

第2章 自転車を取り巻く環境

1. 国や県の動向

① 国の自転車活用推進計画について

国は自転車活用推進法の目的に則り、令和3年(2021)に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、以下の4つの課題と目標を掲げています。

【4つの課題の視点】

課題の視点	課題内容の概要
都市環境	2050年までにカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指しており、地球温暖化対策が必要
国民の健康増進	高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドロームなどの予防等による健康寿命の延伸
観光地域づくり	サイクリストの受入環境が必ずしも十分整っていないなど環境整備の課題やインバウンド効果を全国へ拡大
安全・安心	通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成

【4つの目標】

目標	目標内容の概要
自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指します
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	自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指します
サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指します
自転車事故のない安全で安心な社会の実現	安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指します

図表 2-1：国の自転車活用推進計画の課題と目標

出典：第2次自転車活用推進計画より

②県の自転車活用推進計画について

静岡県は、国の計画を勘案し、自転車活用推進法第10条に基づいて、令和4年（2022）に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」を目指す姿としています。

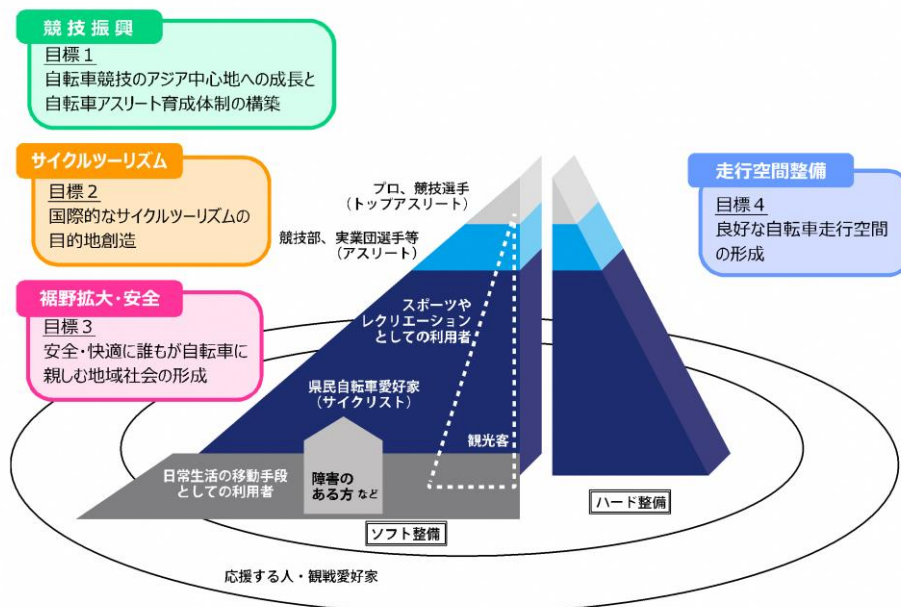
また、4つの目標を定め、これらを達成するために実施すべき施策を推進しています。

目指す姿

サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現

「聖地」とは

- ・国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域
- ・住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会



図表 2-2: 静岡県の計画目標

出典: 第2次静岡県自転車活用推進計画より

③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

安全で快適な自転車等利用環境を向上させるための方策などについて、国土交通省と警察庁では、合同で平成24年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以後：自転車ガイドライン)を策定しています。

自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画を踏まえて、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、自転車ガイドラインを令和6年に改定しており、主な改定内容を以下(図表 2-3)に示します。

自転車ガイドラインには、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策定及び自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する行政機関や地元住民、道路利用者など関係者と連携して実施すべき事項について記載しています。また、自転車活用推進計画には、自転車ネットワーク計画を位置付けることが基本となっていることから、既存の「藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を本計画に位置づけ策定しています。

改定の視点	改定内容の概要
自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映	自転車活用推進法(H29.5 施行)や第二次自転車活用推進計画(R3.5 閣議決定)を踏まえた内容に見直し。交通事故の防止に加えて、自転車の活用推進に関する視点を充実
質の高い自転車通行空間の整備促進	限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。将来的には完成形態での面的な自転車ネットワーク計画の整備を目指すことを基本としつつ、一部暫定形態を選定する場合の段階的な整備手順のイメージを例示
自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化	路上駐停車により自転車専用通行帯の機能を損われないよう、交通管理者と道路管理者が連携して対策を強化する
利用ルールの徹底	自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説
新技術やデータの活用の促進	シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示

図表 2-3:ガイドラインの主な改定内容

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)より

2.本市の関係する計画等

計画の策定にあたり、藤枝市の都市づくり等の目標や基本方針と整合を図るため、上位計画等の内容について以下に整理します。

①第6次藤枝市総合計画

藤枝市のこれからのまちづくりを示しており、まちの目指す姿や都市像、ビジョンを基本構想として示しています。基本構想で示した目指す姿などを実現させるため、基本計画の中で、7つの基本目標を設け、各取組を図っています。

7つの目標の中でも、「目標 1:市民の命と安全・安心を守る藤枝づくり」の交通安全対策の推進や「目標 2:市民の健康で豊かな暮らしを実現する藤枝づくり」の健康づくりの推進、「目標 5:魅力と活用、持続力のある地域がつながる藤枝づくり」のスポーツの推進、「目標6:豊かな自然環境と資源を守り、次代につながる藤枝づくり」の地球温暖化対策の推進で自転車に関する取組が位置づけられています。主な取組として「自転車活用の推進」、「自転車の安全利用の推進」、「自転車通行空間の整備」等が位置づけられています。



図表 2-4: 基本計画の体系

出典: 第6次藤枝市総合計画より

②藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）

本市では、藤枝市まち・ひと・しごと創生総合戦略のICT・デジタル活用を基軸とした方向性を基本としながらも、ICT・デジタル活用からDX（デジタルトランスフォーメーション）へと進化させるとともに、本市の立地特性や独自の資源を活用して新たな成長基盤を創る「地域ビジョン（新地域成長戦略）」を打ち出し、「藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）」を策定し、戦略の基本方針を示しています。

藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）では、地域ビジョンとして「“食と農×健康・医療”で変革を生み出す産学官民共創都市」を掲げ、4つの基本方針を挙げており、自転車に関する具体的な事業として、基本方針Ⅰ「コンパクト+ネットワークのまちを創る」の中で、自転車通行空間整備事業やシェアサイクル事業、自転車の安全利用の促進が挙げられています。

基本方針① コンパクト + ネットワークのまちを創る

【基本目標】

成長を生み出す使命と役割を持った多彩な拠点づくりとともに、相乗効果と好循環を生み出す有機的なネットワークを一体的に確立し、持続可能なまちの基盤を創る

基本方針② 産業としごとを創る

【基本目標】

地域経済を牽引し、革新的なモノやサービスを生み出す基幹的産業やビジネスの創出とともに、これを担う高度な人材をつくり、持続可能な経済基盤を創る

基本方針③ ひとの流れを創る

【基本目標】

自然や文化など固有の資源と共生し、内外から関わるひとを増やして新たな価値を生み出すとともに、それぞれを有機的に結びつけて経済性も高め、持続可能な交流の基盤を創る

基本方針④ 健やかに暮らし活躍できるまちを創る

【基本目標】

結婚・出産・子育ての希望が叶い、安心して健康に暮らすことができる環境とともに、将来に希望を抱いて活躍できる環境を整え、持続可能な社会基盤を創る

横断的な視点

- 1 デジタル活用によるDX推進
- 2 将来への成長基盤の形成
- 3 人材づくりと多様な人材の活躍

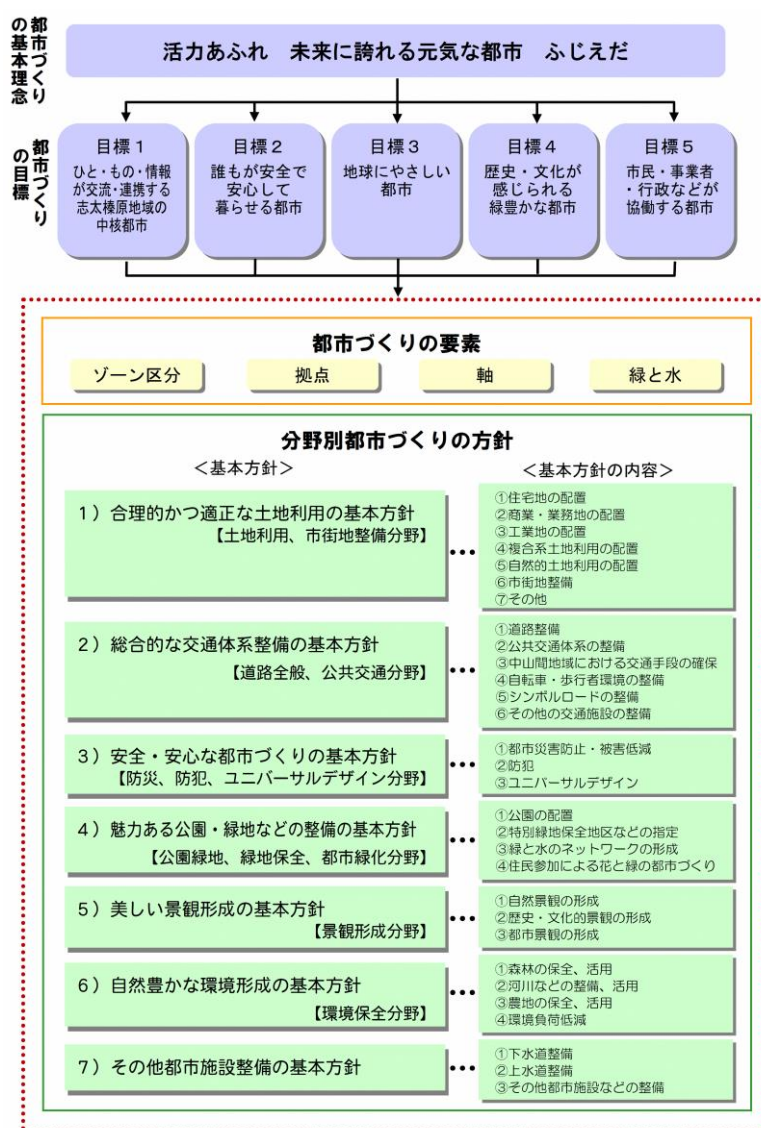
図表 2-5:基本方針と目標

出典：藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）より

③藤枝市都市計画マスタープラン

藤枝市の目指す将来都市像を、都市整備の観点から示しています。また、都市計画マスタープランは、土地利用や都市施設など個別の都市計画が決定・変更されるべき方向を示す誘導指針や市民や事業者など多様な主体と行政が協働して、地域特性を生かした計画的な都市整備を進めていくための総合的・長期的な指針となるものです。

計画では基本理念に基づき、5つの目標を挙げている他、都市づくりの方向性として「拠点集約型都市構造の構築」としています。分野別の基本方針「総合的な交通体系整備の基本方針」では、自転車走行空間整備やレンタサイクルの普及、放置自転車防止対策の推進を挙げ



図表 2-6: 体系図

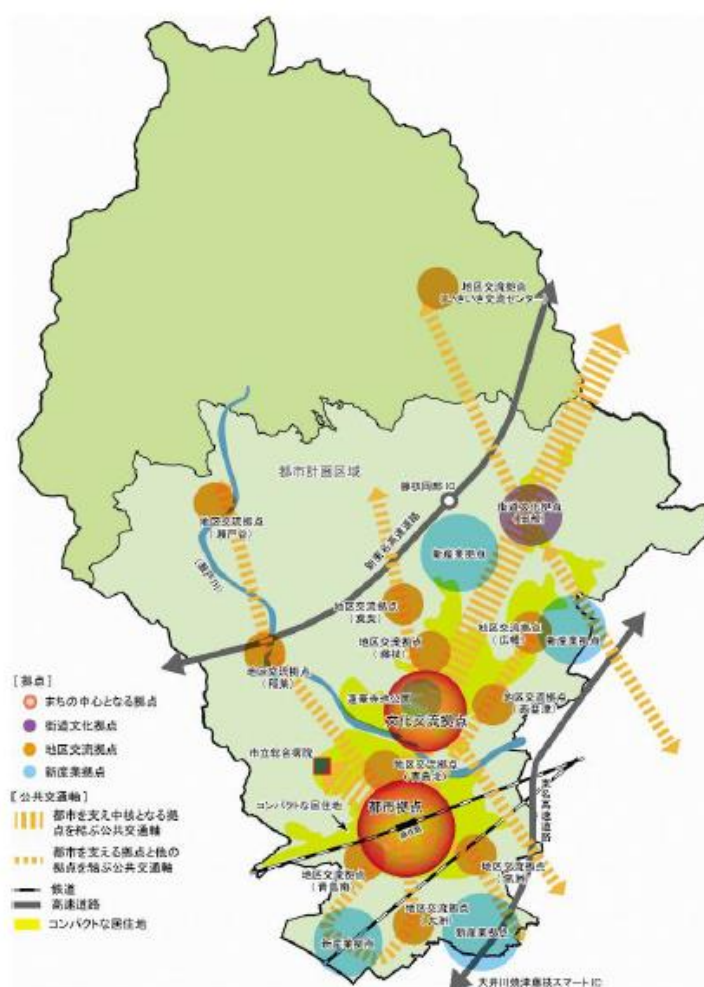
出典: 藤枝市都市計画マスタープランより

④立地適正化計画

2014(平成26)年8月の都市再生特別措置法の改正により制度化された「立地適正化計画」は、都市全体の構造を見渡し住宅と医療、福祉、商業などの生活サービス施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行うものです。

その中でも、快適な自転車走行環境の整備や、中心市街地などのまちづくりを促進するため、駐輪場を確保していくことが挙げられています。

まちの中心となる拠点と
個性豊かな様々な拠点が結びつき
誰もが・どこでも
いきいき暮らせるまちづくり



図表 2-7:都市構造の将来像
出典:藤枝市立地適正化計画より

⑤藤枝市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例(令和2年8月1日施行)

この条例は、市民生活における自転車の快適で安全な利用の推進に関し、市、市民等、自転車利用者、事業者、自転車関係団体及び自転車小売業者等の責務を明らかにするとともに、市が実施する施策の基本的な事項を定めることにより、自転車利用による環境への負荷低減、災害時における交通機能の維持、市民等の健康増進等を図り、もって市民等が安心して暮らすことのできる地域社会の実現に寄与することを目的としています。

【条例の抜粋】

○基本施策

第9条 市は、市民等並びに国及び県との連携により、次に掲げる基本施策を推進するものとする。

- (1) 市が管理する道路の保全並びに自転車が通行する空間の確保及び駐輪環境の整備に関すること。
- (2) 自転車の快適で安全な利用に係る支援及び普及啓発に関すること。
- (3) 自転車を活用した環境への負荷低減を図るための取組に関すること。
- (4) 災害時における自転車の有効活用に関すること。
- (5) 自転車を活用した地域づくり及び健康づくりの推進に関すること。

○自転車交通安全教育の推進

第10条 市は、自転車関係団体、警察その他の関係機関と相互に連携協力し、自転車利用者に対して、自転車の安全な利用に関する交通安全教育(以下「自転車交通安全教育」という。)を行うよう努めるものとする。

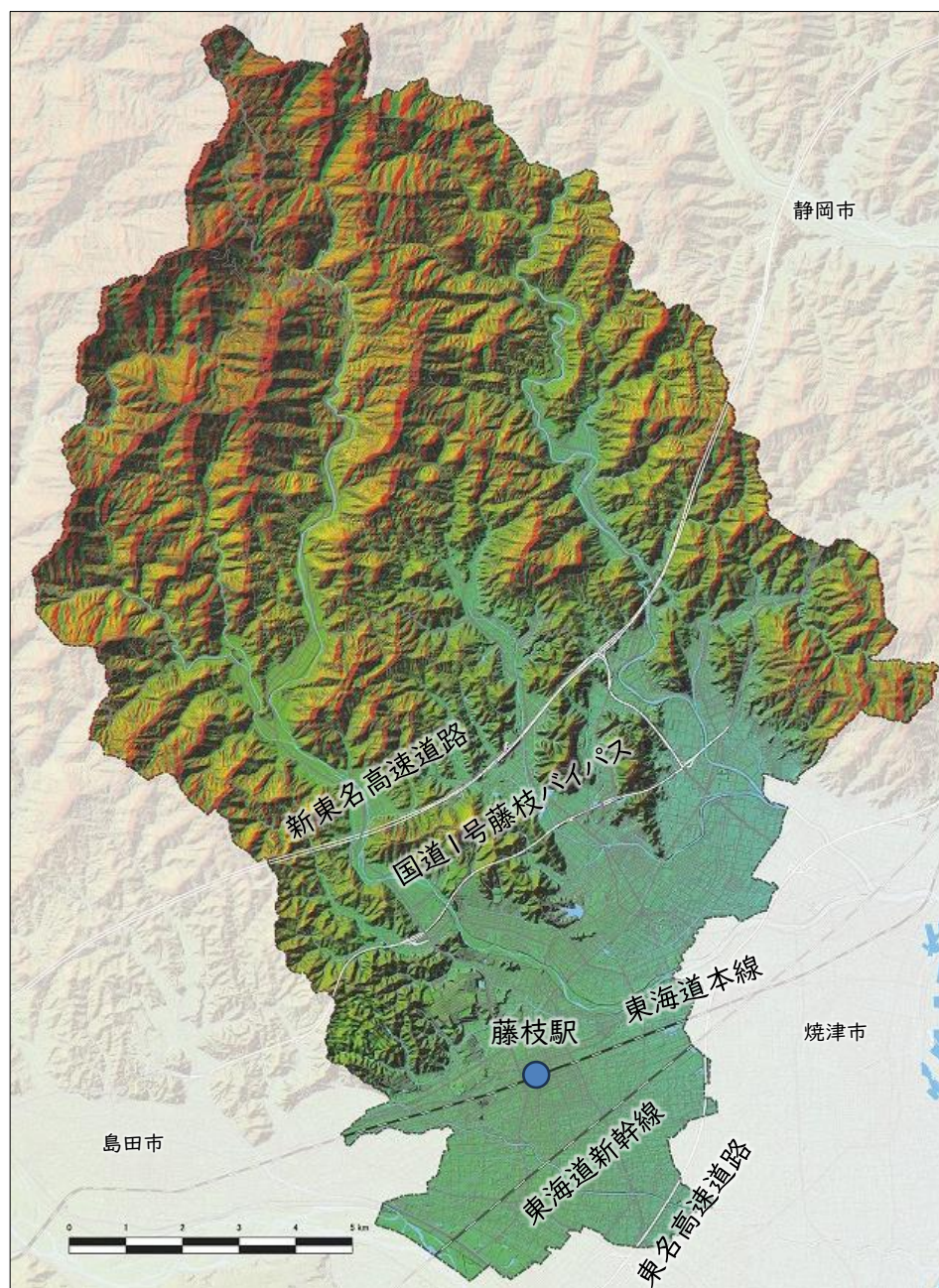
- 2 市内の小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の長は、市と連携協力し、その児童又は生徒に対して、自転車交通安全教育を行うよう努めるものとする。
- 3 事業者は、その事業活動又は通勤のために自転車を利用する従業員等に対して、自転車交通安全教育に係る普及啓発及び指導を行うよう努めるものとする。
- 4 保護者は、その監護する幼児、児童又は生徒に対して、自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めるものとする。
- 5 自転車利用者である高齢者の家族は、その高齢者に対して、自転車の安全で適正な利用に関する事項について助言するよう努めるものとする。

3.本市の概況

①地勢・気候

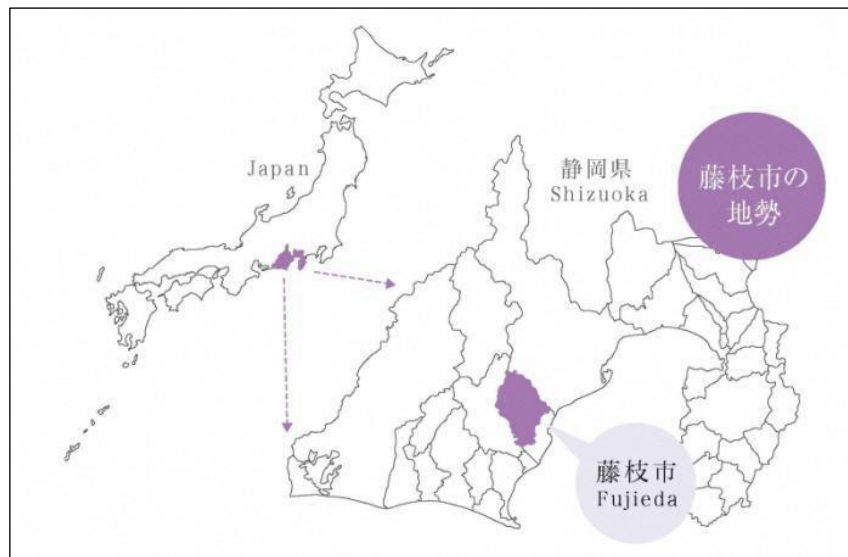
藤枝市は、静岡市から西へ約 20 キロメートル、静岡県のほぼ中央に位置しています。市域は、北は南アルプスを望む赤石山系の森林地帯から大井川の一部まで、豊かな自然に恵まれた、旧東海道など歴史と文化の香りあふれるまちです。

また、藤枝市内の平均気温は、16.6 度と温暖で、雪もほとんど降らない気候です。



図表 2-8: 藤枝市内の起伏

出典: 基盤地図情報より作成(国土地理院)より

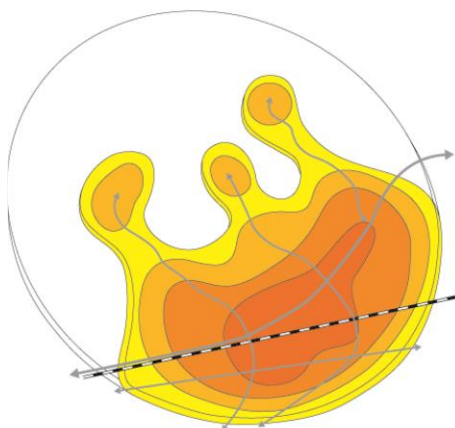


図表 2-9: 藤枝市位置図(藤枝市)

②都市

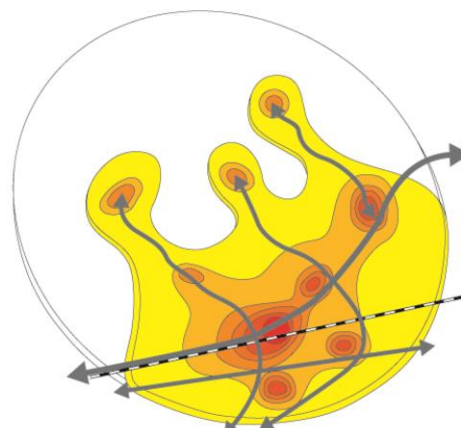
藤枝市は、「地方再生コンパクトシティ」のモデル都市にも選ばれており、中心市街地を核として、各地域の個性や特性を活かした多極型の拠点形成と拠点相互を公共交通や人の交流で有機的につなぐ、独自の都市プラットフォーム「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを進めています。

拡散型都市構造



低密度の市街地がさらに拡大し、道路や下水道、バスサービス等の維持・管理にかかる都市経営コストの増加が見込まれます。

拠点集約型都市構造



拠点となる地域に都市機能や開発を計画的に誘導・集約することで、将来にわたり持続可能な都市づくりを進めることができます。

図表 2-10: 都市づくりのイメージ

出典: 藤枝市都市計画マスタープランより

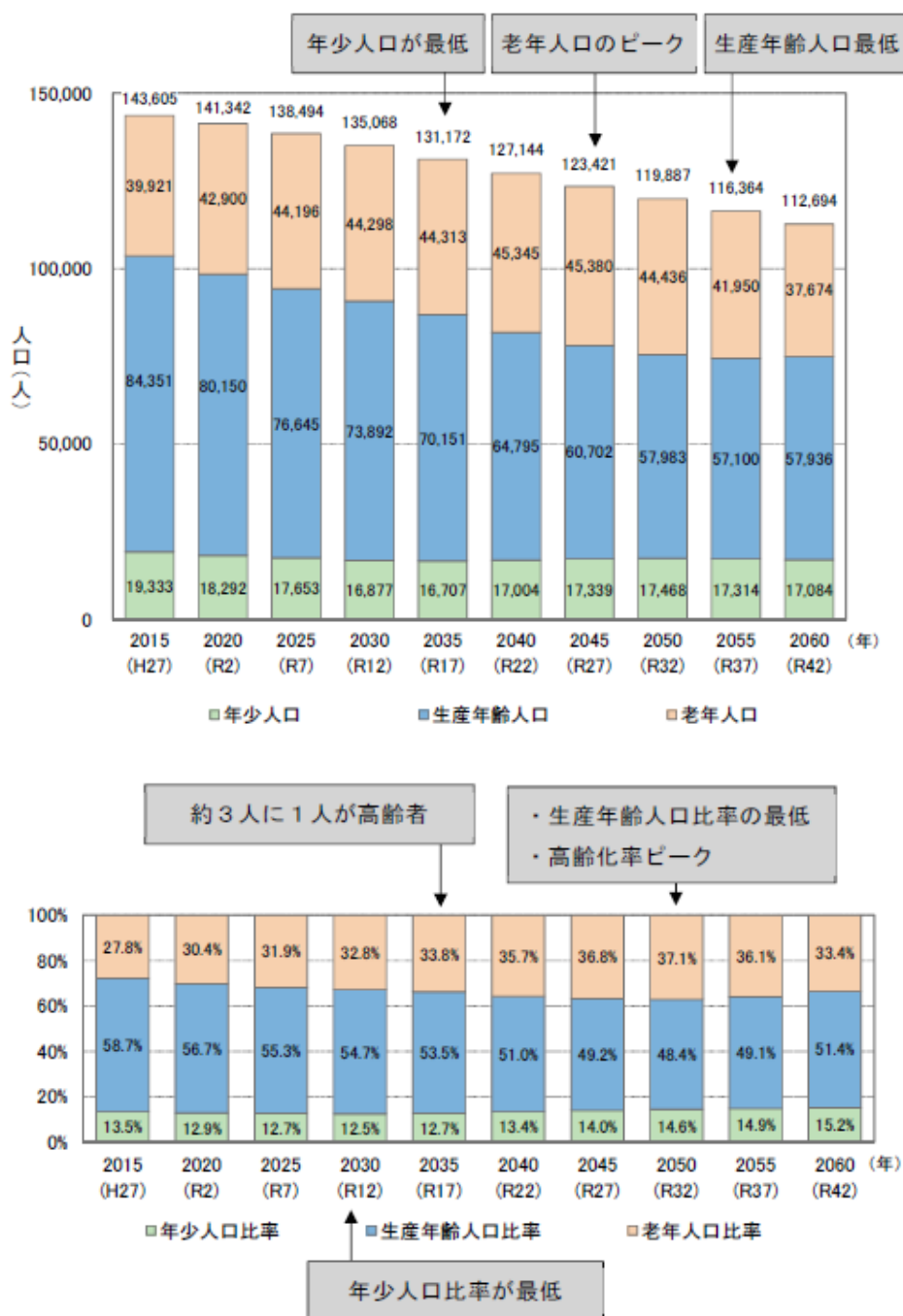
拠点図



図表 2-11:土地利用の考え方
出典:第6次藤枝市総合計画より

③人口

藤枝市の人口は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）の減少が進行しています。一方で老年人口（65歳以上）は増加し、令和17年（2035）には、約3人に1人が高齢者となり、令和27年（2045）には、老年人口がピークになります。

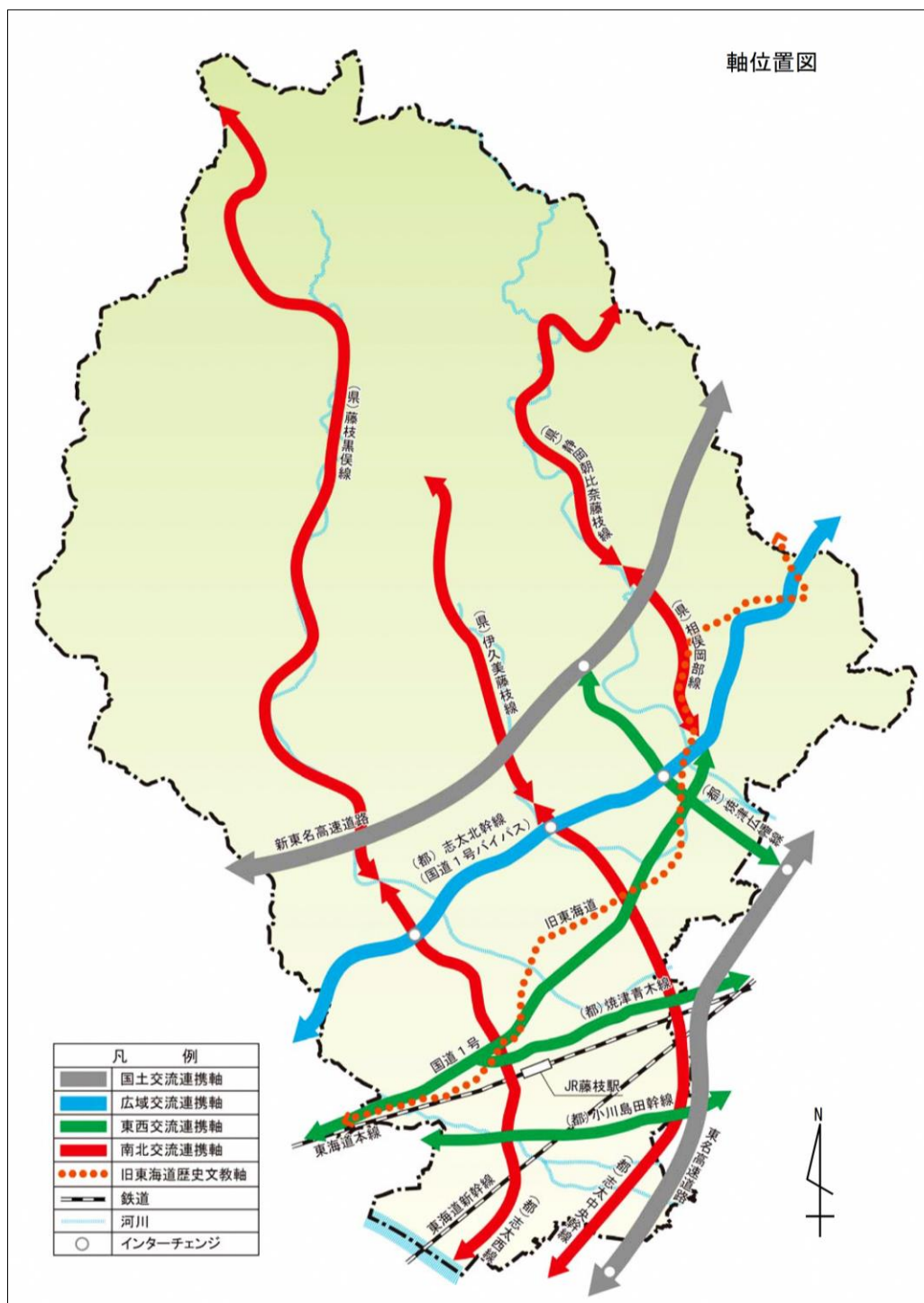


図表 2-12: 藤枝市の人口の動向

出典: 藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）より

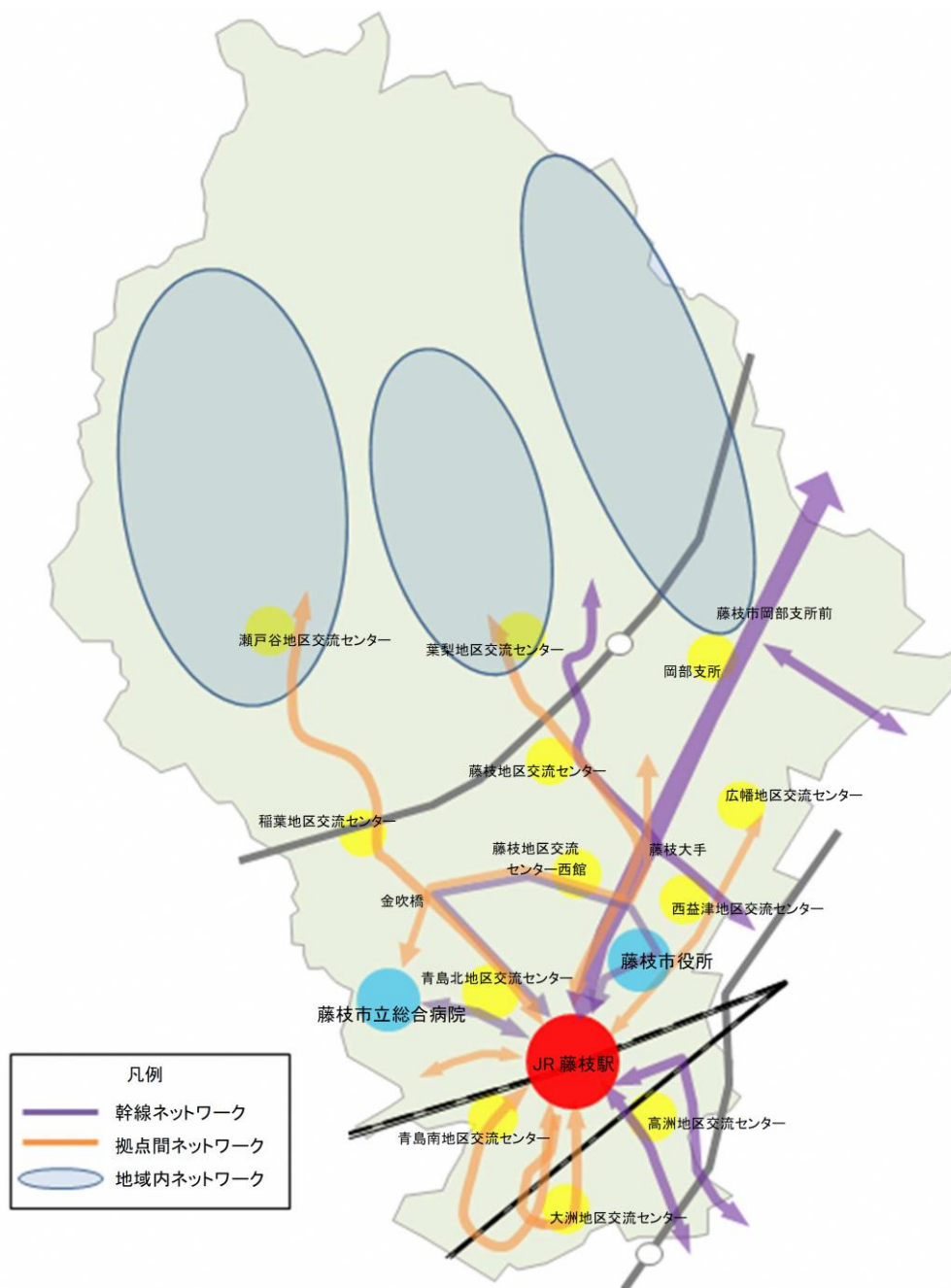
④交通

藤枝市の交通軸要素として、「国土交流連携軸」、「広域交流連携軸」、「東西交流連携軸」、「南北交流連携軸」、「旧東海道歴史文教軸」の5つの軸を設定しています。



図表 2-13:都市づくりのイメージ
出典:藤枝市都市計画マスタープランより

公共交通についても、「ふじえだ型コンパクトシティ+ネットワーク」を構築するため、藤枝駅周辺を核とした都市拠点や市役所・蓮華寺池公園などを含む文化交流拠点と地域の中心部である地区交流拠点を、民間路線バス、市自主運行バスや乗合タクシー等による官民連携した効率的な公共交通でつなぎ、各地区交流拠点を中心とした地域内の移動については、地域の要望や実情に効率的な運行形態や運行方法により移動の確保・維持を進めています。



図表 2-14:維持していく地域公共交通ネットワーク

出典:藤枝市地域公共交通計画より

⑤健康

藤枝市では、「選ばれるまちふじえだ」を目指して、4K（健康、教育、環境、危機管理）施策に重点的に取り組むなか、特に健康施策については、「健康・予防日本一」に向けて数々の先進的な取組を展開しています。

●特定健診受診率が高い

R1 市・県：法定報告 全国：国保中央会（速報値）



静岡県内人口10万人以上の市10市中第1位

●メタボ率が低い

H30 県・全国：厚生労働省 市：静岡県提供データ



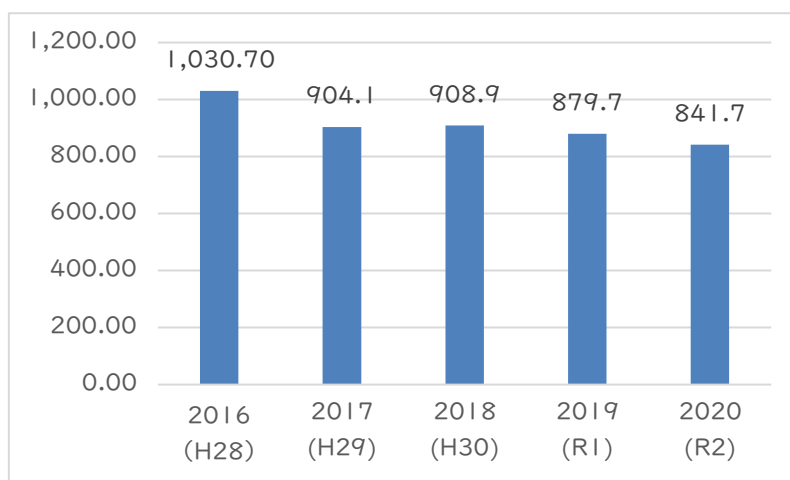
静岡県：47都道府県中1位 藤枝市：トップクラス

図表 2-15：健康に関する現状

出典：第3期元気ふじえだ健やかプランより

⑥環境

厳しい温暖化対策をとらなかった場合、本市では21世紀末までに気温が3～5℃上昇し、熱中症搬送者数や熱ストレス超過死亡者数の増加などの影響が予測されています。また、市域全域から排出された温室効果ガス排出量は基準年度（2016（平成28）年度）の1,030.7千t-CO₂を基準として、2020（令和2）年度には841.7千t-CO₂となっており、18.3%減少しています。

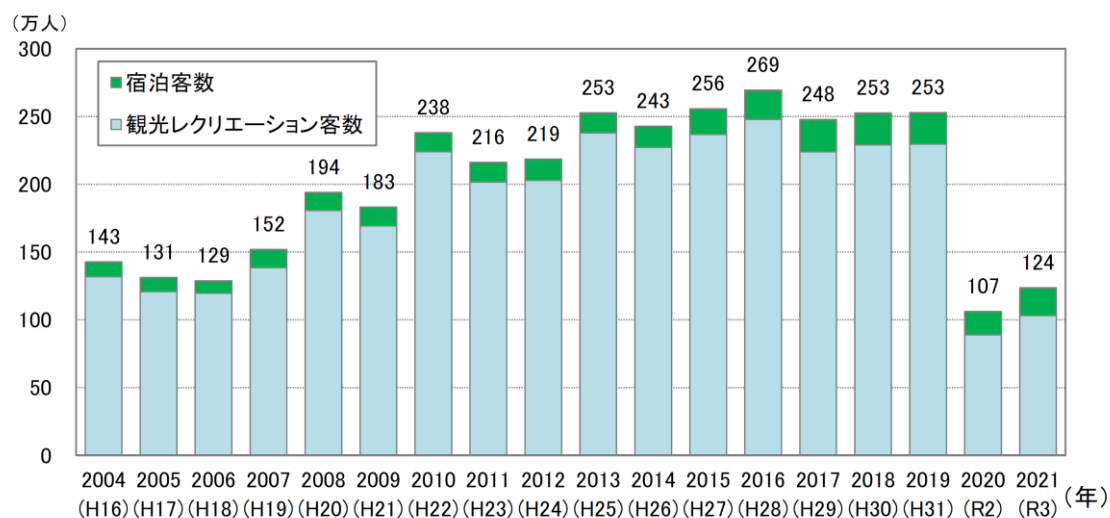


図表 2-16：環境に関する現状

⑦観光

藤枝市を取り巻く環境として、富士山静岡空港の開港や新東名高速道路が開通し、市内に藤枝岡部インターチェンジが開設されました。また、2016年（平成28年）には、東名高速道路の本市の南部に近接する場所に大井川焼津藤枝スマートインターチェンジが開設されるなど、広域からのアクセスがより便利になってきています。

そのような交通利便性の向上と我が国全体の外国人観光客の増加等を背景として、国際観光ホテルの開業や蓮華寺池公園の再整備をはじめとするハード整備、体験型観光プログラム等のソフト施策の充実により、活性化に向けた取組みが進められてきています。しかし、2020年に新型コロナウイルス感染症の蔓延が始まると観光客は激減し、2023年5月に5類に移行されるまで、観光活動は停滞していました。2023年5月に新型コロナウイルス感染症対応が緩和されて以降、全国各地において観光交流が大幅に回復に向かっていきます。



図表 2-17:観光交流客数の推移

出典：藤枝市新総合戦略（藤枝市デジタル田園都市総合戦略）より

⑧景観

藤枝市には、瀬戸川や朝比奈川などの清流や、北部から連なる山並みなどの緑豊かな自然景観があります。また、旧東海道の宿場町、本市のシンボルでもある蓮華寺池公園、南部に広がる農地など、藤枝らしい特徴ある美しい景観が数多くあります。