



第二次山梨県自転車活用推進計画



～ 「サイクル王国やまなし」を目指して～

令和5年4月

山梨県

目次

1.	第二次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	16
2-3	地域特性や現状を踏まえた課題	24
3.	目指すべき将来の姿	25
3-1	「サイクル王国やまなし」の実現（目指すべき将来の姿）	25
3-2	「サイクル王国やまなし」の実現に向けた計画目標	25
3-3	計画目標を実現するための基本方針	26
4.	実施施策と取組	27
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	27
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・環境の維持、改善	31
4-3	誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現	34
4-4	自転車を活用した健康増進やスポーツ振興	38
5.	やまなし自転車ネットワーク	42
5-1	計画策定の背景と目的	42
5-2	ネットワーク設定の考え方	43
5-3	やまなし自転車ネットワークとモデルルート	44
6.	自転車通行空間の整備	47
6-1	山梨県が管理する道路全体の整備の方向性	47
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	48
6-3	やまなし自転車ネットワーク路線の路面表示内容	49
7.	計画の推進体制	51
7-1	計画期間と実施スケジュール	51
7-2	推進体制とフォローアップ・見直し	55

【巻末資料】

1.	第一次計画のフォローアップ	1
2.	用語集	7

【参考資料】

1.	県モデルルート	1
----	---------------	---



1. 第二次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いましたが、新型コロナウイルスの流行により、多くは中止を余儀なくされました。一方、2021年には東京2020オリンピック自転車競技ロードレースが開催され、自転車熱の高まりが起き、新たな生活様式を踏まえたイベントの企画も戻ってきました。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。）が閣議決定されたことを受け、山梨県においても、令和元年9月に山梨県自転車活用推進計画を策定しました。その後、新型コロナウイルスの流行等の社会情勢の変化を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年6月に国の推進計画の改定が行われました。

これを受け本県においても、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ししました。

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

「第二次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。

また、自転車活用推進法第11条に基づき、市町村は市町村版自転車活用推進計画の策定にあたって、本計画を勘案するものとします。

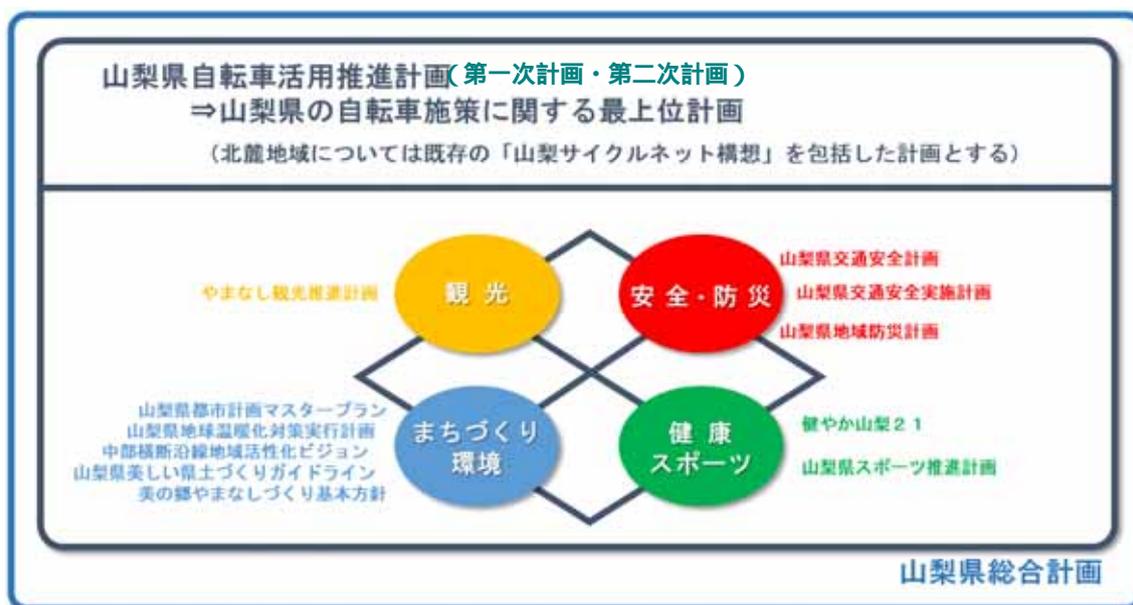


図 1-1 計画の位置付け

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

- 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。
- 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。
- 自転車観光の受入環境は十分な状況にない。

「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。

自転車利用環境の向上

自転車走行環境の向上

案内誘導の充実

自転車観光の
受け入れ環境の充実

多様なPRの展開

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。

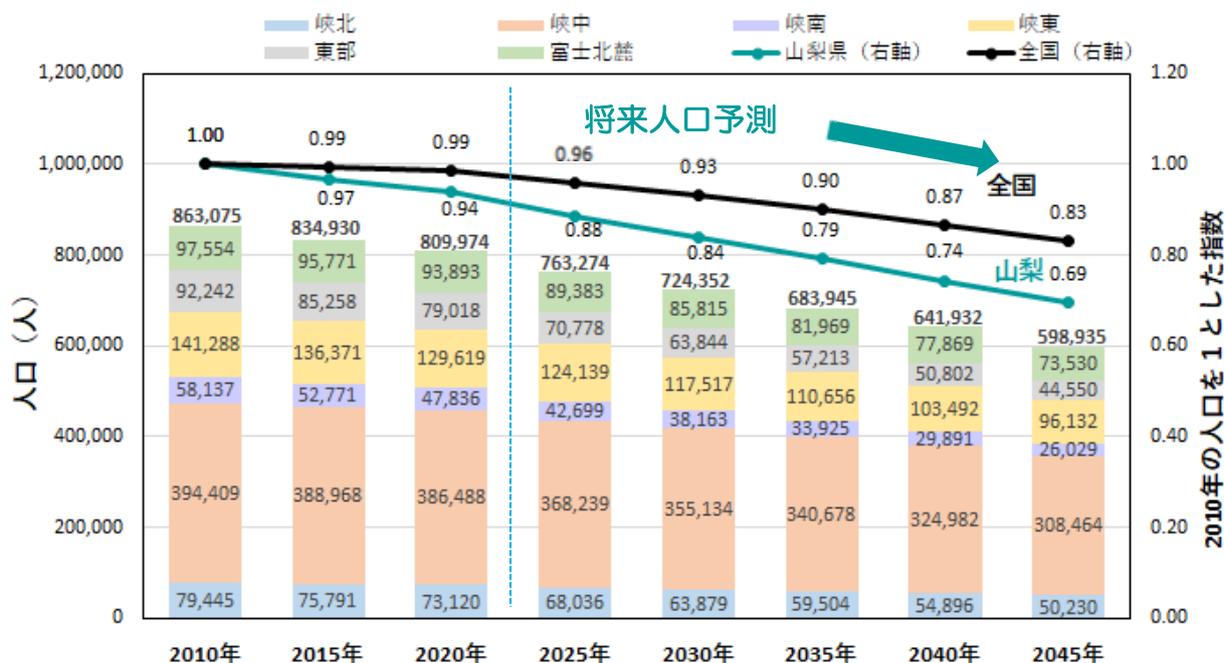
近年は、外国人観光客の増加の影響で観光入込客数は増加傾向にあり、地域活性の手がかりになると考えられます。

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は近年横ばい状況ですが、新たな生活様式の浸透による交通行動の回復により、増加傾向へと転じる懸念があるなど、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

山梨県の人口は年々減少しています。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：2010～2020年)国勢調査、2025～2045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及び甲武信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登録されています。また、峡東地域の扇状地に適応した独自の果樹農業システムは、世界農業遺産にも登録されています。

富士北麓地域には、世界文化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。

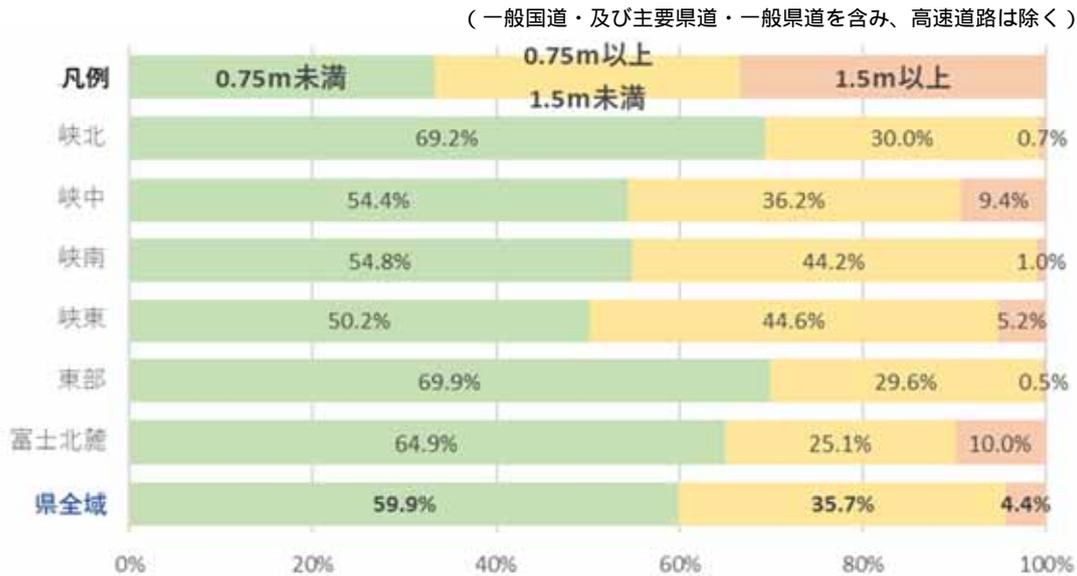


図 2-2 山梨県の地勢

(3) 山梨県の道路状況

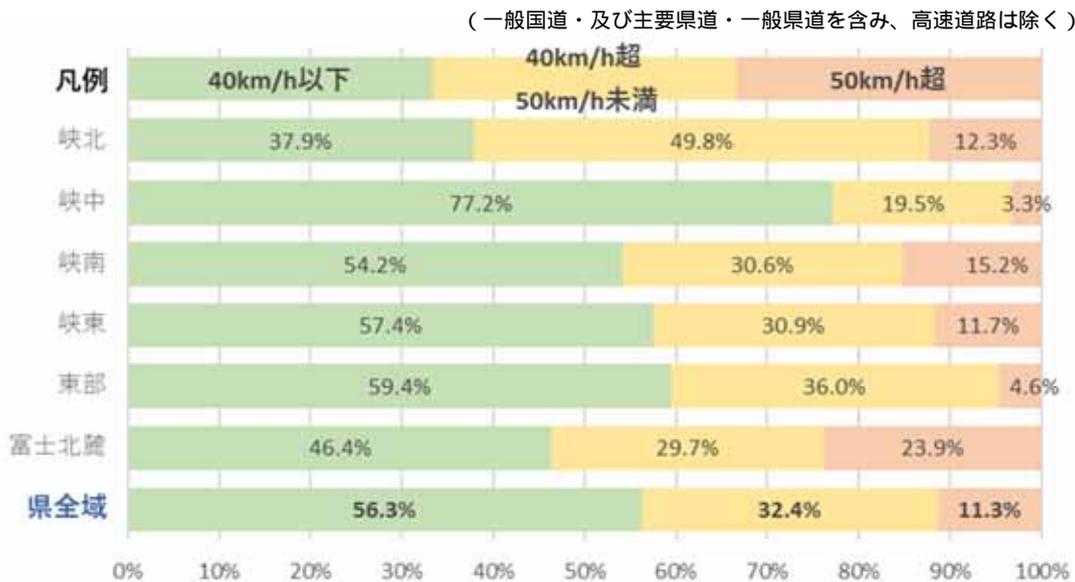
山梨県内の国道と県道では、路肩幅員 0.75m 未満の道路が県全体の約 60%を占めています。特に峡北、東部、富士北麓地域で 0.75m 未満の道路割合が高くなっています。

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 40km/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で除した値としている)

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*

令和3年には、山梨県と静岡県をつなぐ中部横断自動車道が全線開通し、並行する国道52号等の現道では、大型車や通過交通の転換効果を確認できます。

— 区間別交通量の変化

交通量 台/日 (うち大型車)	平日		休日	
	開通前	開通後	開通前	開通後
身延山IC～下部温泉早川IC 【今回開通、無料区間】	—	7,700台/日 (2,400台/日)	—	11,400台/日 (950台/日)
新清水JCT～富沢IC 【有料区間】	3,500台/日 (1,100台/日)	4,700台/日 3割増 (1,400台/日)(3割増)	6,100台/日 (450台/日)	8,300台/日 4割増 (620台/日)(4割増)

— 断面交通量の変化

交通量 台/日 (うち大型車)	平日		休日	
	開通前	開通後	開通前	開通後
中部横断道	5,700台/日 (920台/日)	8,700台/日 (2,300台/日)	7,200台/日 (340台/日)	12,000台/日 (930台/日)
国道52号	13,400台/日 (3,100台/日)	11,400台/日 2割減 (2,100台/日)(3割減)	11,500台/日 (1,300台/日)	9,300台/日 2割減 (740台/日)(4割減)
断面計	19,100台/日 (4,000台/日)	20,100台/日 (4,400台/日)	18,700台/日 (1,600台/日)	21,300台/日 (1,700台/日)

断面：中部横断道（中富IC～下部温泉早川IC）と国道52号の合計交通量

※交通量については、トラフィックカウンターの計測値から有効数字2桁（1万台以上は3桁）で丸めた値としています。

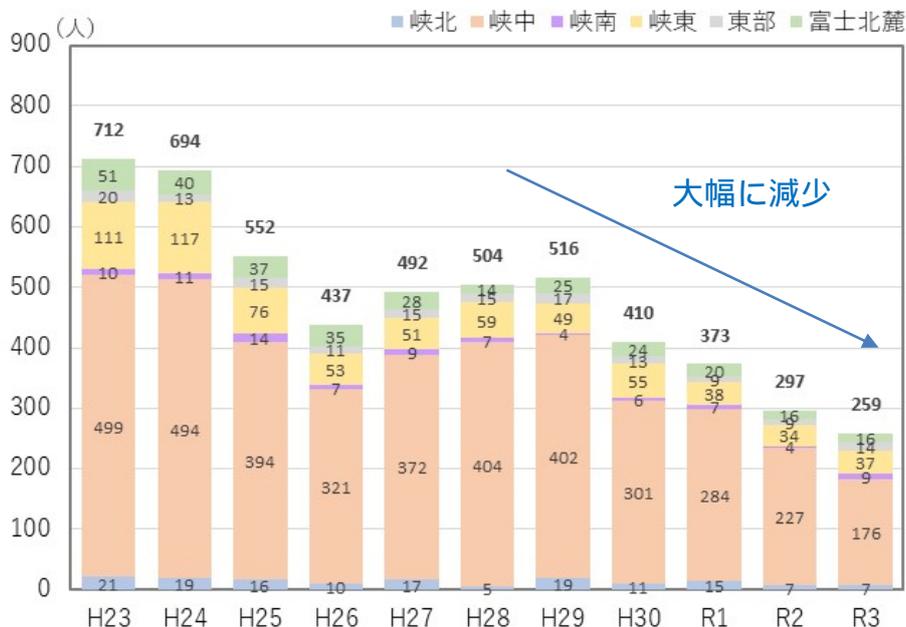
出典：国土交通省、中日本高速道路株式会社 トラフィックカウンターデータ（速報値）
 (開通前) 平日：R3.7.12(月)～16(金)
 休日：R3.7.17(土)、18(日)
 (開通後) 平日：R3.9.13(月)～17(金)
 休日：R3.9.18(土)～20(祝)

出典：NEXCO中日本HP

(4) 山梨県の事故状況

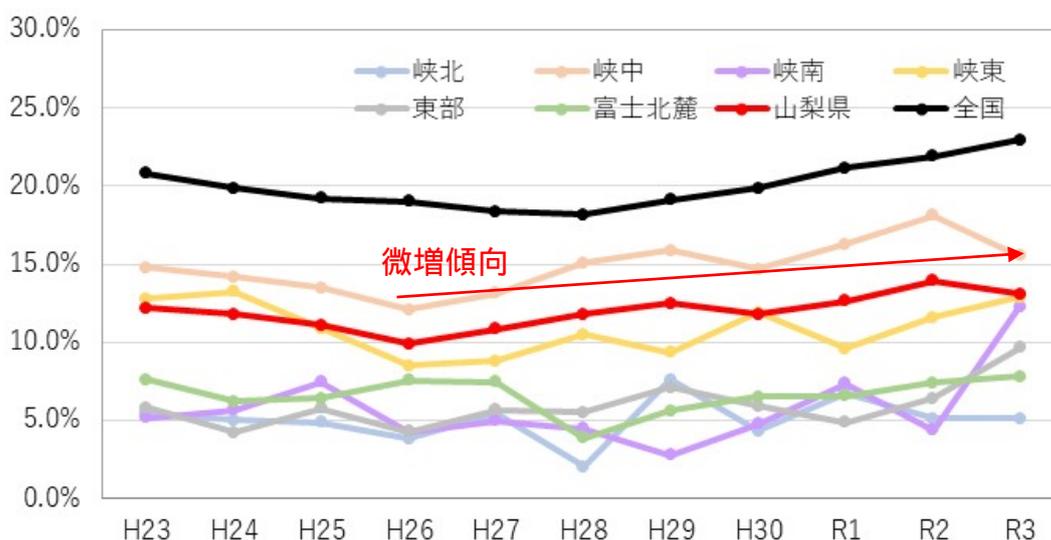
山梨県の自転車事故件数は、10年前と比較すると大幅に減少しています。

山梨県の全事故に占める自転車事故の割合は、全国平均を下回っていますが、全国同様、近年は微増傾向となっています。



出典：山梨県警 交通事故統計、警察庁交通事故統計情報のオープンデータ

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、警察庁交通事故統計情報のオープンデータ
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、県道甲府アルプス線、県道甲府韮崎線、県道甲府市川三郷線、国道 411 号が自転車事故発生の多い路線となっています。

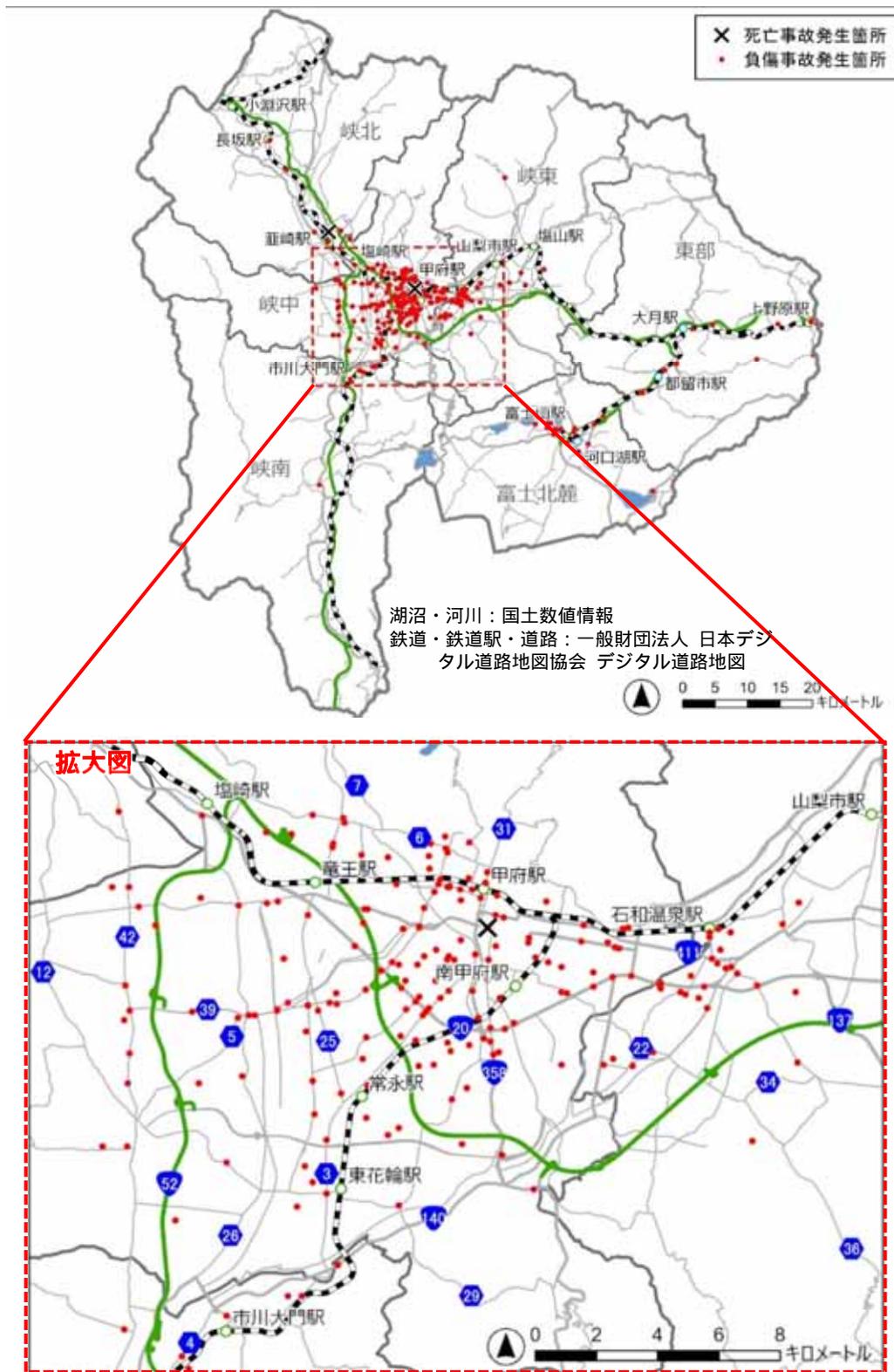


図 2-7 自転車事故位置 (R3)

出典：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ(R3)



トピックス 「自転車保険等への加入の義務化」

自転車事故で相手にけがをさせた場合には、刑事上の責任に加え、被害者に対する損害賠償責任が生じます。実際、自転車運転者の過失で事故を起こし、数千万円の賠償命令が出されるケースが出ています。

そこで、山梨県では、自転車の安全で適正な利用の促進や自転車損害賠償責任保険等（以下「自転車保険等」という。）への加入義務等について定めるため、「山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定しました。自転車保険等への加入は、令和2年10月1日から義務化となりました。

(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。



表 2-1 所要時間

特急	甲府駅—新宿駅	約 1 時間 30 分
	新宿—甲府駅	約 2 時間 50 分
高速バス	新宿—富士山駅	約 1 時間 50 分
	名古屋駅—甲府駅	約 4 時間

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 GTFS データ

図 2-8 山梨県内の交通網

トピックス 「サイクル・アンド・ライド」*駐車場の整備（甲府市）」

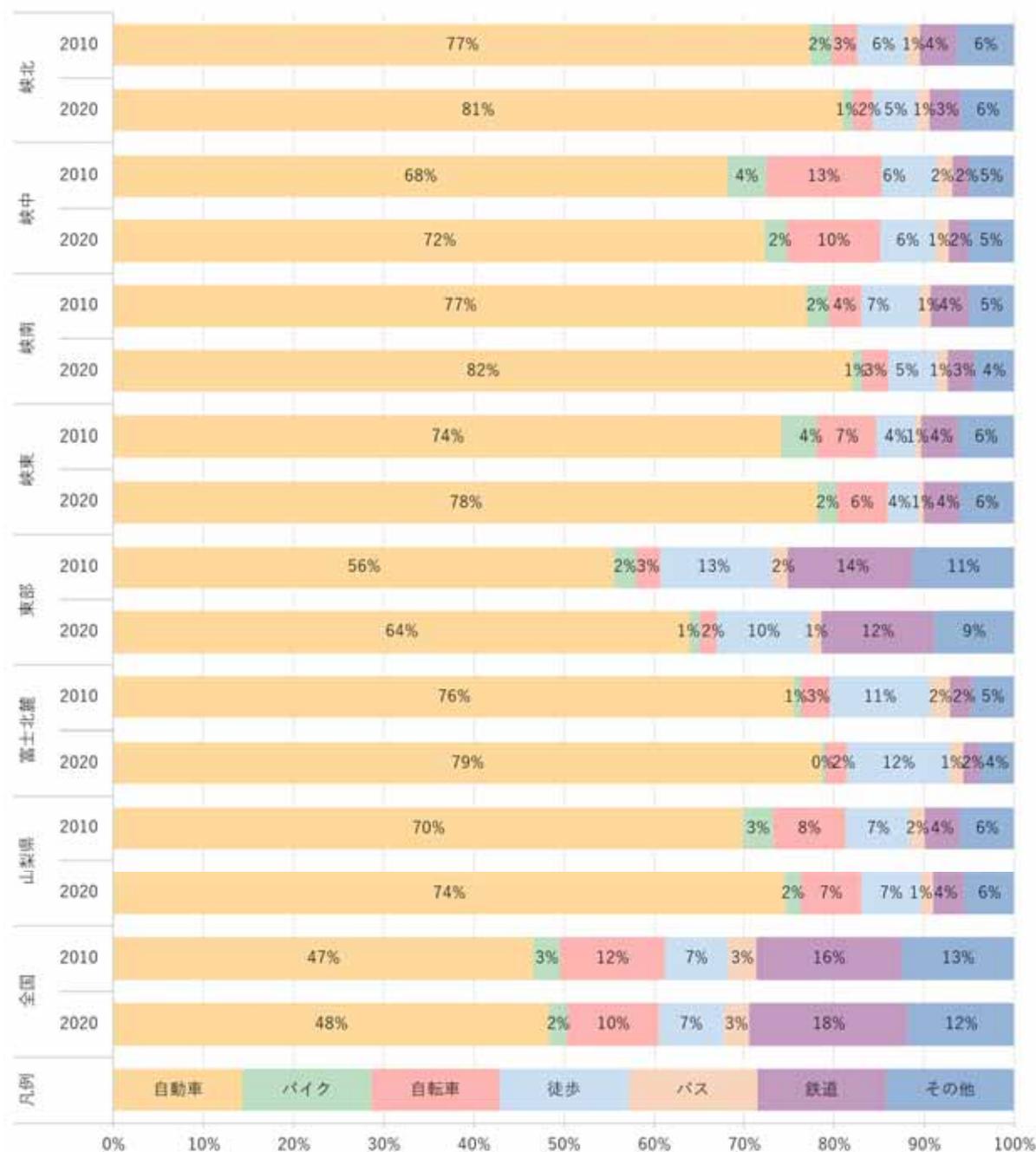
路線バスの利用を促進するため、甲府市では路線バス停留所の周辺に立地している県施設、市の施設、民間施設等において、「サイクル・アンド・ライド」駐輪場を設置し、「サイクル・アンド・ライド」事業を推進しています。



(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・通学時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%を下回っており、2020年と2010年を比較すると、山梨県の自転車利用は減少しています。



出典：平成22年、令和2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。しかし、令和2年の新型コロナウイルス感染症の拡大以降、再び入込数が減少しています。

また、外国人宿泊者数も令和元年まで増加傾向でしたが、令和2年以降は大幅に減少しています。



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

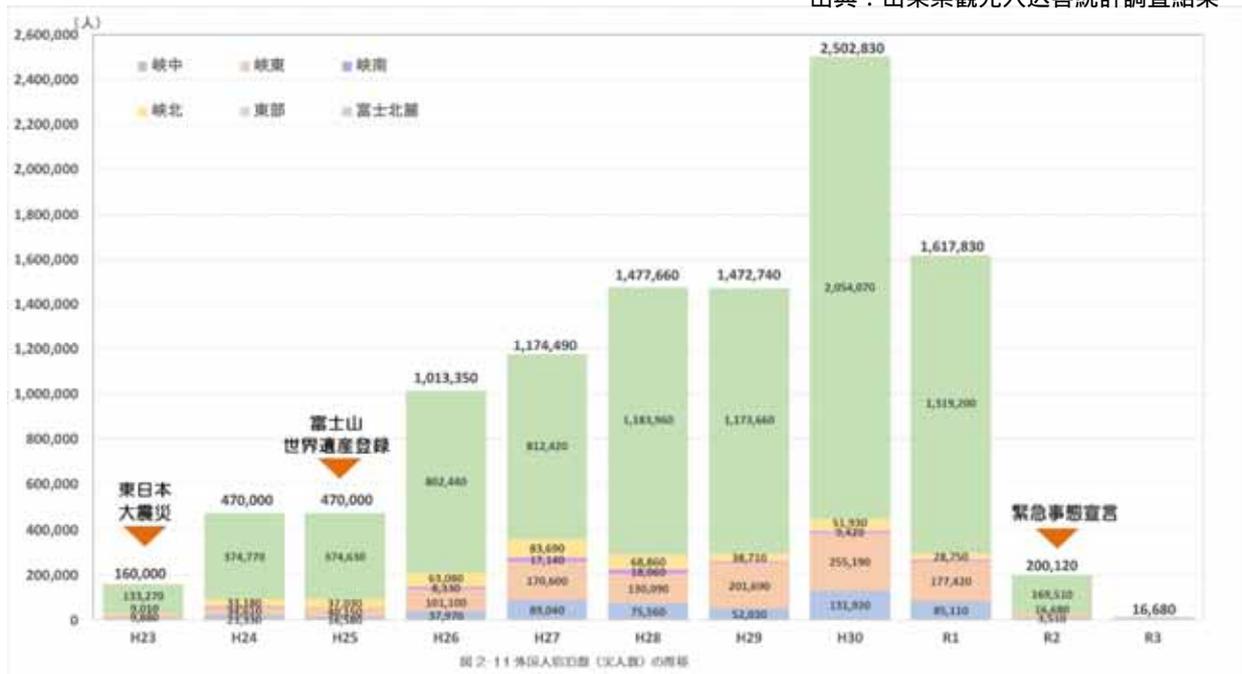


図 2-11 外国人宿泊数（実人数）の推移

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

(8) 健康

山梨県では、健康寿命の延伸を目指し、県の健康増進計画「健やか山梨 21（第 2 次）※」において、80 の数値目標を設定し、生活習慣病の発症・重症化予防を中心に、市町村や関係団体と協働しながら健康づくり施策を推進しています。

国民生活基礎調査（厚生労働省）より、山梨県の健康・寿命が、男女ともに全国トップクラスを維持しており、県内の施策の効果が十分発揮していると考えられます。

※計画期間 H25 年度～R4 年度

表 2-2 健康寿命

		H22	H25	H28	R1
男性	山梨県	71.20 年 (全国第 5 位)	72.52 年 (全国第 1 位)	73.21 年 (全国第 1 位)	73.57 年 (全国第 2 位)
	全国	70.42 年	71.19 年	72.14 年	72.68 年
女性	山梨県	74.47 年 (全国第 12 位)	75.78 年 (全国第 1 位)	76.22 年 (全国第 2 位)※	76.74 年 (全国第 2 位)
	全国	73.62 年	74.21 年	74.79 年	75.38 年

また、平成 20 年度からメタボリックシンドロームに着目した特定健康診査・特定保健指導が医療保険者により実施されています。県内ではメタボリックシンドロームの予備群及び該当者は、どちらとも全国平均を下回る結果となっています。

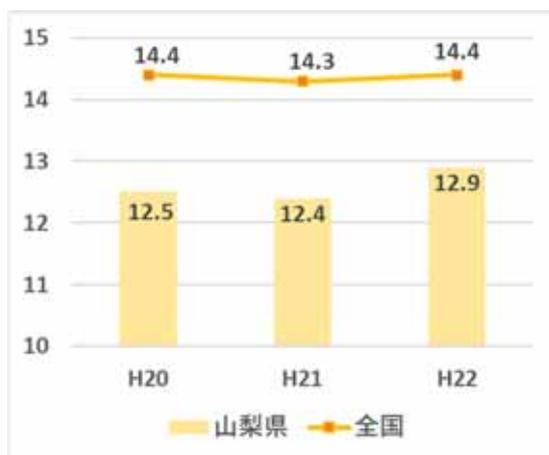


図 2-13 メタボリックシンドローム
該当者割合

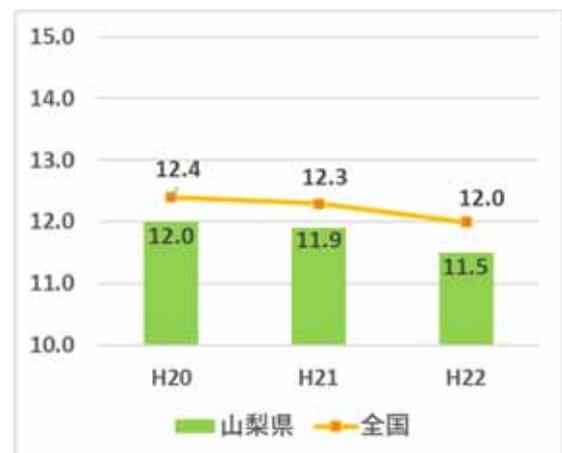


図 2-14 メタボリックシンドローム
予備群割合



2-2 自転車に係る現状

昨今の社会情勢の変化により、県内での自転車関連イベントが減少している一方、2021年には東京2020オリンピック自転車競技ロードレースが開催され、自転車熱の高まりが起き、新たな生活様式を踏まえたイベントの企画も増えつつあり、回復の兆しが見えています。

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の様々な取り組みは、引き続き県内各地で行われています。

また、MTBの利用促進を目的として、南アルプス市に「立沼マウンテンバイクパーク」、富士吉田市に「おんしりんバイクパーク」が新たに整備されるなど、山梨の豊かな自然環境を活かした取り組みが官民協力して進められています。

全国をみると、ナショナルサイクルルートにおける走行空間の整備や路面表示の統一、受け入れ施設の整備などが進められています。また、防災の視点から災害時の移動手段として自転車の利便性が見直されており、災害時用の自転車の配備や災害時のシェアサイクル^{*}の活用等が国や自治体などで進められています。また、健康増進を目的とした取り組みや、新たな生活様式に対応した通勤や業務利用などの取り組みも行われており、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、自転車競技施設のほか大人から子供までサイクリングが楽しめる様々な体験施設があります。境川自転車競技場は主に競技に利用されており、金川の森、愛宕山こどもの国は県民の方が気軽に利用できます。また、民間で運営されている施設もあります。

自転車競技施設	
境川自転車競技場（山梨県スポーツ協会）	
<ul style="list-style-type: none"> • 笛吹市の境川自転車競技場は（公財）日本自転車競技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で、一般の方でも利用ができる施設となっています。 	
 <p>競技での利用 一般での団体利用可</p>	

県運営の施設	
金川の森 （スポーツの森・サイクルステーション）	愛宕山こどもの国 変形自転車広場
<ul style="list-style-type: none"> • サイクリングコースや MTB 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 普段ではなかなか乗ることのできない様々な種類の自転車を無料で乗ることができます。
	

民間運営の施設	
ふじてんリゾート マウンテンバイクコース 【富士観光開発株式会社】	YBP（Yuta's Bike Park）
<ul style="list-style-type: none"> • プロ MTB ライダーのプロデュースによる、本場カナダウィスラーを目指したマウンテンバイク専用コースです。 	<ul style="list-style-type: none"> • 世界基準のプロ向けコースとアマチュアコースが併設した BMX とマウンテンバイクのためのバイシクルパークです。
 <p>画像：DKFREERIDE MTB LOGIC HP</p>	 <p>画像：YBP twitter</p>

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。

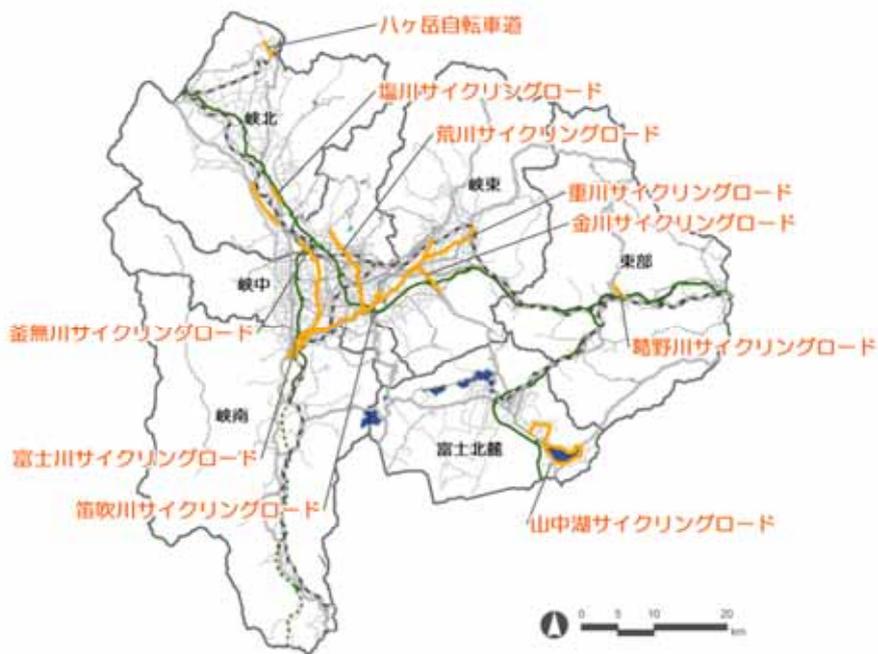


図 2-15 サイクリングロードの整備状況

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。しかし、令和 2 年以降の新型コロナウイルス感染症の拡大により、自転車関連イベントの開催が中止となっていました。令和 4 年からは複数のイベントが開催されており、回復の兆しを確認できます。

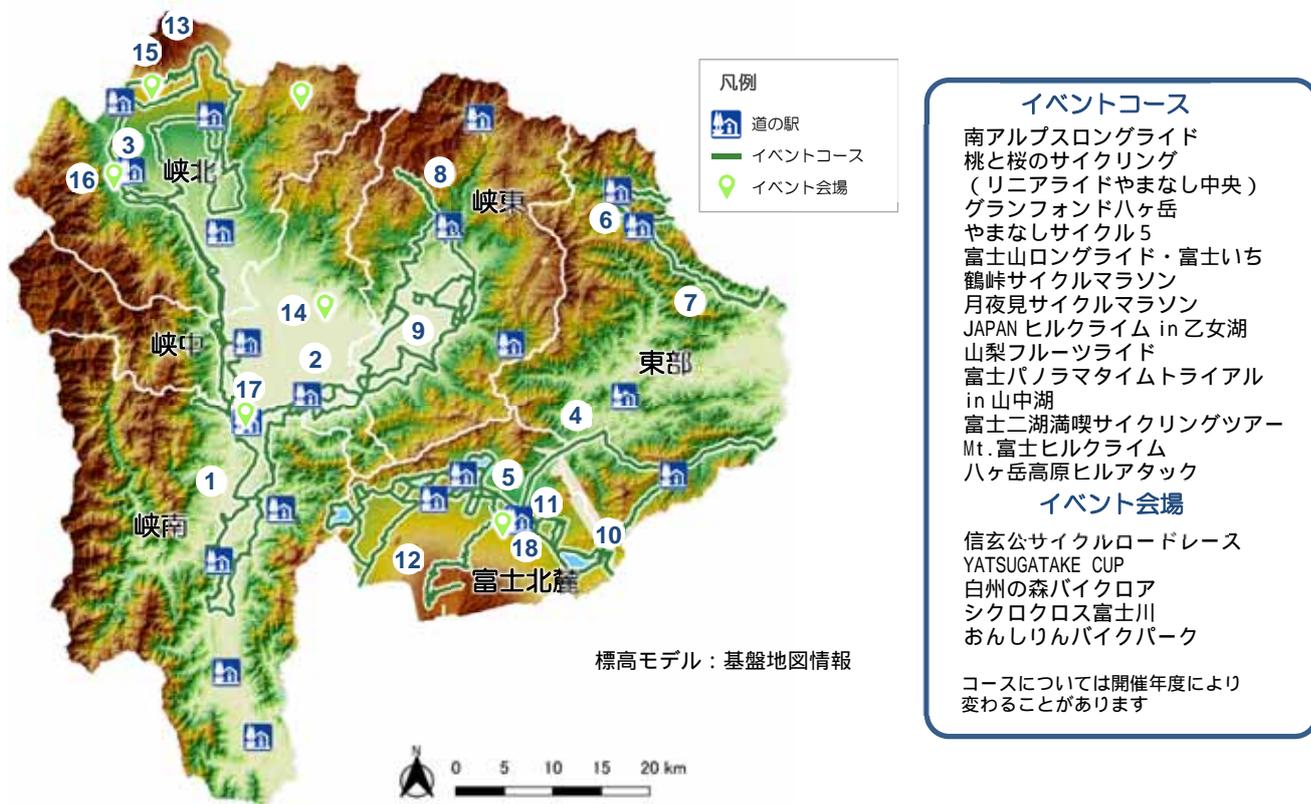


図 2-16 主な自転車関連イベント

東京 2020 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、令和 3 年 7 月に開催されました。開催 1 年後の令和 4 年 7 月には、「自転車ロードレースレガシーサイクリング」イベントを開催し、東京 2020 オリンピックの経験を一過性にするのではなく、レガシー*として次世代に継承させる取り組みも進めています。

今後は、引き続きサイクルツーリズム*推進による地域活性化を図るため、ロードレースコースの活用を進めていきます。

東京 2020 オリンピック 自転車競技ロードレースの開催概要

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。コースは、日本を象徴する富士山を望みながら、起伏の激しい峠を攻める難しいコースとなっており、序盤から終盤まで見どころのある熱いレース展開となりました。



東京 2020 オリンピック・パラリンピック 1 周年記念 自転車ロードレースレガシーサイクリング

東京 2020 オリンピックの経験を一過性にするのではなく、レガシー*として次世代に継承していくことを目的とし、また、自転車ロードレース競技の魅力を広くアピールし、認知度の向上、地域に根づいたサイクリングイベントとしサイクルツーリズム*の定着・推進を図るため、令和 4 年 7 月 30 日（土）に開催されました。

本イベントは、オリンピックやパラリンピアン、現役選手などの自転車ロードレース経験者がオリンピック自転車競技ロードレースのコースにおいて、交通法規を守りながら走行しました。



(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

丹波山村予約制レンタサイクル「タバサイ」 【一般社団法人たばやま観光推進機構】

- (一社) たばやま観光推進機構では、丹波山村の観光振興を目的に、電動アシスト付き自転車のレンタサイクル事業を実施しています。
- レンタサイクルのほか、村内を巡るサイクリングツアーの企画やサイクルラック等の整備も併せて行っています。



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。
- 自家用車から自転車・公共交通を利用する通勤・通学に切り替えることで、バス・鉄道利用の促進、温室効果ガス削減、渋滞緩和、健康増進等の効果が期待されます。



事例4

レンタサイクル実証実験「COG | COG | (コギコギ) 北杜」 【小淵沢エリア】

- 文化観光施設を中心とした地域における文化観光の推進を図る「山梨県文化観光推進地域計画」の一環として、交通アクセスおよび来館利便性の向上を図り、自由度の高い地域内観光を実現することを目的に、電動アシスト自転車のレンタサイクル実証実験を実施しています。



事例5

オリンピックコースを活用したサイクルラリーの実施 【山梨県】

- 東京2020オリンピック・パラリンピック大会の300日前イベントの一環として、オリンピックコースを活用したサイクルツーリズム※を促進するため、「やまなし2020 サイクルラリー」を開催しました。サイクリングコース共有アプリに登録されたコースを走破することで、アプリ上で完走バッジを獲得できるほか、地元豪華景品が当たるフォトコンテストを併せて実施しました。



事例6

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。
- NPO 法人やまなしサイクルプロジェクトと連携し、県内の上り坂を厳選した『百坂（ひゃくさか）やまなし』では、各坂道の勾配や標高差などを紹介しています。



事例7

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8

放置自転車の活用【甲府市】

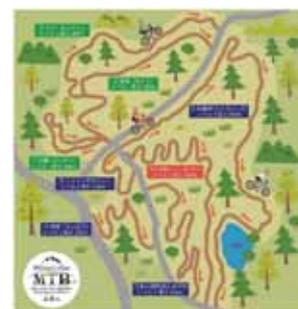
- 甲府市では、JR 甲府駅などに放置されている自転車を回収し、分解や清掃、再整備を行う施設「なでしこ工房」があります。
- 本施設では、年間 60 台程度の再生自転車の整備を行っています。また、その他に、市民への自転車修理の指導、工具の貸出等を通じて、自転車利活用の推進に寄与しています。



事例9

森林等の豊かな自然環境を活用した MTB フィールド整備【民間】

- 県内では、MTB 利用を促進するフィールドの整備が次々行われています。
- 南アルプス市では、市内平岡地内の山林に「立沼マウンテンバイクパーク」が令和 3 年 11 月にオープンしています。本施設では国内最大級のトレイル（MTB のコース）を体験することができるようになっており、MTB の利用促進に貢献しています。



- 富士吉田市では、市内の恩賜（おんし）林庭園内にマウンテンバイクの専用コース「おんしりんバイクパーク」が令和 4 年 8 月にオープンしています。「自転車に初めて乗る子供から経験者まで、ファミリーからプロまですべての人々が楽しめる」をコンセプトとしたマウンテンバイクコースで、パンプトラックエリア、トレイルエリア、キッズコース、スキルエリアの 4 つで構成されたコースとなっています。



事例10

MTB フィールドを活用した取組【民間】

- 「昇仙峡 MTB PARK (甲府市)」では、YAMANASHI MTB 山守人が甲府市や観光協会等と連携し、昇仙峡におけるの閑散期の集客を目的に、ロープウェイを活用したトレイルライドツアーを開催しています。



事例11

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。
- 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。
- タンデム自転車*等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOL(Quality of Life)の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものとなります。また、健常者同士でも、走行中にコミュニケーションが図れる等、新たな楽しみを発見することができます。



事例12

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13

エコ通勤等の促進【国土交通省、山梨県】

- 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【国土交通省】

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定登録し、その取り組みを紹介する制度で、県内では2事業所が認定を受けています。



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22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、宿泊滞在客の誘致が必要である。
	□ 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良さを活かせるよう、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。
	□ 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とともに、海外への情報提供発信力を強化する必要がある。
	□ オリンピック大会後の自転車競技ロードレースコースをレガシー*として後世に残していく必要がある。
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】
	□ 森林等の豊かな自然環境を活用しながら地域振興に結びつけていく必要がある。
	□ 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。
	□ 日常の移動手段として、自動車から自転車への利用を促進し、健康増進及び市街地部の渋滞緩和のほか、運転免許返納前の早い段階での高齢者の移動手段確保や2050年カーボンニュートラルの実現に向けた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を進めていく必要がある。
健 康 ・ ス ポ ー ツ	□ 自転車に乗ることで得られる健康効果の啓発や自転車を活用した健康増進を普及させる仕組みづくりが必要である。
	□ 特徴的な自転車競技施設やフィールド等を活かしながら、スポーツ振興としての自転車の活用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。
	□ コロナ禍を契機として再注目された、気軽に楽しめるアウトドアスポーツとしてのサイクリングの利用者人口を増加させるため広報啓発を強化する必要がある。

3. 目指すべき将来の姿

3-1 「サイクル王国やまなし」の実現（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自転車利用環境を備えた「サイクル王国やまなし」の実現を目指します。



3-2 「サイクル王国やまなし」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・環境の維持、改善
安全・防災	誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現
健康・スポーツ	自転車を活用した健康増進やスポーツ振興

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・環境の維持、改善

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、自転車活用による環境負荷の少ない地域づくりを促進します。

(3) 安全・防災分野

●誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現

基本方針

自転車の安全で適正な利用の促進を図るとともに、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

●自転車を活用した健康増進やスポーツ振興

基本方針

子どもから大人まで、県民の誰もが自転車を気軽に楽しめる環境をつくり、県民の健康増進やスポーツ振興につなげます。

4. 実施施策と取組

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

観光

観光分野の計画目標の達成を目指し、第一次山梨県自転車活用推進計画では、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を検討・設定しました。本計画では、上記施策を具現化するための取り組みを促進します。

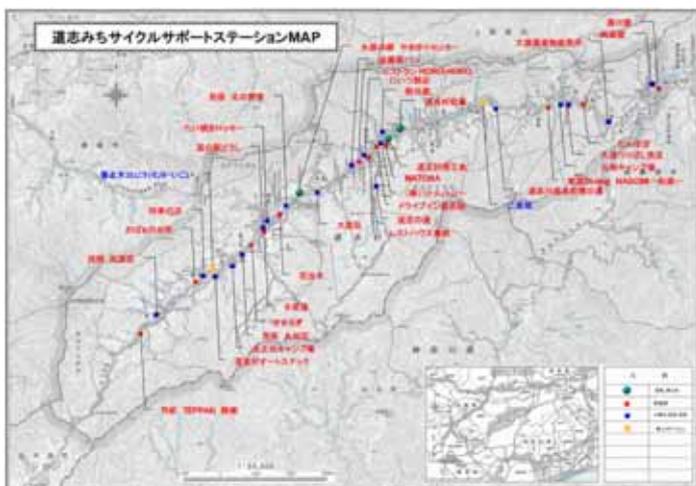
施策1 東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースのレガシーとしての活用

2021年開催の東京 2020 オリンピックにおける山梨県内の自転車競技ロードレースコースについて、オリンピック開催前や閉会した後も、様々な層の方に楽しんでもらえるような取り組みや、レガシー*として残していくための整備等を検討します。

- ロードレースコース沿線の自転車利用環境整備
- ロードレースコースをレガシー*として活用するための取組支援
- 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開催【健康・スポーツ施策に掲出】

道志村のロードレースコース沿線の整備【道志村】

東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした観光振興や大会後のレガシー（遺産）につなげるため、道志村の自転車競技ロードレースのコース沿線に 38 のサイクルサポート*ステーションを認定しています。長期的な自転車利用者の誘客や地域活性化等が期待されます。



サイクルサポート*ステーションマップ



サイクルサポート*ステーション

施策2

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、ナショナルサイクルルート指定に向けた検討、自転車に乗る多くの来訪者を迎え入れるためのハード・ソフト両面からなる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*の設定およびナショナルサイクルルート認定に向けた検討【まちづくり・環境施策に掲出】
- 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）等でのサイクルスタンド・工具貸出、シェアサイクル*等の自転車に乗る多くの来訪者向けサービスの提供
- 「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
- 様々な地域資源の魅力向上につながる自転車活用の検討
- 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
- 県内におけるレンタサイクル・シェアサイクル*導入の推進【まちづくり・環境施策に掲出】

ぐるり富士山サイクルツーリズム推進協議会（仮称）の設置【山梨県・静岡県】

ぐるり富士山一周ルートのナショナルサイクルルート指定を目指し、ルート設定及び整備方針の決定、地域の活動との連携を図ることを目的とした検討会を設置していきます。協議会の中では、静岡県側と連携しながらナショナルサイクルルート指定に向けた検討を進めていきます。

先進的なサイクリング環境の整備事例【民間宿泊施設】

山中湖平野の旅館などが、独自のサービスを展開しています。サイクリスト向けのサービスとして、「自転車を客室にそのまま持ち込めるサービス」や「自転車用の工具をそろえたガレージの整備」など展開しています。

レンタサイクルシステムの導入【甲州市】

甲州市では、JR 塩山駅・JR 勝沼ぶどう郷駅・甲州市役所勝沼支所にて、シティサイクルのシェアリングサービス（ぐるりん）を実施しています。

令和4年4月には、新たにスポーツタイプの電動自転車が整備され、益々の観光振興及び地域活性化が期待されています。



様々な地域資源に自転車を組み合わせることで、魅力が高まるイメージ



インフラ(土木施設等)×自転車



アウトドア(キャンプ等)×自転車



グリーン(農山村)×自転車



自然環境・景観×自転車



フルーツ(果樹園)×自転車



歴史×自転車



文化×自転車



散歩×自転車 (ポタリング※)

【その他】



自動車×自転車 (シックスホイールスタイル※)

※ポタリングとは、「potter(意味：のんびりする、ぶらつく)」を語源とした和製英語で、自転車で気ままに散歩することをいいます。

※シックスホイールスタイルとは、「自動車(4輪) + 自転車(2輪) = シックスホイールズ(6輪)」として、クルマに自転車を積んで出かけて、ドライブやサイクリングを共に楽しむことをいいます。

施策3

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コースや県モデルルート*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
- サイクリングを楽しむために必要な情報の発信と一元化
- 県内各地の自転車走行イベント等の開催支援【健康・スポーツ施策に掲出】
- 外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新
- 観光資源を案内するための標識等の整備
- 「サイクル王国やまなし」の広報（PR）
- やまなしサイクルツアーガイド養成プログラムの実施

「サイクル王国やまなし」のPR【山梨県】

山梨県において、自転車活用推進計画の周知や自転車活用の推進のため、地元放送局（YBS）と連携し、「サイクル王国やまなし」のPRを実施しています。

また、「サイクル王国やまなし」を県内外に広く周知するため、統一したロゴマークを作成し、県内のサイクルラック等に取付けています。



県内のサイクリングコース等の紹介【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等を紹介しています。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*やガイドツアー等について、各種メディアを活用しながら、PRしていくことが考えられます。



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、第一次山梨県自転車活用推進計画では、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を検討・設定しました。本計画では、上記施策を具現化するための取り組みを促進します。

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・施策の推進

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自転車ネットワークを構築します。

また、市町村においても、市町村版自転車活用推進計画（市町村版自転車ネットワーク計画含む）の策定および施策の推進を支援していきます。

取組

- 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※」の構築
- 利用者層に応じた整備の重点地域の設定検討
- 市町村版自転車活用推進計画の策定支援
- 市町村版計画に含まれるネットワーク路線のうち、県管理道路における自転車利用環境整備の推進
- 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※の設定およびナショナルサイクルルート認定に向けた検討【観光施策に掲出】

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。また、市町村版自転車活用推進計画の策定時においても、市町村版自転車ネットワーク計画の策定支援を行います。

「やまなし自転車ネットワーク※」・モデルルート※の構築

(P42「5. やまなし自転車ネットワーク※」及び巻末資料を参照)

山梨県内の魅力的な様々な道路等

山梨県内の魅力をもった様々な道路や自動車交通量が少なく自転車が安全に走行できる道路等を活用し、「やまなし自転車ネットワーク※」を構築します。

施策2 自転車通行空間の整備

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、自転車通行空間の確保を図っていきます。

そのため、山梨県が管理するすべての道路を対象に、自転車に配慮した空間となるよう山梨県県道の構造基準等を定める条例^{*}に則り整備を進めていきます。また、モデルルート^{*}については、本計画に沿った自転車空間の整備がされるよう、国への働きかけや市町村への支援を進めていきます。

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、「山梨県県道の構造基準等を定める条例」^{*}に則った整備の実施
- 自転車の安全で快適な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）
- 既存サイクリングロードの再整備（経年劣化箇所の補修等）

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。



（6. 自転車通行空間の整備）を参照）

（参考）「山梨県県道の構造基準等を定める条例」の改正【山梨県】

平成31年4月の道路構造令の一部改正、令和元年9月の「山梨県自転車活用推進計画」策定に伴い、県道構造条例を一部改正（令和2年4月施行）しています。

また、県道構造条例の具体的な運用方針では、別途「山梨県県道の構造基準等を定める条例解説」及び「土木工事設計マニュアル道路編Ⅰ（道路）」の改訂（令和2年4月改訂）を行っております。

道路構造令の一部改正を踏まえた改正

道路構造令の改正内容に基づいて、道路構造条例を改正します。

1. 自転車通行帯の軌軌確定

- 自転車と安全かつ円滑に通行させるために設けられる車道の部分として「自転車通行帯」を新たに規定し、「自転車通行帯」の設置要件を規定することとします。
- 「自転車通行帯」の幅員は、1.5メートル以上とし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては1メートル未満で定めることとします。

2. 自転車道の設置要件の追加

- 自転車道の設置要件として、道路の設計速度が1時間につき30キロメートル以上であることを追加することとします。

図1 自転車通行帯のイメージ
図2 自転車道のイメージ

「山梨県自転車活用推進計画」を踏まえた改正

「山梨県自転車活用推進計画」を踏まえ、山梨県独自の基準（ローカルルール）として、下記のとおり道路構造条例を改正します。
（道路構造令等の改正は必要ですが、制度等の改正については今後の検討を踏まえて実施するものとします。）

3. 路肩の幅員を1m以上とする規定の追加

- 自転車道及び自転車通行帯を設けない道路の車道の左側に設ける路肩の幅員は、1メートル以上とすることを基本とします。
- 設置幅員を1.0m以上確保

4. 自転車通行に配慮した路肩の構造とする規定の追加

- 車道の左側に設ける路肩は、自転車の安全かつ円滑な通行に配慮した構造とするものとします。
- 具体的には、エプロン等の強い衝撃の吸収等を想定しています。
- エプロン等の衝撃吸収を採用

施策3 自転車利用による環境の維持、改善

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、交通分野の温室効果ガス排出量の抑制が期待できます。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	● 自動車通勤から自転車通勤・通学への転換の推進 【健康・スポーツ施策に掲出】
	● 県内におけるレンタサイクル・シェアサイクル [※] 導入の推進 【観光施策に掲出】
	● 森林等の豊かな自然環境を活用した MTB（マウンテンバイク）利用による地域環境の維持や地域振興等の推進

MTB による地域環境の維持に関する事例【YAMANASHI MTB 山守人】

ボランティア会員組織である YAMANASHI MTB 山守人では、行政（県、市）・地域住民・MTB 利用者が協働して地域の活性化や環境の維持等の活動に取り組んでおり、それぞれにメリットが生じています。

【主な活動内容】

- ① 山村集落の活性化
- ② 古道再生
- ③ 遊休農地の利活用
- ④ 都市農村・世代間交流
- ⑤ 登山道の倒木撤去作業



古道活用によるトレイルの整備（南アルプス市）

令和元年 11 月（令和 3 年 4 月更新）には、南アルプス市西部の山林を管理する中尾山外一字恩賜県有財産保護財産区と南アルプス市の 3 者とで、巡視活動に関する協定書を交わしています。

【主な巡視内容】

- ◆ 火災予防
- ◆ 盗伐や誤伐など加害行為の予防と防止
- ◆ 巡視路と登山道の保全



MTB を利用した山林巡視の様子

令和 5 年 4 月には、市川三郷町と地域活性化包括連携に関する協定を締結しています。これにより、MTB の利用促進や荒廃した山道の整備、山林内巡視による不法投棄の抑制、獣害の被害低減等が期待できます。また、町の魅力を全世界に発信することにより、観光客誘致、移住定住、関係人口増加などにつなげていきます。



山道整備の様子

4-3 誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現

安全
防災

安全・防災分野の計画目標の達成を目指し、第一次山梨県自転車活用推進計画では、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を検討・設定しました。本計画では、具現化するための取り組みを促進します。

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
- 外国人への自転車に関する通行ルールの周知

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*」の理念を広める広報啓発を行います。

取組

- 運転免許の更新等の機会を利用した広報啓発

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、条例を制定し、自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等(以下「自転車保険等」という。)への加入を義務化するなど、自転車保険の加入促進に向けた取り組みに努めています。

取組

- 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【山梨県】

山梨県では、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、令和2年10月より自転車利用者の自転車保険等への加入が義務化となりました。

条例の普及啓発に向け、チラシを作成し、交通安全運動や交通安全イベントなどを通じて、広報啓発に努めています。



《自転車損害賠償責任保険等の主な種類と概要》

自転車損害賠償責任保険等は大きく、個人向けと事業者向けに分かれます。

日常生活の中で発生した自転車事故における対人対物への補償は、個人賠償責任保険で対応することが可能です。(ただし、業務で自転車を使用中に発生した事故は補償されません。)

個人賠償責任保険の中には、交通事故傷害保険が組み込まれた自転車利用者向けの単体契約のものや、自動車保険等に特約として付帯できるものがあります。

加えて、団体構成員向けの団体保険などもあり、いくつかの保険(契約形態)の中から、個人のニーズに合ったものを選択することが可能です。

個人向けの保険		保険の概要
個人賠償責任保険	自転車利用者向け保険	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	P T Aの保険	P T Aや学校が窓口となる保険
共済		全労災、県民共済など
T Sマーク付帯保険		自転車の車体に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険		クレジットカードに付帯した保険
事業者向けの保険		保険の概要
施設賠償責任保険		業務遂行中の事故に備えた保険
T Sマーク付帯保険		自転車の車体に付帯した保険
自転車貸出事業者向けの保険		保険の概要
施設賠償責任保険		利用者(借受人)の事故に備えた保険
T Sマーク付帯保険		自転車の車体に付帯した保険

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。

年齢層に合わせ、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
- 年齢層に合わせ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教育の実施
- 交通安全教室の講師及び教職員へ向けた指導者講習会実施
- 独自の自転車運転免許制度の導入の検討

年齢層に合わせた交通安全教室の実施【富士吉田市】

富士吉田市では年齢層に合わせた教材を用いて、幼児から高齢者まで幅広い交通安全教室を行っています。

特に小学校においては、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。（現在、自転車に特化した自転車走行等に関する交通安全教室の対象者は、小学生のみとなっています。）



民間企業による交通安全教育の活用【民間企業】

山梨県内の小学校や高齢者施設では、生活協同組合コープが神奈川・静岡・山梨の3県で展開する交通安全教室（「おうちCO-OPの交通安全教室」）を活用し、開催しています。

甲府市立湯田小学校では、「トラックの死角体験」「横断歩道の渡り方」、「自転車の飛び出し・巻き込み」の3本のプログラムを体験してもらっています。



甲府市立湯田小学校で開催された交通安全教室の様子

櫛形西小学校では、MTB 自転車教室を授業の中で開催し、山間部の小学生の安全走行教育を行っています。



櫛形西小学校で開催された交通安全教室の様子

施策5 災害時等における自転車活用の推進

自転車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（公共交通機関が利用できない場合を含む）の移動手段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（マウンテンバイク）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。

災害時のシェアサイクル等の活用

国内では、シェアサイクル*事業者と行政が協定等を結び、災害時の移動手段として、シェアサイクル*等の活用事例が増えてきています。

山梨県においても、「災害時における自転車活用の検討」の中で、公共交通機関が利用できない場合などの移動手段としてのシェアサイクル*等の活用についても、併せて検討していきます。

4-4 自転車を活用した健康増進やスポーツ振興

健康・スポーツ分野の計画目標の達成を目指し、第一次山梨県自転車活用推進計画では、山梨県の地域特性や課題などを踏まえた施策を検討・設定しました。本計画では、具現化するための取り組みを促進します。

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
- 自転車競技施設等を活用した健康増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。

健康効果の啓発パンフレット作成【（一財）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。

サイクリングにはどんな効果があるのか？

□ 血糖値を下げ、糖尿病の予防に	糖尿病の原因となるインシュリンの作用不足を改善することがわかっています。
□ コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に	善玉コレステロールが増加して血流が良くなり、動脈硬化予防につながります。
□ 体の免疫力 up で強い体に	体内のリンパ球が増加して免疫力を高め、病気に強い体を作ることができます。
□ 抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に	老化の原因と考えられる活性酸素の働きを阻止する抗酸化作用を高められます。
□ 体の余計な脂肪を落としてすっきりとした体に	有酸素運動により、体脂肪を燃焼させることができます。
□ 有酸素運動で心肺機能を高めよう	有酸素運動を続けることにより、最大酸素摂取量の増加につながります。
□ 自転車で乗ってストレス解消	精神的健康度が良好になり、特に抑うつ症状に効果があるとされています。

出典：一般財団法人 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

施策2 自転車の活用によるスポーツ振興等の促進

県民にとって自転車（電動アシスト自転車含む）に乗ることをスポーツやフィットネスとして身近に感じられる機会を増やします。

自転車関連施設等の活用のほか、県内各地で開催されている自転車走行イベント等に関する情報を発信することで、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、山梨の自然環境や民間施設などのフィールドを活かした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DEM自転車^{*}を活用し、視覚障害を持つ方なども自転車をスポーツとして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促進と整備検討
	● 県内各地の自転車走行イベント等の開催支援【観光施策に掲出】
	● 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開催【観光施策に掲出】
	● 県内のフィールドを活かしたMTB（マウンテンバイク）等の利用促進と森林等における利用ルールづくりの検討
	● 県内のモデルルート [*] を活かしたスポーツバイク [*] 等の利用促進
	● タンDEM自転車 [*] の活用促進の検討

自転車競技施設等の活用による自転車利用の促進【競技チーム】

県内にある境川自転車競技場では、自転車競技の普及と選手の育成を目的に、県内プロロードレースチーム選手が小中学生を対象にロードバイクの乗り方など基礎を指導しています。

参加募集のチラシ

(AVENIR CYCLE REPUBLIC CYCLING CLUB)



タンDEM自転車^{*}レンタル【道の駅ふじかわ】

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県内のサイクリング拠点として、自転車環境整備を促進しています。当該施設では、通常のロードバイクのほか、タンDEM自転車^{*}のレンタルが可能となっています。



タンDEM自転車^{*}

e-bike（スポーツ電動アシスト自転車）

近年、e-bike^{*}というスポーツ走行をも支えられる高性能の電動アシスト自転車が登場しました。この自転車なら、シニアや脚力に自信のない方でもアップダウンの厳しいコース等を走ることが可能となり、自転車がもたらす心身へのプラスのメリットを享受することができます。また、e-bike^{*}は、高性能であるため、クルマの代替交通手段として使える可能性も高いことから、注目を集めています。

Mt.富士トライアスロン 富士河口湖の開催【富士河口湖町】

本イベントは、富士河口湖町が2020東京オリンピック・パラリンピックのフランス代表チーム事前合宿地となったことを契機に企画され、2022年9月に第一回を開催しています。全長51.5kmのコースのうち、スイム1.5km、バイク40km、ラン10kmの競技構成となっており、約8割を自転車走行が占めるトライアスロン大会となっています。

2023年も引き続き開催が予定されており、本トライアスロン大会を通じて、スポーツと地域の活性化を目指しています。



2022年大会のバイク区間の様子



2023年イベントコース
(Mt.富士トライアスロン富士河口湖2023開催HP)

既存MTBコース等を活用したMTB等の利用促進【民間施設等】

近年、既存のMTB等のコースを活用してMTBやBMX等の利用促進を図る、民間施設の取り組みが実施されてきています。

・甲府市にある「山梨MTBベースオートキャンプ場」では、YAMANASHI MTB 山守人が主体となり、MTB体験会や自転車教室、MTBスキル講習会を頻繁に開催し、県内におけるMTBの安全啓蒙に寄与しています。



自転車体験会の様子
(YAMANASHI MTB 山守人)

・北杜市の長坂町にある「YBP (Yuta's Bike Park)」では、小学生を中心にライディング技術の指導を行っています。

・昭和町にある屋内自転車施設の「CARNOSA INDOOR BIKE PARK」では、小学生や未就学児が参加する初心者向けスクールで、BMXやMTBの基本的な技術の指導を行っています。

・鳴沢村にある村内のスキー施設「ふじてんリゾート」では、MTBの普及促進を目的として、MTBプロライダーによるライディング講座の動画を公式サイト内で公開しています。



自転車体験会の様子
(YBP公式サイト)



BMX等の技術の指導の様子
(CARNOSA INDOOR BIKE PARK公式サイト)



初心者Webスクールの動画
(ふじてんリゾート公式サイト)

施策3 通勤や業務における自転車の活用

温室効果ガス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。また、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大のため、広報啓発の強化、利用環境整備の支援を行います。

取組

- 業務における自転車活用の推進
- 自動車通勤から自転車通勤・通学への転換の推進【まちづくり・環境施策に掲出】

国による自転車通勤支援制度等

■ 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

自転車通勤や業務における自転車利用を促進する企業を支援するため、自転車通勤等の推進を宣言した企業や団体に対し、「宣言企業・団体」「優良企業・団体」を認定し、自転車活用推進官民連携協議会のHPによる紹介や、ロゴマークの使用許可等を行います。

■ 「自転車通勤導入に関する手引き」の発出

自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車活用推進官民連携協議会により「自転車通勤導入に関する手引き(2019年5月)」が策定されました。

手引きの概要

①自転車通勤制度導入のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者：経費削減、生産性向上、イメージアップ、雇用拡大 ● 従業員：通勤時間短縮、身体面・精神面の健康増進
②通勤などにおける自転車利用の動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤における自転車のシェアは増加傾向、車種も多様化 ● 事故死者数が車の約3分の1
③自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通勤導入の二の足を踏む原因となる課題に対する、具体的な整理・解説 (主な項目) 移動経度・距離、日によって異なる交通手段の利用、自転車通勤手当、駐車場の確保と利用の徹底、更衣室・シャワー・ロッカールーム など

出典：自転車活用推進官民連携協議会 自転車通勤導入に関する手引き



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、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。

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 年改定）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コース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自転車利用者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、すでに自転車利用の頻度が高い路線、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、自動車の交通量、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。

また、「やまなし自転車ネットワーク*」の中から、自転車利用者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。

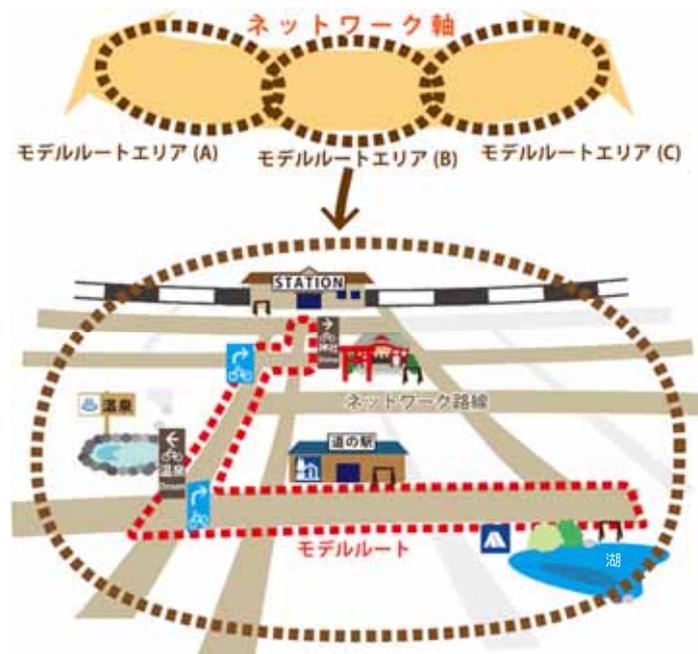


図 5-1 やまなし自転車ネットワーク*におけるモデルルート*の考え方

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。

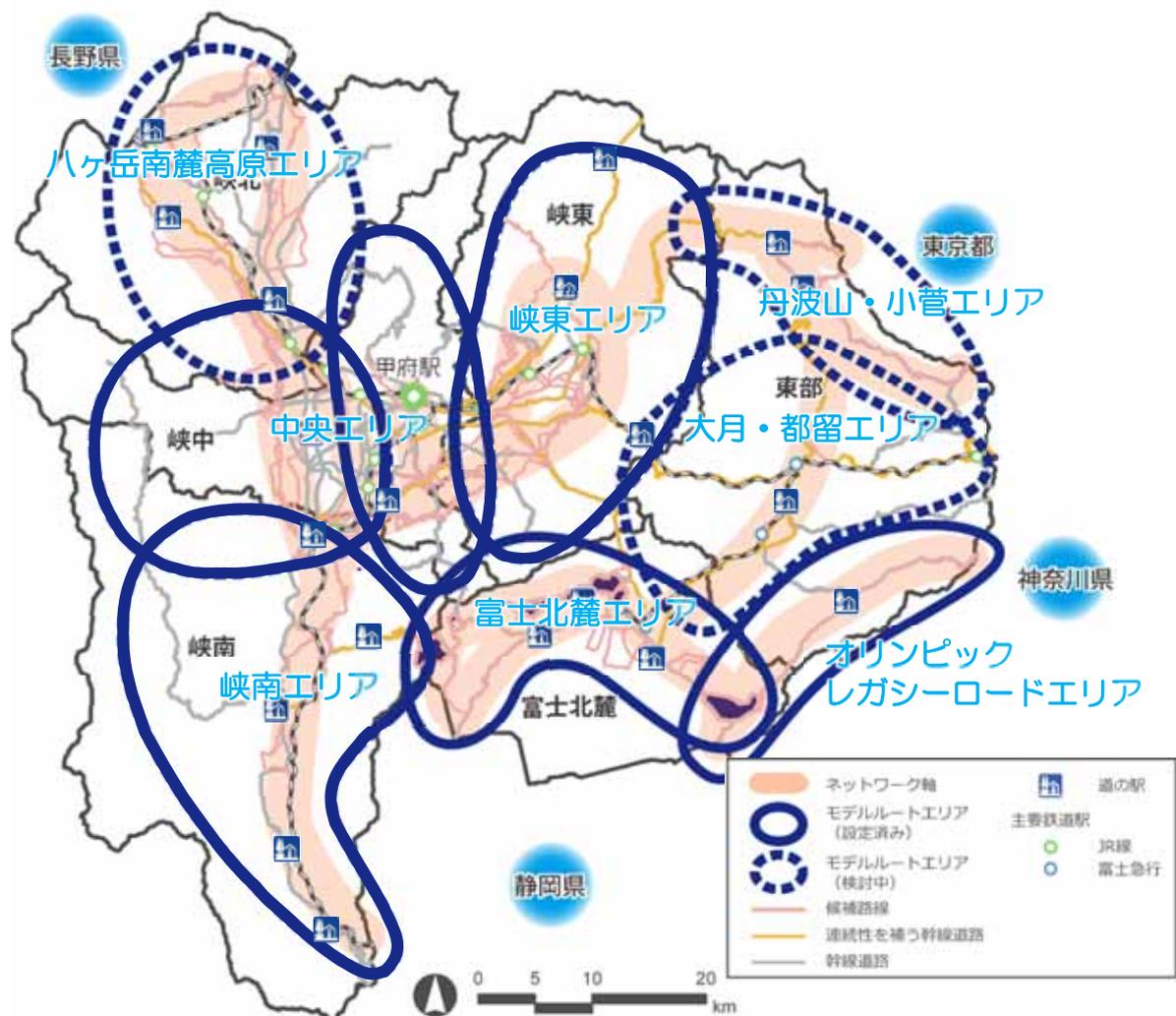


図 5-2 ネットワーク軸とモデルルート*の候補エリア

令和4年度末までに、「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、オリンピックレガシーロードエリア、峡南エリア、峡東エリア、中央エリアを設定しました。

残る、ハケ岳南麓高原エリア、丹波山・小菅エリア、大月・都留エリアについても、令和5年度末までに設定します。

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。

これらを踏まえて、本エリアはナショナルサイクルルート指定を目指し、自転車走行環境整備を始めとした様々な取り組みを展開していきます。

その他のエリアについても、順次自転車走行環境整備を行います。

モデルルート*エリアの特徴と方針

【策定済み】

中央エリア	特徴	主要な交通拠点である甲府駅や高速道路 IC 近接の「道の駅」を含み、温泉、グルメ、景色を堪能できるエリア 初心者から上級者までが楽しめる多様なコースがある
	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
峡南エリア	特徴	甲府盆地や棚田の絶景、祈願成就の寺院巡りが楽しめるエリア 二次交通として「自転車」を活用し、地域の魅力向上や地域周遊を促進するルート
	方針	標高差を活かしたサイクリングや、「道の駅」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
峡東エリア	特徴	山梨県ならではの果樹園が多く集まるエリア 日本遺産に登録された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
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	東京 2020 オリンピックのロードレースコースとなった注目のエリア。 レガシー*を活用した取り組みが魅力
	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

【策定中】

八ヶ岳南麓高原エリア	特徴	標高差の大きい、上級者向けのエリア 八ヶ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
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自転車に乗る多くの来訪者を誘導できるよう、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

※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

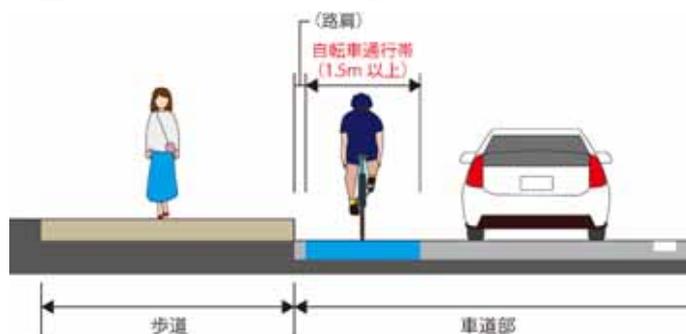
6-1 山梨県が管理する道路全体の整備の方向性

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ため、令和2年4月に「山梨県県道の構造基準等を定める条例」を改正しました。具体の整備の方向性は、下記のとおりです。

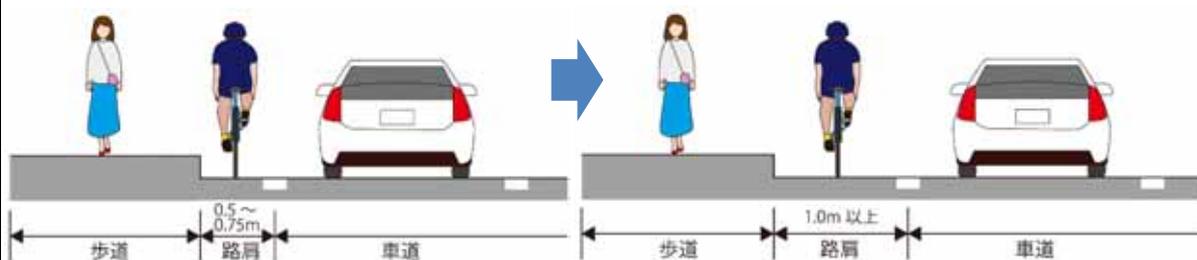
自動車及び自転車の交通量が多い、または、自転車の交通量が多い、または、自動車及び歩行者の交通量が多い区間には、原則、自転車通行帯を整備する。幅員は1.5m以上を基本とする。（ただし、やむを得ない場合においては、1.0mまで縮小することができる。）

■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

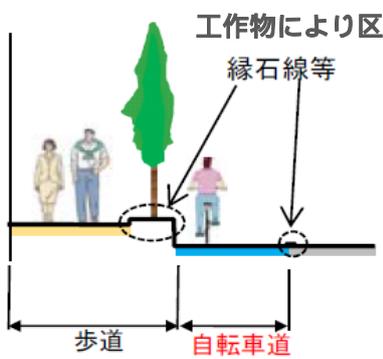
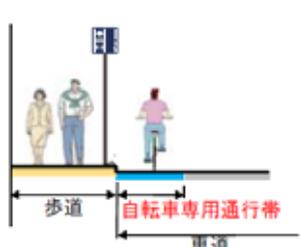
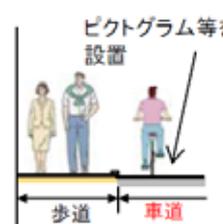


参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

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、本計画で定める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>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>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>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。

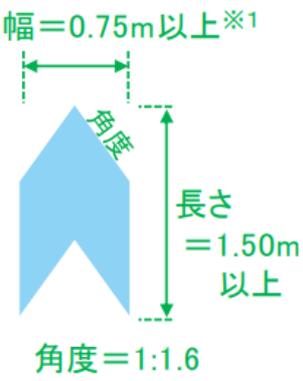
(1) 矢羽根型路面表示

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。

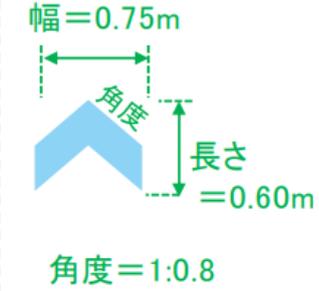
ただし、設置箇所ごとの実情に合わせてそれぞれを変更することも可能とします。

<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



縦に「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します。

【設置間隔(基本)】

1. 市街地部：10m
2. 郊外部：40m



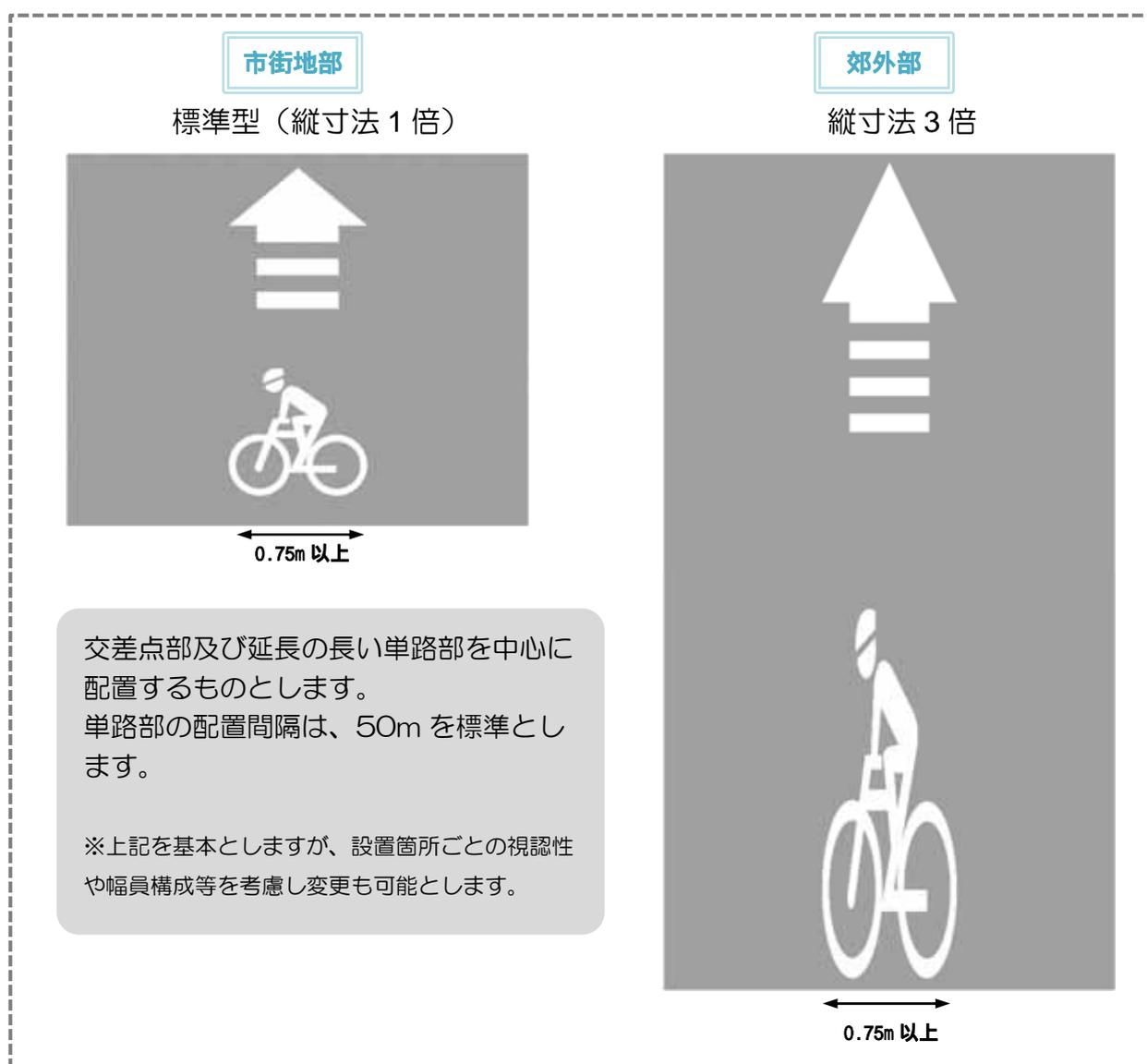
画像：ベンガラ色の矢羽根
(京都市自転車政策審議会資料抜粋)

※上記を採用としますが、設置場所の景観や道路状況等を考慮し検討したうえで、色や幅を変更することも可能とします。

(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、東京 2020 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。

今回、国の推進計画の見直しや、東京 2020 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、各施策のフォローアップを行い、「中期（2026 年度まで）」施策として見直しを行いました。

なお、前期期間（2020 年度まで）と同様に社会情勢の変化等を踏まえ、中期期間においても適宜フォローアップや見直しを行いながら計画の推進を図っていきます。

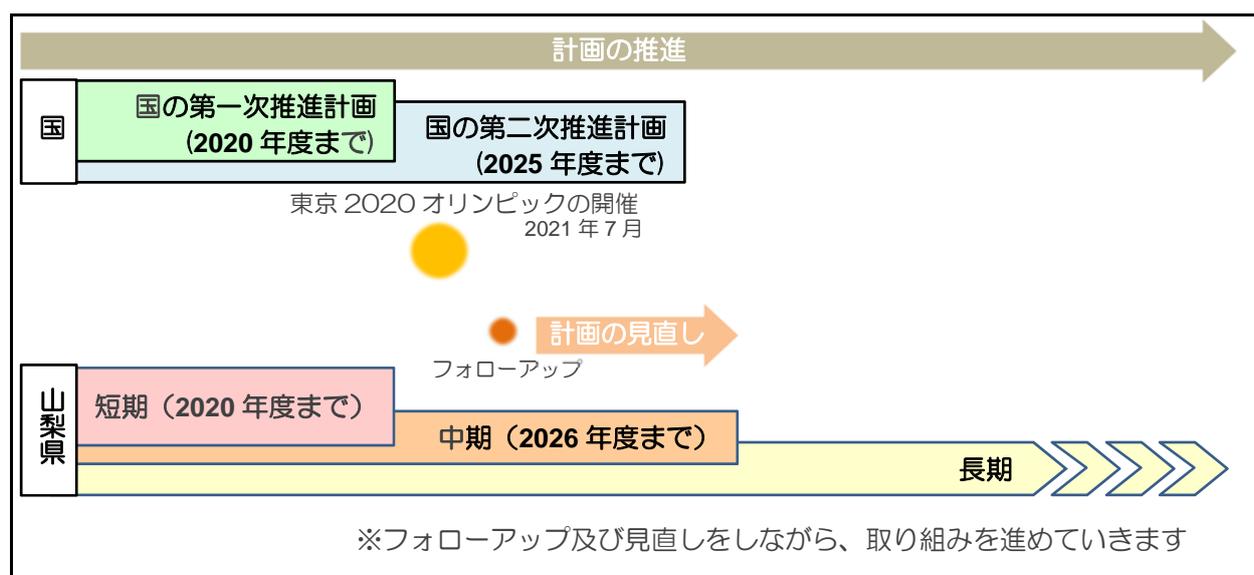


表 7-1 各施策の実施主体とスケジュール (1/2)

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「東京2020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」 <P27参照>						
	●ロードレースコース沿線の自転車利用環境整備	○ (○)	○		■	□	□
	●ロードレースコースをレガシーとして活用するための取組支援	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●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開催【健康・スポーツ施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	施策2「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」 <P28参照>						
	●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およびナショナルサイクルルート認定に向けた検討【まちづくり・環境施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●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）等でのサイクルスタンド・工具貸出、シェアサイクル等の自転車に乗る多くの来訪者向けサービスの提供	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●「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	○ (○)	○		□	■	□
	●様々な地域資源の魅力向上につながる自転車活用の検討	○ (○)		○	□	□	■
	●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	(○)		○	□	□	■
	●県内におけるレンタサイクル・シェアサイクル導入の推進【まちづくり・環境施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	施策3「観光資源等を活用したサイクルツーリズムの展開」 <P30参照>						
	●エリア別のサイクルツーリズム（モデルルート等）の紹介	○ (○)	○		□	■	□
	●サイクリングを楽しむために必要な情報の発信と一元化	○ (○)	○	○	□	■	□
	●県内各地の自転車走行イベント等の開催支援【健康・スポーツ施策に掲出】	○	○		□	■	□
	●外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●観光資源を案内するための標識等の整備	○ (○)	○		□	■	□
●「サイクル王国やまなし」の広報（PR）	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□	
●やまなしサイクルツアーガイド養成プログラムの実施	○ (○)				■	□	
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・施策の推進」 <P31参照>						
	●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」の構築	○			■	□	
	●利用者層に応じた整備の重点地域の設定検討	○ (○)	○		□	■	□
	●市町村版自転車活用推進計画の策定支援	○			□	■	□
	●市町村版計画に含まれるネットワーク路線のうち、県管理道路における自転車利用環境整備の推進	○			□	□	■
	●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およびナショナルサイクルルート認定に向けた検討【観光施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	施策2「自転車通行空間の整備」 <P32参照>						
	●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、「山梨県県道の構造基準等を定める条例」に則った整備の実施	○			□	■	□
	●自転車の安全で快適な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）	○ (○)	○		□	□	■
	●既存サイクリングロードの再整備（経年劣化箇所の補修等）	○ (○)	○		□	■	□
	施策3「自転車利用による環境の維持、改善」 <P33参照>						
	●自動車通勤から自転車通勤・通学への転換の推進【健康・スポーツ施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	□	■
	●県内におけるレンタサイクル・シェアサイクル導入の推進【観光施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●森林等の豊かな自然環境を活用したMTB（マウンテンバイク）利用による地域環境の維持や地域振興等の推進	(○)	(○)	○	□	■	□

○：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」 <P34参照>						
	●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	○ (○)	○		■	□	□
	●外国人への自転車に関する通行ルールの周知	○ (○)	○		□	■	□
	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」 <P34参照>						
	●運転免許の更新等の機会を利用した広報啓発	○ (○)	○		□	■	□
	施策3「自転車損害賠償責任保険等への加入促進」 <P35参照>						
	●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」 <P36参照>						
	●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	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	●年齢層に合わせ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教育の実施	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
	●交通安全教室の講師及び教職員へ向けた指導者講習会実施	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●独自の自転車運転免許制度の導入の検討	○ (○)	○ (○)	○	■	□	□
施策5「災害時における自転車活用の推進」 <P37参照>							
●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」 <P38参照>						
	●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	○ (○)	○		□	■	□
	●自転車競技施設等を活用した健康増進イベントの導入の検討	(○)		○	□	■	□
	施策2「自転車の活用によるスポーツ振興等の促進」 <P39参照>						
	●自転車競技施設等の活用促進と整備検討	(○)	(○)	○	■	□	□
	●県内各地の自転車走行イベント等の開催支援【観光施策に掲出】	○	○		□	■	□
	●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開催【観光施策に掲出】	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●県内のフィールドを活かしたMTB（マウンテンバイク）等の利用促進と森林等における利用ルールづくりの検討	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●県内のモデルルートを活かしたスポーツバイク等の利用促進	(○)	(○)	○	□	■	□
	●タンDEM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」 <P41参照>						
	●業務における自転車活用の推進	○ (○)	○ (○)	○	□	■	□
	●自動車通勤から自転車通勤・通学への転換の推進【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

表 7-3 計画の推進に関する山梨県の部署

目標	関係部署
観光	知事政策局、県民生活部、観光文化・スポーツ部、農政部、県土整備部
まちづくり・環境	県民生活部、林政部、環境・エネルギー部、観光文化・スポーツ部、農政部、県土整備部
安全・防災	県民生活部、総務部、子育て支援局、防災局、観光文化・スポーツ部、県土整備部、教育委員会、警察本部
健康・スポーツ	県民生活部、総務部、福祉保健部、子育て支援局、観光文化・スポーツ部、林政部、環境・エネルギー部、県土整備部

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、施策の推進を図るために「やまなし自転車活用戦略会議」を設置（令和元年12月）しました。その中で、県全体での自転車関連施策等を先導・牽引するため、県の関係部署等で構成する「本部会議」と、本計画の推進とモデルルート*に関する取り組み内容について、官民が連携するため、官民で構成する「地域部会」を設置しています。本計画においても引き続き、本体制で進めていきます。

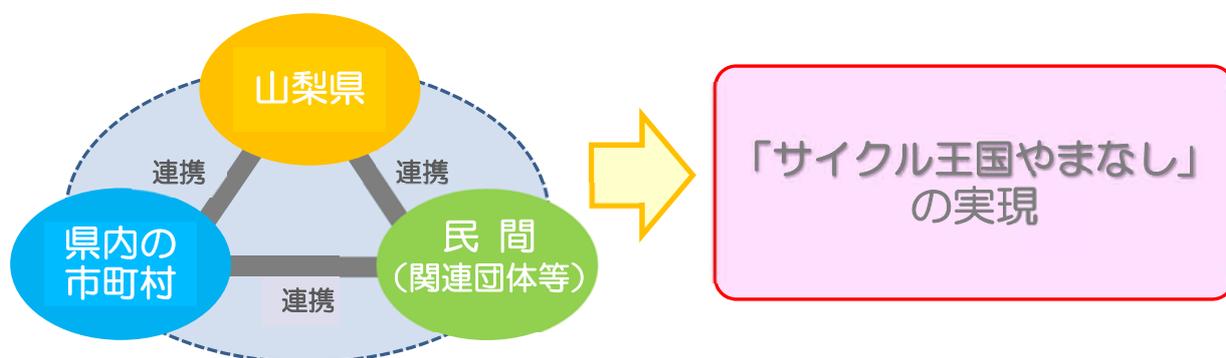


図 7-1 計画の推進体制

(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ます。第一次山梨県自転車活用推進計画で検討・設定した各施策の進捗状況等に関するフォローアップ状況は別紙のとおり整理しました。

本計画の「中期（2026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っています。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. 第一次計画のフォローアップ
2. 用語集



1. 第一次計画のフォローアップ

第一次の山梨県自転車活用推進計画の各施策の取組について、令和4年3月時点でフォローアップを実施しました。その結果を取組内容と共に以降に整理しました。

表 1-1 【観光】フォローアップ結果 (1/2)

【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			進捗状況
施策名	【現計画】取組内容	取組状況	
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	○景観づくり推進室 ⇒景観アドバイザー活用事業 景観アドバイザーの派遣(通年)(R3,R4)	実施中
	●ロードレースコース沿線の自転車利用環境整備	○景観づくり推進室 ⇒景観アドバイザー活用事業 景観アドバイザーの派遣(通年)(R3,R4) ○道路管理課 ⇒除草(全線)、路面等清掃(1回)(R3,R4)	実施中
	●オリンピック開催記念整備(標識・モニュメント等設置)	○道路整備課・道路管理課 ⇒矢羽根・ピクトグラム設置(R3,R4)	完了
	●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	○スポーツ振興課 ⇒やまなし自転車活用戦略会議富士北麓・レガシーロード部会への参画(R3,R4) ○観光資源課 ⇒道路整備課及び観光文化政策課が事務局として設置する組織への参画(R3,R4) ○道路整備課 ⇒やまなし自転車活用戦略会議 富士北麓・レガシーロード部会の開催(R3) ⇒ナショナルサイクルルート検討会の開催(R3,R4)	実施中
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【健康・スポーツ施策に掲出】	○スポーツ振興課 ⇒コースを活用したサイクリングイベントの誘致(R3)	完了
	●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	●実績なし	未検討
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【まちづくり・環境施策に掲出】	○スポーツ振興課 ⇒コースPRビデオのYouTube等での配信(継続)(R3) ⇒自転車イベント等でのPR(継続)(R3) ⇒コースVR映像の配信(継続)(R3) ⇒コースを活用したサイクリングイベントの誘致(R3) ⇒エスコートライダー養成研修の実施(R4)	実施中
		○耕地課 ⇒課発行の「やまなし農村発見マガジン」において、広域農道を利用し四季折々の農村景観や農産物を楽しみながら走れるサイクリングコースを設定し紹介(R3) ⇒課発行の広報誌等で、広域農道等を活用したモデルルートの検討、紹介(R4) ○道路管理課・道路整備課 ⇒峡東地域部会において、峡東地域モデルルートを設定(R3) ⇒市川三郷町、富士川町においてモデルルートを設定峡東部会において検討(R3) ⇒中北地域においてモデルルートを設定予定(R4)	実施中

表 1-2 【観光】フォローアップ結果 (2/2)

【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			進捗状況
施策名	【現計画】取組内容	進捗状況	
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	●官民連携による先進的なサイクリング環境の整備	○道路整備課 ⇒ 峡南地域道の駅ネットワーク協議会で検討 (R3) ⇒ 各地域部会で検討 (R4)	検討中
	●拠点施設(駅、道の駅)等でのサイクルスタンド・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	○リニア未来創造・推進課 ⇒ リニア駅前エリア整備検討会議 (R3) ⇒ リニア駅前エリア整備検討会議の開催 (R4)	検討中
		○道路整備課 ⇒ 峡南地域道の駅ネットワーク協議会の中で検討 (R3) ⇒ 各地域部会で検討 (R4)	
	●「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	○都市計画課 ⇒ 今後行われるネットワークの選定を受け検討 (R3,R4)	検討中
	●様々な地域資源の魅力向上につながる自転車活用の検討	○景観づくり推進室 ⇒ やまなしインフラ魅力発信事業 ポータルサイト「富士の国やまなしインフラガイド」の運営(通年)(R3) ⇒ やまなしインフラ魅力発信事業 インスタグラム「県土やまなし未来づくり」の運営(通年)(R4) ⇒ インフラとサイクリングの写真の投稿等の検討 (R4)	実施中
	●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	●実績なし	未検討
●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	○観光資源課 峡南5町と連携した協議会を設置して、峡南5町にシェアサイクルを整備し、アニメを活用した周遊観光の促進を図る取組を実施 (R4)	実施中	
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	●実績なし	未検討
	●多様な利用者層を考慮したサイクリングコース、観光スポット等の情報発信	●実績なし	未検討
	●県内各地の自転車走行イベント等に関する情報発信【健康・スポーツ施策に掲出】	○スポーツ振興課 ⇒ 境川自転車競技場 スポーツ協会のホームページからの情報発信 (R3,R4) ⇒ 境川自転車競技場 自転車雑誌での撮影協力(複数の依頼があったが、新型コロナウイルスの影響により中止) (R3) ⇒ 境川自転車競技場 自転車雑誌での撮影協力(新型コロナウイルスの影響により現時点での予定はないが、依頼があった場合は状況を踏まえながら対応予定) (R4)	実施中
	●サイクリングコースへのアクセス方法や駐車場情報等の提供	●実績なし	未検討
	●外国人に対応した環境整備の検討及び施設の更新	○道路整備課 ⇒ 地域部会内で必要に応じ検討 (R3,R4)	検討中
		○都市計画課 ⇒ 今後行われるネットワークの選定を受け検討 (R3,R4)	
	●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	●実績なし	未検討
●「サイクル王国やまなし」の広報(PR)	○道路整備課 ⇒ サイクルラックプレートの配布 (R3)、パネル展の実施 (R4)	実施中	
	○観光文化政策課 ⇒ 「サイクル王国やまなし」のロゴを活用したPR (R3) ⇒ 「サイクル王国やまなし」のロゴを活用したPRを継続リニア駅前エリア整備検討会議の開催 (R4)		

表 1-3 【まちづくり・環境】フォローアップ結果

【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等の自転車通行空間の形成・環境の維持、改善			進捗状況
施策名	【現計画】 取組内容	進捗状況	
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	○道路整備課 ⇒峡東部会において検討(R3) ⇒中北地域において部会を設置検討(R4)	検討中
		○都市計画課 ⇒今後行われるネットワークの選定を受け検討(R3,R4)	
	●利用者層に応じた整備の重点地域の設定検討	○道路整備課 ⇒地域部会内で必要に応じ検討(R3,R4) ○都市計画課 ⇒今後行われるネットワークの選定を受け検討(R3,R4)	実施中
	●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	○道路整備課 ⇒市町村版自転車活用推進計画を策定予定を促し、引き続き自治体に対して情報提供を行う。(R3,R4)	実施中
	●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	○道路整備課 ⇒市町村版自転車活用推進計画を策定予定を促し、引き続き自治体に対して情報提供を実施(R3,R4)	実施中
●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【観光施策に掲出】	○耕地課 ⇒課発行の「やまなし農村発見マガジン」において、広域農道を利用し四季折々の農村景観や農産物を楽しみながら走れるサイクリングコースを設定し紹介(R3) ⇒課発行の広報誌等で、広域農道等を活用したモデルルートの検討、紹介(R4)	○道路管理課・道路整備課 ⇒峡東地域部会の峡東地域モデルルートを設定(R3) ⇒市川三郷町、富士川町においてモデルルートを設定峡東部会において検討(R3) ⇒中北地域においてモデルルートを設定予定(R4)	実施中
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	○道路整備課 ⇒改正された条例に基づき道路整備を実施(R3,R4)	完了
	●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)	○道路整備課 ⇒甲府市内において矢羽根・ピクトグラムを設置(R3) ⇒モデルルートにおける矢羽根ピクトグラム等の設置(R4)	実施中
		○景観づくり推進室 ⇒景観アドバイザー活用事業実施、景観アドバイザーの派遣(通年)(R3,R4)	
		○道路管理課 ⇒電線共同溝の実施(R3,R4) ⇒舗装補修の実施(R3,R4)	
	○都市計画課 ⇒田富町敷島線ほか街路整備(R3,R4)		
●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	●実績なし	未検討	
●既存サイクリングロードの再整備(経年劣化箇所等の補修等)	○道路管理課 ⇒バトロールの実施(R3,R4) ⇒舗装不良箇所等の補修(R3,R4)	実施中	
施策3 自転車利用による環境の維持、改善	●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】	○交通政策課 ⇒新型コロナウイルス感染拡大の影響によりエコ通勤・エコ通学トライアルウィークの中止(R3) ⇒エコ通勤・エコ通学トライアルウィークの実施(R4)	実施中
	●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)	○環境・エネルギー政策課 ⇒やまなしクールチョイス県民運動のなかで、自転車利用によるCO2排出量の削減を啓発(R3,R4)	実施中
	●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	○観光資源課 ⇒峡南5町と連携した協議会を設置して、峡南5町にシェアサイクルを整備し、アニメを活用した周遊観光の促進を図る取組を実施(R4)	実施中
	●森林等の豊かな自然環境を活用したMTB(マウンテンバイク)利用による地域環境の維持や地域振興等の検討	○道路整備課 ⇒関係部局、民間団体と協議し検討していく(R3,R4)	未検討

表 1-4 【安全・防災】フォローアップ結果 (1/2)

【安全・防災】誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現			進捗状況
施策名	【現計画】取組内容	進捗状況	
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	<p>○交通政策課</p> <p>⇒「くらしの情報」で広報(4回)(R3)</p> <p>⇒各市町村の専門交通指導員等が、保育所、幼稚園、認定こども園、小学校、中学校を訪問し、交通安全教室を実施(R3)</p> <p>⇒山梨県交通対策推進協議会を通じて、県内小学校の翌年度新1年生への交通安全読本を配布 令和4年3月※費用は山梨県交通対策推進協議会の予算で実施(R3)</p> <p>⇒「くらしの情報」で広報(4回)(R4)</p> <p>⇒各市町村の専門交通指導員等が、保育所、幼稚園、認定こども園、小学校、中学校を訪問し、交通安全教室を実施(R4)</p> <p>⇒山梨県交通対策推進協議会を通じて、県内小学校の翌年度新1年生への交通安全読本を配布(R4)</p> <p>○交通企画課</p> <p>⇒重点的に自転車交通安全に取り組む「自転車安全利用推進校」を指定(中学6校、高校14校)し、学校関係者等と連携した取り組みを実施。(R3,R4)</p> <p>⇒自転車安全適正利用を促進するためのDVDを作成し、貸し出しを希望する小学校等への貸出体制を整備(R3)。貸出を実施(R4)</p> <p>⇒自転車の通行量が多い路線を中心に重点路線を選定し、重点的な街頭活動や警告指導を実施。(R3,R4)</p> <p>⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勸学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。(R4)</p>	実施中
	●幼児及び保護者への自転車に関する通行ルールの周知	<p>○交通政策課</p> <p>⇒各市町村の専門交通指導員等が、保育所、幼稚園、認定こども園を訪問し、交通安全教室を実施(R3,R4)</p> <p>○子育て政策課</p> <p>⇒幼稚園所管の学校法人に対する会計指導検査等の機会に、自転車条例の概要等により自転車利用時の安全確保等について周知(令和3年9月～11月)(R3)</p> <p>⇒幼稚園所管の学校法人に対する会計指導検査等の機会に、自転車条例の概要等により自転車利用時の安全確保等について周知(令和4年9月～11月)(R4)</p> <p>○交通企画課</p> <p>⇒自転車の通行量が多い路線を中心に重点路線を選定し、重点的な街頭活動や警告指導を実施。(R3,R4)</p>	実施中
	●外国人への自転車に関する通行ルールの周知	<p>○交通企画課</p> <p>⇒外国人観光客の増加に伴い、外国人への自転車に関する通行ルールの周知が重要であることから、外国語による自転車安全利用に関わるチラシの作成・配布(R4)</p>	実施中
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広報啓発	<p>○交通政策課</p> <p>⇒山梨県交通安全運動基本要綱の重点目標に掲げるとともに、春と秋の全国交通安全運動及び夏の交通事故防止県民運動においても重点目標に掲げて運動期間中に関係機関・団体等を通じた広報活動を実施(R3,R4)</p> <p>○交通企画課</p> <p>・自転車の通行量が多い路線を中心に重点路線を選定し、重点的な街頭活動や警告指導を実施。(R3,R4)</p>	実施中
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	<p>○交通政策課</p> <p>⇒条例普及推進員による訪問活動 232回(R3)</p> <p>⇒「くらしの情報」での広報 4回(R3)</p> <p>⇒ヴァンフォーレ甲府ホームゲームにおける広報用(R3)</p> <p>⇒ブース及び大型ビジョンでの広報活動 2回(R3)</p> <p>⇒高齢者向け講習会での広報活動 5回(R3)</p> <p>⇒自転車保険加入済みステッカーの配布(R3)</p> <p>⇒「くらしの情報」での広報(R4)</p> <p>⇒ヴァンフォーレ甲府ホームゲームにおける広報用ブース及び大型ビジョンでの広報活動(R4)</p> <p>⇒高齢者向け講習会での広報活動(R4)</p> <p>⇒各種イベントでの広報活動(R4)</p> <p>⇒自転車保険加入済みステッカーの配布(R4)</p> <p>○保健体育課</p> <p>⇒学校通学に自転車を利用している生徒について保険加入促進(R3,R4)</p> <p>⇒令和3年4月に保険加入促進について周知(R3)</p> <p>⇒令和3年12月に保険加入状況について調査(R3)</p> <p>⇒令和4年3月に調査結果を受け周知(R3)</p> <p>⇒令和4年4月に保険加入促進について周知(R4)</p> <p>⇒令和4年11月に保険加入状況について調査(R4)</p> <p>⇒令和5年3月に調査結果を受け周知(R4)</p>	実施中

表 1-5 【安全・防災】フォローアップ結果 (2/2)

【安全・防災】誰もが安全に安心して自転車を利用できる地域社会の実現			進捗状況
施策名	【現計画】取組内容	進捗状況	
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）	○交通政策課 ⇒ことぶき勤学院の運転適性診断の講座の中で、自転車シミュレーター体験を実施（R3,R4） ○保健体育課 ⇒すべての公立小・中・高校が交通安全実施計画を作成（各校から県教委に報告）し、各校の実態に合わせた中で、計画に従って安全教育（自転車教室等）を実施。（R3,R4） ○交通企画課 ⇒自転車安全適正利用を促進するためのDVDを作成し、貸し出しを希望する小学校等への貸出体制を整備（R3）。貸出を実施（R4） ⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勤学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。（R4）	実施中
	●小・中・高等学校へ自転車の安全運転を周知	○交通政策課 ⇒山梨県交通安全対策協議会を通じて、県内小学校の翌年度新1年生への交通安全読本を配付（令和4年3月）（R3） ⇒山梨県交通安全対策協議会を通じて、県内小学校の翌年度新1年生への交通安全読本を配付（令和5年3月）（R4） ○保健体育課 ⇒「自転車条例の遵守」について周知（R3,R4） ⇒「夏の交通安全運動」の実施について周知（R3,R4） ⇒「秋の交通安全運動」の実施について周知（R3,R4） ⇒「年末の交通事故防止県民運動」の実施について周知（R3,R4） ⇒「春の交通安全運動」の実施について周知（R3,R4） ○交通企画課 ⇒重点的に自転車交通安全に取り組む「自転車安全利用推進校」を指定（中学6校、高校14校）し、学校関係者等と連携した取組を実施。（R3,R4） ⇒自転車安全適正利用を促進するためのDVDを作成し、貸し出しを希望する小学校等への貸出体制を整備（R3）。貸出を実施（R4） ⇒自転車の通行量が多い路線を中心に重点路線を選定し、重点的な街頭活動や警告指導を実施。（R3,R4） ⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勤学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。（R4）	実施中
	●年齢層に合わせた教材の作成および交通安全教室の実施	○交通政策課 ⇒山梨県交通安全対策協議会を通じて、県内小学校の翌年度新1年生への交通安全読本を配付（R3,R4） ○保健体育課 ⇒各公立小・中・高校が交通安全実施計画を作成し、各校から県教委に報告。その計画に沿って、年齢層に合わせた形や、外部講師を招聘する等各校の実態に合わせた交通安全教室を実施 ○交通企画課 ⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勤学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。（R4）	実施中
	●高齢者を対象とした走行技術向上教育の実施	○交通政策課 ⇒ことぶき勤学院の運転適性診断の講座の中で、自転車シミュレーター体験を実施 ○交通企画課 ⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勤学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。（R4）	実施中
	●交通安全教室の講師へ向けた講習会実施	○交通政策課 ⇒塩山高校での交通安全講話 1回（R3） ⇒高齢者向け交通安全講話 1回（R3） ⇒学校等での交通安全講話（R4） ⇒高齢者向け交通安全講話（R4） ○交通企画課 ⇒重点的に自転車交通安全に取り組む「自転車安全利用推進校」を指定（中学6校、高校14校）し、学校関係者等と連携した取組みを実施。（R3,R4） ⇒小・中・高校生を対象としたスタントマンによるスクエアドストレイト式の自転車教室や高齢者を対象としたことぶき勤学院での講座など、関係機関・団体と協働した参加・体験・実践型交通安全教育を実施。（R3）	実施中
	●独自の自転車運転免許制度の導入の検討	○交通企画課 ⇒総合交通センターにおける自転車安全教室参加者のうちの希望者等に対する独自の自転車運転免許証を交付（R3） ⇒総合交通センターにおける自転車安全教室参加者のうちの希望者及び交通安全子供自転車山梨県大会参加児童等に対する独自の自転車運転免許証を交付（R4）	実施中
	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	○道路管理課 ⇒素案に基づき山梨県道路/パトロール実施要領の改訂作業を実施（R3,4） ○資産活用課 ⇒H13より実施中（R3,R4）

表 1-6 【健康・スポーツ】フォローアップ結果

【健康スポーツ】自転車を活用した健康増進やスポーツ振興			進捗状況
施策名	【現計画】取組内容	進捗状況	
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	○健康増進課 ⇒新型コロナウイルス感染症により中止(R3)	検討中
	●自転車の素晴らしさや健康効果等の啓発	○健康増進課 ⇒ねんりんピックの中止により実施なし(R3) ⇒ねんりんピックの機会を用いて啓発を実施予定(R4)	検討中
	●自転車競技施設等を活用した健康増進イベントの導入の検討	○スポーツ振興課 ⇒境川自転車競技場 各種イベントについては、新型コロナウイルスの影響により、見合わせ(R3) ⇒境川自転車競技場 各種イベントについては、新型コロナウイルスの影響により現時点での予定はないが、依頼があった場合は現状を踏まえながら対応予定(R4)	実施中
施策2 自転車の活用によるスポーツ振興等の促進	●自転車競技施設等の活用促進と整備検討	○スポーツ振興課 ⇒境川自転車競技場 第一駐車場外灯取替工事 3本(1,037千円)コースを活用したサイクリングイベントの誘致(R3) ⇒境川自転車競技場 R4は改修等無(R4) ○子育て政策課 ⇒愛宕山こどもの国において変形自転車広場を通年(土日祝日及び学期)で運営し、複数人乗りの大型自転車や、変わった漕ぎ方の自転車など、様々な種類の自転車を中学生以下の子どもや幼児付き添いの保護者が利用(R3,R4) ○県有林課 ⇒森林公園金川の森のサイクルステーションやMTBコースにおいて、自転車利用促進や交通安全に係る講習会等のプログラムを提供(R3) ・MTB教室の開催(R3/7/24(土) 24名の子どもが参加) ・自転車のパンク修理講座開講(R3/10/9(土) 1名参加) ・交通安全講習会実施(R3/11/20(土)368名の子どもが参加) ⇒森林公園金川の森のサイクルステーションやMTBコースにおいて、自転車利用促進や交通安全に係る講習会等のプログラムを提供。今後も継続予定(R4)	実施中
	●県内各地の自転車走行イベント等に関する情報発信【観光施策に掲出】	○スポーツ振興課 ⇒境川自転車競技場 スポーツ協会のホームページからの情報発信(R3,R4) ⇒境川自転車競技場 自転車雑誌での撮影協力(複数の依頼があったが、新型コロナウイルスの影響により中止)(R3) ⇒境川自転車競技場 自転車雑誌での撮影協力(新型コロナウイルスの影響により現時点での予定はないが、依頼があった場合は状況を踏まえながら対応予定)(R4)	実施中
	●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【観光施策に掲出】	○スポーツ振興課 ⇒コースを活用したサイクリングイベントの誘致(R3)	完了
	●県内のフィールドを活かしたMTB(マウンテンバイク)等の利用促進と森林等における利用ルールづくりの検討	○県有林課 ⇒南アルプス市の県有林の植樹用貸地において財産区とマウンテンバイク愛好会の間で締結された協定に基づき巡視活動が実施された(R3,R4)	実施中
	●県内のフィールドを活かしたロードバイク等の利用促進	○道路整備課 ⇒モデルルートのマップ作成(峡東・市川三郷・富士川)(R3) ⇒モデルルートのマップ作成(R4)	実施中
	●タンデム自転車※の活用促進の検討	●実績なし	未検討
	●業務における自転車活用の推進	○資産活用課 ⇒年度当初に庁舎管理に係る各種注意事項等を職員ポータルで周知しており、そこに共用自転車も追加(継続)(R3) ⇒年度当初に庁舎管理に係る各種注意事項等を職員ポータルで周知しており、そこに共用自転車も追加(R4) ○健康増進課 ⇒健康経営セミナーで情報提供(R3,R4)	実施中
施策3 通勤や業務における自転車の活用	●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】	○交通政策課 ⇒新型コロナウイルス感染拡大の影響によりエコ通勤・エコ通学トライアルウィークの中止(R3) ⇒エコ通勤・エコ通学トライアルウィークの実施(R4) ○健康増進課 ⇒健康経営セミナーで周知(R3,R4)	実施中



2.用語集

- e-bike (P39)
スポーツ走行をもサポートできる高性能モーターと大容量バッテリーを搭載した進化型の電動アシスト自転車のこと。
- エプロン (P47)
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 (P25、P26、P31)
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まとめた自転車ネットワーク。
- サイクル・アンド・ライド (P11、P20)
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 (P28)
サイクルトレインは、自転車を鉄道車両内に、輸送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、P21、P24、P30、P43、P44、P45、P46、巻末資料P1)
自転車を活用した観光の総称。
- サイクルポート (P27)
自転車を駐車するためのスペース。
- シェアサイクル (P16、P20、P24、P28、P33、P37)
自転車を共同利用する交通システム。
- シェア・ザ・ロード (P34)
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。
- シックスホイールスタイル (P29)
「自動車(4輪)＋自転車(2輪)＝シックスホイールズ(6輪)」として、クルマに自転車を積んで出かけて、ドライブやサイクリングを共に楽しむこと。
- スポーツバイク (p39)
各種サイクルスポーツやツーリング、レジャー用として利用される自転車。(ロードバイク、クロスバイク、マウンテンバイク、タンデム自転車など)

- タンデム自転車（P23、P39）
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。
- ポタリング（P29）
「potter(意味：のんびりする、ぶらつく)」を語源とした和製英語で、自転車で気ままに散歩すること。
- モデルルート（P28、P30、P31、P32、P39、P43、P44、P45、P46、P55、巻末資料 P1、巻末資料 P2、巻末資料 P3、巻末資料 P5）
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。
- やまなし自転車ネットワーク（P26、P28、P31、P42、P43、P44、P45、P48、P50）
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（P32、P42、P44）
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（オリンピック・レガシー）（P19、P24、P27、p46、巻末資料 P2、巻末資料 P5）
オリンピック競技大会のよい遺産。国際オリンピック委員会によれば、「長期にわたる特にポジティブな影響」としており、オリンピック開催を契機とした社会、環境、都市、経済の分野に生み出される持続的な効果のこと。
- ローカルルール（P48）
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。

卷末資料

1. 県モデルルート

1. 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、自転車利用者の受入環境を整え、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）

総距離：
メインルート約146km
サブルート約120km

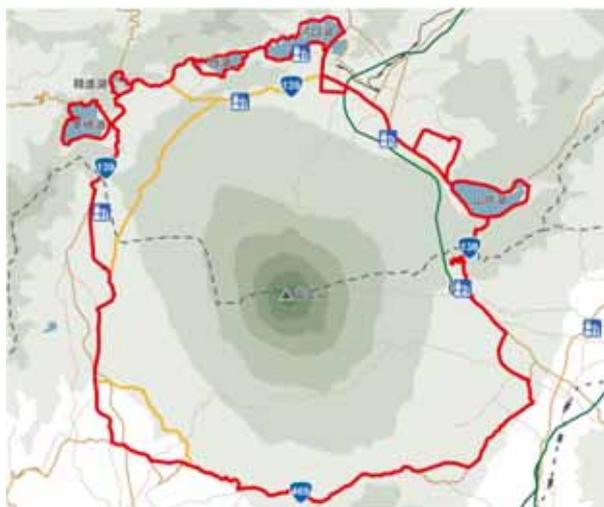


図 1-1 ぐるり富士山1周ルート

■ 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 2020 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自転車利用者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。)



図 1-2 東京 2020 オリンピック自転車競技ロードレースコース

■ 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)

③ 峡東エリアモデルルート

日本遺産に登録された葡萄畑が織りなす風景を一望できる自然豊かなモデルルート※として、地域振興に寄与するルートを目指します。

— 整備状況 —

- 未整備
- R5より県道に矢羽根施工予定

総距離：
 平坦で走りやすいコース約10km
 やや上りがあるコース約30km
 きつい上りがあるコース約48km
 最も上りが多いコース約61km



図 1-3 峡東モデルルート

■ 自転車観光の受入環境の充実

- ゲートウェイの整備
- サイクルステーションの充実
- 宿泊施設の整備



ゲートウェイ候補
(山梨市駅)



サイクルステーション候補
(勝沼ぶどうの丘)

■ サポート体制の構築

- ゲートウェイ、サイクルステーションへの工具や空気入れ等の常備
- 自転車ショップのネットワーク化
- サイクルタクシーなどのサービス
- 緊急時の連絡体制の周知
- 通報時に自分の位置が分かるような目印看板の設置
- 救急箱、AED 機器の設置



画像：シクロツーリズムしまなみHP

■ 走行環境の整備

- 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



路面表示
(イメージ)

■ 情報発信の強化

- SNS、HP を通じたルート、危険箇所、地域の魅力や立ち寄りスポット等の紹介
- わかりやすいルートマップの提供
- 峡東地域部会の委員の拡充 (鉄道会社、バス会社、観光協会等)



3市で連携して情報発信

④ 峡南エリアモデルルート（富士川町、市川三郷町）

令和3年度の中部横断自動車道の全線開通に伴い観光客が増加している地域で、道の駅と連携し二次交通として「自転車」を活用することで、地域の魅力向上や、地域周遊を促進するルートを設定しました。

— 整備状況 —

- R3年度ブルーライン整備済
(矢羽根施工は未定)

総距離：
富士川町コース 13.5km
市川三郷町コース 16.6km

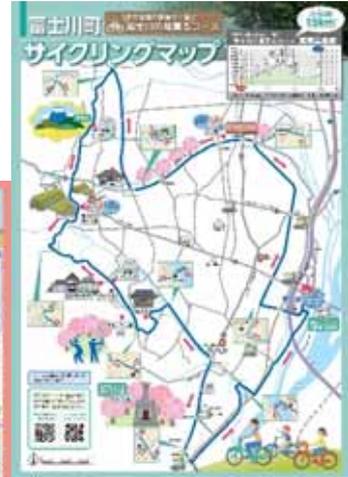


図 1-4 峡南モデルルート

■情報のネットワーク化

- 地域のブランディング
- 地域でのオモテナシ
- プロモーションツールの整備・開発活用



テーマに沿ったオモテナシ企画



オリジナルポスター

■交通のネットワーク化

- 魅力あるルートを設定
- 自転車利用者を支援する拠点整備
- 情報発信・移動サービスの向上



受け入れ環境整備イメージ

「観光型MaaS」事業との連携

- やまなし観光MaaSの取り組み（事業展開中）
 - 複数のアプリ・ウェブからMaaSの画面にアクセス
 - 道の駅や鉄道駅のレンタサイクルの予約が可能
 - レンタサイクル利用者には、加盟店舗で割引サービスが可能
 - 周辺観光地の体験予約なども可能
- シェアサイクルの予約＋クーポン機能の例（大津市「ことことナビサイクル」）
 - 専用アプリからシェアサイクルの予約・決済
 - シェアサイクルのチケットを購入後、市内で利用可能なクーポンを取得

観光マースとの連携イメージ

④ 峡南エリアモデルルート（南部町）

南部町においては、富士川町と市川三郷町の峡南エリアモデルルート*設定の流れを受け、豊かな自然環境を活かし、町内に2箇所ある「道の駅」を拠点としたルートを設定しました。

— 整備状況 —

- R4 年度ブルーライン整備済
(矢羽根施工は未定)

総距離：
南部町コース 30.3km



図 1-5 南部町モデルルート

■ コース周辺環境の整備

- 清流富士川ライン(ブルーライン)敷設
- 周遊拠点「道の駅とみざわ」の環境整備
- サイクルラック・休憩ベンチの設置



「道の駅とみざわ」の整備を強化



「清流富士川ライン」出発地点

■ 「体感」を意識した情報発信

- 「見どころマップ」によるコース紹介
- 動画コンテンツの制作
- 都市部の自転車利用者へアクセスの良さをアピールする観光ポスターの制作



「南部町見どころマップ」や「PR動画」の制作



12面の絶景アクセスポスター

⑤中央エリアモデルルート

中央地域の特徴である甲府盆地の街並みや南アルプスの景色、歴史、グルメ、温泉等を周回できるサイクリングルートとなるモデルルートです。初心者から上級者まで楽しめるルートを6種類用意しました。

— 整備状況 —

- 未整備
- R5より県道に矢羽根施工予定

総距離：

ルート1 約27km	ルート4 約32km
ルート2 約48km	ルート5 約44km
ルート3 約26km	ルート6 約66km



図 1-6 中央エリアモデルルート

■ 自転車観光の受入環境の充実

- ゲートウェイの整備
- サイクルステーションの充実
- 宿泊施設の整備



ゲートウェイ候補
(甲府駅)



サイクルスタンド
(道の駅しらね)

■ サポート体制の構築

- ゲートウェイ、サイクルステーションへの工具や空気入れ等の常備
- 自転車ショップのネットワーク化
- サイクルタクシーなどのサービス
- 緊急時の連絡体制の周知
- 通報時に自分の位置が分かるような目印看板の設置
- 救急箱、AED 機器の設置



しまなみレスキューサービスの様子
(しまなみ海道)

■ 走行環境の整備

- 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



自転車走行環境整備の例
(左：自転車専用通行帯 右：矢羽根路面表示)

■ 情報発信の強化

- SNS、HP を通じたルート、危険箇所、地域の魅力や立ち寄りスポット等の紹介
- わかりやすいルートマップの提供
- 中央地域部会の委員の拡充
(鉄道会社、バス会社、観光協会等)



6 県で連携して情報発信 (太平洋岸自転車道)

第二次山梨県自転車活用推進計画

令和5年4月

発行・編集 山梨県 県土整備部 道路整備課

住所 〒400-8501 甲府市丸の内1-6-1

電話 055-223-1691（直通）

ホームページ <https://www.pref.yamanashi.jp>