



【参考資料】

1. アンケートの概要及び結果
2. 自転車ネットワーク路線の選定に関する図等
3. 整備形態の選定に関する図等
4. 選定された路線の一覧





【参考資料】

1 アンケートの概要及び結果

(1) 実施概要

令和6年12月末から令和7年1月の期間で市内在住の19歳以上と同居人、市内高校6校を対象に自転車利用に関するアンケート調査を実施しました。

市民は紙面+ウェブサイト、高校はウェブサイトで実施し、回収数は市民：445票、高校：1,043票でした。

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。

表1 実施概要

	市民アンケート	高校アンケート
対象者	市内在住の19歳以上から1,372人を無作為抽出 &家族などの同居人	市内高校6校の1年生
実施方法	調査票・依頼文を紙面で郵送 &WEBページ、または返信用ハガキで回答	高校のホームルーム等で依頼文を配布 &WEBページで回答
実施期間	2024年12月25日～2025年1月22日	2024年12月25日～2025年1月22日
回収数	445票/1,372人(回収率:32%)	1,043票/1,336人(回収率:78%)

※ アンケートを配布した本人以外にも、同居人からの回答も可能とした。

<市民> n=444

<高校生> n=1,043



図1 自転車の利用割合



図 2 アンケート設問構成





(2) アンケート結果：自転車を利用する理由

市民・高校生ともに「早いから／移動時間を節約できるから」が最も多くなっています。

市民は、高校生と比較すると「健康・体力づくりのため」が多く、「環境保全のため」を理由としている人もいます。

高校生は、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」が多くなっています。

また、自転車を利用しない人が想定する利用理由は、「自動車運転免許がないから」「自由に使えるクルマがないから」等の自動車に関する理由が実態より多く、反対に「早いから／移動時間を節約できるから」「荷物が自転車で運べる量だから／荷物が少ないから」「楽だから／徒歩やクルマの運転は疲れるから」が実態より少なく、認識にギャップがあります。

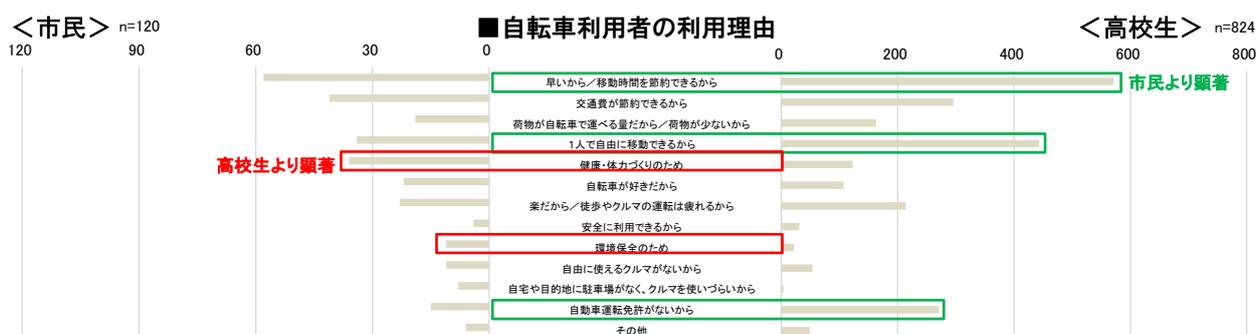


図3 自転車利用者の利用理由

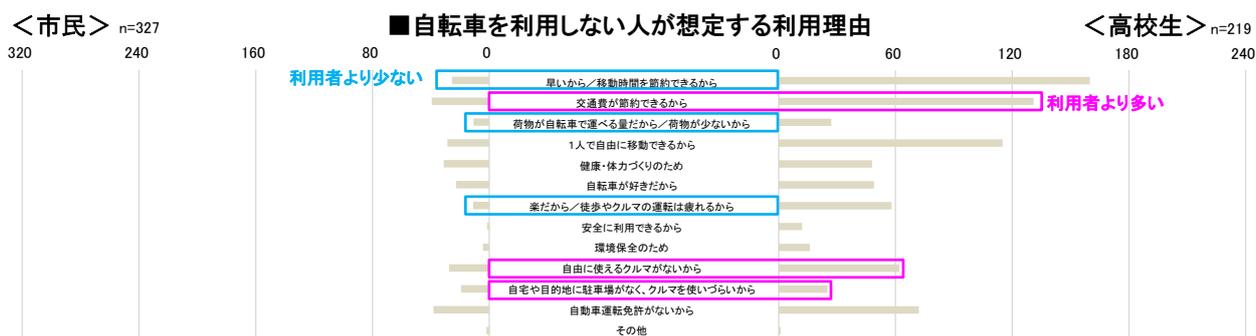


図4 自転車を利用しない人が想定する利用理由

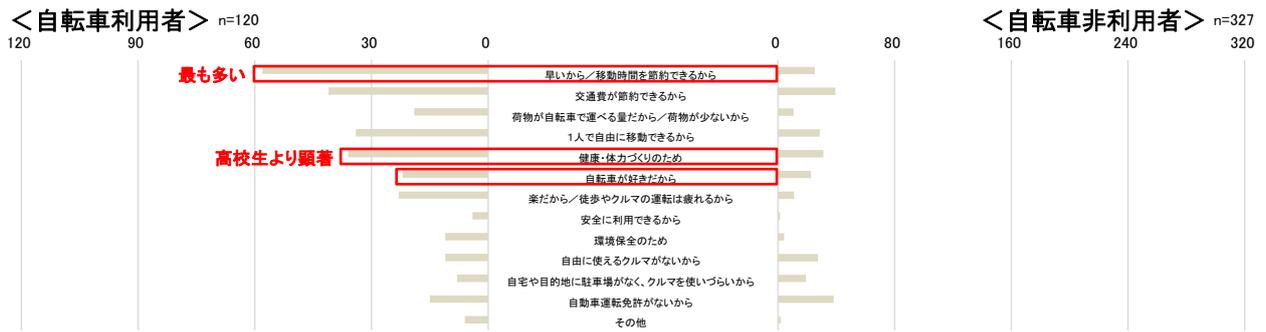


図 5 自転車利用者の利用理由と自転車を利用しない人が想定する利用理由（市民）

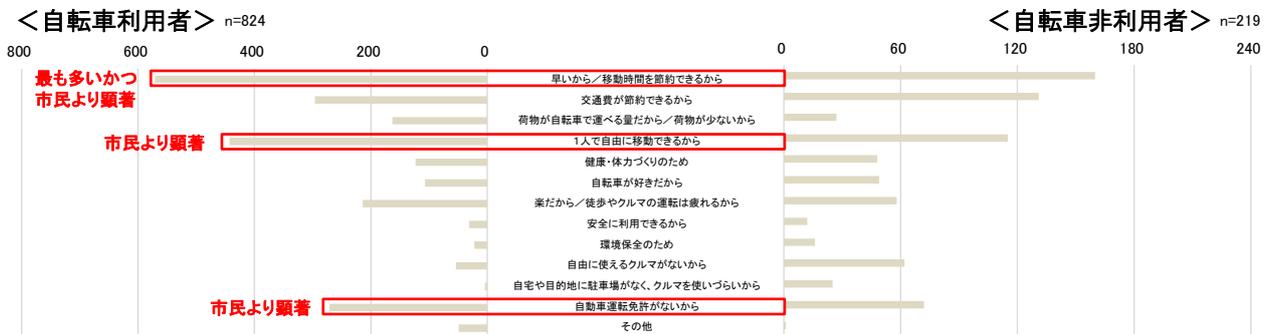


図 6 自転車利用者の利用理由と自転車を利用しない人が想定する利用理由（高校生）



(3) アンケート結果：自転車を利用しない理由

市民・高校生ともに「日常生活の移動は他の交通手段があり、自転車は必要ないから」が最も多くなっています。

「自転車の通行空間が整備されていないから」や「どの道を通ればいいのか・通りやすいのかがよくわからないから」など、整備不足を理由に自転車を利用していない人は少なくなっています。

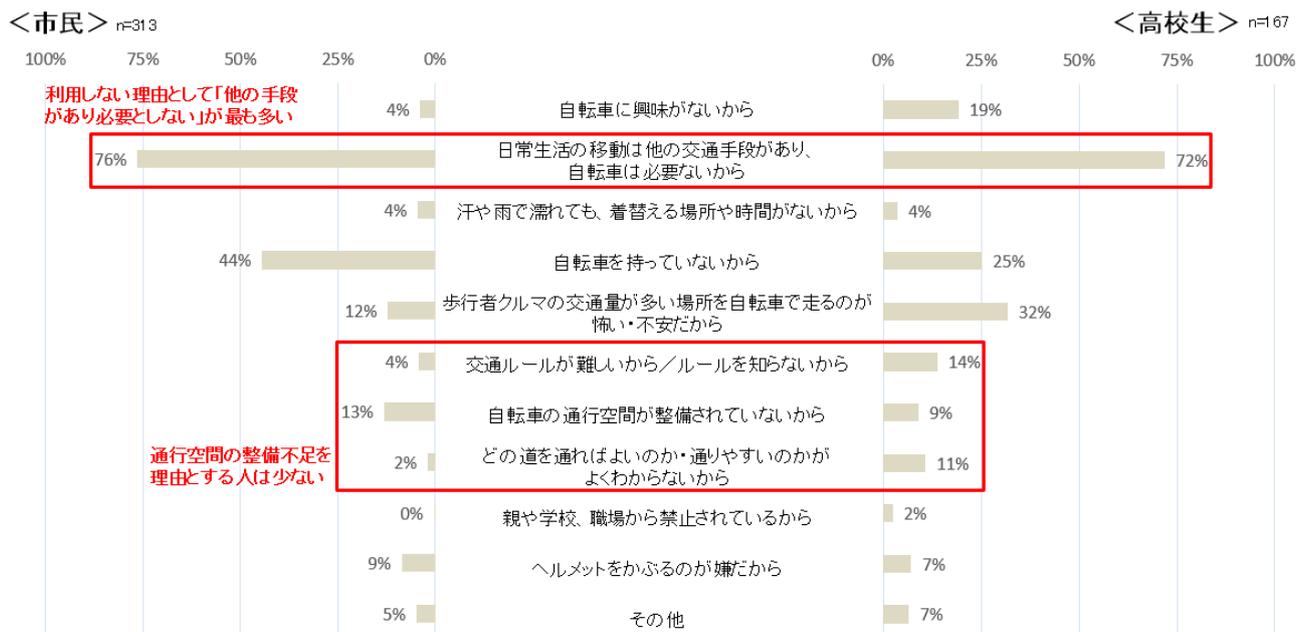


図 7 自転車を利用しない理由



(4) アンケート結果：自転車の利用目的

市民は、「買い物・食事」での利用が多く、次いで「通勤」や「通学」が多くなっています。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。

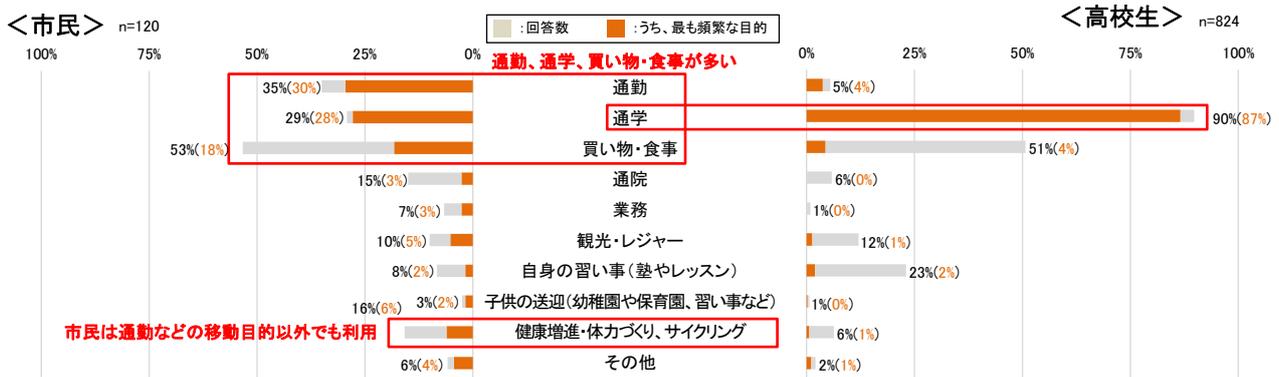


図 8 自転車の利用目的

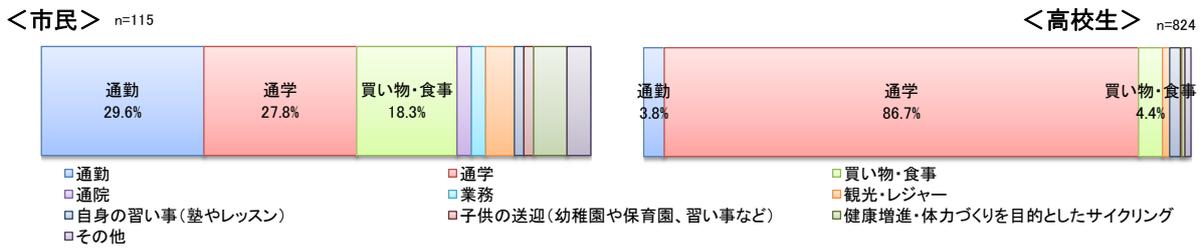


図 9 最も頻繁な利用目的



(5) アンケート結果：自転車の利用経路

最も頻繁に利用する目的で通る経路を地図上に回答（ウェブサイトで回答した人のみ）しています。

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います。



図 10 自転車の利用経路（市民）

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。

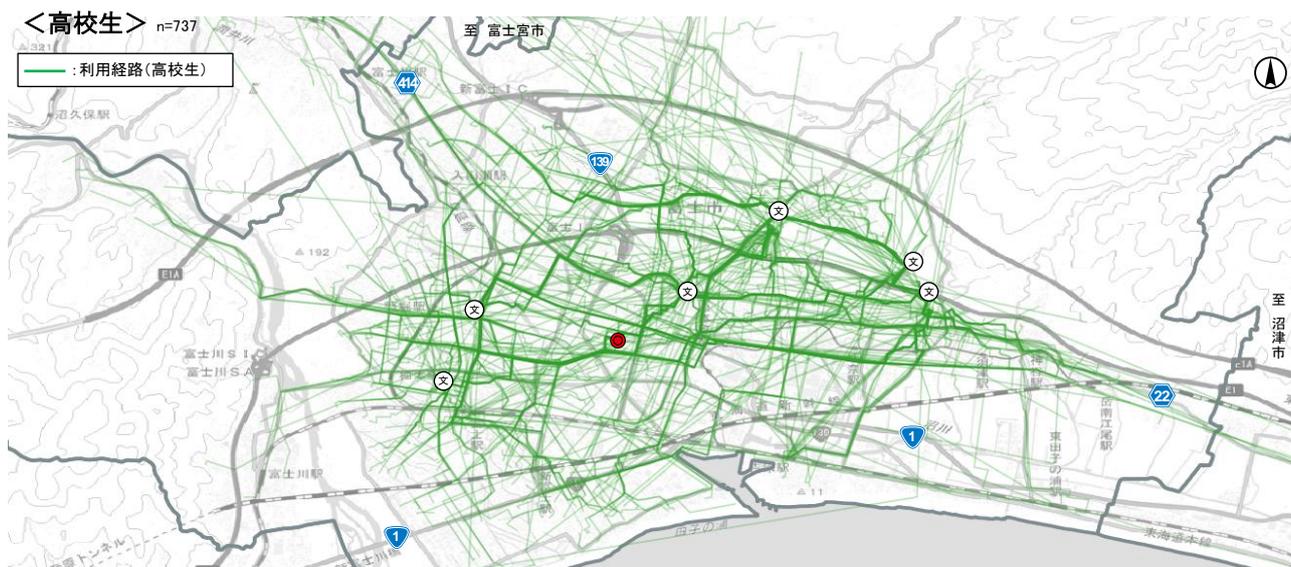


図 11 自転車の利用経路（高校生）



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、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。

自転車トリップ長	全数 (人)	市民 (人)	高校生 (人)
～999m	63	9	54
1,000～1,999m	124	22	102
2,000～2,999m	112	10	102
3,000～3,999m	111	3	108
4,000～4,999m	116	4	112
5,000～5,999m	72	4	68
6,000～6,999m	62	0	62
7,000～7,999m	41	2	39
8,000～8,999m	41	0	41
9,000～9,999m	17	2	15
10,000m～	39	5	34
サンプル数 (人)	798	61	737
平均 (m)	4,462	3,542	4,539
中央値 (m)	3,845	1,983	4,011

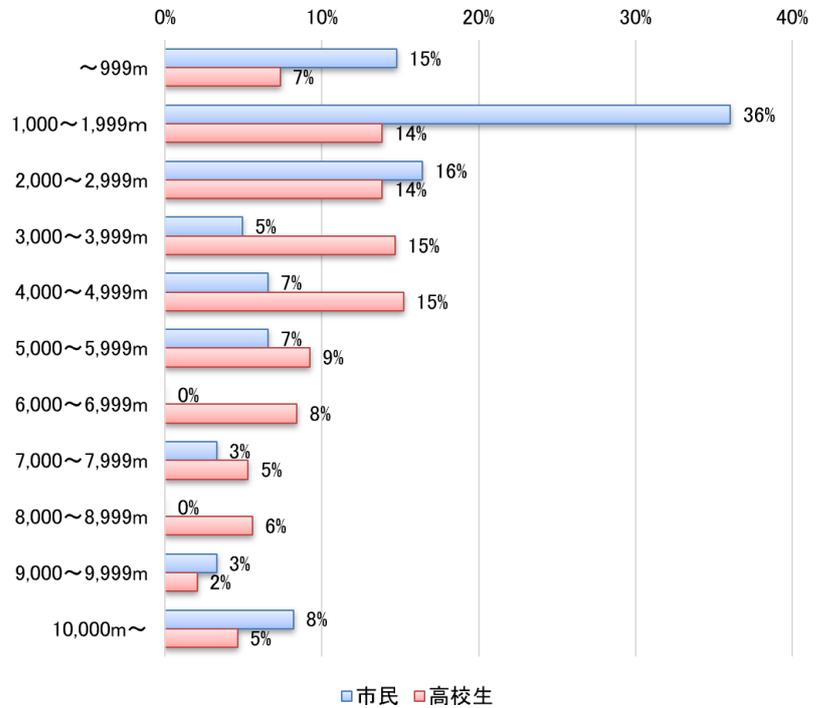


図 12 自転車の利用距離（トリップ長分布）



(6) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じた場面

「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。

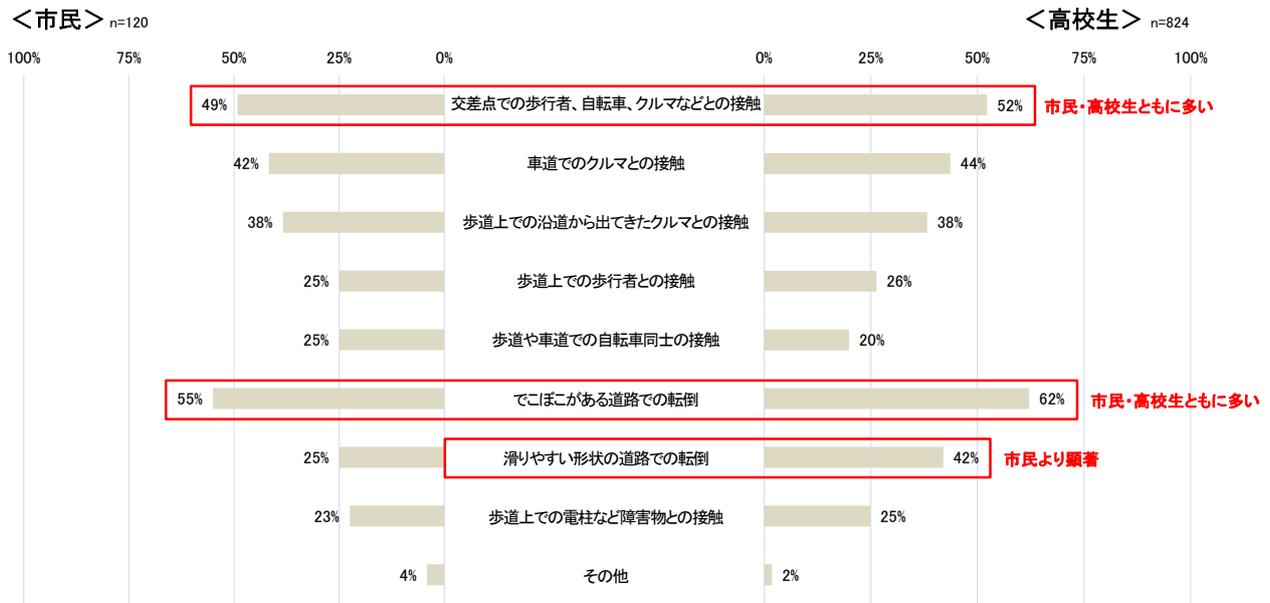


図 13 自転車利用時に危険と感じた場面



(7) アンケート結果：自転車利用時に危険と感じる場所

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通り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。

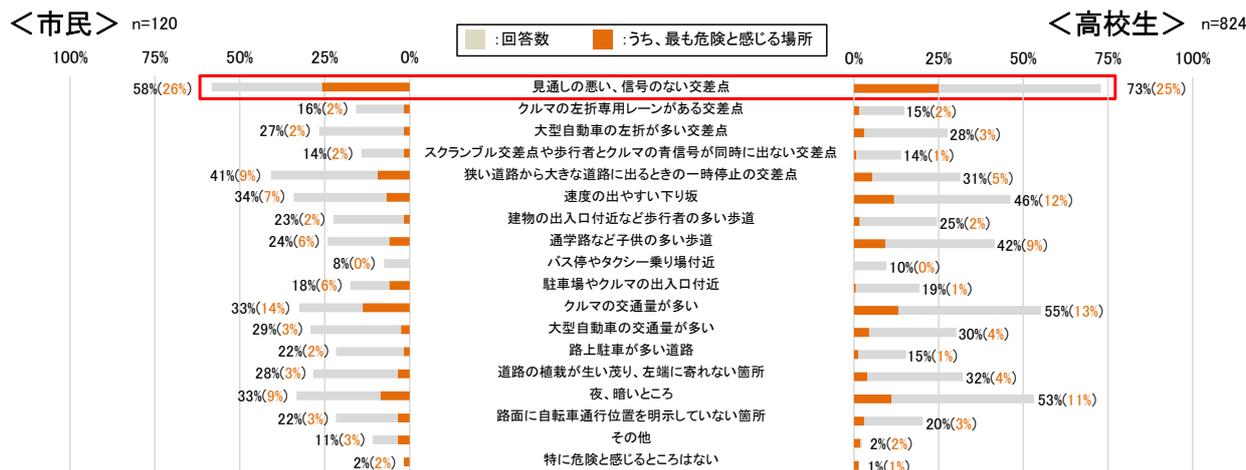


図 14 自転車利用時に危険と感じる場所



図 15 最も危険と感じる場所



図 16 危険と感じる箇所



(8) アンケート結果：自転車の走行位置

市民・高校生ともに、広い歩道の場合は歩道を、狭い歩道の場合は車道を走行する割合が高くなっています。

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

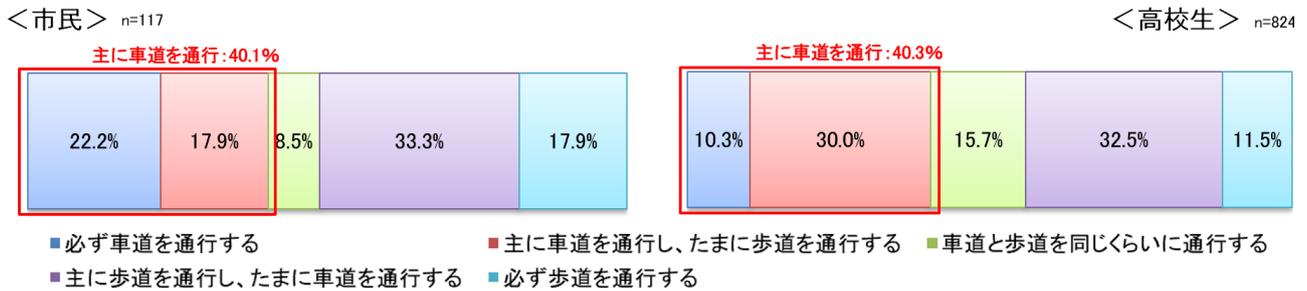


図 17 自転車の走行位置（広い歩道）

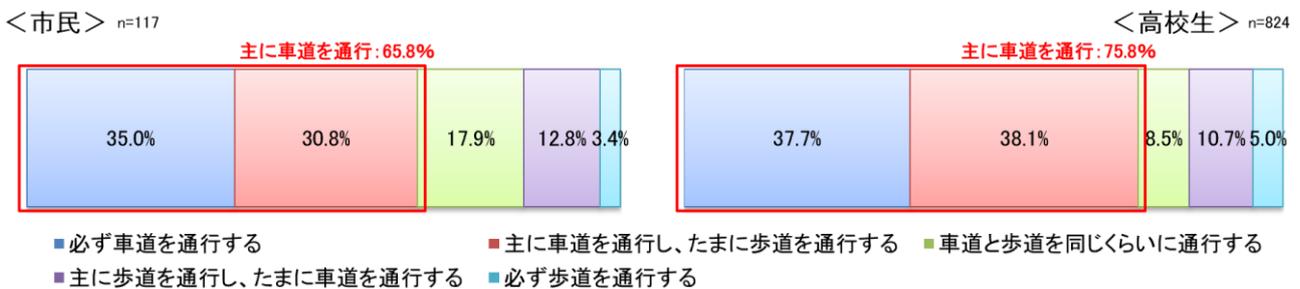


図 18 自転車の走行位置（狭い歩道）



(9) アンケート結果：転倒経験とヘルメット着用状況

市民・高校生ともに約7割が自転車走行中に転倒したことがあります。

転倒したことがある場所は主に「道路と沿道敷地の境界／段差」や「歩道と車道の境界／段差」です。

ヘルメット着用の努力義務は9割以上が認識していますが、実際に着用している人は少なく、高校生はその傾向が顕著です。



図 19 転倒経験の有無

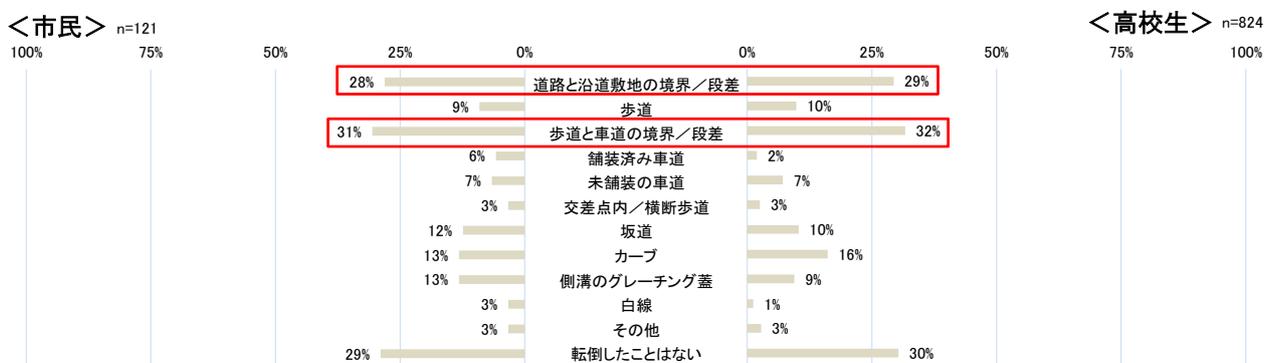


図 20 転倒経験のある場所



図 21 ヘルメット着用の認知と着用状況



(10) アンケート結果：自動車の利用状況

市民の約9割が週に数回以上、自動車を利用しています。

主に、同乗での利用と想定される高校生も、約6割が週に数回以上利用しています。

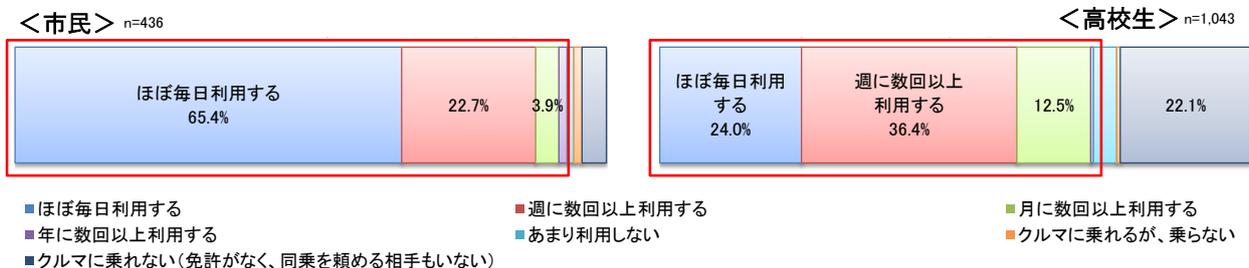


図 22 自動車の利用割合

(11) アンケート結果：自動車利用者からみた自転車の走行環境

市民は「走行中の自転車のふらつき」や「交差点でのクルマの右左折時の自転車の巻き込み」など様々な場面を危険と感じています。

市民の約半数が「原則車道は理解するが、運転しづらいので車道を通行してほしくない」と考えています。

高校生は、「特に危険と感じない」が市民より多く、自転車の通行位置について約7割が自転車は車道を通行するべきと考えています。

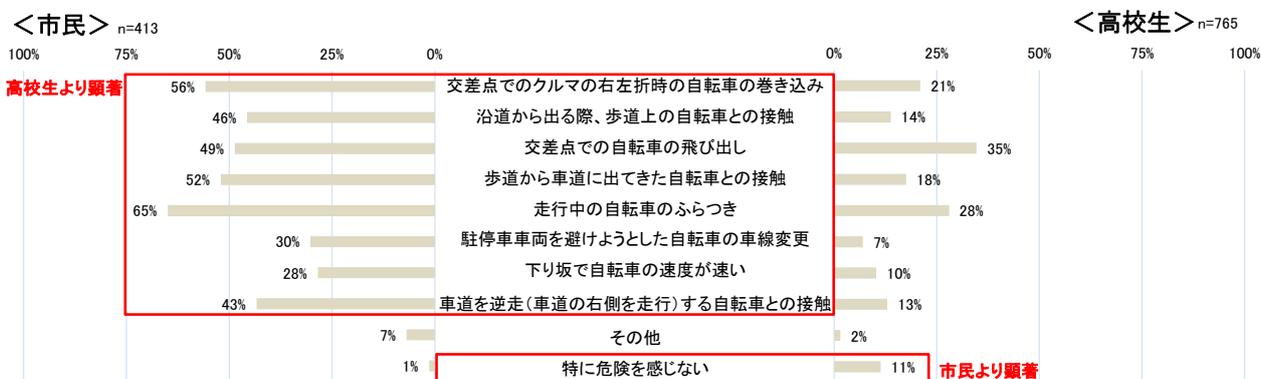


図 23 自動車利用者が危険だと感じた場面

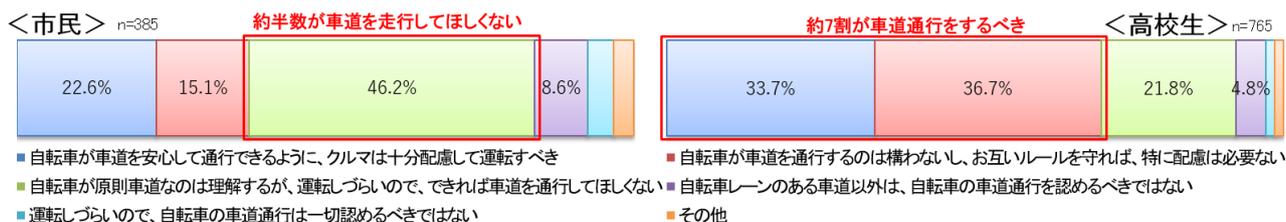


図 24 クルマの利用者の立場から、自転車の車道通行について



(12) アンケート結果：歩行者からみた自転車の走行環境

「信号のない見通しの悪い交差点での出会い頭の接触」や「歩道での後方から追い抜かれる自転車との接触」など様々な場면을危険と感じています。

市民は、高校生と比較して「歩道での後方から追い抜かれる自転車との接触」や「歩道での走行速度の速い自転車との接触」といった場면을危険と感じていますが、それらにつながる危険なルール違反がなければ自転車が歩道通行しても構わないと考えています。

高校生は、「特に危険を感じない」が市民より多く、自転車の通行位置について約8割は歩道通行でも構わないと考えています。

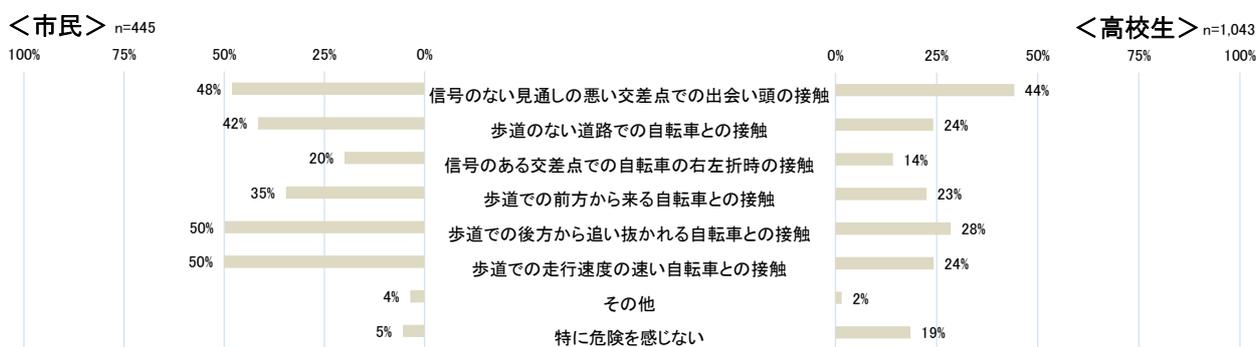


図 25 歩行者が危険だと感じた場面

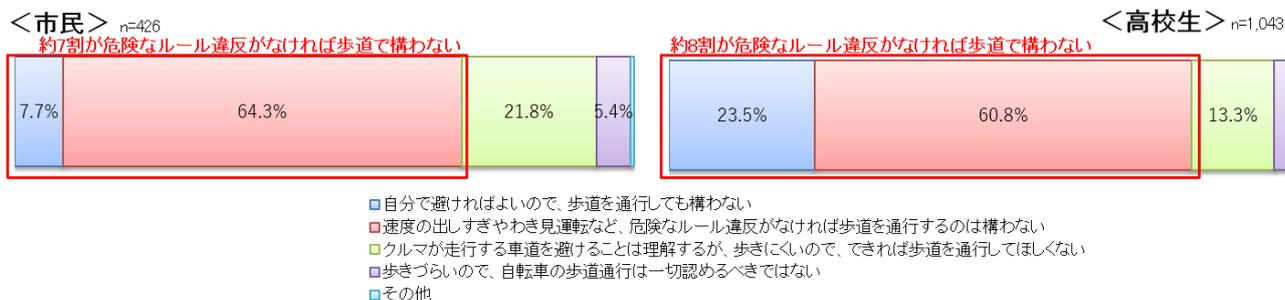


図 26 歩行者の立場から、自転車の歩道通行について



(13) アンケート結果：矢羽根型路面表示の認知

矢羽根型路面表示を見たことがあるのは、市民は約6割、高校生は約5割です。

市民・高校生ともに、矢羽根の意味を「自転車が通行する位置を示している」と認識していますが、「わからない」や「クルマはこのマークの上で駐停車してはいけない」など、ルールを誤認している人も存在しています。

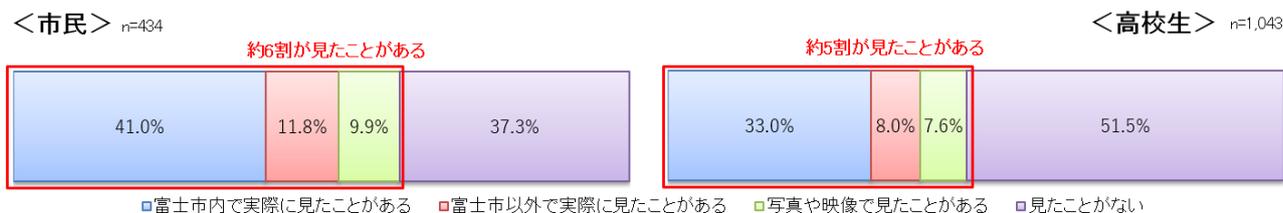


図 27 マーク（矢羽根型路面表示）の認知について

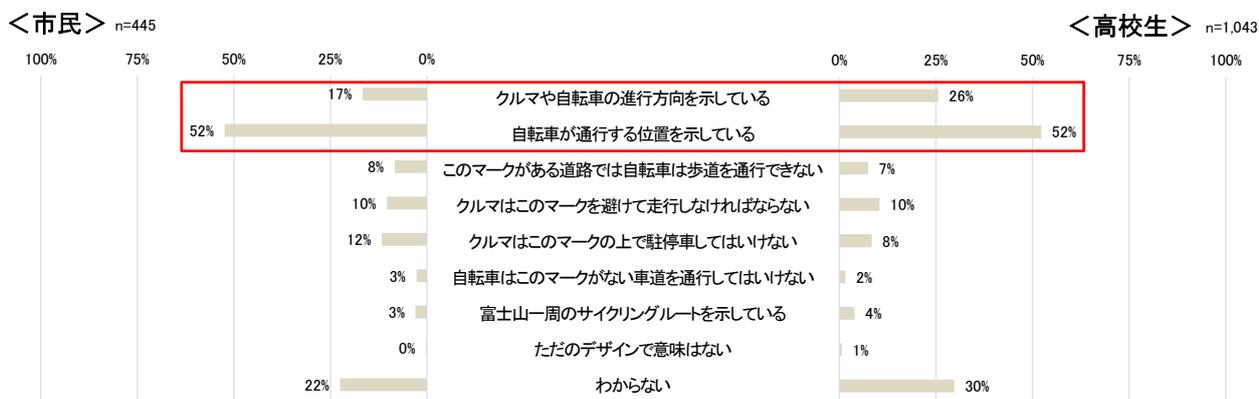


図 28 マーク（矢羽根型路面表示）の意味について



(14) アンケート結果：自転車の通行ルール

各ルールの認知度は概ね 9 割程度となっていますが、市民は「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行」の認知率が低くなっています。

ルールの実施状況は、「原則、車道を走行する」の実施率が低くなっています。

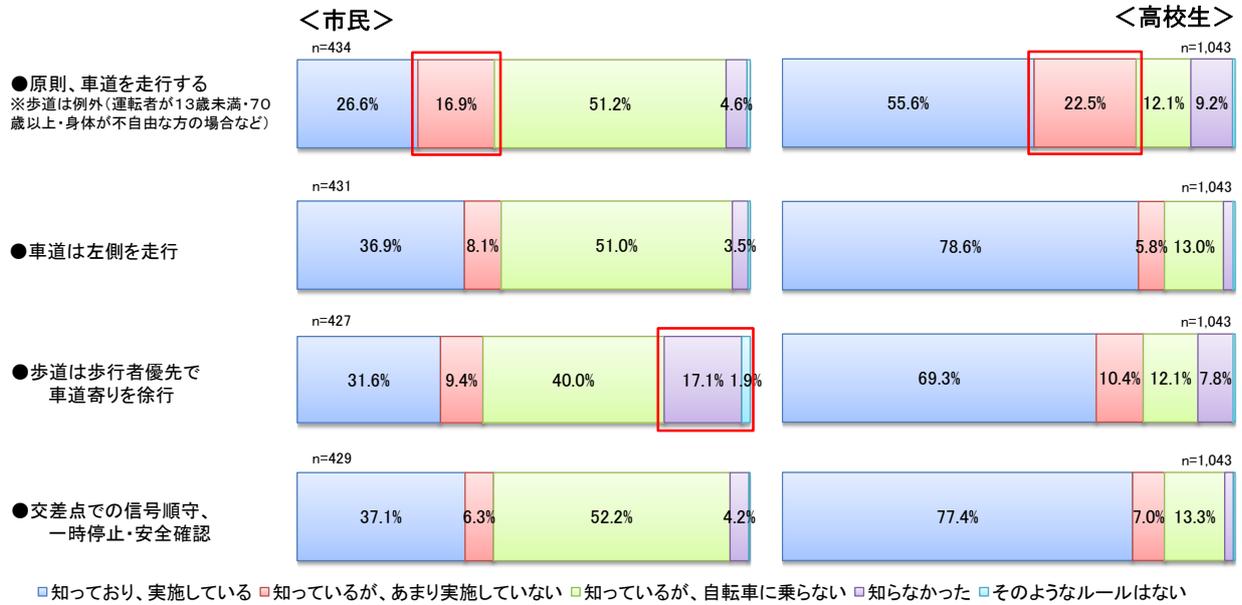


図 29 ルールの認知と実施について



(15) 自転車・クルマ・歩行者の共存

市民の約2割、高校生の約6割が、「富士市は自転車が歩行者・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、クルマを利用する場合は、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。

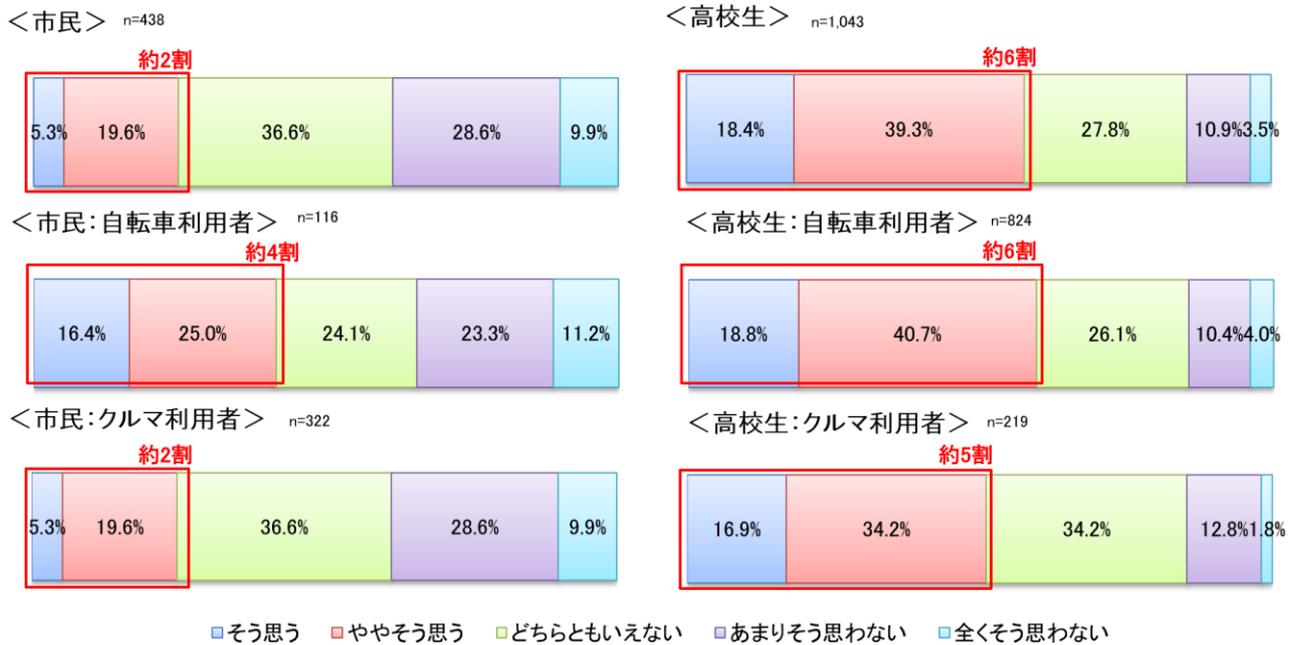


図 30 自転車・歩行者・クルマの共存について



(16) アンケート回答者属性

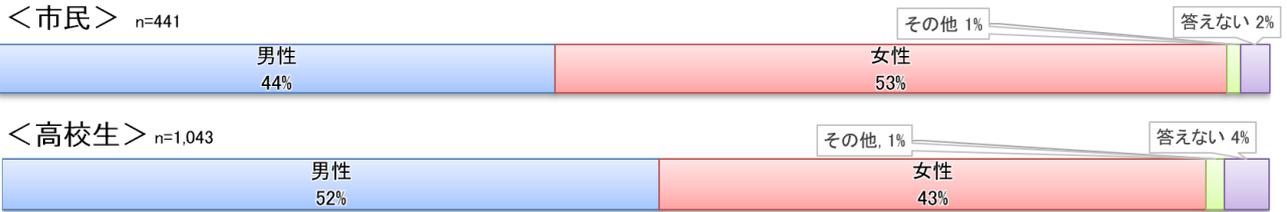


図 31 性別

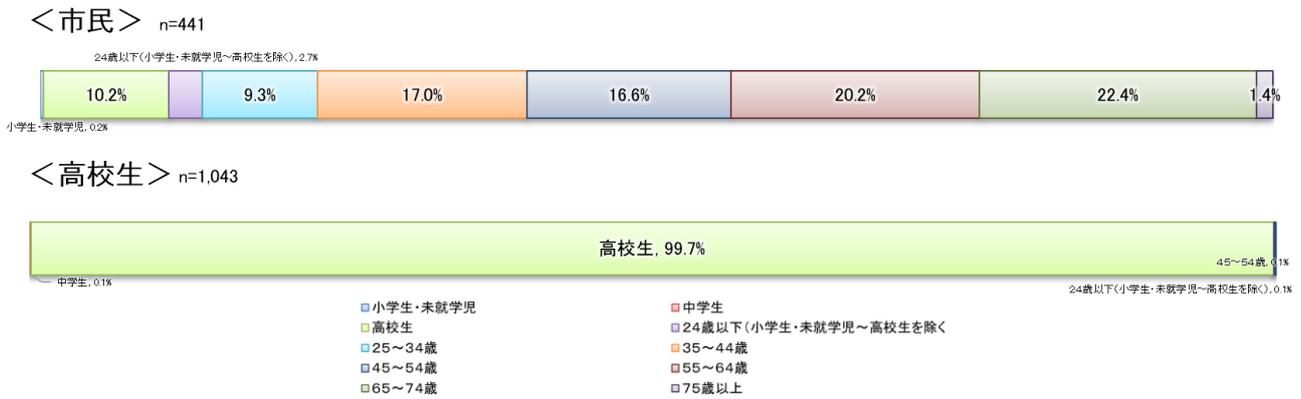


図 32 年齢

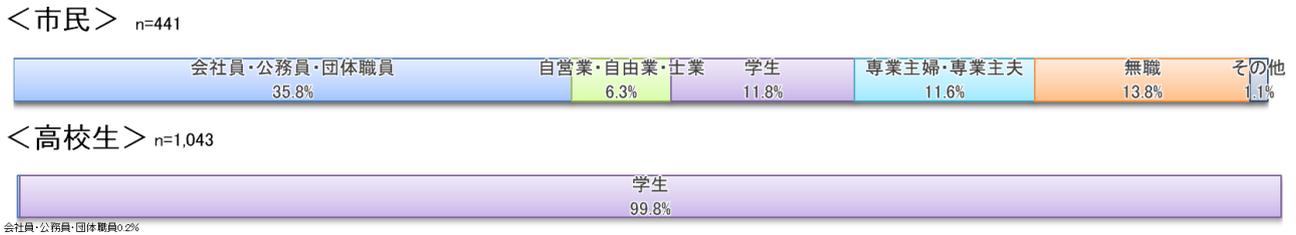


図 33 職業



2 自転車ネットワーク路線の選定に関する図等

下表の選定条件に従って、自転車ネットワーク路線を選定しています。それぞれの路線を次ページ以降に示します。

表 2 自転車ネットワーク路線の選定条件

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



(1) 都市計画道路（未整備含む）

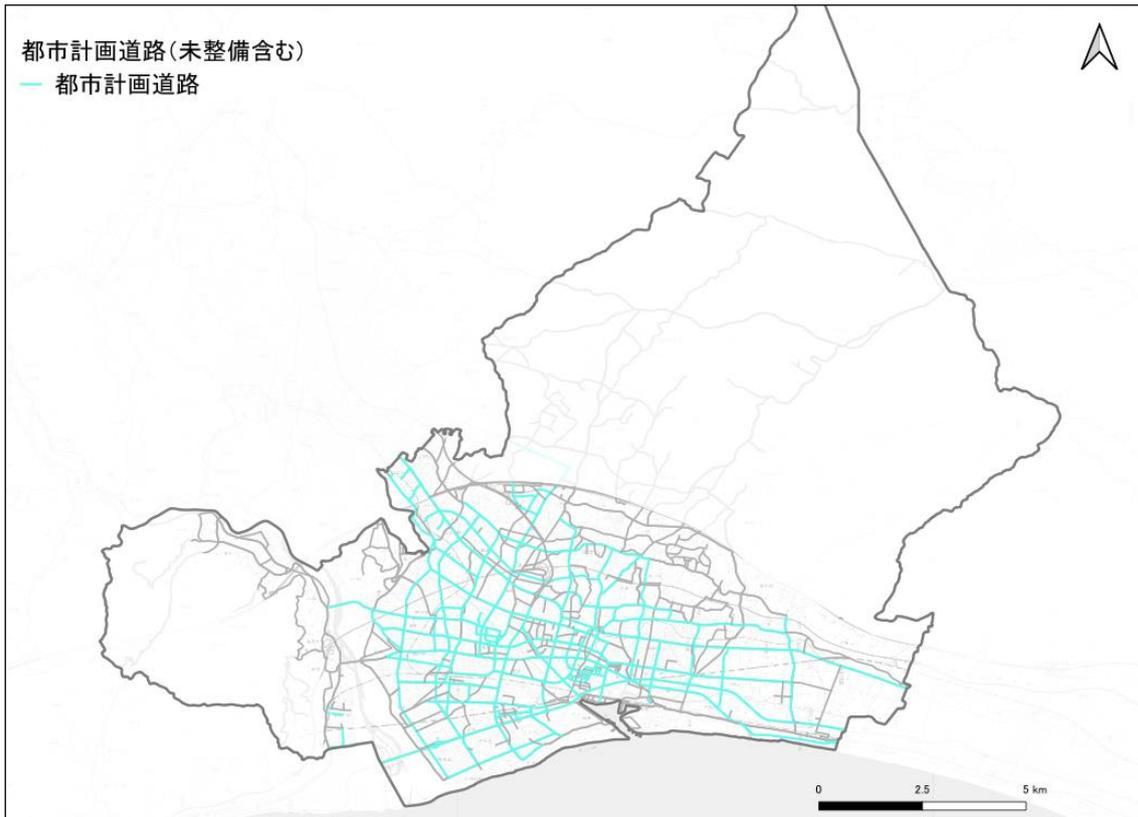


図 34 都市計画道路（未整備含む）

(2) 国道県道



図 35 国道県道



(3) 2車線以上の道路

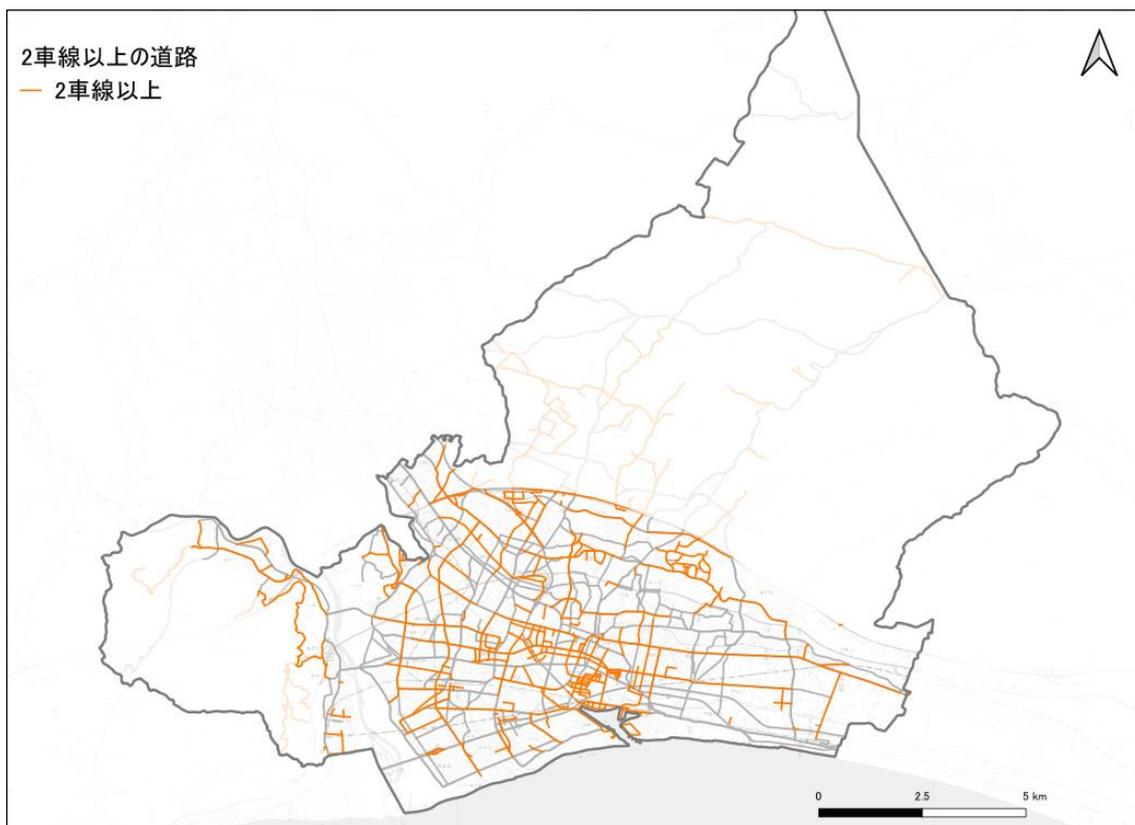


図 36 2車線以上の道路

(4) アンケートで利用されている道路



図 37 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



図 38 他の市との接続道路

(6) その他の計画路線

1) NCR 関係

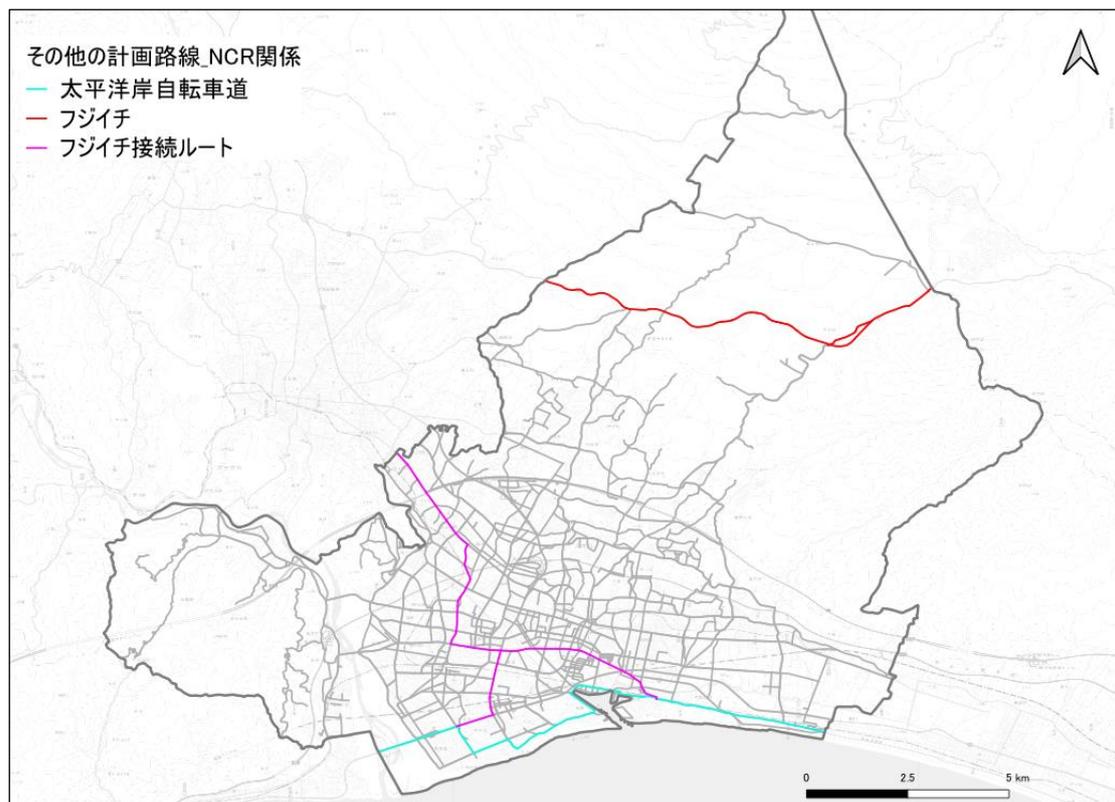


図 39 NCR 関係



2) 富士山観光交流ビューローの観光路線

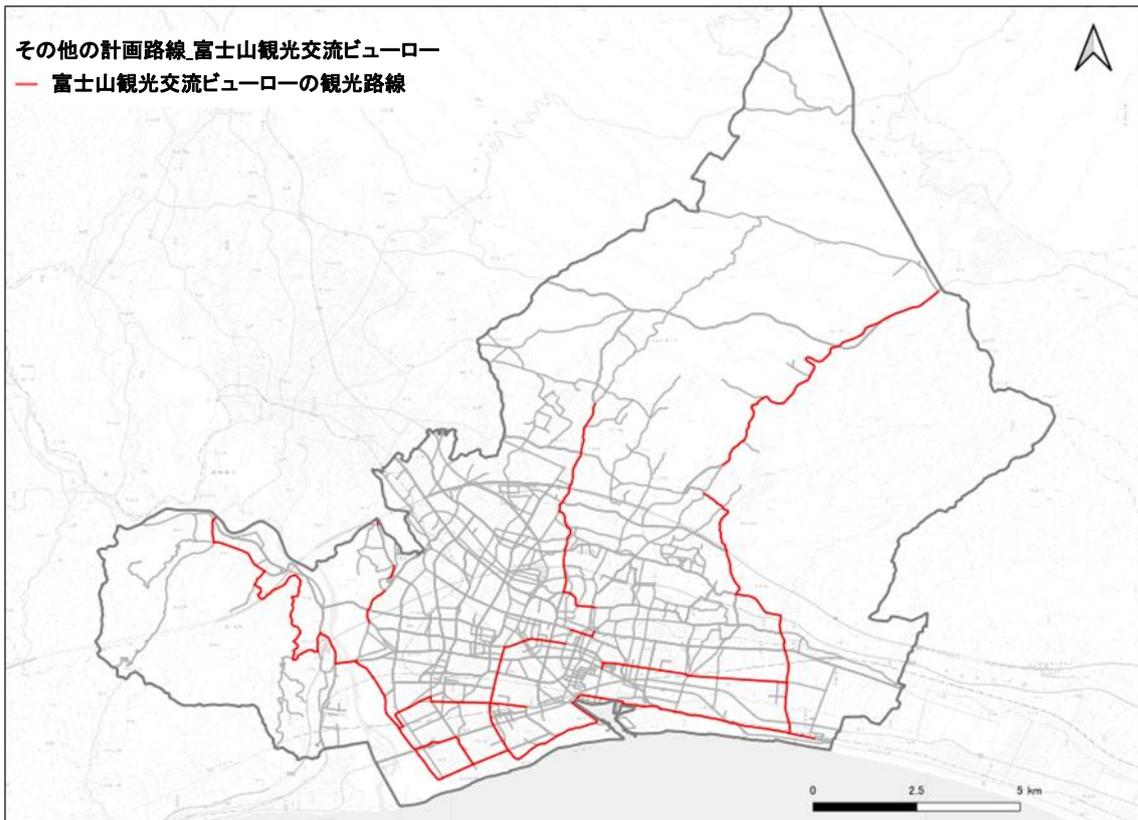


図 40 富士山観光交流ビューローの観光路線

3) その他の関連計画



図 41 その他の関連計画



(7) 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）

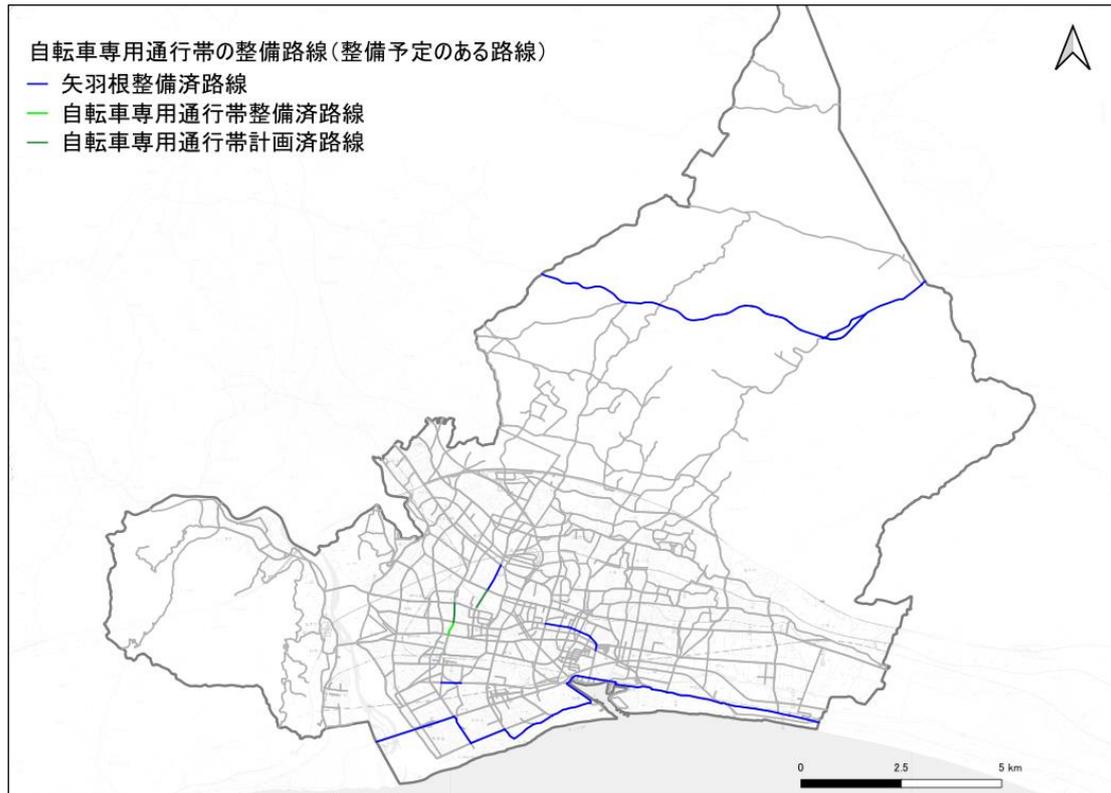


図 42 自転車専用通行帯の整備路線（整備予定のある路線）

(8) 連続性を確保するために補完する路線



図 43 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



図 44 その他自転車の活用推進に必要な路線

(1) ～ (9) によって抽出された候補路線



図 45 (1) ～ (9) によって抽出された候補路線



(10) 構造的に対応が難しい路線（長大トンネル）



図 46 構造的に対応が難しい路線（長大トンネル）

(11) 大型車が多い道路

1) 大型車混入率 18%程度を想定



図 47 大型車混入率 18%程度を想定



2) 自動車専用道路

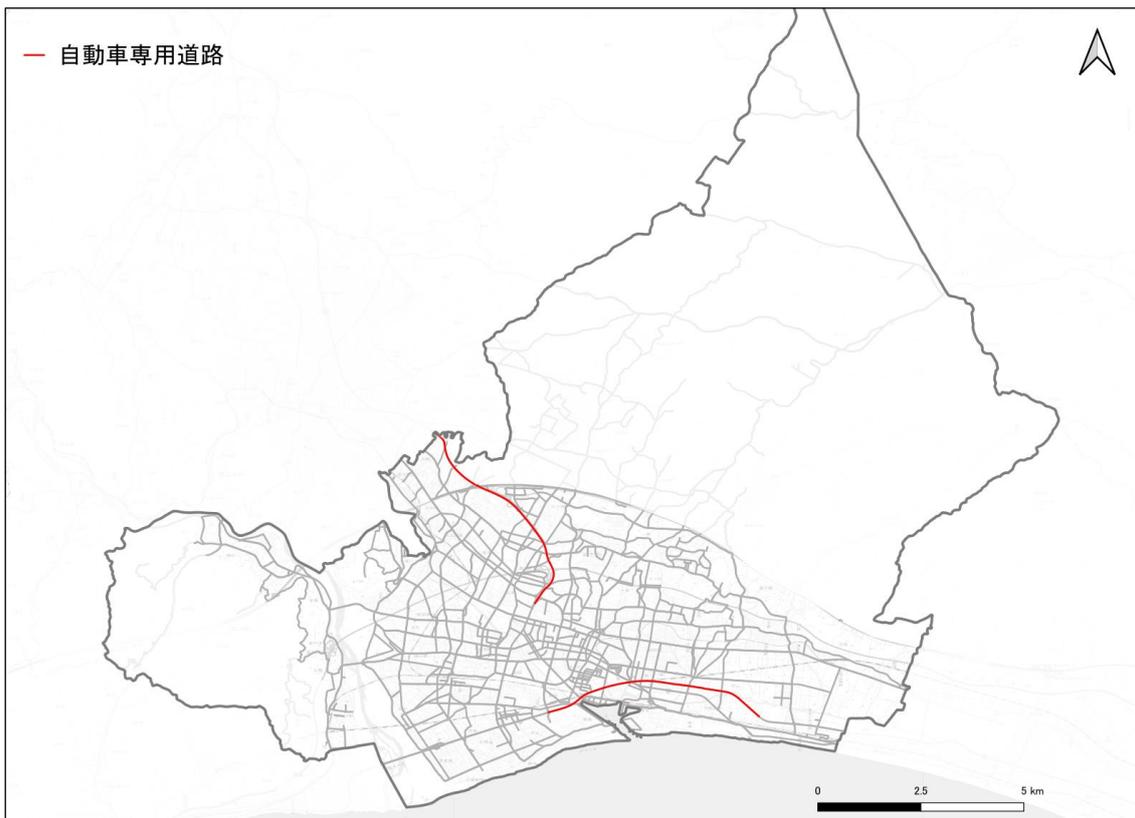


図 48 自動車専用道路

(1 2) 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線

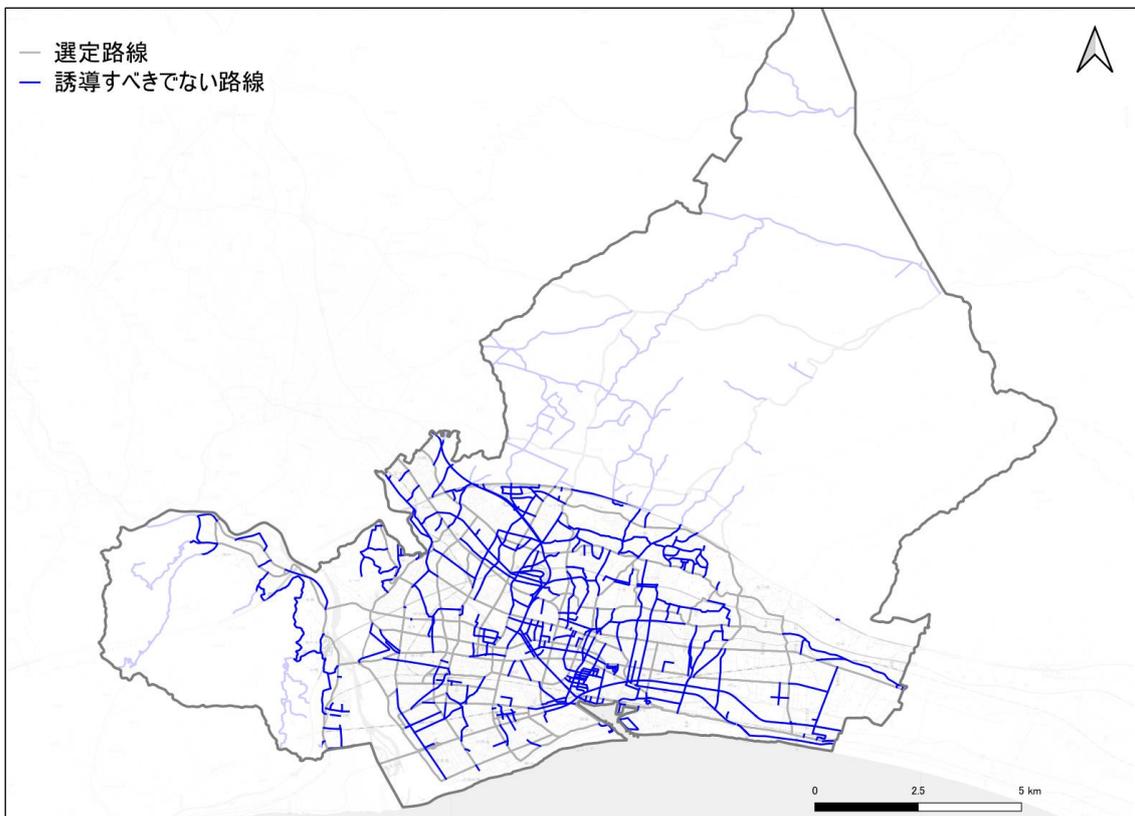


図 49 通過を目的とする自転車を誘導すべきでない路線



3 整備形態の選定に関する図等

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した。(交通量は、都市計画における推計交通量を使用)

次に、下記の補正を行い、整備形態を決定しました。

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(推計 NW 外を含む)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。

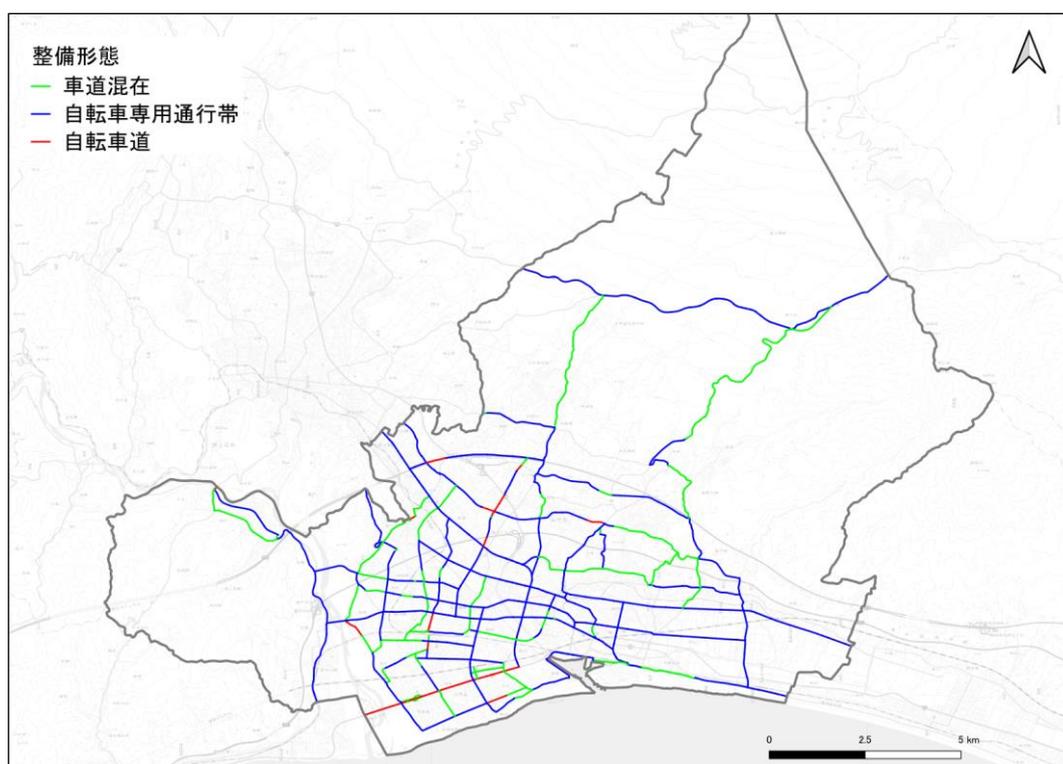


図 50 整備形態 (①道路幅員補正、②交通量補正 を行った場合)

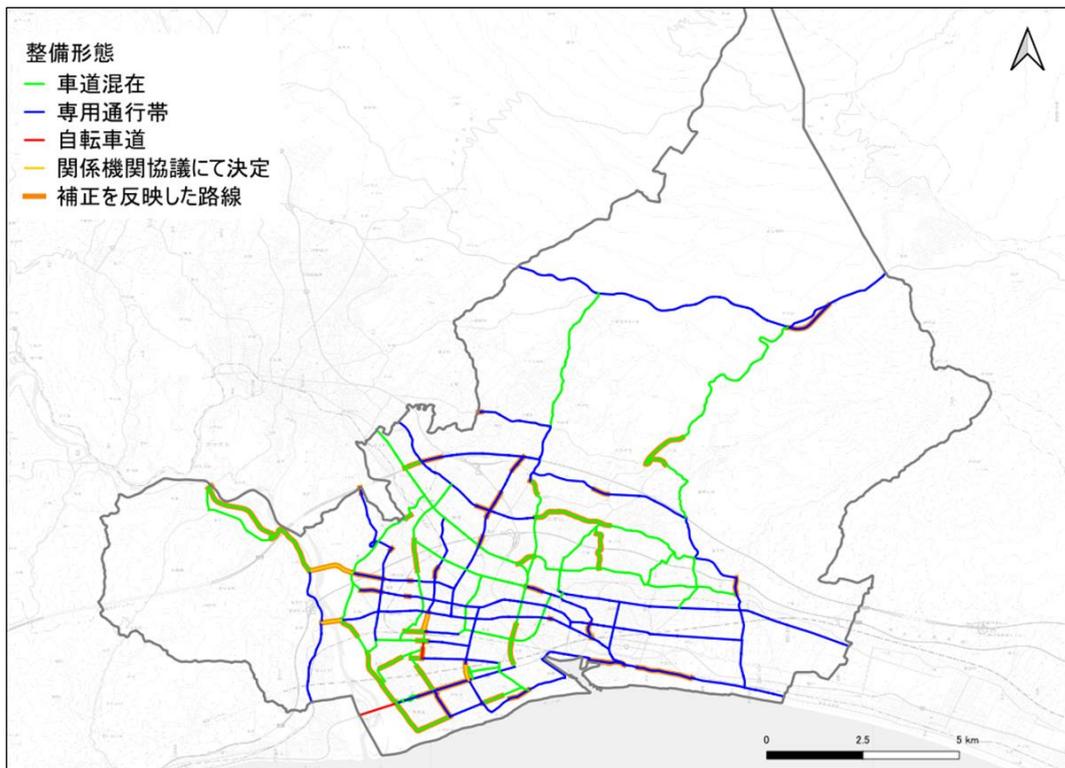


図 51 整備形態 (③連続性の観点からの補正 を反映)

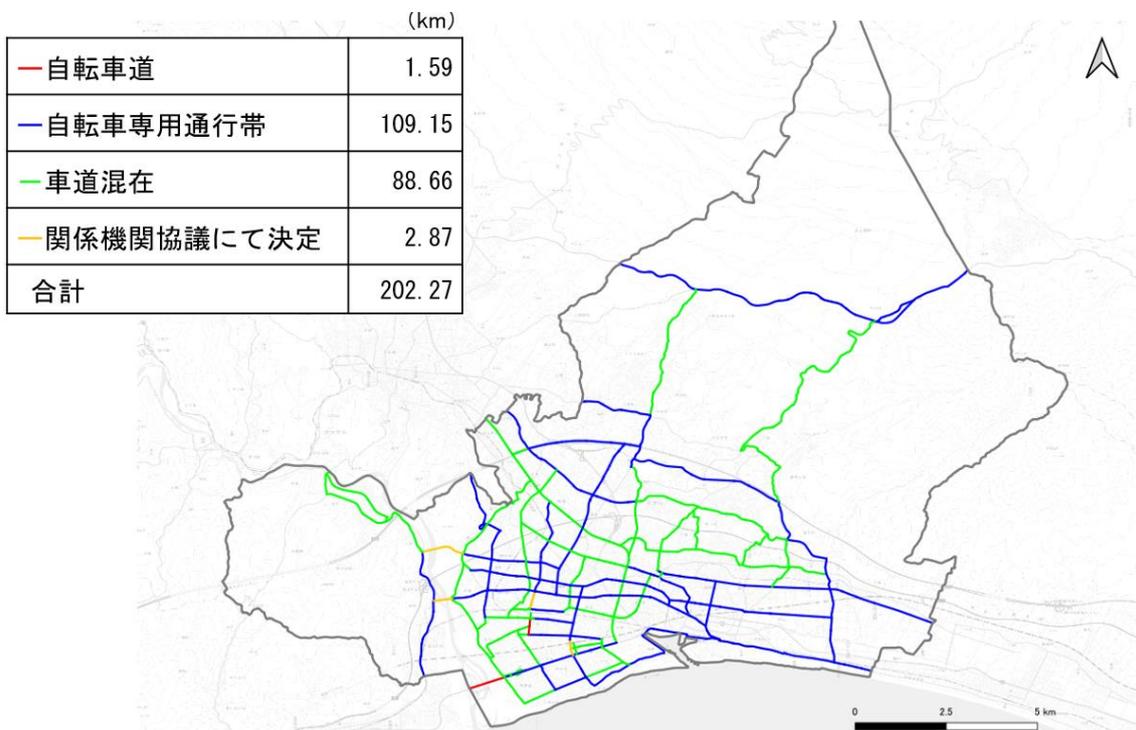


図 52 整備形態案



【道路管理者】国								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73 ⁰ 仔関連
国道1号	N1-20	静岡市境（新富士川橋） ～五貫島地先	自転車道整備済	整備済	自転車道 ※1	—	1.04	太平洋岸自転車道
国道1号 (富士立体高架下)	N1-30	五貫島地先 ～早川交差点	自転車道整備済	中長期	専用通行帯	—	1.04	太平洋岸自転車道
	N1-10	早川交差点 ～宮島東交差点	—	優先	専用通行帯 ※2	専用通行帯 ※3	0.97	73 ⁰ 仔接続ルート
	N1-40	宮島東交差点 ～江川交差点	—	中長期	専用通行帯	—	1.26	—
国道139号	N139-10	富士IC ～青島交差点	—	中長期	車道混在	—	2.26	—
国道139号 (富士改良)	N139-20	青島交差点 ～江川交差点	—	中長期	車道混在	—	1.63	—

※1 下り線に双方向通行の整備（新富士川橋は通常の形態での整備が困難であることから、片側の歩道を分離し双方向通行させる形態とする）

※2 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

※3 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

図 54 ネットワーク路線一覧表（国（直轄）管理）

【道路管理者】静岡県								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73 ⁰ 仔関連
国道139号	N139-1	青島交差点 ～県道171号	—	中長期	専用通行帯	—	2.30	73 ⁰ 仔接続ルート
国道469号	N469-1	富士宮市境 ～裾野市境	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	11.03	73 ⁰ 仔
国道469号 (勢子辻バイパス)	N469-2	(事業中箇所)	—	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	1.42	—
県道10号 富士川身延線	P10-1	逢来橋交差点 ～市道腰越線	—	優先	車道混在	車道混在	2.35	—
	P10-2	木島交差点 ～富士川橋西交差点	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	1.80	—
県道22号 三島富士線	P22-1	和田町交差点、 市道滝川橋田線 ～須津橋交差点	—	中長期	車道混在	—	2.51	—
	P22-2	市道弥生線 ～県道171号	—	中長期	専用通行帯	—	0.35	—
県道24号 富士裾野線	P24-1	和田町交差点 ～市道木の宮富士岡線、 今宮交差点 ～国道469号	—	中長期	車道混在	—	9.57	—
県道72号 富士白糸滝公園線	P72-1	国道469号 ～中野交差点	—	中長期	車道混在	—	4.64	—
	P72-2	中野交差点 ～三ツ倉交差点	—	中長期	専用通行帯	—	1.86	—
県道76号 富士富士宮由比線	P76-1	市道木島松野線 ～富士宮市境、 富士岡交差点 ～今宮交差点	—	中長期	車道混在	—	5.38	—
	P76-2	富士宮市境 ～中野交差点	—	中長期	専用通行帯	—	3.46	—
県道88号 一色久沢線	P88-1	三ツ倉交差点 ～市道吉原大淵線	—	中長期	車道混在	—	0.47	—
	P88-2	榎沢橋付近、 市道天間清水久保2号線 ～市道厚原込野16号線	—	中長期	専用通行帯	—	1.13	—
県道167号 須津東田子浦停車場線	P167-1	須津橋交差点 ～柏原二丁目交差点	—	中長期	専用通行帯	—	3.03	—
県道170号 田子浦港大野線	P170-1	市道鈴川東町1号線 ～吉原駅北口交差点	—	中長期	専用通行帯	—	0.42	73 ⁰ 仔接続ルート
	P170-2	檜交差点 ～市道鈴川東町1号線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	1.83	太平洋岸自転車道

図 55 ネットワーク路線一覧表（静岡県 管理①）



【道路管理者】静岡県								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	太平洋岸自転車道/ジョイ関連
県道171号 吉原停車場吉原線	P171-1	国道139号 ～吉原駅北口交差点	—	中長期	専用通行帯	—	0.65	ジョイ接続ルート
	P171-2	依田橋西交差点	—	中長期	車道混在	—	0.04	—
	P171-3	依田橋西交差点 ～県道22号	—	中長期	専用通行帯	—	1.89	—
県道172号 吉原田子浦港線	P172-1	潤い橋東交差点 ～高嶺町交差点	—	中長期	車道混在	—	0.75	—
県道174号 富士停車場線	P174-2	新富士駅富士山口付近 ～市道田子浦伝法線	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	0.57	ジョイAP(アケルト)
	P174-1	宮島東交差点 ～新富士駅富士山口付近	—	中長期	関係機関協議 にて決定 ※1	—	0.54	ジョイ接続ルート
	P174-3	富士駅南交差点付近 ～水戸島中交差点	—	中長期	車道混在	—	0.25	—
	P174-4	市道田子浦伝法線 ～富士駅南交差点付近	—	中長期	専用通行帯	—	1.10	—
県道175号 鷹岡富士停車場線	P175-3	富士本町交差点 ～中島新道町交差点	専用通行帯 整備済	整備済	専用通行帯	—	0.42	ジョイAP(アケルト)
	P175-1	市道五味島岩本線 ～長沢入口交差点	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	2.16	ジョイAP(アケルト)
	P175-2	中島新道町交差点 ～市道五味島岩本線	—	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	0.58	ジョイAP(アケルト)
	P175-4	富士駅西交差点 ～富士本町交差点	—	中長期	関係機関協議 にて決定 ※2	—	0.62	—
県道176号 鷹岡袖木線	P176-1	市道中島林町線 ～入山瀬駅入口交差点	—	中長期	車道混在	—	3.37	—
県道181号 富士停車場伝法線	P181-2	県道414号 ～市道弥生線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	0.83	—
	P181-4	(事業中箇所)	—	優先	専用通行帯	専用通行帯 (計画済)	0.68	—
	P181-1	千代田町交差点 ～下横割地先	—	中長期	車道混在	—	2.04	—
	P181-3	下横割地先 ～富士駅西交差点	—	中長期	専用通行帯	—	0.91	—
県道341号 水神田子浦港線	P341-2	臨港道路 ～市道富士駅南口田子浦線	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	3.57	太平洋岸自転車道
	P341-1	市道富士駅南口田子浦線 ～市道松岡船場6号線	—	中長期	車道混在	—	4.46	—
県道380号 富士清水線	P380-1	沼津市境 ～檜交差点	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	—	2.47	太平洋岸自転車道
県道396号 富士由比線	P396-2	蓼原交差点 ～富士本町交差点	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	1.25	ジョイAP(アケルト)
	P396-1	青島交差点 ～蓼原交差点	—	中長期	専用通行帯	—	1.10	ジョイ接続ルート
	P396-4	富士本町交差点 ～富士川橋	—	中長期	専用通行帯	—	2.32	—
	P396-5	富士川橋西交差点 ～静岡市境	—	優先	専用通行帯	車道混在 (暫定)	2.61	—
県道396号 富士由比線(富士川橋)	P396-6	富士川橋	—	中長期	関係機関協議 にて決定 ※3	—	0.51	—
県道396号 富士由比線(富士川かりがね橋)	P396-3	富士川かりがね橋	—	中長期	関係機関協議 にて決定 ※4	—	1.20	—
県道414号 富士富士宮線	P414-1	長沢入口交差点 ～富士宮市境	—	優先	車道混在	車道混在 (計画済)	3.32	ジョイAP(アケルト)
	P414-2	富士IC ～長沢入口交差点	—	中長期	車道混在	—	1.99	—

- ※1 新富士駅南土地区画整理事業で計画している電線共同溝の整備内容を勘案しながら適切な整備形態を検討する。
- ※2 富士駅北口の再開発事業後の道路幅員構成や周辺の交通形態を踏まえた整備形態を検討する。
- ※3 富士川かりがね橋は幅員 4.0m の自転車歩行者道が整備されており、安全な自転車通行空間が確保されているため、今後の状況に応じ新たな整備の必要性を検討する。
- ※4 富士川橋は橋梁の構造上ガイドラインに沿った整備が困難であるため、関係機関との協議により適切な整備形態を検討する。

図 56 ネットワーク路線一覧表(静岡県 管理②)



【道路管理者】田子の浦港管理事務所								
路線名	区間番号	区間	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73°仔関連
臨港道路	R01	市道鈴川東町1号線 ～県道341号 (太平洋岸自転車道区間)	車道混在 整備済	暫定整備済	専用通行帯	-	2.82	太平洋岸自転車道

図 57 ネットワーク路線一覧表（田子の浦港管理事務所 管理）

【道路管理者】富士市						
路線名	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離 (km)	太平洋岸自転車道/73°仔関連
旭町富士宮線	-	中長期	専用通行帯		2.73	-
一色貝沢1号線	-	中長期	車道混在		0.04	-
一色小沢3号線	-	中長期	専用通行帯		1.2	-
沖田大通り線	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
間門上ノ山1号線	-	中長期	専用通行帯		1.43	-
岩淵小池下線	-	中長期	車道混在		0.02	-
吉原沼津線	-	中長期	専用通行帯		4.6	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	3.22	-
吉原勢子辻線	-	中長期	車道混在		0.77	-
吉原大淵線	-	中長期	車道混在		2.69	-
吉原浮島線	-	中長期	専用通行帯		4.43	-
桔梗橋宮下線	-	中長期	車道混在		0.11	-
久沢天間線	-	中長期	専用通行帯		3.17	-
久沢二丁目1号線	-	中長期	車道混在		0.31	-
久沢二丁目9号線	-	中長期	車道混在		0.21	-
宮下一ノ堤下1号線	-	中長期	車道混在		0.51	-
漁港富士川口線	-	中長期	車道混在		1.14	-
元吉原中里線	-	中長期	専用通行帯		0.52	-
元町6号線	-	中長期	車道混在		0.36	-
元町六軒屋線	-	中長期	車道混在		0.19	-
原田水神堂4号線	-	中長期	車道混在		0.51	-
五貫島天神通3号線	-	中長期	車道混在		0.18	-
五貫島靖国3号線	-	中長期	車道混在		0.46	-
五貫島靖国4号線	-	中長期	車道混在		0.46	-
五味島岩本線	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	1.2	-
厚原込野16号線	-	中長期	専用通行帯		1.49	-
荒田島中里線	-	中長期	車道混在		0.16	-
腰越線	-	優先	車道混在	車道混在	0.15	-
今泉神畑2号線	-	中長期	車道混在		0.22	-
今泉木ノ宮1号線	-	中長期	車道混在		0.35	-
左富士臨港線	-	中長期	車道混在		1.85	-
	-	中長期	専用通行帯		1.85	-
三ツ沢長塚1号線	-	中長期	車道混在		0.42	-
松岡船場6号線	-	中長期	車道混在		0.68	-

図 58 ネットワーク路線一覧表（富士市 管理①）



【道路管理者】富士市						
路線名	現況	整備時期	整備形態	優先整備形態予定	目安距離(km)	太平洋岸自転車道/ ゾーン関連
新富士駅南口大通り線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.15	-
森島西側14号線	-	中長期	車道混在		0.33	-
水戸島一丁目6号線	-	中長期	車道混在		0.27	-
水戸島梅屋敷線	-	中長期	車道混在		1.09	-
水戸島本町宮下線	-	中長期	車道混在		1.25	-
水神林町線	-	中長期	車道混在		1.22	-
川成島上川成14号線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.23	-
前田宮下線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.49	-
	-	中長期	車道混在		0.28	-
	-	中長期	専用通行帯		1.52	-
滝川橋田線	-	中長期	車道混在		0.64	-
中島林町線	-	中長期	専用通行帯		0.92	-
	-	優先	専用通行帯	専用通行帯	0.7	-
津田蓼原線	-	中長期	車道混在		1.74	-
天間清水久保2号線	-	中長期	車道混在		0.48	-
	-	中長期	専用通行帯		0.51	-
伝法原田線	-	中長期	車道混在		3.27	-
田子浦往還通り線	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.87	-
田子浦鷹岡線	-	中長期	車道混在		0.23	-
	-	中長期	専用通行帯		2.97	-
田子浦伝法線	-	中長期	専用通行帯		1.19	-
	-	優先	専用通行帯	車道混在(暫定)	0.89	ゾーンAP(アケル-ト)
入山瀬駅前通線	-	中長期	車道混在		0.13	-
比奈間門線	-	中長期	車道混在		1.48	-
富士駅南口田子浦線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.92	太平洋岸自転車道
	-	中長期	自転車道		0.29	-
	-	中長期	車道混在		0.84	-
	-	優先	自転車道	自転車道	0.26	-
富士岡中里線	-	中長期	専用通行帯		1.34	-
富士見台富士岡線	-	中長期	車道混在		1.23	-
富士鷹岡線	-	中長期	車道混在		5.53	-
富士町1号線	-	中長期	車道混在		0.22	-
平坦南古新田1号線	-	中長期	車道混在		0.04	-
片倉若松町線	-	中長期	専用通行帯		1.76	-
本市場大淵線	-	中長期	専用通行帯		3.99	-
本町9号線	-	中長期	車道混在		0.06	-
本町四丁河原線	-	中長期	車道混在		0.06	-
木の宮富士岡線	-	中長期	車道混在		1.73	-
木島松野線	-	中長期	車道混在		2.03	-
	-	優先	車道混在	車道混在	1.97	-
弥生線	-	中長期	車道混在		3.29	-
	-	中長期	専用通行帯		0.48	-
柳島田子浦線	-	中長期	車道混在		0.97	-
	-	優先	車道混在	車道混在(計画済)	0.26	-
臨港富士線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		1.66	-
	-	中長期	専用通行帯		2.67	-
鈴川東町1号線	車道混在整備済	暫定整備済	専用通行帯		0.41	太平洋岸自転車道

図 59 ネットワーク路線一覧表(富士市 管理②)

富士市自転車通行空間ネットワーク計画 令和8年3月発行

富士市行政資料登録番号
R7-46

【編集・発行】

富士市建設部道路整備課

〒417-8601 富士市永田町1丁目100番地

TEL: 0545-55-2807

E-Mail: ke-douroseibi@div.city.fuji.shizuoka.jp

<https://www.city.fuji.shizuoka.jp/>