



第2章

富士市における自転車 利用の現状

1. 富士市の概況
2. 富士市内の自転車利用の現状
3. 公共交通の現状
4. 道路の状況
5. 自転車の安全に関わる状況
6. 自転車による旅行・観光を取り巻く状況
7. この章のまとめ

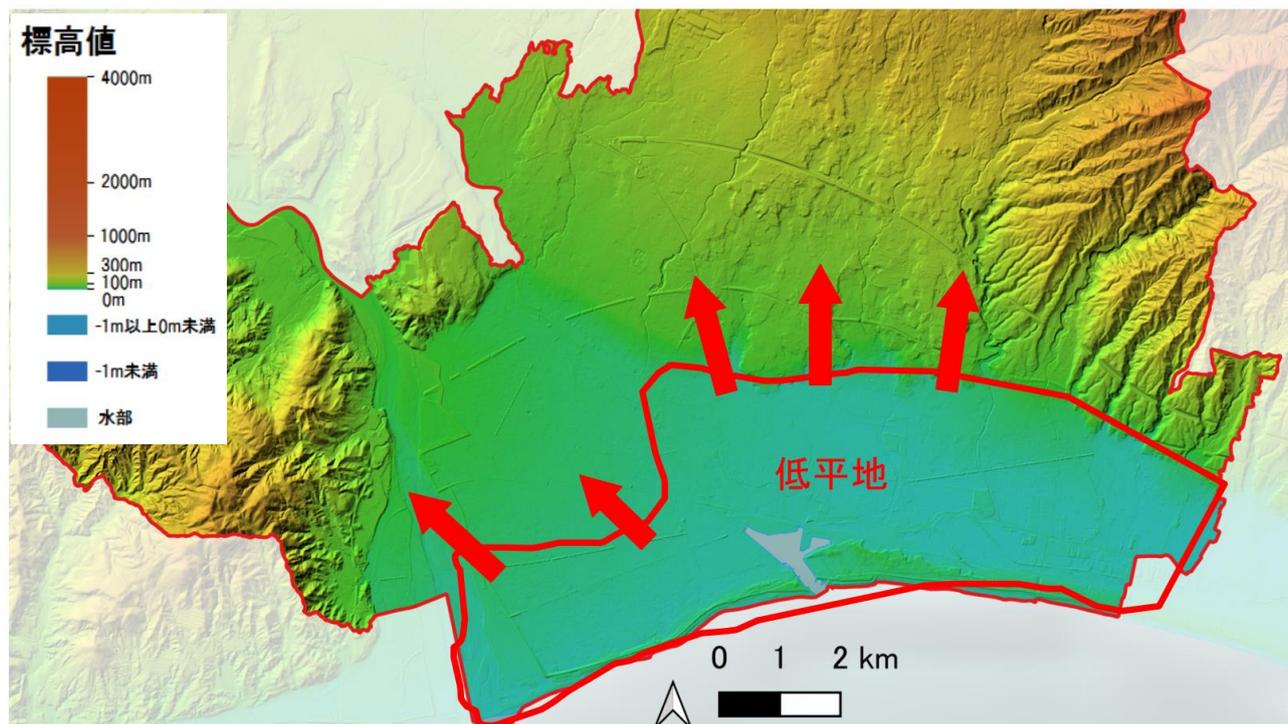


第2章 富士市における自転車利用の現状

1 富士市の概況

(1) 地勢

本市の海沿い、川沿いは、氾濫原による標高0メートル未満の低平地が広がっており、内陸部は富士山をはじめとした山岳地の影響で標高が急激に上がっています。



「地理院地図 色別標高図」のデータを基に作成

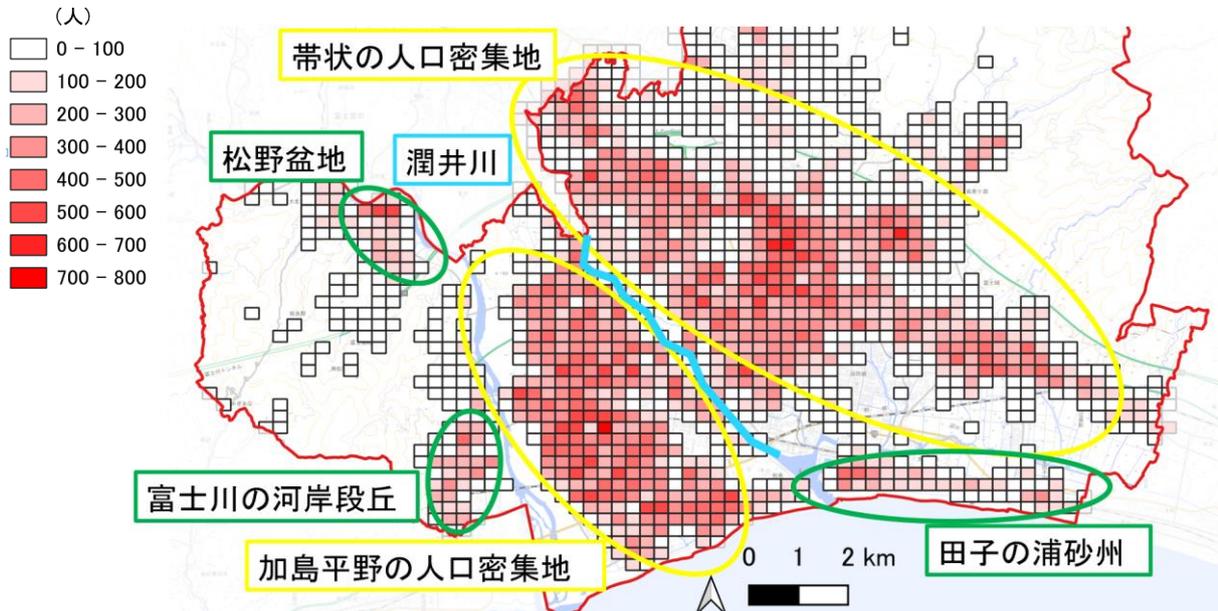
図 2-1 標高図



(2) 人口

本市は、主に山地の裾に沿う帯状の地域と、加島平野に人口が集中しており、潤井川によって分断されています。

上記のほか、松野盆地、富士川の河岸段丘、田子の浦砂州にも一定の人口が分布しています。



「令和2年国勢調査」のデータを基に作成

図 2-2 富士市の人口分布

人口は減少傾向にあり、今後も減少が見込まれています。一方で、高齢者人口は増加が見込まれています。

< 令和13(2031)年度までの人口推計 >

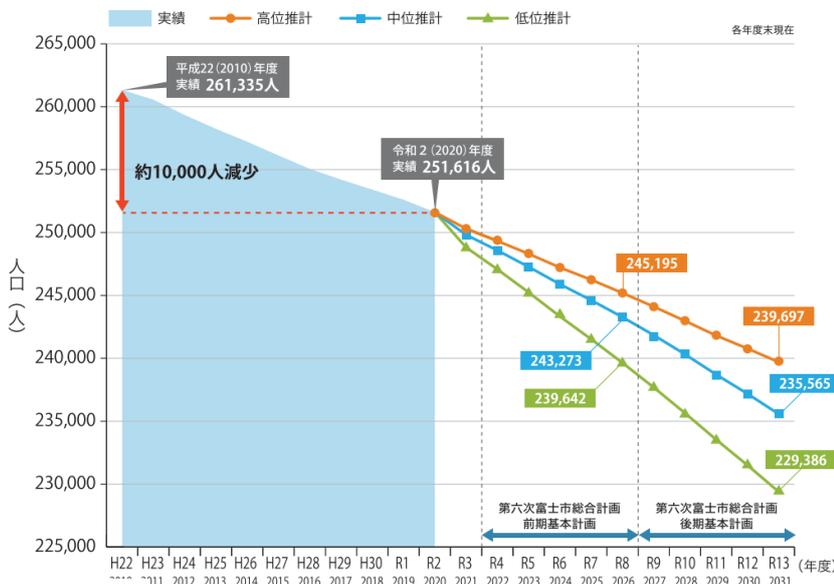
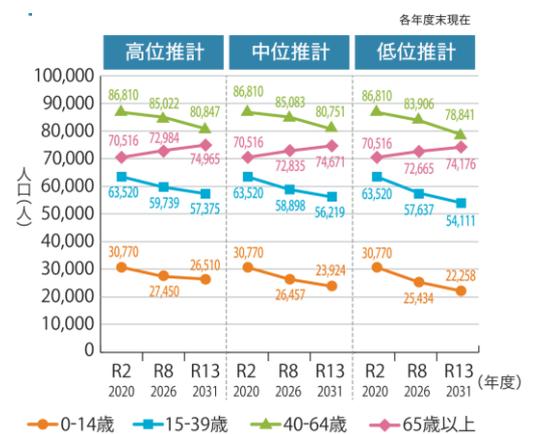


図 2-3 富士市の人口推移

< 年齢4区分人口 >



「第六次富士市総合計画」より引用

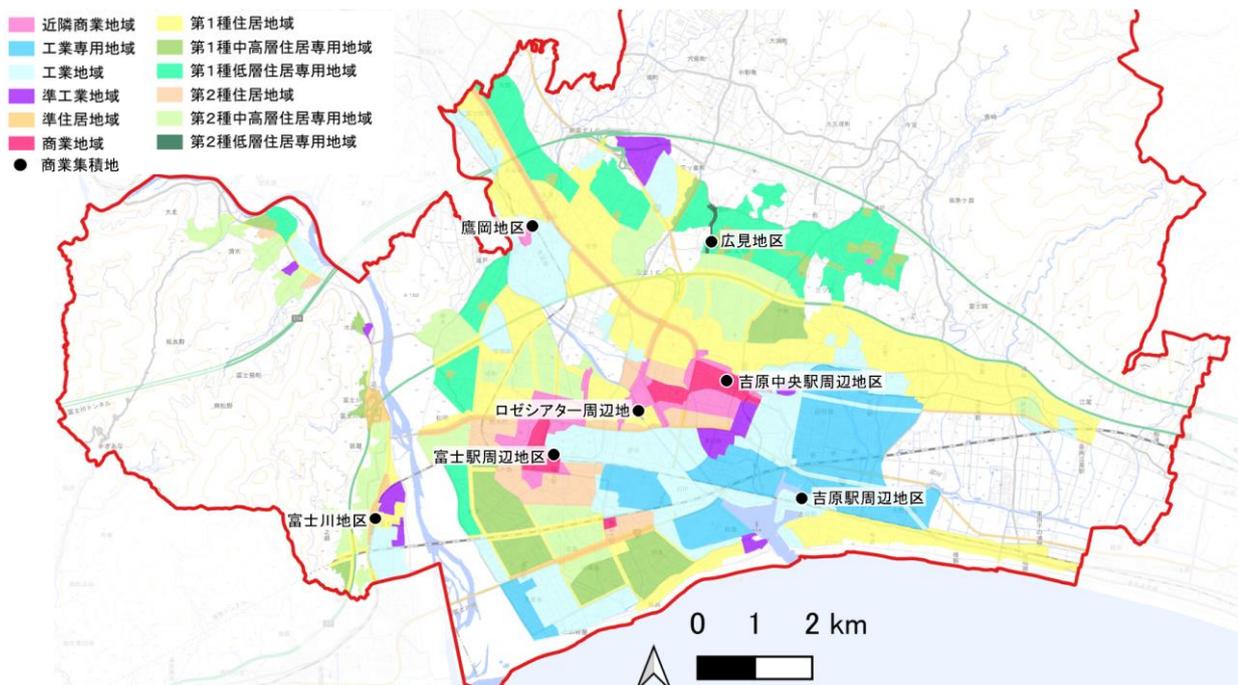




(3) 土地利用の状況

1) 用途

人口の多い地域は住居地域に指定されており、低平地は主に工業に関係した土地利用になっています。富士駅周辺から吉原中央駅周辺に商業関係の土地利用が集中しています。

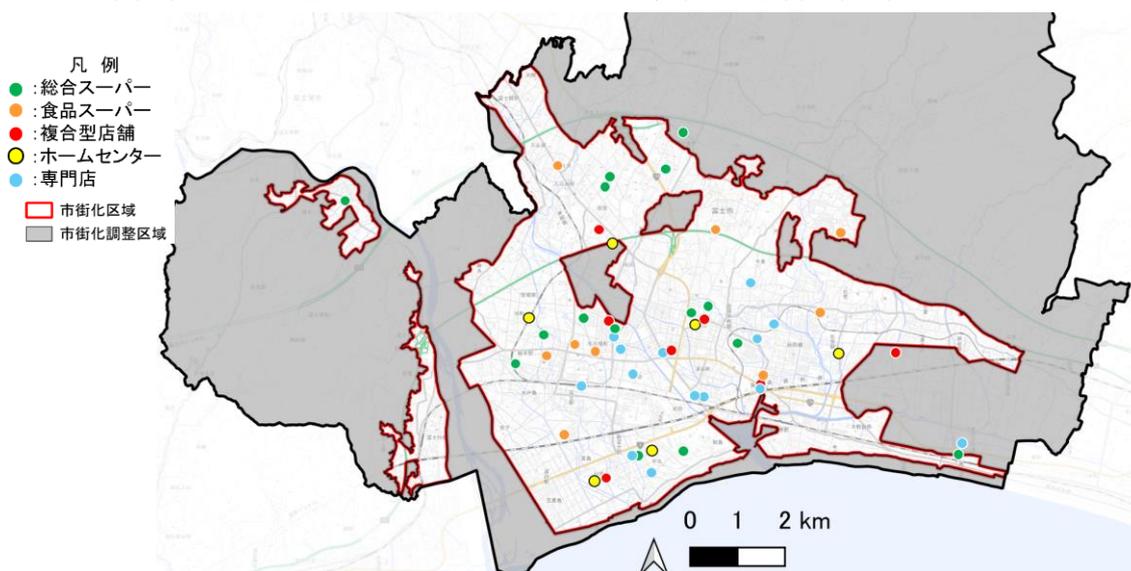


「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「令和 5 年度富士市の商業」の[5.商店街の状況]を基に作成

図 2-4 用途地域と商業集積地の分布

2) 商業施設

市街化区域内全域をカバーする形で大規模小売店が分布しています。



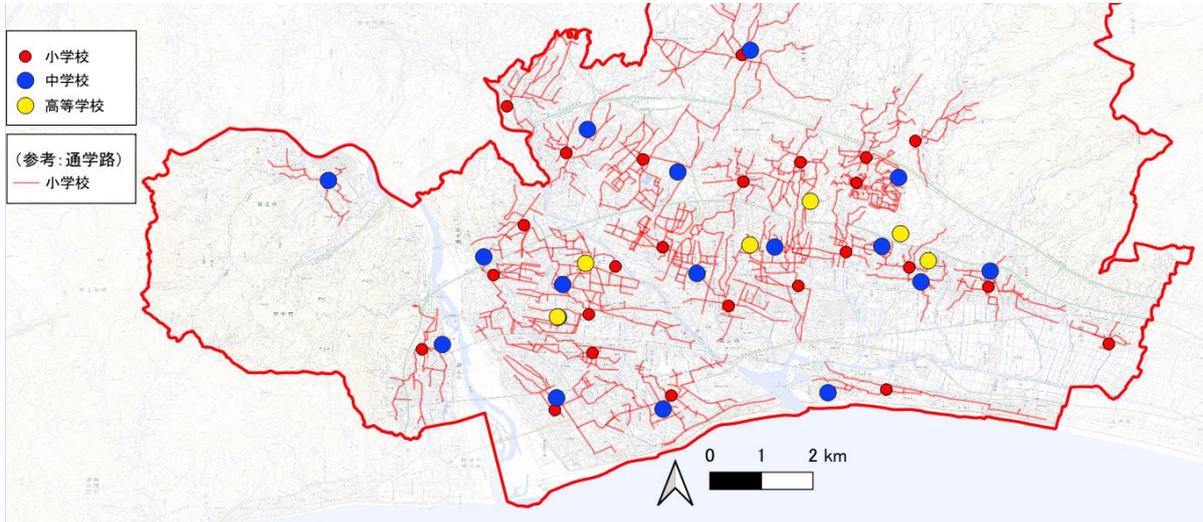
「令和 5 年度富士市の商業」の[4.大規模小売店舗及び中規模小売店舗の状況]を基に作成

図 2-5 大規模小売店の分布



3) 学校

小中学校は、市街化区域内全域に分布しており、高校は、中心市街地と東部の住居地域に所在しています。

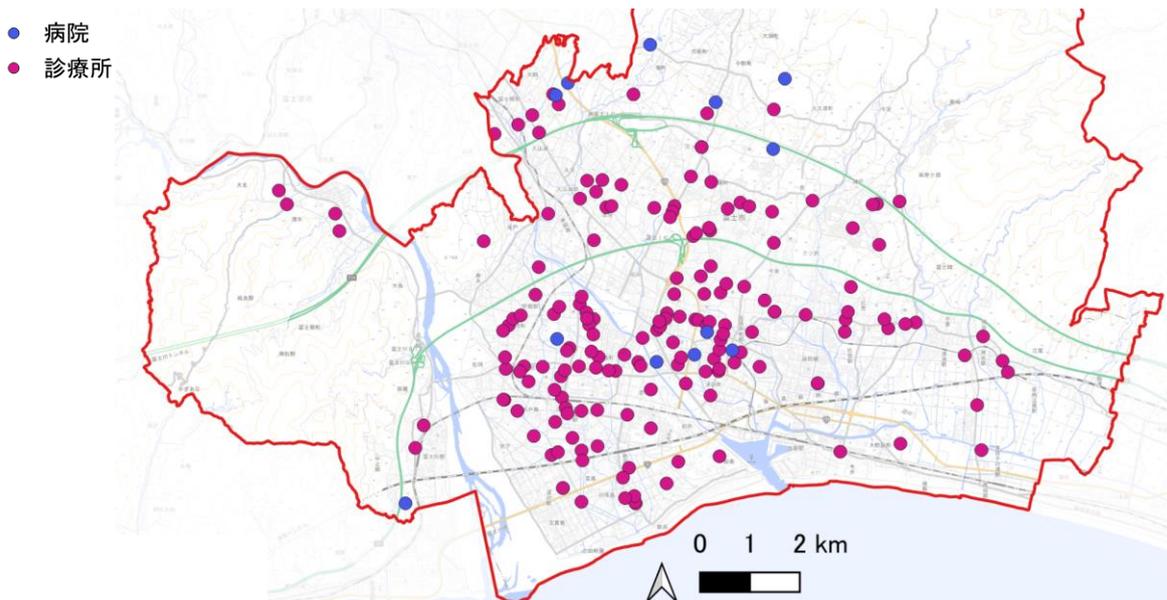


「国土数値情報 学校データ」(令和5年)及び、富士市資料を基に作成

図 2-6 学校分布

4) 病院・診療所

病院は、吉原中央駅周辺の中心地と市街化区域北部の市街化調整区域に分布しており、診療所は、商業地域や駅の周辺を主として、市街化区域全域に分布しています。



「国土数値情報 医療機関データ」(令和2年)を基に作成

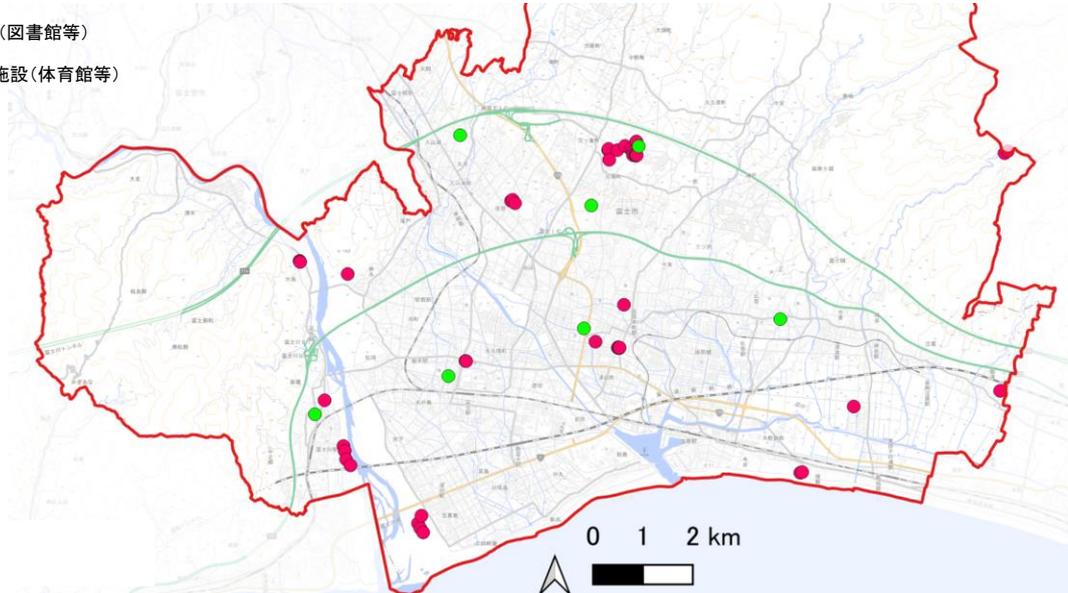
図 2-7 医療機関分布



5) 文化施設

市内のいくつかの地域に密集した文化施設が確認でき、それらは市民活動の重要な拠点となっていることがうかがえます。

- 文化施設(図書館等)
- スポーツ施設(体育館等)



「国土数値情報 文化施設データ」(平成 25 年)を基に作成

図 2-8 文化施設分布



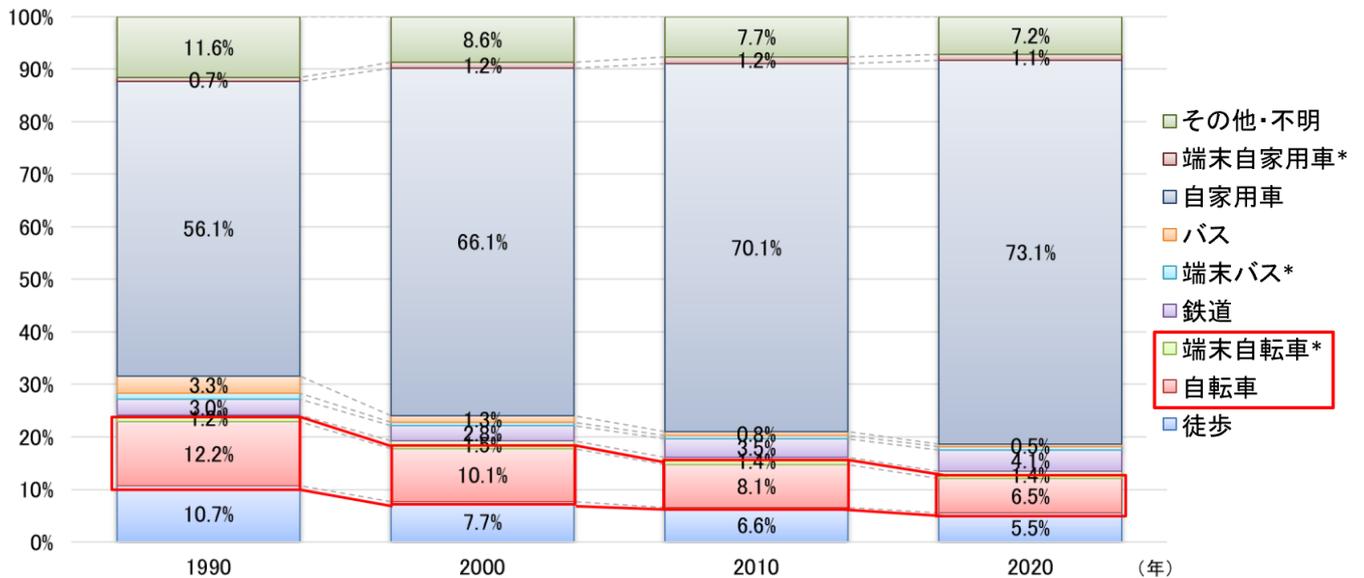
2 富士市内の自転車利用の現況

(1) 自転車利用の頻度

1) 通勤通学手段の推移

通勤通学において自転車を使う割合は、過去 30 年で徐々に低下しています。

徒歩やバスの利用も減少しているのに対し、鉄道利用はやや増加しており、自家用車利用は大幅に増加しています。



* 末端自家用車、末端バス、末端自転車とは、鉄道利用前後の移動手段として、自家用車、バスまたは自転車を利用したものをいう

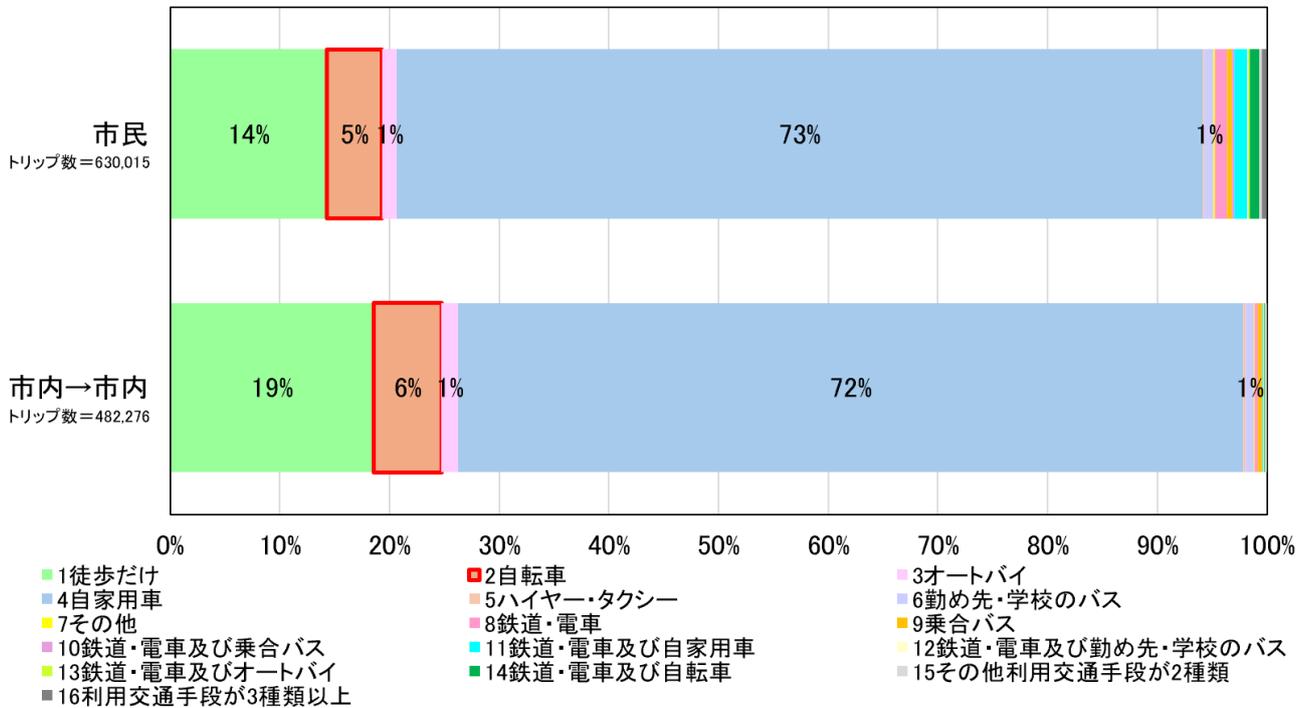
「令和 2 年国勢調査」のデータを基に作成

図 2-9 通勤通学における交通手段の変化



2) 目的別交通手段

市民が移動するときの交通手段は、自家用車、徒歩に次いで自転車利用が多くなっています。駅端末に自転車を使う人（鉄道+自転車）は1%程度であり、自転車のみで目的地まで行く人よりかなり少ない状況です。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

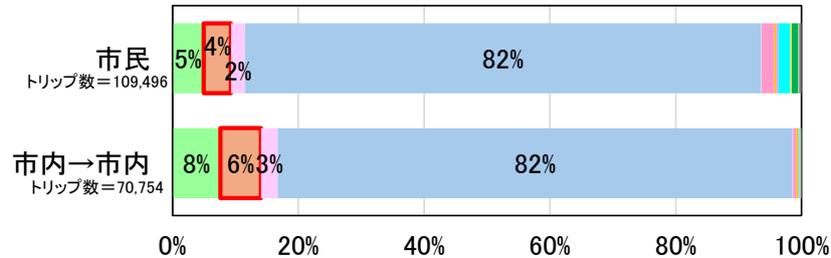
図 2-10 交通手段分担率 (全目的)



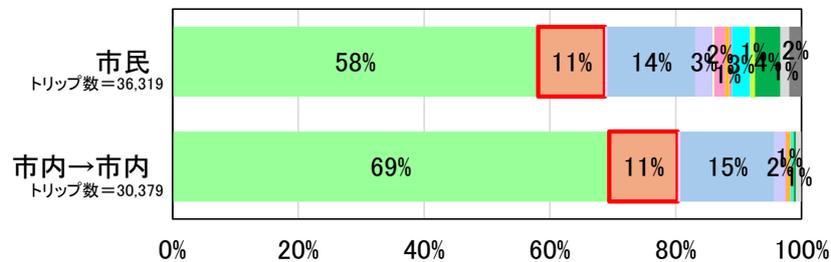
目的別で見ると、通学目的以外の目的では自家用車、徒歩に次いで自転車が多くなっています。

なお、通学目的の場合は、他の目的に比べて自転車の占める割合は高いものの、徒歩に次いで自家用車の占める割合が高く、自転車より高くなっています。

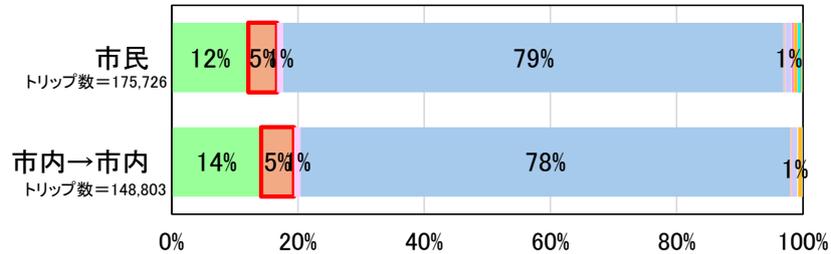
■ 通勤



■ 通学



■ 私用



■ 業務



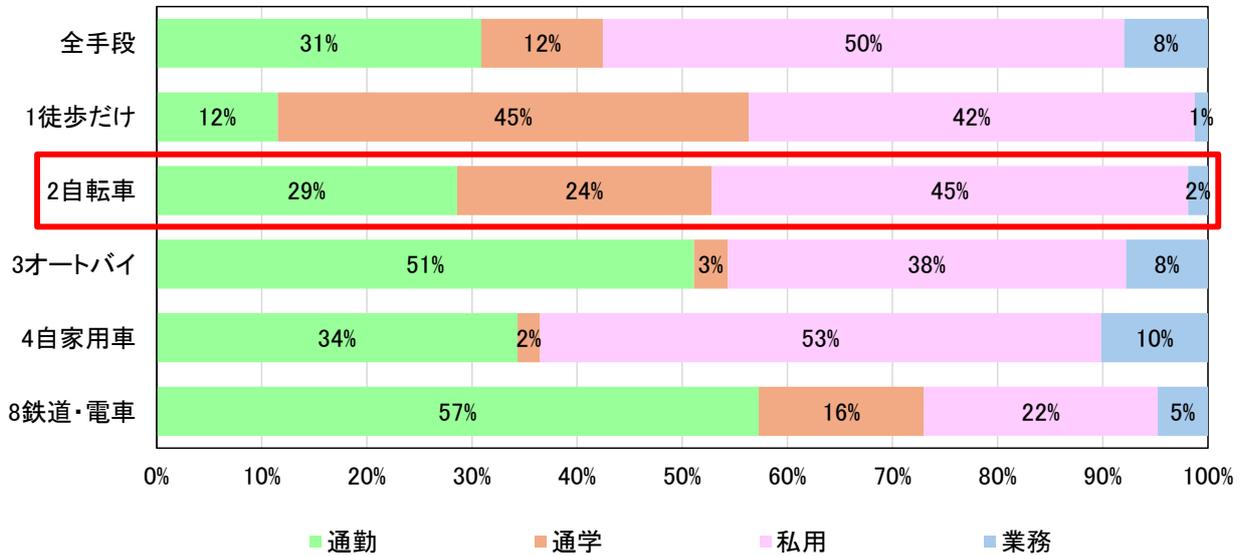
- 1 徒歩だけ
- 2 自転車
- 3 オートバイ
- 4 自家用車
- 5 ハイヤー・タクシー
- 6 勤め先・学校のバス
- 7 その他
- 8 鉄道・電車
- 9 乗合バス
- 10 鉄道・電車及び乗合バス
- 11 鉄道・電車及び自家用車
- 12 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス
- 13 鉄道・電車及びオートバイ
- 14 鉄道・電車及び自転車
- 15 その他利用交通手段が2種類
- 16 利用交通手段が3種類以上

「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-11 交通手段分担率 (目的別)



自転車の利用が特定の目的に偏っていないことから、自転車ネットワークを考える際には特定の地点間を結ぶのではなく、各種の目的を広くカバーする必要があります。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-12 市民の移動における各手段の目的別トリップ割合 (トリップ数上位の目的)



(コラム) 自転車の利用目的〔アンケート※1〕

令和6年度に実施したアンケート（市民と高校）によると、市民※2は、「買い物・食事」での利用が多く、次いで「通勤」や「通学」が多い傾向にあります。

また、最も頻繁に利用する目的は「通勤」や「通学」が多く、「買い物・食事」や「健康増進・体力づくり、サイクリング」など多様な目的で利用されています。

高校生※2は、「通学」での利用が最も多く、また頻繁な利用目的となっています。

※1 アンケートの実施概要については、【参考資料】の(1)実施概要 参照

※2 アンケートにおける“市民”と“高校生”の表記は以下を意味している

- ・ 市民：市内在住の19歳以上とその同居人（高校アンケート対象の高校生を除く）
- ・ 高校生：市内高校6校の1年生

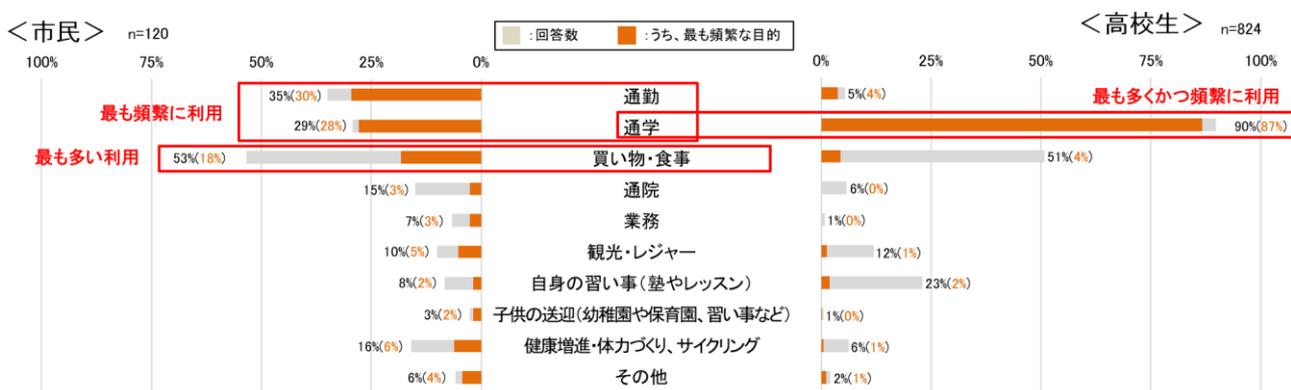


図 2-13 自転車の利用目的

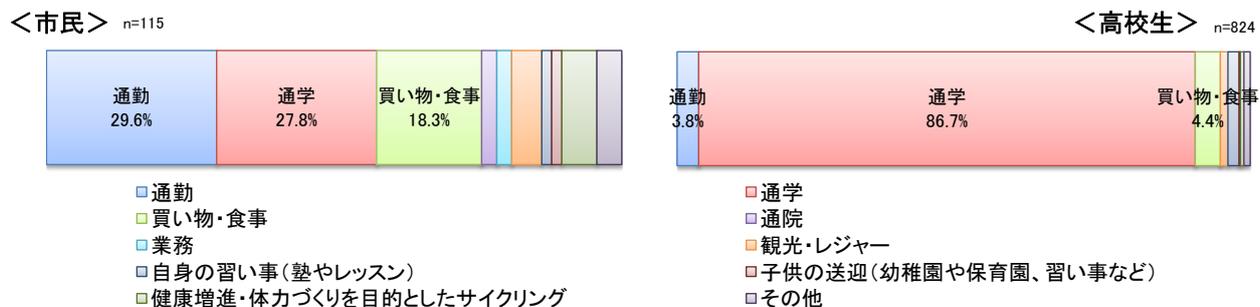


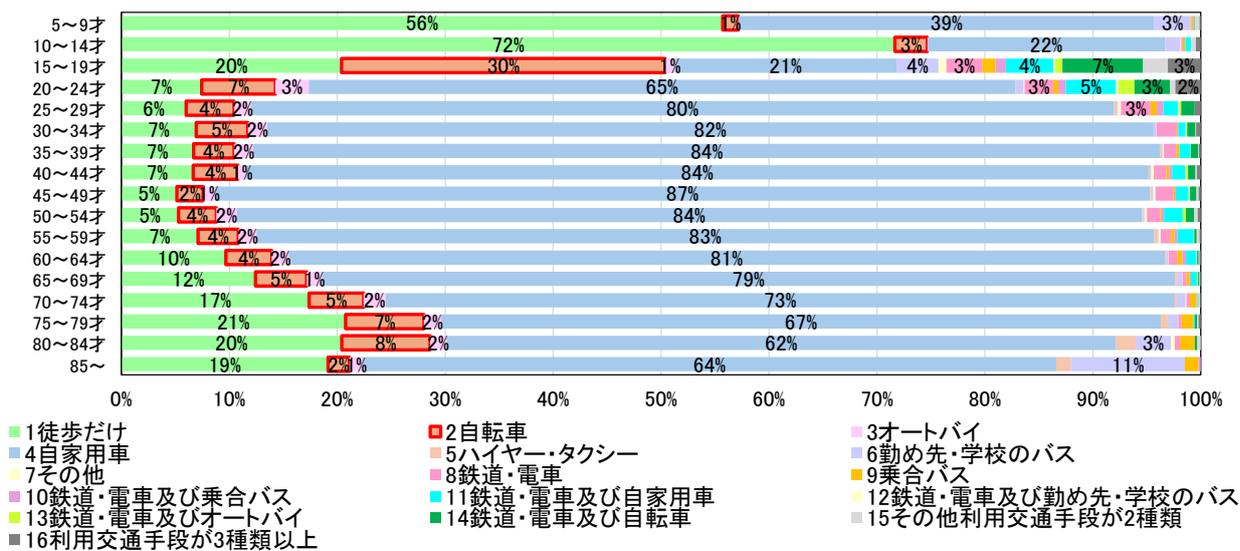
図 2-14 最も頻繁な利用目的



3) 年齢層別交通手段

15～19歳の自転車分担率は、ほかの年代に比べ高くなっています。一方で、55歳～85歳にかけて、年齢層の上昇とともに、徒歩・自転車分担率が増加し、自動車分担率は減少する傾向にあります。

よって、高齢者の足としても自転車の利便性を高めていくとともに、歩道は高齢者が安心して徒歩移動できる空間にしていく必要があります。



「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-15 交通手段分担率 (市民の年齢階層ごと)

4) 自転車の利用頻度〔アンケート〕

市民の約3割、高校生の約8割が年に数回以上、自転車を利用しています。

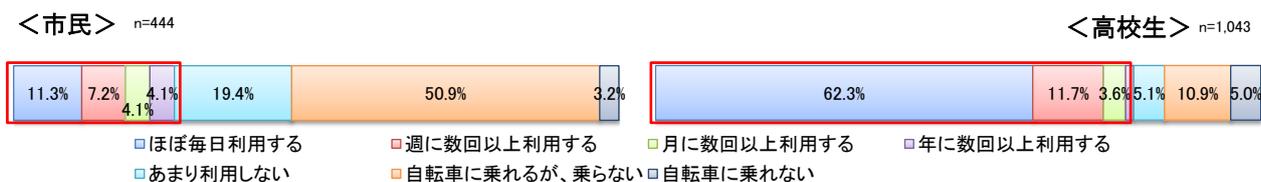


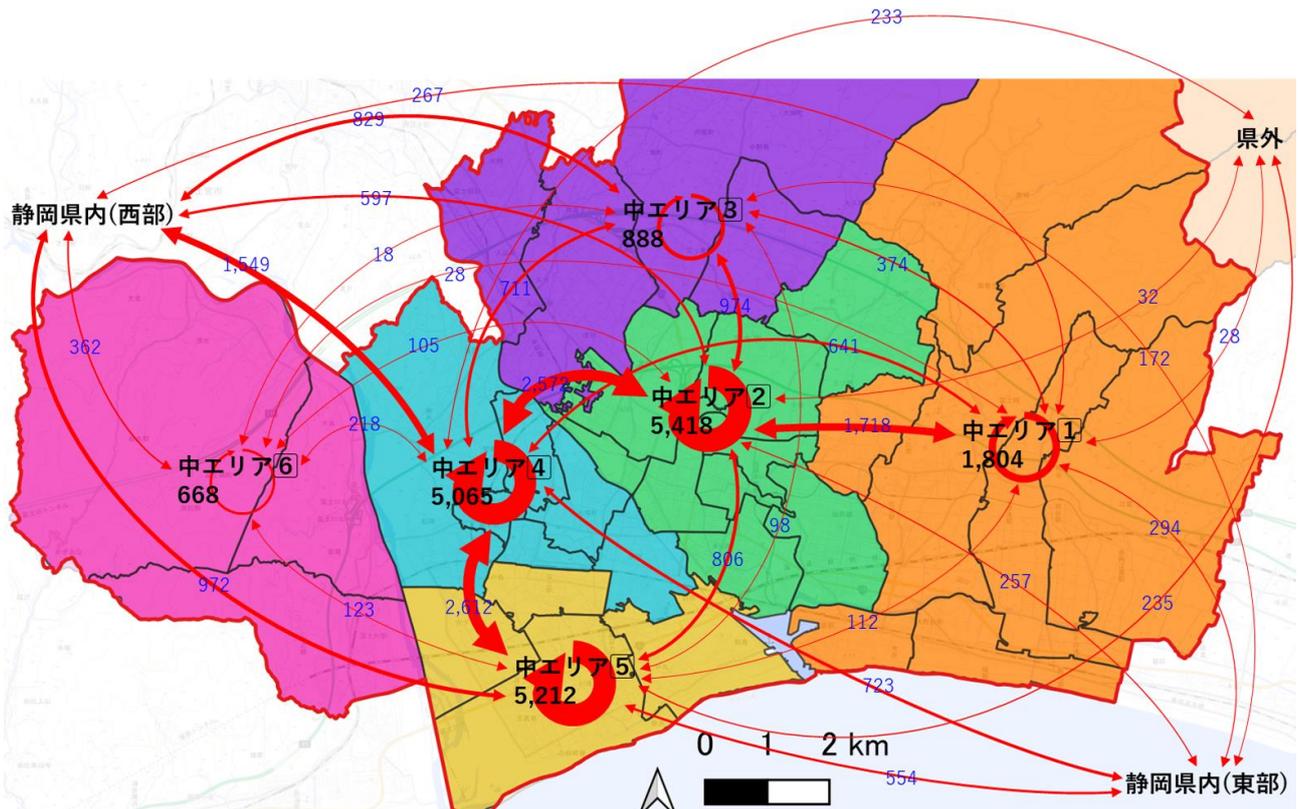
図 2-16 自転車の利用割合



(2) 自転車利用エリア

1) 自転車利用の発着エリア

吉原中央駅付近の商業地域を有するエリア 2 と、富士駅北部の商業地域を有するエリア 4、富士駅南部及び新富士駅付近の商業エリアを有するエリア 5 を起終点とするトリップ数が多くなっています。また、エリア内でのトリップ数も多くみられ、これらのエリアは自転車交通において中心エリアであるといえます。



中エリア	①		②		③	
主な町・丁・字名	東柏原新田、今井1丁目、中里、比奈、原田、今宮、川尻東 付近		依田橋、島田町1丁目、浅間本町、吉原1丁目、国久保1丁目、五味島、伝法、今泉(北)、一色 付近		久沢、天間、大淵(南)中野、大淵(北) 付近	
中エリア	④		⑤		⑥	
主な町・丁・字名	松岡、八幡町、柚木、本市場、元町、蓼原 付近		前田、水戸島、宮下、川成島 付近		中之郷、岩淵、北松野 付近	
中エリア	静岡県内(東部)	静岡県内(西部)	県外			
地域	富士市以東	富士市以西	県外			

「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査」(平成31年)のデータを基に作成

図 2-17 エリア別自転車利用状況



2) 自転車利用経路〔アンケート〕

市民は、通勤や通学、買い物・食事を目的として、市内を網羅的に走行しており、高校生は、通学を目的として、市内各所から各高校に向かって走行しています。

また、県道414号線や県道22号線などを利用して、市外（富士宮市・沼津市）からの利用もあります。

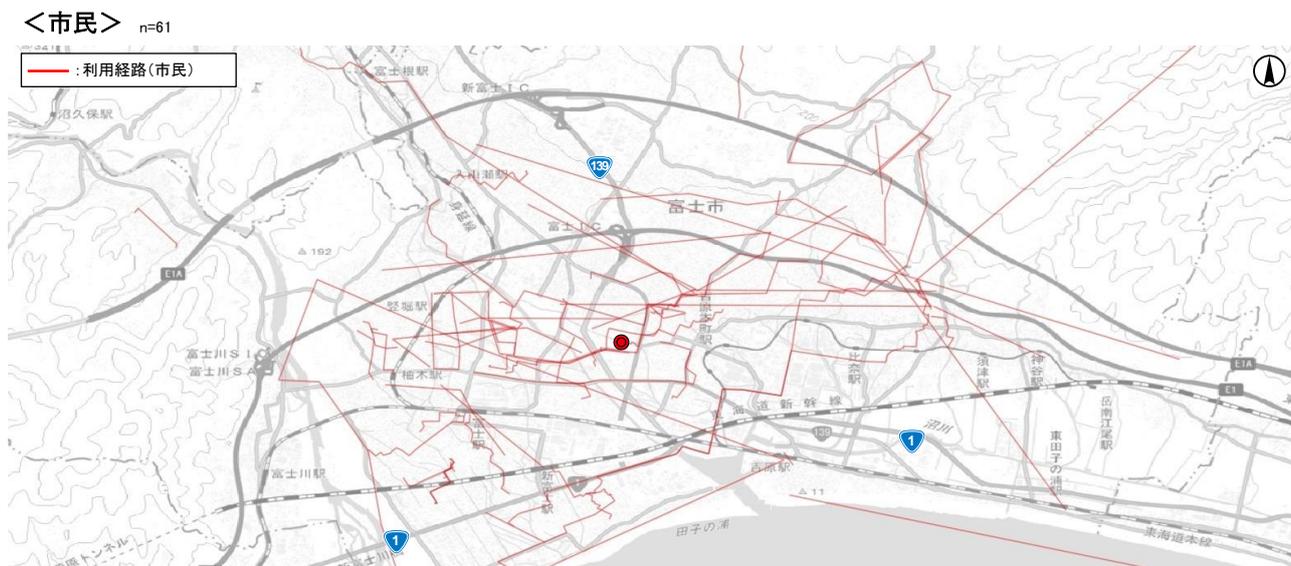


図 2-18 自転車の利用経路（市民）

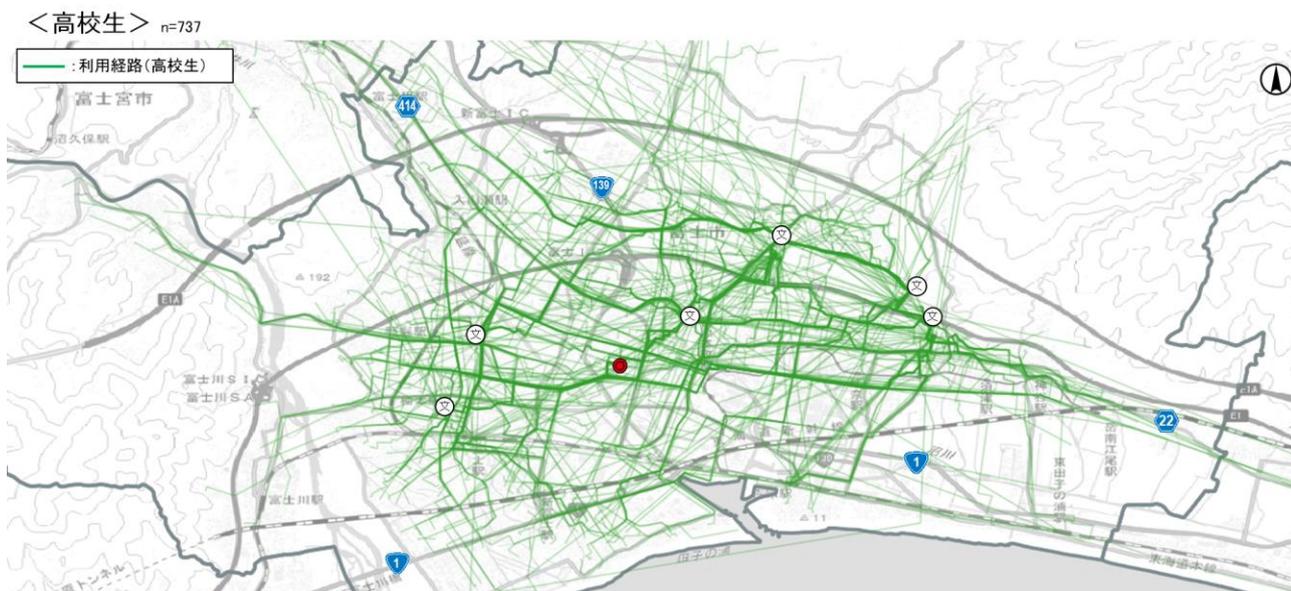


図 2-19 自転車の利用経路（高校生）



3) 自転車利用距離の分布〔アンケート〕

自転車の平均トリップ長は市民・高校生ともに4,000m程度です。

市民は、短距離帯（5,000m未満）の利用のほかに、長距離帯の利用も一定数存在しており、高校生は、短距離帯の利用が多くなっています。



図 2-20 自転車の利用距離（トリップ長分布）



(3) 自転車選択理由

1) 市民（自転車利用者／非利用者）〔アンケート〕

市民は、「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多く、高校生と比較すると「健康・体力づくりのため」「自転車が好きだから」も多くなっています。

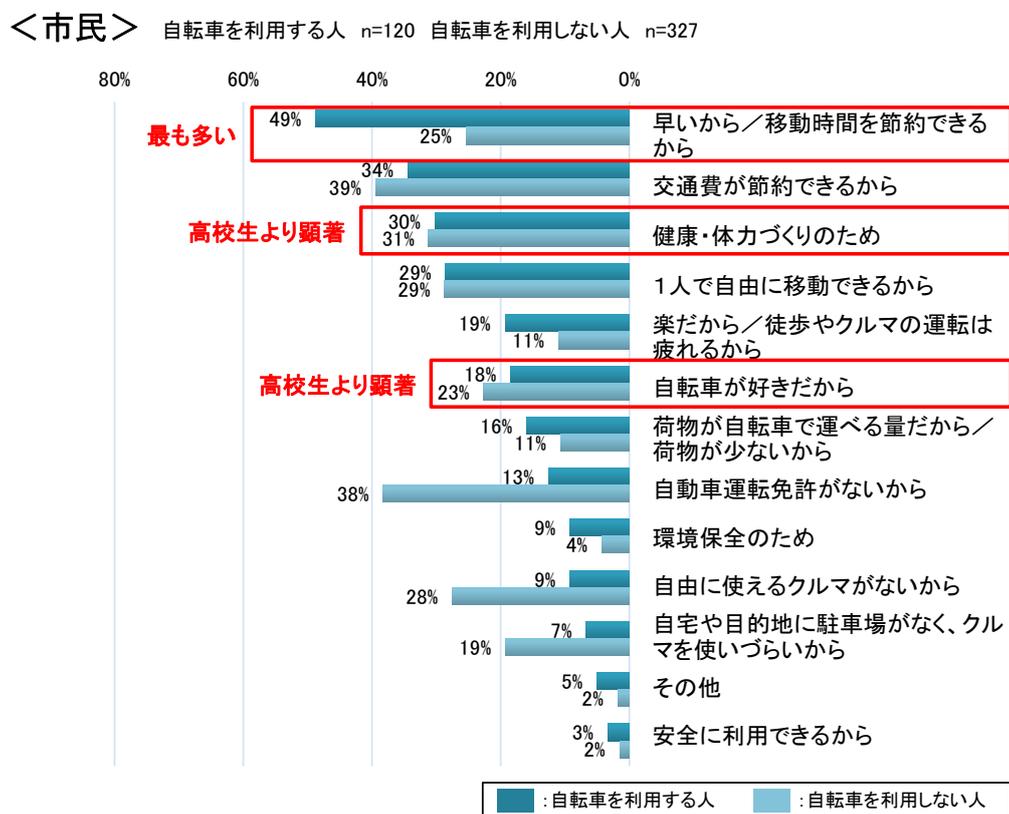


図 2-21 自転車利用者の選択理由（市民）



2) 高校生（自転車利用者／非利用者）〔アンケート〕

高校生は、「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多く、市民と比較すると、「1人で自由に移動できるから」「自動車運転免許がないから」も多くなっています。

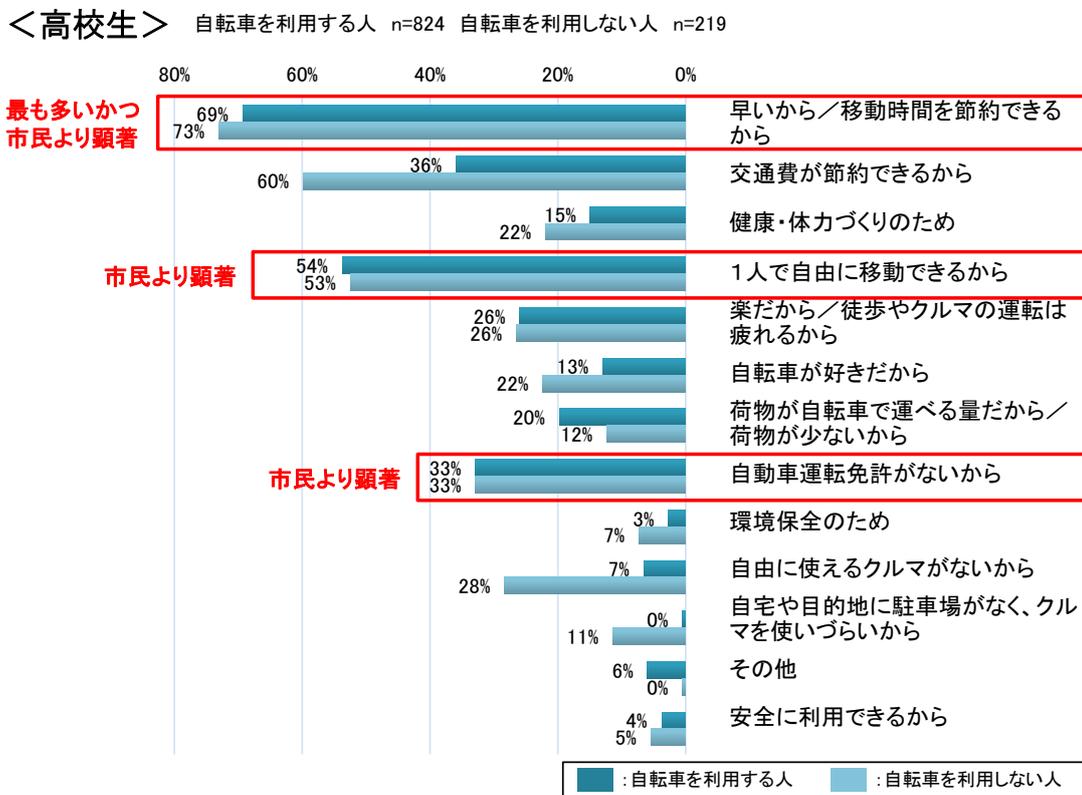


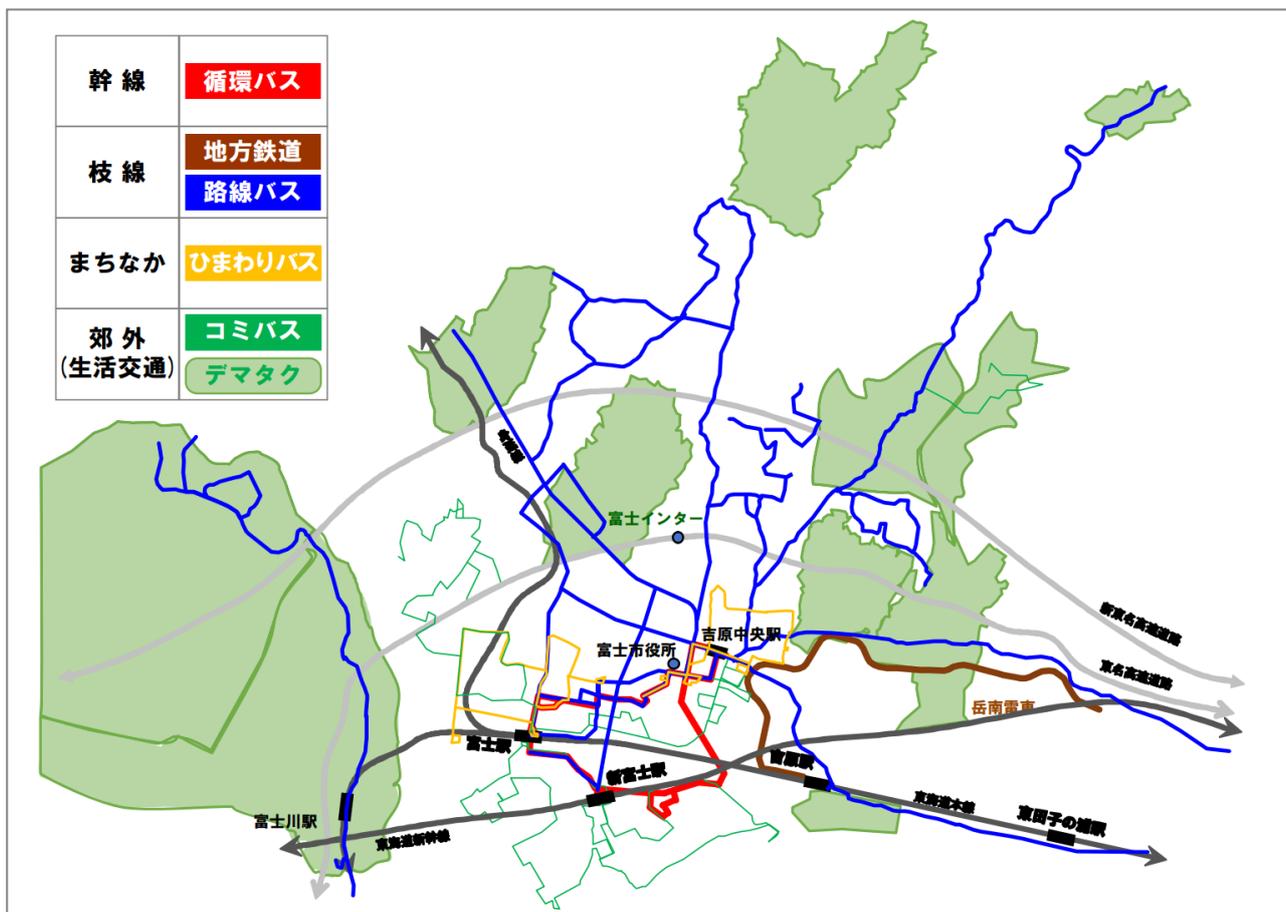
図 2-22 自転車利用者の選択理由（高校生）



3 公共交通の現況

公共交通は、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ます。

また、本市では各地区のまちづくりセンターや地域コミュニティなどの財産を活かしつつ、「富士市立地適正化計画」で定めたまちなか（都市拠点）に主要な都市機能や住居を集約し、公共交通のネットワークで連携させることで人口が減少しても暮らしの質を維持する、コンパクト+ネットワーク（集約・連携）の考え方による都市づくりを目指しており、まちなかにおける自転車交通の重要性も増しています。



出典:「富士市地域公共交通計画」(令和5年2月改定)

図 2-23 富士市の公共交通網 概略図



4 道路の状況

(1) 道路網

1) 都市計画道路網

市街化区域を中心に、都市計画道路ネットワークが整備または計画されています。

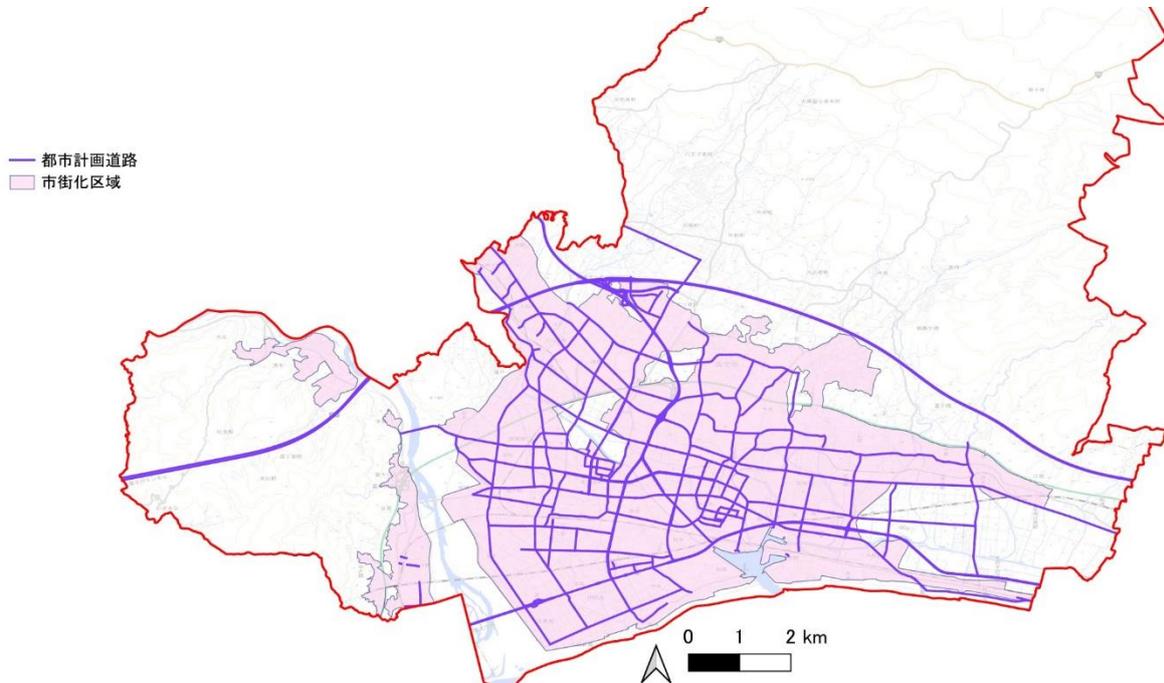


図 2-24 都市計画道路

2) 整備中の道路

未整備の都市計画道路を整備する事業が順次展開されています。今後新設する道路では、自転車通行空間をはじめから計画・整備できる可能性があります。



出典：「富士市都市内幹線道路整備プログラム」(令和6年度改定)

図 2-25 道路の新規整備



(2) 自転車通行空間整備状況

1) 整備形態と整備済の区間

太平洋岸自転車道やフジイチ^{※1}に該当する国道469号は車道混在（矢羽根型路面表示）^{※2}が整備されています。市街地には、歩行者と分離された自転車通行空間として自転車専用通行帯^{※2}が420m整備されています。

※1 第2章の6(1)サイクリングコースの設定状況 参照

※2 整備形態の詳細は第5章の2整備形態の種類 参照

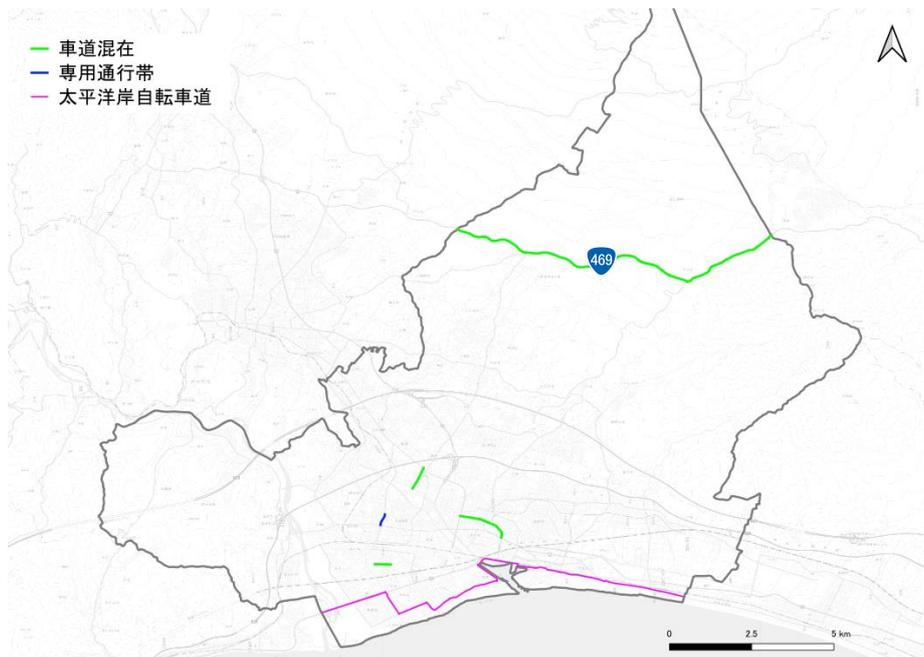
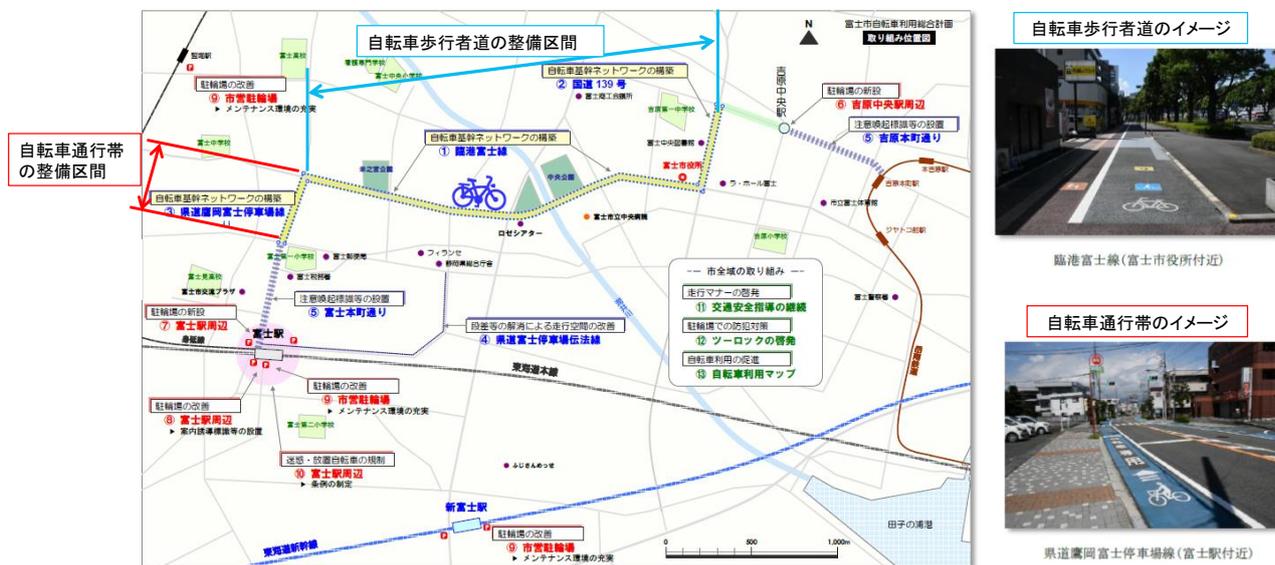


図 2-26 自転車通行空間の整備状況



2) 整備中の区間

従来の計画に沿って整備された通行空間は自転車歩行者道が中心で、自転車と歩行者が分離された通行空間（自転車通行帯等）の整備はほとんど進んでいません。



出典:「富士市自転車利用総合計画」(平成 23 年 3 月)

図 2-27 富士市自転車利用総合計画(H23)の整備状況・整備イメージ

推進計画においても走行環境の整備状況は課題としてとらえており、限定された路線のみではなく、ネットワークとしての整備を進めていく必要があるといえます。

6: 自転車の走行環境

現状 6-1: 一部の区間では自転車走行空間の整備がされていますが、十分ではありません。

本市では、「富士市自転車利用総合計画(H23)」の施策により、県道鷹岡富士停車場線や臨港富士線の自転車走行空間の整備がされましたが、その他の道路では整備が進められていません。

県道鷹岡富士停車場線(富士駅付近)

臨港富士線(富士市役所付近)

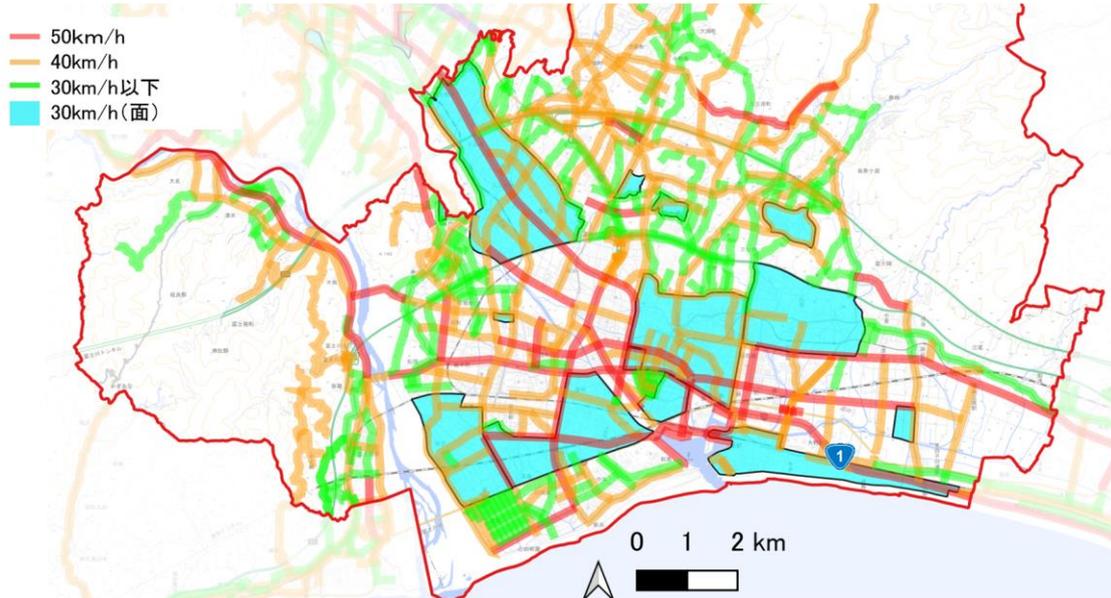
出典:「富士市自転車活用推進計画」(令和 3 年 10 月)

図 2-28 推進計画で整理した走行環境の課題



(3) 速度規制

国道 1 号を除き市内の国県道クラスは 40km/h または 50km/h、その他の道路は 30km/h または 40km/h に速度が規制されており、住宅が多い地域は、面的に 30km/h の速度規制が多く実施されています。

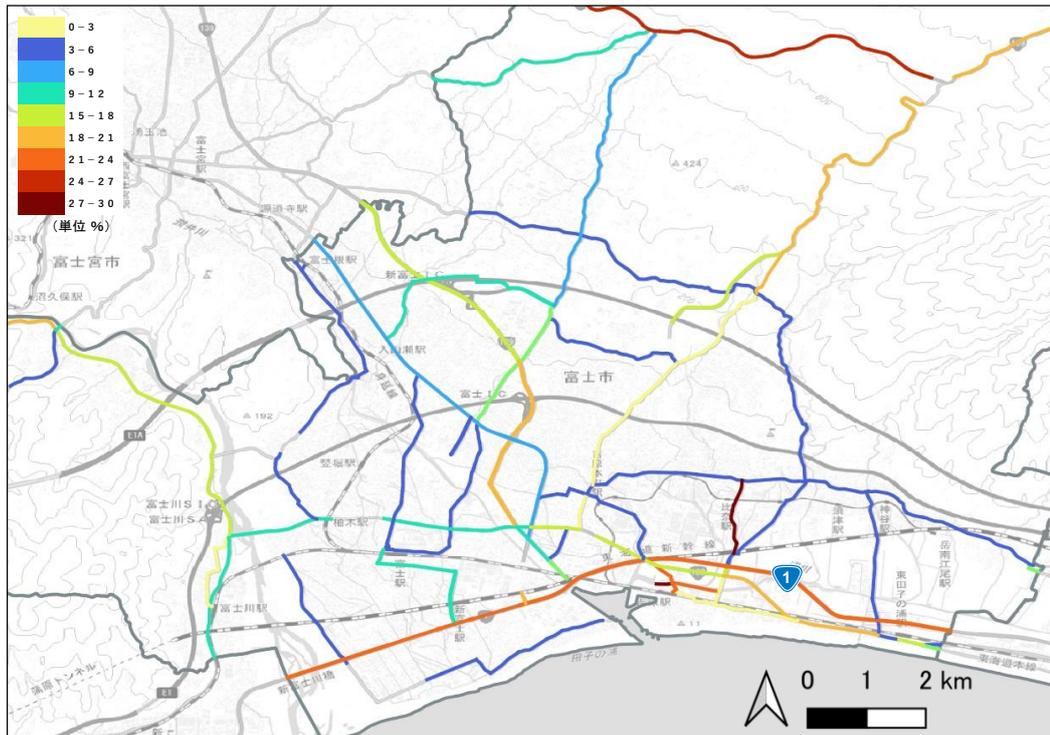


「交通規制情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター 令和 6 年 7 月データ)を基に作成

図 2-29 自動車の速度規制

(4) 大型車の多い区間

田子の浦港周辺や国道 1 号は大型車混入率が高くなっています。



「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査データ」を基に作成

図 2-30 大型車混入率

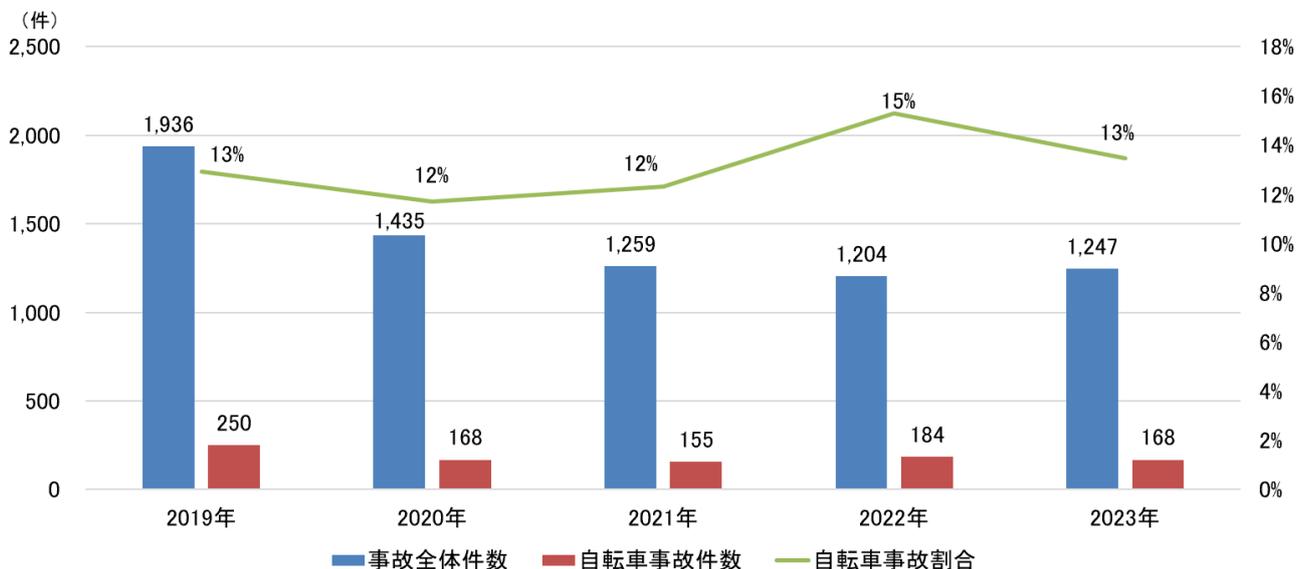


5 自転車の安全に関わる状況

(1) 自転車関連事故の状況

1) 市内の自転車関連事故の発生件数の推移

富士市の事故件数は、全体としては減少傾向にあり、自転車事故の件数もやや減少傾向にあります。全事故に占める自転車事故割合は横ばいとなっています。

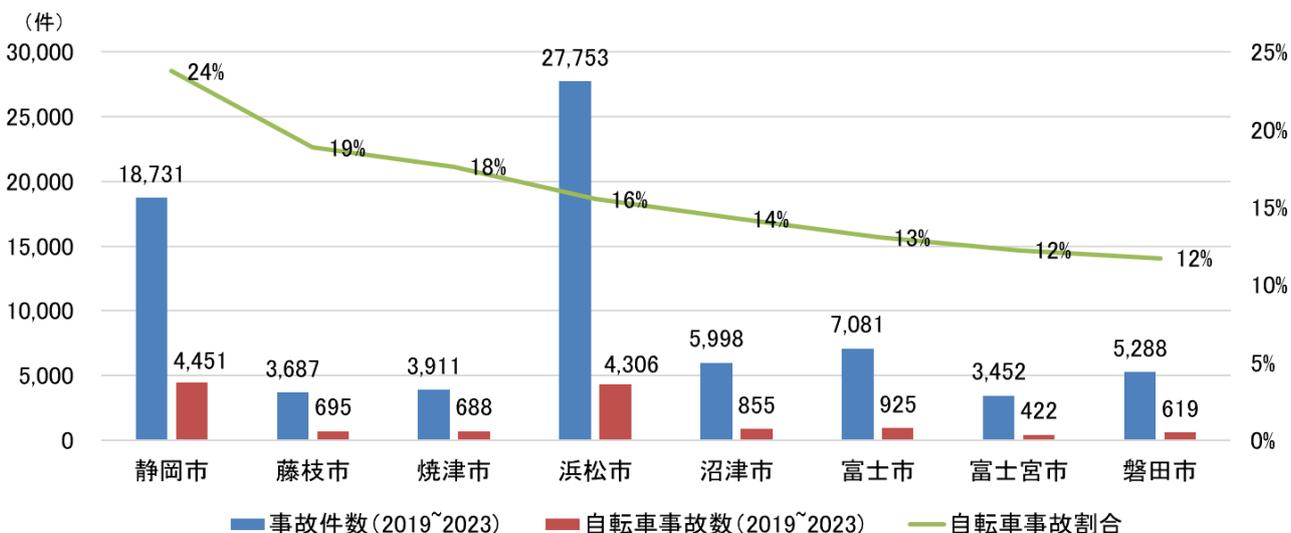


「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

図 2-31 自転車関連事故の発生数推移

2) 静岡県内各市の自転車関連事故発生数

県内の他地域と比較すると、富士市の自転車事故の発生割合は相対的に低くなっています。



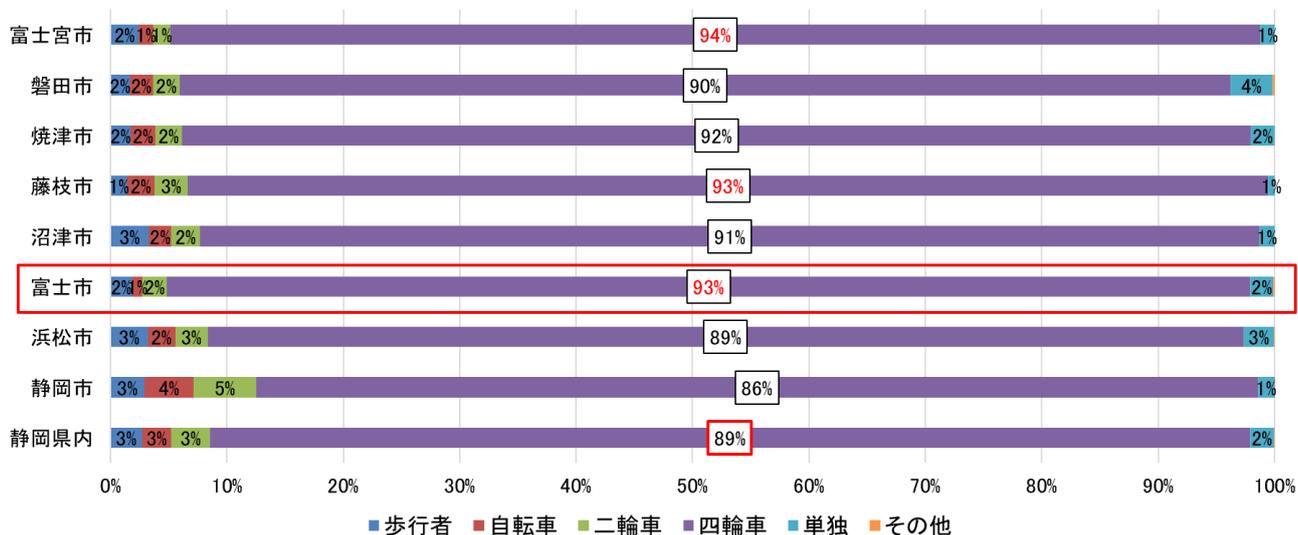
「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

図 2-32 自転車事故発生件数県内上位8市の自転車関連事故(2019~2023年)の発生数



3) 自転車関連事故の相手当事者

富士市は静岡県内全域と比較して、富士宮市や藤枝市と並び、相手当事者が四輪車の事故割合がやや高くなっています。



「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成31年～令和5年)を基に作成

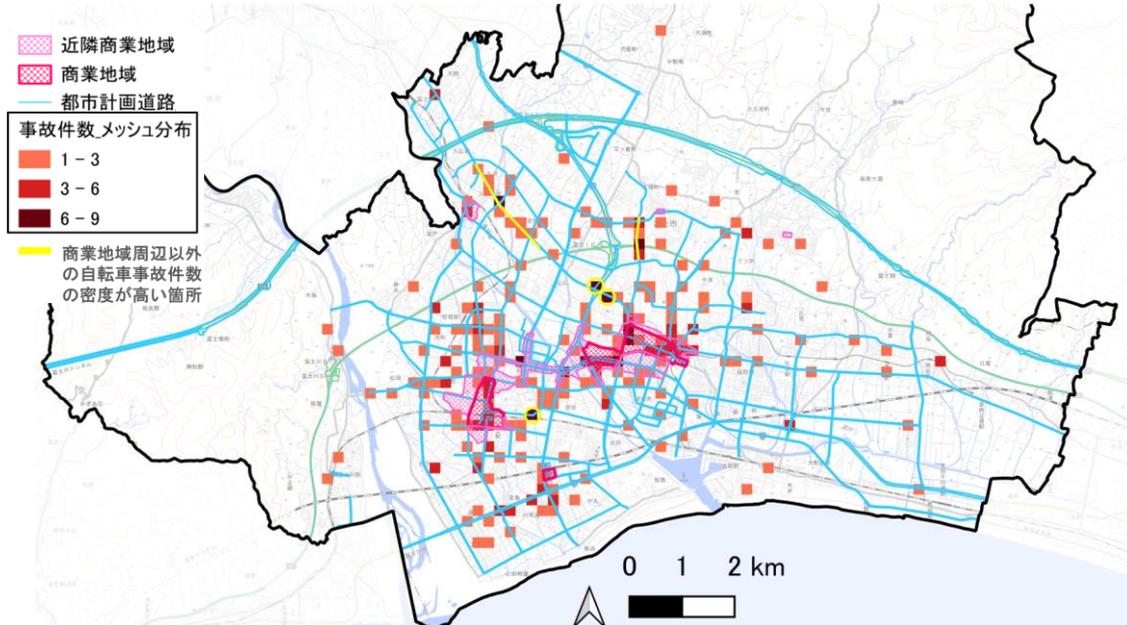
図 2-33 自転車関連事故（2019～2023 年）の相手当事者割合



4) 自転車関連事故の発生地点

中心地の商業地域やその付近の道路で発生している事故が多い傾向にあります。

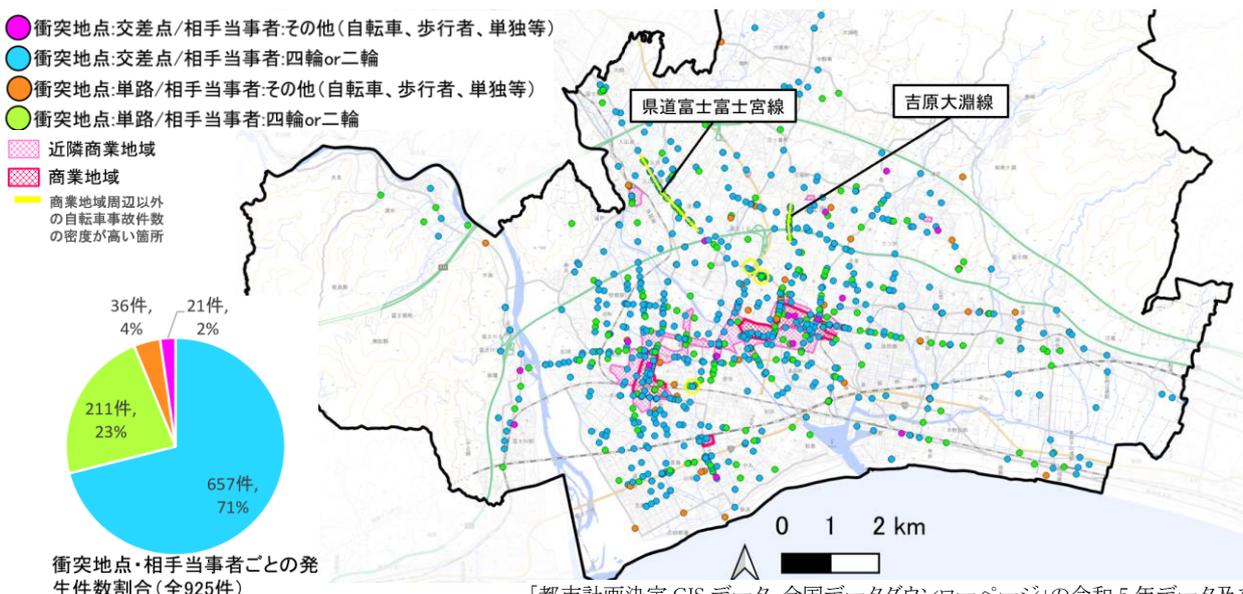
商業地域以外でも、連続的に事故が分布している路線や事故件数の多い交差点の危険性が高いことを確認できます。



「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成 31 年～令和 5 年)のデータを基に作成

図 2-34 自転車関連事故の発生分布

全体として、交差点での相手当事者が車両の事故が多く、そのような事故は商業地域で多く発生しています。線状に事故が多く分布していた県道富士富士宮線や吉原大淵線（大淵街道）沿い等では、単路部の事故が多くみられます。



「都市計画決定 GIS データ 全国データダウンロードページ」の令和 5 年データ及び「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成 31 年～令和 5 年)のデータを基に作成

図 2-35 自転車関連事故の衝突地点・相手当事者ごとの発生地点





(2) 自転車関連事故の状況〔アンケート〕

1) 自転車利用中に危険を感じた場所〔アンケート〕

市民・高校生ともに、「見通しの悪い、信号のない交差点」を危険な場所と認識しています。

市民は、高校生と比較して「狭い道路から大きな道路に出るときの一時停止の交差点」、高校生は、市民と比較して「速度の出やすい下り坂」や「通学路など子供の多い歩道」、「クルマの交通量が多い」を危険と考える傾向が強くなっています。

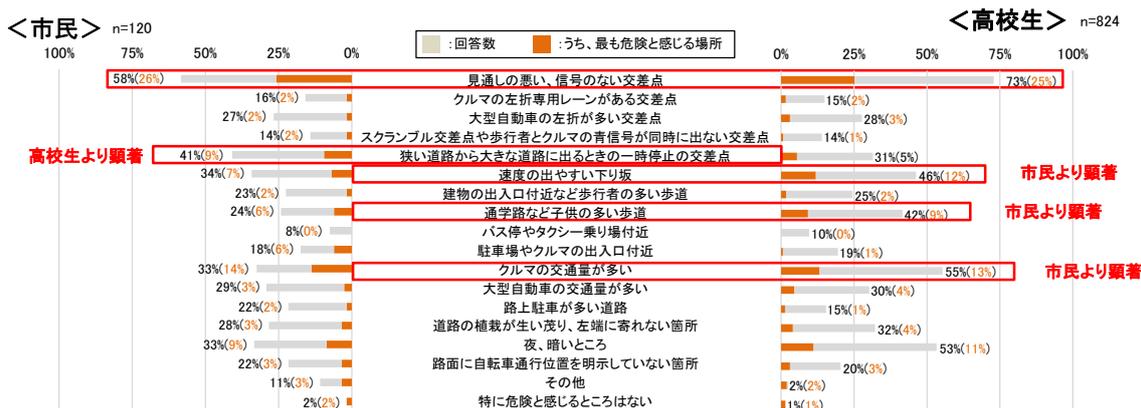
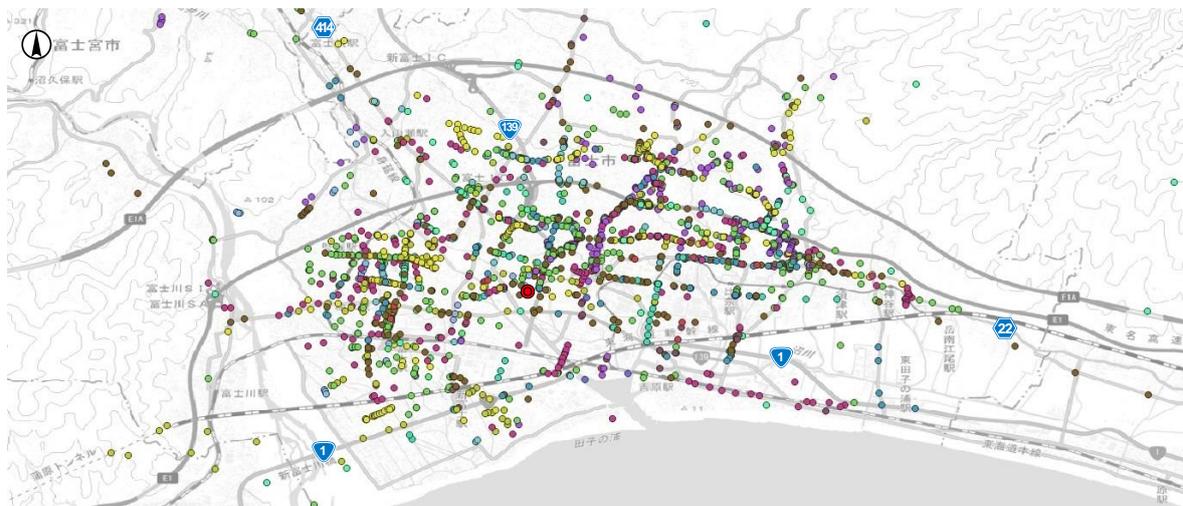


図 2-36 自転車利用時に危険と感じる場所



図 2-37 最も危険と感じる場所



- 見通しの悪い、信号のない交差点
- クルマの左折専用レーンがある交差点
- 大型自動車の左折が多い交差点
- スクランブル交差点や歩行者とクルマの青信号が同時に出不い交差点
- 狭い道路から大きな道路に出るときの一時停止の交差点
- 速度の出やすい下り坂
- 建物の出入口付近など歩行者の多い歩道
- 通学路など子供の多い歩道
- 駐車場やクルマの出入口付近
- クルマの交通量が多い
- 大型自動車の交通量が多い
- 路上駐車が多い道路
- 道路の植栽が生い茂り、左端に寄れない箇所
- 夜、暗いところ
- 路面に自転車通行位置を明示していない箇所
- その他

図 2-38 危険と感じる箇所



2) 自転車利用中に危険を感じた場面〔アンケート〕

「でこぼこがある道路での転倒」「交差点での歩行者、自転車、クルマなどとの接触」が市民・高校生ともに多くなっています。

高校生は「滑りやすい形状の道路での転倒」を危険と感じており、主な利用目的が通学であることから、雨天時でも自転車を利用する事が影響していると考えられます。

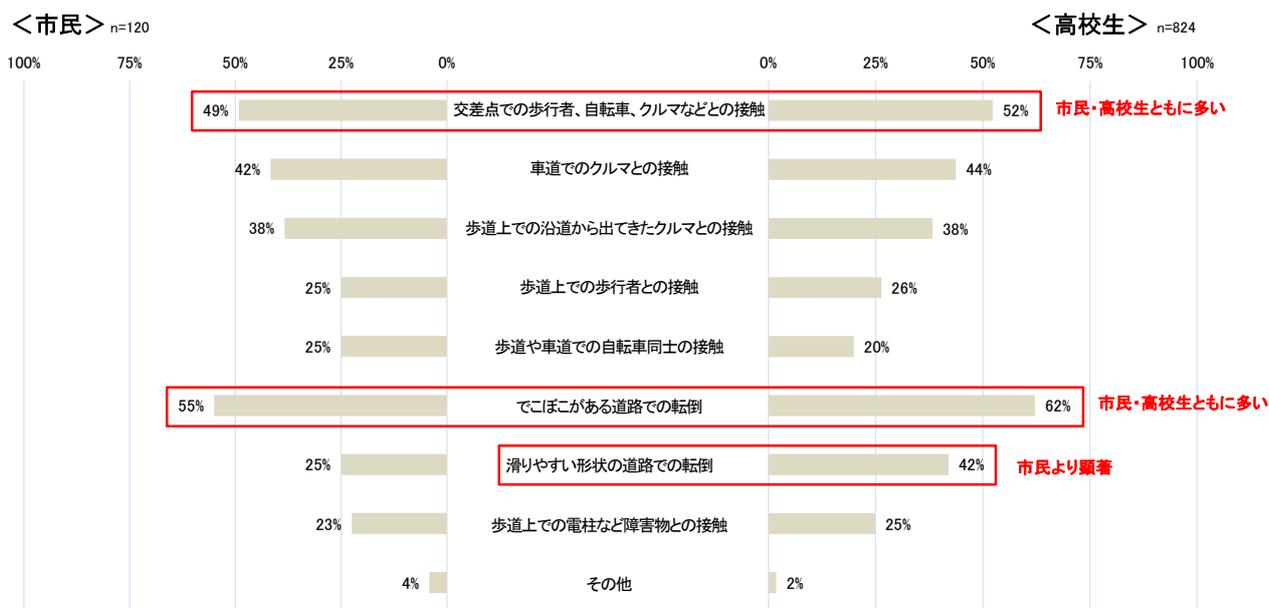


図 2-39 自転車利用時に危険と感じた場面



(3) 道路上での自転車・歩行者・自動車の共存に関する状況

1) 自転車の通行位置（歩道・車道の選択）〔アンケート〕

市民・高校生ともに、歩道が広い場合は歩道を、歩道が狭い場合は車道を通行する割合が高くなっています。

市民は、高校生に比べて、歩道が広くても必ず車道を通行する割合が高くなっています。

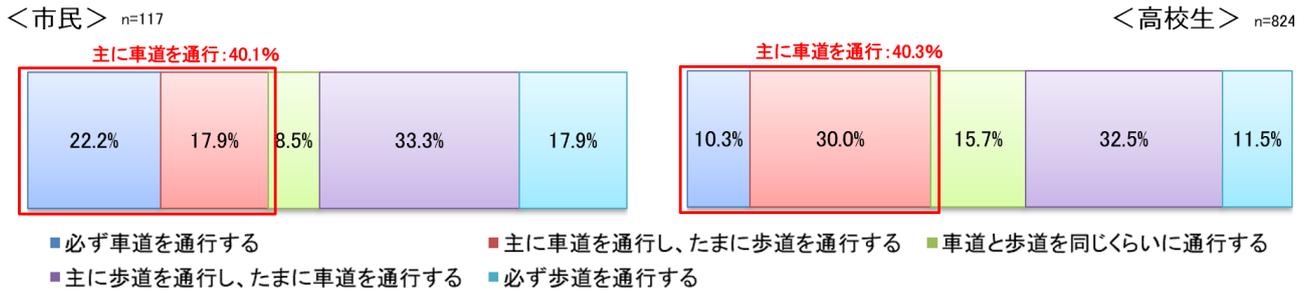


図 2-40 自転車の通行位置（広い歩道）

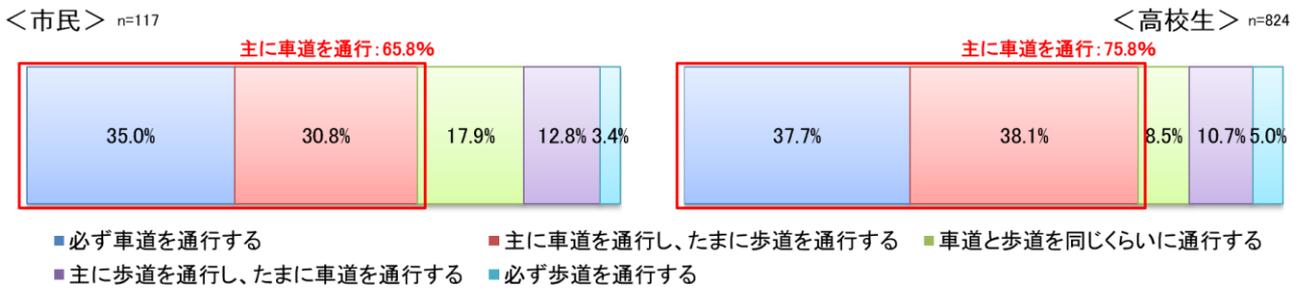


図 2-41 自転車の通行位置（狭い歩道）



2) 車道上での自転車と歩行者・クルマの共存に関する意識〔アンケート〕

市民の約2割、高校生の約6割が、「富士市は自転車歩行者・クルマと共存しながら安全で快適に利用できるまちだ」と認識しています。

市民のうち、自転車を利用している人は、共存しながら安全快適に利用できると思う傾向にあります。

高校生は、自動車を利用する場合は、共存しながら安全快適に利用できると思う割合がやや減少する傾向にあります。

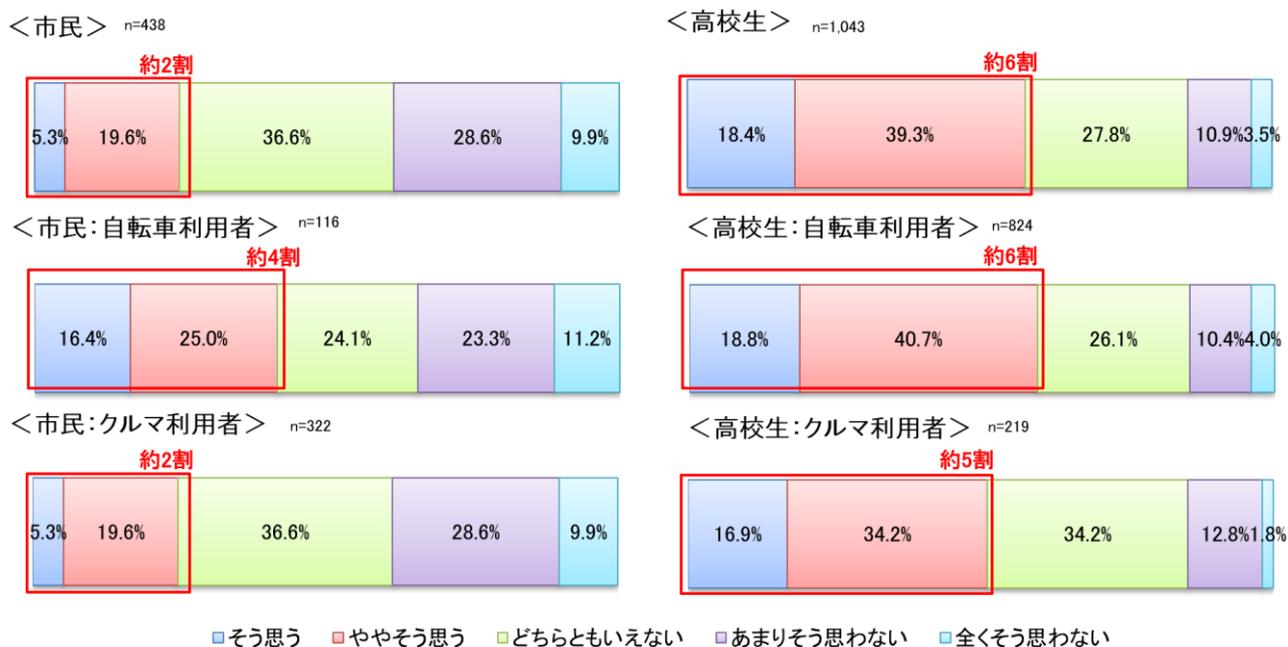


図 2-42 自転車・歩行者・クルマの共存について



6 自転車による旅行・観光を取り巻く状況

(1) サイクリングルートの設定状況

1) 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）

広域のサイクリングルートとしては、駿河湾沿いに設定されたナショナルサイクルートの「太平洋岸自転車道」や富士山を周遊する県モデルルートの「富士山一周サイクリングルート」（以下、「フジイチ」という）が整備されています。

市内観光についてはサイクリングルートが未整備となっており、自転車通行環境整備も不十分であるため、推進計画では上記の二つの広域ルートに接続するルートが提案されています。



出典：日本風景街道ホームページ



出典：「富士市自転車活用推進計画」(令和3年10月)

図 2-43 広域サイクリングルートの状況



2) 「太平洋岸自転車道」と「富士山一周サイクリングルート」をつなぐルート
「太平洋岸自転車道」と「富士山一周サイクリングルート」をつなぐ路線として、
静岡県が2つのルートを計画しています。

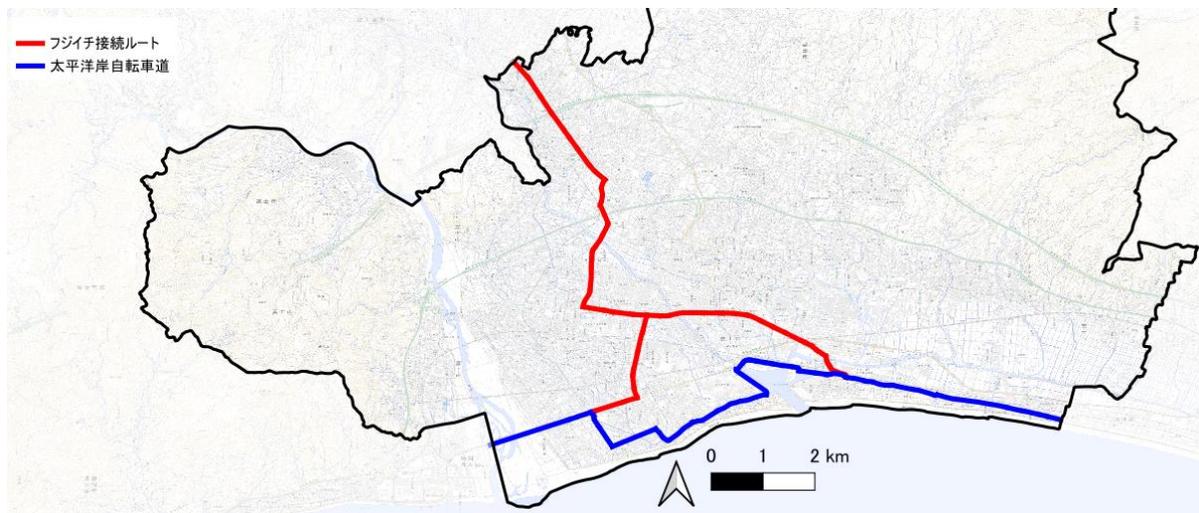


図 2-44 フジイチ接続ルートの状況

(2) 市民のサイクリングでの自転車利用〔アンケート〕

自転車の利用目的は主に、「通勤」「通学」「買い物・食事」となっています。

また、市民の約2割が「健康増進・体力づくり、サイクリング」を目的として利用しています。

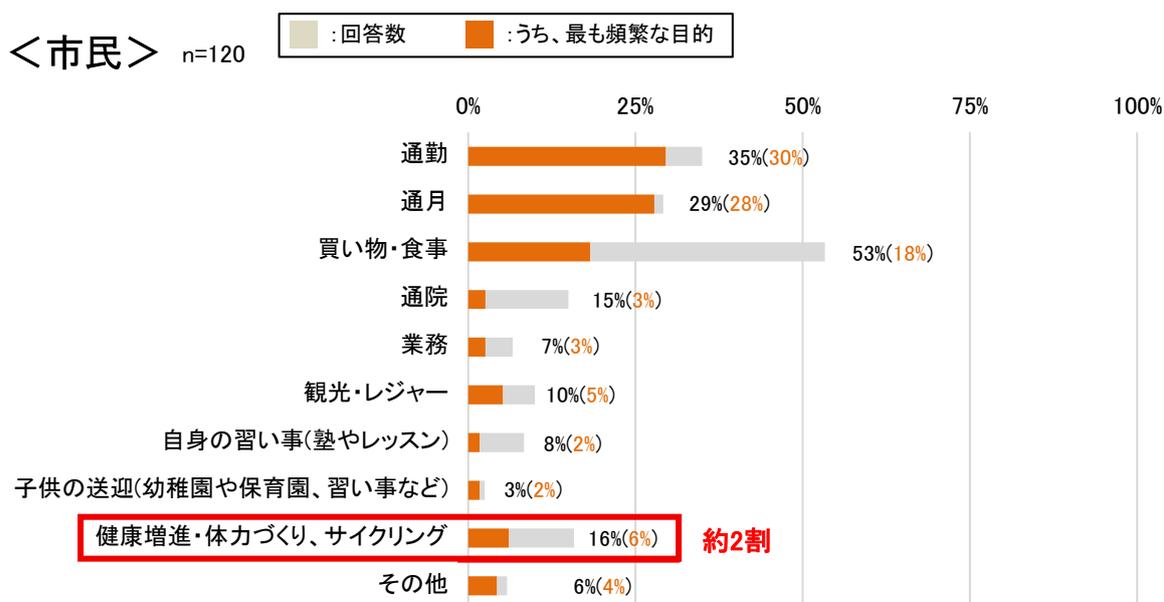


図 2-45 自転車の利用目的



7 この章のまとめ

この章のまとめとして、本市の現状と自転車ネットワーク計画での考慮事項を下記の通りにまとめています。

表 2-1 本市の現状と自転車ネットワーク計画での考慮事項

分類	富士市の現状	自転車通行空間整備 において必要な観点
	自転車ネットワーク計画での考慮事項	
富士市の概況		
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 。 → 路線ごとに高低差に伴う自転車需要の差がある可能性	利用促進
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。 → 人口分布の考慮、高齢層の足として安全な自転車空間	市民の足
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。 → 各生活拠点へのアクセス手段としての自転車のネットワーク整備	利用促進
富士市内の自転車利用の現況		
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% → 過度な自動車依存、自転車離れの解消	市民の足
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% → 駅だけでなく、多様な目的地に配慮したネットワーク計画	利用促進
年代と交通手段	10代後半 の自転車利用割合が高い。50代～ 80代前半 にかけて、年齢層の上昇とともに自転車利用割合が増加している。 (15～19歳の移動手段) 自転車 30% 自家用車 21% 徒歩 20% (80～85歳の移動手段) 自転車 8% 自家用車 62% 徒歩 20% → 若者だけでなく、高齢者の移動手段としての自転車	市民の足
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。 → 中心商業エリアでの自転車需要	利用促進
公共交通の現況		
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。 → 公共交通を補う交通手段としての自転車ネットワーク	市民の足
道路の状況		
一般道	国県道クラスは40or50km/h、その他は40or30km/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。 → 車両や歩行者との関係を考慮したネットワーク計画	市民の足
自転車の安全に関わる状況		
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 → 適切な整備による利用者の安全性のさらなる向上	安全
自転車関連事故の相手当事者割合	県内の他地域と比較して、 相手が四輪車 の事故割合が高い傾向にある。 (四輪車相手の事故割合) 静岡県全体 89% 富士市 93% → 市内自転車の四輪車との事故の危険性	安全
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 事故の発生地点の密度が高い地域 がみられる。 → 商業エリア等の事故が多い地域の空間整備	安全
自転車による旅行・観光を取り巻く状況		
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。 → 実効性の高いネットワーク計画	サイクルツーリズム
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。 → 今後の道路整備に伴う自転車ネットワーク路線整備の可能性	利用促進
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の整備が必要である。 → 広域の自転車観光と市内観光をつなぐ自転車ネットワーク	サイクルツーリズム

自転車通行空間整備の観点から見た必要な対応 凡例

市民の足	: 高校生や高齢者の足としての自転車利用環境を整えるとともに、歩行環境を改善する
サイクルツーリズム	: 活用推進計画に定めるサイクルツーリズムとして推奨するルートの利用環境を向上させる
利用促進	: 自転車でアクセスできる場所には自転車で向かう行動を促す
安全な利用環境	: 自転車の車道通行を基本とし、安全で円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する