

# 5 参考資料

## 1. 上位・関連計画の整理

本市の上位計画を見ると、第5次藤枝市総合計画に基づき、「住みよいまちの促進」、「地域振興の促進」、「観光振興の促進」、「健康の増進」、「環境保全の促進」に対して積極的に取り組んでいる。

したがって、

自転車の利用が促進されると、本市が目指す多様な施策の推進に寄与することが期待されるため、自転車を安全、快適に利用していく環境を積極的に推進していくことが必要

である。

### 1) 第5次藤枝市総合計画【後期計画】

第5次総合計画後期計画では、「コンパクト+ネットワーク」によるまちづくりを進め、魅力ある都市空間の創造や、快適な住環境基盤の整備、円滑に移動できる交通体系の整備を政策として位置づけており、自転車利用環境の改善はその一助となる。

基本理念	元気共奏・飛躍ふじえだ ~元気つながる、笑顔ひろがる~
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 生涯を通して健やかに暮らそう</li> <li>2 学びを大切に心豊かに暮らそう</li> <li>3 受け継がれた美しい環境と調和して暮らそう</li> <li>4 安全で住みよい花と緑に囲まれたまちで快適に暮らそう</li> <li>5 個性的な歴史・文化豊かな協働のまちで暮らそう</li> <li>6 活力と賑わいあふれる、まちで暮らそう</li> <li>7 創意あふれ、魅力に満ちたまちで暮らそう</li> </ol>
都市計画、交通に関する計画（第4分野安全快適創造戦略）	<p>政策2: 魅力ある都市空間の創造</p> <p>「コンパクト+ネットワーク」によるまちづくりを推進し、「拡散型」から「拠点集約型」へ都市構造の転換を進めながら、各拠点の良好な集落地環境と各種生活サービスを充足し、定住促進と効率的な都市経営を図るとともに、地域特性を活かしたまちなみ景観の創出を進め、計画的で魅力ある都市空間を創造します。</p> <p>施策の内容</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 戦略的かつ柔軟な土地利用の推進</li> <li>2 美しいまちなみ景観の創出</li> </ol> <p>主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コンパクトなまちづくり推進事業</li> <li>・ 美しい景観形成事業</li> </ul>

政策3：快適な住環境基盤の整備

安全かつ良好で住みやすい、賑わいのある都市を築くため、身近な生活道路や住宅、市街地の整備を行うなど、市民の生活に密接に関係する住環境の整備を進めます。また、志太榛原地域の玄関口に相応しい魅力的な中心市街地の整備を進めます。

施策の内容

- 1 既成市街地の整備
- 2 良好な住まいづくりの推進
- 3 道路の利便性の向上

主な取組

- ・ 藤枝駅前地区市街地再開発事業
- ・ 生活道路整備事業

政策4：円滑に移動できる交通体系の整備

安全・安心な道路環境を創出し、質の高い交通ネットワークを形成するため、広域的な道路基盤の整備や地域交通に関する総合的な施策の展開を図るとともに、市民の命を守る交通安全への取組を推進するなど、安全で誰もが移動しやすい交通体系を整備します。

施策の内容

- 1 幹線道路の渋滞緩和
- 2 交通安全の推進
- 3 地域の総合的な交通体系の整備

主な取組

- ・ 都市計画道路等幹線道路整備事業
- ・ ゾーン 30 交通安全施設整備事業
- ・ 公共交通網再編事業

重点プロジェクト  
(4つの基本方針)

「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」

～“拠点集約型”都市構造への転換と拠点相互の有機的な“つながり”促進～

- ・ 平成 27 年 10 月に策定した「ふじえだ健康都市創生総合戦略」を重点プロジェクトとして位置付け

【4つの基本方針】

- コンパクト+ネットワークで創る
  - ・ 個性のある拠点づくりとつながりの強化により、藤枝ならではの多彩な都市の魅力とくらし、しごとの基盤を創る
  - 産業としごを創る
  - ・ 地域産業の健全な発展を応援し、魅力ある新たな産業を生み、若者を惹きつけるしごと環境を創る
  - ひとの流れを創る
  - ・ 藤枝ならではの資源とつながりを活かして魅力と価値を発信し、選ばれる都市を創る
  - 出会いと子供の未来を創る
  - ・ 出会いを生み、親と子の成長を育み、健やかで生き生きとした暮らしを守る生涯サポート体制を創る



2) ふじえだ健康都市創生総合戦略（藤枝市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

(1) 計画の概要

人口減少、超高齢化社会を切り開き、持続可能で多彩な魅力を放つまちづくりを行うため、「拡散型」から「拠点集約型」への都市構造の転換を図る。

「地方における安定した雇用を創出する」、「地方への新しい人の流れをつくる」、「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」といった視点で人口減少を抑制する。

(2) 自転車通行空間の整備の意義【 住みよいまちの促進】

通学時など、暮らしの中で、自転車が安全、安心に利用できる環境が確保されることで、「本市に住みたくなる」という意識が高まるものと考えられる。

<p>基本理念</p>	<p>～「都市の健康」で未来を拓く～</p>
<p>総合戦略 基本方針</p>	<p>1 コンパクト + ネットワークで創る健康都市 2 産業としごとを創る健康都市 3 ひとの流れを創る健康都市 4 出会いと子どもの未来を創る健康都市</p> <p>～「健康都市」の定義～ 市民一人ひとりが安全・安心に健やかに暮らせ、産業とまちが健全に発展し、社会貢献活動が活発で地域全体で支えあう“都市”と“人”が元気なまち</p>
<p>藤枝の 特徴的な 基本方針</p>	<p>「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」 ～”拠点集約型”都市構造への転換と拠点相互の有機的な”つながり”促進～ 本市では、人口減少・超高齢社会を切り開き、持続可能で多彩な魅力を放つまちづくりを行うため、都市創生戦略として「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」の概念に基づき、「拡散型」から「拠点集約型」へ都市構造自体の転換を進めます。 人の流れを呼び込む魅力ある拠点づくりと拠点相互をつなぐ交通・交流ネットワーク、またネットワークを彩る花回廊等により“藤枝ならではの新しい都市構造”を構築し、行政サービスコストの効率化、低炭素なまちづくりにも貢献します。</p>
<p>関連施策</p>	<p>集約型都市拠点、地域拠点の形成（「コンパクトシティ」と「小さな拠点」の形成） 中心市街地や中山間地域など、都市機能がコンパクトに集積する市全体の都市拠点、活性化施設が集積する地域特性を活かしたエリア拠点を形成し、まちの核を創ります。 「コンパクト+ネットワーク」によるまちづくりを推進し、「拡散型」から「拠点集約型」へ都市構造の転換を進めながら、各拠点の良好な集落地環境と各種生活サービスを充足し、定住促進と効率的な都市経営を図るとともに、地域特性を活かしたまちなみ景観の創出を進め、計画的で魅力ある都市空間を創造します。 具体的な事業 ・ 藤枝駅前地区市街地再開発事業 ・ ふじえだ中山間地域生活拠点形成事業 ・ 立地適正化計画策定事業</p>

	<p>広域都市軸となる幹線道路網の整備</p> <p>都市と都市、拠点と拠点をつなぐ広域的な交通ネットワークの形成により円滑な都市活動を展開するため、広域都市軸となる幹線道路の整備を進めます。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路などの幹線道路整備事業</li> </ul>
	<p>地域をつなぐ公共交通の充実</p> <p>市民の総合的な生活交通を確保するため、路線バスの効率的な運行やデマンドタクシー等の活用など公共交通体系の確保に努めます。</p> <p>具体的な事業</p> <p>地域公共交通網形成事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自主運行バス等運行事業</li> <li>・バス路線維持費補助金事業</li> <li>・地域コミュニティバス運行事業</li> <li>・公有民営方式車両購入事業</li> </ul>
	<p>拠点相互のつながり・交流の推進</p> <p>中心市街地や中山間地域などそれぞれのエリア、拠点に多くの人が集い、行き交い、交流と賑わい、経済波及が生まれるよう、相互の魅力発信や滞在の仕組みづくり、体制の整備(コーディネーター等人材づくり)等を進めます。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・て～しゃばストリート創造・発信オープンモール化事業</li> <li>・中山間地域活性化施設間の連携推進事業</li> <li>・藤枝のおもてなしと街道文化ロマン創造事業</li> </ul>
	<p>安全・安心な生活交通の確保</p> <p>市民生活に密着する生活道路の安全性と快適性を高めるため、施設の長寿命化を図りながら効果的な道路交通の安全性を確保する。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーン30交通安全施設整備事業</li> <li>・橋梁長寿命化事業</li> <li>・道路ストック総点検(トンネル)事業</li> <li>・<u>自転車通行空間の整備計画策定事業</u></li> <li>・区画線設置事業</li> <li>・道路新設改良事業</li> </ul>
	<p>藤枝ならではの移住・定住の促進</p> <p>市の資源や強みを活かし、定住人口の拡大を図るため、中心市街地のエリアブランディングや田舎暮らしの取組等を推進する。また、総合住宅展示場や宅地建物取引業協会等と連携し、ターゲットを絞ったプロモーションを展開する。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじえだ住まいのコンシェルジュ事業</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 藤枝駅前地区市街地再開発事業</li> <li>・ 中心市街地エリアブランド展開事業</li> <li>・ 子育てファミリー移住促進事業</li> <li>・ 中山間地定住促進空き家バンク活用事業</li> <li>・ ふじえだ中山間地域生活拠点形成事業</li> <li>・ デュアルライフ推進事業</li> </ul>
	<p>地域資源を活かした着地型観光の推進</p> <p>地域の宝、資源を最大限に活かして来訪人口拡大と回遊性の向上を図るため、観光拠点づくり、観光資源の掘り起こしによる新観光商品の研究・開発、イベントの充実等を進める。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の宝による賑わい事業</li> <li>・ 「ほどよく田舎」交流事業</li> <li>・ 「道の駅」地域資源発信事業</li> <li>・ 藤枝型まちづくり観光推進事業</li> <li>・ 藤枝型観光プラットフォーム構築事業</li> <li>・ 中山間地域観光拠点機能強化事業</li> </ul>
	<p>インバウンド(訪日観光客)へのおもてなし力強化</p> <p>富士山静岡空港の国際線就航拡大に伴うインバウンド需要に対応し、賑わいづくりと経済波及を図るため、多言語サービス等の環境基盤づくり、観光施設の機能の充実を進める。</p> <p>具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ おもてなし強化支援事業</li> <li>・ 富士山静岡空港アクセスバス運行事業</li> <li>・ 外国人誘客促進事業</li> <li>・ 藤枝のおもてなしと街道文化ロマン創造事業</li> <li>・ 観光ボランティアガイド育成事業</li> </ul>

3) 第3期 藤枝市中心市街地活性化基本計画

(1) 計画の概要

生活満足度の更なる向上や駅北地区の再生、昼間の賑わいの向上、回遊性の向上のため、「付加価値の向上による、質の高い暮らしの実現」と「活動・交流の促進による、賑わい溢れるまちの実現」を基本方針に掲げ、「質の高い暮らしと賑わい溢れる しずおか中部の生活・交流拠点」づくりを推進する。

(2) 自転車通行空間の整備の意義【 地域振興の促進】

自転車通行空間の整備により、パーク・アンド・サイクルの利用環境が創出されることから、環境に貢献し、低炭素なまちづくりの推進に寄与する。

テーマ	質の高い暮らしと賑わい溢れる しずおか中部の生活・交流拠点
基本方針	<p>基本方針1 付加価値の向上による、質の高い暮らしの実現 「街なかへの都市機能集積」と「個性的で魅力ある商業、サービス店舗等の出店促進」に取り組み、質の高い街なか居住環境の形成を目指す。</p> <p>基本方針2 活動・交流の促進による、賑わい溢れるまちの実現 「昼間の賑わいの創出」と「中心市街地外との連携強化」に取り組み、活発な活動・交流が行われにぎわいと回遊の創出を目指す。</p>
目標【指標】	<p>目標1 都市機能の集積による生活利便性の向上【居住人口(社会増)(人)】 再開発事業の継続展開により、居住者や来訪者にとって必要な都市機能の集積を図り、生活利便性の高い街なか環境を形成する。</p> <p>目標2 個性的で魅力ある店舗の出店促進によるエリアの求心力向上【空き店舗数(件)】 個性的で魅力ある商業・サービスなどの店舗の出店環境や活動機会を創出し、住む人や訪れる人が歩きたくなる街なか環境を形成する。</p> <p>目標3 街なかの活動・交流機会の創出による昼間の賑わいの向上【昼間の歩行者通行量(人/日)】 活動・交流・回遊・滞留をもたらすしかけや環境を整備し、子育て世代や女性層、学生、高齢者等が活発に行き交う街なか環境を創出する。</p> <p>目標4 中心市街地外との連携による街なかへの集客力の向上【イベント来場者数(人/年)】 蓮華寺池公園など中心市街地外の集客資源との連携強化を図り、相乗効果によるにぎわいと回遊ある街なか環境を創出する。</p>
交通分野	<p>公共交通機関の利便性の増進の必要性</p> <p>・環境に貢献し、低炭素なまちづくりを推進するため、IoTを活用した次世代レンタルサイクルシステムの整備により、パーク・アンド・ウォーク、<u>パーク・アンド・サイクル</u>の実現を図る必要がある。</p>

#### 4) 藤枝市観光交流基本計画

##### (1) 計画の概要

本市の観光交流客数は平成 23 年以降、上昇傾向にあるが、宿泊客数は平成 19 年以降、横ばい傾向にある。

本市には、魅力ある歴史資源、自然等が豊富にあるが、それらが有効活用及び連携活用されていない。

以上を背景に、「創造」、「誘客」、「おもてなし」の3視点の施策を推進している。

##### (2) 自転車通行空間の整備の意義【 観光振興の促進】

観光資源をつなぐレンタサイクルやサイクリングルートを確保することで、観光交流客数の増加が期待される。

基本理念	「地域の力」・「まちの宝」で創る【藤枝型観光】
交通分野の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通アクセスの利便性を活かし、富士山静岡空港や東名高速道路、新東名高速道路等の利用者をターゲットとした広域を回遊する観光ルートを開発し、来訪・交流人口の拡大と静岡空港と空港アクセスバスの利活用を推進します。</li> <li>・路線バス等の公共交通機関やレンタサイクルの活用を推進し、市街地を周遊できる環境を整備するとともに中山間地域への回遊を図り、市街地と中山間地域の交流が活発化することで地域の活性化を図ります。</li> </ul>
具体的な事業	<p>バス路線を活用した誘客促進</p> <p>地域住民が中心となり、バス路線を活用した誘客事業を企画・立案し、行政はこれを支援して、市民と協働で来訪・交流人口の拡大による地域の活性化と、路線バスの利活用を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 地域住民との協働によるバス路線活用観光振興事業</li> <li>    富士山静岡空港と空港アクセスバスの活用推進</li> <li>    静岡県と本市、富士山静岡空港(株)と民間空港会社が連携し、富士山静岡空港の利用とともに空港と本市中心市街地を直結する空港アクセスバスの利活用を推進します。</li> <li>    1 富士山静岡空港アクセスバス実証運行事業</li> <li>    2 空港施設や空港就航先都市におけるイベント参加や情報発信</li> </ul> <hr/> <p>レンタサイクルの活用推進</p> <p>来訪者が気軽に市内を周遊できるようレンタサイクル駅を増設して駅周辺から旧東海道の商店街などを周遊できる環境を整備し回遊性の向上により地域経済の活性化を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 市内周遊レンタサイクル駅の設置</li> </ul>

5) 第2期 元気ふじえだ健やかプラン

(1) 計画の概要

本市では「選ばれるまち ふじえだ」を目指し、4K(健康、教育、環境、危機管理)施策に取り組む中、「健康・予防 日本一」に向け、様々な施策を推進している。

計画分野の「健康」では、地域ぐるみで楽しく取り組む健康づくりを目指しており、成人期では、「健康的な生活習慣の定着」が目標として掲げられている。

(2) 自転車通行空間の整備の意義【健康の増進】

過度に自動車に頼らず、自転車を利用する環境が確保されることで、本市の健康増進に寄与することが期待される。

<p>基本理念</p>	<p>楽しく歩いて、賢く食べて、 めざそう！ “健康・予防 日本一”ふじえだ</p>
<p>健康分野</p>	<p>基本目標：地域ぐるみで楽しく取り組む健康づくり</p> <p>次世代期のステージ目標：「健全な子育て環境づくり」 取組 ・安心して子育てができるサポート体制を充実させます ・家族や地域で健康づくりを進められるよう支援します</p> <p>成人期のステージ目標：「健康的な生活習慣の定着」 取組 ・生活習慣病・認知症予防の取組を地域ぐるみで進めます ・こころとからだの両方が健康な生活を支援します</p> <p>高齢期のステージ目標：「健康的な生活習慣の定着」 取組 ・日頃の健康維持を支援します ・自立支援やいきがいづくりを推進します</p>

【参考】 自転車の運動効果

- ・ 自転車は体重をサドルで支えるため、ランニングとは異なり着地の衝撃がなく、同じ距離を走ったときの消費カロリーもランニングの約3分の1と少なく、筋肉への負担が少ないため手軽に運動することができる。

出典：一般財団法人日本自転車普及協会「自転車に乗って健康になるう」

- ・ 一方で、ランニングやウォーキングと比べて運動の効果を得るためには長い距離を走行する必要があり、自転車で健康の増進を図るためには、長い距離を走行できるネットワーク整備が必要である。

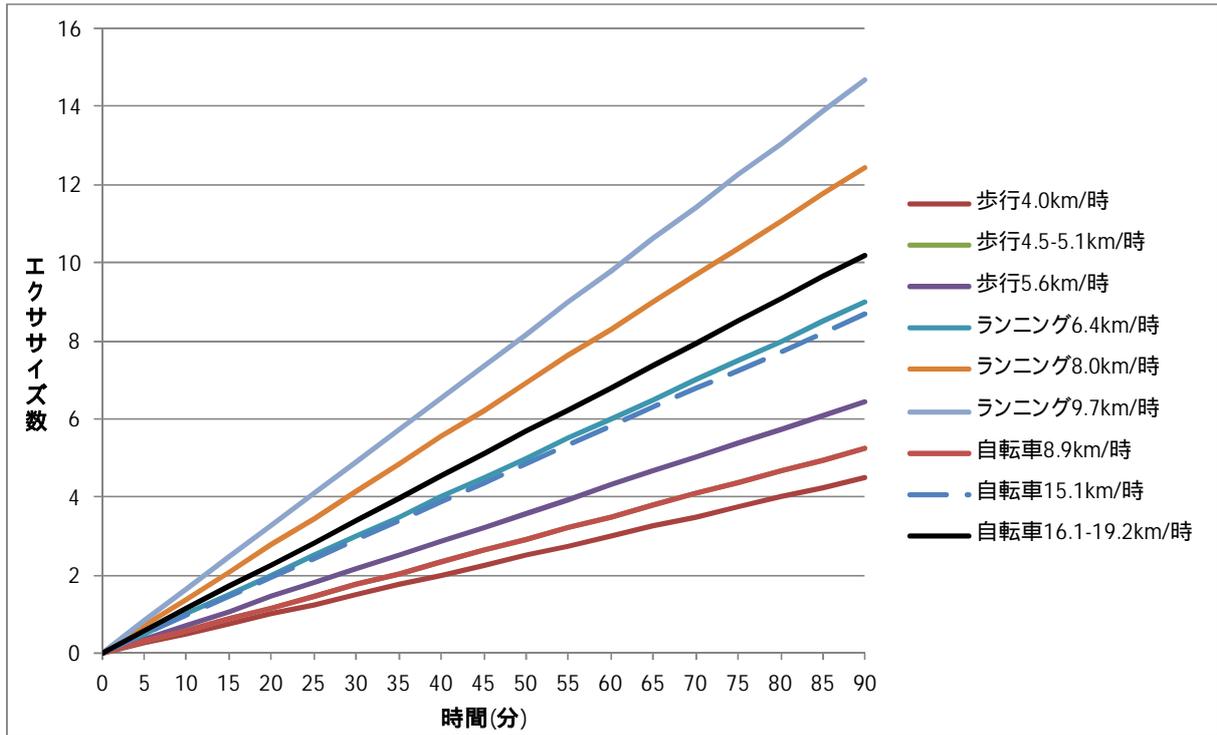
表 5-1 歩行、ランニング、自転車の運動強度（メッツ数）の比較

活動	速度	運動強度 (メッツ)
歩行	4.0km/時、平らで固い地面	3.0
	4.5-5.1km/時、ほどほどの速さ、平らで固い地面	3.5
	5.6km/時、速い、平らで固い地面、運動目的で歩く	4.3
ランニング	6.4km/時、107.3m/分	6.0
	8.0km/時、134.1m/分	8.3
	9.7km/時、160.9m/分	9.8
自転車に乗る	レジャー、8.9km/時	3.5
	レジャー、15.1km/時	5.8
	16.1-19.2km/時、レジャー、ゆっくり、楽な労力	6.8

出典：国立健康・栄養研究所「改訂版『身体活動のメッツ(METs)表』」(2012年4月11日改訂)

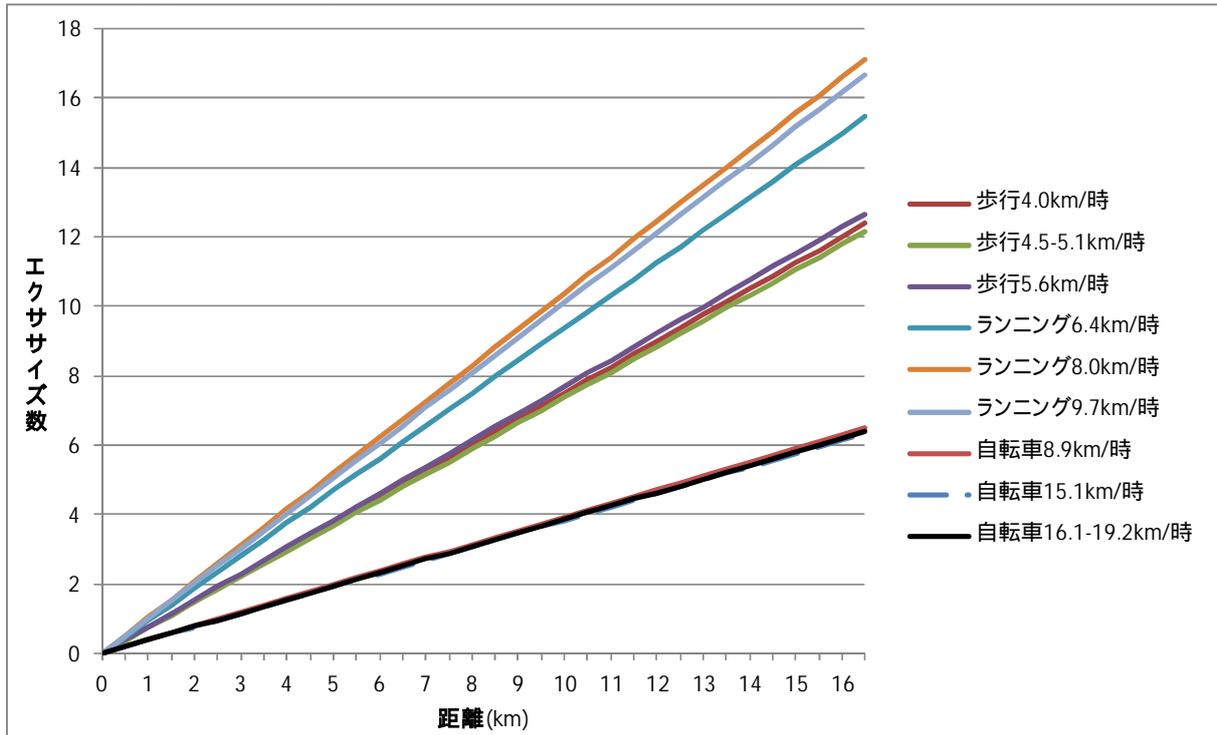
メッツとは、活動・運動を行ったときに安静状態の何倍の代謝(カロリー消費)をしているかを表す。例えば時速4.0kmでの歩行は3.0メッツとなり、これは安静時の3倍の代謝となる。これに活動時間に乗じたものが身体活動の量となり「エクササイズ」と呼ぶ。例えば時速8.0kmで1時間ランニングしたときのエクササイズ量は8エクササイズであり、これと同等の活動量を時速15.1kmで自転車に乗ることで達成するためには、1.43時間(=1時間26分)を必要とする。

図 5-1 歩行、ランニング、自転車の運動時間とエクササイズ数 の比較



エクササイズ数 = メッツ数 × 活動時間(時)

図 5-2 歩行、ランニング、自転車の移動距離とエクササイズ数の比較



6) 藤枝市環境基本計画(後期計画)～“もったいない”推進プラン～

(1) 計画の概要

「藤枝型持続可能な社会の形成」を計画の目標像として、地球温暖化対策を推進している。

「基本目標2 地球にやさしいまちづくり」では、地球環境を守る暮らしを実現するため、「公共交通の利用促進」や「エコ通勤」等の取組みを実施している。

(2) 自転車通行空間の整備の意義【 環境保全の促進】

過度に自動車に頼らず、自転車を利用する環境が確保されることで、本市の環境保全に寄与することが期待される。

目指す姿	“もったいない”を実践する環境行動都市・ふじえだ
基本理念	市民・事業者・行政それぞれに“もったいない”精神を備えた「藤枝型環境人」を育成し、それら三者がチカラを結集して「藤枝型持続可能な社会」を築き上げ、結果として「環境日本一のまち」の実現を目指そうというものです。
交通分野	<p style="text-align: center;">地球環境を守る暮らしの実現</p> <p>私たちは、日々の生活が地球環境へ大きな影響を及ぼしていることを認識し、日常生活及び事業活動による環境負荷の低減に努め、これまでのライフスタイルを根本的に見直し、環境に配慮した行動に努める必要があります。このため、積極的に環境保全に関する理解を深め、環境への負荷の少ない生活様式への転換を推進します。</p>
主な取組	<p>市民の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動時の交通手段を見直し、公共交通機関などを積極的に利用します。</li> <li>・ エコ通勤に取組みます。</li> </ul> <p>事業者の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動時の交通手段を見直し、公共交通機関などを積極的に利用します。</li> <li>・ 自動車の適正な使用や管理に努め、自動車の使用を減らすよう心がけます。</li> <li>・ エコ通勤を推進します。</li> </ul> <p>行政の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関の利用促進を進め、自動車交通量の低減に努めます。</li> <li>・ エコ通勤の取組を推進します。</li> <li>・ 交通渋滞等の解消に努めます。</li> </ul>

7) 藤枝市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、拠点集約型都市構造の構築へ向けて、過度に自動車に依存した生活スタイルからの転換を図ることを位置づけている。自転車については、利便性を向上していくために、レンタサイクルの普及や放置自転車の防止対策などの推進、自転車走行経路の計画や整備を位置づけている。

基本理念	活力あふれ未来に誇れる元気な都市 ふじえだ
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 ひと・もの・情報が交流・連携する志太榛原地域の中核都市</li> <li>2 誰もが安全で安心して暮らせる都市</li> <li>3 地球にやさしい都市</li> <li>4 歴史・文化が感じられる緑豊かな都市</li> <li>5 市民・事業者・行政などが協働する都市</li> </ol>
将来都市構造	<p>拠点集約型都市構造の構築</p> <p>都市の中心的役割を担う拠点や行政サービスなどの役割を担う拠点、各地区の生活の役割を担う拠点など、複数の拠点をそれぞれ位置づけ、都市機能やサービス機能の充実を図ります。また、拠点間を道路網、公共交通などで結び、連携強化を図ることにより、メリハリのある都市構造の構築を目指します。</p>
道路・交通の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東名高速道路、新東名高速道路、国道1号バイパスといった広域交通体系、隣接する静岡市、焼津市、島田市と連携して幹線道路網の形成を図ります。</li> <li>・ 市街地及び本市の拠点地区の連携を強化し、慢性的な渋滞解消のために、計画的・効率的な道路網の形成を図ります。</li> <li>・ 富士山静岡空港を活かした航空交通との連携を強化した総合的なネットワークの構築を目指します。</li> <li>・ 環境に配慮した交通施策として公共交通機関の利用促進を図るとともに、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指します。</li> </ul>
自転車・歩行者環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR藤枝駅周辺を中心市街地においては、環境保全、コミュニティ形成、安全・安心な空間創出に配慮するとともに、人が往来し賑わう風景を創出するよう、ひとにやさしい歩行環境の整備を推進し、歩いて楽しい都市づくりを進めます。</li> <li>・ 市街地においては、過度に自動車に依存した生活スタイルからの転換を図り、通過交通の排除や生活道路の整備により、安全・安心そして快適な歩行環境の形成を推進します。</li> <li>・ 日常的な自転車利用の利便性を向上していくために、レンタサイクルの普及や放置自転車の防止対策などを推進します。</li> <li>・ 歩行経路や自転車走行経路の計画や整備にあたっては、JR 藤枝駅などの交通結節点や学校、公園、福祉施設などの主要施設及び既存歩行者専用道路などの効率的なネットワーク化に配慮するとともに、ユニバーサルデザインにも配慮します。</li> </ul>
低公害・省エネルギーの交通手段への転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境への負荷を減らすために、自動車から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通機関・自転車への利用転換を促進します。</li> </ul>

## 8) 藤枝市地域公共交通網形成計画

地域公共交通網形成計画では、地区拠点から都市拠点へアクセスできるネットワークの形成を目指しており、この中で自転車は公共交通を補完する交通手段として、公共交通と組み合わせたレンタサイクル事業やサイクル&ライドの推進を位置づけている。

<p>基本方針</p>	<p>～誰もが快適に 移動できるまち ふじえだ～ 地区拠点から都市拠点へアクセスできるネットワークの形成</p>
<p>目標</p>	<p>目標1 ふじえだ型コンパクトシティ+ネットワークの構築                  (1) 地域特性に応じた公共交通サービスの提供                  (2) 官民連携による効率的な公共交通の運行                  (3) 観光等まちづくり施策との連携</p> <p>目標2 利用しやすい環境整備による利用促進                  (1) 利用環境の改善                  (2) 情報提供の充実                  (3) 自家用車から公共交通への転換促進</p> <p>目標3 多様な関係者の連携による公共交通の確保                  (1) 公共交通の市民参画促進                  (2) 公共交通に関する地域体制づくり</p>
<p>自転車に関する 施策</p>	<p>1 ふじえだ型コンパクトシティ+ネットワークの構築                  (6) 公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進                  ・公共交通ではカバーしきれない多彩な需要に対応するため、レンタサイクルを活用し、乗継の利便性向上施策を進めるなど、市内回遊性を高めます。</p> <p>2 利用しやすい環境整備による利用促進                  (2) サイクル&amp;ライドの推進                  ・自宅からJR藤枝駅や主要交通結節点等までの自転車利用の需要に応え、駐輪場の確保に努めます。                  ・路線バス沿線にある商業施設敷地内の駐輪場を活用して、サイクル&amp;ライドの推進を図るため、商業施設と協議を進めます。</p>

## 2. 自転車を取り巻く環境への対応

道路交通法の改正等に基づき、国では、「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、「自転車は車両」であるとの認識のもと、平成 28 年度に見直しが行われている。

平成 28 年 12 月に成立した自転車活用推進法が、平成 29 年 5 月に施行されたことで、地方公共団体として、区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有することとなった。その施策とは、以下のとおりである。

【自転車活用推進法による地方公共団体が策定、実施する責務を有する自転車活用施策】

- 自転車専用道路等の整備
- 路外駐車場の整備等
- シェアサイクル施設の整備
- 自転車競技施設の整備
- 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- 自転車安全に寄与する人材の育成等
- 情報通信技術等の活用による管理の適正化
- 交通安全に係る教育及び啓発
- 国民の健康の保持増進
- 青少年の体力の向上
- 公共交通機関との連携の促進
- 災害時の有効活用体制の整備
- 自転車を活用した国際交流の促進
- 観光来訪の促進、地域活性化の支援

### 3. 現状の自転車の利用状況や利用環境

#### 1) 自転車通行利用の特性

本節の内容は、主に過年度業務「藤枝市自転車通行空間整備に伴う基礎調査業務委託」報告書による第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査(以下、「PT調査」)の集計結果の概要を示す。

#### (1) 自転車の利用割合(自転車分担率)

利用区分	自転車の利用割合
市全体の代表交通手段としての利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市における交通手段別のトリップ構成は、自転車は11.0%となっており、静岡市に次いで自転車利用が多くなっている。</li> </ul>
中心市街地への来街における自転車分担率	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4回PT調査では、本市の中心部に来訪する際、約75%が自動車と多くっており、自転車は約8%に留まっている。</li> <li>中心部の目的地別で観ると、藤枝駅南に自転車で訪れる割合は16%、藤枝駅北地区に自転車で訪れる割合は11%であり、藤枝駅南地区での自転車利用が多くなっている。</li> </ul>
末端交通手段としての自転車利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4回PT調査におけるJR藤枝駅の末端交通手段を見ると、徒歩及び自転車の合計が約60%であり、徒歩が約40%、自転車が約20%となっている。</li> </ul>

#### (2) 自転車による移動距離の傾向

利用区分	自転車による移動距離の傾向
代表交通手段としての利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>約2kmまでの短距離の利用が多くなっている。</li> <li>自転車の分担率が10%以上となるのは、移動距離が6km未満となっている。</li> </ul>

#### (3) 利用目的の傾向

利用区分	自転車の利用目的の傾向
代表交通手段としての自転車の利用目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>目的別のトリップでは、自宅(=帰宅)を除くと、私用が23.9%と最も多く、次いで通学先15.8%となっている。</li> </ul>
目的別自転車利用トリップに占める駅端末利用の割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>目的別による「駅端末の自転車トリップの割合」が最も多いのは勤務先で21.1%、次いで、通学先で19.3%となっている。</li> </ul>

(4) ゾーン別の自転車交通の発生状況

利用目的	ゾーン別の自転車交通の発生状況
全目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅周辺の発生交通量が最も多くなっており、次いで、蓮華寺池公園周辺及び焼津市内での発生交通量が多くなっている。</li> <li>・ 本市の発生交通量の多くは、JR 藤枝駅を中心とした半径 5km 圏内のエリアに位置している。</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全目的と比較して、焼津市、藤枝東高校周辺、岡部地区での発生交通量が多い。</li> </ul>
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全目的と比較して、は藤枝駅南地区、高洲地区での発生交通量が多い。</li> </ul>
私用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全目的と比較して、市外からの発生が少ない。</li> </ul>

(5) 代表交通手段でのゾーン間での自転車の利用特性

利用目的	ゾーン間の自転車の利用特性
全目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅から半径 5km 圏内を中心に移動している状況にある。</li> <li>・ 本市の自転車利用者は、焼津市との繋がりが強くなっている。</li> <li>・ 岡部地区では、旧岡部町内での移動が多くなっている。</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅を中心に半径 5km 圏内を中心に移動している。</li> <li>・ エリア内を巡る自転車は少なく、エリアを跨り移動する自転車が多くなっている。</li> </ul>
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅の周辺で移動している状況にある。</li> <li>・ 市の北東部および南西部でエリア内を巡る自転車が多い。</li> </ul>
私用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤、通学のように長距離のトリップは少なく、各エリア内で移動するトリップが多くなっている。</li> <li>・ JR 藤枝駅南周辺でのトリップ、蓮華池公園周辺でのトリップが多くなっている。</li> </ul>

(6) 鉄道駅端末でのゾーン間での自転車の利用特性

利用目的	ゾーン間の自転車の利用特性
全目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅から半径 5km 圏内を中心に移動している状況にある。</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅から藤枝東高校、静岡産業大学が位置するゾーン間のトリップが多くなっている。</li> </ul>
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 藤枝駅から青島小学校が位置するゾーン、藤枝順心中・高が位置するゾーン間のトリップが多くなっている。</li> </ul>
私用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅端末での利用は極めて少ない。</li> </ul>

以上、出典：藤枝市自転車通行空間整備に伴う基礎調査業務委託

## 2) 自転車に関する交通事故の発生状況(静岡県内)

### (1) 自転車の事故件数

静岡県内における自転車事故による死者数は、平成 28 年から過去 10 年間で横ばい状態にある。

一方、自転車の事故件数は、平成 22 年の約 6,000 件をピークに、平成 28 年は約 4,000 件まで減少している。

また、自転車事故は、高校生が最も多く、次いで、65 歳上の高齢者が多い。

### (2) 事故分類

静岡県内における自転車事故による死者数は、平成 28 年から過去 10 年間で横ばい状態にある。

一方、自転車の事故件数は、平成 22 年の約 6,000 件をピークに、平成 28 年は約 4,000 件まで減少している。

また、自転車事故は、高校生が最も多く、次いで、65 歳以上の高齢者が多い。

### (3) 自転車運転者講習制度

静岡県内における自転車運転者講習制度において、年齢別の危険行為登録状況を見ると、高校生が 36.4%と最も多く、3年以内に2回の危険行為を行い、危険行為として登録されている。次いで 65 歳以上が 18.0%となっている。

自転車運転者講習制度の違反別登録状況を見ると、一時不停止が 50.5%と最も多く、次いで、信号無視が 17.7%となっている。

以上、出典：静岡県警ホームページ

### 3) 中学生、高校生の自転車の利用実態

前項で示したように、本市における自転車利用者の状況を見ると、高校生の通学を主体に利用されている状況が伺える。また、静岡県警による平成 28 年度内における静岡県内の自転車事故の発生状況を見ると、高校生の負傷が最も多くなっている。したがって、自転車利用の中心でもあり、事故の主たる当事者であり、かつ自転車運転者講習制度の対象となる人が多い高校生を中心として、自転車通学を行う中学生、高校生を対象として、自転車の利用実態を把握するとともに、自転車の安全利用に関する啓発を図ることを目的とした、アンケート調査を昨年度に実施した。

ここでは、アンケート結果のうち、自転車通学の際に利用する道路を整理した。

#### (1) 通学経路の選択傾向

通学時は「目的地までの距離が短いルート」を選択する状況が多い。

車道を通行する人が全体の 55%、歩道を通行する人が全体の 45%であり、誤差が±5%あることを考慮すると、車道を通行する人は歩道を通行する人と同程度もしくは車道を通行する人のほうがやや多いと考えることができる。

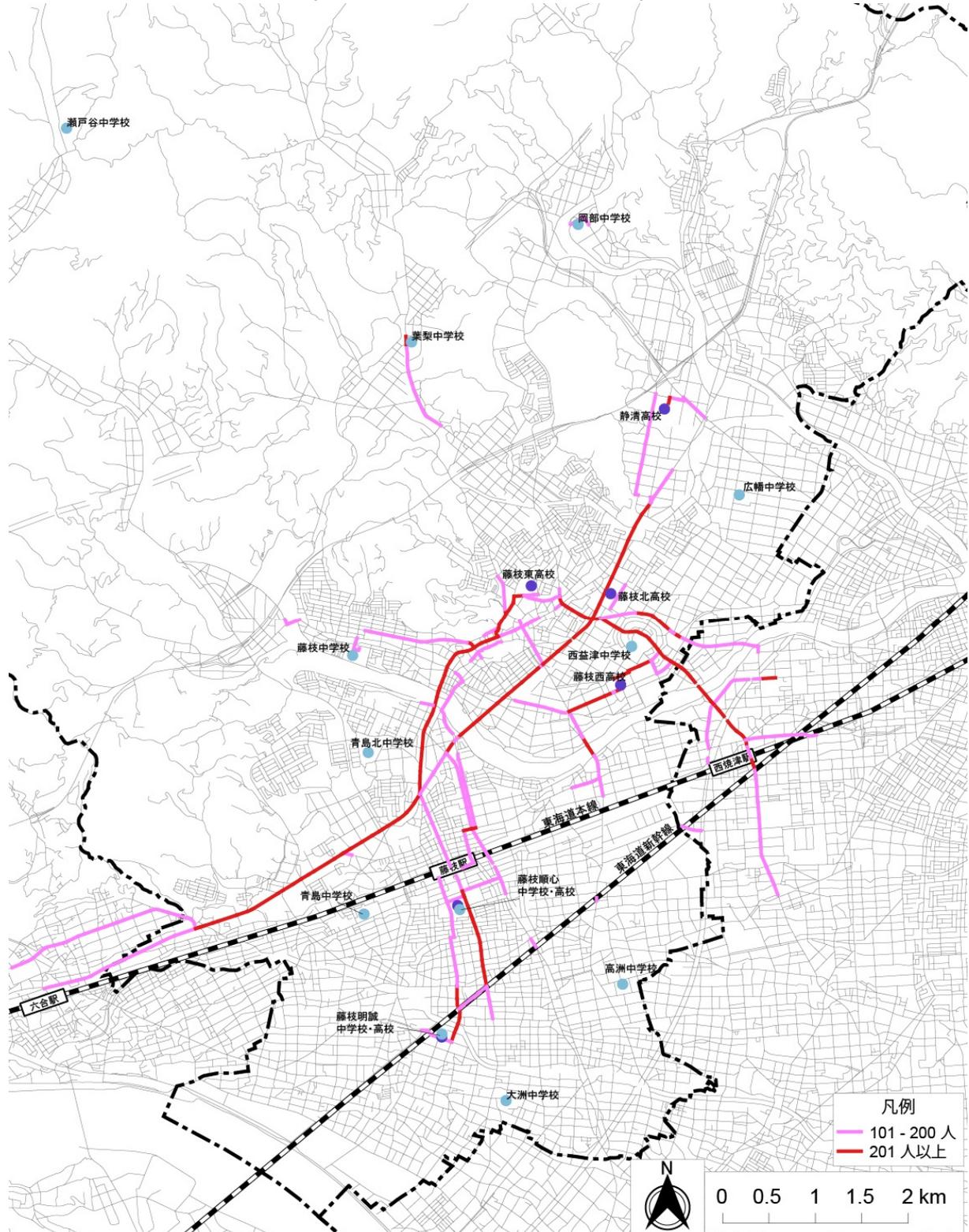
自転車の通行経路で要望する事項は、「段差や凹凸がなくなる」と「自転車だけ通行できる道路ができる」が多い。

以上、出典：平成 28 年度藤枝市自転車通行空間整備に伴う基礎調査業務委託

(2) 通学利用する道路

利用者の多い道路は図の通りである。

図 5-3 各道路の通学利用者数（100人以上通行する道路のみ表示）



以上、出典：平成28年度藤枝市自転車通行空間整備に伴う基礎調査業務委託

#### 4) 自転車通行環境

##### (1) 自転車通行帯の整備状況

藤枝駅北側の県道藤枝停車場線において、車道左端に自転車走行場所を示す矢羽根マークが暫定設置されている。

図 5-4 県道藤枝停車場線における矢羽根マークの設置状況

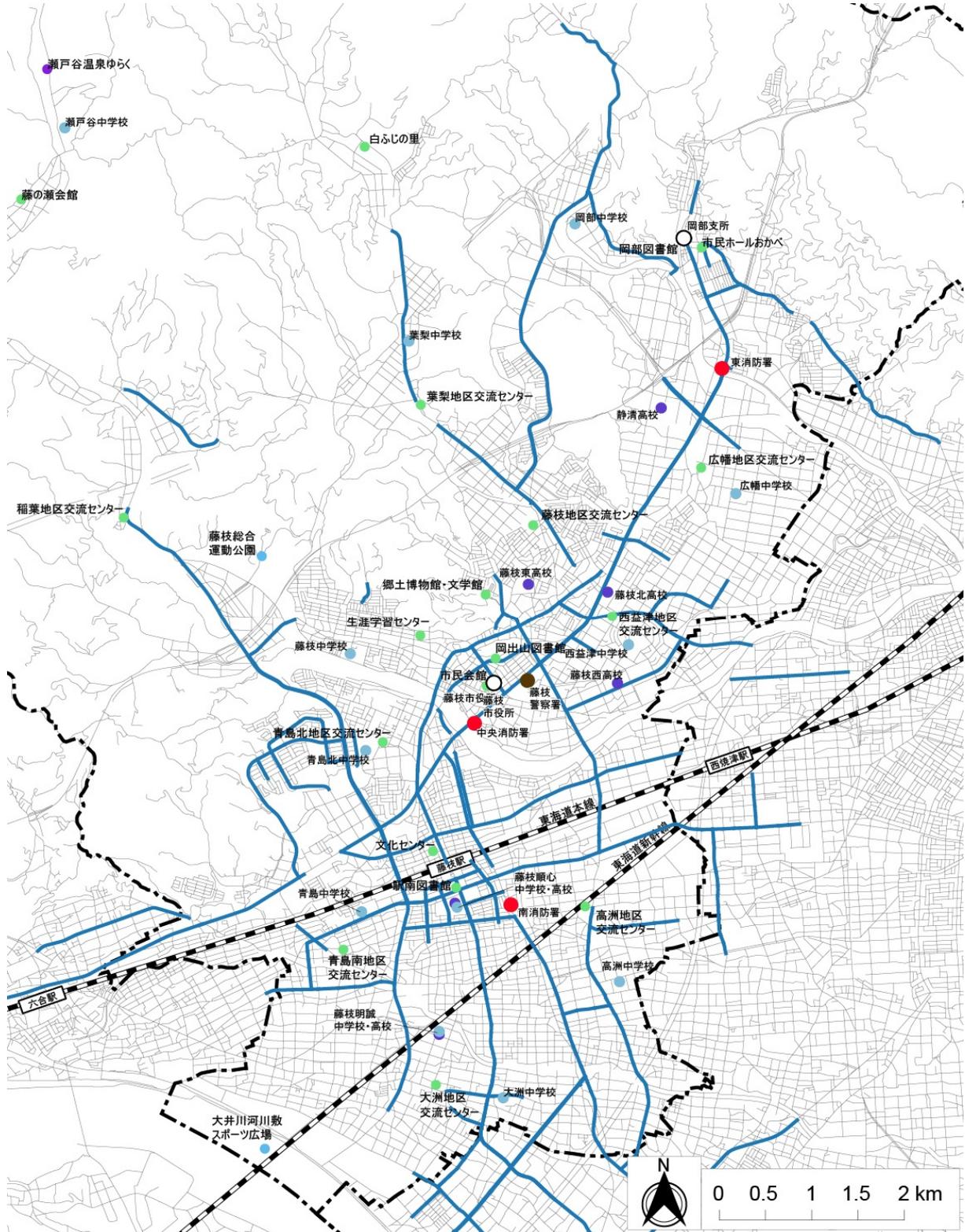


平成 27 年度には、市道藤枝水守線、市道藤枝駅吉永線で自転車誘導帯を暫定的に設置している。

(2) 自転車が通行可能な歩道の状況

自転車が通行可能な歩道は、幹線道路が多くなっている。

図 5-5 「自転車通行可」の指定道路



出典：警察資料

**(3) 都市計画道路の整備状況**

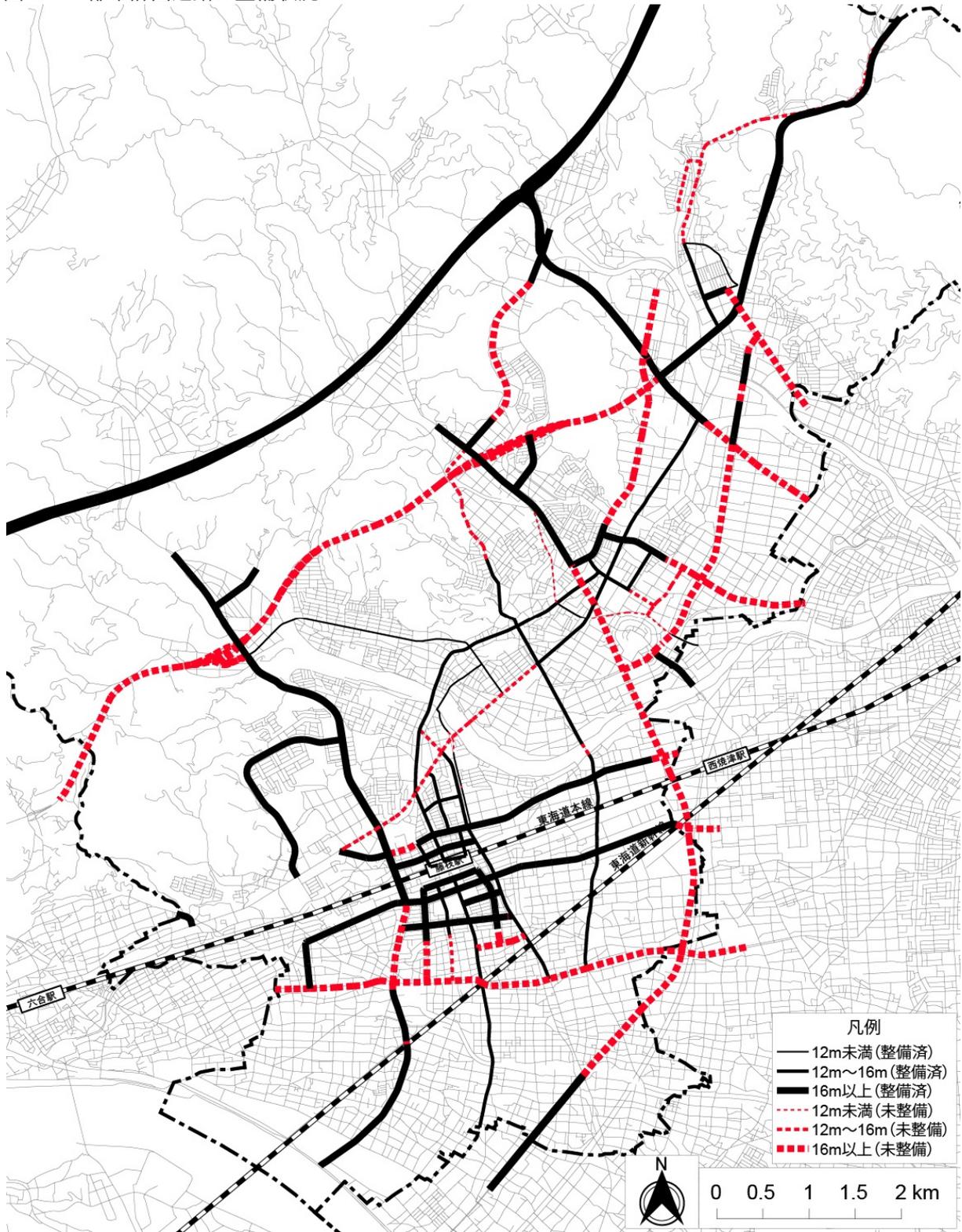
- ・ 平成 28 年 3 月 31 日現在の都市計画道路の総延長は 126,980m となっており、そのうち 83,422m が整備済みであり、整備率は 65.7%となっている。
- ・ 2車線道路では幅員が 15m 未満の道路では整備率が 80%近いのに対して、15m 以上の道路では 53.8%となっており、車線幅員や歩道の広い2車線道路の整備が遅れている。

表 5-2 車線数別幅員別都市計画道路の整備状況

車線数	幅員	計画延長	整備済延長	整備率
2車線	15m 未満	27,800 m	22,050 m	79.3%
2車線	15m 以上	39,870 m	21,452 m	53.8%
4車線道路		49,500 m	31,100 m	62.8%
都市計画道路合計		126,980 m	83,422 m	65.7%

合計には歩行者専用道路も含むため、2車線道路、4車線道路の合計と都市計画道路合計は一致しない。

図 5-6 都市計画道路の整備状況



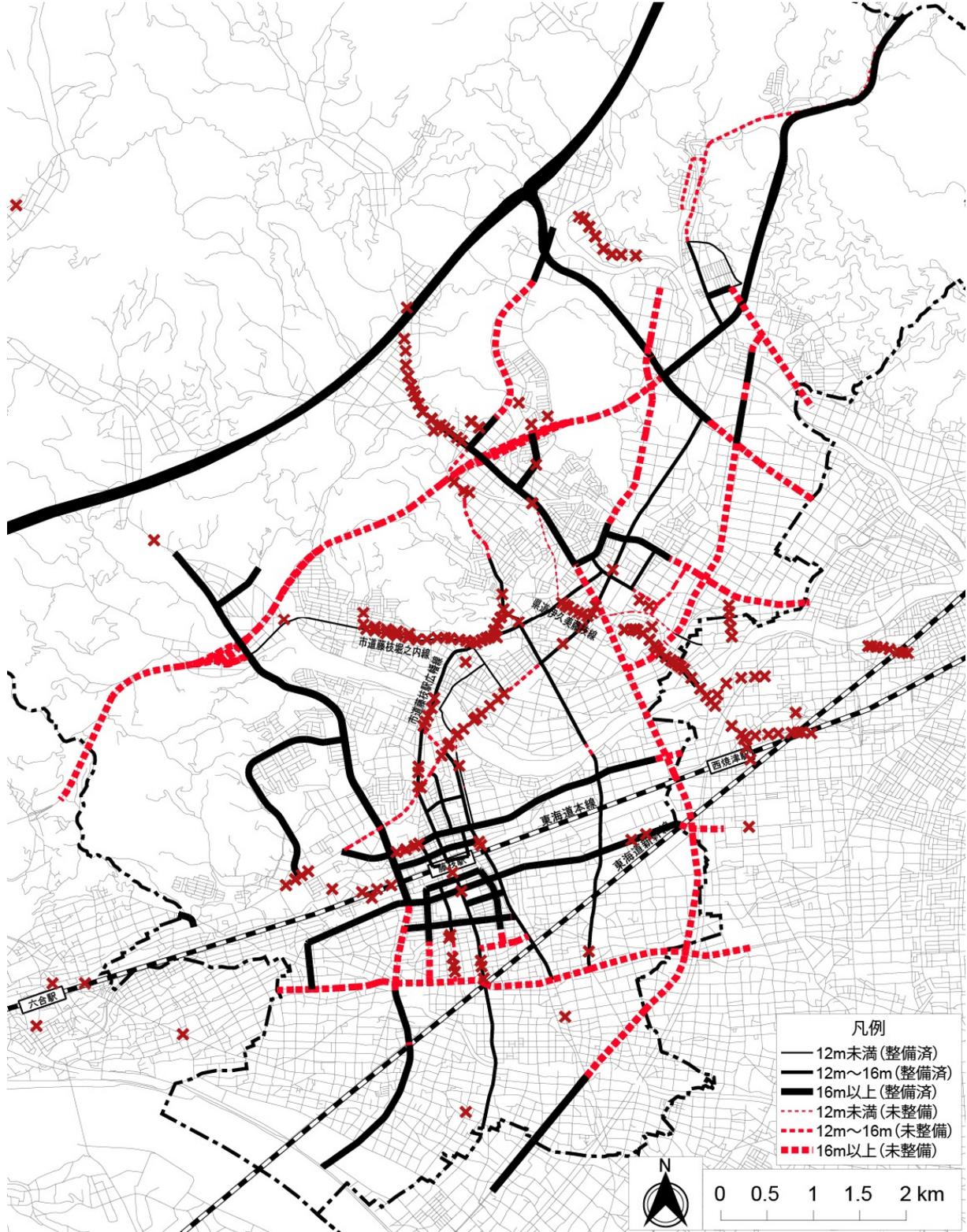
(4) 自転車の通行の際の危険箇所

ここでは、昨年度に実施した自転車通学の中学生・高校生を対象としたアンケート結果より、自転車の通行の際の危険箇所について、都市計画道路の整備状況と関係づけて整理した。

自転車、歩行者が多く、通り抜けることが大変な道路

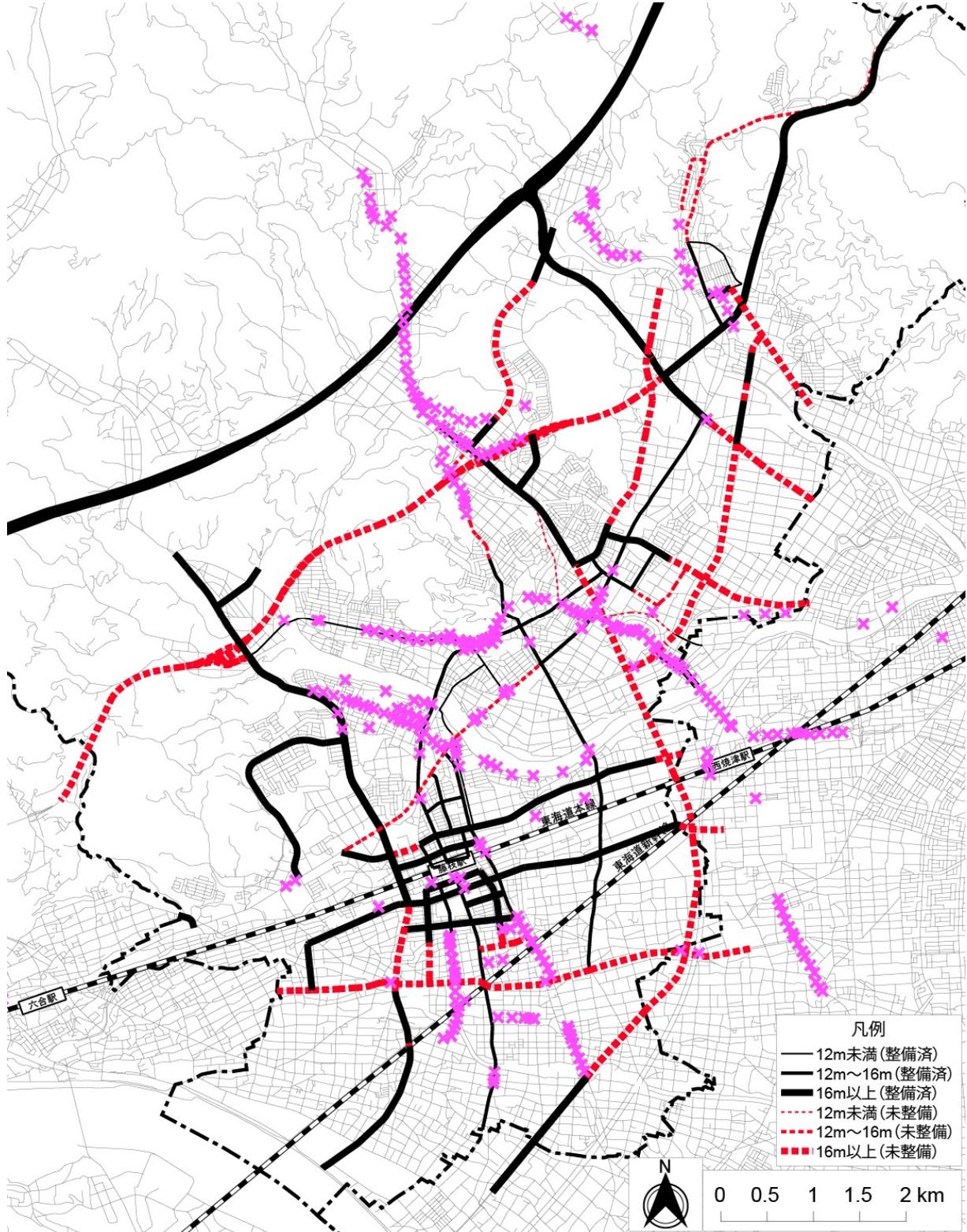
未整備都市計画道路や都市計画道路以外の道路で指摘されるほか、整備済み都市計画道路でも市道藤枝堀之内線、市道藤枝駅広幡線、県道伊久美藤枝線などの道路で指摘されている。

図 5-7 自転車、歩行者が多く、通り抜けることが大変な道路と都市計画道路の整備状況



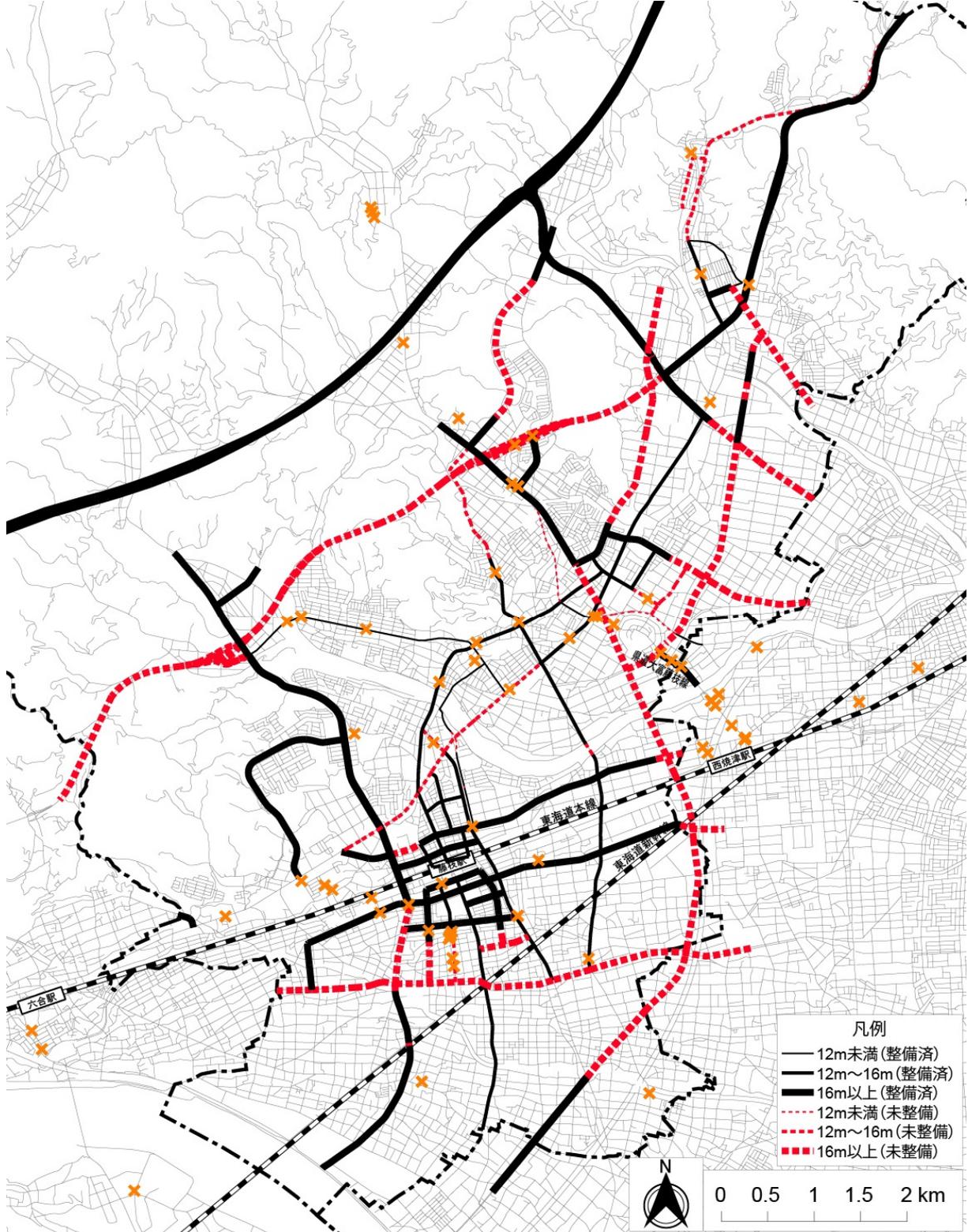
歩行者や自転車、自動車とのすれ違いや追い越しをしている最中に接触しそうになった道路  
都市計画道路以外の道路や、整備済み都市計画道路でも幅員 12m 未満の道路を中心に指摘される。

図 5-8 歩行者や自転車、自動車とのすれ違いや追い越しをしている最中に接触しそうになった道路と都市計画道路の整備状況



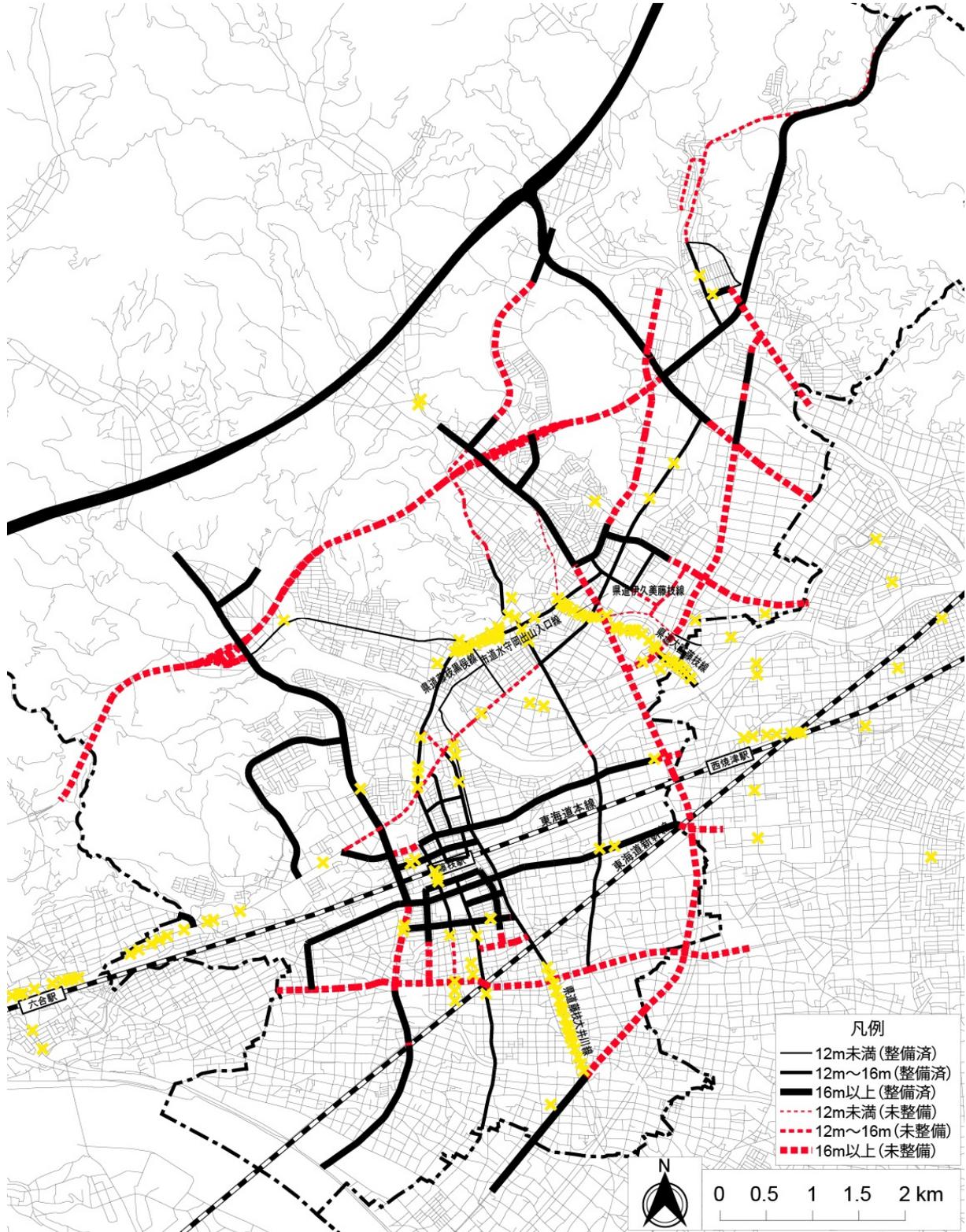
交差点を左折する自動車に巻き込まれそうになった  
 都市計画道路以外の道路や未整備都市計画道路で指摘される。整備済都市計画道路では県道  
 大富藤枝線が短い区間の中で多く指摘されている。

図 5-9 交差点を左折する自動車に巻き込まれそうになった箇所と都市計画道路の整備状況



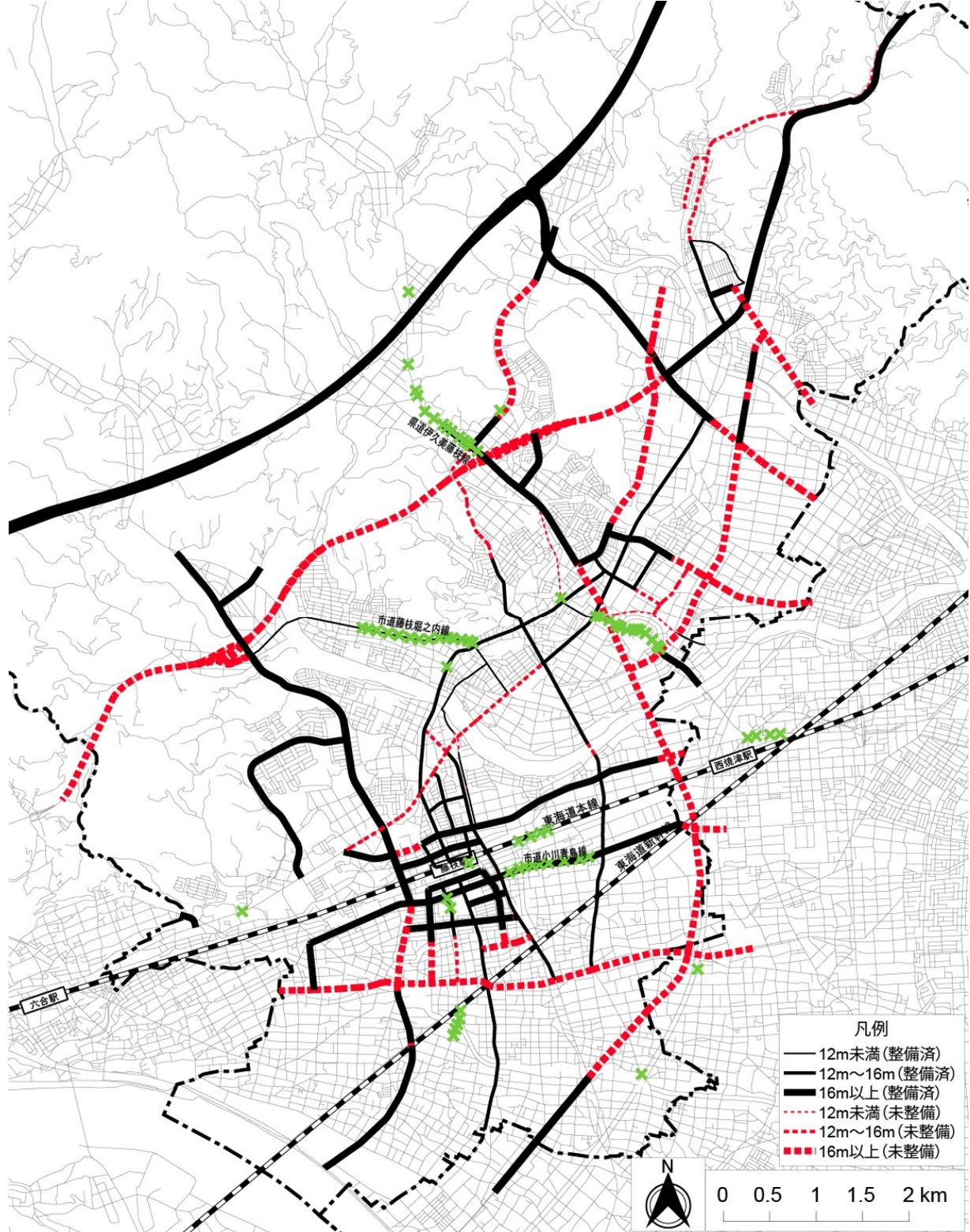
交差点や沿道のお店等から、歩行者等が飛び出してきたため、接触しそうになった市道水守岡出山入口線、県道藤枝黒俣線、県道伊久美藤枝線、県道大富藤枝線、県道藤枝大井川線で多く指摘されている。

図 5-10 歩行者等が飛び出してきたため、接触しそうになった箇所と都市計画道路の整備状況



前方を通行している歩行者や自転車、自動車が急に停止したため、接触しそうになった。  
 都市計画道路では市道藤枝堀之内線、市道小川青島線、県道伊久美藤枝線(国道1号藤枝バイパス以北)で多く指摘されている。

図 5-11 歩行者や自転車、自動車が急に停止したため、接触しそうになった箇所と都市計画道路の整備状況



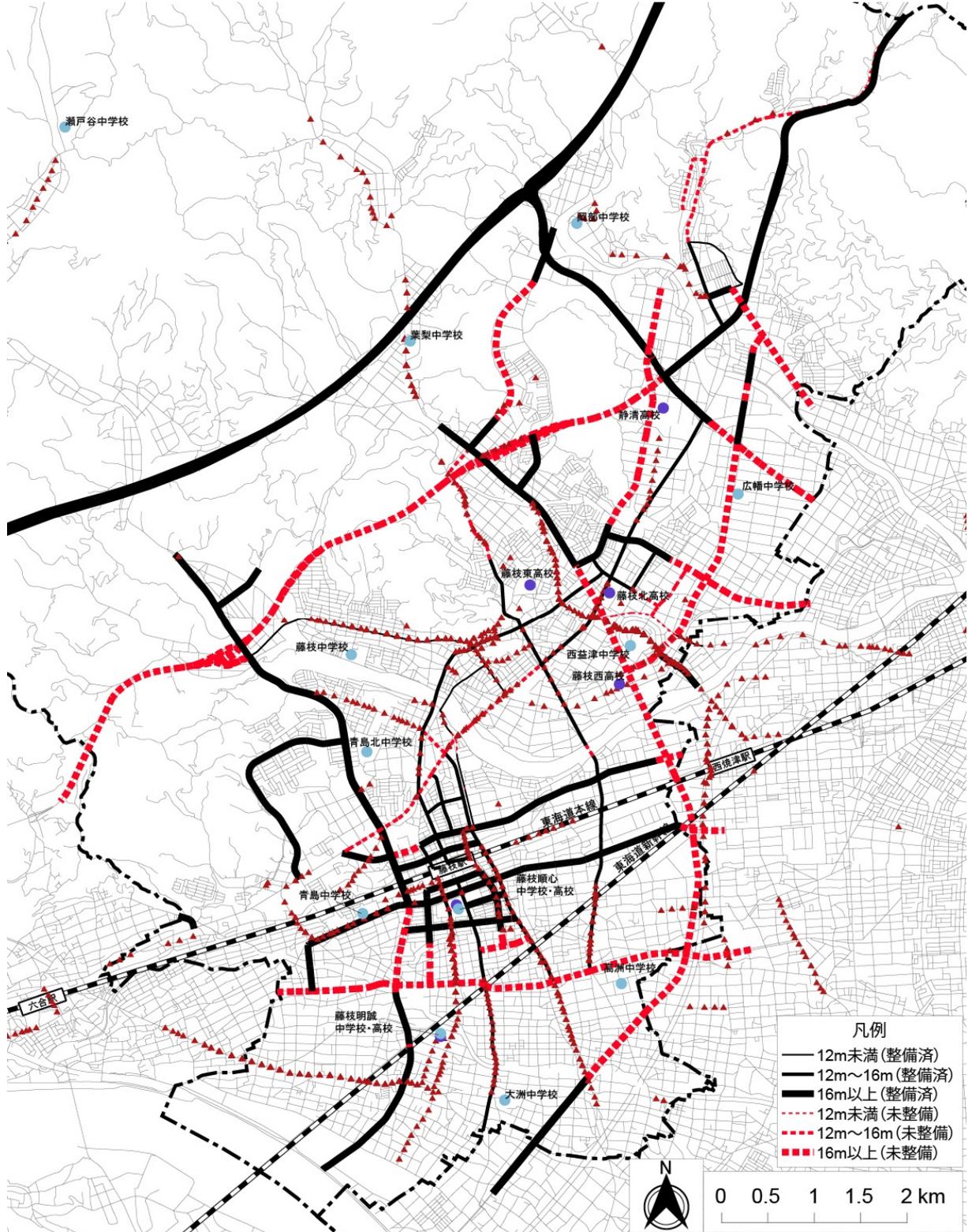
(5) 通行しづらい箇所

(4)と同様に、昨年度に実施した自転車通学の中学生・高校生を対象としたアンケート結果より、物理的な要因で自転車の通行がしづらい箇所について、都市計画道路の整備状況とともに整理した。

歩道そのものが狭い

いずれの中学校、高校付近の道路での指摘されている。

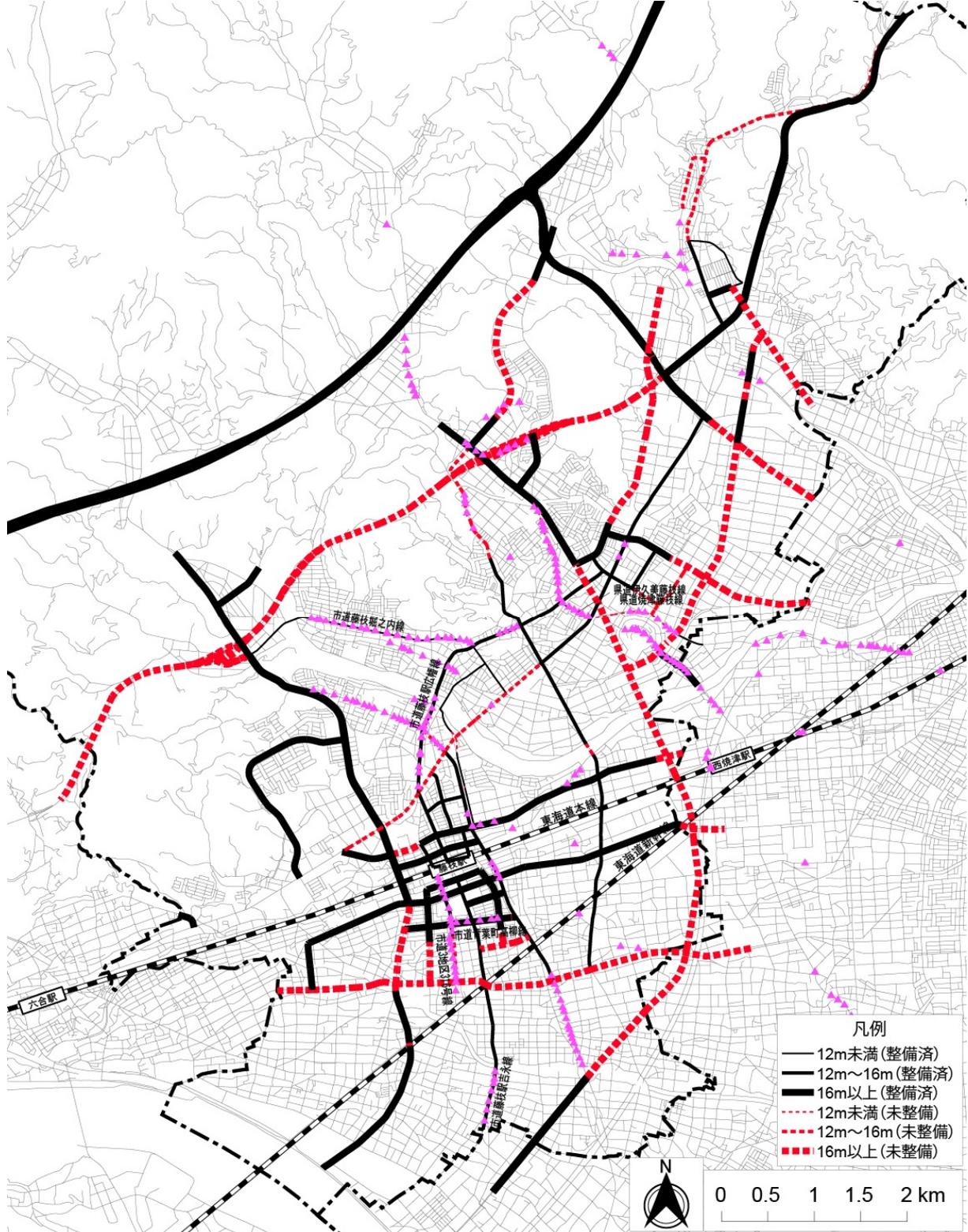
図 5-12 歩道そのものが狭い箇所と都市計画道路の整備状況



電柱や看板、街路樹などが多く、自転車の通る幅が狭い

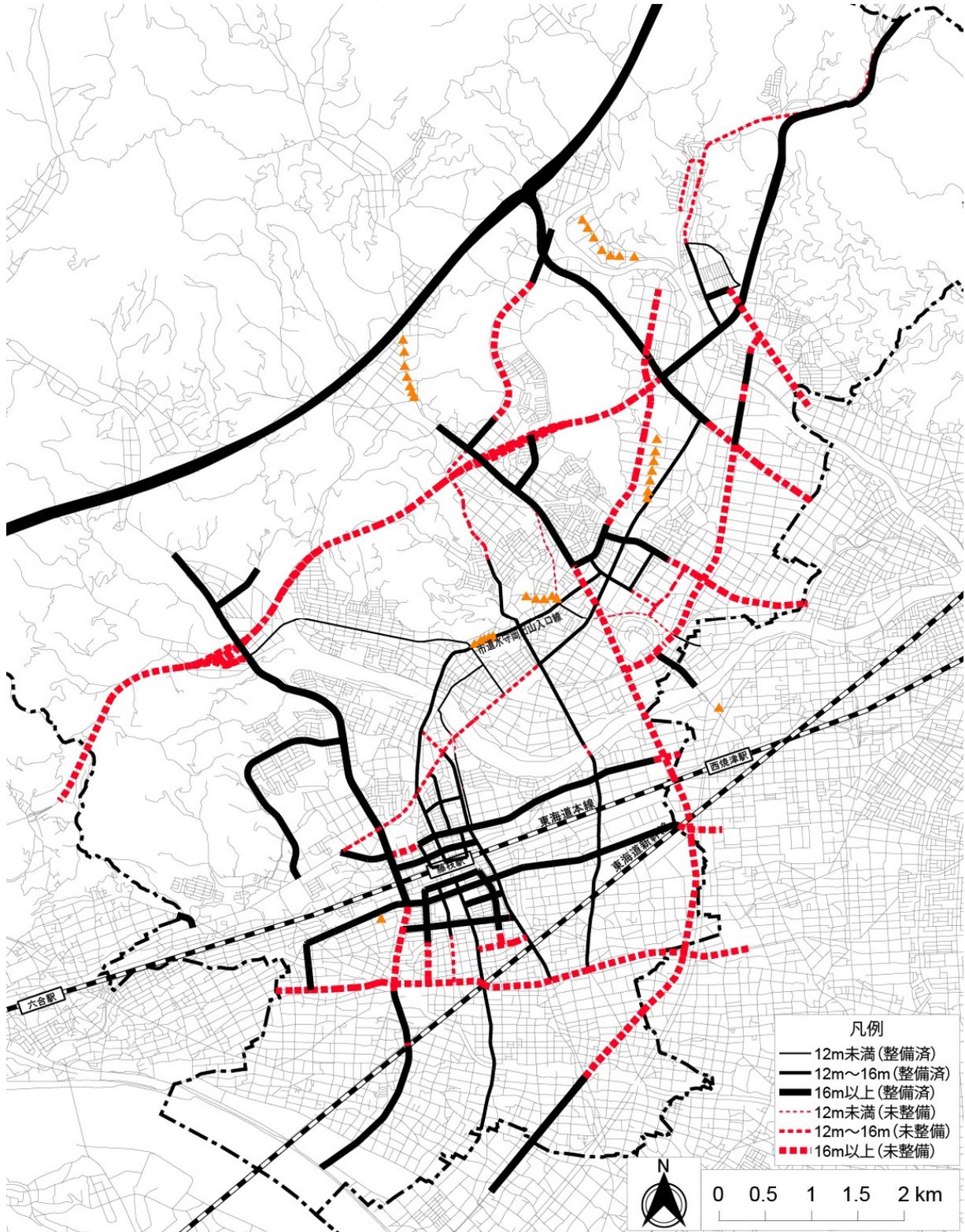
都市計画道路では市道藤枝葉梨線、県道伊久美藤枝線、県道焼津藤枝線、市道藤枝堀之内線、市道3地区316号線(未整備)、市道青葉町高柳線、市道藤枝駅吉永線などで指摘されている。

図 5-13 電柱や看板、街路樹などが多く、自転車の通る幅が狭い箇所と都市計画道路の整備状況



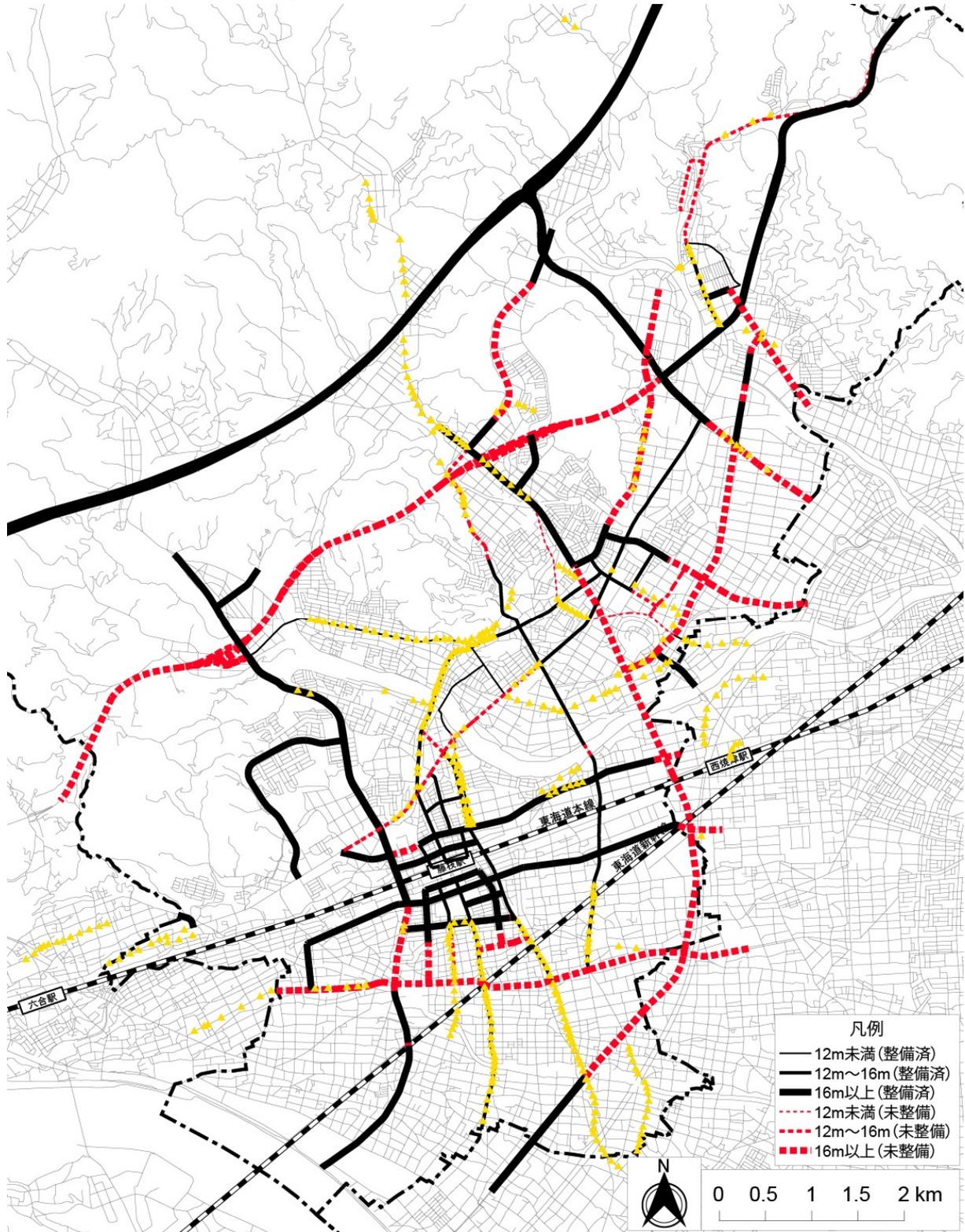
放置自転車や違法駐車が多く、自転車の通る幅が狭い  
都市計画道路では市道藤枝水守線のみ指摘されている。

図 5-14 放置自転車や違法駐車が多く、自転車の通る幅が狭い箇所と都市計画道路の整備状況



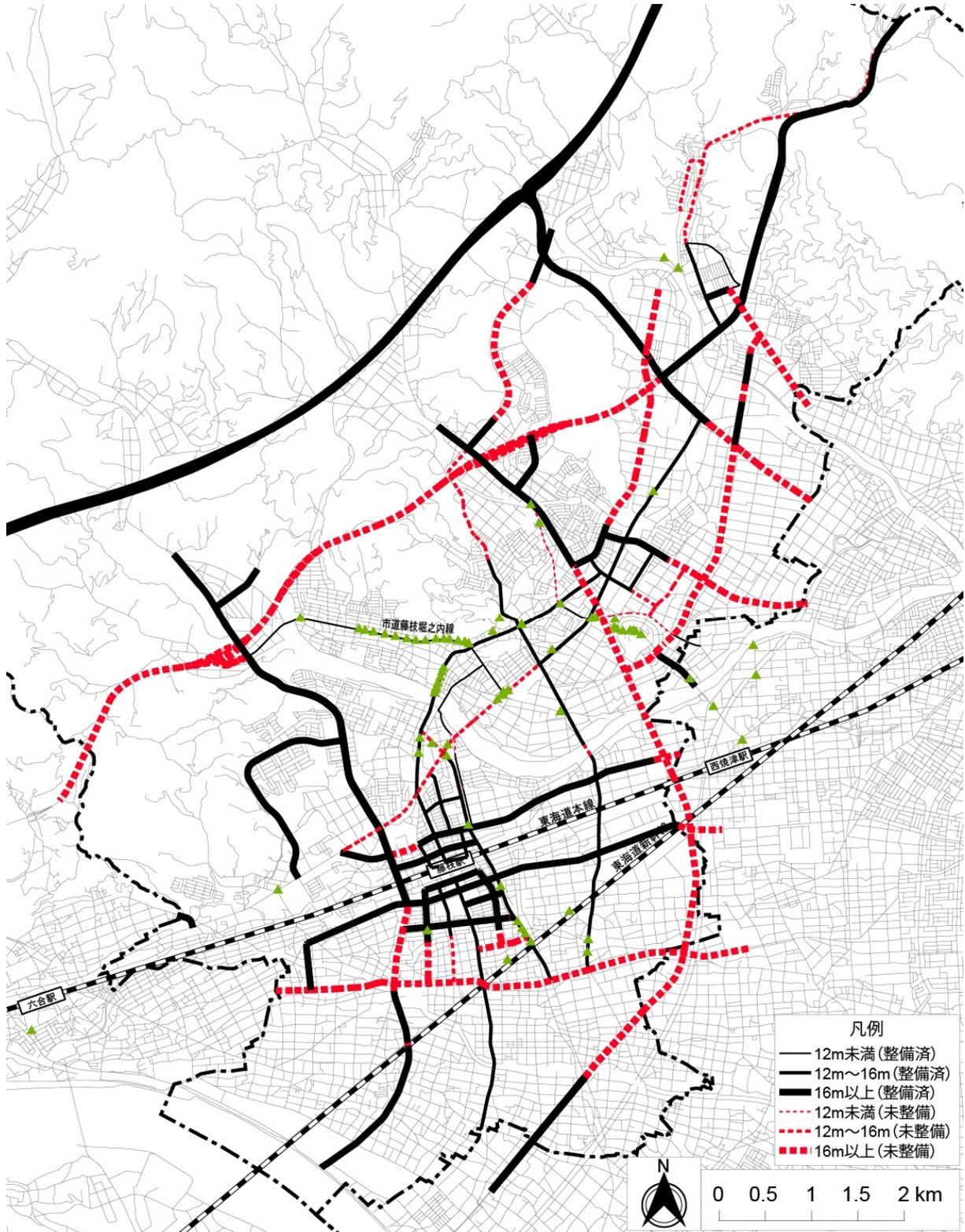
歩道の段差が大きい、又は歩道に凹凸がある。  
歩道が整備されている多くの道路で指摘されている。

図 5-15 歩道の段差が大きい、又は歩道に凹凸がある箇所と都市計画道路の整備状況



信号を待っている場所が狭い。  
市道藤枝堀之内線で多く指摘されている。

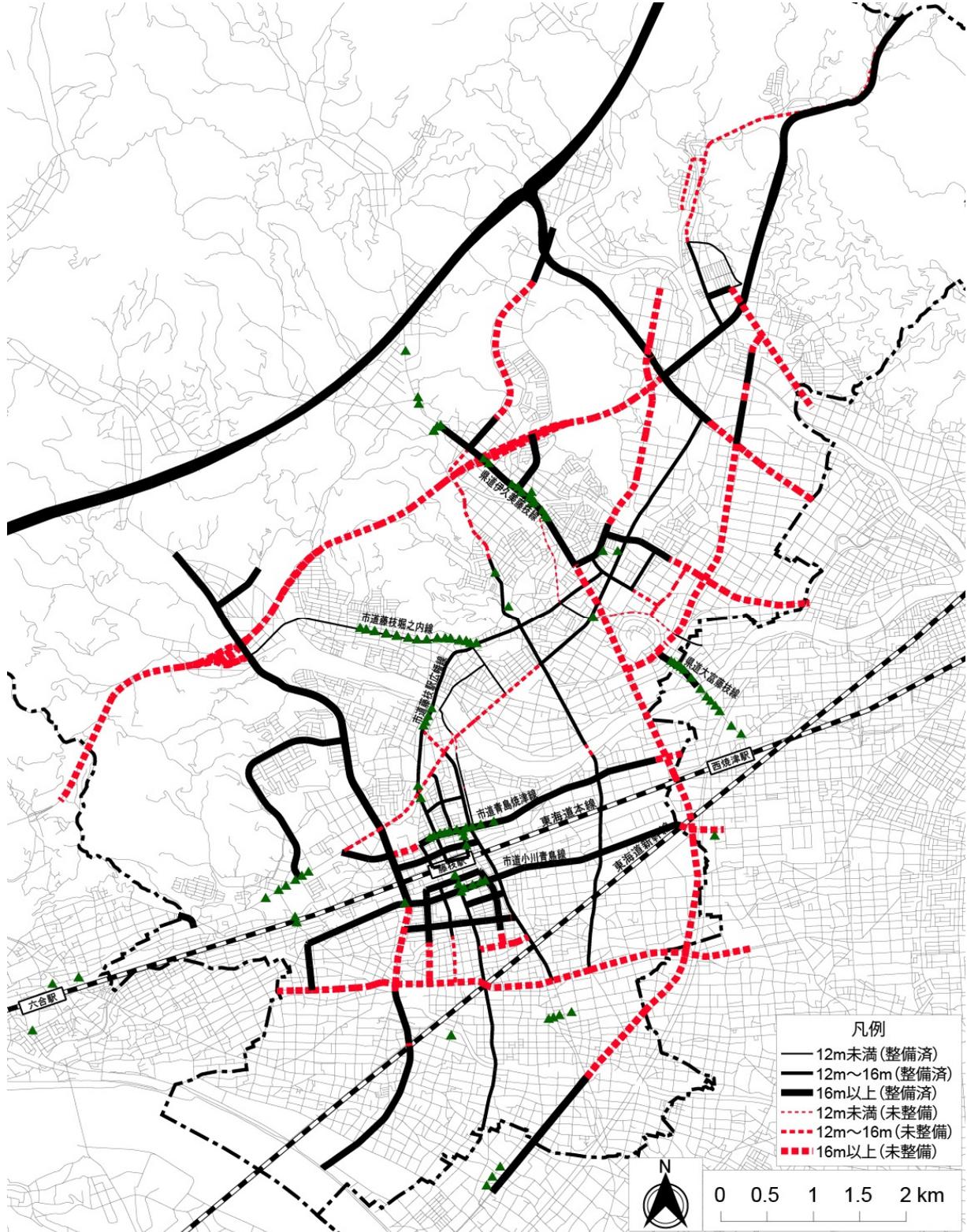
図 5-16 信号を待っている場所が狭い箇所と都市計画道路の整備状況



信号が多く、信号待ちをする回数が多い。

市道益津堀之内線、県道大富藤枝線、県道伊久美藤枝線、市道青島焼津線などで多く指摘されている。

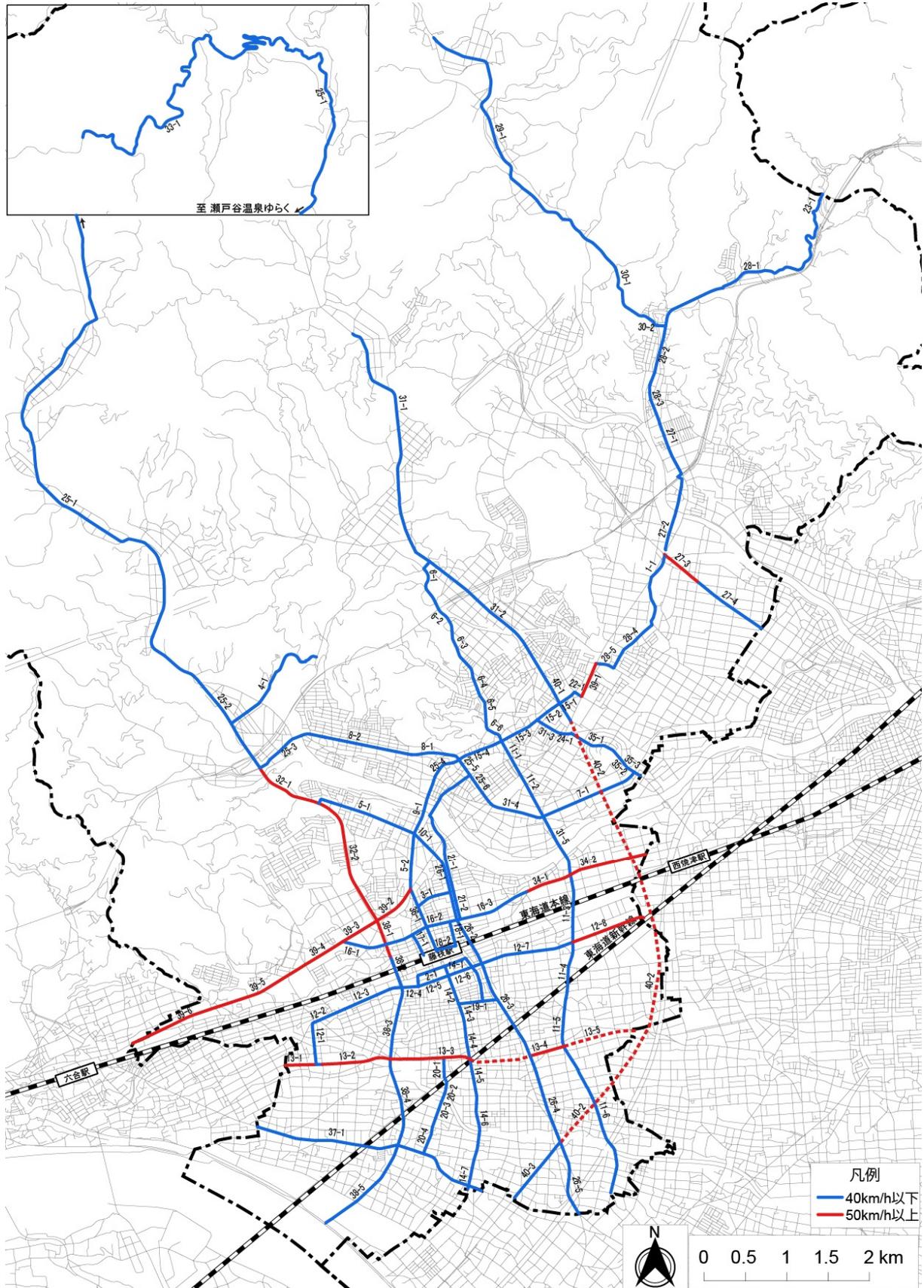
図 5-17 信号が多く、信号待ちをする回数が多い箇所と都市計画道路の整備状況



## 4. 整備形態選定資料

### 1) 抽出路線の制限速度

図 5-18 抽出路線の制限速度



未整備都市計画道路については想定

## 5. 交通量調査の実施

### 1) 実施概要

#### (1) 調査目的

自転車通行空間ネットワーク整備計画策定にあたり、自転車をはじめとして歩行者、自動車、歩行者の通行状況を把握するため、交通量調査を実施した。

#### (2) 調査内容

市内の道路 8 断面において歩行者、自転車、自動車交通量調査を平日 1 日 12 時間 (7 時 ~ 19 時) の交通量調査を実施した。

調査区分は下記の通りである。

表 5-3 交通量調査における調査区分

区分種類	内 容
歩行者	方向、通行場所(歩道、路肩、車道)
自転車	方向、通行場所(歩道、路肩、車道)
自動車	方向、車種(大型車、小型車の2区分)
二輪車	方向

調査は 1 時間単位で集計する。ただし午前・午後のピーク時各 2 時間は 10 分単位で計測する。

昨年度に道路課で実施した自転車交通量調査結果に基づき、午前のピーク時は 7 時から 9 時、午後のピーク時は 16 時から 18 時とした。

#### (3) 調査日・調査時間帯

調査は以下の日時に実施した。

12 時間調査(歩行者、自転車、自動車交通量)  
平成 29 年 9 月 13 日(水) 7:00 ~ 19:00

(4) 調査地点

下記の8箇所である。

図 5-19 交通量調査地点



2) 12 時間合計、各地点の結果概要

12 時間合計、各地点の結果概要は以下に示す通りである。

図 5-20 12 時間交通量調査結果の概要

