

藤枝市自転車通行空間 ネットワーク整備計画



平成 30 年 3 月

藤 枝 市

目 次

1	序章	1
1.	はじめに	1
2.	計画区域	1
3.	計画期間	1
4.	本計画の位置づけ	2
2	自転車利用環境形成に向けた課題	3
1.	住みよいまちの促進の観点からの課題	3
2.	地域振興の促進の観点からの課題	3
3.	観光振興の促進の観点からの課題	4
4.	健康の増進の観点からの課題	4
5.	環境保全の促進の観点からの課題	5
3	整備方針及び目標の検討	6
1.	自転車利用環境形成の方向	6
2.	自転車通行空間ネットワーク整備計画の基本方針と目標	8
4	自転車通行空間ネットワーク整備路線の設定	10
1.	選定要件の検討	10
2.	ネットワークを形成すべき路線の抽出	13
3.	今後、整備すべき路線の抽出	26
4.	整備の優先度等の検討	32
5.	事業計画の進行管理	48
5	参考資料	55
1.	上位・関連計画の整理	55
2.	自転車を取り巻く環境への対応	68
3.	現状の自転車の利用状況や利用環境	69
4.	整備形態選定資料	89
5.	交通量調査の実施	90

1 序章

1. はじめに

本市では通勤、通学等の日常生活で、多くの自転車が利用される状況にある。

近年は、健康増進や環境保全への意識の高まり、高齢化の進展に伴い、自動車の運転に不安を感じる高齢者の今後の自家用車に替わる交通手段の一つとして、さらには本市で進める「コンパクト＋ネットワーク」の市街地形成に向けたまちづくり等を支える交通手段として、自転車の役割は一層大きくなることが想定される。また、東日本大震災をはじめとした、近年頻発する様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されている。

道路整備においては、昭和 40 年代以降の自動車の交通事故の急増への対策として、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自動車と自転車の分離を図ってきた。その結果、全国的に近年では自転車対自動車の事故件数が減少した一方、自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上にあり、過去 10 年間で我が国全体の全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある。

以上の背景から、本市では自転車が安全、安心かつ快適に利用できる自転車通行空間ネットワークを整備していくことが喫緊の課題となっている。そこで、自転車通行空間ネットワークの将来構想を策定するとともに、具体的な路線選定及び整備手法の検討を行い、平成 30 年度以降に実施するための事業計画を策定する。

2. 計画区域

対象区域は藤枝市全域(県道を含む)とする。

ただし、本市の自転車交通は市内に留まらず周辺自治体にも渡ることから、市外との接続を意識したものとする。

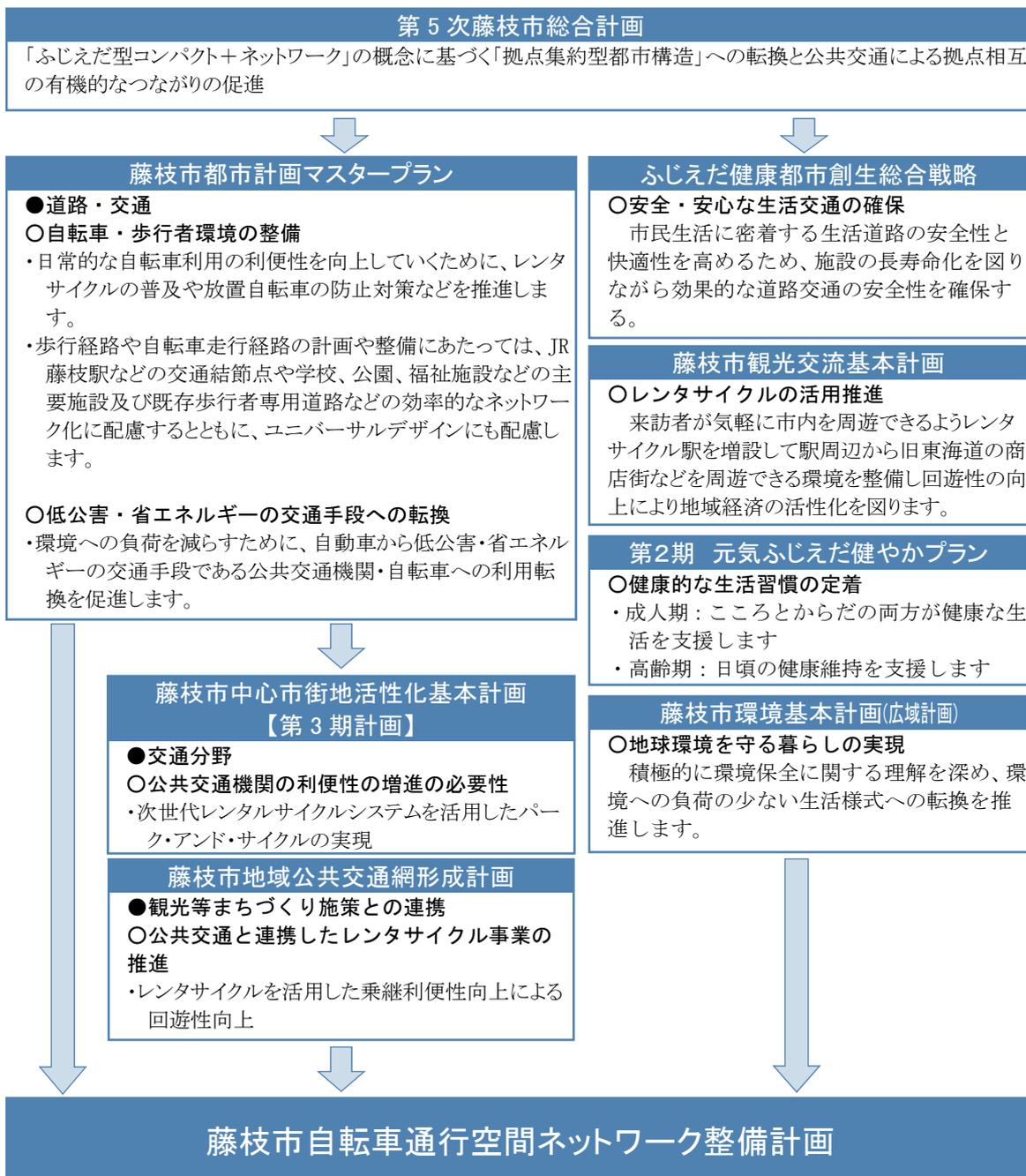
3. 計画期間

今後 5 年以内の事業着手を目標とする路線を、短期整備路線とし、それ以外の抽出した路線(区間)について、中長期整備路線として、平成 35 年度以降に整備を予定する。

4. 本計画の位置づけ

本市では、第5次藤枝市総合計画において、「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」の概念に基づく「拠点集約型都市構造」への転換と公共交通による拠点相互の有機的なつながりの促進を掲げている。その下位計画である藤枝市都市計画マスタープラン及び関連する計画において、総合的な交通体系の整備方針の一つとして、「自転車・歩行者環境の整備」を位置づけている。

本整備計画は、自転車の通行環境の整備を実現するための計画の一つとして、策定するものである。



2 自転車利用環境形成に向けた課題

1. 住みよいまちの促進の観点からの課題

1) 通勤・通学利用の自転車が安全に利用できる自転車通行環境の確保

- 本市の自転車利用は、高校生の通学での利用が多い中、依然、安全に自転車が通行できる自転車通行空間は不足していることから、通行空間を確保する必要がある。
- 自転車の利用促進を図っていくにあたり、自転車によるエコ通勤の推進など、通勤利用の自転車が多くなると、とりわけ朝の交通が集中する時間帯で安全な自転車通行空間を確保する必要がある。

→ 自転車の通行空間の整備により対応可能

2) 自転車を安全に使うためのルール、マナー遵守への取組の必要性

- 本県では、高校生の自転車事故がもっとも多く、危険行為を行う割合が全体の4割と多くなっていることから、自転車通行環境の確保と合わせて、自転車を安全に使うためのルール、マナー遵守への取組の強化を図る必要がある。

→ 交通ルールやマナー遵守に対する指導や意識啓発として、さわやかマナーアップ教室の更なる充実を図り実施していく

2. 地域振興の促進の観点からの課題

1) 東海道を含む中心市街地への来訪者が安全に利用できる通行環境の確保

- 東海道を含む中心市街地では、依然、自転車で安全に通行できる環境が不足していることから、自転車が安全に通行できる通行環境を確保していく必要がある。

→ 東海道を含む中心市街地へのアクセスルートや自転車通行空間の整備により対応可能

2) 駐輪場だけでなく、道路上などに気軽に駐輪できる環境の確保

- 市内の商店街などに自転車で訪れ買物する際、気軽に駐輪できる環境が十分とは言えない。自転車利用者にとって、短時間の駐輪のために、店などから離れた駐輪場まで止めに行くのは、自転車の利便性を下げることになり、駐輪場が整備されている施設へ顧客の流出を招くこととなる。自転車の利便性を高めるためには、道路上などに気軽に駐輪できる環境を確保する必要がある。

→ 活性化連絡会や商店街連合会と協調し、駐輪施設を促進していく

3) 買物時の自転車利用のメリットの創出

- 自動車で買物に商業施設を訪れると、駐車場を利用した場合に、駐車券のサービスを受けられることがあるように、自転車で中心市街地へ訪れる回数を増やすために、自転車を利用した買い物をすると、割引が受けれたり、ポイントが付与されたりするサービス等の、インセンティブを確保することで、自転車利用での買物時にメリットを創出する必要がある。

→ 活性化連絡会や商店街連合会と連携を図り、自転車の使いやすい環境整備を普及していく

3. 観光振興の促進の観点からの課題

1) 観光客等が安全かつ快適に利用できるサイクリング環境の確保

- 市内の観光資源を安全に周ることができるサイクリングルートが整備されていないことから、自転車通行空間の確保にあたっては、観光資源を巡ることができるルートを創出する必要がある。

→ 観光資源をつなぐ自転車の通行空間の整備により対応可能

2) レンタサイクルを様々な場所で利用できる環境の確保

- 自転車をレンタルし、周遊観光ができる環境が十分とはいえない。藤枝駅北口等のレンタサイクルおよび、蓮華寺池公園、岡部観光案内所等で展開するシェアサイクルに加え、市内の各観光施設をつなぐレンタサイクル等の利用環境を確保する必要がある。

→ 通行空間の整備とは別に、IoTを活用した次世代レンタサイクルシステムの導入を更に推進していく

3) 快適な移動を支援する環境の確保

- 自転車による観光周遊を促進するためには、通行空間の整備だけでなく、休憩場所、トイレ、案内サイン、サイクルスタンド等の快適な移動を支援する環境を整える必要がある。これらの環境は、上記のレンタサイクル等の貸出場所の設置などと合わせた整備が必要である。

→ 通行空間の整備とは別に、IoTの活用を踏まえて検討していく

4. 健康の増進の観点からの課題

1) 市民が安全に利用できる通行環境の確保

- 市民が自転車を利用したくなる、安全かつ快適な環境を整備し、気軽に自転車を利用することで、健康づくりにも貢献できる、通行環境を確保する必要がある。

→ 自転車の通行空間の整備により対応可能

2) 自転車利用の健康面での有用性の明確化

- 健康増進のための自転車利用が、どの程度寄与することができるのかを明確にして、情報提供を行うことで、自転車利用の促進を図っていく必要がある。
 - ➔ 通行空間の整備とは別に、自転車の利用を誘引するよう、スポーツ&健康フェスタなどで自転車の利用を推進していく

5. 環境保全の促進の観点からの課題

1) 市民が安全に利用できる通行環境の確保

- 環境保全のために、市民が自転車を使用しなくなる安全かつ快適な自転車通行環境を確保することで、自動車利用から自転車利用への転換により、環境負担の低減を図っていく必要がある。
 - ➔ 自転車の通行空間の整備により対応可能

2) バス、鉄道等の公共交通機関と連携利用できる環境の確保

- 自動車から自転車利用への転換には、交通手段として自動車から自転車に転換する他に、バス、鉄道等の公共交通機関と自転車を組み合わせることで、自動車からの転換を図ることができるサイクル&ライド実施には、その環境を確保する必要がある。
 - ➔ 通行空間の整備とは別に、自転車の使いやすい環境を交通事業者と連携を図り、環境整備を促進していく

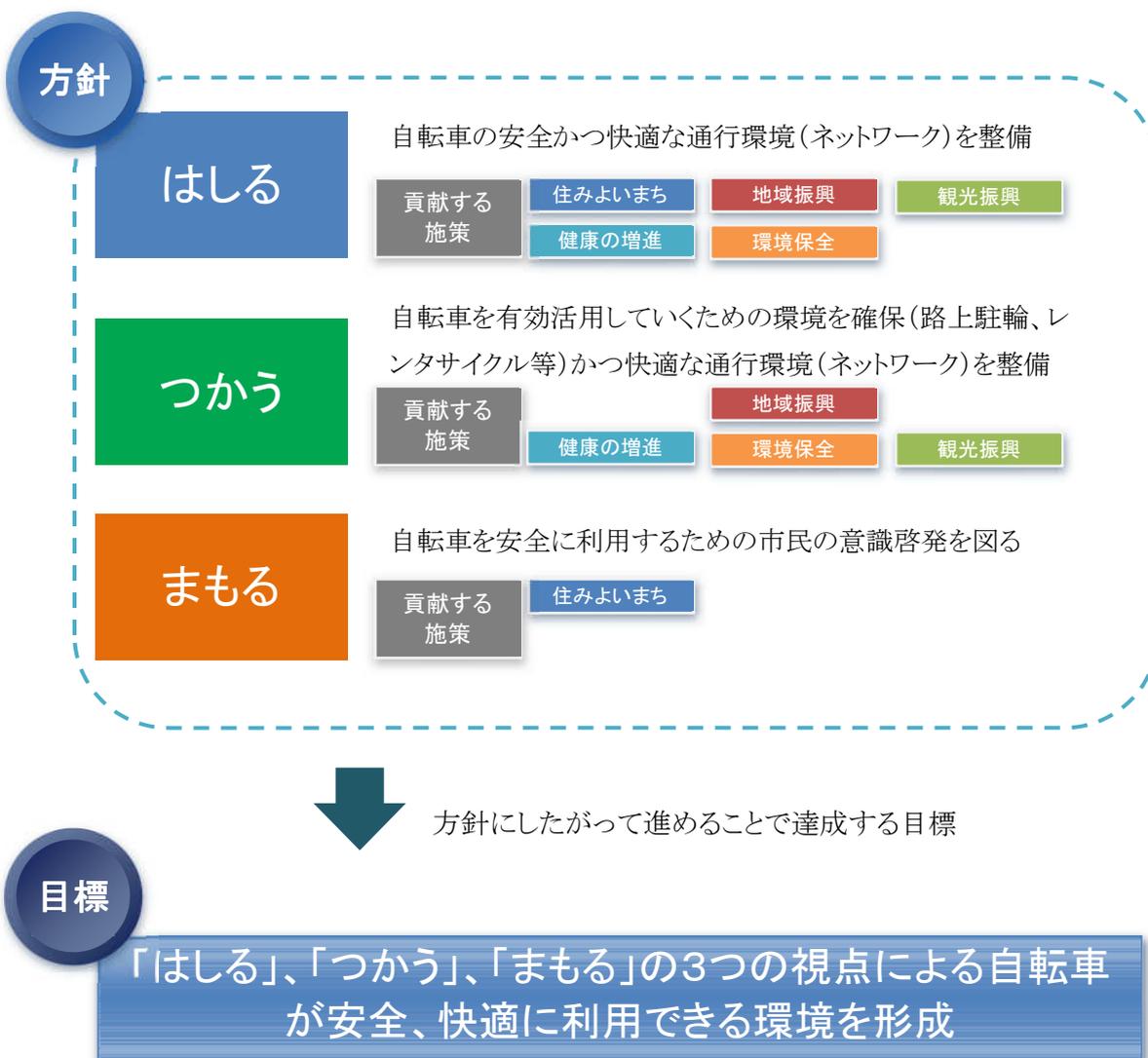
3 整備方針及び目標の検討

自転車通行空間ネットワークの整備方針と目標を検討する。

1. 自転車利用環境形成の方向

問題及び課題を踏まえ、自転車通行空間ネットワークの整備を含めた、自転車利用環境形成の方向性について、以下のように整理する。

自転車の通行空間及び利用環境の整備や安全利用の促進により、自転車活用を推進するため、自転車通行空間を確保して歩行者等の安全性の向上を「**はしる**」、健康づくり、観光交流拡大、環境負担の低減などを「**つかう**」、ルール遵守・マナー向上を「**まもる**」という、3つの視点に着目し、安全性、快適性の向上を目指し、方針と目標を定める。



自転車利用環境形成の課題で整理した項目と、方針との関係は下表の通りである。

表 3 - 1 自転車利用環境形成の課題と方針との対応

課題		方針
① 住みよいまちの促進		
	通勤・通学利用の自転車が安全に利用できる自転車通行環境の確保	はしる
	自転車を安全に使うためのルール、マナー遵守への取組の必要性	まもる
② 地域振興の促進		
	中心市街地の来訪者が安全に利用できる通行環境の確保	はしる
	駐輪場だけでなく、道路上などに気軽に駐輪できる環境の確保	つかう
	買物時の自転車利用のメリットの創出	つかう
③ 観光振興の促進		
	観光客等が安全かつ快適に利用できるサイクリング環境の確保	はしる
	レンタサイクルを様々な場所で利用できる環境の確保	つかう
	快適な移動を支援する環境の確保	つかう
④ 健康の増進		
	市民が安全に利用できる通行環境の確保	はしる
	自転車利用の健康面での有用性の明確化	つかう
⑤ 環境保全の促進		
	市民が安全に利用できる通行環境の確保	はしる
	バス、鉄道等の公共交通機関と連携利用できる環境の確保	つかう

2. 自転車通行空間ネットワーク整備計画の基本方針と目標

上位・関連計画におけるビジョンを踏まえ、自転車通行空間ネットワーク整備計画の基本理念を以下のように定める。

自転車通行空間ネットワーク整備の基本理念

健康で環境にやさしく 安全、快適な自転車利用の実現

本市では、市民生活の基本となる「健康」「教育」「環境」「危機管理」の頭文字をとった「4K施策」を重点的に取り組んでいる。自転車利用が活発になることにより、市民の健康が向上するとともに、自動車からの交通手段転換により、環境負荷の少ない生活や業務様式が実現する。また、自転車が増加することで、交通事故の危険性を下げるためにも安全性の向上が求められる。自転車通行空間の整備はこれらを目指すものとして、上記を標語とする。

自転車利用環境形成に向けた課題、および上記で整理した自転車利用環境形成の方向を踏まえ、各課題に沿って基本方針と目標を設定する。

基本方針① 安全な自転車通行空間の整備

市内の自転車利用の中心となっている通学利用において、安全かつ快適に自転車を利用できるよう、自転車通行空間を整備する。合わせて、通学のみならず市内の通勤においても自転車通勤を推進することで、通いやすい環境を整備し住みよいまちの促進を図るためにも、その安全かつ快適な利用をさせる自転車通行空間を整備する。

目標 安全な自転車通勤、通学の実現による住みよいまちの促進

基本方針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

中心市街地へ自転車で安全かつ快適に訪れやすくするとともに、中心市街地内を自転車で回遊しやすくすることで、滞在時間を増やし、にぎわいを高めることができるよう、アクセス道路や中心市街地内の道路に自転車通行空間を整備する。

目標 中心市街地への自転車での来街、回遊促進

基本方針③ 観光施設や交通結節点を繋ぐ自転車通行空間の整備

本市では観光拠点が点在しており、特に東海道では沿道に多数の名所、旧跡や観光拠点が点在していることから、これらの拠点を周遊するにあたり自転車は有効な交通手段である。また、藤枝駅より市内の観光資源を安全に周遊できる自転車通行空間を整備することで、街道文化により交流してきた東海道の往来を現代につなげる。

目標 自転車を使った市内の観光施設の回遊促進

基本方針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

基本方針の①から③に該当する道路に加え、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へ行く道路についても自転車通行空間を整備することで、健康づくりのために、市民が自転車を使用したくなる安全かつ快適な自転車通行環境を確保し、外出時に自転車を活用してもらうようにする。

目標 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

基本方針⑤ 自動車から自転車への転換を促す自転車通行空間の整備

環境保全のために、市民が自転車を使用したくなる安全かつ快適な自転車通行環境を整備する。特に、環境基本計画で位置づけられている自転車利用促進によるライフスタイルの転換を自転車で実践することで、環境負担低減を目指すためにも自転車通行空間を整備する。

目標 ライフスタイルの転換による環境負担低減の促進

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内容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

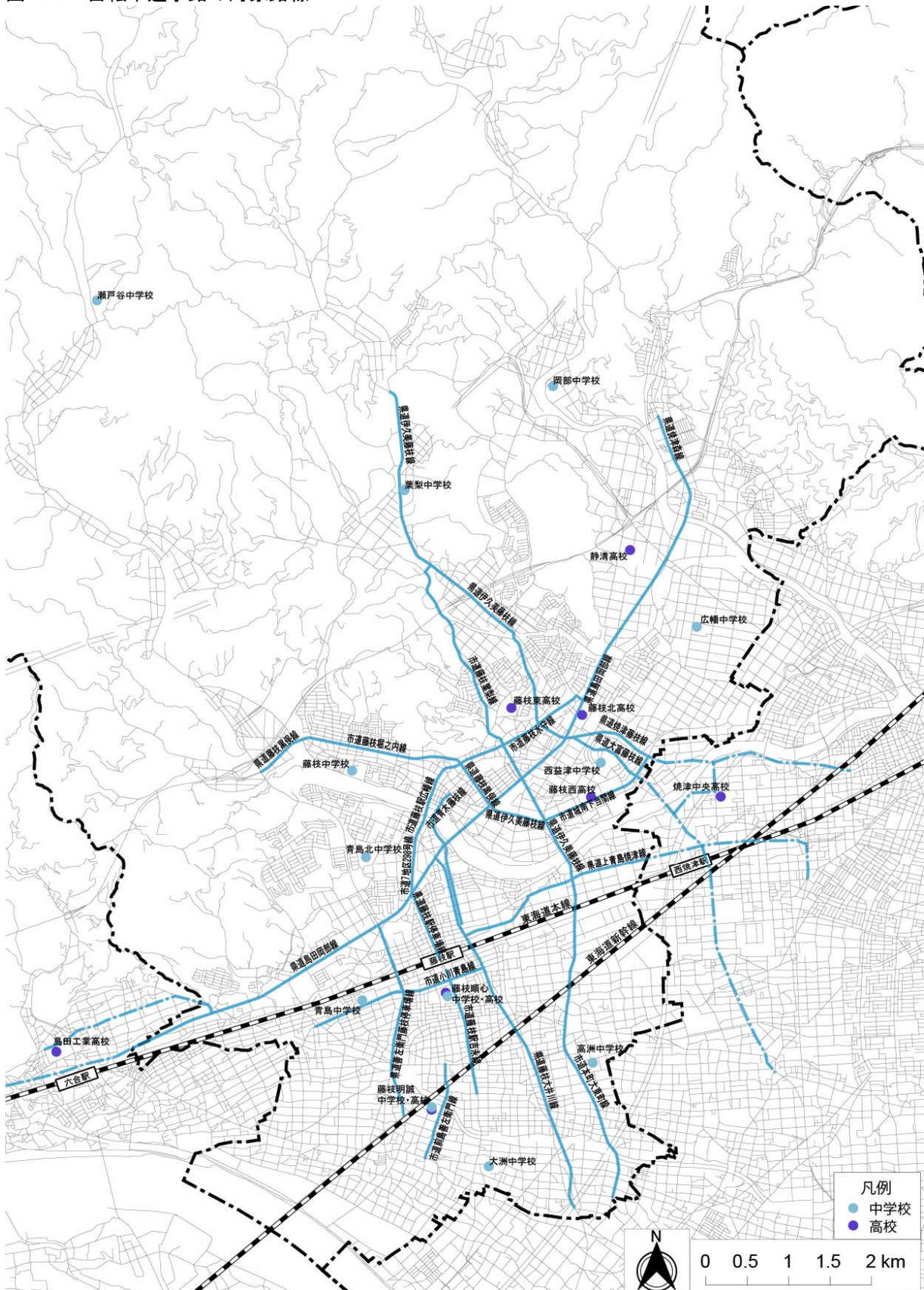
都市計画マスタープランで示されている東西交流軸、南北交流軸に該当する路線のうち、自転車通行空間の整備が望ましい路線を選定する。道路整備計画を踏まえ、広域交流に資する路線を抽出する。

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。

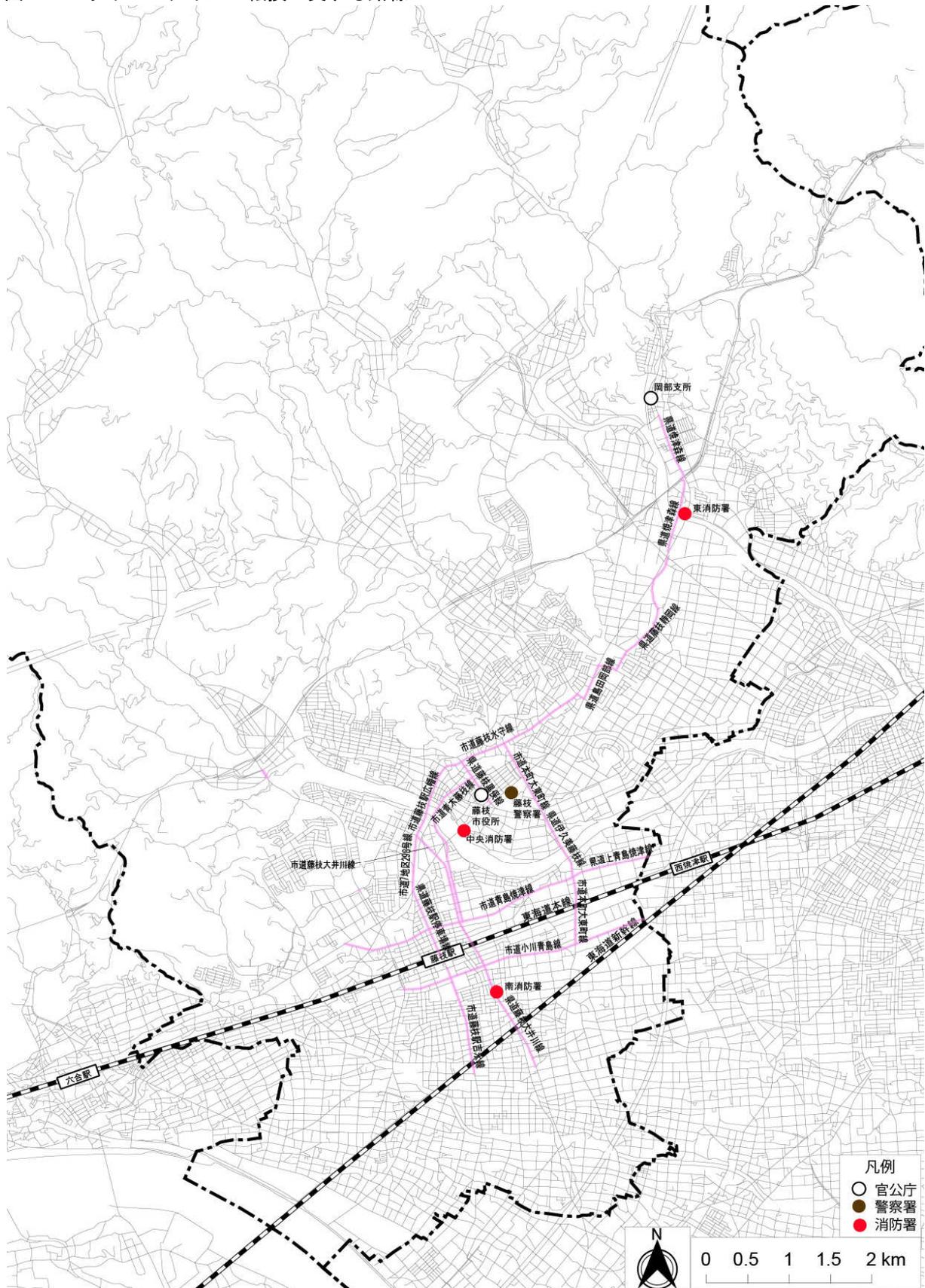
図 4-1 自転車通学路の対象路線



(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。

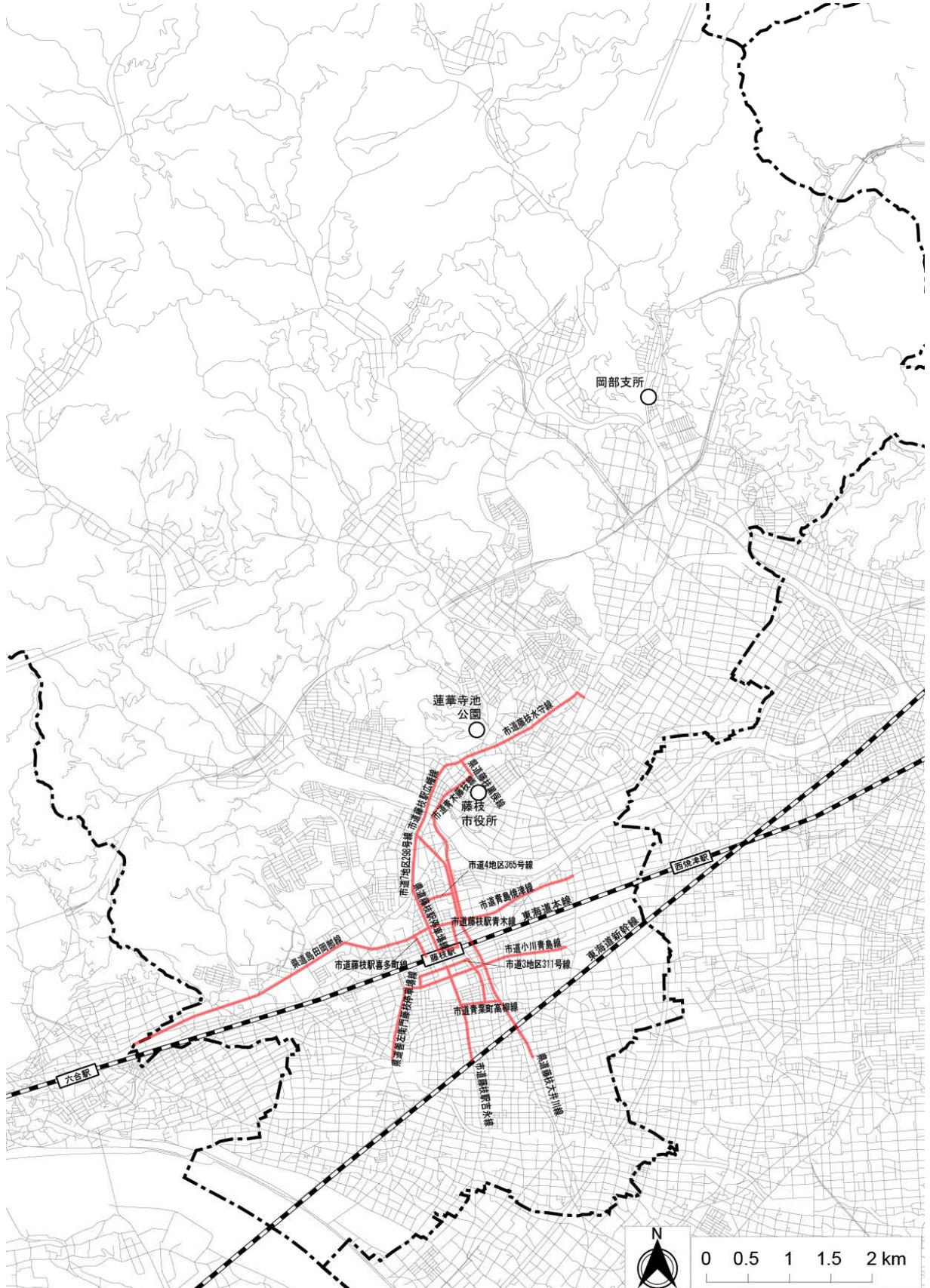
図 4-3 ライフスタイルの転換に資する路線



(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。

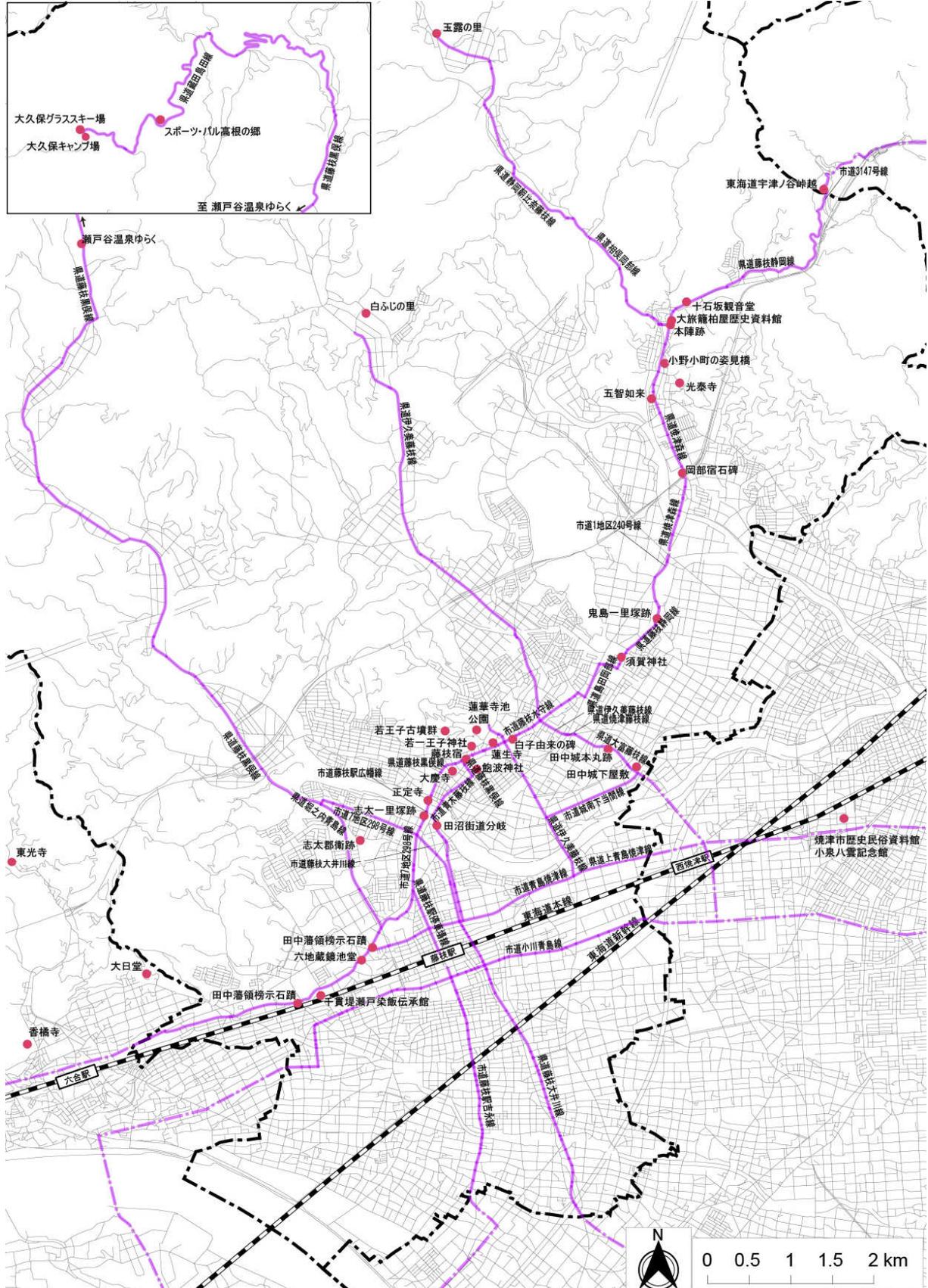
図 4-4 中心市街地につながる路線、中心市街地内の主要道路



(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。

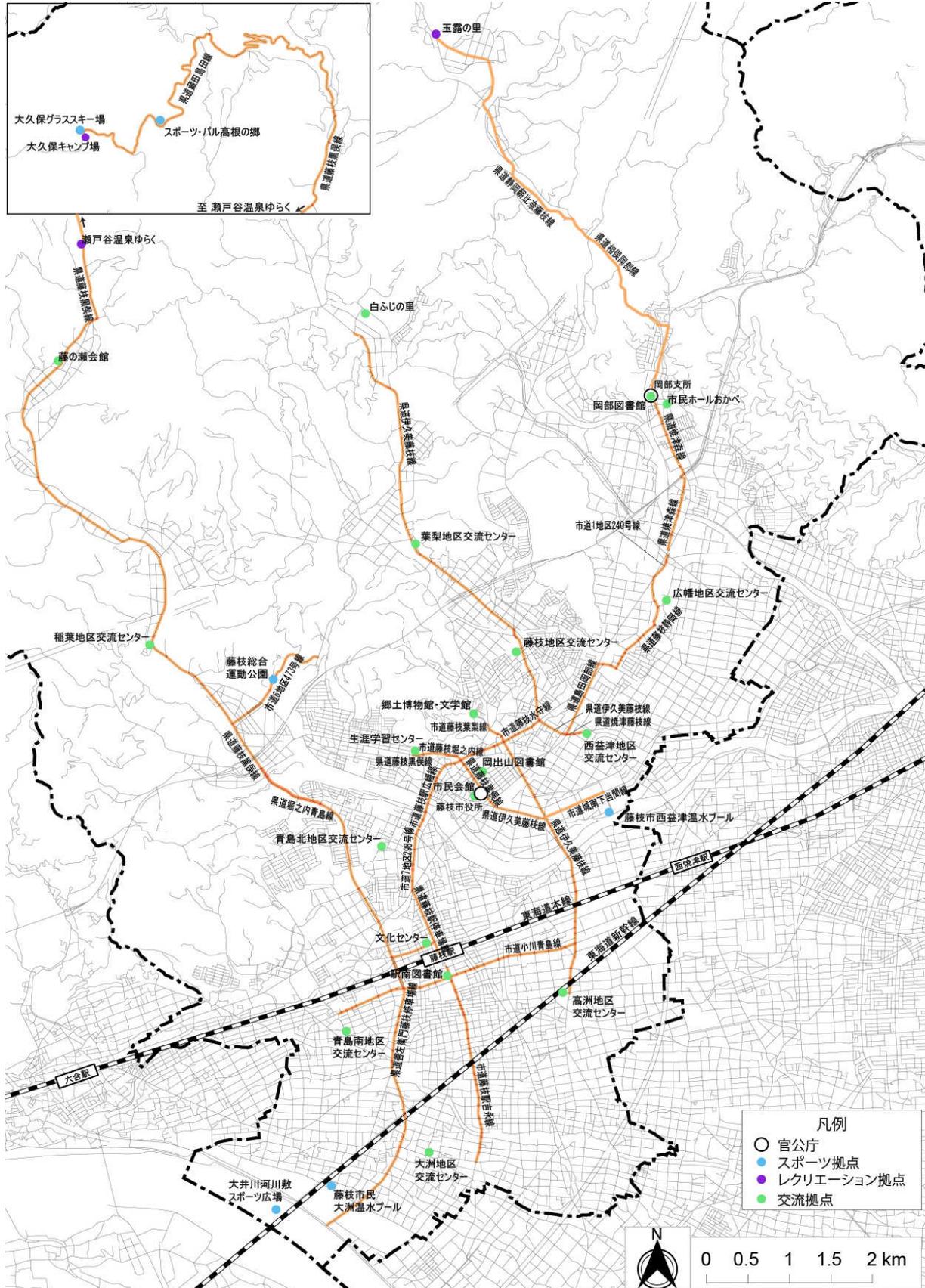
図 4-5 交流拡大に資する路線の抽出



(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。

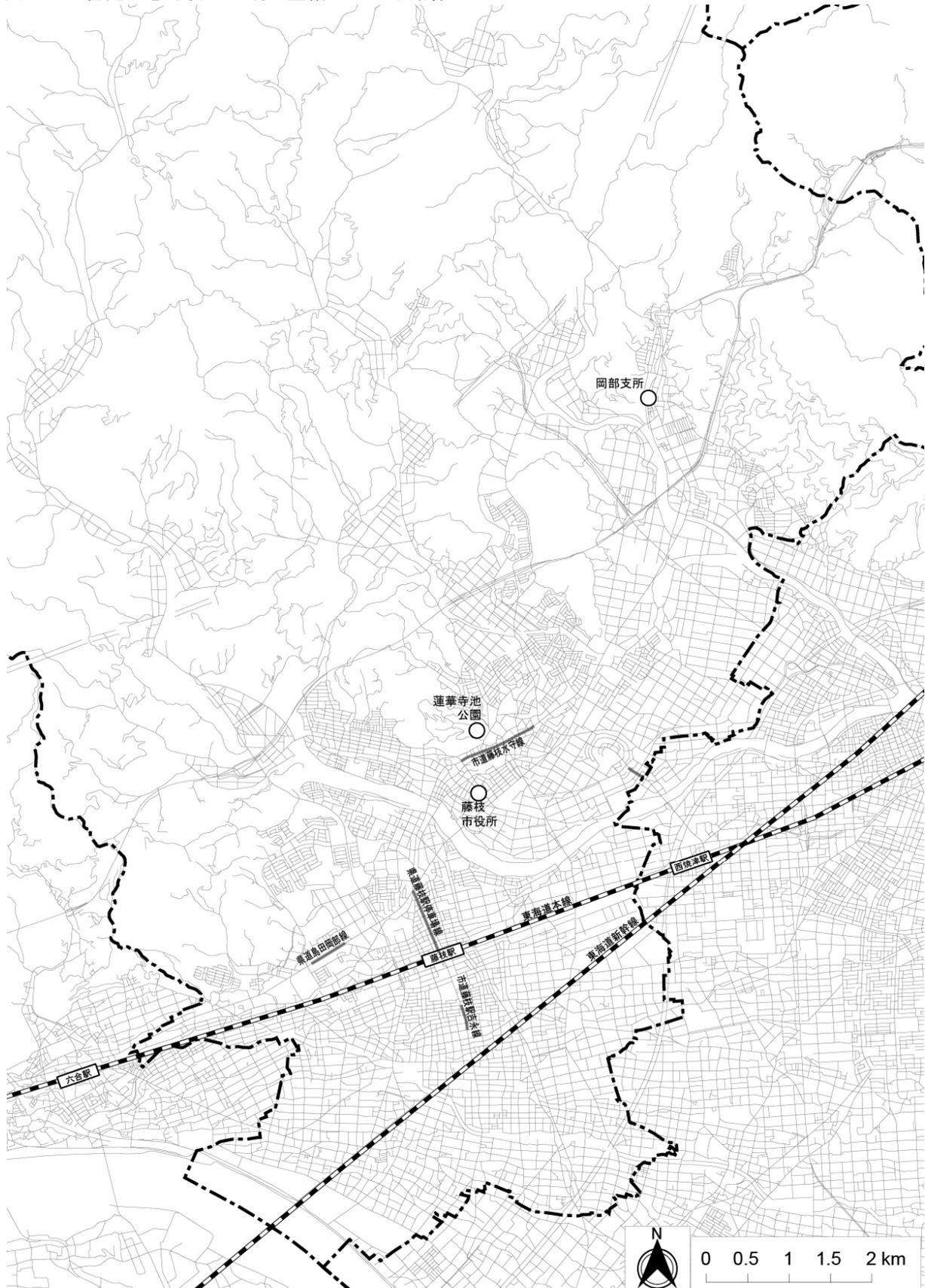
図 4-6 運動施設やコミュニティ施設につながる路線の抽出



(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。

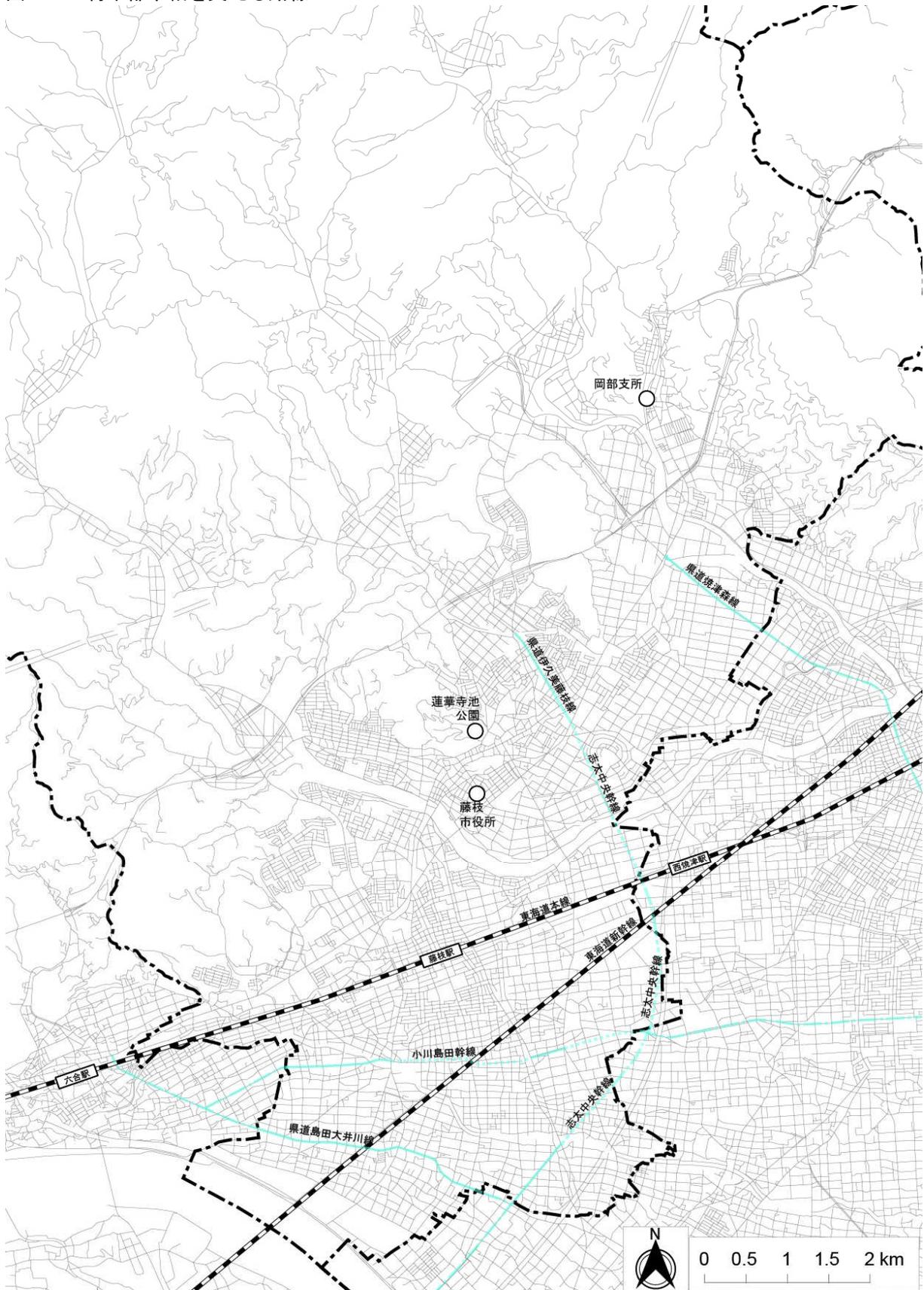
図 4-7 暫定形態も含めて既に整備している路線



(8) 将来都市軸を支える路線の抽出

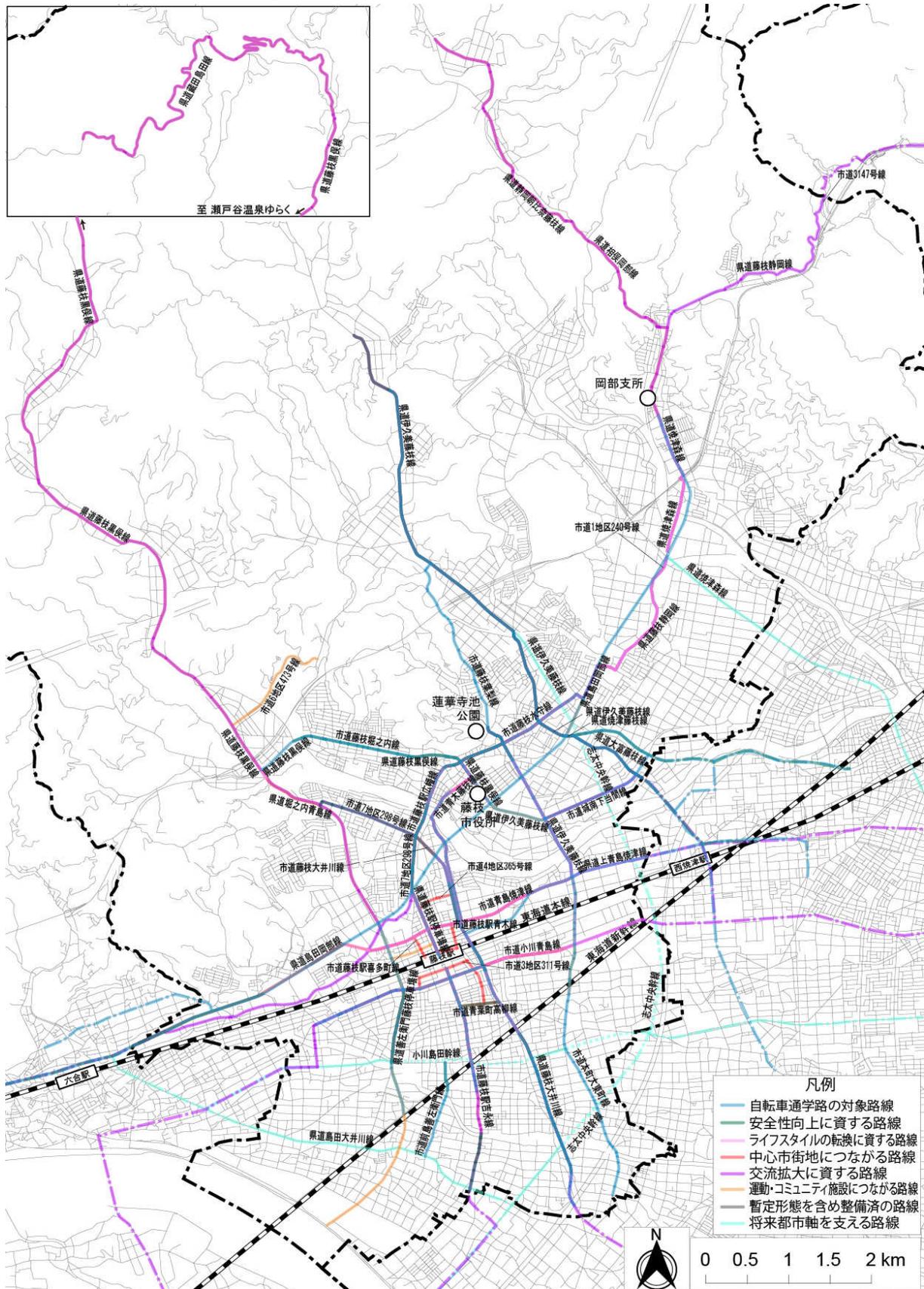
将来都市軸を支える路線として、選定要件(1)～(7)の中で、将来都市軸に該当する路線に加えて、隣接する焼津市や島田市との交流・連携に資する路線は以下のとおりである。

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	-	-	-	-	○	-	-	-

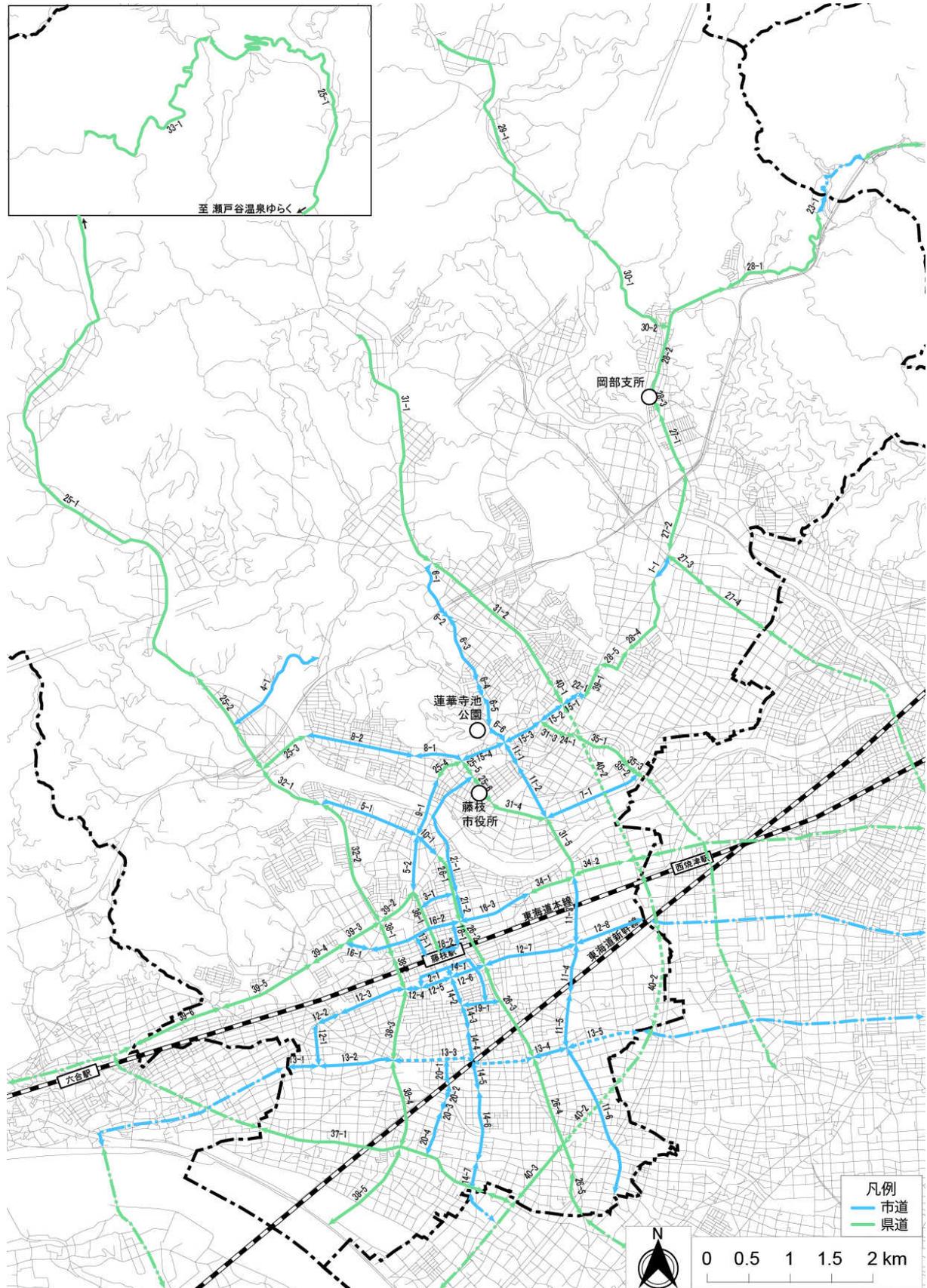
表 4 - 2 静岡県管理道路におけるネットワークを形成すべき路線一覧

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	-	-	○	○	○	○	-	-
藏田島田線	-	-	-	-	○	○	-	-
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
藏田島田線	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」とで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。

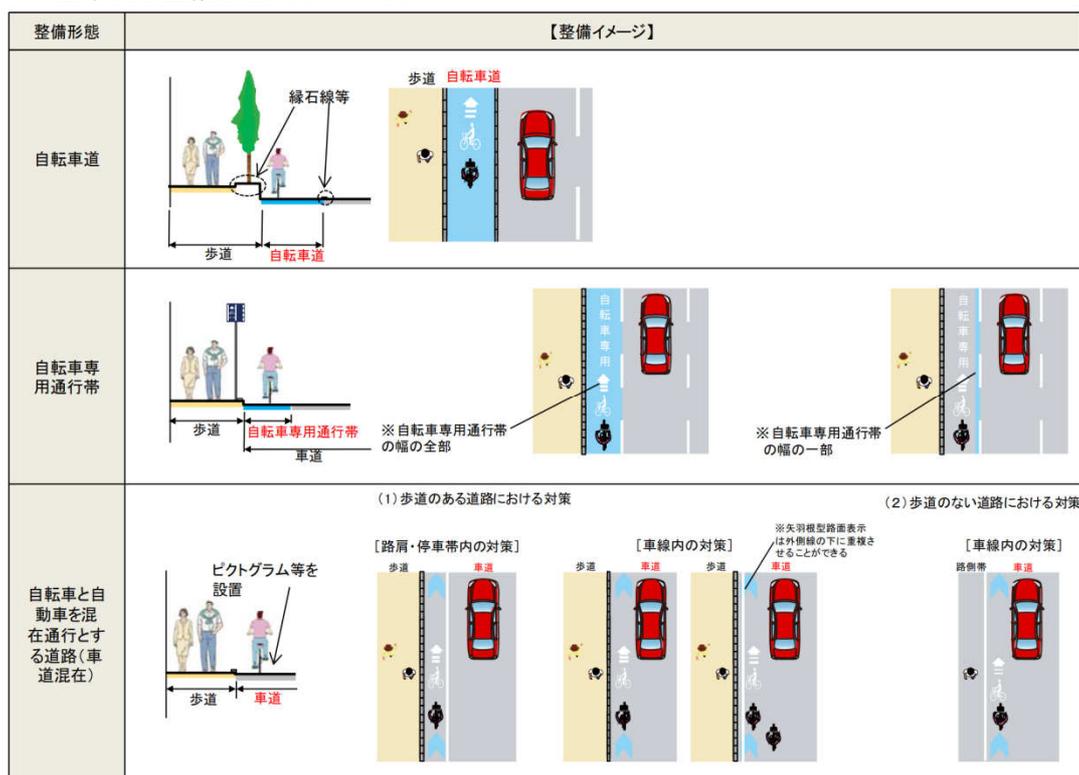
この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。

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

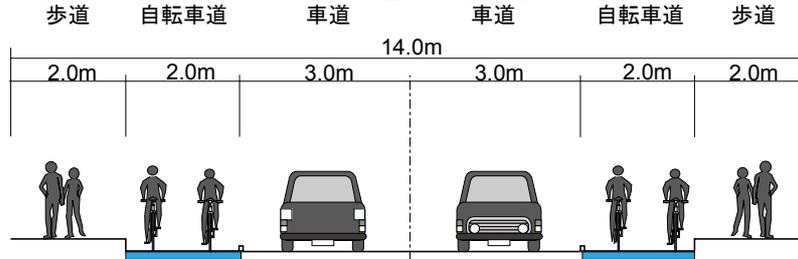


図 4-13 歩道のある 2 車線道路の片側に自転車道を設置する場合の最低幅員構成

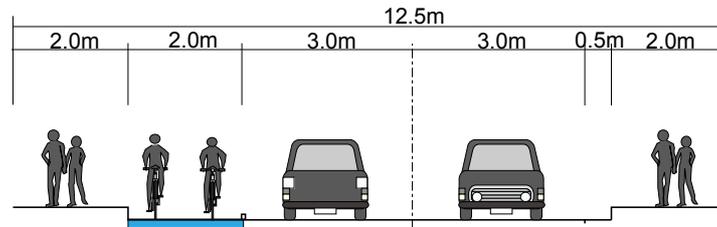
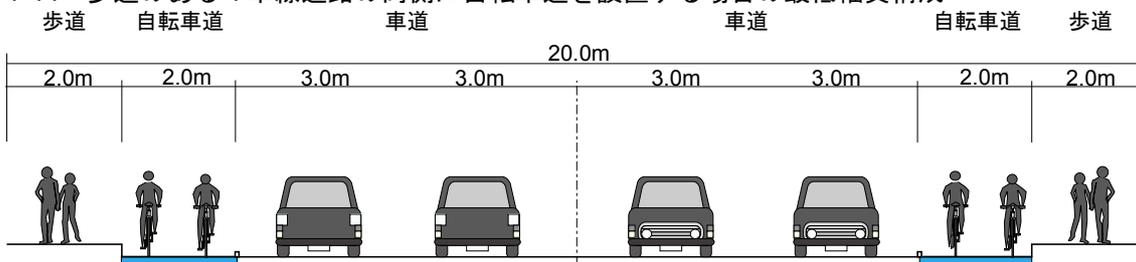


図 4-14 歩道のある 4 車線道路の両側に自転車道を設置する場合の最低幅員構成



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

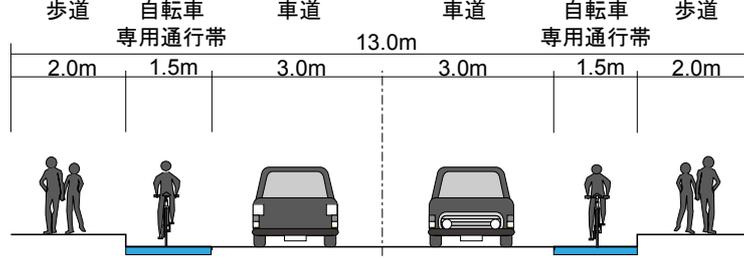
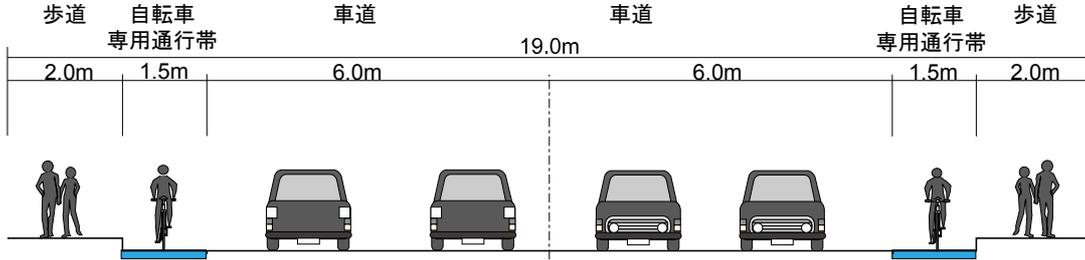


図 4-16 歩道のある 4 車線道路において自転車専用通行帯を設置する場合の最低幅員構成



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

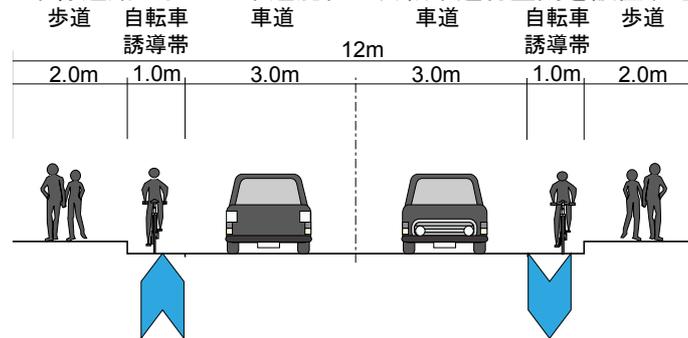


図 4-18 路側帯のある 2 車線道路において車道混在で自転車通行空間を設置する場合の幅員構成の目安

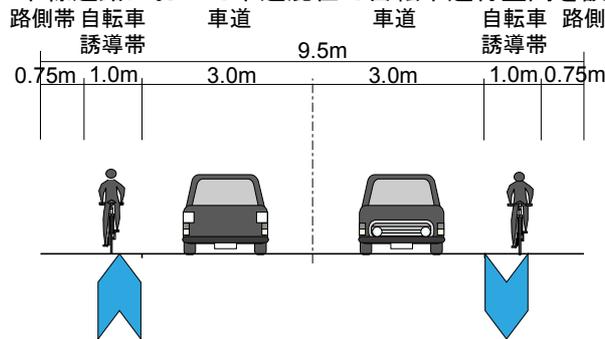
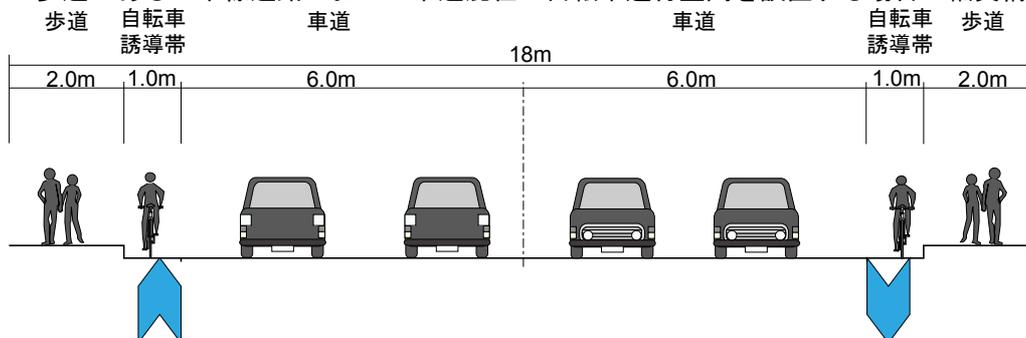


図 4-19 歩道のある 4 車線道路において車道混在で自転車通行空間を設置する場合の幅員構成の目安



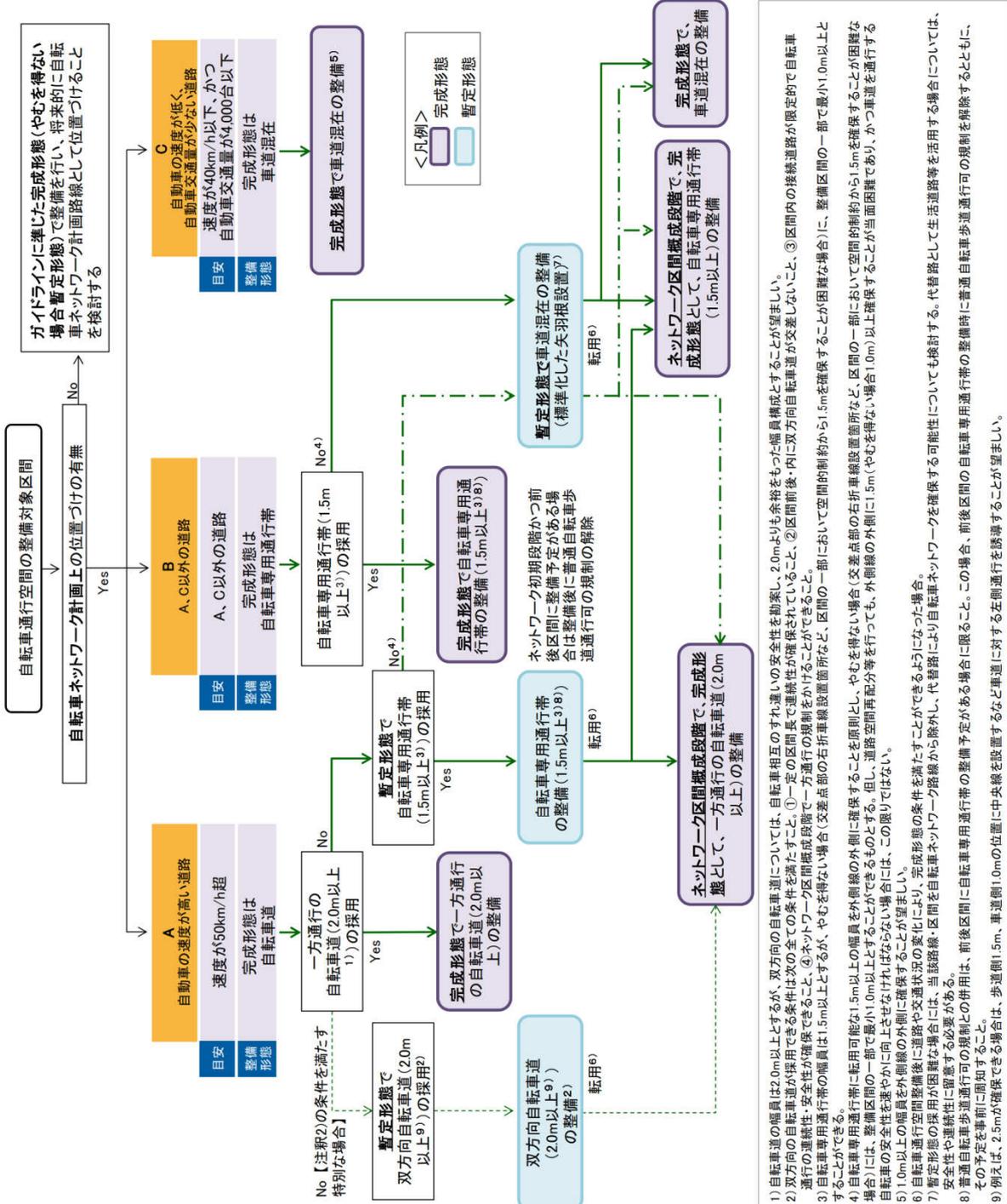
※上図はいずれも自転車誘導帯を除いて車道を一車線あたり 3.0m 確保する場合である。車道混在の場合は、車道の一部を自動車と共有するという考え方であるため、必ずしも自転車誘導帯を除いて車道を一車線あたり 3.0m 確保する必要はない。

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



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全てを満たすこと。①一定の区間長さで連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、かつ車道通行する必要がある。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で幅員1.0m以上とすることができるとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.0m(やむを得ない場合)以上を確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で幅員1.0m以上とすることができるとする。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することができるようにした場合。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の幅員が不足する場合は、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路として生活道路等を活用する場合は、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路として生活道路等を活用する場合は、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備を予定がある場合に限定すること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

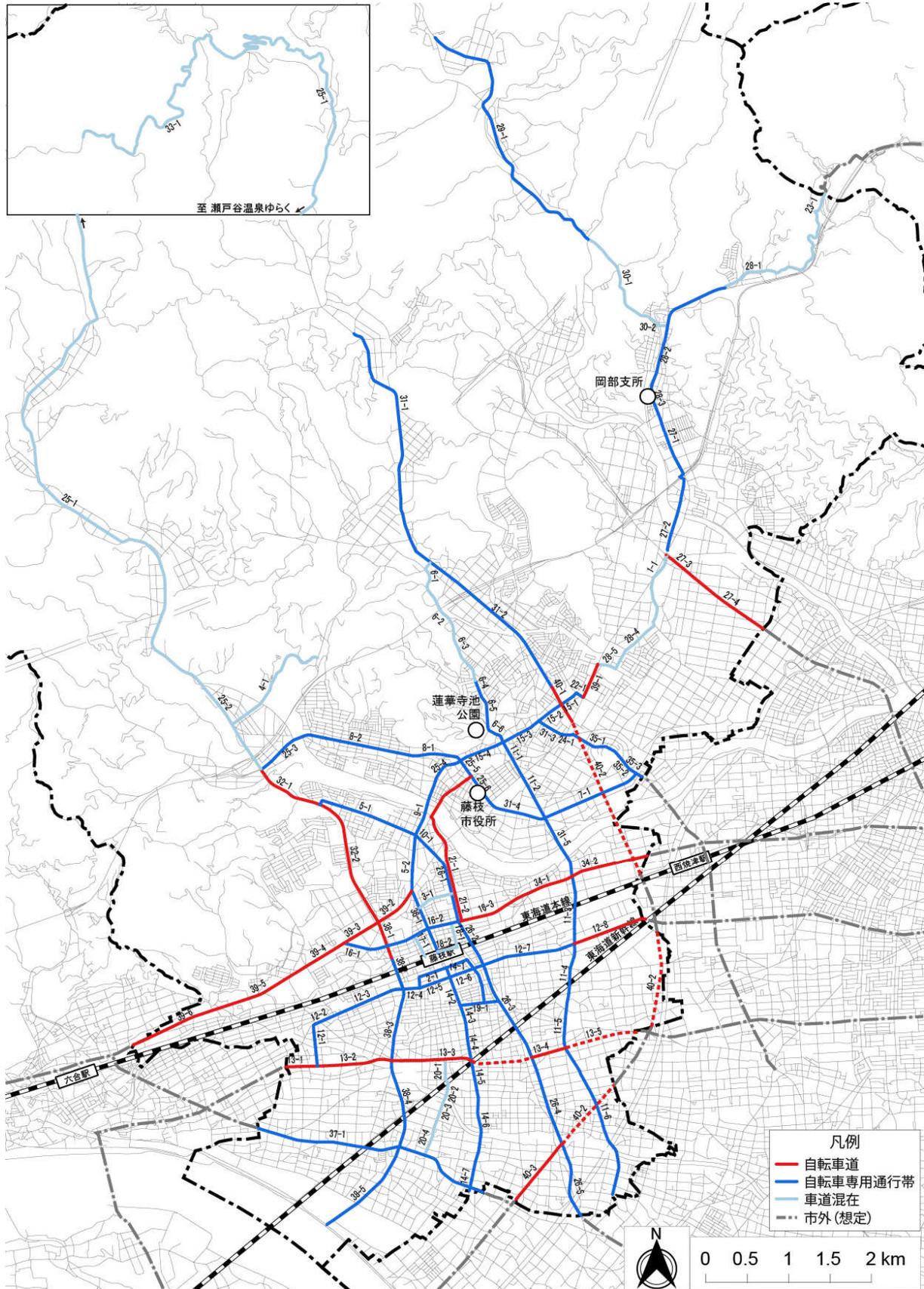
※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車混在させる区間では、沿道状況に依り、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を強化するものとする。

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

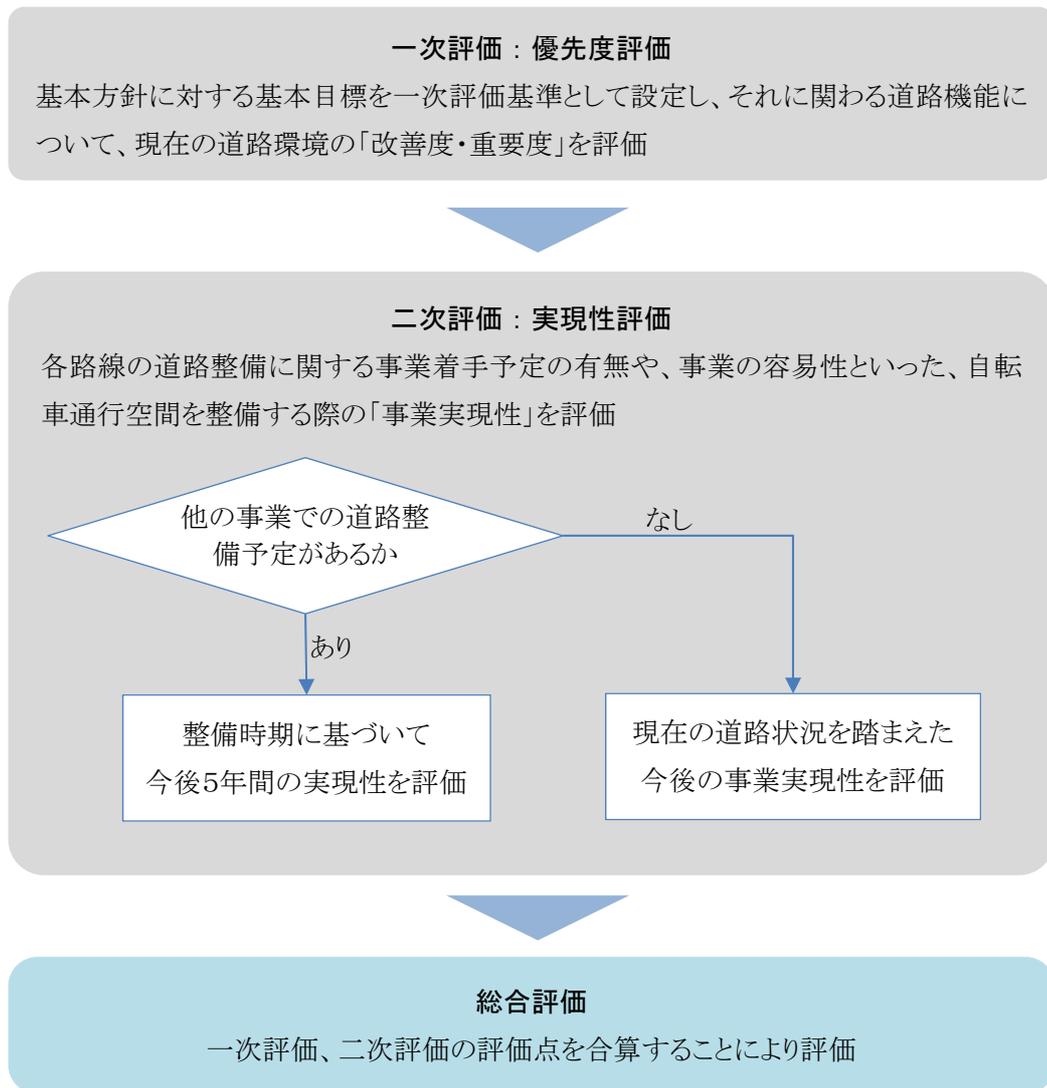


4. 整備の優先度等の検討

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)
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

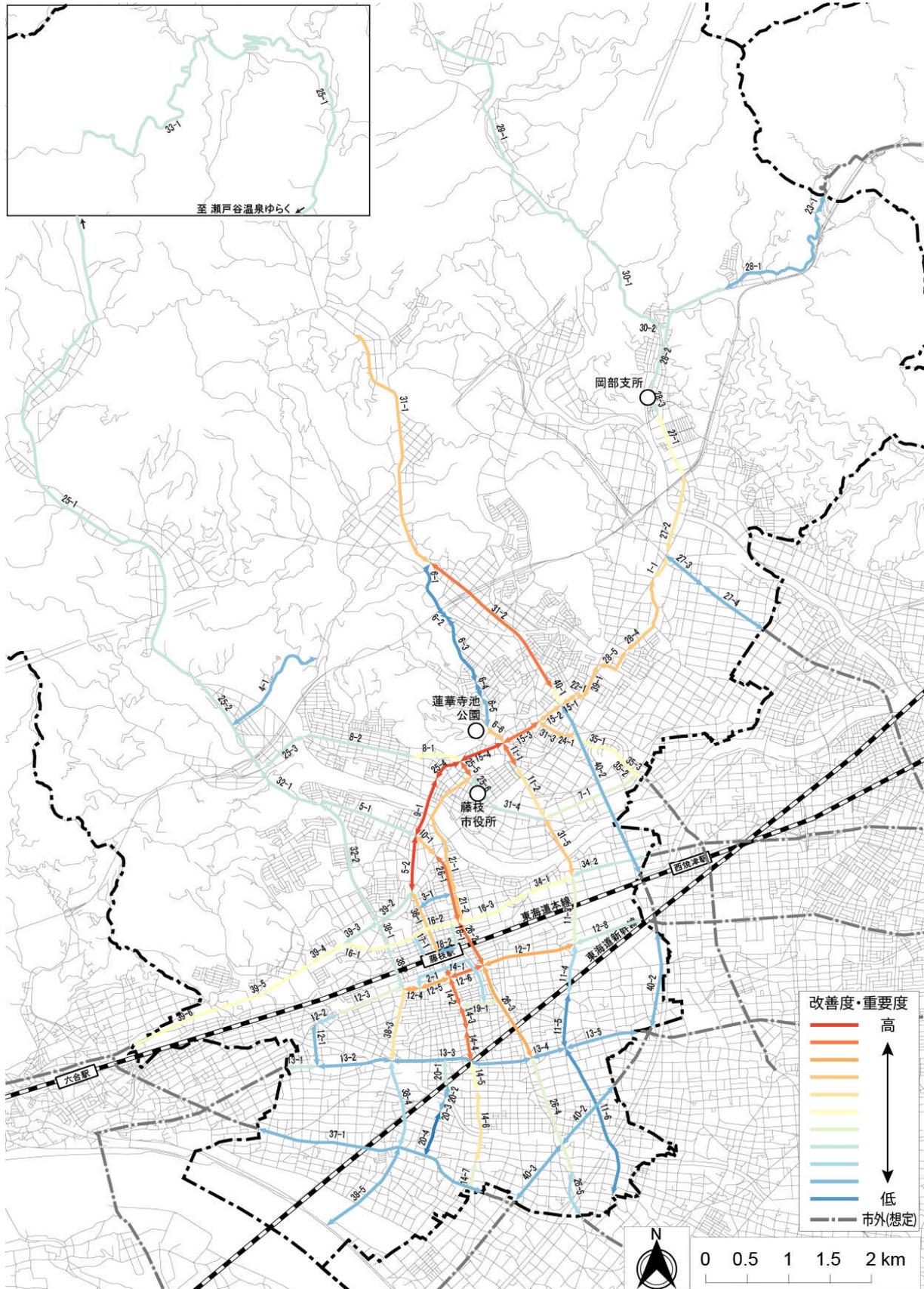
道路名称	区間番号	対象区間延長(m)	路線合計(m)	通学利用	安全性向上	中心市街地	交流拡大	広域	運動・コミュニティ	ライフスタイル転換	優先度評価点
藤枝市管理		38,220	38,220								
市道1地区240号線	1-1	320	320	△	-	-	○	-	○	○	B
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	△	-	○	-	-	-	-	C
市道4地区365号線	3-1	440	440	-	-	○	-	-	-	-	C
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	-	-	-	-	-	○	-	C
市道7地区298号線	5-1	1,260	1,950	-	○	-	○	-	-	-	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
藏田島田線	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

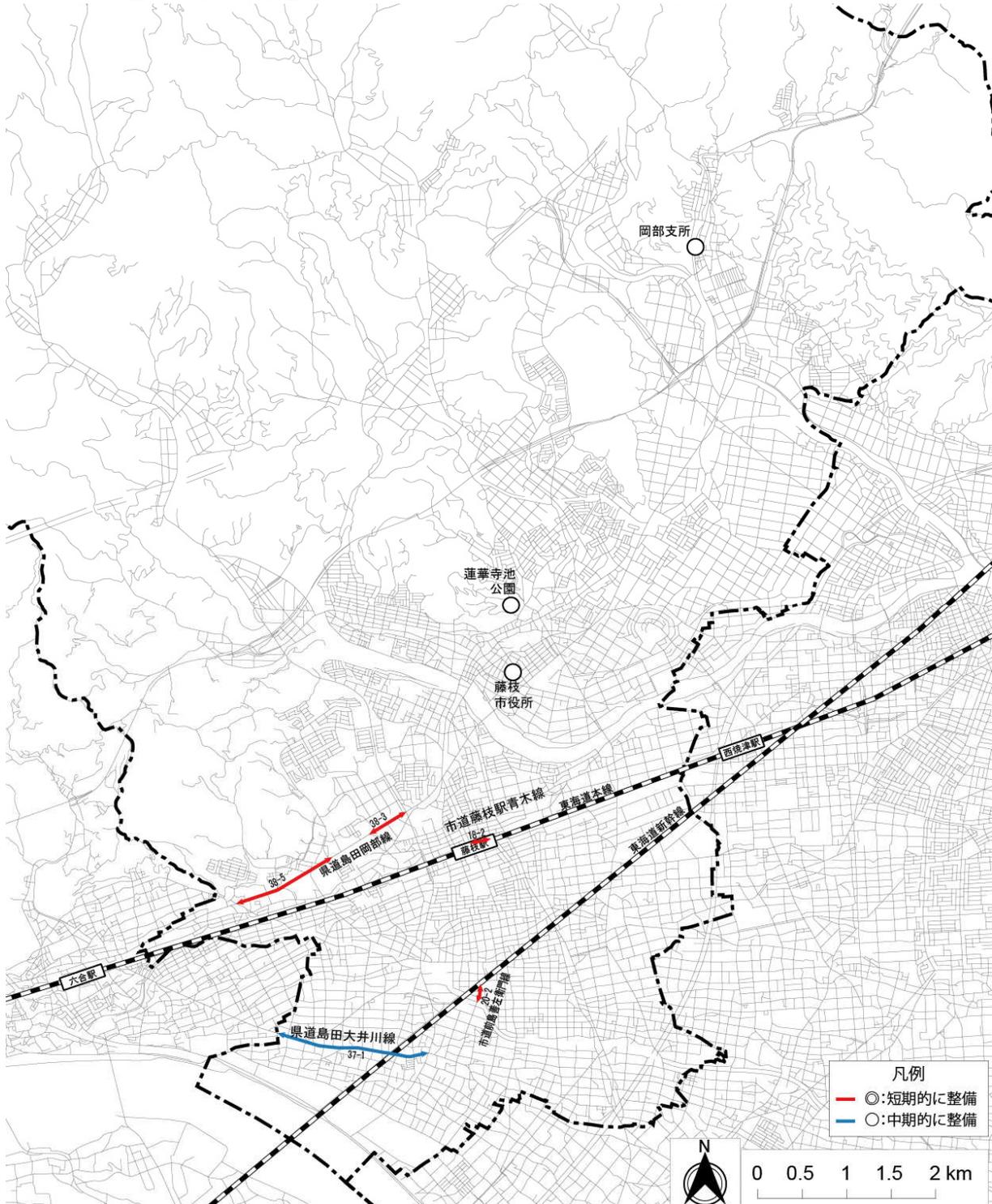
政策的視点で、以下の点を確認し、今後5年以内の事業着手の実現性を評価する。

(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。

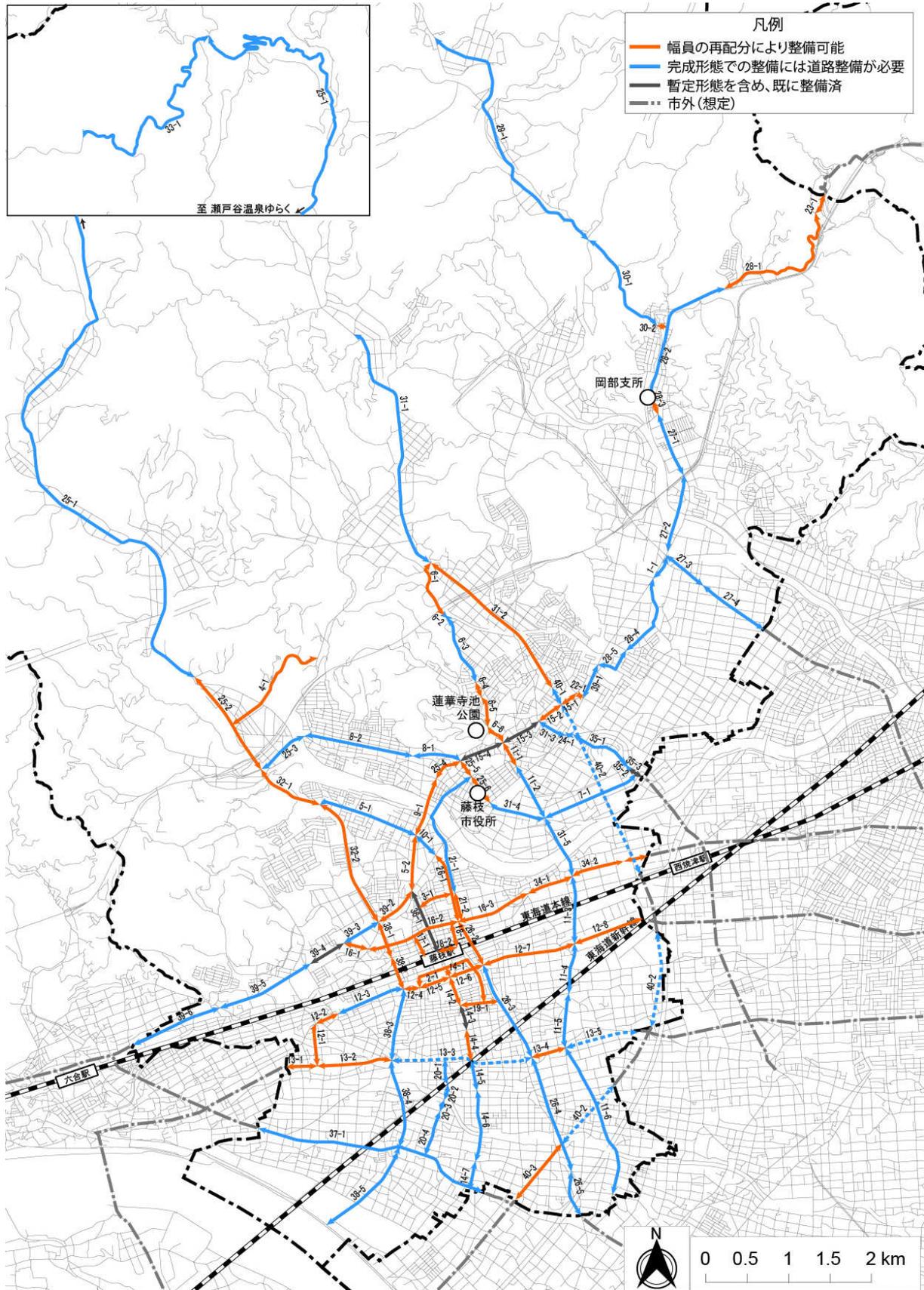
一方、完成形態での整備のためには道路整備もしくは拡幅が必要である道路については、暫定形態(車道混在)で整備できるものの、完成形態の整備の実現性が低くなることから、評価を低くした。

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

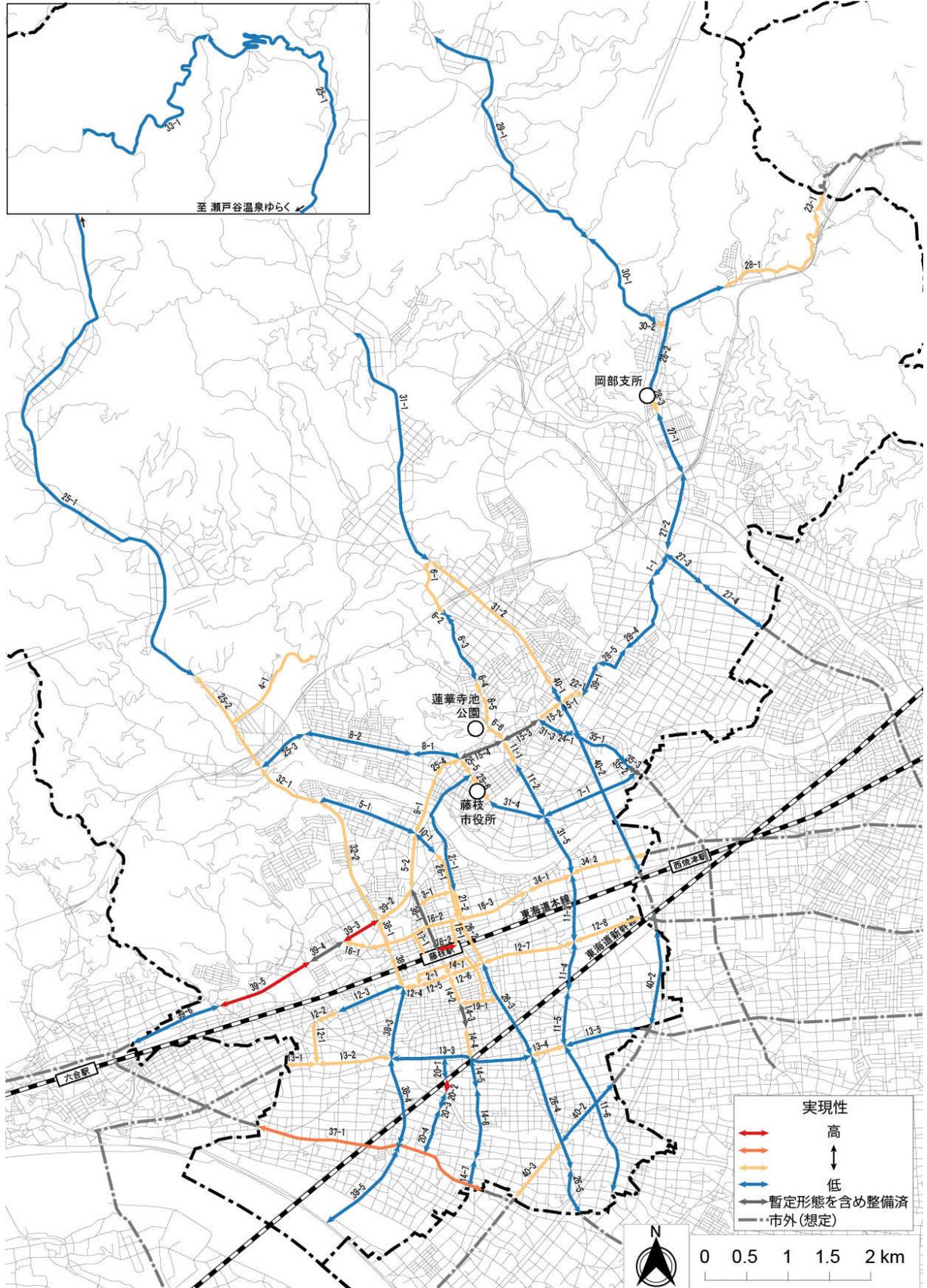
道路名称	区間番号	対象区間延長(m)	路線合計(m)	整備形態(完成形態)	整備方法	実現性	他の事業	実現性評価点
藤枝市管理		38,220	38,220					
市道1地区240号線	1-1	320	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	×		C
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道4地区365号線	3-1	440	440	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	○		B
市道7地区298号線	5-1	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
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	×		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

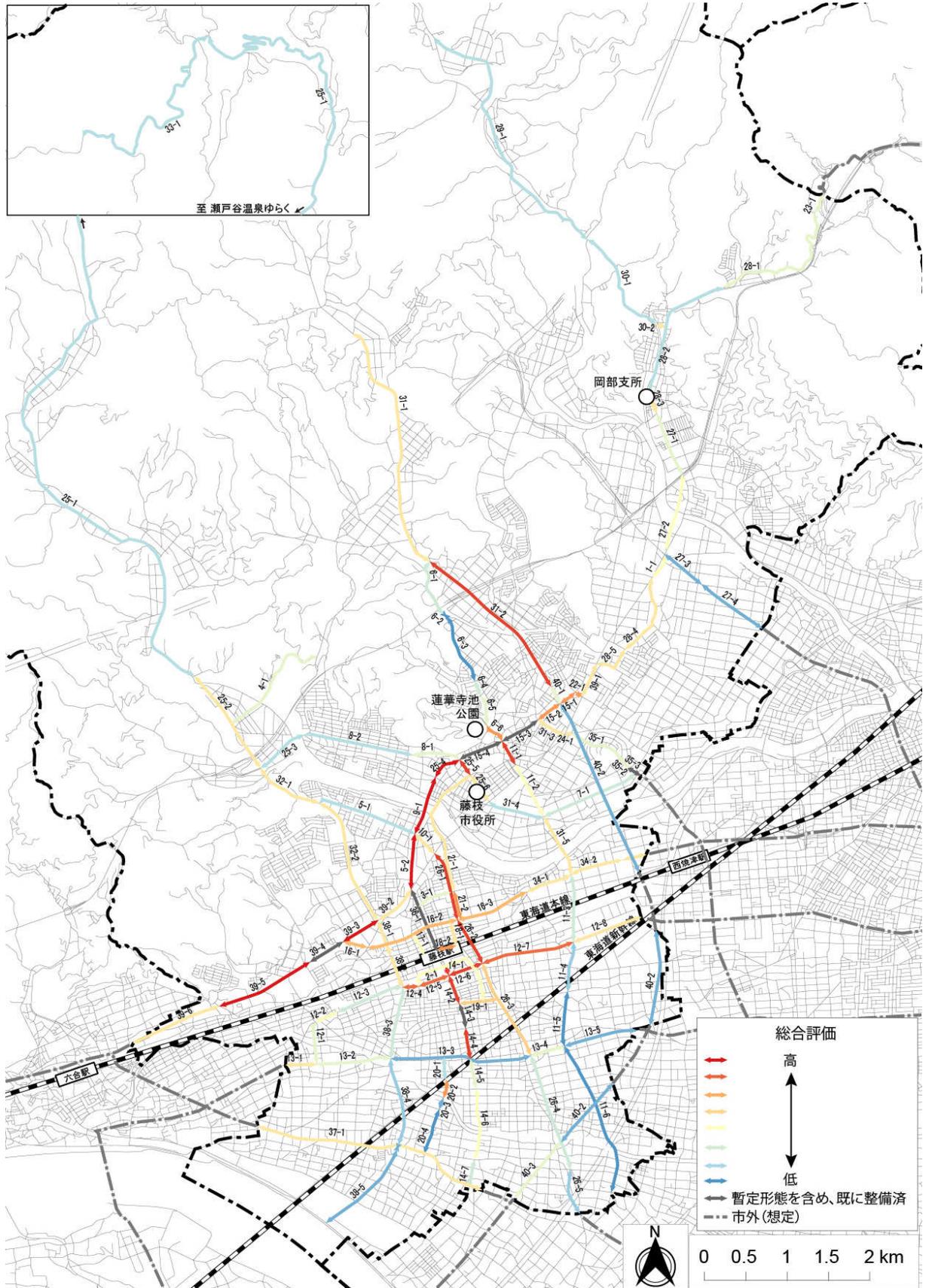
道路名称	区間番号	対象区間延長(m)	路線合計(m)	整備形態(完成形態)	整備方法	優先度評価点	実現性評価点	総合評価点
藤枝市管理		38,220	38,220					
市道1地区240号線	1-1	320	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	C	B
市道3地区311号線	2-1	1,320	1,320	専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
市道4地区365号線	3-1	440	440	車道混在	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
市道6地区473号線	4-1	1,530	1,530	車道混在	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
市道7地区298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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝葉梨線	6-1	750	2,530	車道混在	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	C	B	C
藤枝葉梨線	6-5	380		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
藤枝葉梨線	6-6	290		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
小川青島線	12-2	300		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-5	390		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-6	430		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-7	1,140		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
小川青島線	12-8	880		自転車道	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
小川島田幹線	13-1	380	4,320	自転車道	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
小川島田幹線	13-2	910		自転車道	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝駅吉永線	14-2	370		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝水守線	15-2	340		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	B	B	A
青島焼津線	16-2	1,150		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	B	B	A
青島焼津線	16-3	920		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	B	B	A
藤枝駅喜多町線	17-1	290	290	車道混在	幅員の再分配により整備可能	C	B	B
藤枝駅青木線	18-1	300	540	車道混在	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
藤枝駅青木線	18-2	240		車道混在	幅員の再分配により整備可能	C	A	A
青葉町高柳線	19-1	470	470	専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤岡平島線	22-1	100	100	専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
市道3147号線	23-1	270	270	車道混在	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝黒俣線	25-5	230		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝黒俣線	25-6	390		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
藤枝大井川線	26-1	880	4,810	専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	A	B	A
藤枝大井川線	26-2	610		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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		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	3,300	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
堀之内青島線	32-2	1,670		自転車道	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	B	B	A
上青島焼津線	34-2	950		自転車道	幅員の再分配により整備可能	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	専用通行帯	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	幅員の再分配により整備可能	B	B	B
善左衛門藤枝停車場線	38-2	410		専用通行帯	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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	幅員の再分配により整備可能	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
藤枝駅広幅線	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

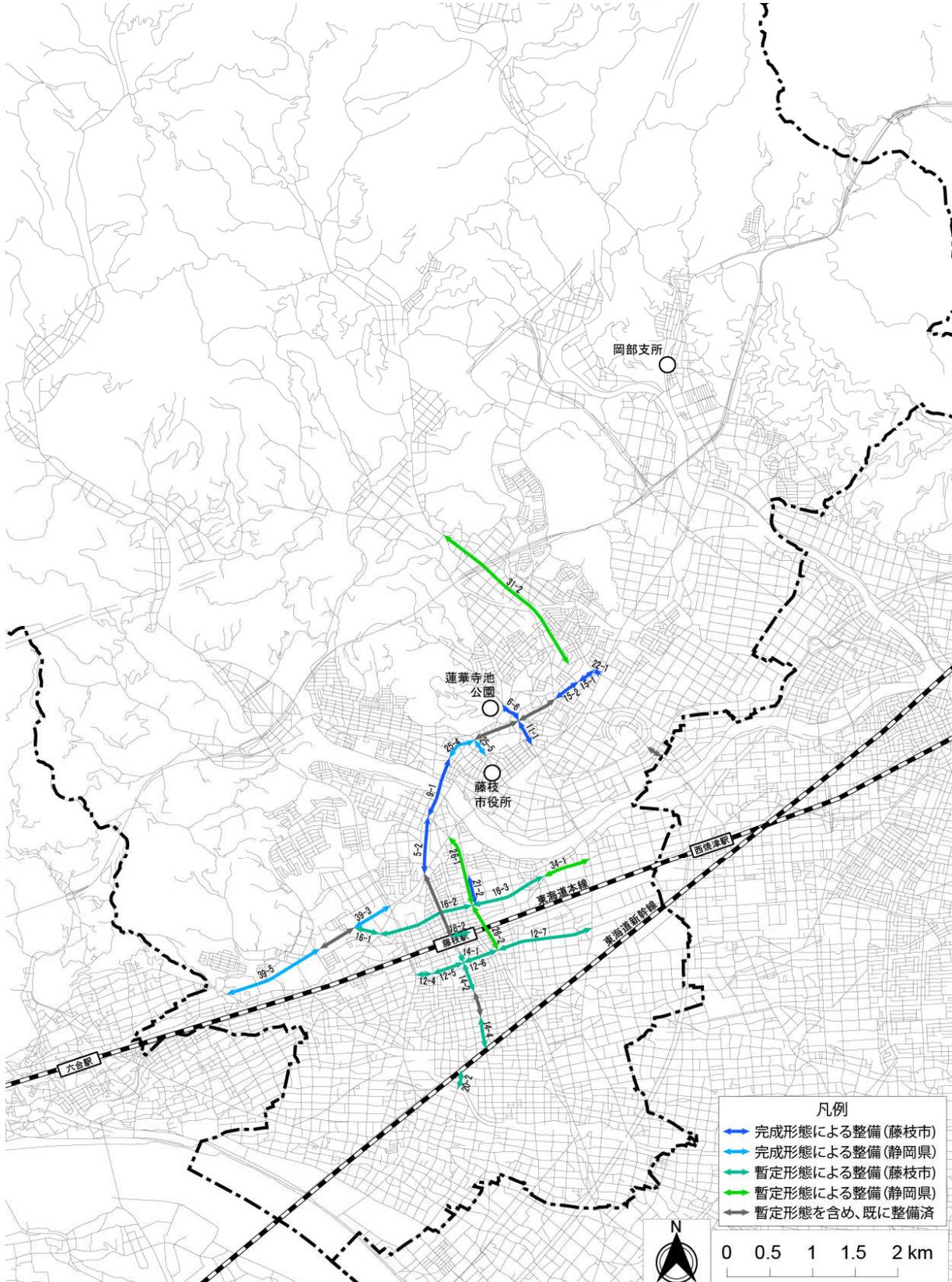
表 4 - 15 静岡県管理道路の短期整備路線

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

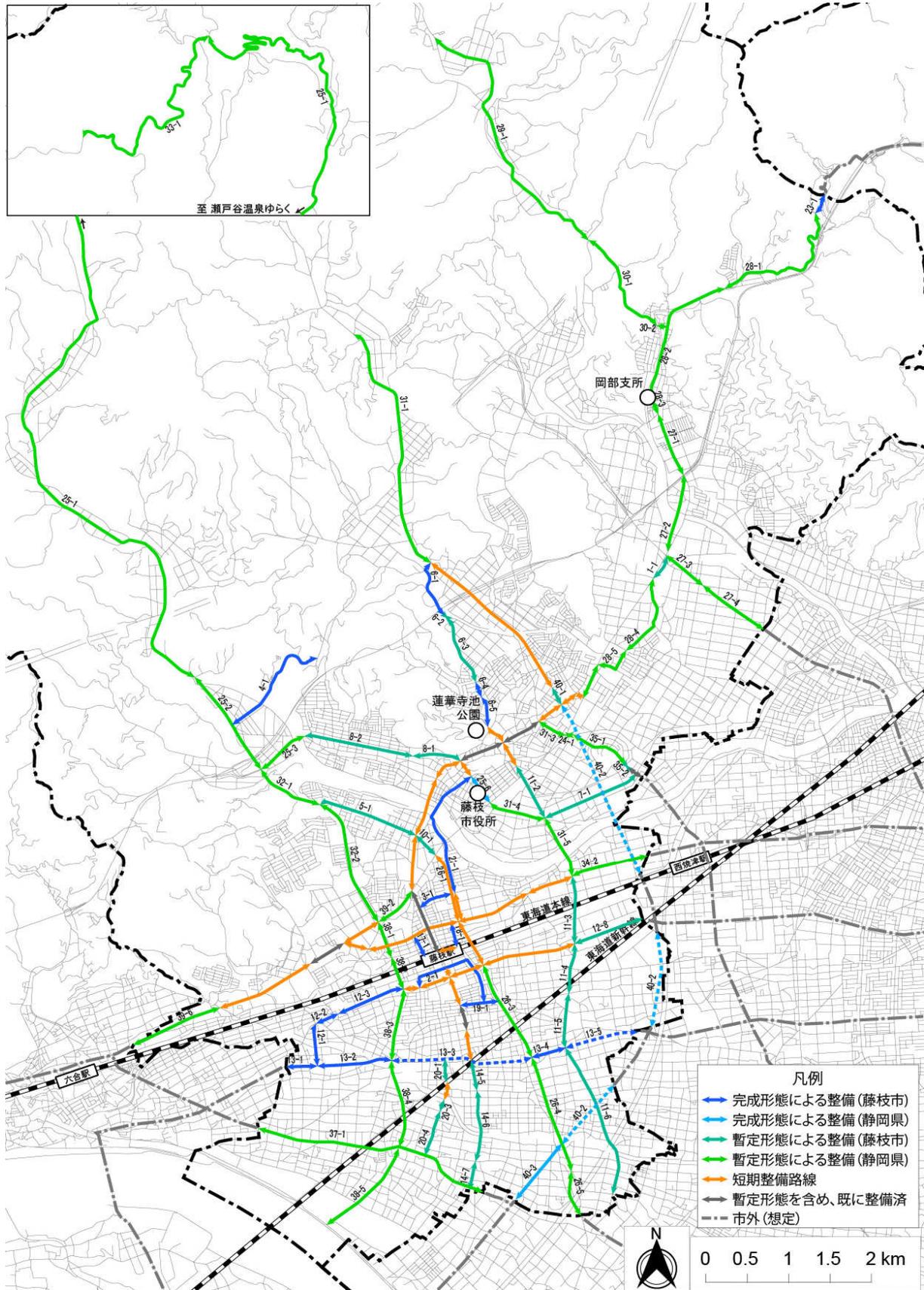
道路名称	区間番号	対象区間延長(m)	完成形態	整備方法	総合評価点	整備形態
藤枝市管理		27,900				
市道1地区240号線	1-1	320	車道混在	完成形態の整備には道路整備が必要	B	暫定形態(車道混在)
市道3地区311号線	2-1	1,320	専用通行帯	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道4地区365号線	3-1	440	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道6地区473号線	4-1	1,530	車道混在	幅員の再配分により整備可能	B	完成形態
市道7地区298号線	5-1	1,260	専用通行帯	完成形態の整備には道路整備が必要	C	暫定形態(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)
藏田島田線	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



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、「①住みよいまちの促進」、「②地域振興の促進」、「③観光振興の促進」、「④健康の増進」、「⑤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"> 1 生涯を通して健やかに暮らそう 2 学びを大切に心豊かに暮らそう 3 受け継がれた美しい環境と調和して暮らそう 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 5 個性的な歴史・文化豊かな協働のまちで暮らそう 6 活力と賑わいあふれる、まちで暮らそう 7 創意あふれ、魅力に満ちたまちで暮らそう
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"> 1 戦略的かつ柔軟な土地利用の推進 2 美しいまちなみ景観の創出 <p>■ 主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクトなまちづくり推進事業 ・ 美しい景観形成事業

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】

- ① **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
- ② **産業としごとを創る**
 - ・ 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と環境を創る
- ③ **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
- ④ **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【①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。</p> <p>■ 具体的な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

広域都市軸となる幹線道路網の整備

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。

■ 具体的な事業

- ・ 都市計画道路などの幹線道路整備事業

地域をつなぐ公共交通の充実

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。

■ 具体的な事業

- 地域公共交通網形成事業
 - ・ 自主運行バス等運行事業
 - ・ バス路線維持費補助金事業
 - ・ 地域コミュニティバス運行事業
 - ・ 公有民営方式車両購入事業

拠点相互のつながり・交流の推進

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。

■ 具体的な事業

- ・ て～しゃばストリート創造・発信オープンモール化事業
- ・ 中山間地域活性化施設間の連携推進事業
- ・ 藤枝のおもてなしと街道文化ロマン創造事業

安全・安心な生活交通の確保

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。

■ 具体的な事業

- ・ ゾーン30交通安全施設整備事業
- ・ 橋梁長寿命化事業
- ・ 道路ストック総点検(トンネル)事業
- ・ 自転車通行空間の整備計画策定事業
- ・ 区画線設置事業
- ・ 道路新設改良事業

藤枝ならではの移住・定住の促進

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。

■ 具体的な事業

- ・ ふじえだ住まいのコンシェルジュ事業

- ・ 藤枝駅前地区市街地再開発事業
- ・ 中心市街地エリアブランド展開事業
- ・ 子育てファミリー移住促進事業
- ・ 中山間地定住促進空き家バンク活用事業
- ・ ふじえだ中山間地域生活拠点形成事業
- ・ デュアルライフ推進事業

地域資源を活かした着地型観光の推進

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。

■ 具体的な事業

- ・ 地域の宝による賑わい事業
- ・ 「ほどよく田舎」交流事業
- ・ 「道の駅」地域資源発信事業
- ・ 藤枝型まちづくり観光推進事業
- ・ 藤枝型観光プラットフォーム構築事業
- ・ 中山間地域観光拠点機能強化事業

インバウンド(訪日観光客)へのおもてなし強化

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。

■ 具体的な事業

- ・ おもてなし強化支援事業
- ・ 富士山静岡空港アクセスバス運行事業
- ・ 外国人誘客促進事業
- ・ 藤枝のおもてなしと街道文化ロマン創造事業
- ・ 観光ボランティアガイド育成事業

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【②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・滞留をもたらすしつけや環境を整備し、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> <ul style="list-style-type: none"> 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。

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【③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"> ・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。 ・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。
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> <ol style="list-style-type: none"> 1 地域住民との協働によるバス路線活用観光振興事業 <p>■ 富士山静岡空港と空港アクセスバスの活用推進</p> <p>静岡県と本市、富士山静岡空港㈱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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 富士山静岡空港アクセスバス実証運行事業 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 <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> <ol style="list-style-type: none"> 1 市内周遊レンタサイクル駅の設置

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【④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」</p> <p>○ 取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>■成人期のステージ目標：「健康的な生活習慣の定着」</p> <p>○ 取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>■高齢期のステージ目標：「健康的な生活習慣の定着」</p> <p>○ 取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

【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ろう」

- ・ 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る、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。

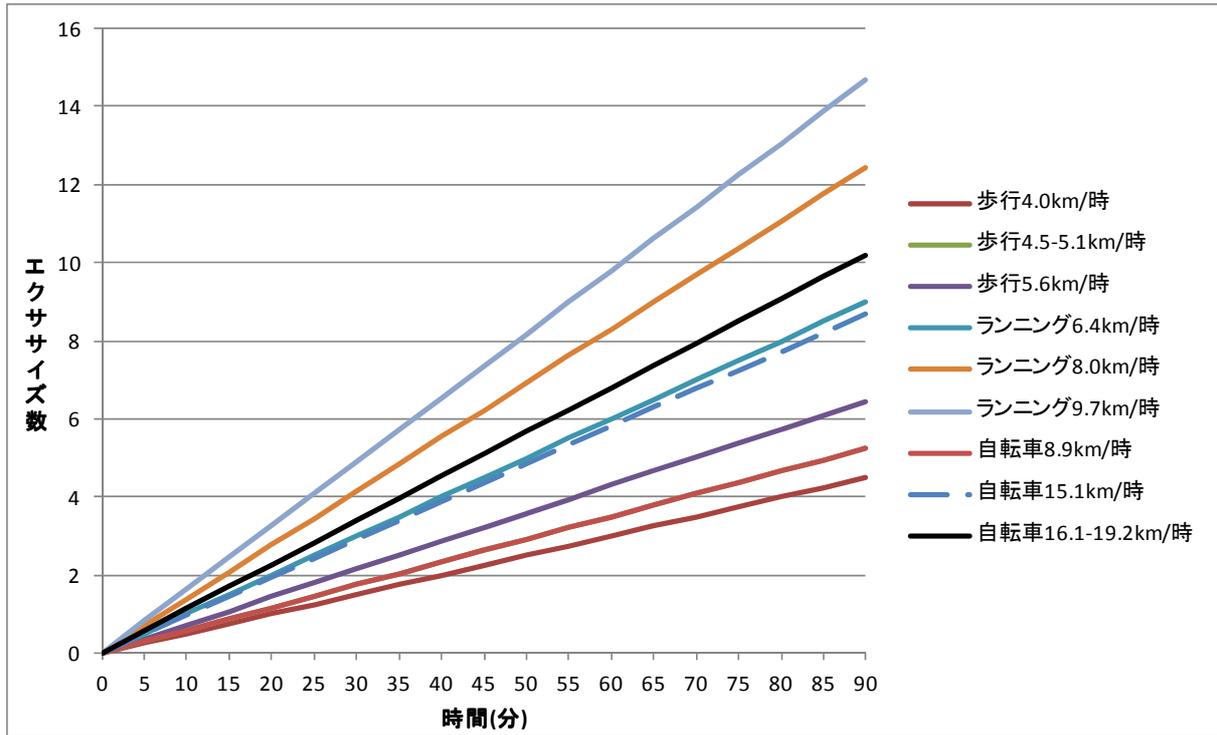
表 5-1 歩行、ランニング、自転車の運動強度（メッツ数）の比較

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)

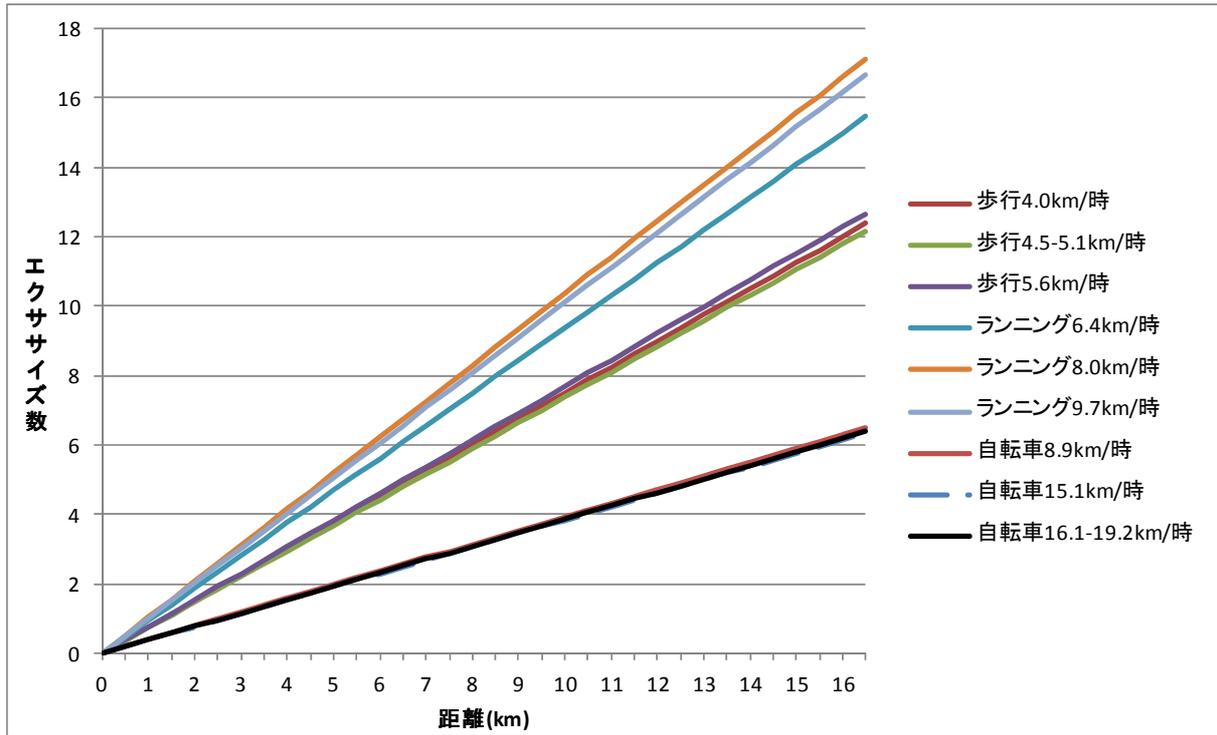
※メッツとは、活動・運動を行ったときに安静状態の何倍の代謝(カロリー消費)をしているかを表す。例えば時速4.0kmでの歩行は3.0メッツとなり、これは安静時の3倍の代謝となる。これに活動時間に乗じたものが身体活動の量となり「エクササイズ」と呼ぶ。例えば時速8.0kmで1時間ランニングしたときのエクササイズ量は8エクササイズであり、これと同等の活動量を時速15.1kmで自転車に乗ることで達成するためには、1.43時間(=1時間26分)を必要とする。

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【⑤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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民の取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ エコ通勤に取組みます。 ■ 事業者の取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ エコ通勤を推進します。 ■ 行政の取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ エコ通勤の取組を推進します。 ・ 交通渋滞等の解消に努めます。

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"> 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 2 誰もが安全で安心して暮らせる都市 3 地球にやさしい都市 4 歴史・文化が感じられる緑豊かな都市 5 市民・事業者・行政などが協働する都市
将来都市構造	<p style="text-align: center;">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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
自転車・歩行者環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
低公害・省エネルギーの交通手段への転換	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

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</p> <ul style="list-style-type: none"> (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>目標2 利用しやすい環境整備による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> (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>目標3 多様な関係者の連携による公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> (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>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</p> <p>(6) 公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>2 利用しやすい環境整備による利用促進</p> <p>(2) サイクル&ライドの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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&ライドの推進を図るため、商業施設と協議を進めます。

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】

- ① 自転車専用道路等の整備
- ② 路外駐車場の整備等
- ③ シェアサイクル施設の整備
- ④ 自転車競技施設の整備
- ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 国民の健康の保持増進
- ⑩ 青少年の体力の向上
- ⑪ 公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時の有効活用体制の整備
- ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭ 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"> 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。
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"> 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。 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。
端末交通手段としての自転車利用	<ul style="list-style-type: none"> 第4回PT調査におけるJR藤枝駅の端末交通手段を見ると、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。

(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"> 約2kmまでの短距離の利用が多くなっている。 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。

(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"> 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。
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"> 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。

(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"> 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。 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。
通学	<ul style="list-style-type: none"> 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。
通勤	<ul style="list-style-type: none"> 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。
私用	<ul style="list-style-type: none"> 全目的と比較して、市外からの発生が少ない。

(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"> 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。 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。 岡部地区では、旧岡部町内での移動が多くなっている。
通学	<ul style="list-style-type: none"> JR藤枝駅を中心に半径5km圏内を中心に移動している。 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。
通勤	<ul style="list-style-type: none"> JR藤枝駅の周辺で移動している状況にある。 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。
私用	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。

(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"> 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。
通学	<ul style="list-style-type: none"> 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。
通勤	<ul style="list-style-type: none"> 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。
私用	<ul style="list-style-type: none"> 駅端末での利用は極めて少ない。

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) 自転車に関係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。

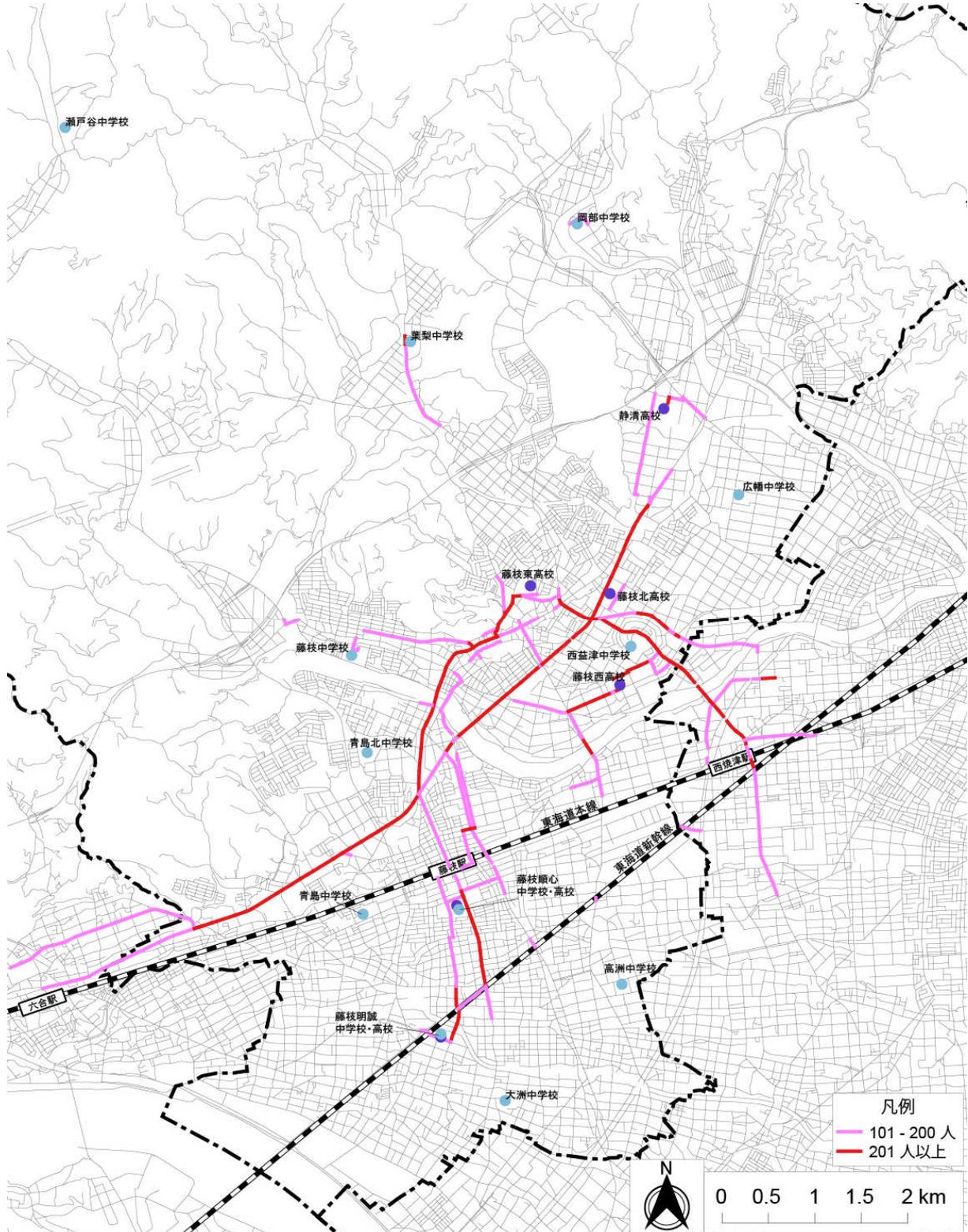
自転車の通行経路で要望する事項は、「段差や凹凸がなくなる」と「自転車だけ通行できる道路ができる」が多い。

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

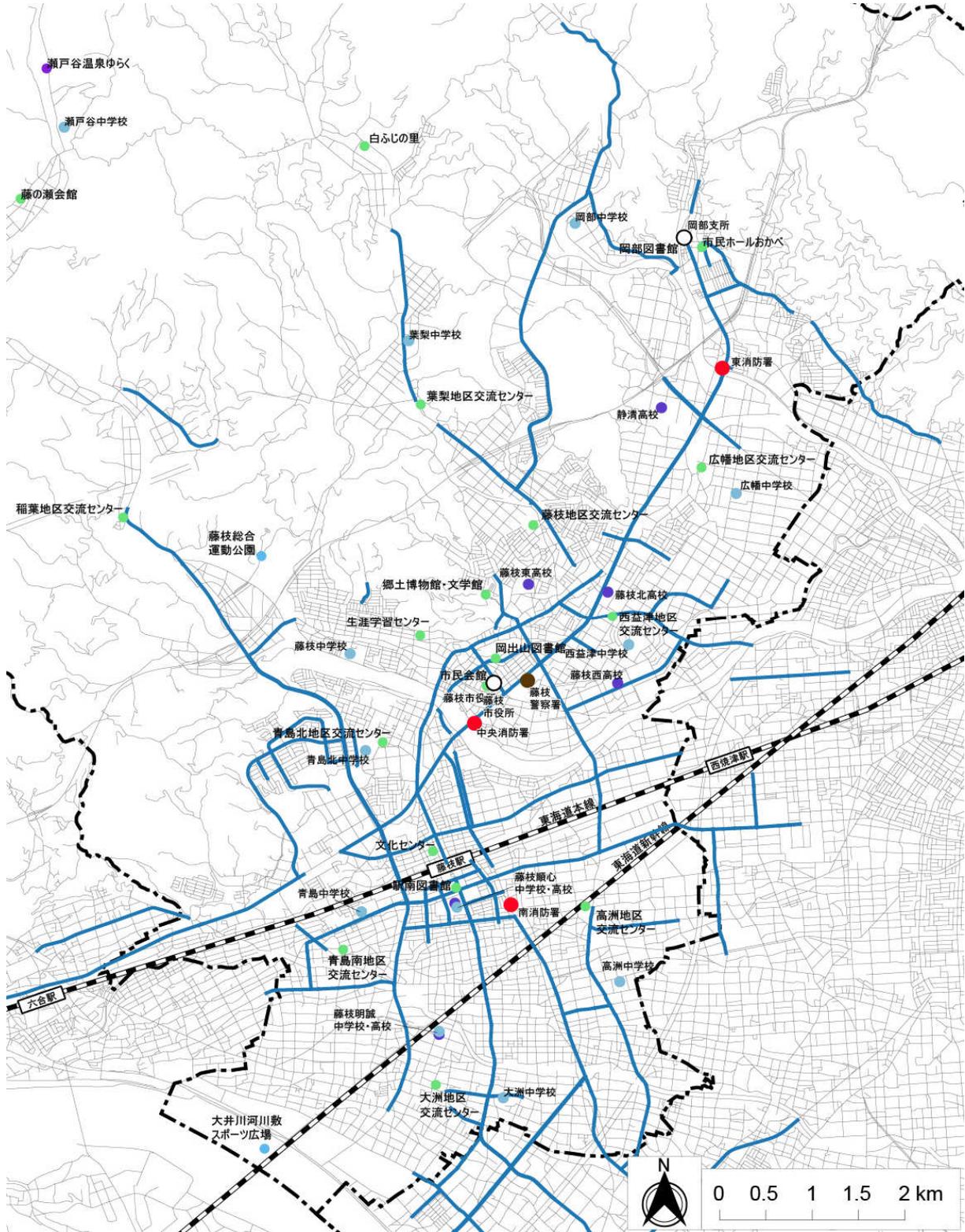


平成 27 年度には、市道藤枝水守線、市道藤枝駅吉永線で自転車誘導帯を暫定的に設置している。

(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

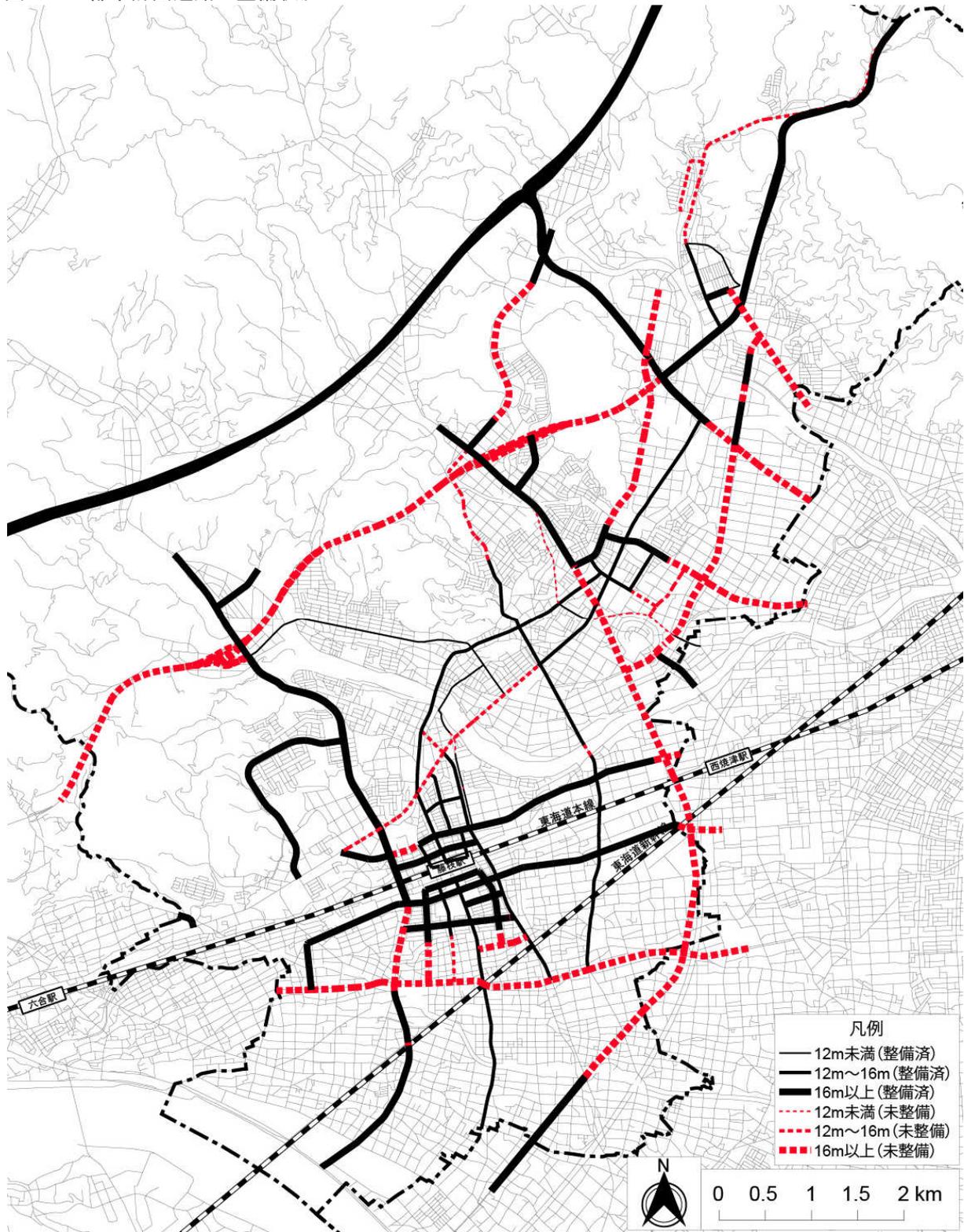
- ・ 平成 28 年 3 月 31 日現在の都市計画道路の総延長は 126,980m となっており、そのうち 83,422m が整備済みであり、整備率は 65.7%となっている。
- ・ 2車線道路では幅員が 15m 未満の道路では整備率が 80%近いのに対して、15m 以上の道路では 53.8%となっており、車線幅員や歩道の広い2車線道路の整備が遅れている。

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



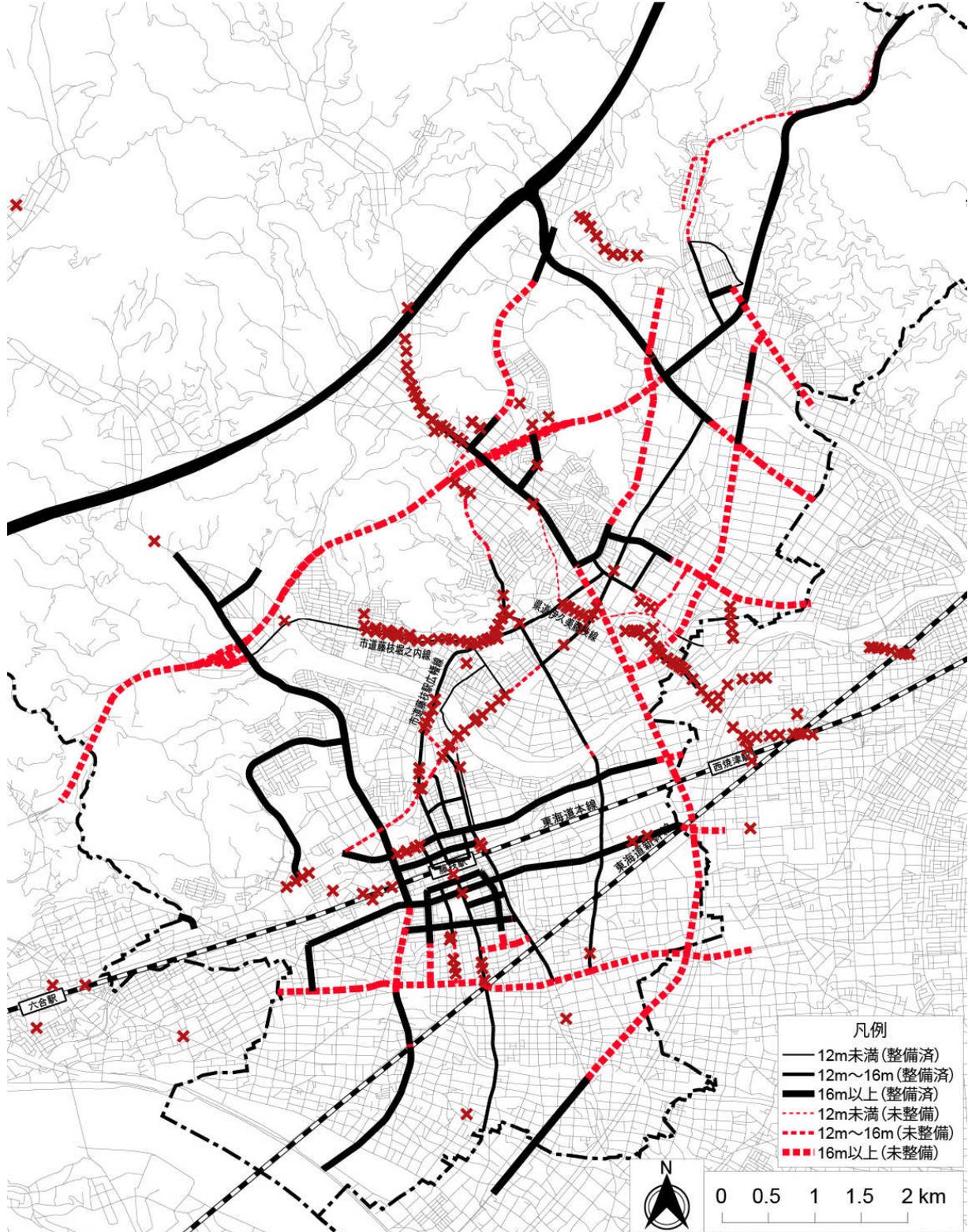
(4) 自転車の通行の際の危険箇所

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。

① 自転車、歩行者が多く、通り抜けることが大変な道路

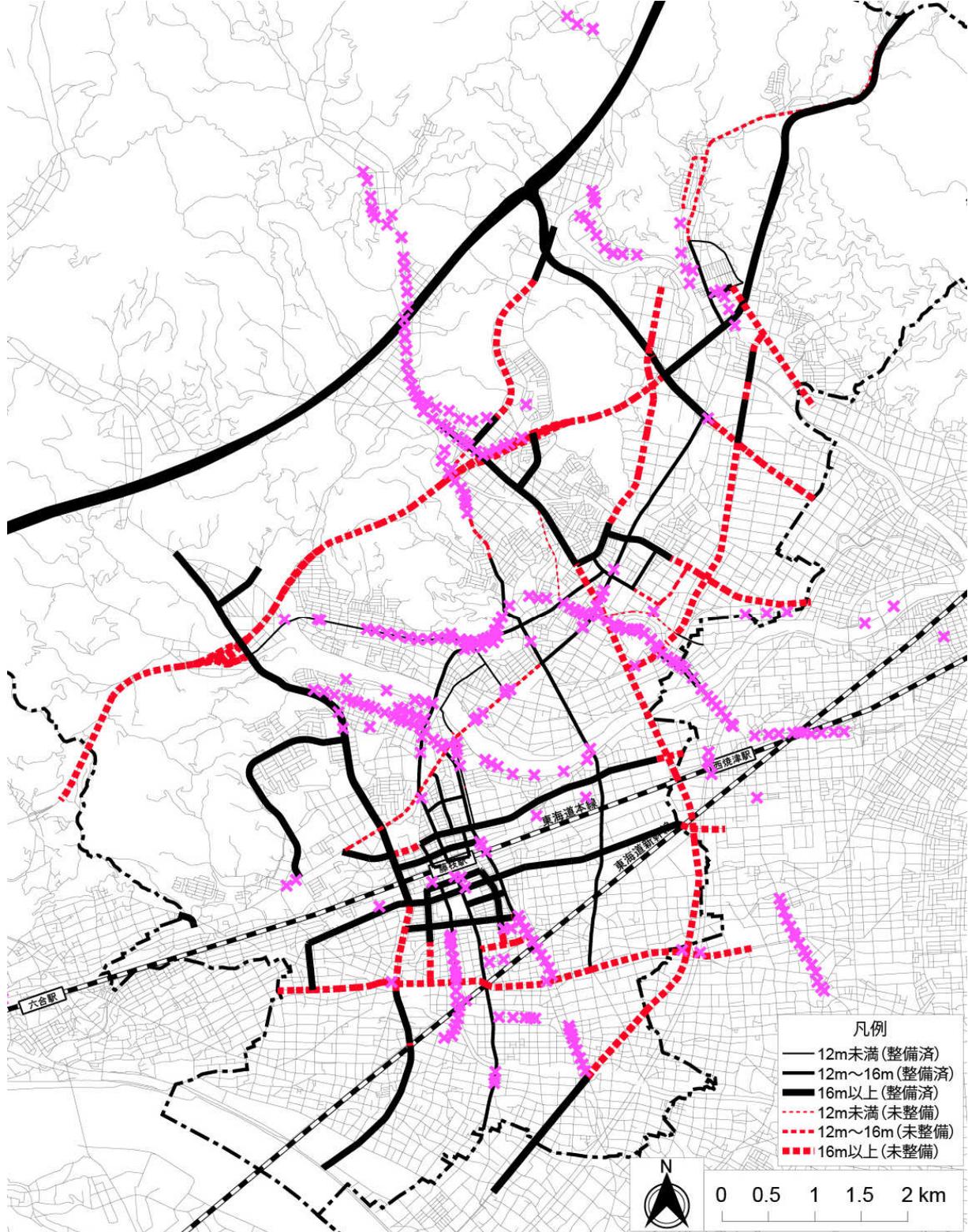
未整備都市計画道路や都市計画道路以外の道路で指摘されるほか、整備済み都市計画道路でも市道藤枝堀之内線、市道藤枝駅広幡線、県道伊久美藤枝線などの道路で指摘されている。

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



- ② 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。

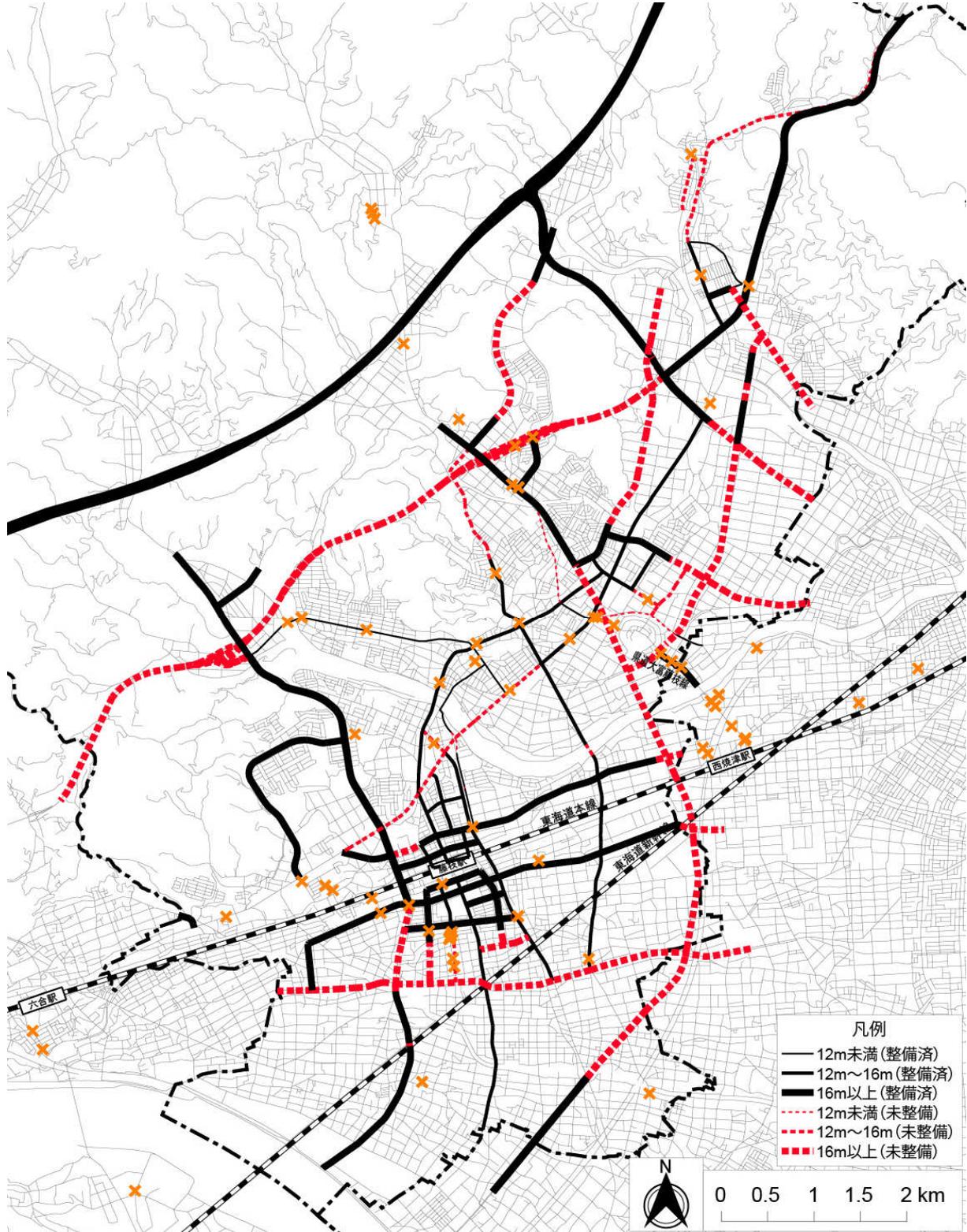
図 5-8 歩行者や自転車、自動車とのすれ違いや追い越しをしている最中に接触しそうになった道路と都市計画道路の整備状況



③ 交差点を左折する自動車に巻き込まれそうになった

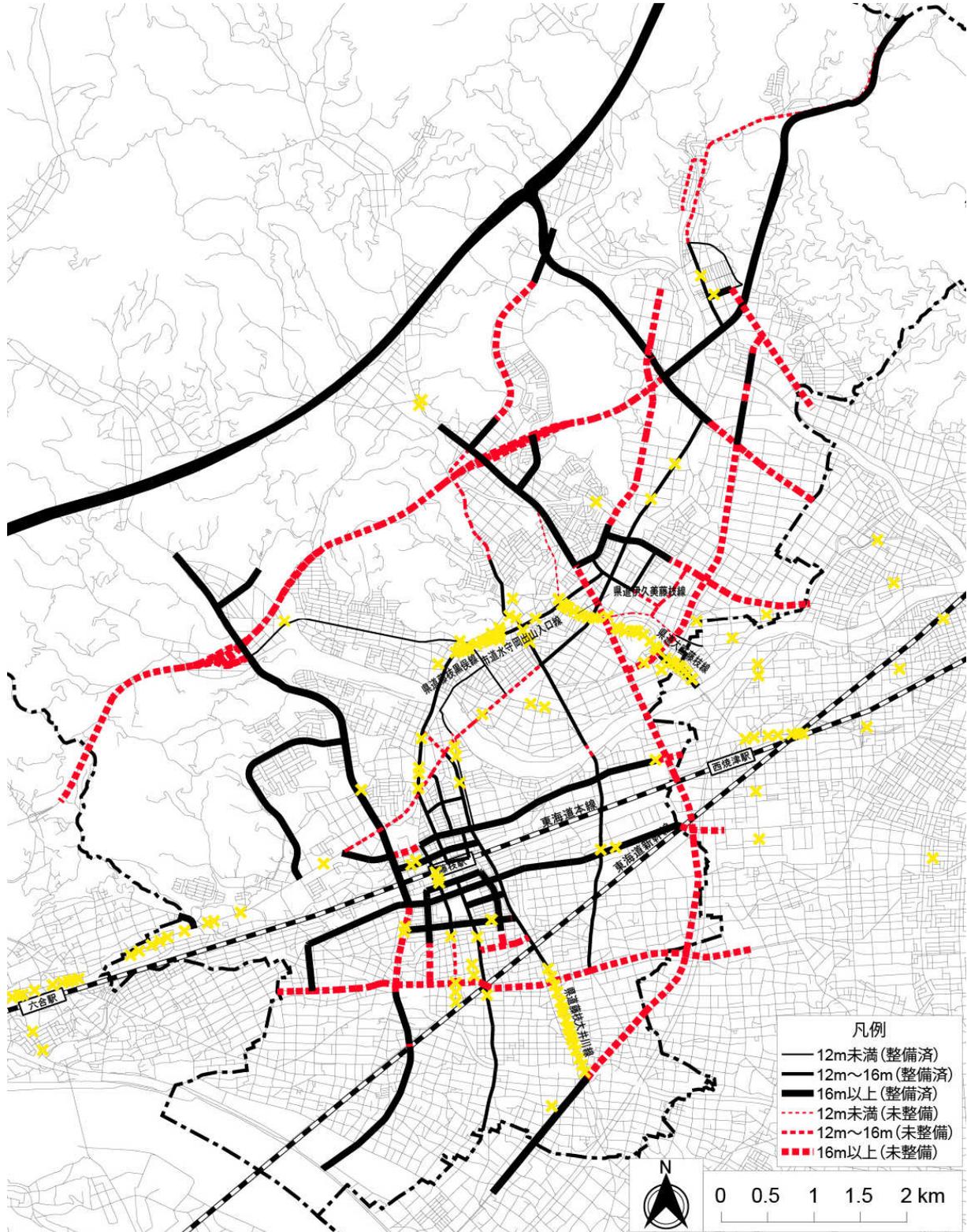
都市計画道路以外の道路や未整備都市計画道路で指摘される。整備済都市計画道路では県道大富藤枝線が短い区間の中で多く指摘されている。

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



- ④ 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。

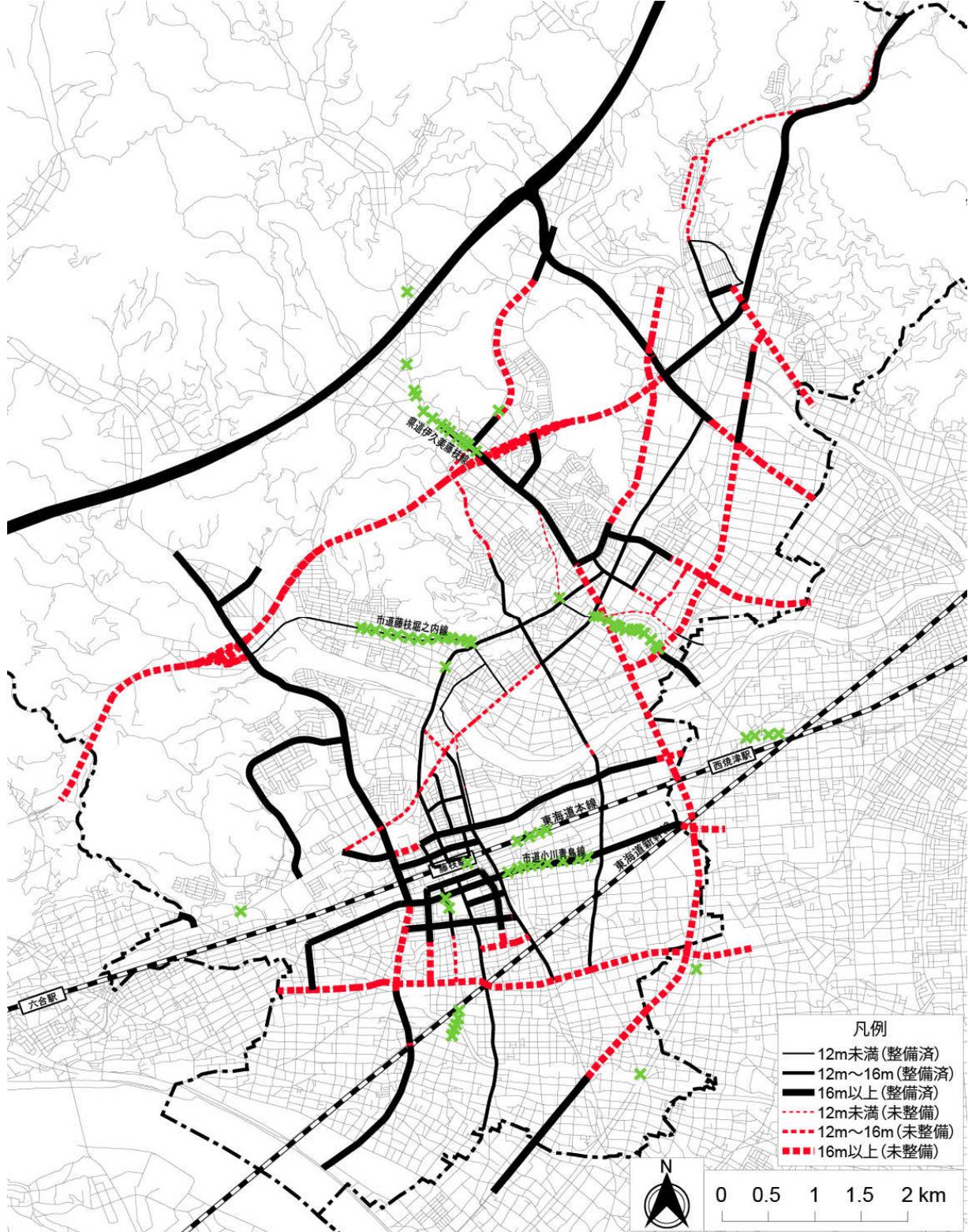
図 5-10 歩行者等が飛び出してきたため、接触しそうになった箇所と都市計画道路の整備状況



⑤ 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



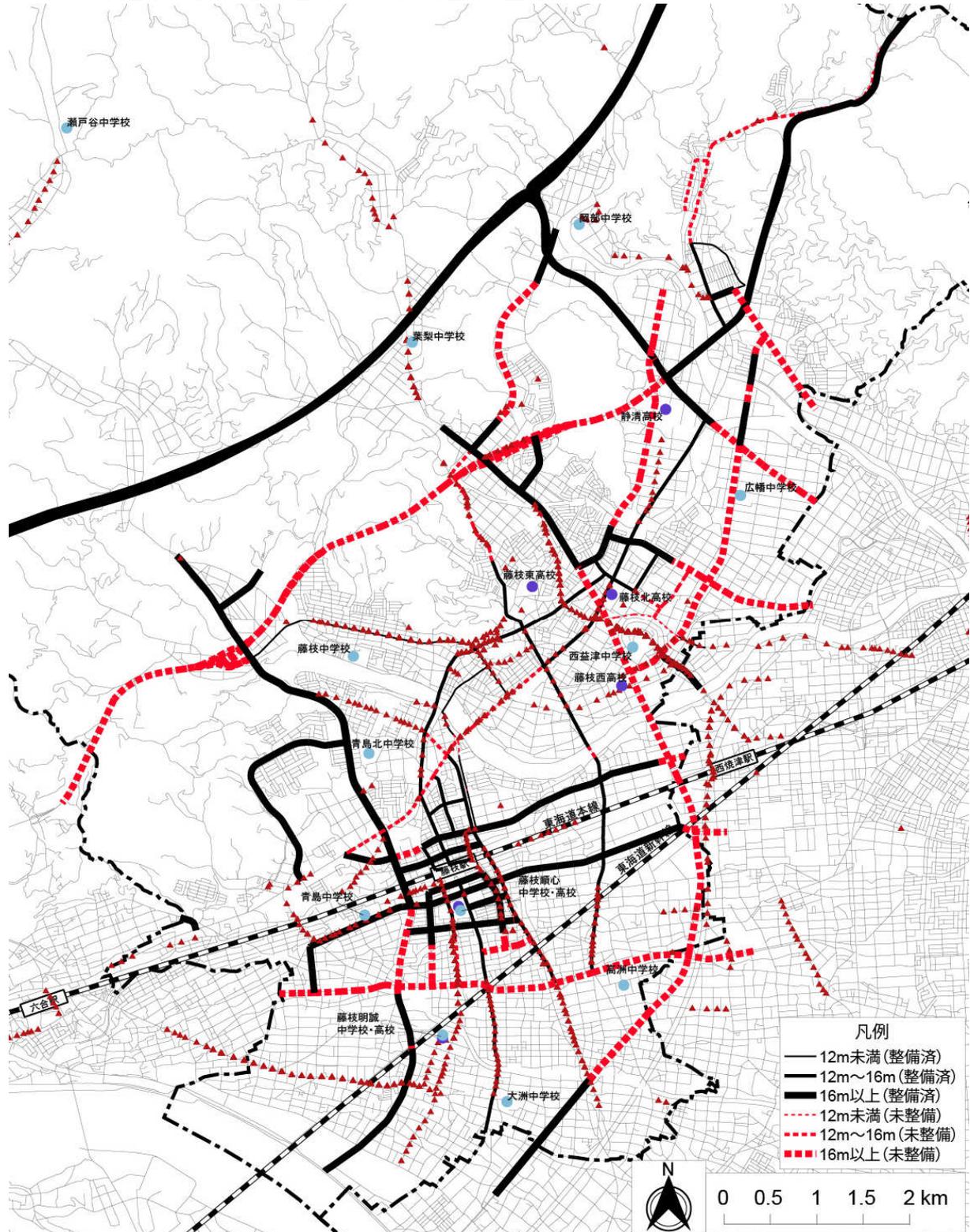
(5) 通行しづらい箇所

(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。

① 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。

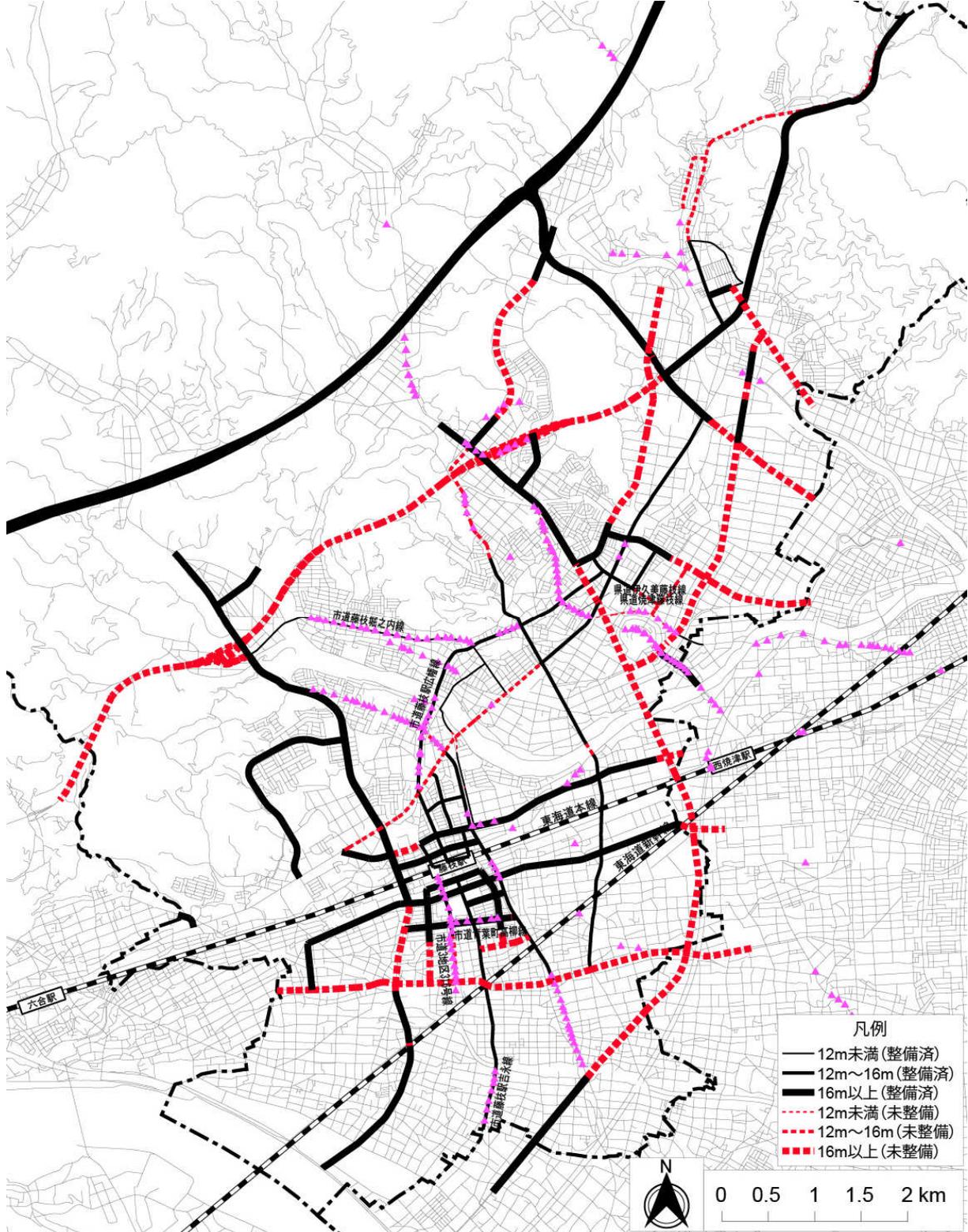
図 5-12 歩道そのものが狭い箇所と都市計画道路の整備状況



② 電柱や看板、街路樹が多く、自転車の通る幅が狭い

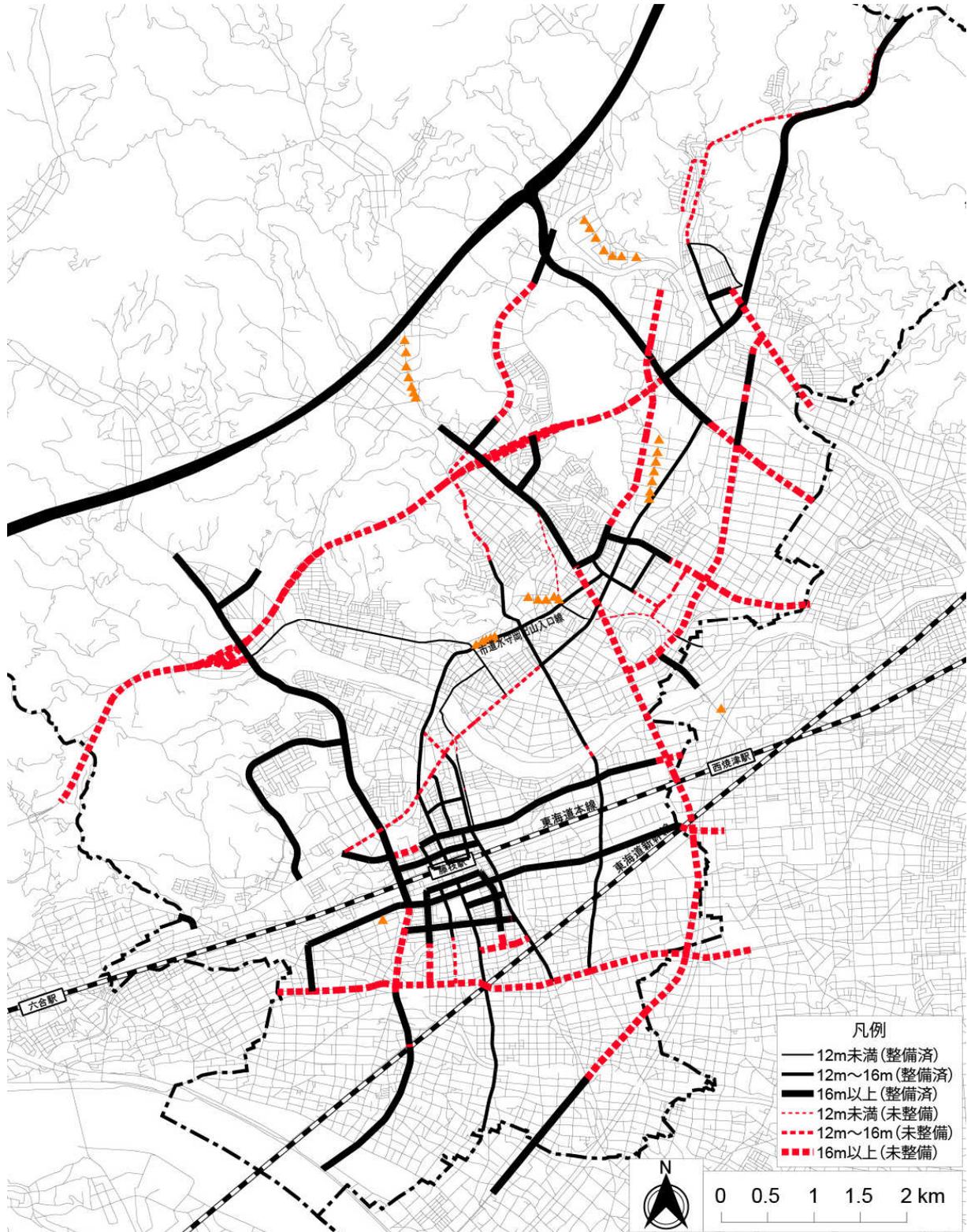
都市計画道路では市道藤枝葉梨線、県道伊久美藤枝線、県道焼津藤枝線、市道藤枝堀之内線、市道3地区316号線(未整備)、市道青葉町高柳線、市道藤枝駅吉永線などで指摘されている。

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



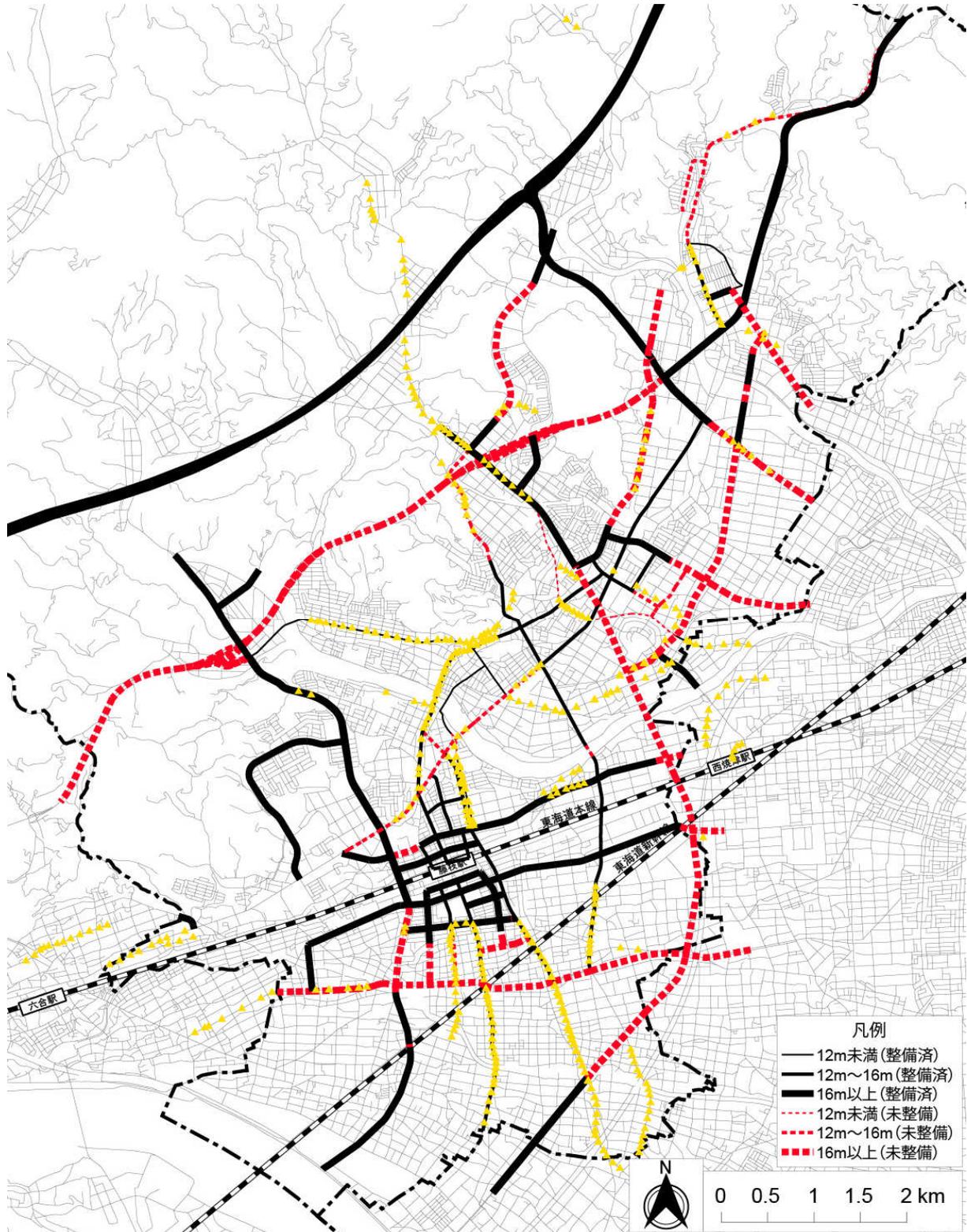
- ③ 放置自転車や違法駐車が多く、自転車の通る幅が狭い
都市計画道路では市道藤枝水守線のみ指摘されている。

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



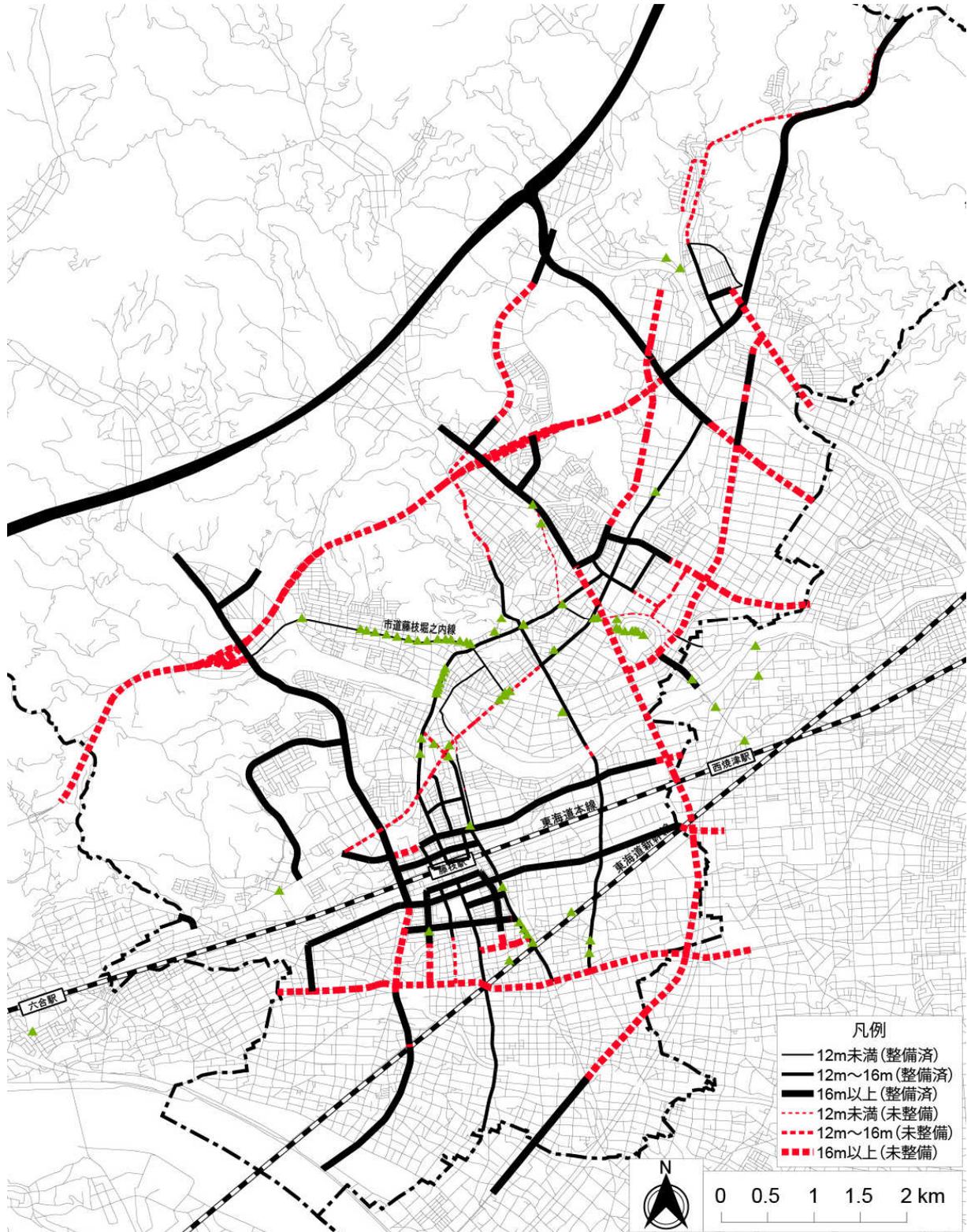
- ④ 歩道の段差が大きい、又は歩道に凹凸がある。
歩道が整備されている多くの道路で指摘されている。

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



- ⑤ 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。

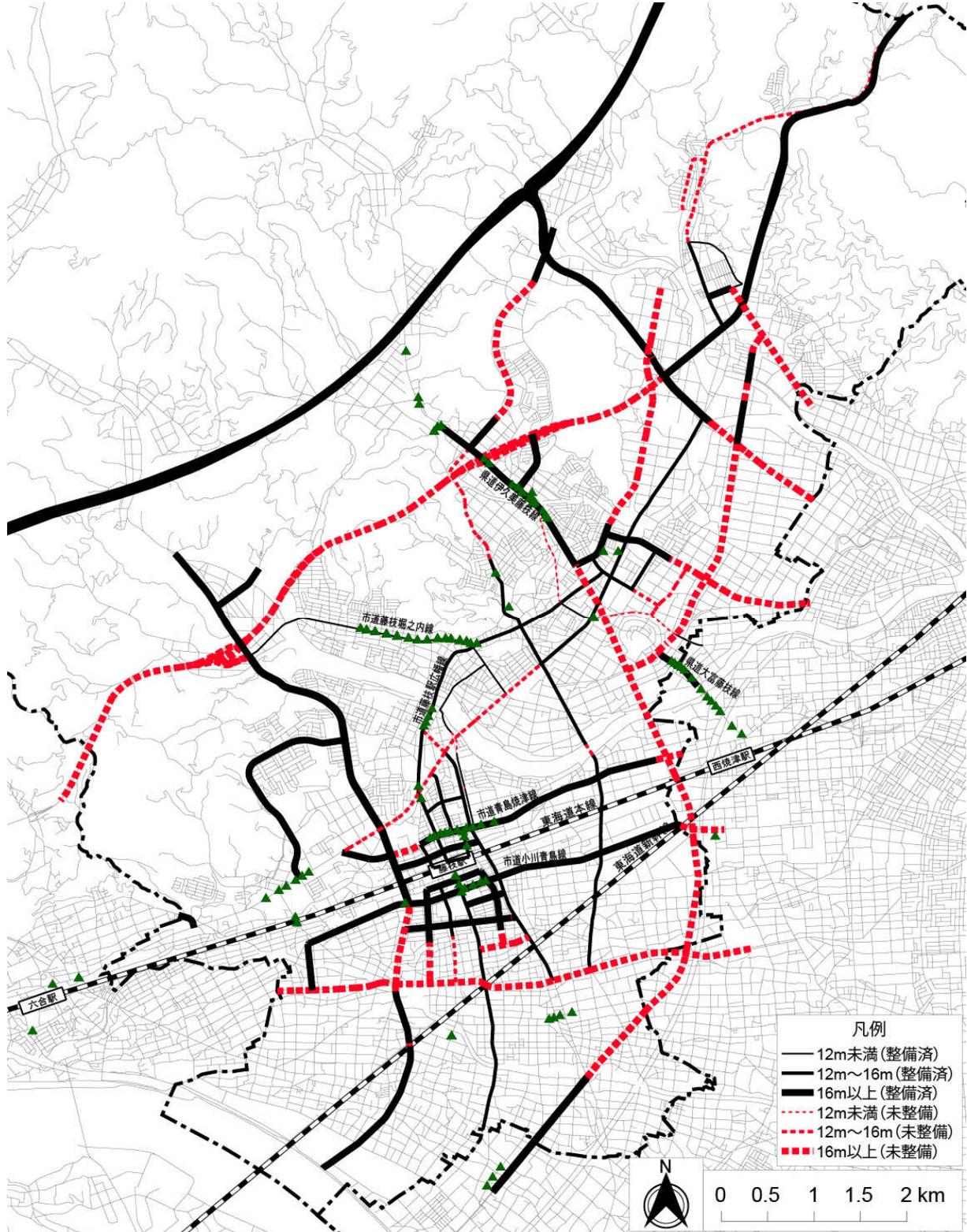
図 5-16 信号を待っている場所が狭い箇所と都市計画道路の整備状況



⑥ 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。

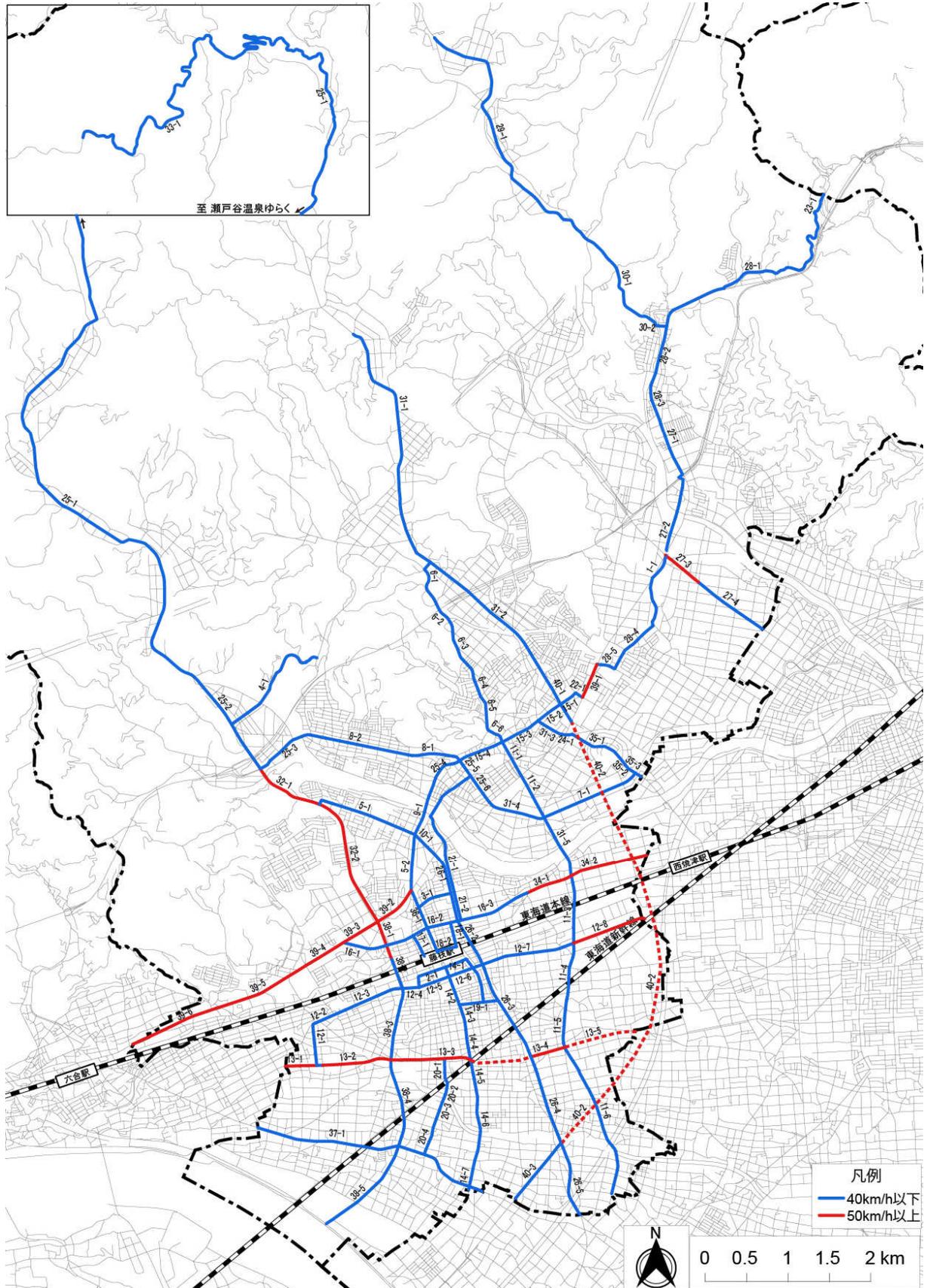
図 5-17 信号が多く、信号待ちをする回数が多い箇所と都市計画道路の整備状況



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

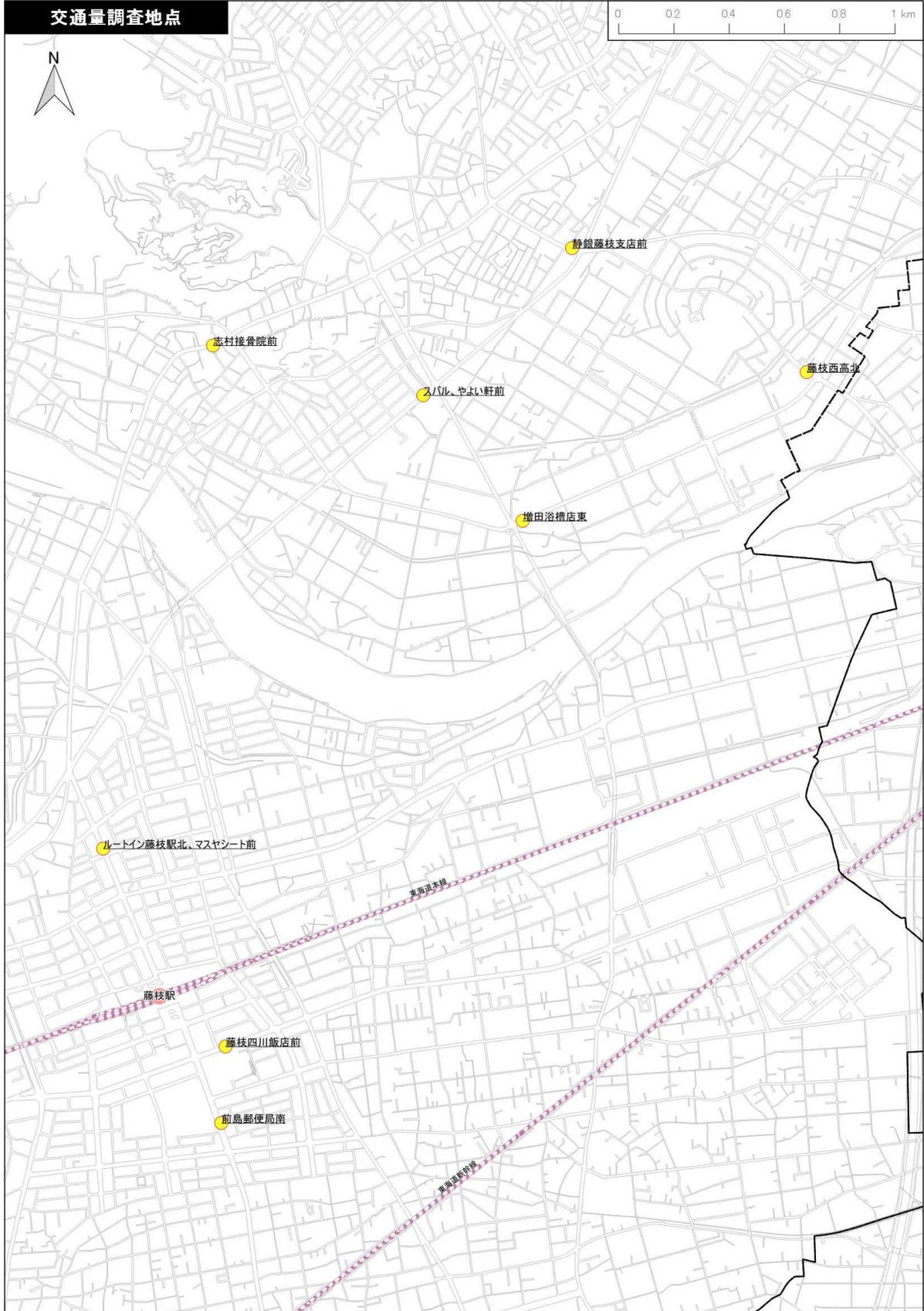
調査は以下の日時に実施した。

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



藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画

発行：藤枝市 都市建設部 基盤整備局道路課
〒426-8722

静岡県藤枝市岡出山1丁目11番1号

電話：054-643-3111

HP：<http://www.city.fujieda.shizuoka.jp/>