

山梨サイクルネット構想  
(富士北麓地域)  
(案)



平成 2 8 年〇月



# < 目 次 >

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1 山梨サイクルネット構想策定の趣旨 .....	1
1.2 本構想の位置づけ .....	2
1.3 本構想の適用範囲および使い方 .....	2
1.3.1 本構想の適用範囲 .....	2
1.3.2 本構想の使い方 .....	2
1.3.3 本構想の改定の考え方 .....	3
1.4 用語集 .....	3
<b>第2章 富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題</b> .....	<b>8</b>
2.1 富士北麓地域における自転車利用を取り巻く情勢 .....	8
2.1.1 富士北麓地域の自転車利用状況 .....	8
2.1.2 富士北麓地域の自転車事故発生状況 .....	9
2.1.3 富士北麓地域の観光状況 .....	9
2.2 自転車利用環境の現状と課題整理の手順 .....	10
2.3 モデルコースの選定 .....	11
2.3.1 モデルコースの抽出方法 .....	11
2.3.2 モデルコースの抽出結果 .....	13
2.4 自転車利用環境の現状把握 .....	15
2.4.1 モデルコースの現地調査の視点 .....	15
2.4.2 ヒアリングの実施概要 .....	15
2.4.3 現状把握の結果 .....	16
2.5 自転車利用環境の課題 .....	17
2.5.1 自転車の走行環境の課題 .....	17
2.5.2 案内周遊環境の課題 .....	18
2.5.3 自転車観光の受入環境の課題 .....	18
<b>第3章 自転車利用環境の向上に向けた目指すべき目標と対応方針</b> .....	<b>19</b>
3.1 目指すべき目標 .....	19
3.2 目標に対する対応方針 .....	20
<b>第4章 自転車利用環境向上に向けた対策メニュー</b> .....	<b>21</b>
4.1 自転車走行環境の向上 .....	21
4.1.1 自転車走行環境の向上に向けた基本的な考え方 .....	21
4.1.2 自転車走行環境の向上に向けた対策メニュー .....	22
4.2 案内誘導の充実 .....	44
4.2.1 案内誘導の充実にに向けた基本的な考え方 .....	44

4.2.2 案内誘導の充実に向けた対策メニュー .....	44
4.3 自転車観光の受入環境の充実 .....	56
4.3.1 自転車観光の受入環境の充実に向けた基本的な考え方 .....	56
4.3.2 自転車観光の受入環境の充実に向けた対策メニュー .....	57
4.4 多様なPRの展開 .....	63
4.4.1 多様なPRの展開に向けた基本的な考え方 .....	63
4.4.2 多様なPRの展開に向けた対策メニュー .....	63
<b>第5章 事業展開の推進に向けて .....</b>	<b>67</b>
5.1 事業展開の基本的な考え方 .....	67
5.2 事業展開の推進体制 .....	71
<b>第6章 参考編 .....</b>	<b>72</b>
6.1 富士五湖サイクリングガイド .....	72
6.2 世界文化遺産富士山の構成資産 .....	74
6.3 自転車施策のこれまでの経緯とガイドラインの改正について .....	75
6.3.1 自転車施策のこれまでの経緯 .....	75
6.3.2 ガイドラインの改正について .....	76
6.4 標識等の優先整備必要箇所 .....	78
6.4.1 「矢羽根等を用いた自転車走行位置の明示」の優先整備必要箇所 .....	78
6.4.2 注意喚起法定外標識の優先整備必要箇所 .....	79
6.4.3 自転車用案内誘導法定外標識の優先整備必要箇所 .....	80
6.5 富士北麓地域の景観上の規制状況 .....	81
6.5.1 山梨県の景観条例における規制 .....	81
6.5.2 各関係市町村における規制 .....	84
6.5.3 富士北麓地域の景観上の規制状況のまとめ .....	85
6.6 「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」検討委員会 .....	86
6.6.1 設立趣旨 .....	86
6.6.2 委員メンバー .....	86
6.6.3 開催経緯 .....	87

# 第1章 はじめに

## 1.1 山梨サイクルネット構想策定の趣旨

近年、交通における環境負荷の低減の追求、健康志向の高まり等を背景に、自転車の利用ニーズが益々高まりをみせており、富士北麓地域でも富士山世界文化遺産登録後、来訪者が増加する中でサイクリング体験ツアーやサイクルイベントが開催されるなど自転車が注目を集めている。

これまで、富士北麓地域における既存のサイクリングコースの紹介をホームページやパンフレットで行ってきたが、より多くの人々が安全で快適に自転車を利用できる環境を整えるため、現地における案内誘導や危険個所に対する注意喚起等のサイン整備や自転車走行空間整備などのハード整備を充実させる必要がある。

また、地域の骨格をなす道路においては日常的に交通渋滞がみられ、住民や観光客の円滑な交通等に支障があるばかりでなく、自然環境に与える影響や災害時の避難路・救援路の確保の面でも課題となっている。

これら課題に対し、自動車交通から自転車利用へのモダリティシフトが求められるなか、地域の日常的な交通手段としての自転車利用や観光における2次交通（駅などから観光目的地までの交通）としての自転車について、利用しやすく持続可能な環境が求められている。

そのため、多くの観光資源を持つ富士北麓地域において自転車による広域的な周遊観光を促し、個性ある観光地として確立させ、来訪者の増加による地域活性化を図るため、自転車の利用環境を向上させる「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」（以下、「本構想」とする）を策定し推進することが急務となっている。

このような背景のもと、富士北麓地域における各道路管理者と観光関係団体等が連携し、自転車が利用しやすい環境を整え、民間事業者の投資を促す体制づくりを進めるために、「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）検討委員会」（以下、「検討委員会」）を設立し、利用環境の充実に向け目指すべき目標や課題解決のための対策メニュー等について議論し、本構想の策定に至った。

## 1.2 本構想の位置づけ

- 本構想は、「安全で快適な自転車利用環境の創出」を実現するため、具体的な整備や取組みに関わる基本的な考え方や仕様等を定め、各事業者・実施主体による良好な自転車利用環境づくりの方針を示すものである。

## 1.3 本構想の適用範囲および使い方

### 1.3.1 本構想の適用範囲

- 本構想の適用範囲として、富士北麓地域内の自転車利用ネットワークを構成する、国道・県道・市町村道の全てにおいて適用することを基本とする。
- 富士北麓地域は、世界文化遺産富士山を擁するとともに富士箱根伊豆国立公園に位置し、自転車走行空間など公共施設の整備に関して、景観法や自然公園法、県・各市町村で定められた景観条例等に則り、景観に配慮した整備形態に留意するものである。

### 1.3.2 本構想の使い方

- 本構想は、自転車利用ネットワーク・走行空間づくりやサイクリストの受け入れ環境、PR展開を計画・整備・管理するにあたり、技術的な基準や留意事項を確認し、ガイドラインとして活用するものである。
- 山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）における自転車利用環境づくりに関する記載項目を以下に示す。

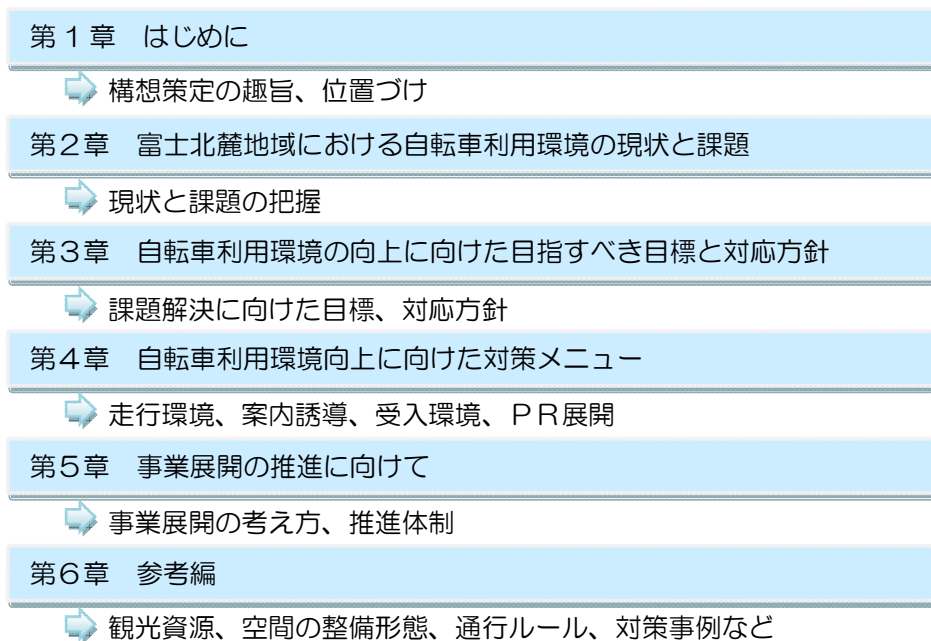


図 1.1 本構想の構成

### 1.3.3 本構想の改定の考え方

- 本構想は、関係法令（道路交通法、道路構造令等）の改定の動向や、自転車利用者のニーズや社会情勢等の動向を踏まえ、構想の項目・内容について適宜改定していくものである。
- なお、自転車走行空間の整備等については、国内外の先行整備事例や学術的な研究により、新たな知見が蓄積されている段階であるため、これらの知見を適宜取り入れつつ、本構想の充実を図ることとする。

## 1.4 用語集

### ■ 富士北麓地域

本構想における「富士北麓地域」は、「富士山・富士五湖観光圏整備推進協議会」が設定した、8つのサイクリングコースがある、「富士吉田市、身延町、富士河口湖町、鳴沢村、西桂町、忍野村、山中湖村」をいう。

### ■ 富士箱根伊豆国立公園

昭和11年に指定された国立公園である。現在、富士山を中心とした富士山地域、箱根地域、伊豆半島地域、大島・三宅島等の伊豆七島からなる伊豆諸島地域の4地域に分けられる。

### ■ 世界文化遺産

ユネスコに登録され、顕著な普遍的価値を有する記念物、建造部群、遺跡、文化的景観等のこと。

### ■ 世界文化遺産富士山の構成資産

世界文化遺産富士山の価値を構成する資産のこと。

### ■ 景観法

都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進することを目的として、平成16年6月に制定された法律。

### ■ 景観条例

美しい町並み・良好な都市景観を形成し保全するため、地方自治体が制定している条例のこと。

### ■ 自然公園法

優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用の増進を図ることにより、国民の保健、休養及び教化に資するとともに、生物の多様性の確保に寄与することを目的として、昭和32年6月に制定された法律。



## ■ 道路交通法

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的として、昭和35年6月に制定された法律。

## ■ 軽車両

道路交通法第2条第1項第11号に規定される、自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

## ■ 道路付属物

道路法第2条第2項に規定され、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他、道路の管理上必要な施設又は工作物という。

## ■ 道路構造令

道路の新設または改築する場合における道路の構造の一般的技術基準を定めた政令で、昭和45年10月制定。

## ■ 大規模自転車道

自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設等を結ぶことを目的とし昭和48年度から全国的に整備を行った自転車歩行者専用道など。

## ■ 単路部

道路のうち交差点及び踏切等を除いた部分をいう。

## ■ 法定外標識

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に規定されている法定様式に従っていない表示物のこと。

## ■ 自転車事故

自転車運転者が第1、または第2当事者となった交通事故を件数として計上。

## ■ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、平成24年11月、国土交通省道路局と警察庁交通局により、ガイドラインとしてとりまとめ、共同で策定したものである。





## ■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

自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策、安全な自転車走行空間を早期に確保する方策、自転車の多様な活用策を踏まえた利用環境を創出するための方策などについて、専門的見地から審議を行うために設置されたものである。

## ■サイクルオアシス

農家民宿・ガソリンスタンド・小売店・喫茶店等で地元住民がサイクリストに休憩できるスペースやトイレの利用等提供する仕組みのこと。

## ■モーダルシフト

自家用車での移動から公共交通機関や自転車等を利用しての移動に転換すること。

## ■自転車走行空間

自転車が走行するための道路、又は道路の部分をいう。

## ■自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

## ■自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。

## ■自転車

道路交通法第63条の3に規定される「普通自動車」をいう。

なお、「普通自動車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
  - イ 長さ 190センチメートル。
  - ロ 幅 60センチメートル。
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
  - イ 側車を付していないこと。
  - ロ 一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。
  - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
  - ニ 走行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。



## ■ 自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

## ■ 普通自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。本構想は「自転車専用通行帯」にする。

## ■ 自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

本書では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

## ■ 歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

## ■ 路肩

道路構造令第2条第1項第12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。

## ■ 路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

## ■ 自転車専用道路

道路法第48条の14第2項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。



## ■道路標識

道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する表示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区間線及び道路標示に関する命令第1条～4条により規定される。

## ■看板

道路標識、区間線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。

## ■道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

## ■区画線

道路法第45条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第5条～第7条に規定される区画線をいう。

具体には同命令別表第4で規定される様式に従って道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

## ■路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

## ■分離工作物

道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。



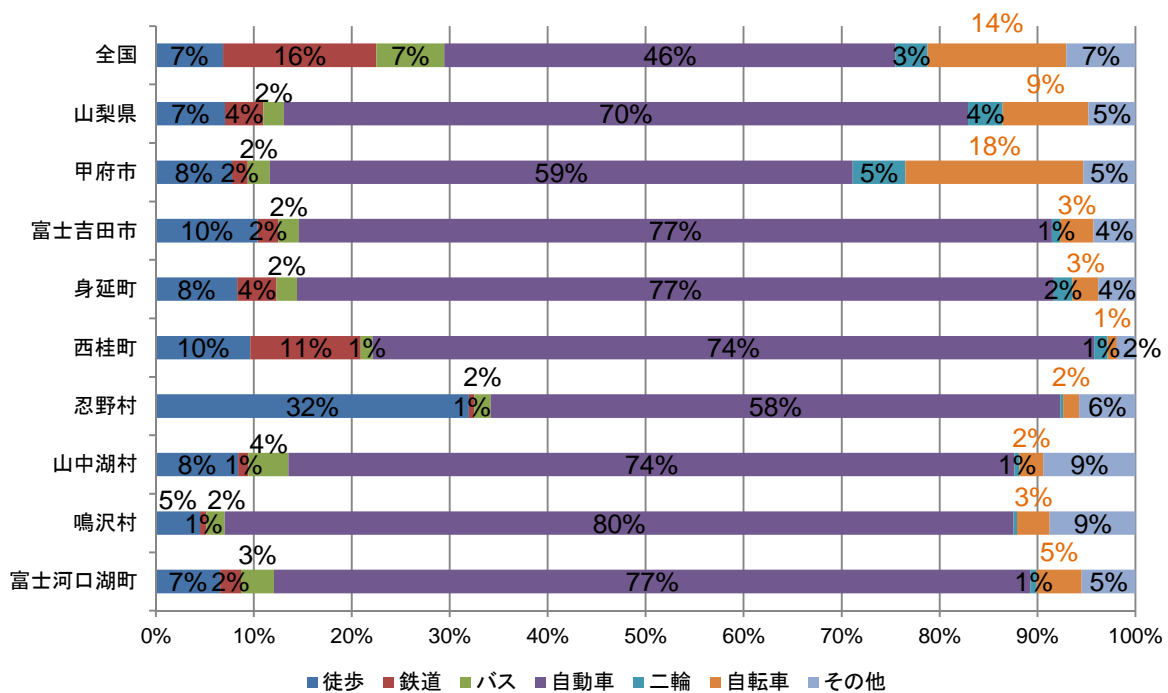
## 第2章 富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題

### 2.1 富士北麓地域における自転車利用を取り巻く情勢

本節では、富士北麓地域における自転車利用を取り巻く情勢について整理した。

#### 2.1.1 富士北麓地域の自転車利用状況

- 山梨県では、自転車の交通分担率は約 9%であり、全国の自転車の交通分担率より低い。県庁所在地の甲府市では、地勢が相対的に平坦のため、自転車の交通分担率は約 18%となっており、全国平均より高い。
- 今回検討する富士北麓地域の 7 市町村では、自転車の交通分担率がいずれも 5%以下である。



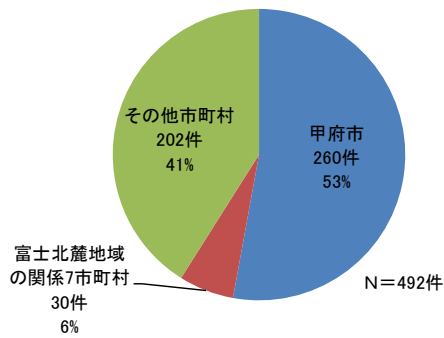
【出典：総務省 H22 国勢調査】

図- 2.1 自転車の交通分担率

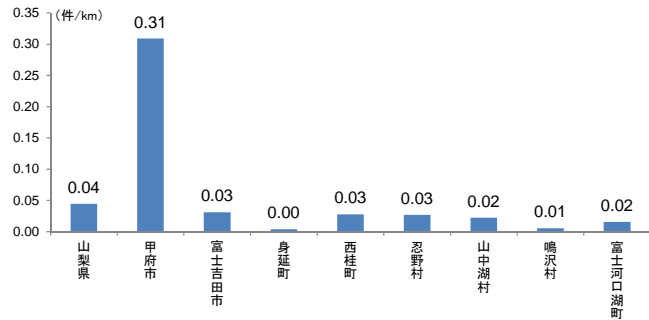


### 2.1.2 富士北麓地域の自転車事故発生状況

- 富士北麓地域の関係 7 市町村における自転車事故件数は、H27 では 30 件であり、山梨県の全体の自転車事故件数の約 6%となっている。
- また、富士北麓地域の関係 7 市町村の道路延長当たりの事故件数は、いずれも山梨県平均より低くなっている。



【出典：山梨県警事故データ H27】



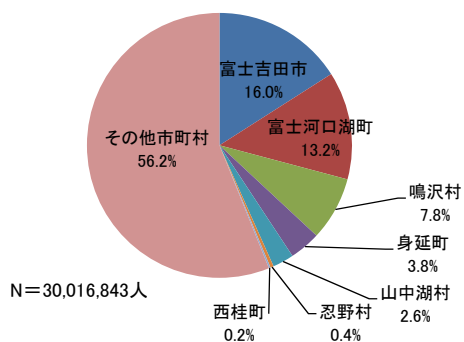
【出典：山梨県警事故データ H27、山梨県ホームページ】

図- 2.2 山梨県の自転車事故件数

図- 2.3 山梨県の道路延長あたりの自転車事故件数

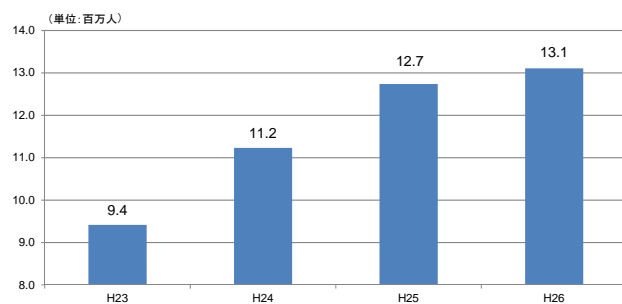
### 2.1.3 富士北麓地域の観光状況

- H26 では、富士北麓地域 7 市町村の観光入込客数は、山梨県の約 4 割を占めている。
- また、富士北麓地域 7 市町村の観光入込客数は、東日本大震災が発生した H23 以降、年々増加しており、H26 では約 1.3 千万人である。



【出典：山梨県 ホームページ】

図- 2.4 山梨県の観光入込客数の割合



【出典：山梨県 ホームページ】

図- 2.5 富士北麓地域 7 市町村の観光入込客数の推移



## 2.2 自転車利用環境の現状と課題整理の手順

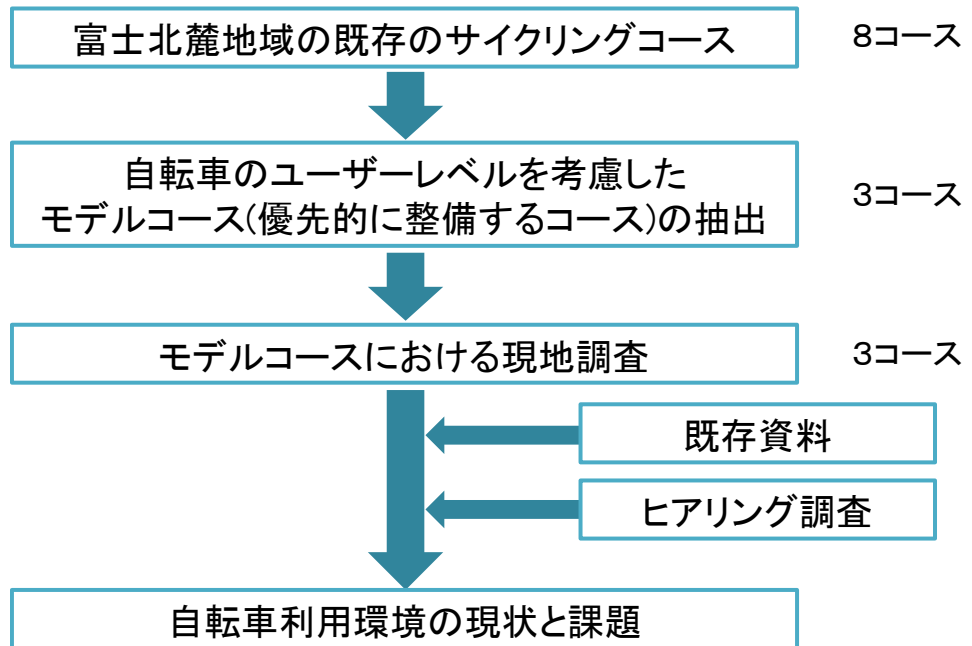
富士五湖サイクリングガイドに記載された 8 コースから優先的に整備を行うモデルコースを抽出した上、現地調査やヒアリング調査の実施により、富士北麓地域における自転車利用環境の現状及び課題を整理した。

- 山梨県や富士吉田市、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、鳴沢村では、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するため、「富士山・富士五湖観光圏整備推進協議会」を地元観光事業者等と設立し、各種事業展開の中で「富士北麓地域においてサイクリングコース 8 コース」を設定し、ガイドマップの作成やホームページの掲載を行っている。
- サイクリングコース 8 コースを基に、自転車のユーザーレベル（上級・中級・初級）を考慮し、優先的に整備するコース（モデルコース）を設定した。
- 抽出されたモデルコースを対象に、現地調査の実施に加え、関係市町村のヒアリング調査から、富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題を整理した。

### ■富士五湖サイクリングガイド



### ■自転車利用環境の現状と課題整理の手順



【左図出典：富士五湖ぐるっとつながるガイド ホームページ】

図- 2.6 自転車利用環境の現状と課題整理の手順



## 2.3 モデルコースの選定

富士北麓地域における既存の8コースから、利用者レベルに応じ、自転車の走行環境、コース上の観光資源及び走行時景観を踏まえ、上級レベル、中級レベル、初級レベルそれぞれ1コースを抽出した。

### 2.3.1 モデルコースの抽出方法

- まず、富士北麓地域における既存の8コースを上級コース、中級コース、初級コースに分類する。
- 各分類（上級コース、中級コース、初級コース）から、主に自転車の走行環境、コース上の観光資源及び走行時景観の観点で以下の抽出項目を設定し、代表の1コースを抽出する。
  - ① 自転車利用者レベルに応じ、適切な走行距離と標高差が設定されているか
  - ② 走りやすさ（自転車走行環境）
  - ③ 分かり易い案内標識の有無（迷わず周遊可能かどうか）
  - ④ 観光資源（世界文化遺産富士山の構成資産の箇所数）
  - ⑤ 走行時の景観

表- 2.1 既存の8コースの分類結果

コース	レベル※	走行距離	所要時間	標高差	分類
コース1	★★★★★	約110km	約6時間	約720m	上級コース
コース3	★★★★	約59km	約4時間	約534m	
コース4	★★★★	約60km	約4時間	約579m	
コース2	★★★	約48km	約3.5時間	約423m	中級コース
コース6	★★	約36km	約2時間	約301m	
コース8	★★	約27.4km	約1.75時間	約337m	
コース5	★	約26km	約1.75時間	約93m	初級コース
コース7	★	約33km	約2時間	約227m	

- なお、既存8コースにおける起終点は、各コースに容易にアクセスできる位置関係と自動車による来訪に対する十分な容量が確保されており、かつ自転車への乗り換えやすさ等を考慮し、山梨県立富士北麓駐車場が選定されている。

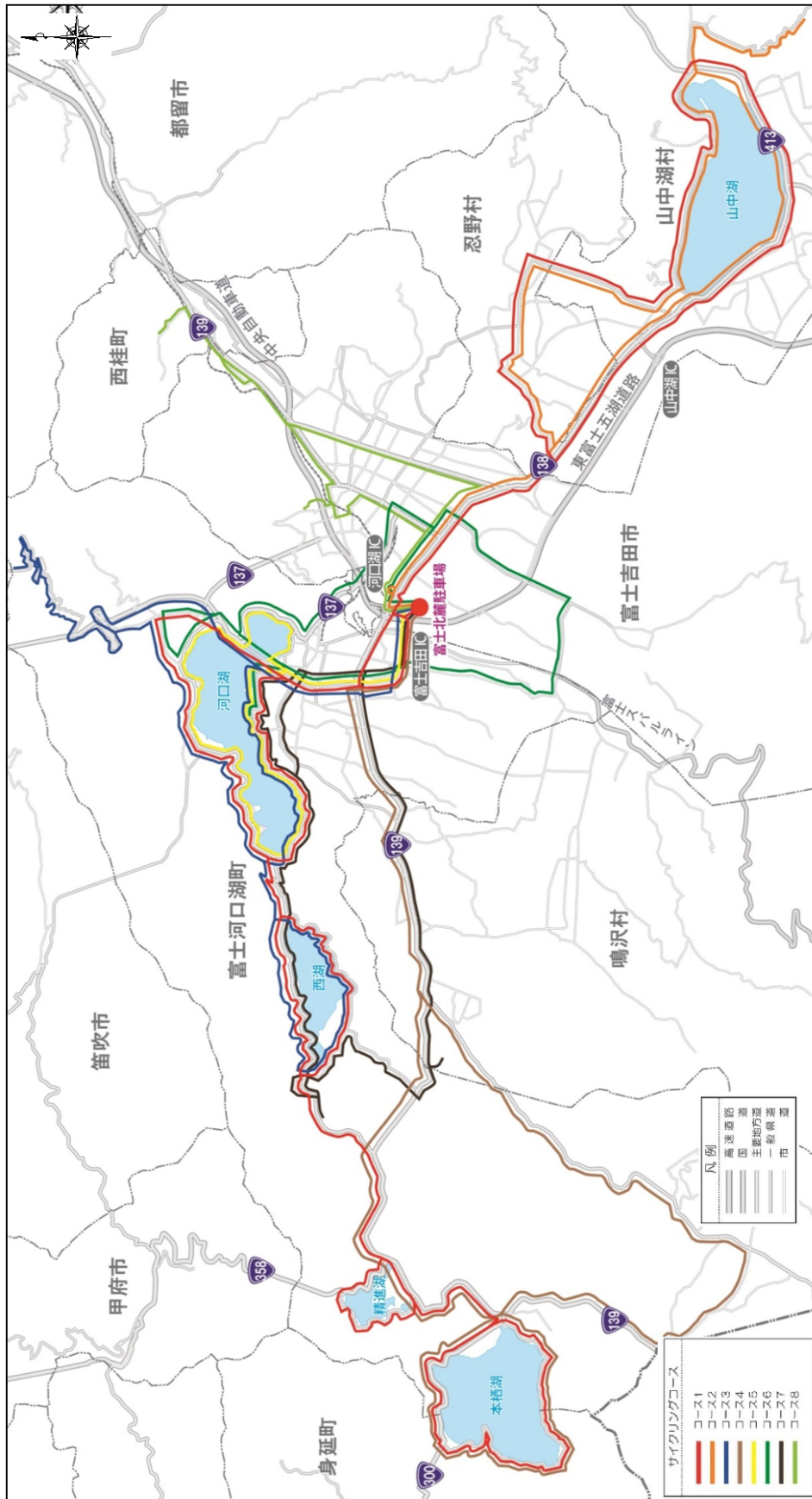


図- 2.7 富士北麓地域の既存の 8 コース





### 2.3.2 モデルコースの抽出結果

- 上級、中級、初級に分類された各分類内で抽出項目毎に相対比較を行い、分類内の得点が最も高いコースをモデルコースとして抽出した。
- また、検討委員会において、抽出したモデルコース1（上級コース）及びコース2（中級コース）のうち、自転車走行の安全性が危惧される箇所が存在するため、忍野村内のルート変更や山中湖湖畔ルートを反時計周りとした。

表- 2.2 抽出結果

分類	コース	抽出項目① (適切な走行距離・ 標高差)	抽出項目② (走りやすさ)	抽出項目③ (分かり易い案内 誘導の有無)	抽出項目④ (観光資源)	抽出項目⑤ (走行時景観)	得点	選定
上級 コース	コース1	◎	○	×	◎(9箇所)	◎	11	●
	コース3	○	◎	×	○(4箇所)	○	9	
	コース4	○	○	×	△(1箇所)	○	7	
中級 コース	コース2	◎	◎	×	○(3箇所)	◎	11	●
	コース6	◎	○	×	◎(6箇所)	○	10	
	コース8	○	○	×	△(2箇所)	△	6	
初級 コース	コース5	◎	◎	×	○(1箇所)	◎	11	●
	コース7	○	◎	×	◎(2箇所)	○	10	

凡例：◎：3点、○：2点、△：1点、×：0点

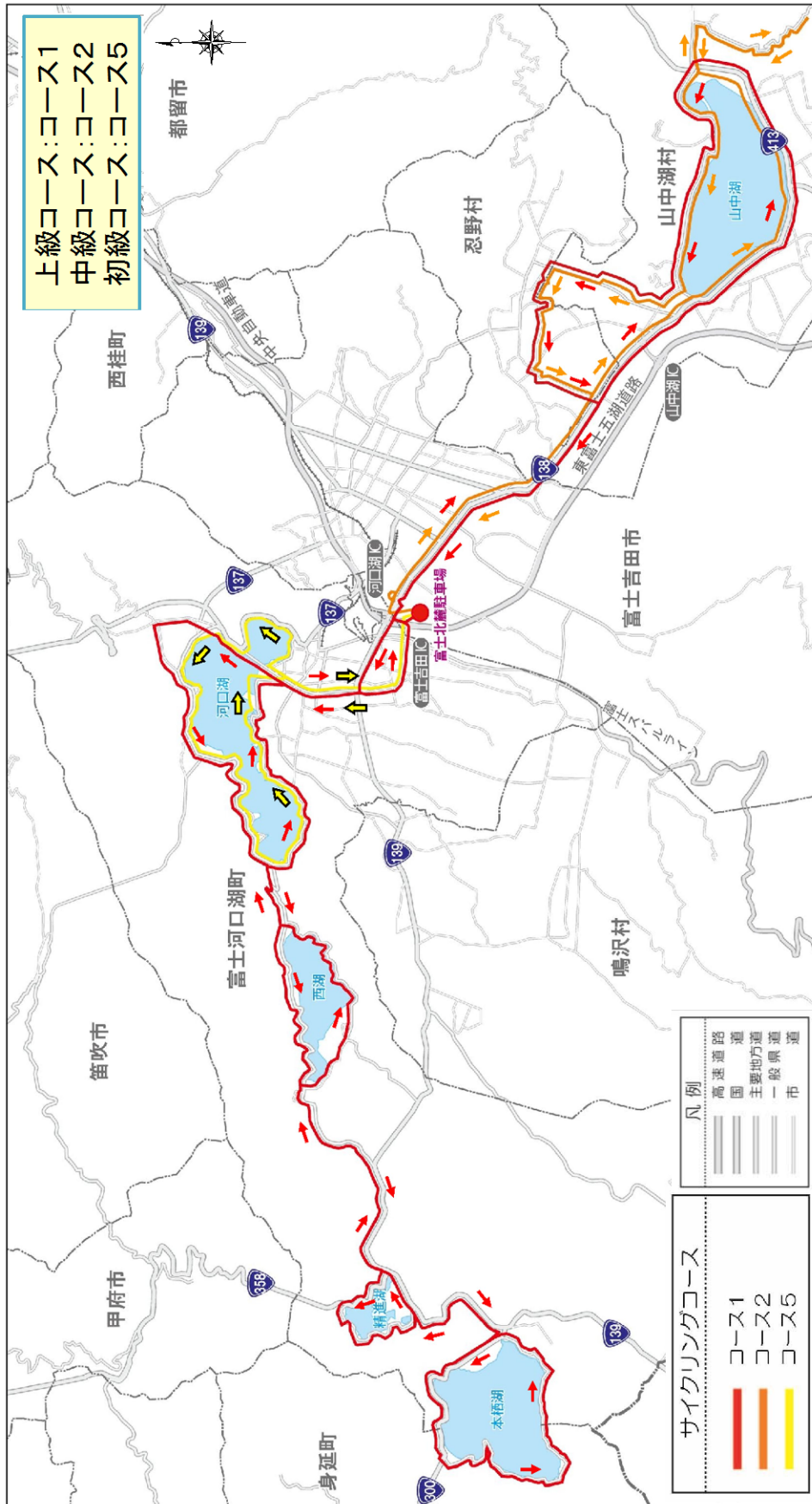


図- 2.8 モデルコースの抽出結果



## 2.4 自転車利用環境の現状把握

モデルコースの現地調査や関係市町村へのヒアリングを実施することで、自転車利用環境の現状を把握した。

### 2.4.1 モデルコースの現地調査の視点

- 現地調査は、自転車走行環境、周遊案内環境、自転車観光受入環境の視点で実施した。

表- 2.3 現地調査の視点

自転車の走行環境	○路線の代表的な横断構成
	○整備候補箇所の現状把握 →走行空間の連続性が未確保の箇所 →幅員が狭いことによる、自転車の走行が困難な箇所 →路面クラック等による快適性が未確保の箇所
	○車道横断箇所の危険状況の把握
周遊案内環境	○サイン設置の現状把握
自転車観光の受入環境	○自転車受入環境の現状把握 →駐輪・休憩施設の有無 →レンタサイクル貸出箇所の把握など

### 2.4.2 ヒアリングの実施概要

- 関係市町村の自転車利用に関するハード面の整備状況や自転車観光施策の現状及び課題を把握するため、主に下記の内容について、ヒアリング調査を実施した。

表- 2.4 ヒアリング実施内容

ヒアリング実施内容
①自転車走行空間の現状、将来計画、課題を改善する向上策について
②案内誘導の現状、将来計画、課題を改善する向上策について
③自転車観光の受入環境の現状、将来計画、課題を改善する向上策について
④自転車観光 PR の現状、将来計画、課題を改善する向上策について



### 2.4.3 現状把握の結果

- 各視点に基づいた現状把握の結果は下表に示す。
- 3つのモデルコースにおいて、「コースとなる路線では、幅員1m未満の路肩のみの区間が多い」、「主要道路や著名地点への案内があるが、サイクリングマップのコースに対応する案内がない」、「乗り捨てができるレンタサイクルシステムがない」等共通している内容が多い。

表- 2.5 現地調査の結果

分類	現状	コース分類		
		上級 コース1	中級 コース2	初級 コース5
自転車の走行環境	○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	●	●	—
	○他にコースとなる路線では、独立した自転車走行空間が整備されていない	—	—	●
	○コースとなる路線では、幅員1m未満の路肩のみの区間が多い	●	●	●
	○国道138号、国道139号では、交通量が多く、大型車や大型観光バスが多い	●	●	—
	○路面の老朽化による、平坦でない箇所が存在	●	●	●
	○河口湖湖畔の自転車歩行者道では、歩行者の多い箇所が存在	—	—	●
	○連続性のない箇所が存在(自歩道が途切れるや路肩の幅員が急に縮小)	●	—	●
	○横断しなければならない箇所では、横断歩道や注意喚起サインが設置されていないことが多い	●	●	●
	○外国人等交通ルールの不案内者が存在し、自転車通行ルールを周知する取り組みが少ない	●	●	●
案内周遊環境	○進行方向が分かりづらい箇所が存在	●	●	●
	○主要道路や著名地点への案内があるが、サイクリングマップのコースに対応する案内がない	●	●	●
	○多様な法定外案内誘導類サインが存在	●	●	●
	○多言語に対応していない案内誘導類サインが存在	●	●	●
自転車観光の受入環境	○コース上、世界遺産富士山の構成資産等観光スポットには、駐輪施設がない	●	●	●
	○自転車利用者の休憩・補給・修理をするサイクリングステーション(拠点)がない	●	●	●
	○コース上自転車の休憩施設(ベンチ、コンビニ)等は湖畔や国道に集中	●	●	●
	○レンタサイクルは山中湖、河口湖湖畔に集中	●	●	—
	○レンタサイクルの種類はシティサイクルとマウンテンバイクが多い	●	●	●
	○乗り捨てができるレンタサイクルシステムがない	●	●	●



## 2.5 自転車利用環境の課題

前節で整理した富士北麓地域の自転車利用環境の現状を踏まえ、自転車の走行環境、案内周遊環境、自転車観光の受入環境の分類で、課題を抽出した。

### 2.5.1 自転車の走行環境の課題

- 自転車走行環境では、「自転車走行空間が確保されていない区間の存在」や「自転車通行ルール周知の不足」等ハード、ソフトの両面で課題が存在している。

表- 2.6 自転車走行環境の課題

分類	特性	現状 (データ整理、現地調査、ヒアリング)	課題
自転車の走行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光地であるため、休日に交通量が集中</li> <li>○広域交通では、中央道、富士五湖道路が整備されている。</li> <li>○鉄道では、富士急行大月線、富士急行河口湖線が存在し、河口湖駅とJR大月駅が結ばれている。</li> <li>○高速バスでは、新宿、名古屋と結ぶ路線がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○他にコースとなる路線では、独立した自転車走行区間が整備されていない</li> <li>○連続性のない箇所がある(自歩道が途切れるや路肩の幅員が急に縮小等)</li> </ul>	○自転車走行空間が確保されていない区間が存在
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○コースとなる路線では、幅員1m未満の路肩のみの区間が多い</li> <li>○国道138号や国道139号等コースとなる路線では交通が多く、また、大型車や観光バスが多い</li> </ul>	○狭幅員路肩における車両との錯綜の危険性
		○河口湖畔の自転車歩行者道では、歩行者の多い箇所が存在	○自転車歩行者道区間における歩行者との錯綜の危険性
		○路面の老朽化による、平坦でない箇所が存在	○劣化した路面状況により走行性が悪い区間が存在
		○横断しなければならない箇所では、横断歩道や注意喚起サインが設置されていないことが多い	○車道横断時の危険性
		○外国人等交通ルールの不案内者が存在し、自転車通行ルールを周知する取り組みが少ない	○自転車通行ルール周知の不足



### 2.5.2 案内周遊環境の課題

- 案内周遊環境の主な課題は、「サイクリングコースに対応し、かつ統一した案内がないため、スムーズな周遊ができない」ことである。

表- 2.7 案内周遊環境の課題

分類	特性	現状 (データ整理、現地調査、ヒアリング)	課題
案内周遊環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全国有数の観光地であり、自然、歴史等多様な観光資源がある</li> <li>○世界文化遺産富士山を有する地域</li> <li>○夏期に観光客が比較的に多い</li> <li>○インバウンド(外国人観光客)が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○進行方向が分かりづらい箇所が存在</li> <li>○主要道路や著名地点への案内があるが、富士五湖サイクリングガイドに記載されているコースに対応する案内がない</li> <li>○多言語に対応していない案内誘導類サインが存在</li> <li>○多様な法定外案内誘導類サインが存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリングコースに対応し、かつ統一した案内がないため、スムーズな周遊ができない</li> </ul>

### 2.5.3 自転車観光の受入環境の課題

- 主な課題として、「自転車による周遊に対するバックアップ施設が不足」、「多様なPRが展開されていない」等が挙げられる。

表- 2.8 自転車観光の受入環境の課題

分類	特性	現状 (データ整理、現地調査、ヒアリング)	課題
自転車観光の受入環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全国有数の観光地であり、自然、歴史等多様な観光資源がある</li> <li>○世界遺産富士山を有する地域</li> <li>○夏期に観光客が集中</li> <li>○インバウンド(外国人観光客)が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コース上、世界文化遺産富士山の構成資産となる観光スポット等には、駐輪施設がない</li> <li>○自転車利用者の休憩・補給・修理をするサイクリングステーション(拠点)がない</li> <li>○コース上自転車の休憩施設(ベンチ、コンビニ)等は湖畔や国道に集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車による周遊に対するバックアップ施設が不足</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○レンタサイクルは山中湖、河口湖湖畔に集中</li> <li>○レンタサイクルの種類はシティサイクルとマウンテンバイクが多い</li> <li>○乗り捨てができるレンタサイクルシステムがない</li> <li>○自転車の持ち込みができる宿泊施設が不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○選択、環境が限定的で、多様なニーズに対応していない</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通では、輪行袋に入れていない自転車の持ち込みはできない</li> <li>○起点は富士北麓駐車場に設定されており、当該駐車場に至る交通手段が限られている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の持ち込みを考慮した公共交通機関が整備されていない</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリングコースの紹介をホームページやパンフレットで行っている</li> <li>○その他、自転車観光に関するPR策について、富士河口湖町、山中湖村では、今後検討する予定がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様なPRが展開されていない</li> </ul>



## 第3章 自転車利用環境の向上に向けた目指すべき目標と対応方針

### 3.1 目指すべき目標

前章で整理した課題を踏まえ、富士北麓地域の自転車利用環境の向上に向けて、目指すべき目標は下記の通り設定する。

表- 3.1 目指すべき目標

分類	自転車利用環境の課題	目指すべき目標
自転車の走行環境	○ 自転車走行空間が確保されていない区間が存在	<b>自転車走行環境の向上</b> <b>(誰でも安全・快適にサイクリングできる環境の実現)</b>
	○ 狭幅員路肩における車両との錯綜の危険性	
	○ 自転車歩行者道区間における歩行者との錯綜の危険性	
	○ 劣化した路面状況により走行性が悪い区間が存在	
	○ 道路横断時の危険性	
	○ 自転車通行ルール周知の不足	
案内周遊環境	○ サイクリングコースに対応し、かつ統一した案内がないため、スムーズな周遊ができない	<b>案内誘導の充実</b> <b>(分かりやすい周遊案内環境の実現)</b>
自転車観光の受入環境	○ 自転車による周遊に対するバックアップ施設が不足	<b>自転車観光の受入環境の充実</b> <b>(多様な自転車利用目的に対応し得る受入環境の実現)</b>
	○ 自転車利用環境、選択が限定的で、多様なニーズに対応していない	
	○ 自転車の持ち込みを考慮した公共交通機関が整備されていない	
	○ 多様なPRが展開されていない	<b>多様なPRの展開</b> <b>(魅力あるサイクリングコースとして知名度アップとブランド化の実現)</b>



### 3.2 目標に対する対応方針

設定した目指すべき目標に対し、それぞれの対応方針は以下に示す。

表- 3.2 対応方針

目指すべき目標	課題	対応方針
<b>自転車走行環境の向上</b> (誰でも安全・快適にサイクリングできる環境の実現)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間が確保されていない区間が存在</li> <li>狭幅員路肩における車両との錯綜の危険性</li> <li>自歩道区間における歩行者との錯綜の危険性</li> </ul>	安全な自転車走行空間の創出 (理想的走行空間の実現)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>劣化した路面状況により走行性が悪い区間が存在</li> </ul>	走行時の快適性の確保 (快適走行を演出)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路横断時の危険性</li> </ul>	交差点等での横断時の安全性の向上 (危険の認識共有)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通行ルール周知の不足</li> </ul>	自転車通行ルール周知の展開 (自転車ダイバーシティ)
<b>案内誘導の充実</b> (分かりやすい周遊案内環境の実現)	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングコースに対応した案内がないため、スムーズな周遊ができない</li> </ul>	迷わず周遊可能な環境の創出 (手ぶらで目的地まで走行)
<b>自転車観光の受入環境の充実</b> (多様な自転車利用目的に対応し得る自転車観光受入環境の実現)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車による周遊に対するバックアップ施設が不足</li> </ul>	自転車観光周遊のためのバックアップ施設の充実 (気軽な休憩・立寄りをサポート)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>選択、環境が限定的で、多様な自転車観光ニーズに対応していない</li> </ul>	多様な自転車観光ニーズに対応できる受入環境の向上 (多様な選択肢によるおもてなし)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の持ち込みを考慮した公共交通機関が整備されていない</li> </ul>	持ち込み自転車の利便性の向上 (自転車来訪機会を創出)
<b>多様なPRの展開</b> (魅力あるサイクリングコースとして知名度アップとブランド化の実現)	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様なPRが展開されていない</li> </ul>	民間事業者との連携を強化し、多様なPRの展開 (ブランド力強化)