



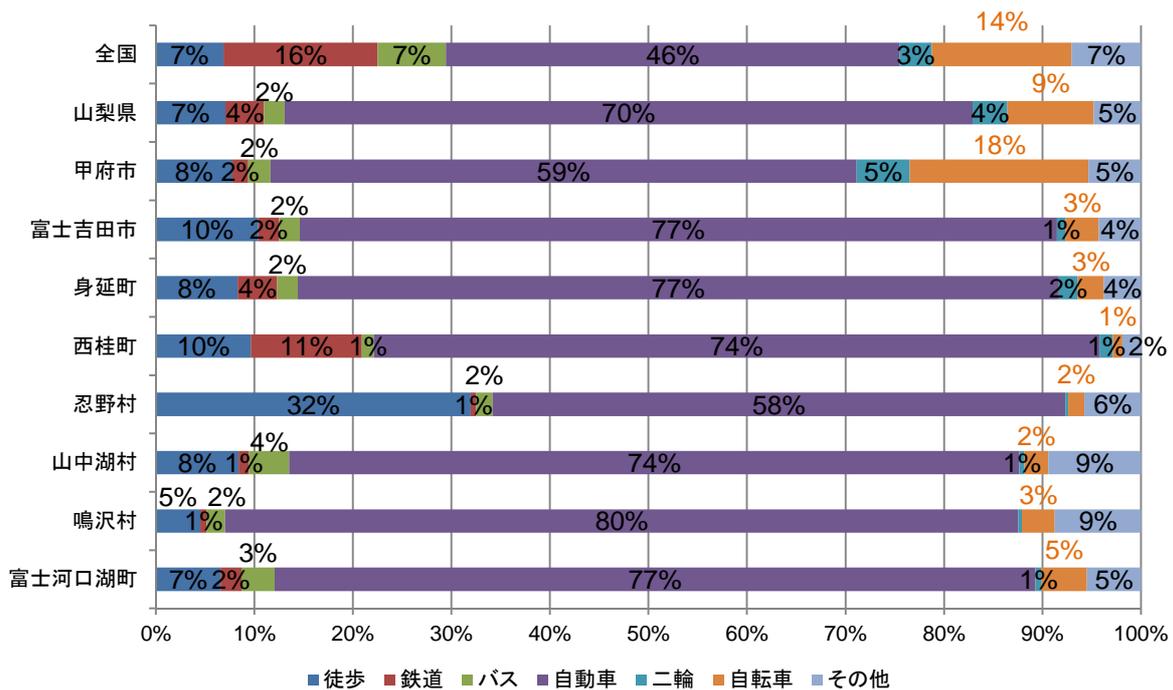
## 第2章 富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題

### 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。



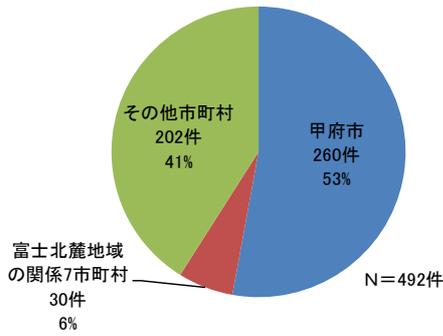
【出典：総務省 H22 国勢調査】

図- 2.1 自転車の交通分担率



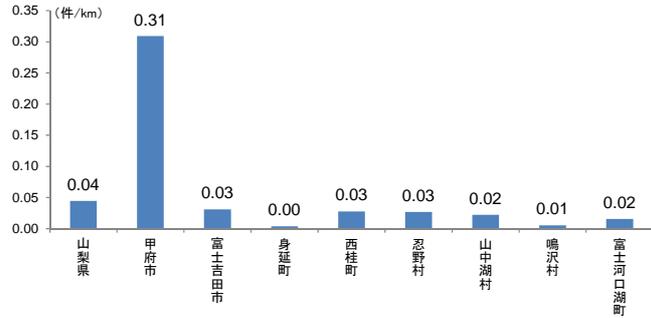
### 2.1.2 富士北麓地域の自転車事故発生状況

- 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】

図- 2.2 山梨県の自転車事故件数

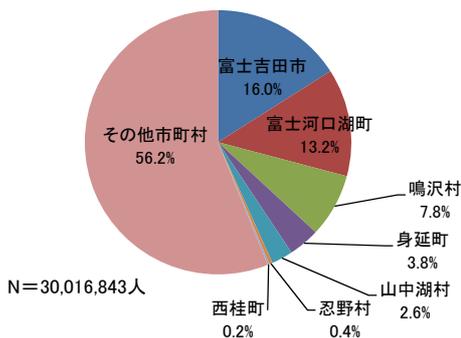


【出典：山梨県警事故データ H27、山梨県ホームページ】

図- 2.3 山梨県の道路延長あたりの自転車事故件数

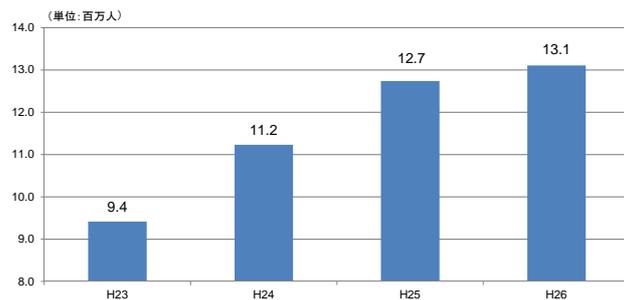
### 2.1.3 富士北麓地域の観光状況

- 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

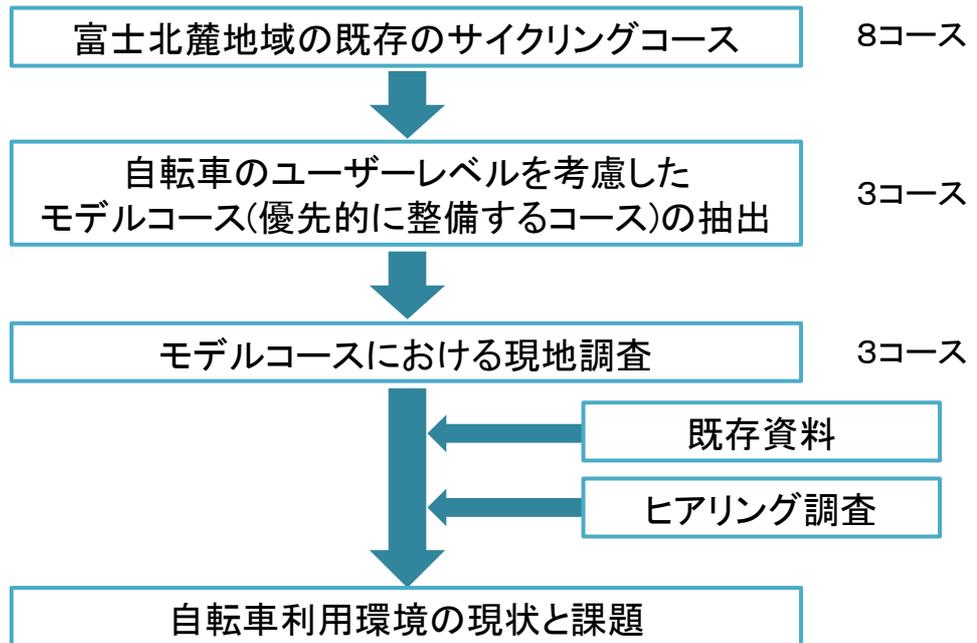
富士五湖サイクリングガイドに記載された8コースから優先的に整備を行うモデルコースを抽出した上、現地調査やヒアリング調査の実施により、富士北麓地域における自転車利用環境の現状及び課題を整理した。

- 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。

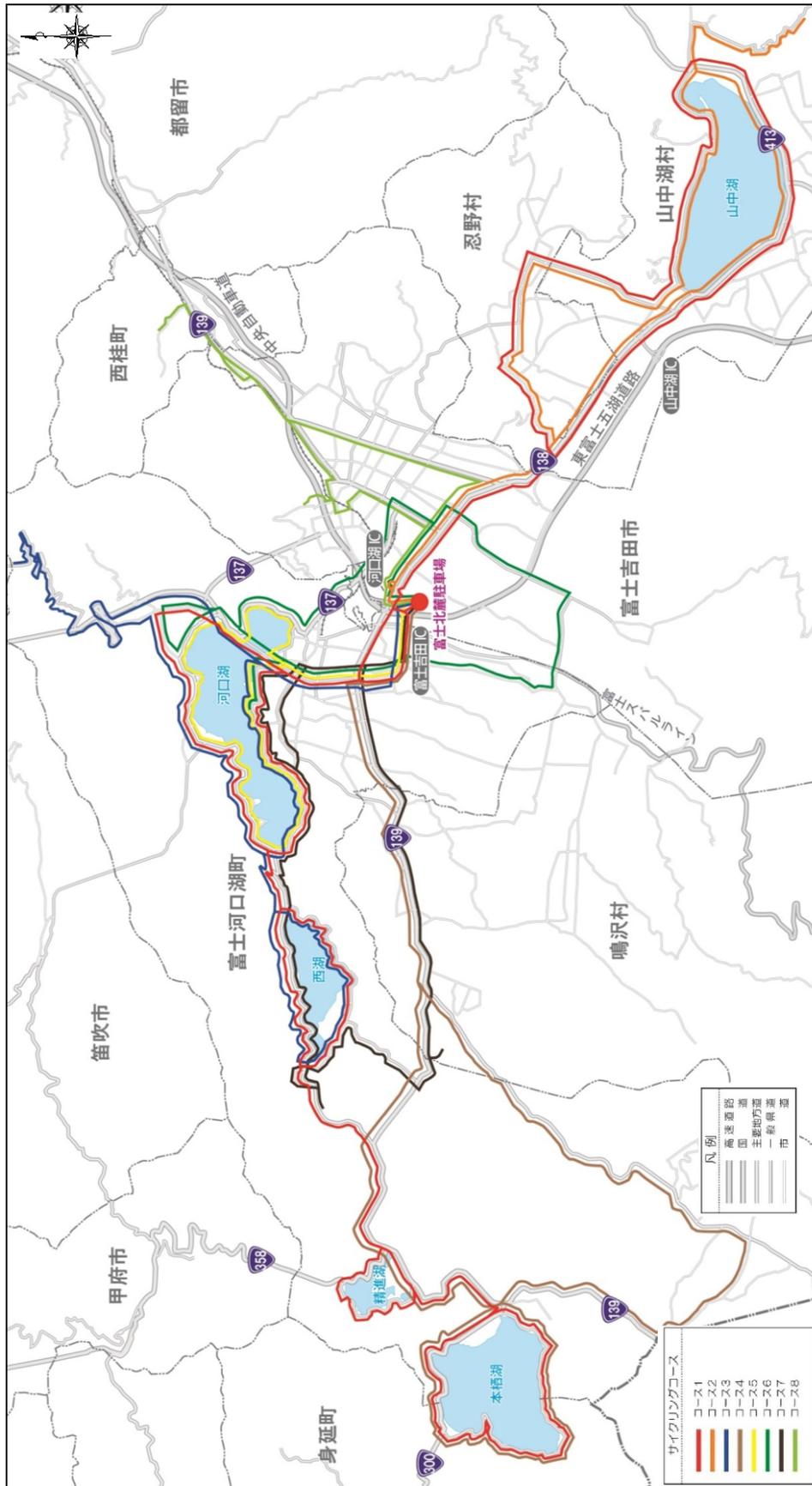


図- 2.7 富士北麓地域の既存の8コース



### 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

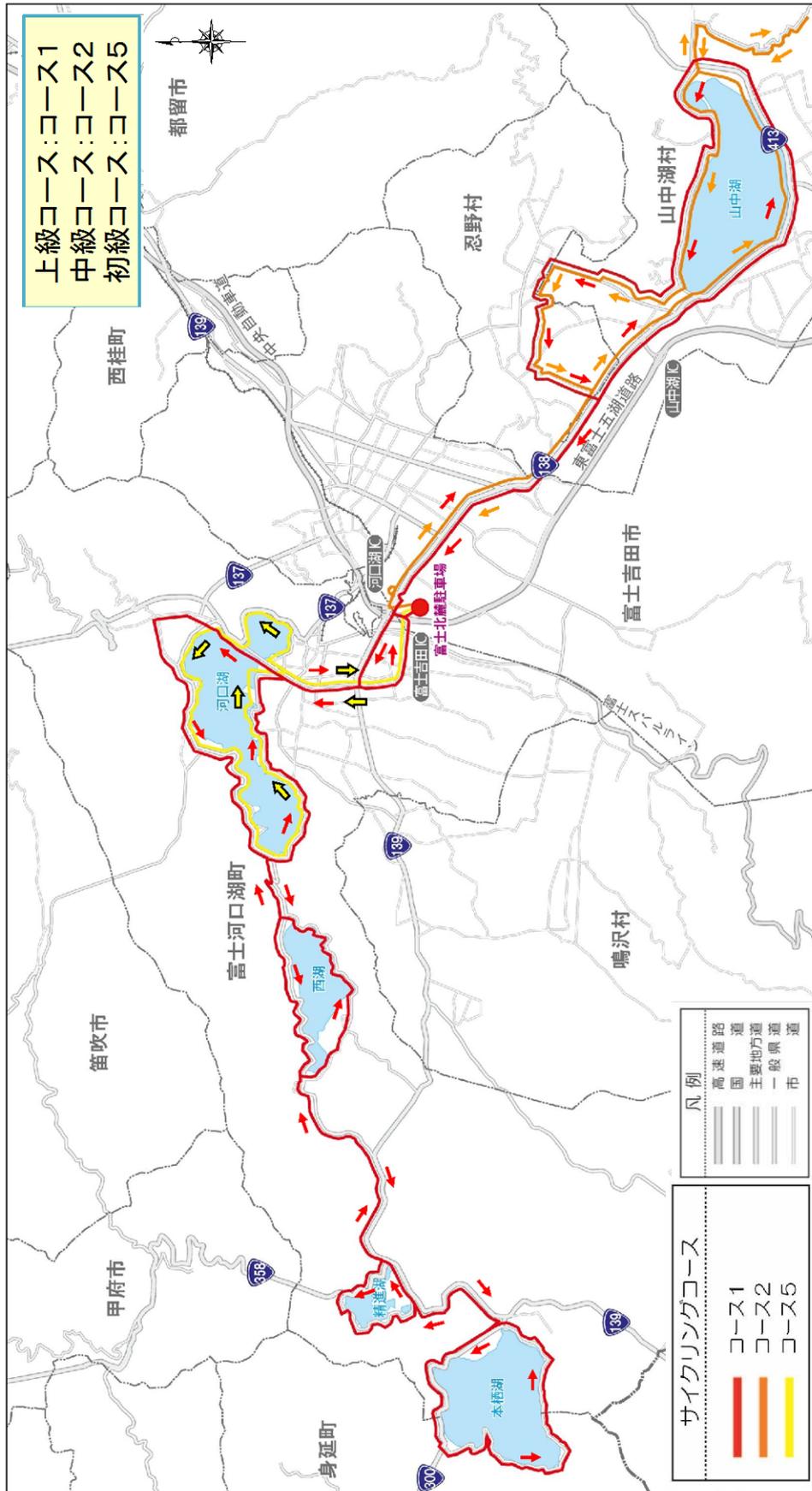


図- 2.8 モデルコースの抽出結果



## 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>