



第4章

自転車ネットワーク 路線の選定

1. エリアの設定
2. 自転車ネットワーク路線選定の考え方
3. 自転車ネットワーク路線
4. 選定した路線の延長



第4章 自転車ネットワーク路線の選定

1 エリアの設定

人口や商業施設、学校等の分布から、計画エリアは概ね新東名高速道路以南の市街化区域とします。

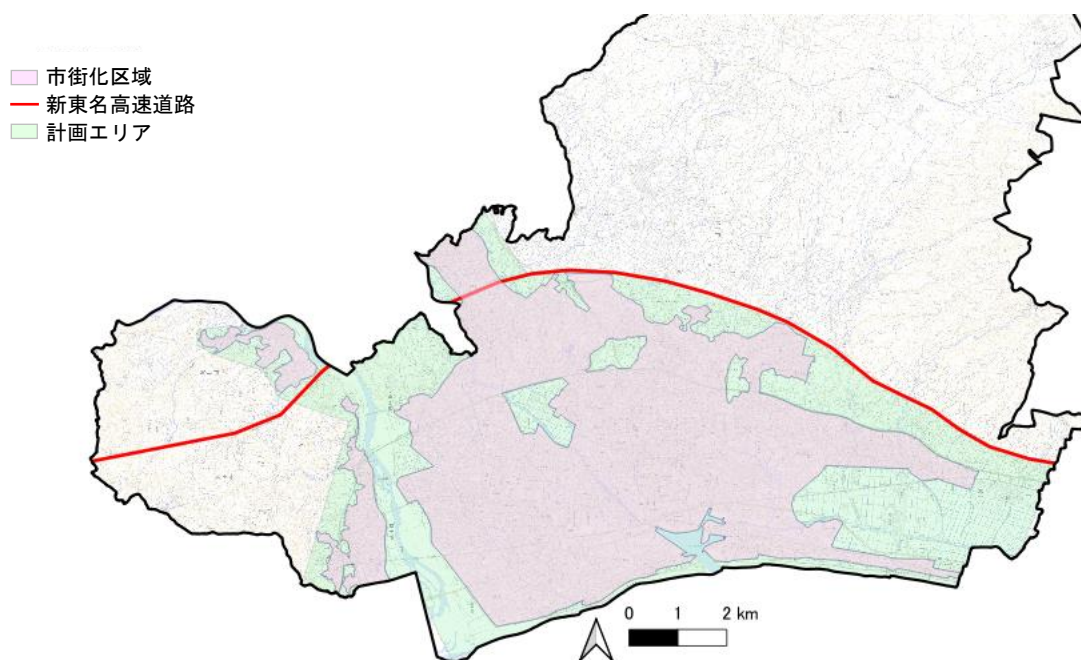


図 4-1 計画エリア



2 自転車ネットワーク路線選定の考え方

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の選定の考え方として、下図に示すとおり、選定要素を9項目、除外要素を3項目に分類しています。

本市においては、ガイドラインにおける選定の考え方を基に、選定要素と除外要素の項目を設定しています（それぞれの指標に該当する区間は参考資料に示す）。

	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	① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	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
	② 通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	①、③～⑨で選定ののち、病院、小学校・中学校周辺の道路等を確認し、漏れがあれば選定 なお、事故件数や危険の指摘が多い路線は、事業の優先順位において考慮
	③ 自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	①に含まれる
	④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	ナショナルサイクルート（以下、「NCR」）、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
	⑤ 沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	富士市総合体育館（北里アリーナ富士）付近の道路を選定
	⑥ 自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	自転車専用通行帯の整備区間を選定
	⑦ 並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	該当なし
	⑧ 新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	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
	⑨ その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	ネットワークの観点から、①～⑧を補完する道路を選定
除外要素	① 構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル（自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合に限る）	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
	② 歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街	該当なし
	③ その他自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路	自動車専用道路を除く 大型車の利用が多い道路を除く 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路を除く

図 4-2 自転車ネットワーク路線選定の考え方（ガイドラインと富士市の対応）

	基準	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
抽出	1) 都市計画道路（未整備含む）	○							○				
	2) 国道県道	○											
	3) 2車線以上の道路	○											
	4) アンケートで利用されている道路	○		○									
	5) 他の市との接続道路		●	●	●								
	6) その他の計画路線 （NCR、フジイチ接続ルート、区画整理に伴う整備予定地 等）				●								
	7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）						●						
	8) 連続性を確保するために補完する路線									●			
	9) その他自転車の活用推進に必要な路線		●							●			
除外	10) 構造上対応が難しい路線										○		
	11) 大型車が多い路線 ※大型車混入率18%程度を想定												○
	12) 自動車専用道路												○
	13) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線												○

●は除外要件より優先

図 4-3 富士市における自転車ネットワーク路線選定基準

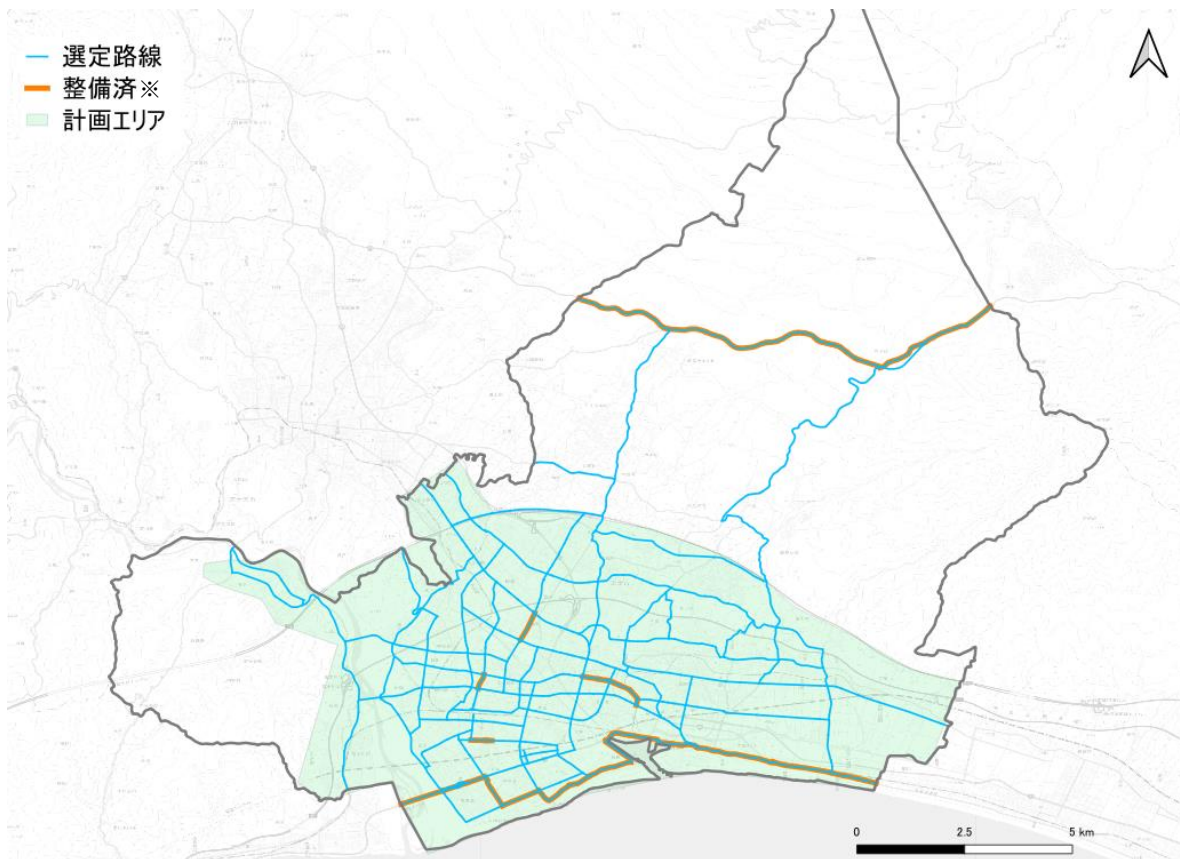




3 自転車ネットワーク路線

前項の考え方に基づき選定した自転車ネットワーク路線を下図に示します。

計画エリア外の路線については、フジイチのルート及びフジイチに接続する路線を選定します。



※「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」のいずれかの形態で整備済の箇所

図 4-4 選定された自転車ネットワーク路線

4 選定した路線の延長

選定した自転車ネットワーク路線の延長は下表のとおりとなっています。

表 4-1 自転車ネットワーク路線の延長

エリア区分	総延長(km)
計画エリア内(新東名高速道路以南)	173.6
計画エリア外(新東名高速道路以北)	28.7
合計	202.3



第5章

整備形態の検討

1. 整備形態の前提の確認
2. 整備形態の種類
3. 整備形態選定の考え方
4. 整備形態（完成形）
5. 当面の整備における整備形態



第5章 整備形態の検討

1 整備形態の前提の確認

(1) 自転車の利用理由

自転車の利用理由として最も多いのは、「早いから/移動時間を節約できるから」となっています。つまり、徒歩よりも早い速度で移動できることが自転車には求められています。自転車利用を増やすためには、少なくとも徒歩よりも早い速度で利用できる環境が必要となります。

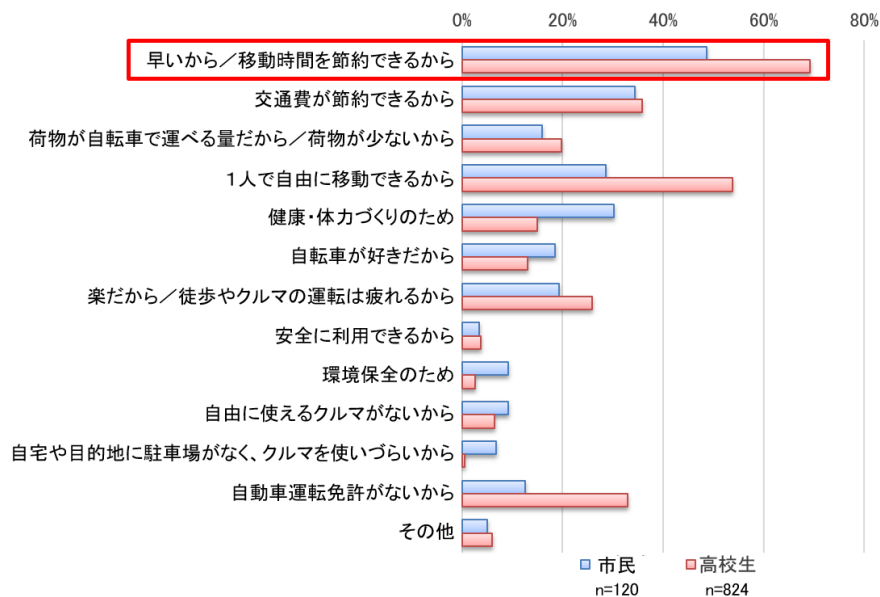


図 5-1 自転車の利用理由

(2) 自転車安全利用五則における自転車利用速度

自転車が歩道を通行する際は徐行※となり、自転車らしい速度での利用はできないため、通行空間に歩道が多いと、自転車の利活用が進みにくくなります。

自転車安全利用五則（令和4年11月1日交通対策本部決定より）

1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。

したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

そして、道路の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、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



出典：警察庁ホームページ

※徐行とは、「車両等が直ちに停止することができるといえるような速度で進行することをいう。」

(道路交通法第2条第20号)

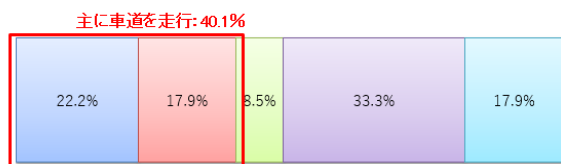


(3) 自転車の通行位置

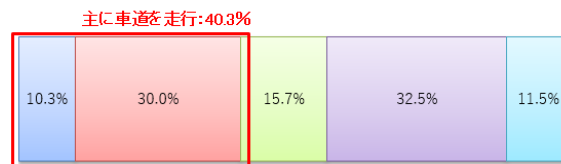
広い歩道、狭い歩道のどちらにおいても、車道を通行する自転車利用者が多くなっています。

■自転車の走行位置(広い歩道)

＜市民＞ n=117

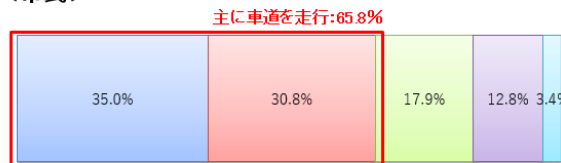


＜高校生＞ n=824

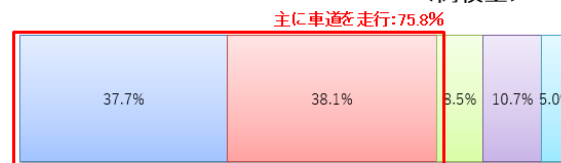


■自転車の走行位置(狭い歩道)

＜市民＞ n=117



＜高校生＞ n=824

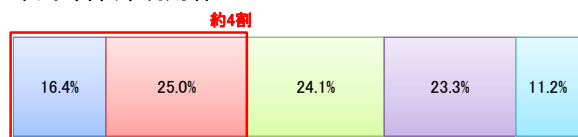


■必ず車道を通行する
 ■主に車道を通行し、たまに歩道を通行する
 ■車道と歩道を同じくらいに通行する
 ■主に歩道を通行し、たまに車道を通行する
 ■必ず歩道を通行する

(4) 自転車・歩行者・クルマの共存について

自転車利用者は、自転車は車道を通行すべきと考え、クルマとの共存は肯定的となっています。

＜市民: 自転車利用者＞ n=116



＜高校生: 自転車利用者＞ n=824



■そう思う
 ■ややそう思う
 ■どちらともいえない
 ■あまりそう思わない
 ■全くそう思わない

出典: 富士市自転車利用状況アンケート調査 (R7.1)

(5) 整備形態の前提

自転車は道路交通法上「軽車両」として定義されていることに加え、上記の(1)～(4)より、車道通行を原則とした整備形態が望ましいと考えられます。

また、ガイドラインにおいても、同様の整備形態を選定するものとされています。

- ◆自転車利用を増やすためには、
自転車を自転車らしい速度で利用できる環境が必要… (1)
- ◆しかし、歩道を自転車が通行する際は徐行のため、
自転車らしい速度での利用はできない… (2)
- ◆現状で、車道を通行する自転車利用者が多い… (3)
- ◆自転車利用者は、自転車は車道を通行すべきと考え、
クルマとの共存に肯定的… (4)

自転車は車両であり、車道通行を原則とした整備形態…ガイドライン記載

図 5-2 整備形態の前提のイメージ



2 整備形態の種類

ガイドラインに示された整備形態の種類は、「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、それぞれ下記の整備イメージとなります。

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 歩道 自転車道 (自動車の)車道 緑石線等 歩道 自転車道 着色あり 着色なし
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 歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合 矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局 令和6年6月改定)

図 5-3 整備形態イメージ



3 整備形態選定の考え方

ガイドラインに基づき、原則、自動車の速度^{※1}及び自動車交通量^{※2}から、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在（矢羽根型路面表示）」のいずれかの完成形態の選定を行います。ただし、次の区間は関係する道路管理者と協議し、3章の基本条件を満たす整備形態及び運用方法を検討します。

- ・構造変更の難しい長大橋、トンネル
- ・将来的に立体構想がある区間

	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 ^{※3}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※4}	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

図 5-4 自動車速度と整備形態の考え方

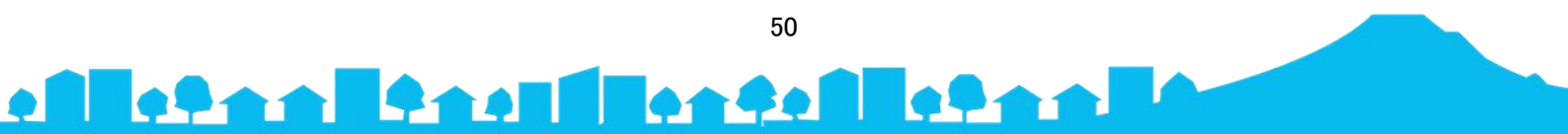
※1：速度は規制速度を基本とするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。また、中央線のない道路で規制速度の設定がない区間は、30km/h 規制として扱う。

※2：国道及び県道は、道路交通センサスにおける 24 時間交通量を用いることを基本とし、岳南都市圏パーソントリップ調査（以下、「岳南 PT」という）の将来推計交通量を踏まえたトレンドも考慮する。都市計画道路は、岳南 PT の将来推計交通量を用いる。その他の道路で岳南 PT の将来推計に含まれる路線は、将来推計交通量を用い、含まれない路線は 4,000 台/日以下とする。

※3：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。

※4：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また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。





(コラム①) 道路法に基づく「自転車歩行者専用道路」

「自転車歩行者専用道路」は、専ら自転車及び歩行者の通行を目的に整備され、道路法の規定に基づき自動車の通行を禁止した道路である。標識は、自転車の普通歩道通行可を意味する標識と同じであるが、自転車歩行者専用道路は「歩道」ではなく、「歩道と車道の区分のない道路」としての交通ルールが適用されるため、自転車の常時徐行義務がないなどの「歩道」との違いがある。



図 5-5 自転車歩行者専用道路の事例

表 5-1 標識「普通自転車等及び歩行者等専用」の意味と通行方法

自転車歩行者専用道路（道路管理者が設置）		
表示する意味	自転車及び特定小型原付 ^{※1} の通行方法	歩行者の通行方法
【道路法】 第48条の14第2項における、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路または道路の部分	- 道路の中央より左側を通行 - 歩行者の側方を通過するときは、歩行者と安全な間隔を保つか徐行 - 歩道等^{※2}がある場合は、車道部分を通行	- 歩道等がない場合は、道路の右側端に寄って通行 - 歩道等がある場合は、歩道等を通行
歩道の普通自転車通行可（県公安委員会が設置）		
表示する意味	普通自転車等 ^{※3} の通行方法	歩行者の通行方法
【道路交通法】 第63条の4第1項に基づき、普通自転車通行可とした歩道 ^{※4} かつ第17条の2第1項に基づき特例特定小型原動機付自転車通行可とした歩道 ^{※4}	- 歩道の車道寄りの部分を常に徐行 - 歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止 - 普通自転車通行指定部分があるときは、指定部分を通行。指定部分に歩行者がいなときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行できる	- 歩道等がある場合は、歩道を通行 - 普通自転車通行指定部分があるときは、当該指定部分をできるだけ避けて通行



図 5-6

普通自転車等及び歩行者等専用
(325の3)

※1 自転車歩行者専用道路では特定小型原付(20km/h モード)の通行が可能

※2 歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯

※3 歩道を通行できる特定小型原付は 6km/h の特例モードに限る

自転車も大きさ等が「普通自転車」の定義に合致するものに限る

※4 道路構造令上は自転車歩行者道というが、道路交通法では歩道という





(コラム③) 各整備形態の法的位置づけ

自転車の通行空間に係る法令や標識等を広く捉えて整理すると、以下のようになります。

本計画では、車道通行を原則とした整備形態として3形態を基本としますが、協議による場合であっても、市民が自転車を選択する理由を意識する必要があります。

表 5-3 各整備形態の法的位置づけ

本計画での採否	名称	道路構造上の特徴	道路交通法の位置づけ	標識等	留意点
◎	自転車道	歩道・車道ともに縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分 (道路構造令第2条第1項第2号)	構造上の特徴が自転車道の定義であり、存在すれば自転車道となる。 (道交法第2条第1項第3の3項)	特定小型原動機付自転車・自転車専用(325の2) 歩道と同様、標識はなくても成立	
◎	自転車専用通行帯	自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分 (道路構造令第2条第1項第15号：自転車通行帯)	道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯を指定 (道交法第20条第2項)	専用通行帯(327の4)の表示板の記号が自転車であるもの、又は普通自転車専用通行帯(327の4の2)	
○ 暫定形	車道混在 (構造上の自転車通行帯あり)	同上 ガイドラインでは自転車専用通行帯の暫定形態と整理	車両通行帯がある場合は第1通行帯の一部、ない場合は車道の一部。	法定の標識なし ガイドラインでは、構造上の自転車通行帯部分に矢羽根型路面表示の設置を推奨	法的には混在だが、構造的には自転車と自動車は分離
◎	車道混在 (構造上の自転車通行帯なし)	車線を自動車と共用 (道路構造令第2条第1項第4号、第5号)	車両通行帯がある場合は第1通行帯、ない場合は車道。 自動車のドライバーに対して、法に則った自転車の車道内通行位置を示し注意喚起するもの	法定の標識なし ガイドラインでは、矢羽根型路面表示の設置を推奨	自転車専用通行帯の暫定形態として用いることもある
△ 協議による	自転車歩行者専用道路	道路全幅を自転車歩行者専用とし、自動車は通行できないようにしたもの	道交法での規制なし 道路法第48条の13に基づき、自転車歩行者専用道路として指定	普通自転車等及び歩行者等専用(325の3)	自転車の徐行義務はない
△ 協議による	普通自転車通行指定部分 (歩道内)	自転車と歩行者が通行する空間として、車道とは縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画された、幅の広い歩道の一部	道路標示により、特例特定小型原付(最高速度6km/h)及び普通自転車が歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分を指定したもの (道交法第63条4第2項)	特例特定小型原動機付自転車・普通自転車の歩道通行部分 (114の3)	自転車の徐行義務はない 特定小型原付(最高速度20km/h)が通行できない
×	自転車通行可の歩道	自転車と歩行者が通行する空間として、車道とは縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画された、幅の広い歩道	道路標示により、特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとした歩道 (道交法第63条4第1項)	普通自転車等及び歩行者等専用(325の3)	自転車に徐行義務が生じる



4 整備形態（完成形）

まず、ガイドラインの目安に従い、規制速度と交通量による検討を行います。交通量は、都市計画における推計交通量を使用します。

次に、下記の補正を行い、整備形態を決定します。

① 道路幅員による補正

都市計画道路の計画幅員が 13m 未満の道路は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

② 交通量による補正

推計交通量 500 台未満または推計外の場合は、自動車の幹線道路としての機能は期待されていない道路（生活道路）とみなし、車道混在とします。

③ 連続性の観点からの補正

自転車通行空間ネットワークを構成する道路の交差点間で整備形態が変わる箇所、短い区間が前後区間の整備形態と異なる箇所については、連続性の観点から、整備形態を統一します。

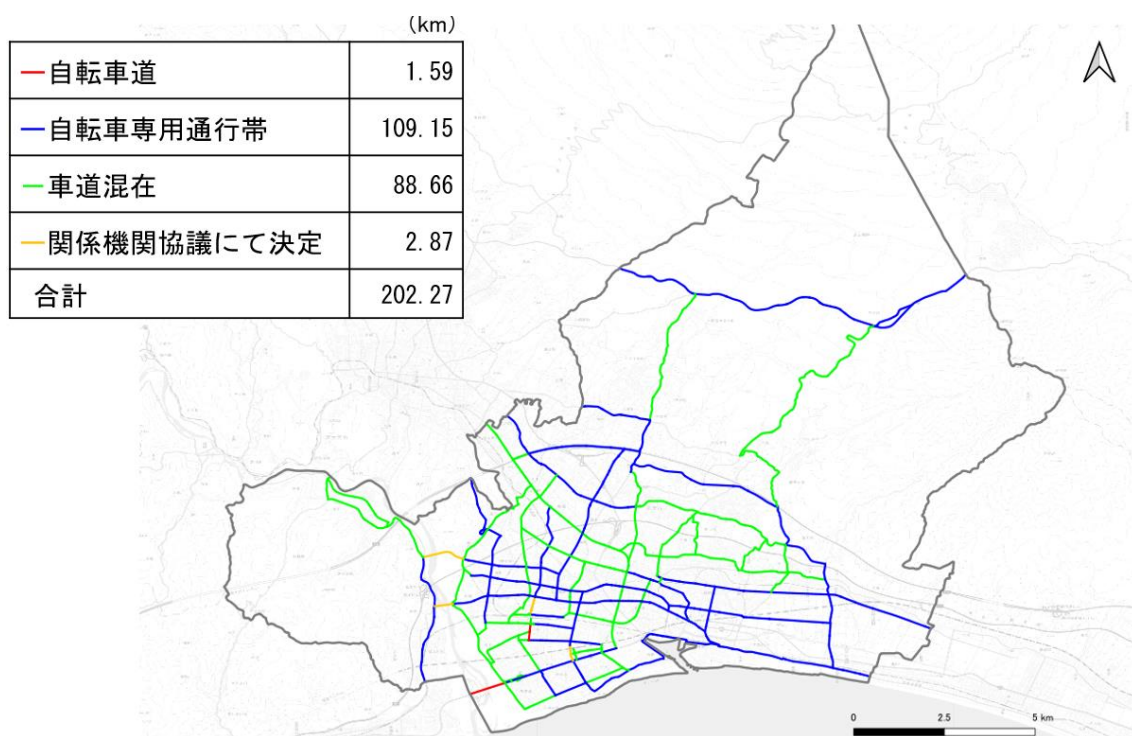


図 5-8 整備形態（完成形）



5 当面の整備における整備形態

ガイドラインに基づき、当面の整備における整備形態を設定しています。

幅員の確保が困難である以外の理由により、現状で完成形態の整備が困難な場合、完成形態時の自転車専用通行帯の幅員を確保して暫定的に整備を行うものとします。

なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とすることができるのは、自転車ネットワーク形成が初期段階であるため、または交通環境やその他の要因により、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとします。

暫定形態で整備したのち、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとします。



第 6 章

優先整備区間の設定

1. 整備優先度の考え方
2. 優先整備区間の選定
3. 整備に関する留意事項



第6章 優先整備区間の設定

1 整備優先度の考え方

本市の自転車通行空間の整備にあたっては、国のガイドラインを参考に、表 6-1 の視点により極力客観的な分析を行った上で、総合的な評価を加え、整備優先度を検討します。

表 6-1 整備優先度を評価する上での視点

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 自転車事故が多発している路線② 自転車利用者が危険を感じている路線③ 自転車の利用が多い路線④ 近年中の他の事業の実施に合わせて整備可能な路線⑤ 高校など発着需要が大きい施設までの距離⑥ 混雑時旅行速度⑦ 観光サイクリング路線⑧ 早期に整備することで、通行方法のモデルを示すことができる路線 |
|--|



2 優先整備区間の選定

(1) 優先整備区間の選定の考え方

整備優先度を踏まえ、以下の事項に該当する区間を優先整備区間と定め、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。

表 6-2 優先整備区間抽出の観点

①他事業関連区間

近年中に他事業等により道路の新設・拡幅、歩車道境界の変更や区画線の引き直し等が予定される区間は、同時施工を調整する。

②早期に整備し、通行方法のモデルを示す区間

現在の幅員構成等を踏まえ早期の整備が可能で、かつ市民の目に触れやすい区間など、早期に整備し通行方法のモデルを示す区間は優先する。

③早期に安全性を高めるべき区間

自転車利用の多い区間、小学校等の通学路、交通事故の発生件数、危険を感じるとの回答が多い区間等を優先する。

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

フジイチャクシヨンプランの区間は優先する。

⑤連続性の観点から前後区間と同時に整備すべき区間

隣接市からの整備が進んでいる区間、優先整備区間に挟まれた小区間は優先する。



(2) 選定する優先整備区間

前項の考え方を踏まえ、優先整備区間として以下の図表の区間を選定します。

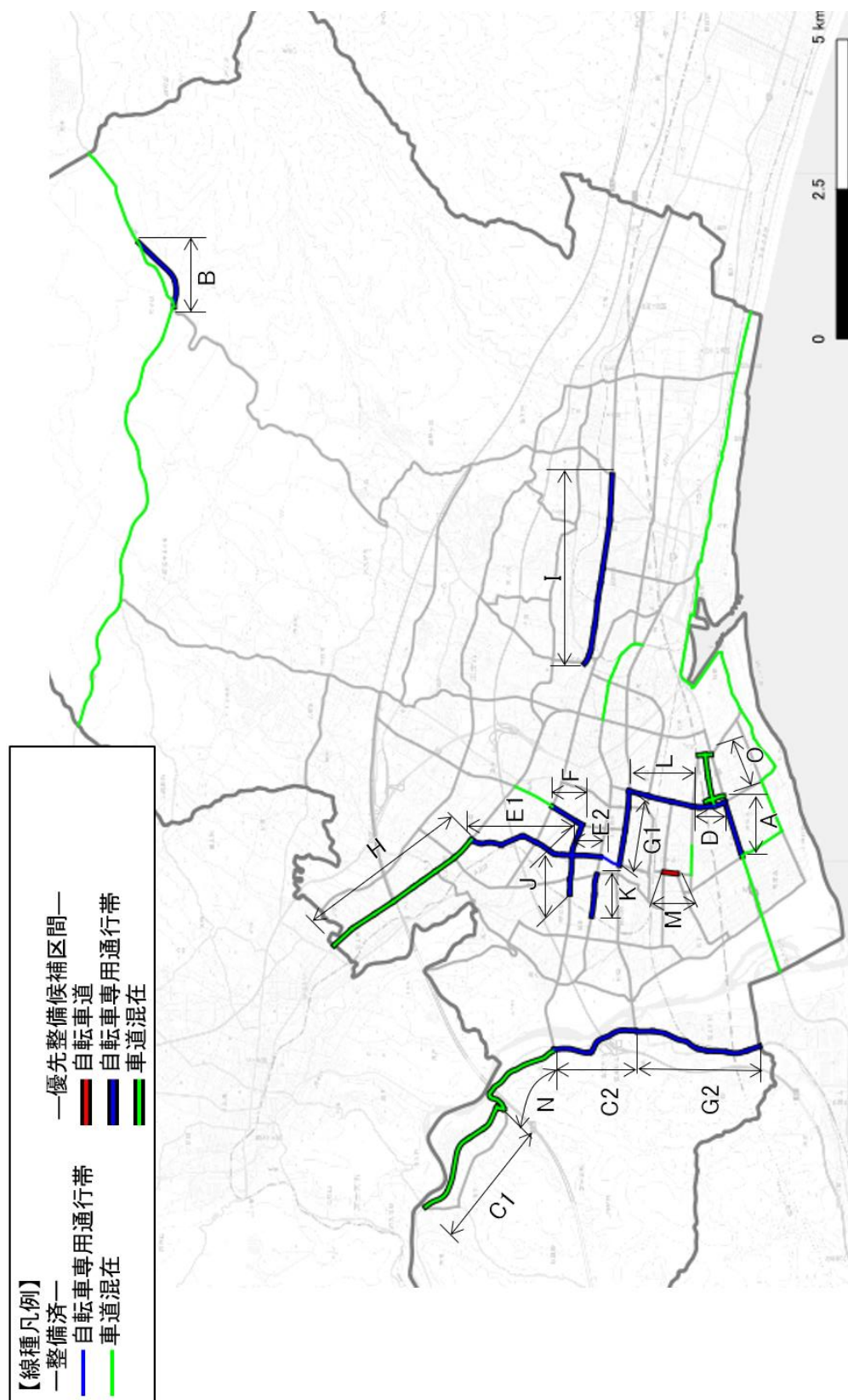


図 6-1 優先整備区間



表 6-3 優先整備区間一覧

【道路管理者】国						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
国道1号 (富士立体高架下)	A	早川交差点～宮島東交差点	専用通行帯 ※1	専用通行帯 ※2	0.97	④計画目標

※1 双方向通行からの接続箇所になるため、上り線利用者は早川交差点を渡って片側一方通行

※2 将来、富士立体高架下の整備時に改めて道路計画に合わせた再整備を行う可能性あり

【道路管理者】静岡県						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
国道469号 (勢子辻バイパス)	B	(事業中箇所)	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	1.42	①他事業関連
県道10号 富士川身延線	C1	逢来橋交差点 ～市道腰越線	車道混在	車道混在	2.35	③早期安全確保、⑤連続性確保
	C2	木島交差点 ～富士川橋西交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	1.80	③早期安全確保、⑤連続性確保
県道174号 富士停車場線	D	新富士駅富士山口付近 ～市道田子浦伝法線	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.57	④計画目標
県道175号 鷹岡富士停車場線	E1	市道五味島岩本線 ～長沢入口交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	2.16	④計画目標
	E2	中島新道町交差点 ～市道五味島岩本線	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	0.58	④計画目標
県道181号 富士停車場伝法線	F	(事業中箇所)	専用通行帯	専用通行帯(計画済)	0.68	①他事業関連
県道396号 富士由比線	G1	蓼原交差点 ～富士本町交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	1.25	④計画目標
	G2	富士川橋西交差点 ～静岡市境	専用通行帯	車道混在(暫定)	2.61	⑤連続性確保
県道414号 富士富士宮線	H	長沢入口交差点 ～富士宮市境	車道混在	車道混在(計画済)	3.32	④計画目標

【道路管理者】富士市						
路線名	区間番号	区間	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	優先整備選定理由
吉原沼津線	I	和田町交差点 ～富士岡交差点	専用通行帯	専用通行帯	3.22	⑤連続性確保
五味島岩本線	J	米之宮町東交差点 ～中島地先	専用通行帯	専用通行帯	1.20	②モデル整備、③早期安全確保
中島林町線	K	市道富士鷹岡線 ～松岡地先	専用通行帯	専用通行帯	0.70	②モデル整備、③早期安全確保
田子浦伝法線	L	県道174号 ～蓼原交差点	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.89	④計画目標
富士駅南口田子浦線	M	富士駅南交差点 ～市道水戸島本町宮下線	自転車道	自転車道(計画済)	0.26	①他事業関連
腰越線	N	県道10号 ～市道木島松野線	車道混在	車道混在	0.15	⑤連続性確保
木島松野線		木島交差点 ～市道腰越線			1.97	
新富士駅南口大通り線	O	(事業中箇所)	車道混在	車道混在(計画済)	0.15	①他事業関連
川成島上川成14号線					0.23	
田子浦往還通り線					0.87	
柳島田子浦線					0.26	



3 整備に関する留意事項

優先整備区間については、本計画期間内に整備が完了するよう事業を推進しますが、沿道との協議の状況等によっては、優先整備区間とした区間以外の整備を繰り上げて実施し、整備時期が前後することがあります。

また、設計及び設計協議を進めていく中で、整備形態を変更することや、整備が困難であることが判明した場合は、迂回路や代替路の検討を行うことがあります。





第7章

計画の推進と フォローアップ

1. 計画の広報・周知
2. 整備進捗状況の公表
3. 整備効果のモニタリング



第7章 計画のフォローアップ

1 計画の広報・周知

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。

2 整備進捗状況の公表

計画に沿った自転車通行空間整備の進捗状況について公表します。計画延長及び令和6年度末の整備状況は、下表のとおりとなっています。

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6年度末時点の整備率 13.5%
- ・ 令和13年度末時点の目標整備率 27.2%

表 7-1 計画延長及び整備状況※（令和6年度）

（単位：km）

整備形態	整備済 (R7.3 末)	優先整備目標	中長期整備	計
自転車道	1.04	0.26	0.29	1.59
自転車専用通行帯	0.42	8.77	64.64	73.83
車道混在	26.03	18.58	79.4	124.01
関係機関協議にて決定	0.00	0.00	2.87	2.87
計	27.49	27.61	147.20	202.30

※暫定形態で整備済または整備予定の場合は暫定の整備形態で計上



3 整備効果のモニタリング

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モニタリングを実施し、次期計画へ反映することで継続的な改善を目指します。

また、自転車に関する施策や法改正など社会情勢の大きな変化があった場合は、適宜計画の見直しを行います。

(1) アンケートによる効果検証

令和6年度に実施したアンケートを参考に下記項目の調査を予定しています。観光や健康増進など多角的な観点からも検証し、ニーズに応じた計画を策定します。

表 7-2 アンケートによる効果検証項目

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

(2) 来訪者の自転車利用

富士市自転車活用推進計画の活動指標 4-2「レンタサイクルの年間貸出台数」にも着目し、利用環境整備が来訪者の自転車利用に与える効果についても評価します。