

## 1. 事業の概要

### 1.1 三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画策定の背景と目的

- 地域住民の生活に配慮した、安心・安全な自転車走行空間を整備する。
- 観光地として、地域の活性化に寄与する自転車走行空間ネットワークを整備する。
- 「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」の「地区計画」として、地域住民の安心・安全と、観光地として地域の活性化させる「三保地区自転車走行空間ネットワーク」を整備する。

#### ○ 地域住民の生活に配慮した、安心・安全な自転車走行空間を整備する。

静岡市では平成 20 年度に、安全で快適な自転車走行空間の連続性の確保、及び自転車の利用促進を図ることを目的として「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」を策定し、通行機能・アクセス機能・ネットワーク機能を有する自転車走行空間の整備を進めてきた。

また、平成 24 年度に国土交通省・警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されたことを受け、次期計画となる「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が策定されることとなった。

しかし、三保地区においては、既存の太平洋岸自転車道と、一部の路線以外、自転車走行空間が整備されていないため、地域住民が日常生活の中で、安心・安全に利用できる自転車利用環境が整備されていない状況がある。

よって、三保地区も同様、地域住民の生活に配慮した安心・安全な自転車走行空間の整備が必要である。

#### ○ 観光地として、地域の活性化に寄与する自転車走行空間を整備する。

平成 25 年 6 月 22 日には、「富士山」の世界文化遺産の構成資産として「三保松原」が登録されたことから、三保地区に訪れる観光客が増大している。

しかし、観光客のほとんどは、三保松原「羽衣の松」のみを訪れる『単発観光』が主となっているため、三保地区全体の活性化に繋がっていない。

また、三保半島には多様なアクセス方法（路線バス・水上バス・レンタサイクル）が確保されているが、三保半島へのアクセスは依然自動車が主体となっており、三保街道では断続的な渋滞が発生している。

三保半島には多くの観光施設や眺望ポイントが存在し、既存の太平洋岸自転車道を軸に周囲約 10 km 程であることから、自転車は半島内を回遊するのに適した交通手段である。こうした中で、自転車を利用した三保地区の回遊環境を整備することで、観光客のより長期の滞在を誘発し、ひいては三保地区の地域経済の振興と活性化を図ることが課題となっている。



羽衣の松を訪れる多くの観光客



渋滞する三保街道

#### ○ 「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」の「地区計画」として、地域住民の安心・安全と、観光地として地域を活性化させる二つの機能を持ち合わせた、「三保地区自転車走行空間ネットワーク」を整備する。

- ・ 地域住民の生活に配慮した、安心・安全な自転車走行空間の整備と、三保半島を訪れる観光客の回遊性を向上し、地域を活性化させる二つの機能を持ち合わせた「地区計画」として、『三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画』を策定する。



既存の太平洋岸自転車道

## 1. 事業の概要

## 1.2 静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画との関連

- 『静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画』は、上位計画である「第3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「静岡市のみちづくり」の下位計画、及び「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ている。
- 本計画は、上記『静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画』における、三保半島に特化した地区計画として位置づけられる。

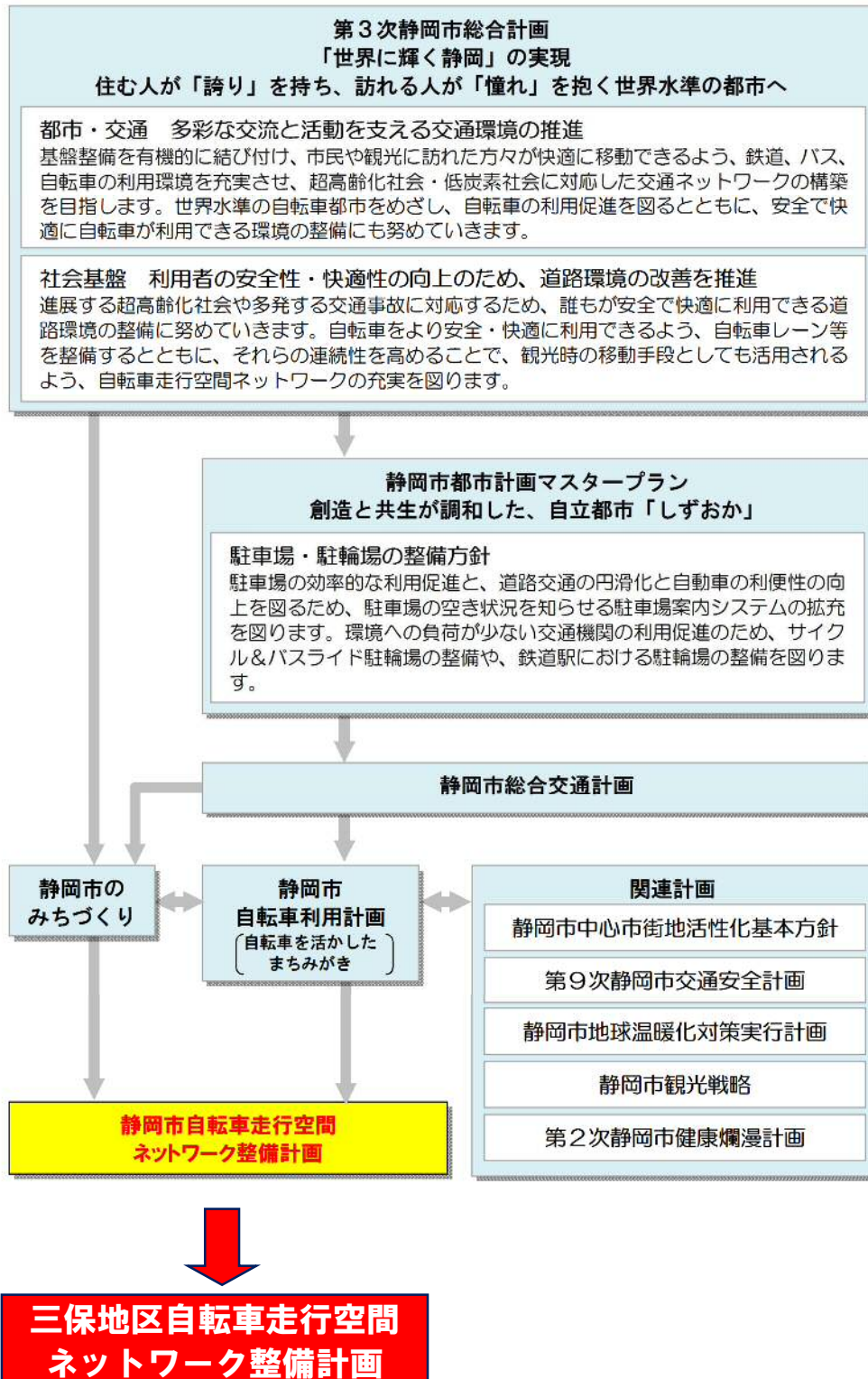


図 1-1 三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画の位置づけ

# 1. 事業の概要

## 1.3 三保地区の現状

○ 三保半島には**多様なアクセス方法（路線バス・水上バス・レンタサイクル）**が確保されているが、三保半島へのアクセスは依然、**自動車**が主体となっており、三保街道では**断続的な渋滞**が発生している。

### (1) 来訪者数

- 平成 25 年 6 月 22 日の世界遺産登録後「三保松原」を訪れる観光客は、**約 2.5 倍に増大**し、平成 25 年度は、週末には平均 5,300 人/日、特に 11 月週末には平均 7,300 人/日が訪れた。さらに、平成 26 年度の GW には、最大 10,000 人/日もの観光客が訪れた。
- 観光客の多くは車で来訪するため、周辺の駐車場が不足し、週末には「三保松原」に向かう車で、(一) 三保駒越線は、「駒越東町」付近まで断続的な渋滞が続いている。

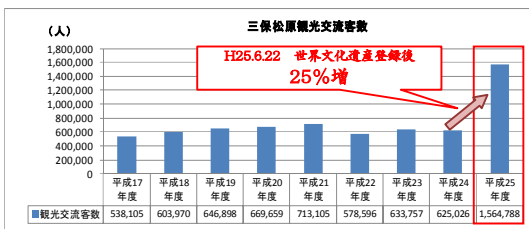


図 1-2 三保松原観光交流客数  
【出典：観光・CP 課提供資料より作成】

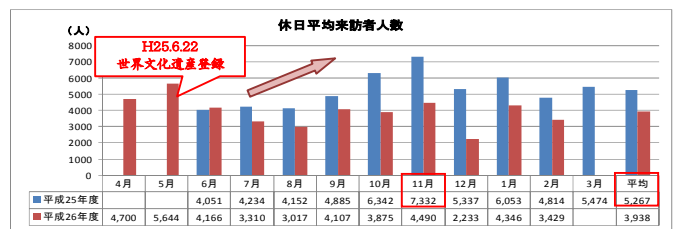


図 1-3 三保松原来訪者数（土日祝日平均）  
【出典：観光・CP 課提供資料より作成】  
来訪者数=乗用車1台=3名、観光バス1台=40名で計算

### (2) 路線バス利用者数

- 平成 25 年 6 月の世界遺産登録以降、清水駅から三保松原へ向かうバスの利用者は 1.2～1.3 倍に増大した。
- 平成 25 年 10 月からは、土日祝日のみ運行の「世界文化遺産三保松原」行きの路線が新たに増便されたが、既存バスとともに、一便当たりの平均利用者数は、10 名/便 程度であるため、有効に活用されているとはいえない。

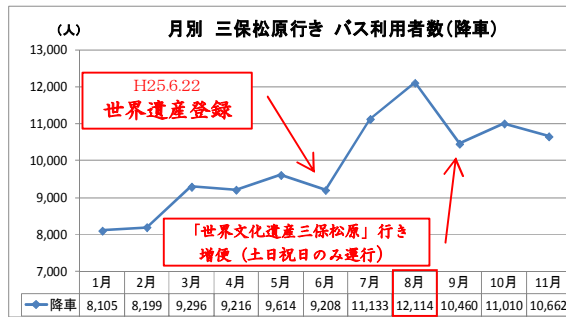


図 1-4 月別三保松原行き バス利用者数（降車）(H25)  
【出典：しずてつジャストライン提供資料より作成】



静鉄ジャストライン（三保山の手線）

### (3) 水上バス、ちやり三保号利用者数

- 平成 25 年 8 月からスタートした無料水上バス「ちやり三保号」により、利用者は、前年度の 2.5 倍に増大した。その後、平成 26 年 10 月に「ちやり三保号Ⅱ」として、平日にも運行されるようになり、さらに利用者が増大した。

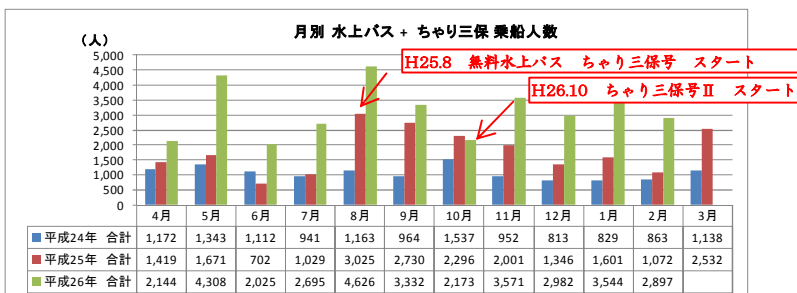


図 1-5 月別 水上バス 乗船人数 (H24・H25・H26)  
【出典：株式会社エスパルスドリームフェリー提供資料より作成】



ちやり三保号

# 1. 事業の概要

## (4) 三保半島までの交通アクセスの割合

- 平成 25 年 10 月 12 日の休日を例にとると、三保半島までのアクセスでは、車が 93%、バスが 6%、水上バスが 1%。「三保松原」までの交通手段は、車が主体となっている。

表 1-1 交通アクセス別 三保松原来訪者数

手段	人数		内訳
車	7,112	7,112	駐車場利用
バス	474	345	白浜町・羽衣の松入口 降者人数 10月平均 (4486 + 5866) / 30 = 345
		129	三保松原入口・世界文化遺産三保松原 降者人数 (12+117=129)
水上バス	98	39	水上バス 乗者人数
		59	ちやり三保号 乗者人数

交通手段  
(平成 25 年 10 月 12 日 休日)

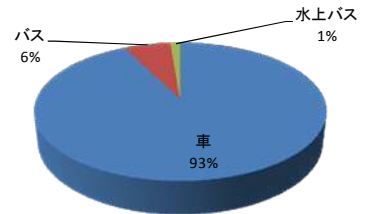


図 1-6 交通手段別割合

## (5) レンタサイクル利用者数

- 平成 26 年 12 月から、三保半島内に 11 台のレンタサイクル自転車が追加され、現在は、清水駅周辺に 3 箇所 7 台、日の出地区に 2 箇所 15 台、三保半島内に 7 箇所 31 台、合計 12 箇所 53 台のレンタサイクルを実施している。
- 地区全体で、一ヶ月平均 210 台のレンタサイクル自転車が貸出されているが、1 日平均、6.8 台の利用 (稼働率 21%) にとどまっている。

※ 稼働率 = 1 日当たりの利用台数 (1 ヶ月当りの利用台数から換算) / レンタサイクル台数



図 1-7 レンタサイクル設置箇所図

【出典：(公財) 静岡観光コンベンション協会】



レンタサイクル自転車

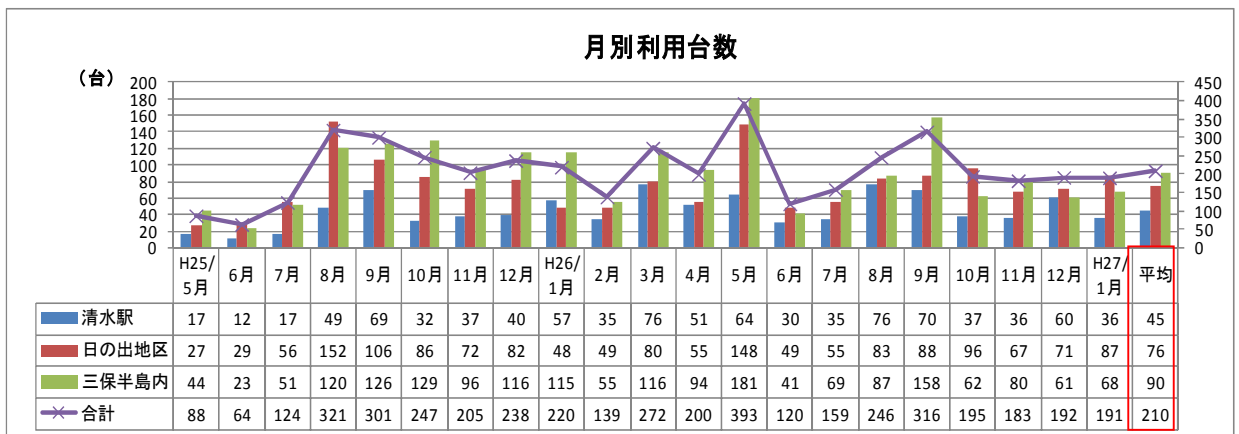


図 1-8 レンタサイクル月別利用台数 (H25・H26)

【出典：観光・CP 課提供資料より作成】

調査：平成 27 年 2 月

## 1. 事業の概要

### 1.4 三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画の概要

- **自転車走行空間ネットワークの整備**
  - ・ 地域住民の生活、及び観光客に配慮した、安心・安全な自転車走行空間を整備する。
  - ・ 「観光客」や「自転車利用者」を対象とした自転車走行空間を整備する。
  - ・ 三保地区の歴史、眺望景観、産業等を繋ぎ、三保半島を回遊できるネットワークを形成する。
- **公共サインの整備**
  - ・ 県外、市外から訪れる観光客を三保半島に案内し、また三保半島で迷わずに目的地までたどり着くことができるサインを、景観及び関連する法案等に配慮した内容で設置する。

### 1.5 関連計画について

- 静岡市の関連計画、法規制から『三保地区の自転車走行空間ネットワーク整備計画』に関連する計画を整理する。




【関連計画】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 静岡市第3次総合計画</li> <li>○ 静岡市都市計画マスタープラン</li> <li>○ 静岡市総合交通計画</li> <li>○ 静岡市のみちづくり</li> <li>○ 静岡市自転車利用計画</li> <li>○ 静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画</li> <li>○ 静岡市まちみがき戦略推進プラン</li> <li>○ 三保松原保全活用計画</li> <li>○ 清水港みなと色彩計画</li> <li>○ 三保半島景観形成ガイドライン（仮称）</li> <li>○ 静岡地域公共サイン整備行動計画</li> <li>○ 清水地区における観光案内計画</li> <li>○ 静岡県道路標識</li> <li>○ 静岡市清水・三保地区観光まちづくりサイン計画</li> <li>○ 三保半島景観形成ガイドライン[道路編]（仮称）</li> <li>○ 名勝三保松原保存管理計画</li> </ul>
【法規制】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 名勝三保松原規制地区</li> <li>○ 三保久能海岸風致地区</li> <li>○ 保安林区域（潮害防備保安林・保健保安林）</li> <li>○ 静岡県立自然公園条例</li> <li>○ 静岡県立自然公園の特別地域内における行為の許可基準を定める規則</li> <li>○ 日本平・三保の松原県立自然公園</li> <li>○ 世界文化遺産指定区域</li> <li>○ 文化財保護法</li> <li>○ 静岡市景観条例</li> </ul>

## 1. 事業の概要




### 1.6 事業計画

○三保半島内の観光面における問題と課題を整理し、本計画の整備方針を決定する。

#### ◇ 三保半島の観光面における問題と課題

視点	現状と問題点
交通体系	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三保半島には多様なアクセス方法が確保されているが、三保半島へのアクセスは依然、自動車が主体となっており、三保街道では渋滞が発生している。 → 観光時間が損失され、三保松原周辺を観光する機会を損失</li> </ul> 
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三保半島は周遊観光する交通手段が少なく、かつ自動車通行が困難な狭隘な道路が多く存在する。 → 気軽に周遊観光できる交通手段が少なく、「三保松原」の単発観光が主体</li> </ul> 
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三保半島には魅力ある歴史、眺望景観、産業を含め観光施設が多く存在しているが、観光施設間を結ぶネットワークが不十分である。 → 観光客が他の観光施設の情報を認識できず、「三保松原」の単発観光が主体</li> </ul> 



視点	解決すべき課題
交通体系	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三保半島に向かう「多様な交通モード」を有効活用し、観光客の貴重な観光時間を確保し、観光客の回遊機会を生み出す ⇒方針1 ⇒方針3</li> </ul> 
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 観光客が三保半島を気軽に周遊できる自転車の走行環境を確保し、観光客の長時間滞在を誘発する。 ⇒方針2</li> </ul> 
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 三保半島の魅力ある歴史・眺望景観・産業などの観光施設を有効活用し、観光客の滞在時間の長時間化を誘発する。 ⇒方針2 ⇒方針4</li> </ul> 



#### ◇ 本計画の整備方針

##### ◇ 自転車走行空間ネットワークの整備

方針1	公共交通機関と自転車を利用した三保半島へのアクセス手段を確保
方針2	多様な自転車利用者に配慮した安全かつ快適に利用できる自転車走行空間ネットワークを確保

##### ◇ 公共サインの整備

方針3	三保半島へ向かう観光客が公共交通機関を利用しやすい環境を確保
方針4	観光客が三保半島内で迷わずに観光施設や公共交通機関へアクセスできる環境を確保

※ 静岡市第3次総合計画の前中期期間に合わせ、平成27年から平成30年の4年間で整備完了を目指す。