

藤枝市自転車活用推進計画



令和7年3月



目次

第1章 計画の基本的な考え方

1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の対象地域	2
3. 計画の期間	2
4. 計画の位置付け	2
5. 自転車活用のメリット	3
6. 藤枝版ローカル SDGsとの関係性	4

第2章 自転車を取り巻く環境

1. 国や県の動向	5
2. 本市の関係する計画等	8
3. 本市の概況	13

第3章 自転車に関する現状

1. 自転車の利用状況	21
2. 自転車事故状況	23
3. 自転車の利用環境.....	27

第4章 計画の基本理念と目標

1. 課題の整理	41
2. 自転車の活用を推進するための基本理念	42
3. 計画の目標	43

第5章 施策の体系と内容

1. 施策の体系	44
2. 施策の内容	45

第6章 自転車の活用推進に向けて

1. 基本目標の評価指標.....	55
2. 計画の推進体制	56

【資料編】

1. 用語集

第1章 計画の基本的な考え方

1.計画策定の背景と目的

国は、平成 29 年5月に自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に「自転車活用推進法」を制定し、政府に自転車活用推進計画の策定を義務付けるとともに、市町村には、国や都道府県の自転車活用推進計画を勘案して区域の実情に応じた自転車活用推進計画を策定するよう努めなければならないと規定しました。これを受け、国は平成 30 年（2018）に「自転車活用推進計画」を策定し、令和3年（2021）に今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定しています。

静岡県においても、「静岡県自転車活用推進計画」を平成 31 年（2019）に策定しています。その後、国の改定内容を反映した「第2次静岡県自転車活用推進計画」を策定し、サイクルスポーツの聖地に向けたビジョンを市町や県民と共有しながら、ハード・ソフトの施策を総合的に進める指針となる計画として位置付けています。

また、自転車は、買い物や通勤、通学等、日常生活における身近な移動手段であるとともに、サイクルスポーツや自転車利用による健康の増進も期待され、二酸化炭素の排出、騒音、排気ガスの排出が無い「環境にやさしい」乗り物として、近年、自転車利用のニーズが高まっています。

このような現状を踏まえ、本市においても「自転車でつながる健康都市“ふじえだ”」を基本理念とし、自転車の活用による環境負荷の低減、市民の健康増進、観光・スポーツ施策との連携など様々な課題に対応する必要があります。そこで、交通安全を図りつつ自転車の活用や利用の促進を総合的かつ計画的に推進することを目的とし、各施策を定めた「藤枝市自転車活用推進計画」を策定します。

2.計画の対象地域

計画の対象地域は、「藤枝市全域」とします。

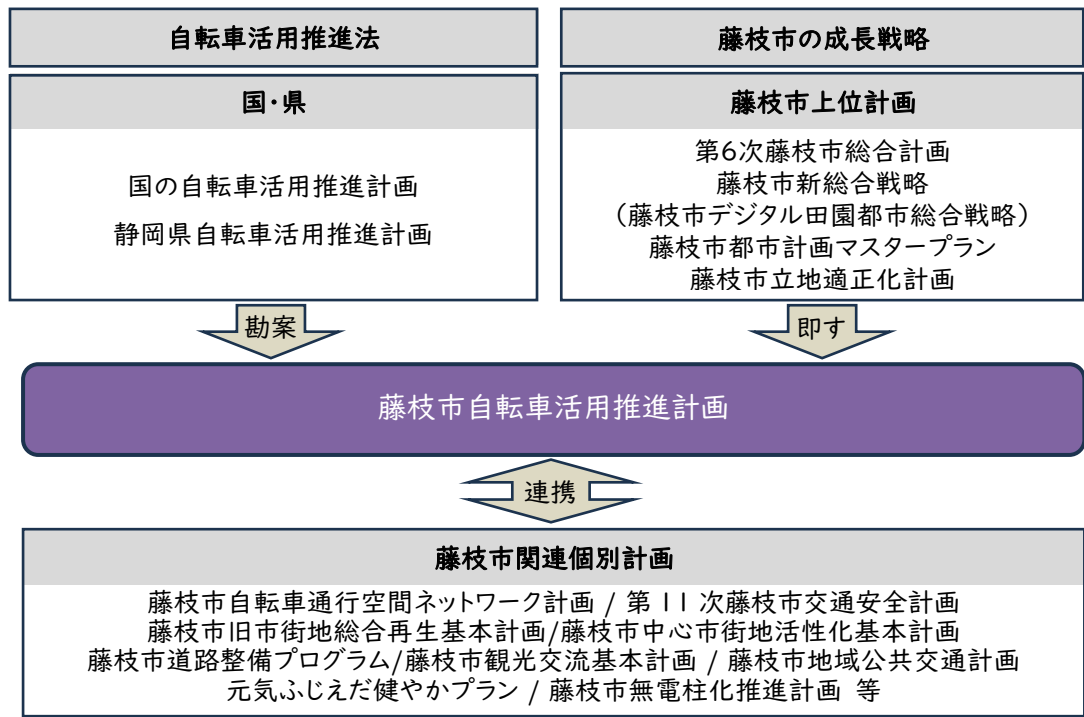
3.計画の期間

計画期間は、国や県の自転車活用推進計画との整合を図り、令和7年度（2025 年 4 月）から 令和 14 年度（2033 年 3 月）までの8年間とします。なお、社会情勢の変化や上位計画等の策定(改定)などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

	計画期間(年度)									
	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	
国の自転車活用推進計画	第2次推進計画		第3次推進計画(想定)							
静岡県自転車活用推進計画	第2次推進計画			第3次推進計画(想定)						
藤枝市自転車活用推進計画		藤枝市自転車活用推進計画								

4.計画の位置付け

本計画は、国や県の自転車活用推進計画を勘案し、本市の総合計画をはじめとした上位計画に即すものとしします。また、藤枝市自転車通行空間ネットワーク計画等の関連個別計画と連携を図ります。



図表 1-1 上位計画・関連計画との位置付け

5. 自転車活用のメリット

自転車は、身近な移動手段であるとともに、下記のとおり各主体で様々なメリットがあります。

① 自転車利用者のメリット

メリットの視点	メリット内容の例
健康	健康の維持 健康寿命の延伸
交通	渋滞回避による目的地への定時性 駐車場確保の回避
経済	車両の維持費やガソリン、駐車料金等の低減

② 企業や集客施設のメリット

メリットの視点	メリット内容の例
健康	社員の心身の健康増進
経済	車両通勤や来訪者のための駐車場の土地、維持費の低減 社員の健康増進による健康保険料の低減 車両による周辺地域への負担軽減 通勤手当費用の低減
社会	環境にやさしい等企業イメージの向上

③ 地域や自治体のメリット

メリットの視点	メリット内容の例
環境	公害（排気ガス、騒音等）の減少 地球環境に対する負荷の軽減、資源の節約
交通	車両の交通量の減少による渋滞緩和
経済	車両の減少や渋滞緩和による道路維持費低減 健康増進や公害減少による経済負担の低減 市民の医療健康系予算の低減

（参考：国土交通省 国土交通政策研究所『都市交通における自転車利用のあり方に関する研究』）

6. 藤枝版ローカル SDGs との関係性

SDGsは、環境や健康、持続可能な消費など、世界の様々な問題を 2030 年までに解決するための国際的な開発目標です。国際社会の共通目標である SDGs の実現に寄与するため、本市として取り組むべき目標を、藤枝版ローカル SDGs（本市独自の 17 の目標）として設定し、持続可能なまちづくりの推進により、目標の達成を目指します。



【本計画に関連の深い主なもの】

藤枝版 SDGs	計画との主な関わり
3 誰もが健康で元気なまちをつくる	・自転車の活用や自動車からの転換による健康的な生活の確保
4 質の高い教育と学び続けられる環境をつくる	・自転車に関する各種情報発信や交通安全教育等の実施

藤枝版 SDGs	計画との主な関わり
13 地球温暖化対策を推進する	・自転車利用による環境負荷の低減
17 あらゆる主体が協働・協奏するまちをつくる	・市民参加や関係機関との連携等による自転車の活用

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。

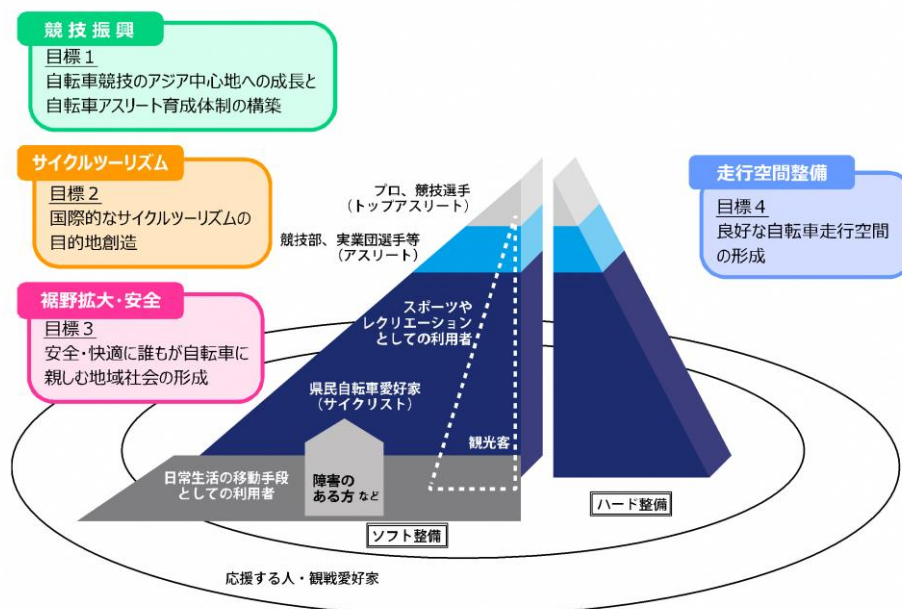
また、4つの目標を定め、これらを達成するために実施すべき施策を推進しています。

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

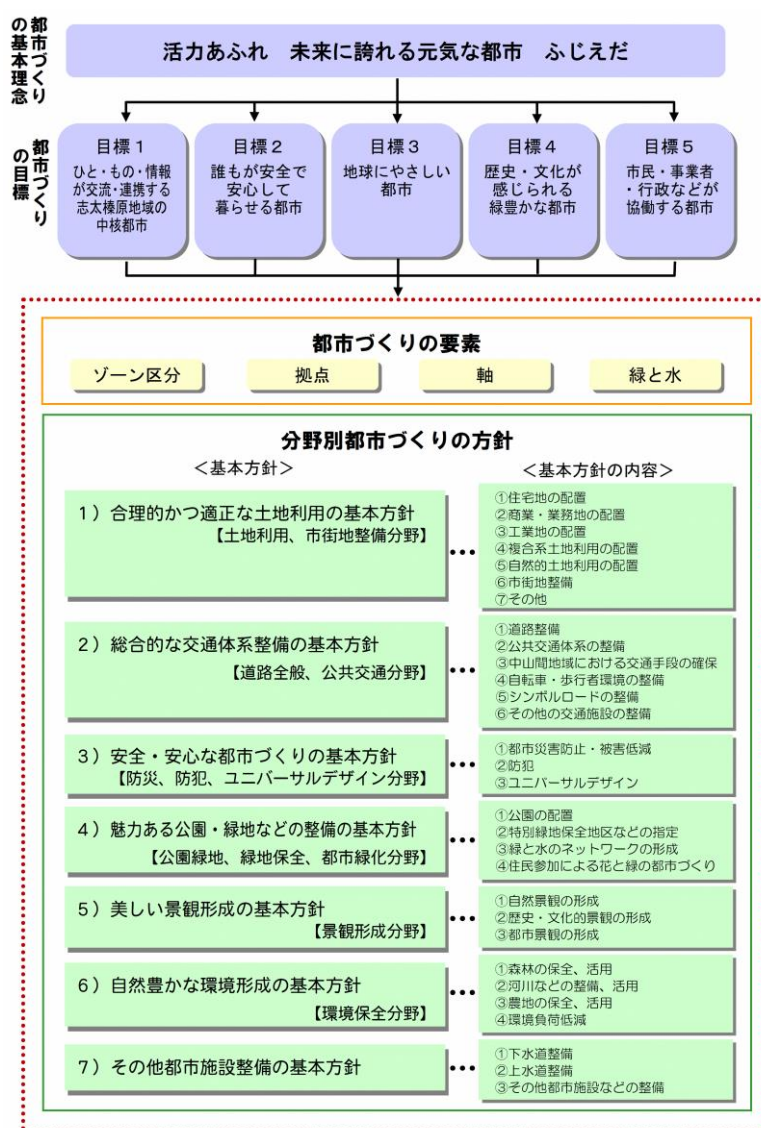
図表 2-5:基本方針と目標

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



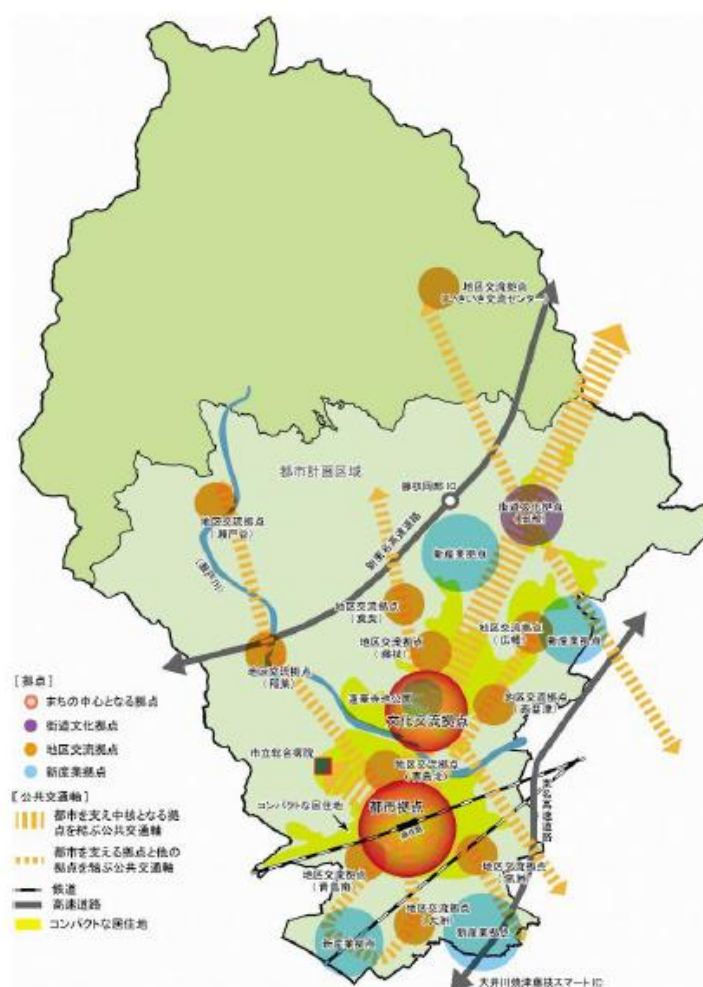
図表 2-6: 体系図

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**



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。

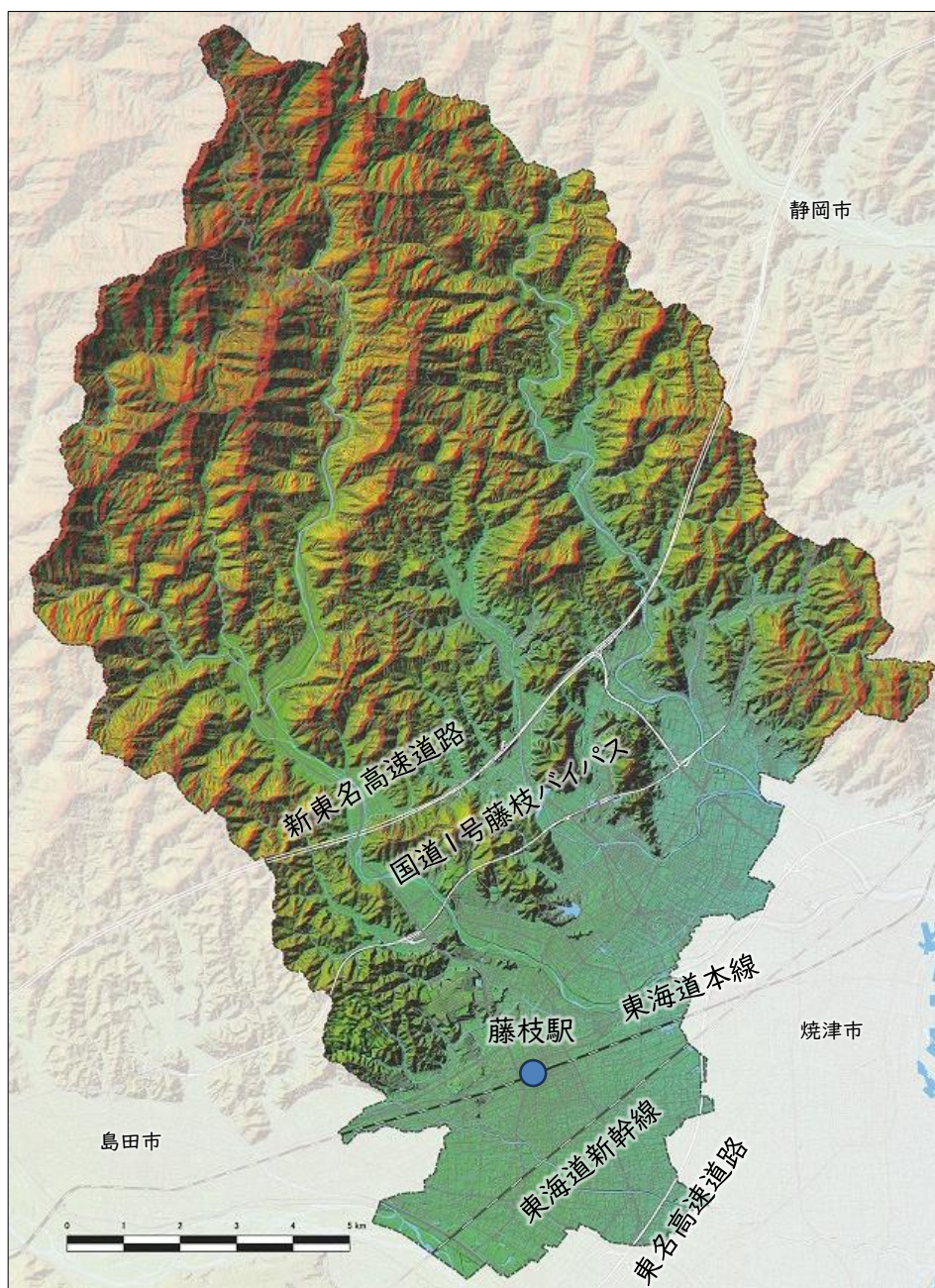
- 2 市内の小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の長は、市と連携協力し、その児童又は生徒に対して、自転車交通安全教育を行うよう努めるものとする。
- 3 事業者は、その事業活動又は通勤のために自転車を利用する従業員等に対して、自転車交通安全教育に係る普及啓発及び指導を行うよう努めるものとする。
- 4 保護者は、その監護する幼児、児童又は生徒に対して、自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めるものとする。
- 5 自転車利用者である高齢者の家族は、その高齢者に対して、自転車の安全で適正な利用に関する事項について助言するよう努めるものとする。

3.本市の概況

①地勢・気候

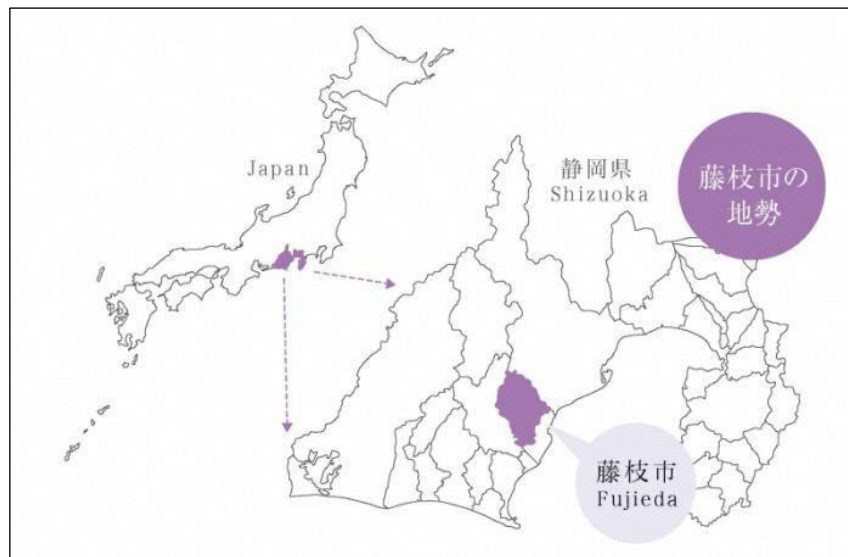
藤枝市は、静岡市から西へ約 20 キロメートル、静岡県のほぼ中央に位置しています。市域は、北は南アルプスを望む赤石山系の森林地帯から大井川の一部まで、豊かな自然に恵まれた、旧東海道など歴史と文化の香りあふれるまちです。

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

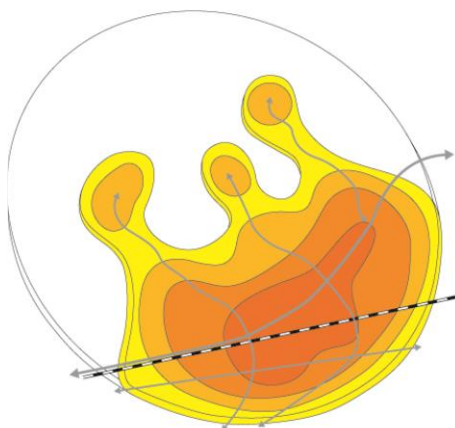


図表 2-9: 藤枝市位置図(藤枝市)

②都市

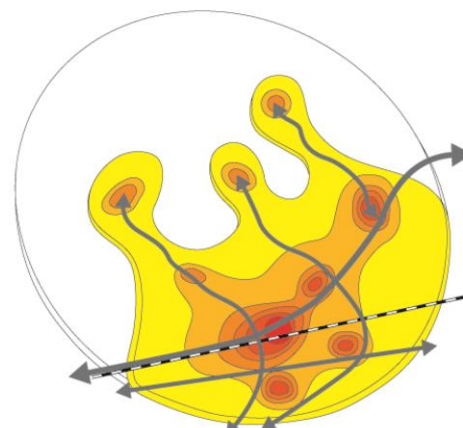
藤枝市は、「地方再生コンパクトシティ」のモデル都市にも選ばれており、中心市街地を核として、各地域の個性や特性を活かした多極型の拠点形成と拠点相互を公共交通や人の交流で有機的につなぐ、独自の都市プラットフォーム「ふじえだ型コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを進めています。

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

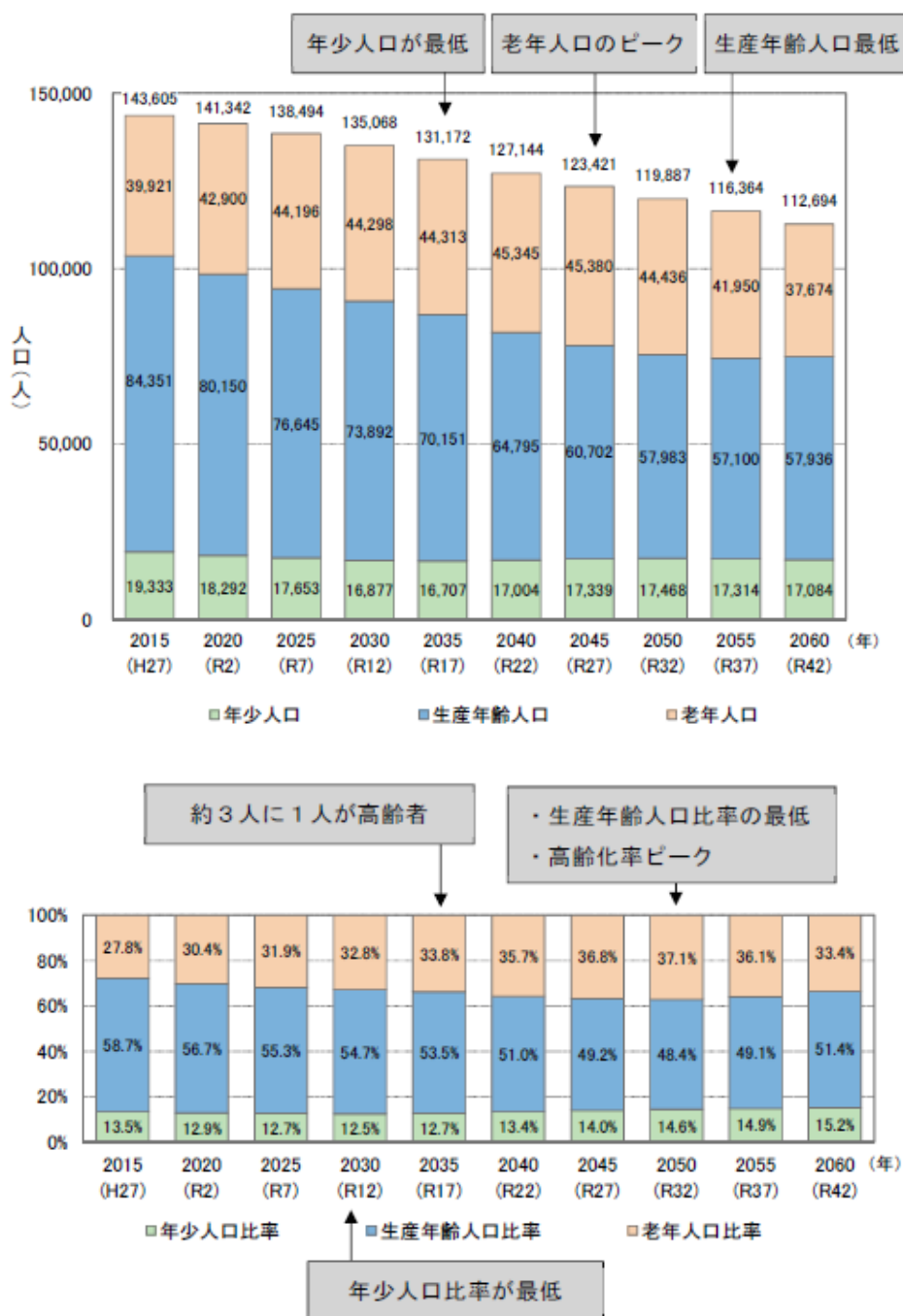
拠点図



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。

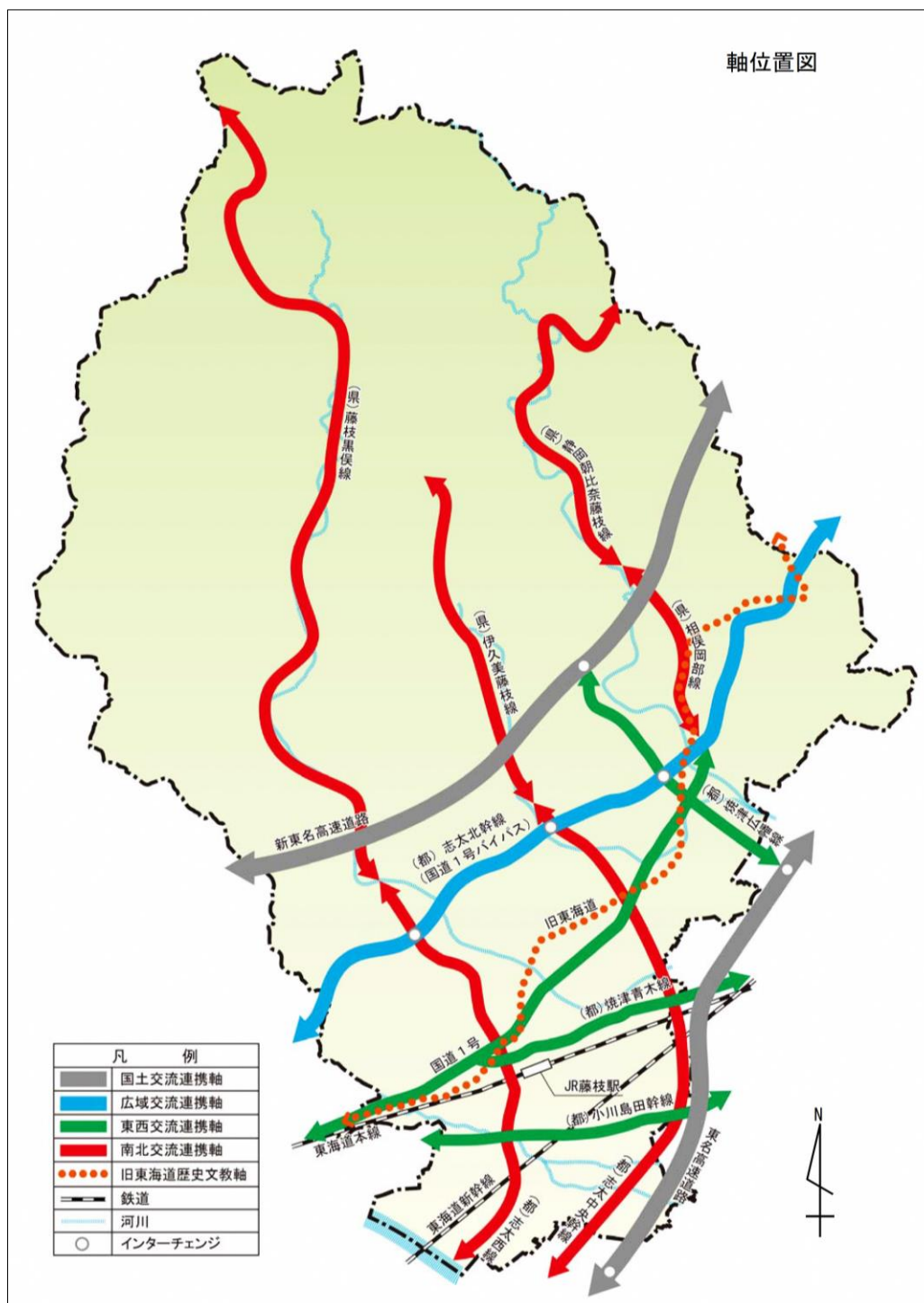


図表 2-12: 藤枝市の人口の動向

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

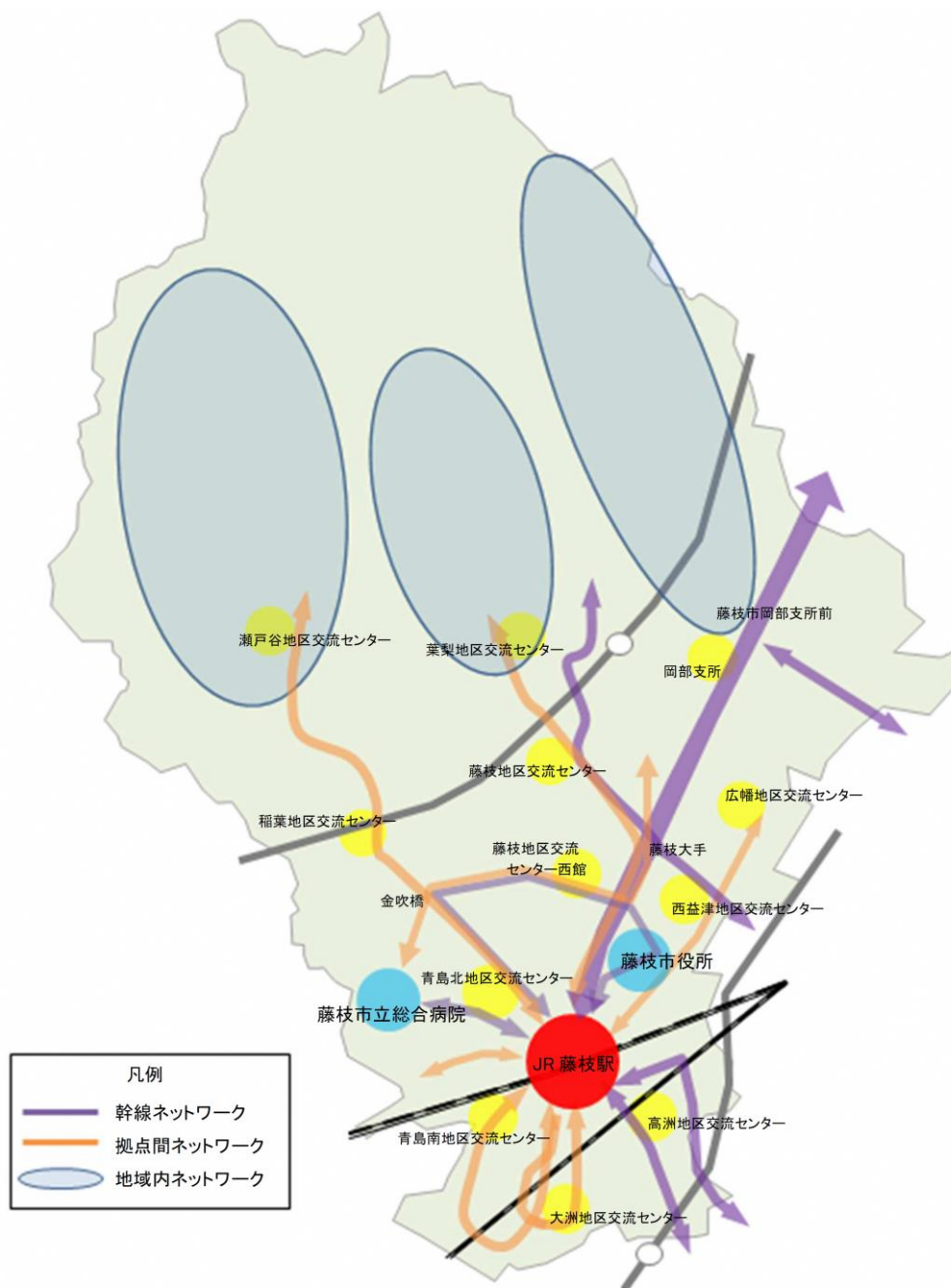
④交通

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



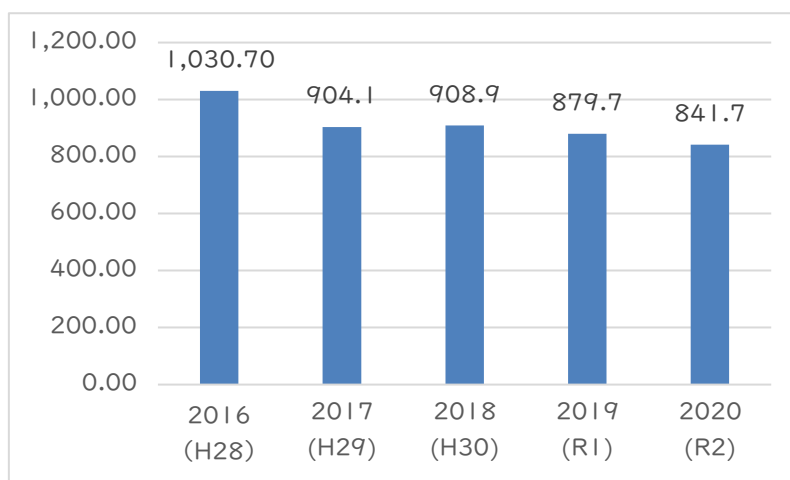
静岡県：47都道府県中1位 藤枝市：トップクラス

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。

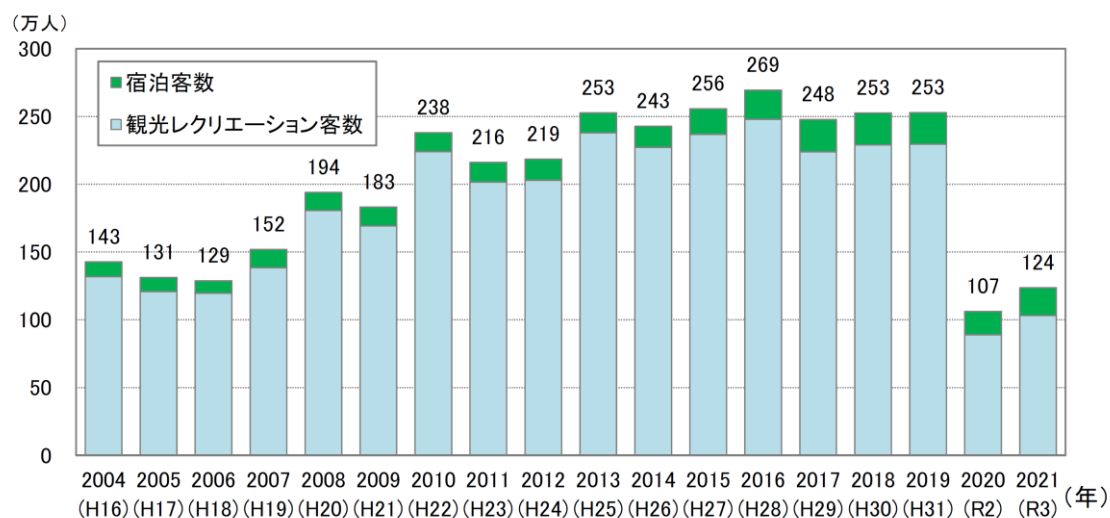


図表 2-16:環境に関する現状

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。

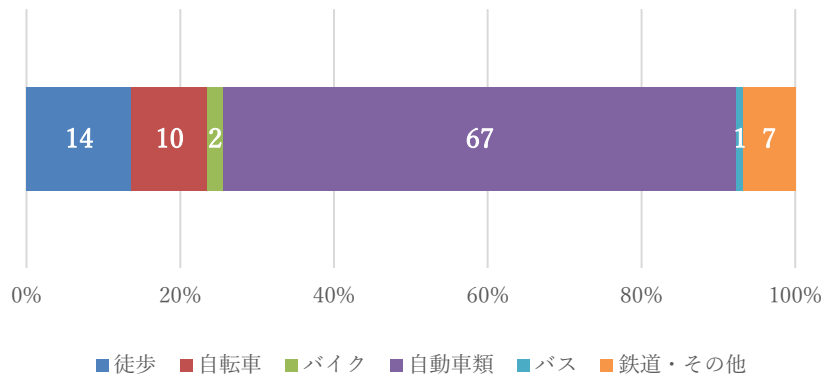
第3章 自転車に関する現状

1. 自転車の利用状況

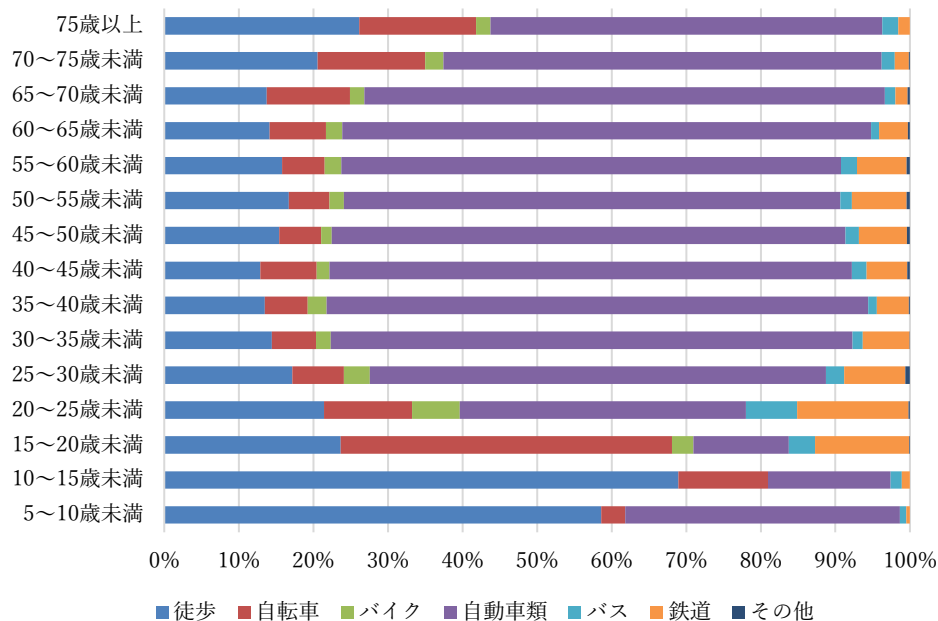
① 自転車の分担率

藤枝市では、自動車の分担率※が約 67%と高い割合を占めています。次いで、徒歩が約 14%であり、自転車は約 10%にとどまっています。一方で年齢別では、15～20 歳の自転車分担率が 44%と最も高く、また年齢が上がると自転車分担率は減少しますが、65 歳から上昇傾向にあります。

※分担率とは：トリップ（移動）数の全交通手段の数に占める割合のこと



図表 3-1: 代表交通別交通手段分担率

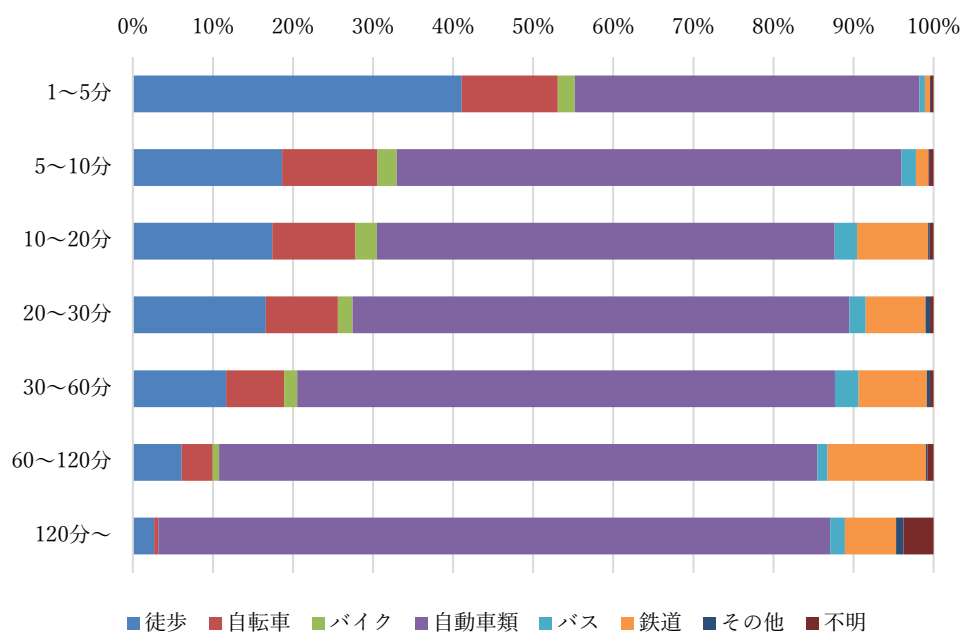


図表 3-2: 年齢別交通手段分担率

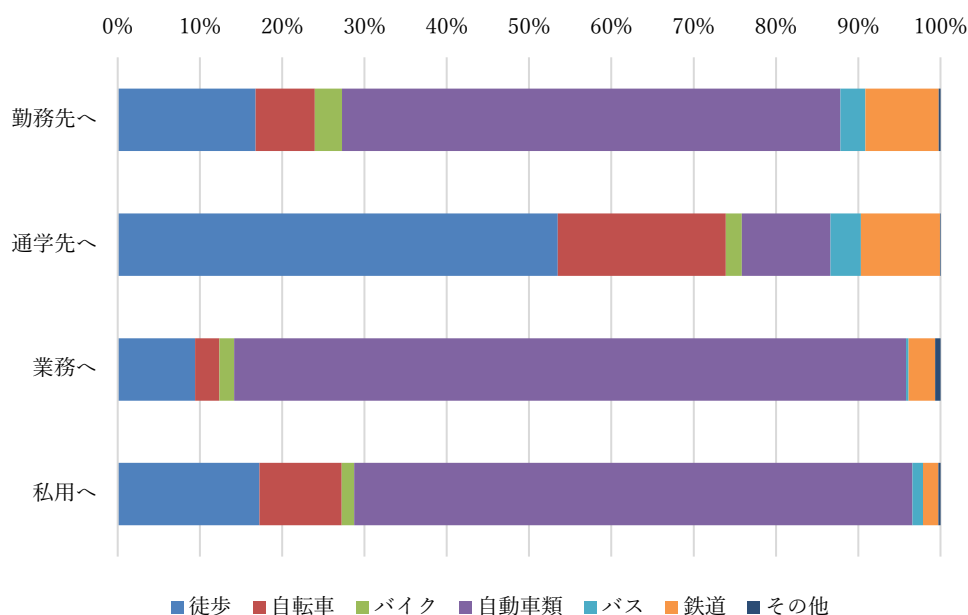
出典：第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

②自転車の利用特性

市内の移動では、1～5 分の短い移動でも自動車類が最も使われています。利用時間別の自転車分担率では、1～10 分までの利用が約 12%と最も多く、10～20 分では約 10%となっています。交通手段別の目的では、自転車は通学利用が約 20%と最も多く、次いで買物や通院等の私用利用が約 10%となっています。



図表 3-3: 利用時間別交通手段分担

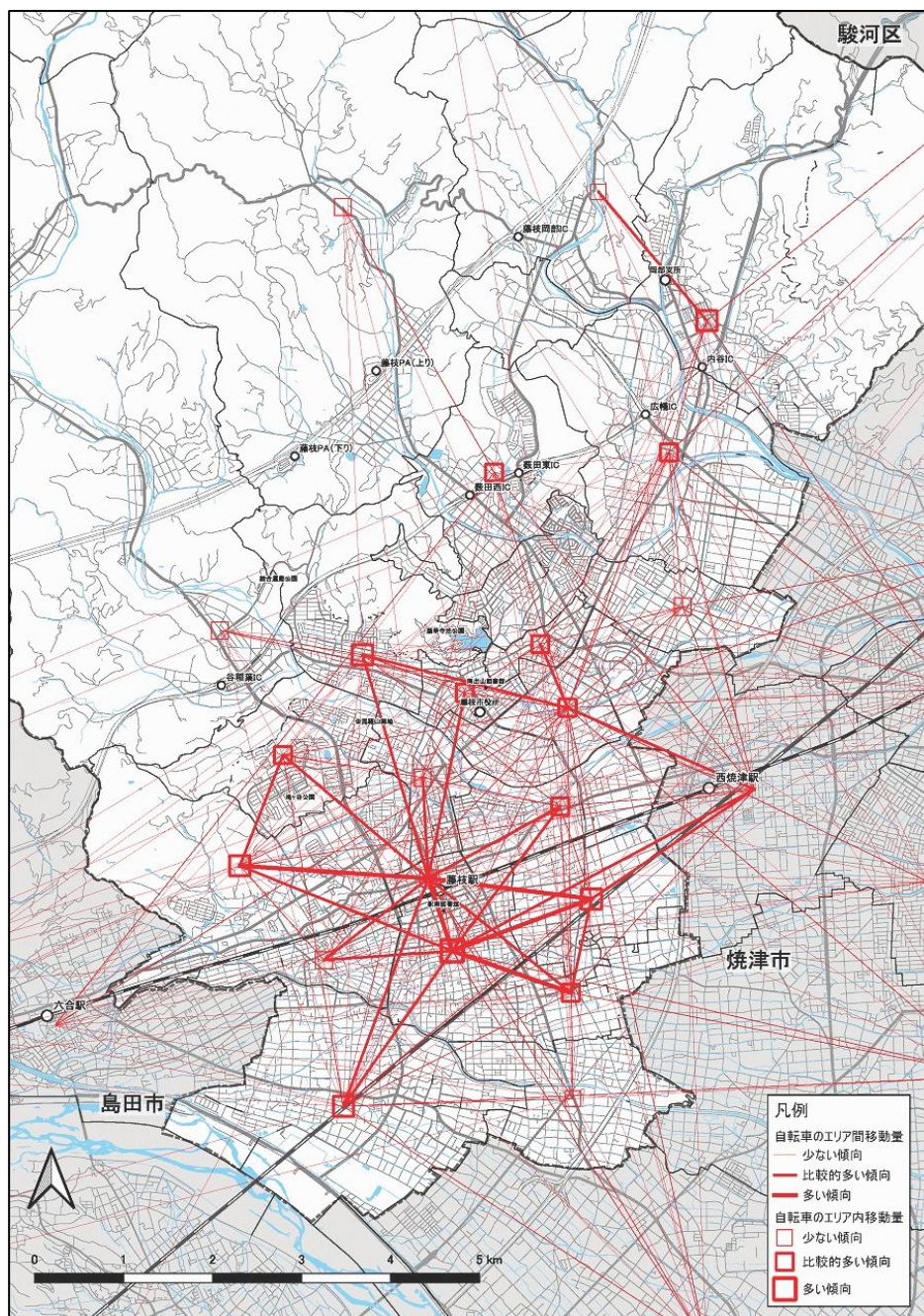


図表 3-4: 目的別交通手段分担率

出典: 第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

③自転車を利用した移動について

藤枝駅を中心とした自転車移動が多い傾向にあり、エリア内※₁ 移動でも中心市街地が最も多い傾向にあります。また、岡部地区や大洲地区等の地域拠点や地区拠点※₂ でも利用が見受けられる他、焼津市との往来もあります。



図表 3-5:自転車のエリアトリップ図(全目的)

出典:第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

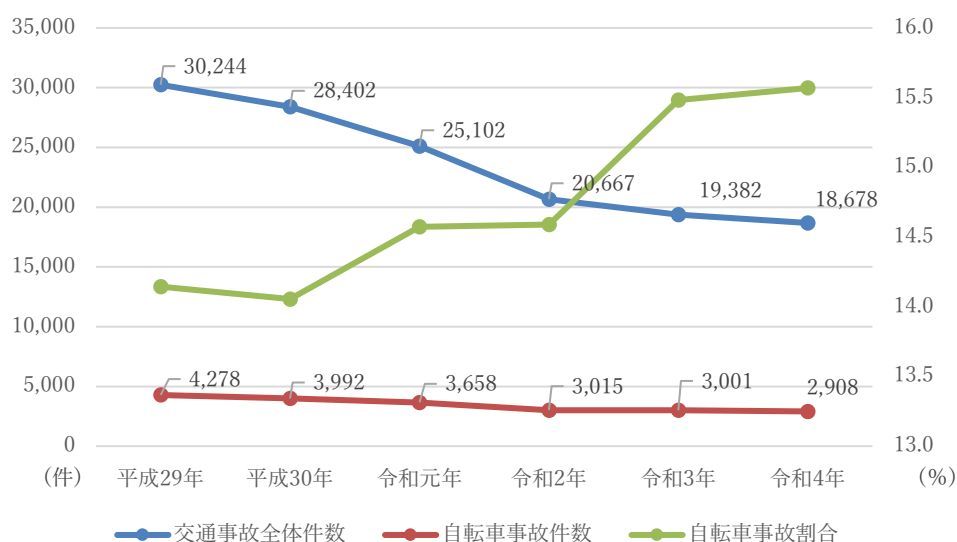
※1:第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査結果による小エリアのこと

※2:藤枝市都市計画マスタープランによる位置づけ

2. 自転車事故状況

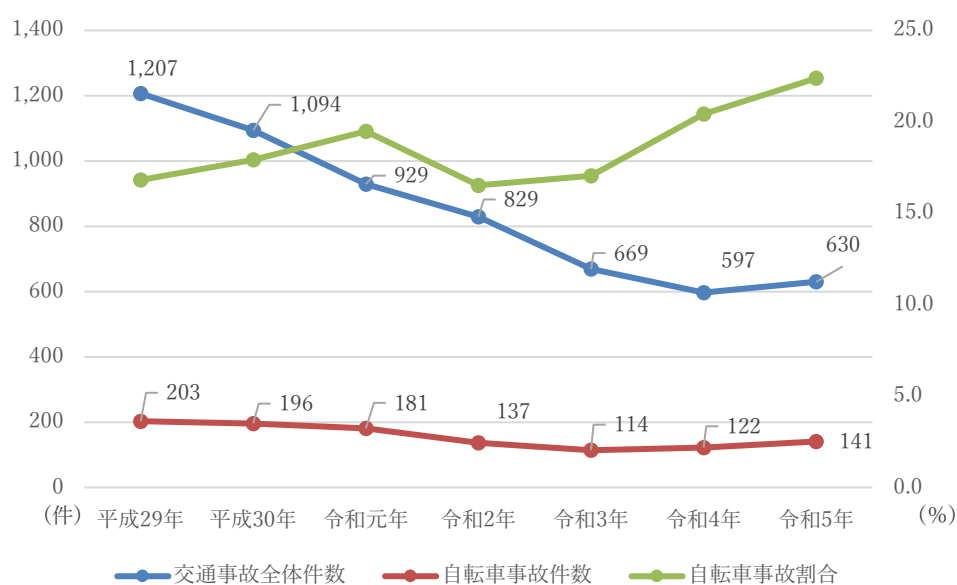
① 事故の推移

静岡県内や藤枝市内の自転車事故件数は減少傾向にありますが、事故全体の自転車事故割合は上昇傾向にあります。



図表 3-6: 静岡県内の事故件数と自転車事故件数

出典: 静岡県警察 令和4年版交通年鑑より作成



図表 3-7: 藤枝市内の事故件数と自転車事故件数

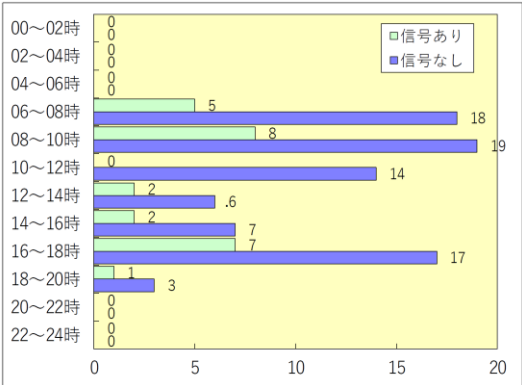
出典: 令和5年藤枝警察署交通事故統計より作成

②自転車事故の特性

自転車事故による負傷者数は、高校生が最も高く、次いで 65 歳以上になります。増加率では、20 歳未満、20～29 歳が上昇傾向であり、次いで高校生が高くなっています。事故の発生時間では、通勤通学の時間帯が多くなっています。

自転車事故類型では、車両相互による出会い頭が最も高く、次いで右左折時となっています。近年では、全国的に自転車と歩行者事故が増加傾向にあり、令和 5 年中は、過去 20 年間で最高の件数となっており、藤枝市内においても人対車両の件数が増加しています。また、違反別では、一時不停止等が最も多い件数となっています。

区 分	死 者 数		負 傷 者 数			
	増 減 数	率	構成率	増 減 数	率	
幼・園児			1	0.7	1	皆 増
小 学 生			4	2.9	-1	-20.0
中 学 生			10	7.3	-2	-16.7
小 計			15	10.9	-2	-11.8
高 校 生			44	32.1	9	25.7
20歳未満			5	3.6	2	66.7
20～29歳			20	14.6	8	66.7
30～39歳			10	7.3	-3	-23.1
40～49歳			11	8.0	1	10.0
50～59歳			8	5.8	1	14.3
60～64歳			1	0.7	-2	-66.7
65歳以上	2	2 皆 増	23	16.8	1	4.5
合 計	2	2 皆 増	137	100.0	15	12.3



図表 3-8:年齢層別の自転車事故件数 図表 3-9:時間別の自転車事故件数(交差点内)
出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

区 分	件 数				死 者 数	
	構成率	増 減 数	率		増 減 数	率
人対(背)面通行中	1	0.7	1	皆 増		
横断中横断歩道	2	1.4	2	皆 増		
その 他	1	0.7				
小 計	4	2.8	3	300.0		
正 面 衝 突	1	0.7				
車 追 越	93	66.0	21	29.2	2	2 皆 増
出 会 い 頭	30	21.3	-8	-21.1		
右 左 折 時	12	8.5	2	20.0		
互 そ の 他						
小 計	136	96.5	15	12.4	2	2 皆 増
車 両 単 独	1	0.7	1	皆 増		
踏 切						
合 計	141	100.0	19	15.6	2	2 皆 増

区 分	件 数				死 者 数	
	構成率	増 減 数	率		増 減 数	率
一時不停止等	23	57.5	11	91.7		
安全不確認	1	2.5	-6	-85.7		
信 号 無 視	5	12.5	5	皆 増		
脇 見 運 転	2	5.0				
交差点安全進行	3	7.5	1	50.0	1	1 皆 増
運転操作不適	2	5.0	2	皆 増		
そ の 他	4	10.0	2	100.0		
合 計	40	100.0	15	60.0	1	1 皆 増

図表 3-10:事故類型別 図表 3-11:第1当自転車違反別
出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

③事故の発生箇所

自転車事故は、中心市街地に多く発生しています。また、自転車事故は信号機のない交差点や市道で多い傾向にあります。

区 分	件 数				死 者 数				負 傷 者 数			
	構成率	増	減		増	減			増	減		
	数	率	数	率	数	率			数	率		
国 道												
主 地 道	10	7.1	-1	-9.1	1	1	皆 増		9	-1	-10.0	
県 道	45	31.9	9	25.0					46	10	27.8	
市 町 道	85	60.3	11	14.9	1	1	皆 増		81	6	8.0	
そ の 他	1	0.7							1			
合 計	141	100.0	19	15.6	2	2	皆 増		137	15	12.3	

区 分	信号機あり 件数	増 減	信号機なし 件数	増 減	合 計 件数	増 減
00～02時						
02～04時						
04～06時		-1				-1
06～08時	5		18	2	23	2
08～10時	8	4	19	8	27	12
10～12時		-2	14	3	14	1
12～14時	2		6	-3	8	-3
14～16時	2	-2	7		9	-2
16～18時	7	4	17	5	24	9
18～20時	1	-1	3	-1	4	-2
20～22時		-1				-1
22～24時						
合 計	25	1	84	14	109	15
構 成 率	22.9	...	77.1	...	100.0	...

図表 3-12:道路別の自転車事故件数 図表 3-13:交差点内の自転車事故件数
出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

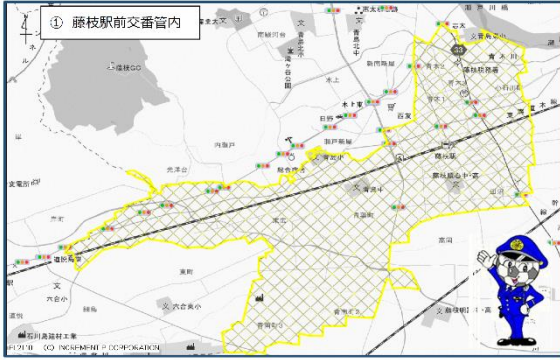
【参考:自転車指導啓発重点地区・路線】

静岡県警察では、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線を「自転車指導啓発重点地区・路線」として重点的に自転車通行空間の整備、指導啓発活動や指導取締りを行うことにより、自転車の正しい乗り方の理解、自転車の交通ルールの浸透を図ることを目的に選定、公表しています。

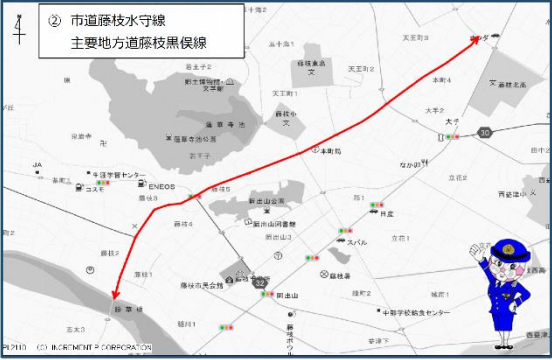
自転車指導啓発重点地区・路線【藤枝警察署】

1 選定地区・路線	地区・路線	地区又は路線の名称	選定理由
①	地区	藤枝駅前交番管内	JR藤枝駅周辺の駐輪場から市内の企業や学校へ自転車で通勤・通学する人達による交通違反が多い地区です。
②	路線	市道藤枝水守線 主要地方道藤枝黒保線	過去5年間に、自転車が関係する重傷事故が多発している路線です。

① 藤枝駅前交番管内



② 市道藤枝水守線
主要地方道藤枝黒保線



2 注意してほしいこと

① 藤枝駅前交番管内	交差点における一時不停止で指導を受ける高校生が多いです。交差点では 確実な一時停止・安全確認 を実施して、安全に通行してください。
② 市道藤枝水守線 主要地方道藤枝黒保線	歩道上における並進走行で指導を受ける高校生が多いです。 歩道上では歩行者を優先 して安全に通行してください。



図表 3-14:藤枝市自転車指導啓発重点地区・路線
出典:静岡県警察ホームページより

3. 自転車の利用環境

① 自転車通行空間ネットワークの整備

藤枝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ました。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29年度に「藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定しています。

本市の「ネットワーク計画」や「静岡県自転車道等設計仕様書」に沿って、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在（矢羽根整備等）」などの自転車通行空間の整備を進めています。

しかしながら、過去に整備した自転車通行空間の路面標示が不明瞭になっている箇所があり、今後は修繕も必要となります。



図表 3-16: 藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画



図表 3-17: 自転車通行空間整備(混在型: 矢羽根整備) (藤枝市)

②交通安全指導等に関する取組み

自転車の安全利用の推進及び子どもの交通事故防止のため、本市オリジナルの「藤枝ジュニア自転車交通安全ルールブック」の作成や、自転車用ヘルメット購入に対する補助金の交付、高齢者が自転車を運転していることを知らせ安全確保への配慮や理解を促すための「自転車高齢者マーク」の作成などを行っています。

このほか、中高生や高齢者を対象とした交通安全教室や、市民が危険を感じた場所などの情報をインターネット上の地図に公開する「オッ!とアッ!とマップ」などを、警察や交通安全協会と連携して実施しています。



図表 3-18:交通安全教室



図表 3-19:自転車用高齢者マーク

出典:静岡県交通安全協会ホームページより



図表 3-20:藤枝ジュニア自転車交通安全ルールブック(藤枝市)

交通安全アドバイス 出会い頭事故多発

一時停止場所 駐車場出入口 見通しの悪い交差点

必ず 止まって、安全確認!

交通安全アドバイス 自転車運転者講習制度

14歳以上 対象

悪質・危険な自転車運転者は、「自転車運転者講習」を受けなければなりません。特定の「危険行為」を過去3年以内に2回以上繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が命じられます。

自転車運転者講習の対象となる危険行為

- 信号無視
- 通行禁止違反
- 通行区分違反
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 横断歩道安全進行義務違反等
- 歩行者用道路における歩道の着席違反
- 歩行者用道路における歩道の着席違反
- 指定場所一時不停止等
- 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- 妨害運転(いわゆる「あおり運転」)
- 安全運転義務違反
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩道通行時の通行方法違反

交通安全アドバイス 自転車保険

静岡県では、自転車利用者は自転車保険に加入しなければなりません。静岡県自転車条例(第11条第1項) 自転車安全整備士が点検整備した自転車に付帯する保険もあります。

付帯保険の補償内容

- 賠償責任補償(死亡・傷害)限度額1億円(示談交渉サービス付)
- 賠償補償(死亡・高度後遺障害)一律50万円
- 入院15日以上一律5万円

TSMマークが貼付されている自転車に賠償申請に当たった場合、傷害保険が適用されます。点検から1年間有効です。

交通安全日本一

自転車の安全な乗り方とルール

- 1 車道が原則、左側を通行**
歩道は例外、歩行者を優先
道路交通法上、自転車は「軽車両」と位置づけられています。
車道左側を通行 路側帯も左側を通行
歩道を走ることができる場合
普通自転車に乗って通行できることを示す標識がある場合
子ども(13歳未満)や70歳以上の方が運転している場合
車道通行に支障がある障害を有する場合
道路工事や駐車車両が多いなど、交通の状況から見てやむを得ない場合
歩道は歩行者優先
走る場所→車道寄りか指定された部分を必ず走らなければなりません。
歩行者の通行の妨げとなる時→一時停止しなければなりません。
- 2 交差点では信号と一時停止を守って安全確認**
- 3 夜間はライトを点灯**
- 4 飲酒運転は禁止**
- 5 ヘルメットを着用**
道路交通法 第63条の11
すべての自転車利用者は乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければなりません。
ヘルメット着用のポイント
サイズは合っていますか?
深くかぶられていますか?
おでこが覆われて、目のラインと周りがくっきりと見え、顔が1〜2センチ入るよう調整
乗車用ヘルメットは安全基準に適合した製品を選びましょう。

藤枝市・藤枝警察署・交通安全協会藤枝地区支部

意外と知らない!? 自転車のルールQ&A

なるほど、わかった!

Q 自転車は、どの信号に従えばいいですか?
A 自転車は車両であるため、車道左側を通行し、**車両用信号機**に従います。交差点では、左折車の巻き込み等に十分注意して進みましょう!
ただし、通行する場所等により、見る信号が変わります。

A 次の場合は、歩行者用信号機に従います。

- ①歩道を通行し、横断歩道を渡る時
- ②標示板があるとき
[歩行者・自転車専用]の標示板がある場合には、歩行者用信号機に従わなければなりません。

Q スクラップル交差点は斜め横断できますか?
A 歩行者用信号機に従って斜め横断することができます。

Q 歩車分離式交差点はどうやって通りますか?
A 車道を通行している時は**車両用信号機**に従い、歩道を通行している時は**歩行者用信号機**に従いましょう。

横断歩道は歩行者最優先です。歩行者がいる場合には自転車から降りて通ります。

Q 道路にあるこの標識は何ですか?
A この標識があるところでは、**自転車は乗車して通ることができません**。自転車から降りて歩行者として通ります。

Q 道路の左端にあるこの路面表示は何ですか?
A 自転車通行位置を示し、ドライバーに注意喚起する役割があります。
自転車 必ず矢印標の上を走行しなければなりません。
自動車 矢印標上の走行が禁止されているわけではありません。

Q 最近電動アシスト自転車を買ったので利用者が増え、何か気をつけることはありますか?
A 電動アシスト自転車は、ごきげんが軽くて、坂道や重い荷物をのせても走りやすいので利用者が増え、近年**交通事故が増加**している傾向にあります。以下の事に注意して、安全に電動アシスト自転車を利用してください。
停止時はブレーキをかけましょう。不用意にペダルに足を乗せると動き出してしまう。
スピードの出しすぎに注意しましょう。
急ブレーキや飛び出しを防ぐため、早めにブレーキをかけましょう。

Q 電動アシスト自転車は、ごきげんが軽くて、坂道や重い荷物をのせても走りやすいので利用者が増え、近年交通事故が増加している傾向にあります。以下の事に注意して、安全に電動アシスト自転車を利用してください。
A 電動アシスト自転車は、ごきげんが軽くて、坂道や重い荷物をのせても走りやすいので利用者が増え、近年交通事故が増加している傾向にあります。以下の事に注意して、安全に電動アシスト自転車を利用してください。
停止時はブレーキをかけましょう。不用意にペダルに足を乗せると動き出してしまう。
スピードの出しすぎに注意しましょう。
急ブレーキや飛び出しを防ぐため、早めにブレーキをかけましょう。

図表 3-21: 自転車の安全な乗り方とルール
出典: 静岡県交通安全協会ホームページより

③駐輪環境

自転車等の利用者の利便性を図るとともに、JR 藤枝駅周辺における良好な都市環境及び生活環境の保持に寄与するため、1993 年に藤枝市自転車等駐車場を設置しています。収容可能台数は、自転車約 1,388 台、原付(125cc 以下)約 202 台です。また、市で撤去、保管している放置自転車の所有者への引き渡しを行っています。

また、電動アシスト付き自転車を利用して車体が重い等ラックへの駐車が困難な高齢者や障害者、子育て世代の人を対象とした『おもいやりゾーン』（平置き駐輪スペース）を設置しています。



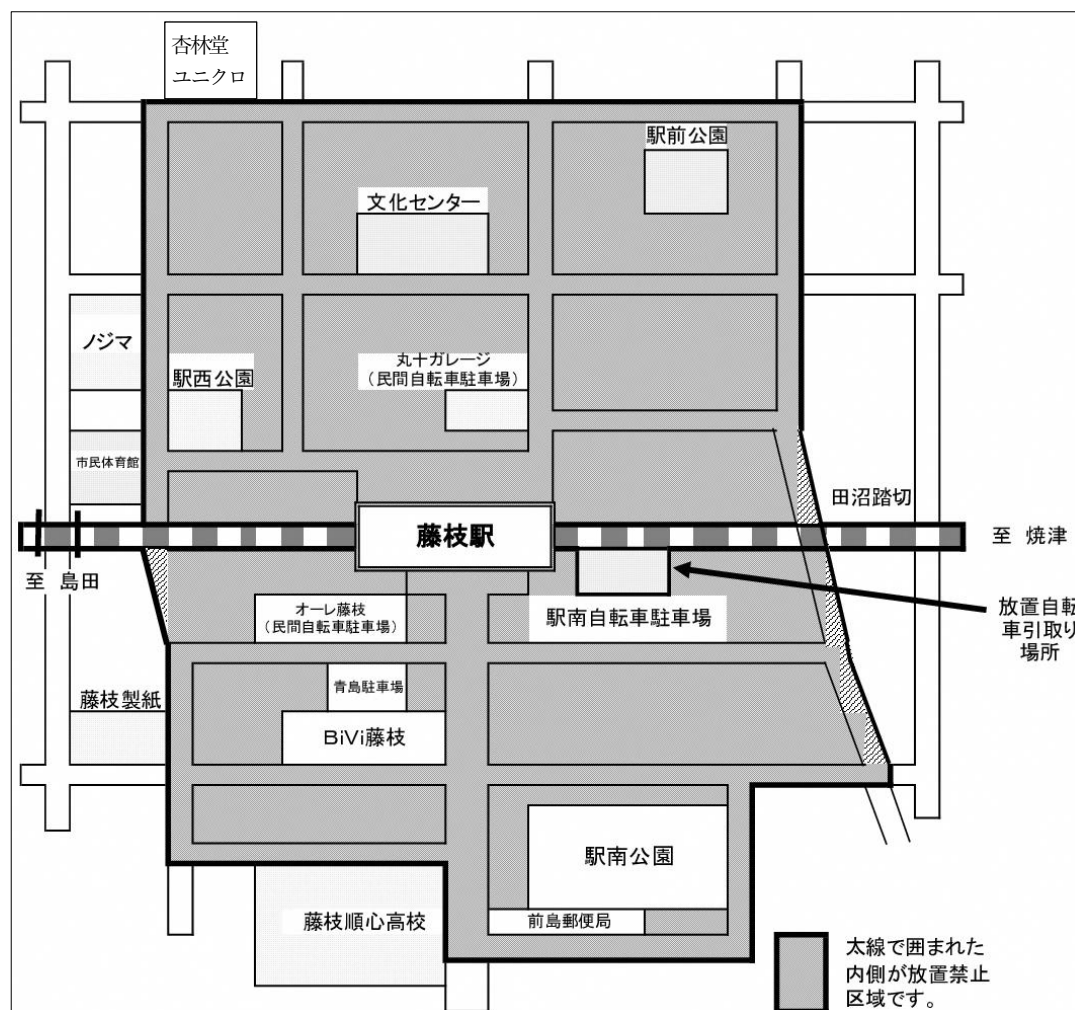
図表 3-22:藤枝市駅南自転車駐車場(藤枝市)



図表 3-23:藤枝市駅南自転車駐車場平置き駐輪スペース (藤枝市)

④自転車等放置規制区域

藤枝市では、藤枝駅周辺に自転車等放置規制区域を定めています。この区域内に放置されている自転車等は、条例に基づき警告を行い、3時間後に撤去します。また、自転車等放置規制区域外の公共の場所に自転車等が放置され、良好な生活環境が著しく阻害されていると認められる時は、警告を行い、7日間経過後に撤去しています。



図表 3-24: 自転車等放置規制区域(藤枝市)

⑤シェアサイクル

街なかシェアサイクルは、スマートフォン等のアプリを利用して、ステーションと呼ばれる駐輪場から電動アシスト付き自転車の貸出・返却が行えます。街なかシェアサイクルの利用方法やステーション位置等を掲載した「ふじえだシェアサイクルマップ」を作成しています。



図表 3-25:ふじえだシェアサイクルマップ(藤枝市)

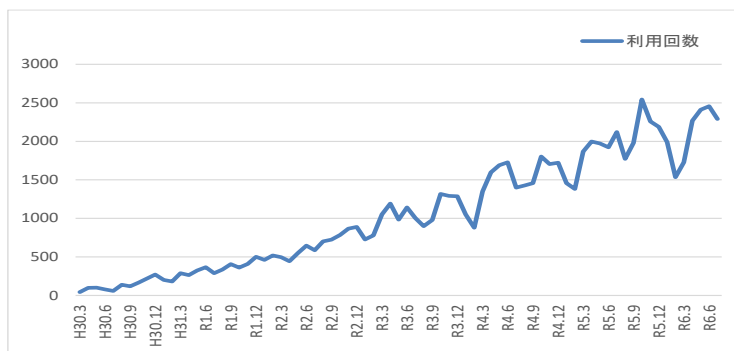
【シェアサイクルとは?】

ステーションと呼ばれる駐輪場から自転車の貸出・返却が可能で、街なかの回遊創出やネットワーク化を目的とした IoT を活用した自転車レンタルシステム。自転車を借りるステーションと返却するステーションは別々でもよく、自転車の利用料金は 1 日単位ではなく、ステーション間の移動時間のみ課金されます。

なお、本市におけるシェアサイクル利用者は、増加傾向にあります。



図表 3-26:シェアサイクルのステーション(藤枝市)



図表 3-27:シェアサイクルの利用回数の推移(藤枝市)

⑥レンタサイクル

JR藤枝駅前にある藤枝市観光案内所では、電動自転車の貸出を行っています。レンタサイクルはシェアサイクルと違い、一般的には借りた場所と同様の場所に返却が必要となります。



図表 3-28: レンタサイクル

出典: 藤枝市観光協会ホームページより

⑦サイクリングルート

藤枝市内には、旧東海道の宿場や藤や桜の名所をはじめとした様々な楽しみ方や体力に合わせたサイクリングルートがあります。また、日本を代表するサイクリングルートであるナショナルサイクルルートに指定されている太平洋岸自転車道も市内を通っています。

市内に関連するルートを紹介していくため、サイクリングマップを作成しており、その中で元プロレーサー監修によるモデルルートや、市内のバイシクルピット設置箇所を紹介しています。

市内のバイシクルピットは 15 箇所(令和 6 年時点)設置され、休憩所としての利用や自転車用工具や空気入れなどが借りられます。

サイクリングルートにおいては、一部区間しか通行空間整備が実施されていない状況です。



図表 3-29: 静岡県内のサイクリングコース紹介

出典: ハローナビしずおか(静岡県観光協会)ホームページより

【太平洋岸自転車道とは?】

太平洋岸自転車道は、千葉県から静岡県を通り、和歌山県に至る延長約1,400kmの自転車道で、令和3年5月31日にナショナルサイクルルートに指定されました。

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進しているものです。



図表 3-31: 太平洋岸自転車道のルート

出典: 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会ホームページより

⑧タンデム自転車

「静岡県道路交通法施行細則」の一部が改正され、平成 28 年 12 月 1 日から静岡県内で二輪のタンデム自転車の走行ができるようになりました。

タンデム自転車とは、2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた二輪又は三輪の自転車のことです。タンデム自転車は、「普通自転車」ではないため、普通自転車歩道通行可の歩道は通行できず、原則として車道、路側帯を通行しなければなりません。

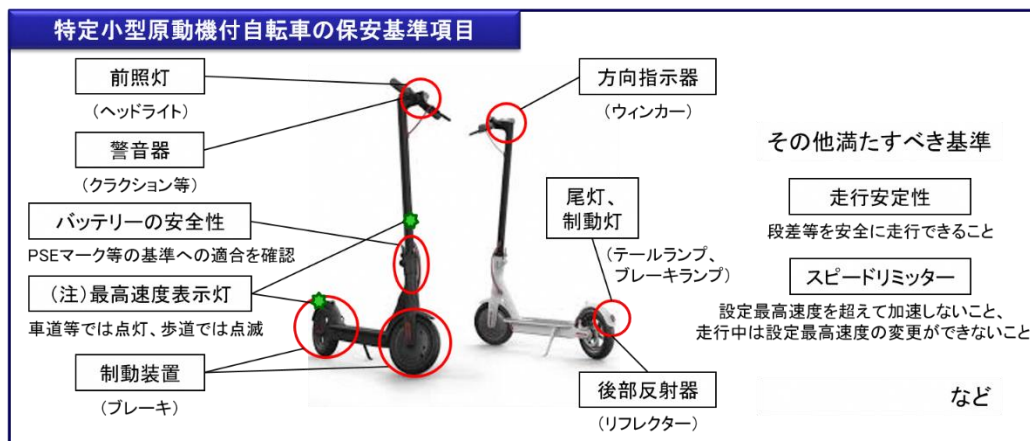


図表 3-32:タンデム自転車

出典：静岡県自転車道等設計仕様書（静岡県道路交通環境安全推進連絡会議）より

⑨新モビリティ

交通社会におけるニーズの多様化や令和 5 年には改正道路交通法が施行され、電動キックボード等のうち、一定の基準に該当するものを特定小型原動機付自転車と定義し、自転車と同様の空間を走行することが可能になるなど、新たなモビリティが登場しています。



(注) 歩道を6km/h以下で走行するモードを有しないものについては、点滅機能は不要

図表 3-33:特定小型原動機付自転車の保安基準

出典：国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

**ルールを守って
電動キックボードに乗ろう**

令和5年7月1日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、**特定小型原動機付自転車**として、新たな交通ルールが適用されます。

公道走行する前に確認を！

※要件を満たさないものは、乗用形態にかかわらず令和5年7月1日以降も、引き続きその乗用区分（一般乗用軽自動車又は自転車）に応じた法令の規定が適用されます。

check 1 保安基準に適合していますか？

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認シールが貼られます。

【性能等確認を受けた車両型式の情報ははこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_000058.html
 【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carin/rcf/hotline.html>

check 2 ナンバープレートは取り付けられていますか？

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。

通常の乗り方より小型化！

check 3 自賠責保険（共済）に加入していますか？

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>

交通ルールを守りましょう！

※これらの特定小型原動機付自転車に関する新たな交通ルールが適用されるのは、令和5年7月1日からです。

主な交通ルール

- ① 車道通行の原則**
原則、車道を通行し、道端を走らなければなりません（※自転車道通行可）。また、原則、道路左側を通行し、右側を通行してはいけません。
- ② 右左折の方法**
・左折時は、後方の安全確認とウィンカーを行い、横断中の歩行者の通行を妨げないように注意して、道路の左端に沿って曲がらなければなりません。
・どのような交差点でも、いわゆる「二段階右折」をしなければなりません。
- ③ 通行の禁止・一時停止すべき場所**
道路標識等により、通行を禁止されている道路等を通行してはいけません。また、一時停止すべきとされているときは、停止線の直前（停止線がない場合は、交差点の直前）で一時的に停止しなければなりません。
- ④ 歩行者の優先**
歩行者が横断しようとしているときは、横断歩道の手前で一時停止して歩行者に道を譲らなければなりません。

年齢制限・飲酒運転禁止等

- ① 16歳未満の運転は禁止されています。
- ② お酒を飲んだときは絶対に運転してはいけません。
飲酒運転は極めて悪質・危険な犯罪です。
- ③ スマートフォンを運転したり、その画面を注視したりしながら運転してはいけません。

安全利用のために

交通事故の被害を軽減するため、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

図表 3-34: 特定小型原動機付自転車の周知・啓発用のチラシ①

出典: 国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

**新しい
車両区分**

**特定小型原動機付
自転車ってなに？**

令和5年7月1日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、**特定小型原動機付自転車**として、新たな交通ルールが適用されます。

Q1 特定小型原動機付自転車とは？

- 最高速度 **20km/h** 以下
- 定格出力 **0.6kW** 以下
- 車体の大きさ 長さ **1.9m** 以下 / 幅 **0.6m** 以下

※要件を満たさないものは、乗用形態にかかわらず令和5年7月1日以降も引き続き、その乗用区分（一般乗用軽自動車又は自転車）に応じた法令の規定が適用されます。

Q2 誰が乗れるの？

16歳以上であれば、免許証が無くても乗ることが可能です。

Q3 どこを走れるの？

- ・車道を通行しなければなりません。
- ・自転車道も通行することができます。

Q4 利用するにはどうすれば？

公道を走行するに当たっては、
 ① 車両が道路運送車両の**保安基準**に適合し、
 ② **ナンバープレート**を取り付け、
 ③ **自賠責保険（共済）**に加入しなければなりません。（車両）

① 保安基準への適合が必要です！

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認シールが貼られます。

【性能等確認を受けた車両型式の情報ははこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_000058.html
 【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carin/rcf/hotline.html>

② ナンバープレートが必要ですよ！

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。

③ 自賠責保険（共済）への加入が義務付けられています！

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

図表 3-35: 特定小型原動機付自転車の周知・啓発用のチラシ②

出典: 国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

⑩公共交通と自転車の連携

公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられており、サイクル&バスライドや自転車をそのまま車内等に持ち込める運用（サイクルトレイン・サイクルバス）等があります。

本市には、駅やバス停などの公共交通機関を利用できる場所までの距離が離れている地区があり、その間の移動手段として自転車を活用したいが、駐輪場がないという課題があります。

1. サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1.1. サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



JR西日本きのくに線（和歌山県）



ウイング神姫（兵庫県）

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



一畑電車（島根県）



宗谷バス（北海道）



上毛電気鉄道（群馬県）

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取り組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

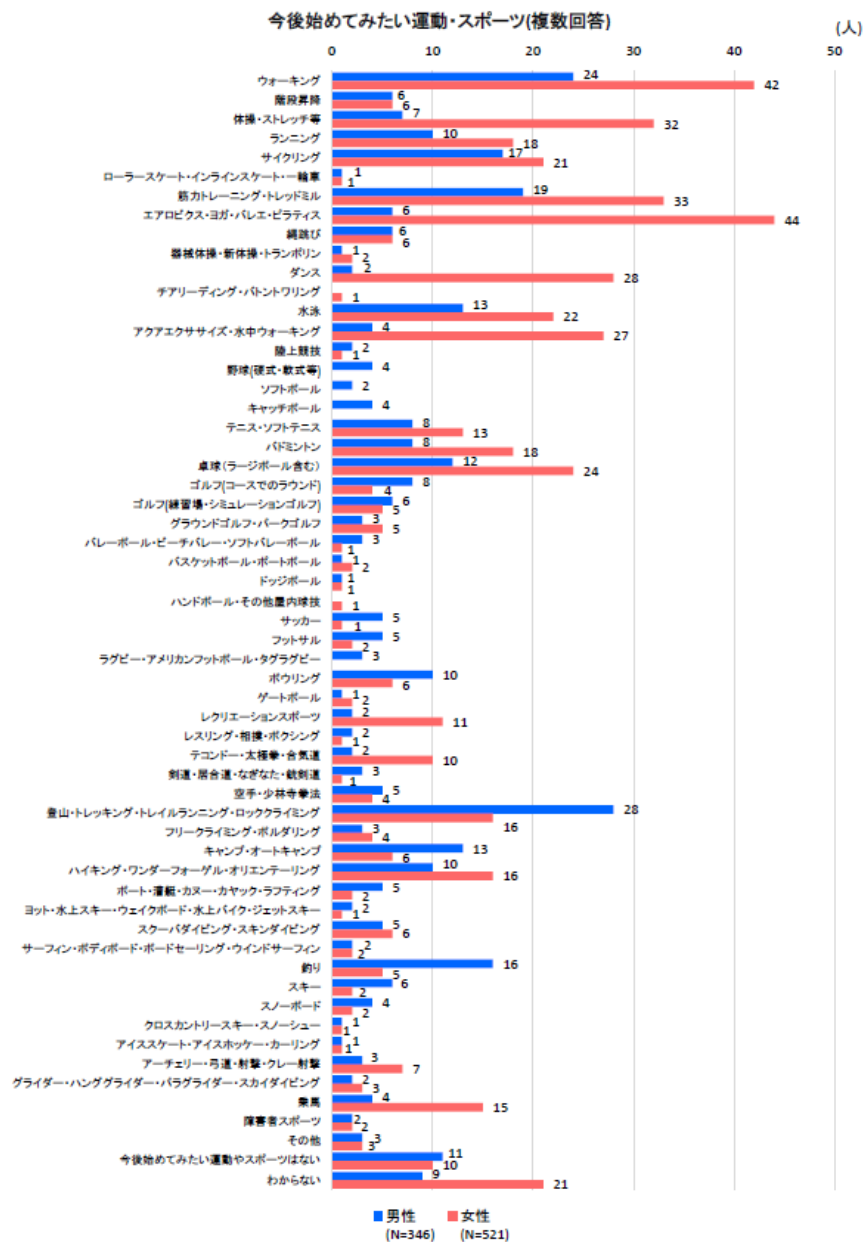
図表 3-36: 公共交通と自転車の連携事例

出典: サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～より(国土交通省)

⑪運動・スポーツとしての自転車

市内在住の18歳以上79歳以下の方を対象に令和元年度に実施したアンケート結果によると、今後始めてみたい運動・スポーツにサイクリングの回答が複数あります。

自転車は身近な乗り物で生涯スポーツとしては最適なツールですが、本市においては、サイクルスポーツの受入環境や公道での走行環境が十分とは言えないため、サイクルスポーツが身近なものとはいえない状況です。



図表 3-37: 今後始めてみたい運動・スポーツアンケート結果(藤枝市)

第4章 計画の基本理念と目標

1.課題の整理

「自転車を取り巻く環境」や「自転車に関する現状」を踏まえ、藤枝市における自転車活用に関する課題を以下に整理します。

課題1：安全・安心に自転車を利用できる環境の創出が必要

【課題(○)と関連する主な現況(>)について】

○効果的・計画的な自転車通行空間の整備が必要

- 交通事故件数は減少傾向にある一方で、自転車事故の割合は上昇傾向です
- 藤枝駅周辺など中心市街地や信号機のない交差点などで自転車事故が多い傾向です

○自転車に関する制度やルール・マナーの周知が必要

- 自転車事故に加え、自転車の違反件数が上昇傾向です
- 高校生の自転車事故割合が高い傾向です

○快適な走行環境の維持が必要

- 過去に整備した自転車通行空間の路面標示が不明瞭になっている箇所があります

課題2：自転車利用の裾野拡大に資する環境の創出が必要

【課題(○)と関連する主な現況(>)について】

○効果的・計画的な自転車通行空間の整備が必要【再掲】

- 自転車は通学や私用(通院・買物等)目的などで多く使われています

○日常的な自転車利用の促進が必要

- 短い移動でも自動車を利用する割合が高い傾向です
- 温暖化によって気温が上昇しています
- 利便性向上に繋がる公共交通と自転車の連携が限定的な現状です
- 老年人口が増加しています

○快適な自転車利用環境の維持が必要

- シェアサイクルの利用者数が増加しています

課題3：サイクルツーリズムやサイクルスポーツの振興が必要

【課題(○)と関連する主な現況(>)について】

○効果的・計画的な自転車通行空間の整備が必要【再掲】

- サイクリングルートについても通行空間整備が限定的です

○快適なサイクリング環境の維持が必要

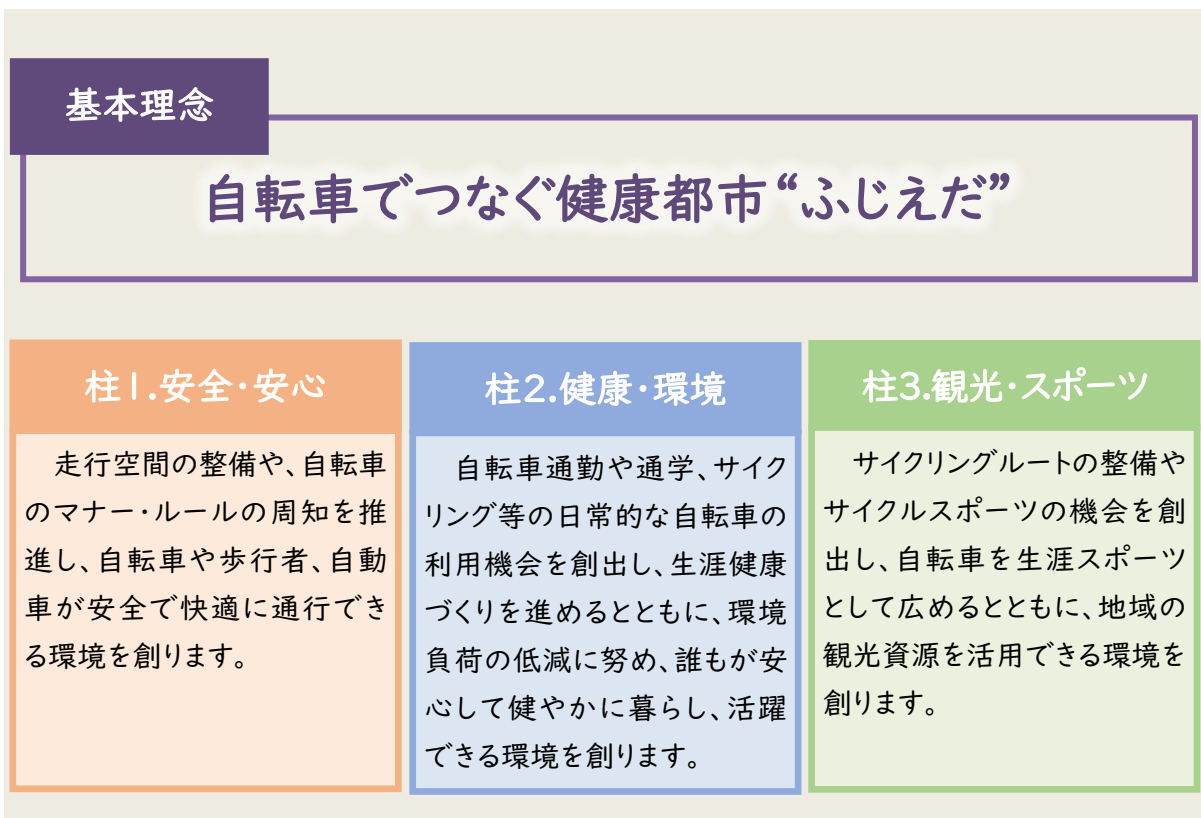
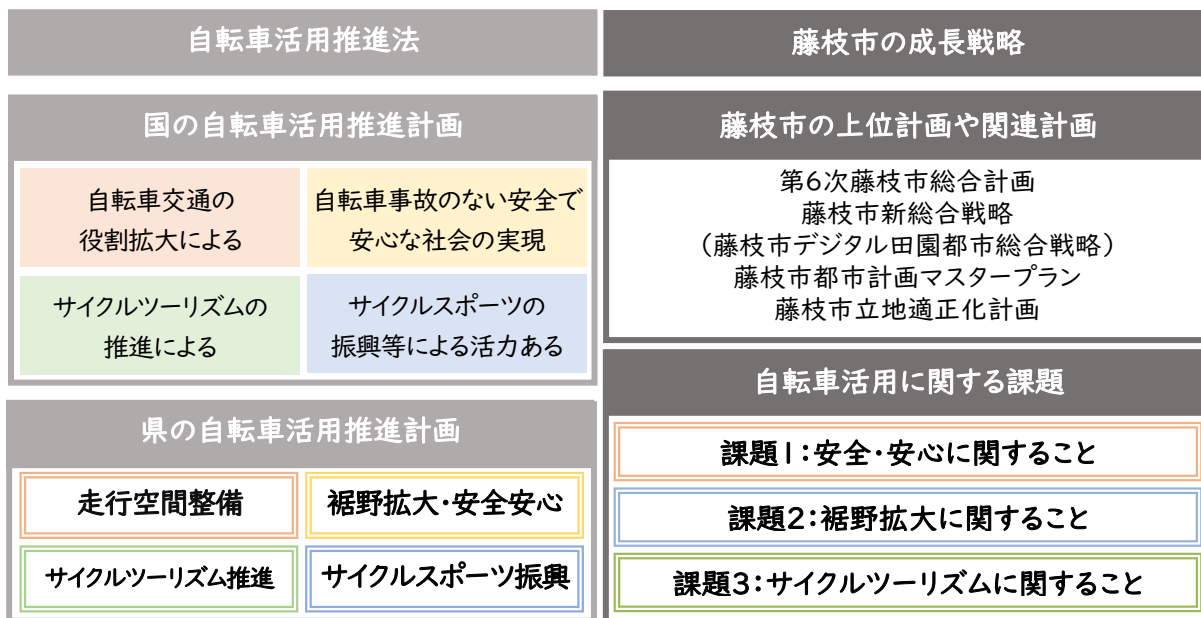
- サイクリングマップの作成など受入環境整備を行っているが、整備が限定的です

○サイクルスポーツの振興が必要

- サイクルスポーツに関わる機会が少ない現状です

2.自転車の活用を推進するための基本理念

自転車活用に関する課題に加え、国や県の自転車活用推進計画と本市の上位計画の方針と連携し、自転車の活用を推進するための、「基本理念」とその「柱」を以下に示します。



3.計画の目標

本計画の3つの柱について、それぞれの目標を以下に設定します。目標を基に具体的な施策を実施し、自転車の活用を推進していきます。

柱	目標
1.安全・安心 子どもから高齢者まで安全・安心で自転車を利用できる環境の形成	目標1：自転車の安全で快適な走行環境整備の推進 自転車が安全で快適に利用できるように走行環境を整備し、自転車の安全性及び利便性向上を図る。
	目標2：自転車の安全・安心な利用環境創出の推進 自転車のルール・マナーや制度の周知・徹底などによる、安全・安心な自転車利用環境を創出し、交通事故・違反件数の減少を目指す。
2.健康・環境 自転車の日常的な利用機会の創出による健康増進と環境負荷の低減	目標3：自転車の日常的な利用機会創出の推進 通勤やサイクリングなど、日常的に気軽に自転車を利用できる環境を創出し、身近に運動を取り入れることにより、健康増進を図る。
	目標4：環境負荷の低減に関する取組の推進 自転車活用により自動車依存から脱却し、CO ₂ 排出量削減を目指す。
3.観光・スポーツ 地域資源を活用したサイクルツーリズムやサイクルスポーツの振興	目標5：サイクリストの受入環境創出の推進 サイクリングルートにおける基盤整備やサイクルツーリズムに関する情報発信を行い、観光振興に寄与する。
	目標6：サイクルスポーツの機会創出の推進 サイクルスポーツに関する情報発信や選手への支援を行い、サイクルスポーツの振興に寄与する。

第5章 施策の体系と内容

1. 施策の体系

本計画における自転車活用の「柱」とその「目標」を実現させていくための、具体的な施策の体系を以下に示します。

柱	目標	施策
柱1 安全・安心	1. 自転車の安全で快適な走行環境整備の推進	1-1-1. 連続して走行可能な自転車通行空間の整備
		1-1-2. 快適な走行環境の整備
		1-1-3. 放置自転車対策の実施
	2. 自転車の安全安心な利用環境創出の推進	1-2-1. 自転車に関するルール・マナーの周知
		1-2-2. 自転車安全教育の実施
		1-2-3. 自転車に関する制度や補助金の周知
柱2 健康・環境	3. 自転車の日常的な利用機会創出の推進	2-3-1. 連続して走行可能な自転車通行空間の整備【再掲】
		2-3-2. 自転車と公共交通機関や公共施設との連携
		2-3-3. 自転車を利用しやすい環境の整備
		2-3-4. シェアサイクルやレンタサイクルの普及
		2-4-5. 自転車を活用した健康づくりに関する情報発信
	4. 環境負荷の低減に関する取組の推進	2-4-1. 自転車のメリットに関する情報発信
		2-4-2. 自転車通勤や業務利用の推進
柱3 観光・スポーツ	5. サイクリストの受入環境創出の推進	3-5-1. 連続して走行可能な自転車通行空間の整備【再掲】
		3-5-2. 快適な走行環境の整備【再掲】
		3-5-3. サイクリングルートの設定
		3-5-4. 自転車の受入環境の整備
		3-5-5. シェアサイクルやレンタサイクルの普及【再掲】
		3-5-6. サイクルツーリズムに関する情報発信
	6. サイクルスポーツの機会創出の推進	3-6-1. 藤枝総合運動公園スケートパーク場の活用促進
		3-6-2. サイクルスポーツイベントの情報発信
		3-6-3. 全国大会出場選手への報奨金支援

2.施策の内容

柱1.安全・安心

目標 1. 自転車の安全で快適な走行環境整備の推進

自転車が安全で快適に利用できる走行環境を整備し、自転車の安全性及び利便性向上を図る。

番号	施策
1-1-1	連続して走行可能な自転車通行空間の整備 事業主体：道路課、静岡県 【取組例】 ○ 自転車通行空間ネットワーク計画をもとに通学や通勤などの日常的利用やサイクリング等の観光利用と連携した自転車通行空間の整備 ○ 上位計画や社会情勢等を踏まえ、適切な整備路線の設定 等 ○ 自転車通行空間整備に係る新技術導入の研究
	 図：市内の通行空間
1-1-2	快適な走行環境の整備 事業主体：道路課、静岡県 【取組例】 ○ 道路の美化や清掃活動の実施、自転車専用通行帯や矢羽根などの走行環境の修繕などの維持管理 等
	 図：市内の街路樹剪定

1-1-3	放置自転車対策の実施
	事業主体: 地域交通課
	【取組例】 ○ 自転車等放置規制区域を設け、通行や事故・災害時の救助活動の妨げになる可能性のある放置自転車の撤去 等

目標 2. 自転車の安全安心な利用環境創出の推進

自転車のルール・マナーや制度の周知・徹底などによる、安全・安心な自転車利用環境を創出し、交通事故・違反件数の減少を目指す。

番号	施策
1-2-1	自転車に関するルール・マナーの周知
	事業主体: 交通安全・地域安全課、道路課、警察署、関連団体
	【取組例】 ○ 交通安全運動の実施 ○ 自転車街頭指導の実施 ○ ポスター・リーフレットの配布 等
	  左図: 交通安全運動開始式 右図: 自転車街頭指導
1-2-2	自転車安全教育の実施
	事業主体: 交通安全・地域安全課、警察署、関連団体
	【取組例】 ○ 自転車マナーアップ教室の実施 ○ スケアードストレイト方式交通安全教室の実施 等
	  左図: 自転車マナーアップ教室 右図: スケアードストレイト方式交通安全教室

1-2-3	自転車に関する制度や補助金の周知
	事業主体: 交通安全・地域安全課、警察署、関連団体
	【取組例】 ○ 自転車用ヘルメット着用に関する周知啓発 ○ 自転車用ヘルメット購入補助金制度の周知 ○ 自転車保険加入義務化に関する周知啓発 等 図: 自転車乗車用ヘルメットの着用を促すチラシ

柱2.健康・環境

目標 3. 自転車の日常的な利用機会創出の推進

通勤やサイクリングなど、日常的に気軽に自転車を利用できる環境を創出し、身近に運動を取り入れることにより、健康増進を図る。

番号	施策
2-3-1	連続して走行可能な自転車通行空間の整備【再掲】 事業主体：道路課、静岡県 【取組例】 ○ 自転車通行空間ネットワーク計画をもとに通学や通勤などの日常的利用やサイクリング等の観光利用と連携した自転車通行空間の整備 ○ 上位計画や社会情勢等を踏まえ、適切な整備路線の設定 等 ○ 自転車通行空間整備に係る新技術導入の研究
	自転車と公共交通機関や公共施設との連携 事業主体：地域交通課、交通事業者 等 【取組例】 ○ 電車やバス等の公共交通機関との連携の検討 ○ 公共施設との連携の検討 ○ 鉄道やバスの乗り継ぎの利便性を高めるサイクル&ライドの推進
2-3-2	 サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き ～国内外の参考事例集～ 令和4年度版 国土交通省 自転車活用推進本部 図：公共交通と自転車の連携事例 出典：サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き（国土交通省）より サイクルトレイン・サイクルバスの概要 1-1. サイクルトレイン・サイクルバスの概要 (1) サイクルトレイン・サイクルバスとは 「サイクルトレイン」「サイクルバス」とは、自転車と公共交通機関を一体化させた交通手段。自転車と公共交通機関の両方の利便性を活かすことで、通勤や通学などの日常的利用やサイクリング等の観光利用と連携した自転車通行空間の整備を図る。自転車と公共交通機関の両方の利便性を活かすことで、通勤や通学などの日常的利用やサイクリング等の観光利用と連携した自転車通行空間の整備を図る。 図1-1-1 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-2 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-3 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-4 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-5 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-6 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-7 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-8 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-9 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-10 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-11 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-12 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-13 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-14 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-15 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-16 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-17 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-18 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-19 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-20 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-21 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-22 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-23 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-24 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-25 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-26 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-27 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-28 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-29 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-30 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-31 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-32 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-33 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-34 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-35 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-36 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-37 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-38 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-39 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-40 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-41 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-42 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-43 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-44 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-45 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-46 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-47 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-48 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-49 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-50 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-51 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-52 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-53 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-54 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-55 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-56 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-57 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-58 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-59 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-60 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-61 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-62 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-63 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-64 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-65 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-66 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-67 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-68 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-69 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-70 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-71 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-72 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-73 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-74 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-75 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-76 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-77 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-78 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-79 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-80 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-81 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-82 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-83 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-84 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-85 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-86 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-87 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-88 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-89 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-90 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-91 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-92 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-93 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-94 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-95 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-96 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-97 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-98 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-99 サイクルトレイン・サイクルバスの概要 図1-1-100 サイクルトレイン・サイクルバスの概要

2-3-3	自転車を利用しやすい環境の整備 事業主体：観光交流政策課、地域交通課、各施設事業者 等 【取組例】 ○ 駐輪場整備や改修 ○ バイシクルピットや案内板の整備 ○ IT活用等による駐輪場の利便性向上の検討 等  図：市内のバイシクルピット
2-3-4	シェアサイクルやレンタサイクルの普及 事業主体：地域交通課、事業者 等 【取組例】 ○ シェアサイクルやレンタサイクルの利便性や利用例等の情報発信 ○ シェアサイクルやレンタサイクルの設置施設拡充 等  図：広報ふじえだ(平成 30 年 10 月 5 日号)

2-3-5	自転車を活用した健康づくりに関する情報発信
	事業主体: スポーツ振興課、健康企画課、観光交流政策課
	【取組例】 ○ サイクリングの健康効果やサイクリススポーツの周知 ○ サイクリングコース等の周知 等  図:ウォーキングとサイクリングを組み合わせたモデルコース事例 出典:元気ふじえだ健康ウォーキング(藤枝市)より

目標 4. 環境負荷の低減に関する取組の推進

自転車活用により自動車依存から脱却し、CO₂排出量削減を目指す。

番号	施策
2-4-1	自転車のメリットに関する情報発信
	事業主体: 道路課、地域交通課、環境政策課
	【取組例】 ○ 自転車が環境負荷の少ない交通手段であることの情報発信 ○ 自転車への転換による自動車渋滞緩和に関する情報発信 等  図:自転車のメリットに関する情報発信事例 出典:自転車活用推進官民連携協議会ホームページより

柱3.観光・スポーツ

目標 5. サイクリストの受入環境創出の推進

サイクリングルートにおける基盤整備やサイクルツーリズムに関する情報発信を行い、観光振興に寄与する。

番号	施策
3-5-1	連続して走行可能な自転車通行空間の整備【再掲】
	事業主体：道路課、静岡県
	【取組例】 ○ 自転車通行空間ネットワーク計画をもとに通学や通勤などの日常的利用やサイクリング等の観光利用と連携した自転車通行空間の整備 ○ 上位計画や社会情勢等を踏まえ、適切な整備路線の設定 等 ○ 自転車通行空間整備に係る新技術導入の研究
3-5-2	快適な走行環境の整備【再掲】
	事業主体：道路課、静岡県
	【取組例】 ○ 道路の美化や清掃活動の実施、自転車専用通行帯や矢羽根などの走行環境の修繕などの維持管理 等
3-5-3	サイクリングルートの設定
	事業主体：観光交流政策課、スポーツ振興課
	【取組例】 ○ 地域観光資源を繋ぐサイクリングルートの設定 ○ 体力に合わせたサイクリングモデルコースの設定 等 

図：観光資源を繋ぐサイクリングルート事例

出典：東海道サイクリングマップ（駿州の旅日本遺産推進協議会）より

番号	施策
3-5-4	自転車の受入環境の整備
	事業主体：観光交流政策課、各事業者 等
	【取組例】 ○ 駐輪場整備や改修 ○ バイシクルピットや案内板の整備、IT 活用等による駐輪場の利便性向上検討 ○ 自転車と宿泊事業者や飲食業者との連携の推進 ○ 「えだぼた」などサイクルイベントの検討 等  図：サイクリストの受入環境整備の事例 (Onomichi U2) 出典：ナショナルサイクリングルートの詳細 (国土交通省)
3-5-5	シェアサイクルやレンタサイクルの普及【再掲】
	事業主体：地域交通課、事業者
	【取組例】 ○ シェアサイクルやレンタサイクルの利便性や利用例等の情報発信 ○ シェアサイクルやレンタサイクルの設置施設拡充 等
3-5-6	サイクルツーリズムに関する情報発信
	事業主体：観光交流政策課
	【取組例】 ○ サイクリングコースの周知 ○ サイクルツーリズムに関する取組みの情報発信 等  図：取組みの情報発信 (藤枝市)

目標6. サイクルスポーツの機会創出の推進

サイクルスポーツに関する情報発信や選手への支援を行い、サイクルスポーツの振興に寄与する。

番号	施策
3-6-1	藤枝総合運動公園スケートパーク場の活用促進 事業主体：スポーツ振興課 【取組例】 ○ 藤枝総合運動公園スケートパーク場の情報発信 ○ BMX 等のイベントの情報発信 ○ 藤枝シティ・トレセン構想 等
	 図：スケートパーク場（藤枝市）
3-6-2	サイクルスポーツイベントの情報発信 事業主体：スポーツ振興課、中山間地域活性化推進課 【取組例】 ○ 中山間地域等を活用したロードバイクイベント等の開催 ○ 藤枝シティ・トレセン構想 等
	 図：中山間地域等を活用したコース事例(左：掛川市、右：沼津市) 出典：第2次静岡県自転車活用推進計画
3-6-3	全国大会出場選手への報奨金支援 事業主体：スポーツ振興課 【取組例】 ○ 自転車競技を含むスポーツ選手の育成やスポーツ団体等による活動を支援するため、全国大会に出場する出場する選手、団体に対し報奨金を交付 等

第6章 自転車の活用推進に向けて

1. 基本目標の評価指標

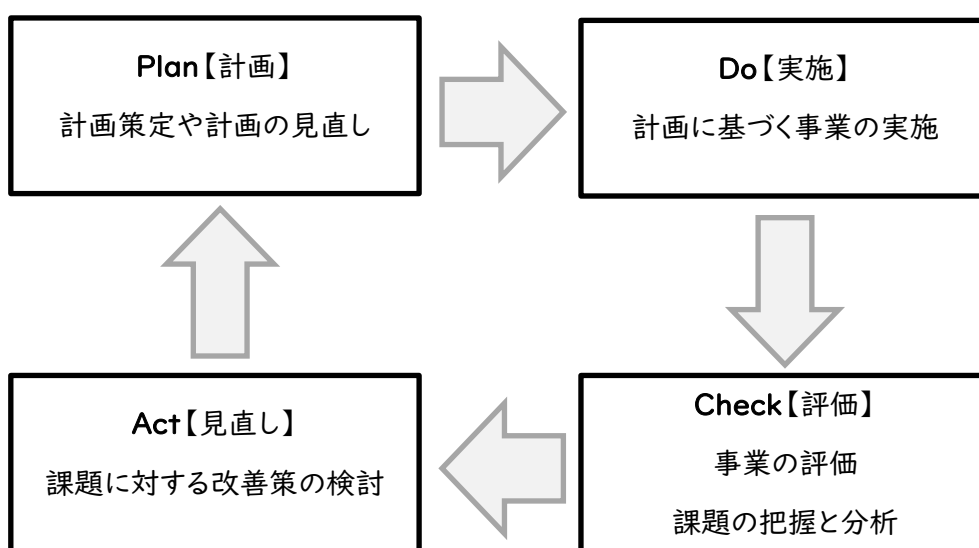
自転車の活用推進を着実に遂行していくため、計画目標に沿って、評価指標と具体的な目標値を設定します。

基本目標	評価指標	現状値	目標値
1. 自転車の安全で快適な走行環境整備の推進	自転車通行空間の整備 路線延長	2023年	2032年
		11.38Km	14.58Km
2. 自転車の安全 安心な利用環境 創出の推進	自転車事故発生件数	2023年	2032年
		141件	132件以下
3. 自転車の日常的な利用機会創出の推進	シェアサイクルの利用者数(延人数)	2023年	2032年
		24,008人	36,800人
4. 環境負荷の低減に関する取組の推進	市内事業所の自転車通勤者数	2023年	2032年
		78人	118人
5. サイクリングを楽しむ走行空間整備の推進	サイクリングルートにおける自転車通行空間整備延長	2023年	2032年
		21.7Km	24.9Km
6. サイクルスポーツの機会創出の推進	藤枝総合運動公園(スケートパーク場等)におけるサイクルスポーツの利用者数	2023年	2032年
		18人	100人

2.計画の推進体制

自転車の活用を推進していくため、関係者等との協働や連携を強化し、施策を実施していくとともに、事業の適切な進行管理を PDCA サイクルによって行っていきます。

本計画の期間は、令和7年度（2025 年 4 月）から令和 14 年度（2033 年 3 月）までの8年間としていますが、計画期間内であっても、国や県の自転車活用推進計画の動向や社会情勢の変化等を踏まえ、施策や評価指標、目標値については適宜フォローアップや見直しを図ることとします。



図表 6-1：進行管理のイメージ図

資料編

1.用語集

用語		解説
ア行	ICT	Information and Communication Technology(情報通信技術)の略称。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称です。
	SDGs (持続可能な開発目標)	Sustainable Development Goals の略称。2015年9月の国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール(目標)と169のターゲット(具体目標)を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指しています。
サ行	サイクリング	自転車で走るスポーツや運動のことをいいます。
	サイクルスポーツ	自転車を利用した競技や運動の総称です。
	サイクルツーリズム	自転車を利用した観光のことです。
	サイクルトレイン	輪行袋の利用又は、自転車を解体せずに鉄道車両内に持ち込むことのできるサービスのことです。
	自転車活用推進法	身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、平成29年(2017年)5月1日に施行された法律です。
	自転車専用通行帯 (自転車通行帯)	道路交通法第20条第2項の道路標識又は道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定されたものです。自転車専用通行帯内の自転車の通行は一方方向のみとなります。

		 普通自転車専用通行帯標識
	自転車通行空間ネットワーク	自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線のことです。
	自転車道	道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分です。なお道路交通法上も、自転車道として扱われています(第 2 条第 1 項第 3 号の 3)。
	車道混在 (自転車通行位置の路面標示)	自転車の通行位置と方向を示す他、自動車に注意喚起するため、車道上に矢羽根等を表示し車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態のことです。
タ行	電動アシスト自転車	電動機(モーター)により人力を補助する電動アシスト機能が付加された自転車のことです。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位をいう。1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだとしても 1 トリップとカウントする。
ナ行	ナショナルサイクルルート	日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを認定する制度です。2024 年 現在、「太平洋岸自転車道」を含めた 6 ルートが指定されています。
ハ行	バイシクルピット	自転車利用者に自転車修理工具や空気入れの貸し出しや休憩場所の提供等のサービスを提供している場所です。バイシクルピットとして登録を受けた施設をいいます。
	パーソントリップ調査	person(人) trip(ある目的のため出発地から到着地まで移動すること)に関する調査のことです。「どのような人が、いつ、どこからどこへ、どんな目的で、どのような交通手段を使って移動しているか」のデータを把握し、今後の都市交通施設の整備・運用方針の検討などの基礎資料として活用されています。
ヤ行	矢羽根	車道における自転車の通行位置を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すものです。

令和 7 年3月

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一丁目11-1

TEL:054-643-3169 FAX:054-643-3280

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