

2. 自転車の取り巻く状況

2.1 自転車に関する社会情勢の変化

「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が改定された2014年度（平成26年度）以降、2016年度（平成28年度）に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および「静岡県自転車道等設計仕様書」が改定された。2017年度（平成29年度）に「自転車活用推進法」が施行され、本市においても2020年度（令和2年度）に策定した「静岡市自転車活用推進計画」が2022年度（令和4年度）に改定するなど自転車の活用を推進する機運が高まっている。

また、自転車走行空間の整備が進み概成段階に入っており、ネットワーク上の不連続性の解消や自転車利用者の更なる安全性、快適性を高める検討が必要になっている。

このような流れを踏まえ、「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を見直す必要性が生じた。

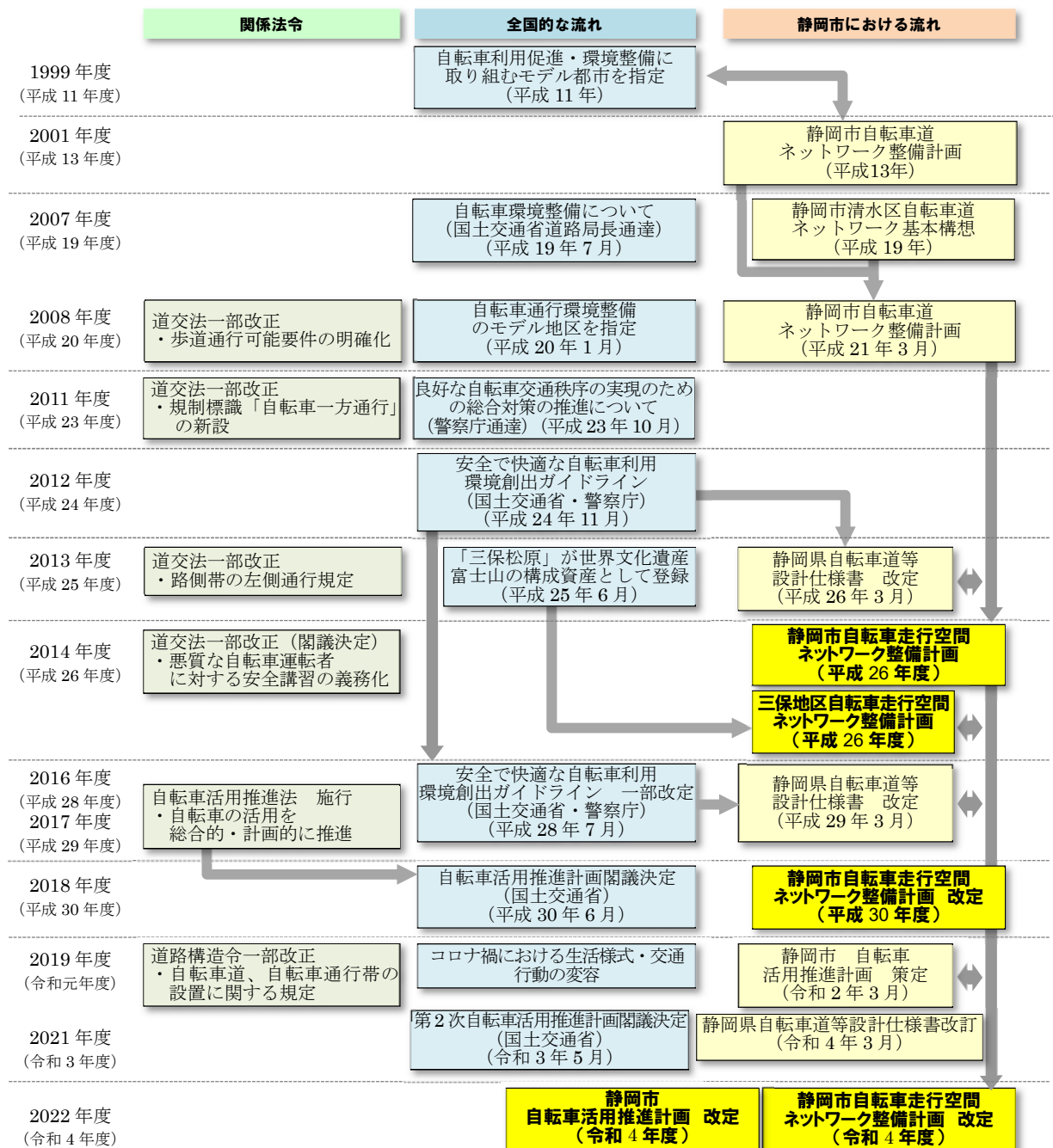


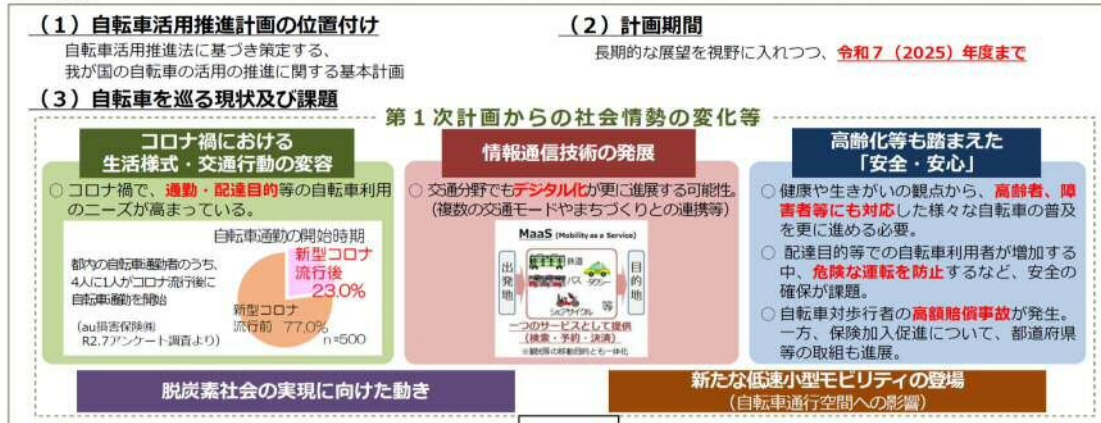
図 2-1 自転車走行空間に関する動向

2.1.1 自転車活用推進計画

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画として、2018 年（平成 30 年）6 月に閣議決定され令和 3 年度には昨今の社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えた「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定されるなど、全国的に自転車利用に関する環境整備が進められている。

計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、令和 7 年（2025 年）までとし、以下の改正のポイントを挙げている。

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。




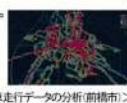
2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用等の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施


3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第 1 次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）
 <自転車の走行時に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**へのMaaSやAIの活用 等 <自転車走行データの分析・前掲市>


目標 2 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

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等 <企業の駐輪スペースの設置> [出典 国土交通省]


目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進 <森林でのDMTB走行> [出典 林野庁]
- サイクリングルートを持続的な置き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
 <三輪アシスト自転車研究> [出典 東北大学健康科学]
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に追加）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

図 2-2 自転車活用推進計画（抜粋） 出典：国土交通省HP「第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました」
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html>

2.1.2 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

本ガイドラインは、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの提言を受け、国土交通省と警察庁が連携し、国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果踏まえ、2012年（平成24年）に策定され、有識者による検討委員会の提言を踏まえて、2016年（平成28年）に一部改定されている。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年）について

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

1. 自転車施策の背景

- 自転車は、身近な移動手段として重要な役割を担っているが、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は拡大傾向にある。
- 健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっている。

2. これまでの取り組み

- 平成19年度、警察庁と連携し、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。
- 平成23年度、警察庁と連携し、有識者による検討委員会を開催。
平成24年4月、同委員会は、各地域において、ハード・ソフトの取組を進めるためのガイドラインを早急に作成することを提言。

3. ガイドラインについて

- 提言を踏まえ、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の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインを策定。
 - I. 自転車通行空間の計画
 - II. 自転車通行空間の設計
 - III. 利用ルールの徹底
 - IV. 自転車利用の総合的な取組
- 平成24年11月29日、国土交通省道路局及び警察庁交通局より道路管理者（直轄、自治体）、都道府県警察に発出。

出典：国土交通省HP「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」
http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000300.html

別添

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について

1. 自転車施策の背景

- 自転車は、身近な移動手段等として重要な役割を担うものであり、昨今の健康増進や環境保全への意識の高まりなどを背景に利用ニーズが一段と高まっている。
- わが国全体の交通事故件数は、過去 10 年間（平成 17～27 年）で 4 割減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの傾向にあり、自転車通行環境を取り巻く現状は、依然として厳しい状況。

2. これまでの取組

- 平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。
- 平成 26 年 12 月、さらに自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行うため国土交通省と警察庁を共同事務局として、有識者による検討委員会を開催。
- 平成 28 年 3 月、同委員会は、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策を提言。

3. ガイドラインの改定について

- 提言を踏まえ、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定。

＜主なガイドライン改定内容＞

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

- 平成 28 年 7 月 19 日、国土交通省道路局より道路管理者（直轄、自治体）及び警察庁交通局より都道府県警察に発出。

2.1.3 道路交通法改正

自転車の交通事故の増加や、自転車が歩道が無秩序に通行している実態が指摘されたことを受け、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、2008年度（平成20年度）以降、道路交通法及び同施行令の一部が改正、施行され、「自転車による歩道通行可能要件の明確化」、「自転車一方通行の新設」、「路側帯の左側通行規定」等が明確化された。

(1) 自転車による歩道通行可能要件の明確化

自転車は車道が原則、歩道は例外

(例外)

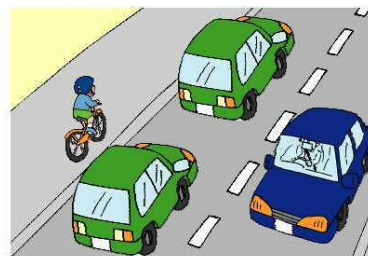
- 道路標識等により歩道を通行することができることとされているとき
- 普通自転車の運転者が、児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）、70歳以上の高齢者等であるとき
- 車道又は交通の状況から見てやむを得ないとき



道路標識等で指定された場合



運転者が13歳未満の子ども
70歳以上の高齢者
身体の不自由な方の場合



車道又は交通の状況から
みてやむを得ない場合

出典：静岡県警HP「自転車の安全な乗り方とルール～自転車安全利用五則～」

図 2-3 自転車が歩道を通行できる場合

(2) 自転車一方通行の新設

自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設

自転車の交錯による事故の危険性を減少させ、自転車道・歩道での自転車の通行を整序化するとともに、自転車道等の自転車通行環境の整備を推進するために、規制標識「自転車一方通行」が新設。



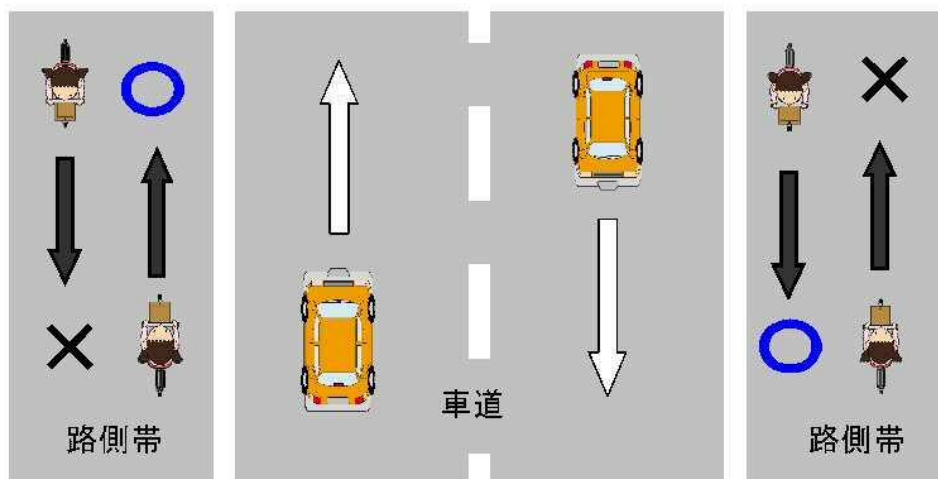
出典：一般財団法人全日本交通安全協会HP「道路交通法の改正ポイント <参考> 道路交通法の改正」
<http://www.jtsa.or.jp/new/koutsuhou-kaisei.html>

図 2-4 規制標識「自転車一方通行」

(3) 路側帯の左側通行規制

自転車が路側帯を通行する場合は、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行しなければならない。

< 路側帯の通行方法 >



出典：静岡県警HP「自転車の安全な乗り方とルール～自転車安全利用五則～」

図 2- 5 路側帯の通行方法

2.1.4 地球温暖化対策における自転車利用の促進

静岡市の地球温暖化対策の一つである「省エネルギーの推進」において、具体的な取組みとして「安全で快適な自転車走行空間整備」を掲げています。



出典：静岡市地球温暖化対策情報サイト「しぜんを、みらいに、ほくらの手でつなごうしずおか」
http://www.shizutan.jp/ondanka/low_carbon/

図 2-6 静岡市地球温暖化対策情報サイト



出典：静岡市地球温暖化対策情報サイト「しぜんを、みらいに、ほくらの手でつなごうしずおか」
http://www.shizutan.jp/ondanka/low_carbon/

図 2-7 低炭素な静岡市のイメージ

2.1.5 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定

我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして、太平洋岸自転車道が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とは、サイクルツーリズムの推進により、新たな観光価値の創造と地域の創生を図るためにルートの指定を行うものです。また、太平洋岸自転車道は千葉県銚子市から太平洋を走り和歌山市に至る、延長 1,487km のルートであり、そのうち蒲原から宇津ノ谷までの約 60km が静岡市内のルートです。世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在します。

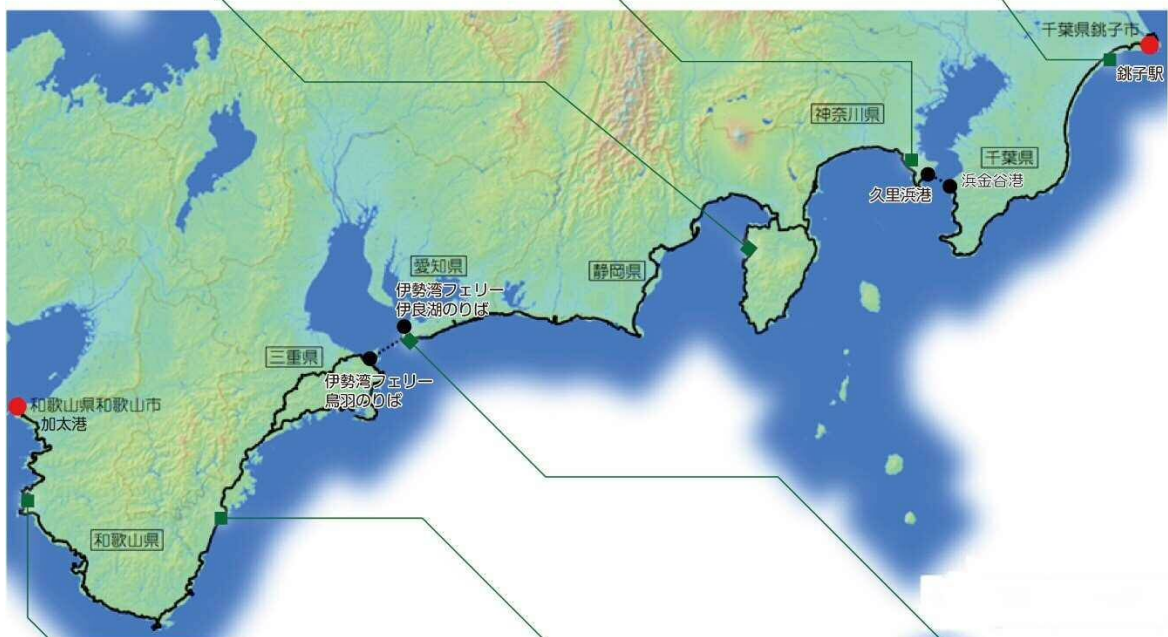
伊豆（静岡県沼津市）



七里ヶ浜（神奈川県鎌倉市）



九十九里浜（千葉県旭市）



白崎海岸（和歌山県由良町）



熊野灘（三重県熊野市）



伊良湖岬（愛知県田原市）

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サイト

<https://www.kkr.mlit.go.jp/road/pcr/index.html>

図 2-8 太平洋岸自転車道ルート

2.2 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ

全国及び静岡県、静岡市における自転車利用状況を把握するとともに、自転車利用者のニーズを把握することで、自転車走行空間ネットワーク整備を進める必要性を整理した。

表 2-1 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ

自転車利用状況	<p>自転車利用に関する統計データや自転車利用者である高校生に対する『静岡市自転車利用実態アンケート調査※1』の結果から自転車利用状況を把握する。</p> <p>(1) 全国における自転車交通事故の発生状況 (2) 静岡県・静岡市における自転車交通事故の発生状況 (3) 移動距離帯別の交通手段別利用割合 (4) 静岡市内における中学生の自転車通学状況 (5) 静岡市内の高校生の自転車利用状況</p>
自転車利用者のニーズ	<p>自転車利用者である高校生に対する『静岡市自転車利用実態アンケート調査※1』、静岡市民に対する『道路に関する市民アンケート※2』の結果から、自転車利用者のニーズを把握する。</p> <p>(1) 通学時における自転車ルートを選定方法 (2) 自転車通学ルート (3) 静岡市内の高校生の自転車通学時における危険度と快適度 (4) 自転車走行空間の整備形態について (5) 自転車道の整備に関する要望</p>

【※1 静岡市自転車利用実態アンケート調査】

自転車利用者のニーズを把握するために、静岡市内の高校における自転車通学者を対象とした「静岡市自転車利用実態アンケート調査」を実施した。

- 実施期間：2014年（平成26年）7月～9月
- 対象：静岡市内の高校へ通う学生（対象高校数：26校、対象学年：2年生）
- 配布数：6000
- 回答数：5038（回収率 約84%）
- 調査項目：①自転車通学における状況
 - ②自転車通学に関する意見要望
 - ③自転車通学で利用しているルートや気になる箇所

【※2 道路に関する市民アンケート】

静岡市内の道路について、市民の道路に対する評価、満足度、意見を把握し、今後の道路施策に反映させるための資料を得ることを目的に「道路に関する市民アンケート」を実施した。

- 実施期間：2005年度（平成17年度）～2018年度（30年度）にかけて定期的に実施
- 対象：静岡市民の中から無作為に2,000名を抽出
 （年齢、地域に偏りが出ないように留意）
- 調査項目：①道路整備に関する満足度
 - ②道路整備のうち特に重要と思う項目について など

2.2.1 自転車利用状況

(1) 全国における自転車交通事故の発生状況

○自転車関与事故の件数は、減少傾向にあるが、自転車対歩行者事故の件数は、横這い傾向にある。

○自転車乗用中の死亡者数は、65歳以上が突出して多い。一方、自転車乗用中の死傷者数では、65歳以上の高齢者に加えて、24歳以下の若年層が多い状況である。

■全国における自転車交通事故の推移

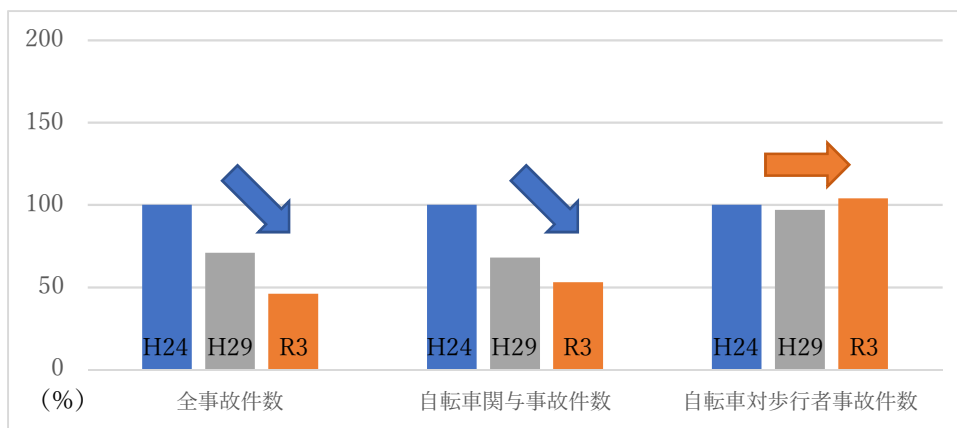
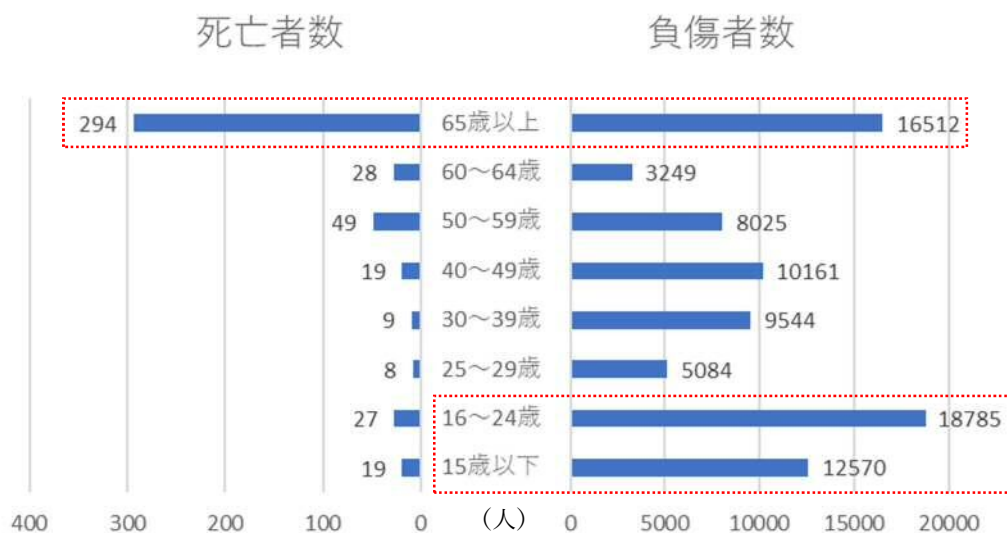


図 2-9 自転車交通事故の推移

出典：警察庁HP「全事故まとめ」、交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」

■全国における自転車乗用中の死亡者数及び死傷者数



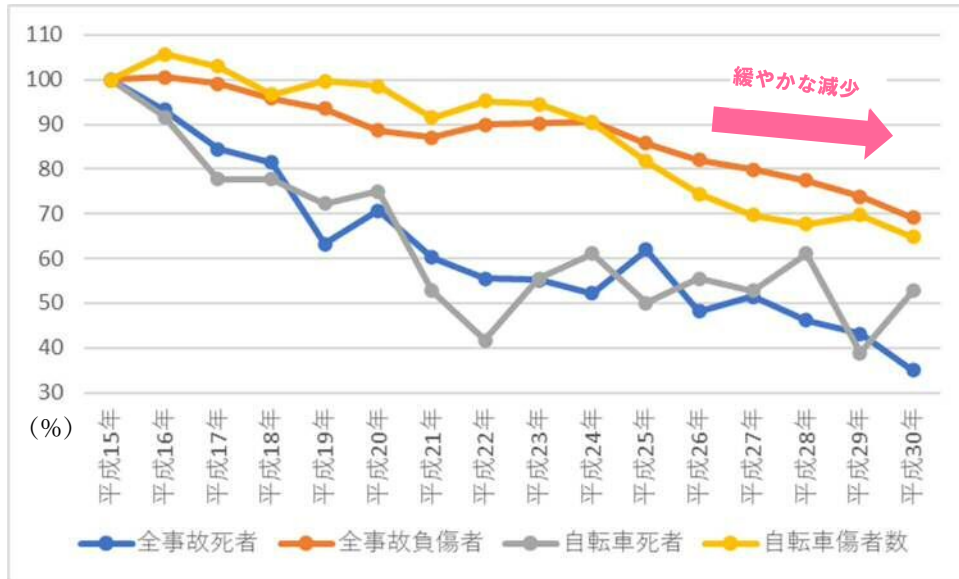
出典：警察庁HP「警察白書」、交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」（平成30年）

図 2-10 自転車乗用中の死亡者数及び死傷者数

(2) 静岡県・静岡市における自転車交通事故の発生状況

○静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移をみると、減少傾向にある。
 ○全事故に占める自転車交通事故の割合をみると、静岡市内の割合は、全国より高い状況にある。

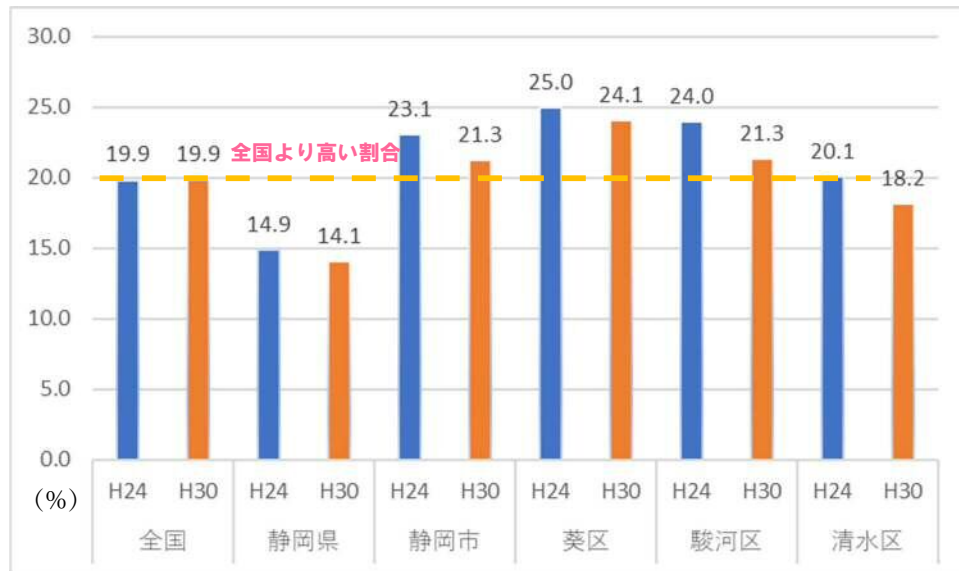
■静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移



出典：静岡県警察本部 交通年鑑

図 2-11 静岡県内の自転車交通事故死者・負傷者の推移

■全事故に占める自転車交通事故の割合

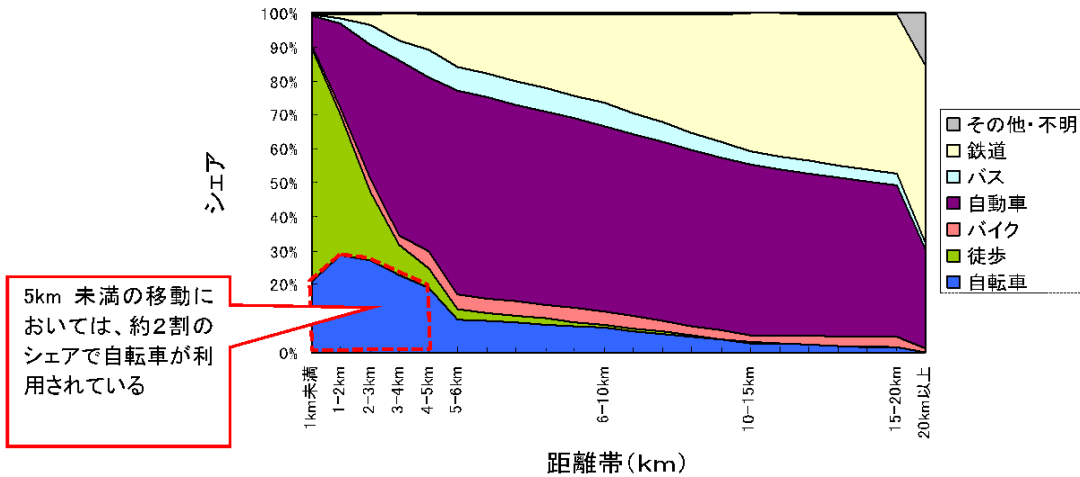


出典：静岡県警察本部 交通年鑑、警視庁 発生状況・統計 自転車交通事故関連データ 自転車交通事故の推移

図 2-12 全事故に占める自転車交通事故の割合

(3) 移動距離帯別の交通手段別利用割合

○5 km未満の移動においては、約2割のシェアで自転車が利用されている。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/平成 24 年 11 月/国土交通省道路局・警察庁交通局

図 2-13 移動距離帯別の交通手段別利用割合

(4) 静岡市内における中学生の自転車通学状況

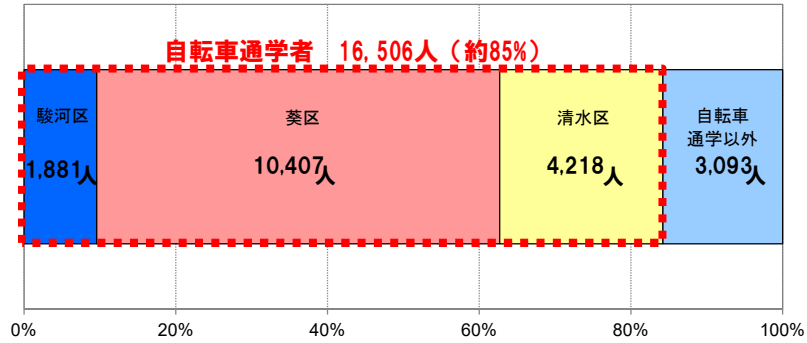
○自転車通学者が 100 人を超える中学校は、7校ある。
 (美和中学校、東中学校、観山中学校、竜爪中学校、賤機中学校、服織中学校、東豊田中学校)

No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)	No	中学校名	自転車通学者数 (人)
1	籠上	56	12	大河内	2	23	東豊田	160	34	清水第七	0
2	未広	33	13	梅ヶ島	0	24	高松	99	35	清水第八	0
3	安倍川	0	14	玉川	11	25	長田西	46	36	清水飯田	0
4	美和	255	15	井川	0	26	長田南	0	37	清水袖師	0
5	城内	0	16	服織	107	27	城山	0	38	清水庵原	41
6	安東	1	17	藁科	17	28	清水第一	0	39	清水興津	0
7	東	175	18	大川	3	29	清水第二	0	40	清水小島	0
8	西奈	0	19	大里	44	30	清水第三	11	41	清水岡河内	44
9	観山	598	20	南	47	31	清水第四	0	42	浦原	0
10	竜爪	119	21	中島	0	32	清水第五	0	43	由比	26
11	賤機	307	22	豊田	5	33	清水第六	0			

(5) 静岡市内の高校生の自転車利用状況

- 静岡市における高校生の通学手段として、自転車が約85%と多くを占める。
- 通学時における自転車利用区間は、自宅から高校までがもっとも多い。
- 自転車の利用時間帯は、朝7時～8時が約70%と集中している。

■静岡市における高校生の通学手段



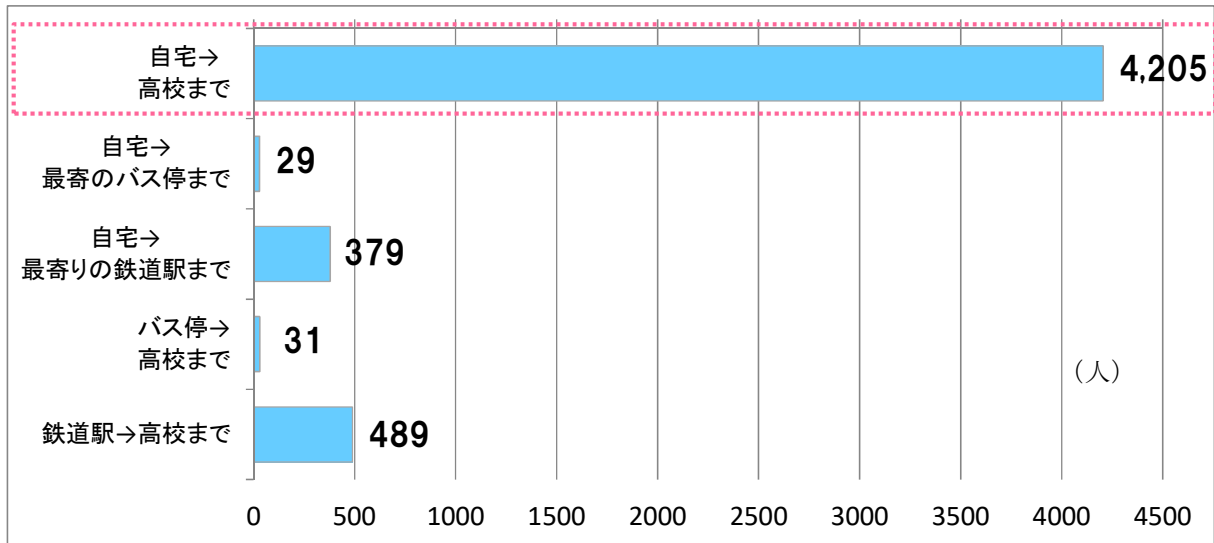
※静岡市内の高校生生徒数：19,599人

出典：県立高校/静岡県教育委員会教育総務課、私立高校/静岡県文化観光部文化芸術局私学振興課、市立高校/静岡市教育委員会教育総務課

図 2-14 静岡市における高校生の通学手段

静岡市自転車利用実態アンケート調査の結果

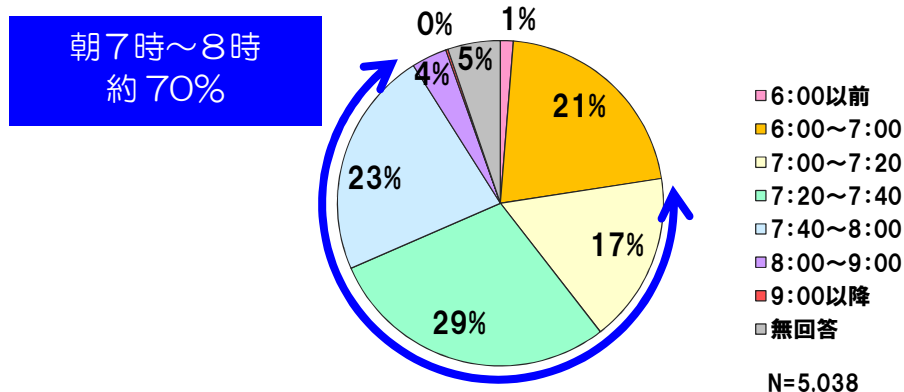
■通学時における自転車を使う区間



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-15 通学時における自転車を使う区間（複数回答）

■自転車の利用時間帯



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

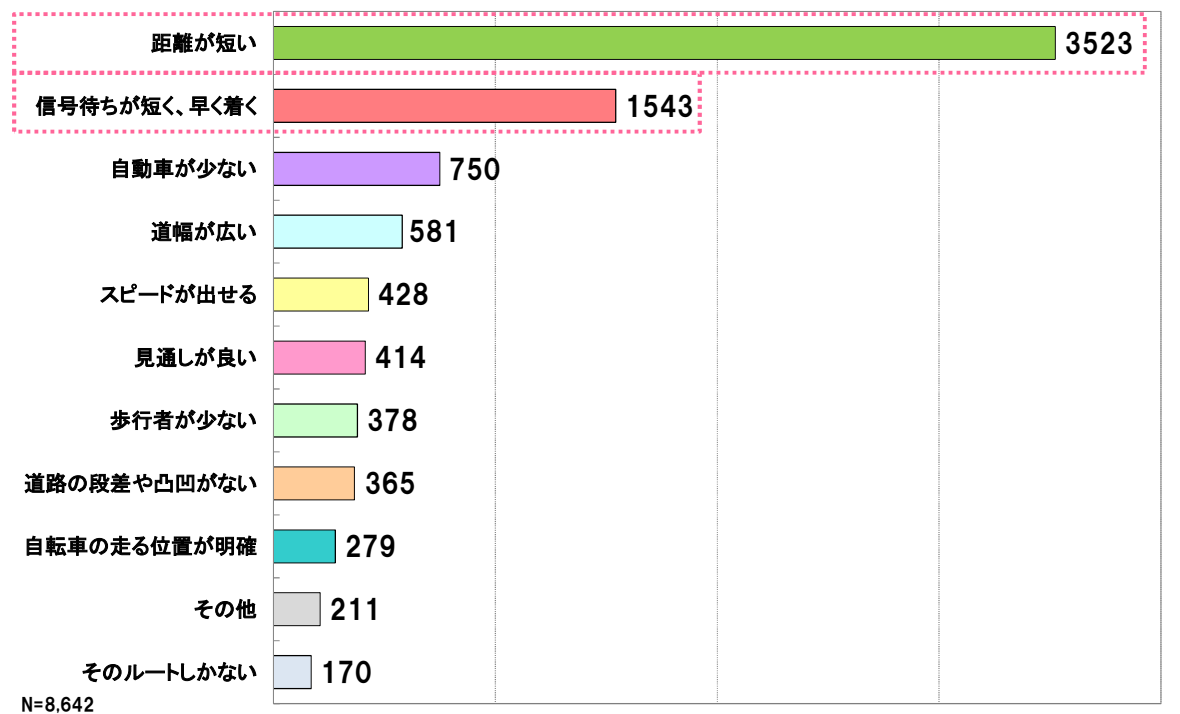
図 2-16 自転車の利用時間帯（出発する時間）

2.2.2 自転車利用者のニーズ

(1) 通学時における自転車ルートを選定方法

○通学時における自転車ルートを選定方法は、「目的地までの距離が短いルート」が最も多く、次いで「信号待ちが短く、早く着くルート」であった。

■通学時における自転車ルートを選定方法



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-17 通学時における自転車ルートを選定方法（3つまで回答）

(2) 自転車通学ルート

○自転車通学ルートを見ると、主要な幹線道路と学校周辺の路線に利用が集中している。

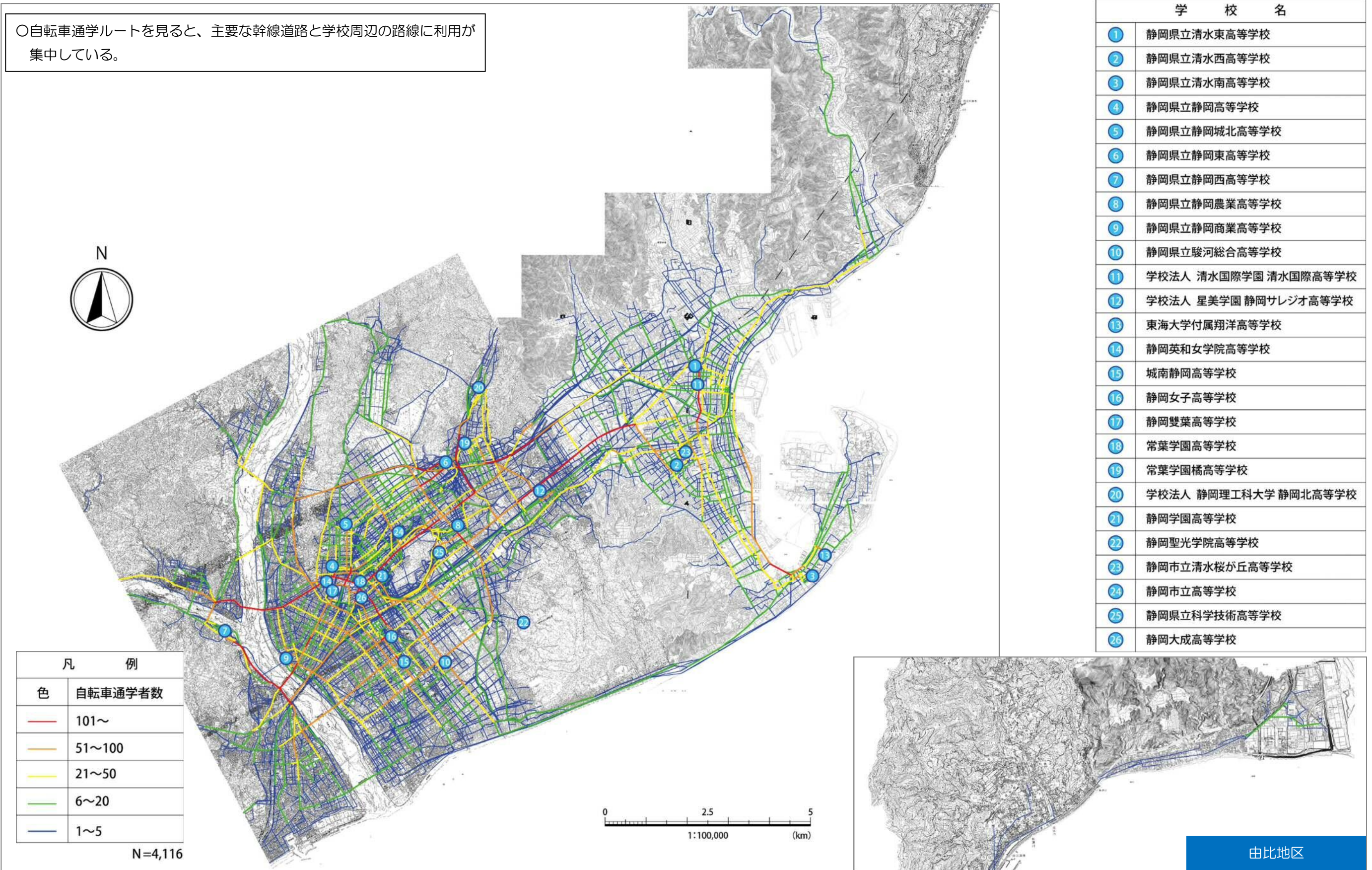


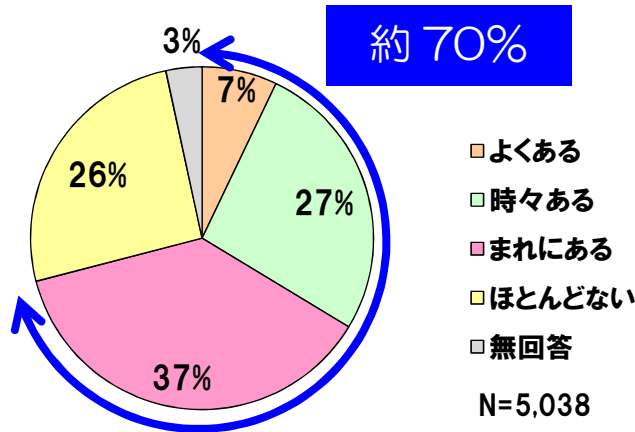
図 2-18 通学時における自転車ルート

(3) 静岡市内の高校生の自転車通学時における危険度と快適度

○自転車通学時において、約70%が「事故などの危険を感じる」ことがある。
○また、約80%が「道路が走りにくい」と感じることもある。

■自転車での通学時における危険度：

自転車で通学するとき、事故などの危険を感じることがありますか？

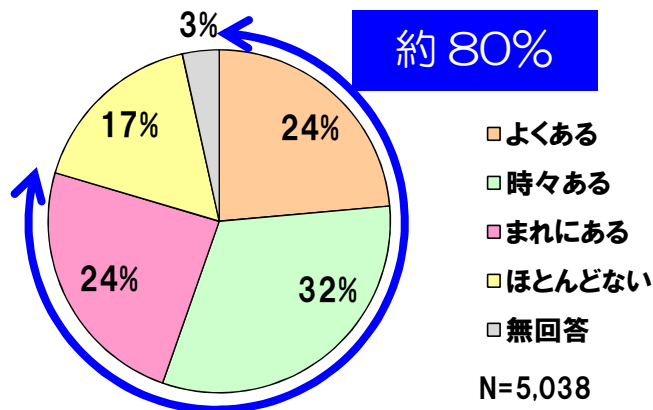


出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-19 自転車での通学時における危険度

■自転車での通学時における快適度：

自転車で通学するとき、道路が走りにくいと感じることがありますか？

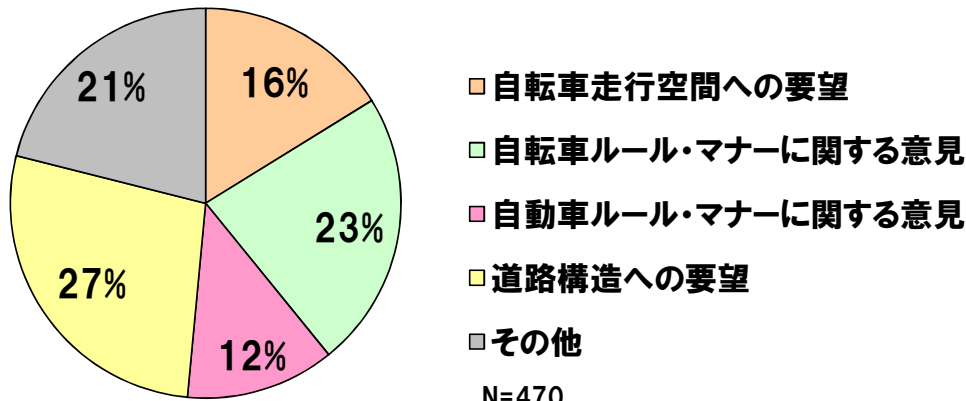


出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-20 自転車での通学時における快適度

○自転車通学に関する主な要望は、①自転車走行空間への要望、②自転車ルール・マナーに関する意見、③自動車ルール・マナーに関する意見、④道路構造への要望が挙げられた。

■自転車通学に関する要望



出典：静岡市自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-21 自転車通学に関する要望（自由回答）

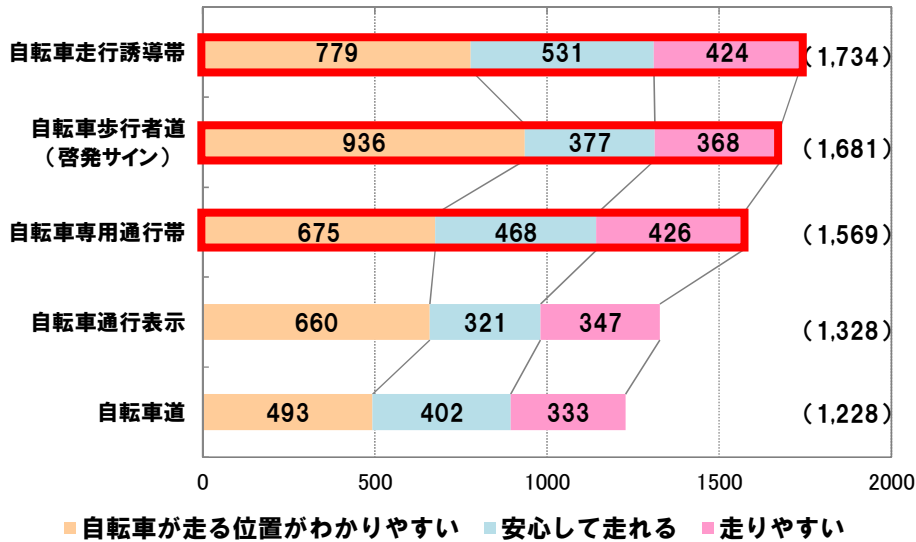
<具体的な意見>

①自転車走行空間への要望
○自転車走行空間のネットワーク形成による、自転車が安全で快適に走行可能な自転車走行空間を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が安全に走行できるよう、多くの道に整備してほしい。 ・自転車走行空間における十分な幅員を確保してほしい。 ・歩行者と分離してほしい。
②自転車ルール・マナーに関する意見
○自転車ルール・マナーは、自転車利用者とともに、自動車や歩行者に対しての周知・理解を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・逆走する自転車が見られ、対面からくると危険を感じる。 ・信号無視・並進等、ルール・マナーを守らない自転車利用者がある。 ・自転車走行空間へ自動車・二輪車・歩行者が侵入し、走行を阻害されることがある。
③自動車ルール・マナーに関する意見
○自動車のマナー向上や自転車への注意を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の駐停車によって自転車走行空間が分断される。 ・自動車・自転車の双方の確認不足による事故の危険がある。 ・側道を走行する二輪車やバス停から発進するバスと接触する危険がある。
④道路構造への要望
○カーブミラーの設置や路面状態の改善を求める意見があった。
<ul style="list-style-type: none"> ・視認性の悪い箇所にカーブミラーを設置してほしい。 ・凸凹の路面があり、走行しにくい。 ・側溝のグレーチングが雨の日にはすべりやすく、危険である。

(4) 自転車走行空間の整備形態について

○自転車走行空間を走行した感想では、「自転車走行誘導帯」「自転車歩行者道（啓発サイン）」「自転車専用通行帯」が比較的高い評価であった。
 ○通学路への整備は「自転車専用通行帯」「自転車道」「自転車走行誘導帯」の要望が多い。

■各整備形態の自転車走行空間を走行した感想

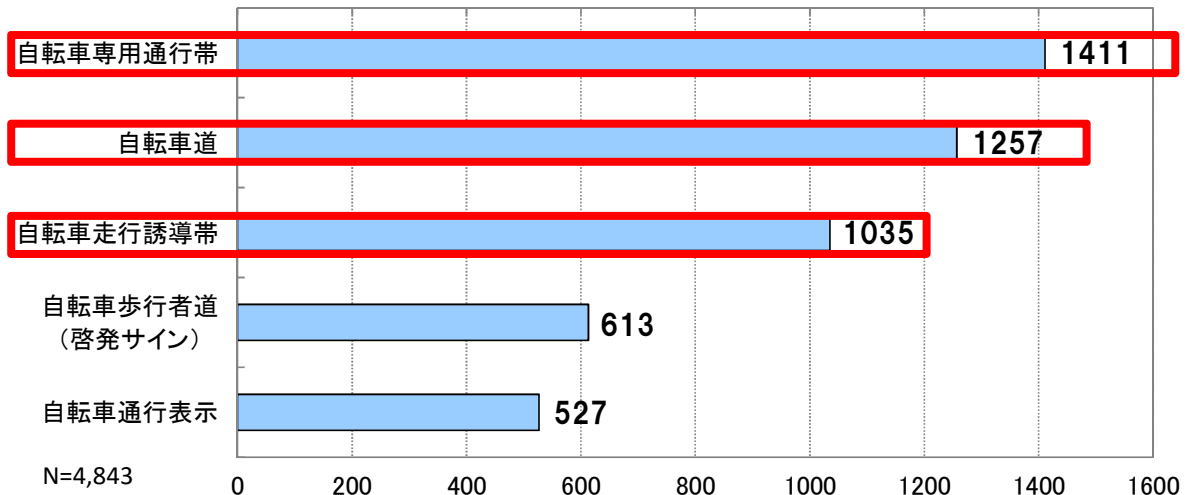


※実際に走行したことのある整備形態に関して感想を回答
 ※（ ）内数値は実際に走行したことのある回答者数

出典：静岡県自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-22 整備形態を走行した感想（複数回答）

■通学路へ整備してほしい自転車走行空間



出典：静岡県自転車利用実態アンケート調査結果（H26.10）：回収数 5,038

図 2-23 自転車走行空間への要望（複数回答）

道路に関する市民アンケート結果

(1) 自転車道の整備に関する要望

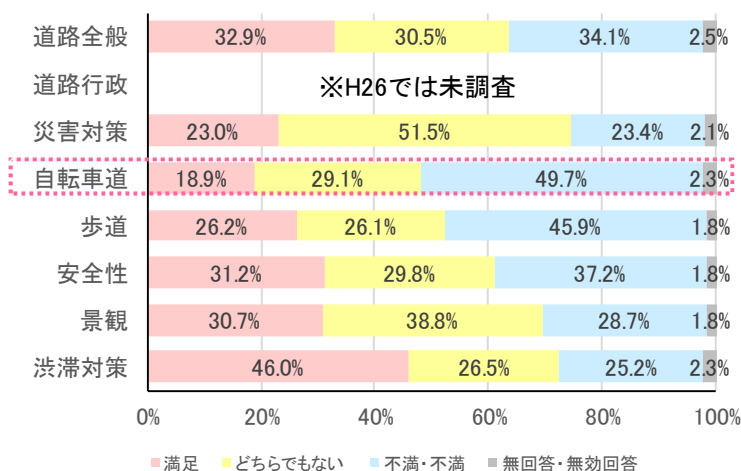
○自転車道の整備に関する満足度をみると、平成26年度の調査と比べ、平成30年度には、「満足」は増加し、「不満」は減少しており、満足度は上がっている。

○道路整備において特に重要と思う項目では、「安全性の確保」「歩道の整備」「生活道路の整備」に次いで、「自転車道の整備」が第4位に位置する。

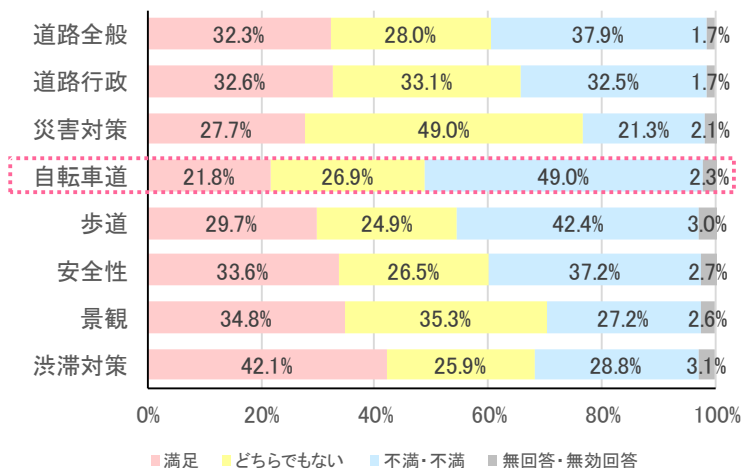
○また、「自動車・自転車・歩行者がそれぞれ安全に利用できるような、自転車道や歩道の整備」を求める声が必要な意見の一つとして挙げられた。

■道路整備に関する満足度

●平成26年度（調査開始年）



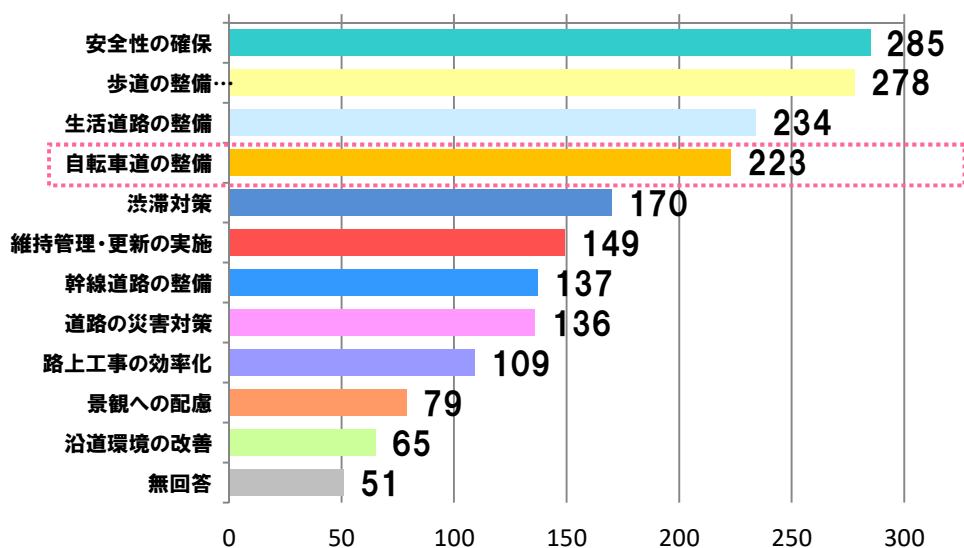
●平成30年度



出典：道路に関する市民アンケート（H26年度・H30年度）（対象者：2,500名）

図 2-24 道路整備に関する満足度

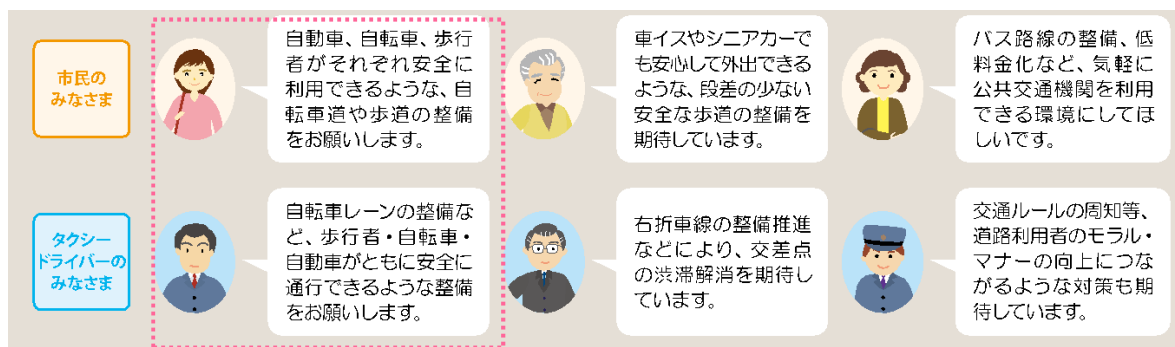
<参考>道路整備において特に重要と思う項目



出典：道路に関する市民アンケート（H18年度・H25年度）（対象者：2,000名）

図 2-25 道路整備において特に重要と思う項目（複数回答）

<参考>主なご意見



出典：道路に関する市民アンケート（H18年度・H25年度）（対象者：2,000名）

図 2-26 主なご意見

2.3 自転車走行空間ネットワーク整備計画の進捗状況

2.3.1 自転車走行空間整備の進捗状況

「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」で示された対象路線の整備を進め 2022 年度までに、ネットワーク路線、補完路線、サイクリングコースとしてニーズのある路線を合わせ 293.6 km の整備を行った。

表 2-2 2022 年度までの整備延長と進捗率

	ネットワーク路線	補完路線	サイクリングコースとしてニーズのある路線	合計延長
2022 年以前 整備済み路線	134.6km	128.6km	30.4 km	293.6km
未整備路線	119.4km	—	31.5 km	150.9km
総 延 長	254.0km	128.6km※1	61.9km	444.5km

※1: 補完路線とはネットワークを構成するうえで重要な路線であるが、車道内の自転車走行空間整備が困難であることから、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道等の歩道を活用した路線（道路幅員等の制約により、暫定措置として、自転車歩行者道にて概成と位置付けるが、将来的な改築などと併せて車道整備を目指す路線）

【自転車走行空間の整備事例】

○自転車専用通行帯整備



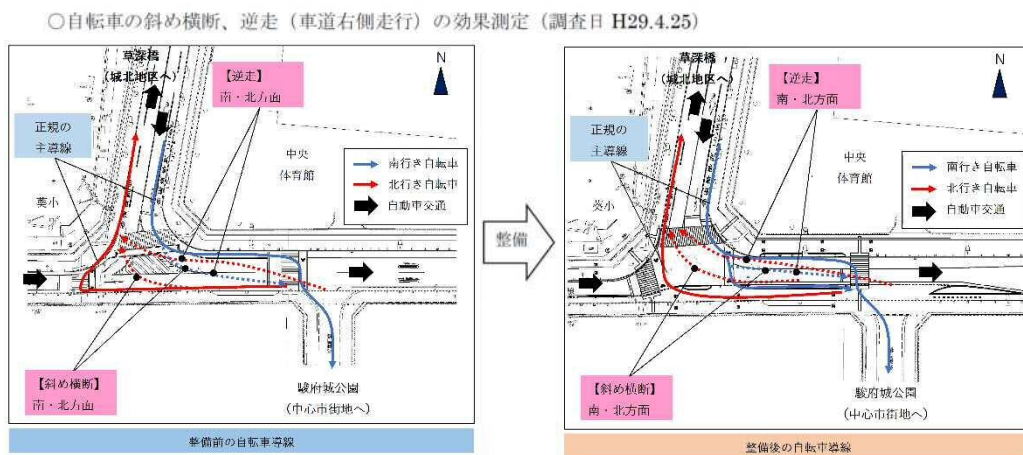
○車道混在型 矢羽根整備



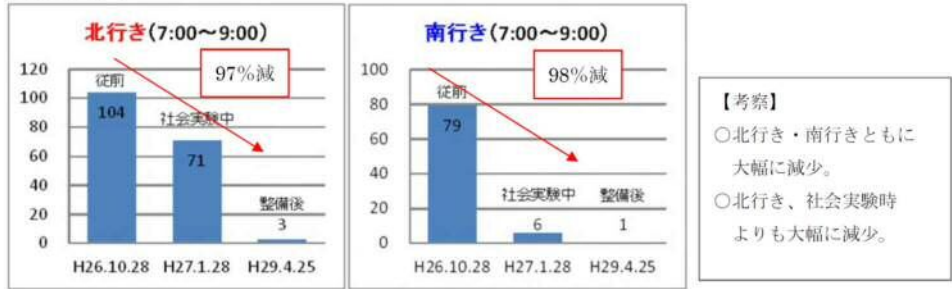
2.3.2 自転車走行空間の整備事例

駿府城公園北側交差点は、毎日 5,000 台以上の自転車が通過し、乱横断や逆走が多発し、自転車と自動車の交錯による事故が懸念されていた。状況を改善するため、危険横断防止社会実験（2014 年度（平成 26 年度））の効果検証を踏まえ、整備形態の検討を経て、自転車走行空間の整備を行った。整備の結果、以下の効果が確認された。

1. 自転車走行空間や自転車の走行方向を示す「矢羽根」の設置により、自転車の乱横断や逆走（右側通行）の防止を図る。
2. 自動車の一旦停止の規制や道路線形の変更により、自動車の減速を図り、歩行者や自転車の安全性が向上する。
3. 横断歩道の距離を短くすることにより、歩行者のスムーズな横断を確保。



斜め横断



逆走（車道右側走行）

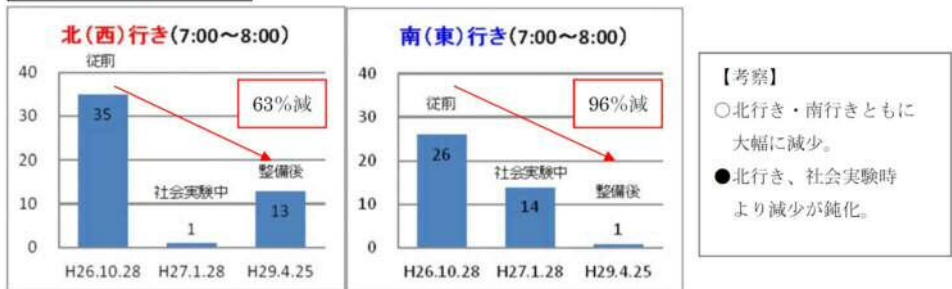


図 2-27 自転車走行空間の整備事例「駿府城公園北側交差点」

2.4 自転車走行空間ネットワークの整備の必要性

■自転車利用状況

○自転車交通事故の発生状況

- ・静岡市内において、全事故に占める自転車交通事故の割合は現在も高い状況にある。
- ・自転車乗車中の死傷者を見ると、高齢者や24歳以下の若年層が多い状況である。

○移動距離帯別の交通手段別利用割合

- ・5km未満の移動において、約2割のシェアで自転車が利用されている。

○静岡市内の高校生の自転車利用状況

- ・静岡市内の高校生のうち、約85%が通学手段として自転車を利用する状況である。
- ・静岡市内の高校生の自転車利用区間は、自宅から高校までが多く、利用時間帯は朝7時～朝8時に集中している。
- ・自転車通学ルートを見ると、主要な幹線道路と学校周辺の路線に利用が集中している。

■自転車利用者のニーズ

○自転車通学時における危険度と快適度への要望

- ・自転車通学時において、自転車を利用する高校生の約70%が、事故等の危険を感じたことがあり、約80%が、道路が走りにくいと感じたことがある状況である。
- ・自転車走行空間のネットワーク形成や自転車・自動車のルール・マナー向上、カーブミラーの設置や路面状態の改善といった、安全で快適な自転車走行空間を求める意見があった。

○自転車走行空間の整備形態への要望

- ・「走る位置がわかりやすい」、「安心して走れる」、「走りやすい」の評価が高い「自転車走行誘導帯」「自転車専用通行帯」「自転車道」などの整備を求める意見が多かった。

○自転車道の整備に関する要望

- ・自転車道の整備に関する満足度は、調査開始年よりも上がっている。
- ・特に重要と思う項目の第4位に「自転車道の整備」が位置している。
- ・市民からの主な意見では、「自動車・自転車・歩行者が安全に利用できるような自転車道や歩道の整備」を求める声があった。

安全で快適な自転車走行空間ネットワークの整備の継続が必要