

静岡市自転車活用推進計画



令和5年3月



目次

1 計画の趣旨

1-1	自転車活用推進計画とは.....	1
1-2	計画策定の背景と趣旨.....	2
1-3	計画の位置づけ.....	2
1-4	計画の期間と対象区域.....	5
1-5	計画の考え方.....	5
1-6	計画の策定体制.....	7

2 静岡市の自転車活用における現状と課題

2-1	静岡市の地域特性.....	8
(1)	風土.....	8
(2)	人口.....	10
2-2	自転車の利用環境.....	12
(1)	道路・公共交通網.....	12
(2)	自転車走行空間.....	13
(3)	駐輪場.....	17
(4)	太平洋岸自転車道.....	19
2-3	自転車の利用状況.....	20
(1)	市民の自転車利用率.....	20
(2)	自転車関連事故.....	21
(3)	自転車活用に関する市民意識.....	21

3 自転車の特性

3-1	自転車のメリット.....	24
-----	---------------	----

4 前期計画の成果

4-1	前期計画の指標達成状況.....	30
4-2	前期計画の主な事業.....	31
(1)	ハード的対応.....	31
(2)	ソフト的対応.....	32
(3)	マインド的対応.....	33

5 第3期計画のビジョンと取組方針

5-1	計画の基本理念	35
5-2	計画の基本目標	36
5-3	3つの対応の柱	37
5-4	計画の進捗把握指標	38
5-5	取組体系	40

6 具体的な取り組み・事業

6-1	施策の分類ごとの取組	42
(1)	自転車サポーター制度の推進	42
(2)	サイクルツーリズムの推進	44
(3)	自転車走行環境の整備・拡充	45
(4)	自転車利用の機会創出、裾野拡大	46
(5)	駐輪環境の整備	49
(6)	自転車走行ルール・マナーの周知、啓発	51
(7)	交通安全教育の推進	54
(8)	自転車推進事業に関する情報発信	55
(9)	自転車のまち“しずおか”のPR	56
(10)	サイクリング関係団体の支援	57
(11)	自転車競技の振興	58
(12)	自転車通勤の促進	58
(13)	災害時における自転車の活用	58
6-2	事業一覧表	59

7 計画の推進体制

7-1	計画の推進体制	72
7-2	スケジュール・今後の計画見直し予定	73

1 計画の趣旨



自転車活用推進計画ってなに？

みんなが自転車の利用を安心・安全にできるよう、何が必要か決めて実施していくための計画です。



1-1 自転車活用推進計画とは

自転車は、環境にやさしいエコな交通手段であるとともに、都市渋滞の解消、健康促進、さらには趣味として生活に豊かさをもたらすツールとして、多くの国や地域がその活用に力を入れています。

日本政府においても、平成29（2017）年5月に「自転車活用推進法」の施行、また平成30（2018）年6月に「自転車活用推進計画」が策定され、地域や企業を巻き込んだ包括的な自転車活用の推進を打ち出しました。さらには令和3（2021）年5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、次の4つの目標に基づく施策の推進を謳っています。

【国の定めた自転車活用推進4つの目標】

- 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
- 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
- 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
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

また、静岡県も平成31（2019）年に策定した「静岡県自転車活用推進計画」を令和4年3月に「第2次静岡県自転車活用推進計画」として再構築し、2020オリンピック・パラリンピック自転車競技の機運を受け継いだ“サイクルスポーツの聖地創造”を掲げて次の4つの柱を基本とした取組の推進を表明しています。

【静岡県自転車活用推進計画の4つの柱】

- 競技振興
- サイクルツーリズム
- 裾野拡大・安全
- 走行空間整備

自転車活用推進法では、第10・11条において「都道府県・市町村は、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた計画の策定に努めること」としています。

静岡市では、同法が施行される前から、全国に先駆けて平成27年3月に「静岡市自転車利用推進計画」を定め、令和2年3月には「静岡市自転車活用推進計画」として見直しを行いました。今回、社会情勢の変化を踏まえて同計画を見直し、より実効性のある施策の推進につなげていきます。

1-2 計画策定の背景と趣旨

静岡市は雪の降らない温暖な気候で、坂の少ない平坦な市街地を形成する天然のコンパクトシティであることから、自転車利用に適したポテンシャルを持った地域となっているほか、山間地は、自転車愛好者に適したサイクリングルートとなることが期待されます。

一方で、これまでも自転車に関する様々な取組を実施しているものの、市内の自転車の走行空間や駐輪場の整備が十分とはいえないほか、自転車の通行ルールやマナーの浸透不足に伴う自転車関連の事故、放置自転車など、解決すべき課題を有しています。

本計画は、静岡市の特性や自転車利用に関する現状や課題、市民からの意見を踏まえ、計画の基本理念、基本目標、静岡市の自転車利用の将来像を設定し、関係機関や団体との横断的な取組を効率的・効果的に進め、自転車施策の総合的な展開を図っていくことを目的とします。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、国の自転車活用推進計画及び静岡県自転車活用推進計画を踏まえつつ、本市の現状や課題に基づいて定めた市町村版の自転車活用推進計画となります。策定にあたっては、本市総合計画をはじめとして、都市マスタープラン、静岡市総合交通計画など各種関連計画と整合・連携を図っています。

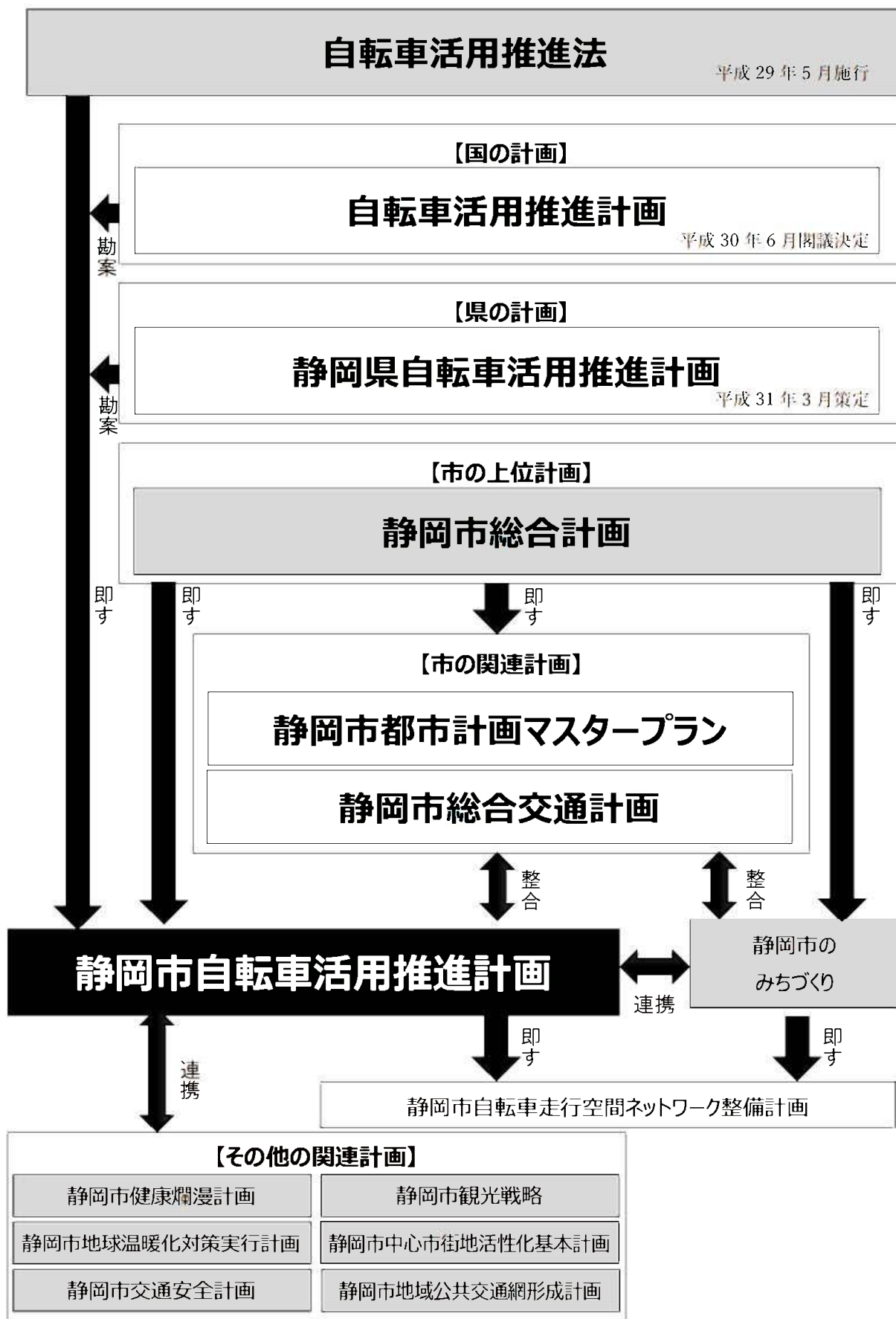


図 1 計画の位置づけ

■参考：自転車活用推進法の概要

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行） 国土交通省

基本理念

- ・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保




自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- ・国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

2

自転車活用推進法の概要②

 国土交通省

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 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 |

自転車活用推進計画

- ・政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- ・国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関する道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

3

出典：国土交通省 HP

1-4 計画の期間と対象区域

平成27（2015）年に策定した静岡市自転車活用推進計画は、令和16（2034）年度までの20年間の計画となっており、前期は平成27～30（2015～2018）年度、中期は令和元年～令和4年（2019年～2022年）とあゆみを進めてきました。

今回の見直しにあたり、長期にわたる本計画の区切りを設定しなおし、前期を第1期、中期を第2期と定め、今期は第3期とすることとしました。



図 2 計画期間

本計画の対象区域は市内全域とします。ただし、サイクルツーリズムの促進等、市域に捉われない魅力づくりが重要となる事業においては、市域を跨いだ近隣の市町と連携・協力し、最大限の効果を得られるよう取り組みます。

1-5 計画の考え方

誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境のもと、多くの人々が積極的に自転車を活用する「世界水準の自転車都市“しずおか”」を目指し、次の考え方を計画に取り入れます。

本市では平成31（2019）年に策定した「静岡市SDGs実施指針」に基づき、世界標準としてのSDGsの要素を市政に組み込むことで、目指すまちの姿である「世界に輝く静岡」の実現を図るとともに、経済・社会・環境の三側面の調和を意識したまちづくりを進めています。そこで、本計画でもSDGsの価値観を全事業の礎とし、事業の見直し・推進にあたってSDGsに貢献することを意識して計画を推進していきます。

本計画に深く関連する目標としては、17の目標のうち「③すべての人に健康と福祉を」、「⑪住み続けられるまちづくりを」、「⑬気候変動に具体的な対策を」の3つとなりますが、そのほかの目標についても、事業構築において“足りない視点”を補い、一つ一つの施策においてより多くの副次的効果を得られるようデザインしていくことを目指します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



<施策にSDGsの“足りない視点”を加えた例>

キッズ自転車教室	主たる目標：自転車の安全な乗り方を楽しみながら身に付ける
----------	------------------------------



次の視点を加えると…

「⑬気候変動に具体的な対策を」	施策の工夫：自動車から自転車への乗り換えによるCO ₂ の削減量をクイズ形式で学ぶ
「③すべての人に健康と福祉を」	施策の工夫：障害をもつ児童も参加できるよう「バリアフリークラス」を設ける
「⑰パートナーシップで目標を達成しよう」	施策の工夫：地元企業をスポンサーとした教室を開催する 自転車教室の担い手を地元で育成する
「①貧困をなくそう」	施策の工夫：自転車の貸し出し等により、貧富の差によらない誰もが学べる自転車教室を開催することにより、自転車に触れる機会、学ぶ機会がない故の事故を減らす

また、できる限り多くの分野において公民連携を図り、自転車のまちづくりの主役は市民・事業者であるという考え方のもと、行政は、市民が生き生きと活躍できる環境の整備、後方支援・サポートを行うことを目指し、事業を見直していきます。

1-6 計画の策定体制

本計画の中間評価および見直しにあたっては、自転車活用に関わる3つの柱「ハード」「ソフト」「マインド」の分野において関係各課とともに課題及び具体的な施策案について検討を重ね、計画案としてとりまとめました。当計画案を有識者、自転車サポーター、市民アンケートモニター、パブリックコメントなどにおいて広く意見聴取を行ったうえで、各分野の関係者で組織した「静岡市自転車対策協議会」に諮り、それらの意見を踏まえて計画の見直しを行いました。

【計画見直しに携わった組織、意見聴取方法】

行政	静岡市自転車を活かしたまちみがきに関する庁内検討連絡会・作業部会
市民	静岡市自転車対策協議会、市民アンケートモニター調査、パブリックコメント、静岡市公認自転車サポーター
事業者 有識者	静岡市自転車等対策協議会、静岡市交通政策協議会、静岡市公認自転車サポーター

1 計画の趣旨



自転車活用推進計画ってなに？

みんなが自転車の利用を安心・安全にできるよう、何が必要か決めて実施していくための計画です。



1-1 自転車活用推進計画とは

自転車は、環境にやさしいエコな交通手段であるとともに、都市渋滞の解消、健康促進、さらには趣味として生活に豊かさをもたらすツールとして、多くの国や地域がその活用に力を入れています。

日本政府においても、平成29（2017）年5月に「自転車活用推進法」の施行、また平成30（2018）年6月に「自転車活用推進計画」が策定され、地域や企業を巻き込んだ包括的な自転車活用の推進を打ち出しました。さらには令和3（2021）年5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、次の4つの目標に基づく施策の推進を謳っています。

【国の定めた自転車活用推進4つの目標】

- 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
- 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
- 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
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

また、静岡県も平成31（2019）年に策定した「静岡県自転車活用推進計画」を令和4年3月に「第2次静岡県自転車活用推進計画」として再構築し、2020オリンピック・パラリンピック自転車競技の機運を受け継いだ“サイクルスポーツの聖地創造”を掲げて次の4つの柱を基本とした取組の推進を表明しています。

【静岡県自転車活用推進計画の4つの柱】

- 競技振興
- サイクルツーリズム
- 裾野拡大・安全
- 走行空間整備

自転車活用推進法では、第10・11条において「都道府県・市町村は、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた計画の策定に努めること」としています。

静岡市では、同法が施行される前から、全国に先駆けて平成27年3月に「静岡市自転車利用推進計画」を定め、令和2年3月には「静岡市自転車活用推進計画」として見直しを行いました。今回、社会情勢の変化を踏まえて同計画を見直し、より実効性のある施策の推進につなげていきます。

1-2 計画策定の背景と趣旨

静岡市は雪の降らない温暖な気候で、坂の少ない平坦な市街地を形成する天然のコンパクトシティであることから、自転車利用に適したポテンシャルを持った地域となっているほか、山間地は、自転車愛好者に適したサイクリングルートとなることが期待されます。

一方で、これまでも自転車に関する様々な取組を実施しているものの、市内の自転車の走行空間や駐輪場の整備が十分とはいえないほか、自転車の通行ルールやマナーの浸透不足に伴う自転車関連の事故、放置自転車など、解決すべき課題を有しています。

本計画は、静岡市の特性や自転車利用に関する現状や課題、市民からの意見を踏まえ、計画の基本理念、基本目標、静岡市の自転車利用の将来像を設定し、関係機関や団体との横断的な取組を効率的・効果的に進め、自転車施策の総合的な展開を図っていくことを目的とします。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、国の自転車活用推進計画及び静岡県自転車活用推進計画を踏まえつつ、本市の現状や課題に基づいて定めた市町村版の自転車活用推進計画となります。策定にあたっては、本市総合計画をはじめとして、都市マスタープラン、静岡市総合交通計画など各種関連計画と整合・連携を図っています。

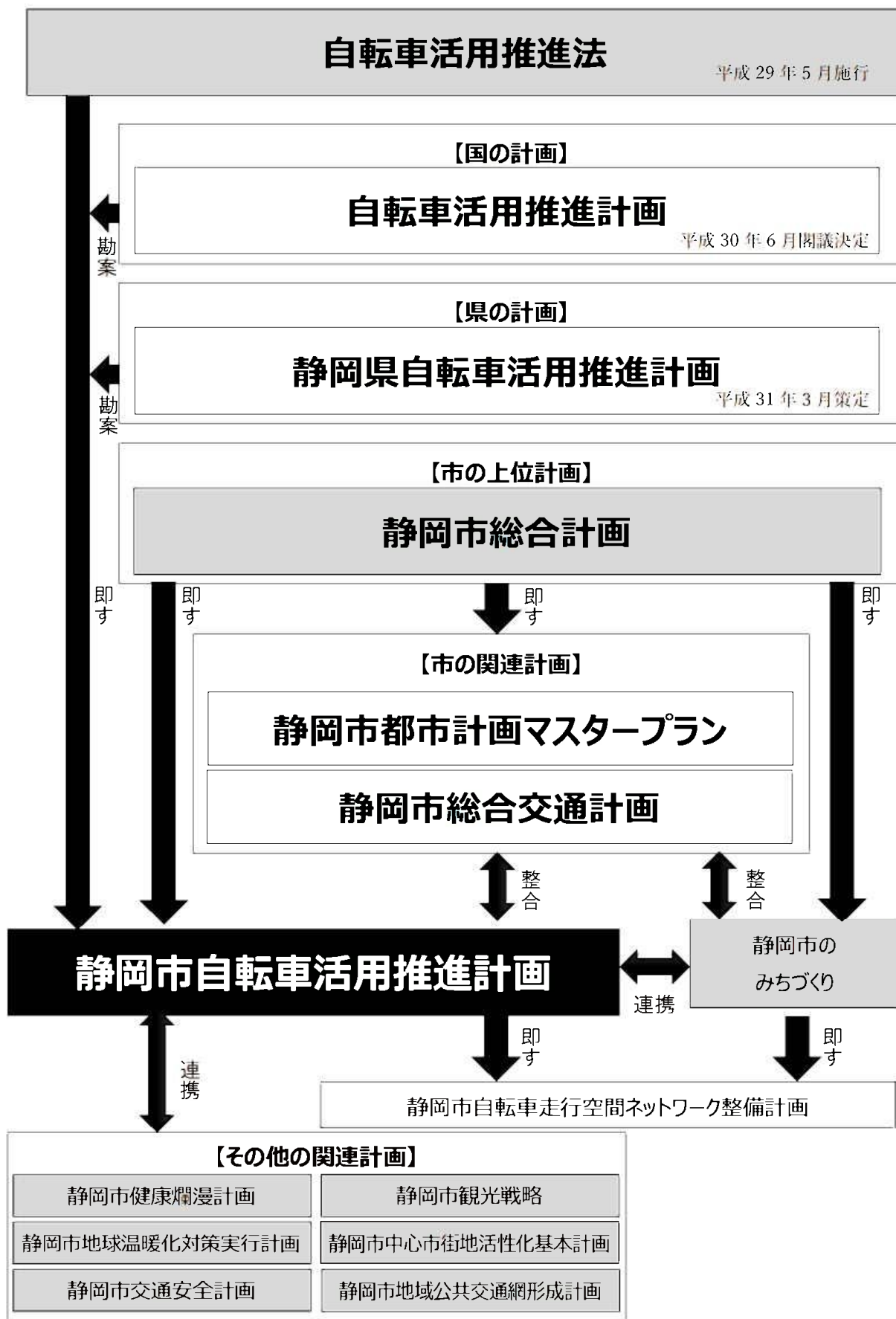


図 1 計画の位置づけ

■参考：自転車活用推進法の概要

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行） 国土交通省

基本理念

- ・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保




自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- ・国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

2

自転車活用推進法の概要②

 国土交通省

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 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 |

自転車活用推進計画

- ・政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- ・国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関する道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

3

出典：国土交通省 HP

1-4 計画の期間と対象区域

平成27（2015）年に策定した静岡市自転車活用推進計画は、令和16（2034）年度までの20年間の計画となっており、前期は平成27～30（2015～2018）年度、中期は令和元年～令和4年（2019年～2022年）とあゆみを進めてきました。

今回の見直しにあたり、長期にわたる本計画の区切りを設定しなおし、前期を第1期、中期を第2期と定め、今期は第3期とすることとしました。



図 2 計画期間

本計画の対象区域は市内全域とします。ただし、サイクルツーリズムの促進等、市域に捉われない魅力づくりが重要となる事業においては、市域を跨いだ近隣の市町と連携・協力し、最大限の効果を得られるよう取り組みます。

1-5 計画の考え方

誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境のもと、多くの人が積極的に自転車を活用する「世界水準の自転車都市“しずおか”」を目指し、次の考え方を計画に取り入れます。

本市では平成31（2019）年に策定した「静岡市SDGs実施指針」に基づき、世界標準としてのSDGsの要素を市政に組み込むことで、目指すまちの姿である「世界に輝く静岡」の実現を図るとともに、経済・社会・環境の三側面の調和を意識したまちづくりを進めています。そこで、本計画でもSDGsの価値観を全事業の礎とし、事業の見直し・推進にあたってSDGsに貢献することを意識して計画を推進していきます。

本計画に深く関連する目標としては、17の目標のうち「③すべての人に健康と福祉を」、「⑪住み続けられるまちづくりを」、「⑬気候変動に具体的な対策を」の3つとなりますが、そのほかの目標についても、事業構築において“足りない視点”を補い、一つ一つの施策においてより多くの副次的効果を得られるようデザインしていくことを目指します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



<施策にSDGsの“足りない視点”を加えた例>

キッズ自転車教室	主たる目標：自転車の安全な乗り方を楽しみながら身に付ける
----------	------------------------------



次の視点を加えると…

「⑬気候変動に具体的な対策を」	施策の工夫：自動車から自転車への乗り換えによるCO ₂ の削減量をクイズ形式で学ぶ
「③すべての人に健康と福祉を」	施策の工夫：障害をもつ児童も参加できるよう「バリアフリークラス」を設ける
「⑰パートナーシップで目標を達成しよう」	施策の工夫：地元企業をスポンサーとした教室を開催する 自転車教室の担い手を地元で育成する
「①貧困をなくそう」	施策の工夫：自転車の貸し出し等により、貧富の差によらない誰もが学べる自転車教室を開催することにより、自転車に触れる機会、学ぶ機会がない故の事故を減らす

また、できる限り多くの分野において公民連携を図り、自転車のまちづくりの主役は市民・事業者であるという考え方のもと、行政は、市民が生き生きと活躍できる環境の整備、後方支援・サポートを行うことを目指し、事業を見直していきます。

1-6 計画の策定体制

本計画の中間評価および見直しにあたっては、自転車活用に関わる3つの柱「ハード」「ソフト」「マインド」の分野において関係各課とともに課題及び具体的な施策案について検討を重ね、計画案としてとりまとめました。当計画案を有識者、自転車サポーター、市民アンケートモニター、パブリックコメントなどにおいて広く意見聴取を行ったうえで、各分野の関係者で組織した「静岡市自転車対策協議会」に諮り、それらの意見を踏まえて計画の見直しを行いました。

【計画見直しに携わった組織、意見聴取方法】

行政	静岡市自転車を活かしたまちみがきに関する庁内検討連絡会・作業部会
市民	静岡市自転車対策協議会、市民アンケートモニター調査、パブリックコメント、静岡市公認自転車サポーター
事業者 有識者	静岡市自転車等対策協議会、静岡市交通政策協議会、静岡市公認自転車サポーター

2 静岡市の自転車活用における現状と課題



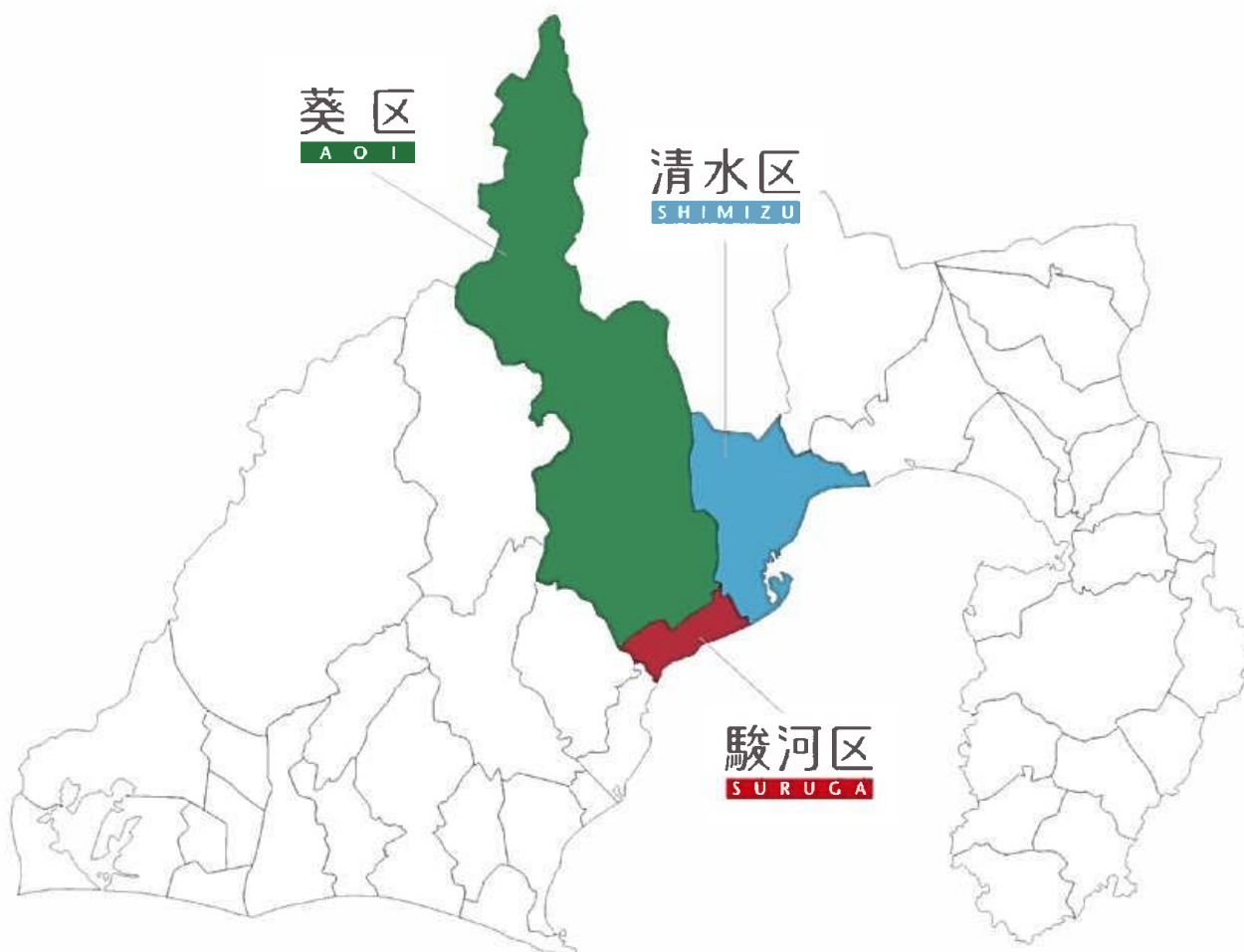
2-1 静岡市の地域特性

(1) 風土

位置・面積

本市は、静岡県の中中部地域に位置する県庁所在地であり、人口約70万人を有する政令指定都市です。平成15年に旧静岡市と旧清水市が合併、その後旧蒲原町、旧由比町と合併し現在の市域となりました。現在は葵区・清水区・駿河区の3区に分かれ、それぞれの個性的な地域特性を活かしたまちづくりを進めています。

東西約50km、南北約83kmに及び、面積1,412km²の市となっています。



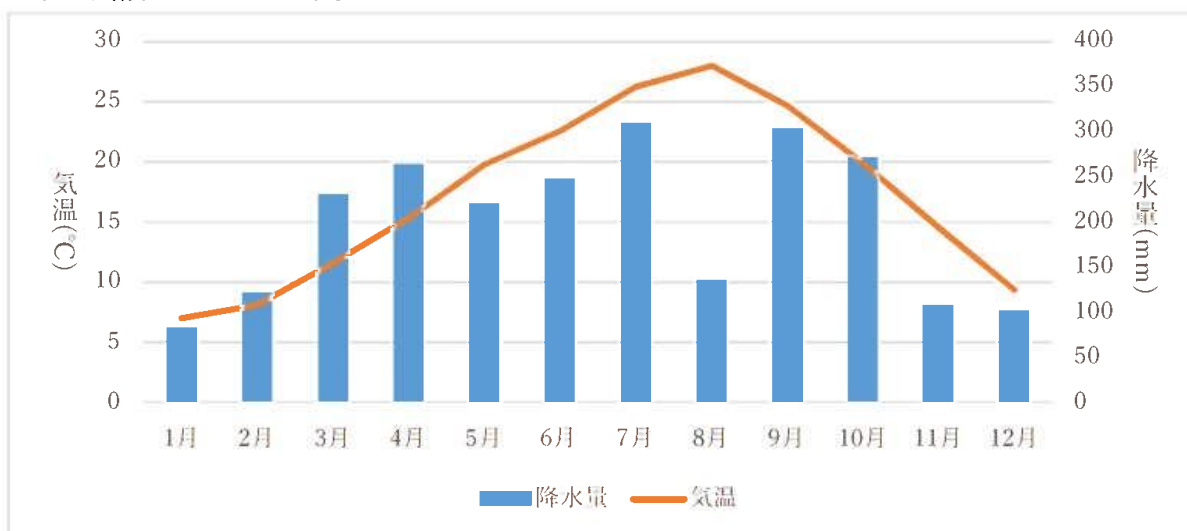
地勢・気候・自然

南北に長く伸びた地域特性から、豊かな水産資源を湛える駿河湾に面した海岸地域、「オクシズ」との愛称で親しまれ森林資源や温泉などの魅力を有する中山間地域、歴史・観光資源の点在するコンパクトな市街地など、それぞれの特色ある地域が広がっています。

近年は再開発の機運も高まっており、用宗エリアや人宿町エリアなど、地元企業によるリノベーションまちづくりも進み、魅力的な個店の集まる地域が増えつつあります。

中山間地域以南はゆるやかな傾斜で海までつながっており、坂の少ない平坦な地形を有しているため、自転車での移動がしやすい地域となっています。中山間地以北は、バラエティ豊かなヒルクライムコースが数多くあり、坂好きのサイクリストを魅了しています。

気候は温暖で雪は滅多に降らず、風の強い日もそれほど多くないため、年間を通じて自転車での移動がしやすい気候となっています。



出典：気象庁データをもとに静岡市作成

図 3 静岡市の雨温図 2012～2021年の平均

市域の約 75%を森林が占めており、3,000m級の山々が連なる南アルプスを背に、安倍川や藁科川、興津川などの清流沿いや、茶畑などの農地帯を含み、四季を通じてさまざまな表情を見せる自然が広がっています。また、富士山世界文化遺産の構成資産として登録される「三保松原(みほのまつばら)」には7kmの海岸線におよそ3万本の松が生い茂り、富士山を望みながらサイクリングを楽しむことができます。



写真 1 紅葉の井川湖



写真 2 三保松原



写真 3 清水港

歴史・文化

本市の歴史は古く、駿河の国の国府がおかれた奈良時代、今川氏が統治した室町～戦国時代、そして江戸時代には徳川家康が駿府城下に武士・商人・職人を集め、その名残は町名として現在にも受け継がれています。

また、市には旧東海道が通っており、難所と言われた二峠(薩埵峠、宇津ノ谷峠)、歌川広重の絵でも描かれた丸子、蒲原などの六宿が栄えていました。由比宿～蒲原宿の街道では、古民家や石灯籠などの保存を行っており、伊勢を目指して多くの人が行き交った当時の面影を感じることができます。

清水は1,600年頃から、塩や米を扱い、江戸と大阪を結ぶ重要な港町として栄えました。その後主要産品である茶の輸出などをはじめ、日本の主要港として重要な役割を果たしました。

本市は「自転車のまち」としても独自の歴史を持っています。徳川最後の将軍、慶喜公が最初に静岡に持ち込んだ自転車を皮切りに、貸自転車屋が流行し、庶民の間にも自転車が広まっていきました。そのうち、茶の取引を担う「才取(さいとり)」が自転車で問屋街を疾走し、それを面白がった旦那衆が自転車レースを企画するようになり、やがて競輪場の礎となりました。「才取」から競輪選手や日本人最初の自転車競技オリンピック選手になった人もいます。

静岡市では、市民協働企画として地元の協力者とともに静岡独自の自転車史を冊子にまとめ、歴史と文化に根差した「自転車のまち・しずおか」であることを、さまざまな機会を通じて情報発信しています。



写真4 しずおか自転車物語冊子



写真5 フェルケール
博物館企画展

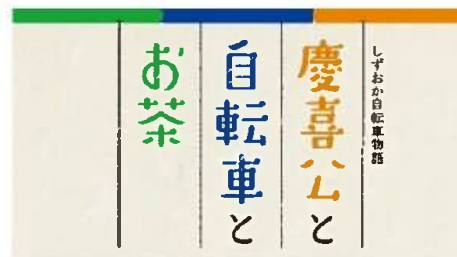
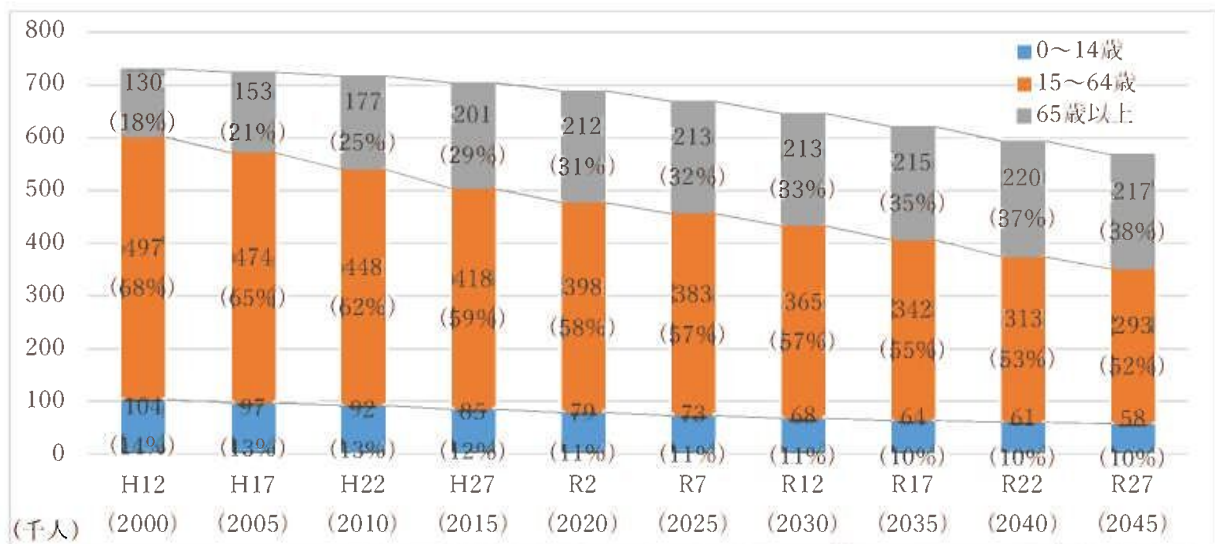


写真6 自転車物語講演会

(2) 人口

人口推移

本市の人口は、1990年にピーク(73.9万人)を迎え、その後は減少を続けています。平成30年に発表された人口推計では、2045年の人口は56.7万人まで落ち込むことが予測されており、また、高齢者の割合が現在の「3.2人に1人」から「2.6人に1人」になるとされ、加速度的に高齢化が進むことがわかっています。静岡市総合計画のなかで、移住促進や少子化対策などの対策を行うことで「定住人口」の維持を目指していますが、高齢化社会に対応した持続可能な都市交通のありかたを模索する必要があります。

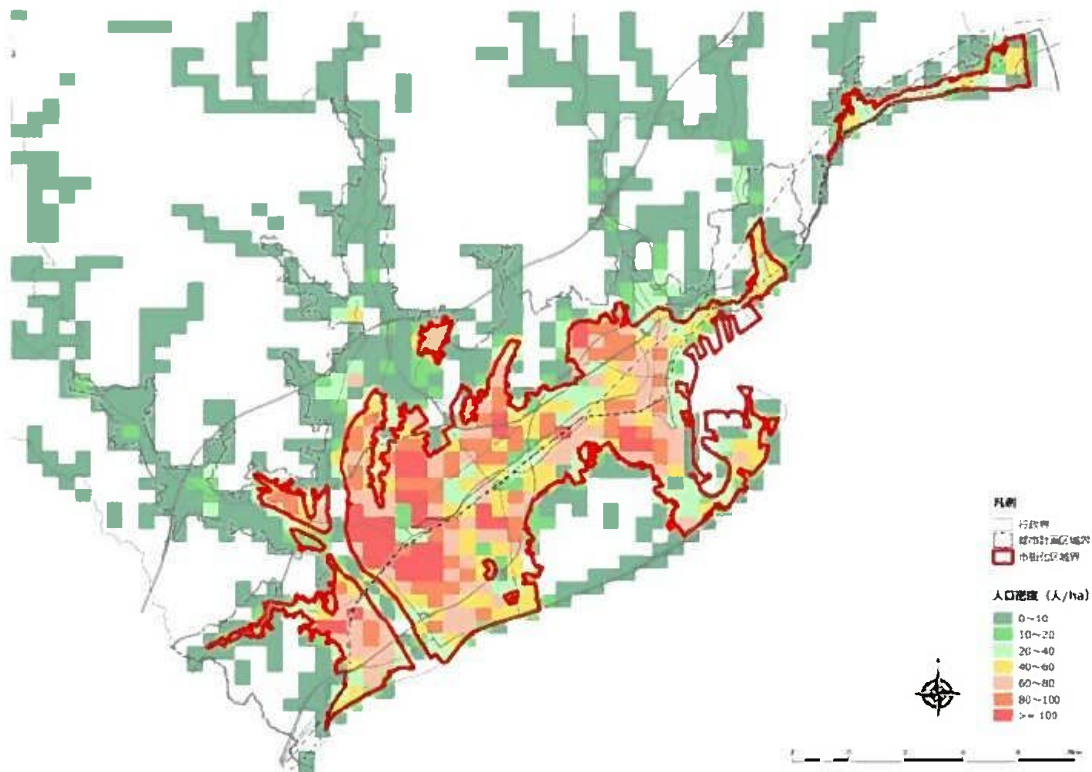


出典：国立社会保障・人口問題研究所(<https://www.ipss.go.jp/>)資料に基づき作成

図 4 静岡市の年齢別人口の推移

人口分布

本市の人口は平野部を中心に分布しており、JR 主要3駅(静岡駅、草薙駅、清水駅)、静岡鉄道の駅などを中心に住宅街が形成されています。しかし、近年は市街地近辺も、空き地や空き店舗が増えるスポンジ化が進み、中心市街地における駐車場の増加が目立つとともに、若い世代が郊外に住宅を建てることが多くなっており、コンパクトシティ形成のための政策誘導が必要となっています。また、中山間地域は過疎化が進み、利用者減によって公共交通の維持が課題となっています。



出典：2020 国勢調査に基づき作成

図 5 静岡市の人口分布

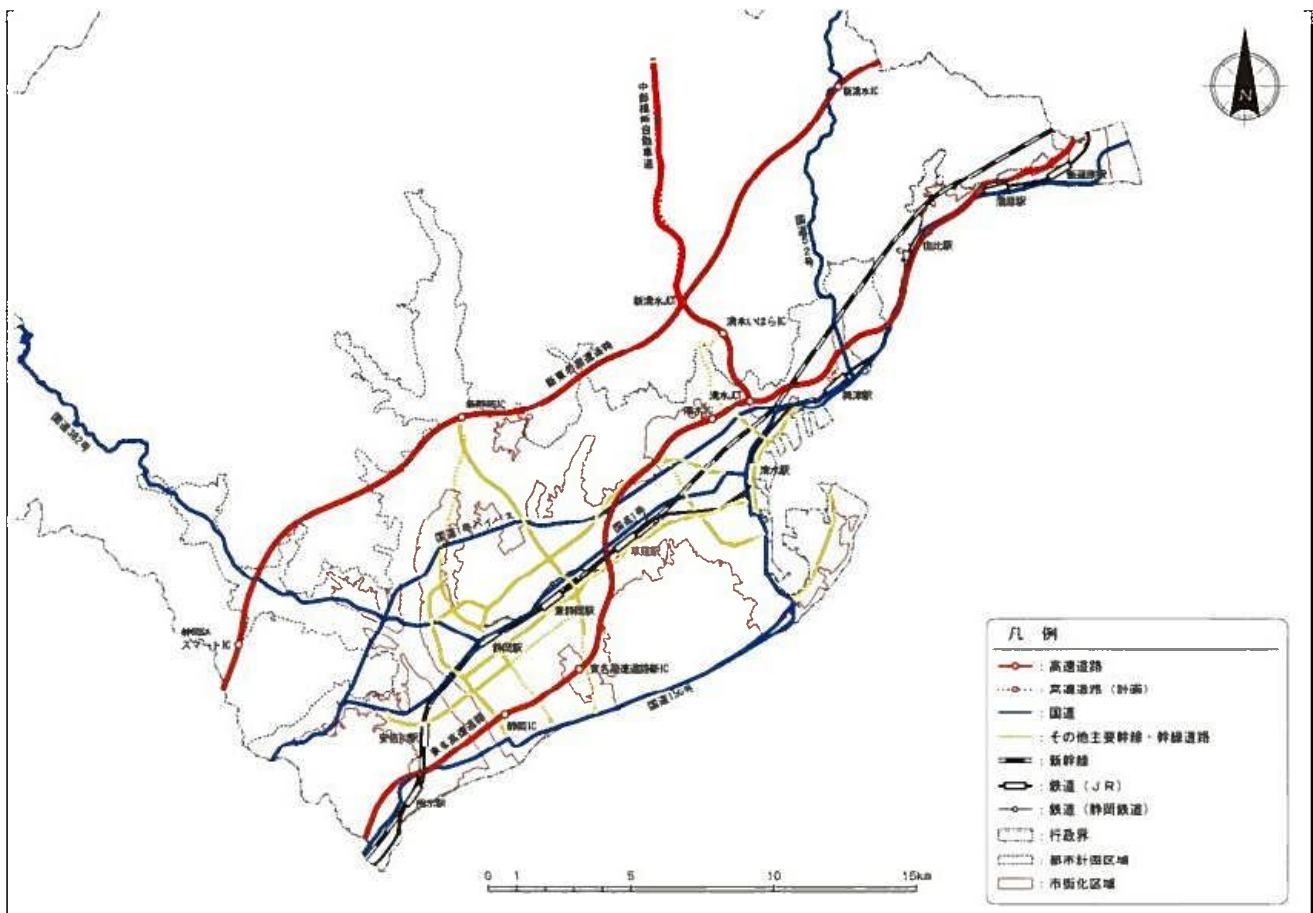
2-2 自転車の利用環境

(1) 道路・公共交通網

本市で運行する鉄道はJR東海の東海道新幹線・東海道本線と静岡鉄道の2路線であり、JR駅は10駅、静岡鉄道駅は15駅となっています。

本市を通る主要道路としては、東名高速道路及び新東名高速道路が東西方向に通過しており、市内に計7つのインターチェンジを有しています。また、国道1号線を高規格化したバイパス道路、海岸線沿いを走る国道150号線が東西を結ぶ主要道路となります。南北方向には、奥藁科から川根本町に抜ける国道362号線、清水区宍原から山梨県に抜ける国道52号線をはじめとして、オクシズの各地域に向かう県道が整備されています。

公共交通、幹線道路ともに首都圏からのアクセスがよく、主要駅やサービスエリアなどを起点としたサイクリングを楽しむことができる環境が整っています。しかしながら、自転車を解体せずに電車やバスの車両に持ち込めるような環境や、気軽にスポーツタイプの自転車を借りられるサイクルステーションのような設備が少なく、今後の課題となっています。



出典：静岡市都市計画マスタープラン
静岡市都市計画図を基に作成

図 6 静岡市広域道路網図

(2) 自転車走行空間

本市では、安全・快適な自転車の走行空間整備を進めるため、平成 20 年度に静岡市全体の「静岡市自転車ネットワーク整備計画」を策定し、現在は平成31年度に改定した「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、自転車走行空間の整備を進めてきました。

整備手法については、「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)」に基づき自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)、車道混在(矢羽根型路面表示)等があり、規制速度、自動車交通量、道路状況等により選定しております。

自転車は車両に分類され、基本的に車道を走行する必要がある一方で、交通量が多く道路幅員に制約のある路線については、新たに用地を確保し、道路空間を拡幅することは容易でないことから、路線の状況に応じた適切な整備を行う必要があります。



写真7 自転車道



写真8 自転車専用通行帯(自転車レーン)



写真9 車道混在(矢羽根型路面表示)



写真10 自転車歩行者道整備

1. 背景と目的

静岡市は、同規模の他の都市と比べて自転車の利用割合が高く、自転車の利用にに適した環境であるが、現状では自転車に関連した交通事故の発生も多く、自転車利用者が安全・快適に走行できる走行空間整備が求められている。このような状況を踏まえ、2008年度に静岡市全体にて「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」が策定され、その後、全国的な流れを受け2014年度に「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に改定している。

2017年度以降、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定、「自転車活用推進法」の施行、歩行者と分離された自転車走行空間の整備の促進や、新たな観光として人気が高まっているサイクル・ツーリズムの推進などを盛り込んだ「自転車活用推進計画」が閣議決定され、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踏まえ「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定など、全国的に自転車利用に関する整備が進められている。本市においても、令和4年度に「静岡市自転車活用推進計画」が改訂するなど自転車の活用を推進していく機運が高まっている。

このような全国的な流れおよび静岡県全体の流れを受け、自転車の利用促進を目標とした安全かつ快適な自転車走行空間の確保を目的として、「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」について改定を行う。

2. 本整備計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第4次静岡市総合計画」に基づき、静岡市の道路整備の方向性を示した「第3次静岡市のみちづくり」の計画、及び「第3期静岡市自転車利用計画」の施策の一つとして位置づけられる。

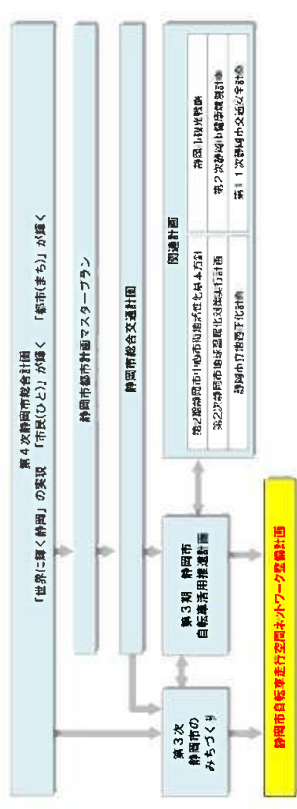


図1 本計画の位置づけ

3. 自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標

本計画の上位計画である「第3期静岡市自転車活用推進計画」が掲げる基本理念「世界水準の自転車都市「しずおか」の実現に向けた自転車の安全・快適なみちづくりの推進を計画目標として設定する。」

「世界水準の自転車都市「しずおか」の実現に向けた自転車の安全・快適なみちづくりの推進」

自転車走行空間 総延長	444.5km
ネットワーク路線	254.0km、補完路線 ^{※1} : 128.6km
サイクリングコースとしてニースのある路線（年別整備）	61.9km
2022年度以前整備	293.6km
2023～2030年度整備	86.2km
2031年度以降の整備	64.7km

※1: しずおかや他の自治体や市町村が整備する専用道路で整備された路線を「補完路線」とし、図2「自転車走行空間ネットワーク整備計画の目標」に示す。

4. 自転車走行空間ネットワーク路線選定

自転車は、その利用用途（通勤、通学、買い物、観光等）によって、交通特性が大きく異なるため、自転車の交通特性に合致した機能を備えた自転車走行空間ネットワークを整備する必要がある。また、静岡市の各区域の特性や自転車利用者の利用状況、太平洋岸自転車道などの観光のニーズを踏まえ、自転車走行空間ネットワーク路線を選定する。

＜必要経路選定＞

- 近いエリア内での短トリップかつ多方向へのアクセスや、住宅地と交通結節点および商業・業務集積地との連絡といった、拠点施設を中心とした比較的狭いエリアでの面状自転車走行空間ネットワークの整備

【通行機能】

- 自動車及び歩行者との混雑を容易とすることで、自転車の安全な通行を可能とする機能

【アクセス機能】

- 自転車に対する心通施設や交通結節点へのアクセスを容易とすることで利便性を確保した機能

【ネットワーク機能】

- 広範囲かつ拠点施設（交通結節点、観光施設等）間を結ぶ周遊・回遊といった、中長距離の連絡を形成する自転車走行空間ネットワークの整備

【ネットワーク機能】

- 市内の重要な拠点への往來を可能とし、拠点間を結び相互の往來を強化、および中心市街地と中山間地域を結び、相互の往來を強化する機能

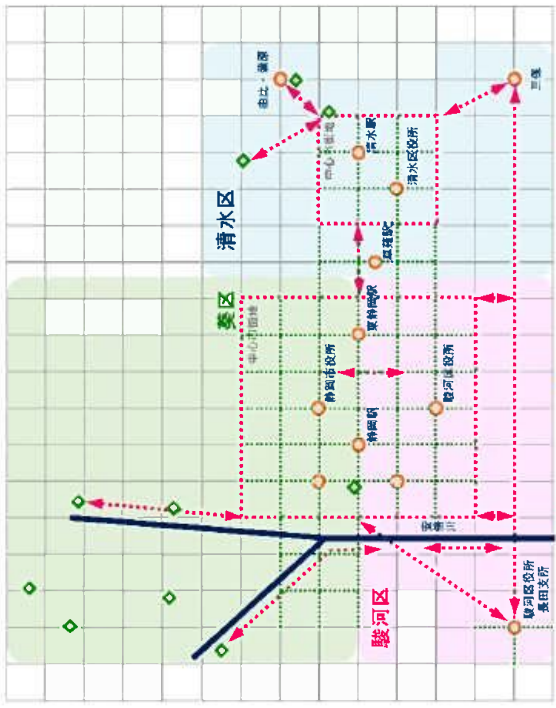


図3 自転車走行空間路線のイメージ

出典：静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画

図7 静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画概要版(1/3)

5. 自転車走行空間路線

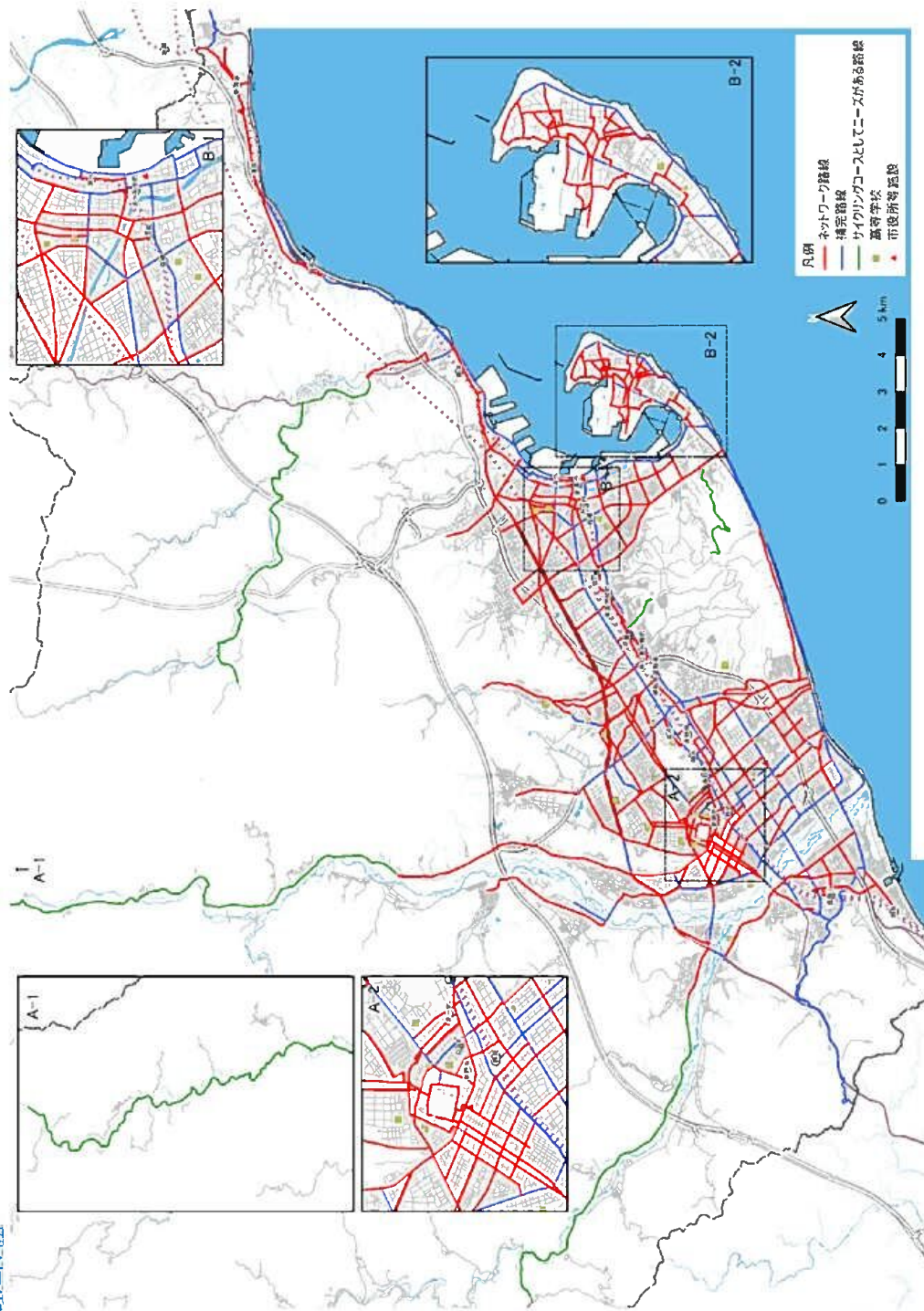


図 4 自転車走行空間路線 (案)

出典：静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画

図 8 静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画概要版 (2/3)

6. 自転車走行空間の整備形態の計画

本計画は、平成28年7月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車走行空間の整備形態を決定する。

- 通行位置：自転車は『車道』であり、車道通行を原則とする。
- 後付手頃：道路空間の再分配による自転車走行空間確保を基本とし、交通状況（法定速度、自動車交通量）に拠った整備形態とする。
- 参考：自転車の自動車交通量及び大型車交通量は安全対策の実施の指標とする。

No	整備手法	整備イメージ	特徴
1	自転車道		<ul style="list-style-type: none"> 自転車と歩行者の混在帯を建設等により明確に分離 2.0m以上の幅員 片側通行の場合、幅員1.5m以上 自転車専用歩道を併設により幅員 自転車、歩行者の通行帯を明示する誘導サインを設置
2	自転車専用通行帯 ～自転車レーン～		<ul style="list-style-type: none"> 道路の左側に自転車専用通行帯を設ける（黄色い誘導サイン） 幅員1.5m以上 道路の左側に歩行者専用通行帯を設け、自転車専用通行帯を併設して歩行者専用通行帯を設ける 「自転車専用通行帯」の設置表示を設ける 自転車以外の車両は走行不可 自転車交通量の多い場合は速度制限表示を設ける
3	車道通行（実線線）		<ul style="list-style-type: none"> 道路の通行位置（車道左側）を明示 ※歩道がない場合、自転車は歩道の通行も可能であるが、歩行者優先

【その他】

- ◆道路幅員が2.0m未満の場合、自転車専用通行帯を設けられない場合は、通行帯を明示する誘導サインを設置
- ※案内では自転車は通行禁止の表示

7. 静岡市自転車走行空間ネットワークの有効活用に向けて

静岡市自転車走行空間ネットワーク路線の整備後、ネットワーク路線を適切かつ有効に活用することが重要である。関連する事業や取組みと連携を図り、地域住民や観光客といった自転車利用者が自転車走行空間ネットワークを適切かつ有効に活用するための施策事業と連携し、整備を進めることが重要である。

■静岡市自転車利用計画における各施策事業との連携の例

- 「駐輪場の管理・運営」との連携
例) 自転車走行空間と駐輪場の一体的な整備
- 「ルール・マナー向上の環境づくり」との連携
例) 整備直後における、自転車走行空間の通行方法の周知
- 「サイクルツーリズムの推進」との連携
例) 県内を横断する太平洋沿岸自転車道の継続的な維持管理や、案内表示などの充実化の実施とともに、国や県と連携した整備方針の検討
など

8. 成果指標

本計画は、「静岡市自転車活用推進計画」の具体的な取組みの一つ「自転車走行環境の整備」に位置づけられる。本計画の成果指標は「静岡市自転車活用推進計画」の指標をもって成果とし、行動指標については整備延長とする。

出典：静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画

図9 静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画概要版 (3/3)

(3) 駐輪場

本市では、静岡駅周辺で多く発生していた放置自転車対策として、静岡地区自転車等駐車場整備計画(平成 15 年)を策定し、条例制定、駐輪禁止区域の設定とあわせて、JR駅及び静岡鉄道駅の周辺、静岡及び清水の中心市街地の周辺に、市内全 32か所の市営駐輪場を整備し、運営を続けています。

建設から 30 年以上経過した駐輪場も多く、老朽化が進んでいることから、静岡市のアセットマネジメント方針に則り、効率的な修繕を実施し、安全な運用に努めています。

市内の放置自転車台数は以前から比べると大きく減少しているものの、静岡地区中心市街地を中心に、未だに多くの自転車の放置があり、駐輪場の適切な整備・運用に加え、引き続き駐輪マナーの啓発が必要です。

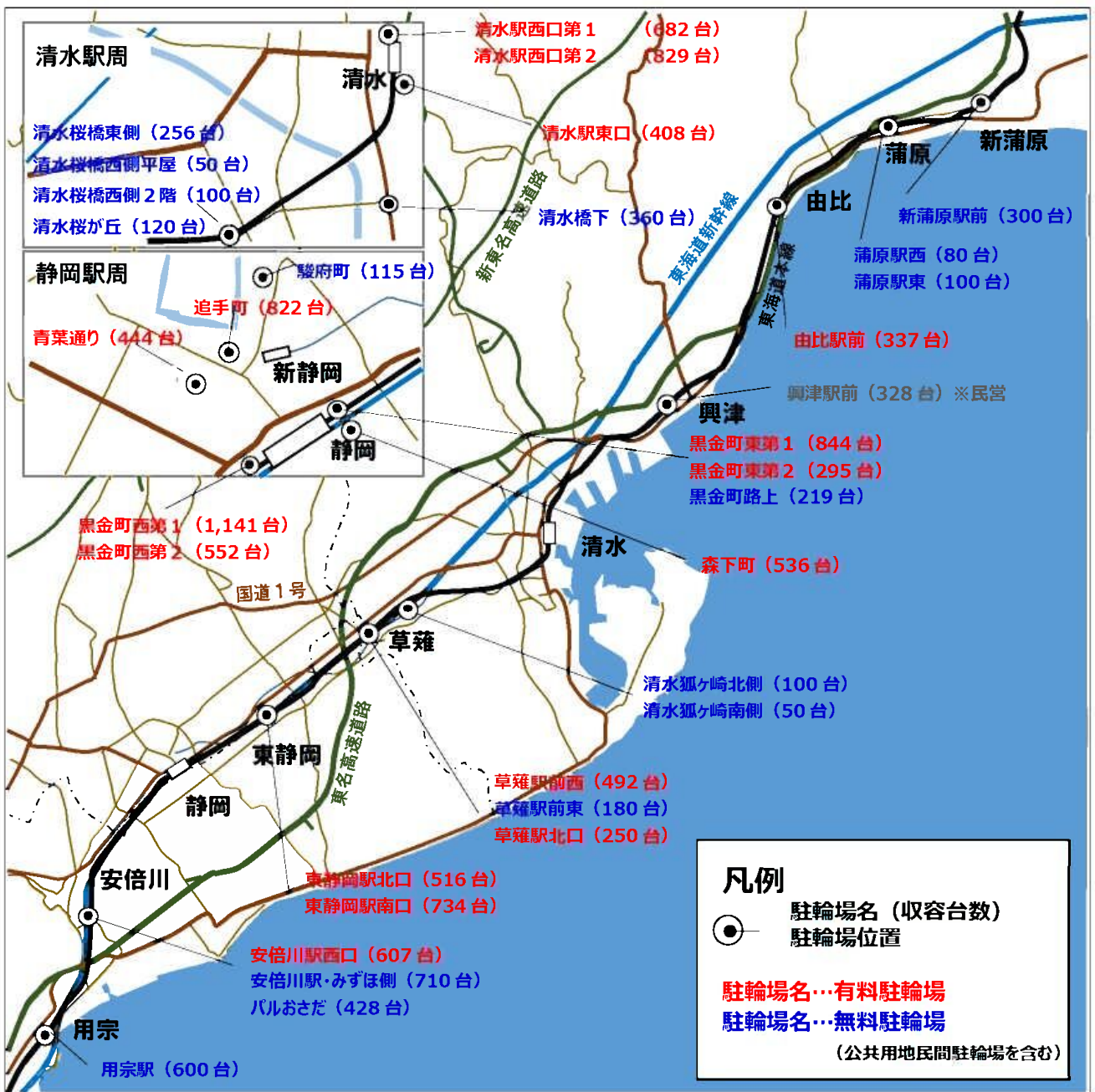
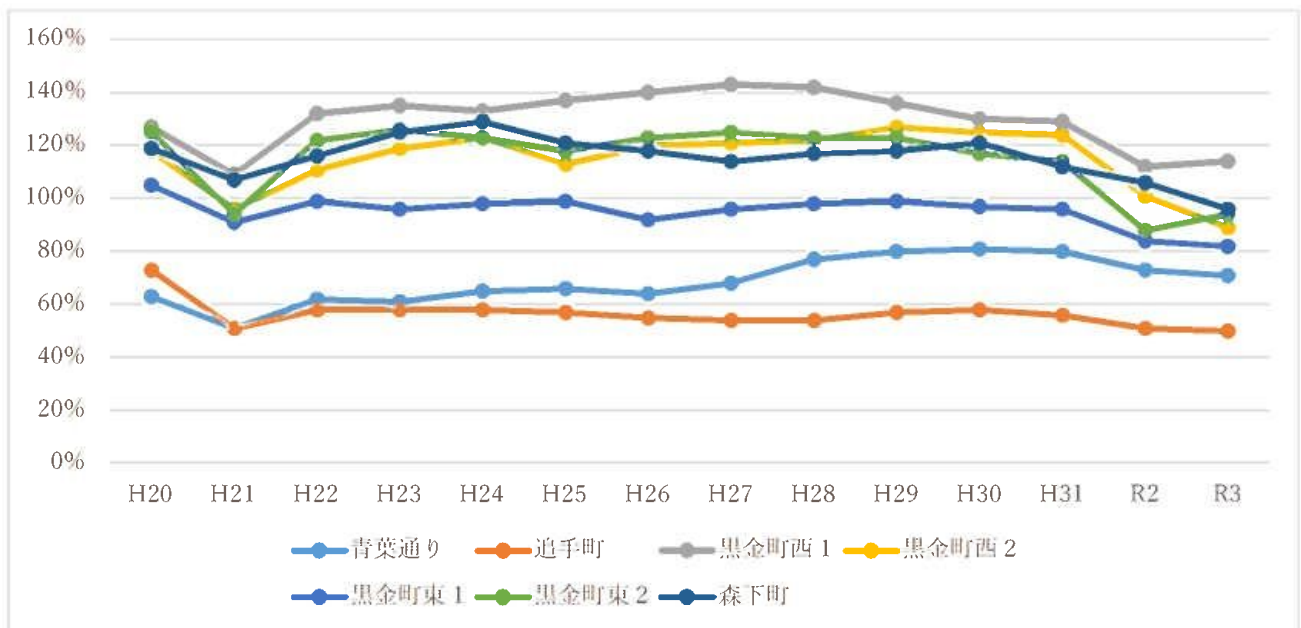


図 10 駐輪場の位置図



出典：静岡市資料

図 11 静岡駅周辺市営駐輪場利用率（1日平均）



写真 11 黒金町西第 1 駐輪場耐震工事

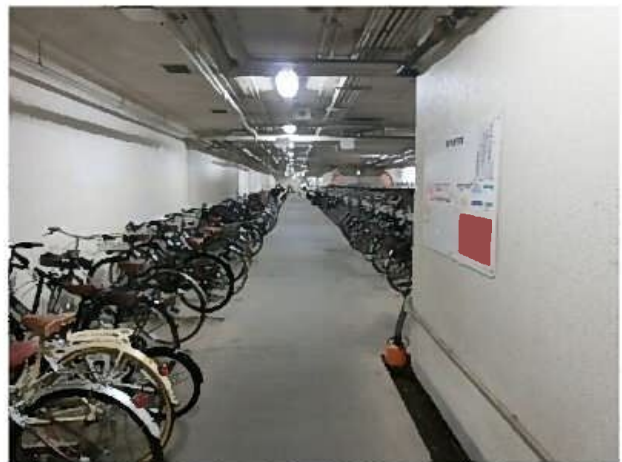


写真 12 追手町地下駐輪場

(4) 太平洋岸自転車道

太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長 1,487km のルートで、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。静岡県内では昭和 48 年から整備が進められ、本市においても、自転車走行空間や路面標示、案内看板などの整備を行ってきました。このような整備が沿線各県で進められた結果、令和 3 年 5 月 31 日に、我が国を代表し、世界に誇り得るサイクリングルートとして、「ナショナルサイクルルート」に指定されました。



出典：国土交通省 HP

図 12 太平洋岸自転車道ルート 統一ロゴ

※ナショナルサイクルルートとは

政府の自転車活用推進本部において、自転車活用推進法に基づき、創設された、「ナショナルサイクルルート制度」により指定をうけたサイクリングルート。観光資源や様々な取組みを連携させたサイクルツーリズムの推進により、観光価値を創造し、地域の創成を図るため、一定の水準を満たすルートを国が指定することで、国内外に PR を行うもの。

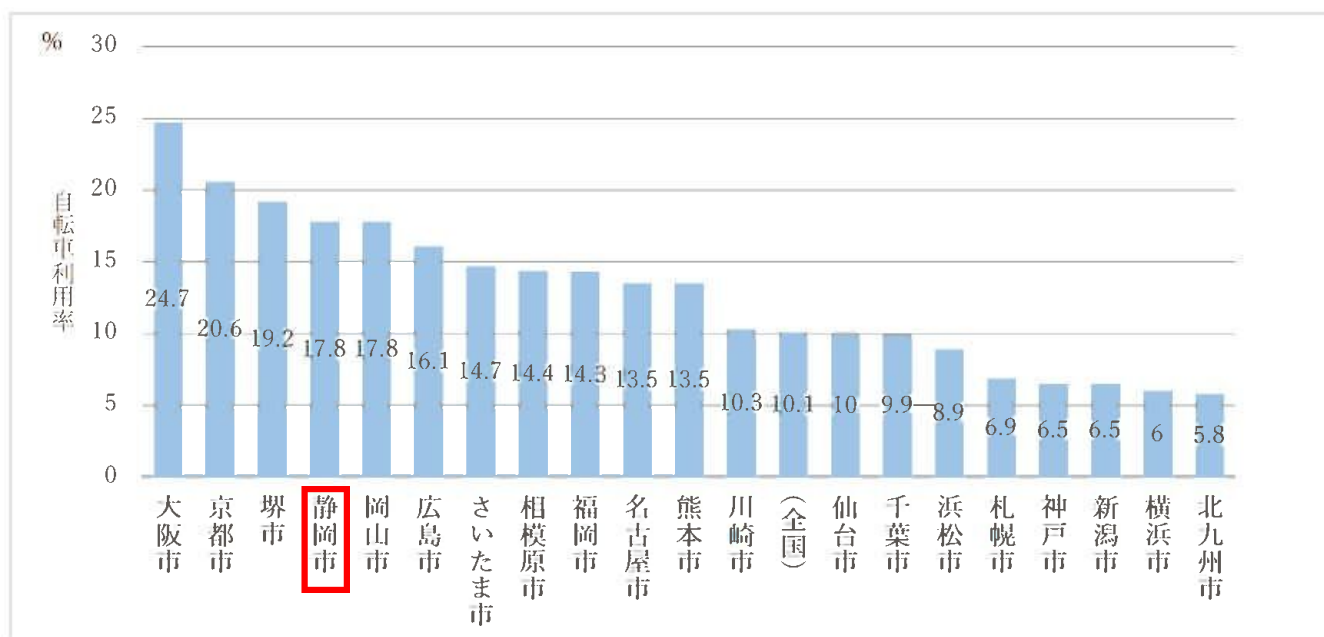
2-3 自転車の利用状況

(1) 市民の自転車利用率

令和2年に実施された、国勢調査によると、本市における通勤・通学時の代表交通手段としての自転車利用割合は17.8%となっており、全国平均の10.1%と比較すると約1.8倍の高い割合を示しています。

また、政令市のなかでは大阪市、京都市、堺市に続いて4位の自転車利用率となっています。

令和2年に実施された国勢調査でも、通勤・通学時の自転車利用率(自転車のみを利用)は、政令市のなかでは大阪市、京都市、堺市に続いて4位の結果となっています。



出典：総務省統計局 令和2年国勢調査
「常住地又は従業地・通学地による主要交通手段別 15歳以上自宅外就業者・通学者数」
の内「利用交通手段：1種類 自転車」/「不詳を除く総数」とする

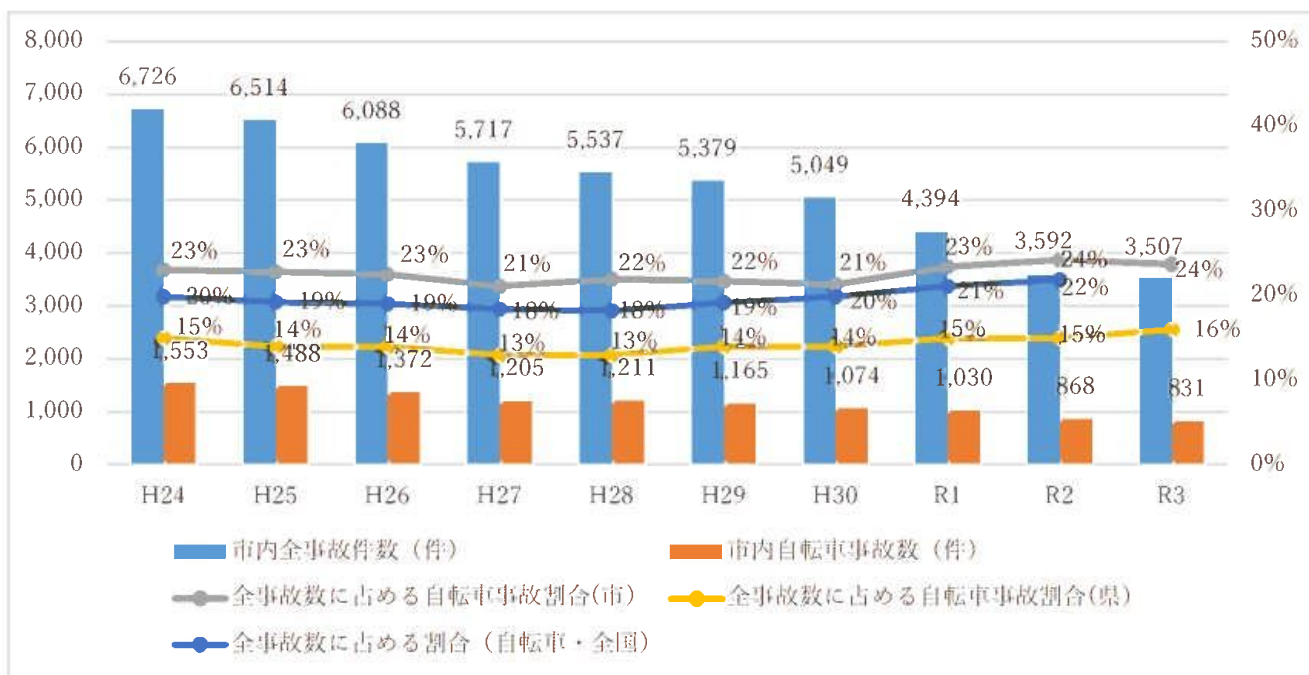
図 13 政令指定都市の通勤・通学における代表交通手段としての自転車利用割合

(2) 自転車関連事故

自転車利用率の高い本市では、自転車に関わる事故も多く発生しています。

静岡市内の全交通事故発生件数は年々減少傾向にあり、それにあわせて自転車に関連した交通事故も減少傾向にあります。

しかしながら、自転車事故件数が、人身事故全体に占める割合は全国平均、県平均に比べ高い水準で推移しています。



出典：警察庁統計情報、静岡県警資料をもとに作成

図 14 市内の事故発生件数と自転車関連事故の推移

(3) 自転車活用に関する市民意識

計画改定にあたり、令和4年度に市民モニターアンケート調査を行いました。自転車を利用する市民が多い一方で、交通ルール・マナーの順守率が低く、安全意識の低さが顕著となっています。

調査対象：市政アンケートモニターとして委嘱した市内在住の 150 人

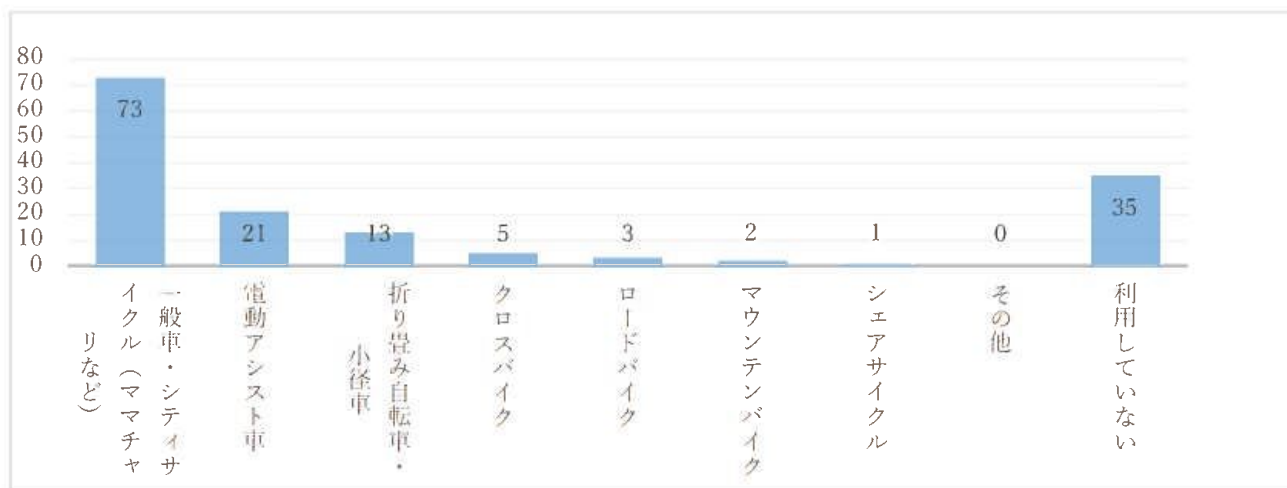
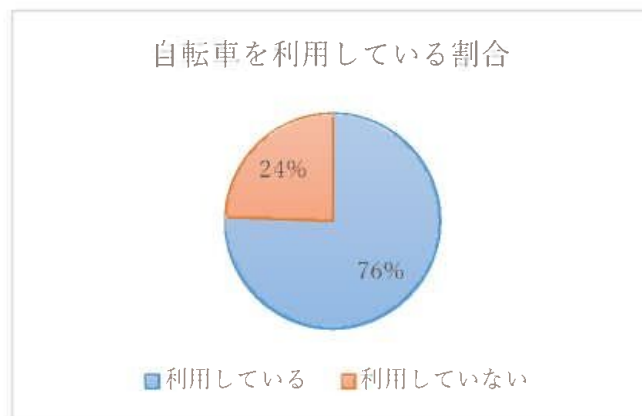
回答件数：143 件

調査方法：インターネット

調査期間：令和4年8月24日(水)～令和4年8月31日(水)

問. 自転車の利用率・いつも利用している自転車の種類。

一般車・シティサイクル(ママチャリなど)	73
電動アシスト車	21
折り畳み自転車・小径車	13
クロスバイク	5
ロードバイク	3
マウンテンバイク	2
シェアサイクル	1
その他	0
利用していない	35

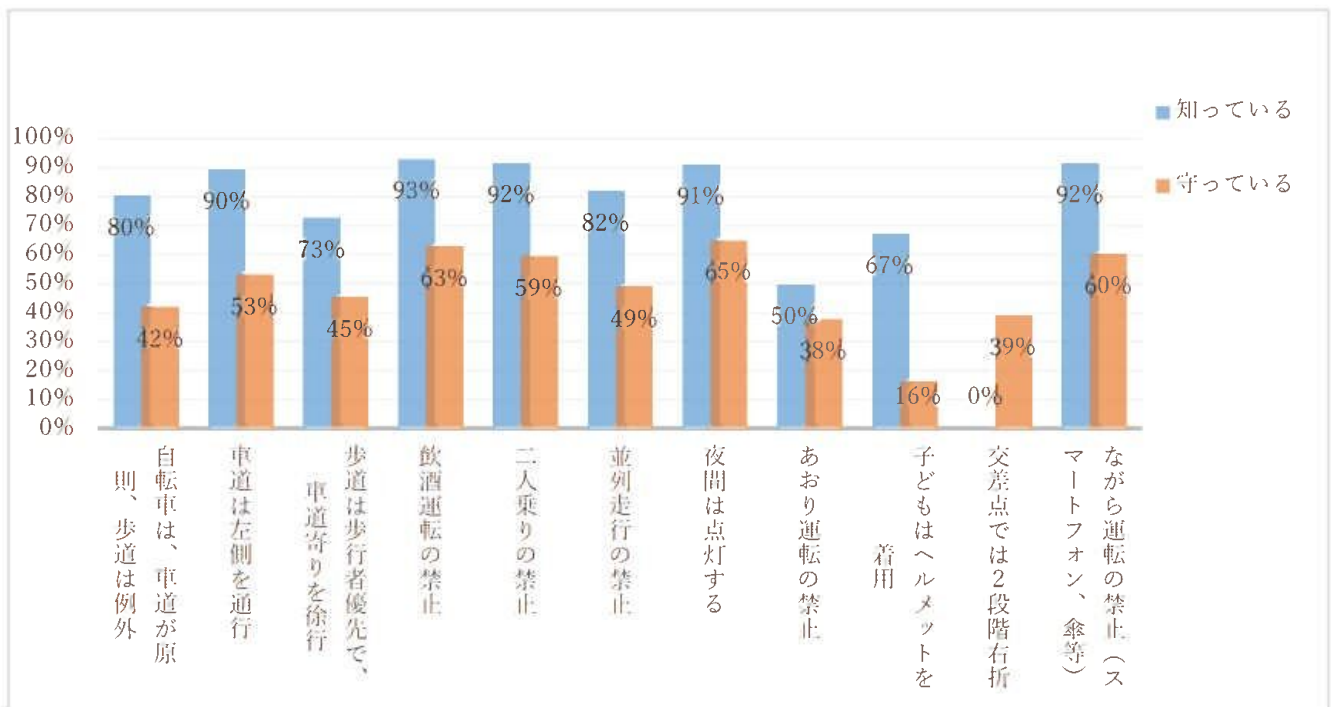


問. 自転車の利用ルール・マナーについて知っているものおよび、意識して守っているもの

	知っている	守っている
自転車は、車道が原則、歩道は例外	115	60
車道は左側を通行	128	76
歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行	104	65
飲酒運転の禁止	133	90
二人乗りの禁止	131	85
並列走行の禁止	117	70
夜間は点灯する	130	93
あおり運転の禁止	71	54
子どもはヘルメットを着用	96	23
交差点では2段階右折	0※	39
ながら運転の禁止(スマートフォン、傘等)	131	86

※選択肢漏れ

N = 143



■アンケート調査における意見（抜粋）

【駐輪場に関すること】

- ・街中に駐輪スペース、駐輪場を増やしてほしい。
- ・行きたい場所のすぐ近くに駐輪できる場所があるといい。

【自転車走行環境に関すること】

- ・特に車の交通量が多い道路で車道の自転車の通行はとても危険なので、自転車専用道路を整備して安全に走行できるようにしてほしい。
- ・歩行者、自転車、車が安全安心に通行できる道路を考えてもらいたい。

【シェアサイクル「PULCLE」に関すること】

- ・借りたい時に借りられないので設置箇所の更なる増設や既存の箇所の更なる自転車増設をしてほしい。
- ・パルクルは環境にも良いと思う。自転車に乗る人にもマナーを守っていただけたらと思う。

【自転車のルール・マナーに関すること】

- ・静岡市内での自転車事故が県内でも多かった印象がある。特に自転車側に問題(交通違反)があるケースが多く、市民に対する交通規則厳守の啓蒙活動がより必要。
- ・自転車マナーは特にについて、もっと学校や職場での教育をして欲しい。

【自転車推進施策全般に関すること】

- ・自転車は健康にも環境にも良いし、車のように道路状況に左右されないし、天候・荷物・体力事情で乗れない場合を除いては、とても良い交通手段だと思うので、皆が良さを分かって利用を増やせたら良い。
- ・自転車は自家用車よりも環境にやさしいので、自転車の利用が増えて自家用車の利用が減るように、施策を打ち出していくべき。

3 自転車の特性



3-1 自転車のメリット

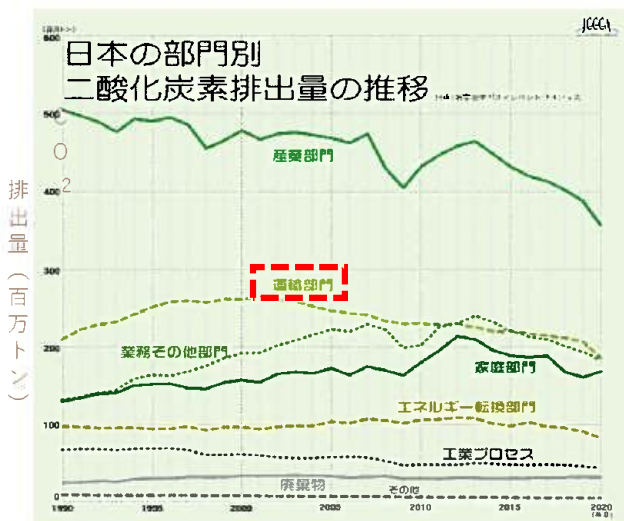
自転車には、環境、健康、移動の手軽さなどにおいてさまざまなメリットがあります。

自転車は環境にやさしい

日本における令和2年度(2020年度)のCO₂排出量は、平成25年度(2013年度)と比べ全体的に減少しているが、部門別に見てみると産業部門 356 百万tに次いで、運輸部門 186 百万tが多くなっています。(図 16)

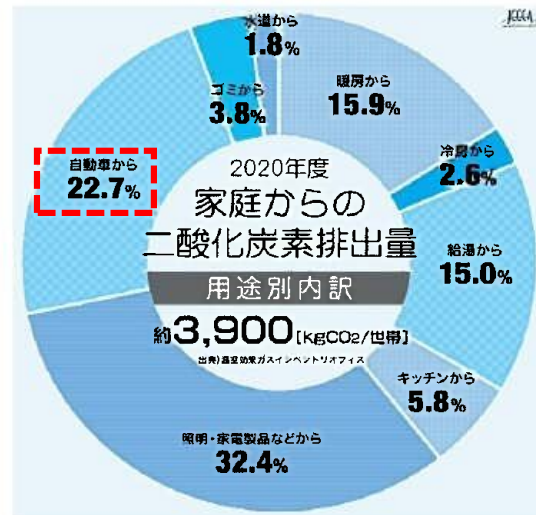
また、家庭からのCO₂排出量は、照明・家電製品に次いで自動車(22.7%)と高い結果となっています。部門別でも家庭部門はCO₂を167 百万t排出しています。(図 16、図 17)

このような状況の中、自転車は自動車等と異なりガソリンなどの化石燃料を必要としないことから、移動手段別CO₂排出量では、自転車のCO₂排出量は0(g-CO₂/人 km)であり、環境にやさしい移動手段です。(図 18)



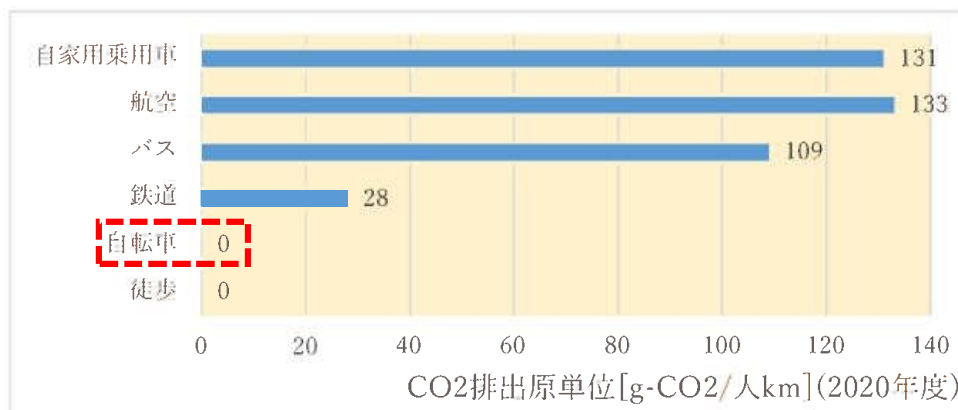
出典：温室効果ガスインベントリオフィス

図 15 部門別 CO₂ 排出量の推移



出典：全国地球温暖化活動推進センターウェブサイト

図 16 家庭からの二酸化炭素排出量の割合 (令和2年)



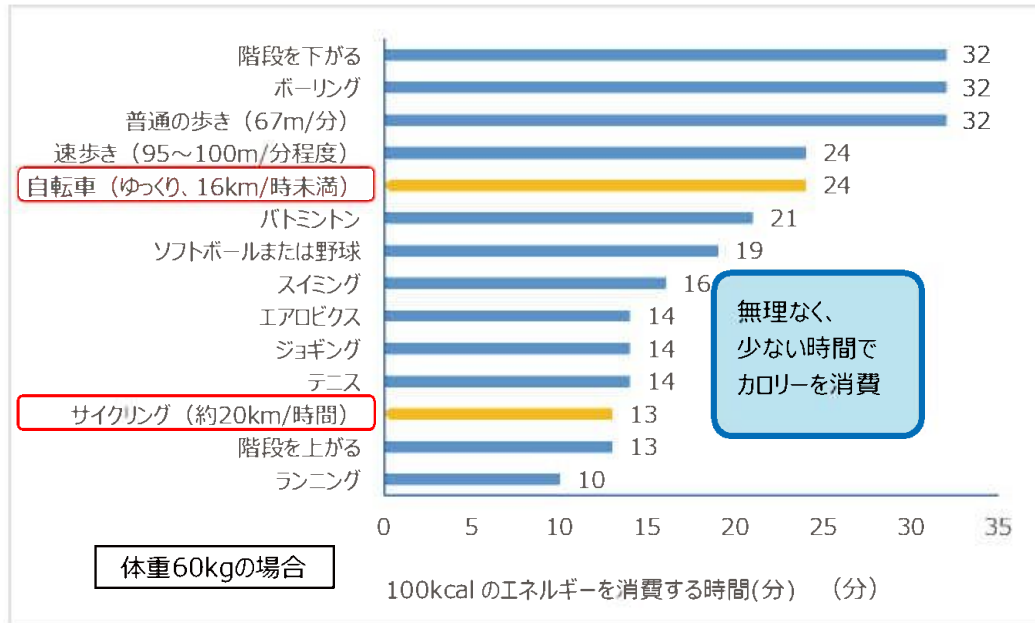
出典：国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

図 17 1人を1km運ぶのに排出するCO₂

自転車は健康によい

自転車は、ゆっくりとしたスピードで移動しても、速歩きと同等のカロリーを消費することができます。(図 19)

日常の生活で利用することで、自然に健康づくりができる交通手段です。



出典：厚生労働省「健康づくりのための運動指針」(平成18年)

図 18 活動内容別の 100kcal のエネルギー消費量

令和元年度の国全体の生活習慣病に関する医療費は、約 9.6 兆円で、国民医療費 44.4 兆円の約 2 割を占めています。(厚生労働省大臣官房統計情報部「国民医療費」より)

生活習慣病を防ぐには、1 日 30 分程度、中位程度の負荷が掛かる有酸素運動が効果的であるといわれており、適度な負荷が掛かる上に時間や場所の制約が少ない自転車利用は健康増進や生活習慣病防止に効果的であるといえます。(表 1)

表 1 運動の効率性

	自転車	ジョギング・徒歩	スイミング
場所の制約	○なし	○なし	△場所が限定
時間の制約	○なし	○なし	△時間が限定
行動範囲	◎広い	○比較的広い	△狭い
運動持続時間	◎長い	○比較的短い	○比較的短い
運動強度の調整	◎可能	△限定される	△限定される
ひざ・腰への負担	◎軽い	△重い	○比較的軽い
医学的安全性	◎高い	○比較的高い	△血圧・狭心症など

出典：山崎元ら「中高年のためのスポーツ医学 Q&A」平成 21 年 5 月 19 日 (世界文化社)

自転車は手軽で使いやすい

自転車は 5km程度の短距離の移動において、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短くなっており、特に都市内において、時間的かつ経済的に最も有効な交通手段であると考えられます。

また、自分のペースで走行しながら、季節の移り変わりなどを感じることができ、中心市街地を便利に回遊できる交通手段としても期待ができます。(図 20)

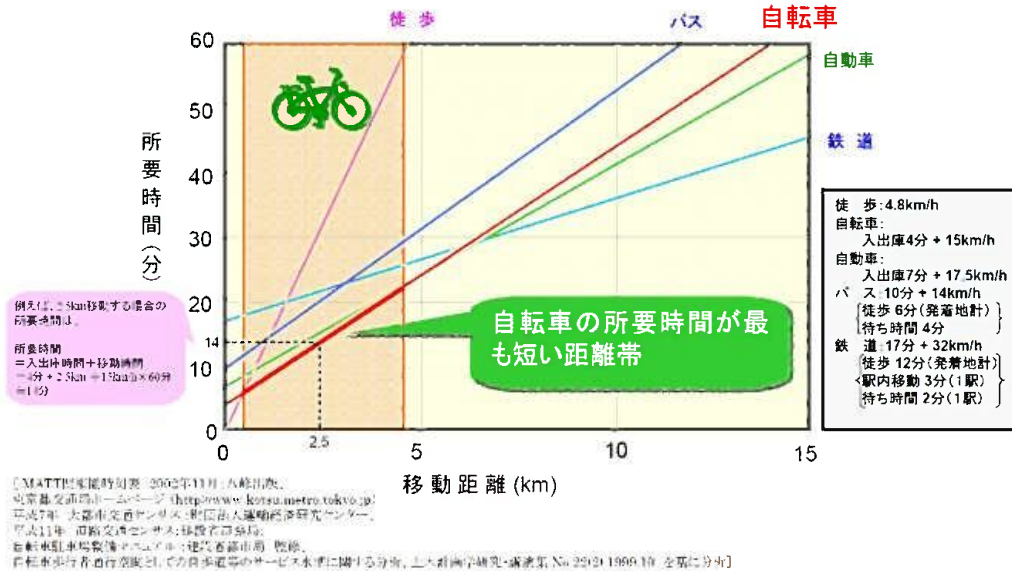


図 19 都市内の交通手段としての自転車の特徴

ライデン市（オランダ） – 自転車利用のしやすさ –

コラム

- ライデン市では、自転車走行空間の整備がなされており、車道・歩道・自転車道が完全に分離されています。
- また、電車内への自転車の積み込みが可能であることなど、ハード・ソフトの両面から自転車利用者の利便性向上に向けた施策が実施されています。



自転車は経済性に優れている

自転車は維持費があまりかからない経済的な交通手段です。

例えば、年間自動車を 1 万 km 利用した場合、1 年間の燃料費は 7 万円以上かかり、その他にも税金や車検費などで、自動車の維持費は年間で 18 万円以上となる。自転車を利用すれば、燃料費や税金などの費用はかかりません。(表 2)

特に、平成 28 年(2016 年)以降、年々燃料費が高騰しており、燃料費のかからない自転車は経済性に優れているといえます。(図 21)

表 2 車と自転車の年間維持費

	自動車	自転車
ガソリン代	75,000 円	-
自動車税	30,500 円	-
保険	30,000 円	6,000 円
車検費用	50,000 円	-
合計	185,500 円	6,000 円

※想定条件は、1500cc、年間 10,000km 利用、燃費 20km/ℓ、ガソリン単価 150 円/ℓ

※車検費は 1 回 100,000 円(自動車重量税、自賠責保険および検査手数料)で計算、2 年に 1 回のため 1/2 を計上

※車検費用、保険料は一例

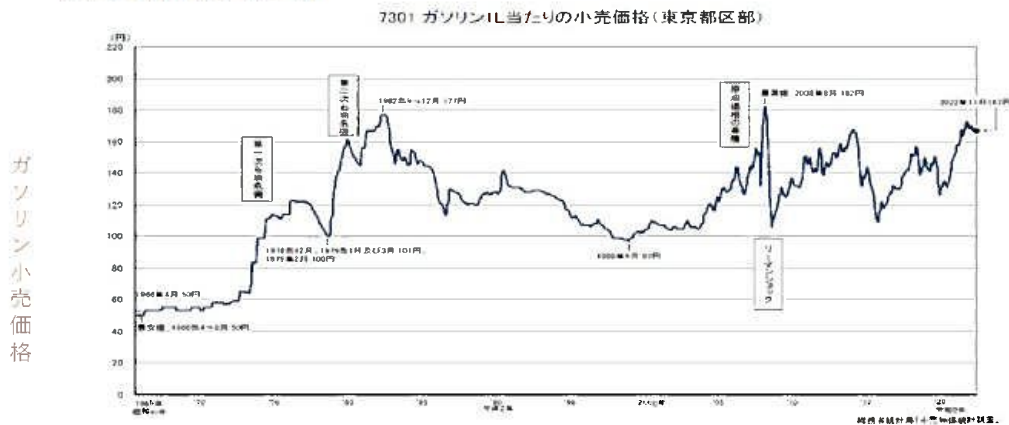


図 20 ガソリン 1ℓ 当たりの小売価格(東京都区部)(令和 4 年 11 月)

自転車通勤者にとっては、健康になり医療費用等の節約ができると共に、企業にとっても従業員の健康が確保されることで、生産性の向上や経費削減等につながります。(表 3)

表 3 自転車通勤の良さ

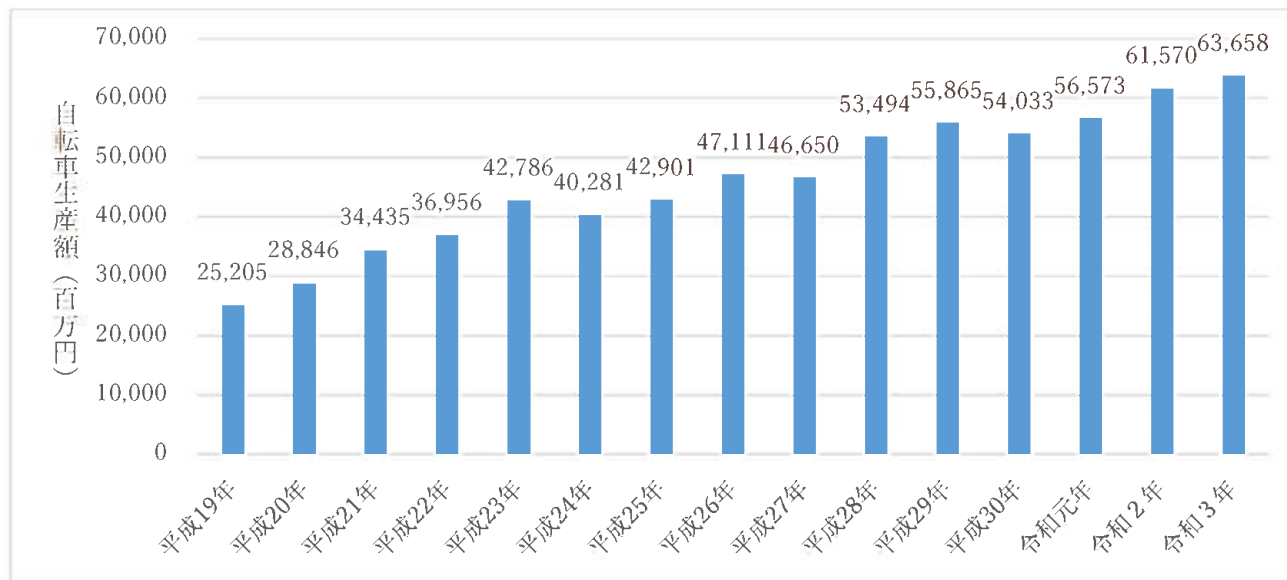
通勤者のメリット	時局的	○鉄道待ち時間または駐車場の探し時間の節約が可能 ○都市内での近距離通勤は迅速、渋滞なく定時通勤可能
健康的	○健康、血管系等の病気からの解放(医療費用節約)	
効率的	○通勤時間中に有酸素運動ができる(フィットネスクラブに行く費用・時間を節約)	
人間的	○通勤ラッシュがなく、絶えず座れて、快適・四季を感じられる	
経済的	○通勤手当がお小遣いになり、しかも一定額までは無税であること (企業の自転車通勤手当が活用される場合)	
企業のメリット	効率	○心身の健康・血液循環によく、通勤ラッシュのストレスのない従業員による作業効率の向上、無断欠勤、転倒、負傷などの費用が減少(生産性の向上)
健康	○健康の向上・改善による企業の健康費用の削減(従業員の健康)	
経費	○通勤手当の削減、車の駐車場の土地代・管理費の削減(経費削減・利益向上)	
環境	○組織ぐるみでフィットネス、環境に取り組む姿勢の評価、企業イメージの向上(企業イメージ向上)	
営業	○約束時間の厳守、駐車場不必要、健康維持、経費節約(車、医療費の削減)	

出典：古倉宗治著「成功する自転車まちづくり」平成 22 年 10 月 15 日(学芸出版社)

注：健康費用：健康管理活動の費用(健康保険の保障等)

自転車地域経済に寄与する

近年、国内の自転車の生産額は年々増加傾向を示しており、自転車産業が今後、地域の経済に寄与することが期待されます。(図 22)



出典：経済産業省生産動態統計年報に基づき作成

図 21 自転車生産額の推移 (平成 19 年～令和 3 年)

宇都宮市における中心市街地での買物行動に関する調査結果によると、中心市街地店への来店を移動手段で比較した場合、車での来店者に比べ、自転車での来店者の方が1週間あたりの来店回数及び買物金額が大きくなっており、自転車での来店者を増やすことが商店街にとって売り上げを増加させる手段のひとつといえるでしょう。(表 4)

表 4 宇都宮市の郊外店と中心市街地店の買物の金額、袋、回数の比較

来店回数を週あたりで回答した人	週あたり来店回数 (A)	1 回の買い物 (平均)		買い物回数 (週)		
		荷物または袋の数 (B)	金額 (C)	荷物または袋の数 (A×B)	買い物金額 (A×C)	
郊外店	車	1.4 回	2.8	7,789 円	3.92	10,905 円
	自転車	—	—	—	—	—
中心市街地店	車	1.9 回	1.8	5,326 円	3.42	10,119 円
	自転車	3.4 回	1.8	3,691 円	6.12	12,549 円

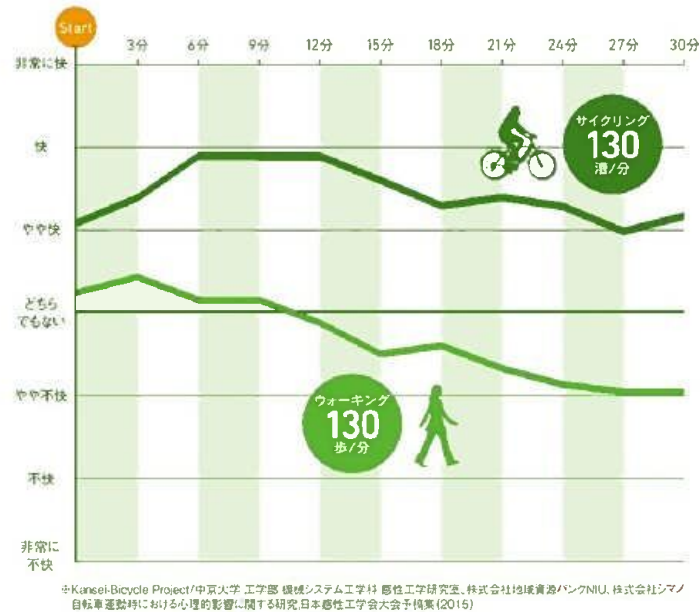
注：<回答者>郊外店、中心市街地。うち、荷物や金額に回答あったもの

(平成 18 年度 (財) 土地総合研究所等受託都市再生モデル調査 (宇都宮市対象の調査より))

出典：古倉宗治著「成功する自転車まちづくり」平成 22 年 10 月 15 日 (学芸出版社)

自転車に乗るだけで楽しい

ウォーキングと比較すると、サイクリングの方が、快適感が高い状態のまま続きます。(図 23)
また、自転車通勤を継続することで、出勤後・帰宅後の安定度、活性度が高く、良い精神状態を保ちやすい傾向があります。(図 24)



出典：株式会社シマノ/「Cyclingood」ホームページ

※ウォーキング、サイクリング共に 30 分間の実験中、3 分ごとに「足取り」、「スピード感」、「爽快感」、「疲労感」の印象評価をしてもらい、ペースによる違い、時間経過による変化を抽出。被験者は男性 14 名。自転車では速こぎ、ウォーキングでは速歩きに相当する。

図 22 「快適感」の経時変化



※10名の会社員を対象に、毎月4回心理データを収集しながら2か月間自転車通勤を継続。気分状態は二次元気分尺度で評価。

図 23 自転車通勤による気分・感情の変化

4 前期計画の成果



4-1 前期計画の指標達成状況

本計画の前期となる第2期の指標達成状況を示します。

評価指標		基準年度	R2	R3	R4	目標年度 (R16)	中間評価	備考
健康指標	65歳時点の健康寿命※1	男性：17.77年 女性：21.08年 (H27)	男性：17.82年 女性：20.98年 (H28)	男性：17.92年 女性：21.02年 (H29)	男性：18.01年 女性：20.91年 (H30)	延伸 (R4年度比)	○	※1 65歳から、元気で自立して暮らせる期間
環境指標	二酸化炭素排出削減量	[参考] 二酸化炭素排出量 (市内全体) 4,801.9千t-CO2 (H27)	4680.3千t-CO2 (H29)	4574.1千t-CO2 (H30)	4,372.5千t-CO2 (R元)	148千t-CO2 (CO2削減量)	○	自転車分担率30%を達成した場合に現状の自動車から自転車への利用転換によるCO2削減量
利用指標	自転車分担率	18.3% (H24第4回PT調査より)	未計測	未計測	17.8% (R2国勢調査より)	30% (ヨーロッパ先進都市の水準)	△	参考値としてR2国勢調査の結果を使用
賑わい指標	まちなかへの自転車来訪率 (※市街時の主な交通手段における自転車の割合)	16.4% 静岡地域 (H30) 7.7% 清水地域 (H30)	11.2% 静岡地域 (R1) 6.7% 清水地域 (R1)	19.7% 静岡地域 (R2) 14.0% 清水地域 (R2)	11.2% 静岡地域 (R3) 9.7% 清水地域 (R3)	プラス (R4年度比)	△	
	レンタサイクル利用者数	4,275人/年 (H30)	3,901人/年 (R1) ※R2からシェアサイクル利用者含む	1,838人(レンタ) +67,864人(シェア) =69,702人 (R2)	783人(レンタ) +197,659人(シェア) =198,442人 (R3)	8,000人/年	◎	令和2年度からシェアサイクル含む。レンタサイクル、シェアサイクルともに延べ人数(利用回数)を計上。
モラル指標	交通ルール遵守率 (道路の左側通行を遵守している人の割合6箇所測定(各区2箇所))	97% (H30)	未実施	未実施	99.25% (R4)	100%	○	
	まちなかにおける放置自転車等台数	1017台 (H30)	668台 (R1) ※実施日が雨天のため参考値	632台 (R2) ※コロナ下のため参考値	827台 (R3)	0台	○	
プライド指標	自転車サポーター数	4,941人(H30)	6,051人(R1)	6,735人(R2)	7,277人 (R3.1)	17,000人 (H26エスパルス後援会員と同等)	○	

評価基準：◎ = 想定以上 ○ = 想定通り △ = 想定を下回る × = 想定を大きく下回る - = 未評価

利用指標・賑わい指標(まちなかへの自転車来訪)以外の指標は概ね目標を達成しており、計画の効果があらわれていると言えます。一方、利用指標・賑わい指標については新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、テレワーク・モバイルワークの普及や、まちなかへの人出が減少した影響が大きく表れていると考えられます。

4-2 前期計画の主な事業

前期計画では、ハード・ソフト・マインドの3つの分野にわたって大小40の施策を進めてきました。ここでは主な事業を紹介します。

(1) ハード的対応

安心・安全で快適に利用できる走行空間づくり、利便性の高い駐輪場づくり

● 自転車走行空間ネットワーク整備



H31年3月に改訂した「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づく、令和3年度末時点における進捗状況は、計画延長419.4kmのうち280.1km、約67%の整備が完了しました。

残りの延長についても引き続き整備を実施し、更なる自転車関連事故件数の減少や連続したネットワークの形成を目指します。

● 太平洋岸自転車道



千葉県銚子市を起点とし、和歌山県和歌山市まで至る全長約1,400kmのサイクリングルートである「太平洋岸自転車道」。うち、市内を通過するルートにおいて、ブルーレーン・矢羽根・看板の整備を行いました。

令和2年に整備完了し、令和3年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に指定されたことで、国をあげての海外プロモーション、地域の取組に対しての支援が期待でき、今後益々ルート圏域の活性化に向けた取り組みが求められます。

● 駐輪場の整備・運営、放置自転車対策



令和4年度4月、JR草薙駅の北口に約250台を収容する駐輪場が完成し、供用開始しました。

同建物は、草薙駅周辺で地域活性化に携わる「草薙カルテッド」と連携し、駅前広場との一体的な多目的活用を目指しています。

そのほか、市営駐輪場32箇所の運営、放置自転車対策・撤去を継続しています。

● シェアサイクルの導入・運営



令和2年6月、シェアサイクル「PULCLE」をスタートしました。市が事業主体となり、運営主体のTOKAIケーブルネットワーク(株)、Openstreet(株)、(株)トコちゃんねる静岡と4者で事業を実施しています。

令和4年10月末時点でポート192か所、自転車500台を導入し、通勤・買い物などの日常利用から、休日の観光利用まで幅広く活用いただいています。

今後、協定に基づき、令和5年度末まで事業実施を行い、利用ニーズや持続可能な運営形態などを検証して運営方針を決定します。

(2) ソフト的対応

ルール・マナーを周知する機会づくり、ルール・マナーを徹底する体制づくり

● 交通安全啓発活動



自転車交通事故の低減を目指し、年間を通じて交通ルール・マナーの啓発活動を随時行っています。

交通安全運動(4回/年)、各区高校でのマナー向上キャンペーン(2~3回/年)、自転車安全指導員による啓発活動(2回/年)など

● 教育課程における交通安全教育



高校生による小学生への交通安全教室(R1・R3)、こども園におけるキックバイク教室(R1・60園)などを通じて、自転車に親しみ始める年代の子どもたちに、楽しみながら安全な乗り方を身に付けてもらう機会を設けました。

● 各種ツールを通じた自転車安全ルールの啓発



自転車に乗り始める幼児とその保護者に向けた「自転車のりかた BOOK」では、キッズ自転車の乗り方だけでなく、子ども乗せ自転車使用時のルールや日常点検項目などの基本的な情報を親しみやすい絵本調にまとめ、3歳児健診時にすべての幼児に配布しています。

また、自転車事故の防止啓発ポスター、動画などを製作し、学校や公共施設等で掲示・放映しています。

● キッズ自転車教室の開催



年に1回開催している「サイクルフェス」イベント内や、その他の地域・季節を通じて子ども向けの自転車教室を開催しています。

また、2020年からは障がいを持つお子さんも参加可能な「バリアフリークラス」を開講。自転車の安全な乗り方、自転車と親しむ楽しさを発信しています。

(3) マインド的対応

自転車の楽しさやメリットを共有する環境づくり、自転車に乗りたくなる環境づくり

● 自転車サポーター制度(ハード・ソフト・マインドにまたがる取組)



自転車利用環境向上のため、市内の飲食店や企業・団体を「静岡市公認自転車サポーター」として認定し、公民連携で自転車の活用を推進することを目的に制度を進めています。

【ハードの取組】サイクリストの休憩拠点となる「自転車の駅」では、サイクルラックの設置、空気入れ・工具の貸出しを行っています。飲食店や温泉施設などに置かれ、令和4年10月現在、110 か所となっています。

【ソフトの取組】自転車の安全利用啓発活動や自転車教室開催など、自転車の安全利用や利用促進に資する取組を進める団体や企業を認定しています。

【マインドの取組】自転車イベントの開催・参加など、積極的に自転車を楽しみ、その楽しさを広げる活動をしている団体や企業を認定しています。

● 自転車イベントの開催



2015年から年に1回開催している「サイクルフェス」では、自転車の試乗、教室、プロの走行を間近に見られるショーの開催などを通じて、自転車の安全な乗り方や自転車の楽しみを感じてもらう機会を創出しています。

また、2020年からは新型コロナウイルスの感染拡大を受け、自分のペースで参加できる「サイクルスタンプラリー」を開催。その他にも、自転車サポーターと連携し、静岡競輪場でのイベントなど様々なイベントを通じて自転車の楽しさを発信しています。

● 自転車マップの配布、自転車専用サイトの運営



公民連携で製作したサイクリングマップを市内の観光スポットや自転車店で配布し、食・風景・坂などさまざまな魅力のある市内のサイクリングルートを発信しています。

「しずおかサイクルシティ」という自転車情報専用サイトを開設し、市営駐輪場の情報、サイクリング情報、自転車の駅の情報などを発信し、イベント開催時には専用ページも作成しています。

● 静岡独自の自転車史の発信



静岡独自の自転車史(p.56 コラムで詳述)を掘り下げ、「自転車のまち“しずおか”」としてのシティプロモーションを行っています。徳川慶喜公が乗った「けいきさん自転車復刻プロジェクト」の立ち上げ、「しずおか自転車物語」の発刊、講演会や企画展の開催などを通じて継続して情報発信をしています。

5 第3期計画のビジョンと取組方針



5-1 計画の基本理念

本計画の基本理念は、次のとおりとします。

「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現

市民が積極的に自転車を選択し、誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち

～世界水準の自転車都市“しずおか”のイメージ～

【健康】

多くの市民が積極的に自転車を利用して、体を動かし、心身の健康を育むとともに、高齢者も健康的な生活を送っている、健康寿命が日本一のまち

【脱炭素】

クルマよりも積極的に自転車を利用することで、環境に優しく、快適に生活ができるまち

【賑わい】

趣味として自転車を利用する人も多く、サイクルツーリズムやサイクルスポーツのほか、集える施設が各所にあり、自転車で市内を回遊している。また自転車に関連したビジネスチャンスもあり、国内外のサイクリストや観光客が何度も訪れる賑わいのあるまち

【プライド】

市民や地元企業が行政と連携・協力しつつ、自転車利用におけるハード、ソフト、マインドすべての取組を積極的に展開し、その情報がいつでも発信され、自転車に関する意識が高く、市民が「世界水準の自転車都市“しずおか”」と誇りに思えるまち

【利用】

安心・安全で快適に自転車を利用できる通行空間や駐輪場などが整備され、気軽で便利に利用ができる移動手段として、通勤、通学、買い物など、様々な場面において、自転車を利用しているまち

【モラル】

歩行者、自転車、クルマ、それぞれが同じ道路利用者として、互いに尊重し合い、ルール・マナーを守った自転車走行や駐輪ができる、市民のモラルが高いまち

5-2 計画の基本目標

本計画の基本目標は、基本理念に掲げた6つの分野において、次の通り設定します。

「健康」の増進

積極的な自転車の利用により、体を動かすことで、心身の健康を育み、「健康」の増進を図ります。

「脱炭素」社会の実現

環境負荷の少ない自転車のメリットを周知し、「脱炭素」社会の実現に向け、快適な生活環境を創ります。

「賑わい」の創出

自転車で地域を“つなぎ”、市内を“めぐり”、仲間と“つどう”ことができるまちを構築し、市内のとどまらず、国内外の多くの人を惹きつけ「賑わい」の創出を図ります。

「プライド」の確立

市民や地元企業と連携・協力し、積極的な自転車施策を推進していくことで、自転車といえば“しずおか”と誇りに思える「プライド」の確立を図ります。

「利用」の促進

安全・安心で快適に走行や駐輪できる環境を整え、気軽に利用ができる利用手段として、自転車「利用」の促進を図ります。

「モラル」の向上

安全教育を推進することにより、市民の安全意識を醸成し、市民の「モラル」の向上を図ります。

5-3 3つの対応の柱

6つの基本目標を達成するため、本計画では「ハード的対応」「ソフト的対応」「マインド的対応」の3つの対応の柱に基づく取組を推進します。



5-4 計画の進捗把握指標

当計画は、「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現に向け、令和16年度に下記の目標が達成できるよう進捗を確認しながら事業を推進していきます。

基本目標						評価指標	現状値
健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド		
○	○	○	○			自転車分担率 ※1	17.8% (R2 国勢調査)
○	○	○	○			まちなかへの 自転車来訪率 来街時の主な交通手段に おける自転車の割合	11.2% 静岡地域 (R3) ※2
○	○	○	○				9.7% 清水地域 (R3) ※3
○	○	○	○		○	シェアサイクル利用回数	197,659 回/年 (R3)
		○	○	○	○	自転車サポーター認定団体数	128 団体 (R3)
		○		○		まちなかにおける 放置自転車台数	827 台 (R3)
		○				自転車通行空間整備延長	279.80km (R3 まで)
		○		○		自転車乗用中の交通事故発生件数	831 件/年 (R3)
			○		○	市内モデルルート ^(参考) の設置数	12 ルート (R3)
	○					^(参考) シェアサイクル利用による 二酸化炭素排出削減量 ※4	^(参考) 1 回あたり 276g-CO ₂ の削減 ※4

※1 自転車分担率-代表交通手段の中で、移動に自転車を利用している人の割合
 ※2 「静岡地域中心市街地通行量・来街者調査 報告書」より（静岡商工会議所・静岡市中心市街地活性化協議会・静岡市中央会・静岡市）
 ※3 「静岡市清水地域中心市街地通行量・来街者調査 調査結果報告書」より（静岡市中心市街地活性化協議会）
 ※4 自家用車からシェアサイクルへの転換があったと仮定して計算
 （令和3年11月のシェアサイクル利用実績より、1回あたりの平均利用距離2.12km、国土交通省2019年資料より、1kmあたりの自家用乗用車二酸化炭素排出量130g-CO₂）

目標値		
R8 年度末 (2026 年度末)		R16 年度末 (2034 年度末)
22%	→	30% (ヨーロッパ先進都市の水 準)
13%	→	15% (現状の30%増加)
11.5%	→	13% (現状の30%増加)
540,000 回/年	→	1,000,000 回/年 (現状の5倍の利用)
203 団体	→	350 団体 (市内にある事業所の約1%)
550 台	→	0 台
336.7km	→	379.8km (R12 年度末)
750 件/年	→	500 件/年 (全事故における自転車事故 の割合を全国平均同等15%以下 とした時の件数)
16 ルート	→	24 ルート
シェアサイクル利用回数 目標達成時 -94.5 t-CO ₂	→	シェアサイクル利用回数 目標達成時 -221.4 t-CO ₂

商店街連合会[紺屋町・呉六・呉服町・七間町名店街]ラブリータウン静岡二金会・静岡浅間通り商店街・駅南銀座振興

の自家用乗用車二酸化炭素排出量130g-CO₂

5-5 取組体系

計画の枠組みに基づき、基本理念の実現に向け、次のような体系で取組を推進します。

基本理念

市民が積極的に自転車を選択し、誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち
世界水準の自転車都市“しずおか”の実現

基本目標

●「健康」の増進

→積極的な自転車の利用により、体を動かすことで、心身の健康を育くみ、「健康」の増進を図ります。

- ◀自転車利用の機会創出、裾野拡大
- ◀自転車競技の振興
- ◀自転車通勤の促進

●「脱炭素」社会の実現

→環境負荷の少ない自転車のメリットを周知し、「脱炭素」社会の実現に向け、快適な生活環境を創ります。

- ◀自転車利用の機会創出、裾野拡大
- ◀自転車通勤の促進

●「賑わい」の創出

→自転車で地域を“つなぎ”、市内を“めぐり”、仲間と“つどう”ことができるまちを構築し、市内にとどまらず、国内外の多くの人を惹きつけ「賑わい」の創出を図ります。

- ◀サイクルツーリズムの推進
- ◀自転車競技の振興

●「プライド」の確立

→市民や地元企業と連携・協力し、積極的な自転車施策を推進していくことで、自転車と言えば、“しずおか”と誇りに思える「プライド」の確立を図ります。

- ◀自転車推進事業に関する情報発信
- ◀自転車のまち“しずおか”のPR
- ◀サイクリング関係団体の支援

●「利用」の促進

→安全・安心で快適に走行や駐輪できる環境を整え、気軽に利用ができる移動手段として、自転車「利用」の促進を図ります。

- ◀自転車走行環境の整備・拡充
- ◀駐輪環境の整備
- ◀自転車利用の機会創出、裾野拡大

●「モラル」の向上

→安全教育を推進することにより、市民の安全意識を醸成し、市民の「モラル」の向上を図ります。

- ◀自転車走行ルール・マナーの周知、啓発
- ◀交通安全教育の推進

施策の分類		具体的な取組		対応の柱
1	自転車サポーター制度の推進	1-1	自転車サポーターの拡大、連携の強化	マインド的対応
		1-2	サイクリスト受入環境の整備(ハード部門)	ハード的対応
		1-3	自転車の安全教育向上の推進(ソフト部門)	ソフト的対応
		1-4	自転車を楽しむ機会等の創出の推進(マインド部門)	マインド的対応
2	サイクルツーリズムの推進	2-1	太平洋岸自転車道の利用促進	マインド的対応
		2-2	清水港に寄港する外航クルーズ船客に向けたPRの実施	
		2-3	東海道の歴史と絡めた太平洋岸自転車道の活用	
		2-4	自転車マップの活用	
		2-5	静岡中部地域サイクルツーリズム推進事業	
		2-6	トライアルパーク蒲原の活用	
		2-7	サイクルツーリズムの情報発信	
3	自転車走行環境の整備・拡充	3-1	自転車走行空間の整備	ハード的対応
		3-2	自転車走行空間整備手法の周知	
		3-3	自転車走行空間の維持管理	
4	自転車利用の機会創出、裾野拡大	4-1	サイクル&バスライド駐輪場等の検討	マインド的対応
		4-2	サイクルイベントの実施	
		4-3	「COOL CHOICE」における自転車利用の推進イベント時の啓発の実施(環境)	
		4-4	シェアサイクルの普及促進	
5	駐輪環境の整備	5-1	駐輪場指定管理者制度の導入検討	ハード的対応
		5-2	まちなか駐輪環境改善の検討	
		5-3	民間駐輪場との連携・有効活用	
		5-4	開発に伴う駐輪場整備の誘導	
		5-5	まちなか駐輪環境改善に関する関係者協議の実施	
		5-6	駐輪場の電子決済対応検討	
6	自転車走行ルール・マナーの周知、啓発	6-1	自転車走行空間整備完了に伴う走行ルールの周知	ソフト的対応
		6-2	条例に基づく自転車交通安全指導員の設置	
		6-3	自転車マナー向上キャンペーン	
		6-4	ポスターやチラシ、SNS等を使った広報・啓発	
		6-5	交通安全運動の推進	
		6-6	駐輪に関する規制強化とルール・マナーの啓発	
		6-7	イベント時の啓発の実施(ルール・マナー)	
		6-8	静岡市青少年育成センター事業	
7	交通安全教育の推進	7-1	自転車安全教本の周知(静岡型自転車安全教育の実施)	ソフト的対応
		7-2	自転車の安全利用を含めた市政出前講座の実施	
		7-3	先輩が教える安心安全自転車通学	
		7-4	ヘルメット着用・保険加入・定期点検の促進	
		7-5	交通安全リーダーと語る会の実施	
8	自転車推進事業に関する情報発信	8-1	SNSを活用した情報発信	マインド的対応
		8-2	自転車ウェブサイトの拡充	
9	自転車のまち“しずおか”のPR	9-1	「しずおか自転車物語」の周知	ハード的対応
		9-2	自転車の利用促進に関する出前講座の実施	
		9-3	タンDEM自転車活用による自転車利用機会の創出	
		9-4	メディアネットワーク等を活用したプロモーションの実施	
10	サイクリング関係団体の支援	10-1	観光レンタサイクル事業の支援	マインド的対応
		10-2	自転車関連製品の開発・販路開拓支援	
11	自転車競技の振興	11-1	東静岡アート&スポーツ/ヒロバによるBMXの推進	マインド的対応
		11-2	競輪事業連携イベントの開催	
		11-3	マウンテンバイクコースの活用検討	
		11-4	各種目別全国大会出場選手補助金	
12	自転車通勤の促進	12-1	自転車通勤の促進	ソフト的対応
		12-2	公用自転車の利用促進	
13	災害時における自転車の活用	13-1	災害時における自転車の活用	ソフト的対応

6 具体的な取組み・事業



6-1 施策の分類ごとの取組

(1) 自転車サポーター制度の推進

静岡市では、市民が積極的に自転車を選択し、誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現を目指し、本計画にて掲げる3つの柱である“ハード”、“ソフト”、“マインド”各分野での取組を実施する市内各地の企業・団体を「静岡市自転車サポーター」として部門ごとに認定し、官民が連携して自転車の利用環境の向上を図ることを目的としています。

ハード部門では、サイクリング環境向上のため、市内の飲食店や温浴施設などに

- 自転車ラック
- 空気入れ
- 簡易修理工具

を設置し、これらの無料貸し出しや休憩スペースの提供に協力していただける施設を

『自転車の駅』として認定しています。令和4年10月現在で自転車の駅は約110か所を数えます。



写真13 自転車ラック (NEOPASA 静岡)

写真14 自転車の駅 (うつろぎ)

写真15 空気入れと工具

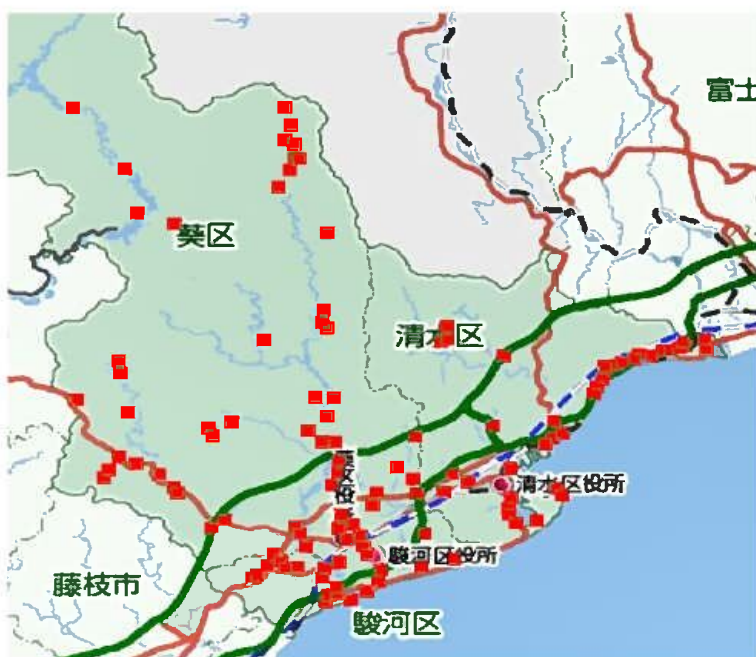


図24 自転車の駅分布図

近年、都市公園では安全のために自転車走行が禁止されている場所が多く、道路などでの練習も危険が伴うことから、自転車の練習ができる場所が限られており、苦慮しているという親の意見が聞かれます。

ソフト部門では、主に自転車利用のルール・マナー啓発活動や自転車通勤、業務用自転車の活用等を実施しています。特にルール・マナー啓発活動については、安全な自転車の乗り方を教えるキッズ自転車教室に加え、年に1度開催する「サイクルフェス」での基本的な交通ルールや日常点検に関する出展により、親子で自転車のルール・マナーを学べる機会を、サポーターや関係団体と連携し、提供しています。

このような親子で自転車の基本を学ぶ機会を増やし、幼少期から高い交通マナー意識を育てていくため、ソフト部門公認自転車サポーターや関係団体と連携し、市内各地で「いつでも、どこでも、だれでも」参加できる環境を整えることができるよう、施策を検討します。



写真 16 キッズ自転車教室



写真 17 自転車メンテナンス教室



写真 18 トラックからの死角体験

マインド部門では、自転車サポーターと連携し、自転車に関するイベントの実施や、自転車をピックアップした企画の実施など、様々な形で静岡市の魅力、自転車の魅力を発信していきます。



写真 19 ジテサポクーポンキャンペーン
自転車サポーターによるクーポンイベント



写真 20 しずちゃり Touring
スルガ銀行(自転車サポーター)との自転車を
活用したサイクリング情報発信の取組

取組・事業の内容

- <継続> 自転車サポーターの拡大、連携の強化
- <継続> サイクリスト受入環境の整備(ハード部門)
- <継続> 自転車の安全教育向上の推進(ソフト部門)
- <継続> 自転車を楽しむ機会等の創出の推進(マインド部門)

(2) サイクルツーリズムの推進

本市には、徳川家康が愛した歴史的なまち並み、南アルプスから駿河湾に至る多彩な自然環境、文化や産業、味覚を堪能できる魅力的な観光地が数多く存在し、それらを繋ぐバリエーション豊かなサイクリングルートは、多くの自転車愛好家(サイクリスト)に親しまれています。サイクリングルートの中でも、特に、令和3年にナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道は、国内旅行者の誘客に加え、訪日外国人旅行者の誘客という新たな可能性を広げており、さらなる交流人口の増加及び地域活性化が期待されます。

本市は、国内外に向けた太平洋岸自転車道の情報発信、太平洋岸自転車道と並走する東海道の活用、市内サイクリングルートの PR、東のゲートウェイ「トライアルパーク蒲原」における受入機能の強化、清水港に寄港するクルーズ船客に向けた地域周遊の提案など、さまざまな取組を実施し、サイクルツーリズムを推進していきます。



写真 21 太平洋岸自転車道



写真 22 トライアルパーク蒲原での自転車イベント

取組・事業の内容

- <新規> 太平洋岸自転車道の利用促進
- <新規> 清水港に寄港する外航クルーズ船客に向けた PR の実施
- <新規> 東海道の歴史と絡めた太平洋岸自転車道の活用
- <継続> 自転車マップの活用
- <継続> 静岡中部地域サイクルツーリズム推進事業
- <新規> トライアルパーク蒲原の活用
- <新規> サイクルツーリズムの情報発信

(3) 自転車走行環境の整備・拡充

本市では平成20年度に静岡市全体の「静岡市自転車ネットワーク整備計画」を策定し、現在は平成31年度に改定した「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、自転車走行空間の整備を進めてきました。整備が進み概成段階にあるものの、ネットワーク路線のなかには、未着手の都市計画道路が含まれていることなど、ネットワークの不連続区間が発生しており、自転車走行空間の面的に連続した整備が求められております。

このため、整備困難路線の代替路線を選定するなど、不連続区間の解消を目指した新たな整備計画に基づく整備や、適切な維持管理を行うことにより、自転車利用者の安全かつ快適な自転車走行空間の確保を図ります。



写真 23 自転車走行空間整備事例



写真 24 自転車走行空間整備事例

取組・事業の内容

- <継続> 自転車走行空間の整備
- <継続> 自転車走行空間整備手法の周知
- <継続> 自転車走行空間の維持管理

(4) 自転車利用の機会創出、裾野拡大

通勤・買い物などの日常的な移動を車から自転車に置き換え、カーボンニュートラルや健康促進、都市渋滞の緩和などさまざまな自転車のメリットを拡大するため、市内企業や団体と協力して自転車利用の促進に努めます。啓発活動やイベントを実施し、自転車に触れる機会を創出することで、多様な世代や対象(障害者や高齢者等)に応じた活用を推進し、自転車利用の裾野拡大を目指します。

<サイクルフェス・ラリー>

自転車の楽しさやメリット、交通ルール・マナーを学ぶ機会を提供するため、年に1回開催している「サイクルフェス」や、他イベントにおける自転車 PR ブースの出展などを通じて多くの人に自転車の魅力を発信しています。

今後は、自転車サポーターの主催するイベントの活発な開催を目指し、これまでの行政主導の体制から、主役を市民として行政がサポートしていくことによる後方支援へと徐々に転換していくことを想定しています。しかしながら、交通安全ルール・マナーの啓発といった重要なテーマを置き去りにすることのないよう、イベントの質・内容を担保・向上できるような体制を構築していきます。



写真 25 サイクルフェス



写真 26 サイクルラリーチラシ

<シェアサイクル>

令和2年6月に、静岡市シェアサイクル事業『PULCLE』がサービスを開始し、3年間の事業期間においてその有効性と持続可能性について検証を行っています。令和4年 10 月現在、都市公園・スーパーなどの民地に約 190 箇所のポートが設置され、500 台の電動アシスト自転車が稼働しています。

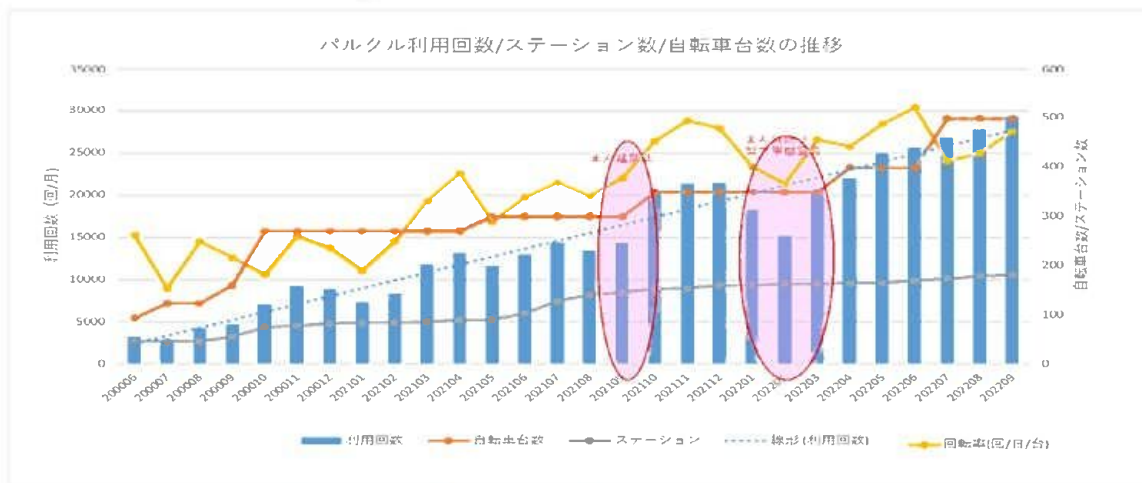


図 25 PULCLE 利用者数、ポート数、自転車台数の推移



写真 27 シェアサイクルポート（静岡駅前）



写真 28 PULCLE 車体

シェアサイクル『PULCLE』は、スマートフォンのアプリを使用して自転車の予約・借用・返却を一括で行うことができ、キャッシュレスで支払いまで行うことができます。車体と紐づけられた位置情報の活用により、ポート毎の台数把握、電池残量の把握、盗難防止など、運営の効率化につなげているほか、蓄積された移動情報のビッグデータなど更なる活用の可能性を秘めています。

今後は、持続可能な運営体制の構築に向け、データ活用や広告収入などの新たな収益事業へとつなげる検討および、静岡型 MaaS との連携、PULCLE を活用した地域活性化事業などを通じて、より市民の皆様に愛されるサービスを目指します。

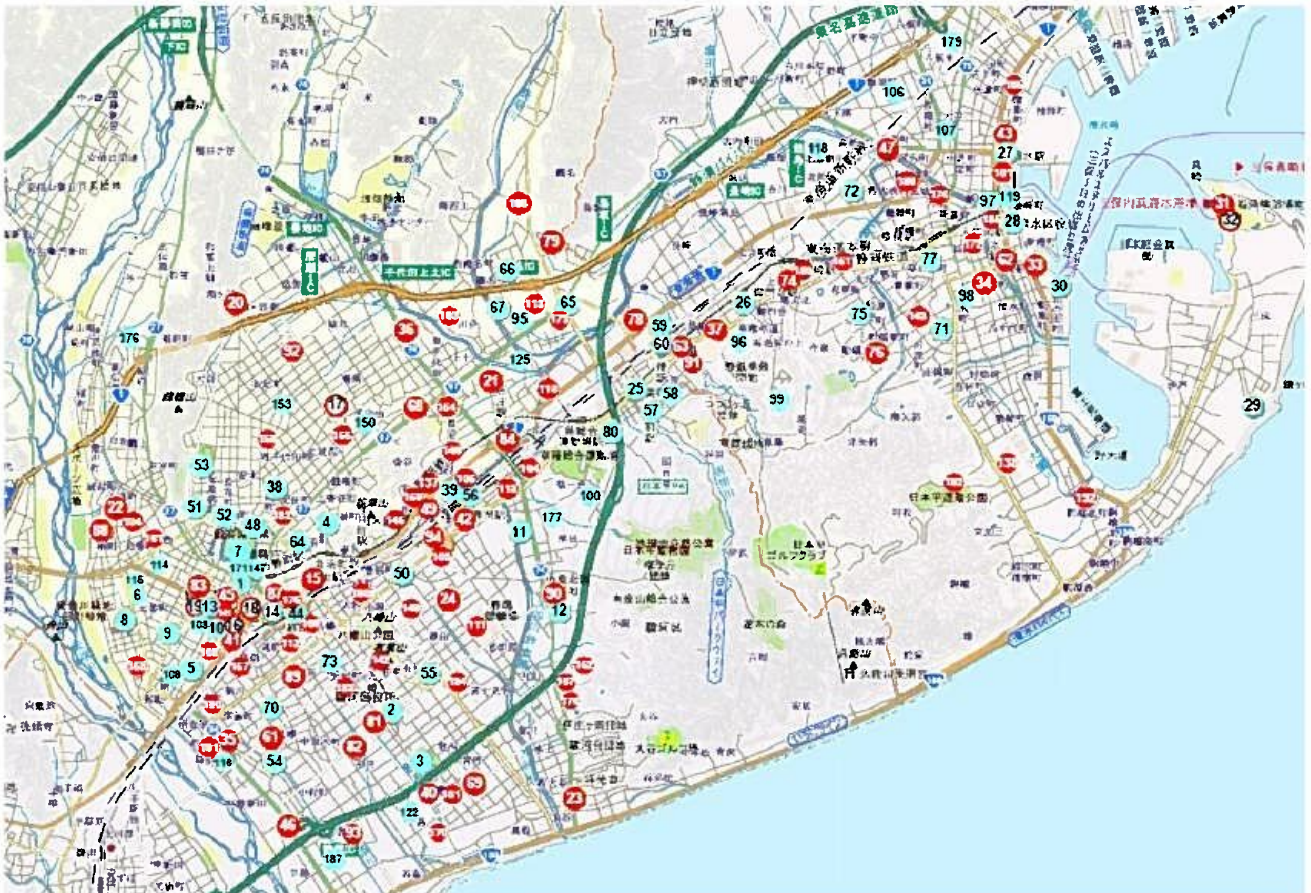


図 26 ステーションマップ（令和 4 年 10 月現在）

<COOL CHOICE>

静岡市では、「環境基本計画」を策定し、「人と自然が共生し、将来にわたり豊かな営みをつづけられるまちの実現」を目指し、本市の自然的社会的条件に応じた環境の保全に関する政策を総合的かつ計画的に推進しています。目指す姿の実現に向けた取組方針の1つとして、「経済と環境が両立した地域脱炭素の基盤整備を進めます」を掲げ、2030年度までに、2013年度比で温室効果ガス排出量の削減率51%の達成を目指していきます。この取組方針における省エネルギーの推進施策では、公共交通機関の積極利用や自転車利用に関する呼び掛けの実施、安全・快適に自転車に乗ることができる自転車走行空間の整備を推進します。

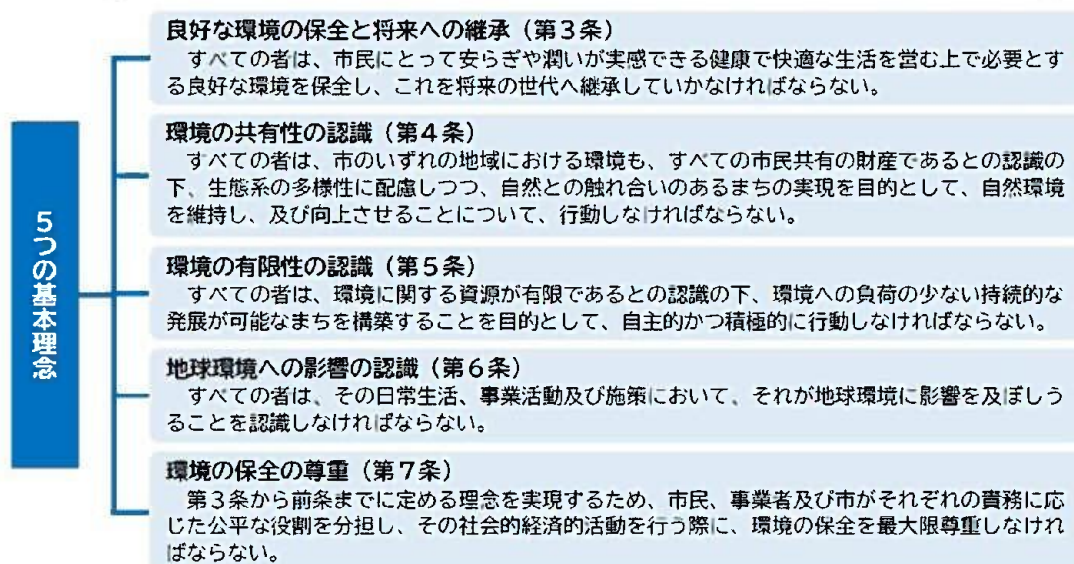


図 27 静岡市環境基本条例が定める基本理念

また、静岡市では、脱炭素社会づくりへの貢献として、地球温暖化に資する「賢い選択」をしていこうという「COOL CHOICE」の取組を実施しています。「COOL CHOICE」の一環として、移動に関するCO2排出量を減らすために、自転車をはじめとするエコな移動手段を選択する(スマートムーブ)取組を推進していきます。



写真 29 COOLCHOICE イベントでの啓発

取組・事業の内容

- <継続> サイクル&バスライド駐輪場等の検討
- <継続> サイクルイベントの実施
- <新規> 「COOL CHOICE」における自転車利用の推進 イベント時の啓発の実施(環境)
- <継続> シェアサイクルの普及促進

（５）駐輪環境の整備

市内には、駐輪需要の高い鉄道駅周辺を中心に大小32箇所の市営駐輪場が整備されています。平成 14年には放置自転車の数が 4,000 台を超え、社会問題となっていました。市営駐輪場の整備、附置義務駐輪場の整備が進むとともに放置自転車の数も減少しています。

まちなかの駐輪場利用者は、通勤・通学等利用の「長時間駐輪」と買い物等の「短時間駐輪」の大きく2つの目的に分類されます。そのうち、買い物等を目的とする自転車利用者は、中心市街地の放置自転車の多くを占めています。買い物客の自転車利用は駐輪時間が概ね2時間程度であるとともに、目的とする施設の直近に駐輪する傾向があります。

このような短時間で直近性が求められる駐輪需要や地域の活性化等まちづくりの観点からの自転車利用の促進に対応するため、駐輪場のありかたについて検討し、地域の商業者、事業者と連携した柔軟な駐輪場整備を進めていきます。

例えば、利便性の高い駐輪場に短時間利用者を誘導し、通勤・通学利用者を長時間用の駐輪場に誘導することが必要となります。このため、買い物客用の駐輪場については短時間利用を無料とする一方で、一定時間を超えた駐輪については割高にするなど、長時間駐輪用の駐輪場とのあいだで料金体系を工夫し、適切な駐輪利用に誘導することが求められます。

また、既存駐輪場の設備やサービスの向上など自転車利用者のニーズも踏まえ、利用しやすい環境づくりを進めることにより、公共駐輪場の利用促進を図ります。

民間事業者が有するノウハウを活用し、管理運営を行う指定管理制度の導入を検討する等、民間のノウハウを活用した、質の高い駐輪場サービスの提供により、利用者の利便性向上に寄与します。

JR 興津駅前駐輪場は、民設民営で運営することにより、駐輪場の 24 時間化、キャッシュレスに対応し、利用者の利便性を大きく向上させることに成功しました。



写真 30 興津駅前駐輪場・民間活力導入による 24 時間営業・キャッシュレス対応化

また、令和2年には七間町通りの駐輪スペースを地元商店街主導で民間事業者をいれラック化し、短時間の利用を無料とする一方、長時間の利用に対しては駐輪料金を設定することにより、市民の利便性向上と、放置自転車の削減につながり、まちなか環境の改善に寄与しています。



写真 31 七間町通り自転車ラック 短時間利用駐輪場

今後は、駐輪環境の改善が必要となる駐輪場に関して、利用者のサービス水準の維持向上が図られるよう整備、運営の面での民間活力の導入可能性を検討します。

取組・事業の内容

- <継続> 駐輪場指定管理者制度の導入検討
- <継続> まちなか駐輪環境改善の検討
- <継続> 民間駐輪場との連携・有効活用
- <継続> 開発に伴う駐輪場整備の誘導
- <新規> まちなか駐輪環境改善に関する関係者協議の実施
- <新規> 駐輪場の電子決済対応検討

(6) 自転車走行ルール・マナーの周知、啓発

静岡市では、静岡県警、交通安全協会と連携し、未就学児童から高齢者まで、各世代に向けた自転車交通安全啓発事業を行い、自転車安全ルールの遵守及びマナーの向上に向けた取組を進めています。しかしながら、自転車事故は未だに多く、さらなる安全意識の定着が求められます。

自転車利用者は、自転車が軽車両であることを認識し、車道走行の原則などの交通ルールをはじめとした自転車安全利用五則の徹底を図っていきます。

「自転車安全利用五則」を守りましょう

(令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

原則として車道の左側を通行しましょう。
歩道は歩行者が優先です。すぐに停止できる速度で通行しましょう。



2 交差点では信号と一時停止 を守って、安全確認

自転車も信号を守りましょう。一時停止標識のある場所では必ず止まって左右の安全確認をしましょう。



3 夜間はライトを点灯

夜間は、道路前方の安全を確認するため、また他の車や歩行者に通行していることを知らせるため、必ずライトを点灯しましょう。



4 飲酒運転は禁止

自転車は車両です。お酒を飲んで運転することは禁止されています。



5 ヘルメットを着用

事故による被害を軽減させるため、自転車に乗車する場合は、乗車用ヘルメットを着用するよう努めましょう。



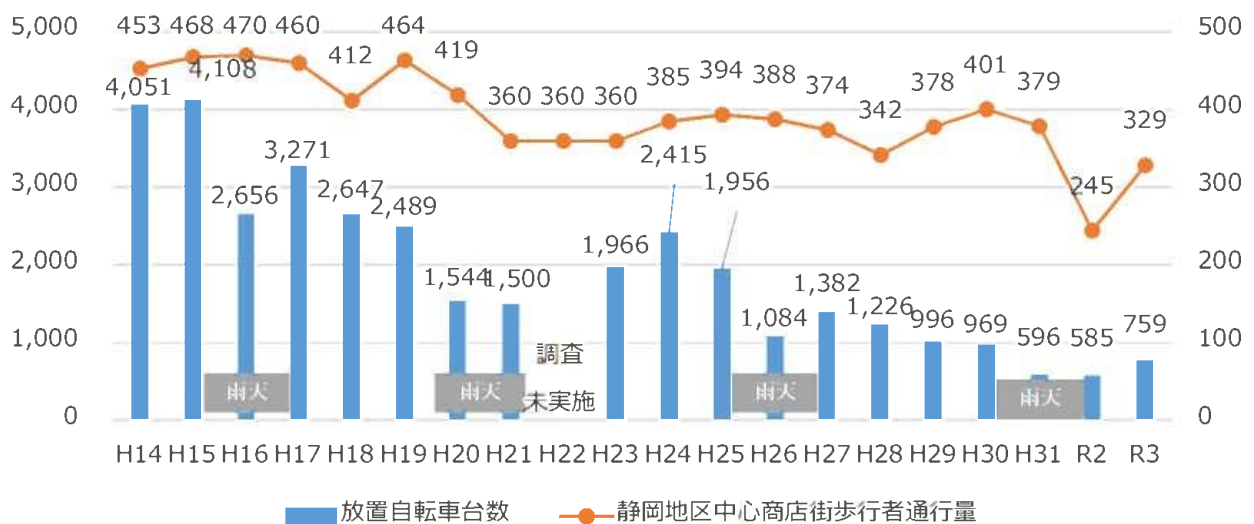
図 28 自転車安全利用五則

出典:静岡県警 HP

市民アンケートモニター調査で多かったご意見に、「自転車が車道を走行するのが怖い」という意見が自転車利用者・自動車運転者いずれも多く聞かれました。そこで、「共に道路を分け合う主体である」という認識のもと、ブルーラインや矢羽根などの自転車走行空間におけるルール・マナーを周知し、互いに思いやりを持って走行する意識を醸成するための『シェア・ザ・ロード運動』を展開し、道幅が限られた道路でも車・自転車双方が気持ちよく走ることのできる空間を増やしていく検討を行います。

放置自転車対策の一環として、公共の場所における自転車等の駐車秩序を確立することにより、良好な都市環境を保持し、安全で快適な市民生活の実現を図ることを目的として平成15年に「静岡市自転車等の駐車秩序に関する条例」を制定し、放置自転車の見回り、回収、保管など対策を行っています。

放置自転車台数は減少傾向にあります。静岡中心市街地を中心に未だ759台(令和3年)の放置自転車が存在しており、その対応に多くの費用を支出しています。



出典：静岡市放置自転車実態調査、静岡地区中心市街地通行量・来街者調査

図 29 まちなかの放置自転車台数と歩行者通行量の推移(静岡地区)

既存駐輪場の利用促進を図るため、令和3年度に青葉地下駐輪場の短時間無料化実験を行った結果、利用者数の増加にはつながりませんでした。しかしながら、高校生を対象としたアンケートの結果から、地下駐輪場の認知度が低く、認知度が上がれば利用の増加が見込めること、また、利用者は買い物や娯楽等の比較的短時間の利用が多い傾向を読み取ることができました。今後の広報活動や、短時間無料化など、利用促進事業のヒントとして役立てていきます。

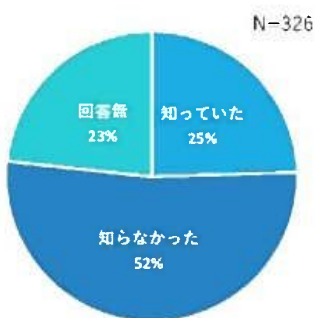


図 30 アンケート結果：青葉地下駐輪場認知度

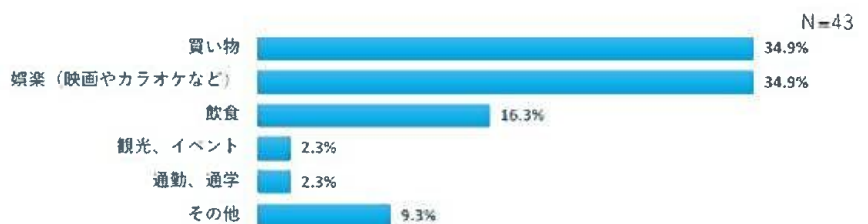


図 31 アンケート結果：青葉地下駐輪場の利用目的

さまざまな自転車利用者の駐輪マナー向上とともに駐輪場利用の促進を図ることを目的とし、官民が一体となった啓発活動や、小中学生向けに啓発教材を作成など、引き続き啓発事業や市営駐輪場の利用促進に資する検討を進めます。



写真 32 自転車区域マップ

写真 33 放置自転車対策ポスター、啓発品



写真 34 放置自転車クリーンキャンペーン

取組・事業の内容

- <継続> 自転車走行空間整備完了に伴う走行ルールの周知
- <継続> 条例に基づく自転車交通安全指導員の設置
- <継続> 自転車マナー向上キャンペーン
- <継続> ポスターやチラシ、SNS 等を使った広報・啓発
- <継続> 交通安全運動の推進
- <継続> 駐輪に関する規制強化とルール・マナーの啓発
- <継続> イベント時の啓発の実施(ルール・マナー)
- <新規> 静岡市青少年育成センター事業

(7) 交通安全教育の推進

自転車活用の先進地で利用率の高いヨーロッパでは、自転車安全教育を初めて自転車に触れる幼児期から積極的に行われています。本市でも自転車の安全利用促進に向け、幼児期の子どもとその保護者を対象に、子どもが初めて自転車に触れるところから一人で安全に乗れるようになるまで、年齢(3~9歳)に応じて段階的に自転車の乗り方を学べる自転車安全教本「自転車のりかた BOOK」を有識者、警察及び県交通安全協会の協力により作成し、配布しています。

また、有識者や所轄警察署、交通安全協会など関係機関を交え、静岡市における自転車の安全運転教育の在り方や、安全教本の周知、活用など意見交換、情報共有を行ってきます。



写真 35 自転車安全教本



写真 36(上) キックバイク講習会



写真 37(下) 自転車安全運転勉強会

前期計画で非常に評価の高かった「高校生による小学生への交通安全教室」は、高校生の授業時間の確保や移動などのさまざまな課題により継続を断念しましたが、今後も各世代を対象とした自転車の交通安全教育の実施を検討し、自転車を利用するすべての人を対象に、安全利用の意識向上を図ります。

取組・事業の内容

- <継続> 自転車安全教本の周知(静岡型自転車安全教育の実施)
- <継続> 自転車の安全利用を含めた市政出前講座の実施
- <継続> 先輩が教える安心安全自転車通学
- <継続> ヘルメット着用・保険加入・定期点検の促進
- <新規> 交通安全リーダーと語る会の実施

（８）自転車推進事業に関する情報発信

静岡市の自転車情報を発信している専用サイト「しずおかサイクルシティ」において、自転車サポーターの開催するイベント情報やサイクルルート、ツーリズムについての発信を行い、利用の促進を図るだけでなく、安全運転やマナーについての情報発信を行うなど、いつでも最新の自転車情報が得られるようにし、自転車施策に対する理解の向上や、自転車のまちとしての意識の醸成を図ります。

また、自転車による環境保全メリットや健康促進メリットをより効果的に発信し、積極的に自転車を選択する人を増やすため、イベントや広報における情報発信、事業実施を検討します。



しずおかサイクルシティ HP (<https://www.shizuoka-cyclecity.jp>)

取組・事業の内容

- <継続> SNSを活用した情報発信
- <継続> 自転車ウェブサイトの拡充

(9) 自転車のまち“しずおか”のPR

静岡市は独自の自転車史を持ち、歴史・地形・風土を土壌とした高い自転車利用のあるまちです。それら“歴史”の発信、そしてこれから創り上げていく“未来”としての『世界水準の自転車都市“しずおか”』を現実のものとし、全国にPRしていくため、戦略的な広報による情報発信を行っていきます。



図 38 タンデム自転車



写真 39 自転車に乗る徳川慶喜公（イメージ）

取組・事業の内容

- <継続> 「しずおか自転車物語」の周知
- <継続> 自転車の利用促進に関する出前講座の実施
- <継続> タンデム自転車活用による自転車利用機会の創出
- <継続> メディアネットワーク等を活用したプロモーションの実施

静岡市の自転車史

コラム

－ けいきさん自転車復刻プロジェクト－

○市民協働企画「けいきさん自転車復刻プロジェクト」とは「けいきさん」の名で親しまれていた徳川最後の将軍、慶喜公の自転車にまつわる三つの謎を解き明かしつつ、その足跡や史跡を辿り、自転車の復刻を目指しています。

※三つの謎とは、「けいきさんの自転車の写真がないのはなぜなのか」、「最初の自転車乗りだったけいきさんの自転車はどんな形だったのか」、「けいきさんのサイクリングの足跡は残っているのか」です。

○静岡市の自転車史は徳川慶喜公が明治 10 年に輸入品の自転車に乗ったことを皮切りにスタートしました。明治 20 年には自転車が課税対象となっており、明治 22 年には 12 台の自転車があったという記録も残っています。そして明治 28 年に静岡県で初めて自転車専門店が誕生します。この当時の主な収入源は販売より貸車だったそうです。

○そこから昭和の時代に移ると、一番茶の時期には才取り(お茶取引の仲介人)がお茶のまちを自転車で疾走していました。その姿は昭和 40 年台中ごろまで、静岡市の風物詩でした。そのスピードは、才取りの中から競輪選手が誕生する程でした。

(10) サイクリング関係団体の支援

静岡市では「静岡市観光自転車ネットワーク協議会」構成員である宿泊施設、観光関連施設が、各々にレンタサイクルを行っています。1日500円(現金払い)で借りられるレンタサイクルは、借用・返却の場所が同一である必要がありますが、観光利用など一定の需要があります。今後もレンタサイクル・シェアサイクルの各々の特性を活かし、利用者のニーズに応えながらまちの活性化に繋がられるよう、事業連携を図っていきます。

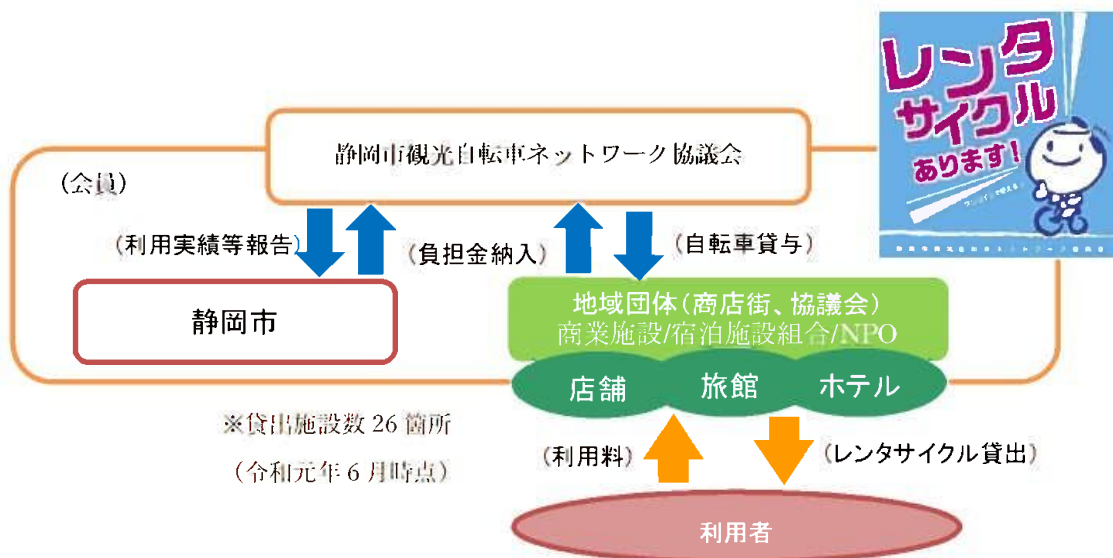


図 33 レンタサイクルで使用している自転車

取組・事業の内容

- <継続> 観光レンタサイクル事業の支援
- <継続> 自転車関連製品の開発・販路開拓支援

(11) 自転車競技の振興

静岡県東部では、TOKYO2020オリンピック自転車競技の開催地となりサイクルスポーツの機運が非常に高まりました。この機会を将来へとつなげるため、サイクルスポーツに興味を持った人が気軽に始められ、各世代が継続・活躍できる環境を整えることが求められています。

そこで、国内でも随一の人気を誇る静岡競輪場をはじめとして、東静岡アート&スポーツ／ヒロバや井川MTB コースなどを活用し、プロ選手の競技のようすを間近で見られる機会の創出や、各種サイクルスポーツの教室開催など、各種イベント・レースの誘致に努めます。

取組・事業の内容

- <新規> 東静岡アート&スポーツ／ヒロバによる BMX の推進
- <継続> 競輪事業連携イベントの開催
- <継続> マウンテンバイクコースの活用検討
- <新規> 各種目別全国大会出場選手補助金

(12) 自転車通勤の促進

(13) 災害時における自転車の活用

市役所が率先して自転車通勤を推奨し、業務中もなるべく公用車から公用自転車の使用に切り替えるなどの取組を行います。また、災害時における自転車の活用について検討し、有事の際に効率よく安全に移動できる手段の確保に努めます。

取組・事業の内容

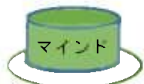

- <継続> 自転車通勤の促進
- <継続> 公用自転車の利用促進
- <新規> 災害時における自転車の活用

6-2 事業一覧表

これまで紹介した事業を一覧で紹介します。

分類	1. 自転車サポーター制度の推進					
施策	1-1. 自転車サポーターの拡大、連携の強化					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	<p>自転車利用計画の目標の実現に向けた3つの対応の柱、全てに関わる取組として、市内の企業・団体などを「静岡市公認自転車サポーター」として認定し、自転車の利用促進、自転車のルール、マナーの啓発などを行い、官民が連携して自転車の利用環境の向上を図る。</p> <p>自転車サポーター間の連携がしやすくなる仕組みづくりを検討し、自転車を起点とした様々な取り組みを行うことでまちづくりや、自転車都市としてのプライド醸成を図る。</p>					
施策	1-2. サイクリスト受入環境の整備(ハード部門)					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	<p>自転車サポーターの取組として、「自転車の駅」として、自転車ラックや空気入れ、簡易工具を配置するほか、休憩施設の提供などを行い、サイクリストの受け入れ環境を整えることによる自転車利用環境の整備を推進する。</p>					
施策	1-3. 自転車の安全教育向上の推進(ソフト部門)					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	<p>自転車サポーターの取組として、自転車利用におけるルール・マナーの啓発や、子供向け自転車の乗り方教室の実施など、自転車の安全教育の向上に関する各種取組を推進する。親子で自転車の基本を学ぶ機会を増やし、幼少期から高い交通マナー意識を育てていくため、市内で自転車教室の担い手となるインストラクターを育成し、市内各地で「いつでも、どこでも、だれでも」参加できる環境を整えることを検討する。</p>					
施策	1-4. 自転車を楽しむ機会等の創出の推進(マインド部門)					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	<p>自転車サポーターの取組として、自転車関連イベントへの参加やイベントの企画・開催など、自転車を楽しんで利用する機会や環境の創出を推進する。誰もが気軽に自転車を楽しめる環境を創出するため、自転車ツアーガイドを育成する制度の構築およびガイドツアー開催やルートMAP作成などに行政が支援を行い、活発なイベント開催を促す。</p>					



分類	2. サイクルツーリズムの推進						
施策	2-1. 太平洋岸自転車道の利用促進						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	ナショナルサイクルルートである太平洋岸自転車道の利用促進のため、サイクリングイベントやサイクリングツアー等を実施し、実際に自転車で走行する機会を提供する。						
施策	2-2. 清水港に寄港する外航クルーズ船客に向けた PR の実施						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	清水港に寄港する外航クルーズ船の乗客をはじめとする訪日外国人旅行者に対するサイクルホスピタリティ向上のため、多言語 Web サイトやサイクリングコースを作成し、周知する。また、インバウンド向けモニターツアー等を実施し、周遊観光のニーズを把握するとともに太平洋岸自転車道及び周辺の地域資源を PR する。						
施策	2-3. 東海道の歴史と絡めた太平洋岸自転車道の活用						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	太平洋岸自転車道と、東海道の日本遺産や宿場を絡めた自転車ルート、周遊ルートを作成し、市外からのサイクリストに周辺地域の PR を実施し、地域の賑わい創出や交流人口の増加を図る。						
施策	2-4. 自転車マップの活用						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	自転車利用促進に向け、自転車利用者のニーズに合わせて作成した自転車マップを通勤・通学者、サイクリストや自転車を活用する観光客等に活用してもらうよう配布、周知していく。また、道路の整備や観光施設の新設など、経年変化に伴うマップの更新を行っていく。 ・自転車マップは、公認自転車サポーターの協力を得て、市内施設（自転車の駅）等に設置し、情報提供を行う ・マップのデジタル化（スマートフォン対応等） ・観光スポットなどを周遊するサイクリングコースの検討 ・自転車マップの多言語化						
施策	2-5. 静岡中部地域サイクルツーリズム推進事業						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	国内外のサイクリストや自転車を利用する観光客をターゲットに、中部地域の5市2町（静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町）の豊かな自然、景観、食などの魅力ある地域資源を巡るモデルコースを設定し、サイクルマップやホームページを活用した情報発信などにより、交流人口の拡大を図る。						



施策	2-6. トライアルパーク蒲原の活用						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	太平洋岸自転車道利用者の休憩、自家用車から自転車への乗換え、自転車周遊イベントへのエントリー等が可能なサイクリング発着拠点として、トライアルパーク蒲原を確立する。また、官民連携による周辺地域の活性化、サイクルホスピタリティの向上等を目指す。						
施策	2-7. サイクルツーリズムの情報発信						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	サイクリング総合 Web サイトにより、太平洋岸自転車道をはじめとする市内のサイクルツーリズム情報を発信し、自転車の観光利用を促進する。						

分類	3. 自転車走行環境の整備・拡充						
施策	3-1. 自転車走行空間の整備						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	自転車を取り巻く社会状況の変化に対応し、歩行者と自転車の分離により安全を確保する自転車走行環境の創出、自転車の利用状況やニーズを踏まえた自転車走行環境の創出、特徴ある区域を結ぶネットワークの構築など、自転車の利用促進を目指した安全かつ快適な自転車走行空間の連続性の確保を図る。						
施策	3-2. 自転車走行空間整備手法の周知						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	自転車走行空間整備手法の周知を行い、自転車走行マナーの向上を図る。						
施策	3-3. 自転車走行空間の維持管理						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	整備した自転車走行空間において、自転車を活用した走行目線によるパトロールを行い、損傷個所の把握や修繕等、適切な維持管理を行う。						


分類	4. 自転車利用の機会創出、裾野拡大	
施策	4-1. サイクル&バスライド駐輪場等の検討	
対応		
概要	<p>バスの利用促進と自動車からバスへの利用転換に向け、バス停に自転車等駐車を整備し、バス停の利用圏域を拡大する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停周辺の人口密度や利用者数等を考慮し、整備箇所を検討 ・バス停圏外（バス停からおおむね 300mの圏外）に居住する人が多い地域において整備することを検討 ・中心市街地から一定距離以上離れていること（おおむね 3.4km 以上）、通勤・通学時に自転車または自動車のトリップ数が多い地区を優先して整備することを検討 	
施策	4-2. サイクルイベントの実施	
対応		
概要	<p>市民団体や民間事業者（自転車サポーター等）と連携し、自転車の楽しみ、自転車の交通ルールや利用マナーについて参加・体験型のイベントを実施し、多くの市民に知ってもらう機会を創出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルフェス、ラリー等のイベント開催 	
施策	4-3. 「COOL CHOICE」における自転車利用の推進 イベント時の啓発の実施	
対応		
概要	<p>静岡市では、脱炭素社会づくりへの貢献として、地球温暖化に資する「賢い選択」をしていこうという「COOL CHOICE」の取組みを実施している。「COOL CHOICE」の一環として、移動に関する CO2 排出量を減らすために、自転車をはじめとするエコな移動手段を選択する（スマートムーブ）取組みを推進していく。</p>	
施策	4-4. シェアサイクルの普及促進	
対応		
概要	<p>公共交通機関の補完及び利用促進、自動車交通の抑制、放置自転車削減、地域活性化等に資する新たな都市の交通システムとしてのシェアサイクルの整備・普及を民間事業者と連携して実施する。</p>	




分類	5. 駐輪環境の整備	
施策	5-1. 駐輪場指定管理者制度の導入検討	
対応		
概要	<p>既存駐輪場の設備やサービスの向上など自転車利用者のニーズも踏まえ、利用しやすい環境づくりを進めることにより、公共駐輪場の利用促進を図る。</p> <p>質の高い公共サービスを提供するために、民間事業者が有するノウハウを活用し、管理運営を行う民間活力の導入を検討する。</p>	
施策	5-2. まちなか駐輪環境改善の検討	
対応		
概要	<p>身近で、気軽に駐輪できる路上駐輪場を整備し、買い物利用者等の主に短時間利用者が、快適に駐輪できる駐輪場の整備を検討する。暫定的対策として道路を活用した路上駐輪場の設置の検討、小規模空地等（公共空間や民有地）を活用したポケット駐輪場の設置の検討等、自転車利用者にとって利用しやすい環境づくりを進めることにより、駐輪場の利用促進を図る。</p>	
施策	5-3. 民間駐輪場との連携・有効活用	
対応		
概要	<p>民間施設管理者との連携により、民間が設置した附置義務駐輪場の余剰スペースを活用した、自転車来街者の受入を推進し、駐輪スペースの確保と放置自転車削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場を持たない事業所に対し、自転車収容余力がある事業所が駐輪スペースを融通する、事業所間の駐輪スペースの融通等の枠組みについての検討 ・一般来街者に対し駐輪スペースを提供する施設については、自転車マップへの掲載や、共通サインの設置等により、自転車利用者の誘導を図る施策を検討 	
施策	5-4. 開発に伴う駐輪場整備の誘導	
対応		
概要	<p>駐輪場附置義務条例施行前に建築された建物については、駐輪場が設置されていない状況であるため、今後の建替に伴う市街地再開発事業や優良建築物整備事業等、市の関与が強い事業においては、附置義務駐輪場以上の量と質を確保できるよう開発事業者等との調整を行う。建替え計画立案等の情報を把握し、できるだけ早い段階で駐輪場の配置計画について検討するよう呼びかけ、適切な位置と構造で、附置義務台数以上の駐輪場を確保するよう開発事業者等と調整を行う。</p>	



施策	5-5. まちなか駐輪環境改善に関する関係者協議の実施
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #4a90e2; color: white;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e74c3c; color: white;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #f1c40f;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	来街者が快適に駐輪できる駐輪場の整備、放置自転車対策、民間駐輪場との連携、開発に伴う駐輪場整備等について、必要に応じて地元商店街や関係者と協議を行い、連携して自転車利用者にとって利用しやすい環境づくり、放置自転車対策を進めることにより、まちなか駐輪環境の改善を図る。
施策	5-6. 駐輪場の電子決済対応検討
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #4a90e2; color: white;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e74c3c; color: white;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	一般に広くキャッシュレス決済が浸透してきていることから、駐輪場利用者の利便性向上を図るため、券売機や定期更新機に、順次、キャッシュレス決済を導入していく。


分類	6. 自転車走行ルール・マナーの周知、啓発
施策	6-1. 自転車走行空間整備完了に伴う走行ルールの周知
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #4a90e2; color: white;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #f1c40f;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	自転車走行空間の整備による自転車通行帯や自転車走行位置を示す啓発サインの設置に伴い、自転車走行のルールを周知徹底し、交差点などにおける自転車通行の安全確保を図る。事故発生件数や交通違反が多い交差点において、走行環境改良社会実験を行うとともに、ルール・マナーの周知活動を行う。
施策	6-2. 条例に基づく自転車交通安全指導員の設置
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #4a90e2; color: white;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #f1c40f;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	<p>自転車の安全利用に関する基本理念を定め、市、市民、事業者等の責務を規定するとともに、施策の基本となる事項を定め、歩行者を含め交通の安全を確保し、安全安心な生活環境の実現を目指す「静岡市市民による自転車の安全利用の確保に関する条例」が平成28年12月に制定された。</p> <p>本条例に基づき、静岡市自転車交通安全指導員を設置し、市民の自転車マナーの向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 静岡市自転車交通安全指導員養成講座の開催 ・ 街頭啓発活動の実施 ・ 啓発活動においては、所轄警察署、交通安全協会各地区支部などと連携して実施








施策	6-3. 自転車マナー向上キャンペーン						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>本市の自転車利用者の中でも特に自転車通学をする高校生に対して所轄警察署、交通安全協会各地区支部などと連携して自転車の安全利用を呼びかけ、自転車マナーの向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 5月、10月、1月の自転車マナー強化月間において、高校の通学路を中心に街頭広報等による啓発活動を実施する。 ・ 5月20日、10月20日、1月20日の指導強化日に、市内で一斉に街頭広報を実施する。 						
施策	6-4. ポスターやチラシ、SNS等を使った広報・啓発						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>自転車を利用する機会が多い高校生等に対してチラシを配付するなどし、所轄警察署、交通安全協会各地区支部などと連携して、自転車安全利用五則等の交通ルールの徹底・マナーの向上を図る。</p>						
施策	6-5. 交通安全運動の推進						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>所轄警察署、交通安全協会各地区支部などと連携して、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年4回の交通安全運動の実施 						
施策	6-6. 駐輪に関する規制強化とルール・マナーの啓発						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>放置自転車撤去や駐輪指導等の対策により、ルール・マナーを啓発し、まちなかの移動空間の確保や自転車利用環境の向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車規制区域の見直し検討 ・ 効率的な駐輪指導・放置自転車撤去の検討 ・ 商業施設等での告知、広報活動 ・ 教育機関と連携した若い世代への指導、啓発 						
施策	6-7. イベント時の啓発の実施（ルール・マナー）						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>自転車の利用促進に向けた、自転車の楽しさ、メリット、交通ルール・マナーを周知啓発する機会となるイベント開催と連携して実施することで、広く市民に効率的な啓発活動を行う。</p> <p>また、歩行者天国時の自転車の押し歩きなどのマナー啓発を地元商店街会と連携して実施する。</p>						









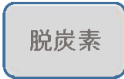





施策	6-8. 静岡市青少年育成センター事業						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	青少年の健全育成を推進することを目的に行う補導活動の一環として、自転車を含む交通マナーについて青少年への声かけを行う。						



分類	7. 交通安全教育の推進						
施策	7-1. 自転車安全教本の周知（静岡型自転車安全教育の実施）						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>自転車活用の先進地で利用率の高いヨーロッパでは、自転車安全教育を初めて自転車に触れる幼児期から積極的に行われている。本市でも自転車の安全利用促進に向け、幼児期の子どもとその保護者を対象に、自転車の乗り方や交通ルールを周知する取組の一環として作成した、自転車安全教本「自転車のりかた BOOK」の配布を行う。</p> <p>有識者や所轄警察署、交通安全協会など関係機関を交え、静岡市における自転車の安全運転教育の在り方や、安全教本の周知、活用など意見交換、情報共有を行う。</p>						
施策	7-2. 自転車の安全利用を含めた市政出前講座の実施						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	市民の皆さんが交通安全について自主的に学ぶため、市政出前講座を実施し、交通安全全般（歩行者、自転車、自動車等）に関する交通ルールの徹底とマナーの向上を図る。						
施策	7-3. 先輩が教える安心安全自転車通学						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	<p>市立の高等学校に在籍する生徒の約8割が自転車で通学をしている。</p> <p>各校の交通安全委員会に所属する生徒を主導とし、「学校周辺の自転車通学时危険箇所」を新1年生と共有することによって、学年を越えた交通安全意識の醸成および自転車による交通事故防止を図る。</p>						



施策	7-4. ヘルメット着用・保険加入・定期点検の促進
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #ffc107;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	<p>令和4年11月に自転車安全利用五則が改正され、全ての年齢層にヘルメット着用が努力義務とされている。</p> <p>また、「静岡市市民による自転車の安全利用の確保に関する条例」では、自転車保険の加入義務化がなされている。</p> <p>よって、自転車乗車時のヘルメット着用、自転車保険の加入及び自転車の定期点検の促進について周知・啓発を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車乗車時のヘルメット着用、定期点検の必要性について、自転車競技選手等の協力を得てイベント時に周知する。 ・自転車の損害賠償責任保険加入促進について、保険会社（地方創生連携協定締結先）等の協力を得て、イベント時に周知する。 ・自転車安全教本により、子どもと保護者に対し、ヘルメット着用・保険加入・定期点検について周知。 ・自転車競技選手や包括連携協定による周知 ・啓発活動においては、所轄警察署、交通安全協会各地区支部などと連携して実施
施策	7-5. 交通安全リーダーと語る会の実施
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #ffc107;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	<p>児童の交通事故防止対策の一環として、「交通安全リーダーと語る会」を開催し、学校・保護者及び地域関係者が連携して、自転車を含む交通事故の防止と交通安全の推進を行う。各学校や地域に応じてテーマを決め、話し合いを行うことで、安全の推進に役立てる。</p>

分類	8. 自転車推進事業に関する情報発信
施策	8-1. SNSを活用した情報発信
対応	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">健康</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">脱炭素</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #007bff;">利用</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">賑わい</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">モラル</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">プライド</div> <div style="margin-left: 20px;"></div> </div>
概要	<p>自転車に関するイベントや立寄りスポットなど、情報発信しているサイクリストとの連携により、相互の最新情報をSNSに即時発信していく。</p> <p>また、自転車の利用促進を図るため、自転車に関するイベントや自転車の駅など立寄りスポットの紹介など、官民連携した情報共有及び効果的な情報発信を行う。</p>







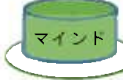







施策	8-2. 自転車ウェブサイトの拡充
対応	      
概要	<p>本市の自転車関連情報を一括して発信するウェブサイト「しずおかサイクルシティ」を活用し、市民がイベント情報、サイクリングルート、交通ルール・マナー、駐輪場情報等を取得しやすい環境を確保し、サイクルツーリズムの推進、サイクリング目的の来訪者の拡大を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車サポーターの取組紹介 ・自転車イベント情報の掲載








分類	9. 自転車のまち“しずおか”のPR
施策	9-1. 「しずおか自転車物語」の周知
対応	      
概要	<p>徳川第15代将軍慶喜公（地元では「けいきさん」の名で親しまれている）が、明治10年ごろ県内で初めて自転車を所有、乗車していたという記録が残されている。この自転車を当時慶喜公愛用自転車を修理した方の関係者や市内木工業界などとプロジェクトチームを結成、「慶喜さん自転車復刻プロジェクト」として、復刻に向けた取組を行う。中でもしずおかの自転車の歴史などを探求した「しずおか自転車物語」を市民共同企画により発刊し、広くPRしている。</p> <p>これらの取組を踏まえ、「自転車のまち”しずおか”」としての市民意識の醸成を図るとともに、市内外にシティプロモーションをしていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・けいきさん自転車復刻プロジェクトによるシンポジウム等の開催 ・「しずおか自転車物語」の周知 ・自転車のまち”しずおか”のPR動画等の作成
施策	9-2. 自転車の利用促進に関する出前講座の実施
対応	      
概要	<p>本市では、市民参画による活力ある行政を展開するため、市職員が地域へ出向き、対話を通して市民の考えや期待に触れる機会を設け、市民との信頼関係を築き市民の市政に対する理解を深めるとともに市政運営をより身近に感じていただくことを目的として「市政出前講座」を実施している。</p> <p>自転車関連の講座のメニューでは「交通安全教室」があり、自転車も含めた交通安全教育に関する講座を設けている。今後は、自転車の利用促進に向け、自転車利用による楽しさ、メリット等を周知するための講座メニューを新設し、「自転車のまち“しずおか”」を広く市民に意識づける機会を創出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連の取組等を紹介する市政出前講座の新設の検討

施策	9-3. タンデム自転車活用による自転車利用機会の創出						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	静岡県内では、タンデム自転車の公道走行が平成 28 年度に解禁されたため、視覚等障害のある方にも自転車を体験していただくなど幅広い層の市民等に自転車の利用機会の創出を図っていく。						
施策	9-4. メディアネットワーク等を活用したプロモーションの実施						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	市の自転車によるまちづくりや自転車活用推進事業を、様々なメディアネットワーク等を活用し広報、プロモーションを行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏メディア向けプレスリリース ・市内における映像作品政策におけるロケ地支援等 ・広報誌、市の公式 Web サイト、SNS を活用した広報 						

分類	10. サイクリング関係団体の支援						
施策	10-1. 観光レンタサイクル事業の支援						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	市内の宿泊施設や観光関連施設により、宿泊客をはじめとする観光客に市内を自転車で巡ってもらえるよう、「観光レンタサイクル」を運営しており、運営への支援を行う。 観光レンタサイクルは、時間をかけて市内観光地を周遊することに適している。今後運用を予定している「シェアサイクル」との併存により、本市の自転車利用の受入態勢を更に充実させるとともに観光関連施設が、レンタサイクルを運営することで、観光客等の利便性向上を図り、観光振興を図る。						
施策	10-2. 自転車関連製品の開発・販路開拓支援						
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド	
概要	中小製造事業者が行う新製品開発、展示会出展、販路開拓に資する事業に対する助成を行う。 ※中小製造事業者が行う自転車及び関連製品の開発やそれらに係る展示会出展、販路開拓に資する事業も含まれる。						

分類	11. 自転車競技の振興					
施策	11-1. 東静岡アート&スポーツ／ヒロバによる BMX の推進					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	東静岡アート&スポーツ／ヒロバで、ローラースポーツを楽しむ環境の整備、各種推進事業を実施し、BMX 等を通じた地域の賑わい創出を創出する。					
施策	11-2. 競輪事業連携イベントの開催					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	競輪事業のPRを通じて、「自転車のまち」としてのイメージアップを図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・競輪場内でのイベント開催（競走路を走行できるイベントなど） ・各種イベントに「静岡けいりんPRブース」を出展（サイクルタイムトライアル（固定自転車でのタイム測定）など） 					
施策	11-3. マウンテンバイクコースの活用検討					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	井川地域（大日峠）における観光交流人口の増加を図るため、新たな観光資源や魅力の開発として、南アルプスユネスコエコパークや富士山などを眺望できる恵まれた環境下にあるリバウエル井川の敷地内マウンテンバイクコースの活用を図る。					
施策	11-4. 各種目別全国大会出場選手補助金					
対応	健康	脱炭素	利用	賑わい	モラル	プライド 
概要	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スポーツ活動を支援し、もって本市のスポーツを推進するため、全国大会に出場する選手が所属するスポーツ団体等に対し補助金を交付する。					

分類	12. 自転車通勤の促進	
施策	12-1. 自転車通勤の促進	
対応	      	
概要	<p>自転車の利用促進を図り、過度な自動車交通への依存を軽減する。国においても環境負荷の低減、健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和を目的とした「自転車通勤導入の手引（令和元年5月）」を発出している。</p> <p>静岡市役所では、毎月第1・3金曜日を「静岡市職員TDMの日及びノーカーデー」として、通勤時における自動車・バイクの利用を控え、公共交通機関や自転車・徒歩での通勤を促すことで、自転車分担率の向上と二酸化炭素排出量の削減を図る。また、市職員の職務内外出時において公用自転車の活用について推奨している。</p>	
施策	12-2. 公用自転車の利用促進	
対応	      	
概要	<p>公務に伴う近距離移動の際、環境保護（省エネ・大気汚染）と職員の健康増進のため、自動車等を用いず、公用自転車の活用をインフォメーション等の掲載を通じて職員に促す。また、公用自転車利用の際の交通ルール・マナー向上に向けた意識付けも併せて呼び掛けを行う。</p>	

分類	13. 災害時における自転車の活用	
施策	13-1. 災害時における自転車の活用	
対応	      	
概要	<p>災害時における自転車の活用を推進し、地域社会の安全・安心の向上を図ることを目的に実施する。</p> <p>巨大地震等の大規模災害が発生した場合、公共交通機関等の使用が困難な状況となることが想定されるが、子どもから高齢者に至る幅広い世代が乗れる自転車は、渋滞や燃料不足等の影響も受けず、移動手段として非常に有効である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における職員参集の移動手段として自転車を活用する。 ・被災状況の把握・調査・情報収集・情報伝達の際、移動手段として自転車を活用することを地域防災計画に位置付けることを検討する。 	

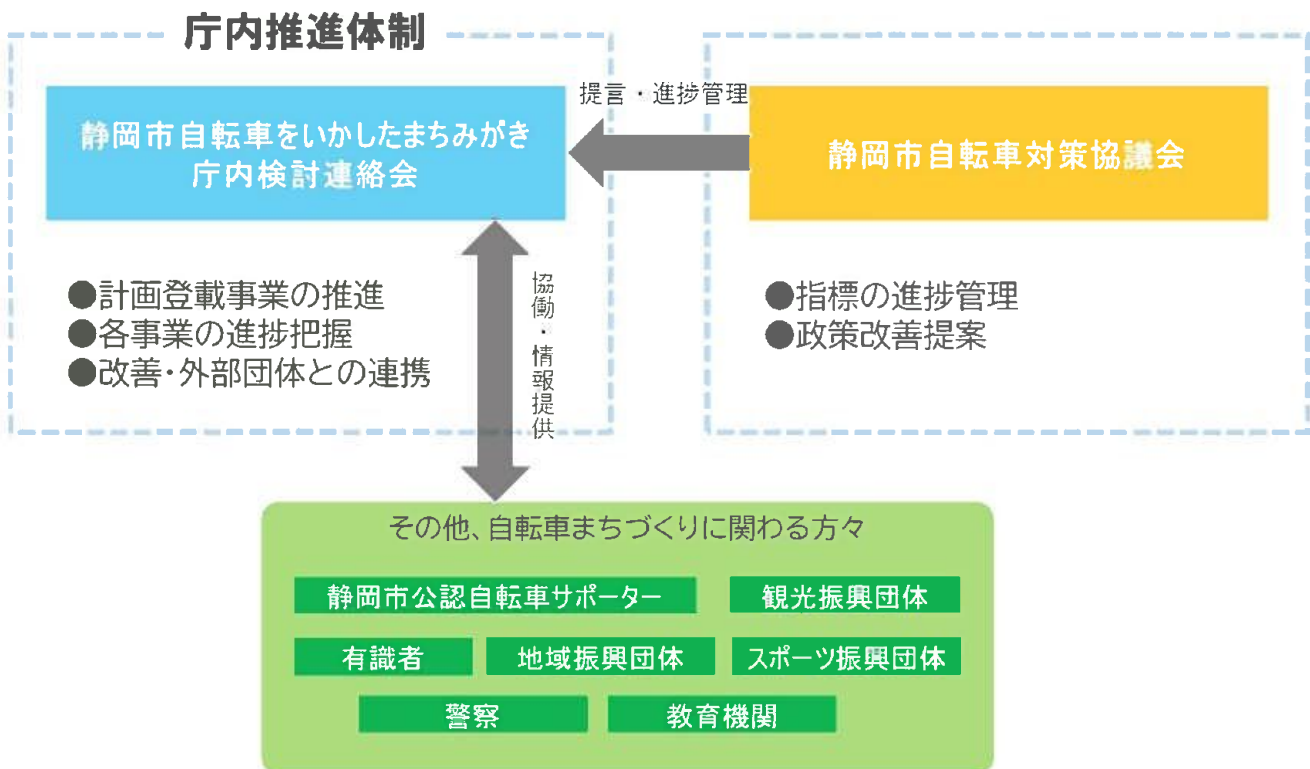
7 計画の推進体制



7-1 計画の推進体制

本計画の基本理念である「世界水準の自転車都市“しずおか”」の実現にあたっては、行政だけで進めることは難しく、市民・事業者の皆さんの協力が不可欠となります。自転車利用者だけでなく、道路を利用する多様な主体や、地域社会の声を計画に随時反映し、その政策に活かしていくことが求められます。

そこで、市民・交通事業者・警察・企業などの参加する「静岡市自転車対策協議会」、そして施策を実際に推進する市役所の部局から構成される「静岡市自転車をいかしたまちみがき 庁内検討連絡会」を計画の推進体制に位置づけ、公民連携体制を構築しながら事業を推進していきます。



7-2 スケジュール・今後の見直し予定

本計画の実行的に推進していくため、毎年度の進捗管理を行います。基本目標で設定した指標について、PDCA サイクル(Plan,Do,Check,Action)にのっとり常に改善・みがきあげを行っていきます。進捗管理の場としては6-1で前述した推進体制を基本に、毎年度のチェックを行います。

令和8年度に第3期計画の総括を行い、次の第4期に向けた計画の見直しを行います。

	R5	R6	R7	R8	R9
計画期間 R5～R8年度 (2023～2026)	第3期				第4期
	策定報告	毎年開催予定。 指標、計画登載事業の 進捗状況をチェック		第4期計画に向けた 見直しを実施	
自転車対策協議会	●4月	●7月	●7月	●7月 ●2月	
庁内検討会議	●4月	●5月	●5月	●5月	

