

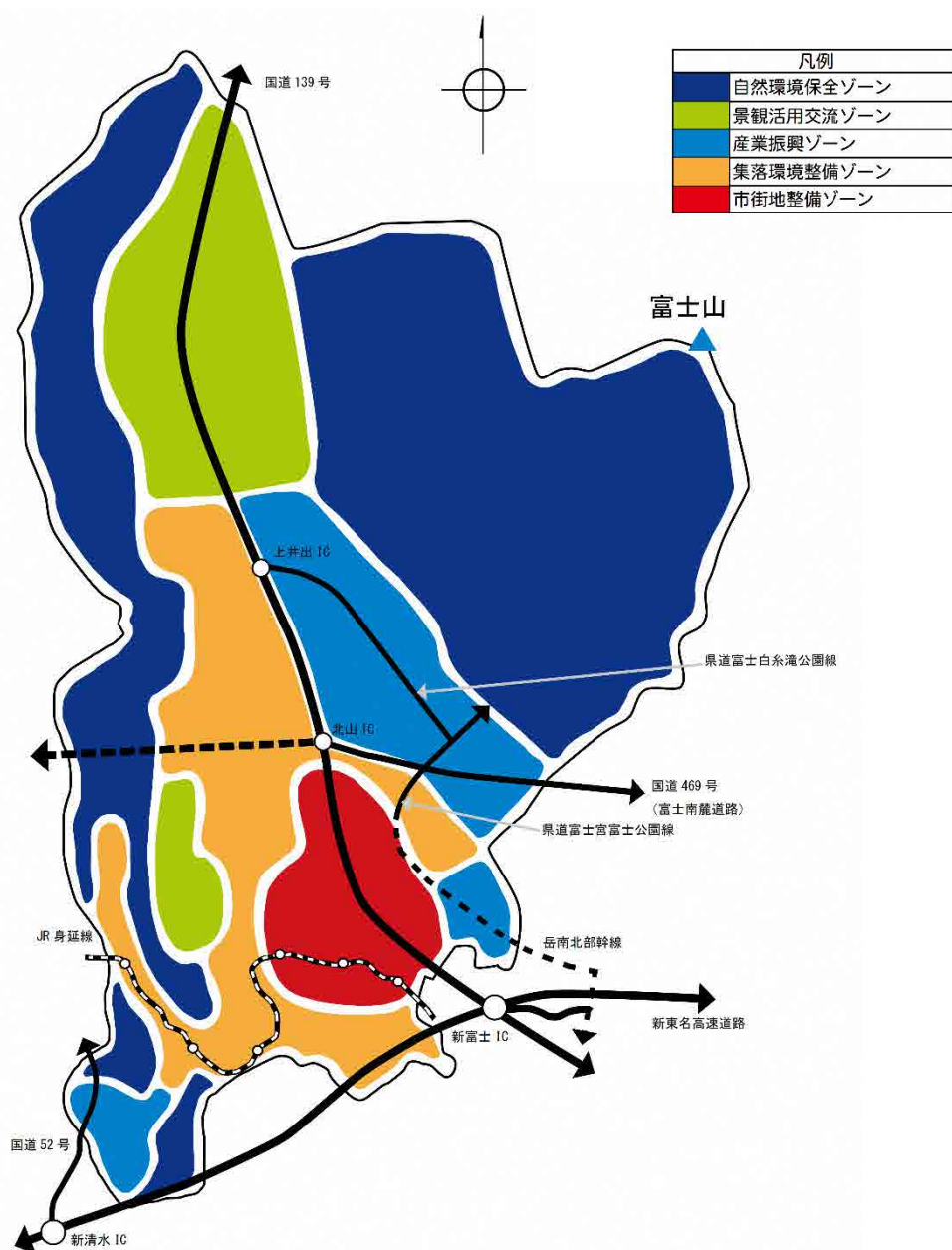
2.2 富士宮市の概況

(1) 上位計画および関連計画

自転車ネットワーク計画の検討にあたり、連携すべき上位計画および関連計画を整理します。

第5次富士宮市総合計画〔平成28年3月〕

- ◇ 富士宮市が10年後の富士宮を見据えて掲げる将来都市像を「富士山の恵みを活かした元気に輝く国際文化都市」としています。
- ◇ また、市全体が調和の保たれた発展を成し遂げられるよう、市域を5つのゾーンに区分し、各地域の特性を生かした土地利用の方向を定めています。

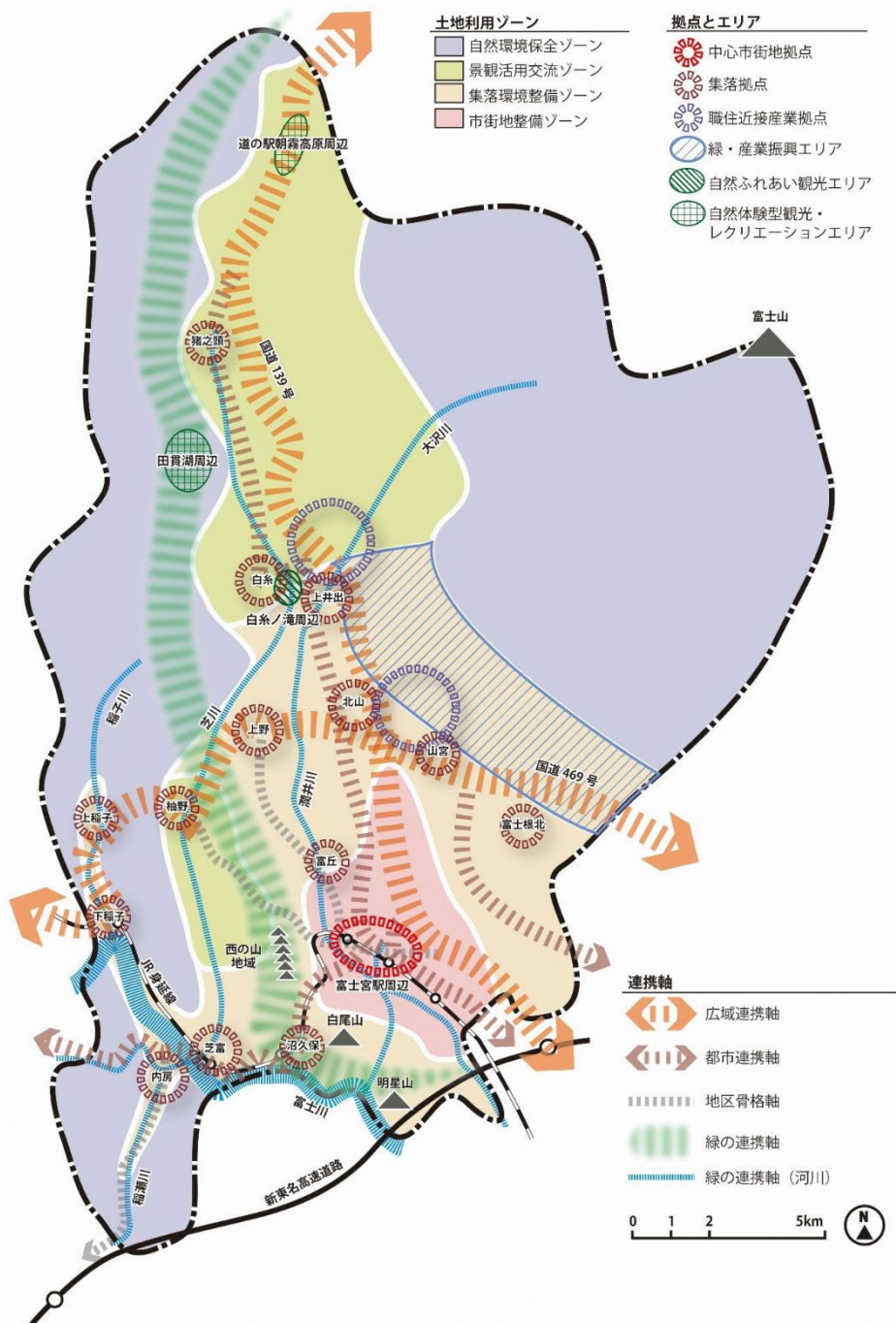


図：ゾーン別土地利用概念図

出典 《第5次富士宮市総合計画》

富士宮市都市計画マスタープラン〔令和2年3月〕

- ◇ 富士宮市の特性を継承しつつ、各地域の特徴をいかした都市機能の充実や生活環境の向上を図り、市域全体のバランスの保たれた持続的発展を目指す上での将来像として、将来都市構想図を定めています。
- ◇ 集落の中心地において周辺の住宅の生活利便性の確保に資する集落拠点进行形成し、土地利用と連動して中心市街地拠点と各集落拠点を交通網などで人々の移動を支え、骨格となる連携軸でつなげる『拠点形成とネットワークによる都市構造の実現』を目指しています。



図：将来都市構造図

出典 《富士宮市都市計画マスタープラン》

富士宮市自転車活用推進計画〔令和4年3月〕

国および県の動向を踏まえ、富士宮市においても自転車の活用をすることで「都市の活力向上」と「市民生活の質の向上」を図ることを目的に、自転車活用推進法第11条に基づいて「富士宮市自転車活用推進計画」を令和4年3月に策定しました。

同計画の方針および施策において、「富士宮市自転車ネットワーク計画の検討」が位置付けられています。

計画の目標像【2030年のあるべき姿】

『富士宮の新しい!楽しい!暮らしを、自転車から』

計画の柱と目指す姿

安全安心な環境づくり



自転車走行空間の整備やルール・マナーの周知により

誰もが安全安心に自転車を利用できる環境を整えます

市民・企業・行政が連携して取組みを展開することで「健康のまち」、「サイクリングの起点のまち」による市民生活の質の向上と都市の活力向上を盤石なものにしていきます。

サイクルツーリズムの推進



本市の地域資源を活用し、「サイクリングの起点となるまち」を

定着させ、まちの発展を目指します

本市が「サイクリングの起点」であることが定着することで、サイクリストが本市からサイクリングに出発、観光客がE-BIKEで富士山麓の自然環境を楽しむなど、本市に訪れた人が市内を回遊し、滞在することで、都市の活力向上を図ります。

健康づくりの推進



本市の健康増進に適した環境と自転車を活用した

「富士宮市=健康のまち」を定着させ、まちの発展を目指します

本市が「健康のまち」であることが定着することで、市民が通勤・通学や買物等、日常的に自転車を利用し、休日は自分に合ったサイクリングルートで運動など、暮らしの中に自転車を活用した健康づくりが広がることで、市民生活の質の向上を図ります。

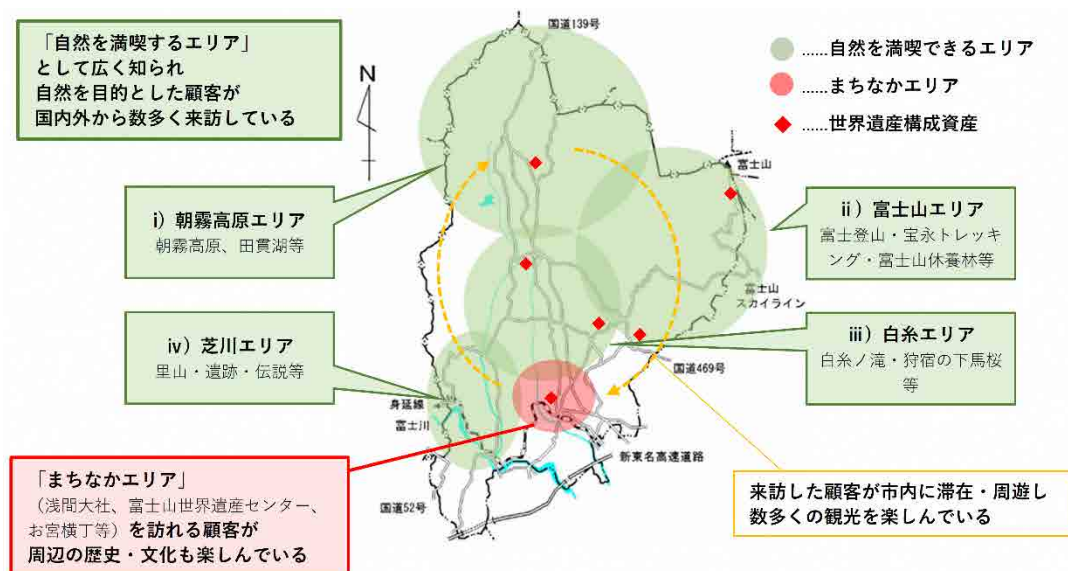
方針7：安全安心で快適な自転車利用環境の形成の推進

施策	まちづくりと連携した自転車走行空間整備の推進
取組み内容	・既存の自転車走行空間を活用した自転車走行空間の整備検討
具体的な取組み例	・通勤や通学等の日常利用に加え、健康づくりやサイクルツーリズムの視点を取り入れた 富士宮市自転車ネットワーク計画の検討 考 え 方：地域のニーズに対応しながら、効果的、効率的に自転車走行空間を整備するため、国や県の「ガイドライン」に基づき、自転車ネットワークを定めます。 策定意義：自転車の活用を推進する基盤づくりとして、安全で快適な自転車の走行空間ネットワークを構築することで、「都市の活力向上」や「市民生活の質の向上」に寄与します。

出典 《富士宮市自転車活用推進計画》

第4次富士宮市観光基本計画 [令和4年3月]

◇「自然を満喫するエリア」は、地形的なまとまりや観光資源の特徴等から4つの小エリアに区分し、それぞれのエリアの特性に合わせて多様で魅力的な観光の楽しみ方を生み出し、「まちなかエリア」および「自然を満喫するエリア」の両エリアにおける観光消費を促すために、市全体での滞在・周遊の促進に取り組むとしています。



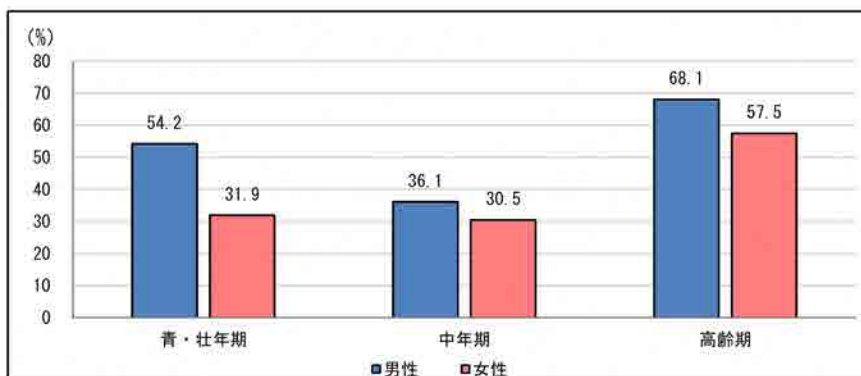
図：「富士山麓の自然を満喫する滞在型観光地」のイメージとエリアの考え方

《第4次富士宮市観光基本計画》

第6次富士宮市健康増進計画 [令和3年3月]

◇「こころかろやか からだいきいき 地域でささえる健康づくり」を基本理念とし、健康を守り支え合う社会環境の整備を行い、健康寿命の延伸を目標としています。

◇ 公民館・地域学習センターの講座やスポーツ教室等を通じて「市民ひとり1スポーツ」を推進していますが、健康増進課が令和元年度に集団検診受診者を対象に実施した生活習慣アンケートにおいては、「ストレッチや軽い運動をほぼ毎日行う人」は、青・壮年期および中年期の女性が約30%、中年期の男性が約36%と、少ない結果となっています。



図：ストレッチや軽い運動をほぼ毎日行う人の割合（生活習慣アンケート）

出典 《第6次富士宮市健康増進計画》

富士宮市都市計画道路整備プログラム〔令和2年4月〕

- ◇ 今後整備すべき都市計画道路を対象として、現在の状況や上位計画等との整合性を図りながら客観的に評価することによって、今後概ね10年間に優先的に整備すべき区間を示しています。
- ◇ 富士宮市都市計画マスタープランでは、道路・交通環境における都市づくり方針を、「健全な都市経営を見据えた都市活動の骨格を担う幹線道路網の形成」、「歩行空間の整備」、「交通結節点機能の維持・向上」等としており、都市計画道路整備に当たっては、これらの方針等を踏まえてプログラムを見直します。
- ◇ 現在の各路線の整備状況および整備期間は下図のとおりとなっています。
- ◇ 短期整備路線に位置付けられている「田中青木線(泉町～中里東町、中里東町～貴船町)」は令和7年3月時点で、事業中となっており、整備が進められています。

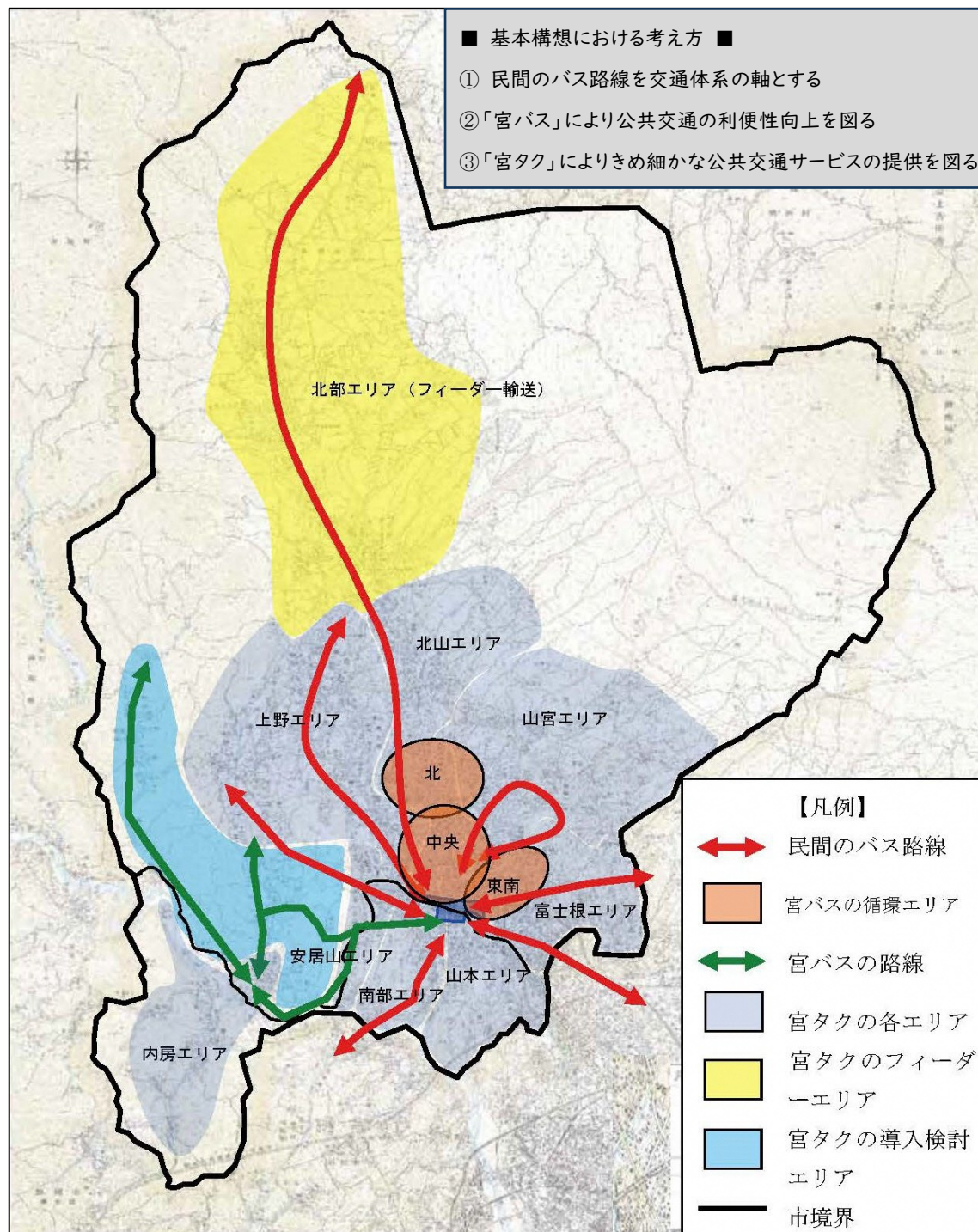


図：都市計画道路整備プログラム総括図

出典 《富士宮市都市計画道路整備プログラム》

◇ 地域の実情に即した便利な生活交通の実現のため、4つの基本方針を立てています。

1. 誰もが利用できる公共交通網の維持
2. 高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の維持
3. 地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり
4. 公共交通の利用環境の向上

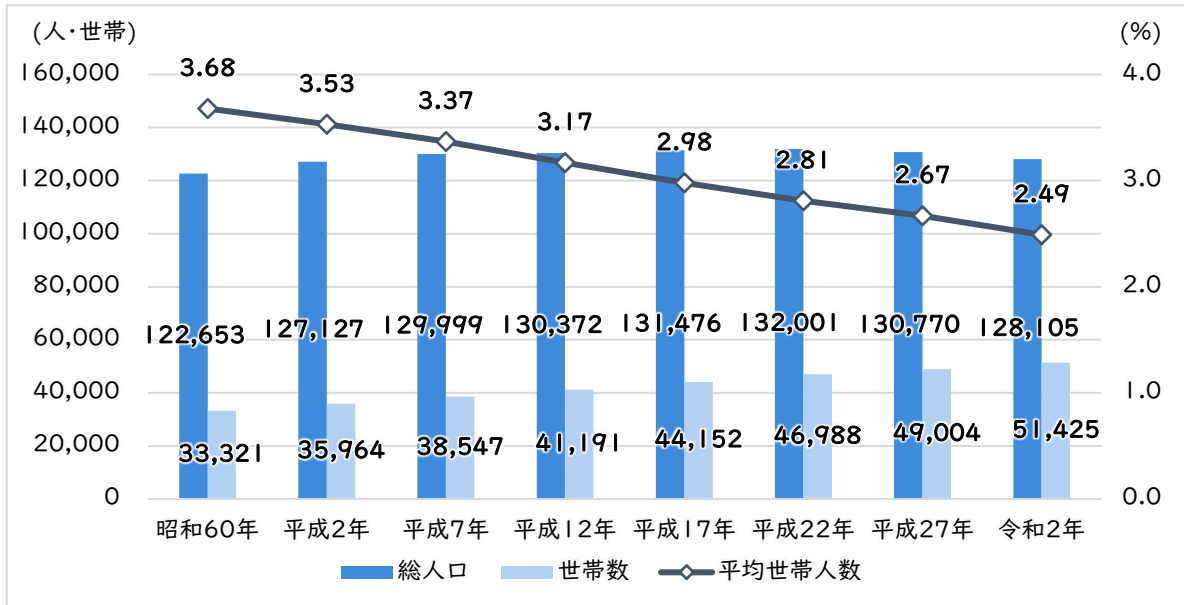


図：基本構想図

出典《富士宮市地域公共交通計画》

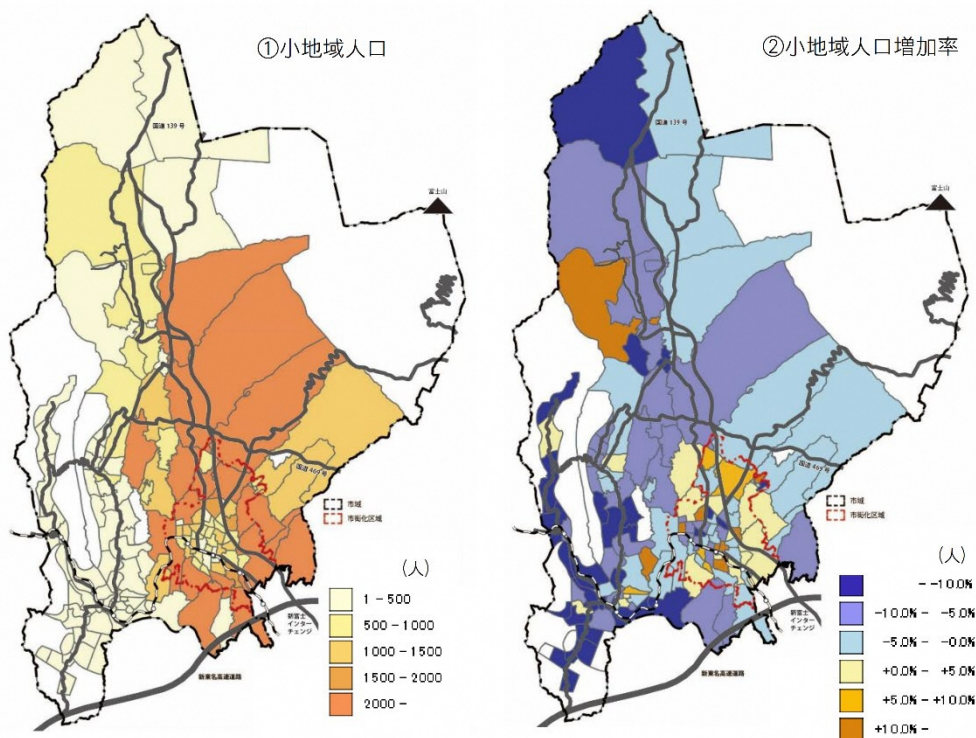
(2) 富士宮市の人口推移の状況

- ◇ 富士宮市の総人口は、平成22年の132,001人がピークで、以降減少傾向にあります。
- ◇ 世帯数は昭和60年から令和2年にかけて増加傾向にあります。
- ◇ 市街化区域内における人口が多く、増加傾向にありますが、市街化区域外では、ほとんどの地域で減少傾向にあります。



図：人口および世帯数の推移

出典 《各年国勢調査》



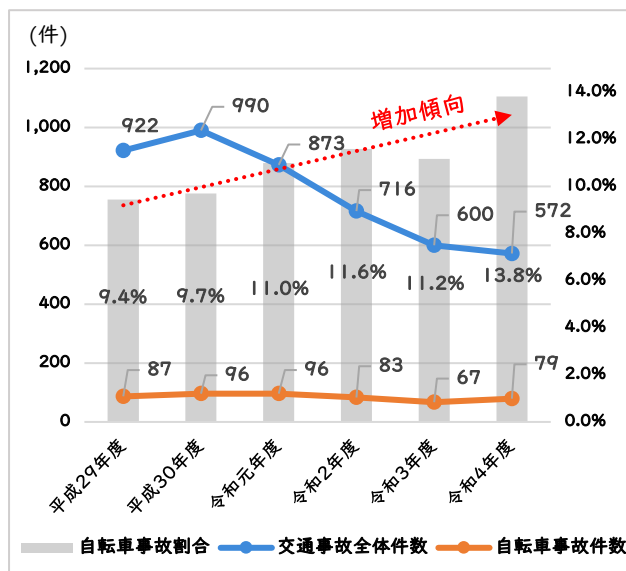
図：小地域ごとの人口動向

出典 《富士宮市都市計画マスタープラン》

(3) 富士宮市の自転車に関する現状

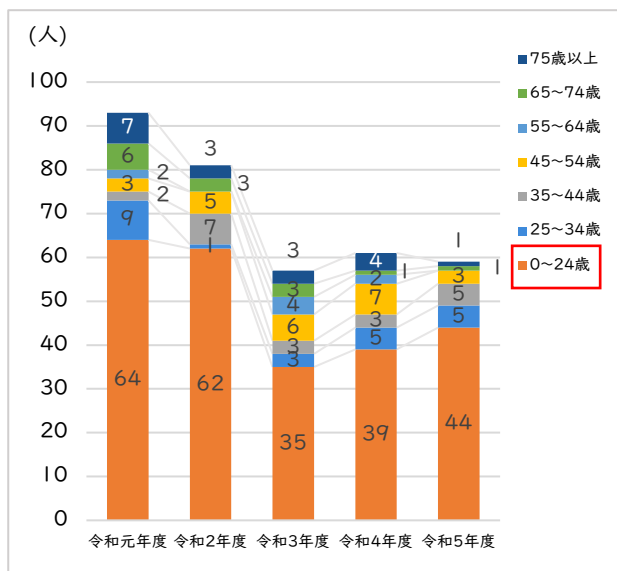
① 自転車事故

- ◇ 平成29年から令和4年までの6年間に、交通事故全体の件数は減少傾向にあるものの、自転車関連事故件数は減少しておらず、自転車事故の割合は増加傾向にあります。
- ◇ 年代別の自転車事故負傷者数では、0～24歳が多くを占めています。また、自転車利用の多い24歳以下の自転車事故負傷者数の割合が増加傾向にあります。



図：自転車事故件数の推移

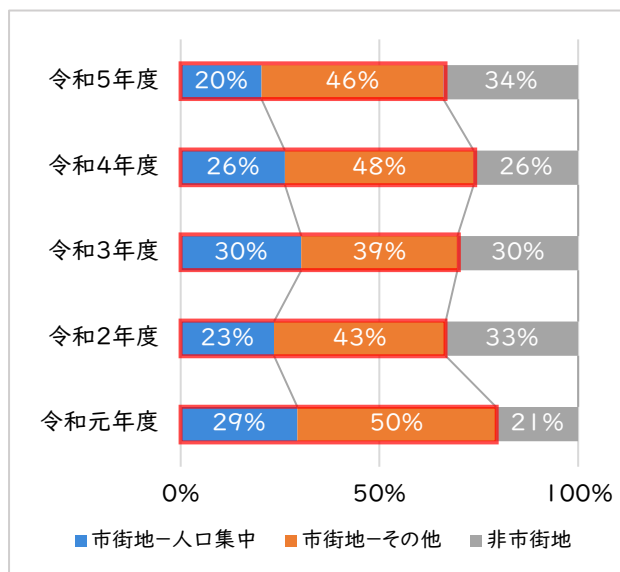
出典 《静岡県警察 交通年鑑》



図：年代別自転車事故負傷者数の推移

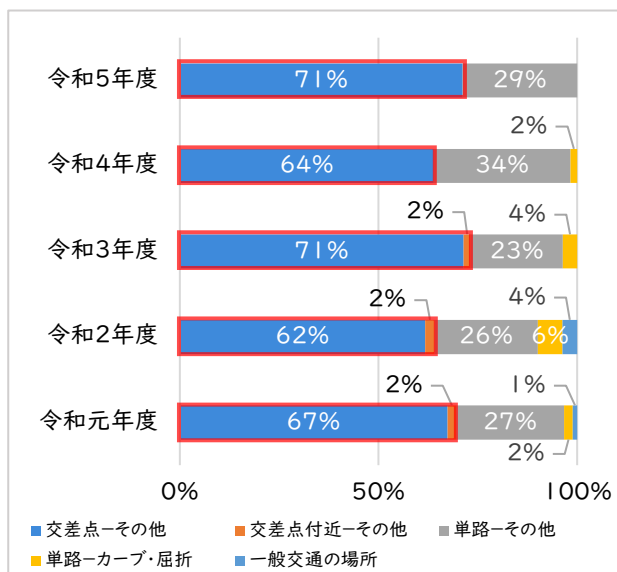
出典 《警察庁オープンデータ》

- ◇ 自転車事故の60%以上が市街地で発生しています。
- ◇ 自転車事故の60%以上が交差点部および交差点付近で発生しています。



図：地形別自転車事故発生箇所割合

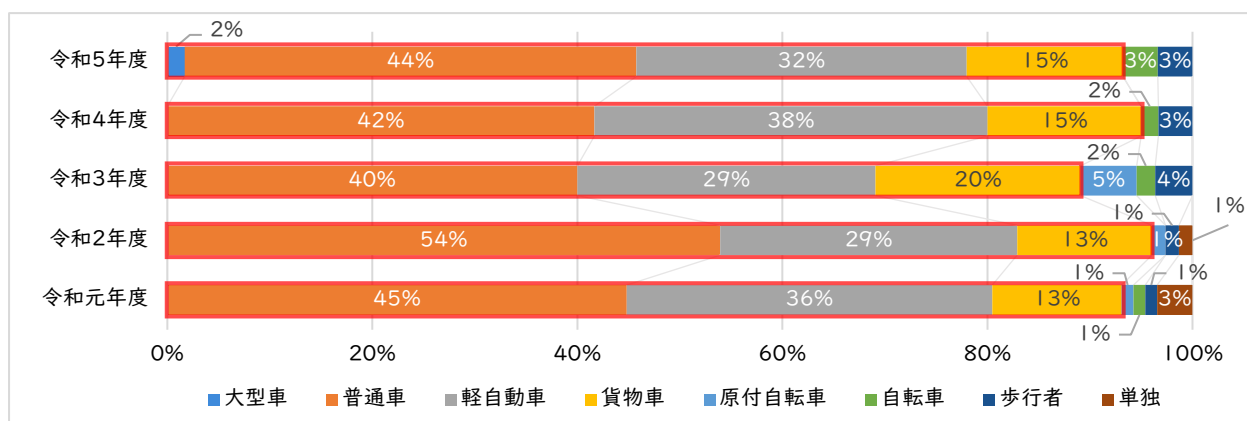
出典 《警察庁オープンデータ》



図：道路形状別自転車事故発生箇所割合

出典 《警察庁オープンデータ》

◇ 自転車事故の90%前後が対車両事故となっています。

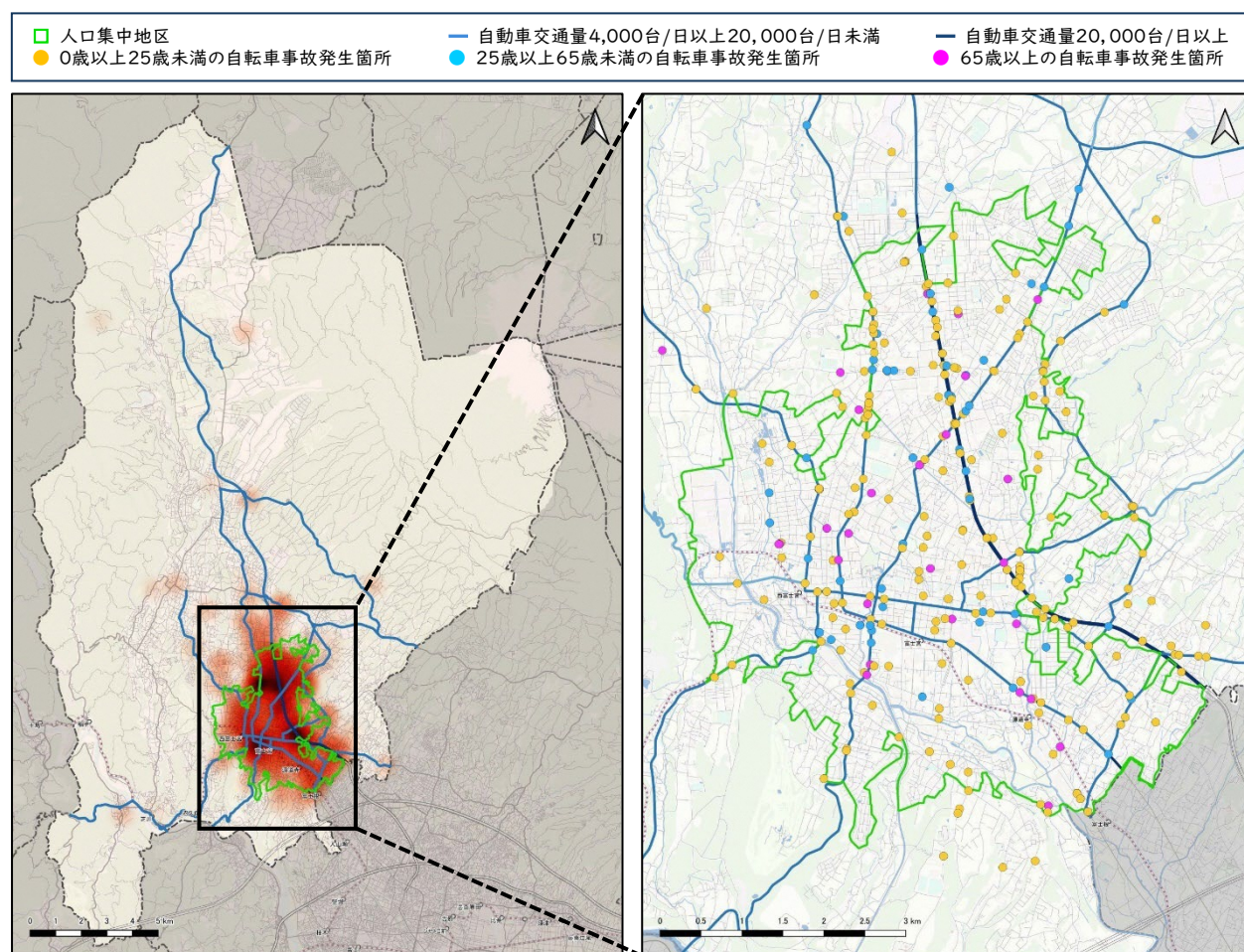


図：当事者別自転車事故割合

出典 《警察庁オープンデータ》

◇ ヒートマップで示すと、自転車事故発生箇所（赤色）が人口集中地区内に集中しており、自転車事故の半数以上が自動車交通量4,000台/日以上以上の道路で発生しています。

◇ 高齢者（65歳以上）の自転車事故の90%が人口集中地区（DID）で発生しています。



図：自転車事故発生箇所

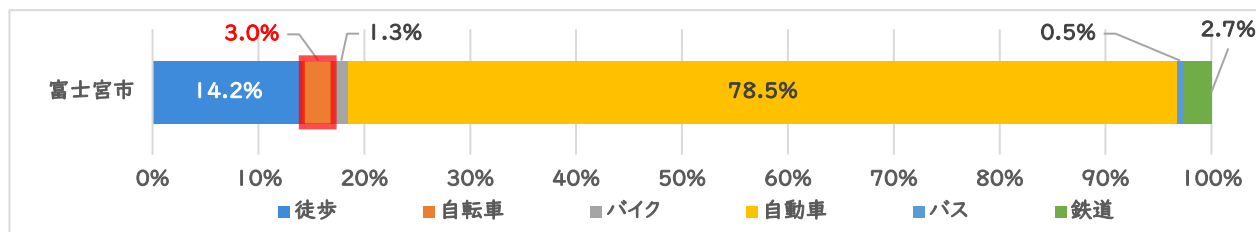
図：自転車事故発生箇所

出典 《警察庁オープンデータ(令和元年～令和5年)》

② 自転車移動の傾向

全年代代表交通分担率

◇ 自転車移動の割合が3.0%と少なく、自動車移動の割合が78.5%と自動車依存の傾向があります。



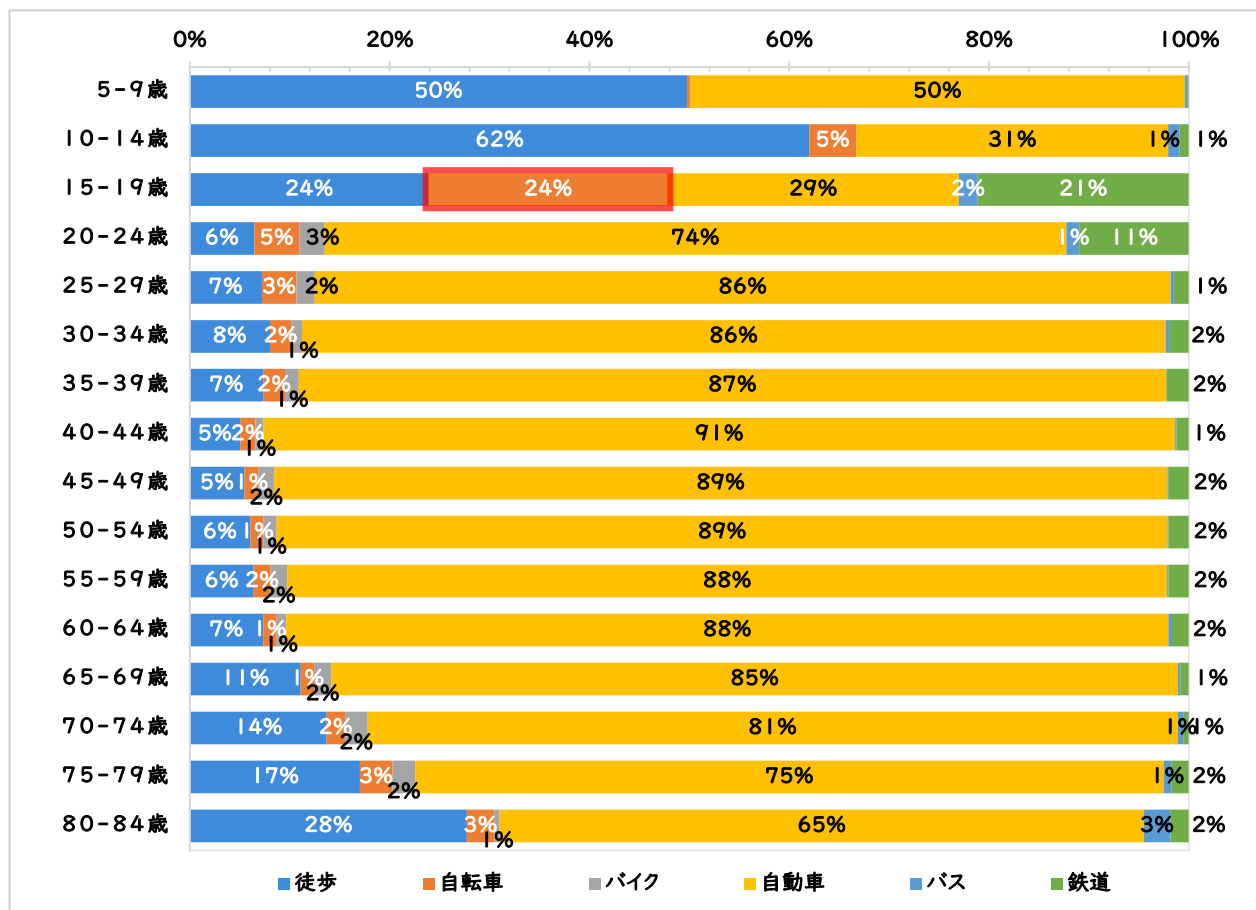
図：全年代代表交通分担率

出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査※1より作成》

年代別代表交通分担率

◇ 通学利用の多い15歳以上19歳以下の自転車利用割合が24%と最も多い結果となっています。

◇ 20歳以上の年代では自転車利用割合が5%以下と低く、自動車利用が多い傾向にあります。



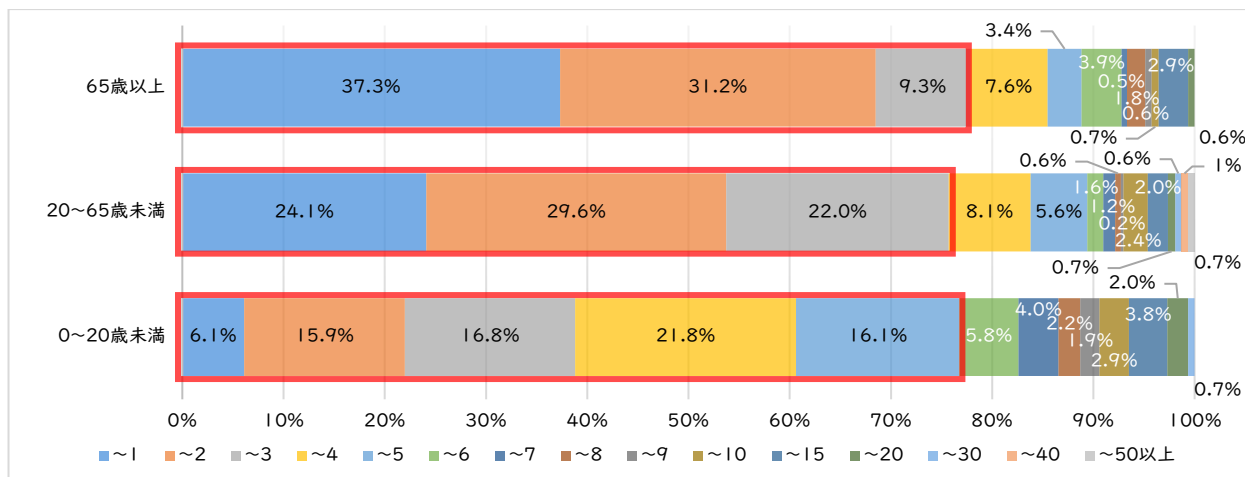
図：年代別代表交通分担率

出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成》

※1 … 岳南都市圏(富士市・富士宮市)を対象に、どのような人が、いつ、どこからどこへ、何の目的で、どのような交通手段で動いたかについて調査し、平日1日の全ての動きをとらえる交通実態調査

年代別自転車移動距離

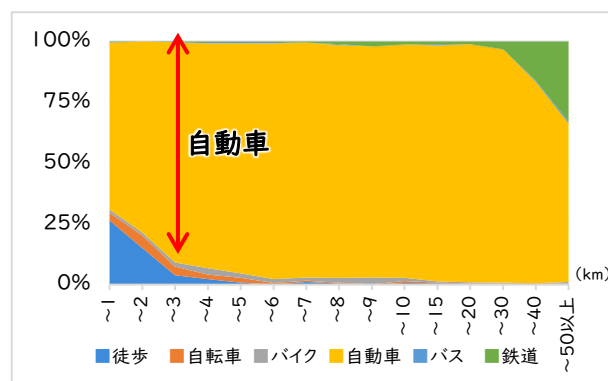
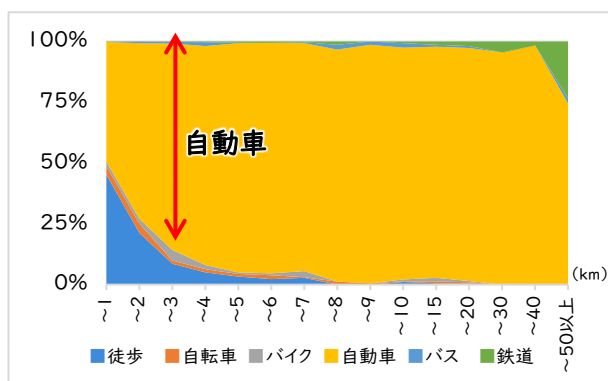
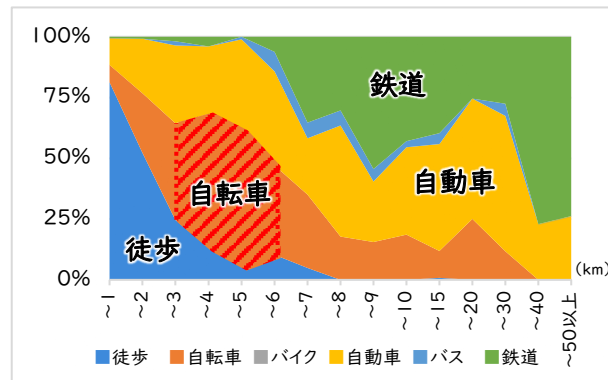
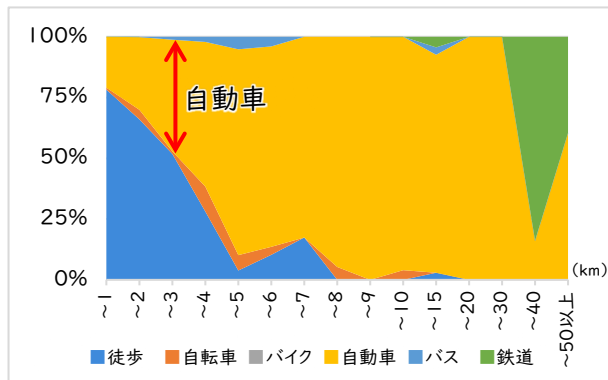
- ◇ 0～20歳未満では5km 未満までの利用が多い傾向にある一方で、20 歳以上の利用では 1～3km の短距離利用が多い傾向にある。



出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成》 (km)

年代別距離別移動手段

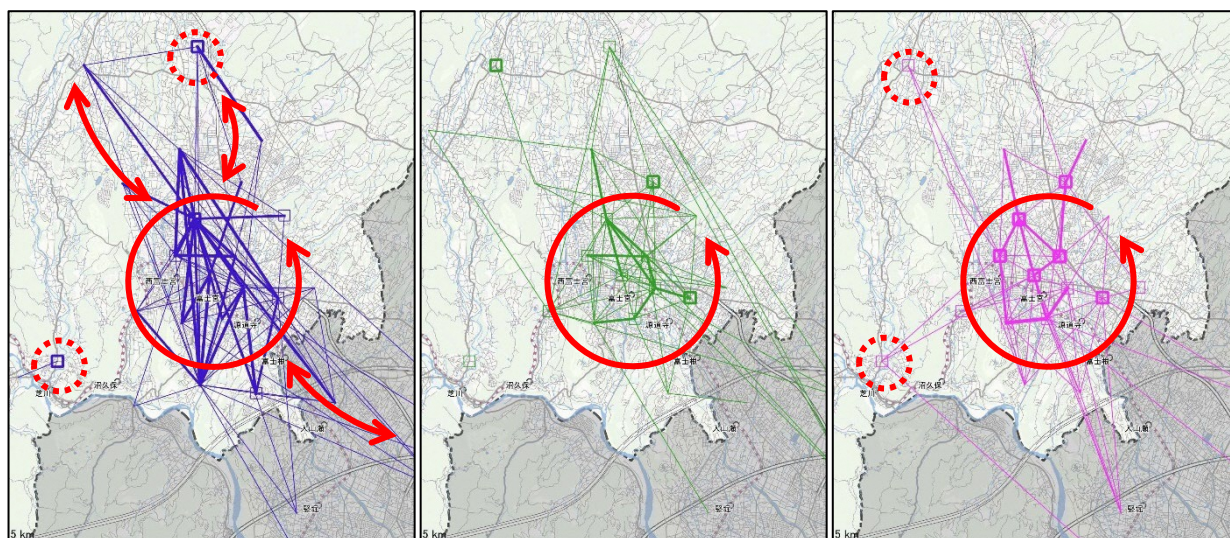
- ◇ 15歳以上20歳未満では、短距離だけでなく、長距離でも自転車移動が多い傾向にあります。
- ◇ 5歳以上15歳未満、20歳以上65歳未満および65歳以上の年代では自動車移動が最も多く、短距離では徒歩、長距離では鉄道の割合が多くなる傾向にあります。



出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成》

目的別自転車トリップ

- ◇ 目的別のエリア間の自転車移動について整理しました。
- ◇ いずれの目的においても、市街地での自転車移動は多い傾向にあります。
- ◇ 通学目的の利用では、富士市との移動が多い傾向にあるほか、北部や西部でも自転車利用があり、広域的に自転車が利用されています。
- ◇ 通勤目的の利用では、市街地エリア間の移動は少ない傾向にあり、私用目的の利用では、芝川地域や白系地域などの集落拠点内での移動が多い傾向にあります。



通学目的

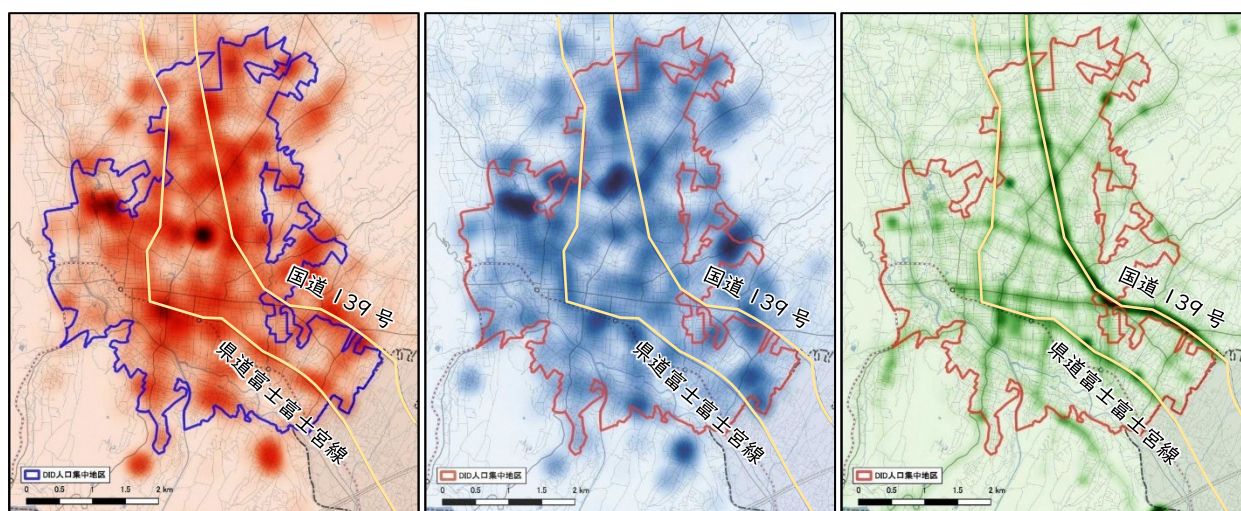
通勤目的

私用目的

出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成》

人流データ

- ◇ スマートフォンから発信されるアプリケーションソフトの通信データを一定間隔で収集して得られる、人、自転車、自動車等の利用者の位置を基に自転車移動の傾向を整理しました。
- ◇ 自転車と歩行者のデータは、人口集中地区内に集中しており、市街地内での移動が多くみられます。
- ◇ 自動車のデータは、国道139号や県道富士富士宮線など、幹線道路に集中しています。



自転車

歩行者

自動車

出典 《令和5年5月16日～5月29日の人流データより作成》