

第3回 山梨県自転車活用推進計画策定委員会

平成31年3月18日(月)

やまなし自転車ネットワーク(案)とモデルルート(案)



山梨県全体を広域的にネットワークするサイクリングルートを整備し、「サイクル王国やまなし」として誰もが山梨県を快適にサイクリングができるよう、「やまなし自転車ネットワーク(仮称)」を策定

ネットワーク形成の背景と目的

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いる。

しかしながら、県内の策定市町村は無く、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る。

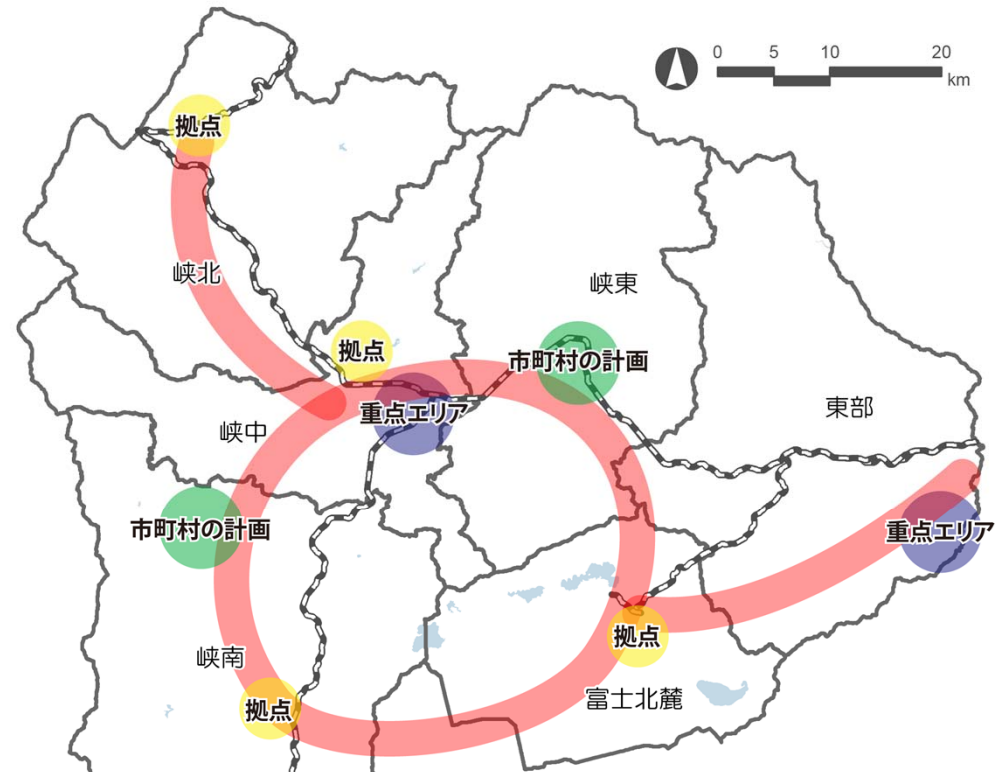
また、通常は市町村単位で作成することから、日常利用が想定され、広域的なサイクリングルートは網羅され難い。

そこで山梨県では、広域的な自転車ネットワークを策定し、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す。

ネットワークの考え方

- ① 市町村で策定する「自転車ネットワーク計画」では網羅しにくい広域的なルートを対象とする。
- ② 市町村で策定する「自転車ネットワーク計画」と連携できるようなネットワークとする。
- 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とする。
- ④ 将来的なネットワーク構築のために、優先的に整備を行うモデルルートを設定し、段階的にネットワークを拡大する。

広域的なネットワークのイメージ



	広域サイクリングルート	広域的なサイクリングルートとして観光や趣味での利用が多いルート
	拠点	駅や大型駐車場等の拠点となる施設 拠点施設および周辺の整備
	重点エリア	自転車事故が多い、自転車利用が多い等の理由で、重点的に整備すべきエリア
	市町村の計画	通勤や通学等の日常利用に対する安全性が求められる地域 各市町村の策定する計画がカバー



ネットワーク路線の候補となる路線より、ネットワーク路線を選定する。この際、すでにサイクリストの利用が多いと考えられる、サイクリングコースやイベントコースも整備すべき路線として候補に加える。

やまなし自転車ネットワーク路線選定の考え方(案)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおけるネットワーク路線の選定	やまなし自転車ネットワーク(仮称)策定におけるネットワーク路線の候補	具体的な視点
以下の①～⑦のような路線を適宜組み合わせて選定する		
① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	① 駅・駐車場等の交通拠点となる施設を含む路線・エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の利用者数、特急の停車駅 ・大規模駐車場(道の駅等)
② 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	② 観光での自転車利用を促進する路線・エリア ③ 既にサイクリストの利用の多い、サイクリングコースやイベントコースなど	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源、観光協会・観光連盟へのヒアリング ・利用者アンケート ・サイクリングコース・イベントコース現況
③ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	④ オリンピック、サイクルツーリズム推進、中部横断自動車延伸、リニア開業等で影響があると考えられる路線・エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・オリンピック開催(道志村・山中湖村のコース) ・サイクルツーリズム推進(富士山一周) ・中部横断自動車道延伸(韮崎市、市川三郷町、富士川町) ・リニア開業(新駅予定地周辺)
④ 既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線	⑤ サイクリングロード	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングロード整備状況
⑤ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	※ 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	<ul style="list-style-type: none"> ※ 現状を考慮し、必要に応じて、面と線の関係から広域的なネットワークが構築できるよう検討する
⑥ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	自転車関連事故の多いエリア (市町村版で考慮すべき事項とする)	<ul style="list-style-type: none"> ・事故分析(甲府市街地が該当)
⑦ 自転車通学路の対象路線	(市町村版で考慮すべき事項とする)	

路線(エリア)選定

アクセシビリティ・連続性・勾配・景観等を配慮

趣味・観光利用(上級・中級・初級)の区分
優先度による区分
整備内容による区分



峡南地域では鉄道の主要駅は少ないが、道の駅が5箇所ある。拠点となる道の駅での自動車から自転車へ乗り換えや、峡中・富士北麓からの自転車移動などを想定したネットワークを形成する。

① 駅・駐車場等の交通拠点となる施設を含む路線・エリア

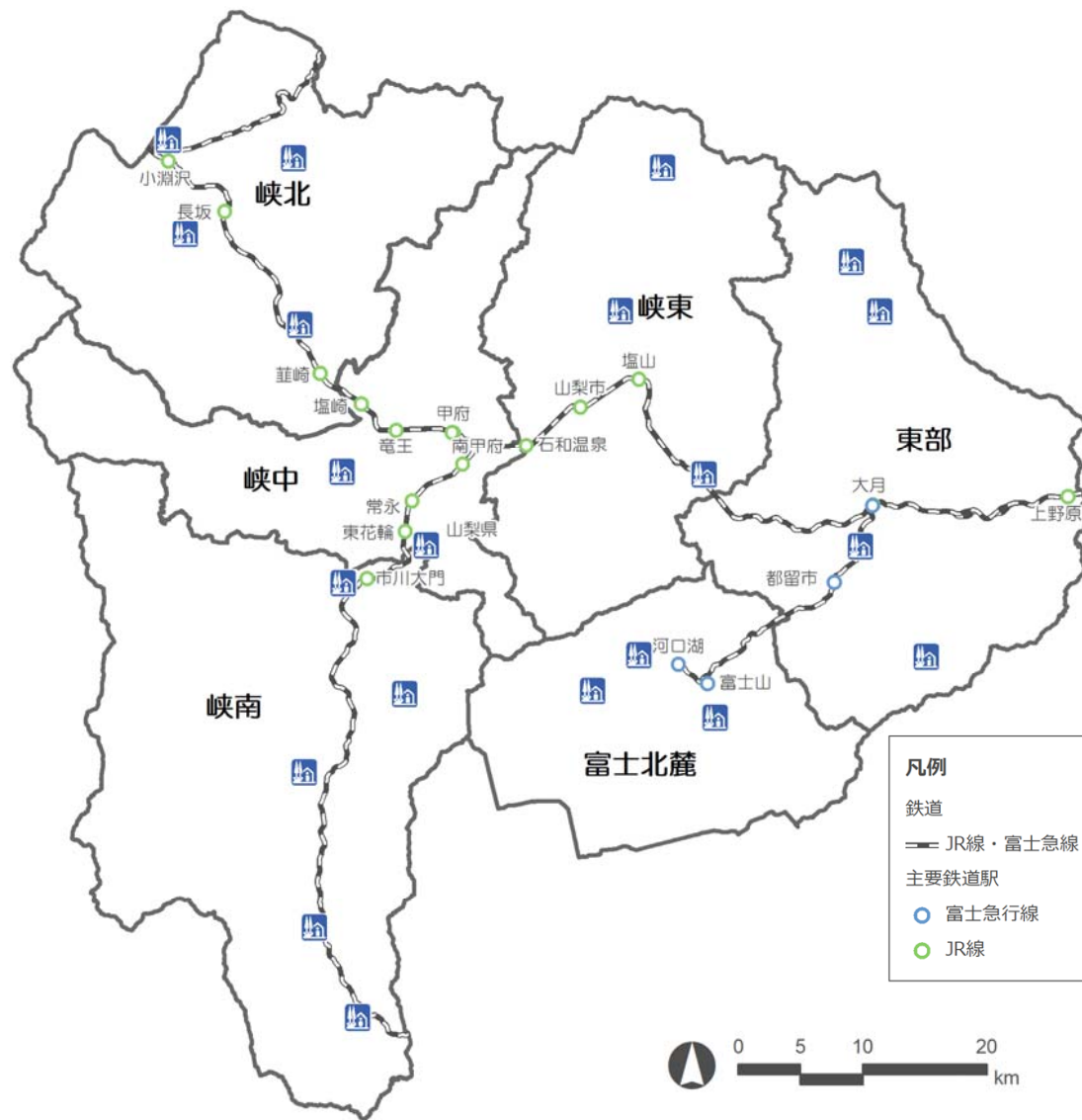
▼地域別 主要駅

地域	主要駅
峡北	韭崎駅・長坂駅・小淵沢駅
峡中	甲府駅・南甲府駅・東花輪駅・常永駅・竜王駅・塩崎駅
峡南	市川大門駅
峡東	石和温泉駅・山梨市駅・塩山駅
東部	大月駅・上野原駅・都留市駅
富士北麓	富士山駅・河口湖駅

※主要駅は山梨県バス交通ネットワーク再生計画において「交通拠点」と位置付けられた駅とした

▼地域別 道の駅

地域	道の駅
峡北	道の駅こぶちざわ・道の駅はくしゅう・道の駅南きよさと・道の駅にらさき
峡中	道の駅しらね・道の駅とよとみ
峡南	道の駅富士川・道の駅しもべ・道の駅みのぶ 富士川観光センター・道の駅なんぶ・道の駅とみざわ
峡東	道の駅みとみ・道の駅花かげの郷まきおか・道の駅甲斐大和
東部	道の駅たばやま・道の駅こすげ・道の駅つる・道の駅どうし
富士北麓	道の駅富士吉田・道の駅かつやま・道の駅なるさわ





県内の観光資源は各地に点在しており、公共交通ではカバーできない箇所も多い。観光資源へのアクセス性も考慮した広域サイクリングルートを設定し、サイクルツーリズムの振興に寄与する。

② 観光での自転車利用を促進する路線・エリア

▼サイクリストの主な立ち寄り場所

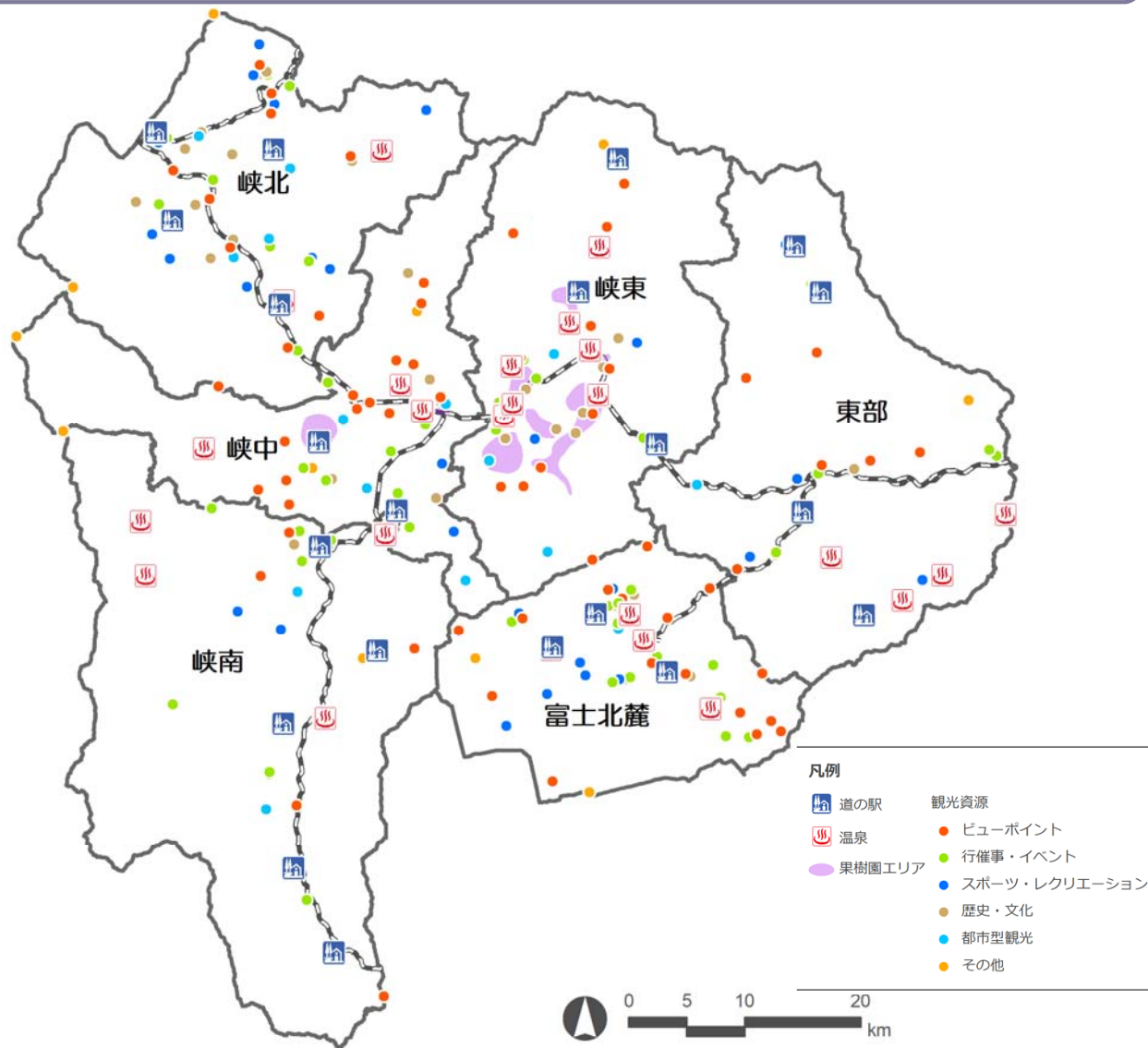
地域	主要な観光地・温泉地
峡北	清里高原・サントリー白州蒸留所・清泉寮・尾白川渓谷
峡中	武田神社・昇仙峡・甲府城・甲府市内
峡南	身延山・クラフトパーク
峡東	ほったらかし温泉・石和温泉郷・ワイナリー・果樹園
東部	リニア見学センター・道志温泉
富士北麓	河口湖・山中湖・富士山・忍野八海・富士急ハイランド

データ：山梨県内の自転車利用実態調査より

▼観光協会等のおすすめ立ち寄り場所

地域	おすすめ観光地やおすすめポイント
峡北	幸福の小径・大村美術館・武田八幡宮・わに塚の桜・新府城・甘利山
峡南	久遠寺周辺や富士川町平林地区の激坂・坂が多く信号の少ない道路環境
峡東	桃の花・果物狩り・広域農道(フルーツライン)・桔梗屋
東部	田原の滝公園・十日市場・夏狩湧水群・名勝猿橋・岩殿山・矢立の杉・秋山温泉～県道36号～雛鶴峠(トレーニングコースとして)
富士北麓	道の駅かつやま・大石公園

データ：観光協会等アンケート調査より
回答の得られた地域のみ掲載





山梨県で紹介しているサイクリングコースおよびヒルクライムコースは自転車利用が多い(多くなる可能性がある)と考えられる路線である。また、市町村を跨ぐコースも多いため、広域的なネットワークを形成する上での候補路線とする。

③-1 その他、自転車利用者の多い路線・エリア等

【既存のサイクリングコース】

山梨県ではスポーツツーリズムを推進しており、サイクリングおよびヒルクライムのコースを紹介している。

▼サイクリングコースと通過する地域

サイクリングコース	地域					
	峡北	峡中	峡南	峡東	東部	富士北麓
ウェスタンラインコース	○	○	○	○		
フルーツラインコース				○		
富士川流域眺望コース		○	○	○		
富士五湖満喫コース						○
構成資産を巡るコース						○
昇仙峡ヒルクライム		○				
瑞牆山ヒルクライム	○					
大弛峠ヒルクライム				○		
乙女高原ヒルクライム				○		
大菩薩峠ヒルクライム				○		
太良峠ヒルクライム		○				
ホッチ峠ヒルクライム	○					
Mt富士ヒルクライム						○
甘利山ヒルクライム	○					
御坂峠ヒルクライム				○		○



コース出典：公益社団法人やまなし観光推進機構HP
「富士の国やまなしを全力で走る+」



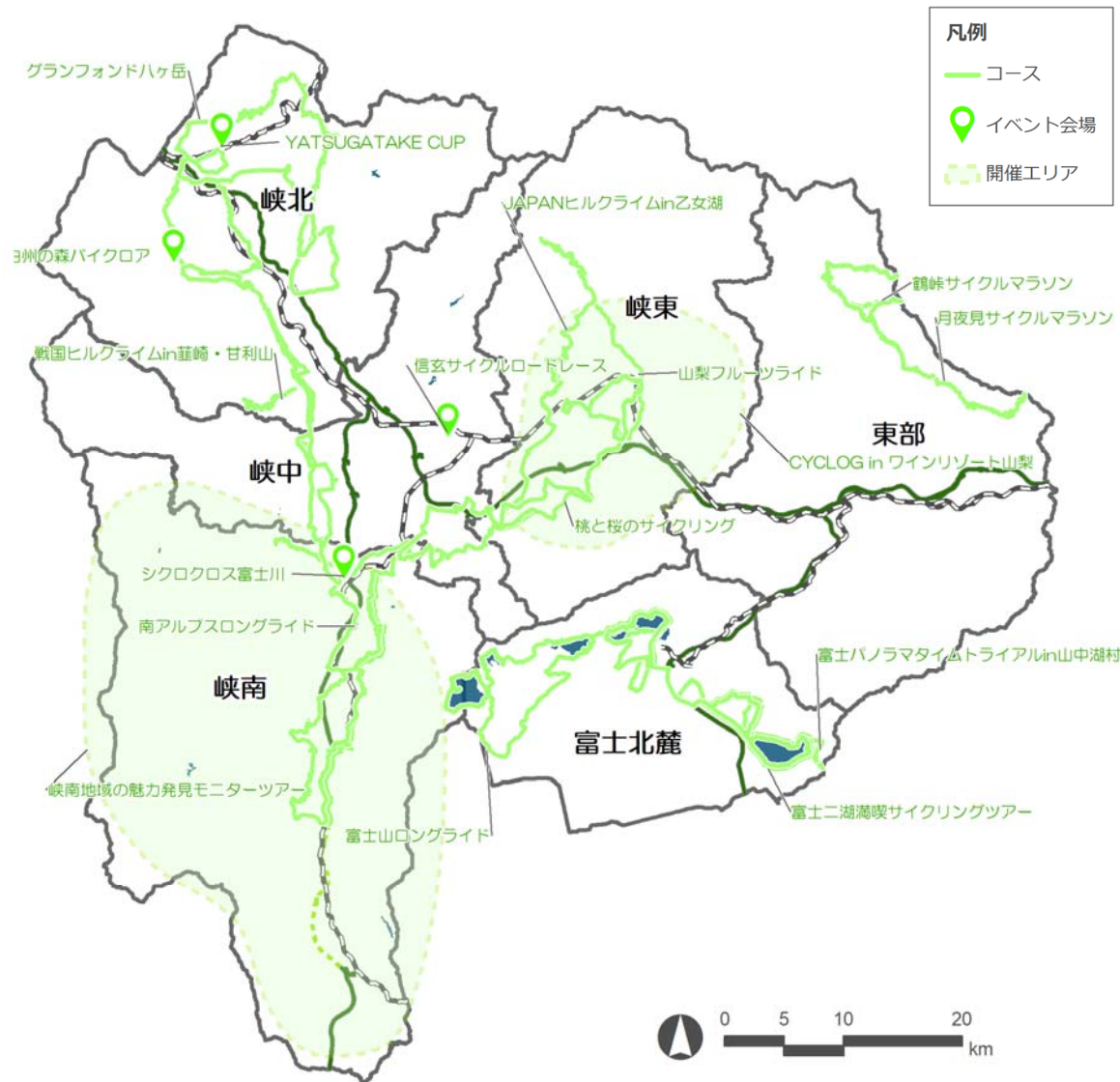
イベントで利用されているコースは高低差等に配慮されており、趣味での自転車利用が多い(多くなる可能性がある)と考えられる路線である。また、観光資源と合わせたイベントも開催されており、広域的なネットワークを形成する上での候補路線とする。

③-2 その他、自転車利用者の多い路線・エリア等 【イベントで利用されるコース】

山梨県では景観や高低差を活かしたサイクルイベントが複数開催されている。

▼イベントと通過する地域

イベント	地域					
	峡北	峡中	峡南	峡東	東部	富士北麓
YATSUGATAKE CUP	○					
グランfondハケ岳	○					
白州の森バイクロア	○					
ツール・ド・ニッポン2018 戦国ヒルクライム in 韮崎・甘利山	○					
南アルプスロングライド	○	○				○
シクロクロス富士川			○			
峡南地域の魅力発見 モニターツアー			○			
信玄公サイクルロードレース		○				
JAPANヒルクライム in 乙女湖				○		
山梨フルーツライド2018				○		
CYCLOG in ワインリゾート山梨				○		
桃と桜のサイクリング ～リニアライドやまなし中央～		○	○	○		
鶴峠サイクルマラソン					○	
月夜見サイクルマラソン					○	
富士パノラマタイムトライアル in 山中湖村						○
富士二湖満喫サイクリングツアー						○
Mt. 富士ヒルクライム						○
ツール・ド・ニッポン2018 富士山ロングライド			○			○





オリンピックのロードレース、サイクリングツーリズムモデルルート、リニア中央新幹線開業、中部横断自動車道の延伸は今後、県内の自転車利用者増加に寄与するものと考えられるため、路線選定の候補とし、将来的なサイクリスト等の増加に対応し得る路線とする。

④ オリンピック、サイクルツーリズム推進、中部横断自動車延伸、リニア開業等で影響があると考えられる路線・エリア

▼自転車利用が今後増加する可能性のある地域

自転車利用に影響のある計画	影響のある地域
オリンピック(2020年)ロードレースコース	東部・富士北麓
ぐるり富士山風景街(サイクルツーリズムモデルルート)	富士北麓
リニア中央新幹線開業(2027年)	峡中(新駅予定地)
中部横断自動車道延伸	峡南

リニア環境未来都市整備方針

(H29山梨県リニア交通局)

- ・リニア中央新幹線を活用した国内外からの交流人口を拡大させ、広域観光地づくりを進める
- ・富士北麓地域における自転車による広域的周遊のための利用環境整備を進める

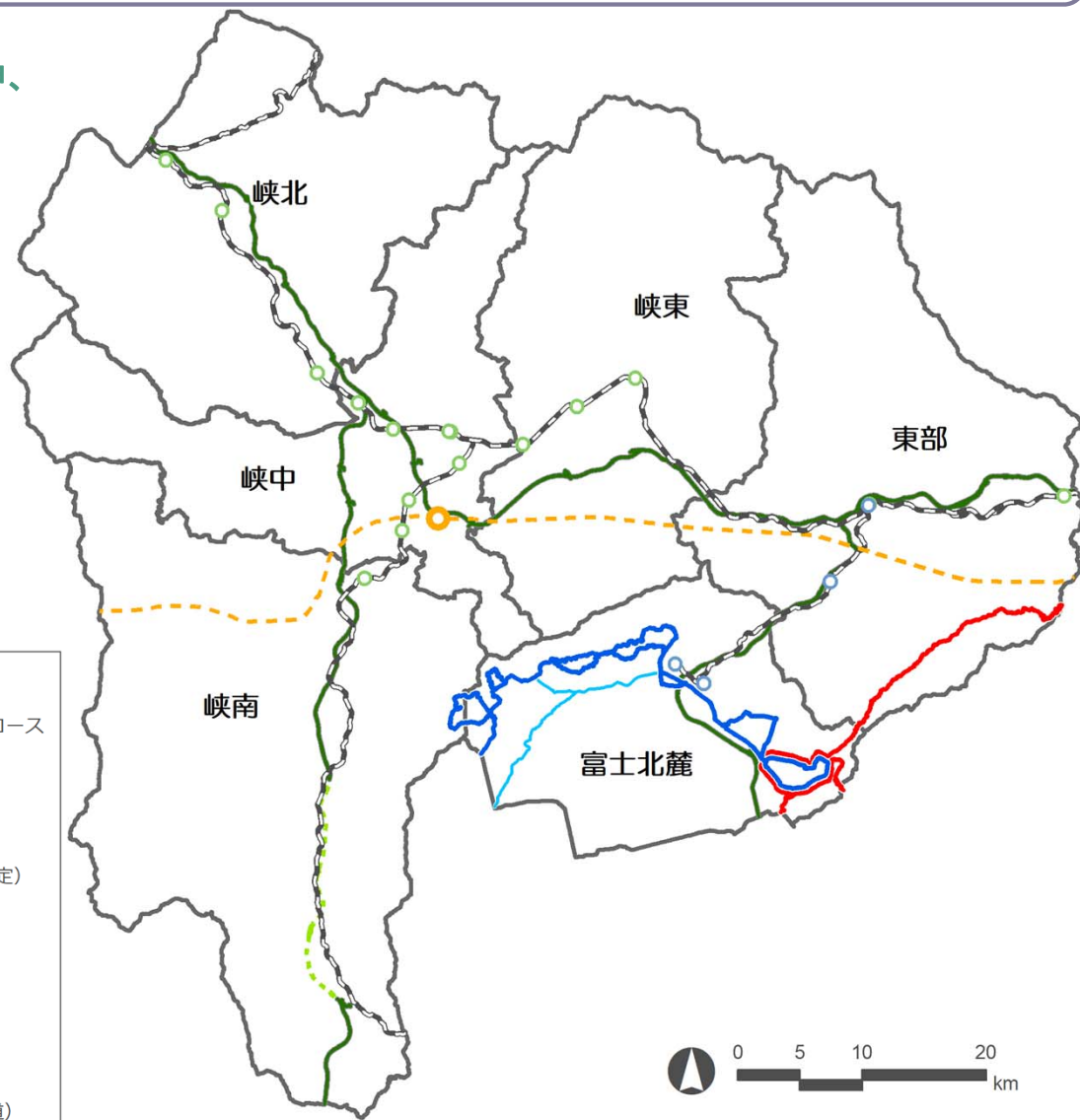
中部横断道沿線地域活性化ビジョン

(H28山梨県総合政策部)

- ・山や自転車を活用したスポーツイベントの開催(韮崎市・市川三郷町・富士川町)

凡例

- オリンピックロードレースコース
- ぐるり富士山風景街道ルート
- メインルート
- サブルート
- リニア新駅(2027年開業予定)
- 鉄道
- - - リニア(2027年開業予定)
- ≡ JR線・富士急線
- 高速道路
- 開通済み
- - - 事業区間(中部横断自動車道)



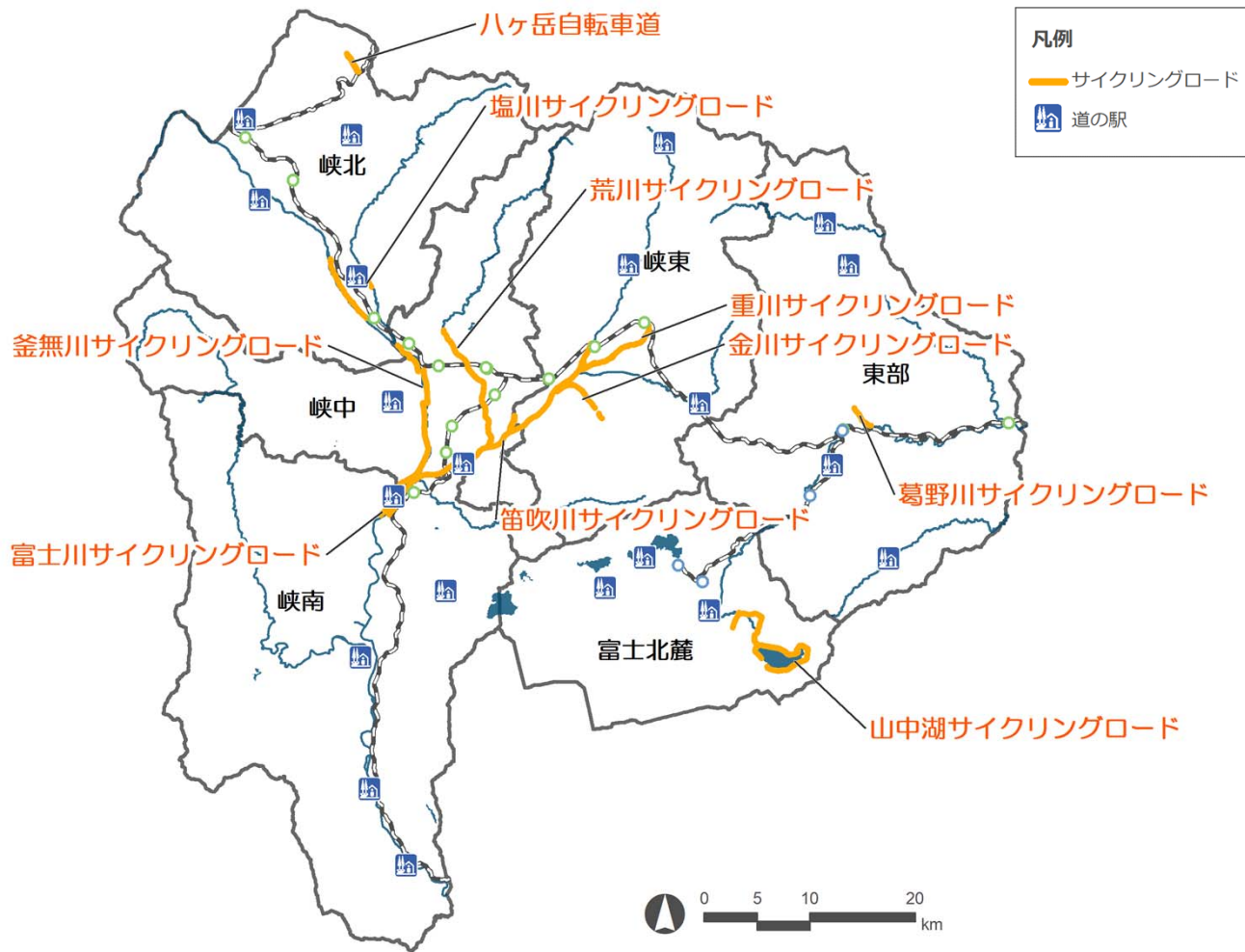


サイクリングロードは自動車と交錯の危険がなく自転車が走りやすい道である。また河川敷など勾配の少ない路線に設置されていることが多く、初心者でも安心して自転車走行ができる。これらをネットワークに取り入れ、誰もが自転車に親しめる環境を作る。

⑤ サイクリングロード

▼サイクリングロードと通過する地域

サイクリングロード	地域					
	峡北	峡中	峡南	峡東	東部	富士北麓
八ヶ岳自転車道	○					
塩川サイクリングロード	○					
釜無川サイクリングロード	○	○				
富士川サイクリングロード			○			
荒川サイクリングロード		○				
笛吹川サイクリングロード		○	○	○		
重川サイクリングロード				○		
金川サイクリングロード				○		
葛野川サイクリングロード					○	
山中湖サイクリングロード						○



凡例

- サイクリングロード
- 道の駅



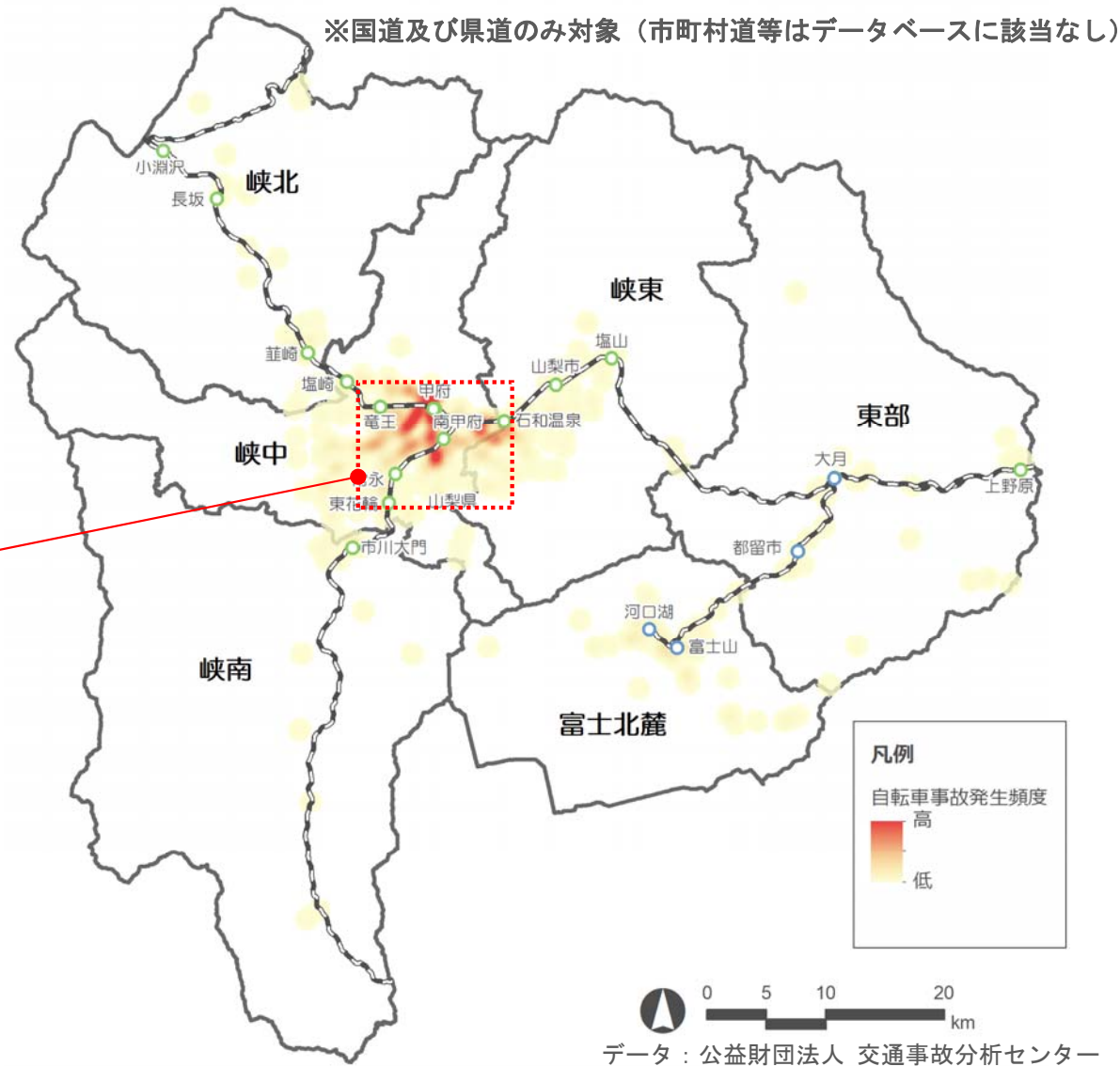
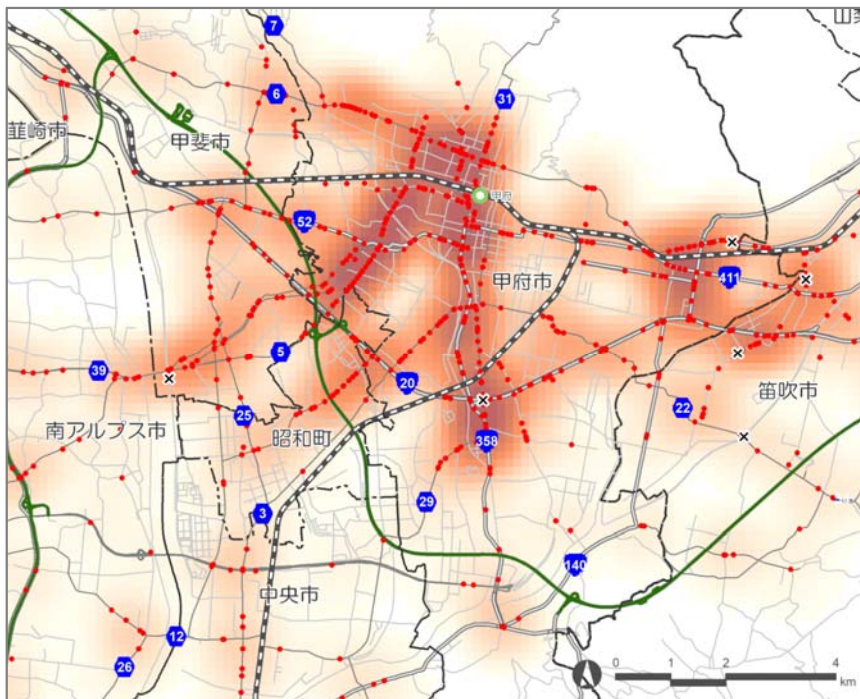
【参考】 自転車事故は交通量の多い市街地での発生頻度が高くなっており、重点的な対策が必要なエリアと位置付けられる。市町村の策定する自転車ネットワーク計画に基づいたより細やかな安全対策が求められる。

【参考】 自転車関連事故の多いエリア

自動車および自転車利用の多い市街地での発生頻度が高い



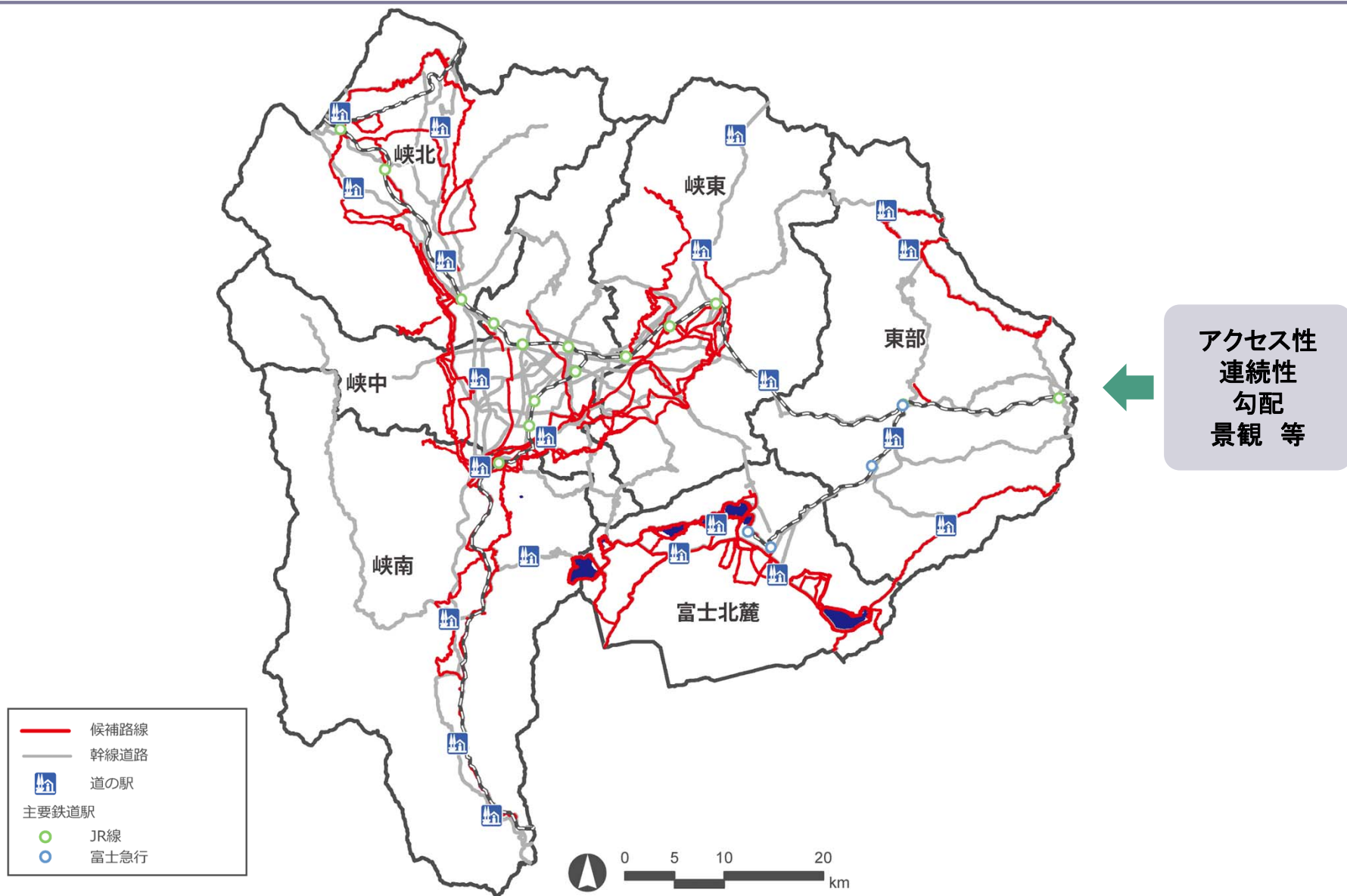
市町村の策定する自転車ネットワーク計画に基づく細やかな安全対策が必要



データ：公益財団法人 交通事故分析センター
交通事故統計 (H24~H27)



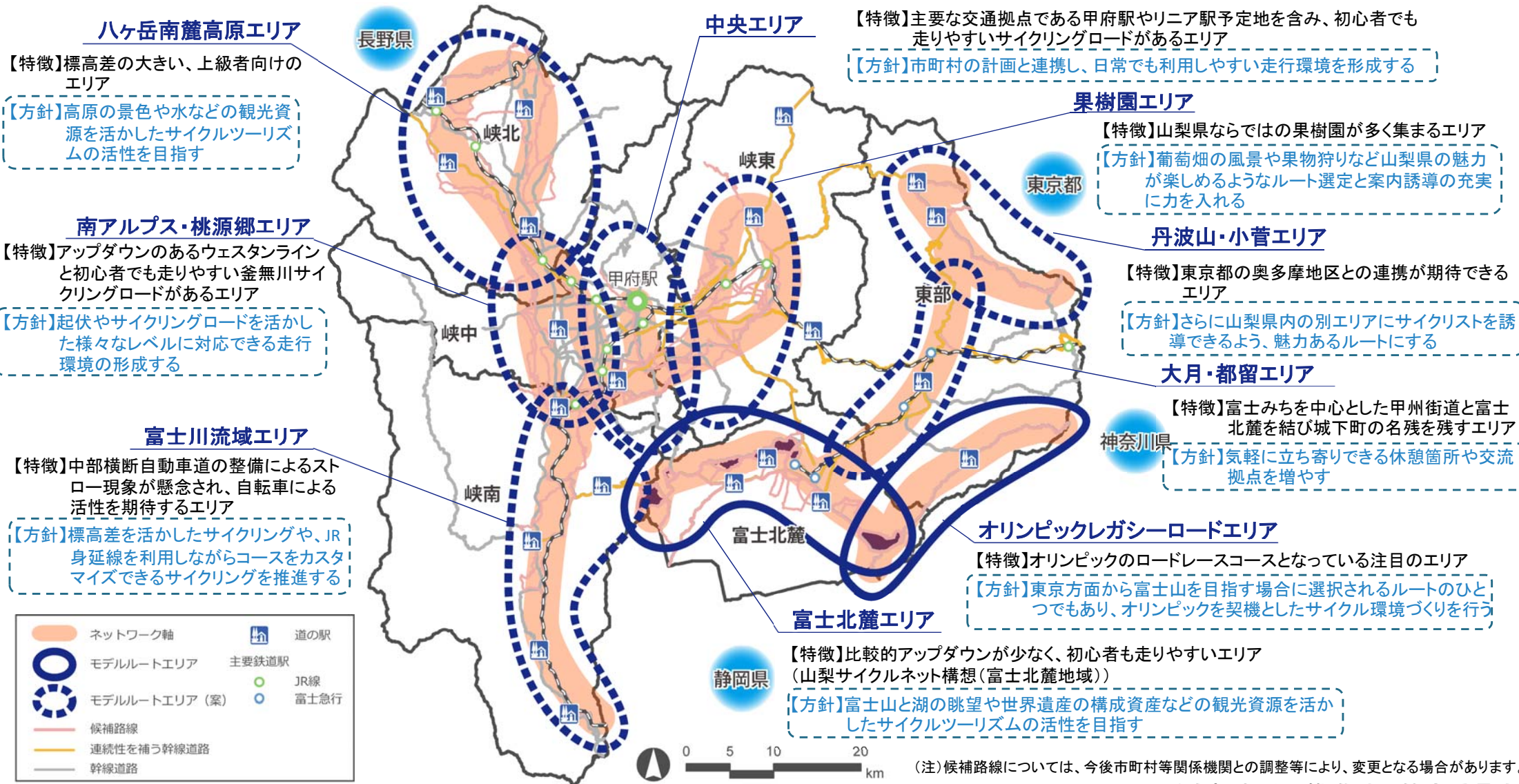
①～⑤を重ね合わせ、アクセス性・連続性・勾配・景観等を配慮しながら路線選定を行う。
 なお、ヒルクライムコースについては、コースを走行することが目的であり、ネットワークを形成しないため対象外とする。





①～⑤を重ね合わせて、想定されるネットワーク軸、およびモデルルートの候補エリアを示す。これらを「やまなし自転車ネットワーク(仮称)」として設定し、ニーズ等に応じた優先順位をつけて、段階的な整備を行う。今後は、市町村版の自転車ネットワーク計画を考慮しながら、連続性を確保するために必要な路線を追加し、県全域のネットワークを構築させる。

候補路線より想定されるネットワーク・モデルルート候補エリア等(案)





優先的に整備を進める路線として、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、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する。モデルルートに対する国の考え方を以下に示す。

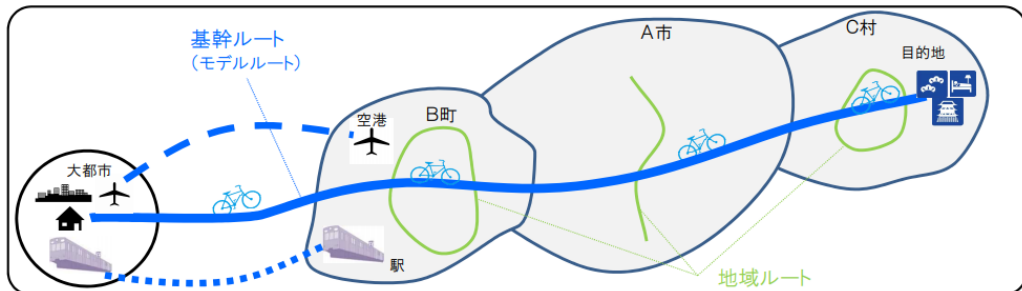
国が示すモデルルートによるサイクルツーリズムの取組みの考え方

■モデルルート設定の考え方

- 複数の市町村に跨る等、広域的なルートであるか
- サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地があるか
- サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

モデルルートは施行への協力が得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定する。

	基幹ルート(モデルルート)	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるルート	(基幹ルート周辺の)地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる(案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しめる



■モデルルートにおける取組例

走行環境整備

案内看板や矢羽型路面標示を設置

拠点受入環境整備

イベントや情報提供、サイクルラック等の設置

魅力づくり

活動団体へのヒアリング、経済波及効果・サイクリング客数等の基礎的なデータ収集

情報発信

<コミュニケーションサイトのイメージ>

スポット情報の提供、評価・意見を投稿できるコミュニケーションサイトの解説

官民連携で取り組むインバウンドにも対応

出典：国土交通省 第1回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会 資料
「自転車活用推進法・自転車活用推進計画について」
国土交通省 都道府県・政令市担当者説明会資料
「自転車の活用推進について」



山梨県ではサイクリングニーズの高いエリアや今後ニーズが高まると考えられる路線について、すでにサイクリング環境整備に力を入れている。まずはこれらの路線を優先的に整備を進める県モデルルートとして設定し、段階的にネットワークを拡大していく。

山梨県のモデルルートとして設定する路線

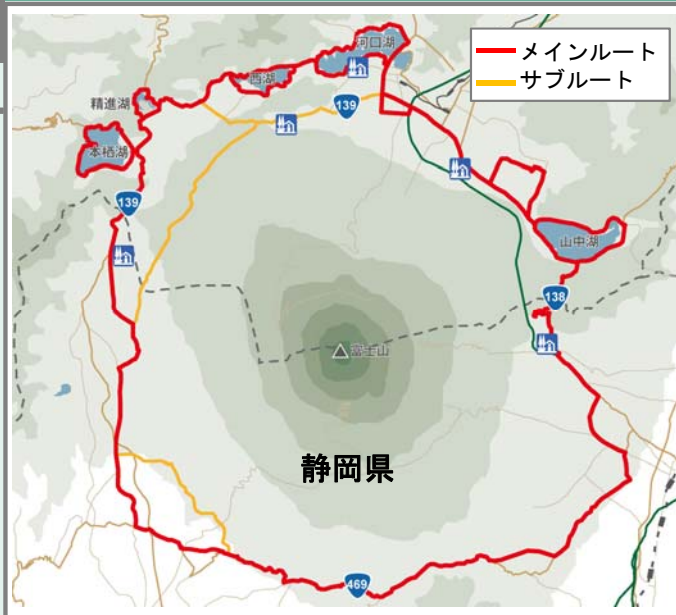
富士山1周（ぐるり富士山風景街道サイクリング推奨ルート）

施策・取組(案)

- ◆ 路面標示や案内標示・標識の整備



▲(左) 路面標示 (イメージ)
 (右) 案内標示 (イメージ)



- ◆ 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
- ◆ 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備
- ◆ 外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新



▲本栖湖から望む富士山
 など ※検討中のため案として提示

東京2020オリンピック自転車競技ロードレースコース(山梨県内)



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
 - ・ 通称名設定
 - ・ 標識・モニュメント等設置
- ◆ ロードレースコースのPR、情報発信 など



▲道志道

※隣接自治体と調整を図りながらの展開を検討