
静岡市自転車走行空間
ネットワーク整備計画

令和5年3月

静岡市

静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画

目 次

1. 概要	1
1.1 背景と目的.....	1
1.2 対象地域	2
1.3 本整備計画の位置づけ	3
2. 自転車の取り巻く状況.....	6
2.1 自転車に関する社会情勢の変化.....	6
2.2 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ	14
2.3 自転車走行空間ネットワーク整備計画の進捗状況.....	26
2.4 自転車走行空間ネットワークの整備の必要性.....	28
3. 自転車走行空間ネットワーク整備計画.....	29
3.1 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標	29
3.2 自転車走行空間ネットワークの選定.....	30
3.3 自転車走行空間ネットワーク整備順位の計画	35
3.4 自転車走行空間の整備形態の計画	40
参考資料	44

1. 概要

1.1 背景と目的

自転車は、通勤・通学や買い物など様々な目的で、数多くの人々に利用されている便利で身近な交通手段である。近年では、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直され、また健康志向の高まりなどを背景に、重要な交通手段として注目されている。

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静岡市では、2008年度（平成20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」を策定、2014年度（平成26年度）には「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に改定し自転車走行空間の整備を進めてきた。

2008年度（平成20年度）以降、道路交通法の一部改正を受け、2012年度（平成24年度）には国土交通省・警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、有識者による検討委員会の提言を踏まえて、2016年度（平成28年度）に一部改定されている。また2017年（平成29年）5月には「自転車活用推進法」が施行され、2018年（平成30年）6月には、歩行者と分離された自転車走行空間の整備の促進、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が盛り込まれた「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」が閣議決定されるなど、全国的に自転車利用に関する環境整備が進められている。加えて、「静岡県自転車道等設計仕様書」についても、自転車ネットワークの整備形態などについて2017年度（平成29年度）に改定され、道路構造令の改訂を受け、2021年度（令和3年度）に再度改訂されている。

本市においても「静岡市自転車活用推進計画」が2020年度（令和2年）に策定され、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。

なお、「第4次静岡市総合計画」及び「第3次静岡市のみちづくり」の計画期間と整合を図り、本計画の計画期間は2023年度（令和5年度）から2030年度（令和12年度）までの8年間として自転車走行空間の整備を進める。

1.2 対象地域

本計画における対象地域は、静岡市全域（約 141,190ha）とする。



図 1-1 対象地域（静岡市全域）

1.3 本整備計画の位置づけ

本整備計画は、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期静岡市自転車活用推進計画」等の施策の一つとして位置づけられる。

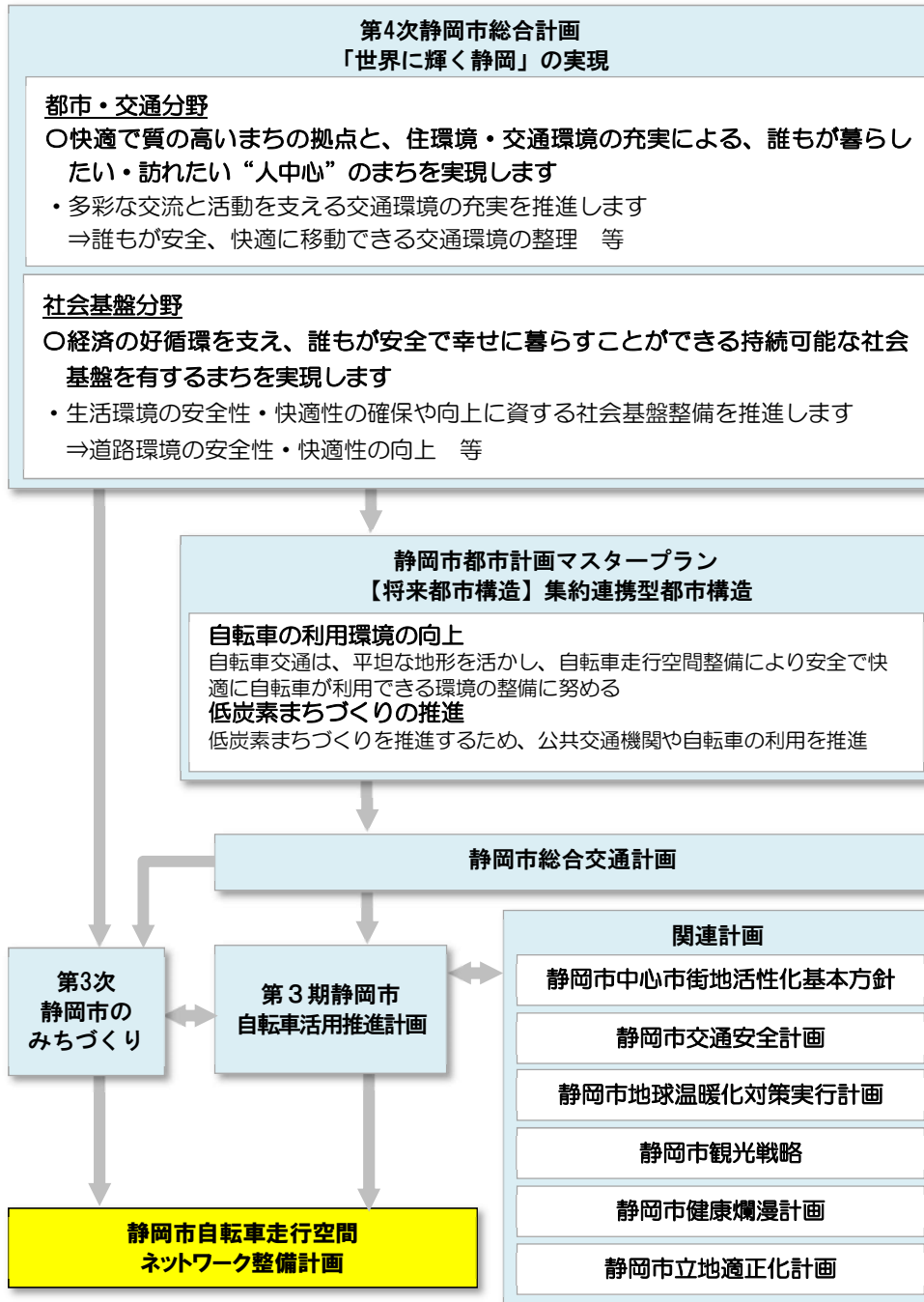


図 1-2 本整備計画の位置づけ

■第3次静岡市のみちづくり

第3次静岡市のみちづくりは、第4次総合計画で掲げるまちづくり目標『世界に輝く静岡』の実現に向けて、道路分野が貢献していくための「ビジョン(未来の姿)」と「プロセス(進め方)」を示している。

みちづくりビジョンの「② ヒトもクルマも認めあい、わかりあえる街」や「⑨ 温暖な気候や風土に合わせた低炭素&グリーンインフラの実現」では、市民の足として定着している自転車の車・歩行者とのより良い関係づくりやさらなる利用拡大による環境への貢献、「⑦ 静岡ならではの歴史と自然を感じられ、地域の魅力を高める道路」では、太平洋岸自転車道を中心に観光地を巡るサイクル・ツーリズムの促進という部分で、本整備計画はビジョンの実現に貢献していく。

第3次静岡市のみちづくりは、第4次総合計画で掲げるまちづくりの目標『世界に輝く静岡』の実現に向けて、道路分野が貢献していくための「ビジョン(未来の姿)」と「プロセス(進め方)」を示すもの。

道路は、ヒトやモノが何か目的をもって道路を使うことで価値が生まれる。従来の課題解決型のアプローチから、現在と未来の姿を同時に見つめ、道路から価値を生み出す「価値創造型」の計画を目指す。みちづくりの主役は、市民、企業、地域団体等の道路を利用する皆さんで、ビジョンを共有し共にプログラムを推進するパートナーである。

総合計画の目指す都市像「市民(ひと)が輝く」「都市(まち)が輝く」に向けて、**道路行政から積極的にアプローチ**していく。

● 道路を取り巻く環境の変化

高度経済成長期、人口や自動車の増加を受け止めるため、道路は「移動の空間を提供する」という役割に特化し、人と車を分離し、移動の効率性・安全性を高めることで、急速な経済成長に貢献してきた。一方で「道路は車が走る場所」となり、遊んだり、会話したり、交流する場所という役割は薄れてしまった。

2004年に人口が減少へ転じると、拡大と生産の時代が終わり、経済活動は「量」から「質」へ、「生産性」から「創造性」へと価値が転換しつつあり、道路が置かれた環境も大きく様変わりしている。

新たなチャンス

- ・新しい生活スタイル(テレワーク等)
- ・道路空間活用による賑わい創出
- ・自動運転、DX、IoT、ビッグデータ
- ・脱炭素社会、GX

差し迫る課題

- ・超高齢社会・高齢者ドライバー増加
- ・道路構造物の老朽化・維持費増大
- ・自然災害の激甚化・頻発化
- ・物流の2024年問題

● みちづくりビジョン

道路を取り巻く環境変化を踏まえつつ、おおそ20年後の静岡を想定して、道路が創る10の未来を「みちづくりビジョン」として位置づけ。職員をはじめ、市民、企業、地域団体等の道路ユーザーと共有し、道路行政の道標として機能するもの。

● みちづくりプロセス

みちづくりビジョンの実現に向けて、道路に携わる人が考え行動できる体制を構築していくため、意思と行動を示す「心構え」と、現場での創意工夫をスキルとして蓄積していく「ノウハウ」の2つを展開しながら成長していく形としている。

本計画が目指すSDGs(持続可能な開発目標)のゴール

道路は、多様な主体が多様な目的で使うことから、道路ユーザーとのパートナーシップのもと、みちづくりビジョンの実現を目指すことで、様々なゴールの達成に寄与していく。



ビジョン1 地域の個性・魅力を繋ぎ恵みをもたらす道路ネットワーク 市内および市外を、人が自由に移動し、活動できるように、充実した幹線道路ネットワークを活かしつつ、幹線道路へのアクセス性の向上や、幹線道路のサービス高度化などにより、高い道路ネットワークのポテンシャルを存分に発揮させる。	ビジョン6 国内外のモノが行き交う物流を支える道路 市内、県内、国内の経済を担う物流活動、またそれを支える清水港等の拠点との行き来を確実かつ円滑にし、経済の発展を支える。
ビジョン2 行きたいところへ、いつでもどこからでも移動できる道路 マイカーを持たない人も、自由な移動、活動ができるよう、様々な交通モードが繋がりがりながら利用できる交通拠点や、新たな移動サービス、また移動がしやすい情報等を提供していく。	ビジョン7 静岡ならではの歴史と自然を感じられ、地域の魅力を高める道路 市内各地の観光地へ訪れる観光客が、魅力を十分に味わい、満足してもらうため、アクセス性の向上や分かりやすい案内、混雑の解消、景観への配慮をはかる。
ビジョン3 ヒトもクルマも認めあい、わかりあえる街 効果的なハード対策に加えて、お互いに認め合う意識を活かしたソフト施策や、説得力のあるデータの活用により、交通事故の削減に取り組んでいく。	ビジョン8 災害から命を守る道路 近年の台風等、頻発かつ大規模化する災害に対する備えはもちろん、被災した場合にも迅速に復旧ができるよう、被災状況の見える化や被災後の対応体制を構築する。
ビジョン4 わくわくドキドキが溢れるまちづくり 沿道商業施設、休息スペース、植樹やストリートファニチャー等、道路と周辺の施設等を一体的にとらえて空間を形成することで、訪れる人がより一層楽しさや安らぎを感じられるまちをつくる。	ビジョン9 温暖な気候や風土に合わせた低炭素&グリーンインフラの実現 自転車走行ネットワークや駐輪場、シェアサイクルポートの整備等が進んできたこと、また鉄道利用割合も下がっていないことを活かし、ヒトの行動を要することで一層の低炭素化をはかる。
ビジョン5 ヒト・モノが集まり、投資を生み出す都市拠点 市外、県外、国外からの来訪者にとって、駅周辺の機能が集積するエリアを交流しやすく、活動を活発にし、新たな価値を生み出せるよう、駅周辺の結節機能や道路活用を高度化させる。	ビジョン10 ストックを賢く使い、持続可能な道路ネットワーク 道路施設の計画的で適切な維持管理とともに、新技術の活用による業務の効率化・省力化を進める。道路サポーター制度等を活かし、維持管理活動を地域・民間企業と協働で進めていく。

図 1-3 静岡市のみちづくり (抜粋)

■第3期静岡市自転車活用推進計画

『「世界水準の自転車都市 “しずおか”」の実現』を基本理念として、これを実現するための6つの基本目標を設定し、自転車を取り巻く環境、自転車のメリット、静岡市の特性やこれまでの自転車関連の取組みを踏まえ、静岡市の自転車利用に関わる課題の解決に向け、3つの対応の柱に基づく取組みを推進する計画であり、具体的な取組みの一つに「自転車走行環境の整備」が位置付けられている。

第3期計画のビジョン



第3期計画の枠組み

●「健康」の増進

→積極的な自転車の利用により、体を動かすことで、心身の健康を育み、「健康」の増進を図ります。

- (主な取組方針)
- ▲自転車利用の機会創出、裾野拡大
 - ▲自転車競技の振興
 - ▲自転車通勤の促進

●「脱炭素」社会の実現

→環境負荷の少ない自転車のメリットを周知し、「脱炭素」社会の実現に向け、快適な生活環境を創ります。

- (主な取組方針)
- ▲自転車利用の機会創出、裾野拡大
 - ▲自転車通勤の促進

●「賑わい」の創出

→自転車で地域を“つなぎ”、市内を“めぐり”、仲間と“つどう”ことができるまちを構築し、市内にとどまらず、国内外の多くの人を惹きつけ「賑わい」の創出を図ります。

- (主な取組方針)
- ▲サイクルツーリズムの推進
 - ▲自転車競技の振興

●「プライド」の確立

→市民や地元企業と連携・協力し、積極的な自転車施策を推進していくことで、自転車と言えば、“しずおか”と誇りに思える「プライド」の確立を図ります。

- (主な取組方針)
- ▲自転車推進事業に関する情報発信
 - ▲自転車のまち“しずおか”のPR
 - ▲サイクリング関係団体の支援

上記4目標を下記2目標が下支え

●「利用」の促進

→安全・安心で快適に走行や駐輪できる環境を整え、気軽に利用がでる移動手段として、自転車「利用」の促進を図ります。

- (主な取組方針)
- ▲自転車走行環境の整備・拡充
 - ▲駐輪環境の整備
 - ▲自転車利用の機会創出、裾野拡大

●「モラル」の向上

→安全教育を推進することにより、市民の安全意識を醸成し、市民の「モラル」の向上を図ります。

- (主な取組方針)
- ▲自転車走行ルール・マナーの周知、啓発
 - ▲交通安全教育の推進

具体的な施策の例

自転車利用の機会創出、裾野拡大

「COOL CHOICE」等における

自転車利用の促進

「COOL CHOICE」の一環として、自転車等のエコな移動手段を選択。併せて、日常生活での運動を取入れ健康長寿の実現。

シェアサイクルパルクの推進

シェアサイクル「PULGLE」の利便性向上等の推進。

自転車通勤の促進

自転車通勤の促進

国による「自転車通勤導入の手引」に基づき、環境負荷低減、健康維持増進等を目的とした、自転車通勤の促進を図る。「静岡市職員 TDM の日及びノーカーデー」の推進。

サイクルツーリズムの推進

太平洋岸自転車道の利用促進

ナショナルサイクルルートに指定された「太平洋岸自転車道」の活用を図り、サイクルツーリズムの形成を推進。

自転車走行ルール・マナーの周知、啓発

自転車マナー向上キャンペーン

自転車通学をする高校生等に対して、所轄警察署、交通安全協会などと連携し、自転車マナー強化月間や指導強化日に、自転車の安全利用を呼びかけ、自転車マナーの向上を図る。

出典：第3期静岡市自転車活用推進計画/静岡市

図 1-4 静岡市自転車活用推進計画（抜粋）

2. 自転車の取り巻く状況

2.1 自転車に関する社会情勢の変化

「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が改定された2014年度（平成26年度）以降、2016年度（平成28年度）に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および「静岡県自転車道等設計仕様書」が改定された。2017年度（平成29年度）に「自転車活用推進法」が施行され、本市においても2020年度（令和2年度）に策定した「静岡市自転車活用推進計画」が2022年度（令和4年度）に改定するなど自転車の活用を推進する機運が高まっている。

また、自転車走行空間の整備が進み概成段階に入っており、ネットワーク上の不連続性の解消や自転車利用者の更なる安全性、快適性を高める検討が必要になっている。

このような流れを踏まえ、「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を見直す必要性が生じた。

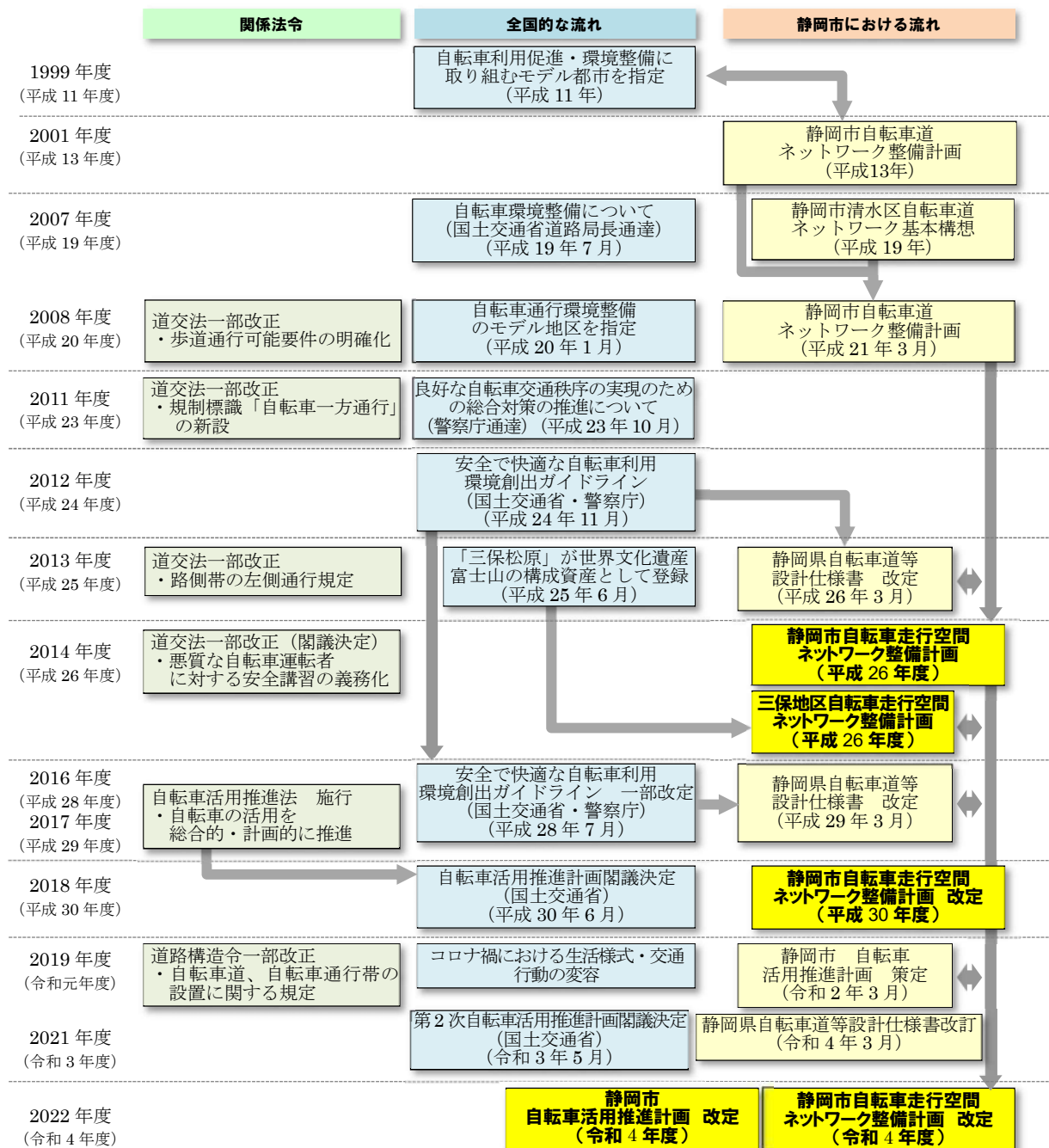


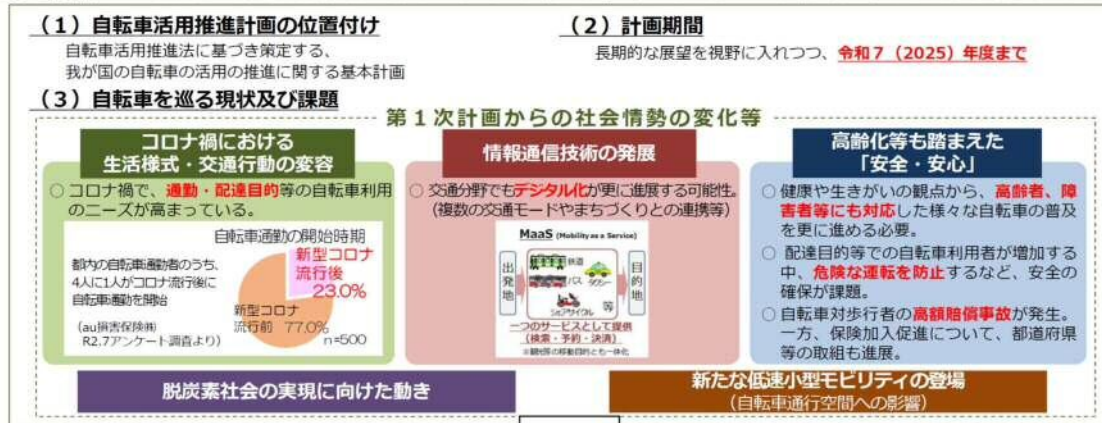
図 2-1 自転車走行空間に関する動向

2.1.1 自転車活用推進計画

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画として、2018 年（平成 30 年）6 月に閣議決定され令和 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」が閣議決定されるなど、全国的に自転車利用に関する環境整備が進められている。

計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、令和 7 年（2025 年）までとし、以下の改正のポイントを挙げている。

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐車場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第 1 次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多発生、将来に渡る便の向上等）

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用** 等

目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等

目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設（コンビニ等）等と連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの特長的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加入）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

図 2-2 自転車活用推進計画（抜粋） 出典：国土交通省HP「第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました」
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html>

2.1.2 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

本ガイドラインは、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの提言を受け、国土交通省と警察庁が連携し、国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果踏まえ、2012年（平成24年）に策定され、有識者による検討委員会の提言を踏まえて、2016年（平成28年）に一部改定されている。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年）について

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて

1. 自転車施策の背景

- 自転車は、身近な移動手段として重要な役割を担っているが、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は拡大傾向にある。
- 健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっている。

2. これまでの取り組み

- 平成19年度、警察庁と連携し、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。
- 平成23年度、警察庁と連携し、有識者による検討委員会を開催。
平成24年4月、同委員会は、各地域において、ハード・ソフトの取組を進めるためのガイドラインを早急に作成することを提言。

3. ガイドラインについて

- 提言を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインを策定。
 - I. 自転車通行空間の計画
 - II. 自転車通行空間の設計
 - III. 利用ルールの徹底
 - IV. 自転車利用の総合的な取組
- 平成24年11月29日、国土交通省道路局及び警察庁交通局より道路管理者（直轄、自治体）、都道府県警察に発出。

出典：国土交通省HP「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて」
http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000300.html

別添

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について

1. 自転車施策の背景

- 自転車は、身近な移動手段等として重要な役割を担うものであり、昨今の健康増進や環境保全への意識の高まりなどを背景に利用ニーズが一段と高まっている。
- わが国全体の交通事故件数は、過去 10 年間（平成 17～27 年）で 4 割減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの傾向にあり、自転車通行環境を取り巻く現状は、依然として厳しい状況。

2. これまでの取組

- 平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。
- 平成 26 年 12 月、さらに自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行うため国土交通省と警察庁を共同事務局として、有識者による検討委員会を開催。
- 平成 28 年 3 月、同委員会は、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策を提言。

3. ガイドラインの改定について

- 提言を踏まえ、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定。

<主なガイドライン改定内容>

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

- 平成 28 年 7 月 19 日、国土交通省道路局より道路管理者（直轄、自治体）及び警察庁交通局より都道府県警察に発出。

2.1.3 道路交通法改正

自転車の交通事故の増加や、自転車が歩道が無秩序に通行している実態が指摘されたことを受け、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、2008年度（平成20年度）以降、道路交通法及び同施行令の一部が改正、施行され、「自転車による歩道通行可能要件の明確化」、「自転車一方通行の新設」、「路側帯の左側通行規定」等が明確化された。

(1) 自転車による歩道通行可能要件の明確化

自転車は車道が原則、歩道は例外

(例外)

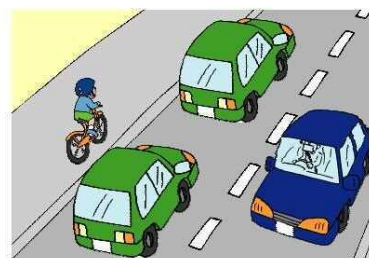
- 道路標識等により歩道を通行することができることとされているとき
- 普通自転車の運転者が、児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）、70歳以上の高齢者等であるとき
- 車道又は交通の状況から見てやむを得ないとき



道路標識等で指定された場合



運転者が13歳未満の子ども
70歳以上の高齢者
身体の不自由な方の場合



車道又は交通の状況から
みてやむを得ない場合

出典：静岡県警HP「自転車の安全な乗り方とルール～自転車安全利用五則～」

図 2-3 自転車が歩道を通行できる場合

(2) 自転車一方通行の新設

自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設

自転車の交錯による事故の危険性を減少させ、自転車道・歩道での自転車の通行を整序化するとともに、自転車道等の自転車通行環境の整備を推進するために、規制標識「自転車一方通行」が新設。



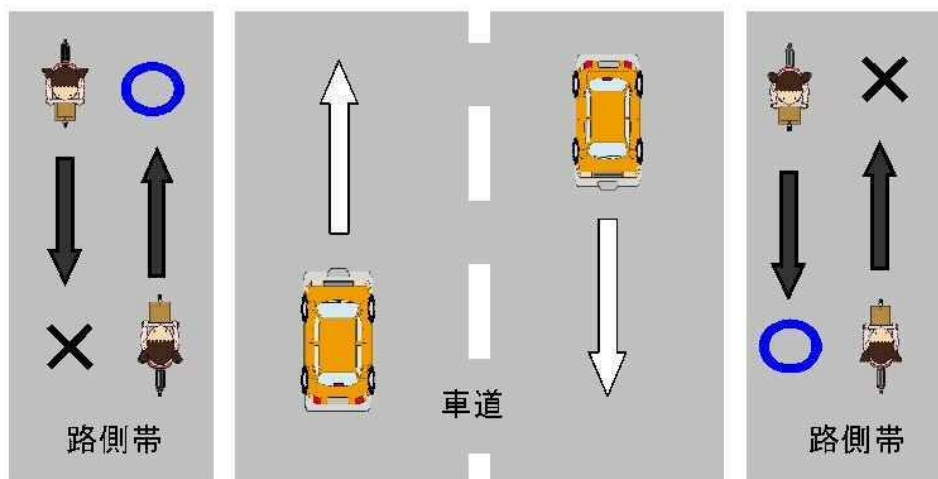
出典：一般財団法人全日本交通安全協会HP「道路交通法の改正ポイント <参考> 道路交通法の改正」
<http://www.jtsa.or.jp/new/koutsuhou-kaisei.html>

図 2-4 規制標識「自転車一方通行」

(3) 路側帯の左側通行規制

自転車が路側帯を通行する場合は、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行しなければならない。

< 路側帯の通行方法 >



出典：静岡県警HP「自転車の安全な乗り方とルール～自転車安全利用五則～」

図 2- 5 路側帯の通行方法

2.1.4 地球温暖化対策における自転車利用の促進

静岡市の地球温暖化対策の一つである「省エネルギーの推進」において、具体的な取組みとして「安全で快適な自転車走行空間整備」を掲げています。



出典：静岡市地球温暖化対策情報サイト「しぜんを、みらいに、ぼくらの手でつなごうしずおか」
http://www.shizutan.jp/ondanka/low_carbon/

図 2-6 静岡市地球温暖化対策情報サイト



出典：静岡市地球温暖化対策情報サイト「しぜんを、みらいに、ぼくらの手でつなごうしずおか」
http://www.shizutan.jp/ondanka/low_carbon/

図 2-7 低炭素な静岡市のイメージ

2.1.5 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定

我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されました。ナショナルサイクルルート制度とは、サイクルツーリズムの推進により、新たな観光価値の創造と地域の創生を図るためにルートの指定を行うものです。また、太平洋岸自転車道は千葉県銚子市から太平洋を走り和歌山市に至る、延長 1,487km のルートであり、そのうち蒲原から宇津ノ谷までの約 60km が静岡市内のルートです。世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在します。

伊豆（静岡県沼津市）



七里ヶ浜（神奈川県鎌倉市）



九十九里浜（千葉県旭市）



白崎海岸（和歌山県由良町）



熊野灘（三重県熊野市）



伊良湖岬（愛知県田原市）

出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会サイト

<https://www.kkr.mlit.go.jp/road/pcr/index.html>

図 2-8 太平洋岸自転車道ルート

2.2 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ

全国及び静岡県、静岡市における自転車利用状況を把握するとともに、自転車利用者のニーズを把握することで、自転車走行空間ネットワーク整備を進める必要性を整理した。

表 2-1 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ

自転車利用状況	<p>自転車利用に関する統計データや自転車利用者である高校生に対する『静岡市自転車利用実態アンケート調査※1』の結果から自転車利用状況を把握する。</p> <p>(1) 全国における自転車交通事故の発生状況 (2) 静岡県・静岡市における自転車交通事故の発生状況 (3) 移動距離帯別の交通手段別利用割合 (4) 静岡市内における中学生の自転車通学状況 (5) 静岡市内の高校生の自転車利用状況</p>
自転車利用者のニーズ	<p>自転車利用者である高校生に対する『静岡市自転車利用実態アンケート調査※1』、静岡市民に対する『道路に関する市民アンケート※2』の結果から、自転車利用者のニーズを把握する。</p> <p>(1) 通学時における自転車ルートを選定方法 (2) 自転車通学ルート (3) 静岡市内の高校生の自転車通学時における危険度と快適度 (4) 自転車走行空間の整備形態について (5) 自転車道の整備に関する要望</p>

【※1 静岡市自転車利用実態アンケート調査】

自転車利用者のニーズを把握するために、静岡市内の高校における自転車通学者を対象とした「静岡市自転車利用実態アンケート調査」を実施した。

- 実施期間：2014年（平成26年）7月～9月
- 対象：静岡市内の高校へ通う学生（対象高校数：26校、対象学年：2年生）
- 配布数：6000
- 回答数：5038（回収率 約84%）
- 調査項目：①自転車通学における状況
 - ②自転車通学に関する意見要望
 - ③自転車通学で利用しているルートや気になる箇所

【※2 道路に関する市民アンケート】

静岡市内の道路について、市民の道路に対する評価、満足度、意見を把握し、今後の道路施策に反映させるための資料を得ることを目的に「道路に関する市民アンケート」を実施した。

- 実施期間：2005年度（平成17年度）～2018年度（30年度）にかけて定期的に実施
- 対象：静岡市民の中から無作為に2,000名を抽出
（年齢、地域に偏りが出ないように留意）
- 調査項目：①道路整備に関する満足度
 - ②道路整備のうち特に重要と思う項目について など

2.2.1 自転車利用状況

(1) 全国における自転車交通事故の発生状況

○自転車関与事故の件数は、減少傾向にあるが、自転車対歩行者事故の件数は、横這い傾向にある。

○自転車乗用中の死亡者数は、65歳以上が突出して多い。一方、自転車乗用中の死傷者数では、65歳以上の高齢者に加えて、24歳以下の若年層が多い状況である。

■全国における自転車交通事故の推移

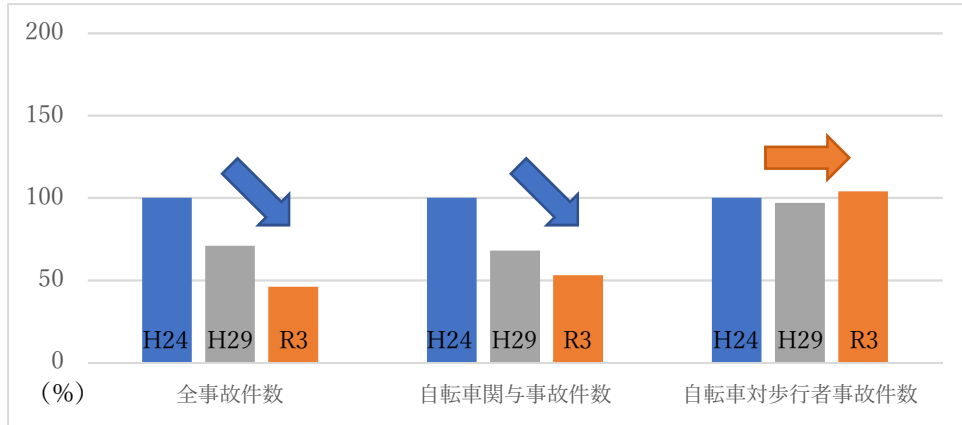
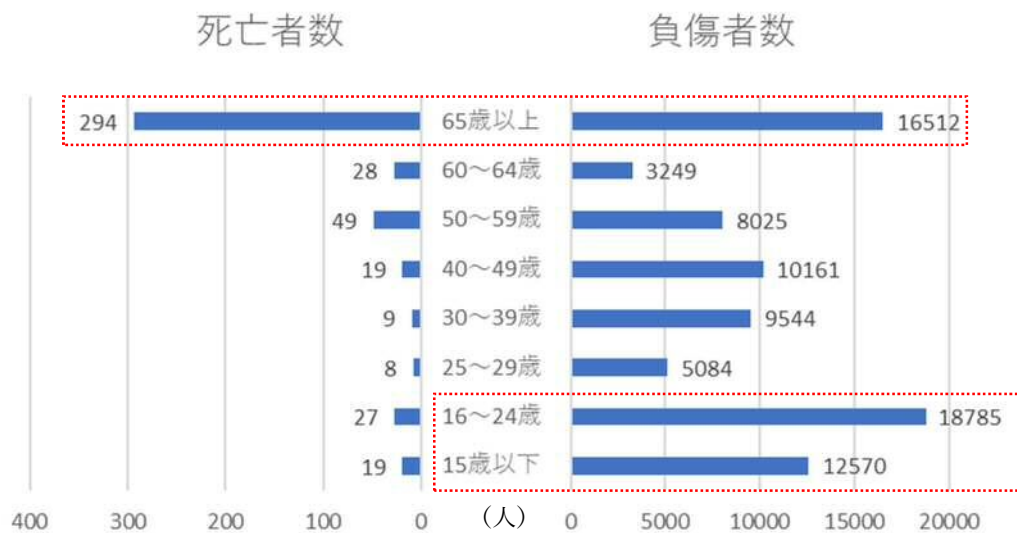


図 2-9 自転車交通事故の推移

出典：警察庁HP「全事故まとめ」、交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」

■全国における自転車乗用中の死亡者数及び死傷者数



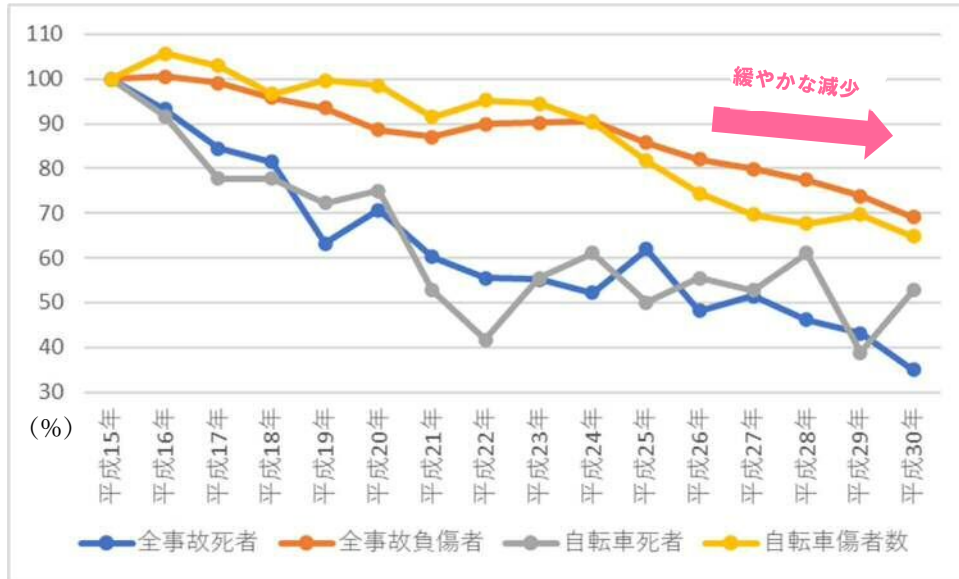
出典：警察庁HP「警察白書」、交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」(平成30年)

図 2-10 自転車乗用中の死亡者数及び死傷者数

(2) 静岡県・静岡市における自転車交通事故の発生状況

○静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移をみると、減少傾向にある。
 ○全事故に占める自転車交通事故の割合をみると、静岡市内の割合は、全国より高い状況にある。

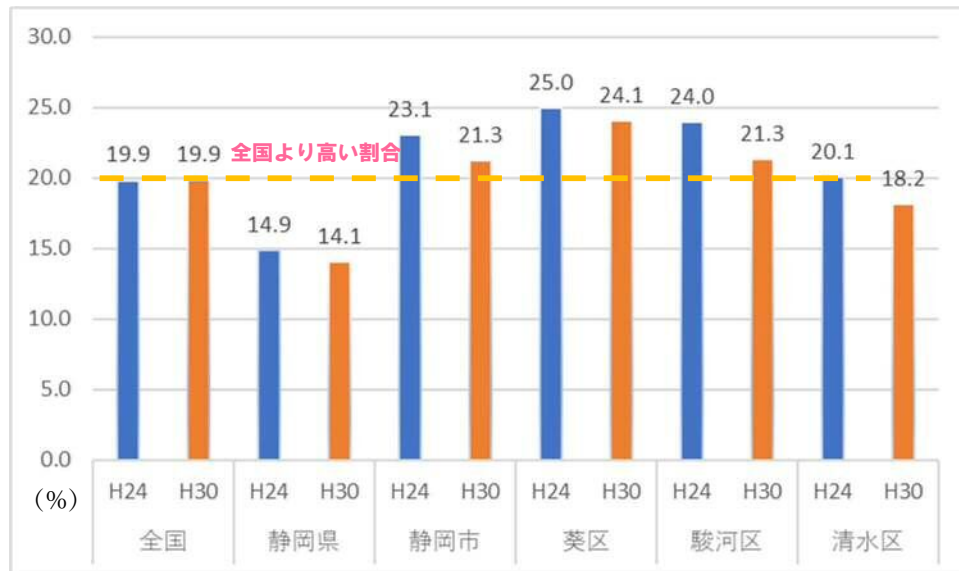
■静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移



出典：静岡県警察本部 交通年鑑

図 2-11 静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移

■全事故に占める自転車交通事故の割合

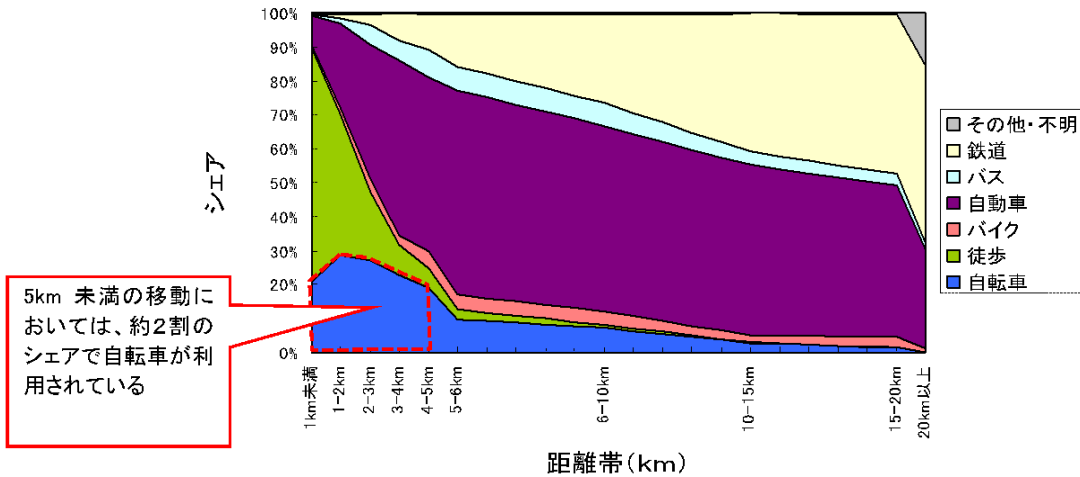


出典：静岡県警察本部 交通年鑑、警視庁 発生状況・統計 自転車交通事故関連データ 自転車交通事故の推移

図 2-12 全事故に占める自転車交通事故の割合

(3) 移動距離帯別の交通手段別利用割合

○5 km未満の移動においては、約2割のシェアで自転車が利用されている。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/平成 24 年 11 月/国土交通省道路局・警察庁交通局

図 2-13 移動距離帯別の交通手段別利用割合

(4) 静岡市内における中学生の自転車通学状況

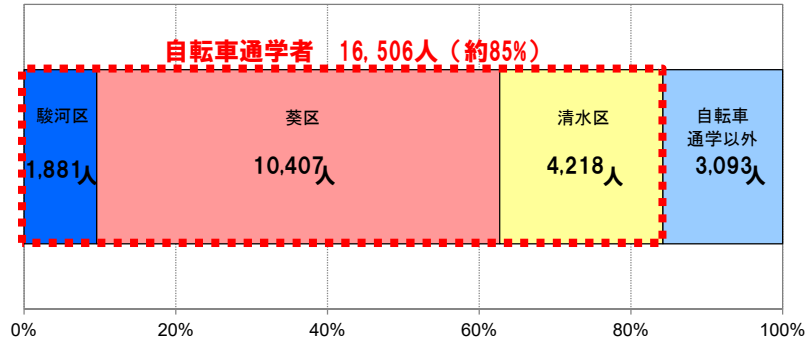
○自転車通学者が 100 人を超える中学校は、7校ある。
 (美和中学校、東中学校、観山中学校、竜爪中学校、賤機中学校、服織中学校、東豊田中学校)

No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)
1	籠上	56	12	大河内	2	23	東豊田	160	34	清水第七	0
2	未広	33	13	梅ヶ島	0	24	高松	99	35	清水第八	0
3	安倍川	0	14	玉川	11	25	長田西	46	36	清水飯田	0
4	美和	255	15	井川	0	26	長田南	0	37	清水袖師	0
5	城内	0	16	服織	107	27	城山	0	38	清水庵原	41
6	安東	1	17	藁科	17	28	清水第一	0	39	清水興津	0
7	東	175	18	大川	3	29	清水第二	0	40	清水小島	0
8	西奈	0	19	大里	44	30	清水第三	11	41	清水岡河内	44
9	観山	598	20	南	47	31	清水第四	0	42	浦原	0
10	竜爪	119	21	中島	0	32	清水第五	0	43	由比	26
11	賤機	307	22	豊田	5	33	清水第六	0			

(5) 静岡市内の高校生の自転車利用状況

- 静岡市における高校生の通学手段として、自転車が約85%と多くを占める。
- 通学時における自転車利用区間は、自宅から高校までがもっとも多い。
- 自転車の利用時間帯は、朝7時～8時が約70%と集中している。

■静岡市における高校生の通学手段



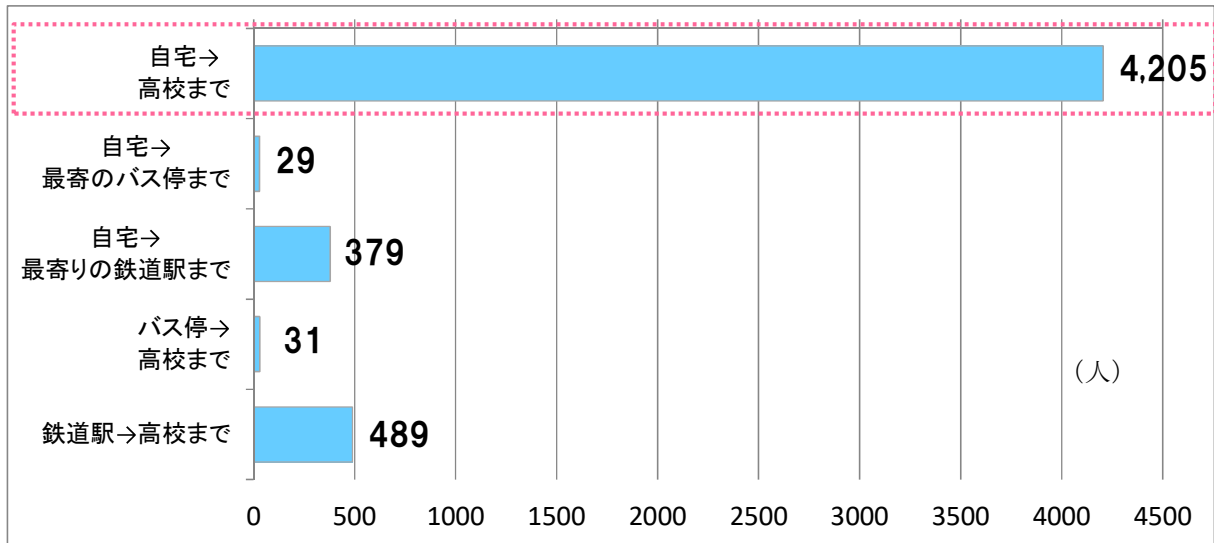
※静岡市内の高校生生徒数：19,599人

出典：県立高校/静岡県教育委員会教育総務課、私立高校/静岡県文化観光部文化芸術局私学振興課、市立高校/静岡市教育委員会教育総務課

図 2-14 静岡市における高校生の通学手段

静岡市自転車利用実態アンケート調査の結果

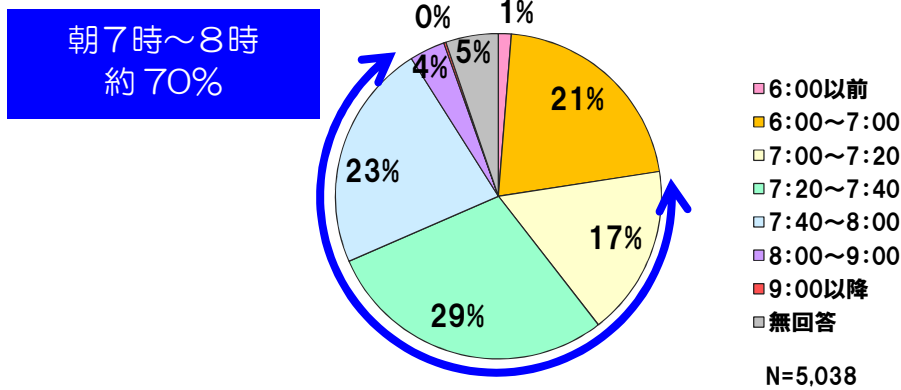
■通学時における自転車を使う区間



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-15 通学時における自転車を使う区間（複数回答）

■自転車の利用時間帯



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

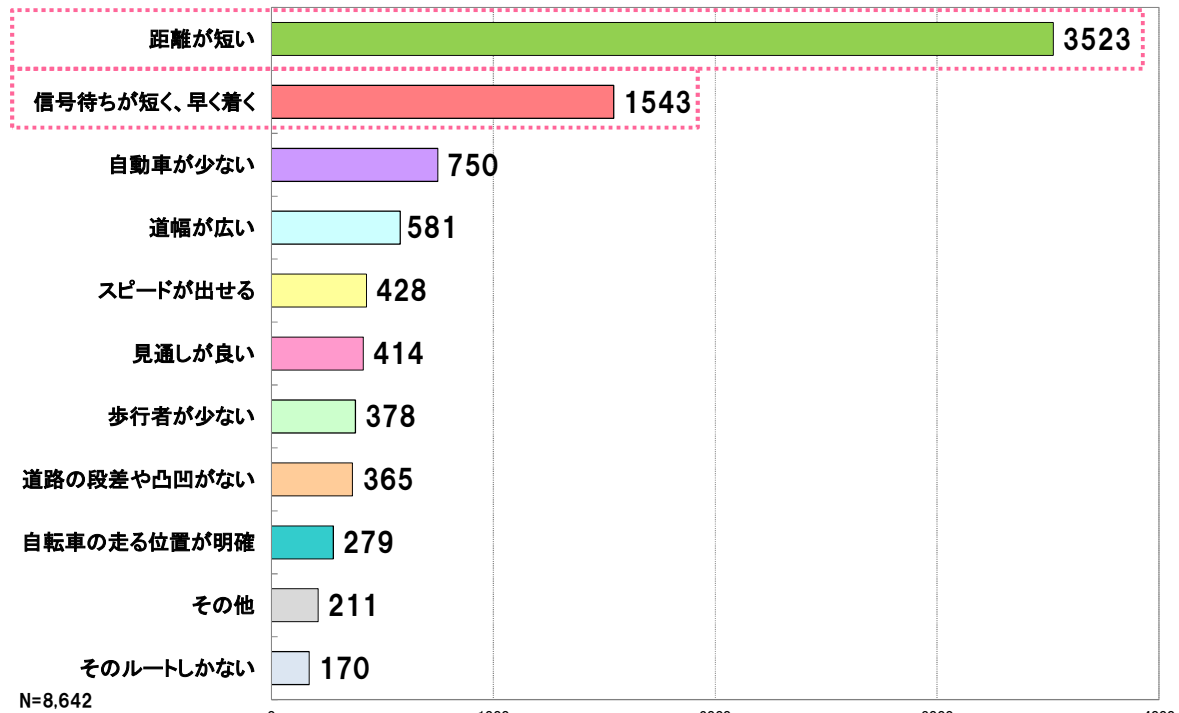
図 2-16 自転車の利用時間帯（出発する時間）

2.2.2 自転車利用者のニーズ

(1) 通学時における自転車ルートを選定方法

○通学時における自転車ルートを選定方法は、「目的地までの距離が短いルート」が最も多く、次いで「信号待ちが短く、早く着くルート」であった。

■通学時における自転車ルートを選定方法



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-17 通学時における自転車ルートを選定方法（3つまで回答）

(2) 自転車通学ルート

○自転車通学ルートを見ると、主要な幹線道路と学校周辺の路線に利用が集中している。

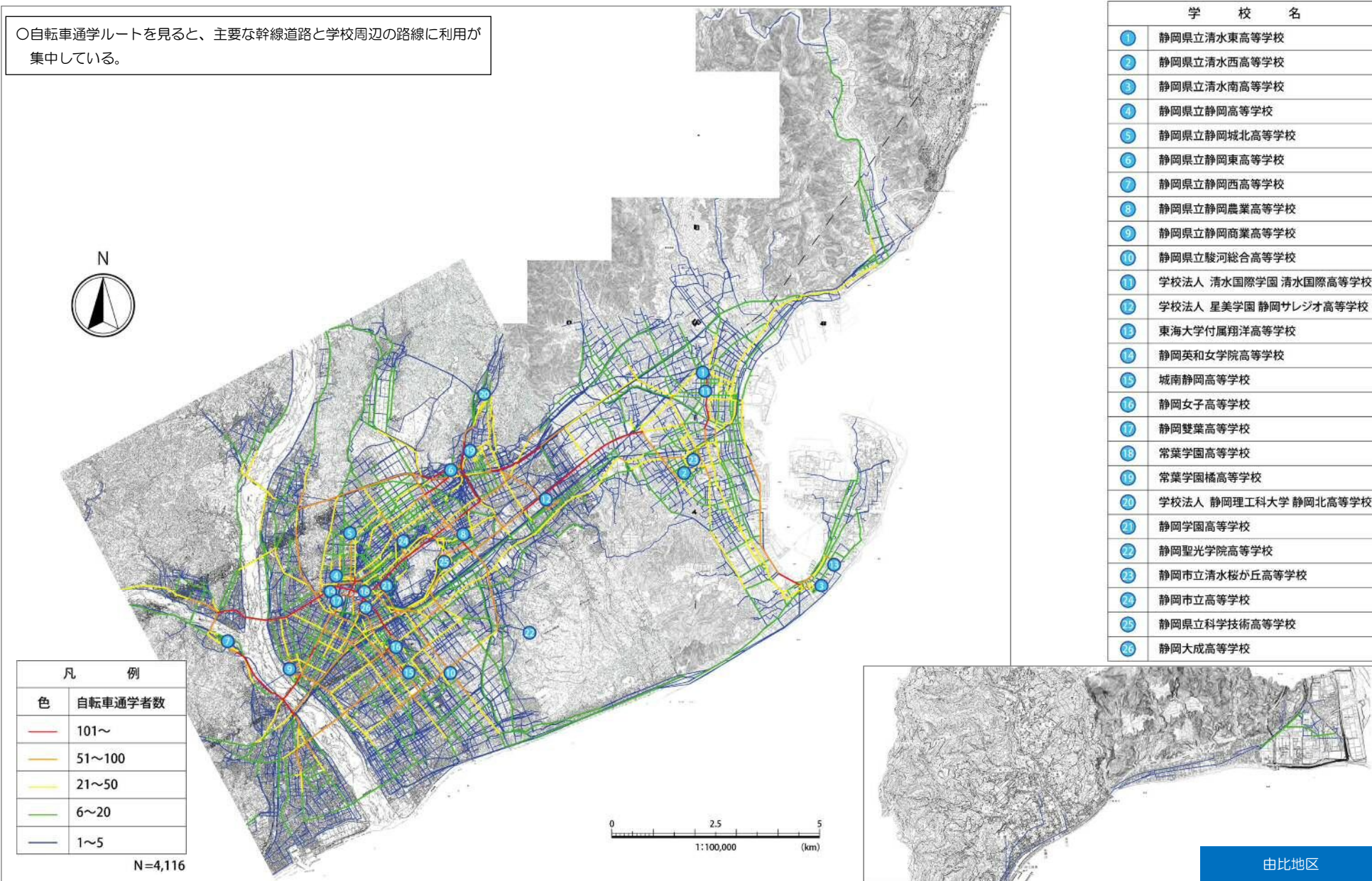


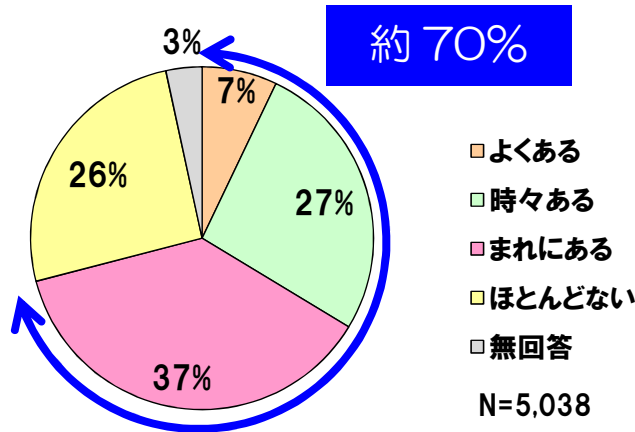
図 2-18 通学時における自転車ルート

(3) 静岡市内の高校生の自転車通学時における危険度と快適度

○自転車通学時において、約70%が「事故などの危険を感じる」ことがある。
○また、約80%が「道路が走りにくい」と感じることもある。

■自転車での通学時における危険度：

自転車で通学するとき、事故などの危険を感じることがありますか？

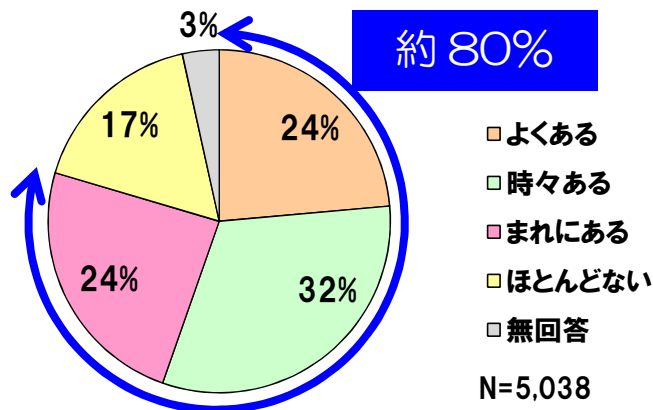


出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-19 自転車での通学時における危険度

■自転車での通学時における快適度：

自転車で通学するとき、道路が走りにくいと感じることがありますか？

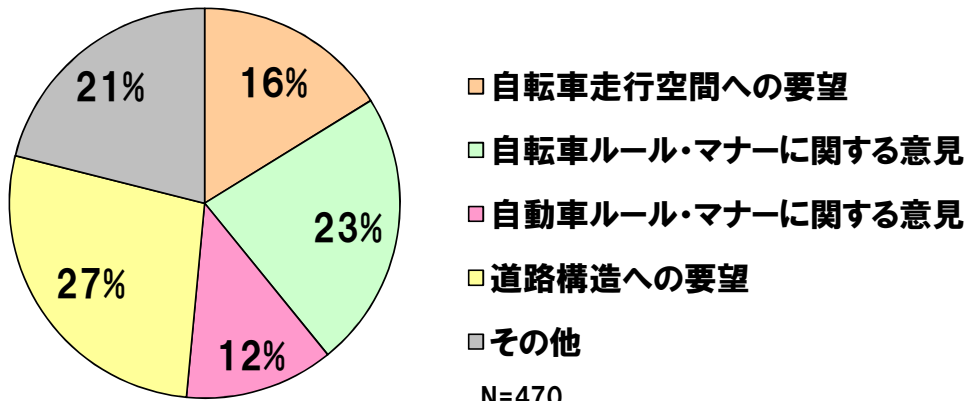


出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-20 自転車での通学時における快適度

○自転車通学に関する主な要望は、①自転車走行空間への要望、②自転車ルール・マナーに関する意見、③自動車ルール・マナーに関する意見、④道路構造への要望が挙げられた。

■自転車通学に関する要望



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-21 自転車通学に関する要望（自由回答）

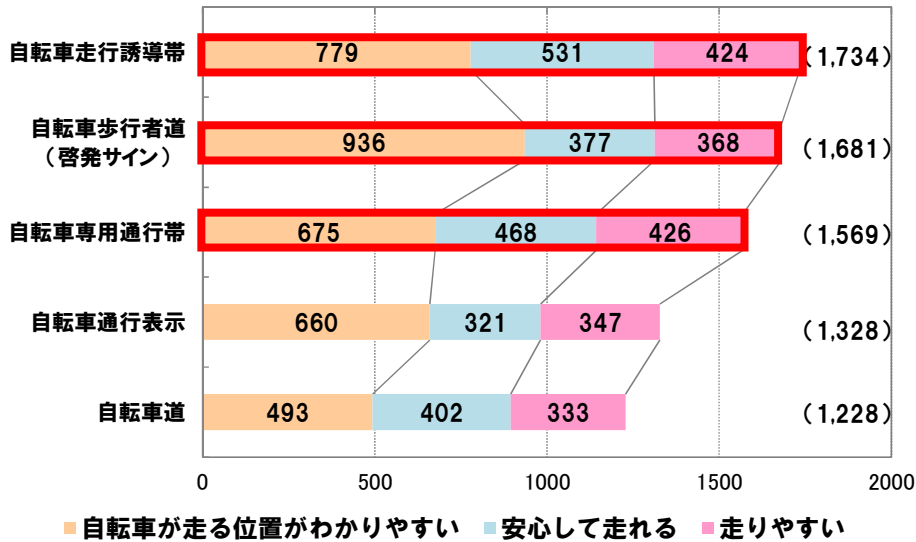
<具体的な意見>

①自転車走行空間への要望
○自転車走行空間のネットワーク形成による、自転車が安全で快適に走行可能な自転車走行空間を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が安全に走行できるよう、多くの道に整備してほしい。 ・自転車走行空間における十分な幅員を確保してほしい。 ・歩行者と分離してほしい。
②自転車ルール・マナーに関する意見
○自転車ルール・マナーは、自転車利用者とともに、自動車や歩行者に対しての周知・理解を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・逆走する自転車が見られ、対面からくると危険を感じる。 ・信号無視・並進等、ルール・マナーを守らない自転車利用者がいる。 ・自転車走行空間へ自動車・二輪車・歩行者が侵入し、走行を阻害されることがある。
③自動車ルール・マナーに関する意見
○自動車のマナー向上や自転車への注意を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の駐停車によって自転車走行空間が分断される。 ・自動車・自転車の双方の確認不足による事故の危険がある。 ・側道を走行する二輪車やバス停から発進するバスと接触する危険がある。
④道路構造への要望
○カーブミラーの設置や路面状態の改善を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・視認性の悪い箇所にカーブミラーを設置してほしい。 ・凸凹の路面があり、走行しにくい。 ・側溝のグレーチングが雨の日にはすべりやすく、危険である。

(4) 自転車走行空間の整備形態について

○自転車走行空間を走行した感想では、「自転車走行誘導帯」「自転車歩行者道（啓発サイン）」「自転車専用通行帯」が比較的高い評価であった。
 ○通学路への整備は「自転車専用通行帯」「自転車道」「自転車走行誘導帯」の要望が多い。

■各整備形態の自転車走行空間を走行した感想

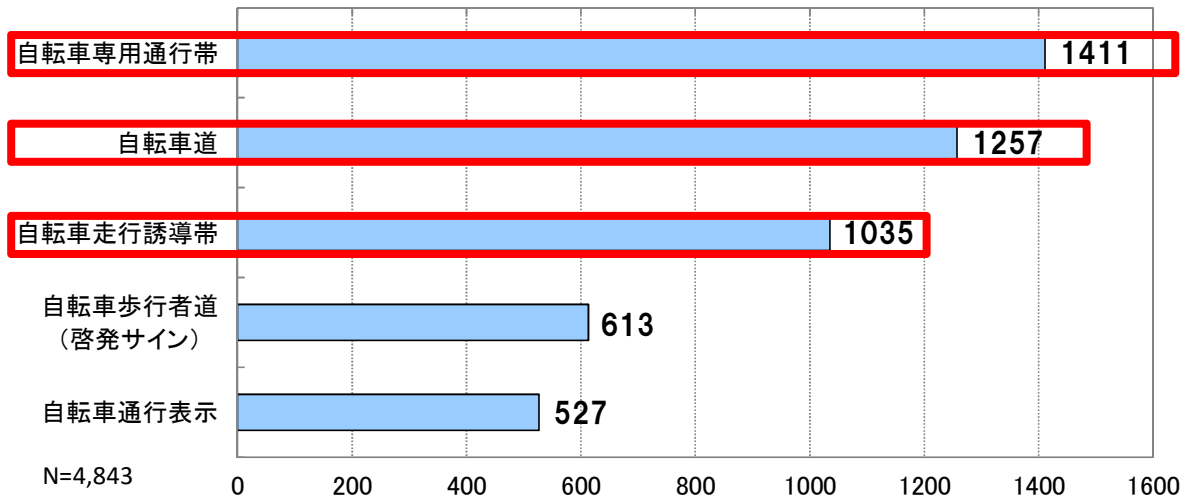


※実際に走行したことのある整備形態に関して感想を回答
 ※（ ）内数値は実際に走行したことのある回答者数

出典：静岡県自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-22 整備形態を走行した感想（複数回答）

■通学路へ整備してほしい自転車走行空間



出典：静岡県自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-23 自転車走行空間への要望（複数回答）

道路に関する市民アンケート結果

(1) 自転車道の整備に関する要望

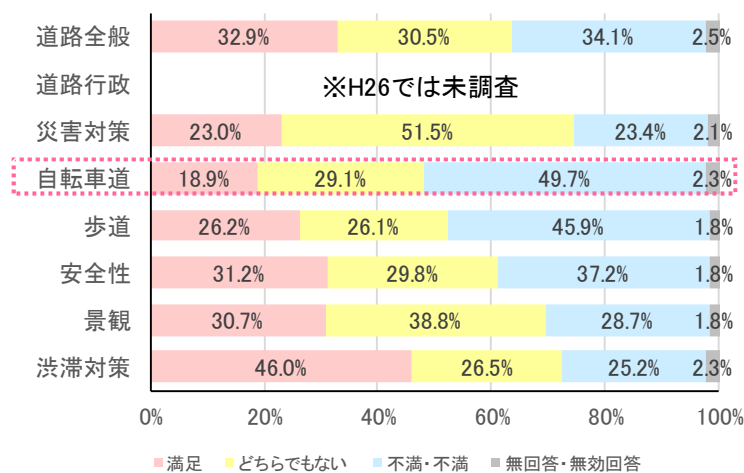
○自転車道の整備に関する満足度をみると、平成26年度の調査と比べ、平成30年度には、「満足」は増加し、「不満」は減少しており、満足度は上がっている。

○道路整備において特に重要と思う項目では、「安全性の確保」「歩道の整備」「生活道路の整備」に次いで、「自転車道の整備」が第4位に位置する。

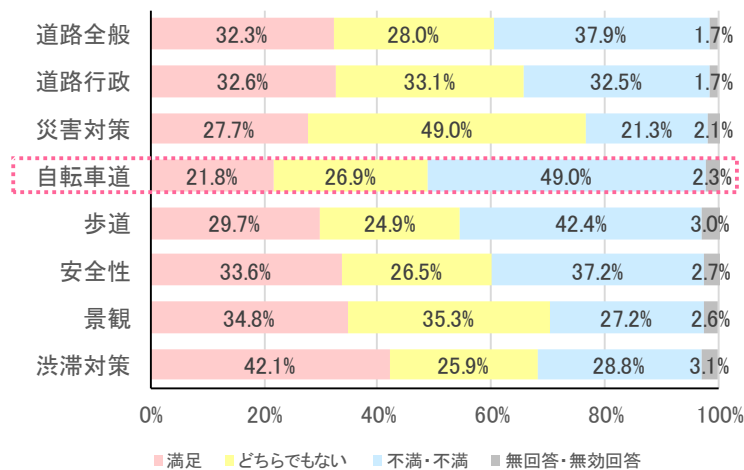
○また、「自動車・自転車・歩行者がそれぞれ安全に利用できるような、自転車道や歩道の整備」を求める声が必要な意見の一つとして挙げられた。

■道路整備に関する満足度

●平成26年度（調査開始年）



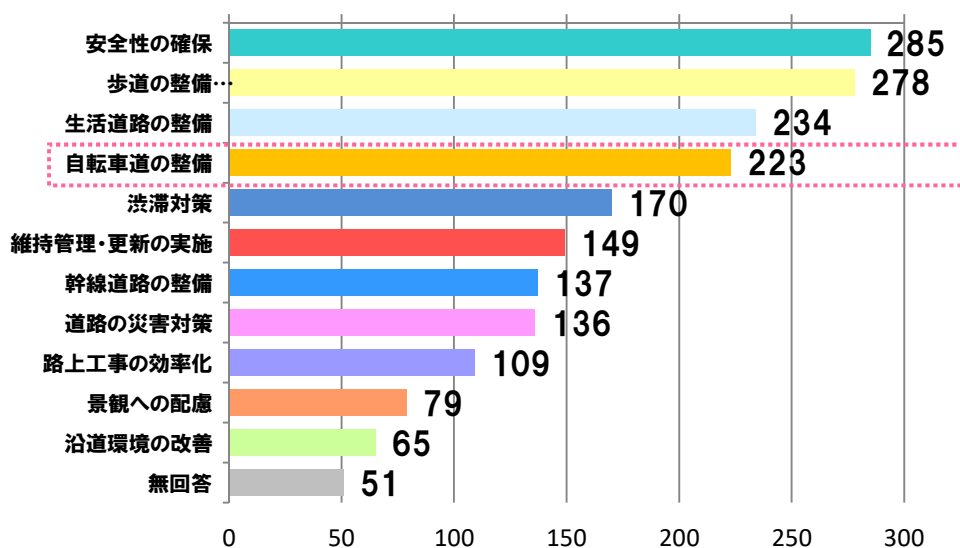
●平成30年度



出典：道路に関する市民アンケート（H26年度・H30年度）（対象者：2,500名）

図 2-24 道路整備に関する満足度

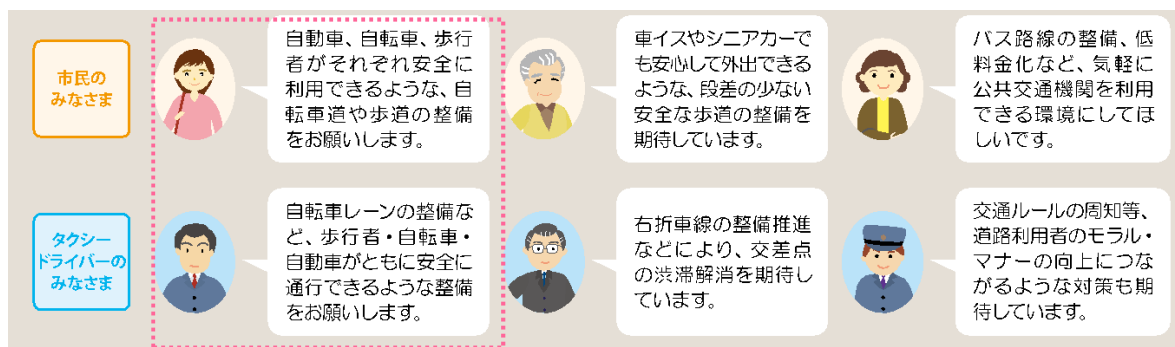
<参考>道路整備において特に重要と思う項目



出典：道路に関する市民アンケート（H18年度・H25年度）（対象者：2,000名）

図 2-25 道路整備において特に重要と思う項目（複数回答）

<参考>主なご意見



出典：道路に関する市民アンケート（H18年度・H25年度）（対象者：2,000名）

図 2-26 主なご意見

2.3 自転車走行空間ネットワーク整備計画の進捗状況

2.3.1 自転車走行空間整備の進捗状況

「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」で示された対象路線の整備を進め 2022 年度までに、ネットワーク路線、補完路線、サイクリングコースとしてニーズのある路線を合わせ 293.6 kmの整備を行った。

表 2-2 2022 年度までの整備延長と進捗率

	ネットワーク路線	補完路線	サイクリングコースとしてニーズのある路線	合計延長
2022 年以前 整備済み路線	134.6km	128.6km	30.4 km	293.6km
未整備路線	119.4km	—	31.5 km	150.9km
総 延 長	254.0km	128.6km※1	61.9km	444.5km

※1: 補完路線とはネットワークを構成するうえで重要な路線であるが、車道内の自転車走行空間整備が困難であることから、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道等の歩道を活用した路線（道路幅員等の制約により、暫定措置として、自転車歩行者道にて概成と位置付けるが、将来的な改築などと併せて車道整備を目指す路線）

【自転車走行空間の整備事例】

○自転車専用通行帯整備



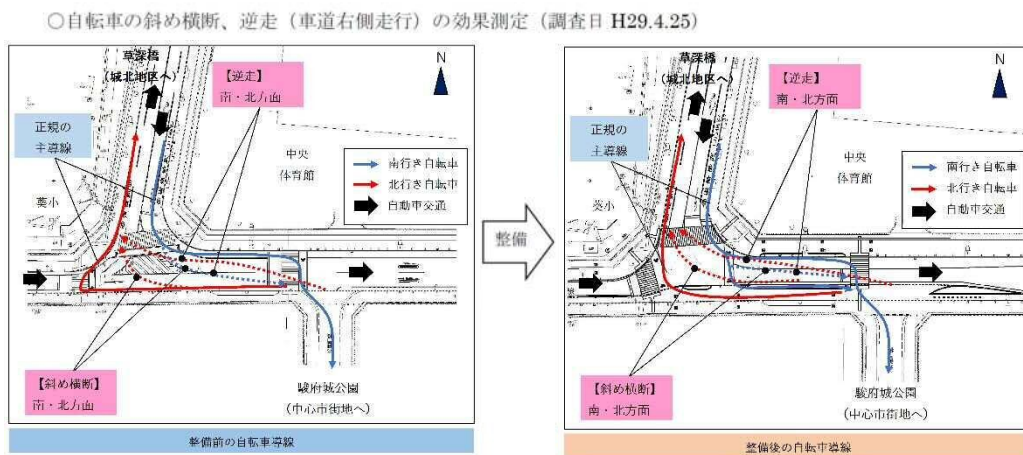
○車道混在型 矢羽根整備



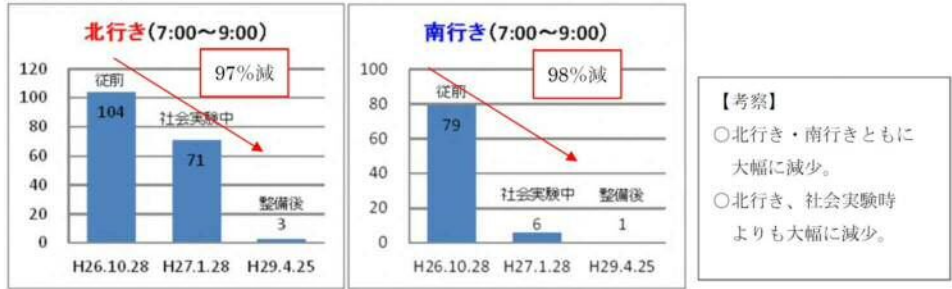
2.3.2 自転車走行空間の整備事例

駿府城公園北側交差点は、毎日 5,000 台以上の自転車が通過し、乱横断や逆走が多発し、自転車と自動車の交錯による事故が懸念されていた。状況を改善するため、危険横断防止社会実験（2014 年度（平成 26 年度））の効果検証を踏まえ、整備形態の検討を経て、自転車走行空間の整備を行った。整備の結果、以下の効果が確認された。

1. 自転車走行空間や自転車の走行方向を示す「矢羽根」の設置により、自転車の乱横断や逆走（右側通行）の防止を図る。
2. 自動車の一旦停止の規制や道路線形の変更により、自動車の減速を図り、歩行者や自転車の安全性が向上する。
3. 横断歩道の距離を短くすることにより、歩行者のスムーズな横断を確保。



斜め横断



逆走（車道右側走行）

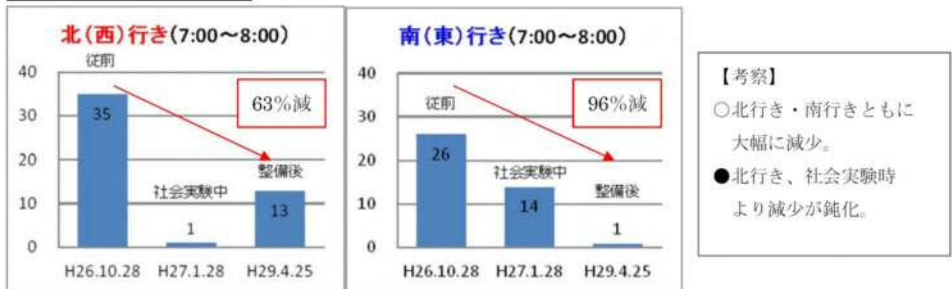


図 2-27 自転車走行空間の整備事例「駿府城公園北側交差点」

2.4 自転車走行空間ネットワークの整備の必要性

■自転車利用状況

○自転車交通事故の発生状況

- ・静岡市内において、全事故に占める自転車交通事故の割合は現在も高い状況にある。
- ・自転車乗車中の死傷者を見ると、高齢者や24歳以下の若年層が多い状況である。

○移動距離帯別の交通手段別利用割合

- ・5km未満の移動において、約2割のシェアで自転車が利用されている。

○静岡市内の高校生の自転車利用状況

- ・静岡市内の高校生のうち、約85%が通学手段として自転車を利用する状況である。
- ・静岡市内の高校生の自転車利用区間は、自宅から高校までが多く、利用時間帯は朝7時～朝8時に集中している。
- ・自転車通学ルートを見ると、主要な幹線道路と学校周辺の路線に利用が集中している。

■自転車利用者のニーズ

○自転車通学時における危険度と快適度への要望


- ・自転車通学時において、自転車を利用する高校生の約70%が、事故等の危険を感じたことがあり、約80%が、道路が走りにくいと感じたことがある状況である。
- ・自転車走行空間のネットワーク形成や自転車・自動車のルール・マナー向上、カーブミラーの設置や路面状態の改善といった、安全で快適な自転車走行空間を求める意見があった。

○自転車走行空間の整備形態への要望

- ・「走る位置がわかりやすい」、「安心して走れる」、「走りやすい」の評価が高い「自転車走行誘導帯」「自転車専用通行帯」「自転車道」などの整備を求める意見が多かった。

○自転車道の整備に関する要望

- ・自転車道の整備に関する満足度は、調査開始年よりも上がっている。
- ・特に重要と思う項目の第4位に「自転車道の整備」が位置している。
- ・市民からの主な意見では、「自動車・自転車・歩行者が安全に利用できるような自転車道や歩道の整備」を求める声があった。



安全で快適な自転車走行空間ネットワークの整備の継続が必要

3. 自転車走行空間ネットワーク整備計画

3.1 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

全国のおよび静岡県における流れを踏まえ、以下のように静岡市の「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の目標を改定する。

自転車を取り巻く状況	■社会情勢の変化 <ul style="list-style-type: none"> 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定 <ul style="list-style-type: none"> …2012年11月国土交通省・警察庁によって策定、2016年7月に一部改定 自転車活用推進法の施行、および自転車活用推進計画の閣議決定 <ul style="list-style-type: none"> …歩行者と分離された自転車通行空間の整備、サイクル・ツーリズムの推進 等 道路交通法一部改正 <ul style="list-style-type: none"> …自転車による歩道走行等の要件の明確化、規制標識「自転車一方通行」の新設、路側帯の左側通行規制 自転車通行空間環境整備の効果 <ul style="list-style-type: none"> …自転車通行環境整備モデル地区では自転車走行空間の整備によって自転車の交通事故発生状況は減少傾向となり、安全性向上の効果が得られている(図2-26) …自転車の走行方向を示す「矢羽根」の設置により自転車の乱横断を防止 環境に配慮したまちづくりへの取り組み <ul style="list-style-type: none"> …省エネルギーの推進の具体的な取組みの1つとして「安全で快適な自転車走行空間整備」を掲げている 	■自転車の利用状況 <ul style="list-style-type: none"> 自転車関与事故の件数は、減少傾向にあるが、自転車対歩行者事故の件数は、横這い傾向にある(図2-8) 自転車乗用中の死傷者数は若年層(24歳以下)と高齢者(65歳以上)が多く、死亡者数は高齢者(65歳以上)が多い(図2-9) 自転車交通事故による死者・負傷者の推移は減少傾向にあるものの、緩やかな傾向となっている(図2-10) 自転車は5km以内の移動において利用が多い(図2-12) 静岡市内の高校生のうち、85%が交通手段として自転車を利用(図2-13) 	■自転車利用者のニーズ <ul style="list-style-type: none"> 自転車通学時において自転車利用時に事故などの危険や道路が走りにくいと感じたことがある(図2-18,2-19) 安全で快適な自転車走行空間を求める意見が自転車通学生より挙げられた <ul style="list-style-type: none"> …自転車走行空間のネットワーク形成 …自転車・自動車のルールマナーの向上 …カーブミラーの設置や路面状態の改善 など 	■静岡市の状況 <ul style="list-style-type: none"> 静岡駅から周囲5km、清水駅の周囲3kmは平坦な地形 静岡駅および清水駅を中心に公共施設、観光施設等が分布 平成25年6月、「三保松原」が世界文化遺産富士山の構成資産として登録 太平洋岸自転車道がナショナルサイクリングルートに指定
------------	---	---	--	---

「静岡市自転車道走行空間ネットワーク整備計画(平成31年3月)」に基づき、自転車走行空間の整備が進められる中、さらなる自転車走行空間の環境整備が求められる

課題	■歩行者と自転車の分離により安全を確保する自転車走行環境の創出 車両である自転車の走行位置を車道内に示すことで自転車に関連する交通事故を減少し、歩行者や自動車利用者、自転車利用者が安全で快適に利用できる自転車の走行環境を創出する	■自転車の利用状況やニーズを踏まえた自転車走行環境の創出 自転車利用が容易な地域特性、環境意識や健康志向の高まり、安全な自転車通学など、自転車に求められるニーズへ応える自転車走行環境を創出する	■連続した自転車走行空間ネットワークの構築 自転車走行空間整備の概成段階における、ネットワーク路線、補完路線の位置づけの再整理を行い、路線の不連続性を解消し安全で快適な自転車走行環境を創出する
上位計画	■第3次静岡市のみちづくり みちづくりビジョンの「ヒトモクマも認めあい、わかりあえる街」や「温暖な気候や風土に合わせた低炭素&グリーンインフラの実現」においては、主な事業として自転車走行空間整備を掲げている。また、みちづくりビジョンの「静岡ならではの歴史と自然を感じられ、地域の魅力を高める道路」では、太平洋岸自転車道の活用を主な事業としている。		■静岡市自転車活用推進計画 『「世界水準の自転車都市 “しずおか”」の実現』を基本理念として、これを実現するための6つの基本目標を設定し、自転車を取り巻く環境、自転車のメリット、静岡市の特性やこれまでの自転車関連の取組みを踏まえ、静岡市の自転車利用に関わる課題の解決に向け、3つの対応の柱に基づく取組みを推進する計画である。

「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

計画目標	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^{※1}：128.6km、サイクリングコースとしてニーズのある路線：61.9km」 (2022年度以前整備：293.6km 2023年度～2030年度整備：86.2km 2031年度以降の整備：64.7km) <small>※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等を「補完路線」に分類</small>		
	■安全・円滑な走行空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車・自動車の利用状況や道路幅員などの現況を踏まえ、自転車走行空間を分離 植栽帯・中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車走行空間の整備を推進 統一的な案内板や路面表示による利用者が容易に理解できる自転車走行位置の明示 		

計画目標に向けて、3つの必要な機能を確認する

必要な機能	①通行機能 自動車および歩行者との融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。	②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	③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(ひいては当該地域の連携の強化)する機能
-------	---	--	--

図 3-1 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

3.2 自転車走行空間ネットワークの選定

(1) 自転車走行空間ネットワークの考え方

自転車は、その利用用途（通勤・通学、買い物、観光・レジャー等）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。

＜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**
自動車およ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

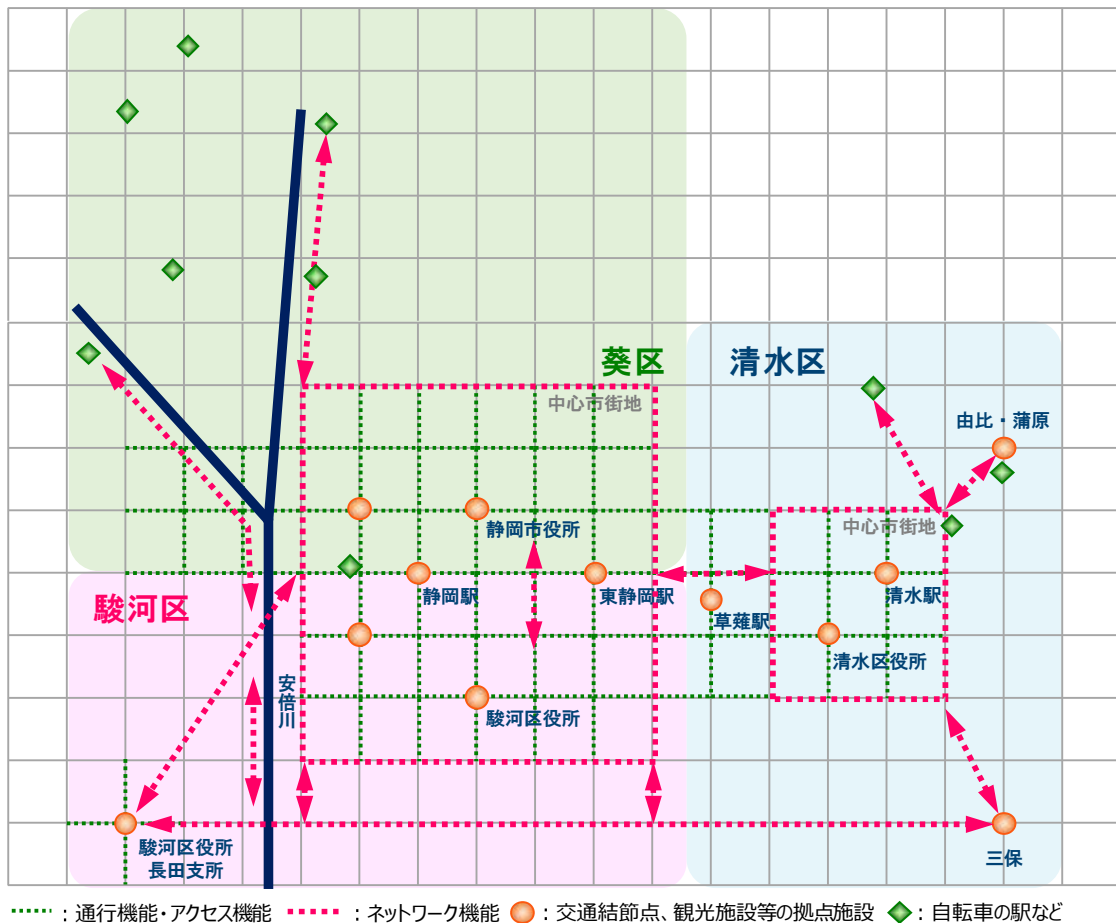


図 3-2 自転車走行空間のイメージ

(2) ネットワーク路線の対象となるルート

自転車走行空間ネットワーク整備計画の基本方針に基づき、以下の考え方により自転車走行空間ネットワーク路線を選定する。

また、静岡市の各区の特性や自転車利用者の利用状況及びニーズを踏まえ、新たな路線を自転車走行空間ネットワーク路線として選定する。

表 3-1 自転車走行空間ネットワーク路線の対象となるルート

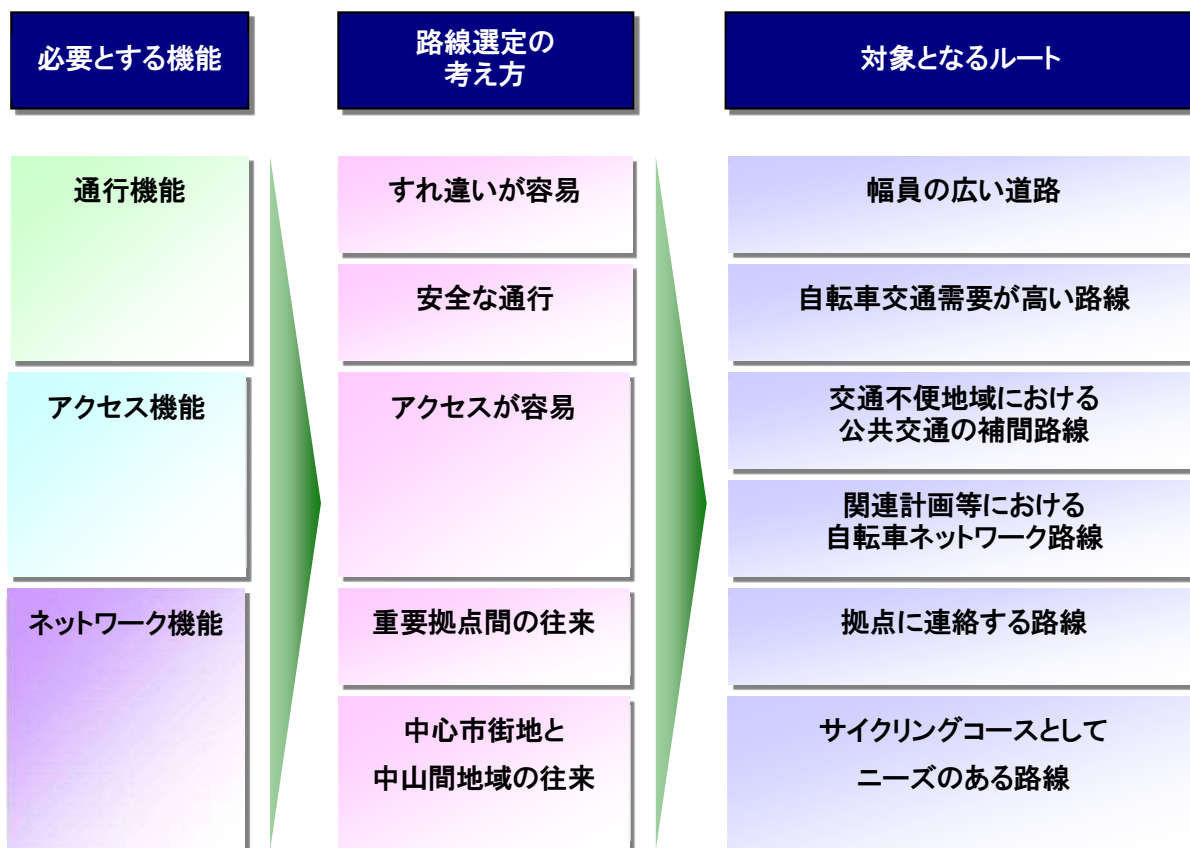


表 3-2 静岡市の各区の特性

区	特性	自転車走行空間整備に向けた着眼点
葵区	指定都市の中核を担う地域として、中心市街地では活気あふれる交流空間の整備が進められている区域であり、地域の商店街等と連携・協力し、公共空間を活用した『人の集まるまちづくり』を推進している区域。	○中心市街地における拠点施設の回遊性に着目
駿河区	静岡大学、静岡県立大学をはじめとする大学等や、日本平動物園、県立美術館などの文化教育施設、ツインメッセ静岡、駿府匠宿などの産業支援施設があり、産学官の交流も活発に行われる区域。	○市民が日常に使う生活道路に着目
清水区	日の出地区における親水空間の整備や、世界の豪華客船の寄港等によりウォーターフロント・エリアとしての魅力がさらに高まりつつある区域。港と中心市街地との一体的な空間づくりを目指した市街地開発が進められており、国際海洋文化地域にふさわしい都市基盤が整いつつある。 世界遺産 富士山の構成資産の一つである『三保松原』を有する。	○観光地の回遊性に着目 『三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画』
静岡市全体	静岡市における高校生の通学手段として、自転車が85%と多い状況である。また、自転車通学者が100人を超える中学校が7校ある。	○学生の自転車通学ルートに着目
	市の面積の大半は、豊かな自然が残る山間の地域であり、昔ながらの生活が営まれている。地域特有の風習や祭事などの歴史ある文化、わさび・茶などの人の手と心で作られた作物と加工品の数々、棚田や茶畑といった美しい景観が今も多く残っており、それらを取り巻く自然環境は、豊かな水や食べものを育み、良質な木材を産み出す。	○中山間地域「オクシズ」に着目

■自転車利用状況及びニーズ

静岡市内の高校における自転車通学生に対して実施したアンケート調査結果に基づき、自転車利用者の多い路線、要望のある路線をネットワーク路線に追加する。

また、静岡市内の中学校における自転車通学路について、自転車通学者数の多い地区から学校へ向かう主要な道路をネットワーク路線に追加する。

※中学校自転車通学路である細街路はネットワーク路線として位置づけないが、必要に応じて自転車通行空間を整備することが望ましい。

■都市計画道路

都市計画道路は、拠点施設や地域を結ぶ重要な路線であり、自転車利用者にとっても重要であるため、自転車走行空間ネットワーク路線の候補とする。

(3) 自転車走行空間路線の追加および除外

整備計画の目標より、必要とする機能から対象となるルートの特徴を導出し、以下のとおり抽出（追加および除外）の基準を整理した。



図 3-3 自転車走行空間路線の抽出および選定

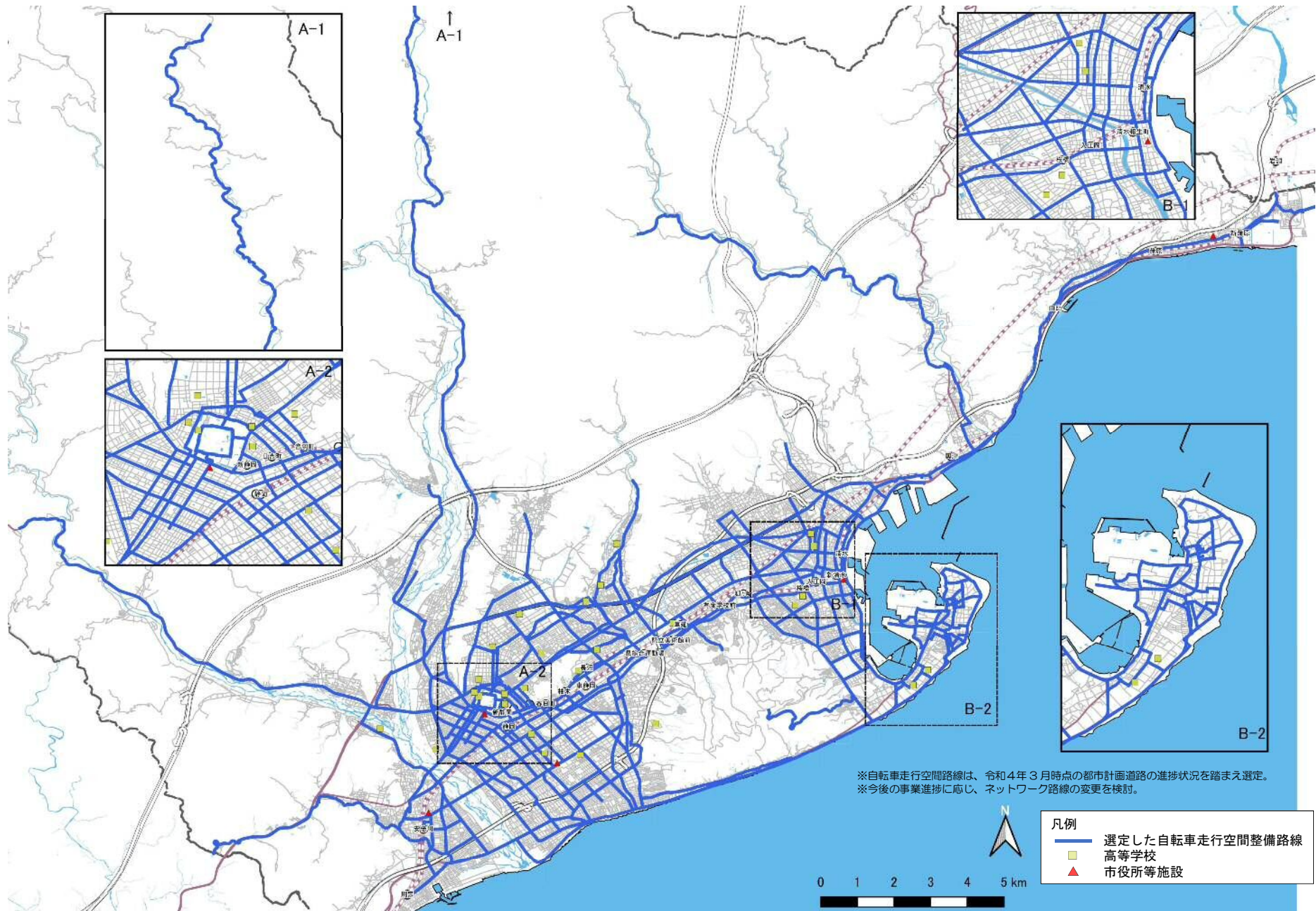


図 3-4 選定した自転車走行空間整備路線

3.3 自転車走行空間ネットワーク整備順位の計画

(1) 優先順位の考え方

自転車ネットワークの整備順位については、以下に示す自転車走行空間ネットワークの優先順位を決定する3つの指標にて総合判断し、短期、中期、長期の3段階に分けて整備を推進する。

【自転車走行空間ネットワークの優先順位を決定する3つの指標】

①課題の大きい箇所（必要性）

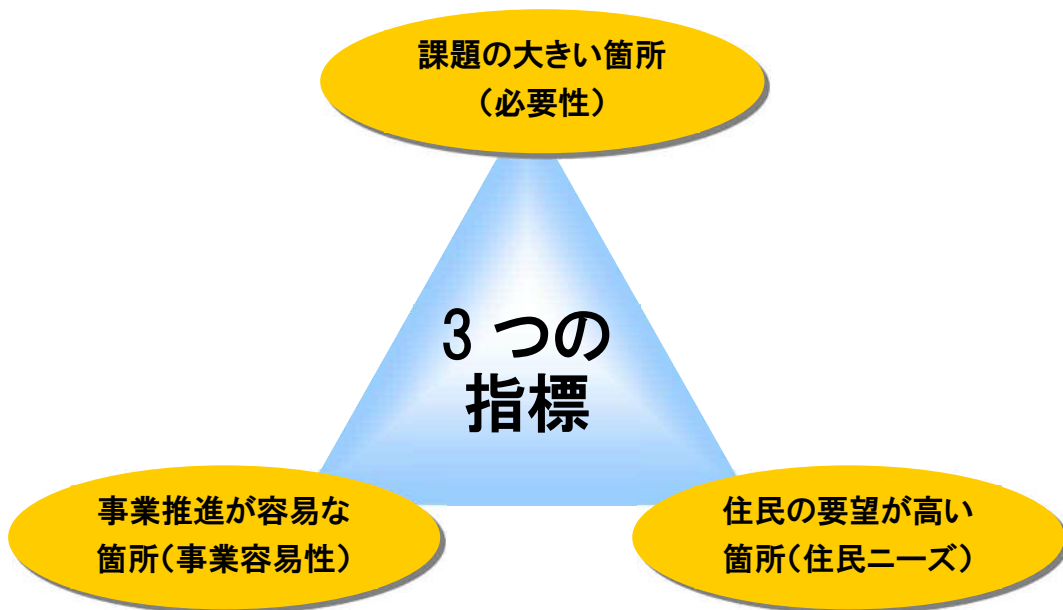
→安全性に問題のある路線

②住民の要望が高い箇所（住民ニーズ）

→自転車交通量が多い路線

③事業推進が容易な箇所（事業容易性）

→幅員の広い路線、都市計画道路や供用予定が明確な事業路線

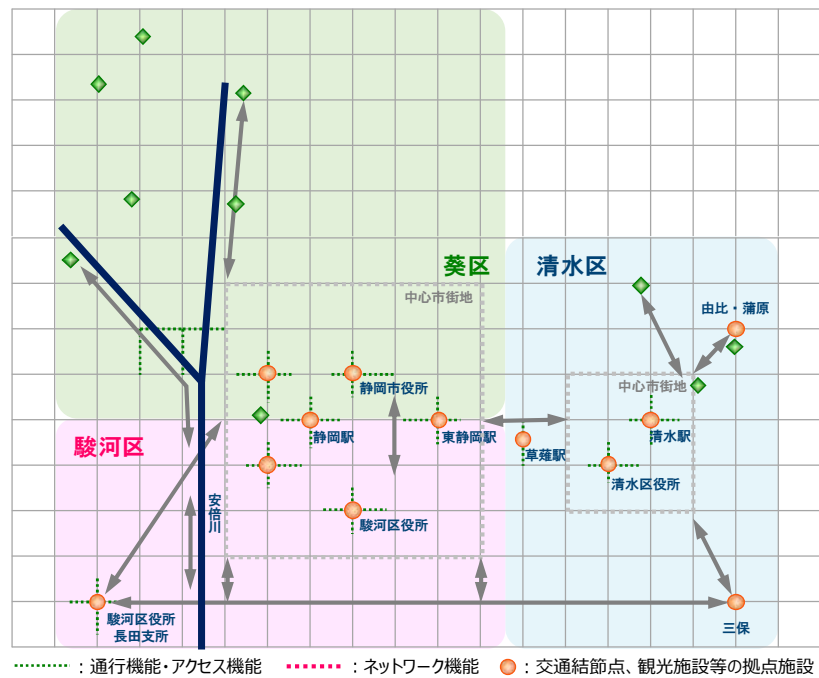


■短期路線の整備イメージ（拠点施設周辺の整備）



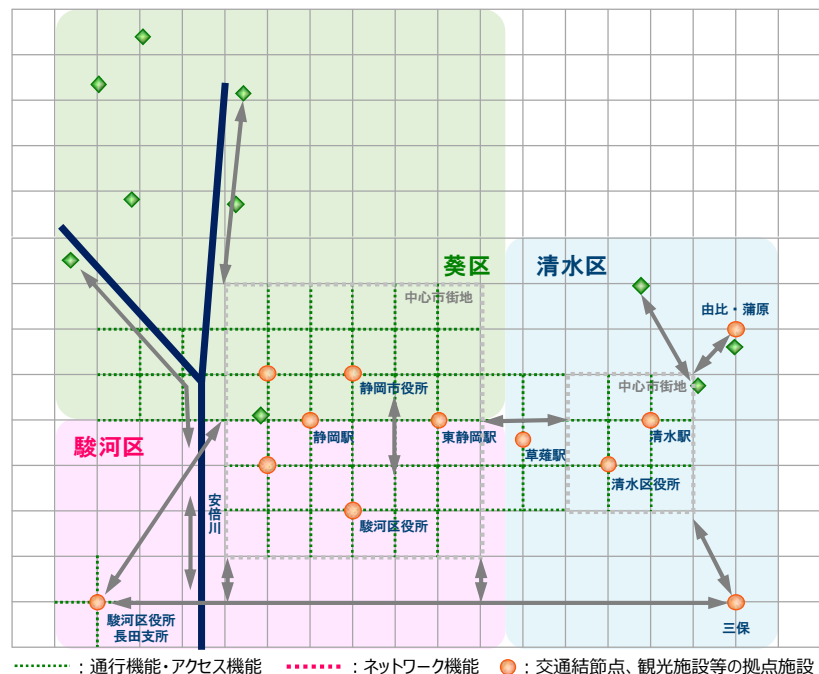
自転車ネットワークを形成する必要最低限の路線を整備する。

特に、交通需要の高い拠点施設（交通結節点、公共施設、教育施設、観光施設等）の周辺路線を重点的に整備した。



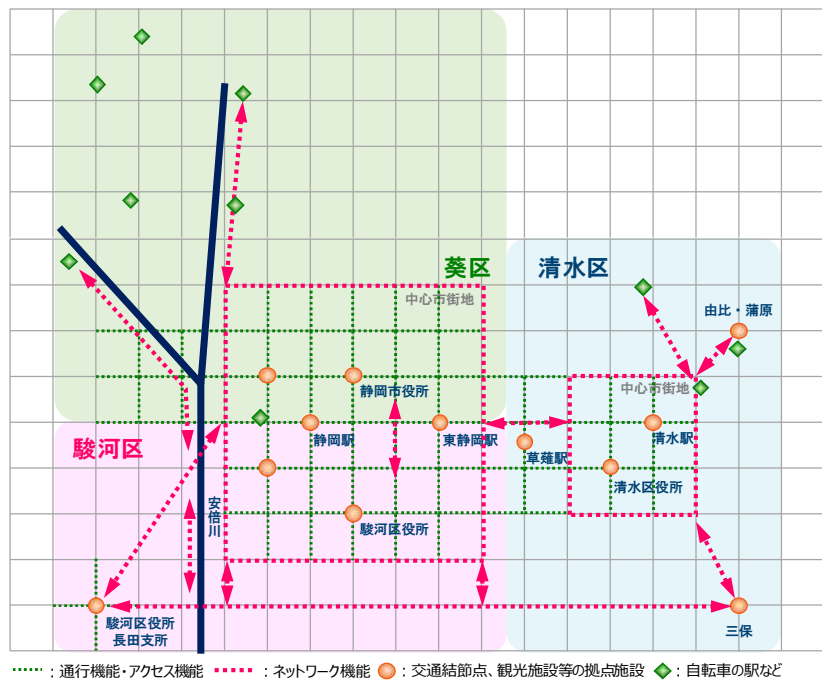
■中期路線の整備イメージ（拠点施設間の整備）

整備済路線を拡張し、拠点施設間の路線を整備することで、自転車交通の回遊性、利便性の向上を図る。



■長期路線の整備イメージ（あるべき姿）

自転車走行空間のきめの細かい整備により、自転車ネットワークの質の向上を図る。特に、太平洋岸自転車道や安倍川沿いの自転車道とのアクセスを図るとともに、中山間地域（オクシズ）を含む地域の交流・連携の促進及び魅力の創造を図る。



(2) 自転車走行空間の整備計画

自転車走行空間は、2022年度までに旧整備手法で整備された路線および整備基準に適合したネットワーク路線：254.0km、自転車歩行者道または自転車歩行者道路として整備された補完路線：128.6km、整備基準に適合しないがネットワーク路線および補完路線と一体となり機能するサイクリングコースとしてニーズのある路線：61.9kmを束ねた総延長444.5kmでの整備を進める。

今後は、2023年度（令和5年度）～2030年度（令和12年度） ネットワーク路線のうち長期整備路線を除いた路線（86.2km）の整備に着手していく。

表 3-3 自転車走行空間ネットワークの整備計画

	ネットワーク路線	補完路線	サイクリングコースとしてニーズのある路線	合計延長
2022年以前 整備済み路線	134.6km	128.6km	30.4 km	293.6km
2023～2030年度の整備路線	86.2km	—	—	86.2km
2031年度以降整備路線	33.2※1	—	31.5 km	64.7km
総 延 長	254.0km	128.6km※2	61.9km	444.5km

※1：2031年度以降のネットワーク路線は、長期整備路線（都市計画道路など道路拡幅事業と併せて自転車走行空間整備を実施する路線）であることから、道路の整備状況に応じて、走行空間整備を実施していく路線

※2：補完路線とはネットワークを構成するうえで重要な路線であるが、車道内の自転車走行空間整備が困難であることから、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道等の歩道を活用した路線（道路幅員等の制約により、暫定措置として、自転車歩行者道にて概成と位置付けるが、将来的な改築などと併せて車道整備を目指す路線）

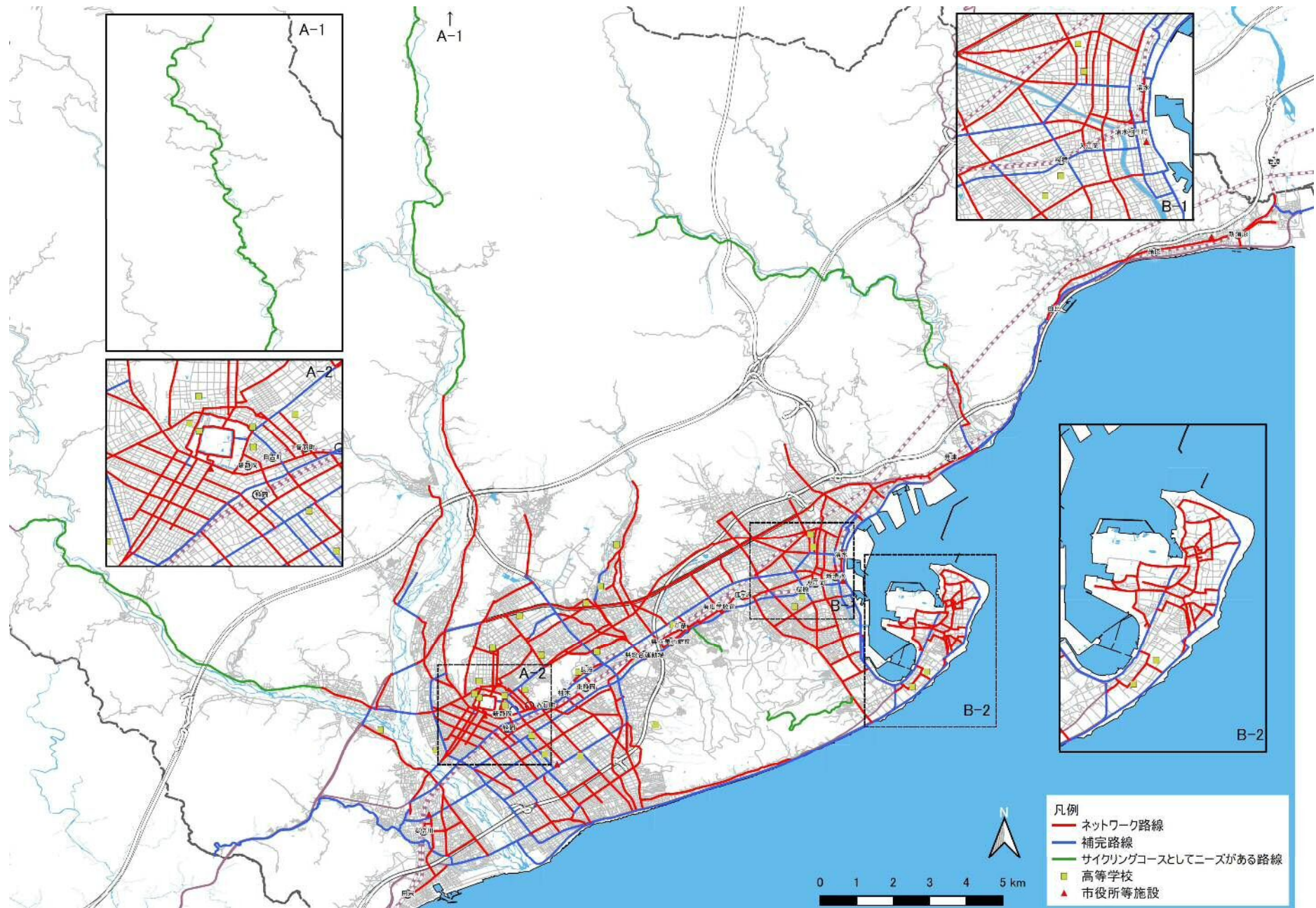


図 3-5 自転車走行空間ネットワーク路線 整備路線

3.4 自転車走行空間の整備形態の計画

(1) 整備形態の考え方

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」および令和4年3月に改定された「静岡県自転車道等設計仕様書」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

静岡市における自転車通行空間の整備形態の考え方

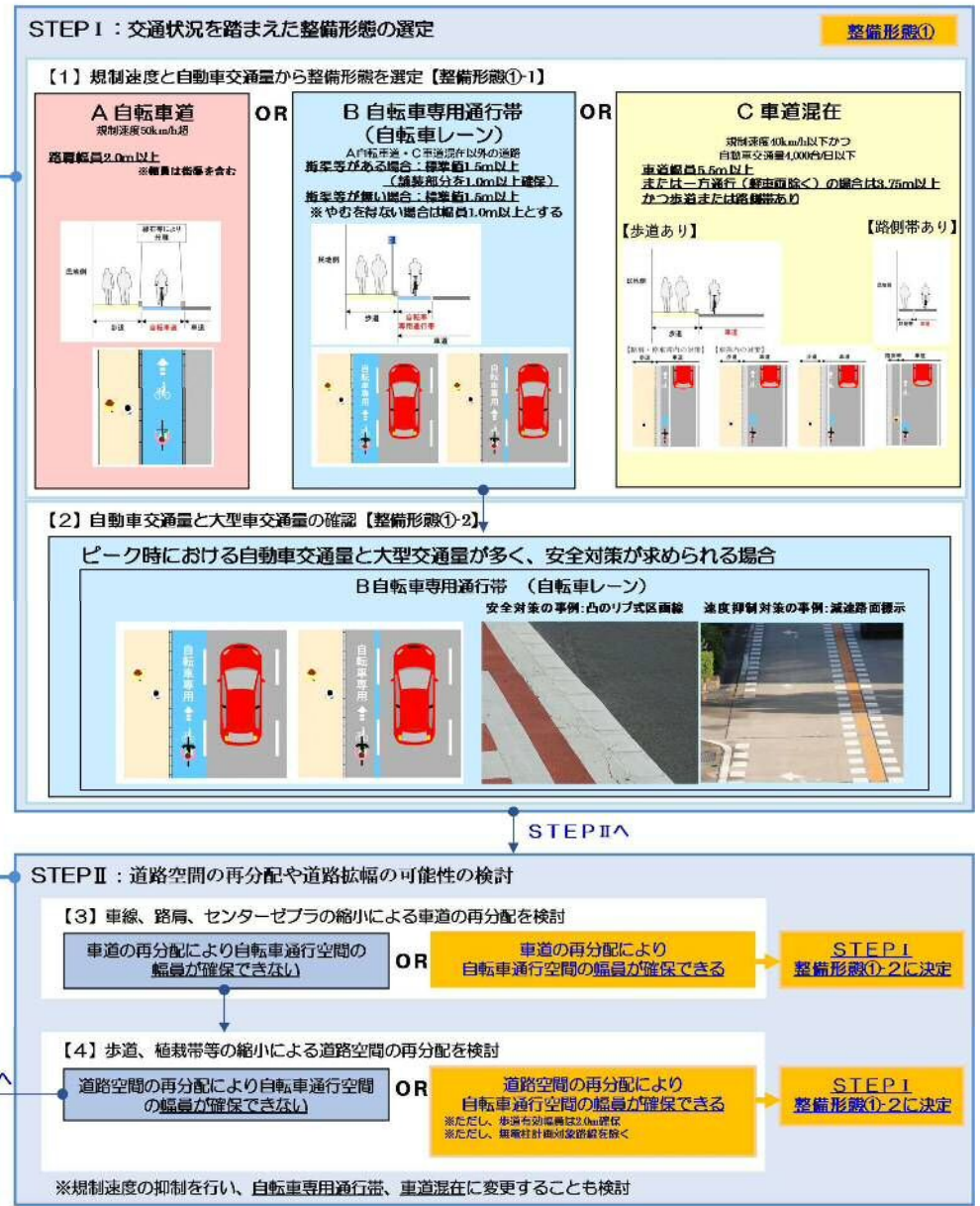
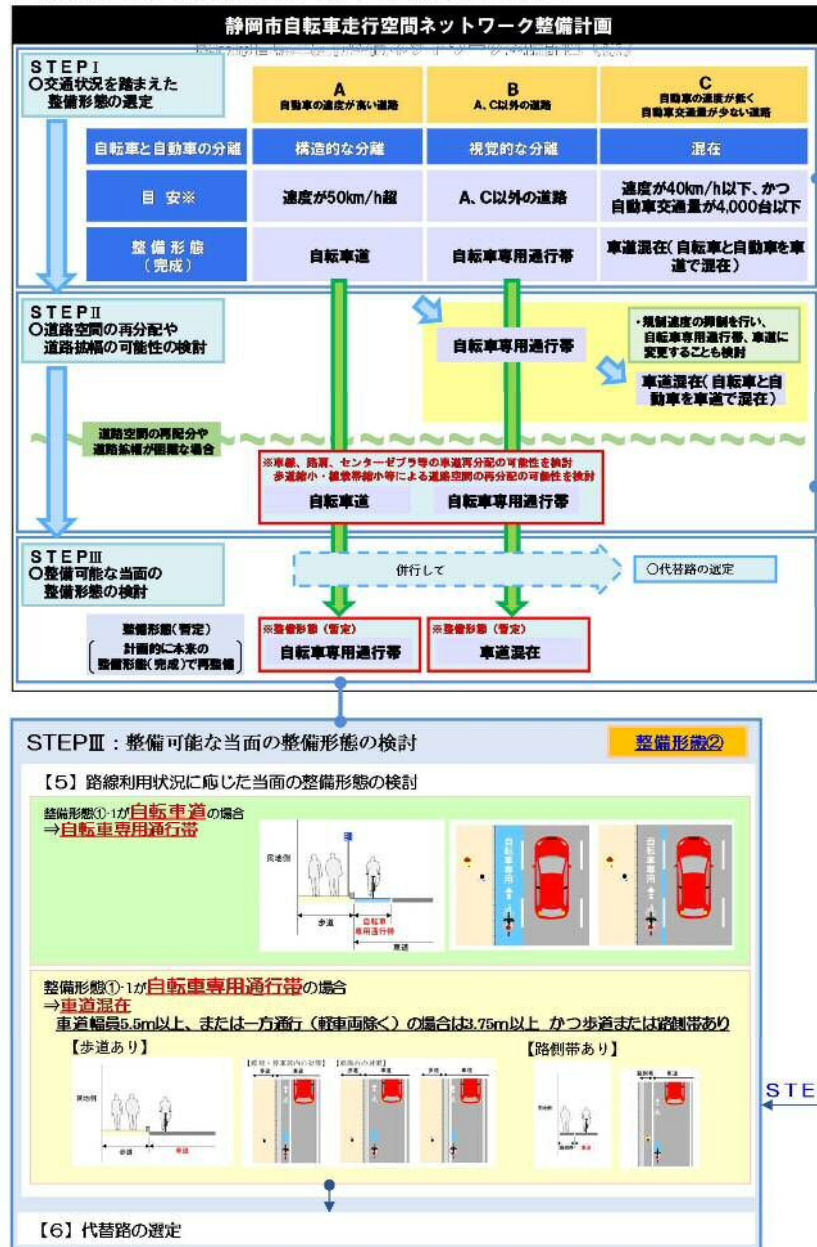


図 3-6 静岡市における自転車走行空間の整備形態の考え方

(2) 整備形態の一覧

■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"> 自転車と歩行者の通行帯を縁石等により物理的に分離 双方向通行の場合、幅員 2.0m以上 片側通行の場合、幅員 1.5m以上 自転車走行帯を青色により着色 自転車、歩行者の通行帯を明示する啓発サインを設置
2	自転車専用通行帯 ～自転車レーン～		<ul style="list-style-type: none"> 車道の左側に自転車専用の車線を設置（青色により着色） 幅員 1.5m以上 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 「自転車専用」「矢印マーク」の路面表示を設置 通行帯を示す標識を設置 自転車以外の車両は走行不可 自動車交通量の多い場合は減速路面標識を設置
3	車道混在 (矢羽根)		<ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行位置（車道左側端）を明示 ※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

【その他】

自転車歩行者道		<ul style="list-style-type: none"> ◆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 通行帯を明示する啓発サインを設置 歩道内では自転車は徐行※歩行者優先
---------	--	---

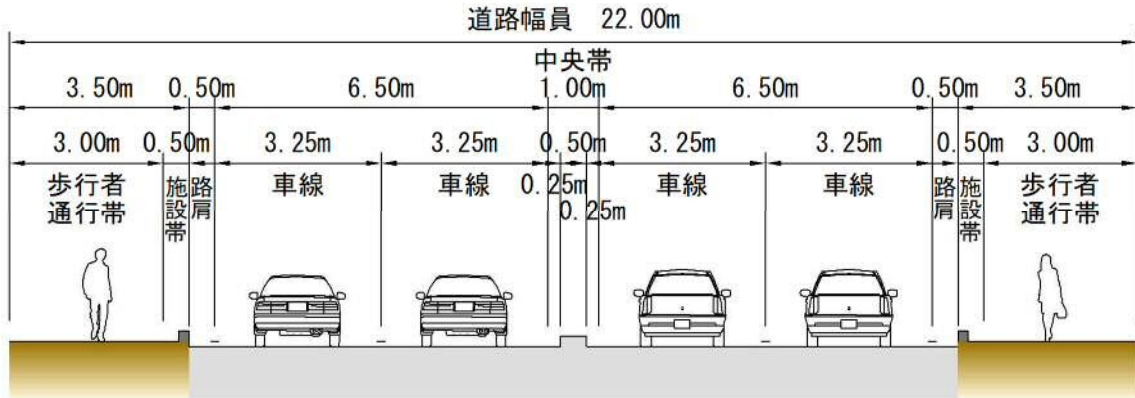
【参考】都市計画道路の道路空間の再分配の考え方

例-1) 既に都市決定している都市計画道路

決定した幅員で自転車走行空間を設置するよう再分配を検討する。

再分配については、自転車・歩行者・自動車の安全性をふまえ検討する。

【幅員構成】



【自転車専用通行帯を設置するよう再分配】

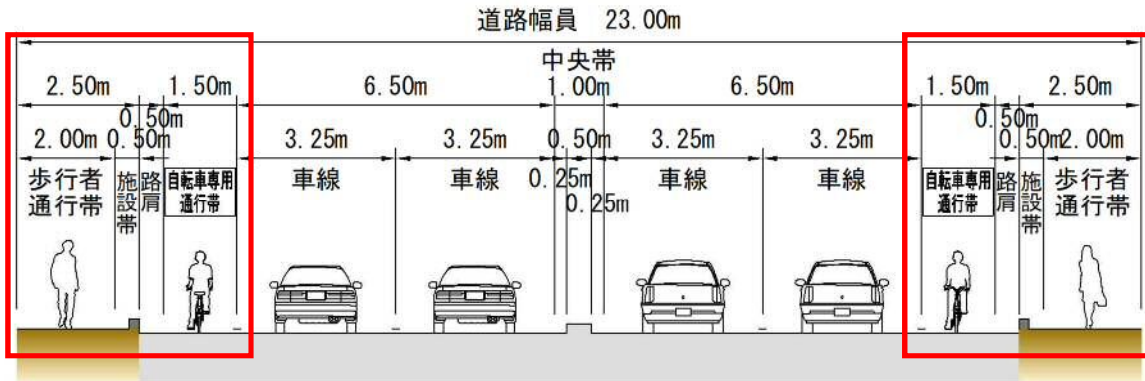


図 3-7 都市計画決定時の幅員構成

例-2) これから都市計画決定する都市計画道路

自転車走行空間を設置する道路構成として都市計画幅を検討する。

参考資料

- ①静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会 設置要綱
- ②静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会・検討部会 名簿

①静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会 設置要綱

静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 静岡市は、静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画（平成31年3月静岡市策定。以下「計画」という。）の見直しに当たり、自転車走行空間ネットワーク（市の区域内において、安全で快適な自転車走行空間が区域にわたって整備された状態をいう。以下同じ。）のあり方について関係行政機関との連絡調整を行うため、静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 委員会の所掌事項は、次のとおりとする。

- (1) 計画の見直しに必要な関係行政機関との連絡調整に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、計画の見直しに関し市長が必要があると認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は建設局道路部長の職にある者を、副委員長は建設局道路部道路保全課長の職にある者を、委員は別表に掲げる者を委嘱し、又は同表に掲げる職にある者をもって充てる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、第2条に規定する所掌事項が終了したときまでとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員長は、委員会の会務を総理し、委員会を代表する。

- 2 委員長は、委員会の会議の議長となる。
- 3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集する。

- 2 委員会は、必要があると認めるときは、委員会の会議に関係者に出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(作業部会)

第7条 第2条各号に掲げる所掌事項について、事前の調査及び調整その他の作業をさせるため、委員会に作業部会を置く。

- 2 作業部会は、建設局道路部道路保全課長の職にある者及び別表に掲げる職にあるものがその所属職員のうちから指名するものをもって組織する。

- 3 作業部に部会長を置き、建設局道路部道路保全課長の職にある者をもって充てる。
- 4 部会長は、部の会議の議長となる。
- 5 第6条の規定は、作業部の会議について準用する。この場合において、同条中「委員会」とあるのは「作業部」と、「委員長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるものは「部会員」と読み替えるものとする。

(庶務)

第8条 委員会及び検討部の庶務は、建設局道路部道路保全課において処理する。

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会及び検討部の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、令和4年5月27日から施行する。

(要綱の失効)

- 2 この要綱は、第2条に規定する所掌事項が終了したときに、その効力を失う。

別表 (第3条関係、第7条関係)

職 名
静岡県警察本部交通部交通規制課長補佐
国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所管理第二課長
企画局企画課長
市民局生活安心安全課長
観光交流文化局観光・国際交流課長
都市局都市計画部都市計画課長
都市局都市計画部交通政策課長
建設局道路部道路計画課長
建設局道路部葵南道路整備課長
建設局道路部葵北道路整備課長
建設局道路部駿河道路整備課長
建設局道路部清水道路整備課長

②静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会・検討部会 名簿

静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画見直し検討委員会・作業部会 担当者名簿

所 属	課 名	委 員(所属長)		部会員	
		職 名	氏 名	職 名	氏 名
建設局道路部		部長(委員長)	塚田 俊明		
建設局道路部	道路保全課	課長(副委員長)	武田 弘		
静岡県警察本部交通部	交通規制課	課長補佐	渡邊 淳	規制企画係長	片山 絢子
国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所	管理第二課	課長	高井 知啓	交通対策係長	田中 敦規
企画局	企画課	参与兼課長	鈴木 豪	主査	古牧 直久
市民局	生活安心安全課	課長	原田 康弘	主査	宮城島 久美子
観光交流文化局	観光・MICE 推進課	課長	福地 剛	主査	青山 貴恵
都市局都市計画部	都市計画課	課長	塩澤 友宏	主査	丸山 大悟
都市局都市計画部	交通政策課	参与兼課長	杉村 則久	主査	望月 太貴
建設局道路部	道路計画課	参与兼課長	桑山 則之	主査	渡邊 泰史
建設局道路部	葵南道路整備課	課長	高田 千央	主査	河口 朋久
建設局道路部	葵北道路整備課	課長	尾焼津 健	課長補佐兼維持係長	南條 永
建設局道路部	駿河道路整備課	課長	石上 裕	主任技師	北脇 慎太郎
建設局道路部	清水道路整備課	課長	佐野 真己	主査	田中 夏樹
事務局	道路保全課	交通安全施設係		係 長 主 査	田中 朋彦 渡邊 康一