

4. その他

(2)世界文化遺産富士山の構成資産について

- 富士山に関わる文化財には、その山体だけでなく、周囲にある神社や登山道、風穴、溶岩樹型、湖沼などがある。
- これらの文化財は、富士山の価値を構成する資産(構成資産)という。
- 各コース上世界遺産富士山の構成資産は以下に示す。

■世界文化遺産富士山の構成資産



■各コース上世界文化遺産富士山の構成資産

分類	コース	コース上世界文化遺産富士山の構成資産	箇所数
上級コース	コース1	北口本宮富士浅間神社、忍野八海、山中湖、河口湖、河口浅間神社、富士御室浅間神社、西湖、精進湖、本栖湖	9
	コース3	河口浅間神社、河口湖、富士御室浅間神社、西湖	4
	コース4	本栖湖	1
中級コース	コース2	北口本宮富士浅間神社、忍野八海、山中湖	3
	コース6	御師住宅、河口浅間神社、河口湖、富士御室浅間神社、船津胎内樹型、北口本宮富士浅間神社	6
	コース8	北口本宮富士浅間神社、御師住宅	2
初級コース	コース5	河口湖	1
	コース7	河口湖、西湖	2

4. その他

(3) 山中湖周辺の大規模自転車道の整備状況

- 山中湖湖畔や忍野村内には、大規模自転車道が整備されている。
- 国道138号(国管理)の2km区間では、自転車歩道者道の整備が進んでいる。

■一般県道富士吉田山中湖自転車道線概要



出典：富士東部建設事務所管内図より

■国道138号「山中湖自転車歩行者道」の整備状況



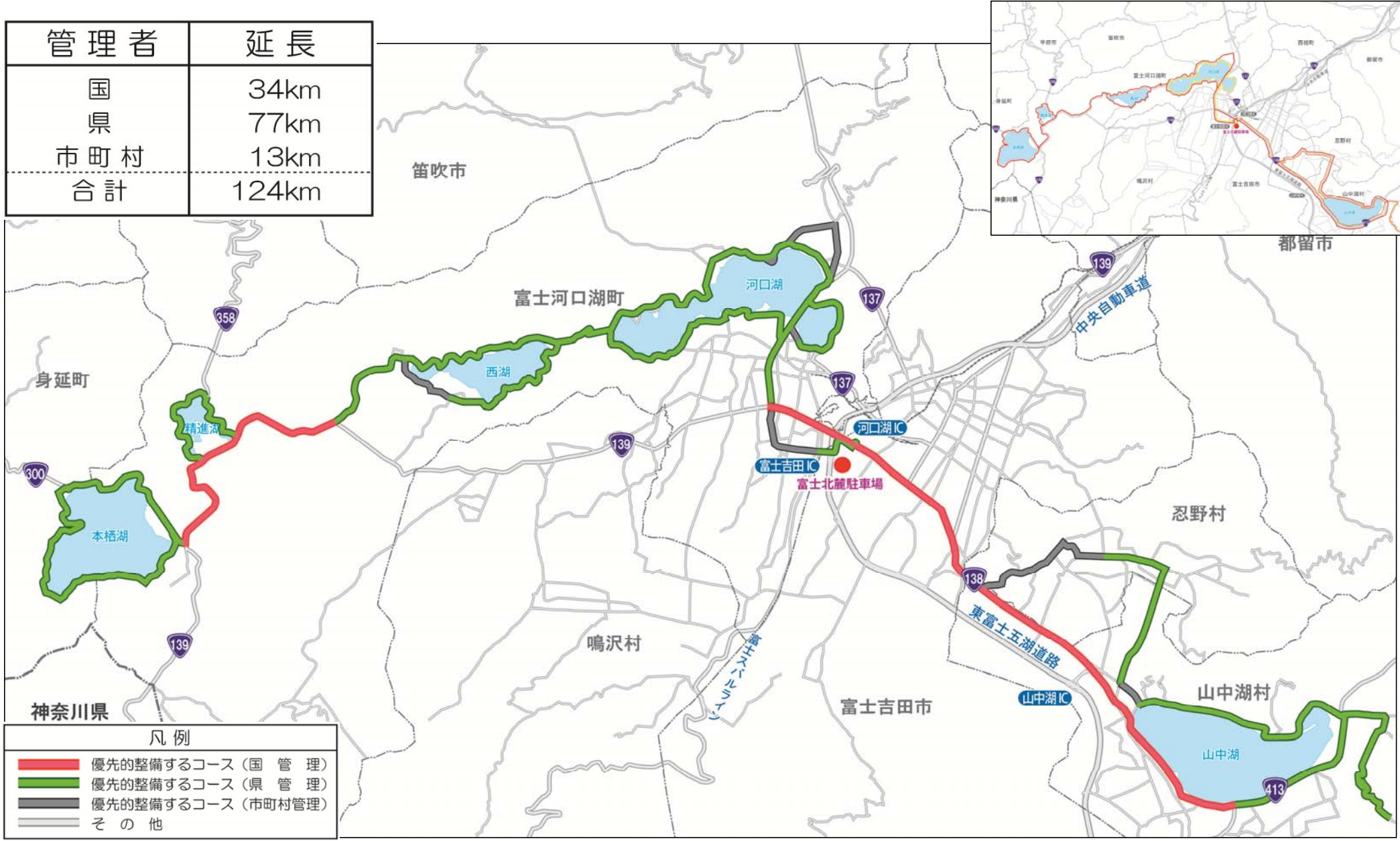
出典：国土交通省ホームページ

4. その他

(4)モデルコースの管理者区分

○モデルコースでは、国管理の区間は約34km、県管理区間は約77km、市町村管理区間は約13km、合計約124km。

管理者	延長
国	34km
県	77km
市町村	13km
合計	124km



4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(1/7)

○「自転車は『車両』であり、車道の左側通行が原則である」という考えに基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、車道通行を基本とした下記の整備形態を提示

- ・自転車道
- ・自転車専用通行帯
- ・車道で自動車と混在する(車道混在)

■整備形態

車道通行

○自転車道

縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



○自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



○車道（自動車との混在）

自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



ピクトグラムの例



帯状の路面表示の例

自動車・歩行者と分離

○自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示



約3,000km
(H26.4.1現在)

4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(2/7)

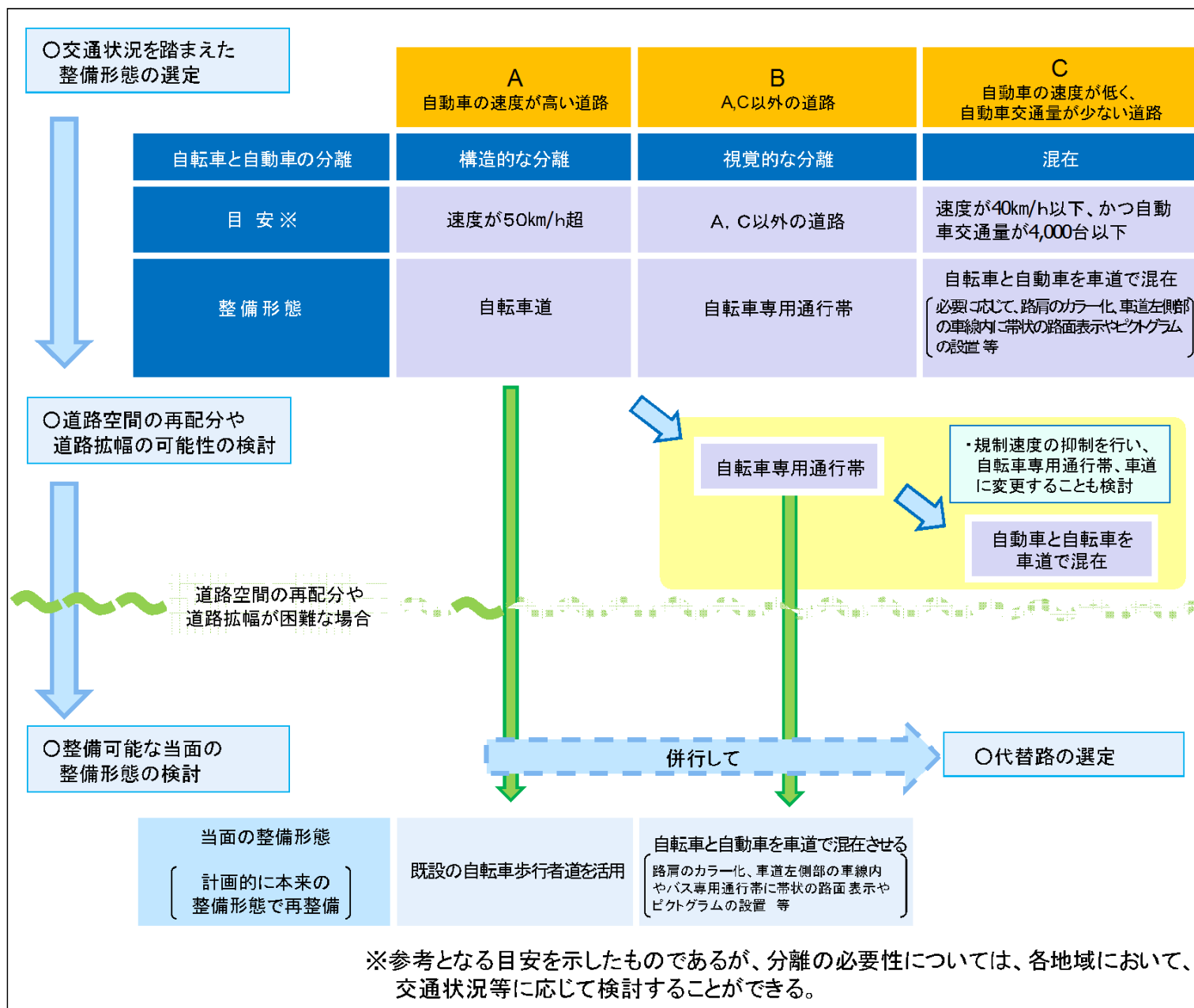
○各整備形態の整備イメージ及び必要幅員については、下記に示す。

基本的な整備形態	整備イメージ	幅員について
自転車道		<ul style="list-style-type: none"> 幅員は2m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。 地形の状況、その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、道路付属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。
自転車専用通行帯		<ul style="list-style-type: none"> 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)		<ul style="list-style-type: none"> 歩道のある道路において、路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、幅員が1.0m以上確保できる場合に実施することが望ましい。 歩道のない道路において、帯状の路面表示により示された自転車通行空間は、自転車の通行幅を勘案し、幅員が1.0m以上確保できる場合に実施することが望ましい。なお、自転車の走行速度が低い場合、現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。

4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(3/7)

○各整備形態を選定にあたり、参考となる目安は下記に示す。



4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(4/7)-甲府市の自転車道の整備事例(丸の内周辺地区)

<丸の内自転車道整備の記者発表資料>

平成22年3月17日(水)
国土交通省関東地方整備局
甲府河川国道事務所
山梨県警察本部

—記者発表資料—

国道では山梨県内初の「自転車道」が完成します
甲府市内の平和通り(国道52号・県道6号)全長約500m区間が
平成22年3月19日(金)から利用出来ます

国土交通省、山梨県及び山梨県警では、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の向上を目的として、自転車走行環境の改善を進めて参りました。

この度、山梨県甲府市内の平和通り(国道52号・県道6号)において、自転車道が完成しますのでお知らせします。

利用開始日:平成22年3月19日(金)
7時30分より

場所:山梨県 甲府市 丸の内地区
国道52号(甲府署前交差点~相生交 差点)
県道6号(市役所前交差点~甲府署前交差点)

なお、自転車道の完成に併せて、山梨県警において当該箇所にてルール・マナー向上のための交通指導を実施します。

実施日時:平成22年3月19日(金)
7時30分~8時30分まで



発表記者クラブ

山梨県政記者クラブ
神奈川建設記者会 竹芝記者クラブ

問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 TEL055-252-9581
副所長 上原 重賢(うえはら しげよし) 内線204
交通対策課長 仲村 哲男(なかむら てつお) 内線471
山梨県 県土整備部 道路管理課 TEL 055-235-1695
課長 川崎 英美(かわさき ひでみ) 内線7264
山梨県警察本部 交通部 交通規制課 TEL055-235-2121(代表)
(規制担当) 窪田 弘一(くぼた こういち) 内線711-642

出典:甲府河川国道事務所ホームページ

丸の内自転車道の整備

【(甲府)市役所前交差点~相生歩道橋交差点】

■整備箇所



■整備内容

一般国道52号(甲府)市役所前交差点から相生歩道橋交差点の区間の歩道において、自転車と歩行者の錯綜等による事故を防ぐ目的で、自転車交通と歩行者交通を分離し、安全で快適な走行空間を提供します



■自転車道とは?

自転車専用の通行帯で、緑石や柵などを設置し、歩道・車道を分離したものです

◆自転車道の通行は?

自転車は、自転車道が設置されている場合は、自転車道を通行しなければなりません。

◆自転車道の通行方法は?

自転車は左側通行が原則となっておりますので、左側通行を行うようにしましょう。

◆歩道を自転車が通行できる場合は?

- ①道路標識等で指定された場合
- ②運転者が児童・幼児・70歳以上身体障害者等の場合
- ③車道の状況からやむを得ない場合

出典:甲府河川国道事務所ホームページ

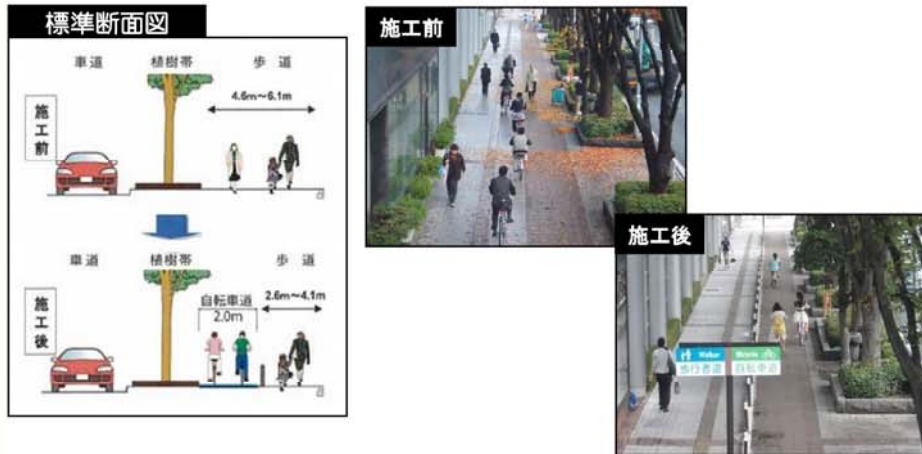
4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(5/7)-甲府市の自転車道の整備事例(丸の内周辺地区)

1. 甲府市丸の内周辺地区における取り組み事例

(1) 自転車道の整備概要

・平和通りの(国道52号・主要地方道甲府韮崎線)歩道部において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した安全で快適な自転車道を整備し、平成22年3月19日(金)より利用が開始されました。

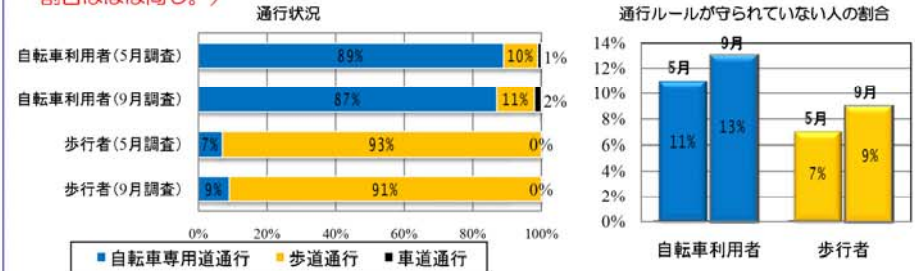


(2) 利用状況 (交通量調査結果: 丸の内地区)

①交通量調査(第1回)
 ・日時: 5月23日(水) 7:00~19:00
 ・自転車・歩行者通行量の計測
 ・利用状況 自転車交通量: 1,205台 歩行者交通量: 1,006人

②第2回交通量調査(第2回)
 ・日時: 9月14日(火) 7:00~19:00
 ・自転車・歩行者通行量の計測
 ・利用状況 自転車交通量: 1,525台 歩行者交通量: 816人

●自転車利用者のうち約9割の方が「自転車道」を利用しているが、約1割の方が「歩道および車道」を通行。同様に、歩行者の約9割の方が「歩道」を利用しているが、約1割の方が「自転車道」を通行。(※実施した2回の調査結果について、その割合はほぼ同じ。)



(3) 満足状況 (アンケート調査結果)

○ヒアリング調査
 ・日時: 6月22日(火) 9:00~19:00
 ・取得サンプル数 自転車利用者: 207サンプル 歩行者: 209サンプル

●全体で64%が「通行しやすくなった」と回答。
 ●全体で17%が「通行しにくくなった」と回答。



出典:「第8回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会」公表資料より

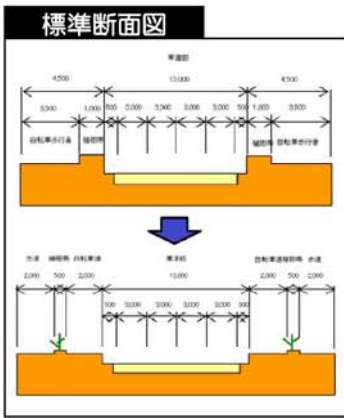
4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(6/7)-甲府市の自転車道の整備事例(朝日周辺地区)

2. 甲府市朝日周辺地区における取り組み事例

(1) 自転車道の整備概要

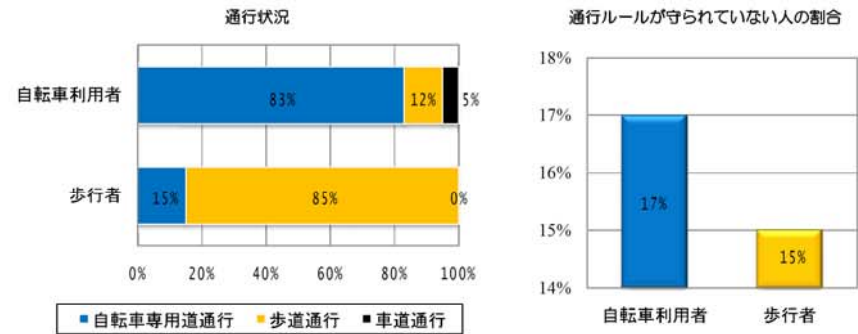
・市道朝日荒川線の歩道部において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した安全で快適な自転車道を整備し、平成22年4月1日(木)より利用が開始されました。



(2) 利用状況 (交通量調査結果: 甲府工業グランド前)

○交通量調査
 ・日時: 4月21日(水) 7:00~19:00
 ・自転車・歩行者通行量の計測
 ・利用状況 自転車交通量: 3,021台
 歩行者交通量: 1,450人

●自転車利用者のうち83%の方が「自転車道」を利用しているが、17%の方が「歩道および車道」を通行。同様に、歩行者の85%の方が「歩道」を利用しているが、15%の方が「自転車道」を通行。



参考】整備手法別のメリット・デメリット

整備手法	整備イメージ	特徴(○:メリット、△:デメリット)
(1) 自転車道の整備		○自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い。 ○自動車・歩行者といった他の交通と分離を図ることが出来るため、自転車のスムーズな通行が可能である。
(2) 自転車レーンの設置		○自転車空間を明確にすることが出来る。 ○自転車レーンは車道として整備されるため、平坦性に優れる。 ▲自転車レーン内の自転車の通行は一方通行(自動車と同方向)のみとなる。 ▲物理的に分離する構造ではないため、自転車と自動車とが接触する危険性が残る。 ▲自転車の通行が駐停車車両に妨げられるおそれがある。
自転車歩行者道における自転車走行位置の明示		○自転車と自動車とが接触する危険性は低い。 ○走行位置が明確に区分されるため、比較的スムーズな通行が可能となる。 ▲物理的に分離する構造ではないため、自転車と歩行者とが接触する危険性が残る。

出典:「第8回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会」公表資料より

4. その他

(5) 自転車走行空間の整備形態について(7/7)-甲府市の自転車専用通行帯の整備事例

<甲府市における自転車専用通行帯が整備された箇所>



<整備された箇所の状況①:NO.1 ボランティア通り>



出典:公益財団法人山梨総合研究所「News Letter」vol.173-2

<整備された箇所の状況②:NO.5国道52号>



No	箇所名	住所	整備内容	供用時期
1	ボランティア通り	甲府市丸の内	自転車専用通行帯	平成24年11月
2	けやき通り	甲府市上町	自転車専用通行帯	平成24年11月
3	国母通り	甲府市国母	自転車専用通行帯	平成24年11月
4	甲府合同庁舎北～朝日3丁目	甲府市朝日町	自転車専用通行帯	平成22年4月
5	国道52号	甲府市上石田	自転車専用通行帯	平成26年4月

資料: 山梨県警ホームページ

※検討地域は富士箱根伊豆国立公園内に位置しており、自然公園法や県および市町村景観条例等に留意する必要がある

4. その他

(6) 自転車通行ルールについて(1/3)

- 現在の道路交通法(平成25年12月1日施行)では、自転車は、車道走行が原則、歩道は例外。
- 自転車が車道を通行する際に、自動車と同じ左側通行。
- 歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識があるとき、自転車が歩道を通行することができる。自転車が歩道を通行する場合、車道寄り、徐行をしなければならない。

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰則】
3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

普通自転車が歩道を通行することができる場合



歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。



13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。

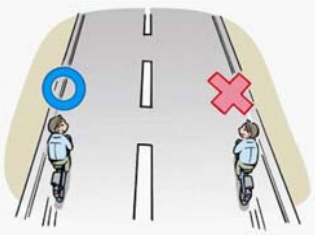


道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行するのが困難な場所を通行する場合や、著しく自動車の通行量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など、普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。

★自転車道があるところでは、道路工事などやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければなりません。

【罰則】
2万円以下の罰金又は料

2 車道は左側を通行



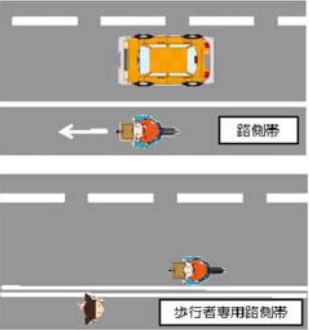
自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。

○道路の中央から左側部分の左端に寄って通行してください。

※一方通行道路で「自転車を除く」の補助標識があり、自転車の規制が除外となっている場合に通行(逆行)する場合も同じです。

【罰則】
3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

路側帯を通行できる場合



自転車は、歩行者の通行に大きな妨げとなる場合や白の二本線の標示(歩行者専用路側帯)のある場合を除き、路側帯を通行することができます。ただし、左側部分に設けられた路側帯を通行して下さい。その場合は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければなりません。

※平成25年6月14日公布、12月1日に施行の「改正道路交通法」により、「自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯に限定されました。」

【罰則】3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



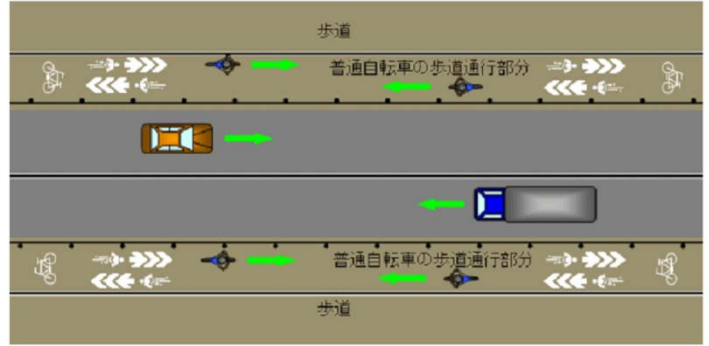
「普通自転車歩道通行可」標識

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

【罰則】
2万円以下の罰金又は料

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩道では自転車同士による相互通行することが可能です。

その際、歩行者の動向に注意することはもちろん、すれ違う自転車に危険を感じる場合は、自転車を降りて、自転車を押して歩きましょう。



出典: 警視庁 ホームページ

4. その他

(6) 自転車通行ルールについて(2/3)

●一時停止標識のある交差点の場合

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、他の車両と同様に道路標識・標示のあるところでは、その効力に従う義務があります。

一時停止標識のある交差点では、停止線の直前で一旦停止し、左右の安全を確認した後、発進しなければなりません。

(停止線がなければ交差点の直前)
また、標識はなくても見通しの悪い交差点では一旦停止して、左右の安全を確認してから進行しましょう。

【右折の方法】
自転車の右折方法は、できる限り道路の左側端に寄って進み、かつ、交差点の側端に沿って徐行してください。(信号機のある交差点では、対面する信号機に従って進みます。)

※交差点を斜めに右折する方法は禁止されています。

●信号機のある(歩行者用信号機・自転車横断帯のない)交差点の場合

信号機の設置してある交差点で、歩行者用信号機及び自転車横断帯のない交差点を進行する場合、対面する信号機に従って進行することになります。

なお、この場合も車道の左側に沿って進行することになりますが、歩行者の通行を妨げる恐れがないときは、自転車に乗って横断歩道を渡ることができます。

ただし、歩行者がある場合は、歩行者の妨害とならないよう、自転車から降りて押して横断するようにしましょう。

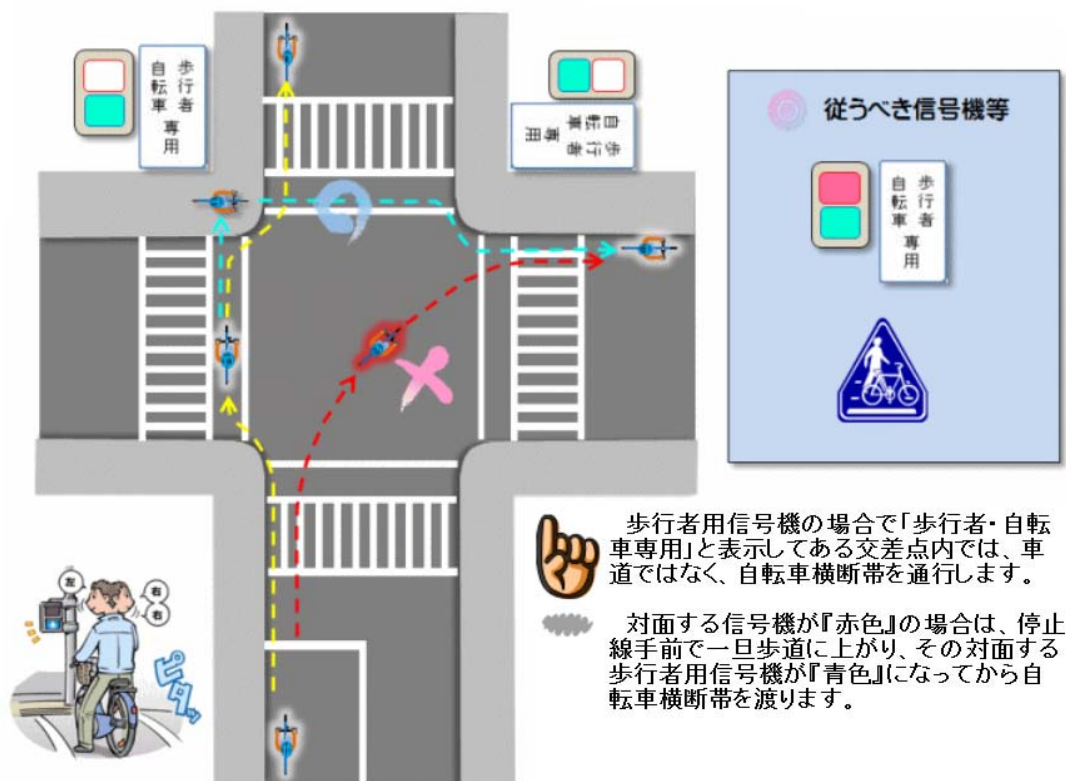
対面する信号機が赤色灯火のときは、停止線手前で停止します。

出典:警視庁 ホームページ

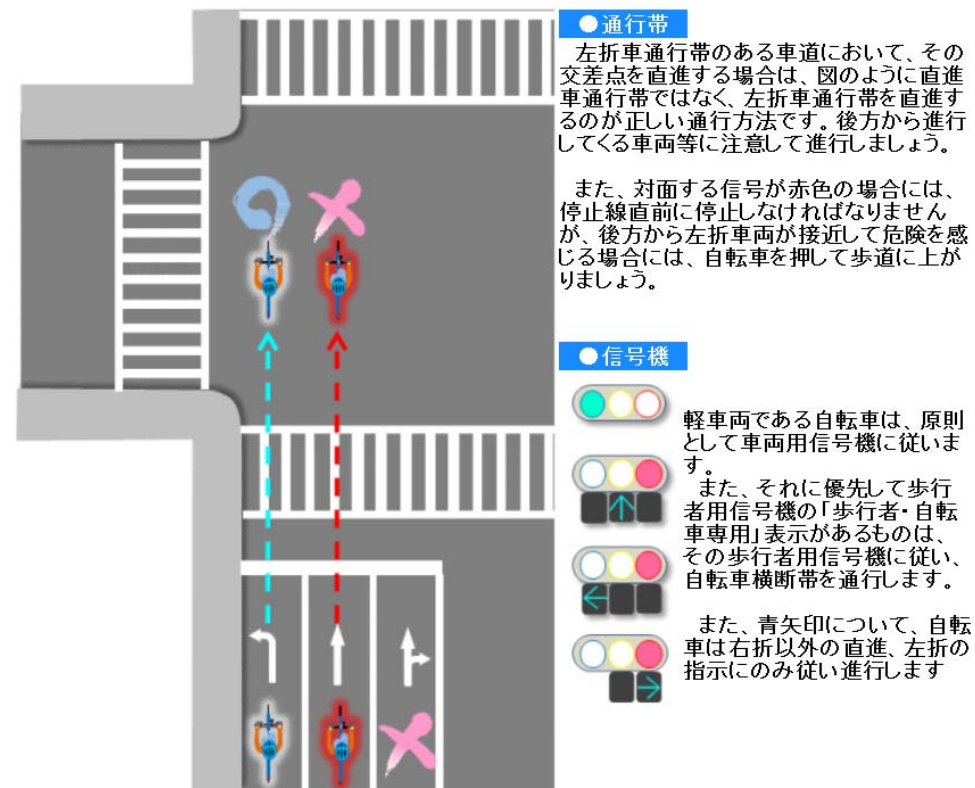
4. その他

(6) 自転車通行ルールについて(3/3)

●歩行者用信号機「歩行者・自転車専用」、横断帯のある交差点の場合



●左折車通行帯のある場合と各種信号機の表示



出典:警視庁 ホームページ

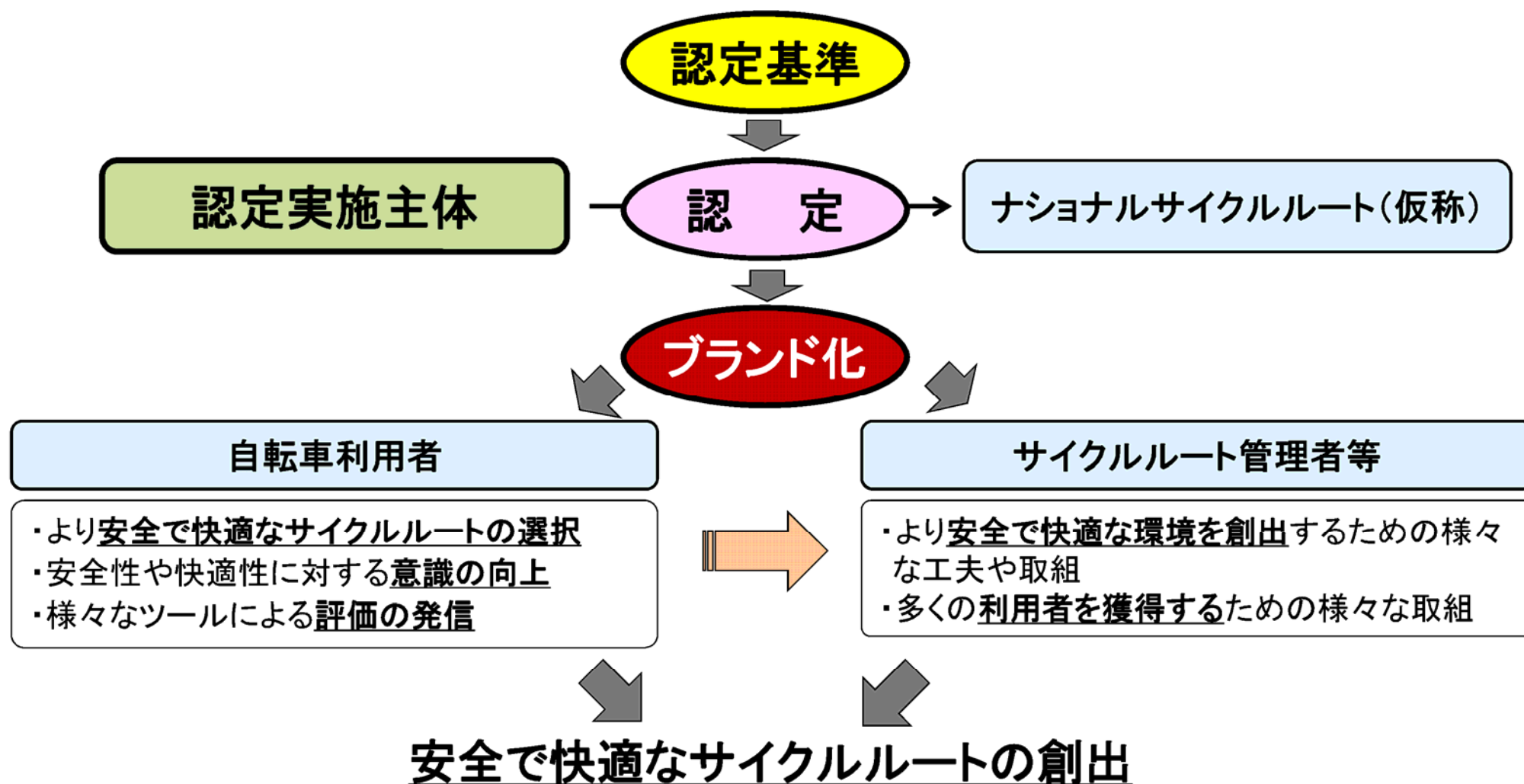
5. ナショナルサイクルルート認定について

5. ナショナルサイクルルート認定について

(1) ナショナルサイクルルート認定の概要(1/5)

- 7月27日に開催した「第4回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」では、「ナショナルサイクルルート」の認定について議題として揚げられた。
- 認定を通じてルートブランド化し、国内外の観光客の誘致増大につなげるねらい。
- 認定基準及び整備方針については、今後検討する予定。

▼認定のイメージ



5. ナショナルサイクルルート認定について

(1) ナショナルサイクルルート認定の概要(2/5)

【サイクルルートの基礎的要件(案)】

基礎的要件	水準
・サイクルルートの利用環境が整っていること	・サイクルルートとして一定の規模がある ・一定の間隔でトイレがある
・サイクルルートとして認識されていること	・マップ、HP等がある
・沿線に地域資源があること	・景観資源、自然資源、歴史資源、文化資源、 体験・交流資源、及び施設・情報資源のいずれ かがある
・サイクルルートの質を維持・向上させるための取組が 行われていること	・継続的に取組むための組織や仕組みがある

5. ナショナルサイクルルート認定について

(1) ナショナルサイクルルート認定の概要(3/5)

【ナショナルサイクルルート(仮称)の認定要件(案)】

基本的なスタンス

海外からの利用者も含め幅広い年代層が、安全で快適に楽しく利用できるサイクルルートのうち、全国を牽引するルート。

①安全性

◆ 自転車通行空間の確保

例) 全長にわたって自転車利用者が迷うことなく走行できるよう通行位置の明示等がされていること、歩行者と自転車が分離されていること

◆ 自転車通行空間の連続性

例) 全長にわたってルートに途切れがないこと

◆ 注意喚起や案内標識等

例) 外国人にもわかりやすく、注意喚起や案内標識が統一して適切に設置されていること、マップが用意されていること

◆ 交通事故の実績

例) 過去5年間で交通事故発生件数が極めて少ないこと

◆ ルール・マナーの周知

例) ルール・マナーの周知を促しトラブル防止に取り組んでいること

5. ナショナルサイクルルート認定について

(1) ナショナルサイクルルート認定の概要(4/5)

② 快適性

◆ おもてなし

例) レンタサイクルの提供

宿泊施設(自転車を持ち込める宿等)

休憩施設(修理等サービス等)

飲食施設(安心して駐輪し食事ができる駐輪施設の設置等)

案内施設(外国語対応等)

案内機能(ツアーガイド等)

公共交通によるアクセス(サイクルトレイン等)

◆ 交通のアクセス

例) 自動車によるアクセス(駐車場)

鉄道・バスによるアクセス(輪行)

◆ 利用者の評価

例) アンケート結果(満足度等)

5. ナショナルサイクルルート認定について

(1) ナショナルサイクルルート認定の概要(5/5)

③ 発展性

◆ 広域連携の実施

例)サイクリングの広域性に対応し、隣接する市区町村との広域連携に取り組んでいること

◆ 来訪客数の伸び

例)来訪客数が伸びており、今後も伸びる傾向にあること

◆ 外部評価の有無

例)利用者や住民等の意見を踏まえてルートの改善を図る組織があること

◆ 将来計画の有無

例)安全で快適な利用環境を整える計画があること(路肩の拡幅及び改修、休憩施設の改修、交通規制の見直し、駐輪場や自転車等)