

第 1 回 山梨県自転車活用推進計画策定委員会

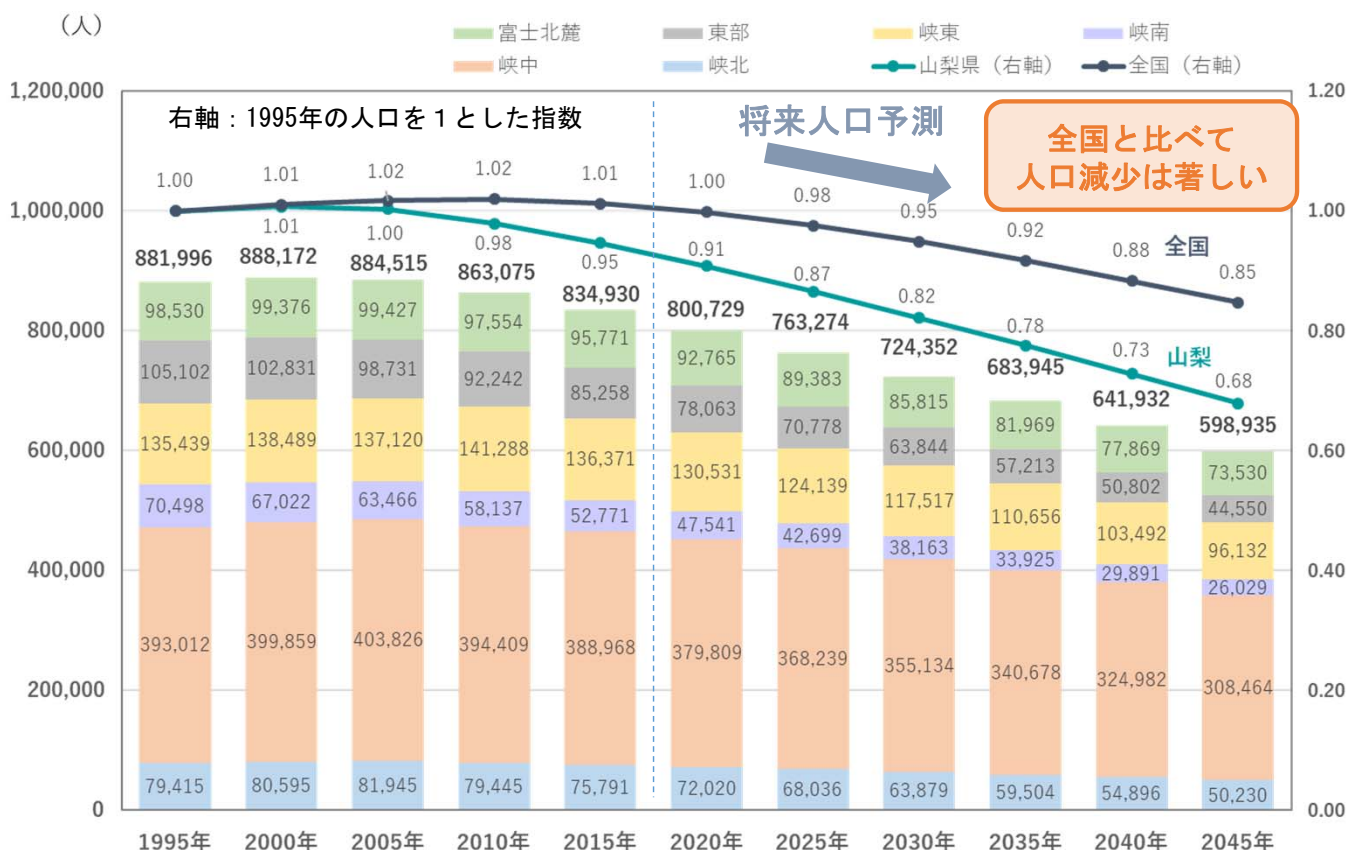
平成30年 10月11日(木)

山梨県の地域特性



- 山梨県の人口は2000年をピークに減少が始まり、将来においてもこの人口減少は続く予測される。
- 県経済活性化の方策として、観光振興があり、観光産業が持つ「稼ぐ力」と観光産業で「働く魅力」を向上させることで、地域経済の発展に寄与し、人口減少問題への貢献も期待できる。（出典：やまなし観光産業活性化計画）

【人口の推移】

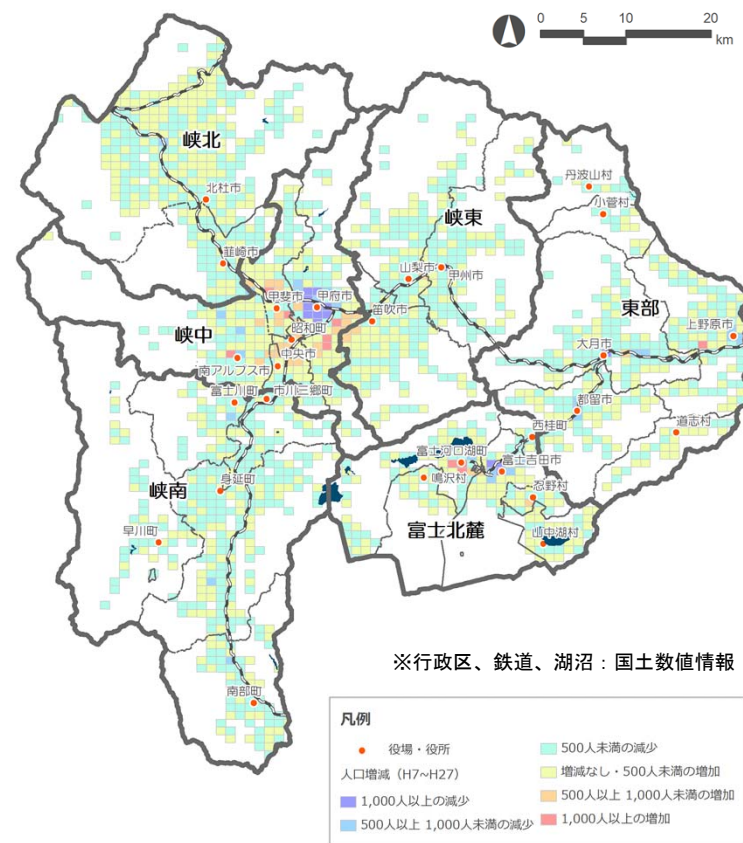


注意：上記は「現状のまま人口が推移するとした場合」であり、山梨県まち・ひと・しごと創生人口ビジョンの人口の将来展望とは異なる

出典：1995～2015年は国勢調査、2020～2045年は国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口 (H30年3月発表)

【人口増減】

(2015年人口) - (1995年人口)

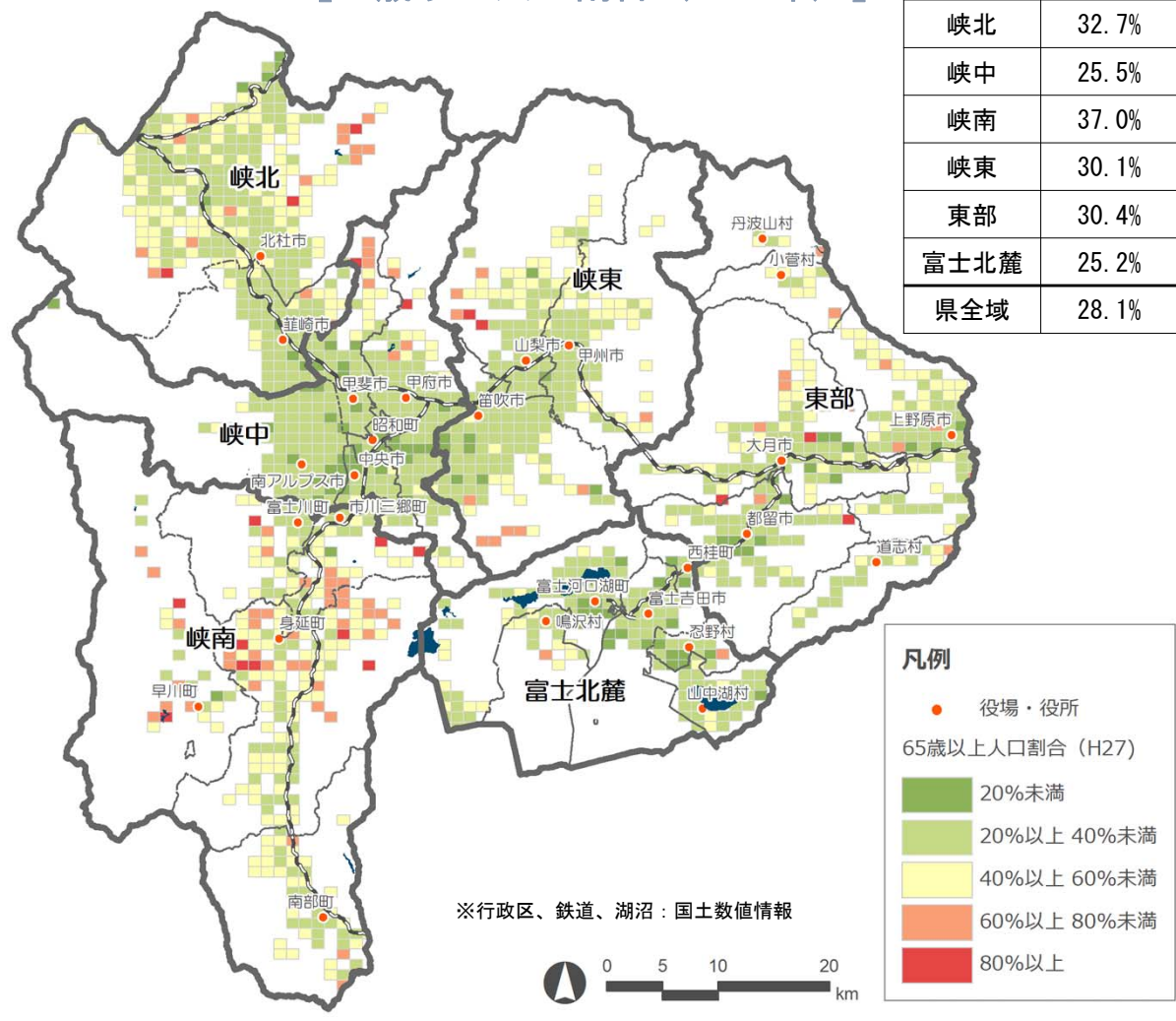


出典：e-stat 国勢調査1kmメッシュデータ



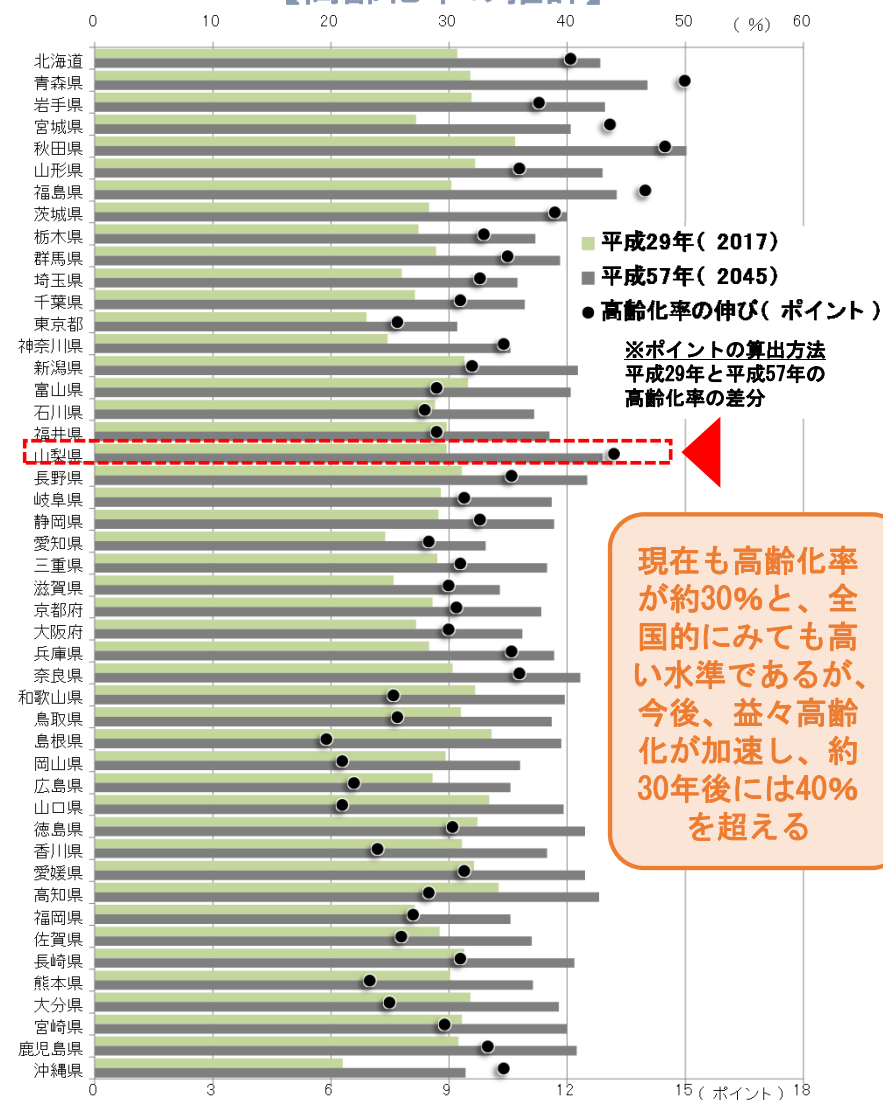
- 山梨県は高齢化が進んでおり、現在から約30年度までの高齢化率の伸び（ポイント）は全国で4番目に高い。

【65歳以上人口割合（2015年）】



出典（左図）：図）e-stat 国勢調査1kmメッシュデータ、エリア別割合）国勢調査

【高齢化率の推計】



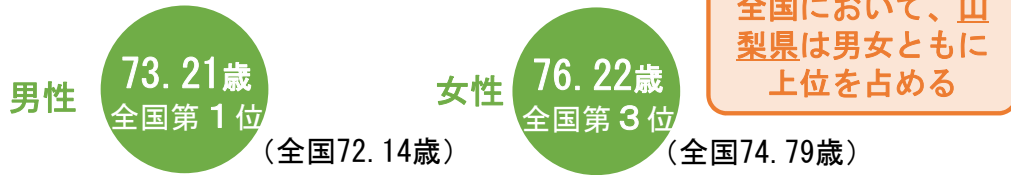
出典（右図）：平成29年は総務省「人口推計」、平成57年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」



- 山梨県民の健康寿命は男女ともに高く、後期高齢者数に占める要介護認定者数の割合も全国と比べ低い。
- 一方、山梨県は全国と比べ運動習慣のある人の割合が低い。とくに男性は60代以上が低く全国と大きな差がつく。
- 健康寿命のさらなる延伸に向けて、健康保持・増進を図るため、自転車の利用を組み入れることが考えられる。また、日常生活や生涯スポーツの一環として自転車利用を進め、日常の身体活動量の増加を図ることで、生活習慣病予防や寝たきり回避など、健康的で満足度の高い生活につながる事が期待できる。

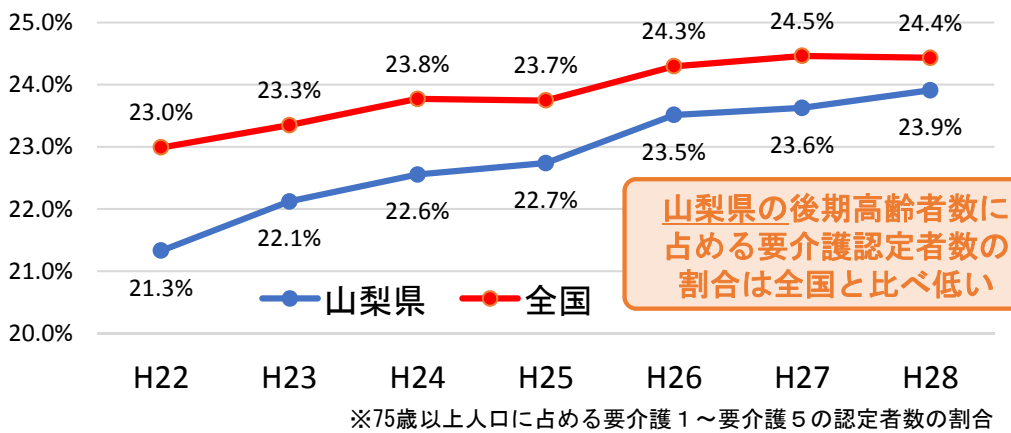
【健康寿命】

健康寿命 健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間（厚生労働省HPより）



出典：厚生労働科学研究 都道府県別健康寿命（2016年）

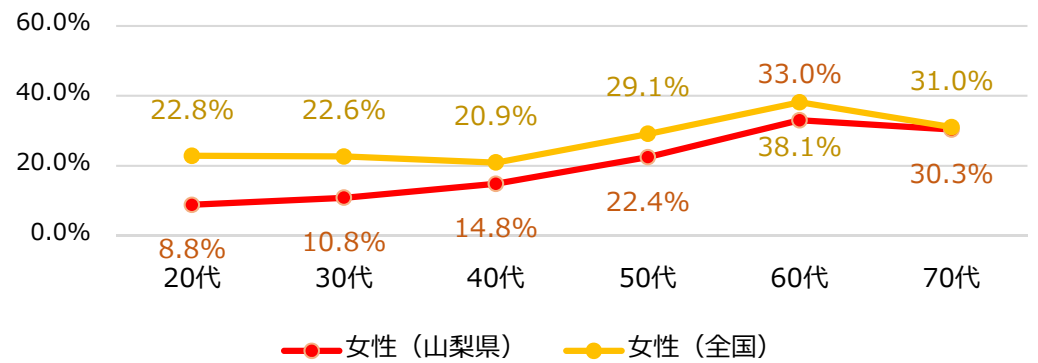
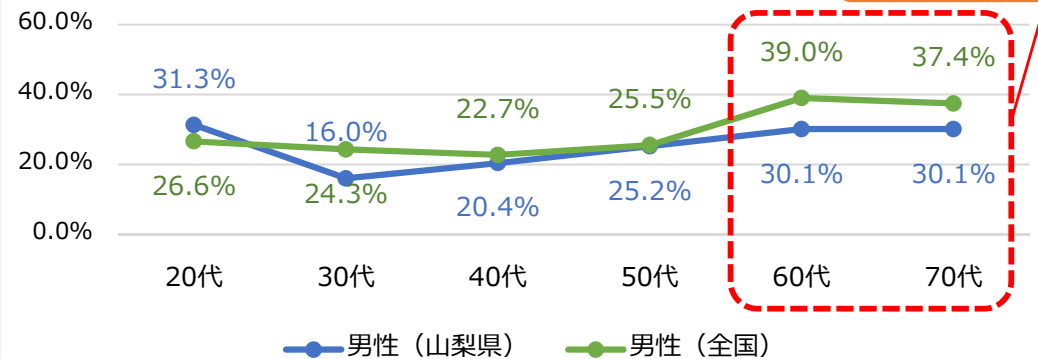
【後期高齢者数に占める要介護認定者数の割合】



出典：・山梨県「高齢者福祉基礎調査」
 ・厚生労働省「介護保険事業状況報告」
 ・総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

【運動習慣のある人の割合】

全国と比べ大きな開き



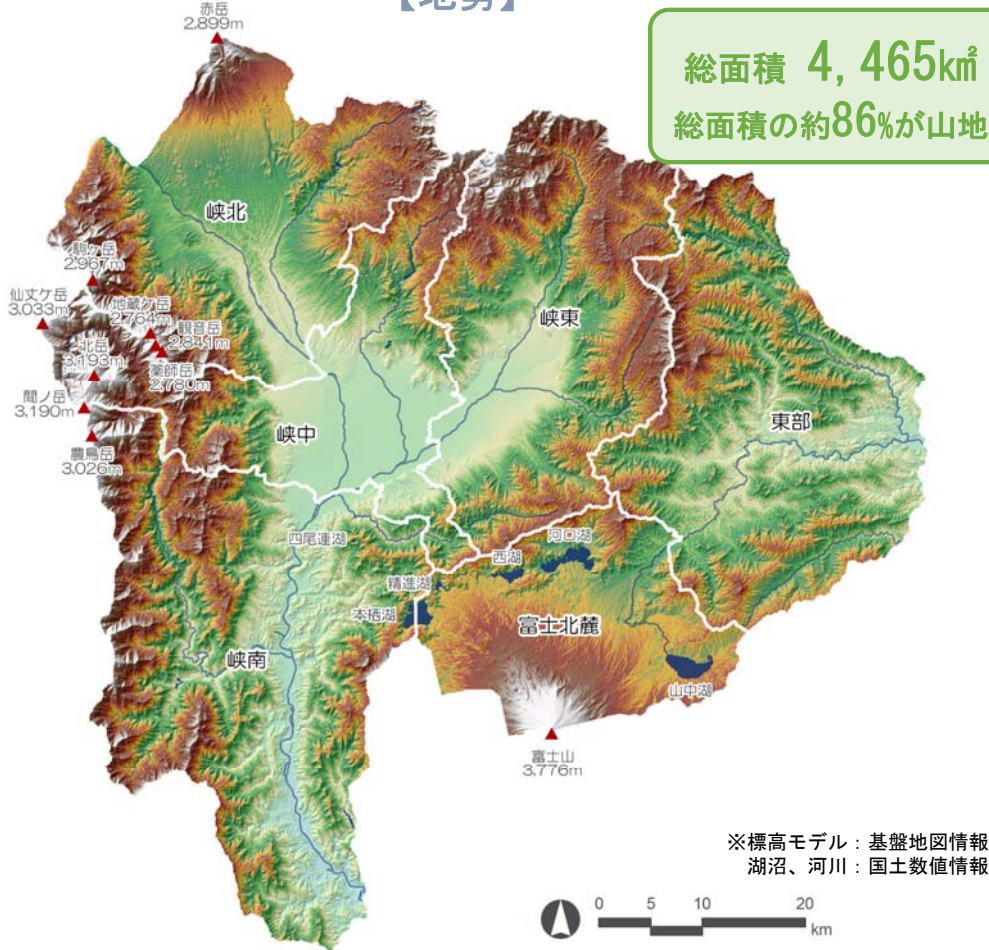
出典：山梨県）平成18年山梨県生活習慣病実態調査
 全国）平成18年国民健康・栄養調査



- 山梨県は甲府盆地の周囲を囲むように、南部には世界遺産に登録された富士山をはじめ、西部には赤石山脈（南アルプス）、北東部には秩父山塊、北部は八ヶ岳といった山々がすそ野を広げている。
- 自転車の活用についても、高低差や山々から望む景観を活かしたコースや、自然公園や国定公園を回るコースを設定するなど、各エリア毎の特色を活かした計画づくりが必要だと考えられる。

【地勢】

総面積 4,465km²
 総面積の約86%が山地



出典：面積) 山梨県HP 山梨県の概要

【自然公園・ユネスコエコパーク・世界遺産・日本遺産】

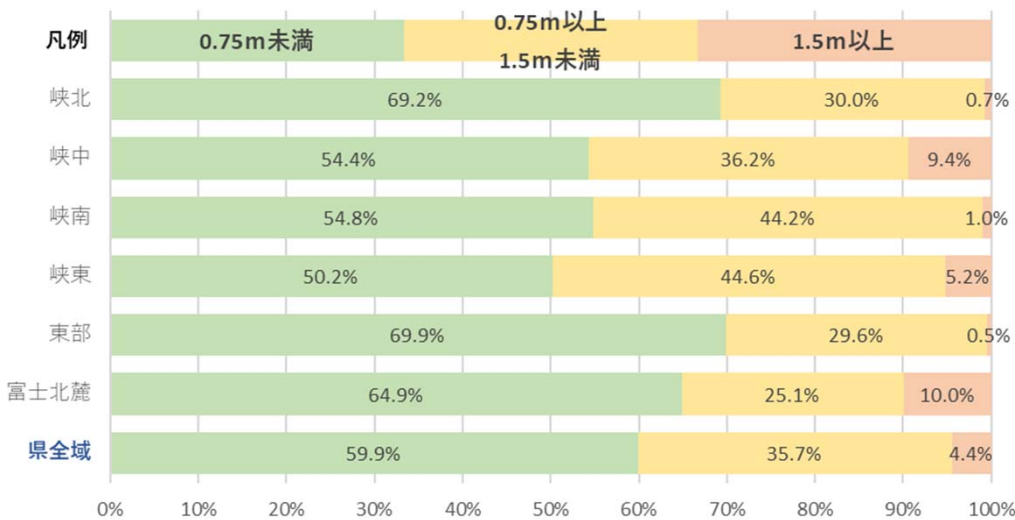




- 山梨県内の国道と県道については、路肩幅員0.75m未満の道路が県全体の約60%となっている。特に峡北、東部、富士北麓地域で0.75m未満の道路割合が高く、自転車の安全安心な通行空間の確保を考える必要がある。
- 旅行速度は40km/h以下の区間が多く、自転車通行空間の整備形態は車道混在を中心に整備することが考えられる。

【路肩幅員別の区間延長割合】

※一般国道および主要県道・一般県道を含み、高速自動車道は除く



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で除した値とした

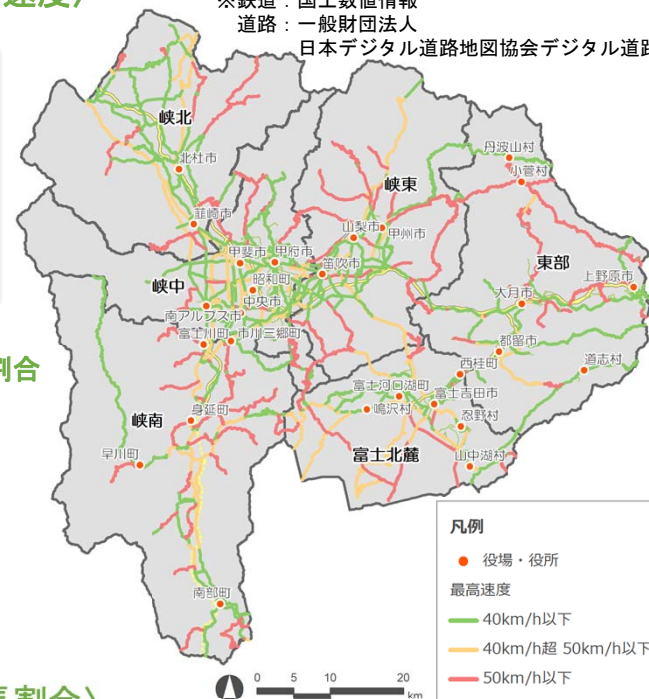
【最高速度・旅行速度の状況】

※一般国道および主要県道・一般県道を含み、高速自動車道は除く
※鉄道：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

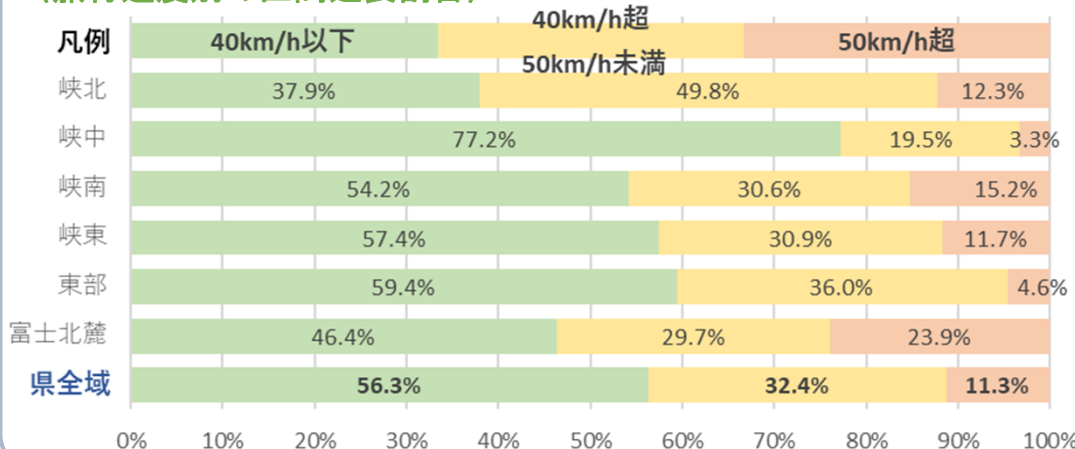
〈国道および県道の最高速度〉

国土交通省・警察庁『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』によると、自転車と自動車を構造的に分離する目安は50km/h超、自転車と自動車の混在通行の目安は40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日とされている。

国道および県道の最高速度割合



〈旅行速度別の区間延長割合〉



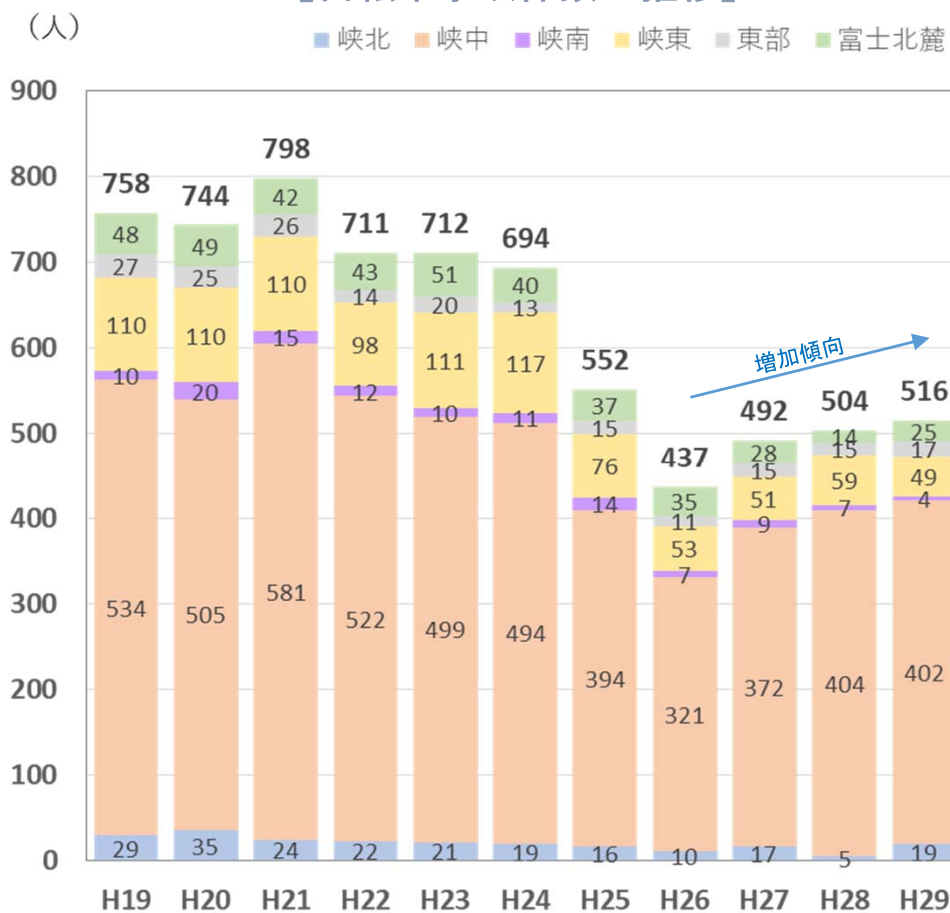
出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通調査



3 交通（2） 事故の発生状況

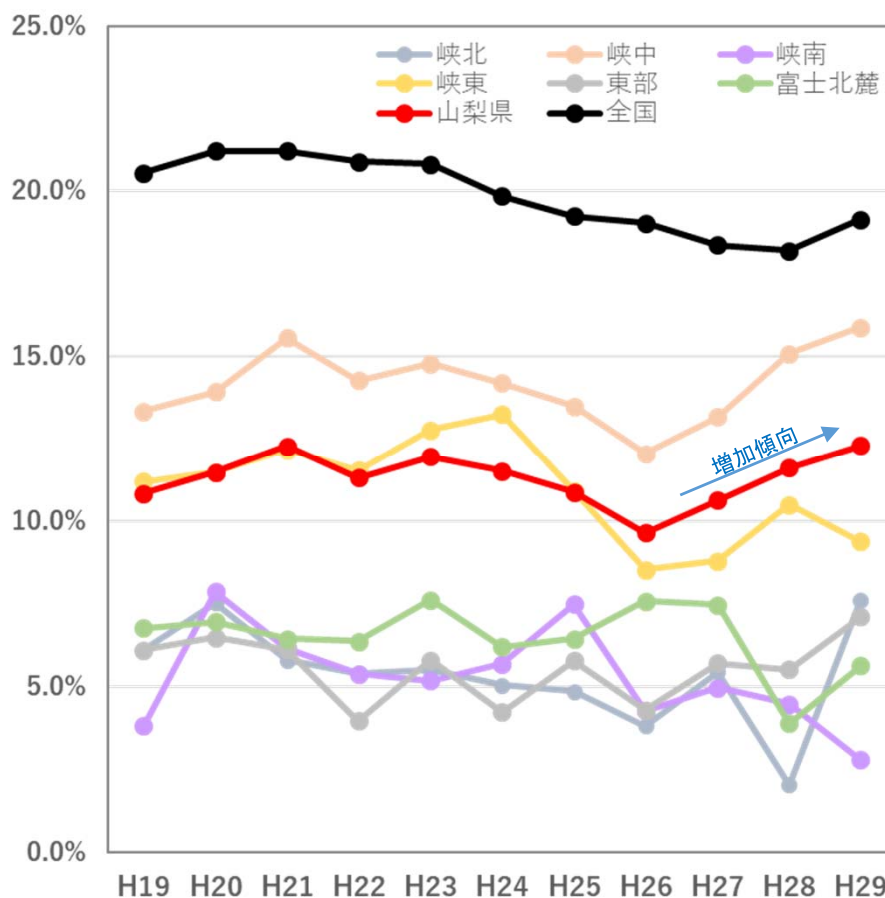
- 10年前と比べると、山梨県の自転車事故件数は減少したが、平成26年度以降減少しずつ増加してきており、自転車の安全安心な環境づくりが必要である。
- 全国と比較すると、山梨県の全事故に占める自転車事故の割合は下回っているが、全国と比べ近年（H26から）は増加傾向にある。今後、自転車活用促進を図る上で、安全の確保が必要である。

【自転車事故件数の推移】



出典：山梨県警 交通事故統計

【全事故に占める自転車事故割合の推移】



出典：山梨県）山梨県警 交通事故統計
 全国）警察庁 平成29年中の交通事故の発生状況
 第1回 山梨県自転車活用推進計画策定委員会



- 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なっている。
- アクセスしやすいという利点を十分に活かすためには、公共交通とのつながりある自転車利用環境となるよう整備を進め、県外のサイクリストの受け入れ態勢を整える必要がある。

【交通網】

※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

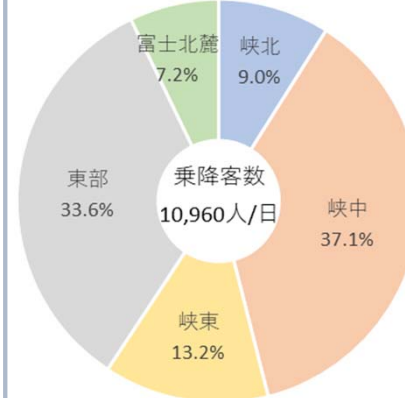


| 所要時間 | | |
|------|----------|---------|
| 特急 | 甲府駅－新宿駅 | 約1時間30分 |
| 高速バス | 新宿－甲府駅 | 約2時間50分 |
| | 新宿－富士山駅 | 約1時間50分 |
| | 名古屋駅－甲府駅 | 約4時間 |

| 凡例 | |
|------------|-----------------|
| ● 鉄道駅 | 道路 |
| ○ JR線 | — 高速自動車道 |
| ○ 富士急行線 | — 高速自動車道 (事業区間) |
| ○ リニア中央新幹線 | — 一般国道 |
| — 鉄道 | — 一般国道 |
| — JR線 | — 主要地方道 (県道) |
| — 富士急行線 | — バス路線 |
| — リニア中央新幹線 | — 富士急行グループ |
| | — 山梨交通グループ |

【駅利用状況】

〈駅乗降客の割合〉



〈乗降客数の多い駅〉

| 順位 | 駅名 | 地域 | 乗降客数 (人/日) |
|----|------|----|------------|
| 1 | 甲府 | 峡中 | 29,366 |
| 2 | 大月 | 東部 | 11,056 |
| 3 | 上野原 | 東部 | 10,574 |
| 4 | 石和温泉 | 峡東 | 5,692 |
| 5 | 韮崎 | 峡北 | 5,080 |
| 6 | 酒折 | 峡中 | 4,566 |
| 7 | 竜王 | 峡中 | 4,510 |
| 8 | 塩山 | 峡東 | 4,262 |
| 9 | 山梨市 | 峡東 | 3,618 |
| 10 | 四方津 | 東部 | 3,518 |

※JR身延線は非公開のため峡南地方は除外

※JR身延線は非公開

出典：国土数値情報 2016年駅別乗降客数

【リニア中央新幹線の概要】

- 東京と大阪を約1時間、山梨～東京間を約25分で運行
- JR東海の方針では品川～名古屋間は2027年開業
- 甲府市にリニア新駅が誕生すると、約12,300人/日が乗降すると予測されており、企業立地や交流人口の増加等による**経済波及効果が期待**できる
- 走行試験の開始とともに都留市には山梨県立リニア見学センターが開館し見学客を受け入れている



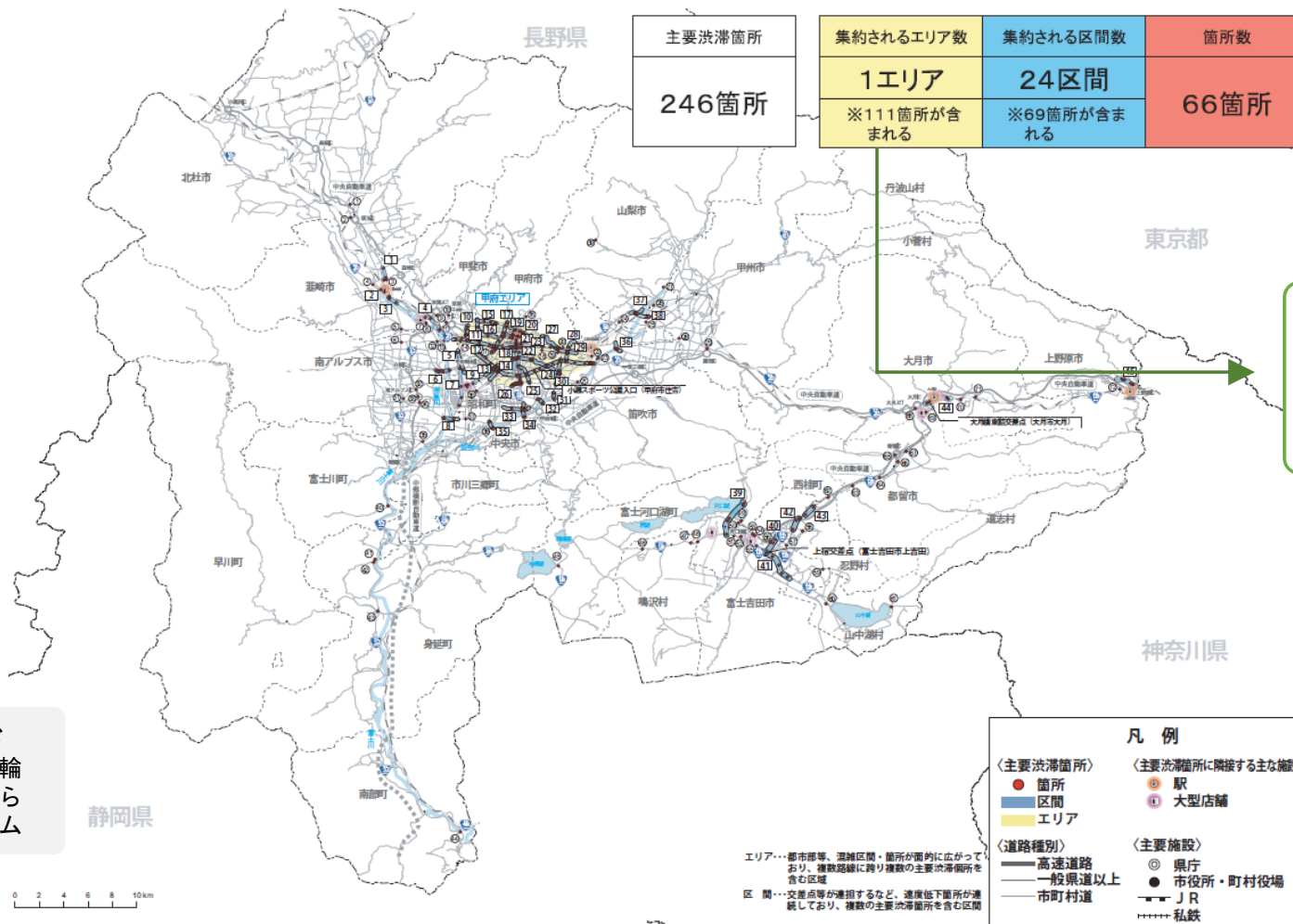
出典：山梨県HP、山梨県リニア活用基本構想、
 (写真) 山梨県立リニア見学センター



4 交通（4） 自転車の利用環境

- 県内の主要渋滞箇所は甲府エリアに集中しており、甲斐市、中央市、昭和町など甲府市周辺にも見られる。
- 渋滞はCO₂排出量が増え、環境負荷が高い。CO₂排出抑制には、自動車利用を控えることが必要であり、自転車の利用促進や、サイクル・アンド・ライド※等の推進が求められる。

【主要渋滞箇所（一般道）】

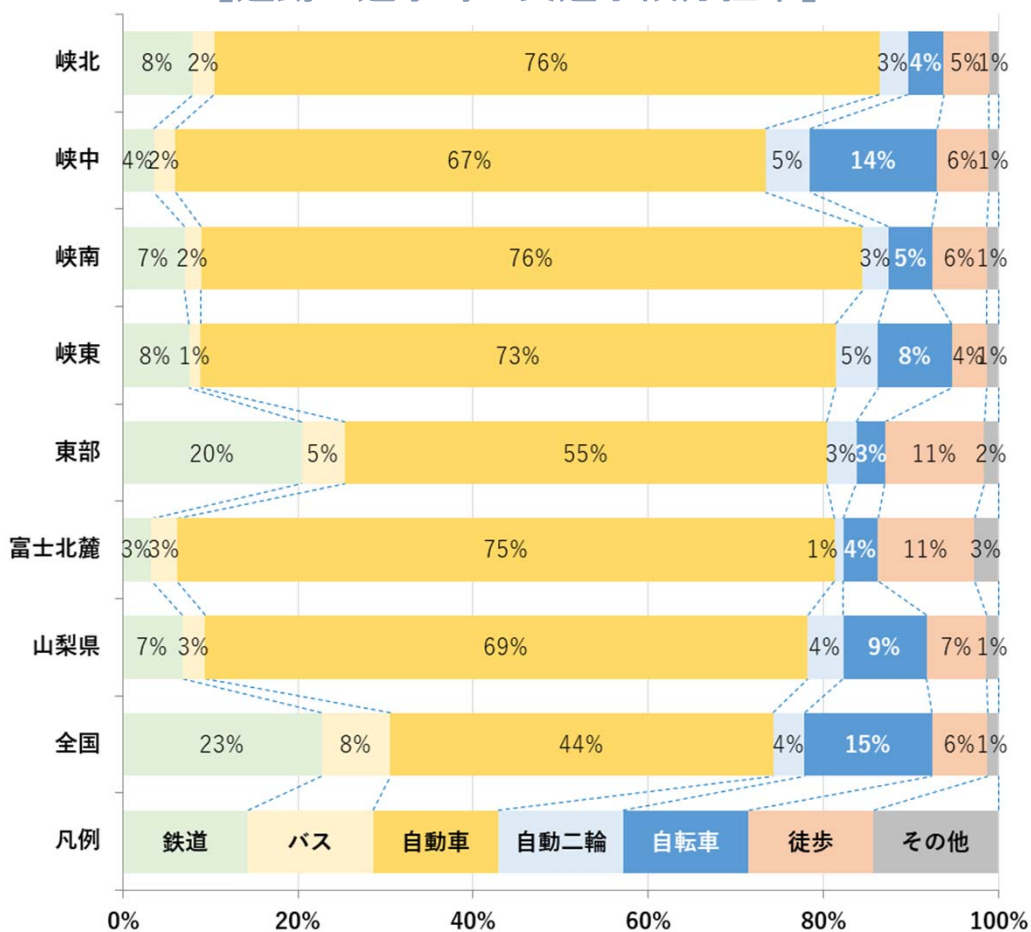


出典：国土交通省関東地方整備局 平成24年度山梨県の主要渋滞箇所の特定結果



- 現状、通勤や通学には自動車を主な手段とするライフスタイルになっている。
- 自転車通行のための道路整備は、最も高い峡中でも20%を超える程であり、地域による開きが大きいのが現状となっており、自転車活用推進へ向けた通行環境の創出が課題である。
- 駐輪場は、現段階では余裕があり、通勤や通学の手段として自転車利用を促す取組みが考えられる。

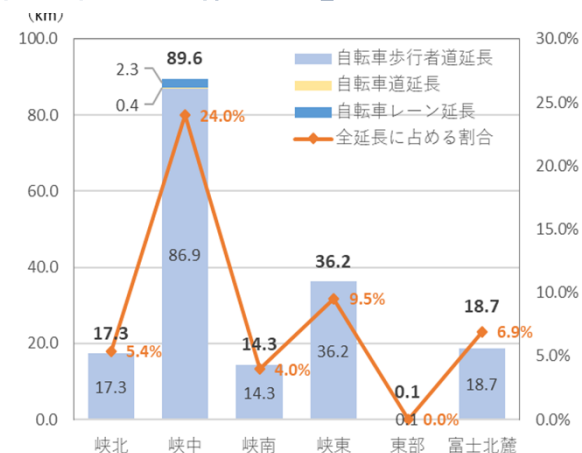
【通勤・通学時の交通手段分担率】



出典：平成22年 国勢調査

【自転車通行空間の整備状況】

〈国道・県道における自転車道等延長割合〉



出典：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

【山梨県内の駅周辺の自転車環境（平成27年8月末）】

〈駐輪場の利用状況〉



〈レンタルサイクルの稼働能力〉

89台 (全国35位)

出典：内閣府 平成28年 駅周辺における放置自転車等の実態結果の集計結果



- 県内でも自転車通行空間の整備が進められており、自転車道が2箇所、自転車専用通行帯が5箇所を設置されているが、いずれも甲府市内となっており、他の市町村ではこうした整備は実施されていない。
- 県や市の交通安全計画で、自動車、自転車、歩行者の分離について表記されており、事故対策の施策のひとつとして、今後、自転車通行空間が整備される地域が増えることが考えられる。

【自転車通行空間の整備状況】

〈自転車通行空間の整備〉

- 国土交通省と警察庁はH20年に自転車通行環境整備の模範となる「自転車通行環境整備モデル地区（98地区）」を指定した
- 山梨県では甲府市内の2地区が選定され、歩道部において自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した自転車道などが整備された
- 供用後の調査では両地区ともに8割以上の自転車利用者が自転車道を利用

〈自転車専用通行帯の整備〉

- 自転車と歩行者の事故を防ぎ安全を確保する目的で自転車専用通行帯の整備を進めた
- いずれも甲府市内

甲府市丸の内周辺地区の取り組み

《設置箇所》

平和通り
(国道52号・
主要地方道甲府韮崎線)



甲府市朝日周辺地区の取り組み

《設置箇所》

市道朝日荒川線



※道路交通法上はいずれも自転車歩行者専用道路

設置されている場所

- 甲府市丸の内地内「ボランティア通り」
- 甲府市上町地内「けやき通り」
- 甲府市国母地内「国母通り」
- 甲府市朝日町地内「甲府合同庁舎北」交差点から「朝日三丁目」交差点までの間
- 甲府市上石田地内「廃軌道（国道52号）」

このうち、丸の内地内と朝日町地内の2箇所については、「自転車通行環境整備モデル地区」の地区内となっている

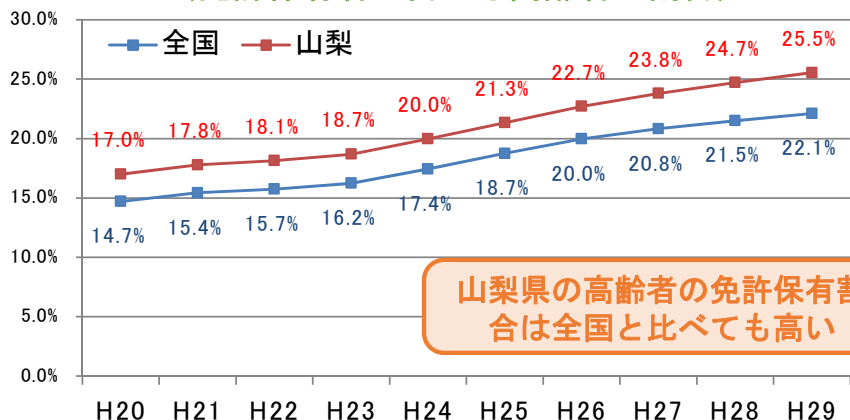
「山梨サイクルネット構想（富士北麓地域）」、「山梨県交通安全計画」、甲府市・韮崎市・北杜市・富士吉田市の「交通安全計画」では、自転車道、自転車専用通行帯の整備もしくは自動車、自転車、歩行者交通の分離について計画に表記され、事故の防止を目指している



- 山梨県の免許保有者に占める高齢者の割合は全国と比べ高いが、免許返納者数の推移は全国と同様の傾向である。
- 山梨県のバス利用者数は減少傾向であり今後の路線維持が危惧される。
- 日常生活での高齢者の外出が減少する傾向を踏まえると、自転車を利用することで外出行動や外出機会を維持するには、若いときからの継続的な自転車利用が不可欠である。（生活習慣病予防や健康寿命延伸に寄与）

【免許保有状況】

〈免許保有者に占める高齢者の割合〉



山梨県の高齢者の免許保有割合は全国と比べても高い

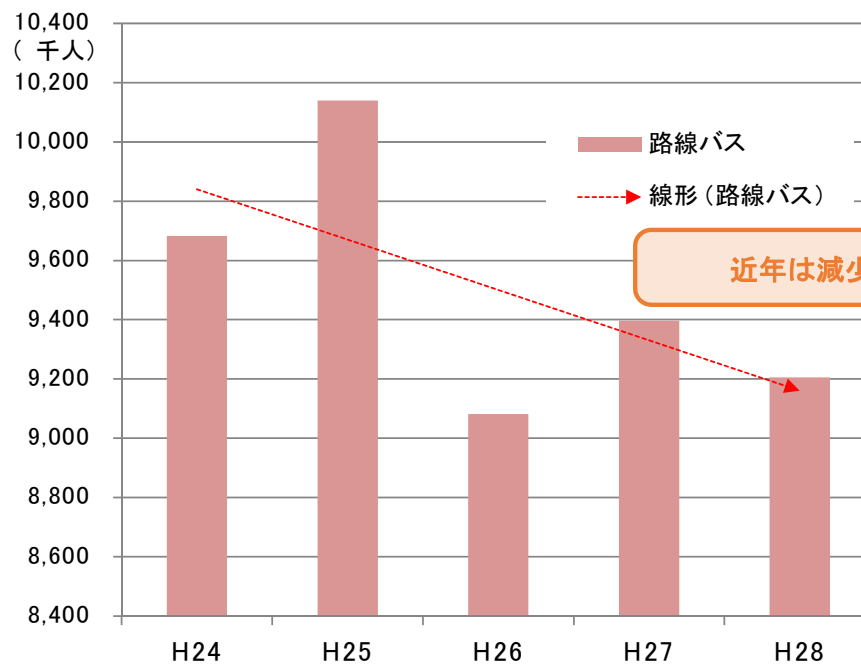
〈免許返納者数の推移〉



免許返納者数の多くは高齢者であるが、全国と同様に山梨県も増加傾向である

出典：運転免許統計（警察庁）

【バスの利用者数】



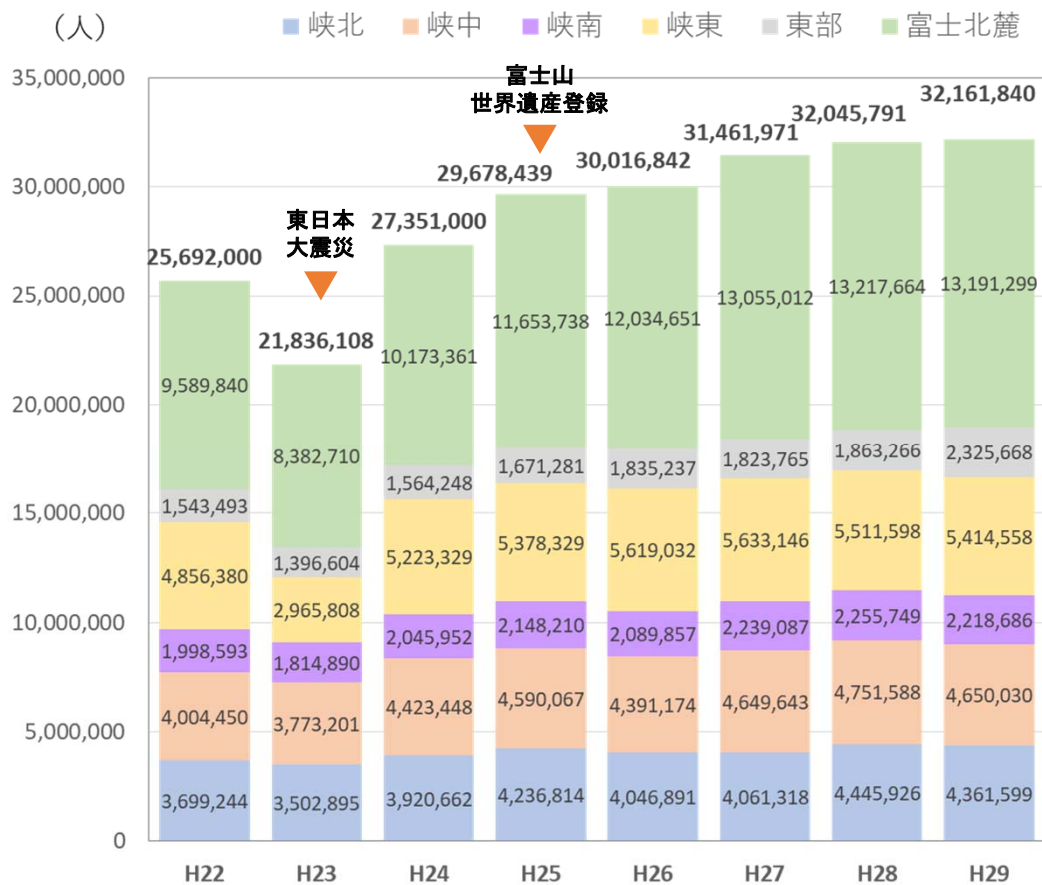
近年は減少傾向

出典：輸送実績報告書



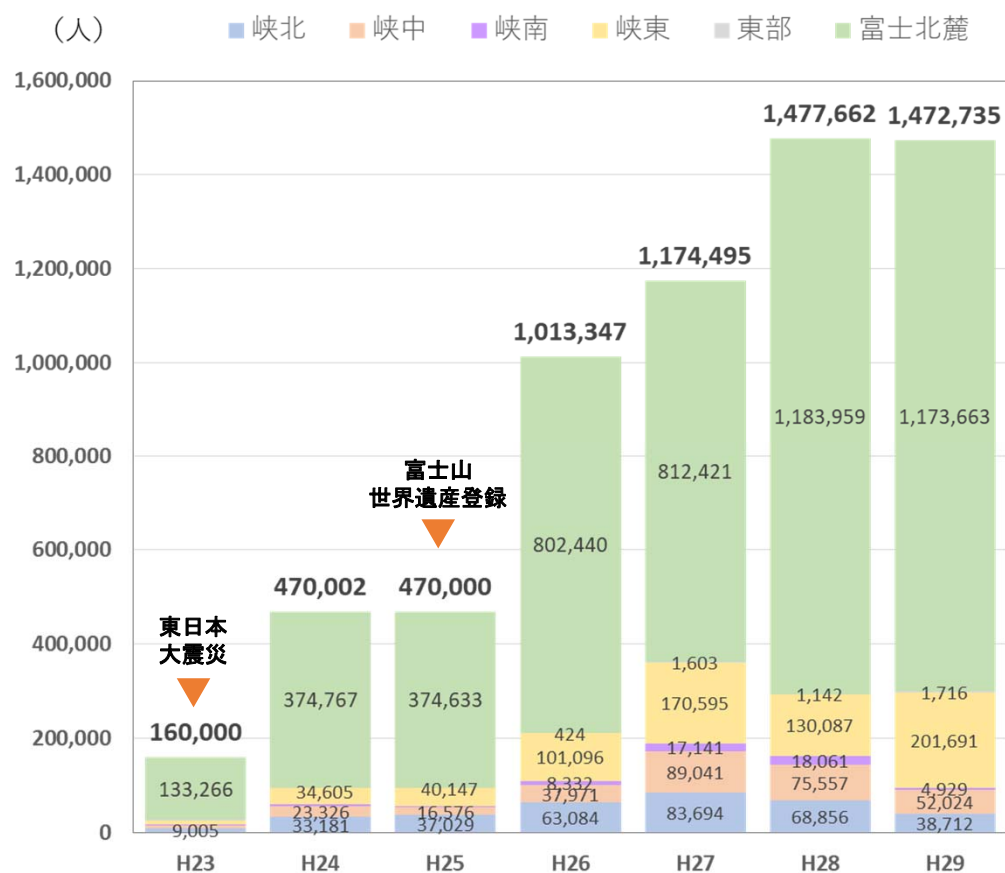
- 平成23年は東日本大震災の影響もあり、観光客の入込も落ち込んだが、その後は入込客数は増加している。
- 外国人宿泊者数も増加傾向にあり、富士北麓や峡東地域での宿泊客数が大きく伸びている。
- 外国人旅行者にとっても、自転車は免許のいらぬ乗り物として、観光の移動手段として有効であり、外国語対応や簡単な決済システムを備えたシェアサイクルの導入等の外国人対応の検討が必要である。

【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

【外国人宿泊者数（実人数）の推移】



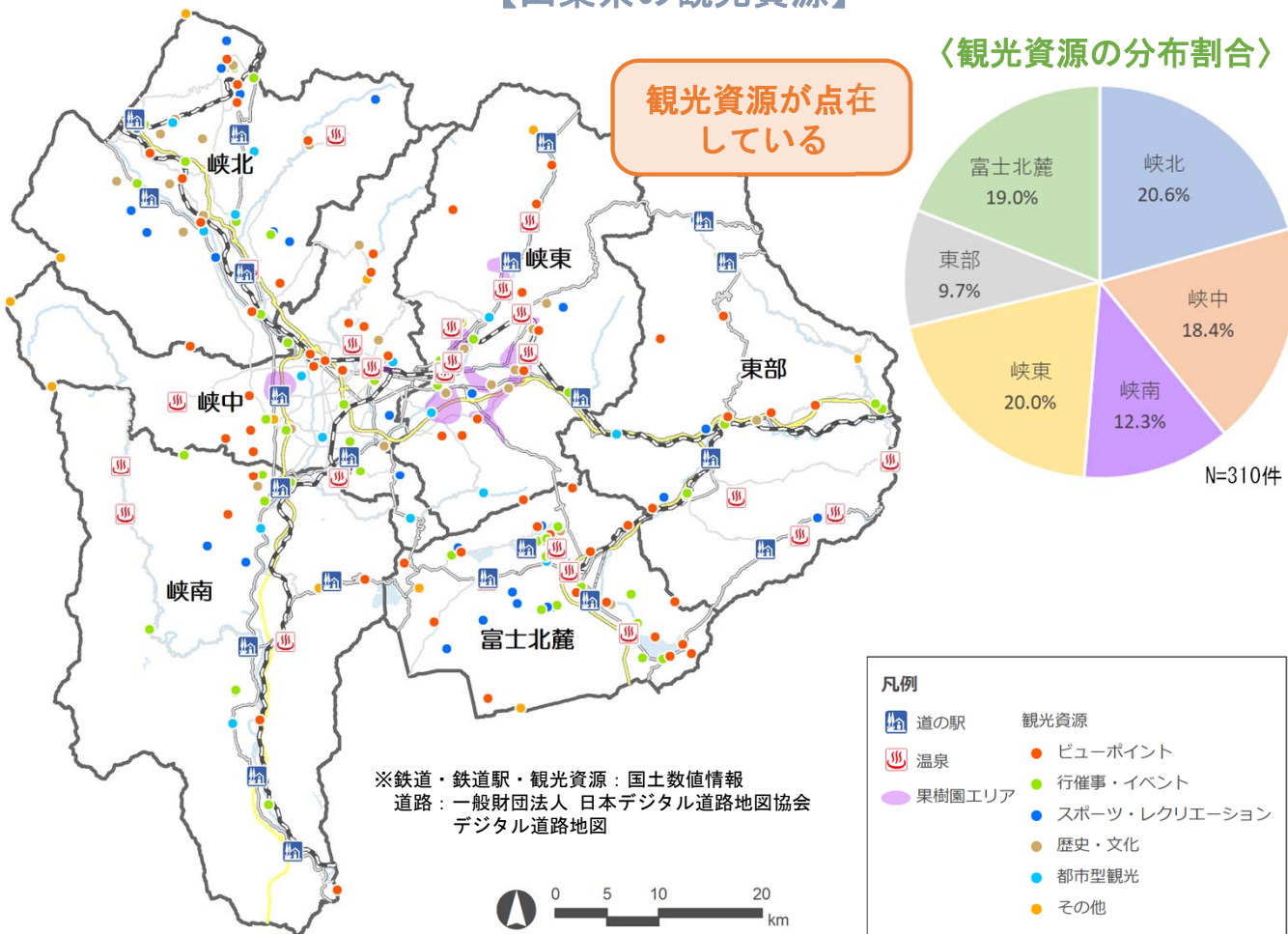
※平成22年以前：外国人宿泊者数データなし

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おり、自転車利用と組み合わせることで、各地域をめぐるサイクルツーリズムの展開が考えられる。
- 点在する観光資源をつなぐ手段としても自転車の活用が期待される。
- 県内各地に道の駅や温泉施設があり、拠点や立ち寄り箇所としてサイクルツーリズムへの活用が可能である。

【山梨県の観光資源】



出典：ビューポイント) 山梨県景観づくり推進室HP 公共眺望ポイント
その他の観光資源) 国土数値情報 観光資源H26年

【山梨県の農産物】

ぶどう
収穫量 **43,200t/年**
全国の **24.5%** を占め、**全国1位**

もも
収穫量 **39,200t/年**
全国の **31.4%** を占め、**全国1位**

果樹園の多くある峡東地域では、これらの農業景観やフルーツ狩りが観光資源となっており、山梨県観光の特色のひとつである

出典：農林水産省 作物統計 作況調査（果樹）H29年

【富士山の世界遺産登録】

- 2013年6月22日「富士山と信仰・芸術の関連遺産群」が世界文化遺産に登録される
- 山梨県、静岡県合わせて25の構成資産がある
- 世界遺産登録後、外国人観光客が急増