

パブリック・コメント制度による

「富士市自転車通行空間ネットワーク計画（案）」

に対する意見募集について

- 意見募集期間 令和7年12月1日（月）から
令和8年1月5日（月）まで
- 意見の提出方法 直接の場合 富士市役所6階 道路整備課へ
郵送の場合 〒417-8601
富士市永田町1丁目100番地
富士市建設部道路整備課あて
FAXの場合 0545-51-0173
Eメールの場合 ke-douroseibi@div.city.fuji.shizuoka.jp
市ウェブサイト パブリック・コメントコーナーから
専用フォームへ

- 意見の記載方法 様式は問いませんが、
案件名「富士市自転車通行空間ネットワーク計画（案）」、
意見、住所、氏名、電話番号を明記してください。

令和7年12月

富士市 建設部 道路整備課



目次

はじめに.....	1
第1章 計画の概要.....	2
1 背景と目的.....	3
2 本計画の位置付け.....	5
3 計画期間.....	6
第2章 富士市における自転車利用の現状.....	7
1 富士市の概況.....	8
(1) 地勢.....	8
(2) 人口.....	9
(3) 土地利用の状況.....	10
2 富士市内の自転車利用の現況.....	13
(1) 自転車利用の頻度.....	13
(2) 自転車利用エリア.....	19
(3) 自転車選択理由.....	22
3 公共交通の現況.....	24
4 道路の状況.....	25
(1) 道路網.....	25
(2) 自転車通行空間整備状況.....	26
(3) 速度規制.....	28
(4) 大型車の多い区間.....	28
5 自転車の安全に関わる状況.....	29
(1) 自転車関連事故の状況.....	29
(2) 自転車関連事故の状況〔アンケート〕.....	32
(3) 道路上での自転車・歩行者・自動車の共存に関する状況.....	34
6 自転車による旅行・観光を取り巻く状況.....	36
(1) サイクリングルートの設定状況.....	36
(2) 市民のサイクリングでの自転車利用〔アンケート〕.....	37
7 この章のまとめ.....	38
第3章 自転車ネットワーク整備方針.....	39
1 基本条件.....	40
2 整備方針.....	41



第4章	自転車ネットワーク路線の選定.....	42
1	エリアの設定.....	43
2	自転車ネットワーク路線選定の考え方.....	44
3	自転車ネットワーク路線.....	45
4	選定した路線の延長.....	45
第5章	整備形態の検討.....	46
1	整備形態の前提の確認.....	47
(1)	自転車の利用理由.....	47
(2)	自転車安全利用五則における自転車利用速度.....	47
(3)	自転車の通行位置.....	48
(4)	自転車・歩行者・クルマの共存について.....	48
(5)	整備形態の前提.....	48
2	整備形態の種類.....	49
3	整備形態選定の考え方.....	50
4	整備形態（完成形）.....	54
5	当面の整備における整備形態.....	55
第6章	優先整備区間の設定.....	56
1	整備優先度の考え方.....	57
2	優先整備区間の選定.....	58
(1)	優先整備区間の選定の考え方.....	58
(2)	選定する優先整備区間.....	59
3	整備に関する留意事項.....	61
第7章	計画の推進とフォローアップ.....	62
1	計画の広報・周知.....	63
2	整備進捗状況の公表.....	63
3	整備効果のモニタリング.....	64
(1)	アンケートによる効果検証.....	64
(2)	来訪者の自転車利用.....	64





【参考資料】	65
1 アンケートの概要及び結果	66
(1) 実施概要	66
(2) アンケート結果：自転車を利用する理由	68
(3) アンケート結果：自転車を利用しない理由	70
(4) アンケート結果：自転車の利用目的	71
(5) アンケート結果：自転車の利用経路	72
(6) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じた場面	74
(7) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じる場所	75
(8) アンケート結果：自転車の走行位置	76
(9) アンケート結果：転倒経験とヘルメット着用状況	77
(10) アンケート結果：自動車の利用状況	78
(11) アンケート結果：自動車利用者からみた自転車の走行環境	78
(12) アンケート結果：歩行者からみた自転車の走行環境	79
(13) アンケート結果：矢羽根型路面表示の認知	80
(14) アンケート結果：自転車の通行ルール	81
(15) 自転車・クルマ・歩行者の共存	82
(16) アンケート回答者属性	83
2 自転車ネットワーク路線の選定に関する図等	84
(1) 都市計画道路（未整備含む）	85
(2) 国道県道	85
(3) 2車線以上の道路	86
(4) アンケートで利用されている道路	86
(5) 他の市との接続道路	87
(6) その他の計画路線	87
(7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）	89
(8) 連続性を確保するために補完する路線	89
(9) その他自転車の活用推進に必要な路線	90
(10) 構造的に対応が難しい路線（長大トンネル）	91
(11) 大型車が多い道路	91
(12) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線	92
3 整備形態の選定に関する図等	93
4 選定された路線の一覧	95







はじめに

本市では、令和3年に「富士市自転車活用推進計画」を策定し、「自転車に乗ることが楽しくて笑顔になるまち ふじ」の実現を目指して取組を進めています。

自転車通行空間の整備による安全な自転車利用環境の提供は、自転車の活用推進に関する全ての施策の根幹をなす重要なものです。市民の皆様が日々使われている道路の改良は長期にわたりますが、計画を定め着実に事業を実施していきます。

また「自転車に乗ることが楽しくて笑顔になるまち」の実現には、道路の整備と合わせて、自転車を運転する方のみならず、自動車を運転する方にも道路を正しく、譲り合って利用していただくことが重要ですので、より一層のご支援とご協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、富士市自転車通行空間ネットワーク計画策定懇話会の委員の皆様をはじめ、アンケートにご協力いただいた市民の皆様、貴重なご意見をお寄せいただいた皆様に心から御礼申し上げます。



第1章

計画の概要

1. 背景と目的
2. 本計画の位置付け
3. 計画期間





第1章 計画の概要

1 背景と目的

自転車は、環境にやさしく、身近で便利な乗り物として、本市でも、通学や買い物、レクリエーションなど多様な場面で利用されています。令和3年には、自転車活用推進法第11条に基づく「富士市自転車活用推進計画」を策定し、サイクルスポーツ・サイクルツーリズムの振興、安全・安心な自転車利用、自転車利用の裾野拡大に関する施策を推進しています。

富士市自転車活用推進計画に位置付ける施策の一つに、安全で快適な自転車走行環境の構築に向けた「自転車走行空間の計画的な整備」を定めており、その第1ステップとして、自転車ネットワーク計画を策定することとしています。

安全・安心な自転車通行空間が整っていることは、全ての自転車関連政策の基本となるものです。富士市自転車活用推進計画策定時に実施した市民へのアンケート調査によると、自転車利用者は、自動車との距離が近いなど、安全に走行できる道路が少ないと感じており、自転車の利活用を推進していく上で、自転車走行空間の整備に関するニーズは高くなっています。

一方で、その整備は長期を要するものであり、最終的なゴールを見据えて、計画的かつ着実に進めていく必要があります。

自転車ネットワーク計画の策定手法に関しては、警察庁交通局・国土交通省道路局より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月最終改定)が示されています。本市の自転車ネットワーク計画の策定にあたっては同ガイドラインを参考としています。加えて今回は、富士市自転車通行空間ネットワーク計画策定懇話会を設け、長期にわたるこの計画のスタートを切るにあたり、関係者の皆様の知恵をお借りしながら、計画策定を進めてきました。

「富士市自転車通行空間ネットワーク計画」は、以上の背景・経緯を経て策定したものであり、今後、富士市で進める交通安全事業・自転車通行空間整備を目的とした事業はもとより、都市計画道路の整備や道路の修繕事業、道路を掘削する工事など、あらゆる機会を逃さず、安全・快適かつ安心して自転車を利用できる道路にしていく改良工事を、毎年度着実に進めていくための基礎となる計画として、策定するものです。



(コラム) 自転車ネットワークとは

自転車ネットワーク計画※1とは、自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する路線（以下、「自転車ネットワーク路線」※2という）を、自転車利用環境の将来像に応じて計画的かつ継続的に創出するため、自転車ネットワーク路線を面的に選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいいます。

「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」という）
（国土交通省道路局・警察庁交通局、令和6年6月改定）での定義

※1：自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

※2：自転車ネットワーク路線

自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線をいう。

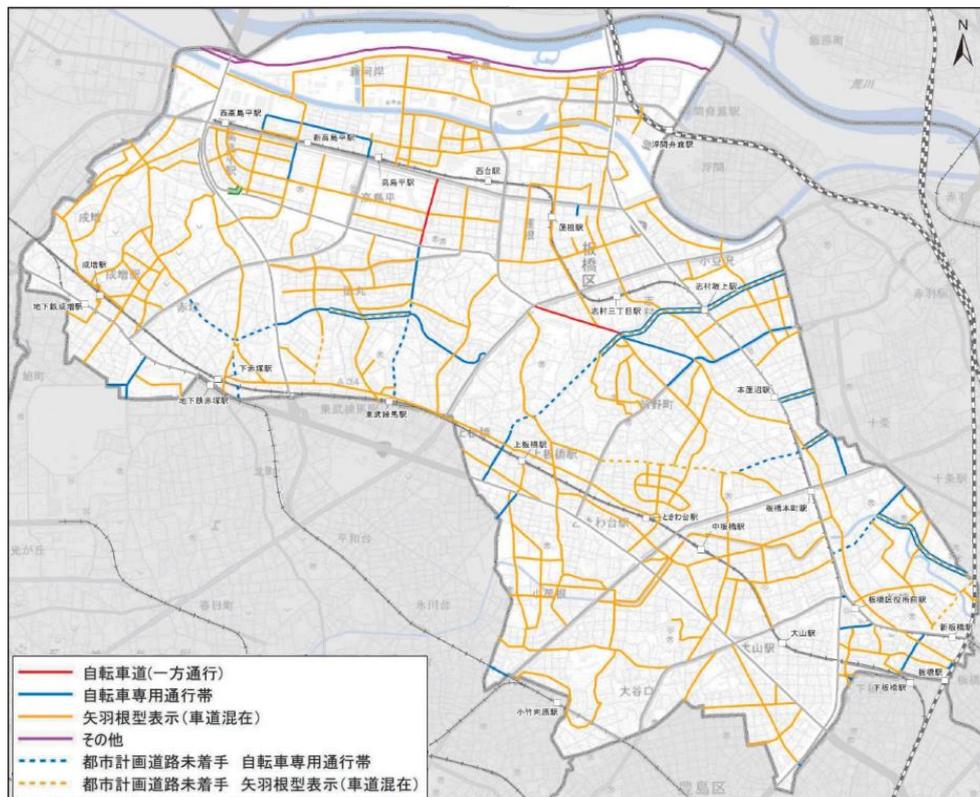


図 1-1 自転車ネットワーク計画図の例（東京都板橋区）



2 本計画の位置付け

自転車活用推進法第11条に基づき、市町村が策定する市町村版自転車活用推進計画（法定計画）において、自転車ネットワーク計画を位置づけ、通行空間整備を推進していくことが推奨されています。

現行の富士市自転車活用推進計画（R3.10）（以下、「推進計画」という）においては、自転車走行空間の計画的な整備に向け、まずは、自転車走行空間ネットワーク計画の策定に取り組むこととしています。

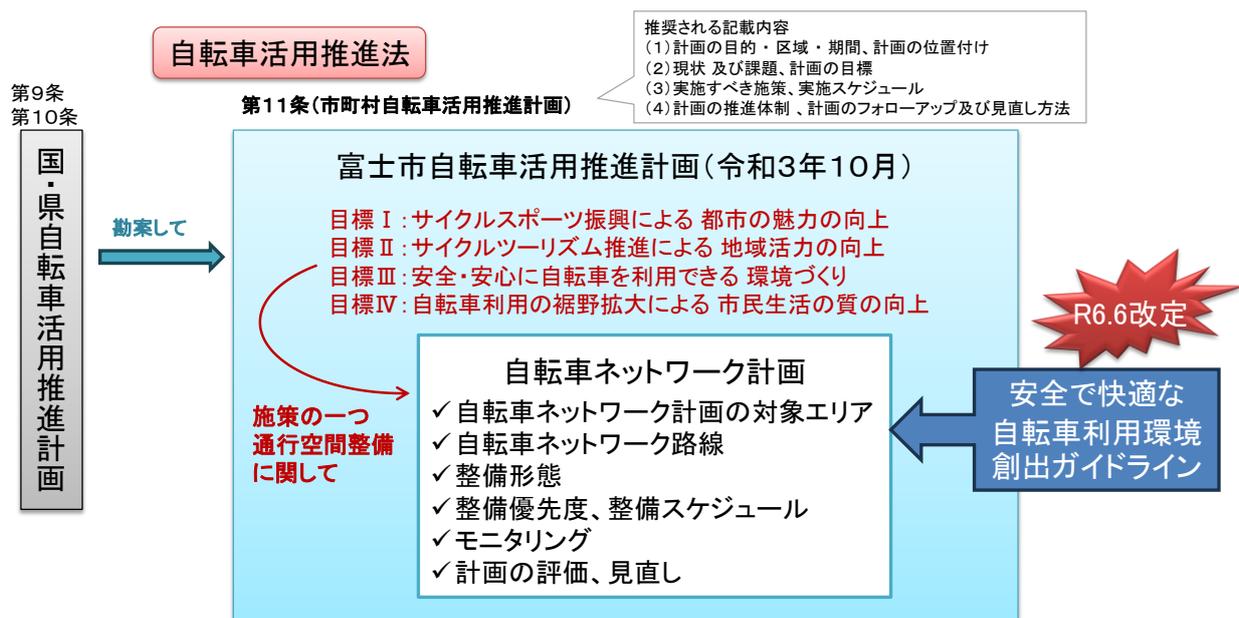


図 1-2 本計画の位置付け

方針	6 安全で快適な自転車走行環境の構築					
施策	6-1 自転車走行空間の計画的な整備					
取組	25 自転車走行空間ネットワーク計画の策定					
取組内容	○ 市民やサイクリストが安全で快適に利用できる自転車走行空間の整備計画を策定 【具体的な取組】 ・ 自転車走行空間の整備					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市）、富士警察署 等					
実施工程（年度）	R3	R4	R5	R6	R7	R8
		庁内検討	ネットワーク計画策定	路線ごとの検討・事業の実施		
			関係機関との協議・調整			

図 1-3 推進計画の「目標Ⅲ.安全・安心に自転車を利用できる環境づくり」における記述



3 計画期間

自転車ネットワーク計画は、富士市自転車活用推進計画に基づき定められるものであることから、自転車活用推進計画の計画期間に合わせ、令和8年度（2026年4月）から令和13年度（2032年3月）までの6年間とします。

なお、自転車通行空間整備は数十年単位の長期にわたるものと考えており、自転車ネットワーク計画は順次更新していくことを予定します。また、更新時及び計画期間中に社会情勢などの大きな変化がある場合には、状況に即して適宜計画の見直しを行います。



図 1-4 計画期間



第2章

富士市における自転車 利用の現状

1. 富士市の概況
2. 富士市内の自転車利用の現状
3. 公共交通の現状
4. 道路の状況
5. 自転車の安全に関わる状況
6. 自転車による旅行・観光を取り巻く状況
7. この章のまとめ

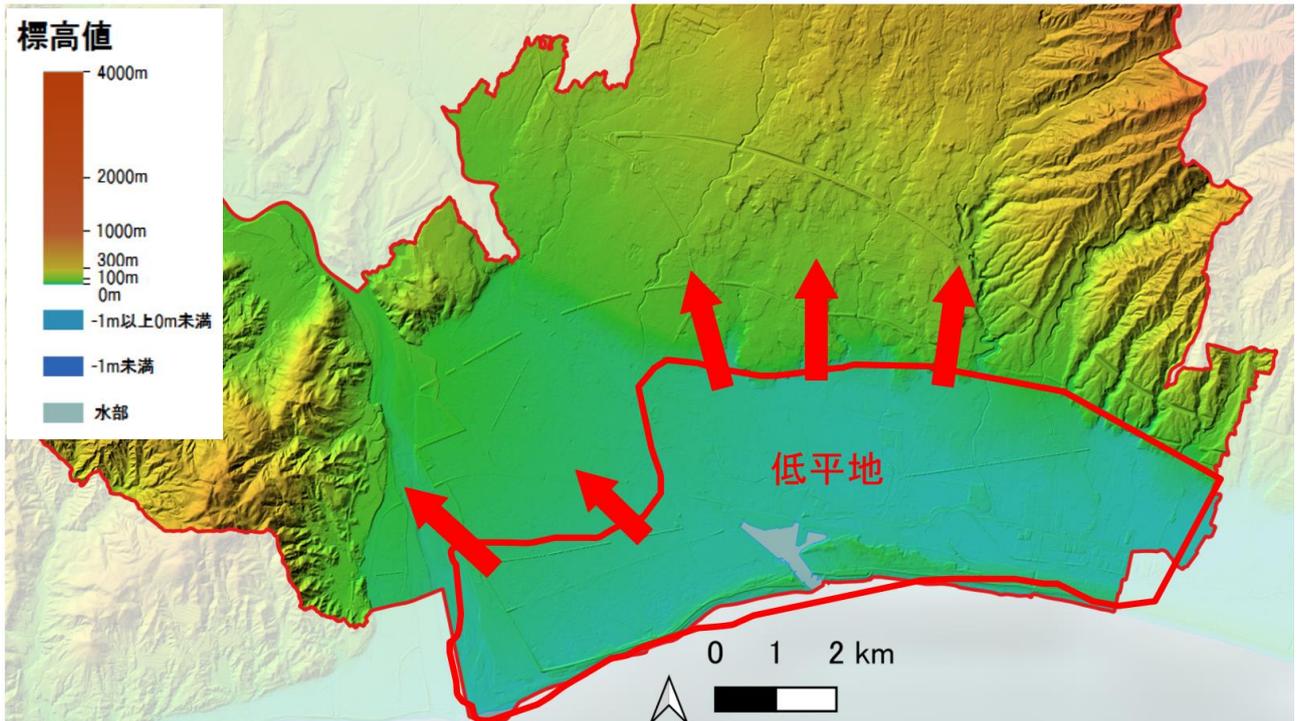


第2章 富士市における自転車利用の現状

1 富士市の概況

(1) 地勢

本市の海沿い、川沿いは、氾濫原による標高0メートル未満の低平地が広がっており、内陸部は富士山をはじめとした山岳地の影響で標高が急激に上がっています。



「地理院地図 色別標高図」のデータを基に作成

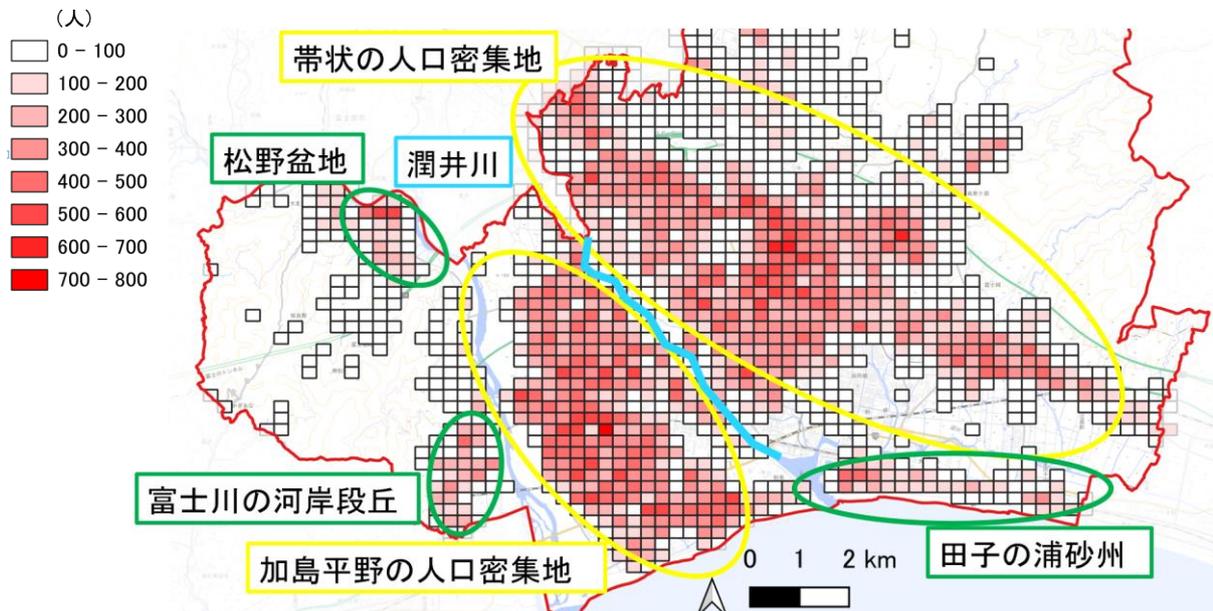
図 2-1 標高図



(2) 人口

本市は、主に山地の裾に沿う帯状の地域と、加島平野に人口が集中しており、潤井川によって分断されています。

上記のほか、松野盆地、富士川の河岸段丘、田子の浦砂州にも一定の人口が分布しています。

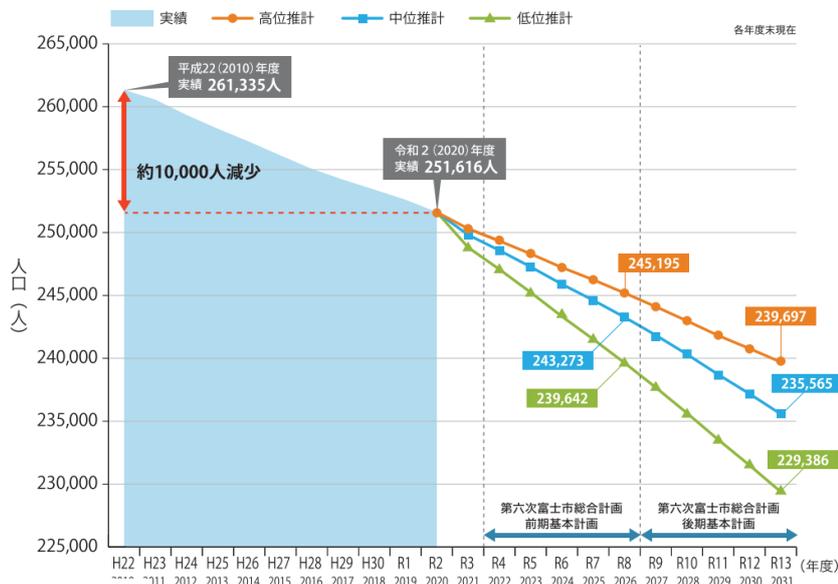


「令和2年国勢調査」のデータを基に作成

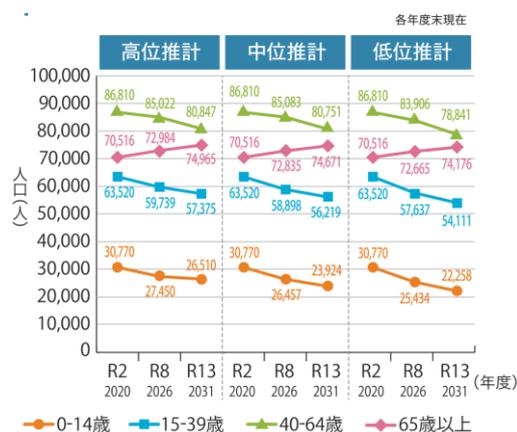
図 2-2 富士市の人口分布

人口は減少傾向にあり、今後も減少が見込まれています。一方で、高齢者人口は増加が見込まれています。

< 令和13(2031)年度までの人口推計 >



< 年齢4区分人口 >



「第六次富士市総合計画」より引用

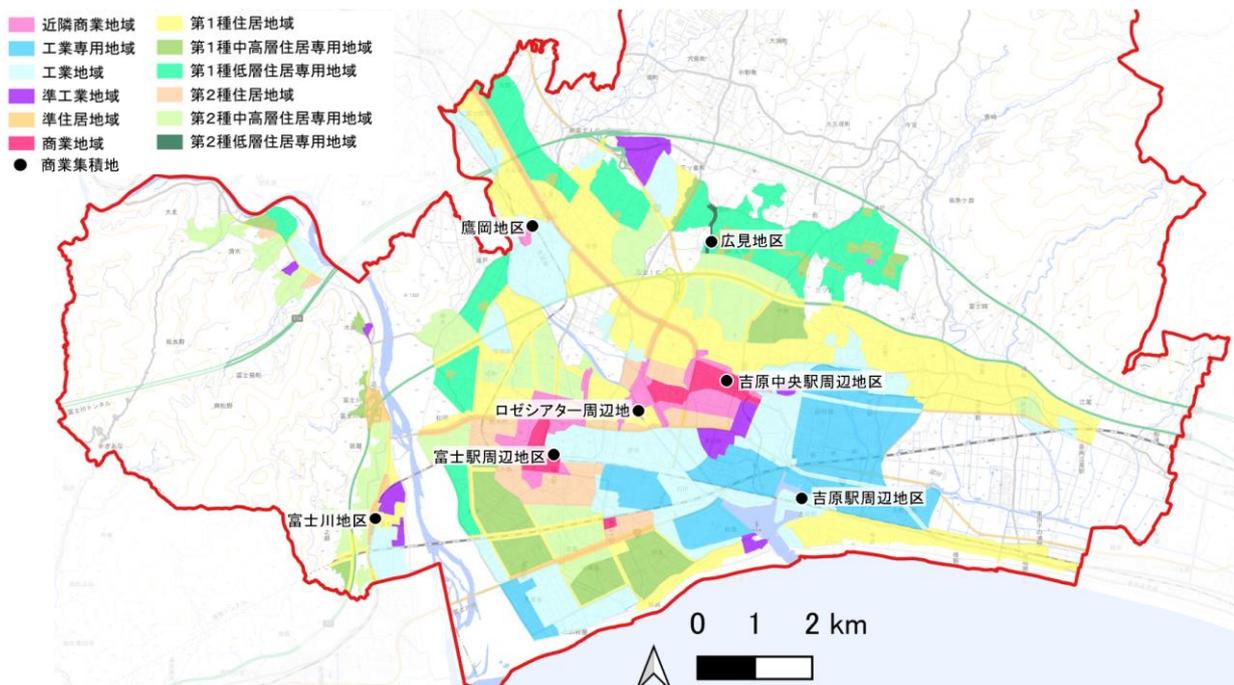
図 2-3 富士市の人口推移



(3) 土地利用の状況

1) 用途

人口の多い地域は住居地域に指定されており、低平地は主に工業に関係した土地利用になっています。富士駅周辺から吉原中央駅周辺に商業関係の土地利用が集中しています。

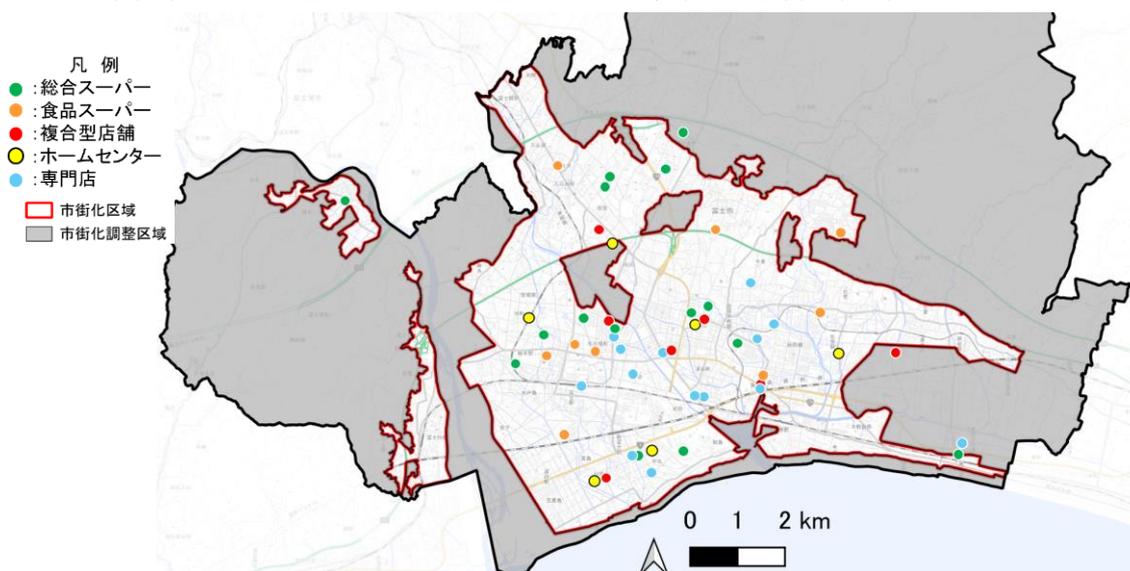


「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「令和 5 年度富士市の商業」の[5.商店街の状況]を基に作成

図 2-4 用途地域と商業集積地の分布

2) 商業施設

市街化区域内全域をカバーする形で大規模小売店が分布しています。



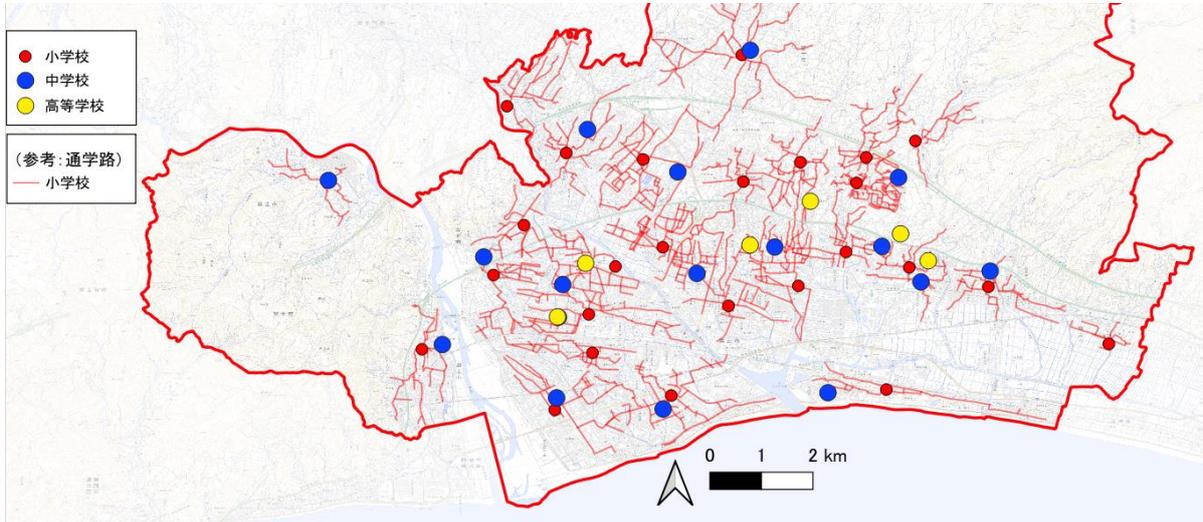
「令和 5 年度富士市の商業」の[4.大規模小売店舗及び中規模小売店舗の状況]を基に作成

図 2-5 大規模小売店の分布



3) 学校

小中学校は、市街化区域内全域に分布しており、高校は、中心市街地と東部の住居地域に所在しています。

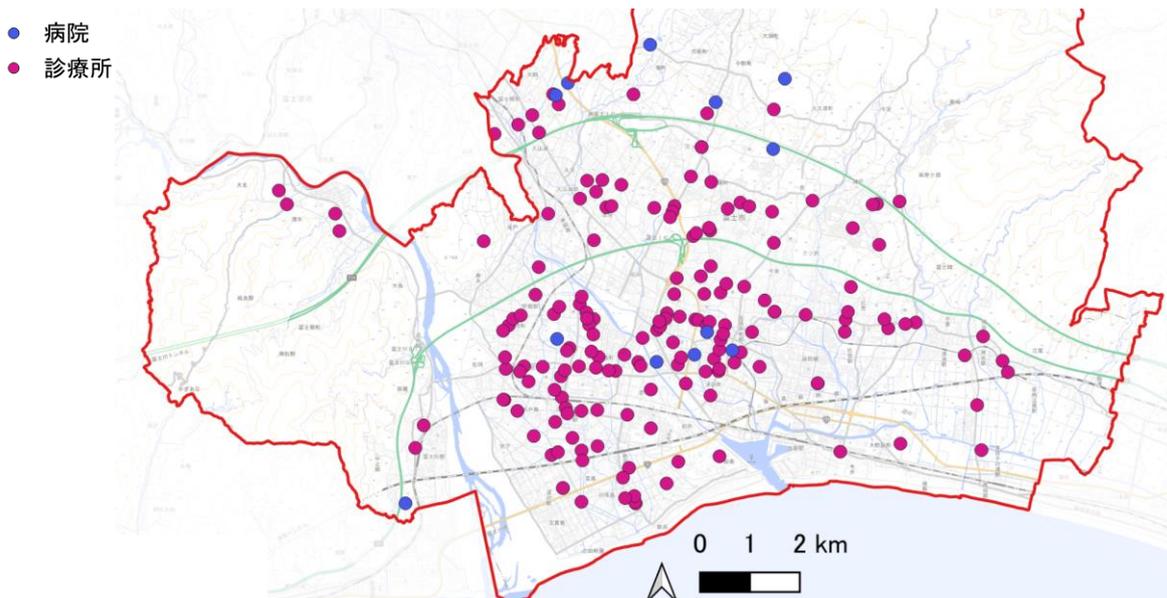


「国土数値情報 学校データ」(令和5年)及び、富士市資料を基に作成

図 2-6 学校分布

4) 病院・診療所

病院は、吉原中央駅周辺の中心地と市街化区域北部の市街化調整区域に分布しており、診療所は、商業地域や駅の周辺を主として、市街化区域全域に分布しています。



「国土数値情報 医療機関データ」(令和2年)を基に作成

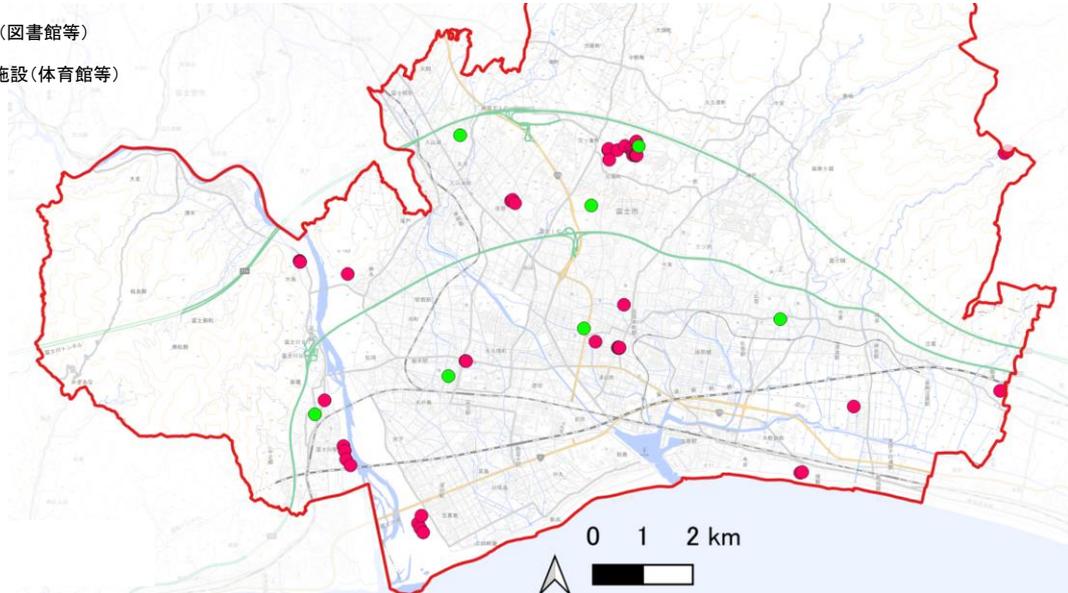
図 2-7 医療機関分布



5) 文化施設

市内のいくつかの地域に密集した文化施設が確認でき、それらは市民活動の重要な拠点となっていることがうかがえます。

- 文化施設(図書館等)
- スポーツ施設(体育館等)



「国土数値情報 文化施設データ」(平成 25 年)を基に作成

図 2-8 文化施設分布



2 富士市内の自転車利用の現況

(1) 自転車利用の頻度

1) 通勤通学手段の推移

通勤通学において自転車を使う割合は、過去 30 年で徐々に低下しています。

徒歩やバスの利用も減少しているのに対し、鉄道利用はやや増加しており、自家用車利用は大幅に増加しています。



* 末端自家用車、末端バス、末端自転車とは、鉄道利用前後の移動手段として、自家用車、バスまたは自転車を利用したものをいう

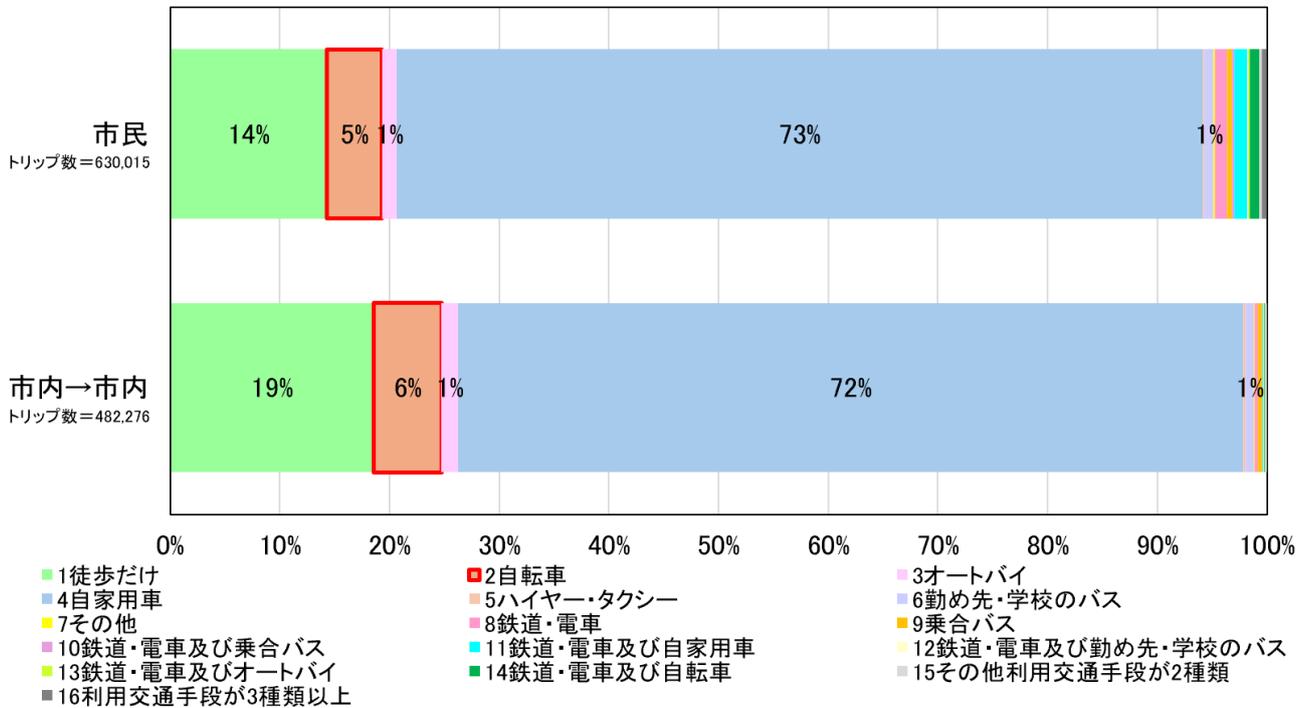
「令和 2 年国勢調査」のデータを基に作成

図 2-9 通勤通学における交通手段の変化



2) 目的別交通手段

市民が移動するときの交通手段は、自家用車、徒歩に次いで自転車利用が多くなっています。駅端末に自転車を使う人（鉄道+自転車）は1%程度であり、自転車のみで目的地まで行く人よりかなり少ない状況です。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

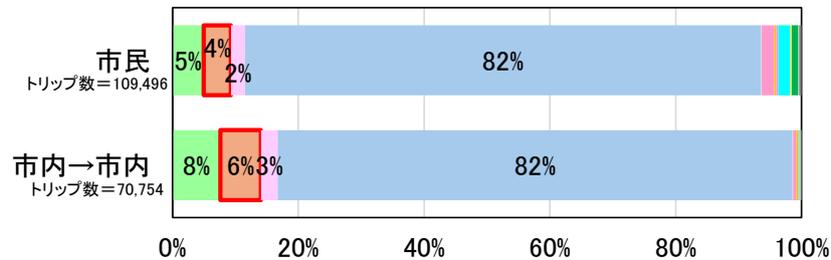
図 2-10 交通手段分担率 (全目的)



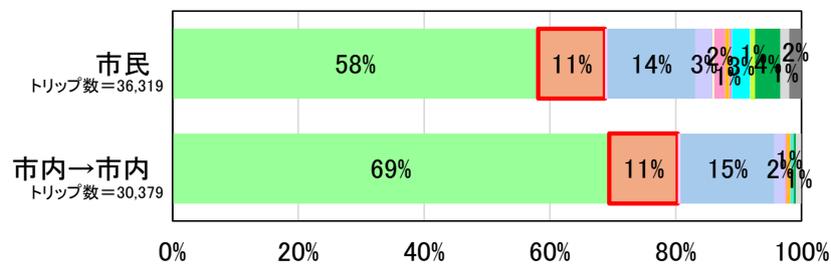
目的別で見ると、通学目的以外の目的では自家用車、徒歩に次いで自転車が多くなっています。

なお、通学目的の場合は、他の目的に比べて自転車の占める割合は高いものの、徒歩に次いで自家用車の占める割合が高く、自転車より高くなっています。

■ 通勤



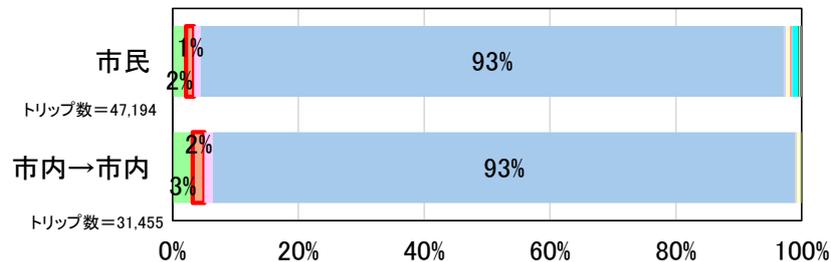
■ 通学



■ 私用



■ 業務



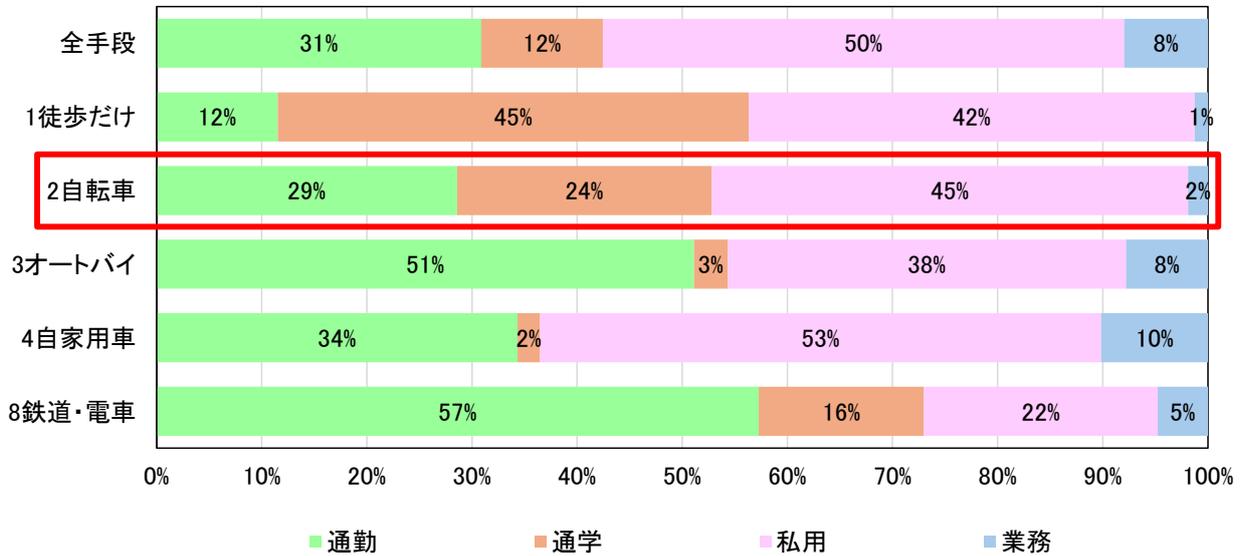
- 1 徒歩だけ
- 2 自転車
- 3 オートバイ
- 4 自家用車
- 5 ハイヤー・タクシー
- 6 勤め先・学校のバス
- 7 その他
- 8 鉄道・電車
- 9 乗合バス
- 10 鉄道・電車及び乗合バス
- 11 鉄道・電車及び自家用車
- 12 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス
- 13 鉄道・電車及びオートバイ
- 14 鉄道・電車及び自転車
- 15 その他利用交通手段が2種類
- 16 利用交通手段が3種類以上

「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-11 交通手段分担率 (目的別)



自転車の利用が特定の目的に偏っていないことから、自転車ネットワークを考える際には特定の地点間を結ぶのではなく、各種の目的を広くカバーする必要があります。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-12 市民の移動における各手段の目的別トリップ割合 (トリップ数上位の目的)



(コラム) 自転車の利用目的〔アンケート※1〕

令和6年度に実施したアンケート（市民と高校）によると、市民※2は、「買い物・食事」での利用が多く、次いで「通勤」や「通学」が多い傾向にあります。

また、最も頻繁に利用する目的は「通勤」や「通学」が多く、「買い物・食事」や「健康増進・体力づくり、サイクリング」など多様な目的で利用されています。

高校生※2は、「通学」での利用が最も多く、また頻繁な利用目的となっています。

※1 アンケートの実施概要については、【参考資料】の(1)実施概要 参照

※2 アンケートにおける“市民”と“高校生”の表記は以下を意味している

- ・ 市民：市内在住の19歳以上とその同居人（高校アンケート対象の高校生を除く）
- ・ 高校生：市内高校6校の1年生

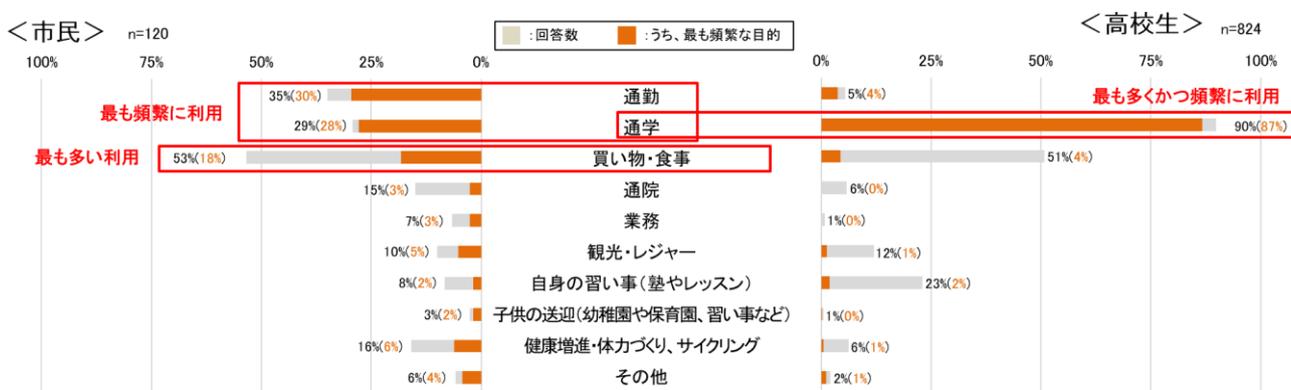


図 2-13 自転車の利用目的

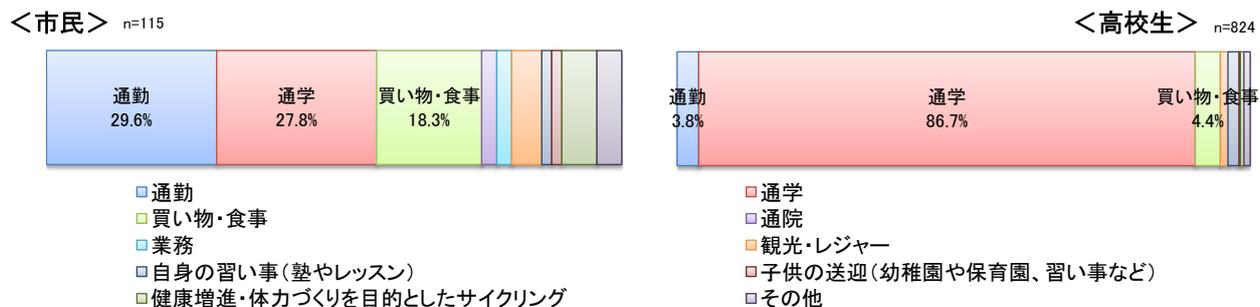


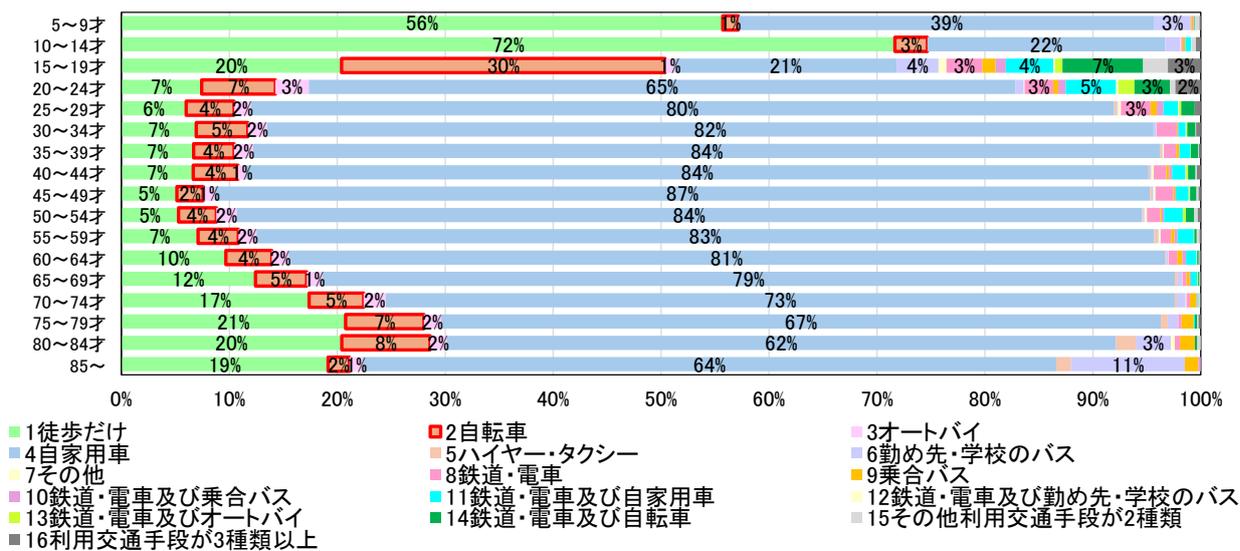
図 2-14 最も頻繁な利用目的



3) 年齢層別交通手段

15～19歳の自転車分担率は、ほかの年代に比べ高くなっています。一方で、55歳～85歳にかけて、年齢層の上昇とともに、徒歩・自転車分担率が増加し、自動車分担率は減少する傾向にあります。

よって、高齢者の足としても自転車の利便性を高めていくとともに、歩道は高齢者が安心して徒歩移動できる空間にしていく必要があります。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-15 交通手段分担率 (市民の年齢階層ごと)

4) 自転車の利用頻度〔アンケート〕

市民の約3割、高校生の約8割が年に数回以上、自転車を利用しています。

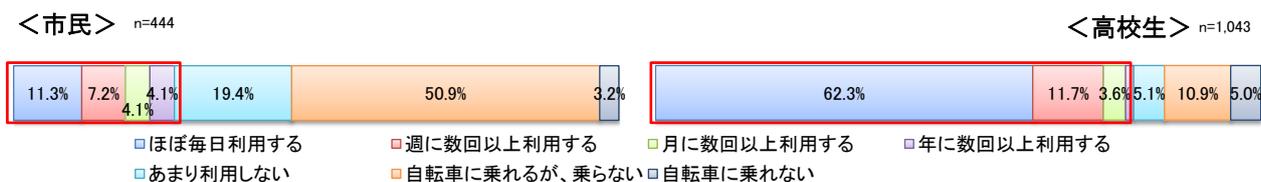


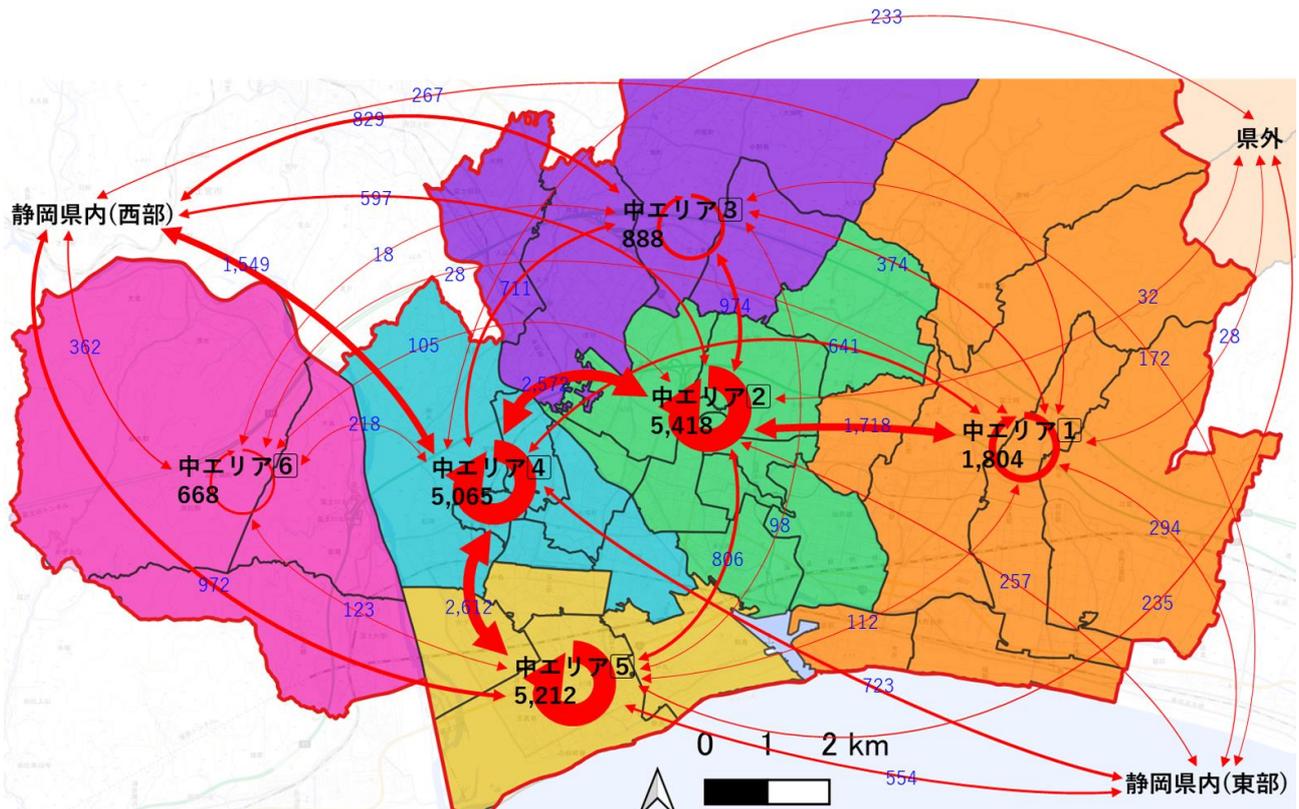
図 2-16 自転車の利用割合



(2) 自転車利用エリア

1) 自転車利用の発着エリア

吉原中央駅付近の商業地域を有するエリア2と、富士駅北部の商業地域を有するエリア4、富士駅南部及び新富士駅付近の商業エリアを有するエリア5を起終点とするトリップ数が多くなっています。また、エリア内でのトリップ数も多くみられ、これらのエリアは自転車交通において中心エリアであるといえます。



中エリア	①		②		③	
主な町・丁・字名	東柏原新田、今井1丁目、中里、比奈、原田、今宮、川尻東 付近		依田橋、島田町1丁目、浅間本町、吉原1丁目、国久保1丁目、五味島、伝法、今泉(北)、一色 付近		久沢、天間、大淵(南)中野、大淵(北) 付近	
中エリア	④		⑤		⑥	
主な町・丁・字名	松岡、八幡町、柚木、本市場、元町、蓼原 付近		前田、水戸島、宮下、川成島 付近		中之郷、岩淵、北松野 付近	
中エリア	静岡県内(東部)	静岡県内(西部)	県外			
地域	富士市以東	富士市以西	県外			

「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-17 エリア別自転車利用状況



2) 自転車利用経路〔アンケート〕

市民は、通勤や通学、買い物・食事を目的として、市内を網羅的に走行しており、高校生は、通学を目的として、市内各所から各高校に向かって走行しています。

また、県道 414 号線や県道 22 号線などを利用して、市外（富士宮市・沼津市）からの利用もあります。

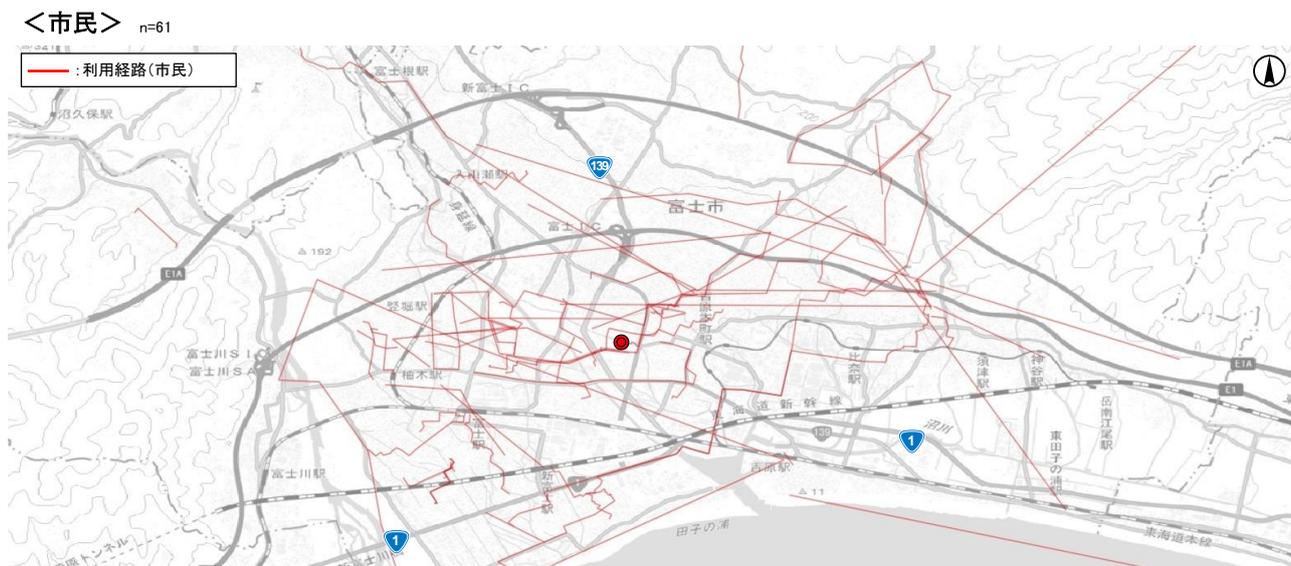


図 2-18 自転車の利用経路（市民）

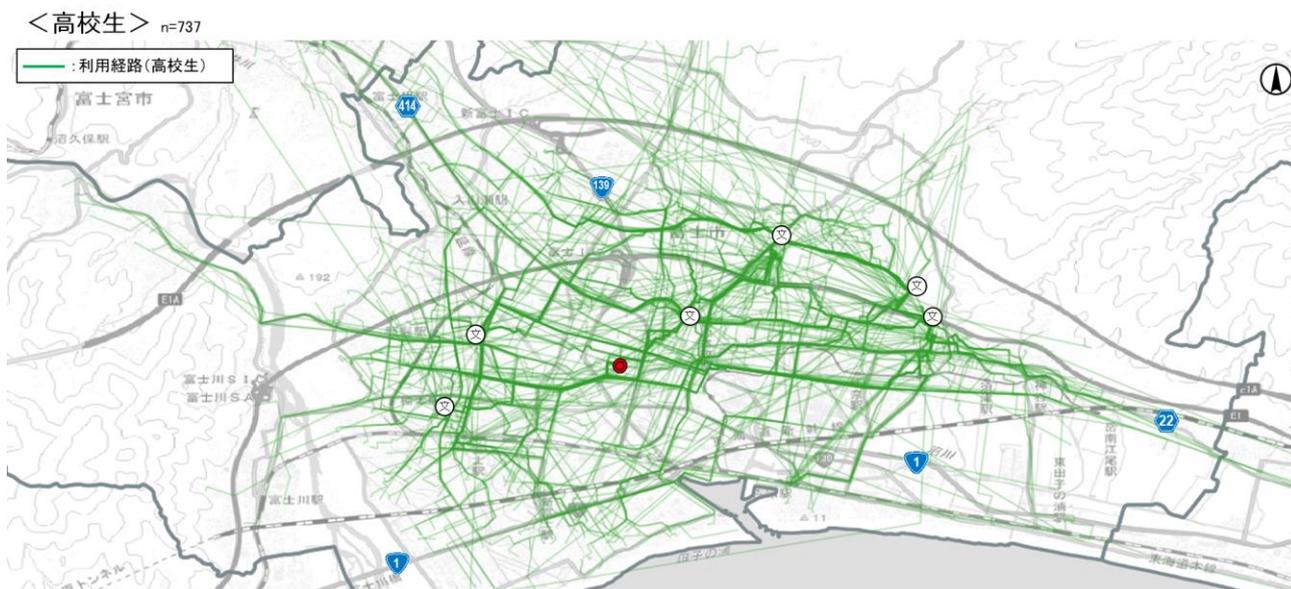


図 2-19 自転車の利用経路（高校生）



3) 自転車利用距離の分布〔アンケート〕

自転車の平均トリップ長は市民・高校生ともに4,000m程度です。

市民は、短距離帯（5,000m未満）の利用のほかに、長距離帯の利用も一定数存在しており、高校生は、短距離帯の利用が多くなっています。

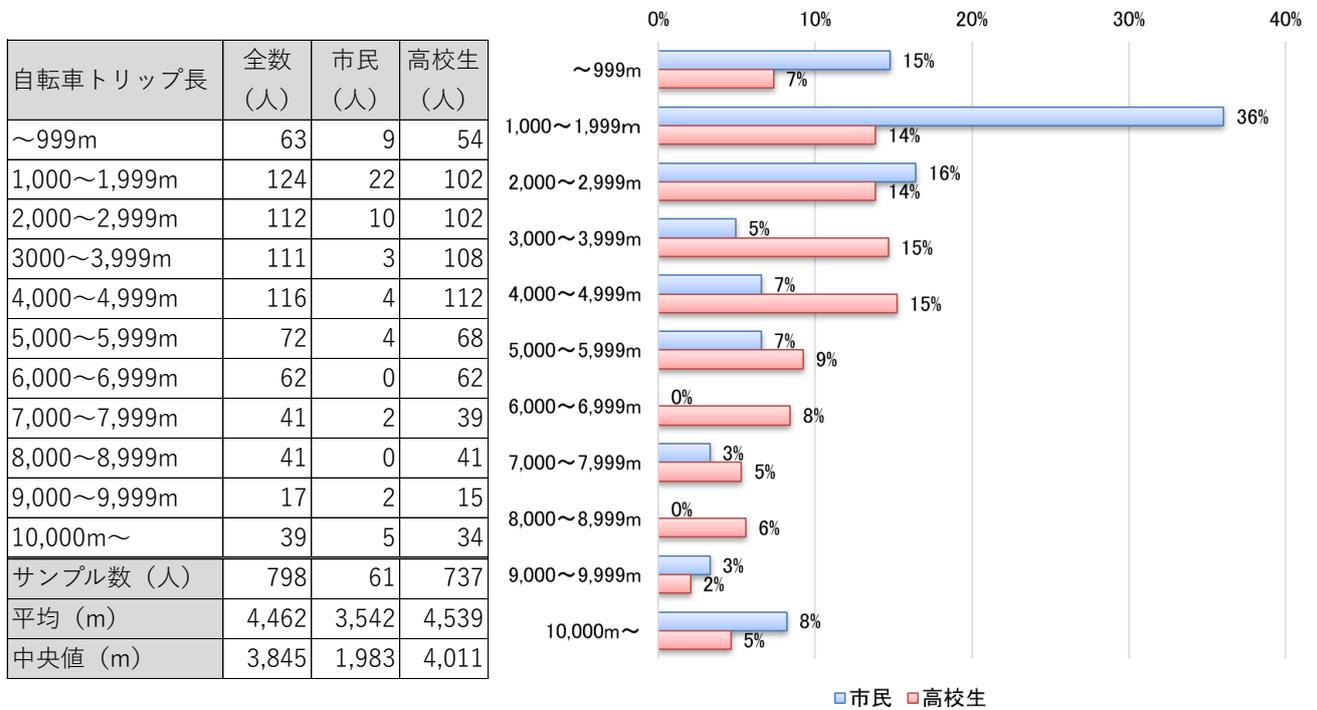


図 2-20 自転車の利用距離（トリップ長分布）



(3) 自転車選択理由

1) 市民（自転車利用者／非利用者）〔アンケート〕

市民は、「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多く、高校生と比較すると「健康・体力づくりのため」「自転車が好きだから」も多くなっています。

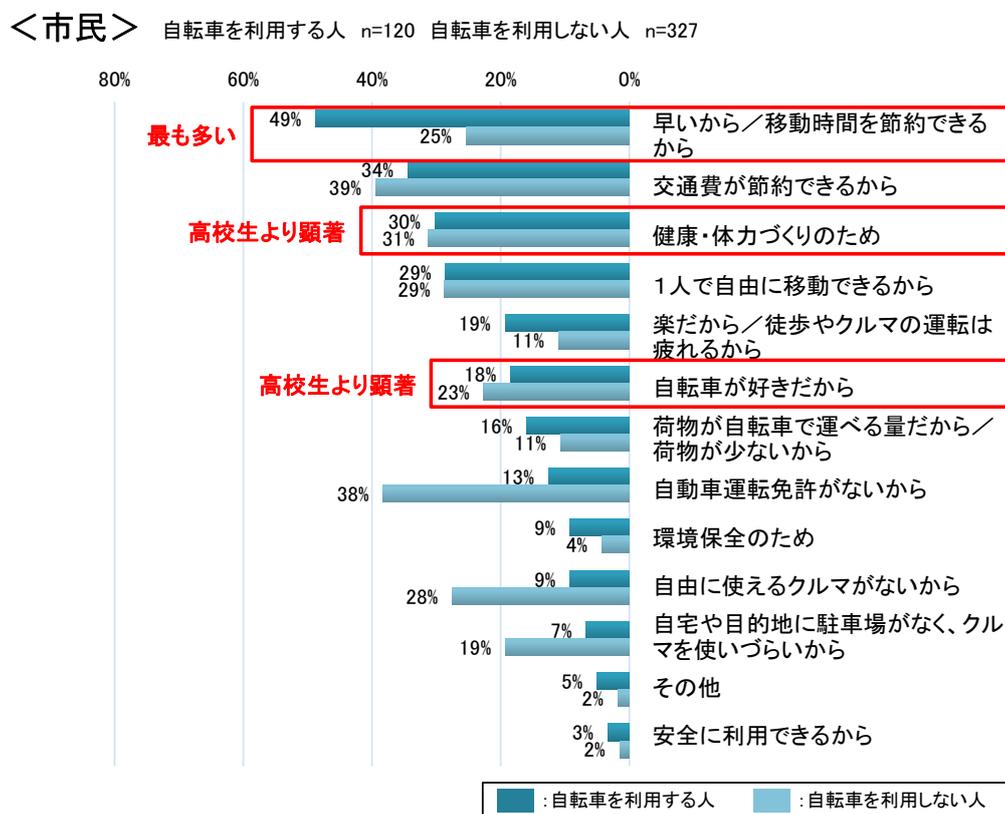


図 2-21 自転車利用者の選択理由（市民）



2) 高校生（自転車利用者／非利用者）〔アンケート〕

高校生は、「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多く、市民と比較すると、「1人で自由に移動できるから」「自動車運転免許がないから」も多くなっています。

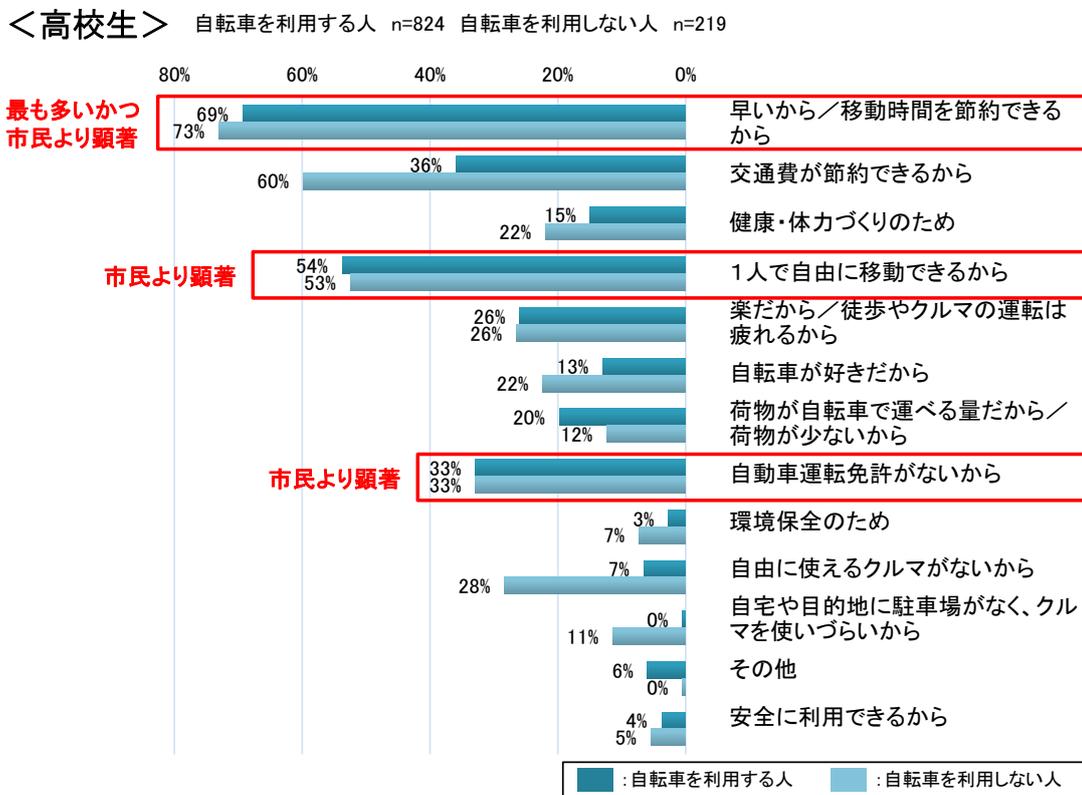


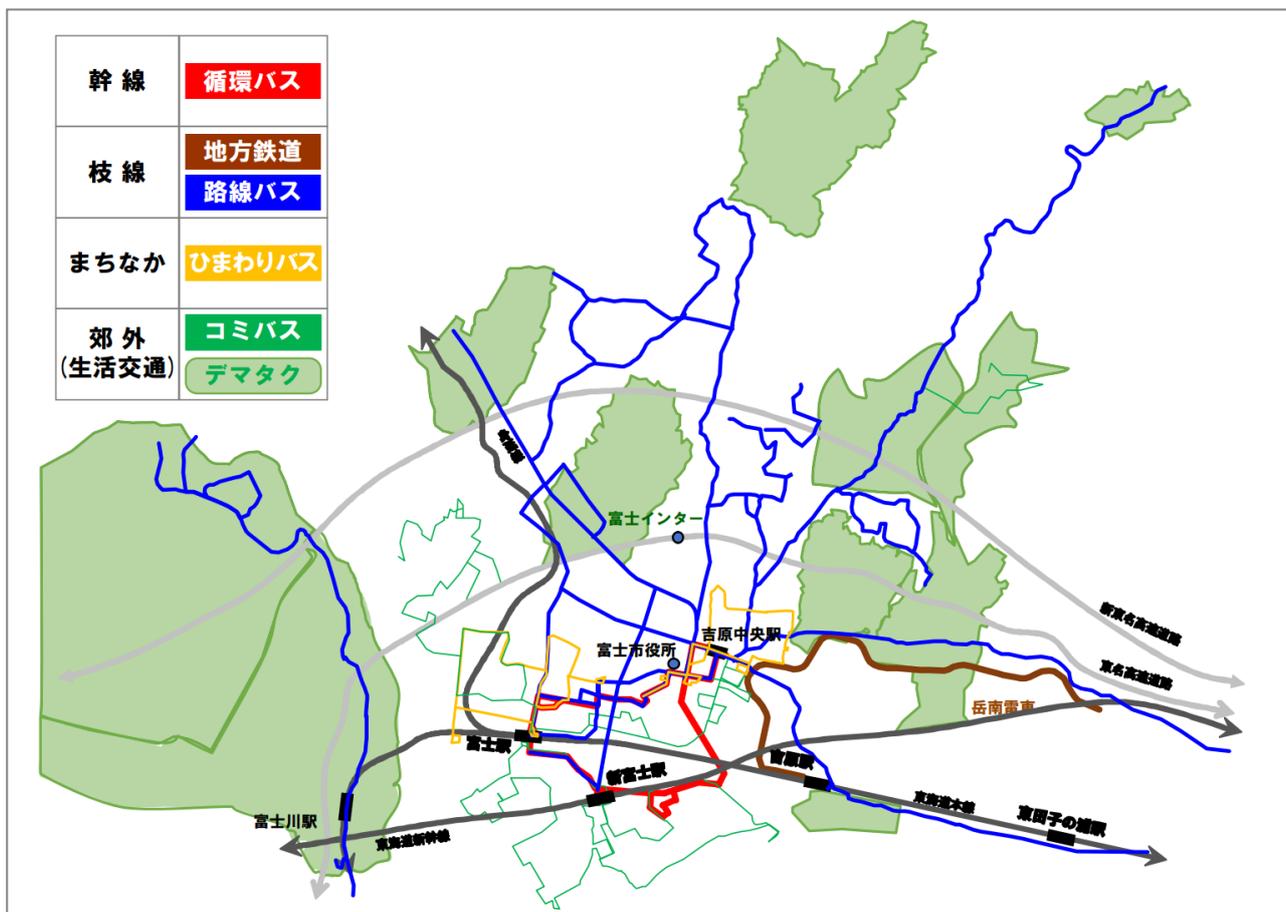
図 2-22 自転車利用者の選択理由（高校生）



3 公共交通の現況

公共交通は、バスや鉄道の空白地をデマンドタクシーやコミュニティバスがカバーしています。

また、本市では各地区のまちづくりセンターや地域コミュニティなどの財産を活かしつつ、「富士市立地適正化計画」で定めたまちなか（都市拠点）に主要な都市機能や住居を集約し、公共交通のネットワークで連携させることで人口が減少しても暮らしの質を維持する、コンパクト+ネットワーク（集約・連携）の考え方による都市づくりを目指しており、まちなかにおける自転車交通の重要性も増しています。



出典:「富士市地域公共交通計画」(令和5年2月改定)

図 2-23 富士市の公共交通網 概略図



4 道路の状況

(1) 道路網

1) 都市計画道路網

市街化区域を中心に、都市計画道路ネットワークが整備または計画されています。

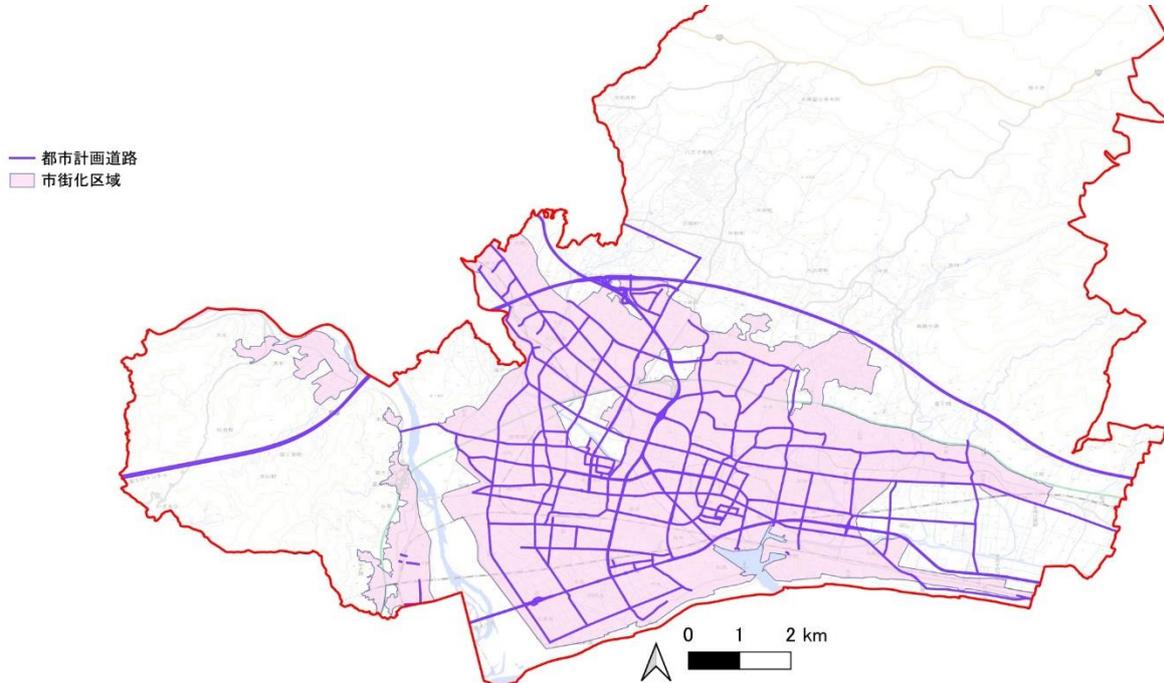


図 2-24 都市計画道路

2) 整備中の道路

未整備の都市計画道路を整備する事業が順次展開されています。今後新設する道路では、自転車通行空間をはじめから計画・整備できる可能性があります。



出典：「富士市都市内幹線道路整備プログラム」(令和6年度改定)

図 2-25 道路の新規整備



(2) 自転車通行空間整備状況

1) 整備形態と整備済の区間

太平洋岸自転車道やフジイチ^{※1}に該当する国道469号は車道混在（矢羽根型路面表示）^{※2}が整備されています。市街地には、歩行者と分離された自転車通行空間として自転車専用通行帯^{※2}が420m整備されています。

※1 第2章の6(1)サイクリングコースの設定状況 参照

※2 整備形態の詳細は第5章の2整備形態の種類 参照

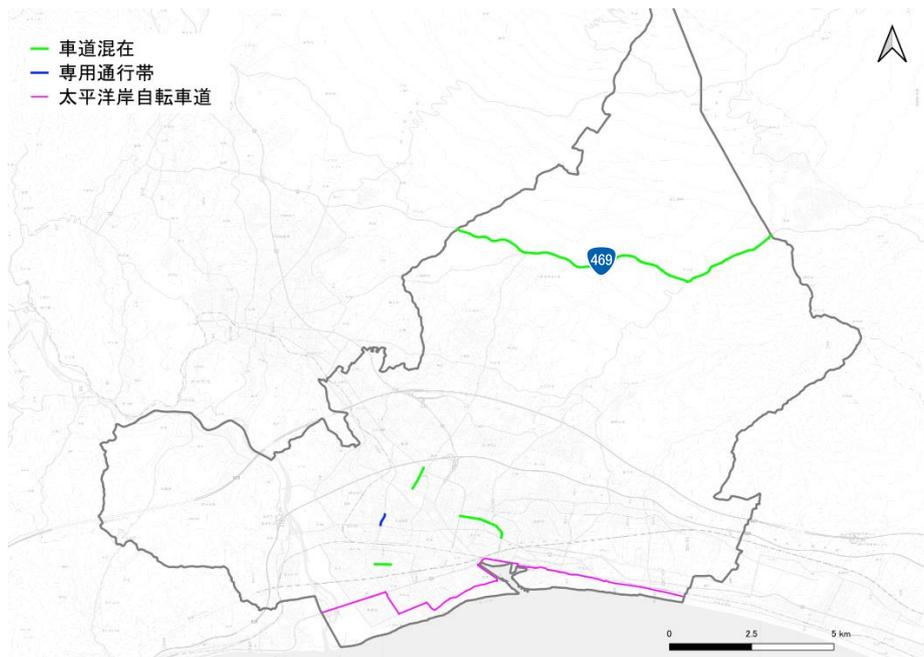
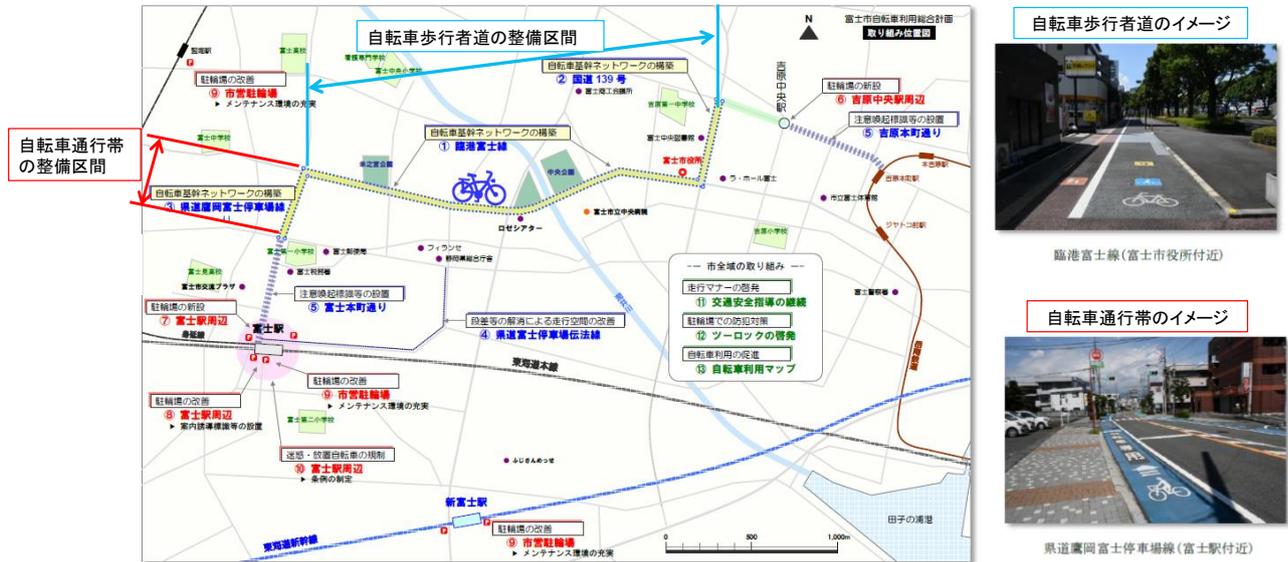


図 2-26 自転車通行空間の整備状況



2) 整備中の区間

従来の計画に沿って整備された通行空間は自転車歩行者道が中心で、自転車と歩行者が分離された通行空間（自転車通行帯等）の整備はほとんど進んでいません。



出典:「富士市自転車利用総合計画」(平成 23 年 3 月)

図 2-27 富士市自転車利用総合計画(H23)の整備状況・整備イメージ

推進計画においても走行環境の整備状況は課題としてとらえており、限定された路線のみではなく、ネットワークとしての整備を進めていく必要があるといえます。

6: 自転車の走行環境

現状 6-1: 一部の区間では自転車走行空間の整備がされていますが、十分ではありません。

本市では、「富士市自転車利用総合計画(H23)」の施策により、県道鷹岡富士停車場線や臨港富士線の自転車走行空間の整備がされましたが、その他の道路では整備が進められていません。

県道鷹岡富士停車場線(富士駅付近)

臨港富士線(富士市役所付近)

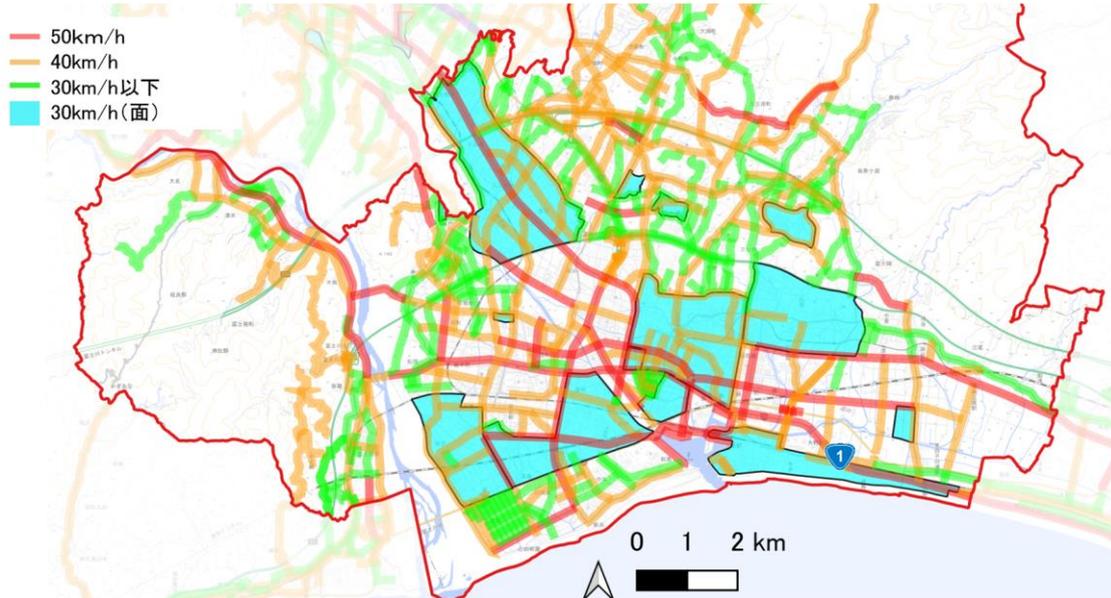
出典:「富士市自転車活用推進計画」(令和 3 年 10 月)

図 2-28 推進計画で整理した走行環境の課題



(3) 速度規制

国道 1 号を除き市内の国県道クラスは 40km/h または 50km/h、その他の道路は 30km/h または 40km/h に速度が規制されており、住宅が多い地域は、面的に 30km/h の速度規制が多く実施されています。

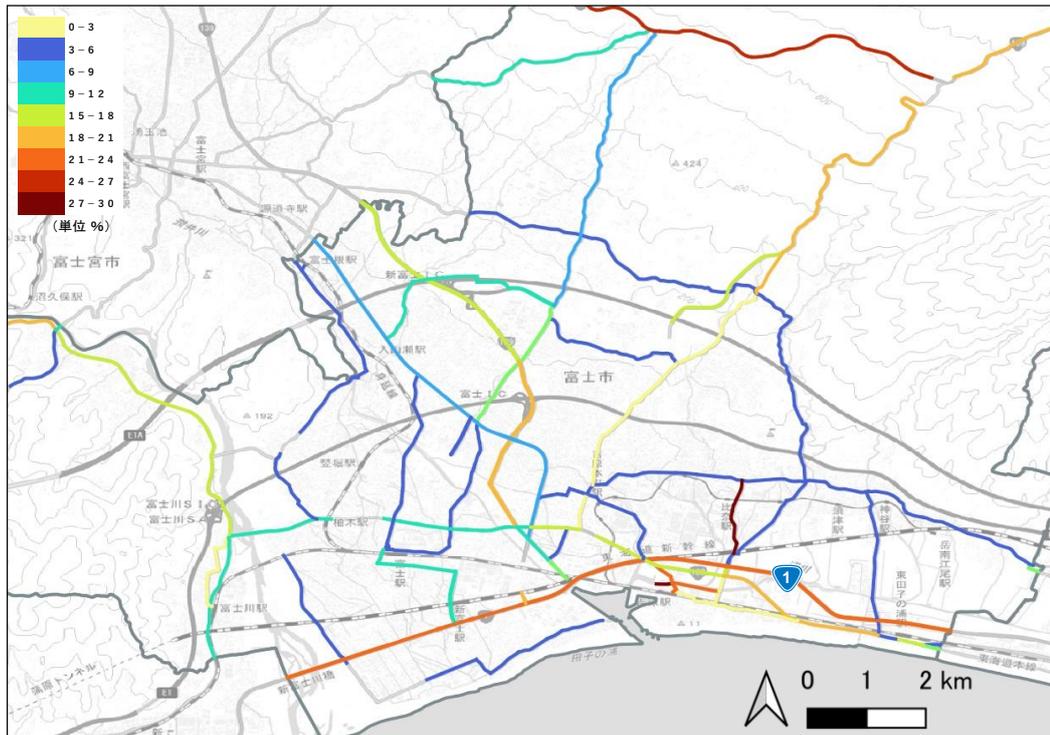


「交通規制情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター 令和 6 年 7 月データ)を基に作成

図 2-29 自動車の速度規制

(4) 大型車の多い区間

田子の浦港周辺や国道 1 号は大型車混入率が高くなっています。



「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査データ」を基に作成

図 2-30 大型車混入率

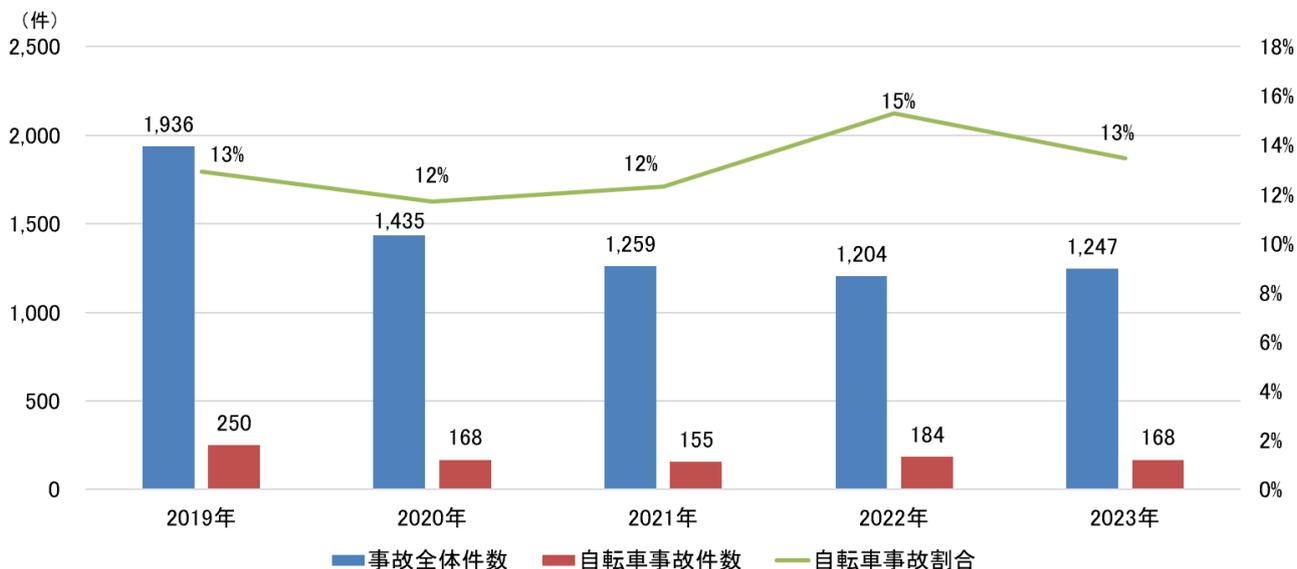


5 自転車の安全に関わる状況

(1) 自転車関連事故の状況

1) 市内の自転車関連事故の発生件数の推移

富士市の事故件数は、全体としては減少傾向にあり、自転車事故の件数もやや減少傾向にあります。全事故に占める自転車事故割合は横ばいとなっています。



「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

図 2-31 自転車関連事故の発生数推移

2) 静岡県内各市の自転車関連事故発生数

県内の他地域と比較すると、富士市の自転車事故の発生割合は相対的に低くなっています。



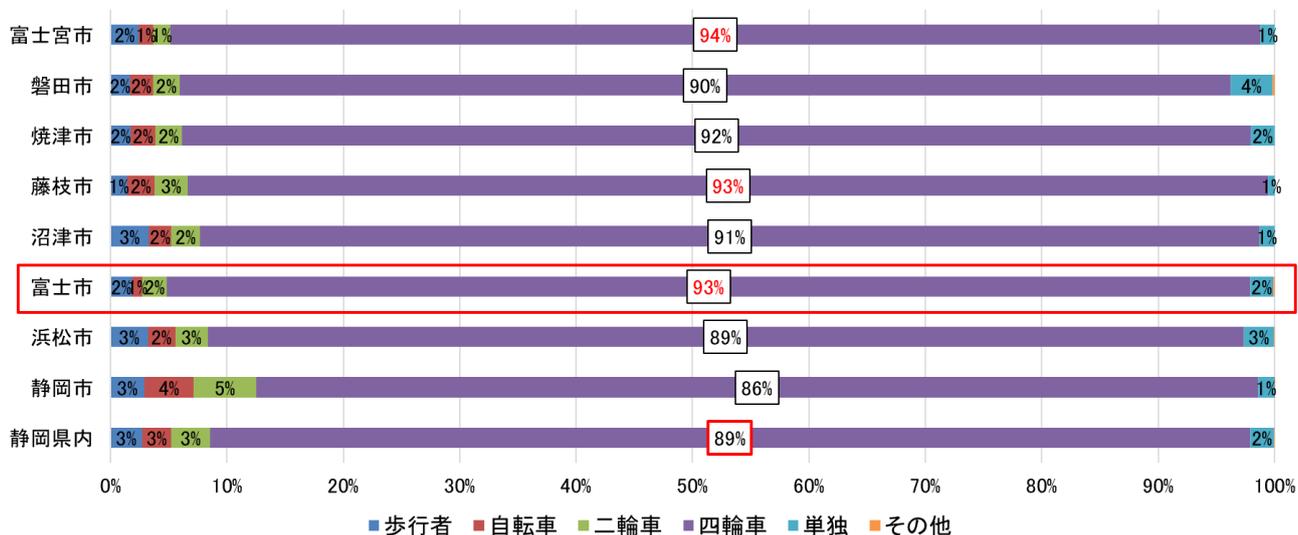
「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

図 2-32 自転車事故発生件数県内上位8市の自転車関連事故(2019~2023年)の発生数



3) 自転車関連事故の相手当事者

富士市は静岡県内全域と比較して、富士宮市や藤枝市と並び、相手当事者が四輪車の事故割合がやや高くなっています。



「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

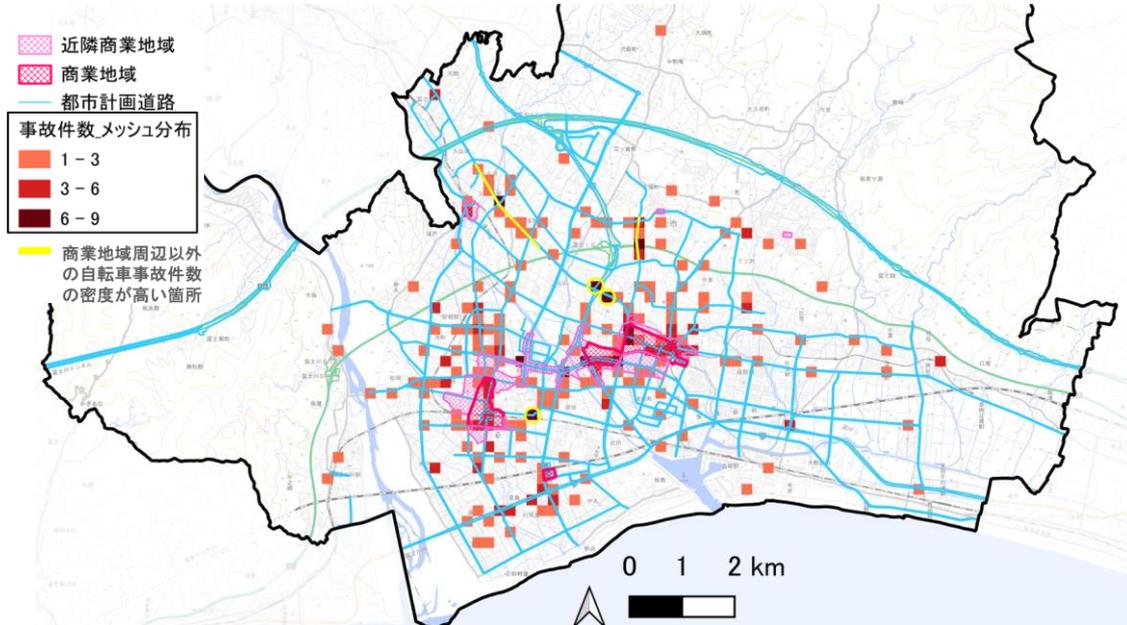
図 2-33 自転車関連事故（2019～2023年）の相手当事者割合



4) 自転車関連事故の発生地点

中心地の商業地域やその付近の道路で発生している事故が多い傾向にあります。

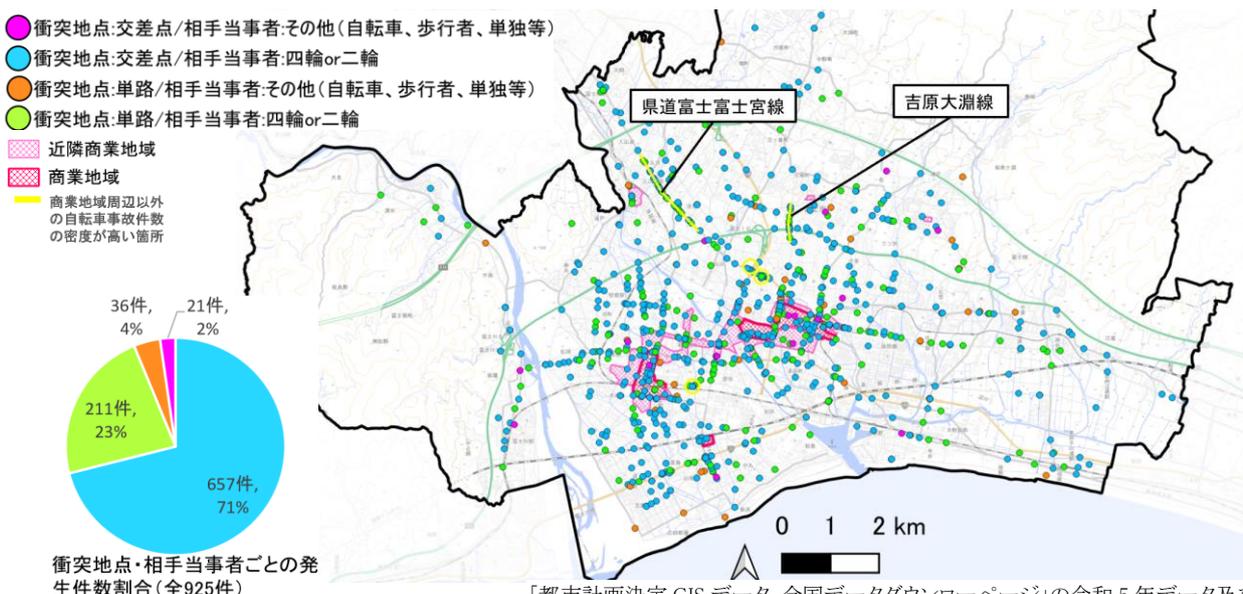
商業地域以外でも、連続的に事故が分布している路線や事故件数の多い交差点の危険性が高いことを確認できます。



「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成 31 年～令和 5 年)のデータを基に作成

図 2-34 自転車関連事故の発生分布

全体として、交差点での相手当事者が車両の事故が多く、そのような事故は商業地域で多く発生しています。線状に事故が多く分布していた県道富士富士宮線や吉原大淵線（大淵街道）沿い等では、単路部の事故が多くみられます。



「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成 31 年～令和 5 年)のデータを基に作成

図 2-35 自転車関連事故の衝突地点・相手当事者ごとの発生地点





(2) 自転車関連事故の状況〔アンケート〕

1) 自転車利用中に危険を感じた場所〔アンケート〕

市民・高校生ともに、「見通しの悪い、信号のない交差点」を危険な場所と認識しています。

市民は、高校生と比較して「狭い道路から大きな道路に出るときの一時停止の交差点」、高校生は、市民と比較して「速度の出やすい下り坂」や「通学路など子供の多い歩道」、「クルマの交通量が多い」を危険と考える傾向が強くなっています。

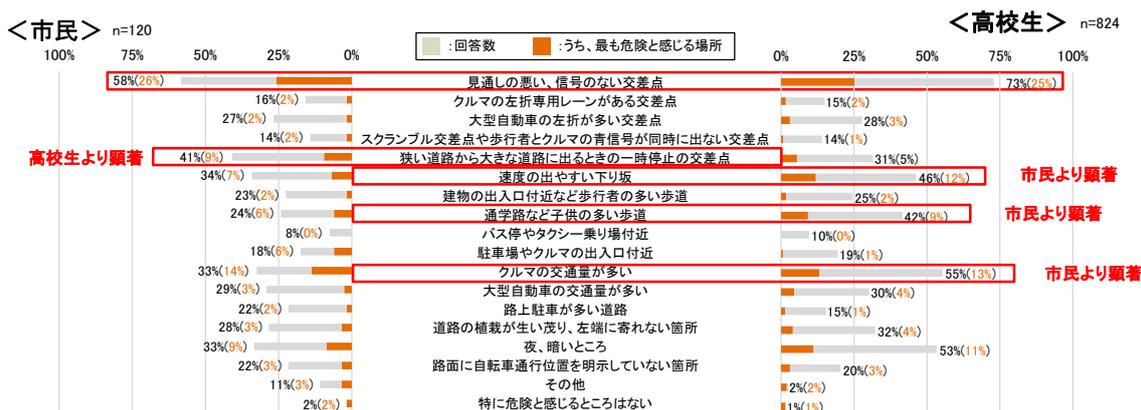
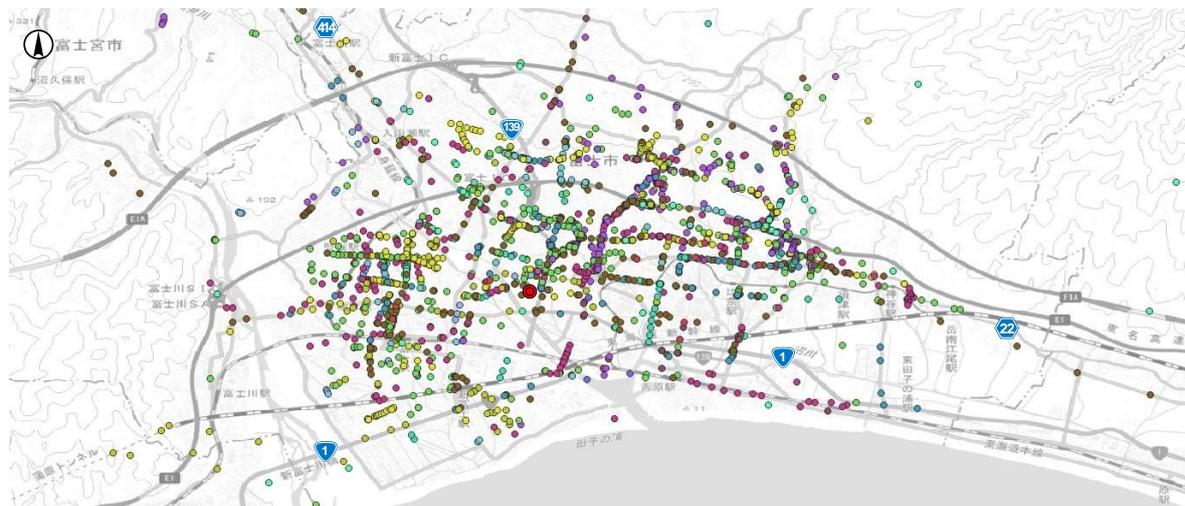


図 2-36 自転車利用時に危険と感じる場所



図 2-37 最も危険と感じる場所



- 見通しの悪い、信号のない交差点
- クルマの左折専用レーンがある交差点
- 大型自動車の左折が多い交差点
- スクランブル交差点や歩行者とクルマの青信号が同時に出不い交差点
- 狭い道路から大きな道路に出るときの一時停止の交差点
- 速度の出やすい下り坂
- 建物の出入口付近など歩行者の多い歩道
- 通学路など子供の多い歩道
- 駐車場やクルマの出入口付近
- クルマの交通量が多い
- 大型自動車の交通量が多い
- 路上駐車が多い道路
- 道路の植栽が生い茂り、左端に寄れない箇所
- 夜、暗いところ
- 路面に自転車通行位置を明示していない箇所
- その他

図 2-38 危険と感じる箇所



2) 自転車利用中に危険を感じた場面〔アンケート〕

「でこぼこがある道路での転倒」「交差点での歩行者、自転車、クルマなどとの接触」が市民・高校生ともに多くなっています。

高校生は「滑りやすい形状の道路での転倒」を危険と感じており、主な利用目的が通学であることから、雨天時でも自転車を利用する事が影響していると考えられます。

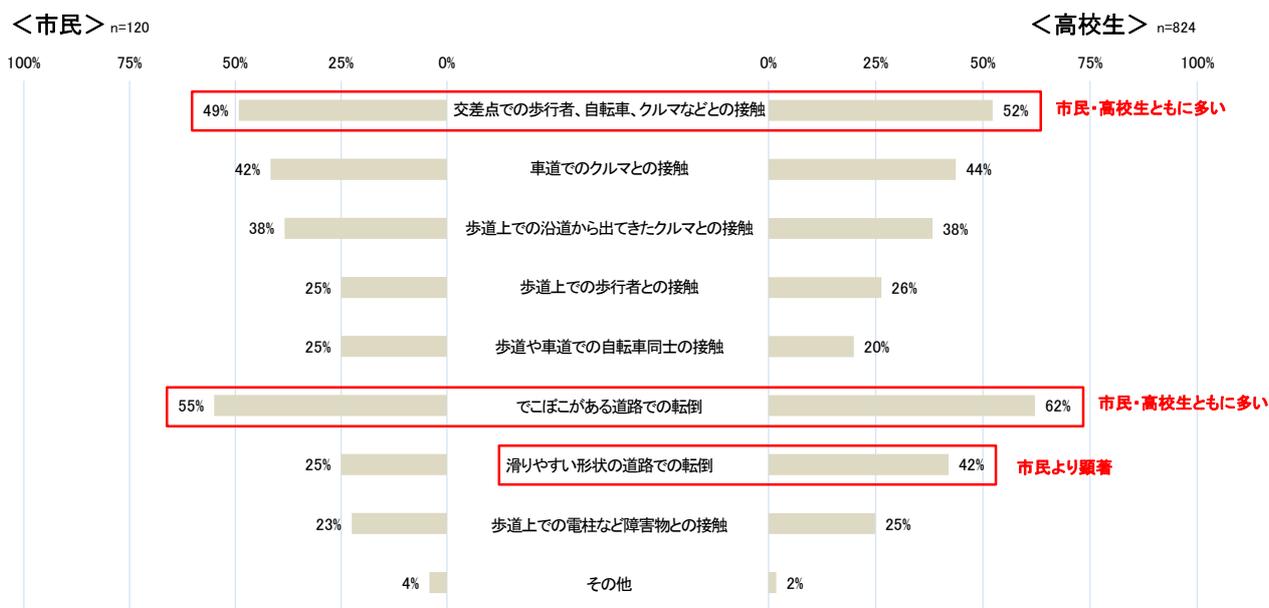


図 2-39 自転車利用時に危険と感じた場面



(3) 道路上での自転車・歩行者・自動車の共存に関する状況

1) 自転車の通行位置（歩道・車道の選択）〔アンケート〕

市民・高校生ともに、歩道が広い場合は歩道を、歩道が狭い場合は車道を通行する割合が高くなっています。

市民は、高校生に比べて、歩道が広くても必ず車道を通行する割合が高くなっています。

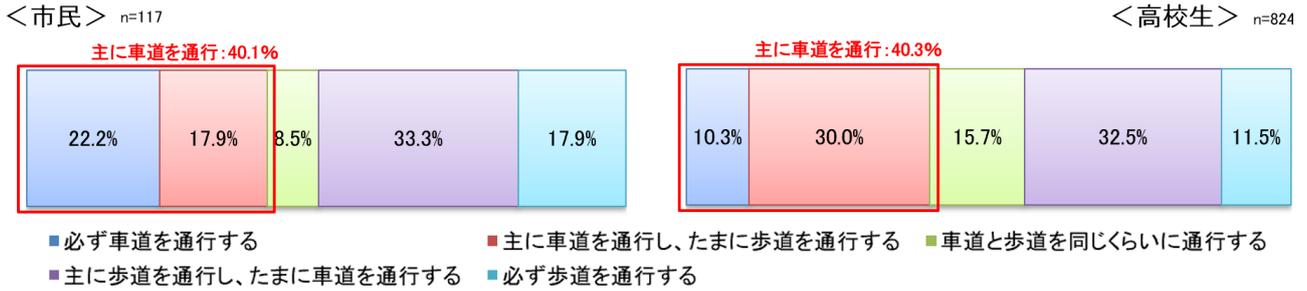


図 2-40 自転車の通行位置（広い歩道）

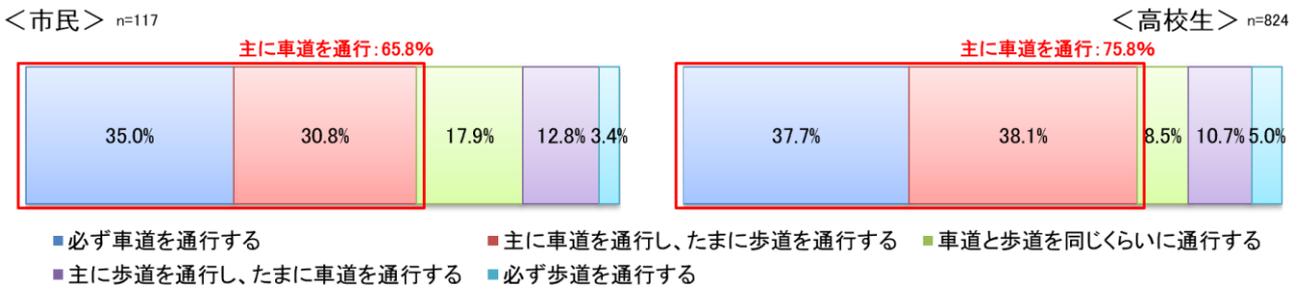


図 2-41 自転車の通行位置（狭い歩道）



2) 車道上での自転車と歩行者・クルマの共存に関する意識〔アンケート〕

市民の約2割、高校生の約6割が、「富士市は自転車歩行者・クルマと共存しながら安全で快適に利用できるまちだ」と認識しています。

市民のうち、自転車を利用している人は、共存しながら安全快適に利用できると思う傾向にあります。

高校生は、自動車を利用する場合は、共存しながら安全快適に利用できると思う割合がやや減少する傾向にあります。

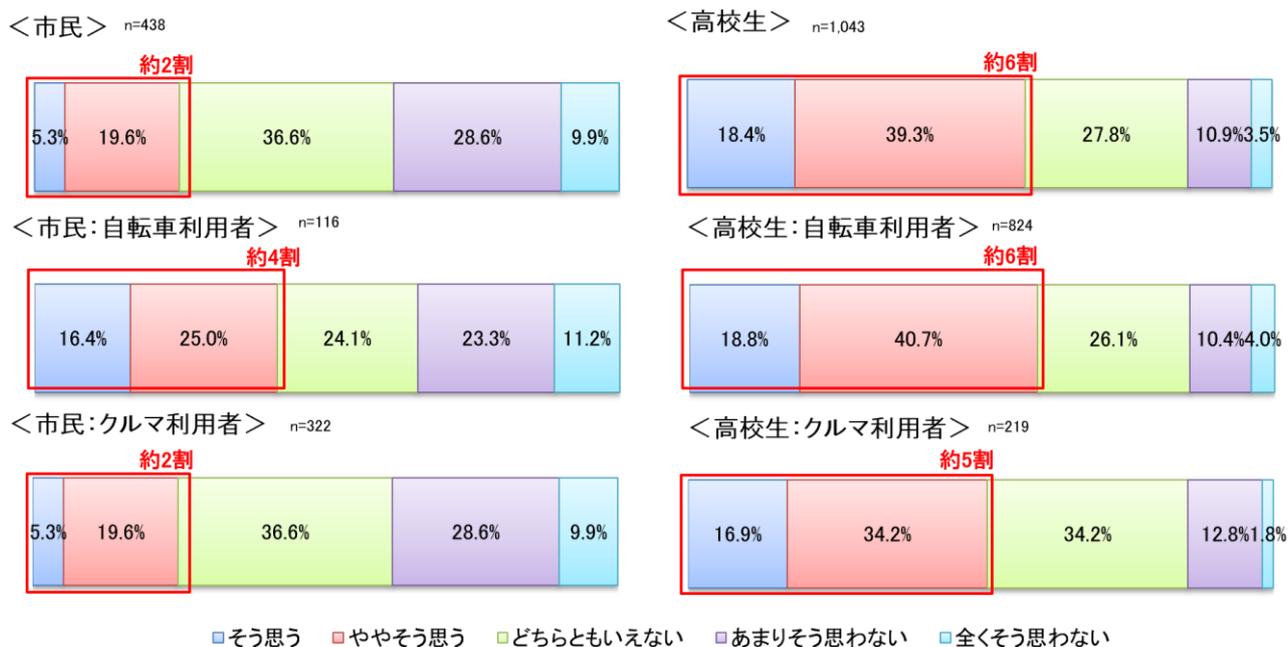


図 2-42 自転車・歩行者・クルマの共存について



6 自転車による旅行・観光を取り巻く状況

(1) サイクリングルートの設定状況

1) 太平洋岸自転車道、富士山一周サイクリングルート（フジイチ）

広域のサイクリングルートとしては、駿河湾沿いに設定されたナショナルサイクルートの「太平洋岸自転車道」や富士山を周遊する県モデルルートの「富士山一周サイクリングルート」（以下、「フジイチ」という）が整備されています。

市内観光についてはサイクリングルートが未整備となっており、自転車通行環境整備も不十分であるため、推進計画では上記の二つの広域ルートに接続するルートが提案されています。



出典：日本風景街道ホームページ



出典：「富士市自転車活用推進計画」(令和3年10月)

図 2-43 広域サイクリングルートの状況



2) 「太平洋岸自転車道」と「富士山一周サイクリングルート」をつなぐルート
 「太平洋岸自転車道」と「富士山一周サイクリングルート」をつなぐ路線として、
 静岡県が2つのルートを計画しています。

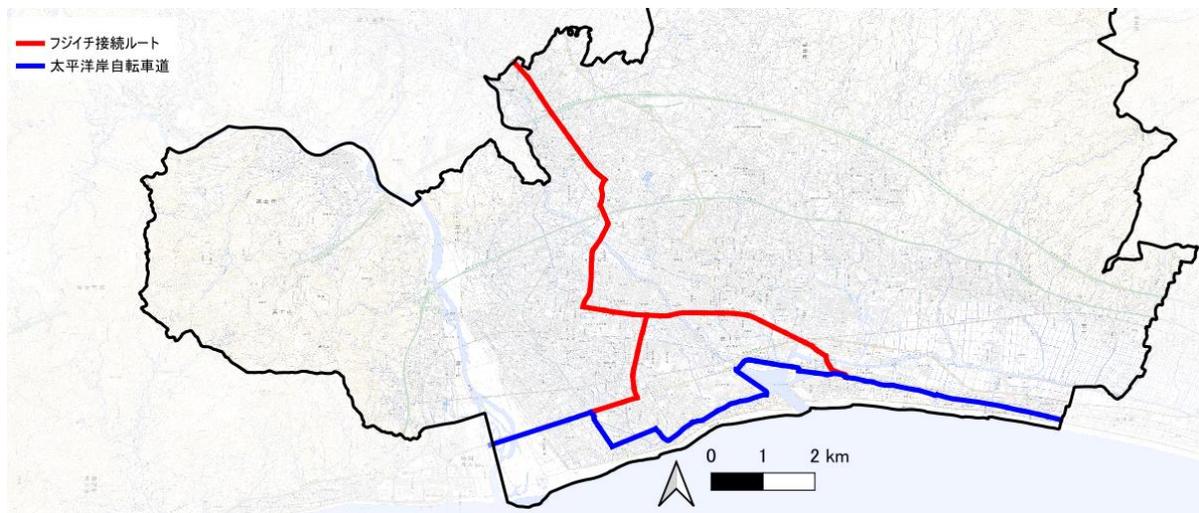


図 2-44 フジイチ接続ルートの状況

(2) 市民のサイクリングでの自転車利用〔アンケート〕

自転車の利用目的は主に、「通勤」「通学」「買い物・食事」となっています。

また、市民の約2割が「健康増進・体力づくり、サイクリング」を目的として利用しています。

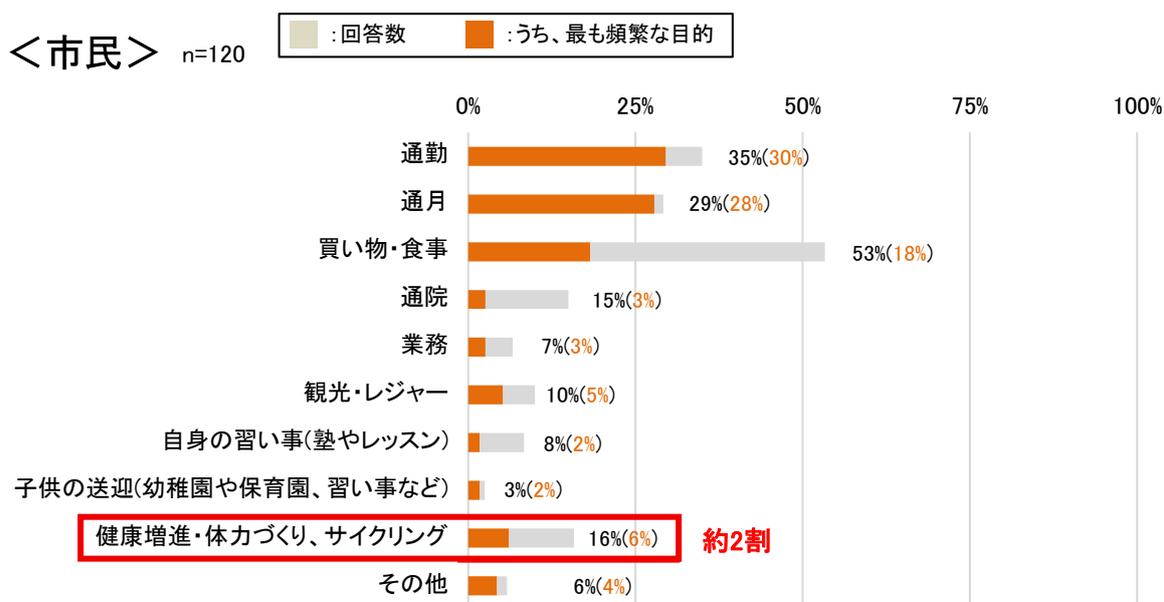


図 2-45 自転車の利用目的



7 この章のまとめ

この章のまとめとして、本市の現状と自転車ネットワーク計画での考慮事項を下記の通りにまとめています。

表 2-1 本市の現状と自転車ネットワーク計画での考慮事項

分類	富士市の現状	自転車通行空間整備 において必要な対応
	自転車ネットワーク計画での考慮事項	
富士市の概況		
地勢	海、川沿いに 低平地 が広がり、内陸部で 急激に標高が上がる 。 → 路線ごとに高低差に伴う自転車需要の差がある可能性	利用促進
人口	人口の多いエリアが確認できる。全体として 少子高齢化、人口減少 が進むことが予想される。 → 人口分布の考慮、高齢層の足として安全な自転車空間	市民の足
土地利用	富士駅、吉原中央駅 が商業の中心地であり、生活拠点が市街化区域全域に分布している。 → 各生活拠点へのアクセス手段としての自転車のネットワーク整備	利用促進
富士市内の自転車利用の現状		
交通手段の推移	通勤通学で 自転車を使う割合 は、過去30年で 徐々に低下 している。 (通勤通学時の自転車利用) 1990年 12.2% \ 2020年 6.5% → 過度な自動車依存、自転車離れの解消	市民の足
移動目的と交通手段	交通手段としては 自家用車 の割合が圧倒的に高い。 自転車利用の目的には偏りが少なく、駅末端利用は少ない。 (移動手段) 自家用車 73% > 自転車 5% → 駅だけでなく、多様な目的地に配慮したネットワーク計画	利用促進
年代と交通手段	10代後半 の自転車利用割合が高い。50代～ 80代前半 にかけて、年齢層の上昇とともに自転車利用割合が増加している。 (15～19歳の移動手段) 自転車 30% 自家用車 21% 徒歩 20% (80～85歳の移動手段) 自転車 8% 自家用車 62% 徒歩 20% → 若者だけでなく、高齢者の移動手段としての自転車	市民の足
自転車利用状況	吉原中央駅、富士駅北部、富士駅南部及び新富士駅付近の商業エリア を起終点とするトリップ数が多くみられる。 → 中心商業エリアでの自転車需要	利用促進
公共交通の現状		
公共交通	公共交通網は バスや鉄道 の空白地を デマンドタクシーやコミュニティバス がカバーしている。 → 公共交通を補う交通手段としての自転車ネットワーク	市民の足
道路の状況		
一般道	国道クラスは40or50km/h、その他は40or30km/hに速度規制され、居住地付近は面的に30km/hの速度規制となっている。 → 車両や歩行者との関係を考慮したネットワーク計画	市民の足
自転車の安全に関わる状況		
自転車事故件数	富士市の自転車事故の件数は やや減少傾向 にある。 (自転車事故件数) 2019年 250件 \ 2023年 168件 → 適切な整備による利用者の安全性のさらなる向上	安全
自転車関連事故の相手当事者割合	県内の他地域と比較して、 相手が四輪車 の事故割合が高い傾向にある。 (四輪車相手の事故割合) 静岡県全体 89% 富士市 93% → 市内自転車の四輪車との事故の危険性	安全
自転車事故分布	中心地の商業地域 と接続する道路での事故が多い。 単路、交差点ともに 事故の発生日点の密度が高い地域 がみられる。 → 商業エリア等の事故が多い地域の空間整備	安全
自転車による旅行・観光を取り巻く状況		
自転車通行空間整備状況	整備済の自転車通行空間は太平洋岸自転車道、富士山一周サイクリングルート(フジイチ)等の一部区間のみであり、 整備状況は不十分 である。 → 実効性の高いネットワーク計画	サイクルツーリズム
今後の道路整備	市街化区域内含め、未整備の都市計画道路を整備していく事業が順次展開されている。 → 今後の道路整備に伴う自転車ネットワーク路線整備の可能性	利用促進
自転車と観光	広域のサイクリングルート として、 観光需要の高い2本 が整備されており、上記2本との接続や市内観光のためのルートの整備が必要である。 → 広域の自転車観光と市内観光をつなぐ自転車ネットワーク	サイクルツーリズム

自転車通行空間整備の観点から見た必要な対応 凡例

市民の足	: 高校生や高齢者の足としての自転車利用環境を整えるとともに、歩行環境を改善する
サイクルツーリズム	: 活用推進計画に定めるサイクルツーリズムとして推奨するルートの利用環境を向上させる
利用促進	: 自転車でアクセスできる場所には自転車で向かう行動を促す
安全な利用環境	: 自転車の車道通行を基本とし、安全で円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する



第3章

自転車ネットワーク 整備方針

1. 基本条件
2. 整備方針





第3章 自転車ネットワーク整備方針

1 基本条件

富士市における自転車利用の現状から導出された自転車ネットワーク計画の考慮事項やアンケートで得られた実態等を踏まえ、5つの基本条件を設定します。

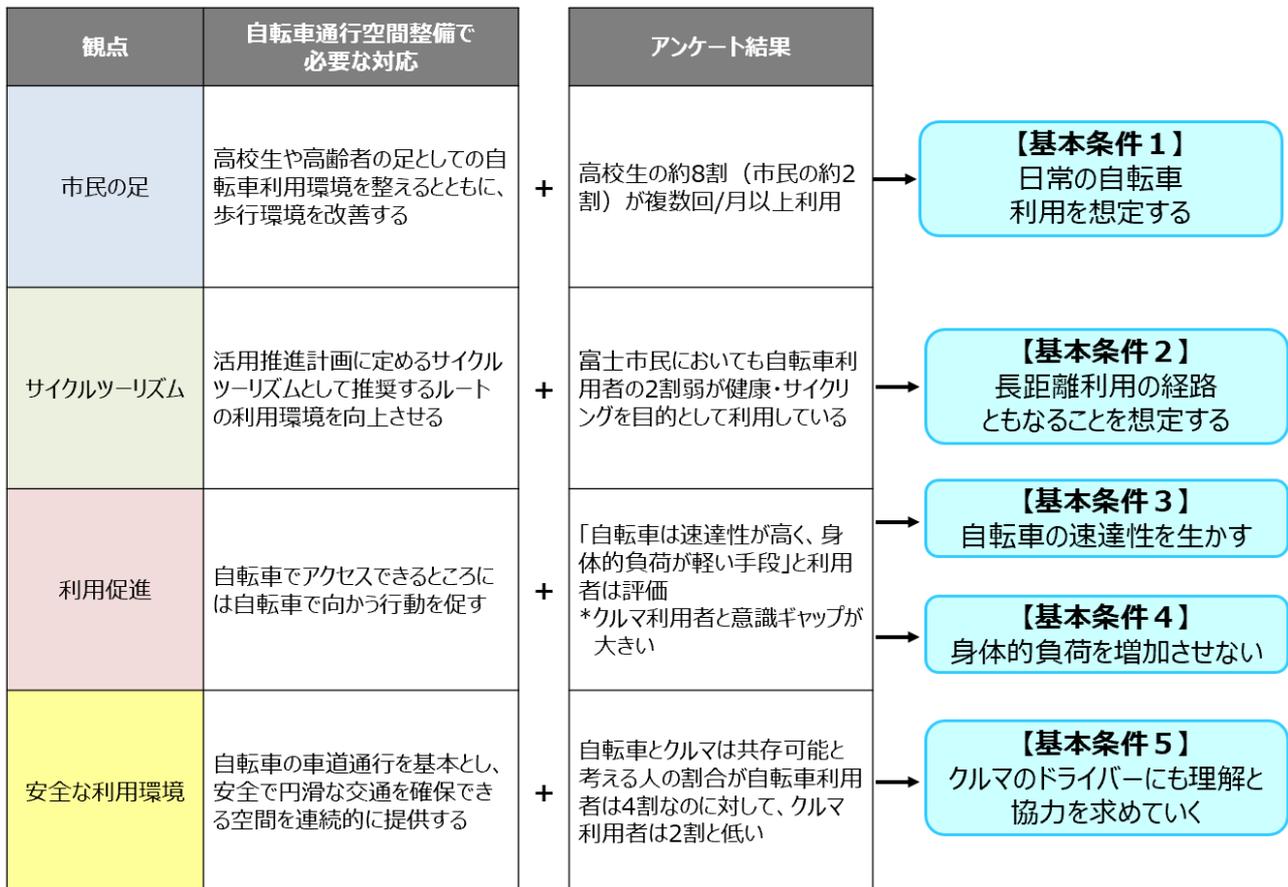


図 3-1 自転車ネットワーク計画の考慮事項・アンケート等を踏まえた基本条件



2 整備方針

基本条件を受け、国のガイドラインも参考に、富士市の自転車ネットワーク計画の整備方針を設定しています。

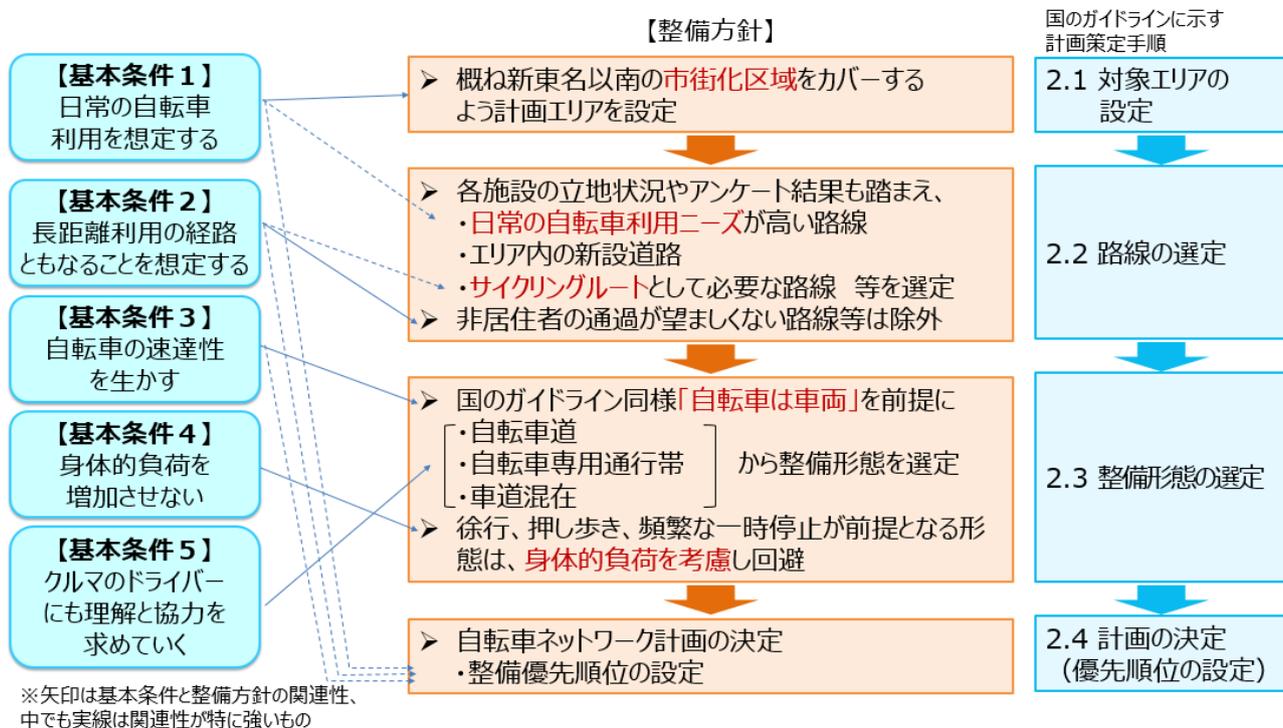


図 3-2 富士市の自転車ネットワーク計画の整備方針



第4章

自転車ネットワーク 路線の選定

1. エリアの設定
2. 自転車ネットワーク路線選定の考え方
3. 自転車ネットワーク路線
4. 選定した路線の延長



第4章 自転車ネットワーク路線の選定

1 エリアの設定

人口や商業施設、学校等の分布から、計画エリアは概ね新東名高速道路以南の市街化区域とします。

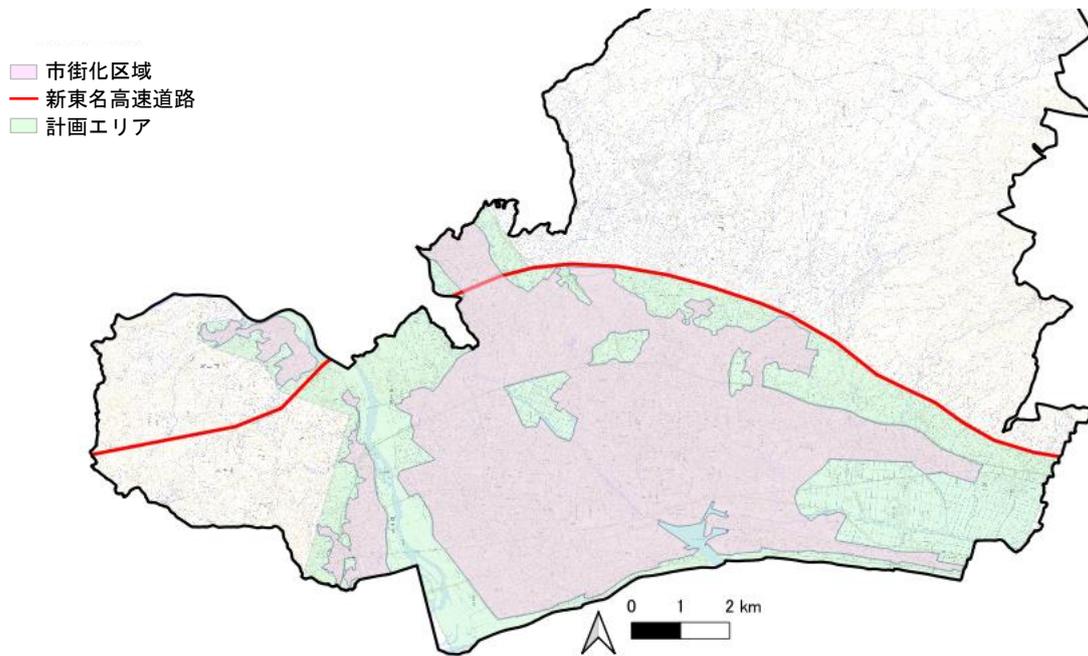


図 4-1 計画エリア



2 自転車ネットワーク路線選定の考え方

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の選定の考え方として、下図に示すとおり、選定要素を9項目、除外要素を3項目に分類しています。

本市においては、ガイドラインにおける選定の考え方を基に、選定要素と除外要素の項目を設定しています（それぞれの指標に該当する区間は参考資料に示す）。

		ガイドラインにおける選定の考え方	富士市における選定の考え方
選定要素	①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を含む路線	アンケート結果を踏まえた上で、国道、県道、都市計画道路（市道）、市内高校への主要な経路、その他よく利用されている道路を選定
	②	通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	①、③～⑨で選定のうち、病院、小学校・中学校周辺の道路等を確認し、漏れがあれば選定 なお、事故件数や危険の指摘が多い路線は、事業の優先順位において考慮
	③	自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	①に含まれる
	④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	ナショナルサイクルート(以下、「NCR」)、フジイチ接続ルート、富士山観光交流ビューロー設定ルートを選定
	⑤	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	富士市総合体育館（北里アリーナ富士）付近の道路を選定
	⑥	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	自転車専用通行帯の整備区間を選定
	⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	該当なし
	⑧	新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	五味島岩本線、国道139号富士改良、その他未整備の都市計画道路および新設の道路を選定
	⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	ネットワークの観点から、①～③を補完する道路を選定
除外要素	①	構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル（自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合に限る）	自転車の利用需要や関連計画、周辺のネットワークを個別に勘案し検討
	②	歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街	該当なし
	③	その他自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路	自動車専用道路を除く 大型車の利用が多い道路を除く 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路を除く

図 4-2 自転車ネットワーク路線選定の考え方（ガイドラインと富士市の対応）

		基準	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
抽出	1) 都市計画道路（未整備含む）		○							○					
	2) 国道県道		○												
	3) 2車線以上の道路		○												
	4) アンケートで利用されている道路		○		○										
	5) 他の市との接続道路			●	●	●									
	6) その他の計画路線 （NCR、フジイチ接続ルート、区画整理に伴う整備予定地 等）					●									
	7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）							●							
	8) 連続性を確保するために補完する路線										●				
	9) その他自転車の活用推進に必要な路線			●								●			
除外	10) 構造上対応が難しい路線											○			
	11) 大型車が多い路線 ※大型車混入率18%程度を想定														○
	12) 自動車専用道路														○
	13) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線														○

●は除外要件より優先

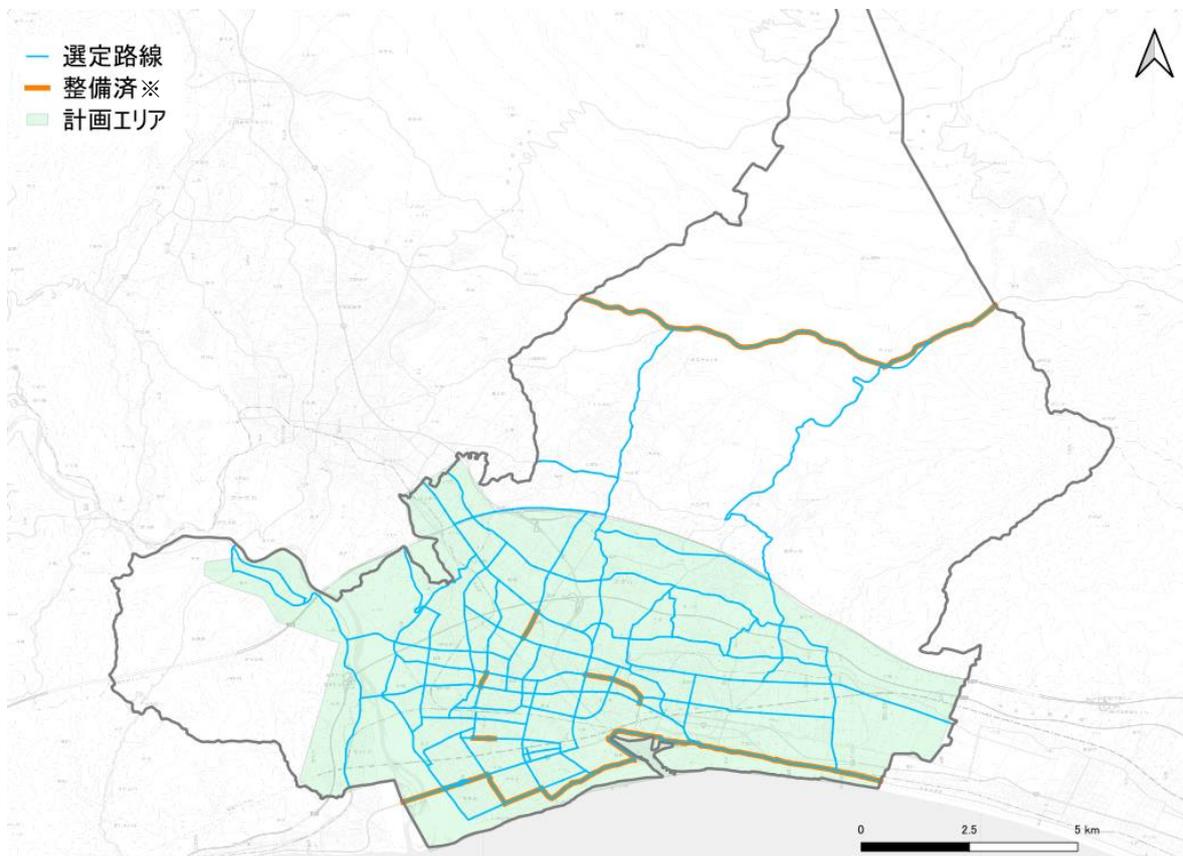
図 4-3 富士市における自転車ネットワーク路線選定基準



3 自転車ネットワーク路線

前項の考え方にに基づき選定した自転車ネットワーク路線を下図に示します。

計画エリア外の路線については、フジイチのルート及びフジイチに接続する路線を選定します。



※「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」のいずれかの形態で整備済の箇所

図 4-4 選定された自転車ネットワーク路線

4 選定した路線の延長

選定した自転車ネットワーク路線の延長は下表のとおりとなっています。

表 4-1 自転車ネットワーク路線の延長

エリア区分	総延長(km)
計画エリア内(新東名高速道路以南)	173.6
計画エリア外(新東名高速道路以北)	28.7
合計	202.3



第5章

整備形態の検討

1. 整備形態の前提の確認
2. 整備形態の種類
3. 整備形態選定の考え方
4. 整備形態（完成形）
5. 当面の整備における整備形態



第5章 整備形態の検討

1 整備形態の前提の確認

(1) 自転車の利用理由

自転車の利用理由として最も多いのは、「早いから/移動時間を節約できるから」となっています。つまり、徒歩よりも早い速度で移動できることが自転車には求められています。自転車利用を増やすためには、少なくとも徒歩よりも早い速度で利用できる環境が必要となります。

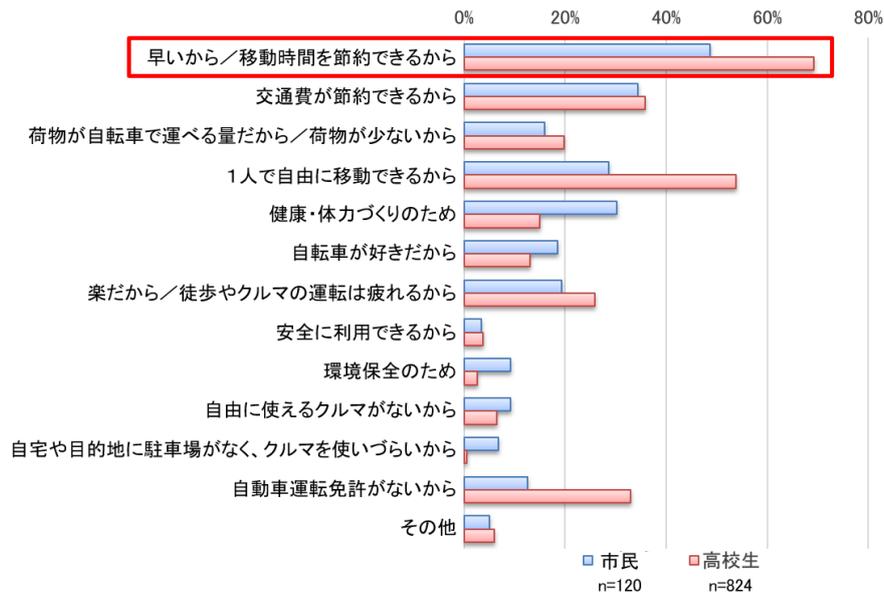


図 5-1 自転車の利用理由

(2) 自転車安全利用五則における自転車利用速度

自転車が歩道を通行する際は徐行※となり、自転車らしい速度での利用はできないため、通行空間に歩道が多いと、自転車の利活用が進みにくくなります。

自転車安全利用五則（令和4年11月1日交通対策本部決定より）

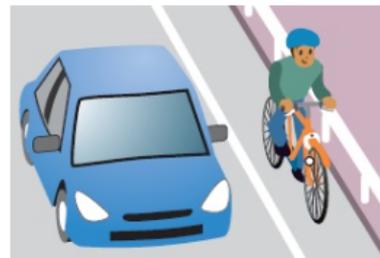
1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。

したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

そして、道路の左側に寄って通行しなければなりません。

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



出典:警察庁ホームページ

※徐行とは、「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。」

(道路交通法第2条第20号)

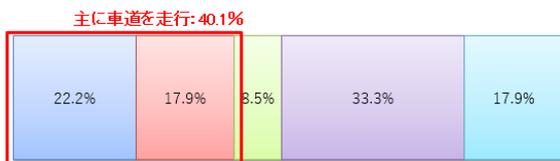


(3) 自転車の通行位置

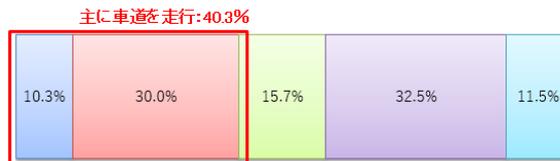
広い歩道、狭い歩道のどちらにおいても、車道を通行する自転車利用者が多くなっています。

■自転車の走行位置(広い歩道)

<市民> n=117



<高校生> n=824



■自転車の走行位置(狭い歩道)

<市民> n=117



<高校生> n=824



■必ず車道を通行する ■主に車道を通行し、たまに歩道を通行する ■車道と歩道を同じくらいに通行する ■主に歩道を通行し、たまに車道を通行する ■必ず歩道を通行する

(4) 自転車・歩行者・クルマの共存について

自転車利用者は、自転車は車道を通行すべきと考え、クルマとの共存は肯定的となっています。

<市民:自転車利用者> n=116



<高校生:自転車利用者> n=824



□そう思う □ややそう思う □どちらともいえない □あまりそう思わない □全くそう思わない

出典:富士市自転車利用状況アンケート調査(R7.1)

(5) 整備形態の前提

自転車は道路交通法上「軽車両」として定義されていることに加え、上記の(1)～(4)より、車道通行を原則とした整備形態が望ましいと考えられます。

また、ガイドラインにおいても、同様の整備形態を選定するものとされています。

- ◆自転車利用を増やすためには、
自転車を自転車らしい速度で利用できる環境が必要…(1)
- ◆しかし、歩道を自転車が通行する際は徐行のため、
自転車らしい速度での利用はできない…(2)
- ◆現状で、車道を通行する自転車利用者が多い…(3)
- ◆自転車利用者は、自転車は車道を通行すべきと考え、
クルマとの共存に肯定的…(4)

自転車は車両であり、車道通行を原則とした整備形態…ガイドライン記載

図 5-2 整備形態の前提のイメージ



2 整備形態の種類

ガイドラインに示された整備形態の種類は、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在(矢羽根型路面表示)」の3つであり、それぞれ下記の整備イメージとなります。

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>緑石線等 歩道 自転車道 (自動車の)車道</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路 歩道のない道路</p>

出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局 令和6年6月改定)

図 5-3 整備形態イメージ



3 整備形態選定の考え方

ガイドラインに基づき、原則、自動車の速度^{※1}及び自動車交通量^{※2}から、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在（矢羽根型路面表示）」のいずれかの完成形態の選定を行います。ただし、次の区間は関係する道路管理者と協議し、3章の基本条件を満たす整備形態及び運用方法を検討します。

- ・構造変更の難しい長大橋、トンネル
- ・将来的に立体構想がある区間

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分離		混在
整備形態 ^{※3}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※4}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

図 5-4 自動車速度と整備形態の考え方

※1：速度は規制速度を基本とするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。また、中央線のない道路で規制速度の設定がない区間は、30km/h規制として扱う。

※2：国道及び県道は、道路交通センサスにおける24時間交通量を用いることを基本とし、岳南都市圏パーソントリップ調査（以下、「岳南PT」という）の将来推計交通量を踏まえたトレンドも考慮する。都市計画道路は、岳南PTの将来推計交通量を用いる。その他の道路で岳南PTの将来推計に含まれる路線は、将来推計交通量を用い、含まれない路線は4,000台/日以下とする。

※3：自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※4：目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。

必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道または自転車専用通行帯により整備することができるものとする。



(コラム①) 道路法に基づく「自転車歩行者専用道路」

「自転車歩行者専用道路」は、専ら自転車及び歩行者の通行を目的に整備され、道路法の規定に基づき自動車の通行を禁止した道路である。標識は、自転車の普通歩道通行可を意味する標識と同じであるが、自転車歩行者専用道路は「歩道」ではなく、「歩道と車道の区分のない道路」としての交通ルールが適用されるため、自転車の常時徐行義務がないなどの「歩道」との違いがある。



図 5-5 自転車歩行者専用道路の事例

表 5-1 標識「普通自転車等及び歩行者等専用」の意味と通行方法

自転車歩行者専用道路（道路管理者が設置）		
表示する意味	自転車及び特定小型原付 ^{※1} の通行方法	歩行者の通行方法
【道路法】 第48条の14第2項における、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路または道路の部分	<ul style="list-style-type: none"> 道路の中央より左側を通行 歩行者の側方を通過するときは、歩行者と安全な間隔を保つか徐行 歩道等^{※2}がある場合は、車道部分を通行 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道等がない場合は、道路の右側端に寄って通行 歩道等がある場合は、歩道等を通行
歩道の普通自転車通行可（県公安委員会が設置）		
表示する意味	普通自転車等 ^{※3} の通行方法	歩行者の通行方法
【道路交通法】 第63条の4第1項に基づき、普通自転車通行可とした歩道 ^{※4} かつ第17条の2第1項に基づき特例特定小型原動機付自転車通行可とした歩道 ^{※4}	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の車道寄りの部分を常に徐行 歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止 普通自転車通行指定部分があるときは、指定部分を通行。指定部分に歩行者がいなときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行できる 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道等がある場合は、歩道を通行 普通自転車通行指定部分があるときは、当該指定部分をできるだけ避けて通行



図 5-6

普通自転車等及び歩行者等専用
(325の3)

※1 自転車歩行者専用道路では特定小型原付(20km/hモード)の通行が可能

※2 歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯

※3 歩道を通行できる特定小型原付は 6km/h の特例モードに限る

自転車も大きさ等が「普通自転車」の定義に合致するものに限る

※4 道路構造令上は自転車歩行者道というが、道路交通法では歩道という



(コラム②) 歩道の一方通行化

歩道の幅が広く、自転車通行指定部分の規制が行われている区間については、当面、その運用とすることも考えられる。歩道の活用にあたっては、歩道内での歩行者、自転車相互の錯綜等が課題。その対応として、自転車歩行者道の一方通行化を行った事例では、安心感を改善できたとの結果もある。

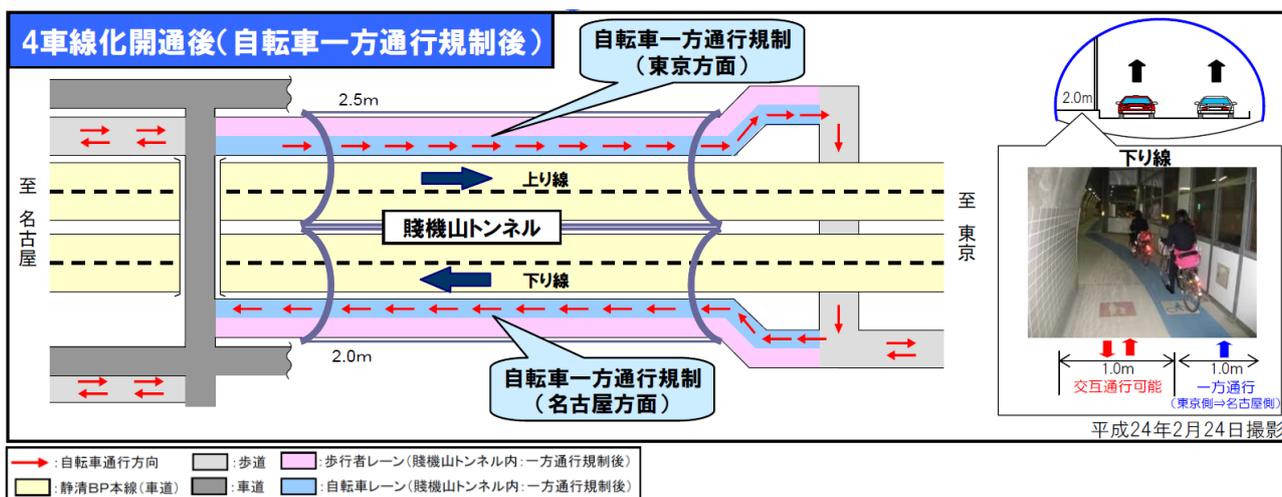


図 5-7 特定小型原動機付自転車
・自転車一方通行

表 5-2 法律上の意味

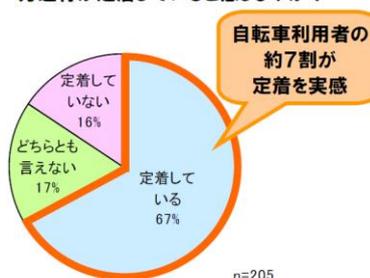
道路標識 (番号)	表示する意味
特定小型原動機付自転車・自転車一方通行 (326の2-A)	<p>道路法第46条第1項の規定に基づき、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止すること。</p> <p>道路交通法第8条第1項の道路標識により、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止すること。</p>

<事例：静岡バイパス (BP) 賤機山トンネル>

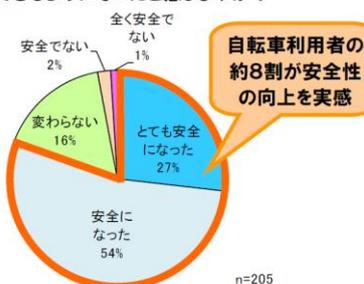


■ 賤機山トンネルを自転車で利用する高校生のみなさんに聞いた声 (周辺高校へのアンケート調査より)

Q: 自転車一方通行規制導入から半年が経過し、一方通行が定着していると感じますか？

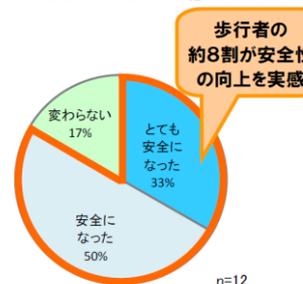


Q: 一方通行規制前と比べて、安全に走行できるようになったと感じますか？



■ 賤機山トンネルを徒歩で利用する方に聞いた声

Q: 自転車一方通行により、安全に通行できるようになったと感じますか？



出典：静岡国道事務所公表資料(平成25年2月)



(コラム③) 各整備形態の法的位置づけ

自転車の通行空間に係る法令や標識等を広く捉えて整理すると、以下のようになります。

本計画では、車道通行を原則とした整備形態として3形態を基本としますが、協議による場合であっても、市民が自転車を選択する理由を意識する必要があります。

表 5-3 各整備形態の法的位置づけ

本計画での採否	名称	道路構造上の特徴	道路交通法の位置づけ	標識等	留意点
◎	自転車道	歩道・車道ともに縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分 (道路構造令第2条第1項第2号)	構造上の特徴が自転車道の定義であり、存在すれば自転車道となる。 (道交法第2条第1項第3の3項)	特定小型原動機付自転車・自転車専用(325の2) 歩道と同様、標識はなくても成立	
◎	自転車専用通行帯	自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分 (道路構造令第2条第1項第15号:自転車通行帯)	道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯を指定 (道交法第20条第2項)	専用通行帯(327の4)の表示板の記号が自転車であるもの、又は普通自転車専用通行帯(327の4の2)	
○ 暫定形	車道混在 (構造上の自転車通行帯あり)	同上 ガイドラインでは自転車専用通行帯の暫定形態と整理	車両通行帯がある場合は第1通行帯の一部、ない場合は車道の一部。	法定の標識なし ガイドラインでは、構造上の自転車通行帯部分に矢羽根型路面表示の設置を推奨	法的には混在だが、構造的には自転車と自動車は分離
◎	車道混在 (構造上の自転車通行帯なし)	車線を自動車と共用 (道路構造令第2条第1項第4号、第5号)	車両通行帯がある場合は第1通行帯、ない場合は車道。 自動車のドライバーに対して、法に則った自転車の車道内通行位置を示し注意喚起するもの	法定の標識なし ガイドラインでは、矢羽根型路面表示の設置を推奨	自転車専用通行帯の暫定形態として用いることもある
△ 協議による	自転車歩行者専用道路	道路全幅を自転車歩行者専用とし、自動車は通行できないようにしたもの	道交法での規制なし 道路法第48条の13に基づき、自転車歩行者専用道路として指定	普通自転車等及び歩行者等専用(325の3)	自転車の徐行義務はない
△ 協議による	普通自転車通行指定部分 (歩道内)	自転車と歩行者が通行する空間として、車道とは縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画された、幅の広い歩道の一部	道路標示により、特例特定小型原付(最高速度6km/h)及び普通自転車が歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分を指定したもの (道交法第63条4第2項)	特例特定小型原動機付自転車・普通自転車の歩道通行部分 (114の3)	自転車の徐行義務はない 特定小型原付(最高速度20km/h)が通行できない
×	自転車通行可の歩道	自転車と歩行者が通行する空間として、車道とは縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画された、幅の広い歩道	道路標示により、特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとした歩道 (道交法第63条4第1項)	普通自転車等及び歩行者等専用(325の3)	自転車に徐行義務が生じる



4 整備形態（完成形）

まず、ガイドラインの目安に従い、規制速度と交通量による検討を行います。交通量は、都市計画における推計交通量を使用します。

次に、下記の補正を行い、整備形態を決定します。

① 道路幅員による補正

都市計画道路の計画幅員が 13m 未満の道路は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

② 交通量による補正

推計交通量 500 台未満または推計外の場合は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

③ 連続性の観点からの補正

自転車通行空間ネットワークを構成する道路の交差点間で整備形態が変わる箇所、短い区間が前後区間の整備形態と異なる箇所については、連続性の観点から、整備形態を統一します。

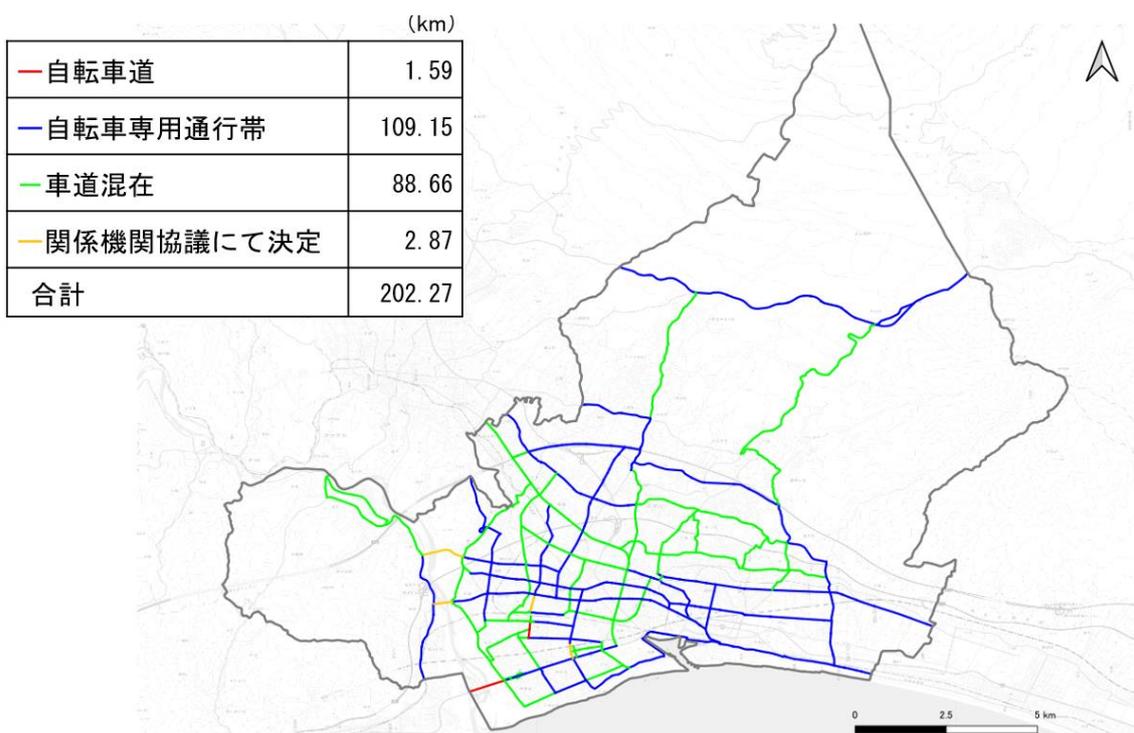


図 5-8 整備形態（完成形）



5 当面の整備における整備形態

ガイドラインに基づき、当面の整備における整備形態を設定しています。

幅員の確保が困難である以外の理由により、現状で完成形態の整備が困難な場合、完成形態時の自転車専用通行帯の幅員を確保して暫定的に整備を行うものとします。

なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とすることができるのは、自転車ネットワーク形成が初期段階であるため、または交通環境やその他の要因により、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとします。

暫定形態で整備したのち、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとします。



第6章

優先整備区間の設定

1. 整備優先度の考え方
2. 優先整備区間の選定
3. 整備に関する留意事項





第6章 優先整備区間の設定

1 整備優先度の考え方

本市の自転車通行空間の整備にあたっては、国のガイドラインを参考に、表 6-1 の視点により極力客観的な分析を行った上で、総合的な評価を加え、整備優先度を検討します。

表 6-1 整備優先度を評価する上での視点

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 自転車事故が多発している路線② 自転車利用者が危険を感じている路線③ 自転車の利用が多い路線④ 近年中の他の事業の実施に合わせて整備可能な路線⑤ 高校など発着需要が大きい施設までの距離⑥ 混雑時旅行速度⑦ 観光サイクリング路線⑧ 早期に整備することで、通行方法のモデルを示すことができる路線 |
|--|



2 優先整備区間の選定

(1) 優先整備区間の選定の考え方

整備優先度を踏まえ、以下の事項に該当する区間を優先整備区間と定め、本計画期間内（令和13年度まで）の完了を目指して、優先的に事業を進めます。

表 6-2 優先整備区間抽出の観点

①他事業関連区間

近年中に他事業等により道路の新設・拡幅、歩車道境界の変更や区画線の引き直し等が予定される区間は、同時施工を調整する。

②早期に整備し、通行方法のモデルを示す区間

現在の幅員構成等を踏まえ早期の整備が可能で、かつ市民の目に触れやすい区間など、早期に整備し通行方法のモデルを示す区間は優先する。

③早期に安全性を高めるべき区間

自転車利用の多い区間、小学校等の通学路、交通事故の発生件数、危険を感じるとの回答が多い区間等を優先する。

④自転車活用推進計画の目標を達成するために特に重要となる区間

フジイチアクションプランの区間は優先する。

⑤連続性の観点から前後区間と同時に整備すべき区間

隣接市からの整備が進んでいる区間、優先整備区間に挟まれた小区間は優先する。



(2) 選定する優先整備区間

前項の考え方を踏まえ、優先整備区間として以下の図表の区間を選定します。

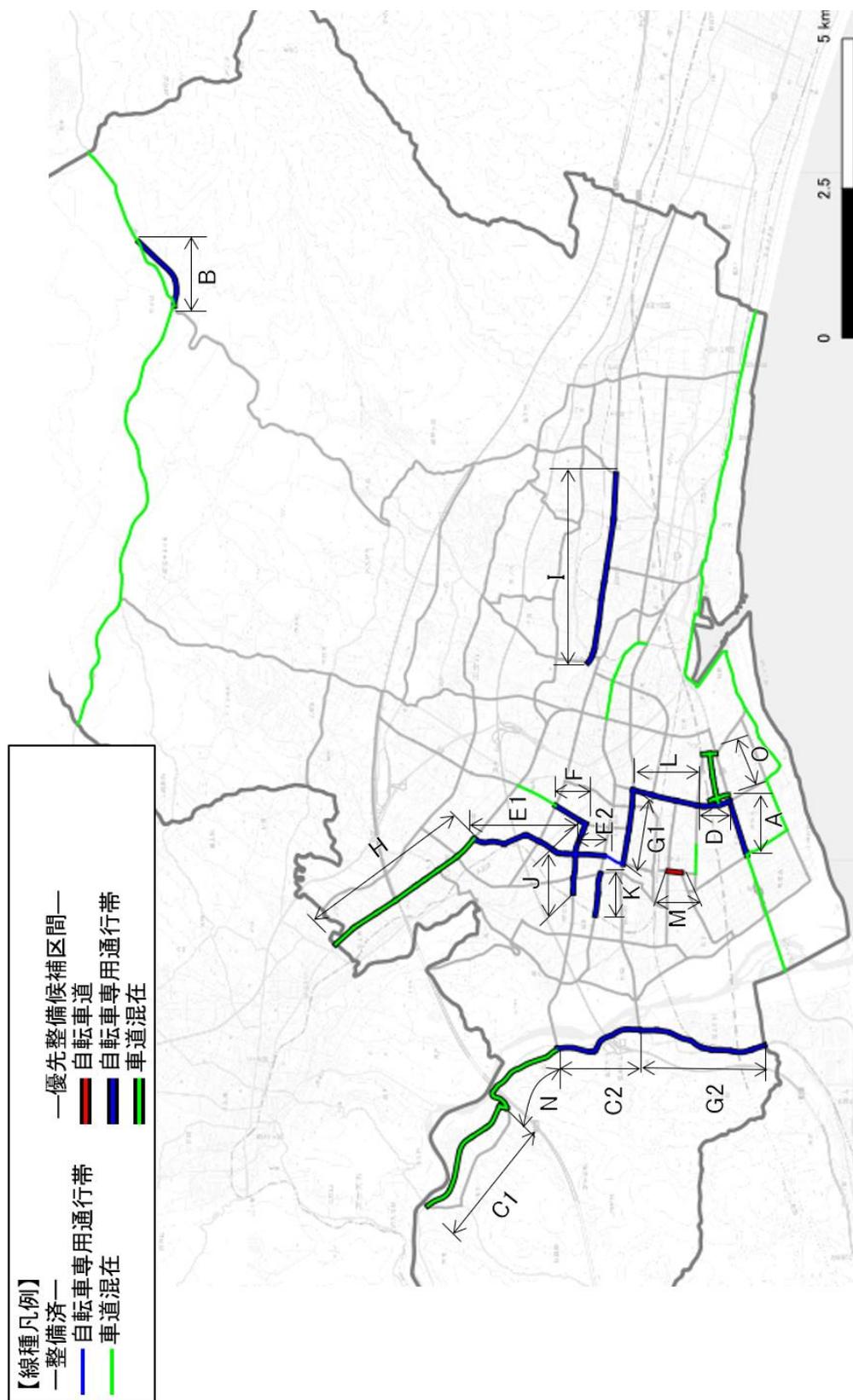


図 6-1 優先整備区間



表 6-3 優先整備区間一覧

【道路管理者】国						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
国道1号 (富士立体高架下)	A	早川交差点～宮島東交差点	専用通行帯 ※1	専用通行帯 ※2	0.97	④計画目標

※1 双方方向通行からの接続箇所になるため、上り線利用者は早川交差点を渡って片側一方通行

※2 将来、富士立体高架下の整備時に改めて道路計画に合わせた再整備を行う可能性あり

【道路管理者】静岡県						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
国道469号 (勢子辻バイパス)	B	(事業中箇所)	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	1.42	①他事業関連
県道10号 富士川身延線	C1	逢来橋交差点 ～市道腰越線	車道混在	車道混在	2.35	③早期安全確保、⑤連続性確保
	C2	木島交差点 ～富士川橋西交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	1.80	③早期安全確保、⑤連続性確保
県道174号 富士停車場線	D	新富士駅富士山入口付近 ～市道田子浦伝法線	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.57	④計画目標
県道175号 鷹岡富士停車場線	E1	市道五味島岩本線 ～長沢入口交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	2.16	④計画目標
	E2	中島新道町交差点 ～市道五味島岩本線	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	0.58	④計画目標
県道181号 富士停車場伝法線	F	(事業中箇所)	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	0.68	①他事業関連
県道396号 富士由比線	G1	蓼原交差点 ～富士本町交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	1.25	④計画目標
	G2	富士川橋西交差点 ～静岡市境	専用通行帯	車道混在(暫定)	2.61	⑤連続性確保
県道414号 富士富士宮線	H	長沢入口交差点 ～富士宮市境	車道混在	車道混在(計画済)	3.32	④計画目標

【道路管理者】富士市						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
吉原沼津線	I	和田町交差点 ～富士岡交差点	専用通行帯	専用通行帯	3.22	⑤連続性確保
五味島岩本線	J	米之宮町東交差点 ～中島地先	専用通行帯	専用通行帯	1.20	②モデル整備、③早期安全確保
中島林町線	K	市道富士鷹岡線 ～松岡地先	専用通行帯	専用通行帯	0.70	②モデル整備、③早期安全確保
田子浦伝法線	L	県道174号 ～蓼原交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.89	④計画目標
富士駅南口田子浦線	M	富士駅南交差点 ～市道水戸島本町宮下線	自転車道	自転車道(計画済)	0.26	①他事業関連
腰越線	N	県道10号 ～市道木島松野線	車道混在	車道混在	0.15	⑤連続性確保
木島松野線		木島交差点 ～市道腰越線			1.97	
新富士駅南口大通り線	O	(事業中箇所)	車道混在	車道混在(計画済)	0.15	①他事業関連
川成島上川成14号線					0.23	
田子浦往還通り線					0.87	
柳島田子浦線					0.26	



3 整備に関する留意事項

優先整備区間については、本計画期間内に整備が完了するよう事業を推進しますが、沿道との協議の状況等によっては、優先整備区間とした区間以外の整備を繰り上げて実施し、整備時期が前後することがあります。

また、設計及び設計協議を進めていく中で、整備形態を変更することや、整備が困難であることが判明した場合は、迂回路や代替路の検討を行うことがあります。



第7章

計画の推進と フォローアップ

1. 計画の広報・周知
2. 整備進捗状況の公表
3. 整備効果のモニタリング





第7章 計画のフォローアップ

1 計画の広報・周知

計画の着実な推進に向けて、市民をはじめ、関係機関・団体に本計画を広報することにより、全ての利用者に自転車の正しい通行ルールを周知し利用を促すとともに、関係機関・団体による自主的な取組を促すための積極的な働きかけを行います。

2 整備進捗状況の公表

計画に沿った自転車通行空間整備の進捗状況について公表します。計画延長及び令和6年度末の整備状況は、下表のとおりとなっています。

令和6年度末時点の整備率（暫定形態含む）および令和13年度末時点の目標整備率は次のとおりです。

- ・令和6年度末時点の整備率 13.5%
- ・令和13年度末時点の目標整備率 27.2%

表7-1 計画延長及び整備状況※（令和6年度）

（単位：km）

整備形態	整備済 (R7.3末)	優先整備目標	中長期整備	計
自転車道	1.04	0.26	0.29	1.59
自転車専用通行帯	0.42	8.77	64.64	73.83
車道混在	26.03	18.58	79.4	124.01
関係機関協議にて決定	0.00	0.00	2.87	2.87
計	27.49	27.61	147.20	202.30

※暫定形態で整備済または整備予定の場合は暫定の整備形態で計上



3 整備効果のモニタリング

計画の改定時期または一定期間後の整備が進んだ段階でモニタリングを実施し、次期計画へ反映することで継続的な改善を目指します。

また、自転車に関する施策や法改正など社会情勢の大きな変化があった場合は、適宜計画の見直しを行います。

(1) アンケートによる効果検証

令和6年度に実施したアンケートを参考に下記項目の調査を予定しています。観光や健康増進など多角的な観点からも検証し、ニーズに応じた計画を策定します。

表 7-2 アンケートによる効果検証項目

大項目	指標	令和6年度アンケート	
		市民	高校生
自転車利用の有無	月数回以上利用する人の割合	22%	78%
自転車に乗らない理由	次の選択肢を選択する人の割合		
	✓ クルマの多い道路を自転車で走るのが怖い	12%	32%
	✓ 自転車の交通ルールが難しい	4%	14%
	✓ 自転車通行空間が整備されていない	13%	9%
	✓ どの道が通りやすいのか分からない	2%	11%
交通ルールの認知度	歩道の狭い道路で必ず車道を通行する人の割合	35%	38%
	自動車利用者の立場から「自転車はできれば車道を通行してほしくない」と答える人の割合	46%	22%
	次のルールについて「知っており、実施している」と回答した人の割合		
	✓ 自転車は原則車道通行	27%	56%
	✓ 車道は自転車も左側通行	37%	79%
	✓ 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行	32%	69%
走行環境の満足度	「自転車が歩行者・クルマと共存しながら安全で快適に利用できるまち」に対し「ややそう思う」以上の回答割合	29%	58%

(2) 来訪者の自転車利用

富士市自転車活用推進計画の活動指標 4-2「レンタサイクルの年間貸出数」にも着目し、利用環境整備が来訪者の自転車利用に与える効果についても評価します。



【参考資料】

1. アンケートの概要及び結果
2. 自転車ネットワーク路線の選定に関する図等
3. 整備形態の選定に関する図等
4. 選定された路線の一覧





【参考資料】

1 アンケートの概要及び結果

(1) 実施概要

令和6年12月末から令和7年1月の期間で市内在住の19歳以上と同居人、市内高校6校を対象に自転車利用に関するアンケート調査を実施しました。

市民は紙面+ウェブサイト、高校はウェブサイトで実施し、回収数は市民：445票、高校：1,043票でした。

市民の約3割、高校生の約8割が年に数回以上、自転車を利用しています。

表1 実施概要

	市民アンケート	高校アンケート
対象者	市内在住の19歳以上から1,372人を無作為抽出 &家族などの同居人	市内高校6校の1年生
実施方法	調査票・依頼文を紙面で郵送 &WEBページ、または返信用ハガキで回答	高校のホームルーム等で依頼文を配布 &WEBページで回答
実施期間	2024年12月25日～2025年1月22日	2024年12月25日～2025年1月22日
回収数	445票/1,372人(回収率:32%)	1,043票/1,336人(回収率:78%)

※ アンケートを配布した本人以外にも、同居人からの回答も可能とした。

<市民> n=444

<高校生> n=1,043



図1 自転車の利用割合



図 2 アンケート設問構成





(2) アンケート結果：自転車を利用する理由

市民・高校生ともに「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多くなっています。

市民は、高校生と比較すると「健康・体力づくりのため」が多く、「環境保全のため」を理由としている人もいます。

高校生は、市民と比較すると、「1人で自由に移動できるから」「自動車運転免許がないから」が多くなっています。

また、自転車を利用しない人が想定する利用理由は、「自動車運転免許がないから」「自由に使えるクルマがないから」等の自動車に関する理由が実態より多く、反対に「早いから／移動時間を節約できるから」「荷物が自転車で運べる量だから／荷物が少ないから」「楽だから／徒歩やクルマの運転は疲れるから」が実態より少なく、認識にギャップがあります。

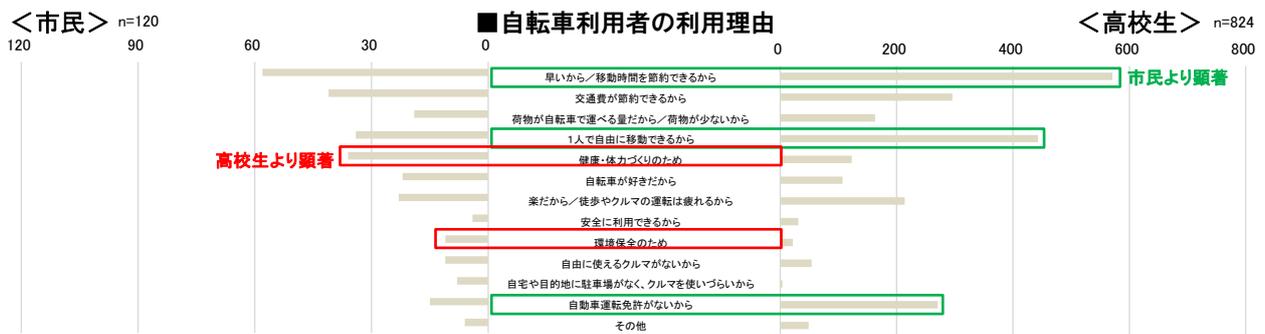


図3 自転車利用者の利用理由



図4 自転車を利用しない人が想定する利用理由

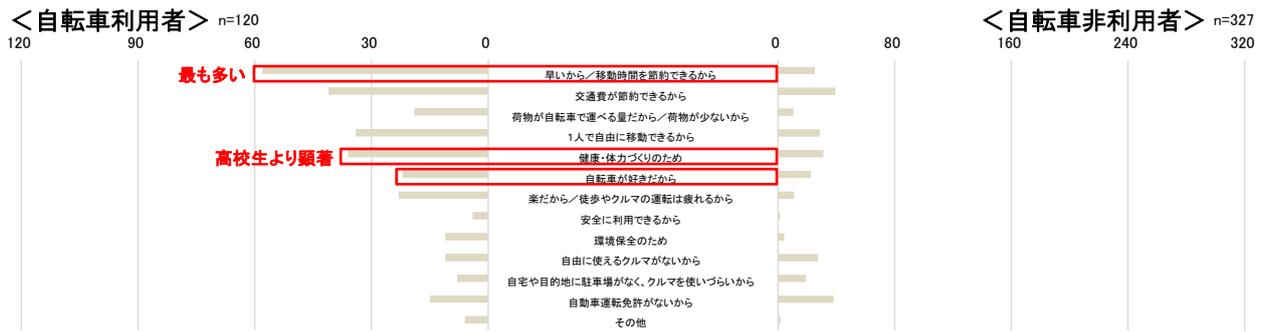


図 5 自転車利用者の利用理由と自転車を利用しない人が想定する利用理由（市民）

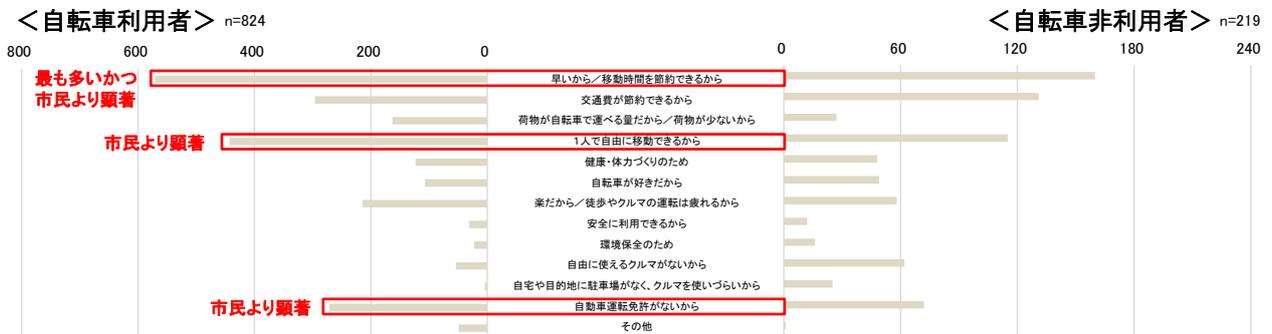


図 6 自転車利用者の利用理由と自転車を利用しない人が想定する利用理由（高校生）



(3) アンケート結果：自転車を利用しない理由

市民・高校生ともに「日常生活の移動は他の交通手段があり、自転車は必要ないから」が最も多くなっています。

「自転車の通行空間が整備されていないから」や「どの道を通ればいいのか・通りやすいのかがよくわからないから」など、整備不足を理由に自転車を利用していない人は少なくなっています。

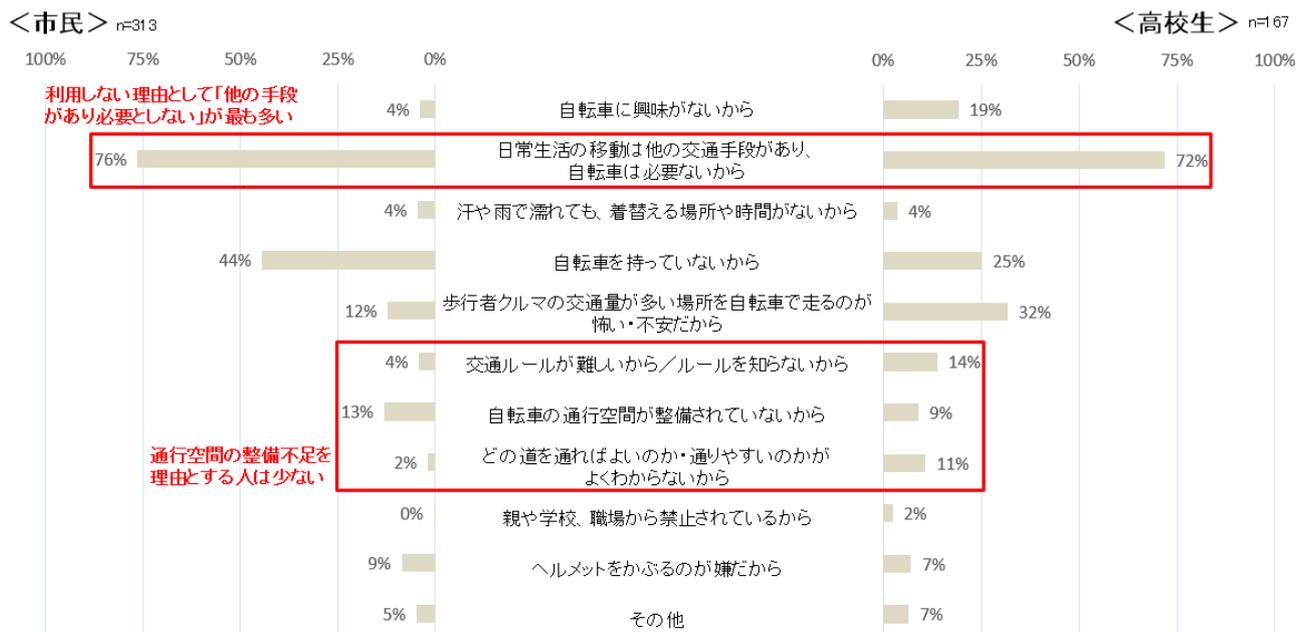


図 7 自転車を利用しない理由



(4) アンケート結果：自転車の利用目的

市民は、「買い物・食事」での利用が多く、次いで「通勤」や「通学」が多くなっています。また、最も頻繁に利用する目的は「通勤」や「通学」が多く、「買い物・食事」や「健康増進・体力づくり、サイクリング」など多様な目的で利用されています。

高校生は、「通学」での利用が最も多く、また頻繁な利用目的となっています。

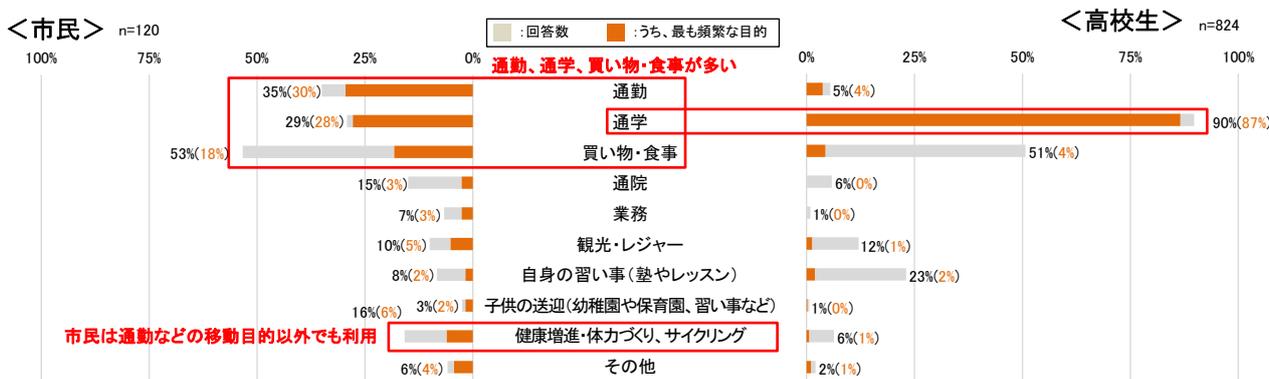


図 8 自転車の利用目的

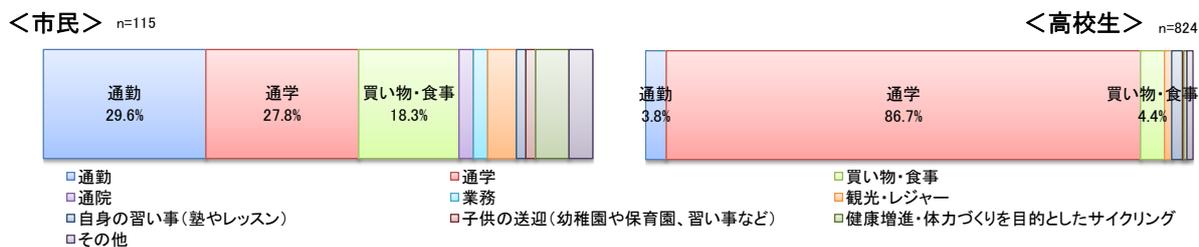


図 9 最も頻繁な利用目的



(5) アンケート結果：自転車の利用経路

最も頻繁に利用する目的で通る経路を地図上に回答（ウェブサイトで回答した人のみ）しています。

市民は、通勤や通学、買い物・食事を目的として、市内を網羅的に走行しています。

＜市民＞ n=61

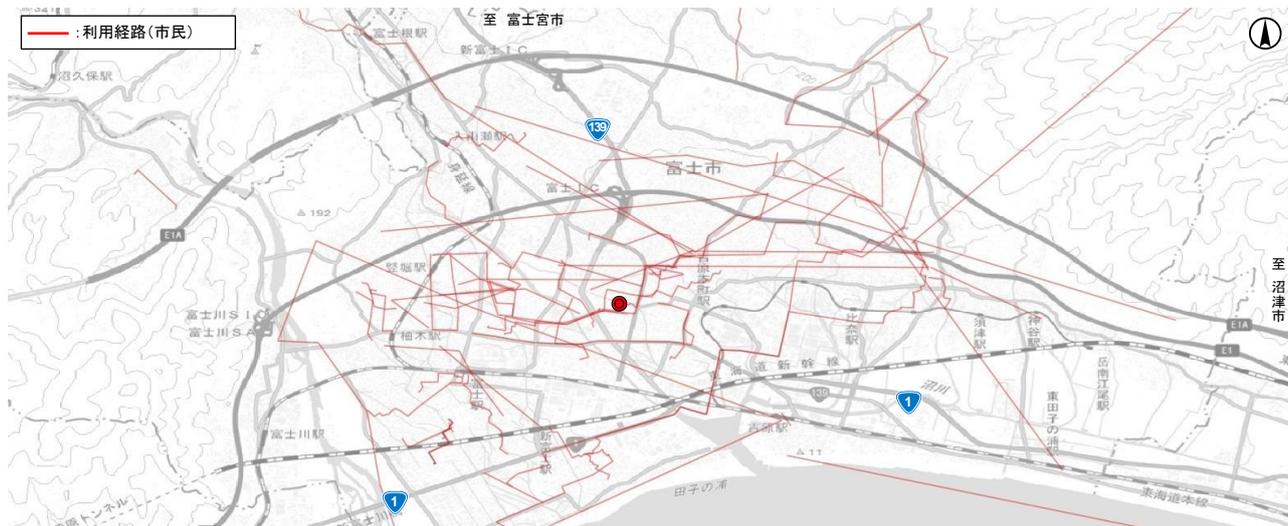


図 10 自転車の利用経路（市民）

高校生は、通学を目的として、市内各所から各高校に向かって走行しています。

また、県道 414 号線や県道 22 号線などを利用して、市外（富士宮市・沼津市）からの利用もあります。

＜高校生＞ n=737

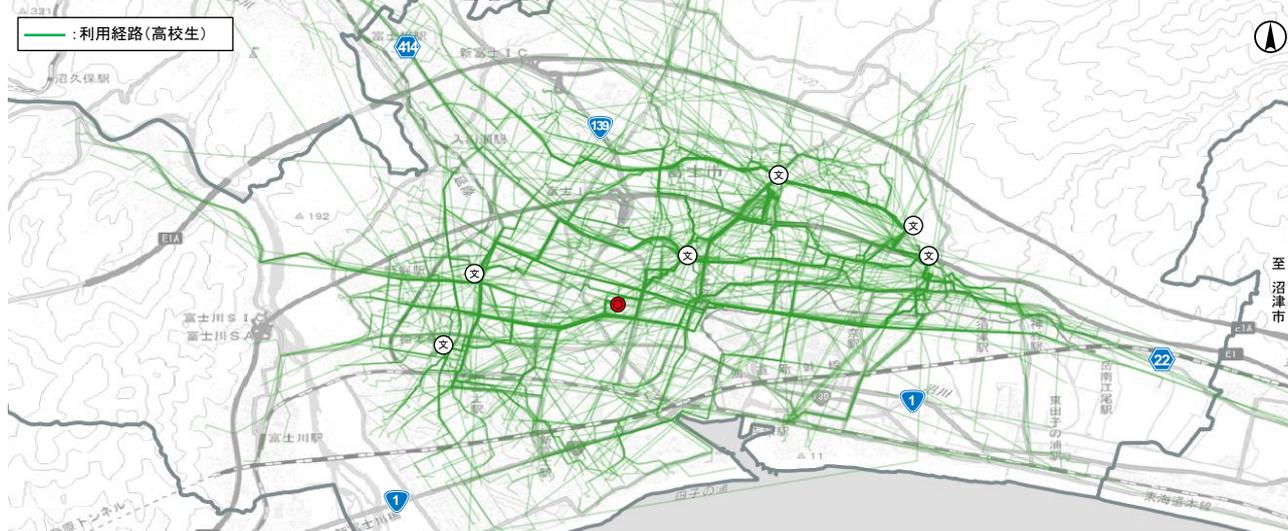


図 11 自転車の利用経路（高校生）



自転車の平均トリップ長は市民・高校生ともに 4,000m 程度です。

市民は、短距離帯（5,000m 未満）の利用のほか、長距離帯の利用も一定数存在しており、高校生は、短距離帯の利用が多くなっています。

自転車トリップ長	全数 (人)	市民 (人)	高校生 (人)
～999m	63	9	54
1,000～1,999m	124	22	102
2,000～2,999m	112	10	102
3,000～3,999m	111	3	108
4,000～4,999m	116	4	112
5,000～5,999m	72	4	68
6,000～6,999m	62	0	62
7,000～7,999m	41	2	39
8,000～8,999m	41	0	41
9,000～9,999m	17	2	15
10,000m～	39	5	34
サンプル数 (人)	798	61	737
平均 (m)	4,462	3,542	4,539
中央値 (m)	3,845	1,983	4,011

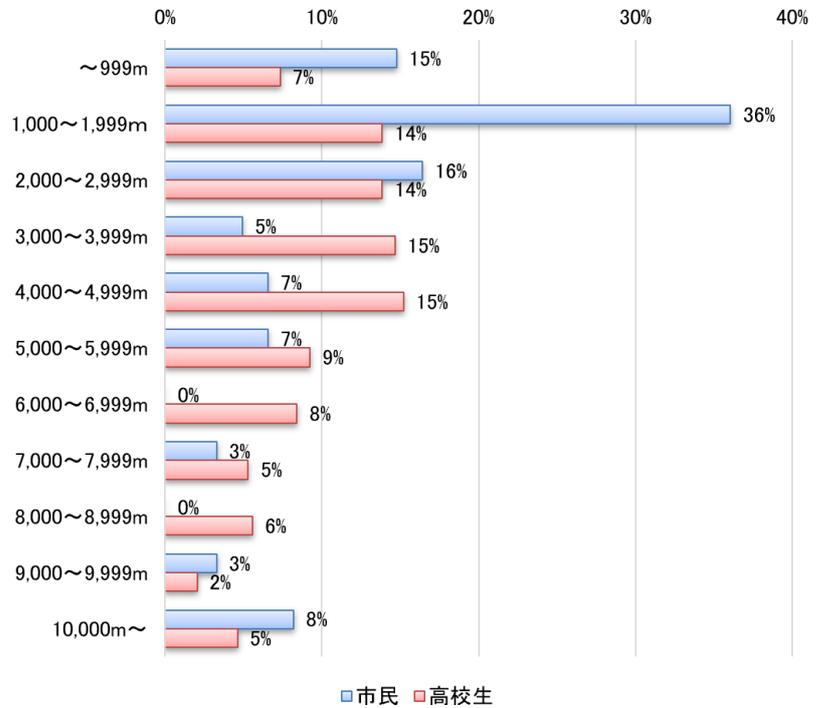


図 12 自転車の利用距離（トリップ長分布）



(6) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じた場面

「でこぼこがある道路での転倒」、「交差点での歩行者、自転車、クルマなどとの接触」が市民・高校生ともに多くなっています。

高校生は「滑りやすい形状の道路での転倒」を危険と感じており、主な利用目的が通学であることから、雨天時でも自転車を利用する事が影響していると考えられます。

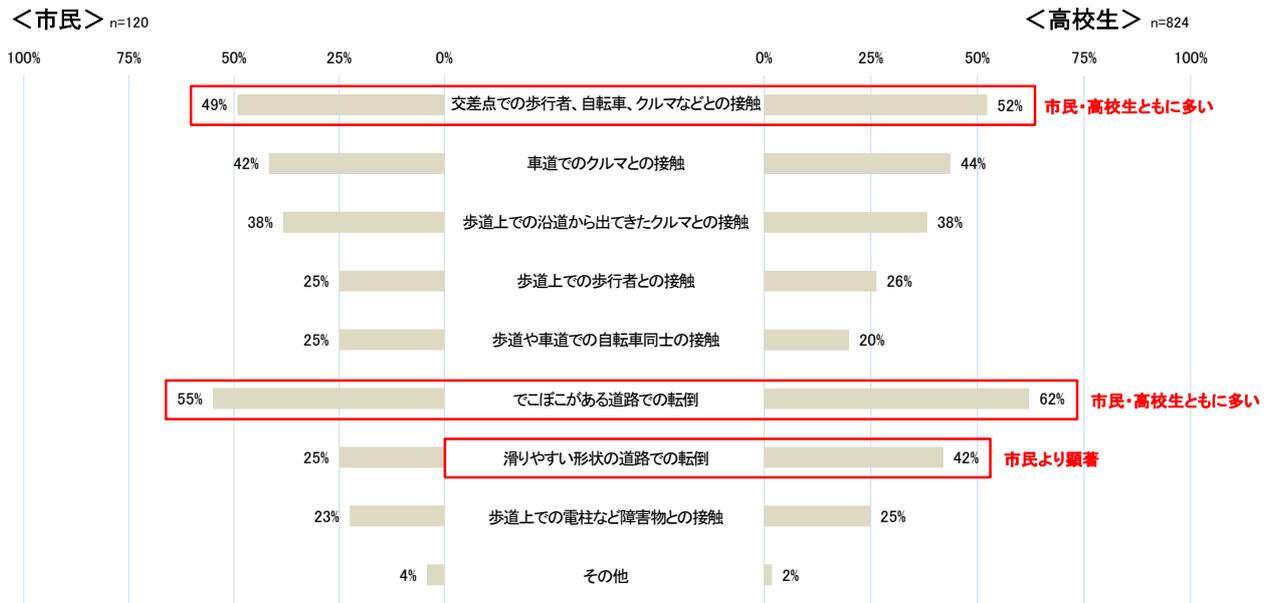


図 13 自転車利用時に危険と感じた場面



(7) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じる場所

市民・高校生ともに、「見通しの悪い、信号のない交差点」を危険な場所と認識しています。

市民は、高校生と比較して「狭い道路から大きな通りに出るときの一時停止の交差点」、高校生は、市民と比較して「速度の出やすい下り坂」や「通学路など子供の多い歩道」、「クルマの交通量が多い」を危険と考える傾向が強くなっています。

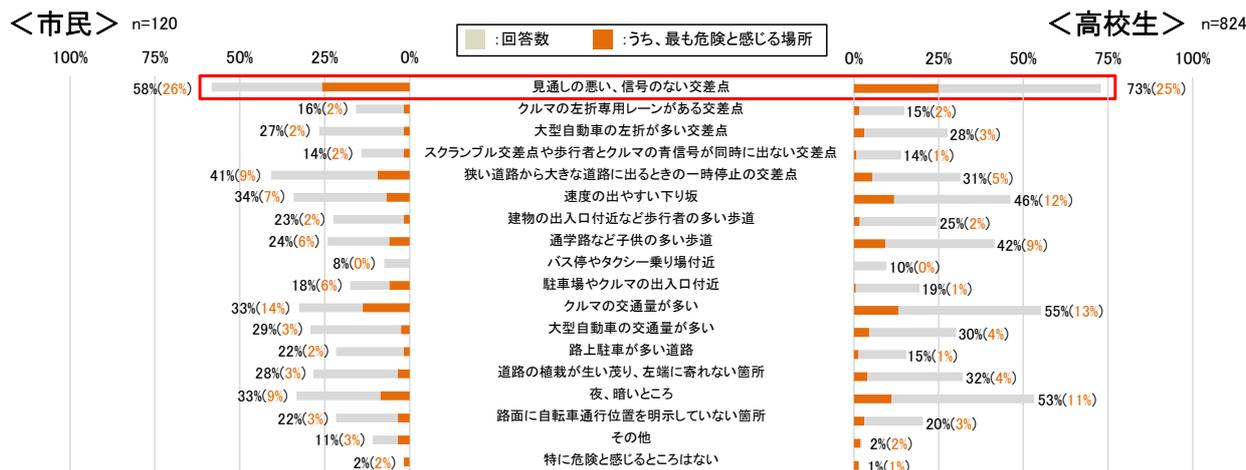


図 14 自転車利用時に危険と感じる場所



図 15 最も危険と感じる場所



図 16 危険と感じる箇所



(8) アンケート結果：自転車の走行位置

市民・高校生ともに、広い歩道の場合は歩道を、狭い歩道の場合は車道を走行する割合が高くなっています。

市民は高校生に比べて、広い歩道があっても必ず車道を通行する割合が高くなっています。

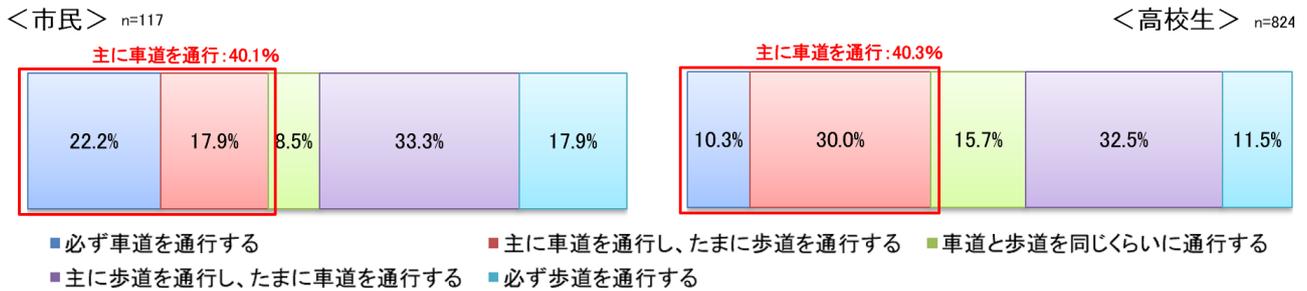


図 17 自転車の走行位置（広い歩道）

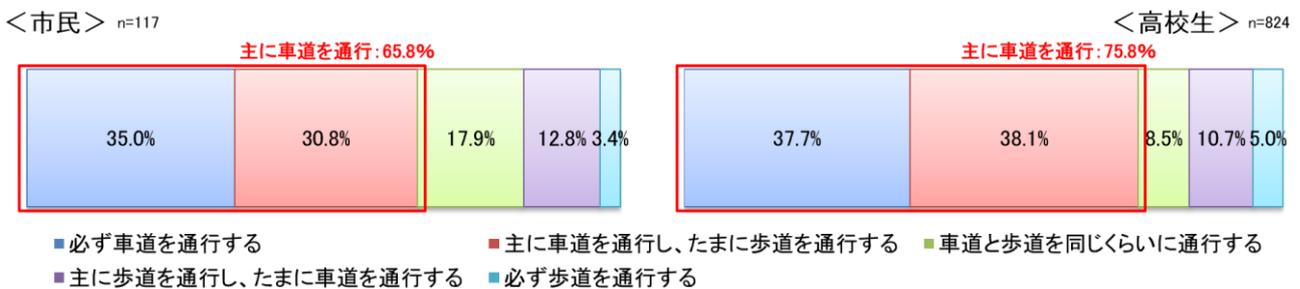


図 18 自転車の走行位置（狭い歩道）



(9) アンケート結果：転倒経験とヘルメット着用状況

市民・高校生ともに約7割が自転車走行中に転倒したことがあります。

転倒したことがある場所は主に「道路と沿道敷地の境界／段差」や「歩道と車道の境界／段差」です。

ヘルメット着用の努力義務は9割以上が認識していますが、実際に着用している人は少なく、高校生はその傾向が顕著です。



図 19 転倒経験の有無

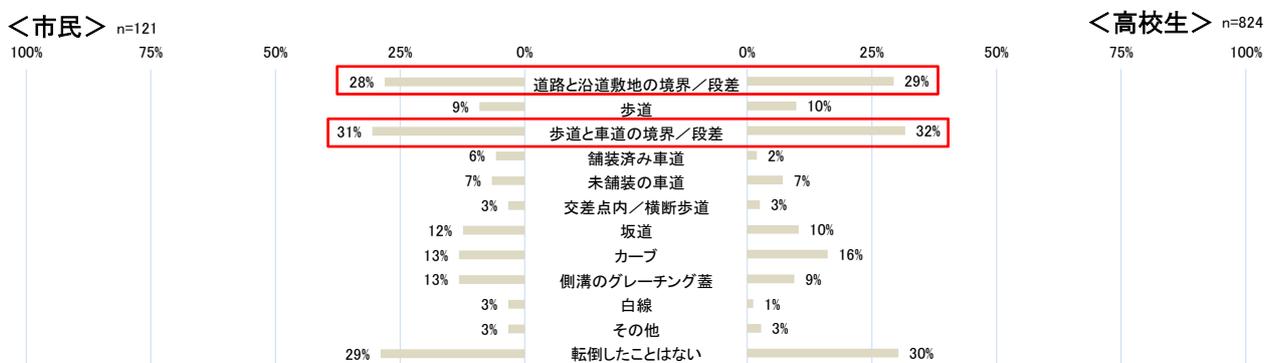


図 20 転倒経験のある場所



図 21 ヘルメット着用の認知と着用状況



(10) アンケート結果：自動車の利用状況

市民の約9割が週に数回以上、自動車を利用しています。

主に、同乗での利用と想定される高校生も、約6割が週に数回以上利用しています。

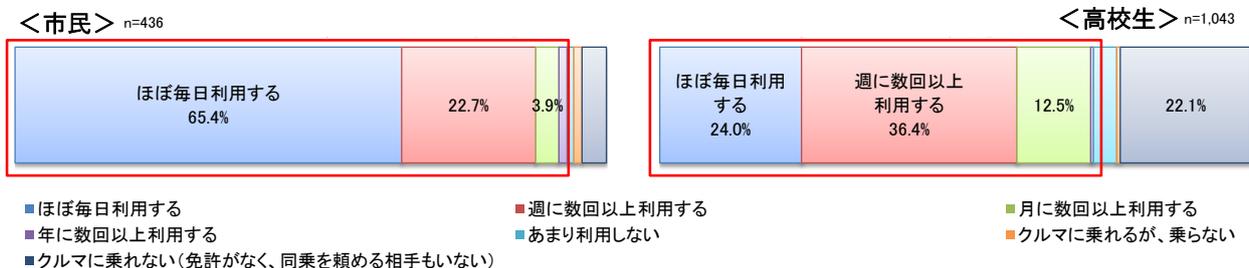


図 22 自動車の利用割合

(11) アンケート結果：自動車利用者からみた自転車の走行環境

市民は「走行中の自転車のふらつき」や「交差点でのクルマの右左折時の自転車の巻き込み」など様々な場面を危険と感じています。

市民の約半数が「原則車道は理解するが、運転しづらいので車道を通行してほしくない」と考えています。

高校生は、「特に危険と感じない」が市民より多く、自転車の通行位置について約7割が自転車は車道を通行するべきと考えています。

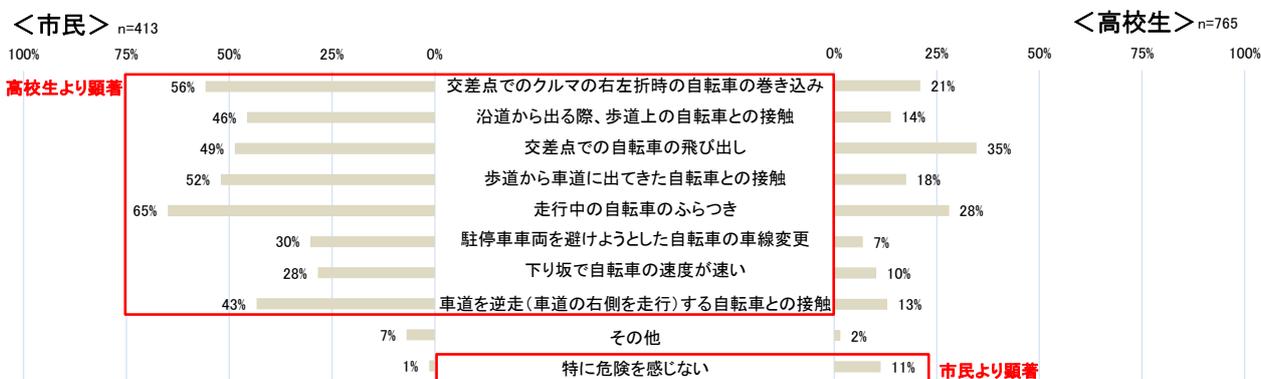


図 23 自動車利用者が危険だと感じた場面

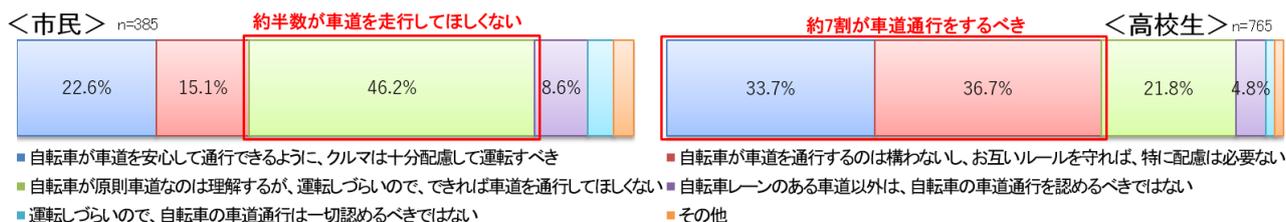


図 24 クルマの利用者の立場から、自転車の車道通行について



(12) アンケート結果：歩行者からみた自転車の走行環境

「信号のない見通しの悪い交差点での出会い頭の接触」や「歩道での後方から追い抜かれる自転車との接触」など様々な場면을危険と感じています。

市民は、高校生と比較して「歩道での後方から追い抜かれる自転車との接触」や「歩道での走行速度の速い自転車との接触」といった場면을危険と感じていますが、それらにつながる危険なルール違反がなければ自転車が歩道通行しても構わないと考えています。

高校生は、「特に危険を感じない」が市民より多く、自転車の通行位置について約8割は歩道通行でも構わないと考えています。

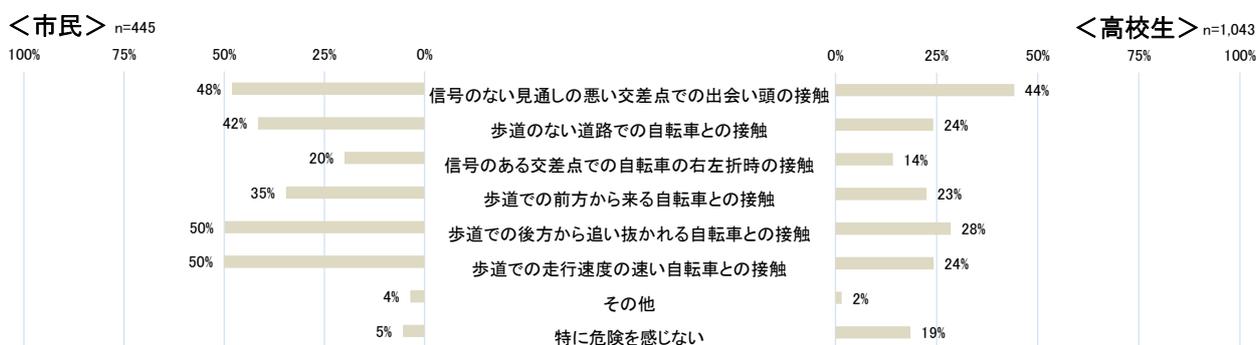


図 25 歩行者が危険だと感じた場面

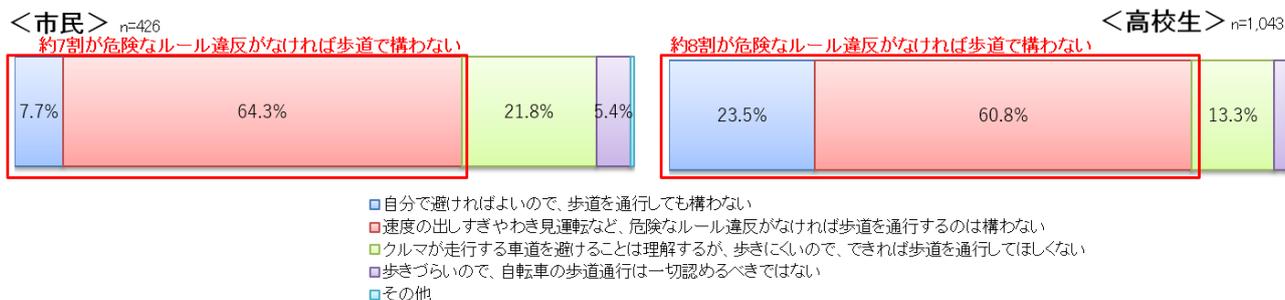


図 26 歩行者の立場から、自転車の歩道通行について



(13) アンケート結果：矢羽根型路面表示の認知

矢羽根型路面表示を見たことがあるのは、市民は約6割、高校生は約5割です。

市民・高校生ともに、矢羽根の意味を「自転車が通行する位置を示している」と認識していますが、「わからない」や「クルマはこのマークの上で駐停車してはいけない」など、ルールを誤認している人も存在しています。

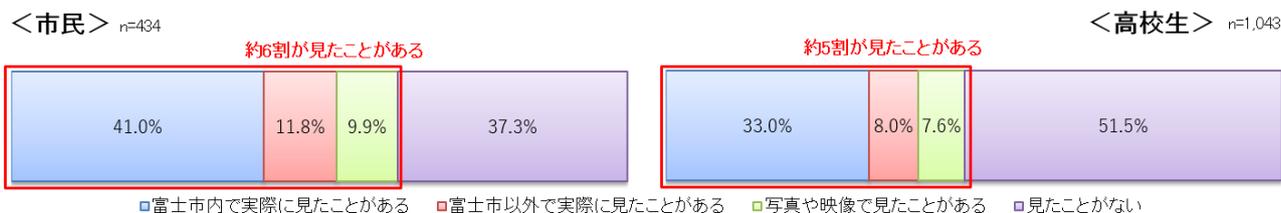


図 27 マーク（矢羽根型路面表示）の認知について

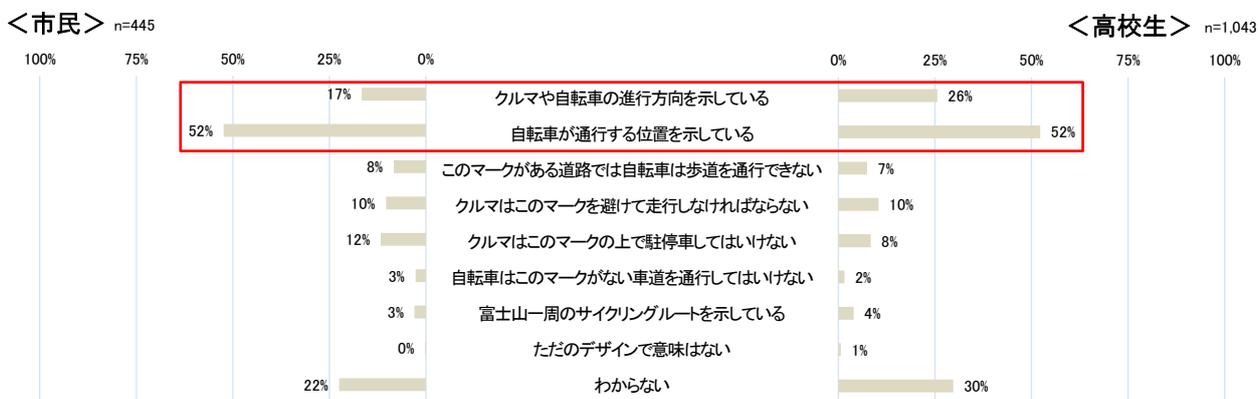


図 28 マーク（矢羽根型路面表示）の意味について



(14) アンケート結果：自転車の通行ルール

各ルールの認知度は概ね 9 割程度となっていますが、市民は「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行」の認知率が低くなっています。

ルールの実施状況は、「原則、車道を走行する」の実施率が低くなっています。

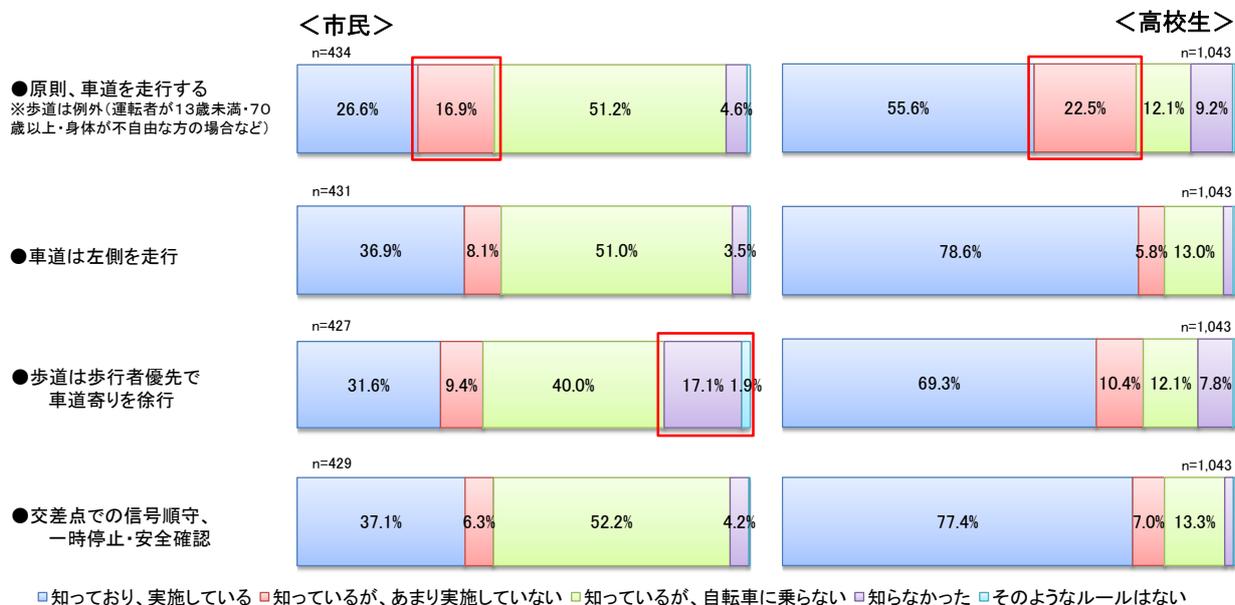


図 29 ルールの認知と実施について



(15) 自転車・クルマ・歩行者の共存

市民の約2割、高校生の約6割が、「富士市は自転車が歩行者・クルマと共存しながら安全で快適に利用できるまちだ」と認識しています。

市民のうち、自転車を利用している人は、共存しながら安全快適に利用できると思う傾向にあります。

高校生は、クルマを利用する場合は、共存しながら安全快適に利用できると思う割合がやや減少する傾向にあります。

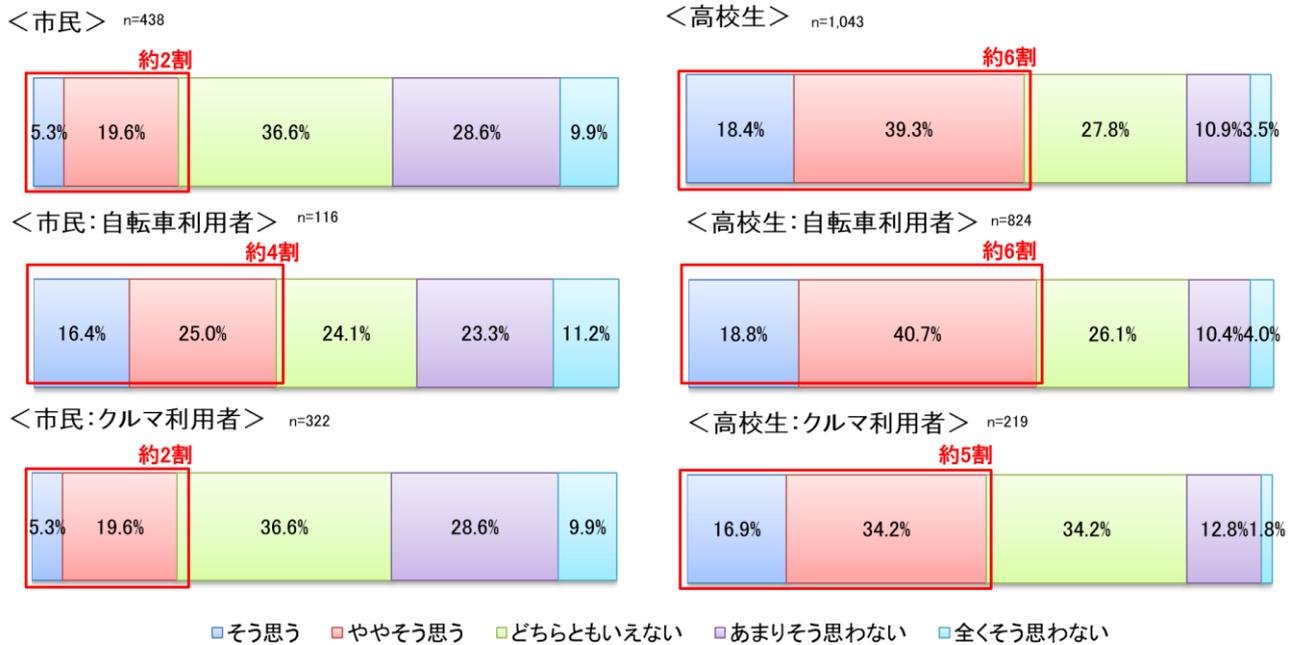


図 30 自転車・歩行者・クルマの共存について



(16) アンケート回答者属性

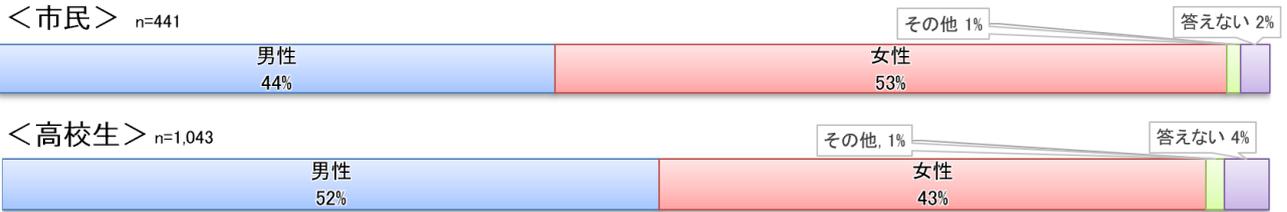


図 31 性別

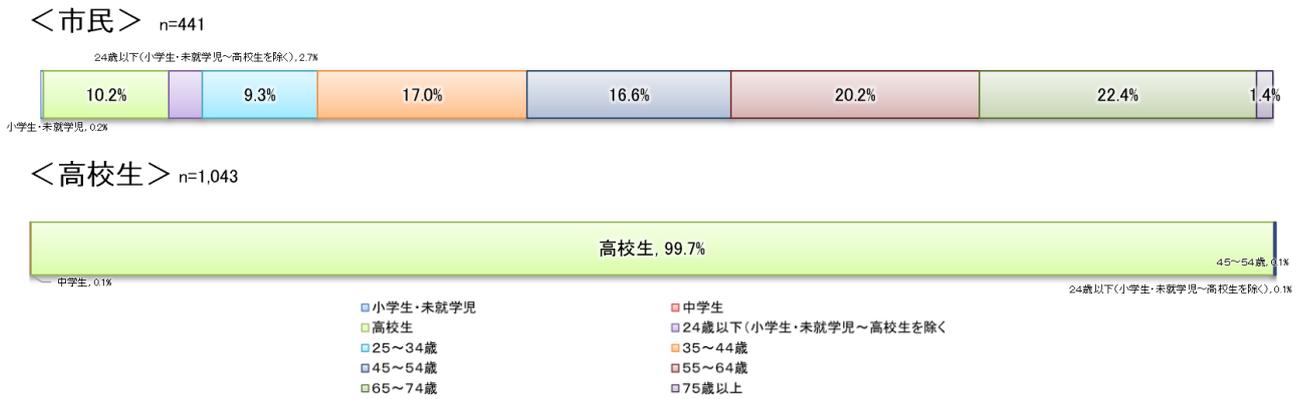


図 32 年齢

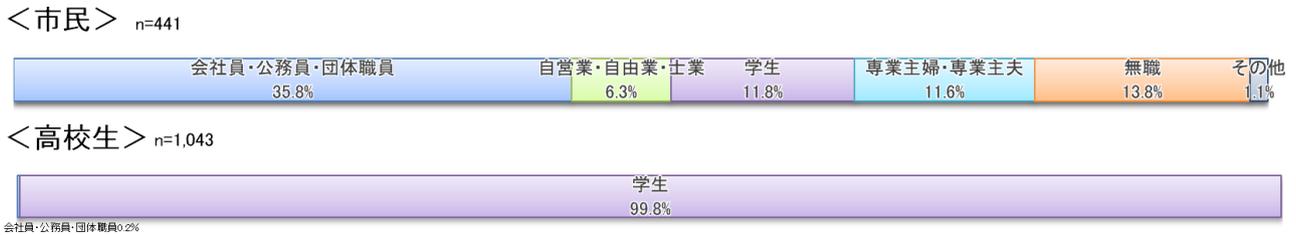


図 33 職業



2 自転車ネットワーク路線の選定に関する図等

下表の選定条件に従って、自転車ネットワーク路線を選定しています。それぞれの路線を次ページ以降に示します。

表 2 自転車ネットワーク路線の選定条件

基準		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
抽出	1) 都市計画道路（未整備含む）	○							○				
	2) 国道県道	○											
	3) 2車線以上の道路	○											
	4) アンケートで利用されている道路	○		○									
	5) 他の市との接続道路		●	●	●								
	6) その他の計画路線 （NCR、フジイチ接続ルート、区画整理に伴う整備予定地 等）				●								
	7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）						●						
	8) 連続性を確保するために補完する路線									●			
	9) その他自転車の活用推進に必要な路線		●							●			
除外	10) 構造上対応が難しい路線										○		
	11) 大型車が多い路線 ※大型車混入率18%程度を想定												○
	12) 自動車専用道路												○
	13) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線												○

●は除外要件より優先



(1) 都市計画道路（未整備含む）

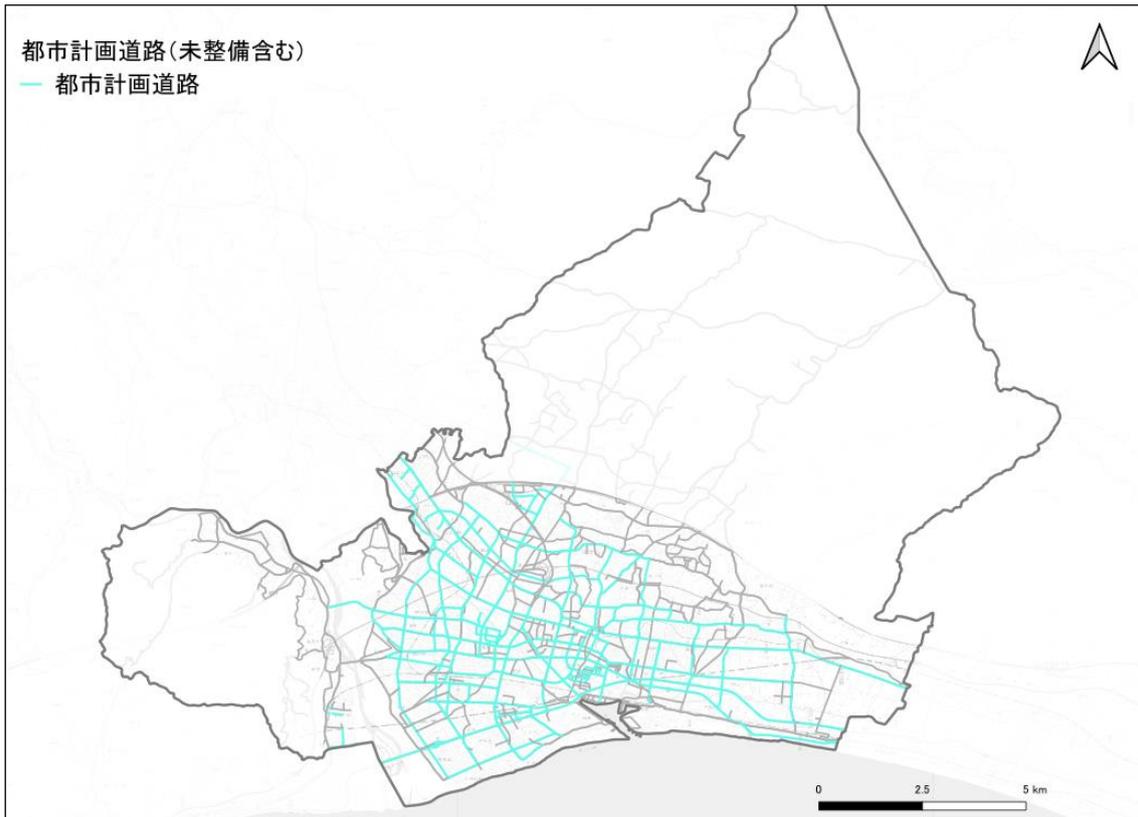


図 34 都市計画道路（未整備含む）

(2) 国道県道



図 35 国道県道



(3) 2車線以上の道路

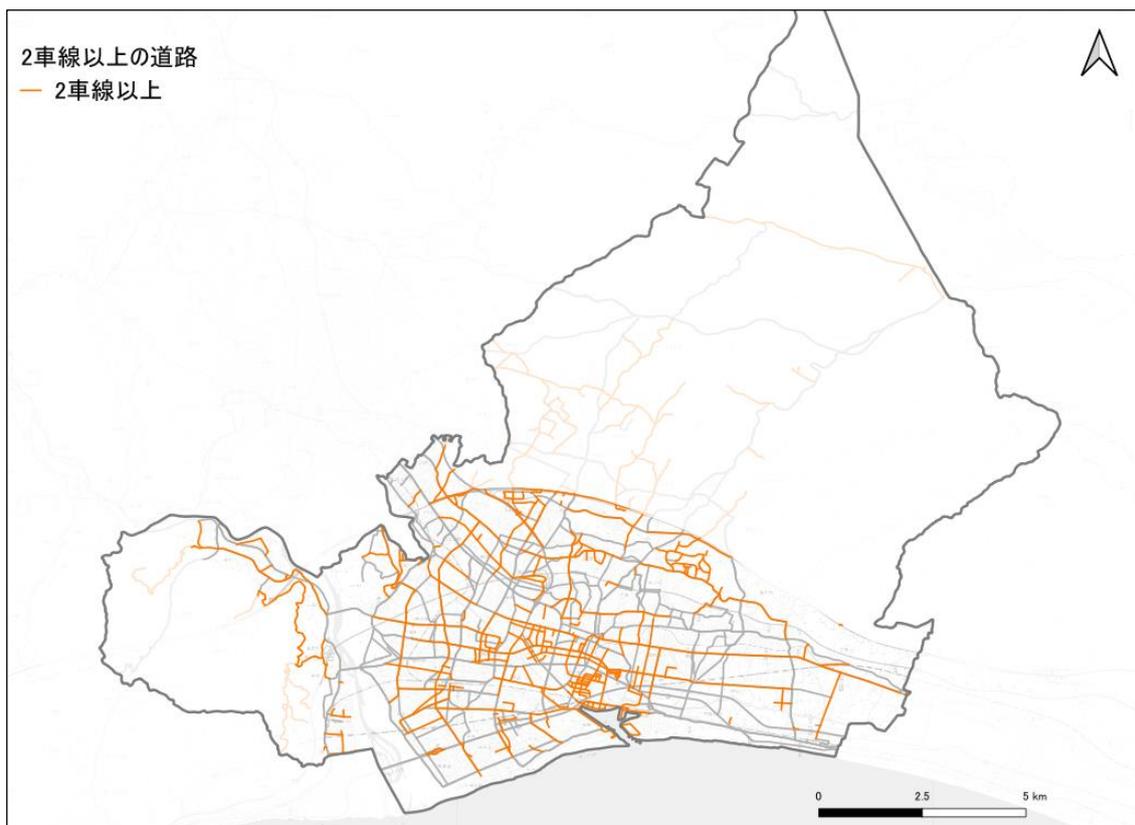


図 36 2車線以上の道路

(4) アンケートで利用されている道路



図 37 アンケートで利用されている道路



(5) 他の市との接続道路



図 38 他の市との接続道路

(6) その他の計画路線

1) NCR 関係

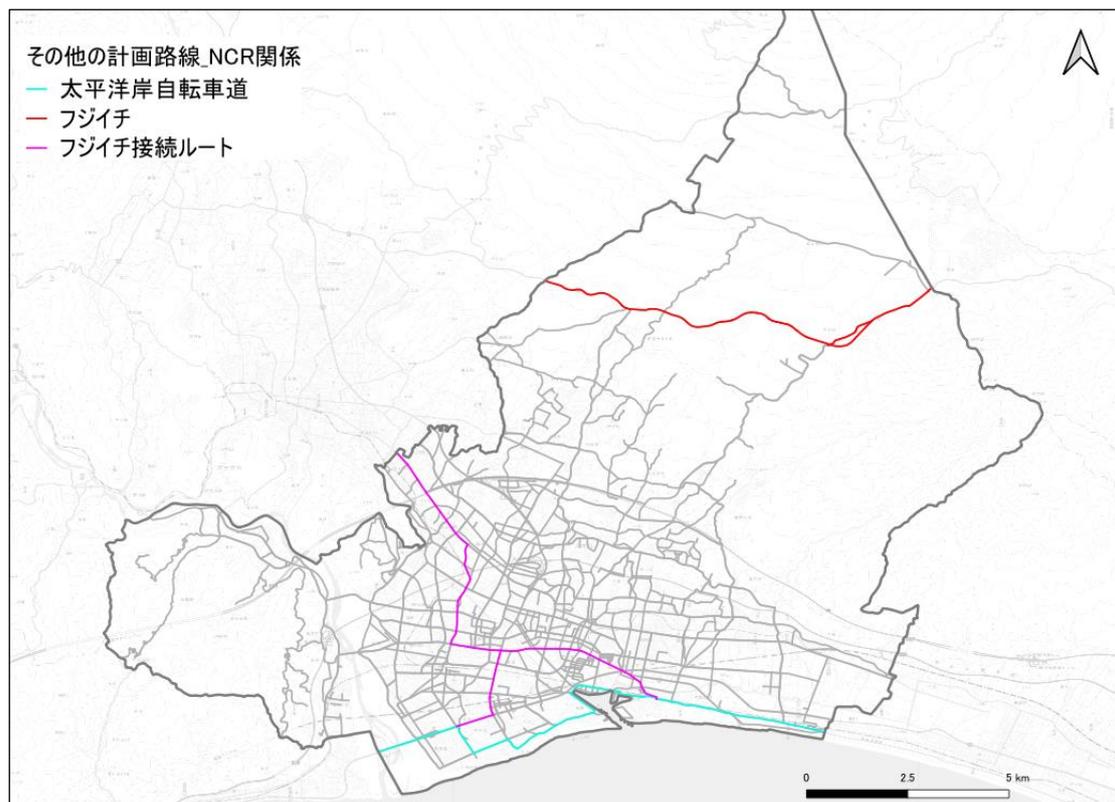


図 39 NCR 関係



2) 富士山観光交流ビューローの観光路線

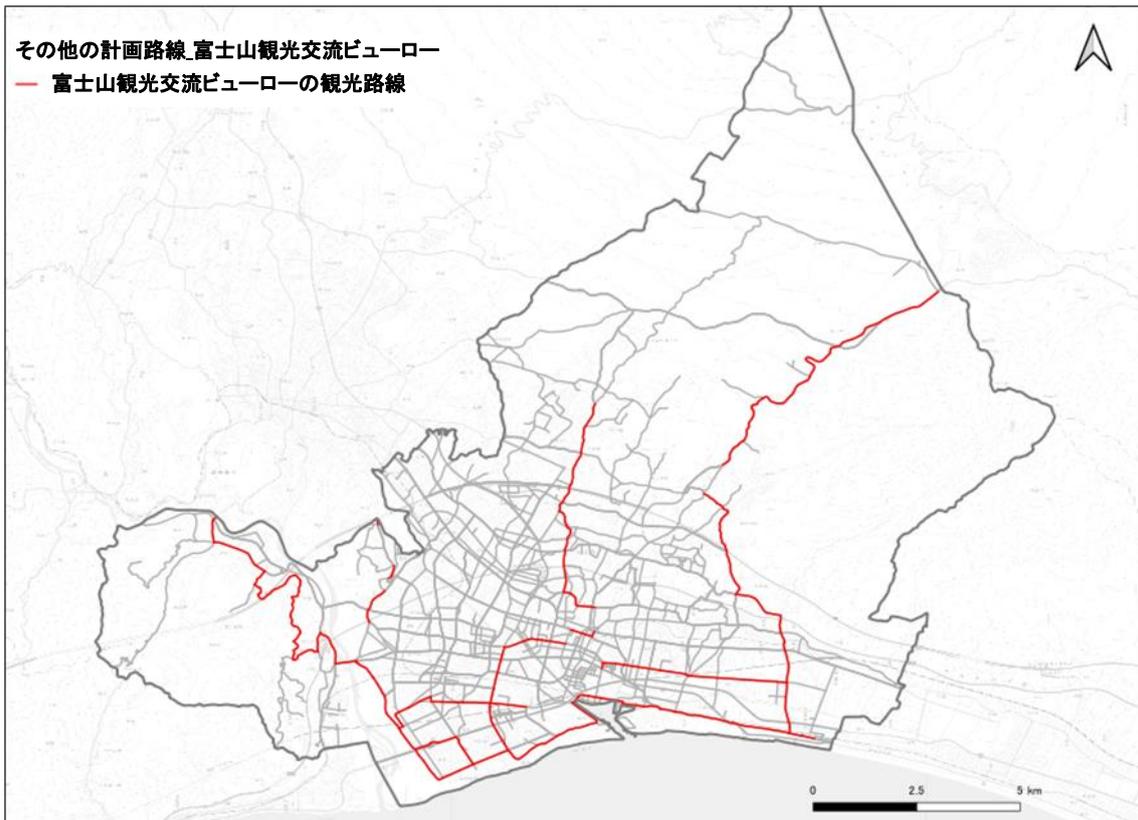


図 40 富士山観光交流ビューローの観光路線

3) その他の関連計画



図 41 その他の関連計画



(7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）



図 42 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）

(8) 連続性を確保するために補完する路線



図 43 連続性を確保するために補完する路線



(9) その他自転車の活用推進に必要な路線



図 44 その他自転車の活用推進に必要な路線

(1) ～ (9) によって抽出された候補路線

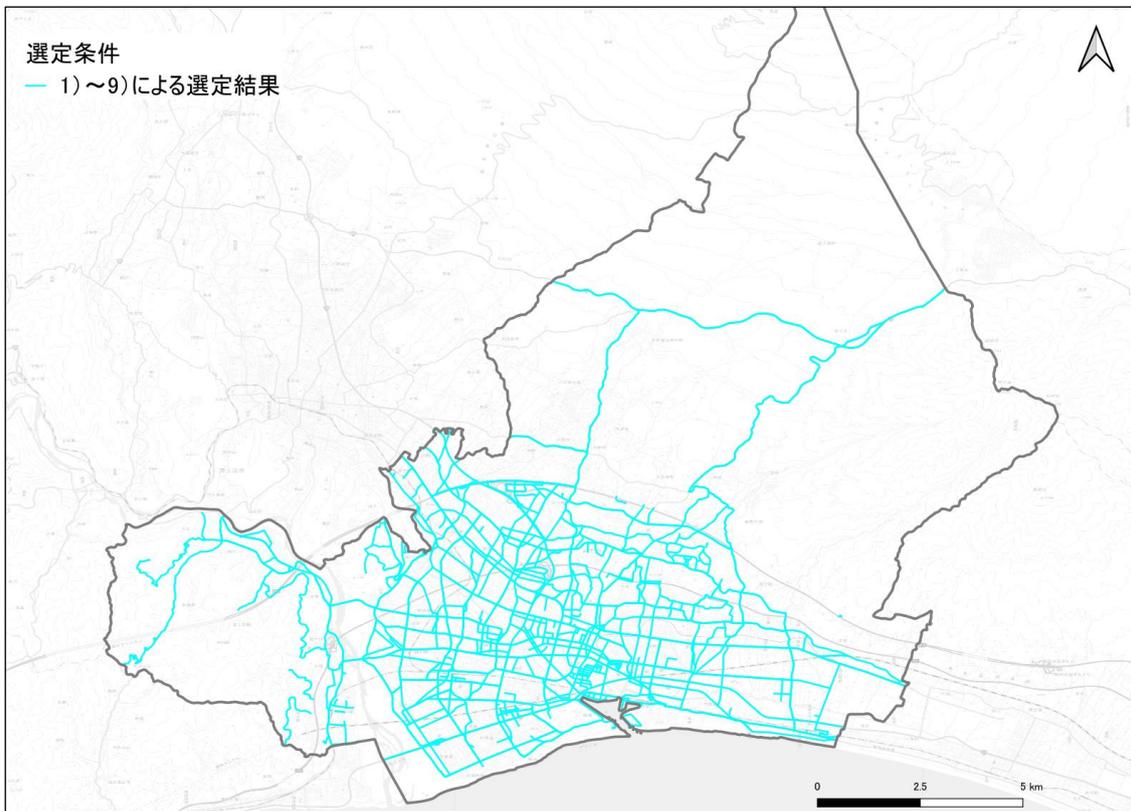


図 45 (1) ～ (9) によって抽出された候補路線



(10) 構造的に対応が難しい路線（長大トンネル）



図 46 構造的に対応が難しい路線（長大トンネル）

(11) 大型車が多い道路

1) 大型車混入率 18%程度を想定



図 47 大型車混入率 18%程度を想定



2) 自動車専用道路

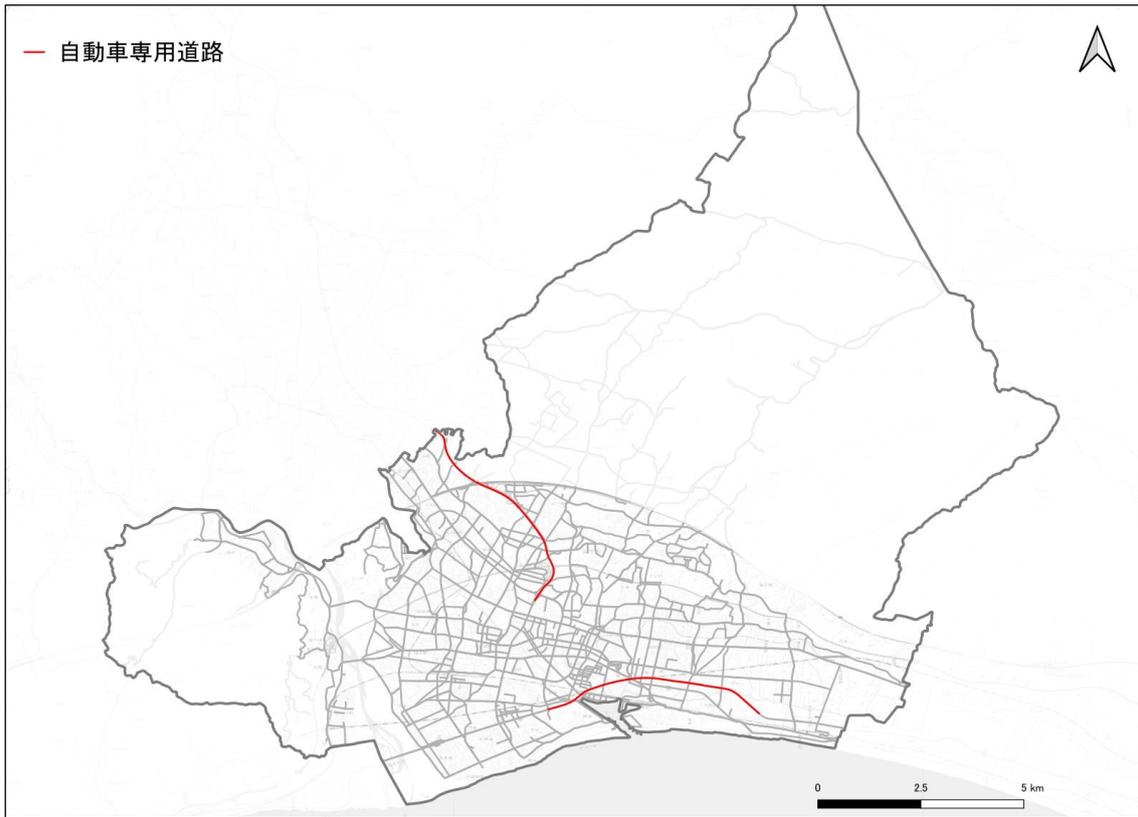


図 48 自動車専用道路

(1 2) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線

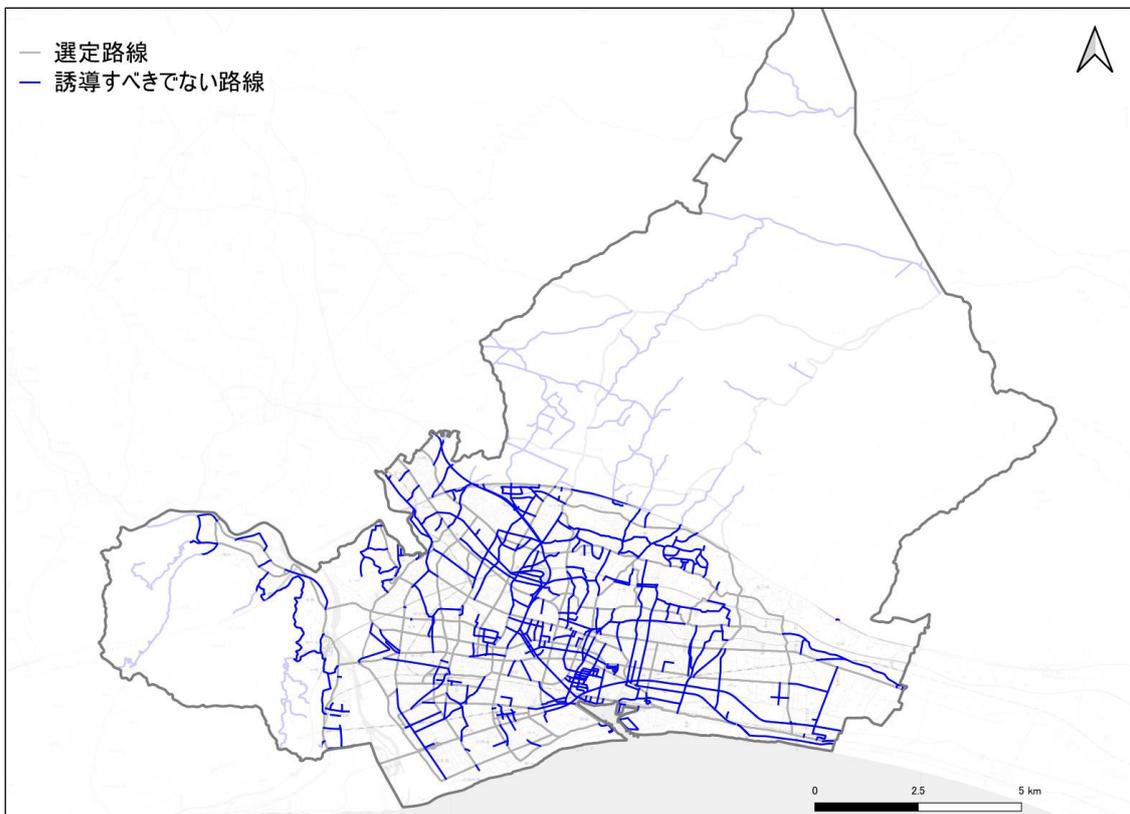


図 49 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線



3 整備形態の選定に関する図等

まず、ガイドラインの目安に従い、規制速度と交通量による検討を行いました。(交通量は、都市計画における推計交通量を使用)

次に、下記の補正を行い、整備形態を決定しました。

① 道路幅員による補正

都市計画道路の計画幅員が 13m 未満の道路は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

② 交通量による補正

推計交通量 500 台未満（推計 NW 外を含む）は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

③ 連続性の観点からの補正

自転車通行空間ネットワークを構成する道路の交差点間で整備形態が変わる箇所、短い区間が前後区間の整備形態と異なる箇所については、連続性の観点から、整備形態を統一します。

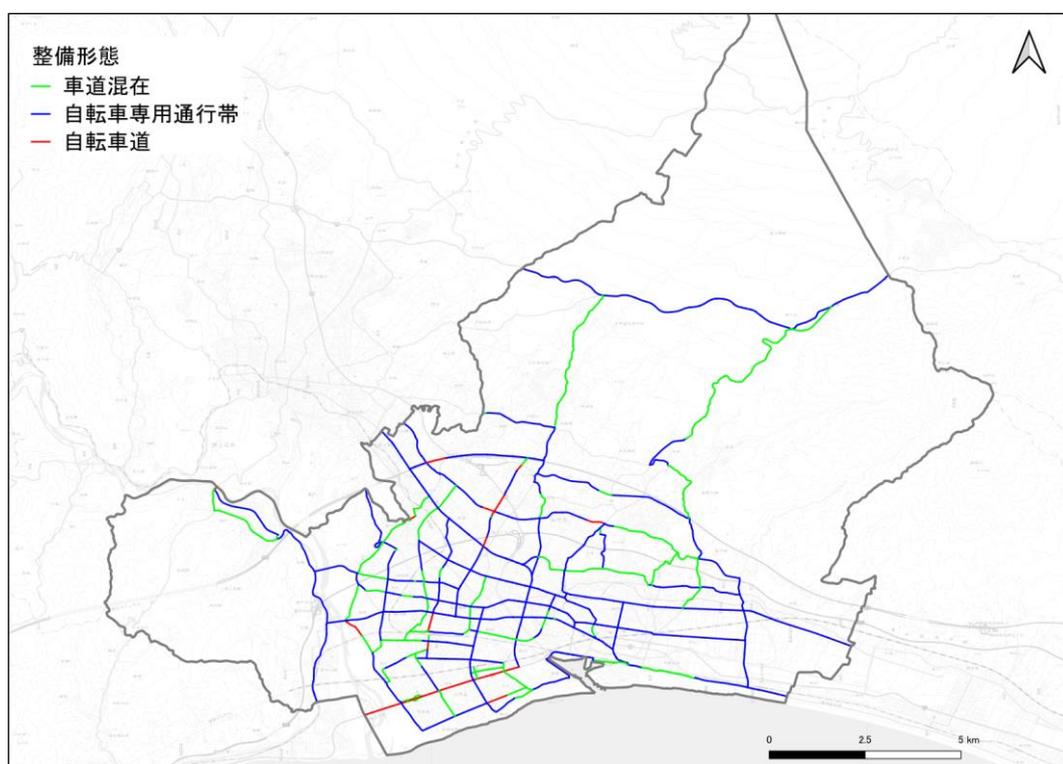


図 50 整備形態（①道路幅員補正、②交通量補正 を行った場合）

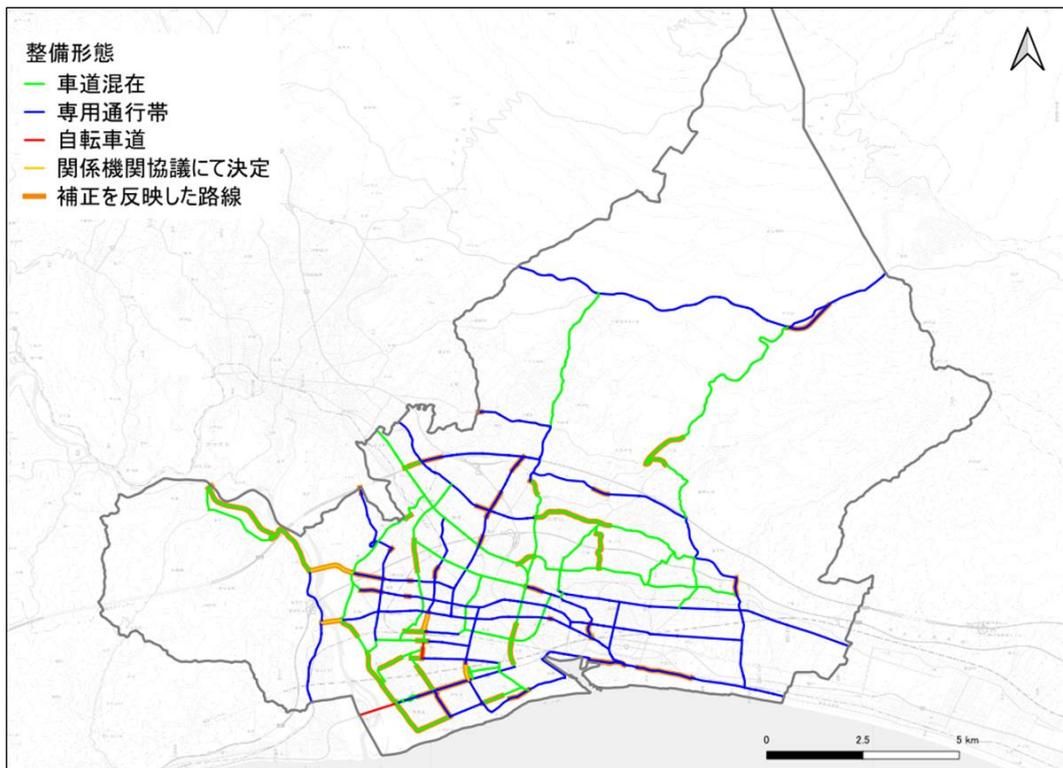


図 51 整備形態 (③連続性の観点からの補正 を反映)

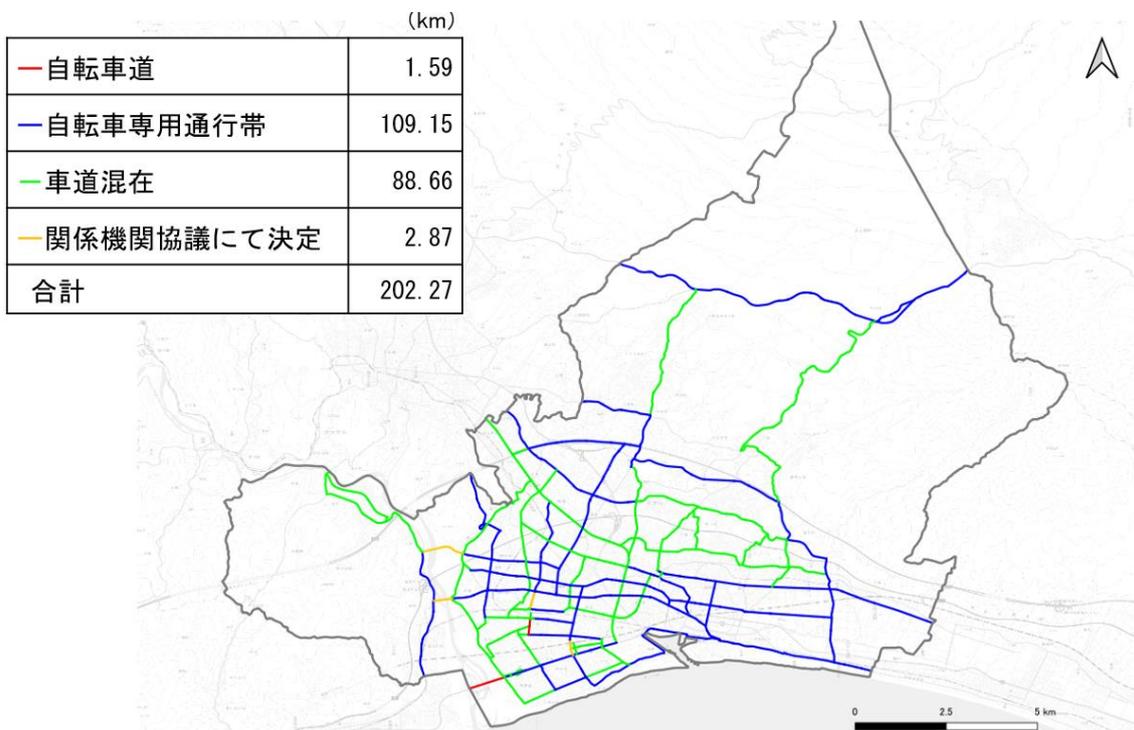


図 52 整備形態案



【道路管理者】国								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/ 73 ⁰ 仔関連
国道1号	N1-20	静岡市境（新富士川橋） ～五貫島地先	自転車道 整備済	整備済	自転車道 ※1	—	1.04	太平洋岸自転車道
国道1号 (富士立体高架下)	N1-30	五貫島地先 ～早川交差点	自転車道 整備済	中長期	専用通行帯	—	1.04	太平洋岸自転車道
	N1-10	早川交差点 ～宮島東交差点	—	優先	専用通行帯 ※2	専用通行帯 ※3	0.97	73 ⁰ 仔接続ルート
	N1-40	宮島東交差点 ～江川交差点	—	中長期	専用通行帯	—	1.26	—
国道139号	N139-10	富士IC ～青島交差点	—	中長期	車道混在	—	2.26	—
国道139号 (富士改良)	N139-20	青島交差点 ～江川交差点	—	中長期	車道混在	—	1.63	—

※1 下り線に双方方向通行の整備（新富士川橋は通常の形態での整備が困難であることから、片側の歩道を分離し双方方向通行させる形態とする）

※2 双方方向通行からの接続箇所になるため、上り線利用者は早川交差点を渡って片側一方通行

※3 将来、富士立体高架下の整備時に改めて道路計画に合わせた再整備を行う可能性あり

図 54 ネットワーク路線一覧表（国（直轄）管理）

【道路管理者】静岡県								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/ 73 ⁰ 仔関連
国道139号	N139-1	青島交差点 ～県道171号	—	中長期	専用通行帯	—	2.30	73 ⁰ 仔接続ルート
国道469号	N469-1	富士宮市境 ～裾野市境	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	11.03	73 ⁰ 仔
国道469号 (勢子辻バイパス)	N469-2	(事業中箇所)	—	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	1.42	—
県道10号 富士川身延線	P10-1	逢来橋交差点 ～市道腰越線	—	優先	車道混在	車道混在	2.35	—
	P10-2	木島交差点 ～富士川橋西交差点	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	1.80	—
県道22号 三島富士線	P22-1	和田町交差点、 市道滝川橋田線 ～須津橋交差点	—	中長期	車道混在	—	2.51	—
	P22-2	市道弥生線 ～県道171号	—	中長期	専用通行帯	—	0.35	—
県道24号 富士裾野線	P24-1	和田町交差点 ～市道木の宮富士岡線、 今宮交差点 ～国道469号	—	中長期	車道混在	—	9.57	—
県道72号 富士白糸滝公園線	P72-1	国道469号 ～中野交差点	—	中長期	車道混在	—	4.64	—
	P72-2	中野交差点 ～三ツ倉交差点	—	中長期	専用通行帯	—	1.86	—
県道76号 富士富士宮由比線	P76-1	市道木島松野線 ～富士宮市境、 富士岡交差点 ～今宮交差点	—	中長期	車道混在	—	5.38	—
	P76-2	富士宮市境 ～中野交差点	—	中長期	専用通行帯	—	3.46	—
県道88号 一色久沢線	P88-1	三ツ倉交差点 ～市道吉原大淵線	—	中長期	車道混在	—	0.47	—
	P88-2	榎沢橋付近、 市道天間清水久保2号線 ～市道厚原込野16号線	—	中長期	専用通行帯	—	1.13	—
県道167号 須津東田子浦停車場線	P167-1	須津橋交差点 ～柏原二丁目交差点	—	中長期	専用通行帯	—	3.03	—
県道170号 田子浦港大野線	P170-1	市道鈴川東町1号線 ～吉原駅北口交差点	—	中長期	専用通行帯	—	0.42	73 ⁰ 仔接続ルート
	P170-2	檜交差点 ～市道鈴川東町1号線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	1.83	太平洋岸自転車道

図 55 ネットワーク路線一覧表（静岡県 管理①）



【道路管理者】静岡県								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	太平洋岸自転車道/ﾌｼﾞｲﾝ関連
県道171号 吉原停車場吉原線	P171-1	国道139号 ～吉原駅北口交差点	－	中長期	専用通行帯	－	0.65	ﾌｼﾞｲﾝ接続ﾙｰﾄ
	P171-2	依田橋西交差点	－	中長期	車道混在	－	0.04	－
	P171-3	依田橋西交差点 ～県道22号	－	中長期	専用通行帯	－	1.89	－
県道172号 吉原田子浦港線	P172-1	潤い橋東交差点 ～高嶺町交差点	－	中長期	車道混在	－	0.75	－
県道174号 富士停車場線	P174-2	新富士駅富士山口付近 ～市道田子浦伝法線	－	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	0.57	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P174-1	宮島東交差点 ～新富士駅富士山口付近	－	中長期	関係機関協議 にて決定 ※1	－	0.54	ﾌｼﾞｲﾝ接続ﾙｰﾄ
	P174-3	富士駅南交差点付近 ～水戸島中交差点	－	中長期	車道混在	－	0.25	－
	P174-4	市道田子浦伝法線 ～富士駅南交差点付近	－	中長期	専用通行帯	－	1.10	－
県道175号 鷹岡富士停車場線	P175-3	富士本町交差点 ～中島新道町交差点	専用通行帯 整備済	整備済	専用通行帯	－	0.42	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P175-1	市道五味島岩本線 ～長沢入口交差点	－	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	2.16	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P175-2	中島新道町交差点 ～市道五味島岩本線	－	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	0.58	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P175-4	富士駅西交差点 ～富士本町交差点	－	中長期	関係機関協議 にて決定 ※2	－	0.62	－
県道176号 鷹岡袖木線	P176-1	市道中島林町線 ～入山瀬駅入口交差点	－	中長期	車道混在	－	3.37	－
県道181号 富士停車場伝法線	P181-2	県道414号 ～市道弥生線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	－	0.83	－
	P181-4	(事業中箇所)	－	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	0.68	－
	P181-1	千代田町交差点 ～下横割地先	－	中長期	車道混在	－	2.04	－
	P181-3	下横割地先 ～富士駅西交差点	－	中長期	専用通行帯	－	0.91	－
県道341号 水神田子浦港線	P341-2	臨港道路 ～市道富士駅南口田子浦線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	－	3.57	太平洋岸自転車道
	P341-1	市道富士駅南口田子浦線 ～市道松岡船場6号線	－	中長期	車道混在	－	4.46	－
県道380号 富士清水線	P380-1	沼津市境 ～檜交差点	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	－	2.47	太平洋岸自転車道
県道396号 富士由比線	P396-2	蓼原交差点 ～富士本町交差点	－	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	1.25	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P396-1	青島交差点 ～蓼原交差点	－	中長期	専用通行帯	－	1.10	ﾌｼﾞｲﾝ接続ﾙｰﾄ
	P396-4	富士本町交差点 ～富士川橋	－	中長期	専用通行帯	－	2.32	－
	P396-5	富士川橋西交差点 ～静岡市境	－	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	2.61	－
県道396号 富士由比線(富士川橋)	P396-6	富士川橋	－	中長期	関係機関協議 にて決定 ※3	－	0.51	－
県道396号 富士由比線(富士川かりがね橋)	P396-3	富士川かりがね橋	－	中長期	関係機関協議 にて決定 ※4	－	1.20	－
県道414号 富士富士宮線	P414-1	長沢入口交差点 ～富士宮市境	－	優先	車道混在	車道混在 (計画済)	3.32	ﾌｼﾞｲﾝAP(ﾌﾞﾙｰﾄ)
	P414-2	富士IC ～長沢入口交差点	－	中長期	車道混在	－	1.99	－

- ※1 新富士駅南土地区画整理事業で計画している電線共同溝の整備内容を勘案しながら適切な整備形態を検討する。
- ※2 富士駅北口の再開発事業後の道路幅員構成や周辺の交通形態を踏まえた整備形態を検討する。
- ※3 富士川かりがね橋は幅員 4.0m の自転車歩行者道が整備されており、安全な自転車通行空間が確保されているため、今後の状況に応じ新たな整備の必要性を検討する。
- ※4 富士川橋は橋梁の構造上ガイドラインに沿った整備が困難であるため、関係機関との協議により適切な整備形態を検討する。

図 56 ネットワーク路線一覧表(静岡県 管理②)



【道路管理者】田子の浦港管理事務所								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73°仔関連
臨港道路	R01	市道鈴川東町1号線 ～県道341号 (太平洋岸自転車道区間)	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	-	2.82	太平洋岸自転車道

図 57 ネットワーク路線一覧表（田子の浦港管理事務所 管理）

【道路管理者】富士市						
路線名	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73°仔関連
旭町富士宮線	-	中長期	専用通行帯		2.73	-
一色貝沢1号線	-	中長期	車道混在		0.04	-
一色小沢3号線	-	中長期	専用通行帯		1.2	-
沖田大通り線	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
間門上ノ山1号線	-	中長期	専用通行帯		1.43	-
岩淵小池下線	-	中長期	車道混在		0.02	-
吉原沼津線	-	中長期	専用通行帯		4.6	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	3.22	-
吉原勢子辻線	-	中長期	車道混在		0.77	-
吉原大淵線	-	中長期	車道混在		2.69	-
吉原浮島線	-	中長期	専用通行帯		4.43	-
桔梗橋宮下線	-	中長期	車道混在		0.11	-
久沢天間線	-	中長期	専用通行帯		3.17	-
久沢二丁目1号線	-	中長期	車道混在		0.31	-
久沢二丁目9号線	-	中長期	車道混在		0.21	-
宮下一ノ堤下1号線	-	中長期	車道混在		0.51	-
漁港富士川口線	-	中長期	車道混在		1.14	-
元吉原中里線	-	中長期	専用通行帯		0.52	-
元町6号線	-	中長期	車道混在		0.36	-
元町六軒屋線	-	中長期	車道混在		0.19	-
原田水神堂4号線	-	中長期	車道混在		0.51	-
五貫島天神通3号線	-	中長期	車道混在		0.18	-
五貫島靖国3号線	-	中長期	車道混在		0.46	-
五貫島靖国4号線	-	中長期	車道混在		0.46	-
五味島岩本線	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	1.2	-
厚原込野16号線	-	中長期	専用通行帯		1.49	-
荒田島中里線	-	中長期	車道混在		0.16	-
腰越線	-	優先	車道混在	車道混在	0.15	-
今泉神畑2号線	-	中長期	車道混在		0.22	-
今泉木ノ宮1号線	-	中長期	車道混在		0.35	-
左富士臨港線	-	中長期	車道混在		1.85	-
	-	中長期	専用通行帯		1.85	-
三ツ沢長塚1号線	-	中長期	車道混在		0.42	-
松岡船場6号線	-	中長期	車道混在		0.68	-

図 58 ネットワーク路線一覧表（富士市 管理①）





【道路管理者】富士市						
路線名	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	太平洋岸自転車道/ ゾナ付関連
新富士駅南口大通り線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.15	-
森島西側14号線	-	中長期	車道混在		0.33	-
水戸島一丁目6号線	-	中長期	車道混在		0.27	-
水戸島梅屋敷線	-	中長期	車道混在		1.09	-
水戸島本町宮下線	-	中長期	車道混在		1.25	-
水神林町線	-	中長期	車道混在		1.22	-
川成島上川成14号線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.23	-
前田宮下線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.49	-
	-	中長期	車道混在		0.28	-
	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
滝川橋田線	-	中長期	車道混在		0.64	-
中島林町線	-	中長期	専用通行帯		0.92	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	0.7	-
津田蓼原線	-	中長期	車道混在		1.74	-
天間清水久保2号線	-	中長期	車道混在		0.48	-
	-	中長期	専用通行帯		0.51	-
伝法原田線	-	中長期	車道混在		3.27	-
田子浦往還通り線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.87	-
田子浦鷹岡線	-	中長期	車道混在		0.23	-
	-	中長期	専用通行帯		2.97	-
田子浦伝法線	-	中長期	専用通行帯		1.19	-
	-	優先	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.89	ゾナ付AP(アケルト)
入山瀬駅前通線	-	中長期	車道混在		0.13	-
比奈間門線	-	中長期	車道混在		1.48	-
富士駅南口田子浦線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.92	太平洋岸自転車道
	-	中長期	自転車道		0.29	-
	-	中長期	車道混在		0.84	-
	-	優先	自転車道	自転車道	0.26	-
富士岡中里線	-	中長期	専用通行帯		1.34	-
富士見台富士岡線	-	中長期	車道混在		1.23	-
富士鷹岡線	-	中長期	車道混在		5.53	-
富士町1号線	-	中長期	車道混在		0.22	-
平坦南古新田1号線	-	中長期	車道混在		0.04	-
片倉若松町線	-	中長期	専用通行帯		1.76	-
本市場大淵線	-	中長期	専用通行帯		3.99	-
本町9号線	-	中長期	車道混在		0.06	-
本町四丁河原線	-	中長期	車道混在		0.06	-
木の宮富士岡線	-	中長期	車道混在		1.73	-
木島松野線	-	中長期	車道混在		2.03	-
	-	優先	車道混在	車道混在	1.97	-
弥生線	-	中長期	車道混在		3.29	-
	-	中長期	専用通行帯		0.48	-
柳島田子浦線	-	中長期	車道混在		0.97	-
	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.26	-
臨港富士線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		1.66	-
	-	中長期	専用通行帯		2.67	-
鈴川東町1号線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.41	太平洋岸自転車道

図 59 ネットワーク路線一覧表(富士市 管理②)