

第3回

「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)」 検討委員会

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

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

今回

第3回委員会(平成28年2月17日)

- (1)第2回委員会のおさらい
- (2)ピクトグラム等検討・修正結果について
- (3)矢羽根等路面表示の色彩について
- (4)「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」の策定結果
- (5)今後の事業展開について

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

目 次

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. 第2回委員会のおさらい | P3 |
| 2. ピクトグラム等検討・修正結果について | P5 |
| 3. 矢羽根等路面表示の色彩について | P15 |
| 4. 「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」の策定結果 | P18 |
| 5. 今後の事業展開について | P21 |

1.第2回委員会のおさらい

1. 第1回委員会のおさらい

(1) 第2回委員会での主な意見と今後の対応

- 第2回委員会(平成27年12月18日)での主な意見と今後の対応について以下に示す。
- 頂いた意見を踏まえ、今後の検討を行うこととする。

▼第2回委員会での主な意見と今後の対応

| 前回の準備会での主な意見 | 今後の対応 |
|---|---|
| ガイドラインは都市部をイメージしたものだと思う。本県では、場所によっては歩行者が多くない歩道もある。そのため、幅員が広く歩行者が多くない区間では、歩道上に路面表示を施工し、自転車と歩行者の通行区間を明示しながら、状況に応じて歩道走行も可能とすることも可能ではないか | 頂いた意見を踏まえ、検討を行う |
| スポーツサイクル等速度が速い自転車が歩道を走行すると、交差点で事故を起さる可能性が高い。実際、歩道を走行する自転車の事故率が高いという議論もあるので、この点を考慮して検討して頂きたい。また、ゆっくり走行する自転車は無理に車道を走行させる必要はないが、歩道での逆走は最も危険であるため、注意して検討する必要がある | |
| 今回、矢羽根は青の施行を計画しているので、利用者に統一感を持たせるため、案内誘導法定外標識にも青をイメージカラーとして入れた方が良いのではないか | ピクトグラム等を上手に用いて、外国の方にも理解してもらえるよう検討していきたい |
| 対自転車用の注意喚起法定外標識は、外国人にもわかる工夫が必要ではないか | |
| 現在使用している自転車ピクトグラムからカゴを取り、すこし前傾姿勢にした方が、当地域の自転車利用者のイメージに近いのではないか。 | |
| 現在案内誘導法定外標識はポール型が採用されているが、現場で設置したい位置に設置できないケースもあるので、路面表示を使うなど工夫できるような案を追加した方が良い | 頂いた意見を踏まえ、検討を行う |

2. ピクトグラム等検討・修正結果について

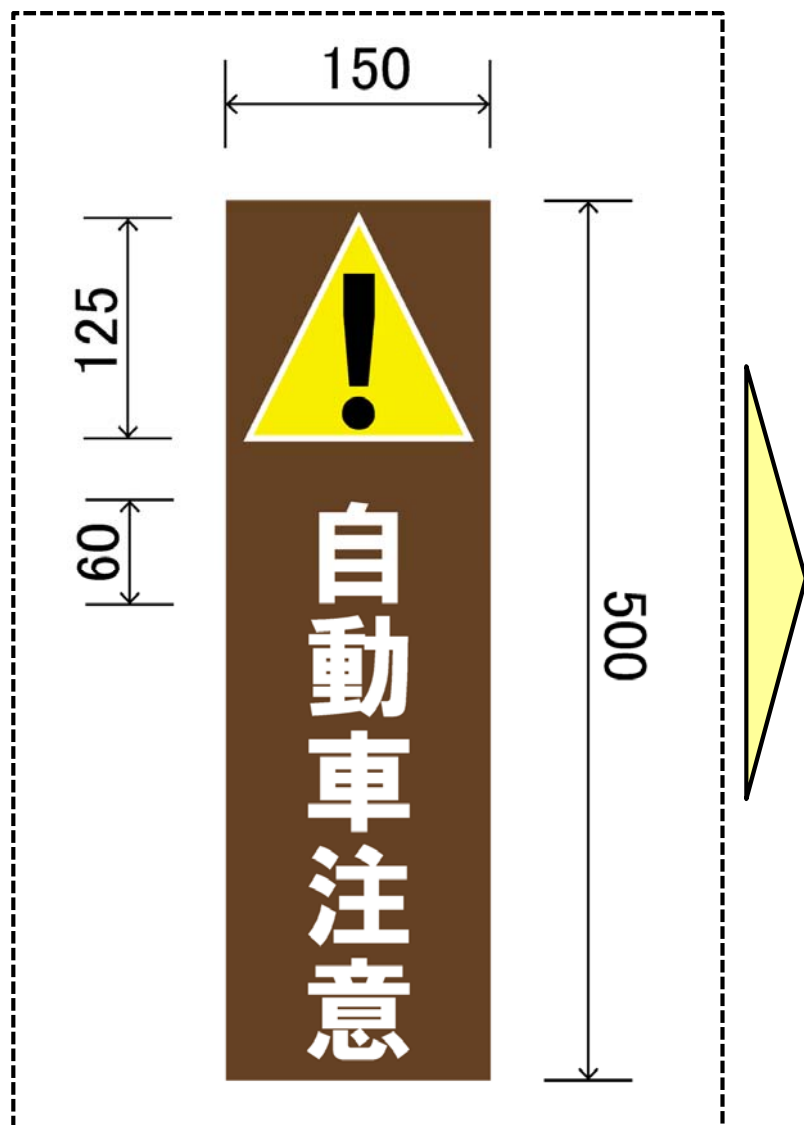
注意喚起法定外標識の検討・修正結果

2. ピクトグラム等検討・修正結果について

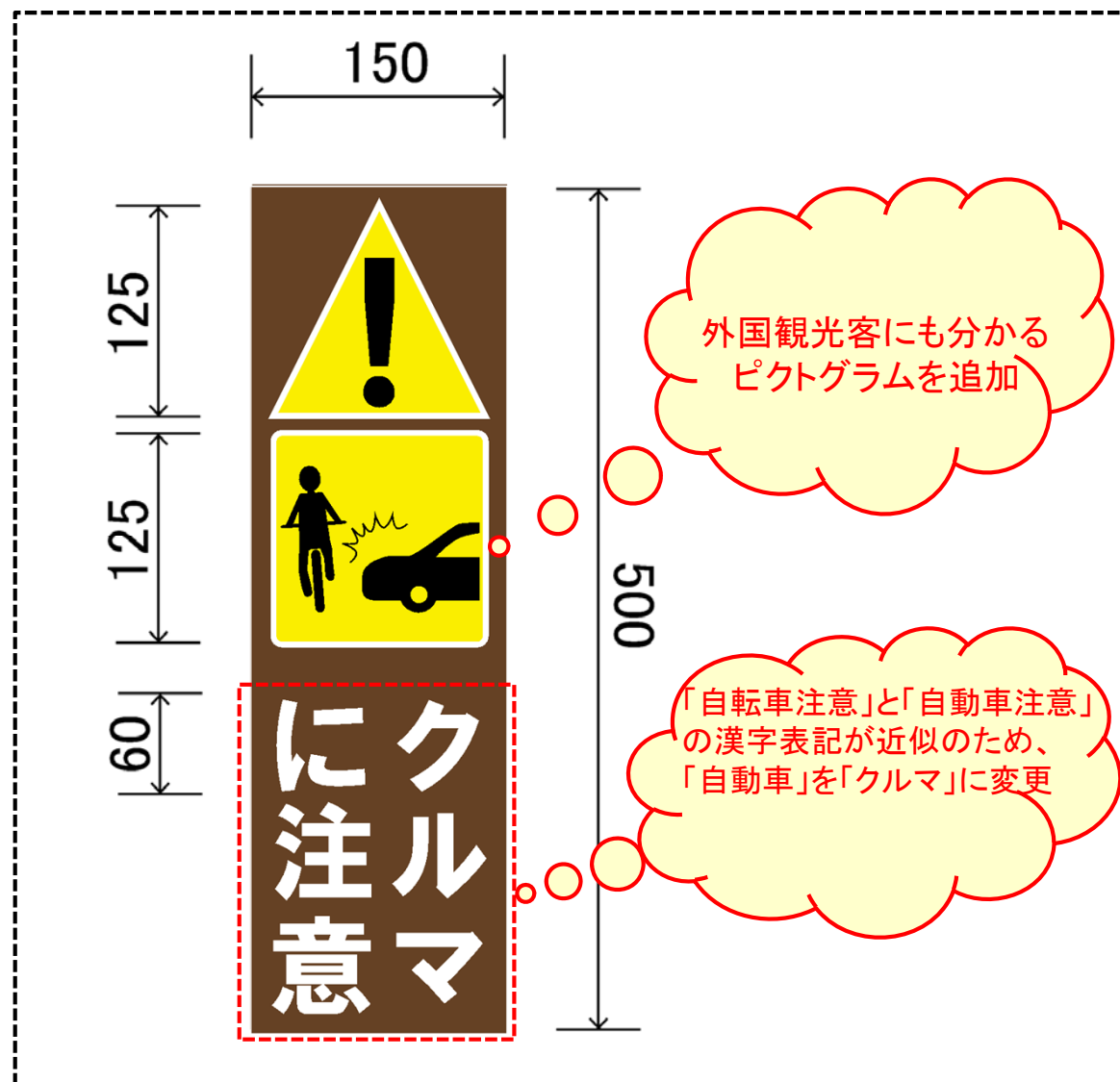
1) 対自転車用

- 第2回委員会では、注意喚起法定外標識に対し、「対自転車用の注意喚起法定外標識は、外国人にもわかる工夫が必要ではないか」と指摘。
- その指摘を受け、外国人にもわかるようなピクトグラムを追加。また、「自転車注意」と「自動車注意」の漢字表示が近似しているため、「自動車」を「クルマ」に変更。

▼第2回委員会時の仕様(案)



▼修正案

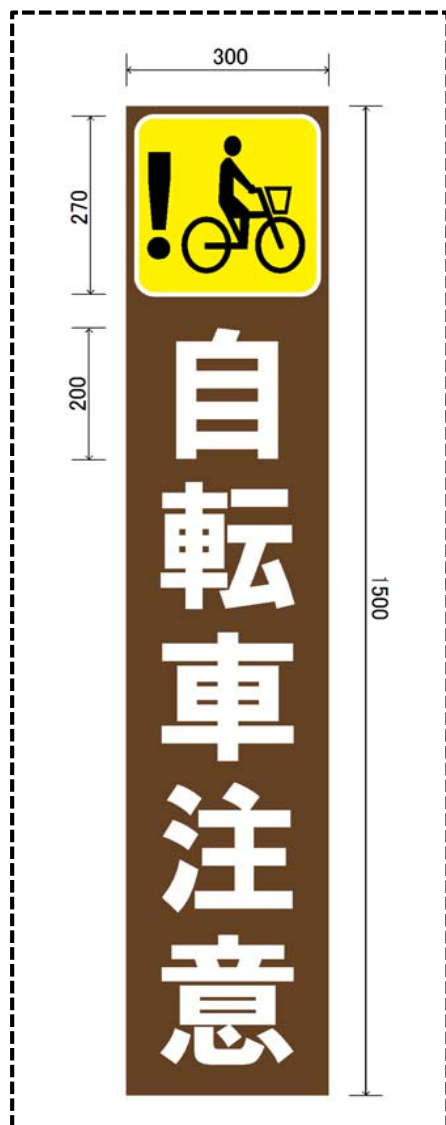


2. ピクトグラム等検討・修正結果について

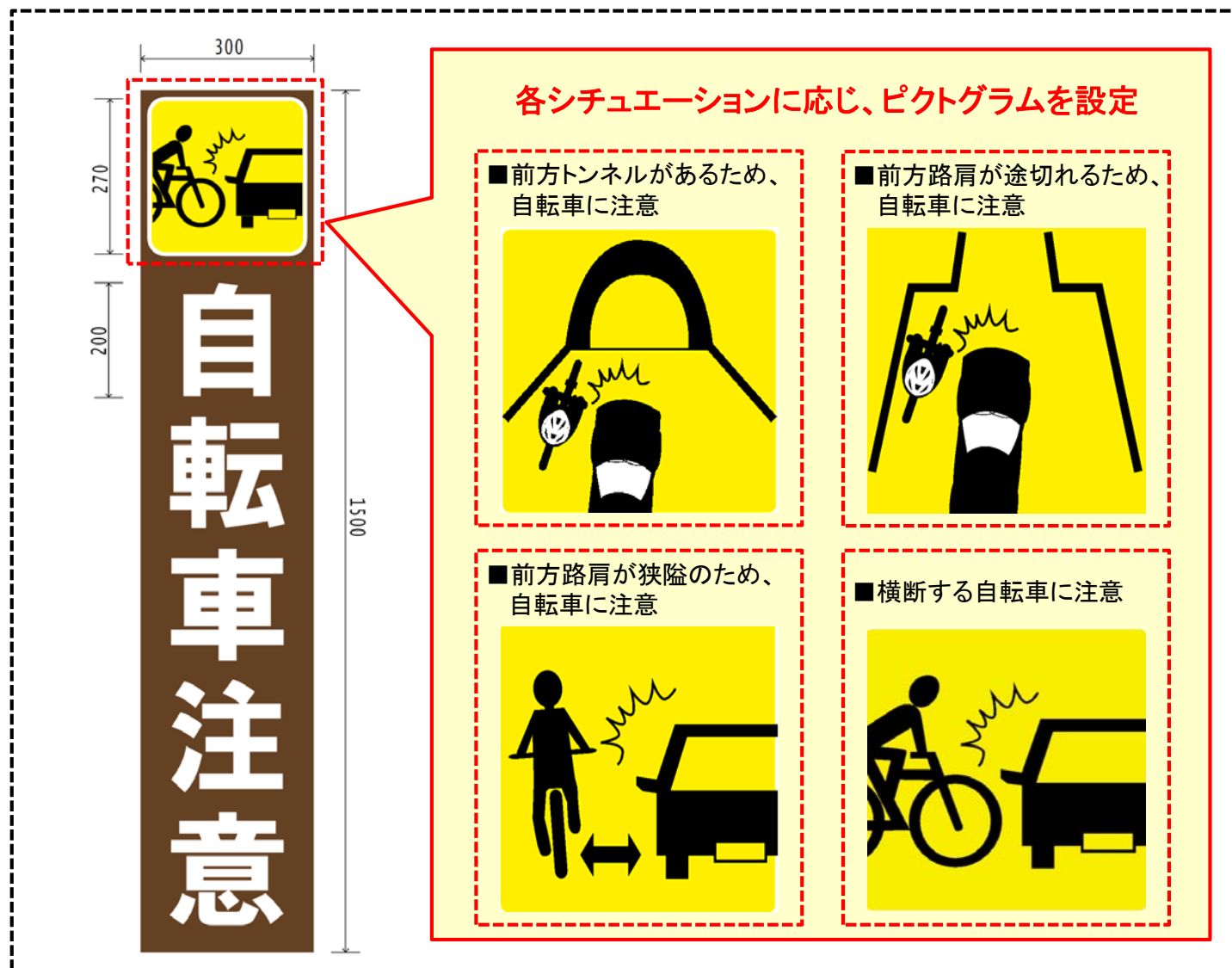
2) 対自動車用

○対自動車用の注意喚起法定外標識では、各箇所の状況に応じた危険な場面を想定し、それぞれの危険な場面に対応するピクトグラムを検討した。

▼第2回委員会時の仕様(案)



▼修正案



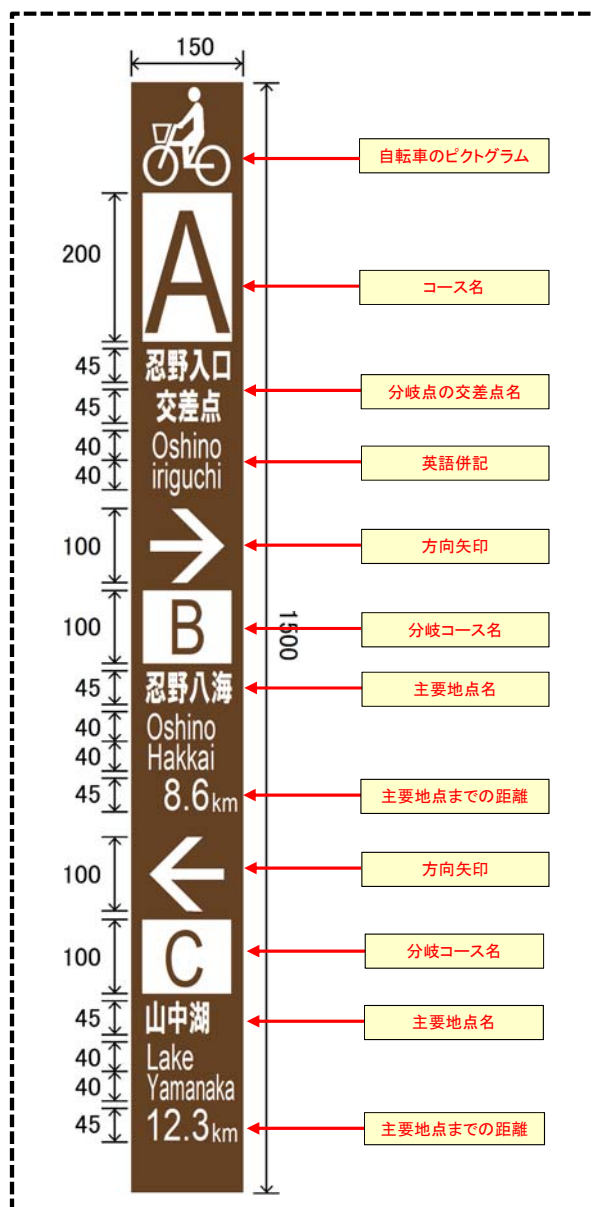
案内誘導法定外標識の検討・修正結果

2. ピクトグラム等検討・修正結果について

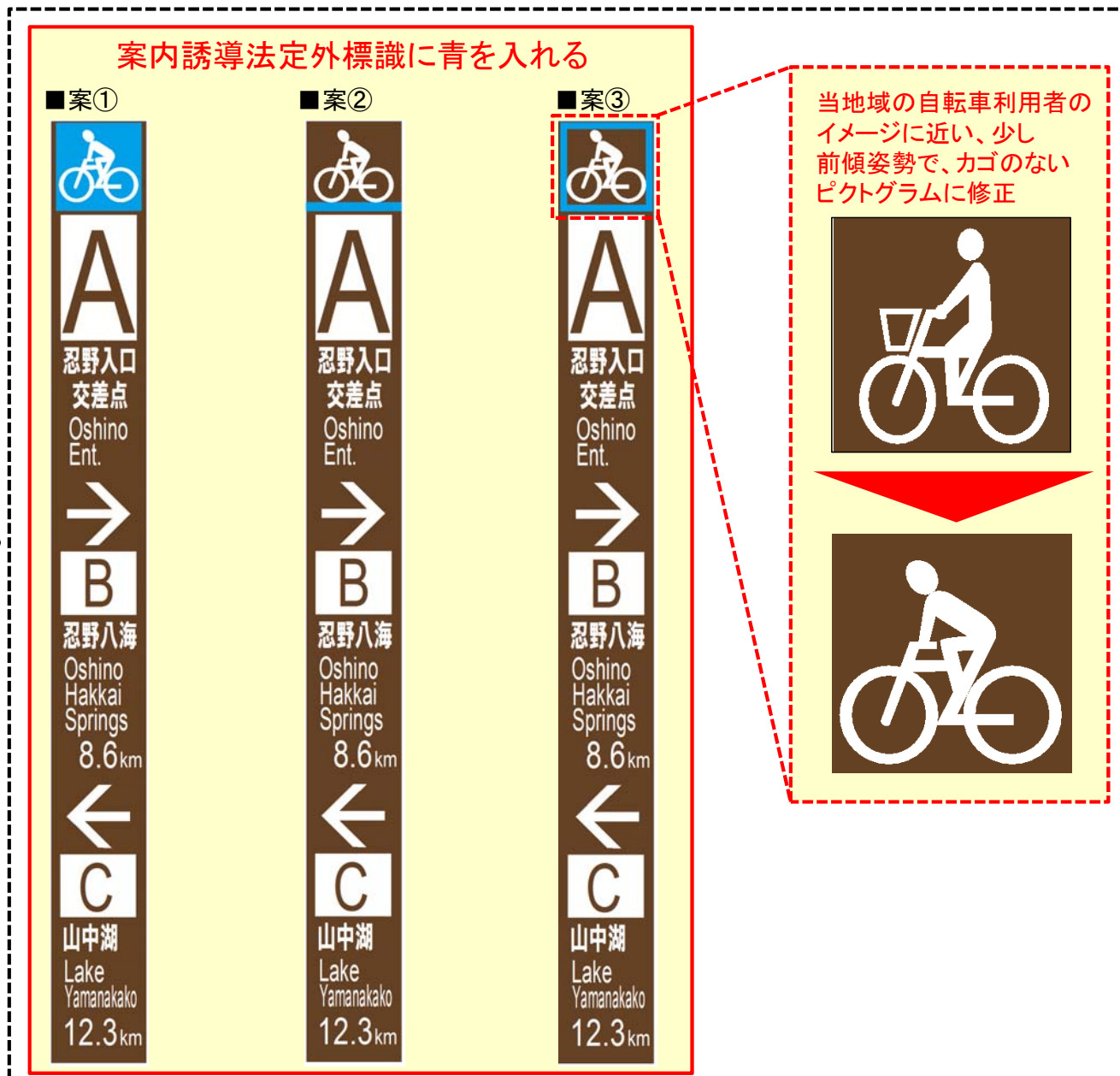
1) 案内誘導法定外標識

○案内誘導法定外標識では、自転車用のものを示すため、矢羽根に用いる青をイメージカラーとして、標識に追加した。さらに、当地域の自転車利用者のイメージを表現できるピクトグラムを検討した。

▼第2回委員会時の 法定外標識の仕様(案)



▼修正案



自転車用法定外標識の設置形状(案)

2. 自転車用法定外標識の設置形状(案)

1) 設置分類

- 第2回委員会にて、「現場で設置したい位置に設置できないケースに対し、工夫できる案を追加した方が良い」と指摘。
- 自転車用の案内誘導法定外標識および注意喚起法定外標識の設置形状について、下記の方針により決定する。

- 利用者が自転車に対する標示であることを認識しやすいよう形状をパネル型に極力統一する。

➡ パネル型



- ただし、設置箇所の空間的制限(狭幅員歩道等)によりパネル型の設置が困難な場合にはボード型を採用する。

➡ ボード型



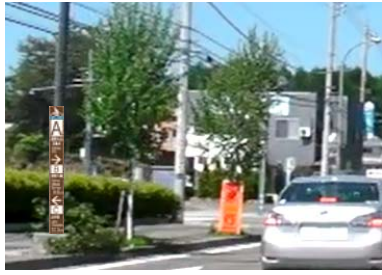
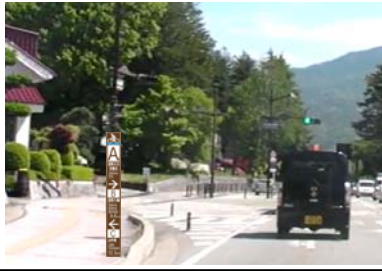


- ボード型を設置する場合、歩行者の安全性を考慮しラバータイプを採用する。

➡ ラバータイプ







2. 自転車用法定外標識の設置形状(案)

▼案内誘導法定外標識

| | 設置分類 | 設置形態 | 形状 | 設置イメージ |
|------|---|--|-------------------|---|
| パネル型 | サイクリングロードの案内におけるシンボル性を持たせるため、パネル型を基本タイプとする。 | 【歩道および路側帯への設置】 <ul style="list-style-type: none"> 車道側建築限界を侵さず設置が可能 歩道の有効幅員※を侵さず設置が可能 ※2m以上確保可能な場合を標準とする。 | 添架式 (既存柱、Gr柱等) |  |
| | | | 基礎式 |  |
| ボード型 | 空間の制限によりパネル型の設置が困難な場合に採用する。 | 【歩道および路側帯への設置】 <ul style="list-style-type: none"> 上記の条件を満たさない場合 【形態】 <ul style="list-style-type: none"> ラバータイプ(板・柱とも) (安全性を考慮) | 添架式 (既存柱、Gr柱等) |  |
| | | | 基礎式 |  |

2. 自転車用法定外標識の設置形状(案)

▼注意喚起法定外標識

| | 設置分類 | 設置形態 | 形状 | 設置イメージ |
|-------|--|---|-------------------|---|
| パネル型 | 自転車に対する標示であることを認識しやすいよう、案内誘導法定外標識と同じくパネル型を基本とする。 | 【歩道および路側帯への設置】 <ul style="list-style-type: none"> 車道側建築限界を侵さず設置が可能 歩道の有効幅員※を侵さず設置が可能 ※2m以上確保可能な場合を標準とする。 【形態】 <ul style="list-style-type: none"> パネルタイプ | 添架式 (既存柱、Gr柱等) |  |
| | | | 基礎式 |  |
| ボラード型 | 空間の制限によりパネル型の設置が困難な場合に採用する。 | 【歩道および路側帯への設置】 <ul style="list-style-type: none"> 上記の条件を満たさない場合 【形態】 <ul style="list-style-type: none"> ラバータイプ(板・柱とも) (安全性を考慮) | 添架式 (既存柱、Gr柱等) |  |
| | | | 基礎式 |  |

3. 矢羽根等路面表示の色彩について

3. 矢羽根等路面表示の色彩について

- 現在、全国で矢羽根等路面表示が設置されているが、統一した基準が明確に定められていないため、異なる色彩で設置されている。
- そこで、「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」における「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(案)(以下、「提言(案)」とする)において、「帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが景観にも配慮して設定すること」とある。

▼矢羽根の事例

| | 矢羽根の色 | イメージ |
|------|---------------|------|
| 新潟市 | マンセル値: 10B6/6 | |
| 宇都宮市 | RGB:0、137、182 | |
| 京都市 | ベンガラ色 | |
| 広島市 | ベンガラ色 | |

出典: 新潟市自転車走行空間整備ガイドライン
 栃木県自転車利用環境検討会議 資料
 京都市自転車等駐車対策協議会 資料
 広島市自転車走行空間整備計画

▼提言(案)の内容(一部抜粋)

- 12 2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示
- 13 ○ 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、
- 14 景観にも配慮して設定すること。
- 15 ○ 帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のい
- 16 ずれかを選択できるものとする。 (附属資料 図4 参照)

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

▼提言(案)からの矢羽根仕様(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}</p> <p>長さ=1.50m</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>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。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p> | <p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上^{※3}</p> | <p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>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

3. 矢羽根等路面表示の色彩について

- 富士北麓地域においては、以下の法規制等があるが、色彩に関しては手続きを要するものではない。
 - ・自然公園法、文化財保護法、世界遺産富士山の保全に係る景観配慮条例、県や市町村の景観条例
- しかし、世界文化遺産登録や提言(案)も見据え、景観に配慮した色彩を選定する必要があると判断する。
- そのため、「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)」においては、以下の理由から「青系色で景観に配慮した色彩(マンセル値10B6/4程度)」を推奨する。
 - ①県や市町村の景観条例において、色彩選定の際に参考資料となる「山梨県屋外広告物ガイドライン」では、「明度2以上8以下、彩度6以下(色相がR,YR,Yの場合、8以下)」を推奨している。
 - ②山梨県と同じく富士山を構える隣県の静岡県では、「ふじのくに色彩・デザイン指針」において静岡市の基準を参考にし、景観有識者の意見を聞いた上で色彩を選定している。
静岡県では「静岡県道路構造における運用マニュアル」において、カラー舗装の色彩として、自転車走行空間(中山間地)は「マンセル値10B 6/4」を選定している。

▼「山梨県屋外広告物ガイドライン」の推奨色

配慮したいポイント

- 高彩度色は使わない。【推奨】「推奨する色彩」を参照
- 色数を抑える。【推奨】色数は3色までとし、写真広告は控える。
- 必要以上に大きなものは避け、小さくても情報が伝わるようデザインを工夫する。
- できるだけ自然素材を用いる。
- 緑を活かしたうらおいのある空間の演出を行う。
- LED広告などの表示内容が変化するものや照明が点滅するもの、ネオン管は設置しない。
- 外照式の照明を設置する場合は、広告物以外を照らさないよう工夫する。

推奨する色彩

【推奨色】彩度6以下(色相がR、YR、Yの場合、彩度8以下)、明度2以上8以下

出典:「山梨県屋外広告物ガイドライン」

▼静岡県自転車走行空間(中山間地)の使用する色

1 施工する場所と色

- 信号機のない交差点・・・ベンガラ
- 自転車走行空間・・・青
- 歩道のない路肩・・・緑

2 使用する色

| | 信号機のない交差点 | 自転車走行空間 | 歩道のない路肩 |
|------|--------------------|--------------------|-------------------|
| 市街地 | 10R 4/6 (09-40L) | 2.5PB 6/4 (72-60H) | 2.5G 4/4 (42-40H) |
| 中山間地 | 2.5YR 5/6 (12-50L) | 10B 6/4 (69-60H) | 2.5G 3/4 (42-30H) |

※別添「現状の整備事例と今後の方針」参照

注意喚起
「ベンガラ」

09-40L 10R4/6

12-50L 2.5YR5/6

自転車走行空間
「青」

72-60H 2.5PB6/4

69-60H 10B6/4

歩道がない区間
「緑」

42-40H 2.5G4/4

42-30H 2.5G4/4

**静岡市
自転車走行空間(中山間地)の色**

出典:「ふじのくに色彩・デザイン指針」

4. 「山梨サイクルネット構想 (富士北麓地域)(案)」の策定結果

3. 「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」の策定結果

- これまでの審議内容を「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)(案)」として取りまとめ。
- 今回第3回委員会後、委員会の意見を反映し「山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)」を公表。

▼本構想の位置づけ

本構想は、「自転車利用環境の充実」の実現にあたり、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・実施主体の自転車利用環境づくりの方針を示すものである。

▼構想の構成

第1章 はじめに

→ 構想策定の趣旨、位置づけ、適用範囲および使い方

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

→ 現状と課題の把握

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

→ 課題解決に向けた目標、対応方針

第4章 自転車利用環境向上に向けた対策メニュー

→ 走行環境、案内誘導、受入環境、PR展開

第5章 事業展開の推進に向けて

→ 事業展開の考え方、推進体制

第6章 参考編

→ 観光資源、景観上の規制状況など

具体的な内容は、資料2に参照

第1章 はじめに

▶山梨サイクルネット構想策定の趣旨

当地域の観光資源を活用し、自転車による広域的な周遊観光を促すため、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、本構想を策定。

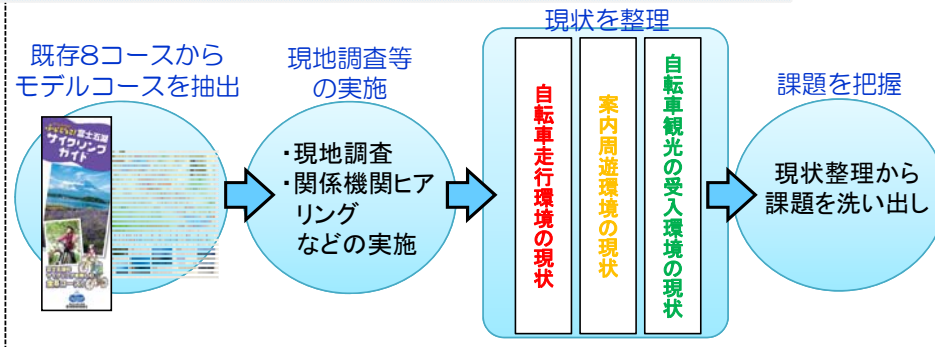
▶本構想の位置づけ

当地域の自転車利用環境づくりの方針を示すもの。

▶本構想の適用範囲および使い方

本構想は、本地域内のネットワークとなる国道・県道・市町村道の全てを適用範囲とし、自転車利用環境向上のための施策を実施するにあたり、技術的な基準や留意事項を確認するもの。

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



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

- ◆整理した課題を踏まえ、自転車利用環境の向上に向け
- ◆目指すべき目標、目標を実現するための対応方針を設定

| 課題 | 目指すべき目標 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間が確保されていない区間が存在 ・道路横断時の危険性 ・自転車通行ルール周知の不足など | 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) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | 案内誘導の充実 (分かりやすい周遊案内環境の実現) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車による周遊に対するバックアップ施設が不足 ・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 ・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 | 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受入環境の実現) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・多様なPRが展開されていない | 多様なPRの展開 (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) |

第4章 自転車利用環境向上に向けた対策メニュー

- ◆目標を実現するための対応方針に基づき、ハード・ソフト両面で対策メニューを提示



第5章 事業展開の推進に向けて

- ◆円滑な事業推進のため、対策の実施者、整備期間を明確化
- ◆PDCAサイクルにより、継続的で質の高い取組みができる推進体制を構築

| 実施主体 | 実施内容 | 実施時期 | 実施場所 | 実施状況 | 備考 |
|------|-------------------|--------|------|------|----|
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2023年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2024年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2025年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2026年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2027年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2028年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2029年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2030年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2031年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2032年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2033年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2034年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2035年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2036年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2037年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2038年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2039年度 | 県内全域 | 計画 | |
| 山梨県 | 山梨県自転車利用環境整備推進委員会 | 2040年度 | 県内全域 | 計画 | |



第6章 参考編

- ▶ 当地域の観光資源、景観上の規制状況等参考として記載

5. 今後の事業展開について

4. 今後の事業展開について

○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。

◆次年度以降の推進体制(案)

PDCAサイクルの考え方を取り入れ、円滑かつ継続的でより質の高い取り組みができる推進体制を構築する。

- エリア毎に事業の推進を図り、PDCAサイクルにより事業の評価・見直しを実施。
- 富士北麓地域として、毎年1回以上モニタリング会議を開催し、事業全体の評価・見直しを実施。

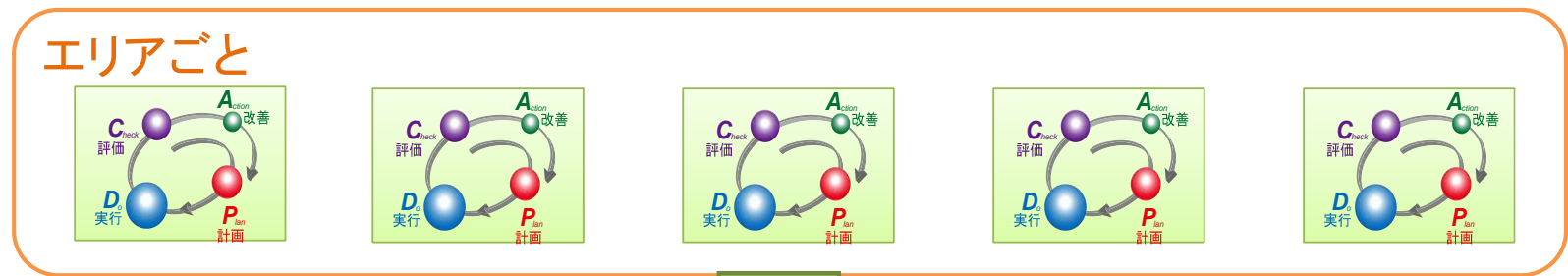
富士山全体を自転車観光のフィールドととらえ、サイクリングコースとしてのブランド力をさらに高める。

- 富士山一周へ向けた静岡県側との連携。

4. 今後の事業展開について

◆ 次年度以降の推進体制イメージ

エリアごとの事業推進



毎年1回以上、エリア全体の協議会を開催

富士北麓地域

