

3. ハード的対策の具体案

3. ハード的対策の具体案

(1) ハード的対策の候補案

○第1回「山梨サイクルネット(富士北麓地域)」検討委員会にて、提示した各種対策メニューのうち、ハード的対策は下記に示す。

▼ハード的対策

目指すべき目標(案)	対応方針	対策メニュー
自転車走行環境の向上 (誰でも安全・快適にサイクリングできる環境の実現)	安全な自転車走行空間の創出	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車走行空間の整備
		ブルーラインや矢羽等を用いて、自転車走行位置の明示
		保護路肩除草等による走行空間の確保
	走行時の快適性の確保	道路パトロールなどにおける応急舗装補修等
		舗装損傷など老朽化箇所の補修(計画的な舗装補修)
	交差点等での横断時の安全性の向上	注意喚起法定外標識の設置
自転車通行ルール周知の展開	—	
案内誘導の充実 (分かりやすい周遊案内環境の実現)	迷わず周遊可能な環境の創出	自転車用の案内誘導法定外標識の設置
自転車観光の受入環境の充実 (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)	自転車観光周遊のためのバックアップ施設の充実	簡易駐輪施設の設置(ラック等)
		ベンチの設置
		観光スポット(特に世界遺産富士山の構成資産)に駐輪施設の設置
多様なPRの展開 (サイクリングコースとして広く周知されることの実現)	民間との連携を強化し、多様なPRの展開	サイクリングコース案内板の設置



そのうち、統一基準を設ける必要があるハード的対策を抽出

3. ハード的対策の具体案

(2) 統一基準を設ける必要のあるハード対策

○前頁に示したハード的対策メニューのうち、統一基準を設ける必要があると考えられるハード的対策を下記に示す。

▼統一基準を設ける必要のあるハード的対策

目指すべき目標	対応方針	対策メニュー
自転車走行環境の向上 (誰でも安全・快適にサイクリン グできる環境の実現)	安全な自転車走行空間の 創出	「安全で快適な自転車利用環境創 出ガイドライン」に基づいた自転車 走行空間の整備
		自転車専用通行帯の指定や矢羽 根等を用いた自転車走行位置の 明示
	交差点等での横断時の安 全性の向上	注意喚起法定外標識の設置
案内誘導の充実 (わかりやすい周遊案内環境の 実現)	迷わず周遊可能な環境の 創出	自転車用の案内誘導法定外標 識の設置

(3)個別の対策(案)

「安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドライン」に基づいた自転車走行 空間の整備

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

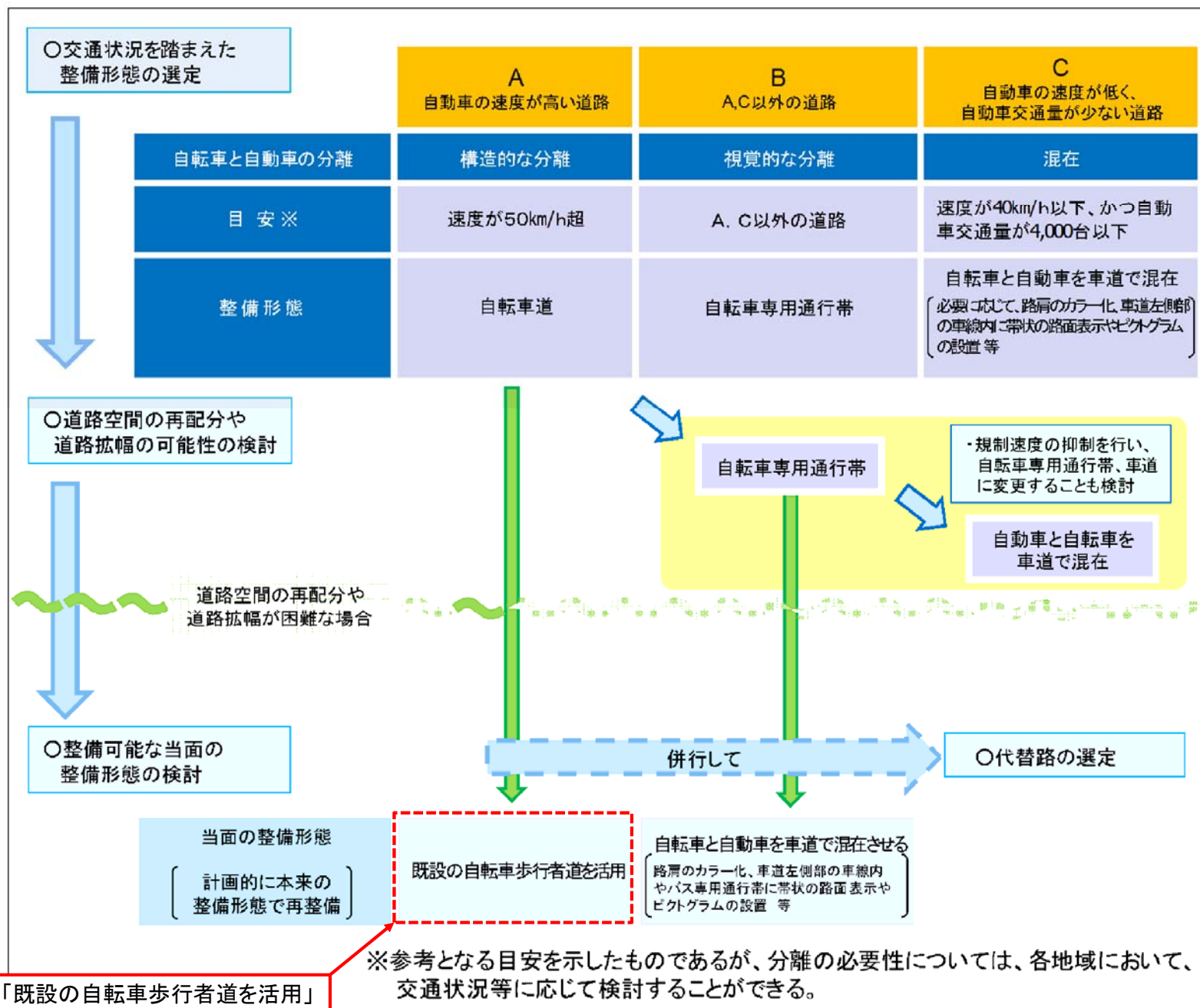
1) 自転車施策のこれまでの経緯

○平成24年11月に国交省、警察庁から「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」とする)を発出し、現在、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(以下、委員会)が開催されており、ガイドラインの改正について議論を行っている。

年	各機関の動向		概要
	国交省	警察庁	
H20年	【1月】 自転車通行環境整備モデル地区を指定		国土交通省と警察庁は、全国98地区(甲府市2地区を含む)を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定し整備した。
H21年	—	【3月】 改正道路交通法施行	普通自転車の歩道通行可能要件が明確化された ①「歩道通行可」の標識がある場合 ②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障害者の場合 ③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき
H23年	—	【10月】 通達	自転車は「車両」であるという基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策が通達された。
H24年	【11月】 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン		「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、望ましい自転車通行空間の整備の在り方等について提示した。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整備等を推進するためのガイドラインである
H25年	—	【12月】 改正道路交通法施行	自転車等の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る
H26年	【12月】 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(継続中)		平成24年にガイドラインを発出したが、自転車関連の事故の減少幅が少ないため、自転車通行空間を早期に確保する方策など、安全な自転車通行空間確保における技術的な課題について専門的知見から検討することを目的に、有識者で構成される検討委員会を設置し、ガイドラインの改正等を議論
H27年	—	【6月】 改正道路交通法施行	危険な違反を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講が義務づけられる

2) ガイドラインの改正について

▼ 自転車通行空間の整備形態の選定の考え方(現行ガイドライン)(H24.11)



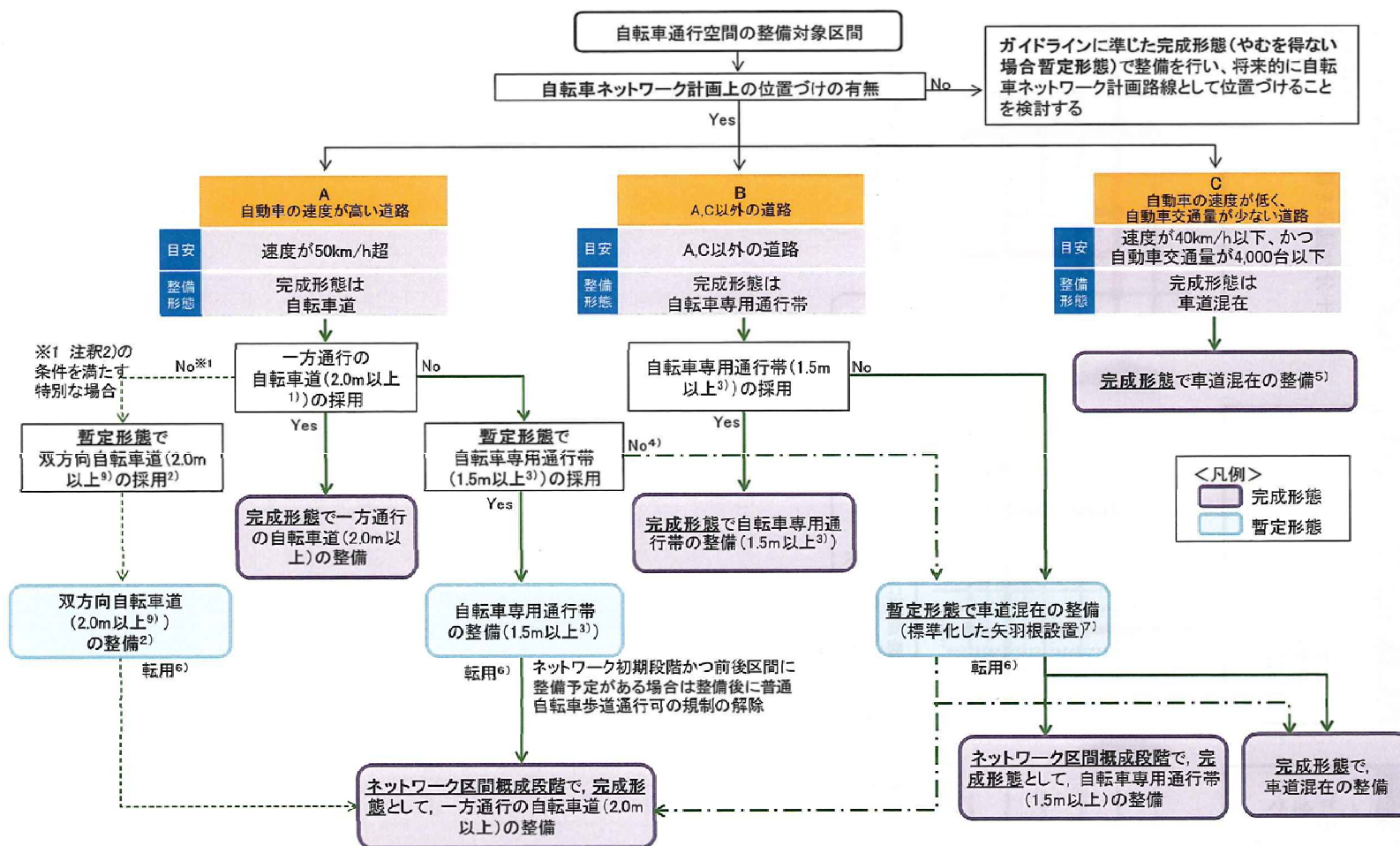
改正案では、「既設の自転車歩行者道を活用」という流れができなくなる

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

2) ガイドラインの改正について

○委員会では、ガイドラインの改正に向けて、議論を行っている。自転車走行空間の整備形態については、これまで当面の整備形態として「既存の自転車歩行者道を活用」できる流れが無くなり、「車道通行を基本」とする流れとなる見込みである。

▼自転車通行空間の整備形態の選定の考え方(改正案)



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。

2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。

3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。

4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。

5) 完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。

6) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。

7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。

8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限定すること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。

9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

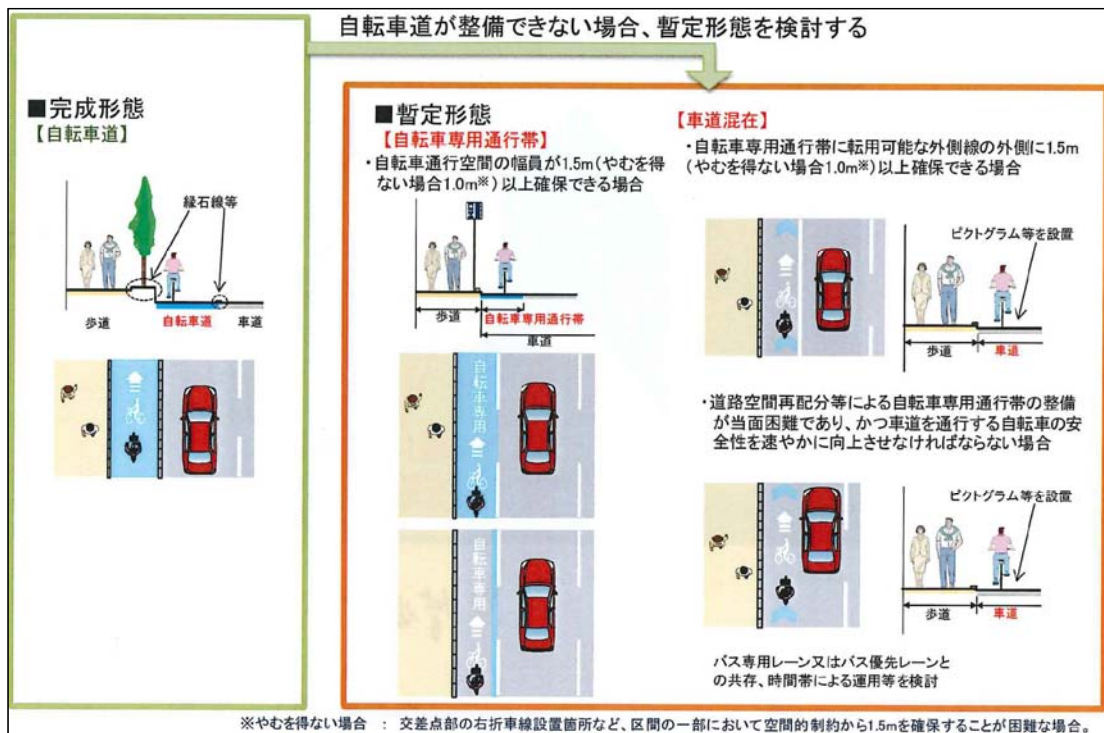
3) 富士北麓地域の整備方針

○上記の自転車施策の経緯及びガイドラインの改正等を踏まえ、富士北麓地域における「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車走行空間の整備方針を下記に示す。

▼富士北麓地域での整備方針

- 自転車交通量など交通状況を考慮する中で、ガイドラインの選定フローによる整備形態を目指す。
- 完成形態の整備が困難な場合、当面、暫定形態の整備を目指す。
※改築等行う際には、自転車走行空間の確保に留意する。

▼自転車道が整備できない場合の暫定形態検討



▼自転車専用通行帯が整備できない場合の暫定形態検討



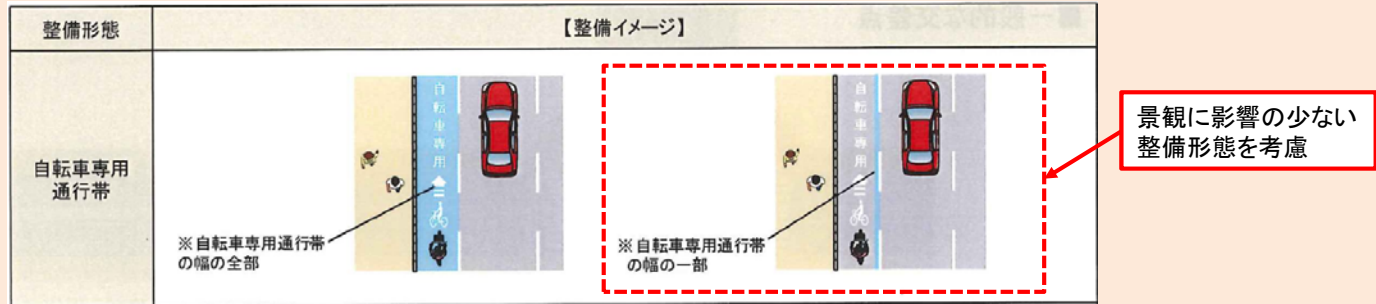
自転車専用通行帯の指定や 矢羽根等を用いた自転車走行位置の明示

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

1) 富士北麓地域での整備方針

○自転車専用通行帯の指定や矢羽根等を用いた自転車走行位置の明示の整備方針を下記に示す。

- 自転車専用通行帯を設置する空間が確保できる区間では、景観に影響の少ない自転車専用通行帯の一部を着色する整備形態を考慮し、自転車専用通行帯の指定を判断する。(県警本部)



出典: 第6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 配布資料

- 自転車通行量の増加により、十分な自転車走行空間と安全性が確保できない区間では、自動車に注意喚起することを目的として、「矢羽根と自転車ピクトグラム」により自転車の走行位置を明示する。なお、整備を推進する区間は、下記の様などころと考えている。

- ①トンネルの入口付近
- ②自動車の走行速度が高く(50km/h以上)かつ、進行方向左側に歩道の整備がない区間
- ③国道138号や139号などの幹線道路では、自動車の走行速度が高い(50km/h以上)ことに加え自動車交通量も多いことから、ルート全線に渡り、安全な自転車走行空間の整備が望まれる。当該道路の整備方針や実施内容等については、当該道路管理者及び県警本部が区間を定め検討する。

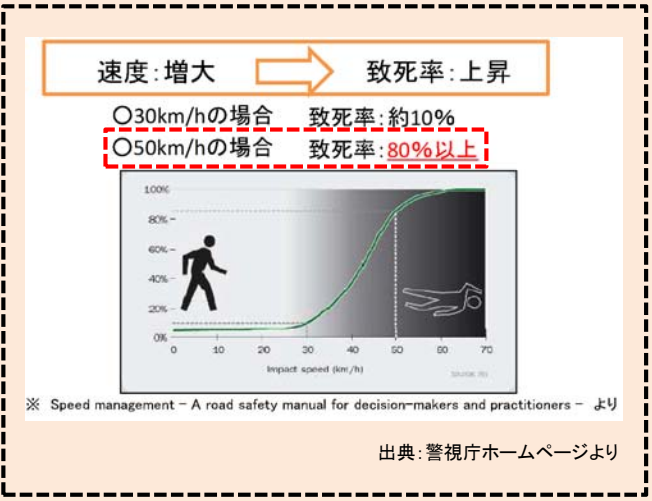
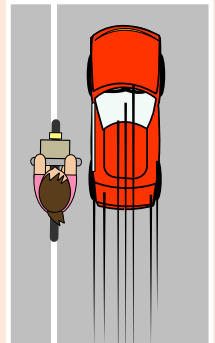
■自転車の安全性が十分確保できない区間のイメージ

①トンネルの入口付近



トンネル内は、路肩が狭い箇所が多く、暗いため、注意喚起が必要

②自動車の速度が速く(50km/h以上)、かつ、歩道の整備がない区間



- 「矢羽根」及び「自転車のピクトグラム」の仕様は、委員会で提示している仕様(案)(次頁を参照)に準ずる。なお、矢羽根は夜間視認性を高めるため、縁に白線を設置。

※H22道路交通センサスの指定最高速度

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

参考

2)「矢羽根」及び「自転車のピクトグラム」の仕様(案)

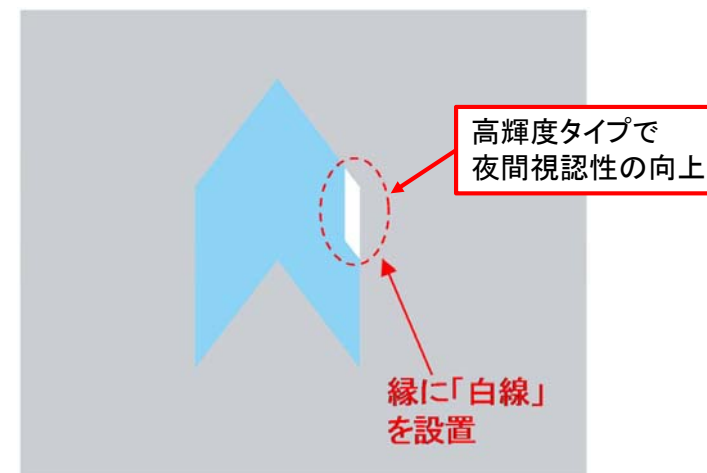
○「矢羽根」及び「自転車のピクトグラム」は、「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」で検討されたデザインを適用する。

▼矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

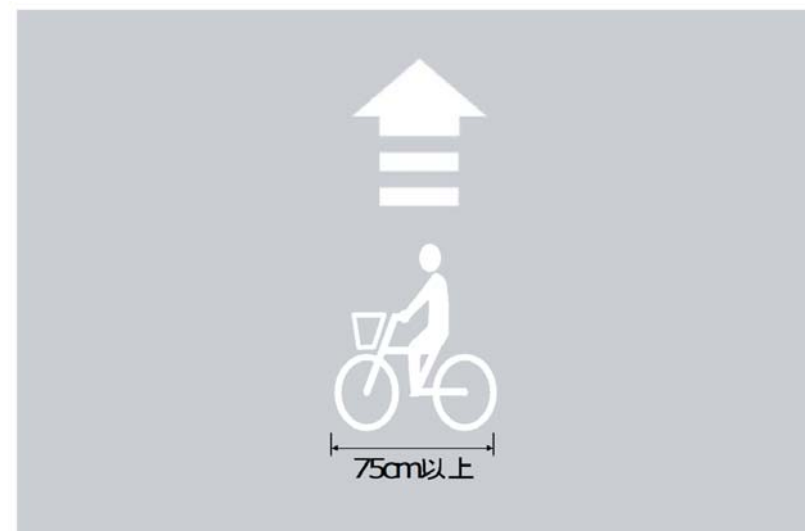
	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m 角度=1:1.6</p> <p>幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1:自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2:矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3:路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4:現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

出典:第6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 配布資料

▼夜間視認性を高めるための矢羽根仕様(案)



▼矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

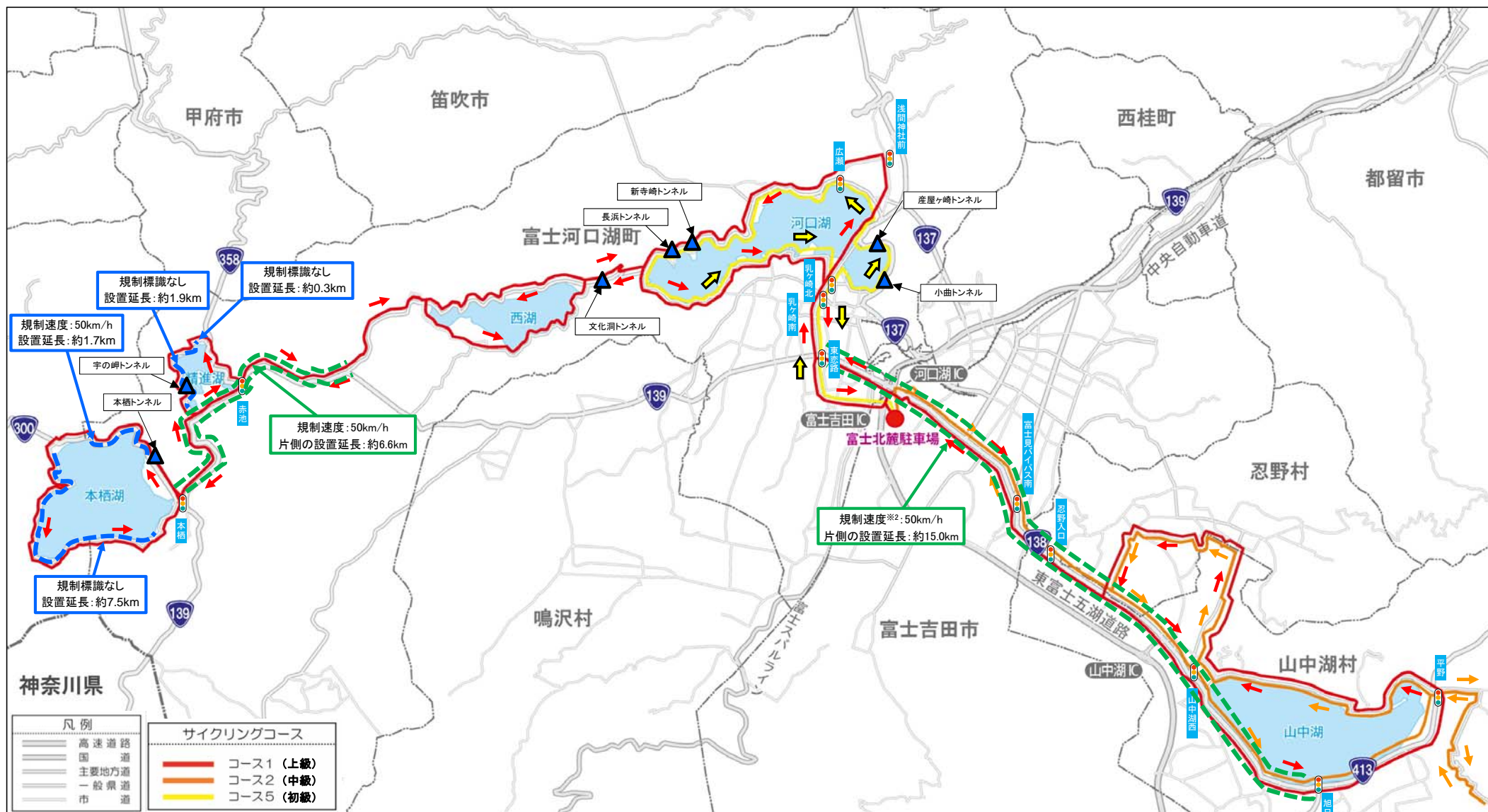


出典:第6回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 配布資料

3. ハード的対策の具体案(安全な自転車走行空間の創出)

3) 矢羽根の設置箇所(案)

凡例	
▲	トンネルの入口付近(7箇所)(うち県管理7箇所)
---	国道138号、国道139号(国管理2区間片側約21.6km ^{※1}) ※1:自転車専用通行帯の検討区間を含む
---	上記以外の道路で自動車の速度50km/h以上、かつ、進行方向左側に歩道の整備がない区間(県管理4区間約11.4km)



※2:一部区間で規制速度40km/hとなっているが、連続性を考慮するため、設置箇所を含むこととする

注意喚起法定外標識の設置

3. ハード的対策の具体案(交差点等での横断時の安全性の向上)

1) 整備方針

○注意喚起法定外標識の整備方針を下記に示す。

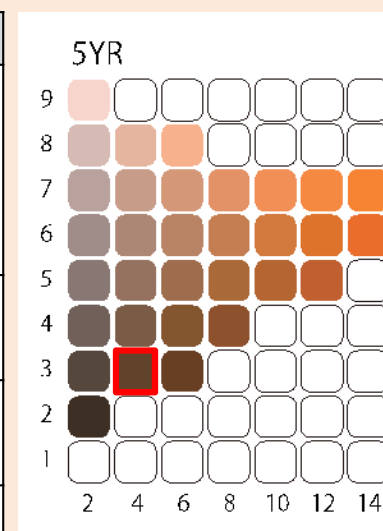
▼注意喚起法定外標識の整備方針

- 注意喚起法定外標識は、以下の位置に設置する。
 - ①トンネル手前
 - ②路肩や自歩道が途切れた箇所
 - ③路肩の幅員が急に縮小した箇所
 - ④サイクリングコース上で無信号交差点を横断しなければならない箇所
- 検討地域は富士箱根伊豆国立公園内に位置しており、注意喚起法定外標識の大きさや色彩は、自然公園法や山梨県および市町村景観条例に準じなければならない。また、検討地域では、既存の法定外標識は濃い茶色を使用しているため、それらの条件を踏まえ、仕様を決定する。

■注意喚起法定外標識の仕様をデザインする際の諸条件

項目	条件
地色	○色相: R, YR, Y, GY, G ○明度: $3 \leq V \leq 7$ ○最大面積色の彩度: $C \leq 4$ (色相がR、YR、Y、GYの場合 $C \leq 6$) ○検討地域は主に濃い茶色を使用
サイズ	○高さ $\leq 3m$ ○表示面積 $\leq 1m^2$ ただし、集合サインの場合 $\leq 10m^2$
文字のサイズ	○原則文字高10cm以上、やむを得ない場合、4cmまで縮小する ○対自動車の文字高は20cm以上
文字のフォント	○角ゴシック

■地色(案)



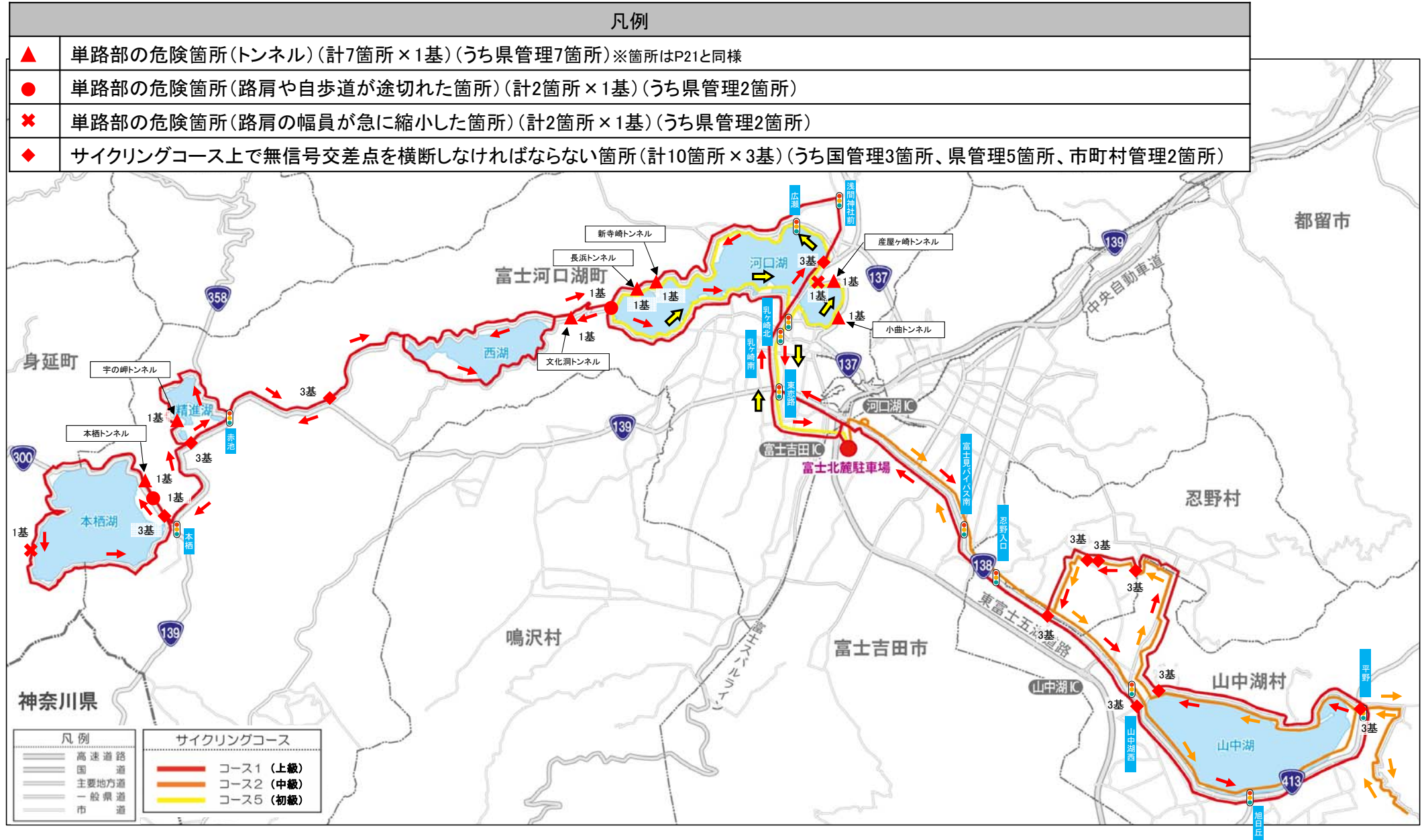
※諸条件の根拠は参考資料を参照

※地色: 5YR 3/4

- 注意喚起する対象者(自動車、自転車)により、ピクトグラム、文字の大きさ、内容を変える。
- 既存の道路付属物への添架による設置を基本と考えている。やむを得ない場合は、独立したものを新設する。(※道路付属物は案内誘導柱、照明柱等)

3. ハード的対策の具体案(交差点等での横断時の安全性の向上)

3) 設置位置(案)



案内誘導法定外標識の設置

3. ハード的対策の具体案(迷わず周遊可能な環境の創出)

1) 整備方針及びデザインの諸条件

○案内誘導法定外標識の整備方針及び仕様の諸条件を下記に示す。

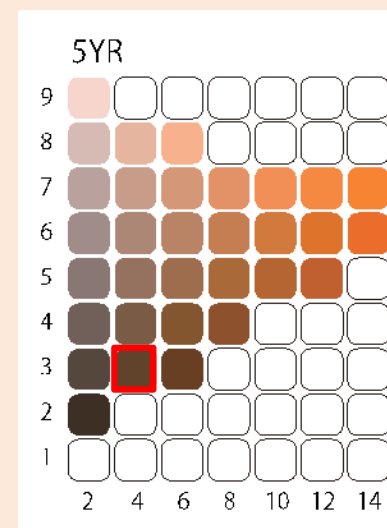
▼案内誘導法定外標識の整備方針

- サイクリングコースを案内するため、分岐箇所や迷い易い箇所でコースを案内する目的で案内誘導法定外標識を設置する。
- 案内誘導法定外標識における仕様の諸条件は下記の通りとする。

■案内誘導法定外標識の仕様の諸条件

項目	条件
地色	○色相: R, YR, Y, GY, G ○明度: $3 \leq V \leq 7$ ○最大面積色の彩度: $C \leq 4$ (色相がR, YR, Y, GYの場合 $C \leq 6$) ○検討地域は主に濃い茶色を使用
サイズ	○高さ $\leq 3m$ ○表示面積 $\leq 1m^2$ ただし、集合サインの場合 $\leq 10m^2$
文字のサイズ	○原則文字高10cm以上、やむを得ない場合、4cmまで縮小する
文字のフォント	○角ゴシック
多言語対応について	○ローマ字表記について、フォントをサンセリフ系(Helvetica、Arial等)にし、文字高は漢字表記の75%以上とする ※中国語、韓国語を表記する場合、フォントを角ゴシック、サイズは日本語表記と同様

■地色(案)



※地色: 5YR 3/4

※諸条件の根拠は参考資料を参照

- サイクリングコースを案内するため、分岐箇所や迷い易い箇所でコースを案内する目的で案内誘導法定外標識を設置する。
- 既存の道路付属物への添架による設置を基本と考えている。やむを得ない場合は、独立したものを新設する。(※道路付属物は案内誘導柱、照明柱等)

3. ハード的対策の具体案(迷わず周遊可能な環境の創出)

2)仕様(案①)

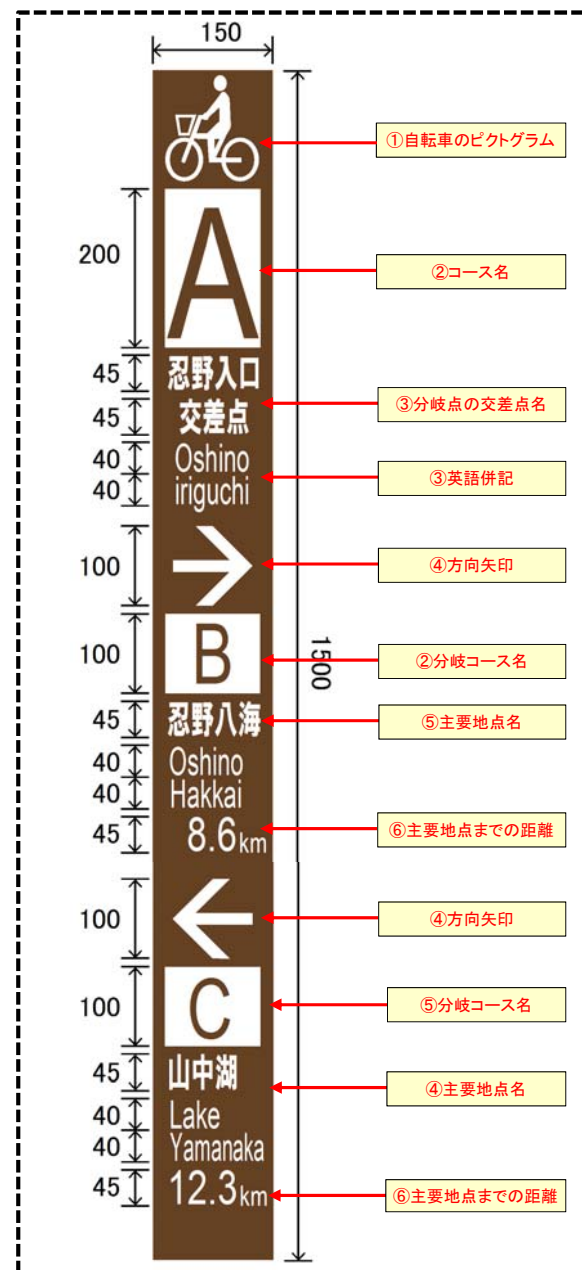
○案内誘導法定外標識の仕様(案①)は下記に示す。

▼案内誘導法定外標識の整備方針

＜案内誘導法定外標識の記載内容(案)＞

- ①自転車のピクトグラム
→サイクリングコースを案内していることを明示する
- ②コース名(コース番号)
→進行するコースを明示する
- ③分岐点名(交差点名)(英語併記)
→現在地を明示する
- ④方向(矢印)
→進行方向を明示する
- ⑤主要地点の名称(英語併記)
→外国人観光客に対応する
- ⑥主要地点までの距離
→主要地点までの距離を明示する

▼仕様(案①)



3. ハード的対策の具体案(迷わず周遊可能な環境の創出)

2)仕様(案②)

○案内誘導法定外標識の仕様(案②)は下記に示す。

<案内誘導法定外標識の記載内容(案②)>

- 提供する情報が多いと案内誘導法定外標識を大きくしなければならないため、交差点手前と分岐後で分けて表示する。
- 交差点手前と分岐後で分けて表示することによって、分岐後の進行するコースを再確認できる。なお、標識に記載する内容は下記に示す。

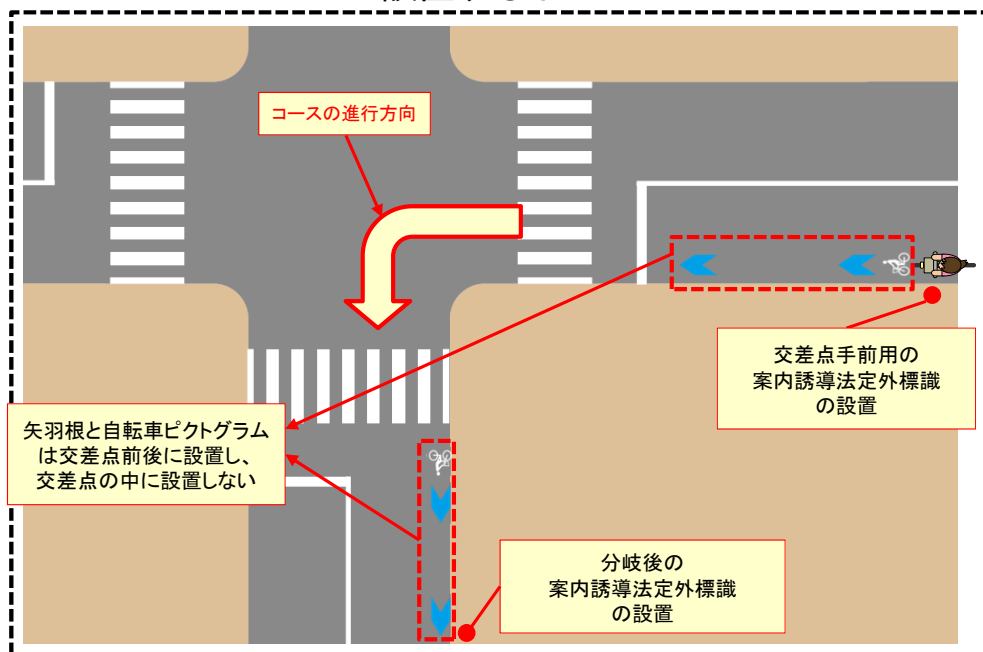
【交差点手前】→現在地の確認及び分岐コースの案内誘導

- ①自転車のピクトグラム
- ②分岐点名(交差点名)(英語併記)
- ③方向(矢印)
- ④コース名(コース番号)

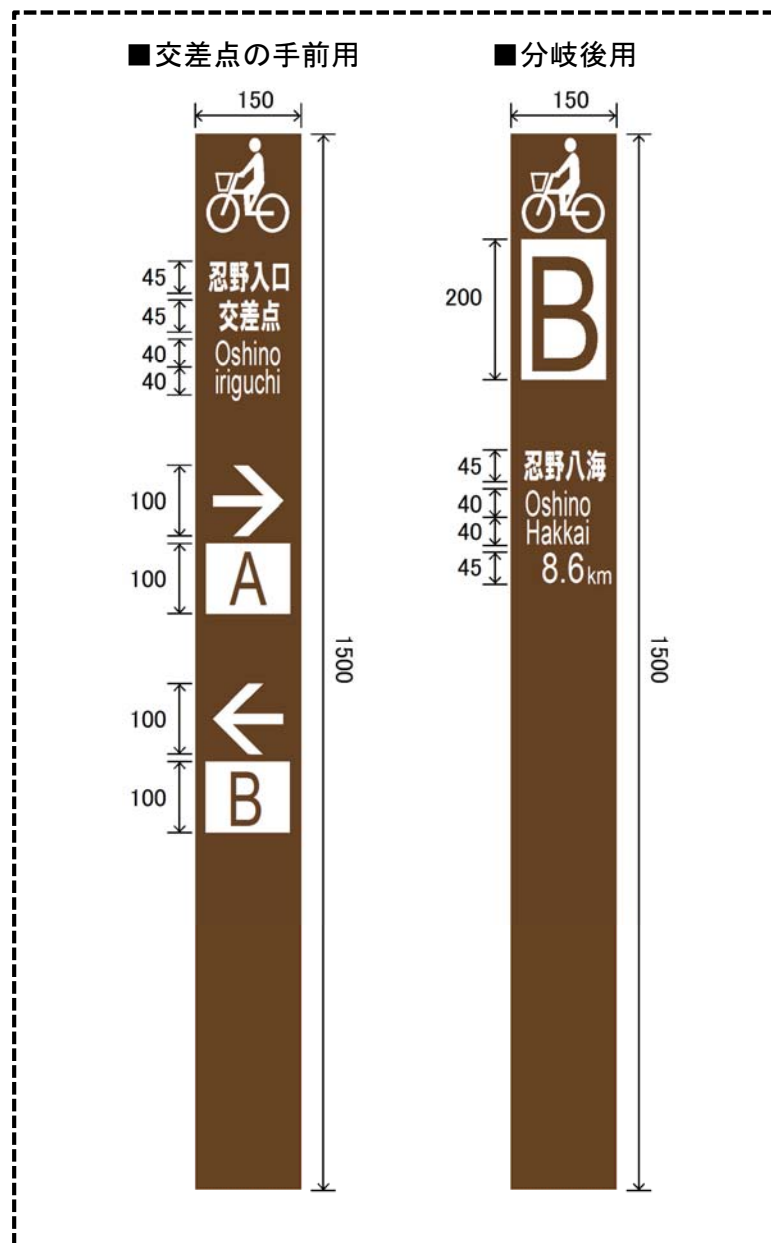
【分岐後(確認標識)】→進行するコースの再確認

- ①自転車のピクトグラム
- ②コース名(コース番号)
- ③主要地点の名称(英語併記)
- ④主要地点までの距離

▼設置するイメージ

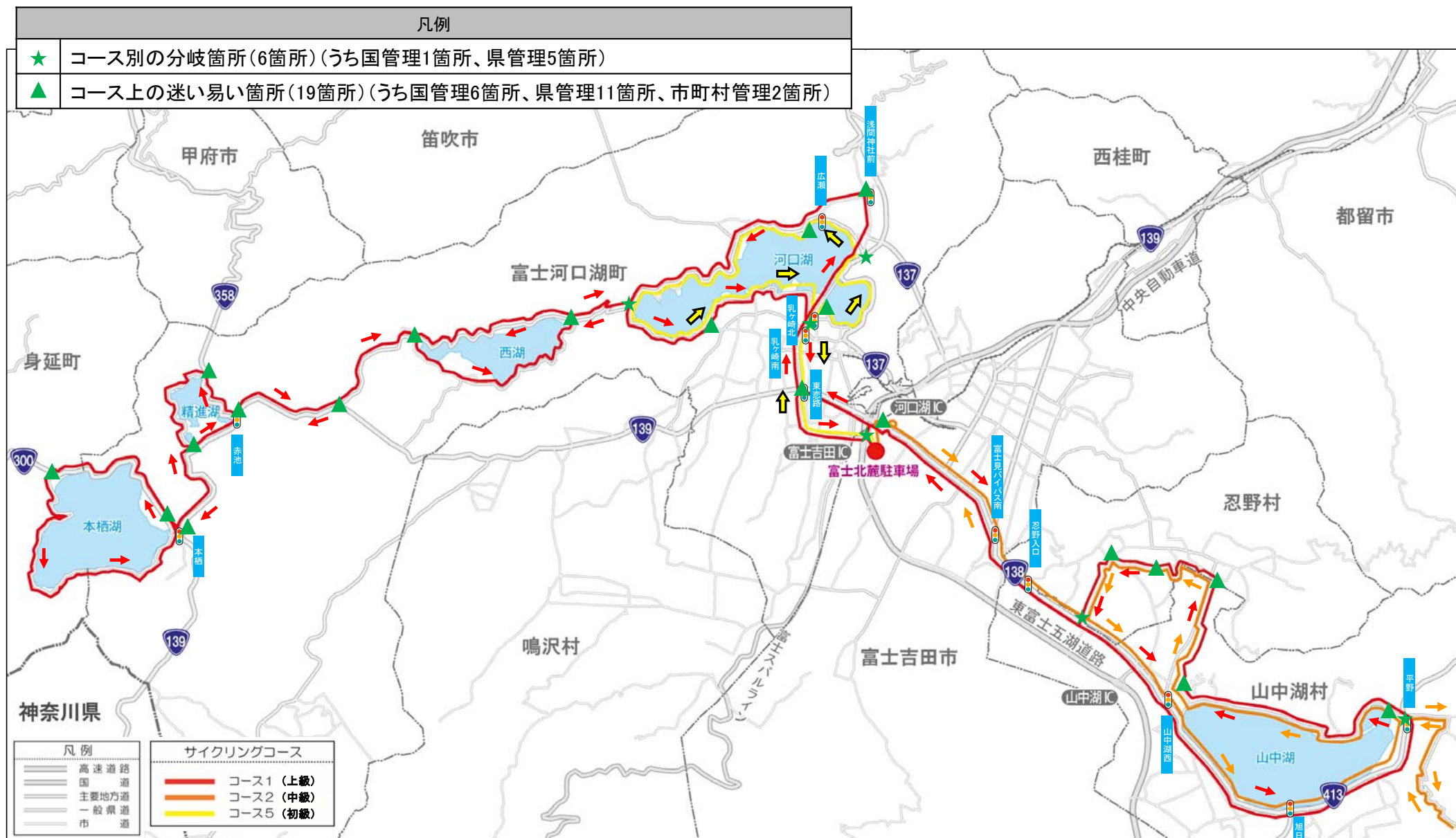


▼仕様(案②)



3. ハード的対策の具体案(迷わず周遊可能な環境の創出)

3) 設置位置(案)



案内誘導法定外標識、 注意喚起法定外標識設置時の留意点

3. ハード的対策の具体案

1) 標識設置位置の留意点

○案内誘導法定外標識および注意喚起法定外標識について、設置位置の考え方について方針を示す。

▼標識設置位置の整備方針

◆案内誘導法定外標識

●自転車

- 道路標識設置基準に則り交差点の手前30m以内に設置(105系統)

◆注意喚起法定外標識

●自転車

- 危険を表す法定標識(黄色看板)の設置基準に則り、危険箇所から30m(～200m)手前に設置

●自動車

- 危険箇所から制動停止距離を確保した位置に設置

3. ハード的対策の具体案

1) 案内誘導法定外標識の設置位置

○案内誘導法定外標識は、105系統の設置基準を参考とする。案内誘導法定外標識はコース別の分岐点(交差点)及び迷いやすい箇所の手前30m以内、見やすい位置に設置することが望ましい。

▼<参考> 自動車用の案内誘導標識の設置基準

(2) 交差点の案内

1) 交差道路の方面、方向及び距離を案内する必要がある交差点には、「方面、方向及び距離(105-A B C)」又は「方面及び方向(108の2-A B)」を交差点の手前150m以内(105-A B Cは30m以内)の地点における左側の路端、車道の上方、中央分離帯若しくは交通島又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、交差道路の方面、方向又は距離を案内するものとする。

また、交差道路に案内すべき経由路線番号がある場合には、当該経由路線番号も表示するものとする。

2) 交差道路の方面、方向又は経由する道路の通称名を案内する必要がある交差点には「方面、方向及び道路の通称名(108の4)」を交差点の手前150m以内の地点における左側の路端、車道の上方、中央分離帯若しくは交通島、又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、交差道路の方面、方向又は経由する道路の通称名を案内するものとする。


ただし、通称名のある交差道路が一般国道である場合には「方面、方向及び道路の通称名(108の4)」にかえて、当該一般国道の国道番号を表示した「方面及び方向(108の2-A)」を原則として設置するものとする。

3) 上記いずれの場合も必要に応じて高速道路等の通称名を方面として案内するものとする。

4) 工事等のため、まわり道を示す必要がある交差点には、「まわり道(120-A B)」

出典:道路標識設置基準

▼<参考> 105系統の使用区分

	使用区分	長所
105系統	2車線以下の道路(108系統記載の道路除く)の交差点。	標識板を有効に利用して、方面、方向および距離を案内できる。
		

出典:国土交通省 ホームページ


3. ハード的対策の具体案

2) 注意喚起法定外標識の設置位置

- 自転車に対する注意喚起法定外標識は、法定の警戒標識の設置基準に準じ、危険箇所から30m離れたところに設置することが望ましい。
- 富士北麓地域では、自動車に対する注意喚起法定外標識は、自動車の制動停止距離を考慮し、見やすい位置に設置することが望ましい。

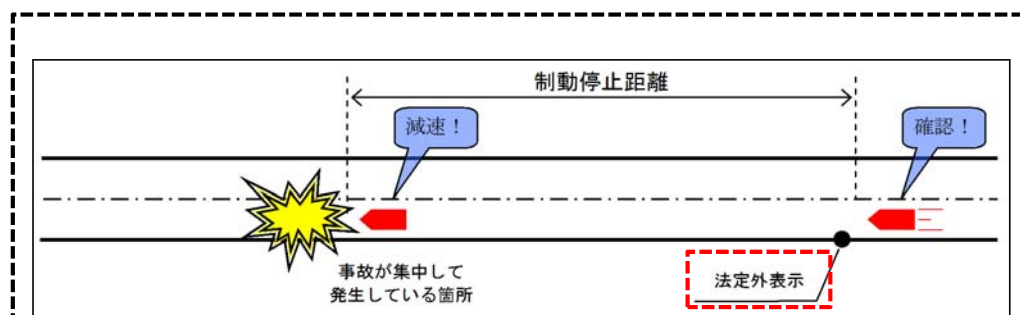
➤ 自転車

▼＜参考＞その他危険を表す標識(法定)

図柄	種類	番号	設置場所
	その他危険	215	車両又は路面電車の運転上注意の必要があると認められる箇所の手前30mから200mまでの地点における左側の路端

➤ 自動車

▼＜参考＞単路部における法定外表示の設置位置



※山梨県直轄国道で用いられる設置の考え方

設置位置: 事故が集中して発生している位置(危険箇所)から、制動停止距離を確保した位置

▼＜参考＞自動車の停止距離

設計速度(単位km/h)	制動停止距離(単位m)
80	110
60	75
50	55
40	40

出典:「自転車通行を考慮した交差点設計の手引き」

4. 事業展開の推進に向けた整備方針(案)

4. 事業展開の推進に向けた整備方針(案)

○第1回委員会で提示した各対策メニュー(案)の今後の推進に向けて、実施内容、整備期間を共有するため、実施者及び整備期間(案)を示す。

▼事業展開の推進に向けた整備方針の設定

	設定内容	設定項目
実施者 (だれが)	対策メニュー毎に実施主体を設定。	道路管理者 交通管理者 行政(観光) 観光団体 商工団体 交通事業者 など
実施 (なにを)	各対策メニューの実施可否。	
整備期間 (いつまでに)	対策メニューごとに概ねの実施期間を設定。 本構想では5年を目途に整備展開を目指す。 (一部、自転車走行空間などについては長期的)	短期(～3年) 中期(～5年) 長期(～10年)

4. 事業展開の推進に向けた整備方針(案)

目指すべき目標	対応方針	対策メニュー(案)	実施者 (だれが)	実施 (なにを)	整備期間 (いつまでに)			備考	
					短期 (~3年)	中期 (~5年)	長期 (~10年)		
自転車走行環境の向上 (誰でも安全・快適にサイクリングできる環境の実現)	安全な自転車走行空間の創出	ハード	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車走行空間の整備	道路管理者、交通管理者	○	○	○		
			ブルーラインや矢羽等を用いて、自転車走行位置の明示	道路管理者	○	○			
			保護路肩除草等による走行空間の確保	道路管理者	○	○			
		ソフト	路上駐車等の取締の強化	交通管理者	○	○			
			自転車走行空間のホームページ等による周知	行政(観光)、観光団体	○	○		当面、山梨県(道路整備課)の既存HPを活用	
		走行時の快適性の確保	ハード	道路パトロールなどにおける応急舗装補修等	道路管理者	○	○		
	舗装損傷など老朽化箇所の補修(計画的な舗装補修)			道路管理者	○	○			
	ソフト		利用者やツアー主催者等による路面状況等の情報提供	道路管理者	○	○		道路管理者による情報収集方法の構築	
	交差点等での横断時の安全性の向上	ハード	注意喚起サインの設置	道路管理者	○	○			
		ソフト	パンフレットやホームページ等による危険箇所の情報提供	行政(観光)、観光団体	○	○		当面、山梨県(道路整備課)の既存HPを活用	
	自転車通行ルール周知の展開		ハード	—	—	—	—	—	—
		ソフト	パンフレット等に多言語に対応した自転車通行ルールの記載	行政(観光)、観光団体	○	○		当面、山梨県(道路整備課)の既存HPを活用	
	案内誘導の充実 (分かりやすい周遊案内環境の実現)	迷わず周遊可能な環境の創出	ハード	自転車用の案内誘導サインの設置	道路管理者	○	○		
			ソフト	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	行政(観光)、観光団体	○	○		
案内誘導アプリケーションの開発				行政(観光)、観光団体	○	○			

4. 事業展開の推進に向けた整備方針(案)

目指すべき目標	対応方針	対策メニュー(案)		実施者 (だれが)	実施 (なにを)	整備期間 (いつまでに)			備考
						短期 (~3年)	中期 (~5年)	長期 (~10年)	
自転車観光の 受入環境の充実 (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)	自転車観光周遊 のためのバック アップ施設の充実	ハード	簡易駐輪施設の設置(ラック等)	道路管理者、行政(観光)、観光団体	○	○			
			ベンチの設置	道路管理者、行政(観光)、観光団体	○	○			
			観光スポット(特に世界遺産富士山の構成資産)に駐輪施設の設置	道路管理者、行政(観光)、観光団体	○	○			
		ソフト	道の駅等と連携し、サイクリングステーションの設立	道路管理者、行政(観光)、観光団体	○	○			
			観光スポット周辺の駐車場、コンビニ、飲食店等と連携し、駐輪スペースを創出してもらう	行政(観光)、商工団体	○	○			
			休憩施設の位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載	行政(観光)、観光団体	○	○			当面、山梨県(道路整備課)の既存HPを活用
			サイクリングコース周辺の自転車店の位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載	行政(観光)、商工団体	○	○			当面、山梨県(道路整備課)の既存HPを活用
			バンク等自転車トラブルに対応できるレスキュータクシー等の導入	行政(観光)、商工団体	○	○	○		
	多様な自転車観光ニーズに対応できる受入環境の向上	ハード	—	—	—	—	—	—	—
		ソフト	乗り捨て可能なレンタサイクルシステムの構築	行政(観光)、観光団体、商工団体	○	○	○		
			宿泊施設と連携し、自転車を持ち込みやすい宿泊環境の構築	行政(観光)、観光団体、商工団体	○	○	○		
	持ち込み自転車の利便性の向上	ハード	—	—	—	—	—	—	—
ソフト		バス、鉄道会社と連携し、自転車が持ち込み可能な公共交通環境の創出	行政(観光)、交通事業者	○	○	○			

4. 事業展開の推進に向けた整備方針(案)

目指すべき目標	対応方針	対策メニュー(案)		実施者 (だれが)	実施 (なにを)	整備期間 (いつまでに)			備考
						短期 (~3年)	中期 (~5年)	長期 (~10年)	
多様なPRの展開 (サイクリングコースとして広く周知されることの実現)	民間との連携を強化し、多様なPRの展開	ハード	サイクリングコース案内板の設置	道路管理者	○	○			
		ソフト	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	行政(観光)、観光団体	○	○			
			開設済ホームページの拡充や専用ホームページの開設	行政(観光)、観光団体	○	○			
			旅行会社と連携し、自転車ツアーの開催	行政(観光)、観光団体	○	○	○		
			有名自転車メーカーの販売・レンタル拠点の誘致	行政(観光)、商工団体	○	○	○		
			NPO団体と連携し、自転車ガイドツアー等の提供	行政(観光)、観光団体	○	○	○		
			NPO団体と連携し、自転車観光の発信拠点の創出	行政(観光)、観光団体	○	○	○		
			観光振興団体等と連携し、地域の観光環境の発信	行政(観光)、観光団体	○	○	○		
			新たな自転車イベントの誘致・開催	行政(観光)、観光団体	○	○	○		

5. 「山梨サイクルネット構想 (富士北麓地域)(案)」取りまとめ構成(案)

5. 「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」取りまとめ構成(案)

○「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」取りまとめ構成(案)は下記に示す。

- 本委員会における検討内容を「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)」として取りまとめ、今後の事業展開の指針とする。

◆ 取りまとめの構成内容(案)

- 構想の趣旨や位置づけ
- 富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題
- 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
- 自転車利用環境の向上に向けた対策メニュー
- 事業展開の進展に向けて
- 参考編(参考資料など)

5. 「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」取りまとめ構成(案)

◆ 目次構成(案)

山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)	
目次	
1. はじめに	1-3
1.1 サイクルネット構想の趣旨	1-3
1.2 本構想の位置づけ	1-3
1.3 本構想の適用範囲および使い方	1-3
2. 富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題	2-3
2.1 モデルコースの選定	2-3
2.2 自転車利用環境の現状	2-3
2.3 自転車利用環境の課題	2-3
3. 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	3-3
3.1 目指すべき目標	3-3
3.2 目標に対する対応方針	3-3
4. 自転車利用環境の向上に向けた対策メニュー	4-3
4.1 自転車走行環境の向上	4-3
4.1.1 自転車走行環境の向上に向けた基本的な考え方	4-3
4.1.2 自転車走行環境の向上に向けた対策メニュー	4-3
4.1.3 自転車走行空間の考え方	4-3
4.1.4 注意喚起サインの仕様・設置基準	4-3
4.2 案内誘導の充実	4-3
4.2.1 案内誘導の充実に向けた基本的な考え方	4-3
4.2.2 案内誘導の充実に向けた対策メニュー	4-3
4.2.3 案内誘導サインの仕様・設置基準	4-3
4.3 自転車観光の受入環境の充実	4-3
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	4-3
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	4-3

山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)	
4.4 多様なPRの展開	4-3
4.4.1 多様なPRの展開に向けた基本的な考え方	4-3
4.4.2 多様なPRの展開に向けた対策メニュー	4-3
5. 事業展開の推進に向けて	5-3
5.0 事業展開の基本的な考え方 (だれが、何を、いつまでに)	5-3
5.1 事業展開の推進体制 (PDCAチェック 協議会)	5-3
6. 参考編	6-4
6.1 富士五湖サイクリングガイド(サイクリングコース8コースの紹介)	6-4
6.2 世界文化遺産富士山の構成資産	6-4
6.3 自転車走行空間の整備形態	6-4
6.4 自転車通行ルールについて	6-4
6.5 対策メニュー事例	6-4

6. 今後のスケジュール

6. 今後のスケジュール

○今後のスケジュールを下記に示す。

第1回検討委員会(平成27年10月28日)

- (1)山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)について
- (2)富士北麓地域における自転車利用環境の現状と課題
- (3)目指すべき目標(案)
- (4)対応方針(案)
- (5)対策メニュー(案)
- (6)今後のスケジュール

今回

第2回検討委員会(平成27年12月18日)

- (1)第1回委員会のおさらい
- (2)一部ルート変更(忍野村)について
- (3)ハード的対策の具体案
- (4)事業展開の推進に向けた整備方針(案)
- (5)「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」取りまとめ構成(案)について
- (6)今後のスケジュール

第3回委員会(平成28年2月予定)

- (1)「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」の策定結果の審議

平成28年度以降

自転車利用者や既に自転車観光関連事業を展開している民間事業者等の意見を収集しながら、段階的にハード整備、観光促進施策を実施するための協議会等を組織する