

## 『自転車を活かしたまちみがき』の取り組みについて

交通政策課 企画係 前田洋彦

### ○概要

静岡市は、人口は約72万人です。静岡県の真ん中に位置し、平成17年に政令指定都市となり、10年目を迎えています。市域面積は、全国でも五番目の広さです。ただし、市街地、居住面積は全体の一割で、人口もその部分に集中しています。つまり本市は、天然型のコンパクトシティと言えます。この天然のコンパクトシティをさらに政策的に磨き上げたらどうかという視点で、全庁的に自転車を中心に交通政策に取り組んでおります。

本市は、地理的には坂が少なく、雪が降らず、温暖な気候。このため、自転車に乗るのに最適な自然条件に恵まれています。本市は、政令指定都市20市の中で、健康寿命が第2位（72.96歳）を誇っています。健康でいる期間の寿命を伸ばす意味でも自転車は有力な手段だと考えています。

これまでの自転車施策のハード面では、自転車ネットワーク計画を作っており、全体計画は289kmに達し、今年度末に111kmが完成する予定です。ただし、ネットワークとして機能させるためには、「連携」が必要であり、県、国、県警との協力は不可欠だと考えています。民間との連携も非常に重要だと考えています。

自転車施策を推進するにあたり、「モビリティを自転車に」との合い言葉で庁内連携を図っております。

自転車の交通違反は、年間11,000件であります。そのうち高校生が全体の61%の約7,000件を占めており、また、一旦停止、並進走行、通行区分の違反がその大半を占めています。

また、自転車に関わる事故は、年間約1,500件であり、人口10万人当たりの件数では、政令市の中でワースト11位となっています。出会い頭などの交差点の事故も多く、高齢者と高校生の事故が多くなっています。前述の通り、自転車が乗りやすい、こぎやすいのは当市の特徴ですが、反面、自転車利用のルール・マナーやモラルが低いため、自転車ルール・マナーの徹底とモラルの醸成が必要だと考えております。そこで本市では「自転車を活かしたまちみがき」というスローガンのもと、平成27年度から8年間かけて、このまちみがきを重点プロジェクトとして取り組むことにしました。具体的には、①ハードインフラの充実、②ソフトインフラの確立、③マインドの醸成を3本柱にした施策を行っていきます。ハード面は予算をかければ実施できますが、ソフトインフラの確立こそ重要だと考えています。ルール・マナーを遵守して、ハード・ソフトが車の両輪のように確立されてこそ、市民が「自転車はいい」というモチベーションが働き、マインドが醸成されます。そして、その結果として、自転車の利用率が高まるというのがこの3本柱の意味であります。

今年度は自転車利用計画の策定をし、ソフトインフラを中心に平成27年度の総合計画の

ハードの整備も含めたプレ実験を行います。その一つ目が、走行モラルのみがきあげです。県警とタッグを組んで社会実験を実施し、高校生をターゲットに、危険な横断や右側通行について、現場指導を行います。自転車の通行帯も整備し、秩序ある通行を目指します。また、自転車の専用道や緑色の横断防止の施設を設置して、左側走行のルートを確保して適正化を図ります。さらに、メディアにも積極的にPRし、断続的に啓発するサポーター制度なども組織していく方針です。

また、本市では、自転車利用に係わる三つの計画（「静岡市自転車利用計画」、「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」、「三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画」）<sup>1)</sup>について平成 27 年度中に策定予定であり、パブリックコメントを実施します。（意見募集期間：平成 26 年 12 月 10 日～平成 27 年 1 月 9 日）

以上、静岡市の「自転車を活かしたまちみがき」について概要を整理しましたが、詳細については、別添の資料を参照願います。

## 参考文献

1) 「自転車利用に係わる三つの計画のパブリックコメントについて」

<http://www.city.shizuoka.jp/mayor/kaiken.html>

# 『自転車を活かしたまちみがき』の取り組みについて

出典：静岡県ホームページ

面積 1,411.93km<sup>2</sup>  
東西 50.63km 南北83.10km  
人口 約72万人

出典: マピオン (C)Mapion

## 静岡市の市街地部（全景）



出典：第2次静岡市総合計画

## 静岡市の都市構造

コンパクトで持続可能な  
賑わいと交流・連携のある都市づくり

### 静岡都心

都市機能が集積し賑わいを創出する拠点

- ・市街地再開発の促進
- ・親府公園の再整備
- ・市立美術館の開館/企画展の実施
- ・モールの促進 ほか

### 東静岡副都心

新たな文化を発信する  
創造文化拠点

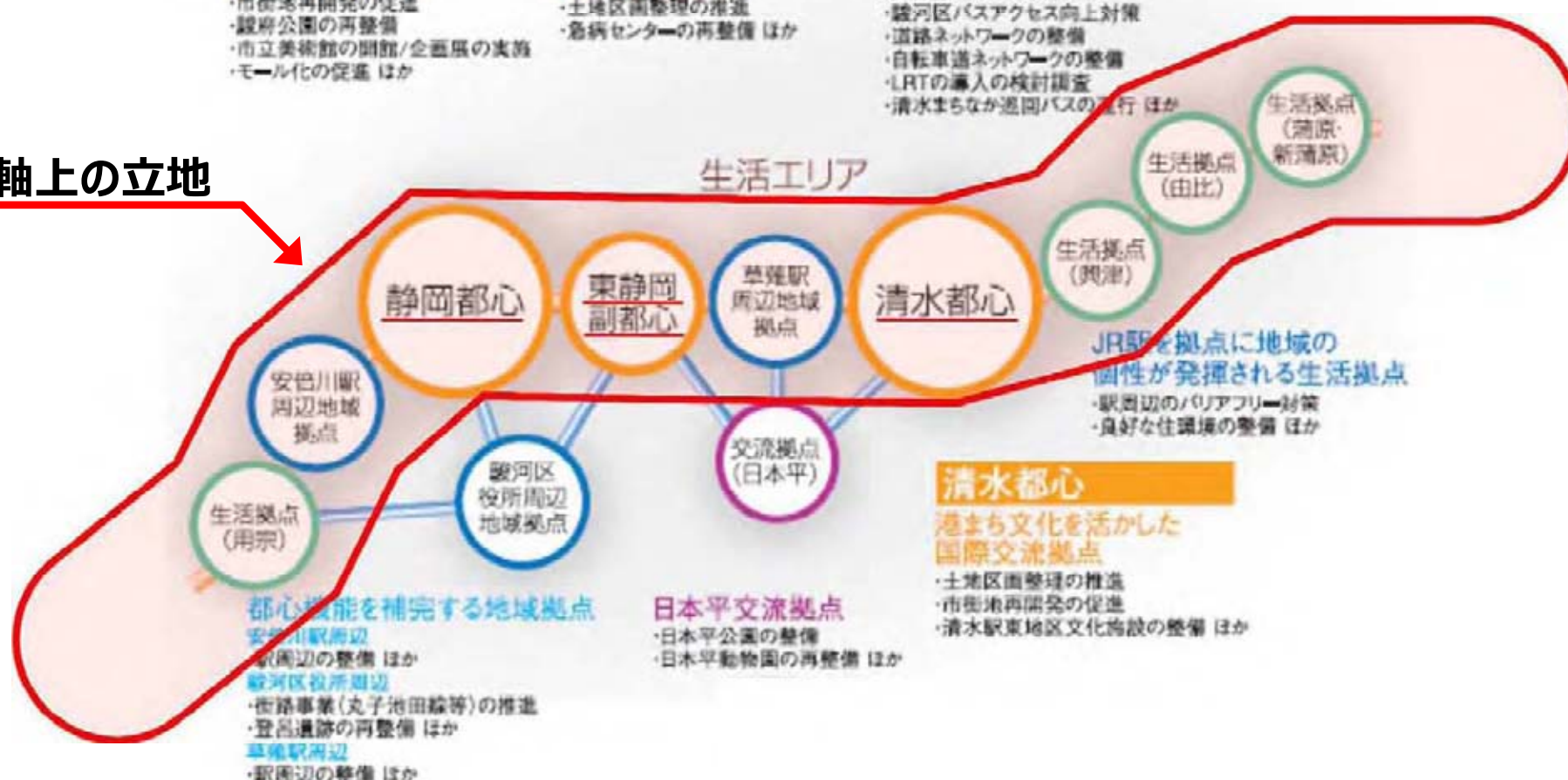
- ・土地区画整理の推進
- ・急病センターの再整備 ほか

公共交通や自転車を活用した  
アクセスしやすい都市づくり

### 交通アクセス

- ・自転車重点都市の推進
- ・公共交通の利用促進
- ・バス路線の維持対策
- ・超低床バスの導入促進
- ・駿河区バスアクセス向上対策
- ・道路ネットワークの整備
- ・自転車道ネットワークの整備
- ・LRTの導入の検討調査
- ・清水まちなか巡回バスの運行 ほか

### 鉄道軸上の立地



出典：第2次静岡市総合計画

# 「静岡型コンパクトシティ」の実現

地形的条件により、天然のコンパクトシティを形成しているが・・・

定住人口の減少

超高齢化の進行

健康の増進

誰もが快適に移動できる手段の確保

地球温暖化など環境への対応

中心市街地の賑わいの維持

交流人口の創出

産業の創出

天然のコンパクトシティの  
更なるみがきあげ

歩いて楽しい  
賑わいと交流のまちづくり

- 都心、副都心及び公共交通が利便な地域への人口や業務、産業の集積
- 公共交通サービスの向上
- 自転車の利用意識、利用環境の向上

上記などの課題を抱えている。  
これら諸問題を解決し、持続可能な都市であるためには



静岡都心、清水都心、東静岡副都心及び公共交通サービスが高い鉄道軸（JR、静岡鉄道）沿線に人口や業務、産業が密に集積された都市





# 静岡市は自転車都市です

- 静岡市初の自転車は？

- 明治10年前後（国内では明治5年頃とされる）

- その持ち主は？

- 徳川慶喜公（江戸幕府第15代将軍）

- どんな自転車？

- オーデナリ型（ダルマ型）自転車

- エピソード 等

- 両足で踏ん張って倒れないように排水溝で練習
- お出かけは、いつも自転車
- 供人（家老）は人力車を頼んで後を追う始末
- 元天下の大将軍が市内を身近に走行



出典：静岡県自転車軽自動車商業協同組合  
組合創立80周年記念誌

# 静岡市は自転車都市です

- 健康寿命が高い

- **健康寿命が政令市第2位**

- 気 候

- **雪が降らない温暖な気候**

- 地 形

- **人口が集中している市街部は坂が少なく平坦**

- 利 用

- **通勤・通学利用率20.7%**（政令市4位：H22国勢調査）

- 駐 輪

- **市営駐輪場34箇所**（約16,000台）、平成元年から違法駐輪の条例

- 自転車ネットワーク

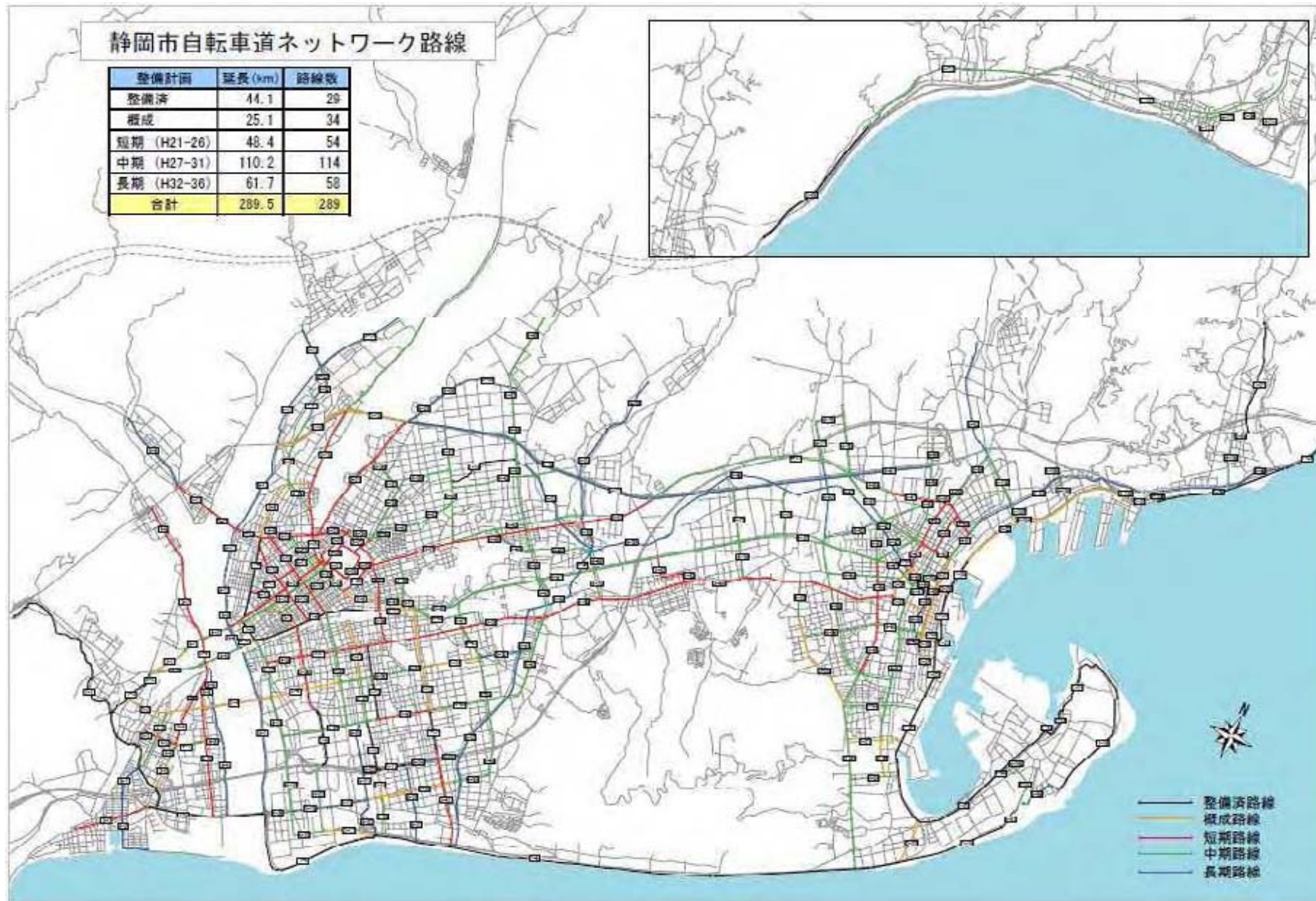
- **約111km完成**（**H11計画開始** H26末、全体計画289.5km）

- その他

- **全国初の自転車一方通行**（国道1BP賤機山トンネル：静岡県警）

高いポテンシャル  
利用しやすい環境

# 静岡市自転車ネットワーク計画



平成11年度

「自転車利用促進・環境整備  
に取り組むモデル都市」指定

平成14年3月

策定済

全体計画

289km

今年度末

110km

完成予定



# 全国初の自転車一方通行 (国道1BP賤機山トンネル: 静岡県警)



## 4. 今年度策定「自転車を活かしたまちみがき」

# 「自転車を活かしたまちみがき」

目指す「姿」

## 世界水準の自転車都市“しずおか”

目標（案）

「安全」の向上（だれもが安全で気軽に自転車を利用できるまち）

「環境」の保全（自転車の利用促進により、豊かな自然環境を感じられるまち）

「健康」の増進（積極的な自転車の利用により、健康的な生活をおくれるまち）

「交流」の促進（観光からレジャー、スポーツを含め、活発に交流できるまち）

「産業」の育成（自転車関連ビジネスや雇用を創出し、活発な経済活動ができるまち）

施策の柱（案）

ハードインフラの充実（自転車走行環境の向上）

ソフトインフラの確立（ルール・マナーの遵守、モラルの向上）

マインドの醸成（自転車の利用促進）

H27～34年度  
第3次総合計画の  
重点プロジェクト  
に位置づける

平成25年度

庁内連携組織の設置

→ 自転車施策に携わる  
関係各課11局21課  
を連携させた

平成26年度

自転車利用計画の策定

→ 識者を集め協議会開催  
→ 高校生も含めワーク  
ショップ開催

平成27年度以降

自転車施策の推進

→ 市民、民間との  
連携、積極的  
な事業の展開



# 課題

## 自転車を利用しやすい環境で、高いポテンシャルがあるが・・・

### 自転車の交通違反 (平成25年度静岡県警察資料より)

- **約11,000件/年** (このうち、高校生の違反 (約7,000件) の約61%)
- **違反内容としては、一旦停止、並進、通行区分が特に多い**
  - ➔ 一旦停止 約2,800件 (全体の約39%)
  - ➔ 並進走行 約2,300件 (全体の約25%)
  - ➔ 通行区分 約 881件 (全体の約12%)

### 自転車に関係する事故 (平成25年度静岡市の交通事故統計より)

- **約1,500件/年** (市内交通事故件数 (約6,500件) の約23%)
- **死傷者数、約1,500人/年** (市内交通死傷者数 (約8,000人) の約18%)
  - ➔ 出合頭、右左折時といった、交差点での事故が約77%
  - ➔ 朝夕の通勤、通学及び帰宅時間帯の事故が約82%
  - ➔ 高齢者が約22%、高校生が約16%と他の世代に比べ、高い

### 放置自転車 (平成25年度静岡市調査より)

- **都心部における放置自転車台数、約2,000台/日**
- **都心部にある地下駐輪場利用率約54%** (収容台数約2,000台：静岡都心 (駅周辺駐輪場を除く) )

## 自転車利用のルール・マナーやモラルが低い

# 課題：「ルール・マナーの徹底」と「モラルの醸成」

なぜ、ルール・マナーやモラルが低いのか・・・

## ● 通行ルール（道路交通法）が浸透していない

- 乗れば「車両」、降りれば「歩行者」
- 原則、車道通行、歩道は通行禁止
- 通行は、道路の左側
- 並列、傘差しや、二人乗り運転などは、禁止 等

## ● 自転車利用の認識不足

- 自転車は、「車両」でない
- 歩道は、「通行、駐輪可能」（歩道＝駐輪場）
- 「加害者」にならない 等

真の自転車都市になるためには、  
まずは「ルール・マナーの徹底」と「モラルの醸成」が必要

**「自転車を活かしたまちみがき」とは**

**ルール・マナーの遵守、高いモラルが**

**「世界水準の自転車都市」**

**既存ストックをみがきあげる**ことで高いポテンシャルを生かし  
自転車を利用しやすい環境構築

**世界水準の自転車都市“しずおか”を目指し**

利用環境の「ハード」、利用意識の「ソフト」、利用促進の「マインド」に  
一元的に取り組む**「自転車を活かしたまちみがき」**に展開

# 「自転車を活かしたまちみがき」

H27～34年度  
第3次総合計画の  
**重点プロジェクト**に位置付け

現在の取り組み ……4項目

- **既存のストックをみがき上げる**
- **市民の意識をみがき上げる**



## 第1弾：走行モラルをみがきあげ

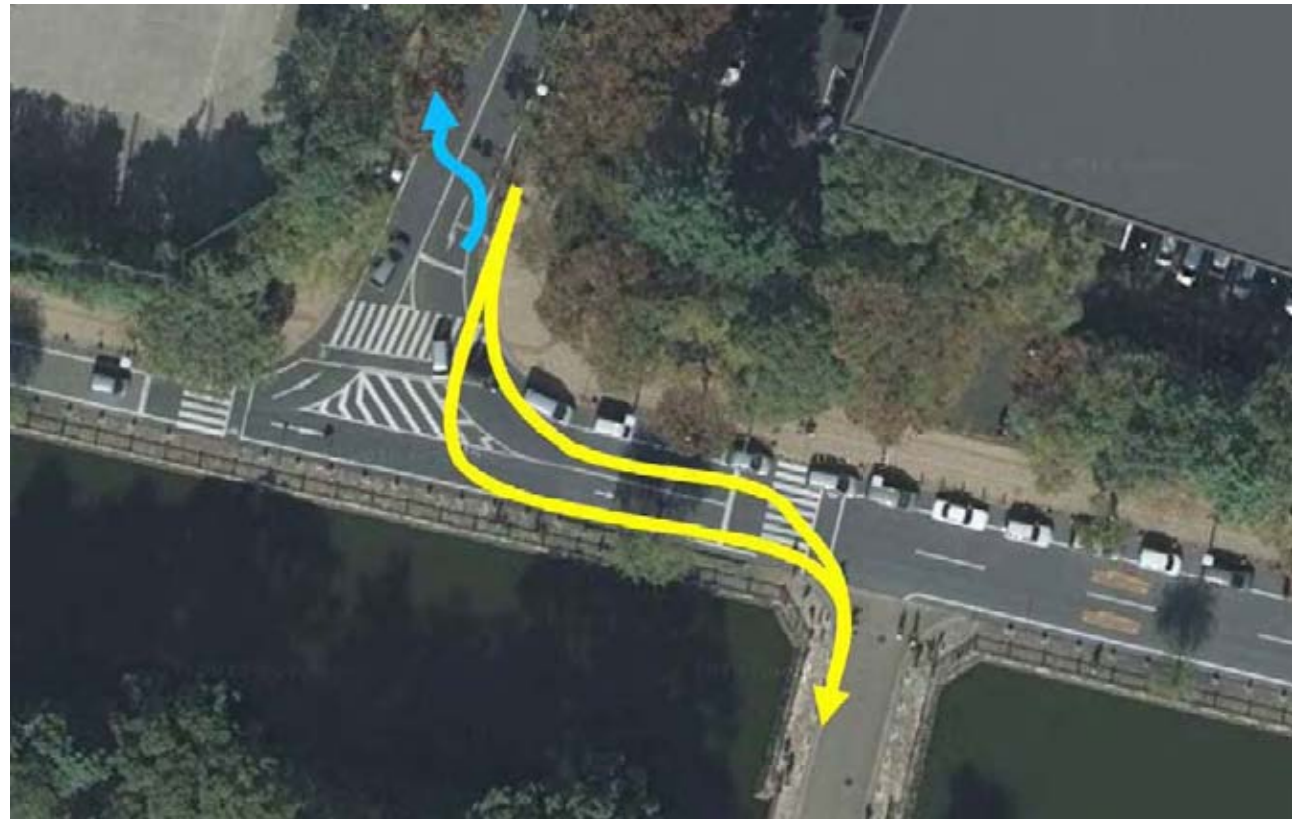
左側通行へ意識のみがきあげ

### ・駿府城公園北側危険横断防止社会実験

(H26年12月9日～H27年2月24日)

現状：  
自転車利用者が  
無秩序に通行している

みがきあげ

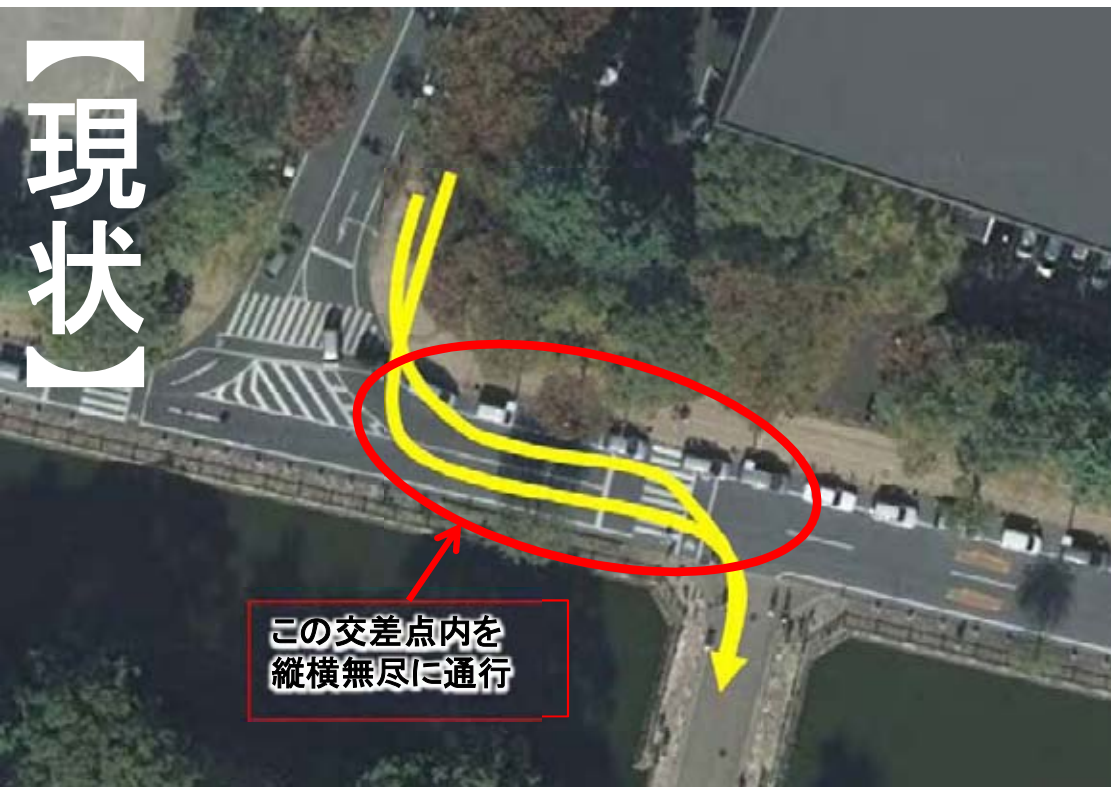


## 第1弾：走行モラルをみがきあげ

左側通行へ意識のみがきあげ

### ・駿府城公園北側危険横断防止社会実験

(H26年12月9日～H27年2月24日)



実験実施に向け、所轄警察等 関係者と調整中



# 4. 自転車を活かしたまちみがき 現在の取り組み

## 第1弾：走行モラルをみがきあげ

左側通行へ意識のみがきあげ

### ・駿府城公園北側危険横断防止社会実験



ルールを守れる  
環境整備



ルールの順守



他箇所へルール  
順守の波及



静岡市の目指す  
まちみがき

# 4. 自転車を活かしたまちみがき **現在の取り組み**

## 第2弾：三保へ通学、高校生をみがきあげ

高校生へ意識のみがきあげ

(平成26年7月15日～12月15日)

### ● 清水・島崎町危険横断防止路面標示社会実験



【現状】



## 第2弾：三保へ通学、高校生をみがきあげ

### 高校生へ意識のみがきあげ

#### ● 清水・島崎町危険横断防止路面標示社会実験

高校生の自転車マナー

みがきあげ

① 高校での指導

② 路面シール 2.4m角

③ 現地啓発活動も同時実施



## 第2弾：三保へ通学、高校生をみがきあげ

高校生へ意識のみがきあげ

● 清水・島崎町危険横断防止路面標示社会実験

適切な  
ルートへ誘導





## 第2弾：三保へ通学、高校生をみがきあげ

### 高校生へ意識のみがきあげ

#### ● 清水・島崎町危険横断防止路面標示社会実験

### 結果概要



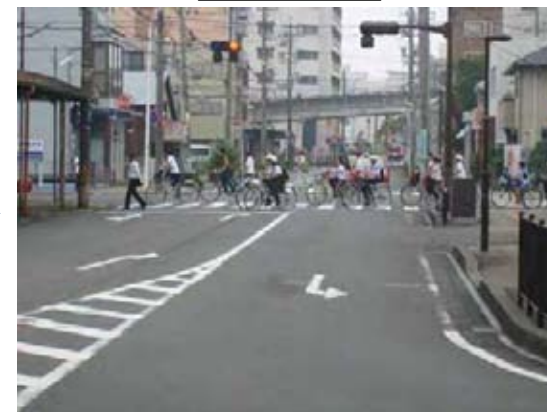
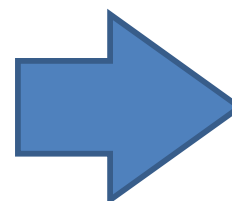
啓発路面シール



啓発状況



実験前(危険横断)



実験当日(適正横断)



## 第3弾：スクランブル交差点でみがきあげ

- 自転車押し歩き音声案内導入に伴う啓発活動（平成26年6月30日）

車両意識のみがきあげ

# スクランブル交差点で歩行者信号時に自転車が走行

## みがきあげ

警察署長、区長が  
横断歩道で自転車を押して歩く



音声案内開始後の渡り初め状況

## 横断歩道自転車押歩き音声案内導入式典での啓発活動

## 第4弾：地下駐輪場をみがきあげ

- 青葉通り駐輪場みがきあげ社会実験（平成25年12月16日～26年2月16日）

駐輪ルールのみがきあげ

54%の

低利用率

まちなかの地下駐輪場が利用されていない……

路上駐輪は減っていない

みがきあげ

- 総合案内所設置、管理人常在
- 24時間営業、短時間無料化
- メンテナンススポットの設置
- パン販売、休憩スペースの設置



## 第4弾 青葉通り駐輪場みがきあげ社会実験

(平成25年12月16日～26年2月16日実施)

### 結果概要

#### ●駐輪場の一時利用率の増加 平日 8%増、休日 20%増

- 約1,000人が2時間無料を利用
- 約150人が商店街利用の5時間無料チケットを利用

#### ●放置自転車の減少 ピークの15時台に平日、休日ともに 6%減、約100台減

#### ●43人が自転車整備士による有料メンテナンスを利用

#### ●約5,000円/日の軽食（パン）の売り上げ等

実験結果を踏まえ、更に良策になるよう、地元商店街と協議中



# 自転車サポーター制度

## 市民・官民連携のみがきあげ

空気入れ配布から始める市民連携

・将来的には

安全啓発

違法駐輪抑止

PRや各種事業の協力や実施等を視野に

・サービス主体を行政主体からNPO団体へ

|          |                          |                                                                                                                  |
|----------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自転車サポーター | 自転車サポーター制度               | 自転車利用環境向上のため、市内各所の店舗等を自転車サポーターとして認定し、空気入れやマップの設置、修理キットの販売、作業ヤードの提供、自転車屋の紹介等を行う。(将来構想として、NPO団体による各種サポートを想定)       |
|          | 自転車サポーター団体助成             | 市民の自転車利用を促進するため、市民が参加する自転車に関わる活動を実施する団体に活動助成をする。                                                                 |
|          | けいきさんの自転車復刻プロジェクト        | 家康公顕彰四百年記念事業に合わせ、慶喜さんが静岡で愛用していた自転車を復刻し、各種イベント等で展示、活用し、自転車都市しずおかのPRを図る。                                           |
|          | 三輪タンデム自転車導入              | 2～3人乗車可能なタンデム自転車をリースし、体験試乗会やイベント時に活用する。視覚障がい者の方なども自転車の爽快感を体験できる場を提供し、自転車都市しずおかのPRを図る。                            |
|          | ウェブサイトの維持管理<br>サイクルリポーター | H26に作成する自転車に関わる総合的な情報発信サイトの維持管理費<br>サイクリングを通して、コースや観光名所、食事処などをレポートしてもらい、その内容を、Webや紙媒体にて広く周知し、自転車利用促進を図る。4回/年を予定。 |

## 6. 静岡市のPR

# 静岡市のセールスポイント



徳川家康公



サッカー



プラモデル



ちびまる子ちゃん



富士山世界文化遺産  
三保松原



日本平



「南アルプス」ユネスコエコパークH26/6/11登録



駿府城



国宝 久能山東照宮



登呂遺跡



お茶



わさび



まぐろ



サクラエビ



しらす



静岡おでん

出典：静岡市ホームページ



1. 計画策定の趣旨

|       |                                                                                       |         |                                                                                                                                      |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 策定の目的 | ○計画の基本理念、基本目標、静岡市の自転車利用の将来像を設定し、市の機関や関係団体との横断的な取組みを効率的・効果的に進め、自転車施策の総合的な展開を図っていくことが目的 | 計画の位置づけ | ○「静岡市総合計画」に基づき、世界に輝く『静岡』を実現するための計画<br>○自転車に関する取組は多岐に渡るため、「静岡市中心市街地活性化基本計画」「第9次静岡市交通安全計画」「静岡市地球温暖化対策実行計画」「静岡市観光戦略」「第2次静岡市健康爛漫計画」を踏まえる |
| 計画期間  | ○平成 27 年度から平成 47 年度までの 20 年間を計画期間とし、第 3 次静岡市総合計画と整合を図る                                |         |                                                                                                                                      |

3. なぜ今、自転車なのか

(1) 自転車を取り巻く環境

- ヨーロッパでは渋滞解消のため自転車施策を行ったが、渋滞の軽減のみならず、健康、事故防止、環境の改善にもつながり、世界的にも自転車施策に力を入れている国や市が増加
- 国内でも近年の自転車と歩行者の事故を受けて、近年、自転車利用環境の向上、歩行者の安全確保を主な目的とし「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」発出や道路交通法改正などが進んでいる

(2) 自転車のメリット

- ガソリンなどの化石燃料を必要としないCO2排出量は0の環境にやさしい移動手段
- 日常生活で利用することで、自然に健康づくりができる交通手段
- 5 k m程度の短距離の移動では、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、特に都市内において時間的・経済的に最も有効な交通手段
- 維持費があまりかからない経済的な交通手段
- サイクリスト向けホテルなどの施設やサービスが誕生しており、地域の新しい産業や雇用に貢献
- 国内の自転車の生産額は年々増加傾向であり、自転車産業が今後、地域の経済への寄与も期待

2. 計画の枠組み

静岡市自転車利用計画

「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現

基本理念

基本目標

対応の柱

「健康」の増進

「環境」負荷の軽減

「利用」の促進

「賑わい」の創出

「モラル」の向上

「プライド」の確立

ハード的対応

- ・安全・安心で快適に利用できる走行空間づくり
- ・利便性の高い駐輪環境づくり

ソフト的対応

- ・ルール・マナーを周知する機会づくり
- ・ルール・マナーを徹底させる体制づくり

マインド的対応

- ・自転車の楽しさやメリットを共有する環境づくり
- ・自転車に乗りたくなる環境づくり

4. 自転車利用に適した静岡市

|          |                                                                                                                                                         |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 静岡市の特性   | <b>自転車に適したまち“しずおか”</b><br>○南面に駿河湾を臨み、年間平均気温は約 17 度と温暖<br>○静岡駅から周囲 5km、清水駅の周囲 3km は平坦な地形<br>○都市計画区域全体の約 8 割の人口が集中した静岡市は天然のコンパクトシティとなっており、自転車の利用に適したまち    |
| 自転車の利用状況 | <b>自転車が多く利用されているまち“しずおか”</b><br>○静岡市の通勤・通学時の代表交通手段としての自転車利用率は 20. 7%で、全国平均の 11. 2%、静岡県平均の 10. 8%の 2 倍近い高い割合<br>○政令指定都市の中でも、大阪市、京都市、岡山市に続いて、全国で4位の自転車利用率 |



5. 静岡市における自転車関連の取組

- 静岡市が実施している取組、関係機関主体の取組等、30 近い取組を実施

| 項 目                 | 取 組                                                        |
|---------------------|------------------------------------------------------------|
| 自転車道ネットワークの整備       | 自転車道ネットワークの整備、                                             |
| 駐輪場の整備・運営           | 駐輪場整備、駐輪場の管理・運営、附置義務駐車場 等                                  |
| 放置自転車対策             | 放置自転車クリーンキャンペーン、駐輪マナー啓発、放置自転車対策事業、自転車売却処分 等                |
| 社会実験の実施             | まちなか自転車環境改善事業、青葉通り駐輪場みがきあげ社会実験                             |
| 交通安全活動とルール遵守意識マナー啓発 | 交通安全運動、自転車の交通安全教室、高校生による小学生への交通安全教室、自転車マナー向上キャンペーン 等       |
|                     | 他団体が主体の取組 交通安全指導（市立各高校自主活動） 静岡県自転車免許制度（県・県警本部・県教育委員会が主体） 等 |
| 観光自転車ネットワーク         | レンタサイクル事業                                                  |
| イベントの実施             | ロードレース大会の実施、 競輪場集客イベント                                     |
| 職員の自転車利用促進          | 職員の自転車利用の促進                                                |



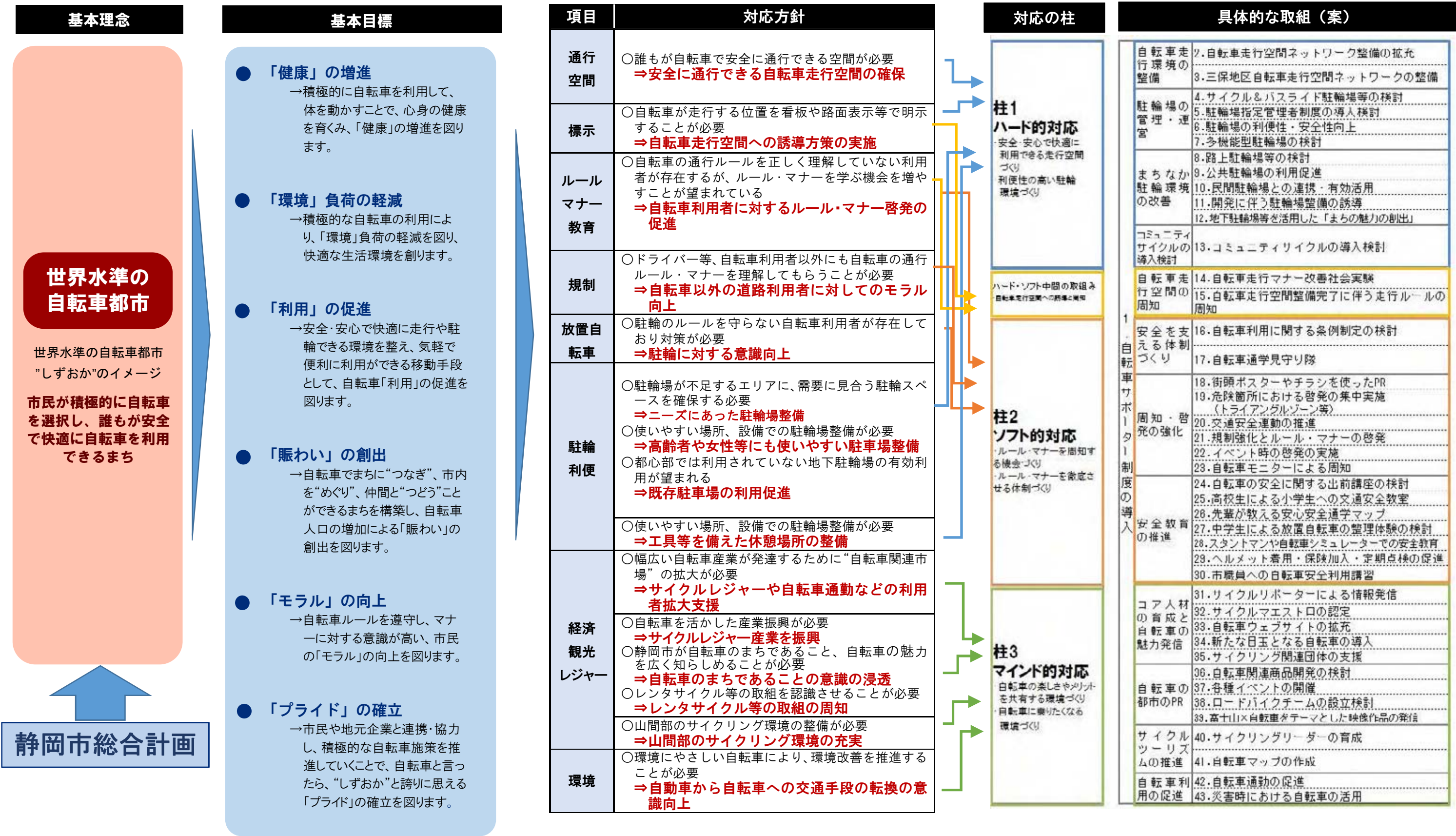
6. 静岡市における自転車に関わる課題

- 静岡市の現在の課題、平成 26 年 7 月に実施したワークショップであげられた課題を整理

| 項目         | 現状の課題                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 通行空間       | ■自転車関連の事故は年間約 1, 500 件（全事故数の約 23%）<br><input type="checkbox"/> 自転車と歩行者の走行位置を分けて欲しい、自転車レーンの幅員を広くして欲しい                                                                                                                                                                                             |
| 標示         | ■高校生の約 2 割が「道路のどこを走って良いかわからない」を挙げている<br><input type="checkbox"/> 交差点内での自転車の走行位置への誘導表示、広い歩道でも自転車や歩行者の通行位置を示して欲しい                                                                                                                                                                                  |
| ルール・マナー教育  | <input type="checkbox"/> 自転車の左側通行を徹底すべき <input type="checkbox"/> ルール・マナーを学ぶ機会を増やして欲しい<br>■自転車安全指導カード年間約 11, 000 件交付（高校生が約 61%）<br><input type="checkbox"/> 正しい自転車ルール・マナーを理解している人が少ない、社会人も交差点部でルールを守らない自転車が多い 等                                                                                   |
| 規制         | <input type="checkbox"/> 自転車専用レーンの路上駐車を禁止して欲しい                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 放置自転車      | ■まちなかにおける放置自転車数は約 2, 000 台／日、放置自転車により歩きにくい状況<br>■特定のエリアにおいて放置自転車の改善が見られない・駐輪容量の不足                                                                                                                                                                                                                |
| 駐輪利便       | ■来街者ニーズにあった「使いやすい駐輪場」でなければ利用されない（通勤利用者、買い物利用者）<br>■駐車場の場所や台数に関する不満が多い、都心部における地下駐輪場の利用率約 54%<br><input type="checkbox"/> 2 段ラックは高齢者や女性等には使いづらい <input type="checkbox"/> 地下駐輪場は自転車のよさが無くなってしまうため、歩道内に確保した方がよい 等<br><input type="checkbox"/> 色々な場所に空気入れや工具が設置されていると便利                               |
| 経済・観光・レジャー | ■1000 万サイクル人口、観光入込客数が漸増傾向 <input type="checkbox"/> 高齢者向け自転車の開発 等<br><input type="checkbox"/> レンタサイクルポートの位置を地図に示して欲しい、静岡市にレンタサイクルがあることを知らなかった 等<br><input type="checkbox"/> 「ちやり三保 map」の存在を知らなかった 等 <input type="checkbox"/> 山間部での自転車利用も検討して欲しい<br><input type="checkbox"/> 自転車のまちである事を広く伝える必要がある |
| 環境         | <input type="checkbox"/> 企業でも自転車通勤できる環境を整備してもらいたい 等                                                                                                                                                                                                                                              |

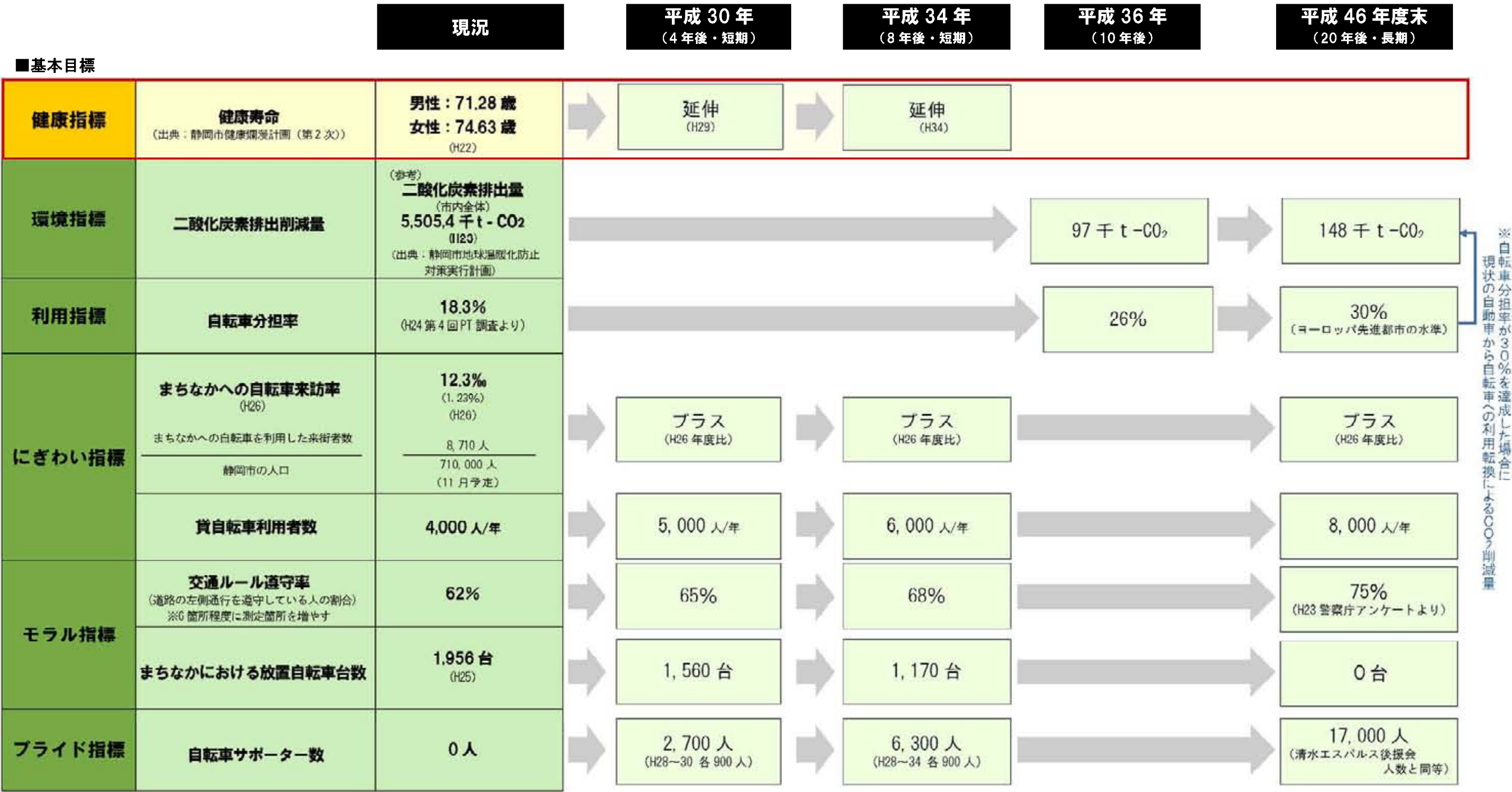


7. 対応方針と今後の取組





成果指標(案)



## 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不十分であったことから、平成 20 年度に「自転車道ネットワーク整備計画」を策定し、自転車走行空間の整備を進めてきた。

そして、道路交通法の一部改正や、近年の自転車走行環境に対する市民の関心の高まりを受け、「自転車道ネットワーク整備計画」を見直し、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」に計画を改定する。

なお、本計画は、「静岡市自転車利用計画」における3つの課題対応の柱「ハード的対応」、「ソフト的対応」、「マインド的対応」の中の、「ハード的対応」の施策の一つに位置づけられる。

## 2. 本整備計画の位置づけ

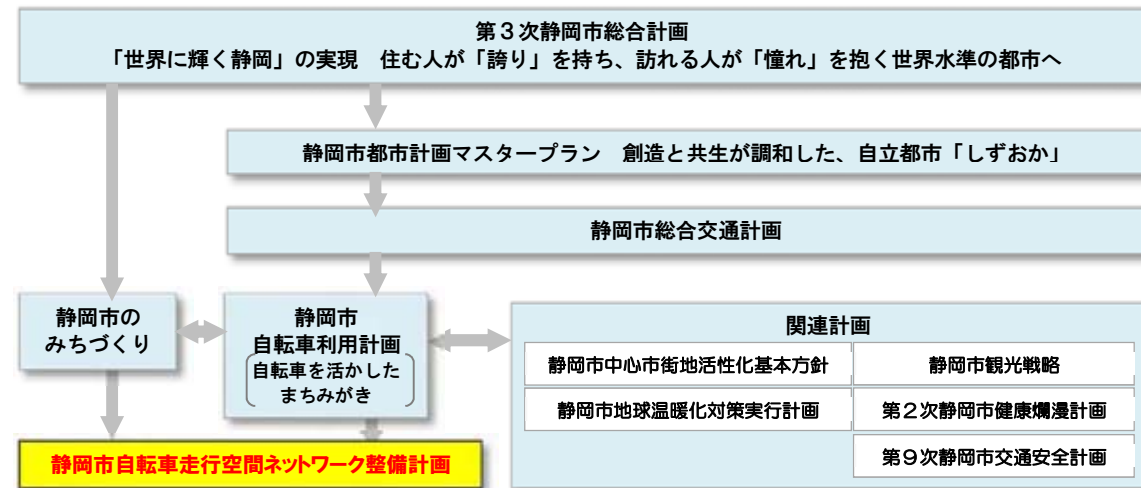


図 1 本計画の位置づけ

## 3. 整備効果の検証

平成 20 年度策定「自転車道ネットワーク整備計画」にて設定された整備路線について、平成 21 年度から平成 26 年度までの6年間に於いて約 42km の整備を完了する予定である。

表 1 平成 26 年度までの整備進捗率

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| 「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」整備目標延長 | 46.3km  |
| 平成 26 年度末整備延長             | 42.21km |
| 進捗率                       | 91.1%   |

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、これまでに整備した路線の整備効果も含めた自転車利用者のニーズを把握し、自転車走行空間ネットワークの整備の継続が必要性をとらえた。

| ■自転車利用状況                                                                                                                                                                | ■自転車利用者のニーズ                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>○自転車交通事故の発生状況</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市内において、全交通事故件数の自転車交通事故が占める割合は現在も高い状況にある。</li> <li>・特に、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。</li> </ul> | <b>○自転車通学時における危険度と快適度への要望</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>    |
| <b>○移動距離帯別の交通手段別利用割合</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5 km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。</li> </ul>                                                        | <b>○自転車走行空間の整備形態への要望</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生からは「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い。</li> </ul> |
| <b>○静岡市内の高校生の自転車利用状況</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・高校生の自転車通学ルートは、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。</li> </ul>   | <b>○自転車道の整備に関する要望</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>                               |

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

## 4. 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

平成 20 年度に策定された「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」を踏まえ、本計画の上位計画である「静岡市自転車利用計画」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・快適な道づくりの推進を計画目標として設定する。

これまでに整備を終えた路線を拡張し、**観光施設等の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。

「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・快適な道づくりの推進

整備済路線：46.3km 平成 27～34 年度整備路線：132.7km 平成 35 年度以降の整備路線：100.4km  
 （平成 27 年度～平成 34 年度整備路線のうち、32.15km は三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画路線）  
 整備計画期間：平成27年度から平成34年度までの8年間 整備計画延長：132.7km  
 ※第3次静岡市総合計画及び静岡市のみちづくりの計画期間と整合を図る。

図 2 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

## 5. 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・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。

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及びニーズを踏まえ、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

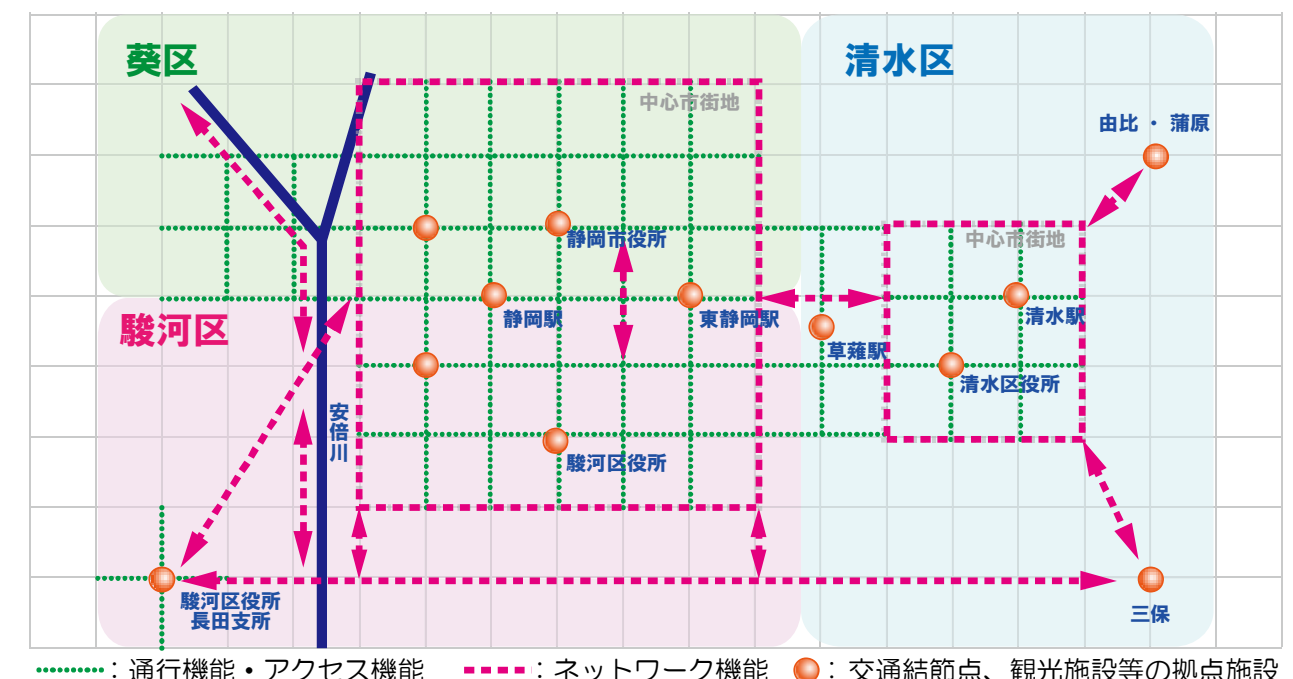
**アクセス機能**

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）間を結び周遊・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（ひいては当該地域の連携の強化）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

図 3 自転車走行空間ネットワーク路線のイメージ



6. 自転車走行空間ネットワーク路線

■自転車走行空間ネットワークの整備計画

表 2 整備計画の延長と路線数

| 整備計画            | 延長 (km) | 路線数 |
|-----------------|---------|-----|
| 整備済路線           | 115.5   | 114 |
| 平成 27～34 年度整備路線 | 132.7   | 159 |
| 平成 35 年度以降の整備路線 | 100.4   | 98  |
| 合計              | 348.5   | 371 |

※整備済路線のうち、46.3km（50 路線）は「静岡市自転車ネットワーク整備計画」で設定された整備路線  
※整備路線のうち、32.15km（50 路線）は三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画路線

■整備路線の整備計画

表 3 整備路線の整備計画

| 延 長<br>132.7 km<br>(うち三保地区 32 km) | 三次総期間            | 整備完了予定延長                     |
|-----------------------------------|------------------|------------------------------|
|                                   | 前 期<br>(H27～H30) | 市域全体 34 km完了<br>三保地区 32 km完了 |
|                                   | 後 期<br>(H31～H34) | 市域全体 67 km完了                 |



図 4 自転車走行空間ネットワーク路線

7. 自転車走行空間の整備形態の計画

○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。

表 4 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>幅員 2.0m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シールを設置</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></ul> |
| ③  | 自転車走行誘導帯ブルーレーン   |        | <ul style="list-style-type: none"><li>外側線（白線）の外側（路肩）を青色で着色し、自転車の通行位置を明示</li><li>幅員 1.0m以上</li><li>自転車の進行方向・通行位置を示す啓発マークを設置</li></ul>                                                                     |
| ④  | 自転車通行表示          |        | <ul style="list-style-type: none"><li>歩道のない道路において、歩行者の通行位置（路側帯）と自転車の通行位置（車道左側端）の通行位置を明示</li><li>※自転車は路側帯の通行も可能であるが、歩行者優先</li></ul>                                                                       |
| ⑤  | 自転車歩行者道【物理的分離】   |        | <ul style="list-style-type: none"><li>歩道内で歩行者（民地側）と自転車（道路側）の通行帯を防護柵等で物理的に分離</li><li>自転車と歩行者の通行帯を明示する啓発シールを設置</li><li>巻き込み部の縁石段差を 1 cmにし、自転車の走行性を確保</li><li>歩道内では自転車は徐行 ※歩行者優先</li></ul>                  |
| ⑥  | 自転車歩行者道【視覚的分離】   |        | <ul style="list-style-type: none"><li>歩道内で歩行者（民地側）と自転車（道路側）の通行帯を区画線（破線等）で視覚的に分離</li><li>自転車と歩行者の通行帯を明示する啓発シールを設置</li><li>巻き込み部の縁石段差を 1 cmにし、自転車の走行性を確保</li><li>歩道内では自転車は徐行 ※歩行者優先</li></ul>              |
| ⑦  | 自転車歩行者専用道路       |        | <ul style="list-style-type: none"><li>車道と併設していない道路</li><li>自転車と歩行者の通行帯を防護柵等で物理的に分離</li><li>通行帯を明示する啓発シールを設置</li></ul>                                                                                    |

各路線の整備手法は、表 4 に記載した①～④の整備手法を基本に、交通管理者と協議し、決定する。

## 三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画 （案）【概要】

### 1. 背景と目的

三保地区においては、既存の太平洋岸自転車道と一部の路線以外は自転車走行空間が整備されていないため、地域住民が安心・安全に利用できる自転車利用環境が整備されていない状況である。

また、富士山世界文化遺産の構成資産として「三保松原」が登録されたことを受け、観光客は増大しているが、そのほとんどは、三保松原「羽衣の松」のみを訪れる『単発観光』が主となっている。

そこで、地域住民の生活に配慮した、安心・安全な自転車走行空間の整備と、三保半島を訪れる観光客の回遊性を向上し、地域を活性化させる二つの機能を持ち合わせた地区計画として、『三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画』を策定する。

### 2. 本整備計画の概要

- 地域住民の安心・安全に配慮し、観光客の回遊性を向上させる自転車走行空間ネットワーク整備路線として 59 路線 32 kmを選定。
- 第3次静岡県総合計画の前期間に合わせ、平成 27 年度から平成 30 年度までの 4 年間で整備完了を目指す。

### 3. 整備の概要

- **自転車走行空間ネットワークの整備**
  - ・ 地域住民の生活、及び観光客に配慮した、安心・安全な自転車走行空間を整備する。
  - ・ 「観光客」等の自転車利用者を対象とした自転車走行空間を整備する。
  - ・ 三保地区の歴史、眺望景観、産業等を繋ぎ、三保半島を回遊できるネットワークを形成する。
- **公共サインの整備**

県外、市外から訪れる観光客を三保半島に案内し、また三保半島で迷わずに目的地までたどり着くことができるサインを、景観及び関連する法案等に配慮した内容で設置する。

### 4. 整備の優先順位

利用者が多く、整備効果の高い自転車走行空間から整備を段階的に推進していく。

- ・ Step 1 : 利用者が多く、整備効果の高い既存自転車走行空間ネットワークを骨格軸とした路線の整備  
【整備内容】
  - ・ 太平洋岸自転車道の再整備  
(雑草処理、柵の補修、路面改修等)
- ・ Step 2 : アクセスの良い水上バスのりば「三保」を利用し、羽衣の松から真崎方面まで回遊できる路線の整備
- ・ Step 3 : 日の出方面から多様な交通モードを利用し、三保半島全体を回遊できる路線の整備  
【整備内容】
  - ・ 新規自転車走行空間ネットワーク路線の整備  
(右図参照)

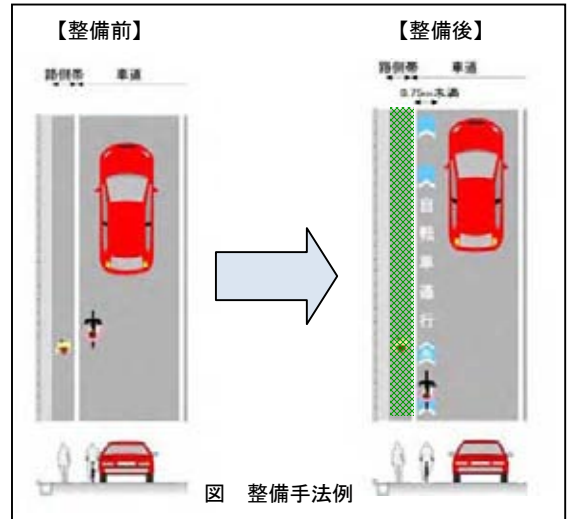


図 整備推進図



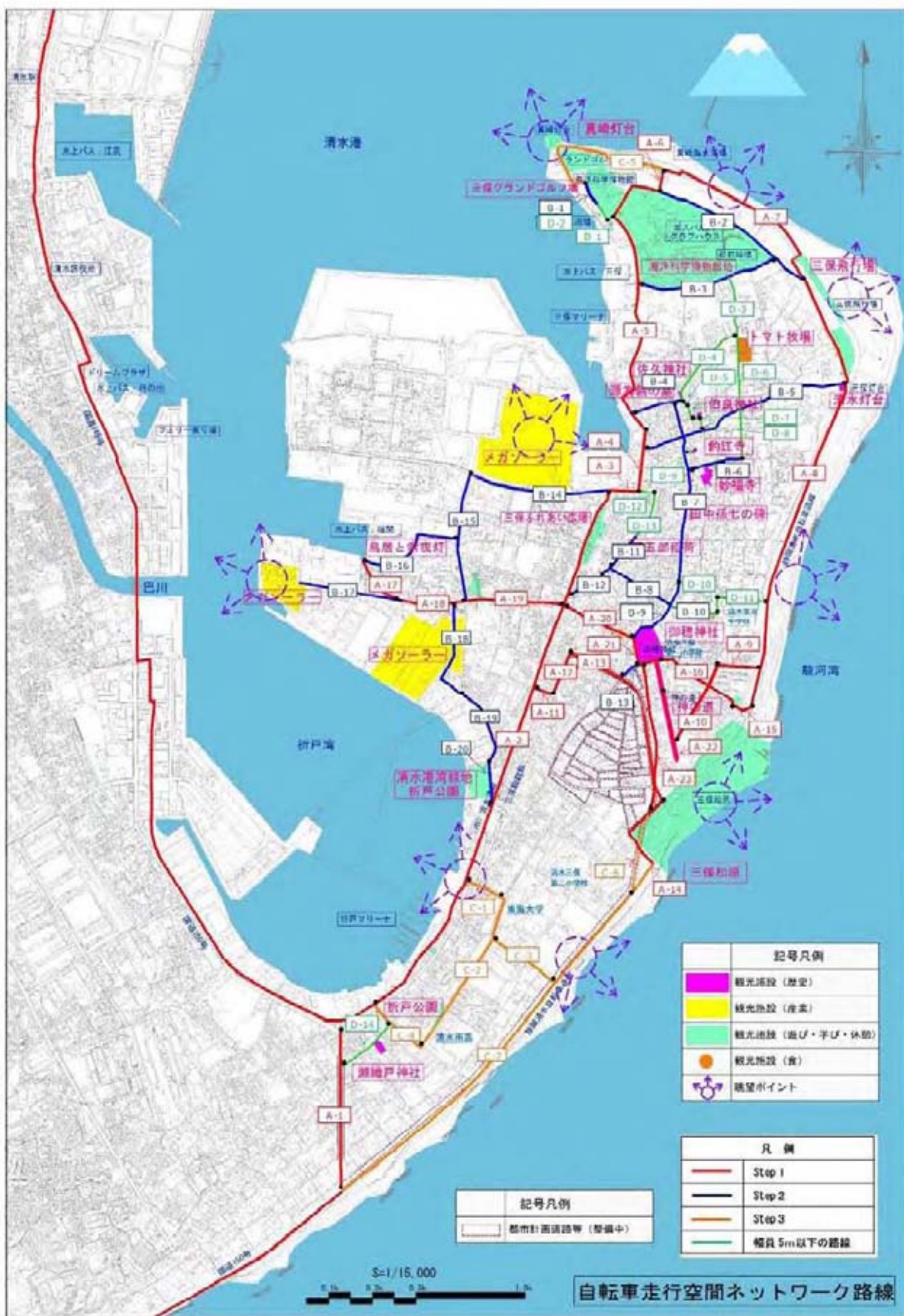


図 自転車走行空間ネットワーク（仮）