

## 1. 背景と目的

静岡市は、同規模の他の都市と比べて自転車の利用割合が高く、自転車の利用に適した環境であるが、現状では自転車に関連した交通事故の発生も多く、自転車利用者が安全・快適に走行できる走行空間整備が求められている。このような状況を踏まえ、2008年度に静岡市全体にて「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」が策定され、その後、全国的な流れを受け2014年度に「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に改定している。

2017年度以降、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定、「自転車活用推進法」の施行、歩行者と分離された自転車走行空間の整備の促進や、新たな観光として人気が高まっているサイクル・ツーリズムの推進などを盛り込んだ「自転車活用推進計画」が閣議決定され、令和3年度には昨今の社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えた「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定など、全国的に自転車利用に関する整備が進められている。本市においても、令和4年度に「静岡市自転車活用推進計画」を改訂するなど自転車の活用を推進していく機運が高まっている。

このような全国的な流れおよび静岡県全体の流れを受け、自転車の利用促進を目指した安全かつ快適な自転車走行空間の連続性の確保を目的として、「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」について改定を行う。

## 2. 本整備計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第4次静岡市総合計画」に基づき、静岡市の道路整備の方向性を示した「第3次静岡市のみちづくり」の計画、及び「第3期静岡市自転車利用計画」の施策の一つとして位置づけられる。

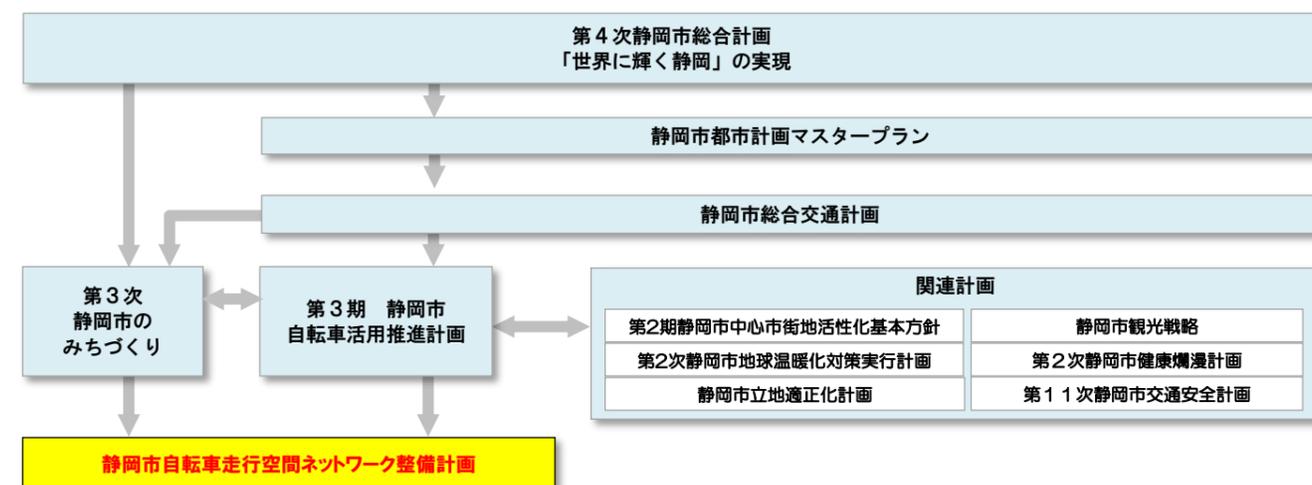


図1 本計画の位置づけ

## 3. 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

本計画の上位計画である「第3期静岡市自転車活用推進計画」が掲げる基本理念「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現に向けた自転車の安全・快適なみちづくりの推進を計画目標として設定する。

「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現に向けた自転車の安全・快適なみちづくりの推進

**自転車走行空間 総延長 444.5km**

ネットワーク路線 : 254.0km、補完路線<sup>※1</sup> : 128.6km

サイクリングコースとしてニーズのある路線 : 61.9km

(年度別整備)

2022年度以前整備 : 293.6km      2023～2030年度整備 : 86.2km

2031年度以降の整備 : 64.7km

図2 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

※1: 自転車歩行者道または自転車歩行者専用道路で整備された路線を「補完路線」に分類

## 4. 自転車走行空間ネットワーク路線選定

自転車は、その利用用途（通勤・通学、買い物、観光等）によって、交通特性が大きく異なるため、自転車の交通特性に合致した機能を備えた自転車走行空間ネットワークを整備する必要がある。

よって、自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標に基づき、静岡市の各区の特性や自転車利用者の利用状況、太平洋岸自転車道などの観光のニーズを踏まえ、自転車走行空間ネットワーク路線を選定する。

<必要な機能>

○狭いエリア内での短トリップかつ多方面へのアクセスや、住宅地と交通結節点および商業・業務集積地との連絡といった、**拠点施設を中心とした比較的狭いエリアでの面的な自転車走行空間ネットワークの整備**

**通行機能**

自動車及び歩行者との離合を容易とすることで、自転車の安全な通行を可能とする機能

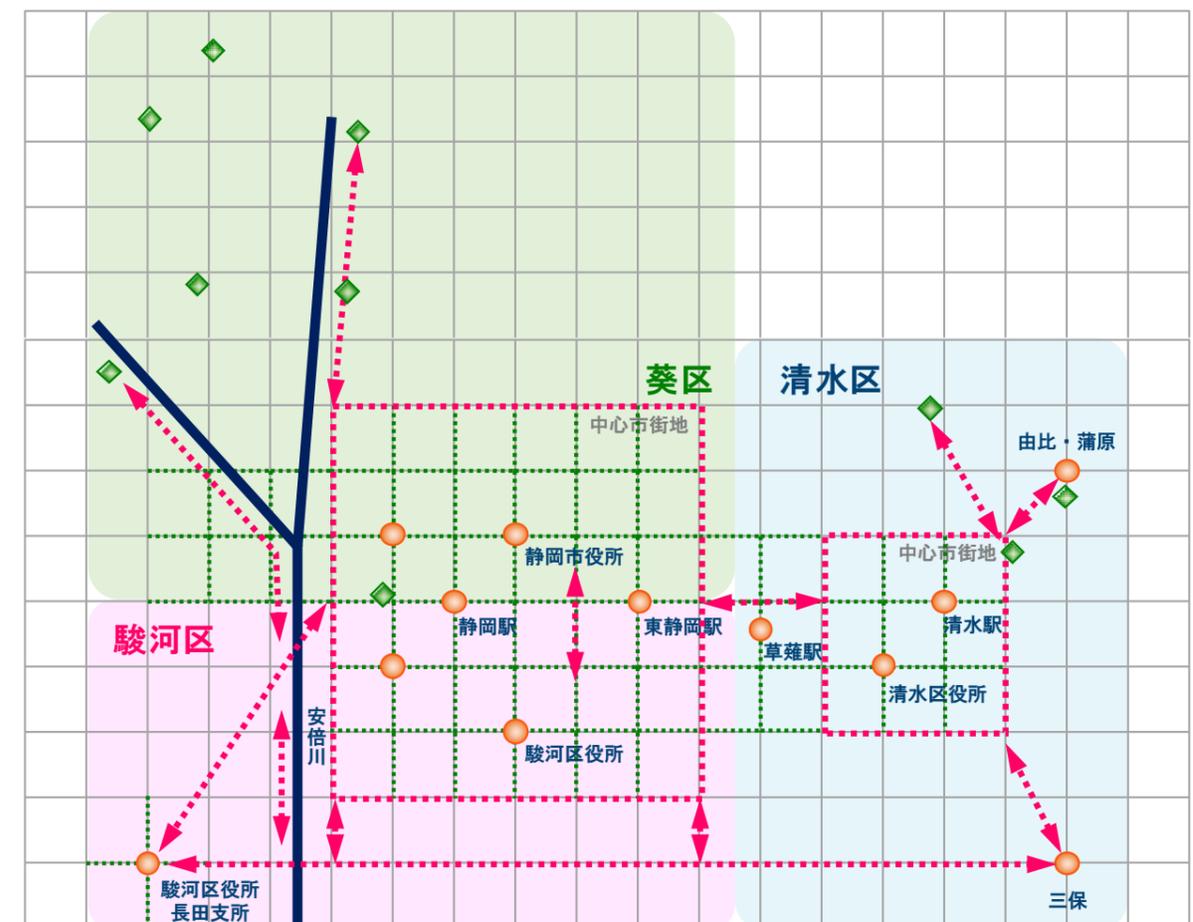
**アクセス機能**

自転車に対する沿道施設や交通結節点へのアクセスを容易とすることで利便性を確保した機能

○広範囲かつ拠点施設（交通結節点、観光施設等）間を結ぶ周遊・回遊といった、**中長距離の連絡を形成する自転車走行空間ネットワークの整備**

**ネットワーク機能**

市内の重要な拠点への往来を可能とし、拠点間を結び相互の往来を強化、および中心市街地と中山間地域間を結び、相互の往来を強化する機能



..... : 通行機能・アクセス機能      ..... : ネットワーク機能      ○ : 交通結節点、観光施設等の拠点施設      ◆ : 自転車の駅など

図3 自転車走行空間路線のイメージ

5. 自転車走行空間路線

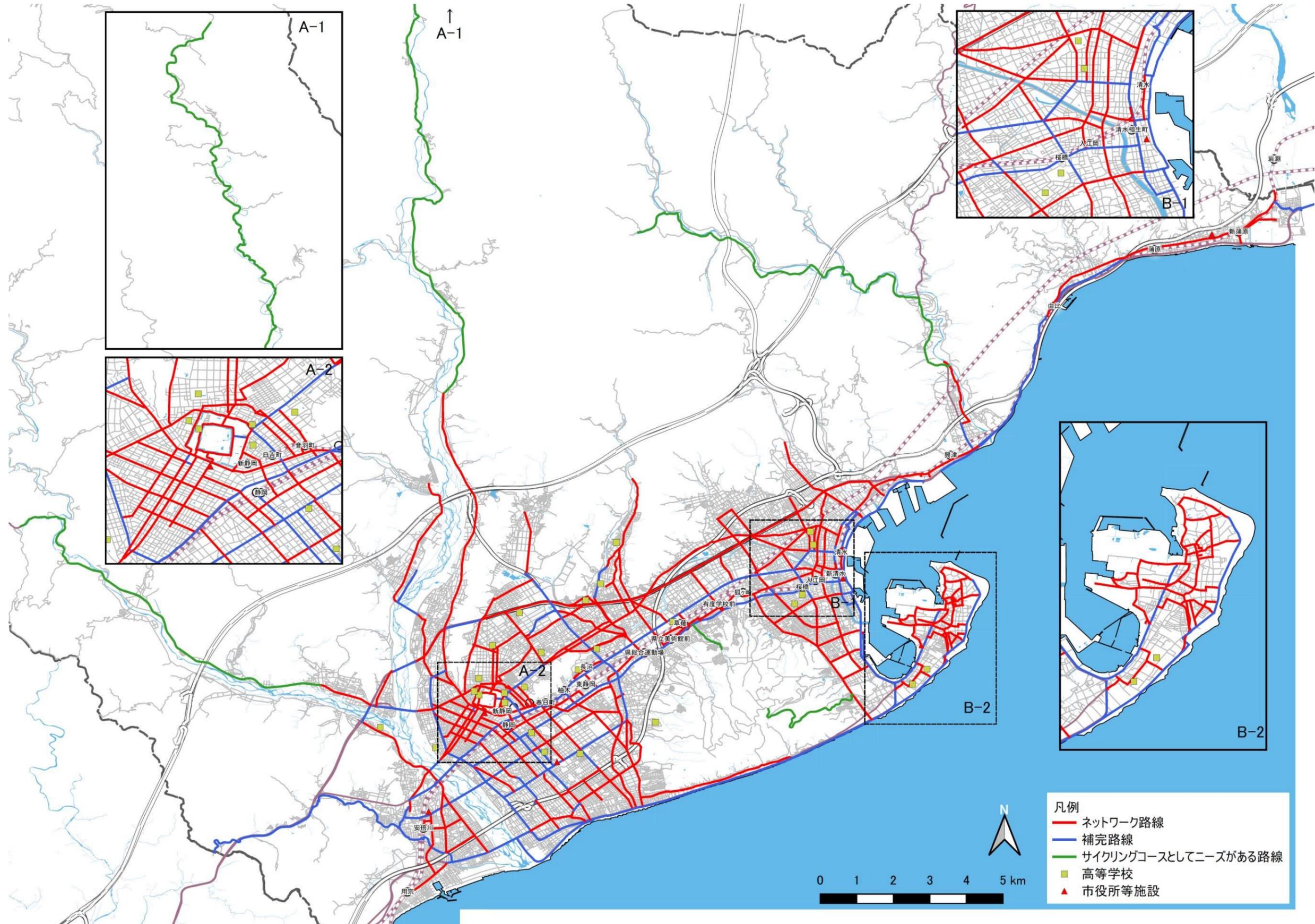


図 4 自転車走行空間路線

## 6. 自転車走行空間の整備形態の計画

本計画は、平成28年7月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車走行空間の整備形態を選定する。

- 通行位置：自転車は『車両』であり、車道通行を原則とする。  
道路（車道）の中央から左側部分の左端によって通行しなければならない。
- 検討手順：道路空間の再分配による自転車走行空間確保を基本とし、交通状況（法定速度、自動車交通量）に応じた整備形態とする。  
ピーク時の自動車交通量及び大型車交通量は安全対策の実施の指標とする。

### 参考：自転車走行空間の整備手法一覧

No	整備手法	整備イメージ	特徴
1	自転車道		<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と歩行者の通行帯を縁石等により物理的に分離</li> <li>双方通行の場合、幅員2.0m以上</li> <li>片側通行の場合、幅員1.5m以上</li> <li>自転車走行帯を青色により着色</li> <li>自転車、歩行者の通行帯を明示する啓発サインを設置</li> </ul>
2	自転車専用通行帯 ～自転車レーン～		<ul style="list-style-type: none"> <li>車道の左側に自転車専用の車線を設置（青色により着色）</li> <li>幅員1.5m以上</li> <li>規模の大きい交差点内も、自転車の走行空間を連続して着色</li> <li>「自転車専用」「矢印マーク」の路面表示を設置</li> <li>通行帯を示す標識を設置</li> <li>自転車以外の車両は走行不可</li> <li>自動車交通量の多い場合は減速路面標識を設置</li> </ul>
3	車道混在 (矢羽根)		<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の通行位置（車道左側端）を明示</li> <li>※歩道がない場合、自転車は路側帯の通行も可能であるが、歩行者優先</li> </ul>

### 【その他】

自転車歩行者道		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆渡河部やトンネル区間など特別な理由により自転車は歩道を通行させた方がよいと考えられる場合に限る</li> <li>通行帯を明示する啓発サインを設置</li> <li>歩道内では自転車は徐行※歩行者優先</li> </ul>
---------	--	---

## 7. 静岡県自転車走行空間ネットワークの有効活用に向けて

静岡県自転車走行空間ネットワーク路線の整備後、ネットワーク路線を適切かつ有効に活用することが重要である。関連する事業や取組みと連携を図り、地域住民や観光客といった自転車利用者が自転車走行空間ネットワークを適切かつ有効に活用するための各施策事業と連携し、整備を進めることが重要である。

### 静岡県自転車利用計画における各施策事業との連携の例

#### ○「駐輪場の管理・運営」との連携

例) 自転車走行空間と駐輪場の一体的な整備

#### ○「ルール・マナー向上の環境づくり」との連携

例) 整備直後における、自転車走行空間の通行方法の周知

#### ○「サイクルツーリズムの推進」との連携

例) 県内を横断する太平洋岸自転車道の継続的な維持管理や、案内表示などの充実化の実施とともに、国や県と連携した整備方針の検討

例) 静岡県中部地域5市2町のサイクリングコースをはじめとした市内外のサイクリングコースとの連携や活用の検討

例) 旧東海道をはじめとした、地域資源を活用したサイクリングコース等の連携を検討

など

## 8. 成果指標

本計画は、「静岡県自転車活用推進計画」の具体的な取組みの一つ「自転車走行環境の整備」に位置づけられる。本計画の成果指標は「静岡県自転車活用推進計画」の指標をもって成果とし、行動指標については整備延長とする。