

# 三島市自転車 活用推進計画

令和4(2022)年度～令和8(2026)年度

令和4年3月





## 目次

|      |  |    |
|------|--|----|
| 第1章  | はじめに.....                              | 2  |
| 1-1  | 計画の背景と目的.....                          | 2  |
| 1-2  | 計画の区域.....                             | 3  |
| 1-3  | 計画期間.....                              | 3  |
| 1-4  | 計画の位置づけ.....                           | 4  |
| 1-5  | 自転車利用のメリット.....                        | 5  |
| 第2章  | 自転車を取り巻く現状と課題.....                     | 10 |
| 2-1  | 自転車を取り巻く現状.....                        | 10 |
| 2-2  | 自転車を取り巻く課題.....                        | 13 |
| 第3章  | 計画の目標.....                             | 16 |
| 3-1  | 計画の基本方針.....                           | 16 |
| 3-2  | 計画の目標.....                             | 17 |
| 第4章  | 実施すべき施策.....                           | 20 |
| 4-1  | 目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり.....    | 21 |
| 4-2  | 目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり.....        | 23 |
| 4-3  | 目標3 健康と脱炭素につながる自転車を活用したライフスタイルの推進..... | 25 |
| 4-4  | 目標4 交流人口の拡大に向けたサイクルツーリズムの推進.....       | 28 |
| 第5章  | 計画の推進体制.....                           | 30 |
| 5-1  | 計画の進捗状況の評価.....                        | 30 |
| 5-2  | 推進体制.....                              | 31 |
| 5-3  | フォローアップ及び見直し方法.....                    | 31 |
| 第6章  | 参考資料.....                              | 34 |
| 6-1  | 地勢.....                                | 34 |
| 6-2  | 人口.....                                | 36 |
| 6-3  | 交通基盤.....                              | 39 |
| 6-4  | 交通特性.....                              | 45 |
| 6-5  | 交通安全.....                              | 49 |
| 6-6  | 環境.....                                | 51 |
| 6-7  | 健康・福祉.....                             | 53 |
| 6-8  | 観光.....                                | 55 |
| 6-9  | 自転車利用実態・ニーズ調査結果.....                   | 61 |
| 6-10 | 計画策定の体制及び経緯.....                       | 69 |



# 第1章

## はじめに

# 第1章 はじめに

## 1-1 計画の背景と目的

自転車は、年齢や体力を問わず気軽に乗れる身近でユニバーサルな乗り物であり、徒歩に比べてより広範囲の移動が可能になることから、自動車を持たない子どもや高齢者の交通手段としてのほか、ちょっとしたお出かけや公共交通を補完する移動手段として活用されてきました。さらに近年、自転車はプラスの3K(環境、健康、観光)につながる交通手段として、その価値が改めて見直されてきています。

こうした背景のもと、国は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進といった重要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活用を推進すること等を基本理念とする、自転車活用推進法を平成29(2017)年5月に施行、平成30(2018)年6月に第一次となる「自転車活用推進計画」を閣議決定し、その後、令和3(2021)年5月に「第二次自転車活用推進計画」を閣議決定しました。都道府県、市町村においても、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する計画を定めることが努力義務化されており、静岡県は平成31(2019)年に「静岡県自転車活用推進計画」を策定し、サイクルスポーツの聖地創造に向けたビジョンを市町や県民と共有しながら、ハード・ソフトの施策を総合的に推進しています。

本市においては、安心安全な自転車環境の創出及び自転車利用の促進を図るため、令和2(2020)年6月に自転車通行空間整備を目的とした「三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定しました。効果的・効率的に自転車ネットワークを確立するため、最も自転車利用者が多い、市街地での通勤通学ネットワークを1次計画に位置付け、概ね10年間でのネットワーク整備に取り組んでいます。

本市は、新幹線三島駅を有し、東京への高いアクセス性と、富士・箱根・伊豆の玄関口という立地特性から、交通結節点として静岡県東部・伊豆地域の中核を担う都市です。市の特徴として、面積が約62km<sup>2</sup>と大きくなく三島駅から5km圏内に人口集中地区が集まるコンパクトなまちで、比較的平坦な地形かつ温暖な気候から、市中心部への移動に自転車が利用しやすい条件が揃っていることが挙げられます。また、古くから宿場町、三嶋大社の門前町であるとともに、市内各所から富士山の湧水が湧き出る「水の都」とも呼ばれており、自転車を活用することで、市内外に点在する多様なスポットを効率的かつ楽しく周遊できる高いポテンシャルを秘めています。

一方で、自動車への高い依存や市街地における交通渋滞、自転車のルール・マナーの浸透不足に伴う自転車関連事故の発生などの社会的課題や、上述のポテンシャルを生かしたサイクルツーリズムの振興を図る受入環境の整備といった、改善すべき課題があります。

そこで、市民が安全・安心に、また快適に自転車に乗ることができ、さらには市民も来訪者も自転車に親しめるまちづくりを推進することとしました。本市における自転車活用推進の方向性を示し、関係部局や企業・団体、市民、さらには広域連携に関わる自治体等と連携し、自転車の活用に関する施策を戦略的・総合的に展開を図ることで、自転車をはじめとした道路交通の安全性を高め、市民の健康の維持・増進、持続可能なまちづくりに向けた脱炭素化、観光振興による地域活性化を図ることを目的として、新たに「三島市自転車活用推進計画」を策定します。

本計画は、本市として初めての自転車に係わる総合的な計画であることから、市民、団体、企業、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共に創るという共創の理念のもと、将来のあるべき姿に向けて、計画を着実に推進していきます。

## 1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、三島市全域とします。

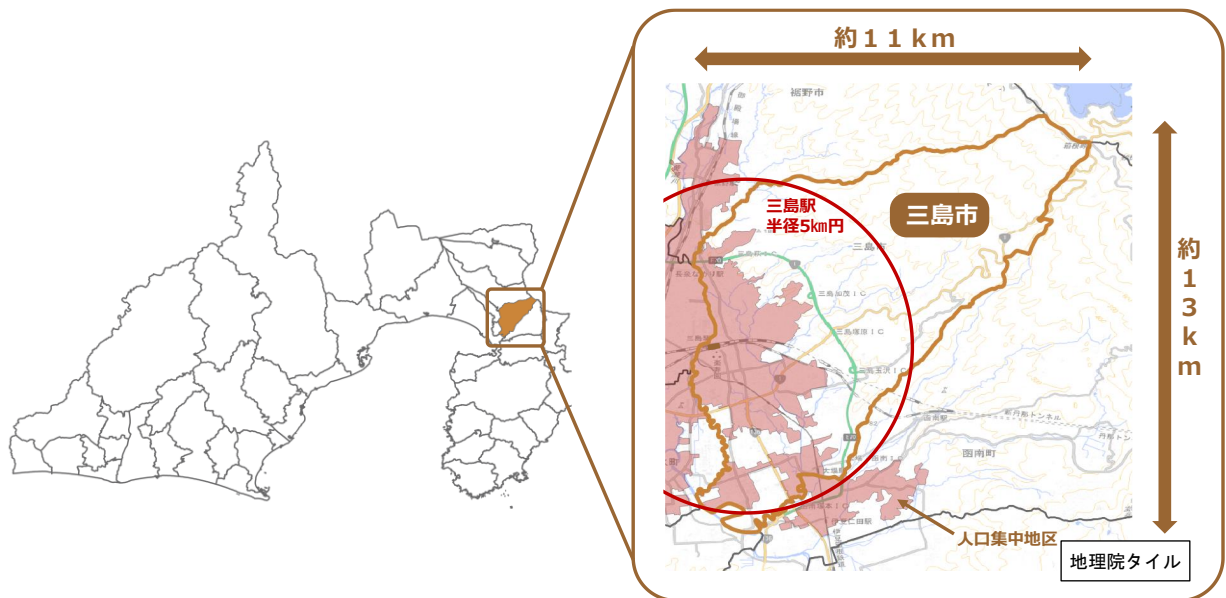


図 1-1 計画の区域

## 1-3 計画期間

本計画の計画期間は、令和4(2022)年度～令和8(2026)年度の5年間とします。

## 1-4 計画の位置づけ

本計画は、国および県の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画とするものです。

三島市の上位・関連計画と連携し、本市における自転車の活用を総合的・計画的に推進するための自転車施策に関する最上位計画と位置づけます。

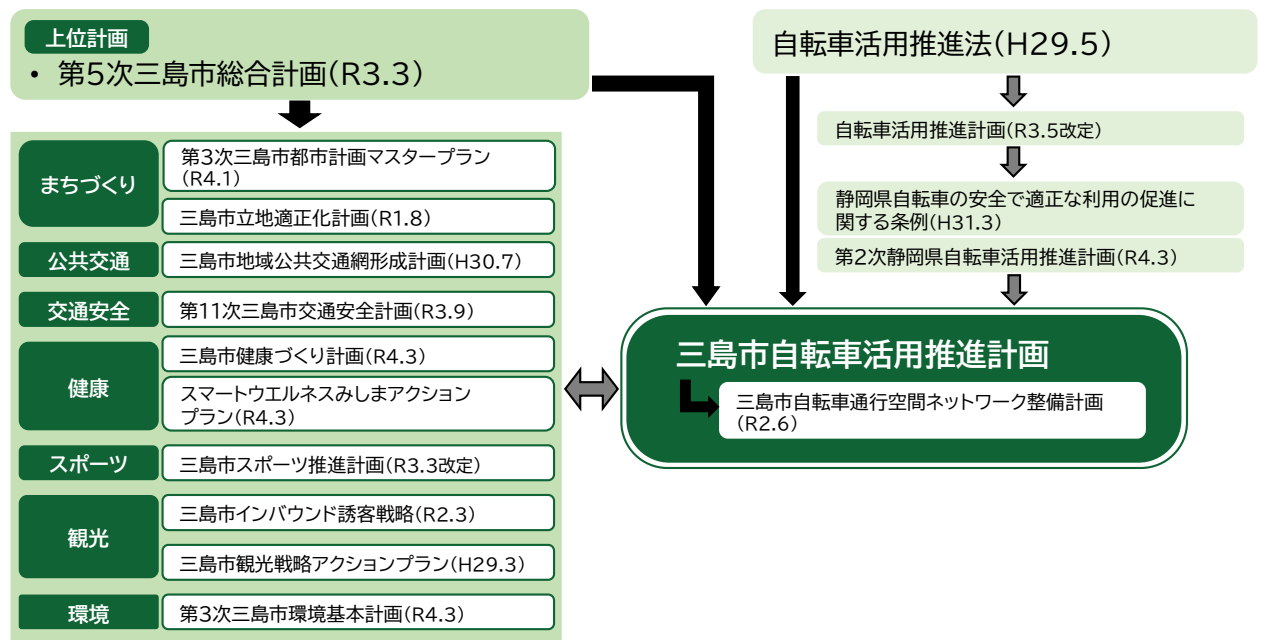


図 1-2 計画の位置づけ



## 1-5 自転車利用のメリット

自転車は、気軽に利用できることとともに、日常生活に自転車を取り入れることにより、環境、健康、観光等の面でメリットが期待できます。

### 1. 環境面でのメリット

環境面では、自転車は二酸化炭素を排出しないことから、自動車の利用頻度を減らして自転車を活用することで、交通渋滞の緩和や地球環境への負荷を低減することができます。

#### 移動時間の短縮

- 国土交通省の資料によると、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

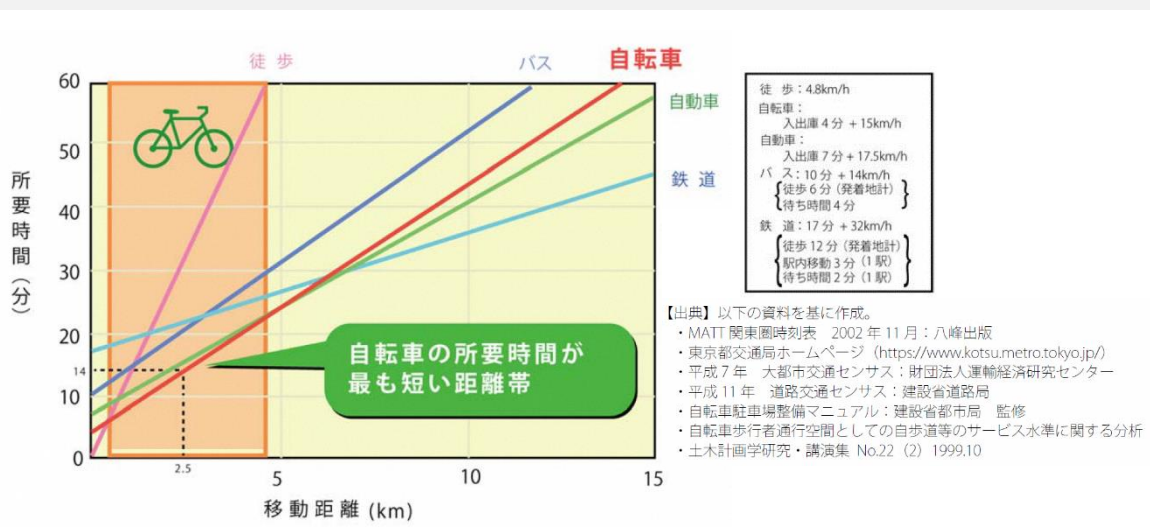


図 1-3 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

出典)自転車通勤導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会、令和元(2019)年5月)

#### 環境負荷の低減

- 自家用乗用車から、鉄道等の公共交通や徒歩、自転車での移動に転換することで、二酸化炭素の排出量削減につながります。

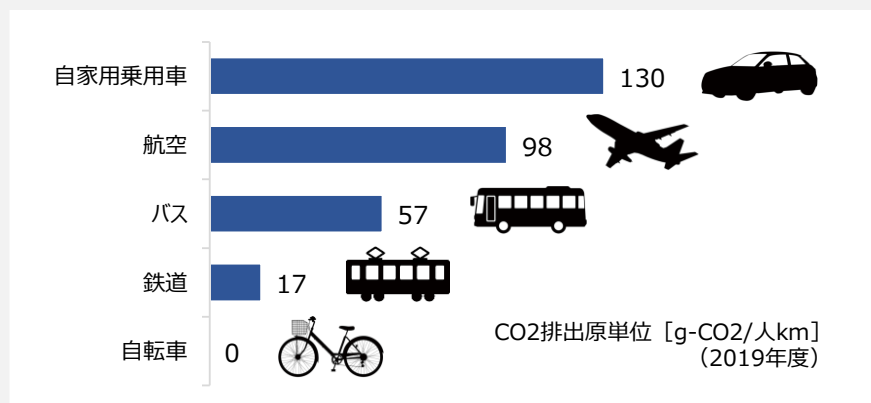


図 1-4 交通手段別の二酸化炭素の排出量

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

## 2. 健康面でのメリット

健康面では、自転車はひざや腰への負担が少ない運動方法として、忙しくて運動不足の現代人に適したツールとなります。これは、日常生活に自転車を取り入れることで、単なる移動時間を運動時間に切り替えることができ、しかも自転車特有の爽快さや気持ち良さが、移動時に“楽しさ”という価値をもたらし、心身の健康の維持・増進に役立つためです。加えて自転車通勤が従業員の生産性向上等につながるという調査結果もあり、自転車のもつクリーンなイメージと相まって、事業者にとってはイメージアップや健康経営をもたらすものとしても注目が集まっています。

### メタボ解消

- メタボリック症候群と予備軍の6名が行った実験結果によると、自転車に乗る習慣のなかった人が3ヶ月間自由に自転車を利用した結果、平均で体重は2.3kg、体脂肪率は1.2%ダウンしました。
- 継続して自転車を活用することで、メタボの解消が期待されます。

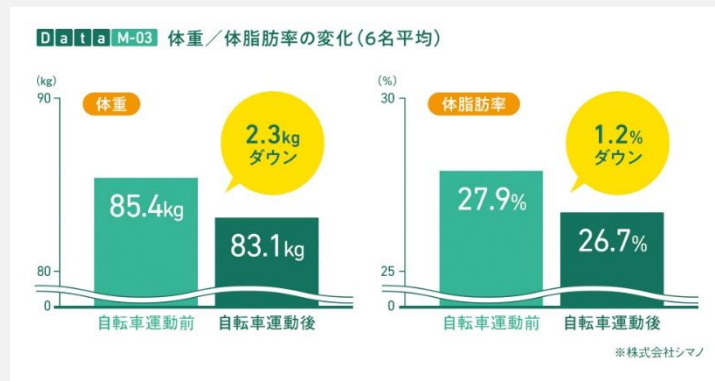


図 1-5 自転車の利用による体重・体脂肪率の変化

出典)Cyclingood Health Data File (株)シマノ

### 疾患予防

- イギリスの研究結果によると、「車・公共交通」を利用している人に比べて、「自転車」を組み合わせる通勤している人のほうが、心臓疾患やがんの死亡・発症リスクが低いことが明らかにされており、自転車の活用が疾患予防につながると期待されます。

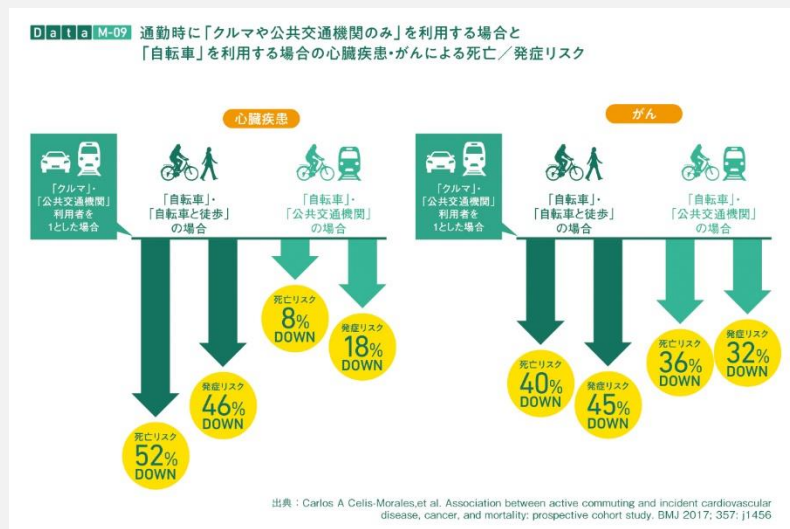


図 1-6 通勤時の手分別にみた心臓疾患・がんによる死亡・発症リスク

出典)Cyclingood Health Data File (株)シマノ

### 3. 観光面でのメリット

観光面では、地域の歴史資源等を自転車で周遊する「サイクルツーリズム」の人気の高まっており、自転車を観光に活用することで、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、国内外からの新たな客層を取り込むことができる等、交流人口や消費の拡大につながります。

#### 観光客の増加

- 瀬戸内海を横断し広島県と愛媛県を結ぶ約70kmのサイクルルートである「しまなみ海道」では、全国に先駆けて車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと距離標の路面標示整備を進めてきました。
- さらに、しまなみ海道では、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や、自転車の修理に対応したタクシーの導入など、サイクリスト向けの取り組みを推進しています。令和元年には、ナショナルサイクルルートに指定されました。
- しまなみ海道の起点である尾道市では、国外からの観光客が5年前と比較して約3倍に増加するなど、交流人口が拡大しました。

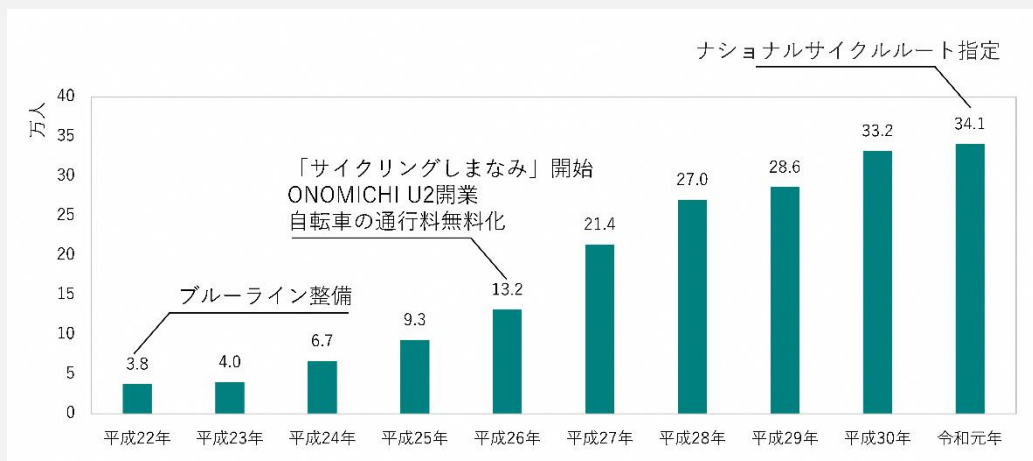


図 1-7 尾道市の外国人観光客数の推移

出典)尾道市「平成31年(令和元年)尾道市観光客統計について」より作成



## 第2章

自転車を取り巻く  
現状と課題

## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

三島市における自転車に関する現状と課題を、「通行空間・都市環境」、「安全・安心」、「健康・環境」、「観光」の視点でまとめると以下のとおりです。

### 2-1 自転車を取り巻く現状

#### 視点1 通行空間・都市環境

##### 市内の現状

- 三島市は、人口集中地区のほとんどが JR 三島駅から半径 5km 圏内に集中しており、自転車が速達性を発揮する 5km 以内の短距離移動が発生しやすいコンパクトなまちです。また、市南部には自転車利用に適した起伏の少ない平野部が広がっています。
- 公共交通の人口カバー率(鉄道駅・バス停の 300m 圏域)は 9 割以上となっており、周辺自治体と比べ、公共交通網が充実しています。
- 一方、市の代表交通手段分担率は、発生交通量で自動車 63.2%、自転車 7.4%、バス・鉄道 7.2%、集中交通量で自動車 63.3%、自転車 7.4%、バス・鉄道 7.1%と、自動車への依存が高い状況にあります。自転車に着目すると、移動目的では通学や通勤が比較的多く、三島駅を中心とした南北軸の移動が多い状況です。
- 市は令和 2(2020)年 6 月に「三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定し、三島駅から半径 2km 圏域を中心に、学校施設や長泉町との接続路線を優先整備区間に設定し、自転車通行空間の整備を推進しています。
- 市営駐輪場は三島駅の北口と南口、三島広小路駅の合計 3 か所が整備されており、そのほかの鉄道駅には鉄道会社により駐輪場が整備されています。
- 伊豆箱根鉄道駿豆線では、サイクルトレインを運行しており、鉄道と自転車を組み合わせた移動が行われています。
- シェアサイクルサービス「ハレヒサイクル」が周辺市町境を跨いで利用可能です。利用回数は増加傾向にありますが、サイクルポートの設置場所は偏在している状況です。

##### ニーズ

- 市民、高校生、来訪者とも、自転車を利用したいと思う環境の要件として、安全・安心・快適に自転車で通行できる空間の整備ニーズが最も高くなっています。また、街灯や駐輪スペースに対する整備ニーズも高い状況にあります。
- 市民の6割以上がシェアサイクルを認知しているものの、利用したことがある方は少数に留まっています。

## 視点2 安全・安心

### 市内の現状

- 自転車事故の発生件数は減少傾向にあるものの、年代別では16～19歳、時間帯別では朝夕ピーク時における発生が多くなっており、自転車の利用が多い高校生による通学時の事故が多いと想定されます。
- 自転車事故は、市街地エリア(特に三島駅以南)で多く発生しています。
- 市民・高校生ともに、自転車利用者の交通ルールの認知度は高いものの、特に自転車の通行位置について遵守できていない方が多い状況です。
- ヘルメットの着用は、市民・高校生ともに利用者のうちの数パーセントに留まっており、7割以上はそもそもヘルメットを持っていません。

### ニーズ

- 自転車を利用したいと思う環境要件として、自転車利用者の約4割、非利用者の約3割が、自転車利用者自身がルール・マナーを守ること、自動車等の運転者が自転車へ配慮していることが重要であると考えています。

## 視点3 健康・環境

### 市内の現状

- 前述のとおり、市の代表交通手段分担率のうち、自動車が63%を占め、自動車への依存が高い状況です。特に、自転車が速達性を発揮する5km以内の距離帯に着目すると、市中心部へ自動車で移動する人のうち、約7割が5km以内の短距離移動です。
- 主要渋滞箇所は市内で5区間、3箇所が指定されており、市街地エリアに集中しています。
- 国の「地球温暖化対策計画」(令和3(2021)年)を踏まえ、市は温室効果ガス排出量を令和13(2031)年度までに平成25(2013)年度比で46%以上削減することを目標としています。
- 市民のスポーツ・運動の実施率(週1回以上)は、令和2(2020)年度時点で59.9%であり、三島市スポーツ推進計画では令和7(2025)年度に65.0%以上とすることを目標としています。
- 自転車競技等の未来のトップアスリートを発掘・育成する「みしまジュニアスポーツアカデミー」を実施しています。また、自転車競技チーム「チームブリヂストンサイクリング」が三島市を拠点に活動しています。

### ニーズ

- 市民が自転車を利用してもよいと思う最大の距離(片道)は、自転車利用者が約5.5km、自転車非利用者が約3.7kmです。また、通勤目的に着目すると、通勤している市民のうち、職場で自転車通勤が認められている人が8割を占めており、およそ5km以内の距離帯において、自動車通勤から自転車通勤への転換ポテンシャルが見込まれます。
- 一方で、自転車を利用していない市民の自転車利用意向に着目すると、利用意向が低い人は7割以上を占めており、自転車に乗る楽しさや効果を知ってもらうことで自転車への興味を喚起する等、自転車に乗るきっかけづくりが必要な状況にあります。

## 視点4 観光

### 市内の現状

- 新幹線三島駅を有する三島市は、東京から約 100km 圏内にあり、富士・箱根・伊豆の玄関口に位置しています。
- 市の年間観光交流客数は観光施設の増加等により増加傾向で、平成 29 年度には約 767 万人を達成しました。周辺市町より比較的観光客は多い一方で、宿泊客の構成比が低い状況です。
- 三島市を含む周辺地域では、太平洋岸自転車道や富士山一周ルートといったサイクルルートを生かした広域的なサイクルツーリズムの推進に向けた取組を実施しています。

### ニーズ

- 来訪者の消費金額は、特にサイクリストが通常の観光と比較して高く、スタンプラリーやポタリング（自転車で散歩するようにゆったり走ること）など、市内で消費を促すような仕掛けが有効です。
- 街乗り観光客の約8割、サイクリストの約4割がレンタサイクルを利用しており、来訪者にとっても使いやすく、多様な車種ニーズに対応したシェアサイクルやレンタサイクルの整備が必要です。
- 一般観光客やサイクリストの自転車利用のレベルに応じたサイクリングコースの設定や、拠点施設の整備ニーズも高くなっています。



## 2-2 自転車を取り巻く課題

### 視点1 通行空間・都市環境

- 誰もが安全・安心、快適に自転車で通行できる空間創出に向けて、三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画等に基づき、周辺市町との連続性や優先度を考慮した計画的な自転車通行空間の整備推進や交通安全対策が必要です。
- 自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅や主要なバス停周辺等における自転車利用環境の充実が必要です。
- 公共交通を補完する交通手段として、シェアサイクルの更なる普及促進が必要です。

### 視点2 安全・安心

- 自転車事故の発生件数が多い高校生をはじめ、世代に応じて、自転車利用の促進と合わせた交通ルール・マナーの啓発が必要です。
- 歩行者・自転車利用者・自動車利用者等の多様な道路利用者が安全・安心に共存できる意識の醸成が必要です。

### 視点3 健康・環境

- 自転車利用のきっかけづくりに向けて、サイクリング団体等と連携しながら、自転車の楽しさや健康への効果等を知ってもらうための広報啓発等が必要です。
- 温室効果ガスの排出量削減に向けて、短距離の自動車利用者に対して、自転車利用への転換に向けた取組が必要です。
- 自転車を持たない人や年代を問わず、誰もが気軽に自転車を利用できるよう環境整備が必要です。

### 視点4 観光

- 富士・箱根・伊豆等の広域的ルートへの玄関口として、交通結節点である三島駅や主要な観光施設周辺でのサイクリストの受入環境整備が必要です。
- 特に、上り坂が多いこれら広域ルートを誰もが楽しめるよう、E-BIKE 等を利用できる環境の充実が必要です。
- 自転車を利用した観光における消費金額を増やす取組が必要です。



## 第3章

### 計画の目標

# 第3章 計画の目標

## 3-1 計画の基本方針

第5次三島市総合計画では、本市の将来都市像として「せせらぎと緑と活力あふれる幸せ実感都市・三島」を掲げ、「安全・安心に暮らせるまち(防災、交通安全等)」、「健康で福祉が充実したまち(スマートウェルネス等)」、「交流とにぎわいのあるまち(観光等)」、「快適で暮らしやすいまち(コンパクト・プラス・ネットワーク等)」等を基本目標として、持続的に発展できるまちづくりを目指しています。

これまでのまちづくりに加えて自転車の利用環境を整備することで、楽しく健康的に、環境に優しく、経済的に移動できるエリアが拡大します。公共交通機関とも連携することで、市民のライフスタイルの一部として自転車が組み込まれ、自動車への高い依存から脱却することが期待されます。サイクルスポーツの振興や観光での移手段としての活用、サイクリストの誘致等、新たな交流も創出されます。

自転車通行空間等のインフラ整備と、多様な道路利用者の安全意識の醸成、自転車利用に関する普及啓発を一体的に推進することで、自転車の活用による様々な効果を十分に発現させ、地域に波及させていくことが重要であると考えました。

以上を踏まえ、本計画では、市民や来訪者、子ども、親子連れ、学生、通勤者、初心者、サイクリスト等の区別なく、「誰もが安全・快適に自転車に親しむまちづくり」を基本方針として、「せせらぎと緑と活力あふれる幸せ実感都市・三島」の実現を目指して、自転車の活用を推進していきます。

<第5次三島市総合計画における将来都市像>

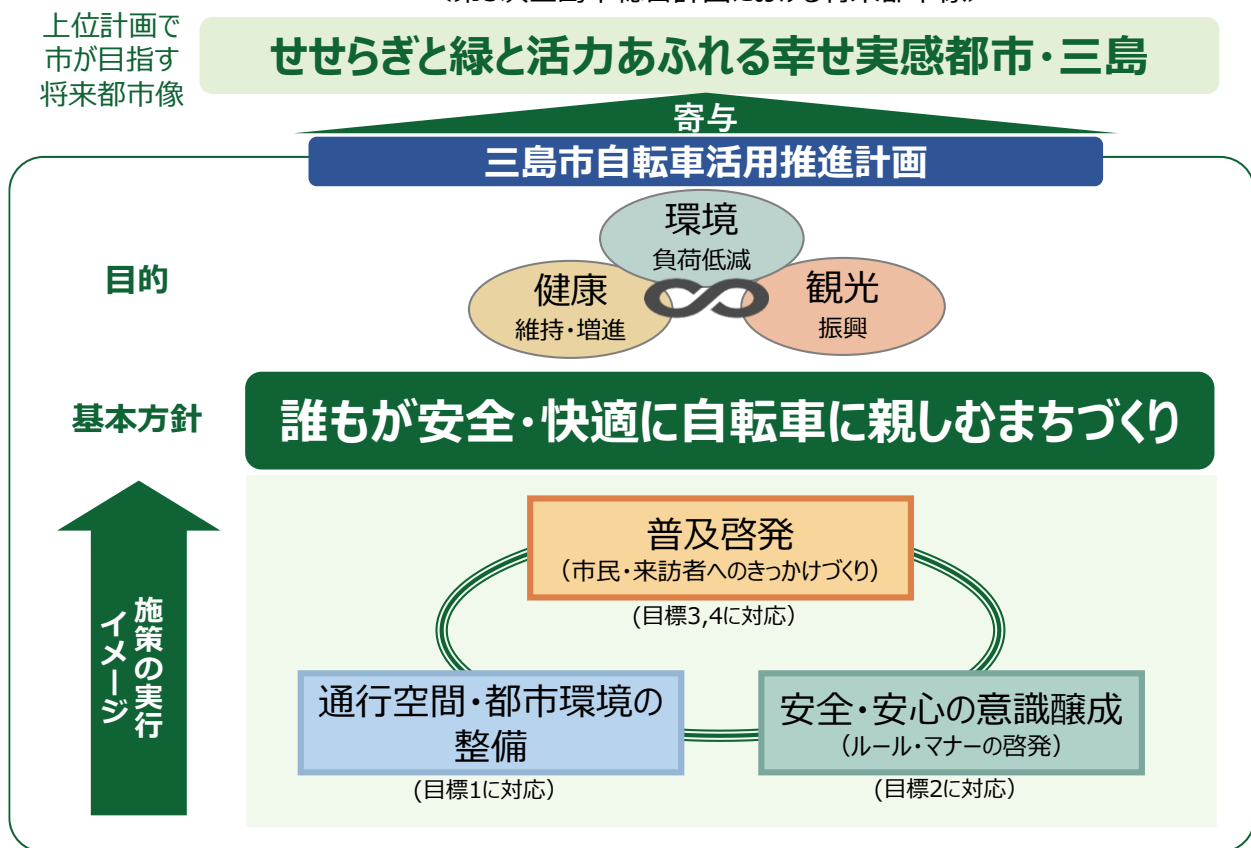


図 3-1 本計画の基本方針

## 3-2 計画の目標

自転車を取り巻く課題の整理結果と、計画の基本方針を踏まえ、本計画の4つの目標を以下のとおり設定します。

### 目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり

- 自転車利用の土台となる良好な都市環境の形成に向けて、市内を安全・安心で快適に通行できる自転車通行空間の整備を推進するとともに、公共交通との親和性を向上します。

### 目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり

- 誰もが安全・安心に移動できるよう、ルール・マナーを遵守した安全な自転車利用の推進に加え、多様な道路利用者が自転車について理解し、安全・安心に共存できる意識づくりを行います。

### 目標3 健康と脱炭素につながる自転車を活用したライフスタイルの推進

- 市民の健康維持・増進と脱炭素型ライフスタイルへの転換が図られるよう、市民の通勤、通学、買物等の日常移動や余暇活動などの多様な場面において、自転車を利用するきっかけづくりを行います。

### 目標4 交流人口の拡大に向けたサイクルツーリズムの推進

- 観光振興により地域活性化が図られるよう、周辺市町や関連団体と連携し、観光における交通手段としての自転車の活用や、自転車に乗ること自体を目的とした来訪を促進します。



## 第4章

### 実施すべき施策

## 第4章 実施すべき施策

4つの目標の実現のため、実施すべき施策及び具体的な措置を以下のとおり設定します。

表 4-1 実施すべき施策

| 目標   | 施策                                | 措置                                     |
|--|-----------------------------------|--|
| 目標1<br>安全・安心で快適に<br>自転車に乗ることが<br>できる環境づくり        | 1 自転車通行空間の<br>計画的な整備推進            | 1 自転車通行空間ネットワーク整備計画等に基づく<br>自転車通行空間の整備 |
|  |                                   | 2 まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車通行<br>空間の確保      |
|  | 2 公共交通と連携した<br>自転車利用の促進           | 3 公共交通との連携によるモーダルミックスの促進               |
|  |                                   | 4 シェアサイクルの普及促進                         |
| 目標2<br>安全・安心に<br>自転車に乗ることが<br>できる人づくり            | 3 自転車の安全利用<br>の啓発                 | 5 自転車利用に関する相互理解の促進                     |
|  |                                   | 6 街頭における自転車利用者に対する交通安全指導<br>の実施        |
|  |                                   | 7 通学路周辺の安全対策の推進                        |
|  | 4 自転車の交通安全<br>教育の充実               | 8 ターゲットに応じた交通安全教室の実施                   |
|  |                                   | 9 自転車損害賠償保険等の加入・ヘルメット着用の<br>促進、安全点検の啓発 |
| 5 災害時における<br>自転車活用の推進                            | 10 災害時における自転車(シェアサイクル含む)活用の<br>検討 |  |
| 目標3<br>健康と脱炭素につな<br>がる自転車を活用<br>したライフスタイルの<br>推進 | 6 日常や余暇における<br>自転車活用の推進           | 11 自転車の効果・魅力の発信、利用啓発                   |
|  |                                   | 12 自転車通勤の促進                            |
|  |                                   | 13 サイクリスト、自転車競技者の育成支援                  |
|  |                                   | 14 サイクリングを楽しむことができる環境づくり               |
|  |                                   | 15 サイクルイベント・大会への協力、周知                  |
| 目標4<br>交流人口の拡大に<br>向けたサイクルツー<br>リズムの推進           | 7 サイクリング環境の<br>充実                 | 16 サイクリングの拠点施設整備の検討                    |
|  |                                   | 4 【再掲】シェアサイクルの普及促進                     |
|  |                                   | 14 【再掲】サイクリングを楽しむことができる環境づくり           |
|  |                                   | 15 【再掲】サイクルイベント・大会への協力、周知              |



## 4-1 目標1 安全・安心で快適に

### 自転車に乗ることができる環境づくり

#### 施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

| 措置1 自転車通行空間ネットワーク整備計画等に基づく自転車通行空間の整備 |   |    |    |    |    |
|--------------------------------------|---|----|----|----|----|
| 事業内容                                 | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画に位置づけられた道路について、効果的・効率的に安全・安心な自転車通行空間を確保するため、矢羽根の設置等による道路整備を推進します。</li> <li>都市計画道路の整備と合わせ、自転車通行空間を確保します。</li> <li>自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の適切な維持管理を行います。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関                            | 市(土木課、都市整備課)、道路管理者、警察署  |    |    |    |    |
| スケジュール                               | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                                      |   |    |    |    |    |

| 措置2 まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車通行空間の確保 |   |    |    |    |    |
|---------------------------------|---|----|----|----|----|
| 事業内容                            | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の走行の支障となる路上駐車や植栽、看板等については、自転車から適切な視認性が確保されるよう、必要に応じて撤去、指導を行います。</li> <li>良好な都市環境を確保するため、放置自転車の指導、撤去を行います。</li> </ul>  |    |    |    |    |
|                                 | <b>実施に向けて検討する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>幅員の狭い生活道路等では、ハードとソフトの両面から自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るゾーン30・ゾーン30プラス等の交通安全対策により、歩行者・自転車が安全に通行できる空間の確保を検討します。</li> <li>無電柱化事業の実施路線においては、道路幅員を変えずに車道や歩道などの幅員構成を見直すことにより、自転車通行空間の確保を検討します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関                       | 市(土木課、都市整備課、地域協働・安全課)、道路管理者、警察署   |    |    |    |    |
| スケジュール                          | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                                 |   |    |    |    |    |
|                                 |   |    |    |    |    |

## 施策2 公共交通と連携した自転車利用の促進

| 措置3 公共交通との連携によるモーダルミックスの促進 |   |    |    |    |    |
|----------------------------|---|----|----|----|----|
| 事業内容                       | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅周辺の駐輪場は、鉄道事業者とともに、自転車利用者の利便性を図り、適切な維持管理及び運用を行います。</li> </ul>  |    |    |    |    |
|                            | <b>実施に向けて検討する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通と自転車の連携強化に向けて、今後策定予定の「三島市地域公共交通計画(仮称)」と連携しながら、交通結節点となる鉄道駅や主要なバス停周辺、商店街等に駐輪スペースやシェアサイクルポートの設置の可能性を検討します。</li> <li>伊豆箱根鉄道で実施しているサイクルトレインについて、伊豆半島でサイクリングを楽しむ市民や来訪者が有効に利用できるよう、情報発信を行います。</li> <li>バスやタクシーへの自転車の積載について、関係事業者や周辺自治体と連携し、導入の可能性を検討します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関                  | 市(地域協働・安全課、都市計画課、商工観光課)、交通事業者、シェアサイクル事業者 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール                     | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                            |   |    |    |    |    |

| 措置4 シェアサイクルの普及促進 |  |    |    |    |    |
|------------------|--|----|----|----|----|
| 事業内容             | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民や来訪者に対して、シェアサイクルの利用方法や利便性を周知するため、広報啓発を実施します。</li> <li>シェアサイクルを利用して観光スポット等を巡るモデルコースを紹介します。</li> </ul>  |    |    |    |    |
|                  | <b>実施に向けて検討する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民生活での移動や観光での回遊における自転車利用を促すため、関係事業者等と連携して、利用ニーズの高い施設やその周辺等にサイクルポートの設置を促進するための検討を行います。</li> <li>企業・団体に「三島市シェアサイクル事業」への連携を働きかけるとともに、周辺市町との連携によるサービス提供エリアの拡充を検討します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関        | 市(商工観光課)、シェアサイクル事業者、観光協会 ほか  |    |    |    |    |
| スケジュール           | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                  |  |    |    |    |    |

## 4-2 目標2 安全・安心に

## 自転車に乗ることができる人づくり

## 施策3 自転車の安全利用の啓発

## 措置5 自転車利用に関する相互理解の促進

|           |  |    |    |    |    |
|-----------|--|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施する取組</b>  |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者等の道路空間の利用者に対し、自転車利用に関する相互理解を促進します。</li> <li>特に自動車運転者に対しては、警察等と連携し、車道空間を適切に共有するために矢羽根型路面標示の効果や自動車の動きの特性(死角等)の周知を行います。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(地域協働・安全課、土木課)、道路管理者、警察署 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           | 実施に向けた準備   |    | 実施 |    |    |

## 措置6 街頭における自転車利用者に対する交通安全指導の実施

|           |   |    |    |    |    |
|-----------|---|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施する取組</b>   |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>学校、警察、PTA、交通指導員、交通安全指導員等と連携し、街頭での自転車利用者に対する指導啓発・取締を実施します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(地域協働・安全課)、学校、警察署、交通安全指導員 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           | 実施  |    |    |    |    |

## 措置7 通学路周辺の安全対策の推進

|           |   |    |    |    |    |
|-----------|---|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施する取組</b>   |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>学校、警察、道路管理者等と連携し、自転車の利用が多い学校周辺のエリア等において、通学路の安全対策を推進します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(土木課、地域協働・安全課)、学校、警察署、道路管理者 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           | 実施に向けた準備  |    | 実施 |    |    |

## 施策4 自転車の交通安全教育の充実


### 措置8 ターゲットに応じた交通安全教室の実施

|           |  |    |    |    |    |
|-----------|--|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施する取組</b>  |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な世代や利用目的に応じた自転車の通行ルールやマナー等の周知を図るため、段階的かつ体系的な安全教育や普及啓発活動を推進します。</li> <li>自転車関連事故の当事者は、自転車の利用が多い高校生が中心となっているため、学校等との連携による安全指導の実施や、リーフレットの作成により、安全意識の向上を図ります。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(地域協働・安全課、学校教育課)、学校、交通安全協会 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           |  |    |    |    |    |

### 措置9 自転車損害賠償保険等の加入・ヘルメット着用の促進、安全点検の啓発

|           |  |    |    |    |    |
|-----------|--|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施する取組</b>  |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者に対して、チラシやポスター等により、ヘルメットの着用、自転車損害賠償保険等の加入の促進を図ります。</li> <li>ヘルメットについては着用による事故発生時の死亡リスクの低減効果、保険については高額賠償の事例等を提示することにより、着用・加入のメリットと必要性を発信します。</li> <li>安全な自転車を利用するため、自転車店等と連携し、購入時に安全な乗り方や点検・メンテナンスの方法の周知を行います。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(地域協働・安全課、学校教育課)、学校、自転車店 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           |  |    |    |    |    |



## 施策5 災害時における自転車活用の推進

| 措置 10 災害時における自転車（シェアサイクル含む）活用の検討 |  |    |    |    |    |
|----------------------------------|--|----|----|----|----|
| 事業内容                             | <b>実施に向けて検討する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時には、道路の被災により自動車の通行ができなくなること、自動車の利用が集中することによる渋滞等の発生が懸念されることから、迅速な住民の避難や市職員による被災状況の把握等のため、シェアサイクルを含めて災害時における自転車の活用について検討します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関                        | 市（危機管理課、商工観光課）、シェアサイクル事業者 ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール                           | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                                  | <b>(実施に向けて検討する取組) 検討・適宜実施</b>    |    |    |    |    |

### 4-3 目標3 健康と脱炭素につながる



### 自転車を活用したライフスタイルの推進



## 施策6 日常や余暇における自転車活用の推進

| 措置 11 自転車の効果・魅力の発信、利用啓発 |   |  |    |    |    |
|-------------------------|---|--|----|----|----|
| 事業内容                    | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>広報紙やイベント等の機会を活用し、自転車の利用による効果（健康増進効果やCO<sub>2</sub>の削減効果等）と魅力を市民へ周知し、利用啓発を行います。</li> <li>自転車に乗るきっかけをつくるために、親子で参加可能なイベント等、健康増進につながるサイクルイベントを開催します。</li> <li>手軽にサイクリングを楽しむことができる市内のサイクリングコースの設定やマップの作成を行います。</li> <li>特に今後の自転車利用を担う子どもに対して、地元自転車チーム等と連携し、自転車を楽しく・安全に活用できるような乗り方教室や、自転車競技の紹介、クラブハウスでの職場体験、選手交流・見学会を開催します。</li> </ul> |  |    |    |    |
| 実施主体と関係機関               | 市（健康づくり課、スポーツ推進課、商工観光課）、地元自転車チーム ほか   |  |    |    |    |
| スケジュール                  | R4  | R5   | R6 | R7 | R8 |
|                         |    | <b>実施</b>  |    |    |    |

| 措置 12 自転車通勤の促進 |  |    |    |    |    |
|----------------|--|----|----|----|----|
| 事業内容           | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の企業・団体等に対し、国が作成した「自転車通勤導入に関する手引き」や「エコ通勤啓発リーフレット」等を活用して自転車通勤制度の導入やエコ通勤の推進を働きかけます。</li> <li>働きかけにあたっては、自転車を利用した通勤による経費削減や社員等の健康増進、企業イメージの向上といった事業者にとってのメリットを紹介します。</li> </ul> |    |    |    |    |
|                | 実施主体と関係機関<br>市(環境政策課、健康づくり課、商工観光課、都市計画課)、企業・事業者  |    |    |    |    |
| スケジュール         | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                |  |    |    |    |    |

| 措置 13 サイクリスト、自転車競技者の育成支援              |  |    |    |    |    |
|---------------------------------------|--|----|----|----|----|
| 事業内容                                  | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民がスポーツに関心を持ち、また市内でスポーツに取り組む人口を増やすため、みしまジュニアスポーツアカデミー等の自転車競技者の育成につながる活動を実施します。</li> </ul> |    |    |    |    |
|                                       | <b>実施に向けて検討する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車やその他の交通を気にせずに自転車を利用できるよう、自転車に自由に乗れるフィールドの整備を検討します。</li> </ul>                    |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関<br>市(スポーツ推進課)、自転車競技団体・施設 ほか |  |    |    |    |    |
| スケジュール                                | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 |
|                                       |  |    |    |    |    |


| 措置 14 サイクリングを楽しむことができる環境づくり |  |    |  |    |    |
|-----------------------------|--|----|--|----|----|
| 事業内容                        | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車所有の有無に関わらず市民や市へ訪れた観光客が市内をより楽しむことができるように、企業等と連携してスポーツバイクや E-BIKE を含む多様なレンタサイクルの充実を図ります。</li> <li>自転車でめぐるのがに適したスポットの情報を収集するとともに、市内の滞在時間増加や宿泊につなげるための周遊観光プランを、サイクリングルートと紐づけて設定し、それぞれ情報発信や情報連携を行います。</li> <li>静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会(E-Spo)等と連携し、バイクピットの設置や手荷物の一時預かり・配送などのサイクリストにやさしいサービスの普及を図るため、利用ニーズの高い施設等に協力要請を行います。</li> <li>E-Spo 等と連携し、サイクリングガイド養成講座の実施支援および協力を行います。</li> </ul> |    |  |    |    |
| 実施主体と関係機関                   | 市(商工観光課)、E-Spo、観光協会、企業・事業者 ほか  |    |  |    |    |
| スケジュール                      | R4   | R5 | R6   | R7 | R8 |
|                             |   |    |  |    |    |

| 措置 15 サイクルイベント・大会への協力、周知 |   |    |  |    |    |
|--------------------------|---|----|--|----|----|
| 事業内容                     | <b>実施する取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>静岡県東部・伊豆地域等の周辺市町、団体・企業等と連携して地域全体での集客効果を高めるために、太平洋岸自転車道や富士山一周ルートといったサイクリングルートを生かした市内および周辺市町でのサイクルイベント開催に係る協力および支援を実施します。</li> <li>東京 2020 オリンピック・パラリンピックの会場となった伊豆ベロドローム等における国際大会やサイクルイベント開催時には、幅広い世代がサイクルスポーツを知り、親しむきっかけを作るため広報、周知を図ります。</li> </ul> |    |  |    |    |
| 実施主体と関係機関                | 市(商工観光課、スポーツ推進課)、静岡県、周辺市町 ほか  |    |  |    |    |
| スケジュール                   | R4  | R5 | R6   | R7 | R8 |
|                          |    |    |  |    |    |

## 4-4 目標4 交流人口の拡大に向けた サイクルツーリズムの推進

### 施策7 サイクリング環境の充実

#### 措置16 サイクリングの拠点施設整備の検討

|           |   |    |    |    |    |
|-----------|---|----|----|----|----|
| 事業内容      | <b>実施に向けて検討する取組</b>   |    |    |    |    |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>富士、伊豆、箱根、太平洋岸自転車道等へのサイクリング観光を行う玄関口(ゲートウェイ)として、三島駅の利便性を向上させるため、三島駅周辺におけるサイクリング拠点施設の整備や拠点施設に求められる機能について検討します。</li> </ul> |    |    |    |    |
| 実施主体と関係機関 | 市(商工観光課) ほか   |    |    |    |    |
| スケジュール    | R4  | R5 | R6 | R7 | R8 |
|           |   |    |    |    |    |

#### 措置4 【再掲】シェアサイクルの普及促進

#### 措置14 【再掲】サイクリングを楽しむことができる環境づくり

#### 措置15 【再掲】サイクルイベント・大会への協力、周知



## 第5章

### 計画の推進体制

# 第5章 計画の推進体制

## 5-1 計画の進捗状況の評価

計画を着実に遂行するため、計画の評価指標として以下の目標値を設定します。

表 5-1 計画の評価指標

| 目標   | 指標   | 現況値                   | 目標値                         |
|--|--|-----------------------|-----------------------------|
| 目標1<br>安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり            | 自転車通行空間の整備進捗率 <sup>(※1)</sup><br>(暫定整備形態を含む)                   | 24.1%                 | 85.1% <sup>(※2)</sup>       |
|  |  | (R3)                  | (R8)                        |
| 目標2<br>安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり                | 自転車事故発生件数 <sup>(※3)</sup>                                      | 95件 <sup>(※4)</sup>   | 現況値より<br>減少 <sup>(※5)</sup> |
|  |  | (5年間の年平均)             | (R8)                        |
| 目標3<br>健康と脱炭素につながる<br>自転車を活用したライフスタイル<br>の推進 | 自転車分担率 <sup>(※6)</sup>   | 12.0% <sup>(※7)</sup> | 12.5% <sup>(※8)</sup>       |
|  |  | (R3)                  | (R8)                        |
|  | 自転車利用意向  | 39.5% <sup>(※9)</sup> | 51.0% <sup>(※10)</sup>      |
|  |  | (R3)                  | (R8)                        |
| 目標4<br>交流人口の拡大に向けた<br>サイクルツーリズムの推進           | 鉄道駅やバス停の周辺における<br>シェアサイクル・レンタサイクルの<br>ステーション数 <sup>(※11)</sup> | 17箇所                  | 20箇所 <sup>(※12)</sup>       |
|  |  | (R3)                  | (R8)                        |

※1 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画に基づく整備の実績値

※2 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画の1次計画が概ね10年間での整備を目標としていることから、今後5年間での進捗率を設定した

※3 三島市内で発生した自転車事故発生件数の実績値

※4 新型コロナウイルス感染症による人流の減少等の影響を踏まえて現況値は過去5年間(2016年～2020年)の平均値より設定した

※5 自転車の活用による利用者数の増加と比例して事故発生件数も増加することが懸念されるが、安全・安心に関する施策の実施により、目標値としては、現況より事故発生件数を減少させることとした

※6 交通手段分担率:ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合

※7 市民アンケート調査にて算出した代表交通手段(ひとつの移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段(主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順))分担率のうち、自転車の分担率

※8 東駿河湾都市圏PT調査によると自動車の分担率が過去10年間で約1%増加していることから、今後5年間で自転車と公共交通の分担率をそれぞれ0.5%ずつ増加させ、自動車への依存を低減させる目標値とした

※9 市民アンケート調査にて「普段外出時の自転車の利用意向」として「思う」「やや思う」を回答する人の割合

- ※10 「普段外出時の自転車の利用意向」として「あまり思わない」と回答した方(24.6%)のうち約半数(12.3%)の自転車利用意向を高めることを目標値とした
- ※11 交通結節点となる鉄道駅及び路線バス・三島市自主運行バスのバス停 300m 圏域に設置されるシェアサイクル・レンタサイクルのステーションの数の実績値
- ※12 今後 5 年間で、現状ではシェアサイクルのステーションがない鉄道駅の周辺に設置するとともに、新たにレンタサイクルのステーションを設けることを目標値とした

## 5-2 推進体制

本計画は、市民、団体、企業、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共に創るという共創の理念のもと、関係機関と連携しながら推進します。

## 5-3 フォローアップ及び見直し方法

本計画は、令和4(2022)年度～令和8(2026)年度の5年間を計画期間としています。計画の評価指標については、毎年の現況値を把握するとともに、中間年として令和6(2024)年度(3年目)には、施策・措置の取り組み状況等について確認を行います。また、計画最終年である令和8(2026)年度に、本計画の評価と次期計画の検討を行います。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化等を踏まえ、施策や目標値については適宜フォローアップや見直しを図ることとします。また評価指標の設定自体についても、新たな指標の追加等、適宜見直しを図ることとします。



## 第6章

### 參考資料

# 第6章 参考資料

## 6-1 地勢

### 1. 位置

新幹線三島駅を有する三島市は、東京から約 100km 圏内にあり、富士・箱根・伊豆の玄関口に位置しています。

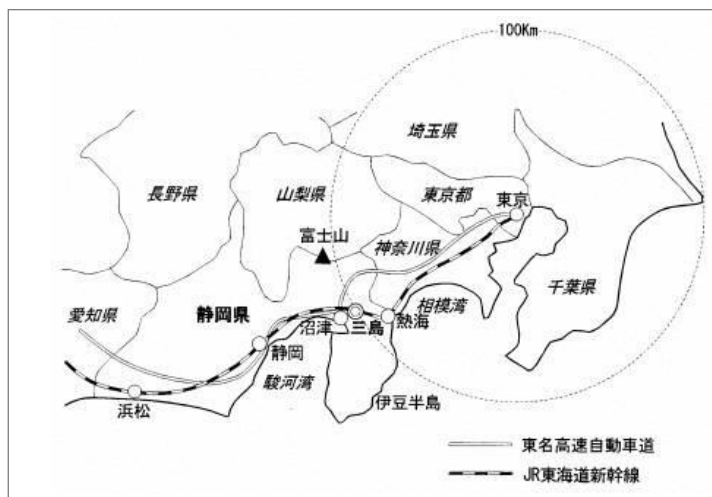


図 6-1 三島市の首都圏からの位置

出典)三島市 HP

裾野市、長泉町、清水町、沼津市、函南町、神奈川県箱根町と隣接しています。

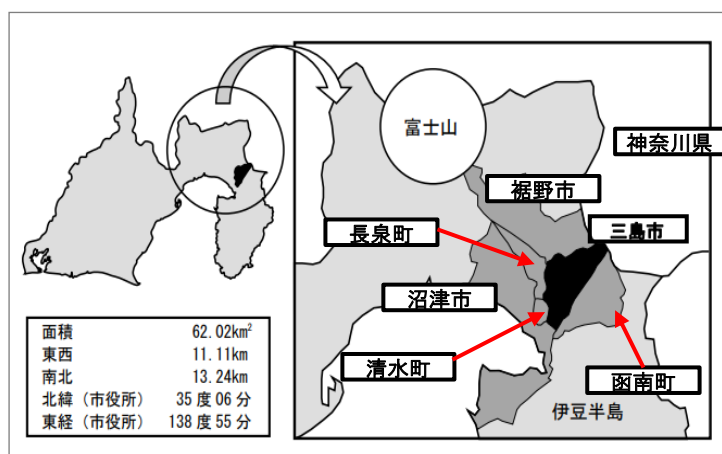


図 6-2 三島市の静岡県内での位置

出典)第2次三島市環境基本計画(一部加筆)

## 2. 地形・土地利用

市の南部は平野部が広がっており、市の北部及び北東部は丘陵地、山間地が広がっています。

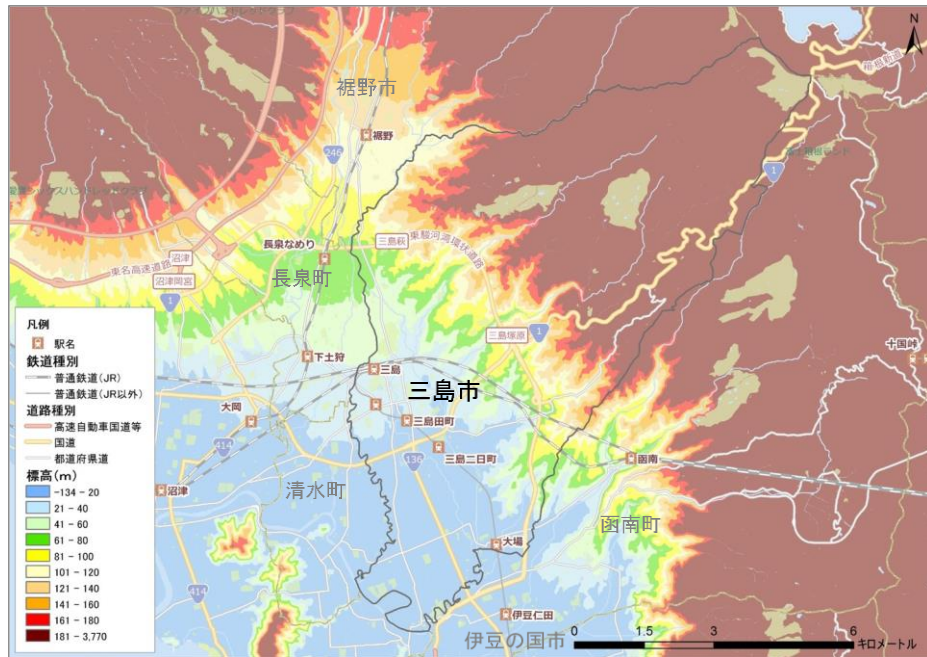


図 6-3 地形の起伏

資料: 国土数値情報  
出典) 三島市地域公共交通網形成計画

人口集中地区は三島駅から半径5km 圏内にあり、コンパクトな街が形成されています。



図 6-4 人口集中地区

出典) 国土数値情報

## 6-2 人口

### 1. 人口

市の人口は約11万人(平成27(2015)年現在)で、30年後(令和27(2045)年)には8.5万人にまで減少すると推計しています。

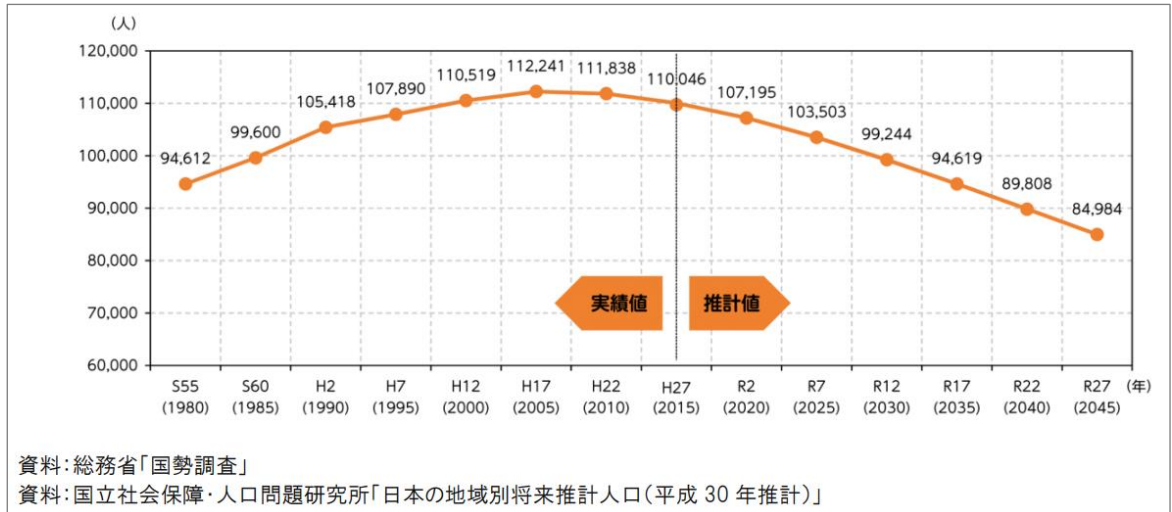


図 6-5 三島市の人口推移

出典)第5次三島市総合計画

年齢階層別では、老年人口が増加する一方で、年少人口は減少しており、少子高齢化が進展しています。

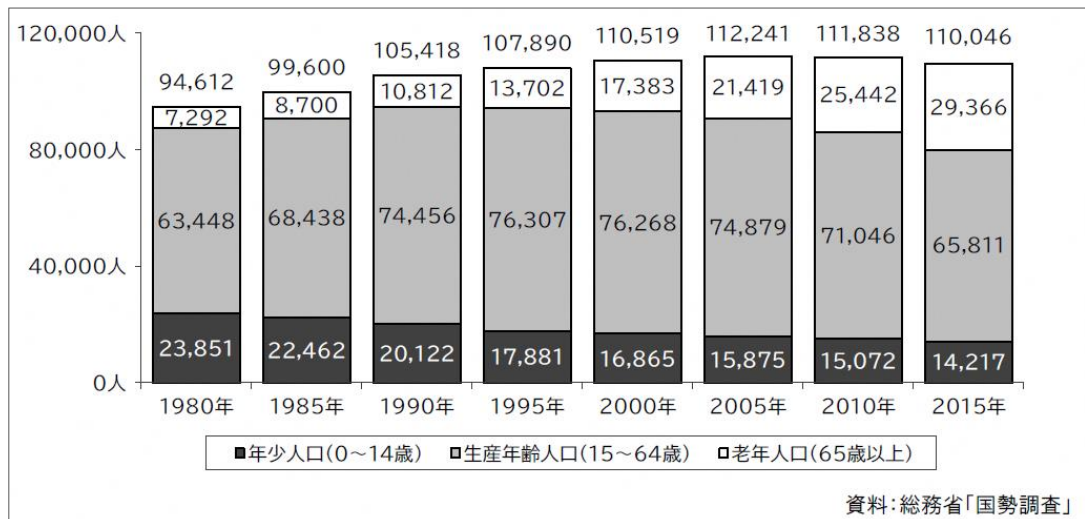


図 6-6 三島市の年齢階層別人口の構成

出典)三島市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略



## 2. 免許返納の状況

免許保有者数はゆるやかな減少傾向にある一方、高齢者の免許返納者数は増加傾向にあります。

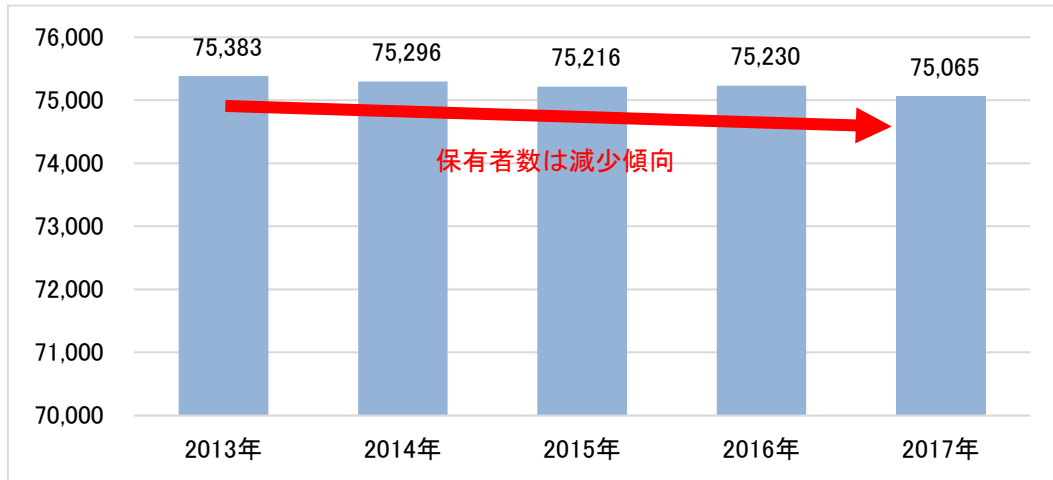


図 6-7 運転免許保有者数の推移

資料: 交通年鑑 2013 年～2017 年(静岡県警察本部)  
出典)三島市地域公共交通網形成計画

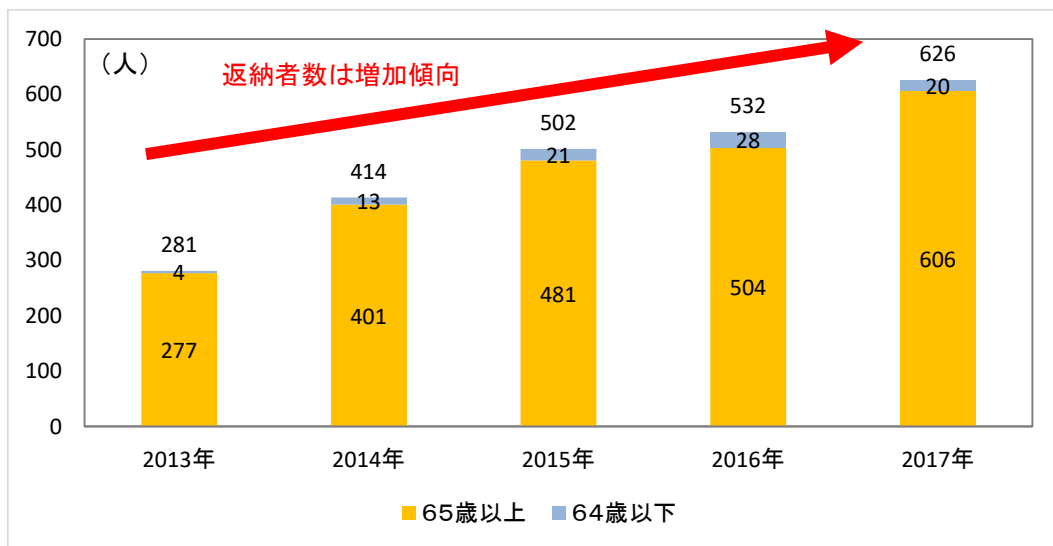


図 6-8 免許返納者数の推移(三島警察署への届け出分)

資料: 静岡県警察本部への聞き取り結果  
出典)三島市地域公共交通網形成計画

### 3. 自動車保有の状況

自動車保有台数はほぼ横ばいで推移していますが、平成28年の80,019台をピークに減少傾向にあります。車種別にみると、乗用車、トラック等、二輪車等は減少傾向であるが、軽四輪は増加傾向にあります。

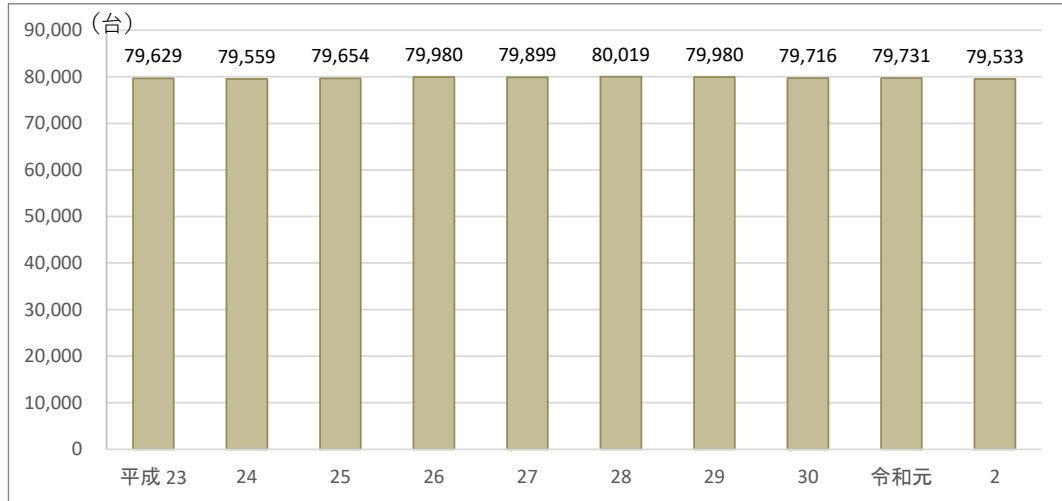


図 6-9 自動車保有台数の推移(全車種)

資料:各年4月1日現在 静岡県自動車保有台数調査(出典)三島の統計2021

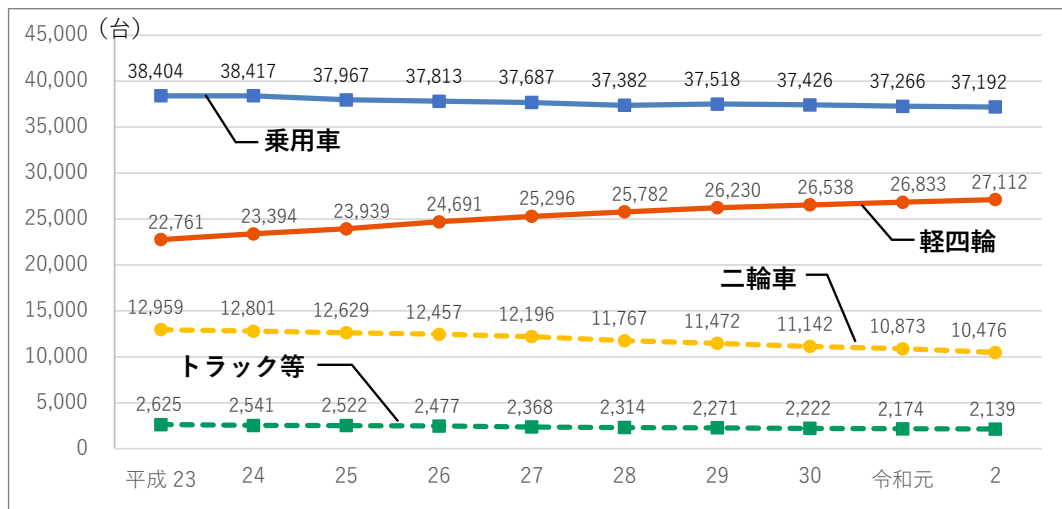


図 6-10 自動車保有台数の推移(車種別)

資料:各年4月1日現在 静岡県自動車保有台数調査(出典)三島の統計2021

## 6-3 交通基盤

### 1. 公共交通網

市の鉄道は3路線で、新幹線とJR 東海道本線が東西方面に、伊豆箱根鉄道が南方面へ運行しています。路線バスは三島駅や大場駅を中心とした路線網のほか、市自主運行バス、市内循環バスが運行しています。

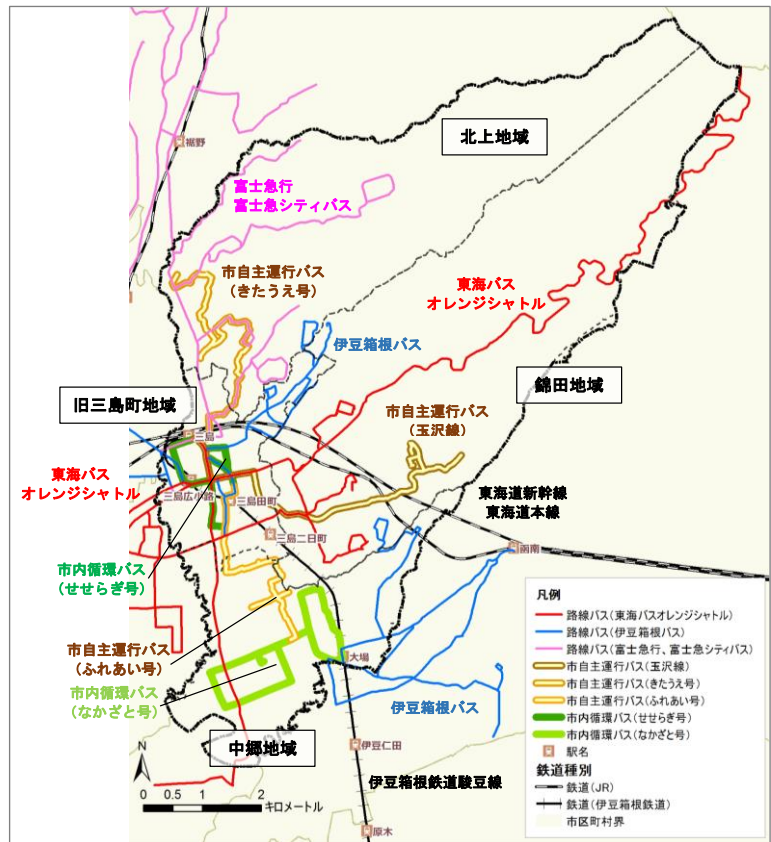


図 6-11 公共交通網  
出典)三島市地域公共交通網形成計画

伊豆箱根鉄道駿豆線では、車内に自転車を持ち込み可能なサイクルトレインを運行しています。

伊豆箱根鉄道
Seibu Group

## サイクルトレイン運行中!

**対象列車** 別特急編り番号はご利用できません。

毎週月～金  
下り 三島駅発 9時00分発～14時53分発  
上り 修善寺駅発 9時02分発～14時58分発

毎週土・日および祝日  
下り 三島駅発 7時11分発～17時50分発  
上り 修善寺駅発 7時05分発～17時52分発

**対象とする駅**

|    |       |      |       |    |      |   |   |
|----|-------|------|-------|----|------|---|---|
| 三島 | 三島広小島 | 三島四町 | 三島二日町 | 大場 | 伊豆仁田 | 原 | 本 |
| ○  | X     | △    | ○     | ○  | ○    | ○ | X |

○ 自転車をお客さままで移動いただけます。  
△ 電車が待降するホームによっては、階段をお使いいただく場合がございます。  
X ご利用いただけません。

※のついでに駅は駅係員待降駅です。ご利用の際は、事前にお電話か駅の窓口のインターホンで駅係員へご連絡ください。  
TEL:055-977-1830

**電車内の持ち込みについて**

台数はお客さまおひとり1台まで、1列車あたり6台まで

- お持ち込み可能スペース 修善寺方面先頭車両(1号車)の乗降扉付近 三島方面先頭車両(3号車)の乗降扉付近
- お乗車可能ドア 修善寺方面先頭車両(1号車)の乗降扉直近のドア 三島方面先頭車両(3号車)の乗降扉直近のドア

※台数や券種がご利用のときは駅係員にお尋ねください。

二島方面(修善寺駅) 三島方面(三島駅) 修善寺方面(修善寺駅)

乗降扉付近のお客さまスペース

**ご利用の注意**

- 本車・駅構内への持ち込みはお客様の自己責任でお願いいたします。
- ホーム・改札口・階段・伊豆箱根線乗降扉には補助の状況により立ち止まることがあります。
- 駅内・ホーム上はお客様が利用可能なスペースを確保し、自転車は持ち込まないでください。
- 駅内・ホーム上はお客様が利用可能なスペースを確保し、自転車は持ち込まないでください。
- お持ち込みの際は、お持ち込みの自転車が、1号車・3号車でご利用いただけます。
- お持ち込みの際は、お持ち込みの自転車が、1号車・3号車でご利用いただけます。
- お持ち込みの際は、お持ち込みの自転車が、1号車・3号車でご利用いただけます。
- お持ち込みの際は、お持ち込みの自転車が、1号車・3号車でご利用いただけます。

お問い合わせ 伊豆箱根鉄道 鉄道部 ☎055-977-1207 〒411-8533 静岡県三島市大塚300  
TEL:055-977-1830 (土・日・祝日除く) E-MAIL: http://www.izuhakone.co.jp

図 6-12 伊豆箱根鉄道駿豆線サイクルトレイン  
出典)伊豆箱根鉄道

## 2. 公共交通カバー状況

市の公共交通の人口カバー率(鉄道駅 300m、バス停 300m の圏域)は、全体で 90.5%となっており、周辺自治体と比較しても高く、公共交通網が充実しています。

市街化区域内については、JR 三島駅までの徒歩及び公共交通での時間距離圏(公共交通アクセシビリティ)がほぼ 30 分圏域となっています。

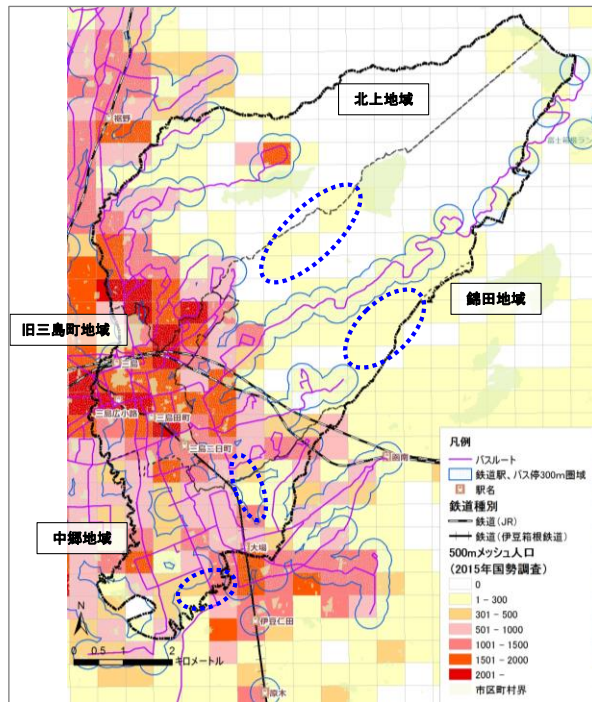


図 6-13 公共交通の人口カバー状況  
出典)三島市地域公共交通網形成計画

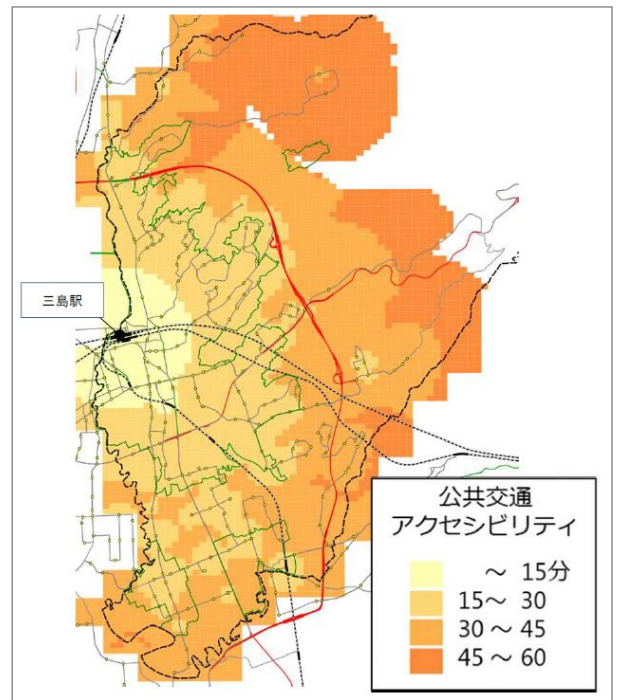


図 6-14 三島駅までの公共交通アクセシビリティ  
出典)三島市立地適正化計画

※人口は平成 27 年国勢調査

※カバー人口は鉄道駅 300m 半径、バス停半径 300m

### 3. 駐輪場整備状況

市営駐輪場は三島駅の北口と南口、三島広小路駅の合計3か所が整備されており、全 2,620 台収容可能となっています。また、鉄道会社により三島田町駅・三島二日町駅・大場駅に駐輪場が整備されています。

表 6-1 市営駐輪場整備状況

| 駐輪場    |     | 自転車<br>利用料   | 利用<br>時間 | 収容台数   | 備考            |
|--------|-----|--|----------|--------|---------------|
| 三島駅    | 北口  | ● 1回100円<br>● 回数券 (12回)<br>1,000円                      | 終日       | 1,420台 | (うち自転車1,047台) |
|        | 南口  | ● 定期券 学生 (6<br>か月) 6,300円<br>● 定期券 一般 (6<br>か月) 9,000円 |          | 850台   | (うち自転車700台)   |
| 三島広小路駅 | 広小路 |  |          | 350台   |               |

出典)三島市 HP より作成



図 6-15 三島駅周辺の市営駐輪場位置

出典)三島市 HP



図 6-16 三島広小路駅周辺の市営駐輪場位置

出典)三島市 HP

## 4. 自転車通行空間の整備状況

令和2(2020)年6月に策定しました「三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画」では、三島駅を中心とした半径2km 圏域を中心に、学校施設や長泉町との接続路線を優先整備区間に設定し、整備を推進しています。

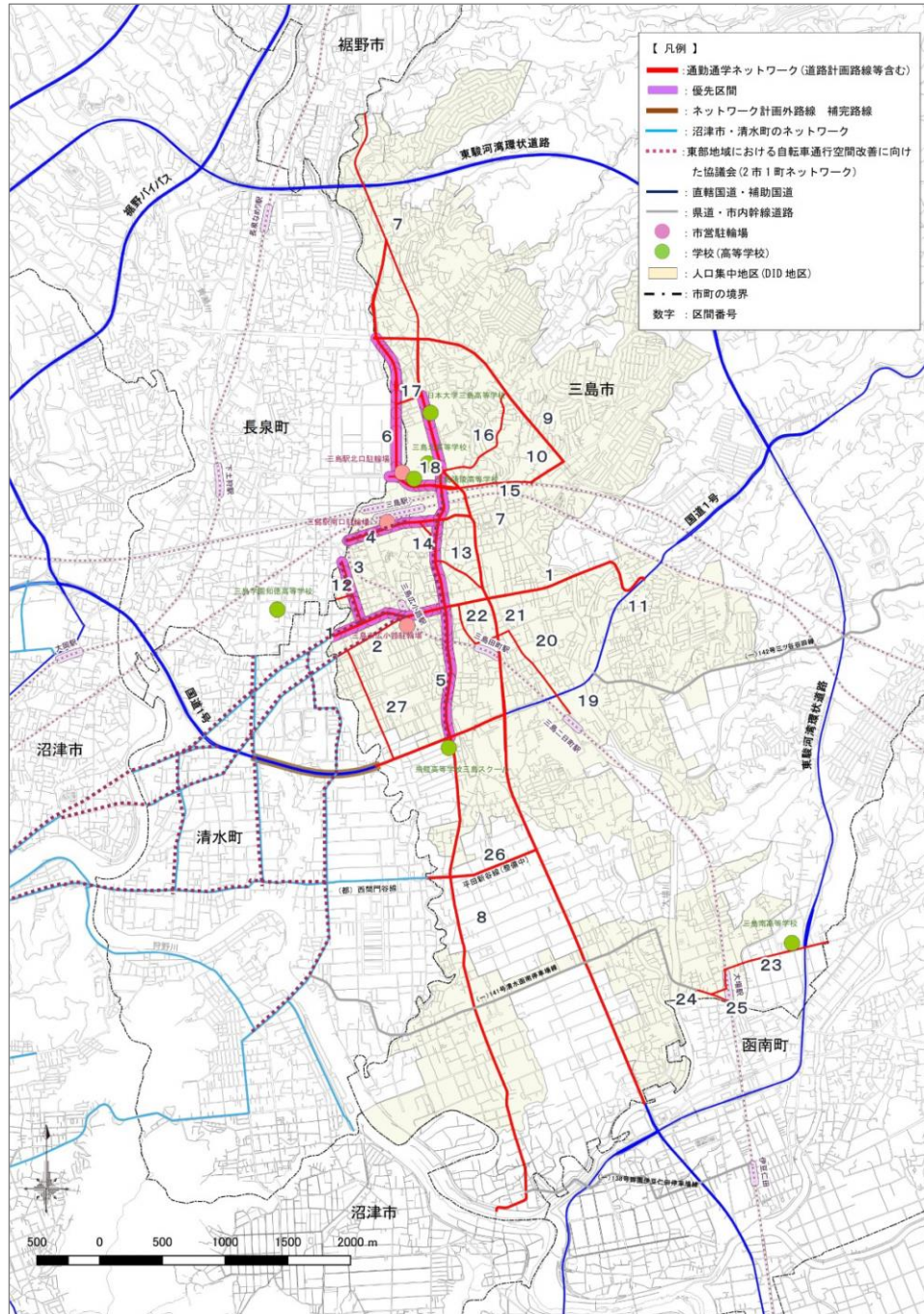


図 6-17 自転車通行空間ネットワーク整備計画優先整備区間

出典)三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画書

幅員や交通量等の道路事情から将来計画が当面困難な路線については、「暫定計画」での整備形態で整備を行います。暫定計画は、概ね 10 年以内に整備した場合の暫定形状を想定しています。

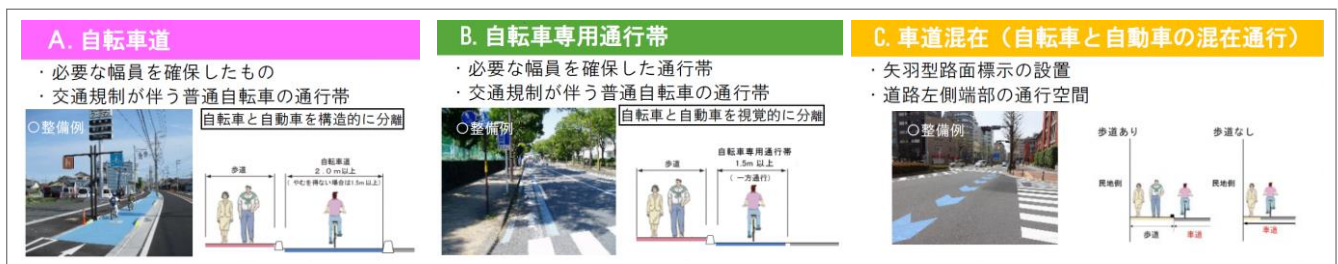
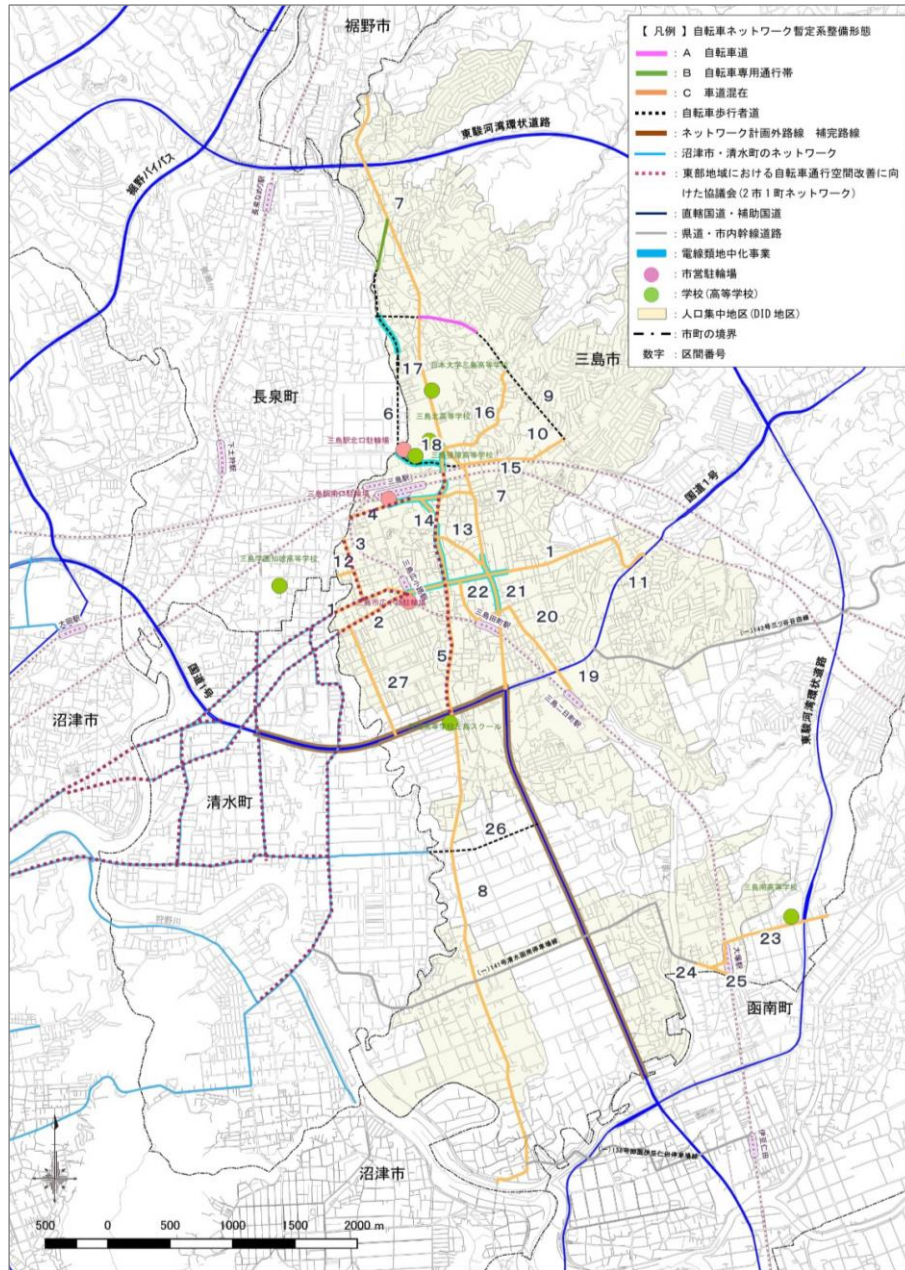


図 6-18 整備形態の種類と暫定系整備形態図

出典)三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画書

## 5. シェアサイクルの整備状況

平成 30(2018)年 11 月から、シェアサイクル「ハレヒサイクル」のサービスが提供されています。サービス提供範囲は沼津市・長泉町・清水町にも拡大し、利用回数は概ね増加傾向にあります。市内のサイクルポートは、JR 三島駅を中心とした市街地部に集中しています。

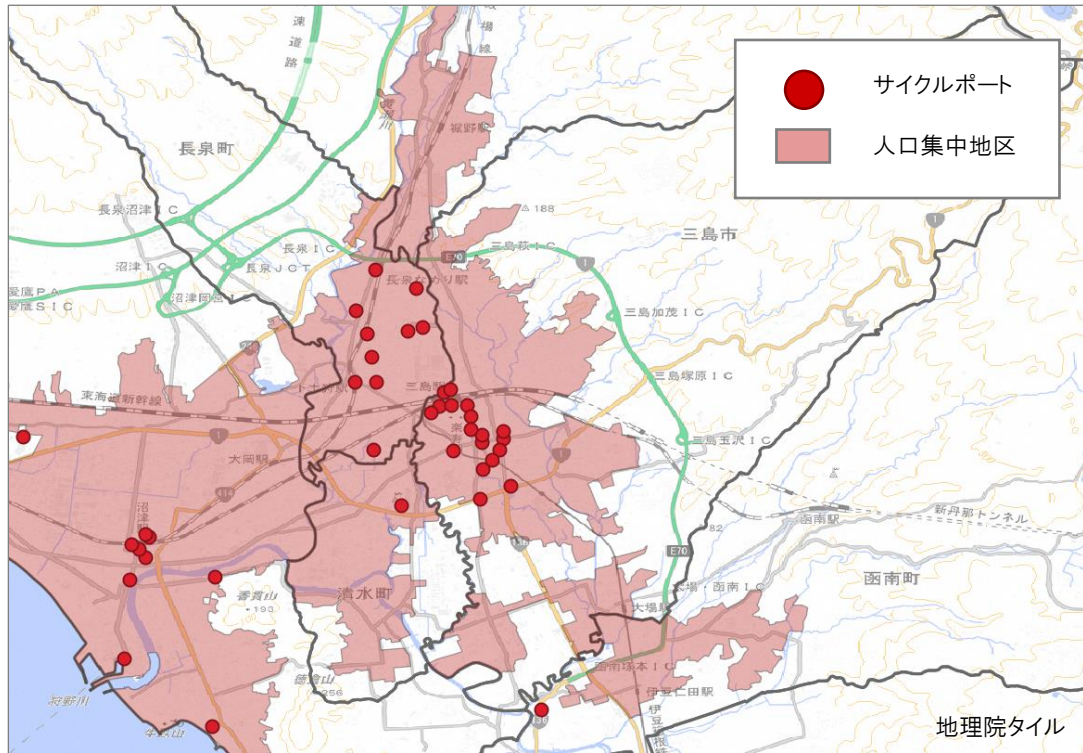


図 6-19 ハレヒサイクル ステーションマップ(三島市周辺サービス提供範囲)

出典)サイクルポート:HELLO CYCLING HP より作成(2022 年 1 月末現在)、人口集中地区:国土数値情報



図 6-20 三島市内でのハレヒサイクル利用回数

出典)定期データ報告資料



## 6-4 交通特性

### 1. 地域間流動

通勤では、三島市から沼津市への流出が特に多いほか、清水町や長泉町、裾野市、伊豆の国市、函南町といった周辺市町との地域間流動が多くみられます。

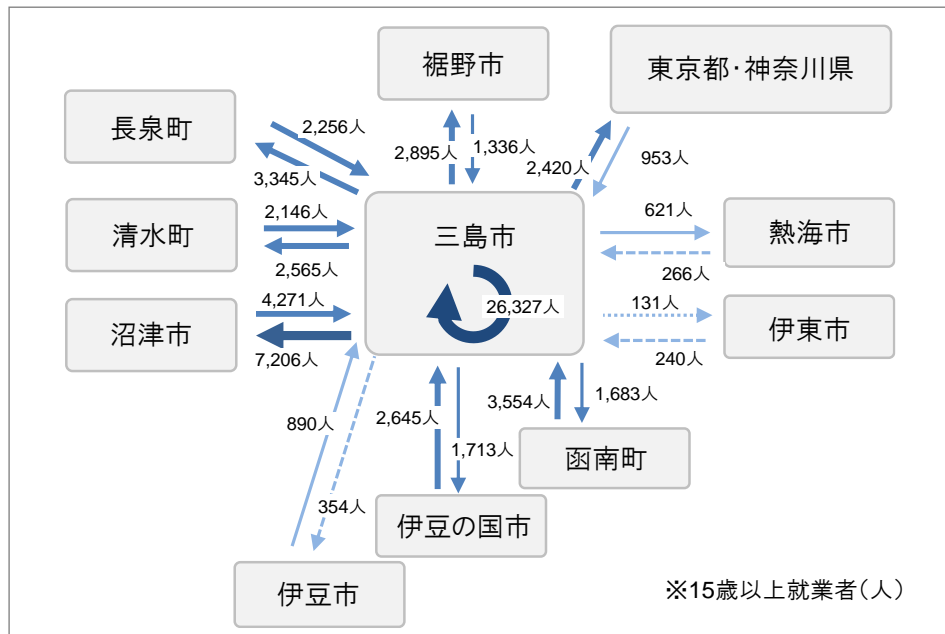


図 6-21 市内・市外の通勤流動

資料：平成 27 年国勢調査 出典)三島市地域公共交通網形成計画

通学では、流出・流入ともに沼津市との流動が多いほか、周辺市町からの流入がみられます。

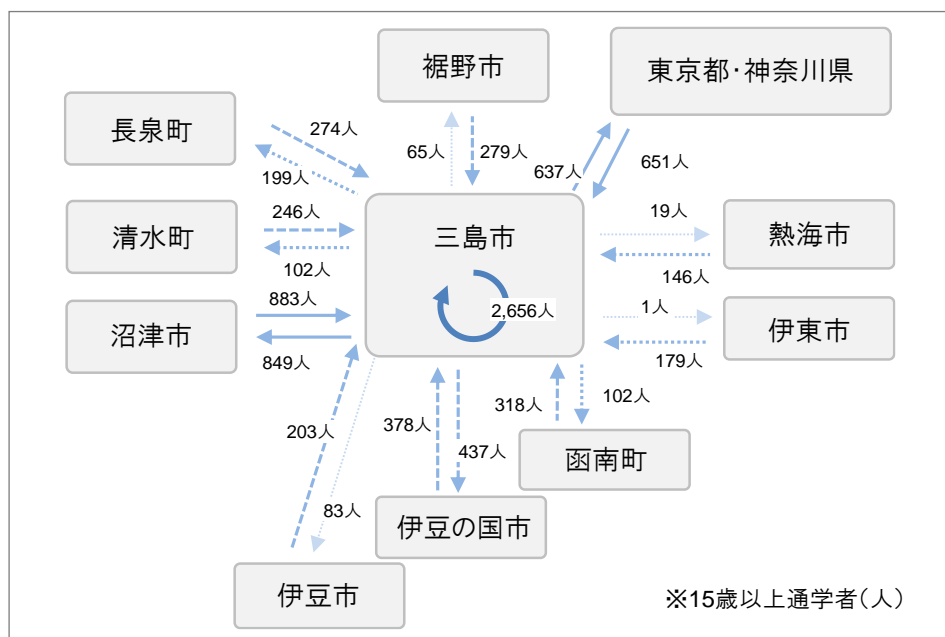


図 6-22 市内・市外の通学流動

資料：平成 27 年国勢調査 出典)三島市地域公共交通網形成計画

## 2. 交通手段（分担率）

市の代表交通手段分担率は、発生交通量で自動車 63.2%、自転車 7.4%、バス・鉄道 7.2%、集中交通量で自動車 63.3%、自転車 7.4%、バス・鉄道 7.1%と、自動車への依存が高い状況です。自転車は、通学目的や通勤目的で利用されています。

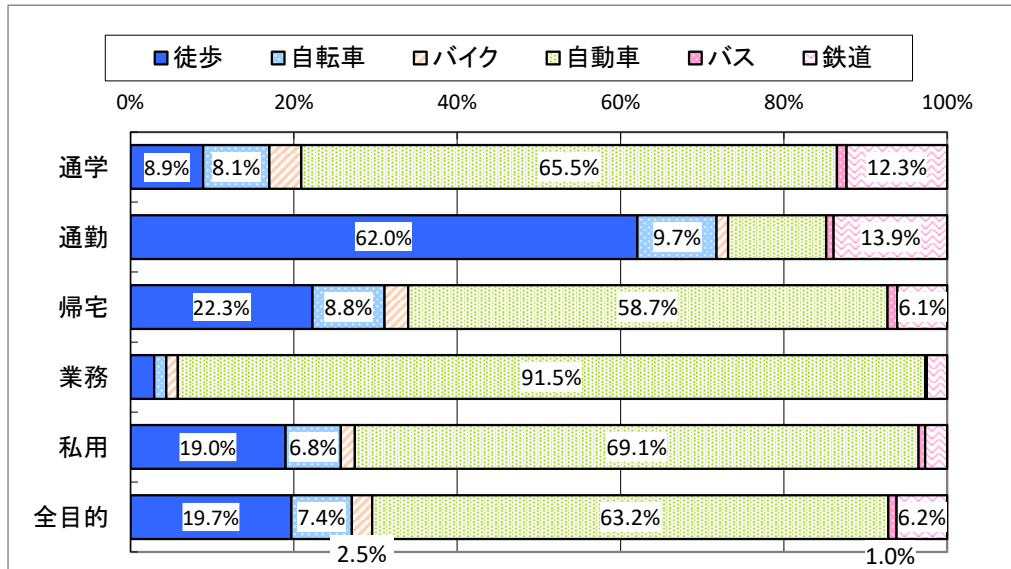


図 6-23 発生交通量の目的別代表交通手段分担率

出典) 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

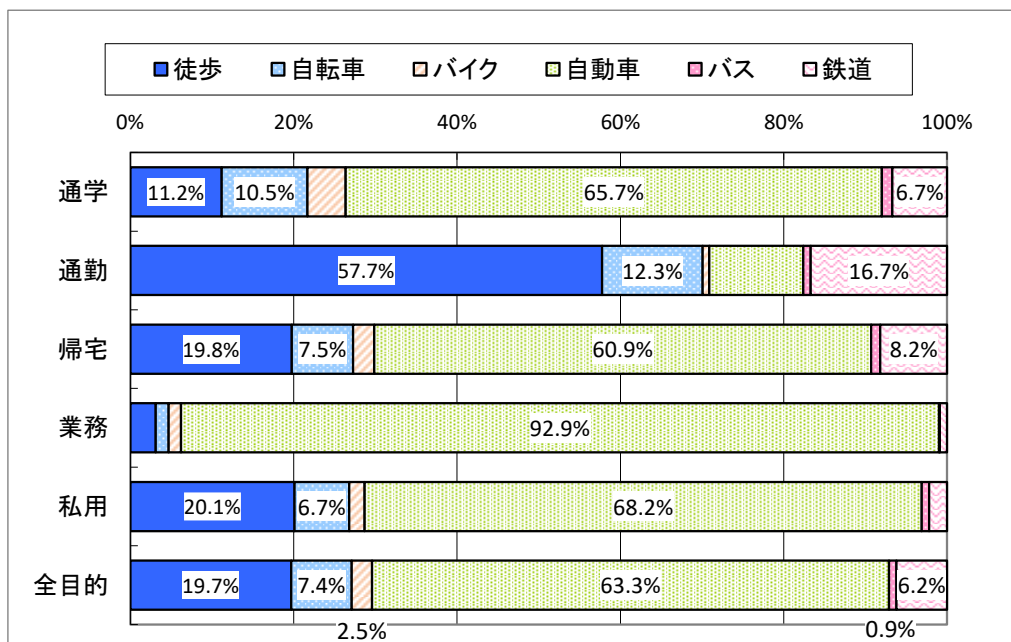


図 6-24 集中交通量の目的別代表交通手段分担率

出典) 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

分担率の変化を見ると、平成 16(2004)年から平成 27(2015)年にかけて、自転車の分担率は 0.2%減少し、自動車の分担率は 1.2~1.3%増加しています。

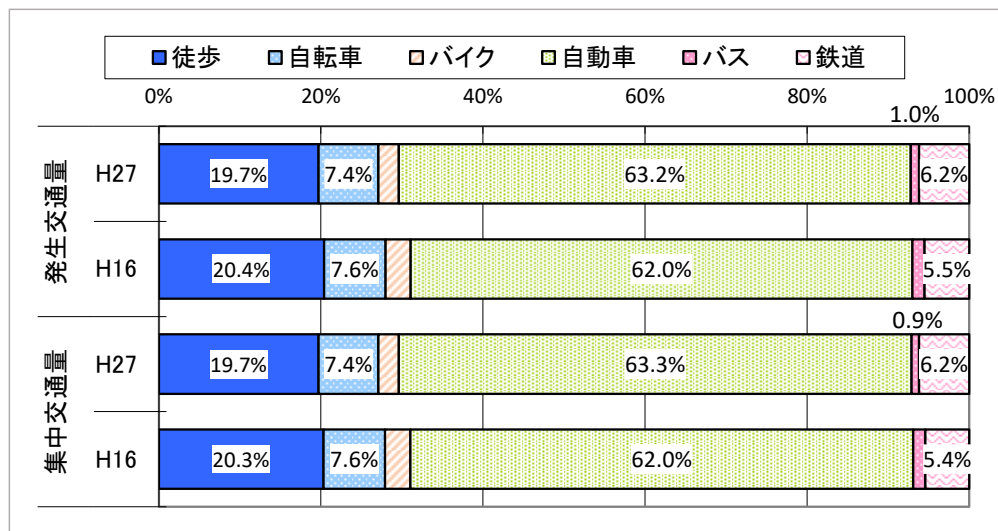


図 6-25 代表交通手段分担率の推移(全目的)

出典)第2回・第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

市中心部への移動で自動車を利用する人のうち、約7割が5km以内の短距離移動です。

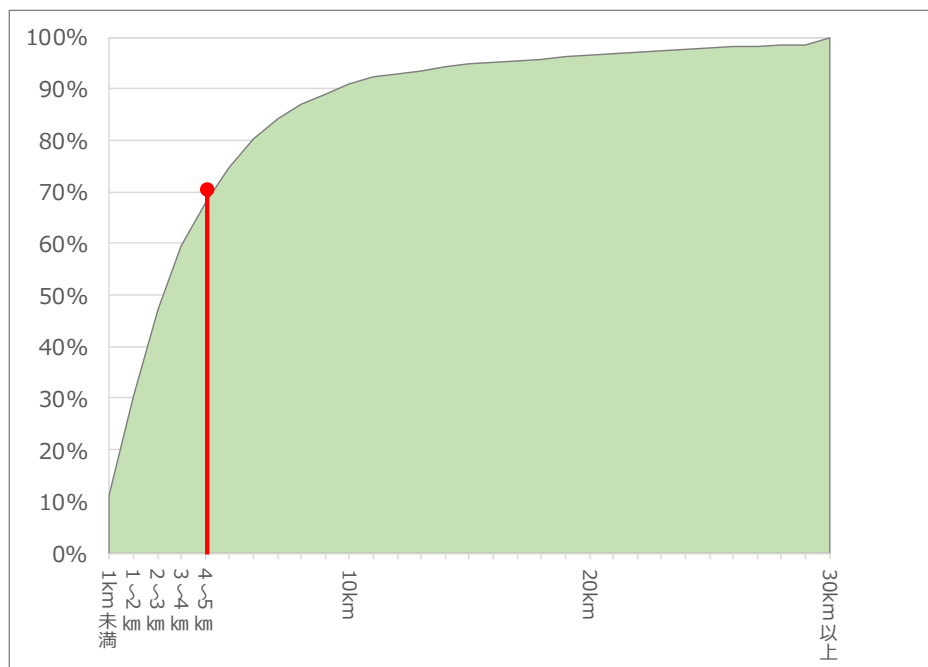


図 6-26 自動車の利用距離帯累計(三島市中心部への移動)

出典)第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査

### 3. 自転車の利用状況

市の自転車利用者は、JR 三島駅を中心に移動しています。通勤目的、通学目的ともに、長泉町とのつながりが強くなっているとともに南北軸の移動が多い状況です。

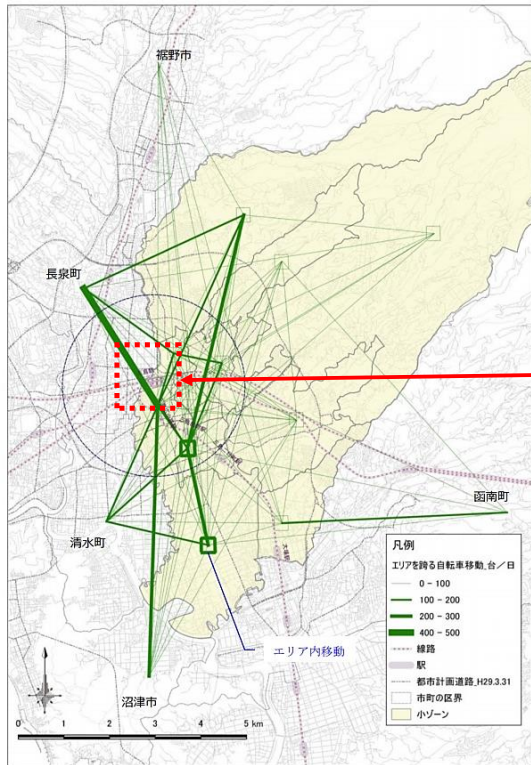


図 6-27 自転車 OD(通勤目的)

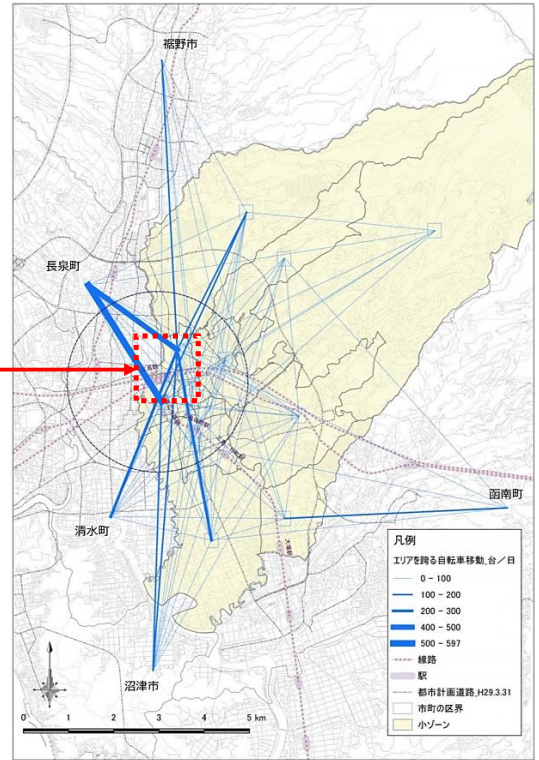


図 6-28 自転車 OD(通学目的)

資料：第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査  
出典)三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画書(一部加筆)

## 6-5 交通安全

### 1. 自転車事故発生件数

三島市内の自転車事故件数は、平成 29(2017)年をピークに減少傾向にあります。事故当事者の年代別では 16～19 歳が最も多く、次いで 15 歳以下と 65 歳以上が多くなっています。時間帯別では通勤・通学時間帯の 8～10 時・16～18 時の発生が多くなっています。

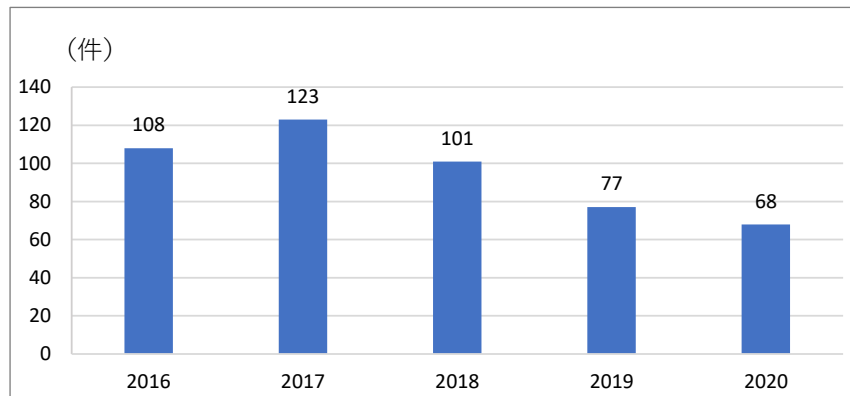


図 6-29 三島市内の自転車事故の推移

出典)三島警察署提供資料

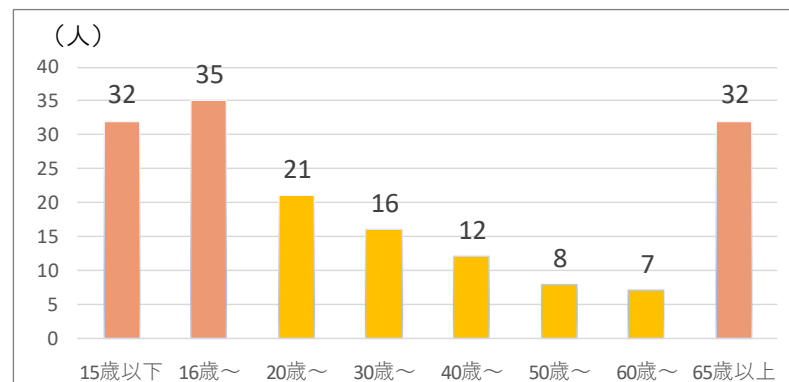


図 6-30 三島市内自転車事故の年代別当事者数

資料:平成29年交通事故統計(三島警察署) 出典)三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画書

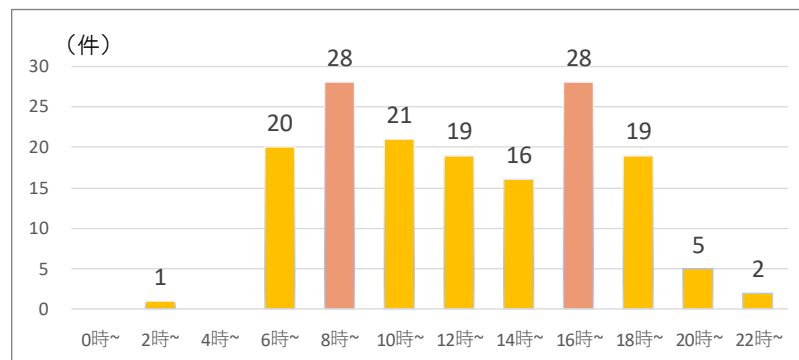


図 6-31 三島市内の時間帯別事故発生件数

資料:平成29年交通事故統計(三島警察署) 出典)三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画書

## 2. 自転車事故の発生地点

自転車事故は、市の南部の市街地エリア(特に三島駅以南)で多く発生しています。幹線道路での事故も多く発生しています。

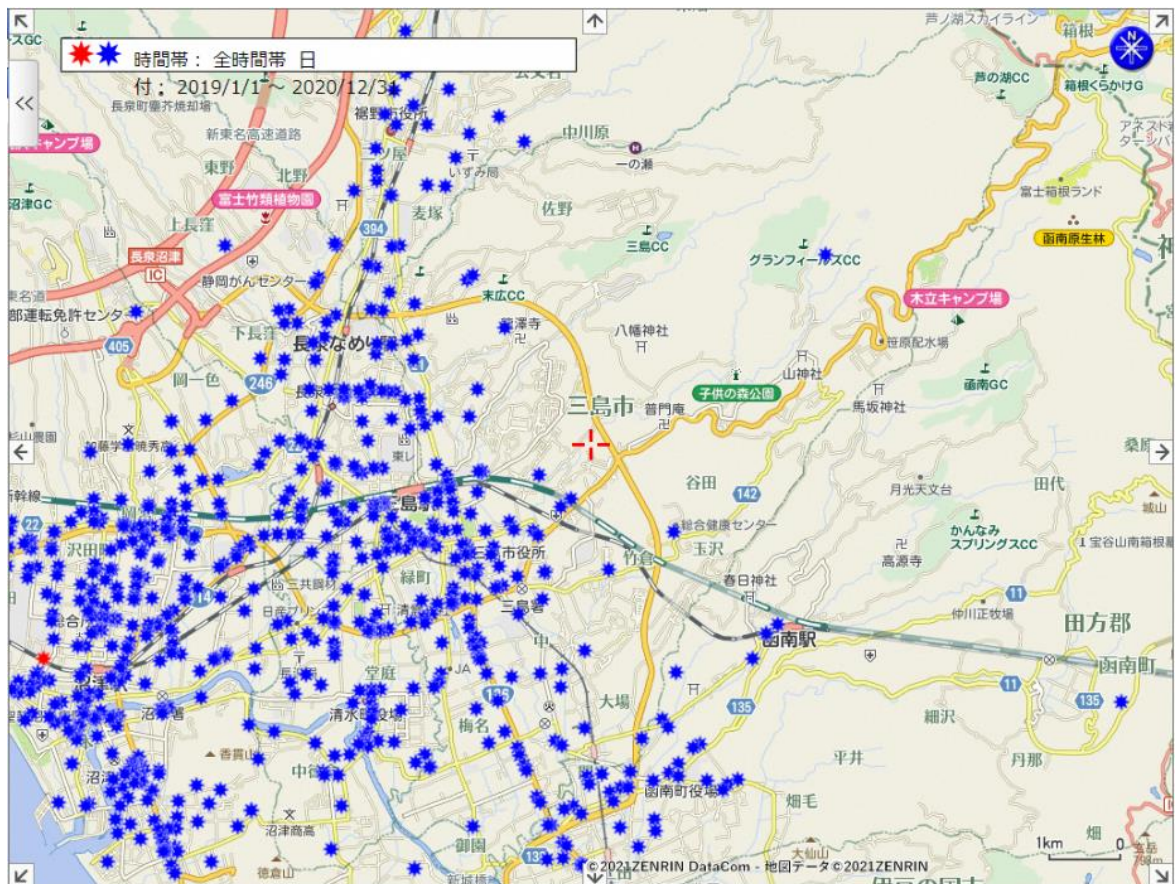


図 6-32 自転車事故発生箇所

出典)静岡県警事故発生MAP(2019.1~2020.12)

## 6-6 環境

### 1. 温室効果ガス排出量

市の温室効果ガス排出量は、2031(令和13)年度までに2013(平成25)年度比で、46%以上削減する目標を設定しています。

表 6-2 部門別温室効果ガス排出量の目標 (単位:千 t-CO<sub>2</sub>)

|                                   |         | 2013<br>(H25)<br>年度 |       | 2017<br>(H29)<br>年度 |        | 2031<br>(R13)<br>年度 |        |            | 2050<br>(R32)<br>年度 |        |   |
|-----------------------------------|---------|---------------------|-------|---------------------|--------|---------------------|--------|------------|---------------------|--------|---|
|                                   |         | 基準年度                | 現状年度  | 現状趨勢                | 排出量    | 削減率                 | 現状趨勢   | 排出量        | 削減率                 |        |   |
| エネルギー<br>起源 CO <sub>2</sub>       | 産業      | 185.4               | 174.4 | 160.3               | 89.2   | -51.9%              | 144.6  | 10.2<br>以下 | -98.5%              |        |   |
|                                   | 家庭      | 179.1               | 154.5 | 155.1               | 90.4   | -49.5%              | 149.0  |            |                     |        |   |
|                                   | 業務その他   | 130.7               | 104.2 | 97.9                | 55.9   | -57.2%              | 88.9   |            |                     |        |   |
|                                   | 運輸      | 141.7               | 142.3 | 133.9               | 112.0  | -21.0%              | 115.1  |            |                     |        |   |
| エネルギー<br>起源 CO <sub>2</sub><br>以外 | 廃棄物処理   | 20.0                | 18.2  | 15.2                | 13.8   | -31.3%              | 13.7   |            |                     |        |   |
|                                   | 工業プロセス等 | 2.7                 | 2.4   | 2.2                 | 2.2    | -20.4%              | 2.0    |            |                     |        |   |
|                                   | 農業      | 10.6                | 9.9   | 9.7                 | 6.4    | -39.4%              | 9.4    |            |                     |        |   |
|                                   | 代替フロン類  | 22.4                | 30.7  | 28.8                | 4.0    | -82.0%              | 26.2   |            |                     |        |   |
| 合計                                |         | 692.5               | 636.5 | 603.1               | 373.8  | -                   | 548.9  |            |                     |        |   |
| 基準年度比増減量                          |         | -                   | -8.1% | -12.9%              | -46.0% | -                   | -20.1% |            |                     | -98.5% | - |
| 森林吸収量                             |         | -10.4               | -4.7  | -                   | -10.2  | -                   | -      | -10.2      | -                   |        |   |

注) 端数処理の関係上、各温室効果ガス排出量の和や比が合計値や基準年度比と合わない場合がある。

出典)第3次三島市環境基本計画 三島市地球温暖化対策地方公共団体実行計画(区域施策編)・気候変動適応計画

## 2. 主要渋滞箇所

市内の主要渋滞箇所は5区間、3箇所が指定されています。主要渋滞箇所は、市内の西側の市街地に集中しています。

表 6-3 三島市内の主要渋滞箇所

| No | 区間・箇所                          |
|----|--------------------------------|
| 9  | 国道1号（三島市谷田付近～清水町八幡付近）          |
| 10 | 清水函南停車場線（三島市梅名付近～清水町湯川付近）      |
| 11 | 三島富士線（三島市大社町西付近～三島市広小路町付近）     |
| 12 | 三島裾野線（三島市大社町西付近～三島市南二日町付近）     |
| 13 | 三島停車場線～三島静浦港線（三島市本町付近～三島市松本付近） |
| ④  | 三島塚原IC                         |
| ⑨  | 水泉園                            |
| ⑩  | 御園                             |



図 6-33 沼津・三島エリア主要渋滞箇所(令和2年9月30日時点)

出典)静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料



## 6-7 健康・福祉

### 1. スポーツ実施状況

市民のスポーツ実施率は、国の目標値(令和7(2025)年)の65%程度に対し、令和2(2020)年度で59.9%に留まっています。過去1年で実施したスポーツで「自転車・サイクリング」は11.4%となっており、「ウォーキング」、「体操」、「室内運動器具を使ってする運動・筋トレ」に次ぐ第4位の実施状況です。

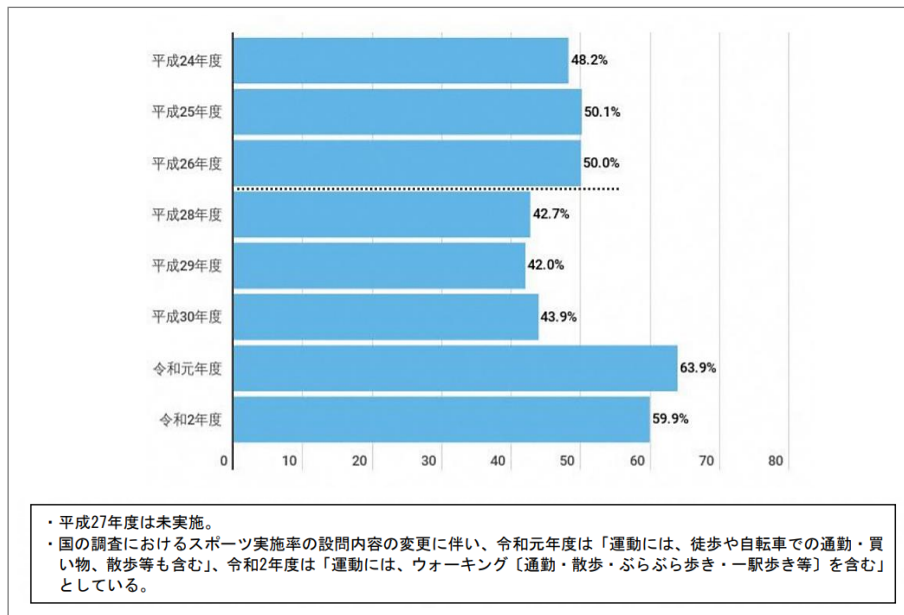


図 6-34 三島市民(成人)のスポーツ実施率(週1回以上)の推移

出典)三島市スポーツ推進計画(改定)

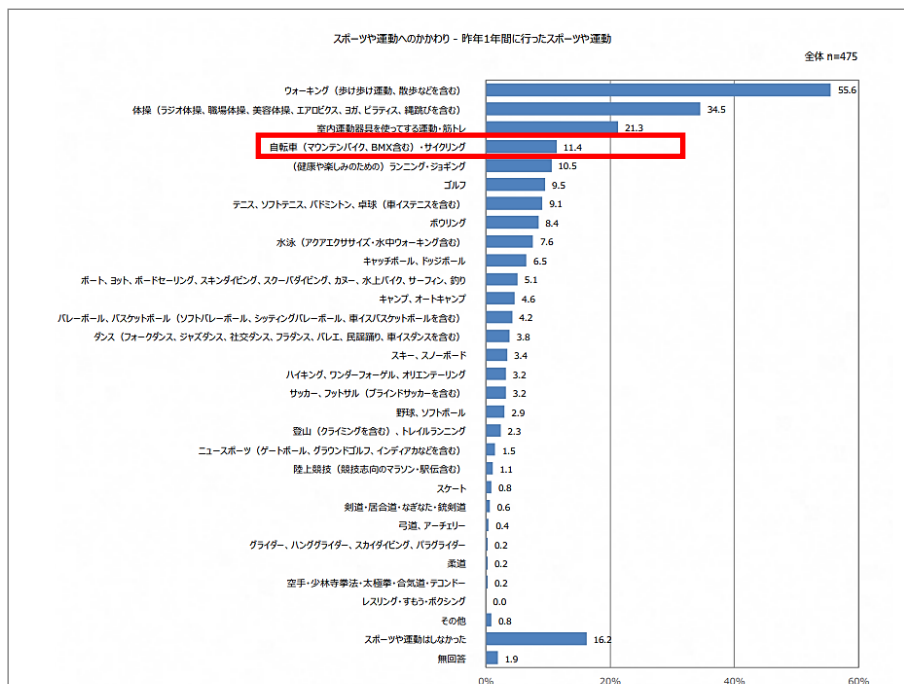


図 6-35 過去1年(2019年)で実施したスポーツ

資料:市民意識調査(18歳以上の三島市民から無作為抽出) 出典)三島市スポーツ推進計画(改定)

## 2. サイクルスポーツ

自転車競技チームの「チームブリヂストンサイクリング」や、自転車競技等の未来のトップアスリートを発掘・育成する「みしまジュニアスポーツアカデミー」が、三島市を拠点として活動しています。

### ■「チームブリヂストンサイクリング」

- 平成 30（2018）年シーズンからトラックとマウンテンバイク競技が開催される伊豆ベロドローム・日本サイクルスポーツセンターに近い三島市を拠点として活動
- 令和 2（2020）年シーズンには 13 名の選手が所属して三島市及び伊豆地域等でトレーニング



図 6-36 チームブリヂストンサイクリング

出典)三島市スポーツ推進計画(改定)

### ■「みしまジュニアスポーツアカデミー」

- 小中学生を対象に、専門家によるトレーニングなどを通じて、五輪などの国際舞台で活躍できる金メダル候補生の発掘・育成が目的
- 対象は、市在住または在学の小学 5 年～中学 2 年生で、競技種目は自転車／レスリング／ボート／ホッケー／フェンシングの 5 種目



図 6-37 みしまジュニアスポーツアカデミー

出典)みしまジュニアスポーツアカデミーHP

## 6-8 観光

### 1. 観光資源分布、観光交流客数

市の年間観光交流客数は、観光施設の増加等により増加傾向で、平成 29(2017)年度には約 767 万人、平成 30(2018)年度には約 775 万人となっています(令和元(2019)年度は新型コロナウイルス感染症の影響で減少)。

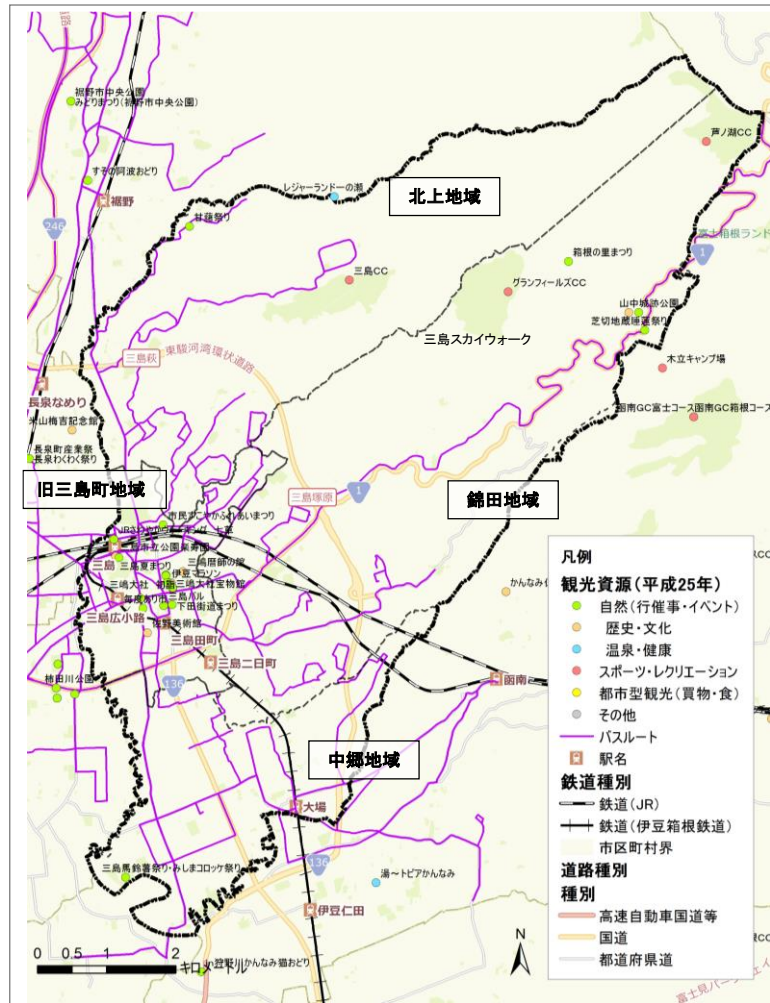


図 6-38 観光資源分布

出典)三島市地域公共交通網形成計画(一部加筆)

表 6-4 宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移  
(単位：人)

|             | 平成30年度    | 平成29年度    | 前年比    |
|-------------|-----------|-----------|--------|
| 観光レクリエーション客 | 7,369,432 | 7,340,483 | 100.4% |
| 宿泊客         | 379,024   | 333,619   | 113.6% |
| 観光交流客数合計    | 7,748,456 | 7,674,102 | 101.0% |

資料)平成 30 年度静岡県観光交流の動向

## 2. 観光客数の周辺市町比較

観光客数を周辺市町と比較すると、御殿場市よりは少ないものの、他の市町よりは多くなっています。観光レクリエーション客は沼津市の2倍強ですが、宿泊客数は沼津市の半分以下です。宿泊客数の構成比は4.9%で、周辺市町村と比較して低くなっています。

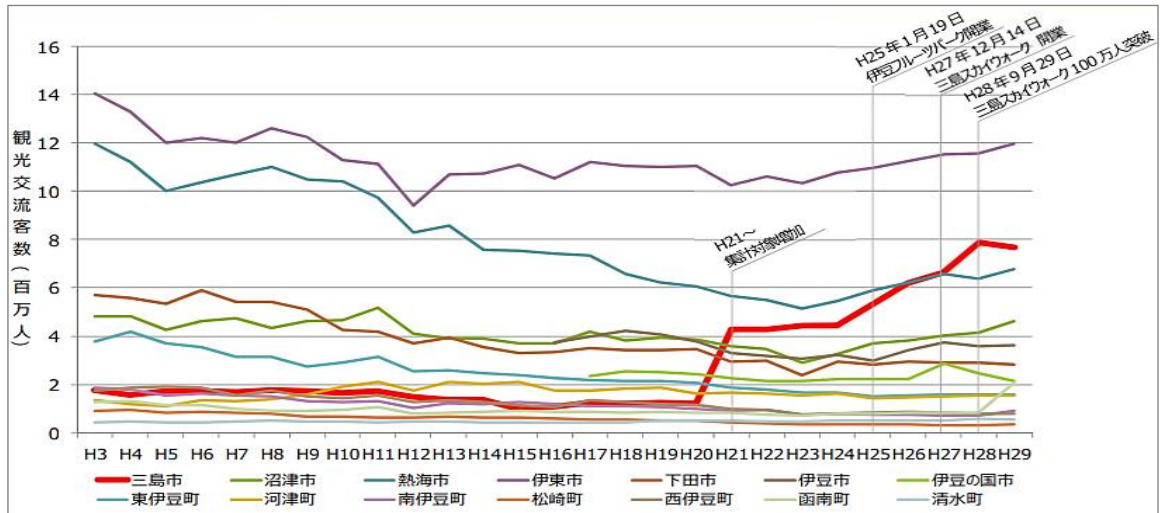


図 6-39 観光交流客数の推移(周辺自治体との比較)

出典)三島市平成 30 年度観光動態等調査業務報告書

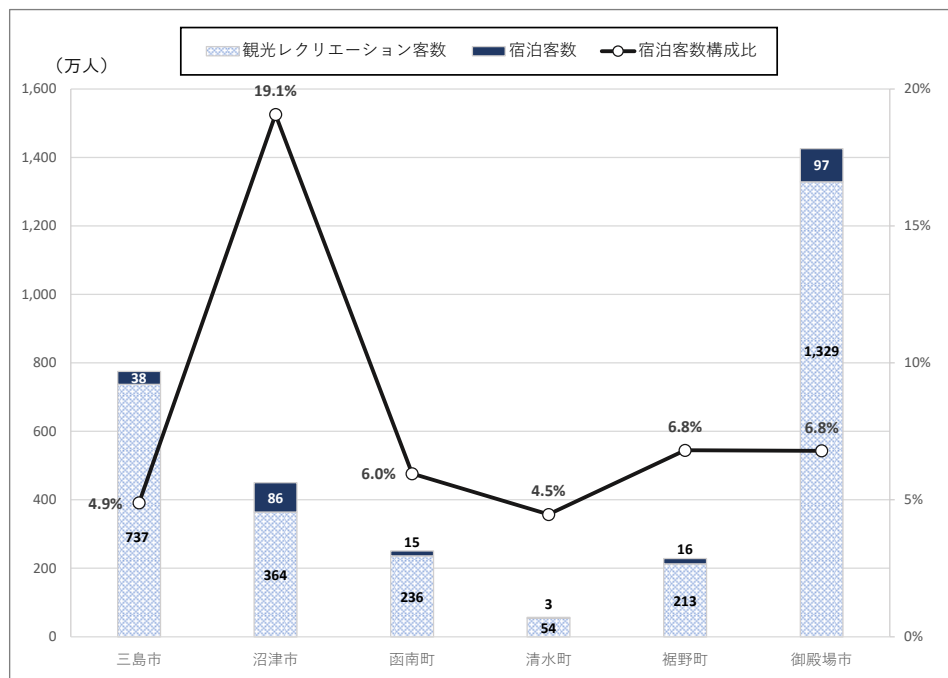


図 6-40 三島市周辺市町村の宿泊客と観光レクリエーション客の状況

資料)平成 30 年度静岡県観光交流の動向

### 3. 静岡県のサイクリングモデルルート

静岡県自転車活用推進計画の静岡県のサイクリングモデルルートのうち、三島市は「太平洋岸自転車道」、「伊豆半島1周ルート」、「富士山1周ルート」それぞれへアクセスが可能な位置にあります。



- ※ 太平洋岸自転車道: 千葉県銚子市～和歌山県和歌山市に至る、延長約 1,400km の自転車道構想
- ※ 伊豆半島 1 周ルート: 東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技開催を機に官民を挙げてサイクルツーリズムの取組が活性化
- ※ 富士山 1 周ルート: 富士山周辺におけるサイクリングを推進し、国内外から富士山周辺地域へサイクリストの誘致を実施

図 6-41 静岡県のサイクリングモデルルート

出典) 静岡県自転車活用推進計画

## 4. 太平洋岸自転車道、富士山一周サイクリングルート

「太平洋岸自転車道」(延長 1,487km)は、令和3(2021)年5月 31 日、ナショナルサイクルルートに指定されました。「太平洋岸自転車道」と今後ナショナルサイクルルートへの指定を目指している「富士山一周サイクリングルート」との接続ルートが三島市内を通り、三島駅が交通結節点、三嶋大社及び楽寿園が観光施設として設定されています。

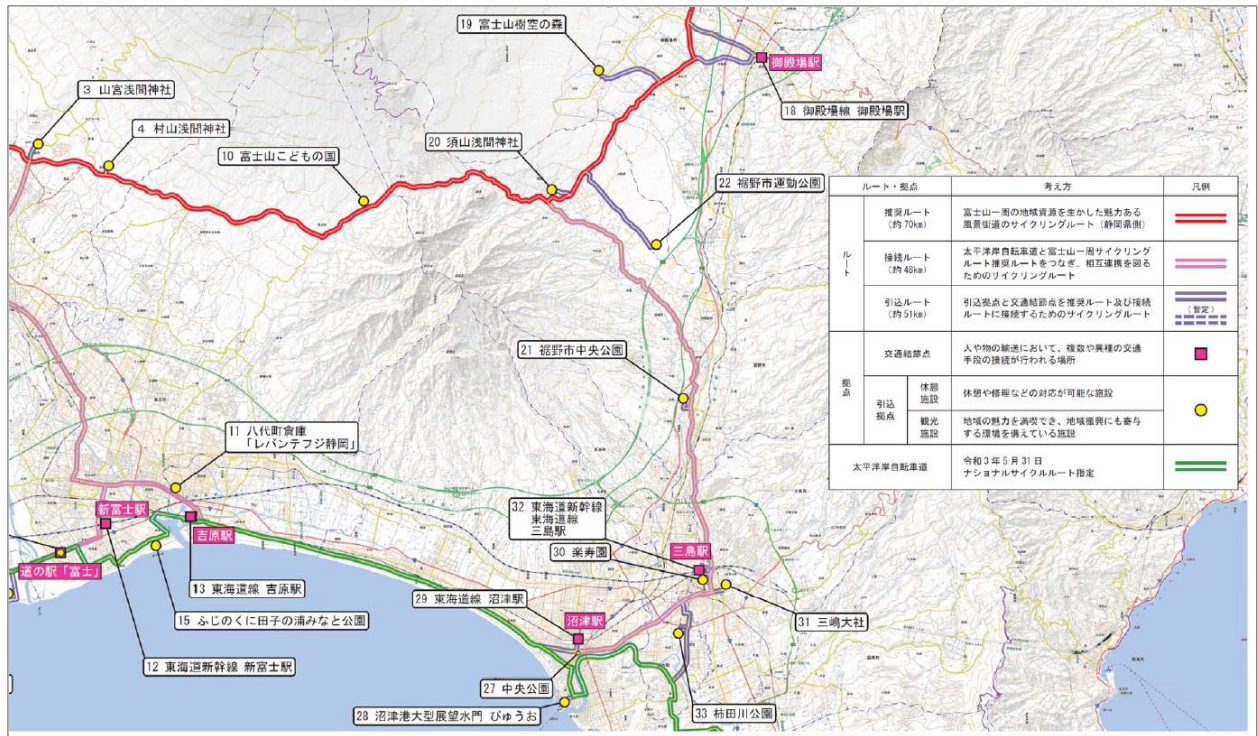


図 6-42 富士山一周サイクリングルート 静岡県側ルート図

出典)ぐり富士山風景街道 行政連絡会 Press Release

## 5. 箱根八里街道観光推進協議会

箱根八里街道観光推進協議会では、サイクルツーリズムの可能性検証のため、周辺市町を含めてモニターライド、ガイド・フリー散走や、路面表示・注意喚起看板・撮影スポット看板・バイシクルピットの設置を実施しました。



図 6-43 令和元(2019)年度の社会実験実施内容

出典)箱根八里街道観光 HP(箱根八里街道観光推進協議会社会実験委員会)

## 6. 美しい伊豆創造センター

静岡県と「美しい伊豆創造センター」では、「伊豆半島道路ネットワーク会議」を設立し、伊豆地域全体の道路網のあるべき姿と実施計画等を検討しています。「伊豆半島道路ネットワーク会議」では、伊豆全体でのサイクリング環境の整備が掲げられています。

表 6-5 地域活性化プロジェクト(抜粋)

| ■ 豊かな自然環境を生かした世界的な観光交流機能の強化 ■ |                             |        |
|-------------------------------|-----------------------------|--------|
|                               | 観光資源・拠点整備・イベント等             | 予定年度   |
| D                             | 【伊豆全体】東京オリンピック・パラリンピック自転車競技 | R3     |
| E                             | 【伊豆全体】サイクリングの聖地“ふじのくに”の整備※  | R2 整備済 |

(※整備内容)

- 矢羽根型路面標示の設置により、自転車走行空間の整備を推進
- バイシクルピットの設置等、官民を挙げてサイクルツーリズムの取組を活性化

出典)静岡県 HP「伊豆半島道路ネットワークの利活用による地域活性化プロジェクトマップ」より作成

## 7. 静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会ほか

伊豆地域でのサイクリング観光による取組事例の一つとして、「弱虫ペダル」とコラボしてサイクリストおすすめスポットを巡るスタンプラリーが開催されました(~2021年6月末)。スタンプラリーの1スポットとなった富士山三島東急ホテルでは、宿泊者にE-BIKEの貸し出しサービスを実施しています。

**スタンプラリー-POINT!**  
各スポットで、キャラクターのスタンプを押せるよ!  
5か所中3か所のスタンプでオリジナルポストカード<sup>※</sup>ももらえる!  
5か所すべてのスタンプを集めると、5か所コンプリート特典に応募できるよ!

**A 富士山三島 東急ホテル**  
**レンタルバイクで伊豆観光を満喫**  
観光スポットへのアクセスが良く、富士周遊の拠点として絶好のロケーションにあるホテル。コンセプトは「富士を感じるベースホテル」。MERIDAのE-BIKE「ePASSPORT TK600 EQ」の貸し出しサービスもある。  
MAP : P18  
【住】三島市一番町17-1 【☎】055-991-0109  
【○】24時間※貸出時間7:00~19:00 【休】無休  
【交】新東名高速道路長泉沼津ICから約15分  
【Y】E-BIKE貸出 2時間2,500円(税別)〜(保険料別途)  
今景のパネルがいるよ!

**B コナステ伊豆長岡**  
**サイクリストが喜ぶ伊豆長岡のホテル**  
温泉とレンタカーの両方サービスを提供するホテル。温泉、観光、サイクリングに最適なサービスを提供している。最新のサイクリング情報や、サイクリング用品のレンタルサービスなど、サイクリストに役立つサービスも。  
MAP : P22  
【住】伊豆長岡市中央1-1-1 【☎】055-944-0445  
【○】24時間※貸出時間8:00~20:00 【休】無休  
【交】伊豆長岡駅南口徒歩約15分  
【Y】自転車レンタル1日1,000円(税別)  
今景のパネルがいるよ!

**C 富士山三島 東急ホテル**  
**レンタルバイクで伊豆観光を満喫**  
観光スポットへのアクセスが良く、富士周遊の拠点として絶好のロケーションにあるホテル。コンセプトは「富士を感じるベースホテル」。MERIDAのE-BIKE「ePASSPORT TK600 EQ」の貸し出しサービスもある。  
MAP : P18  
【住】三島市一番町17-1 【☎】055-991-0109  
【○】24時間※貸出時間7:00~19:00 【休】無休  
【交】新東名高速道路長泉沼津ICから約15分  
【Y】E-BIKE貸出 2時間2,500円(税別)〜(保険料別途)  
今景のパネルがいるよ!

**D 道の駅 伊豆ゲートウェイ静岡**  
**伊豆の魅力が何でもそろそろ道の駅**  
伊豆の魅力が何でもそろそろ道の駅。伊豆のグルメが味わえる。伊豆の自然が楽しめる。伊豆の観光情報が満載。伊豆の情報が満載。伊豆の情報が満載。  
MAP : P22  
【住】伊豆市南町1-1-1 【☎】055-917-1112  
【○】9:00~18:00 【休】無休  
【交】伊豆市南町1-1-1から徒歩約1分  
【Y】レンタサイクル1時間1,000円(税別)  
今景のパネルがいるよ!

**E MERIDA X BASE**  
**MERIDAのすべてが分かる最高のサイクル体験**  
ヨーロッパで高い評価を受けるスポーツサイクルブランド「MERIDA」が、毎年「サイクリング」の分野で「最高の体験」を提供している。最新のサイクリング情報や、サイクリング用品のレンタルサービスなど、サイクリストに役立つサービスも。  
MAP : P22  
【住】伊豆市南町1-1-1 【☎】055-917-1112  
【○】9:00~18:00 【休】無休  
【交】伊豆市南町1-1-1から徒歩約1分  
【Y】2,500円〜  
今景のパネルがいるよ!

**参加方法**  
5か所中3か所のスタンプを集められればクリア!  
ポストカード交換済        
5か所中3か所を回り、スタンプを集めてください。達成された光栄3,000名様に、ちりキヤラの書きおろしイラストのオリジナルポストカード2枚をプレゼント(スタンプ設置場所で交換)。また、5か所全てをコンプリートした方には、抽選でプレゼントが当たるダブルチャンスも!  
各スタンプラリー-ポイントには「弱虫ペダル」キャラクターの専用犬1匹を贈る。キャラクターとの記念撮影もお楽しみください!  
※本キャンペーンは2020年12月26日(土)~2021年6月30日(水)まで実施されます。各スタンプラリー-ポイントには「弱虫ペダル」キャラクターの専用犬1匹を贈る。キャラクターとの記念撮影もお楽しみください!  
※本キャンペーンは2020年12月26日(土)~2021年6月30日(水)まで実施されます。各スタンプラリー-ポイントには「弱虫ペダル」キャラクターの専用犬1匹を贈る。キャラクターとの記念撮影もお楽しみください!

**A 富士山三島 東急ホテル**  
**レンタルバイクで伊豆観光を満喫**  
観光スポットへのアクセスが良く、富士周遊の拠点として絶好のロケーションにあるホテル。コンセプトは「富士を感じるベースホテル」。MERIDAのE-BIKE「ePASSPORT TK600 EQ」の貸し出しサービスもある。  
MAP : P18  
【住】三島市一番町17-1 【☎】055-991-0109  
【○】24時間※貸出時間7:00~19:00 【休】無休  
【交】新東名高速道路長泉沼津ICから約15分  
【Y】E-BIKE貸出 2時間2,500円(税別)〜(保険料別途)  
今景のパネルがいるよ!

※拡大図

図 6-44 弱虫ペダル×伊豆 スタンプラリー

(出典)JTB パブリッシング HP



## 6-9 自転車利用実態・ニーズ調査結果

### 1. 調査概要

市民、高校生、来訪者(サイクリスト・街乗り観光客)に対して、自転車の利用実態及びニーズを調査しました。

表 6-6 自転車利用実態・ニーズ調査概要

| 調査区分 | 市民                               | 高校生                               | 来訪者   |
|------|----------------------------------|-----------------------------------|---|
| 調査対象 | 18歳以上の三島市民から無作為抽出                | 市内4校の高校2年生                        | 以下の条件にすべて合致する人から抽出<br>1)三島市以外に居住<br>2)2~3ヶ月に1回以上サイクリングを実施<br>3)過去10年間に三島市内で自転車を利用<br><br><u>サイクリスト</u> :三島市内での自転車利用目的が「自転車で楽しむこと」<br><u>街乗り観光客</u> :三島市内での自転車利用目的が「観光での単なる移動手段」 |
| 調査方法 | 調査票を郵送配布<br>回答は郵送あるいはWEB         | 高校経由でQRコードを配布し、WEB回答              | WEBモニターアンケート  |
| 調査期間 | 2021年7月15日~8月6日(集計対象は8月17日到着分まで) | 2021年7月15日~7月23日(集計対象は7月29日回答分まで) | 2021年8月30日  |
| 配布数  | 2,000票                           | 1,475票                            |   |
| 回収数  | 827票<br>(回収率=41.4%)              | 932票<br>(回収率=63.2%)               | サイクリスト 100票<br>街乗り観光客 100票  |

## 2. 目的地までの距離と交通手段（市民・高校生）

普段最もよく行く目的地までの移動は、市民の約7割が5km以下の短距離移動ですが、クルマでの移動が約6割を占めています。月に数日以上自転車を利用している方は、市民の約3割、高校生の約6割で、高校生の利用頻度が高くなっています。

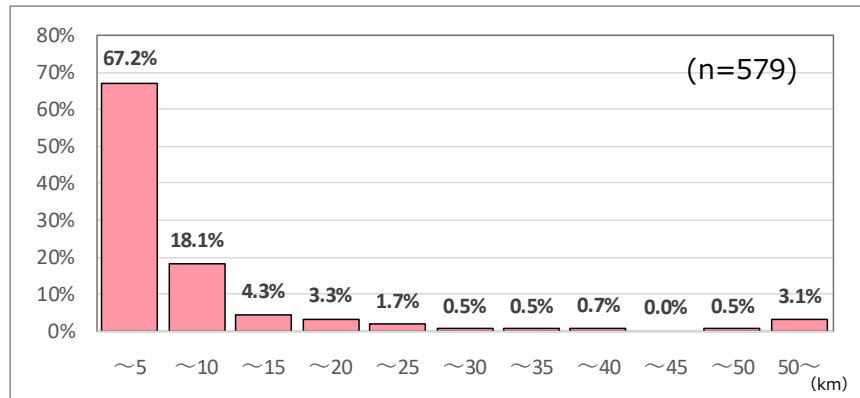


図 6-45 普段最もよく行く目的地までの距離(市民)

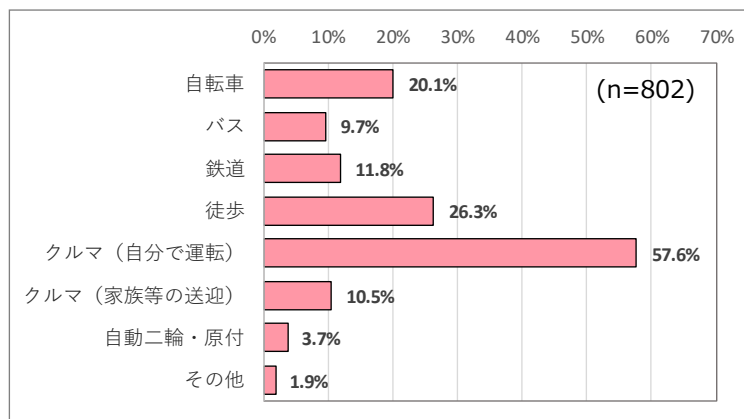


図 6-46 普段最もよく行く目的地までの交通手段(市民)

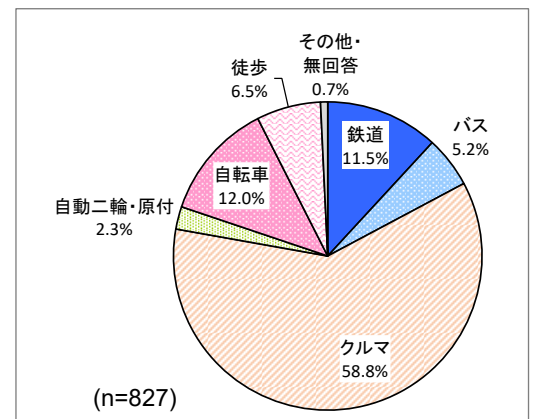


図 6-47 代表交通手段分担率(市民)

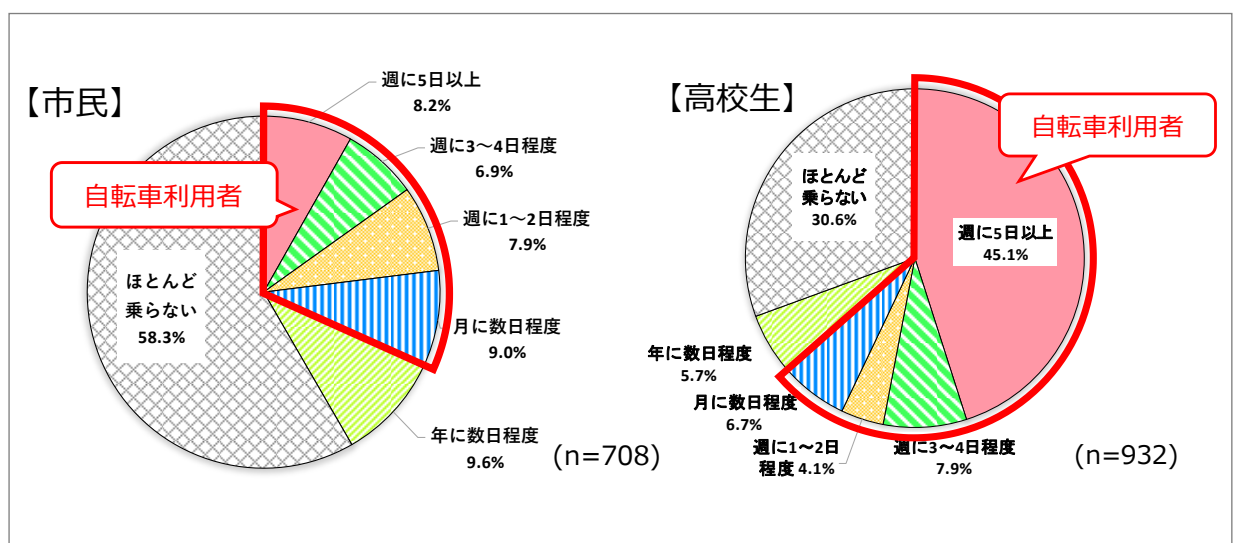
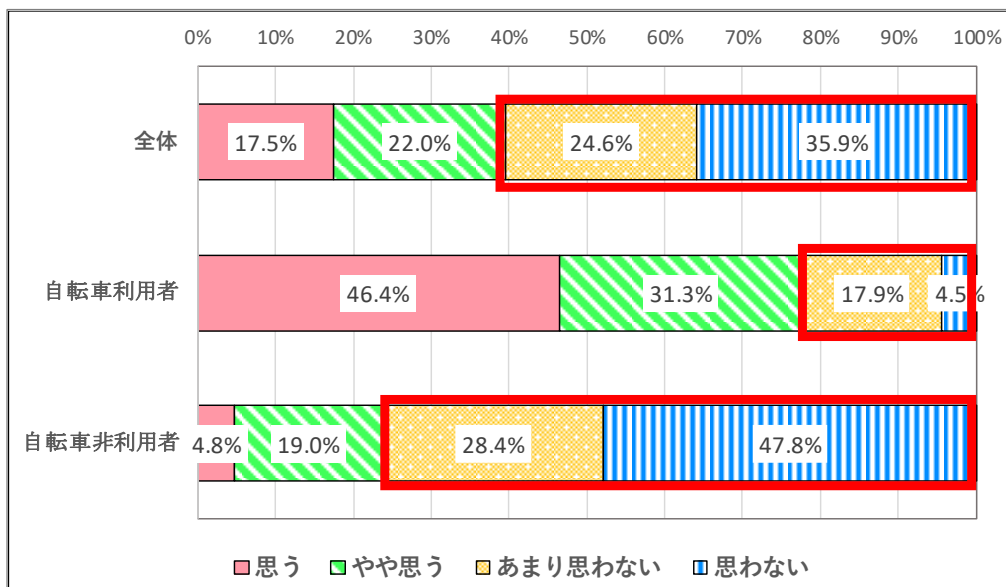


図 6-48 自転車利用頻度(市民・高校生)

### 3. 自転車の利用意向と自転車を利用してもよいと思う最大の距離（市民）

市民全体の約6割、特に自転車非利用者の7割以上で自転車の利用意向が低い状況です。自転車に乗る楽しさや自転車利用による効果の周知、自転車に乗るきっかけづくりが必要となります。



(n=747,自転車利用者n=224,自転車非利用者n=479)

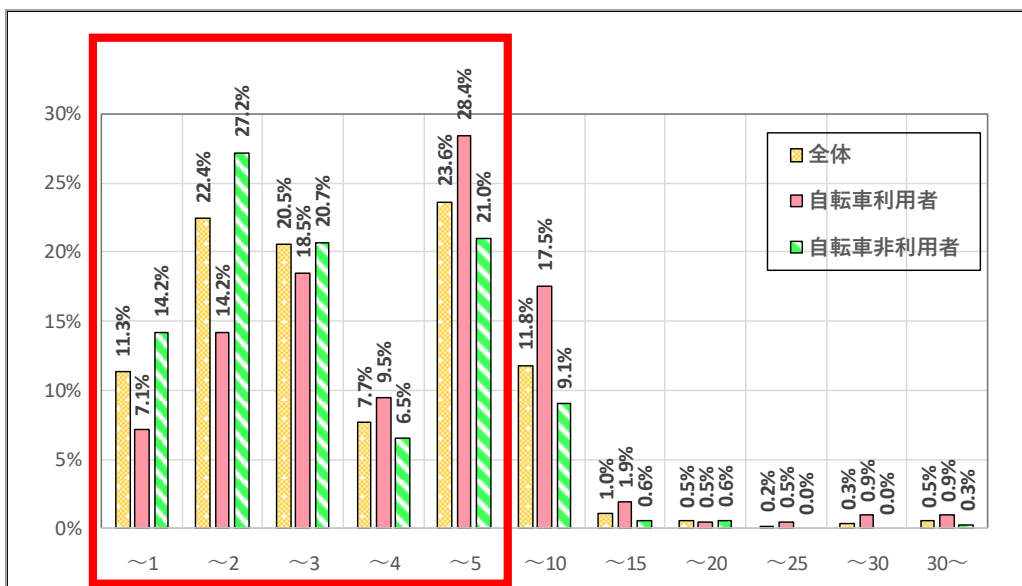
図 6-49 普段の外出時の自転車の利用意向(市民)

※平均値

全体：4.3km

自転車利用者：5.5km

自転車非利用者：3.7km



(n=584,自転車利用者 n=211,自転車非利用者 n=353)

図 6-50 自転車を利用しても良いと思う最大の距離(片道)(市民)

## 4. 自転車通勤（市民）

職場で自転車通勤が認められている通勤者が多く、5km以内の短距離移動での自転車への転換が期待されます。

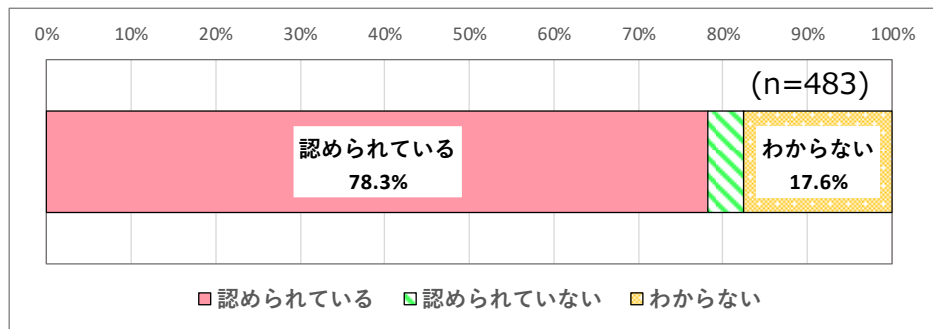


図 6-51 職場での自転車通勤の可否(市民のうち通勤している方)

## 5. シェアサイクルの認知度と利用意向（市民）

市民のシェアサイクルの認知度は6割以上と比較的高いものの、利用したことがある方は少数です。ポートの拡充等の利便性向上と合わせ、利用したことはないがこれから利用してみたい層に対する利用の啓発が必要です。

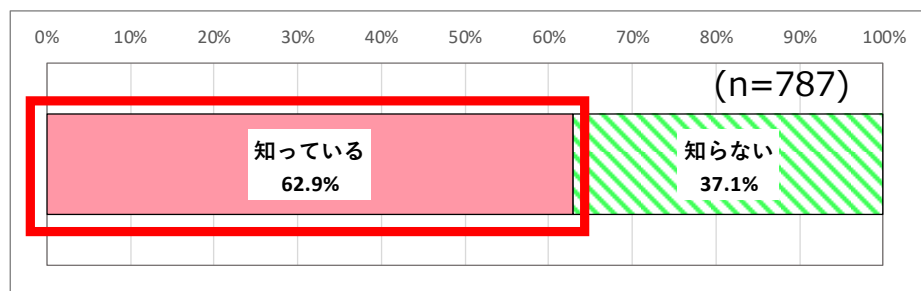


図 6-52 シェアサイクルの認知度(市民)

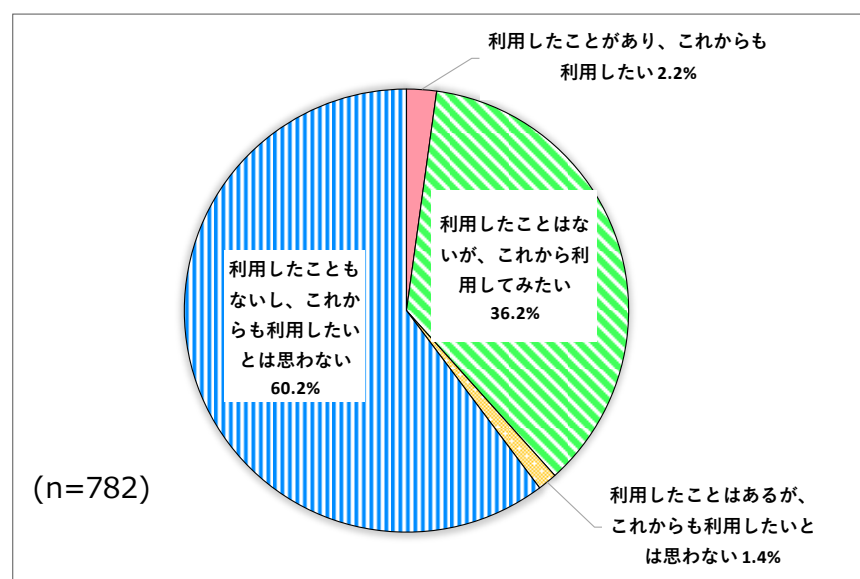


図 6-53 シェアサイクルの利用意向(市民)

## 6. 自転車の調達方法と車種ニーズ（来訪者）

来訪者のうち、街乗り観光客の約8割、サイクリストの約4割がレンタサイクルを利用しています。来訪者にとっても使いやすく、多様な車種ニーズに対応したシェアサイクルやレンタサイクルの整備が必要です。

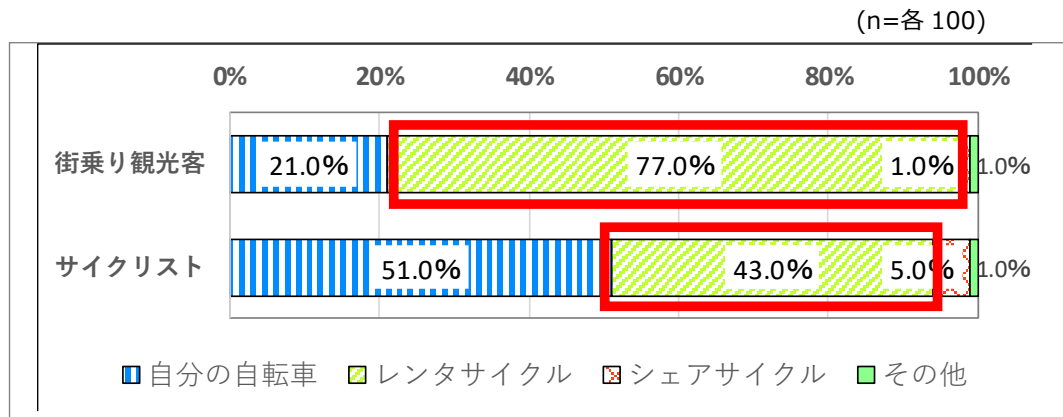


図 6-54 三島市での自転車の調達方法(来訪者)

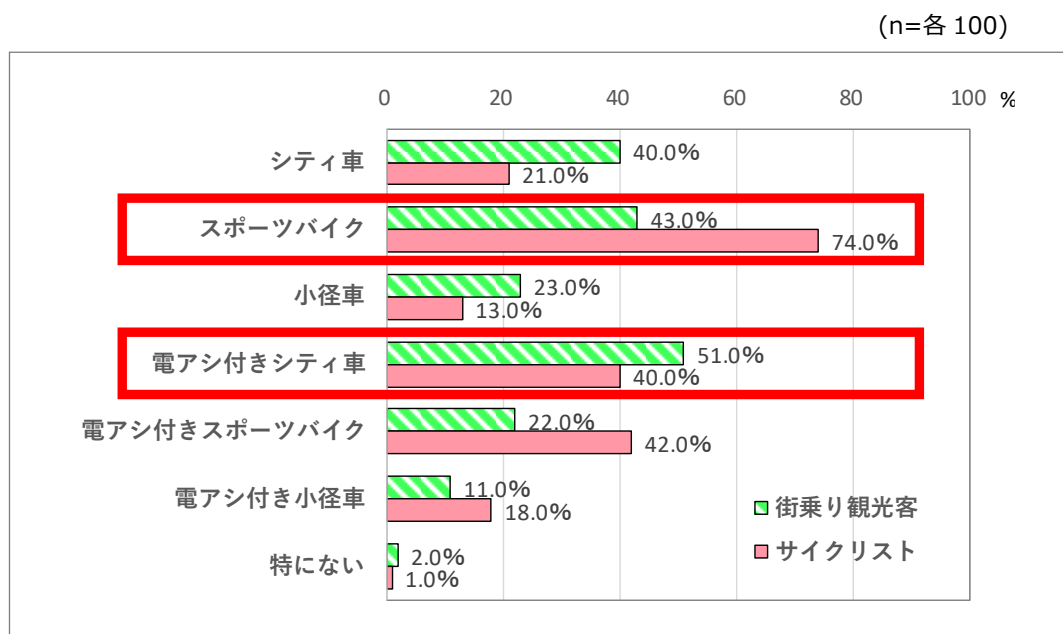


図 6-55 訪問先で利用したいと思う自転車の種類(来訪者)

## 7. 自転車を利用したいと思う環境要件（市民・高校生・来訪者）

市民、高校生ともに、特に自転車利用者から安全で快適な通行空間へのニーズが最も強く求められています。街灯の整備や駐輪スペースに対するニーズも高くなっています。来訪者からも安全で快適な通行空間や駐輪に対するニーズが高いほか、レベルに応じたサイクリングコースの設定や、拠点施設の整備ニーズが高くなっています。

自転車利用者の約4割、非利用者の約3割が、自転車利用者自身がルール・マナーを守ること、自動車等の運転者が自転車へ配慮していることが重要であると考えています。

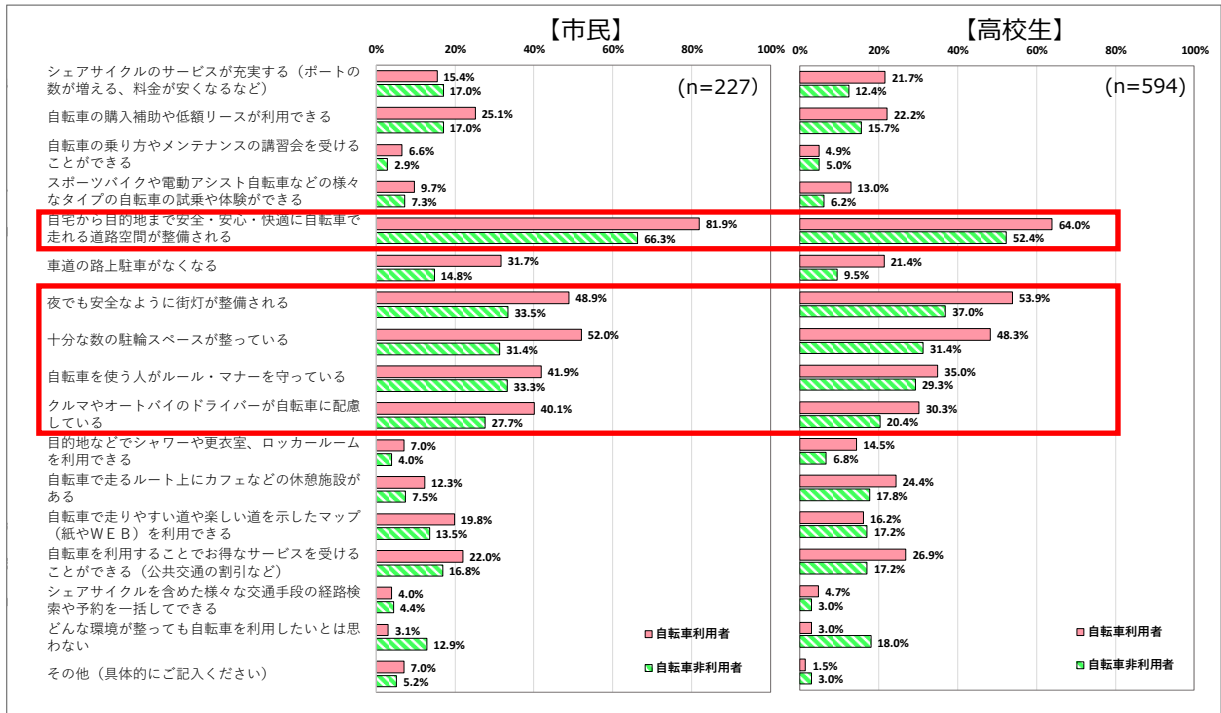


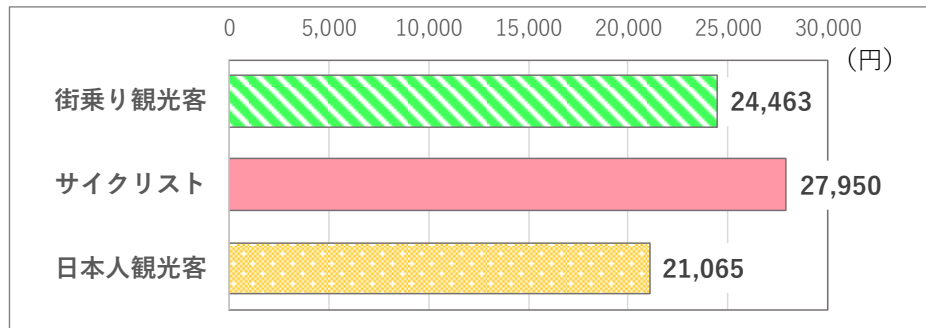
図 6-56 自転車を利用したいと思う環境要件（市民・高校生）



図 6-57 自転車を利用したいと思う環境要件（来訪者）

## 8. 消費金額とイベントニーズ（来訪者）

来訪者の消費金額では、特にサイクリストで通常の観光と比較して金額が高くなっています。スタンプラリーやポタリングなど、市内で消費を促すような仕掛けが有効と考えられます。



※日本人観光客：平成 30 年度観光動態等調査報告書(WEB アンケート)より  
 図 6-58 三島市での消費金額(来訪者)

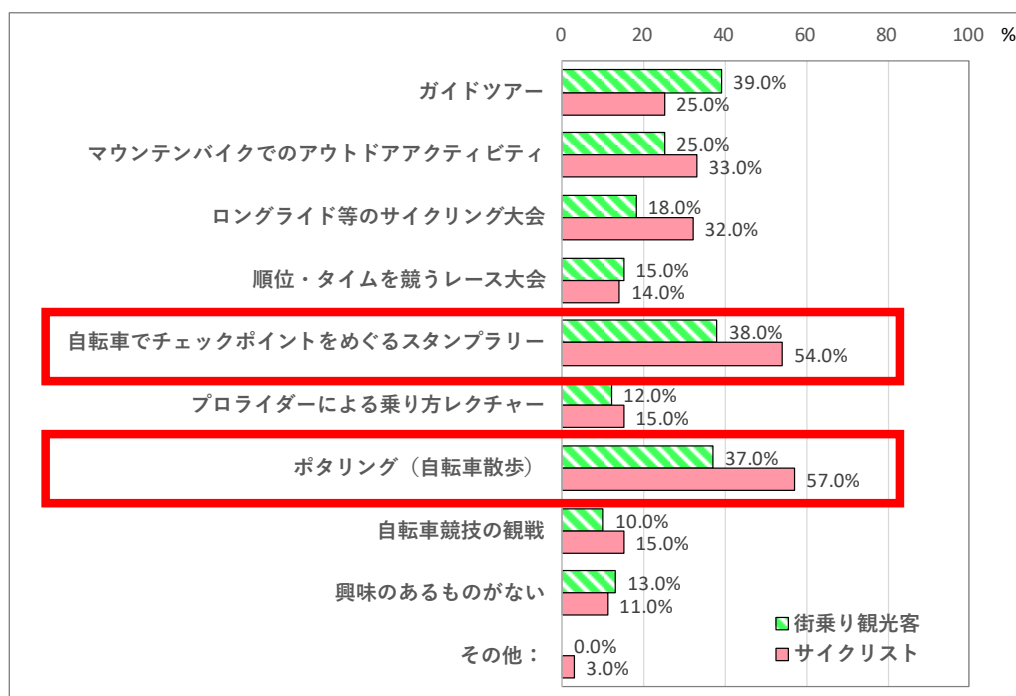


図 6-59 参加したい自転車イベント(来訪者)

## 9. 自転車の交通ルールの認知・遵守状況（市民・高校生）

市民・高校生ともに、自転車利用者の交通ルールの認知度は高いものの、自転車の通行位置について遵守できていない方が多くなっています。

ヘルメットの着用は、市民・高校生ともに利用者のうちの数パーセントに留まっており、7割以上はそもそもヘルメットを持っていない状況です。世代を問わず、交通ルールの遵守やヘルメットの着用に対する啓発が必要です。

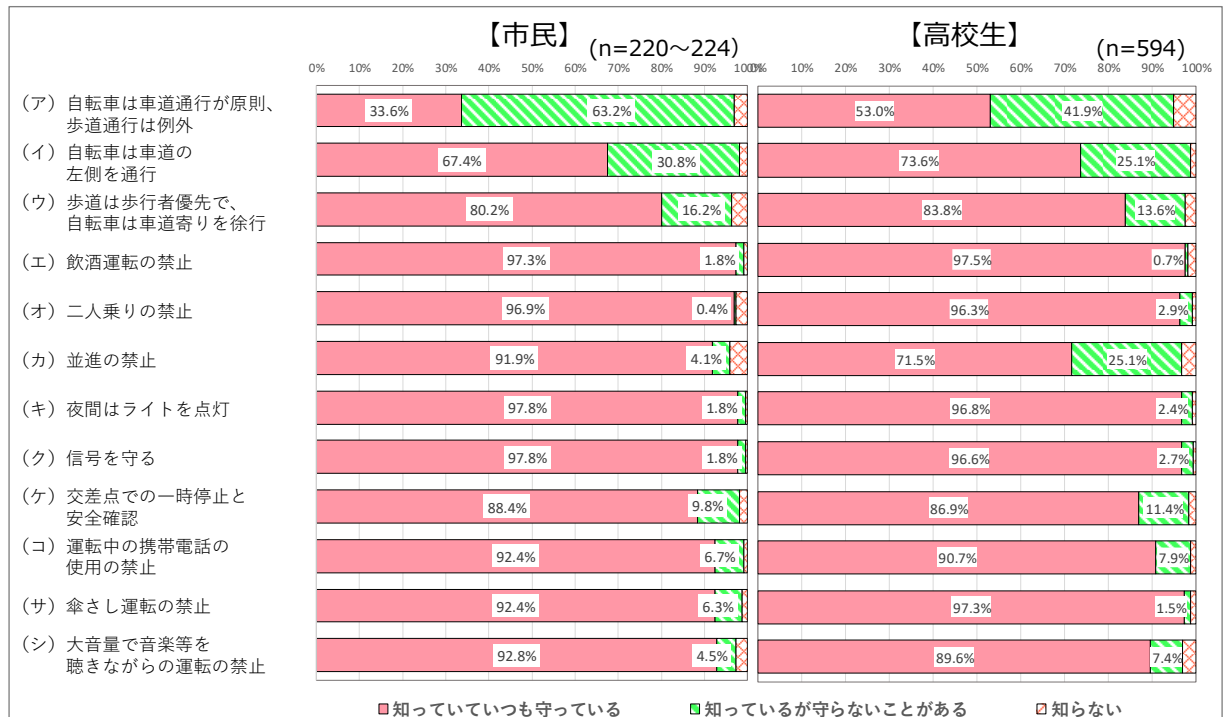


図 6-60 自転車の交通ルールの認知・遵守状況(自転車利用者)

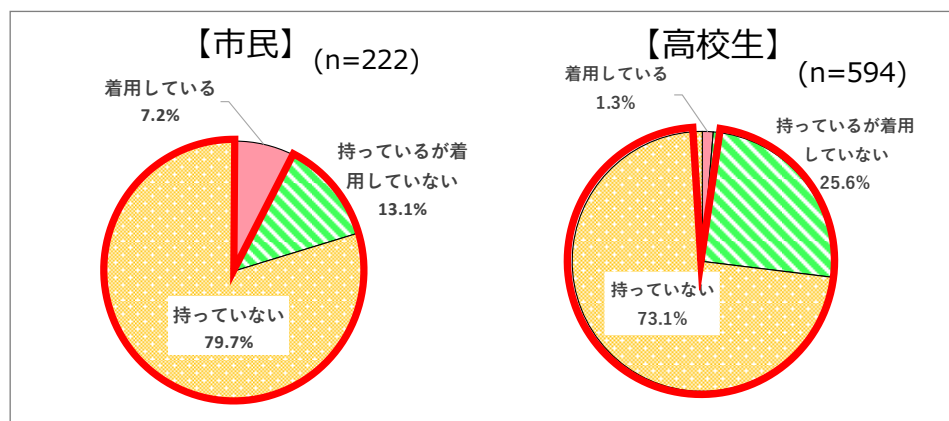


図 6-61 ヘルメットの所有と着用状況(自転車利用者)



## 6-10 計画策定の体制及び経緯

### 1. 三島市自転車活用推進協議会 委員名簿

表 6-7 三島市自転車活用推進協議会 委員名簿

| No. | 選出区分   | 所属・役職   | 氏名     |
|-----|--------|---|--------|
| 1   | 交通事業者  | 東海旅客鉄道株式会社 三島駅長                                 | 小笹 晃之  |
| 2   | 交通事業者  | 伊豆箱根鉄道株式会社 執行役員 観光事業部長                          | 齊藤 昌広  |
| 3   | 交通事業者  | バス三社会 会長<br>(富士急シティバス株式会社 取締役社長)                | 堀内 明広  |
| 4   | 交通事業者  | 静岡県タクシー協会 沼津・三島支部 副支部長<br>(伊豆箱根交通株式会社 代表取締役)    | 土屋 貴紀  |
| 5   | 道路管理者  | 国土交通省中部地方整備局<br>沼津河川国道事務所長                      | 渡部 正一  |
| 6   | 道路管理者  | 静岡県沼津土木事務所 企画検査課長                               | 稲葉 浩正  |
| 7   | 管轄警察署  | 三島警察署 交通課長                                      | 神尾 健司  |
| 8   | 学識経験者  | 埼玉大学理工学研究科 教授                                   | 久保田 尚  |
| 9   | 商工     | 東京電力パワーグリッド(株) 静岡総支社長<br>(三島商工会議所運輸通信サービス業部会幹事) | 渋井 慶次郎 |
| 10  | 観光     | 一般社団法人三島市観光協会 副会長<br>(株式会社昭明館 代表取締役)            | 前田 智子  |
| 11  | 観光     | 三島市観光アンバサダー<br>(Thinkings 株式会社 広報 PR)           | 石橋 みなこ |
| 12  | 教育     | 静岡県教育委員会 教育委員                                   | 渡邊 靖乃  |
| 13  | 住民     | 三島市自治会連合会 会長                                    | 山下 聖秋  |
| 14  | 住民     | 三島市交通指導員会 会長                                    | 栗原 薫   |
| 15  | 自転車利用者 | JCGA 公認サイクリングガイドリーダー/JCA 認定<br>(NPO 法人カケルバイク所属) | 松本 徹也  |
| 16  | 自転車利用者 | 伊豆北マウンテンバイク協会 代表<br>(バイシクルショップ ゲンノジ 代表)         | 高橋 弦一  |

## 2. 三島市自転車活用推進計画 策定の流れ

表 6-8 三島市自転車活用推進協議会 開催経緯

| 開催回 | 開催日               | 協議事項   |
|-----|-------------------|--|
| 第1回 | 令和3年<br>11月11日(木) | (1)自転車活用推進計画の方向性について<br>(2)三島市の自転車に関する現状と課題について<br>(3)計画目標と施策・措置の方向性について<br>(4)計画策定のスケジュールについて |
| 第2回 | 令和4年<br>1月19日(水)  | (1)自転車活用推進計画の方向性について<br>(2)自転車活用推進計画の原案について<br>(3)計画策定のスケジュールについて                              |

表 6-9 自転車を活用したまちづくり推進プロジェクトチーム 開催経緯

| 開催回 | 開催日               | 協議事項   |
|-----|-------------------|--|
| 第1回 | 令和3年<br>8月4日(水)   | (1)自転車活用推進計画の方向性について<br>(2)三島市の自転車に関する現状と課題について<br>(3)計画目標と施策・措置の方向性について<br>(4)計画策定のスケジュールについて |
| 第2回 | 令和3年<br>12月21日(火) | (1)自転車活用推進計画の方向性について<br>(2)施策について<br>(3)成果指標について<br>(4)計画策定のスケジュールについて                         |

三島市自転車活用推進計画

令和4年3月発行

三島市産業文化部商工観光課

〒411-8666 静岡県三島市北田町4番47号

電話 055-983-2766 FAX055-983-2754

[syoukou@city.mishima.shizuoka.jp](mailto:syoukou@city.mishima.shizuoka.jp)

<https://www.city.mishima.shizuoka.jp>





