

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。