

富士市自転車通行空間ネットワーク計画（概要版） 1/2



1.計画の概要

■計画の目的

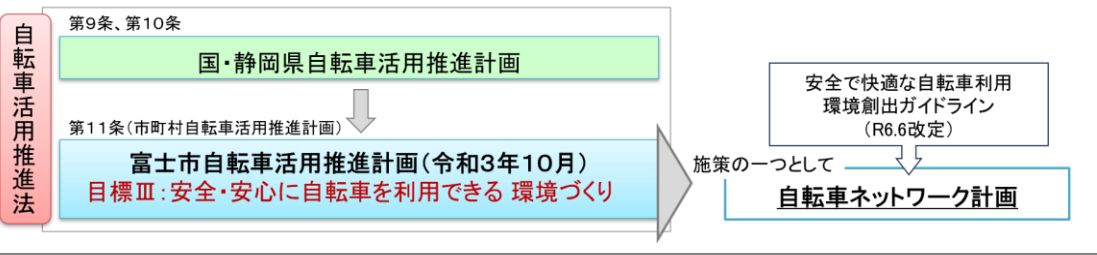
富士市で進める交通安全事業・自転車通行空間整備を目的とした事業はもとより、都市計画道路の整備や道路の修繕事業、道路を掘削する工事など、あらゆる機会を逃さず、安全・快適かつ安心して自転車を利用できる道路にしていく改良工事を、毎年度着実に進めていくための基礎となる計画として策定するものです。

■計画期間

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。

■計画の位置づけ

富士市自転車活用推進計画（令和3年10月）に基づき策定し、同計画と一体となって「自転車に乗ることが楽しくて 笑顔になるまち ふじ」の実現を目指します。



本計画の策定プロセス

本計画の策定にあたっては、市民および有識者による懇話会を開催し、意見を聴取しています。
また、高校生1,336名および市民1,372名を対象としたアンケートを行い、1,488名から回答をいただいた結果を踏まえて策定しました。



アンケートで確認した自転車利用経路

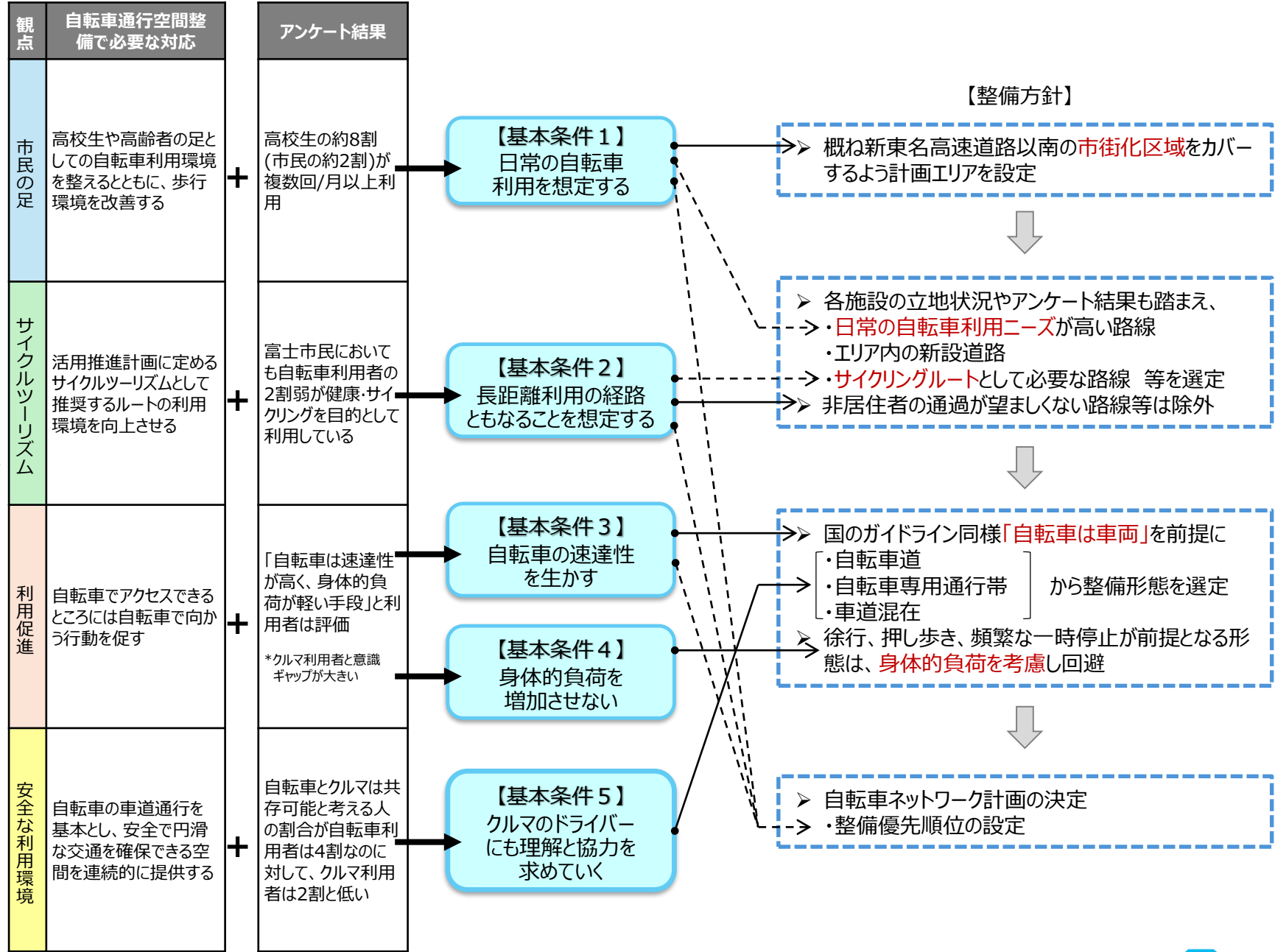
2.富士市における自転車利用の現状、3.整備方針

自転車通行空間整備に関連する現状と観点を整理し、計画策定の基本条件を設定して、整備方針を定めています。

【現状から導かれる計画策定の観点】

大分類	小分類	富士市の現状	自転車通行空間整備における観点
富士市の概況	①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 。	利用促進
	②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。	市民の足
	③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。	利用促進
富士市内の自転車利用の現状	①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%	市民の足
	②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%	利用促進
	③年代と交通手段	10代後半 の自転車利用割合が高い。 (15～19歳の移動手段) 自転車 30% 自家用車 21% 徒歩 20%	市民の足
	④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。	利用促進
公共交通の現状	①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。	市民の足
道路の状況	①一般道	国道道クラスは40km/hまたは50km/h、その他は30km/hまたは40km/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。	市民の足
自転車の安全に関わる状況	①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	安全な利用環境
	②自転車関連事故の相手当事者	県内他地域と比較して、 四輪車相手 の事故割合がやや高くなっている。 (四輪車相手の事故割合) 静岡県全体 89% 富士市 93%	安全な利用環境
	③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。	安全な利用環境
自転車による旅行・観光を取り巻く状況	①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。	サイクルツーリズム
	②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。	利用促進
	③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整備が必要である。	サイクルツーリズム

【観点を踏まえた計画の条件整理】



	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	地域内における主要施設や学校等を結ぶ自転車の主要動線	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
	安全性を高めるべき路線	病院、小学校・中学校周辺の道路等を選定 また、事故件数や危険の指摘が多い路線を事業の優先順位において考慮
	自転車活用の政策需要がある路線	ナショナルサイクルルート、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
	立地変化への対応が必要な路線	富士市総合体育館（北里アリーナ富士）付近の道路を選定
	整備済みの路線	自転車専用通行帯の整備区間を選定
	新設道路	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
	連続性の確保等に必要路線	ネットワークの観点で選定した路線を補完する路線を選定
	構造上の対応が困難な路線	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
除外要素	自転車ネットワークとして不適切な路線	自動車専用道路を除外
		大型車の利用が多い道路を除外
		通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線を除外

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、整備イメージは以下のとおりです。

自転車道

自転車と自動車を構造物により分離

The diagram shows a cross-section of a road with a raised curb separating the sidewalk (歩道), a dedicated bicycle path (自転車道) marked with a blue surface and white bicycle symbol, and the car lane (自動車の車道). A green tree is planted on the sidewalk. The photo below shows a real-world example of such a path with a blue-paved surface and a white bicycle symbol, separated from the car lane by a raised curb.

自転車専用通行帯

車道内で自転車と自動車の通行帯を分離

The diagram shows a cross-section of a road with a dedicated bicycle lane (自転車専用通行帯) within the car lane (車道), separated from the sidewalk (歩道) and other traffic lanes (他の通行帯). The photo below shows a real-world example of such a lane with a blue-paved surface and a white bicycle symbol, separated from the car lane by a white line.

車道混在

矢羽根型路面表示等を設置

The diagram shows a cross-section of a road with mixed traffic (車道混在) in the car lane (車道), where bicycles share the space with cars. The photo below shows a real-world example of such a lane with chevron markings (矢羽根型路面表示) and a white bicycle symbol on the pavement, indicating a shared space.

A photograph of a dedicated bicycle path with a blue-paved surface and a white bicycle symbol, separated from the car lane by a raised curb. A speed limit sign (40) and a blue directional sign are visible.

A photograph of a dedicated bicycle lane within the car lane, with a blue-paved surface and a white bicycle symbol, separated from the car lane by a white line.

A photograph of a mixed traffic lane with chevron markings (矢羽根型路面表示) and a white bicycle symbol on the pavement, indicating a shared space.

整備イメージ

国のガイドラインに基づいた分類		
(A)自動車の速度が 50km/h超	(B)A,C以外	(C)自動車の速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台/日台以下
自転車道	自転車専用通行帯	車道混在

- 補正③ 連続性の観点から、前後区間の整備形態が異なってしまう箇所
(例) 交差点を挟んで整備形態が異なってしまう箇所は整備形態を統一

国のガイドラインを参考に整備優先度を検討した上で、下記の観点に該当する区間を優先整備区間と定めて、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。

【優先整備区間抽出の観点】	【選定した路線の延長（整備形態別）】			(km)
	全選定路線 路線長	整備済路線長 (R7.3末)	優先整備区間 路線長	
① 他事業関連区間				
② 早期に整備し、通行方法のモデルを示す区間				
③ 早期に安全性を高めるべき区間				
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				
⑤ 連続性の観点から前後区間と同時に整備すべき区間				
	自転車道	1.59	1.04	0.26
	自転車専用通行帯	73.83	0.42	8.77
	車道混在	124.01	26.03	18.58
	関係機関協議にて決定	2.87	0.00	0.00
	計	202.30	27.49	27.61

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。

計画に沿った自転車通行空間整備の進捗について公表します。
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13年度末時点の目標整備率 **27.2%**

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調査を行い、自転車利用率や交通ルールの認知度、走行環境の満足度などについて検証します。検証結果を次期計画へ反映することで、計画の継続的な改善を目指します。

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「自転車ではできれば車道を通行してほしい」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%
走行環境の満足度	✓ 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行	32%	69%
	「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%