
沼津市自転車ネットワーク計画

令和6年3月

沼 津 市

目 次

1.	概要.....	1
1.1.	計画の背景と目的	1
1.2.	自転車ネットワーク計画策定・更新フロー	2
2.	上位計画及び関連計画	3
2.1.	上位・関連計画のまとめ	4
2.2.	自転車に関わる関係法令・計画の動向	6
3.	基本方針及び対象エリアの設定	7
3.1.	位置・地勢	7
3.2.	人口・施設分布	10
3.3.	交通基盤	17
3.4.	人の動き	21
3.5.	交通安全	35
3.6.	観光	42
3.7.	自転車通行環境整備状況	49
3.8.	現地調査からの問題・対応方針	53
3.9.	自転車利用環境	54
3.10.	自転車利用環境を取り巻く課題の整理と基本方針・対象エリアの設定	55
4.	自転車ネットワーク計画路線の更新	58
4.1.	自転車ネットワーク計画更新の基本的考え方	58
4.2.	自転車ネットワーク候補路線	59
5.	自転車ネットワーク路線の更新	60
6.	整備形態の整理	65
7.	評価指標及び目標値	75
7.1.	当初計画における評価指標及び目標値の評価	75
7.2.	次期計画における評価指標及び目標値の設定	76
8.	参考資料	77
8.1.	上位計画	77
8.2.	都市計画	80
8.3.	健康	87
8.4.	スポーツ	88
8.5.	環境	90
8.6.	自転車ネットワーク候補路線【当初（H29）】策定時	91
8.7.	現地調査からの問題点	100
8.8.	自転車ネットワーク計画路線（市街地エリア）	102
8.9.	自転車ネットワーク整備計画（市街地エリア）	104
8.10.	自転車ネットワーク整備計画（南部エリア）	110

1. 概要

1.1. 計画の背景と目的

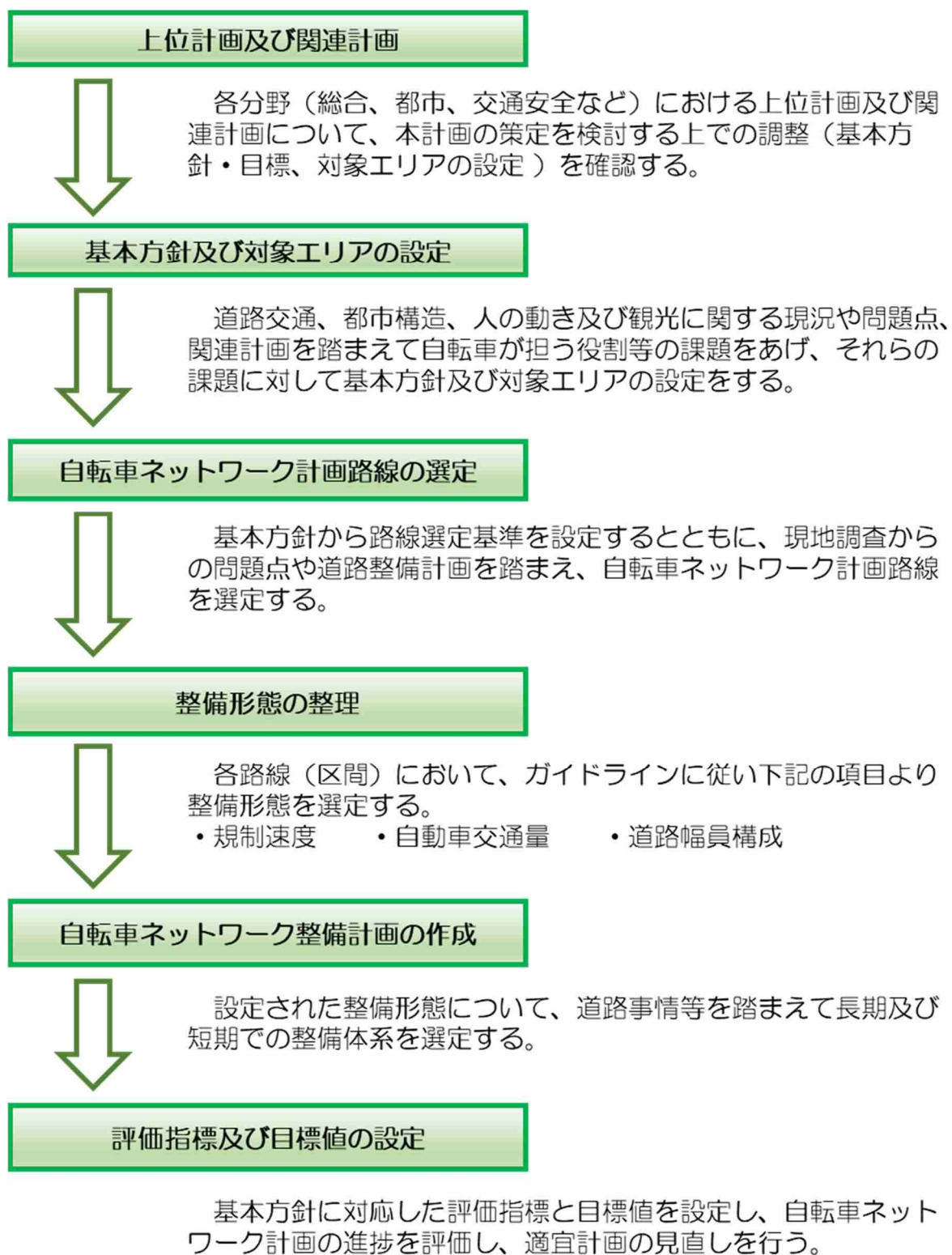
自転車は、買い物や通勤、通学等、日常生活における身近な交通手段やサイクリング等のレジャーの手段等として、多くの方に利用されており、身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。

一方で、本市においては、市街地を中心に自転車を当事者とした交通事故が多く発生している。また、南部では、伊豆市でのオリンピック自転車競技の開催決定を契機に、海岸線の道路を利用するサイクリストも増え、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間の整備が求められたことから、「沼津市自転車ネットワーク計画」を平成29年11月に策定し、自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則という観点で、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進することとした。

平成29年に策定した計画では、計画路線を長期【自転車通行環境の完成した状態（完成状態）】、短期【自転車通行環境を暫定的に実施した状態（暫定形態、概ね5年後）】に分類し、平成30年度から計画的に整備を進めてきた。

計画策定以後、5か年が経過し、整備率は市街地・南部エリア共に目標値を達成しており、今後も引き続き自転車利用環境の更なる改善に向けて整備を図っていく。そのためには、これまでの整備状況を踏まえた計画の評価を行い、安全・安心に自転車を利用できるよう路線及び整備形態について、自転車の利用状況、道路整備状況や交通状況に応じた見直し及び新たなエリアの路線や他市町との連携路線の追加を検討し、自転車通行空間の更なる整備を効率的、効果的に推進していけるよう、「沼津市自転車ネットワーク計画」について更新を行う。

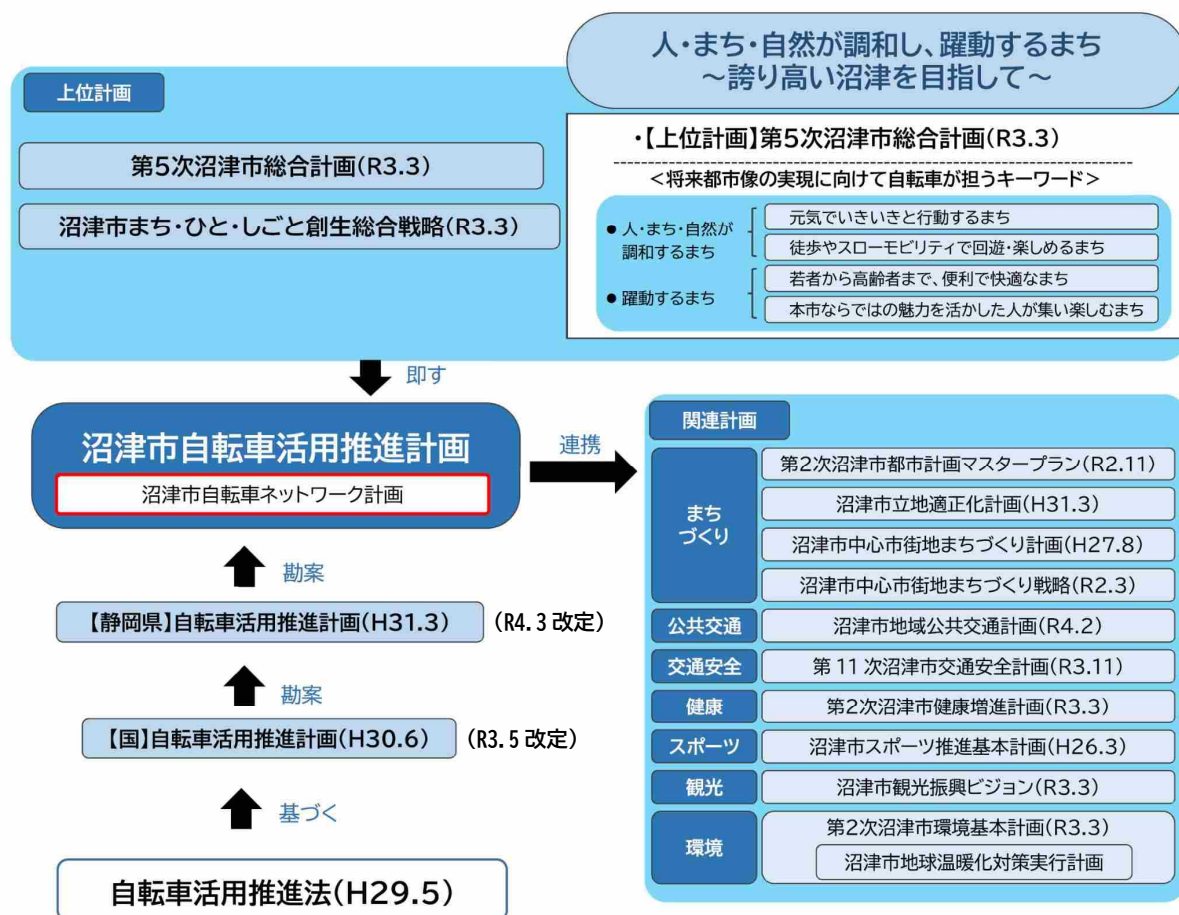
1.2. 自転車ネットワーク計画策定・更新フロー



2. 上位計画及び関連計画

自転車ネットワーク計画に関わる本市の上位計画及び関連計画は、以下のとおりである。

表 2-1 上位計画及び関連計画



2.1. 上位・関連計画のまとめ

	計画名	計画への記載内容		本計画を検討する上での調整事項	
		基本方針・目標等	自転車に関する取組・目標	基本方針・目標	対象エリアの設定
上位計画	第 5 次沼津市総合計画 (令和 3 年 3 月)	【まちの将来像】 人・まち・自然が調和し、躍動するまち ～誇り高い沼津を目指して～ 【まちづくりの柱】 1. 自分らしいライフスタイルを実現できるまち 2. ヒト中心で都市的魅力にあふれるまち 3. 力強い産業を牽引するまち 4. 地域の宝を活かすまち 5. 安心して子どもを産み育てられるまち 6. 笑顔があふれ健康で心豊かに暮らせるまち 7. 安全・安心のまち 8. 環境と共生する持続可能なまち	(なし)	(特になし)	(特になし)
	第 2 期沼津市まち・ひと・ しごと創生総合戦略 (令和 3 年 3 月)	【基本目標(抜粋)】 2. 沼津への新しいひとの流れをつくる 【目標】 観光交流客数を 436 万 3 千人(R1)から 600 万人(R7)に増加	【取組】沼津サイクルツーリズムの推進 ・沼津の各エリア(マウンテンエリア・シーサイドエリア・シティエリア)それぞれの特性を活かした観光プランの立案 ・手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築 ・サイクルアクティビティの魅力発信の強化	・自転車に期待されている役割である「沼津サイクルツーリズムの推進」による観光交流客数の増加を、本計画の基本方針・目標でどのように反映するか	・「沼津サイクルツーリズムの推進」と自転車ネットワークエリアとの整合
	沼津市自転車活用推進計画 (令和 3 年 3 月)	【基本方針】 「住みたいまち、行きたいまち。」 ～自転車利用環境の向上により、選ばれるまちへ～	I 自転車通行空間整備推進プロジェクト 1 沼津市自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備 2 自転車を利用しやすい環境の整備 6 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 IV ヒト中心のまちづくり連携プロジェクト 22 沼津市中心市街地まちづくり戦略と連動した自転車通行空間の検討と駐輪場の配置検討	・自転車ネットワーク整備に期待されている役割である「自転車通行空間整備推進、ナショナルサイクルルートの案内誘導サインの整備、無電柱化路線の自転車通行空間の整備、中心市街地街づくり戦略との連携」を、本計画の基本方針・目標でどのように反映するか	・「自転車の活用推進の方針」と自転車ネットワークエリアとの整合
都市計画	第 2 次沼津市都市計画マスタープラン(令和 2 年 11 月)	【将来都市構造】 都市機能の適切な集約や居住環境の向上を図る「拠点」や、拠点をつなぐことにより魅力を高め、まちの交流を活性化させる「軸」を位置づけ	(なし)	(特になし)	・「拠点」や「軸」と自転車ネットワークエリアとの整合
	沼津市立地適正化計画 (平成 31 年 3 月)	都市計画マスタープランの高度化版として、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める。	【誘導施策】 1.都市機能や居住を誘導するための取組 (3)市が国・県・事業者・市民等と協力して行う施策 ②公共交通等の充実に関する取組 ○「その他、公共交通や道路のネットワーク形成」に関する取組 ・沼津市自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備	(特になし)	(特になし)
	沼津市中心市街地まちづくり計画(平成 27 年 8 月)	【基本理念】 行きたい、暮らしたくなる、誇りたくなるまち 【基本方針】 1.都市機能と魅力の集積 2.川を活かしたまちづくり 3.まちなか居住の促進 4.回遊性の向上 5.公共交通の利便性向上 6.協働のまちづくり	【取組】 自転車利用の促進 ※想定される取組: 自転車通行帯の整備、コミュニティサイクルの導入、レンタサイクルの利便性向上、駐輪スポットの整備、サイクルステーションの運営、自転車の安全利用の啓発活動	・自転車に期待されている役割である「自転車利用の促進による中心市街地の回遊性向上」を、本計画の基本方針・目標でどのように反映するか	・「中心市街地の範囲」と自転車ネットワークエリアとの整合 ※中心市街地の範囲は沼津駅を中心とした概ね半径 1km エリア
	沼津市中心市街地まちづくり戦略(令和 2 年 3 月)	【戦略】 ①ヒト中心の公共空間の創出 ②拠点機能の立地促進 ③まちなか居住の促進と市街地環境の向上 ④周辺地域資源との連携	戦略1 方策3: 駅アクセス街路の再編 方策4: 地区交通体系の再編 戦略4 方策1: 中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実 方策2: 中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成	(特になし)	・「中心市街地の整備方策」と自転車ネットワークエリアとの整合
	沼津市地域公共交通計画 (令和 4 年 2 月)	【基本方針】 「行きたいまち、住みたいまち。」 ～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～	計画目標1 おでかけの手段として選ばれる公共交通 計画目標3 まちのにぎわいをサポートする公共交通 プロジェクトⅣ 楽しいおでかけ創出プロジェクト(サイクルキャリア) プロジェクトⅤ 沼津駅-沼津港連携プロジェクト(シェアサイクル)	(特になし)	(特になし)
交通安全	第 11 次沼津市交通安全計画(令和 3 年 11 月)	【目標値】令和 7 年末までに交通事故発生件数を 1,000 件以下にする(令和 2 年は 1,291 件) 【重点的に対応すべき対象】 ① 高齢者及び子どもの安全確保 ② 歩行者及び自転車の安全確保 ③ 生活道路における安全確保 ④ 先端技術の活用推進 ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進	【取組】 自転車利用環境の総合的整備 ア 安全で快適な自転車利用環境の整備 イ 自転車等の駐車対策の推進	・自転車ネットワーク整備により期待される「歩行者と自転車の事故等への対策」を本計画の基本方針・目標でどのように反映するか(目標値の設定を含む)	・自転車事故が多いエリアと自転車ネットワークエリアとの整合 ・「歩行者と自転車交通量が多いエリア」と自転車ネットワークエリアとの整合

健康	第 2 次沼津市健康増進計画 (令和 3 年 3 月)	【基本理念】 「生涯健康！笑顔で心豊かに暮らせるまち めまづ」 【領域:運動】 からだを動かす習慣づくりを支援します	(なし)	(特になし)	(特になし)
スポーツ	沼津市スポーツ推進基本計画 (平成 26 年 3 月)	【基本理念】 するスポーツ・みるスポーツ・ささえるスポーツ ～ 市民ひとり 1スポーツの推進 ～	(なし)	(特になし)	(特になし)
観光	観光振興ビジョン (令和 3 年 3 月)	【目標】 県東部・伊豆地域の観光交流の核・沼津	(なし)	(特になし)	(特になし)
環境	第 2 次沼津市環境基本計画 (令和 3 年 3 月)	【望ましい環境像】 雄大な富士を仰ぐ 美しい海岸線 緑豊かな山々と恵みの川 かけがえのない自然と そこに暮らすいのちを守り 未来につなぐまち 沼津	【目標】低炭素で暮らしやすいまち 取組 低炭素な交通の普及とまちづくり ・自転車の利用促進	(特になし)	(特になし)

2.2. 自転車に関わる関係法令・計画の動向

自転車ネットワーク計画に関わる関係法令・上位計画及び関連計画は、以下のとおりである。

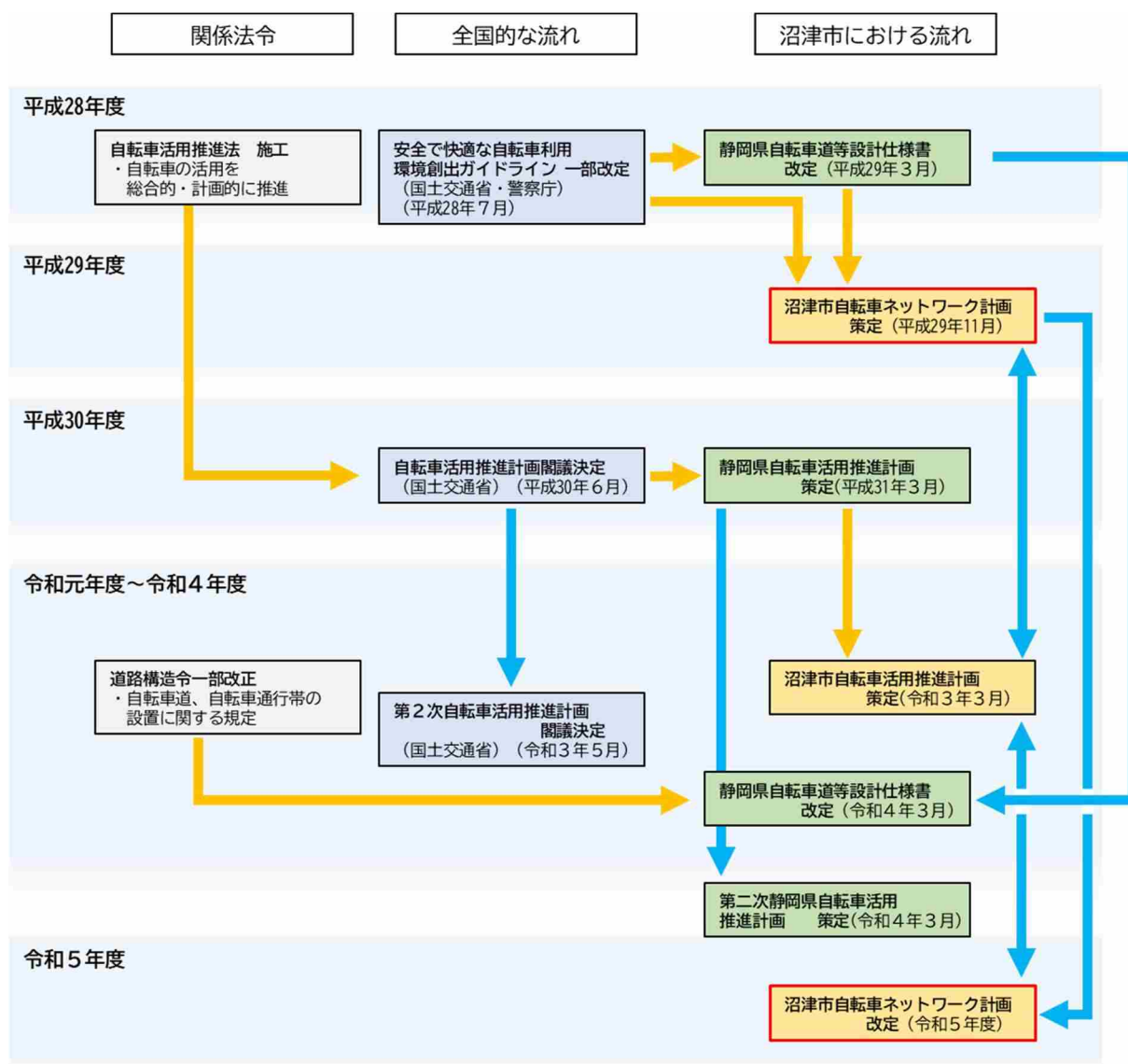


表 2-2 自転車に関わる関係法令・計画の動向

3. 基本方針及び対象エリアの設定

3.1. 位置・地勢

3.1.1. 位置

○沼津市は、静岡県東部に位置し、東京から 100km 圏に属しており、東京駅から東海道新幹線で約 1 時間 10 分の距離にある。

○市の東側は三島市・長泉町・清水町・函南町、西側は富士市、南側は伊豆の国市・伊豆市に接しており、面積は 186.82km² である。

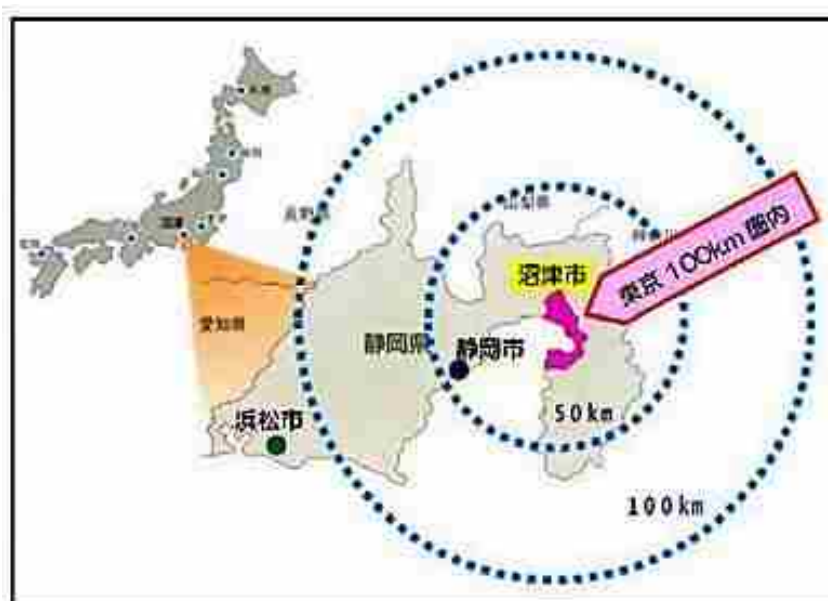


図 3-1 沼津市の位置

3.1.2. 地形

○沼津駅を中心とした鉄道沿線地域は平坦である一方、北部や南部などは標高が高くなっている。

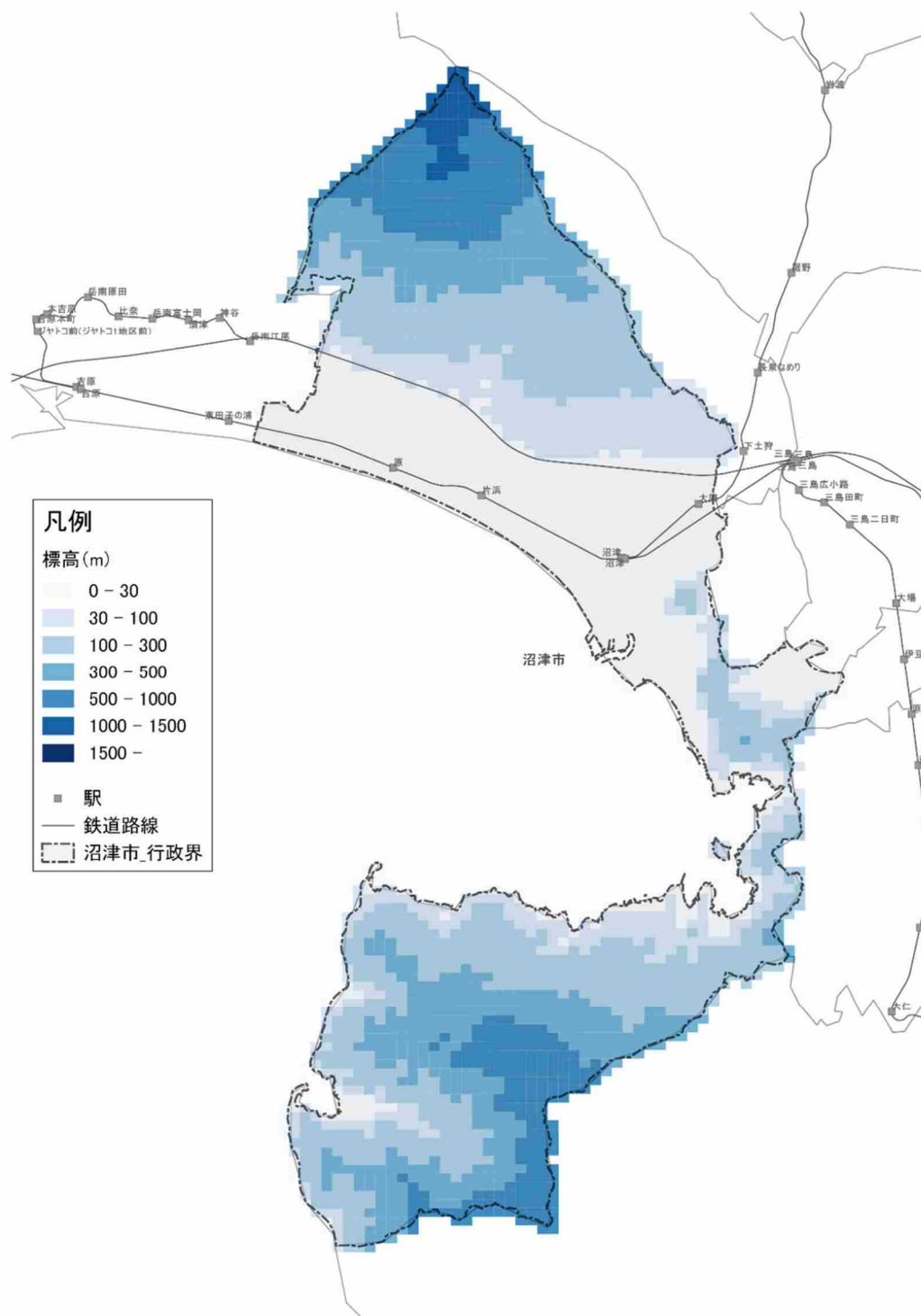


図 3-2 沼津市の地形

出典：国土数値情報

3.1.3. 土地利用

○鉄道沿線地域に市街地が形成され、公共公益施設用地や住宅地など都市的な土地利用がなされている。

○一方で、南部は山林や農地が多くなっている。

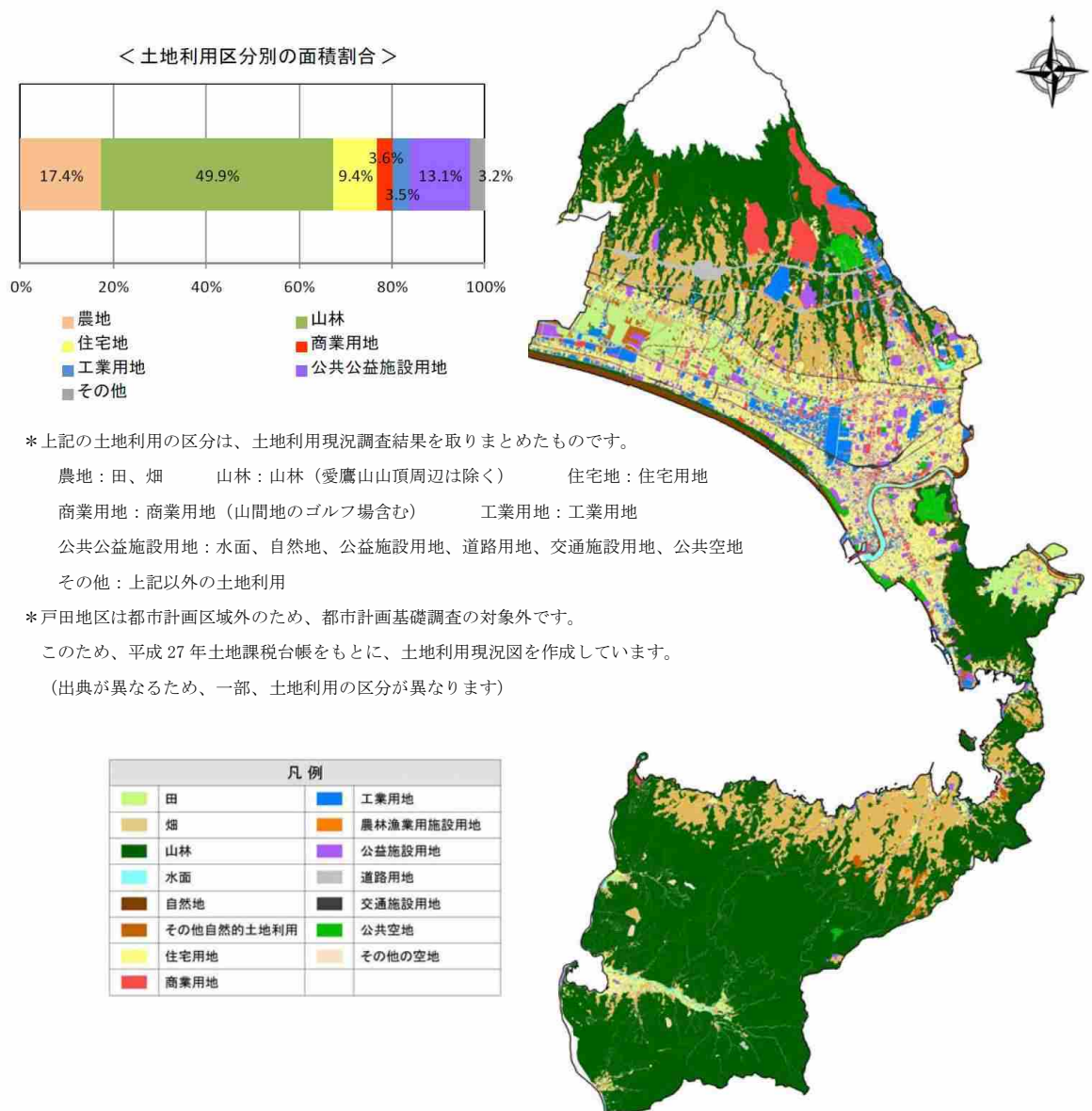


図 3-3 土地利用現況図

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

3.2. 人口・施設分布

3.2.1. 人口の推移

○年少（14 歳以下）、生産年齢（15～64 歳）、老年（65 歳以上）の3区分による人口推移（2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計）をみると、沼津市の 2015 年（平成 27 年）の生産年齢人口割合は 59.2%、老年人口は 29.3%で、静岡県全体での割合（59.3%、27.8%）より老年人口の割合が高い。

○沼津市では 1995 年（平成 7 年）以降生産年齢人口の減少が続き、今後も総人口の動向とほぼ並行して減少が続くと見込まれている。

○一方、老年人口は 2025 年まで増加し、その後は概ね横ばいで推移するが、総人口が減少するため、結果として老年人口割合は上昇が続く。2045 年には生産年齢人口割合が 47.9%まで低下、老年人口は 44.2%まで上昇すると見込まれている。

表 3-1 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移

（単位：人）

年	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口割合	生産年齢人口割合	老年人口割合
1985	215,343	46,273	148,735	20,335	21.5%	69.1%	9.4%
1990	216,160	39,079	152,700	24,381	18.1%	70.6%	11.3%
1995	216,470	34,276	151,792	30,402	15.8%	70.1%	14.0%
2000	211,532	30,885	144,228	36,419	14.6%	68.2%	17.2%
2005	208,000	28,224	136,574	43,202	13.6%	65.6%	20.8%
2010	202,221	25,911	126,489	49,821	12.8%	62.5%	24.6%
2015	195,633	22,395	115,888	57,350	11.4%	59.2%	29.3%
2020	187,027	19,254	107,530	60,243	10.3%	57.5%	32.2%
2025	177,377	16,389	100,648	60,340	9.2%	56.7%	34.0%
2030	166,985	14,554	92,264	60,167	8.7%	55.3%	36.0%
2035	156,164	12,991	82,792	60,381	8.3%	53.0%	38.7%
2040	145,086	11,804	71,994	61,288	8.1%	49.6%	42.2%
2045	134,052	10,664	64,162	59,226	8.0%	47.9%	44.2%

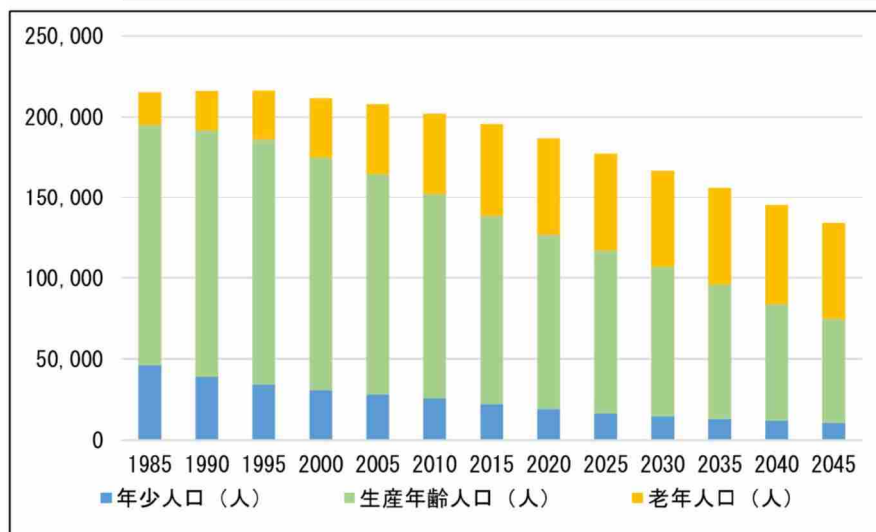


図 3-4 年齢 3 区分別人口の推移

資料：「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（いずれも外国人人口含む。）

3.2.2. 夜間人口密度

○夜間人口密度は、沼津駅周辺の市街地、他の鉄道駅近傍地域で高くなっている。

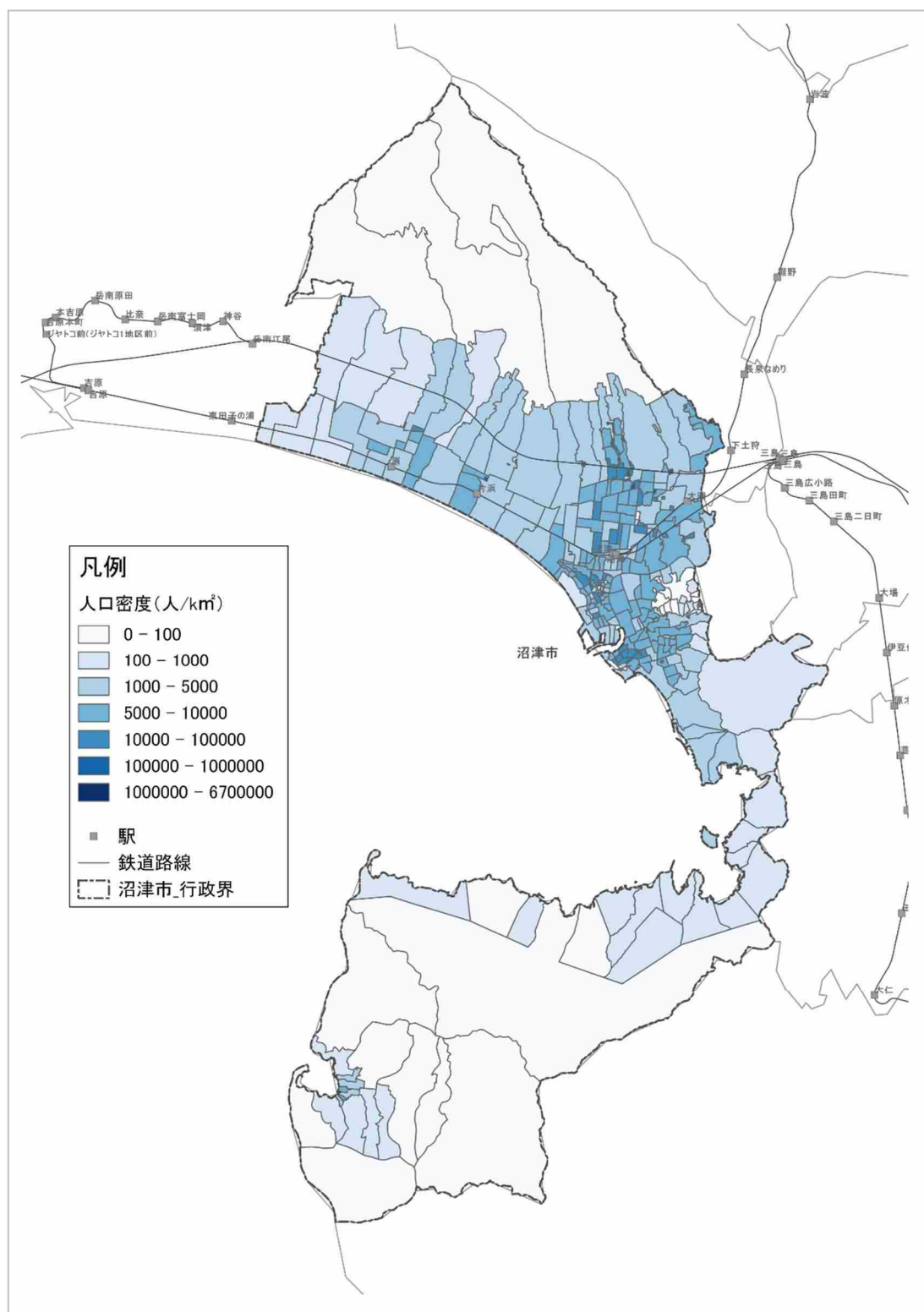


図 3-5 夜間人口密度

資料：平成 22 年 国勢調査

3.2.3. 従業人口密度

○従業人口密度は、夜間人口密度と概ね同じ傾向であるが、沼津駅周辺地域で特に高くなっている。

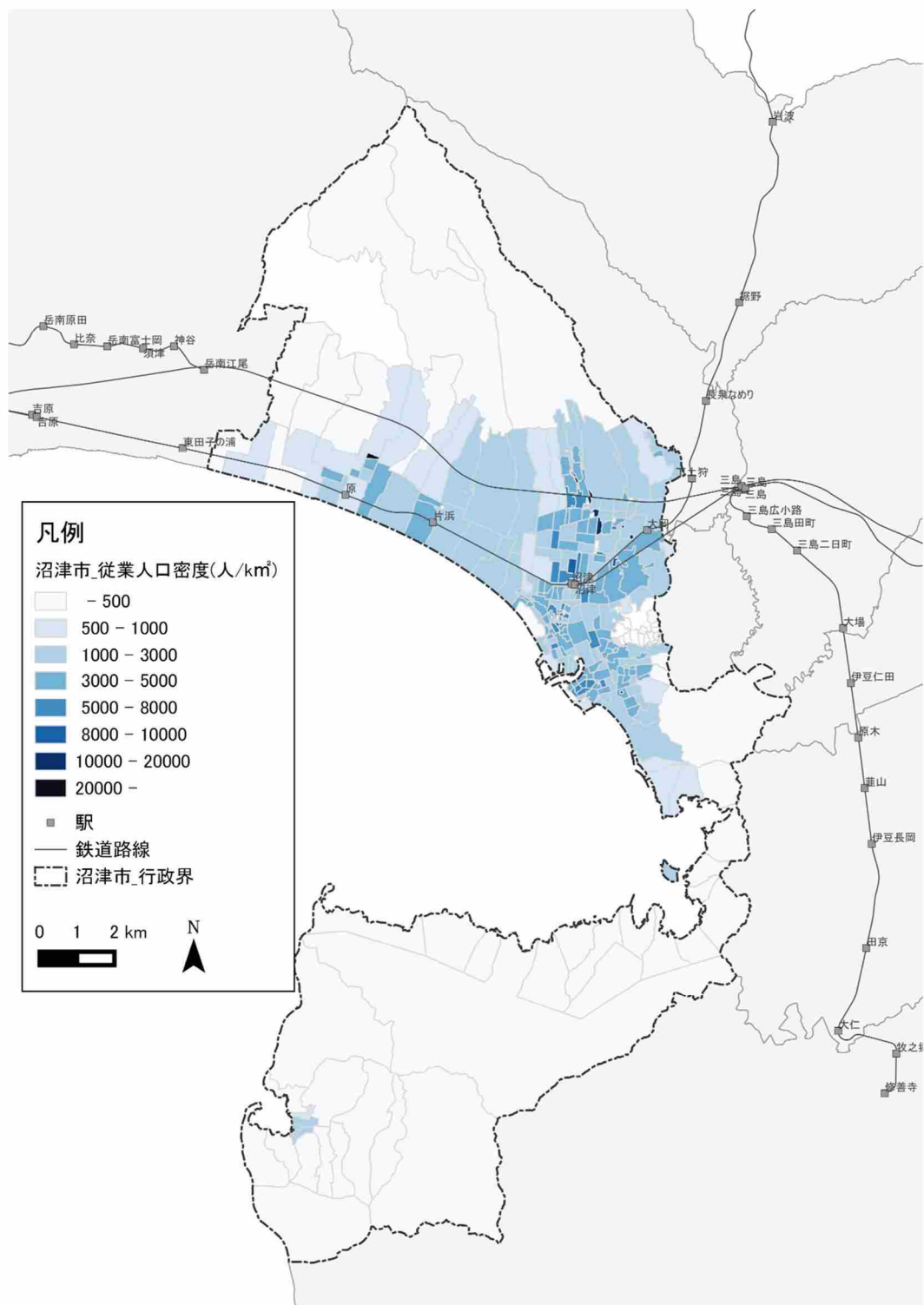


図 3-6 従業人口密度

資料：平成 22 年 国勢調査

3.2.4. 人口集中地区（DID 地区）の推移

○人口集中地区は、長期的に面積が拡大する一方で人口密度は減少傾向にあり、徐々に都市の拡散が進行している。



図 3-7 人口集中地区の推移

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

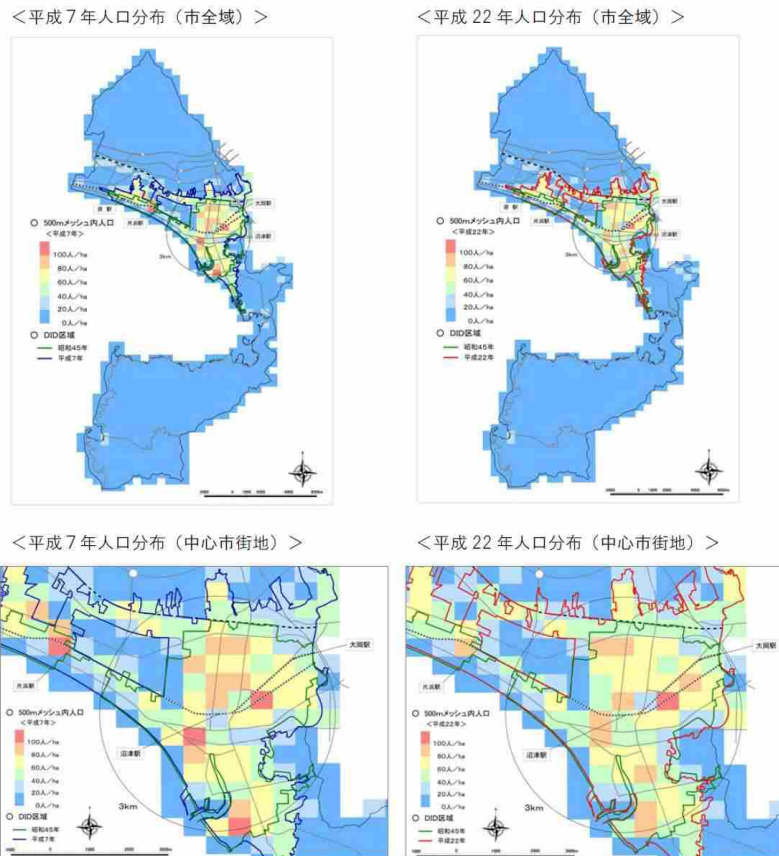


図 3-8 人口集中地区の推移

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

【人口集中地区】

人口密度が 1 平方キロメートルあたり 4,000 人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区

3.2.5. 日常施設分布

○行政施設、病院、商業施設等の主要な日常施設は、沼津駅周辺の市街地に集積している。

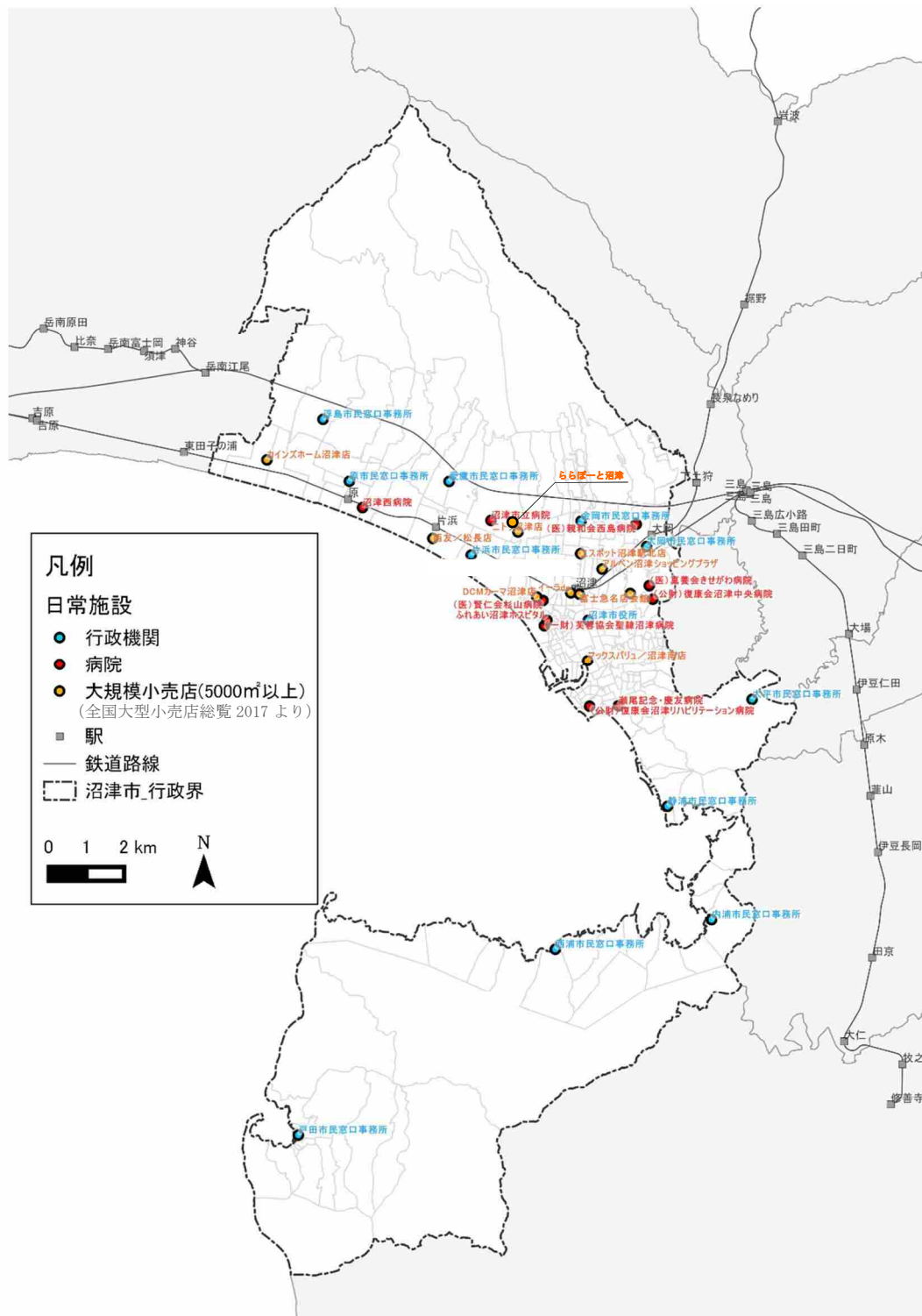


図 3-9 主要日常施設分布

資料：国土数値情報

3.2.6. 学校（高校以上）分布

○市内の高校（高専含む）は、沼津駅から3km程度の圏内に集積しており、特に沼津駅の北側に多い。

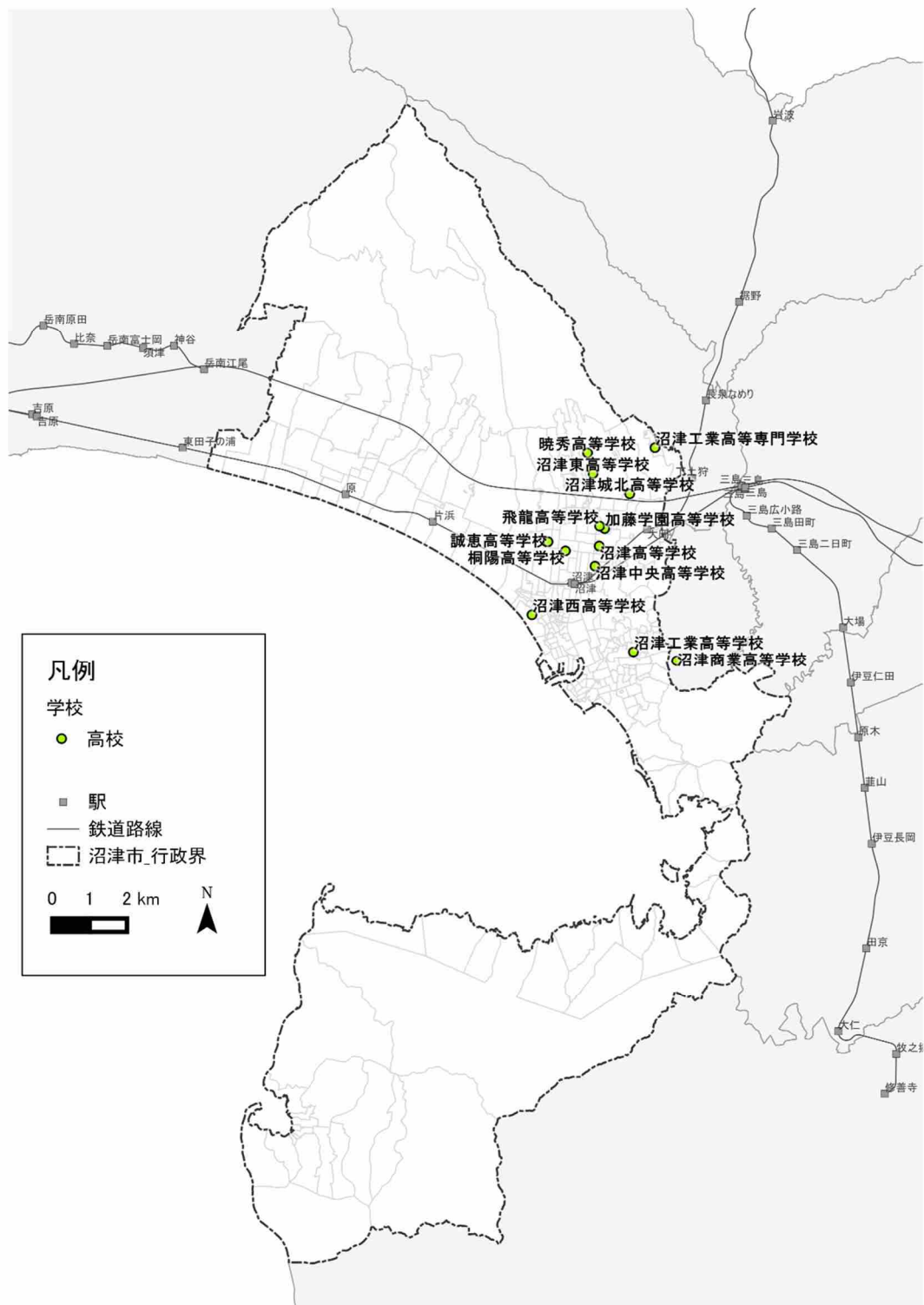


図 3-10 学校（高校以上）の分布

資料：国土数値情報

3.2.7. 観光交流施設分布

- 観光交流客数の多い施設は、沼津駅周辺の市街地に多く立地している。
- 南部においても「三浦（静浦・内浦・西浦）地域」の海岸線沿いなどに立地している。

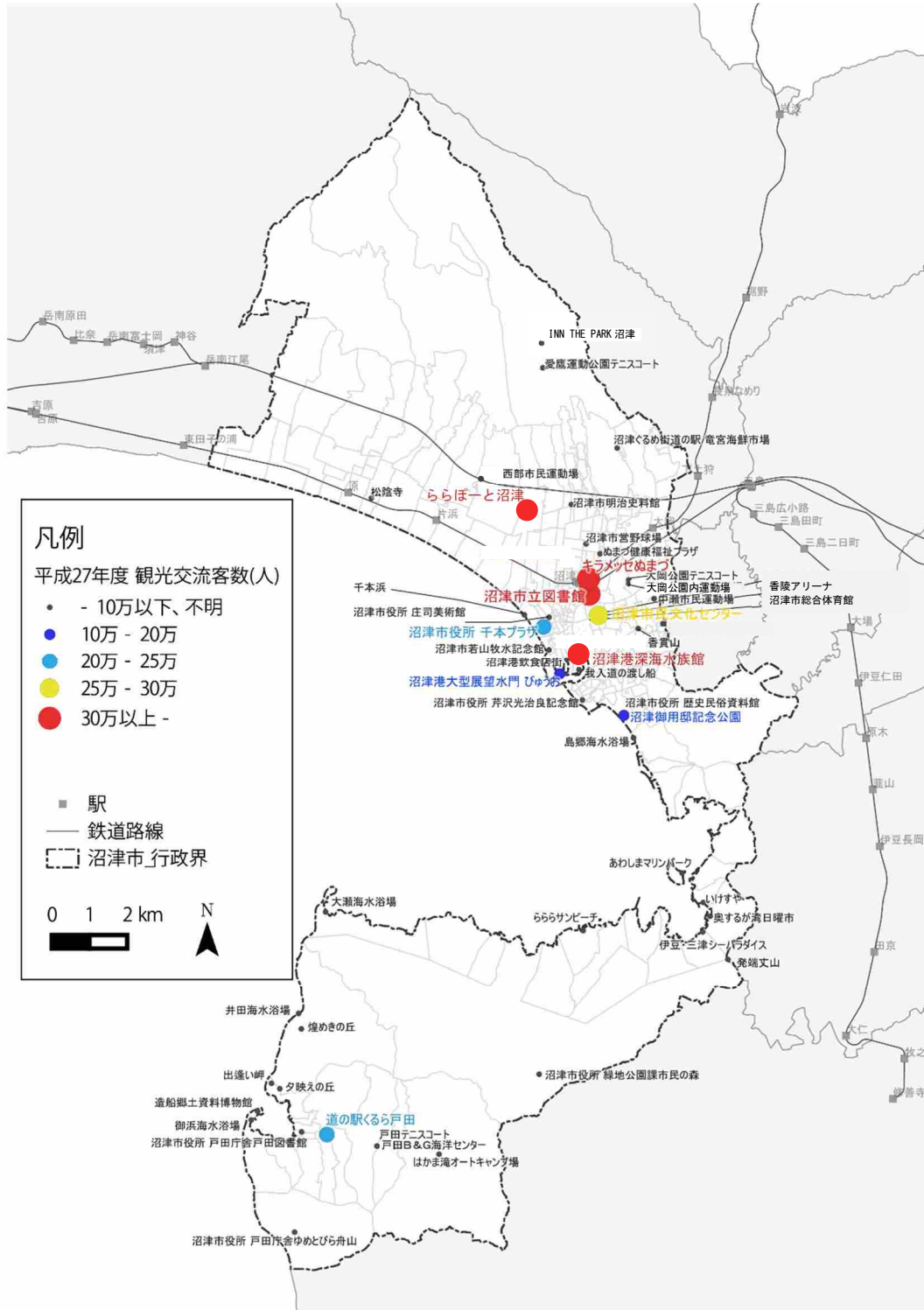


図 3-11 観光交流施設分布

資料：沼津市

3.3. 交通基盤

3.3.1. 広域交通網（高速道路・鉄道）

○東名高速・新東名高速道路、国道1号、東海道本線等を有し、首都圏をはじめとした広域からのアクセス利便性が高い。

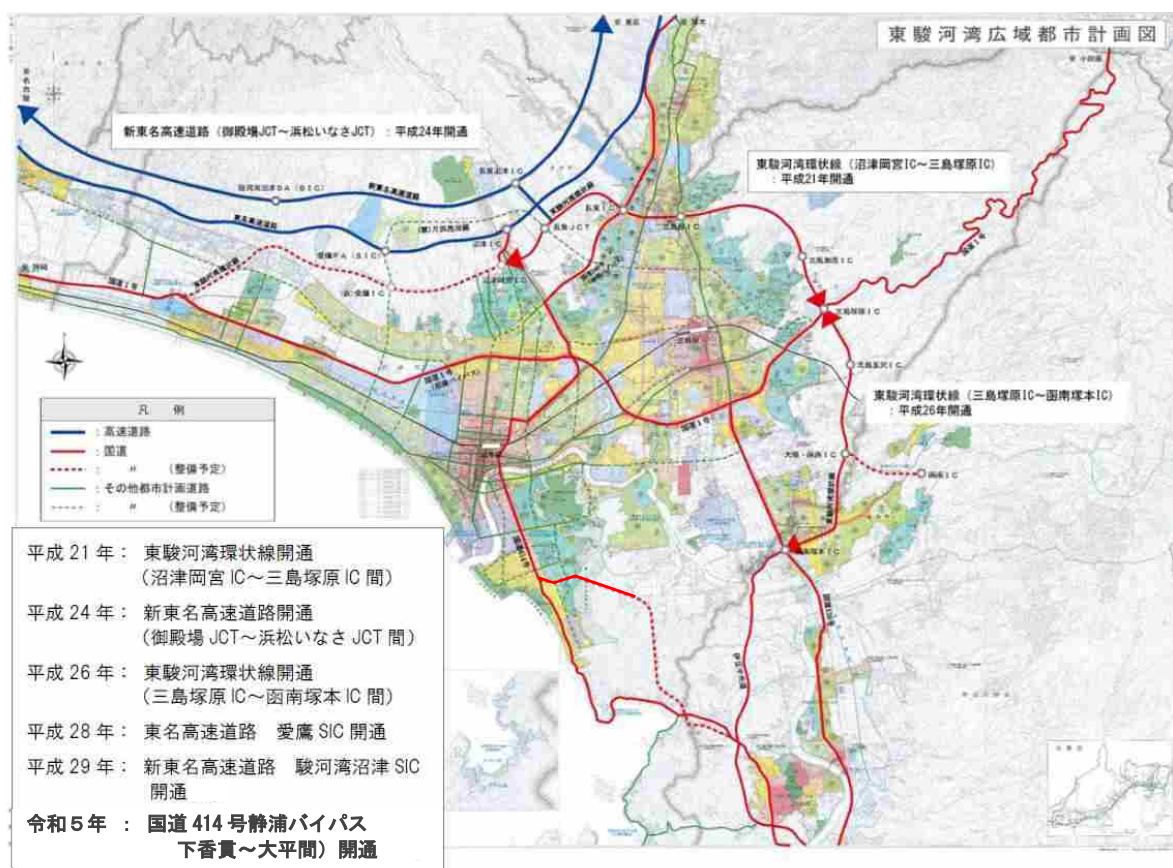


図 3-12 広域交通基盤

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

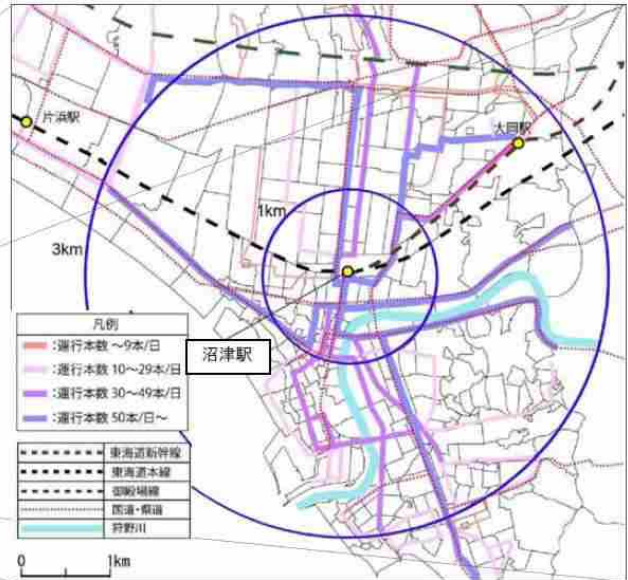
3.3.2. 公共交通網

○バス路線は沼津駅を中心に構成されているものの、市街地においても路線の空白及び運行頻度が低い地域がある。

■市全域公共交通網図



■沼津駅周辺バス路線運行状況図（平日）



着目点

○ バス路線網は、多くの路線で沼津駅を起点に運行されています。

図 3-13 公共交通

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

3.3.3. 道路

(1) 自動車交通量

- 一般道路では、国道 1 号の交通量が 4 万台/12 時間以上と突出しているほか、市街地では 1 万台～3 万台の道路が多い。
- 一方、南部ではすべての路線が 1 万台未満である。

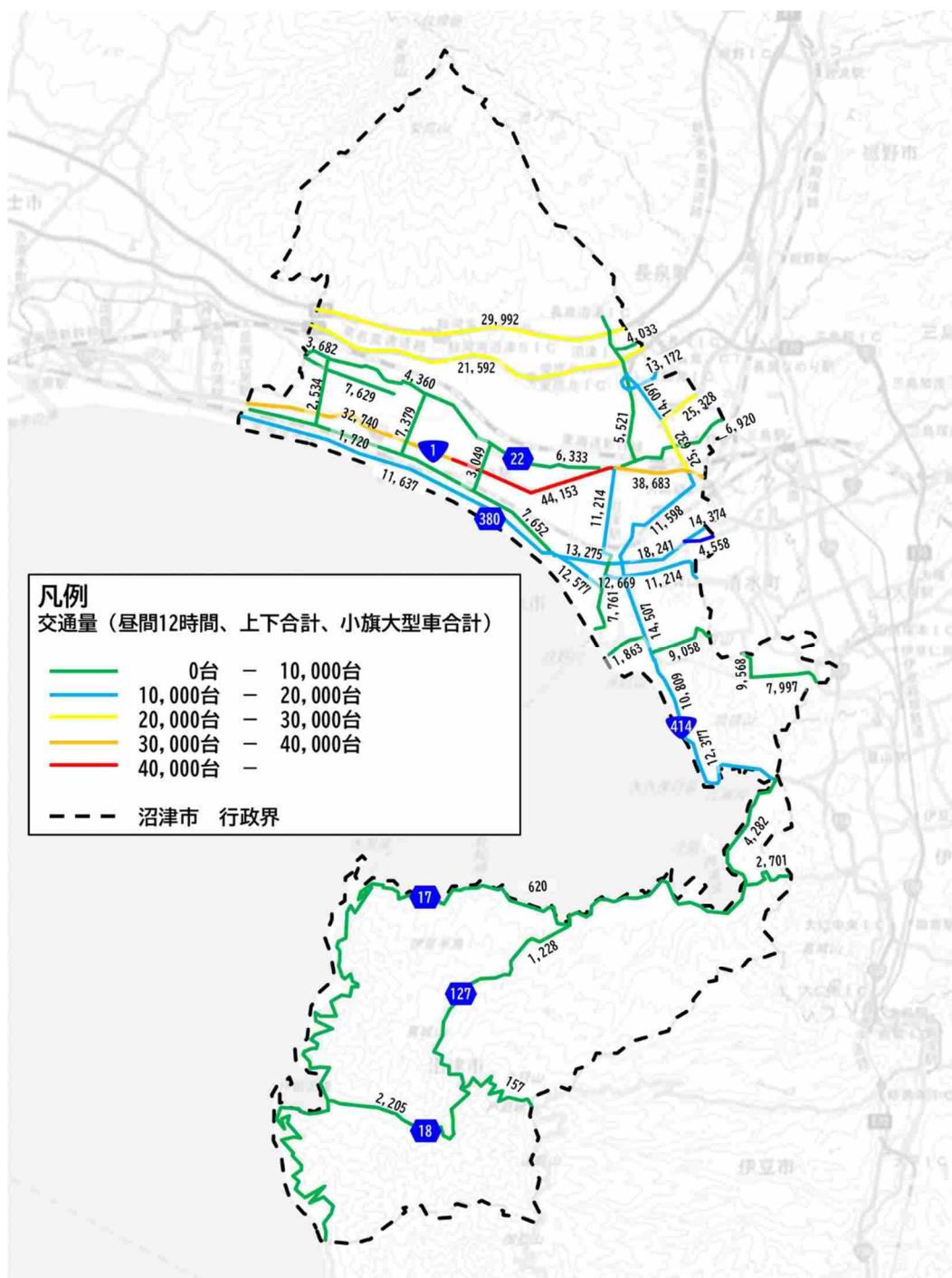


図 3-14 自動車交通量

資料：平成 27 年度道路交通センサス

(2) 道路混雑度

○国道1号、国道414号、県道22号線、県道380号線など、市街地の主要幹線道路では慢性的な渋滞が発生している。

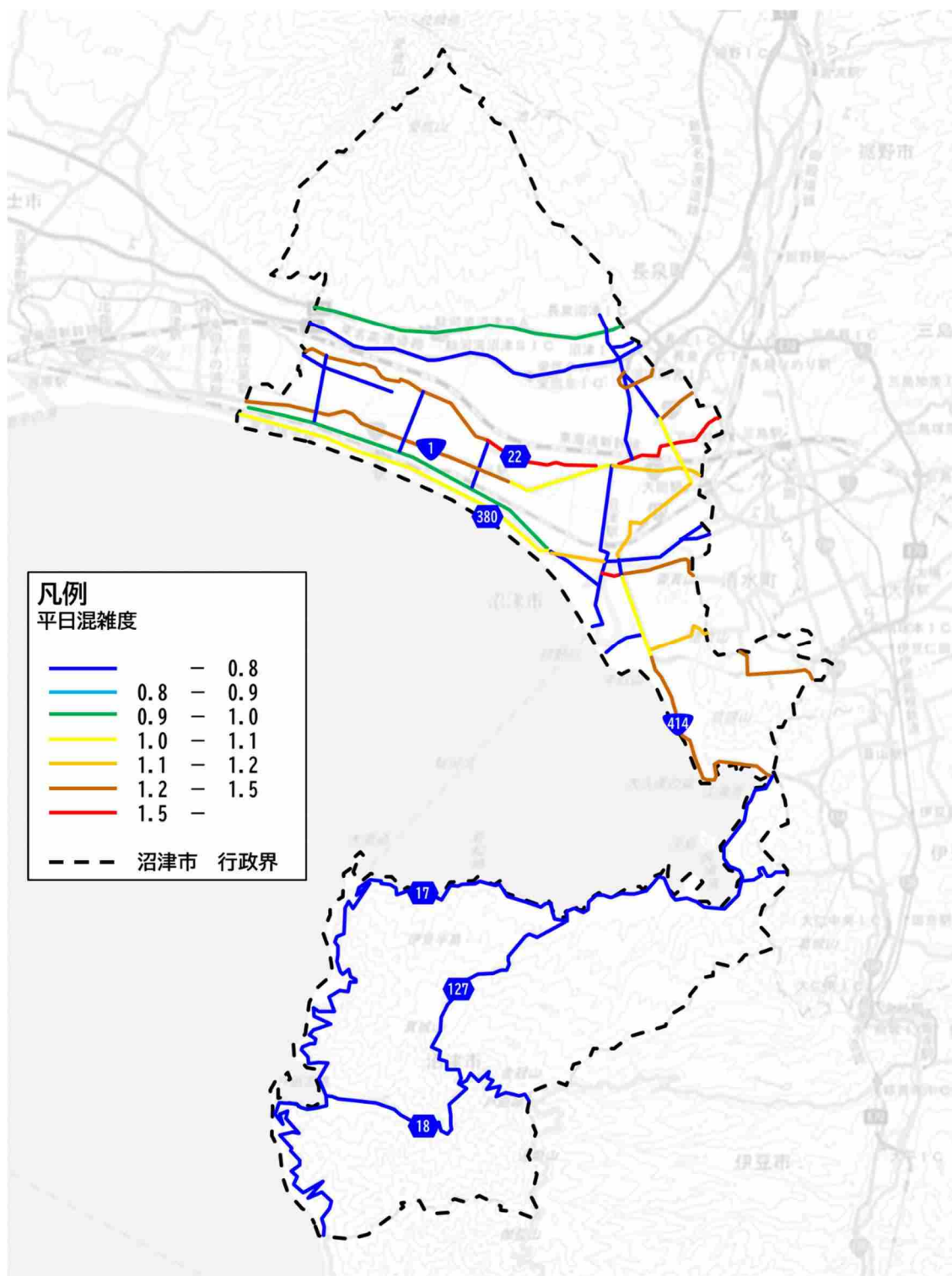


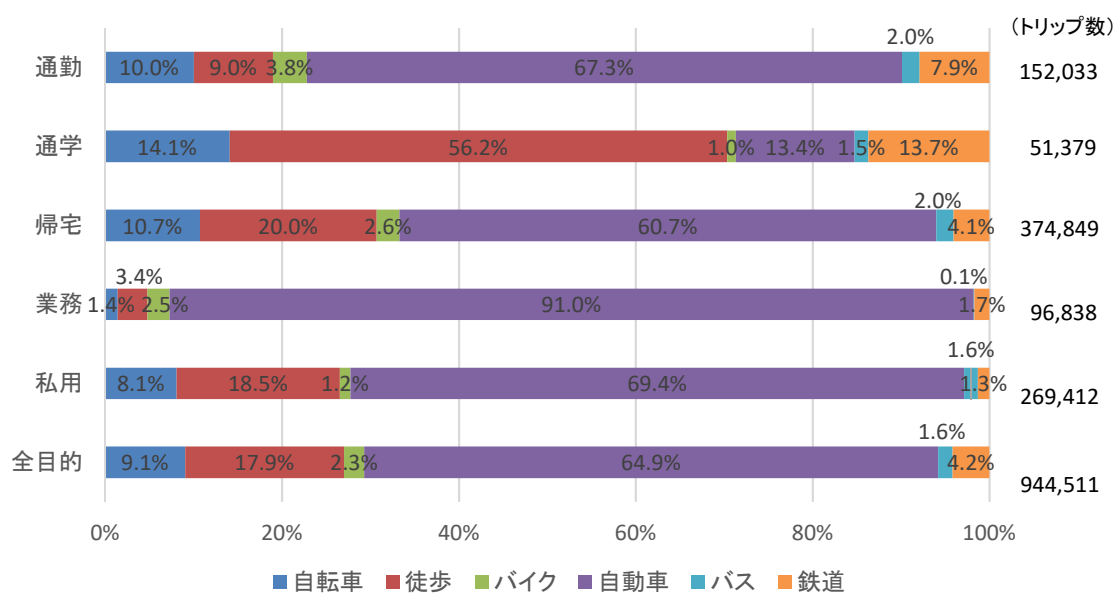
図 3-15 道路混雑度

資料：平成 27 年度道路交通センサス

3.4. 人の動き

3.4.1. 代表交通手段別分担率

- 沼津市における代表交通手段分担率は、全目的で自転車が9.1%、自動車が64.9%となっている。
- 目的別に見ると、自転車分担率は通学で高い一方、自動車分担率は業務で高い傾向にある。
- 自転車利用の目的構成は、帰宅を除くと私用が26%と最も多く、次いで通勤が18%、通学が9%を占める。



出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

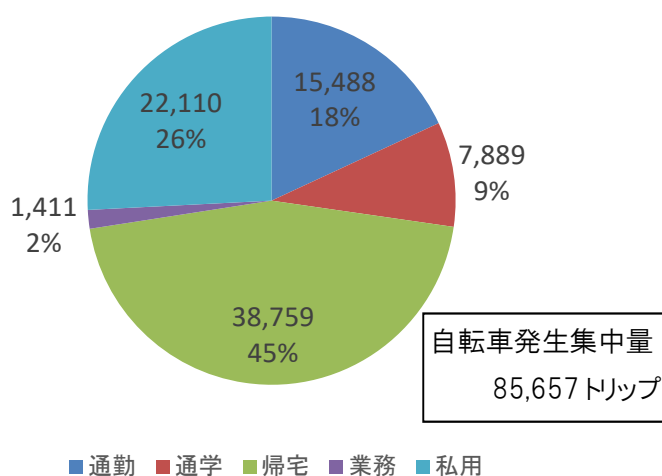


図 3-17 沼津市における自転車利用の目的構成

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.2. 都市圏全体との自転車分担率の比較

○沼津市の代表交通手段自転車分担率を周辺市町と比較すると、すべての目的で高い傾向にある。

○沼津市の自転車分担率が高い要因として、中心部周辺の平坦な地域に人口や主要施設が集積し、自転車の発生集中量や分担率が高いことが考えられる（P13,14 参照）。

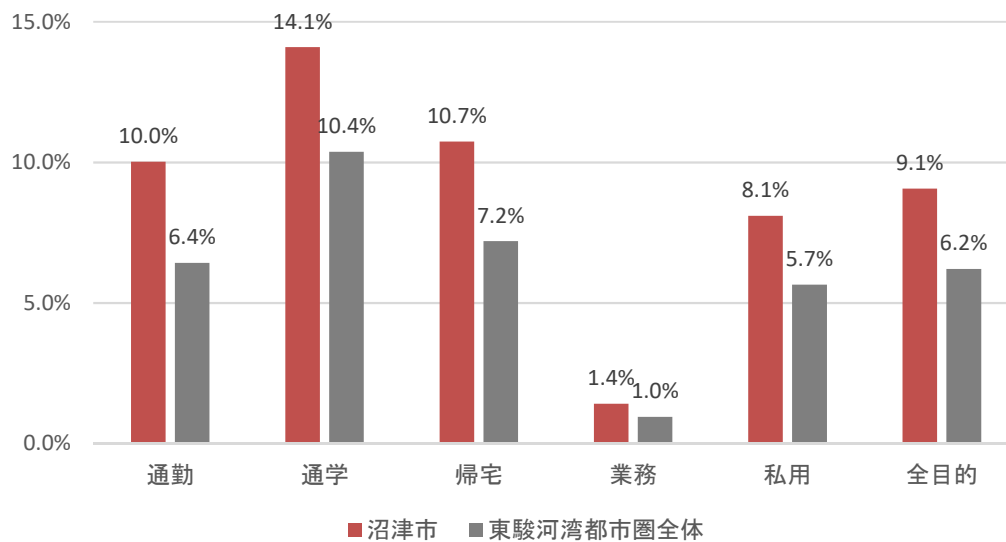


図 3-18 沼津市の目的別自転車分担率と周辺市町との比較

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.3. 他都市との自動車分担率の比較

○沼津市の代表交通手段自動車分担率を全国の同規模都市と比較すると概ね同等であり、自動車への依存度が高くなっている。

移動の交通手段別構成比

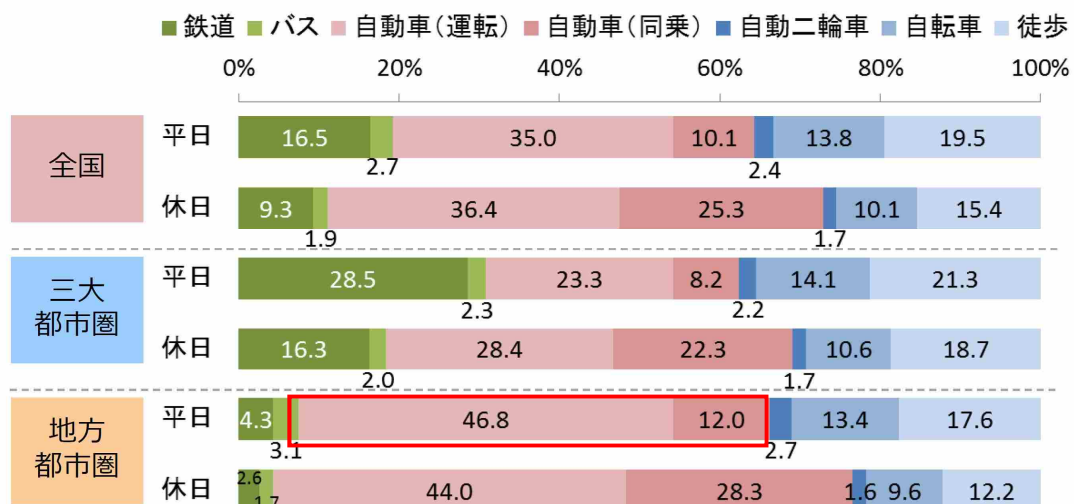


図 3-19 全国の同規模都市における代表交通手段別分担率

出典：平成 27 年全国都市交通特性調査

3.4.4. 地域別の代表交通手段別分担率

- 地域別の交通手段別分担率を見ると、中心部周辺において、トリップ数が多く、自転車分担率も高くなっている。
- これは、人口・施設が集積していることに加え、平坦で自転車が利用しやすい地形などが要因として考えられる。
- 一方で、自動車分担率は中心部周辺においても約 6 割と高くなっている。

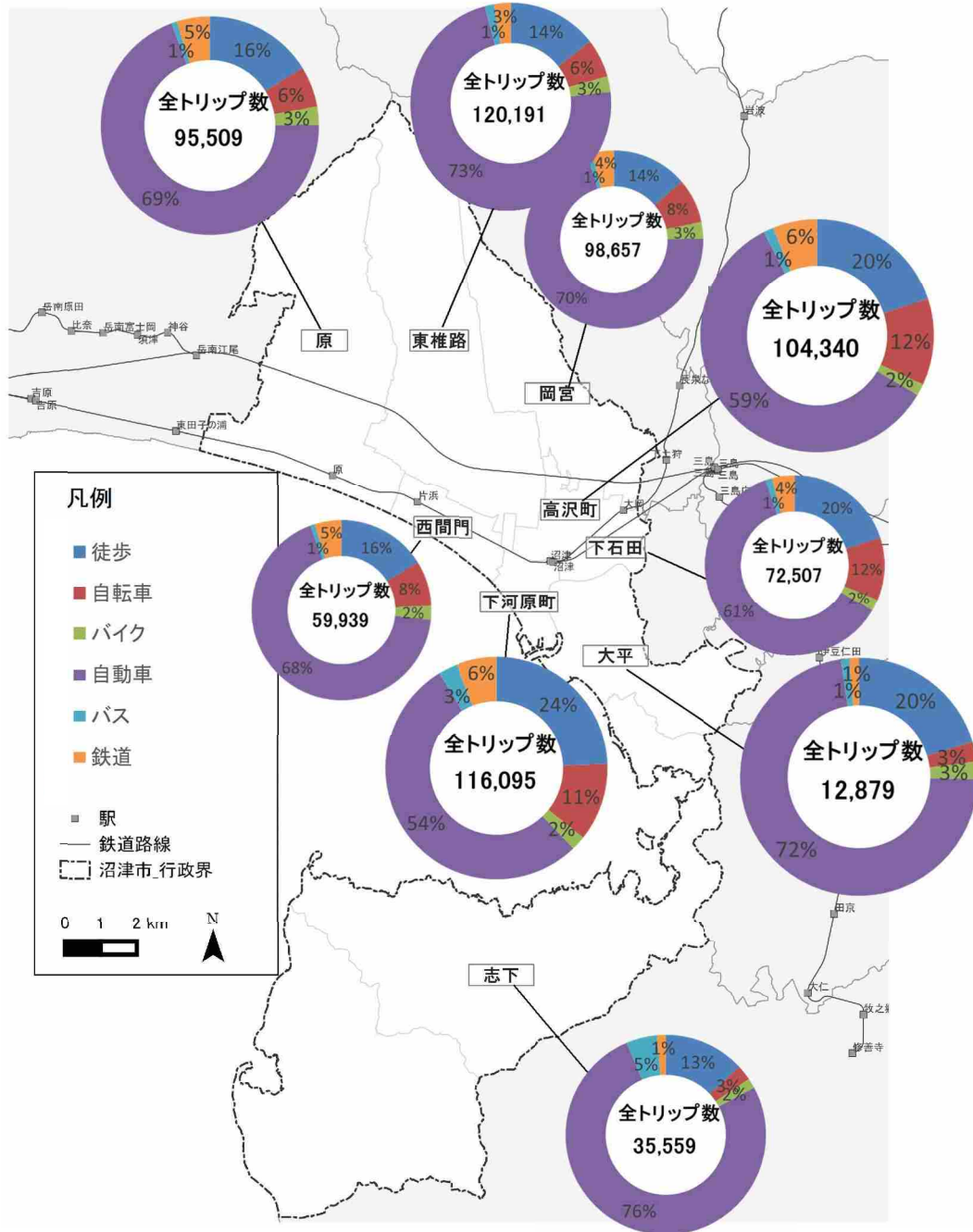


図 3-20 地域別の交通手段別分担率

出典：第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 (H27)

3.4.5. 地域別の自転車発生集中交通量（代表交通手段）

○地域別の自転車発生集中交通量では、中心部及び周辺地域で多くなっている。
○こうした地域が沼津市全体の自転車分担率を引き上げていると推察される。

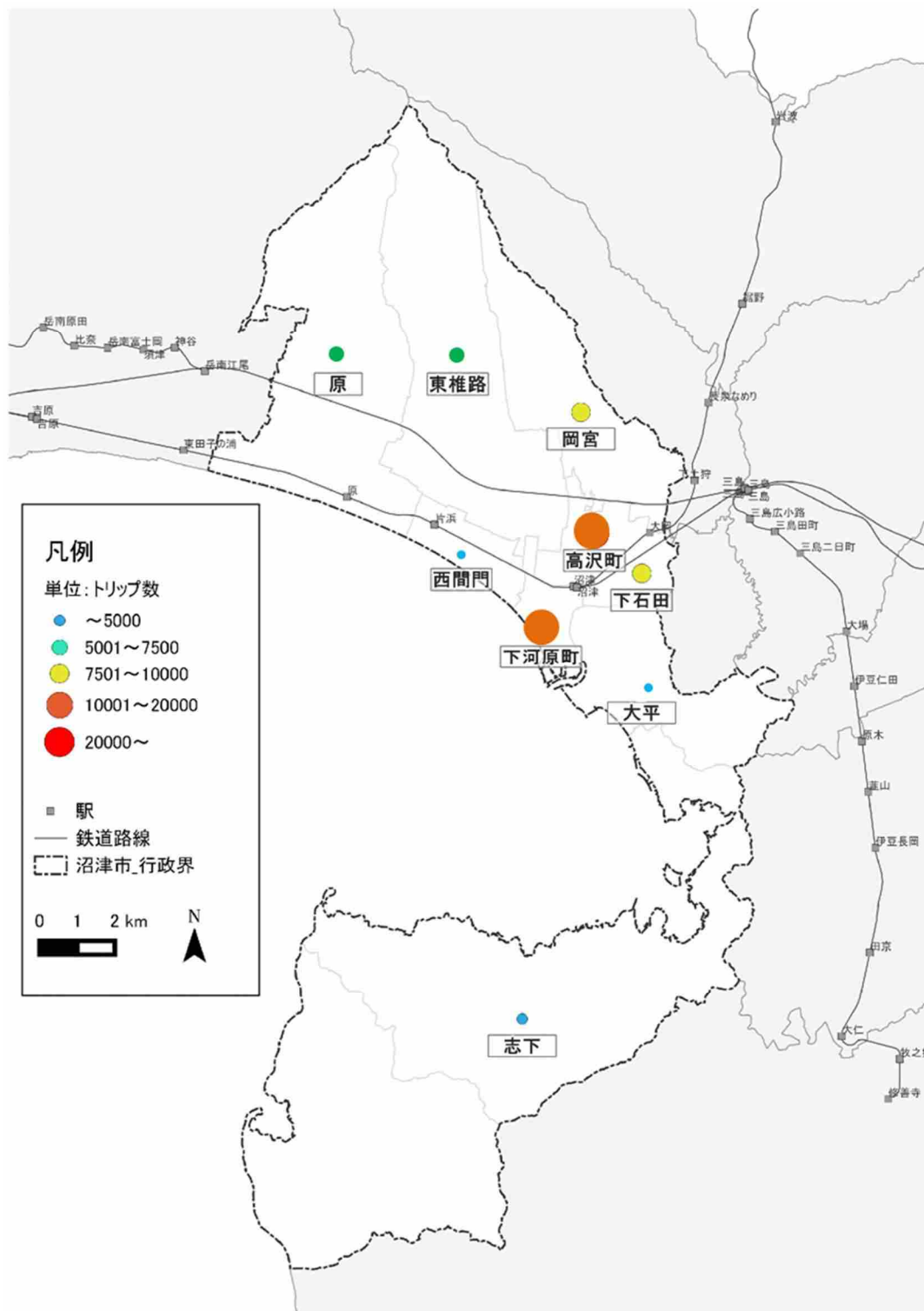


図 3-21 地区別自転車発生集中交通量

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.4.6. 代表交通手段別の所要時間分布

○代表交通手段が自転車トリップの所要時間は6～10分（1～2km程度）の短距離帯が最も多くなっている。

○一方、自動車も同様に6～10分が最も多く、この距離帯では自動車より自転車の所要時間が短いとされることから、自転車への転換可能性が高いトリップが一定数存在すると思われる。

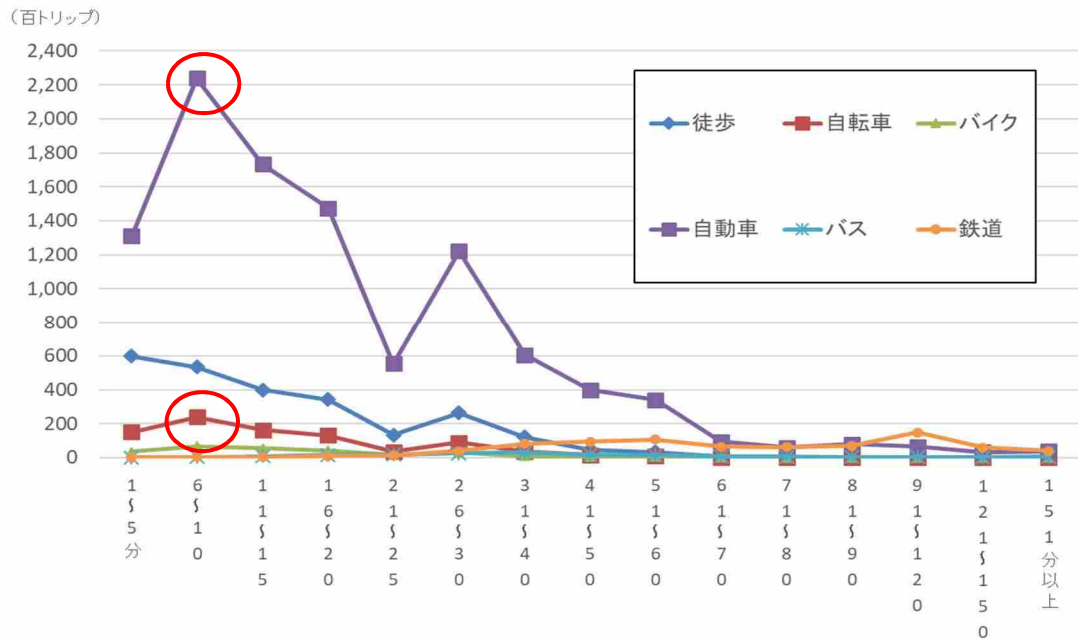


図 3-22 代表交通手段別所要時間別トリップ数（都市圏全体）

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

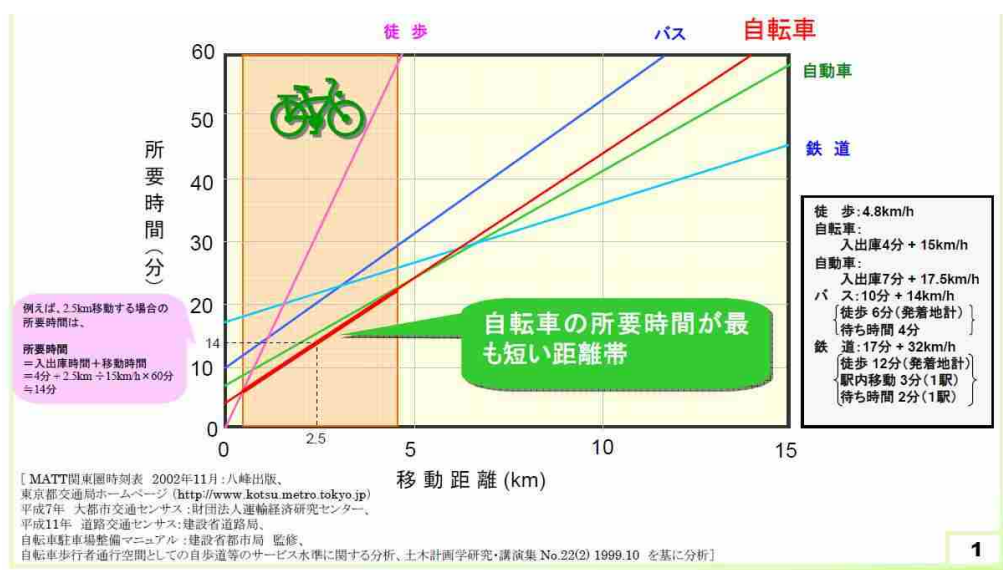


図 3-23 距離帯別の交通手段別所要時間の比較

出典：国土交通省 新たな自転車の利用環境を考える懇談会資料（H19）

3.4.7. 他市町との人の動き

(1) 昼夜間人口比率

- 沼津市の昼夜間人口比率は 107.9 と県内主要都市（人口 10 万人以上）では最も高い。
- 他市町からの通勤・通学者数は、約 41,000 人程度存在する。
- 一方、他市町への通勤・通学者数は約 27,000 人程度存在する。

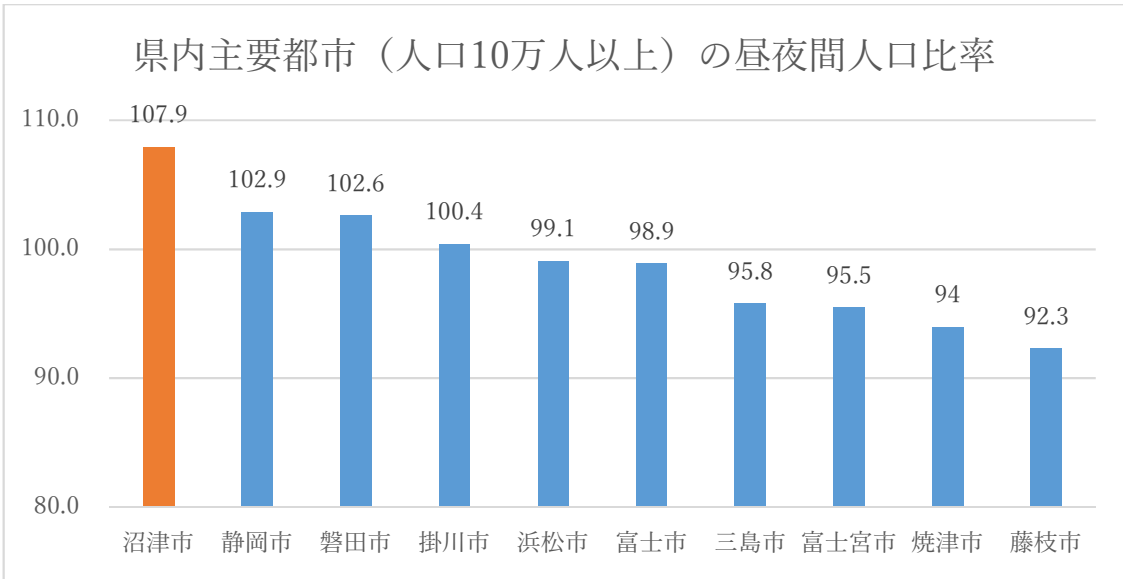


図 3-24 県内主要都市（人口 10 万人以上）の昼夜間人口比率

表 3-2 沼津市の昼夜間人口および他市町との流動人口

夜間人口	昼間人口	昼夜間人口比率	常住地ベース 他市町への 通勤・通学者数	従業・通学地ベース 他市町からの 通勤・通学者数
189,386	204,356	107.9	26,771	41,320

出典：国勢調査（令和 2 年）

(2) 市町別の通勤・通学流動

- 他市町との通勤・通学流動では、三島市・富士市をはじめ、鉄道で直結する近隣市町間が多い。
- 常住地ベース（沼津市から）では、三島市、富士市、清水町、長泉町、裾野市がそれぞれ概ね 3,000 人以上と多い。
- 従業地・通学地ベース（沼津市へ）では、上記の5市町が同じく概ね 3,000 人以上と多い。
- 計画策定前、策定後においても同様の傾向である。

表 3-3 他市町との流動（通勤・通学）

常住地ベース（沼津市から他市町へ）

平成22年 通勤・通学		令和2年 通勤・通学	
市町村	トリップ数	市町村	トリップ数
1 三島市	5,252	1 三島市	4,630
2 富士市	4,296	2 富士市	4,076
3 清水町	3,620	3 清水町	3,142
4 長泉町	3,125	4 長泉町	3,023
5 裾野市	2,950	5 裾野市	2,358
6 静岡市	1,825	6 静岡市	1,707
7 御殿場市	1,601	7 御殿場市	1,393
8 伊豆の国市	1,380	8 伊豆の国市	1,339
9 函南町	678	9 特別区部	949
10 伊豆市	399	10 函南町	686
11 富士宮市	358	11 熱海市	364
12 熱海市	353	12 富士宮市	356
13 横浜市	350	13 伊豆市	329
14 千代田区	196	14 横浜市	297
15 港区	183	15 小田原市	189
16 小田原市	147	16 伊東市	101
17 品川区	143	17 小山町	100
18 伊東市	142	18 箱根町	75
19 小山町	106	19 浜松市	70
20 中央区	99	20 厚木市	67

従業地・通学地ベース（他市町から沼津市へ）

平成22年 通勤・通学		令和2年 通勤・通学	
市町村	トリップ数	市町村	トリップ数
1 三島市	8,305	1 三島市	7,956
2 富士市	7,209	2 富士市	6,519
3 長泉町	4,962	3 長泉町	4,811
4 清水町	4,891	4 清水町	4,612
5 裾野市	3,452	5 裾野市	3,281
6 伊豆の国市	2,656	6 伊豆の国市	2,525
7 函南町	2,428	7 函南町	2,202
8 御殿場市	2,156	8 静岡市	1,960
9 静岡市	2,071	9 御殿場市	1,883
10 富士宮市	1,260	10 富士宮市	1,144
11 伊豆市	962	11 伊豆市	693
12 熱海市	535	12 伊東市	510
13 伊東市	530	13 熱海市	387
14 小山市	186	14 小山町	248
15 横浜市	177	15 横浜市	198
16 小田原市	172	16 小田原市	171
17 藤枝市	167	17 特別区部	132
18 焼津市	120	18 焼津市	123
19 小山町	80	19 藤枝市	123
20 湯河原市	64	20 浜松市	106

（※上位 20 位までを表示） 資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

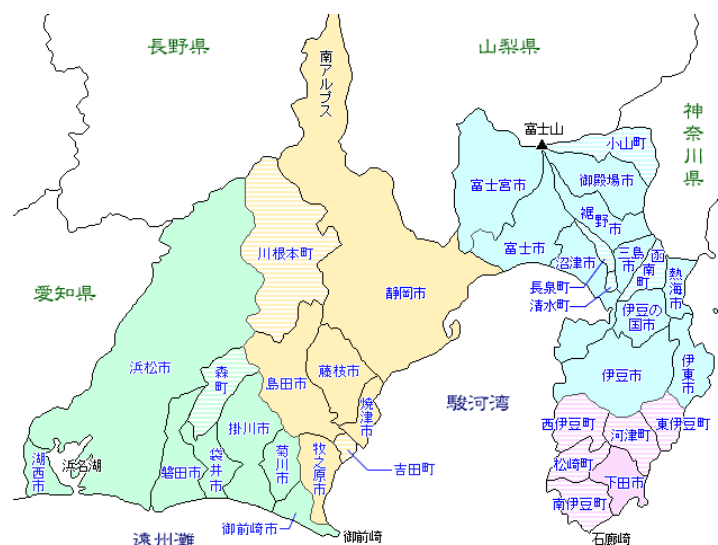


図 3-25 静岡県内の市町村の位置

出典：静岡県ホームページ

(3) 他市町との通勤・通学流動における代表交通手段

○他市町との通勤・通学流動における代表交通手段では、鉄道が2割強、自家用車が6割強であり、自家用車への依存度が圧倒的に高い。

○国道1号や中心市街地周辺等の混雑状況を踏まえると、自動車から公共交通等の多様な移動手段の確保に向けた取り組みが必要である。

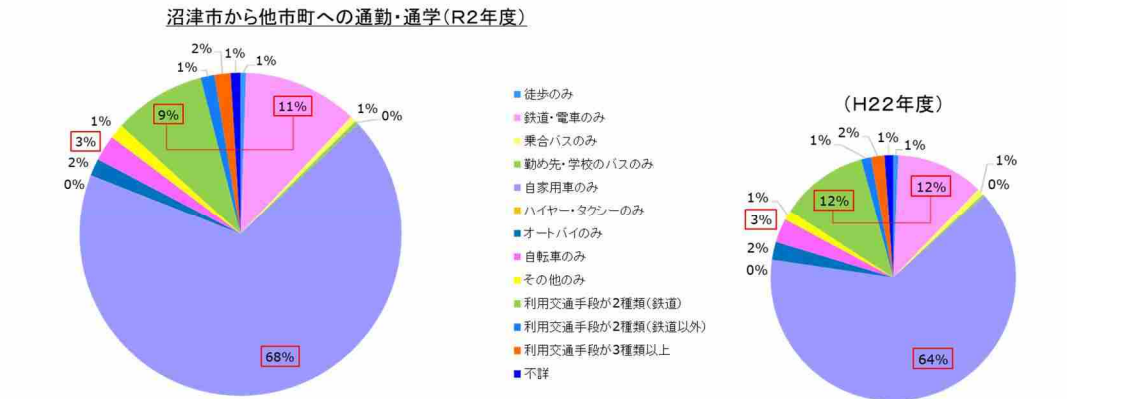


図 3-26 常住地ベース（沼津市から他市町への通勤・通学）の代表交通手段分担率

資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

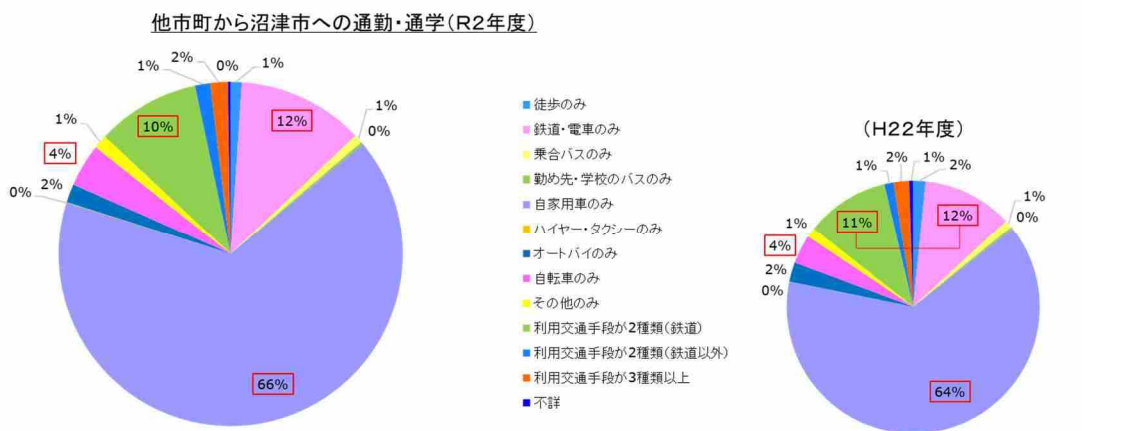


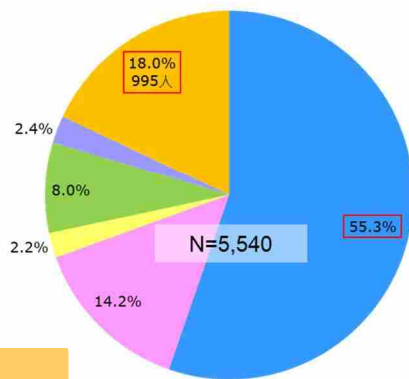
図 3-27 従業・通学地ベース（他市町から沼津市への通勤・通学）の代表交通手段分担率

資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

(4) 他市町との通勤・通学流動における鉄道端末交通手段

○他市町との流動における鉄道利用者の端末交通手段の内、常住地ベース、従業・通学地ベースで自転車を交通手段とする分担率を計画策定前後で比較すると、いずれも鉄道・電車に次いで2番目の約2割を占めている。

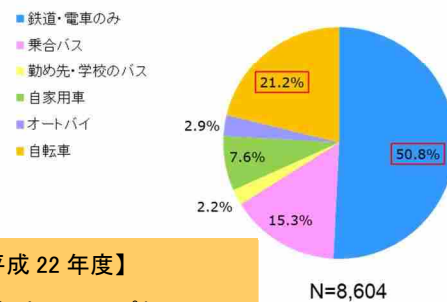
沼津市から他市町への通勤・通学(R2年度)



【令和2年度】

自転車のトリップ数: 995
分担率: 18.0%

(H22年度)



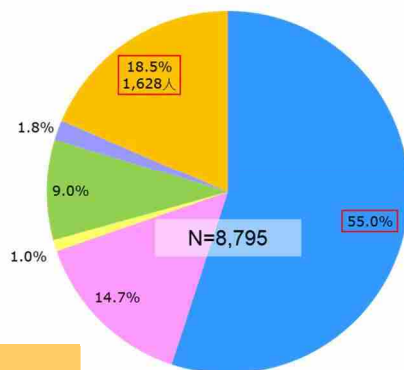
【平成 22 年度】

自転車のトリップ数: 1,824
分担率: 21.2%

図 3-28 常住地ベース（沼津市から他市町への通勤・通学）の鉄道端末分担率

資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

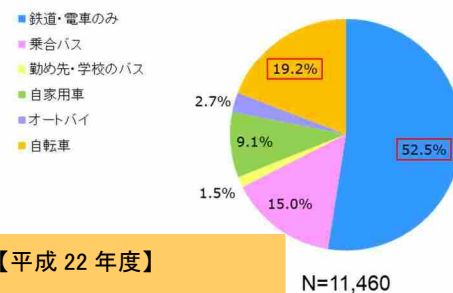
他市町から沼津市への通勤・通学(R2年度)



【令和2年度】

自転車のトリップ数: 1,628
分担率: 18.5%

(H22年度)



【平成 22 年度】

自転車のトリップ数: 2,198
分担率: 19.2%

図 3-29 従業・通学地ベース（他市町から沼津市への通勤・通学）の鉄道端末分担率

資料：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

(5) 他市町との流動における鉄道端末交通自転車分担率の比較

○県内の主要都市における鉄道端末交通自転車分担率を比較すると、沼津市は常住地ベース（1.2%）、従業・通学地ベースは（2.0%）と県内で上位となっている。

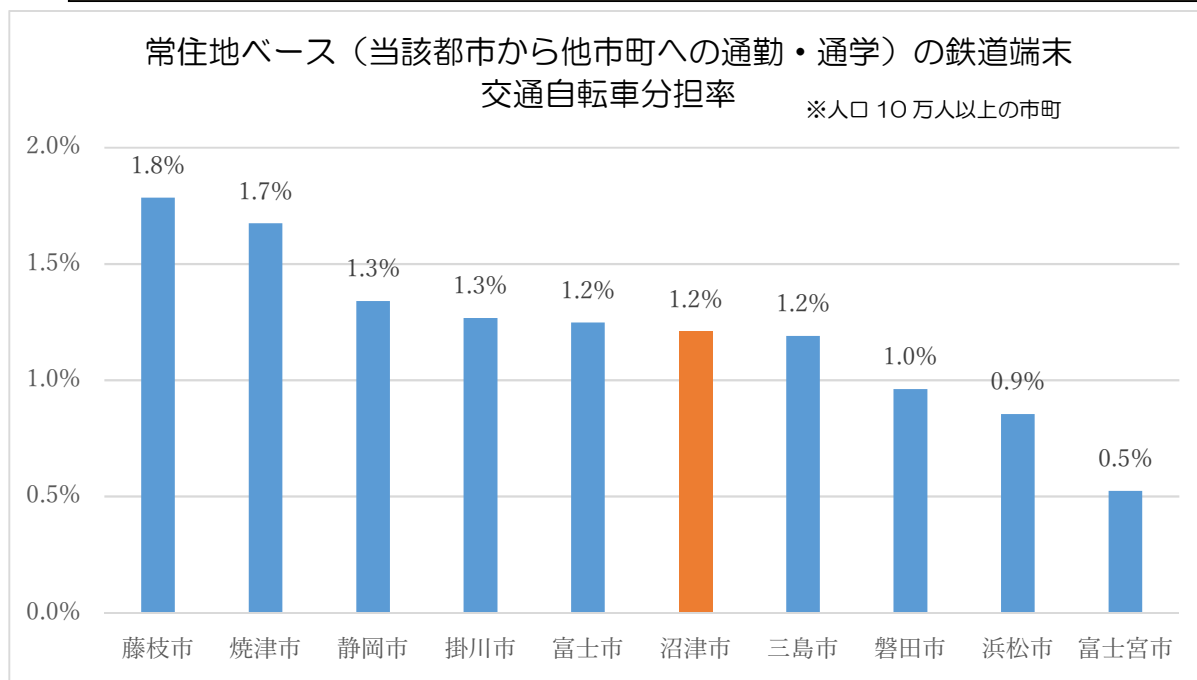


図 3-30 常住地ベース（当該都市から他市町への通勤・通学）の鉄道端末交通自転車分担率

資料：国勢調査（令和 2 年）

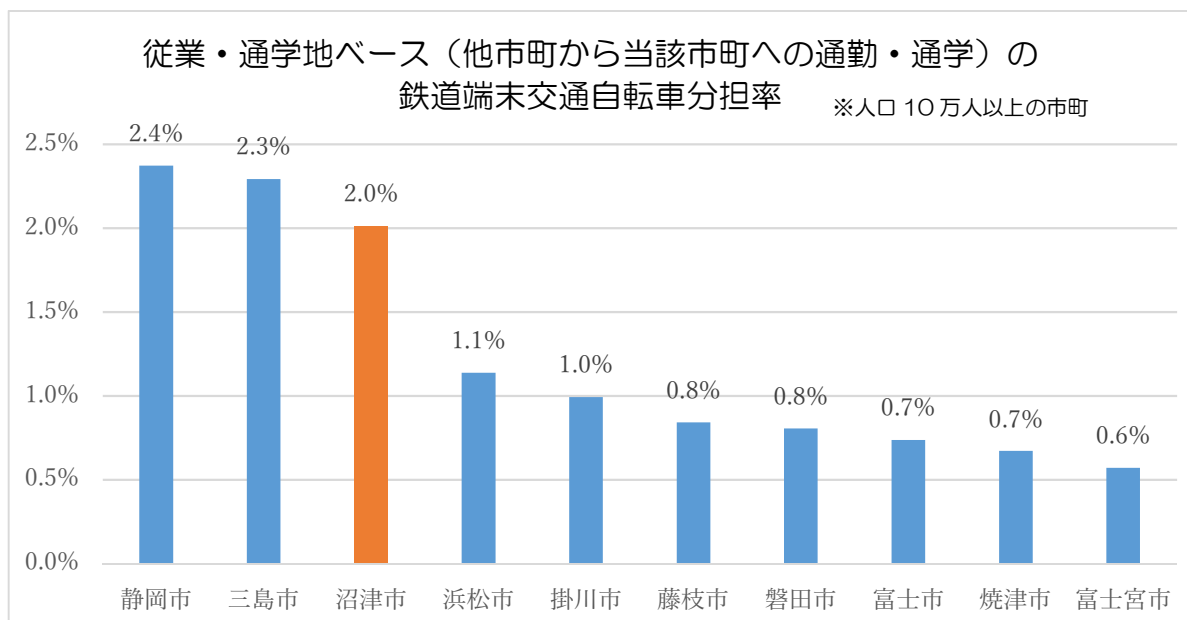


図 3-31 従業・通学地ベース（他市町から当該都市への通勤・通学）の鉄道端末交通自転車分担率

資料：国勢調査（令和 2 年）

(6) 沼津駅における鉄道端末交通手段別所要時間分布

- 沼津駅における鉄道端末交通自転車利用者の所要時間は、15 分以下が約 7 割を占め、駅から 2～3km 程度の居住者及び、通勤・通学者等が多いと推察される。
- 一方、沼津駅では自転車よりも自動車アクセスの方が多く、送迎等による自動車利用も一定数存在すると見込まれる。

表 3-4 JR 沼津駅（東海道線）における交通手段別アクセス時間分布

(トリップ/日)							
所要時間(分)	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	全手段
1～5	1,328	212	38	465	64	2,969	5,076
6～10	1,471	527	69	993	395	3,241	6,696
11～15	973	443	117	490	200	1,086	3,309
16～20	499	266	0	308	284	729	2,086
21～25	112	48	0	132	110	278	680
26～30	194	82	0	89	111	290	766
31～40	15	31	0	0	31	786	863
41～50	24	0	0	19	0	719	762
51～60	0	0	0	0	12	943	955
61～70	0	0	0	0	0	116	116
71～80	0	0	0	0	0	79	79
81～90	0	0	0	17	0	29	46
91～120	0	0	0	0	0	61	61
121～150	0	0	0	0	0	62	62
151～	0	0	0	0	33	0	33
計	4,616	1,609	224	2,513	1,240	11,388	21,590

自転車:15 分以下で約 7 割

自動車:15 分以下で約 8 割

資料：第 2 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H16）

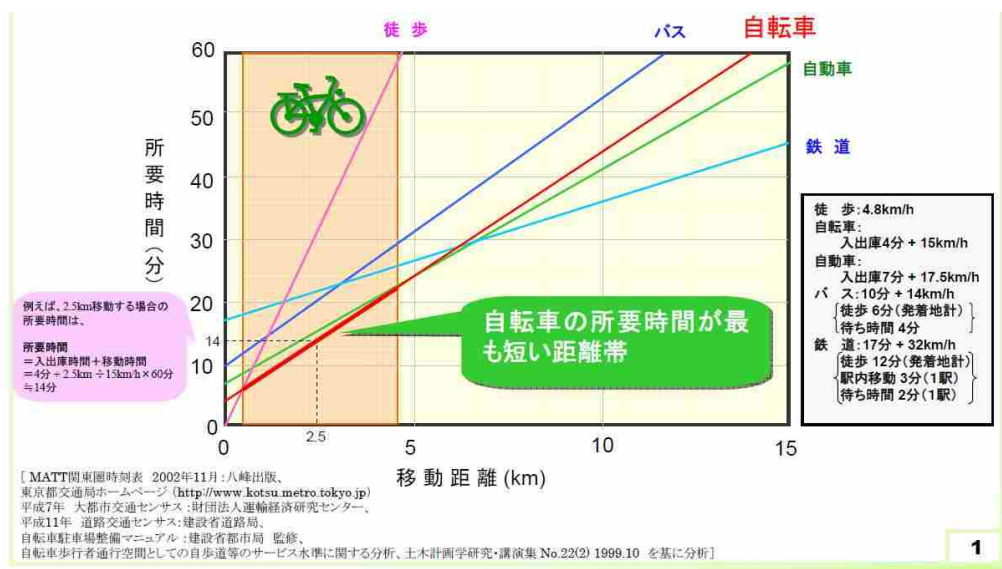


図 3-32 距離帯別の交通手段別所要時間の比較

出典：国土交通省 新たな自転車の利用環境を考える懇談会資料（H19）

(7) 高齢者に関する人の動き

1) 高齢者の代表交通手段別分担率

○沼津市における高齢者の代表交通手段別分担率は、自動車が65.5%を占める一方、自転車は7.4%に留まっている。

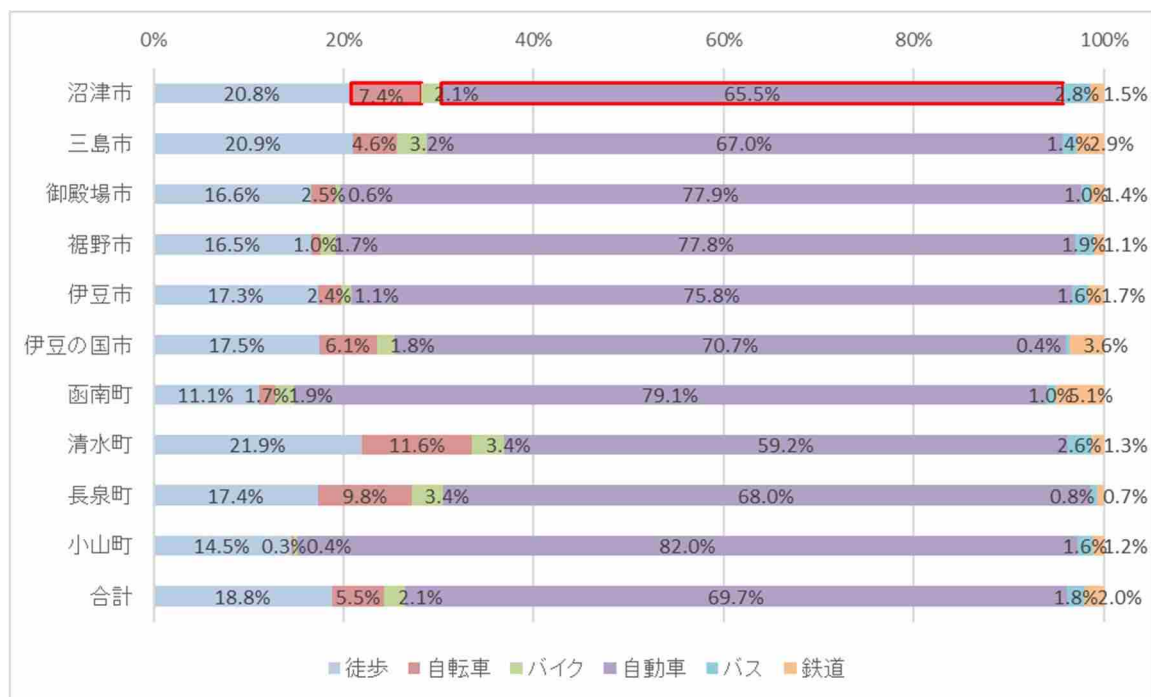


図 3-33 高齢者の交通手段別分担率

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

2) 高齢者の運転免許保有別外出率

○高齢者の免許保有有無別の外出率を見ると、高齢者は、自動車を運転できないと外出が抑制される傾向にある。

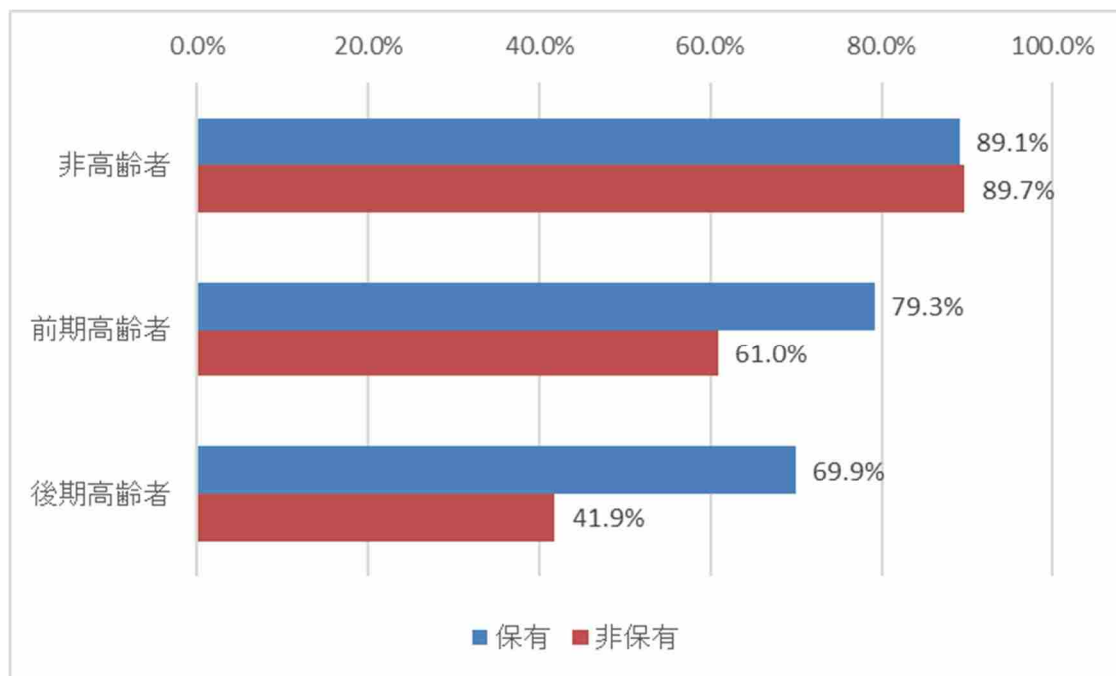


図 3-34 免許保有の有無別高齢者のトリップ数

出典：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（H27）

3.5. 交通安全

3.5.1. 自転車事故

(1) 自転車事故件数の推移

○市内の自転車事故件数は減少傾向にあるものの、人口 10 万人当たりの事故発生件数は、周辺自治体や静岡県平均と比べると自転車通行空間の整備着手後も高い傾向にある。

○この要因としては、市内の自転車分担率が高いことに加え、他市町からの通勤・通学者数による自転車利用も多いことが考えられる。

○整備着手後の事故件数は減少傾向にあることから、自転車通行空間の整備により、一定の効果が発揮されているものと思われる。

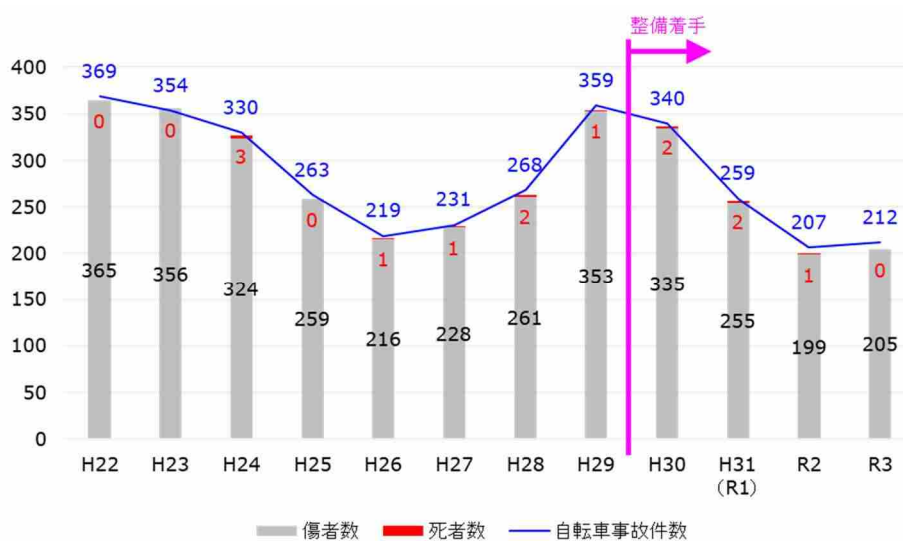


図 3-35 市内の自転車事故件数の推移

資料：交通事故統計（静岡県警察本部）

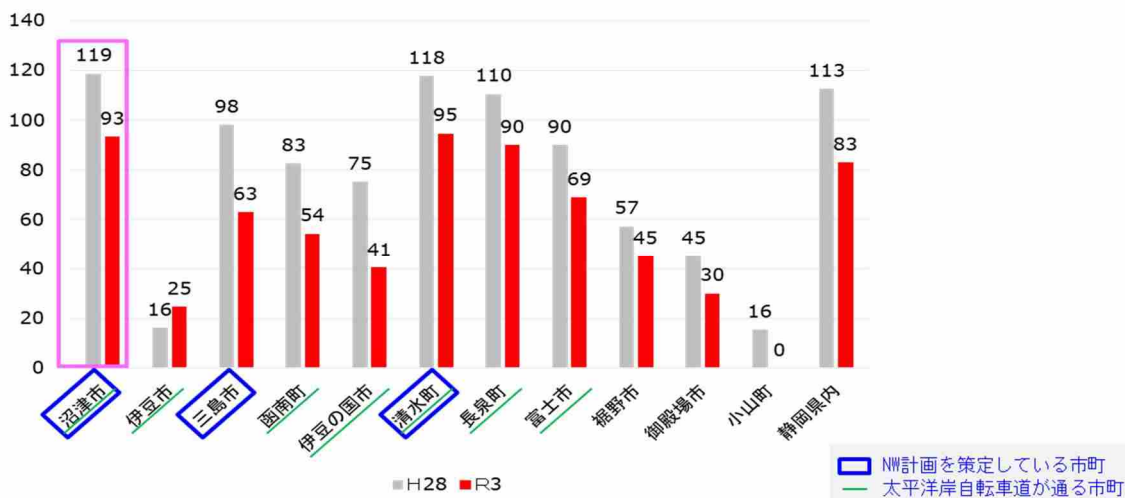


図 3-36 他都市との人口 10 万人あたり自転車事故件数（平成 28 年、令和 3 年）の比較

資料：交通事故統計（静岡県警察本部）

(2) 自転車事故の時間帯別発生件数・年齢別の負傷者数

○市内及び清水町で発生する自転車関連事故は、時間帯別では朝の通勤通学時間帯（8-10時）及び夕方の帰宅時間帯（16-18時）に集中している。

○負傷者数の年齢別では、自転車利用者の多い高校生が特に多い。

○自転車通行空間の整備着手後の事故件数は、減少傾向にあるが以前として高校生の負傷数が多い。

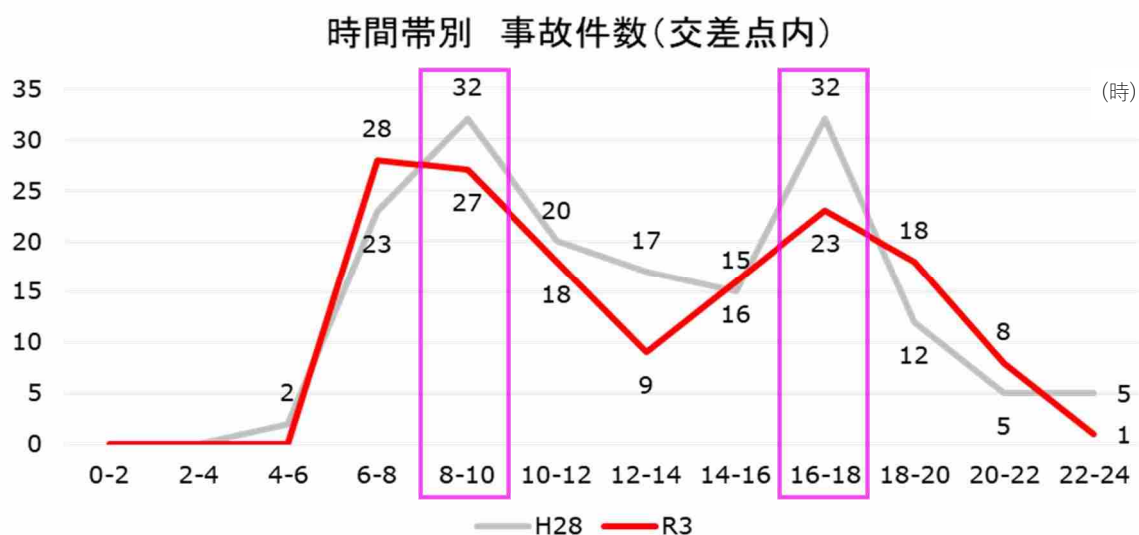


図 3-37 自転車事故の時間帯別発生件数（平成 28 年、令和 3 年）

※沼津署管内（沼津市・清水町内）の事故件数 出典：静岡県警資料

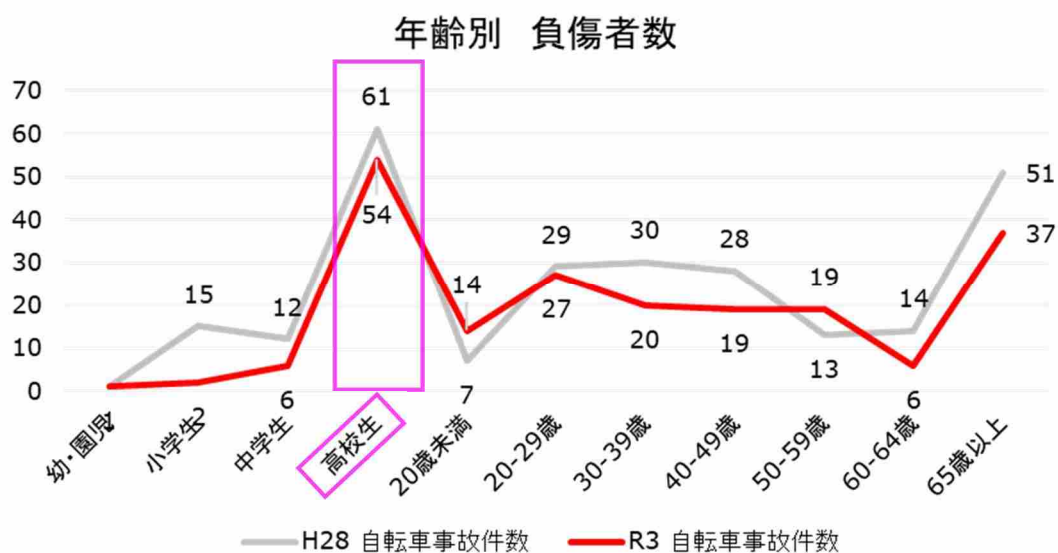


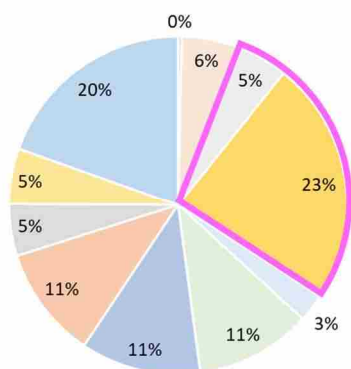
図 3-38 自転車事故による年齢別負傷者数（平成 28 年、令和 3 年）

※沼津署管内（沼津市・清水町内）の事故件数 資料：静岡県警資料

(3) 県全体との年齢別負傷者内訳の比較

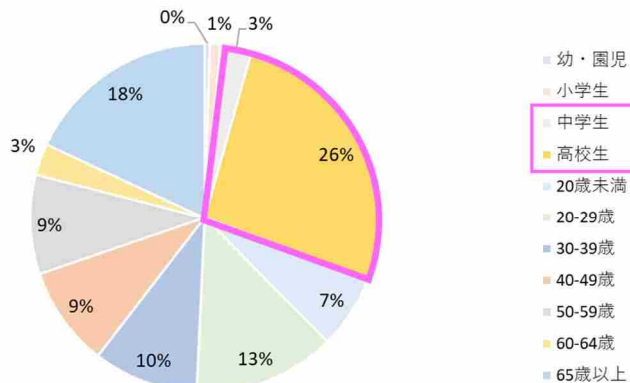
〇市内及び清水町における年齢別負傷者内訳を県全体と比較すると、16～19歳の占める割合が高いことはなく、全年齢層に渡って分散している傾向にある。

【平成28年】



全 261 人

【令和3年】

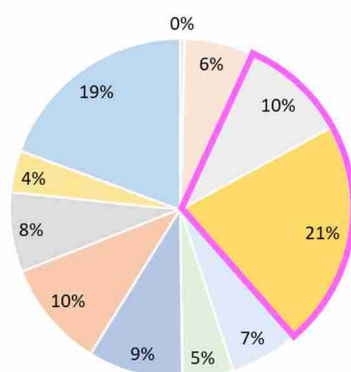


全 205 人

図 3-39 沼津市・清水町内の自転車関連事故による負傷者の内訳（平成28年、令和3年）

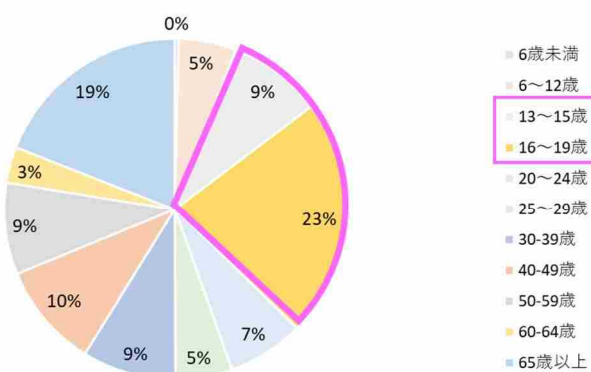
資料：静岡県警 ※沼津署管内（沼津市・清水町内）の事故件数

【平成28年】



全 4,075 人

【令和3年】



全 2,934 人

図 3-40 静岡県の自転車関連事故による負傷者の内訳（平成28年、令和3年）

資料：静岡県警資料

(4) 自転車事故の種類

○市内及び清水町で発生した自転車事故の類型は、自転車通行空間の整備着手後も依然として出会い頭の事故が多い。

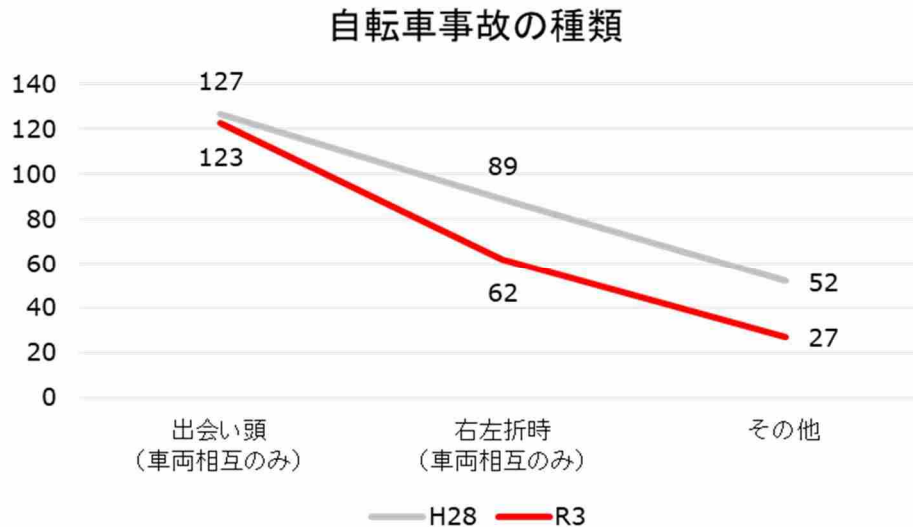


図 3-41 自転車事故類型別の内訳（平成 28 年、令和 3 年）

資料：静岡県警 ※沼津署管内（沼津市・清水町内）の事故件数

1) 【参考】自転車の通行位置による出会い頭事故の危険性について

○国の資料では、車道の逆走及び歩道の民地側通行は、出会い頭事故の危険性が高いことが示されている。

○自転車の車道上の順走及び、歩道の場合は車道側通行を促進することで、出会い頭事故の抑制が期待される。

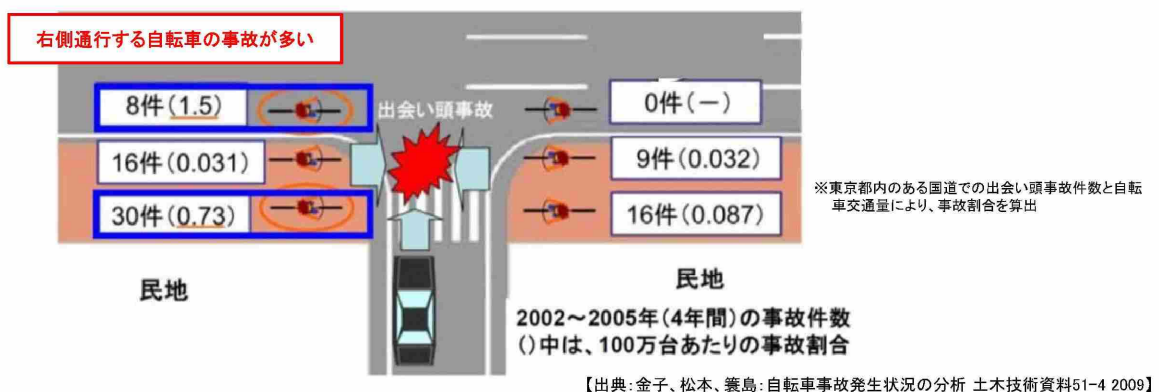


図 3-42 自転車の通行位置による出会い頭事故の危険性

出典：国土交通省 第3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（平成 27 年 6 月）

(5) 市内の自転車事故発生箇所

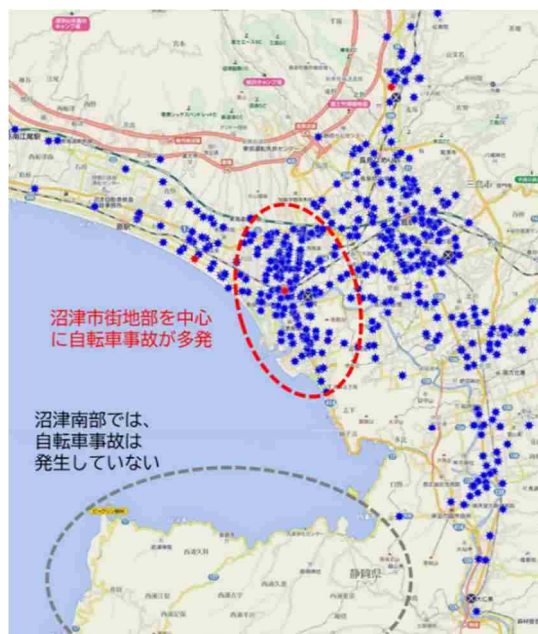
○市内で発生している自転車事故は、自転車通行空間の整備着手後も沼津駅周辺の市街地に集中している。

○沼津駅周辺の整備済み箇所において、自転車事故の件数が減少傾向にある。

【平成28年】

【令和3年】

事故発生箇所



【整備状況】

整備済

未整備

図 3-43 市内の自転車関連事故発生状況

出典：静岡県警事故発生MAP（平成28年、令和3年の自転車事故を対象）

3.5.2. ヒヤリハット箇所

○高校生が自転車利用において危険だと感じる箇所（ヒヤリハット）は、国道414号～学園通りの南北路線に多くあがっている。



図 3-44 自転車利用におけるヒヤリハット箇所

資料：高校生へのアンケート調査結果（平成29年8月）

(参考) 現況での自転車通行環境整備：路面表示

1) 自転車道



2) 自転車専用通行帯



3) 車道混在



4) 自転車歩行者道



3.6. 観光

3.6.1. 観光交流客数

○沼津市の観光交流客数は、東日本大震災（2011 年）の影響で落ち込んだが、その後は回復傾向にあり、2018 年は約 450 万人が本市を訪れている。

○沼津市及び周辺地域の観光交流客数は、本市のみならず周辺市町においても、増加傾向にある。

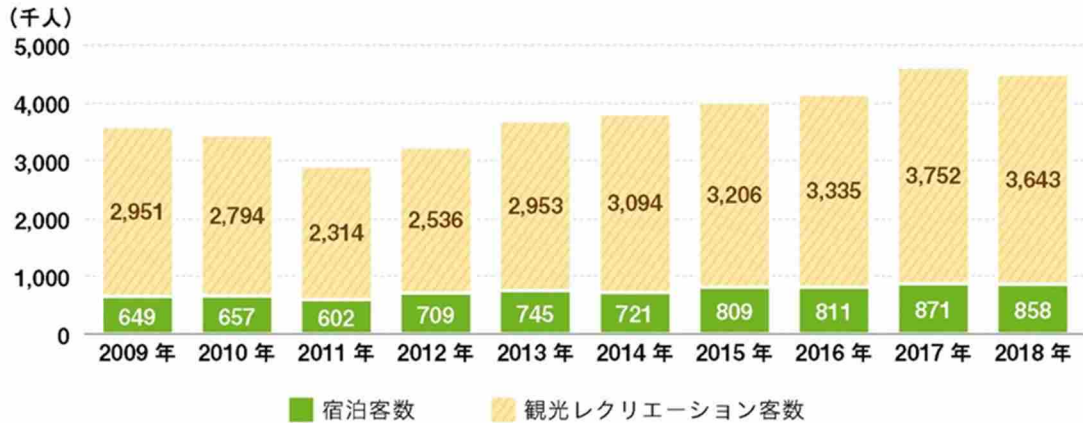


図 3-45 沼津市の観光交流客数の推移

出典：第 5 次沼津市総合計画

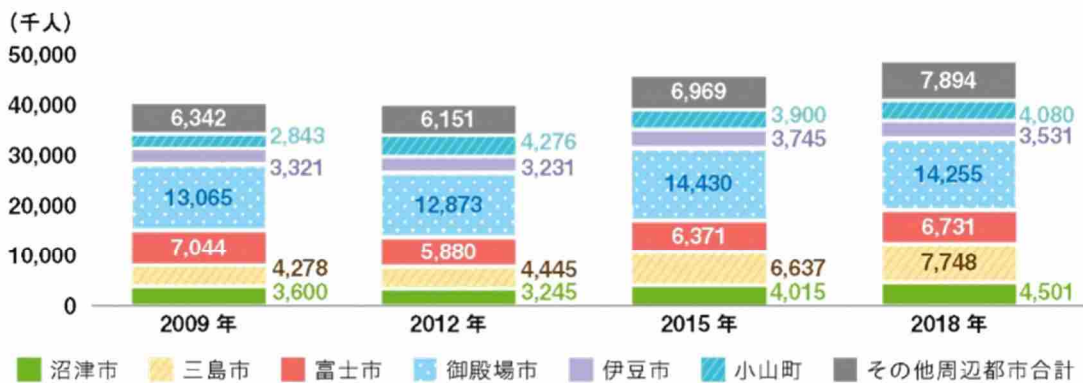


図 3-46 沼津市及び周辺地域の観光交流客数の推移

出典：第 5 次沼津市総合計画

3.6.2. シェアサイクルの設置状況（ハレノヒサイクル））

- 日常・観光に気軽に使えるツールとして、沼津市と近隣三市三町（三島市・裾野市・伊豆市・清水町・函南町・長泉町）に展開している電動アシスト付き自転車のシェアリングサービス。
- 沼津市内においては、沼津駅を中心に 14 か所設置されている。

図 3-47 シェアサイクル（ハレノヒサイクル）の概要

シェアサイクル（ハレノヒサイクル）について

使用料金

15分あたり：100円

12時間あたり：1,500円

※PayPay等のキャッシュレス決済にて料金の支払いが可能です。

▶ [シェアサイクルの使用方法等の詳細はこちら（外部リンク）](#)



サイクルポート場所について

沼津駅を中心に14箇所設置しており、設置場所は下記の図のとおりです。

※令和5年3月に3箇所ポートを新設しました。新設したポートは赤字にて記載のとおりです。



- ららぽーと沼津
- 東都大学沼津キャンパス（新設）
- 沼津駅北口駐輪場
- プラサヴェルデ
- 大手町自転車駐輪場
- 沼津グランドホテル
- 雄大フェスタ北側
- 中央公園（新設）
- 沼津リバーサイドホテル
- 甲羅本店八咫園
- 沼津市役所（新設）
- 沼津港（新鮮館前）
- 沼津御用邸記念公園
- 淡島マリンパーク

▶ [市外サイクルポート場所の詳細はこちら（外部リンク）](#)

シェアサイクル活用推進に関する協定の締結について

過度な自動車への依存を低減するとともに、市民の暮らしの質の向上や観光客の移動のしやすさを高め、エリア価値の向上に寄与させるツールとし、本市は新たな都市交通システムとしてのシェアサイクルの活用を推進しています。
令和4年4月1日付けで沼津市と加和太建設株式会社（三島市）、OpenStreet株式会社（東京）の三者間にシェアサイクルの活用推進に関する協定を締結しました。

SERVICE

ハレノヒでスマートなサービス

いつでも どこでも 気軽に使える

沼津・沼津を中心とした静岡県東部に、新しい交通手段の登場です。
ハレノヒサイクルは、専用のステーションであれば、電動アシスト自転車
どこでも借りれて、どこでも返せるシェアサイクルサービス。
通勤・通学や市内の移動・観光に気軽に利用できます。

FEATURE 01

スマホでかんたんに
いつでも、気軽に利用できる。

無料の会員登録、すぐにご利用いただけます。
24時間利用可能。専用アプリからいつでも借りて返せます。
また、スマホから近くのステーションも簡単に検索できます。
アプリのダウンロードはこちら（QRコード）

FEATURE 02

どこでも借りれて、
どこでも返せる。

HELLO CYCLINGのロゴがあるステーションであれば、
どこでも借り返すが可能です。

出典：沼津市HP、ハレノヒサイクルHP

3.6.3. サイクリングコース

○沼津港周辺や狩野川周辺でサイクリングのモデルコースを設定している。



図 3-48 沼津港周辺サイクリングコース

出典：沼津市資料（当初計画時）



図 3-49 狩野川周辺サイクリングコース

出典：狩野川流域ツーリズムマップ（当初計画時）

○沼津市・伊豆市・伊豆の国市で構成する「狩野川周辺サイクル事業推進協議会」でレベルに応じた 9 つのコースを設定し、沼津・伊豆エリアにおける魅力あるサイクリングコースを推奨している。

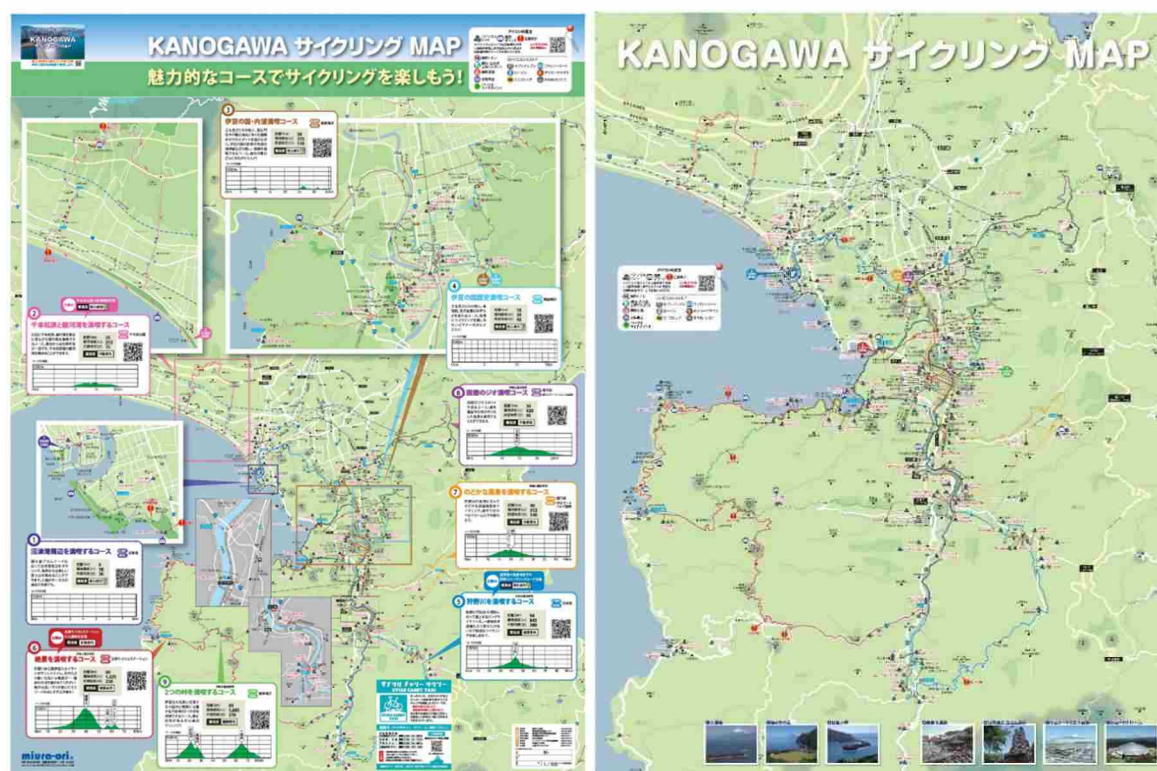


図 3-50 KANOGAWA サイクリング MAP

出典：沼津市HP抜粋

3.6.4. 自転車イベントの取組み

○周辺自治体や官民で連携して、周遊イベントやサイクルツアーなどの多彩なイベントが開催されている。

CYCLE EVENT (サイクルイベント)

| 「レバンテ静岡」の選手と走ろう!! 沼津市×富士市連携サイクルツアー

開催期	令和5年9月16日(土曜日) 8時00分～16時30分
内容	プロサイクリングチーム「レバンテ静岡」の選手がガイドを務め、ナショナルサイクルートに指定された太平洋岸自転車道を中心に、両市の観光・地域資源を巡ります! プロ選手と一緒にサイクリングできる特別なイベントです。
コース	【1】沼津市発コース 約70キロメートル「NUMAZUサイクルステーション静岡東」発着 【2】富士市発コース 約70キロメートル「富士市サイクルステーション「ふじくら」」発着
定員	各コース 15人
対象	高校生以上で完走する自信のある人
参加料	2,000円(昼食代他)
詳細	▶ イベント詳細・申込フォーム(外部リンク)

| サイクルボール「かのいち」シーズン4スタート!!

開催期	プレシーズン：令和5年4月29日(土曜日)～令和5年7月31日(月曜日) 本シーズン：令和5年8月1日(火曜日)～令和6年1月31日(水曜日)
内容	サイクリングアプリ「ツール・ド」を使い、日本全国の名だたるコースの走破を目指す周遊イベント「サイクルボール」。いよいよ8月1日から本シーズンがスタートし、「かのいち」では、プレシーズンにはなかったショートコース(約40キロ)が新たに追加!! さらに現在のコースもリニューアルされ、新たな「かのいち」を楽しめます! 特にショートコースについては、各地の城跡を巡るコースとなっており、歴史を感じながら走ることができます! また、初心者でも気軽に走りやすいコースとなっていますので、是非参加してみてください!
参加条件	参加料無料 専用アプリ「ツール・ド」のダウンロードが必要です。
詳細	▶ サイクルボールホームページ(外部リンク) ▶ 「かのいち」ホームページ(外部リンク)

| 沼津市制100周年記念サイクリングイベント デジタルサイクルスタンプラリー「ぬまログ100」

開催日	【第1ステージ】令和5年7月1日(土曜日)～8月31日(木曜日) 【第2ステージ】令和5年9月1日(金曜日)～10月31日(火曜日) 【第3ステージ】令和5年11月1日(水曜日)～12月31日(日曜日)
内容	沼津市制100周年を記念したサイクリングイベントを開催! 市内を自転車移動しながら、地域の観光名所や飲食店、宿泊施設などの「ログスポット」を期間中にどれだけ回れるか競うイベントです。上位入賞者はもちろん、フォトジェニックや地域マイスター賞など数多くの賞品が当たります! 地元グルメの再発見に! 自身の健康増進に! たくさんのご参加をお待ちしています!!
参加料	無料
詳細	▶ ぬまログ100(外部リンク) ▶ 「ぬまログ100」チラシ(PDF: 6.64KB)

図 3-51 沼津市のサイクリングイベント

出典：沼津市HP抜粋

3.6.5. ナショナルサイクルルート

- 自転車活用推進法に基づき、国に指定されたサイクリングルートである。
- 沼津市内では令和 3 年 5 月に指定された「太平洋岸自転車道」と、今後の指定に向けて調整中である「富士山 1 周ルート（ふじいち）」がある。

【太平洋岸自転車道】

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸沿いを走り、和歌山市に至る延長 1,487 kmの自転車道のことです。自転車道沿線は、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。

【富士山 1 周ルート（ふじいち）】

富士山 1 周ルートは、「ふじいち」の愛称で親しまれており、世界文化遺産富士山をぐるっと 1 周する全長 118.5 kmのルートで、雄大な富士山が見せる様々な表情を楽しみながらサイクリングすることができるルート。

太平洋岸自転車道



富士山 1 周ルート

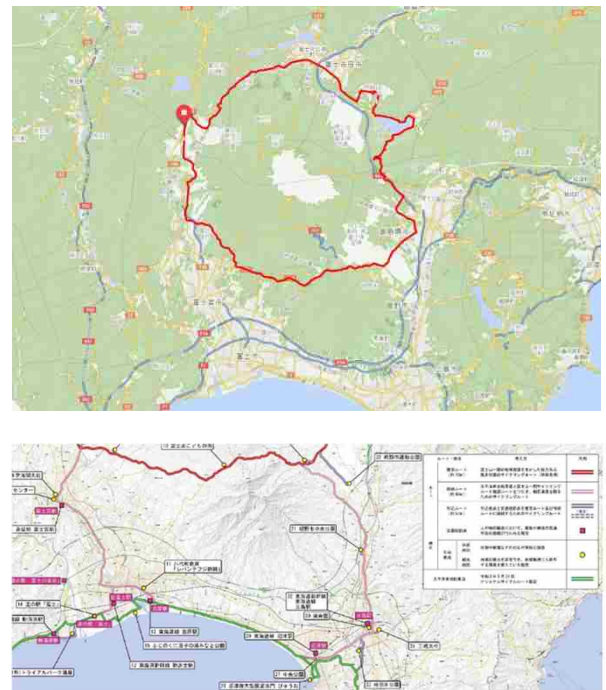


図 3-52 ナショナルサイクルルート

出典：太平洋岸自転車道(国土交通省 WEB サイト)、富士山 1 周ルート(静岡県 WEB サイト)

3.7. 自転車通行環境整備状況

自転車通行環境整備率（自転車ネットワーク計画延長あたり整備率）

- 当初計画で設定した令和4年度時点の短期目標50%に対して58.9%の整備がされている。
- 特に、南部エリアにおいては、太平洋岸自転車道を始めとするサイクリングルートに指定されていることもあり、87.2%の整備が短期間でされている。

表 3-5 ＜目標値と実績値＞

評価指標	目標値			使用データ	実績値
	現況(H28)	5年後(R4)	20年後(R19)		R4時点
自転車通行環境整備率^{※1} ・自転車ネットワーク計画延長あたり整備率	1%	50%	80%	整備延長集計	58.9%

表 3-6＜目標値と実績値（内訳）＞

		計画延長	整備延長	整備率
市街地＋南部エリア	短期	77.3km	63.85km	82.6%
	長期	108.4km		58.9%
	市街地エリア	短期	22.85km	59.7%
		長期		37.2%
	南部エリア	短期	41km	105.1%
		長期		87.2%

整備状況【市街地エリア】



図 3-53 自転車ネットワーク整備状況（市街地）

区間 番号	路線名	区間	延長 (km)	車道幅員 (m)	道路幅員 (m)	(H28時点)			(R4時点)		(R19時点)		実績値 (R4時点)		
						現況	短期	長期	整備延長 (km)	整備形態	整備延長 (km)	整備形態			
■国道・県道（A）															
1	国道1号	市立病院南～長泉町境	9.3	25.5	31.5～32.0	自歩道	→	自転車道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
2	国道414号	沼津御用邸記念公園～玉江町交差点	1.5	8.0	12.0	-	車道混在	→	1.5	車道混在	1.5	車道混在	1.5	車道混在	
3	国道414号	玉江町交差点～沼津市役所前	1.2	13.0	17.0	-	-	専用通行帯	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
4	国道414号	沼津市役所前～三枚橋交差点	0.7	13.0	17.0	自歩道	車道混在	→	0.7	車道混在	0.7	車道混在	0.7	車道混在	
5	国道414号	三枚橋交差点～三枚橋町交差点	0.2	21.0	25.0	自転車道	→	→	0.2	自転車道	0.2	自転車道	0.2	自転車道	
6	国道414号	三枚橋町交差点～三ツ目ガード北	0.5	12.0	20.0	自歩道	→	自転車道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
7	国道414号	三ツ目ガード北～杉崎町交差点	0.4	12.0	20.0	自歩道	→	専用通行帯	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
8	国道414号	杉崎町交差点～竹ノ峠交差点	0.4	11.0	20.0	自歩道	→	※2	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
9	国道414号 ※1	（静岡バイパス）	2.5	-	-	-	自転車道	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
10	県道52号 沼津停車場線	あまねガード南～大手町交差点	0.4	16.0	24.5	自歩道	車道混在	※2	0.4	車道混在	0.4	車道混在	0.4	車道混在	
11	県道139号 原本沼津線	大門町～香貫大橋	2.7	11.0	18.0	自歩道	車道混在	専用通行帯	2.7	車道混在	2.7	車道混在	2.7	車道混在	
12	県道139号 原本沼津線	香貫大橋～沼津市屋内温水プール入口	0.7	8.25	10.25	-	車道混在	→	0.7	車道混在	0.7	車道混在	0.7	車道混在	
13	県道144号 下土狩徳倉沼津港線	下香貫交差点～横山トンネル	1.8	7.75	12.75	-	車道混在	→	1.8	車道混在	1.8	車道混在	1.8	車道混在	
14	県道159号 沼津港線	千本津町交差点～大手町交差点	1.7	13.0	22.0	自歩道	車道混在	専用通行帯	1.7	車道混在	1.7	車道混在	1.7	車道混在	
15	県道160号 千本城内線	浅間町交差点～奥津寺駐車場	0.2	12.0	20.0	自歩道	専用通行帯	→	0.2	専用通行帯	0.2	専用通行帯	0.2	専用通行帯	
16	県道160号 千本城内線	奥津寺駐車場～第二地区センター建設予定地	0.1	12.0	20.0	-	車道混在	→	0.1	車道混在	0.1	車道混在	0.1	車道混在	
17	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード北交差点～江原公園交差点（リコー通り）	1.9	16.0	25.0	自歩道	→	専用通行帯	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
18	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード	0.3	18.0	27.0	-	-	※2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
19	県道163号 東柏原沼津線	西高入口交差点～永代橋	0.8	13.0	20.0	自歩道	車道混在	→	0.8	車道混在	0.8	車道混在	0.8	車道混在	
20	県道380号 富士清水線	丸子町交差点～黄瀬川大橋交差点	3.2	9.25～16.0	20.25～27.0	自歩道	→	専用通行帯	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
A 小計（国道・県道）			30.5	-	-	0.2	13.3	30.5	10.8						
■市道（B）															
21	市道0103号線 納米里本町田線	本町田西交差点～杉崎町交差点	1.2	13.0～14.0	17.0～20.0	自歩道	→	専用通行帯	1.1	専用通行帯	1.1	専用通行帯	1.1	専用通行帯	
22	市道0105号線	沼津市立病院～市立病院南交差点	0.2	9.1	15.6	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
23	市道0106-2号線 千本香貫山線	沼津中筋浄化プラント～玉江町交差点	1.2	13.0	19.0	自歩道	車道混在	→	0.4	車道混在	0.4	車道混在	0.4	車道混在	
24	市道0106-3号線 千本香貫山線	玉江町交差点～沼津工業高校	0.9	13.0	18.0	自歩道	車道混在	→	0.5	車道混在	0.5	車道混在	0.5	車道混在	
25	市道0107号線 上香貫東間門	永代橋～沼津市役所南側	0.7	12.0	20.0	自歩道	→	専用通行帯	0.1	車道混在	0.1	車道混在	0.1	車道混在	
26	市道0108号線 平町三枚橋線	沼津駅南口交差点～三枚橋町交差点	0.3	13.5	21.5	自歩道	車道混在	※2	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
27	市道0108号線 平町三枚橋線	三枚橋町交差点～沼津警察署前	0.6	12.0	20.0	自歩道	車道混在	→	0.7	車道混在	0.7	車道混在	0.7	車道混在	
28	市道0109号線 西条千本線	浜池交差点～西条町歩道橋	0.3	11.9	19.9	自歩道	車道混在	※2	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
29	市道0109号線 西条千本線	西条町歩道橋～浅間町交差点	0.5	13.0	21.0	自歩道	専用通行帯	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
30	市道0110-1号線他	沼津警察署前交差点～玉江町交差点	1.6	16.0	27.0	-	車道混在	→	0.6	車道混在	0.6	車道混在	0.6	車道混在	
31	市道0111-1号線	沼津リハビリテーション病院～岸沢光治良記念館	0.3	5.25	5.25	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
32	市道0112-2号線 御成橋牛臥線	沼津リハビリテーション病院～港大橋東交差点	1.1	6.1	8.0	-	車道混在	→	0.7	車道混在	0.7	車道混在	0.7	車道混在	
33	市道0113号線 西間門新谷線	西高入口交差点～末広町	0.5	14.5	24.5	自歩道	車道混在	→	0.5	車道混在	0.5	車道混在	0.5	車道混在	
34	市道0113号線 西間門新谷線	末広町～大門町	0.1	14.5	24.5	自歩道	車道混在	専用通行帯	0.1	車道混在	0.1	車道混在	0.1	車道混在	
35	市道0216-1号線 市道沢田線	西高入口交差点～緑町（のぼりみち通り）	0.3	11.0	20.0	自歩道	車道混在	→	0.3	車道混在	0.3	車道混在	0.3	車道混在	
36	市道0216-1号線 市道沢田線	緑町～中沢田東交差点（のぼりみち通り）	2.3	11.0	20.0	自歩道	車道混在	専用通行帯	1.7	車道混在	1.7	車道混在	1.7	車道混在	
37	市道0221号線	国道1号同一色～沼津大岡駅前郵便局	0.5	6.5	9.5	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
38	市道0222号線	大岡駅～東芝機械沼津事業所	0.9	6.5	8.5	-	車道混在	→	0.8	車道混在	0.8	車道混在	0.8	車道混在	
39	市道0226号線	宮前町交差点～東芝機械沼津事業所	0.6	7.0	7.0	-	車道混在	→	0.2	車道混在	0.2	車道混在	0.2	車道混在	
40	市道0227号線	東芝機械沼津事業所～泉町北交差点	0.5	7.75	8.75	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
41	市道0228-1号線 三枚橋岡宮線	杉崎町交差点～岡宮（学園通り・新幹線以南）	2.0	10.5	18.5	自歩道	→	専用通行帯	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
42	市道0228-2号線 三枚橋岡宮線	岡宮～静岡県立沼津東高校（学園通り・新幹線以北）	1.0	14.0	22.0	自歩道	→	専用通行帯	0.0	自歩道	0.0	自歩道	0.0	自歩道	
43	市道0232号線 沼津駅北口線	新宿町～国道1号東熊堂	1.1	8.6	12.6	-	車道混在	→	2.1	車道混在	2.1	車道混在	2.1	車道混在	
44	市道0234号線	双葉町交差点～あまねガード北交差点	0.5	12.5	20.5	-	車道混在	※2	0.5	車道混在	0.5	車道混在	0.5	車道混在	
45	市道0234号線	あまねガード北交差点～三ツ目ガード北交差点	0.6	11.0	21.0	-	車道混在	※2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
46	市道0235号線	静岡県労働金庫沼津支店～新宿町	0.8	10.0	15.0	-	車道混在	※2	0.5	車道混在	0.5	車道混在	0.5	車道混在	
47	市道0235号線	新宿町～三ツ目ガード北交差点	0.4	10.0	15.0	車道混在	→	※2	0.4	車道混在	0.4	車道混在	0.4	車道混在	
48	市道0237号線	緑町北交差点～あまねガード南	0.6	12.0	20.0	-	車道混在	※2	0.2	車道混在	0.2	車道混在	0.2	車道混在	
49	市道0246-3号線 ※1		0.4	-	-	-	専用通行帯	→	0.4	専用通行帯	0.4	専用通行帯	0.4	専用通行帯	
50	市道0249号線	沼津リハビリテーション病院～島郷公園駐車場	0.5	5.0	5.0	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
51	市道0265号線	相模高校総合グラウンド南側	0.1	5.75	8.75	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
52	市道0269号線	第二地区センター建設予定地～沼津西高校	0.6	6.0	6.0	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
53	市道0270号線	第二地区センター建設予定地～沼津中筋浄化プラント	1.3	6.5	7.5	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
54	市道1722号線 沼津南一色線 ※1	江原公園交差点～沼津IC南	1.1	23.0	27.0	-	自転車道	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
55	市道3076号線	国道1号同一色～静岡県立沼津城北高校	0.4	6.0	8.0	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
56	市道3453号線	学園通り泉町～相模高校総合グラウンド	0.4	8.0	10.0	車道混在	→	→	0.4	車道混在	0.4	車道混在	0.4	車道混在	
57	市道3471号線	相模高校～相模高校総合グラウンド	0.2	6.5	6.5	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
58	市道3477号線	相模高校～のぼりみち通り田町橋	0.5	6.0	8.5	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
59	市道3829号線	西高入口交差点～沼津西高校	0.4	6.0	6.0	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
60	市道3832号線	本光寺～市道町7番地	0.4	4.5	4.5	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
61	市道3896号線	千本津町交差点～沼津魚市場1NO	0.4	9.0	9.0	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
62	認定外	島郷公園駐車場～沼津御用邸記念公園	0.6	-	-	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
63	認定外	岸沢光治良記念館～島上寺	0.7	-	-	-	車道混在	→	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
64	（市道番号未定）七通り線	三ツ目ガード北交差点以東	0.4	18.0	27.0	-	-	※2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
65	（市道番号未定）浜地本町田線	浜地交差点～高沢公園交差点	0.3	10.0	17.0	-	-	※2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
66	（市道番号未定）平町同一色線	山玉台～竹ノ峠交差点	0.4	18.0	27.0	-	-	※2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
B 小計（市道）			30.9			0.8	25.0	30.9	12.1						
■その他（C） ※3															
67	河川管理用道路	狩野川右岸側	2.6	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
68	河川管理用道路	狩野川左岸側	4.7	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
69	あゆみ橋	-	0.2	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
C 小計（その他）			7.5			-	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	
合計：（A）＋（B）＋（C） ※4			68.9			1.0	38.3	61.5	22.9						
整備形態別集計															
※短期・長期で整備形態異なる区間、整備形態未定の区間があるため、整備形態別延長の合計は（A）・（B）の合計と一致しない。			自転車道	13.6		0.2	3.8	13.6							
			自転車専用通行帯	19.5		0.0	1.1	19.5							
			車道混在	22.6		0.8	33.4	22.6							

表 3-7 対象路線の整備状況（市街地）

整備状況【南部エリア】

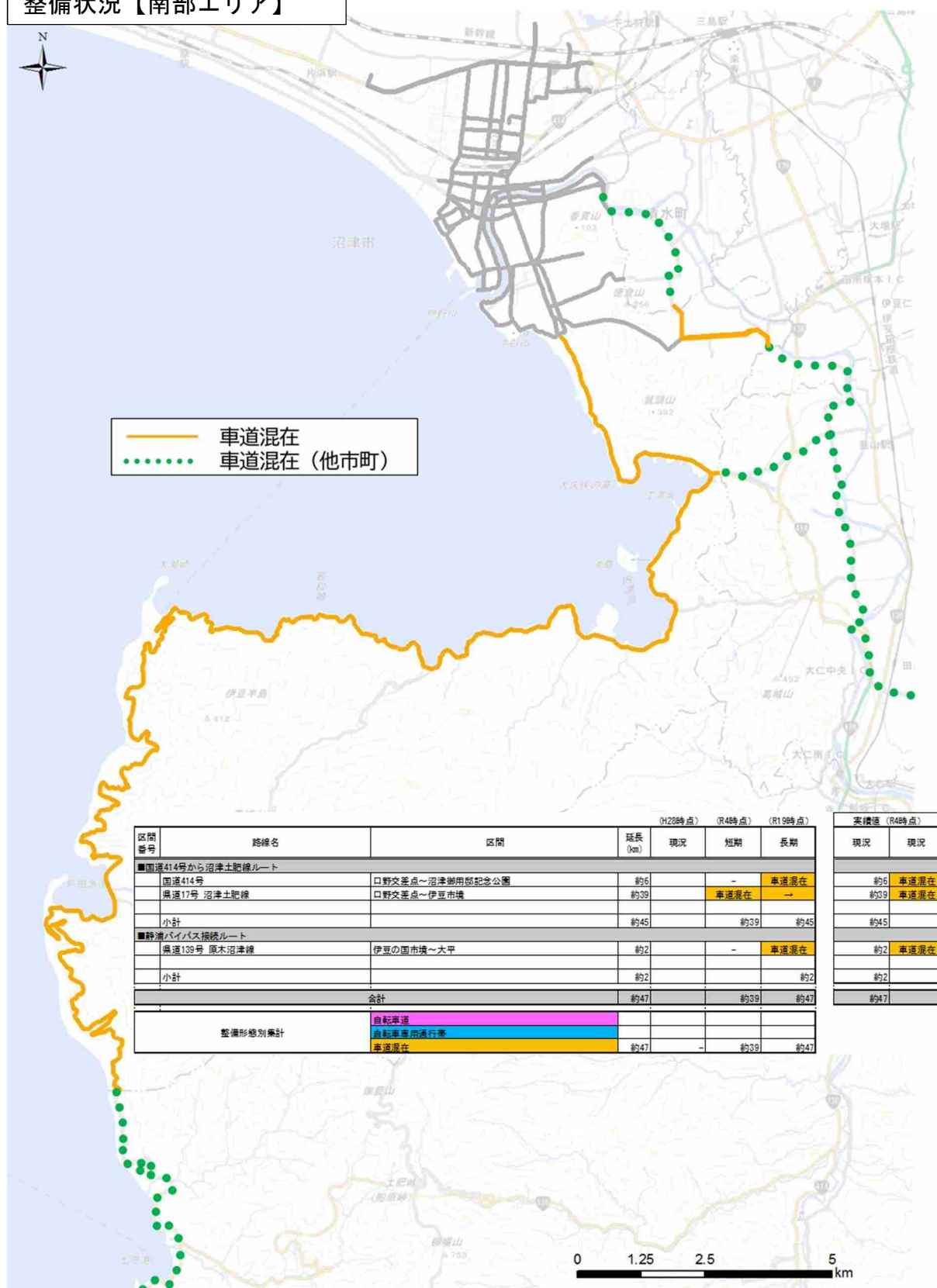


図 3-54 自転車ネットワーク整備状況 (南部)

3.8. 現地調査からの問題・対応方針

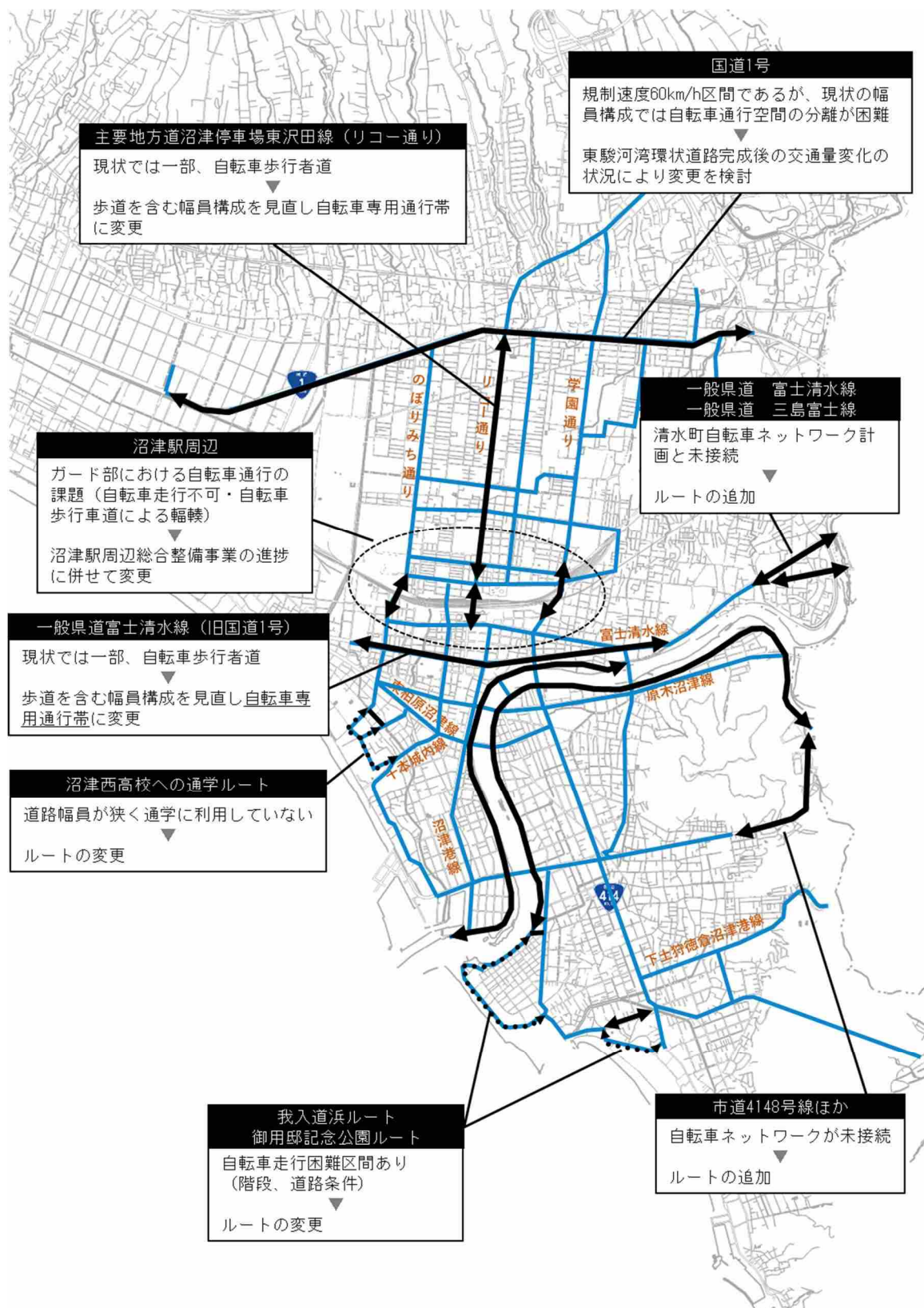


図 3-55 現地調査からの問題点と代替路・整備形態等の方針

3.9. 自転車利用環境

自転車通行空間の整備着手から 5 か年が経過したことから、自転車利用環境の状況を確認する。

(3.4) 人の動き

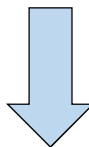
- 他市町との通勤・通学流動は、現在も三島市・富士市をはじめ鉄道で直結する近隣市町間が多い。
- 他市町との通勤・通学流動の交通手段は、以前として鉄道が約 20%、自家用車が 60%、自転車が 3%であり、自家用車への依存度が高い傾向である。
- 鉄道端末交通手段について、自転車を交通手段とする分担率は、現在も約 2 割を占めている。

(3.5) 交通安全

- 沼津市内の自転車事故件数について、人口 10 万人当たりの事故件数は、依然として他都市と比較して高い傾向であるが、事故の件数は年々、減少傾向である。
- 事故の発生する時間帯は、以前として朝 8 時～10 時、夕方 16 時～18 時に集中し、負傷者は、高校生が多い。
- 自転車事故発生箇所は、以前として沼津駅周辺の市街地に集中しているが、整備済み箇所においては、自転車事故の発生件数が減少傾向である。

(3.7) 自転車通行環境整備率

- 自転車通行環境整備率は、目標値（R4）50%に対し、実績値は 64.4%である。



- 自転車通行空間の整備着手から 5 か年が経過し、これまでの人の動き・交通安全状況、自転車通行環境整備率を踏まえつつ、基本方針と整合させながら、今後の自転車利用環境の更なる改善に向けて、路線の見直しや更新、新たなエリアの追加を行う。

3.10. 自転車利用環境を取り巻く課題の整理と基本方針・対象エリアの設定

前節までの自転車利用に関する現況分析や上位計画・関連計画を踏まえ、自転車ネットワーク計画の基本方針及び対象エリアを設定する。

基本方針は、既計画において道路交通、都市構造、人の動き及び観光に関する現況や問題点、関連計画を踏まえて自転車が担う役割等の課題をあげ、それらの課題に対して設定を行ったものに加え、これまでの自転車通行環境整備状況や路線の不連続性解消等を考慮した。その結果を次頁に示す。

また、基本方針は、第5次沼津市総合計画で示されているまちの将来像「人・まち・自然が調和し、躍動するまち ～誇り高い沼津を目指して～」も受けて設定している。

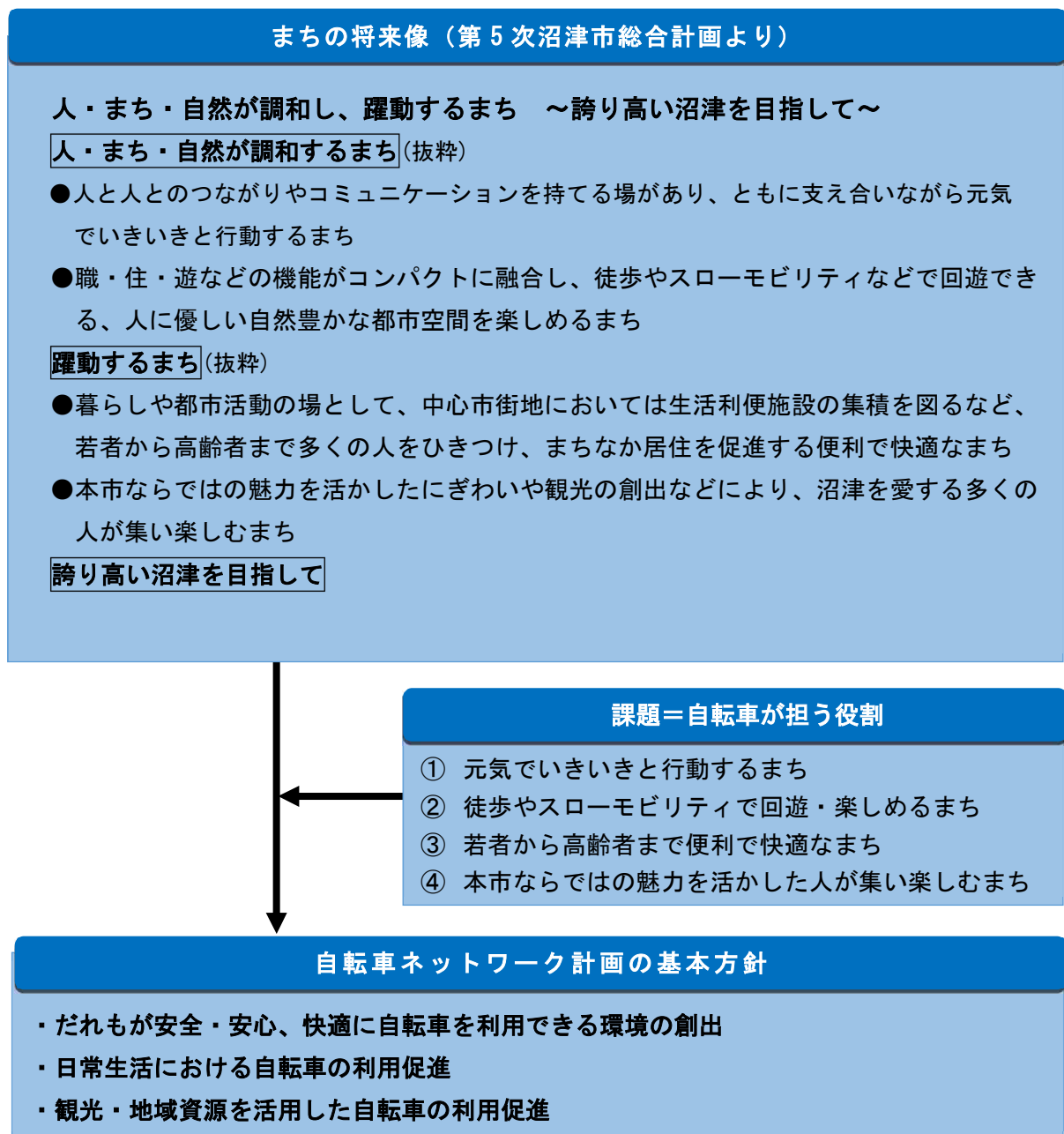


図 3-56 自転車ネットワーク計画の基本方針

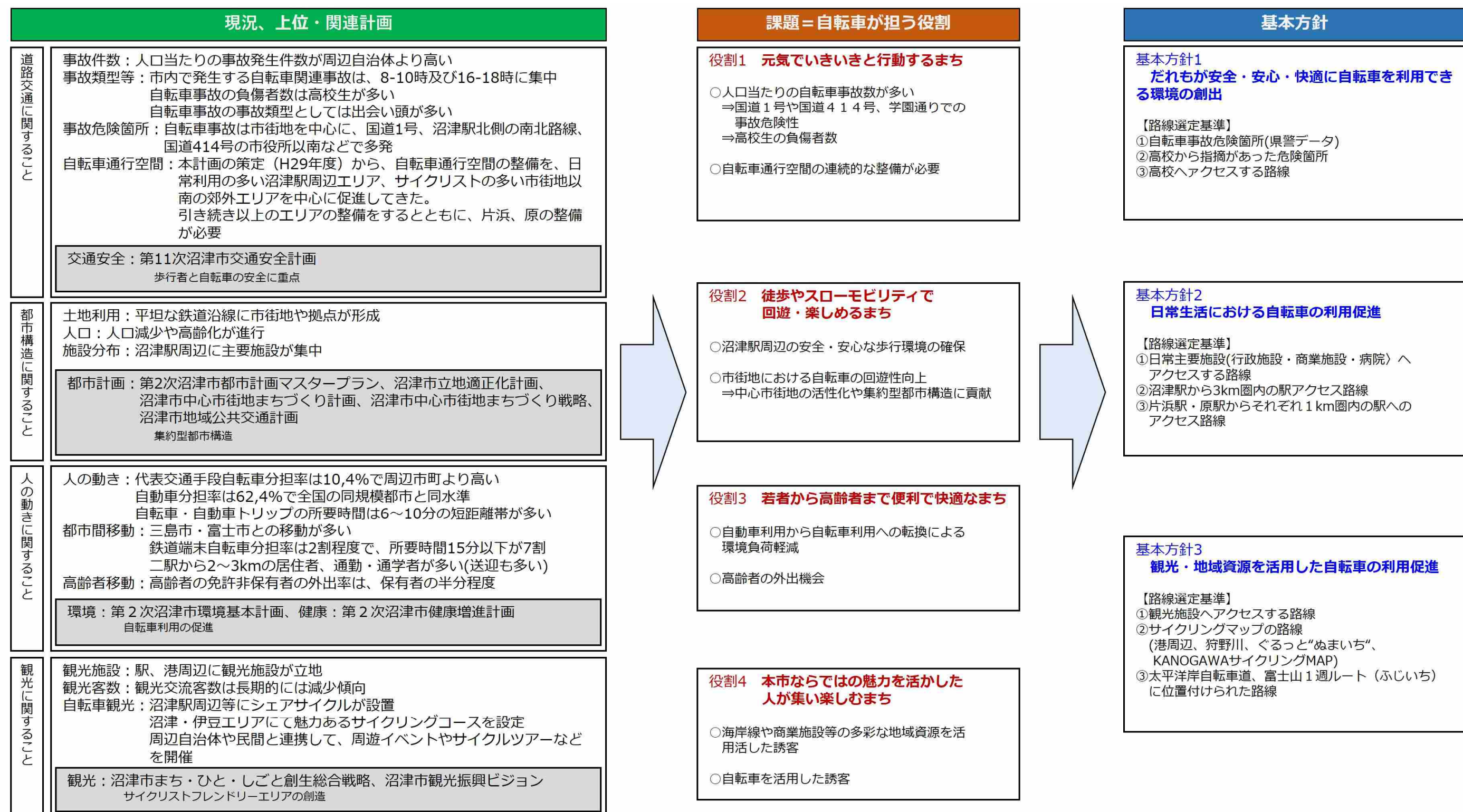


図 3-57 自転車ネットワーク計画の基本方針

今回の計画更新にあたり、整備状況が当初目標値を上回っていることを鑑みて、路線の見直しや更新、新たなエリアの追加により、自転車利用環境の向上を図るものとする。

自転車ネットワーク計画の対象区域は、高校、商業施設等が集積し、自転車事故の発生も多い市街地エリア及び観光施設等の多彩な資源を観光振興として活用できる南部エリアのほか、住宅地が密集し自転車の日常利用が多い片浜・原エリアを新たなエリアとして追加する。

市街地エリアは、沼津駅から概ね 3km 圏域を対象とする。

南部エリアは、市街地以南の市域を対象とする。南部エリアには、周辺市町との連携、太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）を考慮するものとする。

片浜・原エリアでは、片浜駅・原駅からそれぞれ概ね 1km 圏内を対象とする。

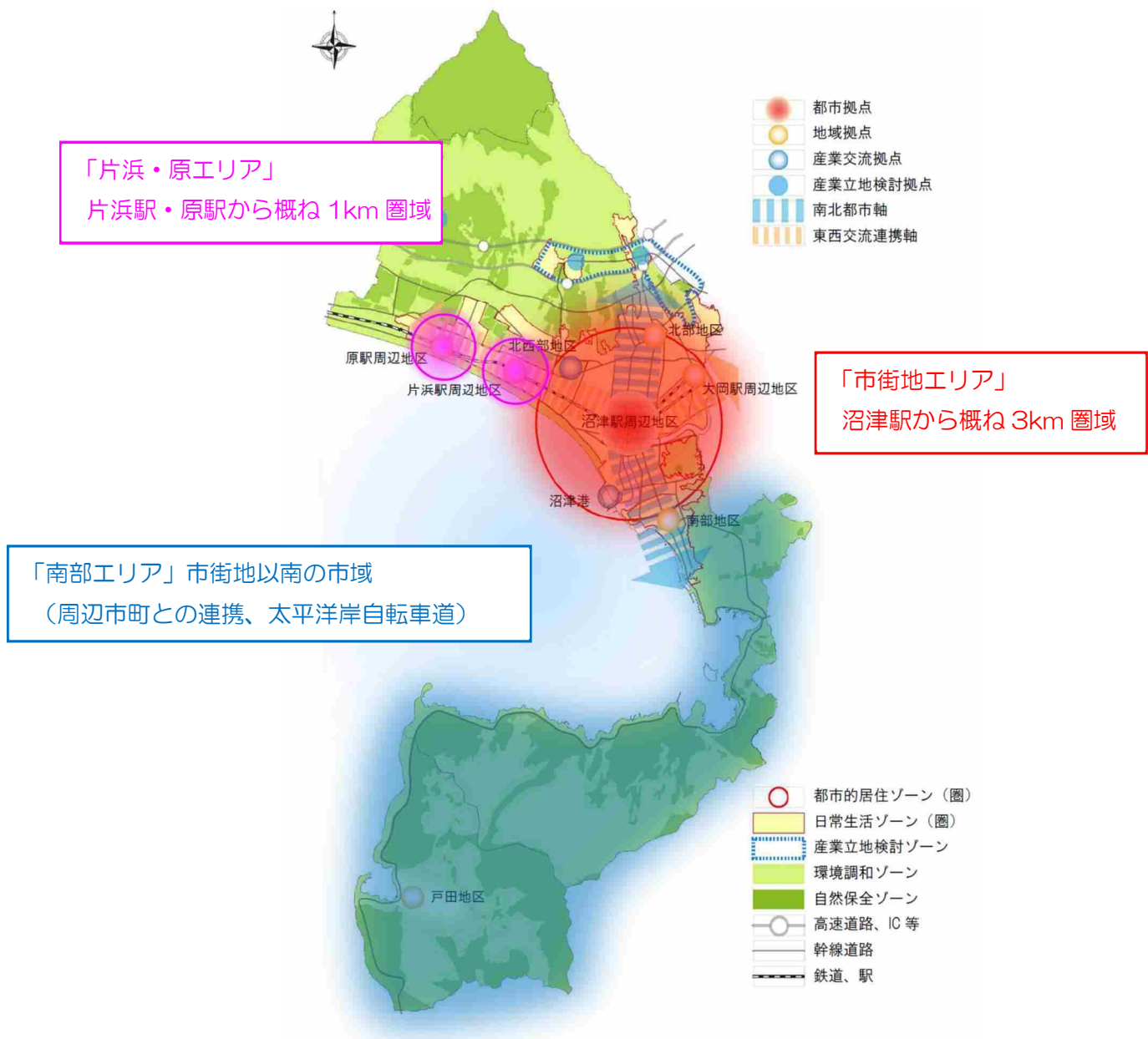


図 3-58 自転車ネットワーク計画エリア

4. 自転車ネットワーク計画路線の更新

4.1. 自転車ネットワーク計画更新の基本的考え方

各種調査結果を踏まえ、「沼津市自転車ネットワーク計画」を更新する。

更新の基本的な考え方は以下のとおりである。

【通行環境・ネットワーク機能】

- 幹線道路の中から自転車ネットワーク計画の基本方針に合致する路線（区間）を、自転車ネットワーク計画路線として選定する。
- ネットワーク候補路線（区間）について、自転車の走行状況や現地調査により問題点を確認し、実態に即した路線の更新を検討する。
- 現況での自転車通行環境整備とともに、道路整備計画において実施される自転車通行環境整備も考慮して、自転車ネットワーク計画に定める路線を選定する。
- 沼津駅周辺総合整備事業及び中心市街地のまちづくり計画に関わる路線については、計画に合わせて自転車ネットワーク計画路線を検討する。
- 沼津・伊豆地域において推奨しているサイクリングルートやナショナルサイクルルートである太平洋岸自転車道を考慮し、市街地エリアの自転車ネットワークとの連続性を考慮した計画を作成する。

【整備形態】

- 自転車ネットワーク計画路線について、整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を検討する。整備形態は、その路線（区間）の規制速度と自動車交通量とから「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）に従い、現況の幅員構成をもとに選定する。その際、必要に応じて歩道を含む幅員構成を見直しする。
- 自転車通行環境整備実施済の区間は、当面、その整備形態を継続するものとするが、ガイドラインに準じていない形態では、長期的には道路空間の再配分を含めて、整備形態の変更を計画する。

【評価】

- 自転車ネットワーク計画は、評価指標によるモニタリングを踏まえて、適宜、自転車ネットワーク計画を見直すものとする。

4.2. 自転車ネットワーク候補路線

4.2.1. 市街地

市街地エリア内の幹線道路について、基本方針 1, 2, 3 の路線選定基準に合致する路線区間をネットワークの候補路線として選定する。

4.2.2. 南部

主に、基本方針 3 に該当する路線区間をネットワークの候補路線として選定する。

4.2.3. 片浜・原

片浜・原エリア内の幹線道路について、基本方針 1, 2 の路線選定基準に合致する路線区間をネットワークの追加路線として選定する。

基本方針1: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

【路線選定基準】

- ① 自転車事故危険箇所（県警データ）
- ② 高校から指摘があった危険箇所
- ③ 高校へアクセスする路線

基本方針2:日常生活における自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ① 日常主要施設（行政施設・商業施設、病院）へアクセスする路線
- ② 沼津駅から 3 km圏内の駅アクセス路線
- ③ 片浜駅・原駅からそれぞれ 1km 圏内の駅へのアクセス路線

基本方針3:観光・地域資源を活用した自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ① 観光施設へアクセスする路線
- ② サイクリングマップの路線
（港周辺、狩野川、ぐるっと”ぬまいち”、KANOGAWA サイクリング MAP）
- ③ 太平洋岸自転車道、富士山 1 周ルート（ふじいち）に位置付けられた路線

以上の基本方針1～3を踏まえて補完する路線

【路線選定基準】

- ① 自転車ネットワークを形成するために必要な路線
- ② 周辺市町の自転車ネットワークと接続する路線

5. 自転車ネットワーク路線の更新

整備着手後の人の動き、交通安全データや整備状況を踏まえつつ基本方針 1,2,3 と整合を図り、既計画の路線について見直しを行う。

5.1.1. 更新の対象となる路線

現状の整備状況、自転車の走行状況から実態に即して既計画の路線を見直すもの。

1 渡河部やトンネル区間など歩道を通行させた方がよい区間(基本方針 1、2、3)

- ⑨ 国道 414 号 : 「沼津アルプストンネル」を削除
- ⑩ 市道 0110-1 号線他 : 「黒瀬橋」を削除
- ⑩ 市道 0216-1 号線 市道沢田線 : 「のぼりみちガード」を削除

2 沼津西高校への通学ルートの見直し(基本方針 1、3)

- ⑤ 市道 0269 号線 : 削除
- ⑤ 市道 3829 号線 : 一部削除
- ⑥ 市道 3832 号線 : 一部削除
- ⑦ 市道 3834 号線 : 追加

3 我入道浜ルートの見直し(基本方針 2、3)

- ⑥ 河川管理用通路 : 一部削除
- ⑥ 認定外道路 : 削除
- ① 市道 0111-1 号線 : 削除
- ⑦ 市道 4205 号線 : 追加

4 御用邸記念公園ルートの見直し(基本方針 2、3)

- ⑤ 市道 0249 号線 : 延伸
- ⑥ 認定外道路 : 削除

5.1.2. 追加路線

平成 29 年度に本計画を策定した後に策定された他計画路線や周辺市町の自転車ネットワーク計画を反映し追加するもの。

また、自転車ネットワーク上、必要である路線を追加し補完するもの。

5 太平洋岸自転車道の反映(基本方針 3)

- ㊾ 県道 163 号 東柏原沼津線 : 追加
- ㊿ 県道 380 号 富士清水線 : 追加
- ㊽ 市道 2606 号線 : 追加
- ㊾ 市道 4004 号線 : 追加
- (南部) 国道 414 号 : 「口野トンネル付近」を追加

6 富士山 1 周ルート (ふじいち) の反映(基本方針 3)

- ㊿ あゆみ橋・中央公園 : 延伸

7 周辺市町との連携(基本方針 1、2、3)

- ㊿ 県道 380 号 富士清水線 : 「黄瀬川大橋付近」延伸
- ㊿ 県道 145 号 沼津三島線 : 「黄瀬川橋」追加
- (南部) 県道 140 号 三島静浦港線 : 「新城橋付近」を追加

8 自転車ネットワークを形成するうえで必要な路線(基本方針 1、2、3)

- ㊽ 市道 0106-3 号線 千本香貫山線 : 延伸
- ㊿ 市道 4148 号線 : 追加
- ㊽ 市道 0245 号線 : 追加
- ㊿ 県道 380 号 富士清水線 : 太平洋岸自転車道に接続する「西間門交差点付近」を延伸

計画の更新【市街地エリア】

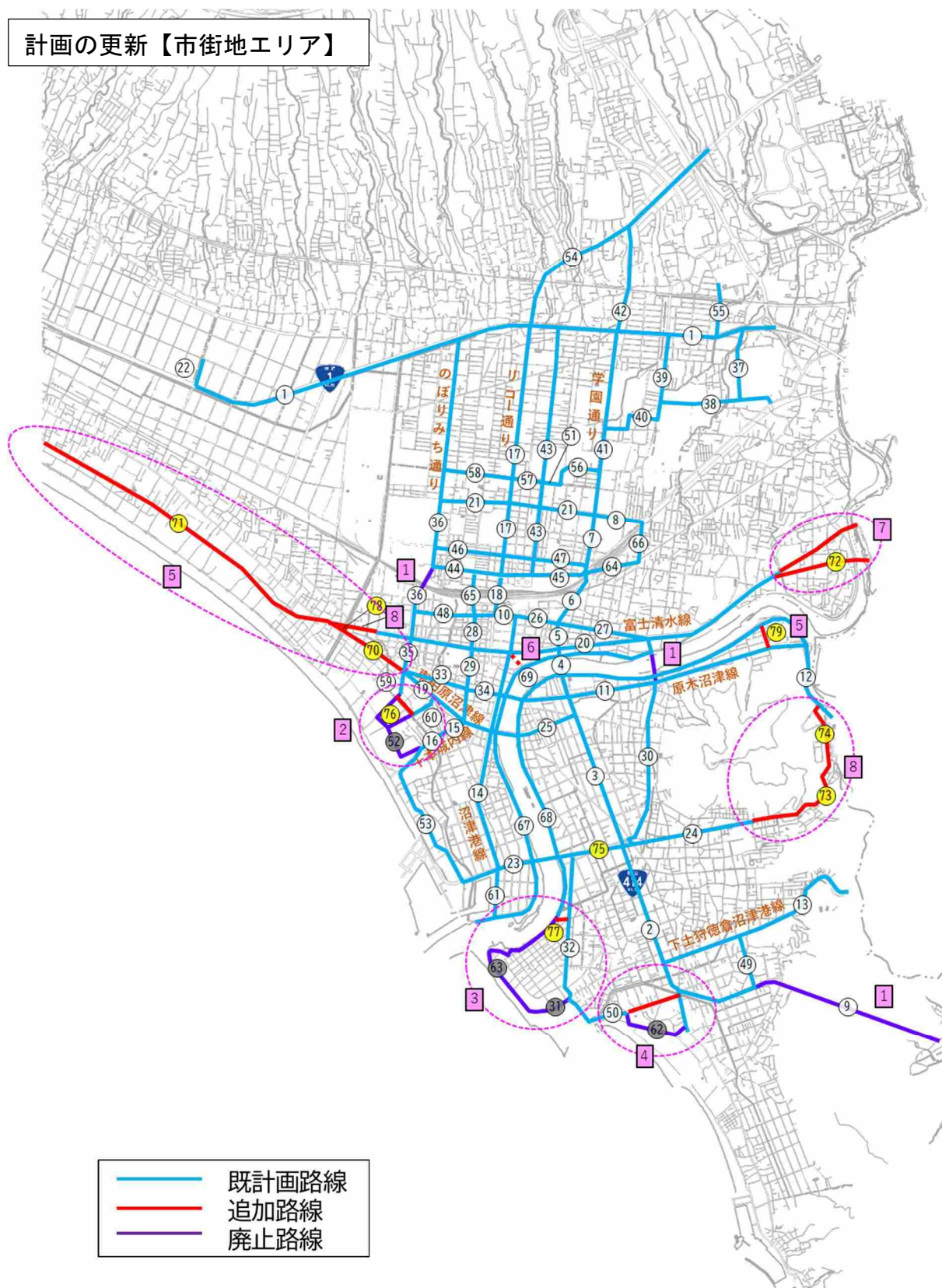


図 5-1 自転車ネットワーク計画路線の更新（市街地）

5.1.3. 追加計画エリア（片浜・原エリア）

片浜・原駅周辺の1 km 圏内を新たに位置付けし沼津市全体の自転車通行空間整備の拡大を図るもの。

片浜・原エリア内の幹線道路について、基本方針1及び2の路線選定基準に合致する路線区間を自転車ネットワーク路線として選定する。

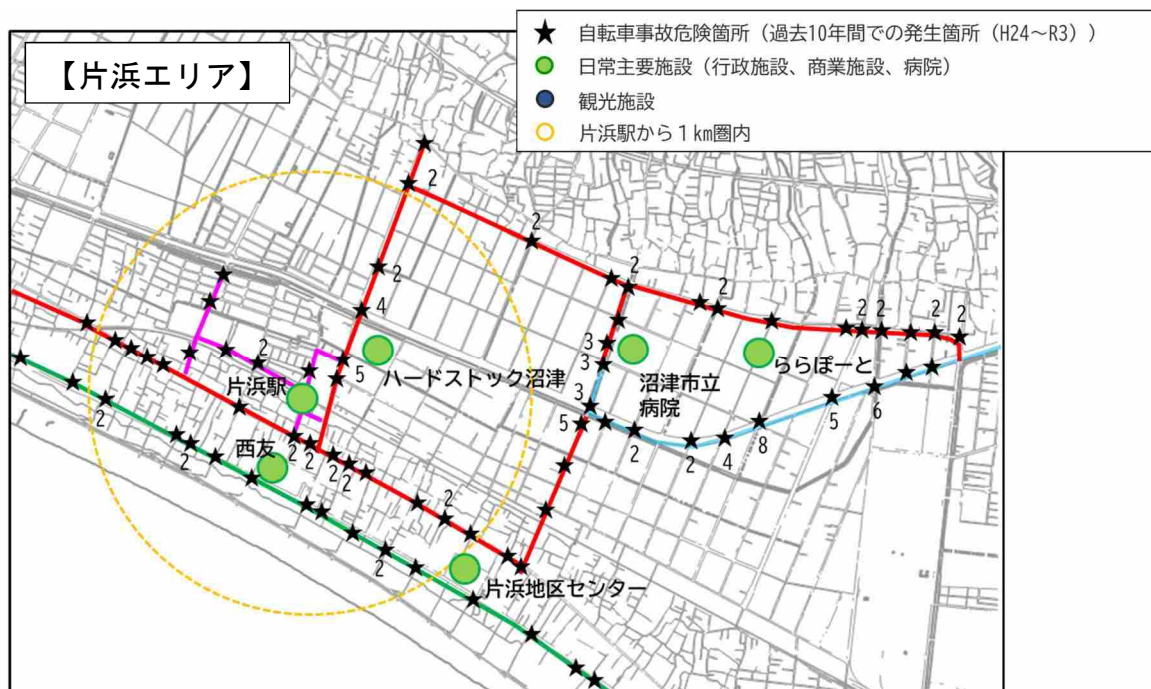


図 5-3 自転車ネットワーク計画路線の追加（片浜）

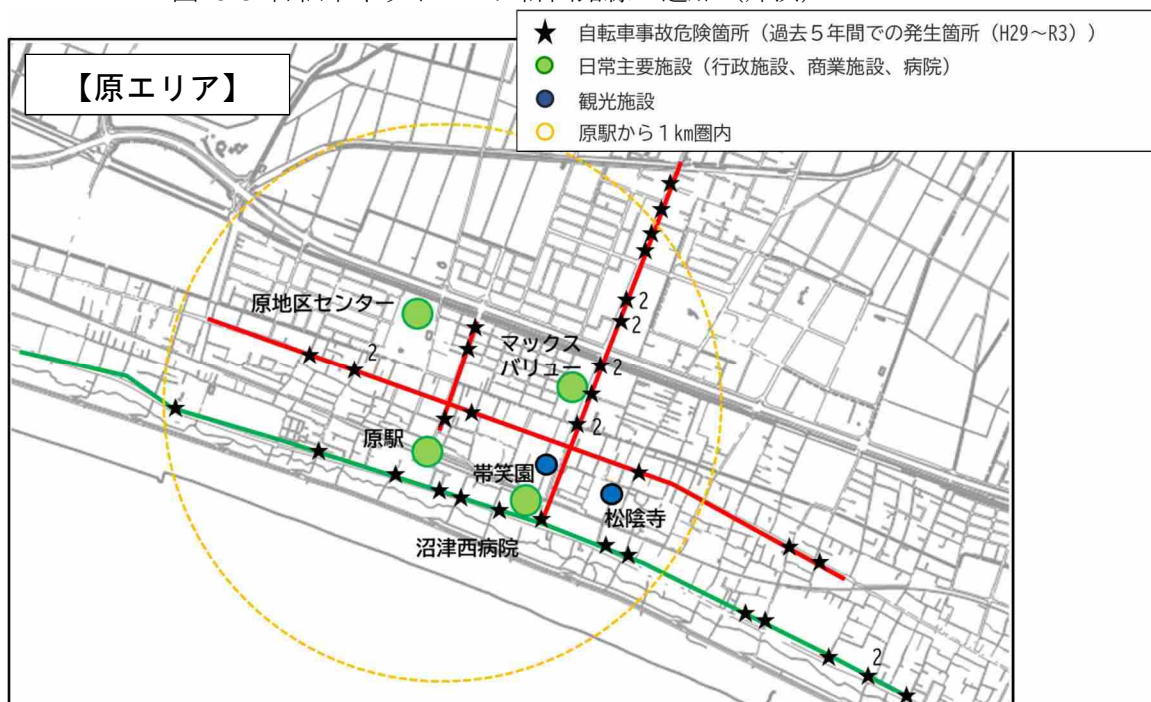


図 5-4 自転車ネットワーク計画路線の追加（原）

6. 整備形態の整理

整備形態は、その路線（区間）の自動車交通量と規制速度とから、ガイドラインに従い、現況の幅員構成をもとに設定する。

ガイドラインでは、下図の通り、「自動車の速度が高い道路（A）」、「自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路（C）」、「A、C 以外の道路（B）」に区分される。沼津市の自転車ネットワーク計画路線（市街地エリア）では、国道 1 号及び国道 414 号の一部が A に、国道 414 号、県道及び一部の市道が B に、それ以外の主に市道が C に該当する。

完成形態としては、A に該当する路線は一方通行の自転車道、B に該当する路線は自転車専用通行帯、C に該当する路線は車道混在の整備となる。ただし、車道部内での空間再配分を考慮できない区間・期間においては、A あるいは B の路線であっても暫定形態として車道混在の整備を進めることとなる。

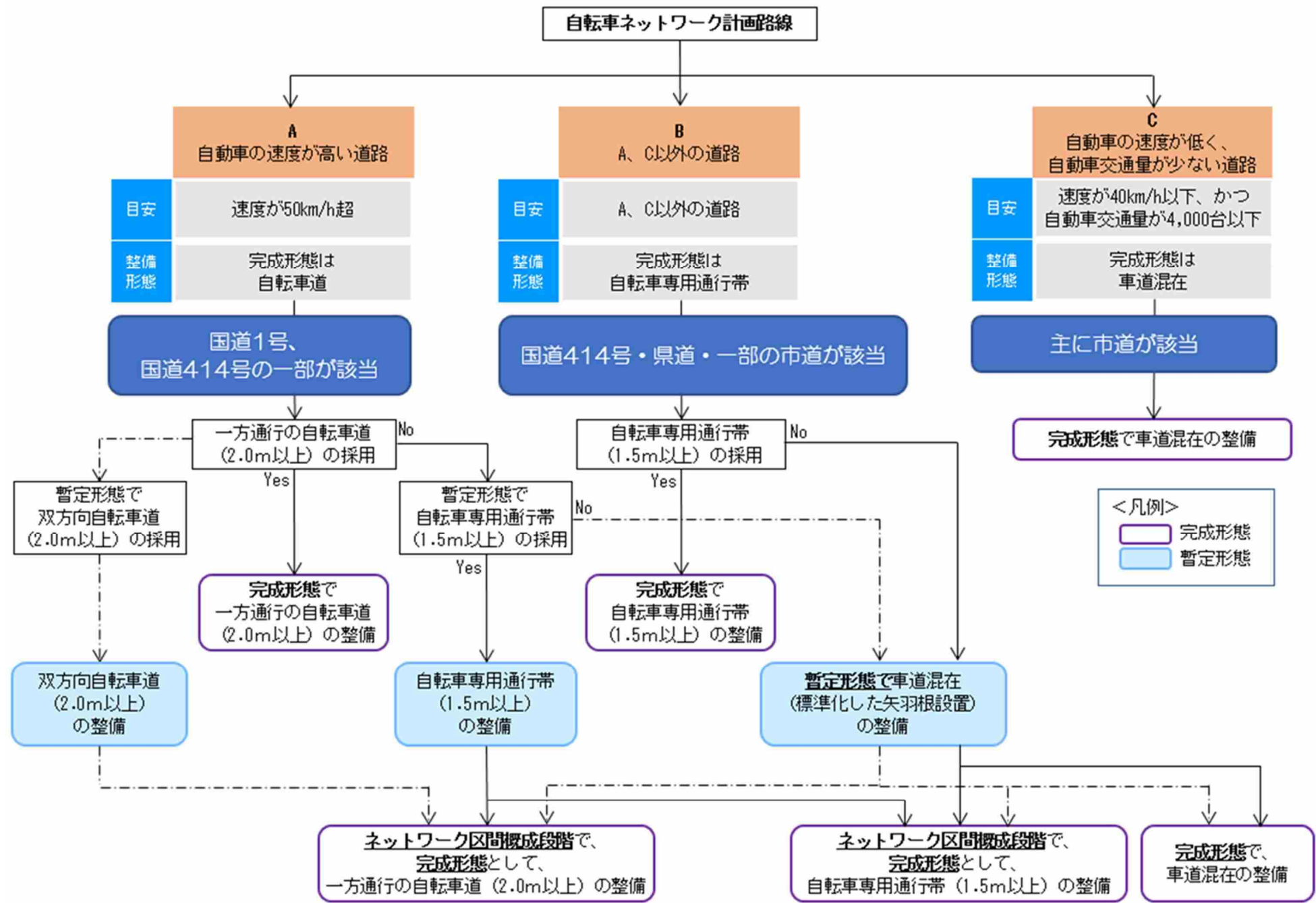


図 6-1 ガイドラインに基づく整備形態の検討手順

自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の整備形態の概要は以下の通りである。

図 6-2 整備形態の概要（自転車道）

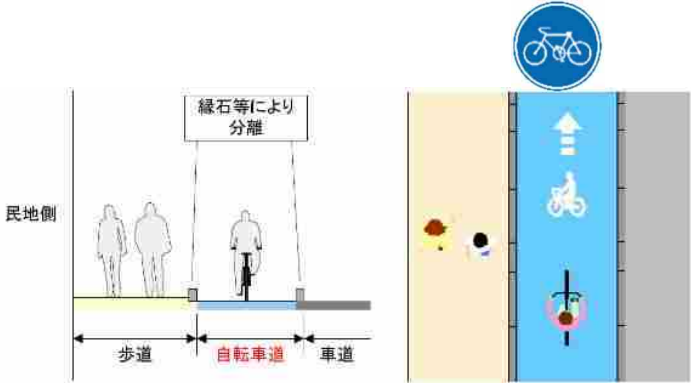
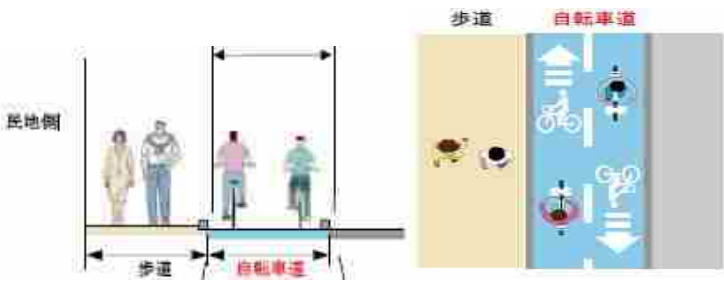
整備形態	自転車道
概要	自動車と構造的分離 自転車の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分
通行方法	一方通行あるいは双方向通行
幅員	2.0m以上 ※一方通行で、やむを得ない場合は 1.5m 以上
整備 イメージ	【一方通行】  【双方向通行】  ※双方向通行は諸条件を満たす場合限定での暫定的運用 
法的 位置づけ	道路構造令：自転車道（第 2 条第 1 項 2 号） 道路交通法：自転車道（第 2 条第 1 項第 3 号の 3）

図 6-3 整備形態の概要（自転車専用通行帯）

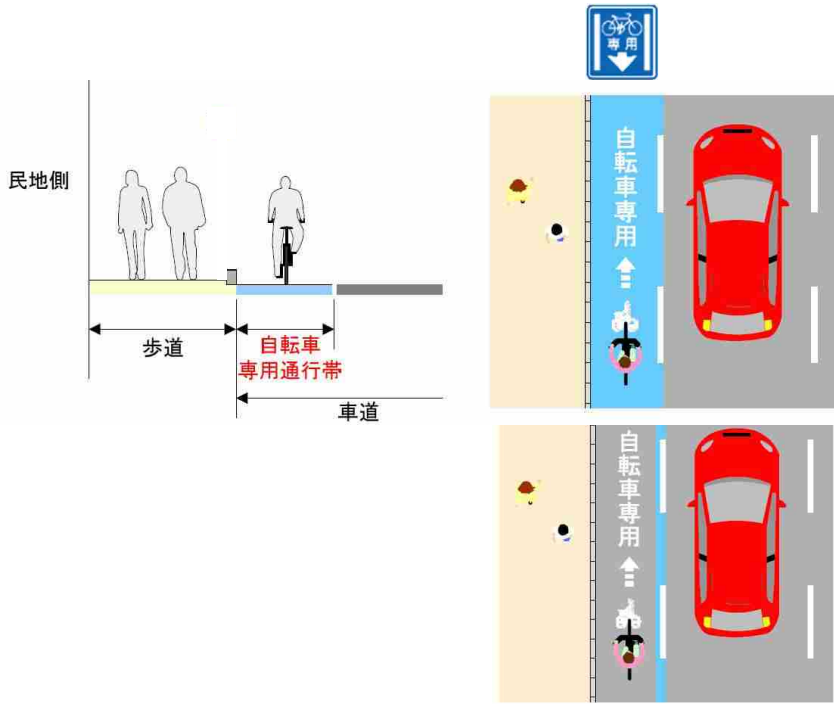
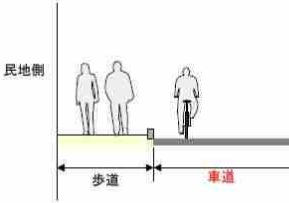
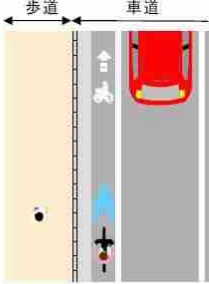
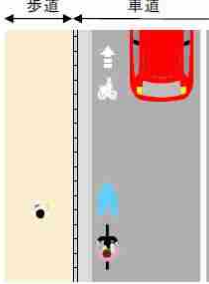
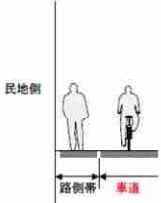
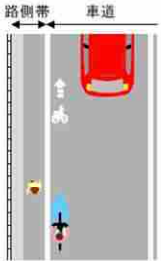
整備形態	自転車専用通行帯
概要	車道上の整備。自動車と視覚的分離
	普通自転車の通行を指定された車両通行帯
通行方法	一方通行（自動車と同方向）
幅員	1.5m以上
整備 イメージ	
	
法的 位置づけ	道路構造令：車道（第2条第1項4号） 道路交通法：自転車専用通行帯（第20条第2項）

図 6-4 整備形態の概要（車道混在）

整備形態	車道混在
概要	車道上の整備。自動車と混在 車道部の左端部において、交通規制を行わないで自動車と混在する走行空間
通行方法	一方通行（車道の左端）
幅員	－
整備 イメージ	【歩道のある道路】  【路肩・停車帯内の対策】  【車線内の対策】  【歩道のない道路】（路側帯のある道路）  
	
法的 位置づけ	道路構造令：車道（第2条第1項4号） 道路交通法：車道（第2条第1項3号）

自転車ネットワーク整備計画【市街地エリア】（短期）

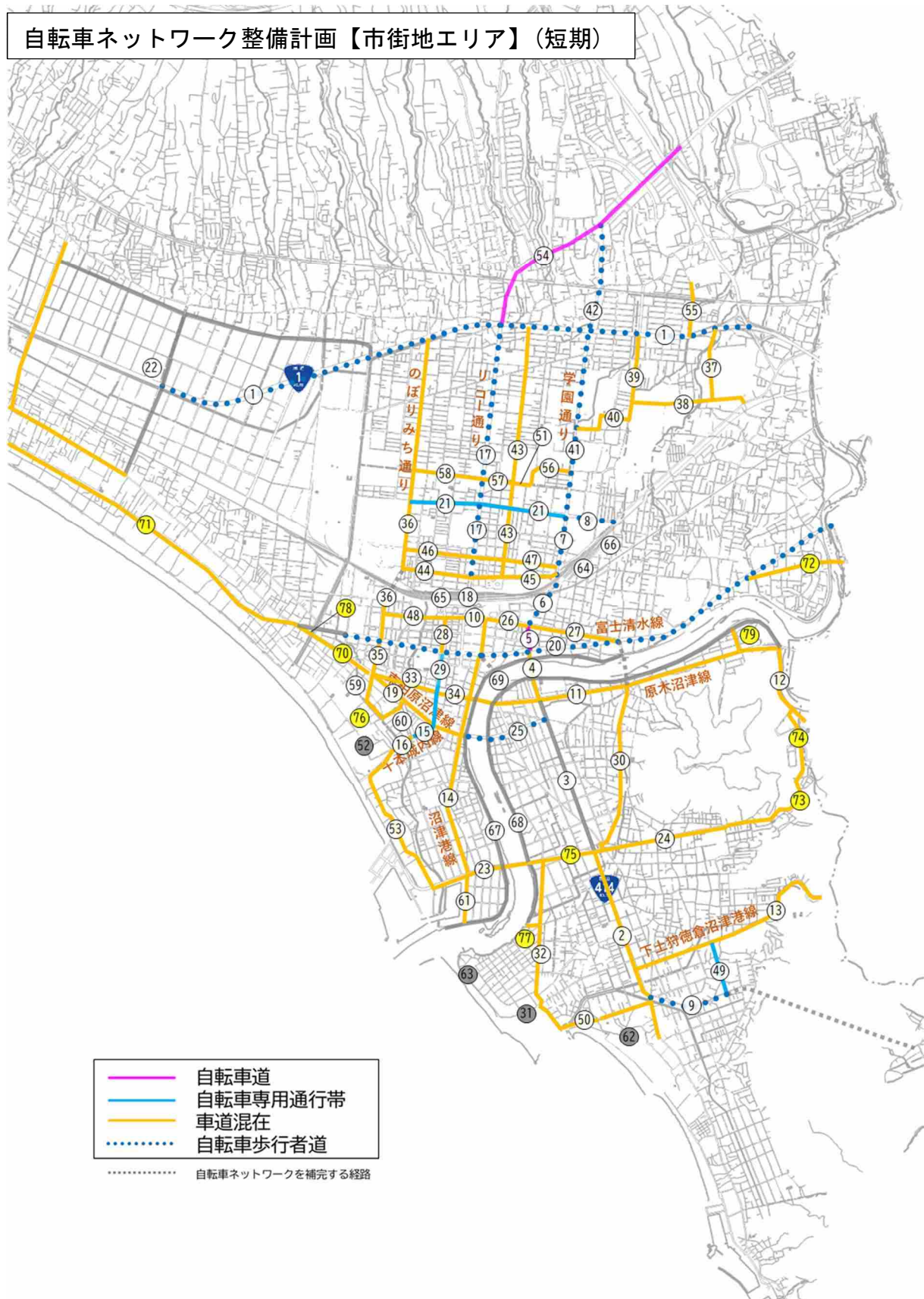


図 6-5 自転車ネットワーク整備計画（市街地）（短期）

区間 番号	路線名	区間	次期			(R4時点)	(R9時点)	(R19時点)
			延長 (km)	車道幅員 (m)	道路幅員 (m)	現況	短期	長期
■国道・県道 (A)								
1	国道1号 ※5	市立病院南～長泉町境	9.3	25.5	31.5～32.0	自歩道	→	自転車道
2	国道414号	沼津御用邸記念公園～玉江町交差点	1.5	8.0	12.0	車道混在	→	→
3	国道414号	玉江町交差点～沼津市役所前	1.2	13.0	17.0	-	-	専用通行帯
4	国道414号	沼津市役所前～三國橋交差点	0.7	13.0	17.0	車道混在	→	→
5	国道414号	三國橋交差点～三枚橋町交差点	0.2	21.0	25.0	自転車道	→	→
6	国道414号	三枚橋町交差点～三ツ目ガード北	0.5	12.0	20.0	自歩道	→	自転車道
7	国道414号	三ツ目ガード北～杉崎町交差点	0.4	12.0	20.0	自歩道	→	専用通行帯
8	国道414号	杉崎町交差点～竹ノ峠交差点	0.4	11.0	20.0	自歩道	→	※2
9	国道414号 ※1	(静浦バイパス)	0.6	-	-	自歩道	→	専用通行帯
10	県道52号 沼津停車場線	あまねガード南～大手町交差点	0.4	16.0	24.5	車道混在	→	※2
11	県道139号 原本沼津線	大門町～香貫太橋	2.7	11.0	18.0	車道混在	→	専用通行帯
12	県道139号 原本沼津線	香貫太橋～沼津市屋内温水プール入口	0.7	8.25	10.25	車道混在	→	→
13	県道144号 下土狩徳倉沼津港線	下香貫交差点～横山トンネル	1.8	7.75	12.75	車道混在	→	→
14	県道159号 沼津港線	千本港町交差点～大手町交差点	1.7	13.0	22.0	車道混在	→	専用通行帯
15	県道160号 千本城内線	浅間町交差点～東蓮寺駐車場	0.2	12.0	20.0	専用通行帯	→	→
16	県道160号 千本城内線	東蓮寺駐車場～第二地区センター建設予定地	0.1	12.0	20.0	車道混在	→	→
17	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード北交差点～江原公園交差点 (リコー通り)	1.9	16.0	25.0	自歩道	→	専用通行帯
18	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード	0.3	18.0	27.0	-	-	※2
19	県道163号 東柏原沼津線	西高入口交差点～永代橋	0.8	13.0	20.0	車道混在	→	→
20	県道380号 富士清水線 ※6	西間門交差点～清水町境 (黄瀬川大橋)	4.2	9.25～16.0	20.25～27.0	自歩道	→	専用通行帯
70	県道163号 東柏原沼津線	西高入口交差点～東間門交差点	0.7	-	-	-	車道混在	→
71	県道380号 富士清水線 ※4	西間門交差点～富士市境	9.1	-	-	車道混在	→	→
72	県道145号 沼津三島線 ※6	東下石田交差点～清水町境 (黄瀬川橋)	0.7	-	-	-	車道混在	→
A 小計 (国道・県道)			40.1	-	-	19.9	21.3	40.1
■市道 (B)								
21	市道0103号線 絵米里本町線	本町西交差点～杉崎町交差点	1.2	13.0～14.0	17.0～20.0	専用通行帯	→	→
22	No.82で計上 市道0105号線	沼津市立病院～市立病院南交差点	-	9.1	15.6	-	-	→
23	市道0106-2号線 千本香貫山線	沼津中部浄化プラント～香貫太橋	0.6	13.0	19.0	車道混在	→	専用通行帯
24	市道0106-3号線 千本香貫山線	玉江町交差点～沼津工業高校	1.2	13.0	18.0	車道混在	→	→
25	市道0107号線 上香貫東門門	永代橋～沼津市役所南側	0.7	12.0	20.0	車道混在	→	専用通行帯
26	市道0108号線 平町三枚橋線	沼津駅南口交差点～三枚橋町交差点	0.3	13.5	21.5	自歩道	車道混在	※2
27	市道0108号線 平町三枚橋線	三枚橋町交差点～沼津警察署前	0.7	12.0	20.0	車道混在	→	→
28	市道0109号線 西条千本線	浜池交差点～西条町歩道橋	0.3	11.9	19.9	自歩道	車道混在	※2
29	市道0109号線 西条千本線	西条町歩道橋～浅間町歩道橋	0.5	13.0	21.0	-	専用通行帯	→
30	市道0110-1号線他	沼津警察署前交差点～玉江町交差点	1.3	16.0	27.0	車道混在	→	→
31	市道0111-1号線	沼津リハビリテーション病院～芹沢光治良記念館	-	5.25	5.25	-	-	→
32	市道0112-2号線 御成橋牛臥線	沼津リハビリテーション病院～港大橋東交差点	1.1	6.1	8.0	車道混在	→	→
33	市道0113号線 西間門新谷線	西高入口交差点～末広町	0.5	14.5	24.5	車道混在	→	→
34	市道0113号線 西間門新谷線	末広町～大門町	0.1	14.5	24.5	車道混在	→	専用通行帯
35	市道0216-1号線 市道沢田線	西高入口交差点～鎌町 (のぼりみち通り)	0.3	11.0	20.0	車道混在	→	→
36	市道0216-1号線 市道沢田線	鎌町～中沢田東交差点 (のぼりみち通り)	2.0	11.0	20.0	車道混在	→	専用通行帯
37	市道0221号線	国道1号間～色～沼津大岡駅前郵便局	0.5	6.5	9.5	-	車道混在	→
38	市道0222号線	大岡駅～東芝機械沼津事業所	0.8	6.5	8.5	車道混在	→	→
39	市道0226号線	宮前町交差点～東芝機械沼津事業所	0.6	7.0	7.0	車道混在	→	→
40	市道0227号線	東芝機械沼津事業所～泉町北交差点	0.5	7.75	8.75	-	車道混在	→
41	市道0228-1号線 三枚橋岡宮線	杉崎町交差点～岡宮 (学園通り・新幹線以南)	2.0	10.5	18.5	自歩道	→	専用通行帯
42	市道0228-2号線 三枚橋岡宮線	岡宮～静岡県立沼津東高校 (学園通り・新幹線以北)	1.0	14.0	22.0	自歩道	→	専用通行帯
43	市道0232号線 沼津駅北口線	新宿町～国道1号東側	2.1	8.6	12.6	車道混在	→	→
44	市道0234号線	双葉町交差点～あまねガード北交差点	0.5	12.5	20.5	車道混在	→	※2
45	市道0234号線	あまねガード北交差点～三ツ目ガード北交差点	0.6	11.0	21.0	-	車道混在	※2
46	市道0235号線	静岡県労働金庫沼津支店～新宿町	0.8	10.0	15.0	車道混在	→	※2
47	市道0235号線	新宿町～三ツ目ガード北交差点	0.4	10.0	15.0	車道混在	→	※2
48	市道0237号線	鎌町北交差点～あまねガード南	0.6	12.0	20.0	車道混在	→	※2
49	市道0246-3号線 ※1		0.4	-	-	専用通行帯	→	→
50	市道0249号線	沼津リハビリテーション病院～国道414号	0.9	5.0	5.0	-	車道混在	→
51	市道0265号線	相模高校総合グラウンド南側	0.1	5.75	8.75	-	車道混在	→
52	市道0269号線	第二地区センター建設予定地～沼津西高校	-	6.0	6.0	-	-	→
53	市道0270号線	第二地区センター建設予定地～沼津中部浄化プラント	1.3	6.5	7.5	-	車道混在	→
54	市道1722号線 沼津南～色線 ※1	江原公園交差点～沼津10南	1.1	23.0	27.0	-	自転車道	→
55	市道3076号線	国道1号間～色～静岡県立沼津城北高校	0.4	6.0	8.0	-	車道混在	→
56	市道3453号線	学園通り泉町～相模高校総合グラウンド	0.4	8.0	10.0	車道混在	→	→
57	市道3471号線	相模高校～相模高校総合グラウンド	0.2	6.5	6.5	-	車道混在	→
58	市道3477号線	相模高校～のぼりみち通り田町橋	0.5	6.0	8.5	-	車道混在	→
59	市道3829号線	西高入口交差点～沼津西高校	0.3	6.0	6.0	-	車道混在	→
60	市道3832号線	本光寺～市道町7番地	0.2	4.5	4.5	-	車道混在	→
61	市道3896号線	千本港町交差点～沼津魚市場1ノO	0.4	9.0	9.0	-	車道混在	→
62	認定外	島棚公園駐車場～沼津御用邸記念公園	-	-	-	-	-	-
63	認定外	芹沢光治良記念館～島上寺	-	-	-	-	-	-
64	(市道番号未定)七通り線	三ツ目ガード北交差点以東	0.4	18.0	27.0	-	-	※2
65	(市道番号未定)浜地本町線	浜池交差点～高沢公園交差点	0.3	10.0	17.0	-	-	※2
66	(市道番号未定)平町岡～色線	山王台～竹ノ峠交差点	0.4	18.0	27.0	-	-	※2
73	市道4148号線		0.4	-	-	-	車道混在	→
74	市道0245号線		0.6	-	-	-	車道混在	→
75	市道0106-2号線 千本香貫山線	香貫太橋～玉江町交差点	0.6	13.0	19.0	自歩道	車道混在	→
76	市道3834号線		0.2	-	-	-	車道混在	→
77	市道4205号線		0.1	-	-	-	車道混在	→
78	市道2606号線		0.1	-	-	車道混在	→	→
79	市道4004号線		0.2	-	-	車道混在	→	→
B 小計 (市道)			30.7	-	-	12.4	26.6	30.7
■その他 (C) ※3								
67	河川管理用通路	狩野川右岸側	2.6	-	-	-	-	-
68	河川管理用通路	狩野川左岸側	4.2	-	-	-	-	-
69	あゆみ橋・中央公園	-	0.4	-	-	-	-	-
C 小計 (その他)			7.2	-	-	-	-	-
合計: (A) + (B) + (C) ※4 ※5 ※6			78.1	-	-	32.3	47.9	70.8
整備形態別集計			自転車道	11.1	-	0.2	1.3	11.1
※短期・長期で整備形態の異なる区間、整備形態未定の区間があるため、整備形態別延長の合計は(A)+(B)+(C)の合計と一致しない。			自転車専用通行帯	21.3	-	1.7	2.3	21.3
車道混在			44.3	-	30.4	44.3	44.3	44.3

表中の「自歩道」は「自転車歩行者道」、「専用通行帯」は「自転車専用通行帯」を示す。

※1: 道路整備計画において実施中の路線。

※2: 中心市街地のまちづくり計画に合わせて路線の見直しと整備形態の決定をする。

※3: 河川管理用通路の整備形態は未定。

※4: 太平洋岸自転車道の海岸堤防へのルート変更は、関係者と検討する。

※5: 東駿河湾環状道路完成後の交通量変化の状況により変更を検討する。

※6: 諏訪部は、道路状況に合わせて整備形態の決定をする。

表 6-1 対象路線の整備計画 (市街地)

自転車ネットワーク整備計画【市街地エリア】（長期）

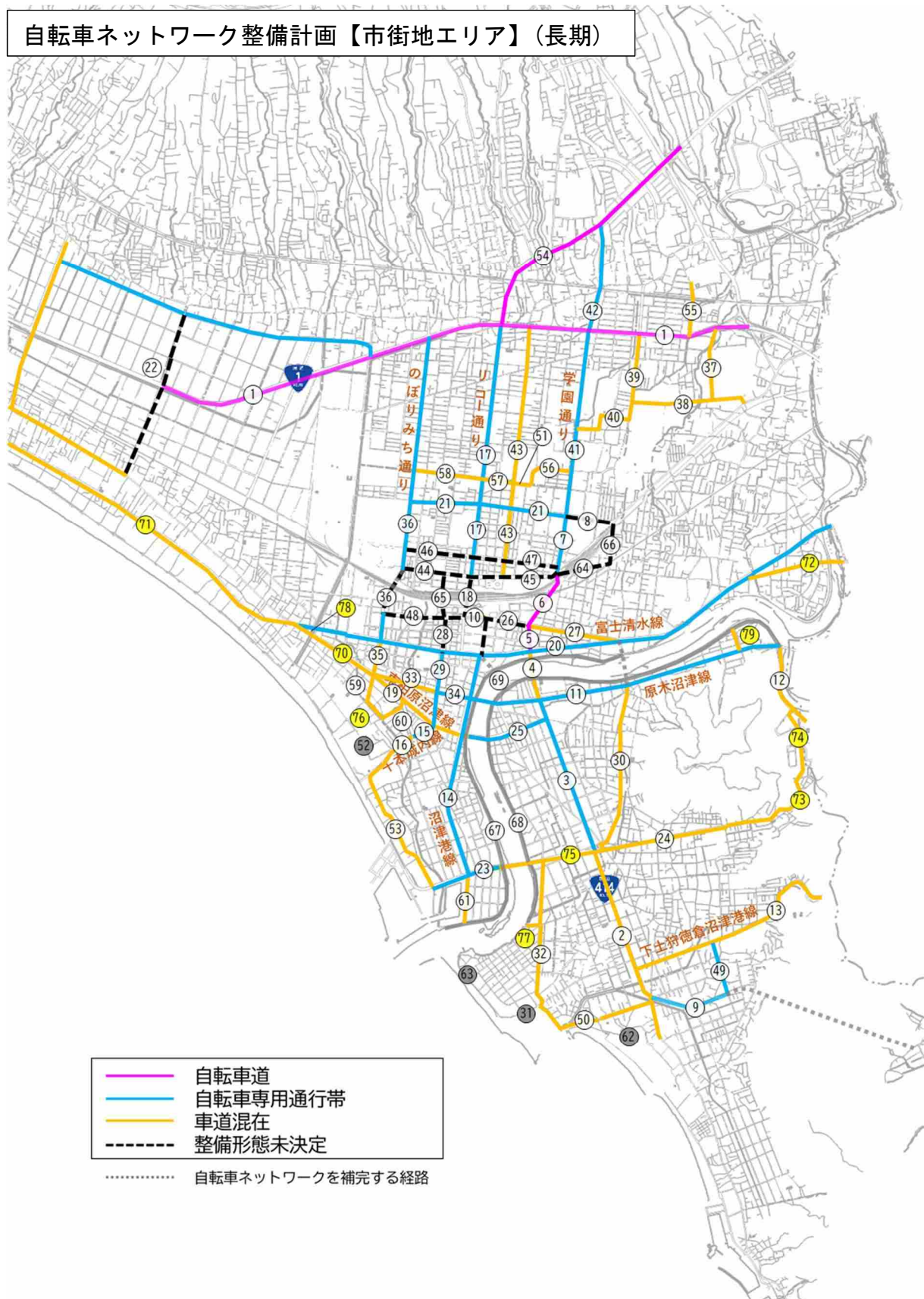
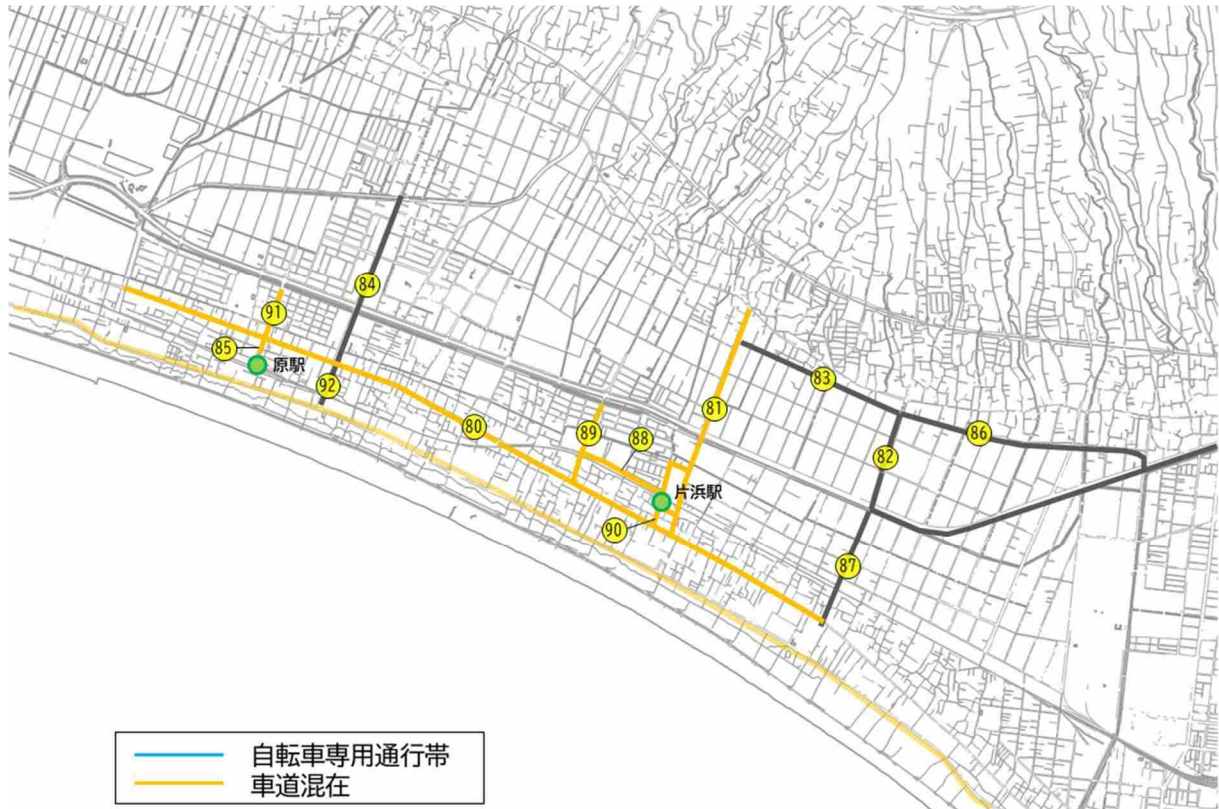


図 6-6 自転車ネットワーク整備計画（市街地）（長期）

自転車ネットワーク整備計画【片浜・原エリア】（短期）

図 6-7 自転車ネットワーク整備計画（片浜・原）（短期）



区間 番号	路線名	区間	次期 延長 (km)	車道幅員 (m)	道路幅員 (m)	現況	(R4時点)	(R9時点)	(R19時点)
■国道・県道（A）									
80	県道163号 東柏原沼津線 ※1	片浜小学校前～新田大橋	2.1			-	-	車道混在	→
81	県道164号 西椎路松長線 ※1	県道163号 東柏原沼津線～西椎路交差点	1.4			-	-	車道混在	→
82	県道419号 愛鷹インター線	市立病院南交差点～市道0130号線 金岡浮島線	0.5			-	-	-	※2
83	県道22号 三島富士線	県道419号 愛鷹インター線～県道164号 西椎路松長線	1.0			-	-	-	専用通行帯
84	県道165号 原停車場線	白隠誕生地前交差点～高橋川	0.9			-	-	-	専用通行帯
85	県道165号 原停車場線	原駅～原駅入口交差点	0.1			-	-	車道混在	→
A 小計（国道・県道）			6.0	-	-	0.0	3.6	6.0	
■市道（B）									
86	市道0130号線 金岡浮島線	西沢田交差点～県道419号 愛鷹インター線	1.5			-	-	-	専用通行帯
87	市道0105号線	片浜小学校～市立病院南交差点	0.7			-	-	-	※2
88	市道2361号線ほか3路線	片浜駅北	0.8	13.0	19.0	-	-	車道混在	→
89	市道2366号線	今沢交差点～県道163号 東柏原沼津線	0.5			-	-	車道混在	→
90	市道2390号線ほか1路線	片浜駅南	0.2			-	-	車道混在	→
91	市道2096号線	原駅入口交差点～原地区センター北交差点	0.3			-	-	車道混在	→
92	市道0204号線	県道原東町交差点～白隠誕生地前交差点	0.3			-	-	-	専用通行帯
B 小計（市道）			4.3			0.0	1.8	4.3	
合計：（A）＋（B）			10.3				5.4	10.3	
整備形態別集計									
※短期・長期で整備形態の異なる区間、整備形態未定の区間があるため、整備形態別延長の合計は（A）＋（B）の合計と一致しない。									
			自転車道	0.0		0.0	0.0	0.0	
			3.7			0.0	0.0	3.7	
			5.4			0.0	5.4	5.4	

※ 現時点の道路区分で記載

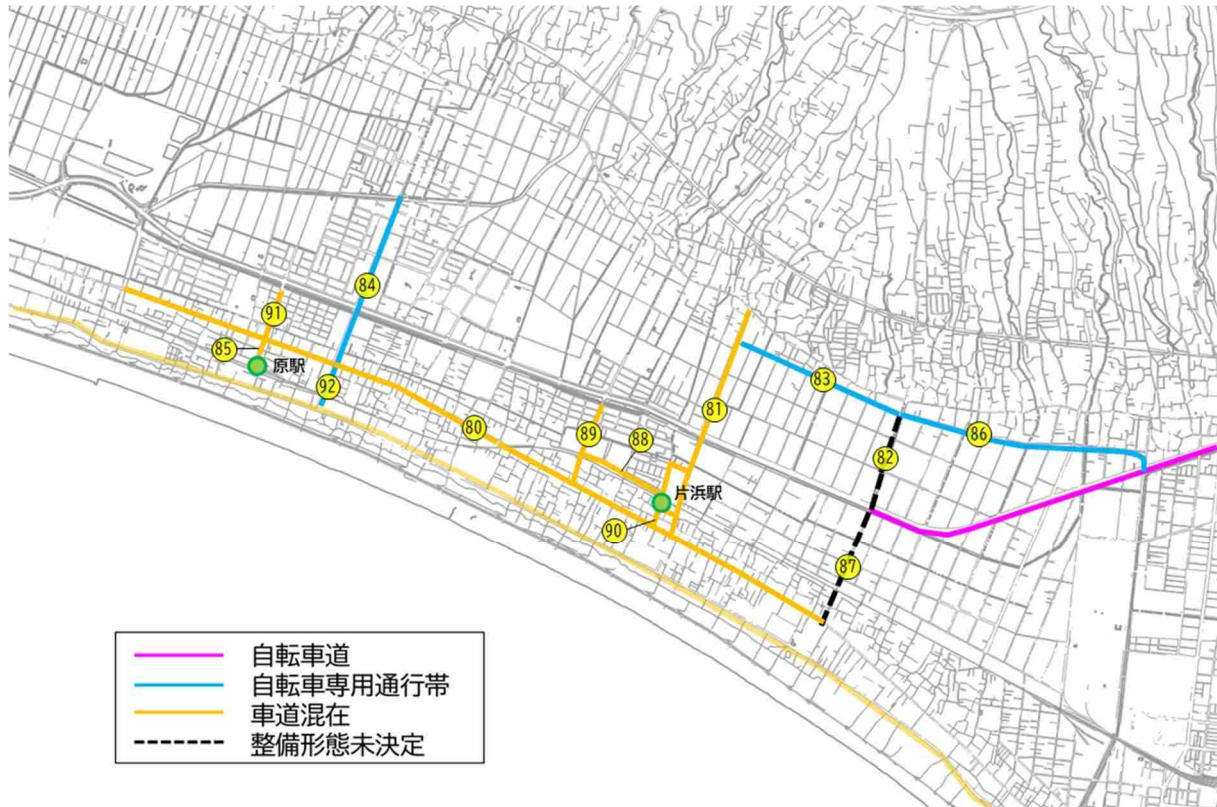
※1：道路網の再編により、県道から市道に移管される見込みの路線であり、その移管をもって沼津市で整備するものとする。

※2：道路整備計画に合わせて、整備形態を決定するものとする。

表 6-2 対象路線の整備計画（片浜・原）（短期）

自転車ネットワーク整備計画【片浜・原エリア】（長期）

図 6-8 自転車ネットワーク整備計画（片浜・原）（長期）



区間 番号	路線名	区間	次期 延長 (km)	車道幅員 (m)	道路幅員 (m)	現況	(R4時点)	(R9時点)	(R19時点)
■国道・県道（A）									
80	県道163号 東柏原沼津線 ※1	片浜小学校前～新田大橋	2.1			-	-	車道混在	→
81	県道164号 西椎路松長線 ※1	県道163号 東柏原沼津線～西椎路交差点	1.4			-	-	車道混在	→
82	県道419号 愛鷹インター線	市立病院南交差点～市道0130号線 金岡浮島線	0.5			-	-	※2	
83	県道22号 三島富士線	県道419号 愛鷹インター線～県道164号 西椎路松長線	1.0			-	-	専用通行帯	
84	県道165号 原停車場線	白隠誕生地前交差点～高橋川	0.9			-	-	専用通行帯	
85	県道165号 原停車場線	原駅～原駅入口交差点	0.1			-	-	車道混在	→
A 小計（国道・県道）			6.0	-	-	0.0	3.6	6.0	
■市道（B）									
86	市道0130号線 金岡浮島線	西沢田交差点～県道419号 愛鷹インター線	1.5			-	-	専用通行帯	
87	市道0105号線	片浜小学校～市立病院南交差点	0.7			-	-	※2	
88	市道2361号線ほか3路線	片浜駅北	0.8	13.0	19.0	-	-	車道混在	→
89	市道2366号線	今沢交差点～県道163号 東柏原沼津線	0.5			-	-	車道混在	→
90	市道2390号線ほか1路線	片浜駅南	0.2			-	-	車道混在	→
91	市道2096号線	原駅入口交差点～原地区センター北交差点	0.3			-	-	車道混在	→
92	市道0204号線	県道原東町交差点～白隠誕生地前交差点	0.3			-	-	専用通行帯	
B 小計（市道）			4.3			0.0	1.8	4.3	
合計：（A）＋（B）			10.3				5.4	10.3	
整備形態別集計									
※短期・長期で整備形態の異なる区間、整備形態未定の区間があるため、整備形態別延長の合計は（A）＋（B）の合計と一致しない。									
			自転車道	0.0		0.0	0.0	0.0	
			自転車専用通行帯	3.7		0.0	0.0	3.7	
			車道混在	5.4		0.0	5.4	5.4	

※ 現時点の道路区分で記載

※1：道路網の再編により、県道から市道に移管される見込みの路線であり、その移管をもって沼津市で整備するものとする。

※2：道路整備計画に合わせて、整備形態を決定するものとする。

表 6-3 対象路線の整備計画（片浜・原）（長期）

自転車ネットワーク整備計画【南部エリア】

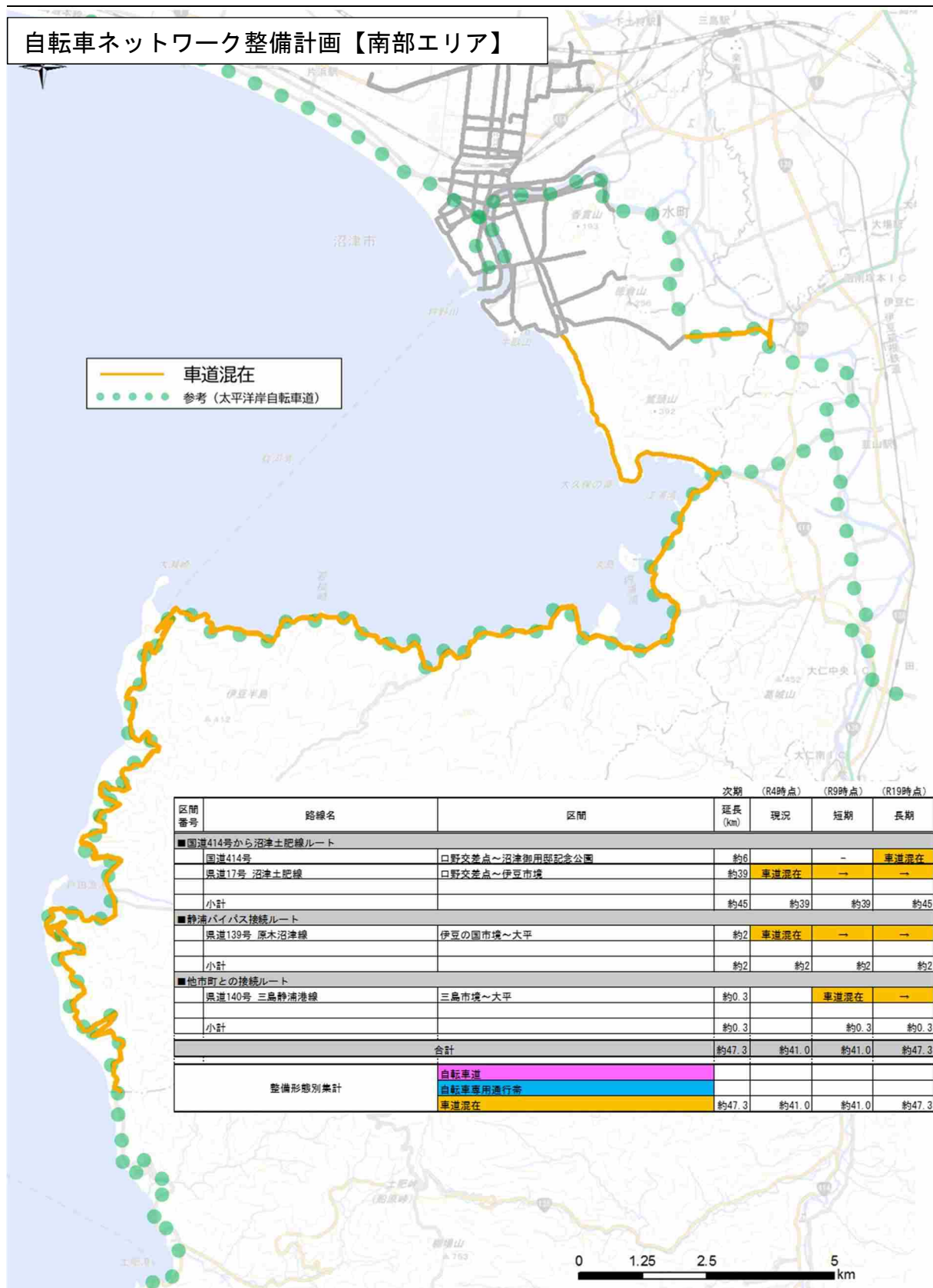


図 6-9 自転車ネットワーク整備状況（南部）

7. 評価指標及び目標値

7.1. 当初計画における評価指標及び目標値の評価

計画策定当初(平成 29 年度)に設定した、基本方針に対応した評価指標と目標値に対し、これまでの整備実績を評価する。

表 7-1 評価指標と目標値・実績値

■ネットワーク評価指標と目標値

視点		路線選定基準	評価指標	目標値			使用データ	実績値 R4時点
				現況(H28)	5年後(R4)	20年後(R19)		
自転車ネットワーク構築の効率性		自転車通行環境整備状況	自転車通行環境整備率 ^{※1} ・自転車ネットワーク計画延長あたり整備率	1%	50%	80%	整備延長集計	58.9%
基本方針 1	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	自転車事故危険箇所 高校から指摘があった危険箇所 高校へアクセスする路線	自転車事故件数 ^{※2} ・人口1万人あたり事故件数	11.5件	10.0件	8.5件	交通事故統計(静岡県警察本部)	9.3件
基本方針 2	日常生活における自転車の利用促進	日常主要施設(行政施設、商業施設、病院)へアクセスする路線 沼津駅から3km圏内の駅アクセス路線	鉄道端末交通自転車分担率 ^{※3} ・他市町から沼津市への通勤・通学者の鉄道端末交通手段分担率	19.2%	22.0%	25.0%	国勢調査	18.5%
			自転車利用者の満足度 ^{※4} ・満足5、やや満足4、普通3、やや不満2、不満1の加重平均	3.1	3.3	3.5	アンケート調査(高校、企業)	3.1
基本方針 3	観光・地域資源を活用した自転車の利用促進	観光施設へアクセスする路線 サイクリングマップの路線 (港周辺、狩野川、ぐるっと“ぬまいち”)	サイクルイベント参加人数 ^{※5} ・市内をサイクリングコースとして選定したイベントへの参加人数	369人	750人	1,500人	沼津市調査	1,021人
			バイシクルビット数 ^{※6} ・市内に設置されたバイシクルビットの設置数	10か所	30か所	50か所	沼津市調査	45か所
			サイクリング拠点施設利用者数 ^{※7} ・「NUMAZU サイクルステーション 静浦東」の利用者数	H29年度 データを採用 (717人)	10%増 (H29年度比) (789人)	30%増 (H29年度比) (932人)	施設における集計結果	433%増 (H29年度比) (3,828人)

※1：自転車通行環境整備率には自転車歩行者道整備を含まない

※2：自転車事故件数の現況値は平成28年計。人口は平成28年10月末時点での住民基本台帳人口

短期目標は「第10次沼津市交通安全計画」の交通事故件数の目標値(H32)/現況値(H27)=1,700/1,950=0.87を考慮

※3：現況の分担率は平成22年国勢調査、5年後は平成32年、20年後は平成42年の国勢調査

※4：現況の満足度は自転車通勤・通学している企業従業員・高校生へのアンケート結果による

※5：現況の参加者人数は平成28年度データ

※6：バイシクルビットとは、修理用工具や空気入れを無料で借りられ、休憩もできるサイクリストのための施設で、現況値はH29.3の設置数

※7：「NUMAZU サイクルステーション 静浦東」は平成29年に開設したグループサイクリングのパーク＆ライド拠点施設

7.2. 次期計画における評価指標及び目標値の設定

前記、「当初計画における評価指標及び目標値の評価」を踏まえ次期計画の目標値を設定する。

表 7-2 次期計画における評価指標と目標値

■ネットワーク評価指標と目標値

視点		路線選定基準	評価指標	目標値			使用データ
				現況(R4)	5年後(R9)	15年後(R19)	
自転車ネットワーク構築の効率性		自転車通行環境整備状況	<u>自転車通行環境整備率</u> ※1 ・自転車ネットワーク計画延長あたり整備率	57.1% ※10	65% ※6	80%	整備延長集計
基本方針 1	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	自転車事故危険箇所 高校から指摘があった危険箇所 高校へアクセスする路線	<u>自転車事故件数</u> ※2 ・人口1万人あたり事故件数	9.3件	9.0件 ※6	8.5件	交通事故統計（静岡県警察本部）
基本方針 2	日常生活における自転車の利用促進	日常主要施設（行政施設、商業施設、病院）へアクセスする路線 沼津駅から3km圏内の駅アクセス路線	<u>鉄道端末交通自転車分担率</u> ・他市町から沼津市への通勤・通学者の鉄道端末交通手段分担率	18.5%	22.0% ※8	25.0%	国勢調査
			<u>自転車利用者の満足度</u> ※3 ・満足5、やや満足4、普通3、やや不満2、不満1の加重平均	3.1	3.3 ※8	3.5	アンケート調査(高校、企業)
基本方針 3	観光・地域資源を活用した自転車の利用促進	観光施設へアクセスする路線 サイクリングマップの路線 (港周辺、狩野川、KANOGAWAサイクリングマップ)	<u>サイクリングイベント参加人数</u> ・市内をサイクリングコースとして選定したイベントへの参加人数	1,021人	1,300人 ※9	1,800人 ※9	沼津市調査
			<u>バイシクルビット数</u> ※4 ・市内に設置されたバイシクルビットの設置数	45か所	78か所 ※7	104か所 ※7	沼津市調査
			<u>サイクリング拠点施設利用者数</u> ※5	3,828人	4,100人 ※9	4,600人 ※9	施設における集計結果

※1：自転車通行環境整備率には自転車歩行者道整備を含まない

※2：自転車事故件数の現況値は令和3年計。人口は令和3年月末時点での住民基本台帳人口

※3：満足度は自転車通勤・通学している企業従業員・高校生へのアンケート結果による

※4：バイシクルビットとは、修理用工具や空気入れを無料で借りられ、休憩もできるサイクリストのための施設

※5：NUMAZU サイクルステーション 静浦東、レンタサイクル貸出拠点等

※6：現況値から長期目標値に対する年割で短期目標値を設定

※7：上位計画である自転車活用推進計画で設定された目標値と整合を図り設定

※8：当初計画の短期目標が達成できなかったため、当初計画の短期目標値を踏襲し設定

※9：当初計画の短期目標に対してR4実績値が大幅に達成しているため、短期・長期目標値を更新

※10：計画更新により計画延長が増加したことにより、当初計画に対する実績値の58.9%から変更が生じている

8. 参考資料

8.1. 上位計画

8.1.1. 第5次沼津市総合計画（令和3年3月）

- 令和12年度（2030年度）を目標年次に、まちづくりに取り組む上での基本理念、本市が目指すべき将来都市像と、それを実現するためのまちづくりの柱を示す基本構想、基本構想に基づき、様々な施策を体系化した基本計画、基本計画に示された各施策を実現するための事務事業をとりまとめた推進計画（前期：2021～2025年、後期：2026～2030年）で構成される。
- 本市が目指す将来都市像『人・まち・自然が調和し、躍動するまち ～誇り高い沼津を目指して～』を実現するため、各分野で進めるまちづくりの方向性として、8つのまちづくりの柱に基づき施策を推進します。

【まちづくりの柱】

1. 自分らしいライフスタイルを実現できるまち
地域性豊かで多様性を認め合う、ぬくもりを感じ、誰もがいきいきと暮らせるまちづくりを進めます。
2. ヒト中心で都市的魅力にあふれるまち
「ヒト」中心の場所づくり、都市機能や公共交通の充実、緑あふれるまちなみ形成など、暮らしやすく魅力あるまちを目指します。
3. 力強い産業を牽引するまち
産業の高度化、異業種間交流や連携の促進、企業誘致などを進め、県東部地域の産業を牽引する元気なまちを目指します。
4. 地域の宝を活かすまち
まちの強みや地域資源を活かし、多くの人が行ってみたい、住んでみたい、関わってみたいと思えるまちを目指します。
5. 安心して子どもを産み育てられるまち
出会いから子育てまで切れ目なく支援するとともに、子どもたちの育成に地域一丸となって取り組むまちづくりを推進します。
6. 笑顔があふれ健康で心豊かに暮らせるまち
誰もが元気に生活できるよう健康づくりなどを推進するとともに、支え合いながら健やかに暮らせる、地域共生社会の実現を目指します。
7. 安全・安心のまち
災害や犯罪、事故などから市民の生命・財産を守るとともに、誰もが安全・安心で快適に暮らせるまちづくりを進めます。
8. 環境と共生する持続可能なまち
環境負荷低減、資源循環、自然環境保全に向けた活動などに取り組み、環境と共生する持続可能なまちを目指します。

8.1.2. 第2期沼津市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）

- 「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、国・県における人口ビジョンの改訂や第2期総合戦略の策定、また、人口動態の変化やこれまでの取組、第5次沼津市総合計画の方向性なども踏まえ、策定されたものである。
- まち・ひと・しごと総合戦略では、将来のまちの姿を『都市的魅力と自分らしい生活を楽しめる“ぬまづ暮らし”の実現』と定め、4つの基本目標を設定している。
- 自転車に関しては、基本目標2「沼津への新しいひとの流れをつくる」における施策の基本的方向性「観光資源を最大限活用した交流人口の拡大」の中で、“沼津サイクルツーリズムの推進”が示されている。
- 自転車と既存の観光資源を組み合わせた様々な施策が検討されている。

【将来のまちの姿】

都市的魅力と自分らしい生活を楽しめる“ぬまづ暮らし”の実現

【基本目標】

1. 力強い産業を育て魅力ある雇用を創出する
2. 沼津への新しいひとの流れをつくる
3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
4. 新しい時代に合った、安全・安心で誰もが暮らしやすい地域をつくる

2-3 観光資源を最大限活用した交流人口の拡大

2-3-⑦ 沼津サイクルツーリズムの推進		ウィズスポーツ課
東京 2020 オリンピック・パラリンピックの自転車競技開催を契機に、ますます注目を集める本市を含む県東部・伊豆エリアにおいて、サイクルツーリズムの新しい楽しみ方や魅力を発信することにより本市の交流人口の拡大を図ります。		
取組内容		
● 沼津の各エリア（マウンテンエリア・シーサイドエリア・シティエリア）それぞれの特性を活かした観光プランの立案 ● 手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築 ● サイクルアクティビティの魅力発信の強化		
数値目標	基準値（R1）	KPI（重要業績評価指標 R7）
サイクル拠点施設利用者数	2,300 人	2,800 人

出典：第2期沼津市まち・ひと・しごと創生総合戦略

8.1.3. 沼津市自転車活用推進計画（令和３年３月）

○「住みたいまち、行きたいまち。～自転車利用環境の向上により、選ばれるまちへ～」を基本方針として、自転車を取り巻く現状を把握し、課題を解決するため、関係機関などとの横断的な連携や取り組みを効率的・効果的に進め、自転車の活用を総合的に展開することで、自転車に対する安全性や利便性等、利用環境を向上させるとともに、市民が自転車をライフスタイルに組み込み、互いに理解し合える土壌をつくりあげることで、市民の生活の質と都市の価値を高め、選ばれるまちを目指すとしている。

- 目標 1 自転車利用環境の充実による安全性の確保
- 目標 2 移動の利便性向上による過度な自動車への依存の低減
- 目標 3 自転車の活用による健康の増進
- 目標 4 サイクルツーリズムの推進による交流人口の拡大

目標を達成するためのプロジェクト

I 自転車通行空間整備推進プロジェクト

1 沼津市自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備

- 自転車ネットワーク計画に基づき、通勤・通学・買物等の日常的な移動や観光・レクリエーション等で、安全・安心・快適に自転車を利用できるよう、自転車通行空間の整備を効果的、効率的に推進します。

2 自転車を利用しやすい環境の整備

- 案内誘導サイン、危険箇所での注意喚起、夜間の安全性を確保するための街灯等を整備します。
- 県の整備方針やナショナルサイクルルートにおける案内誘導の方針を踏まえ、多言語化を含めた統一的な案内誘導サイン等を整備します。

6 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

- 無電柱化の実施路線においては、道路空間を活用した自転車通行空間の確保も合わせて検討します。

II 自転車安全利用促進プロジェクト

III 良好な都市環境の形成プロジェクト

IV ヒト中心のまちづくり連携プロジェクト

22 沼津市中心市街地まちづくり戦略と連動した自転車通行空間の検討と駐輪場の配置検討

- 沼津市中心市街地まちづくり戦略に位置付けた戦略や方策の進捗と連携し、中心地市街地の自転車通行空間の在り方と駐輪場の配置を検討します。

V おでかけサイクリングプロジェクト

VI 魅力的なサイクリング、サイクルツーリズム創出プロジェクト

出典：沼津市自転車活用推進計画

8.2. 都市計画

● 第2次沼津市都市計画マスタープラン（令和2年11月）

○第2次沼津市都市計画マスタープランでは、都市の活力を高めていくため、多様な地域の多様な地域特性に応じ、都市機能の適切な集約や居住環境の向上を図る「拠点」や、拠点をつなぐことにより魅力を高め、まちの交流を活性化させる「軸」を位置づけている。

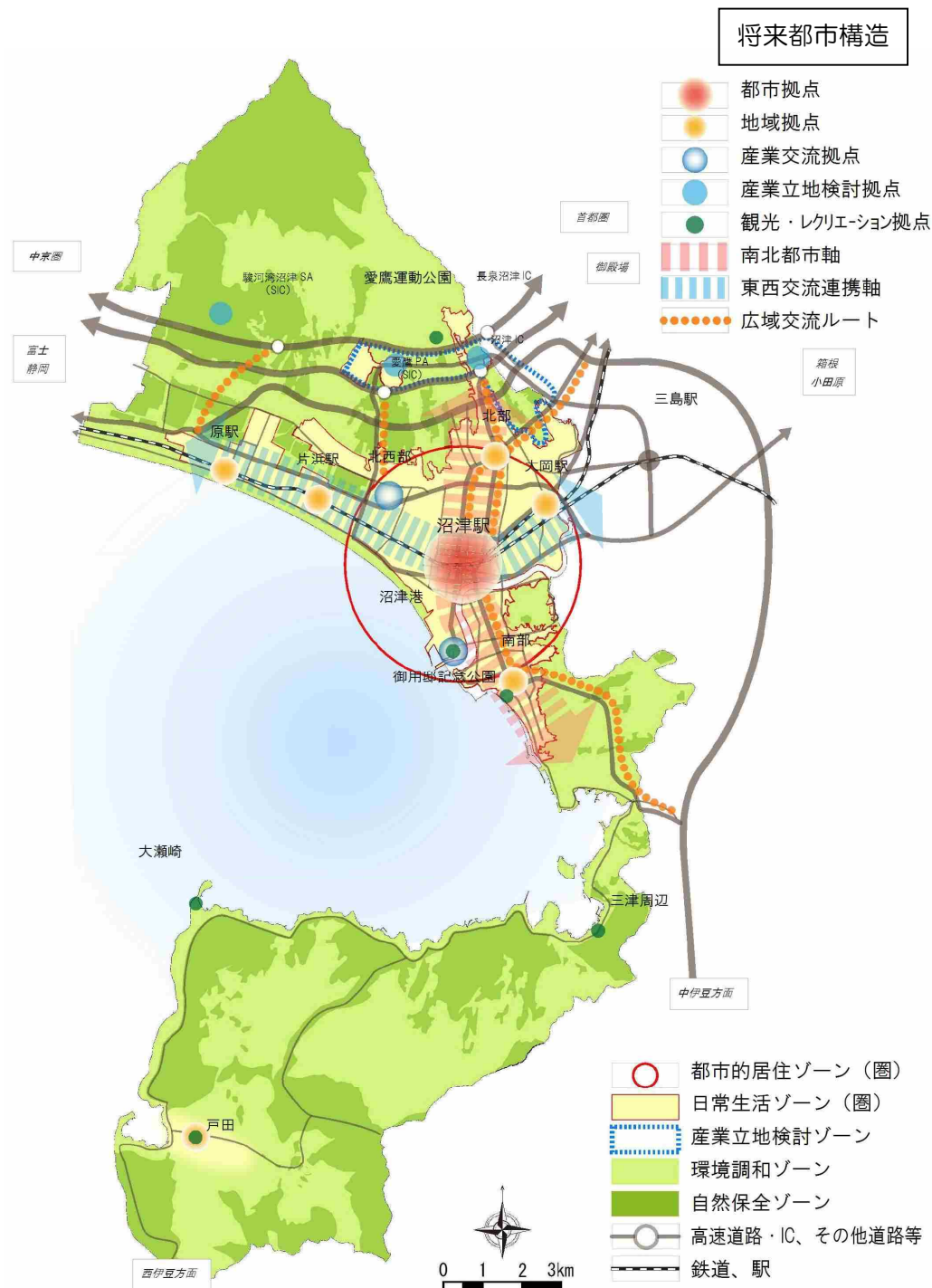


図 8-1 第2次沼津市都市計画マスタープランにおける軸・拠点

出典：第2次沼津市都市計画マスタープラン

● 沼津市立地適正化計画（平成31年3月）

○今後の人口減少・少子高齢化のなかでも、市民の暮らしを守り、本市全体の活力を高めていくためには、多様な主体の連携・協力のもと、都市機能や居住の適正な誘導を図ることが必要であることから、策定されたもの。

【立地適正化計画の基本方針】

- (1) 中心市街地の方針
- (2) 都市的居住圏の方針

多様な都市的サービスを享受できる都市環境の形成を図り、都市機能や公共交通を充実し、歩いても、自転車でも、公共交通でも移動できるまちづくりを進めます。

- ① 中心市街地と各拠点をネットワークで連携させ、都市的居住圏で市全体の活力向上
 - ② 拠点とネットワークで、広域の「ヒト・モノ・コト」の流れを引き込み、中心市街地を活性化
 - ③ 過度に自動車に依存しないまちづくり
 - ④ 市全体の防災安全性向上に寄与する、拠点とネットワークの形成
- (3) 既成市街地と集落・田園居住地の方針
 - (4) 安全・安心のまちづくりの方針

【都市機能誘導の基本方針】

【居住誘導の基本方針】

②市民1人1人の多様なライフスタイルに対応した「メリハリのある土地利用の実現」

都市的居住圏：都市機能や公共交通を充実し、歩いても、自転車でも、公共交通でも移動できるまちづくり

【誘導施策】

1. 都市機能や居住を誘導するための取組

(3) 市が国・県・事業者・市民等と協力して行う施策

②公共交通等の充実に関する取組

○「交通結節点の充実」に関する取組

・自転車利用促進のための沼津港における駐輪場の整備

○「その他、公共交通や道路のネットワーク形成」に関する取組

・沼津市自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備

出典：沼津市立地適正化計画

● 沼津市中心市街地まちづくり計画（平成 27 年 8 月）

○中心市街地の基本理念を『行きたくなる、暮らしたくなる、誇りたくなるまち』とし、その実現のための6項目の基本方針を定めている。
○中心市街地内の回遊性を向上させるため、「自転車」は環境にやさしい交通手段として、移動しやすい環境整備が検討されている。

【基本方針】

1. 都市機能と魅力の集積
2. 川を活かしたまちづくり
3. まちなか居住の促進
4. 回遊性の向上
5. 公共交通の利便性向上
6. 協働のまちづくり

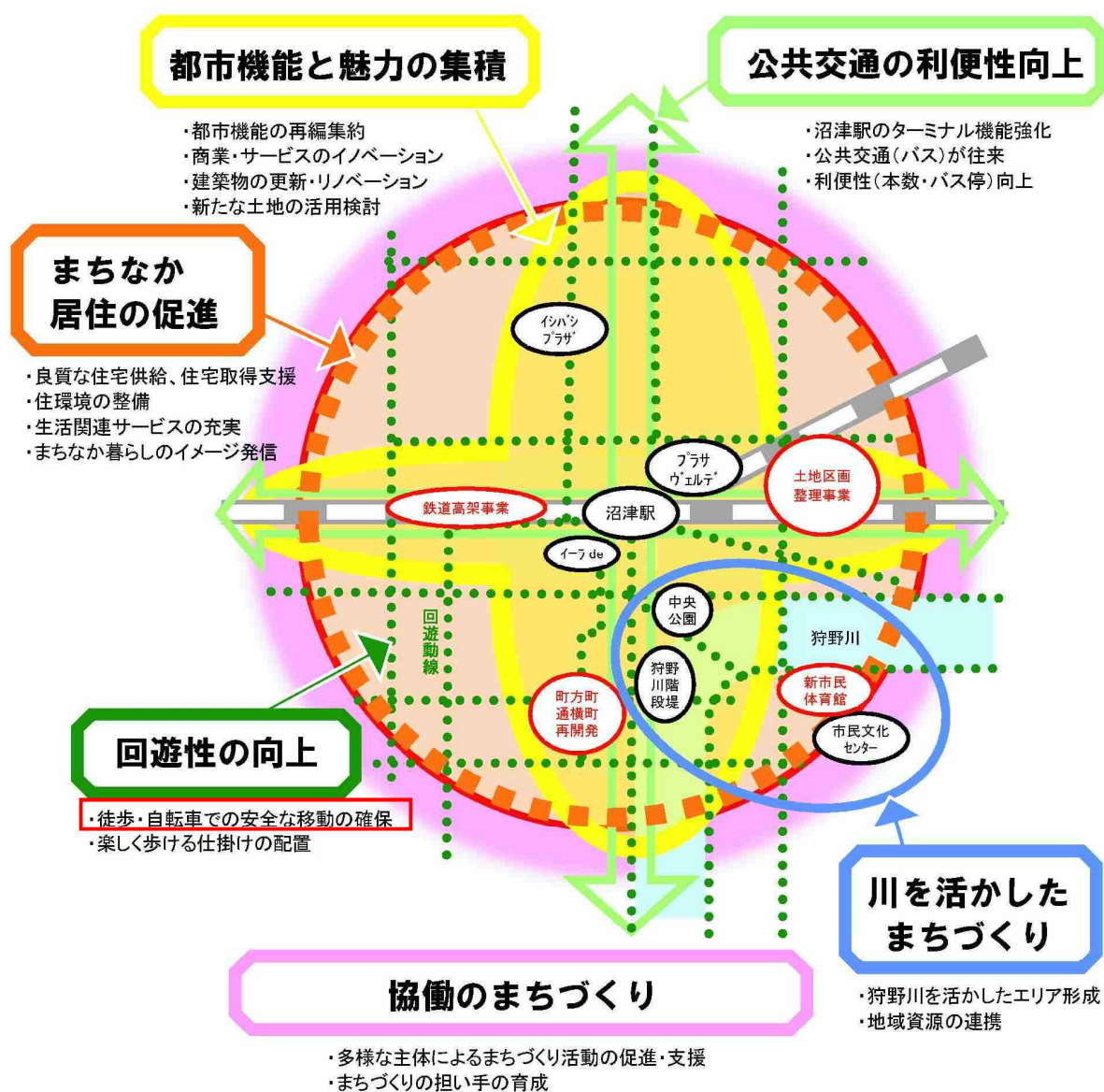


図 8-2 基本方針の概念図

出典：沼津市中心市街地まちづくり計画

【基本方針：回遊性の向上（抜粋）】

- ・南北市街地の一体化をはじめ、中心市街地内を徒歩や自転車で安全かつスムーズに移動できる環境を整えます。
- ・環境に優しい交通手段として自転車の利用を促進するため、通行帯や駐輪場の整備、シェアサイクルの導入等を図ります。

【主な取り組み：自転車に関する事項】

- ・機能と魅力の集積による都市軸の強化：エリアマネジメントと移動の円滑化（抜粋）
段差がなく広い歩道や専用通行帯など、徒歩や自転車で移動しやすい環境を整えるとともに、都市軸上を往来する公共交通の路線・運行頻度の強化を図るなど、中心市街地へのアクセス向上と中心市街地からの移動の円滑化を推進します。

【将来のまちのイメージ：自転車に関する事項】

- ・多様な楽しみ方ができるまち：スポーツ、健康づくりの拠点形成

健康・体力の向上や維持により、誰もが生き生きとした暮らしを実現できるよう、ウォーキング・ジョギング・サイクリング等に活用されている狩野川沿岸や中央公園、新たに建設する市民体育館を拠点として、気軽にスポーツや健康づくりに親しむことができる機会の創出に努めます。

- ・歩いて楽しい回遊性の高いまち①：自転車利用の促進

自転車は、徒歩と同様手軽で環境に優しく、近距離の移動には利便性の高い交通手段です。

走行・駐輪など自転車の利用環境を向上し、自転車で来やすく、移動しやすい中心市街地を構築します。

また、眺望に優れた狩野川 View Line などを活用し、スポーツや観光を目的とした自転車利用の促進を図ります。

（想定される取り組み）

- | | |
|----------------|-----------------|
| ・自転車通行帯の整備 | ・コミュニティサイクル導入事業 |
| ・レンタサイクルの利便性向上 | ・駐輪スポットの整備 |
| ・サイクルステーションの運営 | ・自転車の安全利用の啓発活動 |

- ・歩いて楽しい回遊性の高いまち②：ユニバーサルデザインの推進

歩きやすい歩道や広幅員の歩道整備、立体横断施設の見直しなど、ユニバーサルデザインの視点に立って歩行環境や自転車利用環境の改善を図り、安全で快適な、すべての人にとって利用しやすいまちづくりを推進します。

出典：沼津市中心市街地まちづくり計画

● 沼津市中心市街地まちづくり戦略（令和２年３月）

○中心市街地まちづくりの４つの戦略として、

- ①ヒト中心の公共空間の創出
 - ②拠点機能の立地促進
 - ③まちなか居住の促進と市街地環境の向上
 - ④周辺地域資源との連携
- を定めている。

【取組】

戦略１ ヒト中心の公共空間の創出

方策３ 駅アクセス街路の再編-歩行者空間の広がりによる駅と「まち」の接着-

- ・南口駅前広場へのアクセス街路（（都）三枚橋錦町線・（都）沼津駅沼津港線（さんさん通り））の車線数を減らし、歩行者・自転車のための空間の充実を図ります。

方策４ 地区交通体系の再編-ヒト中心の空間再編のために-

- ・駅まち環状の形成にあたっては、自転車による南北方向及び東西方向の往来を円滑化し各方面から駅へのアクセス性の向上を図ります。さらに、駅の直近では、歩行者空間の創出に併せて自転車走行空間を確保するとともに、高架下空間の駐輪場の配置を検討します。

戦略４ 周辺地域資源との連携

方策１ 中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実

- ・本市においても、これまで、狩野川沿いの遊歩道や蛇松緑道など、ネットワーク整備を図ってきましたが、現在でも、一部にミッシングリンクが残されています。そのため、関係機関や地域住民と連携しつつ、これらを接続し、歩行者、自転車による快適な回遊ネットワークの充実を図るとともに、水辺・緑と一体となった魅力的なまちなみ形成を図ります。

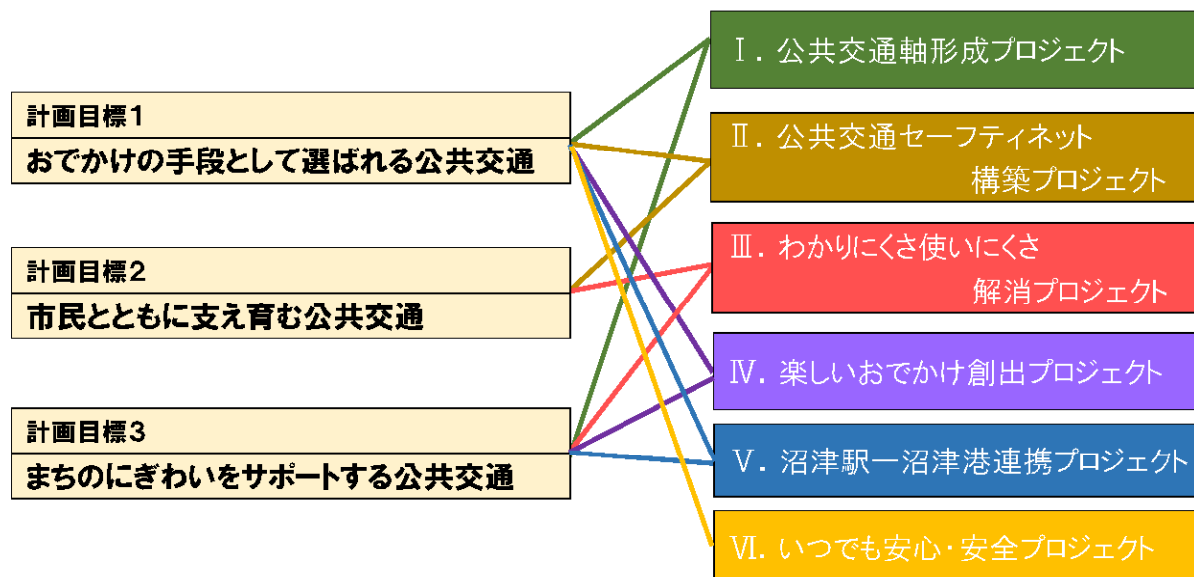
方策２ 中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成

- ・高架側道や（都）大手町片浜線について、歩行者や自転車にとっての快適な通行空間が確保されるよう整備を行い、周辺住宅地の利便性の向上を図ります。

出典：沼津市中心市街地まちづくり戦略

● 沼津市地域公共交通計画（令和４年２月）

○市内の公共交通ネットワークを見直し、持続的な移動手段の確保と、利便性向上による利用促進を図ることを目的として策定されたもの。
○基本的な方針「行きたいまち、住みたいまち。～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～」を掲げている。



III.わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

⑨ バス停の環境改善（駐輪場設置）

V.沼津駅-沼津港連携プロジェクト

① 新たなモビリティツールの活用

【事例】シェアサイクル
（ハレノヒサイクル 加和太建設）



出典：沼津市地域公共交通計画

- 交通安全
- 第 11 次沼津市交通安全計画（令和 3 年 1 1 月）

○道路交通事故のない社会を目指し、道路交通の安全について、令和 7 年末までに交通事故発生件数を 1,000 件以下にすることを目標としている。

○同計画では施策の一つに「自転車利用環境の総合的整備」を掲げており、自転車利用環境・駐車対策の面からの方策を講じることとしている。

【重点的に対応すべき対象】

- (1) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、「沼津市自転車活用推進計画」に基づき、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

各地域において道路管理者や警察が道路空間の整備、通行ルールの徹底を進め、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の駐車スペースを確保し、安全で安心して利用できるよう自転車駐車場の利用環境の改善を図る。また、放置自転車対策として、「沼津市自転車等放置禁止条例」（昭和 63 年条例第 11 号）に基づき、放置禁止の指導を行い、放置自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

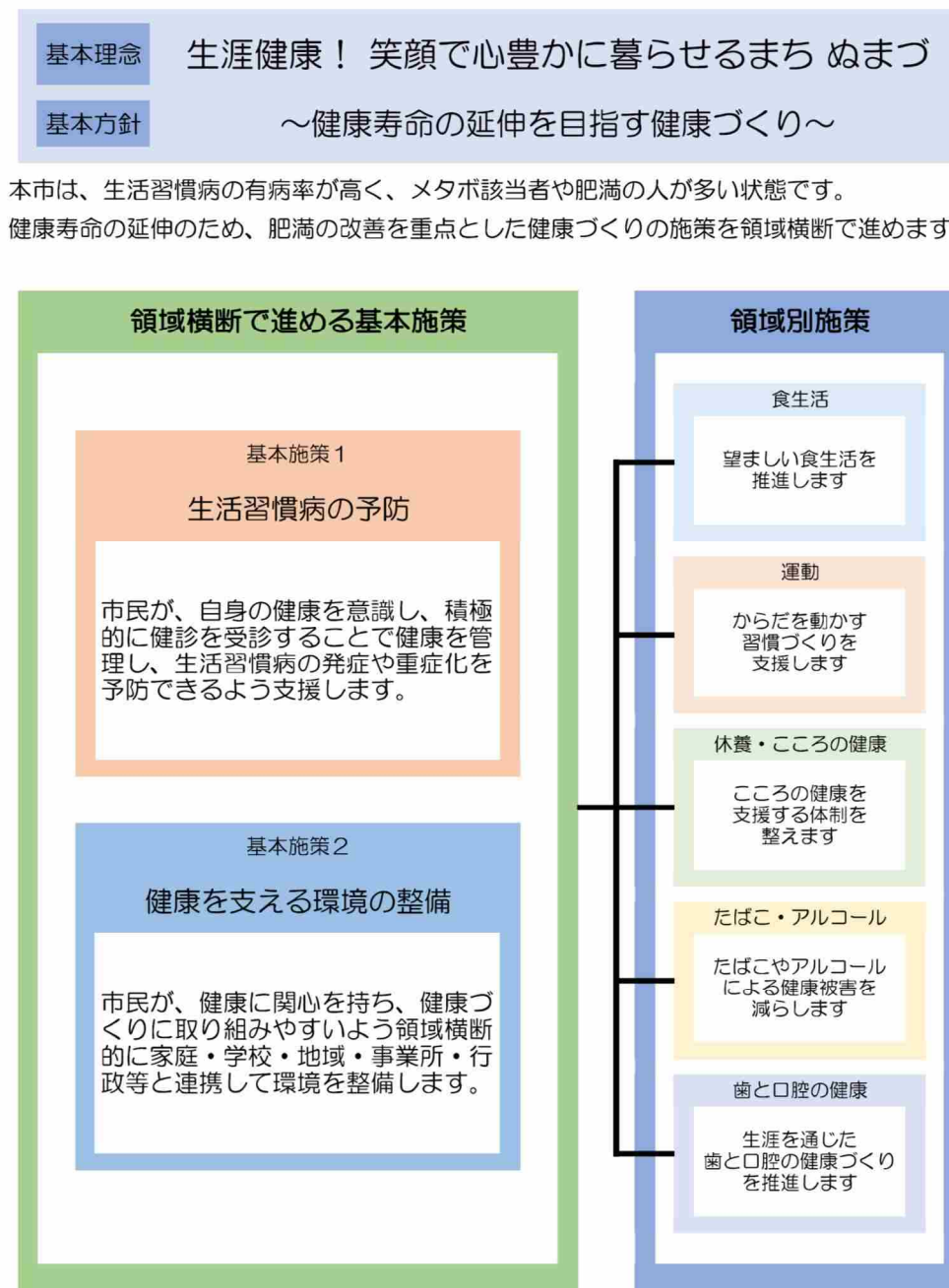
特に、「バリアフリー法」に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害がある人等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

出典：第 11 次沼津市交通安全計画

8.3. 健康

● 第2次沼津市健康増進計画（令和3年3月）

○市民一人ひとりが健康的な生活習慣を身につけ、健康寿命を延ばせるよう、市民、行政、事業者等が協働して健康づくり活動の推進を図ることを目的に、その行動計画として策定されたものである。



出典：第2次沼津市健康増進計画

8.4. スポーツ

- 沼津市スポーツ推進基本計画（平成 26 年 3 月）

○国や静岡県の実施計画に定める施策の推進及び市民のニーズの変化などを踏まえて、子どもから高齢者まで、市民一人ひとりが生涯にわたってスポーツに親しむことができる環境を実現できるよう策定されたものである。

【基本理念】

するスポーツ・みるスポーツ・ささえるスポーツ
～ 市民ひとり 1 スポーツの推進 ～

【基本方針】

1. 生涯スポーツの推進

- ①ライフステージ等に応じたスポーツ活動の推進
- ②地域スポーツ活動の推進
- ③競技スポーツの推進

2. スポーツ環境の整備

- ①新市民体育館の整備
- ②既存施設の機能強化と活用促進
- ③総合型地域スポーツクラブの育成

3. スポーツ活動を支える仕組みの充実

- ①スポーツ活動を支える人材の育成・活用
- ②スポーツに関する情報提供体制の充実
- ③関係機関・団体との連携強化

出典： 沼津市スポーツ推進基本計画

● 沼津市観光振興ビジョン（令和3年3月）

○「沼津ならではの」地域資源を最大限に活用し、官民一体となって観光振興に取り組むことにより、地域経済の活性化のほか、シビックプライドの醸成などを図っていくため策定されたものである。

目標

観光スタイルの変化や ICT の進展、インバウンドの増加などの社会の変化に適応しつつ、コロナ禍の影響から新しい生活スタイルに合わせた誘客を進め、人々を惹きつける観光都市づくりを目指します。

観光振興の柱1 沼津の魅力の発信

基本施策1 沼津の魅力を活用した情報発信

基本施策2 新たな手法による情報発信

観光振興の柱2 地域資源の創造と磨きあげ

基本施策3 地域資源の創造

基本施策4 観光振興の担い手づくり

基本施策5 県東部・伊豆地域等との連携

観光振興の柱3 沼津ならではの観光の提供

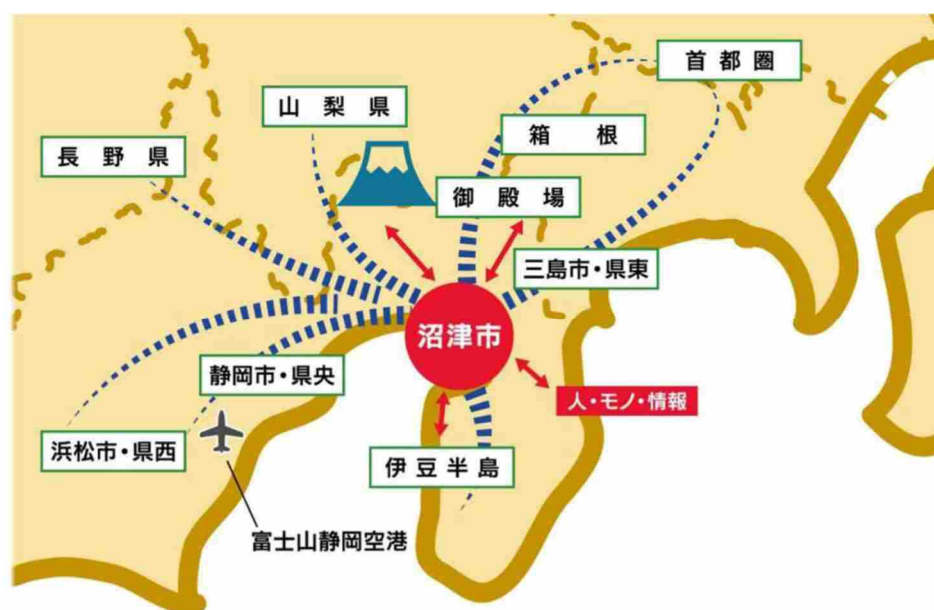
基本施策6 誘客につながる施設整備等の推進

基本施策7 新たな観光需要への対応

観光振興の柱4 インバウンド施策の推進

基本施策8 外国人目線による情報提供

基本施策9 在住外国人との連携

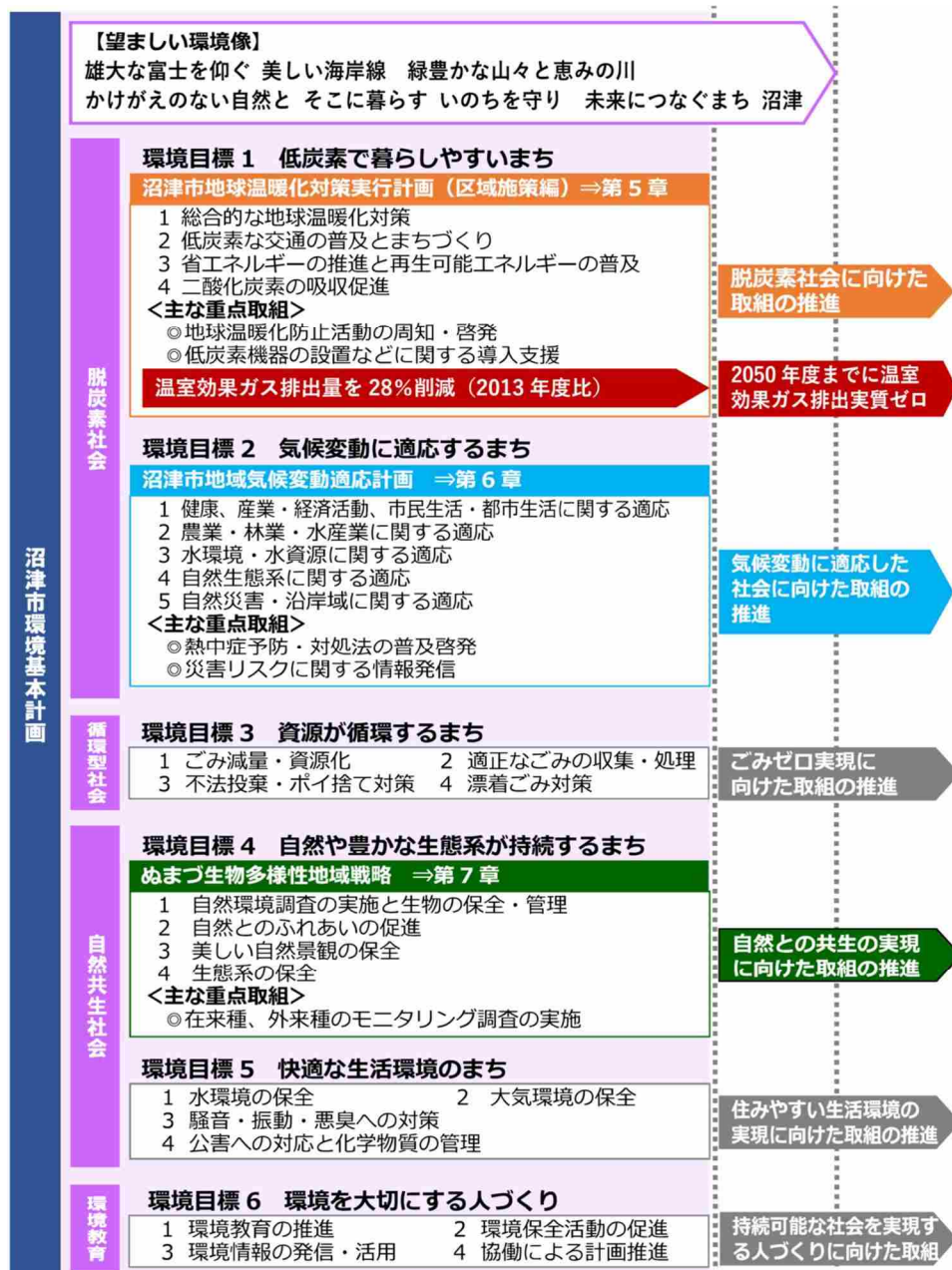


出典：沼津市観光振興ビジョン

8.5. 環境

● 第2次沼津市環境基本計画（令和3年3月）

- 沼津市の自然的・社会的条件を考慮し、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本となる計画である。
- 沼津市が脱炭素社会、循環型社会、自然共生社会の構築による「持続可能なまち」の実現を目指し、市・市民・事業者・滞在者が一体となって取組を進めていくうえでの指針である。
- 環境目標1「低炭素で暮らしやすいまち」の目指すまちの姿において、駐輪場や自転車道の整備による自転車利用の促進に伴う環境負荷の低減や健康増進について謳っている。



出典：第2次沼津市環境基本計画

8.6. 自転車ネットワーク候補路線【当初（H29）】策定時

8.6.1. 市街地

市街地エリア内の幹線道路について、基本方針の路線選定基準に合致する路線区間を自転車ネットワーク更新路線として選定する。

基本方針1: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

【路線選定基準】

- ① 自転車事故危険箇所（県警データ）
- ② 高校から指摘があった危険箇所
- ③ 高校へアクセスする路線

基本方針2:日常生活における自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ① 日常主要施設（行政施設・商業施設、病院）へアクセスする路線
- ② 沼津駅から3km圏内の駅アクセス路線
- ③ 片浜駅・原駅からそれぞれ1km圏内の駅へのアクセス路線

基本方針3:観光・地域資源を活用した自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ① 観光施設へアクセスする路線
- ② サイクリングマップの路線
(港周辺、狩野川、ぐるっと”ぬまいち”、KANOGAWA サイクリング MAP)
- ③ 太平洋岸自転車道、富士山1周ルート（ふじいち）に位置付けられた路線

以上の基本方針1～3を補完する新規路線

【路線選定基準】

- ① 自転車ネットワークを形成するために必要な路線
- ② 周辺市町の自転車ネットワークと接続する路線

基本方針項目別の自転車ネットワーク更新路線を重ね合わせて、全体の自転車ネットワーク候補路線とする。

基本方針1 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

【路線選定基準】

基準 1: 自転車事故危険箇所（県警データ）

基準 2: 高校から指摘があった危険箇所

基準 3: 高校へアクセスする路線

★: 自転車事故件数が 4 件以上（平成 28 年）

資料: 静岡県警事故発生 MAP

▲: 高校から指摘があった危険箇所



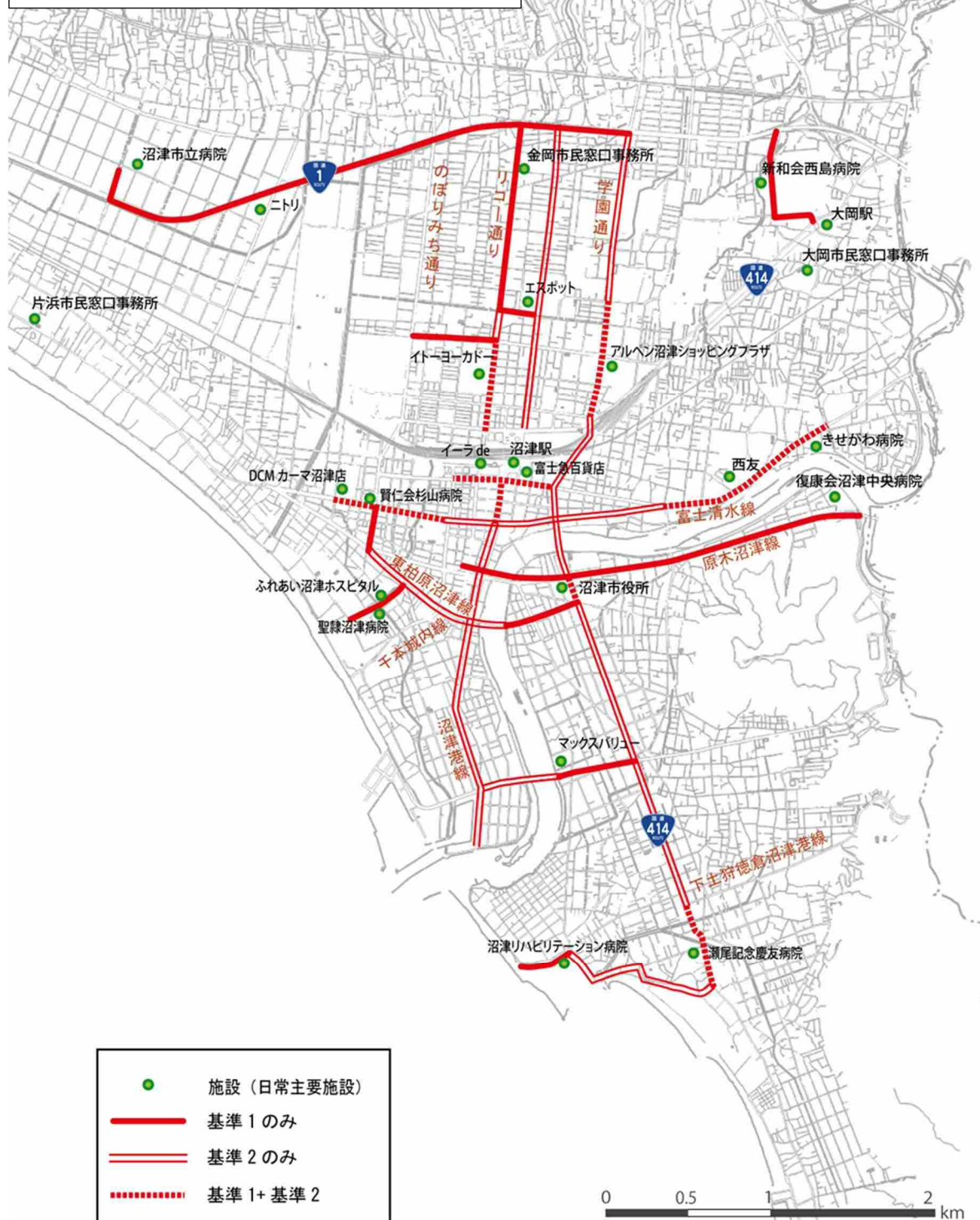
図 8-3 基本方針 1 に合致する路線（区間）

基本方針2 日常生活における自転車の利用促進

【路線選定基準】

基準1：日常主要施設（行政施設、商業施設※、病院）へアクセスする路線

基準2：沼津駅から3 km圏内の駅アクセス路線



※店舗面積 5,000m²以上の商業施設を対象

図 8-4 基本方針2 に合致する路線（区間）

基本方針3 観光・地域資源を活用した自転車の利用促進

【路線選定基準】

基準1：観光施設へアクセスする路線

基準2：サイクリングマップの路線
（港周辺、狩野川、ぐるっと”ぬまいち”）

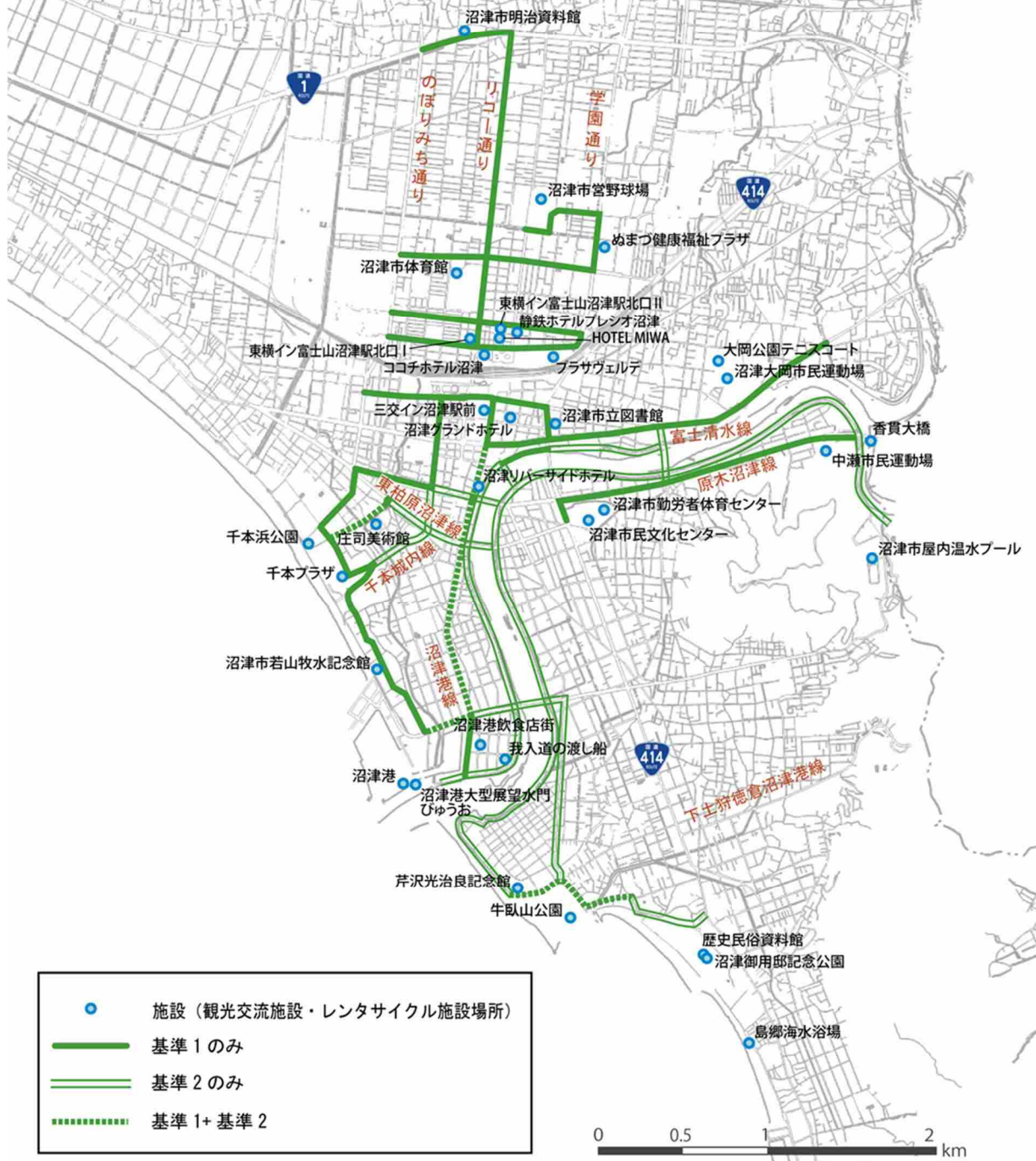


図 8-5 基本方針3 に合致する路線（区間）

自転車ネットワーク候補路線図（基本方針との対応）

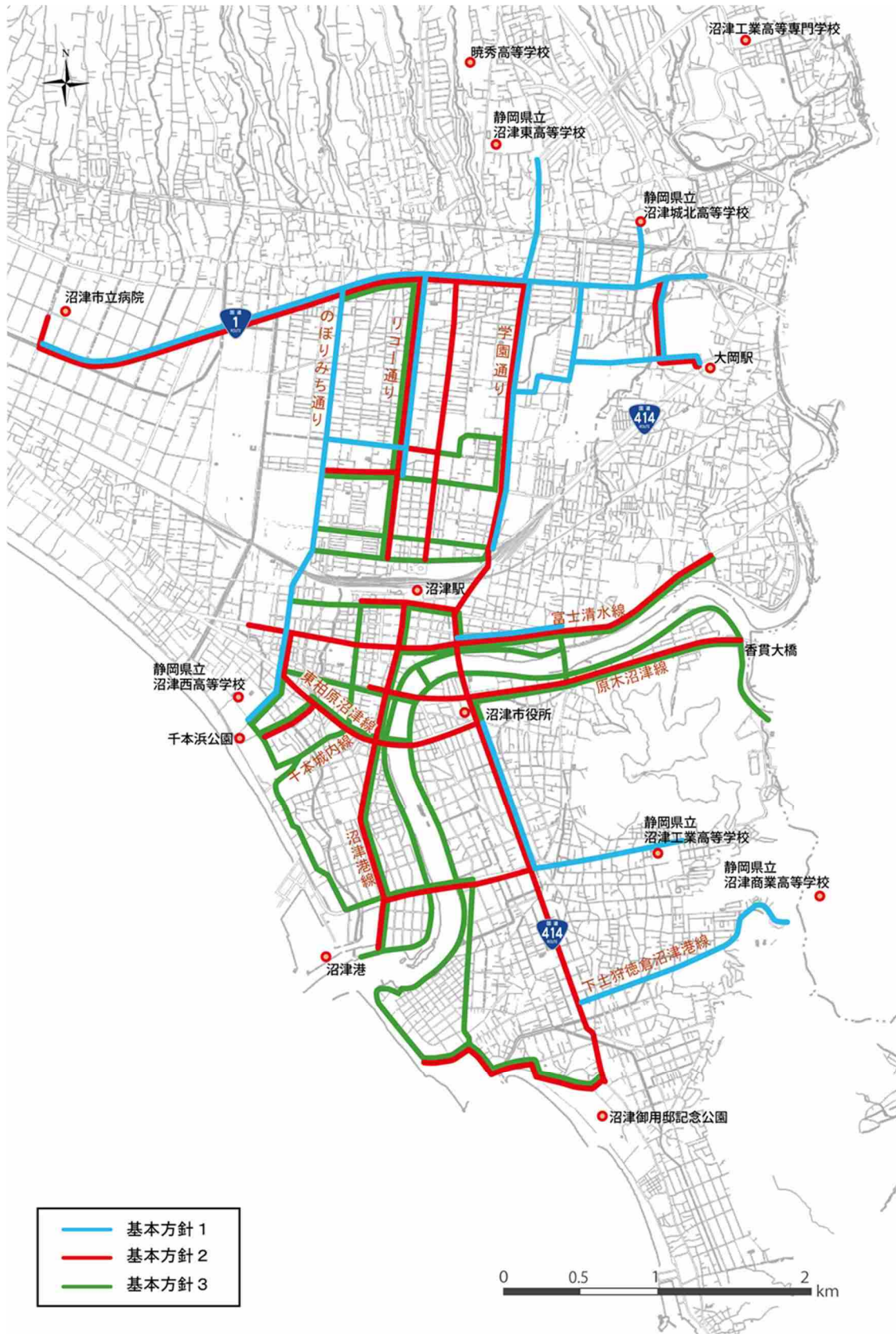


図 8-6 自転車ネットワーク候補路線図（基本方針との対応）

8.6.2. 南部

南部エリア内の自転車ネットワークは、以下の基本方針のうち、基本方針 3 に該当する路線区間を選定する。

基本方針1: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

【路線選定基準】

- ④ 自転車事故危険箇所（県警データ）
- ⑤ 高校から指摘があった危険箇所
- ⑥ 高校へアクセスする路線

基本方針2:日常生活における自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ④ 日常主要施設（行政施設・商業施設、病院）へアクセスする路線
- ⑤ 沼津駅から 3 km圏内の駅アクセス路線
- ⑥ 片浜駅・原駅からそれぞれ 1km 圏内の駅へのアクセス路線

基本方針3:観光・地域資源を活用した自転車の利用促進

【路線選定基準】

- ① 観光施設へアクセスする路線
- ② サイクリングマップの路線
（港周辺、狩野川、ぐるっと”ぬまいち”、KANOGAWA サイクリング MAP）
- ③ 太平洋岸自転車道、富士山 1 周ルート（ふじいち）に位置付けられた路線

以上の基本方針1～3を補完する路線

【路線選定基準】

- ①自転車ネットワークを形成するために必要な路線
- ②周辺市町の自転車ネットワークと接続する路線

基本方針 3 に合致する自転車ネットワーク候補路線図を次頁に記載する。

基本方針3 観光・地域資源を活用した自転車の利用促進

【路線選定基準】

- 基準 1：観光施設へアクセスする路線
基準 2：サイクリングマップの路線
（港周辺、狩野川、ぐるっと”ぬまいち”）



図 8-7 基本方針 3 に合致する路線（区間）

南部エリアの自転車ネットワークは、市街地エリアでの自転車ネットワークと接続し、観光周遊ルートとして機能する。

南部エリアの自転車ネットワークは、国道 414 号～主要地方道沼津土肥線のルートが基本となる。他のルートとしては、ぐるっと”ぬまいち”のサイクリングコース（下図参照）となっている狩野川沿いのルートがある。このルートは、沼津市以外に清水町、函南町、伊豆の国市を通ることから、隣接市町との連携が必要である。また、このルートから分岐し、現在整備中の国道 414 号静浦バイパスに接続して市街地エリアに入り、沼津港方面に向かうルートも考えられる。他に、沼津港からの舟運（三津港、大瀬港）との連携も考慮する。

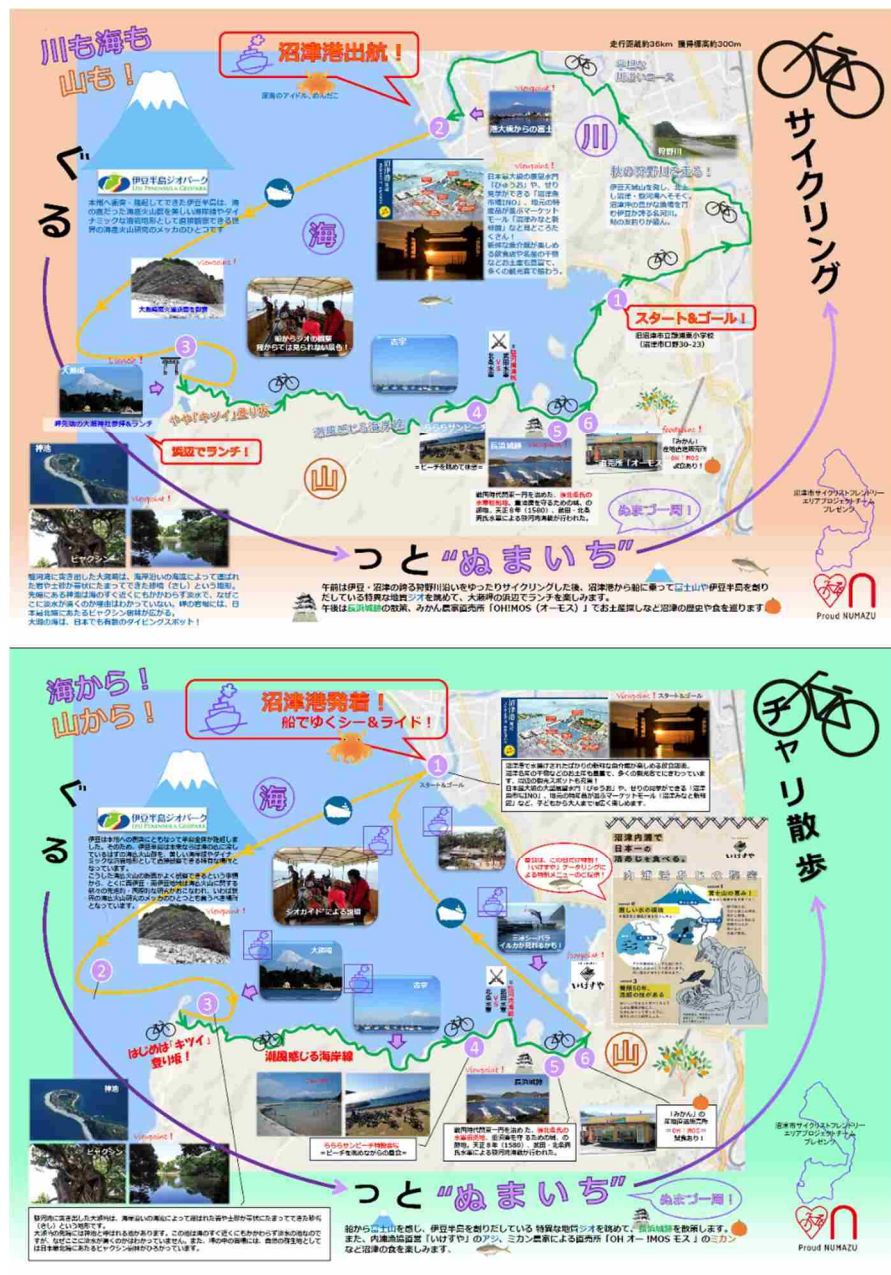


図 8-8 ぐるっと“ぬまいち”サイクリングコース

自転車ネットワーク計画路線（南部エリア）



図 8-9 自転車ネットワーク計画路線（南部）

8.7. 現地調査からの問題点

(1) 現地調査からの問題点と代替路・整備形態等の方針

表 8-1 現地調査からの問題点と代替路・整備形態等の方針

路線(区間)	現地調査からの問題点	代替路・整備形態等の方針
国道 1 号	規制速度 60km/h 区間であるが、現状の幅員構成では自転車通行空間の分離が困難	東駿河湾環状道路完成後の交通量変化の状況により変更を検討
国道 414 号 沼津駅周辺 (沼津駅周辺総合整備事業区間)	現状は片側だけ自転車歩行者道路(通行指定)	沼津駅周辺総合整備事業の進捗に併せて変更
国道 414 号 三園橋以南	交通量が多く、沿道施設からの出入り交通も多い 路肩が狭い	代替路(国道 414 号の都市計画幅員での整備までの時点) 自転車ネットワーク計画路線(一部区間)を国道 414 号から並行路線(市道)に短期的に変更
一般県道沼津停車場東 沢田線 (リコー通り)	現状では一部、自転車歩行者道	完成形態としては、歩道を含む幅員構成を見直し <u>自転車専用通行帯</u> に変更 当面の処置として、自転車歩行者道の通行位置明示
一般県道沼津停車場東 沢田線 (あまねガード)	自転車通行不可	沼津駅周辺総合整備事業に併せて変更
一般県道富士清水線(旧 国道 1 号)	現状では一部、自転車歩行者道	完成形態としては、歩道を含む幅員構成を見直し <u>自転車専用通行帯</u> に変更 当面の処置として、自転車歩行者道の通行位置明示
市道 0103 号線 (納米里本田町線)		
市道 0216-1 号線 (のぼりみち通り)	JR 東海道本線交差のアンダーパス区間の通行環境が問題	歩道を含む幅員構成を見直し <u>自転車専用通行帯</u> に変更 沼津駅周辺総合整備事業に併せて変更
狩野川河川管理用通路	黒瀬橋付近：アンダーパスなし(市道と平面交差) 我入道付近：自転車走行困難区間あり(階段、道路条件)	国と協議

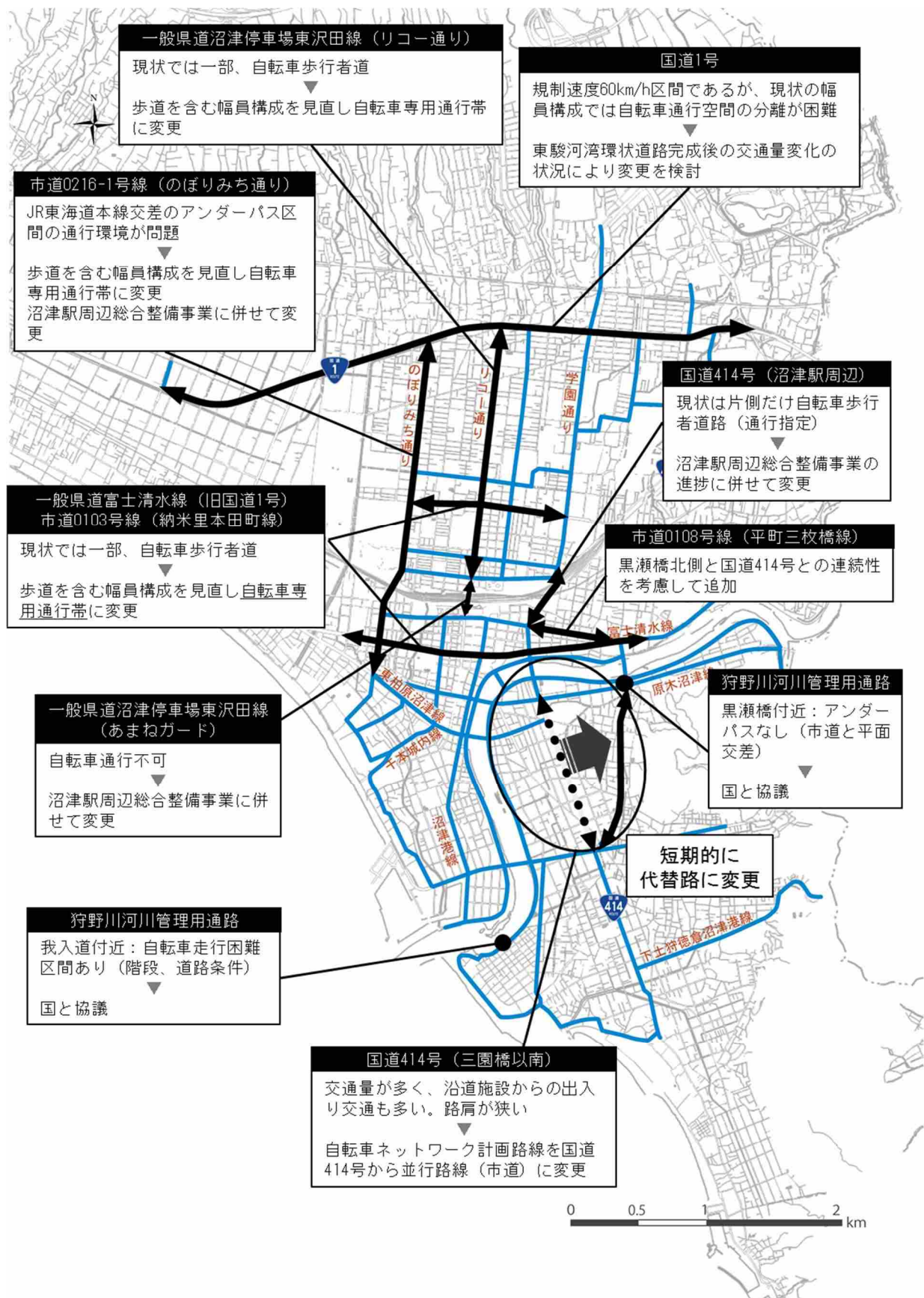


図 8-10 現地調査からの問題点と代替路・整備形態等の方針

8.8. 自転車ネットワーク計画路線（市街地エリア）

前記、「現況での自転車通行環境整備」、「現地調査からの問題点と代替路・整備形態等の方針」を考慮し、市街地エリアの自転車ネットワーク計画路線を設定する。

また、ここには以下の道路整備計画において実施される自転車通行環境整備についても追加考慮する。

- 国道 414 号静浦バイパス
- 都市計画道路沼津南一色線
- 市道 0246-3 号線

設定した自転車ネットワーク計画路線を次頁に示す。

自転車ネットワーク計画路線（市街地エリア）

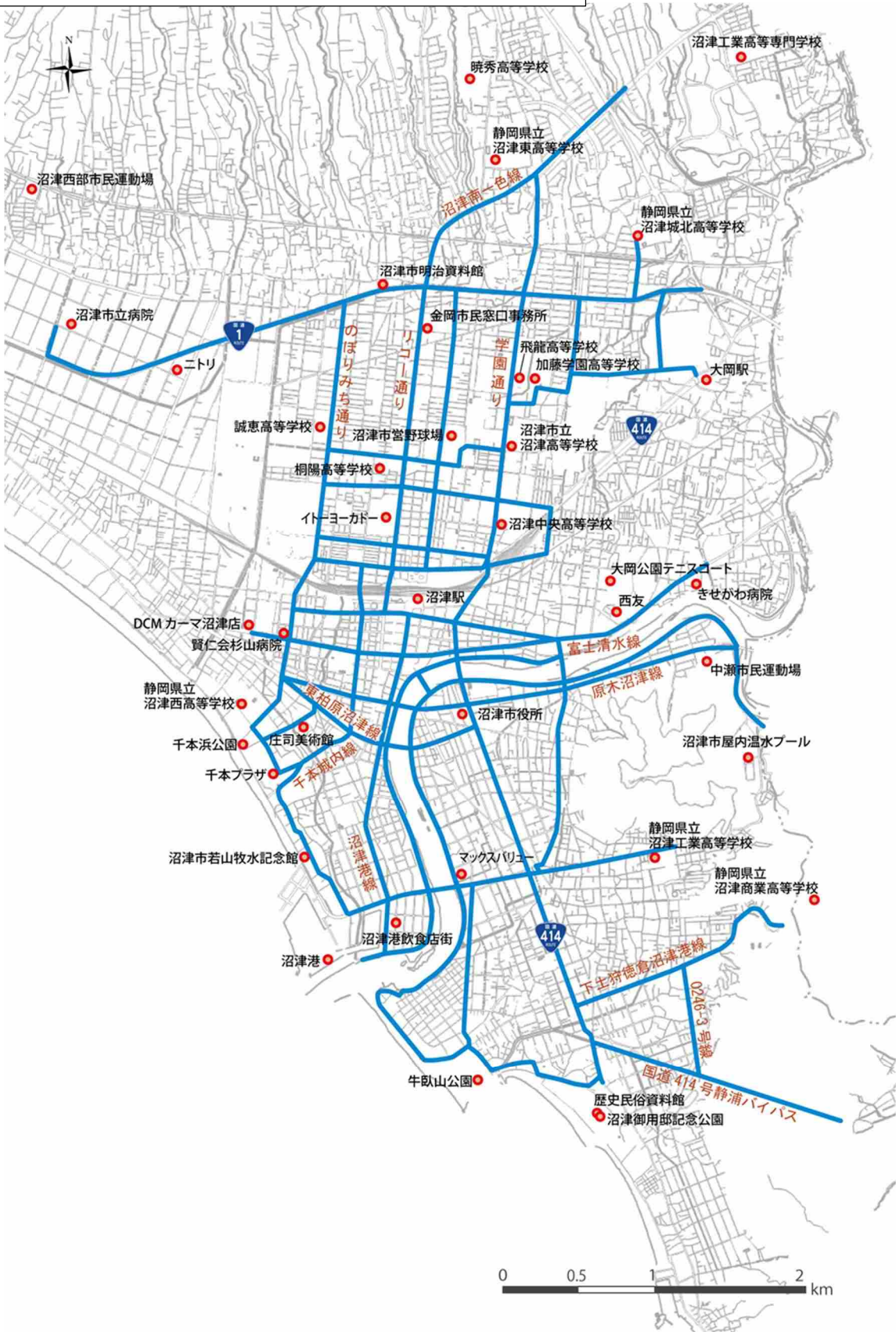


図 8-11 自転車ネットワーク計画路線（市街地エリア）

8.9. 自転車ネットワーク整備計画（市街地エリア）

前記、「自転車ネットワーク計画路線」で示された路線について、ガイドラインに沿って、下記の観点から長期及び短期に分類し整備形態を選定する。

長期：自転車通行環境整備の完成した状態（完成形態）

短期：自転車通行環境整備を暫定的に実施した状態（暫定形態、概ね5年後）

8.9.1. 自転車ネットワーク整備計画（長期）

自転車ネットワークの各路線（区間）について、ガイドラインに沿い、整備形態を選定する。ただし、本計画での整備形態は、望ましい自転車通行空間を示した計画のため、実施にあたっては、各道路管理者が関係機関と協議し決定する。

- 国道1号は、規制速度60km/hのため、ガイドライン上の完成形態としては、自転車道での整備となる。整備形態については、東駿河湾環状道路（事業化区間）完成後の交通量変化の状況を踏まえ、車道幅員との配分を考慮した整備とする。
- 国道414号の三園橋以南の区間は、短期計画では現状の道路交通状況から並行する市道を代替路として選定したが、国道414号の都市計画幅員での整備時には、国道414号の自転車専用通行帯も併せて整備する。
- 中心市街地のまちづくり計画や、その他の路線で都市計画幅員への道路拡幅が予定される区間では、その整備時期に合わせた幅員構成を考慮して整備形態を選定する。
- 自転車通行環境整備実施済の区間は、当面、その整備形態を継続するが、ガイドラインに準じていない形態では、長期的には道路空間の再配分を含めて、整備形態の変更を計画する。
- 自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて、必要に応じて、路線及び整備形態の見直しを行う。

整備形態別自転車ネットワーク計画（延長約70km）を次頁に示す。

自転車ネットワーク整備計画（長期）

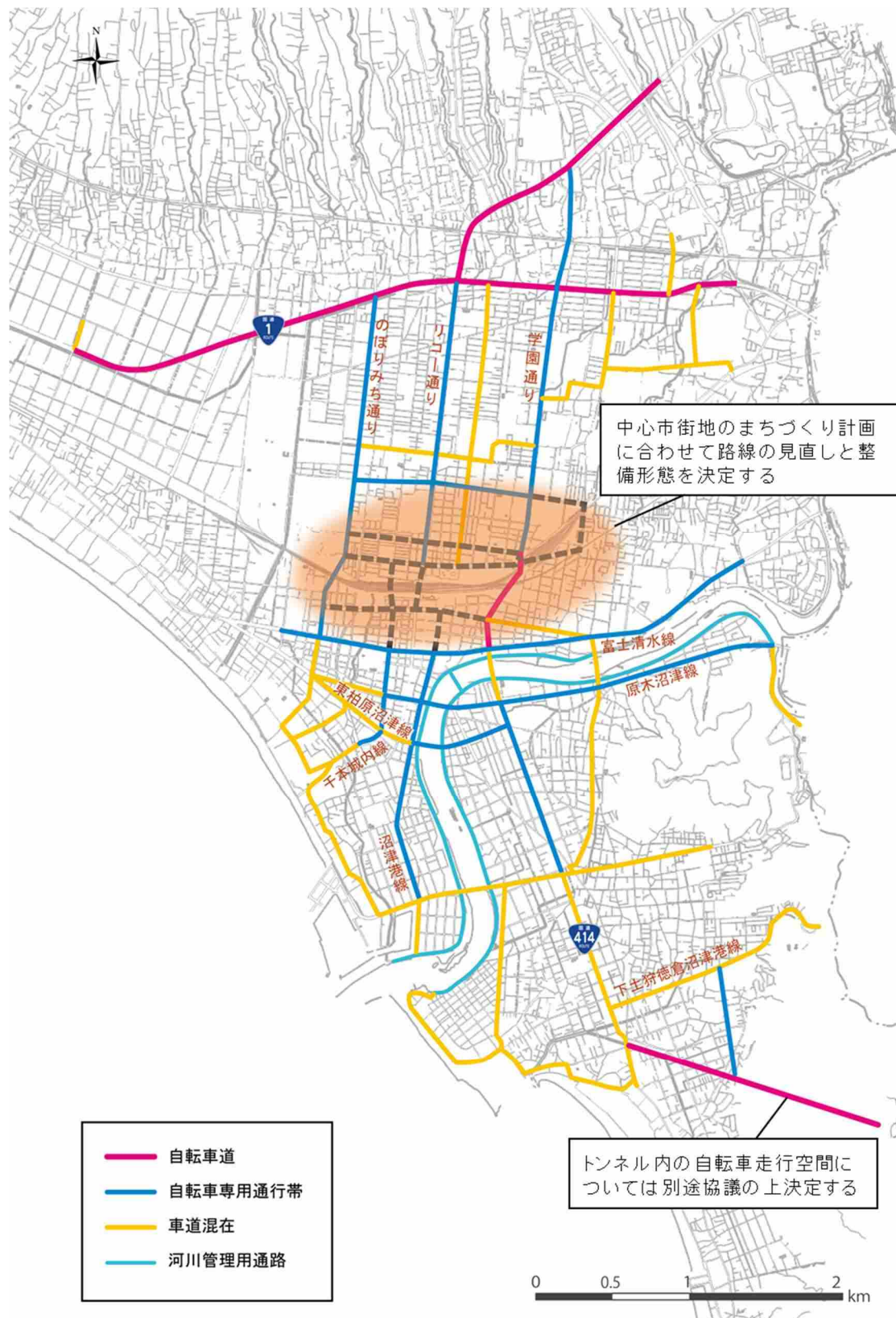


図 8-12 自転車ネットワーク整備計画（市街地）（長期）

8.9.2. 自転車ネットワーク整備計画（短期）

短期の自転車ネットワーク整備計画では、本来すべき完成形態での整備が当面困難な場合の対応などを考慮し、事業効果を早期に発揮するために設ける。

長期計画で「自転車道」及び「自転車専用通行帯」とする路線の中で、道路事情等からすぐに整備ができない路線は、暫定形態として「車道混在」の整備を行い、自転車通行空間の整備を進めるとともに自転車ネットワークに対する市民意識を高める。

なお、自転車歩行者道の整備中または整備済みの路線においては、その区間を自転車ネットワーク路線から外し、自転車ネットワークを補完する経路として、走行空間を確保する。

8.9.3. 対象路線の整備計画

自転車ネットワーク整備計画(短期)

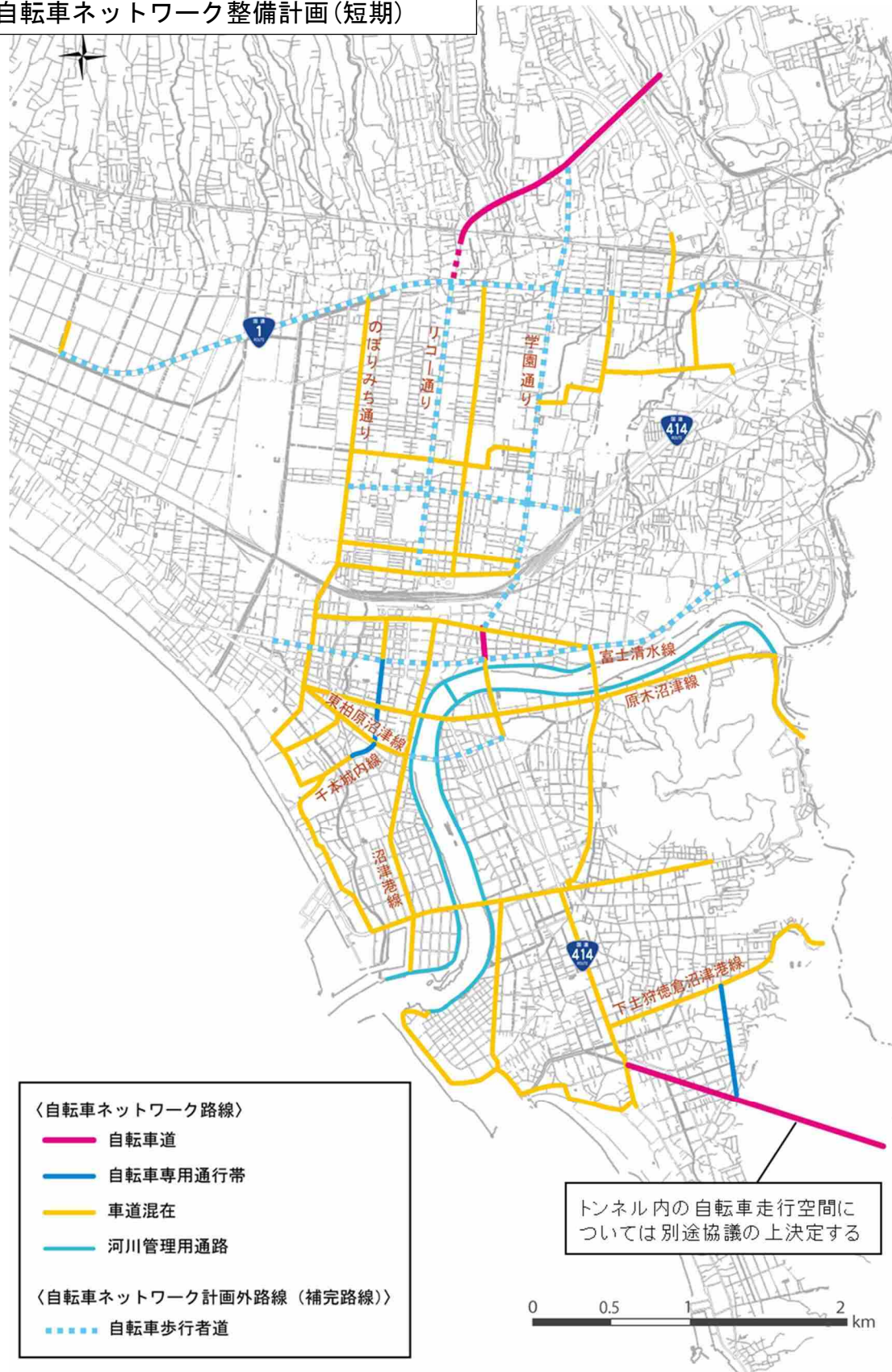


図 8-13 自転車ネットワーク整備計画（短期）

表 8-2 対象路線の整備計画

区間 番号	路線名	区間	延長 (km)	車道幅員 (m)	道路幅員 (m)	現況	短期	長期
■国道・県道（A）								
1	国道1号	市立病院南～長泉町境	9.3	25.5	31.5～32.0	自歩道	→	自転車道
2	国道414号	沼津御用邸記念公園～玉江町交差点	1.5	8.0	12.0	-	車道混在	→
3	国道414号	玉江町交差点～沼津市役所前	1.2	13.0	17.0	-	-	専用通行帯
4	国道414号	沼津市役所前～三園橋交差点	0.7	13.0	17.0	自歩道	車道混在	→
5	国道414号	三園橋交差点～三枚橋町交差点	0.2	21.0	25.0	自転車道	→	→
6	国道414号	三枚橋町交差点～三ツ目ガード北	0.5	12.0	20.0	自歩道	→	自転車道
7	国道414号	三ツ目ガード北～杉崎町交差点	0.4	12.0	20.0	自歩道	→	専用通行帯
8	国道414号	杉崎町交差点～竹ノ峠交差点	0.4	11.0	20.0	自歩道	→	※2
9	国道414号 ※1	（静岡バイパス）	2.5	-	-	-	自転車道	→
10	県道52号 沼津停車場線	あまねガード南～大手町交差点	0.4	16.0	24.5	自歩道	車道混在	※2
11	県道139号 原本沼津線	大門町～香貫大橋	2.7	11.0	18.0	自歩道	車道混在	専用通行帯
12	県道139号 原本沼津線	香貫大橋～沼津市屋内温水プール入口	0.7	8.25	10.25	-	車道混在	→
13	県道144号 下土狩俣倉沼津港線	下香貫交差点～横山トンネル	1.8	7.75	12.75	-	車道混在	→
14	県道159号 沼津港線	千本港町交差点～大手町交差点	1.7	13.0	22.0	自歩道	車道混在	専用通行帯
15	県道160号 千本城内線	浅間町交差点～乗蓮寺駐車場	0.2	12.0	20.0	自歩道	専用通行帯	→
16	県道160号 千本城内線	乗蓮寺駐車場～第二地区センター建設予定地	0.1	12.0	20.0	-	車道混在	→
17	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード北交差点～江原公園交差点（リコー通り）	1.9	16.0	25.0	自歩道	→	専用通行帯
18	県道162号 沼津停車場東沢田線	あまねガード	0.3	18.0	27.0	-	-	※2
19	県道163号 東柏原沼津線	西高入口交差点～永代橋	0.8	13.0	20.0	自歩道	車道混在	→
20	県道380号 富士清水線	丸子町交差点～貫瀬川大橋交差点	3.2	9.25～16.0	20.25～27.0	自歩道	→	専用通行帯
A 小計（国道・県道）			30.5	-	-	0.2	13.3	30.5
■市道（B）								
21	市道0103号線 納米里本田町線	本田町西交差点～杉崎町交差点	1.2	13.0～14.0	17.0～20.0	自歩道	→	専用通行帯
22	市道0105号線	沼津市立病院～市立病院南交差点	0.2	9.1	15.6	-	車道混在	→
23	市道0106-2号線 千本香貫山線	沼津中部浄化プラント～玉江町交差点	1.2	13.0	19.0	自歩道	車道混在	→
24	市道0106-3号線 千本香貫山線	玉江町交差点～沼津工業高校	0.9	13.0	18.0	自歩道	車道混在	→
25	市道0107号線 上香貫東間門	永代橋～沼津市役所南側	0.7	12.0	20.0	自歩道	→	専用通行帯
26	市道0108号線 平町三枚橋線	沼津駅南口交差点～三枚橋町交差点	0.3	13.5	21.5	自歩道	車道混在	※2
27	市道0108号線 平町三枚橋線	三枚橋町交差点～沼津警察署前	0.6	12.0	20.0	自歩道	車道混在	→
28	市道0109号線 西条千本線	浜地交差点～西条町歩道橋	0.3	11.9	19.9	自歩道	車道混在	※2
29	市道0109号線 西条千本線	西条町歩道橋～浅間町交差点	0.5	13.0	21.0	自歩道	専用通行帯	→
30	市道0110-1号線他	沼津警察署前交差点～玉江町交差点	1.6	16.0	27.0	-	車道混在	→
31	市道0111-1号線	沼津リハビリテーション病院～芹沢光治良記念館	0.3	5.25	5.25	-	車道混在	→
32	市道0112-2号線 御成橋牛臥線	沼津リハビリテーション病院～港大橋東交差点	1.1	6.1	8.0	-	車道混在	→
33	市道0113号線 西間門新谷線	西高入口交差点～末広町	0.5	14.5	24.5	自歩道	車道混在	→
34	市道0113号線 西間門新谷線	末広町～大門町	0.1	14.5	24.5	自歩道	車道混在	専用通行帯
35	市道0216-1号線 市道沢田線	西高入口交差点～錦町（のぼりみち通り）	0.3	11.0	20.0	自歩道	車道混在	→
36	市道0216-1号線 市道沢田線	錦町～中沢田東交差点（のぼりみち通り）	2.3	11.0	20.0	自歩道	車道混在	専用通行帯
37	市道0221号線	国道1号岡一色～沼津大岡駅前郵便局	0.5	6.5	9.5	-	車道混在	→
38	市道0222号線	大岡駅～東芝機械沼津事業所	0.9	6.5	8.5	-	車道混在	→
39	市道0226号線	宮前町交差点～東芝機械沼津事業所	0.6	7.0	7.0	-	車道混在	→
40	市道0227号線	東芝機械沼津事業所～泉町北交差点	0.5	7.75	8.75	-	車道混在	→
41	市道0228-1号線 三枚橋岡宮線	杉崎町交差点～岡宮（学園通り・新幹線以南）	2.0	10.5	18.5	自歩道	→	専用通行帯
42	市道0228-2号線 三枚橋岡宮線	岡宮～静岡県立沼津東高校（学園通り・新幹線以北）	1.0	14.0	22.0	自歩道	→	専用通行帯
43	市道0232号線 沼津駅北口線	新宿町～国道1号東龍堂	1.1	8.6	12.6	-	車道混在	→
44	市道0234号線	双葉町交差点～あまねガード北交差点	0.5	12.5	20.5	-	車道混在	※2
45	市道0234号線	あまねガード北交差点～三ツ目ガード北交差点	0.6	11.0	21.0	-	車道混在	※2
46	市道0235号線	静岡県労働金庫沼津支店～新宿町	0.8	10.0	15.0	-	車道混在	※2
47	市道0235号線	新宿町～三ツ目ガード北交差点	0.4	10.0	15.0	車道混在	→	※2
48	市道0237号線	錦町北交差点～あまねガード南	0.6	12.0	20.0	-	車道混在	※2
49	市道0246-3号線 ※1		0.4	-	-	-	専用通行帯	→
50	市道0249号線	沼津リハビリテーション病院～島郷公園駐車場	0.5	5.0	5.0	-	車道混在	→
51	市道0265号線	桐陽高校総合グラウンド南側	0.1	5.75	8.75	-	車道混在	→
52	市道0269号線	第二地区センター建設予定地～沼津西高校	0.6	6.0	6.0	-	車道混在	→
53	市道0270号線	第二地区センター建設予定地～沼津中部浄化プラント	1.3	6.5	7.5	-	車道混在	→
54	市道1722号線 沼津南一色線 ※1	江原公園交差点～沼津10南	1.1	23.0	27.0	-	自転車道	→
55	市道3076号線	国道1号岡一色～静岡県立沼津城北高校	0.4	6.0	8.0	-	車道混在	→
56	市道3453号線	学園通り泉町～桐陽高校総合グラウンド	0.4	8.0	10.0	車道混在	→	→
57	市道3471号線	桐陽高校～桐陽高校総合グラウンド	0.2	6.5	6.5	-	車道混在	→
58	市道3477号線	桐陽高校～のぼりみち通り田町橋	0.5	6.0	8.5	-	車道混在	→
59	市道3829号線	西高入口交差点～沼津西高校	0.4	6.0	6.0	-	車道混在	→
60	市道3832号線	本光寺～市道町7番地	0.4	4.5	4.5	-	車道混在	→
61	市道3896号線	千本港町交差点～沼津魚市場1ノ	0.4	9.0	9.0	-	車道混在	→
62	認定外	島郷公園駐車場～沼津御用邸記念公園	0.6			-	車道混在	→
63	認定外	芹沢光治良記念館～島上寺	0.7			-	車道混在	→
64	（市道番号未定）七通り線	三ツ目ガード北交差点以東	0.4	18.0	27.0	-	-	※2
65	（市道番号未定）浜地本田町線	浜地交差点～高沢公園交差点	0.3	10.0	17.0	-	-	※2
66	（市道番号未定）平町岡一色線	山王台～竹ノ峠交差点	0.4	18.0	27.0	-	-	※2
B 小計（市道）			30.9			0.8	25.0	30.9
■その他（C） ※3								
67	河川管理用通路	狩野川右岸側	2.6	-	-	-	-	-
68	河川管理用通路	狩野川左岸側	4.7	-	-	-	-	-
69	あゆみ橋	-	0.2	-	-	-	-	-
C 小計（その他）			7.5			-	-	-
合計：（A）＋（B）＋（C）：現況・短期・長期の合計には（C）を含んでいない。			68.9			1.0	38.3	61.5
整備形態別集計			自転車道	13.6		0.2	3.8	13.6
※短期・長期で整備形態の異なる区間、整備形態未定の区間があるため、整備形態別延長の合計は（A）＋（B）の合計と一致しない。			自転車専用通行帯	19.5		0.0	1.1	19.5
			車道混在	22.6		0.8	33.4	22.6

表中の「自歩道」は「自転車歩行者道」、「専用通行帯」は「自転車専用通行帯」を示す。次々頁以降、整備イメージを示す。ただし、長期で※2に該当する区間と、市道で車道混在のみの区間は除く。

※1：道路整備計画において実施中の路線。

※2：中心市街地のまちづくり計画に合わせて路線の見直しと整備形態の決定をする。

※3：河川管理用通路の整備形態は未定。

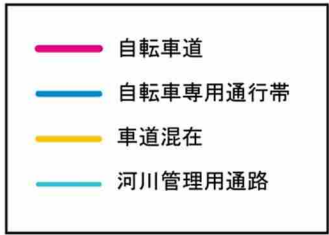


図 8-14 整備計画路線区間番号

8.10. 自転車ネットワーク整備計画（南部エリア）

自転車ネットワークの各路線（区間）について、ガイドラインに従い、整備形態を設定する。

自転車ネットワーク計画（長期）

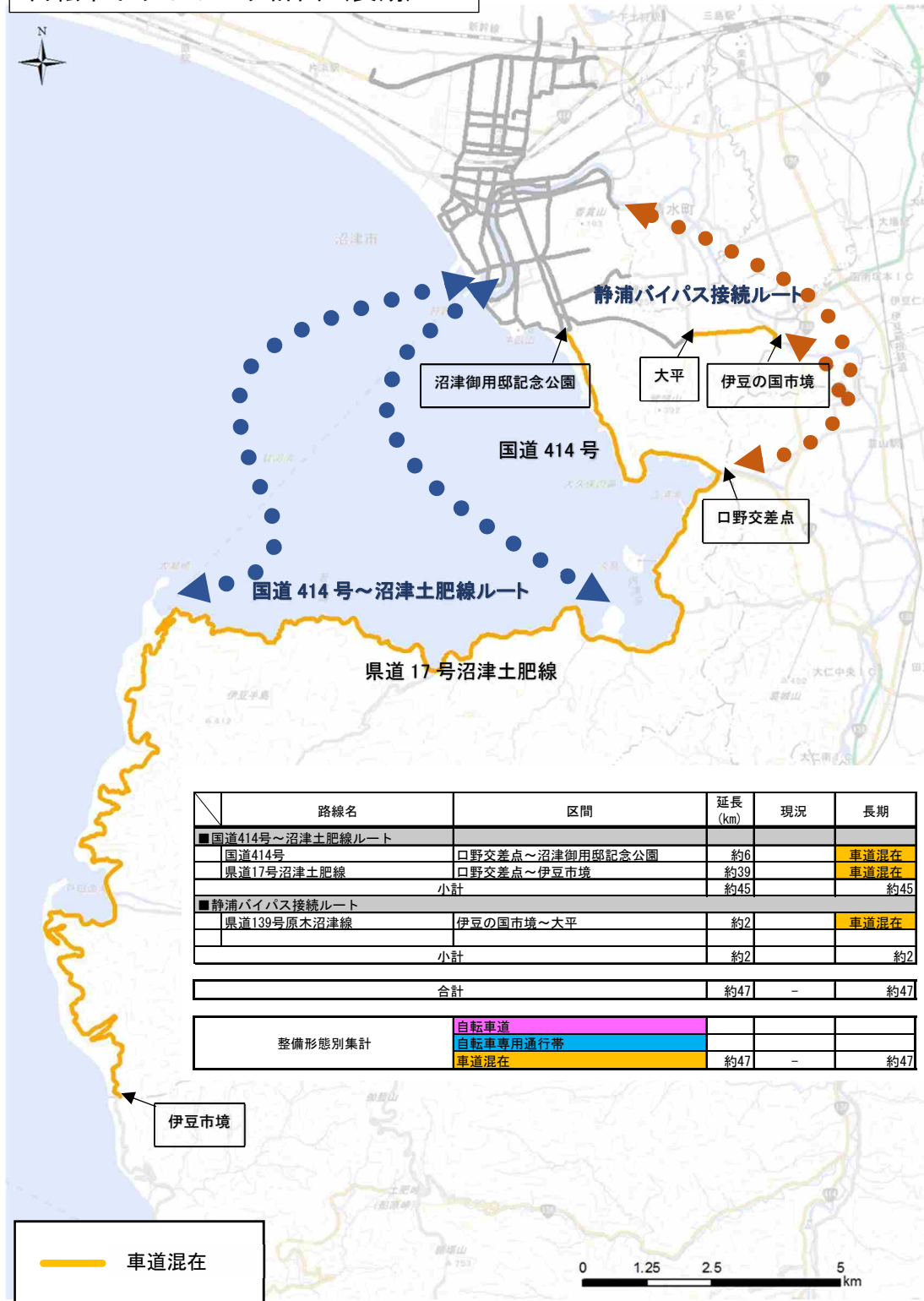


図 8-15 自転車ネットワーク整備計画(南部)(長期)

整備形態別自転車ネットワーク計画（短期）

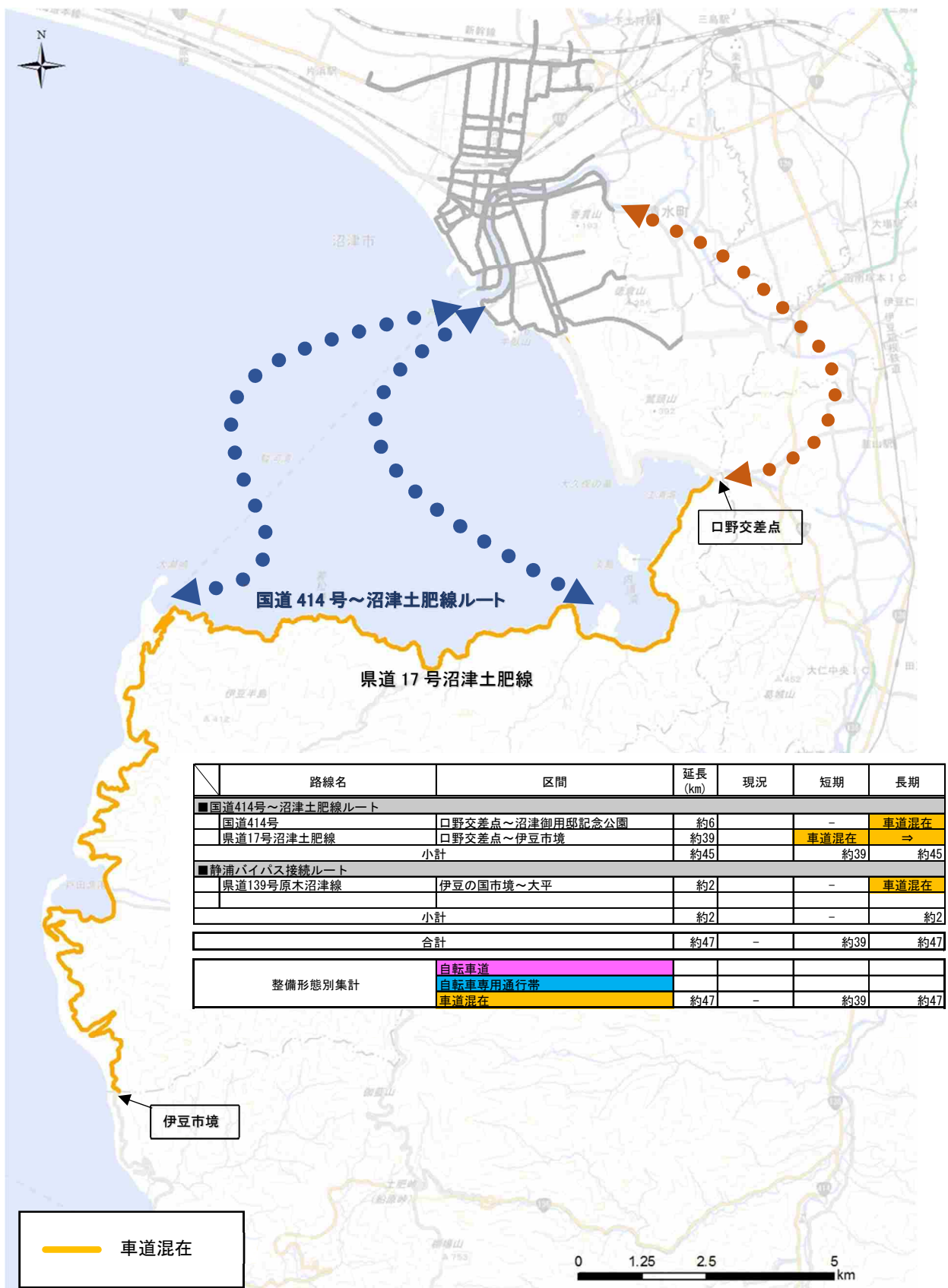


図 8-16 自転車ネットワーク整備計画(南部)(短期)

沼津市自転車ネットワーク計画

担 当 課： 沼津市 建設部 建設デザイン調整室

電 話： 055-934-4811

F A X： 055-934-4782

E-mail： kdesign@city.numazu.lg.jp
