

第3章 基本方針と自転車ネットワーク路線

3.1 自転車ネットワーク計画の基本方針

(1) 基本方針

本市の自転車に関する現状や課題を基に、本計画の基本方針を設定します。

自転車通学における安全安心な 自転車利用環境の創出 学生の安全安心に資する路線	観光資源を活かし回遊しやすい 自転車利用環境の創出 サイクルツーリズムに資する路線	日常生活における利便性の高い 自転車利用環境の創出 健康づくりに資する路線
◇ 駅から学校までの通学経路において、安全を確保した環境を創ります。 ◇ 通学利用が多い道路において安全に自転車を利用できる環境を創ります。 ◇ 隣接市町からの通学で、安全に自転車を利用できる環境を創ります。	◇ 周辺の隣接市町と連携した広域的なサイクリングルートを活用できる環境を創ります。 ◇ 他交通手段と連携した、他市町から市内観光資源にアクセスしやすい環境を創ります。 ◇ 市内の観光資源や E-BIKE 設置施設等を周遊しやすい環境を創ります。	◇ 商業施設が集積する市街地内を自転車で回遊しやすい環境を創ります。 ◇ 買い物などの近距離の移動や、通勤、通院など日常的に自転車を利用しやすい環境を創ります。 ◇ 集落拠点内の移動や、隣接市町との往来で安全に自転車が利用できる環境を創ります。
 	 	 

(2) 計画の対象範囲

本計画は、富士宮市全域を対象とします。

3.2 自転車ネットワーク計画路線の選定

(1) 自転車ネットワーク計画路線の選定条件

現状や上位計画等を踏まえ、方針別の選定条件を設定しました。下記方針に加えて、連続性および事業性を考慮して路線の選定を行います。

また、計画改定時には、社会情勢や上位計画等を踏まえた変更を予定しています。

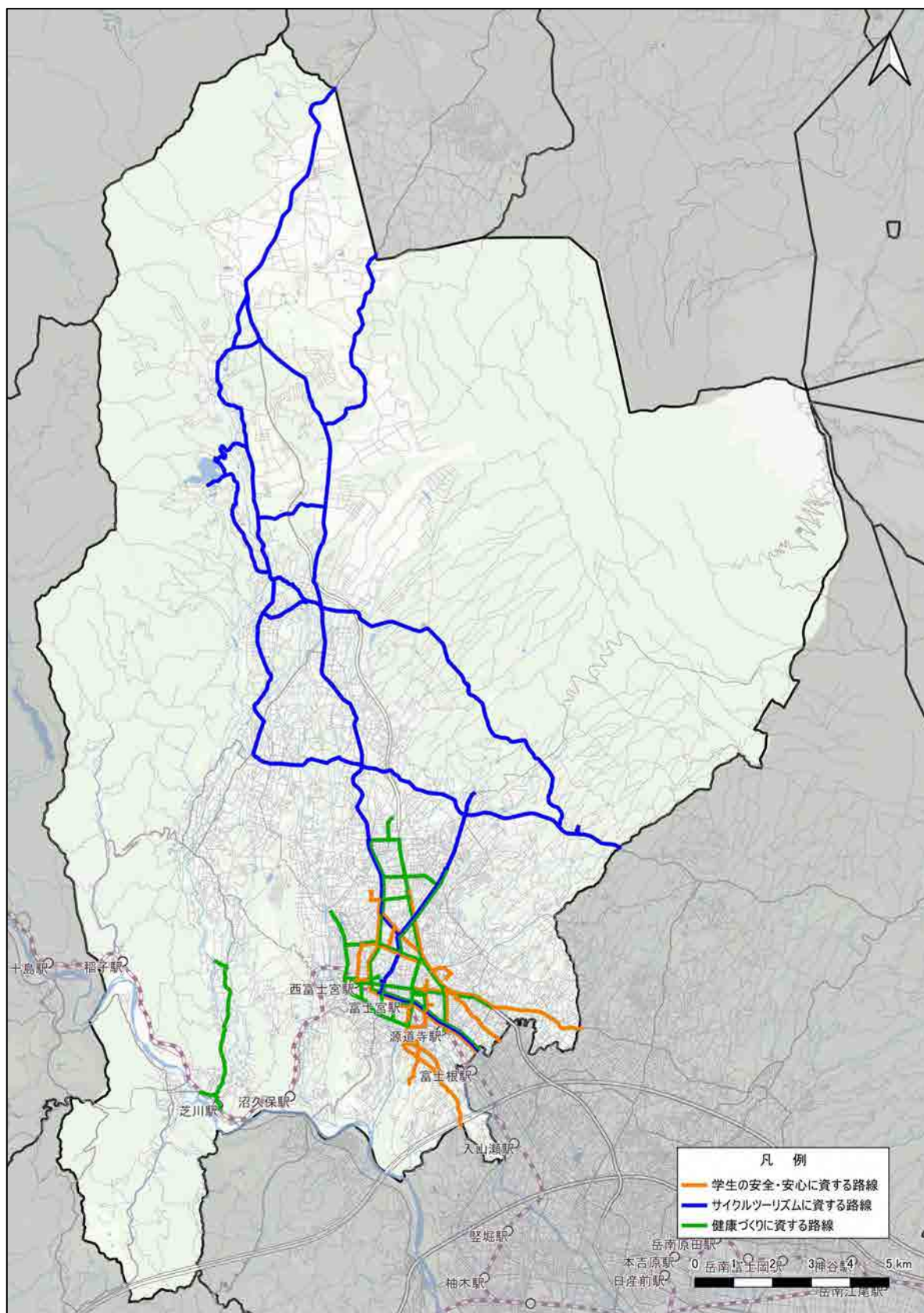
学生の安全安心に 資する路線	サイクルツーリズムに 資する路線	健康づくりに 資する路線
自転車通学において 利用が多い路線 「自転車通学利用アンケート結果」を基に、通行台数が100台以上（上位20%）の路線を選定します。 公共交通機関と連携する路線 「自転車通学利用アンケート結果」を基に、富士宮駅、西富士宮駅および源道寺駅と各高校を繋ぐ主要な路線を選定します。 富士宮市と隣接市町を 繋ぐ主要路線 「自転車通学利用アンケート調査結果」を基に、富士市と接続する主要な幹線道路を選定します。	広域的なサイクリングルート フジイチ（富士山一周サイクリングルート）に選定されているメインルートおよびサブルートを選定します。 サイクリングの出发点と ルート間を繋ぐ路線 サイクリングの出发点として多様な交通手段に対応する「ゲートウェイ」とルート間のアクセスルートを選定します。 市内観光資源の 回遊性を向上する路線 フジイチや市内のサイクリングルートと観光拠点や富士山眺望点を繋ぐ引込ルートを選定します。	市街地の回遊性を向上する路線 富士宮市都市計画マスタープランの土地利用方針図における「まちなか商業地」および「沿道商業地」内の路線を選定します。 市街地の生活利便性を 向上する路線 富士宮市都市計画マスタープランの地域別構想において、市街地の主要な公共施設に接続する路線を選定します。 集落拠点の生活利便性を 向上する路線 地域内での自転車利用が見受けられる集落拠点内の公共施設や生活利便施設を繋ぐ路線（主要交差点間）を選定します。



連続性	事業性
連続して走行可能なネットワークを構築するため路線選定時に考慮します。	都市計画道路など今後整備予定の路線および整備済路線は、路線選定時に考慮します。

(2) 自転車ネットワーク計画路線図

選定条件に基づいて選定した路線を下図に示します。



図：方針別選定路線(自転車ネットワーク計画路線)

3.3 自転車ネットワーク路線の整備方針

(1) 自転車ネットワーク計画路線の整備方針

自転車ネットワーク計画路線は、「整備方針の選定フロー」に基づき、「自転車ネットワーク路線」と「補完路線」のどちらかに位置付けます。「自転車ネットワーク路線」は、自転車走行空間の車道整備を基本とし、「補完路線」は、自転車歩行者道の指定されている歩道を当面活用していく路線とします。

「自転車ネットワーク路線」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」および「静岡県自転車道等設計仕様書」に示されている考えを基に、整備形態を検討しますが、本計画では、現状の車道幅員再配分による整備を前提とすることから、暫定的な整備形態を設け、自転車走行空間の整備を進めていきます。

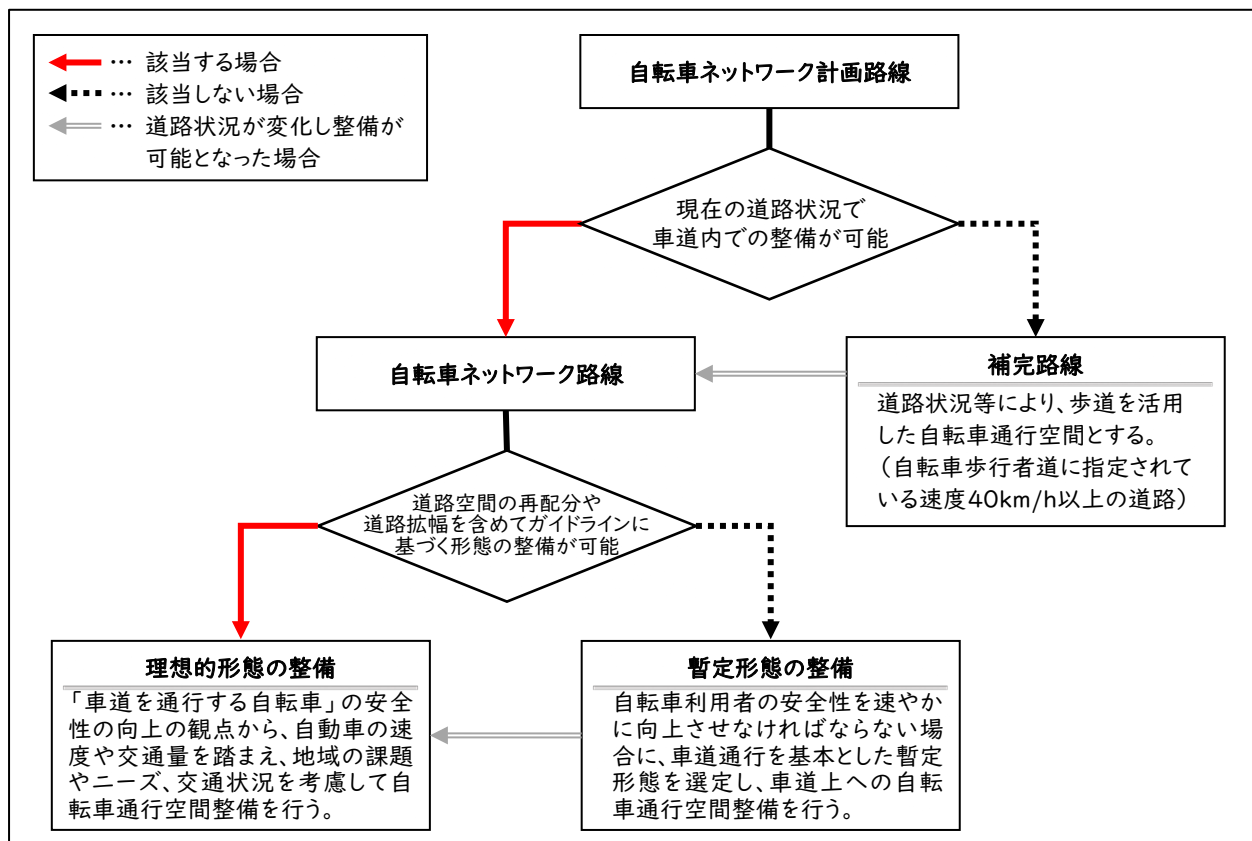
【暫定形態について】

自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態（理想的形態）での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車通行帯又は車道混在、完成形態が自転車通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うことを基本とする。

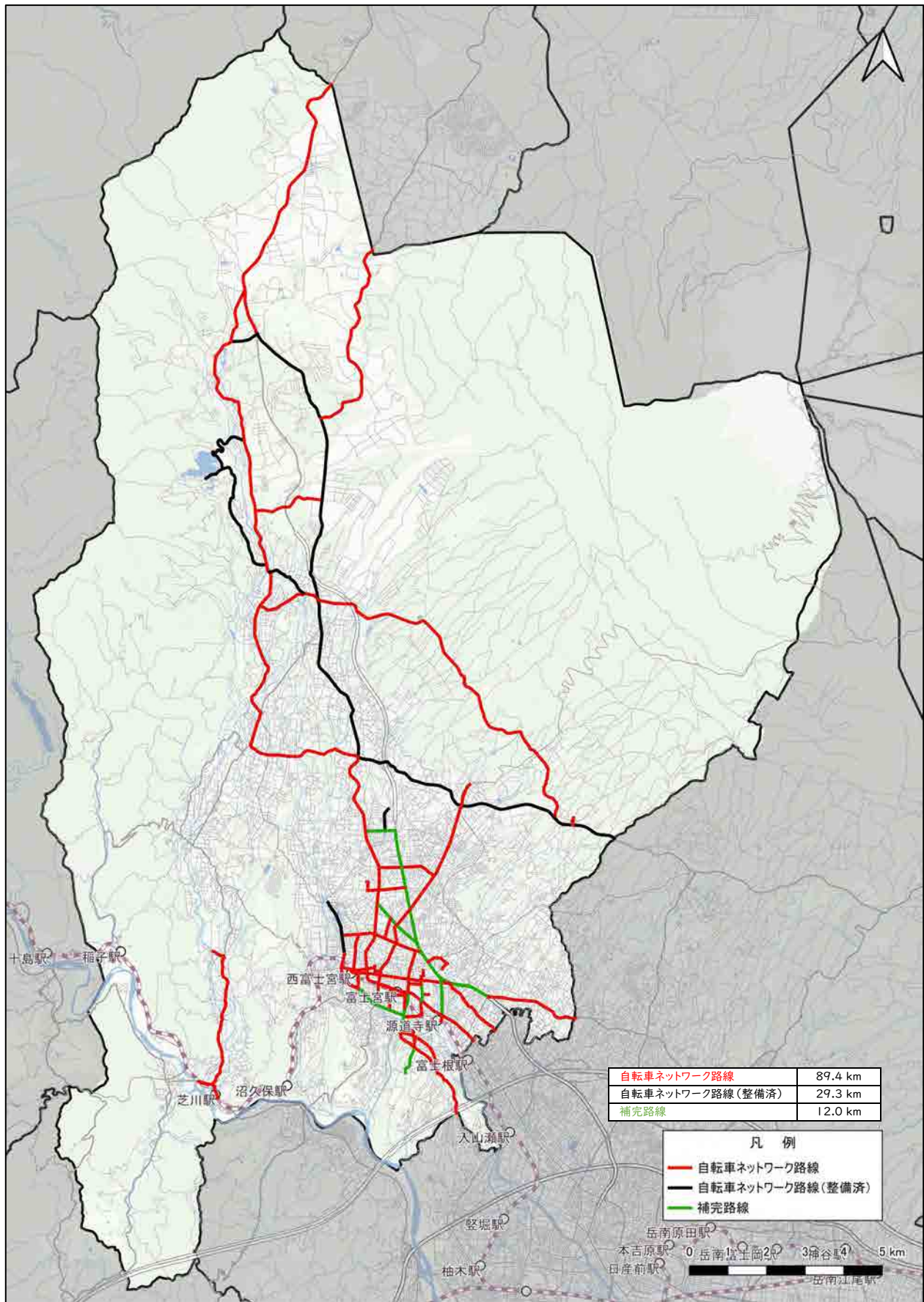
【補完路線について】

自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用しないことを基本とするが、暫定形態として自転車歩行者道での運用をせざるを得ない箇所^{※1}については、その区間を自転車ネットワーク路線から外し、ネットワークを補完する経路として活用する。

※1： 渡河部やトンネル区間、車道が狭いなど特別の理由により自転車は歩道を通行させた方がよいと考えられる場合



図：整備方針の選定フロー



図：整備方針図(ネットワーク路線と補充路線)

(2) 整備形態の基本的な考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備形態の選定を行います。

	A	B	C
	自動車の速度※ ¹ が高い道路	A、C 以外の道路	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※ ²	自転車道 (構造物等による)	自転車専用通行帯	車道混在 矢羽根方路面表示で注意喚起
目安※ ³	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/日以下

※¹: 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、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。

※²: 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。

※³: 目安として参考を示したものであり、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(理想的形態)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又は自転車専用通行帯により整備することができるとする。

図：交通状況を踏まえた整備形態の選定

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合
車道混在	C. 車道混在とする場合
補完路線	D. 既存の歩道の活用 歩道内の安全対策の実施等を検討します。

図：基本的な整備形態(イメージ)

出典 《安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより作成》

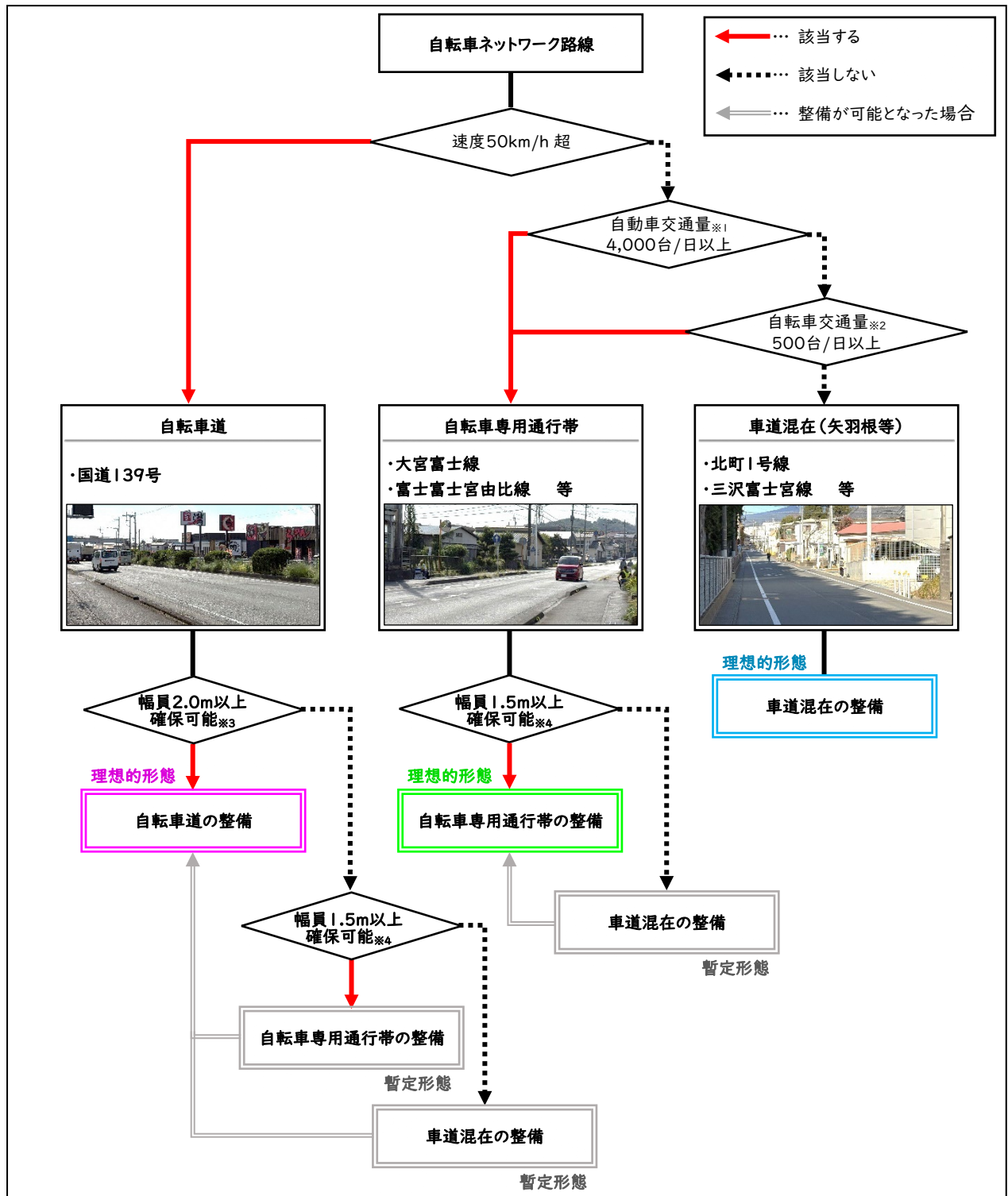
(3) 整備形態の舗装の色

「静岡県自転車道等設計仕様書」を基本とし、青色又は景観に配慮したカラー舗装を検討します。

また、カラー舗装を行わない場合は、色や材質を変え自転車走行位置の明示を検討します。

(4) 整備形態検討フロー

ガイドラインを基に作成した下記フローのとおり理想的な整備形態を検討します。



図：整備形態選定フロー

※1 自動車交通量が不明の場合は、「富士宮市都市計画マスタープラン（R2.3）」の都市基盤計画において広域主要幹線道路、都市内主要幹線道路および環状線に位置付けられている路線については、4,000 台/日以上として検討します。

※2 自転車交通量が不明の場合は、500 台/日以下とします。

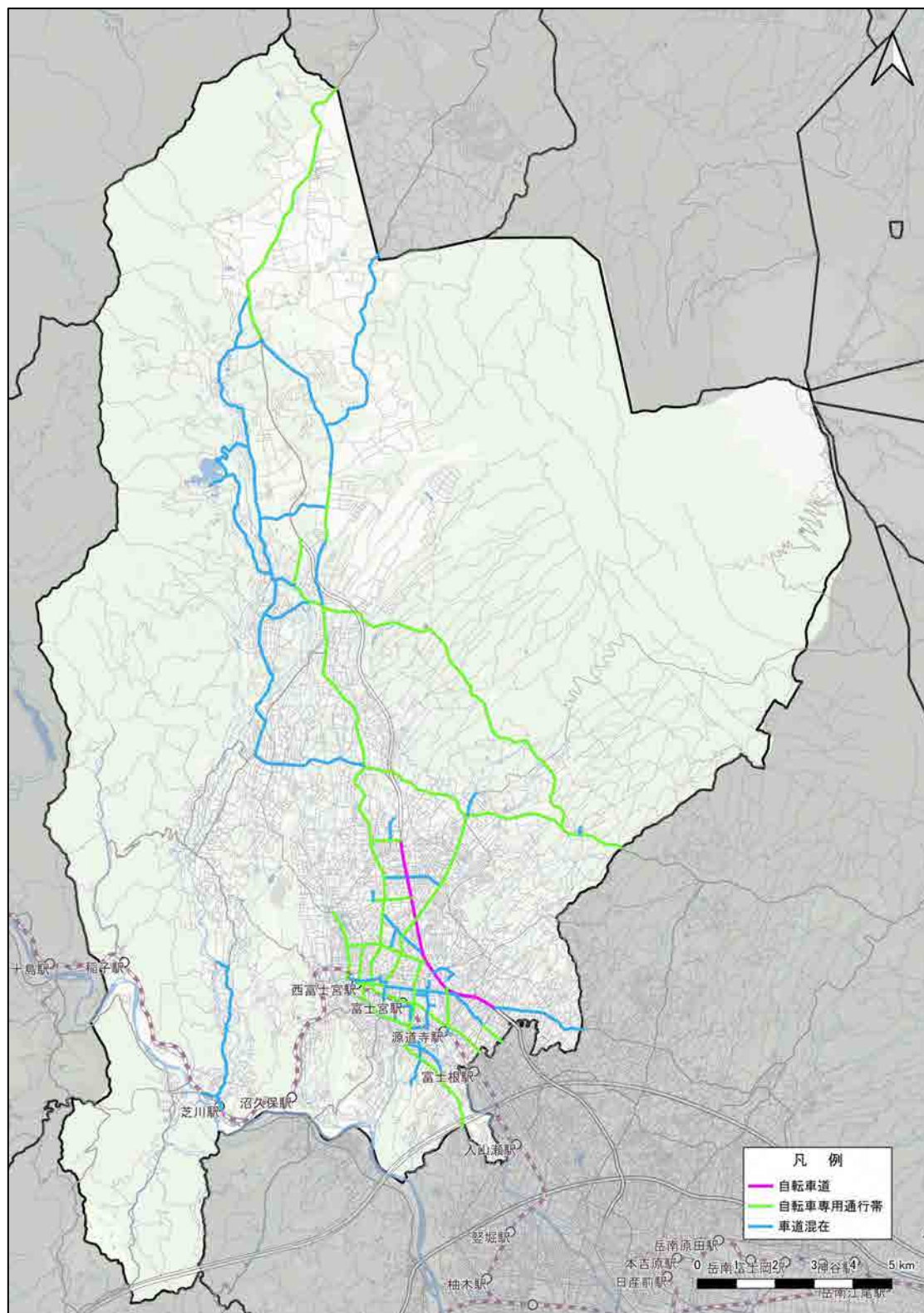
※3 やむを得ない場合においては、1.5m とします。

※4 やむを得ない場合においては、1.0m とします。

(5) 整備形態検討図

整備形態検討フローを基に、「理想的整備形態」を下図に示します。

整備形態は、整備時の道路の整備状況に応じ、暫定整備を行う場合があります。また、ネットワークの連続性や関係機関との協議によって、整備形態を変更する場合があります。



図：整備形態別選定路線図