

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62km²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。

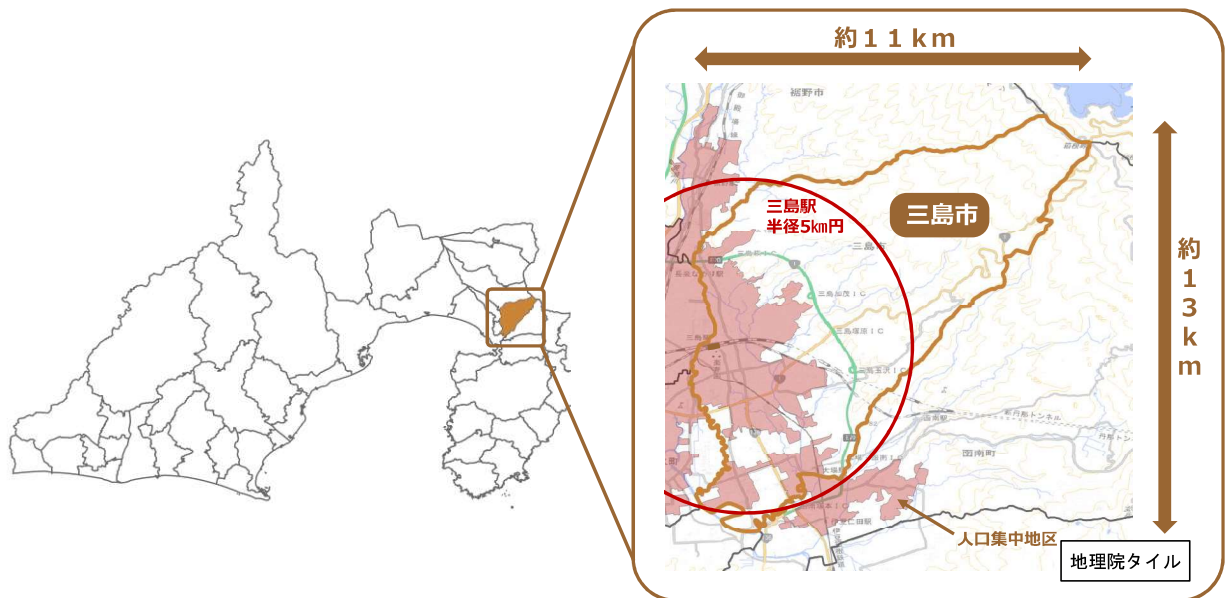


図 1-1 計画の区域

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。

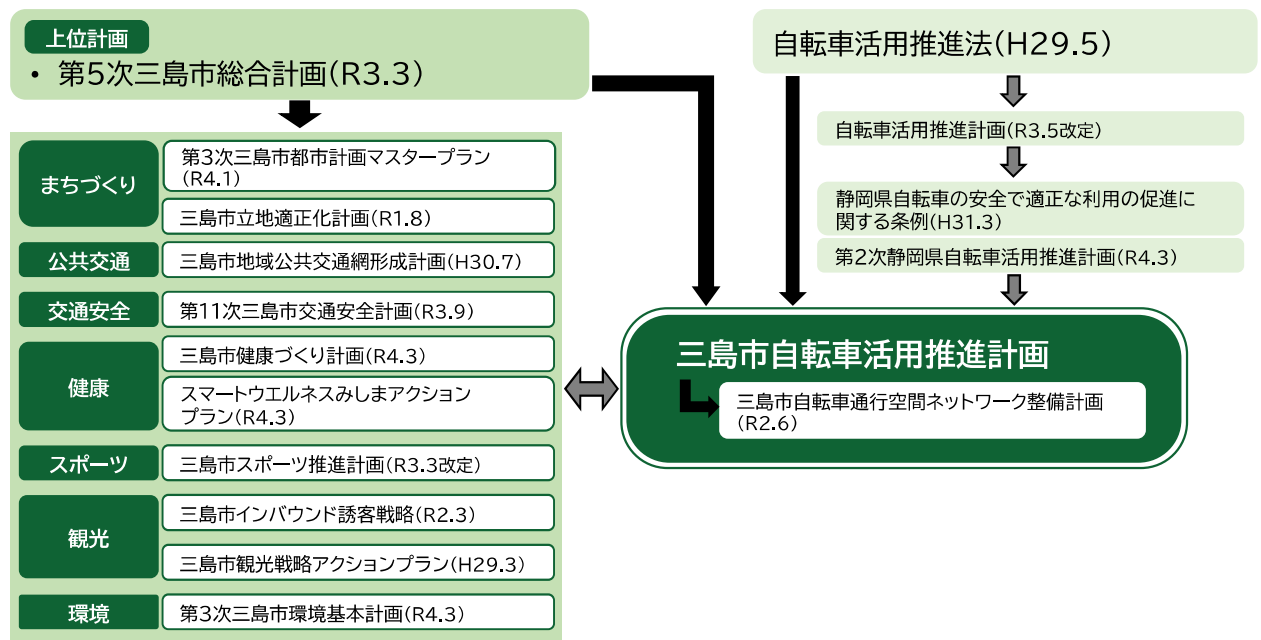


図 1-2 計画の位置づけ

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。

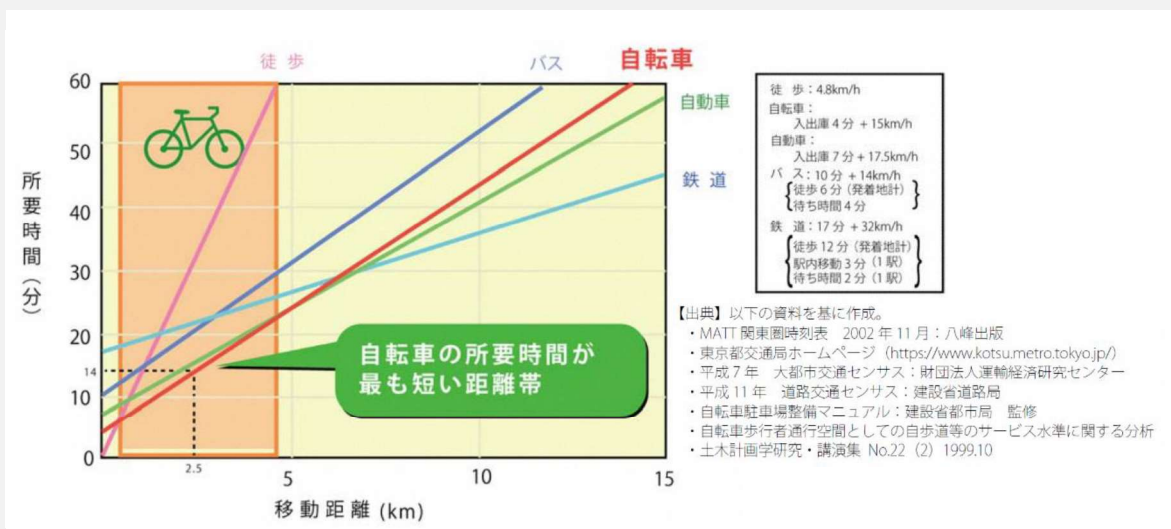


図 1-3 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

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。

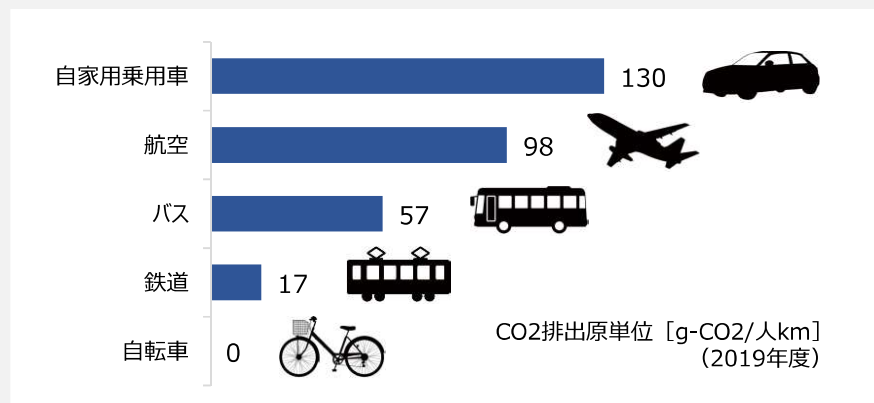


図 1-4 交通手段別の二酸化炭素の排出量

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。

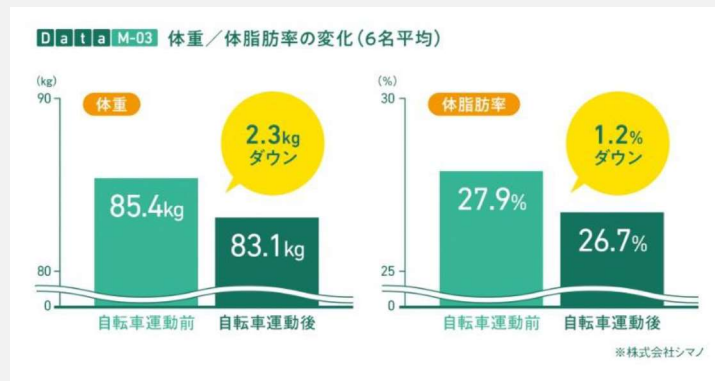


図 1-5 自転車の利用による体重・体脂肪率の変化

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。

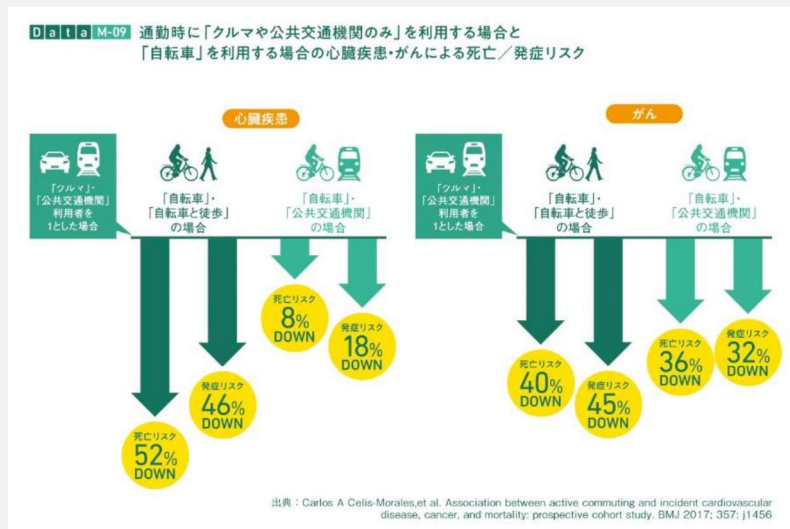


図 1-6 通勤時の手分別にみた心臓疾患・がんによる死亡・発症リスク

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。

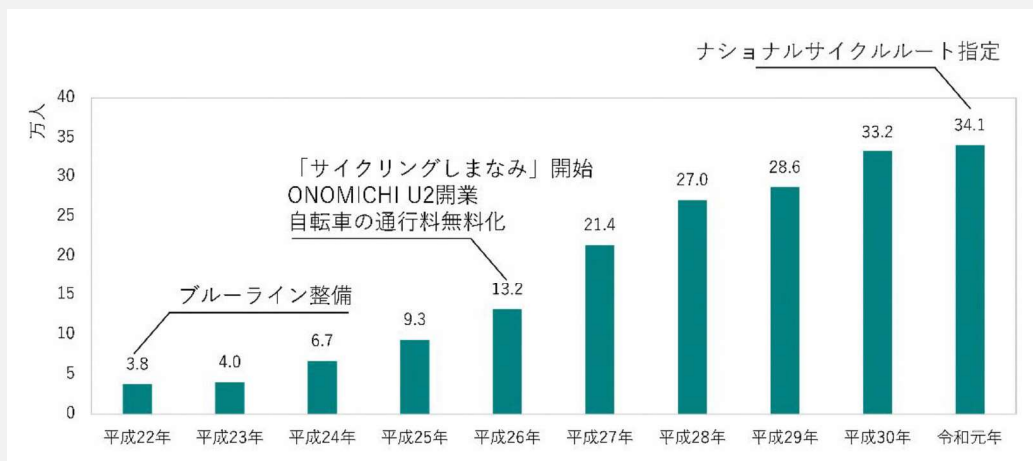


図 1-7 尾道市の外国人観光客数の推移

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