

富士宮市自転車ネットワーク計画

パブリックコメント案

令和7年



目次

第1章 計画の概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	2
第2章 自転車を取り巻く環境	3
2.1 自転車に関する全国的な変化	3
2.2 富士宮市の概況	7
2.3 自転車交通の現況と課題	25
第3章 基本方針と自転車ネットワーク路線	26
3.1 自転車ネットワーク計画の基本方針	26
3.2 自転車ネットワーク計画路線の選定	27
3.3 自転車ネットワーク路線の整備方針	29
第4章 自転車ネットワークの考え方	34
4.1 自転車ネットワーク構築の進め方	34
4.2 短期整備路線の検討	35
第5章 計画の推進に向けて	41
5.1 計画期間	41
5.2 評価指標	41
5.3 計画の進行管理	42

第1章 計画の概要

1.1 背景と目的

(1) 背景

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。

自転車利用の需要が高まる中、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として「自転車活用推進法（平成28年法律第113号）」が平成29年5月1日に施行されました。また、同法第9条に基づき、国では、「第1回自転車活用推進計画」を平成30年6月8日に策定し、昨今の社会情勢の変化等や今後の社会の動向を踏まえて、令和3年5月28日に「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。

静岡県では、自転車活用推進法第10条に基づき、「第2次自転車活用推進計画」を勘案して、令和4年に「静岡県自転車活用推進計画」が改定されました。

本市においても、自転車の活用を推進することで、「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条に基づく「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。

同計画では、計画の柱として「健康づくりの推進」「サイクルツーリズムの推進」「安全安心な環境づくり」を設定し、さらなる自転車の活用の拡大を目指しています。

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。そのため、自転車が安全安心に走行できる空間を確保し、歩行者や自動車にとっても、安全で快適な環境を整備していく必要があります。また、道路交通法の改正において、自転車交通事故を抑止するための罰則規定が整備され、自転車利用に関するルールやマナー遵守の意識向上も重要となっています。

(2) 目的

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。

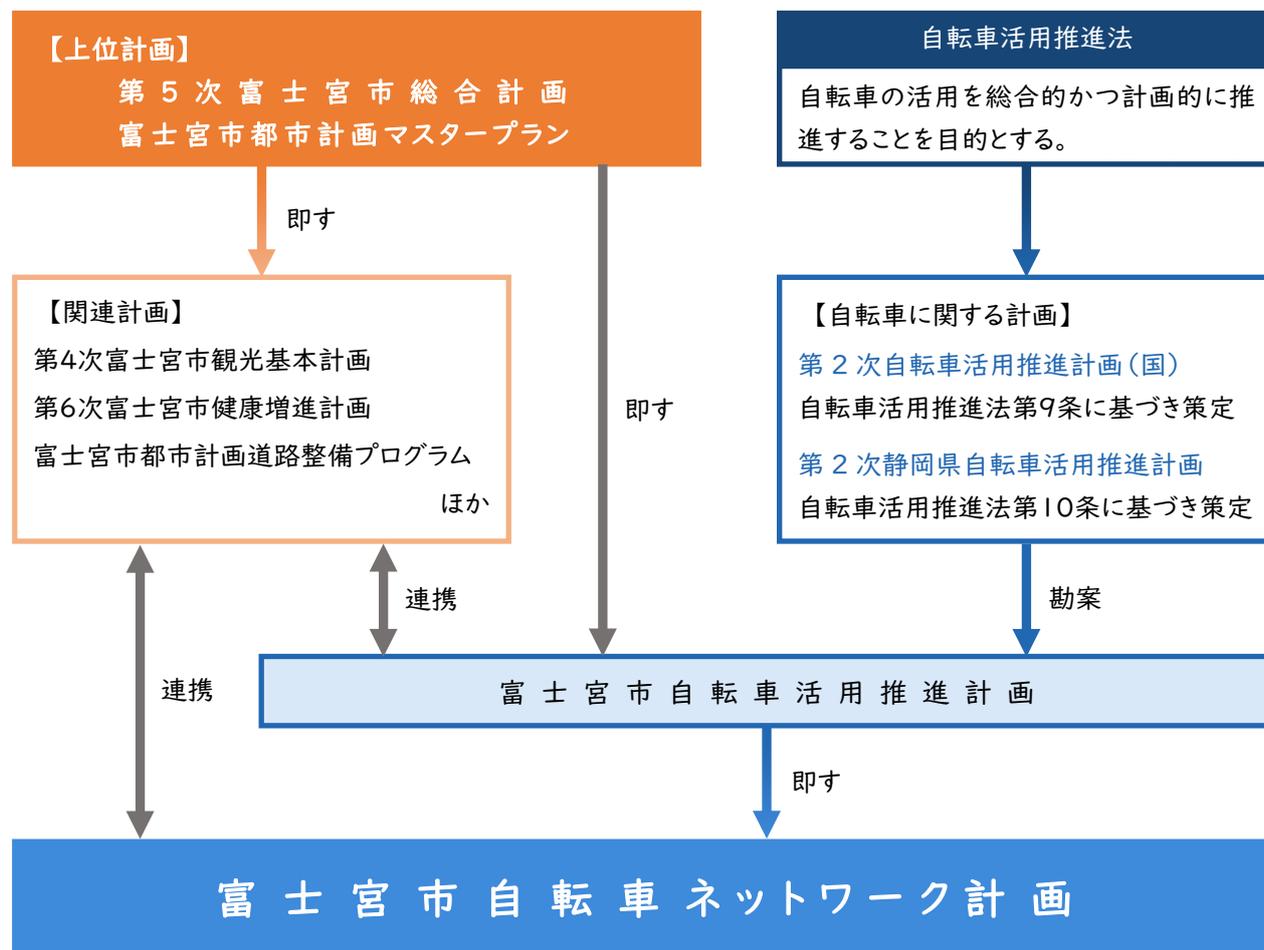
また、本計画は「富士宮市自転車活用推進計画」の施策のひとつとして位置付け、「安全安心で快適な自転車利用環境の創出」に寄与します。

今後自転車走行空間の整備が進むことで、自動車との分離や自転車の走行位置をドライバーに示すほか、歩行者と自転車が混在しないなど、自転車利用者だけではなく、自動車や歩行者にとっても安全安心な道路環境を創出していきます。

1.2 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ます。

また、「第4次富士宮市観光基本計画」や「第6次富士宮市健康増進計画」等の関連計画との連携を図ります。



図：計画の位置付け

第2章 自転車を取り巻く環境

2.1 自転車に関する全国的な変化

(1) 道路交通法の改正

道路交通法が改正され、令和5年7月から、特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定が施行されました。

また、令和6年11月から自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」（「ながらスマホ」）の罰則が強化され、「自転車の酒気帯び運転」が罰則の対象となりました。

① 特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定

- ◇ 特定小型原動機付自転車の車両基準、保安基準への適合、自賠責保険（共済）への加入、ナンバープレートの取付けが定められました。
- ◇ 特定小型原動機付自転車の運転者が守るべき交通ルール等が示されました。

【交通ルール】

- ・ 16歳未満の者の運転の禁止
- ・ 飲酒運転の禁止
- ・ 乗車用ヘルメットの着用
- ・ 車両の点検・整備
- ・ 車道通行の原則（道路標識等により例外的に歩道等を通行可能）等



② 自転車運転中の「ながらスマホ」に対する罰則強化

【禁止事項】

- ・ 自転車運転中にスマホで通話すること（ハンズフリー装置を併用する場合等を除く）。
- ・ 自転車運転中にスマホに表示された画面を注視すること。

※どちらも自転車が停止しているときを除く。



③ 自転車の酒気帯び運転、ほう助に対する罰則

【禁止事項】

- ・ 酒気を帯びて自転車を運転すること。
- ・ 自転車の飲酒運転をするおそれがある者に酒類を提供すること。
- ・ 自転車の飲酒運転をするおそれがある者に自転車を提供すること。
- ・ 自転車の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、自転車で自分を送るよう依頼して同乗すること。



出典《道路交通法、政府広報オンライン》

(2) 自転車安全利用五則の改定

令和4年11月1日に中央交通安全対策会議（内閣府）は、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の改正が行われたことを機会に、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。

改定した 自転車安全利用五則 の守りましょう!

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の対向」である自転車は、車道と歩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、互譲によって通行しなければなりません。



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

歩道を通行できる場合は、車道側の標記をすくりに横切できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げることは一掃禁止し禁けりではありません。



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、信号によって安全を確認し通行しましょう。



道路標識等により、一時停止をせよ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。



ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット装着率で自転車事故により亡くなった人の数は顕著に減少しています（平成29年～令和3年合計）。また、ヘルメット装着率の致死率は、肩荷台とはべて約2.2倍も低くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭を守ることが大変重要です。

※自転車乗用中のヘルメット着用は2割の致死率

（平成29年～令和3年合計）

（乗用中割合）

0.36%

ヘルメット着用率

（乗用中割合）

0.59%

ヘルメット着用率

※致死率の比較は、乗用中割合を調整した上で比較しています。

出典《内閣府 自転車安全利用五則》

4

(3) 国および県の動向

自転車活用の推進のため、国および県では以下のように取組みが進められています。

平成29年5月

施行

自転車活用推進法

国および県の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、地域の課題解決や地域特性、地域資源を活用し、自転車に関する施策を総合的に推進する計画を定めるよう努めなければならないとしています。

令和3年5月

閣議決定

第2次自転車活用推進計画(国)

自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえ、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けられています。

また、実施すべき施策のひとつとして、無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組みが挙げられています。

自転車を巡る現状および課題に対応するため4つの目標を掲げています。

- [1] 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- [2] 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
- [3] サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- [4] 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

令和4年3月

策定

第2次静岡県自転車活用推進計画

サイクルスポーツの聖地に向けたビジョンを市町や県民と共有しながら、ハード・ソフトの施策を総合的に進める指針となる計画として位置付けられています。

目指す姿に「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」を掲げ、4つの目標の達成を目指しています。

- [1] 自転車協議のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築
- [2] 国際的なサイクルツーリズムの目的地創造
- [3] 安全・快適に誰もが自転車で親しむ地域社会の形成
- [4] 良好な自転車走行空間の形成

令和4年3月

策定

富士宮市自転車活用推進計画

本市の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付けられています。

(4) 富士宮市の動向 [富士宮市自転車活用推進計画の策定]

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。

富士宮市自転車活用推進計画 [令和4年3月]

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：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。

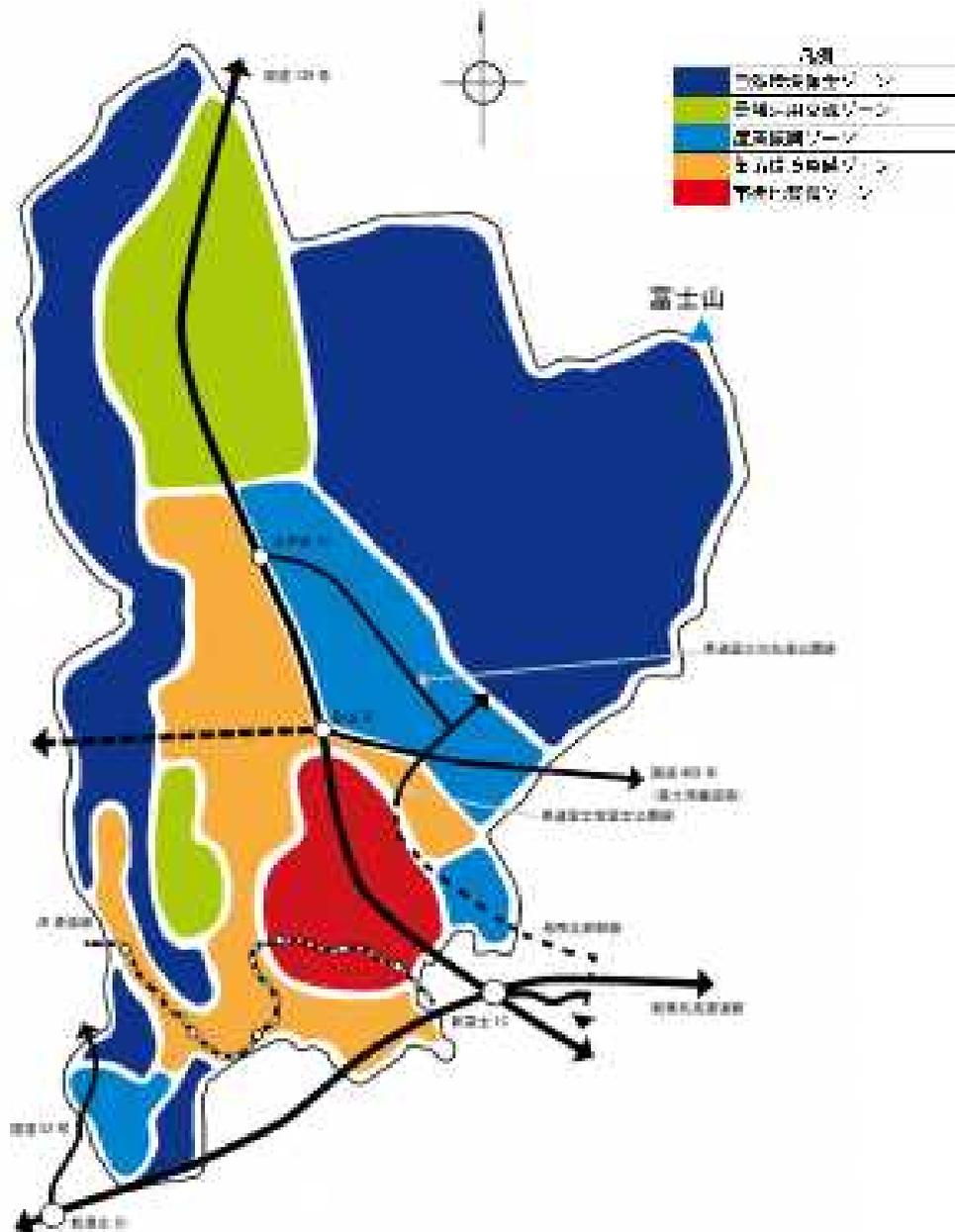
2.2 富士宮市の概況

(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。

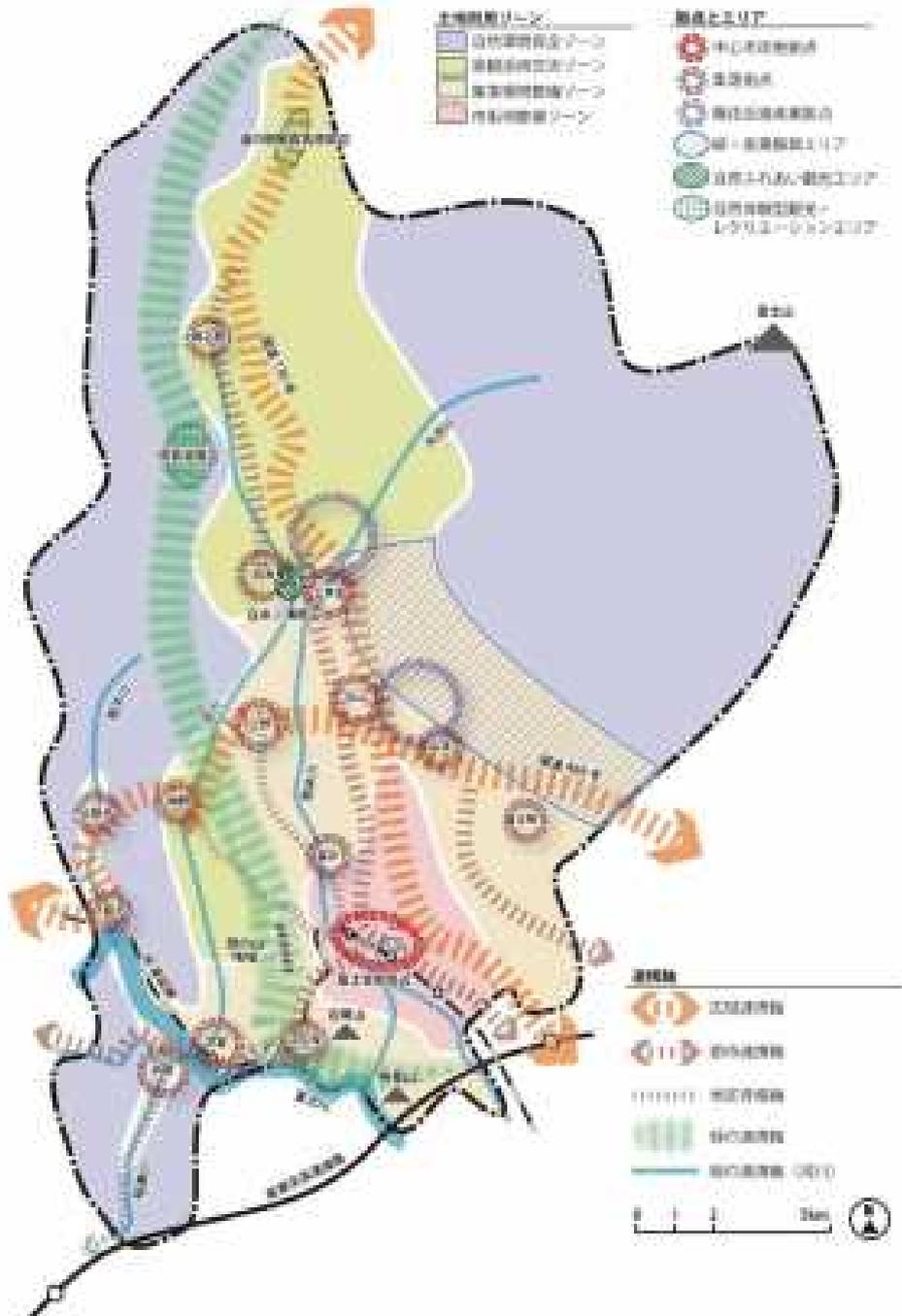


図：ゾーン別土地利用概念図

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を形成し、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》

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。



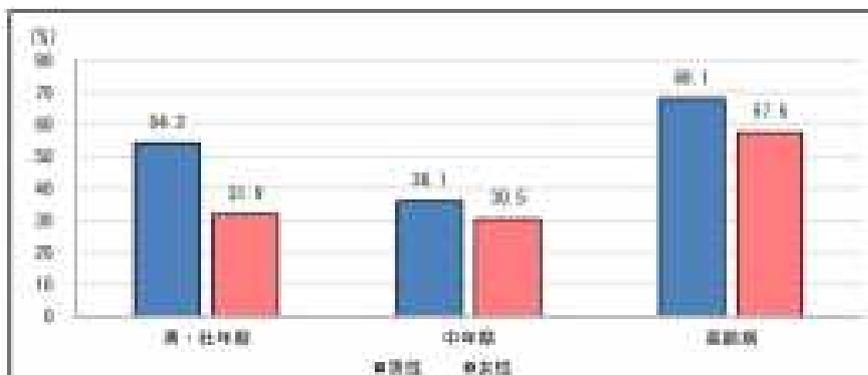
図：「富士山麓の自然を満喫する滞在型観光地」のイメージとエリアの考え方

《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]

◇「こころからやか 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。

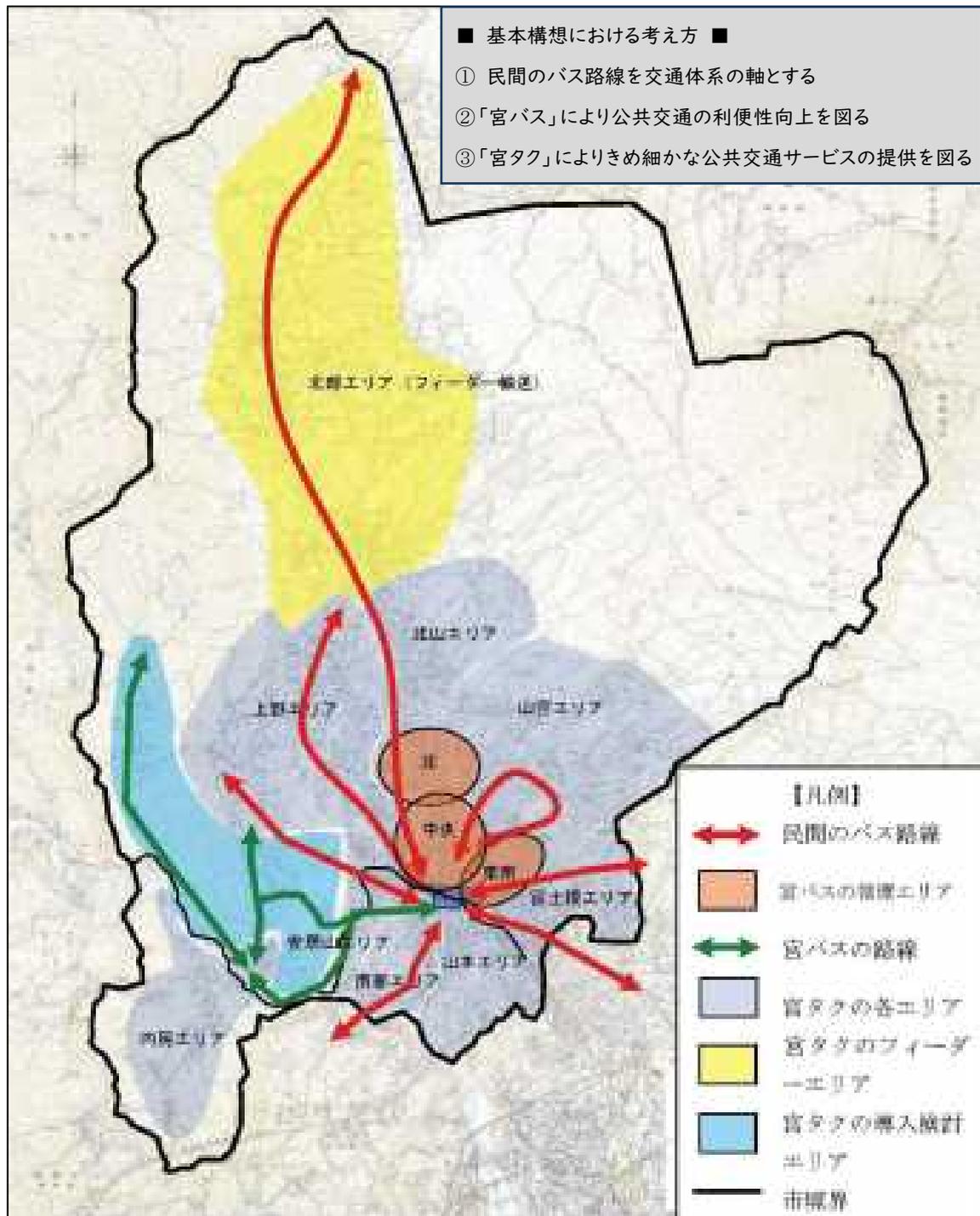


図：都市計画道路整備プログラム総括図

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

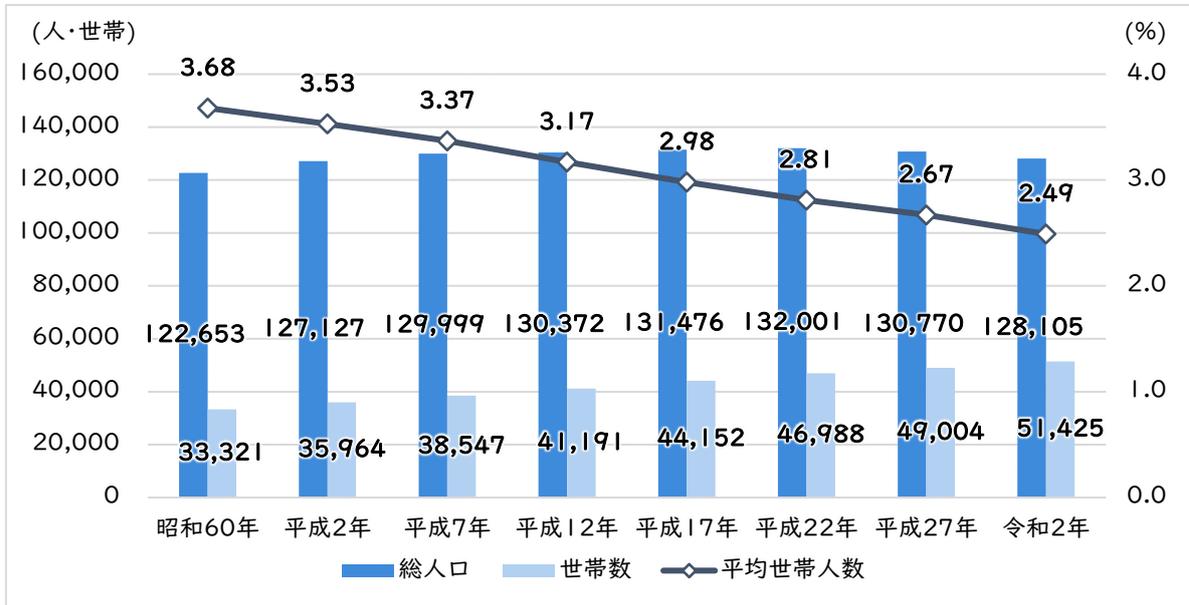


図：基本構想図

出典《富士宮市地域公共交通計画》

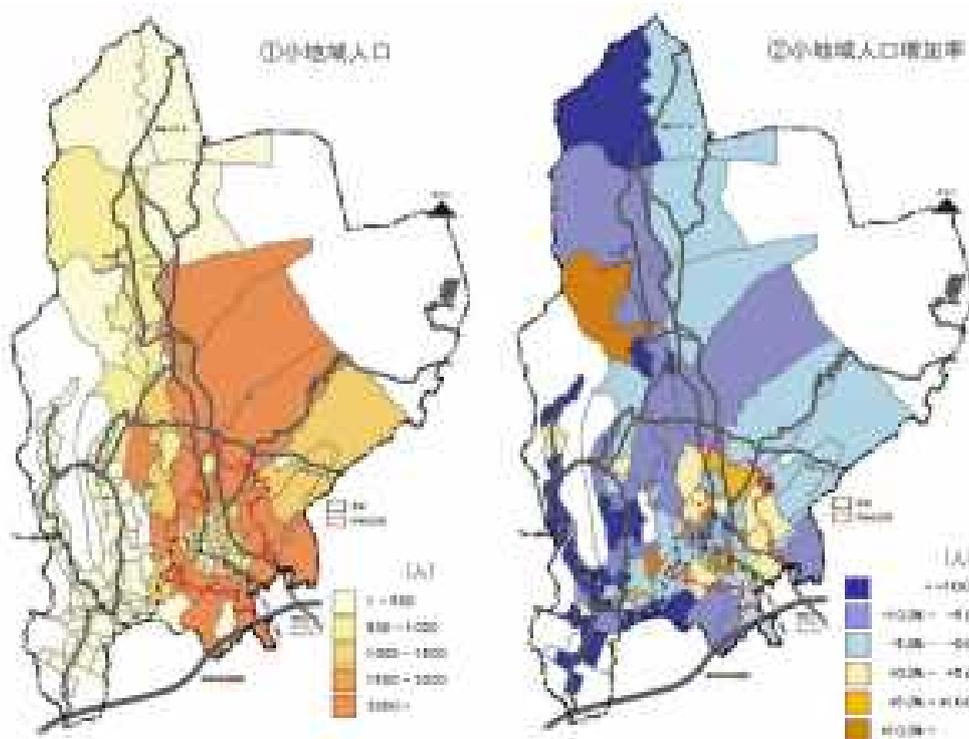
(2) 富士宮市の人口推移の状況

- ◇ 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。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》



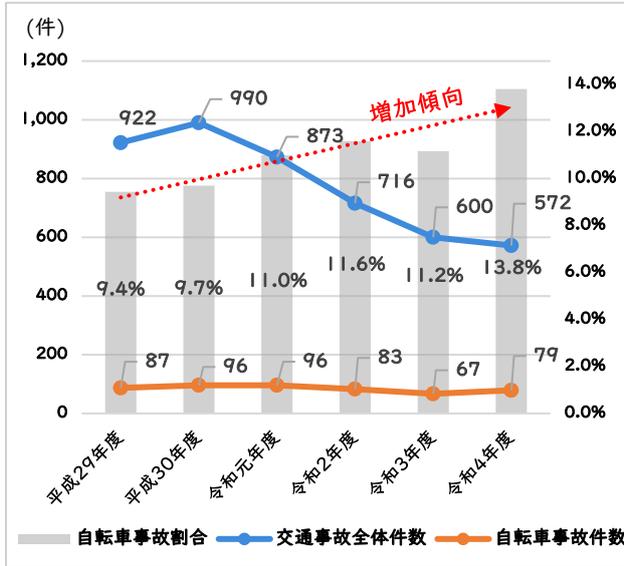
図：小地域ごとの人口動向

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

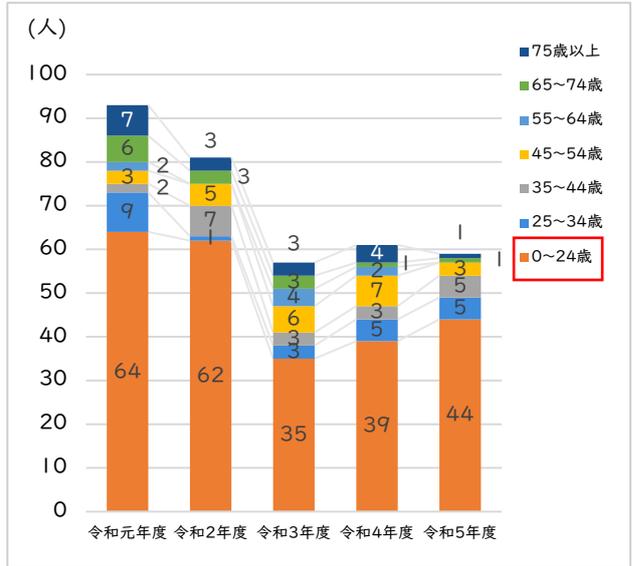
① 自転車事故

- ◇ 平成29年から令和4年までの6年間に於いて、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歳が多くの割合を占めています。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

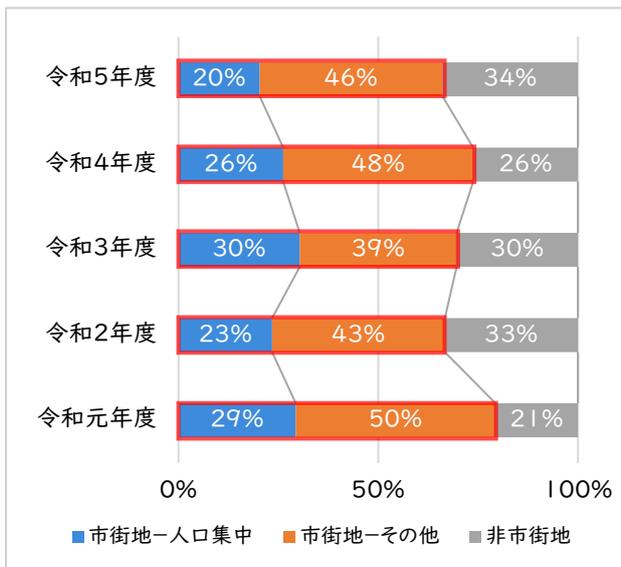
出典 《静岡県警察 交通年鑑》



図：年代別自転車事故負傷者数の推移

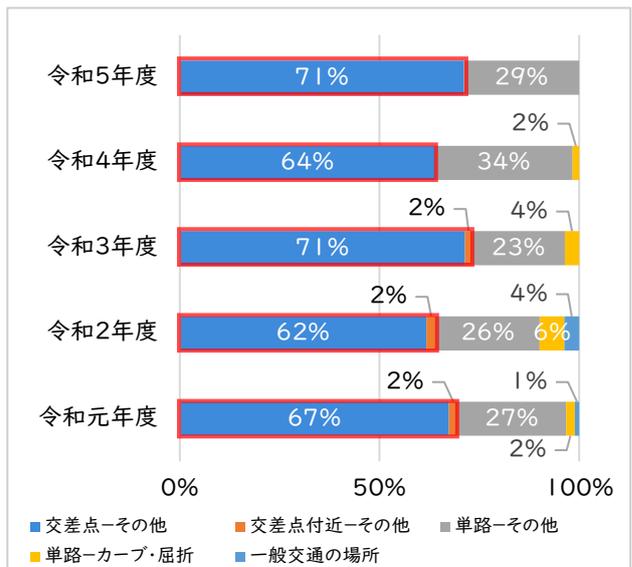
出典 《警察庁オープンデータ》

- ◇ 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

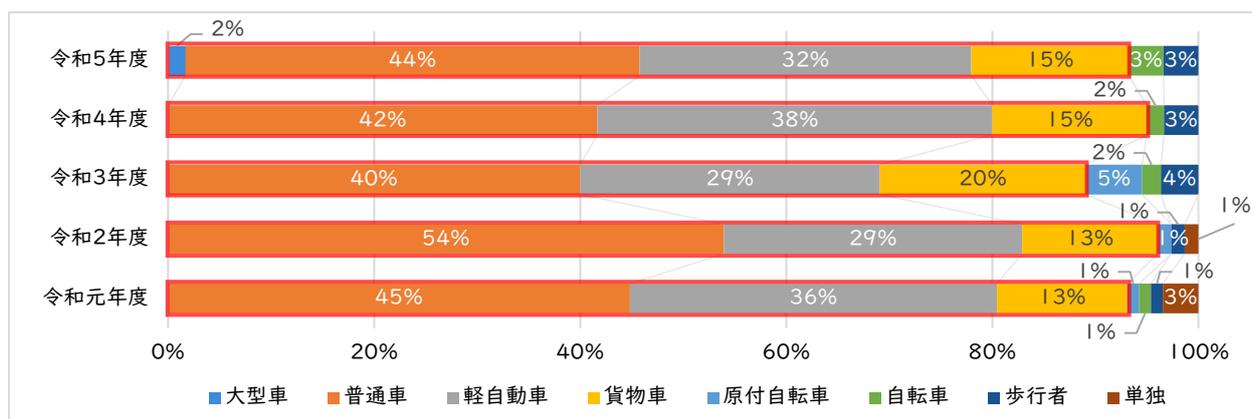
出典 《警察庁オープンデータ》



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。

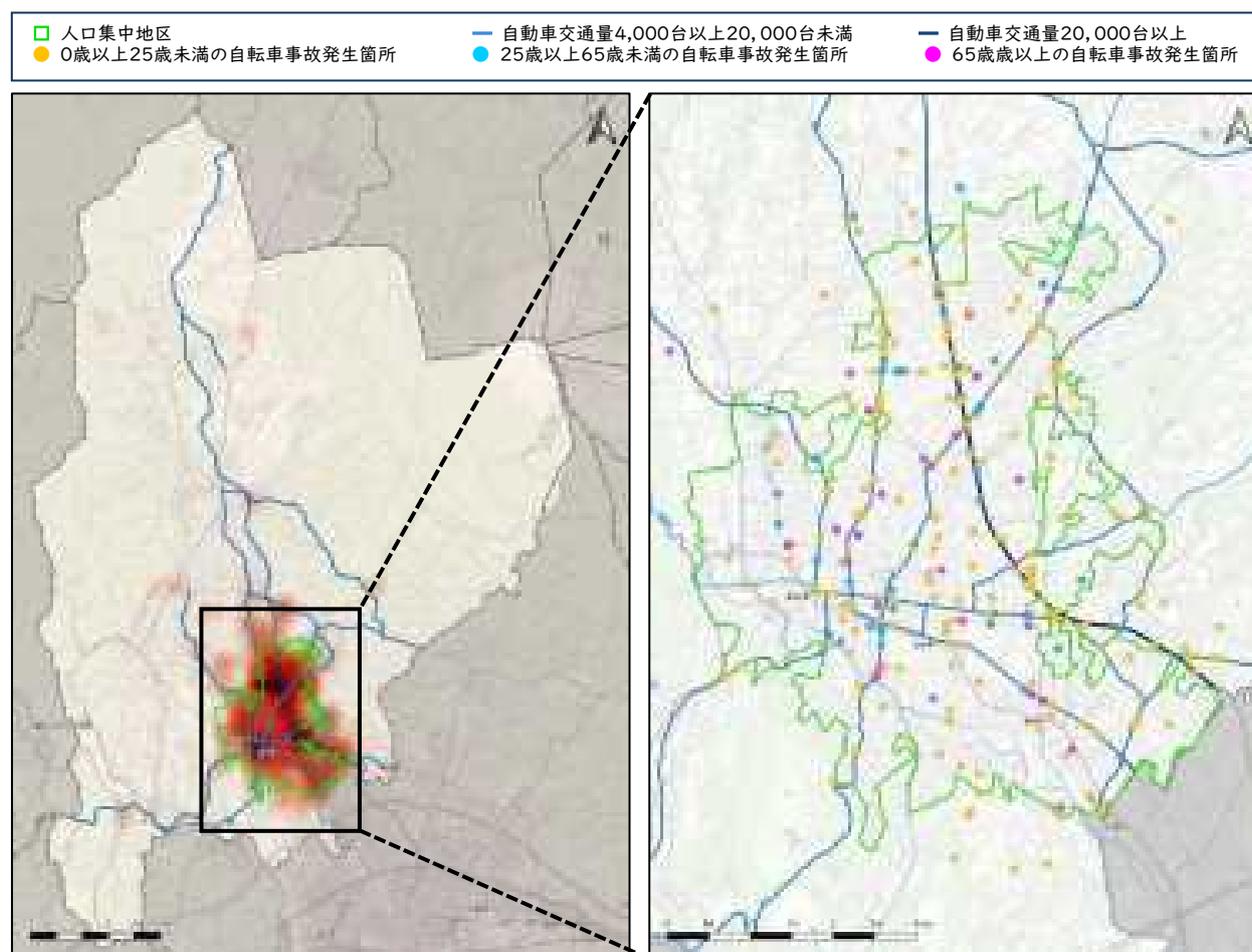


図：当事者別自転車事故割合

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

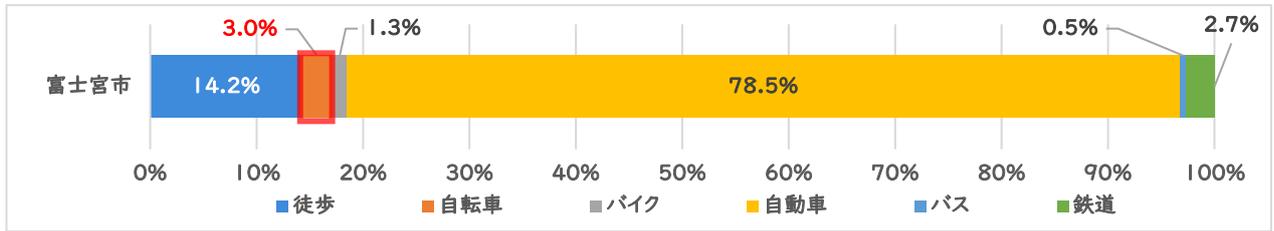
図：自転車事故発生箇所

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。



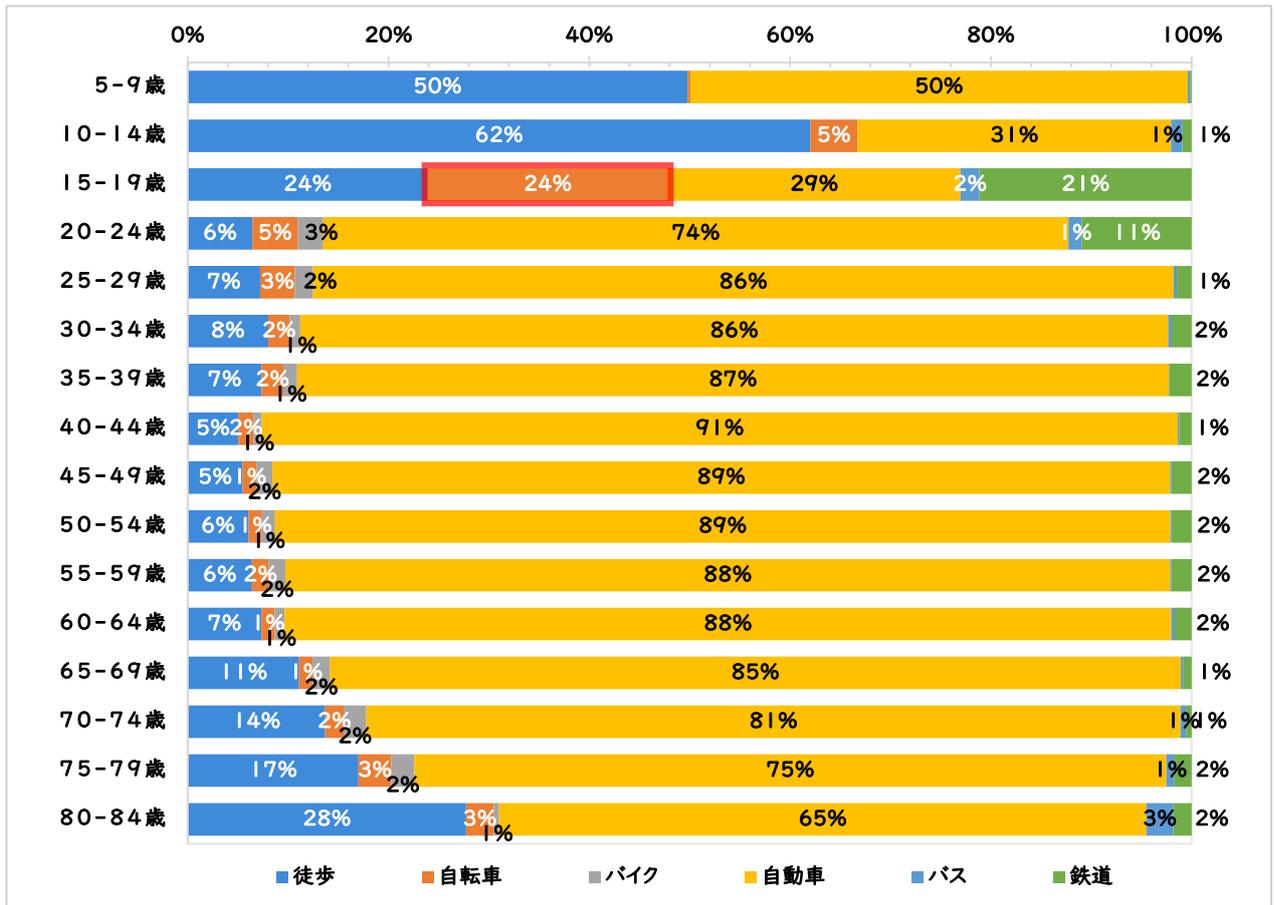
図：全年代表交通分担率

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

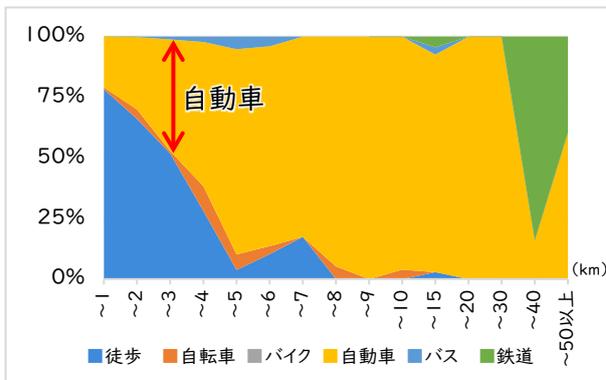
- ◇ 0~20歳未満では5km 未満までの利用が多い傾向にある一方で、20歳以上の利用では1~3kmの短距離利用が多い傾向にある。



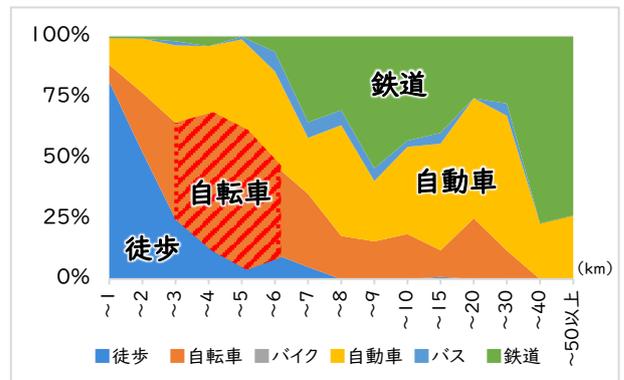
出典 《第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成》 (km)

年代別距離別移動手段

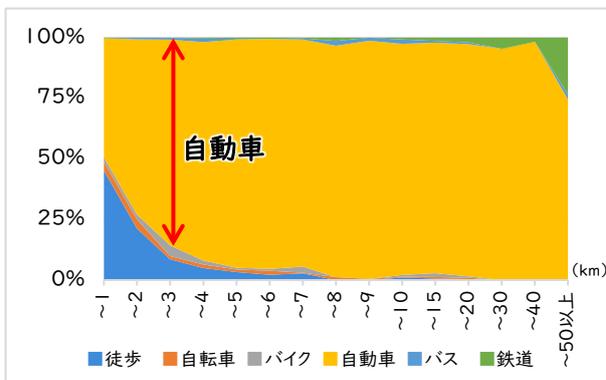
- ◇ 15歳以上20歳未満では、短距離だけでなく、長距離でも自転車移動が多い傾向にあります。
- ◇ 5歳以上15歳未満、20歳以上65歳未満および65歳以上の年代では自動車移動が最も多く、短距離では徒歩、長距離では鉄道の割合が多くなる傾向にあります。



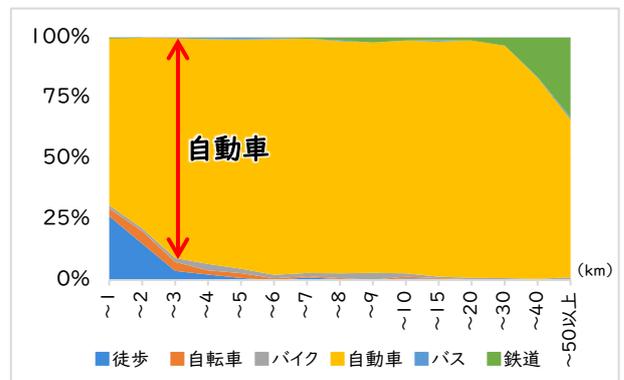
5歳以上15歳未満



15歳以上20歳未満



20歳以上65歳未満

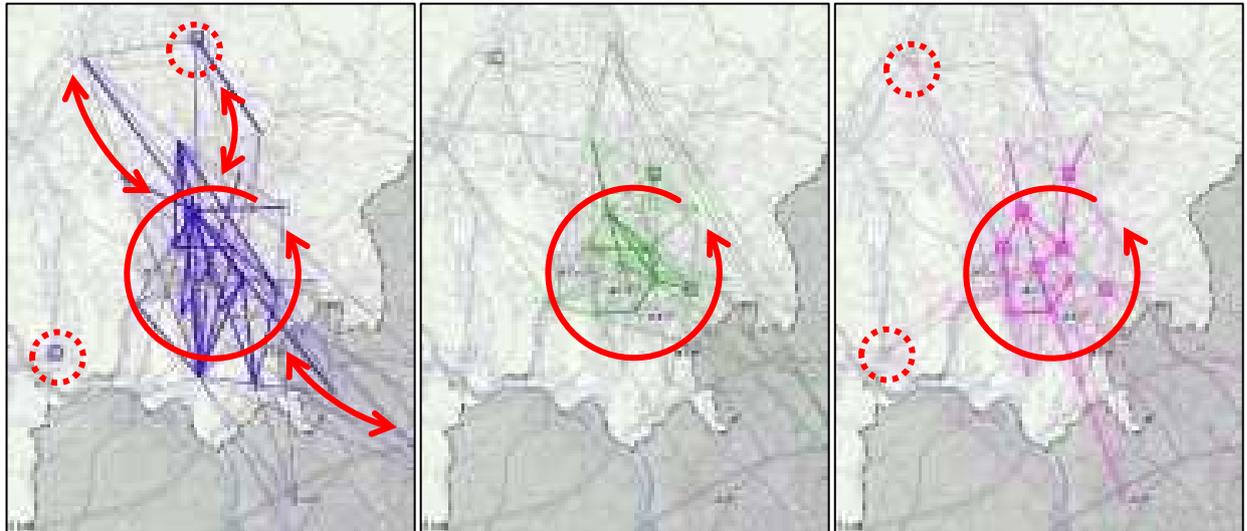


65歳以上

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

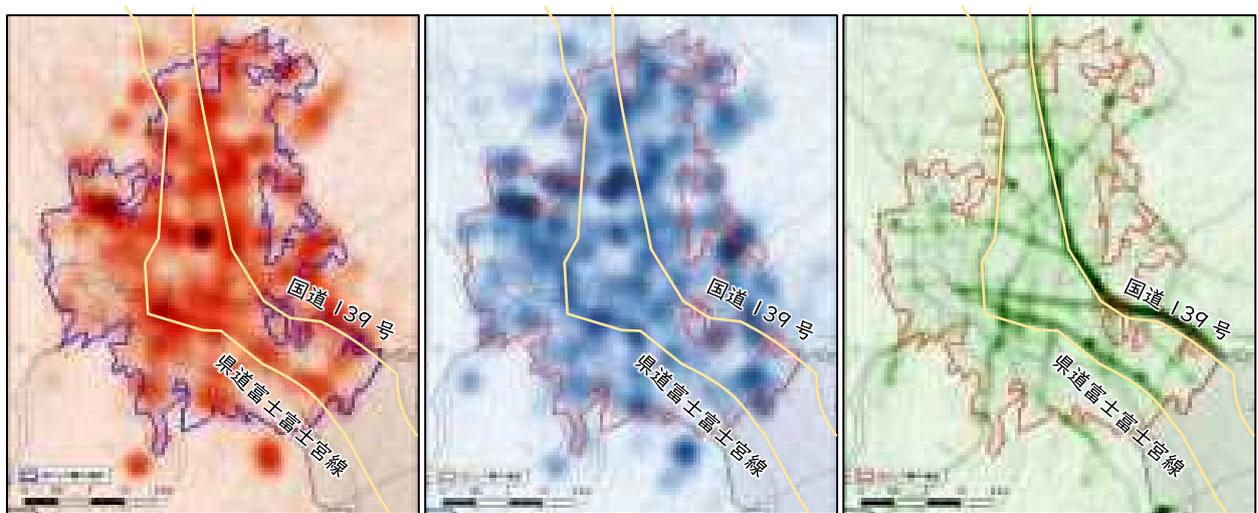
通勤目的

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

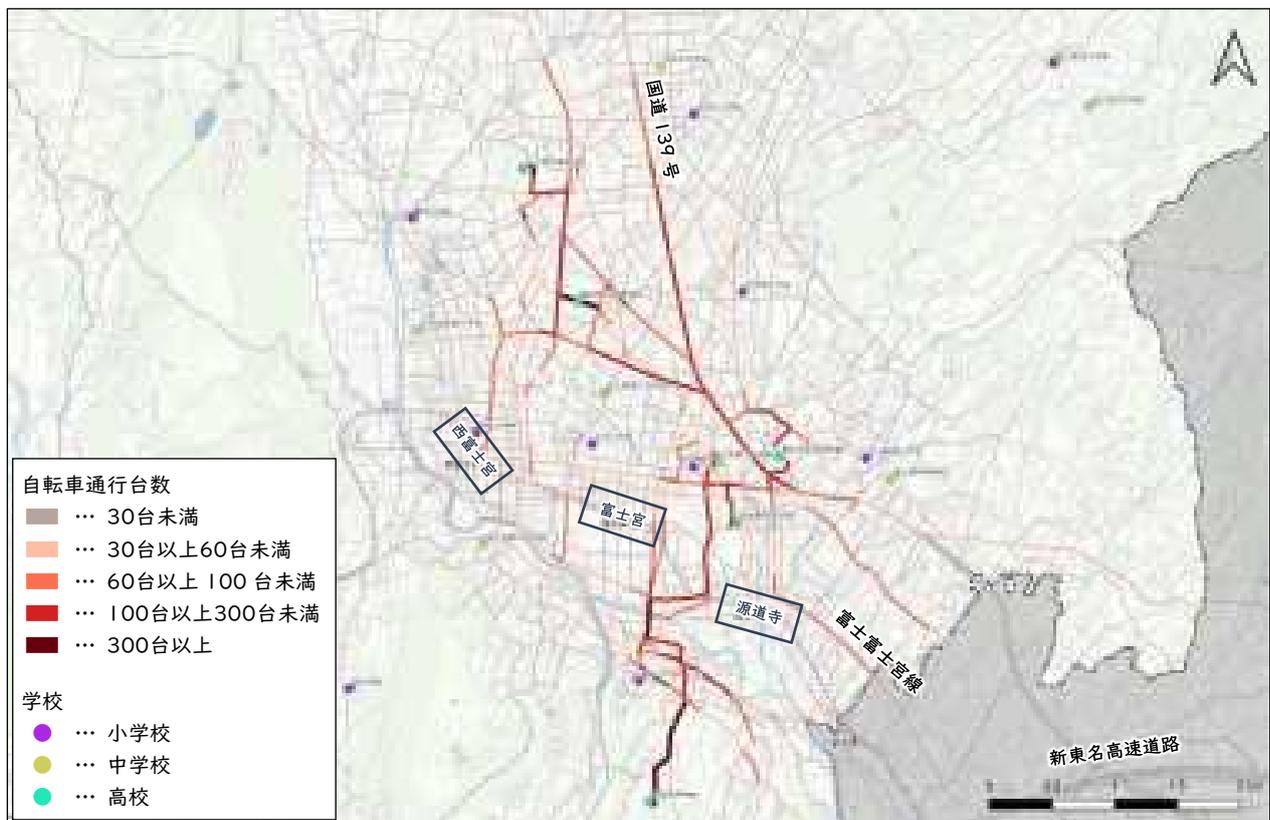
自動車

出典 《令和5年5月16日～5月29日の人流データより作成》

自転車通学利用に関するアンケート

- ◇ 自転車の通学利用について調査するため、富士宮市内の高校および中学校を対象にアンケート調査を実施しました。
- ◇ 国道139号や県道富士富士宮線などの幹線道路を通行する自転車が多い結果となっています。

アンケート実施概要	
目的	<p>①自転車で通学状況や利用実態の把握 自転車利用区間のパターン把握、自転車の走行位置 自転車を利用する経路で改善を希望する点</p> <p>②自転車の利用ルールの啓発や認知度の把握 静岡県自転車条例や道路交通法の認識度合、ヘルメットの着用状況の把握</p> <p>③自転車通学経路の把握 自転車での通学経路、通学経路上での危険箇所</p>
対象	<p>市内の高校および自転車通学が許可されており主に市街地を走行する中学校</p> <p>高校：富士宮北高校、富士宮西高校、富士宮東高校、星陵高校、富岳館高校</p> <p>中学：第一中学校、第四中学校</p>
調査方法	紙面による調査（令和6年7月に各学校にアンケート調査票を配布）
回答数	1,340件（高校：1,040件、中学：300件）
結果	通学に自転車を利用している割合は、高校62%（640人）、中学21%（63人）



図：高校生および中学生の自転車通学経路

交通量調査

◇ 自転車の利用実態の把握、整備形態の検討および整備効果の検証を目的として交通量調査を実施しました。

交通量調査実施概要

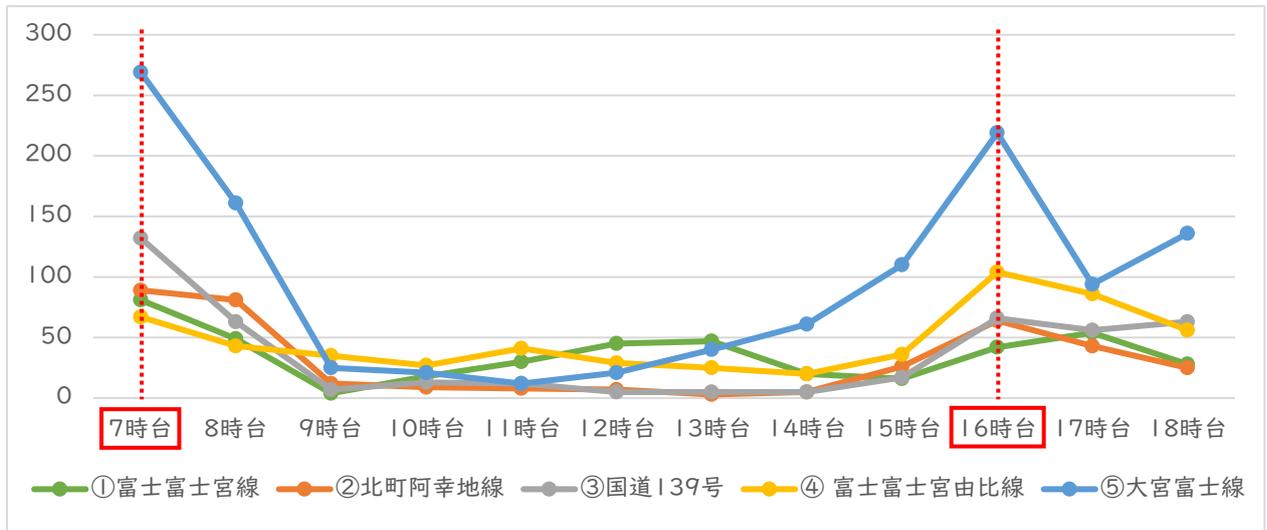
目 的	①自転車の利用実態の把握 自転車の走行位置、逆走の現状を把握し、ネットワーク計画の基礎資料として利用
	②整備形態の検討 現況交通量を自転車通行空間の整備手法選定の基礎資料として利用
	③整備効果の検証 今後、自転車通行空間整備の効果検証を行う場合に基礎資料として利用
調査項目	断面交通量調査(方向別、通行区部別)
計測項目	歩行者、自転車、自動車
調査日程	令和6年10月2日(水)、10月16日(水) 7:00~19:00
調査箇所	市内5箇所(国道1箇所、県道2箇所、市道2箇所)



①	自転車	歩行者	自動車	
東側歩道	381	250		
東側車道	1		7,044	
西側路側帯	49	89		
西側車道	3		7,656	
合 計	434	339	14,700	
②	自転車	歩行者	自動車	
北側歩道	209	94		
北側車道	13		4,518	
南側歩道	125	152		
南側車道	25		4,763	
合 計	372	246	9,281	
③	自転車	歩行者	自動車	
東側歩道	127	87		
東側車道	9		13,795	
西側歩道	303	61		
西側車道	5		14,781	
合 計	444	148	28,576	
④	自転車	歩行者	自動車	
東側歩道	380	338		
東側車道	3		7,187	
西側歩道	89	80		
西側車道	4		6,292	
合 計	476	418	13,479	
⑤	自転車	歩行者	自動車	
東側歩道	741	136		
東側車道	16		5,314	
西側歩道	178	156		
西側車道	28		5,506	
合 計	963	292	10,820	

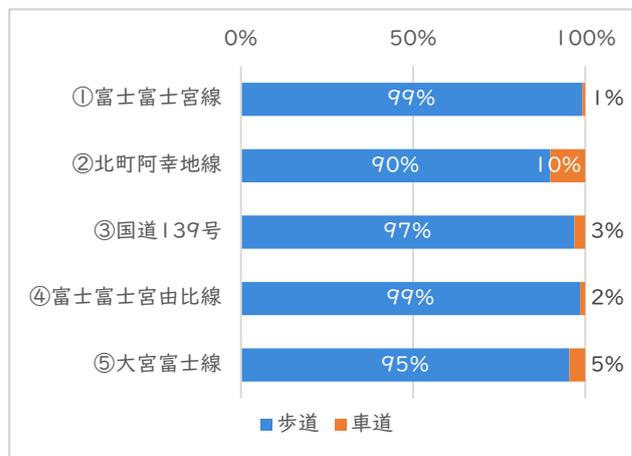
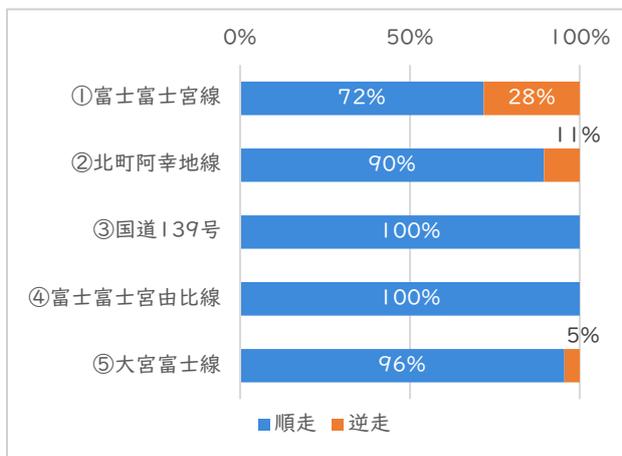
図：交通量調査結果 (台または人)

◇ 時間帯別で見ると、通学および通勤時間帯の朝7時と夕方16時の自転車交通量が大きく、日中9～14時の交通量は少ない結果となっています。



図：時間帯別自転車交通量

- ◇ 自動車交通量が昼間12時間9,000台以上と交通量が多い道路でも自転車の逆走があります。
- ◇ ①富士富士宮線は、歩道が東側のみであるため、歩道のない西側での逆走が多い結果となっています。
- ◇ 全調査地点において、自転車の90%以上が歩道(自転車歩行者道を含む)を走行しており、車道を走行する自転車は少ない結果となっています。



調査箇所	自動車	自転車順走	自転車逆走
①富士富士宮線	14,700	38	15
②北町阿幸地線	9,281	34	4
③国道139号	28,576	14	0
④富士富士宮由比線	13,479	7	0
⑤大宮富士線	10,820	42	2

(台)

図：自転車の逆走台数

調査箇所	歩道	車道	合計
①富士富士宮線	430	4	434
②北町阿幸地線	334	38	372
③国道139号	430	14	444
④富士富士宮由比線	469	7	476
⑤大宮富士線	919	44	963

(台)

図：自転車の走行位置

③ 自転車に関する取組み (E-BIKE、サイクリングルート)

E-BIKE (レンタサイクル)

- ◇ 富士宮市内 17 箇所に E-BIKE をレンタルできる施設が設置されています。(令和6年12月時点)
- ◇ 富士宮市主導の E-BIKE 普及活動「Ride On!」として、新しい観光アクティビティである E-BIKE のコンセプトや貸出施設、モデルコースについて情報発信されています。



図：E-BIKE 富士宮市レンタサイクル

出典 《富士宮市観光協会 HP、Ride On!ふじのみや HP》

サイクリングルート

- ◇ 富士宮市内の観光資源を E-BIKE で周遊できる E-BIKE コースマップや、朝霧高原サイクリングマップ、モデルコースが制作されています。



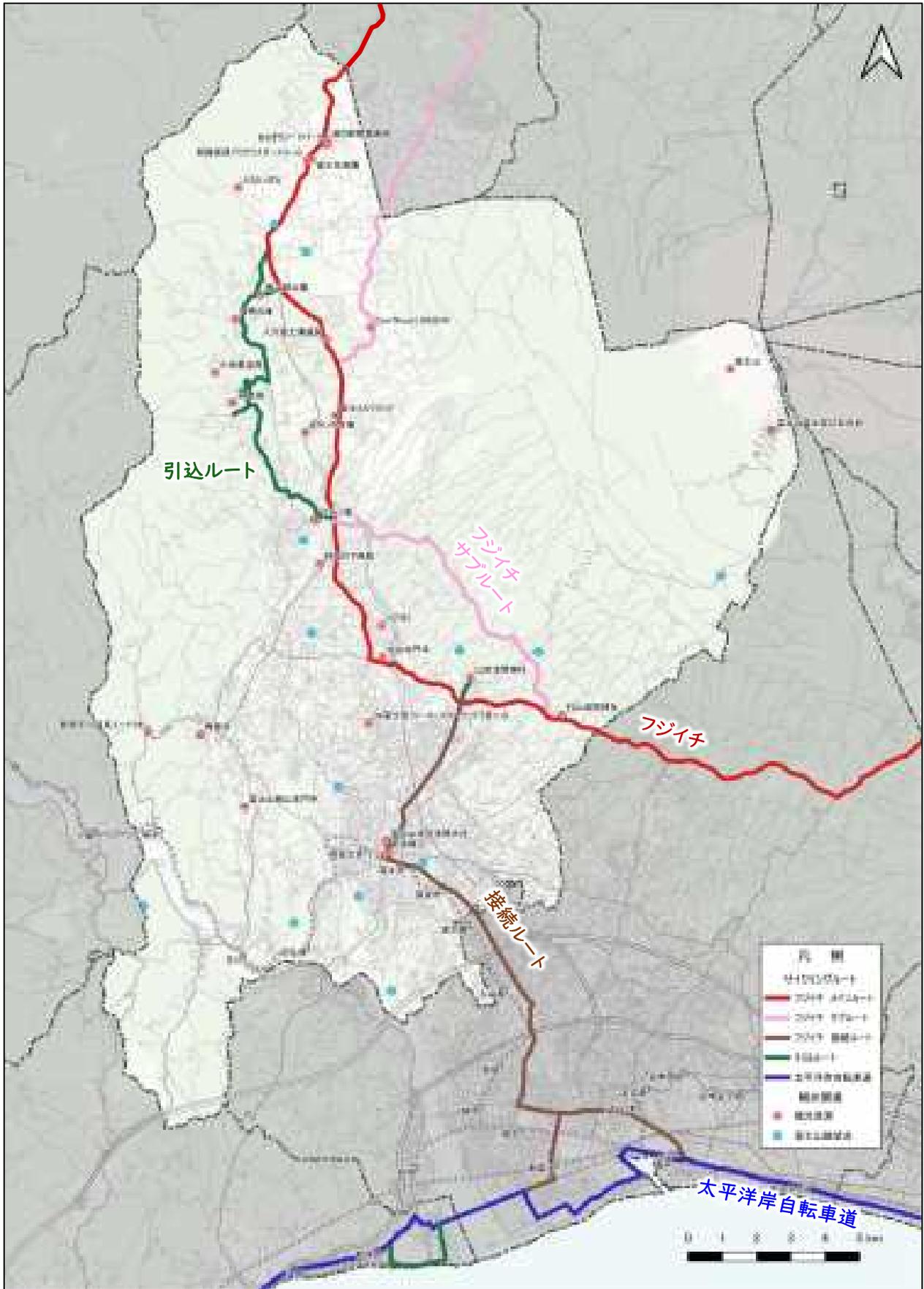
図：E-BIKE コースマップ

出典 《富士宮市役所》



図：朝霧高原サイクリングマップ

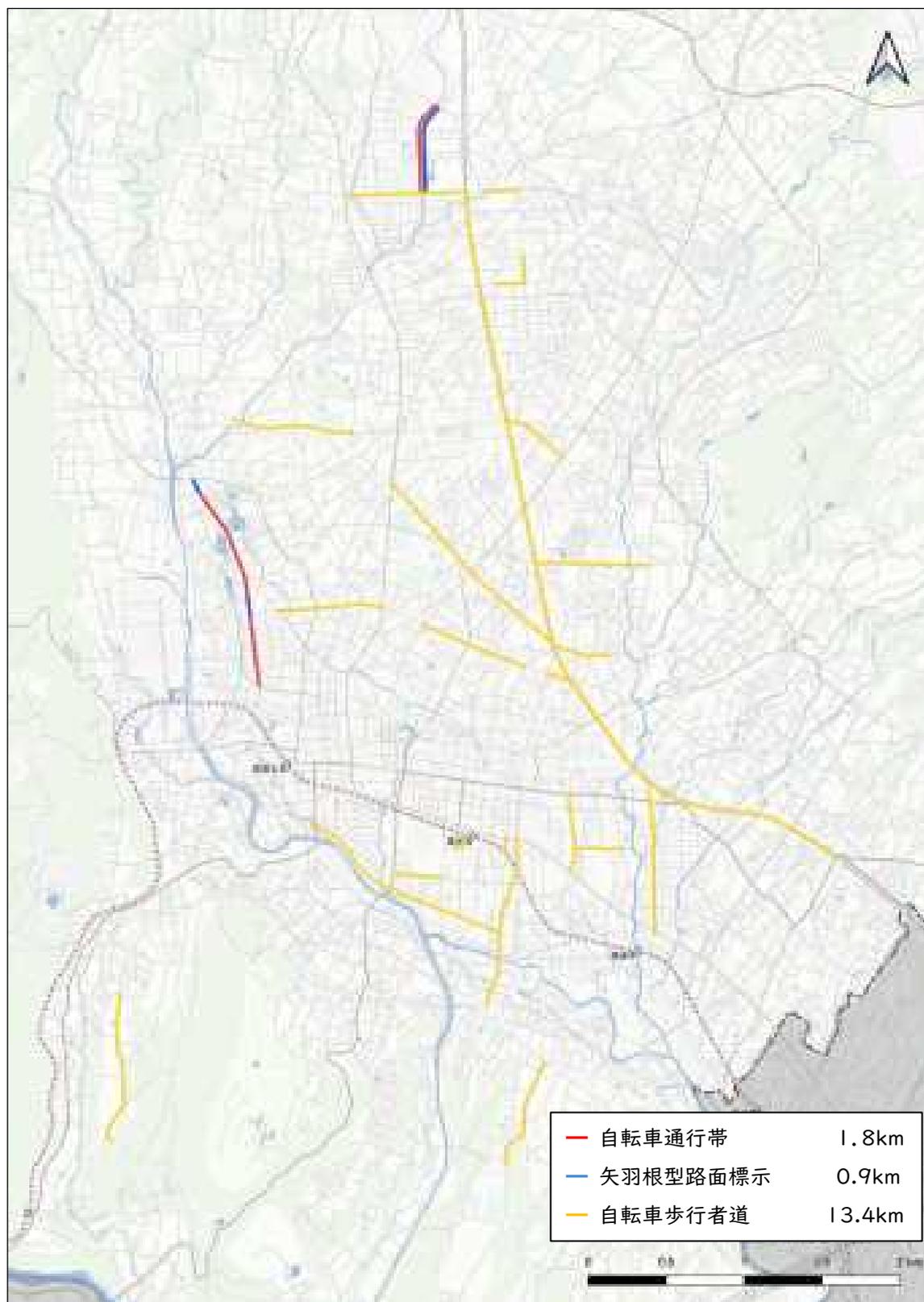
出典 《静岡県富士農林事務所》



図：フジイチ(富士山一周サイクリングルート)

(5) 市内における自転車走行環境

◇ 市内の自転車走行空間は自転車通行帯1.8km、矢羽根型路面表示0.9km、自転車歩行者道13.4km
となっています。



図：自転車走行空間整備状況

2.3 自転車交通の現況と課題

自転車に関する全国的な変化や本市の概況を踏まえて、自転車の利用に関する課題を抽出します。

現況	通学に関すること	観光に関すること	日常生活に関すること
課題	<p>通学における安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 中高生の自転車交通分担率が高く、自転車事故負傷者数が多い傾向にあるため、安全性を向上させる必要があります。 ◇ 通学を目的とした自転車トリップ数が多いため、通学における安全性の確保が必要です。 ◇ 富士宮市と隣接市町の往来における利便性や安全性を確保する必要があります。 	<p>富士宮の強みを活かしたサイクリング環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 朝霧高原をはじめとする市内の観光資源を周遊しやすい環境を整備する必要があります。 ◇ 富士山一周サイクリングルートをはじめとするサイクリングルートを活用して、隣接市町と連携した自転車利用環境を整備する必要があります。 ◇ E-BIKE やレンタサイクルの利便性を向上させる必要があります。 	<p>自転車利用の日常化による健康増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 運動習慣の定着のため、日常生活における自転車の利便性を向上させる必要があります。 ◇ 自転車利用および自転車事故の多い市街地における安全性を確保する必要があります。 ◇ 短距離の移動における自転車利用を推進するため、自転車の利便性を向上させる必要があります。

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
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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、安全に自転車が利用できる環境を創ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。

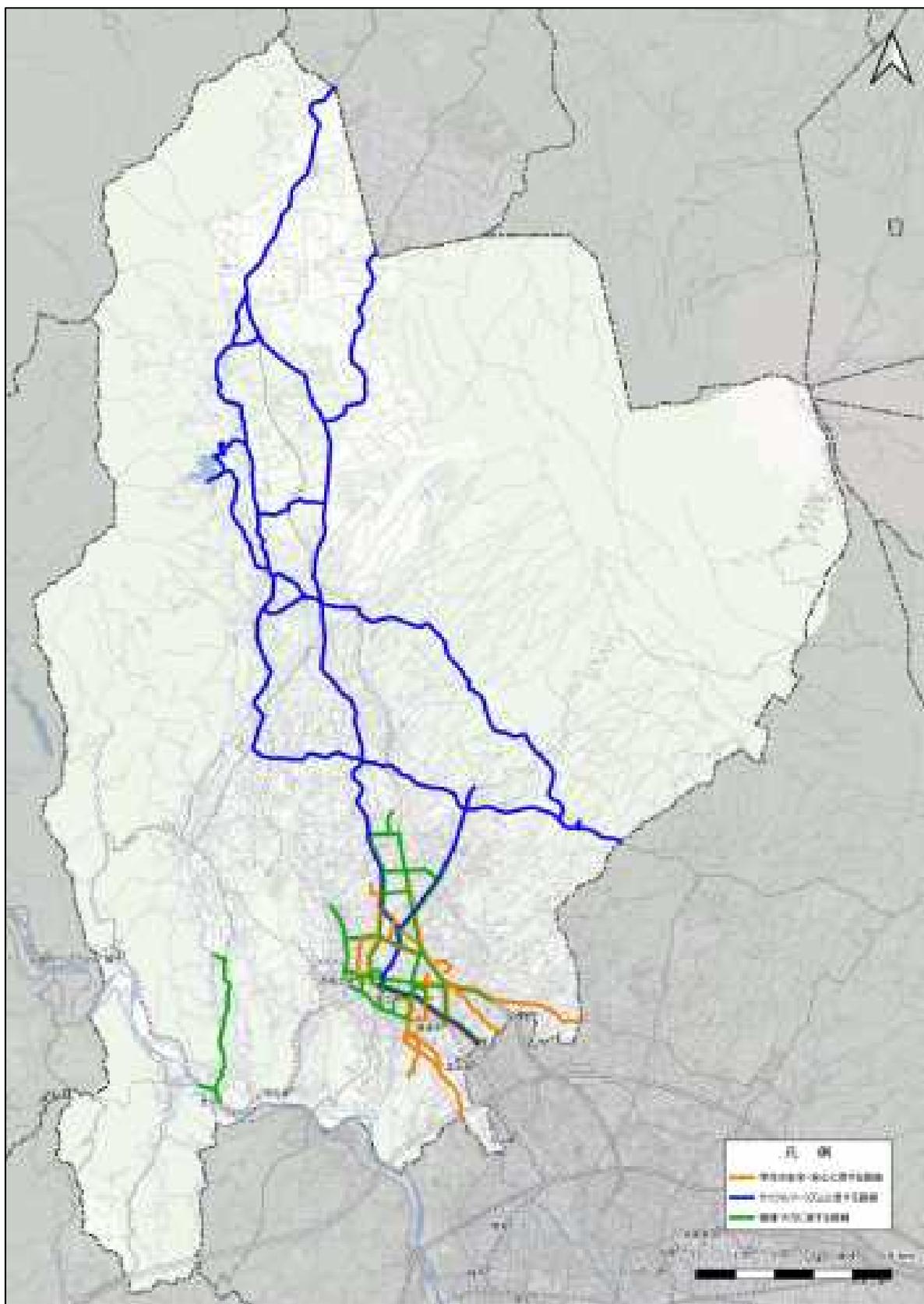
学生の安全安心に 資する路線	サイクルツーリズムに 資する路線	健康づくりに 資する路線
<p style="text-align: center;">自転車通学において 利用が多い路線</p> <p>「自転車通学利用アンケート結果」を基に、通行台数が100台以上(上位20%)の路線を選定します。</p> <p style="text-align: center;">公共交通機関と連携する路線</p> <p>「自転車通学利用アンケート結果」を基に、富士宮駅、西富士宮駅および源道寺駅と各高校を繋ぐ主要な路線を選定します。</p> <p style="text-align: center;">富士宮市と隣接市町を 繋ぐ主要路線</p> <p>「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。</p>	<p style="text-align: center;">広域的なサイクリングルート</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">サイクリングの出发点と ルート間を繋ぐ路線</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">市内観光資源の 回遊性を向上する路線</p> <p>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。</p>	<p style="text-align: center;">市街地の回遊性を向上する路線</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">市街地の生活利便性を 向上する路線</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">集落拠点の生活利便性を 向上する路線</p> <p>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。</p>



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、完成形態を目指しますが、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。

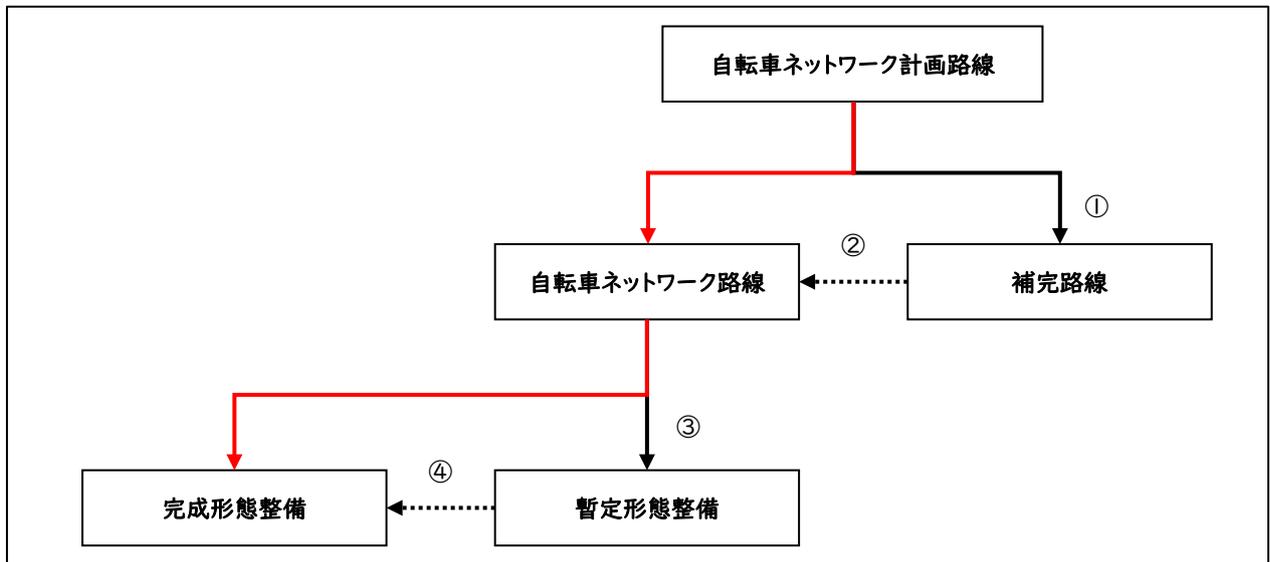
〔暫定形態について〕

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〕

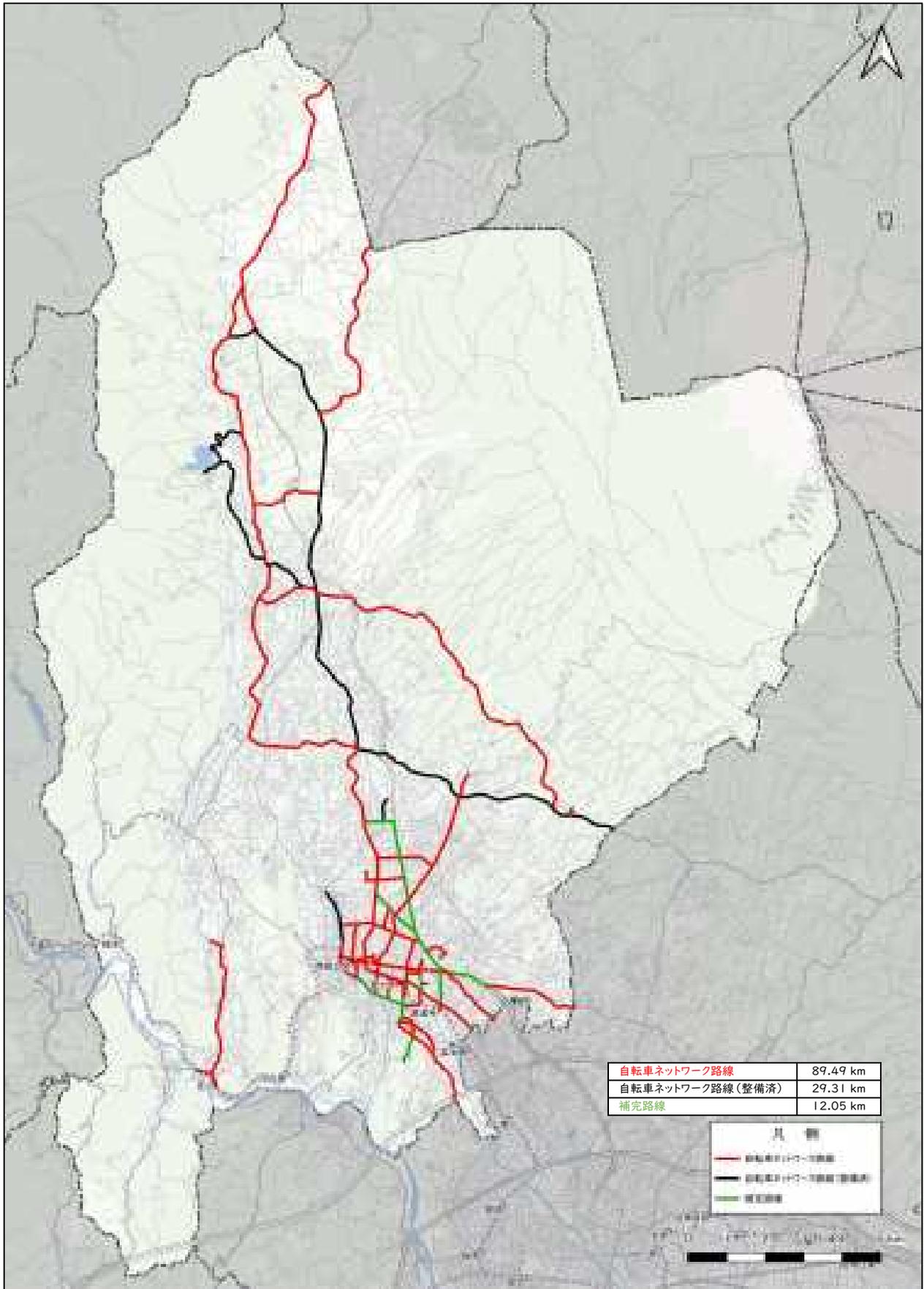
自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用しないことを基本とするが、暫定形態として自転車歩行者道での運用をせざるを得ない箇所^{※1}については、その区間を自転車ネットワーク路線から外し、ネットワークを補完する経路として活用する。

※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

- ① 道路状況等により、歩道を活用した自転車通行空間とする場合
(自転車歩行者道に指定されている速度40km/h以上の道路)
- ② 道路状況の変化により、自転車の車道通行空間が確保可能となった場合
- ③ 本来整備すべき完成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
- ④ 道路状況の変化等により、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が可能となった場合



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（完成形態）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。

図: 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態の考え方）

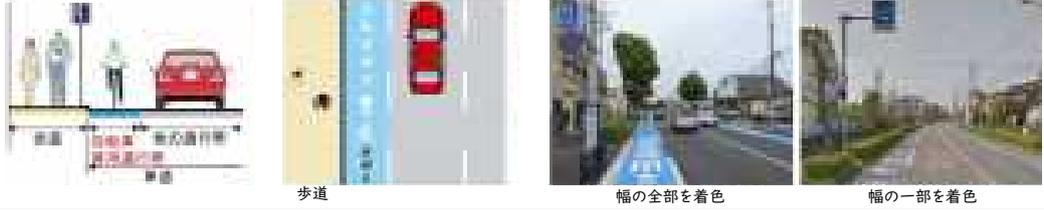
整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> 
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> 
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> 
補完路線	<p>D. 既存の歩道の活用</p> <p>歩道内の安全対策の実施等を検討します。</p>

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》

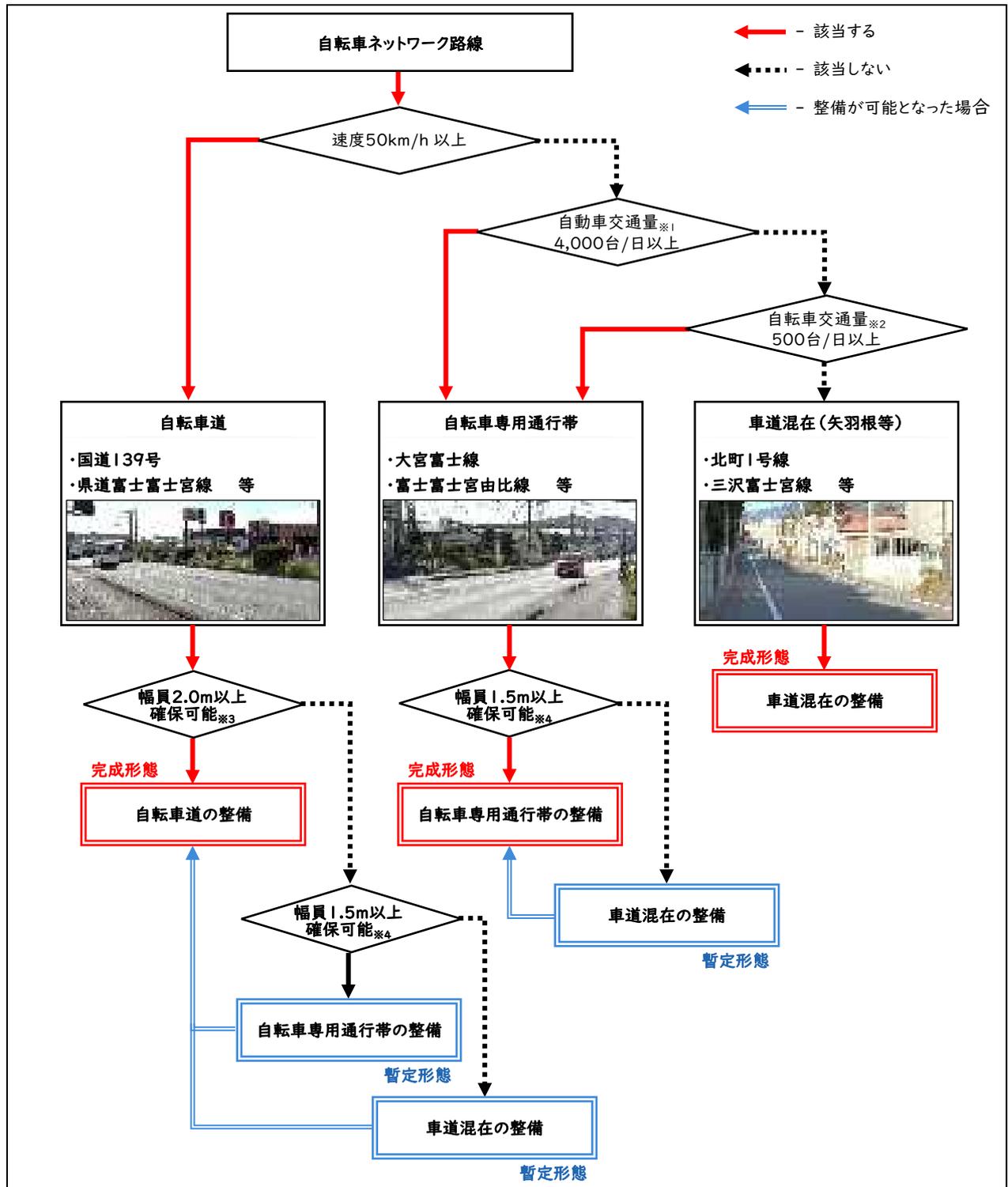
(3) 整備形態の舗装の色

「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完成形態(本来望ましい形態)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、「完成形態(本来望ましい形態)」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。

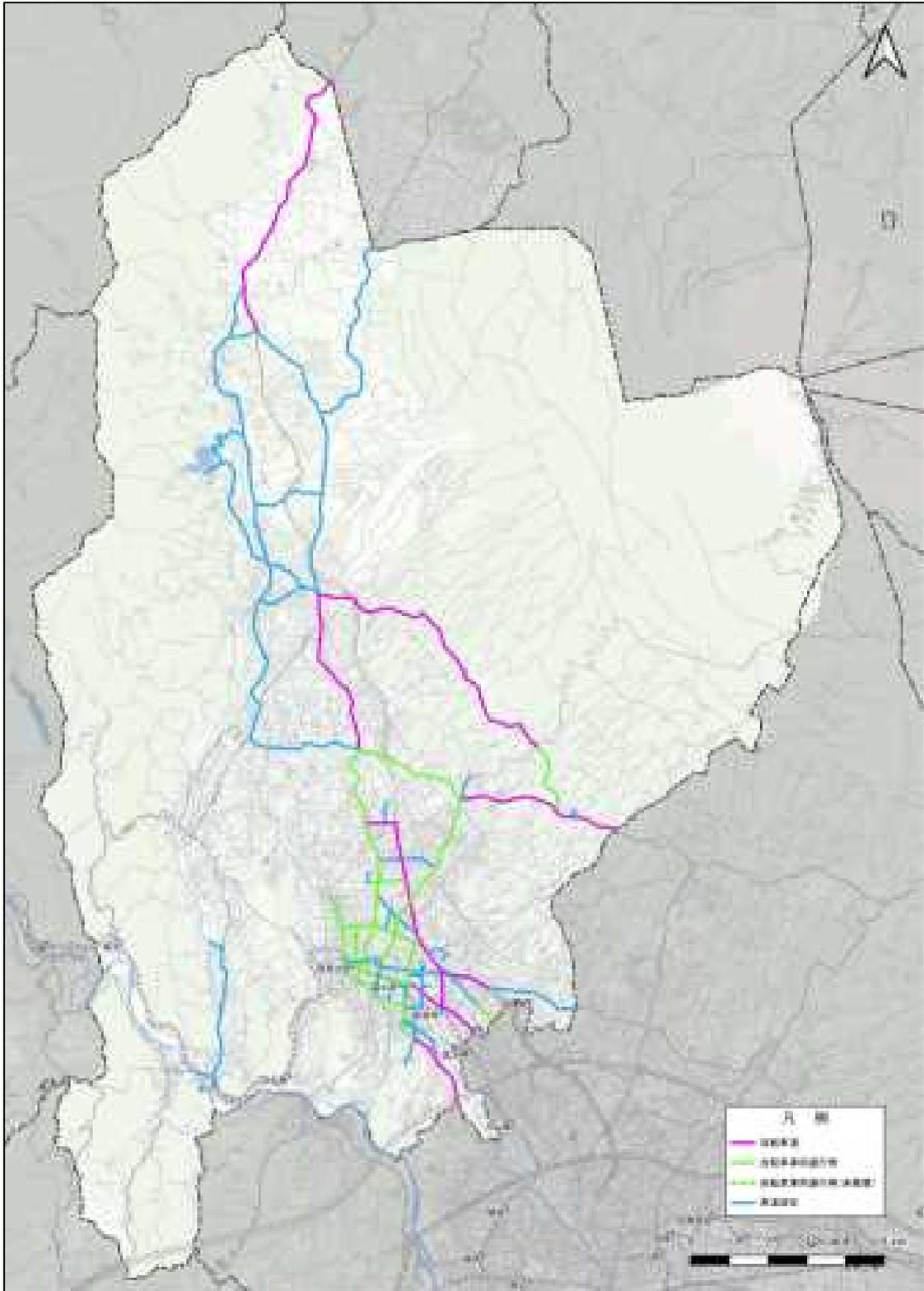


図 : 完成形態別選定路線図

第4章 自転車ネットワークの考え方

4.1 自転車ネットワーク構築の進め方

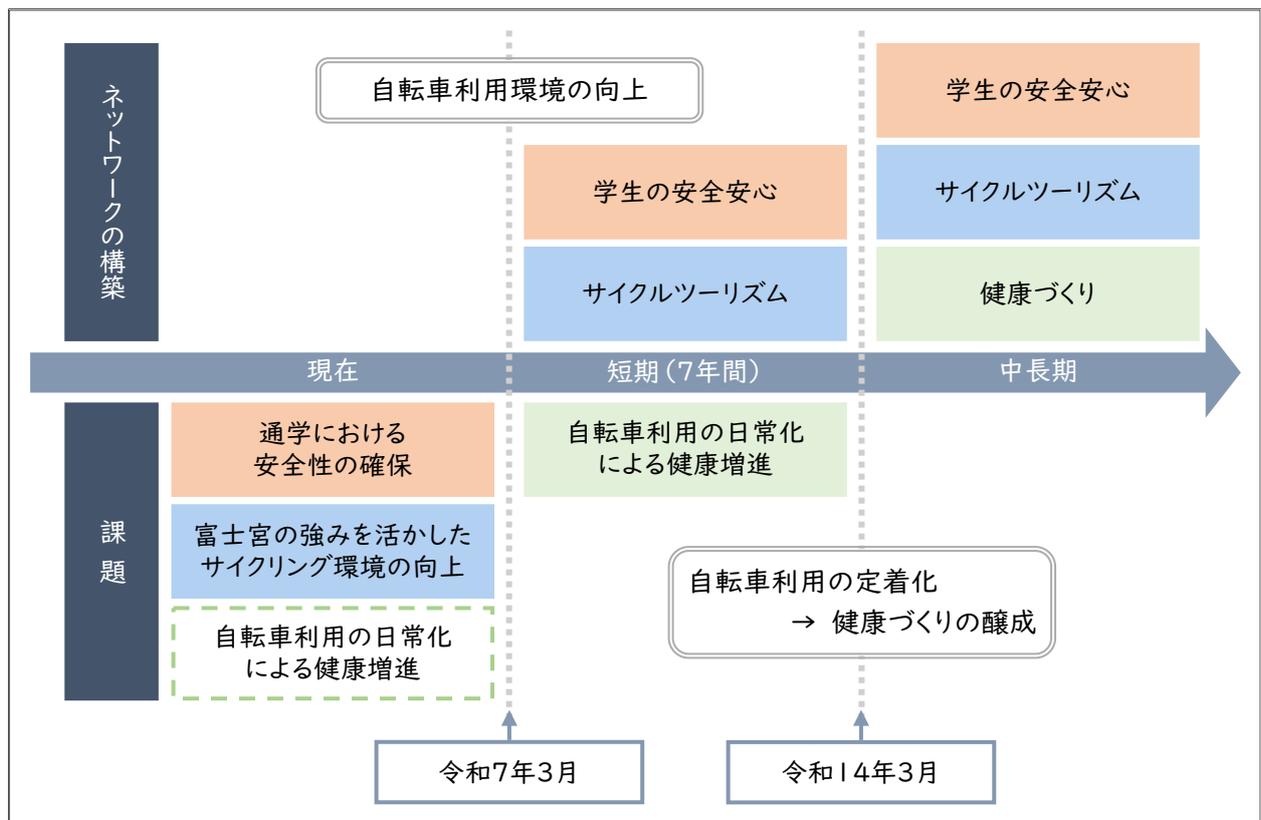
(1) 自転車利用の醸成を踏まえたネットワーク構築の考え方

自転車走行空間整備の効果を早期に発現させるため、自転車ネットワーク計画の対象路線の中でも、優先的に整備を進める路線を設定し、自転車利用の定着化に合わせ、段階的なネットワークづくりを目指していきます。

まずは、対応が急務である「学生の安全安心」やナショナルサイクルルートへの指定が進められているフジイチを中心とした「サイクルツーリズム」のネットワークの短期的な構築を推進します。

「学生の安全・安心」および「サイクルツーリズム」に資する路線を優先的に整備することで、現状自転車利用の多い学生やサイクリスト、観光客の自転車利用における安全性および利便性を向上します。

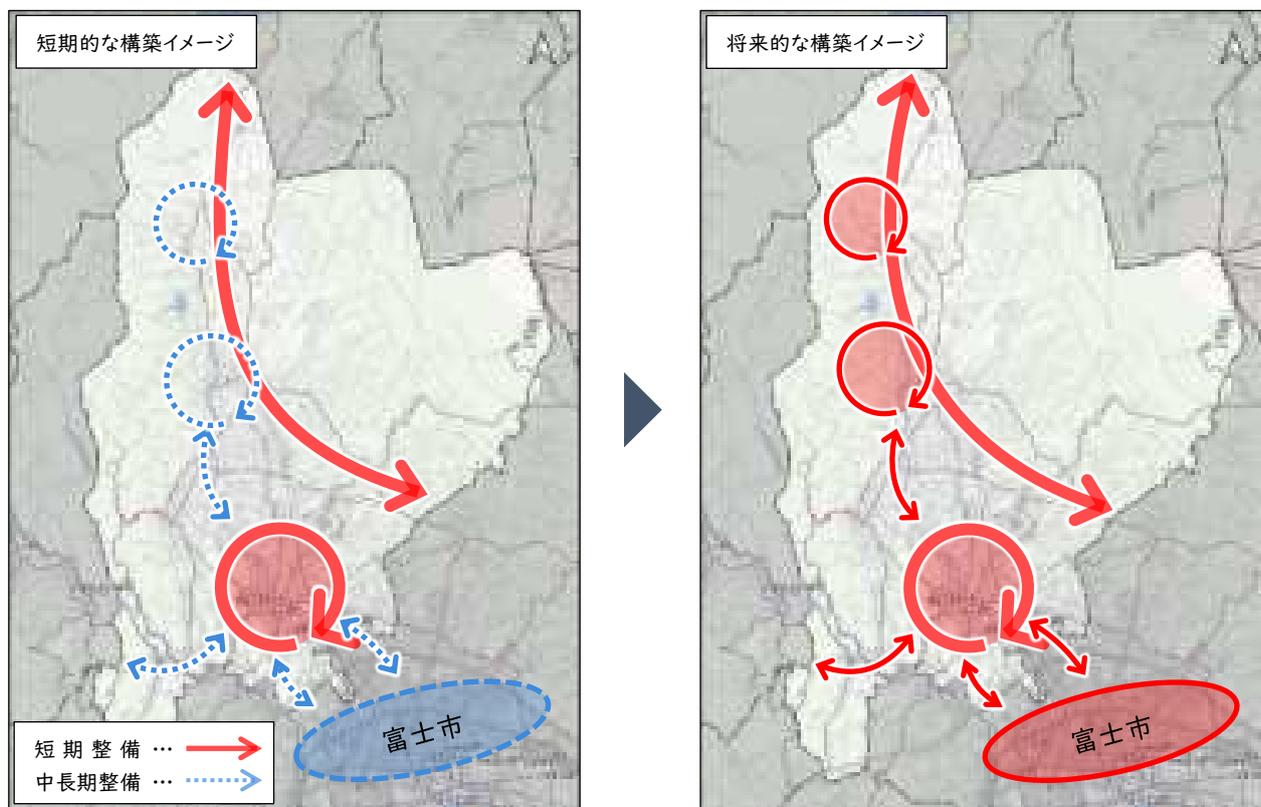
今後、「富士宮市自転車活用推進計画」の進行や「富士宮市自転車ネットワーク計画」に基づく自転車走行空間を整備することで、自転車利用の定着化による自転車を活用した「健康づくり(自転車の日常利用)」を醸成し、自転車ネットワークの拡大を図ります。



図：自転車ネットワークの構築の考え方

(2) 自転車ネットワークの段階的な構築イメージ

本市における自転車ネットワークについて、下図のように段階的に構築を進めていきます。



図：自転車ネットワークの段階的な構築

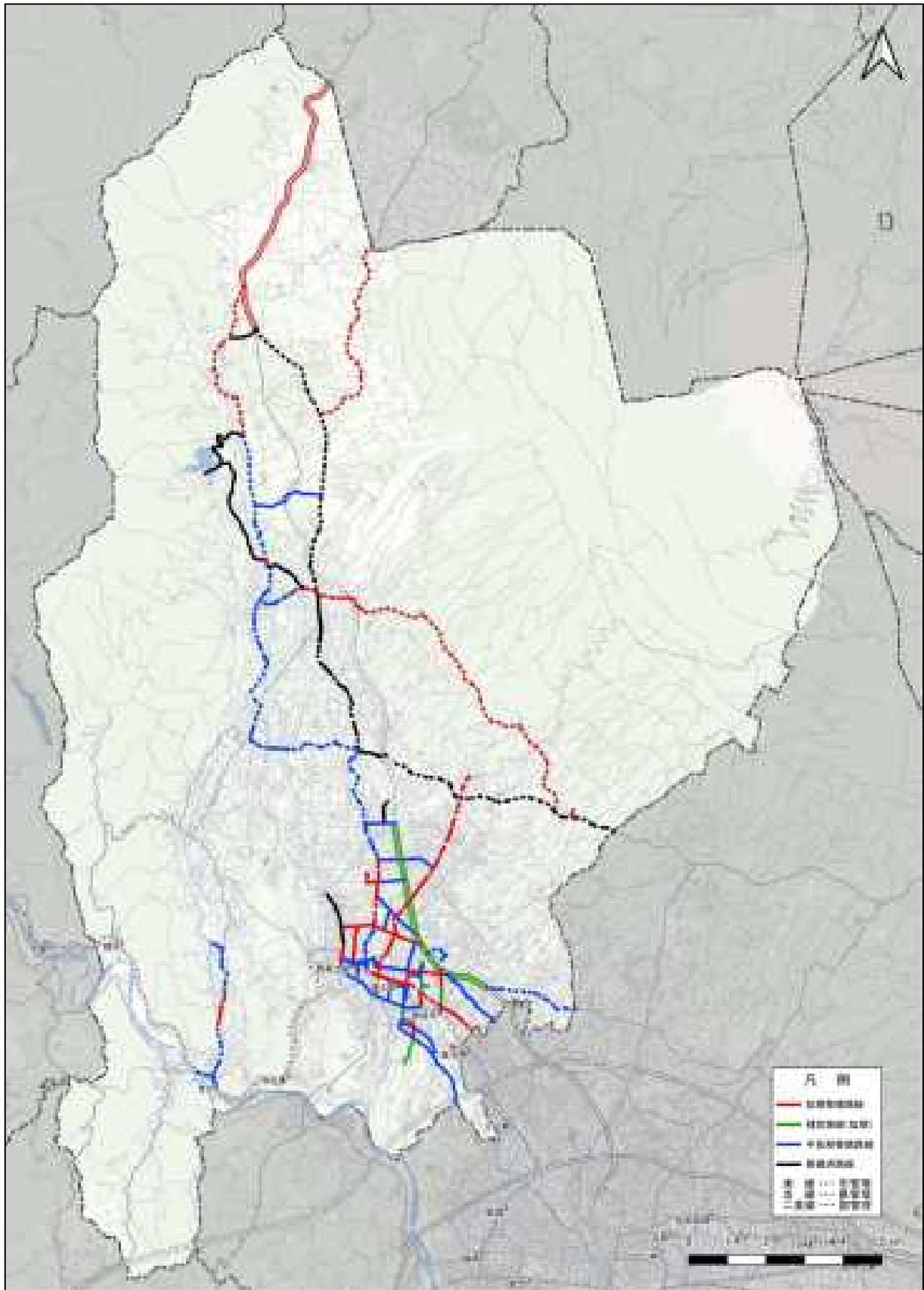
4.2 短期整備路線の検討

(1) 整備優先度の検討

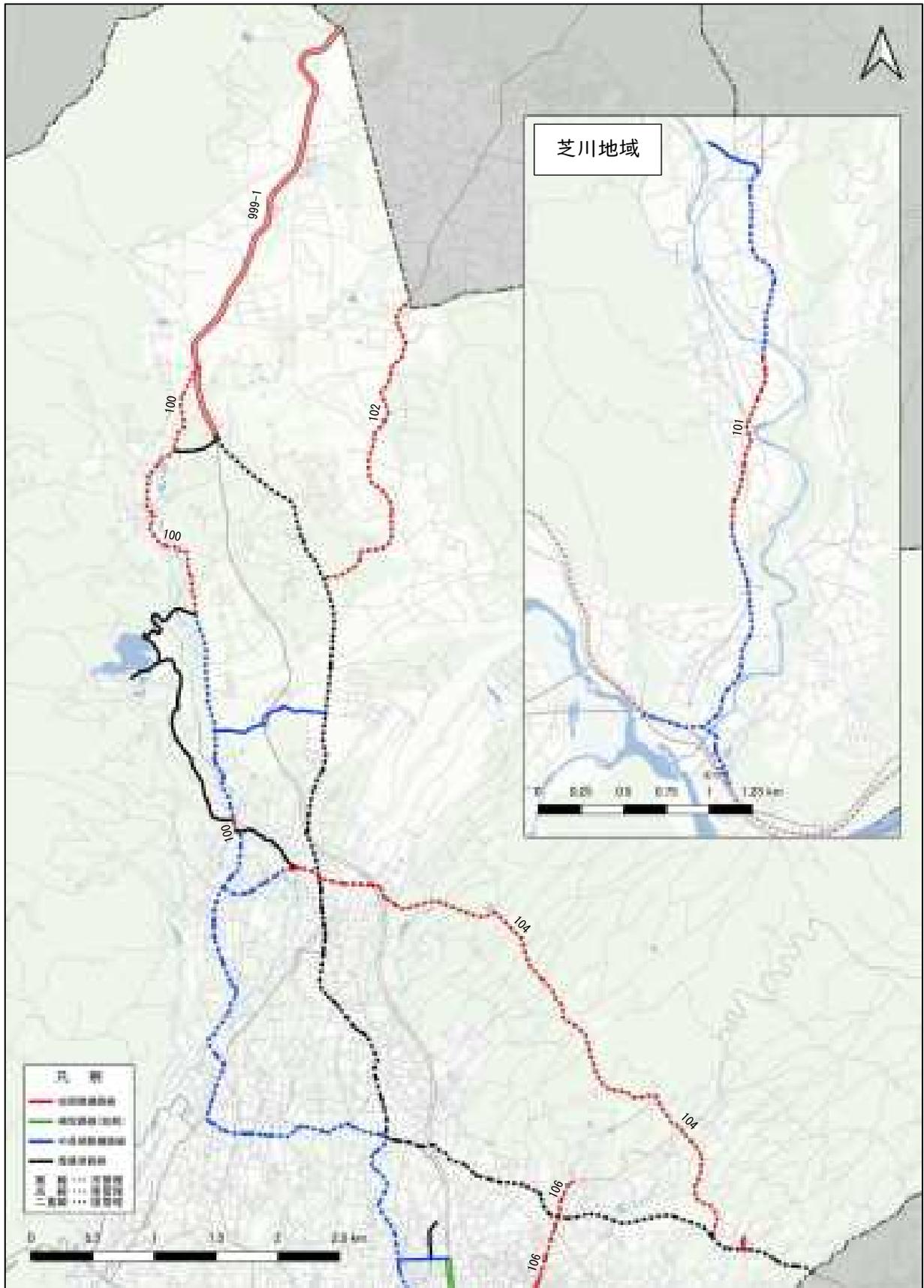
本計画期間における整備の優先度は、短期的な自転車ネットワークを構築する「安全・安心」および「サイクルツーリズム」の2つの視点に加え、連続性と事業性を踏まえて検討します。

安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自転車通学アンケートで通行台数が190台(上位5%)以上の路線 ◇ 自転車事故の発生件数が8件(上位10%)以上の交差点および接続する路線
サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ◇ ナショナルサイクルルート指定に向けて整備が進んでいる路線(フジイチ) ◇ フジイチや観光資源への周遊性を向上する路線(アクセス、引込ルート)
+	
連 続 性	◇ 短期整備路線の抽出結果から欠損区間等となっている路線
事 業 性	◇ 都市計画道路や道路改良(改修や無電柱化)等の整備を予定している路線

(2) 短期整備路線図



図：短期整備路線図(富士宮市全域)



図：短期整備路線図(富士宮市北部、芝川地域)

(3) 短期整備路線一覧表

路線番号	路線名	管理者	優先度項目			完成形態	暫定形態	距離(km)
			安全安心	サイクル ツーリズム	事業性 連続性			
13	村山1号線	富士宮市		○		車道混在	車道混在	0.09
14	村山30号線	富士宮市		○		車道混在	車道混在	0.02
15	村山27号線	富士宮市		○		車道混在	車道混在	0.10
16	淀師18号線	富士宮市	○			車道混在	車道混在	0.25
17	物見山線	富士宮市	○			自転車専用通行帯	車道混在	0.05
					○	自転車専用通行帯	車道混在	0.24
19	田中青木1号線	富士宮市			○	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯	0.03
20	淀師北町線	富士宮市			○	自転車専用通行帯	車道混在	0.85
23	北町阿幸地線	富士宮市	○			自転車専用通行帯	自転車専用通行帯	1.30
24	田中青木線	富士宮市			○	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯	0.56
29	宮町3号線	富士宮市		○		車道混在	車道混在	0.07
36	東町7号線	富士宮市			○	自転車専用通行帯	車道混在	0.33
47	牛ムクリ田中線	富士宮市	○			車道混在	車道混在	0.37
50-1	西小泉町線	富士宮市	○		○	自転車専用通行帯	車道混在	0.42
53	黒田36号線	富士宮市	○			車道混在	車道混在	0.41
54	黒田山本線	富士宮市	○			車道混在	車道混在	0.04
56	黒田46号線	富士宮市	○			車道混在	車道混在	0.29
					○	車道混在	車道混在	0.01
100	富士富士宮線	静岡県	○	○	○	自転車専用通行帯	車道混在	0.10
			○		○	自転車専用通行帯	車道混在	0.25
			○			自転車専用通行帯	車道混在	1.84
				○	○	自転車専用通行帯	車道混在	0.33
				○		自転車専用通行帯	車道混在	8.10
101	清水富士宮線	静岡県			○	車道混在	車道混在	1.03
102	富士宮鳴沢線	静岡県		○		車道混在	車道混在	5.60
103	白糸富士宮線	静岡県	○			自転車専用通行帯	車道混在	0.21
					○	自転車専用通行帯	車道混在	0.72
104	富士白糸滝公園線	静岡県		○		自転車専用通行帯	車道混在	9.89
106	富士宮富士公園線	静岡県	○	○		車道混在	車道混在	0.52
				○		車道混在	車道混在	5.04
110	富士富士宮由比線	静岡県	○			車道混在	車道混在	0.54
				○		車道混在	車道混在	0.22
					○	車道混在	車道混在	0.83
999-1	国道139号	国		○	○	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯	6.28
				○		自転車専用通行帯	自転車専用通行帯	1.14

(4) 補完路線一覧表

路線 番号	路線名	管理者	優先度項目			完成形態	暫定形態	距離 (km)
			安全安心	サイクル ツーリズム	事業性 連続性			
34	大宮富士線	富士宮市	○			自転車専用通行帯	歩道上の安全対策	0.34
45	東新町田中線	富士宮市	○			車道混在	歩道上の安全対策	0.42
50-2	西小泉町線	富士宮市	○			自転車道	歩道上の安全対策	0.55
57	黒田貫戸線	富士宮市	○			車道混在	歩道上の安全対策	0.72
999-2	国道139号	国	○			自転車道	歩道上の安全対策	5.42

(5) 管理者別路線距離集計表

	市(km)		県(km)	国(km)	
	短期整備路線	補完路線	短期整備路線	短期整備路線	補完路線
安全・安心	3.14	2.03	3.46	0.00	5.42
サイクルツーリズム	0.28	0.00	29.79	7.42	0.00
事業性、連続性	2.45	0.00	3.26	6.28	0.00
合計	5.43	2.03	35.22	7.42	5.42

※ 路線距離は目安であり、実際の整備距離とは異なります。

※ 合計距離は、方針の重複を考慮した数値となっています。

第5章 計画の推進に向けて

5.1 計画期間

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。

	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
富士宮市自転車ネットワーク計画		富士宮市自転車ネットワーク計画							
富士宮市自転車活用推進計画	→			(改訂予定)					
富士宮市総合計画	第5次		第6次(予定)						
第2次自転車活用推進計画(国)	第2次		第3次(予定)				第4次		
第2次静岡県自転車活用推進計画	第2次		第3次(予定)				第4次		

5.2 評価指標

本計画は、自転車ネットワークの構築に向け、短期整備路線である市道 5.4km、県道 35.2km、国道 7.4km の整備を進めます。

また、自転車ネットワーク構築による影響評価として、「安全・安心」および「サイクルツーリズム」における評価指標を設定し、整備の評価を行います。

方針	評価指標	現状	令和13年
安全・安心	◇ 市内の自転車事故の発生件数の低減 →静岡県警察本部 交通年鑑より	79件 (令和4年)	現状より減
	◇ 逆走台数の低減 →令和6年交通量調査結果より	8.8% ^{※1} (令和6年)	現状より減
サイクルツーリズム	◇ フジイチ ^{※2} の整備距離 →ぐるり富士山サイクルツーリズム推進協議会より	42.0% (令和6年)	100%
	◇ レンタサイクル(E-BIKEを含む)の利用者数の増加 →令和4年度 E-BIKE利用報告集計結果より	890件 (令和5年)	2,000件 ※3

※1：本計画策定時に実施した交通量調査5カ所における逆走台数の平均割合

※2：メインルート、サブルート、アクセスルート、引込ルート

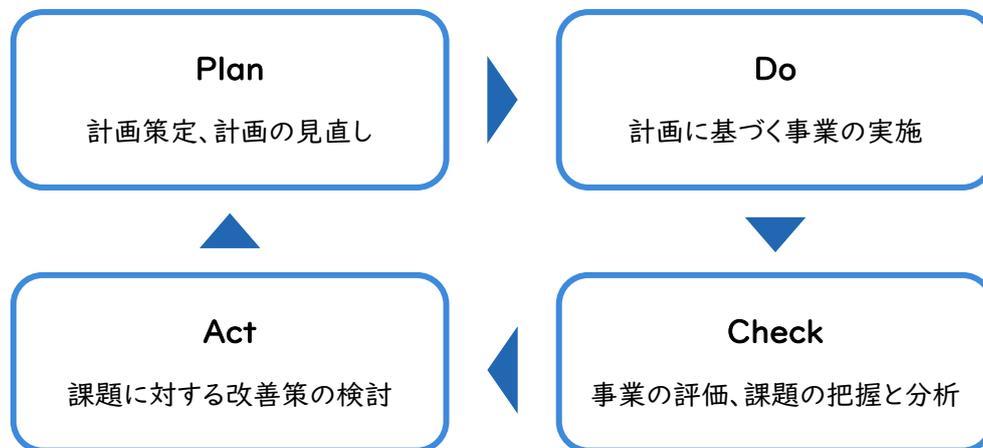
※3：富士宮市自転車活用推進計画の令和8年度時点の評価指標「E-BIKEの年間貸出台数」

5.3 富士宮市自転車活用推進計画との連携

- ◇ 富士宮市自転車活用推進計画では、安全安心な環境づくりにおける施策として「自転車に関するルール・マナーの周知や啓発活動の実施」や「対象者に応じた自転車安全教室の実施」に取り組むとしています。
- ◇ 富士宮市においては、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。

5.4 計画の進行管理

- ◇ 自転車ネットワーク路線の整備を計画的に進めるため、関係者等との協働や連携を強化し、整備を推進するとともに、事業の適切な進行管理を行い、PDCA サイクルを循環することで自転車ネットワーク路線の継続的な整備を図ります。
- ◇ 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。
- ◇ 本計画の計画期間は7年であるため、計画策定後概ね3年（令和10年）で計画の中間評価を行います。
- ◇ 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。



図：PDCA サイクルによる進行管理のイメージ

[富士宮市自転車ネットワーク計画]

令和7年

発行：富士宮市 都市整備部 道路課 建設係
〒418-8601 静岡県富士宮市弓沢町150番地
☎ 0544-22-1159 ☒ doro@city.fujinomiya.lg.jp