

御殿場市自転車ネットワーク計画

(案)

目 次

第2編 御殿場市自転車ネットワーク計画		
1. 御殿場市自転車ネットワーク計画の趣旨	1.1 背景と目的 1.2 計画の位置付け 1.3 計画期間 1.4 計画区域	1 1 2 2
2. 現状、課題および方針	2.1 本市の自転車に関する現状 2.2 課題の抽出 2.3 基本方針	3 7 8
3. 自転車ネットワーク路線	3.1 路線の選定 3.2 自転車ネットワーク路線の整備方針 3.3 自転車ネットワーク路線の整備計画	10 12 14
4. 計画の推進に向けて	4.1 評価指標 4.2 御殿場市自転車活用推進計画との連携 4.3 計画の進捗管理	17 17 17

I. 御殿場市自転車ネットワーク計画の趣旨

I. 1 背景と目的

国は、極めて身近な交通手段である自転車の活用によって、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることを鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、「自転車活用推進法」を平成29年に施行しました。

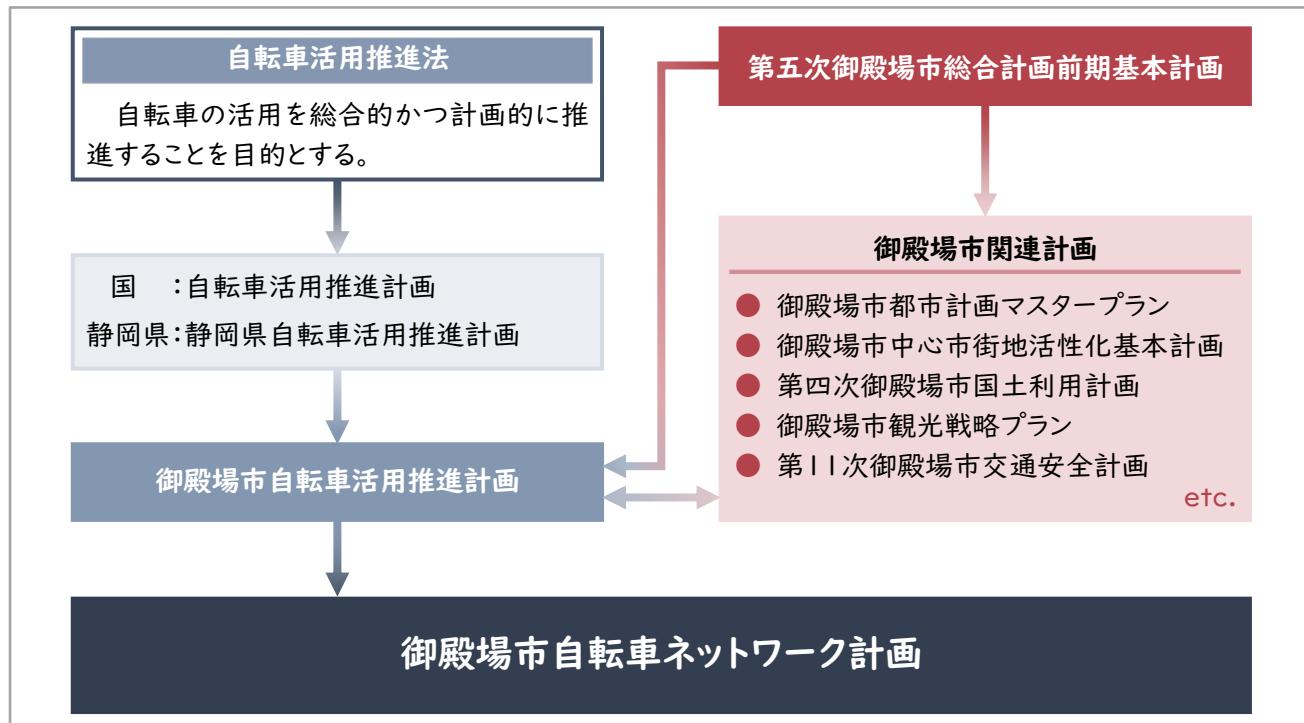
また、同法に基づき、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定し、静岡県においても、令和5年1月に「第2次静岡県自転車活用推進計画」を策定しました。

本市においては、同計画を勘案して、地域の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策を定めるため、「御殿場市自転車活用推進計画」を策定し、『つながる、ひろがる、サイクルシティ御殿場』を実現するために、計画の4つの柱の中の「利用環境整備」の方針9-1「自転車ネットワーク計画の策定」の取り組みのひとつとして「御殿場市自転車ネットワーク計画」を位置付けています。

本計画は、自転車利用者にとって、安全で快適に連続して走行できる自転車走行空間を効率的かつ計画的に整備することを目的として策定します。

I. 2 計画の位置付け

本計画は、「御殿場市自転車活用推進計画」を上位計画とし、自転車走行空間等の整備に向けた基本計画として位置づけます。



図表I-1 自転車ネットワーク計画の位置付け

1.3 計画期間

計画期間は、本市の上位計画や、国および県の計画の改定時期を踏まえ、令和8年度（2026年4月）から令和14年度（2033年3月）までの7年とします。

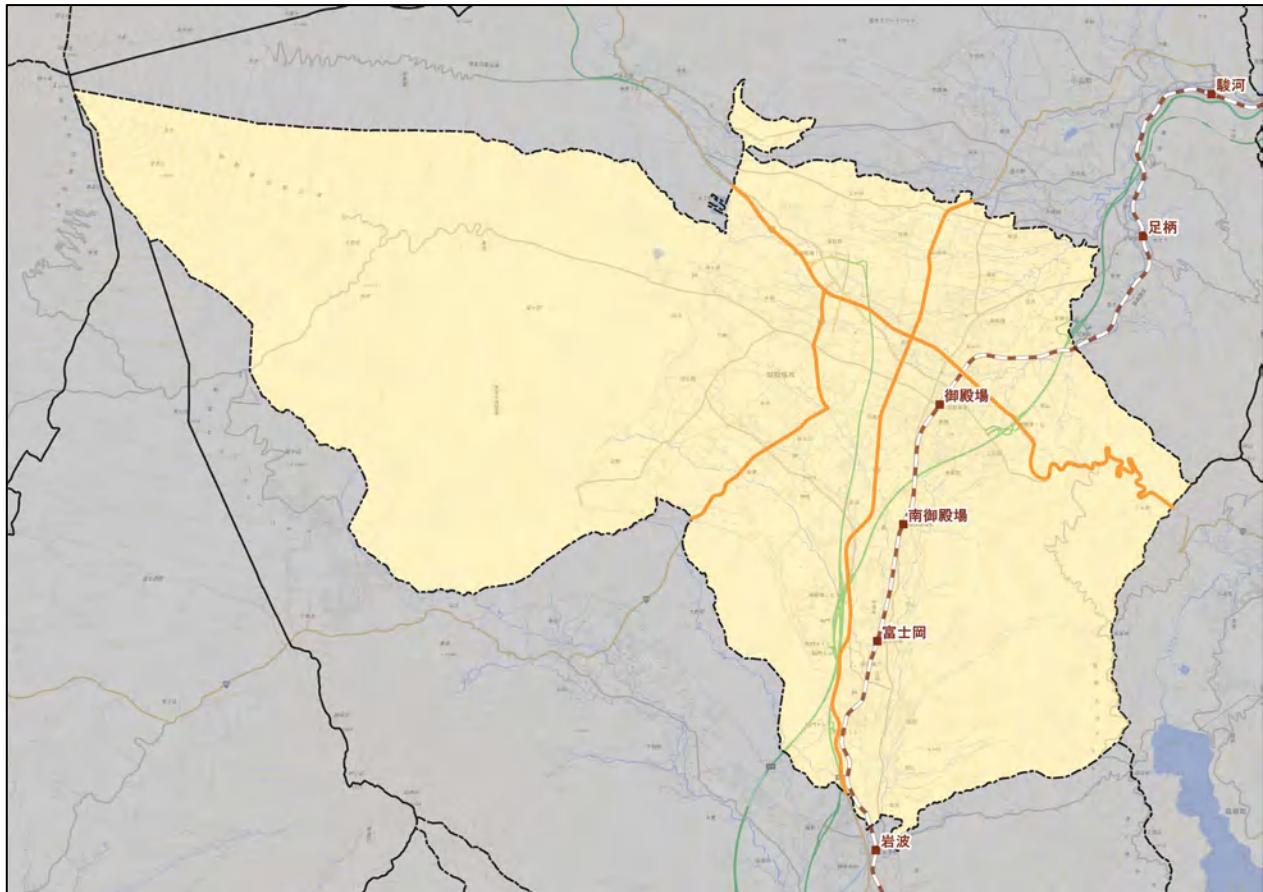
なお、社会情勢や整備状況に応じて計画内容の見直しを行います。

計画	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
御殿場市自転車活用推進計画											改訂予定
御殿場市自転車ネットワーク計画											改訂予定
御殿場市総合計画	第四次					第五次前期（予定）			第五次後期（予定）		
[国]自転車活用推進計画	第2次				第3次（予定）			第4次（予定）			
[静岡県]自転車活用推進計画	第2次			第3次（予定）			第4次（予定）				

図表I-2 「御殿場市自転車活用推進計画」の期間

1.4 計画区域

本計画は、御殿場市全域を対象とします。



図表I-3 「御殿場市自転車ネットワーク計画」の計画区域

2. 現状、課題および方針

2.1 本市の自転車に関する現状

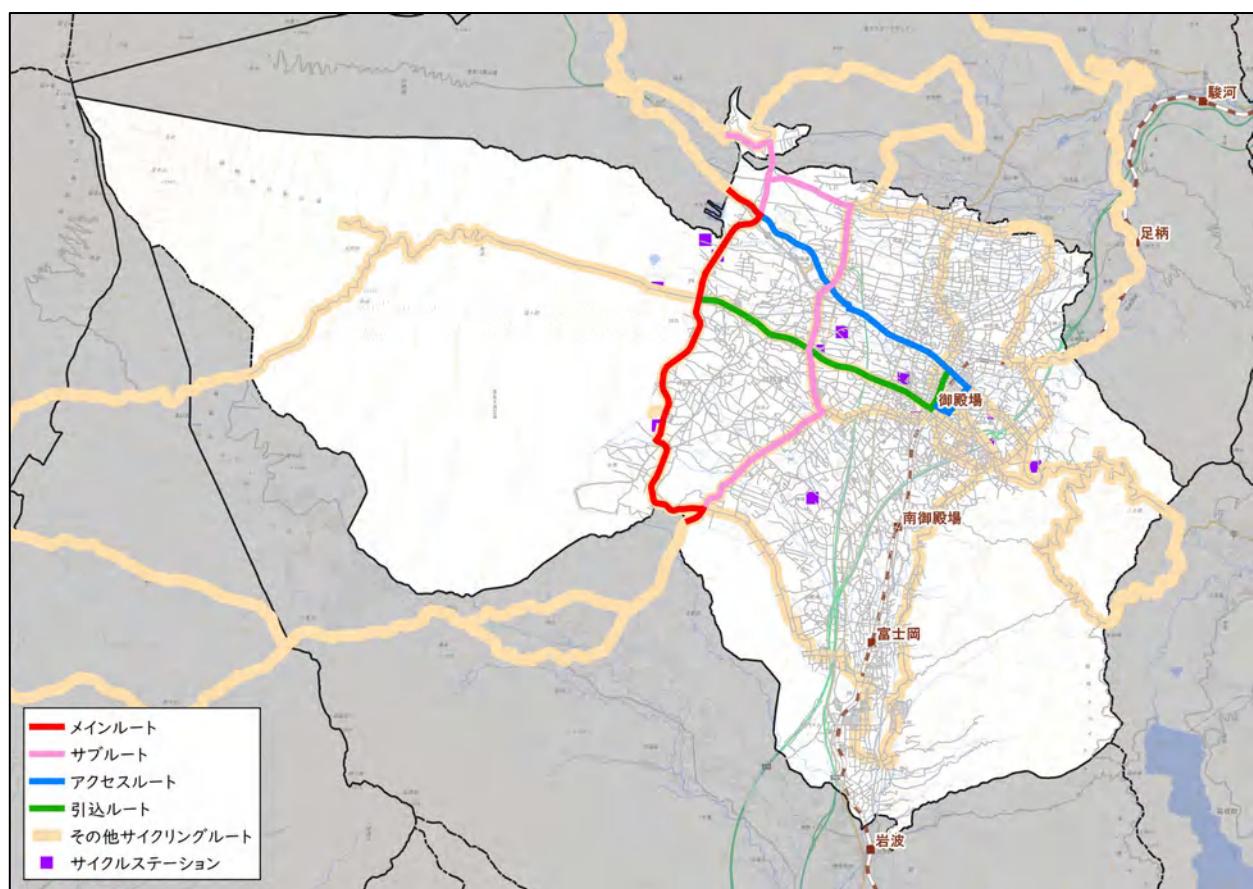
(1) サイクリングルート

ぐるり富士山風景街道の取り組みの中で、富士山を一周するサイクリングルートとして、富士山一周サイクリングルート(以下、「フジイチ」とする。)が設定されています。

フジイチは、ナショナルサイクルルート(NCR)指定を目指し、指定条件を満たすための環境整備に取り組んでおり、広域的なサイクルツーリズムの推進と地域活性化を図ります。

また、フジイチの出発地点として多様な交通手段に対応し、利用者の安全で快適な利用をサポートする「ゲートウェイ」の設定や、サイクリストに必要な機能を有した休憩施設である「サイクルステーション」の整備が進められているなど、市内のサイクリング環境の整備が推進されています。

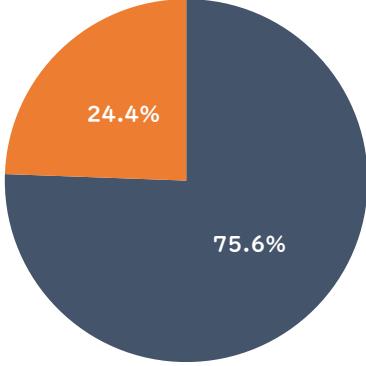
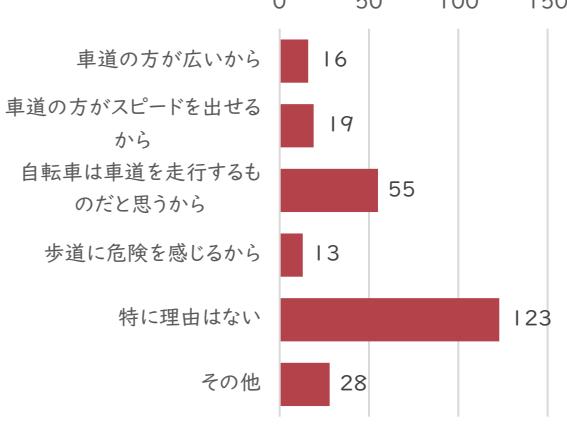
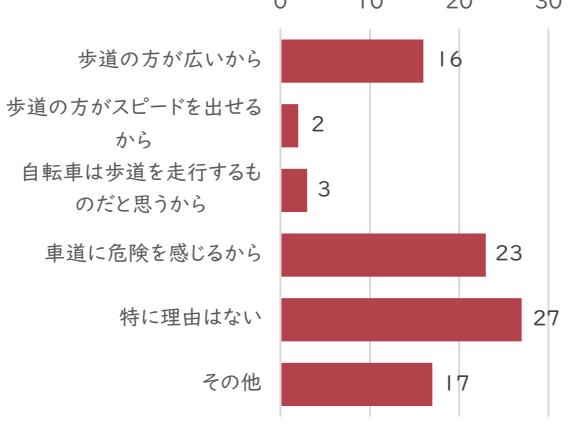
フジイチのほかにも、富士山麓の自然や起伏に富んだ地形を味わえるサイクリングルートや、東京2020オリンピック大会の自転車競技ロードレースコースである「オリンピックコース」など、初心者から上級者まで楽しめるサイクリングコースが充実しています。



図表2-1 市内のサイクリングルート

(2) 通学における自転車利用

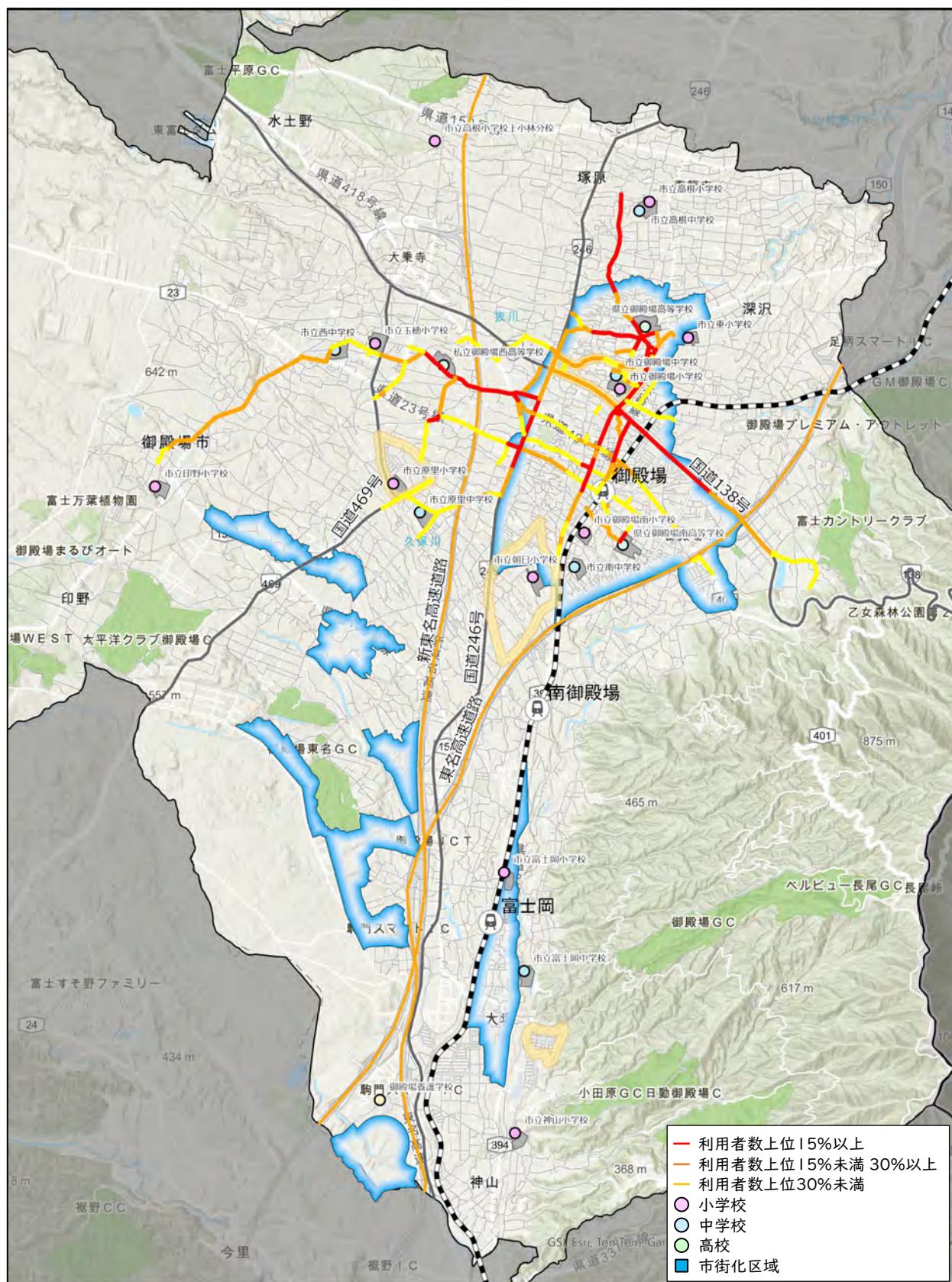
通学における自転車利用について調査するため、御殿場市内の中学校および高校を対象にアンケート調査を実施しました。

令和6年度御殿場市自転車通学に関するアンケート調査 概要																									
目的	自転車通学の利用実態や、学生の交通ルール・マナーの認知度を把握するため、御殿場市内の中学校および高校に通学する学生を対象としたアンケート調査を実施しました。																								
調査対象	御殿場市内の中学校3校、高校6校																								
調査方法	WEBでのアンケート調査（使用ソフト:ArcGIS Survey 123）																								
調査期間	令和6年11月6日から令和6年11月22日																								
回答率	59.3%（回答数:2,215件／対象者数3,737件）																								
調査結果																									
自転車乗車時の走行位置	自転車走行に関して改善されたら良いこと																								
 <table border="1"> <tr> <td>■車道を走ることが多い</td> <td>75.6%</td> </tr> <tr> <td>■歩道を走ることが多い</td> <td>24.4%</td> </tr> </table>	■車道を走ることが多い	75.6%	■歩道を走ることが多い	24.4%	 <table border="1"> <tr> <td>段差や凹凸がなくなる</td> <td>273</td> </tr> <tr> <td>自転車が車道のどこを通って良いのか、わかりやすくなる</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>自動車および歩行者と物理的に分離される</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>交差点での見通しが良くなる</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>交差点で自転車の通行位置がわかりやすくなる</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>交差点の安全対策の実施</td> <td>69</td> </tr> </table>	段差や凹凸がなくなる	273	自転車が車道のどこを通って良いのか、わかりやすくなる	180	自動車および歩行者と物理的に分離される	121	交差点での見通しが良くなる	103	交差点で自転車の通行位置がわかりやすくなる	99	交差点の安全対策の実施	69								
■車道を走ることが多い	75.6%																								
■歩道を走ることが多い	24.4%																								
段差や凹凸がなくなる	273																								
自転車が車道のどこを通って良いのか、わかりやすくなる	180																								
自動車および歩行者と物理的に分離される	121																								
交差点での見通しが良くなる	103																								
交差点で自転車の通行位置がわかりやすくなる	99																								
交差点の安全対策の実施	69																								
車道を走行する理由	歩道を走行する理由																								
 <table border="1"> <tr> <td>車道の方が広いから</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>車道の方がスピードを出せるから</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>自転車は車道を走行するものだと思うから</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>歩道に危険を感じるから</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>特に理由はない</td> <td>123</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>28</td> </tr> </table>	車道の方が広いから	16	車道の方がスピードを出せるから	19	自転車は車道を走行するものだと思うから	55	歩道に危険を感じるから	13	特に理由はない	123	その他	28	 <table border="1"> <tr> <td>歩道の方が広いから</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>歩道の方がスピードを出せるから</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>自転車は歩道を走行するものだと思うから</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>車道に危険を感じるから</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>特に理由はない</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>17</td> </tr> </table>	歩道の方が広いから	16	歩道の方がスピードを出せるから	2	自転車は歩道を走行するものだと思うから	3	車道に危険を感じるから	23	特に理由はない	27	その他	17
車道の方が広いから	16																								
車道の方がスピードを出せるから	19																								
自転車は車道を走行するものだと思うから	55																								
歩道に危険を感じるから	13																								
特に理由はない	123																								
その他	28																								
歩道の方が広いから	16																								
歩道の方がスピードを出せるから	2																								
自転車は歩道を走行するものだと思うから	3																								
車道に危険を感じるから	23																								
特に理由はない	27																								
その他	17																								

2. 現状、課題および方針

JR御殿場駅を中心として、各学校に繋がる路線の走行台数が多い結果となっています。

学校周辺以外では、国道や県道など自動車交通量が多い道路を走行している傾向があります。

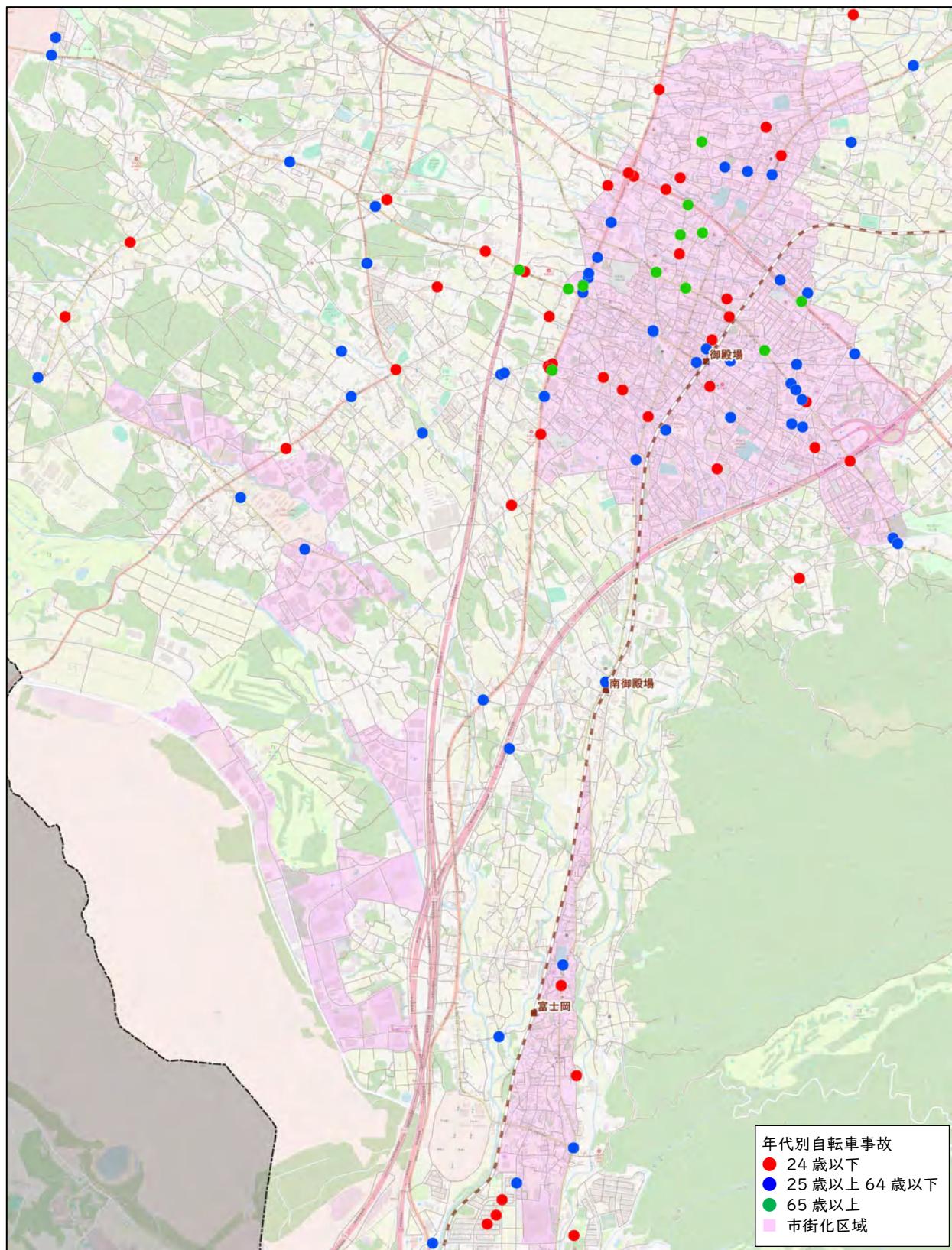


図表2-2 自転車通学路線集計結果

(3) 自転車関連事故

自転車関連事故は、JR御殿場駅周辺の市街化区域内で多く発生しています。

また、県道や国道では、商業施設や店舗の出入口付近や交差点部での事故件数が多い傾向があります。



図表2-3 自転車事故発生箇所(2019年-2024年)

[出典]警察庁オープンデータ

2.2 課題の抽出

「御殿場市自転車活用推進計画」の内容や自転車に関する全国的な変化、本市の自転車に関する現状を踏まえて、自転車の利用に関する課題を抽出します。

現 状	柱1:観光・スポーツ -サイクリズム・スポーツ-	柱2:安全・安心 -交通安全教育・啓発・自転車整備-	柱3:裾野拡大 -日常的な自転車活用の推進-
	サイクルルートの活用	自転車通学の安全確保	市内周遊における 自転車の利便性向上
	<ul style="list-style-type: none"> ○富士山の自然や起伏に富んだ地形を楽しめるサイクリングルートが設定されています。 ○フジイチや東京2020オリンピック大会の自転車競技ロードレースコースなど、他市町に接続するサイクリングルートが設定されています。 ○ゲートウェイやサイクルステーションなどサイクリングの環境整備が進められています。 	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤や通学など、自転車を利用する機会の多い24歳までの自転車事故が多い傾向にあります。 ○JR御殿場駅周辺の市街化区域内で、自転車事故が多く発生しています。 ○自転車通学では、JR御殿場駅や学校周辺のほか、国道や県道などの自動車交通量の多い道路を走行する傾向があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ○全体の自転車の分担率は2%と低い一方で、自動車の分担率が高く、1km未満の短距離でも利用率が高いため、自動車依存の傾向があります。 ○買い物やサイクルスポーツを目的とした自転車利用率が高くなっています。 ○市内の自然や観光のスポットを巡るサイクリングルートが設定されています。

2.3 基本方針

(1) 基本方針

本市の自転車に関する現状や課題を基に、本計画の方針を設定します。

観光・スポーツ	安全・安心	裾野拡大
<p>観光・地域資源を活かした 自転車走行空間の創出</p> <p>地域資源を活かした 交流・観光促進ルートの形成</p> <p>本市では、ナショナルサイクルルート(NCR)指定を目指す「富士山一周サイクリングルート(フジイチ)」が設定されており、広域的なサイクリツーリズムの中核を担っています。</p> <p>そのため、自転車ネットワークの構築においては、フジイチのメインルートに加え、サブルート、アクセスルート、引き込みルートを含めて選定し、広域連携と地域内回遊性の両立を図ります。</p>  <p>スポーツ・レクリエーションにおける自転車利用</p>	<p>だれもが安全・安心・快適に 自転車走行空間の創出</p> <p>地域を守る 生活安全ルートの整備</p> <p>本市における自転車利用者は学生が大半を占めており、学生の自転車事故件数も多い傾向があります。</p> <p>そのため、自転車ネットワークの構築にあたっては、まずは、自転車通学路や学校周辺の利用状況を重視し、事故が多発している市街化区域内の路線を重点的に選定し、安全性の確保と通学環境の向上を図ります。</p>  <p>通学における自転車利用</p>	<p>利便性の高い 自転車走行空間の創出</p> <p>誰もが使いやすい サイクルルートの整備</p> <p>本市では、今後の利用促進を見据えた骨格的なネットワークの形成が重要です。</p> <p>そのため、自転車ネットワークの構築にあたっては、公共施設や商業施設、観光施設などが集積するエリアを結ぶ路線を優先的に選定します。</p> <p>また、休日に自転車利用が多くみられる路線についても対象とし、利用実態に適した計画的なネットワークの構築を図ります。</p>  <p>市街地における自転車利用</p>

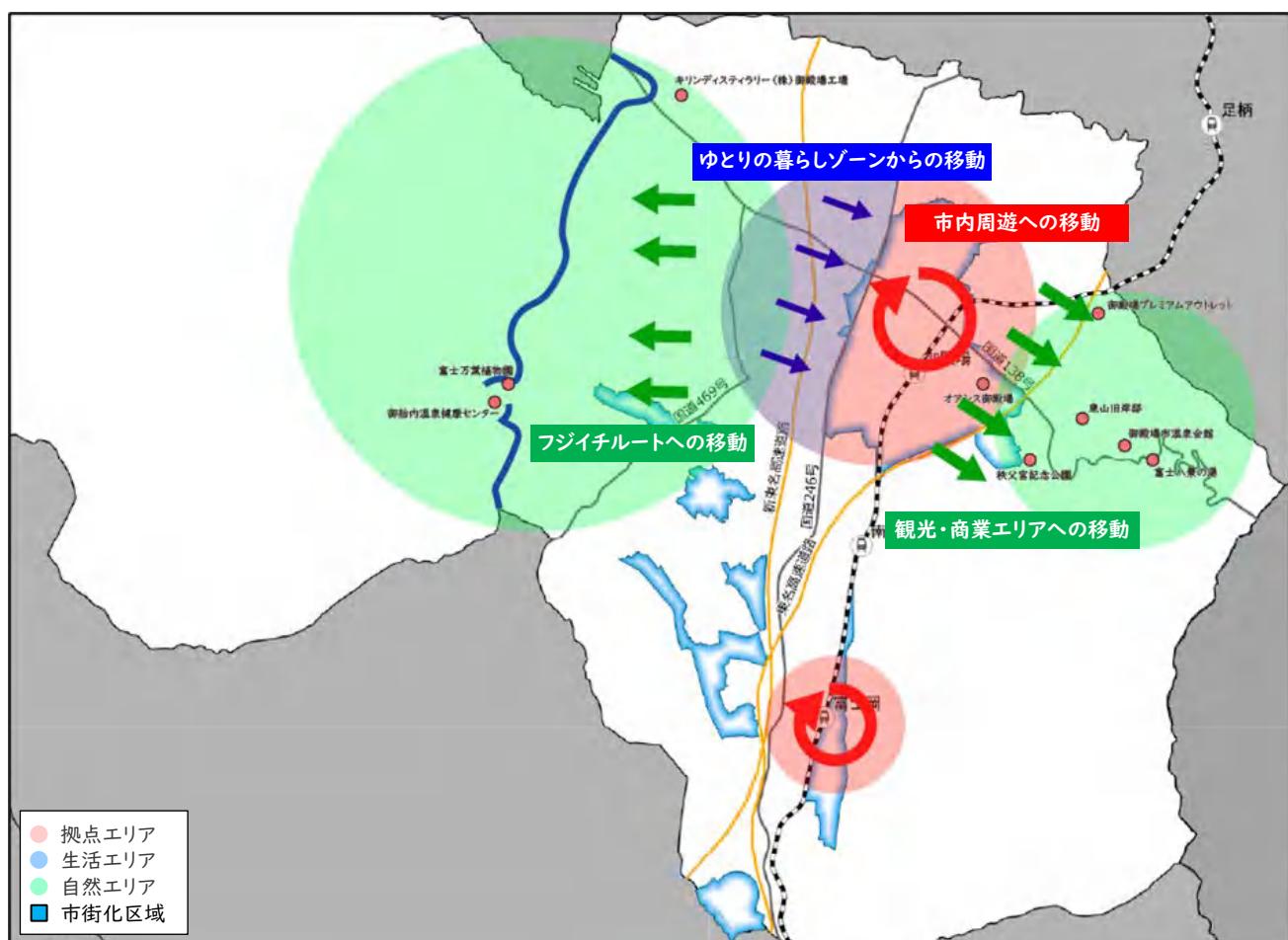
(2) 自転車ネットワーク計画における選定路線の検討エリアの設定

市内における自転車の利用実態を踏まえ、主に自転車移動が多く見られる市街化区域内を中心に、安全性や利便性、回遊性を目的としたエリア設定を行いました。

加えて、観光やスポーツ分野における自転車利用の促進も視野に入れ、東側は観光・商業エリア（御殿場プレミアム・アウトレット等）へのアクセス、西側はフジイチへの接続を考慮した構成とします。

市街化区域から各方面へ円滑に移動可能なネットワーク路線の設定を行い、地域全体の自転車利便性と回遊性の向上を図ります。

エリア1:拠点エリア	エリア2:生活エリア	エリア3:自然エリア
本市の市街化区域で、住宅や学校、公共施設が集中している自転車の活用拠点となるエリア	将来都市構造図（都市計画マスター・プラン）で、「ゆとりの暮らしゾーン」に設定されており、市街化区域への移動が見込まれる、環状線内部のエリア	富士山の雄大な自然を楽しめる環境やフジイチやその他市内サイクリングコース等があるエリア



図表2-5 エリア設定のイメージ

3. 自転車ネットワーク路線

3.1 路線の選定

(1) 路線の選定条件

現状や上位計画等を踏まえて、以下のように方針別に設定条件を設定します。

本計画の見直しや改定の際には、上位計画や自転車利用実態等の変化を踏まえ、選定条件の見直しを行います。

方針1：観光・地域資源を活かした自転車活用空間の創出

(1) 市内サイクルルートの選定

①サイクリングを楽しめる路線

富士山を楽しめるサイクルルートであるフジイチ（メイン・サブ・アクセス）や、フジイチから御殿場市への引き込みルートを選定します。

方針2：だれもが安全・安心・快適に自転車を利用できる環境の創出

(2) 安全を確保するルートを選定

①通学利用の多い路線

市内中学生および高校生を対象とした自転車通学アンケート結果より、通学路の自転車走行台数が上位15%以上の路線を、通学利用の多い路線として選定します。

②自転車が集中する学校周辺の路線

高等学校の周辺（500m圏内）の自転車通学路として使用されている路線を選定します。

③自転車の利用や事故状況を踏まえた路線

静岡県警察が自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線として公表している「自転車指導啓発重点地区・路線」を選定します。

④駅から学校までの主要路線

自転車利用がある駅から学校までの主要路線を選定します。

⑤連続性を確保する路線

①～④で選定した路線に接続する連続性を確保する路線を選定します。

方針3：実用性の高い自転車走行空間の創出

(3) 利用される地域のルートを選定

①将来的な自転車利用が見込める路線

御殿場市都市計画マスターplanにて、都市計画道路に指定されており、沿道に商業施設がある路線を選定します。

②自転車利用の多い路線

市内サイクルルートのうち、休日の自転車利用がある路線を選定します。

③生活利便性の高い路線

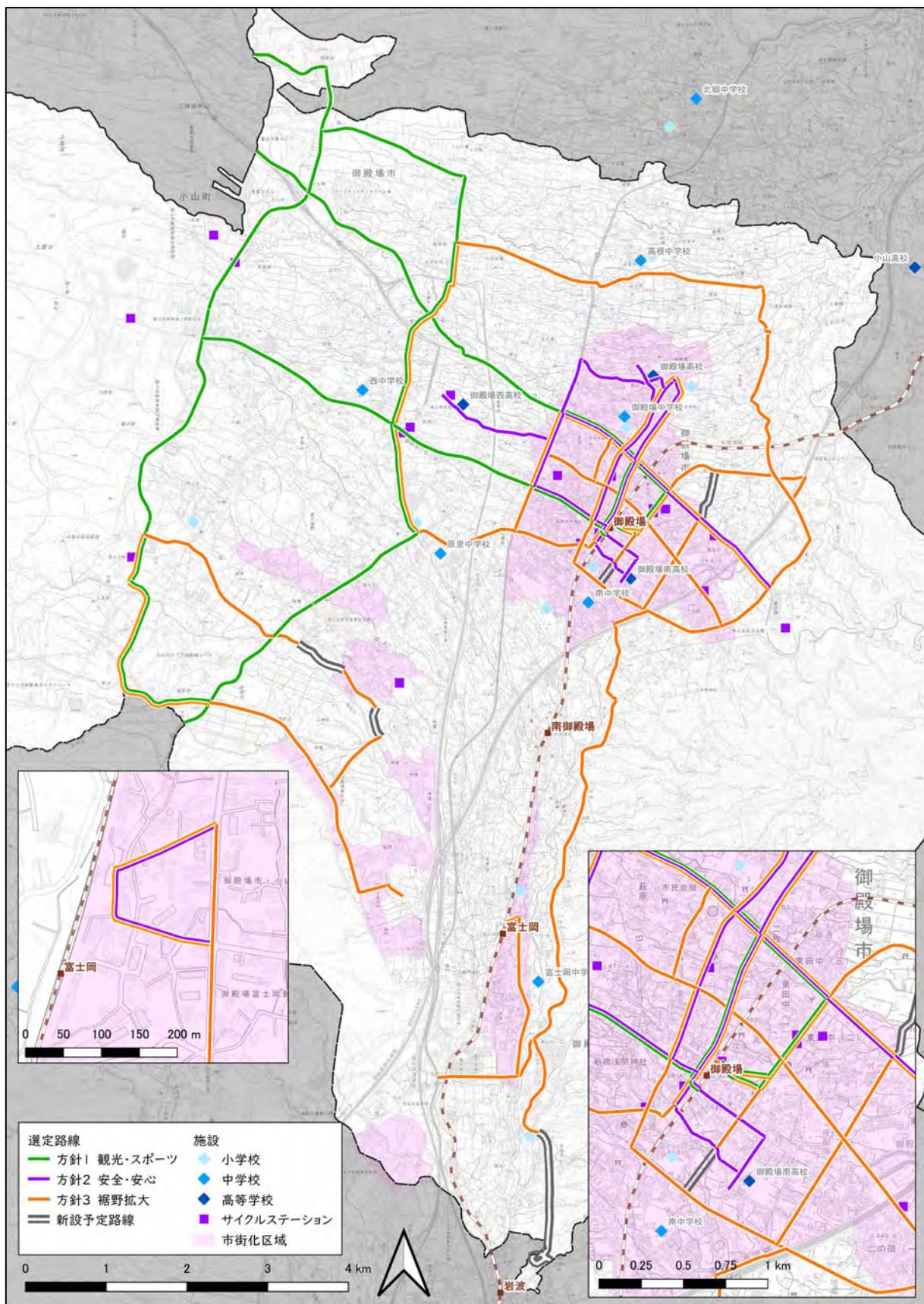
沿道に観光施設や商業施設が多くある路線を選定します。

④連続性を確保する路線

①～③で選定した路線に接続する連続性を確保する路線を選定します。

3. 自転車ネットワーク路線

(2) 自転車ネットワーク計画路線



図表3-1 方針別自転車ネットワーク計画路線図

3.2 自転車ネットワーク路線の整備方針

(1) 整備方針の考え方

◇基本方針を基に選定した路線は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および「静岡県自転車道等設計仕様書」(以下、「ガイドライン」という)を参考に作成した整備方針の選定フローに基づき、「自転車ネットワーク路線」と「補完路線」に分類します。

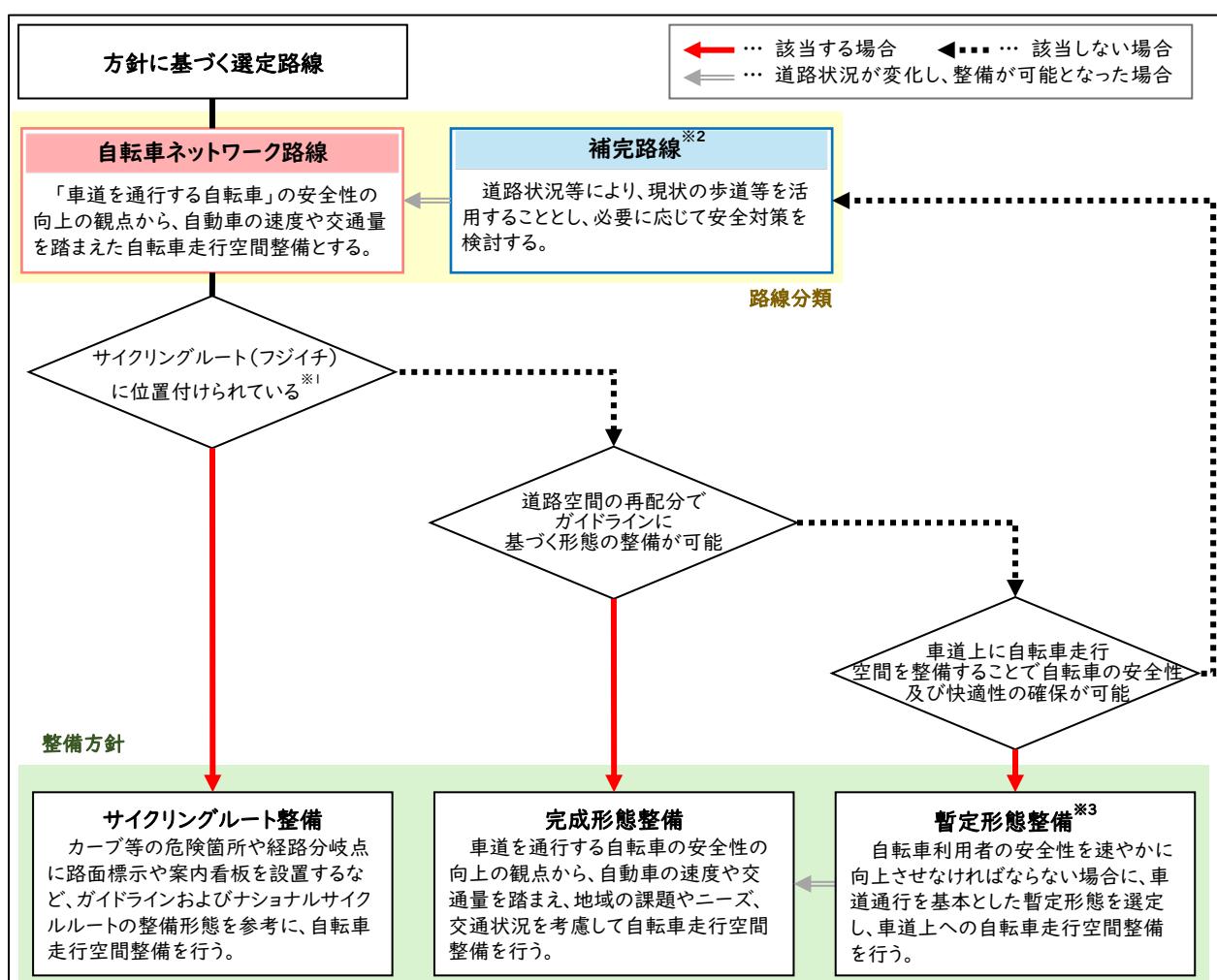
「**自転車ネットワーク路線**」は、自転車走行空間を車道に整備することを基本とします。

本計画では現状の車道幅員再配分による整備を前提とすることから、暫定的な整備形態を設けます。

「**補完路線**」は、現状の歩道等を活用することとし、必要に応じて安全対策を検討する路線とします。

◇「**自転車ネットワーク路線**」については、ガイドラインに示されている考え方を基に整備形態を検討します。

道路管理者や警察と協議を行い、道路状況に応じた自転車走行空間の整備を進めていきます。



*1 フジイチのメインルート、サブルート、アクセスルート、引込ルートを対象とします

*2 自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用しないことを基本とするが、自転車歩行者道での運用をせざるを得ない箇所については、**その区間を自転車ネットワーク路線から外し、ネットワークを補完する経路として活用する。** [ガイドラインより抜粋]

*3 自転車ネットワーク路線において、道路空間の再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難で、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態を選定し、車道上への自転車通行空間整備を行ったのち、整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直すものとする。[ガイドラインより抜粋]

(2) 整備形態の選定

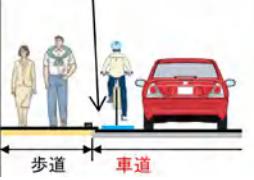
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、整備形態の選定を行います。

なお、整備形態は、整備の際に詳細調査（横断測量、自動車・自転車・歩行者交通量調査等）や設計基準、各道路管理者および警察との協議等により見直される場合があります。

	A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度※1が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分離		混在
整備形態※2	自転車道 (構造物等による)	自転車専用通行帯	車道混在 矢羽根型路面表示で注意喚起
目安※3	速度が 50km/h 超	A、C以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台/日以下

※1:速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。
 ※2:自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。
 ※3:目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態（理想的な形態）が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図表3-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>     <p>着色あり</p> <p>着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>     <p>幅の全部を着色</p> <p>幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>     <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路</p> <p>歩道のない道路</p>
補完路線	<p>D. 既存の歩道を活用する場合</p> <p>必要に応じて歩道内の安全対策等の実施を検討します。</p>
サイクリングルート	<p>E. サイクリングルート(フジイチ)に指定されている場合</p> <p>ナショナルサイクルルートの評価基準における、「走行環境の安全性」および「快適性」の評価基準を満たす整備形態を検討します。</p>

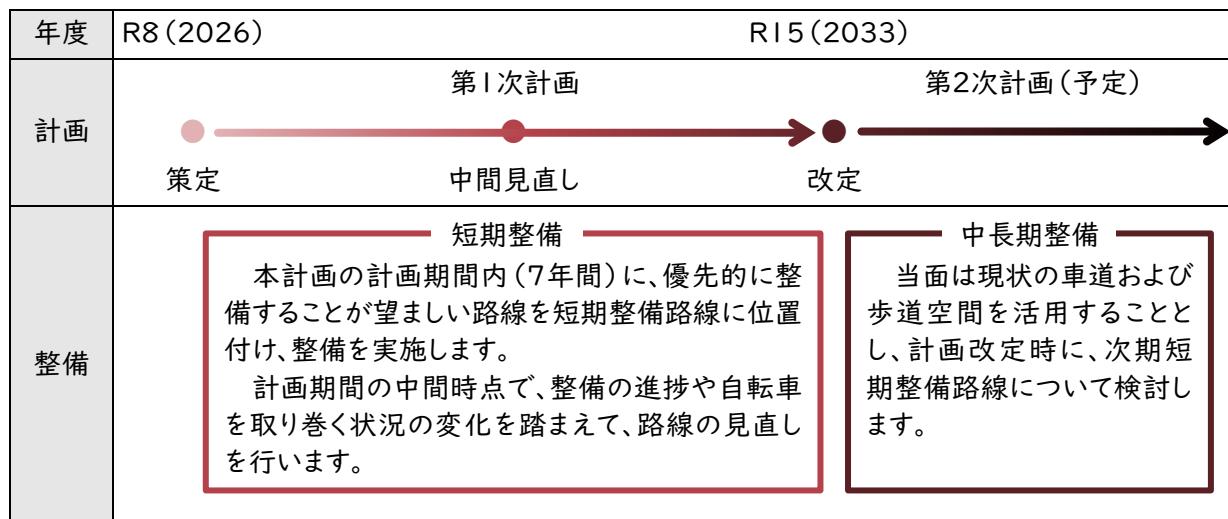
図表3-3 基本的な整備形態(イメージ)

[出典] 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを基に作成

3.3 自転車ネットワーク路線の整備計画

(1) ネットワーク構築の進め方

自転車走行空間整備の効果を早期に発現させるため、自転車ネットワーク計画路線の整備優先度を評価し、本計画期間内（7年間）に整備を実施する短期整備路線を設定して自転車利用実態に応じた段階的なネットワーク構築を目指します。



図表3-4 自転車ネットワーク構築の進め方

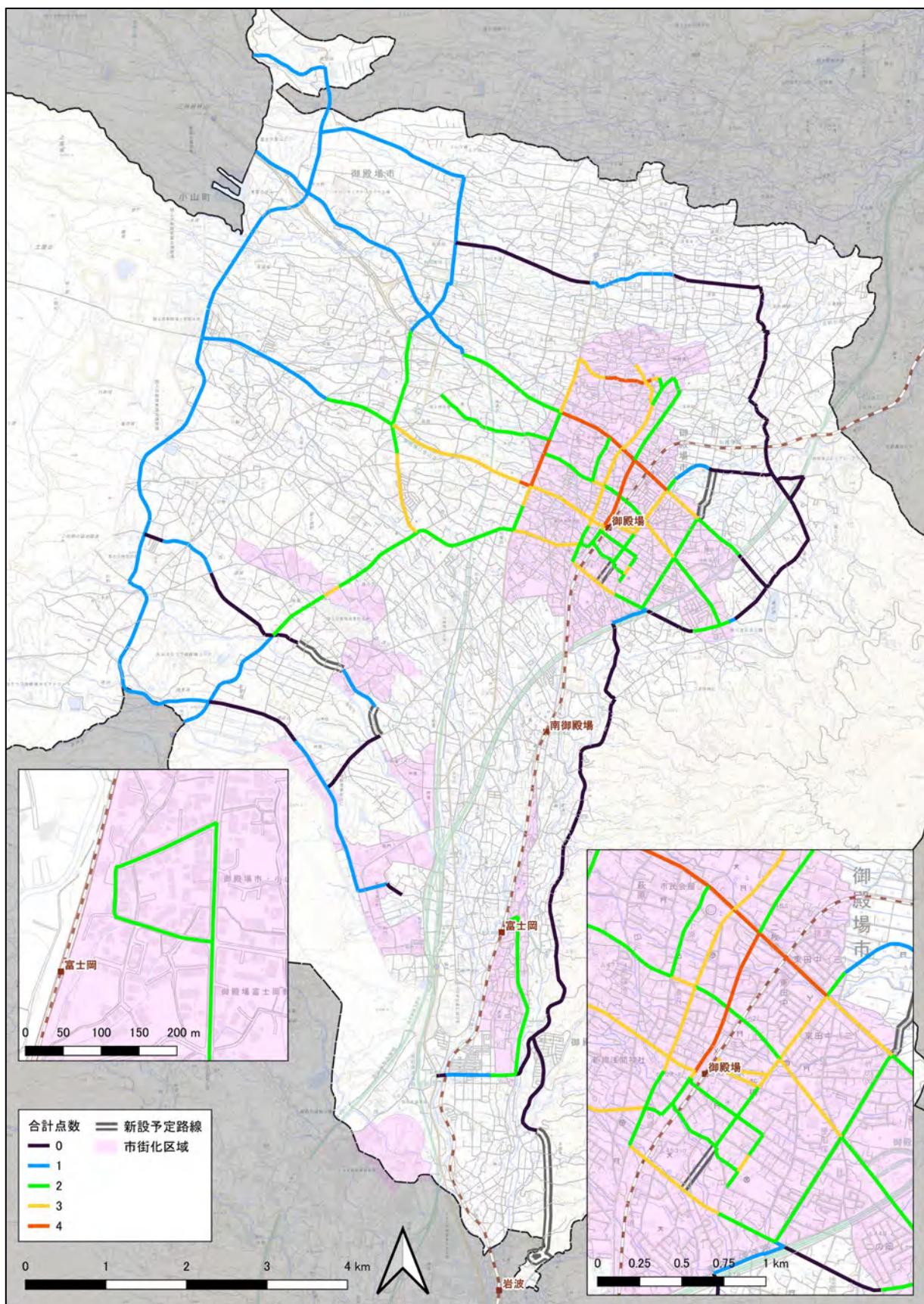
(2) 優先度評価

優先度の高い路線を抽出するため、方針に基づいた評価項目を設定し、各項目を1点として路線の優先度を評価します。

本計画の見直しや改定の際には、上位計画や自転車利用実態等の変化を踏まえ、優先度評価の見直しを行います。

方針	評価方針	評価項目
観光 スポーツ	1:NCR 指定を目指した自転車走行空間を整備	1:フジイチ関連ルート (メイン、サブ、アクセス、引込)
安全 安心	2:自転車の通学利用が多い路線の安全性を確保 3:自転車事故が発生している路線の安全性を確保	2:学生の通学利用が多い路線 (走行台数上位 15%以上) 3:自転車事故が発生した路線 (R1～5 の 5 年間で2件以上)
裾野 拡大	4:自転車利用が多いエリアの利便性を向上 5:将来土地利用に合わせた街の回遊性を確保	4:市街化区域内の路線 5:住宅・生活・商業ゾーン内の路線 (将来土地利用方針図)

3. 自転車ネットワーク路線



図表3-5 優先度評価結果図

(3) 短期整備路線の設定

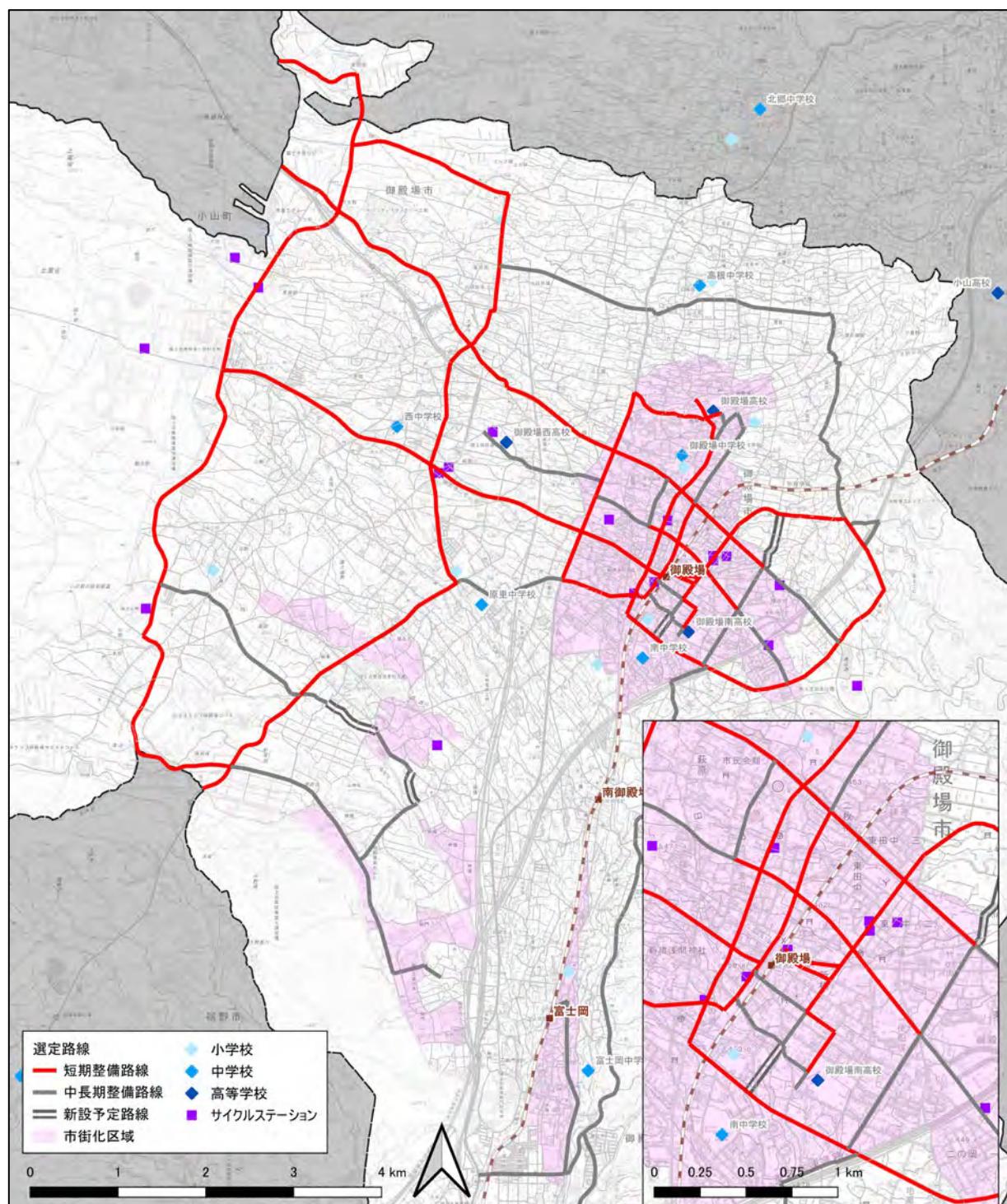
整備優先度の評価結果を踏まえ、4つの条件を設定し、短期整備路線を抽出しました。

◆条件1：項目1「フジイチ関連ルート（メイン、サブ、アクセス、引込）」に該当する路線

◆条件2：優先度評価で3点以上の路線

◆条件3：条件1および2には該当しないが、連続性の観点から整備が望ましい路線

◆条件4：本計画期間内に道路整備に着手する路線



図表3-6 短期整備路線図

4. 計画の推進に向けて

4.1 評価指標

本計画は、計画期間（2026年4月から2033年3月）の7年間に短期整備路線（市道23.7km、県道23.8km、国道5.9km）の整備を進めます。

4.2 御殿場市自転車活用推進計画との連携

御殿場市自転車活用推進計画の柱4「利用環境整備」における方針「自転車のための安全な走行空間の整備」の施策のひとつとして「自転車ネットワーク計画の策定」に取り組むとしています。

御殿場市においては、本計画で示す自転車走行空間の整備といったハード面での対策だけでなく、御殿場市自転車活用推進計画と連携してソフト面での対策も行うことで、より安全で快適な自転車利用環境を目指します。

4.3 計画の進捗管理

本計画の進捗管理は、毎年度 PDCA サイクルによって実施し、整備の進捗状況を確認します。なお、自転車に関する国の施策や道路交通法の改正など、自転車を取り巻く社会情勢の変化があった場合には、必要に応じて計画の見直しを行います。

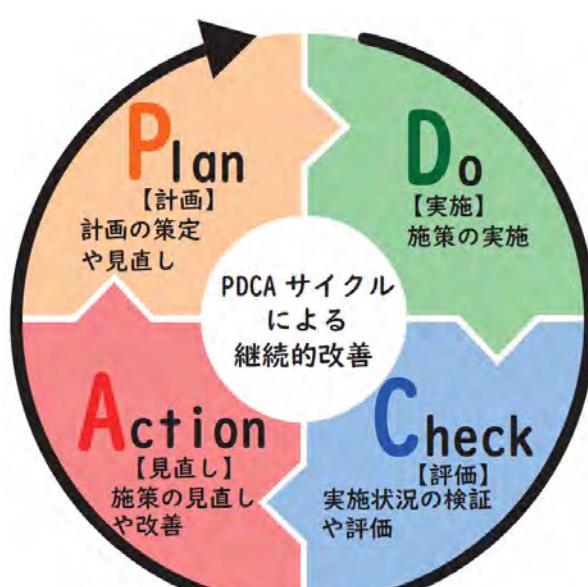


図 4-1 進行管理のイメージ