

山梨県白転車活用推進計画(素案)

(案)

2019年○月

山梨県

目次

1.	山梨県自転車活用推進計画策定の趣旨	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画策定の目的	2
1-3	計画の位置付け	2
2.	山梨県を取り巻く現状と課題	4
2-1	山梨県の地域特性	4
2-2	自転車に係る現状	13
2-3	地域特性や現状を踏まえた課題	19
3.	目指すべき将来の姿	20
3-1	山梨県を目指すべき将来の姿	20
3-2	将来の姿の実現に向けた計画目標	20
3-3	計画目標を実現するための基本方針	21
4.	実施施策と取組	22
4-1	サイクリングの利用者層に応じた魅力づくりと受入環境の形成	22
4-2	広域サイクリングネットワークと市街地の自転車通行空間の形成・環境負荷の低減	26
4-3	自転車の安全で適正な利用の促進を図るための対策や啓発活動の推進・災害時の活用	29
4-4	自転車通勤の促進や既存自転車施設活用等による健康増進	32
5.	やまなし自転車ネットワーク	34
5-1	計画策定の背景と目的	34
5-2	ネットワーク設定の考え方	35
5-3	やまなし自転車ネットワークとモデルルート	36
6.	自転車通行空間の整備	39
6-1	山梨県が管理する道路全体の整備の方向性	39
6-2	やまなし自転車ネットワークに選定した路線の整備の方向性	40
6-3	やまなし自転車ネットワーク路線の路面表示内容	41
7.	計画の推進体制	43
7-1	計画期間と実施スケジュール	43
7-2	推進体制とフォローアップ・見直し	46
【参考資料】		
1.	計画策定までの経緯	1
1-1	計画策定までの経緯	1
1-2	委員会概要	1
2.	用語集	2
【巻末資料】		
1.	やまなし自転車ネットワーク計画	1
1-1	やまなし自転車ネットワーク	1
1-2	やまなし自転車ネットワーク路線位置図	2
1-3	やまなし自転車ネットワーク路線一覧	4
2.	県モデルルート	6

1. 山梨県自転車活用推進計画策定の趣旨

1-1 計画策定の背景

我が国においては、環境、健康、交通の課題が顕在化してきており、環境に優しく、健康増進や交通混雑の緩和等につながる移動手段として自転車の持つメリットに関心が向けられています。また、度重なる災害時においても、自転車は機動性の高い移動手段として大きな役割を果たしてきました。

山梨県においては、人口減少が進む中、地域の維持・発展には経済の活性化が課題となっています。県内では、県内外から多くの参加者を集める自転車関連のイベントが複数開催されており、これらによる地域活性に期待が寄せられています。また、2020年の東京オリンピックでは、自転車競技ロードレースコースが山梨県を經由することとなり、自転車愛好者からの注目のほか、県民においても自転車熱が高まることが期待されています。単なる移動手段としてだけでなく、趣味やスポーツなど、自転車利用のニーズがますます広がってきており、自転車活用が交流人口の拡大等に有用な手段となりつつあります。

国は平成29年5月に、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど、新たな課題に対応するために「自転車活用推進法」を制定し、同法第9条に基づき、平成30年6月に自転車活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な措置を定めた「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）が閣議決定されました。その中で、地方自治体は、国の計画を勘案して、地域の実情に応じた計画を定めるよう努める努力義務が課されております。

こうした流れの中、本県の自転車の活用について総合的かつ計画的な推進を図るために、本県の現状や課題、地域特性といった地域の実情に応じた目標や施策を定めるものとなりました。

1-2 計画策定の目的

山梨県における実施すべき施策を明確化し、県民及び行政・民間事業者等が一体となって自転車の活用の推進に取り組んでいくための指針として策定します。

1-3 計画の位置付け

「山梨県自転車活用推進計画」（以下「本計画」という。）は、自転車活用推進法第10条に基づく都道府県版自転車活用推進計画であるとともに、山梨県の最上位計画である「山梨県総合計画」の中に含まれ、各種関連計画を反映した自転車活用推進に取り組む、山梨県の自転車施策に関する最上位計画として位置づけます。

山梨県の地域特性を活かした自転車施策（自転車活用の推進）により、「観光」、「まちづくり・環境」、「安全・防災」、「健康・スポーツ」等の側面から山梨県が直面している課題に取り組みます。

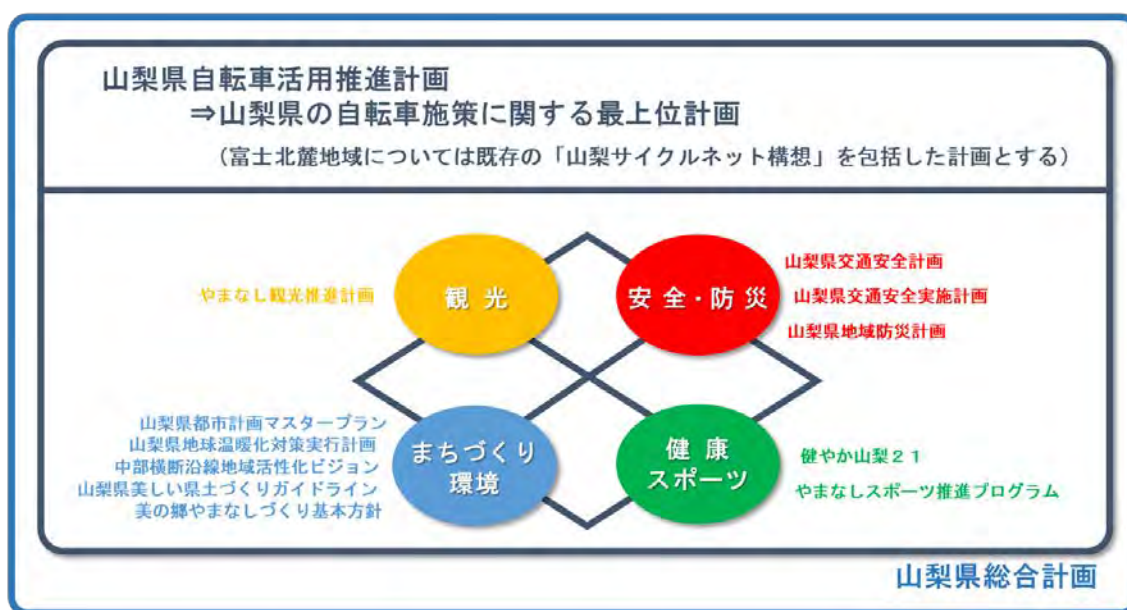


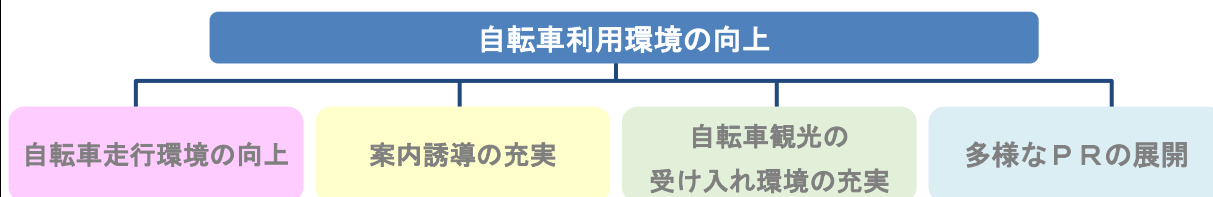
図 1-1 計画の位置付け

山梨県では『山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）』を平成 28 年 3 月に策定しており、多様な観光資源を有する富士北麓地域での自転車を活用した広域的な周遊観光の促進に取り組んでいます。自転車施策の最上位計画となる本計画では、この構想の内容を包括することとします。

山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）

背 景	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>優れた観光資源を連携させた滞在型観光地づくりのためには自転車による国際観光を促すことが有効。</u> ● <u>富士五湖を有機的に連携する安全で快適な自転車走行空間は確保されていない状況。</u> ● <u>自転車観光の受入環境は十分な状況にない。</u>
----------------	---

「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」は、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ためのハード・ソフトの両面からなる各種施策の方針を示すものです。



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リングコースとして「富士北麓地域を選択してもらう」ために、「安全性・快適性・発展性」のさらなる向上に取り組めます。

2. 山梨県を取り巻く現状と課題

2-1 山梨県の地域特性

山梨県では、人口減少が進み、今後もその傾向が続くことと予測されております。

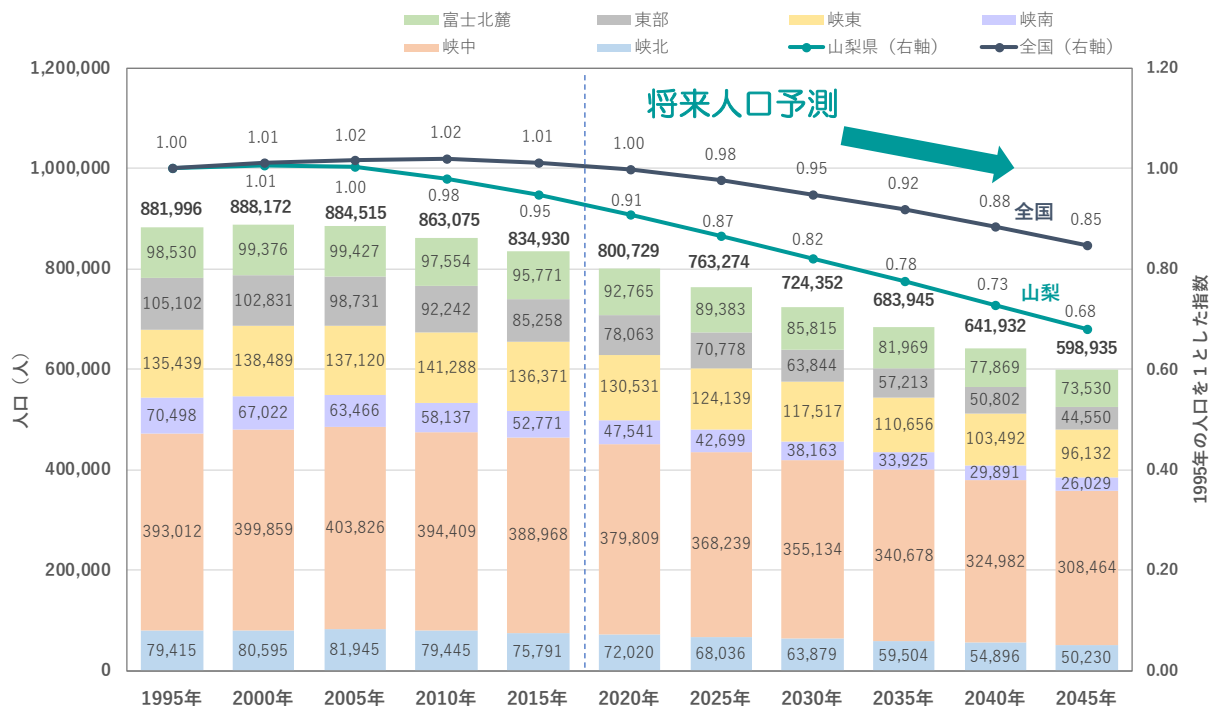
近年は、外国人観光客の増加の影響で観光入込客数は増加傾向にあり、地域活性の手がかりになると考えられます。

山梨県は、甲府盆地の四方を山々が囲み、森林が多いという地勢のため、優れた自然景観に富んでいることに加え、首都圏からのアクセスが良いという利点を持っています。一方、県内の道路は路肩幅員の狭い区間が多く、また、県内で発生した自転車事故割合が近年、増加傾向にあるなど、移動時には様々な課題が考えられます。

なお、移動時の交通手段について、県民の自転車の利用は全国と比較しても少ない状況にあります。

(1) 人口の推移

山梨県の人口は2000年をピークに減少が始まります。将来においても全国と比べて著しい人口の減少が続くと予測されています。



出典：1995～2015年)国勢調査、2020～2045年)国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口 (H30年3月発表)
 ※上記は「現状のまま人口が推移するとした場合」であり、山梨県まち・ひと・しごと創生人口ビジョンの人口の将来展望とは異なります。

図 2-1 人口の推移

(2) 地勢

山梨県は総面積 4,465 km²で、その約 78%を森林が占めています。甲府盆地の周囲を囲むように、南部には富士山、西部には赤石山脈（南アルプス）、北東部には秩父山塊、北部はハケ岳といった雄大な山々がすそ野を広げており、森林、湖沼、渓谷といった優れた自然景観を有しています。

このように山々に囲まれた自然豊かな山梨県は、6つの自然公園や南アルプスユネスコエコパークを擁しています。一方、甲府盆地では気候や風土を生かして果樹が多く栽培されており、峡東地域の葡萄畑の景観は日本遺産にも登録されています。

また、富士北麓地域には、世界遺産でもある富士山のほか、富士五湖をはじめとした世界遺産構成資産が存在しており、多くの観光客が来訪しています。

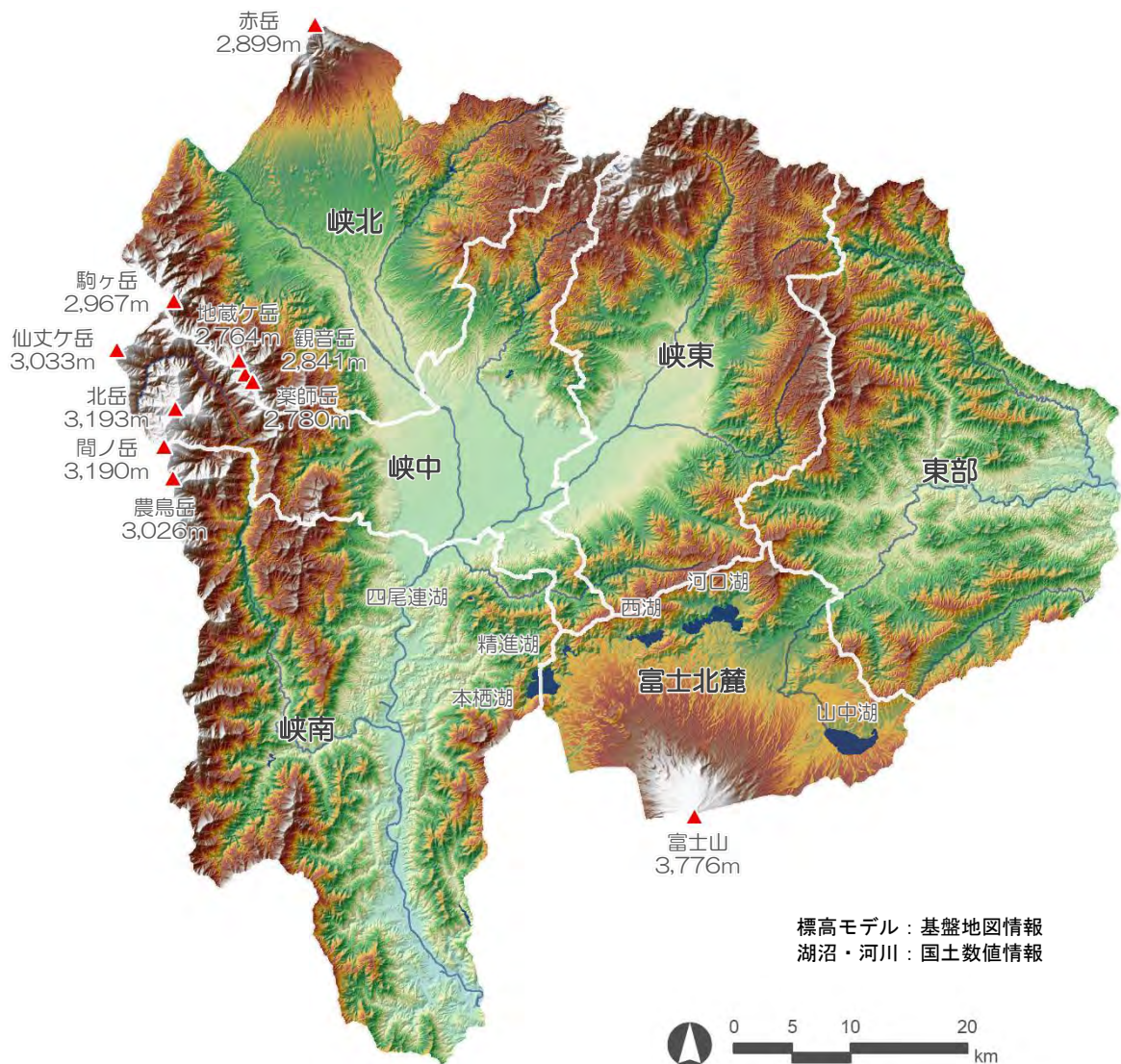
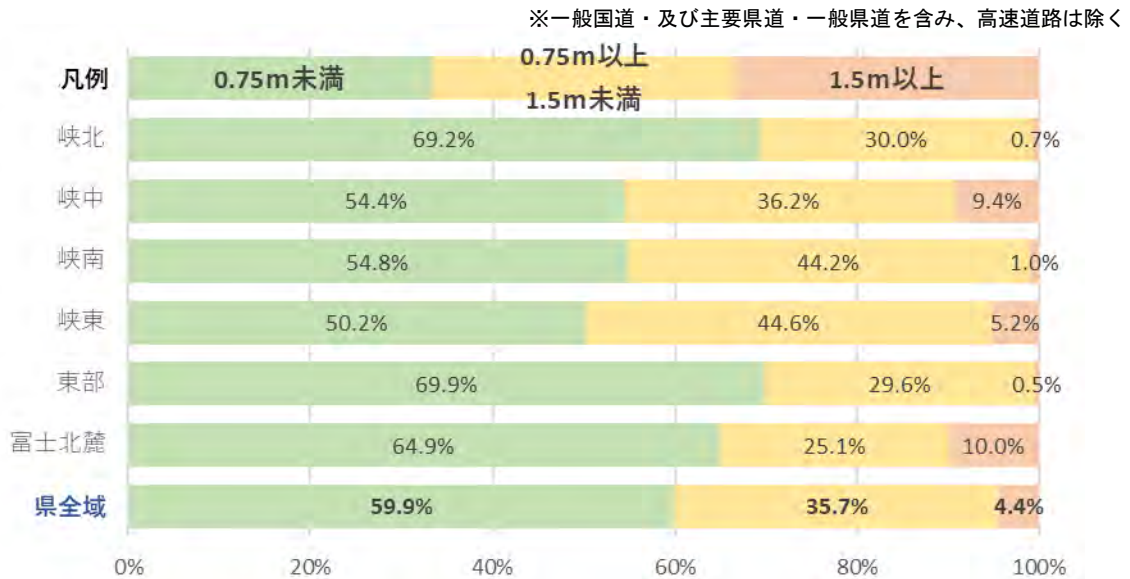


図 2-2 山梨県の地勢

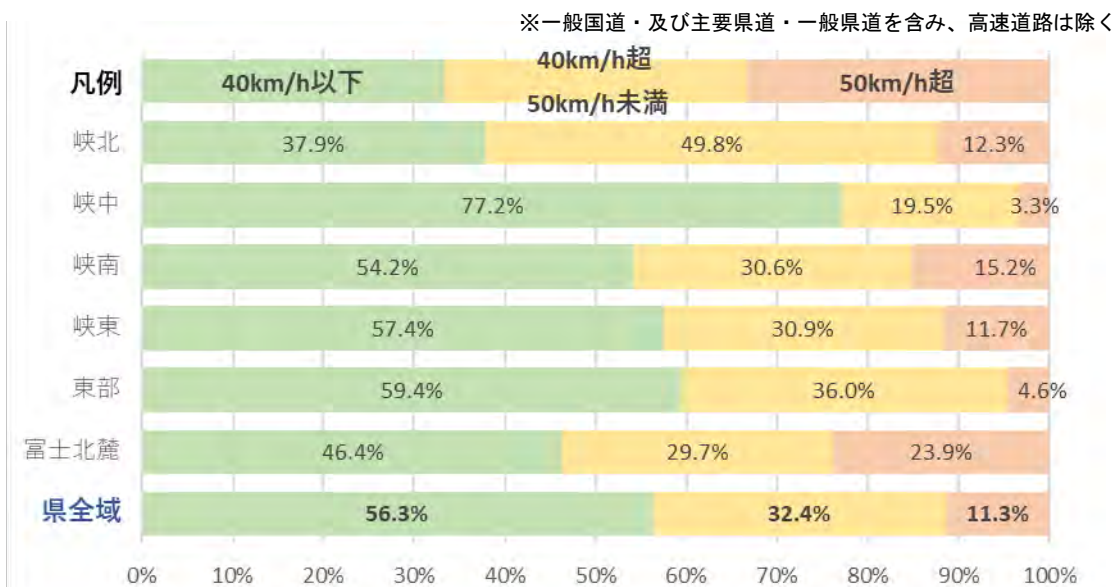
(3) 山梨県の道路状況

山梨県内の国道と県道では、路肩幅員 0.75m未満の道路が県全体の約 60%を占めています。特に峡北、東部、富士北麓地域で 0.75m未満の道路割合が高くなっています。

また、最高旅行速度は 40km/h 以下の区間が多くなっていますが、峡北や富士北麓地域では 40 km/h を超す割合が他の地域より高くなっています。



出典：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通調査
 ※ 路肩幅員は車道部から車道幅員・中央帯幅員を除き、2で除した値とした
 図 2-3 山梨県の国道および県道の路肩幅員

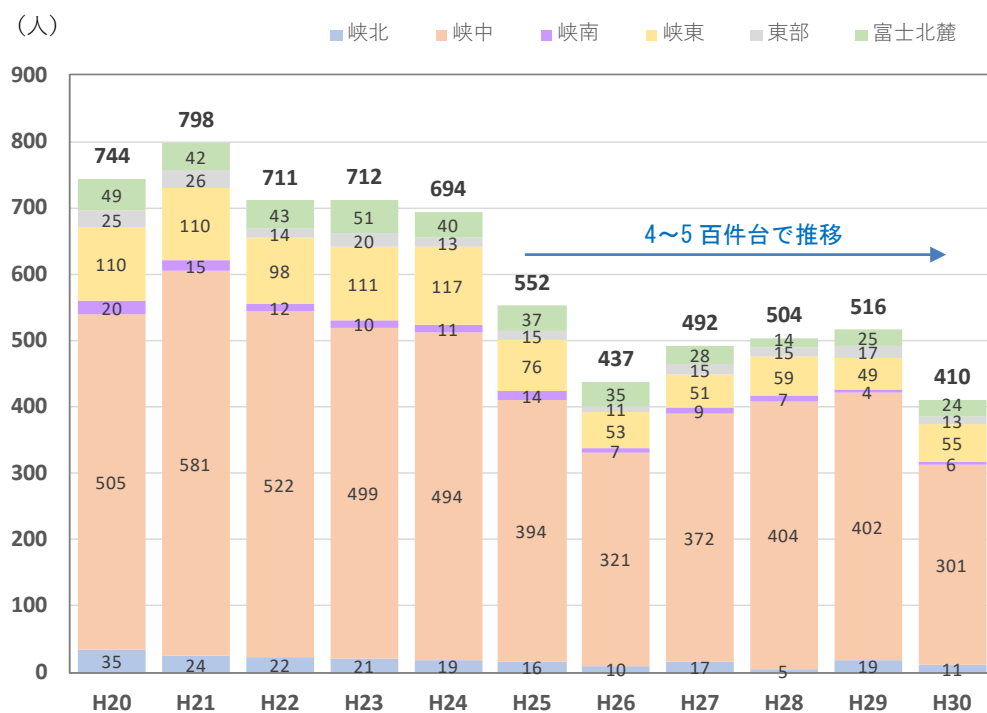


出典：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通調査
 図 2-4 山梨県の国道および県道の旅行速度

(4) 山梨県の事故状況

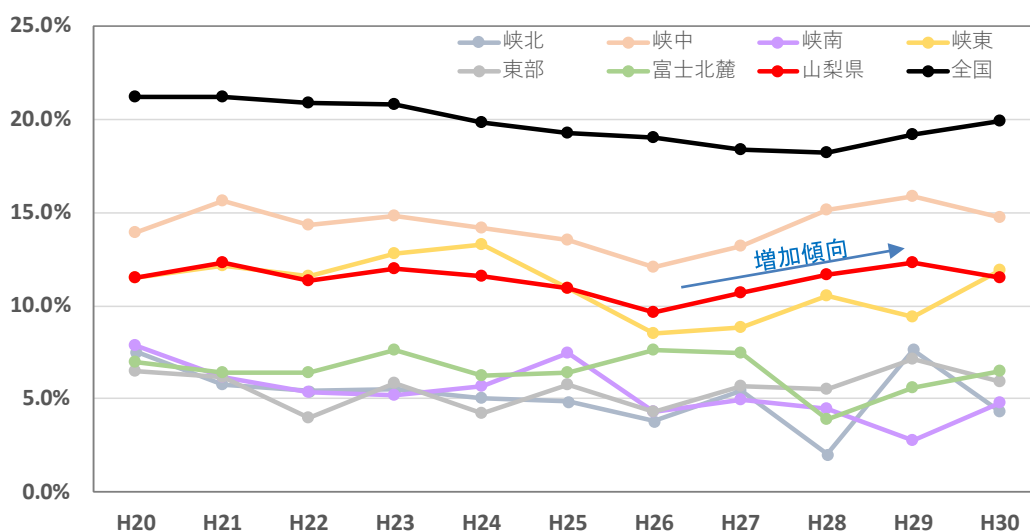
10年前と比べると、山梨県の自転車事故件数は減少しており、平成25年からは4～5百件台で推移しています。

全国と比較すると、山梨県の全事故に占める自転車事故の割合は下回っていますが、近年の平成26年以降は増加傾向にあります。



出典：山梨県警 交通事故統計

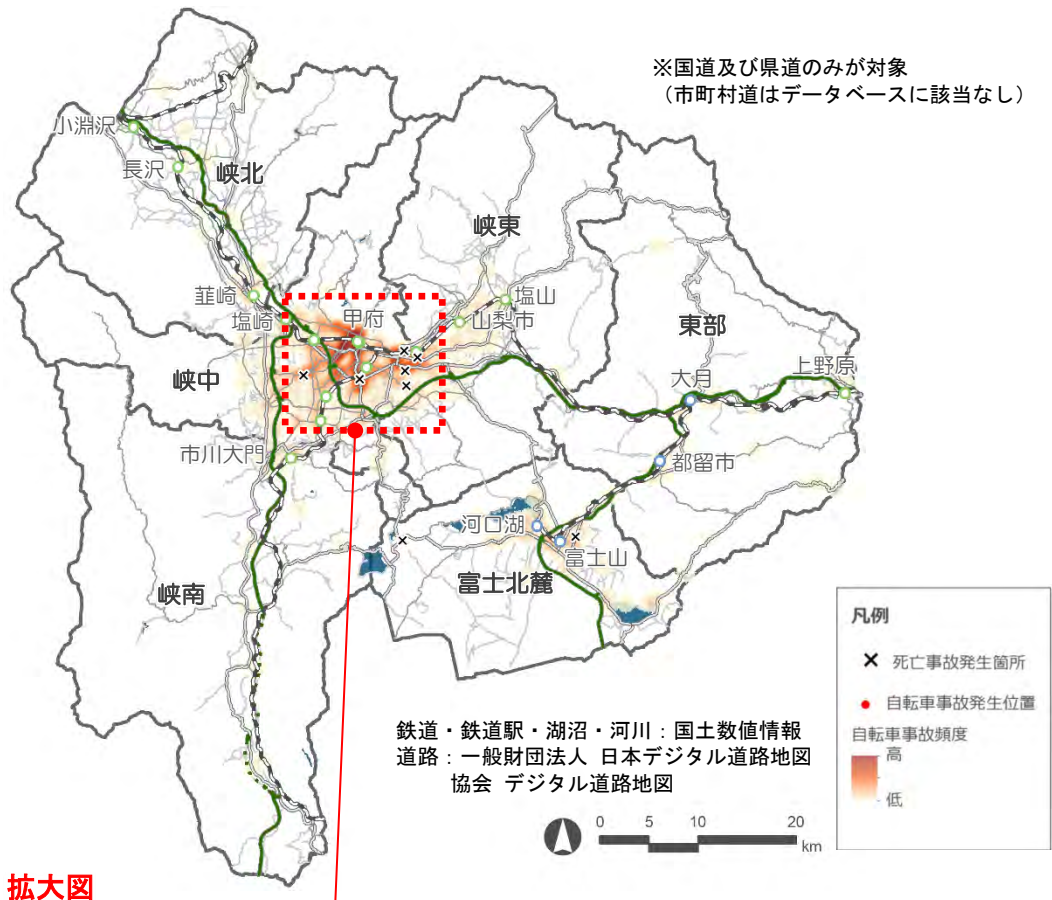
図 2-5 山梨県の自転車事故件数の推移



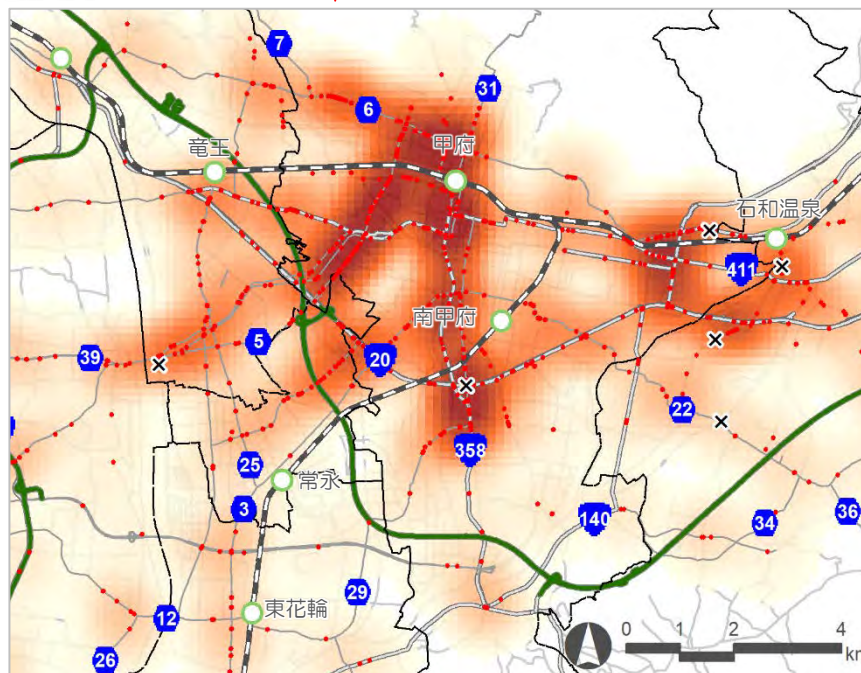
出典：山梨県)山梨県警 交通事故統計
全国)警察庁 平成30年中の交通事故の発生状況

図 2-6 全事故に占める自転車事故割合の推移

自転車事故の発生位置は、甲府市を中心とした市街地エリアで多く、特に国道 20 号、県道 5 号甲府アルプス線、県道 6 号甲府韮崎線、県道 3 号甲府市川三郷線、国道 52 号、国道 411 号が自転車事故発生の多い路線となっています。



拡大図



出典：公益財団法人 交通事故分析センター 交通事故統計 (H24~H27)

図 2-7 自転車事故発生頻度のヒートマップ (H24~H27)

(5) 公共交通網

甲府市を中心に東西南北の鉄道網が整備され、2027年にはリニア中央新幹線の開業が予定されているなど、県外（特に首都圏）からの交通アクセスに優れた立地と言えます。



※鉄道・鉄道駅：国土数値情報
 道路：一般財団法人 日本デジタル道路地図協会デジタル道路地図
 バス路線：山梨県バス協会・山梨大学・(株)YSK e-com やまなしバスコンシェルジュ GTFIS データ

図 2.8 山梨県内の交通網

トピックス 「リニア中央新幹線」

東京と大阪を約1時間、山梨-東京間を約25分で運行するリニア中央新幹線が、2027年に品川-名古屋間で開業予定となっています。全区間が実現すれば、東京圏、名古屋圏、関西圏が一つの都市のように機能する大交流リニア都市圏が誕生し、沿線地域にも大都市圏の都心部のような都市機能が立地する可能性が高まります。

走行試験の開始とともに都留市では山梨県立リニア見学センターが開館し、多くの見学客が訪れています。

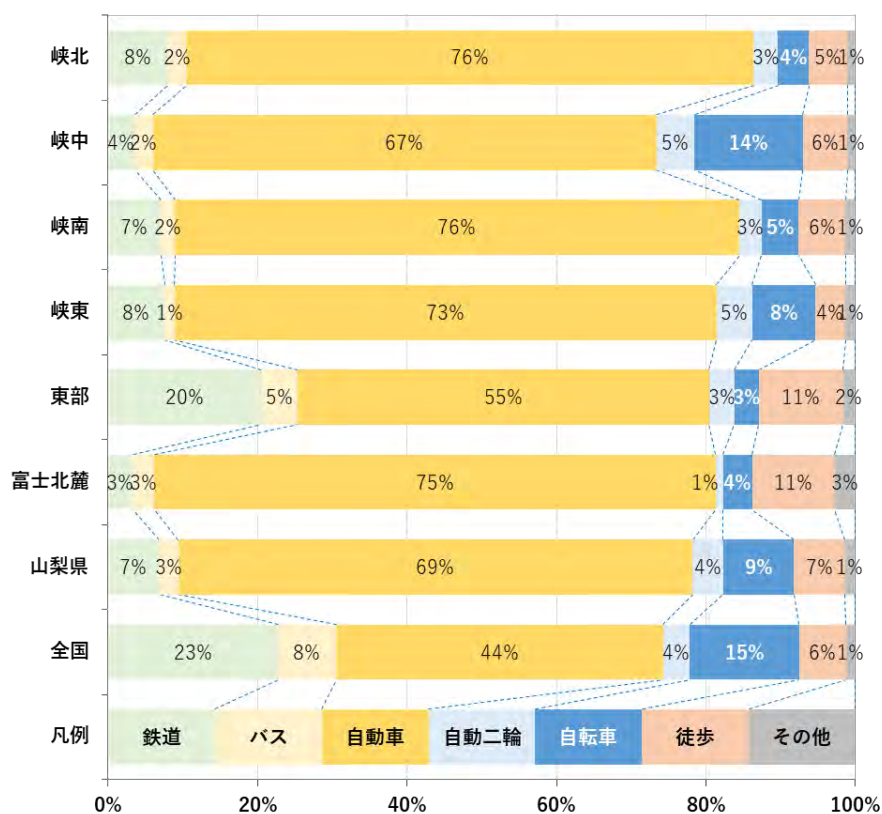


写真：超電導リニアL0(エル・ゼロ)系車両

(6) 自転車の利用状況

通勤・通学時の交通手段は自動車に依存している傾向が見られ、全国値よりも自動車の割合が非常に高くなっており、通勤や通学には自動車を主な移動手段とするライフスタイルとなっています。

一方で、自転車の利用は峡中以外の地域では10%を下回っています。



出典：平成22年 国勢調査

図 2-9 通勤・通学時の交通手段分担率

(7) 観光の状況

山梨県内の観光入込客数をみると、平成23年は東日本大震災の影響もあり、入込数が落ちましたが、その後は増加傾向へと転じています。

また、外国人宿泊者数も増加傾向にあり、特に富士北麓や峡東地域での宿泊客数が大きく伸びています。

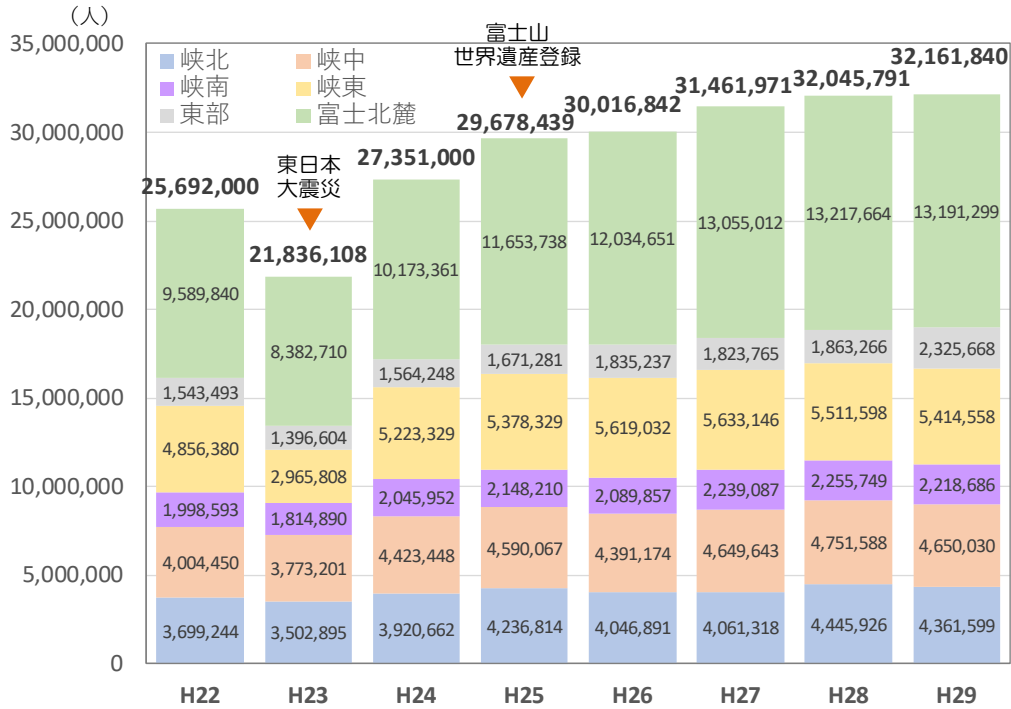


図 2-10 観光入込客数（実人数）の推移

出典：山梨県観光入込客統計調査結果

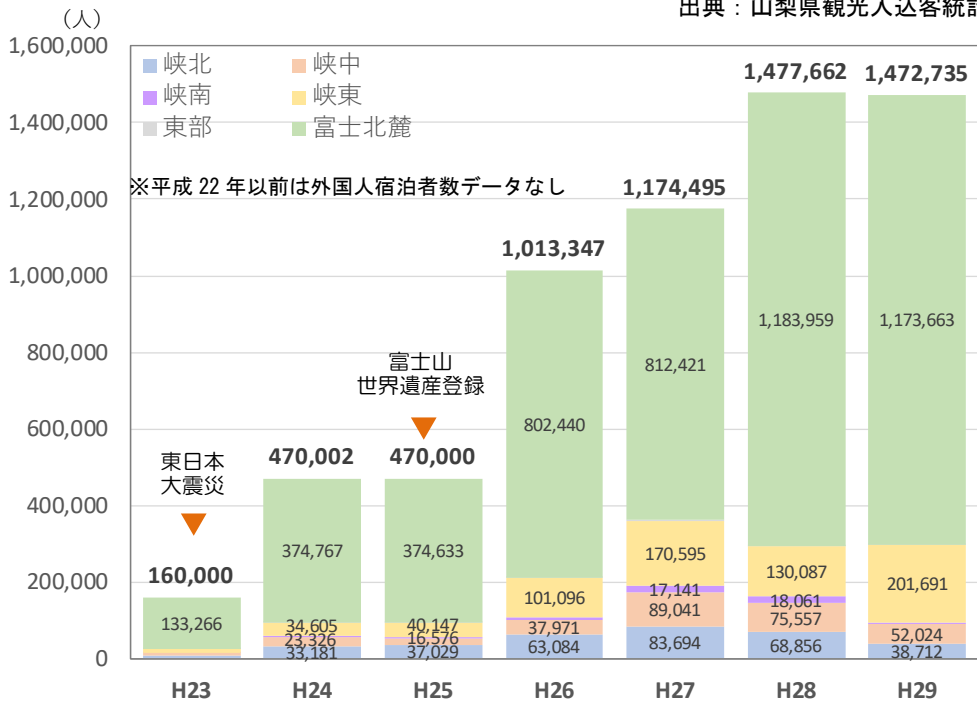


図 2-11 外国人宿泊数（実人数）の推移

出典：山梨県観光入込客統計調査結果

山梨県は山岳や自然景観、史跡、果樹園など、多様で特色ある観光資源を有しています。それらの観光地は県内の広い範囲に点在しています。



図 2-12 山梨県内の観光資源分布

2-2 自転車に係る現状

県内の各所では様々なサイクリングイベントがすでに行われており、2020年東京オリンピックの自転車競技ロードレースのコースにも決定しているため、県内ではサイクルスポーツへの熱が一層高まることが期待されます。

その他にもシェアサイクル・レンタサイクル事業や道の駅と連携した自転車受入環境の整備等、各地で様々な取り組みが行われています。

全国をみると、災害時の移動手段として自転車の利便性が見直されているほか、健康増進を目的とした取り組みや、業務利用などの取り組みが行われており、日常の交通手段としてだけでなく、多様な場面・目的で利用できる交通手段として、自転車への関心が寄せられています。

(1) 県内各地域のサイクリング動向

山梨県には、自転車競技施設等を有しています。金川の森は県民の方が気軽に利用でき、境川自転車競技場は主に競技に利用されています。また、民間で運営されている施設もあります。

境川自転車競技場

- 笛吹市にある境川自転車競技場は公益財団法人日本自転車連盟公認の自転車競技場です。
- 通常トラック競技場は危険防止のため利用者を限定しており、初心者が利用する場合は所長による講習を必須としますが、走路内広場は原則団体利用であれば選手以外の利用が可能となっています。
- 東京パラリンピックの開催を控えてハンドサイクル走行体験会が実施されました。



金川の森（スポーツの森・サイクルステーション）【山梨県】

- サイクリングコースやマウンテンバイクコースが整備されており、さわやかな森の風を体感しながら自転車を楽しめます。
- 乗物広場内のサイクルステーションでは自転車、サイクルカートなどのレンタルも用意されています。



山梨県には、河川敷を中心にサイクリングロードが整備されています。

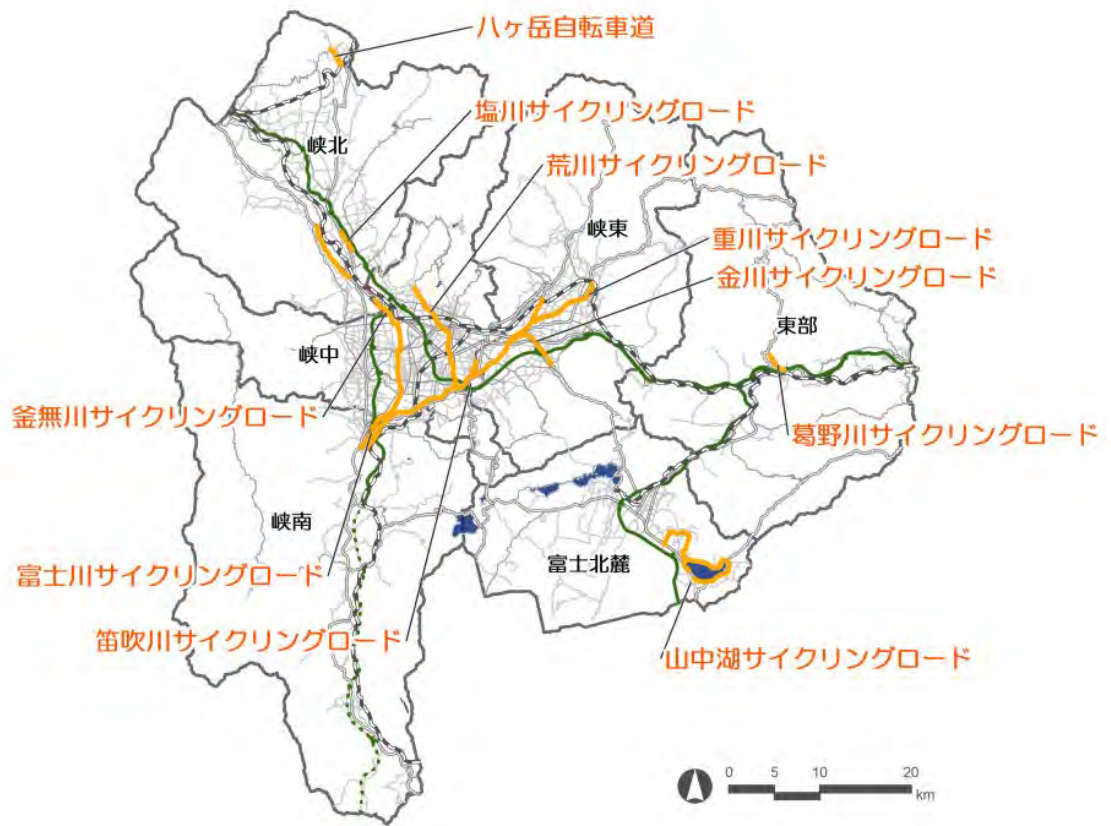


図 2-13 サイクリングロードの整備状況

山梨県内の各地域では、地形や特産物など各地の特性を活かした自転車に関連するイベントやロードレースが複数開催されています。

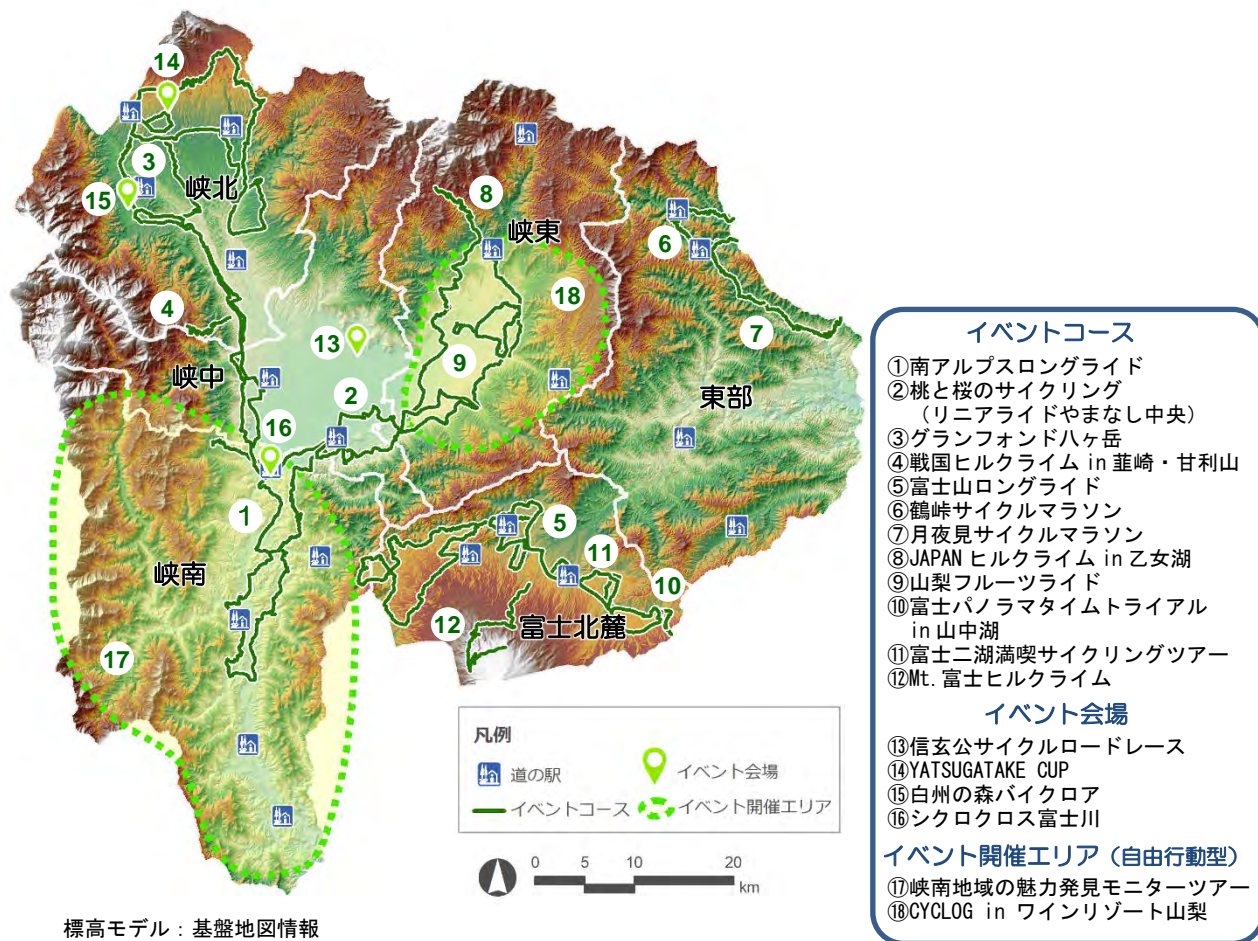


図 2-144 主な自転車関連イベント

2020年東京オリンピックにおける自転車競技ロードレースのコースが山梨県の道志村、山中湖村を經由するコースに決定（H30.8.9）し、開催に向けた準備が進められています。

東京オリンピック自転車競技ロードレースの開催

東京 2020 組織委員会は、第 32 回オリンピック競技大会における自転車競技のロードレースのコースを、国際自転車競技連合 (UCI) の承認を得て決定しました。

東京都の武蔵野の森公園をスタート会場とし、神奈川県から山梨県の道志村に入り、山中湖村を經由し、静岡県内の富士スピードウェイでゴールします。日本を象徴する富士山を望みながら、起伏の激しい難易度の高いレース展開が期待されるコースとなっています。



(2) 県内の自転車活用事例

各地域では市町村や地域の団体などが主体となって、すでに様々な自転車活用推進の取り組みが行われています。それは、シェアサイクル・レンタサイクル事業、道の駅と連携した自転車受入環境の整備、自転車を活用した地域活性化、サイクリングコースの提案や情報発信、地域と連携した MTB（マウンテンバイク）の活動、環境対策など内容は多岐にわたります。

事例 1

レンタサイクル@道の駅富士川 【道の駅富士川・NPO 法人 やまなしサイクルプロジェクト】

- 道の駅富士川では NPO 法人 やまなしサイクルプロジェクトと協力して、山梨県のサイクリング拠点となることを目指しています。
- その一環として、スポーツ自転車を気軽に楽しんでもらえるよう道の駅富士川でスポーツ自転車のレンタルを実施しています。
- 専門スタッフの乗り方指導や道の駅周辺のコースの紹介も行っています。



事例 2

甲州市レンタサイクル「ぐるりん」 【甲州市】

- 甲州市のレンタサイクルには、バイクシェアシステムを導入しています。
- サイクルポートは甲州市役所勝沼支所、勝沼ぶどう郷駅、塩山駅の 3 箇所があり、どこでもレンタル・返却が可能です。



事例 3

KOFU Cycle & Ride (甲府サイクル・アンド・ライド) 【甲府市】

- 甲府市は路線バス停留所に近接する県や市の施設等に、「サイクル・アンド・ライド」駐輪場を設置し、自転車で駐輪場へ来てバスに乗り換えるシステムを推進しています。
- 自家用車から切り替えることで、バス利用の促進、CO₂削減、渋滞緩和、放置自転車の減少、健康増進等の効果が期待されます。

事例4

富士川流域サイクルエリア創設プロジェクト 【富士川流域5町】

- 富士川流域5町は、中部横断自動車道の開通に伴いストロー現象が懸念されるのに対し、開通効果を最大限活用するべく富士川流域サイクルエリア創設プロジェクト推進協議会を立ち上げ、観光による地域活性化の方策として、サイクリストを地域一体となっておもてなしするプロジェクトを始動させました。
- サイクルコースを設定し、立ち寄り情報とともに紹介しています。

事例5

スポーツツーリズムに関する専用サイトを活用した サイクリングコースの提案と情報発信【山梨県】

- 山梨県では「富士の国やまなしを全力で走る+」のホームページでサイクリングコースを紹介しています。



事例6

富士山一周サイクリングルートの提案・紹介 【ぐるり富士山風景街道サイクルネット研究会】

- 「ぐるり富士山風景街道サイクルネット研究会」は富士山を一周ぐるっと巡るサイクリングルートを提案・推奨し、「ぐるり富士山風景街道」のホームページで紹介しています。

事例7

地域と連携した MTB の活動【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

- MTB（マウンテンバイク）のフィールドとなり得る山林が存在する南アルプス市の MTB 団体では、MTB の社会的地位を確立するため、山林の清掃活動、危険木の撤去（登山道などの山道巡視と環境整備）、地域の小学生への安全教室（MTB 体験教室）、その他地域行事（防災訓練、敬老会等）への参加など、地域住民との交流を図り、行政や地域と連携した活動を行っています。



防災訓練への参加



小学生への安全教育（MTB 体験教室）

事例8

タンデム自転車の公道走行の解禁【山梨県警察】

- 山梨県内におけるタンデム自転車の公道走行が平成30年4月1日より可能となりました。
- そのことを受け、山梨県警察では、タンデム自転車の乗り方体験会を平成30年2月27日に実施し、視覚障害者や市町村の担当者ら約50名が参加しました。



事例9

公用自転車（共用自転車）の導入【山梨県】

- 省エネや地球温暖化対策の一環として、近場への用務に使用できるよう公用自転車を導入しています。



事例10

エコ通勤等の促進

- エコ通勤への取り組みとして「エコ通勤・エコ通学トライアルウィーク」「エコ通勤優良事業所認定制度」が運用されています。

◆エコ通勤・エコ通学トライアルウィーク【山梨県】

事業所・学校単位で参加を募集し、トライアルウィークの1週間は（1日のみでも可能）、マイカー以外の交通手段（徒歩・自転車・バス等）を利用して通勤等にチャレンジしてもらいます。



◆エコ通勤優良事業所認定制度

継続的にエコ通勤に関する取り組みを積極的に推進している事業所を認証登録し、その取り組みを紹介する制度で、県内では2社が認証を受けています。



2-3 地域特性や現状を踏まえた課題

山梨県の地域特性および自転車に係る現状を踏まえたうえで、国の「自転車活用推進計画」における18施策との関連を勘案しながら、「観光」、「まちづくり・環境」、「安全・防災」、「健康・スポーツ」の側面から山梨県の課題を整理しました。

観 光	□ 地域活性化に向けた観光振興による交流人口拡大が必要である。
	□ 多様で特色のある観光資源を活用したサイクルツーリズムの展開が必要である。【まちづくり・環境に掲出】
	□ 首都圏からのアクセス性の高い公共交通網を活用した自転車利用者の受入環境を向上させる必要がある。(サイクリストや家族連れ等、様々な利用者層を対象)
	□ 道の駅等の地域の拠点を活用した自転車施策を向上させる必要がある。
	□ 観光地を中心にシェアサイクル等の導入を促進する必要がある。(スポーツタイプの電動アシスト自転車導入等)
	□ 外国人観光客が自転車を利用しやすいようにする環境を向上する必要がある。
ま ち づ く り ・ 環 境	□ 地勢上の特徴を活かすため、エリア別に施策を展開する必要がある。
	□ 多様で特色のある観光資源を活用したサイクルツーリズムの展開が必要である。【観光に掲出】
	□ 道路環境の安全性を向上させる必要がある。【安全・防災に掲出】
	□ 地域固有の景観づくりに対応した整備が必要である。
	□ 公共交通との連携による移動支援を向上する必要がある。
	□ 高齢者も含め、幅広い世代の健康増進が必要である。(自転車を活用した健康づくりの促進)
□ 通勤時の自動車から自転車への利用を促進し、市街地部の渋滞緩和と温室効果ガス排出量の抑制を推進する必要がある。	
安 全 ・ 防 災	□ 道路環境の安全性を向上させる必要がある。【まちづくり・環境に掲出】
	□ 自転車利用者に対し通行ルールの周知とともに、自動車利用者に対して自転車通行を意識する啓発活動を推進する必要がある。
	□ 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する必要がある。
	□ 災害時における自転車利用方法を周知する必要がある。
健 康 ・ ス ポ ー ツ	□ 自転車を活用した健康効果の周知や健康増進を応援する仕組みづくりが必要である。
	□ 特徴的な自転車競技施設等を広報することで、サイクルスポーツ振興を支援する必要がある。
	□ 公用自転車の導入や自転車を使用した業務活動等への支援が必要である。

3. 目指すべき将来の姿

3-1 山梨県の目指すべき将来の姿

山梨県の経済の活性化や、県・市町村の自転車活用施策推進に寄与する計画目的を踏まえた計画目標・基本方針により、地域の強みや特色を活かした観光振興や地域振興を図るとともに、県民の健康やスポーツなどの多様な用途を想定しながら、誰もが安全で快適に自転車を活用することができるサイクリング環境を備えた「サイクル王国やまなし」の実現を目指します。



3-2 将来の姿の実現に向けた計画目標

山梨県の地域特性を活かした自転車施策（自転車活用の推進）により「観光」「まちづくり・環境」「安全・防災」「健康・スポーツ」の側面から山梨県が直面している課題に取り組むための計画目標を設定します。

分野	計画目標
観光	サイクリングの利用者層に応じた魅力づくりと受入環境の形成
まちづくり・環境	広域サイクリングネットワークと市街地の自転車通行空間の形成・環境負荷の低減
安全・防災	自転車の安全で適正な利用の促進を図るための対策や啓発活動の推進・災害時の活用
健康・スポーツ	自転車通勤の促進や既存自転車施設活用等による健康増進

3-3 計画目標を実現するための基本方針

「観光」「まちづくり・環境」「安全・防災」「健康・スポーツ」の4つの分野毎に計画目標を実現するための基本方針を設定します。

(1) 観光分野

●サイクリングの利用者層に応じた魅力づくりと受入環境の形成

基本方針

観光資源やオリンピックコース、既存施設など、山梨県の持つポテンシャルを活用しながら、地域とともに受入環境を整備します。

(2) まちづくり・環境分野

●広域サイクリングネットワークと市街地の自転車通行空間の形成・環境負荷の低減

基本方針

やまなし自転車ネットワーク路線を設定し、山梨県の実情に合った自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車活用による日常的なエコ活動を促進します。

(3) 安全・防災分野

●自転車の安全で適正な利用の促進を図るための対策や啓発活動の推進・災害時の活用

基本方針

県民および来訪者のそれぞれに対応した安全対策や啓発活動を推進するとともに、災害時に自転車を有効に使えるよう体制を整えます。

(4) 健康・スポーツ分野

●自転車通勤の促進や既存自転車施設活用等による健康増進

基本方針

子どもから大人まで、県民の誰もがサイクリングスポーツを気軽に楽しめる環境をつくり、県民の健康増進につなげます。

施策2

オリンピック開催を契機とした観光客の誘客

山梨県内で2020年東京オリンピックの自転車競技ロードレースが開催されます。そこで、自転車愛好者から注目を浴びることが予想され、コース周辺の魅力を発信できるチャンスでもあります。そのためには、サイクリングイベントや取材誘致、広報活動を積極的に行っていきます。

取組

- ロードレースコースを活用したサイクリングイベントの在り方の検討
- ロードレースコースや周辺観光地への海外メディアの取材誘致
- ロードレースコースのPRおよび情報発信

コースプレゼンテーション動画の作成・発信【山梨県】

山梨県では大会成功に向けた県民の機運醸成を図るとともに、自然豊かな県内コースの魅力を県内外や海外にPRすることを目的として、「東京2020オリンピック自転車競技ロードレースPR動画」を作成し、YouTubeなど様々な媒体で情報発信をしています。



ロードレース開催記念イベントの開催【山梨県】

第32回オリンピック(2020/東京)における自転車競技ロードレースが開催されるのを記念し、大会成功に向けて県民の機運醸成を図ることを目的としたイベントを平成30年10月及び11月に開催し、サイクリングVRやスピードチャレンジ等の実施により、県民らが自転車競技に触れ合う機会を提供しました。

今後も大会成功に向け機運醸成イベント等を実施していきます。



サイクルサポートステーションの設置【道志村】

道志村は大会PRと村民の機運醸成を図ること、およびサイクリストがより安心して快適にサイクリングを楽しめるよう「道志みちサイクルサポートステーション」を設置することとしました。長期的なサイクリストの誘客など、オリンピック後のレガシーにつながることも期待されます。

施策3

観光資源等を活用したモデルルート等の設定と環境整備

山梨県内は自然や景観を楽しめる観光資源が多く、県内に広く点在しています。既存のサイクリングロードや農道、道の駅などの拠点施設を活用し、点在している観光資源を結ぶことで、新たな周遊観光の形成や県内のさらなる魅力創出にも繋がると考えられます。これらを踏まえ、県内のモデルルートの設定や、多くの来訪者及びサイクリストを迎え入れるための環境整備を検討していきます。

取組

- 観光資源や既存サイクリングロード、農道等を活用したモデルルートの設定
 - 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備
 - 拠点施設（駅、道の駅等）でのサイクルラック・工具貸出、シェアサイクル等のサイクリスト向けのサービスの提供
 - やまなし自転車ネットワークに位置づけられた路線沿いの都市公園等をサイクリングの休憩ポイントとして整備
 - インフラツーリズム（過去から現在までの土木施設等を巡る観光）を想定したサイクリングルートの設定、整備
 - サイクルトレイン・サイクルバスの導入に向けた調査や社会実験の検討
 - シェアサイクル等の導入支援方策の検討（市町村間連携支援を含む）
- 【まちづくり・環境施策に掲出】 ※シェアサイクル等には、レンタサイクルを含む

モデルルートにおける取り組みの考え方【国土交通省】

官民連携による先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートでは、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信等を官民が連携して行うことが重要とされています。

■サイクリング環境向上策の例



〔 サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信（多言語対応） 〕

出典：ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料

施策4

観光資源等を活用したサイクルツーリズムの展開

山梨県には多様で特色ある観光資源が多く、エリア毎に違った魅力を有しています。これらの観光資源と合わせてサイクリングができる環境をつくることで、サイクリングを楽しむ層の裾野が広がり、また山梨県の魅力発見にもつながることが期待できます。

そこで、観光資源を活用したサイクリングルートや県モデルルート等、サイクリングに関する情報発信に力を入れていきます。

取組

- エリア別のサイクルツーリズム（モデルルート等）の紹介
- 多様な利用者層を考慮したサイクリングルート、観光スポットの情報発信
- サイクリングルートの紹介およびアクセスや駐車場情報等の提供
- 外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新
- 農産物直売所や観光農園を案内するための標識等の整備

県におけるサイクリングコースの紹介【山梨県】

山梨県では「富士の国やまなしを全力で走る+」のホームページでサイクリングコースを紹介しています。

周辺の駅や駐車場等の交通情報や観光案内を併せて情報提供し、山梨県のサイクルツーリズムをPRしていくことが考えられます。



県内市町村(中央市)におけるイベント情報の発信【桃と桜のサイクリング実行委員会】

県内では様々な自転車関連のイベントが行われており、その多くはホームページで情報の発信をしています。

「桃と桜のサイクリング～リニアライドやまなし中央～」では開催地域の特徴を前面に押し出したPRを行っています。

山梨県でも積極的にこういった自転車関連の取り組みを発信し、サイクルツーリズムを盛り立てていきます。

観光地をめぐるモデルルートの案内標示・標識の整備 【山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）】

山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）では安全で快適なサイクリング環境整備のひとつとして路面標示及び標識の設置を進めています。

走行位置の標示だけでなく、立ち寄りスポットの標示等も併せて行っています。



まちづくり環境分野の計画目標の達成を目指し、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を設定し、具現化するための取り組みを検討しました。

施策1	やまなし自転車ネットワークの構築および市町村版自転車活用推進計画の策定
<p>山梨県では県民および県外からの観光客等が安全で快適にサイクリングを楽しめるよう、自転車走行環境の整備を進めています。</p> <p>起伏に富んだ道路や既存のサイクリングロードなど、サイクリングの魅力を高める貴重な資源を活用し、より広域的なサイクリングを楽しめるよう、広域サイクリングネットワークとなる「やまなし自転車ネットワーク」を構築します。</p> <p>また、市町村においても、市町村版自転車活用推進計画の策定が進むよう支援していきます。</p>	

取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村間をまたぐ起伏に富んだ道路やイベント等で利用されたコース、サイクリングロード、拠点施設等を活用した広域サイクリングネットワークとなる「やまなし自転車ネットワーク」を構築 ● 利用者層に応じた整備の重点地域の設定検討 ● 地域の実情に応じた市町村版自転車活用推進計画の策定 ● 市町村版自転車活用推進計画に対し、県が保有する情報の提供等の策定支援
-----------	--

自転車通行空間の計画的な整備推進

「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」では、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進しています。

地方版自転車活用推進計画を作成する際には自転車ネットワーク計画を計画の中に位置付けることが望ましいとしています。

山梨県でも地域の実情を踏まえ、自転車通行空間のネットワークを計画する必要があります。

「やまなし自転車ネットワーク」の構築

(P34「5. やまなし自転車ネットワーク」及び巻末資料「やまなし自転車ネットワーク計画」を参照)

施策2 自転車通行空間の整備

やまなし自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を行います。
また、やまなし自転車ネットワーク計画に位置付けられていない路線についても、道路の更新時等に自転車に配慮した空間となるようローカルルールを作成します。
既存のサイクリングロード等についても適切に維持・管理を行っていきます。

取組

- 道路の路肩幅員、幅員の再配分、路面標示等の基準について、山梨県独自のローカルルールの作成
- 自転車の通行及び景観に配慮した道路整備（路肩幅の確保、路肩のフラット化、電線地中化、路面標示、舗装補修等）
- 広域的な基幹農道（市町村維持管理農道）に対する県による一体的な整備
- 既存サイクリングロードの再整備（経年箇所への補修等）

自転車通行空間整備【山梨県】

山梨県内でも自転車通行空間が整備されている事例が見られますが、そのほとんどが甲府市内に集中しており、今後は「やまなし自転車ネットワーク計画」に基づいた自転車通行空間の整備が求められます。

（P39「6. 自転車通行空間の整備」を参照）



施策3 自転車利用による地域環境の維持

自動車依存の高い山梨県において、自転車の活用を進めていくことにより、CO₂排出量の削減が期待できます。通勤手段を自動車から自転車に転換するために、これまでの山梨県での取り組みをより広めていきます。

また、自転車利用者による環境の維持活動等、地域と連携した取り組みも重要と考えています。

取組

- エコ通勤・エコ通学トライアルウィークおよびエコ通勤優良事業所認証制度の周知【健康・スポーツ施策に掲出】
- 自動車通勤からの転換による環境負荷低減等の啓発活動（モビリティマネジメントの機会等を利用）
- シェアサイクル等の導入支援方策の検討（市町村間連携支援を含む）【観光施策に掲出】 ※シェアサイクル等には、レンタサイクルを含む
- 地域と連携した MTB（マウンテンバイク）等の利用促進【健康・スポーツ施策に掲出】

地域と連携した MTB の活動事例【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

MTB（マウンテンバイク）のフィールドとなり得る山林が存在する南アルプス市の MTB 団体では、MTB の社会的地位を確立するため、山林の清掃活動、危険木の撤去（登山道などの山道の巡視と環境整備）、など、行政や地域と連携した活動を行っています。



山林内の清掃活動



危険木の撤去（登山道などの山林巡視と環境整備）



4-3 自転車の安全で適正な利用の促進を図るための対策や啓発活動の推進・災害時の活用

安全
防災

安全・防災分野の計画目標の達成を目指し、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を設定し、具現化するための取り組みを検討しました。

施策1 自転車の通行ルールについての啓発活動

自転車事故を減らすためには、自転車に関する通行ルールの周知やマナー向上が求められます。

自転車の交通安全を推進するため、多様な利用者に向けた啓発活動を積極的に展開します。

取
組

- 交通安全意識向上を図る広報啓発
- 幼児及び保護者への自転車に関する通行ルールの周知の検討
- 外国人を対象とした自転車安全運転周知の検討

交通安全運動の実施【山梨県】

春と秋の全国交通安全運動をはじめとした各種交通安全運動に合わせて、県内各地で交通安全の啓発活動を行っています。

このような機会を活用して自転車の安全利用の広報啓発を行うことが考えられます。

施策2 自動車運転者に対する自転車へ配慮した運転の啓発活動

車道は自動車が走行する場所という認識が強いため、自動車と自転車が車道を安全に共有できるよう、自動車の運転者に対して配慮を促す必要があります。

歩行者、自転車、自動車等の道路利用者がお互いを思いやって道路を利用しようという「シェア・ザ・ロード」の理念を広める啓発活動を行います。

取
組

- 交通安全運動等の機会を利用した啓発活動

施策3 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車事故に伴い、数千万円にのぼる高額賠償事例が全国各地で発生し、社会問題となっています。

山梨県では自転車損害賠償責任保険等の加入促進に取り組んでいきます。

取
組

- 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

施策4 学校等における交通安全教室の実施強化

山梨県では多くの小中学校で交通安全教室が行われておりますが、その質や回数等を充実させ、着実に交通安全意識を向上させることが求められます。

発達段階に応じ、教材や手法を変えるなどの工夫をします。また、自転車運転免許制度の導入なども検討していきます。

取組

- 交通安全運動実施計画に基づいた安全教育の推進（疑似体験や自転車施設の活用を含む）
- 小・中・高等学校へ自転車の安全運転を周知
- 発達段階に応じた教材の作成および交通安全教室の実施
- 高齢者を対象とした走行技術向上教育の実施
- 交通安全教室の講師へ向けた講習会実施
- 独自の自転車運転免許制度の導入の検討

発達段階に応じた交通安全教室の実施【富士吉田市】

富士吉田市では学齢に合わせた教材を用いて交通安全教室を行っています。

低学年では間違い探しを用いたり、高学年ではDVDを教材に交通ルールについて学んでいます。幼稚園から高齢者まで幅広い年齢に合わせた交通安全教室を行っています。

山梨県総合交通センターの活用【山梨県】

山梨県総合交通センターを訪れて交通ルールを学んでいる学校もあり、コースを歩いたり実走したりしながらのルールの学習や、自転車運転シミュレーターの体験も行えます。

より幅広く適切に自転車の交通安全教育への活用することが期待されます。



施策5 災害時等における自転車活用の推進

自転車には燃料を必要とせず、小回りが利き、徒歩よりも長い距離を移動できるという利点があり、災害時の移動手段のひとつとして自転車を活用することを検討していきます。

取組

- 災害時における自転車活用の検討（MTB[マウンテンバイク]等の活用を含む）
- 自治体等の庁舎等への自転車配備

近年の災害時において、自転車が活用された事例が報告され、自転車の移動手段としての利便性が見直されています。

災害時における自転車の利点

- 自動車と比べて
 - ・ ガソリンや電力を必要としない
 - ・ 駐車スペースを取らない
 - ・ 免許を必要としない
 - ・ 小回りが利く
- 徒歩よりも、移動範囲が広がる

災害時の状況把握のための自転車配備【国土交通省】

国土交通省では、新潟県中越地震で被災現場まで自動車が入れず、徒歩による調査・確認を余儀なくされたのを受け、被災状況調査を迅速に実施するため、機動性の高い自転車を道路パトロール車に配備する取り組みを実施しています。

災害時の消防活動における MTB の導入事例

全国的には、まだあまり事例がありませんが、地震災害をはじめ大規模災害時において、小型軽量であり、二輪車（バイク）が侵入できない狭路でも活動ができ、万が一燃料の供給が止まった場合でも運行が可能で、悪路でも走破性が高い MTB（マウンテンバイク）の特性を活用し、初動体制の強化を図る試みが実施されています。

今後、消防活動だけではなく、県内のマウンテンバイカーの協力を得た災害情報の収集なども含めて検討していきます。

健康スポーツ分野の計画目標の達成を目指し、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を設定し、具現化するための取り組みを検討しました。

施策1 自転車を活用した健康増進の推進

自転車に乗ることは健康を維持するうえでも効果的であるため、県民の健康増進のために自転車を取り入れていきます。

自転車による健康づくりの研修会や啓発活動、イベント、誰もが安全に走行できるサイクリングロードの再整備による活用等の実施を検討していきます。

取組

- 健康づくり（身体活動量を増やすために自転車活用）に関する研修会の開催
- 自転車の素晴らしさや健康効果等の啓発
- 自転車競技施設等における健康増進推進イベントの導入の検討

高齢化に伴い医療費削減が国や自治体の共通課題となっており、住民の健康づくりの取り組みにも様々な工夫がなされてきています。

そういった中で、自転車に乗ることの健康効果が注目されるようになり、自転車の健康効果の啓発や、自転車を健康増進に活用する自治体も見受けられます。

サイクリングの効果

- ・ 血糖値を下げ、糖尿病の予防に
- ・ コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に
- ・ 体の免疫力 up で強い体に
- ・ 抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に
- ・ 体の余計な脂肪を落としてすっきりとした体に
- ・ 有酸素運動で心肺機能を高めよう
- ・ 自転車に乗ってストレス解消

一般社団法人 日本自転車普及協会「自転車に乗って健康になろう」パンフレットより

健康効果の啓発パンフレット作成【（一社）日本自転車普及協会】

日本自転車普及協会では、健康的な自転車の利用を広報・啓発することを目的に、健康効果をまとめた「自転車に乗って健康になろう」を発行しています。

施策2 サイクルスポーツ振興等の促進

山梨県内の自転車競技環境を活用し、県民にとって自転車競技を身近に感じる機会を増やします。

自転車競技施設等の活用のほか、地域と連携して自転車利用を促進していきます。

そのなかでも、MTB（マウンテンバイク）等の動向に注視し、山梨の自然環境を活かし、維持・共存するMTB等の活用の可能性についても考慮していきます。

また、山梨県内の公道走行が可能となったタンデム自転車を活用し、視覚障害を持つ方などもサイクルスポーツを楽しめる方法を検討していきます。

取組

- 自転車競技施設等の活用の促進
- 地域と連携した MTB（マウンテンバイク）等の利用促進
【まちづくり・環境施策に掲出】
- タンデム自転車の活用促進の検討

自転車競技施設等の活用

県内にある境川自転車競技場や金川の森（スポーツの森・サイクルステーション）などの施設を活用し、サイクルスポーツの振興を図っていきます。

地域と連携した MTB の活動事例【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

MTB（マウンテンバイク）のフィールドとなり得る山林が存在する南アルプス市の MTB 団体では、MTB の社会的地位を確立するため、山林の清掃活動、危険木の撤去（登山道などの山道の巡視と環境整備）など、行政や地域と連携した活動を行いながら、MTB を楽しんでいます。



施策3 通勤や業務における自転車の活用

CO₂ 排出量の抑制や県民の健康増進のため、自動車から自転車への移動手段の変換を後押しします。業務における自転車活用や自転車通勤の促進に取り組みます。

取組

- 業務における自転車活用の推進
- エコ通勤・エコ通学トライアルウィークおよびエコ通勤優良事業所認証制度の周知【まちづくり・環境施策に掲出】

5. やまなし自転車ネットワーク

「サイクル王国やまなし」として、誰もが山梨県内を安全で快適に自転車を活用できるように、山梨県全体に対し広域的に自転車が走行しやすい路線で形成されたネットワークを「やまなし自転車ネットワーク」として構築します。

そのため、「やまなし自転車ネットワーク」を形成する路線を設定し、その整備方針を記載した計画を「やまなし自転車ネットワーク計画」として策定します。

(巻末資料 P1)

5-1 計画策定の背景と目的

平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年改訂）が国土交通省と警察庁から発出され、各市町村はこれに基づいた「自転車ネットワーク計画」の策定が求められており、現在は市町村版自転車活用推進計画の中に位置付けることが望ましいとされています。

しかしながら、県内では策定市町村は無く、快適な自転車走行空間が整備されているとは言い難い状況となっています。

また、通常は市町村単位で作成することから、日常利用が想定され、広域的なサイクリングルートは網羅されにくいという課題があります。

そこで本計画では、広域的な自転車ネットワークに関する計画を策定し、県内の各地域、観光資源、交通拠点等をつないだルート（路線）を整備し、日常使いから観光、趣味などで利用できる自転車走行空間の充実を目指します。

5-2 ネットワーク設定の考え方

- ① 市町村で策定する「市町村版自転車活用推進計画」では網羅しにくい広域的な路線を対象とします。
- ② 市町村で策定する「市町村版自転車活用推進計画」と連携できるようなネットワークを設定します。
- ③ 日常利用のほか、趣味や観光で走行するサイクリスト等が快適なサイクリングを楽しめるようなネットワークを設定します。
- ④ ネットワークの中から、サイクルツーリズム推進に寄与する「モデルルート」を設定します。

これらの考え方を踏まえたうえで、交通拠点となる施設を含む路線、自転車関連事故の多いエリア、観光での自転車利用を促進する路線、すでにサイクリストの利用が多い路線、利用増加が見込まれる路線、サイクリングロード等を重ね合わせ、アクセシビリティ、連続性、勾配、景観等に配慮しながら、「やまなし自転車ネットワーク」を選定します。

5-3 やまなし自転車ネットワークとモデルルート

「やまなし自転車ネットワーク」を構築するため、複数の市町村に跨る広域のネットワーク軸を設定しました。

具体の路線については、地域の関係機関等と調整を図りながら、今後策定される市町村版自転車活用推進計画を考慮した設定を行います。

更に、「やまなし自転車ネットワーク」における各路線の整備形態が具体化した段階で、順次、本計画の「巻末資料」に「やまなし自転車ネットワーク計画」として、掲載します。

また、「やまなし自転車ネットワーク」の中から、サイクリストの走行ニーズが高いと思われる路線について、重点的に整備を進める路線として、サイクルツーリズム推進に寄与する「モデルルート」を設定します。

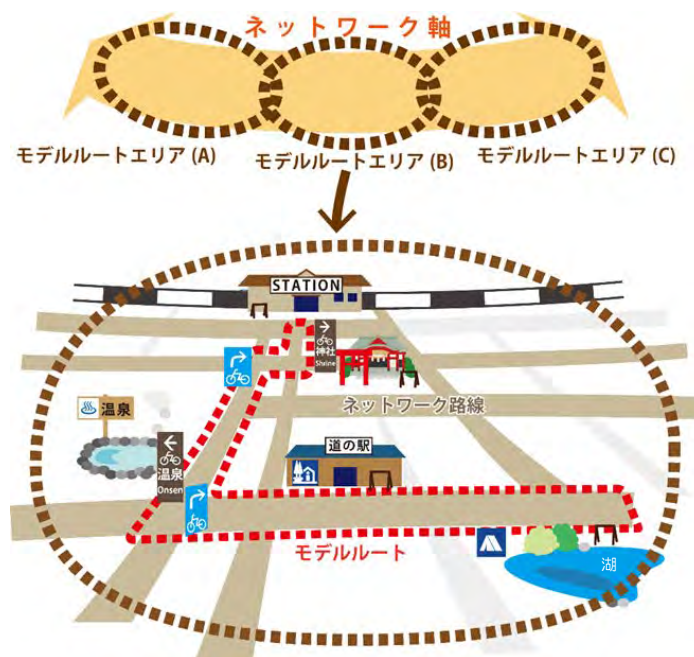


図 5-1 やまなし自転車ネットワークにおけるモデルルートの考え方

やまなし自転車ネットワーク：日常使いから観光、趣味などで、安全で快適に自転車通行ができる路線を複数の市町村に跨るようネットワーク状に構築したもの
やまなし自転車ネットワーク計画：やまなし自転車ネットワークの路線において、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、整備形態などを示したもの
モデルルート：やまなし自転車ネットワークの中で、サイクルツーリズムの推進に寄与し、国内外に情報発信を行うルート

「モデルルート」の設定にあたっては、地域の強みや特色を活かした魅力的かつ先進的なサイクリング環境を目指すため、9つのモデルルートエリアを設定しました。

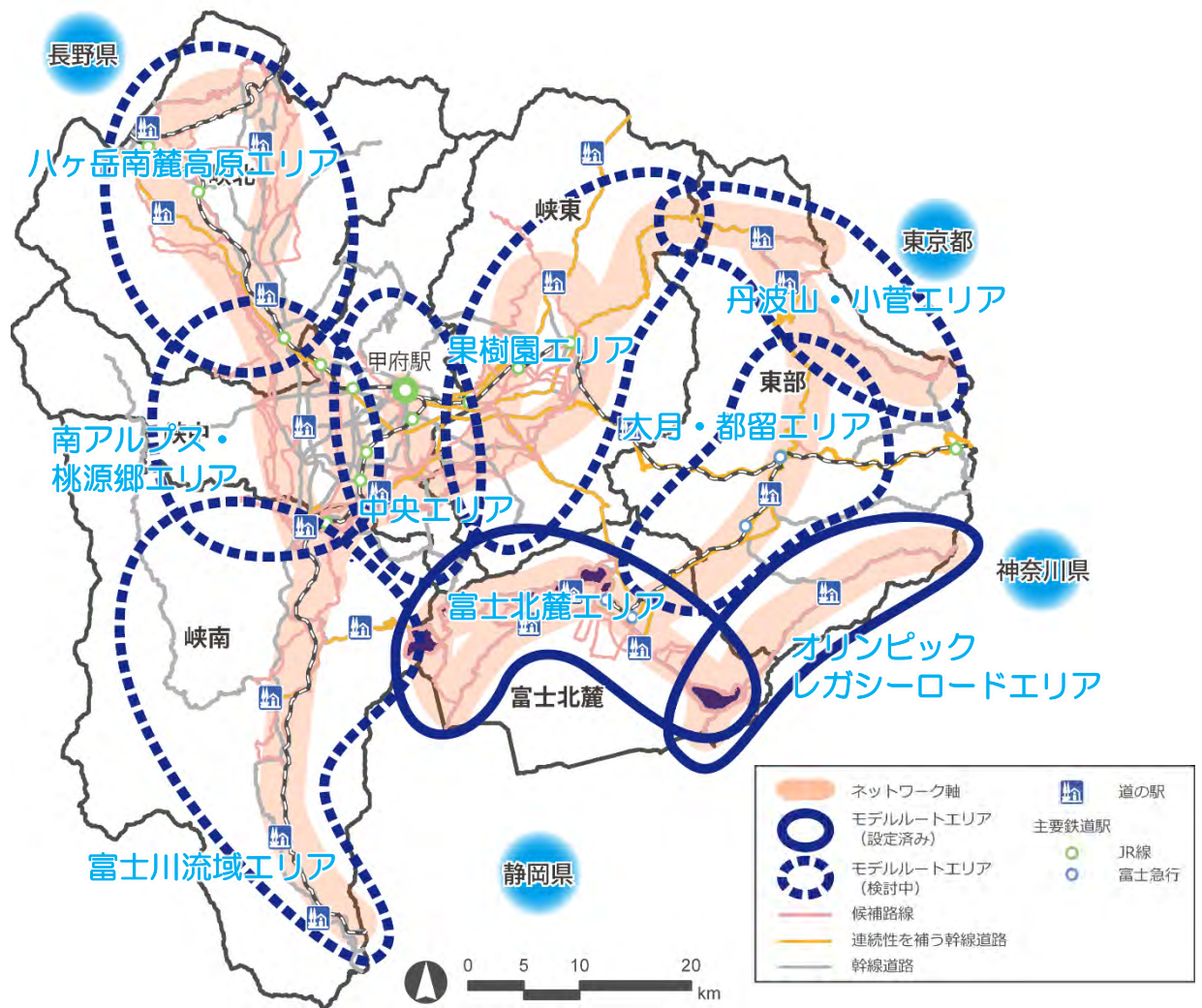


図 5-2 ネットワーク軸とモデルルートの候補エリア

先行して「やまなし自転車ネットワーク」及び「モデルルート」として、富士北麓エリアの「ぐるり富士山1周（ルート）」とオリンピックレガシーロードエリアの「東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースコース」を設定します。

(巻末資料 P6)

富士北麓エリアは「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」でサイクルツーリズムの取り組みが先行して行われていること、また観光客が特に多いエリアであり、重点的に整備を行うことでサイクルツーリズムの推進効果が効率よく得られることが期待されます。

また、オリンピック自転車競技ロードレースコースは、大会開催に向けての準備が進められており、注目度も高いことから、機を捉えていち早く整備に取り組みます。

モデルルートエリアの特徴と方針

ハケ岳南麓高原 エリア	特徴	標高差の大きい、上級者向けのエリア ハケ岳南麓の高原の景色と名水をめぐるサイクリングができる
	方針	観光資源を活かしたサイクルツーリズムの活性を目指す
南アルプス・ 桃源郷エリア	特徴	アップダウンのあるウェスタンラインと初心者でも走りやすい釜無川サイクリングロードがあるエリア 名山の景色と棚田や桃の花が特徴
	方針	起伏やサイクリングロードを活かした様々なレベルに対応できる走行環境の形成する
中央エリア	特徴	主要な交通拠点である甲府駅やリニア駅予定地を含み、初心者でも走りやすいサイクリングロードがあるエリア
	方針	市町村の計画と連携し、日常でも利用しやすい走行環境を形成する
富士川流域エリア	特徴	中部横断自動車道の整備によるストロー現象が懸念され、自転車による活性を期待するエリア
	方針	標高差を活かしたサイクリングや、JR 身延線を利用しながらコースをカスタマイズできるサイクリングを推進する
果樹園エリア	特徴	山梨県ならではの果樹園が多く集まるエリア 葡萄畑の風景や果物狩りが楽しめ、温泉と組み合わせたコースも魅力的
	方針	山梨県の魅力が楽しめるようなルート選定と案内誘導の充実に力を入れる
丹波山・小菅エリア	特徴	東京都の奥多摩地区との連携が期待できるエリア
	方針	さらに山梨県内の別エリアにサイクリストを誘導できるよう、魅力あるルートにする
大月・都留エリア	特徴	富士みちを中心とした甲州街道と富士北麓を結び城下町の名残を残すエリア
	方針	気軽に立ち寄りできる休憩箇所や交流拠点を増やす
富士北麓エリア	特徴	比較的アップダウンが少なく、初心者も走りやすいエリア 富士山と湖の眺望の他、世界遺産の構成資産を巡ったり、静岡県との周遊を楽しんだりすることができる
	方針	観光資源を活かしたサイクルツーリズムの活性を目指す
オリンピックレガシー ロードエリア	特徴	オリンピックのロードレースコースとなっている注目のエリア レースに向けた整備が進められる
	方針	東京方面から富士山を目指す場合に選択されるルートのひとつでもあり、オリンピックを契機としたサイクル環境づくりを行う

※上記の各エリアにおける方針等については、あくまで案であり、今後、各地域における関係機関等との協議の中で、正式に決定するものとします。

6. 自転車通行空間の整備

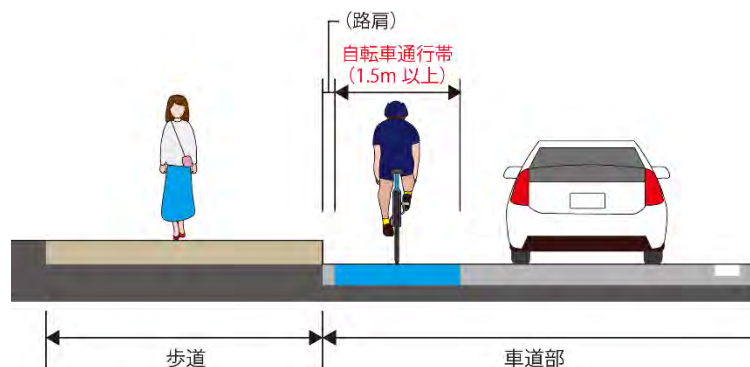
6-1 山梨県が管理する道路全体の整備の方向性

山梨県が管理するすべての道路を対象に、自転車通行空間の確保を図っていきます。

また、平成31年4月に、自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定する等の改正を行う「道路構造令の一部を改正する政令」が閣議決定されたことから、この考えを取り入れるものとしします。具体的な整備の方向性は、下記のとおりです。

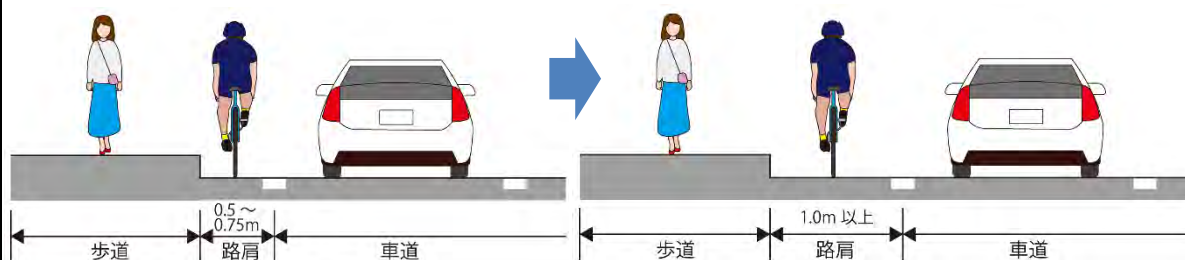
自動車及び自転車の交通量が多い、または、自転車の交通量が多い、または、自動車及び歩行者の交通量が多い区間には、原則、自転車通行帯を整備する。幅員は1.5m以上を基本とする。(ただし、やむを得ない場合においては、1.0mまで縮小することができる。)

■自転車通行帯を整備（幅員を1.5m以上確保）

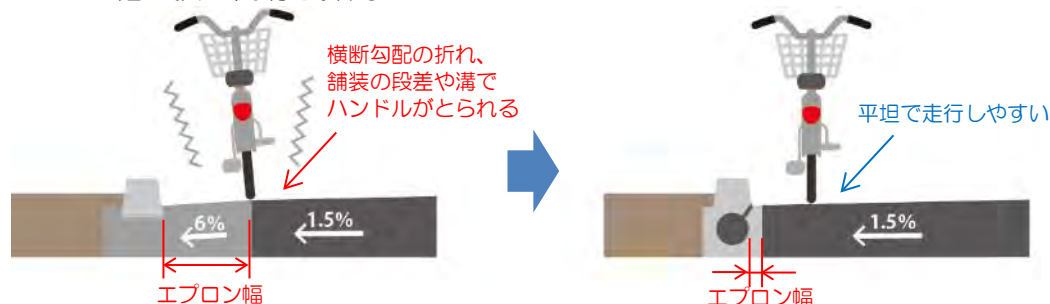


上記以外の道路については、路肩幅員を1.0m以上確保することを基本とする。また、エプロン幅の狭い側溝を採用し、自転車の実走行空間を確保する。

■路肩幅員を1.0m以上確保



■エプロン幅の狭い側溝を採用

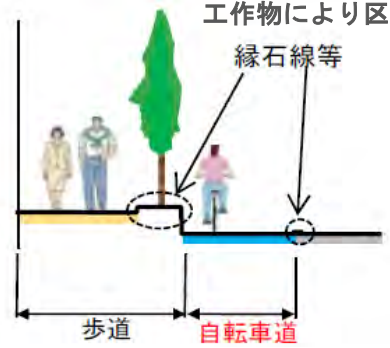

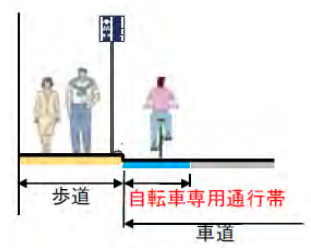

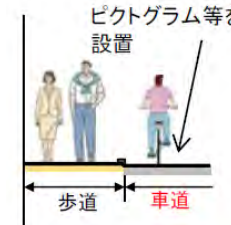



参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

6-2 やまなし自転車ネットワークに選定した路線の整備の方向性

「やまなし自転車ネットワーク」に選定された路線の整備については、「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）に基づく整備を基本としますが、路面表示等に関しては、山梨県の実情に合わせた独自のルール（ローカルルール）を適用します。

「やまなし自転車ネットワーク」では、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在を完成整備形態として整備を進めます。路線ごとにいずれの整備形態を用いるかは、ガイドラインの整備形態選定フローに準じた設置目安で選定しますが、整備が当面困難な場合には、暫定形態（車道混在等）を採用することとします。

自転車道	<p>設置目安 A：自動車の速度が 50km/h 超</p>  <p>幅員 2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m以上)</p>  <p>画像：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p>
自転車専用通行帯	<p>設置目安 B：A・C 以外</p>  <p>幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)</p>  <p>国道 52 号 (甲府市上石田)</p>
車道混在	<p>設置目安 C：自動車の速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台以下</p>  <p>幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)</p>  <p>国道 52 号 (甲府市寿町)</p>

6-3 やまなし自転車ネットワーク路線の路面表示内容

路面表示については、路線全体で統一された整備手法を用いることが好ましく、先行して行われている整備と大きく異なることのないように配慮します。

また、山梨県の道路状況や交通状況等に適した路面表示を用いることとします。

(1) 矢羽根型路面表示

矢羽根型路面表示の形状はガイドライン（w=75cm）を採用します。

設置間隔は市街地部ではガイドラインに準じて10mとしますが、郊外部では自動車速度が比較的高いことや、自然景観への影響等を踏まえ、矢羽根の色や間隔を変更するなど、市街地とは異なる考え方を適用する必要があることから、視認性（走行速度、線形等）や幅員構成（外側線位置、整備コスト等）などを考慮したうえで、40m間隔で設置することを基本とします。

ただし、設置箇所ごとの実情に合わせてそれぞれを変更することも可能とします。

<標準形>

幅=0.75m以上※1

長さ
=1.50m
以上

角度=1:1.6

道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。

幅=0.75m

長さ
=0.60m

角度=1:0.8

縁に「白線」を設置

夜間の自転車走行が見込まれる区間や外側線が無い箇所については、夜間視認性向上型（縦の白線を設置）の矢羽根型路面表示の配置を基本とする。

※上記を採用としますが、設置箇所の景観や道路形状等を考慮して色や幅を変更することも可能とします。

【設置間隔(基本)】

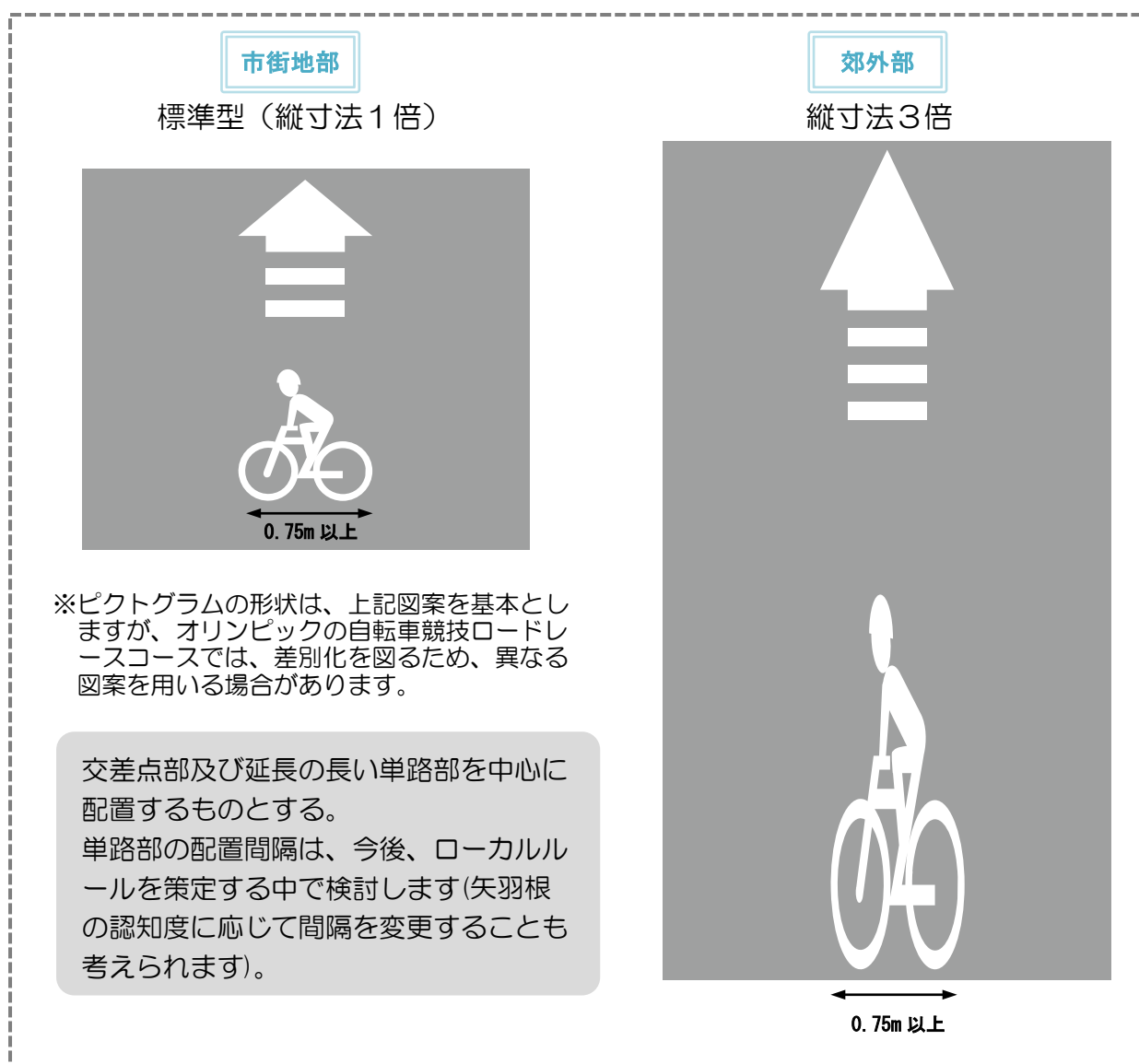
- 市街地部：10m
- 郊外部：40m

※上記を基本としますが、設置箇所ごとの視認性や幅員構成等を考慮し変更も可能とします。

(2) 自転車ピクトグラム

自転車ピクトグラムの形状は、やまなし自転車ネットワークが広域的な利用を前提としており、スポーツサイクルの利用が多いと想定されることから、先行して整備が行われている「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」に倣いカゴの無い前傾姿勢の自転車図柄を用いることとします。

矢羽根型路面表示の考え方と同様に市街地と比べ郊外部では自動車速度が高くなる傾向があるため、走行中の自動車が自転車の通行を認識できることを考慮し、縦寸法を3倍に引き延ばした図案とします。



7. 計画の推進体制

7-1 計画期間と実施スケジュール

本計画は、オリンピック自転車競技ロードレースの開催、自転車を取り巻く社会的動向の変化、長期的な展望を視野に入れ、各取り組みのスケジュールについて「短期」、「中期」、「長期」の取り組みを設定します。

なお、国の推進計画の見直しや、オリンピック自転車競技ロードレースの開催、「短期（2020年度まで）」施策の取り組み状況を踏まえ、適時、フォローアップや見直しを行いながら、計画の推進を図ります。

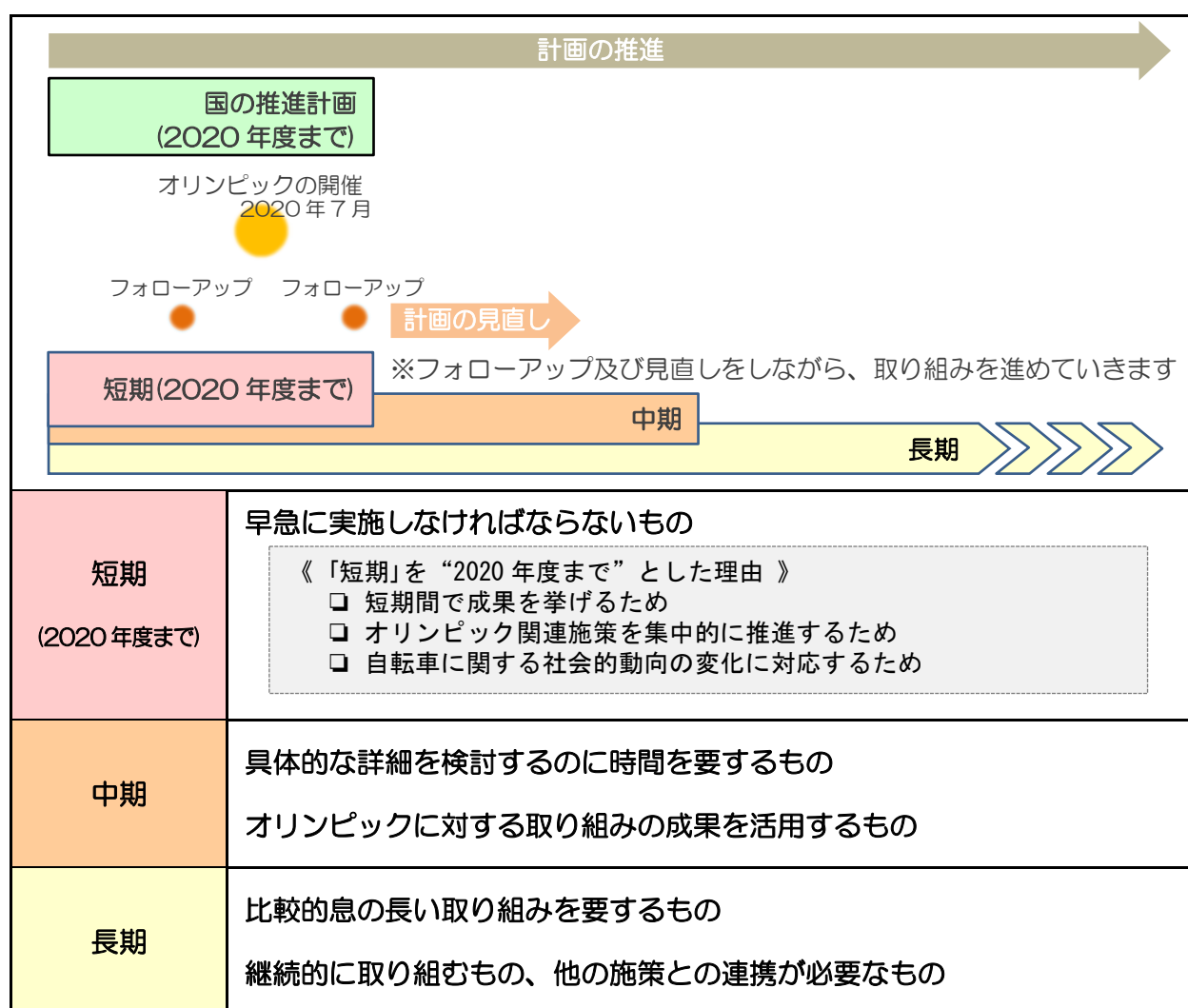


表 7.1 各施策の実施主体とスケジュール (1/2)

目標	施策と取組	実施主体			実施スケジュール		
		県	市町村	民間	短期	中期	長期
観光	施策1「オリンピック自転車競技ロードレースのレガシーとしての活用」						
	・ロードレースコース沿線の景観整備	○ (○)	○		■	□	□
	・ロードレースコース沿線の自転車利用環境整備	○ (○)	○		■	□	□
	・オリンピック開催記念整備（標識・モニュメント等設置）	○ (○)	○		■	□	
	・レガシーとして官民が連携して活用戦略を検討・実行する組織等の設置	○ (○)	○ (○)	○	■		
	施策2「オリンピック開催を契機とした観光客の誘客」						
	・ロードレースコースを活用したサイクリングイベントの在り方の検討	○ (○)	○ (○)	○	■	□	
	・ロードレースコースや周辺観光地への海外メディアの取材誘致	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・ロードレースコースのPRおよび情報発信	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	施策3「観光資源等を活用したモデルルート等の設定と環境整備」						
	・観光資源や既存サイクリングロード、農道等を活用したモデルルートの設定	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	・官民連携による先進的なサイクリング環境の整備	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	・拠点施設（駅、道の駅等）でのサイクルラック・工具貸出、シェアサイクル等のサイクリスト向けのサービスの提供	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	・やまなし自転車ネットワークに位置づけられた路線沿いの都市公園等をサイクリングの休憩ポイントとして整備	○ (○)	○		□	■	□
	・インフラツーリズム（過去から現在までの土木施設等を巡る観光）を想定したサイクリングルートの設定、整備	○ (○)		○	□	□	■
	・サイクルトレイン・サイクルパスの導入に向けた調査や社会実験の検討	○		○	■	□	□
	・シェアサイクル等の導入支援方策の検討（市町村間連携支援含む） 【まちづくり・環境施策に提出】 ※シェアサイクル等には、レンタサイクルを含む	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	施策4「観光資源等を活用したサイクルツーリズムの展開」						
	・エリア別のサイクルツーリズム（モデルルート等）の紹介	○ (○)	○		□	■	□
	・多様な利用者層を考慮したサイクリングルート、観光スポットの情報発信	○ (○)	○		□	■	□
・サイクリングルートの紹介およびアクセスや駐車場情報等の提供	○ (○)	○		□	■	□	
・外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□	
・農産物直売所や観光農園を案内するための標識等の整備	○ (○)	○		□	■	□	
まちづくり環境	施策1「やまなし自転車ネットワークの構築および市町村版自転車活用推進計画の策定」						
	・市町村間をまたぐ起伏に富んだ道路やイベント等で利用されたコース、サイクリングロード、拠点施設等を活用した広域サイクリングネットワークとなる「やまなし自転車ネットワーク」を構築	○			■	□	
	・利用者層に応じた整備の重点地域の設定検討	○ (○)	○		□	■	□
	・地域の実情に応じた市町村版自転車活用推進計画の策定	○	○		□	■	
	・市町村版自転車活用推進計画に対し、県が保有する情報の提供等の策定支援	○			■	□	
	施策2「自転車通行空間の整備」						
	・道路の路肩幅員、幅員の再配分、路面標示等の基準について、山梨県独自のローカルルールの作成	○			■	□	
	・自転車の通行及び景観に配慮した道路整備（路肩幅の確保、路肩のフラット化、電線地中化、路面標示、舗装補修等）	○ (○)	○		□	□	■
	・広域的な基幹農道（市町村維持管理農道）に対する県による一体的な整備	○			□	■	□
	・既存サイクリングロードの再整備（経年箇所補修等）	○ (○)	○		□	■	□
	施策3「自転車利用による地域環境の維持」						
	・エコ通勤・エコ通学トライアルウィークおよびエコ通勤優良事業所認証制度の周知 【健康・スポーツ施策に提出】	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・自動車通勤からの転換による環境負荷低減等の啓発活動（モビリティマネジメントの機会等を利用）	○ (○)	○ (○)	○	□	□	■
・シェアサイクル等の導入支援方策の検討（市町村間連携支援を含む） 【観光施策に提出】 ※シェアサイクル等には、レンタサイクルを含む	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□	
・地域と連携したMTB（マウンテンバイク）等の利用促進 【健康・スポーツ施策に提出】	○	○	○	□	■	□	

○：実施主体 (○)：とりまとめ、支援 □：着手、継続等 ■：重点実施

表 7.2 各施策の実施主体とスケジュール (2/2)

目標	施策と取組	実施主体			実施スケジュール		
		県	市町村	民間	短期	中期	長期
安全 防災	施策1「自転車の通行ルールについての啓発活動」						
	・交通安全意識向上を図る広報啓発	○ (○)	○		■	□	□
	・幼児及び保護者への自転車に関する通行ルールの周知の検討	○ (○)	○		■	□	□
	・外国人を対象とした自転車安全運転周知の検討	○ (○)	○		■	□	□
	施策2「自動車運転者に対する自転車へ配慮した運転の啓発活動」						
	・交通安全運動等の機会を利用した啓発活動	○ (○)	○		■	□	□
	施策3「自転車損害賠償責任保険等への加入促進」						
	・自転車損害賠償責任保険等への加入促進	○ (○)	○		■	□	□
	施策4「学校等における交通安全教室の実施強化」						
	・交通安全運動実施計画に基づいた安全教育の推進 (疑似体験や自転車施設の活用を含む)	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・小・中・高等学校へ自転車の安全運転を周知	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・発達段階に応じた教材の作成および交通安全教室の実施	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・高齢者を対象とした走行技術向上教育の実施	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・交通安全教室の講師へ向けた講習会実施	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	・独自の自転車運転免許制度の導入の検討	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
施策5「災害時等における自転車活用の推進」							
・災害時における自転車活用の検討 (MTB[マウンテンバイク]等の活用を含む)	○ (○)	○		■	□		
・自治体等の庁舎等への自転車配備	○ (○)	○		□	■		
健康 スポーツ	施策1「自転車を活用した健康増進の推進」						
	・健康づくり(身体活動量を増やすために自転車活用)に関する研修会の開催	○ (○)	○		■	□	□
	・自転車の素晴らしや健康効果等の啓発	○ (○)	○		□	■	□
	・自転車競技施設等における健康増進イベントの導入の検討	(○)		○	□	■	□
	施策2「サイクルスポーツ振興の促進」						
	・自転車競技施設等の活用の促進	(○)	(○)	○	■	□	□
	・地域と連携したMTB(マウンテンバイク)等の利用促進 【まちづくり・環境施策に掲出】	(○)	(○)	○	□	■	□
	・タンデム自転車の活用促進の検討	(○)	(○)	○	□	■	□
	施策3「通勤や業務における自転車の活用」						
・業務における自転車活用の推進	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□	
・エコ通勤・エコ通学トライアルウィークおよびエコ通勤優良事業所認証制度の周知 【まちづくり・環境施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□	

○：実施主体 (○)：とりまとめ、支援 □：着手、継続等 ■：重点実施

7-2 推進体制とフォローアップ・見直し

(1) 計画の推進体制

山梨県の関係部署、県内の市町村、民間（関連団体）などと緊密に連携し、施策の推進を図ります。なお、モデルルートを設定した地域においては、地域に協議会等を設置し、継続的な連携及び推進を図ります。

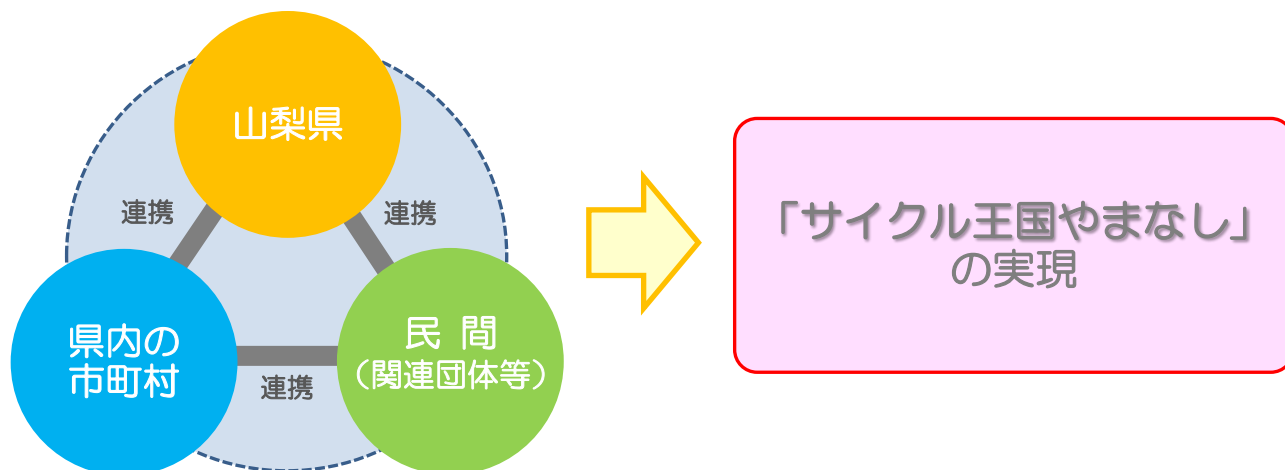


図 7-1 計画の推進体制

(2) 計画のフォローアップと見直し

必要に応じて有識者等の助言を受けつつ、各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表します。

本計画の「短期（2020年度まで）」等の取り組み状況や、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。なお、国の推進計画において改定等がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しや数値目標の設定を検討します。

進捗状況は、PDCA サイクルに基づき、管理を行います。

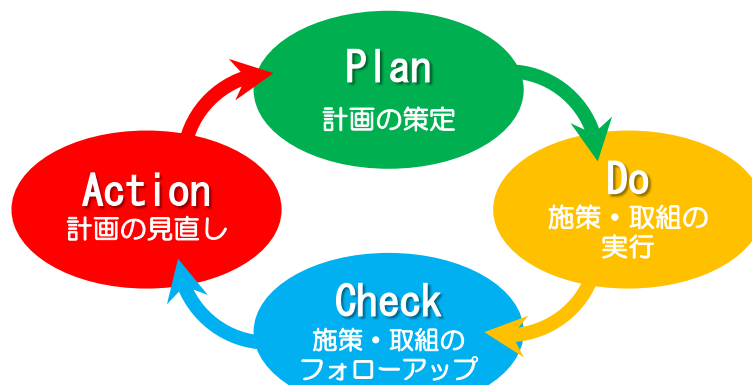


図 7-2 PDCA サイクル

参考資料

1. 計画策定までの経緯
2. 用語集

1. 計画策定までの経緯

1-1 計画策定までの経緯

山梨県自転車活用推進計画策定にあたり、「山梨県自転車活用推進計画策定委員会」を開催しました。

1-2 委員会概要

委員会の設置要綱及び委員は、下記のとおりです。

山梨県自転車活用推進計画策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 平成29年5月1日に施行された自転車活用推進法（平成28年法律第113号）を踏まえ、県内全域における自転車の活用を総合的・計画的に推進していくことを目的として、課題等を整理し、具体的な目標や施策、及び取組等に関し、山梨県版の自転車活用推進計画を策定するため、山梨県自転車活用推進計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会では、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 山梨県内における自転車活用の現状と課題の整理
- (2) 山梨県内における自転車活用の推進に向けた具体的な目標や施策、及び取組
- (3) 山梨県自転車活用推進計画の策定

山梨県自転車活用推進計画策定委員会設置要綱 抜粋

2.用語集

- インフラツーリズム（P24）
橋、ダム、港などのインフラ（公共施設）を地域固有の財産と位置付けて、観光を通じた地域振興に資するインフラ活用の取り組み。
- エプロン（P39）
L型側溝の水平面のこと。
- 広域サイクリングネットワーク（P20,P21,P26）
主にレクリエーション利用を対象に、複数の市町村に跨るような広域的で魅力的なルートをもとめた自転車ネットワーク。
- サイクリング VR（P23）
自転車とVR（バーチャルリアリティ）を組み合わせた映像再生システム。ペダルを漕ぐスピードに合わせて映像が変化し、実際に現地を走っているような体験が味わえる。
- サイクル・アンド・ライド（P16）
自転車で鉄道駅・バス停に来て電車・バスに乗り換えるシステム。
- サイクルトレイン・サイクルバス（P24）
サイクルトレインは、自転車を鉄道車両内に、輸行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス。サイクルバスは、路線バスなどを用いた同様のサービス。
- サイクルツーリズム（P19,P25,P35,P36,P37,P38）
自転車を活用した観光の総称。
- サイクルポート（P16）
自転車を駐車するためのスペース。
- シェアサイクル（P13,P16,P19,P24,P28）
自転車を共同利用する交通システム。
- シェア・ザ・ロード（P29）
歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本として道路を安全に共有すること。

- タンデム自転車（P18,P33）
複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り同時に駆動することができる自転車。
- バイクシェアシステム（P16）
乗りたいときに借りて、行きたい場所で返すことができる自転車のシェア（共有）システム。
- モデルルート（P24,P25, P35,P36,P37,P38,P46）
やまなし自転車ネットワーク路線の中で、サイクルツーリズムの推進に寄与し、国内外に情報発信を行うルート。
- モビリティマネジメント（P28）
1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
- やまなし自転車ネットワーク（P21,P24,P26,P34,P35,P36,P37,P40,P41,P42）
日常使いから観光、趣味などで、安全で快適に自転車通行ができる路線（今後、整備する路線を含む）を複数の市町村に跨るようネットワーク状に構築したもの。
- やまなし自転車ネットワーク計画（P26,P27,P34,P36）
やまなし自転車ネットワーク路線において、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、整備形態などを示したもの。
- 旅行速度（P6）
調査区間の延長を信号や渋滞等による停止時間を含めた調査区間の所要時間で除したもの。
- レガシー（P22,P23）
遺産。国際オリンピック委員会では、長期にわたる特にポジティブな影響としている。
- ローカルルール（P27,P40,P42）
ある特定の地方などでのみ適用されるルール。本計画では、山梨県内の道路整備等に係る独自のルールのこと。

巻末資料

1. やまなし自転車ネットワーク計画
2. 県モデルルート

1. やまなし自転車ネットワーク計画

1-1 やまなし自転車ネットワーク

「やまなし自転車ネットワーク計画」では、「やまなし自転車ネットワーク」としての路線と整備形態を示すこととします。

「やまなし自転車ネットワーク」を選定するための基礎資料となるネットワーク軸とモデルルートエリアは下記のとおりです。

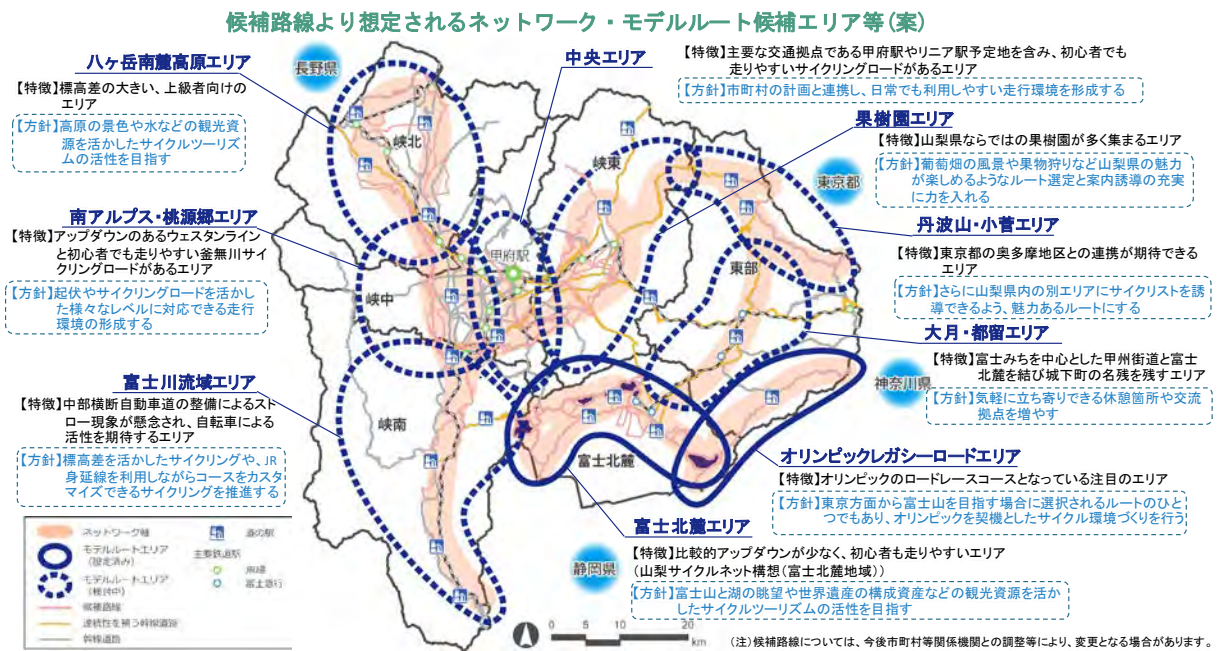


図 1-1 やまなし自転車ネットワーク（ネットワーク軸とモデルルートエリア（案））

この「やまなし自転車ネットワーク計画」は、具体的な路線及び路線毎の整備形態が決定し次第、順次更新を行っていきます。

1-2 やまなし自転車ネットワーク路線位置図

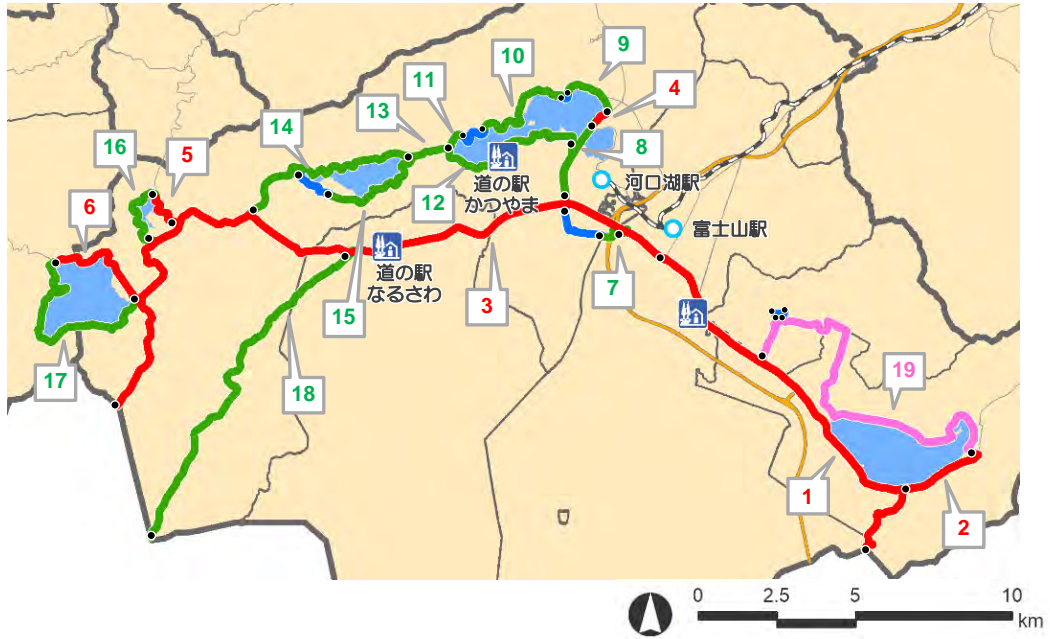
やまなし自転車ネットワークにおける路線を以下のように設定しました。



図 1-2 やまなし自転車ネットワーク (全体図)

※その他のエリア (ハヶ岳南麓高原、南アルプス・桃源郷、富士川流域、中央、果樹園、丹波山・小菅、大月・都留エリア) については、路線が確定し次第、掲載します。

①富士北麓エリア



②オリンピックレガシーロードエリア



凡例		
道路種別		
— 国道	1 ネットワーク路線番号	鉄道
— 県道	道の駅	JR線 主要駅
— 県道 (サイクリングロード)		富士急行線 主要駅
— 市町村道		高速自動車道
		高速自動車道 (事業区間)

図 1-3 やまなし自転車ネットワーク (富士北麓エリア・オリンピックレガシーロードエリア)

1-3 やまなし自転車ネットワーク路線一覧

令和元年〇月現在、やまなし自転車ネットワーク路線は、下記のとおりです。

表 1.1 やまなし自転車ネットワーク 路線一覧 (1/2)

2019 年〇月現在

No.	エリア名	路線名	市町村	起点	終点	延長 (km)	整備形態	モデルルート の該当
1	富士北麓 オリンピック レガシーロード	国道 138 号	山中湖村 富士吉田市	山中湖村平野	富士吉田市上 吉田	14.3	車道混在 ・自転車歩 行者道	●
2	富士北麓 オリンピック レガシーロード	国道 413 号	山中湖村	山中湖村平野	山中湖村平野	3.8	車道混在 ・自転車歩 行者道	●
3	富士北麓	国道 139 号	富士吉田市 富士河口湖町 鳴沢村	富士吉田市上 吉田	富士河口湖町 本栖	25.4	車道混在	●
4	富士北麓	国道 137 号	富士河口湖町	富士河口湖町 河口	富士河口湖町 河口	0.4	車道混在	●
5	富士北麓	国道 358 号	富士河口湖町	富士河口湖町 精進	富士河口湖町 精進	1.5	車道混在	●
6	富士北麓	国道 300 号	富士河口湖町 身延町	富士河口湖町 本栖	身延町中ノ倉	4.0	車道混在	●
7	富士北麓	県道 707 号 富士河口湖 富士線	富士吉田市	富士吉田市松 山	富士吉田市松 山	1.5	車道混在	●
8	富士北麓	県道 707 号 富士河口湖 富士線	富士河口湖町	富士河口湖町 船津	富士河口湖町 河口	4.4	車道混在	●
9	富士北麓	県道 21 号河 口湖精進線	富士河口湖町	富士河口湖町 河口	富士河口湖町 河口	2.0	車道混在	●
10	富士北麓	県道 21 号河 口湖精進線	富士河口湖町	富士河口湖町 大石	富士河口湖町 大石	3.8	車道混在	●
11	富士北麓	県道 21 号河 口湖精進線	富士河口湖町	富士河口湖町 長浜	富士河口湖町 長浜	0.6	車道混在	●
12	富士北麓	県道 710 号 青木ヶ原船 津線	富士河口湖町	富士河口湖町 船津	富士河口湖町 長浜	5.6	車道混在	●
13	富士北麓	県道 21 号河 口湖精進線・ 710 号青木 ヶ原船津線 (重複区間)	富士河口湖町	富士河口湖町 長浜	富士河口湖町 西湖	1.3	車道混在	●
14	富士北麓	県道 21 号河 口湖精進線	富士河口湖町	富士河口湖町 西湖	富士河口湖町 精進	7.0	車道混在	●
15	富士北麓	県道 710 号 青木ヶ原船 津線	富士河口湖町	富士河口湖町 西湖	富士河口湖町 西湖	3.9	車道混在	●
16	富士北麓	県道 706 号 精進湖畔線	富士河口湖町	富士河口湖町 精進	富士河口湖町 精進	3.0	車道混在	●
17	富士北麓	県道 709 号 本栖湖畔線	身延町 富士河口湖町	身延町中ノ倉	富士河口湖町 本栖	8.0	車道混在	●
18	富士北麓	県道 71 号富 士宮鳴沢線	鳴沢村 富士河口湖町	鳴沢村鳴沢	富士河口湖町 富士ヶ嶺	12.6	車道混在	●

表 1.2 やまなし自転車ネットワーク 路線一覧 (2/2)

No.	エリア名	路線名	市町村	起点	終点	延長 (km)	整備形態	モデルルート の該当
19	富士北麓	県道富士吉田山中湖自転車道線	山中湖村 忍野村	山中湖村平野	山中湖村山中	14.4	自転車歩行者専用道	●
20	オリンピックレガシーロード	国道 413 号	道志村 山中湖村	道志村月夜野	山中湖村平野	28.5	車道混在	●
21	オリンピックレガシーロード	県道 729 号 山北山中湖線	山中湖村	山中湖村平野	山中湖村山中	6.1	車道混在	●
22	オリンピックレガシーロード	県道 729 号 山北山中湖線	山中湖村	山中湖村平野	山中湖村平野	1.0	車道混在	●
23	オリンピックレガシーロード	県道 730 号 山中湖小山線	山中湖村	山中湖村平野	山中湖村平野	3.6	車道混在	●

(注) 上記の路線や整備形態などについては、今後の調査測量設計や関係機関との調整等により変更する場合があります。

2. 県モデルルート

①ぐるり富士山1周（ルート）

世界遺産にも認定されている富士山とその周辺の美しく雄大な自然や富士山特有の山岳信仰文化などを自転車で楽しんでもらえるよう、モデルルートとして、サイクリストの受入環境を整え、サイクルツーリズムの活性を目指します。

— 整備状況 —

- 自転車歩行者専用道路（H29.3月）
国道138号：山中湖村山中字寺屋敷77~山中湖村山中字藪木212（0.9km）
- 矢羽根型路面標示（H29.3月）
国道138号：山中湖村山中1212-2~山中湖村山中50（3.0km）

- メインルート
- サブルート

総距離：
メインルート約146km
サブルート約120km

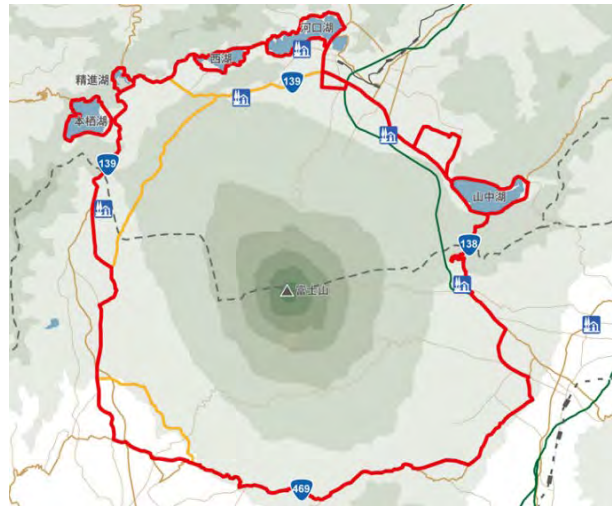


図 2.1 ぐるり富士山1周ルート

■ 自転車走行環境の向上

- 自転車走行空間の整備
- 矢羽根等の路面表示を用いた自転車走行位置の明示
- 注意喚起法定外標識の設置



路面表示
(イメージ)

■ 案内誘導の充実

- 自転車用の案内誘導法定外標識の設置
- 富士五湖サイクリングガイドの更新や新たなサイクリング・パンフレットの発行



案内表示
(イメージ)

■ 自転車観光の受入環境の充実

- 簡易駐輪施設の設置（ラック等）
- 乗り捨て可能なレンタサイクルシステムの構築
- 道の駅と連携したサイクリングステーション機能の充実
- 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備



本栖湖から望む富士山

■ 多様なPRの展開

- 富士五湖サイクリングガイドの更新や新たなサイクリングマップ・パンフレットの発行
- ホームページによる広報
- PR ツールの多言語対応

②東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースコース (山梨県区間)

道志村と山中湖村を經由し、山中湖と雄大な富士山を望む東京オリンピック自転車競技ロードレースコースをモデルルートとして整備することで、レガシーとして活用し、首都圏から富士山エリアへのサイクリストの誘致につなげます。
(隣接自治体とも連携を図りながらの展開を検討します。)



- 整備状況 (予定) —
- 舗装打換 A=34,890 m²
 - 横断側溝補修 L=154m
 - 防護柵改修 L=1,300 m² 等



■ 施策・取組 (案)

- ロードレースコース沿線の景観整備
- ロードレースコース沿線の自転車利用環境整備
- オリンピック開催記念整備
(標識・モニュメント等設置)
- レガシーとして官民が連携して活用戦略を検討・実行する組織等の設置
- ロードレースコースを活用したサイクリングイベントのあり方の検討
- ロードレースコースや周辺観光地への海外メディアの取材誘致
- ロードレースコースのPR、情報発信



PR動画 (山梨県)



山梨県開催ポスター (山梨県)



デイ・カウンターの設置 (山梨県)

