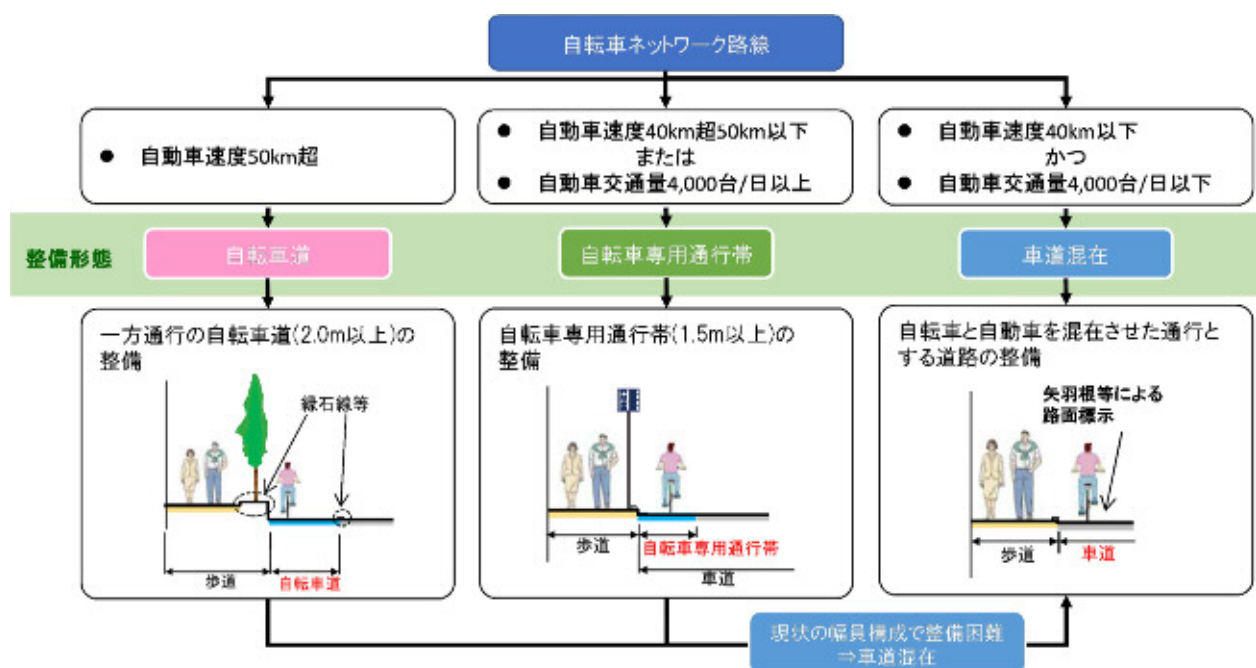


5 参考資料

5-1 自転車通行空間の整備形態

自転車通行空間の整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）に基づき、『自転車道』、『自転車専用通行帯』、『車道混在』のいずれかとする。

なお、自動車の速度や自動車交通量から、『自転車道』や『自転車専用通行帯』で整備することが望ましいが、幅員等から整備が困難な路線については、『車道混在』で整備を行うこととする。



資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）を基に作成

図 1 自転車通行空間の整備形態

5-2 自転車通行空間の優先整備区間の選定

5-2-1 既整備区間

令和2年3月時点で、自転車通行空間が整備されている区間を以下に示す。

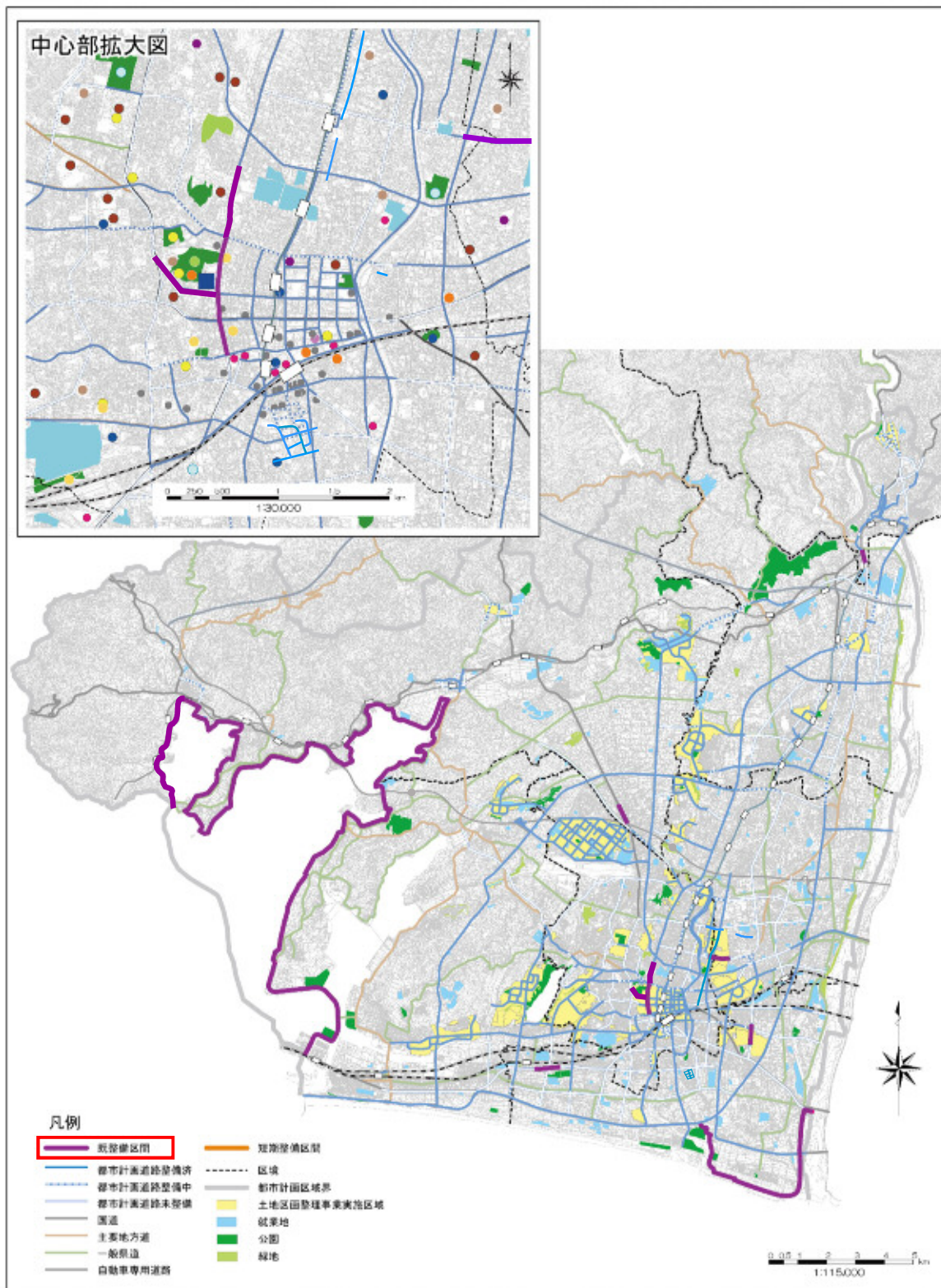


図 2 自転車通行空間の既整備区間(令和2年(2020年)3月現在)

5-2-2 短期整備区間（5年以内を目途）

今後、5年以内を目途に整備が予定されている区間を以下に示す。

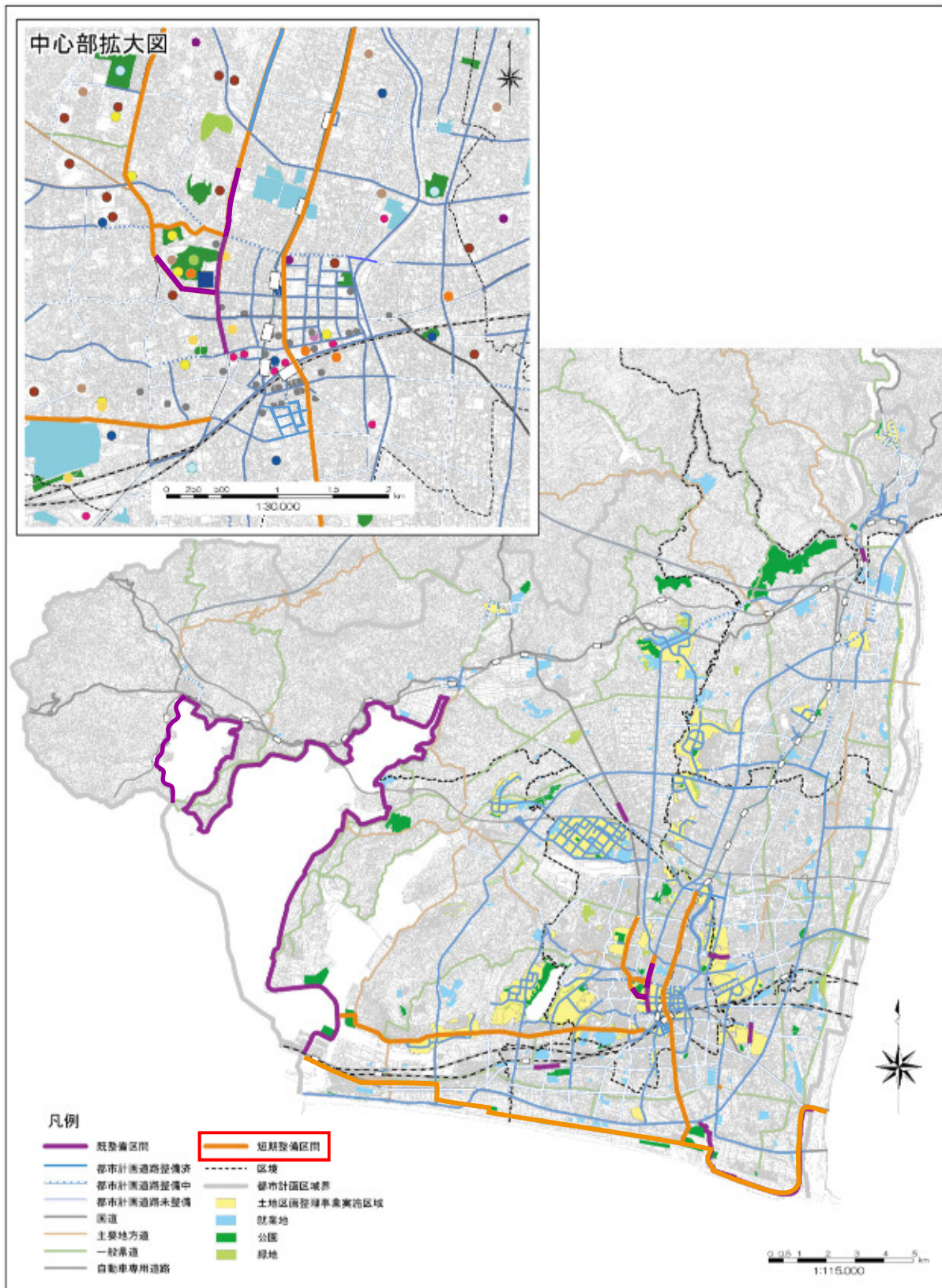


図 3 自転車通行空間の短期整備予定区間

- ① 国) 152 号 中沢町
- ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=0.4km
 - ・ 自動車交通量及び自転車交通量が多い路線
 - ・ 都心部へのアクセス、市役所への来訪者、高校の通学で自転車利用が多い
 - ・ 「自転車走行空間等整備計画」において重点整備モデル路線に位置付けられている
- ② 国) 257 号 鹿谷町～和合町
- ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=2.7km
 - ・ 自動車交通量及び自転車交通量が多い路線、自転車事故も多い路線
 - ・ 大学・高校の通学で自転車利用が多い
 - ・ 「自転車走行空間等整備計画」において重点整備モデル路線に位置付けられている
- ③ (主) 浜松雄踏線ほか 3 線
- ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=12.1km
 - ・ 都心部より浜名湖への誘導メインルート、平坦でありスポーツサイクル利用が多い
- ④ (市) 曳馬中田島線ほか 1 線
- ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=9.1km
 - ・ 遠州鉄道沿いの路線であり、駅の駐輪場も多く、利用者が駅へのアクセスとして利用
 - ・ 「自転車走行空間等整備計画」において重点整備モデル路線に位置付けられており、都心部から太平洋岸自転車道へのアクセスルートとなっている
- ⑤ (市) 元城鹿谷 1 号線
- ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=0.5km
 - ・ 軽便鉄道跡が自転車歩行者道となっているため地域や高校生等の利用があり、道路改良事業に合わせ自転車通行空間整備を実施
- ⑥ 太平洋岸自転車道
- ・ 太平洋岸自転車道の整備アクションプランに基づく自転車通行空間の整備
 - ・ 車道混在 (矢羽根型路面表示) L=約 23 k m
 - ・ 世界に誇るサイクリングロードの整備を推進するため、東京 2020 年オリンピック・パラリンピックまでに自転車通行空間整備を実施

図 4 自転車通行空間の短期整備予定区間路線名一覧

5-2-3 中期整備区間（10年以内を目途）の選定

今後10年以内を目途に、自転車通行空間を優先的に整備する区間は、以下のフローで選定を行う。

自転車関連事故、自転車交通量、歩行者交通量、高校生の自転車通学における危険箇所を基に整備の必要性が高い区間を選定し、連続性を確保するための区間を加えた区間を優先整備区間とする。

■選定フロー

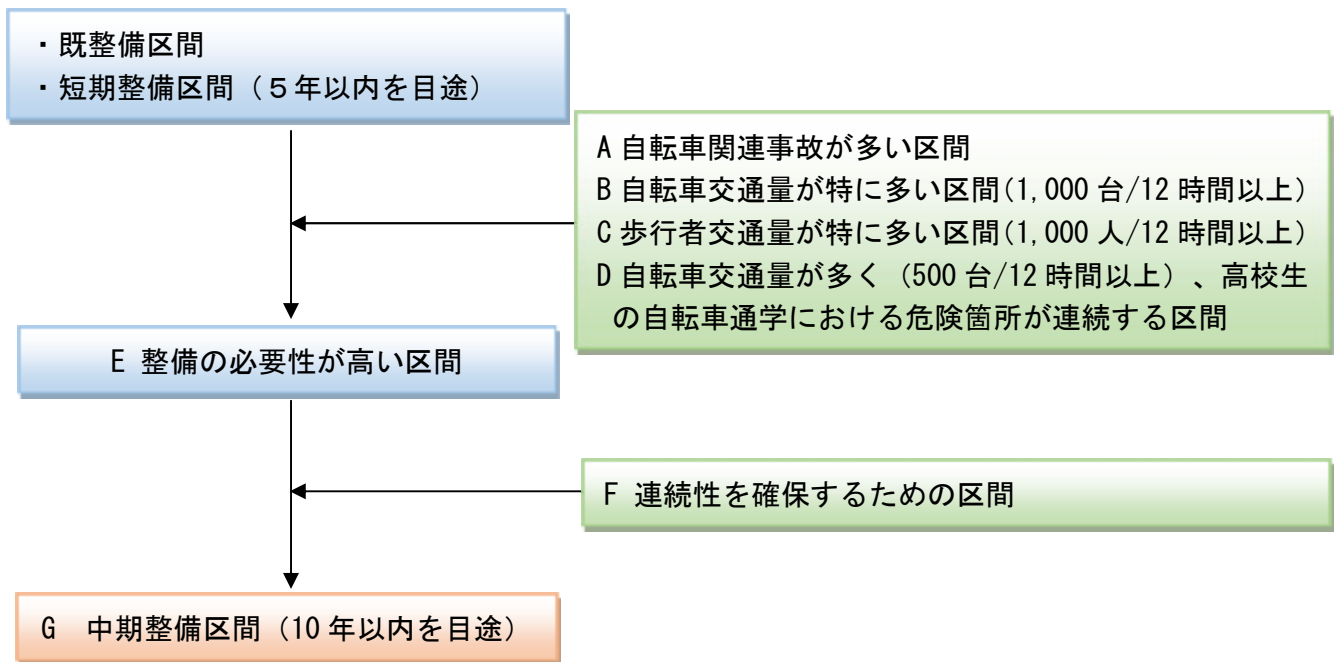


図 5 自転車通行環境の優先整備区間選定フロー

(1) 整備の必要性が高い区間の検討

A 自転車関連事故が多い区間

中心市街地、J R浜松駅周辺部、幹線道路沿いに自転車関連事故が相対的に多い。

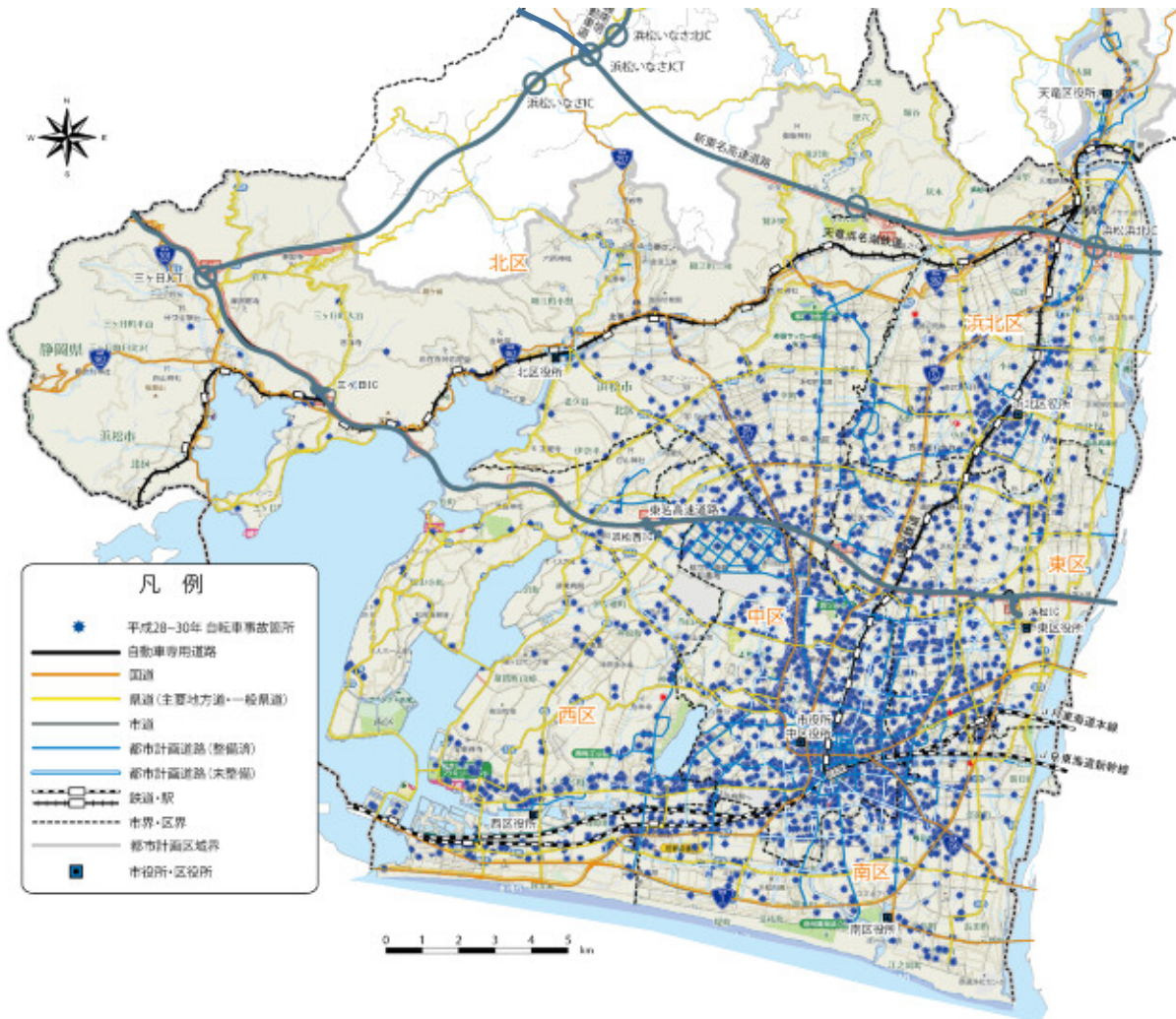


図 6 自転車関連事故発生箇所図(平成 28 年(2017 年)~30 年(2018 年))

出典 事故事件発生マップ(静岡県警ホームページ)



● 自転車事故が相対的に多い区間

図7 自転車関連事故発生箇所図(平成28年(2017年)～30年(2018年))拡大図

B 自転車交通量が特に多い区間（1,000 台/12 時間 以上）

自転車交通量が特に多い区間（1,000 台以上/12 時間・平日）は、中心部北側の国道 257 号、国道 152 号等となっている。

表 1 自転車交通量が特に多い路線

路線名	観測地点名	交通量 平日 12 時間 自転車類(台)
(市)中野町三方原線	中区住吉町 753-16	2,274
国道 257 号	中区住吉 3 丁目 36	1,624
国道 257 号	中区小豆餅 2 丁目 1400-1	1,421
(市)植松和地線	中区広沢 1 丁目 5	1,276
国道 152 号	中区相生町 16	1,097
国道 152 号	中区元城町 101-10	1,040
国道 257 号	中区上浅田 1 丁目 236-37	917
(市)中野町三方原線	中区新津町 955-1	834
(市)上島柏原線	南区高塚町 1448	780
(主)浜松雄踏線	西区入野町 9918	680
(一)高塚停車場入野線	南区高塚町	673
国道 257 号	中区高町 204-13	640
国道 152 号	中区神明町 315-1	608
国道 150 号	中区相生町 316-6	572
(主)天竜浜松線	東区宮竹町 790-2	537
(一)中野子安線	東区和田町 808-1	535
(主)細江舞阪線	西区雄踏町宇布見領家 9611-1	525
(市)植松和地線	中区佐藤町 2 丁目 10	516
(一)熊小松天竜川停車場線	東区篠ヶ瀬町 1377-2	500

出典：平成 17(2005)年・27(2015)年 道路交通センサス
(全国道路・街路交通情勢調査)

自転車交通量

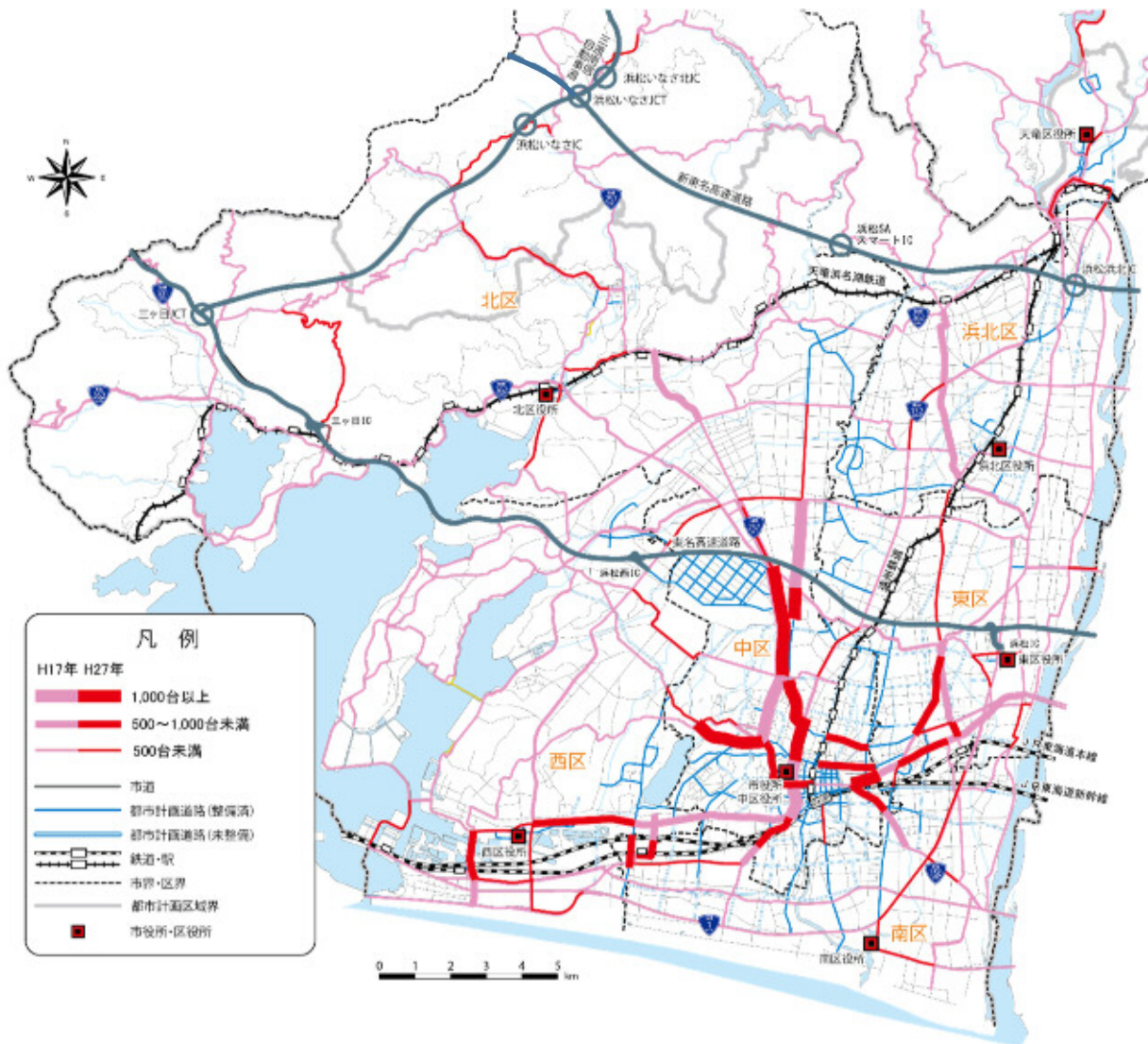


図8 自転車交通量図

出典：平成 17(2005)年・27(2015)年 道路交通センサス
(全国道路・街路交通情勢調査)

C 歩行者交通量が特に多い区間（1000 人/12h 以上）

歩行者交通量が特に多い区間（1,000 人以上/12h・平日）は、中心部を通過する国道 152 号等となっている。

表 2 歩行者交通量の多い路線

路線名	観測地点名	交通量 平日 12 時間 歩行者類(人)
国道 152 号	中区元城町 101-10	1936
国道 152 号	中区神明町 315-1	1305
(一)高塚停車場入野線	南区高塚町	1124
(市)中野町三方原線	中区新津町 955-1	749
(市)植松和地線	中区広沢 1 丁目 5	746
国道 257 号	中区高町 204-13	618
(主)館山寺鹿谷線	中区富塚町字本村 1949-1	507

出典：平成 17(2005)年・27(2015)年 道路交通センサス
(全国道路・街路交通情勢調査)

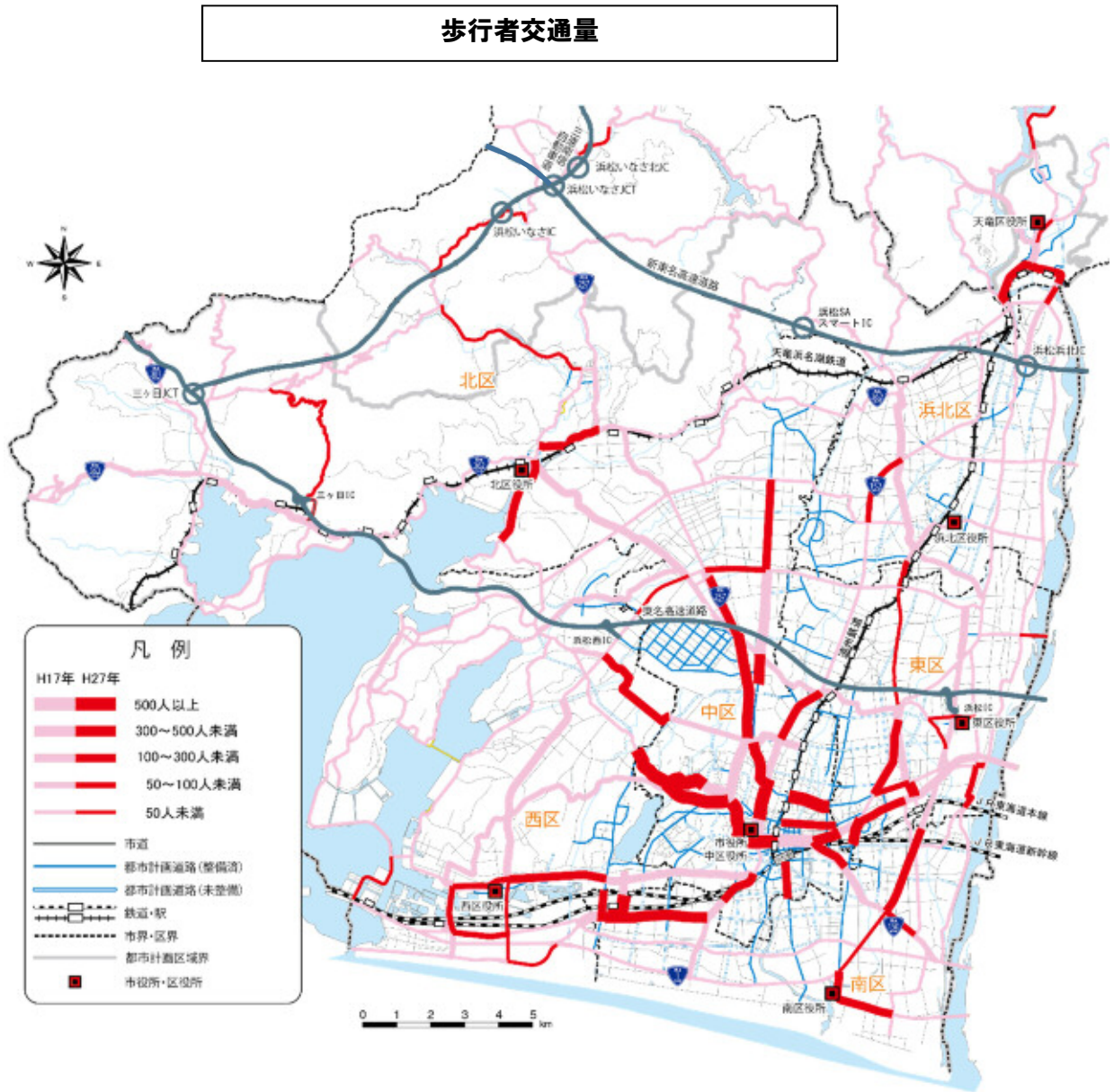


図9 歩行者交通量図

出典：平成 17(2005)年・27(2015)年 道路交通センサス
 (全国道路・街路交通情勢調査)

D 自転車交通量が多く（500 台/12h 以上）、高校生自転車通学における危険箇所が連続する区間

■高校生の自転車通学における危険箇所

静岡県高校生自転車通学危険箇所 MAP によると、浜松北高等学校等の高校周辺の道路において、危険箇所の指摘が多くなっている。



図 10 静岡県高校生自転車通学危険箇所 MAP

出典：浜松市自転車走行空間等整備計画
(平成 25(2013)年 8 月)

■ 自転車交通量が多い区間 (500 台/12h 以上)

P66 「B 自転車交通量」 参照

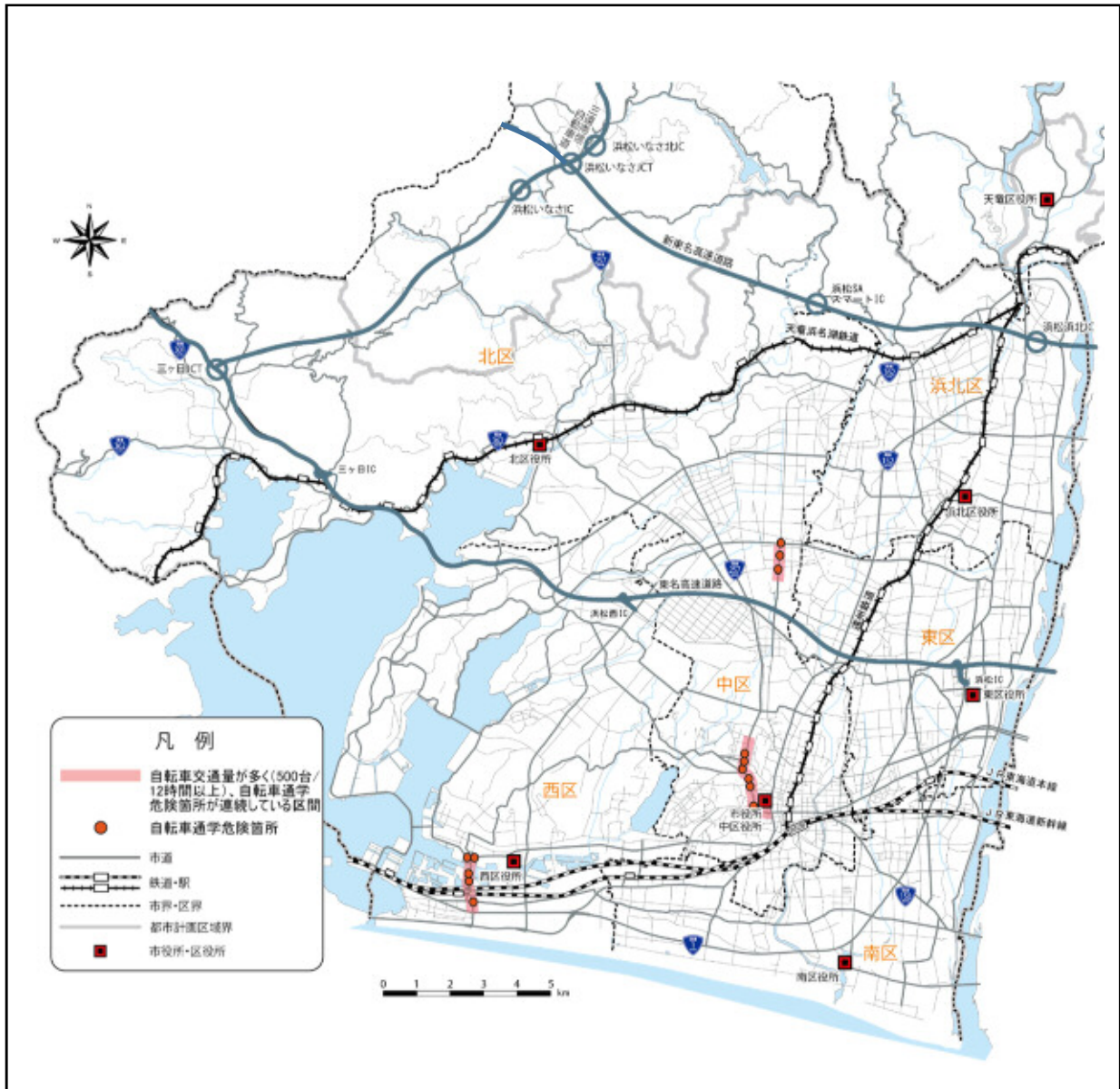


図 11 自転車交通量が多く、高校生の自転車通学における危険箇所が連続する区間

E 整備の必要性が高い区間

整備の必要性が高い区間（選定フローA～Dに該当する区間）をまとめると、下図の通りとなる。

- ・A：自転車関連事故が多い区間
- ・B：自転車交通量が特に多い区間（1,000台/12h以上）
- ・C：歩行者交通量が特に多い区間（1,000人/12h以上）
- ・D：自転車交通量が多く（500台/12h以上）、高校生の自転車通学における危険箇所が連続する区間

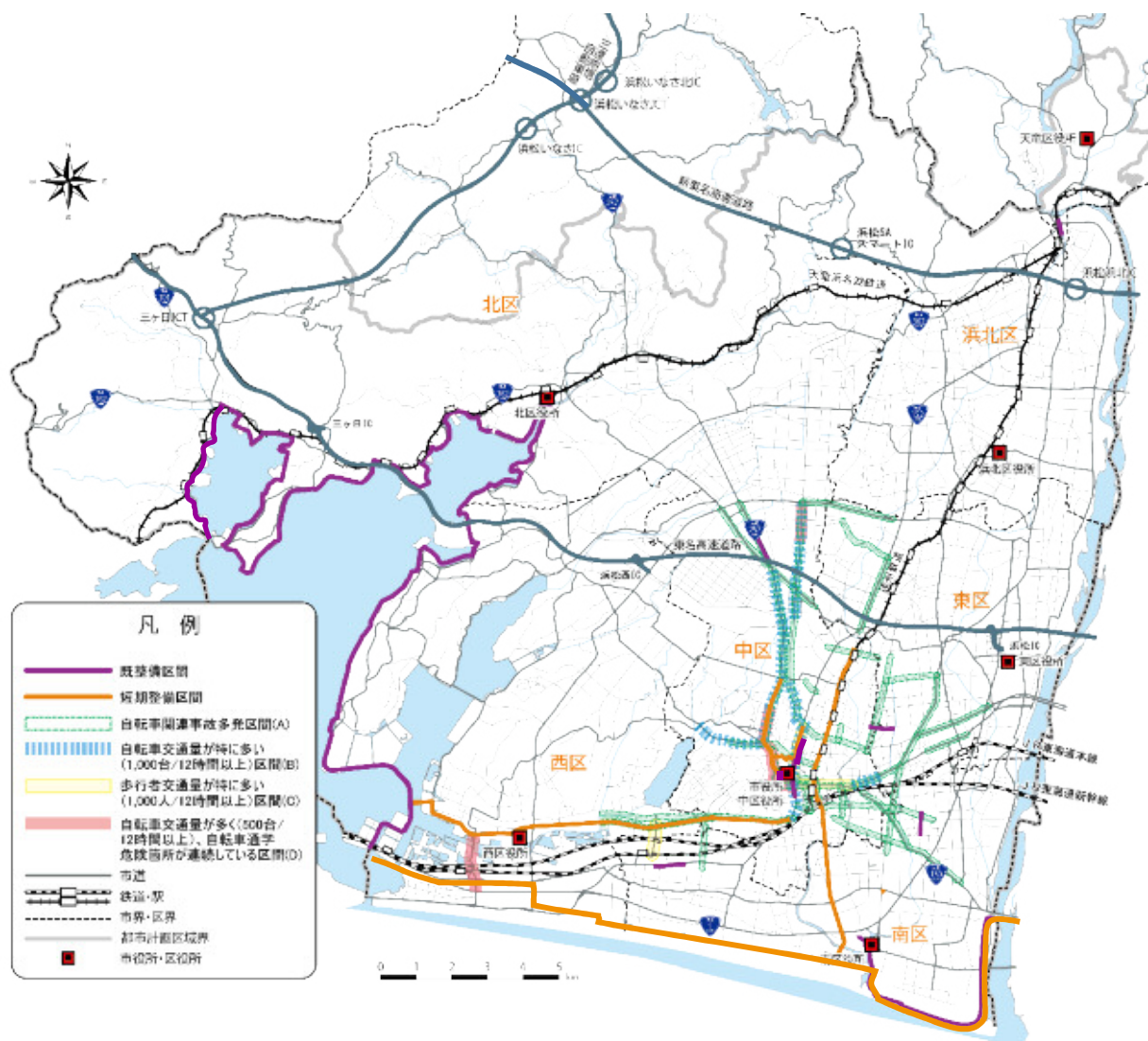


図 13 整備の必要性が高い区間

F 連続性を確保するための区間

「既整備区間」「短期整備区間」「整備の必要性が高い区間」を抽出し、連続性を確保するための区間を下図の通り設定した。

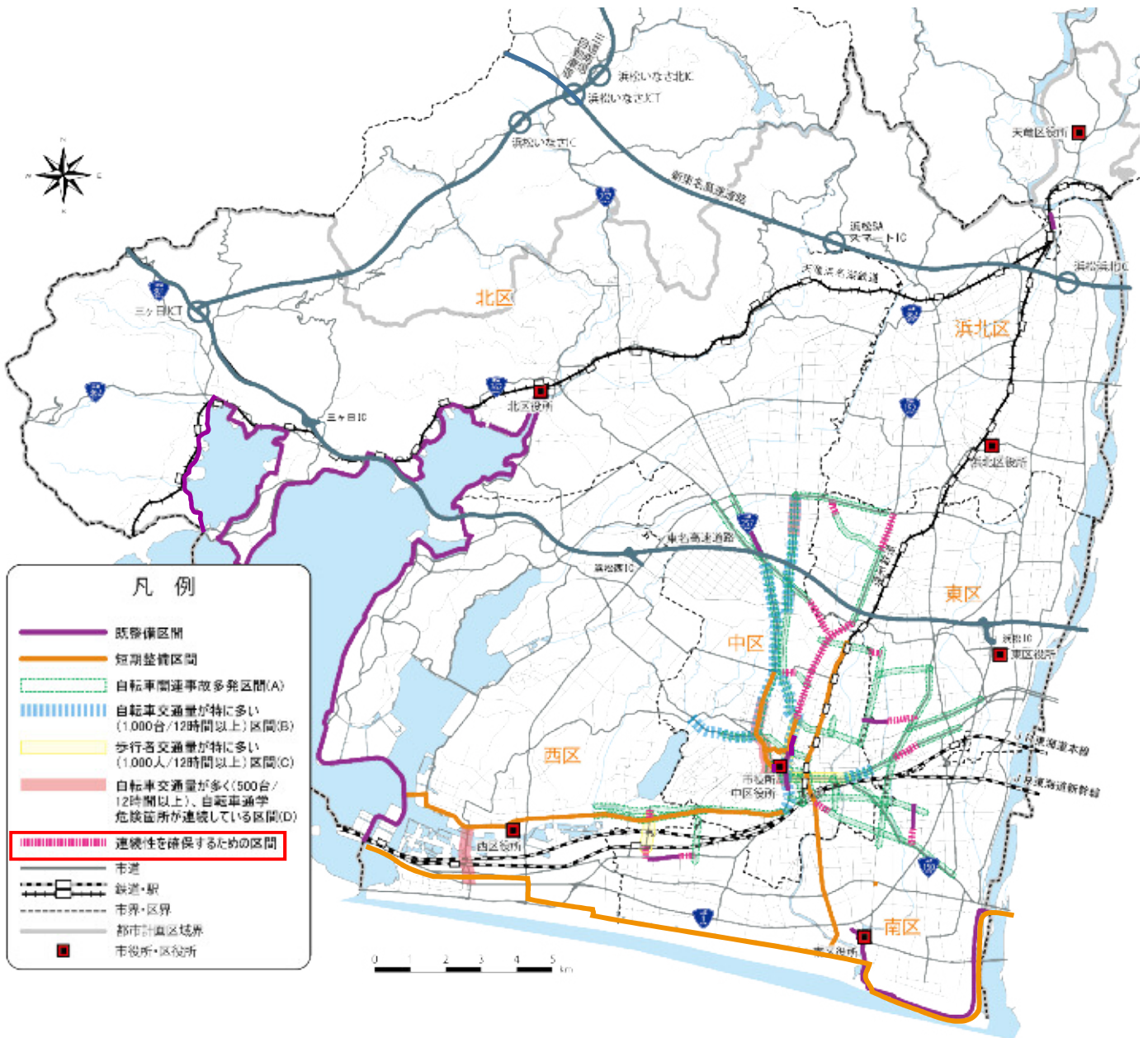


図 14 連続性を確保するための区間

G 優先整備区間の選定結果

選定フローA～Fにより選定した区間を、今後10年以内（～2029年まで）を目途に整備する中期優先整備区間とする。

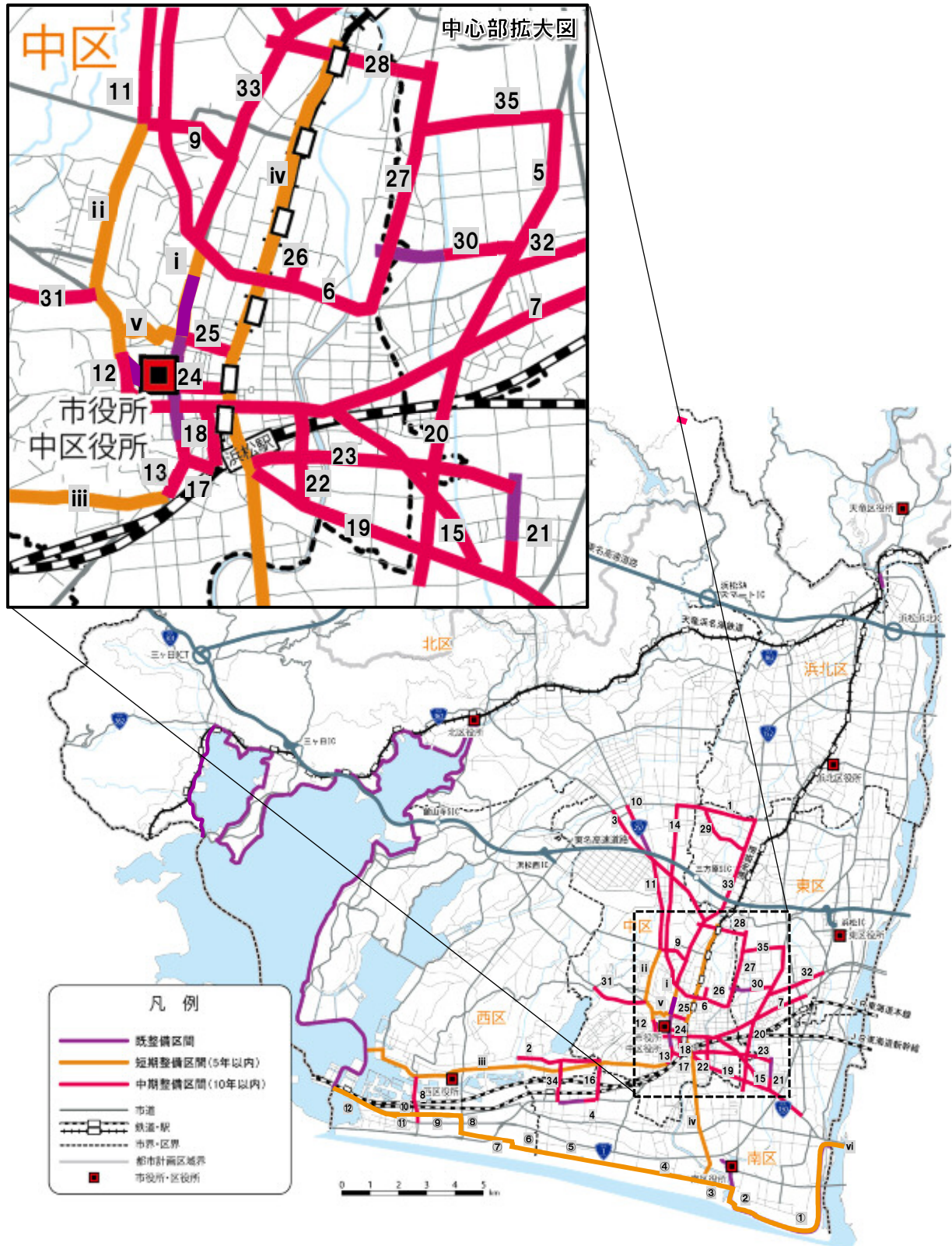


図15 優先整備区間の選定結果

表 3 短期整備区間一覧

記号	路線	区間	延長(m)	整備形態
i	(国) 152 号	中沢町	400	車道混在
ii	(国) 257 号	鹿谷町～和合町	2,700	車道混在
iii	(主) 浜松雄踏線ほか 3 線	舞阪町弁天島～成子町	12,100	車道混在
iv	(市) 曳馬中田島線ほか 1 線	上島～中田島砂丘前	9,100	車道混在
v	(市) 元城鹿谷 1 号線	鹿谷町～下池川町	500	車道混在
vi	太平洋岸自転車道	河輪町～舞阪町弁天島	23,000	車道混在・自転車専用通行帯
計			47,800	

表 4 太平洋岸自転車道ルート内訳

記号	太平洋岸自転車道	区間	延長(m)	整備形態
①	(一) 浜松御前崎自転車道線	河輪町～舞阪町弁天島	6,300	車道混在
②	(市) 江之島 101 号線		400	車道混在
③	遠州灘海浜公園		1,300	車道混在
④	(市) 新橋江之島線		3,300	車道混在
⑤	(市) 新橋坪井線		3,600	車道混在
⑥	(市) 篠原 258 号線		200	車道混在
⑦	(市) 舞阪篠原 1 号線		2,000	車道混在
⑧	(主) 浜松環状線		600	自転車専用通行帯
⑨	(一) 舞阪竜洋線		1,600	車道混在
⑩	(主) 細江舞阪線		1,100	車道混在
⑪	(市) 舞阪浜田 48 号線		100	車道混在
⑫	(国) 301 号		2,500	車道混在
計			23,000	

表 5 中期整備区間一覧

記号	路線	区間	延長(m)	整備形態
1	(主) 浜松環状線	赤松坂～内野入口	2,800	未定
2	(市) 西伊場志都呂 1 号線	入野町 16101 付近～西伊場町	3,300	未定
3	(一) 磐田細江線	上島北～葵町	4,600	未定
4	(国) 257 号	可美小学校東～可美公園入口	400	未定
5	(主) 天竜浜松線	宮竹～天王町	1,800	未定
6	(市) 中野町三方原線	荻丘 2 丁目～船越公園前	5,000	未定
7	(一) 中野子安線	子安～薬師町 332 付近	2,200	未定
8	(主) 細江舞阪線	宇布見橋北～馬郡	1,700	未定
9	(一) 和地山曳馬停車場線	和合町～中央署南	1,100	未定
10	(国) 257 号	三方原町～北星中学入口	1,100	未定
11	(国) 257 号	元追分～和合町	3,300	未定
12	(国) 257 号	公園前交番北～連尺	1,000	未定
13	(国) 257 号	伝馬町～成子	400	未定
14	(国) 257 号	赤松坂～荻丘 2 丁目	3,300	未定
15	(国) 150 号	相生町～西中町	4,200	未定
16	(市) 鴨江倉松線	西伊場町～可美小学校東	1,400	未定
17	(市) 飯田鴨江線	伝馬町 81 付近～八幡橋西	300	未定
18	(市) 元浜米津線	八幡橋西～鍛冶町 332-1 付近	600	未定
19	(市) 掛塚砂山線	砂山東～芳川大橋西	2,700	未定
20	(市) 中郡福塚線	子安～参野町 67 付近	2,300	未定
21	(市) 高林芳川線	芳川郵便局前～安松町 93-3 付近	500	未定
22	(市) 早出寺脇線	松江～龍禅寺町 12 付近	1,100	未定
23	(市) 飯田鴨江線	砂山東～安松 1872	3,100	未定
24	(市) 中央住吉線	市役所前～早馬町	600	未定
25	(市) 植松和地線	下池川町～八幡町	500	未定
26	(市) 新津曳馬 1 号線	新津町～新津町 280-1 付近	400	未定
27	(市) 小池三島線	船越公園前～小池南	2,500	未定
28	(市) 上島早出 1 号線	上島 6 丁目付近～中田町 660-1 付近	1,000	未定
29	(市) 積志初生線	半田山 4 丁目付近	2,100	未定
30	(市) 高林芳川線	細島東～宮竹北	800	未定
31	(市) 植松和地線	富塚西～浜松北高東	2,000	未定
32	(国) 152 号	北島～連尺	6,300	未定
33	(国) 152 号	中沢町～内野入口	6,300	未定
34	(市) 高塚停車場入野線	入野幼稚園～高塚駅入口	1,400	未定
35	(市) 曳馬天王 1 号線	中田～天王町	1,500	未定
計			73,600	

5-3 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

令和元年9月に政府は自転車活用推進本部において「ナショナルサイクルルート制度」が創設され、太平洋岸自転車道については、協議会を設立し更なる取組を進め、速やかな指定を図ることとされた。

これを受け、ナショナルサイクルルートの指定に向けて必要な取組を推進するため、関係する国の機関及び地方公共団体による「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」が設立された。（国土交通省、千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県、静岡市、浜松市で構成）

本協議会において、同ルート指定に向けて必要なハード・ソフトの取組を2020年までに完了させるためのアクションプランを取りまとめ、進捗管理を図っていくものとしている。

- ・ [太平洋岸自転車道のアクションプラン（国土交通省HP）](#)

5-4 浜名湖観光圏整備推進協議会

自治体の枠を超え、官民一体で観光地域づくりに取り組み、地域の幅広い観光資源を活用して、国内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進することを目的に、平成20年(2008年)12月に活動開始し、33団体で構成されている。

本協議会の主な活動内容としては、主たる滞在促進地区を起点とした滞在プログラムの企画促進、魅力向上等事業、ガイド等人材育成事業、食の浜名湖ブラッシュアップ事業、サイクリング推進事業を行っている。

《主たる滞在促進地区周辺の拡大図》



図 16 主たる滞在促進地区

資料：浜名湖観光圏整備計画

5-5 浜名湖観光圏整備実施計画

「浜名湖観光圏整備実施計画」は、浜名湖観光圏整備推進協議会において策定された浜名湖観光圏整備計画に即して観光圏整備事業を実施するための実行計画のこと。

平成 26 年(2014 年) 7 月に国に認定された計画であり、現在は、平成 31 年(2019 年)～令和 6 年(2024 年) を期間とする実施計画が展開されており、本計画の具体的な数値目標は「旅行者満足度 90%以上」とされており、目標到達のための個別事業の一つとして「浜名湖サイクルツーリズム推進事業」などが位置付けられている。

5-6 静岡県サイクルスポーツ聖地創造会議

東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技の本県開催を契機に、サイクルスポーツを根付かせ、情報発信することにより、サイクリストの憧れを呼ぶ聖地の実現を目的とし、平成 30 年(2018 年) 4 月に設立された。

議長を静岡県知事、副議長を市長会長(藤枝市長)、町村会長(清水町長)とし、官民を含む 27 名の委員から構成されている。

本会議を活用して、静岡県自転車活用推進計画が策定されたほか、本県を「国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域」、「住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会」とするための活動を推進することとしている。

5-7 浜名湖サイクルツーリズム推進会議

日本風景街道に認定されているサイクリングロードの活用など、浜名湖におけるサイクリングを推進し、国内外から環浜名湖地域へサイクリストの誘客を図り、サイクリング観光の活性化を図ることを目的に、平成 27 年(2015 年)5 月に設置された。

学識経験者、交通事業者、観光協会、自転車関係団体、NPO、行政関係者等の官民を含めた約 40 名のメンバーから構成されている。

浜名湖観光圏整備計画および浜名湖観光圏整備実施計画において、個別事業として位置付けられている「浜名湖サイクルツーリズム推進事業」の実施主体の一つとなっている。

また、「静岡県サイクルスポーツ聖地創造会議」で共有されたビジョンの実現に向け、浜松市・湖西市域における、行政・関係団体等と連携して取組を推進する「地域実践団体」にも位置づけられている。

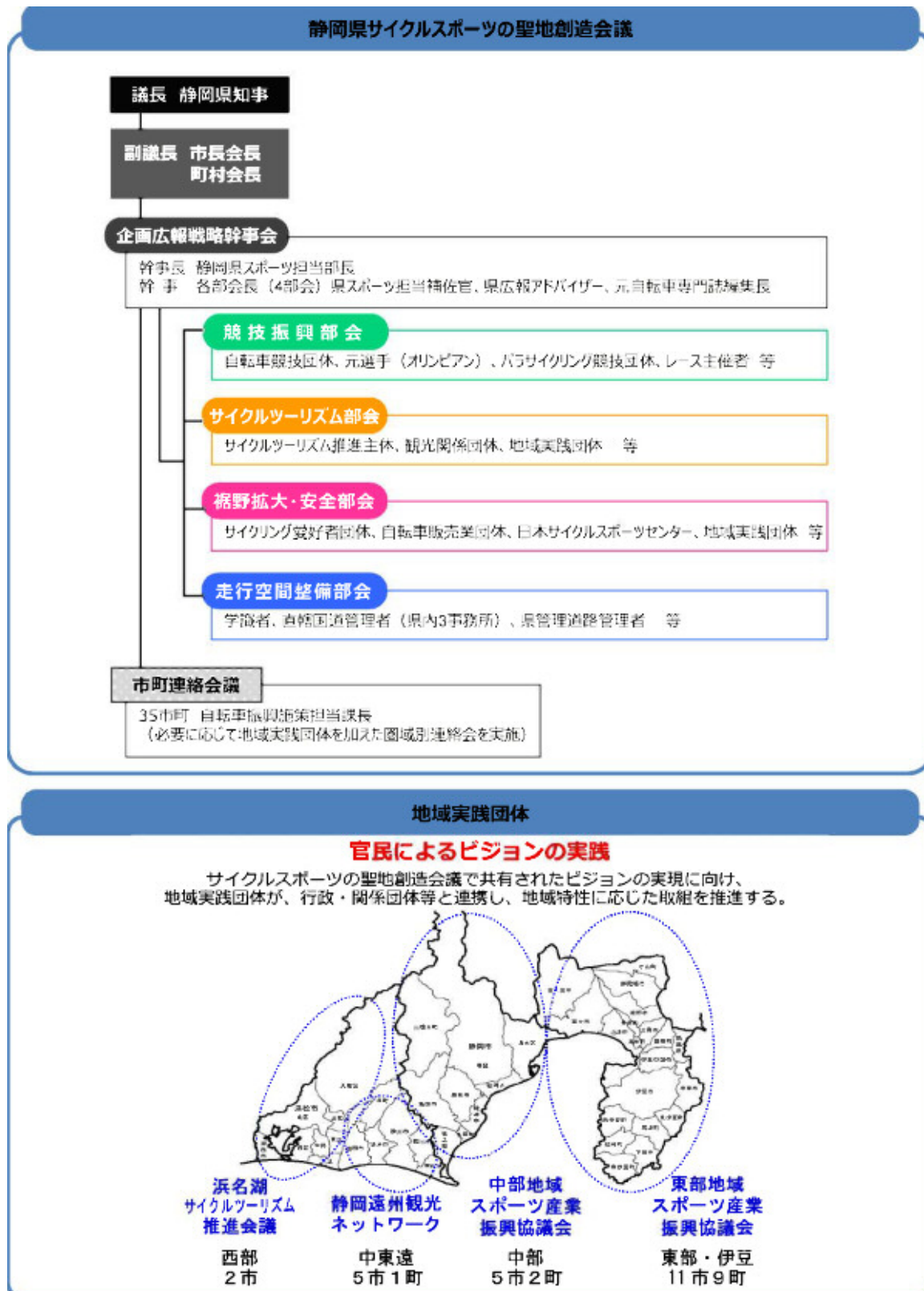


図 17 静岡県サイクルスポーツ聖地創造会議組織体系図
および浜名湖サイクルツーリズム推進会議の位置づけ

資料：静岡県自転車活用推進計画（2019年3月）

5-8 用語集

(1) サイクルツーリズム

自転車（サイクル）を活用した観光形態（ツーリズム）のこと。自転車に乗ることが主な目的の観光旅行だけでなく、観光旅行において自転車を利用することも含まれる。

(2) 日本風景街道

道や、その周辺を舞台に、地域住民やNPO、企業、行政など多様な主体による協働のもと、景観や自然、歴史・文化、観光資源などの地域資源を活かし、美しい風景・景観創出や地域の活性化、観光振興を図る取組のこと。

平成19年（2007年）から国土交通省が全国で登録を開始し、平成30年（2018年）現在で142ルートが登録されている。平成19年（2007年）に風向明媚なサイクリングルートとして、浜名湖サイクリングロードが日本風景街道に登録されている。

(3) ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車利用者などの安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度超過やゾーン内の抜け道として通行する行為の抑制など、公安委員会（警察）が主体となっておこなう生活道路対策のこと。

(4) 自転車安全利用五則

自転車に乗るときに守るべきルールのうち特に重要なものとして、国（警察庁）が定めているもの。以下の5項目からなる。

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

(5) サイクル&ライド（バスライド）

郊外部を中心とした駅やバス停に整備された駐輪場に自転車を駐輪し、そこからは鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り、都心部等の目的地まで移動すること。

(6) モビリティ・マネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指した、自発的な行動変化を促すためのコミュニケーション施策を中心とした取組のこと。

(7) 混雑時旅行速度

旅行速度とは、一定区間距離を旅行速度で除した値をいう。（信号待ちや交通渋滞等による停止を含む。）

混雑時旅行速度とは、朝(7～9時)夕(18～19時)ラッシュ時の旅行速度を指す。

(8) 観光交流客数

各地域を訪れた観光客の延べ人数であり、宿泊客数と観光レクリエーション客数を合計したもの。

(9) 自転車ネットワーク

自転車通行空間が途切れることなく網目状につながっている状態。

(10) 大規模サイクリングロード

自転車の利用増大に対処して、自転車交通の安全を確保し、あわせて心身の健全な発達に資することを目的とし昭和48年(1973年)から整備が進められた。本市には大規模自転車道として、浜名湖周遊自転車道と太平洋岸自転車道構想路線として浜松御前崎自転車道の2ルートがある。

(11) 健康寿命

人の寿命において、健康上の問題で、日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと。

(12) 浜松市通学路交通安全プログラム

道路管理者、教育委員会、公安委員会、自治会、PTA等といった関係機関相互の連携を強化し、継続的かつ効果的な通学路の交通安全の確保を着実に推進するための通学路対策に関する浜松市の取組の基本方針のこと。

(13) シェアサイクル

広義では、自転車を共同利用する交通システムのこと。特にコミュニティサイクルは、多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者ほどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きな拠点(ポート)で返却ができる新たな都市交通手段のこと。

(14) COOL CHOICE

平成27年(2015年)に締結された「パリ協定」を踏まえた我が国の目標達成のためには、家庭・業務部門においては、温室効果ガスの大幅削減が必要であり、政府は脱炭素社会づくりに貢献する「製品への買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など地球温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す運動「COOL CHOICE」を推進している。

(15) チーム・パシュート

3名程度でチームを構成しタイムを競う競技。周回コースにおいて、2チームが同じ距離離れた位置からレースをスタートして、規定の距離を先に完走するか、または相手を追い抜いた側が勝者となる。

(16) シクロクロス

未舗装の悪路(オフロード)でおこなわれる自転車競技のこと。

(17) Bicycle Pit (バイシクルピット)

浜名湖観光圏整備推進協議会では、一定の条件を満たし、サイクリストが気軽に立ち寄り休憩できる所を「BicyclePit(バイシクルピット)、自転車の休憩所」として認定している。

(18) ガイドライド

地元のサイクリスト等によるガイド付きサイクリングのこと。

(19) 輪行（りんこう）

公共交通機関（鉄道・船など）を利用して、自転車を運ぶこと。サイクリストや自転車旅行者が、行程の一部を自走せず省略するために使う手段。

(20) 塩の道

海または川舟の終着などから内陸へと塩が運ばれた道の通称のこと。

太平洋岸側から内陸部にむかっては、秋葉街道が塩の道と呼ばれ、静岡県（遠州）と長野県（信州）間の物資の流通や、文化交流の大切な道という側面を持っていた。

また、日本海側から内陸部に向かっては、新潟県（越後）と長野県（信州）を結ぶ生活道路を松本街道と呼び、江戸時代には塩荷を中心とした生活物資の輸送がおこなわれるようになったと言われている。