

◆ 整備形態の基本的な考え方および整備イメージ

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などにに基づき、自動車の交通量、速度および自転車の交通量から整備形態の選定を行います。

	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※ 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:目安として参考にしたものであり、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ものとする。

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
自転車と自動車を構造物により分離する 	車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する 	車道混在とする

◆ 自転車安全利用五則

令和4年11月1日に中央交通安全対策会議(内閣府)は、自転車に関する交通秩序の更なる整序化を図り、自転車の安全利用を促進するために、「自転車安全利用五則」を改定しました。

1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。

車道を通行する場合は、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、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。

歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。

「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます。

相互通行可能ですが、中央から車道寄りの部分を徐行し、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。

道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。

3. 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。

4. 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。

5. ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

富士宮市自転車ネットワーク計画 概要版 令和7年3月

◆ 背景と目的

自転車は、極めて身近な交通手段であり、環境負荷の低減や健康の増進に寄与する移動手段として、幅広い世代に利用されています。昨今では、通学や通勤、買物等の日常利用だけでなく、観光やスポーツにおいても利用が拡大しています。

自転車活用の機運が高まる一方で、富士宮市内で発生した交通事故において、自転車関連事故の割合が増加傾向にあり、自転車事故削減が喫緊の課題となっています。

こうした状況を踏まえ、富士宮市においても、自転車利用者にとって安全で快適に連続して走行できる自転車走行空間を効率的かつ計画的に確保することを目的に、「富士宮市自転車ネットワーク計画」を策定します。

◆ 計画の位置付け

本計画は、「第5次富士宮市総合計画」および「富士宮市都市計画マスタープラン」等を上位計画とし、「富士宮市自転車活用推進計画」の施策のひとつとして位置付け、「安全安心で快適な自転車利用環境の創出」に寄与します。

◆ 計画の推進に向けて

本計画の計画期間は令和7年度からとし、短期整備路線の整備期間は概ね7年とします。なお、社会情勢や整備状況に応じて、計画内容の見直しを行います。

本市においては、本計画で示す自転車走行空間の整備といったハード面での対策だけでなく、富士宮市自転車活用推進計画と連携して、ソフト面での対策も行うことで、より安全な自転車利用環境を目指します。

◆ 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 ◇ 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。	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 ◇ 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。	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 ◇ 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を利用できる環境を創ります。
--	--	--

◆ 計画の進行管理

整備を実施した「自転車専用通行帯」や「矢羽根型路面表示」等の塗装剥離の修繕や除草などについては、国、市、県、警察、地域等と相互に連携し、継続的に安全な通行空間が確保できるよう適切な維持管理に努めます。また、整備にあたっては車の軌跡に塗装をなるべく重ねないなど持続的な走行環境を維持するための工夫を検討します。

また、本計画の計画期間は7年であるため、計画策定後、毎年実績をとりまとめ、進捗管理を行います。

なお、自転車ネットワーク路線や道路の整備状況、利用状況等を確認し、必要に応じて、自転車ネットワーク計画の見直しや、整備形態の見直しを検討します。

自転車ネットワーク計画路線図

