

# 静岡県内の自転車ネットワーク 形成促進に向けた取り組みの進捗について

国土交通省 中部地方整備局  
静岡国道事務所  
浜松河川国道事務所  
沼津河川国道事務所



# 目次

## 静岡県内の自転車ネットワーク形成促進に向けた取り組みの進捗について

1. 令和元年度の取り組み概要	1
2. 自転車ネットワーク計画の策定状況	2
3. 今後の取り組み方針(案)	5

# 令和元年度の取り組み概要

## H29・H30年度 安推連での協議・確認事項

### ○静岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況の確認

- ・H29年度：策定済 4市、未策定 31市町
- ・H30年度：策定済 5市、未策定 30市町

### ○ネットワーク計画未策定自治体の進め方

- ・「計画策定を推奨する自治体」7市町を選定し※、優先的に働きかける

※「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会（H27.11.11）」で整理された市町村が自転車ネットワーク計画策定の必要性を判断するうえで参考となる4つの指標から選定



## 令和元年度の取り組み概要

### ① 自転車ネットワーク計画策定状況モニタリング

- ・ネットワーク形成に向けた計画策定・整備状況について継続した**モニタリングを実施**
- ・アンケートを実施し、**各自治体の問題・課題を把握**

### ② ネットワーク計画未策定自治体への働きかけ

- ・計画未策定の自治体に問題点への対応事例等の**情報提供を実施**

<自治体に提供した情報>

全国・県内の最新の動向、整備形態別の整備効果事例

# 2

## 自転車ネットワーク計画の策定状況

### ① アンケート調査の概要

- 静岡県内自治体を対象に、**自転車ネットワーク計画の策定状況**や**計画を策定しない理由等**を把握するためにアンケートを実施。
- アンケート時には、全国・県内の動向や整備効果事例などの**情報提供**を実施。

#### ■ 自治体アンケート調査の概要

- 実施時期：令和2年1月
- 対象自治体：静岡県内35市町
- 実施方法：記述式
- 設問内容：①ネットワーク計画の策定状況  
②自転車活用推進計画の策定状況

#### ■ 設問内容

項目	内容
①ネットワーク計画の策定状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定状況、年次</li> <li>・協議会設置状況</li> </ul> <p>&lt;回答対象：策定済自治体&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネットワーク計画延長・整備状況</li> <li>・計画策定時、策定後、ネットワーク整備後の課題</li> </ul> <p>&lt;回答対象：未策定の自治体（検討中・検討予定の自治体は除く）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画を策定しない理由</li> <li>・計画への取り組み意欲</li> </ul>
②自転車活用推進計画の策定状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定状況</li> <li>・施策の検討状況</li> </ul>

#### ■ 情報提供の概要

##### 国の動向（例：道路構造令の一部改正について）

2. 自転車通行空間の整備手法

(1) 道路構造令の一部改正

○平成31年4月に自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられるべき状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定された。

**背景・必要性**

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっております。歩行者と自転車とが適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全線が実現できておらず、幅員が狭い狭くてすべし自転車専用通行帯（混交路上に基づく通行帯の併設）についても、道路構造令に新たに自転車通行帯として位置づけ、自転車通行空間の整備を加速する必要があります。
- 4月より自動執行。

**改正概要**

- 歩行者・自転車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設け、
- ただし、自転車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

**効果**

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

##### 整備形態別の整備効果事例

3. 自転車通行空間の整備効果

(3) 車道混在の事例（東京都内の事例）

- 自転車に関与した人身事故が約1割減少（整備前：447件→整備後：403件）
- 自動車運転時での自転車通行や存在の意識が向上（意識する68%）

**整備概要**

- ・整備前：車道混在の事例
- ・整備後：自転車専用通行帯の設置

**整備効果**

- ・人身事故の発生状況：整備後、人身事故が約1割減少（整備前：447件→整備後：403件）
- ・意識向上：整備後、自転車通行や存在の意識が向上（意識する68%）

参考：資料11中

交通事故が削減  
利用者の意識が向上

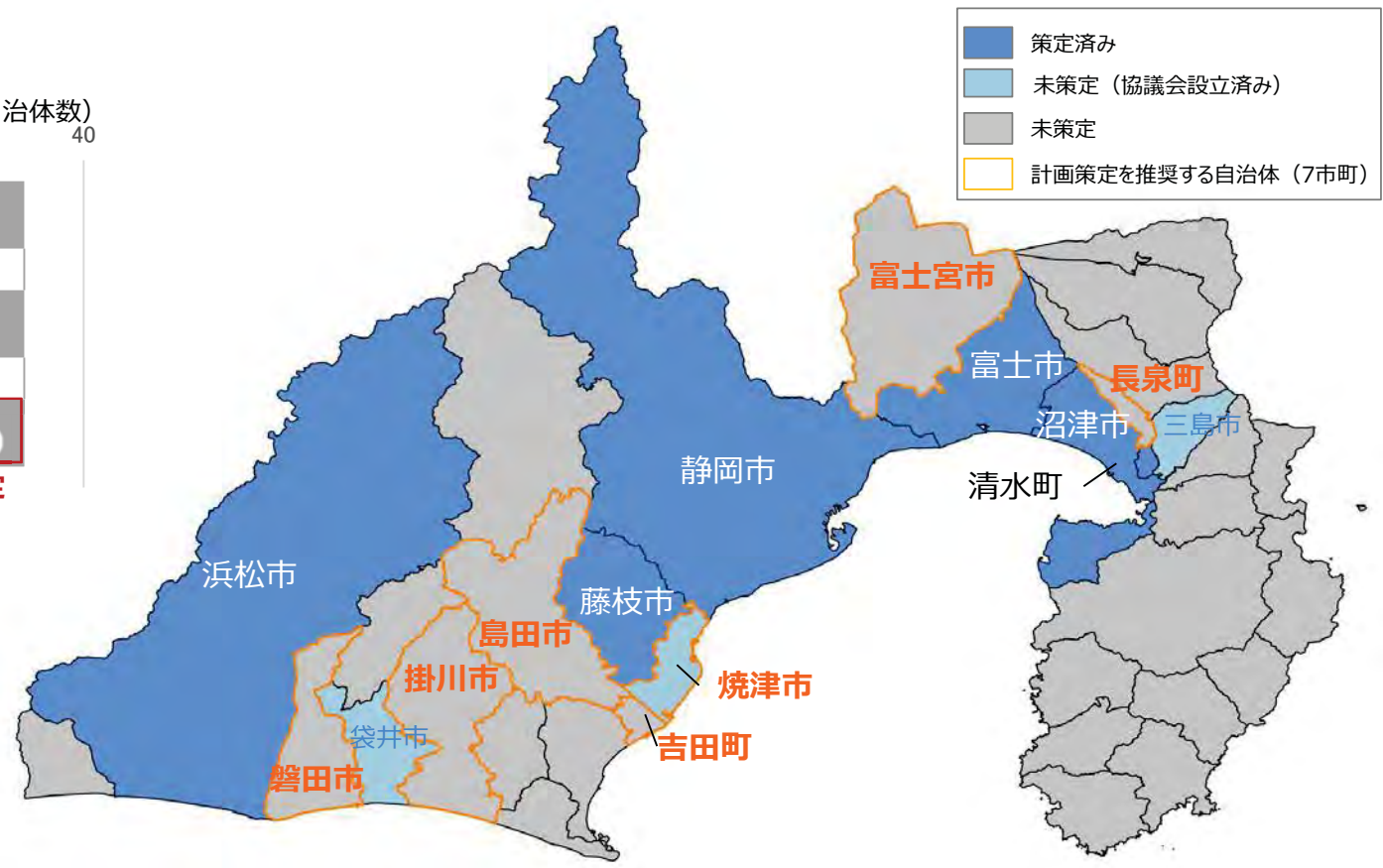
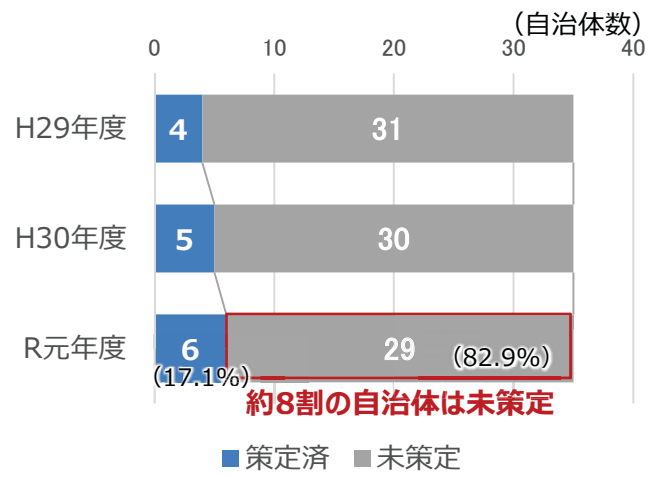
# 2

## 自転車ネットワーク計画の策定状況

### ②静岡県自治体のネットワーク計画策定状況（令和2年1月時点）

- 自転車ネットワーク計画策定済の自治体は、静岡県内35市町のうち**6市町**。
- 「**計画策定を推奨する自治体\***」**7市町**は**いずれも未策定**。そのうち協議会が設置されている自治体は1市。

#### ■自転車ネットワーク計画策定状況



※「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会（H27.11.11）」で整理された市町村が自転車ネットワーク計画策定の必要性を判断するうえで参考となる4つの指標から選定

※詳細は、参考資料（P1）を参照

# 2

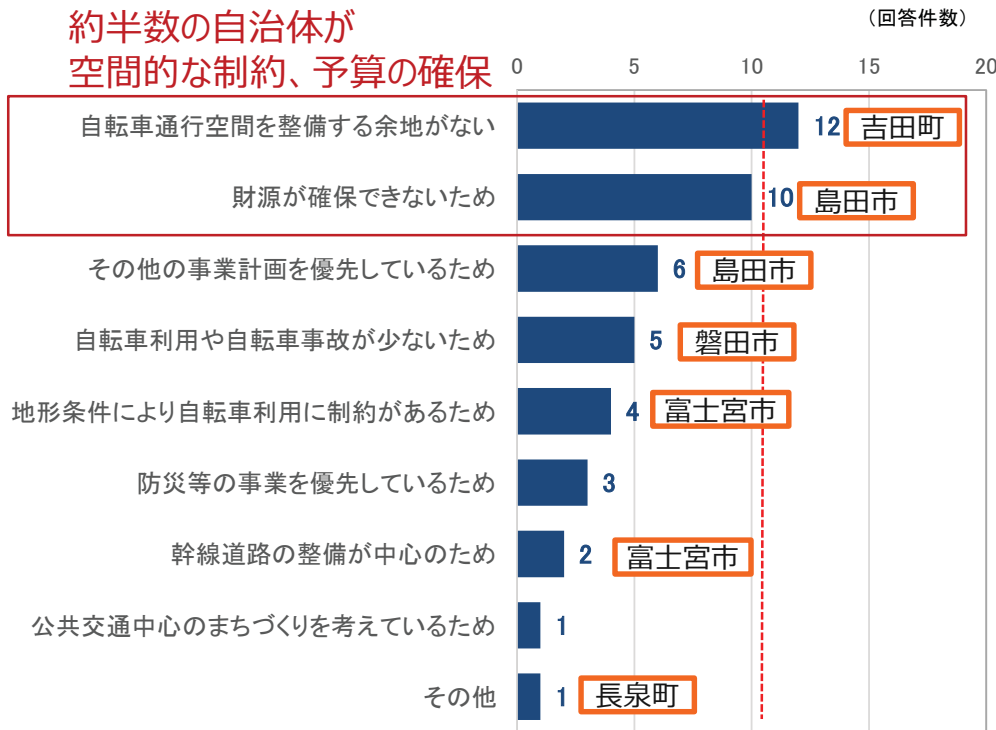
## 自転車ネットワーク計画の策定状況

### ③ 自転車ネットワーク計画を策定しない理由

- 計画を策定しない理由に約半数の自治体が「空間的な制約」、「予算の確保」を挙げている。
- 「計画策定を推奨する自治体」の計画を策定しない理由は多様化しており、各々に異なった課題。
- 情報提供は、取り組み意欲の向上に一定の効果があることを確認。

#### ■ 自転車ネットワーク計画を策定しない理由

約半数の自治体が  
空間的な制約、予算の確保



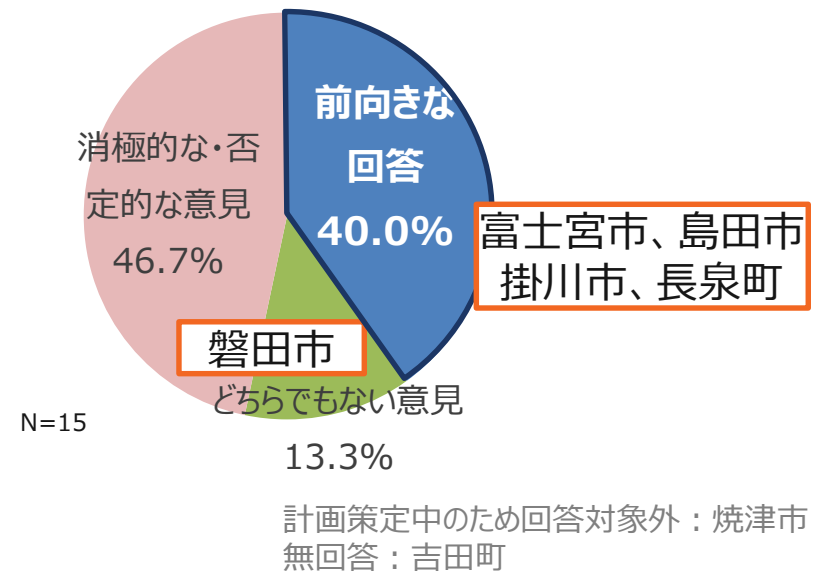
■ R元年調査(未策定自治体21)

※ 〇〇市 : 計画策定を推奨する自治体

※未策定自治体数: 策定中、今後検討を進める予定と回答した自治体は除いた

#### ■ 情報提供を踏まえた取り組み意欲

情報提供は取り組み意欲向上に一定の効果



※アンケート実施時に自転車ネットワーク計画の関連情報として県内の自転車通行空間の整備状況、整備手法、整備効果などの情報を提供。

※「関連情報を見た後のネットワーク計画策定への取り組み意欲」に対する自由回答から整理。

※回答対象は、計画未策定の21自治体。そのうち回答があった15自治体について整理。

※詳細は、参考資料（P2～P3）を参照

## 3

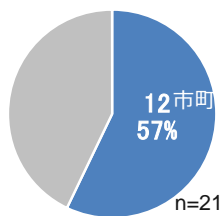
# 今後の取り組み方針(案)

## ①未策定自治体に向けた提供する情報の検討

- 計画未策定の自治体に対し、自治体の整備手法、ネットワーク形成の整備効果など**課題解決に直接的につながる事例を提供。**
- 「計画策定を推奨する自治体」は、多様化する課題に対し、**個別に情報提供**を実施。

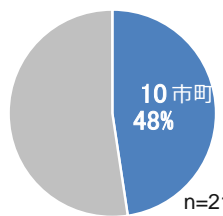
### ■未策定自治体に向けて提供する情報（案）

#### ○課題：自転車通行空間の空間的制約 吉田町



- ・整備区間における事故率など安全性の向上を示すデータ  
【⇒情報提供（イメージ） p.6-7】
- ・車道混在の狭隘道路における整備事例
- ・有効的な計画対象エリア設定例

#### ○課題：財源の確保 島田市



- ・国等の補助事例
- ・少しの工夫による走行性の向上事例  
【⇒情報提供（イメージ） p.6-8】
- ・整備形態別の施工費例

### ■「計画策定を推奨する自治体」に対し個別に提供する情報（案）

#### ○課題：自転車利用や自転車事故が少ない 磐田市

- ・走行性の向上などの整備効果事例
- ・周辺自治体の計画・整備状況等の共有によるネットワーク化の必要性

#### ○課題：他事業との調整・人員不足 島田市・長泉町

- ・他計画、他事業との連携方法

#### ○課題：地形条件 富士宮市

- ・坂道を自転車で登坂することの健康増進効果例、類似する地形条件での整備事例

※ 〇〇市 : 計画策定を推奨する自治体

# 今後の取り組み方針(案)

## ② 「課題：自転車通行空間の空間的制約」に対する情報提供（イメージ）

- 近年、静岡市内では自転車専用通行帯の整備が進んでいる。（H23年度～H25年度で8路線）
- 整備路線は全体的に**自転車事故が減少傾向**、特に「藤枝静岡線」「国道362号」は**約20～30%の自転車事故が減少**。
- 自転車専用通行帯の整備は、**自転車事故の抑制に一定の効果が期待**。

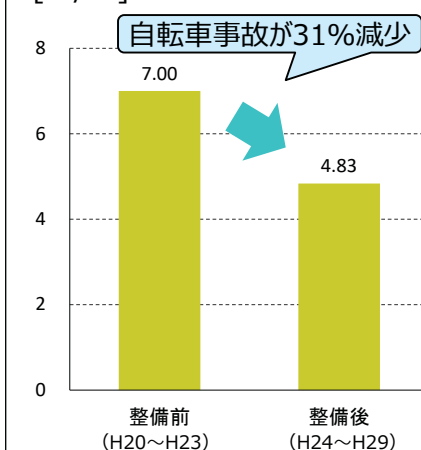
### ■静岡市内 自転車専用通行帯整備箇所



H23～H25 自転車専用通行帯整備箇所

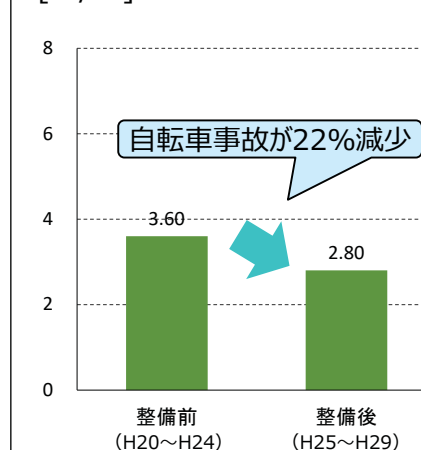
### ■整備前後での自転車事故の増減

① H23整備 藤枝静岡線  
[件/年]



整備例

② H24整備 国道362号  
[件/年]



整備例

※H20～H28：警察事故データ(静岡市集計) H29：イタルダ事故データをもとに集計



# 今後の取り組み方針(案)

## ③「課題：財源確保」に対する情報提供（イメージ）

- 自転車ネットワーク構築には、事業費の一部に国等の補助の活用が可能。
- 溝や段差の解消などに費用をかけず**少しの工夫**で自転車の走行性や安全性の向上に期待。

### 国等の補助事例

#### ●国土交通省予算（令和2年度）

##### (b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進 [1,688 億円 (1.25)]

※令和元年度補正予算 175 億円

交通安全確保のため、ビッグデータを活用した生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ・ビッグデータの活用による生活道路のエリア等の効果的な交通安全対策の推進
- ・自転車活用推進計画に基づく、安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ソフト・ハード両面の幅広い対策を取り込んだ計画的な踏切対策の推進
- ・無電柱化推進計画に基づく、通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・高速道路の暫定2車線区間の安全性確保に向けた4車線化、付加車線設置等の推進
- ・高速道路における逆走対策、歩行者等の立入り対策の推進
- ・高速道路の休憩施設(SA・PA)の駐車マス不足解消等、サービス水準の向上
- ・ブロック塀等の安全確保の推進

出典：令和2年度予算概要（令和2年1月国土交通省）

#### ●自治体での活用例

##### 4 健康都市 ③健康都市の実現に向けた基盤整備

##### 交通安全施設整備事業（自転車走行空間ネットワーク整備事業）

建設局

(千円)

	事業費	特定財源			一般財源
		国・県支出金 (5.5/10)	市債	その他	
当初予算額	261,000	125,400	99,500	14,000	22,100
前年度予算額	289,700	139,535	110,500	36,000	3,665

事業費に国等の予算を活用  
補助率は最大55%

出典：平成31年度当初予算（案）の概要（静岡市）

### 少しの工夫による走行性の向上事例

#### ●グレーチング蓋の格子形状の事例

- ・自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチングの格子の形状等を工夫



#### ●マンホールの蓋に滑り止め加工している事例

- ・スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を実施



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## 今後の取り組み方針(案)

### 自転車ネットワーク計画策定の状況

- 自転車ネットワーク計画策定自治体は**6市町**
  - 計画策定を推奨する自治体(7市町)は、**いずれも未策定**
- ⇒自治体へ継続した働きかけが必要

### 自転車ネットワーク計画策定の課題

- 自転車ネットワークを策定しない理由として、約半数の自治体が「**空間的な制約**」、「**財源の確保**」を挙げている
  - 計画策定を推奨する自治体の**課題は多様化**
- ⇒課題解決策を提供し機運を醸成させることが必要

### 自転車ネットワーク形成に向けた今後の取り組み方針(案)

- ①計画策定・整備状況の**モニタリングを継続的に実施**
- ②「計画を推奨する自治体」にアンケート・ヒアリングを実施し**各自治体の問題・課題を把握**
- ③多様化する課題に対し、**課題解決に直接的につながる情報を、自治体毎に提供**

# 参考資料



# 2

## 自転車ネットワーク計画の策定状況

参考資料

### ②静岡県自治体のネットワーク計画策定状況（令和2年1月時点）

自治体	自転車ネットワーク計画策定状況		協議会 設置 (R2.1時点)	人口 <H27> (人)	DID面積 <H27> (km2)	I 人口あたりの 自転車関連事故件数 <H22-25> (件/年・千人)	II 自転車関連 事故件数 <H22-25> (件/年)	III 通勤・通学 自転車分担率 <H22> (%)	IV 通勤・通学 自転車利用人口 <H22> (人)
	(H30.12時点)	(R2.1時点)							
静岡市	策定済	策定済	あり	716,197	104	3.22	2,307	22.5%	76,164
浜松市	策定済	策定済	あり	800,866	86	0.86	690	11.6%	43,926
沼津市	策定済	策定済	あり	202,304	30	1.62	329	15.4%	14,742
富士市	策定済	策定済	あり	254,027	49	1.28	324	9.6%	11,739
藤枝市	策定済	策定済	あり	142,151	15	1.70	242	12.7%	8,709
清水町	策定中	策定済	あり	32,302	6	1.98	64	16.0%	2,555
三島市	策定中	策定中	あり	111,838	14	1.32	148	12.8%	6,946
袋井市	策定中	策定中	あり	84,846	4	1.14	97	8.0%	3,371
焼津市	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	あり	143,249	17	1.71	245	13.0%	9,090
伊豆市	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	予定	34,202	—	0.23	8	2.7%	426
掛川市	未策定	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	予定	116,363	6	0.90	104	8.2%	4,677
御前崎市	未策定	今後検討を進める予定 (2021年度以降)	なし	34,700	—	0.60	21	4.3%	717
松崎町	未策定	今後検討を進める予定 (2021年度以降)	なし	7,653	—	0.36	3	10.6%	298
小山町	未策定	今後検討を進める予定 (2021年度以降)	なし	20,629	—	0.19	4	3.2%	347
富士宮市	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	未策定	なし	132,001	16	0.98	130	5.7%	3,552
御殿場市	今後検討を進める予定 (2020年度までに)	未策定	なし	89,030	6	0.68	60	5.5%	2,556
伊東市	今後検討を進める予定 (2021年度以降)	未策定	なし	71,437	6	0.29	1	2.2%	628
湖西市	今後検討を進める予定 (2021年度以降)	未策定	なし	60,107	8	0.96	58	9.6%	2,879
島田市	未策定	未策定	なし	168,625	15	1.19	201	9.2%	7,548
磐田市	未策定	未策定	なし	100,276	12	1.29	129	11.7%	5,585
長泉町	未策定	未策定	なし	40,763	7	1.46	60	13.5%	2,813
吉田町	未策定	未策定	なし	29,815	2	1.22	37	9.3%	1,418
熱海市	未策定	未策定	なし	39,611	5	0.13	5	1.2%	189
下田市	未策定	未策定	なし	25,013	1	0.48	12	8.9%	899
裾野市	未策定	未策定	なし	54,546	4	0.57	31	5.0%	1,383
菊川市	未策定	未策定	なし	47,041	2	0.87	41	7.1%	1,635
伊豆の国市	未策定	未策定	なし	49,269	5	0.79	39	8.2%	1,857
牧之原市	未策定	未策定	なし	49,019	4	0.87	43	7.8%	1,760
東伊豆町	未策定	未策定	なし	14,064	—	0.12	2	0.8%	48
河津町	未策定	未策定	なし	7,998	—	0.28	2	2.6%	81
南伊豆町	未策定	未策定	なし	9,516	—	0.13	1	2.8%	93
西伊豆町	未策定	未策定	なし	9,469	—	0.24	2	5.8%	210
函南町	未策定	未策定	なし	38,571	4	0.86	33	7.6%	1,372
川根本町	未策定	未策定	なし	8,074	—	0.19	2	3.0%	97
森町	未策定	未策定	なし	19,435	—	0.62	12	6.6%	613
全国平均値						1.07	79	14.6%	4,757
有識者会議閾値（全国上位3割）						1.77	926	22.3%	59,880

  全国平均を超える指標値  
  有識者会議閾値を超える指標値

## ③ 自転車ネットワーク計画を策定しない理由（ネットワーク計画策定を推奨する自治体の課題と取り組み意欲）

- 未策定の自治体の策定しない理由は、自治体ごとに異なる。
- 情報提供を踏まえ計画策定には意欲的な回答。

## ■ 自転車ネットワーク計画を推奨する自治体の課題と取り組み意欲

	ネットワーク計画を策定しない理由	情報提供を踏まえた取り組み意欲
長泉町	・その他（業務を行う人員の不足）	・近隣市町との連携を図った上で計画着手の必要があれば <b>一考する</b> 。
富士宮市	・地形条件により自転車利用に制約があるため ・幹線道路の整備が中心のため	・来年度、 <b>自転車活用推進計画の策定を検討しており、この中でネットワーク計画策定の必要性についても確認していきたい。</b>
島田市	・その他の事業計画を優先しているため ・財源が確保できないため	・自転車ネットワーク計画の <b>策定の必要性は理解</b> しているが、計画策定などに要する <b>費用及び職員数が確保できていないため、将来的には、計画検討に着手したい</b> と考えている。
焼津市	※計画策定中のため回答対象外	※計画策定中のため回答対象外
吉田町	・自転車通行空間を整備する余地がない	無回答
磐田市	・自転車利用や自転車事故が少ないため	・既存の空間を用いた手法が多くあることが分かった。
掛川市	無回答	・整備方針は未定だが市の方針として <b>2020年度中に策定予定</b> 。

## 自転車ネットワークを構築する上での課題（対象：計画策定済み・計画策定中の自治体）

- 計画策定時は「ネットワークの選定」、「関係者の調整・合意」、策定後は「予算の確保」、「他事業、関係者の調整」を挙げた自治体が多い。
- 整備後は「通行位置の周知」を挙げた自治体が多い。

## ■ ネットワーク計画策定時の課題

項目	内容	回答数
ネットワーク選定	・路肩幅員の狭い道路の安全確保。（静岡市）	4件
	・ネットワークの選定や整備計画の考え方の検討・整理が課題。（浜松市・袋井市）	
	・広域的にネットワークを考えるために隣接する自治体や県との調整が重要。（藤枝市）	
関係者の調整・合意	・関係者の合意形成に日時を要す。（沼津市・袋井市・清水町・三島市）	4件

## ■ ネットワーク計画策定後の課題

項目	内容	回答数
予算確保	・予算や期間の確保。（沼津市・藤枝市・清水町）	3件
他事業・関係者との調整	・交通管理者との協議、地元や関係機関との調整。（静岡市・沼津市・藤枝市・清水町）	4件
計画通りの着実な整備	・計画通りの進捗。（浜松市）	1件
ネットワークの形成	・ミッシングリンクの発生。（沼津市）	1件

## ■ ネットワーク整備後の課題

項目	内容	回答数
通行位置の周知	・自転車走行空間に対する認知度が低い、走行する自転車が少ない。（浜松市・藤枝市）	5件
	・車道混在部でのルールの徹底。（静岡市・沼津市・袋井市）	
管理者の区分の取り扱い 維持管理	・県道、市道交差点を跨ぐ場合の手続きや取扱い。（沼津市）	1件
	・維持管理の負担。（袋井市）	1件