



# 目次

## 第1章 計画策定の趣旨

1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 計画の期間.....	2
3. 計画の区域.....	2
4. 計画の位置付け.....	3
5. 自転車の特性.....	5

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

1. 本市の概況.....	7
2. 自転車に関する現状と特性.....	17
3. 本市の自転車を取り巻く課題の整理.....	35

## 第3章 計画の目標像と基本方針

1. 計画の基本的な考え方.....	37
2. 目標像と計画の柱.....	39
3. 計画の柱に対応する基本方針.....	41

## 第4章 施策と具体的な取組

1. 施策の体系.....	42
2. 具体的な取組内容.....	43
3. 富士宮市自転車ネットワーク計画について.....	63

## 第5章 計画の推進に向けて

1. 評価指標.....	64
2. 計画の進捗管理.....	66

### 【参考資料】

1. 用語集.....	67
2. 計画の策定に関する参考資料.....	70





## 1. 計画策定の背景と目的

自転車は、健康増進に効果的で環境にも優しい乗り物として、幅広い世代に通勤・通学・買物などの日常生活や観光・スポーツにおいて利用されています。昨今では、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、通勤や通学等における三密を回避できる交通手段としても注目されています。

このような中、国では、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、過度に自動車に頼らないことで、環境負荷の軽減、国民の健康の増進、災害時における交通の機能の維持等を図ることなど、公共の利益の増進に資することを基本理念とする「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「第1次自転車活用推進計画」が平成30年6月8日に策定され、昨今の社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えた「第2次自転車活用推進計画」が令和3年5月28日に閣議決定されました。

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）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。

また、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、今後指定を目指す「富士山一周サイクリングルート」が設定されるなど、本市の自転車を取り巻く環境が変化する中、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、本市においても自転車の活用を推進することで、「都市の活力向上」と「市民生活の質の向上」を図ることを目的に、自転車活用推進法第11条に基づく「富士宮市自転車活用推進計画」を策定します。また、本計画を推進することで、「富士山SDGs」の理念である「富士山の特性を生かした持続可能なまちづくり」にも寄与します。

### 【参考】SDGs（持続可能な開発目標）とは

SDGs (Sustainable Development Goals)とは、2015年9月に国連で採択された、2030年までに経済・社会・環境の3分野の調和がとれた持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

世界遺産富士山のまちとして、本市が提案する『富士山を守り 未来につなぐ 富士山SDGs』が、内閣府の「SDGs未来都市」に選定されました。（令和3年5月21日）



「SDGsの17の目標」



富士宮市「富士山SDGs」ロゴマーク



## 2. 計画の期間

計画期間は、令和4年度(2022年4月)から令和8年度(2027年3月)までの5年間とします。

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
富士宮市自転車活用推進計画		富士宮市自転車活用推進計画					
富士宮市総合計画		第5次富士宮市総合計画後期基本計画					第6次(予定)
第2次自転車活用推進計画(国)	第2次自転車活用推進計画						第3次(予定)

図表1-1 「富士宮市自転車活用推進計画」の期間

## 3. 計画の区域

本計画の対象区域は、富士宮市全域とします。また、自転車の活用は周辺市町村にわたることから、周辺市町村との連携を含むものとします。



図表1-2 計画の対象区域



## 4. 計画の位置付け

本計画は、国の「第2次自転車活用推進計画」及び静岡県の「静岡県自転車活用推進計画」を勘案し、本市の「富士宮市総合計画」をはじめとする行政計画との整合・連携を図り、本市の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付けます。



図表 1-3 「富士宮市自転車活用推進計画」の位置付け



# ○ 国の第1次自転車活用推進計画からの変化

国の第2次自転車活用推進計画では、(1) コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まり、(2) 情報通信技術の飛躍的発展、(3) 高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、第1次計画から取組を更に強化し、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加しています。

## 1. 総論 ※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

**(1) 自転車活用推進計画の位置付け**  
自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

**(2) 計画期間**  
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

**(3) 自転車を巡る現状及び課題**

**第1次計画からの社会情勢の変化等**

**コロナ禍における生活様式・交通行動の変容**

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期  
都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始  
(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より)

新型コロナ流行後 **23.0%**  
新型コロナ流行前 77.0%  
n=500

**脱炭素社会の実現に向けた動き**

**情報通信技術の発展**

○ 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

**MaaS (Mobility as a Service)**

出発地 目的地  
バス、タクシー、シェアサイクル、自転車等  
二つのサービスとして提供(検索・予約・決済)  
※観光等の移動目的にも応用

**新たな低速小型モビリティの登場**  
(自転車通行空間への影響)

**高齢化等も踏まえた「安全・安心」**

○ 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。

○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。

○ 自転車歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

**目標1** 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

**施策**

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

**目標2** サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

**施策**

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

**目標3** サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

**施策**

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出


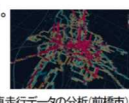
**目標4** 自転車事故のない安全で安心な社会の実現


**施策**

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**


## 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

**第1次計画からの主な強化措置**


- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
  - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
  - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。(利用者の多様性、将来に渡る使い方を等に留意しガイドラインも見直し)
 
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
  - ・ **データを活用した計画策定**への支援
  - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
  - ・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用** 等

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
  - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
  - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
  - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
  - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
  - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)



- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
  - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え)**未就学児**やその**保護者**
  - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。



持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

## 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

図表 1-4 第2次自転車活用推進計画の概要  
出典：国土交通省 自転車活用推進本部 HP



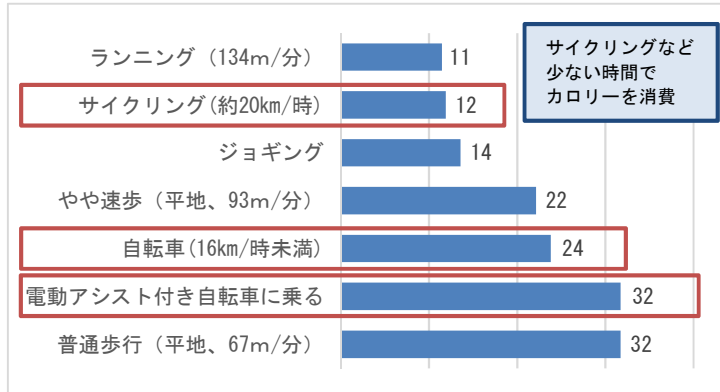
## 5. 自転車の特性

自転車は、健康増進や環境に優しく、スポーツや観光に利用できるなどの特性(メリット)を有しています。自転車の活用の促進には、その特性を最大限に活かすことが重要です。

### ○ 健康の増進や維持に効果的

自転車は、通勤や通学、買い物の移動などの日常移動を自転車に置き換えることで、やや速歩や普通歩行と同等程度のエネルギーを消費することができます。

また、65歳以上の高齢者や肥満等によって腰痛や手足の関節の痛みがある人は、水中歩行や自転車運動等、体重の負荷が足等にかかり過ぎない身体活動から取り組むことが望ましいとされています。



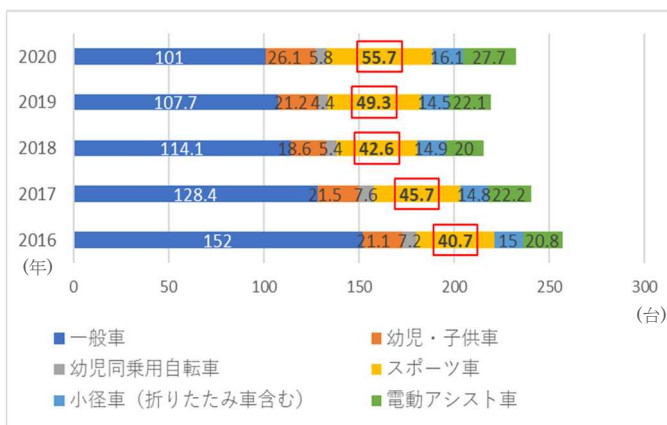
体重 60kg の人が、運動により 100kcal のエネルギーを消費する時間 (分)

出典：厚生労働省「運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書」より作成

### ○ スポーツや観光に利用できる

自転車は、サイクリングやライドイベント、自転車レースなど、楽しくスポーツができる乗り物です。近年は、スポーツタイプの販売台数が伸びており、関心が高まっています。

また、レンタサイクルやお気に入りの自転車などで、地域の風景や観光資源を巡るサイクルツーリズムの関心も高まっています。国内のナショナルサイクルルートでは、年々利用者が増加しています。



1店舗当たりの平均年間車種別新車販売台数の推移

出典：(財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査より作成



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

## ○ 地震等の災害時に有用

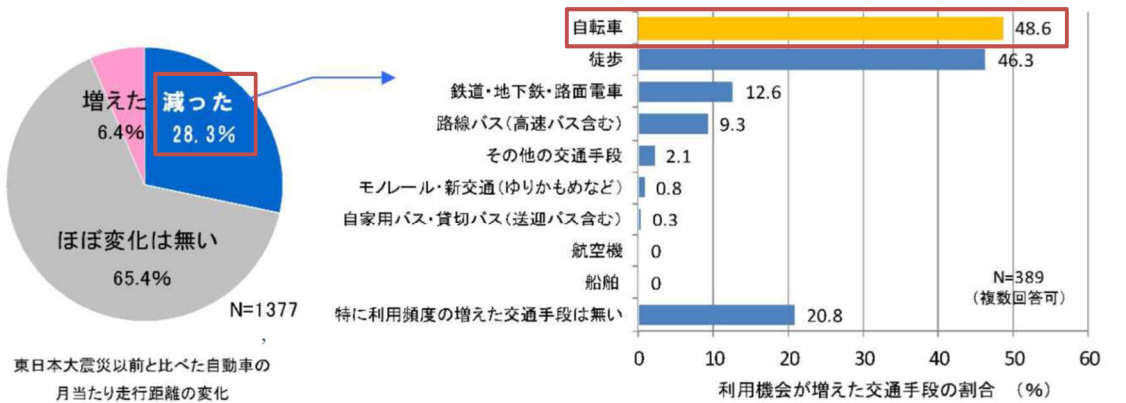
災害時の避難行動や災害復旧時の活動において、道路の閉塞や交通渋滞などにより、公共交通機関や自家用自動車の移動に支障をきたすことが懸念されます。

自転車は、小回りが利く等その利便性を活かし、災害時の避難や道路管理における緊急点検などの移手段として、有用であると考えられています。東日本大震災(平成23年3月)後の実態調査では、避難時に徒歩や車を利用した人が多い一方で、移動の速度や距離において、自転車の優位性が示されるとともに、災害以降、自転車を利用する機会が増えた方が多くいます。

### 【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現状の取組みについて (国土交通省)



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

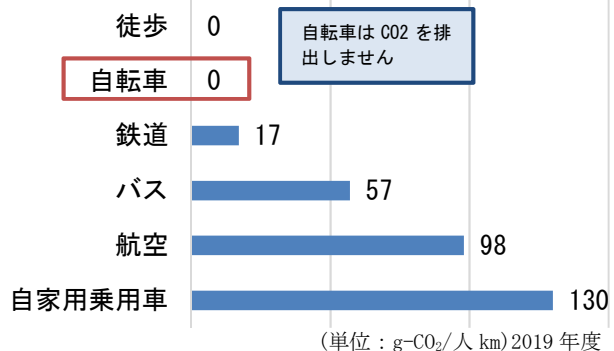
## ○ 環境にやさしい

輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)は、自家用乗用車が最も多く、自転車はありません。

また、自転車は、自動車に比べ騒音や振動など周辺環境に影響が少なく、環境にやさしい乗り物です。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

出典: 国土交通省HP 建設部門における二酸化炭素排出量より作成







1. 本市の概況

地勢と環境、健康、都市環境、観光、安全安心の5つの視点から、本市における自転車の利用環境を整理しました。

1：地勢と環境

1-1：地形的な特徴（高低差、水資源）

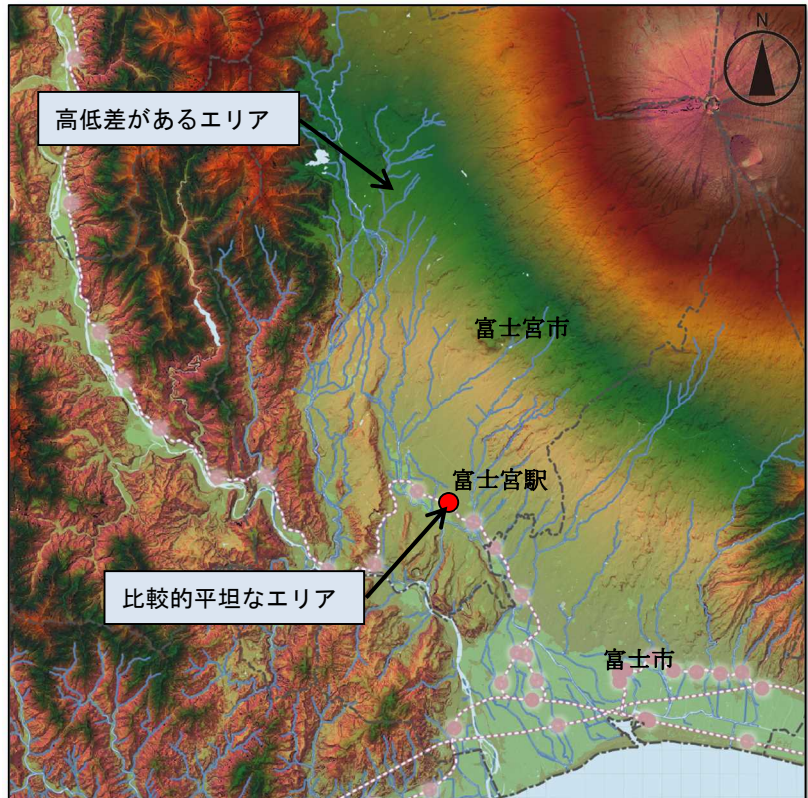
○ 起伏に富んだ地形

本市の地形は、富士山頂より急斜面が続きますが、徐々に緩やかな傾斜となり、富士宮駅周辺では比較的平坦な地形になっています。市域の高低差は 3741mと日本一です。

○ 豊富な水資源

本市は、富士山からの湧水が豊富で、湧玉池や白糸ノ滝をはじめとした湧水源が各所に点在しています。

また、市内には、富士川や潤井川、芝川など 24 の河川が流れています。

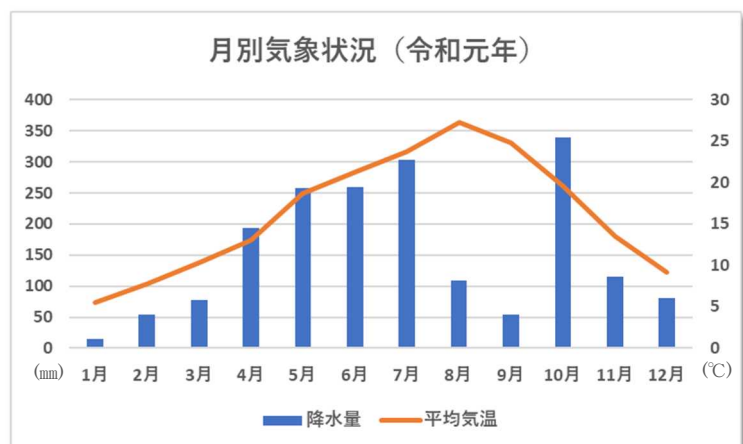


市内の標高及び水系図

1-2：自然環境（気温、降水量、土地利用）

○ 温暖で過ごしやすい気候

本市北部の県境や山間部などでは、冬季の降雪がありますが、年間を通して比較的温暖です。なお、令和元年の市街地の気温は、最高 34.7℃（9月）、最低-1.2℃（2月）、平均 16.2℃、年間雨量 1,860mm でした。



出典：富士宮市消防本部





### ○ 富士山麓の広大な森林地帯

本市の利用区分をみると、森林の面積が最も多くを占めています。また、第4次国土利用計画富士宮市計画の地域区分は、市街地・集落等の歴史的な形成経緯、地形、土地利用の特性、法規制の指定実態などを踏まえ、地域別の基本方針を5つの地域に区分し定めています。

利用区分	農用地	森林	原野	道路	宅地	水面・河川・水路	その他
面積(ha)	3,181	<b>25,354</b>	0	1,405	2,713	575	5,680

利用区分ごとの面積推移 平成32年 出典：第4次国土利用計画富士宮市計画



●中部地域（富士山本宮浅間大社）



●東部地域（北山地域）



●西部地域（柚野地域）



●西部地域（白糸ノ滝）



●北部地域（朝霧高原）



●南部地域（芝川地域）



出典：第4次国土利用計画富士宮市計画

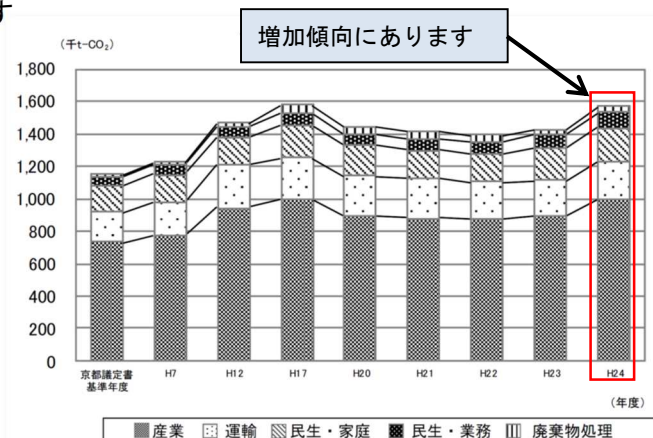
### 1-3：低炭素社会（二酸化炭素排出量）

#### ○ 温室効果ガスの排出量は増加傾向にあります

低炭素社会の実現に向け、温室効果ガスの削減、再生可能エネルギーの導入に取り組んでいます。

一方で、市域からの二酸化炭素排出量は、増加傾向にあります。

市域からの二酸化炭素排出量の推移  
出典：第2次富士宮市環境基本計画



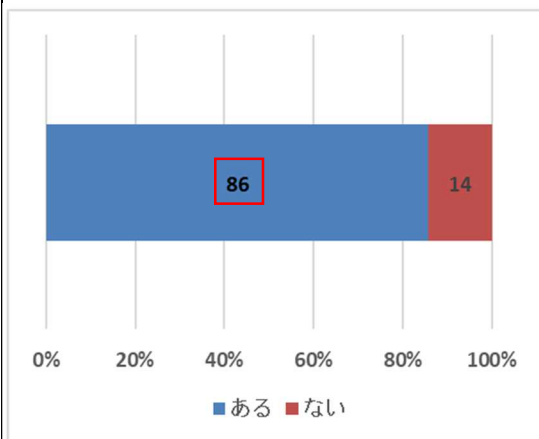


## 2：健康

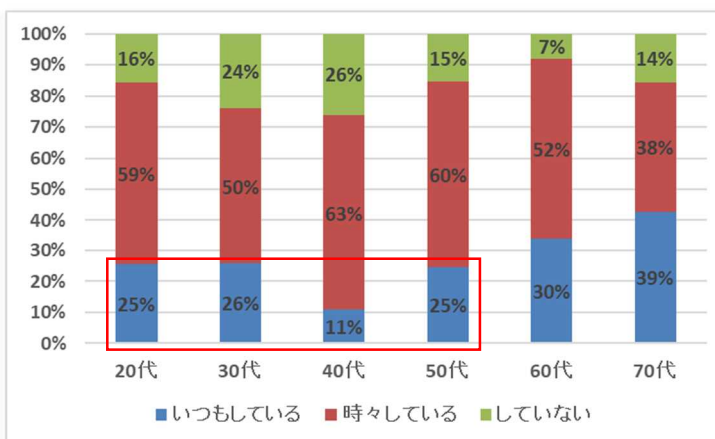
### 2-1：運動習慣に関する特性（健康への関心、運動の頻度）

#### ○ 健康づくりに関心が高い一方で、日常的な運動習慣が低くなっています

健康づくりに関心がある人は、86%と高い割合である一方で、日常生活の中でいつも意識して体を動かしている人は、20代から50代にかけて少ない状態です。



健康づくりに関心がある人の割合



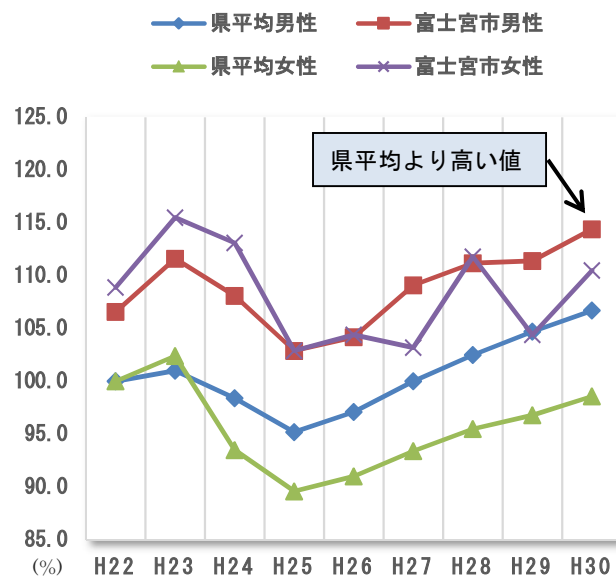
日常生活の中で意識して体を動かしている人の割合

出典：富士宮市生活習慣アンケート(令和元年9月27日～11月10日 20歳以上80歳未満)

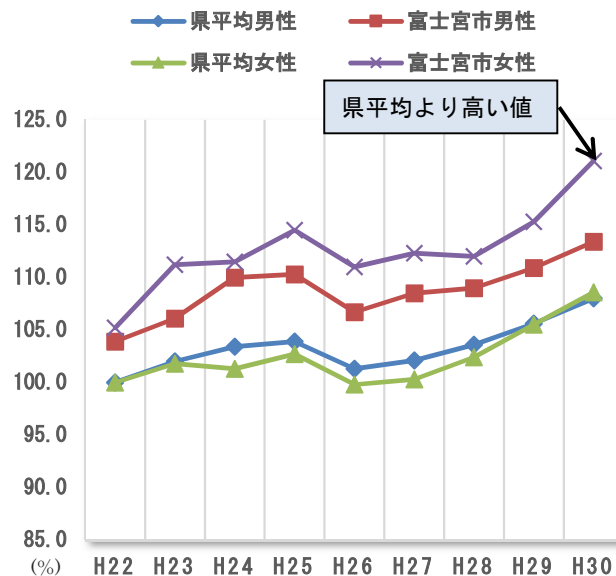
### 2-2：健康状態に関する特性（生活習慣病等の比率）

#### ○ メタボリックシンドローム該当者等の割合が県平均より高い傾向にあります

本市の肥満者やメタボリックシンドローム該当者の人の割合は、男女共に県平均より高い値となっています。



メタボリックシンドローム該当者標準化該当比の推移



肥満者該当者標準化該当比の推移

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、当該年度富士宮市の結果を比較した値

## 2-3：地域の特徴（中山保養地）

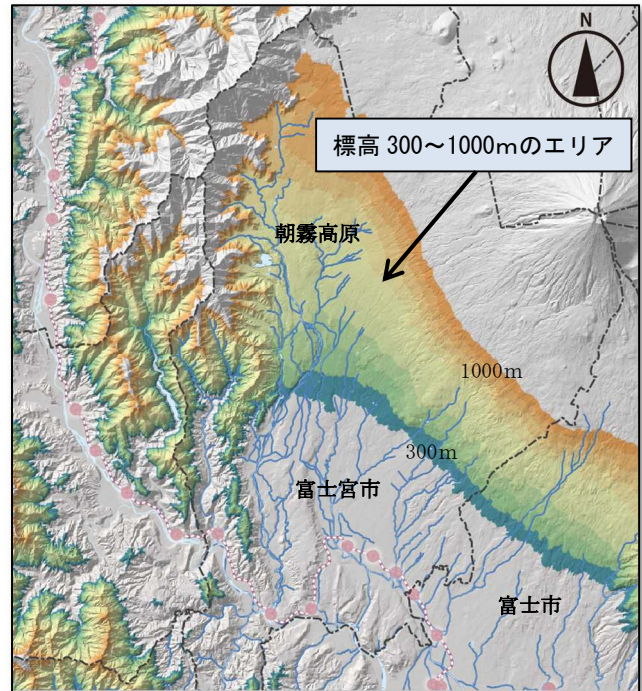
### ○ 年間を通じて健康増進に適した環境があります

本市の北部、東部、西部地域には、年間を通して、健康増進に適した中山保養地（標高 300～1000m）のエリアがあります。

また、市内には、豊富な湧き水や森林が広がり、気候療法への活用が期待されます。

#### 中山保養地とは

欧州の標高を基準にした保養地（気候保養地）であり、この中山気候は丘陵地帯、森林が多い地域で、幅広い気候療法の適用がある環境とされています。



標高 300～1000mのエリア図

## 3：都市環境

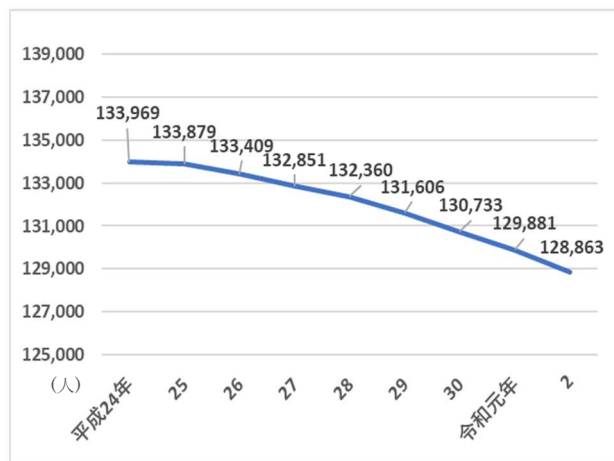
### 3-1：人口（総人口の推移、年齢別人口構成）

#### ○ 総人口が減少傾向にあります

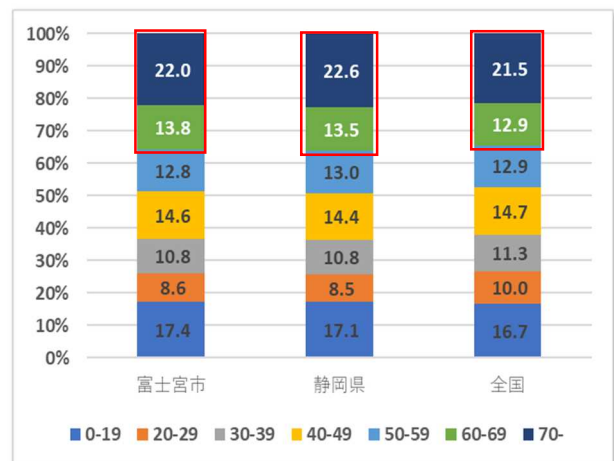
本市の人口は、2010年（平成22年）をピークに減少に転じています。今後も緩やかに減少が続くことが予想されます。

#### ○ 高齢者の割合が高くなっています

年齢別に人口構成比をみると、国や県と同様に、高齢者の割合が約4割程度となっています。今後も少子化・高齢化の進行が予想されます。



富士宮市の総人口の推移



年齢階層別人口の構成

出典：「富士宮市統計データ」及び「統計センターしずおか」より作成





### 3-2：土地利用（土地利用、産業）

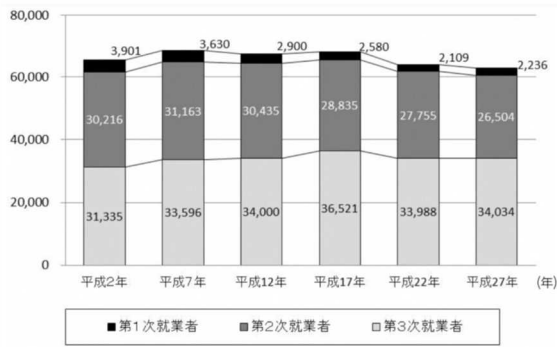
#### ○ 市街地整備は概ね直径 5 km程度の範囲に収まっています

富士宮駅や富士山本宮浅間大社などが位置する市街地は、概ね直径 5 km程度の範囲に収まっています。

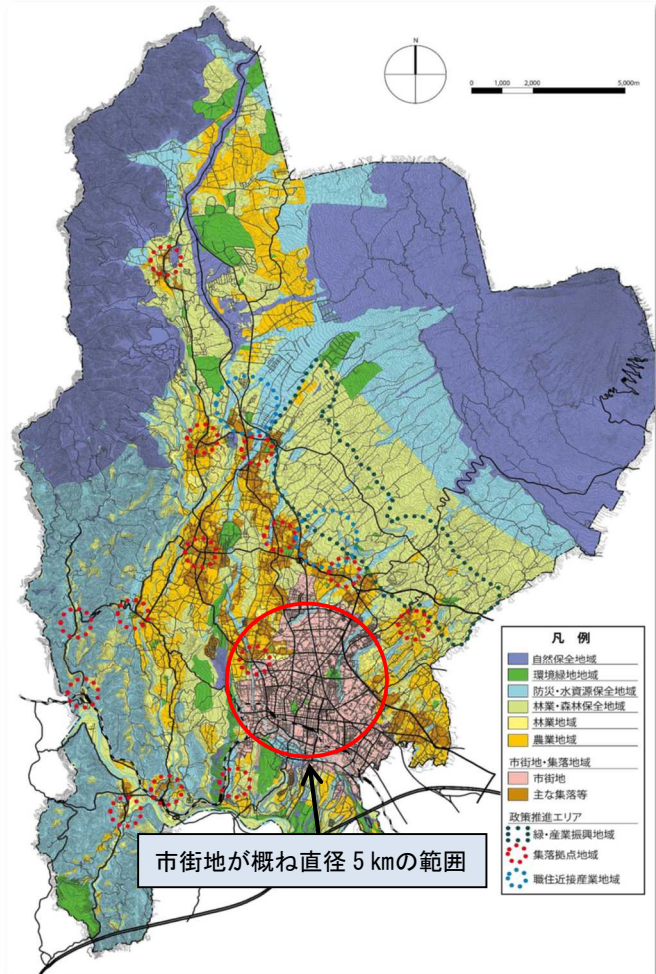
また、北部では、自然環境を保存するゾーンと自然景観や草原景観を保全しつつ自然と共生し調和する施設や、新成長産業の振興のための活用を図る地域があります。

#### ○ 地域によって様々な産業があります

第3次産業が最も多く、次いで化学工業や医療用機器などの第2次産業が続いています。また、第1次産業では、農業、畜産業、養鱒業などが盛んです。



富士宮市の就業者の推移  
出典：平成 27 年国勢調査



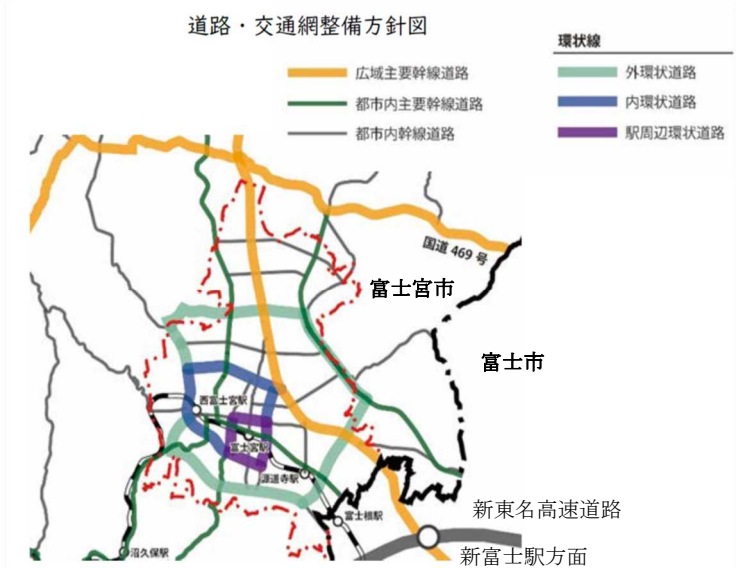
土地利用構想図  
出典：第4次国土利用計画富士宮市計画

### 3-3：公共交通（道路網、混雑時旅行速度、公共交通機関）

#### ○ 都市活動の骨格を担う幹線道路網を形成しています

広域的な幹線道路では、富士市や高速道路と連絡する南北軸の国道 139 号や東西を繋ぐ国道 469 号が位置づけられています。

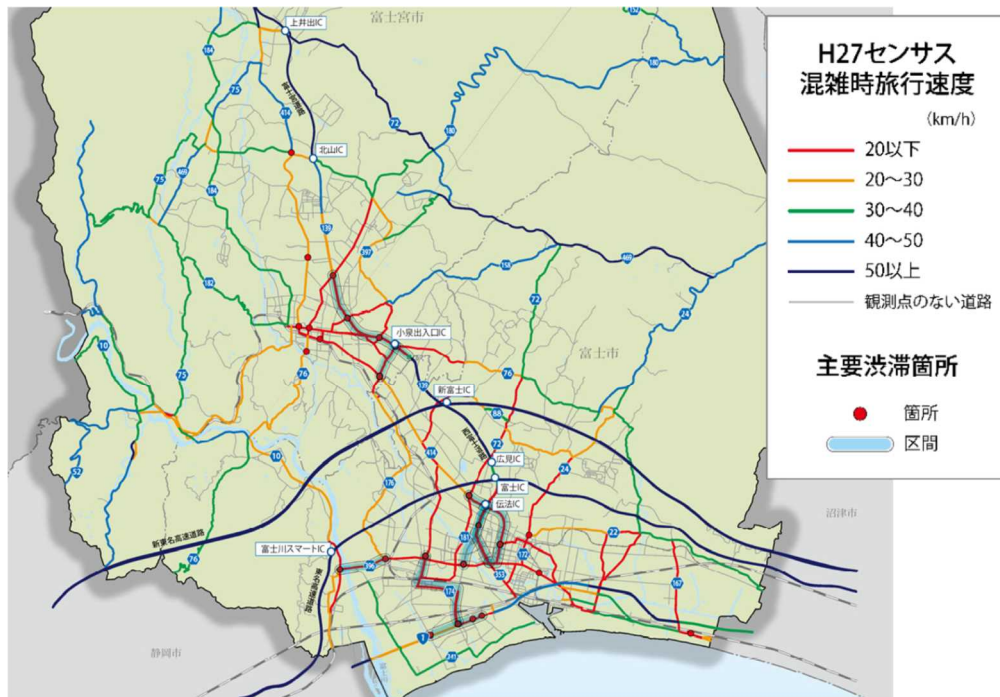
また、これらを補完する道路として、幹線道路網を計画しています。



出典：富士宮市都市計画道路整備プログラム

○ 幹線道路に自動車が集中しています

富士市と連絡する国道 139 号や市街地の県道 76 号線、180 号線では、混雑時の旅行速度が遅くなっています。



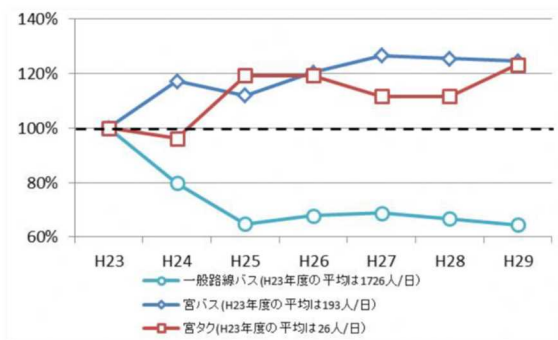
出典) 混雑時旅行速度：H27道路センサス  
 主要渋滞箇所：H30年度静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料  
 出典：岳南都市圏都市交通マスタープラン (H31)

○ 市内を接続する様々な公共交通機関があります

市内では、富士市と山梨県甲府市を結ぶ鉄道や、市内や周辺都市を結ぶ民間の路線バスを運行しています。

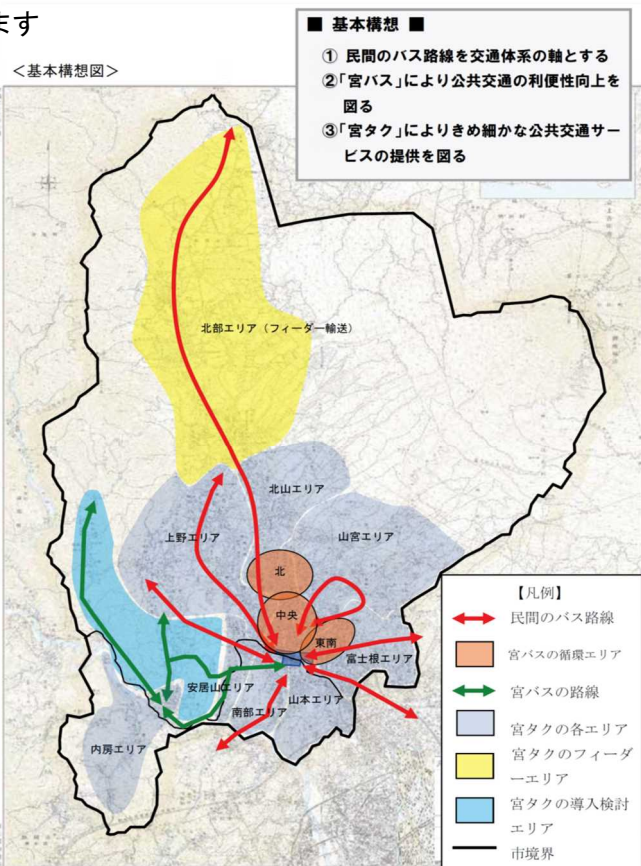
また、持続可能な新たな公共交通として、市営のコミュニティバス「宮バス」、デマンド型乗合タクシー「宮タク」を運行しています。

宮バスは富士宮駅周辺の3エリア、宮タクは市内9エリアで運行しており、年間の乗合人数は、増減を繰り返しています。



平成 23 年を基準とした一般路線バス・宮バス・宮タクの乗降客数の増減

出典：富士宮市都市計画マスタープラン



出典：富士宮市第2次地域公共交通計画





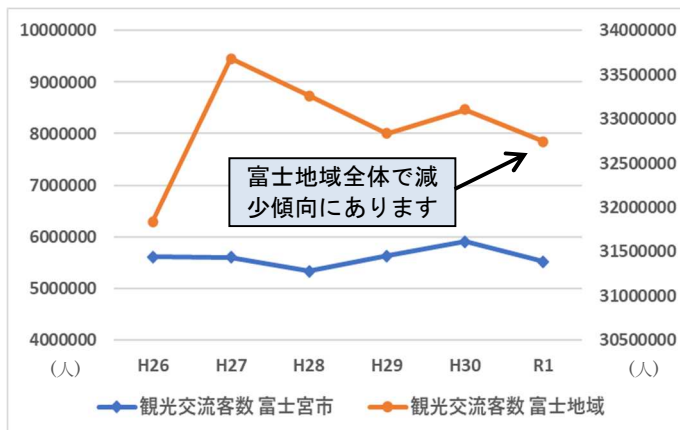
## 4：観光

### 4-1：観光動向（観光交流客数、宿泊客数）

#### ○ 宿泊客数が少ない傾向にあります

平成 25 年に富士山が世界文化遺産に登録され、平成 29 年には、静岡県富士山世界遺産センターが開館し、観光交流客は増加傾向にありましたが、令和元年は、富士地域全体で減少しました。

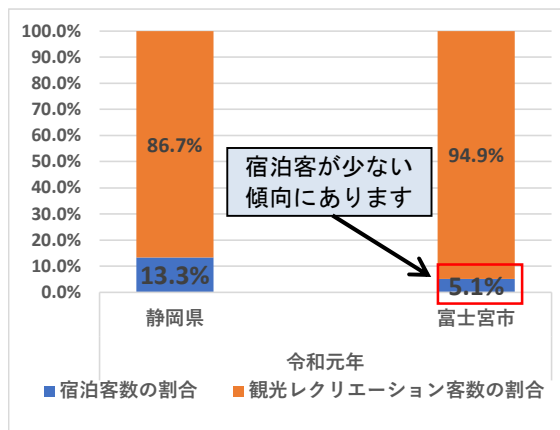
また、宿泊率が令和元年で観光交流客数の 5.1%と静岡県全体の 13.3%より大きく下回っています。



富士宮市及び富士地域の観光交流客数の推移

出典：静岡県観光交流の動向より作成

(富士地域：富士宮市、富士市、長泉町、裾野市、御殿場市、小山町)

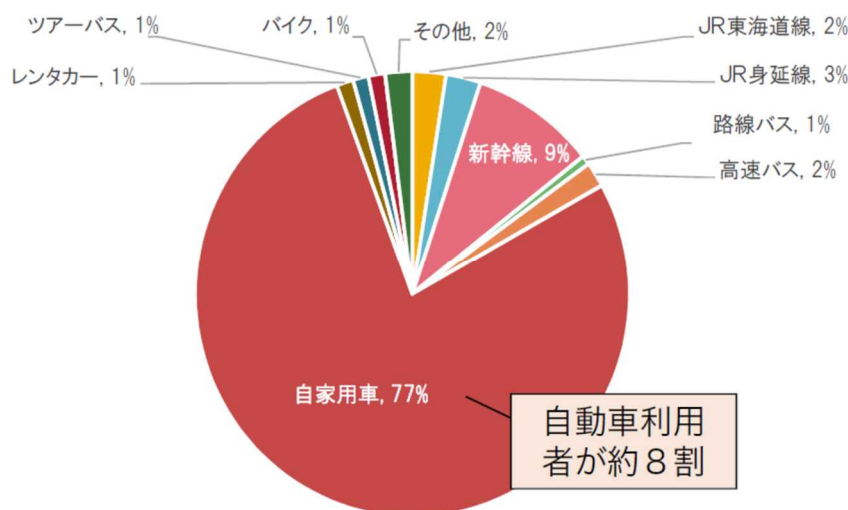


富士宮市の宿泊客数の割合

出典：静岡県観光交流の動向より作成

#### ○ 岳南都市圏では、自動車を利用した観光周遊が多い傾向にあります

岳南都市圏内には、全国からの玄関口となる新富士駅がありますが、新幹線をはじめとする電車やバス等の公共交通機関の利用は少なく、観光周遊では、自動車を利用する割合が多い傾向にあります。



岳南都市圏（富士・富士宮）の観光周遊手段

出典：第2回岳南PT観光客周遊実態調査

## 4-2：観光施設（施設分布図、観光資源）

### ○ 自然・歴史・文化の観光資源が豊富にあります

静岡県内で最も多くの世界遺産「富士山」の構成資産を有し、本市南部のエリアには、富士山本宮浅間大社や静岡県富士山世界遺産センターなどの歴史・文化施設があります。また、北部のエリアには、白糸ノ滝や朝霧高原など自然豊かな観光資源やキャンプ、パラグライダーをはじめとしたアウトドアを楽しむ環境が豊富にあります。西部のエリアには、柚野の里山景観や芝川のラフティングなど、市内全域に自然・歴史・文化の観光資源が広がっています。

### ○ 富士山周辺の様々な観光資源へのアクセス環境があります

富士川や富士五湖をはじめとした山梨方面など、富士山周辺の観光資源があります。



田貫湖



道の駅朝霧高原

陣馬の滝



小田貫湿原

白糸ノ滝



富士山本宮浅間大社

朝霧高原



主な観光施設の分布図



富士山西山本門寺



興徳寺



狩宿の下馬桜



新稲子川温泉ユー・トリオ

出典：富士宮市 HP





## ○ 富士山への眺望点が豊富にあります

富士山を市内の至るところから眺望できることは、富士宮市の景観の最大の特徴です。富士宮市景観計画では、「眺望点整備プロジェクト」を定め、主な富士山への眺望点の眺望景観の保全・改善のための規制誘導方策や、安全で快適に富士山を眺めることのできる場所の整備を行っています。

# 富士宮市富士山眺望点

平成 29 年 4 月

## 美しい富士山を見つけました！

平成25年6月に世界遺産となった「富士山」は、市内の至るところから眺めることができ、自然の美しさを感じさせてくれます。市内外の多くの人を感動させる富士山の眺望は、本市の景観の最大の特徴であり、この眺望を守り、更に活用していくことが大切です。

そこで、市内の美しい富士山眺望を将来に渡って保全することを目的に、美しい富士山を眺めることのできる場として、市内 20 か所の「富士宮市富士山眺望点」を指定しました。

**道の駅 朝霧高原**

**白糸ノ滝**

**朝霧さわやかパーキング**

**朝霧自然公園 (朝霧アリーナ)**

**田貫湖**

**富士宮口五合目**

**白糸ノ滝**

**白糸自然公園**

**西白塚駐車場**

**大石寺**

**富士山さくらの園**

**興徳寺**

**天母山自然公園**

**羽井川河川敷緑地**

**城山公園**

**富士山本宮浅間大社**

**白鳥山**

**富士宮市役所 (7階展望ロビー)**

**羽射山展望台**

**白尾山公園**

**明星山公園**

**田貫湖**

**富士山本宮浅間大社**

**明星山公園**

**羽井川河川敷緑地**

**富士宮市役所(7階展望ロビー)**

**羽射山展望台**

**問合せ先**

富士宮市 都市整備部 都市計画課  
〒418-8601 富士宮市弓沢町 150 番地  
TEL: 0544-22-1408 FAX: 0544-22-1208  
E-mail: toshi@city.fujinomiya.lg.jp

出典：富士宮市 HP



## 5 : 安全安心

### 5-1 : 交通安全の取組（交通安全活動、自転車の点検）

#### ○ 幼児から高齢者まで、幅広い交通安全活動を実施しています

警察や富士宮市、交通安全協会、関係団体等と協力し、交通安全教室や高齢者への講習などを実施しています。

また、街頭イベントや交通安全に関するチラシの配布などの広報活動を行っています。

#### ○ 自転車を安全安心に利用するための点検を啓発しています

坂が多い本市では、ブレーキやタイヤなど自転車で壊れている箇所がないか点検を行うことが欠かせません。安全安心に自転車を利用するため、自転車の点検を啓発しています。



交通安全活動の取組



自転車点検用チラシ

出典：（一財）静岡県交通安全協会 HP

### 5-2 : 災害時の自転車利用（活用事例）

#### ○ 観光利用を目的とした自転車の災害時等の活用が期待されています

E-BIKE 等を活かし、地震や災害時にサイクリストが物資を届けたり、生活道路を巡回し、被害状況や避難者の情報収集や伝達を行う等、自転車を活用した社会実験が行われ、サイクルツーリズムと災害時の自転車活用を連携させていく取組が注目されています。



出典：浜名湖サイクルツーリズム災害連携社会実験協議会



## 2. 自転車に関する現状と特性

本市における自転車利用の現状や特性を把握するため、基礎調査として、市内外への自転車に関するアンケート調査や関係団体へのヒアリング調査を実施しました。基礎調査及び自転車事故や自転車走行空間の整備状況などの基礎資料を基に、自転車に関する現状と特性を整理します。

### (1) 自転車に関する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
- ②調査時期：令和3年6月21日～7月9日
- ③回答数：853通（うち市内在住・在勤・在学者は744通）
- ④周知方法：富士宮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)配布、市公式SNS(LINE、Twitter、Facebook)の活用

### (2) ヒアリング調査の概要

- ①実施方法：対象者との対面及び電話でのヒアリング調査
- ②調査時期：令和3年6月～7月
- ③対象者数：富士宮市の自転車関連の18団体・事業所

**乗ってるかい!?**

自転車に乗る人も、  
乗らない人も。

安全・安心・健康なまちづくりのために、  
富士宮と自転車のこと聞かせてください！  
富士宮市自転車活用推進プロジェクト

自転車利用に関する  
Web アンケートに  
ご協力ください。

アンケート募集期間  
7月9日まで  
アンケートはこちらから

富士宮市 企画部企画戦略課地域政策推進室 kikaku@city.fujinomiya.lg.jp 0544-22-1215

図表 2-1 アンケート調査のチラシ

ヒアリング調査対象者
<b>健康</b>
朝霧高原診療所
<b>観光</b>
(公社)富士宮市観光協会
富士宮ホテル旅館料理組合
「道の駅」朝霧高原
田貫湖キャンプ場
(株)ふもとっばら
富士山ゲストハウス掬水
(一社)エコロジック
富士山ネイチャーツアーズ
お宮横丁
<b>交通</b>
静岡県タクシー協会
富士急静岡バス(株)
<b>サイクルスポーツ</b>
レバンテフジ静岡
シクロクロス選手(富士宮市在住)
<b>通勤・通学</b>
富士宮商工会議所
星稜高等学校
<b>自転車販売</b>
(株)富士一商会
シィクリスタヴィエント

図表 2-2 ヒアリング調査対象者一覧



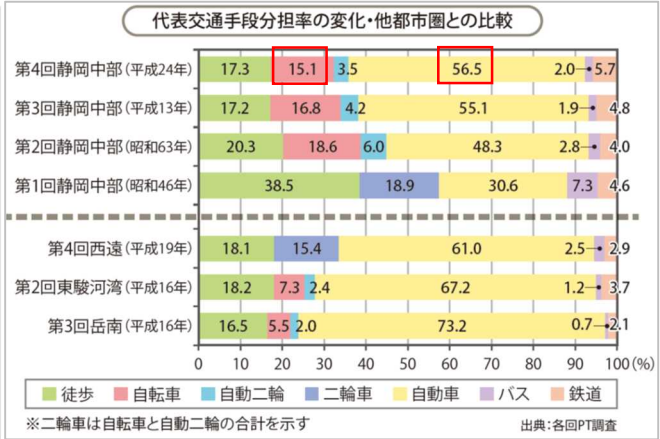
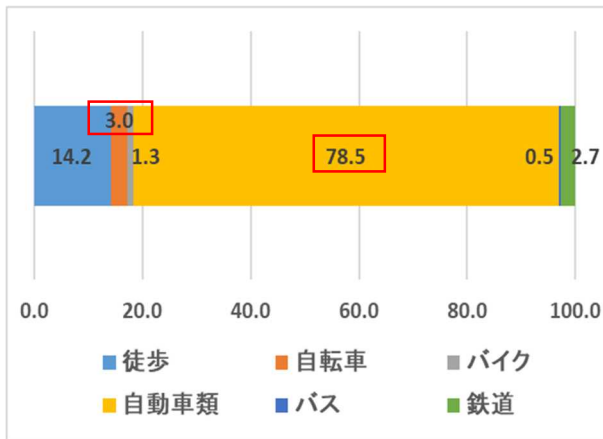
### (3) 自転車に関する現状

#### 1：自転車の利用状況

##### 1-1：自転車の利用や用途

###### ○ 自転車の利用が低い傾向にあります

「第2回岳南都市圏パーソントリップ調査(以後：岳南 PT 調査)」による富士宮市の代表交通分担率では、自動車が約79%と最も高く、自転車は約3%となっており「第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査(以後：中部 PT 調査)」の自転車の分担率の5分の1程度です。



富士宮市代表交通別 交通分担率(全目的)

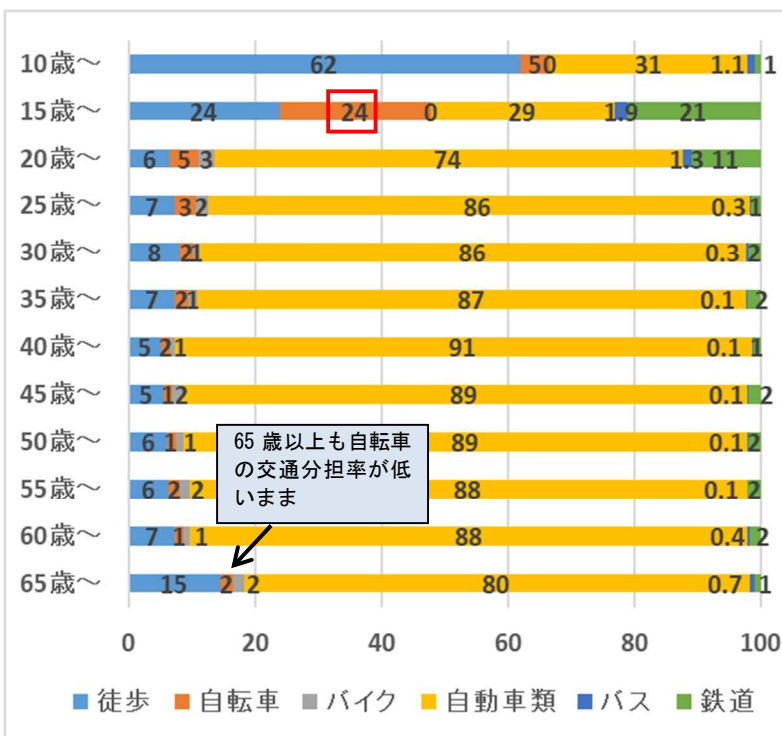
代表交通別交通分担率

出典：第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成

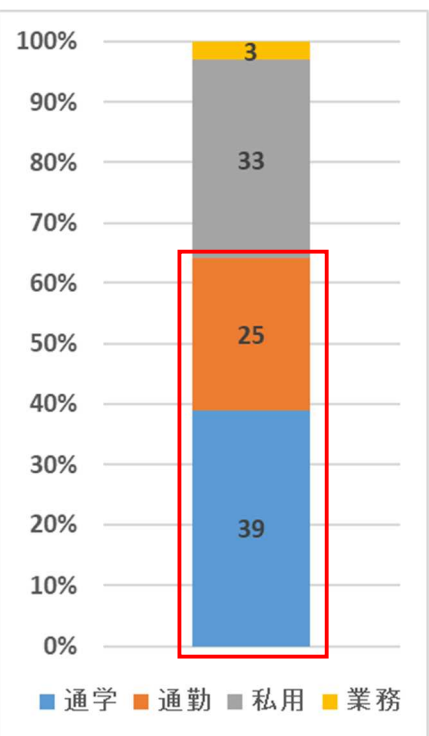
出典：第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査 静岡県HPより

###### ○ 16～19歳(高校生等)の自転車利用が最も多く、通学や通勤目的が多い傾向にあります

本市における自転車の移動数(トリップ)では、15歳～19歳が最も多く利用しています。また、中部 PT 調査に比べ、全年齢で利用が低く、高齢者の自転車利用も低い傾向にあります。



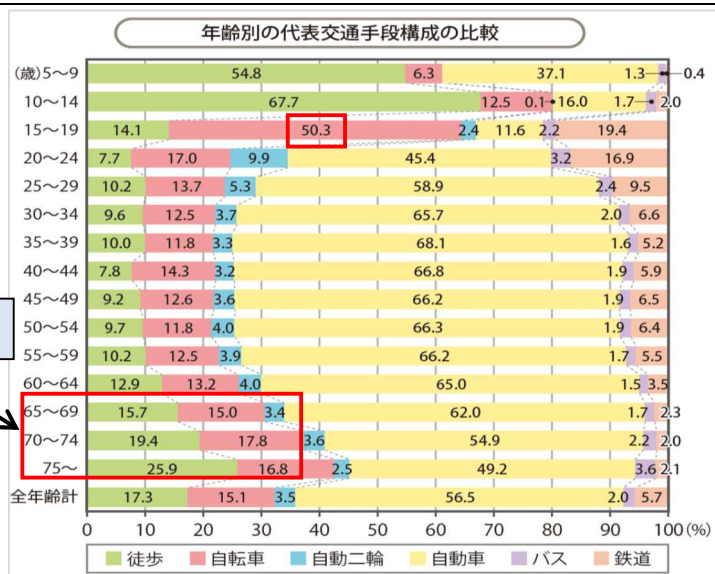
富士宮市における年齢別交通分担率 (%)



富士宮市における自転車の利用目的別のトリップ割合

出典：第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成

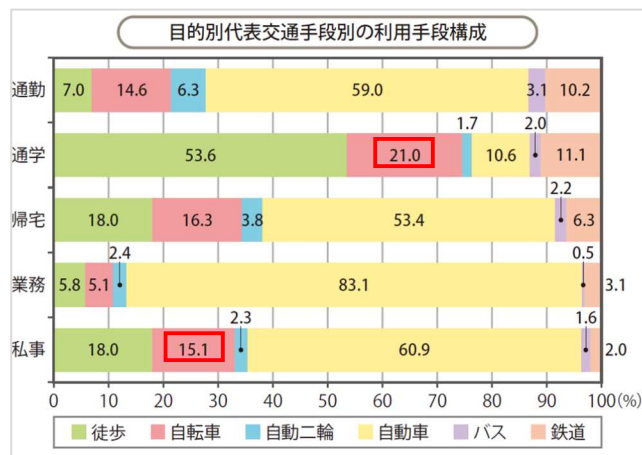
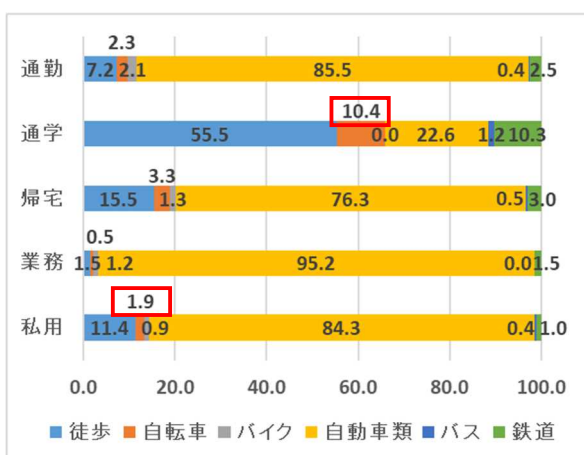




65歳以上の自転車の交通分担率が上昇

出典：第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査 静岡県HPより

自転車の利用目的別では、通学利用が最も多い傾向にあります。また、中部 PT 調査に比べ、買物や通院等の私用利用は低い傾向にあります。

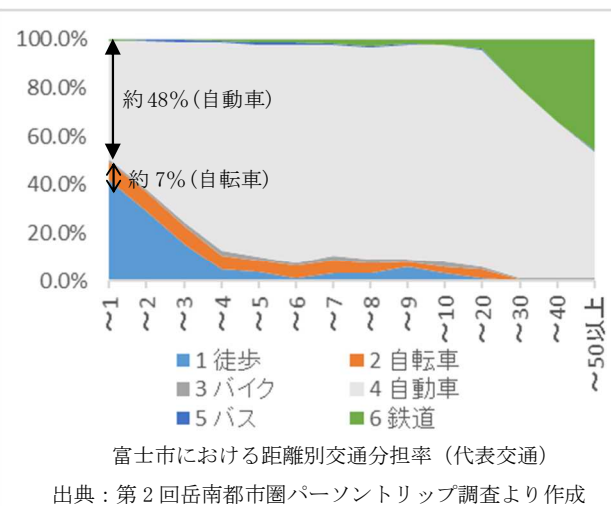
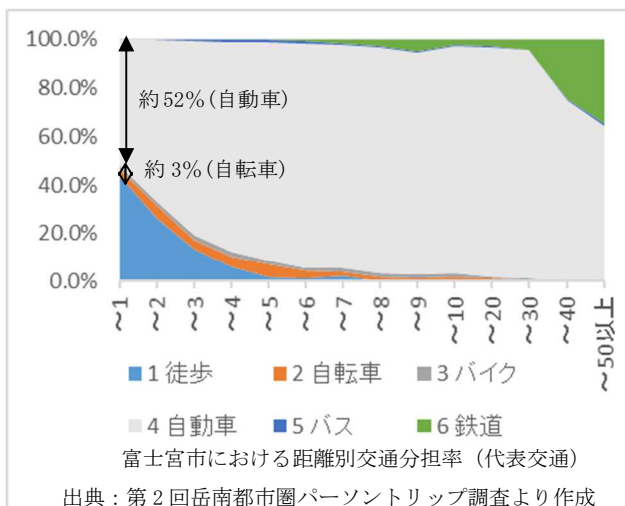


富士宮市における目的別代表交通手段別の利用手段構成  
出典：第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成

出典：第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査 静岡県HPより

○ 市内では、短い距離でも自動車を利用しています

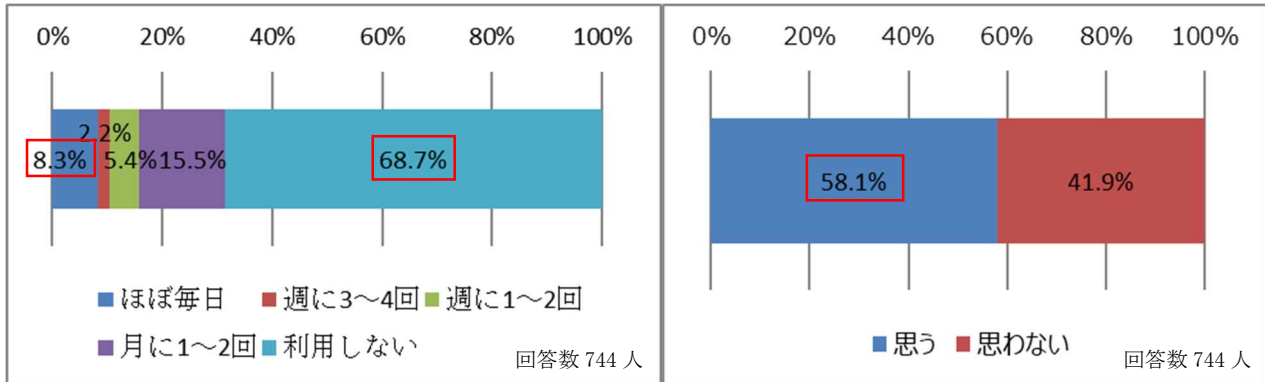
隣接市と比べ、1 km未満の短い移動でも自動車を多く利用している傾向にあります。



出典：自転車に関するアンケート調査より

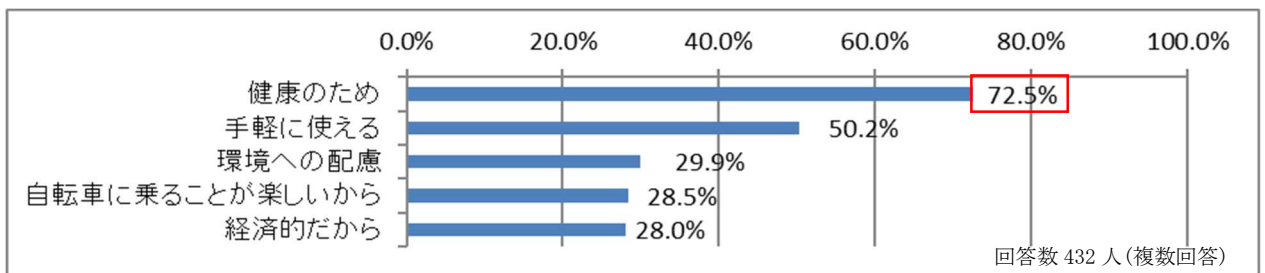
○ 健康のために自転車を利用したいと考える人が多い傾向にあります

自転車を習慣的に使っている人は約 8%と少なく、自転車を利用していない人は約 69%と多くなっています。一方で、今後自転車を利用したい、引き続き利用したい人は約 60%で、自転車を利用したい理由では、「健康のため」が多い傾向にあります。



自転車の利用頻度について

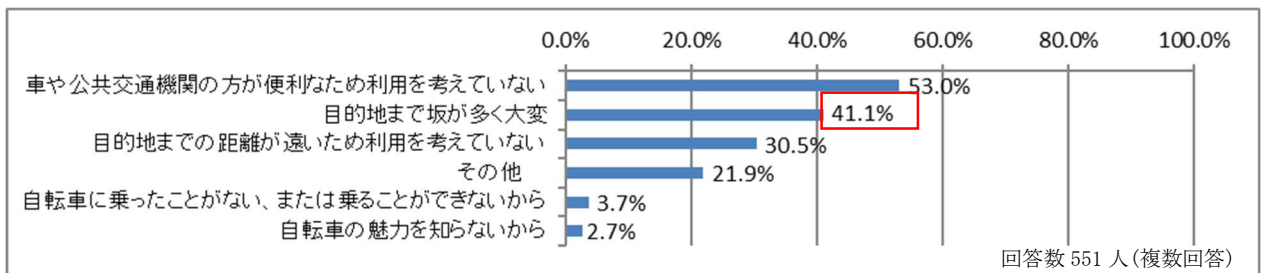
今後自転車を利用したい、引き続き利用したい人の割合



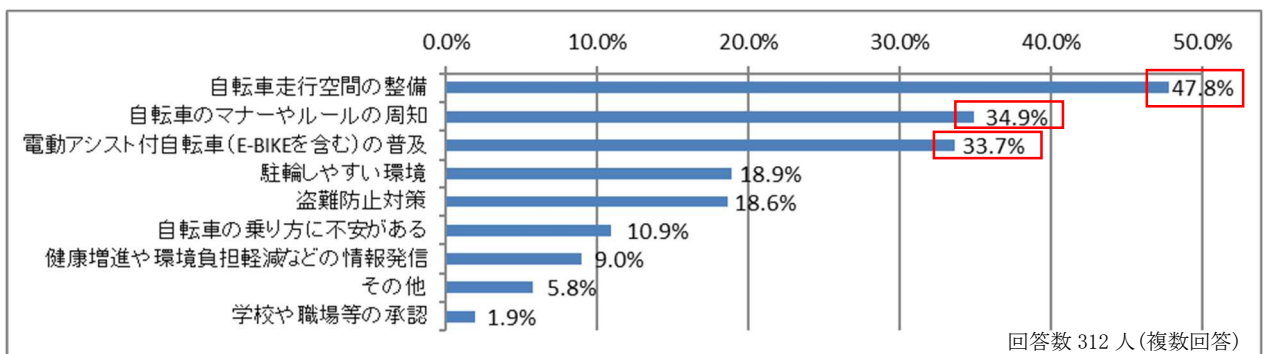
自転車を利用したい理由について  
自転車に関するアンケート調査より

○ 安全安心な環境や電動アシスト付き自転車の普及が求められています

自転車を利用しない理由として、「車や公共交通機関が便利だから」に次いで、「坂が多く大変」という理由が挙げられています。また、自転車を利用したくなる環境では、「走行空間整備やルール・マナーの周知」に次いで、「電動アシスト付自転車 (E-BIKE を含む) の普及」が挙げられています。



自転車を利用しない理由について

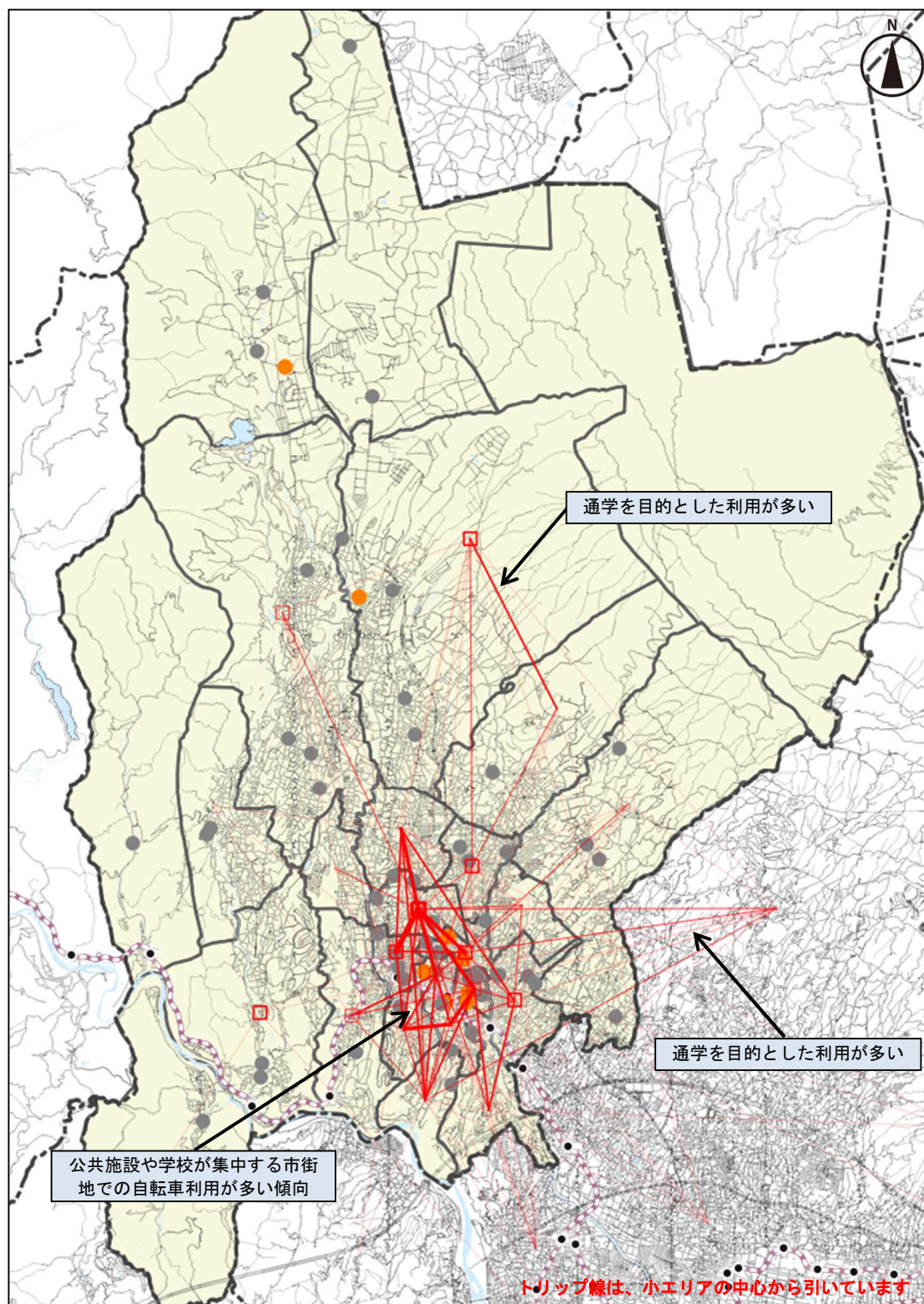


どんなことが改善されれば、自転車を利用したくなるか  
自転車に関するアンケート調査より



## 1-2 : 自転車の移動傾向(自転車のトリップ)

- 比較的平坦なエリア（公共施設や学校が集まる市街地）での自転車利用が多い傾向にあります  
市街地の比較的平坦なエリアでの自転車による移動が多い傾向にあります。
- 隣接市町との移動がみられます  
通学利用では、富士市との移動がみられます。



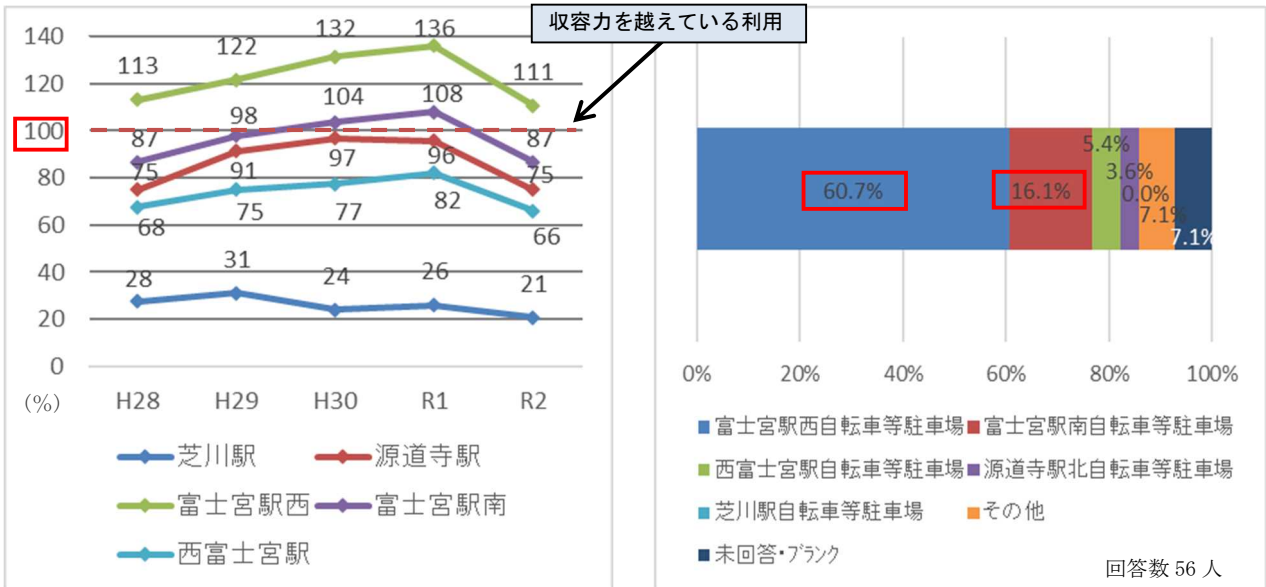
出典：第2回岳南都市圏パーソントリップ調査より作成(全目的)



### 1-3：駐輪環境(利用率、放置自転車、整備状況)

#### ○ 一部の駐輪場で自転車を止められないことがあります

富士宮駅西駐輪場や富士宮駅南駐輪場の年間の利用率が100%を上回ることがあります。また、アンケート調査においても、富士宮駅西駐輪場等で自転車を止められないとの回答が多くありました。

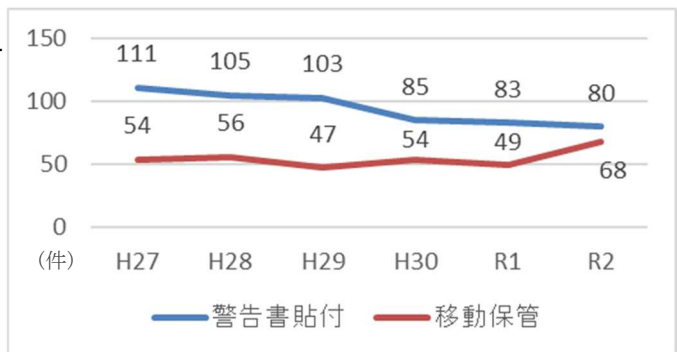


市営駐輪場の利用率 (R2 時の収容力から算出)  
出典：富士宮市資料より作成

駐輪できないことがある市営駐輪場  
出典：自転車に関するアンケート調査より

#### ○ 放置自転車の台数が横這い傾向にあります

市営駐輪場内の放置自転車の台数は横這い傾向にあり、駐輪場内の収容力に影響することが懸念されます。



市営駐輪場内の放置自転車の台数と移動保管数  
出典：富士宮市資料より作成

#### ○ 安全快適な駐輪場の整備の実施

駐輪スペースの拡充やラックの設置、屋根の設置など、駐輪場の高質化を図っています。また、防犯カメラの設置など、防犯対策を進めています。



屋根や照明の設置 (富士宮駅南)



ラックの設置 (西富士宮駅)



防犯対策 (富士宮駅西)



## 2：自転車のルール・マナーや走行環境

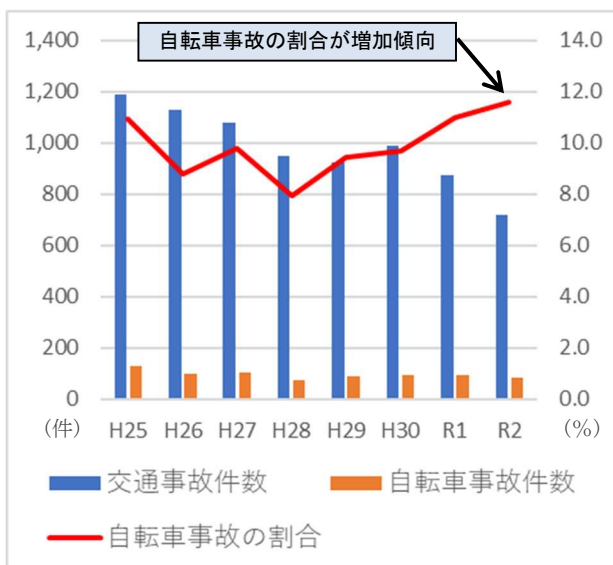
### 2-1：交通事故の発生状況（事故の推移、年齢別の傾向、自転車事故の種類）

○ 事故全体は減少傾向にありますが、自転車事故の割合が増加傾向にあります

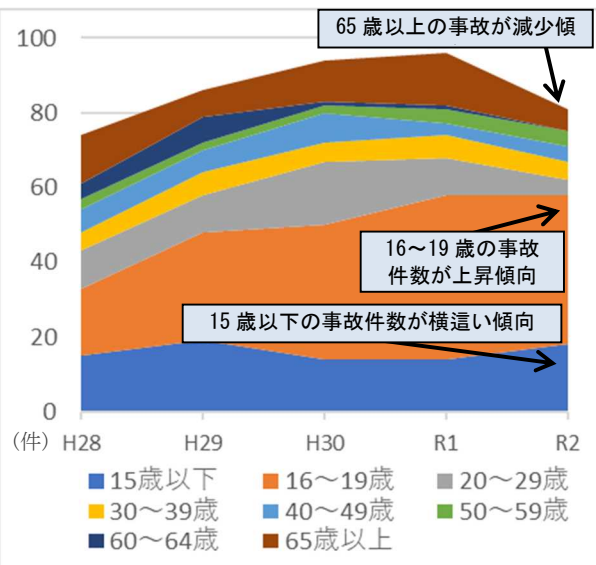
本市における交通事故件数は、全体的に減少傾向にありますが、自転車事故の件数は、横這い傾向にあり、事故全体での割合は増加傾向にあります。

○ 16～19歳（高校生等）の事故の割合が高い傾向にあります

自転車事故の年齢別死傷者数では、高校生の年齢である16～19歳が最も多く、上昇傾向になっています。また、19歳以下に次いで、65歳以上の事故件数が多くなっています。



交通事故の推移及び自転車事故の割合



自転車事故の年代別死傷者数の経年変化

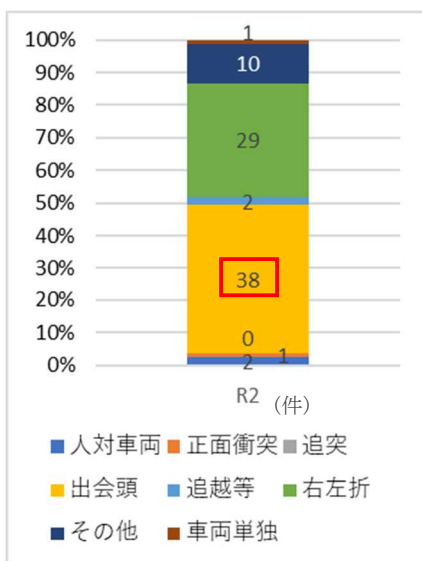
出典：交通のあらまし（静岡県警察 富士宮警察署）より作成

○ 車両相互による出会い頭の事故が多い傾向にあります

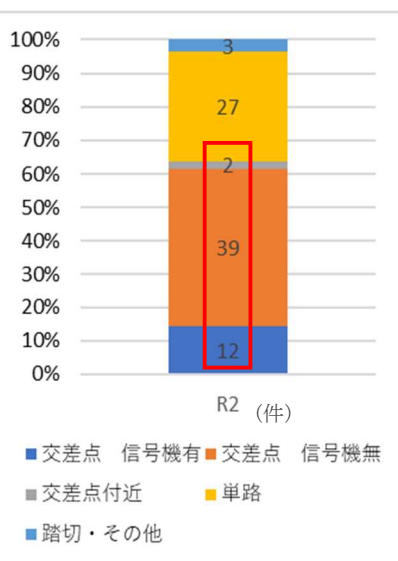
人対車両事故は少ない傾向にあり、車両相互による出会い頭の事故が多い傾向にあります。

○ 交差点や市町村道における事故が多い傾向にあります

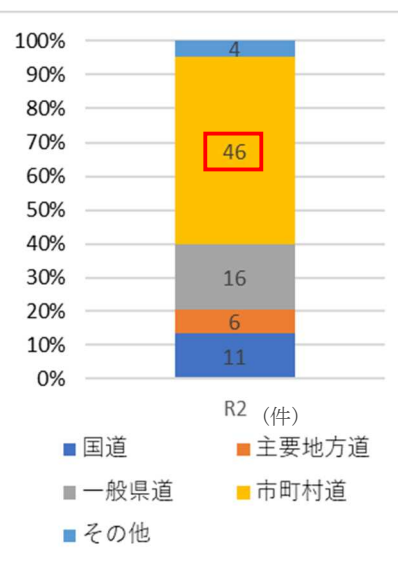
自転車事故の約60%が交差点や市町村道で起きています。



自転車事故の事故累計別



自転車事故の道路形状別



自転車事故の道路別

出典：交通のあらまし（静岡県警察 富士宮警察署）より作成



## 2-2：自転車のルール・マナーや走行環境（ルール・マナーの認知、市内の危険、自転車走行空間の整備状況）

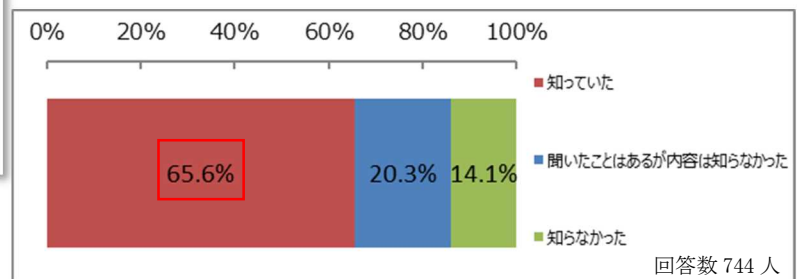
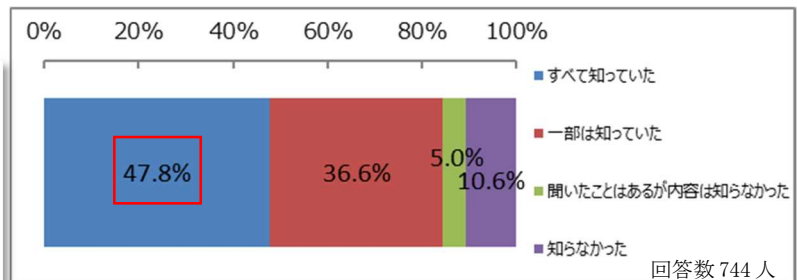
### ○ 自転車のルール・マナーについて一定の認知があります

自転車事故の違反別の割合では、交差点等の安全確認など安全運転義務違反が多くみられます。また、自転車に関する基本的なルールとなる「自転車安全利用五則」や「静岡県自転車条例」の改正内容について、一定の認知度がありますが、内容を知らない人もいます。

#### ◎ 違反別（第1当事者）

区分		件数	構成率	
車両等	信号無視	2	2.4%	
	安全運転義務	漫然運転	2	2.4%
		脇見運転	1	1.2%
		動静注視	6	7.3%
		安全確認	47	56.6%
		その他	1	1.2%
	その他	20	24.1%	
不明	4	4.8%		
合計	83	100.0%		

出典：令和2年度交通事故のあらまし  
(静岡県警察 富士宮警察署)

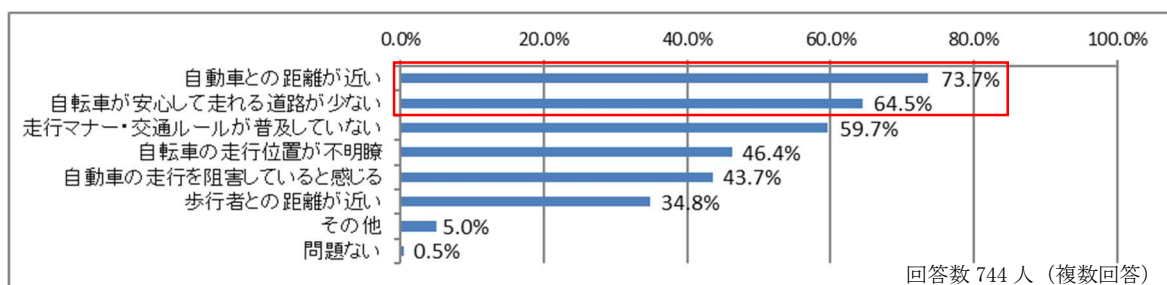


静岡県自転車条例（平成31年4月）の改正内容を知っていた人の割合（市内）

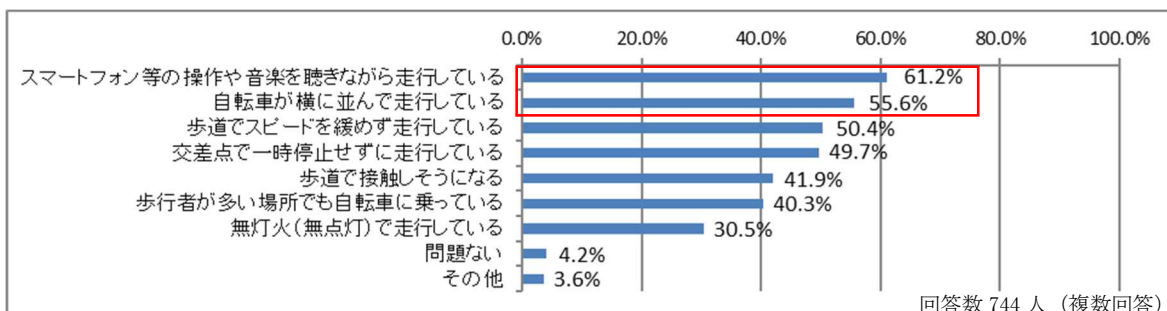
出典：自転車に関するアンケート調査より

### ○ 自転車に乗る人も乗らない人もルール・マナーや走行環境を危険に感じています

市内で自転車を利用する際に危険だと感じることは、「安心して走行できる道路が少ない」「自動車との距離が近い」が多く、歩行者も自転車のルールやマナーについて危険を感じています。



自転車の利用環境で危険だと感じている（感じる）こと



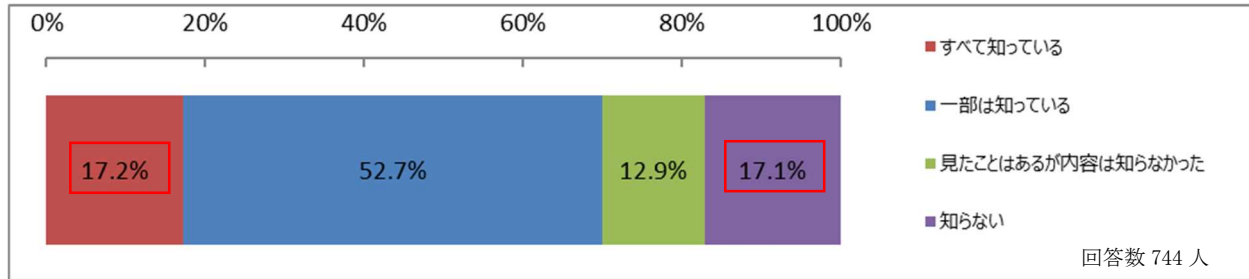
市内を歩いていて、自転車利用者の走行で危険を感じたこと

出典：自転車に関するアンケート調査より

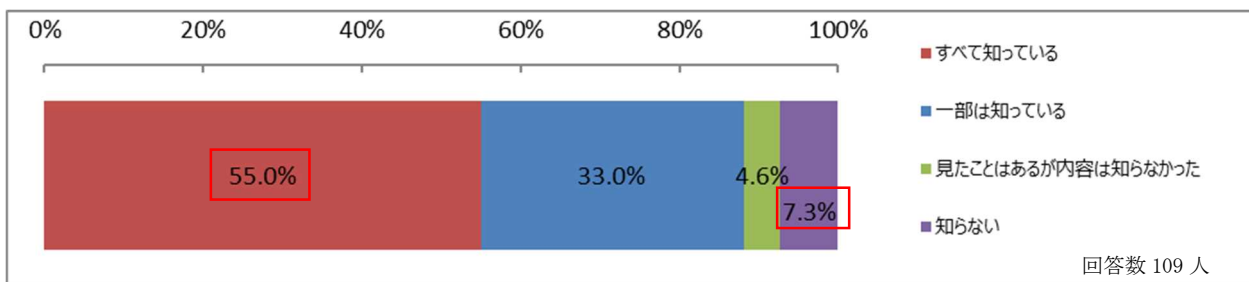


○ 自転車走行空間に関する認知度が低い傾向にあります

自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面標示などの自転車走行空間の整備手法については、一定の認知度がありますが、内容を知らない人もいる状態です。また、市外在住者に比べて認知度が低い傾向にあります。



自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面標示の設置などの道路整備手法があることを知っていた人の割合(市内)

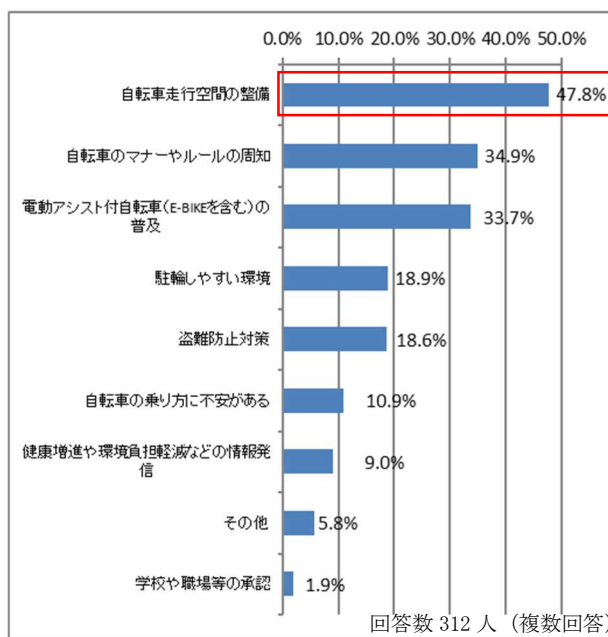


自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根型路面標示の設置などの道路整備手法があることを知っていた人の割合(市外)

出典：自転車に関するアンケート調査より

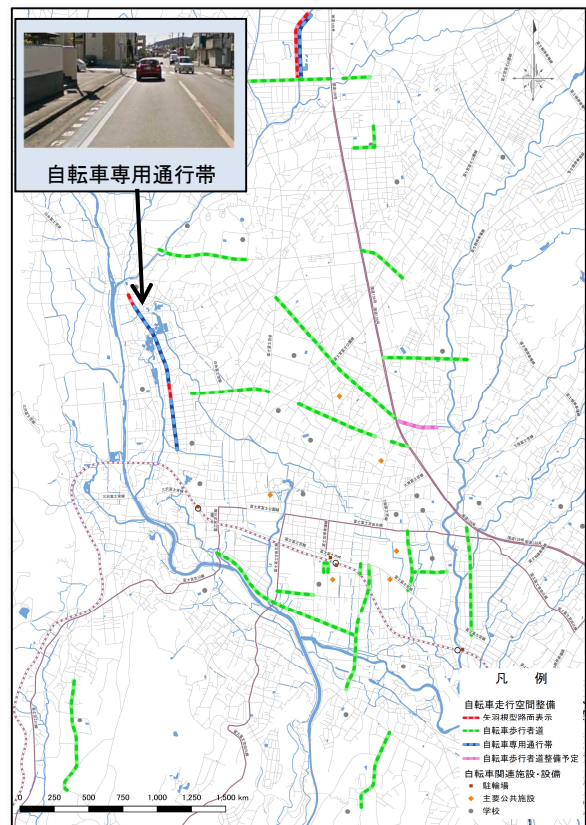
○ 一部の区間では自転車走行空間が整備されています

アンケート結果では、自転車走行空間の整備を求めています。市内では、自転車走行空間の整備がされていますが、一部に留まっており、整備手法も様々です。



どんなことが改善されれば、「自転車を利用したくなるか」

出典：自転車に関するアンケート調査より



自転車走行空間の整備状況(R3.7)

出典：富士宮市資料より作成

【コラム】

○ 自転車に乗るときの基本的なルール『自転車安全利用五則』を知っていますか？

# 自転車交通安全情報

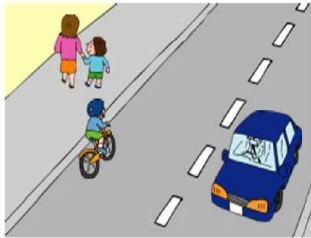
静岡県警察本部  
交通企画課

## 「自転車安全利用五則」を守ろう！



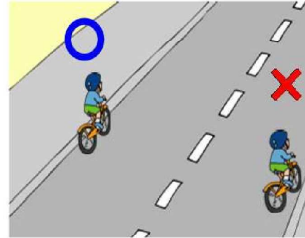
### 1 自転車は 車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。歩道と車道の区別があるところは、車道通行が原則です。



### 2 車道は左側を通行

自転車は、車道の左側を通行しなければなりません。



### 3 歩道は歩行者優先で、 車道寄りを徐行

歩道を通行する場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行し、歩行者の通行の妨げとなる場合は、歩行者に道を譲らなければなりません。

※ 自転車が歩道を通行できる場合  
自転車に乗って通行  
できることを示す標識が  
ある場合など。



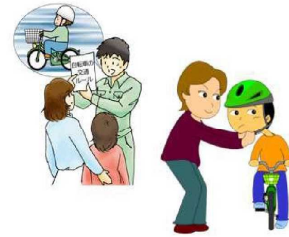
### 4 交通ルールを守る

- 交差点での一時停止と安全確認
- 信号を守る
- 2人乗りは禁止
- 夜間はライトを点灯
- 並進は禁止
- 飲酒運転は禁止



### 5 子どもは、 ヘルメットを着用

保護者は、児童・幼児を自転車に乗車させる際、乗車用ヘルメットを着用させるように努めなければなりません。



## 自転車で危険行為を繰り返すと自転車運転者講習制度の対象となります。

### ☆自転車運転者講習制度とは？

14歳以上の自転車利用者が加害者となる事故防止を図るための制度です。  
過去3年以内に2回以上「危険行為」を繰り返すと、公安委員会から安全講習の受講が命ぜられます。(平成27年6月施行)

【講習時間・手数料～3時間・6,000円】

【受講命令に従わなかった場合～5万円以下の罰金】

【危険行為：信号無視、指定場所一時不停止、妨害運転 等 15項目】





【コラム】

○ 『自転車走行空間』とは、自転車が通行するための道路、又は道路の部分になります。主な整備形態は、縁石線等による構造的に分離された「自転車道」や自転車が専用通行する部分を視覚的に分離した「自転車専用通行帯」、矢羽根型路面標示等による「車道混在」があります。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道 歩道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路側帯 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>



自転車道の事例



自転車専用通行帯の事例



路肩内に矢羽根型路面標示を設置した事例



車線内に矢羽根型路面標示を設置した事例

ガイドラインにおける整備形態

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28 (国土交通省)



### 3：自転車の観光利用

#### 3-1：サイクリングルート（サイクリングルート、富士山一周サイクリングルート）

- サイクリングルートやサイクリングマップを作成しています  
ぐるり富士山風景街道アクションネットワークなどの関係機関や他自治体と連携しながら、観光施設やE-BIKEの貸出拠点を結ぶサイクルルートを設定し、サイクリングマップを観光施設やHPで配布しています。



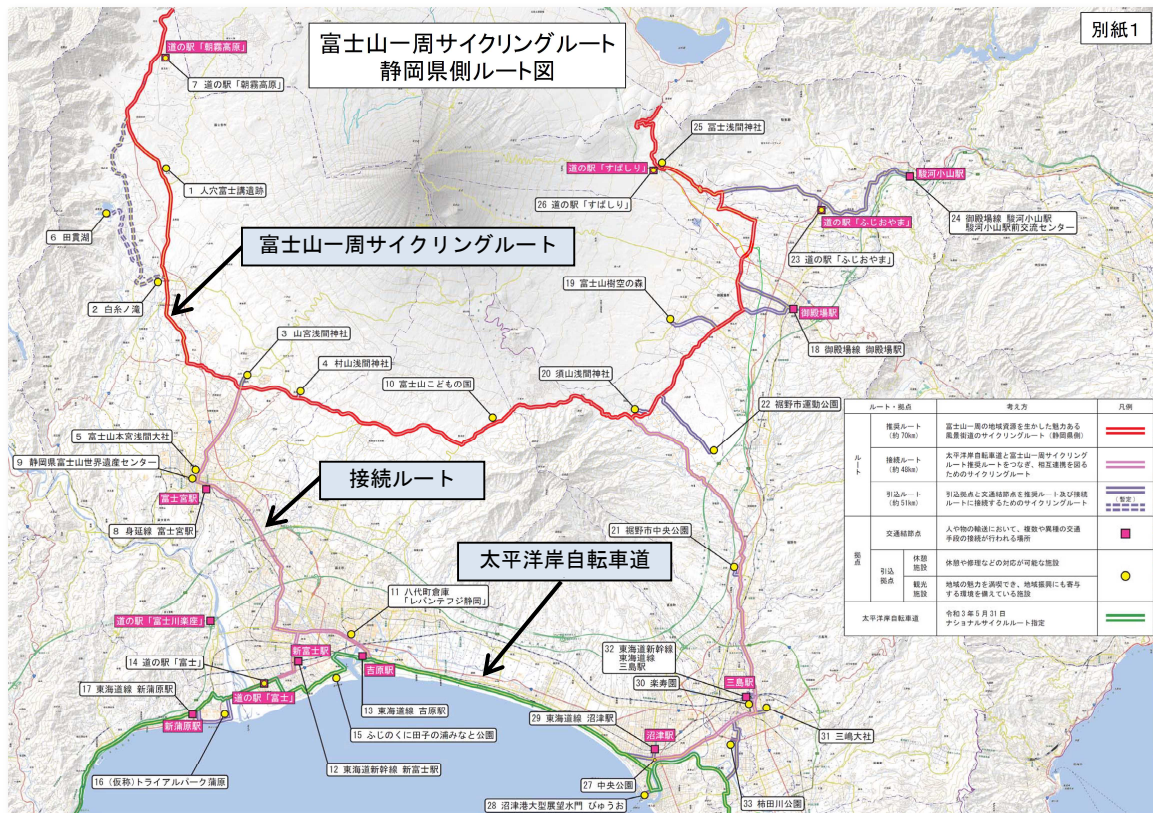
朝霧高原 サイクリングマップ  
出典：富士宮市HP



富士山一周サイクリング推奨ルート  
出典：ぐるり・富士山風景街道HP

- ナショナルサイクルルート指定に向けた富士山一周サイクリングルートを設定しています

世界に誇りうるサイクリングルートとして、令和3年5月31日に「太平洋岸自転車道」がナショナルサイクルルート（以後：NCR）として登録されました。また、富士山麓においても自転車で富士山を一周することを「フジイチ」とも呼び、富士山一周サイクリングルートの路線を設定し、NCRの指定を目指しています。



出典：国土交通省 Press Release (R3. 6. 11) 「富士山一周サイクリングルートの静岡県側ルートを設定しました」



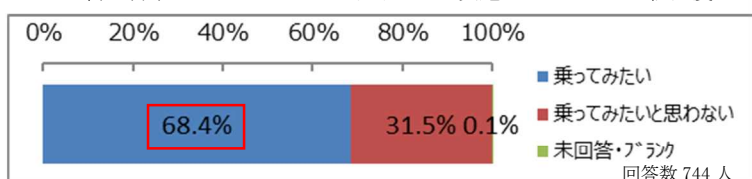
### 3-2 : 受入環境（レンタサイクル、バイクピット数、イベント）

#### ○ E-BIKE を活用したレンタサイクル環境がありますが、知らない人もいます

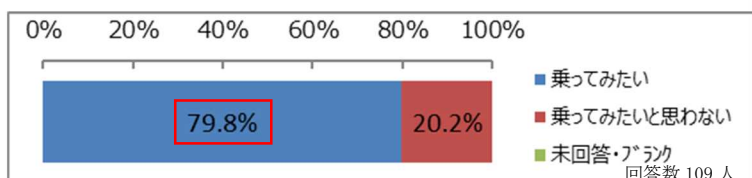
本市では、朝霧高原地区や芝川地区において E-BIKE のレンタル事業を実施していますが、市内では知らない人もいます。一方、E-BIKE に乗ってみたい人は、市内・市外ともに多い傾向にあります。



富士宮市で E-BIKE のレンタサイクルを実施していることの認知度



富士宮市で E-BIKE に乗ってみたいと思いますか（市内）



富士宮市で E-BIKE に乗ってみたいと思いますか（市外）

出典：自転車に関するアンケート調査より



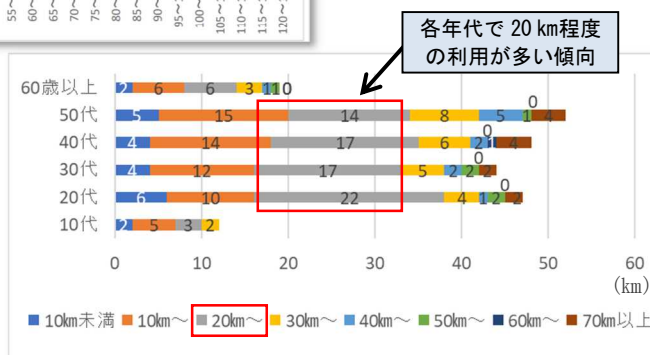
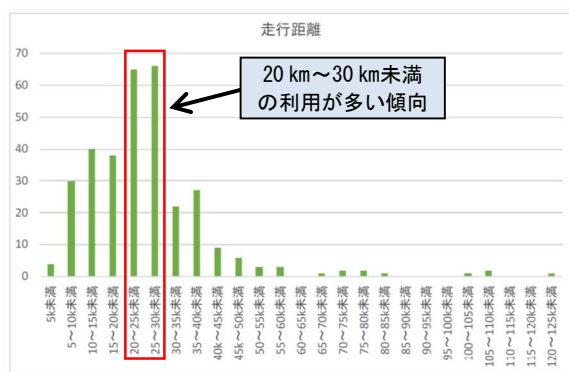
E-BIKE のレンタル箇所

出典：（公社）富士宮市観光協会 HP

#### ○ 20 km前後の利用が多い傾向にあります

本市の E-BIKE をレンタルした人を対象としたアンケート調査では、20 km～30 km未満の利用が多く、年代別の走行距離においては、年代による大きな利用距離の差はありません。

走行距離	回答数
5k未満	4
5～10k未満	30
10～15k未満	40
15～20k未満	38
20～25k未満	65
25～30k未満	66
30～35k未満	22
35～40k未満	27
40k～45k未満	9
45k～50k未満	6
50～55k未満	3
55～60k未満	3
60～65k未満	0
65～70k未満	1
70～75k未満	2
75～80k未満	2
80～85k未満	1
85～90k未満	0
90～95k未満	0
95～100k未満	0
100～105k未満	1
105～110k未満	2
110～115k未満	0
115～120k未満	0
120～125k未満	1



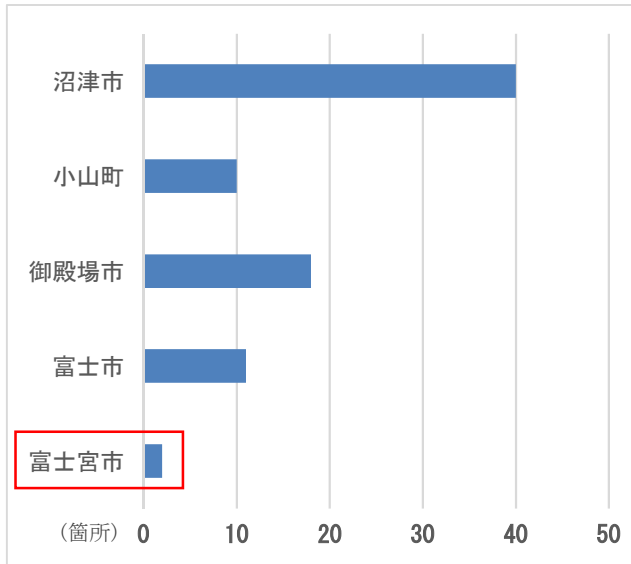
出典：令和2年度 E-BIKE 利用促進業務 効果検証報告書より作成



○ バイシクルピットの数が増えつつありますが、周辺市町に比べ少ない傾向にあります

サイクリストが休憩等に活用するバイシクルピット※が他市町に比べ少ない傾向にあります。

※バイシクルピットとは：自転車利用者に対し、自転車修理工具や空気入れの貸出、休憩場所の提供等のサービスを提供するものであり、バイシクルピットとして登録を受けた施設をいいます。



バイシクルピットの設置数 (R3.5)

出典：静岡県観光公式サイト ハローナビしずおかより作成



出典：静岡県自転車活用推進計画

○ 市内でサイクルイベントが実施されています

朝霧高原での「シクロクロス」や「ヒルクライム」など、富士山麓の地形を活用したサイクルイベントが実施されています。また、「自転車で散歩」という意味をもつ「ポタリング」と、「富士宮」を合わせた「宮ぼた～E-BIKEのまち富士宮を、気ままにポタリング～」を実施し、レンタルE-BIKEを活用したまちの魅力発信を行っています。



サイクルイベントの様子  
提供：シクリスタヴィエント



市内をE-BIKEで走る宮ぼたの様子  
出典：富士宮市





#### (4) 本市の自転車に関する特性と問題

本市の実情に沿った自転車活用推進計画とするため、自転車関連団体へのヒアリング調査を行い、自転車に関する特性や問題を抽出しました。

##### 1：健康増進に適した環境

###### 【本市の特性】

- ・ 標高 300～1000mの中山保養地（気候保養地）は、丘陵地帯、森林が多い地域で、幅広い気候療法が適用しやすい。
- ・ 中山保養地が広がる朝霧高原エリアは観光資源が多いことから、この環境を生かしたサイクリングルートを整備することで、ヘルスツーリズムによる市民や観光客の健康増進に有効な手段となる。

###### 【活用の問題】

- ・ 中山保養地の特性があまり知られていない。

##### 2：自転車に触れる機会が少ない環境

###### 【本市の特性】

- ・ 通勤を自動車から自転車に変えることで、日常的な健康増進に繋がる。
- ・ E-BIKE や電動アシスト付き自転車が普及してきたことで、坂道を走りやすくなってきている。

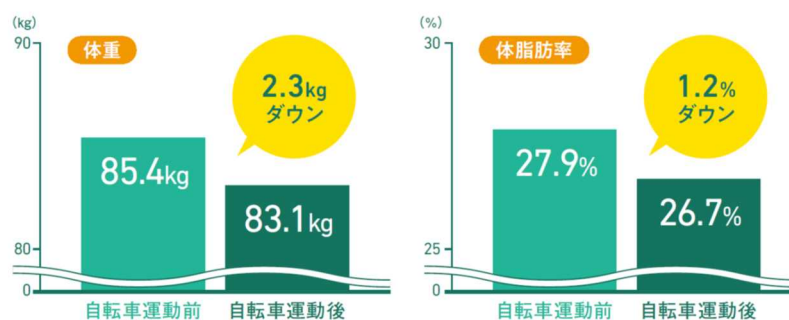
###### 【活用の問題】

- ・ 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興味や関心を高めることが重要となる。
- ・ 通学利用以外で、自転車に関わる機会が少ないことから、サイクルイベントや自転車の魅力を知るきっかけづくりが重要となる。
- ・ 市民が気軽に楽しめるサイクリングルートがあると良い。

###### 【コラム】

民間の調査事例では、自転車に乗る習慣のない人が、3か月間自由に自転車を利用した結果、平均で体重が2.3kg、体脂肪率は、1.2%ダウンしました。もともとの体重や日々の運動量によって効果に差が生じますが、継続的に自転車を活用することで、メタボリックシンドロームの解消が期待されます。

**Data M-03** 体重／体脂肪率の変化(6名平均)



出典：Health Data File(株)シマノ

### 3：自転車活用の積極的な検討が必要

#### 【本市の特性】

- ・ 駅やバス停にシェアサイクルがあるなど、公共交通機関と連携することで、利便性が高まると考える。

#### 【活用の問題】

- ・ 自転車は環境への負担が少ないことから、通勤利用などの推進が求められる。

#### 【コラム】

鉄道事業者やバス事業者に対して、サイクリトレインやサイクルバスの導入を要請することにより、サイクリストの受け入れ環境の充実を図る事例があります。



出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)



出典：ナショナルサイクルルート HP (国土交通省)ナショナルサイクルルートの詳細



### 4：単発観光から滞在観光を目指した観光へ

#### 【本市の特性】

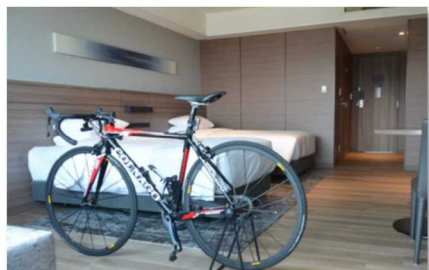
- ・ 自動車で訪れる観光客が気軽に借りられる自転車や魅力的なサイクリングルート、ガイドツアーがあれば、まちを周遊し、滞在時間が伸びる。
- ・ ワークーションで訪れた人に自転車利用を促すことで、レジャーなど外に出るきっかけになる。

#### 【活用の問題】

- ・ サイクリストや観光客がまちを通り過ぎてしまっている。まちを周遊し、滞在してもらい、市内での消費増加や地域の活性化に繋げることが重要となる。
- ・ 滞在してもらうには、休憩施設やメンテナンスができる施設、自転車の室内持込みなど、サイクリストに喜ばれるサービスがあると良い。

#### 【コラム】

宿泊施設がサイクリスト向けのサービスを実施する事例があります。



出典：ナショナルサイクルルート HP (国土交通省)ナショナルサイクルルートの詳細



## 5：高低差が育む地域固有の自然環境の活用

### 【本市の特性】

- ・富士山の麓には、広大な森林や高原、豊富な水による滝や湖など、高低差がもたらす多様な自然環境があり、これらは、本市特有の観光資源である。
- ・富士山麓の自然を楽しむツールとして、環境への負担が少ないE-BIKEは、適していると考ええる。
- ・高低差のある環境を楽しむには、E-BIKEの活用が効果的である。

### 【活用の問題】

- ・富士山の魅力は市内だけに留まらないことから、市域を跨ぐ広域的なサイクリングルートがあることで、地域の魅力が高まる。
- ・朝霧高原の魅力あるスポットを巡る、安全な走行空間があると良い。

### 【コラム】

E-BIKEとは、スポーツタイプの電動アシスト付きの自転車です。スムーズなアシストを行うモーターと制御するシステム、大容量バッテリー、走行中の情報を表示するディスプレイがセットになったスポーツタイプの自転車用のドライブユニットを搭載しており、体力に自信がない人等も気軽に坂道が多い場所や長距離ルートを楽しむことができます。

### 【E-BIKEの種類や性能】

E-BIKEの種類は、主に未舗装路に適した「E-マウンテンバイク」、舗装された道に適した「E-ロードバイク」、中間タイプの汎用性が高い「E-クロスバイク」など、走る場所や用途によって様々な自転車の種類があります。また、1回の充電でおよそ100km程度の走行ができます(道路状況、走行モード、走り方等によって異なります)。



出典：(公社)富士宮市観光協会HP

### 【電動アシスト自転車の種類】

通勤・通学や買い物などの汎用性が高いタイプや子どもを乗せられるタイプ、荷物を多く載せられるタイプなど、シーンに合わせた様々なタイプの電動アシスト自転車があります。





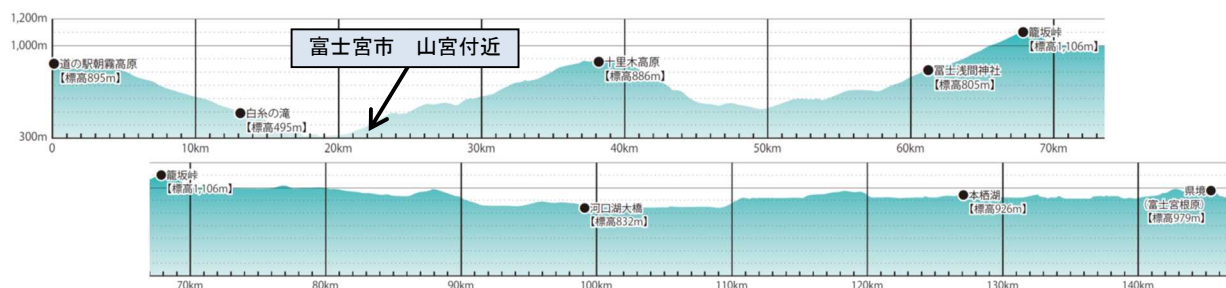
## 6：富士山一周サイクリングの出発地点に適した立地

### 【本市の特性】

- ・本市は、太平洋岸自転車道や新富士駅、東名高速道路へ繋がる富士市との接続があるため、富士山一周サイクリングの起点として、滞在するのに適している。
- ・富士山一周サイクリングルートにおいて、本市周辺は高低差が大きく、日陰が少ないエリアが続くため、体力があるうちに走ることが推奨される。

### 【コラム】

市内には、富士山一周サイクリングルート中でも高低差が大きい区間があります。



出典：ぐるり富士山風景街道 富士山一周サイクリングルートより

## 7：自転車に乗っていない人に対する啓発

### 【活用の問題】

- ・自転車に乗っている人がルール・マナーを守ることも重要だが、自転車に乗っていない人が多い本市では、自転車を利用していない人にもルール・マナーを周知することが重要となる。
- ・自転車利用が多い高校生だけではなく、車のドライバーや免許証自主返納後の高齢者など、幅広い世代を対象としたルール・マナーの啓発を実施した方が良い。

## 8：自転車の適切な維持管理が必要

### 【活用の問題】

- ・自転車を安全に利用するためには、定期的な安全点検を行うことが重要。利用者だけではなく、レンタサイクル事業者や自転車通学者の親などが自転車の知識を身につけることも重要となる。

## 9：安全安心な自転車走行空間の確保

### 【活用の問題】

- ・自転車の走行空間整備を進めることで、ドライバーに自転車も通行することが伝わり、自転車も走行することへの理解をしてもらうことが重要となる。
- ・自転車の近くを通り過ぎる車も多いため、自転車を貸し出す時、「車が多いから気をつけてください」、「狭い道は無理して通らないでください」と声をかけるなど、具体的な支援を行う。まずは、安全な走行環境の確保が必要である。



### 3. 本市の自転車を取り巻く課題の整理

本市における自転車利用の現状や特性を踏まえ、本市の自転車を取り巻く3つの課題を抽出しました。

<b>本市の概況と自転車に関する現状 (第2章1.2 より)</b>	+	<b>本市の自転車に関する (第2章(4) ヒアリン)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・車を中心とした移動が多く、自転車の利用は低い傾向</li> <li>・短い移動でも自動車を利用</li> <li>・自転車の健康増進に関する周知が低い傾向</li> <li>・温室効果ガスの排出量が増加傾向</li> </ul>		<p><b>○自転車に触れる機会が少ない環境</b> 自転車は、足に負担の少ない身体健康増進に適した乗り物。しかし市内では自転車に触れる機会が</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・20代～50代の日常的な運動習慣が低い</li> <li>・メタボリックシンドローム該当者等の割合が県平均より高い</li> <li>・年間を通して健康増進に適した中山保養地が広がる</li> </ul>	+	<p><b>○健康増進に適した環境</b> 標高300～1000mの中山保養地は、多い地域で、幅広い気候療法が適</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康づくりに関心が高い</li> <li>・健康のために自転車を利用したい人が多い傾向</li> <li>・市内を接続する様々な公共交通機関がある</li> </ul>		<p><b>○自転車活用の積極的な検討が必要</b> 公共交通と連携することで、利便性への負担が少ないため、通勤等で検討する必要がある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士川や山梨方面等様々な観光拠点へアクセスができる環境</li> <li>・富士山への眺望点が市内に点在</li> <li>・主要な観光施設が、朝霧高原などの北部エリアと富士山本宮浅間大社をはじめとした南部エリアに分かれる</li> <li>・サイクリングルートの整備が必要</li> </ul>		<p><b>○富士山一周サイクリングの出発地</b> 太平洋岸自転車道や新富士駅、東る富士市と隣接している。また、リングルートにおいて、本市周辺日陰が少ないエリアが続くため、走ることが推奨される。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国へ繋がる新富士駅や高速道路と接続する幹線道路</li> <li>・自動車を利用した観光周遊が多い傾向</li> <li>・宿泊客数が少ない傾向で滞在拠点になっていない</li> <li>・バイクピットの数が周辺市町に比べ少ない</li> </ul>	+	<p><b>○単発観光から滞在観光を目指した</b> 浅間大社をはじめとした観光客やクリストが訪れる環境がある。ガケーションなど、まちに滞在し、える仕組みが必要。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平野が少なく、高低差が日本一の坂の多い地形</li> <li>・E-BIKEを活用したレンタサイクル環境</li> <li>・E-BIKEを知らない人も多い傾向</li> <li>・中山保養地エリアに主要な観光施設が多い傾向</li> </ul>		<p><b>○高低差が育む地域固有の自然環境</b> 富士山の麓に位置し、広大な森林水や滝、湖など、高低差によってある。本市を楽しむツールとして、いる。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故全体は減少傾向、自転車事故の割合が増加</li> <li>・自転車のルール・マナーについて一定の認知</li> <li>・高校生の事故が多い傾向</li> <li>・安全安心な自転車走行環境の確保</li> <li>・電動アシスト付き自転車の普及</li> <li>・一部の駐輪場で駐輪できない状況</li> <li>・E-BIKEを活用したレンタサイクル環境</li> </ul>	+	<p><b>○自転車に乗っていない人に対する</b> 自転車を習慣的に利用している人 心な道路環境を創出するためには、 も乗らない人にもルール・マナー 重要。</p> <p><b>○自転車の適切な維持管理が必要</b> 利用者だけではなく、レンタサイ 車通学者の親等が自転車の知識を に点検することが重要。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の移動や災害復旧時の活動に自転車の活用を期待</li> <li>・観光利用を目的とした自転車の災害時の活用を期待</li> </ul>		<p><b>○安全安心な自転車走行空間の確保</b> 自転車活用の推進には、安全な走行 要がある。</p>

## 特性と問題 (調査より)

活動ができるなど  
通学利用以外、  
少ない。

丘陵地帯、森林が  
用しやすい。

が高まる。また環境  
の積極的な活用を

### 点に適した立地

名高速道路へ繋が  
富士山一周サイク  
は高低差が大きく  
体力が多いうちに

### 観光へ

富士山一周のサイ  
イドツアーやワー  
周遊する環境を整

### の活用

や高原、豊富な湧  
様々な自然環境が  
E-BIKE が適して

### 啓発

が少ない。安全安  
自転車に乗る人に  
を周知することが

クル事業者や自転  
身につけ、定期的

環境を確保する必

## 本市の自転車を取り巻く課題

### 課題1. 富士山麓の特性を活かした健康増進の環境づくり

- 自転車は健康増進に活用できる乗り物だが、短い距離でも車を使うなど、自転車を習慣的に利用している人が少ないため、自転車の楽しさを学ぶ教室など、自転車に乗るきっかけを増やしていく必要がある。
- 健康増進に適した自然豊かな環境があるが、環境特性を活かしたサイクリングスポーツによる健康増進に関する周知やサイクリングルートの整備ができていないため、特性を活かした健康増進の環境を創出する必要がある。
- 自転車は、環境への負担軽減や公共交通と連携することで市内の移動の利便性が高まる有効な手段になるが、積極的な活用がされていないことから、通勤時など自転車の活用を推進していく必要がある。

### 課題2. 市内に滞在してもらおう環境づくり

- 富士山一周の出発地点に適した環境や本市の環境を活かしたオンロード・オフロードのサイクリングルート整備が可能だが、ルートの設定や周知が少ないため、積極的な活用や周知を行う必要がある。
- 観光客やサイクリストが本市に訪れているが、サイクリストが休憩できる施設や観光客が市内を周遊する手段が少なく、車での観光が主になっている。レンタサイクルやガイドツアー、ワーケーションの充実など、観光客やサイクリストが長く滞在したくなる環境を創出する必要がある。
- 北部と南北エリアの接続や本市固有の自然や文化を楽しむに当たり、E-BIKE は高低差のある朝霧高原などを周遊することに適しているが、E-BIKE レンタサイクルの活用や周知が限定的になっているため、利活用を推進する必要がある。

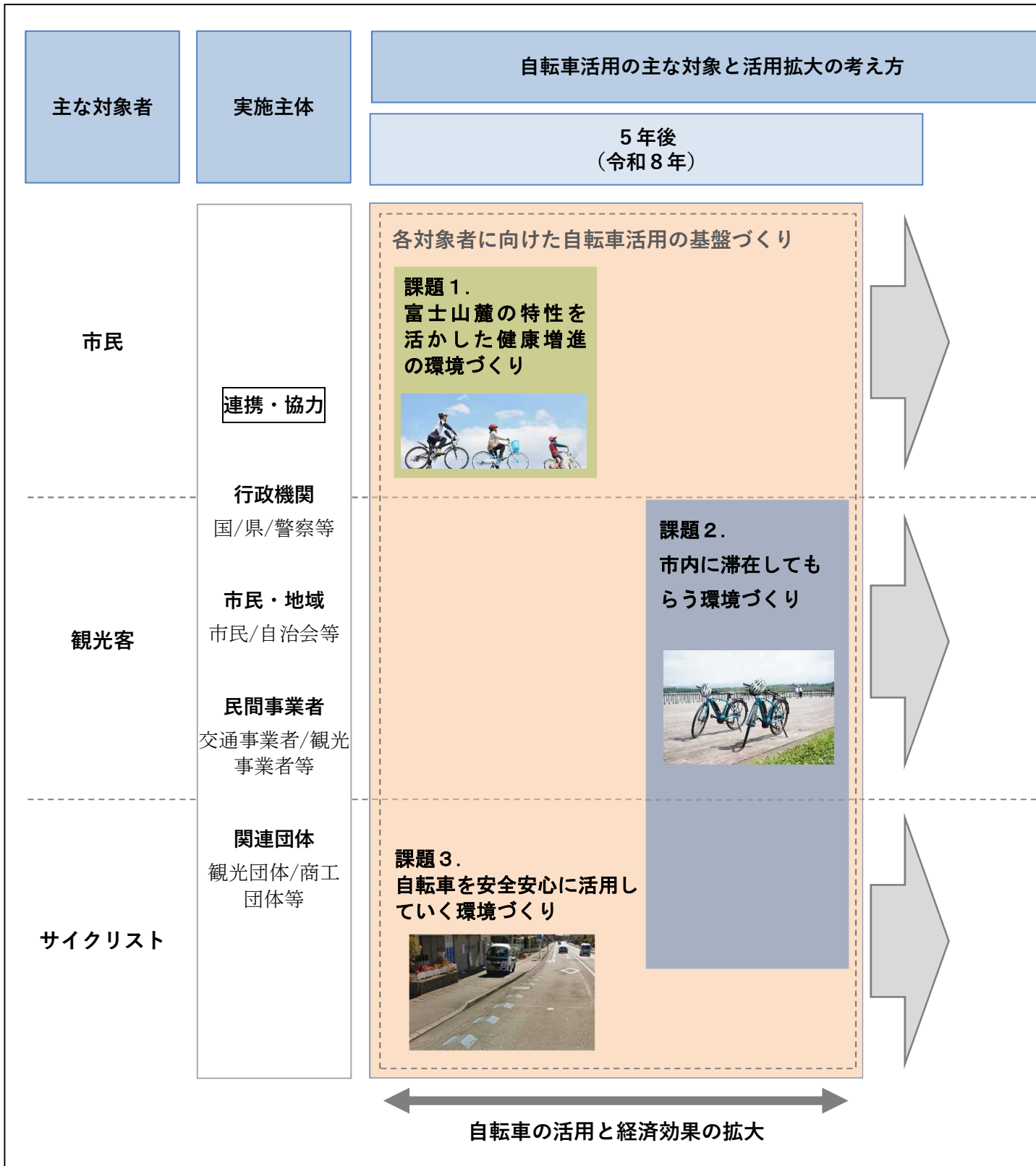
### 課題3. 自転車を安全安心に活用していく環境づくり

- 自転車事故の割合は増加傾向にあり、自転車の活用を推進するには、自転車に乗る人にも乗らない人にも自転車のルール・マナーを周知する必要がある。
- 安全安心な自転車の活用をしていくためには、自転車の知識を身につけ、市民や事業者が定期的に自転車の点検を行う必要がある。
- 自転車の活用を推進していくためには、自転車の安全安心で快適な走行空間や駐輪環境が必要である。また、自転車は災害時の被害状況の把握などに有効な手段になるが、積極的な活用がされていないことから、自転車の活用を検討していく必要がある。



1. 計画の基本的な考え方

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画は主な対象者別に課題と実施主体を整理し、計画その後、取組の継続的な実施とともに自転車に関する各取組が対象者を広げていくことで、取組が



図表3-1 : 課題に対する自転車の取組の相互関係



の実行性を高めます。本計画期間の5年間は、主な対象者別に自転車活用の基盤づくりを進めます。相互に連携し、相乗効果を高め、自転車の活用の拡大を目指していきます。

### 自転車活用の主な対象と活用拡大の考え方

SDGs

2030年  
(令和12年)

取組の継続的な実施とともに各取組が対象者を広げて行く

#### 課題1.

富士山麓の特性を活かした健康増進の環境づくり

持続的な取組の実施

新たな自転車の活用  
関係人口等の拡大

新たな自転車の活用  
交流人口等の拡大

取組の相互連携による  
自転車利用拡大の相乗効果

持続的な取組  
の実施

課題2.  
市内に滞在してもら  
う環境づくり

#### 課題3.

自転車を安全安心に活用していく環境づくり

富士山SDGsの達成に寄与

自転車の活用と経済効果の拡大

## 2. 目標像と計画の柱

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画の目標像を『富士宮の新しい！楽しい！暮らしを、自転車から』とし、各柱の目指す姿を設けます。本計画は、2030年の目標像に向け、5年後(2027年3月)の目指す姿を示しています。







それを支える3つの柱「Ⅰ.健康づくりの推進」「Ⅱ.サイクルツーリズムの推進」「Ⅲ.安全安心な環境づくり」と  
また、自転車に関する取組を継続的に実施していくことで「富士山SDGs」の達成にも寄与していきます。

## 5年後(2027年3月)の目指す姿

(自転車を活用する基盤づくり)

### 健康づくりを醸成する基盤づくり

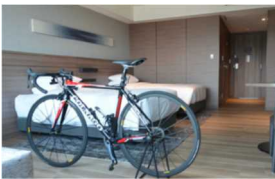
- ・本市と健康に関する情報が市内外に発信され、日常的に運動やスポーツを行うなど、健康づくりの機運が高まる
- ・健康づくりのために、通勤や近所へのお買い物などの身近な日常生活で、自転車が活用される



日常的な自転車利用のイメージ 提供：国土交通省HP

### サイクルツーリズムを醸成する基盤づくり

- ・富士宮に滞在してサイクリングを楽しむ魅力が首都圏をはじめ、市内外に周知される
- ・ガイド付きツアーに参加し、スポーツタイプの自転車やE-BIKEで、田貫湖や富士山世界遺産、富士山麓でしか楽しめない場所を巡るなど、自転車を使って富士宮市を満喫することができる



自転車で富士宮市を楽しむイメージ 提供：国土交通省HP

### 自転車を安全安心に利用する基盤づくり

- ・ナショナルサイクルルートを始めとする自転車走行空間を通して、迷わず楽しむことができる
- ・自転車通勤や通学など、日常生活で安全安心に走れる環境整備に関する取組が進められている
- ・子供からお年寄りまで、市民や企業がルール・マナーに加え、自転車の楽しさを学んでいる



安全安心に自転車を利用できるイメージ 提供：レバンテフジ静岡

## 2030年に目指す姿

(自転車を活用した新たなコミュニティ)

### 市民が楽しく健康になるまち

- ・医療や福祉が充実した地域の新たな医療拠点に、テレワークや二地域居住者等が滞在し、サイクルスポーツなど富士山麓の特性を活かした健康づくりができる
- ・健康増進に適した豊かな自然環境のなか、E-BIKEを活用して地域を大回遊するなど、市民のライフスタイルに合わせた生活圏で暮らす



自転車を活用した健康づくりのイメージ

### サイクリストや観光客で賑わうまち

- ・休日に首都圏を離れ、医療や福祉のサポート環境がある朝霧高原を拠点に富士山の大回遊を楽しむため、仲間のサイクリストと繰り返し訪れる
- ・ヘルスツーリズムを取り入れたツアーで地域を巡り、農業や林業体験を行い、空き家を改修した古民家を拠点に長期滞在する



富士宮市の滞りで自転車を活用するイメージ

### 地域内や地域同士がつながるまち

- ・安全安心に地域内やまちなかと市内の地域間を大回遊できる自転車専用の通行空間が、まち全体を繋ぐ
- ・バスやタクシーなどの公共交通機関と自転車がシームレスに繋がり、どこで暮らしていても快適に移動できる



自転車が地域を結ぶイメージ 出典：国土交通省HP

### 3. 計画の柱に対応する基本方針

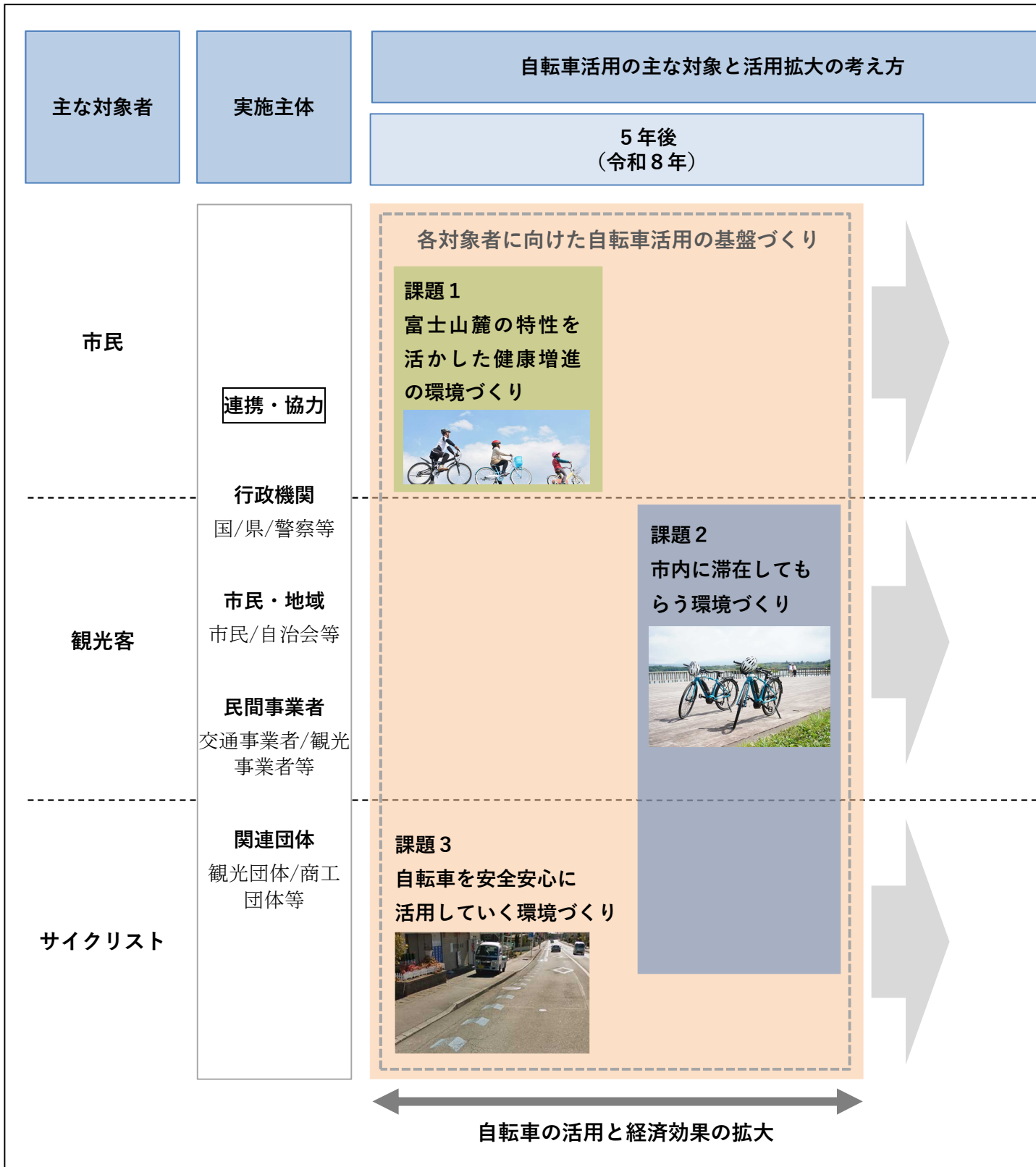
本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画の3つの柱の「5年後の目指す姿」を実現させるため、自転車の活用基盤を創出する「基本方針」を設定します。



# 第3章 計画の目標像と基本方針

## 1. 計画の基本的な考え方

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画は主な対象者別に課題と実施主体を整理し、計画その後、取組の継続的な実施とともに自転車に関する各取組が対象者を広げて行くことで、取組が

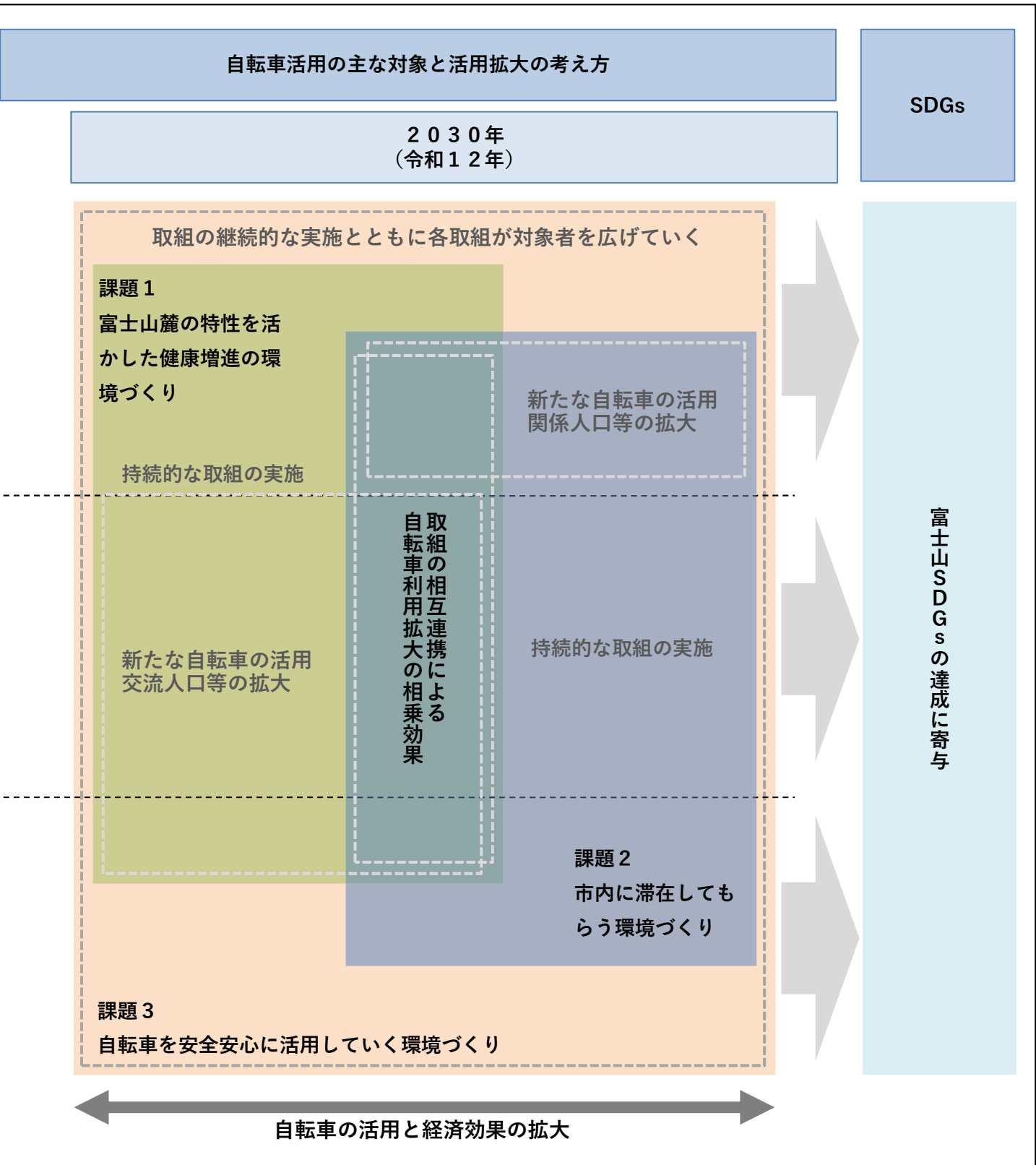


図表 3-1 : 課題に対する自転車の取組の相互関係





の実行性を高めます。本計画期間の5年間は、主な対象者別に自転車活用の基盤づくりを進めます。相互に連携し、効果を高め、自転車の活用の拡大を目指していきます。



## 2. 目標像と計画の柱

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画の目標像を『富士宮の新しい！楽しい！暮らしを、自転車から』とし、各柱の目指す姿を設けます。本計画は、2030年の目標像に向け、5年後(2027年3月)の目指す姿を示しています。





それを支える3つの柱「Ⅰ.健康づくりの推進」「Ⅱ.サイクルツーリズムの推進」「Ⅲ.安全安心な環境づくり」と  
また、自転車に関する取組を継続的に実施していくことで「富士山SDG s」の達成にも寄与していきます。

5年後(2027年3月)の目指す姿  
(自転車を活用する基盤づくり)

○ 健康づくりを醸成する基盤づくり

- 本市と健康に関する情報が市内外に発信され、日常的に運動やスポーツを行うなど、健康づくりの機運が高まる
- 健康づくりのために、通勤や近所へのお買い物などの身近な日常生活で、自転車が活用される



日常的な自転車利用のイメージ 提供:国土交通省IP

2030年に目指す姿  
(自転車を活用した新たなコミュニティ)

○ 市民が楽しく健康になるまち

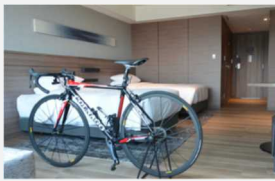
- 医療や福祉が充実した地域の新たな医療拠点に、テレワーカーや二地域居住者等が滞在し、サイクルスポーツなど富士山麓の特性を活かした健康づくりができる
- 健康増進に適した豊かな自然環境のなか、E-BIKEを活用して地域を大回遊するなど、市民のライフスタイルに合わせた生活圏で暮らす



自転車を活用した健康づくりのイメージ

○ サイクルツーリズムを醸成する基盤づくり

- 富士宮に滞在してサイクリングを楽しむ魅力が首都圏をはじめ、市内外に周知される
- ガイド付きツアーに参加し、スポーツタイプの自転車やE-BIKEで、田貫湖や富士山世界遺産、富士山麓でしか楽しめない場所を巡るなど、自転車を使って富士宮市を満喫することができる



自転車で富士宮市を楽しむイメージ 提供:国土交通省IP

○ サイクリストや観光客で賑わうまち

- 休日に首都圏を離れ、医療や福祉のサポート環境がある朝霧高原を拠点に富士山の大回遊を楽しむため、仲間のサイクリストと繰り返し訪れる
- ヘルスツーリズムを取り入れたツアーで地域を巡り、農業や林業体験を行い、空き家を改修した古民家を拠点に長期滞在する



富士宮市の滞りで自転車を活用するイメージ

○ 自転車を安全安心に利用する基盤づくり

- ナショナルサイクルルートを始めとする自転車走行空間を通して、迷わず楽しむことができる
- 自転車通勤や通学など、日常生活で安全安心に走れる環境整備に関する取組が進められている
- 子供からお年寄りまで、市民や企業がルール・マナーに加え、自転車の楽しさを学んでいる



安心安全に自転車を利用できるイメージ 提供:レシテフシ静岡

○ 地域内や地域同士がつながるまち

- 安全安心に地域内やまちなかと市内の地域間を大回遊できる自転車専用の通行空間が、まち全体を繋ぐ
- バスやタクシーなどの公共交通機関と自転車がシームレスに繋がり、どこで暮らしていても快適に移動できる



自転車が地域を結ぶイメージ 出典:国土交通省IP



### 3. 計画の柱に対応する基本方針

本市の自転車を取り巻く課題を踏まえ、本計画の3つの柱の「5年後の目指す姿」を実現させるため、自転車の活用基盤を創出する「基本方針」を設定します。





1. 施策の体系

本計画の7つの方針を推進するための施策と具体的な取組を以下に整理します。


計画の柱	基本方針	本計画の施策		
柱Ⅰ・健康づくりの推進	方針1. 自転車に乗るきっかけづくりの推進	1. 日常的な自転車利用の推進	P. 43	
		2. 自転車の魅力や健康効果に関する啓発・情報発信の推進	P. 44	
	方針2. 健康づくりに繋がる自転車利用環境の形成の推進	3. 健康づくりに繋がるイベントの促進	P. 46	
		4. 健康づくりに繋がるサイクリングルート形成の推進	P. 47	
柱Ⅱ・サイクルツーリズムの推進	方針3. 地域の魅力を活かしたサイクリング環境創出の推進	5. 富士山一周サイクリングルートと連携したサイクリングルート形成の推進	P. 48	
		6. 市内の地域資源や近隣市町と連携したサイクリングルート形成の推進	P. 49	
	方針4. サイクリストの受入環境を充実させる取組の推進	7. サイクリングを支える施設整備やサービスの推進	P. 50	
		8. サイクリスト向けのライドイベントやガイドツアーの促進	P. 51	
		9. サイクリストへの情報発信の推進	P. 52	
	方針5. E-BIKEの活用や自転車の観光利用の推進	10. E-BIKEや自転車の観光利用の推進	P. 53	
		11. E-BIKEの魅力やサイクリングに関する情報発信の推進	P. 55	
		12. 回遊環境の向上に向けた自転車の活用検討	P. 55	
	柱Ⅲ・安全安心な環境づくり	方針6. 安全安心な自転車利用の推進	13. 自転車に関するルール・マナーの周知や啓発活動の推進	P. 56
			14. 安全安心な自転車の維持管理の促進	P. 57
15. 災害時における自転車の活用検討			P. 58	
方針7. 安全安心で快適な自転車利用環境の形成の推進		16. まちづくりと連携した自転車走行空間整備の推進	P. 59	
		17. 快適な自転車走行環境を確保する取組の推進	P. 60	
		18. 安全安心で快適な駐輪環境整備の推進	P. 61	
		19. 快適に移動できる環境整備の検討	P. 62	

## 2. 具体的な取組内容

柱Ⅰ. 健康づくりの推進	
方針1. 自転車に乗るきっかけづくりの推進	
施策	<p>1. 日常的な自転車利用の推進</p> <p>【施策の考え方】 市民の運動習慣と自転車に対する意識を向上させるため、自転車に触れる機会を増やし、日常的な自転車利用につながる取組を推進します。</p>
取組内容	<p>対象者に応じた自転車の楽しみ方・乗り方を知るきっかけづくりの推進</p>
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 子供からお年寄りまでを対象とした自転車の乗り方や楽しさを学ぶ教室</li> <li>・ 自転車天国（市民・民間事業者との連携による自転車の楽しみ方が伝わるイベント）の実施検討</li> <li>・ 地元プロチームや自転車部等との連携による自転車文化の普及・啓発</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p style="text-align: center;">自転車に触れるイベントの事例 提供：レバンテフジ静岡</p> <p>【コラム】 「子供たちに思う存分自転車乗りをさせたい」という願いから、昭和48年8月の毎日曜日に淀橋地先（都市計画道路：田中青木線）の幅12メートルの道路を開放し、安全な自転車の乗り方や上達方法の指導など自転車を楽しめる「自転車てんごく」が行われていました。</p> <div style="text-align: center;">  <p>自転車てんごくの様子（昭和48年） 出典：貴船小学校50年誌</p> </div>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課、商工振興課、スポーツ振興課
関係機関	富士宮市観光協会、民間事業者等





取組内容	近距離移動における自転車利用の推進
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市職員の自転車通勤・移動の実施</li> <li>・市民の自転車移動の推進</li> <li>・企業の自転車通勤・移動の実施</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div data-bbox="352 495 1034 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト</b> (国土交通省 自転車活用推進本部)</p> <p>国土交通省 自転車活用推進本部では、通勤や業務における自転車利用の拡大に向け、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを今後創設する予定です。</p> <p>これは、自転車通勤を推進する企業・団体に対し、「宣言企業」と「優良企業」を認定し、それら企業・団体をPRするほか、認定された企業・団体が使用可能なロゴマーク発信や、自転車通勤の好事例の発信を行うなど、国による企業・団体の自転車通勤支援プロジェクトです。</p> </div> <div data-bbox="1050 383 1406 875" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">自転車通勤導入に関する手引き</p>  <p style="text-align: center;">令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会</p> </div> <p style="text-align: center;">国の取組事例 出典：自転車通勤導入に関する手引き 国土交通省（令和元年5月）</p>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課、契約管理課、環境エネルギー室
関係機関	民間事業者等

施策	<p><b>2. 自転車の魅力や健康効果に関する啓発・情報発信の推進</b></p> <p>【施策の考え方】</p> <p>自転車を活用した健康づくりに関する取組や方法・効果、自転車の魅力に加え自転車に関するルール・マナーについての情報発信を推進し、市民の日常的な運動習慣の醸成や、企業等の通勤・業務における自転車利用の促進を図ります。</p>
取組内容	自転車の活用による健康づくりの効果や自転車の魅力を伝える情報発信
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報誌、ウェブサイトやSNSを活用した情報発信</li> <li>・健康に繋がるサイクリングマップの作成等による情報発信</li> <li>・民間事業者との連携による自転車の魅力を伝える情報発信</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div data-bbox="344 1659 624 1928" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  </div> <div data-bbox="647 1659 935 1928" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  </div> <div data-bbox="1059 1659 1331 1845" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  </div> <p style="text-align: center;">ウェブサイトやSNSを活用した情報発信 出典：富士宮市HP</p>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課、広報課、地域政策推進室
関係機関	民間事業者等

取組内容	自転車通勤の効果等に関する情報発信
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業向けセミナー等による情報発信</li> <li>・自転車活用の効果等に関するチラシ・SNS等による企業周知及び情報発信</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div data-bbox="379 465 1398 922" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するための広報啓発を実施する。</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <p>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】</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">自転車通勤の広報啓発事例</p> <p style="text-align: center;">出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p> </div>
主な対象者	企業
担当課	健康増進課、商工振興課
取組内容	富士山麓の自然を活用した既存サイクリングルートに関する情報発信
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康増進に効果的なサイクリングルートに関する情報発信</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>まちなかと富士宮市北部を繋ぐサイクリングマップ</p> <p>出典：富士宮市 HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>広報ふじのみやによる情報発信</p> </div> </div>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課、広報課



方針 2. 健康づくりに繋がる自転車利用環境の形成の推進	
施策	3. 健康づくりに繋がるイベントの促進
	<p>【施策の考え方】</p> <p>市民の健康に関する機運を高める機会をつくる取組やモバイルアプリケーションを活用した健康管理など、市内外のサイクリングルートと連携した運動やスポーツ習慣による健康づくりに関するイベントを促進します。</p>
取組内容	健康づくりのためのサイクリング講座やライドイベントの促進
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリングルートを活用したサイクリング講座</li> <li>・市内を自転車で散歩する、「ポタリング」の普及・啓発</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>
	 <p>市内の北部や市街地などを E-BIKE で走るポタリングの様子</p>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課、スポーツ振興課、社会教育課
関係機関	民間事業者等
取組内容	モバイルアプリケーションと自転車を活用した健康管理やイベントの検討
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康マイレージと連携した自転車を活用した健康管理の検討</li> <li>・スマートフォンを活用した健康管理やサイクリングイベントの実施検討</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>
	 <p>ふじのくに健康いきいきカードと協力店のポスターとミニのぼり旗、ステッカー</p> <p>出典：富士宮市 HP</p>
主な対象者	市民
担当課	健康増進課
関係機関	民間事業者等



	<h4>4. 健康づくりに繋がるサイクリングルート形成の推進</h4>
<b>施策</b>	<p>【施策の考え方】 健康増進に適した豊かな自然環境や地域の魅力・歴史・文化を生かしたサイクリングルートの形成を推進し、市民の健康増進を図ります。</p>
<b>取組内容</b>	<p>年齢や体力などに合わせた、気軽に楽しく回遊できるサイクリングルートの設定</p>
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>消費カロリーなどがわかる、観光資源や地域の魅力のあるスポットを巡るサイクリングルート</li> <li>年齢や体力などに合わせ難易度を選べる身近なサイクリングルート</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>  <p>魅力あるスポットを巡る身近なサイクリングルートのイメージ(宮ぼたコース) 出典：広報ふじのみや(2021年10月)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルツーリズムを推進する企業・団体等とともに、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動を検討する。</li> </ul>  <p>温泉ライダーin 加賀温泉郷 【出典：(一社)ルーツ・スポーツ・ジャパン】</p> </div> <p>健康増進と連携したサイクリングスポーツの事例 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p>
<b>主な対象者</b>	<p>市民</p>
<b>担当課</b>	<p>健康増進課、スポーツ振興課、道路課、文化課</p>
<b>関係機関</b>	<p>民間事業者等</p>


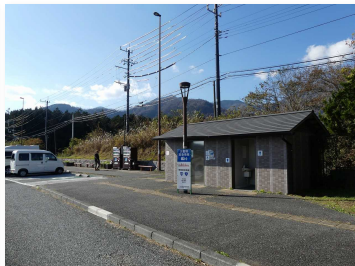


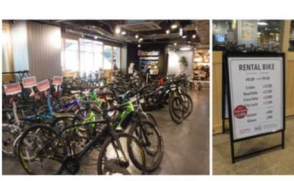





柱Ⅱ. サイクルツーリズムの推進	
方針3. 地域の魅力を活かしたサイクリング環境創出の推進	
施策	5. 富士山一周サイクリングルートと連携したサイクリングルート形成の推進
	<p>【施策の考え方】</p> <p>国・県・関係自治体や民間事業者と連携し、富士山一周サイクリングルートを活用したルートの設定や整備を行い、市内の誘客を推進します。</p>
取組内容	富士山一周サイクリングルートと連携したサイクリングルートの設定と整備
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山を周遊するルートや太平洋岸自転車道との接続ルートの設定と整備</li> <li>・市内の観光資源と接続する引き込みルートの設定と整備</li> </ul> <p>【サイクリングルートのイメージ図】</p>
	<p>※サイクリングルートは道路管理者・警察等の関係機関協議によって変更する場合があります。</p>
主な対象者	サイクリスト
担当課	観光課、道路課、富士山世界遺産課、文化課
関係機関	国土交通省、静岡県、富士宮警察署等

<b>施策</b>	<b>6. 市内の地域資源や近隣市町と連携したサイクリングルート形成の推進</b>
	<b>【施策の考え方】</b> 市内の地域資源や近隣市町と接続する魅力的なサイクリングルートの設定や走行環境の整備等により、観光客やサイクリストの市内の回遊性の向上を図ります。
<b>取組内容</b>	地域資源を活用したサイクリングルートの形成
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・森林・林業・農業と共存した富士山麓の自然や観光施設など、地域資源を活用したサイクリングルートの形成</li> <li>・まちなかと北部や南部などの市内の回遊性向上を図るための観光施設を結ぶサイクリングルートの形成</li> <li>・林道などの活用検討として、富士山麓の自然を活用したマウンテンバイクルートの形成</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;">地域資源を活用したサイクリングルートのイメージ</p>
<b>主な対象者</b>	観光客、サイクリスト
<b>担当課</b>	観光課、農業政策課、道路課、文化課
<b>関係機関</b>	富士宮市観光協会等
<b>取組内容</b>	近隣市町と連携したサイクリングルートの形成
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山観光を楽しめるロングライドルートの検討</li> <li>・近隣市町と統一した路面標示方法の検討</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b>  <p style="text-align: right;">近隣市町を巡るサイクリングルートの事例 出典：富士宮市HP</p>
<b>主な対象者</b>	観光客、サイクリスト
<b>担当課</b>	観光課、道路課
<b>関係機関</b>	富士宮市観光協会、近隣自治体等





方針4. サイクリストの受入環境の充実させる取組の推進	
	<b>7. サイクリングを支える施設整備やサービスの推進</b> <b>【施策の考え方】</b> サイクリストが自転車と一緒に過ごせる宿泊や休憩施設の整備など、交通機関や宿泊・観光施設等の受け入れ態勢を構築し、サイクリストや観光客が市内に訪れ、滞在できる環境を形成します。
<b>取組内容</b>	官民連携によるサイクリストの受入態勢の推進
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設・民間施設へのバイシクルピット設置の推進</li> <li>・ サイクリストの受入施設となるゲートウェイ施設の整備</li> <li>・ 富士山一周サイクリングルートの拠点に位置付けられている道の駅「朝霧高原」や身延線「富士宮駅」と連携した自転車の組立スペースの設置などサイクリストの受入環境の整備</li> <li>・ 朝霧さわやかパーキングや公園、富士山世界遺産・構成資産等の公共施設におけるサイクリストの受入環境の整備（駐輪場整備・サイクルラックの設置など）</li> <li>・ 交通事業者と連携したサイクリスト向けサービスの検討</li> <li>・ ぐるり富士山風景街道との連携推進</li> <li>・ 宿泊施設におけるサイクリング向けプランの検討</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b>   道の駅「朝霧高原」      朝霧さわやかパーキング 事例：「りんりんスクエア土浦」（JR土浦駅）（つくば霞ヶ浦りんりんロード）    周辺の観光情報や宿泊施設情報を提供      空気入れや工具の貸出      レンタサイクル    コインロッカー      屋内ラック・宅配便ロッカー（荷物の発送・受取が可能）      シャワー室 鉄道駅と直結した駅ビル内に周辺観光情報や宿泊情報の提供、レンタサイクル、コインロッカー、屋内ラック、宅配ロッカー、シャワー等が利用可能なゲートウェイ施設を整備。 ゲートウェイ施設の事例 出典：ナショナルサイクリングルート HP（国土交通省）ナショナルサイクリングルートの詳細
<b>主な対象者</b>	サイクリスト、観光事業者
<b>担当課</b>	観光課、文化課、富士山世界遺産課、都市計画課
<b>関係機関</b>	国土交通省、静岡県、富士宮市観光協会、民間事業者等

<p><b>施策</b></p>	<p><b>8. サイクリスト向けのライドイベントやガイドツアーの促進</b></p> <p>【施策の考え方】 サイクリングを始めた人や乗り慣れている人も楽しめるライドイベントやガイドツアー等により、サイクリストが富士山麓を自転車で楽しみ市内に滞在したくなる取組を促進します。</p>
<p><b>取組内容</b></p>	<p>プロサイクリングチーム等と連携したライドイベントの促進</p>
<p><b>具体的な取組例</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士山麓の自然や地域資源を活用したライドイベントやガイドツアー</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">プロサイクリングチームと走るチャレンジサイクル体験会の事例 提供：レバンテフジ静岡</p>
<p><b>主な対象者</b></p>	<p>サイクリスト、企業</p>
<p><b>担当課</b></p>	<p>観光課、スポーツ振興課</p>
<p><b>関係機関</b></p>	<p>富士宮市観光協会、民間事業者等</p>
<p><b>取組内容</b></p>	<p>近隣市町と連携した富士山麓における自転車レースやイベントの推進</p>
<p><b>具体的な取組例</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士山一周サイクリングルートを活用したロングライドイベント</li> <li>・ プロサイクリングチーム等と連携したレース</li> <li>・ 富士山麓の自然環境を活用したレース</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">近隣市町と連携した自転車レースのイメージ 提供：レバンテフジ静岡</p>
<p><b>主な対象者</b></p>	<p>サイクリスト、企業</p>
<p><b>担当課</b></p>	<p>観光課、スポーツ振興課</p>
<p><b>関係機関</b></p>	<p>富士宮市観光協会、民間事業者、近隣自治体等</p>



<p><b>施策</b></p>	<p><b>9. サイクリストへの情報発信の推進</b></p> <p>【施策の考え方】 「サイクリングの起点となるまち」の定着を目指し、サイクリストの受入環境やサイクリングプランなど、サイクルツーリズムに関する取組に加え自転車に関するルール・マナーについての情報発信を推進します。</p>
<p><b>取組内容</b></p>	<p>受入環境やサイクリングルートに関する情報発信</p>
<p><b>具体的な取組例</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリスト向けの情報誌やアプリ、LINE 等の SNS を活用した情報発信</li> <li>サイクリングマップの作成</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>  <p>アプリを活用した情報発信の事例 出典：(公社) 静岡県観光協会 静岡県公式観光アプリ～TIPS～</p>
<p><b>主な対象者</b></p>	<p>サイクリスト</p>
<p><b>担当課</b></p>	<p>観光課</p>
<p><b>関係機関</b></p>	<p>富士宮市観光協会等</p>
<p><b>取組内容</b></p>	<p>富士宮市を起点としたサイクリングプランの情報発信</p>
<p><b>具体的な取組例</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宿泊施設と連携した、滞在型サイクリングプラン等の情報発信</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>  <p>HP を活用した情報発信のイメージ 出典：(公社) 富士宮市観光協会 HP</p>
<p><b>主な対象者</b></p>	<p>サイクリスト</p>
<p><b>担当課</b></p>	<p>観光課</p>
<p><b>関係機関</b></p>	<p>富士宮市観光協会等</p>





方針 5. E-BIKE の活用や自転車の観光利用の推進	
	<p>10. E-BIKE や自転車の観光利用の推進</p> <p>【施策の考え方】</p> <p>中心市街地と北部・南部エリアの観光施設の接続や市内全域の回遊性と滞在時間向上のため、富士山一周サイクリングルートと連携した E-BIKE レンタル拠点やサービスの拡充など、E-BIKE や自転車に触れる機会を増やす取組を推進します。</p>
取組内容	市内における E-BIKE レンタルサービスの拡大
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宿泊・観光施設やまちなか等における E-BIKE レンタルサービスの拡大</li> <li>・ 舗装された道や未舗装路など周辺環境に応じた種類の E-BIKE の配置やツアー等に活用できる台数を確保したレンタル拠点など、E-BIKE の適切な配置を検討</li> <li>・ 民間事業者に向けた E-BIKE の活用方法や性能に関する情報発信</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">市内のレンタル E-BIKE</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>🚲 E-BIKEのここがイイ!</b></p>  <p>E-BIKE の特徴や種類</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>🚲 E-BIKEの種類</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 舗装された道路を走る オンロードタイプ (YPJ-EC)</li> <li>■ 山道や舗装されていない道路を走る オフロードタイプ (YPJ-XC)</li> <li>■ 舗装されている道路も山道も走る 中間タイプ (YPJ-TC)</li> </ul>  <p>出典：広報ふじのみや(令和3年10月)</p> </div> </div>
主な対象者	観光客
担当課	観光課
関係機関	富士宮市観光協会、民間事業者等



取組内容	E-BIKE のレンタル事業者による E-BIKE の活用促進
具体的な取組例	<p>・ E-BIKE を活用したライドイベントやガイドツアー</p> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">E-BIKE を活用したガイドツアーのイメージ</p>
主な対象者	観光客
担当課	観光課
関係機関	富士宮市観光協会、民間事業者等
取組内容	E-BIKE レンタル事業を実施していない事業者の E-BIKE の活用促進
具体的な取組例	<p>・ 体験型・滞在型など、地域の活性化につながる多様なコンテンツによる E-BIKE の活用</p> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">富士山観光ツアーでレンタルE-BIKE を活用したイメージ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">ガイドツアーで E-BIKE を活用した事例</p>
主な対象者	観光客
担当課	観光課
関係機関	富士宮市観光協会、民間事業者等








	<b>1 1. E-BIKE の魅力やサイクリングに関する情報発信の推進</b>
<b>施策</b>	<p>【施策の考え方】</p> <p>観光客に対し、レンタル施設や E-BIKE を活用したコンテンツなど、ニーズを捉えた情報や自転車に関するルール・マナーを発信し、E-BIKE や自転車を活用した観光を推進します。</p>
<b>取組内容</b>	富士山麓での E-BIKE の楽しみ方やサイクリングに関する情報発信
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウェブサイトや SNS を活用した情報発信</li> <li>・体験型・滞在型コンテンツに関する情報発信</li> <li>・観光マップと連携したサイクリングマップ（駐車場や自転車修理店などの記載）の作成</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>  <p>E-BIKE に関する情報発信 出典：(公社) 富士宮市観光協会 HP</p>
<b>主な対象者</b>	観光客
<b>担当課</b>	観光課
<b>関係機関</b>	富士宮市観光協会、民間事業者等



	<b>1 2. 回遊環境の向上に向けた自転車の活用検討</b>
<b>施策</b>	<p>【施策の考え方】</p> <p>高低差のある北部と南北エリアの接続など、観光客の市内回遊の利便性向上を図るため、公共交通機関等と連携した取組を検討します。</p>
<b>取組内容</b>	自転車利用の利便性向上に向けた取組の検討・整備
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場等へ E-BIKE や電動アシスト自転車の充電スポットの整備検討</li> <li>・バイシクルピットの設置や自転車を積み込める公共交通機関等の検討</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者やバス事業者に対して、サイクルトレインやサイクルバスの導入を要請することにより、サイクリストの受け入れ環境の充実を図る。</li> </ul> </div>  <p>公共交通機関等との連携イメージ 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p>
<b>主な対象者</b>	観光客
<b>担当課</b>	観光課
<b>関係機関</b>	民間事業者等





柱Ⅲ. 安全安心な環境づくり	
方針 6. 安全安心な自転車利用の推進	
	<b>13. 自転車に関するルール・マナーの周知や啓発活動の推進</b> <b>【施策の考え方】</b> 市内では車を利用する人が多く、自転車に関するルール・マナーについても一定の認知度がありますが、内容を知らない人もいます。自転車に乗っている人にも乗っていない人にも自転車に関するルール・マナーや自転車の楽しさの周知・啓発活動を行い、安全安心な環境の確保を図ります。
<b>取組内容</b>	自転車に関するルール・マナーの周知や啓発活動の実施
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車に「乗っている人」も「乗っていない人」にも街頭広報やチラシ等を活用した自転車に関するルール・マナーの周知</li> <li>・ 自転車安全利用5則の周知・啓発</li> <li>・ 市職員に対するルール・マナーの周知・啓発（交通安全講習会など）</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>街頭広報の様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自転車マナーに関するリーフレットの事例 出典：自転車セーフティ&amp;マナー本（静岡県 HP）</p> </div> </div>
<b>主な対象者</b>	市民、学校、企業
<b>担当課</b>	交通対策室、学校教育課、商工振興課、契約管理課
<b>関係機関</b>	富士宮警察署等
<b>取組内容</b>	対象者に応じた自転車安全教室の実施
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小学生・中学生が学べる自転車安全教室の実施</li> <li>・ 学校における啓発や周知を目的とした矢羽根型路面標示の設置検討</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>プロサイクリングチームが行う交通安全講話 提供：レバンテフジ静岡</p> </div> </div>
<b>主な対象者</b>	学校
<b>担当課</b>	交通対策室、学校教育課、道路課
<b>関係機関</b>	富士宮警察署等

取組内容	自転車の安全利用に関する制度の周知・啓発
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車損害賠償責任保険等の加入促進に向けた広報活動（TS マークなど）</li> <li>・ 自転車の安全基準に関するマークの周知（BAA など）</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div data-bbox="371 416 1362 763" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>TSマークは、安全・安心な自転車のしるしです</b></p> <p style="text-align: center;">※「公益財団法人 日本交通管理技術協会」のホームページから、TSマーク取扱店が検索できます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;">  <p><b>赤色TSマーク</b>          (賠償責任保険)          死亡・重症後遺障害(1-7級) 賠償額1億円          (傷害保険) 入院15日以上 一律10万円          死亡・重症後遺障害(1-4級) 一律100万円          (被害者見舞金) 入院15日以上 一律10万円</p> </div> <div style="width: 65%;"> <p>「TSマーク」は、自転車安全整備士が点検・整備し、安全と認められた普通自転車に貼ることができるマークです。TSマークには保険が付帯されていて、有効期間は点検・整備の日から1年間です。年に1回は、自転車の点検・整備を行い、TSマーク(付帯保険)を更新しましょう。          (※自転車購入時には、加入されていません。)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">TS マークについて          出典：自転車セーフティ&amp;マナー本（静岡県 HP）</p> </div>
主な対象者	市民、学校、企業
担当課	交通対策室、学校教育課、商工振興課
関係機関	富士宮警察署、民間事業者等

施策	<p style="text-align: center;"><b>14. 安全安心な自転車の維持管理の促進</b></p>
	<p>【施策の考え方】</p> <p>安全安心な自転車の利用環境を確保するため、日常的に利用する自転車や観光利用を目的とした自転車の適切な維持管理を促進します。</p>
取組内容	日常利用の自転車の安全な維持管理の促進
具体的な取組例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な自転車の点検・整備の啓発</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p> <div data-bbox="331 1424 1098 1899" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。</li> <li>・ 安全に自転車を利用するために、啓蒙ポスターの作成や HP・広報誌での呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>整備不良自転車による事故防止を目的に、石川県自転車軽自動車事業協働組合と連携し春と秋に啓発週間を設け、自転車の簡易点検やチラシの配布、声かけ等による啓発活動を実施(石川県・金沢市)          【出典：金沢市まちづくり財団】</p> </div> <p style="text-align: right;">自転車の点検整備の啓発イメージ          出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p>
主な対象者	市民、学校、企業
担当課	交通対策室、学校教育課、商工振興課
関係機関	富士宮警察署、民間事業者、自転車整備店等



<b>取組内容</b>	観光利用を目的とした自転車の安全な維持管理の促進
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ E-BIKE の適切な維持管理の実施・啓発</li> <li>・ 定期的な自転車点検を行う仕組みづくりの検討</li> </ul> <p><b>【取組のイメージ/事例】</b></p> <p>事例:しまなみ島走レスキュー (しまなみ海道)</p>    <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の修理やメンテナンスのサービス拠点を指定。</li> <li>・ 自転車の故障時等に、メンテナンスのサービス拠点まで自転車を搬送するタクシーサービスも実施。</li> </ul> <p>【写真:シクロツーリズムしまなみ 公式サイト】</p> <p>修理やメンテナンスサービスの事例 出典:ナショナルサイクリングルート HP(国土交通省) ナショナルサイクリングルートの詳細</p>
<b>主な対象者</b>	観光事業者
<b>担当課</b>	観光課
<b>関係機関</b>	富士宮市観光協会、民間事業者等
<b>施策</b>	<b>15. 災害時における自転車の活用検討</b>
<b>取組内容</b>	<p><b>【施策の考え方】</b></p> <p>自転車は、発災後の被害状況の把握や移動等に活用できる可能性があることから、活用方法を検討します。</p>
<b>取組内容</b>	災害時における自転車の活用方法を検討
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発災時の被害状況の把握等への活用検討</li> </ul> <p><b>【取組のイメージ/事例】</b></p>  <p>※物資運搬にはトレーラーでの牽引や大型のリュックを背負って走行</p>  <p>災害時における自転車の活用社会実験の事例 出典：浜名湖サイクルツーリズム 災害連携社会実験協議会</p>
<b>主な対象者</b>	市民
<b>担当課</b>	危機管理局
<b>関係機関</b>	自主防災会、民間事業者等



方針 7. 安全安心で快適な自転車利用環境の形成の推進

16. まちづくりと連携した自転車走行空間整備の推進

施策

【施策の考え方】

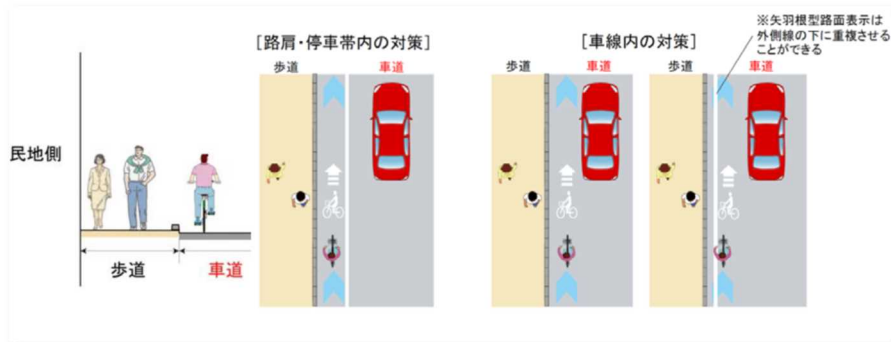
通勤や通学等の日常利用や健康づくり、サイクルツーリズムを支える自転車の走行空間を形成します。

取組内容

既存の自転車走行空間を活用した自転車走行空間の整備検討

- ・通勤や通学等の日常利用に加え、健康づくりやサイクルツーリズムの視点を取り入れた富士宮市自転車ネットワーク計画の検討
- ・市街地整備に合わせた自転車走行空間の検討
- ・無電柱化の整備に合わせた自転車走行空間の検討

【取組のイメージ/事例】



自転車走行空間の整備例（車道混在）

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28（国土交通省）

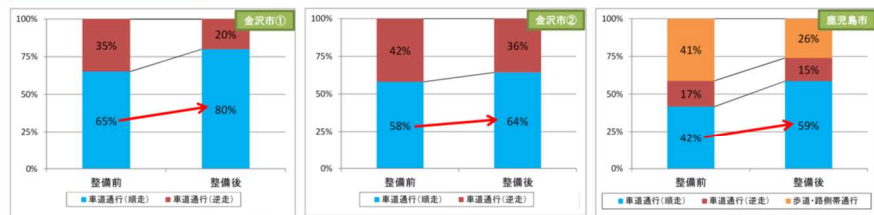
具体的な取組例

自転車通行空間整備による効果③（生活道路の車道混在）

○ 無秩序に走行されやすい生活道路においても、ピクトグラム等の設置により、自転車の車道左側通行率が上昇し、ルール遵守に一定の効果あげている。

生活道路の事例

【車道混在（車線内）のピクトグラムの効果】



【出典：金沢市自転車走行経路分散社会実験報告書（H25）  
天文館地区自転車走行空間試行整備効果資料（H24）※鹿児島市HP】 8

生活道路の車道混在整備の効果事例

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資料（国土交通省）

主な対象者

市民、観光客、サイクリスト

担当課

道路課、都市整備課、都市計画課、観光課、健康増進課、地域政策推進室

関係機関

国土交通省、静岡県、富士宮警察署等



	<p><b>17. 快適な自転車走行環境を確保する取組の推進</b></p>
<p><b>施策</b></p>	<p>【施策の考え方】          官民連携による道路の美化や清掃活動をはじめとした維持管理に関する取組を推進し、          自転車が快適に走行できる環境を形成します。</p>
<p><b>取組内容</b></p>	<p>自転車の利用ニーズを踏まえた道路の維持管理に関する取組の推進</p>
<p><b>具体的な取組例</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路協力団体制度の推進</li> <li>・道路の清掃活動など維持管理に関する取組の推進</li> </ul> <p>【取組のイメージ/事例】</p>  <p>道路協力団体の活動イメージ</p> <p>出典：民間団体等による道路管理の充実を目的とした制度による新たな活動（国土交通省）</p>   <p>道路協力団体の活動事例</p> <p>出典：富士山 朝霧高原 景観管理協議会 HP</p>
<p><b>主な対象者</b></p>	<p>市民、企業</p>
<p><b>担当課</b></p>	<p>道路課、管理課、都市計画課</p>
<p><b>関係機関</b></p>	<p>国土交通省、静岡県、民間事業者等</p>

	<b>18. 安全安心で快適な駐輪環境整備の推進</b>
<b>施策</b>	<b>【施策の考え方】</b> 自転車通勤や通学等におけるニーズに応じた駐輪環境の維持や整備による自転車の利便性向上を図ります。
<b>取組内容</b>	既存駐輪場の駐輪環境の維持や利便性向上のための整備
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存駐輪場の維持管理や照明のLED化等</li> <li>・ E-BIKE などスポーツタイプの自転車や電動自転車への対応検討</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>照明のLED化（源道寺駅）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>屋根の設置（富士宮駅南）</p> </div> </div>
<b>主な対象者</b>	市民
<b>担当課</b>	交通対策室、観光課
<b>取組内容</b>	駐輪場内の防犯や放置自転車の対策の推進
<b>具体的な取組例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防犯カメラや注意喚起の看板の設置、放置自転車の撤去</li> </ul> <b>【取組のイメージ/事例】</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>注意喚起の実施（富士宮駅南）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>防犯カメラの設置（西富士宮駅）</p> </div> </div>
<b>主な対象者</b>	市民
<b>担当課</b>	交通対策室





取組内容	駐輪需要に応じた新規駐輪場の検討・整備
具体的な取組例	<p>・ 駅周辺における駐輪場の検討及び整備</p> <p><b>【取組のイメージ/事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の駐輪ニーズをきめ細かく把握した上で、駅周辺を含めた地域全体の駐輪場整備計画を検討する。</li> </ul> <p><b>【検討に当たっての技術的な指針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車等駐輪場の整備のあり方に関するガイドライン(国土交通省)</li> </ul> <div data-bbox="817 369 1241 672" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="853 676 1177 862" data-label="Image"> </div> <p>小規模分散型の駐輪施設の整備事例 【出典:福岡県福岡市】</p> <p>ニーズに対応した駐輪場の整備の事例 出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p>
主な対象者	市民
担当課	交通対策室、観光課、都市整備課
関係機関	民間事業者等

施策	<p><b>19. 快適に移動できる環境整備の検討</b></p> <p><b>【施策の考え方】</b></p> <p>市民が外に出かけたくなる環境の創出のため、今後のニーズを踏まえた各種交通手段のシームレスな繋がりを構築する取組を検討します。</p>
取組内容	自転車と公共交通機関の連携検討
具体的な取組例	<p>・ 自転車と公共交通機関の連携検討</p> <p><b>【取組のイメージ/事例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的促進に関する法律に基づき、鉄道事業者の積極的な協力を求めていく。</li> <li>・ 駅周辺の駐輪場整備に当たっては、鉄道事業者の協力を求めるとともに、必要に応じて、鉄道事業者と協議に際して、国に参画を要請する。</li> </ul> <div data-bbox="726 1585 1040 1832" data-label="Image"> </div> <p>鉄道事業者による駐輪場用地の市への提供(無償・有償)など駐輪対策全般に対する協力を要請(兵庫県神戸市)【出典:神戸市自転車利用環境総合計画】</p> <p>交通事業者と連携した駐輪場の整備の事例 出典:地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)(国土交通省)</p>
主な対象者	市民、観光客、サイクリスト
担当課	交通対策室
関係機関	民間事業者等

### 3. 富士宮市自転車ネットワーク計画について

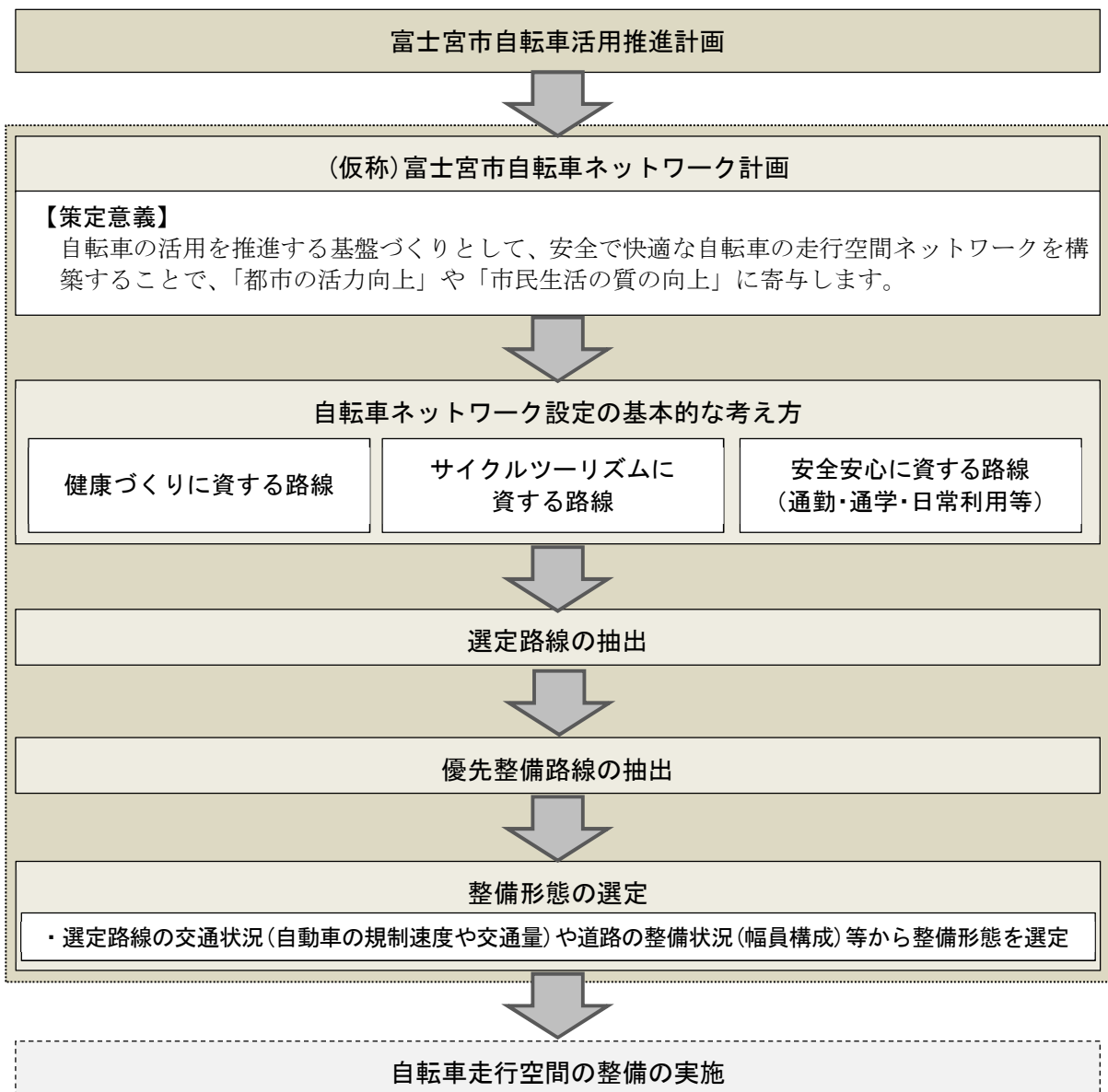
#### 1 自転車ネットワークの考え方

自転車走行空間が整備された道路を網の目のように連続的につなぎ合わせた路線等が自転車ネットワークです。

自転車走行空間の整備に当たっては、連続性を確保することが必要ですが、すべての路線に自転車走行空間を整備することは現実的ではありません。そこで、地域のニーズに対応しながら、効果的、効率的に自転車走行空間を整備するため、国や県の「ガイドライン」に基づき、自転車ネットワークを定めることが求められます。

自転車ネットワークの検討に当たっては、本計画の柱である「健康づくり」、「サイクルツーリズム」、「安全安心(通勤・通学・日常利用等)」の3つの視点から、検討を行うこととします。

#### 2 富士宮市自転車ネットワーク計画の策定フロー（案）





1. 評価指標

本計画は、2030年に目指す目標像に向け、自転車活用の基盤づくりを進めます。基盤づくりとして、取組の実施した活動量を表す「評価指標」を設定し、進捗管理を行っていきます。

計画の柱	評価指標	単位	現状	令和8年
柱Ⅰ. 健康づくり の推進	【評価指標1】 自転車を週に3回以上利用している人の割合 ☛自転車に関するアンケート結果より※1	%	10	15
	【評価指標2】 自転車と健康に関するイベントの延べ開催数 ☛現状の取組より	回	0	10
柱Ⅱ. サイクルツ ーリズムの 推進	【評価指標3】 サイクリングルートを設置数 ☛(公社)富士宮市観光協会ホームページより	ルート	3 (R3)	8
	【評価指標4】 バイクピットの設置数 ☛静岡県観光公式ホームページより	箇所	3 (R3)	18
	【評価指標5】 E-BIKEの年間貸出数 ☛E-BIKE利用促進業務より※2	台	523 (R2)	2,000
柱Ⅲ. 安全安心な 環境づくり	【評価指標6】 自転車安全利用五則の内容を全て知っている 人の割合 ☛自転車に関するアンケート結果より※3	%	48	70
	【評価指標7】 市内の自転車事故の発生件数 ☛交通のあらまし(富士宮警察署)より	件	83 (R2)	75

※1：令和2年度「自転車利用に関するアンケート」調査結果の市内で週に3回以上自転車を利用している人の割合

※2：令和2年度「E-BIKE利用促進業務効果検証報告書」令和2年6月から令和3年2月までの利用台数

※3：令和2年度「自転車利用に関するアンケート」調査結果の市内で自転車安全利用五則を「全て知っていた」人の割合



## ○ 評価指標の設定方法

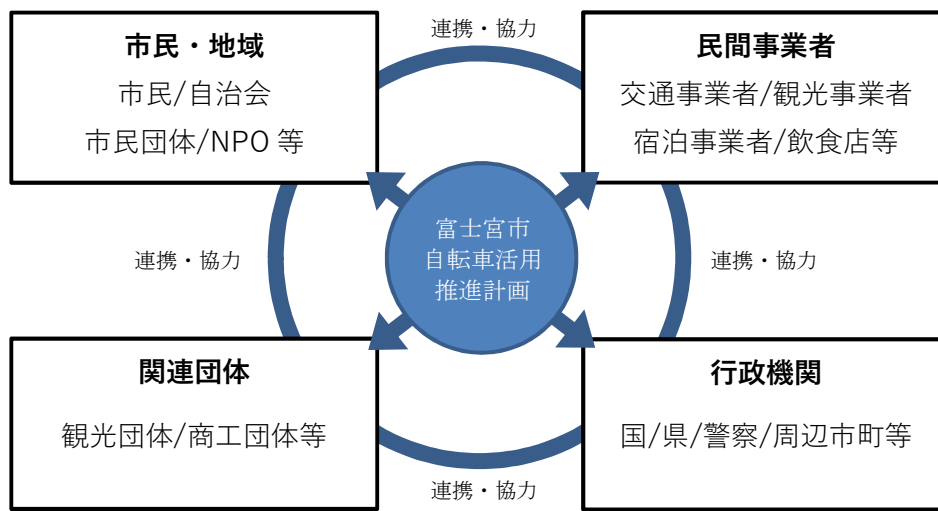
計画の柱	評価指標	単位	現状	令和 8 年
柱Ⅰ. 健康づくり の推進	自転車週に 3 回以上利用している人の割合	%	10	15
	設定方法	健康づくりを醸成する基盤づくりとして、自転車に乗るきっかけづくりの推進を目的としていることから市内の自転車を利用する人の割合を評価指標とします。令和 8 年には、習慣的に(週に 3 回以上)自転車を利用する人の割合を 15%にすることを目標として設定しました。		
	自転車と健康に関するイベントの延べ開催数	回	0	10
	設定方法	健康づくりを醸成する基盤づくりとして、市民の健康に関する機運を高めることを目的としていることから、自転車と健康に関するイベントの延べ開催数を評価指標とします。年間 2 回の自転車と健康に関するパネル展示やイベントの実施など、令和 8 年には延べ 10 回を目標として設定しました。		
柱Ⅱ. サイクルツ ーリズムの 推進	サイクリングルート の設置数	ルート	3 (R3)	8
	設定方法	サイクルツーリズムを醸成する基盤づくりとして、地域の魅力を活かしたサイクリングルート の創出としていることからサイクリングルート やガイドルート などの設置数を評価指標とします。年間 1 ルート の設定することを見込み、令和 8 年には累計 8 ルート を目標として設定しました。		
	バイシクルピット の設置数	箇所	3 (R3)	18
	設定方法	サイクルツーリズムを醸成する基盤づくりとして、サイクリストの受入環境の充実としていることから、バイシクルピット の設置数を評価指標とします。年間 3 箇所 の設置を見込み、令和 8 年には 18 箇所 を目標として設定しました。		
	E-BIKE の年間貸出台数	台	523 (R2)	2,000
	設定方法	サイクルツーリズムを醸成する基盤づくりとして、E-BIKE の活用や自転車の観光利用の推進としていることから、E-BIKE の年間貸出台数を評価指標とします。令和 8 年には、年間 2,000 台 を目標として設定しました。		
柱Ⅲ. 安全安心な 環境づくり	自転車安全利用五則の内容を全て知っている人の割合	%	48	70
	設定方法	自転車を安全安心に利用する基盤づくりとして、安全安心な自転車利用の推進としていることから、自転車のルール・マナーの基本となる自転車安全利用五則の内容を全て知っている人の割合を評価指標とします。今後も自転車のルール・マナーの周知・啓発を行い、市民の 70%が認知していることを目標として設定しました。		
	市内の自転車事故の発生件数	件	83 (R2)	75
	設定方法	自転車を安全安心に利用する基盤づくりとして、安全安心で快適な自転車利用環境の確保としていることから、年間の自転車事故発生件数を評価指標とします。現状の自転車事故の発生件数を基準として、令和 8 年には 10%の削減として 75 件以下を目標として設定しました。		



## 2. 計画の進捗管理

本計画による各施策を着実に推進していくためには、健康、観光、教育、商工、交通、まちづくり等の多様な分野と連携・協力していくとともに、進捗管理を行っていくことが重要です。このため、施策が円滑に推進できるよう、庁内連携体制として「(仮称)富士宮市自転車活用推進会議」を設置し、実施状況の検証・評価、本計画のフォローアップや見直しを実施していきます。また、改定時には外部有識者会議を組織し、計画内容の見直しを行います。

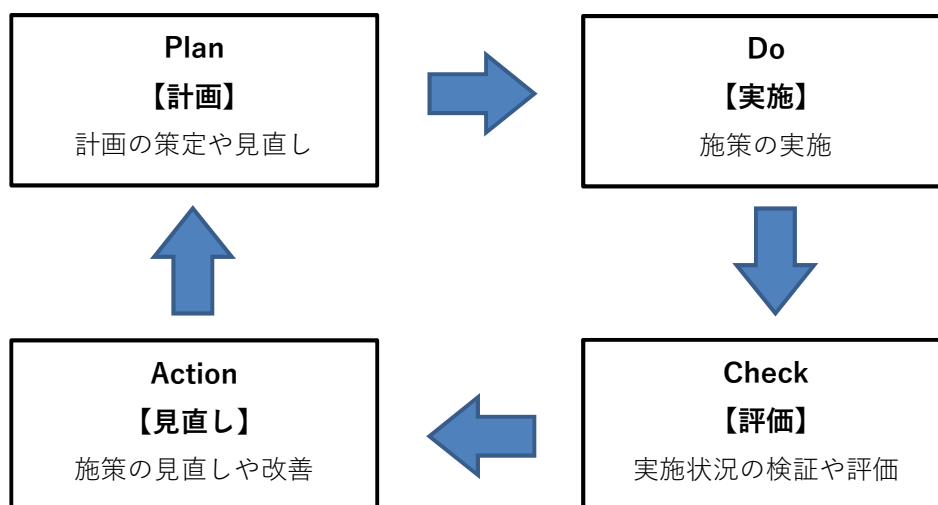
### 【連携・協力のイメージ】



図表 5-1 連携・協力のイメージ図

### 【進捗管理】

本計画の施策や取組の展開は、Plan（計画の策定や見直し）、Do（施策の実施）、Check（施策の実施状況の検証や評価）、Action（施策の見直しや改善）に基づき、進捗管理を行っていきます。施策の進捗については、「(仮称)富士宮市自転車活用推進会議」を設置し、実施状況の検証・評価を行い、必要に応じて計画の見直しや改善点の検討を行います。



図表 5-2 PDCA サイクルによる進捗管理のイメージ図

1. 用語集

用語		解説
ア 行	E-BIKE	スポーツタイプの自転車用のドライブユニットを搭載しており、体力に自信がない方等も気軽に坂道が多い場所や長距離ルートを楽しむことができる自転車です。E-BIKEの種類は、主に未舗装路のオフロードに適した「E-マウンテンバイク」、オンロードに適した「E-ロードバイク」、中間タイプの汎用性が高い「E-クロスバイク」があります。走る場所や用途によって、様々な自転車の種類があります。（詳細：P33 コラム）
	SDGs (持続可能な開発目標)	Sustainable Development Goals の略称。2015年9月の国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール（目標）と169のターゲット（具体目標）を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指しています。
	SDGs未来都市	SDGsの理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から特に経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として選定されているものです。 本市は令和3年5月21日、SDGs未来都市に選定されました。
カ 行	交通分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合です。人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
サ 行	サイクリング	自転車を活用して走ることやスポーツを楽しむことです。
	サイクリングルート	自転車に乗って走ることを楽しむ経路や観光施設をはじめ、地域の魅力あるスポットなどを巡る経路を指します。
	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光のことです。
	サイクルトレイン	自転車を解体せずに鉄道車両内に持ち込むことのできるサービスのことです。
	シェアサイクル	街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる交通手段のことです。「コミュニティサイクル」、「自転車シェアリング」、「都市型レンタサイクル」とも称されますが、本計画では、後述の「レンタサイクル」と区別して扱っています。
	シクロクロス	1周が約3～4kmの整地がされていないコースを複数回周回して順位を競う形態のレースです。コースには人工の障害物（柵、階段）等が設けられ、下車して自転車を担がなければならない区間が作られています。





	自転車専用通行帯 (自転車通行帯)	道路において自転車の通行のために、車道の左端に設けられる車両通行帯(レーン)で、自転車専用の標識と標示の両方が掲げられているもののことです。
	自転車ネットワーク 計画	安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画です。
	自転車道	自動車が行き交う道路から縁石線又は柵その他これに類する工作物により構造的に分離された自転車の通行する道路の部分のことです。
	車道混在	車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態のことです。道路へ自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するために必要に応じて路肩のカラー化、矢羽根型路面標示やピクトグラム等を設置しています。
タ 行	太平洋岸自転車道	千葉県銚子市を起点として神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸沿岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長約1,400kmのサイクリングルートです。太平洋岸自転車道の沿線は、世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するルートとなっています。
	TSマーク	自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマークです。このマークには傷害保険や賠償責任保険などの保険が付帯しています。 ※ 自転車安全整備士…(公財)日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備技能検定に合格した人
	電動アシスト自転車	電動機(モーター)により人力を補助する電動アシスト機能が付加された自転車のことです。本計画では、「E-BIKE」と区別して扱っています。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
ナ 行	ナショナルサイクル ルート	2019年に国が導入した、「日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルート」を認定する制度です。2021年4月現在、「太平洋岸自転車道」を含めた6ルートが指定されています。
ハ 行	バイシクルピット	静岡県が進める事業で、サイクリストが休憩や自転車の駐輪及びメンテナンスができる場所として、駐輪場やサイクルラックの設置、自転車空気入れと工具の貸出などの要件を満たした施設のことです。
	パーソントリップ調査	「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日の全ての動きをとらえる調査のことです。

	富士山一周 サイクリングルート	世界文化遺産「富士山」の裾野を一周するサイクリングルートです。国土交通省道路局が進める日本風景街道「ぐるり富士山風景街道」が推奨しており、取組の中では、ナショナルサイクルルートの指定を目指しています。
	ポタリング	自転車の楽しみ方の一つで、自転車を活用して散歩することです。
マ 行	モバイルアプリケーション	スマートフォンやタブレット型端末、その他携帯端末向けに設計、製作されたアプリケーションソフトウェアのことです。
ヤ 行	矢羽根型路面標示	車道における自転車の通行位置を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すものです。
ラ 行	ライドイベント	本計画では、自転車に乗って各行事を行う事を指します。
	レンタサイクル レンタルサービス	自転車の借用と返却を同一の場所で行い、数カ月など長期間の貸し出しではなく、数時間程度の貸し出しを行うサービスの事です。
	ロングライド	自転車で長距離を走る事です。



## 2. 計画の策定に関する参考資料

### ■ 計画策定の経過と体制

#### ○ 計画策定の経過

年	月日	概要
令和3年	6月3日	第1回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議 ①策定の経緯と計画の方針（案）について ②策定体制について ③全体スケジュールについて
	6月～7月	ヒアリング調査の実施 富士宮市の自転車関連の18団体・事業所
	6月21日 ～7月9日	自転車に関するアンケート調査の実施 回答数：853通（うち市内在住・在勤・在学者は744通）
	8月11日	第2回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議 ①基礎調査結果について ②富士宮市自転車活用推進計画（素案）について
	8月17日	第1回 富士宮市自転車活用推進計画策定有識者会議 ①策定スケジュールについて ②策定体制について ③富士宮市自転車活用推進計画（素案）について
	9月8日	第3回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議 ①有識者会議で意見聴取した内容の対応と変更点について ②富士宮市自転車活用推進計画（素案）について
	10月6日	第1回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議作業部会 ①作業部会について ②施策（案）、取組内容（案）
	10月26日	第2回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議作業部会 ①施策（案）、取組内容（案）、担当課（案） ②サイクリングルートについて
	11月15日	第3回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議作業部会 ①取組内容（案）、担当課（案）、評価指標（案） ②サイクリングルート、イメージ戦略について
	12月6日	第4回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議作業部会 ①富士宮市自転車活用推進計画（素案）について ②サイクリングルート、イメージ戦略について
	12月13日	第2回 富士宮市自転車活用推進計画策定有識者会議 ①計画策定の趣旨、現状と課題、目標像と基本方針について ②施策と具体的な取組、推進体制等について
	12月23日	第4回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議 ①有識者会議で意見聴取した内容の対応と変更点について ②富士宮市自転車活用推進計画（素案）について
	令和4年	2月1日 ～3月2日
3月23日		第3回 富士宮市自転車活用推進計画策定有識者会議 ①パブリック・コメント内容の対応と変更点について ②富士宮市自転車活用推進計画（案）について
3月25日		第5回 富士宮市自転車活用推進計画策定会議 ①パブリック・コメント及び有識者会議の内容の対応と変更点について ②富士宮市自転車活用推進計画（案）について



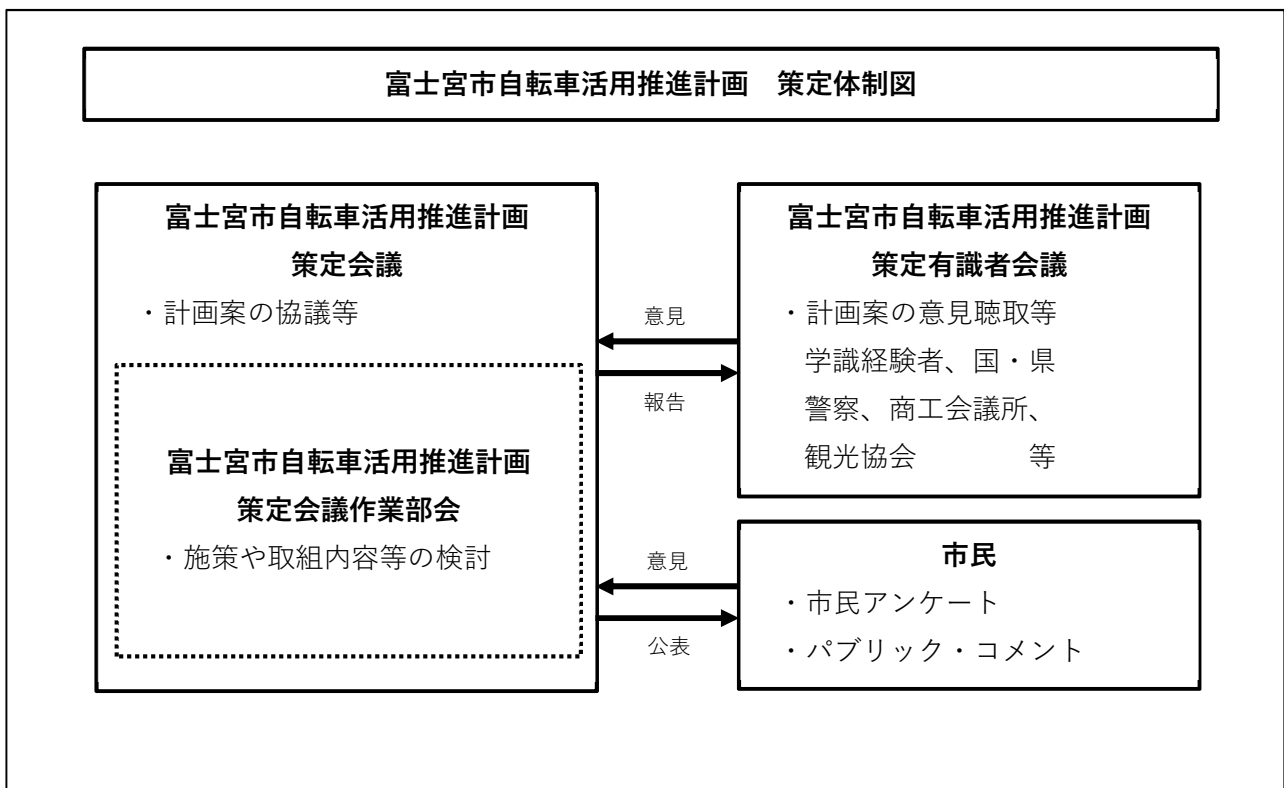
## ○ 計画策定の体制

### 富士宮市自転車活用推進計画策定の体制について

実効性のある計画策定及び策定後の施策の推進を図るため、庁内の横断的な体制を整備するとともに、外部の意見を聴取するための有識者会議を設置しました。

庁内組織については、計画の取りまとめを行う「富士宮市自転車活用推進計画策定会議」を頂点に、横断的かつ官民が連携し取組むことのできる具体的な施策を検討する「富士宮市自転車活用推進計画策定会議・作業部会」を実施しました。

また、計画案について専門的見地から意見を聴取するため、外部組織として「富士宮市自転車活用推進計画策定有識者会議」を設置しました。





## 富士宮市自転車活用推進計画策定会議委員名簿

	部	メンバー
議長		企画部長
委員	企画部	企画戦略課長
委員	市民部	市民生活課 交通対策室長
委員	産業振興部	観光課長
委員	〃	商工振興課長
委員	環境部	環境企画課 環境エネルギー室長
委員	保健福祉部	健康増進課長
委員	都市整備部	管理課長
委員	〃	道路課長
委員	〃	都市計画課長
委員	〃	都市計画課参事
委員	〃	都市整備課長
委員	危機管理局	危機管理局長
委員	教育部	学校教育課長
委員	〃	スポーツ振興課長
事務局	企画部	企画戦略課 地域政策推進室

富士宮市自転車活用推進計画策定有識者会議委員名簿

	氏名	所属・役職
委員	藤井 敬宏	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
委員	家垣 義洋	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課長
委員	中野 はつ子	国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所 管理第二課 建設専門官
委員	木村 丈尚	静岡県 富士土木事務所 技監
委員	秋定 正法	静岡県 スポーツ・文化観光部スポーツ局 スポーツ政策課長 課長代理
委員	宮原 健一	富士宮警察署 交通課長
委員	鈴木 清秀	富士宮商工会議所 専務理事
委員	土井 一浩	富士宮市観光協会 専務理事
委員	山内 秀彦	特定非営利活動法人 地域づくりサポートネット 代表理事
委員	木部 一	静岡県東部地域スポーツ産業振興 協議会(E-spo) サイクルスポーツ部会会長
委員	二戸 康寛	レバンテフジ静岡 代表社員





## ■ 自転車に関するアンケートの調査結果

### ○実施概要

#### 1) 調査目的

- ① 富士宮市における自転車利用実態の把握
- ② 自転車に関する課題の把握
- ③ 自転車を取り巻く環境や市の自転車施策等の周知や啓発

#### 2) 調査概要

- 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
- ② 調査時期：令和3年6月21日～7月9日
- ③ 回答数：853通（うち市内在住・在勤・在学者は744通）
- ④ 周知方法：富士宮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)配布、市公式SNS(LINE、Twitter、Facebook)の活用

**乗ってるかい!?**

**自転車に乗る人も、  
乗らない人も。**

安全・安心・健康なまちづくりのために、  
富士宮と自転車のこと間かせてください！  
富士宮市自転車活用推進プロジェクト

**自転車利用に関する  
Web アンケートに  
ご協力ください。**

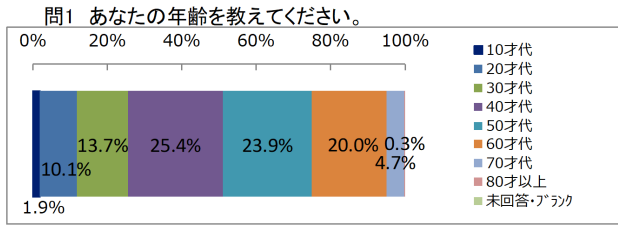
アンケート募集期間  
7月9日まで  
アンケートはこちらからー

富士宮市 企画部企画戦略課地域政策推進室 kikaku@city.fujinomiya.lg.jp 0544-22-1215

ウェブアンケートの調査チラシ

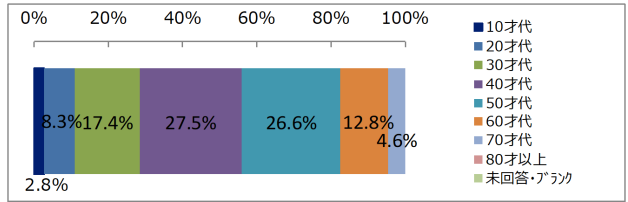
# アンケートの集計結果

【市内在住・在勤・在学者】



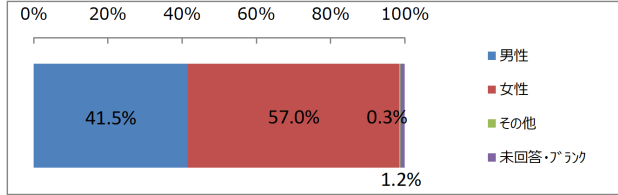
回答者数 744

【市外】

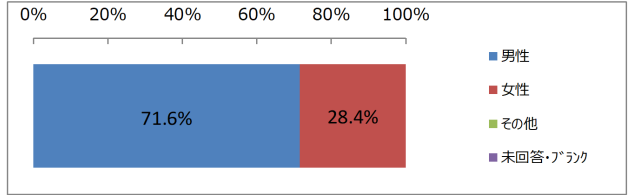


回答者数 109

問2 あなたの性別を教えてください。

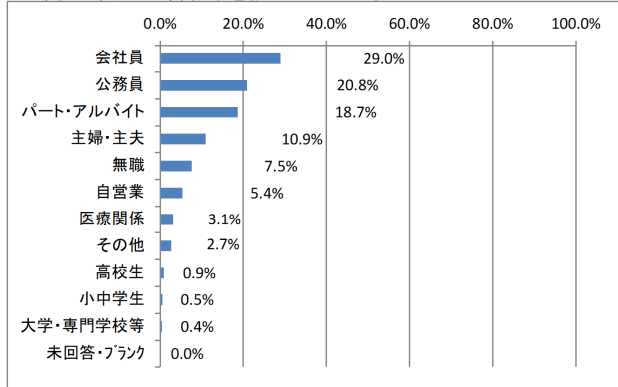


回答者数 744

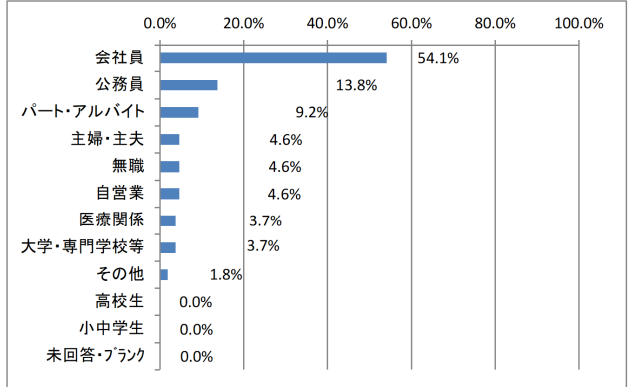


回答者数 109

問3 あなたの御職業を教えてください。

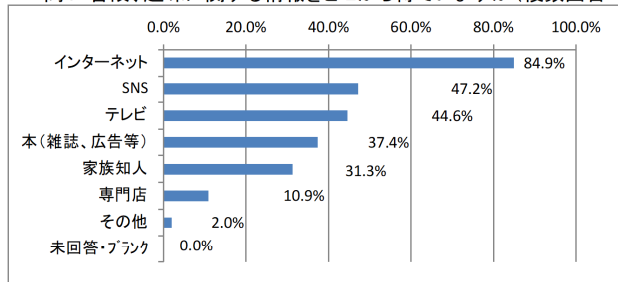


回答者数 744



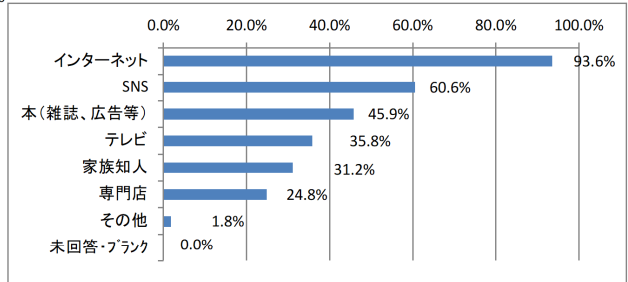
回答者数 109

問4 普段、趣味に関する情報をどこから得ていますか(複数回答可)。



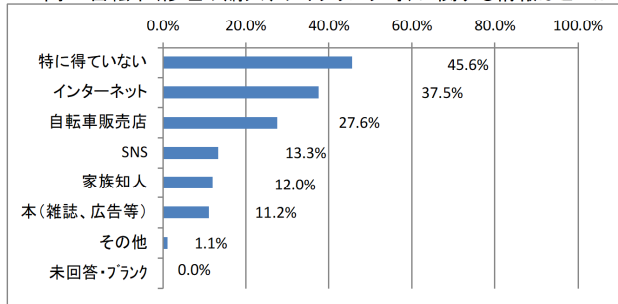
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 744



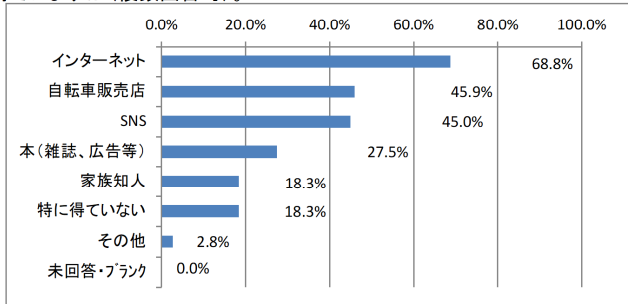
回答者数 109

問5 自転車(修理や購入、サイクリング等)に関する情報はどこから得ていますか(複数回答可)。



※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 744



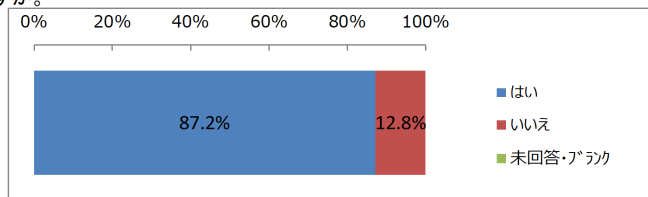
回答者数 109



【市内在住・在勤・在学者】

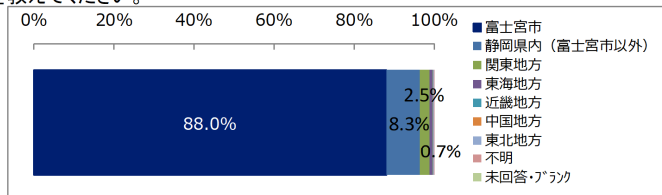
【市外】

問6 市内在住・在勤・在学者ですか。



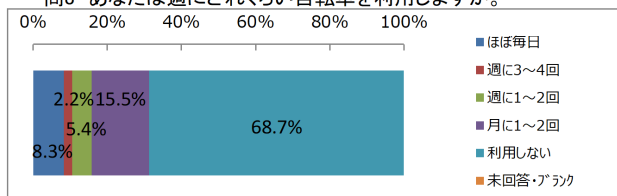
回答者数 853

問7 あなたのお住まいの地区を教えてください。

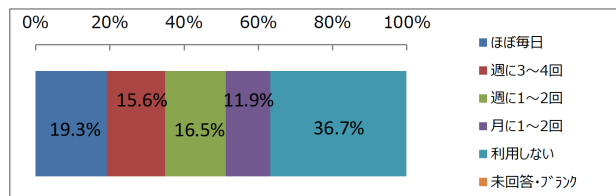


回答者数 853

問8 あなたは週にどれくらい自転車を利用しますか。

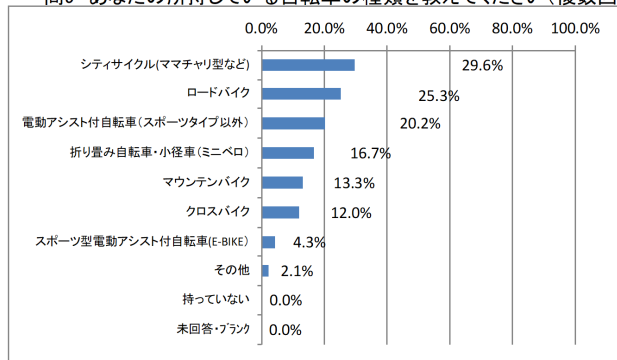


回答者数 744



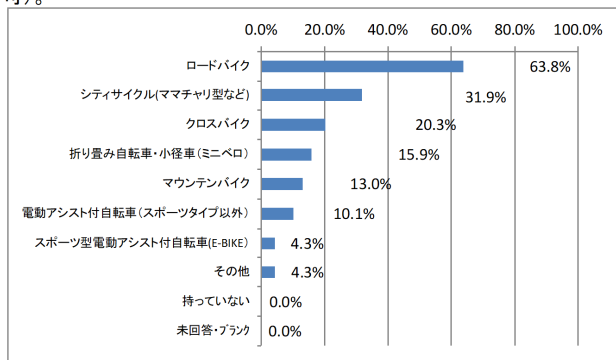
回答者数 109

問9 あなたの所持している自転車の種類を教えてください(複数回答可)。



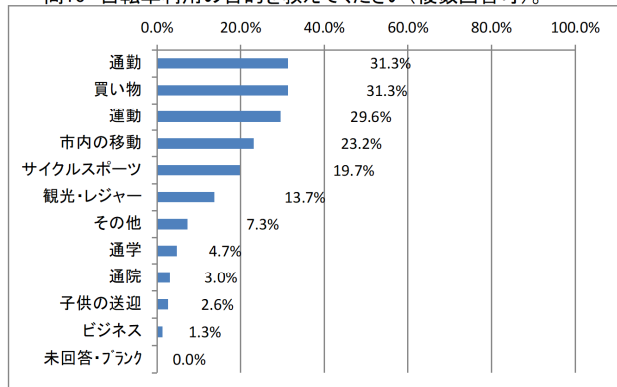
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 233



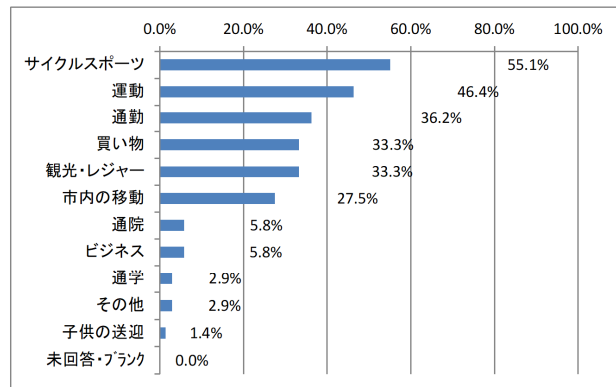
回答者数 69

問10 自転車利用の目的を教えてください(複数回答可)。



※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 233

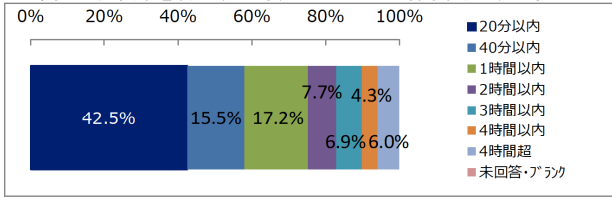


回答者数 69



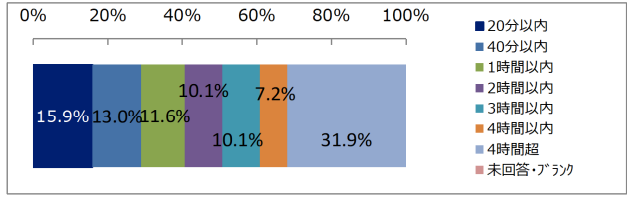
【市内在住・在勤・在学者】

問11 自転車を利用する時、どのくらいの時間乗りますか。



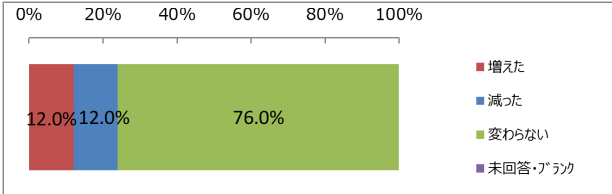
回答者数 233

【市外】

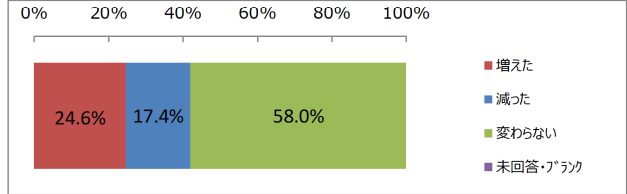


回答者数 69

問12 コロナ禍である現在の日常生活での自転車利用は、コロナ禍前に比べて増えましたか。

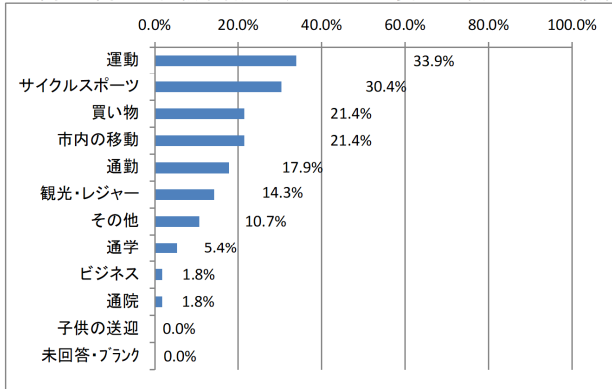


回答者数 233

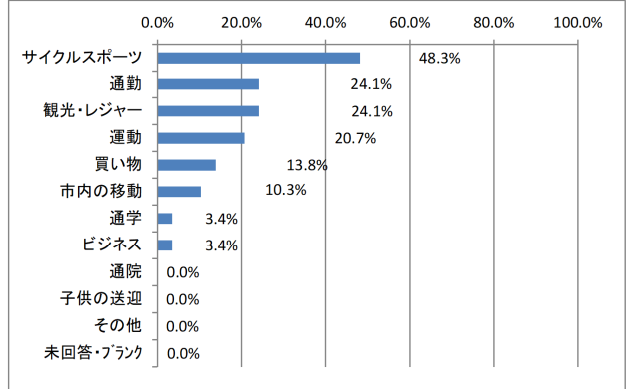


回答者数 69

問13 問12の自転車利用は、どの用途に変化がありましたか(複数回答可)。

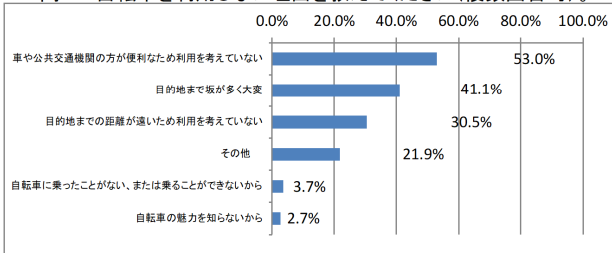


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 56

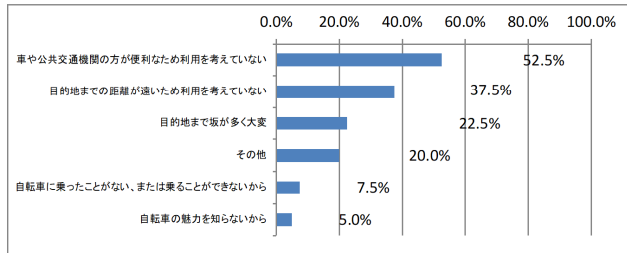


回答者数 29

問14 自転車を利用しない理由を教えてください(複数回答可)。

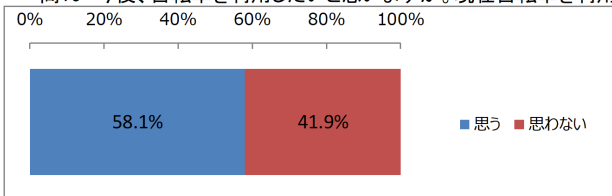


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 511

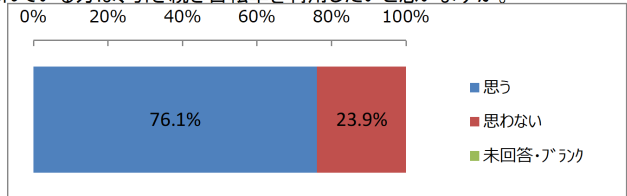


回答者数 40

問15 今後、自転車を利用したいと思いますか。現在自転車を利用されている方は、引き続き自転車を利用したいと思いますか。



回答者数 744

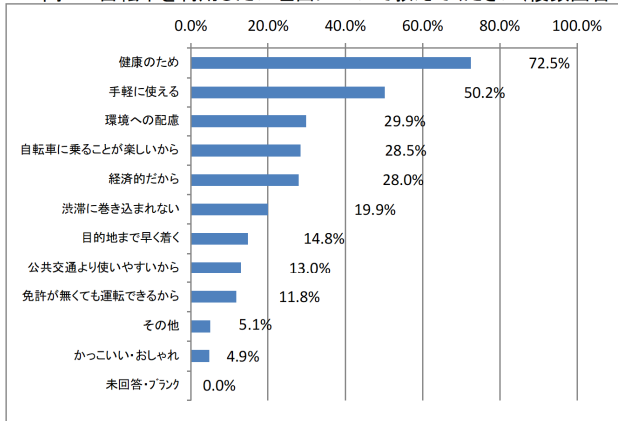


回答者数 109



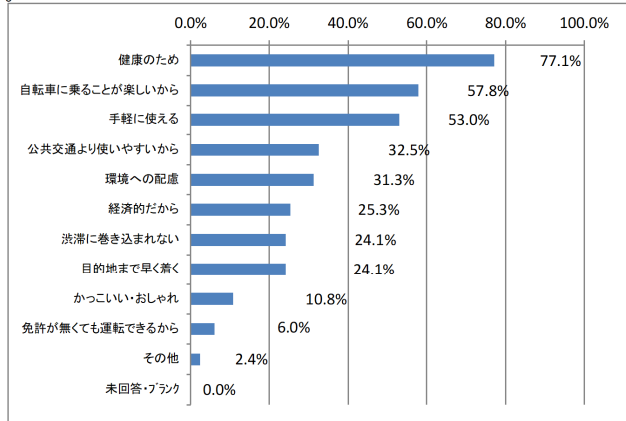
【市内在住・在勤・在学者】

問16 自転車を利用したい理由について教えてください(複数回答可)。



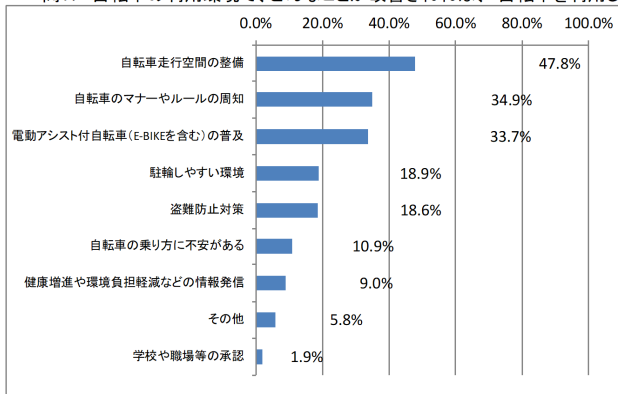
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 432

【市外】

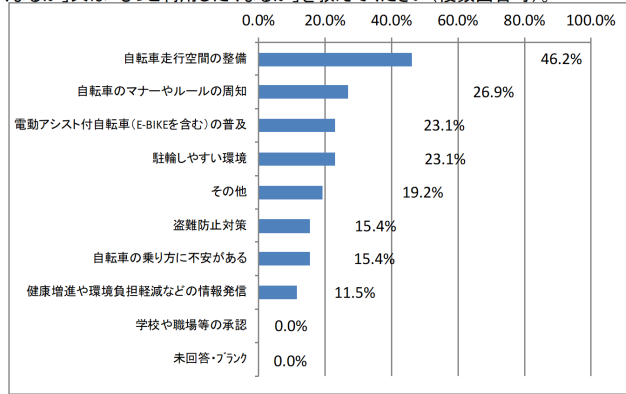


回答者数 83

問17 自転車の利用環境で、どんなことが改善されれば、「自転車を利用したくなるか」又は「もっと利用したくなるか」を教えてください(複数回答可)。

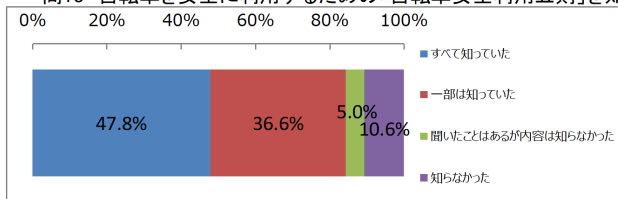


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 312

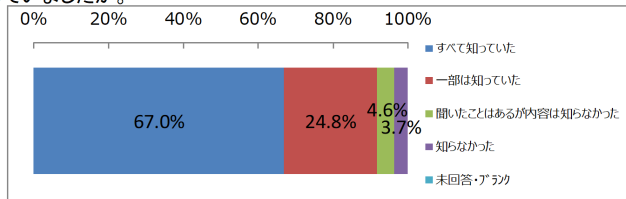


回答者数 26

問18 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。

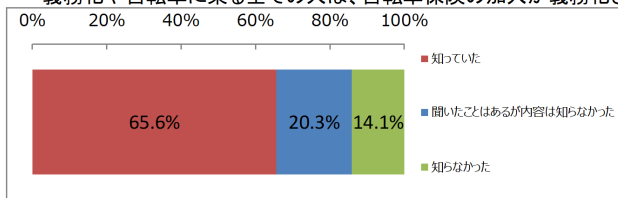


回答者数 744



回答者数 109

問19 静岡県自転車条例(平成31年4月)が制定され、児童、中学生の自転車通学時のヘルメット着用の義務化や自転車に乗る全ての人、自転車保険の加入が義務化されましたが、内容を知っていましたか。

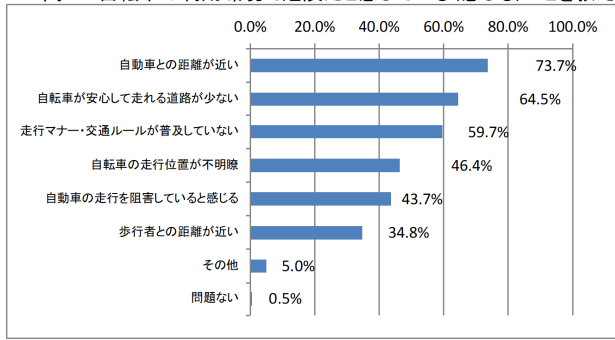


回答者数 744

【市内在住・在勤・在学者】

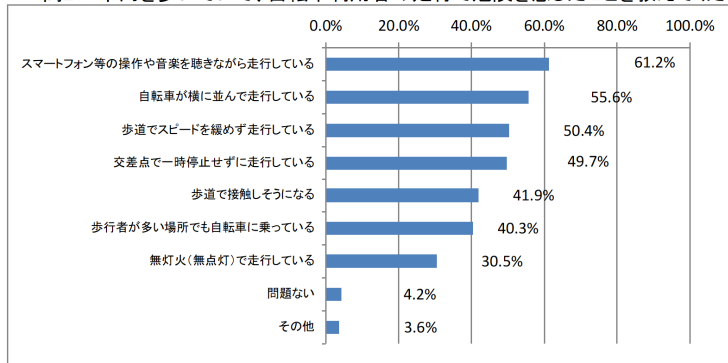
【市外】

問20 自転車の利用環境で危険だと感じている(感じる)ことを教えてください(複数回答可)。



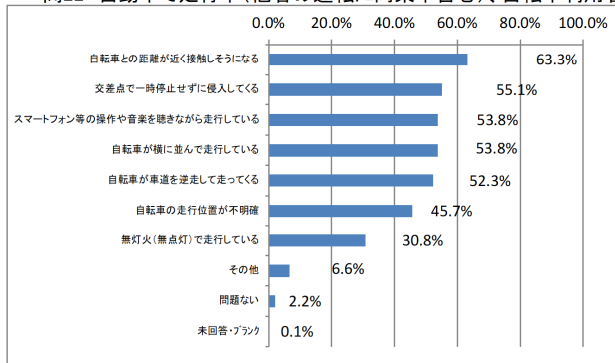
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

問21 市内を歩いている、自転車利用者の走行で危険を感じたことを教えてください(複数回答可)。

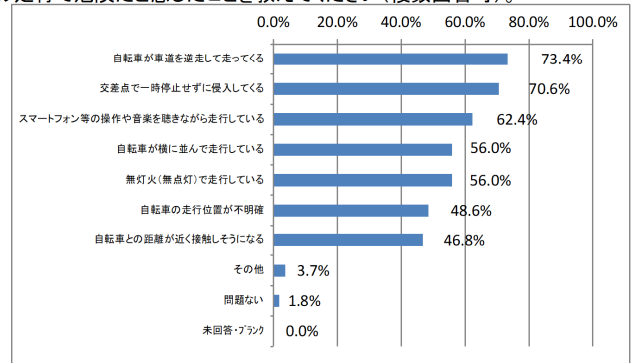


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

問22 自動車で行中(他者の運転に同乗中含む)、自転車利用者の走行で危険だと感じたことを教えてください(複数回答可)。

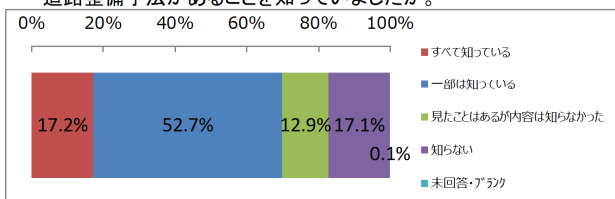


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

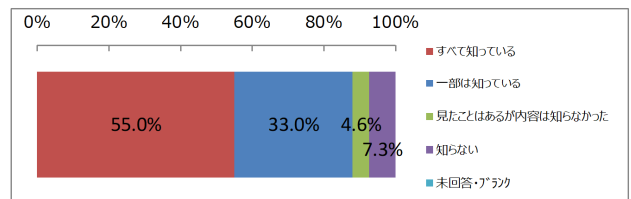


回答者数 109

問23 歩行者、自転車、自動車がともに安全で快適に通行できるように、自転車道、自転車専用通行帯、矢羽根の設置などの道路整備手法があることを知っていましたか。



回答者数 744



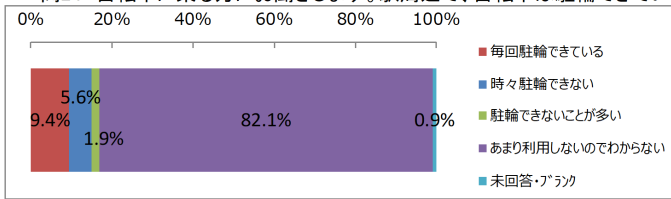
回答者数 109





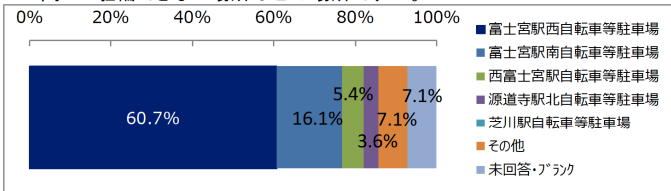
【市内在住・在勤・在学者】

問24 自転車に乗る方にお聞きします。駅周辺で、自転車は駐輪できていますか。



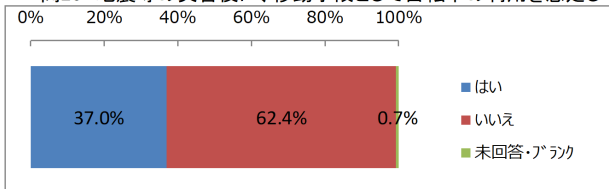
回答者数 744

問25 駐輪できない場所はどの場所ですか。

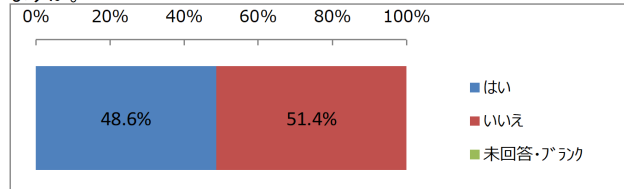


回答者数 56

問26 地震等の災害後に、移動手段として自転車の利用を想定していますか。

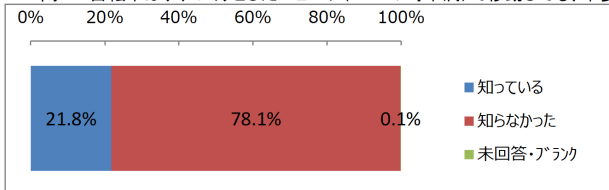


回答者数 744

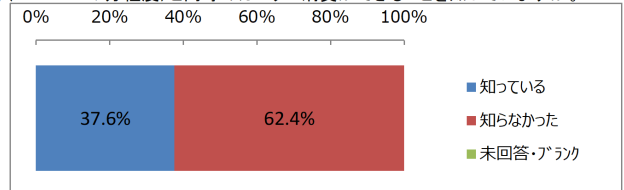


回答者数 109

問27 自転車は、ゆっくりとしたスピード(16km/時未満)で移動しても、早歩き(95~100m/分程度)と同等のカロリー消費ができることを知っていますか。

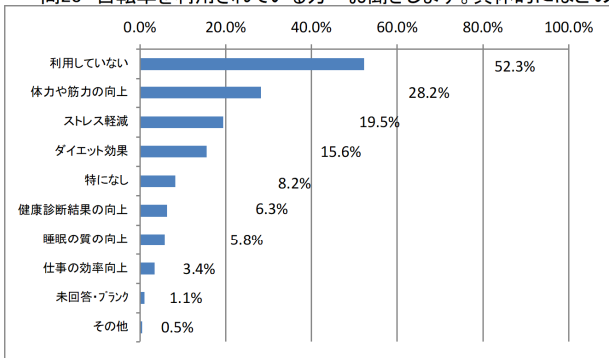


回答者数 744



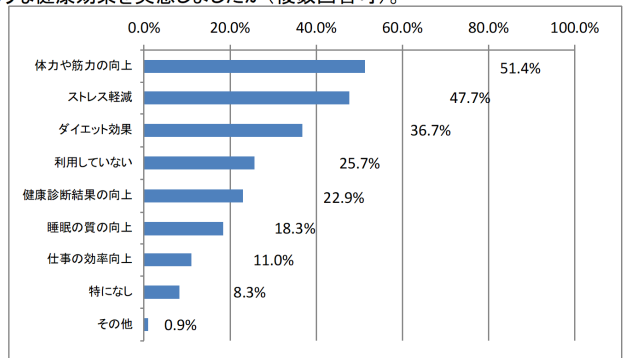
回答者数 109

問28 自転車を利用されている方へお聞きします。具体的にはどのような健康効果を実感しましたか(複数回答可)。



※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

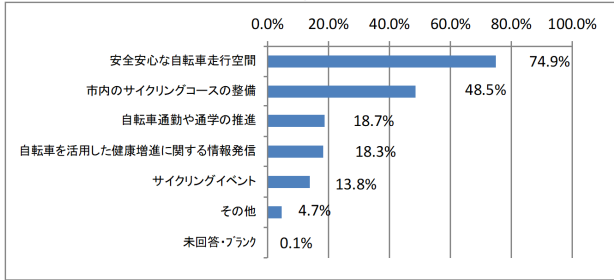
回答者数 744



回答者数 109

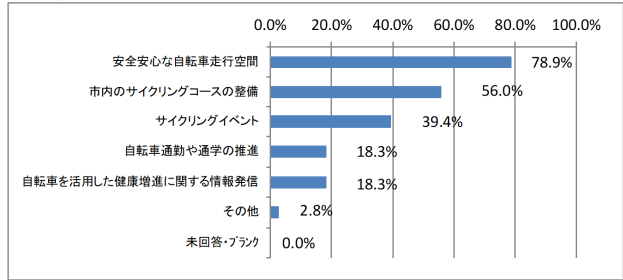
【市内在住・在勤・在学者】

問29 富士宮市で自転車と健康に関する取組でどんなことに期待しますか(複数回答可)。



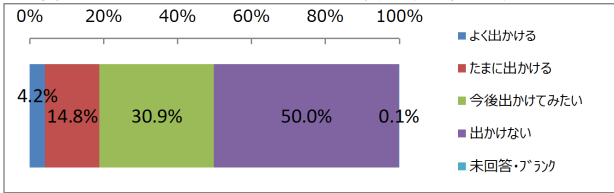
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

【市外】

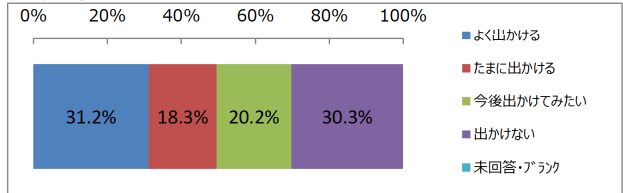


回答者数 109

問30 サイクリングに出かけたことがありますか。また、出かけてみたいですか。

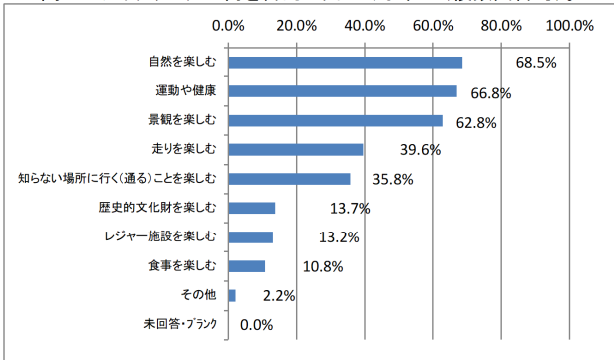


回答者数 744

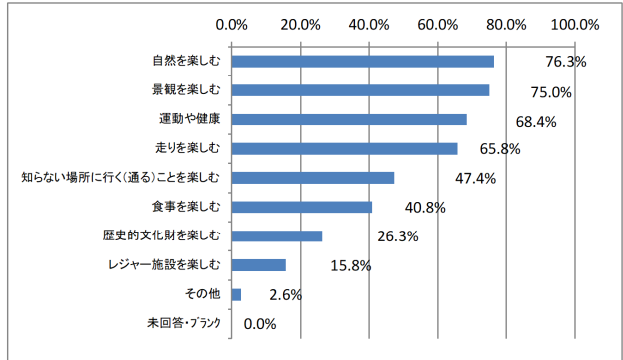


回答者数 109

問31 サイクリングは何を目的に出かけますか(複数回答可)。

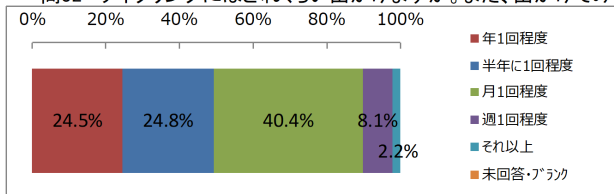


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 371

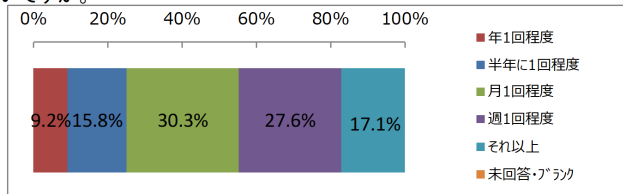


回答者数 76

問32 サイクリングにはどれくらい出かけますか。また、出かけてみたいですか。

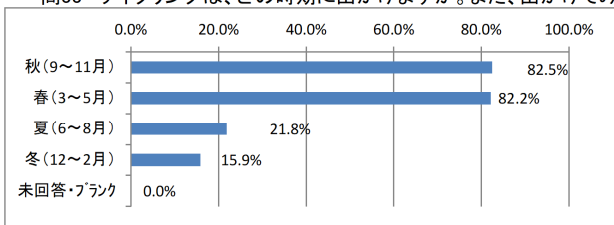


回答者数 371

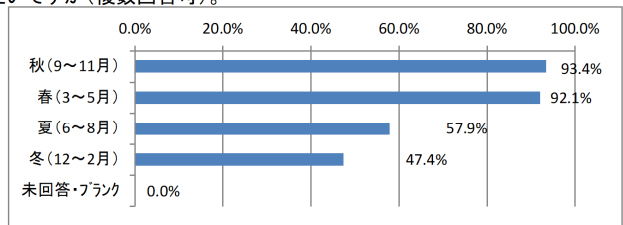


回答者数 76

問33 サイクリングは、どの時期に出かけますか。また、出かけてみたいですか(複数回答可)。



※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 371

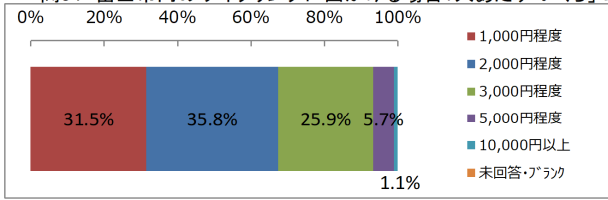


回答者数 76



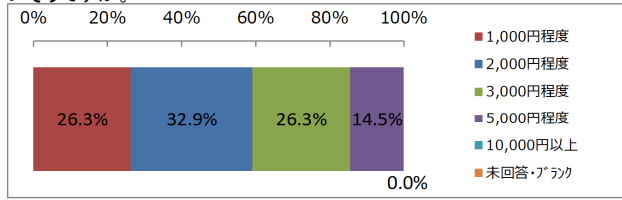
【市内在住・在勤・在学者】

問34 富士市内のサイクリングに出かける場合1人あたり「いくら」つかいそうですか。



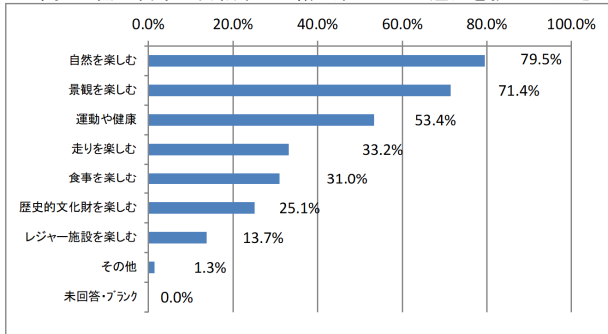
回答者数 371

【市外】



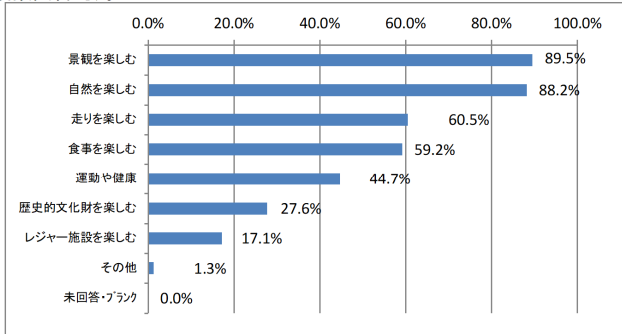
回答者数 76

問35 富士宮市で自転車と一緒に楽しみたい魅力を教えてください(複数回答可)。



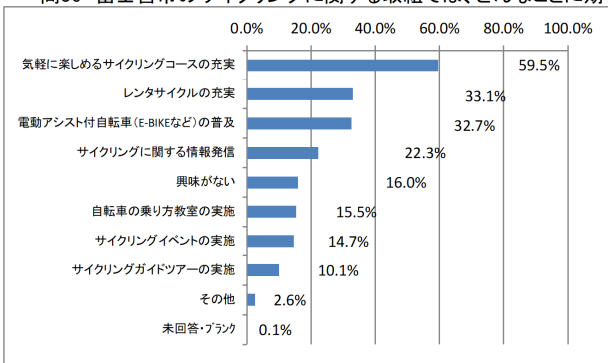
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 371



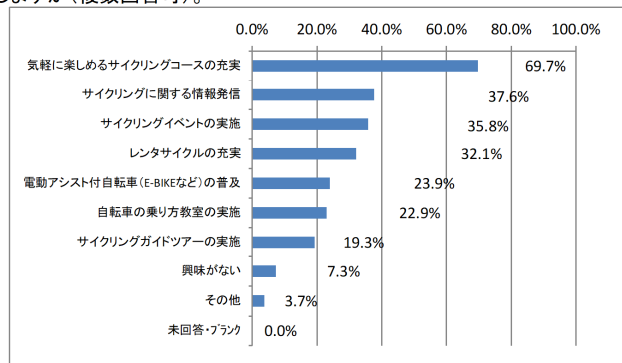
回答者数 76

問36 富士宮市のサイクリングに関する取組では、どんなことに期待しますか(複数回答可)。



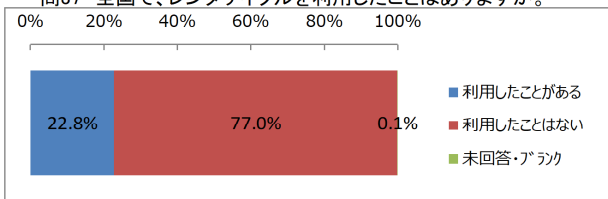
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

回答者数 744

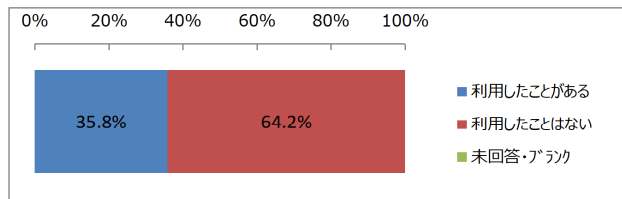


回答者数 109

問37 全国で、レンタサイクルを利用したことはありますか。

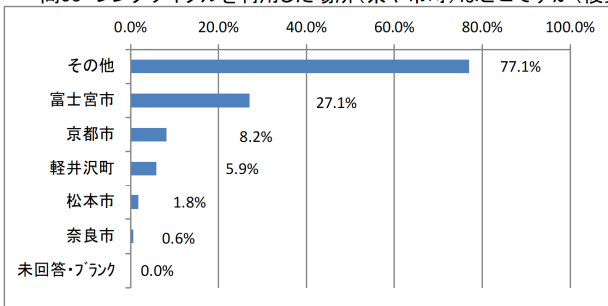


回答者数 744



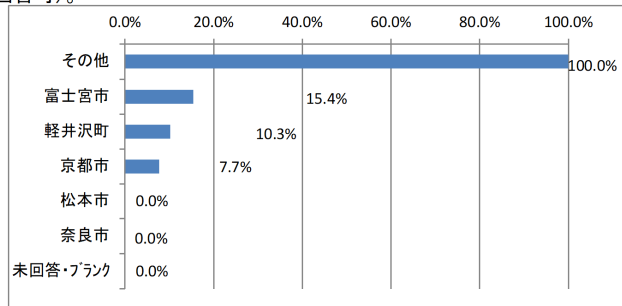
回答者数 109

問38 レンタサイクルを利用した場所(県や市町)はどこですか(複数回答可)。



※複数回答可であるため%の合計は100%になりません

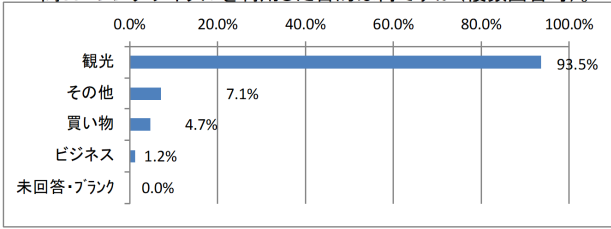
回答者数 170



回答者数 39

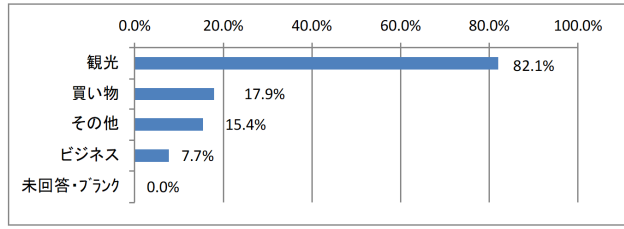
【市内在住・在勤・在学者】

問39 レンタサイクルを利用した目的は何ですか(複数回答可)。



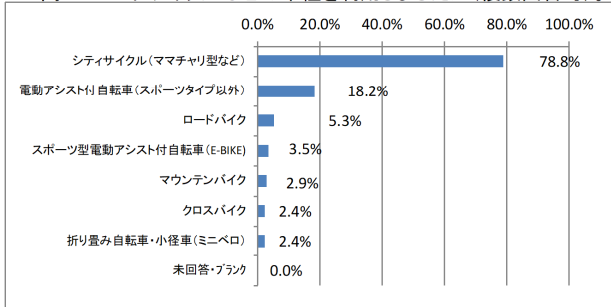
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 170

【市外】

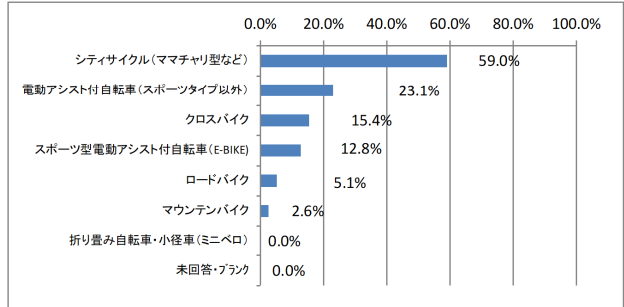


回答者数 39

問40 レンタサイクルはどの車種を利用しましたか(複数回答可)。

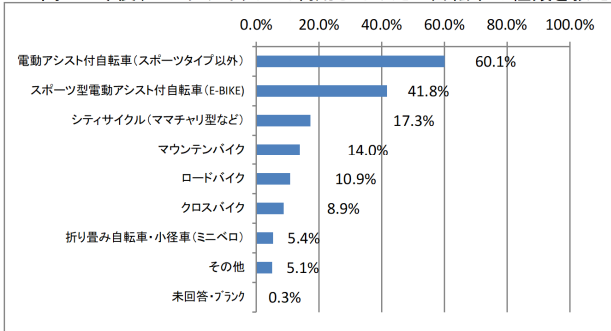


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 170

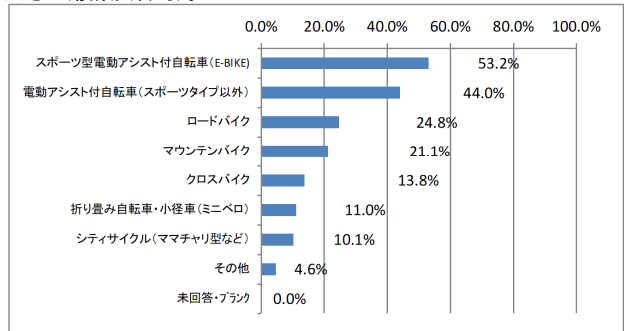


回答者数 39

問41 今後、レンタサイクルで利用してみたい自転車の種類を教えてください(複数回答可)。

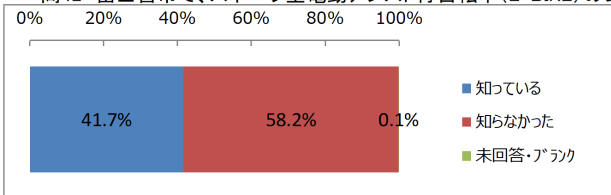


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

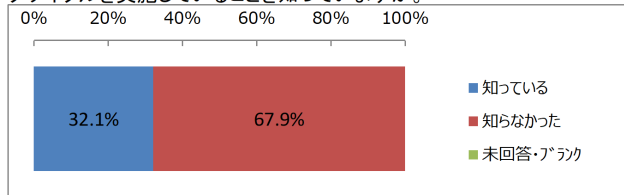


回答者数 109

問42 富士宮市で、スポーツ型電動アシスト付自転車(E-BIKE)のレンタサイクルを実施しているのを知っていますか。

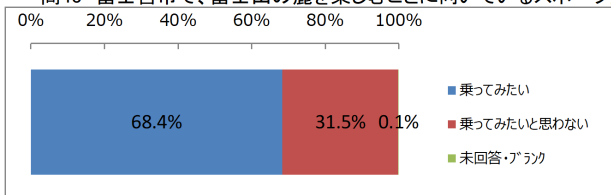


回答者数 744

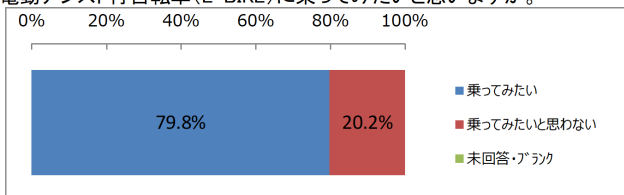


回答者数 109

問43 富士宮市で、富士山の麓を楽しむことに向いているスポーツ型電動アシスト付自転車(E-BIKE)に乗ってみたいと思いますか。



回答者数 744



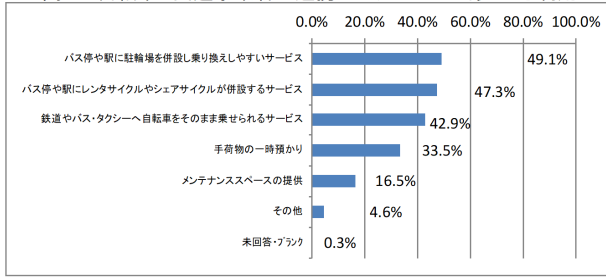
回答者数 109





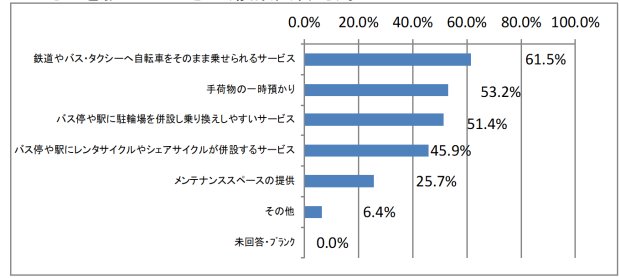
【市内在住・在勤・在学者】

問44 自転車と交通事業者が連携したサービスがあったら利用してみたいものを教えてください(複数回答可)。



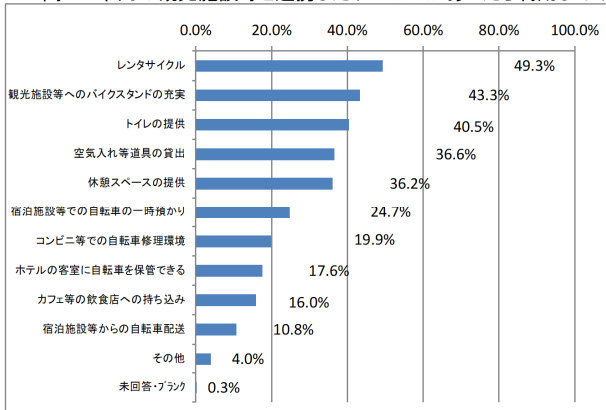
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

【市外】

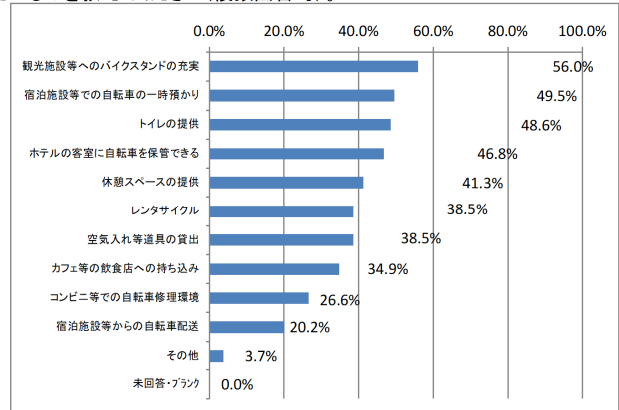


回答者数 109

問45 市内の観光施設等と連携したサービスがあったら利用してみたいものを教えてください(複数回答可)。

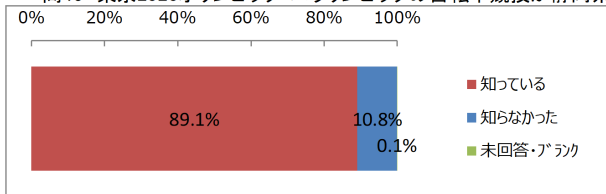


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

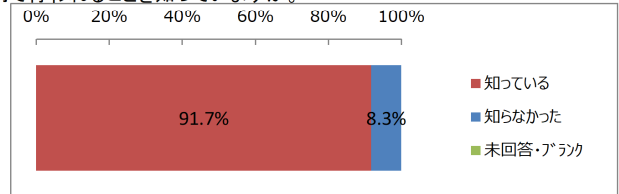


回答者数 109

問46 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内で行われることを知っていますか。

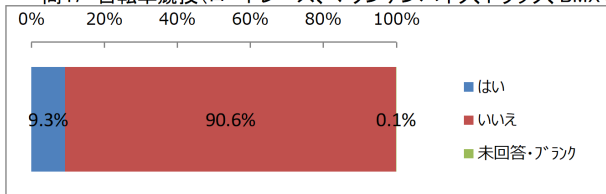


回答者数 744

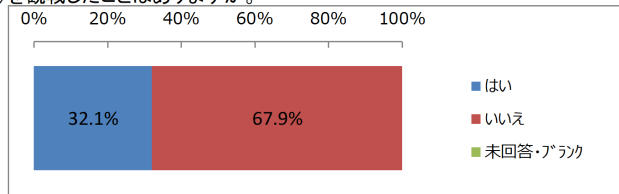


回答者数 109

問47 自転車競技(ロードレース、マウンテンバイク、トラック、BMX等)を観戦したことはありますか。

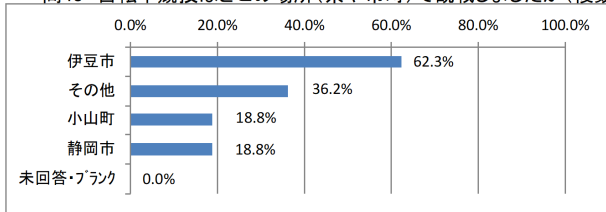


回答者数 744

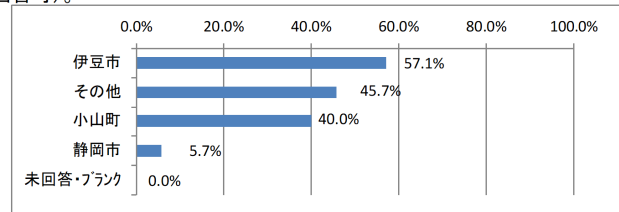


回答者数 109

問48 自転車競技はどこの場所(県や市町)で観戦しましたか(複数回答可)。

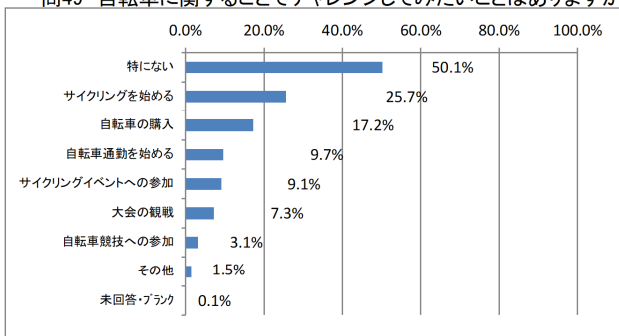


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 69



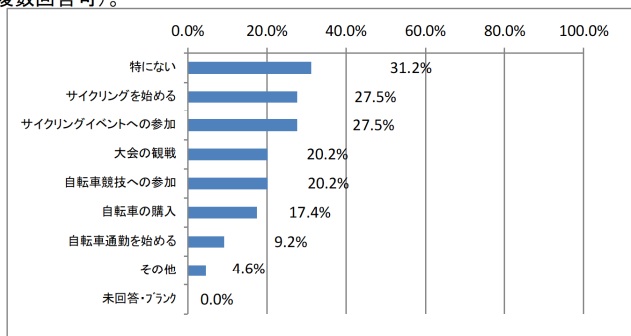
回答者数 35

【市内在住・在勤・在学者】  
問49 自転車に関することでチャレンジしてみたいことはありますか(複数回答可)。



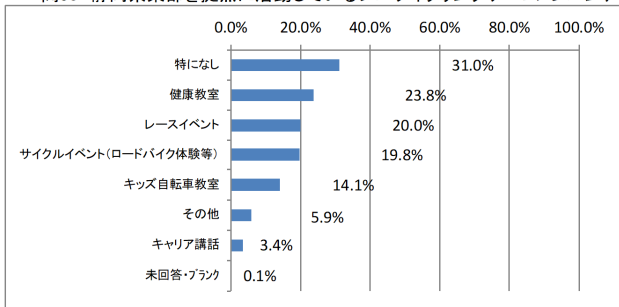
※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

【市外】

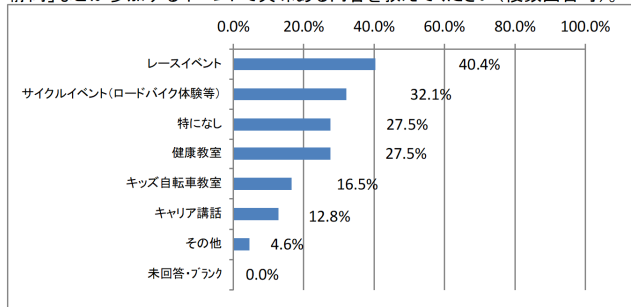


回答者数 109

問50 静岡県東部を拠点に活動しているプロサイクリングチーム「レバンテフジ静岡」などが参加するイベントに興味ある内容を教えてください(複数回答可)。

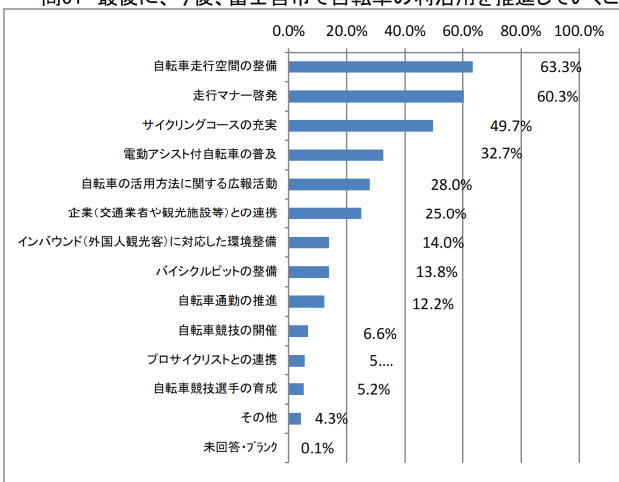


※複数回答可であるため%の合計は100%になりません 回答者数 744

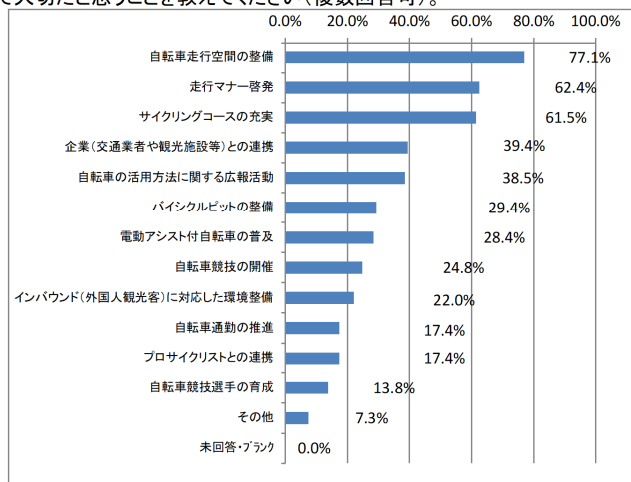


回答者数 109

問51 最後に、今後、富士宮市で自転車の利活用を推進していくことで大切だと思うことを教えてください(複数回答可)。



回答者数 744



回答者数 109

## ■ パブリック・コメントの実施結果

### ○実施概要

- 1) 意見募集方法 富士宮市ウェブサイトへの掲載等
- 2) 募集期間 令和4年2月1日～令和4年3月2日
- 3) 意見提出方法 ウェブサイトの送信フォーム・電子メール・郵便・FAX・担当課への直接提出

### ○意見募集結果

- 1) 意見提出者の数 1人
- 2) 提出された意見の数 1件



## 富士宮市自転車活用推進計画

令和4年3月

発行：富士宮市 企画部 企画戦略課 地域政策推進室

〒418-8601 静岡県富士宮市弓沢町 150 番地

☎0544-22-1215 ✉kikaku@city.fujinomiya.lg.jp





# Future