

# 浜松市自転車活用推進計画（案）

令和元年 12 月

浜松市

## 目次

1	計画の目的・区域・期間・位置づけ .....	1
1-1	計画策定の背景と目的 .....	1
1-2	対象区域 .....	1
1-3	計画期間 .....	1
1-4	上位計画の位置づけ .....	2
1-5	関連計画における主な記載内容 .....	2
2	浜松市の自転車に関する現状及び課題、計画の基本方針 .....	6
2-1	浜松市の自転車に関する現状及び課題、特徴 .....	6
2-2	自転車活用推進計画の基本方針 .....	31
3	実施すべき施策及び具体的な措置 .....	33
4	計画の推進に関する事項 .....	47
4-1	計画の推進体制 .....	56
4-2	計画のフォローアップ(進捗管理指標) .....	57
5	参考資料 .....	58
5-1	自転車通行空間の整備形態 .....	58
5-2	自転車通行空間の優先整備区間の選定 .....	57
5-3	浜名湖観光圏整備推進協議会 .....	76
5-4	浜名湖観光圏整備実施計画 .....	76
5-5	静岡県サイクルスポーツ聖地創造会議 .....	76
5-6	浜名湖サイクルツーリズム推進会議 .....	76
5-7	用語集 .....	78

## 1 計画の目的・区域・期間・位置づけ

### 1-1 計画策定の背景と目的

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）に基づく自転車道の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等が推進されてきました。

また、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が平成 29 年（2017 年）5 月 1 日に施行されました。

この自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、政府は「自転車活用推進計画」を平成 30 年（2018 年）6 月 8 日に閣議決定しました。また、静岡県は、平成 31 年（2019 年）3 月に「静岡県自転車活用推進計画」を策定し、自転車活用の推進に関する取組が開始されたところです。

本市においては、地球規模の環境問題への対応や市民の健康の増進に寄与し、何より都市内交通手段として有効である「自転車」の利活用を図るために、平成 25 年 8 月（2013 年）に「浜松市自転車走行空間等整備計画」を策定し、それに基づく取組を進めてきました。

また、自転車を活用した観光振興については、浜名湖観光圏整備推進協議会（平成 20 年（2008 年）12 月）を立ち上げ、浜名湖観光圏整備計画を策定し、取組を推進しており、浜名湖一周サイクリングロード（ハマイチ）や太平洋岸自転車道構想などといった地域を代表するサイクリングルートにおけるサイクリング環境、受け入れ体制の整備・検討等をおこなっています。

浜松市の自転車活用推進計画は、自転車活用推進法第 11 条に基づき、国および静岡県の自転車活用推進計画を鑑みつつ、これまで各個別計画で実施していた自転車の活用に関する取組みを、本市の実情に応じた自転車の活用に関する基本的な方針や施策として位置付け、本市の自転車施策の総合的な計画として策定するものです。

### 1-2 対象区域

本計画における対象地域は、浜松市全域とします。

### 1-3 計画期間

本計画の期間は 10 年間で目標年次は令和 10 年（2029 年）とします。ただし、必要に応じて、社会情勢の変化等を踏まえた見直しを行います。

### 1-4 上位計画の位置づけ

本計画は、国・静岡県が定める自転車活用推進計画を鑑みて策定するものとします。  
 また、上位計画である浜松市総合計画を始め、浜松市総合交通計画等の関連計画とも整合を図るものとします。

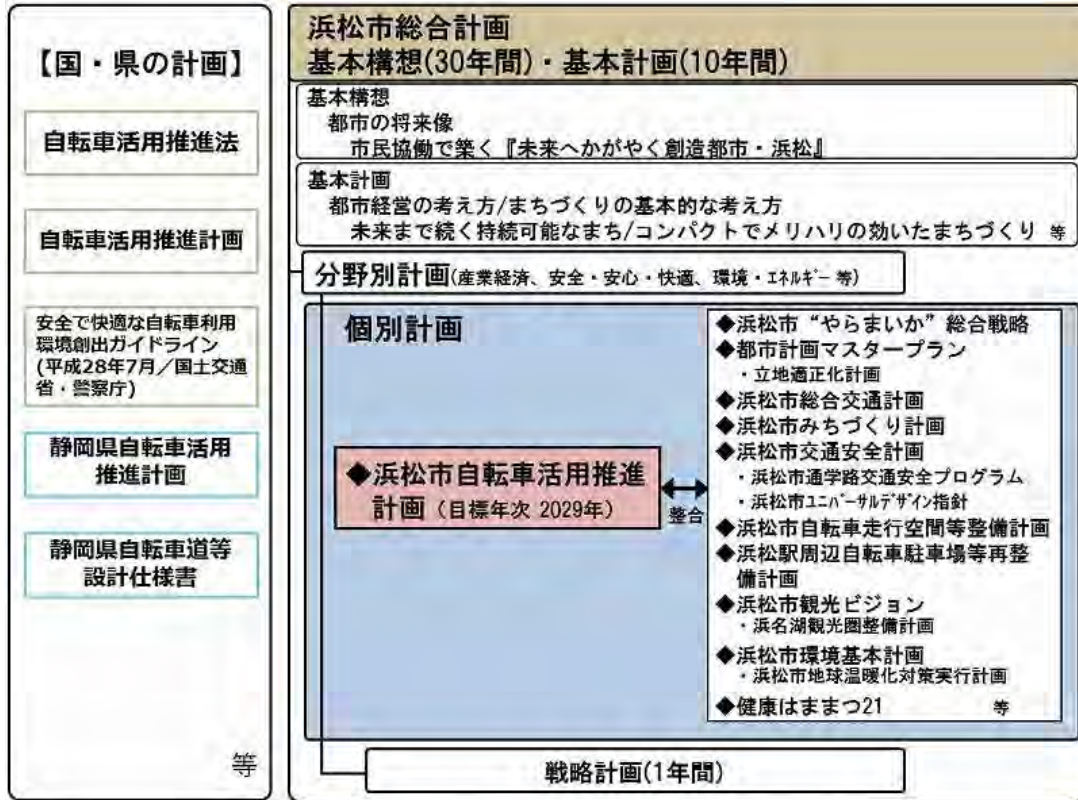


図 1 上位関連計画の位置づけ

### 1-5 関連計画における主な記載内容

#### 【 浜松市総合交通計画 】

浜松市総合交通計画は、本市の交通に関して、基本的な方針を「将来あるべき交通を見据えた上で、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通に依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ること」とし、「総合的な観点から各交通手段を一体的に捉え、『目指す将来の交通の姿』を実現するための長期にわたる『交通の展望』を示した計画」です。

計画期間	平成 22 年度(2010 年度)～令和 12 年度(2030 年度)
交通ビジョン	浜松流の多様なくらしに対応した「安全・安心・快適」な交通を目指して
自転車に関する取組	自転車走行空間の創出 ・自転車走行空間の整備 一定の幅員を有する自転車歩行者道において、必要に応じて歩行空間と自転車走行空間を分離する。 ・自転車駐車場の整備 商業者による整備を推進する。 一定の構造や機能を有する歩道において、必要に応じて自転車駐車場を整備する。 駐車需要の集中又は分散に応じて、規模を調整して自転車駐車場を設置する。

### 【浜松市みちづくり計画】

浜松市みちづくり計画は、近年、道路を取り巻く環境が変化し、多くの課題を持つ中で、平成 29 年度(2017 年度)から 10 年間における道路の「つかい・つくり・まもる」について、基本理念・基本方針等を定めた計画です。

計画期間	平成 29 年度(2017 年度)～令和 8 年度(2026 年度)
基本理念	安全・安心な暮らしを支え、地域の活力・魅力をはぐくむみちづくり
自転車に関する取組	○都心部や観光地の活性化のため、自転車走行空間等の整備推進 ○通学路等における自転車及び歩行者の安全確保

### 【浜松市自転車走行空間等整備計画】

都市内交通手段として有効である“自転車”の利活用に着目した整備を、ハード・ソフトの両面から総合的かつ計画的に推進するための計画です。

計画期間	平成 25 年度(2013 年度)～
将来目標	ファンサイクルシティ浜松
目標実現に向けた整備目標	○安全で、安心して走れる環境づくり : 自転車走行空間の整備 ○快適で、円滑な利用ができる環境づくり : 自転車利用性の向上(サイン等) ○利便性が高い移動環境、システムづくり : レンタサイクル、他交通機関との連携 ○自転車まちづくりを支える環境づくり : 自転車利用者の意識啓発等

### 【浜松市交通安全計画】

浜松市交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、昭和 46 年から 5 ヶ年毎に交通安全計画を策定し、交通安全に関する諸施策を進め、浜松市の区域における交通の安全に関する長期的な施策を総合的かつ計画的に推進するための計画です。

計画期間	平成 28 年度(2016 年度)～令和 2 年度(2020 年度)
自転車に関する取組	○安全で快適な自転車利用環境の整備 ○自転車等の駐車対策の推進 ○自転車の安全利用の推進 (安全利用モラルの向上等) ○自転車の安全性の確保 (車両の点検整備等)

### 【浜松市環境基本計画】

浜松市環境基本計画は、浜松市環境基本条例に基づき、「環境の保全及び創造に関する基本的な計画」として定めるものです。

30年後（2045年）における環境の将来像を達成するため、「5つの基本方針」（健全な生活環境、循環型社会、低炭素社会、自然共生社会、環境教育）を示しています。

計画期間	平成 27 年度(2015 年度)～令和 6 年度(2024 年度)
環境の将来像	豊かな自然の恵みを未来へ「ツナグ」環境共生都市 ～住み心地よさ日本一、はままつの環境ブランド力の確立～
自転車に関する取組	○自転車利活用と公共交通への転換による自家用車への依存からの脱却

### 【健康はままつ 21】

健康はままつ 21 は、市民一人ひとりが生きがいを持ち、いきいきと生活できる健康都市を実現するため、市民の健康づくりの指針を示した計画です。

計画期間	平成 25 年度(2013 年度)～令和 4 年度(2022 年度)
基本理念 目標	○市民一人ひとりが生きがいを持ち、いきいきと生活できる 健康都市 浜松 ○健康寿命の延伸、生活の質の向上、子どもの健やかな成長
自転車に関する取組	○健康づくりの取組みとして運動習慣の定着に向けた啓発を実施

### 【浜松市観光ビジョン】

浜松市観光ビジョンは、観光を通じ、都市機能と自然・レジャーが共存する恵まれた生活環境をはじめとした本市の魅力を知っていただき、交流人口の拡大や企業誘致、移住促進などに繋げていく役割を担うものと位置づけ、本市の観光政策の指針となる計画です、

計画期間	平成 30 年度(2018 年度)～令和 4 年度(2022 年度)
目指す姿	○観光が地域の持続的発展を支える主要産業に位置づけられ、多様な主体による観光地域づくりにより市民が愛着や誇りを持つ都市 ○宿泊者数（外国人を含む）、旅行消費額の増加などを目標
自転車に関する取組	○サイクリングなど湖や海を生かしたツーリズムの推進

### 【浜松市津波避難計画】

浜松市津波避難計画は、南海トラフ巨大地震等の津波から命を守るために、市民等が迅速かつ適切な避難行動をとれることを目的とし、津波避難に特化した計画です。

自転車に関する記載	○避難手段は原則として徒歩ではあるが、自転車、バイク、自動車等の手段も考えられる。 ○避難手段については道路の段差や渋滞等の移動手段による危険性等を理解して用いる。
-----------	---

## 【浜松駅周辺自転車駐車場等再整備計画】

浜松駅周辺における自転車等駐車場（以下 駐輪場 と呼称）では、利用者が多く飽和状態にあり、溢れた自転車が歩道上に放置されるなどまちなかの歩きやすさや都市景観の魅力を損ない、中心市街地の活性化を阻害するなど都市の価値を著しく低下させています。また、駐輪場内では火災、盗難、破損などの犯罪も多々発生するなど駐輪場の質が低下しており、利用者や市民に不安を抱かせる要因ともなっています。

このような状況を踏まえ、適所への「駐輪容量の拡大」はもとより、「駐輪場を使いやすく」するなど安全面も踏まえその質を向上させ、併せて適正に使われるよう「有料利用への転換」など“運営方法の改善”を図るなどのハード・ソフト両面の対策を定めたものです。

計画期間	令和 2 年度(2020 年度)～令和 7 年度(2025 年度)
自転車に関する取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐輪場の量と質の改善を図るための「市営駐輪場の増設・再配置」</li> <li>○駐輪場利用適正化のための「利用形態に応じた管理運営手法等の見直しの検討」</li> <li>○「通勤シェアサイクル」の導入可能性検討など</li> </ul>

## 【持続可能な開発目標（SDGs）への貢献】

「持続可能な開発目標（SDGs）」は、平成 28 年（2016 年）から令和 12 年（2030 年）までの国際目標であり、国内でも積極的に取り組んでいます。政府が定めた「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針（平成 28 年（2016 年 12 月））」では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、各種計画の策定や改定に当たり SDGs の要素を最大限反映することが奨励されています。

SDGs では、17 の目標が定められており、自転車の活用を推進することで、「③保健（健康）」、「⑧成長・雇用」、「⑨イノベーション」、「⑩都市」、「⑬気候変動」などに貢献することが期待されます。



図 2 持続可能な開発目標(SDGs)における 17 の目標

※持続可能な開発目標（SDGs）とは：2001 年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標。持続可能な世界を実現するための 17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さない（LEAVE NO ONE BEHIND）ことを誓っています。SDGs は発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

資料：外務省ホームページ

## 2 浜松市の自転車に関する現状及び課題、計画の基本方針

### 2-1 浜松市の自転車に関する現状及び課題、特徴

#### 1) 人口の推移

本市の人口は約 79.8 万人（平成 27 年（2015 年国勢調査））であり、平成 22 年（2010 年）より減少に転じました。

高齢化率は平成 27 年（2015 年）時点で 26.4%ですが、令和 12 年（2030 年）には 32.0%と約 3 人に 1 人が高齢者になると見込まれ、健康寿命の延伸に向けた健康増進の取組みが求められます。



図 3 人口の推移と予測

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年推計)」



## 2) 市街化の動向

D I D（人口集中地区）面積は平成 27 年(2015 年)で約 85.4k m<sup>2</sup>、D I D人口は約 47.5 万人となっており、これまで拡大が続いてきたD I D地区面積が減少に転じました。

今後は都心や市街地において特に人口密度が低下すると予測されており、コンパクトなまちづくりにより都市の活力を維持するためにも、移動手段として自動車だけでなく、自転車利用や公共交通機関との連携も含めた利便性確保が必要になります。

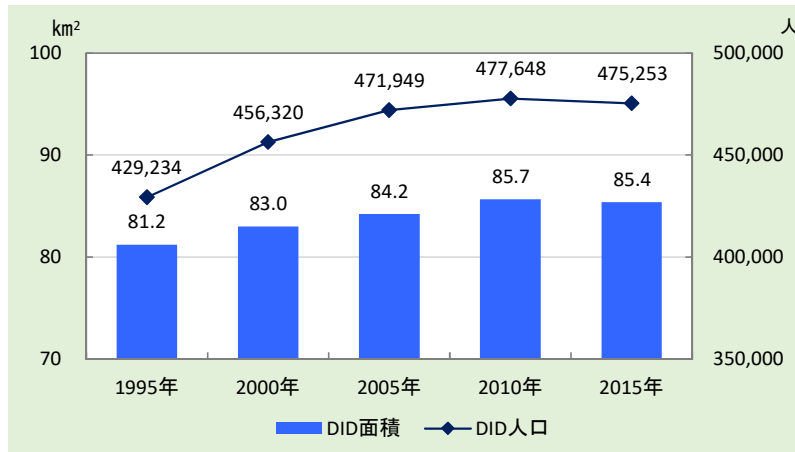


図 4 DID(人口集中地区)区域面積及び人口の推移

資料：国勢調査

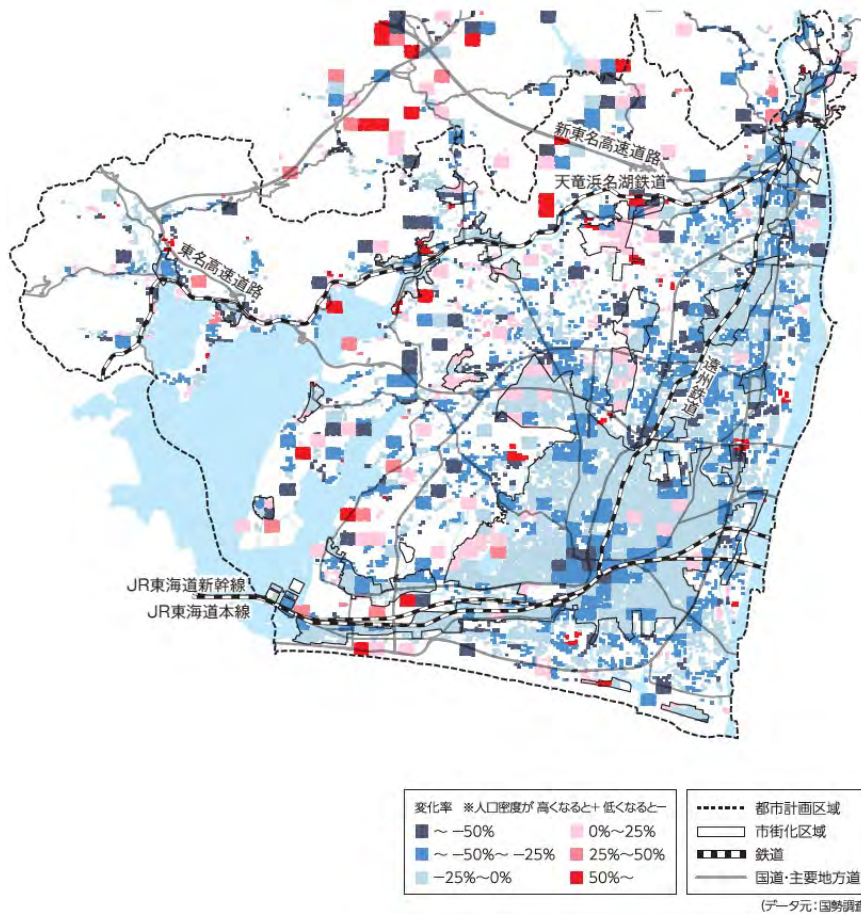


図 5 人口密度の変化率(平成 27 年(2015 年))から令和 2045 年)

資料：浜松市立地適正化計画 (2019 年 3 月)

### 3) 地形

本地域は、天竜川下流域の平地に続き、遠州灘に至る地域である。平地部には中心的都市部が形成され、その西には浜名湖が広がり、海・山・川・湖の多彩な自然に恵まれています。

天竜川の扇状地については、標高は10m未満のところ平坦に広がりを見せています。これらの平坦地の西側には、天竜川の扇状地が隆起して形成された三方原台地が広がり、台地から南は海食崖、東は河岸段丘となっているため、平坦地からこれらに向う勾配は急になっています。

自転車の利用形態や目的は、通勤・通学や買い物等の日常利用が主となる都市部では通勤・通学や買い物等の日常利用、浜名湖周辺及び山地部では観光・サイクリング等が主になることが想定されます。

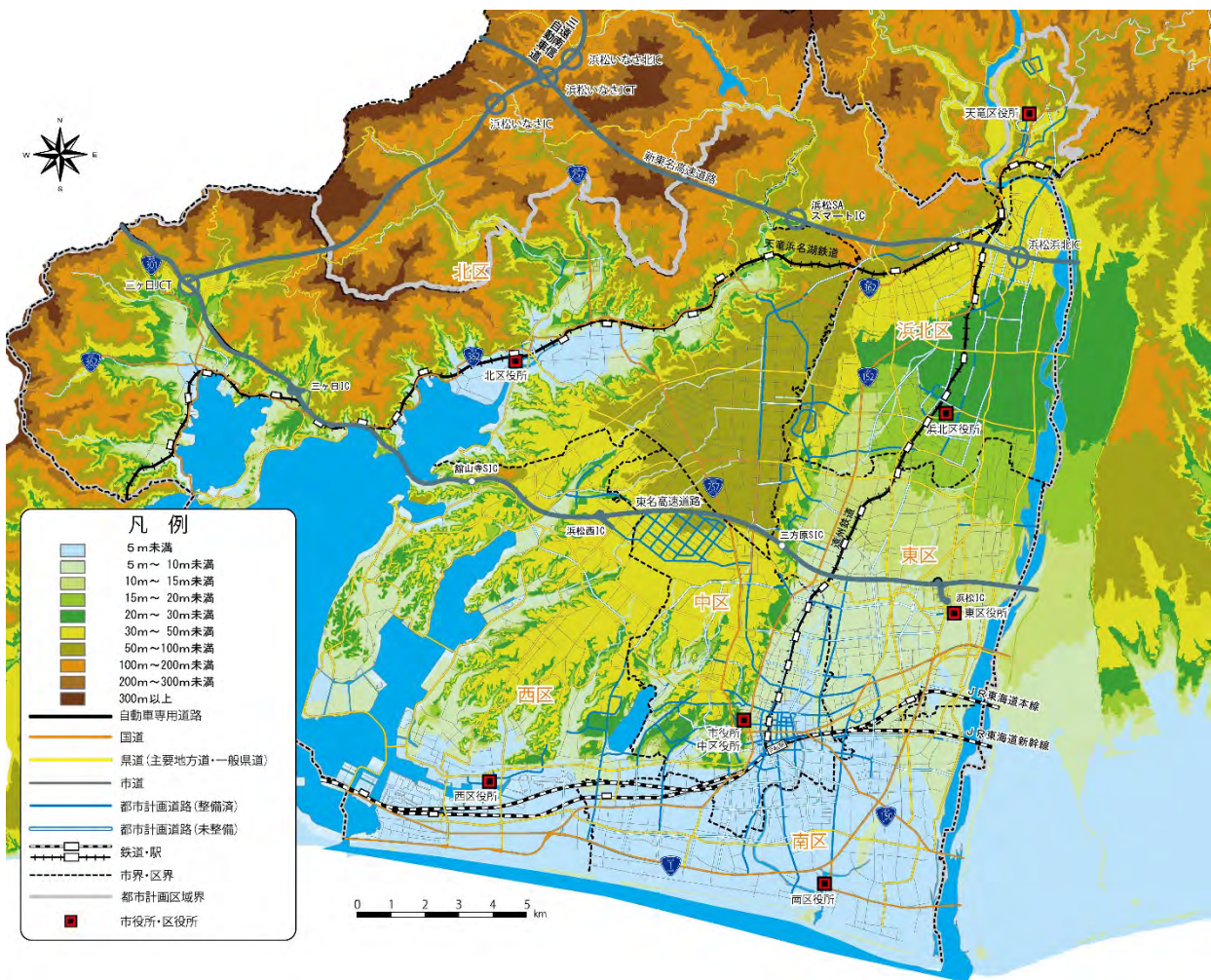


図 6 標高図

#### 4) 交通体系

本対象地域は、J R浜松駅周辺地区を中心とした県西部の中核拠点と、その周辺部に分散配置された都市拠点、地域拠点から構成される都市構造となっています。

交通体系については、J R東海道新幹線、J R東海道本線等の鉄道、東名・新東名高速道路、国道1号等の国土レベルの道路が東西方向に横断しています。

この、東西方向を中心とした広域交通の他に、公共交通は、J R浜松駅を中心に鉄道とバスで骨格が形成されています。

今後の本格的な高齢社会の到来、地球温暖化対策への対応などの社会経済情勢を踏まえると、過度に自動車交通に頼らない交通体系の構築が重要課題であり、自転車は、公共交通との連携も含めた利便性確保が求められます。

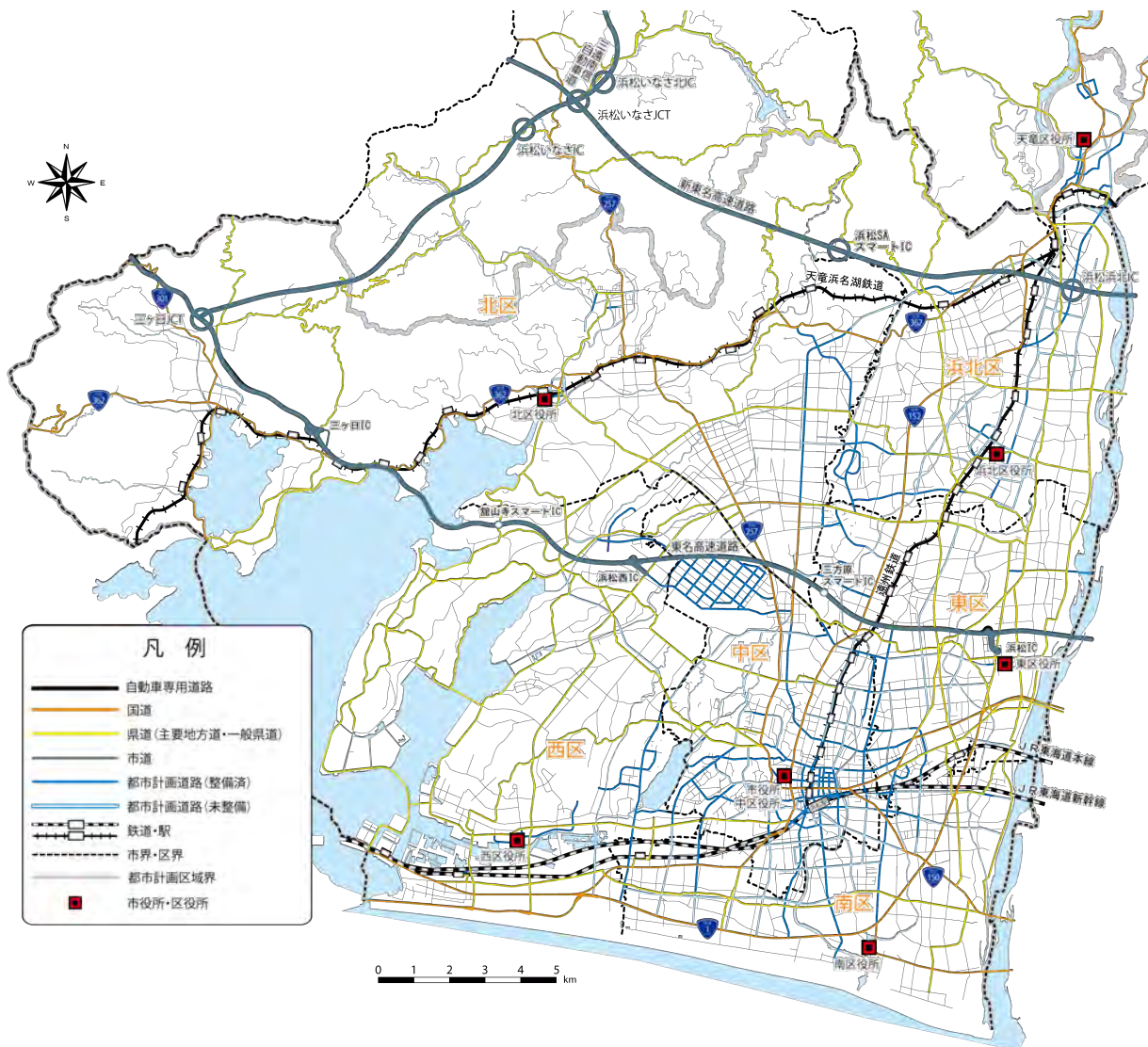


図 7 交通網図

### 5) 交通手段の割合

都市の郊外化を背景とし、年々、自動車利用は増加傾向にあり、平成19年(2007年)での自動車の分担率は約67%となっています。一方、徒歩、自転車、公共交通などの利用は減少傾向にあります。

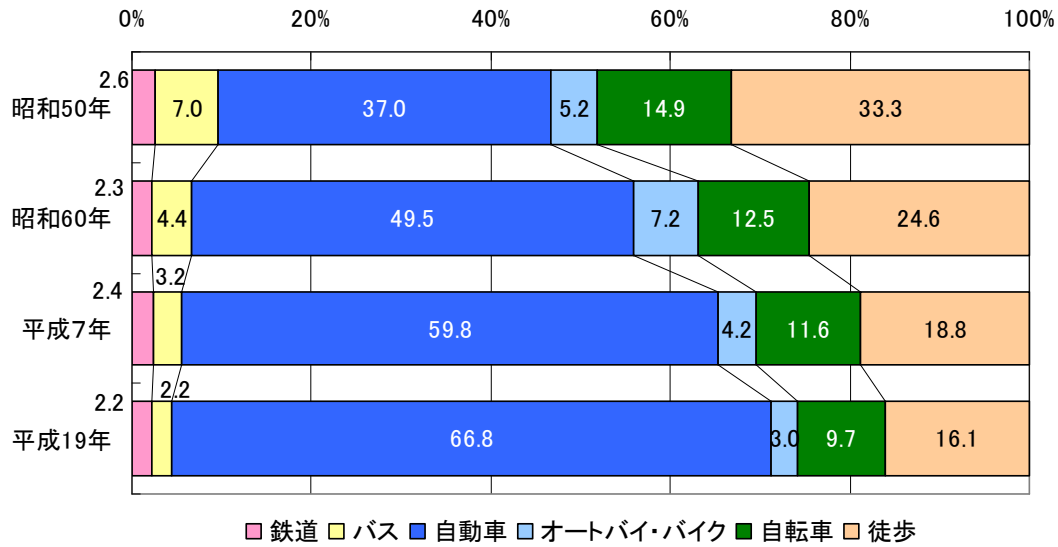


図 8 代表交通手段分担率の推移

資料：第1～4回西遠都市圏総合都市交通体系調査

所要時間ランク別代表交通手段構成では、5分以内の短時間トリップについても自動車の分担率が6割を超え、身近な移動においても自動車に依存していることが伺えます。急速な高齢化を背景に、モビリティ・マネジメントの取組等が求められます。

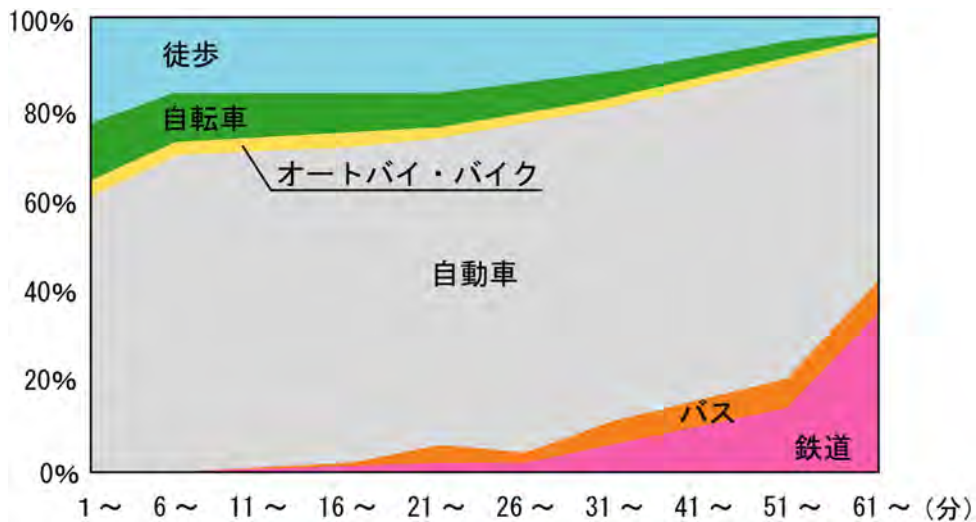


図 9 所要時間ランク別代表交通手段構成

資料：第4回西遠都市圏総合都市交通体系調査

## 6) 道路の混雑状況

浜松市中心部周辺では、混雑時の旅行速度が 20km/h 未満の区間が多く、主要渋滞箇所指定されているなど、自動車交通の集中による市中心部の渋滞が課題となっております。

また、国道 152 号市役所前交差点付近の混雑時旅行速度は平成 17 年(2005 年)にピークを迎えた後、旅行速度は低下傾向にあります。特に中心市街地の道路混雑が顕著となっており、これらによる渋滞緩和、解消が課題です。

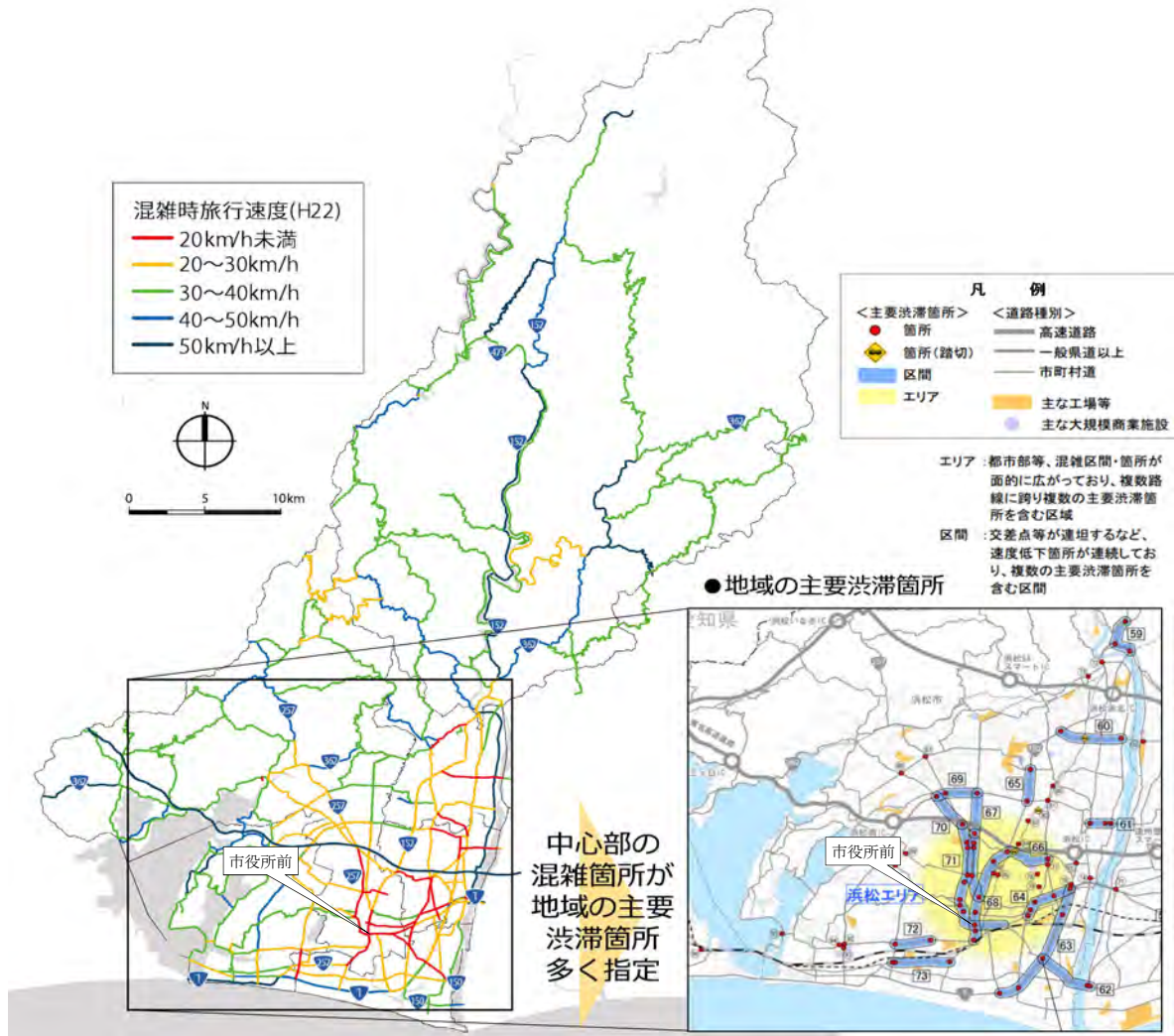


図 10 幹線道路の渋滞状況

資料：「地域の主要渋滞箇所の公表について」

国土交通省静岡国道事務所(平成 25 年 1 月 22 日記者発表資料)

表 1 国道 152 号(市役所前混雑時旅行速度の変遷)

調査年次	混雑時旅行速度(km/h)
H6	17.8
H9	18.1
H11	22.0
H17	26.7
H22	16.5(上り) 21.5(下り)
H27	13.6(上り) 14.9(下り)

## 7) 環境

本市の二酸化炭素排出量の全部門に対する運輸部門の割合は、約 27.1%と全国の 19.1%を大幅に上回っています。自転車の利活用が進むことで、環境負荷低減の低減につながります。

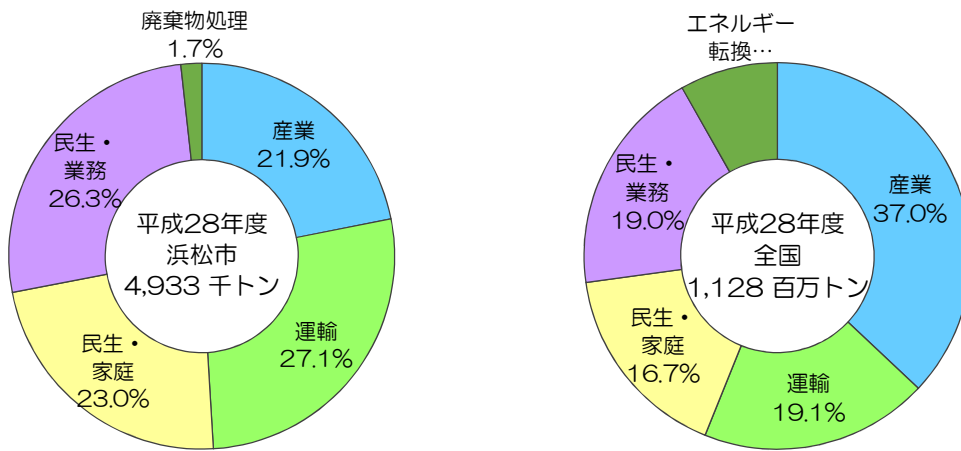


図 101 部門別二酸化炭素排出量(平成 28 年度)

資料：2016(平成 28)年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について 浜松市環境政策課  
2016(平成 28)年度の温室効果ガス排出状況について 環境省

## 8) 交通事故の発生状況

浜松市の過去 10 年間の自転車関連事故の件数は、平成 23 年（2011 年）をピークに減少傾向でしたが、平成 29 年（2017 年）には増加に転じました。死者数は、多い年で 5～6 人となっています。

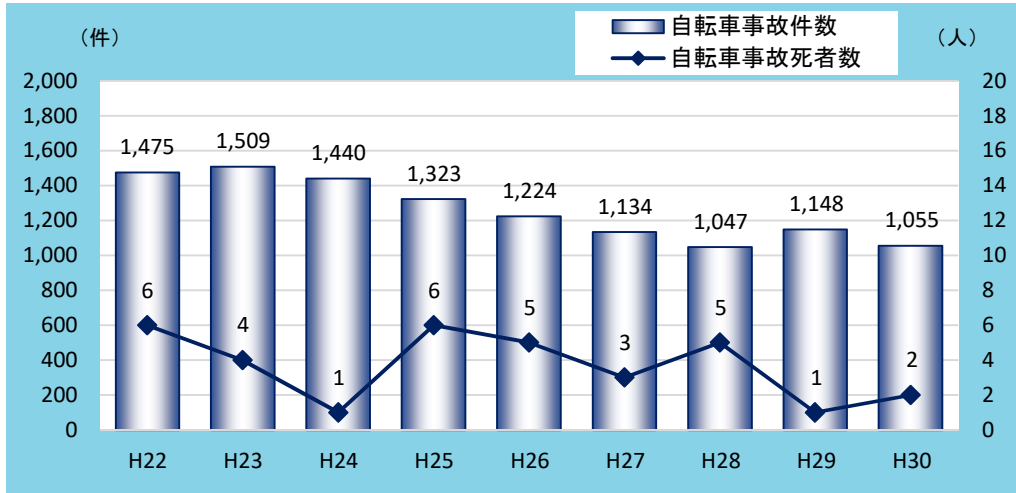


図 12 浜松市の自転車関連事故の推移

資料：交通年鑑(静岡県警察本部)

平成 30 年（2018 年）の人口 10 万人当たりの自転車関連事故件数は、浜松市が静岡県を大幅に上回っており、より効果的な事故防止対策の立案・実施が必要です。

時間帯別の人身事故発生状況は、7・8 時台、17・18 時台の通勤・通学時間帯が多くなっています。市民は、このことを認識し、通勤・通学時間帯の移動については、交通安全意識の向上に特に努める必要があります。

表 2 平成 30 年自転車事故件数 区別・人口 10 万人当たり件数

	平成 30 年 人口 (人)	平成 30 年自転車事故件数(件)		平成 30 年自転車事故死者(人)	
			10 万人当たり(件)		10 万人当たり(人)
静岡県	3,659,000	3,992	109.1	19	0.52
浜松市	794,025	1,055	132.9	2	0.25

資料：国勢調査、平成 30 年交通年鑑(静岡県警察本部)

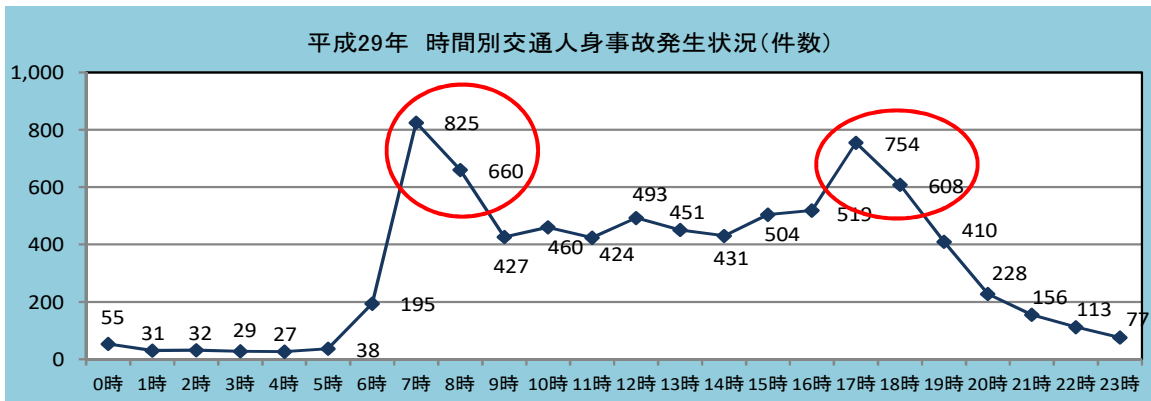


図 13 平成 29 年 時間帯別交通人身事故発生状況

## 9) 観光の状況

本市の観光交流客数（宿泊客と観光レクリエーション客の合計）の推移は増加傾向にあり、県内に占めるシェアも高まっています。

本市には浜松城等の歴史文化資源、浜名湖等の自然観光資源が豊富に存在し、自転車に関する主な観光資源としては、爽快な湖畔ツーリングが楽しめる浜名湖周遊自転車道があります。

自転車道沿線周辺の三ヶ日駅前、気賀駅前、舘山寺温泉、舞阪町などに点在する自転車ターミナルには、レンタサイクルが用意されているなど、自転車を活用したツーリズムの基盤も整いつつあり、毎年3月には浜名湖サイクルツーリズムが開催されるなど、地域の盛り上がりを見せております。

また、市中心部では、JR浜松駅近くの浜松魅力発信館「The Gate Hamamatsu」内においても平成30年（2018年）からレンタサイクルショップが運営開始され、自転車を活用したツーリズムの機運が高まってきています。

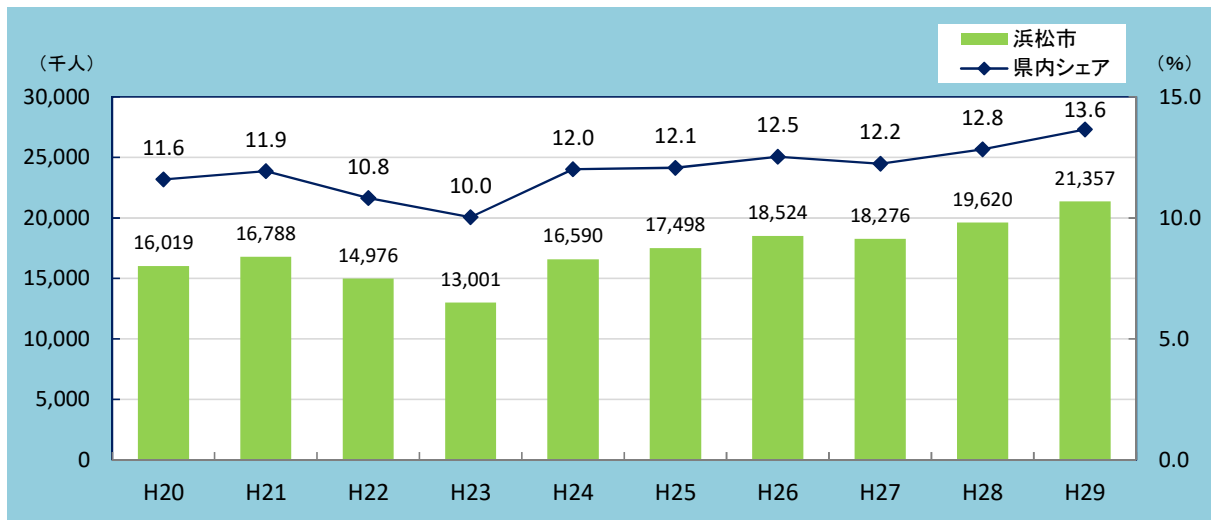


図 11 観光交流客数の推移

資料：静岡県観光交流の動向

※観光交流客数は宿泊客と観光レクリエーション客の合計

※県内シェアは静岡県に対する浜松市の割合