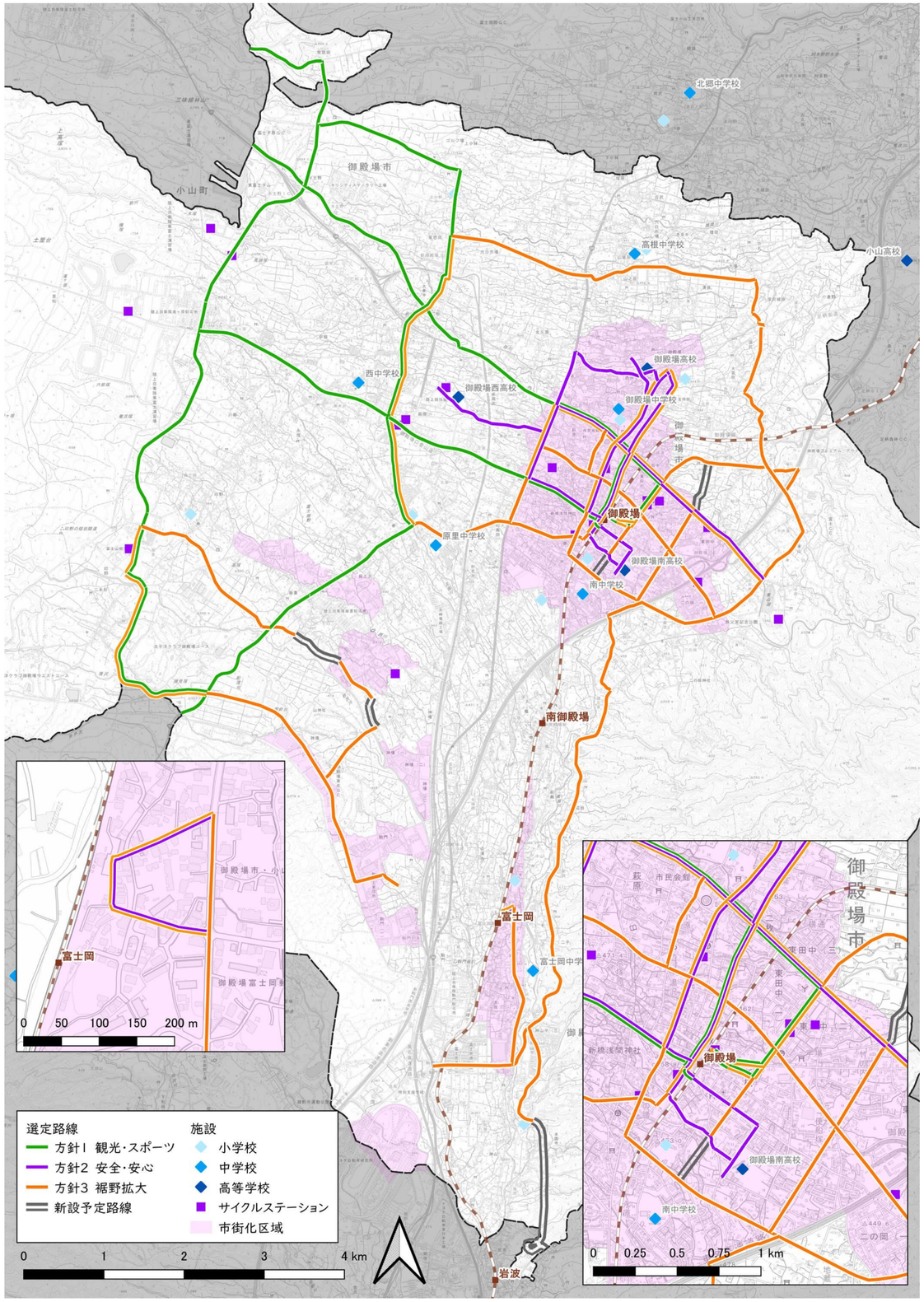
9. 自転車ネットワーク計画路線　Ⅱ-15



御殿場市自転車ネットワーク計画 概要版

1. 計画の背景　Ⅱ-1

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。

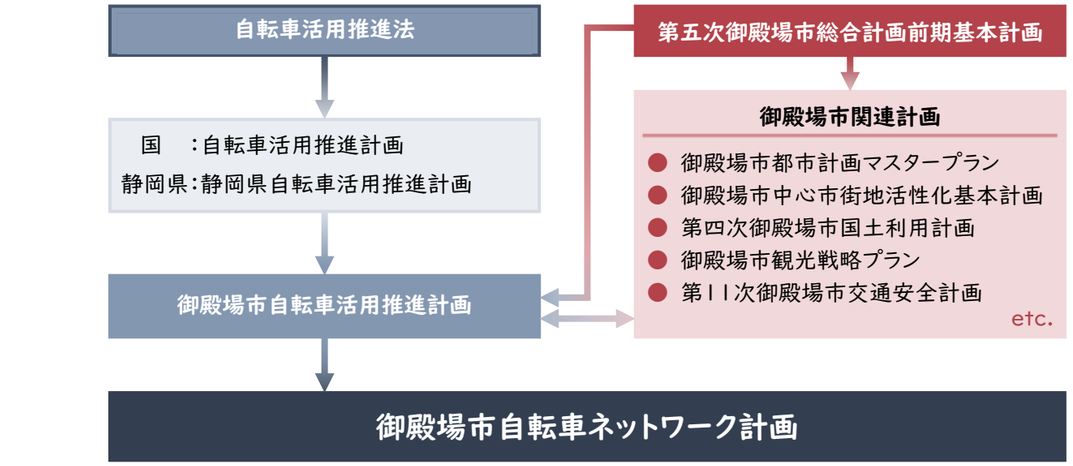
2. 計画策定の目的　Ⅱ-1

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。

3. 計画の位置付け　Ⅱ-1

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。



4. 計画期間　Ⅱ-2

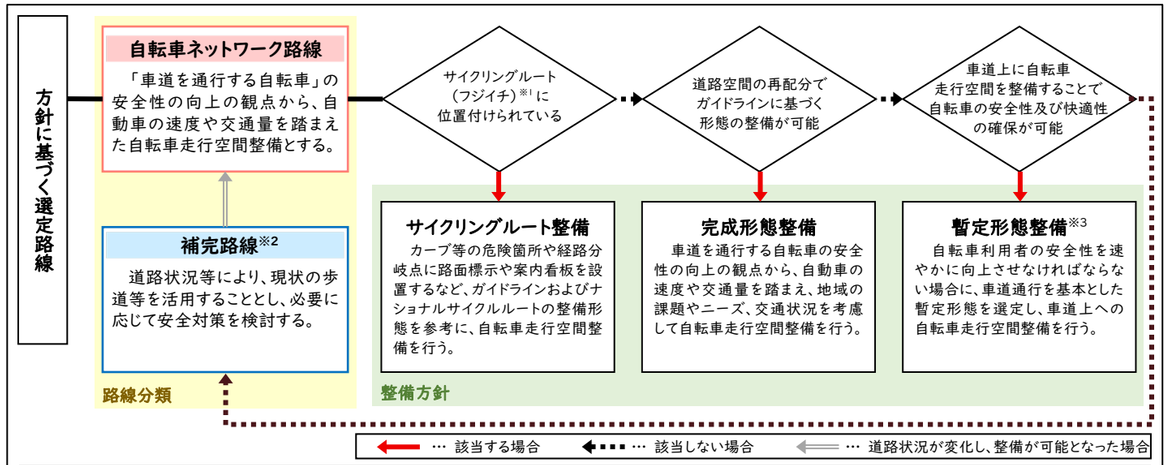
計画期間は、本市の上位計画や、国および県の計画の改定時期を踏まえ、令和8年度（2026年4月）から令和14年度（2033年3月）までの7年とします。

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						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）		

	柱1：観光・スポーツ －サイクルツーリズム・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－
現状	○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る。 ○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る。 ○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る。	○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る。 ○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る。 ○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る。	○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る。 ○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る。 ○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る。
課題	● サイクルルートの活用 ● 観光周遊を図ったネットワーク形成	● 自転車通学の安全確保 ● 安全安心なネットワークの構築	● 市内周遊における自転車の利便性向上 ● 健康増進を図るネットワーク形成
基本方針	方針1：観光・地域資源を活かした自転車走行空間の創出 地域資源を活かした交流・観光促進ルートの形成 「フジイチ」が設定されており、広域的なサイクルツーリズムの中核を担っている。 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る。  スポーツ・レクリエーションにおける自転車利用	方針2：だれもが安全・安心・快適に自転車走行空間の創出 地域を守る生活安全ルートの整備 自転車利用割合が高く、自転車事故件数が多い学生の安全確保に重点を置き、自転車ネットワークの構築にあたって、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る。  通学における自転車利用	方針3：利便性の高い自転車走行空間の創出 誰もが使いやすいサイクルルートの整備 自転車ネットワークの構築にあたって、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や休日に自転車利用が多くみられる路線を優先的に選定し、利用実態に適した計画的なネットワークの構築を図る。  市街地における自転車利用
路線選定条件	① サイクリングを楽しめる路線 （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）	① 通学利用の多い路線 ② 自転車が集中する学校周辺の路線 ③ 自転車の利用や事故状況を踏まえた路線 ④ 駅から学校までの主要路線 ⑤ 連続性を確保する路線	① 将来的な自転車利用が見込める路線 ② 自転車利用の多い路線 ③ 生活利便性の高い路線 ④ 連続性を確保する路線

6. 整備方針 Ⅱ-12

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。



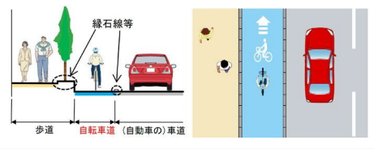
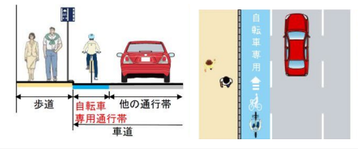
※1 フジイチのメインルート、サブルート、アクセスルート、引込ルートを対象とする。

※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］

7. 整備形態 Ⅱ-13

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などに基づき、自動車の交通量、速度および自転車の交通量から整備形態の選定を行います。

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
自転車と自動車を構造物により分離する	車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する	車道混在とする
		矢羽根型路面表示等を設置 

8. 整備計画 Ⅱ-14

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。

年度	計画	整備	
R8（2026）	第1次計画 ● 策定 ↓ ● 中間見直し ↓	短期	本計画の計画期間内（7年間）に、優先的に整備することが望ましい路線を短期整備路線に位置付け、整備を実施します。 計画期間の中間時点で、整備の進捗や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえて、路線の見直しを行います。
R15（2033）	第2次計画（予定） ● 改定	中長期	当面は現状の車道および歩道空間を活用することとし、計画改定時に、次期短期整備路線について検討します。