

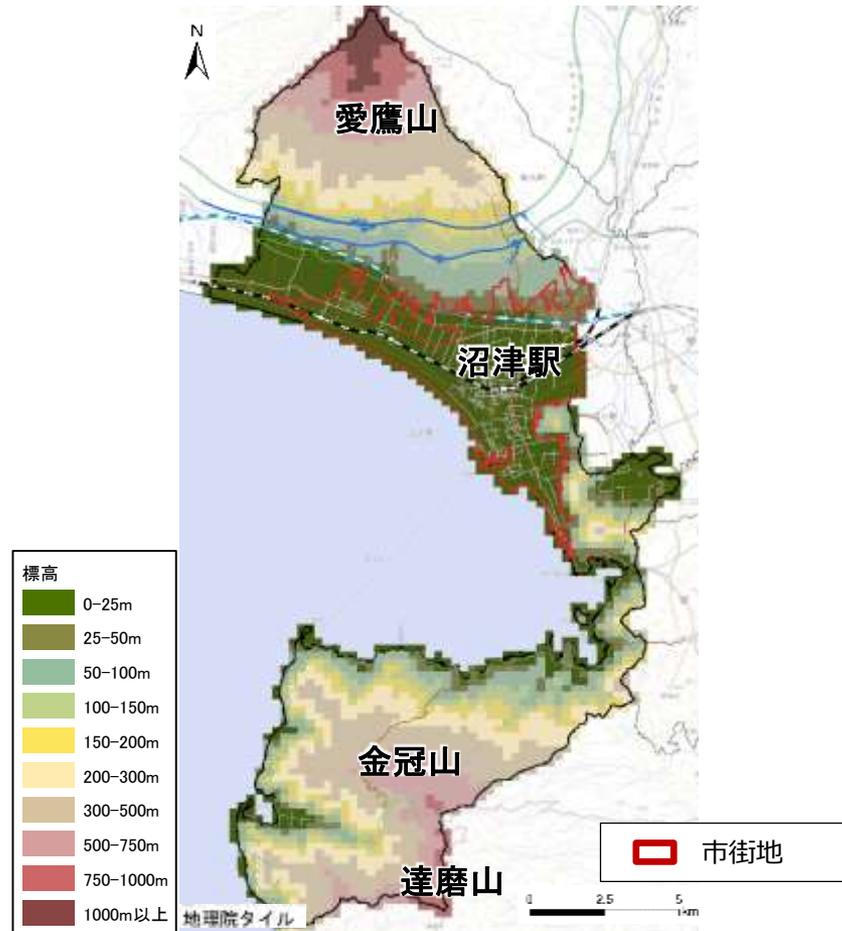
- 計画策定の背景【資料1】
 - ・自転車活用推進法
 - ・沼津市のこれまでの取組
 - ・自転車のメリット
 - ・計画の内容（項目）
 - ・計画策定スケジュール

◎ 本日の内容

- 沼津市の自転車を取り巻く
現状と課題【資料2】
 - ・現状、特性
 - ・アンケート結果抜粋（速報値）
 - ・課題のまとめ
- 計画の骨子案【資料3】



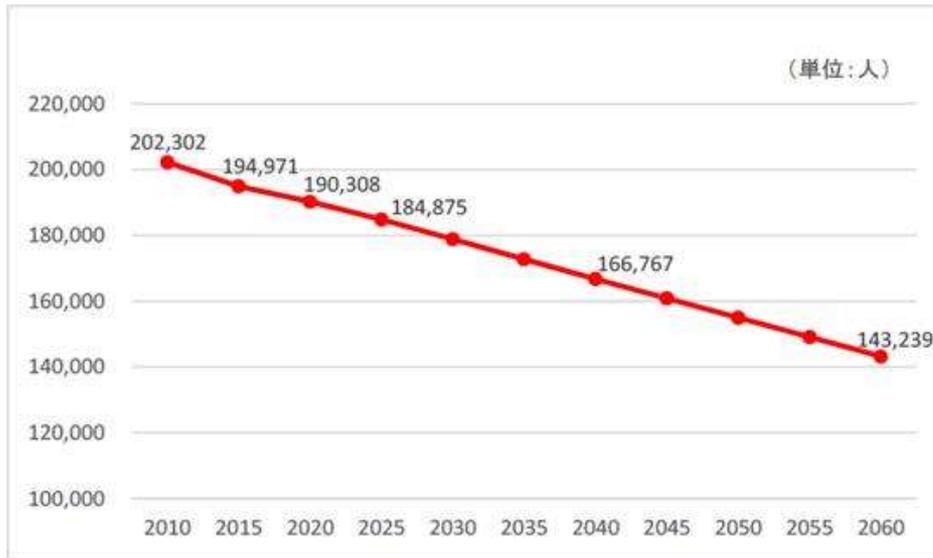
- 市街地部は**標高25メートル未満で平坦**
- 北には標高1,500メートル以上の越前岳を抱える愛鷹山、南には金冠山、達磨山が立地



<図 地形の起伏>

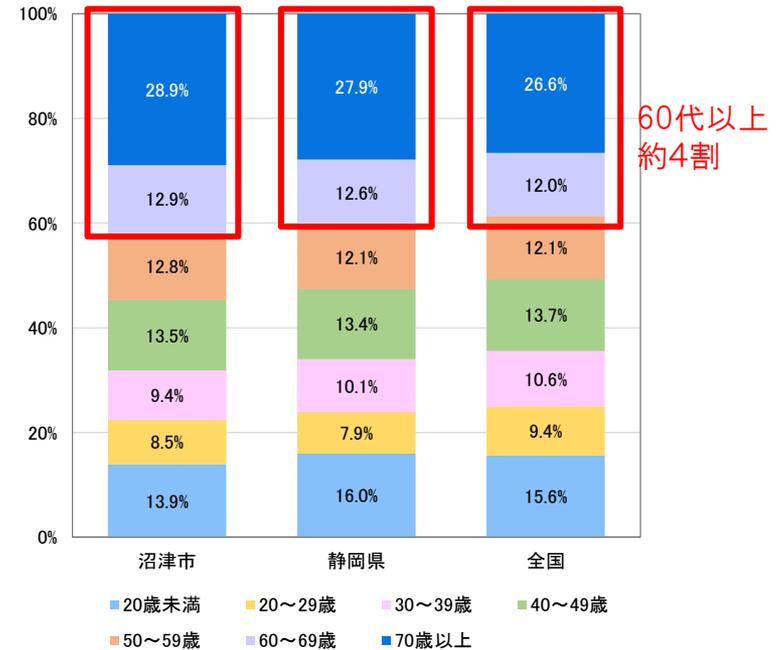
出典:国土数値情報

- 今後も生産年齢・年少人口の減少に伴い、高齢化率も上昇の見込み
- 年齢別人口構成比は、静岡県や国と同様、60歳以上が約4割
- 高齢化の進展に伴う高齢者の移動手段の充実が必要



出典：沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

<図 人口の将来展望>

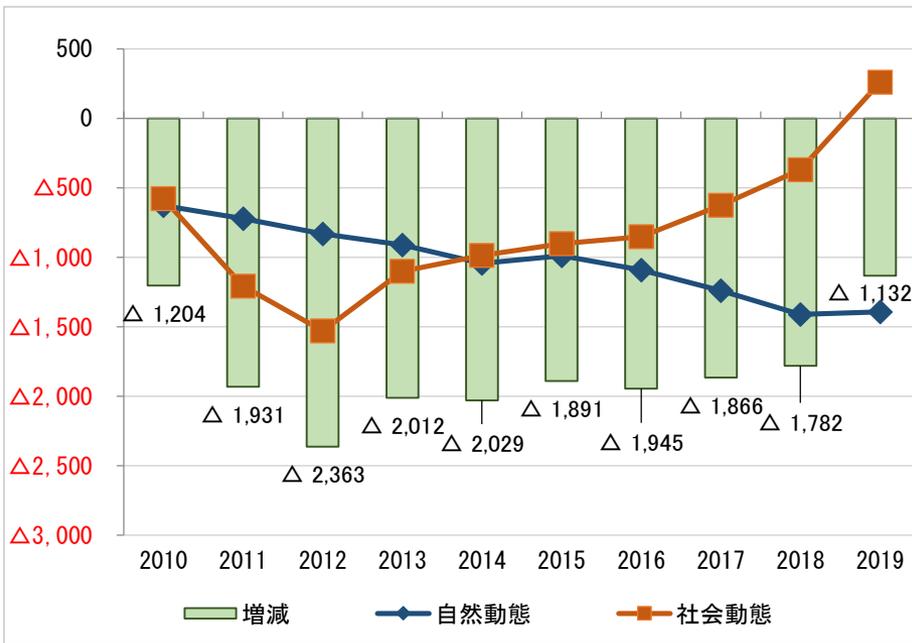


出典：沼津の統計R1.10（沼津市）
 統計センターしずおかR1.10（静岡県）
 e-stat人口推計R1.10確定値(全国)

<図 年齢階層別人口の構成>

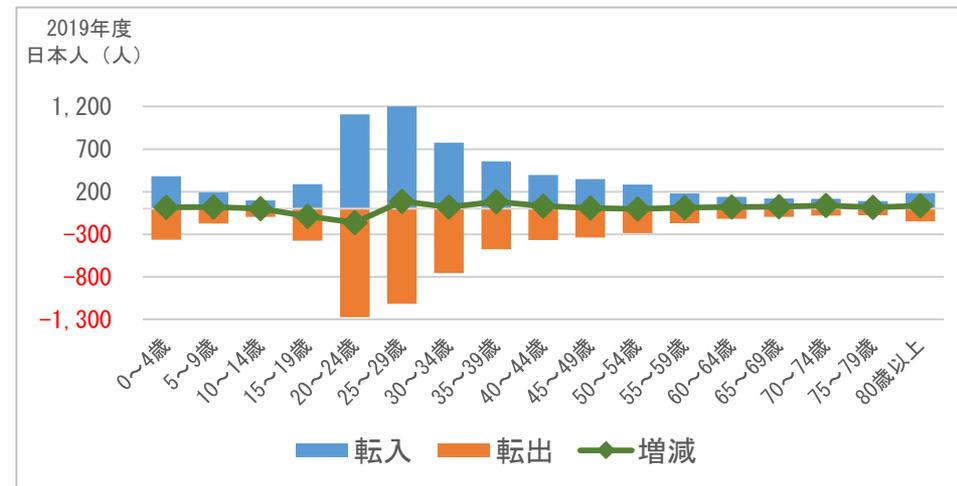


- 自然動態は近年自然減が続き、社会動態は2012年以降増加傾向
- 進学や就労、結婚、子育てなどの担い手となる世代で転出が目立つ



出典: 沼津市資料

< 図 自然動態・社会動態の推移 >

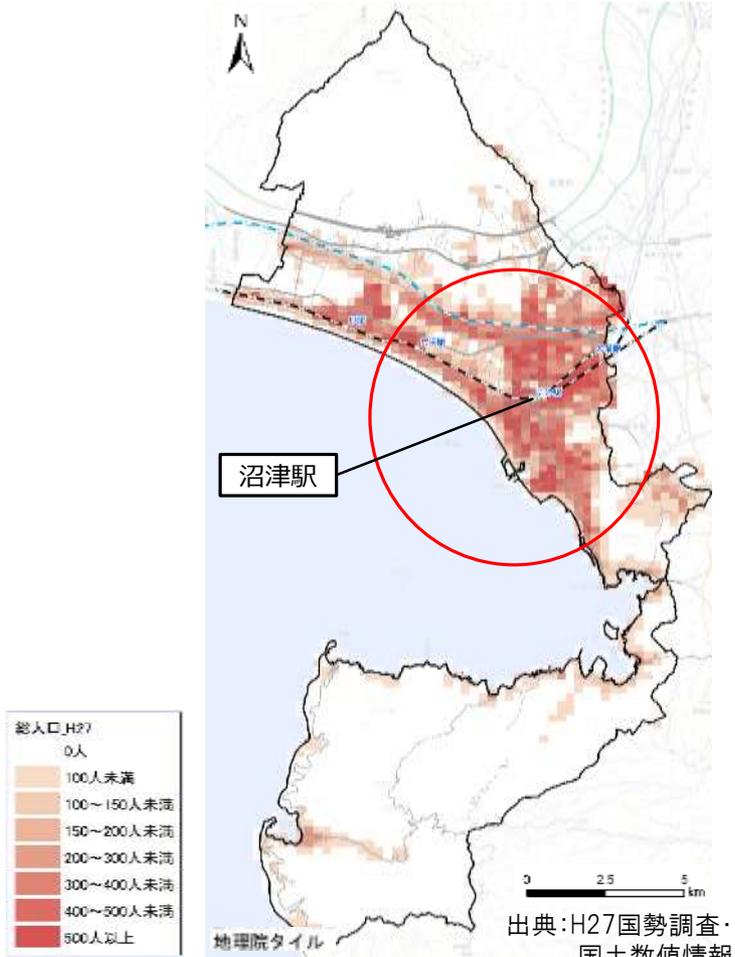


出典: 沼津市資料

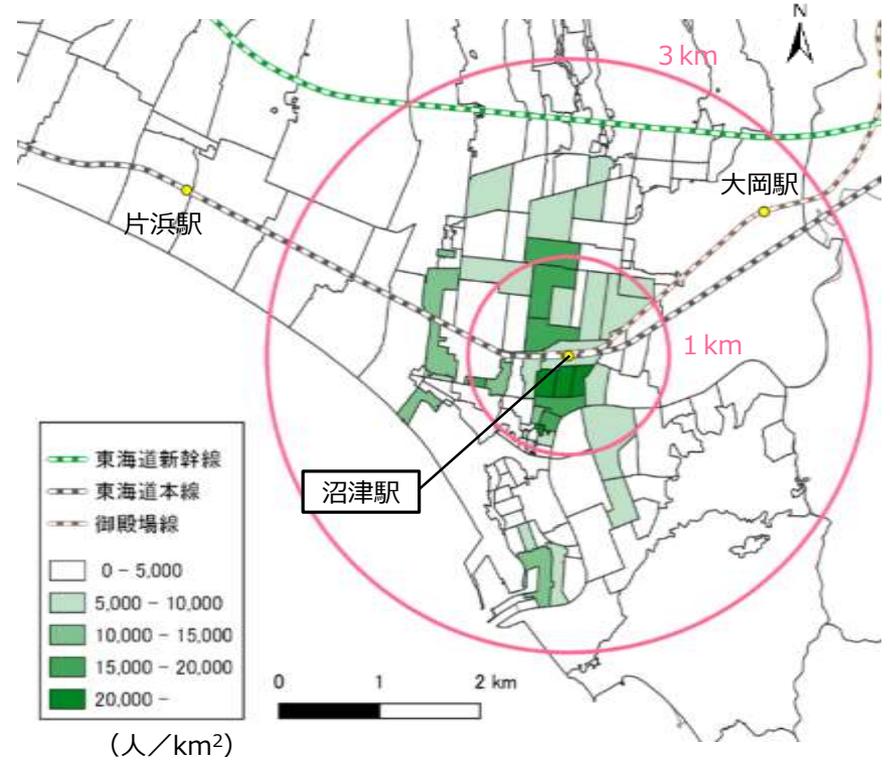
< 図 年代別 他市町・都道府県との転入・転出の状況 >



- 沼津駅を中心とした鉄道沿線地域において、人口が集中
- 従業者密度は、沼津駅の3km圏内で集中

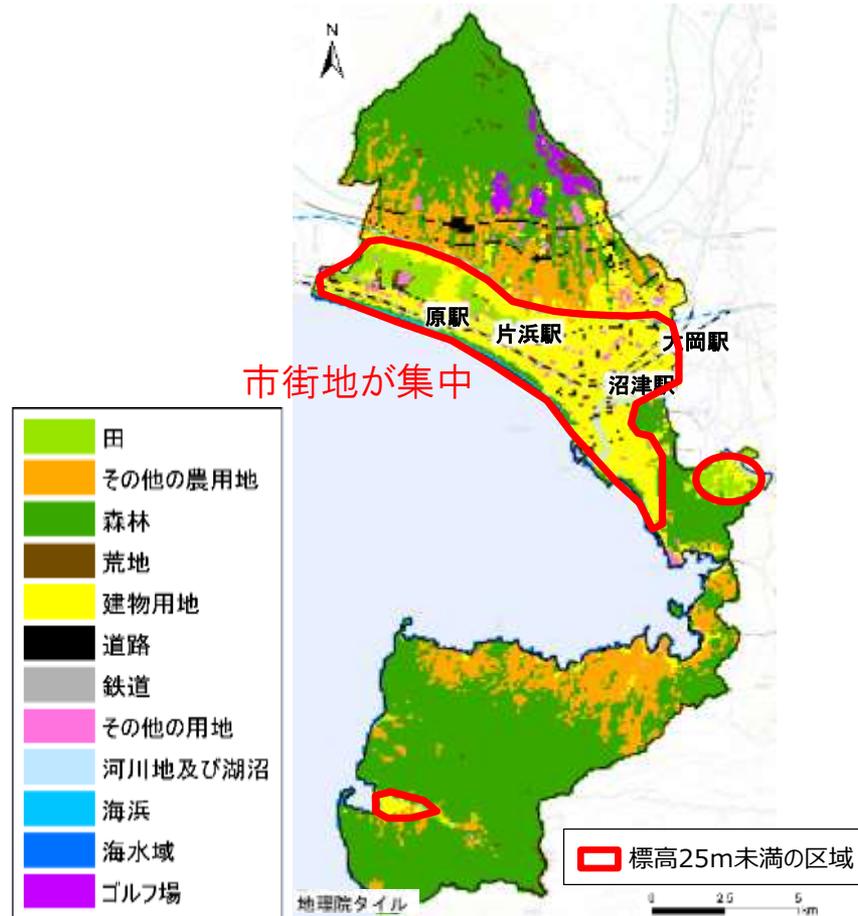


<図 人口の分布>



<図 町丁目別従業者密度>

- 鉄道沿線の平坦な地域に市街地が集中
- 上記以外の北部・南部の郊外部に山林や農地が広がる



< 図 土地利用の状況 > 出典:国土数値情報

4. 施設立地

・市役所等の公共施設、商業施設の日常施設は、市の中央エリアに分布



出典:国土数値情報

<図 行政施設の立地状況>



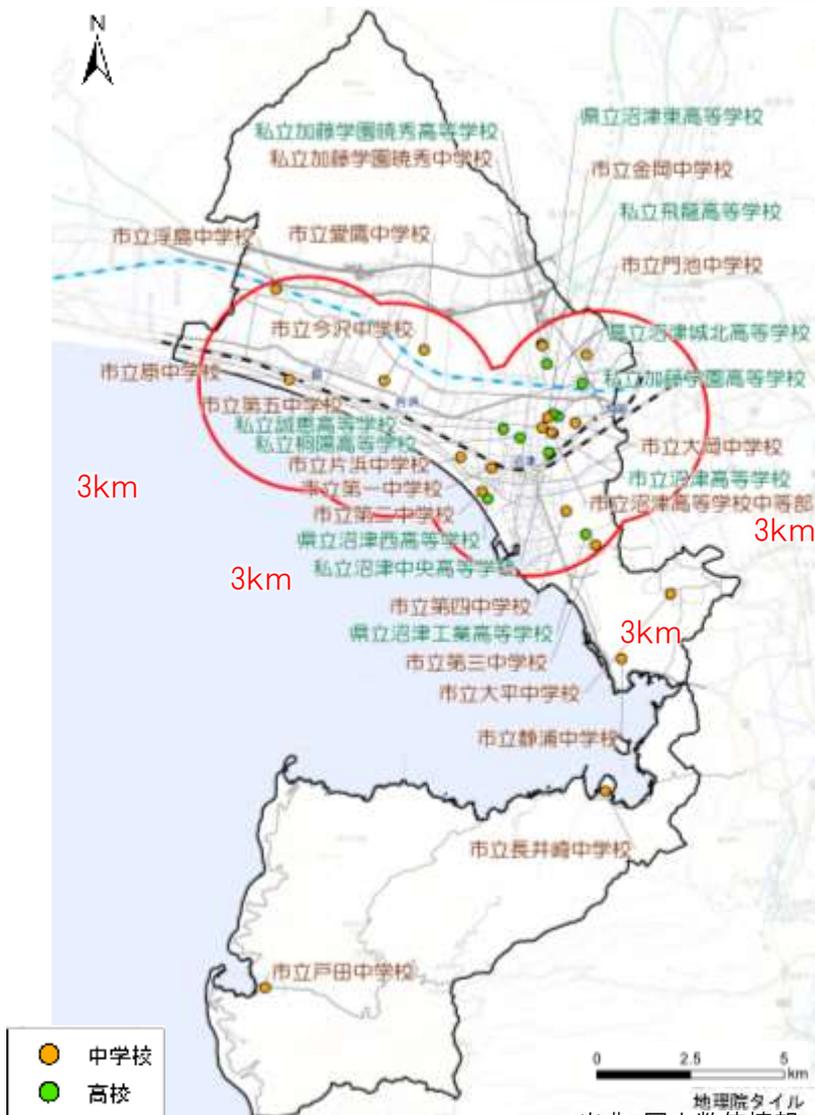
出典:大規模小売店舗要覧2020・国土数値情報

<図 商業施設の立地状況>



4. 施設立地

- 中学、高校共に市の中央エリアに多く、**最寄り駅から概ね3km圏内に分布**
- 公園は、市の中央エリアに分布



<図 中学・高校の立地状況>



出典: 沼津市HP「公園とみどり」・国土数値情報
 <図 公園の立地状況>

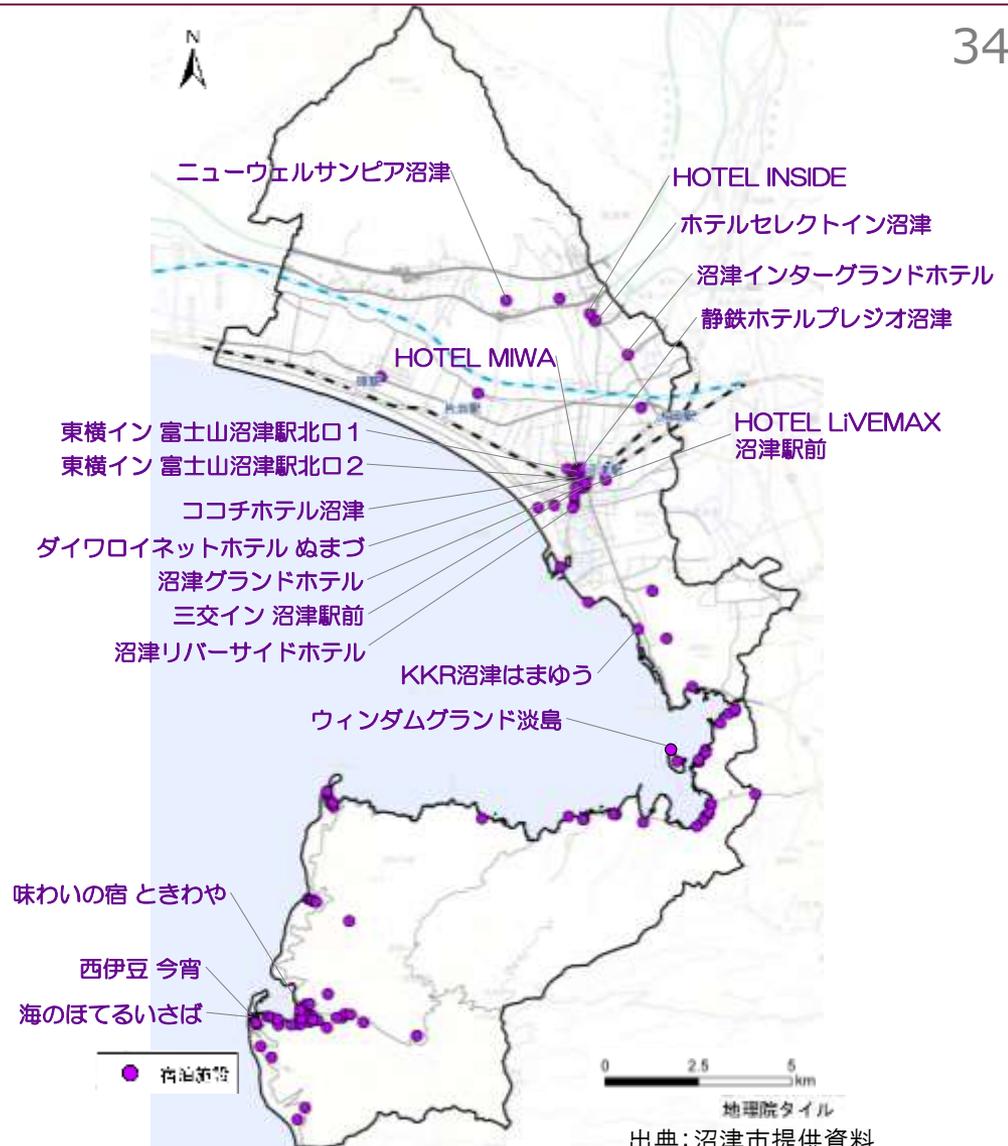


4. 施設立地

- スポーツ施設は、市の中央エリアに多く分布
- 宿泊施設は、沼津駅周辺及び幹線道路沿いを中心に分布



< 図 スポーツ施設の立地状況 >



< 図 宿泊施設の立地状況 >

観光資源

- 観光施設は、主に市街地南部の沼津港周辺と内浦地区、西浦地区及び戸田地区の海岸沿いに点在
- 沼津港や御用邸記念公園などの地域資源の活用に向けた交通手段を選択できる環境づくりが必要



<図 観光資源の立地状況>

出典:沼津市観光情報、沼津市地域公共交通網形成計画



レンタサイクル

- NUMAZUレンタサイクル「ぬまくル」ステーションを4箇所開設
- スポーツ自転車による有料レンタサイクルの実証実験



出典：国土数値情報

< 図 レンタサイクル貸し出し位置 >

■ レンタサイクル事業「ぬまくル」の概要

① NUMAZUサイクルステーション静浦東

貸出日	金曜日、土曜日、日曜日、祝日（年末年始を除く）
貸出時間	午前9時から午後5時
貸出自転車	クロスバイク
利用料	1,000円/日

② くるら戸田 ③ 三の浦総合案内所

貸出日	年中無休（年末年始を除く）
貸出時間	午前9時から午後4時30分
貸出自転車	クロスバイク
利用料	1,000円/日

④ 沼津リバーサイドホテル

貸出日	年中無休（年末年始を除く）
貸出時間	午前9時から午後6時
貸出自転車	クロスバイク
利用料	1,000円/日

出典：NUMAZU CYCLING



シェアサイクル

- 「ハレヒサイクル」が、**沼津市内で9箇所に設置**（ハレヒサイクルは、三島市・沼津市を中心に展開するシェアサイクルサービス）
- 市内のポートは**沼津駅周辺が中心で、市全体では設置されていない地域が多い**



■シェアサイクル「ハレヒサイクル」の概要

事業主体	加和太建設株式会社
システム	Hello Cycling(オープンストリート株式会社)
設置ポート	9カ所 淡島マリンパーク 沼津御用邸記念公園 沼津港(新鮮館前) 甲羅本店八宏園 沼津リバーサイドホテル 沼津グランドホテル 雄大フェスタ北側 プラサヴェルデ ららぽーと沼津
貸出台数	49台
営業時間	24時間
使用車種	電動アシスト自転車
利用料金	100円/15分、1500円/12時間
運用開始年月	2019年～

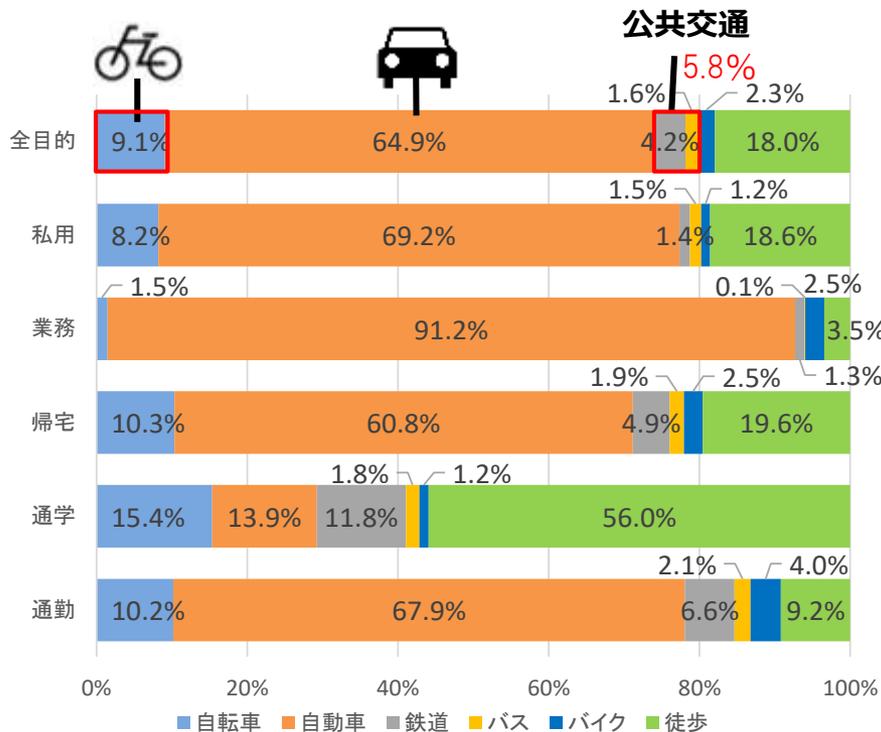
＜図 シェアサイクル位置＞ 出典：国土数値情報

出典：ハレヒサイクルHPから作成



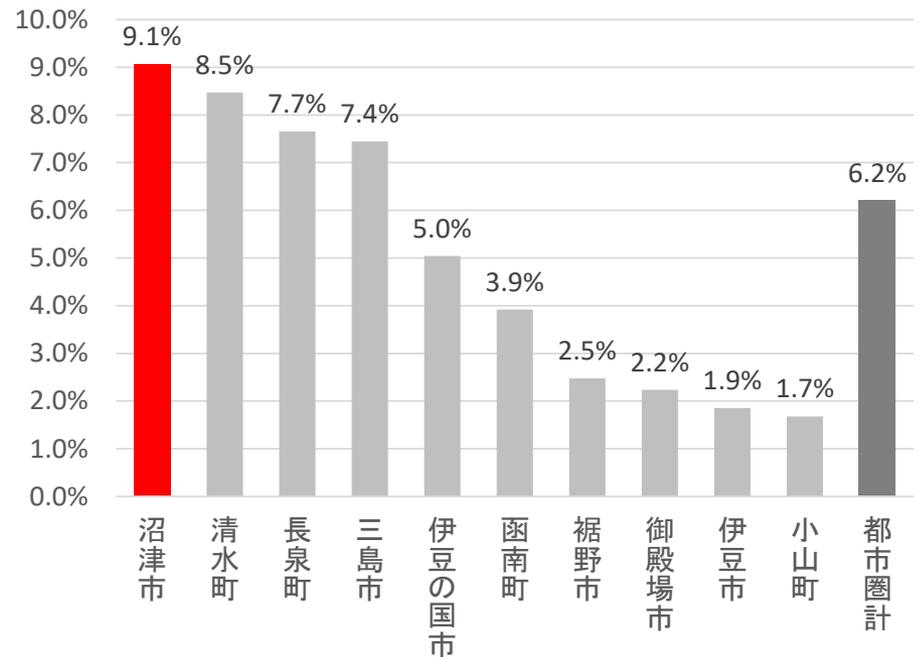
(1) 交通手段分担率

- ・ 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%**、**公共交通**（バス・鉄道）は**5.8%**
- ・ 目的別に見ると、**自転車分担率は通学**で高く、**自動車分担率は業務や私用、通勤**で高い傾向
- ・ 自転車分担率が**東駿河湾都市圏**の中で、**最も高い割合**



出典：第3回東駿河湾パーソントリップ調査(平成27年)

< 図 交通手段分担率 >



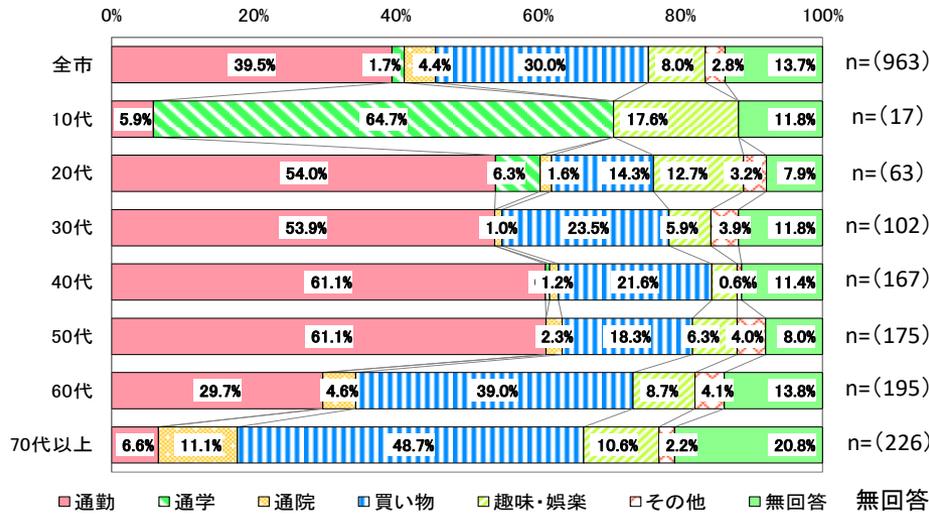
出典：第3回東駿河湾パーソントリップ調査(平成27年)

< 図 東駿河湾都市圏自治体との比較(交通手段分担率) >

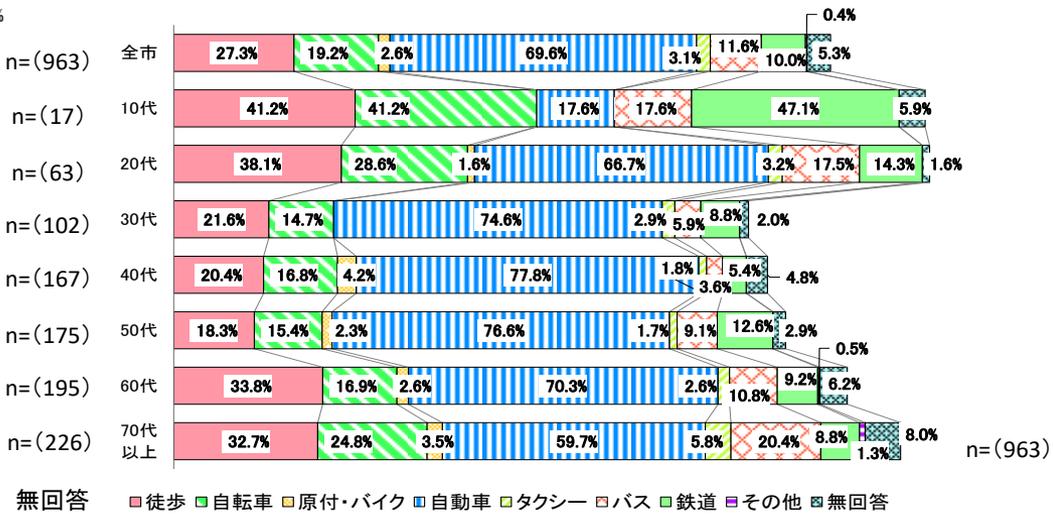


(2) 市民のおでかけ目的及び主な交通手段

- 20～50代は「通勤」による移動が半数を占めるが、60代以上では「買い物」による移動が最も多い
- 平日の主な交通手段は、「自動車（69.6%）」、次いで「徒歩（27.3%）」、「自転車（19.2%）」
- 「自動車」への依存が高く、特に30～50代では7割を超え、「自転車」の利用は10代が最も多い



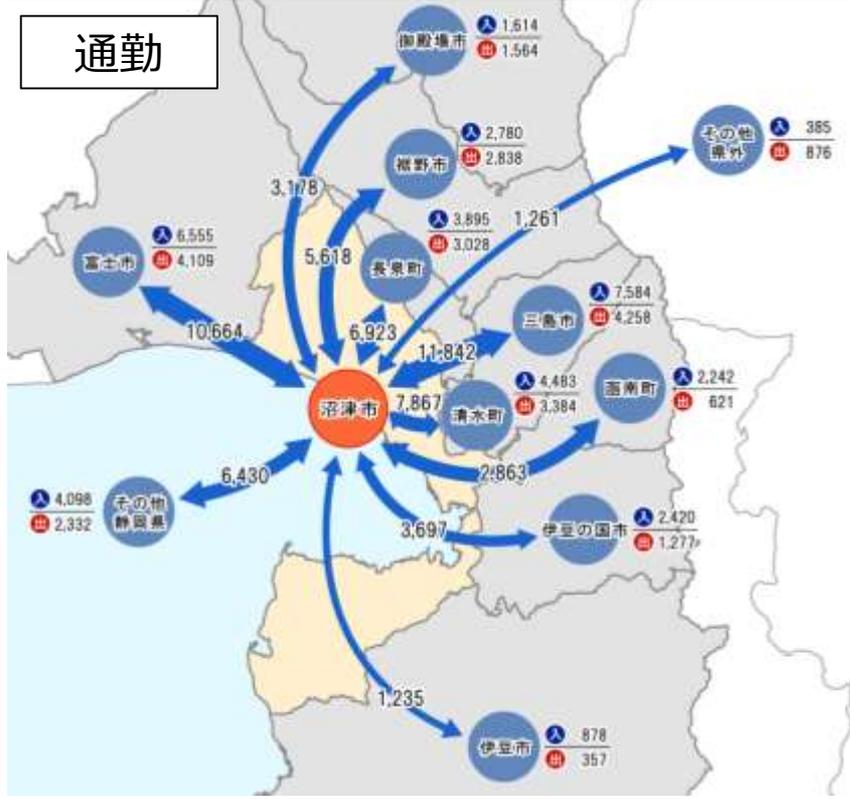
<図 平日のおでかけ目的>



出典：令和元年度 第46回市民意識調査報告書
<図 平日の主な交通手段>

(3) 地域間流動

- 他市町との通勤・通学流動では、**鉄道で直結する近隣市町間**が多い
- 市内から他市町の通勤は、三島市、富士市、清水町、長泉町、通学では三島市が多い
- 他市町から市内への通勤は、上記4自治体、通学は長泉町、三島市、裾野市、富士市が多い
- 沼津市の昼夜間人口比率は107.0であり、周辺自治体の中でも高い



昼夜間人口比率	
沼津市	107.0
裾野市	106.1
小山町	102.6
富士市	99.3
御殿場市	98.7
三島市	97.0
清水町	97.0
長泉町	95.8
富士宮市	95.4
函南町	80.2

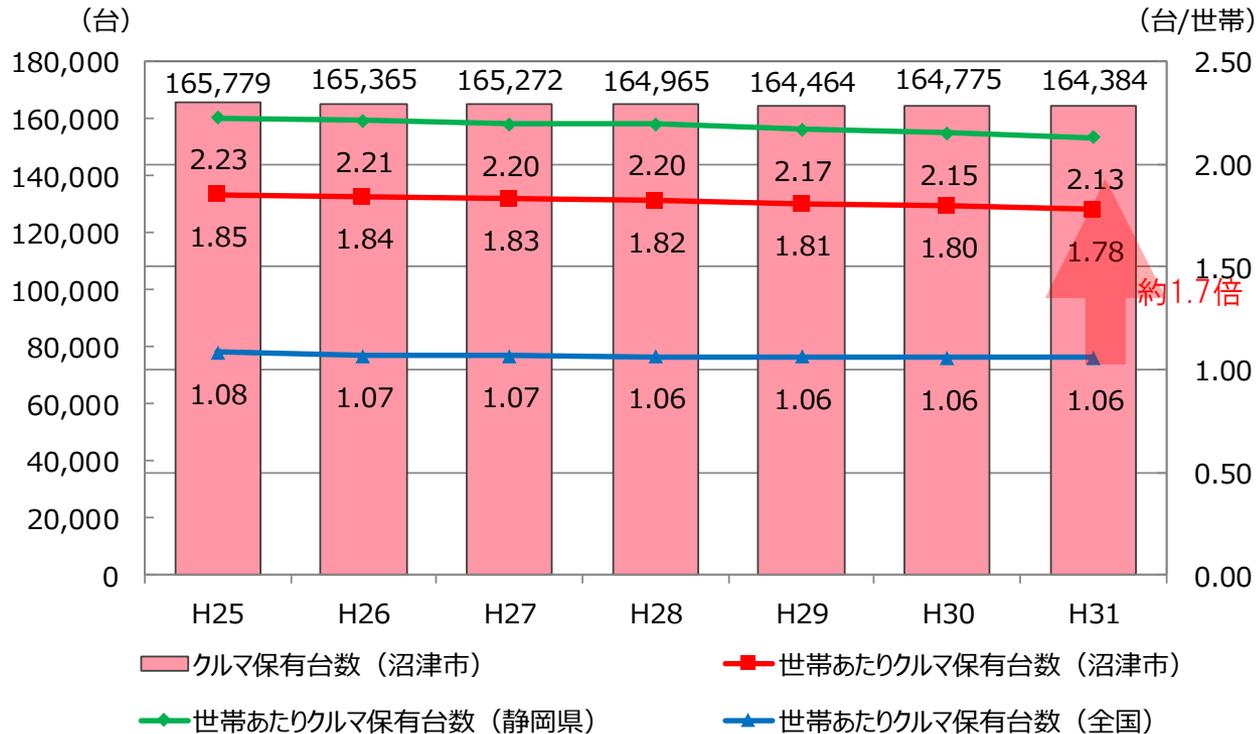
< 図 他市町との流動(通勤・通学) >

出典：国勢調査(平成22年)

出典：国勢調査(平成27年)

(4) 自動車の保有状況

- 自動車の保有台数は、**年々減少傾向**
- 沼津市の世帯あたりの保有台数は、**1.78台**（H30年度）で**全国平均の約1.7倍**



約1.7倍

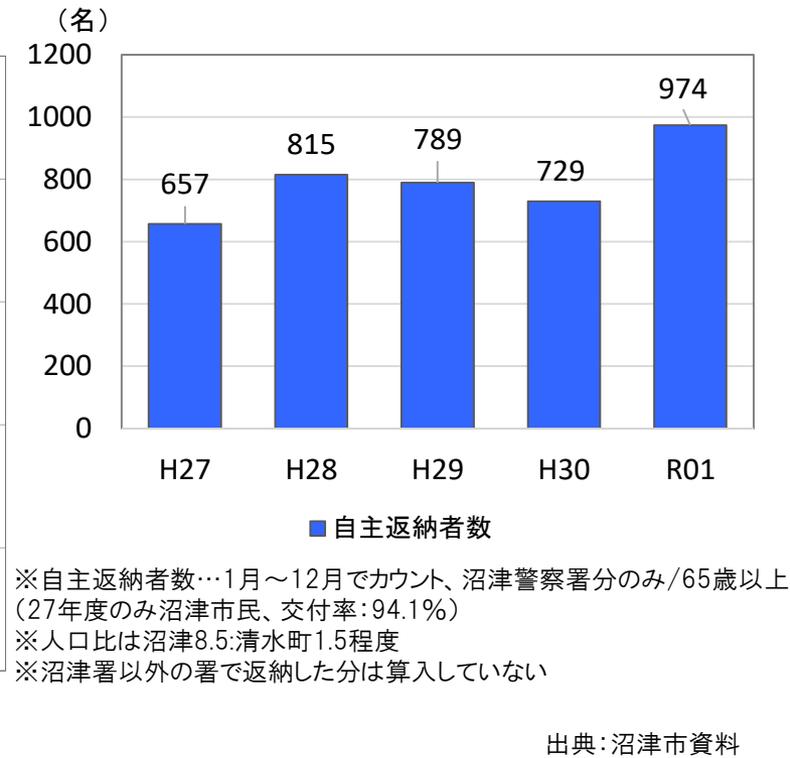
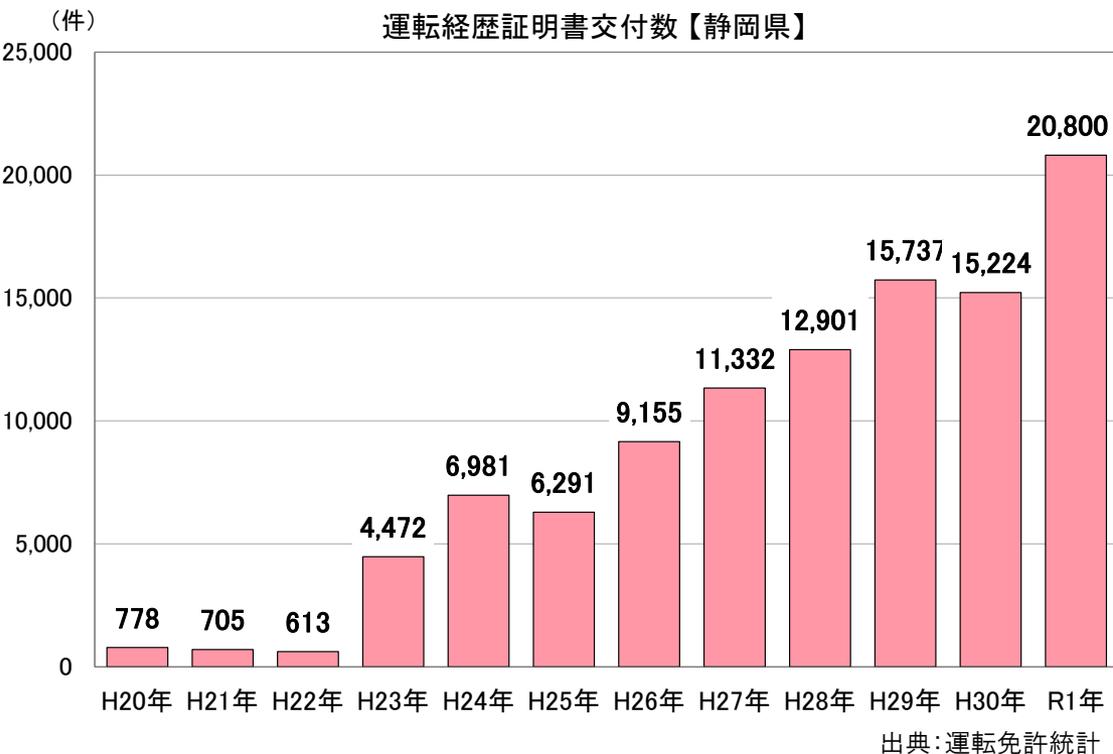
出典：沼津市(人口と世帯)
静岡県(H30自動車保有台数)
自動車検査登録情報協会(自家用乗用車の世帯あたり普及台数)

<図 自動車の保有台数・普及率>



(5) 運転免許の返納状況

- 静岡県では免許を返納して運転経歴証明書を交付する人が、**増加傾向**
- 沼津市における**自主返納者数**も**増加傾向**
- **返納した人の移動手段確保**を、早めに対応する必要がある



< 図 自動車免許返納後の運転経歴証明書交付件数推移 (静岡県) >

< 図 沼津市免許自主返納者数 >



(6) 市内の主要渋滞箇所

- ・ 市中心市街周辺において、**4 区間、8 か所の主要渋滞箇所**
 - ・ 国道 1 号（市立病院南交差点～江原公園交差点）は、**国道 1 号ワースト 1 位の主要渋滞箇所**
- ※令和2年6月発表**

主要渋滞箇所の選定方法

一般道、直轄国道における区間延長あたりの損失時間を基に選定
 「ピーク時旅行速度20km/h以下(信号待ち2回以上等)」

※損失時間:自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間の合計

令和2年度
 国道1号ワースト1位の主要渋滞箇所
 (市立病院南交差点～江原公園交差点)



< 図 主要渋滞箇所の位置図 >

出典:静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料

区間名	箇所名
15 原木沼津線～町道 (駿東郡清水町堂庭付近から沼津市役所付近)	常庭
	柿田
	香貫大橋西
	本郷町
	沼津市役所前
16 足高三枚橋線～国道414号 (沼津市岡宮付近～沼津市下香貫付近)	岡宮
	共栄町
	杉崎町
	三園橋
	沼津市役所前
17 国道1号 (沼津市共栄町付近～沼津市西椎路付近)	下香貫
	共栄町 江原公園
18 富士清水線 (沼津市三園橋付近～沼津市西間門付近)	西間門
	三園橋

箇所	
⑪	口野放水路
⑭	上石田南
⑮	東下石田
⑯	静浦西小入口
⑰	東名岡の宮橋南
⑱	あまねガード南
⑲	原踏切(JR・東海道本線)
⑳	原東町



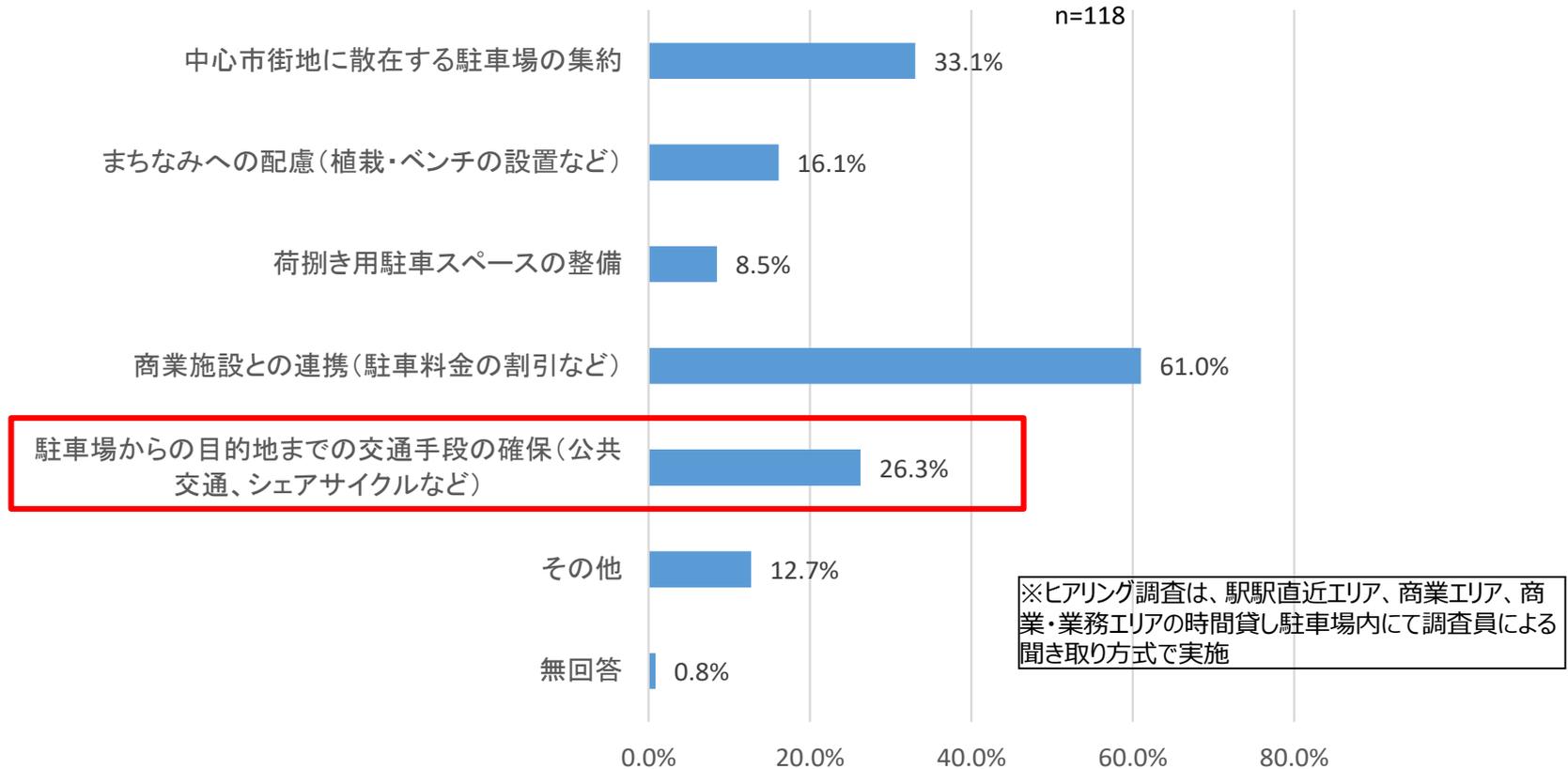
< 図 伊豆半島の道路混雑情報 (平日通常期、朝7時台) >

出典:国土交通省中部地方整備局 沼津河川国道事務所



(7) 中心市街地の駐車場に期待する取組み

- 中心市街地の駐車場に期待する取組みとして、「**駐車場からの目的地までの交通手段の確保（公共交通、シェアサイクルなど）**」は約3割



出典：平成31年度沼津市中心市街地まちづくり戦略公共空間再編に向けた調査・検討等業務委託

< 図 > クルマの駐車場に期待する取組み



(1) 自転車通行環境の整備形態

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月国土交通省道路局・警察庁交通局）」に基づき、静岡県は自転車道等設計仕様書を策定。
- 静岡県自転車道等設計仕様書に基づいた自転車通行環境の整備形態は、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」「自転車歩行者道」の4種類。なお、県内に多く存在する自転車歩行者道については、やむを得ない場合に採用するものとしている。

自転車通行空間			
自転車道	<ul style="list-style-type: none"> 自動車と構造的分離 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 		
自転車専用通行帯	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
車道混在	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
自転車歩行者道	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車の通行の用に供するために構造的・視覚的に分離した道路の部分 		

出典：静岡県自転車道等設計仕様書(H29. 3)、沼津市自転車ネットワーク計画



(2) 沼津市自転車ネットワーク計画

・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ための「沼津市自転車ネットワーク計画（平成29年11月）」を策定**



<図 市街地エリア(短期)>



<図 市街地エリア(長期)>

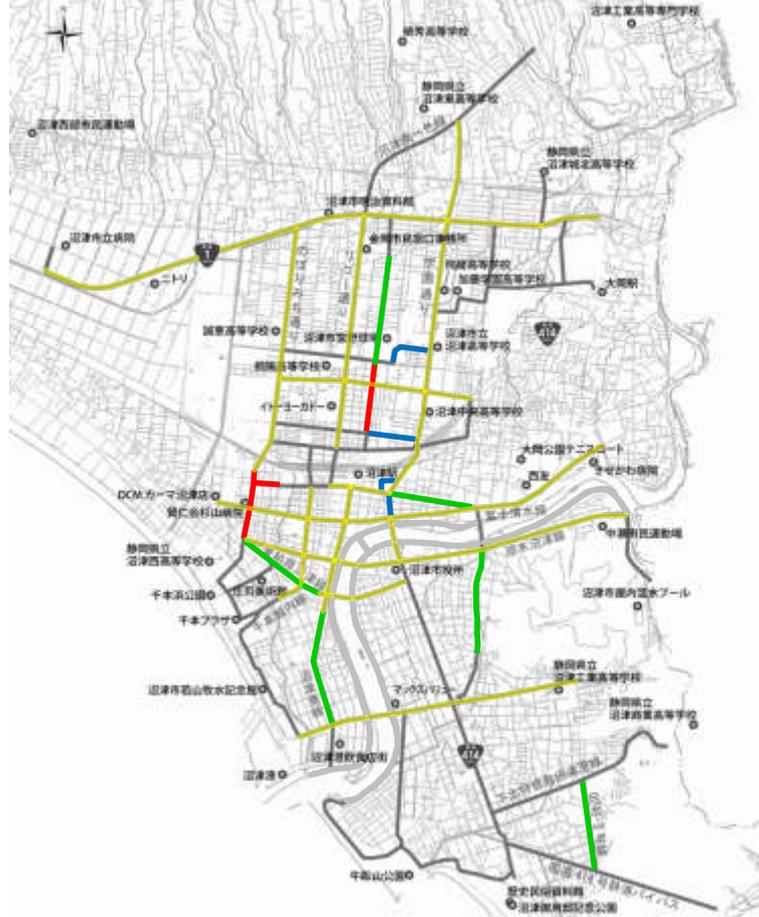


路線名	区間	延長 (km)	現況	長期
■国道414号～沼津土肥線ルート				
国道414号	口野交差点～沼津御用邸記念公園	約6		車道混在
県道17号沼津土肥線	口野交差点～伊豆市境	約39		車道混在
	小計	約45		約45
■静岡バイパス接続ルート				
県道139号原木沼津線	伊豆の国市境～大平	約2		車道混在
	小計	約2		約2
	合計	約47	-	約47
整備形態別集計	自転車道			
	自転車専用通行帯			
	車道混在	約47	-	約47

<図 郊外エリア(短期・長期)>

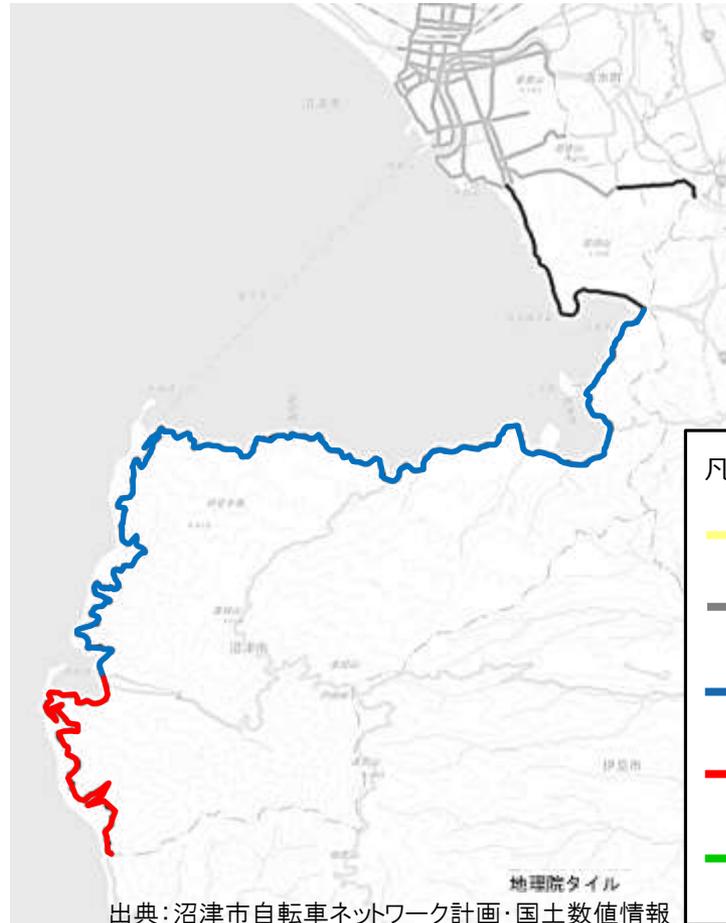
(3) 自転車通行環境整備状況(令和元年度末時点)

- ・沼津市自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行環境整備に平成30年度より着手
- ・計画に基づき、着実に自転車通行環境整備に取り組んでいる



出典：沼津市自転車ネットワーク計画

<図 自転車ネットワーク計画路線(市街地エリア)>



凡例

- 自転車歩行者道
- 計画路線
- 平成29年度以前整備箇所
(自転車ネットワーク策定前)
- 平成30年度整備箇所
(自転車ネットワーク策定後)
- 令和元年度整備箇所
(自転車ネットワーク策定後)

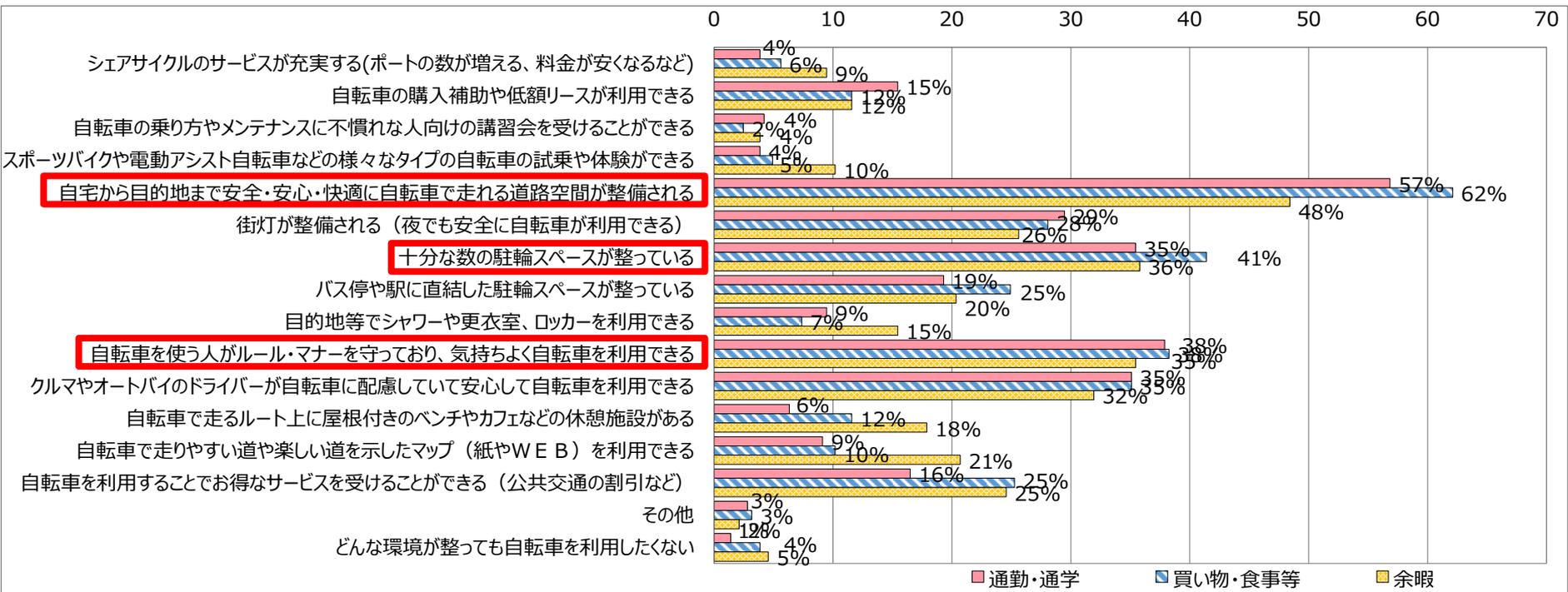
出典：沼津市自転車ネットワーク計画・国土数値情報

<図 自転車ネットワーク計画路線(郊外エリア)>



(4) 自転車利用環境に関する市民の意見

- 自転車利用意向につながる取組として、「自転車通行環境の整備」が利用目的によらず、最も高い割合を占め、**安全、安心、快適に自転車で走れる道路空間の整備が望まれている**
- 2番目に「十分な数の駐輪スペースが整っている」が、続いて、3番目に「自転車を使う人がルール・マナーを守っており、気持ちよく自転車を利用できる」が高い割合を占め、**駐輪スペースの充実といったハード面の対策と、ルール・マナーの浸透といったソフト面の対策が望まれている。**



<図 目的別の自転車利用意向>

出典: 自転車利用に関するアンケート調査(令和2年8月実施)



(5) 駐輪場整備状況

- 市営駐輪場は、**沼津駅・片浜駅・原駅・大岡駅周辺に整備**
- 利用料金は無料、利用時間は終日



駐輪場	利用料	利用時間	収容台数	備考	
沼津駅	無料	終日	大手町	500台	
			添地	710台	(うち自転車565台)
			南口第1	481台	(うち自転車429台)
			南口第2	650台	
			北口第1	150台	(うち自転車130台)
			北口第2	1,124台	(うち自転車1,060台)
			北口第3	56台	
			北口第4	46台	
片浜駅			870台	(うち自転車800台)	
原駅			610台	(うち自転車535台)	
大岡駅			264台	(うち自転車244台)	

< 表 市営駐輪場整備状況 >

出典: 沼津市HP

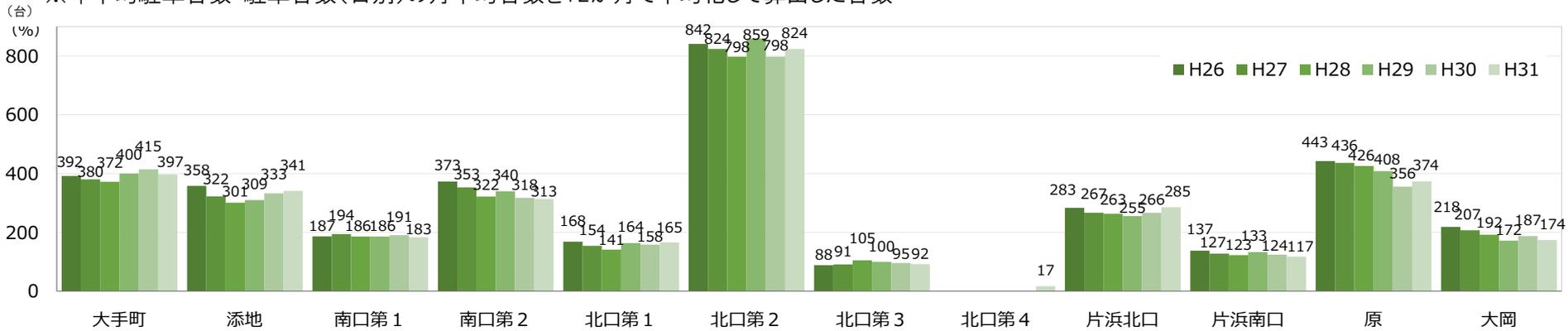


(6) 駐輪場利用状況

- 平均駐車台数は、**概ね横ばい**または**減少傾向**
- 沼津駅北口第一、第三駐輪場において、利用率100%超が続いている一方、沼津駅南口の駐輪場では利用率40%前半から約80%を推移

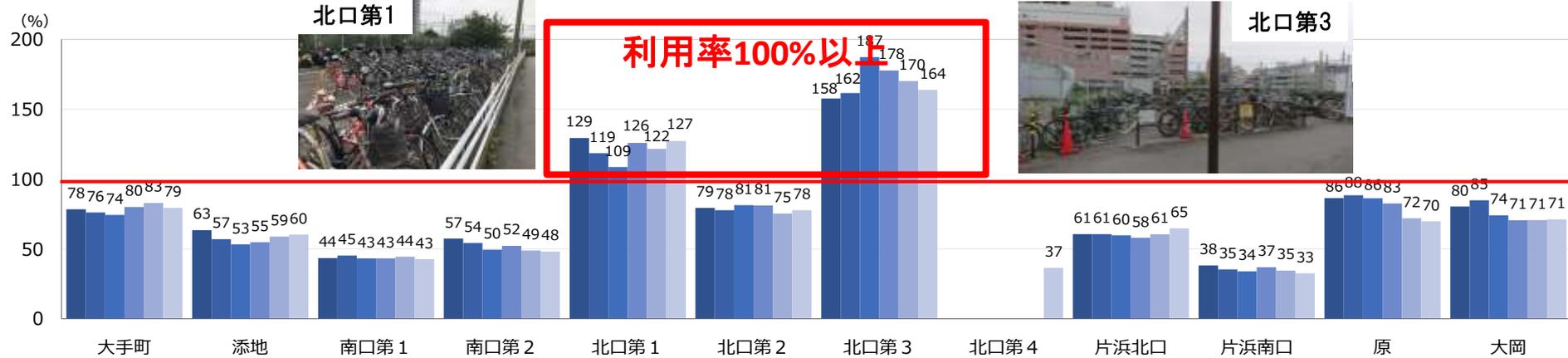
※駐車台数(日別): 管理人によって毎日定時に目視によるカウント

※年平均駐車台数: 駐車台数(日別)の月平均台数を12か月で平均化して算出した台数



＜図 市営駐輪場の年平均駐車台数推移＞

出典: 沼津市資料



＜図 市営駐輪場の利用率(年平均駐車台数/収容可能台数)推移＞

出典: 沼津市資料

(7) 放置自転車

- 自転車等放置防止条例が昭和63年に制定
- 近年、駐輪場も整備され、伴って放置自転車の撤去台数は減少傾向

自転車等放置防止条例	
条例の改正経緯	昭和63年4月1日制定 平成14年6月20日改正
放置自転車等禁止区域指定状況	<ul style="list-style-type: none"> ・沼津駅北口周辺 昭和63年10月1日 ・沼津駅南口周辺 平成4年4月1日指定・施行 ・大岡駅周辺 平成11年3月指定、4月1日施行 ・沼津駅北口周辺(追加) 平成30年12月指定、平成31年4月1日施行
周知・啓発	標識を設置、ホームページ・広報ぬまづ等で周知、高校生に対しては「生徒指導沼駿地区研究協議会」や「沼津市高校生自転車マナー向上委員会」において説明

出典：沼津市資料



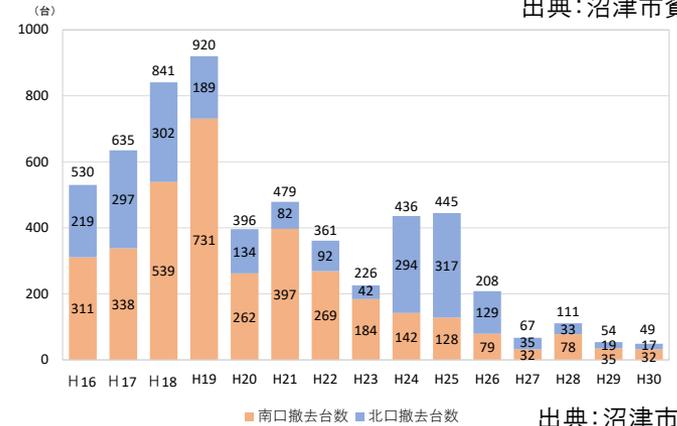
出典：沼津市HP

<図 沼津駅周辺駐輪場及び放置禁止区域>

<表 駐輪場の整備変遷>

no.	開設日	駐輪場名	台数
1	昭和53年4月1日	沼津駅北口第1自転車等駐輪場	130台
2	昭和56年4月1日	沼津駅南口第1自転車等駐輪場	429台
3	昭和60年8月1日	原駅自転車等駐輪場	535台
4	昭和62年4月1日	片浜駅自転車等駐輪場	800台
5	平成3年9月29日	沼津駅南口第2自転車駐輪場	650台
6	平成11年3月1日	大岡駅自転車等駐輪場	244台
7	平成16年1月13日	添地自転車等駐輪場	565台
8	平成17年1月11日	沼津駅北口第2自転車等駐輪場	1060台
9	平成20年3月20日	大手町自転車駐輪場	500台
10	平成24年7月6日	沼津駅北口第3自転車駐輪場	56台
11	平成31年4月1日	沼津駅北口第4自転車駐輪場	46台
全体			5015台
沼津駅周辺			3436台

出典：沼津市資料



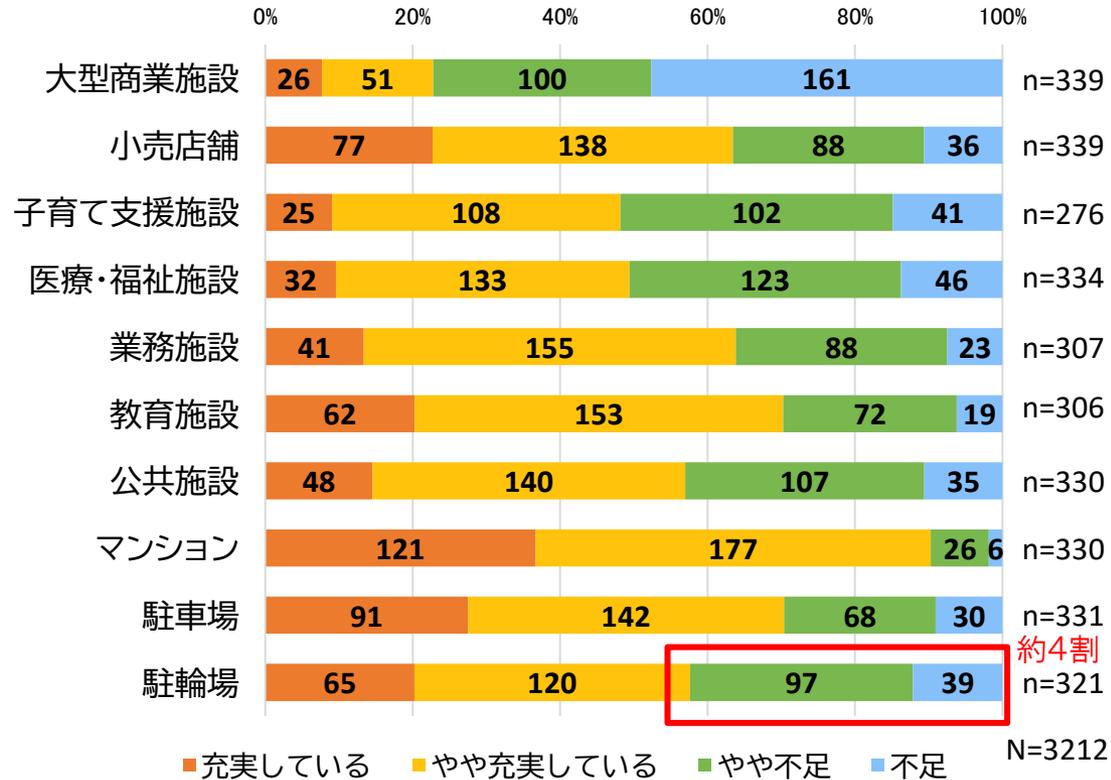
出典：沼津市資料

<図 駅周辺の放置自転車の撤去台数変遷>



(8) 中心市街地における駐輪場に関するまちなか居住者の意見

• 中心市街地の機能のうち、駐輪場について「不足」「やや不足」と回答した人は約4割



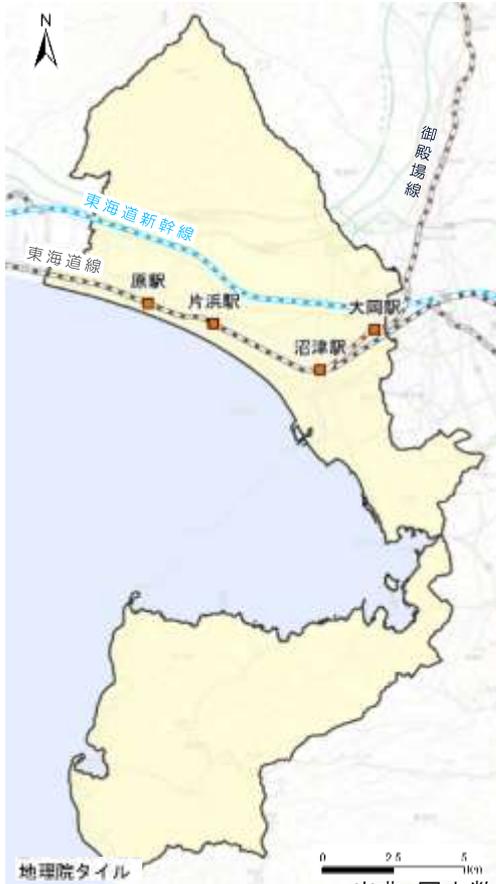
出典：沼津市中心市街地まちづくり戦略

< 図 中心市街地の機能の立地状況に関する意見 >

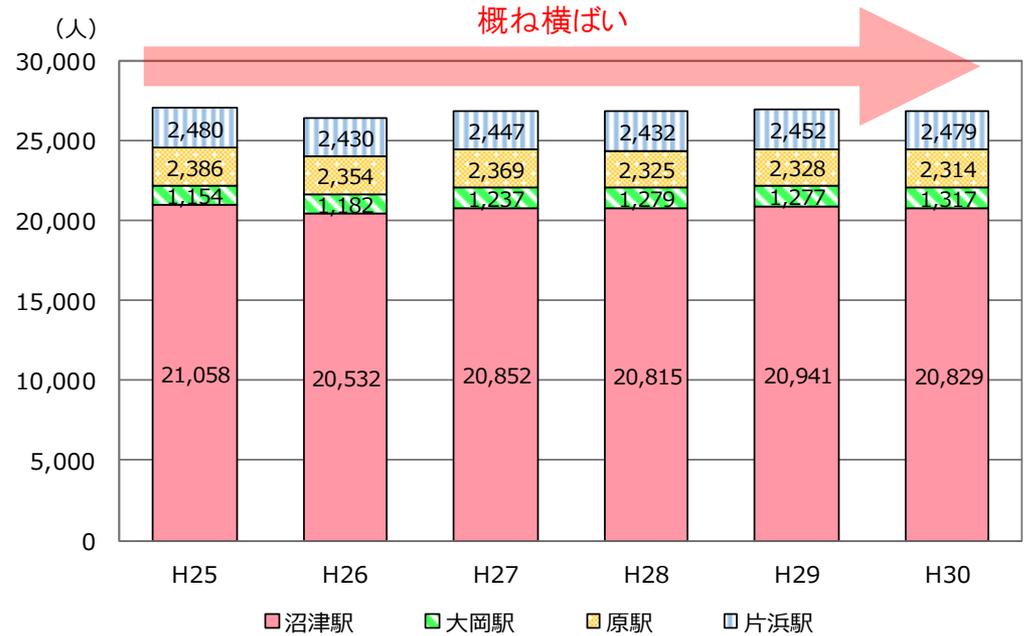


(1) 鉄道の状況

- 市内の中央エリア **東西方向**にJR東海道本線、御殿場線の **2 路線**
- 鉄道の利用者数は、**横ばいで推移**



< 図 鉄道の整備状況 >



< 図 鉄道の利用者数 >

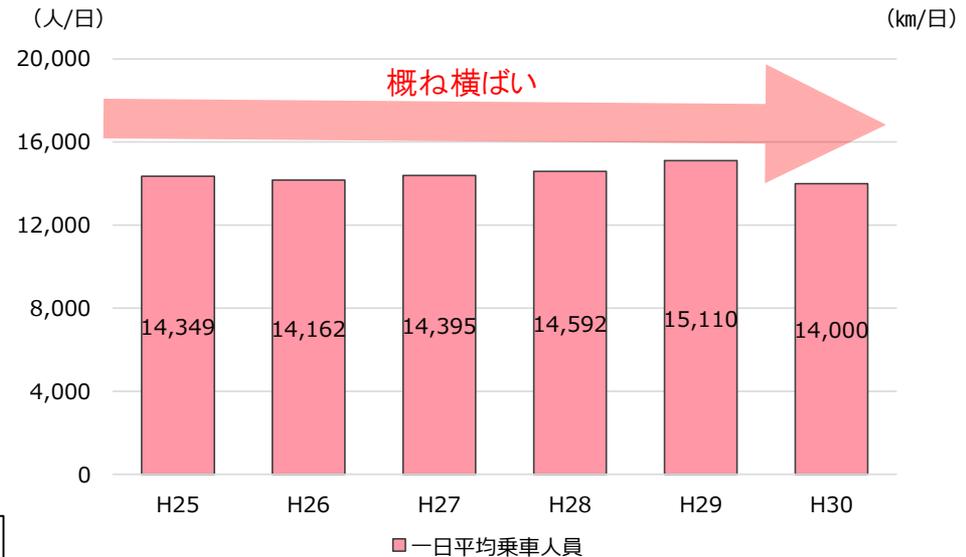
(2) 路線バスの状況

- 路線バスは、民間事業者3社が中心となり、沼津駅を拠点として放射状に99系統の路線が運行
- 路線バスの一日平均乗車人数は、概ね横ばい
- 運行頻度が乏しい地域や、バス停まで距離があり、利用が不便な地域が存在する
- 市では市南部において自主運行バスおよび片浜駅・原駅ではコミュニティバス(ミューバス)を運行



出典: 沼津市地域公共交通網形成計画

< 図 路線バス、コミュニティバス(ミューバス)路線の分布 >



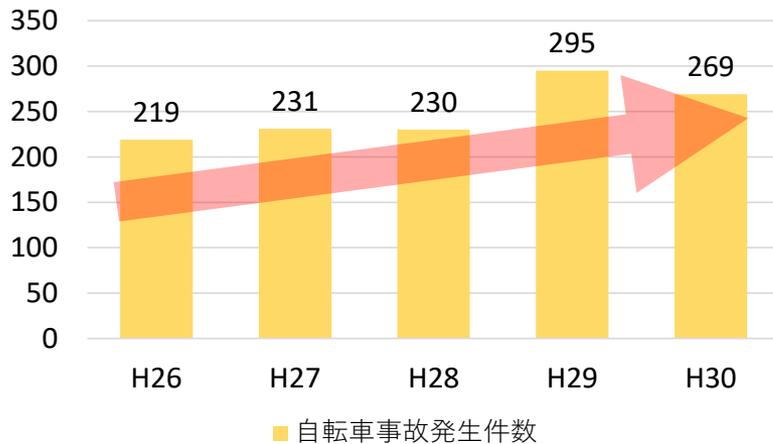
出典: 沼津市の運輸・通信に関する統計書

< 図 路線バスの利用者数 >

(1) 自転車事故発生状況

- 自転車事故の発生件数は**増加傾向**
- 周辺自治体と比較すると、沼津市は**発生件数が最も多く、人口あたりの件数も清水町に次いで多い**
- 人口あたりの自転車事故が、**周辺自治体と比較すると高い水準で対策が必要**

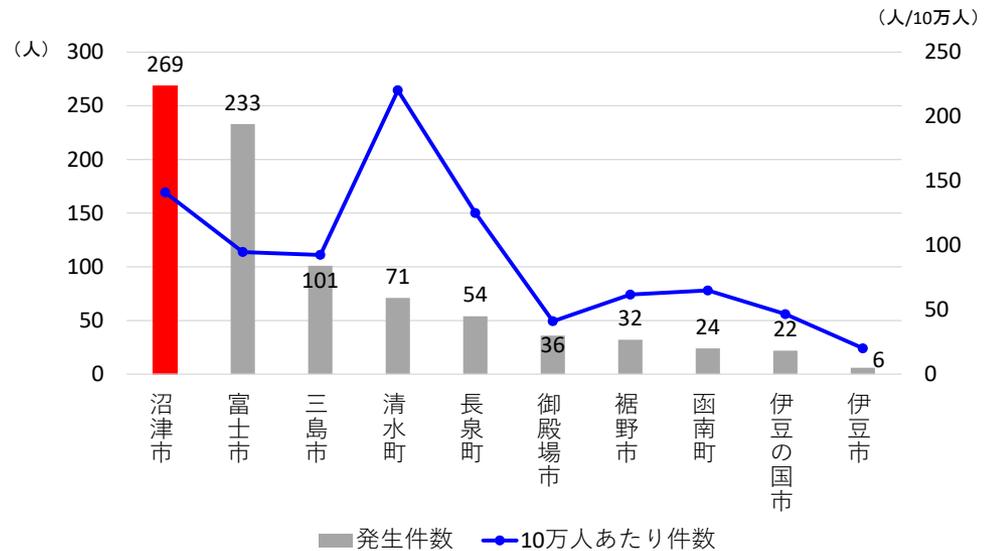
■ 発生件数の推移



出典：静岡県警交通年鑑

< 図 沼津市の自転車関連事故の発生件数の推移 >

■ 発生件数の他都市との比較



出典：静岡県警交通年鑑(H30)

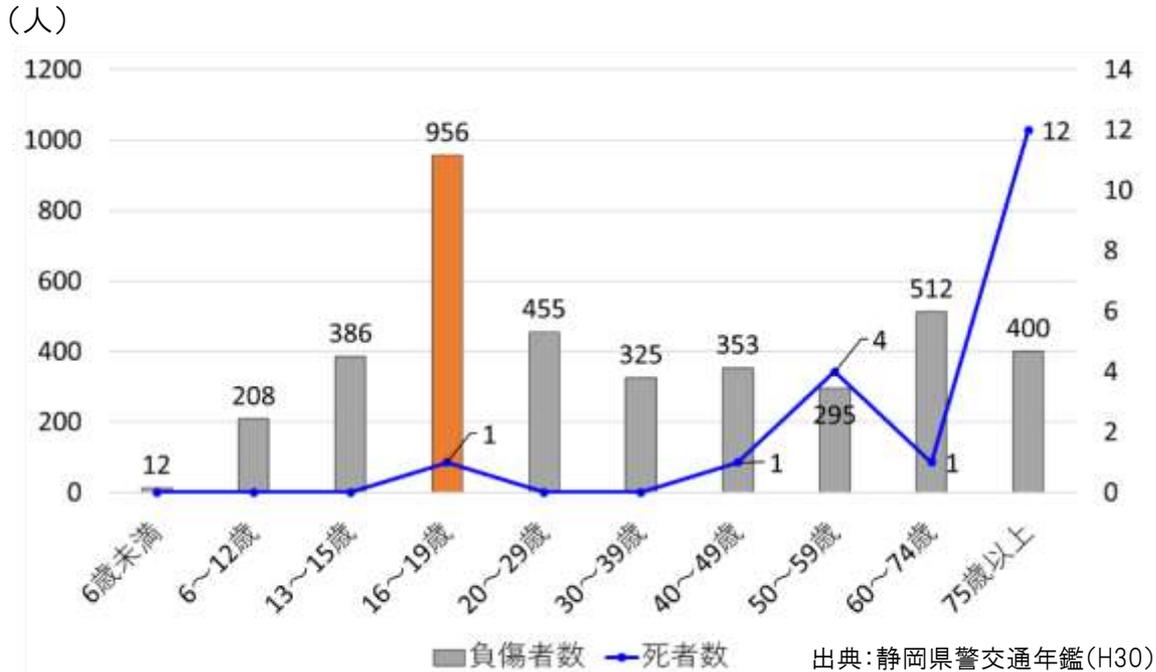
< 図 他都市との人口あたりの自転車関連事故件数比較(H30年度) >



(2) 自転車事故発生状況

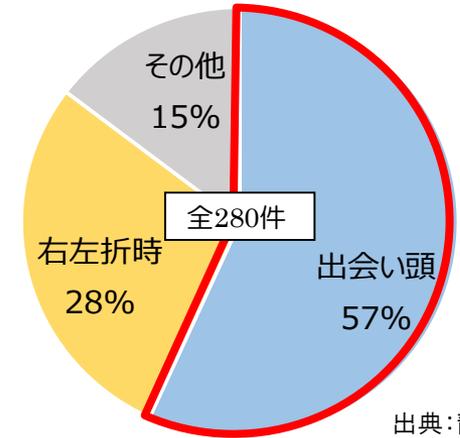
- ・ 県内の自転車関連事故は、**負傷者数は16～19歳が多く**、
- ・ **死者数は75歳以上**で特に多い。
- ・ 類型別では **6割が出会い頭事故**
- ・ **周辺自治体よりも、高校生の事故が多い**
- ・ **年代や場所に応じた安全対策が必要**

■ 年齢別の自転車関連事故発生傾向

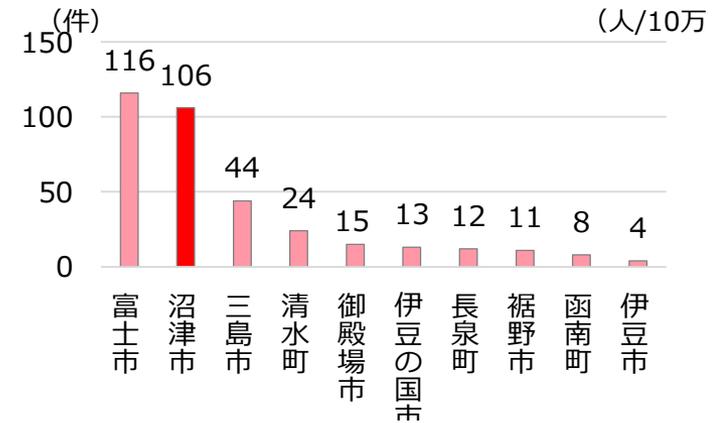


< 図 静岡県における年齢別の自転車関連事故(負傷者数・死者数)比較 >

■ 事故類型



< 図 自転車事故類型別の内訳(H27) >

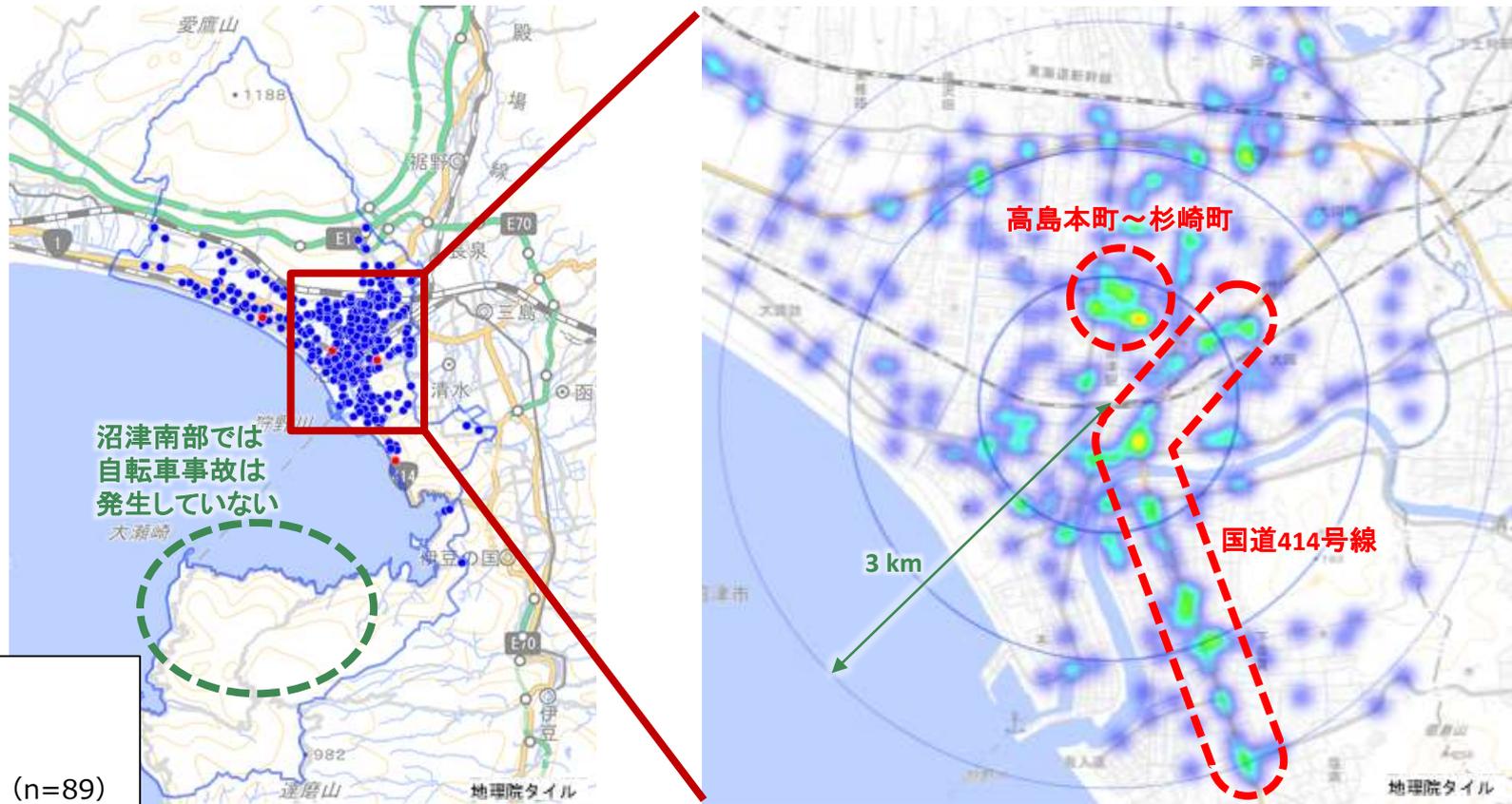


< 図 周辺自治体における高校生の交通事故比較 >



(3) 自転車事故発生地点

- 市内で発生している自転車事故は、**沼津駅周辺の市街地に集中**
- 中心市街地周辺では、**沼津駅から3km圏内**で集中し特に**国道414号・高島本町～杉崎町**で多発



出典：静岡県警事故発生MAP(2018.1～2019.12)

凡例

[事故類型]

- 負傷事故 (n=89)
- 死亡事故 (n=1)

<図 沼津市における自転車事故発生地点>



(4) 自転車事故多発地点

- 高島本町～杉崎町間では新宿町、庄栄町の交差点で多発
- 国道414号沿いでは三枚橋町交差点で多発



<図 高島本町～杉崎町間の自転車事故多発地点>



出典：静岡県警事故発生MAP(2018.1～2019.12)から作成
<図 国道414号線の自転車事故多発地点>



(5) 静岡県自転車条例

- 静岡県で、令和元年度から「静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、「自転車保険加入」及び「乗車用ヘルメットの着用」を義務化
- それを受けて、市では自転車保険加入等のPRを広報めまづにて実施
- ヘルメットの着用は、「児童・中学生の自転車通学時」に限定、高校生や大人が対象外

■ 静岡県自転車条例

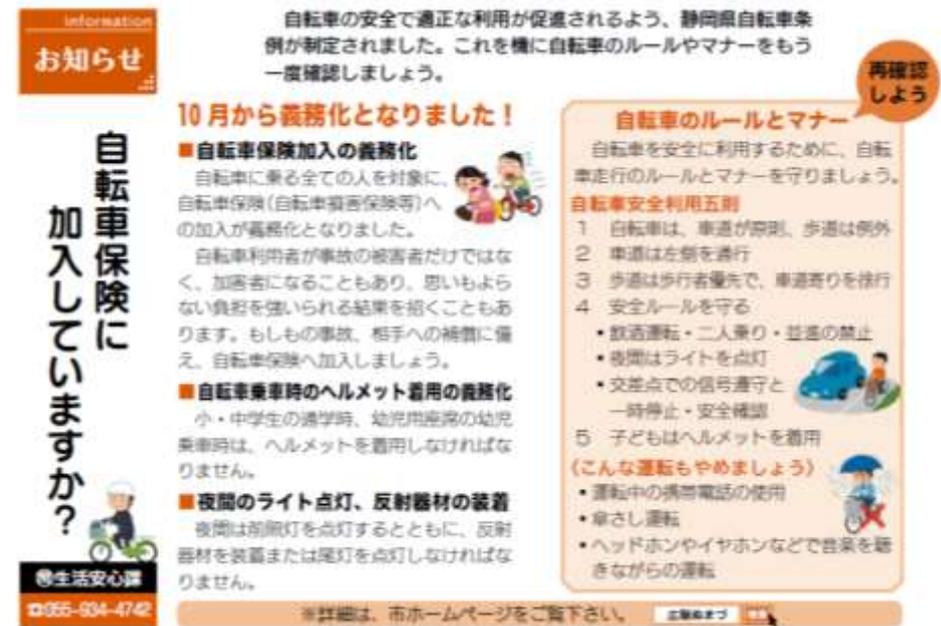


対象は、「児童・中学生の自転車通学時」であり、高校生・大人は対象外

出典：静岡県HP

<図 静岡県自転車条例のチラシ>

■ 広報めまづ

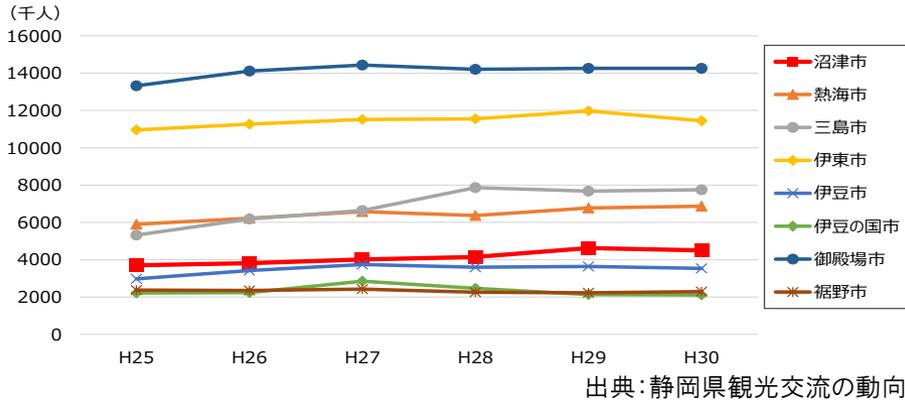


<図 広報めまづ 2019.10.1号>

(1) 観光入込客数

- ・ 沼津市の年間観光入込客数は、約450万人（平成30年度）で近年は増加傾向
- ・ 宿泊客数に大きな変化はないが、観光レクリエーション客数は増加傾向

■ 観光交流客数の推移



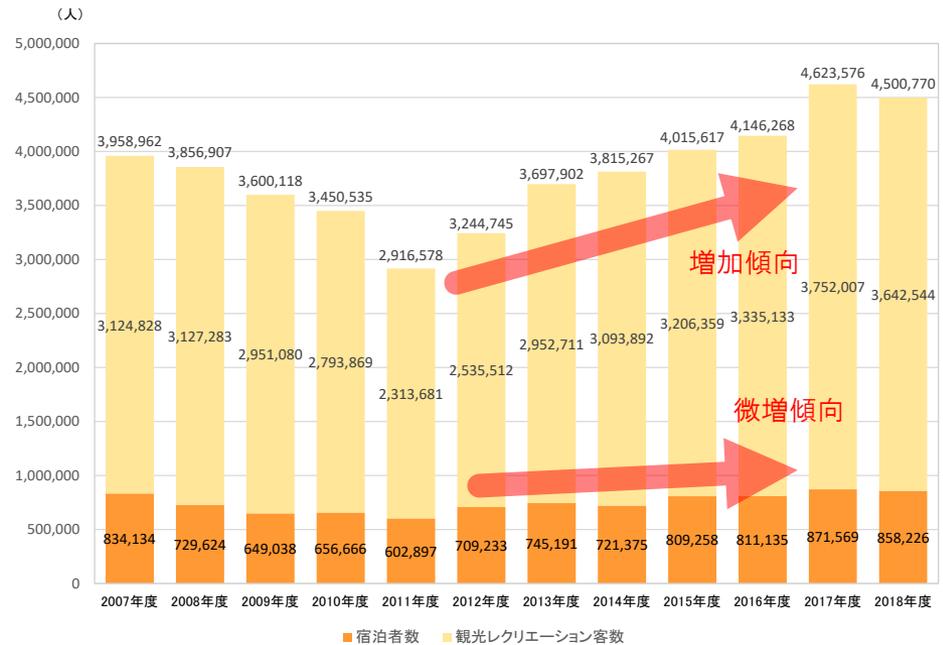
<図 観光交流客数の推移(周辺自治体との比較)>

■ 訪日外国人旅行者数の推移



<図 訪日外国人旅行者数の推移(静岡県)>

■ 宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移



<図 (沼津市)宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移>

観光レクリエーション客数

- ・ 観光施設(地点)、スポーツレクリエーション施設、行祭事及びイベント等への入場者・参加者数等を集計(年間の入込客数が1千人以上のものが対象)



(2) サイクルツーリズムに関する取組

- 静岡県自転車活用推進計画の県モデルルートのうち、「太平洋岸自転車道」「伊豆半島1周ルート」が市内を通過するルート
- 狩野川を通じた伊豆半島、太平洋岸自転車道等を活かした広域的な施策が必要

■ 静岡県自転車活用推進計画の県モデルルートと太平洋岸自転車道（千葉県銚子市～和歌山県和歌山市に至る、延長約1,400kmの自転車道構想



＜図 県モデルルート＞

出典：静岡県自転車活用推進計画

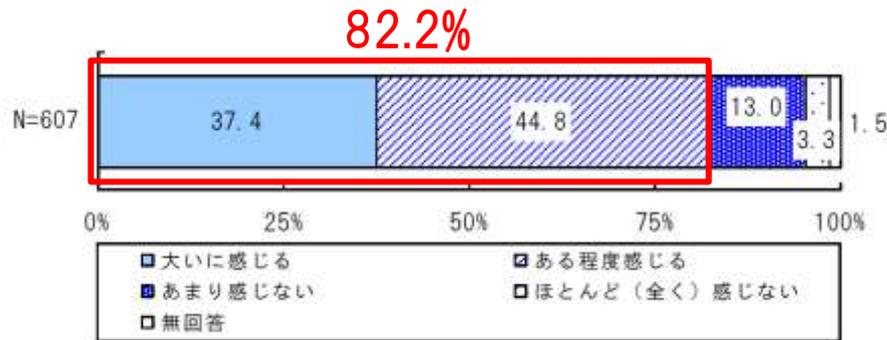


＜図 太平洋岸自転車道＞

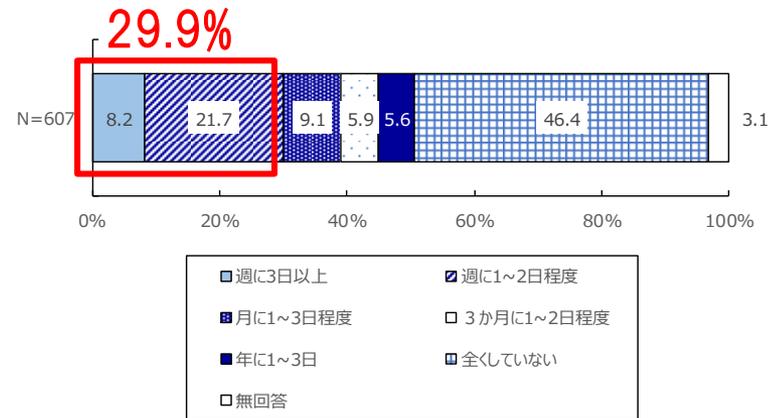
出典：国土交通省「太平洋岸自転車道のアクションプランについて」

(1) 運動に関する意識、実施状況

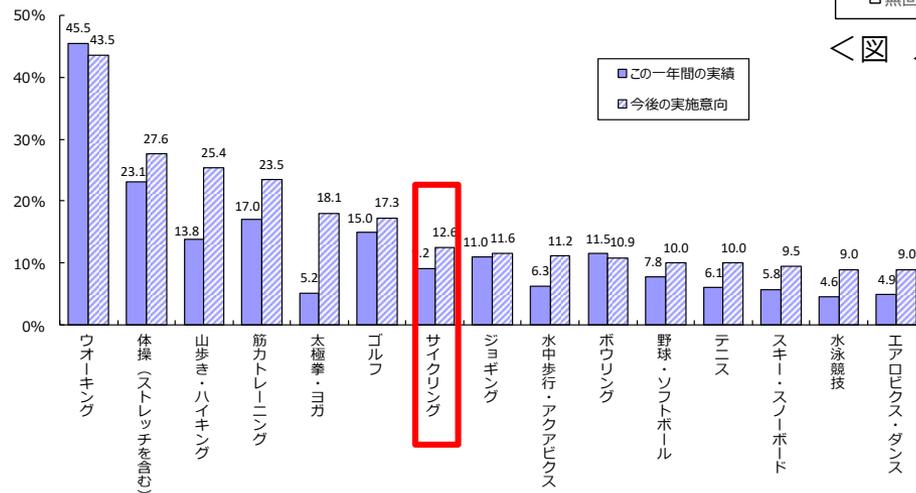
- 運動不足を感じているのは、**市民の約8割**
- スポーツ活動を**週1日以上実施している人は、約3割**
- 今後行ってみたい運動として**7位に「サイクリング」**



<図 運動不足についての意識>



<図 スポーツ活動の実施状況>



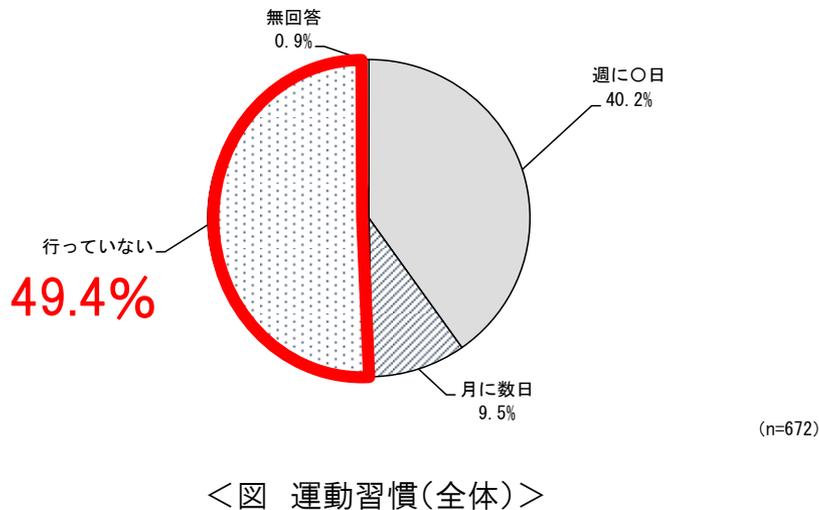
<図 今後行ってみたい運動>

出典: 沼津市スポーツ推進基本計画(H26.3)

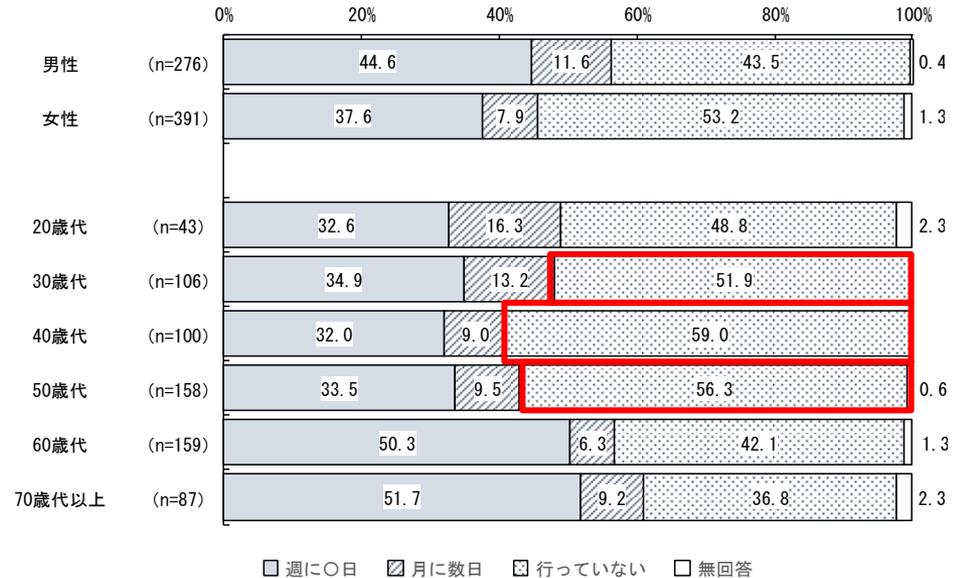


(2) 運動習慣

- 市民のうち、**運動習慣がない人が約半数**
- 特に、**30～50歳代で50%を超えて多い**



30～50歳代で50%以上



< 図 運動習慣(性別・年代別) >

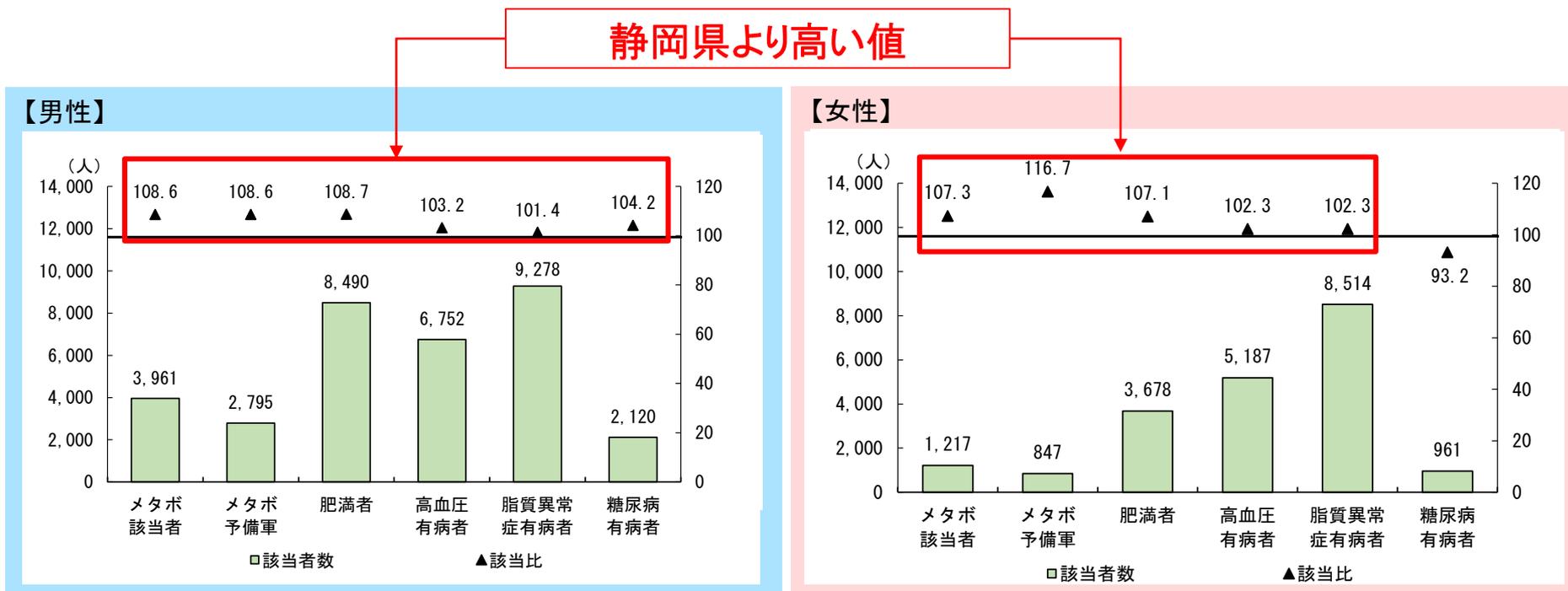
出典：沼津市健康増進調査策定のための市民アンケート



(3) 病状別の標準化該当比

- 標準化該当比※では、男性は全てで、女性は糖尿病有病者以外全てが静岡県より高い
- 市民の健康増進をはかる必要がある

※標準化該当比は、特定健診での有所見率を年齢調整した上で比較を可能にするための数値。静岡県を基準となる集団として、静岡県での結果100とした場合の沼津市の結果を算出したもの。



出典：平成29年度特定健診・特定保健指導に係る健診等データ報告書

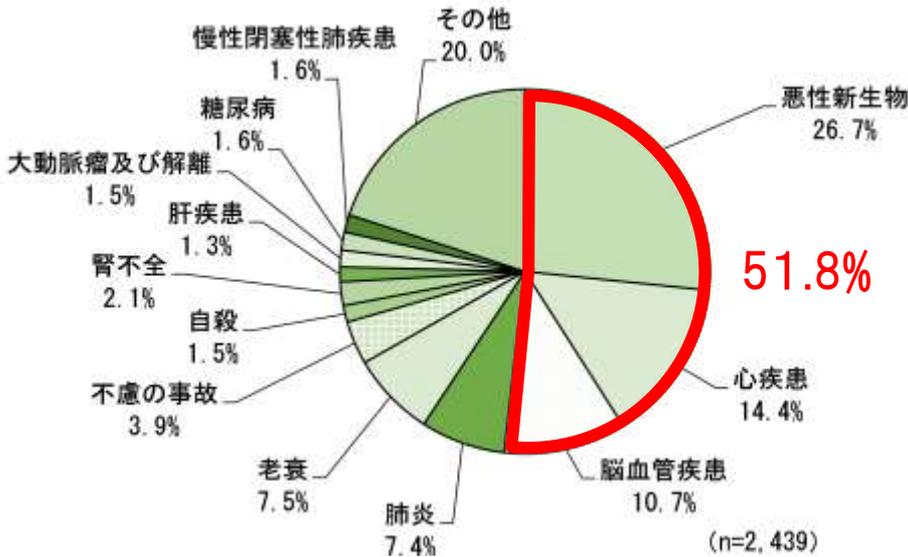
<図 (1) 特定健康診査 標準化該当比(男性)>

<図 (1) 特定健康診査 標準化該当比(女性)>



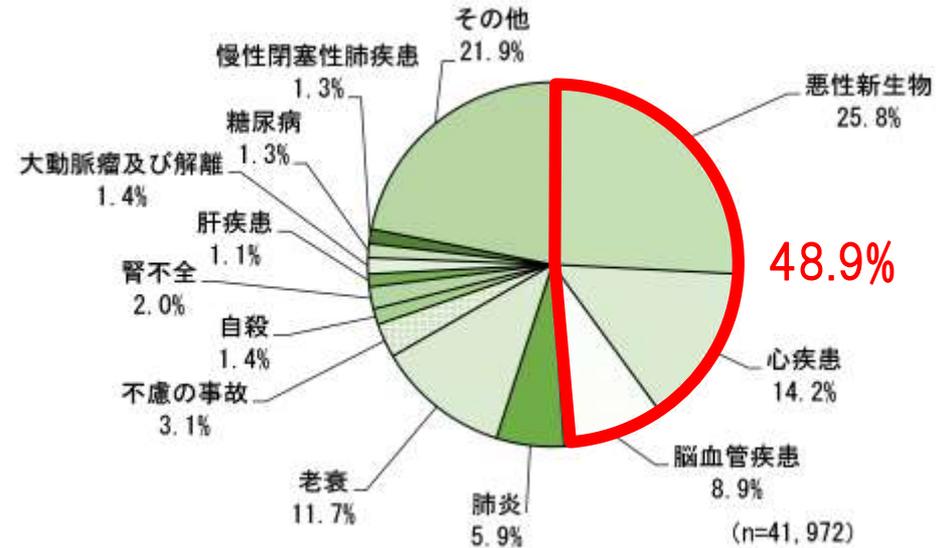
(4) 死因別死亡割合

- 沼津市民の主な死因として、**三大疾病（代表的な悪性新生物、心疾患、脳血管疾患）が沼津市51.8%で、県よりもやや高い割合。**



出典：静岡県人口動態統計(平成30年)

<図 死因別死亡割合(沼津市)>



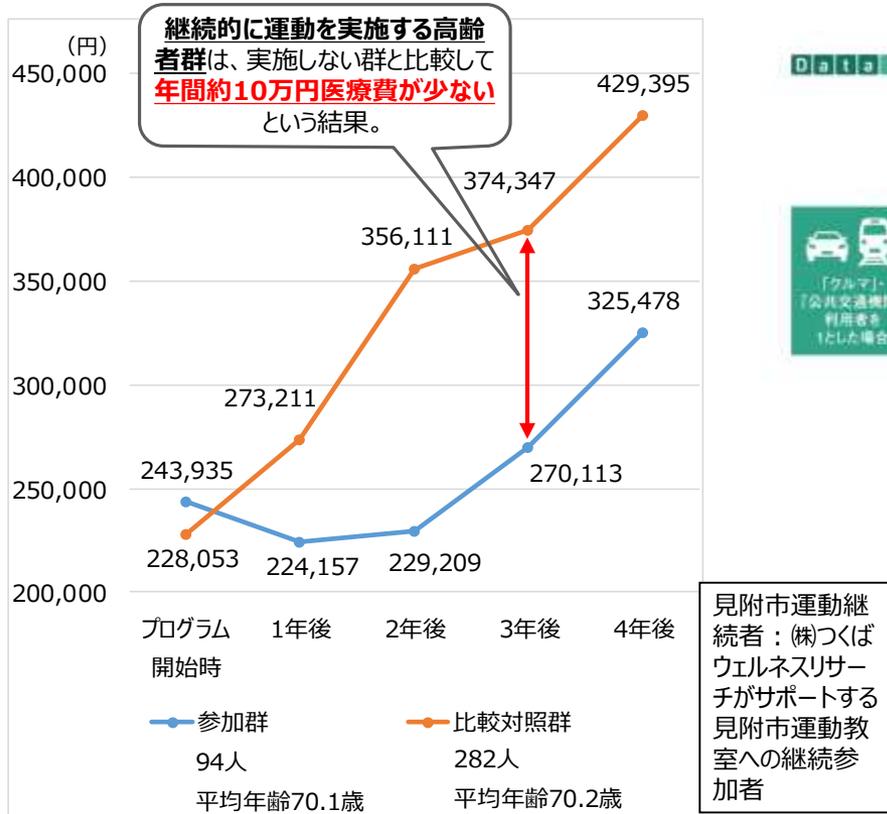
出典：静岡県人口動態統計(平成30年)

<図 死因別死亡割合(静岡県)>



(5) 運動による効果

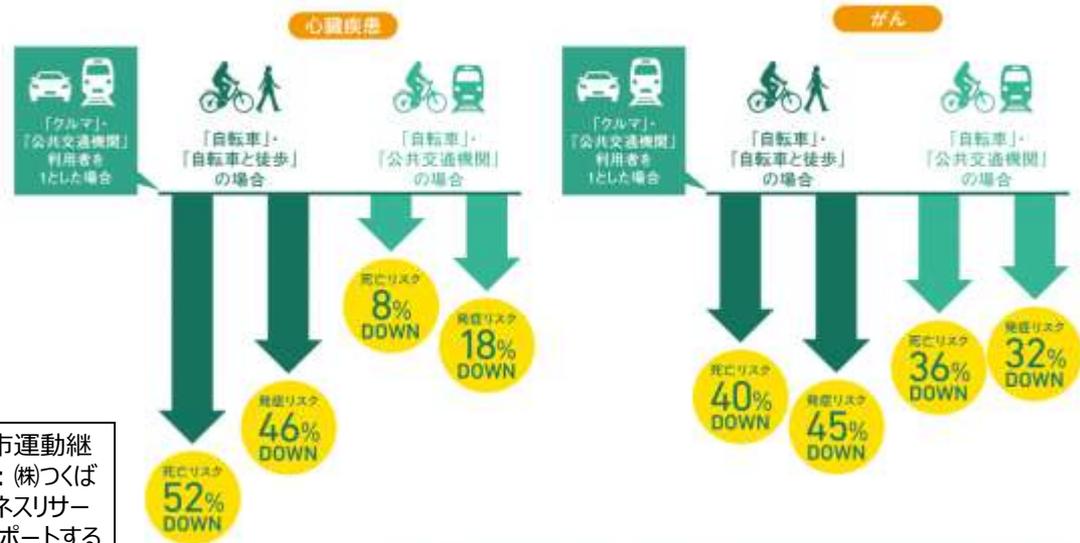
- 継続的に運動を実施することで、医療費削減につながる
- 自転車を通勤時に利用することにより、生活習慣病の発症リスクは低減
- コンパクト・プラス・ネットワークによる「歩いて暮らせるまち」の形成により、「健康の増進」等の効果が見込まれる



出典：健康・医療戦略に係る 国土交通省の主な取組

< 図 見附市運動経験者一人あたりの医療費の推移 >

Data M-09 通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク



※ Carlos A Celis-Morales, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ 2017; 357: j1456

出典：株式会社シマノ Health Data File

< 図 利用する交通手段による生活習慣病の死亡・発症リスク >



市民アンケート調査概要

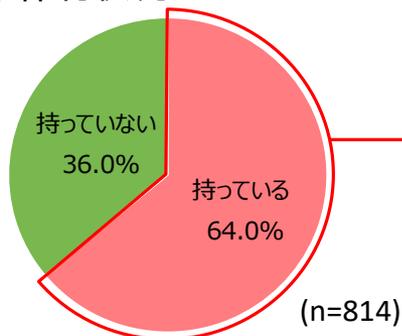
項目	市民(18歳以上)	高校生																					
調査対象	・18歳以上の市民 (無作為抽出2,000世帯)	・市内10校の高校2年生																					
調査方法	・郵送配布(1世帯調査票2部) ・郵送回収 ・又は同封のQRコードよりWEB回答	・各高校経由でQRコードを配布し、WEB回答																					
配布数	・4,000票(2,000世帯)	<table border="0"> <tr> <td>1.沼津東高等学校</td> <td>286票</td> <td rowspan="10">合計 2,283票</td> </tr> <tr> <td>2.沼津城北高等学校</td> <td>149票</td> </tr> <tr> <td>3.沼津工業高等学校</td> <td>204票</td> </tr> <tr> <td>4.沼津西高等学校</td> <td>219票</td> </tr> <tr> <td>5.沼津中央高等学校</td> <td>220票</td> </tr> <tr> <td>6.桐陽高等学校</td> <td>233票</td> </tr> <tr> <td>7.加藤学園高等学校</td> <td>468票</td> </tr> <tr> <td>8.加藤学園暁秀高等学校</td> <td>159票</td> </tr> <tr> <td>9.市立沼津高等学校</td> <td>201票</td> </tr> <tr> <td>10.誠恵高等学校</td> <td>144票</td> </tr> </table>	1.沼津東高等学校	286票	合計 2,283票	2.沼津城北高等学校	149票	3.沼津工業高等学校	204票	4.沼津西高等学校	219票	5.沼津中央高等学校	220票	6.桐陽高等学校	233票	7.加藤学園高等学校	468票	8.加藤学園暁秀高等学校	159票	9.市立沼津高等学校	201票	10.誠恵高等学校	144票
1.沼津東高等学校	286票	合計 2,283票																					
2.沼津城北高等学校	149票																						
3.沼津工業高等学校	204票																						
4.沼津西高等学校	219票																						
5.沼津中央高等学校	220票																						
6.桐陽高等学校	233票																						
7.加藤学園高等学校	468票																						
8.加藤学園暁秀高等学校	159票																						
9.市立沼津高等学校	201票																						
10.誠恵高等学校	144票																						
回収数 (2020/8/28)	<ul style="list-style-type: none"> ・回収数:1,045票 (うち調査票540票、WEB回答 505票) ・回収率:26% 	<table border="0"> <tr> <td>1.沼津東高等学校</td> <td>138票(回収率:48%)</td> <td rowspan="10">合計 ・回収数:1,524票 ・回収率:67%</td> </tr> <tr> <td>2.沼津城北高等学校</td> <td>130票(87%)</td> </tr> <tr> <td>3.沼津工業高等学校</td> <td>179票(88%)</td> </tr> <tr> <td>4.沼津西高等学校</td> <td>208票(95%)</td> </tr> <tr> <td>5.沼津中央高等学校</td> <td>171票(78%)</td> </tr> <tr> <td>6.桐陽高等学校</td> <td>100票(43%)</td> </tr> <tr> <td>7.加藤学園高等学校</td> <td>442票(94%)</td> </tr> <tr> <td>8.加藤学園暁秀高等学校</td> <td>88票(55%)</td> </tr> <tr> <td>9.市立沼津高等学校</td> <td>57票(28%)</td> </tr> <tr> <td>10.誠恵高等学校</td> <td>111票(77%)</td> </tr> </table>	1.沼津東高等学校	138票(回収率:48%)	合計 ・回収数:1,524票 ・回収率:67%	2.沼津城北高等学校	130票(87%)	3.沼津工業高等学校	179票(88%)	4.沼津西高等学校	208票(95%)	5.沼津中央高等学校	171票(78%)	6.桐陽高等学校	100票(43%)	7.加藤学園高等学校	442票(94%)	8.加藤学園暁秀高等学校	88票(55%)	9.市立沼津高等学校	57票(28%)	10.誠恵高等学校	111票(77%)
1.沼津東高等学校	138票(回収率:48%)	合計 ・回収数:1,524票 ・回収率:67%																					
2.沼津城北高等学校	130票(87%)																						
3.沼津工業高等学校	179票(88%)																						
4.沼津西高等学校	208票(95%)																						
5.沼津中央高等学校	171票(78%)																						
6.桐陽高等学校	100票(43%)																						
7.加藤学園高等学校	442票(94%)																						
8.加藤学園暁秀高等学校	88票(55%)																						
9.市立沼津高等学校	57票(28%)																						
10.誠恵高等学校	111票(77%)																						



■ 自転車の保有状況や利用経験等（自転車利用の実態や意識・意向）

- 市民の6割は自転車を保有しており、うち7割弱はシティ車、2割はスポーツバイクを利用
- 利用者の7割弱はシティ車、2割はスポーツバイクを利用、非利用者のうち4割は自転車を持っていない
- 利用者、非利用者とも9割はシェアサイクルを利用したことが無い

<自転車保有状況>



<保有している自転車の種類>



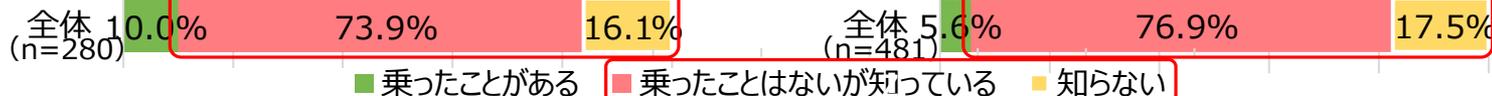
自転車利用者

自転車非利用者

<自転車保有状況>



<シェアサイクルのサービスの認知状況と利用経験の有無>



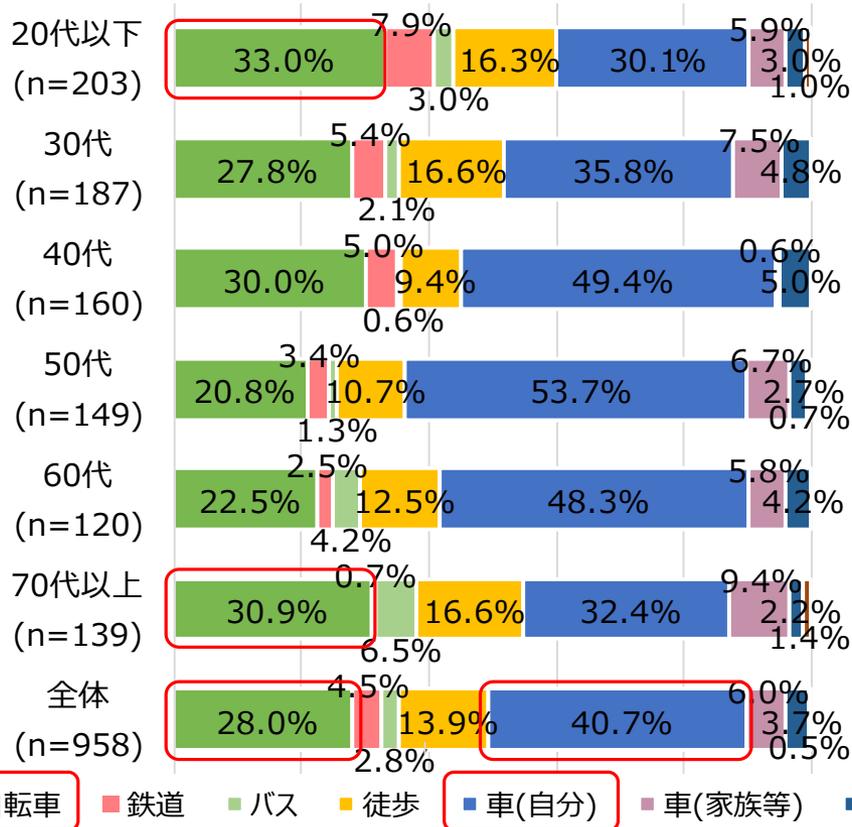
「シェアサイクル」は、まちなか等に複数設置されたポートと呼ばれる駐輪場で自転車をレンタルでき、好きなポートで返却できるサービスのこと



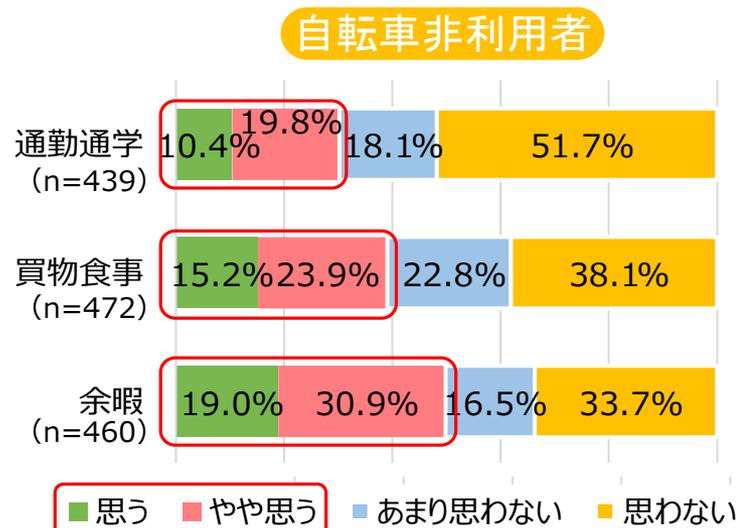
■ 自転車の利用意向（自転車利用の実態や意識・意向）

- 代表交通手段としては全体の4割が自分で運転する車、3割が自転車を利用しており、特に20代以下の若者や70代以上の高齢者が自転車を多く利用している
- 非利用者のうち、通勤・通学目的で3割、買物・食事目的で4割、余暇目的で5割は自転車利用意向がある

＜最も回数が多い外出目的での代表交通手段（現在）＞



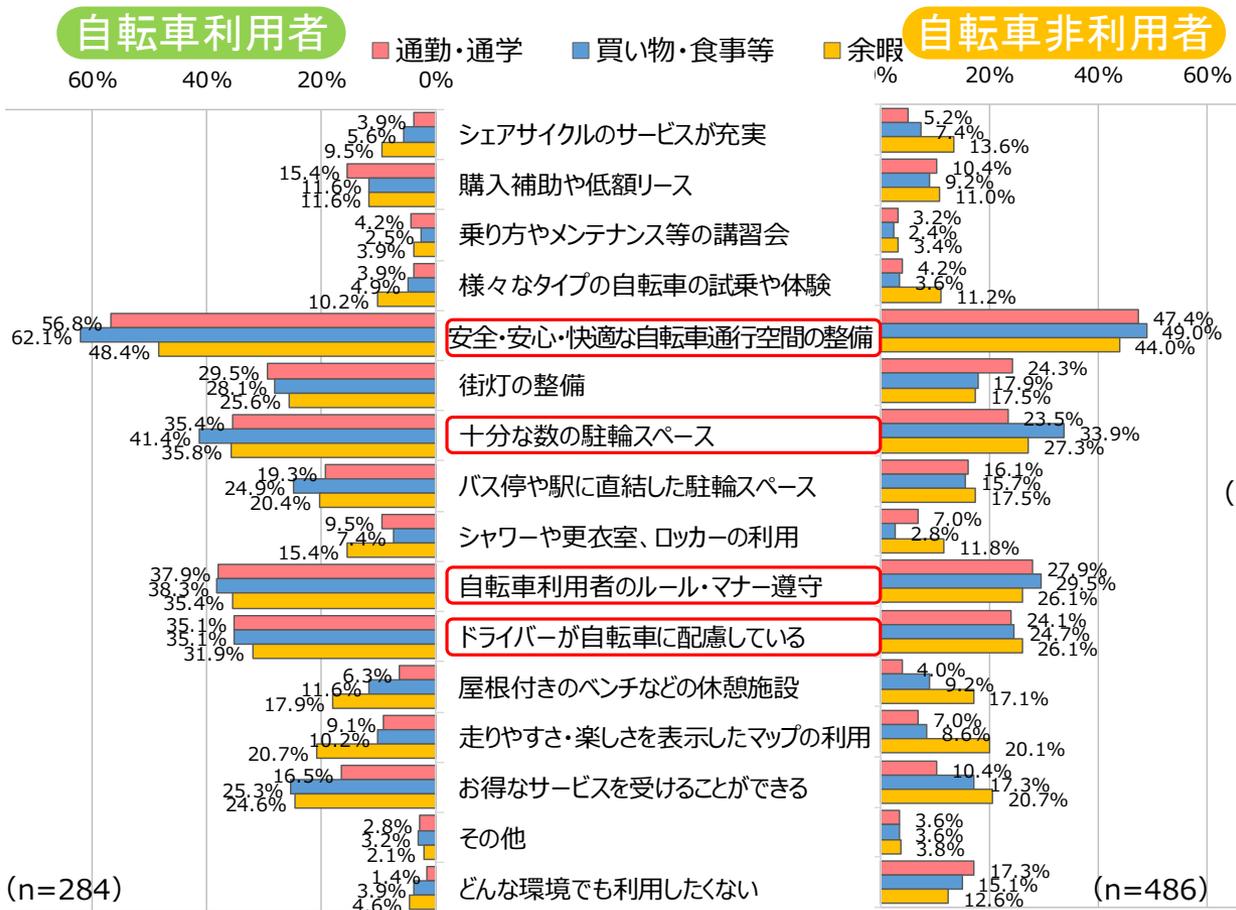
＜外出目的別の自転車の利用意向＞



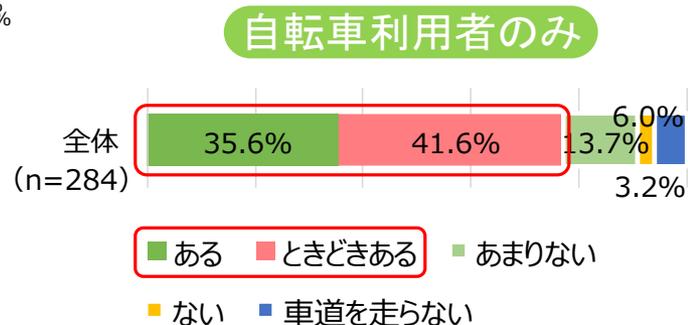
■ 自転車利用環境へのニーズ（自転車利用の実態や意識・意向）

- 利用者・非利用者、目的別において細かな傾向の差はあるものの、全体として「安全・安心・快適な自転車通行空間」、「十分な数の駐輪スペース」、「自転車利用者のルールマナー」、「ドライバーの自転車への配慮」が上位を占める
- 利用者の8割は、車道走行時にクルマの路上駐車が原因で危険と感ずることがあると回答

＜どのような環境を整えば自転車を利用してもよいと思うか（複数回答）＞



＜車道走行時にクルマの路上駐車が原因で危険と感ずることの有無＞

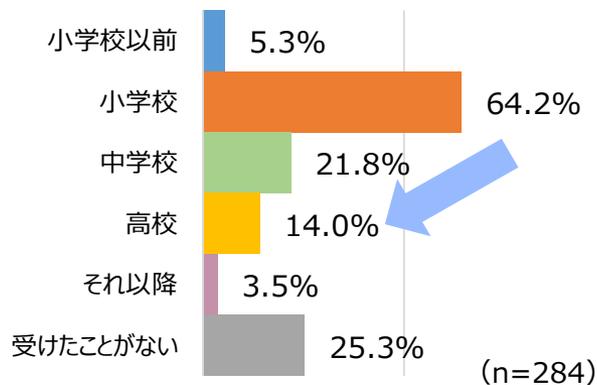


■ 自転車ルール認知・遵守状況

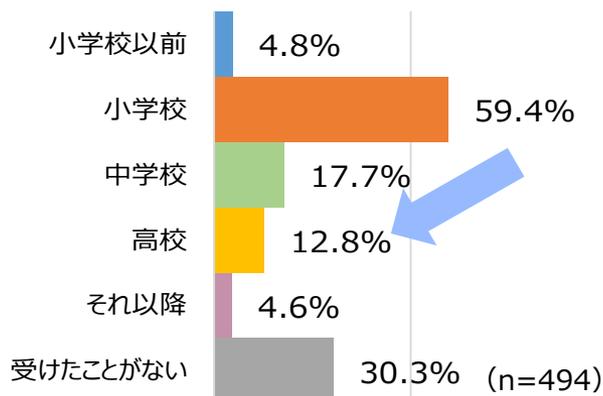
- ・利用者・非利用者とも、小学校での経験が6割を占め、中学～高校になるにつれ経験割合は大きく減少
- ・利用者の交通ルールの順守状況として、「車道原則」「車道の左側通行」「標識がある場合等だけ歩道通行可」が守られていない割合が高く、「自動・幼児のヘルメット着用」は知らない人が3割を占める

＜自転車に関する交通安全教育の受講時期＞
（複数回答）

自転車利用者



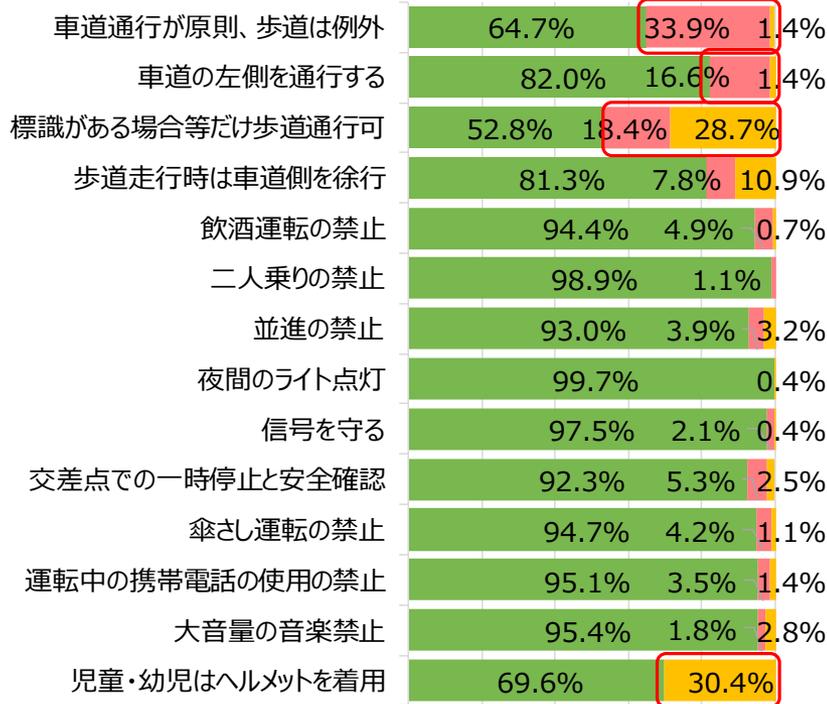
自転車非利用者



＜自転車の交通ルールの認知・遵守状況＞

自転車利用者

(n=284)



■ 知っており、守っている ■ 知っているが、守っていない ■ 知らない



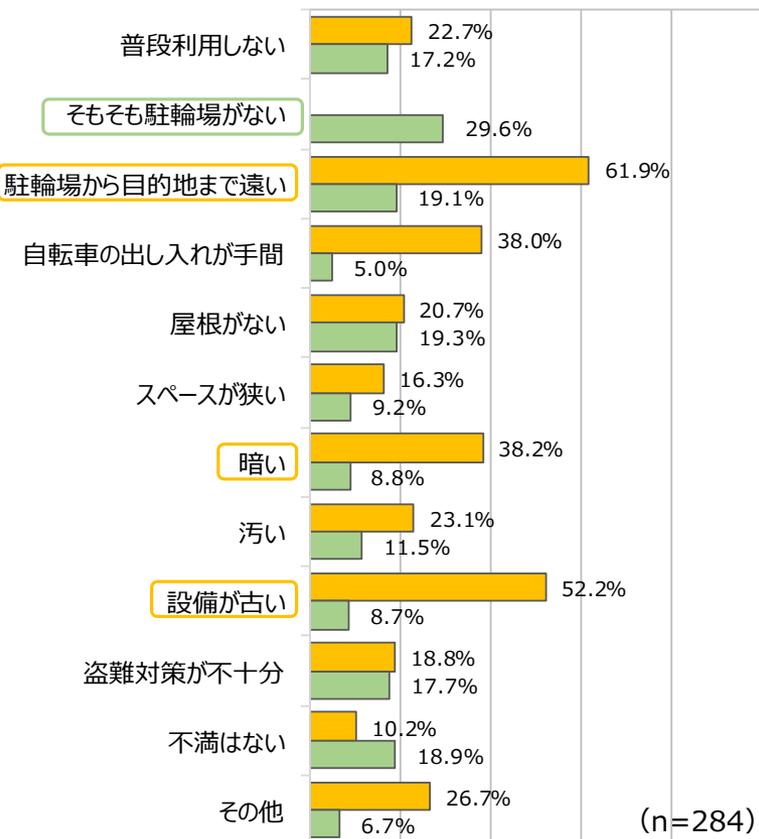
■ 駐輪場への不満とニーズ（自転車利用の実態や意識・意向）

- ・ 沼津駅周辺市営駐輪場に対する不満は「遠い」「設備が古い」「暗い」が上位を占め、商業施設の駐輪場に対する不満は「そもそも駐輪場がない」への回答が多い
- ・ 駐輪場を選ぶ際に重視することは、「屋根がある」「駐輪スペースが広い」「盗難の心配が少ない」が上位を占めている

＜普段利用する駐輪場に対する不満（複数回答）＞

自転車利用者のみ

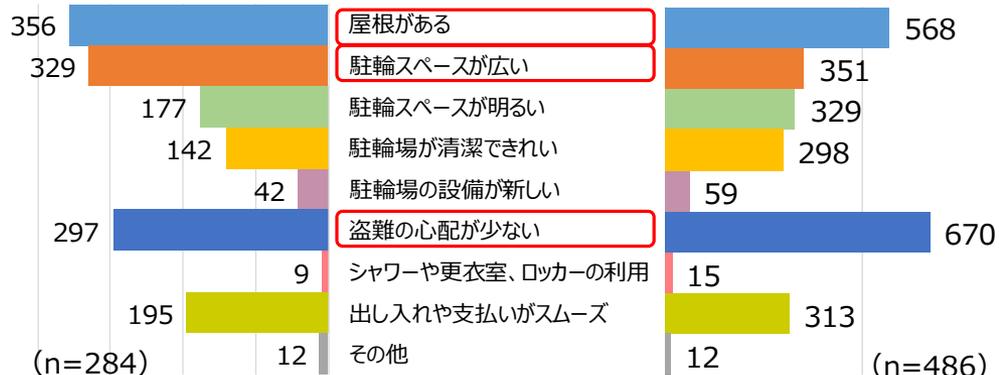
■ 沼津駅周辺市営駐輪場 ■ 商業施設



＜駐輪場所を選ぶ際に重視すること（上位3つまで）＞
（利用料金、目的地から駐輪場までの距離以外）

自転車利用者

自転車非利用者



※1位=3点、2位=2点、3位=1点として集計

沼津市の自転車を取り巻く現状と課題まとめ

自転車を取り巻く現状と課題

赤字：課題・ニーズ、青字：特徴

自転車を取り巻く課題のまとめ

地勢	<ul style="list-style-type: none"> 首都100km圏で県東部の東駿河湾地域や伊豆半島への入り口に位置 南北に細長い地形で、面積約186.96km² 市街地部は、標高25m未満で平坦
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道沿線の平坦な地形で市街地が広がり、北部や南部の郊外部には山林や農地が多い
人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口は、平成7年をピークに減少傾向（うち60歳以上が4割） 高齢化率が上昇傾向、高齢化の進展に伴う高齢者の移動手段の充実が必要 沼津駅を中心とした鉄道沿線地域に人口が集中 従業員密度は、沼津駅の3km圏内に集中
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 日常利用施設（行政施設、商業施設等）、スポーツ・公園施設は、市の中央エリアに集中 中学（19校のうち15校）、高校（13校）共に市の中央エリアで最寄り駅から概ね3km圏内に分布 沼津港や御用邸記念公園などの地域資源の活用に向けた交通手段を選択できる環境づくりが必要 レンタサイクル「ぬまクル」を市内4か所で実施（クロスバイク）、三島市・沼津市を中心としたシェアサイクル「ハレルサイクル」が市内9箇所で実施（電動アシスト自転車） シェアサイクルのポートは、沼津駅周辺が中心で、市全体では設置されていない地域が多い
交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 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%、公共交通（バス・鉄道）は5.8% 東駿河湾都市圏で最も自動車分担率が高い。目的別では、業務での91.2%と最も高く、次いで私用が69.2%、次に通勤は67.9%である 平日の交通手段は、自動車が69.6%と最も高く、特に30～50代は7割を超えている 周辺他市町との通勤・通学流動が多く、昼間人口比率は1.07 主要渋滞箇所は、市中心市街地周辺で4区間、8か所 免許返納後の運転経歴証明書交付が、増加傾向
交通基盤	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワーク整備計画を策定し、計画的・継続的に整備に取り組んでいる。 駐輪場は、市内11か所で駅周辺に整備、無料で利用可能 以前は社会問題となっていた放置自転車については、駐輪場の整備等とともに撤去台数は減少傾向 駐輪場は、沼津駅北口第一、第三で利用率が100%以上である一方、沼津駅南口は利用率が低い場所がある 駐輪場の立地状況について「不足」「やや不足」が4割を越える 中心市街地の駐車場に期待する取組として、「駐車場からの目的地までの交通手段の確保（公共交通、シェアサイクルなど）」と回答した人は26%
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道は、市内中央・西エリアに2路線あり、鉄道利用者は、近年横ばいで推移 路線バスは、沼津駅を中心として放射状に99系統の路線が運行（令和元年度時点） 市南部では自主運行バスおよび片浜駅と原駅を起点にコミュニティバス「ミュバス」を運行 運行頻度が乏しい地域や、バス停まで距離があり、利用が不便な地域が存在する
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故は、平成30年に269件発生（周辺自治体の中で1位）で、近年増加傾向 人口10万人あたりの件数は、周辺自治体のうち清水町に次いで2番目に多い 県内の自転車関連事故は、負傷者数は16～19歳、死者数は75歳以上で特に多い 事故類型別では6割が出会い頭事故 市内の事故は、沼津駅周辺の市街地に集中（沼津駅から3km圏内に集中し、特に国道414号・高島本町～杉崎町で多発） 県で、「静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行（令和元年度） 「自転車保険加入」及び「乗車用ヘルメットの着用」について義務化 通学路等における交通安全の確保、交通安全教室の実施 自転車無料点検の実施、交通安全子供自転車大会への参加
観光	<ul style="list-style-type: none"> 年間観光客数は、約450万人（平成30年度） 観光交流客数の増加を目指す「サイクリストフレンドリーエリア創造プロジェクト」の一環で、サイクリングツアーの実施、サイクルステーション・バイクピットの整備等を実施 県モデルルートのうち「太平洋岸自転車道「伊豆半島1周ルート」の2つが市内を通過 太平洋岸自転車道はナショナルサイクルルート（NCR）指定を目指し、通行空間の整備や情報発信等のアクションプランを定めており、連携が必要
運動・健康	<ul style="list-style-type: none"> 運動不足を感じている市民は、約8割、週1日以上運動習慣は市民の約3割 市民のうち、運動習慣がない人が約半数、特に30～50歳代で50%以上 市民の男性・女性ともに、静岡県よりメタボ該当者や肥満者、高血圧有病者等の所見率が高い 健康づくり（自転車通勤等）でポイントを貯めることのできる「ぬまづ健康マイルージ」を実施

①：都市環境に関する課題

- **自動車への依存が高く、伴って交通渋滞が発生している**
- **多様な移動手段の確保に向けた取組が必要**
- **安全・安心な自転車通行空間の整備が必要**
- **歩いて楽しいまちづくりと調和した自転車通行空間の適切な配置**
- **利用状況に応じた駐輪場の確保が必要**

②：安全・安心に関する課題

- 人口あたりの**自転車事故**が、周辺自治体と比較すると**高い水準**となっている（特に学生と高齢者）
- **自転車の交通ルールの認知が不十分**であり、きちんと守られていない状況にある
- **安全・安心な自転車通行空間の整備が必要（再掲）**

③：観光振興に関する課題

- 沼津港や御用邸記念公園などの**地域資源の活用に向けた交通手段を選択できる環境づくりが必要**
- 県のモデルルートを活かした**広域的な施策が必要**
- サイクルツーリズムによる地域活性化に向けた**民間事業者等との連携が必要**
- コンテンツの**情報発信が不足**している

④：健康・運動に関する課題

- **市民の約8割は運動不足**を感じている
- 特に30～50代は、**7割が平日の主な交通手段を自動車と選択**しており、また**運動習慣がない人が5割を超えている**
- **メタボや肥満者、高血圧などの所見率が県よりも高い**

