富士山一周サイクリングルートにおける ルート設定の新たなアプローチについて

稲嶋　望[1]，飯村　豊[2]，鈴木　克志[3]

[1]中部地方整備局　木曽川下流河川事務所　調査課　（〒511-0002 三重県桑名市大字福島465）
[2]中部地方整備局　飯田国道事務所　管理第二課　（〒395-0024 長野県飯田市東栄町3350）
[3]中部地方整備局　静岡国道事務所　計画課　（〒420-0054 静岡県静岡市葵区南安倍2丁目8番1号）

富士山一周サイクリングルートは，富士山を周遊する豊かな風景を活かしたサイクルルートとして多様な波及効果の創出が大いに期待されている．しかしながら，沿線自治体の間で走行ルートや走行空間の整備基準等について具体の議論がなされておらず，また合意形成の場も用意されておらず，地域活動との連携も進んでいなかった．静岡国道事務所では，その具体化を図るにあたり，走行ルートについては3つの考え方で設定するとともに，日本風景街道の取組と連携を図るという新しいアプローチを導入することとした．このアプローチは今後の他地域におけるサイクルルート検討の参考となりうるものと考え，その詳細を報告する．

キーワード　富士山一周サイクリングルート，自転車利活用推進法，
ナショナルサイクルルート，太平洋岸自転車道，日本風景街道

1. 背景（社会的動向）

我が国においては，平成28年12月に「自転車活用推進法」が成立し，平成30年6月には同法に基づく国の「自転車活用推進計画」が閣議決定され，自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成，サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現，サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現，自転車事故のない安全で安心な社会の実現を目指すこととされた．

これを受け，国土交通省では，自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により，日本における新たな観光価値を創造し，地域の創生を図るため，令和元年9月にナショナルサイクルルート制度を創設したところである．

静岡県においては，同法に基づき県が「自転車活用推進計画」を策定しているが，その中でナショナルサイクルルートのモデルルートとして富士山一周サイクリングルートが位置付けられた．同じくモデルルートに位置付けられた太平洋岸自転車道が令和3年1月にナショナルサイクルルートの候補ルートに選定されたことから，富士山一周サイクリングルートについても具体化を図ることとしたものである．

2. 課題と解決のアプローチ

富士山一周サイクリングルートのナショナルサイクルルートへの指定に向けては大きく4点の課題があった．

まず，サイクルツーリズムの推進に資する魅力あるルートであるとともに安全なルートであることが指定要件とされているが，これまでの検討において，沿線自治体の間で具体の走行ルートや走行空間の整備基準，空間整備のスケジュールについて具体の議論がなされておらず，合意形成の場も用意されていなかった．

なお，先行するサイクルルートにおいては，拠点を一筆書きで結んだことで分かりにくく迂回感のある走行ルートとなっている例も見受けられた．富士山一周サイクリングルートは広域から多様な利用者を想定して取組を進めるものであることから，線の引き方についても利用者目線で分かりやすく合理的なものとする必要があると考えられた．

3点目に，サイクリストの受入環境，サイクルルートに関する情報発信，官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制の確立についても指定要件とされているが，具体の地域活動との連携が進んでおらず，将来的な活動の育成を図るため，地域活動の拠点となる休憩施設や観光施設等の拠点へのアクセス強化や先行する太平洋岸自転車道との連携が必要であった．

これに関しては，沿線自治体における自転車活用推進計画の策定自体が進んでおらず，自治体としての将来的なありようの中での富士山一周サイクリングルートの活用自体の整理が必要な状況であった．

以上の課題に対し，走行ルートに関してはその役割により3種類に類型化したうえで設定するとともに，合意形成に関しては日本風景街道の取組と連携を図るという新しいアプローチにより解決を図ることとした．

(1) 分かりやすく合理的なルート設定

走行ルートを利用者目線で分かりやすく合理的なものとするため，重要物流道路や台湾の環島1号線における設定の考え方を参考に，まずは代表的なビュースポットと休憩施設，観光施設を効率的に結びながら富士山を一周するルートを「推奨ルート」として設定することとした．また，他地域からアクセスするための交通結節点を設定し，そこから「推奨ルート」へ連絡するための区間を「引込ルート」として設定することとした．（**図-1**）

(2) 地域活動との連携を念頭に置いたルート設定

地域活動との連携を図り，強化するため，(1)で設定した「推奨ルート」等を前提に，そのルート上には位置しないが，地域活動の拠点となる休憩施設や観光施設へアクセスするためルートについても「引込ルート」として設定することとした．（**図-1**）

また，ナショナルサイクルルートとして先行する太平洋岸自転車道との相互連絡を図ることで富士山周辺地域の総滞在時間が増加し，観光の観点からの地域活性化の機会増に繋がること，太平洋岸自転車道の活動との連携が期待されることから，太平洋岸自転車道との間に「接続ルート」を設定することとした．（**図-1**）

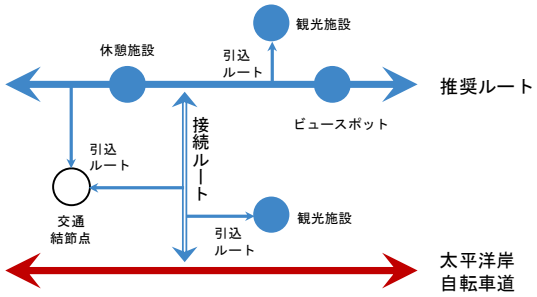

図-1 3つの走行ルートの考え方（イメージ）

(3) 関係者間の合意形成の場の構築

富士山周辺には静岡と山梨の両県を跨ぎ，沿線自治体の他，県，民間事業者，地域活動団体が参画する風景街道「ぐるり富士山風景街道」が活動している．その取組の中で修景や道案内の他，トレイルランニングやサイクリングの提案についても実施していたことから，具体の走行ルートや走行空間の整備水準，空間整備のスケジュールについての関係者間の合意形成については，新たな関係行政機関による会議体を設けるのではなく，「ぐるり富士山風景街道」の活動体を活用することとした．

これにより取組の目的，目標を明確化するとともに，これまでの活動を取り込み，検討の発射台を底上げし，新たな会議体立ち上げの労力を省き，かつ地域活動を実施する側の意見を取り込むことで，今後の活動のきっかけとなることを期した．

なお，これらの取組結果については，県及び沿線の各自治体における自転車活用推進計画の策定の取組に反映することとした．これにより，自治体としての将来的なありようの中での富士山一周サイクリングルートの活用や地域活動の立ち上げを検討いただくきっかけとするとともに，社会資本整備総合交付金による財政支援の活用を期すこととしたものである．

3. 具体のルート設定の手順と考え方

まず，ぐるり富士山風景街道の活動体のうち，静岡県側の沿線自治体が参画する静岡県側行政部会において，2. で説明した「推奨ルート」，「接続ルート」及び「引込ルート」という3つのサイクリングルートの考え方を提示し，確認した．（**表-1**）

「引込ルート」に関しては，接続する拠点の選定基準についても確認した．（**表-2**）

表-1 ルート設定と走行環境の考え方（案）

ルート	ルートの趣旨	NCR指定	ルート設定の考え方
推奨ルート	富士山一周の地域資源を活かした魅力ある風景街道のサイクリングルート	対象とする	○地域を代表する観光地を有機的に連携するなどにより魅力ある，延長概ね100km以上のルートであること ○自動車交通量が概ね10，000台/日以上の幹線道路における車道混在となる区間や狭小幅員のトンネル，生活道路を避けた安全なルートであること ○自転車で通行できない区間がないこと ○幅広い世代が楽しむことができるよう急勾配が連続する区間を避けたルートであること
接続ルート	富士山一周サイクリングルート推奨ルートと太平洋岸自転車道をつなぎ，相互連携を図るためのサイクリングルート	対象としない	○基礎自治体の意見を基に，行政部会で決定 ○県の自転車活用推進計画へ位置付ける
引込ルート	推奨ルート及び接続ルートに引込拠点と交通結節点を接続するためのサイクリングルート	対象としない	○基礎自治体の意見を基に，行政部会で決定 ○市町の自転車活用推進計画へ位置付ける

表-2 引込ルートを設定する拠点の選定基準（案）

引込拠点		内　容
交通結節点		人や物の輸送において，複数や異種の交通手段の接続が行われる場所 *例）新幹線駅，自治体代表駅・道の駅等*
	ゲートウェイ	NCRとしてサイクリストが必要とする機能を備えた交通結節点 【必要機能】レンタサイクル又はシェアサイクル，必要情報・必要部品が入手可，手荷物ロッカー，着替えスペース，空気入れ，工具 【推奨機能】シャワー，自転車組立スペース，自転車通勤サービス，託送サービス
休憩施設		休憩や修理等の対応が可能な施設　*例）バイシクルピット・自転車の駅等*
	サイクルステーション	NCRとしてサイクリストが必要とする機能を備えた休憩施設 【必要機能】トイレ・空気入れ・水分補給・休憩設備・サイクルラック・必要情報が入手可 【推奨機能】物品販売(チューブ・携行食等)・工具貸出・Wi-Fi提供
観光施設		地域の魅力を満喫でき，地域振興にも寄与する環境を備えている施設 *例）神社・公園・自然施設(滝・湖・遺跡等)・著名な民間施設*

あわせて，ナショナルサイクルルートの指定要件を参考に，走行空間整備の基準や整備にあたっての分担の基本的な考えについても議論を行った．

その上で岳南地域と駿東地域の地域別に沿線自治体の意見交換の場を設け，具体に各自治体の希望する拠点と走行ルートを確認し，すりあわせを実施した．

その結果を踏まえ，拠点と走行ルートを見直し，静岡県側行政部会の場で，静岡県内の行政としての走行ルートと拠点を取りまとめたものである．（**図-2**）

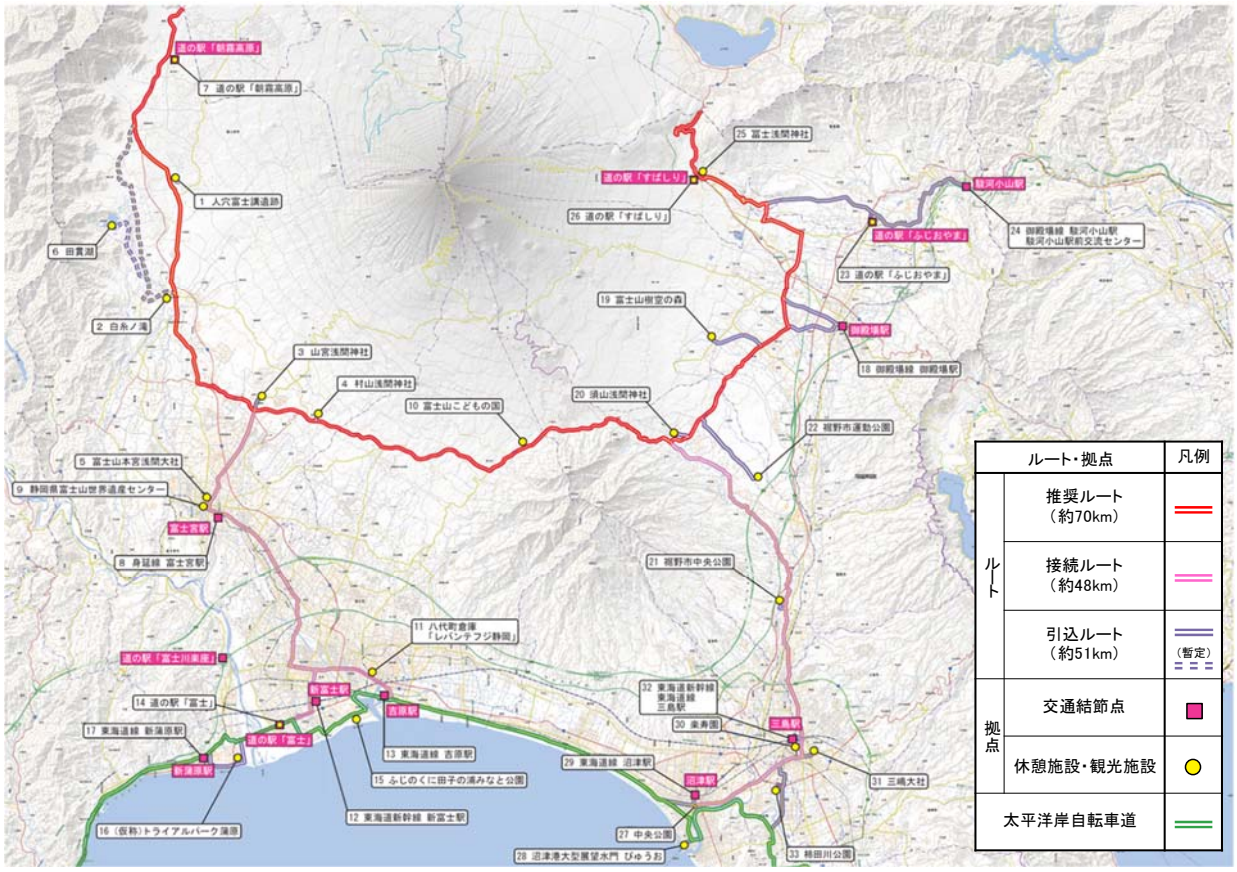

図-2　富士山一周サイクリングルート 静岡県側ルート（案）

4. 取組のその後と今後の課題

静岡県内の行政として取りまとめた走行ルート等については「ぐるり富士山風景街道」の各種会議体の中で両県の沿線自治体，民間事業者，地域活動団体の確認を受け，最終的に6月上旬に公表予定である．

この走行ルートのナショナルサイクルルートへの指定に向けては，国，県及び沿線自治体が今回，取りまとめた3つのサイクリングルート上において走行空間整備を進めていくことが必要である．まずは，早期にその内容及び時期，最終的な目途を取りまとめ，アクションプランとして公表する必要がある．

また，ナショナルサイクルルートとしての活動体制の構築や情報発信についても，早急に具体化し，取組を進めていく必要がある．その際，行政と民間が一体となり，観光サイドや商工サイドとも連携することが求められるが今回，連携することとした「ぐるり富士山風景街道」の取組や活動体がその接着点となることを期していく必要がある．

5. 最後に

富士山は我が国を代表する観光資源であり，その力強い山頂部，美しい裾野，駿河湾や伊豆・箱根まで広がる眺望は他に類を得ないものである．

富士山一周サイクリングルートはこの富士山の眺望を満喫し，あわせて地域を周遊し，滞在するサイクリストを創出することで，地域活性化の一つの起爆剤となる可能性を秘めており，引き続き，県や沿線自治体とともにナショナルサイクルルートを目指し取組を進めてまいりたい．あわせて，この報告が，今後の他地域におけるサイクルルート検討の一助となることを期待している．

参考文献

1) 自転車活用推進法　2016年12月16日公布
2) 自転車活用推進計画　2018年6月8日閣議決定
3) 静岡県自転車活用推進計画　2019年3月29日
4) 第1次ナショナルサイクルルート指定　国土交通省　2019年11月7日
5) ナショナルサイクルルート候補ルート選定　国土交通省　2021年1月29日
6) 重要物流道路の供用中区間の指定について　国土交通省　2019年3月15日
7) 自行者道整體路網串連建設計畫　台湾政府教育部體育署　2012年12月14日