

富士市自転車活用推進計画（案）

令和３年１０月

富士市

目 次

第1章 計画の基本的事項

1. 自転車活用のメリット..... 1
2. 計画策定の背景と目的..... 3
3. 計画の期間と区域 4
4. 計画の位置付け 5

第2章 自転車に関するニーズと現状

1. 本市の自転車に関するニーズ..... 6
2. 本市の自転車に関する現状..... 18

第3章 自転車活用の課題の整理

1. 本市の自転車活用の課題..... 28

第4章 計画の基本的な考え方

1. 本計画の目指す姿と目標..... 30

第5章 取組施策と評価指標

1. 施策の体系 32
2. 具体的な取組内容 34
3. 評価指標 63

第6章 計画の推進に向けて

1. 計画の推進体制 64
2. 計画の進行管理 65

第1章 計画の基本的事項

1. 自転車活用のメリット

自転車は、環境にやさしい乗り物であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

また、昨今の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市民のライフスタイルや交通行動に変化が生じてきており、人との接触を低減する移動手段として、自転車の利用ニーズが高まっています。

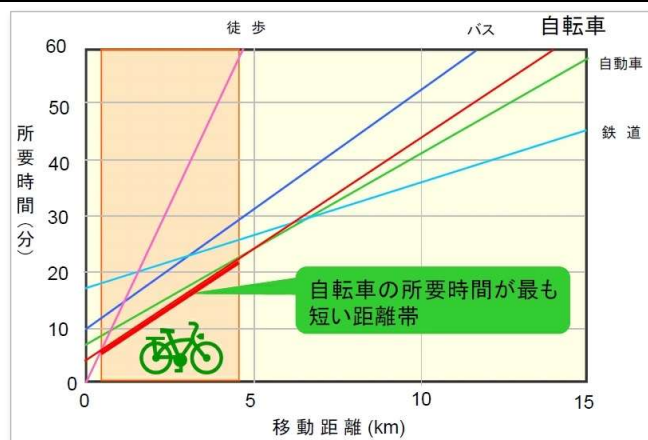
このような自転車への関心の高まりや新しい動向を踏まえて、本市での自転車の利活用を考えていくことが大切です。

○ 身近で便利な乗り物

自転車は、子どもから大人まで、幅広い年齢層が利用する身近な乗り物です。

最近では、電動アシスト自転車等の普及により、坂道でも気軽に自転車を利用できるようになりました。

また、自転車は、交通渋滞の影響を受けにくく、5km程度までの移動であれば、自動車よりも移動時間が短く済み、時間の節約になります。



出典：「H24 都市交通としての自転車利用について」（国土交通省）

○ 環境にやさしく経済的な乗り物

地球温暖化に最も大きな影響を及ぼしているのは、二酸化炭素と言われていますが、自転車は、二酸化炭素を排出しません。また、自転車は、排気ガスも排出しないため、環境にやさしい乗り物です。

自転車は、購入費や維持費等が少なく、燃料代や駐車料金等もかからないことが多いため、経済的な乗り物です。

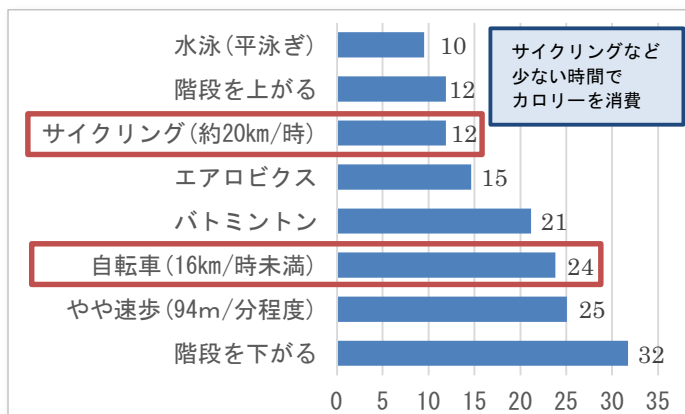


出典：COOL CHOICE ウェブサイト（環境省）

○ 健康増進に効果的な乗り物

自転車は、健康づくりに効果がある有酸素性運動ができ、通勤や通学、買い物、仕事の移動など、日常の移動を自転車に置き換えることで、運動の時間が確保できない人でも、健康づくりができる乗り物です。

人間の下半身は、加齢とともに筋力が低下しますが、自転車は、下半身の筋力を膝や腰に負担をかけずに維持・増加することができます。



体重 60kg の人が、運動により 100kcal のエネルギーを消費する時間 (分)

出典：厚生労働省「健康づくりのための運動指針（平成 18 年）」より作成

○ スポーツとしての乗り物

自転車は、仲間と一緒に、ツーリングや自転車イベント、自転車レースに参加するなど、楽しくスポーツができる乗り物です。

また、サイクリングは、一人でも自分の身体能力等に応じて、いつでも気軽に楽しむことができます。

さらに、自転車競技は、第 1 回オリンピックから途切れることなく実施されている人気のスポーツで、様々な種目もあり、観戦して楽しむことができます。

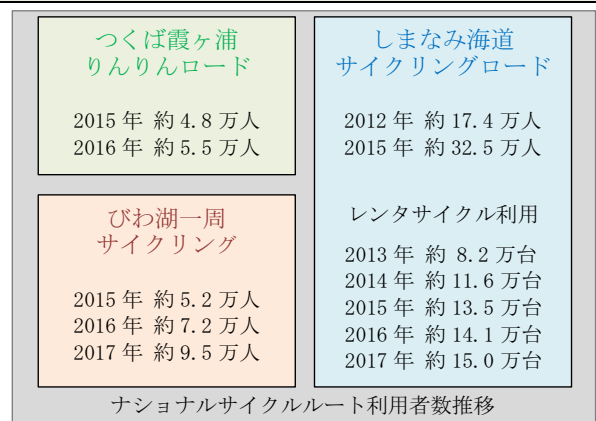


出典：レバンテフジ静岡

○ 観光やレジャーに利用できる乗り物

自転車に乗って地域の景観や観光資源をゆったりとしたペースで巡るサイクルツーリズムに注目が集まっており、国内のナショナルサイクルルートでは、年々利用者数が増加しています。

その他にもレンタサイクルやコミュニティサイクルを利用した観光など、様々な分野で自転車が活用されています。



ナショナルサイクルルート利用者数推移

出典：「国内におけるサイクルツーリズムの現状」（国土交通省）より作成

2. 計画策定の背景と目的

自転車は、日常生活において身近で便利な乗り物として、通勤、通学、買い物、スポーツ、レジャーなど、様々な場面で利用されています。

このような中、国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成 28 年法律第 113 号）を平成 29 年 5 月 1 日に施行しました。

また、自転車の活用推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第 9 条に基づいて「自転車活用推進計画」を平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定しました。

静岡県においても自転車活用推進法第 10 条に基づく「静岡県自転車活用推進計画」を平成 31 年（2019 年）3 月に策定し、サイクルスポーツの聖地に向けた多様な施策を推進しています。

本市では、平成 23 年 3 月に「富士市自転車利用総合計画」を策定し、「自転車の適正な利用を促進し、安心・安全で快適な移動の実現」を目的に「走る・停める・使う」を視点として、自転車走行空間の整備や駐輪環境の適正化、市民の自転車の利用促進などに関する施策を推進してきました。

昨今では、ナショナルサイクルルートとして指定された「太平洋岸自転車道」や県のモデルルートとして「富士山一周サイクリングルート」が設定されたこと、地域密着型のプロサイクリングチームの拠点事務所が置かれたこと、加えて東京 2020 オリンピック・パラリンピックの自転車競技が静岡県で開催されることなど、本市の自転車を取り巻く環境が変化してきており、市民の自転車に対する関心の高まりから、市民が自転車を活用する機会の増加が想定されます。

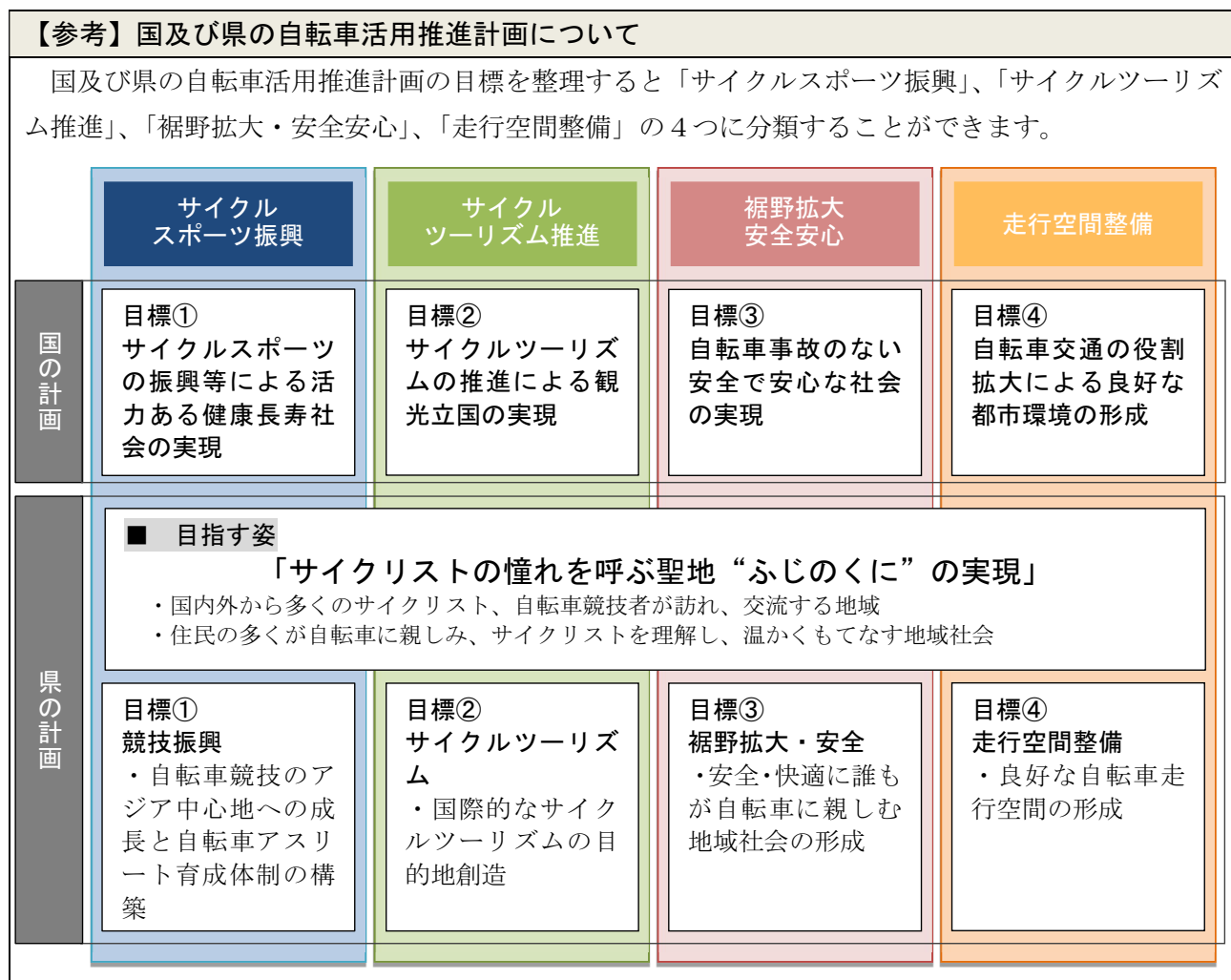
このような状況を踏まえ、本市は、これまでの「富士市自転車利用総合計画」の理念を継承しつつ、「SDG s 未来都市」として SDG s の理念に沿った持続可能なまちづくりを推進し、市民、事業者及び行政が連携しながら本市の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に推進するため、自転車活用推進法第 11 条に基づき「富士市自転車活用推進計画」を策定しました。

【参考】SDG s について

SDG s は、2015 年 9 月に国連で採択された、経済・社会・環境の 3 つの側面のバランスが取れた社会を目指す国際社会全体の 2030 年に向けた目標です。世界共通の目標として 17 のゴール（目標）と、それぞれの下により具体的な 169 項目のターゲット（達成基準）があります。

本市は、令和 2 年 7 月 17 日に「SDG s 未来都市」に選ばれました。



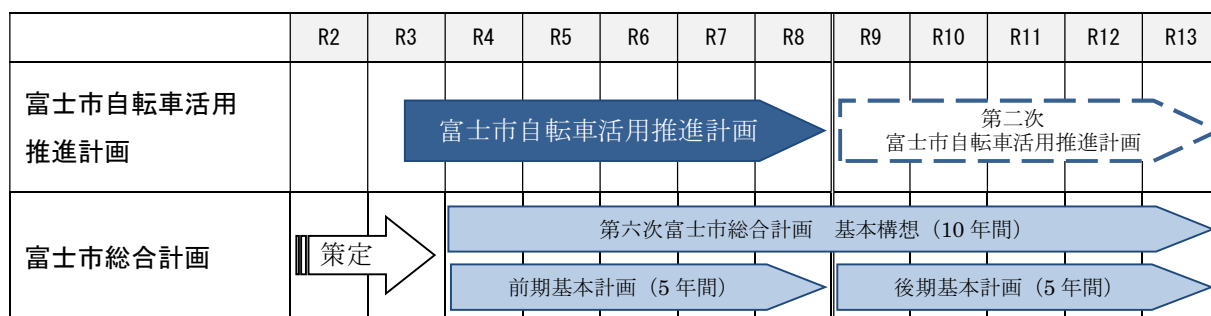


図表 1-1 国及び県の自転車活用推進計画の構成図

3. 計画の期間と区域

計画期間は、令和3年度（2021年10月）から令和8年度（2027年3月）までの5年6カ月とします。

また、計画の区域は、富士市全域とします。



図表 1-2 「富士市自転車活用推進計画」の期間

4. 計画の位置付け

本計画は、国の「自転車活用推進計画」及び静岡県「静岡県自転車活用推進計画」を踏まえて策定するものです。

また、本市の「富士市まち・ひと・しごと創生総合戦略」をはじめとする行政計画との整合を図り、本市の自転車の活用の推進に関する施策を総合的に進めるための計画として位置付けます。

今後、法律や国及び県の計画に変更があった場合は、計画の見直しを行うなど、関連計画との整合を図っていきます。



図表 1-3 「富士市自転車活用推進計画」の位置付け

第2章 自転車に関するニーズと現状

1. 本市の自転車に関するニーズ

本市における自転車に関するニーズを把握するため、市民へのウェブアンケート調査及び関連団体へのヒアリング調査を実施しました。

実施して得た自転車に関するニーズを10項目に整理しました。

(1) 市民ウェブアンケート調査の概要

- ①実施方法：「しずおか電子申請サービス」を利用したウェブアンケートを実施
- ②調査時期：令和2年9月16日(水)から9月30日(水)
- ③回答数：1,269通
- ④周知方法：富士市ウェブサイトへの掲載及び公共施設へのチラシ(QRコード付き)を配布

(2) ヒアリング調査の概要

- ①実施方法：対象者との対面によるヒアリング調査を実施
- ②調査時期：令和2年9月から10月
- ③対象者数：富士市の自転車関連の12団体



図表 2-1 ウェブアンケート調査チラシ

No.	対象者
1	レバンテフジ静岡
2	ふじのくに east サイクリストクラブ
3	富士警察署 交通課
サイクルショップ	
4	サイクルセブン(伝法)
5	ミンズーバイク(比奈)
6	ユーキャン(入山瀬)
観光関係者	
7	(一社)富士山観光交流ビューロー
8	富士パークホテル
9	東横イン新富士駅南口
交通事業者	
10	富士急行静岡バス
11	タクシー協会
12	岳南電車

図表 2-2 ヒアリング対象者一覧

(3) 自転車に関するニーズの調査結果

1: 自転車競技

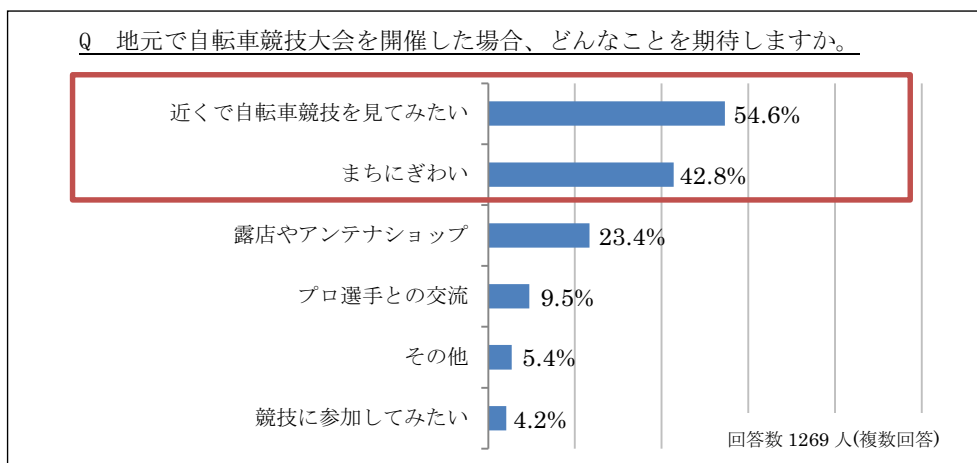
ニーズ 1-1: トップアスリートを間近で見られる自転車競技大会の開催によるまちの賑わいづくりが求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・トップアスリートの自転車競技を間近で見てもらい、自転車競技のすばらしさを体感してもらいたい。
- ・自転車競技大会を開催することで、市民の自転車に関する関心が高まり、また、競技大会の観戦の楽しみ方を同時に伝えることで、より関心が高まる。
- ・市内には、様々な自転車競技を行うことができる資源があるため、自転車競技大会を開催することで、市内外から人を呼び込み、地域の活性に繋がる。

【アンケート調査結果】

▼ 自転車競技を「近くで自転車競技を見てみたい」と回答している人の割合が最も多いです。



ニーズ 1-2: 市民が参加できる自転車競技大会の開催が求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・自転車競技を継続的なものにするためには、市民が参加できる、競技大会の開催が有効。
- ・トップアスリートの自転車競技大会と市民参加型の競技大会を同時に開催することで、魅力がある大会となる。

【コラム】

○ 他市で開催している自転車競技大会では、多くの来場者で賑わい、地域経済の活性化に繋がっています。

レース名 (大会名)	来場者数	参加選手数等
ツアー・オブ・ジャパン富士山ステージ	10,000 人	96 人 / 16 チーム
ツアー・オブ・ジャパン伊豆ステージ	21,500 人	

出典: 「2019 Tour of Japan REPORT」より作成



市街地のクリテリウム開催のイメージ
提供: レバンテフジ静岡

2： サイクルスポートに関する人材の育成

ニーズ 2-1：自転車競技を支える選手や指導者の育成、安全な練習環境の確保が求められています。

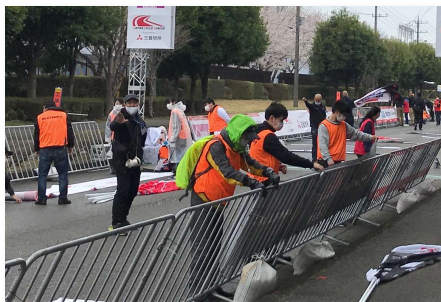
【ヒアリング調査での意見】

- ・地元から自転車競技で活躍する選手を輩出するためには、小学生から競技を行える環境が必要。
- ・ジュニアチームの創設が必要。
- ・安全に練習を行える環境を確保していくことが重要。
- ・競技の発展には、選手だけではなく、指導者の育成も必要。
- ・障害者のための自転車競技の普及を図っていくことが重要。

ニーズ 2-2：自転車競技大会等を支えるボランティアの育成が求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・大きな競技大会やイベントは、ボランティアの協力なしでは成り立たない。
- ・ボランティアが継続的に携わる体制を作ることが重要。
- ・高校生がボランティアに関わってもらうことによって、楽しさややりがいを伝えることができ、大人になってもボランティアへの関心を持ってもらえる。



大会に運営に携わるボランティアのイメージ

【コラム】

- スポーツ振興についての国や地方公共団体への要望として、「スポーツ指導者の養成」について、高い要望があり、この10年間で増加傾向にあります。

【スポーツ振興について国や地方公共団体への要望】



出典：「平成26年度体力・運動能力調査」（文部科学省）

3: サイクリングコース

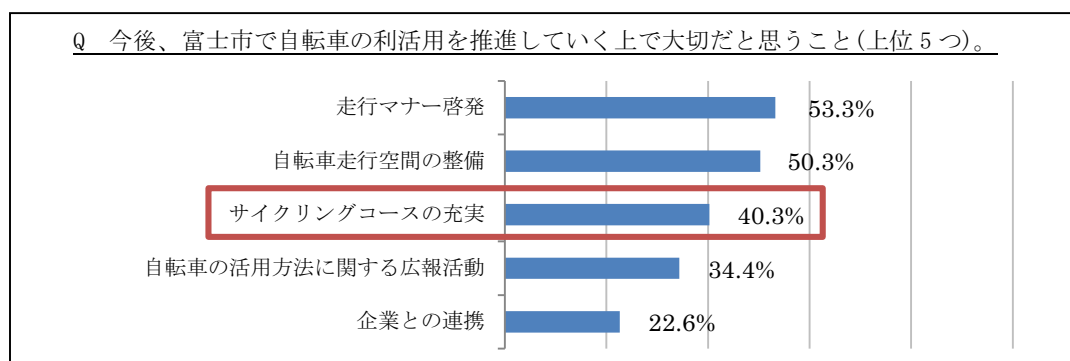
ニーズ 3-1: 地域資源を活用した魅力あるサイクリングコースの充実が求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・市内には、富士山の様々な景観を楽しめる場所が多くあるため、それらを活かした本市特有のサイクリングコースを作ることによって多くの人を呼び込める。
- ・市内だけで完結するサイクリングコースも重要だが、市域を跨ぐ広域のサイクリングコースを作ることによって、サイクリングコースの魅力が高まる。
- ・サイクリストが走行する時に分かりやすい矢羽根型路面標示や統一ロゴを使用した案内看板等が必要。

【アンケート調査結果】

- ▼ 自転車利活用の推進で大切だと思うことについて、「サイクリングコースの充実」が40.3%となっており、ニーズが高くなっています。



ニーズ 3-2: 市内外に向けたサイクリングの情報発信が求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・魅力のあるサイクリングルートやコースを設定するだけではなく、市内外に向けた情報発信が重要。

【コラム】

- 魅力のあるサイクリングコースを整備することにより、国内外のサイクリストが多く集まっています。



出典: 「国内におけるサイクルツーリズムの原状」(国土交通省)より作成

4： サイクリストの受入環境

ニーズ 4-1：サイクリストに喜ばれるサービスやサイクリストが利用しやすい宿泊施設や飲食店などの充実が求められています。

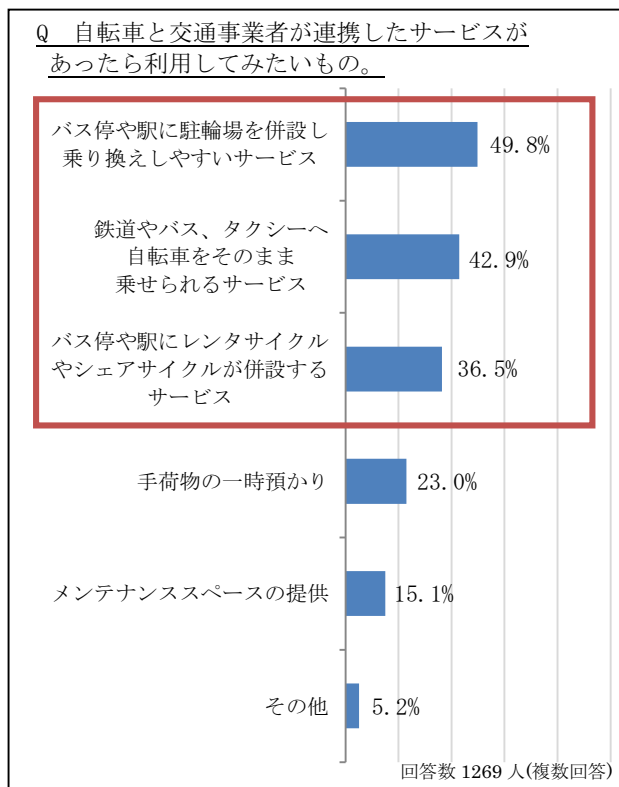
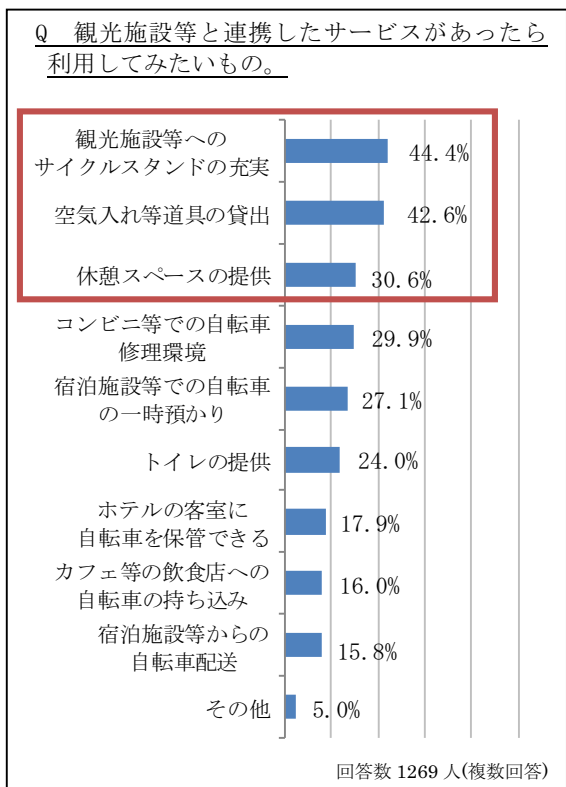
【ヒアリング調査での意見】

- ・サイクリストを呼び込むことにより、市内での消費が増加し、活性化に繋がる。
- ・宿泊施設や飲食店で、サイクリストに喜ばれるサービスは、自転車を室内に持ち込めるサービスや空気入れ等の自転車工具の貸出サービスがある。
- ・サイクルラックが、市内の多くの店舗にあるとサイクリストが訪れやすくなる。
- ・自転車を輪行袋に入れずに直接持ち込める鉄道やバスがある。
- ・タクシーやバスに、自転車を積むことができるキャリアの設置がある。

【アンケート調査結果】

▼ 観光施設等に求められているサービスで、ニーズが高いものは、サイクルラックの充実や空気入れ等の道具の貸出などです。

▼ 自転車と公共交通が連携したサービスでニーズが高いものは、バス停や駅に駐輪場があることや公共交通に自転車をそのまま載せられるサービスなどです。



ニーズ 4-2：観光客が楽に市内を周遊できる電動アシスト自転車の貸出サービスなどが求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・本市は坂が多く、観光客が快適に自転車を利用できるように電動アシスト自転車や E-BIKE のレンタサイクルが望まれる。
- ・レンタサイクルを借りられる場所が増えることで利用がしやすくなる。

【コラム】

- 魅力的なサイクリングコースや宿泊施設の整備が進むと、観光客やサイクリストやレンタサイクル利用者が増加しています。

瀬戸内しまなみ海道自転車道が一大観光地として地域振興に貢献 ～愛媛県・今治市～

○瀬戸内しまなみ海道自転車道は、米CNNの世界7大サイクリングロードに選定されるなど、海外からも高い評価を受け、**外国人宿泊客が1.5倍に増加**。
○隣接する今治市では、サイクリストの宿泊施設の整備が進むとともに、**道の駅等にあるレンタサイクルターミナルでのレンタサイクル利用が増加**。



出典：「愛媛マルゴト自転車道」（愛媛県 観光物産課）

5： 自転車の交通ルールやマナー

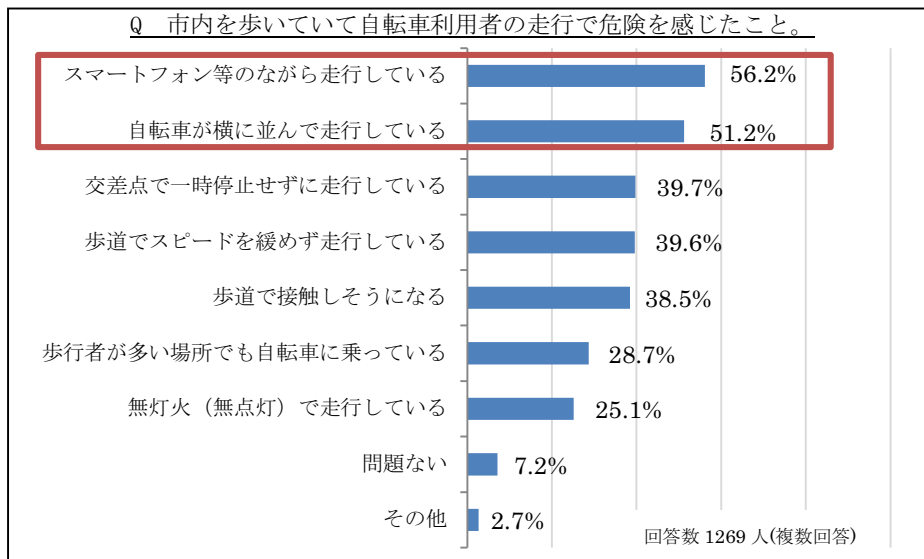
ニーズ 5-1：自転車の交通ルールやマナーの周知を継続的に行うことが求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・小学生だけではなく、幅広い世代を対象とした自転車安全教室を実施した方が良い。
- ・自転車の通行ルールやマナー啓発は、継続的に実施していく必要がある。

【アンケート調査結果】

- ▼ 歩行者は、自転車利用者の交通ルールやマナーが守られていないと感じています。



ニーズ 5-2：定期的な自転車の安全点検や損害賠償保険の加入など、安全な自転車の利用が求められています。

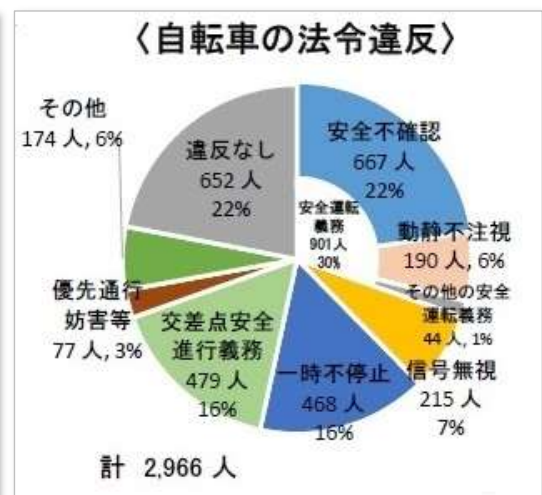
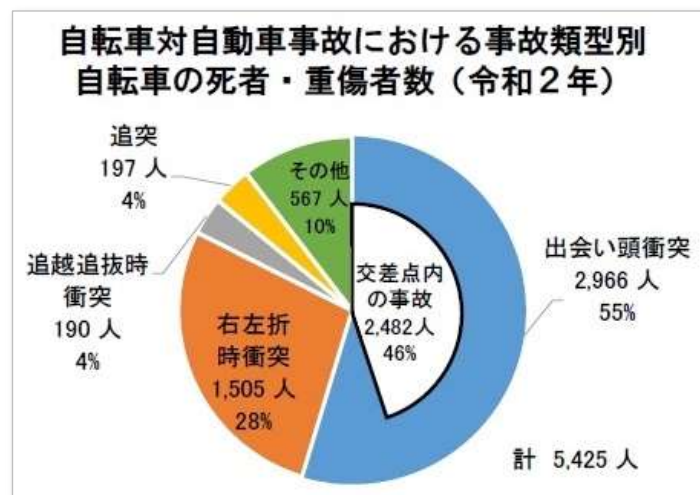
【ヒアリング調査での意見】

- ・自転車を安全に利用するためには、定期的に自転車を点検することが大切。
- ・自転車を購入する時は、安全基準を満たした自転車を購入することが大切。
- ・交通ルールやマナーを守るだけでなく、安心して自転車に乗ることができるように損害賠償保険への加入勧奨が重要。

【コラム】

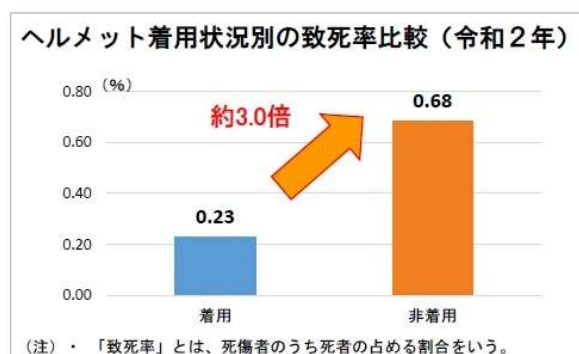
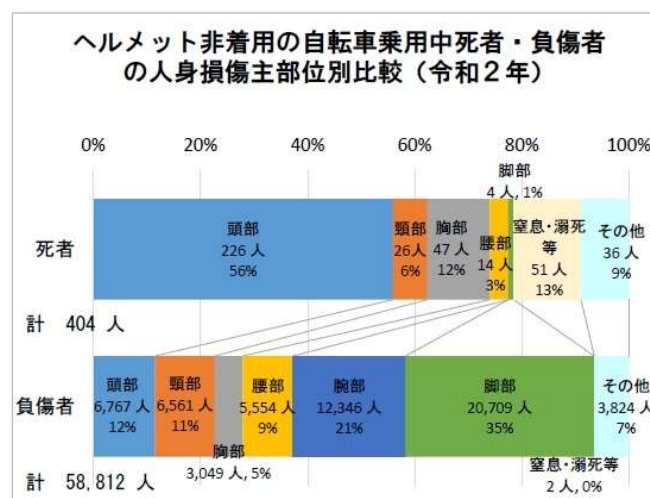
○ 自転車運転中における自動車との出会い頭衝突事故の内、死傷した人の約 78%が法令違反をしていることから、交通ルールやマナーを遵守することにより、自転車交通事故の減少が期待されます。

また、ヘルメット非着用者の致死率が、着用者と比較して約 3 倍となっていることから、ヘルメットの着用率を向上させることにより、死亡者の減少が期待されます。



「自転車対自動車事故における事故種類別自転車の死者・重傷者数」の内
出会い頭衝突事故の自転車の法令違反の状況

※自転車が第 1 当事者又は第 2 当事者で死亡・重症となった人数を計上



出典：令和 2 年における交通事故の発生状況等について（警察庁）

6： 自転車の走行環境

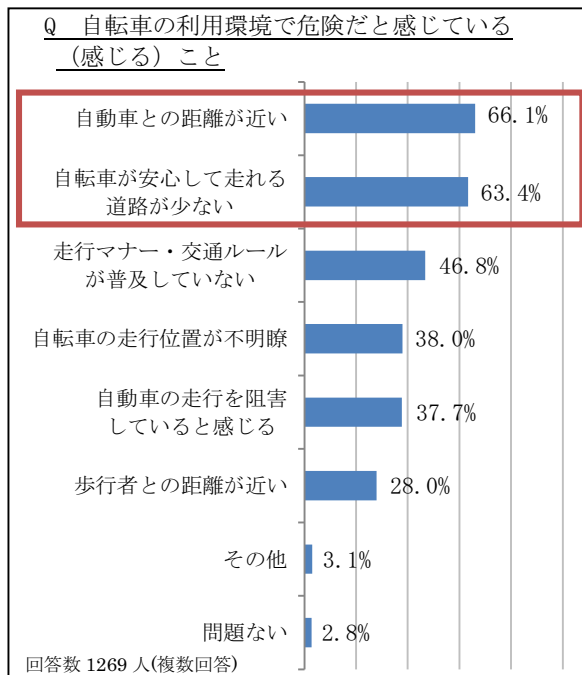
ニーズ 6-1：自転車が安全に安心して通行できる走行環境が求められています。

【ヒアリング調査での意見】

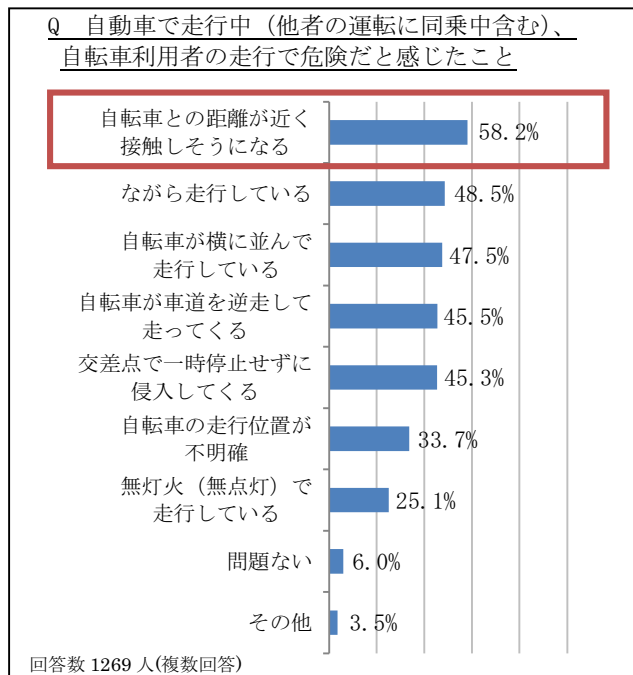
- ・市内の道路は、大型車の通行が多く危険なため、自転車と自動車を利用するエリアのすみ分けが必要。
- ・ドライバーが自転車の走行位置を認識できる環境を整備することで、自転車と自動車の共存の理解が深まる。

【アンケート調査結果】

▼ 自転車利用者は、自動車との距離が近いなど、安全に走れる道路が少ないと感じています。

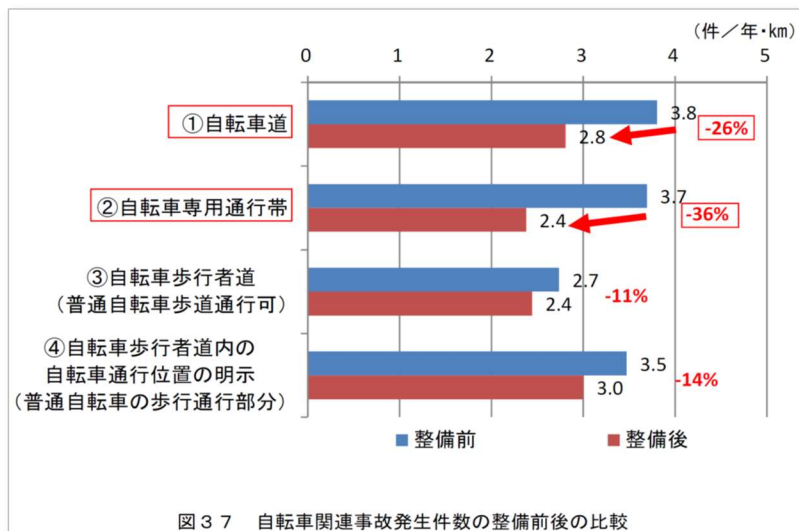


▼ 自動車運転者は、自転車との距離が近いことに、危険を感じています。



【コラム】

○ 自転車走行空間を整備することにより、自転車関連の事故が減少するなど、一定の効果を上げています。



出典：平成26年度政策レビュー
結果(評価書) (国土交通省)

7： 駐輪環境

ニーズ 7-1：安全で快適な駐輪環境の維持や盗難防止対策の強化が求められています。

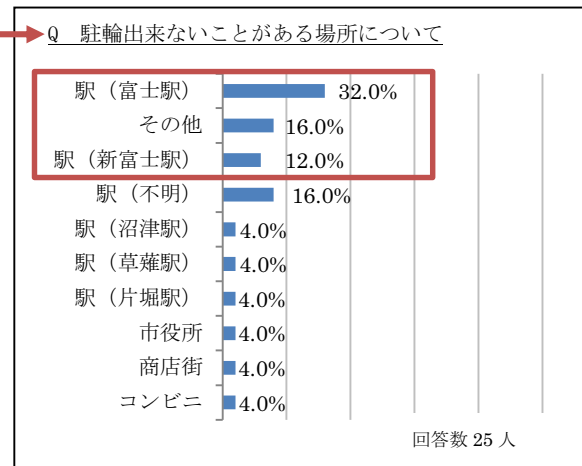
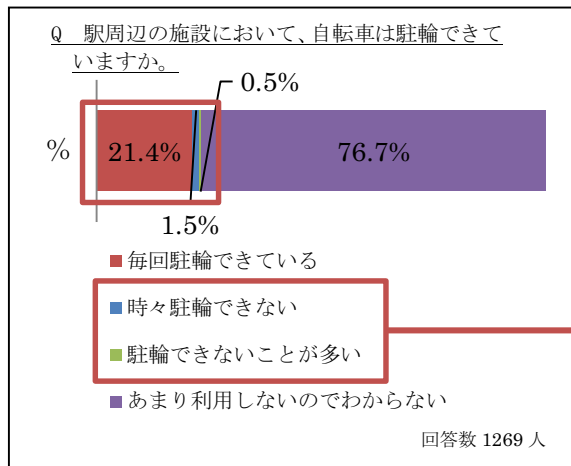
【ヒアリング調査での意見】

- ・大切な自転車を保管する、安全な駐輪環境があることが重要。
- ・駐輪場を整理することにより、駐輪台数の確保や盗難防止の効果が高くなる。

【アンケート調査結果】

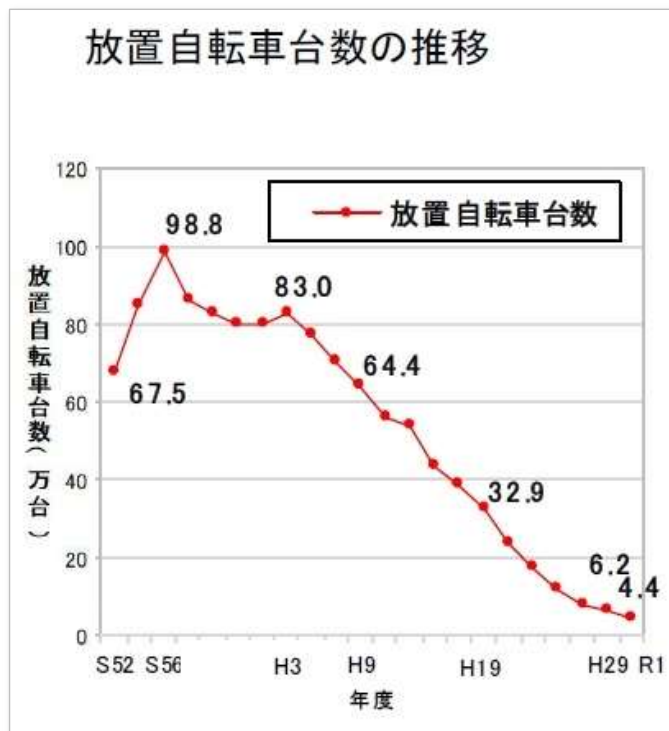
▼ 駐輪しやすい環境が整いつつあります。

▼ 富士駅や新富士駅など、一部の駐輪場で駐輪できない場合があります。



【コラム】

- 自転車法の制定や駅周辺の駐輪場の整備により、放置自転車は昭和 56 年をピークに全国的に減少していますが、駅周辺には依然として放置自転車があります。



8： 日常における自転車の利用

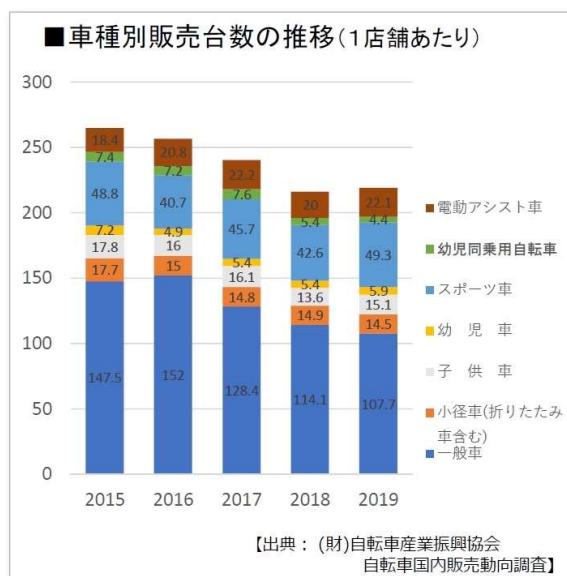
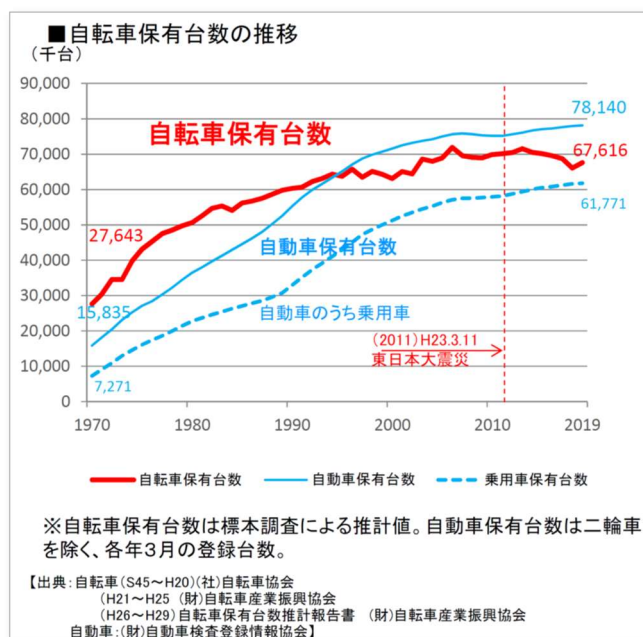
ニーズ 8-1：市民が自転車に興味を持つきっかけづくりや気軽に自転車を利用する環境を作っていくことが求められています。

【ヒアリング調査での意見】

- ・自転車の活用を推進していくためには、まず、市民の自転車への関心を高めていくことが重要。
- ・自転車競技大会等の開催やE-BIKEなどの普段乗る機会が少ない自転車の乗車体験等のイベントを開催することにより、自転車への興味を持つきっかけになる。
- ・サイクリストの受け入れ環境を整えるには、市民が自転車の魅力を知っていることが重要。
- ・市民の自転車の利用促進を図るには、日常生活において自転車の利用しやすい環境を整える必要がある。
- ・本市でもシェアサイクルを導入すれば、手軽に利用できる移動手段として、市民の利用が多くなる可能性がある。
- ・市民が、サイクリングを楽しめるコースがいくつかあると良い。
- ・「レバンテフジ静岡」のライドイベントがあれば、魅力が高いイベントになる。

【コラム】

- 近年、自転車の保有台数は増加傾向にあり、乗用車の保有台数と同じ程度になっています。
また、スポーツタイプの自転車や電動アシスト自転車の販売台数が伸びています。



出典：令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議
資料 自転車の活用に関する現状（国土交通省）

9： 健康増進と環境負荷の低減

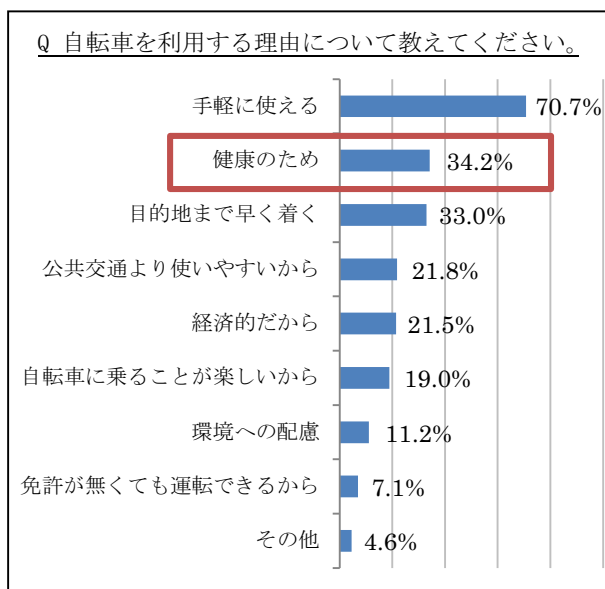
ニーズ 9-1：自転車を活用した健康づくりや環境負荷の低減のため、自転車通勤に注目が集まっています。

【ヒアリング調査での意見】

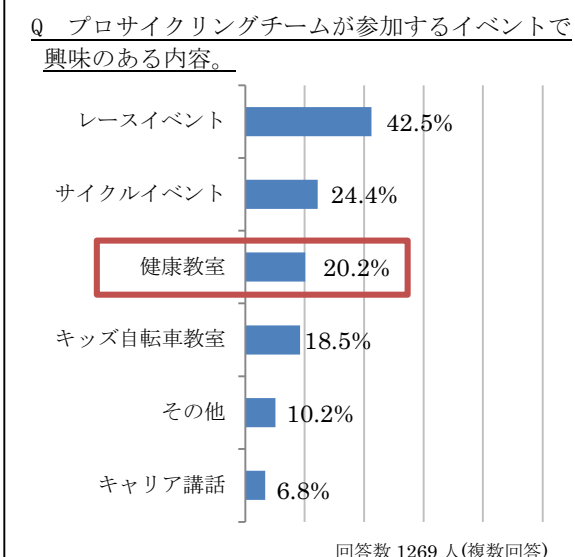
- ・自動車通勤から自転車通勤に切り替えることにより、通勤を利用して健康増進を行える。
- ・自転車通勤は、ガソリン代や駐車場代がかからないため、経済的。
- ・自転車通勤をする人が増えれば、企業にとっても健康経営や環境への配慮などの観点からイメージアップに繋がり、メリットがある。
- ・環境に配慮し、過度に自動車に頼らないことも重要。

【アンケート調査結果】

▼ 自転車を利用する理由では、「手軽に使える」に次いで、「健康のため」に利用する方が多いです。

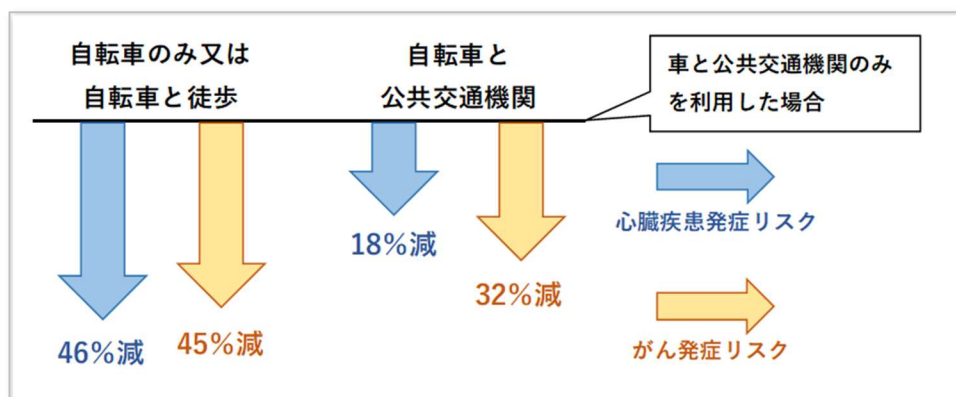


▼ 市民が、プロサイクリングチームが参加するイベントで興味があるのは、「レースイベント」、「サイクルイベント」に次いで、「健康教室」となっています。



【コラム】

○ イギリスの研究によると、自転車通勤を利用することで、心臓疾患やがんの発症リスクが減少することが明らかになっています。



車と公共交通機関のみを利用して通勤する場合と
自転車を利用する場合の心臓疾患とがん発症リスク

出典：BMJ2017;357:j1466. より作成

10： 自転車を活用した防災

ニーズ 10-1： 防災に自転車を活用することが求められています。

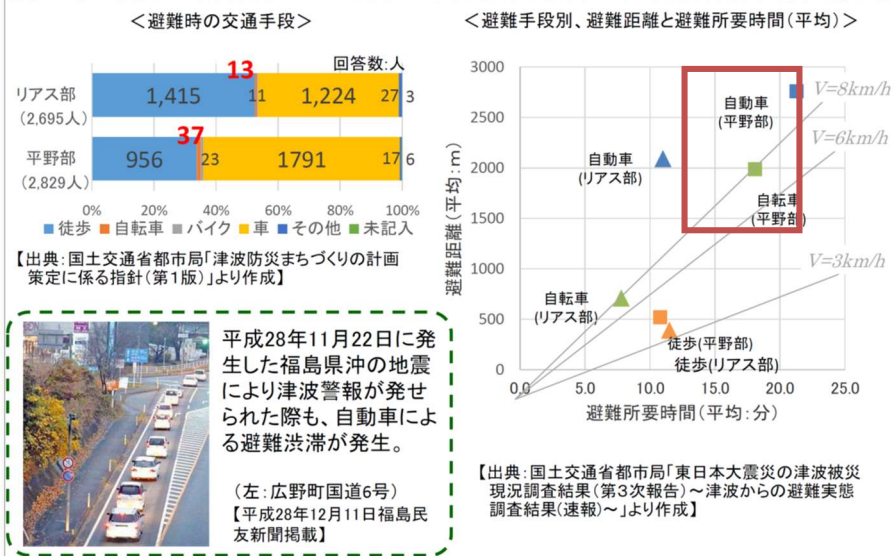
【ヒアリング調査での意見】

- ・ 自転車は、災害時の被害状況の把握などに有効な手段となる。
- ・ 平坦な場所では、自転車による避難を検討することも大切。

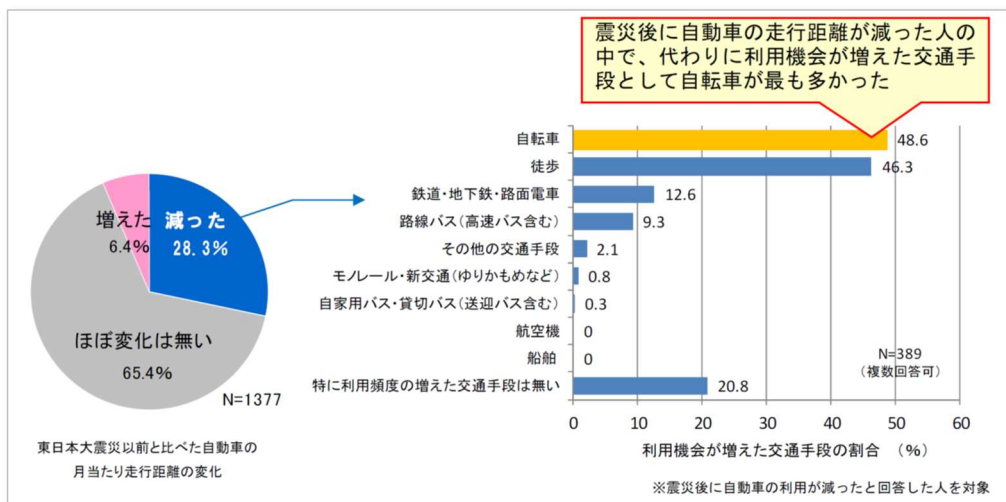
【コラム】

- 災害発生直後に自動車の渋滞が懸念される中、自転車による避難で、いち早く避難が完了している事例があります。また、東日本大震災後に利用が増えた交通手段では、自転車が最も多い結果になっています。

【東日本大震災の津波避難における利用交通手段、手段別の平均避難距離、避難所要時間】



出典：自転車の活用の推進に関する原状の取組みについて（国土交通省）



東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段

出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(1回目)(日本モビリティ・マネジメント会議)

2. 本市の自転車に関する現状

ウェブアンケート調査やヒアリング調査から得られた 10 項目のニーズに対し、本市の自転車に関する現状を調査し、整理しました。

1: 自転車競技

現状 1-1: プロサイクリングチームの活動拠点がありません。

地域密着型のプロサイクリングチーム「レバンテフジ静岡」が、本市に拠点事務所を設置し、活動しています。また、「レバンテフジ静岡」は、本市と「サイクルスポーツを通じた地域づくり」の連携協定（令和 2 年 8 月）を締結し、地域に密着した様々な活動が展開されることが期待されています。

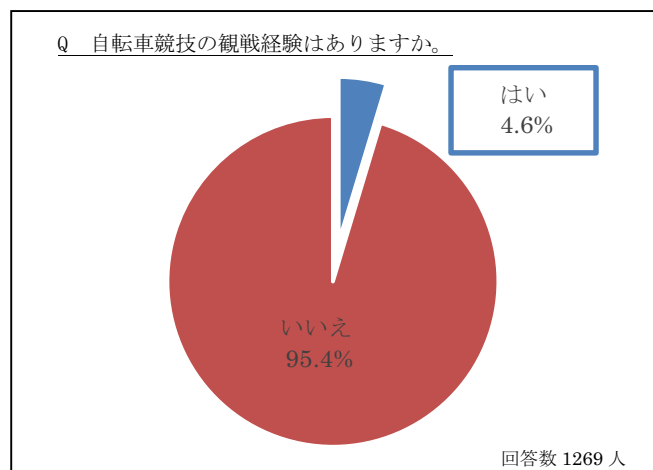


レバンテフジ静岡と地域イベントへの参加イメージ

提供：レバンテフジ静岡

現状 1-2: 市民は、自転車競技大会の観戦経験がほとんどありません。

県内では、自転車競技大会の開催はありますが、市内では自転車競技大会の開催実績はありません。また、アンケート調査では、自転車競技を観戦したことがあると回答した人は、4.6%と少ない状況です。



「ウェブアンケート調査」
結果より

2: サイクルスポートに関する人材の育成

現状 2-1: 本市出身の自転車競技選手や自転車競技の指導者が少ないです。

本市は、競輪競技の認知度は高いですが、その他の自転車競技の認知度が低い状況です。

また、自転車競技のクラブやジュニアチームがないため、自転車競技に触れる機会が少なく、自転車競技選手が少ない状況です。また、自転車競技の指導者も少ない状況です。



競輪の渡邊選手（左）と鈴木選手（右）

資料：広報ふじ（シティプロモーション課）

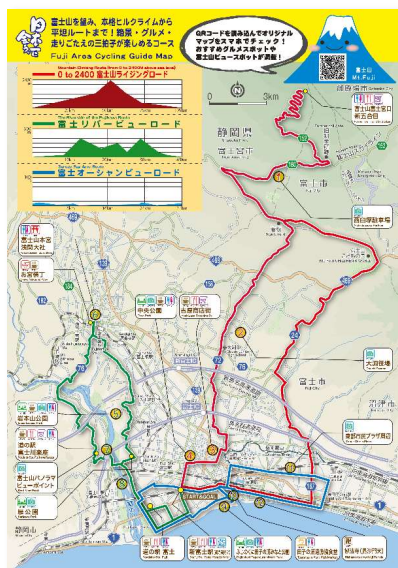
3: サイクリングコース

現状 3-1: 大規模なサイクリングコースから繋がる市内のルートが整備されていません。

インバウンド需要が期待される、駿河湾沿いに設定されたナショナルサイクルルートの「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」が整備されていますが、両方のコースから繋がる市内のサイクリングルートの整備がされていないため、サイクリストを引き込む仕組みが整っていません。



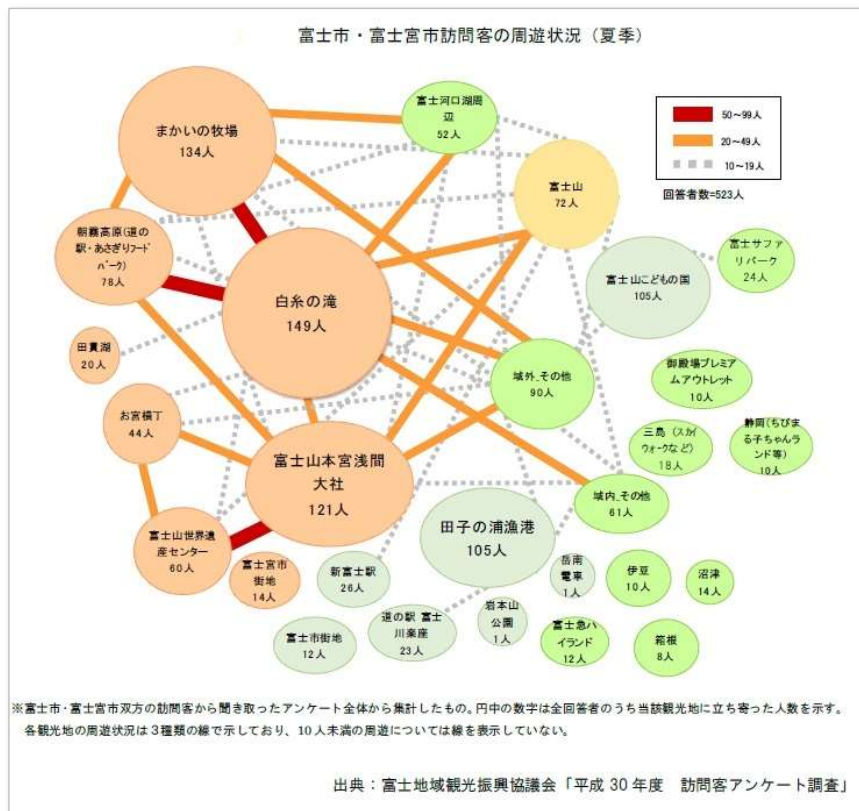
出典：静岡県自転車活用推進計画



出典：（一社）富士山観光交流ビューロー

現状 3-2：地域の観光資源を繋ぐ仕組みが不足しています。

世界文化遺産に登録された富士山や駿河湾など魅力的な景観や観光資源等を有していますが、十分に活かされておらず、観光客の通過地域となっています。観光資源を繋ぐ仕組み（サイクリングルートやコース）も不足しているため、訪問客の周遊があまり見られません。



現状 3-3：魅力的なロケーションや地域特有の特産品が多数あります。

本市には、富士山、岩本山公園、富士川、大淵笹場、須津川溪谷、田子の浦漁港、駿河湾、工場夜景など、魅力的な景観を多く有しています。

また、田子の浦しらす、キウイ、ブルーベリー、イチジク、緑茶やほうじ茶、富士つけナポリタン、富士山ひらら等の地域特有の特産品も多く有しています。



田子の浦港からの富士山と工場夜景

提供：宮崎泰一 氏



大淵笹場



田子の浦しらす

4： サイクリストの受入環境

現状 4-1：交通インフラ（東名、新東名、新幹線）が整っており、東西都市圏からのアクセスが良好な地域です。

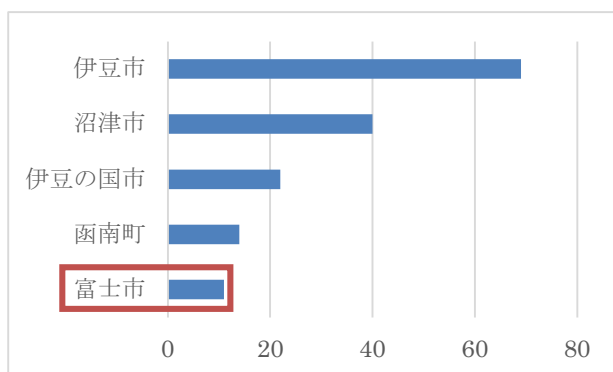
本市は、東海道新幹線の駅である新富士駅や新東名高速道路の新富士 I C（インターチェンジ）、東名高速道路の富士 I C などの交通インフラが整っており、東西都市圏からのアクセスが良好な地域です。また、外国人観光者に人気のあるゴールデンルート上にあることも強みです。



現状 4-2：サイクリストに良好なサービスを提供する観光施設が十分に整っていません。

ホテルの新設が進み、地域全体の宿泊可能客室数は増えていますが、自転車を室内に持ち込めるなどのサイクリストが宿泊しやすいサービスのあるホテルや旅館が十分にありません。また、サイクルスタンド（サイクルラック）の設置やバイシクルピットの機能を有する飲食店も十分でない状況です。

自転車を持たない人が、自転車を利用して市内を周遊するレンタサイクルのサービスも新富士駅などの限られた場所にしかありません。



静岡県東部・伊豆エリアバイシクルピットの設置数

参考：静岡県観光公式ウェブサイトハローナビ静岡より作成



新富士駅観光案内所 富士山レンタサイクル

出典：（一社）富士山観光交流ビューロー

5： 自転車の交通ルールやマナー

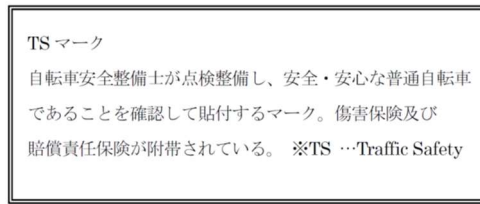
現状 5-1： 自転車安全教室の定期的実施しています。

本市では、学校の協力により、小学1年生、小学4年生、中学1年生を対象とした交通安全教室を各学校で実施しています。特に小学4年生の交通安全教室では、自転車の実技指導や交通ルールの講話等を中心に行い、自転車交通ルールの周知を図っています。

また、高等学校では、TSマーク貼付の推進など、安全に自転車を利用できるように定期的な点検整備の体制を整えており、安全対策に継続的に取り組んでいます。



自転車交通安全教室の様子



TSマーク

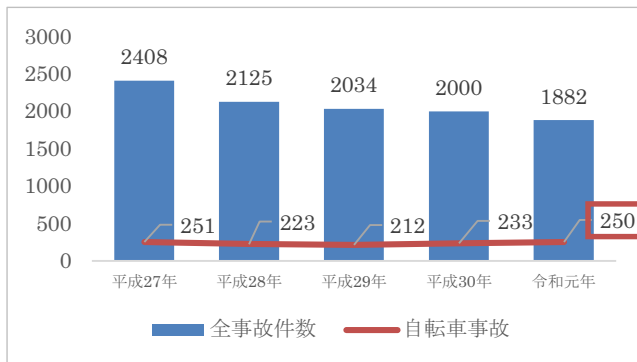


出典：（公財）日本交通管理技術協会

現状 5-2： 交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。

交通事故は全体的に減少傾向ですが、自転車事故の割合は増加傾向です。自転車事故の類型別では、自転車と自動車など車両相互の事故が多くなっています。

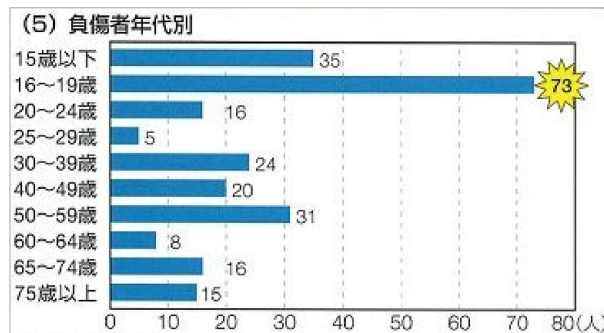
また、年齢別自転車事故負傷者件数は、高校生の年齢が最も多くなっています。



年代別事故件数

区分		件数	前年比	死者	前年比	負傷者	前年比
計		250	17	2	±0	243	19
人対車	対背面通行中		-4				
	横断歩道	1				1	1
	その他		-1				
面対面	その他	5	5			1	1
	正面衝突	4	-3			3	-4
	追突		-1				-1
車両相互	出会い頭	132	13			132	14
	追越等	8	2			8	2
	右左折	84	11	1		83	11
車両単独	その他	9	-8			9	-8
		7	3	1		6	3

事故分類別



年齢別自転車事故負傷者件数

出典：令和2年交通のあらまし（静岡県警察 富士警察署）

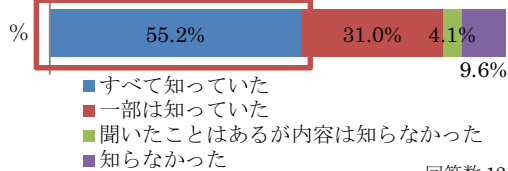
※「年代別事故件数」は「令和2年交通のあらまし」より作成

現状 5-3：法令違反による自転車事故が多く見られます。

自転車の基本的なルールである自転車安全利用五則や静岡県自転車条例の改正による保険加入の義務化などは、一定の方々に認知されていますが、一方で認知していない方々も多く存在しています。

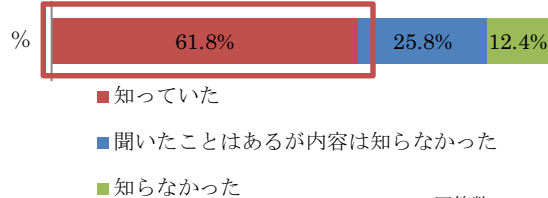
自転車事故の違反別の割合では、交差点での安全確認不足などの安全運転義務違反が多くみられます。

Q 自転車を安全に利用するための「自転車安全利用五則」を知っていましたか



回答数 1269 人

Q 静岡県自転車条例の改正内容を知っていましたか



回答数 1269 人

「ウェブアンケート調査」結果より

(7) 違反別（自転車の原因）

違反	区分	当事者数
計		254
信号無視	右側	3
	歩道等	8
通行区分	歩道等	2
交差点右折		1
優先通行		1
交差点安全運転義務		24
横断歩行者妨害等		1
徐行場所		2
一時停止		16
自転車通行方法		1
安全運転義務	ハンドル・ブレーキ操作	4
	脇見運転	6
	動静注視	39
	安全確認	63
違反なし等		83

自転車全体の違反別当事者数

(6) 違反別（高校生の原因）

違反	区分	当事者数
計		109
信号無視	右側	2
	歩道等	2
通行区分	歩道等	1
交差点安全運転義務		7
横断歩行者		1
一時停止		4
ブレーキ操作		1
脇見運転		3
動静注視		15
安全確認		20
違反なし等		22
自動車・二輪車	交差点安全運転義務	1
	違反なし等	27
歩行者	違反なし等	3

高校生の違反別当事者数

出典：令和2年交通のあらまし（静岡県警察 富士警察署）

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）



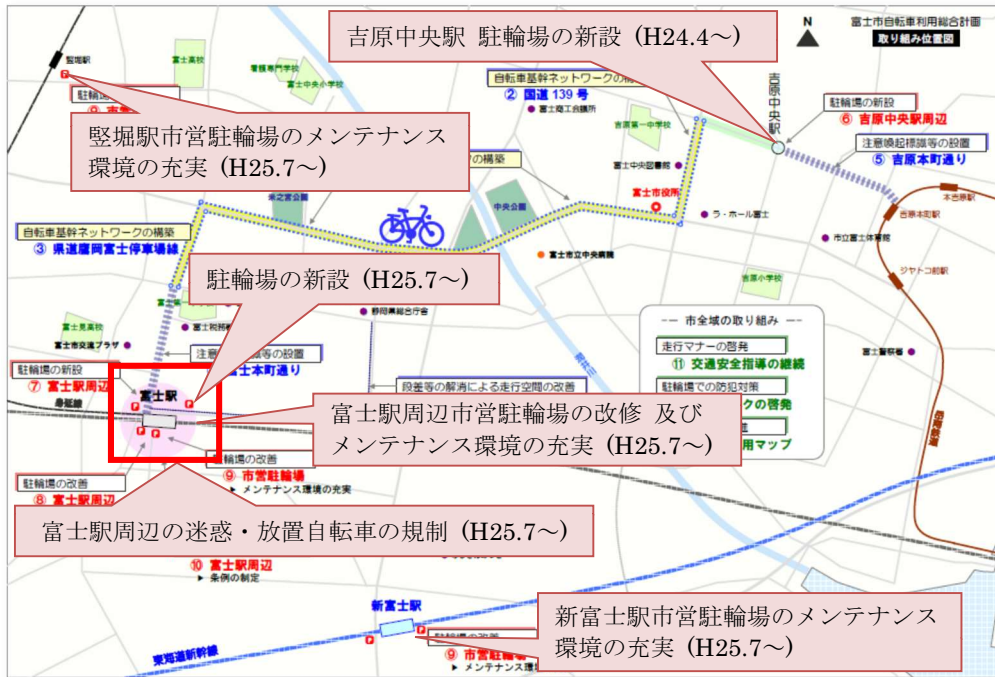
臨港富士線（富士市役所付近）

7： 駐輪環境

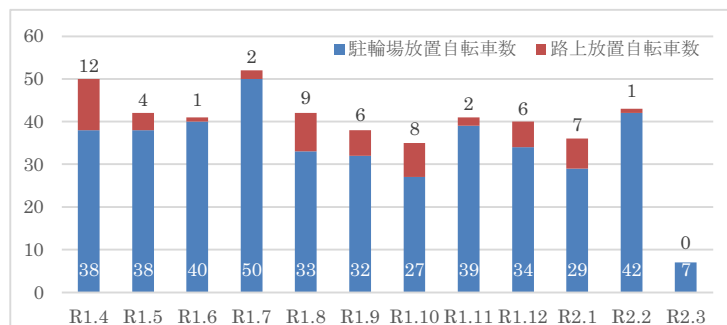
現状 7-1：一部の区域では駐輪環境が改善されています。

駐輪場の改修や新規駐輪場の整備、放置自転車への規制強化等により、富士駅周辺などの一部の区域では、駐輪環境が改善されています。

犯罪認知件数は減少傾向にありますが、自転車盗被害は、毎年一定数の認知があります。



富士市自転車利用総合計画 取り組み位置図



令和元年度の放置自転車台数

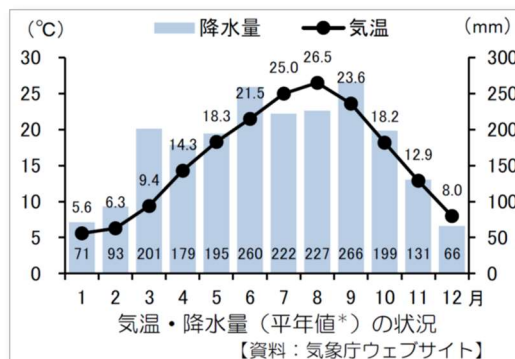
年	空き巣・忍込み (件)	自転車盗 (件)	万引き (件)	自動車盗 (件)	車上ねらい (件)	部品ねらい (件)	オートバイ盗 (件)
平成30	73	159	171	15	116	58	51
令和元	51	181	164	18	143	22	21
令和2	46	90	159	13	96	26	12

「身近な犯罪発生状況～令和2年版 犯罪白書（富士防犯協会・富士警察署）より作成

8： 日常における自転車の利用

現状 8-1：本市は自転車利用に適した気候と言えます。

本市は、一年中温暖な気候のため、快適に過ごすことができます。冬は晴天日が多く、市街地では雪が降ることはほとんどないため、自転車利用に適した気候と言えます。

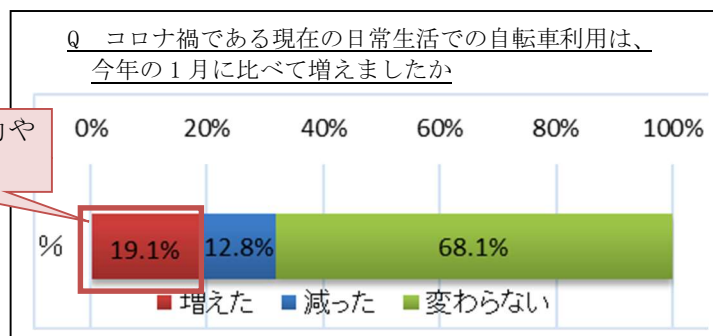


本市域の大半は、海の影響を受けて温暖湿潤な海洋性気候

現状 8-2：新型コロナウイルス感染症の影響により自転車の利用頻度が増加しています。

ウェブアンケート調査の結果では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前に比べ、約 20% の人の自転車利用が増えています。また、利用の目的別では、通勤や通学の利用が増えている状況です。

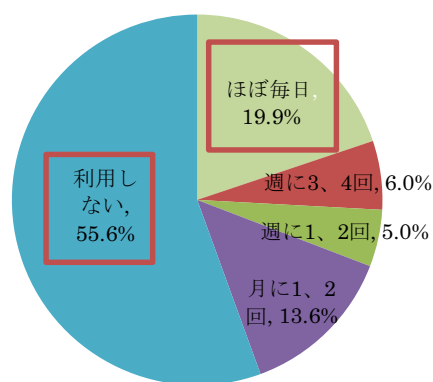
利用目的別の通勤や通学目的が増加



現状 8-3：習慣的に自転車を利用していない人が多い状況です。

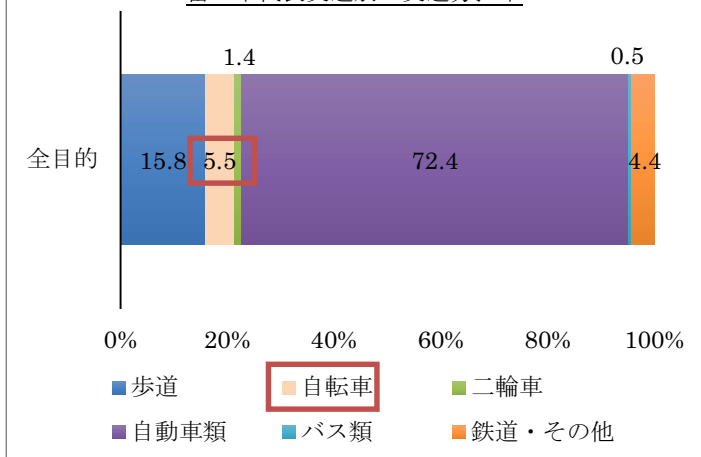
習慣的にほぼ毎日自転車を利用している市民は、約 20% と少なく、自転車を利用しない市民は、約 56% と多くなっています。また、「第2回 岳南都市圏パーソントリップ調査」による富士市代表交通別分担率では、約 72% と自動車類が最も多く、自転車は約 5.5% に留まっています。

Q 週にどれくらい自転車を利用しますか



「ウェブアンケート調査」結果より

富士市代表交通別 交通分担率



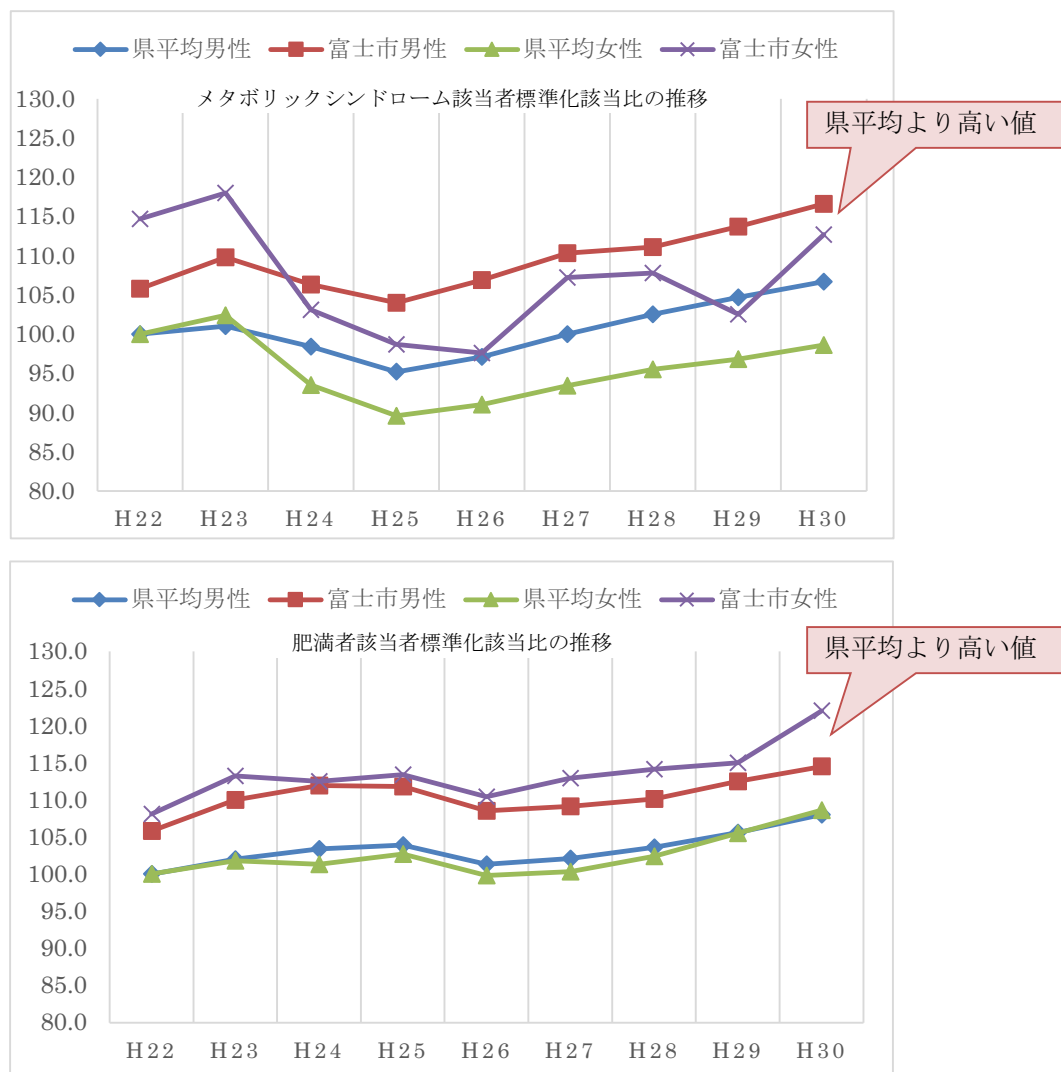
出典：「第2回 岳南都市圏パーソントリップ調査」（静岡県）より作成

9： 健康増進と環境負荷の低減

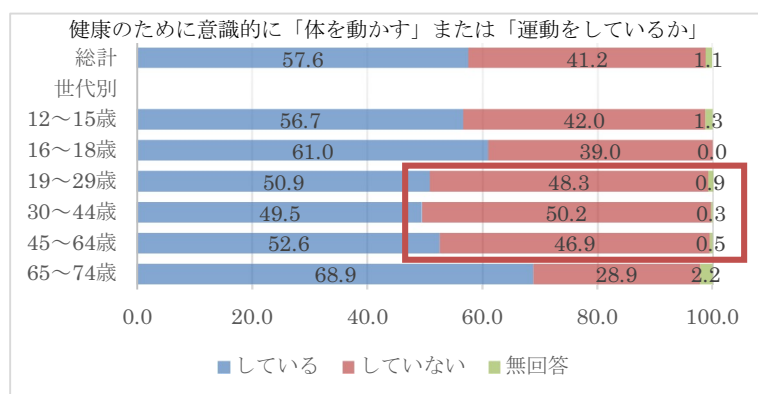
現状 9-1：肥満者等の割合は県平均より高い傾向にあります。

本市のメタボリックシンドローム（内臓脂肪症候群）該当者及び肥満者の人の割合は、男女ともに県平均より高い値となっています。

また、健康のために運動をしていたり、意識的に体を動かしていたりしている市民の割合では、男女ともに19歳から64歳までの割合が低い状況です。



出典：「静岡県平成30年度特定健診・特定保健指導に係る報告書(70万人データ)」より作成
 ※標準化当該比は、H22 静岡県全体の結果を基準(100%)とし、当該年度富士市の結果を比較した値

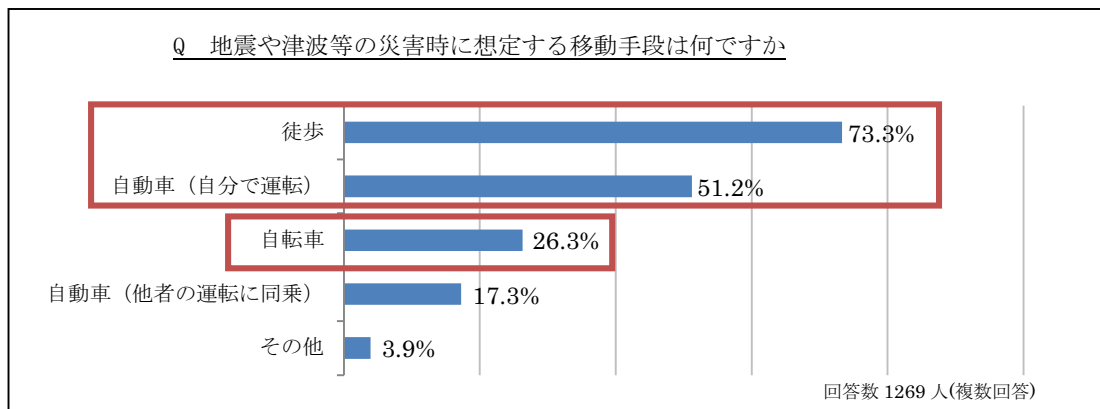


「令和元年度 富士市
 市民健康意識調査」
 より作成

10： 自転車を活用した防災

現状 10-1：災害時には徒歩や自動車を想定した移動手段が多くなっています。

本市では、徒歩による避難を推進しているため、徒歩で避難する人が多い状況です。



「ウェブアンケート調査」結果より

第3章 自転車活用の課題の整理

1. 本市の自転車活用の課題

第2章に挙げる自転車に関するニーズや現状を踏まえ、自転車の利用に係る課題を明らかにしました。

第2章1. 自転車に関するニーズ	第2章2. 自転車に関する現状
1. 自転車競技 1-1 トップアスリートを間近で見られる自転車競技大会の開催によるまちの賑わいづくりが求められています。 1-2 市民が参加できる自転車競技大会の開催が求められています。	1-1 プロサイクリングチームの活動拠点があります。 1-2 市民は自転車競技大会の観戦経験がほとんどありません。
2. サイクルスポートに関する人材の育成 2-1 自転車競技を支える選手や指導者の育成、安全な練習環境の確保が求められています。 2-2 自転車競技大会等を支えるボランティアの育成が求められています。	2-1 本市出身の自転車競技選手や自転車競技の指導者が少ないです。
3. サイクリングコース 3-1 地域資源を活用した魅力あるサイクリングコースの充実が求められています。 3-2 市内外に向けたサイクリングの情報発信が求められています。	3-1 大規模なサイクリングコースから繋がる市内のルートの整備がされていません。 3-2 地域の観光資源を繋ぐ仕組みが不足しています。 3-3 魅力的なロケーションや地域特有の特産品が多数あります。
4. サイクリストの受入環境 4-1 サイクリストに喜ばれるサービスやサイクリストが利用しやすい宿泊施設や飲食店などの充実が求められています。 4-2 観光客が楽に市内を周遊できる電動アシスト自転車の貸出サービスなどが求められています。	4-1 交通インフラが整っており、東西都市圏からのアクセスが良好な地域です。 4-2 サイクリストに良好なサービスを提供する観光施設が十分に整っていません。
5. 自転車の交通ルールやマナー 5-1 自転車の交通ルールやマナーの周知を継続的に行うことが求められています。 5-2 定期的な自転車の安全点検や損害賠償保険の加入など、安全な自転車の利用が求められています。	5-1 自転車安全教室の定期的実施しています。 5-2 交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。 5-3 法令違反による自転車事故が多く見られます。
6. 自転車の走行環境 6-1 自転車が安全に安心して通行できる走行環境が求められています。	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。
7. 駐輪環境 7-1 安全で快適な駐輪環境の維持や盗難防止対策の強化が求められています。	7-1 一部の区域では駐輪環境が改善されています。
8. 日常における自転車の利用 8-1 市民が自転車に興味を持つきっかけづくりや気軽に自転車を利用する環境を作っていくことが求められています。	8-1 本市は自転車利用に適した気候と言えます。 8-2 新型コロナウイルス感染症の影響により自転車の利用頻度が増加しています。 8-3 習慣的に自転車を利用していない人が多い状況です。
9. 健康増進と環境負荷の低減 9-1 自転車を活用した健康づくりや環境負荷の低減のため、自転車通勤に注目が集まっています。	9-1 肥満者等の割合は県平均より高い傾向にあります。
10. 自転車を活用した防災 10-1 防災に自転車を活用することが求められています。	10-1 災害時には徒歩や自動車を想定した移動手段が多くなっています。

図表3-1 自転車活用の課題の整理

	自転車活用の課題
	課題 1 : 自転車競技を活用した地域の新たな魅力づくり 地域密着型プロサイクリングチームの活動拠点である強みを有していますが、十分に活かされていません。自転車競技（サイクルスポーツ）を活用し、まちの活性化を図り、市民の自転車に対する関心を高めるためには、サイクルスポーツを「みる」、「する」機会の創出が必要です。
	課題 2 : サイクルスポーツ振興を支える人材の育成 サイクルスポーツの競技力の向上を図るためには、競技者や指導者など「ささえる」人材の確保や育成をしていく必要があります。サイクルスポーツを楽しめる環境や練習環境を確保していく取組も必要です。
	課題 3 : サイクリングコースと情報発信の充実 観光客やサイクリストを市内に引き込み、長く滞在したいと思わせる仕組み作りが必要です。観光客の周遊性を向上させる観光資源を繋ぐサイクリングルート・コースの設定・整備が必要です。市内外へ本市の魅力について情報発信する機会の充実が必要です。
	課題 4 : サイクリストの受入環境の充実 観光客やサイクリストを受け入れるために、良好な観光サービスを提供する宿泊施設や商業施設等の充実が必要です。市内のサイクリングコースの充実と併せて、手ぶらでも自転車で市内を周遊できるレンタサイクルのサービスの拡充も必要です。
	課題 5 : 自転車の交通ルール及びマナーの遵守の徹底 交通事故に占める自転車事故の割合が増加傾向であることや事故の多くは法令違反によるものであるため、自転車交通ルール及びマナーの継続的な啓発が必要です。万一の事故の備えのため、定期的な自転車の安全点検や損害賠償保険の加入などの啓発も必要です。
	課題 6 : 安全な自転車走行環境の構築 歩行者と自転車、自転車と自動車の事故が多いことから、歩行者や自転車が安全に移動できる道路整備を進める必要があります。歩行者や自転車運転者のニーズを見極めながら、円滑な自転車走行空間ネットワークの構築を図っていく必要があります。
	課題 7 : 安全で快適な駐輪環境の向上 安全で快適に利用できる駐輪場を維持していくためには、引き続き施設の保全や放置自転車の対策、駐輪場の整理整頓などを実施していく必要があります。自転車の盗難が増えていることから、駐輪場の防犯対策を強化するとともに、自転車利用者への防犯意識を高める啓発が必要です。
	課題 8 : 自転車の利用を促進するための意識の改革 自転車を活用している市民が少なく自転車に対する関心が低いため、市民の自転車に対する興味を高めるきっかけづくりが必要です。市民が主体的に自転車の利用ができるように、日常生活で気軽に自転車に乗れる環境づくりも必要です。
	課題 9 : 自転車を活用した健康づくりと環境負荷の低減 19 歳から 64 歳までの市民の運動に対しての意識が低いため、日常生活の中で簡単に健康づくりが行える自転車通勤を推進していく必要があります。また、健康経営や環境負荷の低減を目的として、企業が主体的に自転車通勤に取り組めるように働きかけを行っていくことも必要です。
	課題 10 : 自転車を活用した防災 自転車は災害発生後の被害状況の把握などに有効な手段となりますが、積極的な活用がされていないため、防災への活用を推進していく必要があります。災害発生後の情報収集や伝達など、自転車を活用した災害時の危機管理体制の強化を図っていく必要があります。

第4章 計画の基本的な考え方

1. 本計画の目指す姿と目標

本市の自転車を取り巻く現状やニーズ、課題を踏まえ、本計画による本市の目指す姿を『自転車に乗ることが 楽しくて 笑顔になるまち ふじ』とし、目指す姿の実現に向け、「Ⅰ. サイクルスポート」、「Ⅱ. サイクルツーリズム」、「Ⅲ. 安全安心」、「Ⅳ. 裾野拡大」の4つの目標を設定しました。



図表 4-1 本計画の目指す姿と目標

本計画の目標	方針
目標Ⅰ. サイクルススポーツ振興による都市の魅力の向上 自転車の競技大会等を継続的に開催することで、本市の魅力を高め、市の知名度の向上と自転車文化の定着を図り、訪れてみたいくなるまちを目指します。 サイクルスポーツが活性化し、発展するよう、人材育成を推進していきます。  提供：レパンテフジ静岡	方針 1 自転車競技等を活用した地域の新たな魅力づくりの推進 方針 2 サイクルスポーツ振興を支える人材の育成の推進
目標Ⅱ. サイクルツーリズム推進による地域活力の向上 富士山や駿河湾、富士川などの自然を最大限活かした、魅力あるサイクリングの環境の構築を進めます。 国内外のサイクリストを受け入れるため、滞在型観光を視野に入れた観光振興を進め、地域の魅力を高めます。  出典：国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN ウェブサイト	方針 3 魅力あるサイクリングコースの創出と情報発信の推進 方針 4 サイクリストの受入環境の構築
目標Ⅲ. 安全・安心に自転車を利用できる環境づくり 自転車を安全に安心して利用できるように、安全で快適な駐輪環境や道路環境の確保に取り組みます。 交通安全教育を目的として各種団体と協力し、市民の交通安全意識を高めていきます。  出典：国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN ウェブサイト	方針 5 市民の交通安全意識の向上と自転車の安全性の確保 方針 6 安全で快適な自転車走行環境の構築 方針 7 安全で快適な駐輪環境の確保
目標Ⅳ. 自転車利用の裾野拡大による市民生活の質の向上 健康で充実した生活を送れるように、市民の健康意識を高め、自転車を利用した健康づくりを促進します。 自転車の利用を促進し、自転車利用者や自転車の役割の拡大を図ることにより、環境負荷の低減や防災対策に繋がります。  出典：国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN ウェブサイト	方針 8 日常における自転車の利用の促進 方針 9 自転車を活用した健康増進と環境負荷低減の推進 方針 10 自転車を活用した防災の推進

第5章 取組施策と評価指標

1. 施策の体系

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画の4つの目標を実現するため、10の方針を設定し、その方針を推進していくための施策と、実施すべき具体的な取組を以下に整理します。

また、本計画の目標とSDGsに示された17のゴールとの関連性を整理し、SDGsの達成に向けて、本計画の取組が継続的に推進していくことを目指します。

目標	方針
目標Ⅰ. サイクルスポーツ振興による都市の魅力の向上  	1. 自転車競技を活用した地域の新たな魅力づくりの推進
	2. サイクルスポーツ振興を支える人材の育成の推進
目標Ⅱ. サイクルツーリズム推進による地域活力の向上  	3. 魅力あるサイクリングコースの創出と情報発信の推進
	4. サイクリストの受入環境の構築
目標Ⅲ. 安全・安心に自転車を利用できる環境づくり    	5. 市民の交通安全意識の向上と自転車の安全性の確保
	6. 安全で快適な自転車走行環境の構築
	7. 安全で快適な駐輪環境の確保
目標Ⅳ. 自転車利用の裾野拡大による市民生活の質の向上    	8. 日常における自転車の利用の促進
	9. 自転車を活用した健康増進や環境負荷低減の推進
	10. 自転車を活用した防災の推進

	施策	取組
	1-1 自転車競技大会及びイベント等の開催	1 トップカテゴリーの自転車競技大会の誘致及び開催 2 市民参加型の自転車競技大会等の開催 3 自転車競技及びパラサイクリングの普及啓発イベントの開催
	2-1 自転車競技者や指導者等の発掘、育成	4 アスリートを目指す契機となる機会の創出 5 自転車アスリート及びパラサイクリストの育成の支援 6 指導者の養成・確保・活用 7 競技大会等の運営を担うボランティアの育成
	3-1 魅力ある資源を活用したサイクリングコースの構築	8 富士山一周サイクリングルートと太平洋岸自転車道を接続するルートの構築 9 近隣市町と連携したサイクリングコースの形成 10 市内を気軽に周遊するサイクリングコースの設定 11 オリジナルの路面標示や案内看板等の整備
	3-2 市内外に向けたサイクリング等の情報の発信	12 サイクリングに関する情報発信 13 自転車関連情報発信ツールの多言語化の推進 14 海外に向けたサイクルツーリズムに関する情報発信
	4-1 サイクリストが快適に過ごすための環境の構築	15 サイクリスト受入機能を持つ施設やサービスの推進 16 観光客向けライドイベントの促進 17 サイクリングガイドやサポートライダーの育成の促進 18 公共交通と自転車の連携を促進
	4-2 観光客等の周遊性の向上に繋がる機能の充実	19 E-BIKE 等を活用したレンタサイクル事業の推進 20 シェアサイクルの導入検討
	5-1 自転車の交通ルール・マナー等の広報啓発	21 幅広い世代に対する安全教育の実施 22 自転車交通安全啓発ツールの活用による通行ルールの周知
	5-2 安全な自転車の利用促進	23 安全な自転車の購入や定期的な点検整備を促進するための広報啓発 24 自転車損害賠償保険の加入促進
	6-1 自転車走行空間の計画的な整備	25 自転車走行空間ネットワーク計画の策定
	7-1 駐輪場の利用環境の向上	26 駐輪需要に対応した駐輪環境の確保 27 防犯対策及び放置自転車対策の推進
	8-1 自転車に対する興味を持つためのきっかけづくり	28 自転車の魅力を発信する施設の整備 29 トップカテゴリーの自転車競技大会の誘致及び開催【取組 1 再掲】 30 自転車関連製品の開発事業者との連携
	8-2 日常生活で気軽に自転車を利用できる環境の確保	31 日常生活における自転車利用の促進 32 シェアサイクルの導入検討【取組 20 再掲】
	8-3 市民が気軽にサイクリングを楽しめる環境の構築	33 市内を周遊するサイクリングコースの設定及び整備【取組 10 再掲】 34 市内周遊のサイクリングコースを活用したライドイベントの開催
	9-1 自転車を活用した健康づくりと自転車通勤の推進	35 健康増進に関する広報啓発 36 自転車通勤等の推進
	10-1 災害時における自転車活用の推進	37 自転車を活用した災害時の危機管理体制の強化

2. 具体的な取組内容

目標Ⅰ サイクルススポーツ振興による都市の魅力の向上

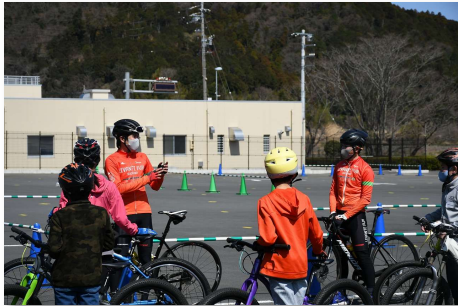
方針	1 自転車競技等を活用した地域の新たな魅力づくりの推進					
施策	1-1 自転車競技大会及びイベント等の開催					
取組	1 トップカテゴリーの自転車競技大会の誘致及び開催					
取組内容	○ トップアスリートの選手を市民が間近で観戦できる地元競技大会を開催 【具体的な取組事例】 ・一般公道で行うロードレース大会   提供：レバンテフジ静岡 ・起伏のある地形を活かした MTB や BMX などの競技大会   出典：静岡県自転車活用推進計画 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き ・富士山麓の林間や海岸の砂地など、様々な地形を利用したシクロクロス大会   提供：レバンテフジ静岡					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市）、富士警察署、富士山観光交流ビューロー、民間事業者、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	自転車競技大会の実施（評価・見直し） 新規大会誘致及び開催検討					

注1：【具体的な取組事例】は、今後取り組む予定の事業のイメージとして他市の事例などを紹介しています

注2：【具体的な取組】は、市内で実際に取り組んでいる内容について記載しています

注3：◎は、各取組の実施主体を示しています（次項以降同様）

取組	2 市民参加型の自転車競技大会等の開催					
取組内容	○ 市民が参加できる自転車競技大会や自転車レースイベント等を開催 【具体的な取組事例】 ・ 市民参加型の自転車競技大会   提供：レバンテフジ静岡 ・ シティサイクルの耐久レースイベント   提供：富士スピードウェイ ・ キッズレースなどサイクリングイベント   提供：レバンテフジ静岡 提供：ROOTS SPORTS JAPAN					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市）、富士警察署、富士山観光交流ビューロー、民間事業者、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	市民参加型自転車競技大会の実施（評価・見直し） 新規イベント開催検討及び開催支援					

取組	3 自転車競技及びパラサイクリングの普及啓発イベントの開催					
取組内容	○ サイクスポーツ及びパラサイクリングの体験会実施 【具体的な取組】 ・プロサイクリングチームが教えるスポーツサイクル教室   【具体的な取組事例】 ・パラサイクリング体験イベント   出典：静岡県自転車活用推進計画（静岡県）					
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	スポーツサイクル体験会の継続実施（評価・見直し）					
	パラ体験会の実施検討		パラサイクリング体験会の実施（評価・見直し）			

方針	2 サイクルススポーツ振興を支える人材の育成の推進					
施策	2-1 自転車競技者や指導者等の発掘、育成					
取組	4 アスリートを目指す契機となる機会の創出					
取組内容	○ 職業講話やパブリックビューイングなど、自転車競技に触れる機会の創出 【具体的な取組】 ・ トップアスリートによる職業講話  出典：富士市ジュニアスポーツアカデミー  提供：レバンテフジ静岡 【具体的な取組事例】 ・ 自転車レースイベントのパブリックビューイング  ※写真は去年の様子  ※写真は去年の様子 ・ イベントと連携したパラスポーツを体験するブース  提供：富士スピードウェイ ・ プロの自転車選手の走りを体感できる動画の配信  出典：（一社）富士山観光交流ビューロー					
実施主体と関係機関	◎富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	職業講話の継続実施（評価・見直し）					
	新規取組検討		新規取組の実施（評価・見直し）			

取組	5 自転車アスリート及びパラサイクリストの育成の支援						
取組内容	○ ジュニアチームの育成支援 【具体的な取組事例】 ・ トップアスリートと連携したジュニアチーム   ○ 地元コースを活用した練習環境の確保 【具体的な取組】 ・ 起伏のある地形を活用した地元コース  フジヤマパワーライントレイル 出典：フジヤマパワーライントレイル  広域基幹林道富士山麓線 ○ 全国規模の競技大会に出場する選手の支援 【具体的な取組】 ・ 全国大会規模の大会出場者へ競技会出場賞賜金の交付						
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	ジュニアチーム育成支援等の実施（評価・見直し）						
	パラサイクリスト育成支援の検討			実施（評価・見直し）			

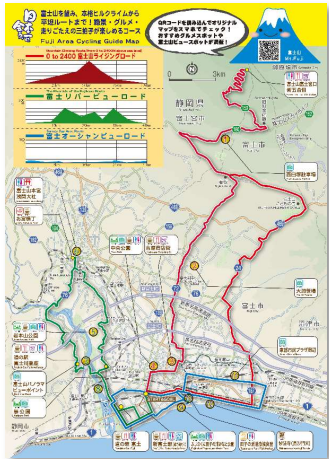
取組	6 指導者の養成・確保・活用						
取組内容	○ 安全・継続的に自転車アスリートを育成するための指導者の育成 【具体的な取組事例】 ・指導者の育成を目的とした講習会や指導者を対象としたスポーツ医学講演会など スポーツ指導者講習会						
実施主体と関係機関	◎富士市 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	スポーツ指導者講習会等の継続実施（評価・見直し）						
	指導者講習会受講支援の検討			講習会受講支援の実施			
	指導者の活用検討			活用の実施			

取組	7 競技大会等の運営を担うボランティアの育成						
取組内容	○ レース開催時のボランティアの育成 【具体的な取組事例】 ・スポーツボランティアの育成、確保について、市内高等学校等と連携						
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	一般、民間企業のボランティアとの連携の継続実施						
	高等学校との連携検討			実施（評価・見直し）			

目標Ⅱ. サイクルツーリズム推進による地域活力の向上

方針	3 魅力あるサイクリングコースの創出と情報発信の推進					
施策	3-1 魅力ある資源を活用したサイクリングコースの構築					
取組	8 富士山一周サイクリングルートと太平洋岸自転車道を接続するルートの構築					
取組内容	○ 富士山一周サイクリングルートと太平洋岸自転車道を繋ぐルートの設定及び整備 【具体的な取組】 ・交通結節点や観光施設等を繋ぐ接続ルートの設定 富士山一周サイクリングルート 富士山麓 1451m 伊豆半島一周ルート 太平洋岸自転車道 三島駅 新富士駅 清水港 接続ルート ・新富士駅等の交通結節点や主要観光施設を繋ぐルート設定 出典：静岡県自転車活用推進計画（静岡県） ・ナショナルサイクルルートの基準に則った路面標示や案内看板等の整備					
実施主体と関係機関	◎富士市、◎道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市）等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	接続ルートの検討及びネットワーク計画との調整				路線ごとの検討・事業の実施	
		関係機関との調整				

取組	9 近隣市町と連携したサイクリングコースの形成						
取組内容	○ 近隣市町と連携したサイクリングコースの検討 【具体的な取組事例】 ・近隣市町と連携したサイクリングコース 富士リバービューロード  日本三大急流富士川沿いを上り、富士山本宮浅間大社や富士山と茶畑のパノラマビューの中を走ることが出来るコース。 走行距離： 43km 獲得標高： 329m 所要時間： 3時間程度  出典：（一社）富士山観光交流ビューロー						
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー、近隣自治体 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	他市との連携協議		コースの検討等			コース設定・整備	

取組	10 市内を気軽に周遊するサイクリングコースの設定						
取組内容	○ 市内の観光資源や商店などを巡るサイクリングコースの設定 【具体的な取組事例】 ・市内の観光資源等を巡るサイクリングコース   出典：（一社）富士山観光交流ビューロー						
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	コース検討		コースの設定・整備				
			新規コース検討				

取組	11 オリジナルの路面標示や案内看板等の整備					
取組内容	○ 国内外のサイクリストにわかりやすい本市オリジナルの統一した路面標示や案内看板等の検討 【具体的な取組事例】 ・ 看板の設置やピクトグラムによる案内 事例：しまなみ海道 単路部での案内例 愛媛県今治市大三島(しまなみ海道) ・ 主要な地点までの距離について一定間隔(1kmごと)で設置 愛媛県今治市大島(しまなみ海道) ・ 現在位置がわかる地点表を一定間隔(500mごと)で設置 交差点での案内例 ①予告 ②分岐 ③分岐後 広島県尾道市(しまなみ海道) ・ 交差点等の分岐部において、進行方向を示すために、①50m手前、②分岐部、③分岐後に案内表示を設置している。 出典：国土交通省 ナショナルサイクルルート制度 ○ 本市オリジナルのロゴやキャッチコピーの検討 【具体的な取組事例】 ・ サイクリングルートのロゴデザイン デザインコンセプト ・ 日本の代表的な吉祥文様の一つである青海波(せいがいは)をモチーフに太平洋の波をデザイン。 ・ 自転車でスローツーリズムを楽しむ国内外の観光客や、また海と共存している私たちにとても日本の太平洋の美しさが印象に残るようなイメージ。 ・ 六県にまたがる海からの大きな恩恵を6つの海に込め、暖かみのある青色は、穏やかで包み込むような大海原を表現。 ・ 自転車できるだけシンプルな表現で、どんな人にも見やすく、わかりやすい形を目指した。 作成者：横浜美術大学 小柳 沙也華さん 出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者(国土交通省、静岡県、◎富士市) 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
		路面標示・ロゴ検討及びネットワーク計画との調整			路線ごとの検討・事業の実施	

施策	3-2 市内外に向けたサイクリング等の情報の発信					
取組	12 サイクリングに関する情報発信					
取組内容	○ サイクリングマップの作成やウェブサイト、SNS を活用した情報発信の推進 【具体的な取組事例】 ・サイクリングマップ作成やウェブサイトによる情報発信 出典：（一社）富士山観光交流ビューロー ・Facebook、Twitter、Instagram 等の SNS を活用した情報発信 ○ モバイルアプリケーションを活用したイベント等による情報発信の検討 【具体的な取組事例】 ・スマートフォンアプリと連携した情報発信 出典：（公社）静岡県観光協会 静岡県公式観光アプリ～TIPS～					
実施主体と関係機関	◎富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	ウェブサイト、SNS等の情報発信の実施（見直し）					
	アプリとの連携調査、検討			実施		

取組	13 自転車関連情報発信ツールの多言語化の推進					
	○ サイクリングマップ、ウェブサイト、自転車の交通ルールやマナー啓発のチラシなど、自転車に関する情報発信ツールの多言語化 【具体的な取組事例】 ・多言語化したサイクリングガイドマップやウェブサイト  出典：（一社）富士山観光交流ビューロー					
実施主体と関係機関	◎富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	既存ツールの多言語化			新規ツールの多言語化		

取組	14 海外に向けたサイクルツーリズムに関する情報発信					
取組内容	○ 海外のイベントにて本市のサイクルツーリズムに関する情報を発信 【具体的な取組事例】 ・台北国際自転車見本市（台北サイクルショー）等の静岡県ブース内での情報の発信					
実施主体と関係機関	◎静岡県、富士市、富士山観光交流ビューロー 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	調査、検討			実施		

方針	4 サイクリストの受入環境の構築					
施策	4-1 サイクリストが快適に過ごすための環境の構築					
取組	15 サイクリスト受入機能を持つ施設やサービスの推進					
取組内容	○ サイクリストが休憩、情報収集ができるサイクルステーションの設置 【具体的な取組事例】 ・自転車の利用を促進する拠点施設としてのサイクルステーション   出典：宮サイクルステーション（宇都宮市） ○ 自転車の室内持込可能施設やバイシクルピットの設置など、サイクリストのニーズにあった施設やサービスの推進 【具体的な取組事例】 ・室内に自転車を持ち込みできる宿泊施設やカフェ   出典：静岡県自転車活用推進計画（静岡県） ・サービスを実施している施設へのサイン設置   出典：ゆるゆる遠州サイクルツーリズム					
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー、民間事業者、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	サイクルステーション設置（評価・見直し） 立ち寄り店認定制度検討 認定の実施					

取組	16 観光客向けライドイベント等の促進					
取組内容	○ サイクリスト向けロングライドイベントの実施の検討 【具体的な取組事例】 ・富士山一周サイクリングイベント   提供：ROOTS SPORTS JAPAN ○ アクティビティ等の観光資源を活用したライドイベントの実施検討 ・須津川溪谷バンジージャンプ体験付ライドイベント   ・ウルトラパワーライントレイルを活用した MTB 体験イベント  					
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	ライドイベントの検討		実施（見直し）			

取組	17 サイクリングガイドやサポートライダーの育成の促進					
取組内容	○ 各種団体と連携したサイクリングガイドやサポートライダーの育成 【具体的な取組事例】 ・サイクリングガイド、サポートライダーの育成事業   出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会					
実施主体と関係機関	◎民間事業者、富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	継続実施					

取組	18 公共交通と自転車の連携を促進					
取組内容	○ 公共交通機関へのバイシクルピットの設置 【具体的な取組事例】 ・空気入れやメンテナンス工具の貸出、休憩スペースを提供するバイシクルピットの設置   静岡県 バイシクルピット共通マーク ○ 自転車での市内周遊性に向けた、交通事業者と連携したサービスの検討 【具体的な取組事例】 ・自転車を積み込めるバスや鉄道 ・自転車も一緒に搬送するタクシーサービス					
実施主体と関係機関	◎富士市、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	連携内容の調査・検討 → 実施（見直し）					

施策	4-2 観光客等の周遊性の向上に繋がる機能の充実					
取組	19 E-BIKE 等を活用したレンタサイクル事業の推進					
取組内容	○ サイクルステーションで行う E-BIKE のレンタサイクル事業の実施と新規レンタサイクル拠点の検討 【具体的な取組事例】 ・新富士駅観光案内所で行う E-BIKE のレンタサイクル事業  新富士駅観光案内所 富士山レンタサイクル 出典：（一社）富士山観光交流ビューロー ○ E-BIKE の試乗体験会の実施 【具体的な取組】 ・E-BIKE の性能を体験する試乗体験会の実施					
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	 					

取組	20 シェアサイクルの導入検討					
取組内容	○ 電動アシスト自転車を活用したシェアサイクルの実証実験及び導入の検討 【具体的な取組事例】 ・電動アシスト自転車のシェアサイクル事業  					
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
						

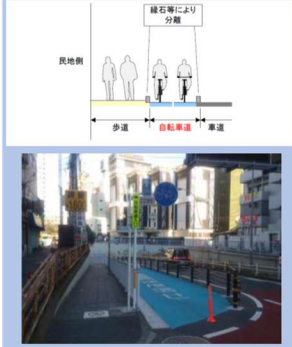
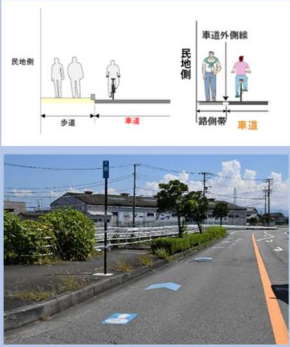
目標Ⅲ. 安全安心

方針	5 市民の交通安全意識の向上と自転車の安全性の確保					
施策	5-1 自転車の交通ルール・マナー等の広報啓発					
取組	21 幅広い世代に対するの安全教育の実施					
取組内容	○ 小学生、中学生、高校生、高齢者を対象とした自転車の安全教育の実施 【具体的な取組】 ・小学生や高齢者を対象とした安全教室   出典：（一社）静岡県交通安全協会 ○ 自転車の交通ルールやマナーの普及・啓発活動の推進 【具体的な取組】 ・プロサイクリングチームを活用した交通安全運動  					
実施主体と関係機関	◎富士警察署、◎富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	継続実施（評価・見直し）					

取組	22 自転車交通安全啓発ツールの活用による通行ルールの周知						
取組内容	○ 交通安全に関するリーフレットを活用した通行ルールの周知 【具体的な取組】 ・自転車安全利用五則に関するリーフレットの配布 出典：警察庁 ○ リーフレットを活用したヘルメット着用等の広報啓発 【具体的な取組】 ・静岡県自転車条例のチラシの配布 出典：静岡県						
実施主体と関係機関	◎富士市、静岡県、富士警察署、民間事業者 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	継続実施						

施策	5-2 安全な自転車の利用促進					
取組	23 安全な自転車の購入や定期的な点検整備を促進するための広報啓発					
取組内容	○ 自転車の安全基準に係るマークの広報啓発 【具体的な取組事例】 ・ JIS マーク、BAA マーク、SG マークに関する広報啓発 出典：（一社）自転車協会 ○ 市内の高校や企業に向けた TS マークの普及を推進 【具体的な取組】 ・ TS マークに関するリーフレットの配布 出典：静岡県					
実施主体と関係機関	◎富士市、静岡県、富士警察署、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	継続実施					

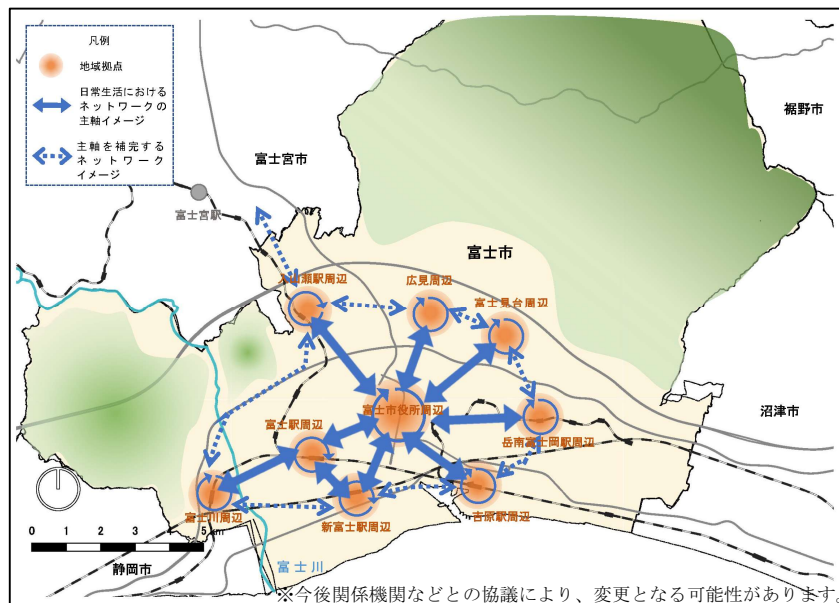
取組	24 自転車損害賠償保険の加入促進							
取組内容	○ 広報啓発チラシ等を活用した自転車損害賠償保険の加入促進 【具体的な取組】 ・ 自転車損害賠償保険加入促進のチラシ配布 出典：静岡県交通安全対策協議会 ○ 企業の従業員に向けた自転車損害賠償保険加入促進の広報啓発 【具体的な取組事例】 ・ 自転車通勤導入の促進と連動した広報啓発 出典：自転車活用推進官民連携協議会							
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等							
実施工程	R3 R4 R5 R6 R7 R8 継続実施							

方針	6 安全で快適な自転車走行環境の構築												
施策	6-1 自転車走行空間の計画的な整備												
取組	25 自転車走行空間ネットワーク計画の策定												
取組内容	○ 市民やサイクリストが安全で快適に利用できる自転車走行空間の整備計画を策定 【具体的な取組】 ・ 自転車走行空間の整備 自転車走行空間の基本的な整備形態のイメージ 1. 自転車道 緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。  自転車道の事例 2. 自転車専用通行 交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。  鷹岡富士停車場線（富士駅付近） 3. 車道混在 （自転車と自動車を混在通行とする道） 自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面標示やピクトグラム等を設置。  富士駅南口田子浦線（道の駅富士付近） 参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28/静岡県自転車道等設計仕様書 H29 【参考資料】 ・ 自転車走行空間の整備による効果事例について 自転車通行空間整備による効果①（幹線道路の自転車専用通行帯） ○ 幹線道路において、自転車専用通行帯の設置により自転車の車道左側通行率が上昇し、ルールの順守に効果をあげている。 幹線道路の事例 【自転車専用通行帯設置の効果】 <table><thead><tr><th>市町村</th><th>整備前</th><th>整備後</th></tr></thead><tbody><tr><td>名古屋市</td><td>車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 12%</td><td>車道通行(順走) 48% 車道通行(逆走) 1% 歩道通行 51%</td></tr><tr><td>福岡市</td><td>車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 3% 歩道通行 11%</td><td>車道通行(順走) 51% 車道通行(逆走) 6% 歩道通行 43%</td></tr><tr><td>宮崎市①</td><td>車道通行(順走) 96% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 2%</td><td>車道通行(順走) 60% 車道通行(逆走) 8% 歩道通行 32%</td></tr></tbody></table>  【出典：自転車通行空間整備・計画事例集（土木学会）の各事例データ（一部再集計）】 出典：第2回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会（国土交通省）	市町村	整備前	整備後	名古屋市	車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 12%	車道通行(順走) 48% 車道通行(逆走) 1% 歩道通行 51%	福岡市	車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 3% 歩道通行 11%	車道通行(順走) 51% 車道通行(逆走) 6% 歩道通行 43%	宮崎市①	車道通行(順走) 96% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 2%	車道通行(順走) 60% 車道通行(逆走) 8% 歩道通行 32%
市町村	整備前	整備後											
名古屋市	車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 12%	車道通行(順走) 48% 車道通行(逆走) 1% 歩道通行 51%											
福岡市	車道通行(順走) 86% 車道通行(逆走) 3% 歩道通行 11%	車道通行(順走) 51% 車道通行(逆走) 6% 歩道通行 43%											
宮崎市①	車道通行(順走) 96% 車道通行(逆走) 2% 歩道通行 2%	車道通行(順走) 60% 車道通行(逆走) 8% 歩道通行 32%											

【富士市自転車走行空間ネットワーク計画の構想図】

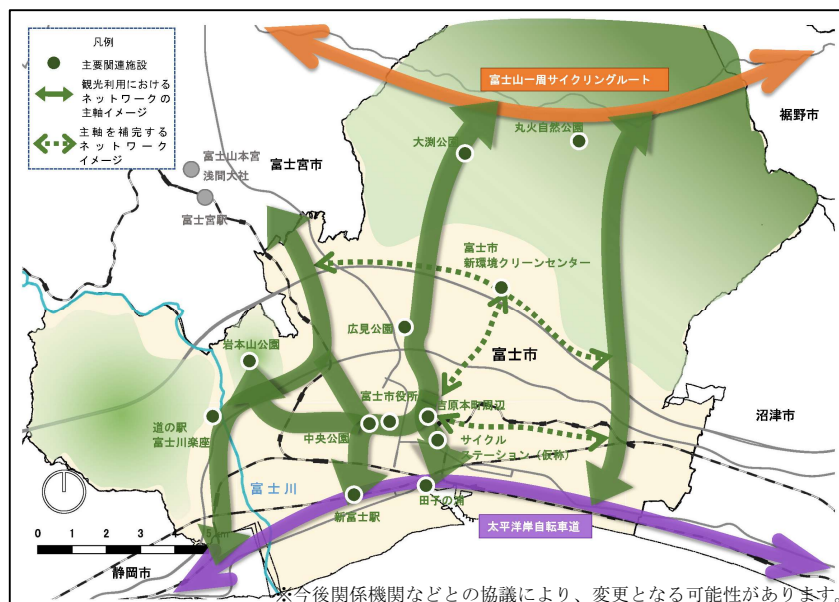
- 日常生活における自転車走行空間ネットワークの基本的な考え方

- 本市の集約・連携型都市づくり推進戦略等の考え方に基づき、商業や学校、公共施設等の主要な都市機能を誘導・集約する地域拠点内や拠点間を繋ぐ、自転車走行空間ネットワークの構築
- 大型車が多い路線を避けることや富士市内の自転車関連事故の傾向など、自転車利用環境を把握し、その対策を考慮したルートを検討



- 観光利用における自転車走行空間ネットワークの基本的な考え方

- 新富士駅等の交通結節点や商店や観光資源等を繋ぐ本市オリジナルサイクリングルートや市民が気軽に利用できるサイクリングコースと連携した自転車走行空間ネットワークの構築



実施主体と関係機関

◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、◎富士市）、富士警察署 等

実施工程

R3	R4	R5	R6	R7	R8
	庁内検討	ネットワーク計画策定	路線ごとの検討・事業の実施		
		関係機関との協議・調整			

方針	7 安全で快適な駐輪環境の確保					
施策	7-1 駐輪場の利用環境の向上					
取組	26 駐輪需要に対応した駐輪環境の確保					
取組内容	○ 既存駐輪場の収容台数を確保する区画整理や整頓などの実施 【具体的な取組】 ・ 自転車を止める位置を解りやすくし、収容台数を確保するための区画整理  出典：富士市自転車利用総合計画 報告書 ○ 施設の老朽化による改修や再開発事業等の機会を活用した駐輪場のリニューアル 【具体的な取組事例】 ・ 照明の LED 化や内装工事等による駐輪場のリニューアル ○ 市民の需要に応じた新規駐輪場の検討・整備 【具体的な取組事例】 ・ 道路に設置する小型分散型駐輪場  					
実施主体と関係機関	◎富士市 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	継続実施（評価・見直し）					
	新規駐輪場及び改修駐輪場の検討					

取組	27 防犯対策及び放置自転車対策の推進						
取組内容	○ 駐輪場内の整理整頓等の推進による防犯対策 【具体的な取組】 ・市営駐輪場の整理整頓 吉原駅北自転車駐輪場 ○ パトロールによる防犯対策及び放置自転車対策の推進 【具体的な取組】 ・自転車等放置禁止区域のパトロール 富士駅周辺自転車等放置禁止区域						
実施主体と関係機関	◎富士市、富士警察署 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	継続実施（評価・見直し）						

目標Ⅳ. 裾野拡大

方針	8 日常における自転車の利用の促進					
施策	8-1 自転車に対する興味を持つためのきっかけづくり					
取組	28 自転車の魅力を発信する施設の整備					
取組内容	○ 自転車の魅力を発信し、市民の交流や地域の賑わいの場となるサイクルステーションの設置 【取組 15 取組内容 再掲】					
実施主体と関係機関	◎富士市、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	サイクルステーション設置（評価・見直し）					

取組	29 トップカテゴリーの自転車競技大会の誘致及び開催 【取組 1 再掲】					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市建設部）、富士警察署、富士山観光交流ビューロー、民間事業者、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	自転車競技大会の実施（評価・見直し）					
				新規大会誘致及び開催検討		

取組	30 自転車関連製品の開発事業者との連携					
取組内容	○ 自転車関連製品開発等を行う民間事業者等との連携					
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	開発連携			運用支援		

施策	8-2 日常生活で気軽に自転車を利用できる環境の確保					
取組	31 日常生活における自転車利用の促進					
取組内容	○ 日常的な自転車利用を促す広報啓発 ○ 5月の自転車月間での啓発の推進 ○ 子ども乗せ自転車等の購入支援の検討 ○ 自転車での市内周遊性に向けた、交通事業者と連携したサービスの検討 【取組 18 取組内容 再掲】					
実施主体と関係機関	◎富士市、交通事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	広報啓発の継続実施、方法の見直し					
	購入支援制度の検討		実施			
	連携内容の調査・検討		実施（見直し）			

取組	32 シェアサイクルの導入検討 【取組 20 再掲】					
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	導入検討			実証実験の実施（評価）		

施策	8-3 市民が気軽にサイクリングを楽しめる環境の構築					
取組	33 市内を周遊するサイクリングコースの設定及び整備 【施策 10 再掲】					
実施主体と関係機関	◎富士市、富士山観光交流ビューロー 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	コース検討		コースの設定・整備			
			新規コース検討			

取組	34 市内周遊のサイクリングコースを活用したライドイベントの開催					
取組内容	○ 市内サイクリングコースを活用したサイクリングガイドツアーの推進 【具体的な取組】 ・サイクリングガイドツアー 提供：ふじのくに east サイクリストクラブ ○ プロサイクリングチーム等のファンライドイベントの実施 【具体的な取組】 ・プロサイクリングチームのファンライドイベント ○ モバイルアプリケーションを活用したサイクリングイベントの検討 【具体的な取組事例】 ・スマートフォンアプリを活用したサイクリングイベント 提供：ROOTS SPORTS JAPAN					
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	継続実施 新規イベント開催検討 実施（評価・見直し）					

方針	9 自転車を活用した健康増進や環境負荷の低減の推進						
施策	9-1 自転車を活用した健康づくりと自転車通勤の推進						
取組	35 健康増進に関する広報啓発						
	○ 自転車の活用による健康増進効果等を伝える情報の発信 ○ 自転車が環境負荷の低減に資する乗り物であることを伝える情報の発信 ○ 市民向けに自転車通勤による健康増進効果などについて広報啓発 【具体的な取組事例】 ・セミナーによる啓発  健康・環境・コストの問題を同時に解決します とよはし 自転車通勤 促進セミナー 9/11(木)PM11:30-12:00 豊橋市役所講堂(13階) 120名(参加費・入場料・参加費無料) 講師: 豊橋市役所 健康推進課 健康推進係 佐藤 健一 氏 YAMAHA 出典: 豊橋市 健康 豊橋市役所健康推進課 エコ通勤奨励の事業所や、有識者による講演等で、市内事業所に自転車通勤推進のポイントを周知【出典:愛知県豊橋市】 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き						
実施主体と関係機関	◎富士市 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	実施内容検討 実施						

取組	36 自転車通勤等の推進						
取組内容	○ 自転車通勤宣言企業の取得促進 【具体的な取組事例】 ・宣言企業の認定 出典：自転車活用推進官民連携協議会 ○ 企業向けに自転車通勤や自転車の業務利用などについて広報啓発 【具体的な取組事例】 ・自転車通勤導入に関する手引き 出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）						
実施主体と関係機関	◎富士市、民間事業者 等						
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
	実施内容検討		実施				

方針	10 自転車を活用した防災の推進					
施策	10-1 災害時における自転車活用の推進					
取組	37 自転車を活用した災害時の危機管理体制の強化					
取組内容	○ 災害時における自転車を活用した住民の避難などの検討 ○ 災害時における自転車を活用した道路等公共施設の被害状況調査などの検討 【具体的な取組事例】 ・道路の緊急点検用自転車の配備 ・災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、地方公共団体の庁舎等に自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化する。   道路管理における緊急点検用自転車の配備 【出典：国土交通省】 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案） ○ 災害時における自転車を活用した情報収集や伝達などの検討					
実施主体と関係機関	◎富士市、道路管理者（国土交通省、静岡県、富士市）、施設管理者、自主防災組織 等					
実施工程	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	活用検討・検証			訓練での実施		

3. 評価指標

計画の施策を測る指標を設定しました。施策ごとに実施した活動量を表す「活動指標」を設定し、4つの目標ごとに各施策の実施によりもたらされる「成果指標」を設定しました。2つの指標を用いて、計画の進行管理を行っていきます。

目標	計画の成果指標と活動指標	単位	現況 R3	最終 R8
Ⅰ. サイクル スポーツ	【成果指標Ⅰ】 自転車競技大会及び自転車イベントの年間集客数	人/年	0	5,000
	【活動指標 1-1】 自転車競技大会の年間開催回数	回/年	0	2
	【活動指標 2-1】 サイクルスポート体験教室の累計受講者数	人	37 (R2)	240
Ⅱ. サイクル ツーリズム	【成果指標Ⅱ】 サイクルステーションに関連した年間消費額(※)	千円/年	0	6,150
	【活動指標 3-1】 サイクリングコースの設置数	コース	3 (R2)	8
	【活動指標 3-2】 自転車に関するサイトの年間閲覧数	PV/年	0	45,000
	【活動指標 4-1】 サイクルステーションの年間利用者数	人/年	0	2,500
	宿泊施設や飲食店舗等のサイクリストの受入認定店舗の累計数	件	0	50
	【活動指標 4-2】 レンタサイクルの年間貸出台数	回/年	0	1,200
Ⅲ. 安全安心	【成果指標Ⅲ】 年間の自転車事故発生件数	件/年	250 (R1)	225
	【活動指標 5-1】 自転車安全利用五則の内容をすべて知っている人の割合	%	55 (R2)	60
	【活動指標 5-2】 自転車通勤、通学者へTSマークを推奨している企業や高校の累計数	カ所	5 (R2)	11
	【活動指標 6-1】 富士市自転車走行空間ネットワーク計画の策定	件	0	1
	【活動指標 7-1】 駐輪に関する防犯や利用マナーアップキャンペーンの累計数	回	3 (R2)	23
Ⅳ. 裾野拡大	【成果指標Ⅳ】 自転車の交通分担率の割合	%	5.5 (H27)	6.0
	週に1回以上自転車を利用する人の割合	%	44.5 (R2)	50
	【活動指標 8-1】 サイクルステーションから情報発信を行う年間の回数	件/年	0	200
	【活動指標 8-2】 自転車利用を促す広報啓発活動の累計数	件	0	10
	【活動指標 8-3】 自転車ライドイベント等の魅力を伝えるイベントの年間実施回数	回/年	4 (R2)	10
	【活動指標 9-1】 自転車通勤宣言企業の累計取得企業数	企業 団体	0	5
	【活動指標 10-1】 自転車を活用した防災訓練の累計実施回数	回	0	25

※ 消費額の目標値算出は、以下により行っています。

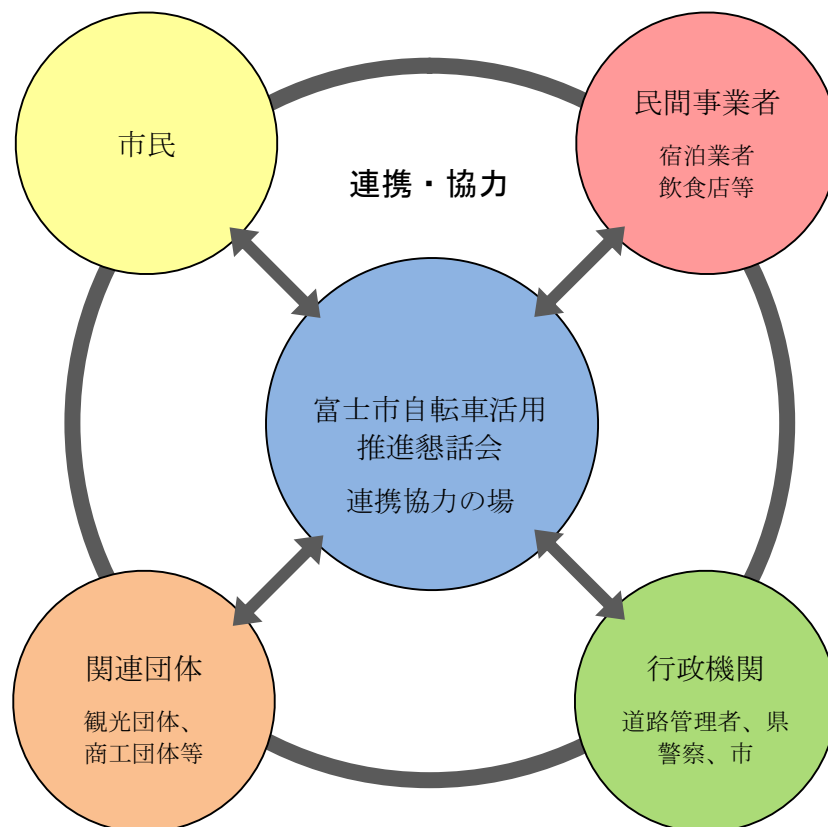
サイクルステーションの年間利用者数(目標)×1,500円(アンケート調査「サイクリングに出かける場合に消費する金額」を参考)と、レンタサイクルの年間貸出数×2,000円(レンタサイクル3時間以内の1台当たりの貸出金額)の合計

第6章 計画の推進に向けて

1. 計画の推進体制

本計画を推進していくためには、市民、事業者、関係行政機関（道路管理者、県、警察、市）が、協働により自転車の活用の推進に取り組んでいくことが重要です。このため、「富士市自転車活用推進懇話会」を設置し、推進状況の共有を図りながら、相互に連携・協力をしていきます。

- ・本計画の取組が円滑に推進できるような体制を構築します。



図表 6-1 計画の推進体制

2. 計画の進行管理

本計画における各施策を着実に推進するため、PDCAサイクルの考え方に基づき、個々の施策の進捗状況を点検・評価し、必要に応じて見直しを図っていくことにより、計画の適切な進行管理を行います。

- ・計画の適切な進行管理を行うため、PDCA サイクルを実施し、「富士市自転車活用推進懇話会」と連携して計画の進捗管理を行い、自転車の活用の推進を図ります。



図表 6-2 PDCA サイクル概要図