

4 自転車通行空間ネットワーク整備路線の設定

1. 選定要件の検討

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定する。その選定要件として、国土交通省・警察庁の『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）』（以下、「ガイドライン」という。）では以下の①～⑦のような路線を適宜組み合わせる選定するものとしている。

【ガイドラインによる自転車通行空間ネットワーク整備路線の選定要件】

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

本市においてもガイドラインの選定要件を踏まえつつ、基本方針や道路事情を勘案した上で、以下のように選定要件を設定する。

【本市における自転車通行空間ネットワーク整備路線の選定要件】

- (1) 自転車通学路の対象路線（基本方針①に対応）
- (2) 安全性向上に資する路線（基本方針①に対応）
- (3) ライフスタイルの転換に資する路線（基本方針①、⑤に対応）
- (4) 中心市街地につながる路線、中心市街地内の主要道路（基本方針②に対応）
- (5) 交流拡大に資する路線（基本方針③に対応）
- (6) 運動施設やコミュニティ施設につながる路線（基本方針④に対応）
- (7) 自転車通行空間が暫定形態を含めて既に整備している路線（基本方針①、②、③に対応）
- (8) 将来都市軸を支える路線（基本方針③に対応）

(1) 自転車通学路の対象路線

自転車通学の多い路線
(→基本方針①に対応)

■選定方法

昨年度に実施した中学生、高校生へのアンケート調査結果として得られた、自転車通学者数の多い路線を選定する。なお、通勤についても重複した同様の路線となるため、これに含む。

(2) 安全性向上に資する路線

自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
(→基本方針①に対応)

■選定方法

過年度調査で中学生、高校生へのアンケート調査結果として得られた、通行時の危険箇所が、自転車通行空間の整備によって改善すると考えられる路線、もしくはその代替となる路線を選定する。

(3) ライフスタイルの転換に資する路線

自転車を利用したライフスタイルの転換促進へ向け、通勤による自転車交通量が多くなると想定される路線
(→基本方針①、⑤に対応)

■選定方法

現況の土地の利用状況及び、パーソントリップ調査※に基づく鉄道駅や幹線道路などの状況から、定住化の促進が見込まれ、通勤による自転車利用の増加が期待できる路線を選定する。

※第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査参照

(4) 中心市街地につながる路線、中心市街地内の主要道路

中心市街地へのアクセス性向上や中心市街地内での自転車での回遊性向上を図るため、自転車通行空間を確保する路線
(→基本方針②に対応)

■選定方法

中心市街地へつながる道路、および中心市街地内の土地利用状況を踏まえた、中心市街地内での回遊に資する路線を選定する。

(5) 交流拡大に資する路線

広域的な連携を強化し、交流の促進を図るために、自転車を活用した地域内外へのアクセス性の向上や、駅から観光の推進を図るとともに、観光行動を支援し、市の活力とにぎわいを生み出す路線

(→基本方針③に対応)

■選定方法

市内の交通結節点と観光拠点および観光拠点間相互を結び、他市との連携を資する路線を選定する。

(6) 運動施設やコミュニティ施設につながる路線

通勤、通学や中心市街地への来街を除いた日常生活における自転車利用の促進を通じた健康増進のための、レクリエーションの場となる運動施設やコミュニティ施設など市内の拠点施設につながる路線

(→基本方針④に対応)

■選定方法

市内に立地するレクリエーションの場となる運動施設や、コミュニティ施設など市内の拠点施設を図上にプロットした上で、これらの拠点を結ぶ道路を選定する。

(7) 自転車通行空間が暫定形態を含めて既に整備している路線

自転車通行空間が暫定形態を含めて既に整備している路線

(→基本方針①、②、③に対応)

■選定方法

自転車通行空間が暫定形態を含めて既に整備している路線を選定する。

(8) 将来都市軸、および広域交流を支える路線

将来都市軸を支える路線として、都市計画マスタープランで示されている東西交流軸、南北交流軸に資する路線のうち、選定要件の(1)～(7)までの抽出により反映される路線を除く交流軸に該当する路線、その他広域交流に資する路線を抽出する。

(→基本方針③に対応)

■選定方法

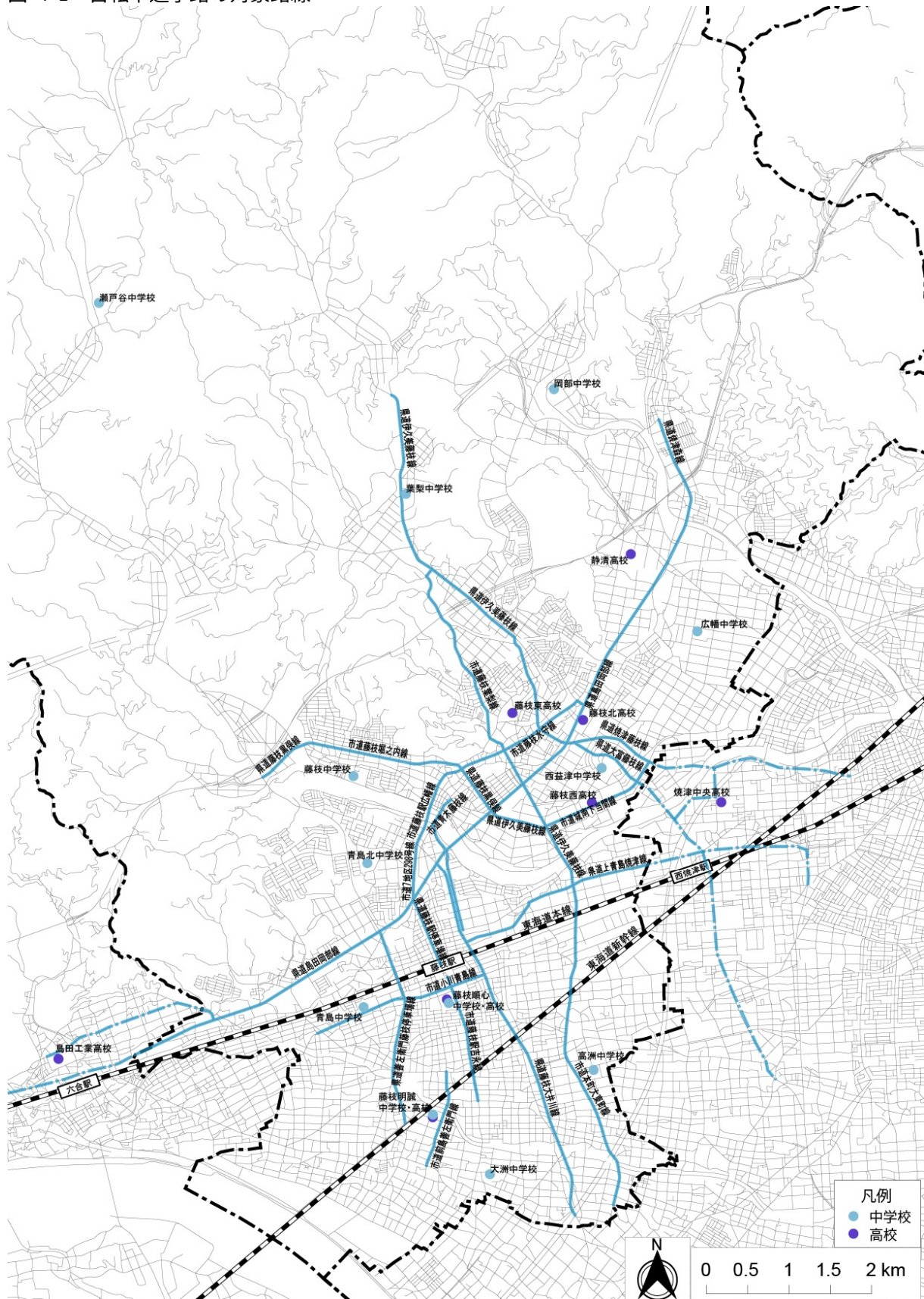
都市計画マスタープランで示されている東西交流軸、南北交流軸に該当する路線のうち、自転車通行空間の整備が望ましい路線を選定する。道路整備計画を踏まえ、広域交流に資する路線を抽出する。

2. ネットワークを形成すべき路線の抽出

(1) 自転車通学路の対象路線

通学利用が多い路線 (P73 図 5-3) は以下のとおりである。

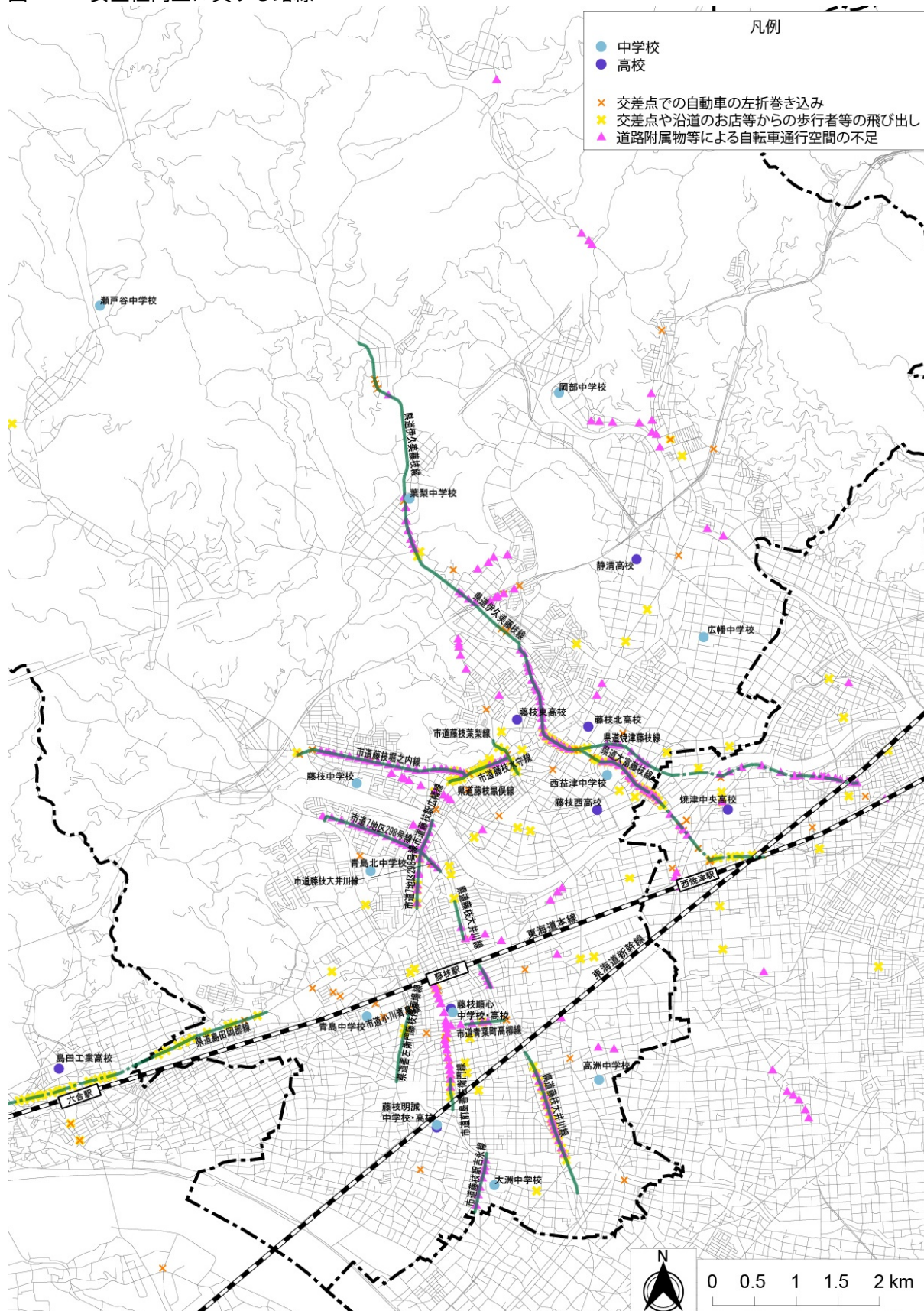
図 4-1 自転車通学路の対象路線



(2) 安全性向上に資する路線

道路の構造や歩道走行に伴う危険が生じている状況として、自動車の左折巻き込み (P80 図 5-9)、沿道や交差点での歩行者の飛び出し (P81 図 5-10)、道路附属物による自転車通行空間の不足 (P84 図 5-13) の解消によって安全性向上に資する路線は以下のとおりである。

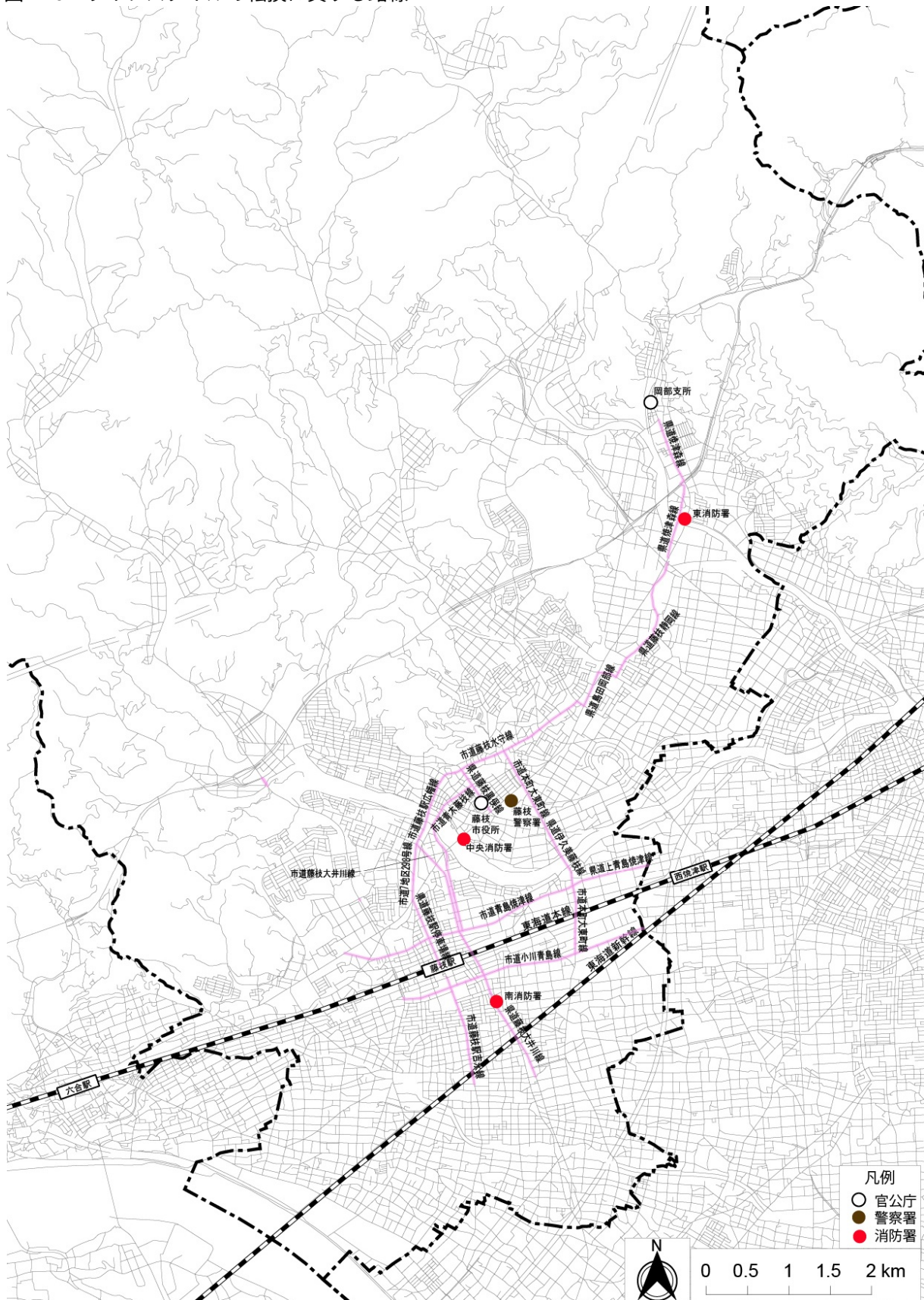
図 4-2 安全性向上に資する路線



(3) ライフスタイルの転換に資する路線

ライフスタイルの転換に資する路線として、自転車利用の増加が見込まれる路線は以下のとおりである。

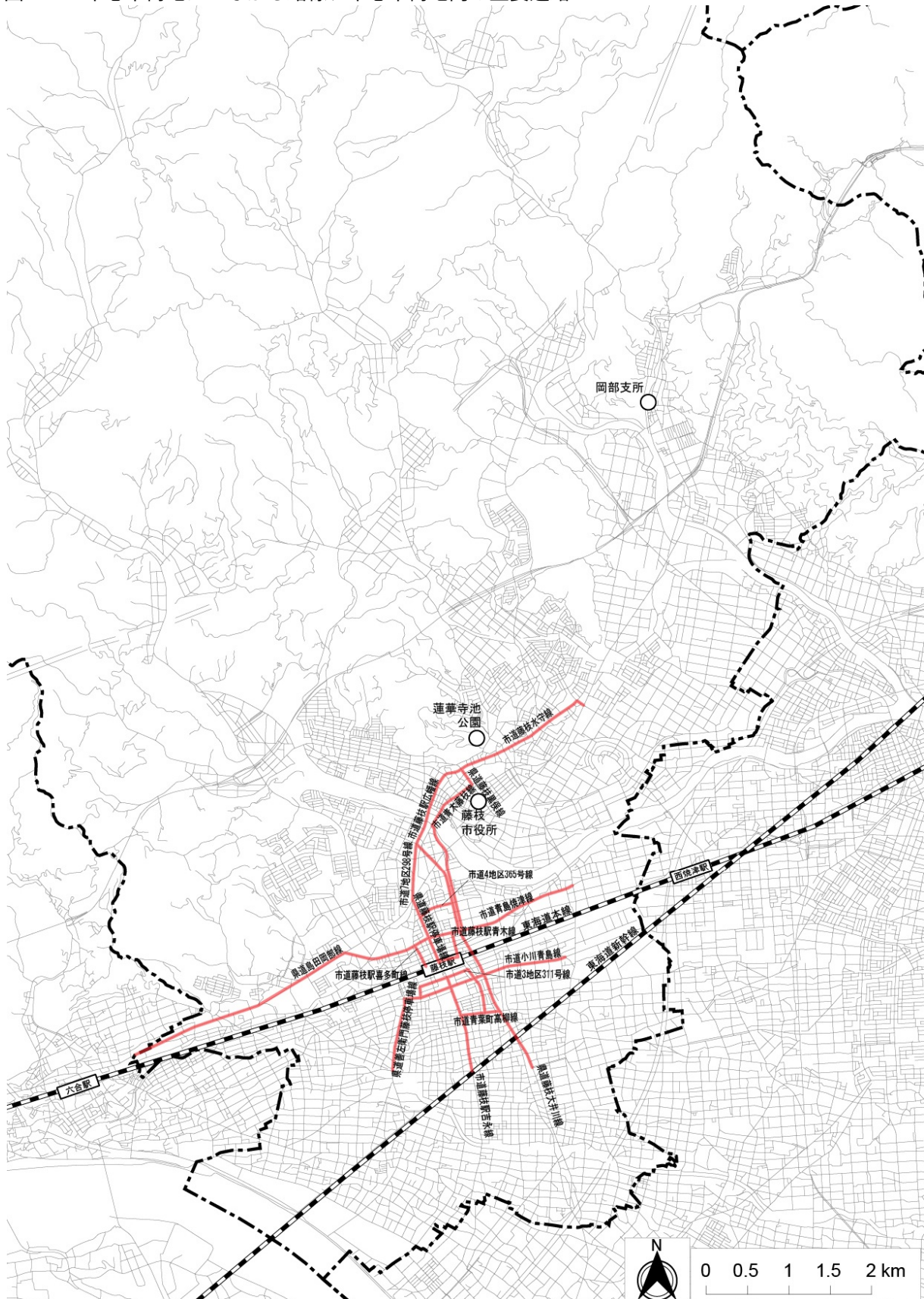
図 4-3 ライフスタイルの転換に資する路線



(4) 中心市街地につながる路線、中心市街地内の主要道路

中心市街地につながる路線及び中心市街地内の主要道路は以下のとおりである。

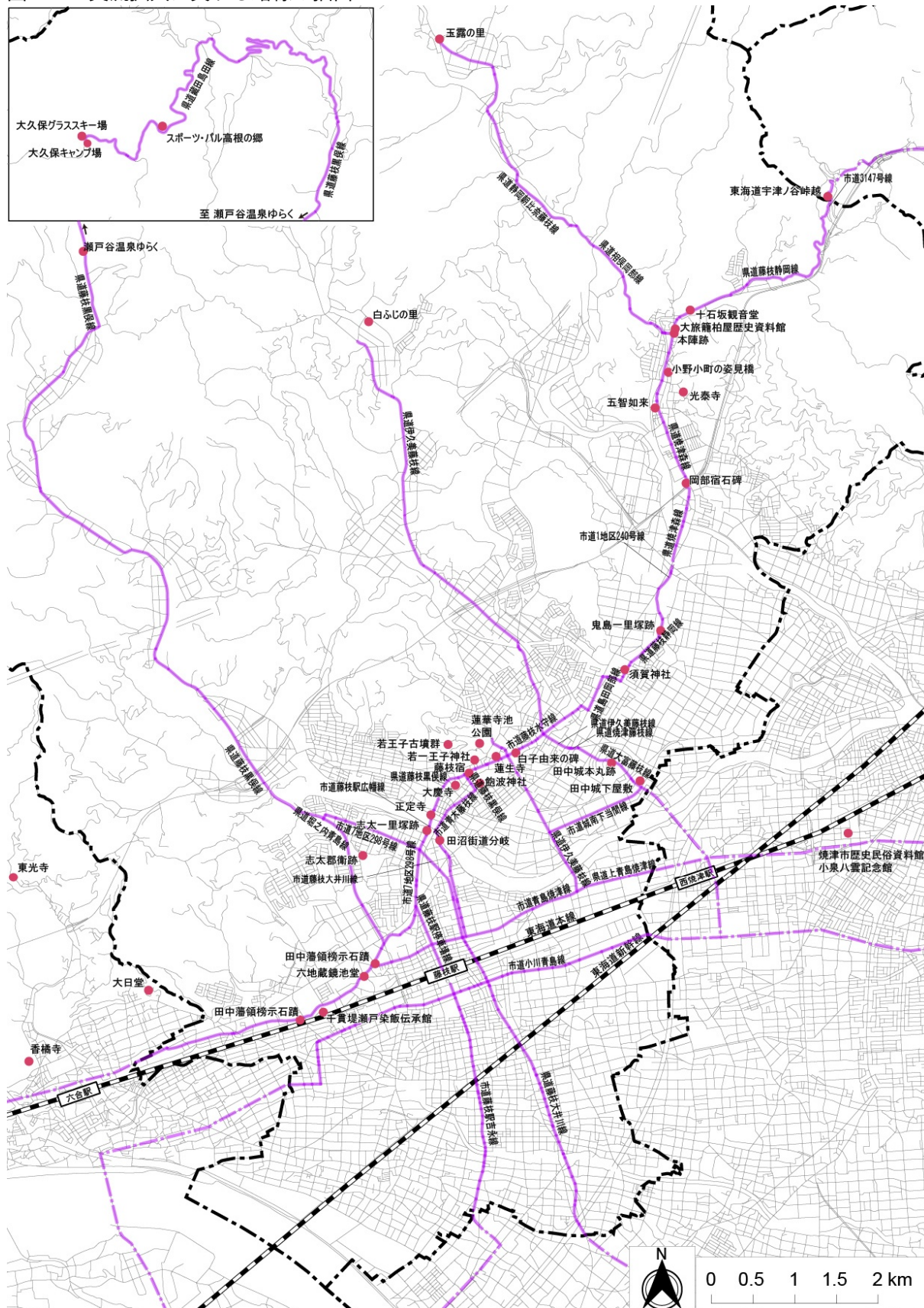
図 4-4 中心市街地につながる路線、中心市街地内の主要道路



(5) 交流拡大に資する路線

市内外に立地する交通結節点や観光拠点、街道等の施設を結ぶ自転車通行空間として、以下の路線を選定する。

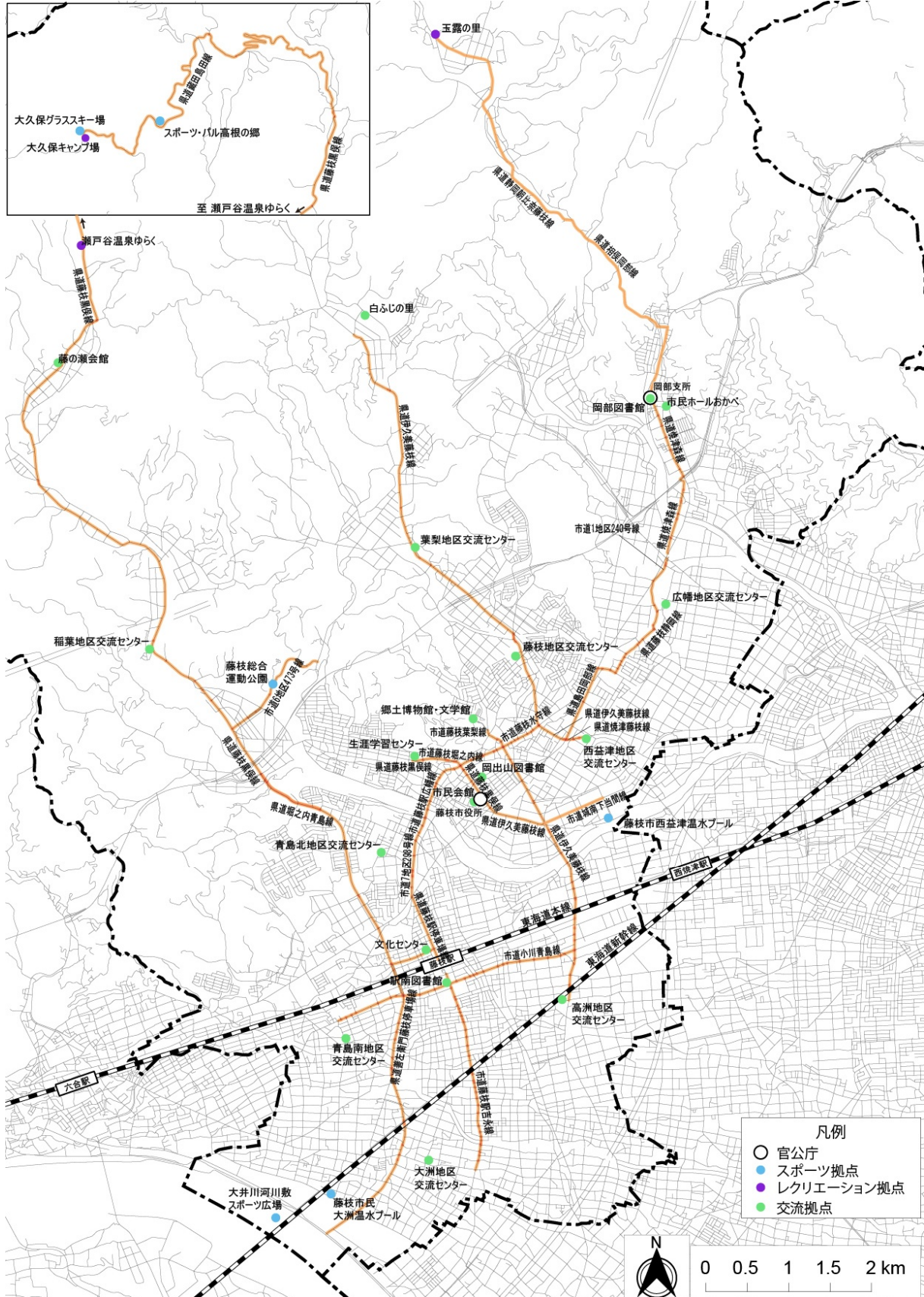
図 4-5 交流拡大に資する路線の抽出



(6) 運動施設やコミュニティ施設につながる路線

市内に立地するスポーツ拠点、レクリエーション拠点、交流拠点の施設を結ぶ自転車通行空間として、以下の路線を選定する。

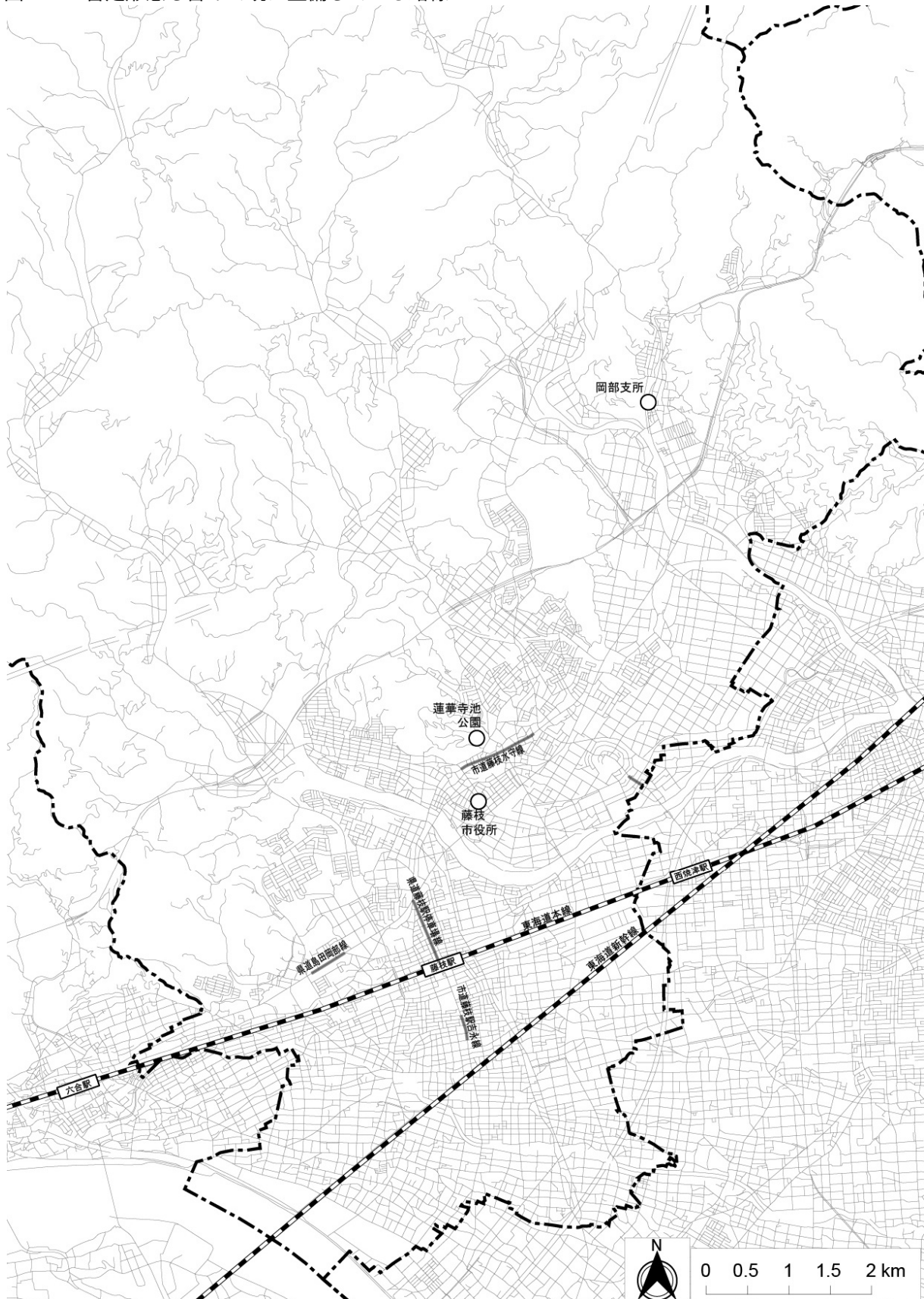
図 4-6 運動施設やコミュニティ施設につながる路線の抽出



(7) 自転車通行空間が暫定形態も含めて既に整備している路線

市内では、暫定形態も含め既に整備している路線は以下のとおりである。

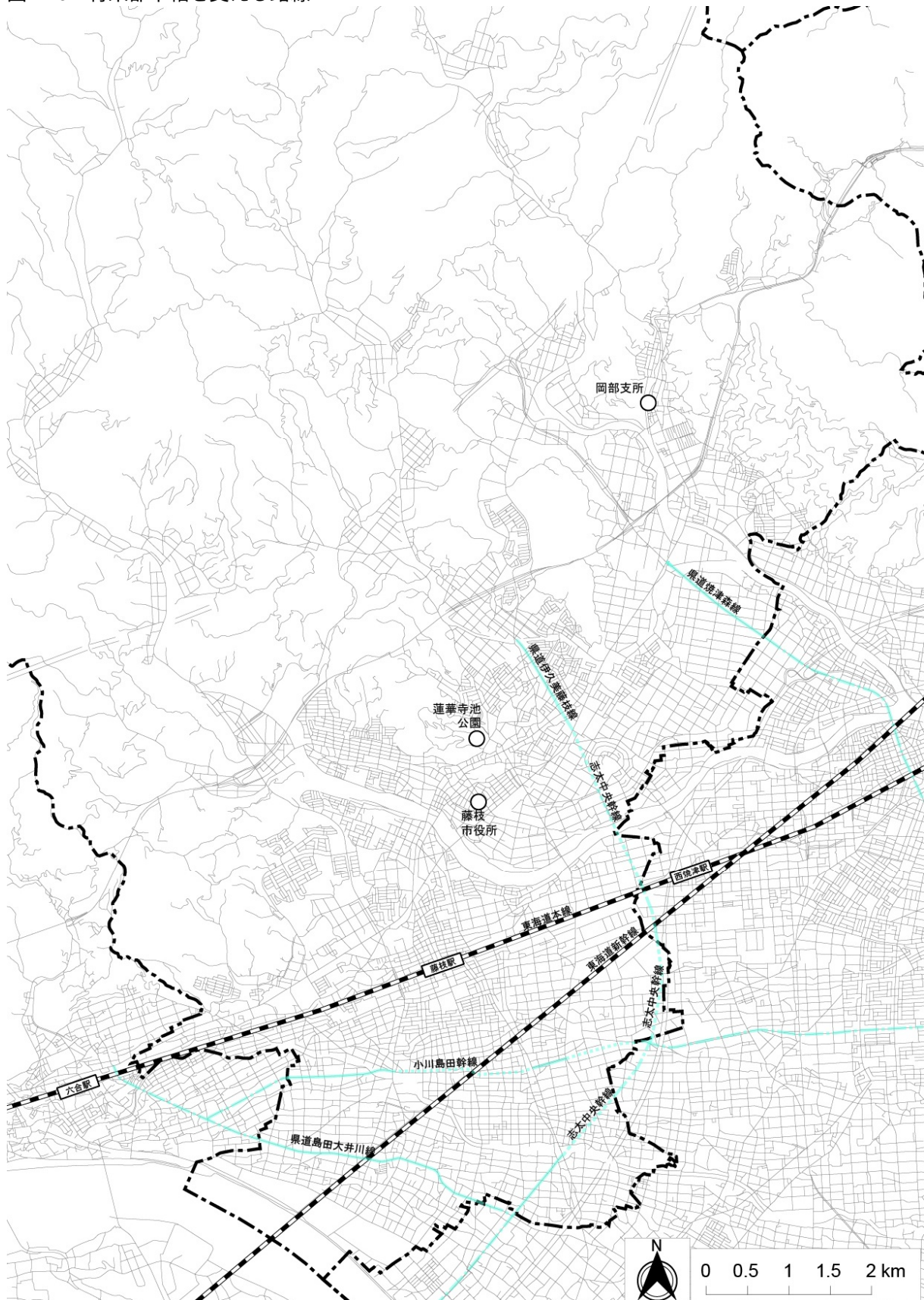
図 4-7 暫定形態も含めて既に整備している路線



(8) 将来都市軸を支える路線の抽出

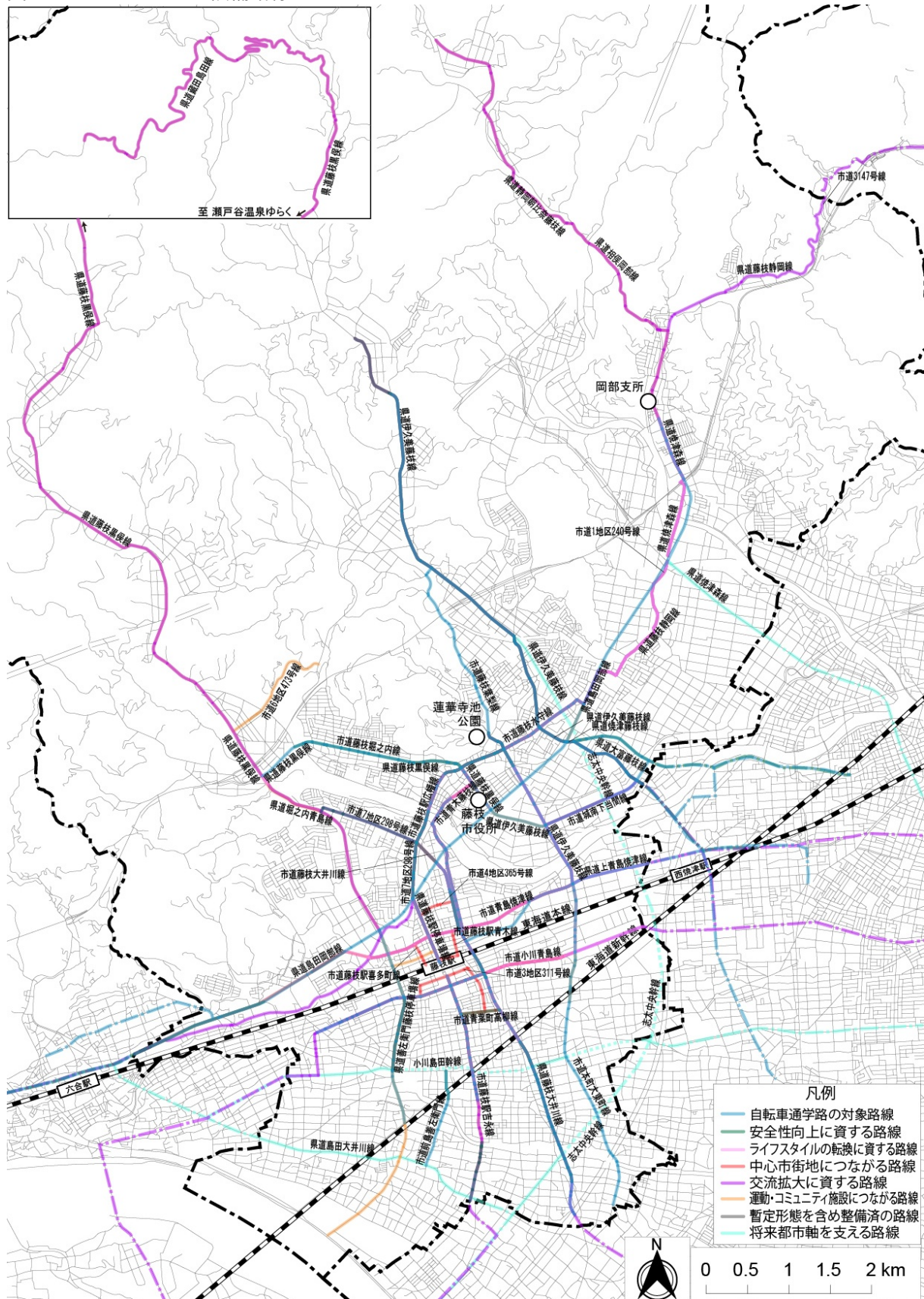
将来都市軸を支える路線として、選定要件(1)～(7)の中で、将来都市軸に該当する路線に加えて、隣接する焼津市や島田市との交流・連携に資する路線は以下のとおりである。

図 4-8 将来都市軸を支える路線



選定要件(1)から(8)までの結果をすべて重ね合わせると、以下の道路となる。

図 4-9 ネットワーク候補路線



藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

全体の重ね図より、ネットワークを形成する上で、重複している路線を省き、現実性及び重要性を考慮し、集計したものが下表となる。

表 4-1 藤枝市管理道路におけるネットワークを形成すべき路線一覧

道路名称	通学 利用	安全性 向上	ライフス タイル転換	中心 市街地	交流拡大	運動・コミュ ニティ施設	暫定形態を 含め整備済	将来 都市軸
藤枝市管理								
市道1地区240号線	○	—	○	—	○	○	—	—
市道3地区311号線	○	—	—	○	—	—	—	—
市道4地区365号線	—	—	—	○	—	—	—	—
市道6地区473号線	—	—	—	—	—	○	—	—
市道7地区298号線	○	○	○	○	○	○	—	—
藤枝葉梨線	○	○	—	—	○	○	—	—
城南下当間線	○	—	—	—	○	—	—	—
藤枝堀之内線	○	○	—	—	—	○	—	—
藤枝駅広幡線	○	○	○	○	○	○	—	—
藤枝大井川線	—	○	○	○	○	—	—	—
本町大東町線	○	○	○	—	○	○	—	—
小川青島線	○	—	○	○	○	○	—	—
小川島田幹線	—	—	—	—	○	—	—	○
藤枝駅吉永線	○	○	○	○	○	○	○	—
藤枝水守線	○	○	○	○	○	○	○	—
青島焼津線	—	—	○	○	○	—	—	—
藤枝駅喜多町線	○	—	—	○	—	—	—	—
藤枝駅青木線	○	—	—	○	—	—	—	—
青葉町高柳線	○	○	—	○	—	—	—	—
前島善左衛門線	○	○	—	—	—	—	—	—
青木藤枝線	○	—	○	○	○	—	—	—
藤岡平島線	○	—	○	○	○	—	—	—
市道3147号線	—	—	—	—	○	—	—	—

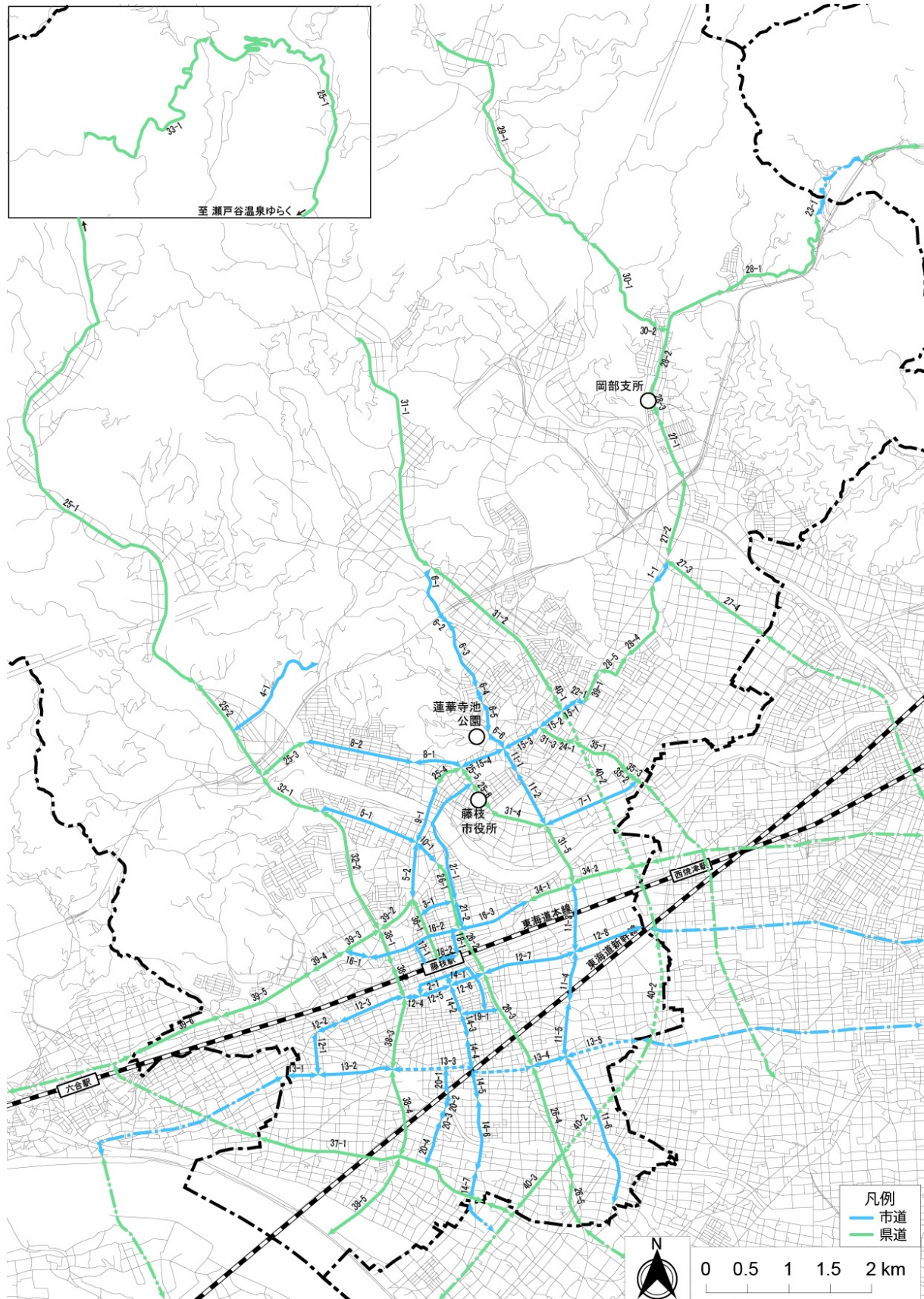
表 4-2 静岡県管理道路におけるネットワークを形成すべき路線一覧

道路名称	通学 利用	安全性 向上	ライフス タイル転換	中心 市街地	交流拡大	運動・コミュ ニティ施設	暫定形態を 含め整備済	将来 都市軸
静岡県管理								
焼津藤枝線	○	○	—	—	○	○	—	—
藤枝黒俣線	○	○	○	○	○	○	—	—
藤枝大井川線	○	○	○	○	○	—	—	—
焼津森線	○	—	○	—	○	○	—	○
藤枝静岡線	○	—	○	—	○	○	—	—
静岡朝比奈藤枝線	—	—	—	—	○	○	—	—
相俣岡部線	—	—	—	—	○	○	—	—
伊久美藤枝線	○	○	○	—	○	○	—	○
堀之内青島線	—	—	○	○	○	○	—	—
蔵田島田線	—	—	—	—	○	○	—	—
上青島焼津線	○	—	○	○	○	—	—	—
大富藤枝線	○	○	—	—	○	—	—	—
藤枝停車場線	—	—	○	○	○	○	○	—
島田大井川線	—	—	—	—	—	—	—	○
善左衛門藤枝停車場線	○	○	○	○	○	○	—	—
島田岡部線	○	○	○	—	○	○	○	—
志太中央幹線	○	○	—	—	—	—	—	○

ネットワークを形成すべき路線の抽出結果

ネットワーク候補路線から、並行する路線区間について、ネットワークを形成するうえで、現実性や重要性を考慮し、抽出した路線は以下のとおりである。

図 4-10 ネットワークを形成すべき路線



※図中の文字は区間番号であり、次ページの表に対応する。

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

ネットワークを形成すべき路線の幅員別延長は以下のようになっている。

表 4-3 ネットワークを形成すべき路線一覧（藤枝市管理道路）

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	現況幅員(m)		制限速度 (km/h)	都市計画道路 幅員(m)
				最小	最大		
藤枝市管理		38,220	38,220				
市道1地区240号線	1-1	320	320	7.7	7.7	30	-
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	20.0	20.0	40	20.0
市道4地区365号線	3-1	440	440	12.0	12.0	40	12.0
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	17.0	17.0	40	16.0
市道7地区298号線	5-1	1,260	1,950	12.0	12.0	40	-
市道7地区298号線	5-2	690		15.0	15.0	40	15.0
藤枝葉梨線	6-1	750	2,530	12.0	12.0	30	-
藤枝葉梨線	6-2	50		6.0	6.0	30	-
藤枝葉梨線	6-3	870		8.5	8.5	30	12.0
藤枝葉梨線	6-4	190		18.0	18.0	40	12.0
藤枝葉梨線	6-5	380		15.0	15.0	40	12.0
藤枝葉梨線	6-6	290		15.0	15.0	40	12.0
城南下当間線	7-1	1,240	1,240	11.0	11.0	40	-
藤枝堀之内線	8-1	600	1,930	11.0	11.0	40	11.0
藤枝堀之内線	8-2	1,330		11.0	11.0	40	11.0
藤枝駅広幡線	9-1	740	740	15.0	15.0	40	15.0
藤枝大井川線	10-1	340	340	7.6	7.6	40	13.0
本町大東町線	11-1	330	5,090	15.0	15.0	40	12.0
本町大東町線	11-2	720		11.0	11.0	40	12.0
本町大東町線	11-3	820		12.0	12.0	40	12.0
本町大東町線	11-4	610		12.0	12.0	40	12.0
本町大東町線	11-5	670		12.0	12.0	40	12.0
本町大東町線	11-6	1,940		12.0	12.0	40	-
小川青島線	12-1	530	4,720	16.0	16.0	40	17.0
小川青島線	12-2	300		15.0	15.0	40	17.0
小川青島線	12-3	850		11.5	11.5	40	17.0
小川青島線	12-4	200		18.0	18.0	40	17.0
小川青島線	12-5	390		18.0	18.0	40	17.0
小川青島線	12-6	430		18.0	18.0	40	17.0
小川青島線	12-7	1,140		17.0	17.0	40	17.0
小川青島線	12-8	880		17.0	17.0	50	17.0
小川島田幹線	13-1	380	4,320	18.0	18.0	50	22.0
小川島田幹線	13-2	910		22.0	22.0	50	22.0
小川島田幹線	13-3	1,710		-	-	50	25.0
小川島田幹線	13-4	420		25.0	25.0	50	25.0
小川島田幹線	13-5	900		-	-	50	25.0
藤枝駅吉永線	14-1	120	2,780	22.0	22.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-2	370		22.0	22.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-3	310		17.0	17.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-4	380		16.0	16.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-5	370		12.0	12.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-6	870		12.0	12.0	40	12.0
藤枝駅吉永線	14-7	360		12.0	12.0	40	12.0
藤枝水守線	15-1	230	1,640	15.0	15.0	40	15.0
藤枝水守線	15-2	340		15.0	15.0	40	15.0
藤枝水守線	15-3	510		15.0	15.0	40	15.0
藤枝水守線	15-4	560		15.0	15.0	40	15.0
青島焼津線	16-1	300	2,370	18.0	18.0	40	18.0
青島焼津線	16-2	1,150		18.0	18.0	40	18.0
青島焼津線	16-3	920		18.0	18.0	40	18.0
藤枝駅喜多町線	17-1	290	290	14.0	14.0	30	14.0
藤枝駅青木線	18-1	300	540	12.0	12.0	40	12.0
藤枝駅青木線	18-2	240		12.0	12.0	30	12.0
青葉町高柳線	19-1	470	470	16.0	16.0	40	16.0
前島善左衛門線	20-1	280	1,230	6.0	6.0	30	-
前島善左衛門線	20-2	230		6.0	6.0	30	-
前島善左衛門線	20-3	150		6.0	6.0	30	-
前島善左衛門線	20-4	570		6.0	6.0	30	-
青木藤枝線	21-1	1,710	2,060	3.8	3.8	-	6.0
青木藤枝線	21-2	350		3.8	3.8	-	6.0
藤岡平島線	22-1	100	100	17.0	17.0	-	12.0
市道3147号線	23-1	270	270	3.5	3.5	-	-

表 4-4 ネットワークを形成すべき路線一覧（静岡県管理道路）

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	現況幅員(m)		制限速度 (km/h)	都市計画道路 幅員(m)
				最小	最大		
静岡県管理		70,800	70,800				
焼津藤枝線	24-1	90	90	5.8	5.8	40	11.0
藤枝黒俣線	25-1	15,510	18,570	8.0	8.0	40	-
藤枝黒俣線	25-2	1,380		12.0	12.0	40	22.0
藤枝黒俣線	25-3	680		11.0	11.0	40	11.0
藤枝黒俣線	25-4	380		15.0	15.0	40	15.0
藤枝黒俣線	25-5	230		15.0	15.0	30	11.0
藤枝黒俣線	25-6	390		15.0	15.0	30	11.0
藤枝大井川線	26-1	880	4,810	13.0	13.0	40	13.0
藤枝大井川線	26-2	610		13.0	13.0	40	13.0
藤枝大井川線	26-3	1,270		12.7	12.7	40	13.0
藤枝大井川線	26-4	1,470		12.7	12.7	40	-
藤枝大井川線	26-5	580		10.0	10.0	40	-
焼津森線	27-1	810	3,300	12.5	12.5	40	12.0
焼津森線	27-2	1,000		6.8	6.8	30	-
焼津森線	27-3	580		27.0	27.0	50	27.0
焼津森線	27-4	910		10.0	10.0	40	27.0
藤枝静岡線	28-1	1,940	5,480	4.5	4.5	40	-
藤枝静岡線	28-2	1,820		10.1	10.1	40	12.0
藤枝静岡線	28-3	180		16.3	16.3	40	12.0
藤枝静岡線	28-4	1,050		4.5	4.5	50	-
藤枝静岡線	28-5	490		17.0	17.0	50	16.0
静岡朝比奈藤枝線	29-1	3,510	3,510	10.0	10.0	40	-
相俣岡部線	30-1	1,440	1,570	7.2	7.2	40	-
相俣岡部線	30-2	130		12.5	12.5	40	12.0
伊久美藤枝線	31-1	3,170	7,190	7.1	7.1	40	-
伊久美藤枝線	31-2	2,140		22.0	22.0	40	22.0
伊久美藤枝線	31-3	370		7.3	7.3	40	11.0
伊久美藤枝線	31-4	710		11.2	11.2	40	-
伊久美藤枝線	31-5	800		12.0	12.0	40	12.0
堀之内青島線	32-1	860	2,530	22.0	22.0	50	22.0
堀之内青島線	32-2	1,670		22.0	22.0	50	22.0
蔵田島田線	33-1	3,380	3,380	3.5	3.5	30	-
上青島焼津線	34-1	580	1,530	18.0	18.0	50	18.0
上青島焼津線	34-2	950		18.0	18.0	50	18.0
大富藤枝線	35-1	770	1,020	5.3	5.3	40	-
大富藤枝線	35-2	40		5.9	5.9	40	16.0
大富藤枝線	35-3	210		16.0	16.0	40	16.0
藤枝停車場線	36-1	820	820	18.0	18.0	40	15.0
島田大井川線	37-1	2,930	2,930	10.0	10.0	40	-
善左衛門藤枝停車場線	38-1	460	4,190	22.0	22.0	50	22.0
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410		20.0	20.0	40	22.0
善左衛門藤枝停車場線	38-3	890		12.8	12.8	40	22.0
善左衛門藤枝停車場線	38-4	1,080		12.8	12.8	40	22.0
善左衛門藤枝停車場線	38-5	1,350		10.8	10.8	40	22.0
島田岡部線	39-1	440	4,340	14.7	14.7	50	15.0
島田岡部線	39-2	560		15.3	15.3	50	15.0
島田岡部線	39-3	500		14.0	14.0	50	15.0
島田岡部線	39-4	470		14.0	14.0	50	-
島田岡部線	39-5	1,230		14.0	14.0	50	-
島田岡部線	39-6	1,140		13.5	13.5	50	-
志太中央幹線	40-1	240	5,540	0.0	0.0	40	22.0
志太中央幹線	40-2	4,420		0.0	0.0	40	22.0
志太中央幹線	40-3	880		25.0	25.0	40	22.0

3. 今後、整備すべき路線の抽出

1) 整備形態の検討

(1) 整備形態の考え方

ガイドラインでは自転車は「車両」とあるという大原則を踏まえ、表 4-5 に基づいて自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする。

この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。

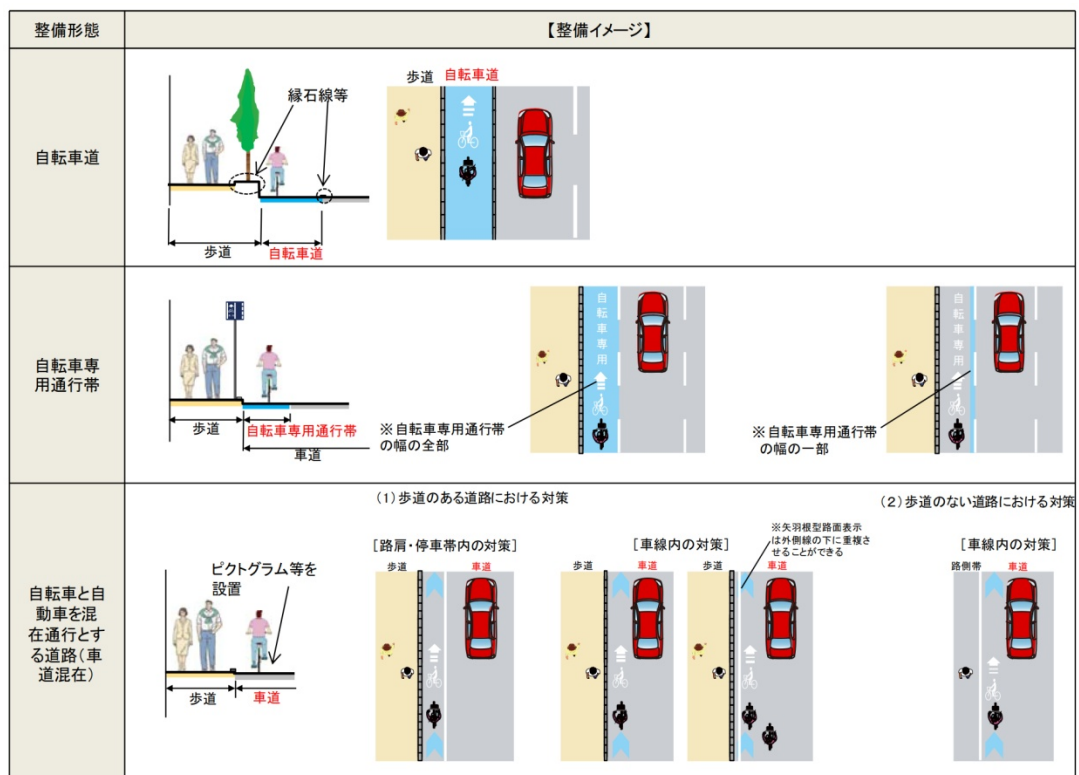
表 4-5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A, C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の 分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
自動車交通量と 速度の目安	速度が 50km/h 以上	A, C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台/日以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在。 (自転車と自動車を車道で混在)
必要幅員もしくは 望ましい幅員	2m 以上必要 (1.5m 以上)	1.5m 以上必要 (1.0m 以上)	側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上が望ましい

※必要幅員のカッコ内は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合の特例値

出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、警察庁)、道路構造令より作成

図 4-11 基本的な整備形態（イメージ）



出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、警察庁)

(2) 整備形態ごとの必要幅員

① 自転車道

自転車道は幅員 2m を必要とする。原則として、車道の両側に自転車道を設置することとなっているため、歩道のある 2 車線道路の場合、植栽帯等を除いた幅員として、幅員 14m を必要とする。

道路の片側が都市的な土地利用が行われておらず、自転車道の設置を必要としない場合では、12.5m でよい。

図 4-12 歩道のある 2 車線道路の両側に自転車道を設置する場合の最低幅員構成

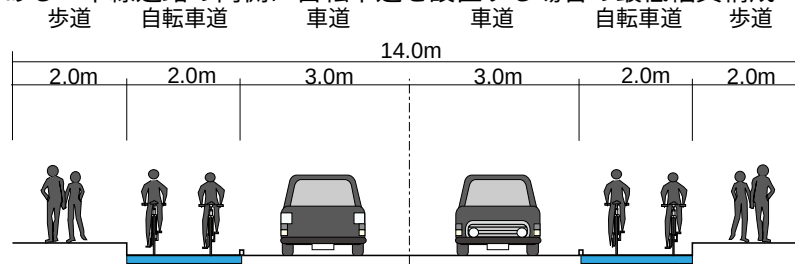


図 4-13 歩道のある 2 車線道路の片側に自転車道を設置する場合の最低幅員構成

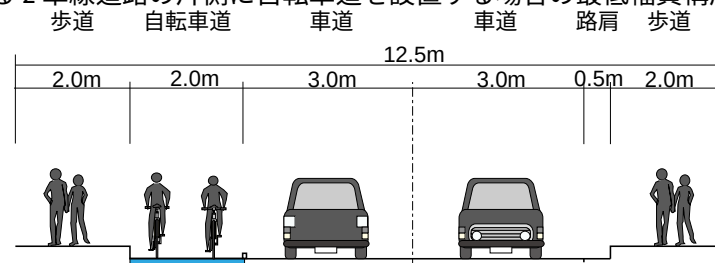
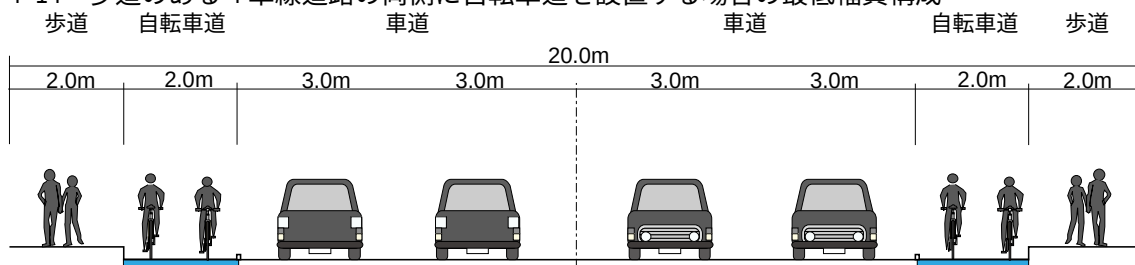


図 4-14 歩道のある 4 車線道路の両側に自転車道を設置する場合の最低幅員構成



② 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は片側で幅員 1.5m を必要とする。道路の両側に設置するため、歩道のある 2 車線道路の場合、植栽帯等を除いた幅員として、幅員 13m を必要とする。

図 4-15 歩道のある 2 車線道路において自転車専用通行帯を設置する場合の最低幅員構成

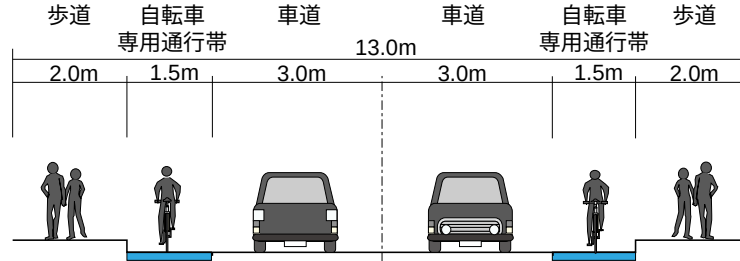
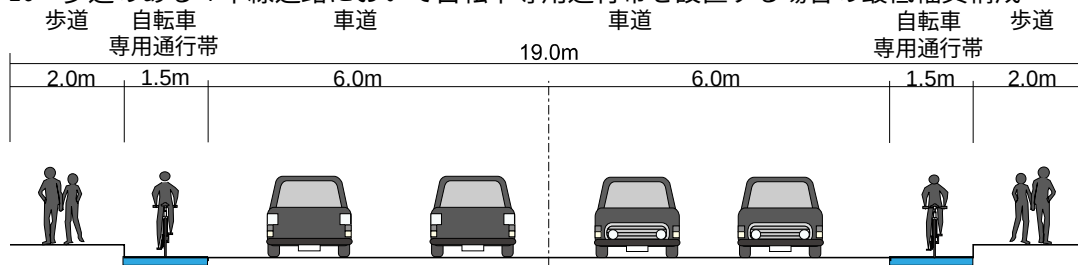


図 4-16 歩道のある 4 車線道路において自転車専用通行帯を設置する場合の最低幅員構成



③ 車道混在

車道混在の場合は、車線の一部を自動車と共用するという考え方であることから、幅員に関する明確な基準はない。しかしながら、自動車との共存のために側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上が望ましいとされている。

歩道のない道路では、静岡県公安委員会が路側帯を設けるときは、その幅員を 0.75m 以上 (道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、これを 0.5m 以上 0.75m 未満) とする。したがって路側帯を車道の両側に 0.75m ずつ確保する道路では、車道混在で自転車通行空間を確保するためには、幅員 9.5m 以上を必要とする。

図 4-17 歩道のある 2 車線道路において車道混在で自転車通行空間を設置する場合の幅員構成の目安

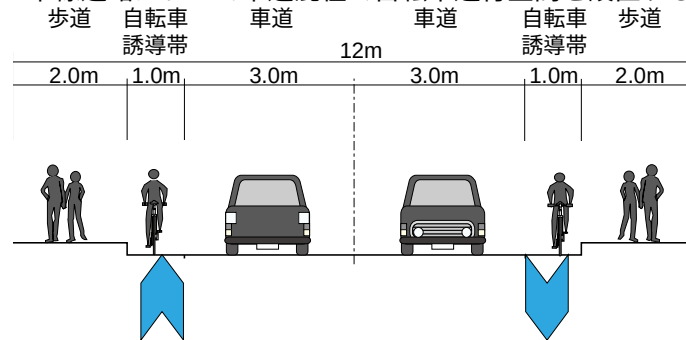


図 4-18 路側帯のある 2 車線道路において車道混在で自転車通行空間を設置する場合の幅員構成の目安

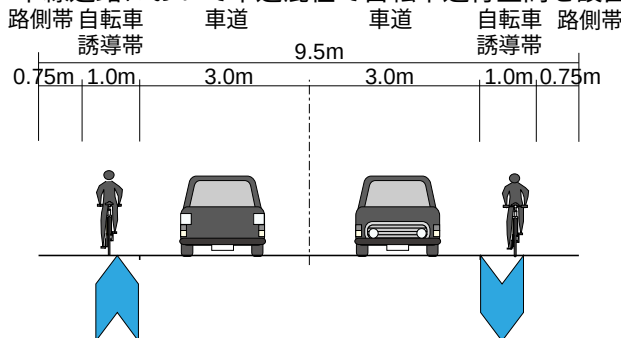
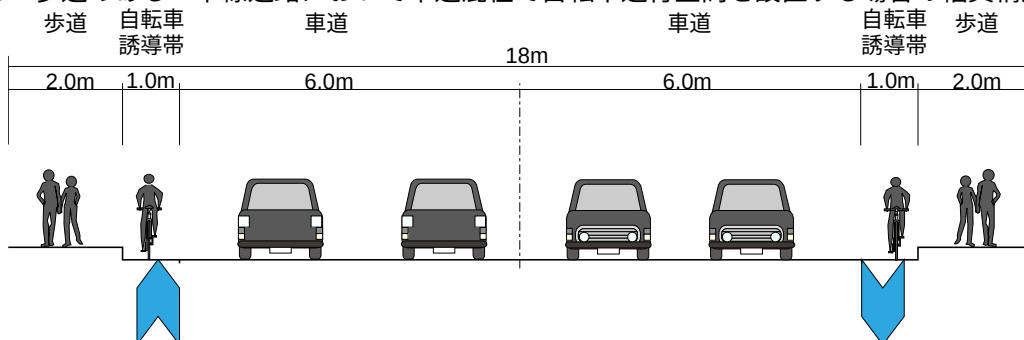


図 4-19 歩道のある 4 車線道路において車道混在で自転車通行空間を設置する場合の幅員構成の目安



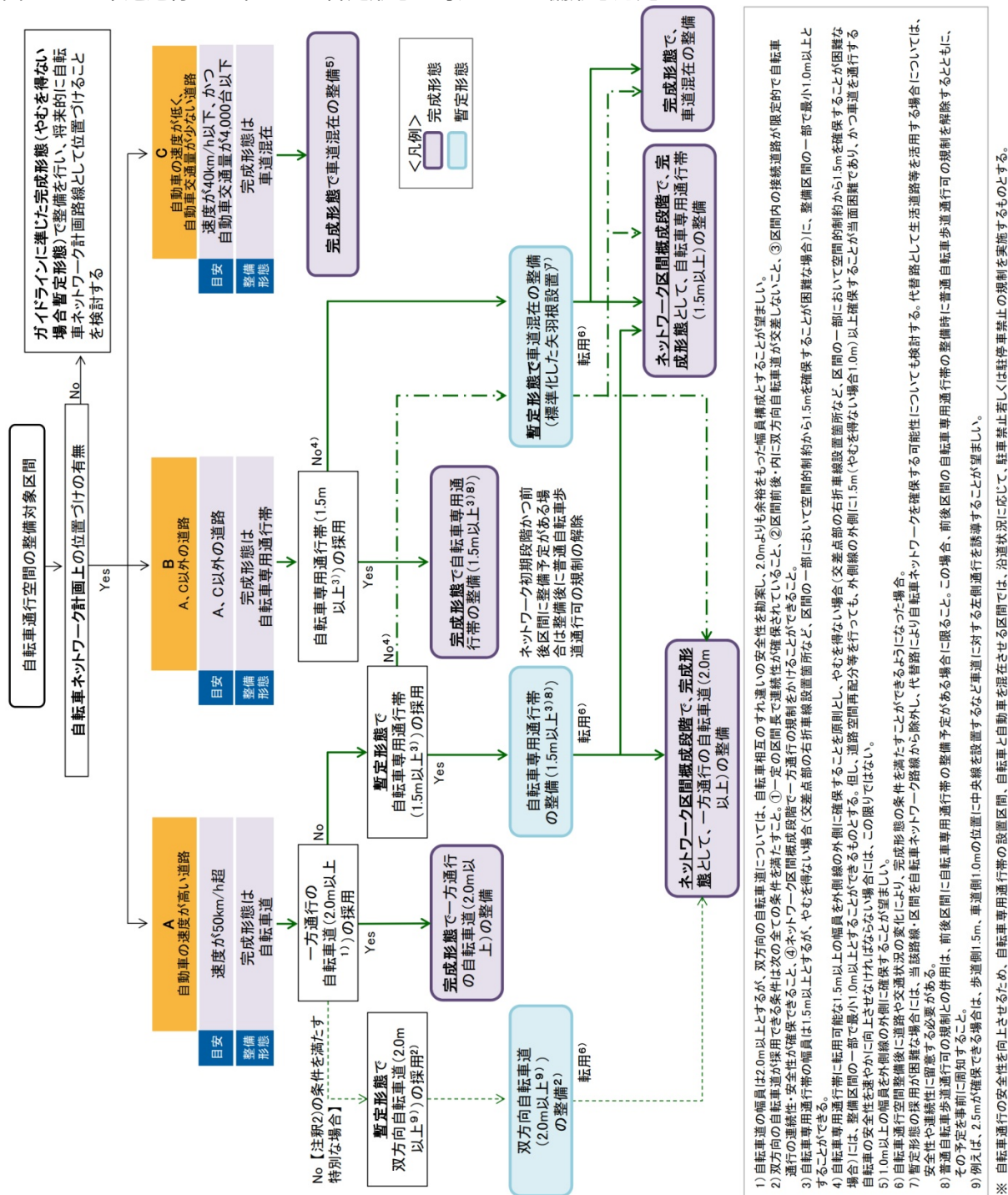
※上図はいずれも自転車誘導帯を除いて車道を一車線あたり 3.0m 確保する場合である。車道混在の場合は、車道の一部を自動車と共有するという考え方であるため、必ずしも自転車誘導帯を除いて車道を一車線あたり 3.0m 確保する必要はない。

自転車道、自転車専用通行帯を整備する場合における暫定形態(車道混在)の検討

自転車道、自転車専用通行帯の形態により自転車通行空間を整備する路線において、道路空間再配分等を行っても本来完成すべき完成形態での自転車通行空間が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行う。

ガイドラインでは、暫定形態を考慮した整備形態の選定フローを以下のようにしている。

図 4-20 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

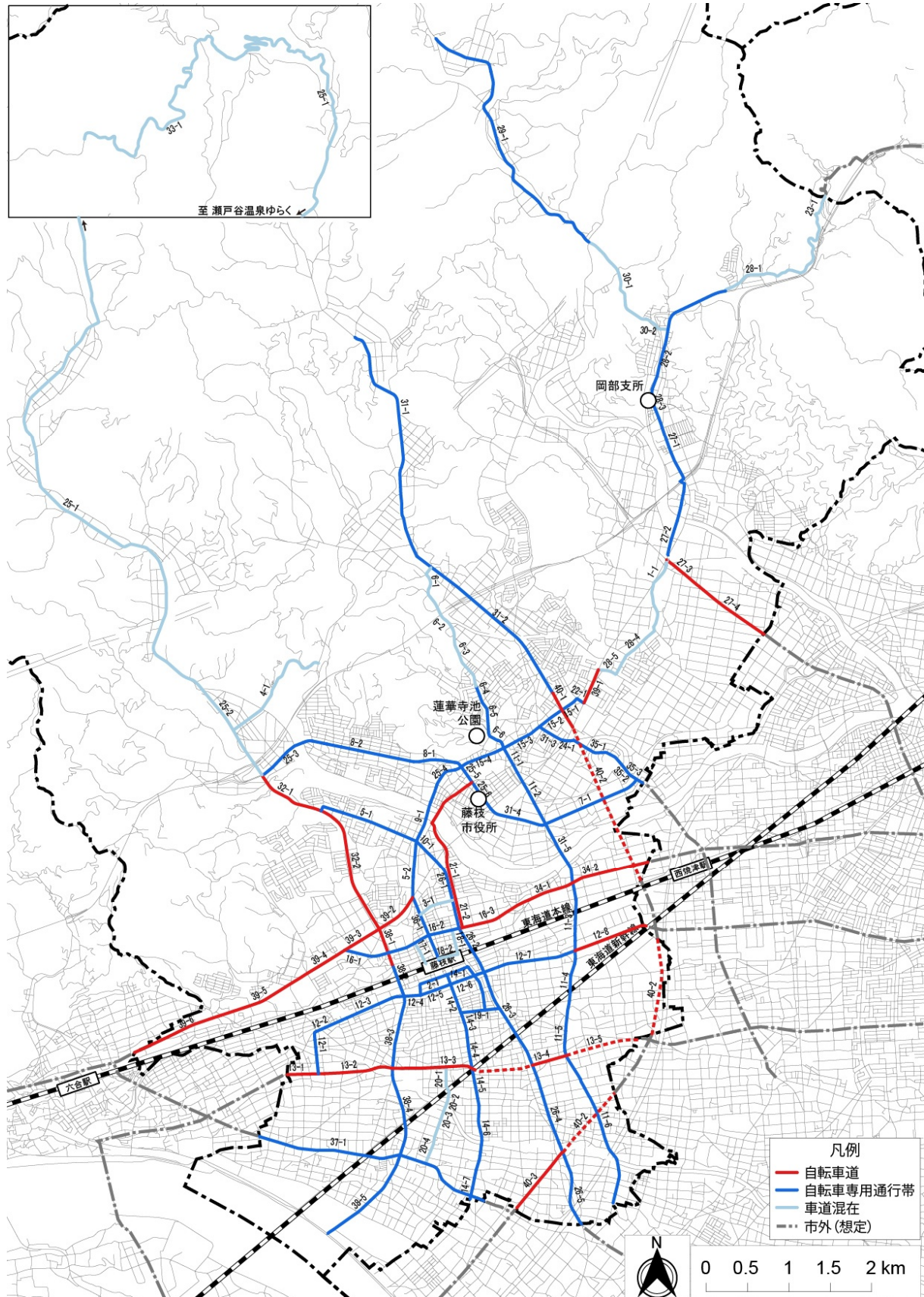


出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省、警察庁)

2) 自転車通行空間整備方法の検討

候補路線の交通量、制限速度を踏まえ、自転車通行空間の整備方法（暫定形態含む）について整理する。

図 4-21 抽出路線の自転車通行空間整備方法

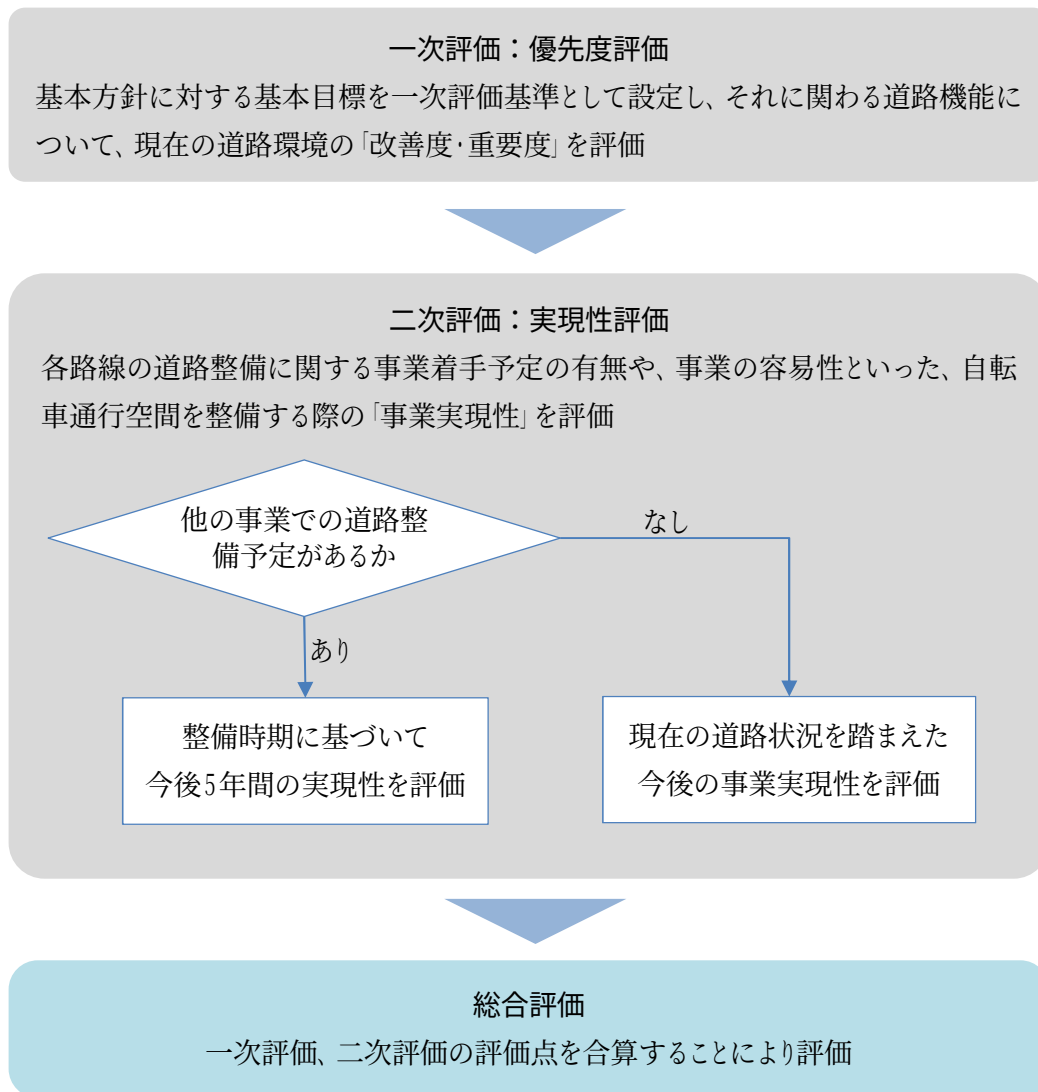


4. 整備の優先度等の検討

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を評価する。

整備優先度は、基本方針に沿った各区間の役割を評価する「優先度評価」および、各路線の事業着手予定の有無や、事業の実現性を評価する「実現性評価」の2種類の評価に基づいて、評価を実施した。

図 4-22 整備優先度評価手順



1) 一次評価:優先度評価

① 評価項目

自転車通行空間ネットワークの将来ビジョンの実現に向けた基本方針に対する基本目標を一次評価基準として設定し、それに関わる道路機能(下記 A~F)について、現在の道路環境の「改善度・重要度」を評価する。それぞれの評価指標は、「1.選定要件の検討」に示した要件に対応している。

表 4-6 優先度評価項目

基本方針	目標	評価項目	評価指標
①安全な自転車通行空間の整備	安全な自転車通勤、通学の実現による定住化の促進	A: 歩行者・自転車のための安全な道路空間	現状で自転車通学者が 50 人以上通行する路線である (→選定要件(1))
			自転車通行上の支障が指摘される路線である (→選定要件(2))
②中心市街地の活性化に寄与する自転車通行空間の整備	中心市街地への自転車での来街、回遊促進	B: 中心市街地への自転車での来街、回遊のための自転車通行空間の形成	中心市街地へつながる、もしくは中心市街地内を回遊するための道路である (→選定要件(4))
③観光施設や交通結節点を繋ぐ自転車通行空間の整備	自転車を使った市内の観光施設の回遊促進	C: 交通結節点や観光拠点の連携	観光拠点、もしくは交通結節点(藤枝駅、シェアサイクル拠点)に繋がる道路である (→選定要件(5))
		D: 広域との連携(将来都市軸の形成)	都市計画マスタープランへの位置づけや広域連携上必要とする道路である (→選定要件(8))
④公共公益施設の利用促進に資する自転車通行空間の整備	運動施設やコミュニティ施設への自転車での利用者の増加	E: 運動施設やコミュニティ施設へのアクセシビリティの向上	運動施設やコミュニティ施設をつながる道路である (→選定要件(6))
⑤自動車から自転車への転換を促す自転車通行空間	自転車によるエコ通勤の促進	F: 自転車によるライフスタイル転換の推進	現況の土地利用状況を踏まえ、鉄道駅や幹線道路から自転車利用の増加が見込まれる道路である (→選定要件(3))

② 評価方法と評価結果

評価にあたっては、評価の各項目に該当する場合に『○』該当しない場合に『－』とする。

また、歩行者・自転車のための安全な道路空間の評価指標「現状で自転車通学者数が50人以上通行する路線である」については、100人以上の生徒が通行する路線を『○』、50人以上99人以下の生徒が通行する路線を『△』通行する生徒が50人未満の路線を『－』とした。

なお、各評価項目の合計を、優先度評価としA、B、Cの3段階の評価とし、各路線の改善度・重要度評価結果は次のページ以降に示す通りとなる。

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4-7 藤枝市管理道路における区間別優先度点数ランク

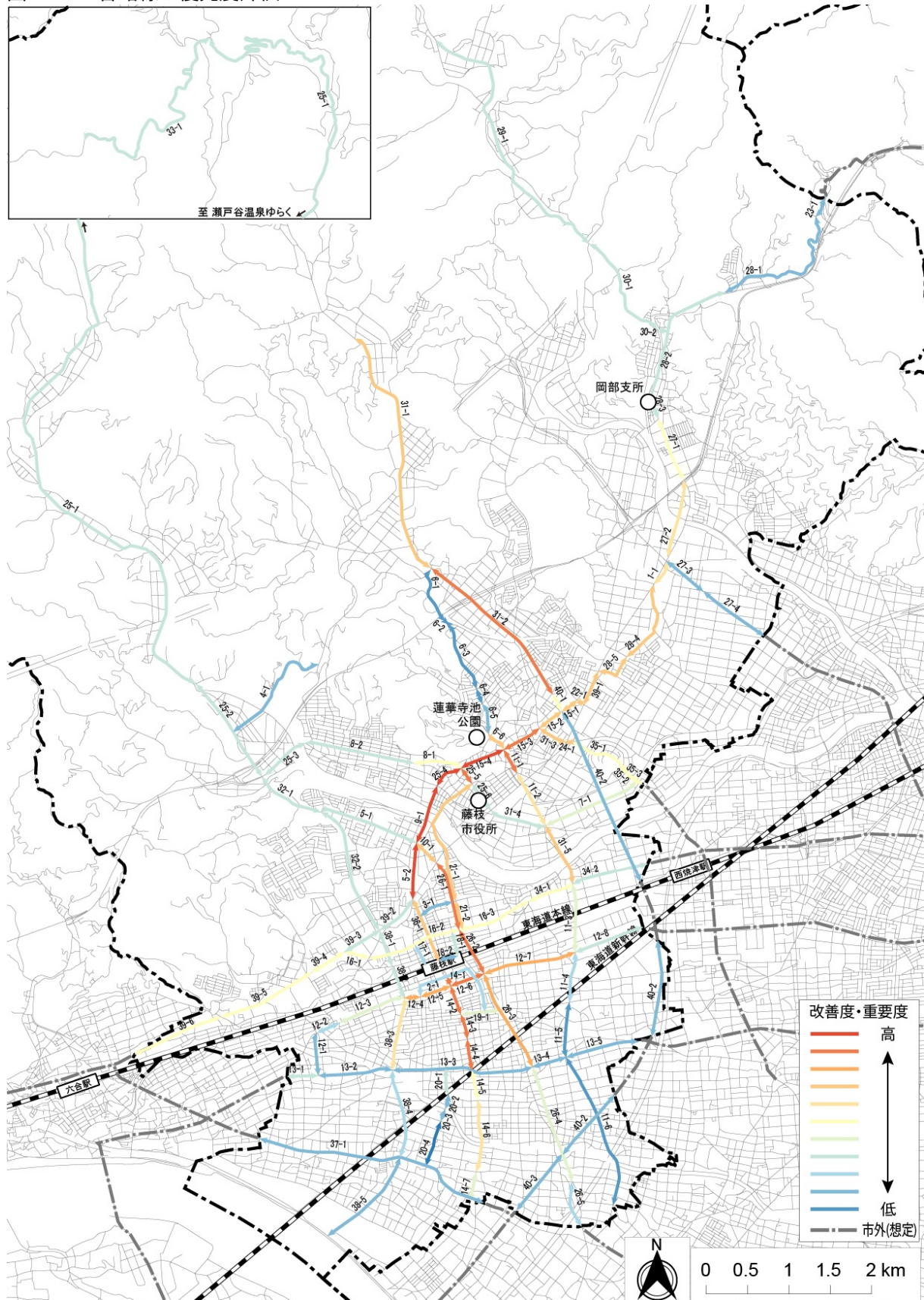
道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	通学 利用	安全性 向上	中心 市街地	交流拡大	広域	運動・コミュニ ティ	ライフスタイル 転換	優先度 評価点
藤枝市管理			38,220	38,220							
市道地区240号線	1-1	320	320	△	—	—	○	—	○	○	B
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	△	—	○	—	—	—	—	C
市道4地区365号線	3-1	440	440	—	—	○	—	—	—	—	C
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	—	—	—	—	—	○	—	C
市道7地区298号線	5-1	1,260	1,950	—	○	—	○	—	—	—	B
市道7地区298号線	5-2	690		○	○	○	○	—	○	○	A
藤枝葉梨線	6-1	750	2,530	△	—	—	—	—	—	—	C
藤枝葉梨線	6-2	50		△	—	—	—	—	—	—	C
藤枝葉梨線	6-3	870		△	—	—	—	—	—	—	C
藤枝葉梨線	6-4	190		△	—	—	—	—	—	—	C
藤枝葉梨線	6-5	380		○	—	—	—	—	—	—	C
藤枝葉梨線	6-6	290		○	○	—	○	—	○	—	A
城南下当間線	7-1	1,240	1,240	△	—	—	○	—	○	—	B
藤枝堀之内線	8-1	600	1,930	○	○	—	—	—	○	—	B
藤枝堀之内線	8-2	1,330		○	○	—	—	—	—	—	B
藤枝駅広幡線	9-1	740	740	○	○	○	○	—	○	○	A
藤枝大井川線	10-1	340	340	—	○	○	○	—	—	○	A
本町大東町線	11-1	330	5,090	○	○	—	○	—	○	○	A
本町大東町線	11-2	720		△	—	—	○	—	○	○	B
本町大東町線	11-3	820		△	—	—	—	—	○	○	B
本町大東町線	11-4	610		△	—	—	—	—	○	—	C
本町大東町線	11-5	670		△	—	—	—	—	—	—	C
本町大東町線	11-6	1,940		△	—	—	—	—	—	—	C
小川青島線	12-1	530	4,720	—	—	—	○	—	—	—	C
小川青島線	12-2	300		△	—	—	○	—	—	—	C
小川青島線	12-3	850		△	—	—	○	—	○	—	B
小川青島線	12-4	200		△	—	○	○	—	○	○	A
小川青島線	12-5	390		△	—	○	○	—	○	○	A
小川青島線	12-6	430		○	—	○	○	—	○	○	A
小川青島線	12-7	1,140		△	—	○	○	—	○	○	A
小川青島線	12-8	880		—	—	—	○	—	—	○	B
小川島田幹線	13-1	380	4,320	—	—	—	○	○	—	—	B
小川島田幹線	13-2	910		—	—	—	—	○	—	—	C
小川島田幹線	13-3	1,710		—	—	—	—	○	—	—	C
小川島田幹線	13-4	420		—	—	—	○	—	—	—	C
小川島田幹線	13-5	900		—	—	—	—	○	—	—	C
藤枝駅吉永線	14-1	120	2,780	○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝駅吉永線	14-2	370		○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝駅吉永線	14-3	310		○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝駅吉永線	14-4	380		○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝駅吉永線	14-5	370		○	—	—	○	—	○	—	B
藤枝駅吉永線	14-6	870		△	○	—	○	—	○	—	B
藤枝駅吉永線	14-7	360		△	○	—	○	—	—	—	B
藤枝水守線	15-1	230	1,640	○	—	○	○	—	—	○	A
藤枝水守線	15-2	340		○	—	○	○	—	—	○	A
藤枝水守線	15-3	510		○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝水守線	15-4	560		○	○	○	○	—	○	○	A
青島焼津線	16-1	300	2,370	—	—	○	○	—	—	○	B
青島焼津線	16-2	1,150		—	—	○	○	—	—	○	B
青島焼津線	16-3	920		—	—	○	○	—	—	○	B
藤枝駅喜多町線	17-1	290	290	△	—	○	—	—	—	—	C
藤枝駅青木線	18-1	300	540	○	—	○	—	—	—	—	B
藤枝駅青木線	18-2	240		—	—	○	—	—	—	—	C
青葉町高柳線	19-1	470	470	△	○	○	—	—	—	—	B
前島善左衛門線	20-1	280	1,230	○	○	—	—	—	—	—	B
前島善左衛門線	20-2	230		○	—	—	—	—	—	—	C
前島善左衛門線	20-3	150		○	—	—	—	—	—	—	C
前島善左衛門線	20-4	570		△	—	—	—	—	—	—	C
青木藤枝線	21-1	1,710	2,060	○	—	○	○	—	—	○	A
青木藤枝線	21-2	350		○	—	○	○	—	—	○	A
藤岡平島線	22-1	100	100	○	—	○	○	—	—	○	A
市道3147号線	23-1	270	270	—	—	—	○	—	—	—	C

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4-8 静岡県管理道路における区間別優先度点数ランク

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	通学 利用	安全性 向上	中心 市街地	交流拡大	広域	運動・コミュニ ティ	ライフスタイル 転換	優先度 評価点
静岡県管理		70,800	70,800								
焼津藤枝線	24-1	90	90	○	○	—	○	—	○	—	A
藤枝黒俣線	25-1	15,510	18,570	—	—	—	○	—	○	—	B
藤枝黒俣線	25-2	1,380		—	—	—	○	—	○	—	B
藤枝黒俣線	25-3	680		○	○	—	—	—	—	—	B
藤枝黒俣線	25-4	380		○	○	○	○	—	○	○	A
藤枝黒俣線	25-5	230		○	—	○	○	—	○	○	A
藤枝黒俣線	25-6	390		—	—	—	—	—	○	○	B
藤枝大井川線	26-1	880	4,810	○	○	○	○	—	—	○	A
藤枝大井川線	26-2	610		○	○	○	○	—	—	○	A
藤枝大井川線	26-3	1,270		△	○	○	○	—	—	○	A
藤枝大井川線	26-4	1,470		△	○	—	○	—	—	—	B
藤枝大井川線	26-5	580		△	—	—	○	—	—	—	C
焼津森線	27-1	810	3,300	—	—	—	○	—	○	○	B
焼津森線	27-2	1,000		△	—	—	○	—	○	○	B
焼津森線	27-3	580		—	—	—	—	○	—	—	C
焼津森線	27-4	910		—	—	—	—	○	—	—	C
藤枝静岡線	28-1	1,940	5,480	—	—	—	○	—	—	—	C
藤枝静岡線	28-2	1,820		—	—	—	○	—	○	—	B
藤枝静岡線	28-3	180		—	—	—	○	—	○	—	B
藤枝静岡線	28-4	1,050		○	—	—	○	—	○	○	A
藤枝静岡線	28-5	490		○	—	—	○	—	○	○	A
静岡朝比奈藤枝線	29-1	3,510	3,510	—	—	—	○	—	○	—	B
相俣岡部線	30-1	1,440	1,570	—	—	—	○	—	○	—	B
相俣岡部線	30-2	130		—	—	—	○	—	○	—	B
伊久美藤枝線	31-1	3,170	7,190	○	○	—	○	—	○	—	A
伊久美藤枝線	31-2	2,140		○	○	—	○	○	○	—	A
伊久美藤枝線	31-3	370		○	○	—	○	—	○	—	A
伊久美藤枝線	31-4	710		○	—	—	○	—	—	—	B
伊久美藤枝線	31-5	800		○	—	—	○	—	○	○	A
堀之内青島線	32-1	860	2,530	—	—	—	○	—	○	—	B
堀之内青島線	32-2	1,670		—	—	—	○	—	○	—	B
蔵田島田線	33-1	3,380	3,380	—	—	—	○	—	○	—	B
上青島焼津線	34-1	580	1,530	○	—	—	○	—	○	—	B
上青島焼津線	34-2	950		—	—	—	○	—	○	—	B
大富藤枝線	35-1	770	1,020	○	○	—	○	—	—	—	B
大富藤枝線	35-2	40		○	○	—	○	—	—	—	B
大富藤枝線	35-3	210		○	○	—	○	—	—	—	B
藤枝停車場線	36-1	820	820	—	—	○	○	—	○	○	A
島田大井川線	37-1	2,930	2,930	—	—	—	—	○	—	—	C
善左衛門藤枝停車場線	38-1	460	4,190	○	—	—	—	—	○	—	B
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410		○	—	—	—	—	○	—	B
善左衛門藤枝停車場線	38-3	890		△	○	—	—	—	○	—	B
善左衛門藤枝停車場線	38-4	1,080		△	—	—	—	—	○	—	C
善左衛門藤枝停車場線	38-5	1,350		—	—	—	—	—	○	—	C
島田岡部線	39-1	440	4,340	○	—	—	○	—	○	○	A
島田岡部線	39-2	560		○	—	—	○	—	—	—	B
島田岡部線	39-3	500		○	—	○	○	—	—	—	B
島田岡部線	39-4	470		○	—	○	○	—	—	—	B
島田岡部線	39-5	1,230		○	—	○	○	—	—	—	B
島田岡部線	39-6	1,140		○	○	○	○	—	—	—	A
志太中央幹線	40-1	240	5,540	○	○	—	—	○	—	—	B
志太中央幹線	40-2	4,420		—	—	—	—	○	—	—	C
志太中央幹線	40-3	880		—	—	—	—	○	—	—	C

図 4-23 各路線の優先度評価



※図中の文字は区間番号であり、35 ページ、36 ページの表に対応する。

2) 二次評価:実現性評価

政策的視点で、以下の点を確認し、今後5年以内の事業着手の実現性を評価する。

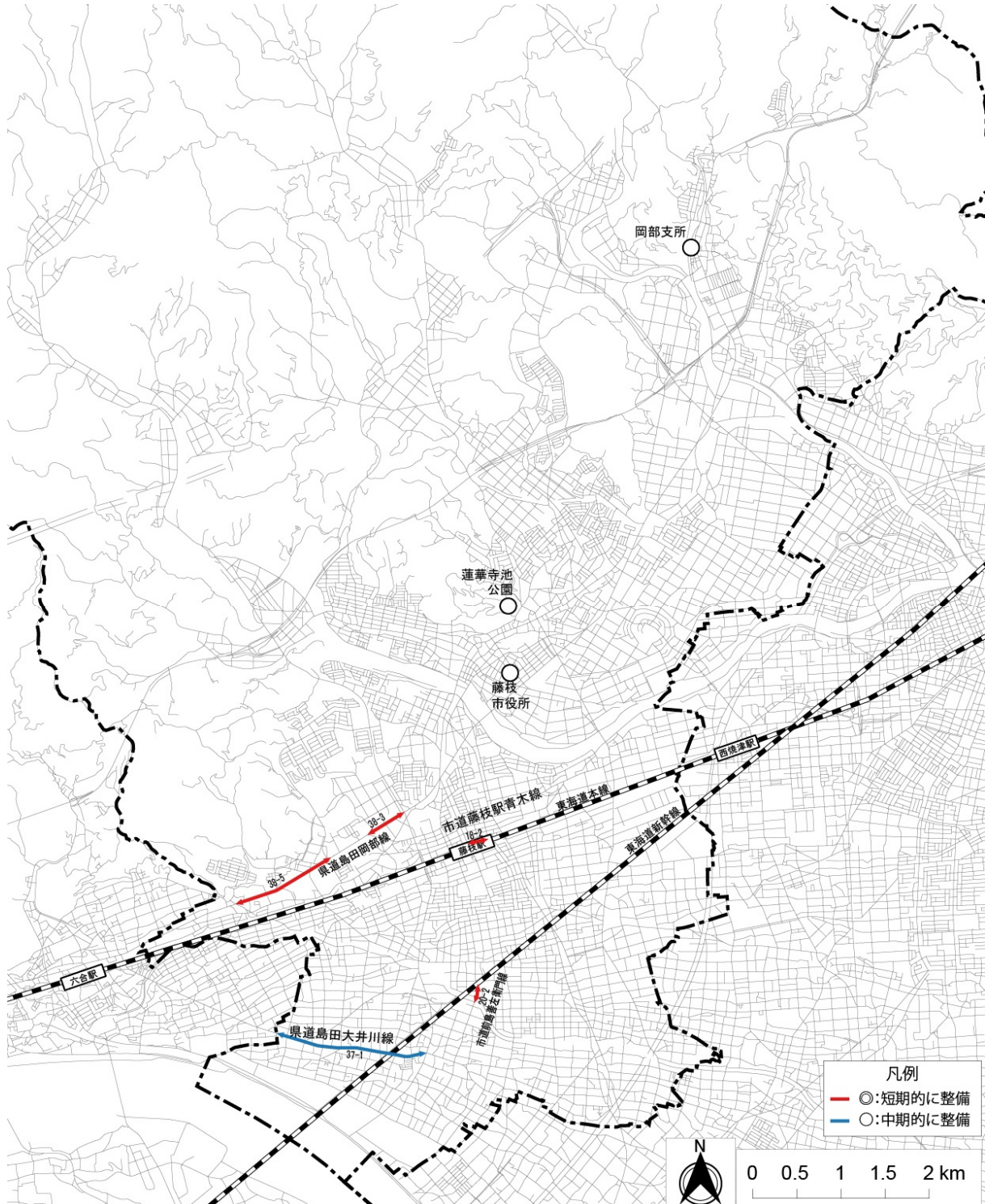
(1) 他の事業との関連性

他の事業との関連で道路整備予定のある路線については、実現性が非常に高いことから、評価を高くする。

◎:他の事業で短期的に道路整備を実施する予定のあるもの

○:他の事業で中期的に道路整備を実施する予定のあるもの

図 4-24 整備予定のある道路



(2) 現在の道路の状況から見た実現性

自転車通行空間の整備は、十分な幅員のある道路での自転車専用レーンや車道混在型の自転車通行空間の設置のように区画線の変更や舗装、案内標識のみで設置可能なものから、中央帯の撤去や歩道幅員の縮小と合わせて自転車道を設置する場合、また、道路の拡幅や新規整備と合わせて設置するものまで幅広い。

他の事業との関連で整備する予定のない路線については、各路線の現況幅員から整備方法について検討し、その実現性を表 4-9 に基づいて評価する。

実現性評価にあたっては、現況幅員内での再配分によって完成形態で整備できる道路が最も実現性が高い。また、自転車専用通行帯を整備できる幅員が確保されている道路については、現況幅員内で整備できることから、評価を高くした。

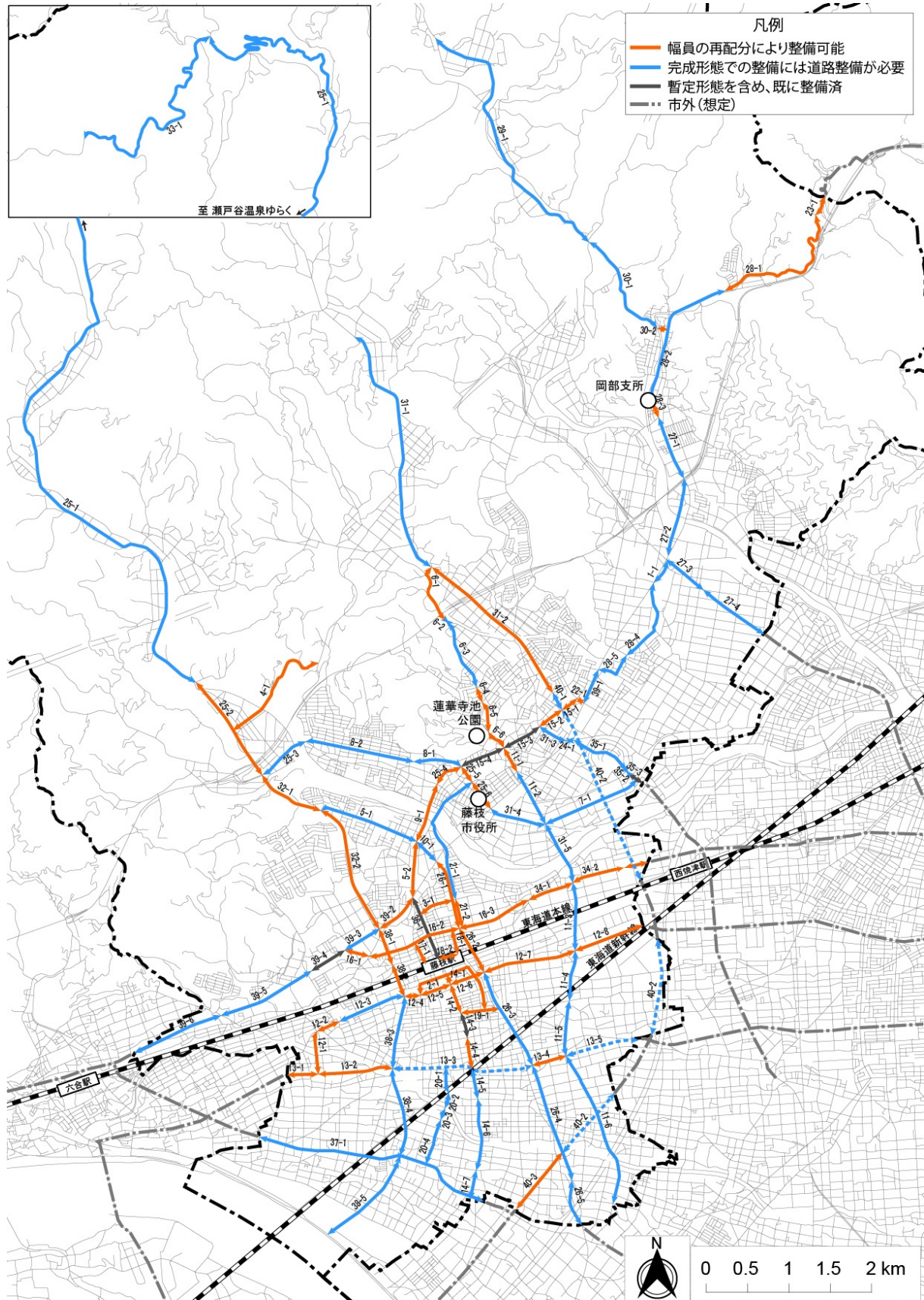
一方、完成形態での整備のためには道路整備もしくは拡幅が必要である道路については、暫定形態（車道混在）で整備できるものの、完成形態の整備の実現性が低くなることから、評価を低くした。

なお、暫定形態を含めて、既に整備済である路線については、市内での安全な自転車通行空間を増やす観点から、評価対象からは除外し、当面、現状の自転車通行空間を維持するものとする。

表 4-9 自転車通行空間の整備方法

整備方法	解説	評価
現況幅員内での再配分で 完成形態で整備可能	現況の道路幅員での再配分によって、完成形態での自転車通行空間の整備が可能である道路を指す。道路幅員の再配分にあたって、中央分離帯や歩道の幅員変更や構造の変更が必要な道路においては暫定形態（車道混在）でも整備できる。	○
暫定形態を含め、 既に整備済である	暫定形態を含め、既に自転車通行空間を整備している道路を指す。（自転車歩行者道における歩行者、自転車の分離、自転車歩行者専用道路を含む）	—
完成形態の整備には道路 拡幅が必要	現況の道路幅員では幅員が不足するため、完成形態での整備には拡幅が必要な道路を指す。	×

図 4-25 現在の道路の状況から見た実現性



(3) 評価結果

(1)他の事業との関連性、(2)現在の道路の状況から見た実現性を統合し、二次評価とする。

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4 - 10 藤枝市管理道路における区間別実現性評価

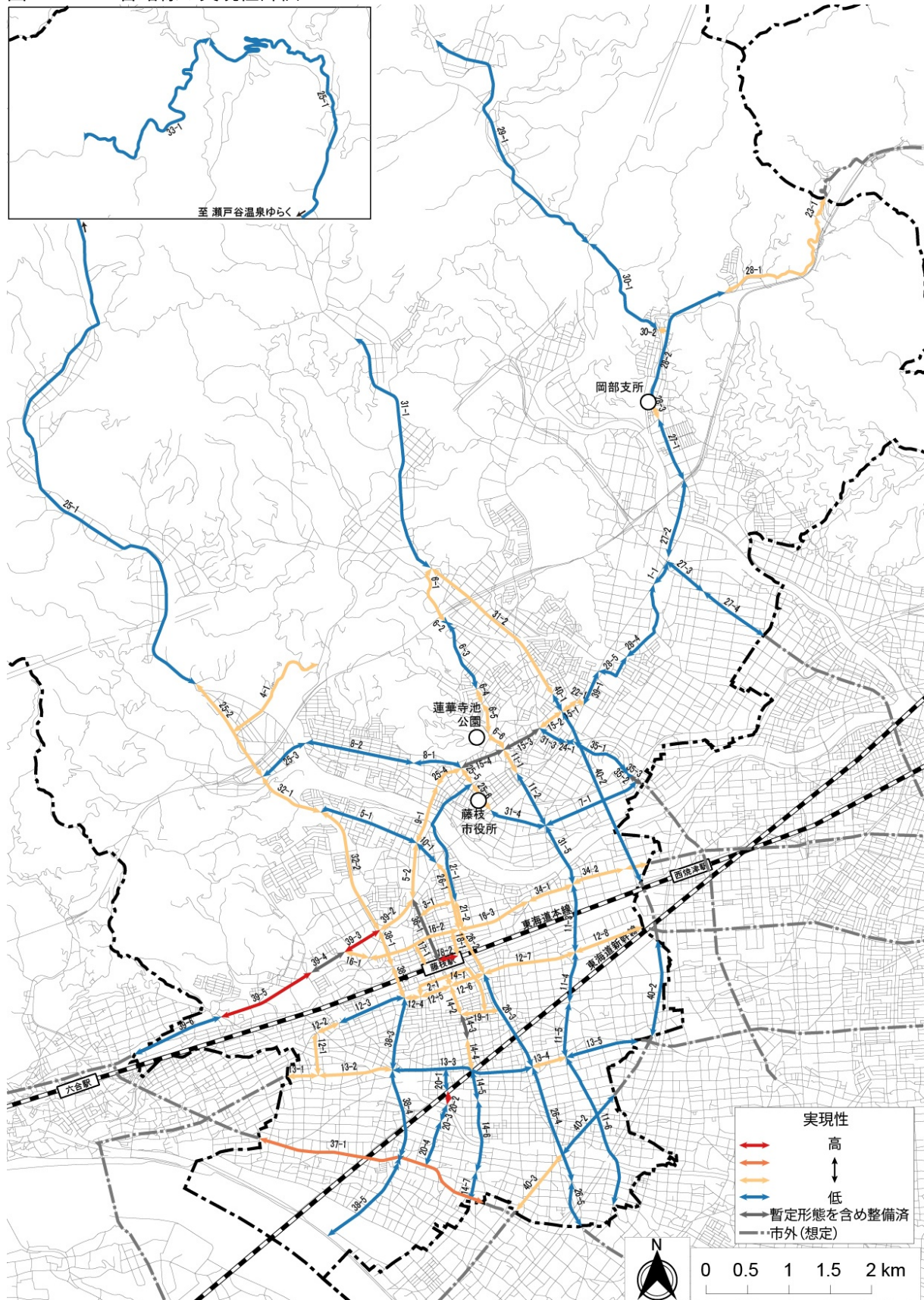
道路名称	区間番号	対象区間延長(m)	路線合計(m)	整備形態(完成形態)	整備方法	実現性	他の事業	実現性評価点
藤枝市管理		38,220	38,220					
市道1地区240号線	1-1	320	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道4地区365号線	3-1	440	440	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道7地区298号線	5-1	1,260	1,950	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
市道7地区298号線	5-2	690		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝葉梨線	6-1	750	2,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝葉梨線	6-2	50		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝葉梨線	6-3	870		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝葉梨線	6-4	190		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝葉梨線	6-5	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝葉梨線	6-6	290		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
城南下当間線	7-1	1,240	1,240	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝堀之内線	8-1	600	1,930	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝堀之内線	8-2	1,330		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝駅広幡線	9-1	740	740	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝大井川線	10-1	340	340	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
本町大東町線	11-1	330	5,090	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
本町大東町線	11-2	720		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
本町大東町線	11-3	820		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
本町大東町線	11-4	610		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
本町大東町線	11-5	670		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
本町大東町線	11-6	1,940		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
小川青島線	12-1	530	4,720	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-2	300		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-3	850		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
小川青島線	12-4	200		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-5	390		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-6	430		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-7	1,140		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川青島線	12-8	880		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川島田幹線	13-1	380	4,320	自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川島田幹線	13-2	910		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川島田幹線	13-3	1,710		自転車道	道路整備が必要	×		C
小川島田幹線	13-4	420		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
小川島田幹線	13-5	900		自転車道	道路整備が必要	×		C
藤枝駅吉永線	14-1	120	2,780	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅吉永線	14-2	370		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅吉永線	14-3	310		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
藤枝駅吉永線	14-4	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅吉永線	14-5	370		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝駅吉永線	14-6	870		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝駅吉永線	14-7	360		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝水守線	15-1	230	1,640	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝水守線	15-2	340		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝水守線	15-3	510		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
藤枝水守線	15-4	560		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
青島焼津線	16-1	300	2,370	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
青島焼津線	16-2	1,150		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
青島焼津線	16-3	920		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅喜多町線	17-1	290	290	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅青木線	18-1	300	540	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝駅青木線	18-2	240		車道混在	幅員の再配分により整備可能	-	◎	A
青葉町高柳線	19-1	470	470	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
前島善左衛門線	20-1	280	1,230	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
前島善左衛門線	20-2	230		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	-	◎	A
前島善左衛門線	20-3	150		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
前島善左衛門線	20-4	570		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
青木藤枝線	21-1	1,710	2,060	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
青木藤枝線	21-2	350		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤岡平島線	22-1	100	100	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道3147号線	23-1	270	270	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4 - 11 静岡県管理道路における区間別実現性評価

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	整備形態 (完成形態)	整備方法	実現性	他の 事業	実現性 評価点
静岡県管理		70,800	70,800					
焼津藤枝線	24-1	90	90	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝黒俣線	25-1	15,510	18,570	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝黒俣線	25-2	1,380		車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝黒俣線	25-3	680		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝黒俣線	25-4	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝黒俣線	25-5	230		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝黒俣線	25-6	390		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝大井川線	26-1	880	4,810	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝大井川線	26-2	610		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝大井川線	26-3	1,270		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝大井川線	26-4	1,470		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝大井川線	26-5	580		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
焼津森線	27-1	810	3,300	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
焼津森線	27-2	1,000		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
焼津森線	27-3	580		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
焼津森線	27-4	910		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝静岡線	28-1	1,940	5,480	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝静岡線	28-2	1,820		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝静岡線	28-3	180		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
藤枝静岡線	28-4	1,050		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
藤枝静岡線	28-5	490		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
静岡朝比奈藤枝線	29-1	3,510	3,510	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
相模岡部線	30-1	1,440	1,570	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
相模岡部線	30-2	130		車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
伊久美藤枝線	31-1	3,170	7,190	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
伊久美藤枝線	31-2	2,140		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
伊久美藤枝線	31-3	370		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
伊久美藤枝線	31-4	710		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
伊久美藤枝線	31-5	800		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
堀之内青島線	32-1	860	2,530	自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
堀之内青島線	32-2	1,670		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
蔵田島田線	33-1	3,380	3,380	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
上青島焼津線	34-1	580	1,530	自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
上青島焼津線	34-2	950		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
大富藤枝線	35-1	770	1,020	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
大富藤枝線	35-2	40		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
大富藤枝線	35-3	210		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
藤枝停車場線	36-1	820	820	専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
島田大井川線	37-1	2,930	2,930	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	-	○	A
善左衛門藤枝停車場線	38-1	460	4,190	自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
善左衛門藤枝停車場線	38-3	890		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
善左衛門藤枝停車場線	38-4	1,080		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
善左衛門藤枝停車場線	38-5	1,350		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
島田岡部線	39-1	440	4,340	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
島田岡部線	39-2	560		自転車道	幅員の再配分により整備可能	○		B
島田岡部線	39-3	500		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	-	◎	A
島田岡部線	39-4	470		自転車道	暫定形態を含め、既に整備済	-		-
島田岡部線	39-5	1,230		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	-	◎	A
島田岡部線	39-6	1,140		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
志太中央幹線	40-1	240	5,540	専用通行帯	道路整備が必要	×		C
志太中央幹線	40-2	4,420		専用通行帯	道路整備が必要	×		C
志太中央幹線	40-3	880		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B

図 4-26 各路線の実現性評価



3) 総合評価

一次評価と二次評価を合計して、総合評価を求める。

表 4 - 12 藤枝市管理道路における区間別総合評価

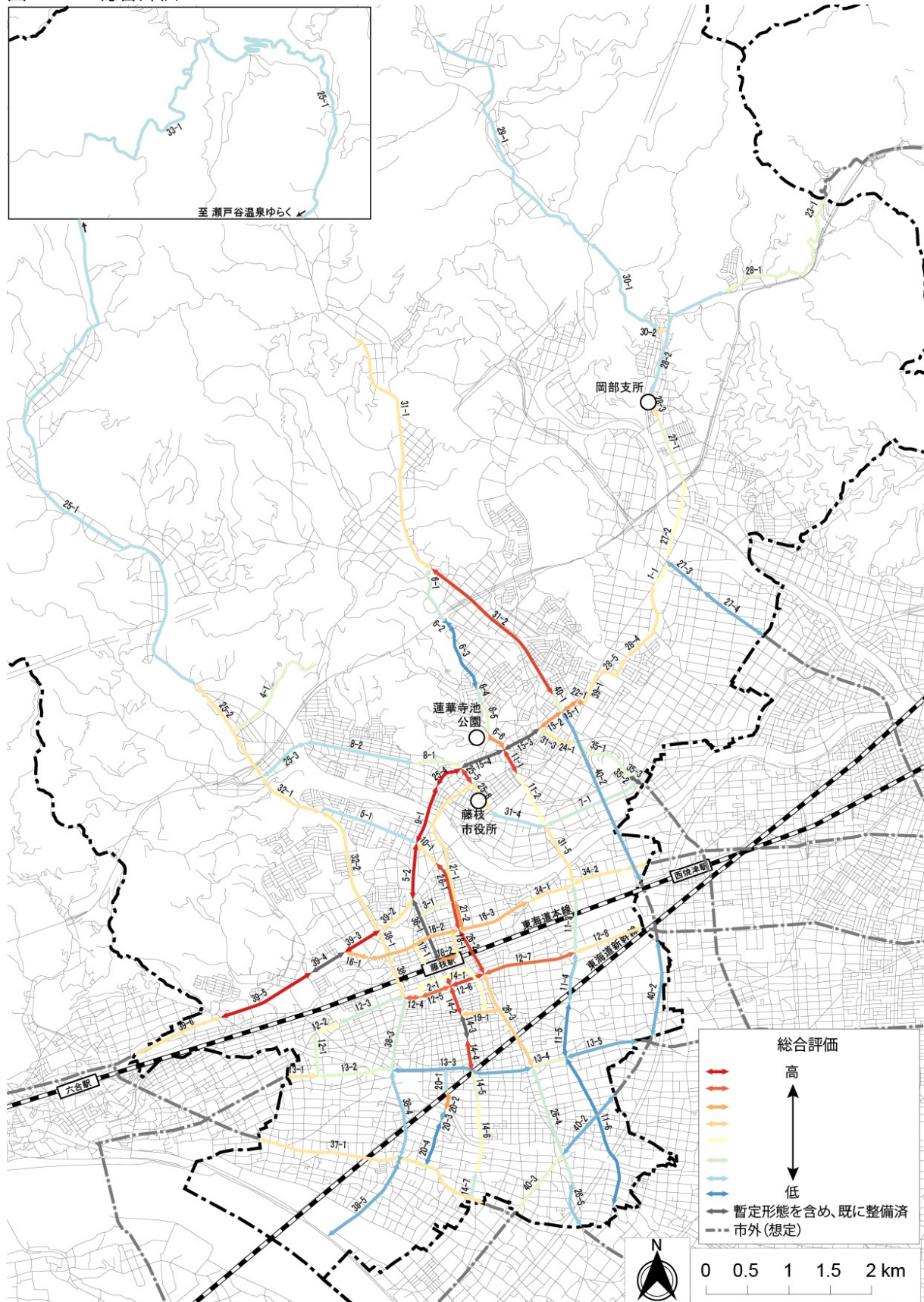
道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	整備形態 (完成形態)	整備方法	優先度 評価点	実現性 評価点	総合 評価点
藤枝市管理		38,220	38,220					
市道1地区240号線	1-1	320	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
市道4地区365号線	3-1	440	440	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
市道7地区298号線	5-1	1,260	1,950	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
市道7地区298号線	5-2	690		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝葉梨線	6-1	750	2,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	C
藤枝葉梨線	6-2	50		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
藤枝葉梨線	6-3	870		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
藤枝葉梨線	6-4	190		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	C
藤枝葉梨線	6-5	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
藤枝葉梨線	6-6	290		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
城南下当間線	7-1	1,240	1,240	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝堀之内線	8-1	600	1,930	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
藤枝堀之内線	8-2	1,330		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝駅広幡線	9-1	740	740	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝大井川線	10-1	340	340	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
本町大東町線	11-1	330	5,090	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
本町大東町線	11-2	720		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
本町大東町線	11-3	820		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
本町大東町線	11-4	610		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
本町大東町線	11-5	670		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
本町大東町線	11-6	1,940		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
小川青島線	12-1	530	4,720	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
小川青島線	12-2	300		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
小川青島線	12-3	850		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
小川青島線	12-4	200		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-5	390		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-6	430		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-7	1,140		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-8	880		自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
小川島田幹線	13-1	380	4,320	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
小川島田幹線	13-2	910		自転車道	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
小川島田幹線	13-3	1,710		自転車道	道路整備が必要	C	C	C
小川島田幹線	13-4	420		自転車道	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
小川島田幹線	13-5	900		自転車道	道路整備が必要	C	C	C
藤枝駅吉永線	14-1	120	2,780	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝駅吉永線	14-2	370		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝駅吉永線	14-3	310		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	A	-	-
藤枝駅吉永線	14-4	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝駅吉永線	14-5	370		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
藤枝駅吉永線	14-6	870		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
藤枝駅吉永線	14-7	360		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝水守線	15-1	230	1,640	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝水守線	15-2	340		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝水守線	15-3	510		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	A	-	-
藤枝水守線	15-4	560		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	A	-	-
青島焼津線	16-1	300	2,370	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	A
青島焼津線	16-2	1,150		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	A
青島焼津線	16-3	920		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	A
藤枝駅喜多町線	17-1	290	290	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
藤枝駅青木線	18-1	300	540	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
藤枝駅青木線	18-2	240		車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	A	A
青葉町高柳線	19-1	470	470	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	A
前島善左衛門線	20-1	280	1,230	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
前島善左衛門線	20-2	230		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	A	A
前島善左衛門線	20-3	150		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
前島善左衛門線	20-4	570		車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
青木藤枝線	21-1	1,710	2,060	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
青木藤枝線	21-2	350		自転車道	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤岡平島線	22-1	100	100	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
市道3147号線	23-1	270	270	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	B

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4 - 13 静岡県管理道路における区間別総合評価

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	路線 合計(m)	整備形態 (完成形態)	整備方法	優先度 評価点	実現性 評価点	総合 評価点
静岡県管理		70,800	70,800					
焼津藤枝線	24-1	90	90	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
藤枝黒俣線	25-1	15,510	18,570	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝黒俣線	25-2	1,380		車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
藤枝黒俣線	25-3	680		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝黒俣線	25-4	380		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝黒俣線	25-5	230		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝黒俣線	25-6	390		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
藤枝大井川線	26-1	880	4,810	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝大井川線	26-2	610		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
藤枝大井川線	26-3	1,270		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	A
藤枝大井川線	26-4	1,470		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝大井川線	26-5	580	3,300	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
焼津森線	27-1	810		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
焼津森線	27-2	1,000		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
焼津森線	27-3	580		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
焼津森線	27-4	910		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
藤枝静岡線	28-1	1,940	5,480	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	B	B
藤枝静岡線	28-2	1,820		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
藤枝静岡線	28-3	180		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
藤枝静岡線	28-4	1,050		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
藤枝静岡線	28-5	490		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
静岡朝比奈藤枝線	29-1	3,510	3,510	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
相俣岡部線	30-1	1,440	1,570	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
相俣岡部線	30-2	130		車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
伊久美藤枝線	31-1	3,170	7,190	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
伊久美藤枝線	31-2	2,140		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	B	A
伊久美藤枝線	31-3	370		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
伊久美藤枝線	31-4	710		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
伊久美藤枝線	31-5	800		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
堀之内青島線	32-1	860	2,530	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
堀之内青島線	32-2	1,670		自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
藏田島田線	33-1	3,380	3,380	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
上青島焼津線	34-1	580	1,530	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	A
上青島焼津線	34-2	950		自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
大富藤枝線	35-1	770	1,020	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
大富藤枝線	35-2	40		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
大富藤枝線	35-3	210		専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	B	-	-
藤枝停車場線	36-1	820	820	専用通行帯	暫定形態を含め、既に整備済	A	-	-
島田大井川線	37-1	2,930	2,930	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	A	B
善左衛門藤枝停車場線	38-1	460	4,190	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
善左衛門藤枝停車場線	38-3	890		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	C
善左衛門藤枝停車場線	38-4	1,080		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
善左衛門藤枝停車場線	38-5	1,350		専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	C	C
島田岡部線	39-1	440	4,340	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
島田岡部線	39-2	560		自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	B	B
島田岡部線	39-3	500		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	A	A
島田岡部線	39-4	470		自転車道	暫定形態を含め、既に整備済	B	-	-
島田岡部線	39-5	1,230		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	A	A
島田岡部線	39-6	1,140		自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	A	C	B
志太中央幹線	40-1	240	5,540	専用通行帯	道路整備が必要	B	C	B
志太中央幹線	40-2	4,420		専用通行帯	道路整備が必要	C	C	C
志太中央幹線	40-3	880		専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	B	B

図 4-27 総合評価



5. 事業計画の進行管理

1) 事業計画の進行管理の考え方

路線の優先度検討結果をもとに、今後 5 年以内の事業着手を目標とする路線(区間)について、上位計画との整合性、政策上の重要性、効率的な事業スケジュール、各年次の事業費のバランスに留意しつつ、事業実施時期を検討し、事業着手時期を「短期」、「中長期」に整理する。

「短期」、「中期長期」は以下の区分とする。

短期 : 平成 30 年度から 34 年度までの 5 年間
中長期 : 平成 35 年度以降

なお、事業着手時期等は整備計画策定時点における目標であり、社会情勢、政策的な重要度等により変更する場合がある。そのため、本整備計画では短期整備路線について整備計画に位置づけるものとし、中長期整備対象路線については、短期整備対象路線の整備進捗や、社会経済情勢の変化、および人々のライフスタイルの変化など様々な状況の変化に応じて、改めて検討することとする。

2) 個別路線の事業の進め方

(1) 現況幅員内で整備可能な道路における事業の進め方

- 道路構造物の改変をすることなく、車道幅員内で整備可能な道路においては、完成形態で整備を進める。
- 道路構造物の改変が必要な道路については、当面は暫定形態（車道混在）で整備を進める。

現況幅員内で整備可能な道路においては、自転車道もしくは自転車専用通行帯の整備にあたって、歩道の縮小などの道路空間の再構成が必要となる路線が多い。道路空間の再構成においては、歩道上の植栽やマウントアップの扱いなど、調整すべき事項が残る。また、構造改変することなく自転車専用通行帯の設置が可能である道路においても、自動車の停車帯がなくなることに対する沿道住民や事業所との調整が必要となる。

そのため早期に、自転車通行空間を拡大し、安全な自転車通行環境を確保する観点に立ち、道路構造物の改変をすることなく、車道幅員内で自転車通行空間を整備可能な道路については、完成形態で整備を進める。一方、道路構造物の改変が必要な道路については、当面は暫定形態（車道混在）で整備を進める。

なお、完成形態で整備を進める道路についても、関係者との協議や合意形成が必要であることから、場合によっては、暫定形態（車道混在）で整備を進めることも視野に入れることとする。

(2) 現況幅員内で整備ができない道路における事業の進め方

現況幅員内で整備ができない道路については、完成形態の整備に向けては拡幅を含めた道路の整備が必要である。このような道路は、自転車通行空間のみならず、車道、歩道を含めて道路全体の整備が必要である。したがって、道路整備は、自転車通行空間の形成の必要性の観点のみにより進めるべきものではないため、以下のように事業を進めることとする。

① 道路整備計画に位置づけられている道路

- 道路整備計画に位置づけられている道路については、当面は暫定形態（車道混在）で整備を進め、完成形態の整備にあたっては、道路整備計画に沿って整備を進める。

道路整備計画に位置づけられている道路については、既に現況で道路がある区間については、当面は暫定形態（車道混在）で整備を進め、完成形態の整備にあたっては、道路整備計画に沿って整備を進める。道路がない区間で新規整備を行う路線については、道路整備計画に沿って完成形態で整備を進める。

② 道路整備計画に位置づけのない道路

- 道路整備計画への位置づけのない道路については、当面は暫定形態（車道混在）で整備を進め、拡幅事業の必要性を含め、中長期的に検討する。

道路整備計画への位置づけのない道路については、現状において道路整備の予定がないことから、安全性の確保の観点から早急な事業化する必要がある路線に対しては当面、暫定形態（車道混在）で整備を進め、完成形態へ向けては道路全体の拡幅事業の必要性を含め、中長期的に検討する。

3) 事業計画

(1) 短期整備路線

事業予算やスケジュールの観点に基づき、5 年以内の短期で着手する路線については、総合評価で評価点がAの路線について整備を進める。

表 4 - 14 藤枝市管理道路の短期整備路線

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	完成形態	整備方法	総合 評価点	整備形態
藤枝市管理		8,940				
市道7地区298号線	5-2	690	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤枝葉梨線	6-6	290	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤枝駅広幡線	9-1	740	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
本町大東町線	11-1	330	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
小川青島線	12-4	200	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
小川青島線	12-5	390	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
小川青島線	12-6	430	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
小川青島線	12-7	1,140	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝駅吉永線	14-1	120	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝駅吉永線	14-2	370	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝駅吉永線	14-4	380	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝水守線	15-1	230	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤枝水守線	15-2	340	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
青島焼津線	16-1	300	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
青島焼津線	16-2	1,150	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
青島焼津線	16-3	920	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝駅青木線	18-2	240	車道混在	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
前島善左衛門線	20-2	230	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	A	暫定形態(車道混在)
青木藤枝線	21-2	350	自転車道	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤岡平島線	22-1	100	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態

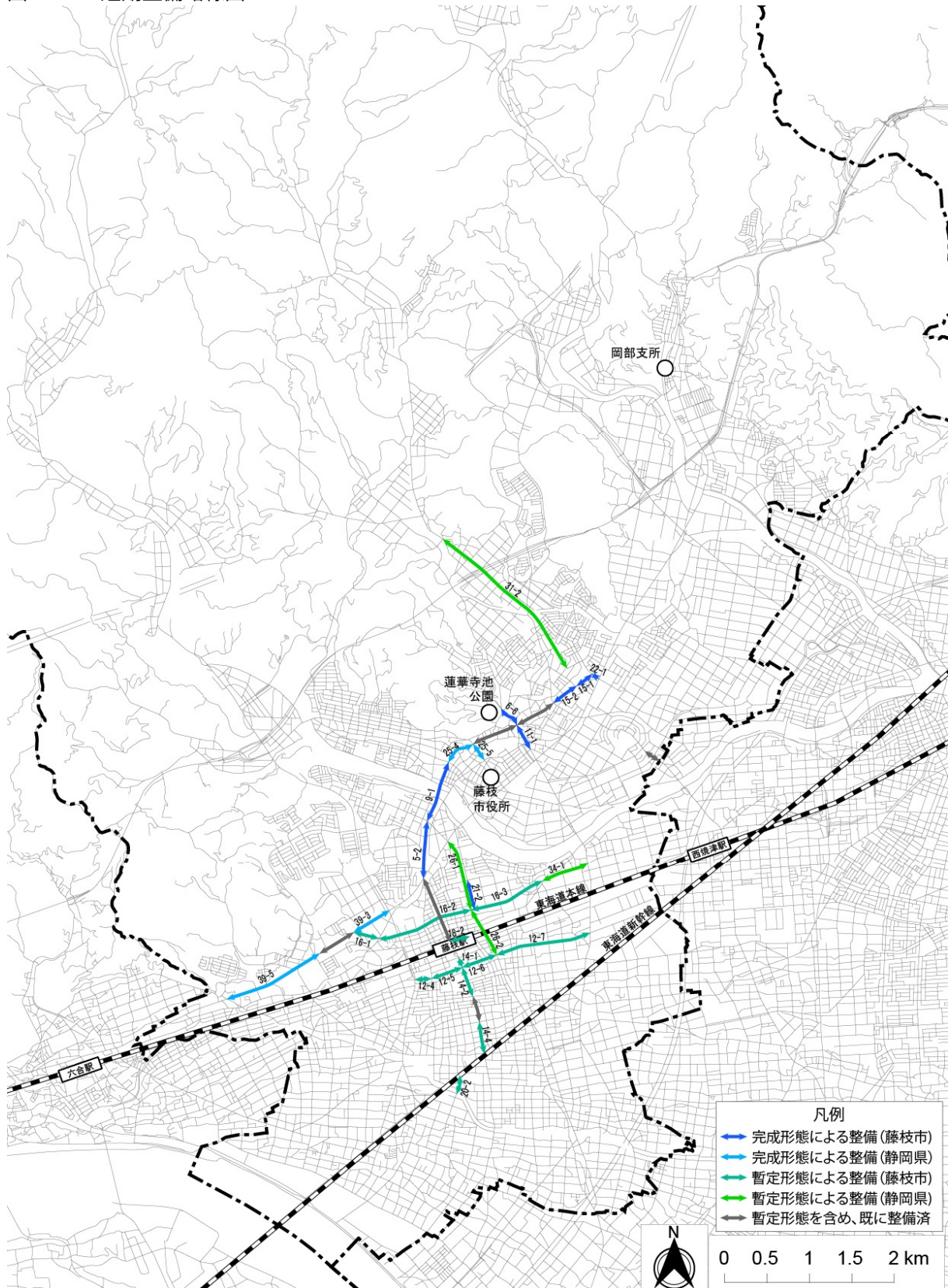
表 4 - 15 静岡県管理道路の短期整備路線

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	完成形態	整備方法	総合 評価点	整備形態
静岡県管理		6,550				
藤枝黒俣線	25-4	380	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤枝黒俣線	25-5	230	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	完成形態
藤枝大井川線	26-1	880	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
藤枝大井川線	26-2	610	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
伊久美藤枝線	31-2	2,140	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
上青島焼津線	34-1	580	自転車道	幅員の再配分により整備可能	A	暫定形態(車道混在)
島田岡部線	39-3	500	自転車道	完成形態へは拡幅が必要	A	完成形態
島田岡部線	39-5	1,230	自転車道	完成形態へは拡幅が必要	A	完成形態

短期整備により、以下の効果が得られる。

- 自転車通学者が想定される道路で自転車通行空間が形成され、安全性向上に寄与する。
- 藤枝駅周辺の中心市街地へ通じる道路で自転車通行空間が形成され、地域振興に寄与する。
- 藤枝駅から蓮華寺池公園までの自転車交通軸が形成されるとともに、観光拠点が多く立地する東海道に自転車通行帯が形成され、観光振興に寄与する。

図 4-28 短期整備路線図



(2) 中長期整備路線

中期以降の整備にあたっては、優先度評価で総合評価がA以外の路線を対象とする。

表 4 - 16 藤枝市管理道路の中長期整備路線

道路名称	区間 番号	対象区間 延長(m)	完成形態	整備方法	総合 評価点	整備形態
藤枝市管理		27,900				
市道1地区240号線	1-1	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
市道3地区311号線	2-1	1,320	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道4地区365号線	3-1	440	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道6地区473号線	4-1	1,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道7地区298号線	5-1	1,260	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝葉梨線	6-1	750	車道混在	幅員の再配分により整備可能	C	完成形態
藤枝葉梨線	6-2	50	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝葉梨線	6-3	870	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝葉梨線	6-4	190	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	C	完成形態
藤枝葉梨線	6-5	380	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
城南下当間線	7-1	1,240	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝堀之内線	8-1	600	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝堀之内線	8-2	1,330	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝大井川線	10-1	340	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
本町大東町線	11-2	720	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
本町大東町線	11-3	820	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
本町大東町線	11-4	610	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
本町大東町線	11-5	670	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
本町大東町線	11-6	1,940	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
小川青島線	12-1	530	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
小川青島線	12-2	300	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
小川青島線	12-3	850	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	完成形態
小川青島線	12-8	880	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
小川島田幹線	13-1	380	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態(未整備区間に合わせる)
小川島田幹線	13-2	910	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態(未整備区間に合わせる)
小川島田幹線	13-3	1,710	自転車道	道路整備が必要	C	完成形態(未整備につき)
小川島田幹線	13-4	420	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態(未整備区間に合わせる)
小川島田幹線	13-5	900	自転車道	道路整備が必要	C	完成形態(未整備につき)
藤枝駅吉永線	14-5	370	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝駅吉永線	14-6	870	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝駅吉永線	14-7	360	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝駅喜多町線	17-1	290	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
藤枝駅青木線	18-1	300	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
青葉町高柳線	19-1	470	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
前島善左衛門線	20-1	280	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
前島善左衛門線	20-3	150	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
前島善左衛門線	20-4	570	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
青木藤枝線	21-1	1,710	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	完成形態
市道3147号線	23-1	270	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態

藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

表 4 - 17 静岡県管理道路の中長期整備路線

	区間 番号	対象区間 延長(m)	完成形態	整備方法	総合 評価点	整備形態
静岡県管理		62,750				
焼津藤枝線	24-1	90	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝黒俣線	25-1	15,510	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝黒俣線	25-2	1,380	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
藤枝黒俣線	25-3	680	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝黒俣線	25-6	390	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
藤枝大井川線	26-3	1,270	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝大井川線	26-4	1,470	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝大井川線	26-5	580	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
焼津森線	27-1	810	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
焼津森線	27-2	1,000	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
焼津森線	27-3	580	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
焼津森線	27-4	910	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝静岡線	28-1	1,940	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
藤枝静岡線	28-2	1,820	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
藤枝静岡線	28-3	180	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
藤枝静岡線	28-4	1,050	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
藤枝静岡線	28-5	490	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
静岡朝比奈藤枝線	29-1	3,510	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
相俣岡部線	30-1	1,440	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
相俣岡部線	30-2	130	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
伊久美藤枝線	31-1	3,170	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
伊久美藤枝線	31-3	370	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
伊久美藤枝線	31-4	710	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
伊久美藤枝線	31-5	800	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
堀之内青島線	32-1	860	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
堀之内青島線	32-1	1,670	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
蔵田島田線	33-1	3,380	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
上青島焼津線	34-2	950	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
大富藤枝線	35-1	770	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
大富藤枝線	35-2	40	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
島田大井川線	37-1	2,930	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
善左衛門藤枝停車場線	38-1	460	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
善左衛門藤枝停車場線	38-3	890	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
善左衛門藤枝停車場線	38-4	1,080	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
善左衛門藤枝停車場線	38-5	1,350	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(車道混在)
島田岡部線	39-1	440	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
島田岡部線	39-2	560	自転車道	幅員の再配分により整備可能	B	暫定形態(車道混在)
島田岡部線	39-6	1,140	自転車道	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
志太中央幹線	40-1	240	専用通行帯	道路整備が必要	B	完成形態(未整備につき)
志太中央幹線	40-2	4,420	専用通行帯	道路整備が必要	C	完成形態(未整備につき)
志太中央幹線	40-3	880	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態(未整備区間に合わせる)

図 4-29 中長期整備路線図

