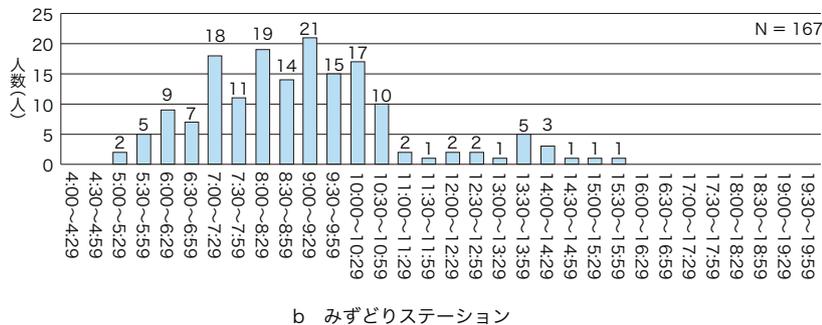
質問 7-1. 今回のサイクリングのスタート時刻

道の駅草津に比べてみずどりステーションの方が、出発時刻が早い人が多い。走行距離が長いためであろうと推測される。アンケート調査を行った11月初旬の日の出は6:30頃だが、それ以前に出発している人も多い。

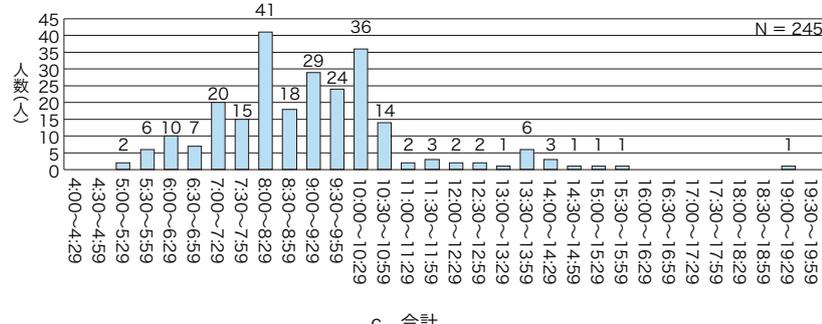
前は7時台～8時台に出発する人が多かったが、今回は8時台～9時台に出発する人が多くなっている。1泊以上でゆっくり走る人が増えたためではないかと考えられる。



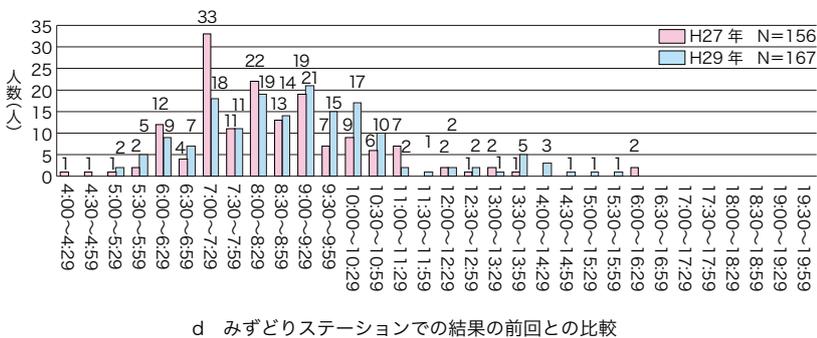
a 道の駅草津



b みずどりステーション



c 合計



d みずどりステーションでの結果の前回との比較

図 2-10 サイクリングの出発時刻

質問 8. スタート地点までの利用交通手段

道の駅草津では近場からの人が多いため、自転車で直接走ってくる人が多く、みずどりステーションでは遠方からの来県が多いため、自家用車が多くなっている。

前回と比べて、自家用車や鉄道で来る人が増え、自転車で直接来る人が減っている。遠方から来る人が増えているためだと推測される。

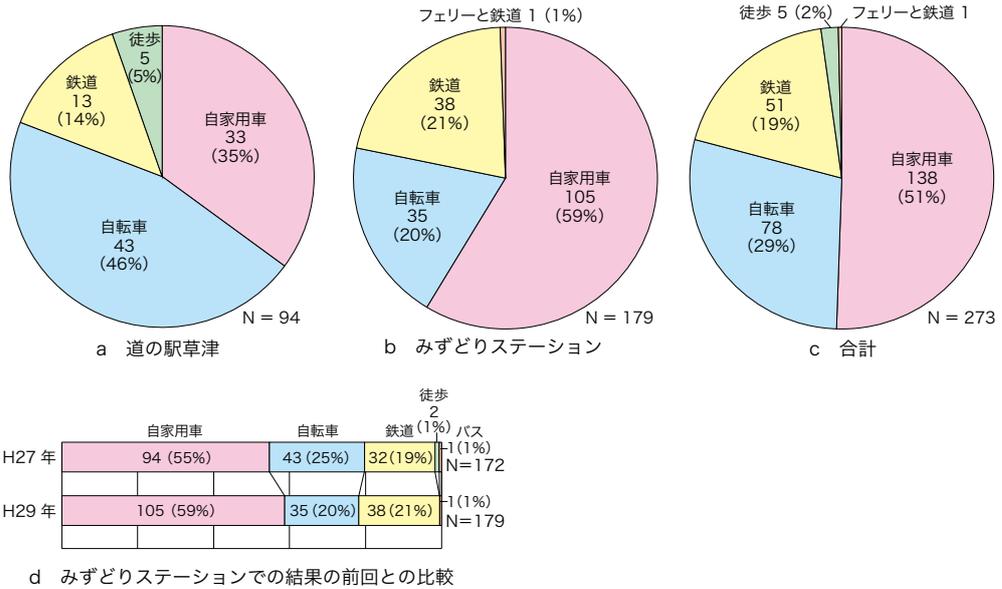


図 2-11 スタート地点までの交通手段

質問 9. 今回のサイクリングのゴール地点

道の駅草津では、スタート地点に比べて大津市（浜大津周辺またはそれより東側）がやや少なくなっている。また、みずどりステーションでは、スタート地点に比べて米原市がやや少なくなっている。それ以外はほぼ同様である。スタート地点に帰る人が多いためと思われる。

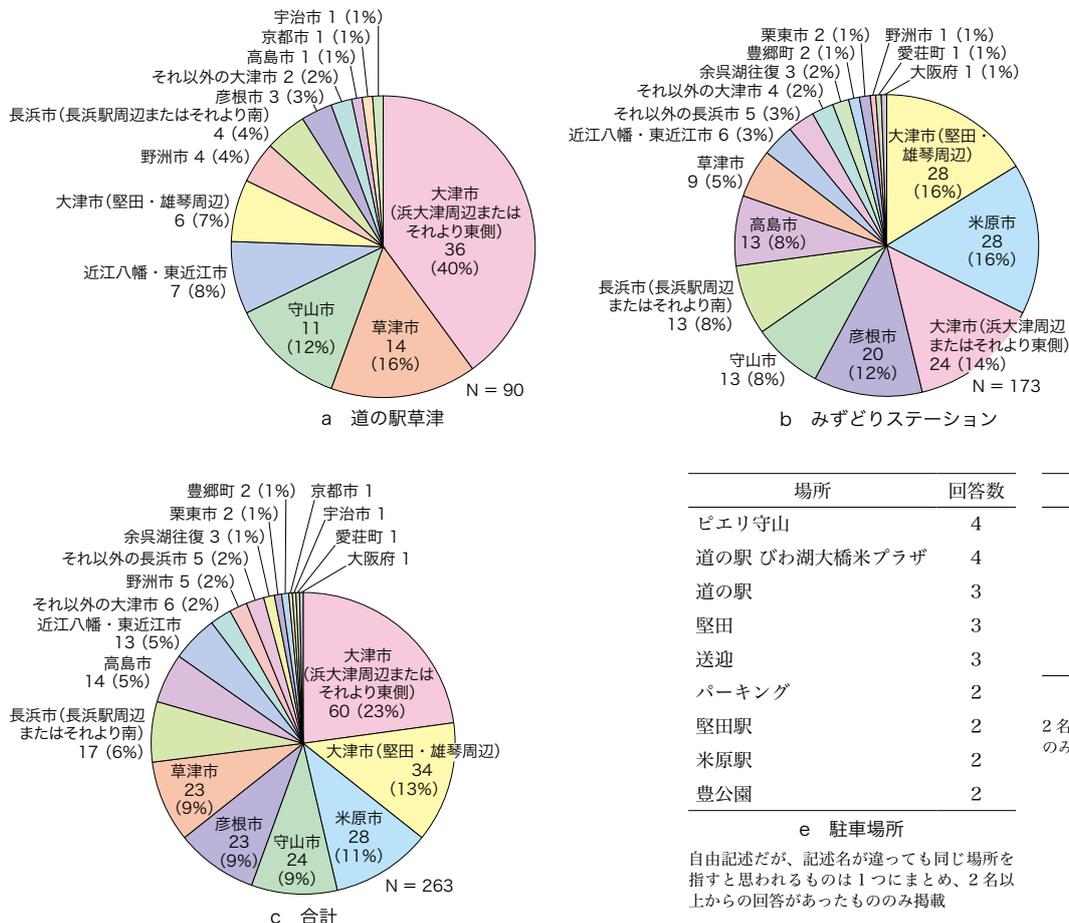
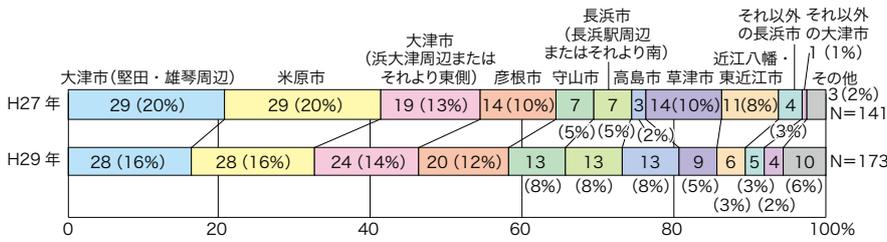


図 2-12a,b,c サイクリングのゴール地点

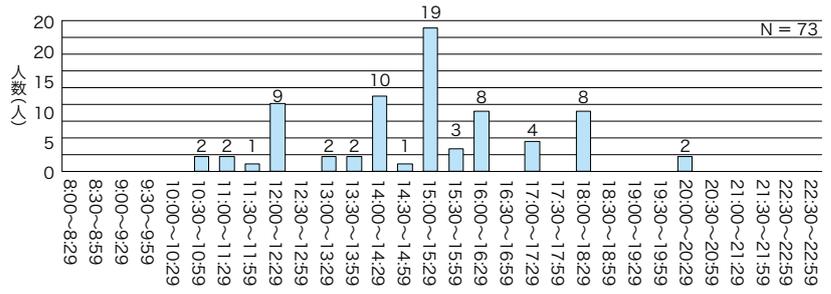


d みずどりステーションでの結果の前回との比較

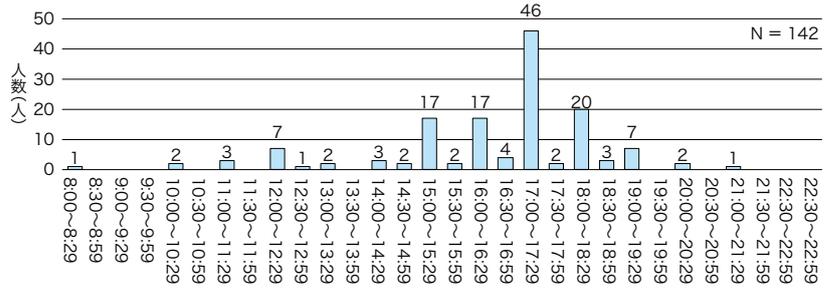
図 2-12d サイクリングのゴール地点

質問 9-1. 今回のサイクリングの到着予定時刻

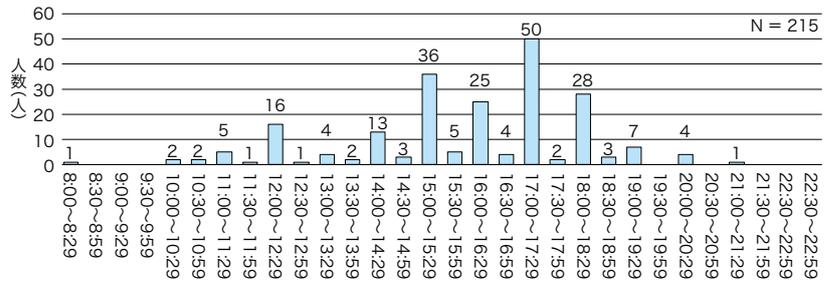
道の駅草津に比べてみずどりステーションの方が、到着時刻が遅い。走行距離が長いためであろうと推測される。前回と比べると到着時刻が多少遅くなっている。



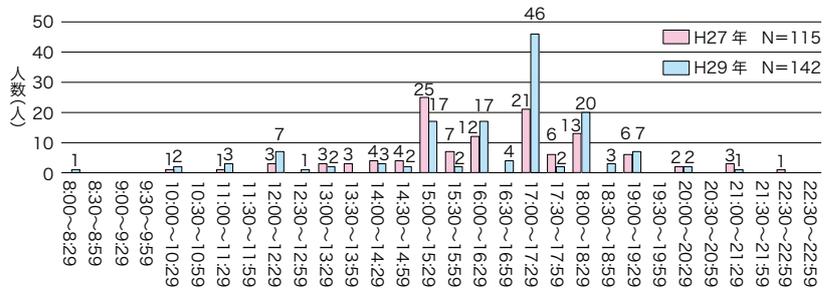
a 道の駅草津



b みずどりステーション



c 合計



d みずどりステーションでの結果の前回との比較

図 2-13 サイクリングの到着予定時刻

質問 10. ゴール地点からの利用交通手段

これも質問 8 のスタート地点までの利用交通手段とほぼ同様の結果である。
 前回との比較はスタート地点とほぼ同様のため掲載しない。

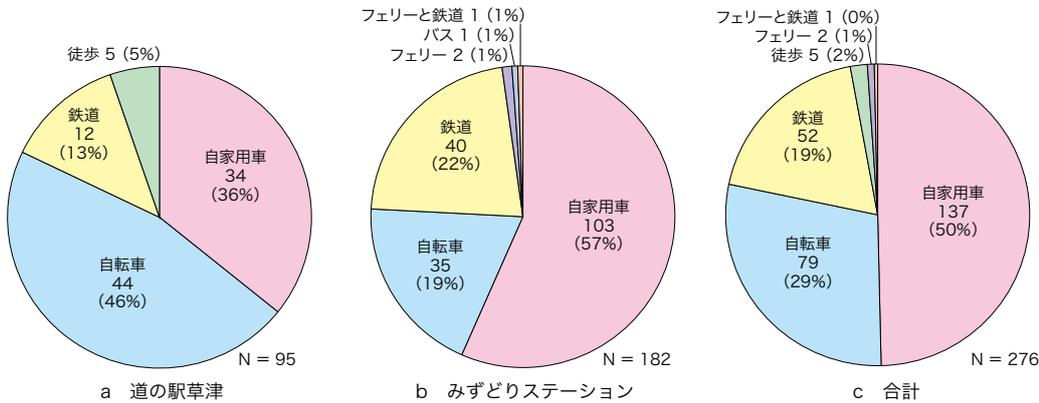


図 2-14 ゴール地点からの交通手段

質問 11. 宿泊場所

道の駅草津では、日帰りが7割を占める。みずどりステーションでは半分以上が宿泊をしている。前回より宿泊者の割合が増加し、特に彦根、米原での宿泊が増加している。

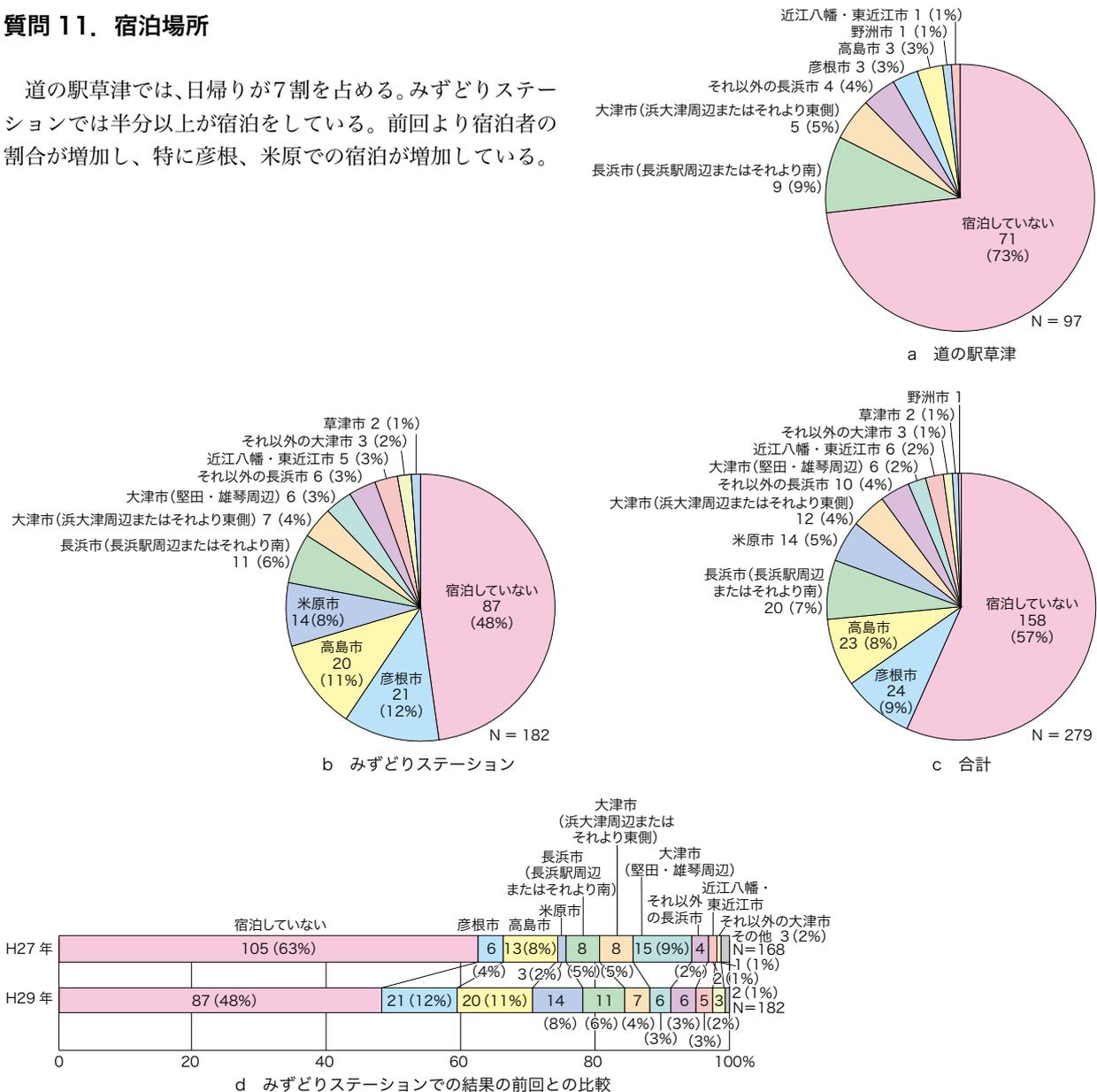


図 2-15 宿泊場所

質問 12. サイクリング費用

この質問は前回はなかったため、今回の結果のみ以下に示す。

道の駅草津よりもみずどりステーションでの回答者の方が、全体的に消費金額が多いことがわかる。

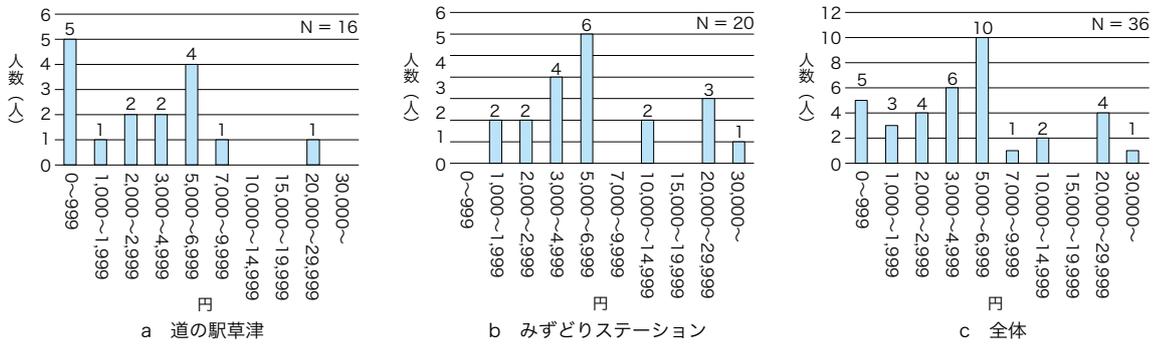


図 2-16 ツアー料金

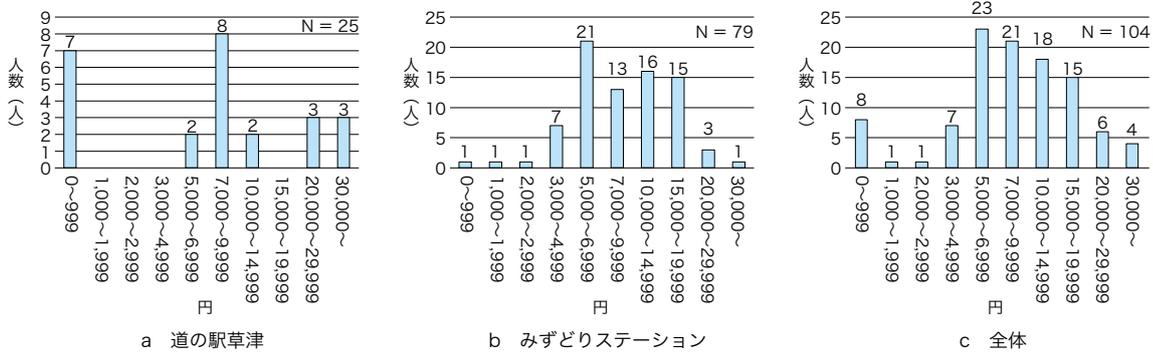


図 2-17 宿泊費

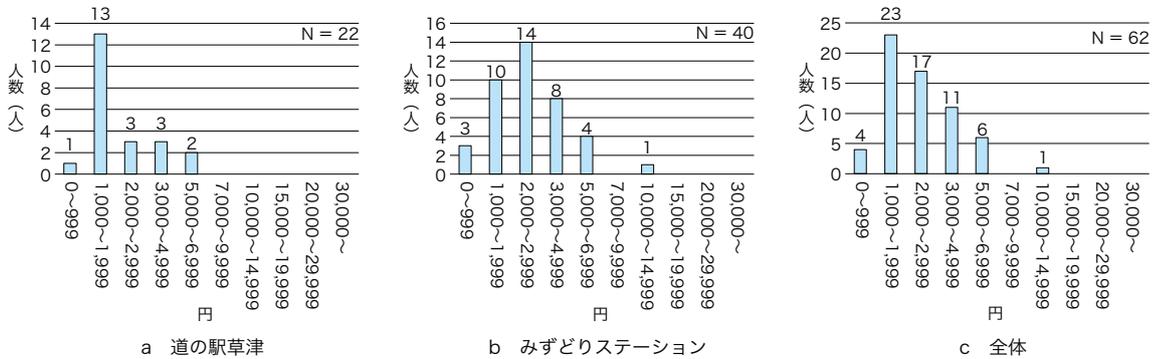


図 2-18 お土産代

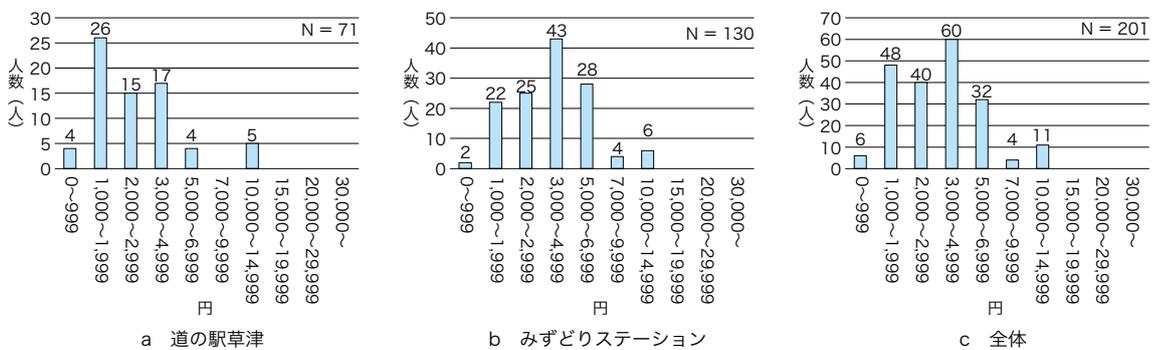


図 2-19 飲食費

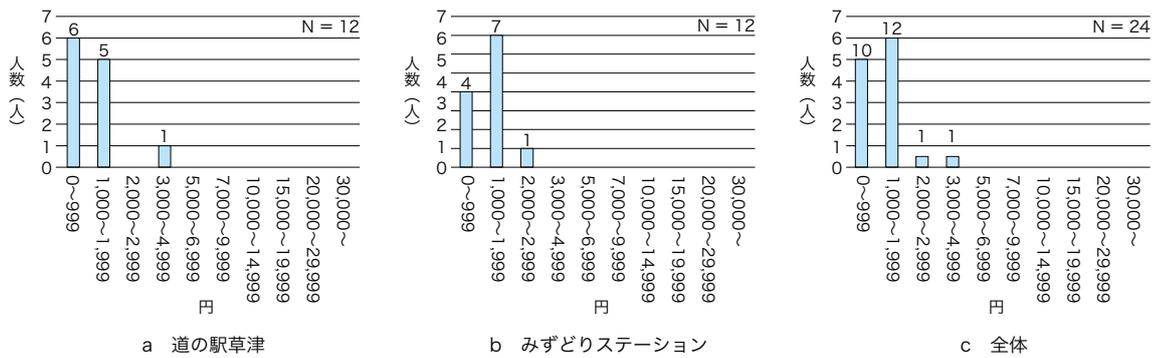


図 2-20 施設見学料

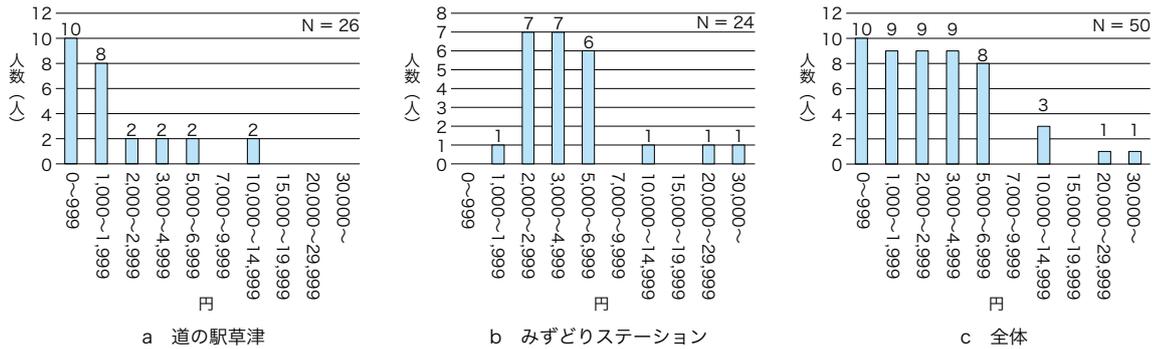
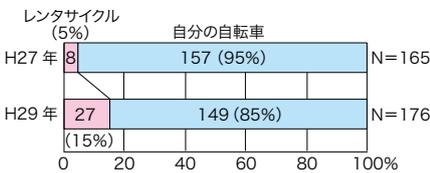
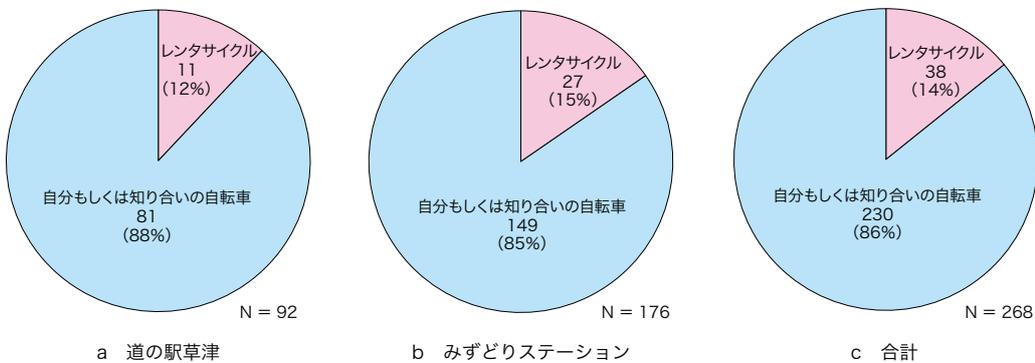


図 2-21 その他費用

質問 13 レンタサイクルか？

前回に比べてレンタサイクルの割合がかなり増加している。



d みずどりステーションでの結果の前回との比較

図 2-22 レンタサイクルかどうか

レンタサイクルを借りた場所は、道の駅草津では大津（おそらく大津駅観光案内所）、みずどりステーションでは米原が多かった。ただし、道の駅草津では貸出場所の回答数が8件のみと少なかったため、参考程度にする方がいい。

今回は、NPO 法人五環生活のびわ湖一周レンタサイクルが彦根で貸出を行っており、測定期間中に米原駅前と同じく五環生活がレンタサイクル実験を行っていた。そのため、レンタサイクルの貸出場所は米原と彦根に別れている。

びわ湖一周レンタサイクルは、昨年米原駅のサイクルステーションに全面的に移転したため米原駅でのレンタルが最も多く、大津駅観光案内所やジャイアントストアびわ湖・守山でもレンタサイクルが始まったため、それらで借りる人も現れている。

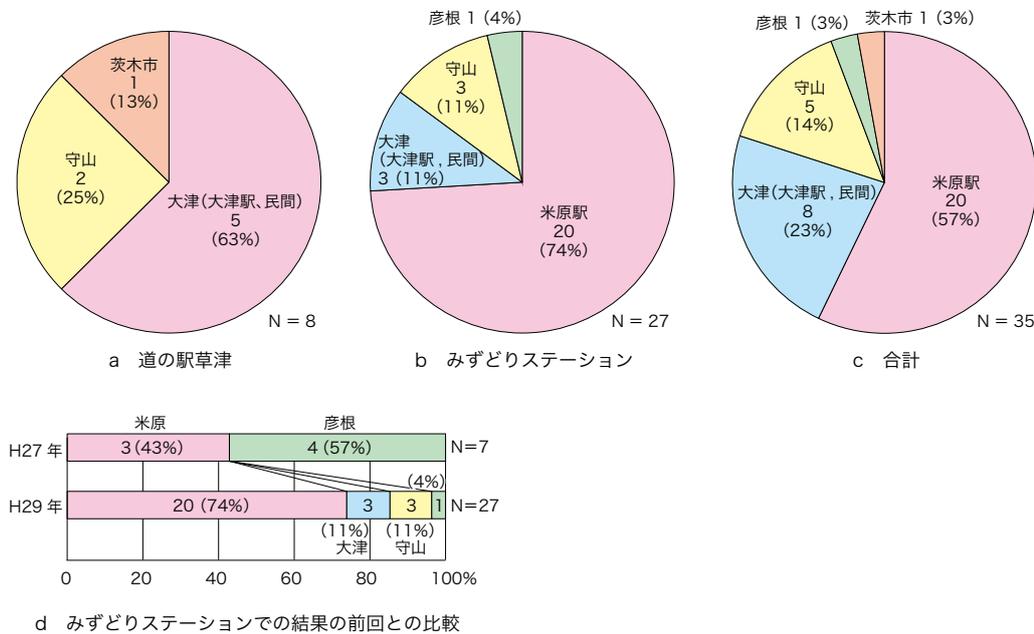


図 2-23 レンタサイクルを借りた場所

自転車の購入価格は、みずどりステーションでの回答者が全体的に高くなっている。全体で見ると7～9万円と20万円台にピークがあり、前車はおもにクロスバイク、後者はロードバイクだと思われる。

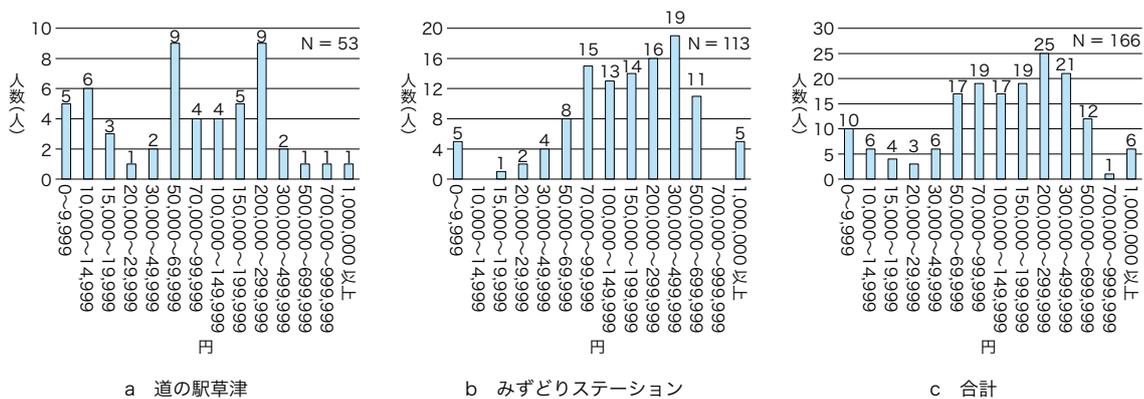


図 2-24 自転車の購入価格

2-3-3 サイクルサポートステーションについて

質問 14. サイクルサポートステーションに立ち寄ったか？

アンケート実施場所がいずれもサイクルサポートステーションだったため、必ず1回は立ち寄っていることになる。

みずどりステーションでの回答者の方が、走行距離が長いからであろう、立ち寄り回数が多い。2回以上立ち寄っている人も多く、よく利用されていることがわかる。

なお、前回は「そうした施設に立ち寄ったがサポートステーションかどうかわからない」の選択肢が無かったため、単純に比較できず、比較は行っていない。

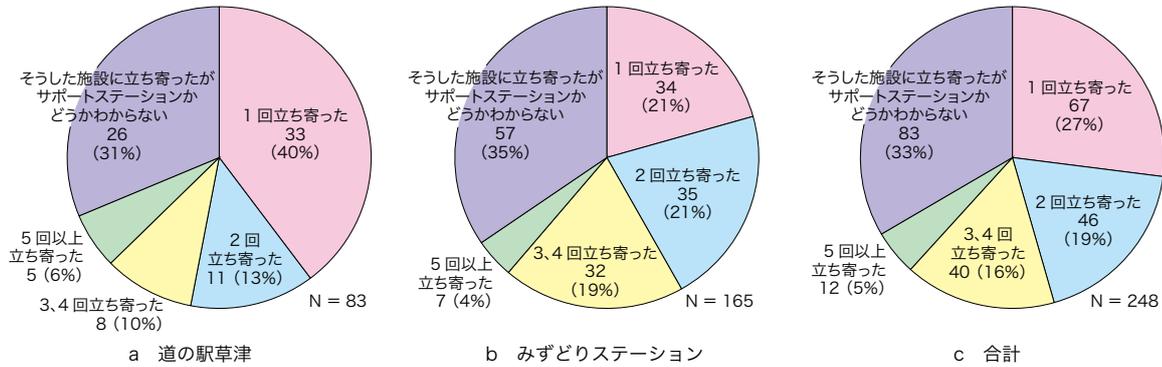


図 2-25 サイクルサポートステーションに立ち寄ったか？

質問 14-1 サイクルサポートステーションや立ち寄り先に欲しいサービス【複数回答可】

全アンケート地点の結果の合計のみ前回の結果と併せて示す。前回とほぼ同じような傾向だが、「チューブ・パッチの販売」と「工具」に対する要望が減少している。原因はよくわからない。

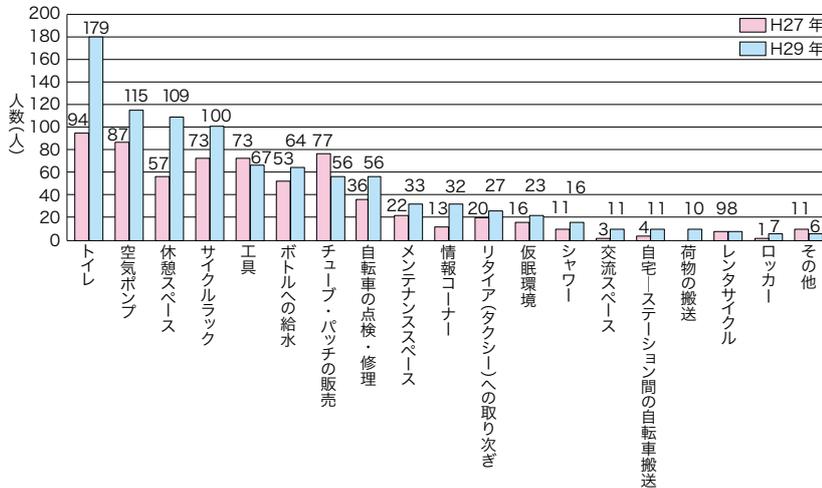


図 2-26 サイクルサポートステーションや立ち寄り先に欲しいサービス

2-3-4 路面への走行位置表示について

質問 15. 矢羽根マークに気がついたか

矢羽根マークは湖北に多く描かれているからであろう、みずどりステーションでの回答ではほとんどの人が気がついており、前回よりも認知度が大幅に上がっている。矢羽根マークの設置場所がかなり増加したためであると考えられる。

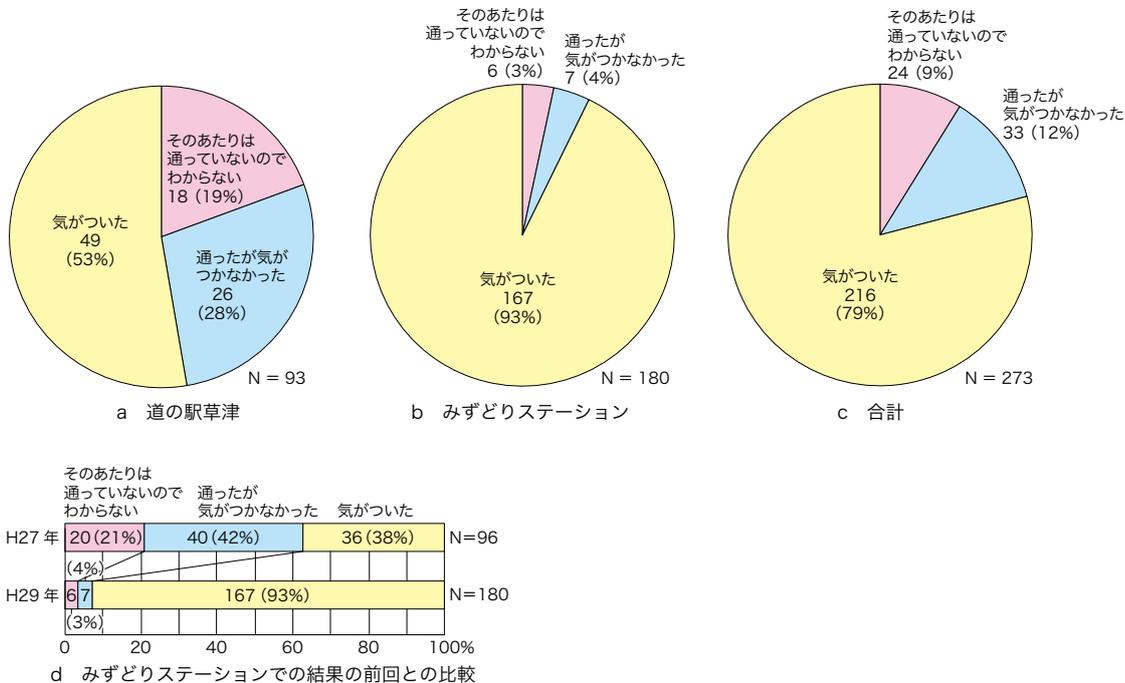


図 2-27 矢羽根マークに気がついたか

質問 16 矢羽根印があることで、走りやすくなったと思いますか？【複数回答可】

それぞれの選択肢へのチェック数と、「その他」への記述を以下に示す。

全回答者数 287 人に対して、半分近くの人が「道を間違えにくくなった」、約 3 分の 1 の人が、「車が矢羽根印を避けてくれることで安全になった」と回答している。複数回答可であるが、半分以上の人がそのどちらか、もしくは両方を選択しており、矢羽根印への評価は非常に高いことがわかる。

- ・道を間違えにくくなった..... 132
意見：自動車に認識してもらってるかわからない。
車の人から自転車マークと気付くようにしてほしい
- ・車が矢羽根印を避けてくれることで安全になった..... 95
- ・自転車のための印であることがわかりにくい..... 31
意見：増やしてほしい
- ・矢羽根印に段差があるので改善して欲しい..... 18
- ・雨が降ると塗装の上はすべりやすいので改善して欲しい..... 13
- ・その他..... 8
ちよいちよい見失った
車道が広くなった訳ではない為少々危ない所がある
反対方向もほしいです。
全体を通してまだ少ないように思う
道自体そこまで広くないので、矢羽根印があっても車が避けにくそうである
なかなか良いと思います。
安心感
迷いやすい道に特につけてほしい。見たのは分かりやすい道だったと思う

質問 15-2 さらにわかりやすい表示にするために、思いつくことがあれば

自由記述であるが、同じ意味合いの意見まとめたものを次に示す。数字はそれぞれの意見の件数である。

- ・びわ湖一周全部に付けて欲しい 5
- ・交差点やわかりにくい所で表示が欲しい 3
- ・行先までの距離表示（例：守山まで何 km） 3
- ・看板の設置 2
- ・文字表示もしてほしい 2
- ・車が走る部分との間に縁石があればなお良い 2
- ・びわこは走りやすいです
- ・途切れさせず、なるべく等間隔で引いて欲しい
- ・一定間に自転車マークを入れると良いのでは？
- ・この事をもっと周知徹底して欲しい。
- ・車へのアピールをもっと周知して
- ・ラインが消えかかっているので再度わかりやすくしてほしい
- ・主要スタート地点からのアクセスをわかりやすく
- ・自転車からわかりやすい標示がほしい
- ・青で塗りつぶしてほしい（すべりにくい対策として）
- ・車と当たりそうで少しこわい
- ・道の駅等でポスター、レンタサイクルの人が言う、看板
- ・初心者コース ビワイチ用にコースを整備など色わけ
- ・点線 or 白線を引いてほしい
- ・ビワイチロードの表示をもっとわかりやすく
- ・数を増やす
- ・ビワイチ認定書をもっと手軽に入手したい。1日で走るには時間がもったいない

2-3-5 びわ湖を走って良かったこと、改善して欲しいこと

質問 16. 以前に比べてびわ湖岸は走りやすくなったか

矢羽根印に対する評価が最も高く、サイクルサポートステーションへの評価も高い。
地元の店や一般の人の自転車に対する理解も高まっているようである。

- ・矢羽根印が付いたことで安心して走れるようになった 84
- ・サイクルサポートステーションの実施で安心して走れるようになった 41
- ・自転車に理解のある店が増えた 31
- ・地元の人が自転車の人に対して親切になった 26
- ・レンタサイクルが増えて便利になった 5
- ・定期船や漁船に自転車を載せられることで便利になった 3
意見：船、バスを利用できることをもっとアピールしてほしい
- ・自転車を載せられるバスが運行されることで、便利になった 1
- ・その他 2
定期的な草刈が必要
変わりなし

質問 17. 車と同一区間を走行するところにおいて、走行性、案内や安全面でもっと改善して欲しいこと
【複数回答可】

車と自転車の通行場所を区切って欲しいという意見が多い。

・ 車と自転車の通行場所を白線で区切るなど走行場所を明示して欲しい	120
・ 車と自転車の通行場所をブロックや柵等で区切る	96
・ 自転車の走行場所の舗装に色を付けて欲しい	81
意見：湖西側に自転車専用道が少ない	
・ 自転車通行可能の案内表示を増やして欲しい	65
・ 矢印やピクトマークで自転車の通行を誘導して欲しい	61
・ もっと分かりやすい案内表示にして欲しい。	24
・ その他	20
自転車の走行するところの舗装をきれいに	6
段差を無くして欲しい	2
駐車車両の改善（路上の）	
基本的には車道を走りたいです	
伊吹山いきたい	
トンネル内に柵を設置してほしい	
自転車道にゴミとかかたづけられていなくて走れない場所がありました	
ドライバーの理解	
車の幅寄せ運転防止をアピールしてほしい	
路肩の草を刈ってほしい	
自転車と車の動程の確保	
看板を増やしてほしい	
キロ表示をしてほしい	
道が広がってほしい	

質問 18. 道路や案内など、問題だと思う所、安全面でもっと改善して欲しいこと

100 件以上の意見が得られ、非常に数が多いので、ここでは分類ごとの意見数だけを掲載する。
 詳しくは 5 章の付録を参照いただきたい。

車との分離、自転車道の整備	24
路面の凸凹、段差、舗装の改善	20
場所を指定しての改善（白鬚神社付近、堅田-浜大津間等）	17
車（特に大型車）の幅寄せ	10
トンネル	9
案内表示	6
木、草の剪定、ごみの掃除	6
横断歩道、信号の設置	6
道が狭い	5
その他	2

質問 19. びわ湖のサイクリングをさらに楽しむために、必要だと思うサービス

80 件の意見が得られ、非常に数が多いので、ここでは分類ごとの意見数だけを掲載する。
詳しくは 5 章の付録を参照いただきたい。

道の整備	15
修理、メンテナンス場所	9
休憩場所	8
コンビニ	7
案内表示	6
マップ、案内パンフ	4
車止めの改善	3
宿泊施設	3
トイレ	3
駐車場	3
レンタサイクル	2
安全	2
その他要望	10
感謝の言葉	5

3. 自転車走行台数の測定

3-1. 調査手順

湖岸道路沿いにある施設の中から、ほぼ全てのサイクリストが湖岸を走っていると思われる地点にあるものを選び、そこからビデオカメラで道を撮影し、後日そのビデオを見て走行台数を数えた。

測定はアンケート実施日と同じく平成29年11月3日（金・祝）、4日（土）の2日間行った。測定時間は、サイクリストは早朝から走ることが多いため日の出の時間から測定する必要があり、ほぼ日の出から日の入りまでの6:30～17:00とした。

測定場所は、上から見下ろせた方が走行状況が見やすいことから、以下の4カ所を使用した。

- ・琵琶湖レークサイドゴルフコース クラブハウス（守山市）
- ・琵琶湖マリオットホテル（旧総合リゾートホテル ラフォーレ琵琶湖）（守山市）
- ・旅館 紅鮎（長浜市湖北町）
- ・白鬚神社（高島市鶴川）



図 3-1 走行台数測定場所

琵琶湖マリオットホテルは、琵琶湖レークサイドゴルフコースと場所は近いが、前者は琵琶湖大橋より北側にあり、後者は大橋の南側にある。大橋を渡って北湖や南湖だけを走るサイクリストも多いため条件は異なる。

なお、昨年度、一昨年度に測定場所として使用したホテル琵琶湖プラザ、レークさがわは、琵琶湖レークサイドゴルフコースと数百 m の間隔で湖岸道路沿いに並んでおり、途中に大きな分岐もないため、同じ場所と考えて差し支えない。以下、これらの測定場所を「湖南の測定地点」と記述する。

また、これも昨年度、一昨年度に測定場所として使用したレストラン湖西路、白ひげ蕎麦は、同様に白鬚神社と数百の間隔で国道161号沿いに並んでおり、これらも同じ場所と考えてよい。以下、これらを「湖西の測定地点」と記述する。

同様に、琵琶湖マリオットホテルは「湖東の測定地点」、旅館 紅鮎は「湖北の測定地点」と記述する。

走行台数は、びわ湖側の歩道、びわ湖側の車道、山側の車道、山側の歩道に分けて、また順走（左側通行）、逆走（右側通行）、さらにサイクリングか地元の人的一般自転車かを見た目より推測し分類して積算した。ただし、白鬚神社前のみびわ湖側の歩道はなく、山側もビデオで車道走行と歩道走行の区別がつきにくかったため、歩道と車道の分類は行っていない。

3-2. 調査結果

3-2-1. 地点別走行台数

サイクリングの自転車の走行台数を、測定地点毎に集計したものを以下に示す。

4日は特に北の方でかなり雨が降ったため、3日より走行台数が少なくなっている。

湖南の測定地点では、びわ湖一周以外の人が多いため、時計回りがやや多くなっている。

湖東の測定地点も南湖から近いため、おそらくびわ湖一周以外の人が多く、時計回りがやや多くなっているのだと考えられる。

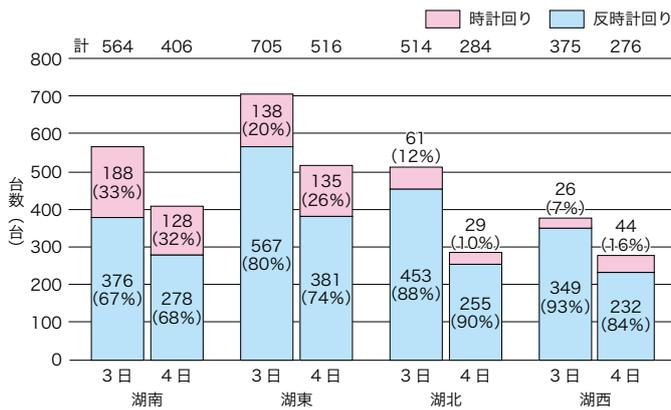


図 3-2 サイクリングの地点別、測定日別走行台数

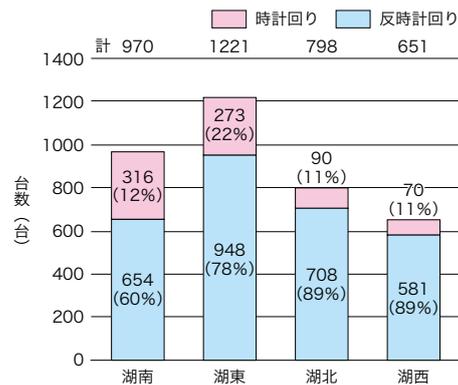


図 3-3 サイクリングの地点別走行台数 (2日間の合計)

同じく一般自転車について同様に集計したものは以下の通りである。

一般自転車については、湖南の測定地点が街から比較的近く付近に住宅も多いため走行台数が多くなっている。

また、同じ道を行って帰る人が多いと考えられるため、時計回り、反時計回りの人数はほぼ半々となっている。

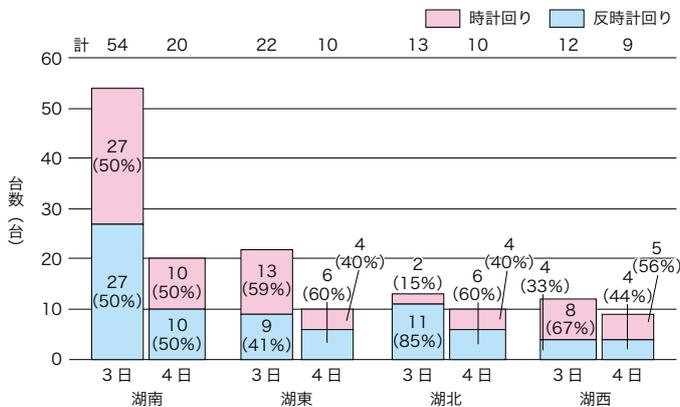


図 3-4 一般自転車の地点毎、測定日別走行台数

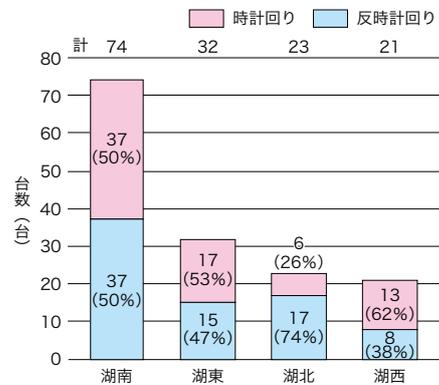


図 3-5 一般自転車の地点別走行台数 (2日間の合計)

3-2-2. 道路上の走行位置別台数

各測定地点毎に、道路上の走行位置別に、サイクリングの自転車の合計測定台数を昨年、一昨年秋の測定値と比較した結果は右の通りである。

びわ湖側の歩・車道では順走が反時計回り、逆走が時計回りであり、山側の歩・車道では順走が時計回り、逆走が反時計回りである。

走行位置は年ごとの増減があり、はっきりした傾向がつかめない。

一般自転車については、湖南以外では走行台数が少なく、有効なデータが得られていないので、湖南の測定地点についてのみ右図に示す。

これも年ごとのばらつきが大きく、傾向はつかめない。

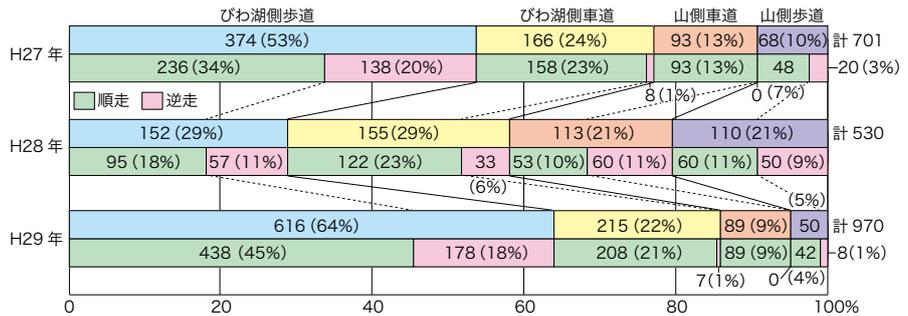


図 3-6 サイクリングの自転車の走行位置の年ごとの変化 湖南

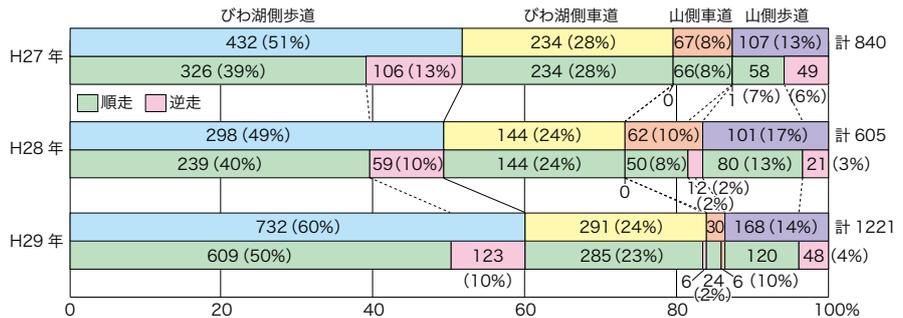


図 3-7 サイクリングの自転車の走行位置の年ごとの変化 湖東

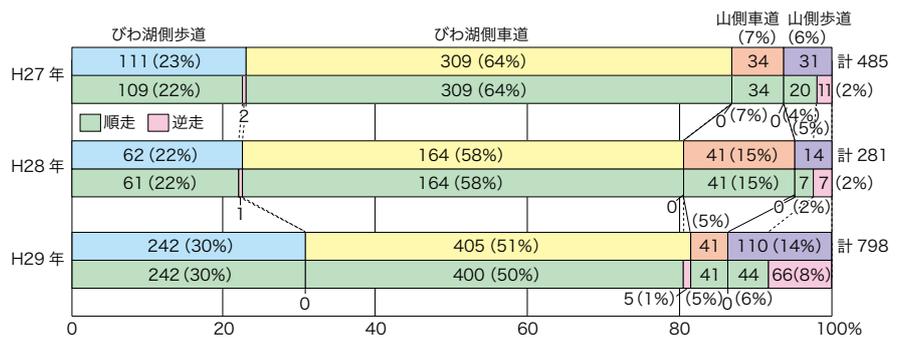


図 3-8 サイクリングの自転車の走行位置の年ごとの変化 湖北

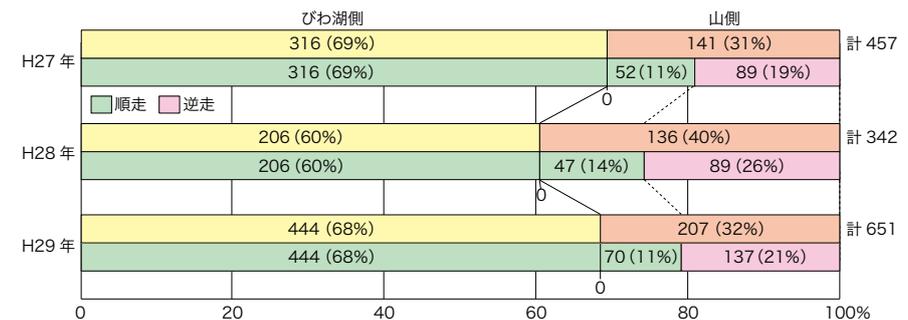


図 3-9 サイクリングの自転車の走行位置の年ごとの変化 湖西

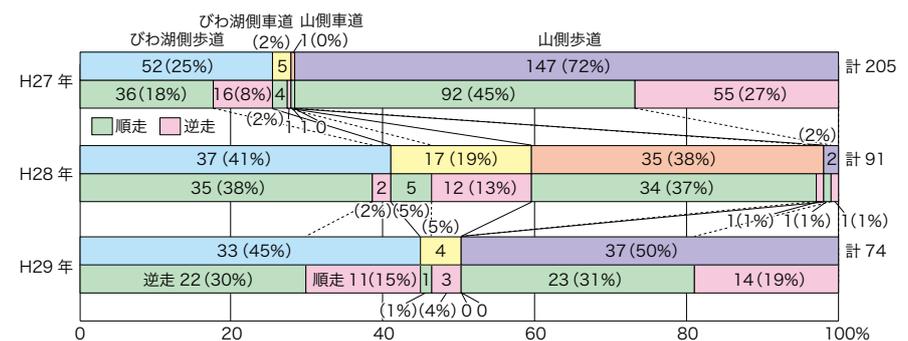


図 3-10 一般の自転車の走行位置の年ごとの変化 湖南

3-3. 年間のびわ湖一周者数の推計

輪の国びわ湖推進協議会では、びわ湖一周認定証の発行を行っている。認定のためにはスマートフォンや携帯で湖岸に13カ所あるチェックポイントのうち4カ所以上でチェックを行う必要がある。このチェック者数とびわ湖岸の自転車走行台数の関係が判れば、びわ湖一周者数の推定を行うことができる。

平成29年1年間の認定システムチェック者数の推移は以下の通りである。

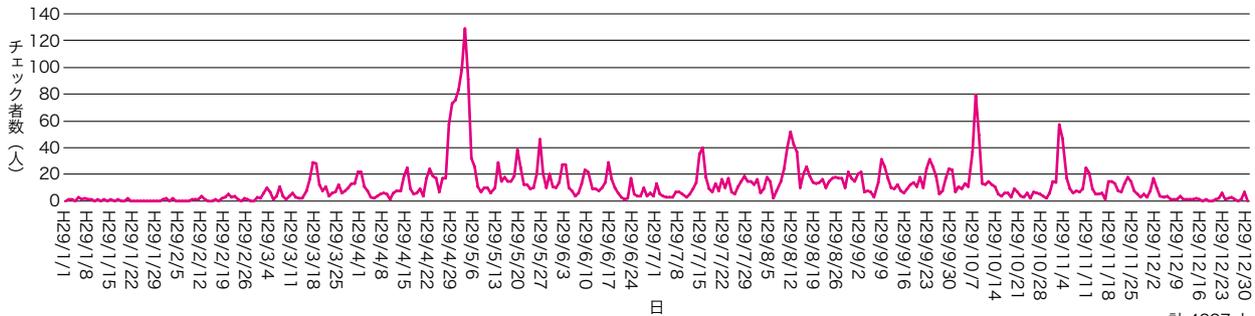


図 3-11 びわ湖一周認定システムチェック者数の年間推移

また、平成27年からこれまで測定を行った7日間それぞれの4カ所の測定地点での合計走行台数と、認定システムすべてのチェックポイントでの合計チェック者数、走行台数に対する認定システムチェック者率は以下の通りである。

日	平成27年 10月31日	平成27年 11月1日	平成28年 5月3日	平成28年 5月4日	平成28年 10月30日	平成29年 11月3日	平成29年 11月4日
全測定地点の合計走行台数	1224	1259	1838	2100	1758	2158	1482
チェック者数	18	13	55	38	30	57	47
チェック者率(%)	1.47	1.03	2.99	1.81	1.71	2.64	3.17

表 3-1 全測定地点の合計走行台数と認定システムチェック者数

これを昨年の推計と同様に合計走行台数を横軸に、合計走行台数に対するチェック者率を縦軸に散布図にしたものが図3-12である。

昨年度は、この散布図を元に直線近似を行って、総走行台数とチェック者率の関係を表す式を求めたが、今年度の結果を加えればらつきが大きくなり、直線近似することができなくなりました。

そこで、認定システムチェック者数を横軸にチェック者数に対するチェック者率を縦軸に散布図にするとほぼ直線上に並んだため(図3-13)、これを用いて走行台数を推計することにした。図中のピンクの線が近似直線である。

この結果より、認定システムチェック者数が多いときほどチェック者率も増加することが判る。認定システムチェック者数が多いのは連休時などであり、遠方から来る人や初心者が増えるため、全走行台数に対する認定証の取得率も上がるためだと考えられる。

全走行台数を n 、チェック者数を c 、チェック率を r とすると、チェック者率は

$$r = \frac{c}{n} \quad (\text{式 3-1})$$

で表され、これを図中の近似曲線の式に代入し、変形すると

$$n = \frac{c}{0.0004c + 0.0054} \quad (\text{式 3-2})$$

となり、認定システムチェック者数より走行台数を求める事ができる。

以上の方法で平成29年1年間の4カ所の測定地点での合計走行台数を求めると、323,472台となる。

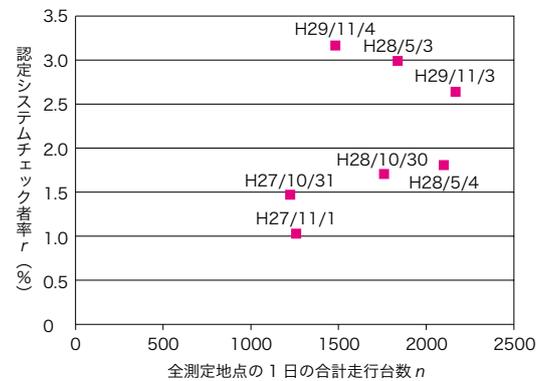


図 3-12 総走行台数とチェック者率の関係

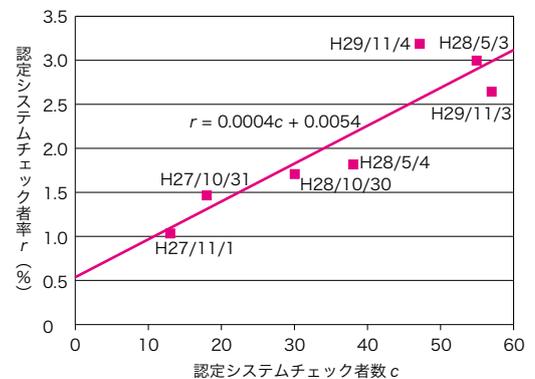


図 3-13 認定システムチェック者数とチェック者率の関係

ここで、一周者数の定義を湖北と湖西の測定地点の走行台数の平均とする。

湖北や湖西の測定地点は、街や駅から離れており、ここを走る人はほとんどがびわ湖一周やそれに準ずるような長距離を走っていると推測できる。また、昨年までの測定結果より、湖北と湖西の測定地点の走行台数は連休の何日目かによって影響されることがわかっている。大津や守山あたりを起点に土日などの1泊2日で反時計回りで一周する人が多く、湖北の測定地点では土曜の走行台数が、湖西の測定地点では日曜日の走行台数が多くなる。そのため、その両方の平均を一周者数の人数とする。

上に挙げた測定地点の合計走行台数から一周者数に換算するため、5日間の測定日それぞれの総走行台数に対する湖北と湖西の測定地点の走行台数の平均の割合を求めると次のようになる。

日	平成 27 年 10 月 31 日	平成 27 年 11 月 1 日	平成 28 年 5 月 3 日	平成 28 年 5 月 4 日	平成 28 年 10 月 30 日	平成 29 年 11 月 3 日	平成 29 年 11 月 4 日
全測定地点の合計走行台数	1224	1259	1838	2100	1758	2158	1482
湖北と湖西の測定地点の走行台数平均値	264	207	366	441	311.5	444.5	280
湖北と湖西の測定地点の全体に対する割合 (%)	21.6	16.4	19.9	21.0	17.7	20.6	18.9

表 3-2 測定地点の合計走行台数と、湖北と湖西の測定地点の走行台数平均値

これを、合計走行台数を横軸に、湖北と湖西の測定地点の全体に対する割合を縦軸に散布図にしたものが図 3-14 である。

右図より湖北と湖西の測定地点の全体に対する割合は走行台数によらずほぼ一定であると考えて良いので、すべての測定日の平均値、**0.194** をその割合として採用する。

なお、図 3-13 で認定システムチェック者数とチェック率の関係を求める際に、認定システムすべてのチェックポイントでの合計チェック者数ではなく湖北や湖西のチェックポイントのみの値を、すべての測定地点の合計走行台数ではなく湖北と湖西の測定地点での走行台数を用いた方が、湖北と湖西の測定地点の走行者数を推測する際の精度が向上すると考えられるが、実際に求めて見るとサンプル数が少ないため走行台数に対するチェック者率のばらつきが大きく、直線近似するのに無理があったため、前述のチェック者率を用いた。

ところで、一般的には観光客の人数を表すのに日単位で集計した延べ人数が使われる。びわ湖岸のどこかのポイントで測定した走行台数は2日間かけて一周した場合でも1回しかカウントされないため、延べ人数を求めるためには2日かけた場合は2人とカウントされるように変換を行う必要がある。そのためにはびわ湖一周者が何日かけて廻っているかのデータが必要になる。平成 29 年 1 年間の認定システムのチェック記録から、一周にかかった日数毎の人数を求めると表 3-3 のようになる。

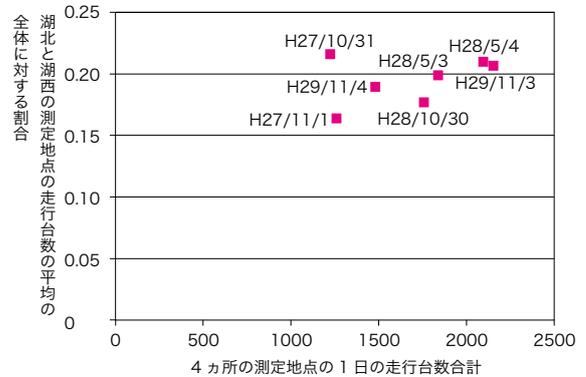


図 3-14 総走行台数と、湖北と湖西の測定地点に対する割合の関係

なお、4日間以上に渡って同一人物のチェックが続いた場合は、3日を越えた分は別のトリップとみなしている。アンケート結果から一周に4日以上かけている人は全体の1%程度のため、支障はないと考えられる。

一周にかかった日数	1	2	3
チェック者数	1752	753	367
チェック者数全体に対する割合 (%)	61.0	26.2	12.7
延べ人数	1752	1506	1101

表 3-3 一周にかかった日数

一周回数総計と日単位の延べ人数の比は以下の式で計算できる。

$$\text{一周回数総計} = 1 \text{ 日で一周の人数} + 1 \text{ 泊 2 日の人数} + 2 \text{ 泊 3 日の人数}$$

$$\text{延べ人数} = 1 \text{ 日で一周の人数} + 1 \text{ 泊 2 日の人数} \times 2 \text{ (日)} + 2 \text{ 泊 3 日の人数} \times 3 \text{ (日)}$$

$$\text{一周回数総計と日単位の延べ人数の比} = \frac{\text{延べ人数}}{\text{一周回数総計}}$$

表 3-3 の値から、上記の比を求めると、**1.51** となる。他の期間で計算してもほぼ 1.5 程度で一定である。

以上より、平成 29 年 1 年間のびわ湖一周者数を求めると次のようになる。

$$323,472 \text{ [4カ所の測定地点の合計台数]} \times 0.194 \text{ [湖北と湖西の測定地点の平均の全体に対する割合]} \\ \times 1.51 \text{ [一周回数総計と日単位の延べ人数の比]} = 94,758 \text{ (人)}$$

同様の計算式により平成 27 年および 28 年のびわ湖一周者数を求めると、次のようになる。

平成 27 年 64,085 人 平成 28 年 77,049 人

次に、一周者数以外も含めたびわ湖周辺のサイクリング者数を求めてみる。

びわ湖周辺のサイクリング者数の定義として、測定地点 4 ヶ所のどこかでカウントされた人数、すなわち約 50km 以上を走る人数を用いるものとする。

一日で回るびわ湖一周者は 4 ヶ所の測定地点全てでカウントされているはずなので、そのダブリを補正するためには、すべての測定地点での合計走行者数から、一周者数 × 3 の値を引けば良い。また 1 泊 2 日で回る一周者は ×1 の値を、2 泊 3 日の場合は ×0.33 の値を引けば良い。ただし、このときの一周者数は一周回数総計に日単位の延べ人数の比を掛ける前の値を使う必要がある。

一周者数は湖北と湖西の測定地点でカウントされた人数を元としているので実際には一周していない人も含まれる。逆に一周者でなくても複数の測定地点でカウントされている人もいるため、やや大雑把になるが、今あるデータから求められるのはこのあたりが限界である。

以上より、平成 29 年一年間のサイクリング者数を求めると次のようになる。一周者数全体に対する一周にかけた日数毎の割合は表 3-3 の値を用いている。

日単位の延べ人数に補正前の一周者数

$$323,472[4 \text{ ヶ所の測定地点の合計台数}] \times 0.194[\text{湖北と湖西の測定地点の平均の全体に対する割合}] = 62,754(\text{人})$$

サイクリング者数

$$323,472 [4 \text{ ヶ所の測定地点の合計台数}] - 62,754 \times (0.610 [1 \text{ 日で回る人の割合}] \times 3 \\ + 0.262 [1 \text{ 泊 2 日の割合}] + 0.127 [2 \text{ 泊 3 日で回る人の割合}] \times 0.33) = 189,560 (\text{人})$$

同様に平成 27 年、28 年のサイクリング者数を求めると次のようになる。

平成 27 年 128,940 人 平成 28 年 151,971 人

4. まとめ

以上のアンケート結果、走行台数測定結果から特徴的な点をまとめると次のようになる。

- ・ 2 年前のアンケートと比較して東京、神奈川から来る人の割合が 5% から 9% に増加している
- ・ 20 歳代の割合が 21% から 11% に減少し、50 歳代の割合が 15% から 20% に増加している
- ・ 女性の割合が 12% から 16% にやや増加している
- ・ サイクリング初心者の割合が増加し、初めての長距離サイクリングの人の割合が 8% から 15% に増加している
- ・ 1 泊以上でゆっくり走る人が 34% から 43% に増加している
- ・ レンタサイクルの割合が 5% から 15% に大幅に増加している
- ・ 回答者の半分以上が矢羽根印に対して好評価をしており、「びわ湖一周全部に付けて欲しい」という要望も多い
- ・ サイクルサポートステーションの利用率や評価は高い
- ・ 地元の人や店の自転車に対するホスピタリティも高まっている
- ・ 自転車とクルマの通行場所を分けて欲しいという要望が圧倒的に多い
- ・ 路面の凸凹・段差の改善、白鬚神社付近や堅田-浜大津間の走行環境の改善要望も多い
- ・ 平成 29 年 1 年間のびわ湖一周者数の推定数は約 9 万 5 千人であり、28 年の推定数約 7 万 7 千人と比較して 23% 増加している。
- ・ 平成 28 年 1 年間のびわ湖周辺のサイクリング者数の推定数は約 19 万人であり、28 年の推定数約 15 万 2 千人と比較して 25% 増加している。

8. スタート地点までの利用交通手段は？

- 徒歩 自転車 自家用車（駐車場所： ） バス（停留所名： ）
鉄道（利用駅： ） その他（ ）

9. 今回のサイクリングのゴール地点及び到着予定時刻は？

- 大津市（浜大津周辺またはそれより東側） 大津市（堅田・雄琴周辺） それ以外の大津市
草津市 守山市 野洲市 近江八幡・東近江市 彦根市 米原市
長浜市（長浜駅周辺またはそれより南） それ以外の大津市 高島市
その他（ ）

_____時_____分頃到着

10. ゴール地点からご自宅までの利用交通手段は？

- 徒歩 自転車 自家用車（駐車場所： ） バス（停留所名： ）
鉄道（利用駅： ） その他（ ）

11. 宿泊場所は？【複数回答可】

- 宿泊していない 大津市（浜大津周辺またはそれより東側） 大津市（堅田・雄琴周辺）
それ以外の大津市 草津市 守山市 野洲市 近江八幡・東近江市 彦根市
米原市 長浜市（長浜駅周辺またはそれより南） それ以外の大津市 高島市

12. あなたのびわ湖でのサイクリング費用はいくらぐらいの予定ですか？

滋賀県内で使う予定の1人あたりのおおよその金額をご記入ください。

- ツアー料金（ ）円 ※サイクリングツアー費・イベント参加費等
宿泊費（ ）円
お土産品（ ）円
飲食費（ ）円
施設見学料（ ）円
その他（ ）円

記述一覧

質問 7. 今回のサイクリングの出発地点の駐車場所

道の駅	7	浜大津	1
道の駅 びわ湖大橋米プラザ	5	道の駅草津	1
コインパーキング	6	びわ湖大橋	1
米原駅	4	木浜 1	1
琵琶湖マリオットホテル	4	近江八幡	1
堅田駅	4	水鳥ステーション	1
彦根	4	マキノ	1
豊公園	4	彦根城	1
公園	3	米原	1
ピエリ守山	3	駅	1
堅田	3	ポプラ	1
送迎	3	あじかまのさと	1
近江今津駅	3	長浜	1
島の関	2	東山観光駐車場	1
友人宅	2	湖岸 P	1
大津	2	エクシブ	1
膳所駅	2	能登川	1
高島	2	適当	1
道の駅 近江母の郷	2		

質問 7. 今回のサイクリングの出発地点の駅

米原	17	京都	1
大津	6	守山	1
堅田	4	南草津	1
石山	3	彦根	1
西脇	2	樟葉	1
近江八幡	2	小野	1
錦	2		

質問 9. 今回のサイクリングのゴール地点の駐車場

ピエリ守山	4	高島市内 P	1
道の駅びわ湖大橋米プラザ	4	米原	1
道の駅	3	彦根市	1
堅田	3	あじかまのさと	1
送迎	3	伴走	1
コインパーキング	3	東山観光駐車場	1
堅田駅	2	友人宅	1
米原駅	2	膳所駅	1
豊公園	2	能登川	1
島の関	1	近江今津駅コインパーキング	1
守山マリオット	1	近江今津	1
近江八幡	1	自宅	1
マキノ	1		

質問 7. 今回のサイクリングのゴール地点の駅

米原.....	17	近江高島	1
大津.....	6	石山.....	1
西脇.....	3	近江舞子	1
小野.....	2	堅田.....	1
彦根.....	2	長浜.....	1

質問 18. 道路や案内など、問題だと思ふ所、安全面でもっと改善して欲しいこと

車との分離、自転車道の整備 24

- ・自転車道がない場所があります
- ・歩行者が多く、また車が多いので、自転車用の通路をつくってほしいと思いました。
- ・南湖の自転車道の柵を設置してほしい
- ・自転車専用レーンをびわ湖一周分確保してほしい
- ・湖西・湖北は改善の余地あり
- ・車道と自転車専用の道路を設けて欲しい
- ・歩道のない道路
- ・自転車用の道が欲しいです。
- ・車との並走
- ・自転車専用道（車道との区切りも含）をもっと増やしてほしい。ほとんど車と走っている感じがした。
- ・長浜のように車道と歩道・自転車を分けて欲しい。広さも 1.5 m 以上はほしい。スピードをだすので。
- ・やはり車道との区分をして頂けたらありがたいと感じます。
- ・車と同一区間
- ・全線の完全分離、未改修を早く改善してほしい
- ・場所によっては路側帯を走るとあぶないので歩道の整備をしてほしい
- ・輪車分離ができたらいいと思います。
- ・車道しかないところ
- ・自転車専用道路をつくってもらいたい
- ・車道で交通量が多い
- ・歩行者と自転車ロードを明確にする
- ・西側は車と一緒に走る区間が多く危険と思った
- ・自転車道の設置

路面の凸凹、段差、舗装の改善 20

- ・道路が凸凹で転びやすい箇所があるので整備して頂きたいです
- ・歩道に木の根がはり出し隆起しているところがある。
- ・舗装がわるいところは車道を走るひが多くなる
- ・デコボコの道有り
- ・車道のデコボコ
- ・舗装をもっと良くしてほしい
- ・道のひび割れ、砂などのジャリ、トンネル内での濡れた路面
- ・ボコボコしている。
- ・歩道走行時の段差
- ・歩道と車道の間にある段差・わだち等
- ・段差

- ・自転車と歩行者どちらも通行可能場所の路面の段差がはげしい。ロードバイクにはつらい。時に子供と走行するには車道をとれないので是非改善してほしい。
- ・段差、道の舗装
- ・一部舗装（路面）の状態が悪い。キレイにして欲しい
- ・ガタガタのところ
- ・路面がデコボコの所があり危なかった。
- ・路面のガタツキ
- ・路面のガタ付
- ・路面のデコボコ、車の量
- ・自転車道の段差をなくしてほしい

場所を指定しての改善 17

- ・白髭神社の前、雄琴あたり
- ・白髭神社周辺、自転車道なし 161 号線堅田～大津車道混雑
- ・161 号線は道幅がせまいので広くしてほしい
- ・湖西の道は交通量が多く危ない
- ・琵琶湖の西側 白髭神社あたり
- ・まだまだ湖西などあぶないところが多い
- ・湖西側
- ・湖西方面
- ・和邇近辺が走りにくい
- ・琵琶湖の西岸（びわこ大橋から大津走りにくい）
- ・雄琴～堅田間道路が狭い
- ・雄琴周辺は走りにくい
- ・大津～堅田は走りにくいですね。交通量も多いので
- ・湖西南部は走りにくく、新たなルート作りが必要かと
- ・南湖西岸の整備
- ・近江八幡。岡山
- ・姉川大橋

車（特に大型車）の幅寄せ 10

- ・車がこわいところがある。
- ・市街の運転手の方が左折時後方確認せず、危ないことが多々あった
- ・路肩が狭いとトラックに抜かれるときにこわい。マナーの悪いトラックがまれにいる。
- ・大型車に危険を感じる事があります。
- ・大型トラックは幅寄するドライバーが比較的多いので自転車への理解が欲しい

- ・車が幅寄せしてくることがある
- ・トラックの幅寄せ
- ・大型車が怖い
- ・車のはばよせ
- ・車の幅寄せ

トンネル..... 9

- ・湖北の山越えはしんどかった。怖いトンネルもあった
- ・トンネル内
- ・トンネル内、段差
- ・トンネル
- ・湖北のトンネル
- ・トンネル内が暗い所が多い
- ・トンネルの道が狭い。
- ・トンネル内の凸凹など
- ・山本山のトンネル

案内表示..... 6

- ・浜大津周辺の案内が不透明
- ・どこに何と表示があればうれしいです
- ・わかりにくい
- ・道まちがえやすい
- ・あじかまの里から長浜に向かう途中右側を走ってしまったので、横断して左側を走るよう案内板がほしい
- ・「ピワイチこちら」など ぱっとわかる表示がほしい。
- ・中学生同士でピワイチをさせたが、まよっていた。

木、草の剪定、ごみの掃除..... 6

- ・草が伸びていて走りにくい
- ・木くずや枝が多く落ちている
- ・木々
- ・荒天の後でゴミが多い
- ・倒木
- ・標識が植え込みにうもれて見えないところがあった

横断歩道、信号の設置..... 6

- ・左を走行していると、施設が道路の反対で渡れない
- ・道の駅に行くのに道路がなかなか横断できなかった。
- ・信号など
- ・横断歩道の整備
- ・道に入るところに信号をつけてほしい
- ・横断歩道に信号を

道が狭い..... 5

- ・道がとつぜん細くなる
- ・車幅が狭い箇所もあり車量が増えると安全面で心配
- ・白線と歩道との幅が狭い
- ・車幅が狭いところがある
- ・路肩が狭い

その他..... 2

- ・歩道で自転車がすれ違うときに危険だと感じました。
- ・街灯がすくないので増やしてほしい

質問 19. びわ湖のサイクリングをさらに楽しむために、必要だと思うサービス

道の整備..... 15

- ・浜大津が走りにくい
- ・これからも道路メンテナンスをお願いします。
- ・道の整備
- ・道路整備
- ・自転車道の整備
- ・道路の舗装
- ・西岸側のサイクリングロード整備
- ・自転車道を広くしてもらいたい。
- ・自転車専用道路の整備をお願いしたいと思います。
- ・早く一周すべてに矢印やピクトマークをつけてほしい
- ・サイクリングロードとあった歩道ががガタガタで走りにくかったので改善してほしい
- ・走りやすい道の整備
- ・自転車用の道路 歩行者不可
- ・草や木（道に落ちている）をなくしてほしい。せまい道をふとくしてほしい。
- ・サイクリングロードの整備（車道と自転車道の隔離）

修理、メンテナンス場所..... 9

- ・自転車のメンテナンス場所
- ・空気入れサービスの拡充
- ・チューブ売っている所を増やして

- ・自転車パーツ販売
- ・自転車の修理箇所やそこまでの案内所
- ・サービスステーションの増設
- ・ロードバイク専用のステーション。修理サポート。
- ・パンク修理の対応を考えて欲しい
- ・パンク修理サービス

休憩場所..... 8

- ・休む場所。
- ・レンタルスペースの充実
- ・もっと休けいスポットを増やしてほしい
- ・ラック付きのベンチ
- ・距離ごとの休憩場所
- ・一定距離でのステーション
- ・道の駅のような休憩場所を増やす
- ・近江大橋～びわこ博物館の間に休憩できる場所

コンビニ..... 7

- ・湖岸沿いにコンビニ増やしてほしい
- ・コンビニが欲しい
- ・コンビニを増やしてほしい
- ・湖東側にコンビニ等が少ない
- ・沿道にコンビニがもっとあれば。

- ・左まわりに給ステーション（コンビニ等）ほしい所があった。
- ・湖北にコンビニ

案内表示..... 6

- ・サイクリングロードの札（案内）があると安心する
- ・コース案内板を多くしてほしい
- ・コースの案内
- ・どこどこまであと○kmのかんばん
- ・きよりの表示を大きく
- ・案内の標識

マップ、案内パンフ..... 4

- ・マップ
- ・おすすめコースの紹介
- ・サイクルステーションでの地図の配布（軽くて小さいもの）
- ・びわ湖でとる昼食の名店一覧

車止めの改善..... 3

- ・（歩道上にあるポールわ→Πこんな感じの障害物）をとりのぞいてほしいです
- ・サービスより湖岸道路の自転車・歩行者道の湖岸の駐車場のポール等が走る時にもう少し広いと良いかと。
- ・車止めは危険

宿泊施設..... 3

- ・サイクリングしてる人専用の宿泊施設 できればお安く
- ・宿泊で自転車持ち込み可能
- ・テント泊のスペースのステーションを作してほしい。

トイレ..... 3

- ・トイレ、水場がふえたらうれしいです
- ・トイレをもっとたくさんつくる。少なすぎる。
- ・トイレをもっと多めに

駐車場..... 3

- ・米原の駐車場を増やしてほしい

- ・車をデポできる駐車場があればいいと思います
- ・駐車場の整備

レンタサイクル..... 2

- ・レンタルサイクル（米原）だけでなく大津できれば草津、今津にも欲しい。（直接私とは関係ないが）乗り捨て自由のシステムを作してほしい。（しまなみまでとは言いませんが）レンタサイクルの価格を下げる。
- ・サイクリングターミナル的な物が湖岸に1つでもあれば

安全..... 2

- ・安全性
- ・安全面の整備

その他要望..... 10

- ・コンビニ、道の駅以外にもサイクルスタンドの設置
- ・北の方はたべものやさんが少ないので増やしてほしい。
- ・なるべく現金を持たずに動きたいのでカード払いの充実
- ・自転車を安心してとめられるレストランがもう少し点在してほしい。
- ・自転車レースを誘致して欲しい。
- ・特産物などの“おもてなし”を望む
- ・風が強すぎる。風のないコースの設置
- ・自転車のマナーなどの知識アップ
- ・サイクルラックにロックの機能が欲しい
- ・ビワイチゼリー

感謝の言葉..... 5

- ・いつもありがとうございます。
- ・十分楽しんでます。良い環境を作ってください有り難うございます
- ・びワイチは走り易くて好きです。しまなみと同じくらい好きです。
- ・今後もよろしくおねがいします
- ・皆さん素敵でとても楽しいです