

## 第5編 自転車通行空間ネットワーク基本方針

## 第5編 自転車通行空間ネットワーク基本方針

### 第1章 自転車利用環境の整理

- ・ 自転車通行空間ネットワーク基本方針を定めるにあたり、地形や三島市の自転車利用状況等の利用環境について整理する。

#### 1. 位置

- 本市は、静岡県東部に位置し、東京から100km圏に属している。
- 沼津市、裾野市、清水町、長泉町、函南町、神奈川県箱根町と接している。
- 東は箱根連山に連なり、北は富士の高峰を仰ぎ、南は肥沃な田方平野より伊豆の温泉郷に通じ、西は遠く駿河湾を眺める。

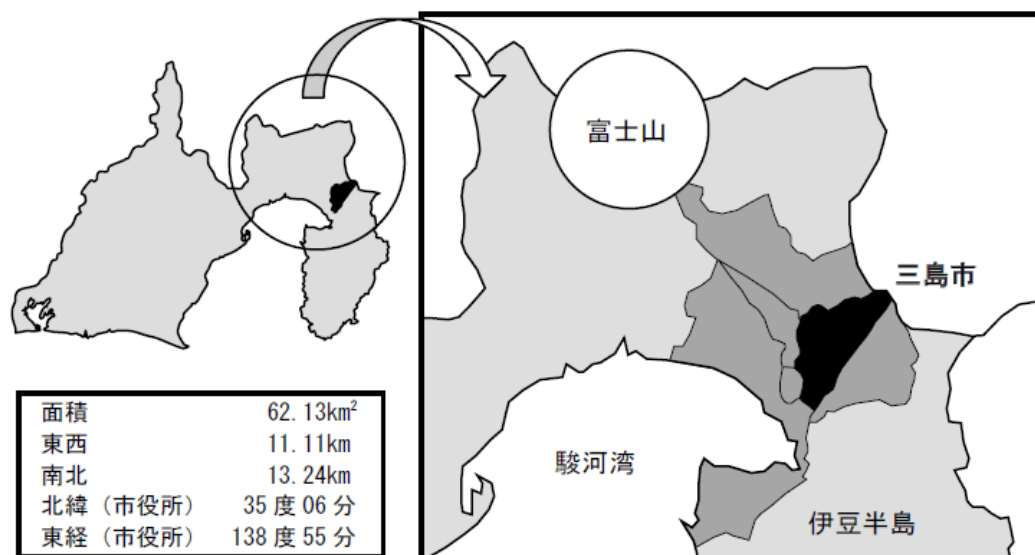


図 三島市の位置

(出典： 第2次三島市環境基本計画参考資料)

## 2. 地形

- 三島駅から南北、西側方向は比較的平坦な地形が広がっている。
- 一方東側の箱根連山方面は、標高が高くなっている。

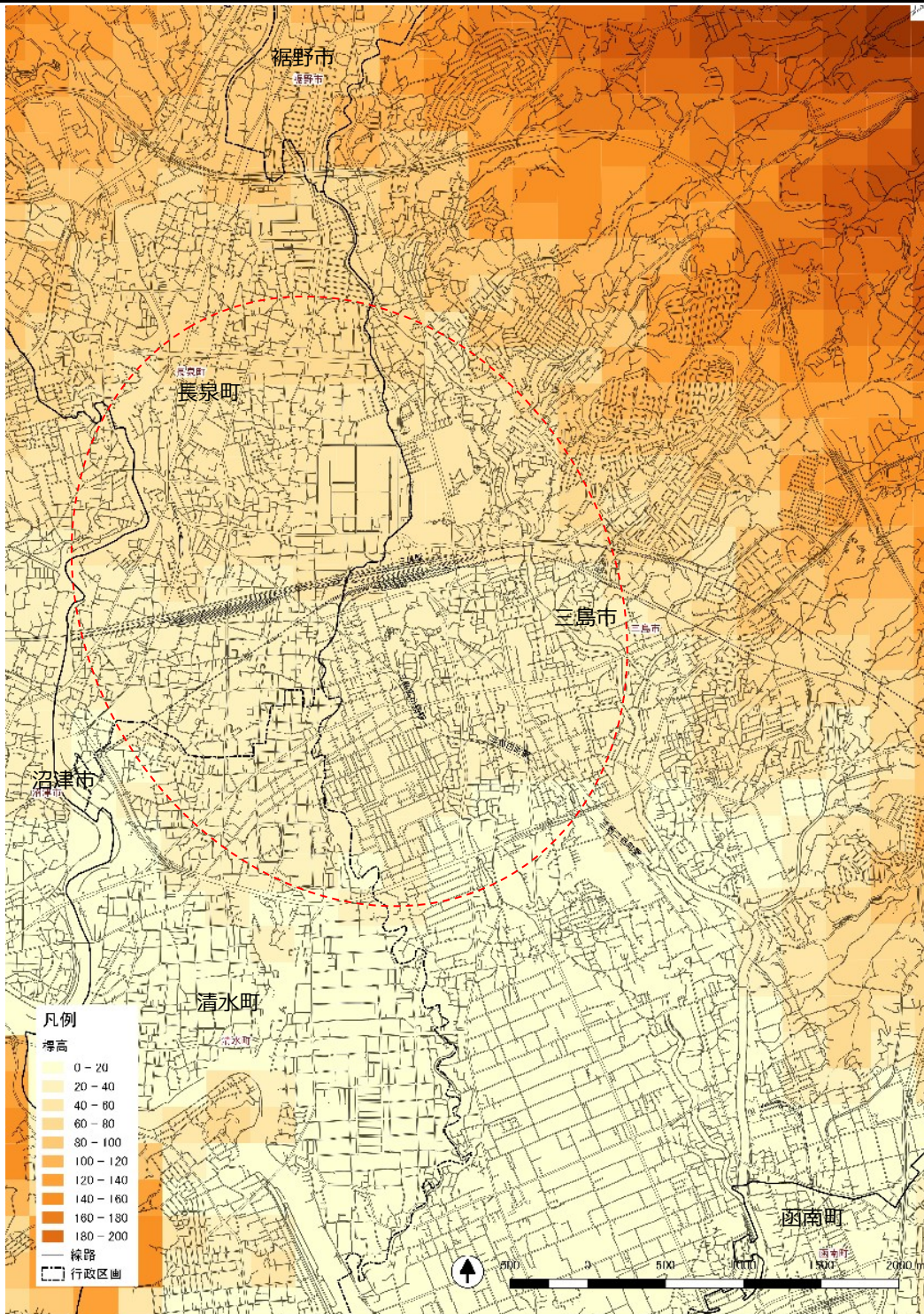
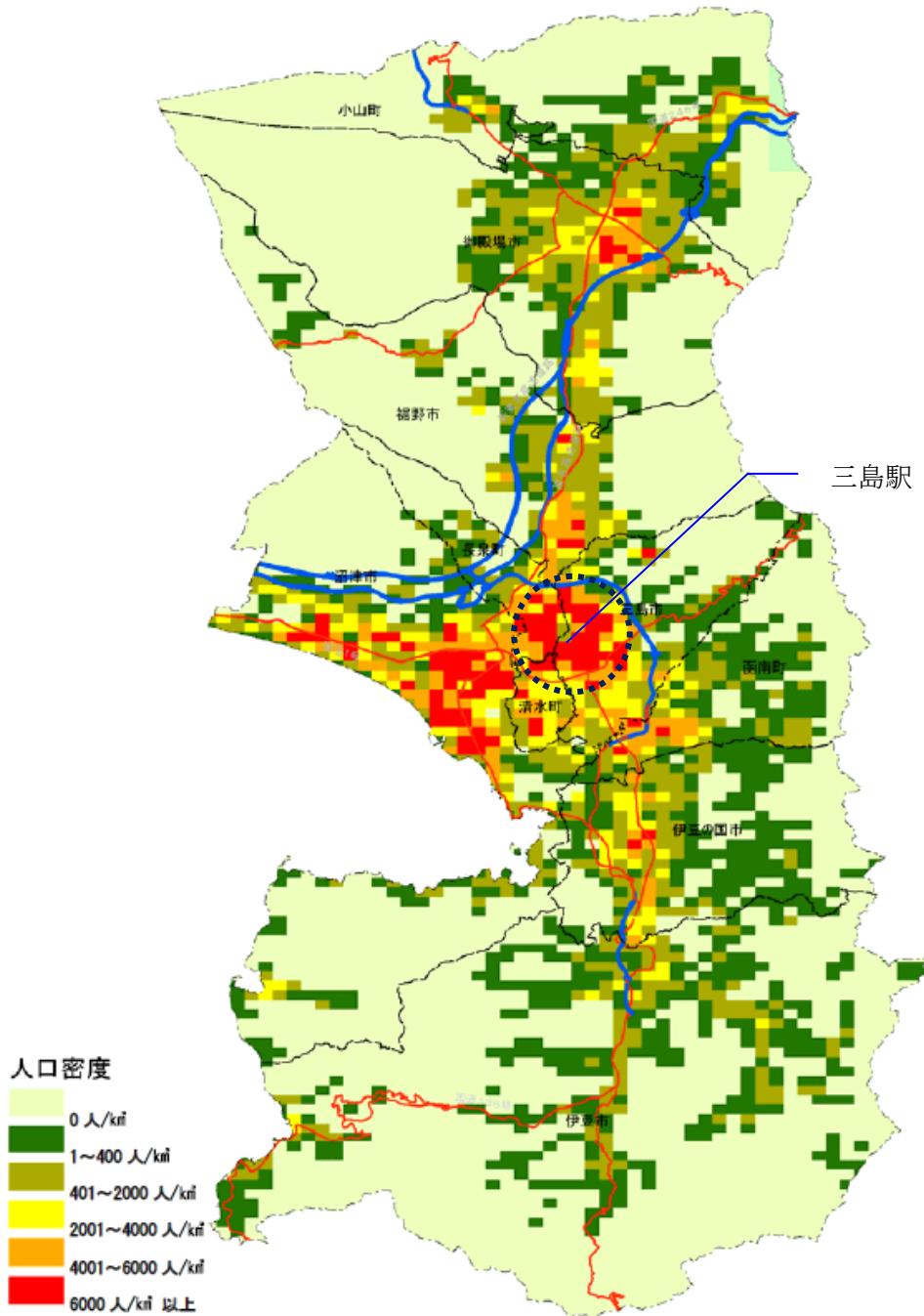


図 三島市の地形  
(出典： 国土数値情報)

### 3. 人口分布

- 長泉町の南部や沼津市、三島市、清水町の中心部で人口密度が高いゾーンがみられる。
- 三島市内では、三島駅半径2 km程度の圏域や伊豆箱根鉄道沿線沿いに、人口密度が高いゾーンがみられる。



資料) 平成 22 年国勢調査

図 ゾーン別 500mメッシュの人口密度  
(出典： 東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査報告書)

#### 4. 交通ネットワーク

- 東駿河湾環状線、伊豆縦貫自動車道、国道1号等を有し、首都圏へのアクセス利便性が高い他、伊豆方面への入り口に位置している。
- 東駿河湾環状線の内側、三島駅周辺に都市計画道路が集中している。

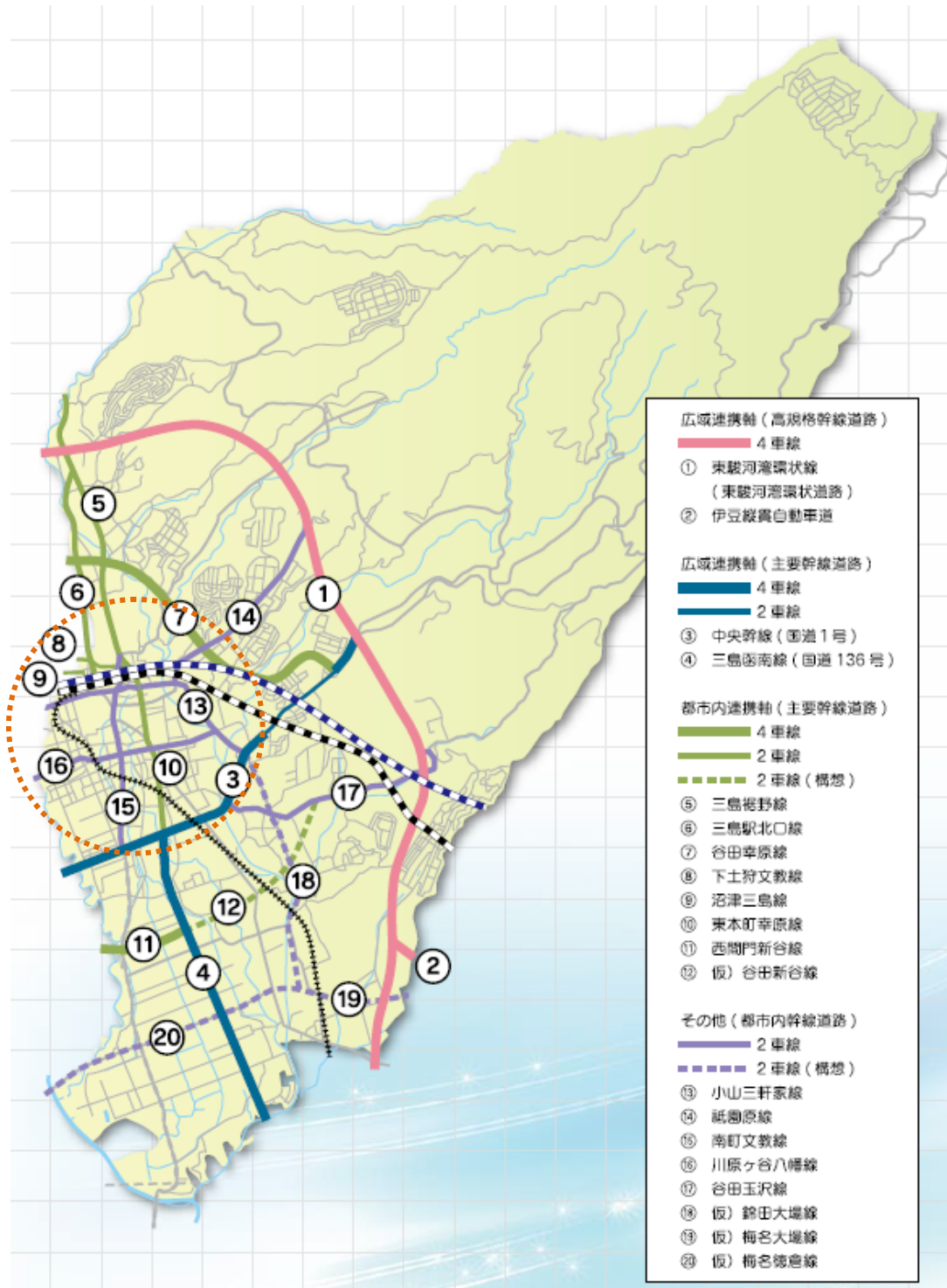


図 三島市における交通ネットワーク  
(出典： 第2次三島市都市計画マスタープラン)

## 5. 交通分担率

- 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査(以下、PT調査という)では、三島市中心市街地における目的別交通手段のトリップ構成では、通学で二輪車が27.3%、通勤で18.2%となっている。
- 一方、第1回PT調査から第3回PT調査を比較すると、年々自転車の交通分担率が低下している。

### ・パーソントリップ(PT調査)とは

一定の調査対象地域内において交通行動の起点、終点、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ「人の動き」を調べる調査。「トリップ(Trip)」とは、ある目的(例えば、出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。

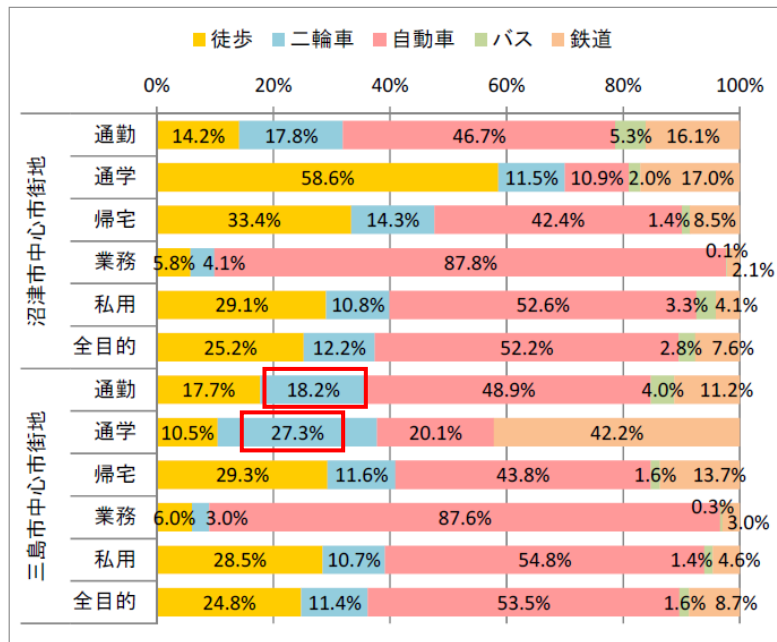


図 中心市街地への目的別代表交通手段別構成比

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査結果)

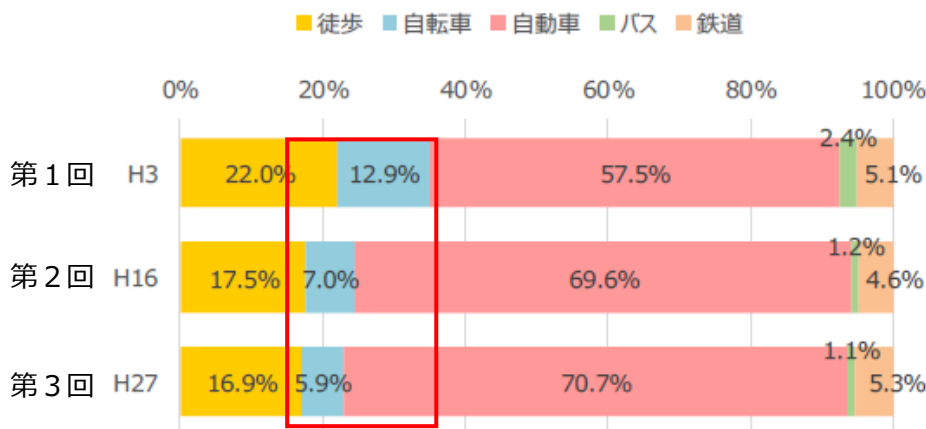


図 代表交通手段別トリップ構成比

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査結果)

## 6. 移動距離別の交通分担率

○ 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査という）では、三島市の自転車利用は、約2 kmまでの短距離の利用が多くなっている。また、2 kmまでは約5,000 トリップ/日となっているが、移動距離が2 kmを超えるとそれまでの半数の約2,500 程度となっている。

- ・ 三島市における移動距離別の交通手段では、歩行者の移動距離が約5 kmまで、自転車の移動範囲が約15 kmまでとなっている。
- ・ 三島市における自転車での移動状況を見ると、移動距離が1 kmまでは約6,000 トリップ/日、2 kmまでは約5,000 トリップ/日となっているが、移動距離が2 kmを超えると、それまでの半数の約2,500 程度となっている。
- ・ また、自転車の移動距離が、2 kmまでの交通分担率が約10%以上となっている。

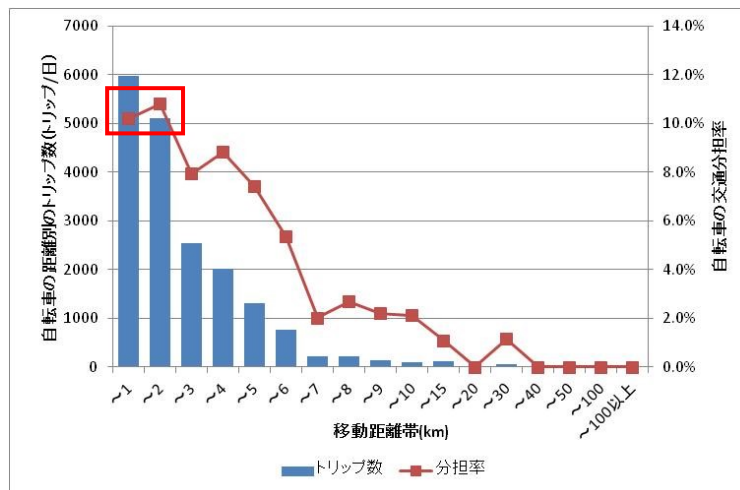


図 自転車での移動特性（三島市）

（出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計）

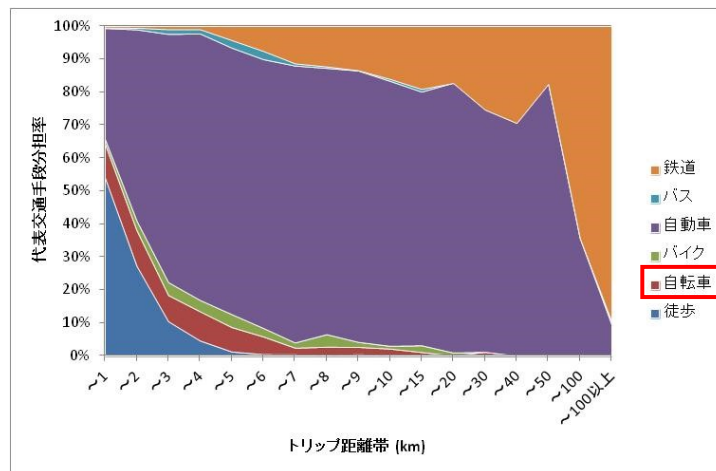


図 移動距離別の交通分担率（三島市）

（出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計）

## 7. 自転車のトリップ特性

### (1) 集計方法

- 「第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査」に基づき、三島市内で自転車を利用する人の動きを整理する際の集計方法を以下に整理する。

#### ① 対象者、集計の対象範囲

- ・ 本調査での対象者及び集計の対象範囲は、以下の3つのパターンに分類される。



図 【パターン1】 市内に在住し、本市又は近隣市へ自転車で移動する人

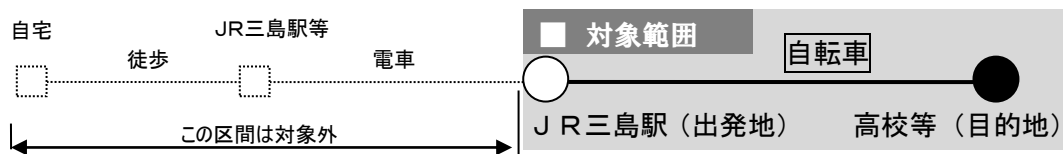


図 【パターン2】 他市に在住し、市内の学校、勤務先へ自転車で移動する人

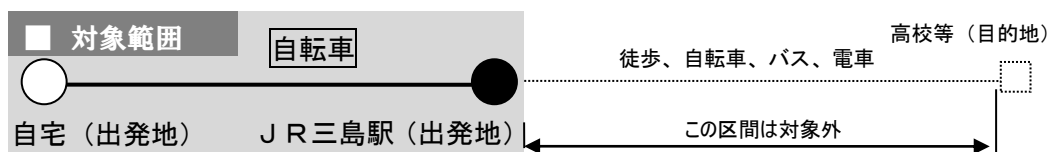


図 【パターン3】 市内に在住し、自宅から駅まで自転車を利用し、鉄道を利用して、他市の学校、勤務先へ移動する人



## ② 集計ゾーン

- ・ パーソントリップ調査（以下、PT 調査という）に示される小ゾーン(PT 調査の調査区分)間において、自転車を利用し、移動するトリップを集計する。
- ・ なお、周辺市町の沼津市、裾野市、清水町、長泉町、函南町を発生集中（出発・到着）とするトリップは、市外からの移動を簡潔に示すため、市町を1つのゾーンとして取り扱う。

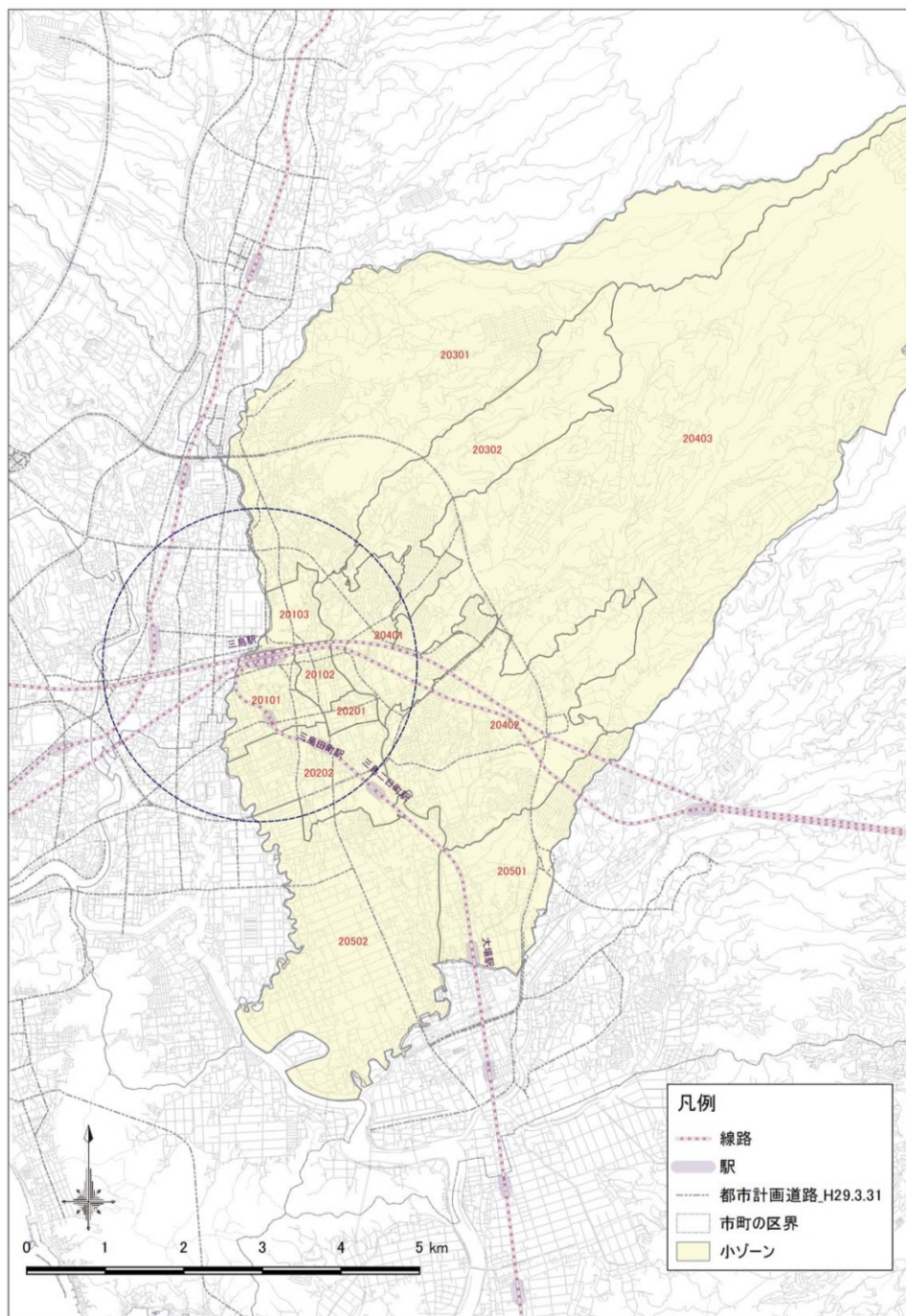


図 三島市における小ゾーン（赤文字：ゾーンNo）  
（出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計）

## (2) 集計結果

- 本市における自転車利用のトリップ数を集計した結果、計 28,220 (トリップ/日) となっている。
- 目的別のトリップでは、帰宅利用 (12,600 トリップ/日) を除く\*私用が 38.0%と最も多くなるが、通勤・通学を合わせると 59.2%となっている。
- また、目的別による「駅端末の自転車トリップの割合」が最も多いのは通学で 28.9%、次いで、通勤で 21.8%となっている。駅周辺では、私用目的より通勤・通学目的が多い。

※ トリップ目的の帰宅利用は、通勤・通学や私用等の他目的からの帰りであるため、トリップ数から重複分として控除。

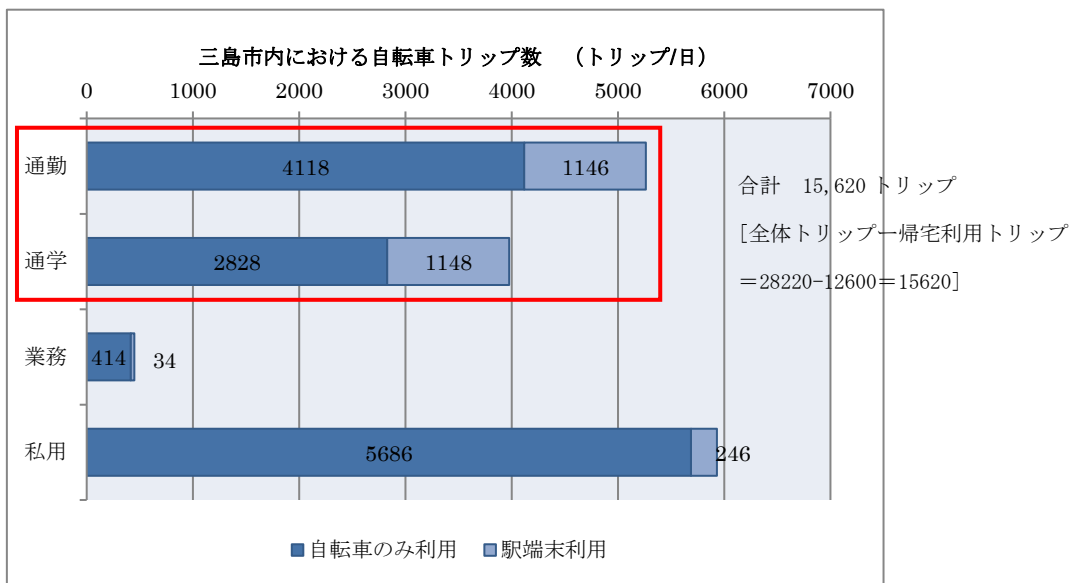


図 三島市内における目的別の自転車トリップ数  
 帰宅利用 (12,600 トリップ/日) を除く  
 (出典： 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査より集計)

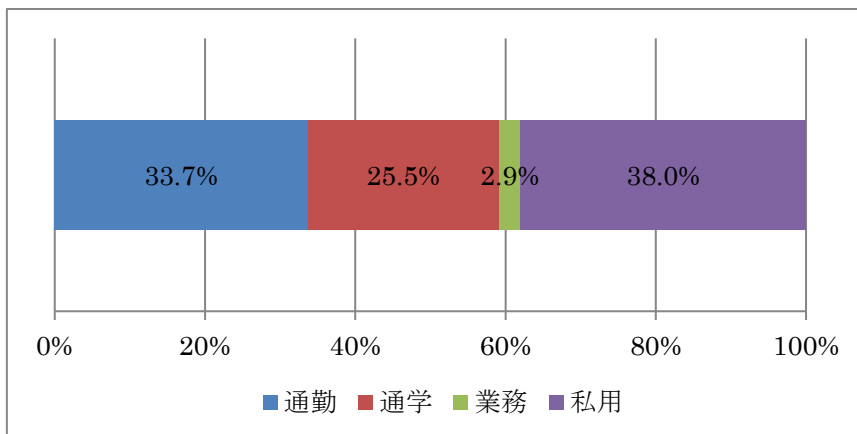


図 三島市内における帰宅を除く目的別自転車トリップの割合  
 帰宅利用 (12,600 トリップ/日) を除く  
 (出典： 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査より集計)

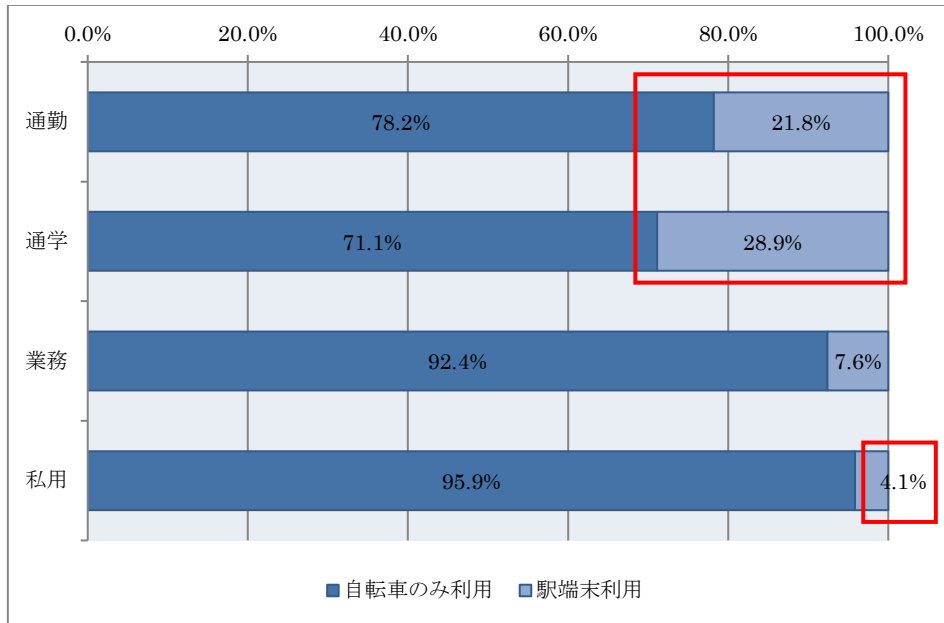


図 三島市内における帰宅を除く目的別「駅端末の自転車トリップ」の割合  
 帰宅利用（12,600 トリップ/日）を除く

（出典： 第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査より集計）

### (3) 自転車のトリップ特性

#### ① 自転車の利用状況

- 本市で自転車を利用する人のトリップの状況を見ると、JR三島駅を中心に移動している状況にある。
- 本市の自転車利用者は、長泉町との繋がりが強くなっているとともに、三島市内では、南北の縦軸移動が多くなっている状況にある。

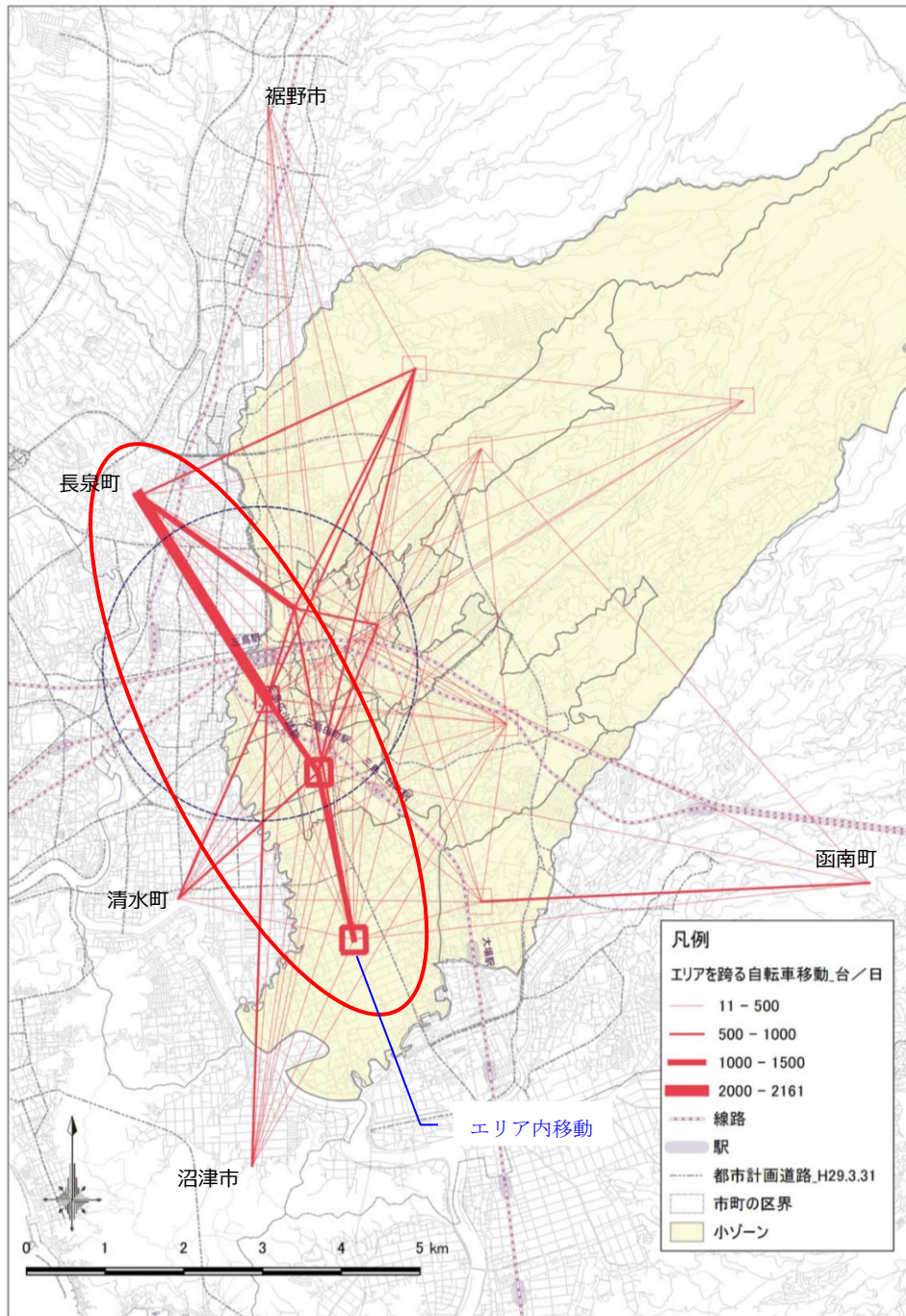


図 本市における自転車移動のトリップ

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

## ② 通学での自転車利用(目的別に抽出)

- 本市で通学時に自転車を利用する人のトリップの状況を見ると、JR三島駅を中心に移動している状況にある。
- 本市の通学目的の自転車利用者は、長泉町との繋がりが強くなっているとともに、三島市内では、南北軸の移動が多くなっている状況にある。

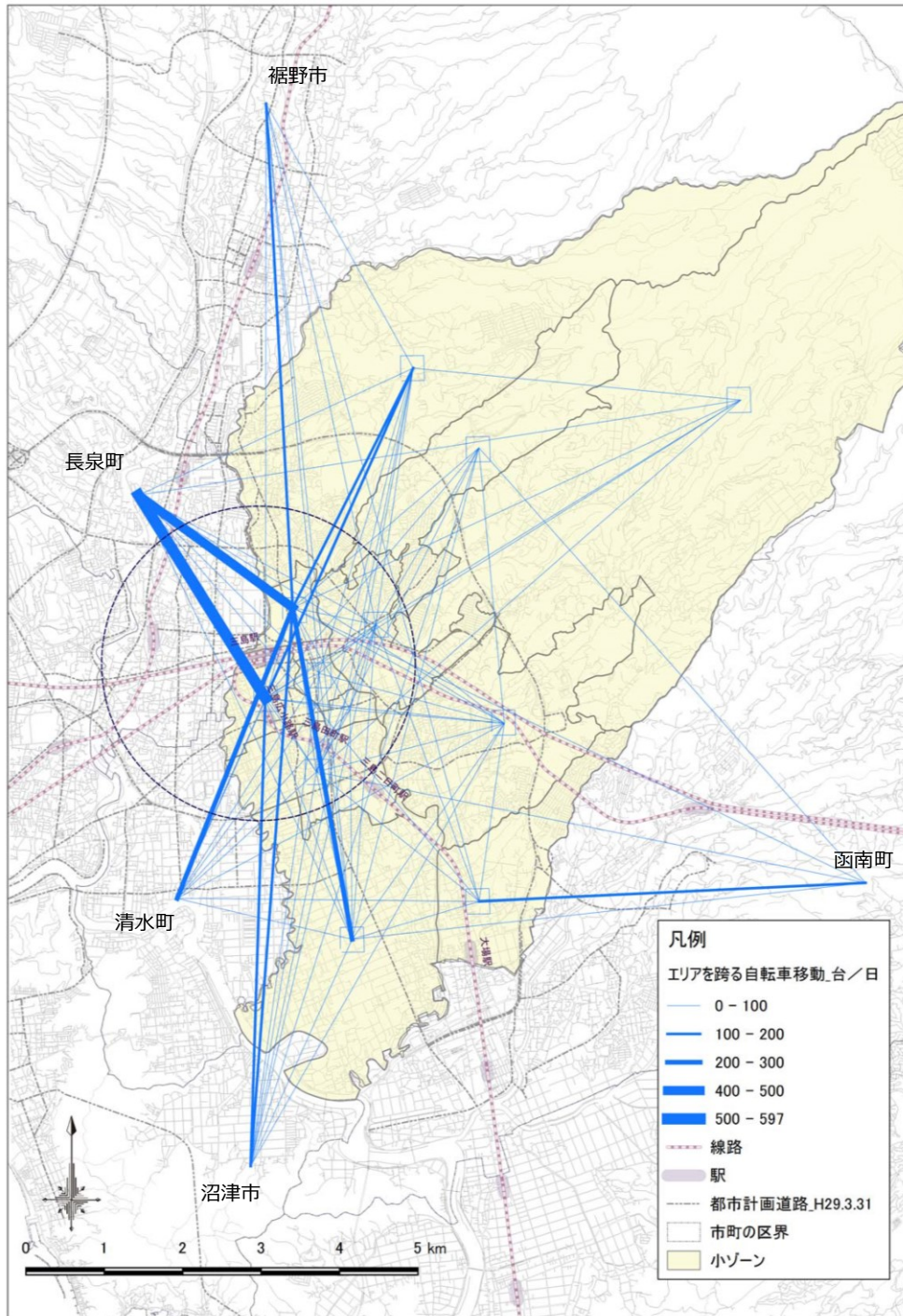


図 本市における自転車移動のトリップ(通学)  
(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

### ③ 通勤での自転車利用(目的別に抽出)

- 本市で通勤時に自転車を利用する人のトリップの状況を見ると、JR三島駅を中心に移動している状況にある。
- 本市の通勤目的の自転車利用者は、長泉町との繋がりが強くなっているとともに、三島市内では、南北軸の移動が多くなっている状況にある。
- 平野でのエリアを跨り移動する自転車が多くなっている。また、発生エリア内移動が通学に比べ多い傾向にある。

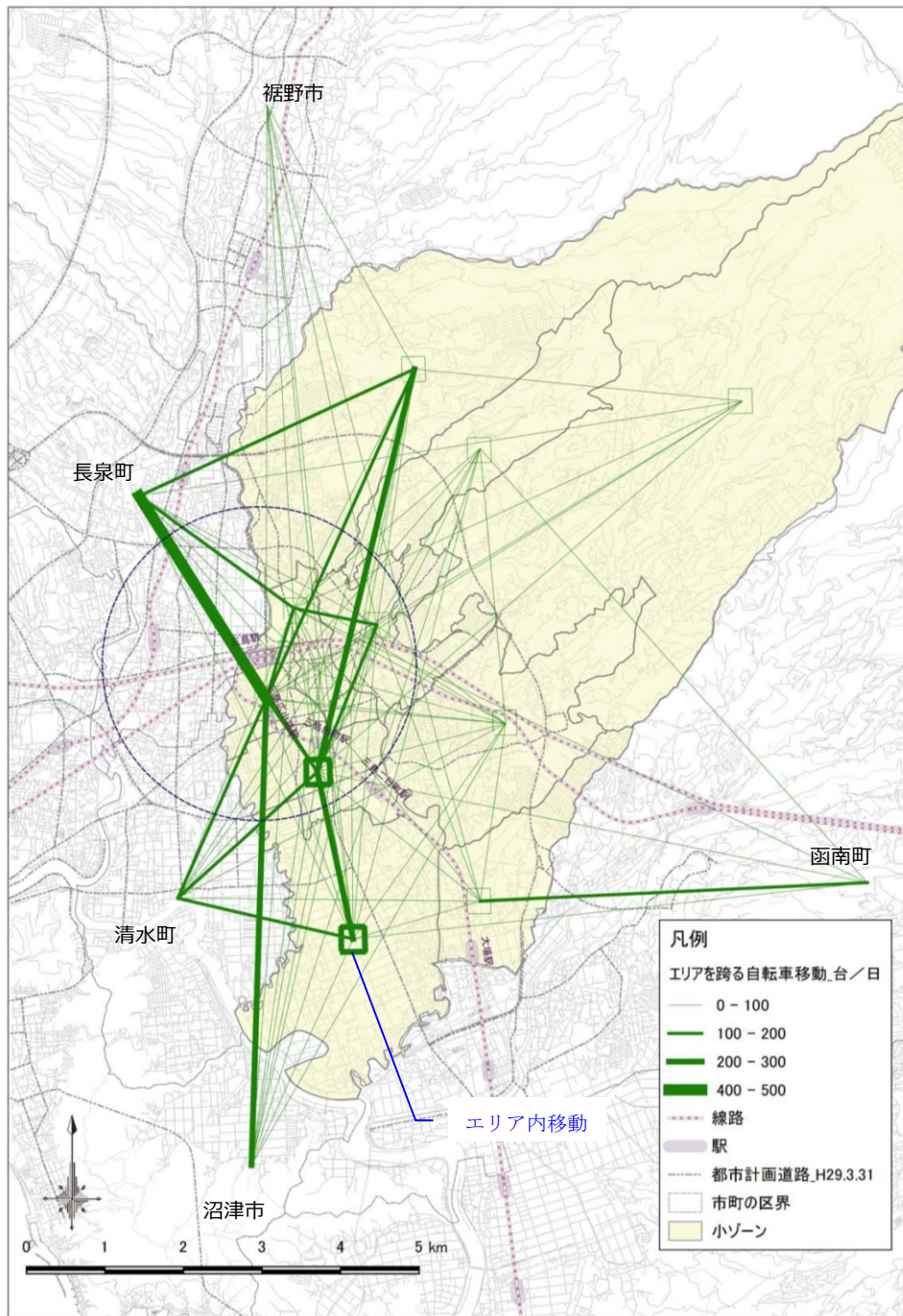


図 本市における自転車移動のトリップ(通勤)  
(出典: 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

#### (4) 自転車のエリア別の発生交通量

- 本市におけるエリア別の自転車発生交通量を見ると、J R 三島駅周辺の発生交通量が最も多くなっており、次いで、三島市南部及び長泉町での発生交通量が多くなっている。
- 本市の発生交通量の多くは、J R 三島駅を中心とした半径 2 k m 圏内のエリアに位置している他、縦の軸線上にある。

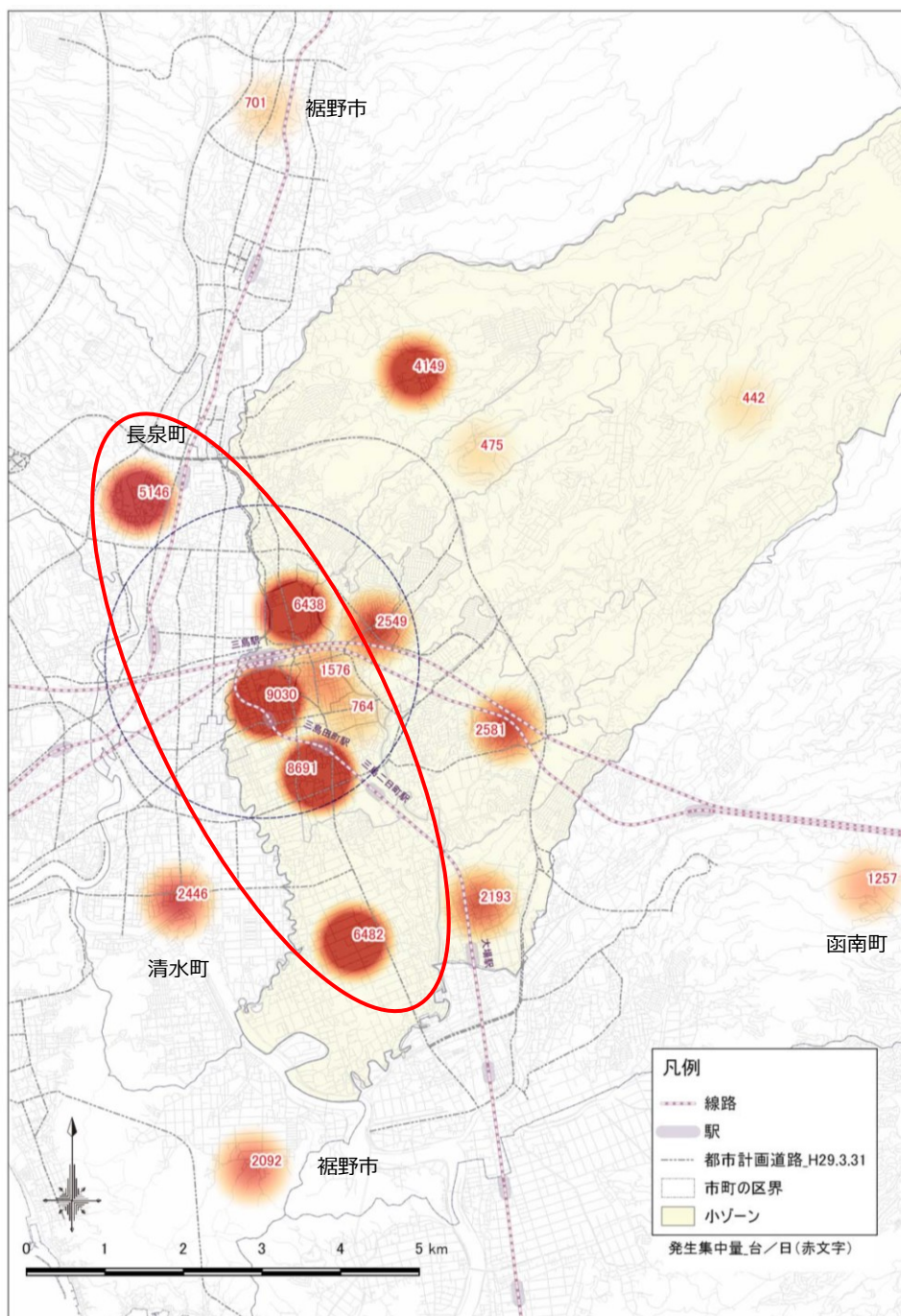


図 エリア別自転車発生交通量 (全目的)

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

### (5) 自転車（駅端末）のトリップ特性

- 駅からの自転車利用状況を把握するため、JR 三島駅、伊豆箱根鉄道の三島・三島広小路・三島田町・三島二日町・大場の各駅を端末交通として自転車利用するトリップの状況を見ると、長泉町や三島駅北エリア方面から三島駅へのトリップが多くなった。
- 伊豆箱根鉄道の駅端末トリップ数は少ない傾向にあるが、市外から駅への利用が見受けられる。

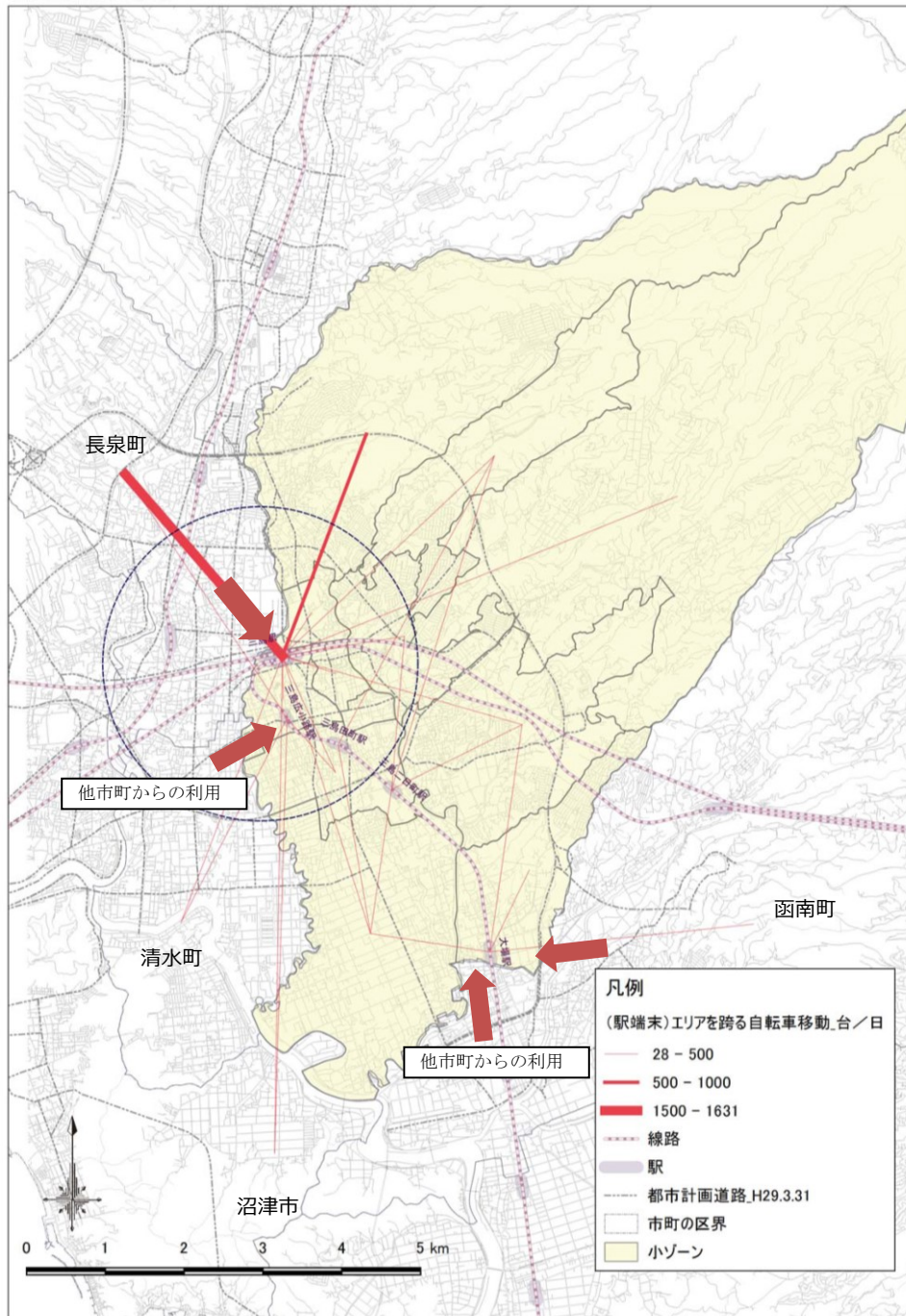


図 本市における自転車移動のトリップ（全目的 駅端末）  
（出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計）



## 8. 自転車利用のニーズ

### ■東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

静岡県において実施した「東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査」における高校生自転車通学調査（実態調査）では、今後の取り組みとして「自転車道や自転車レーンの整備」が突出している他、通学路の不満として、「自転車の走るスペースが狭い」「自転車道がない・走りにくい」などが挙げられている。

#### ○高校生自転車通学調査

- 東駿河湾都市圏内の高等学校及びその自転車通学者に対して、通学交通での自転車経路の実態把握、自転車走行空間整備や駐輪場確保のニーズとその箇所の把握、自転車通行帯や自転車を優先する路線等を分析・検討するための基礎資料を目的に実施された。

○調査対象：全体調査は、都市圏内全ての高等学校28校、詳細調査は、自転車通学者が多い上位17校を選出。

○調査期間：全体調査平成28年8月22日～31日、詳細調査平成28年10月3日～31日

#### ○調査結果

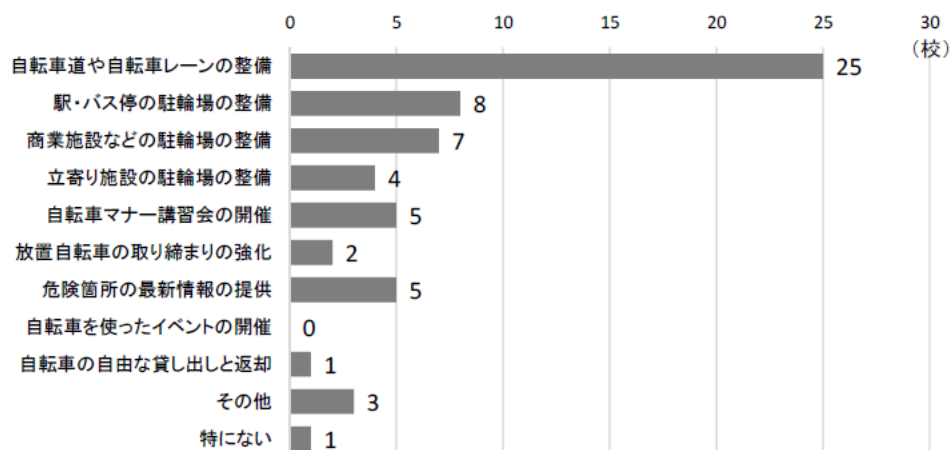


図 取り組みが望まれている施策（25校）

（出典：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査報告書）

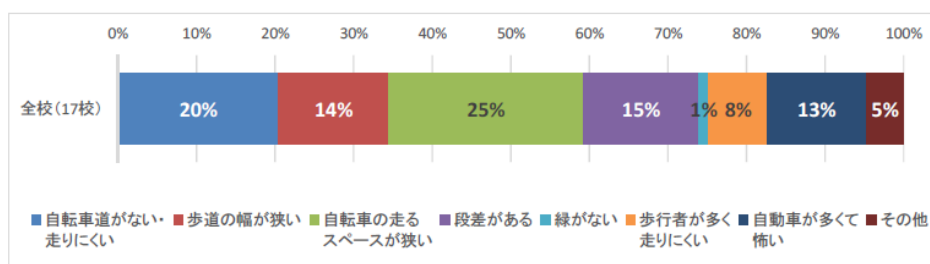


図 自転車通学時の「自転車・歩行者の安全」についての不満理由

（出典：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査報告書）

## ■その他 高校生自転車通行実態に関する資料

- 高校生自転車通学調査について、東駿河湾都市圏内の高等学校の自転車通学での経路等の実態調査が実施されており、通学利用の多い5高校を選定し、通学用ルート及び高校生から指摘があった問題箇所についてまとめられている。
- 三島市内では、国道1号、県道51号三島停車場線の利用が多い。

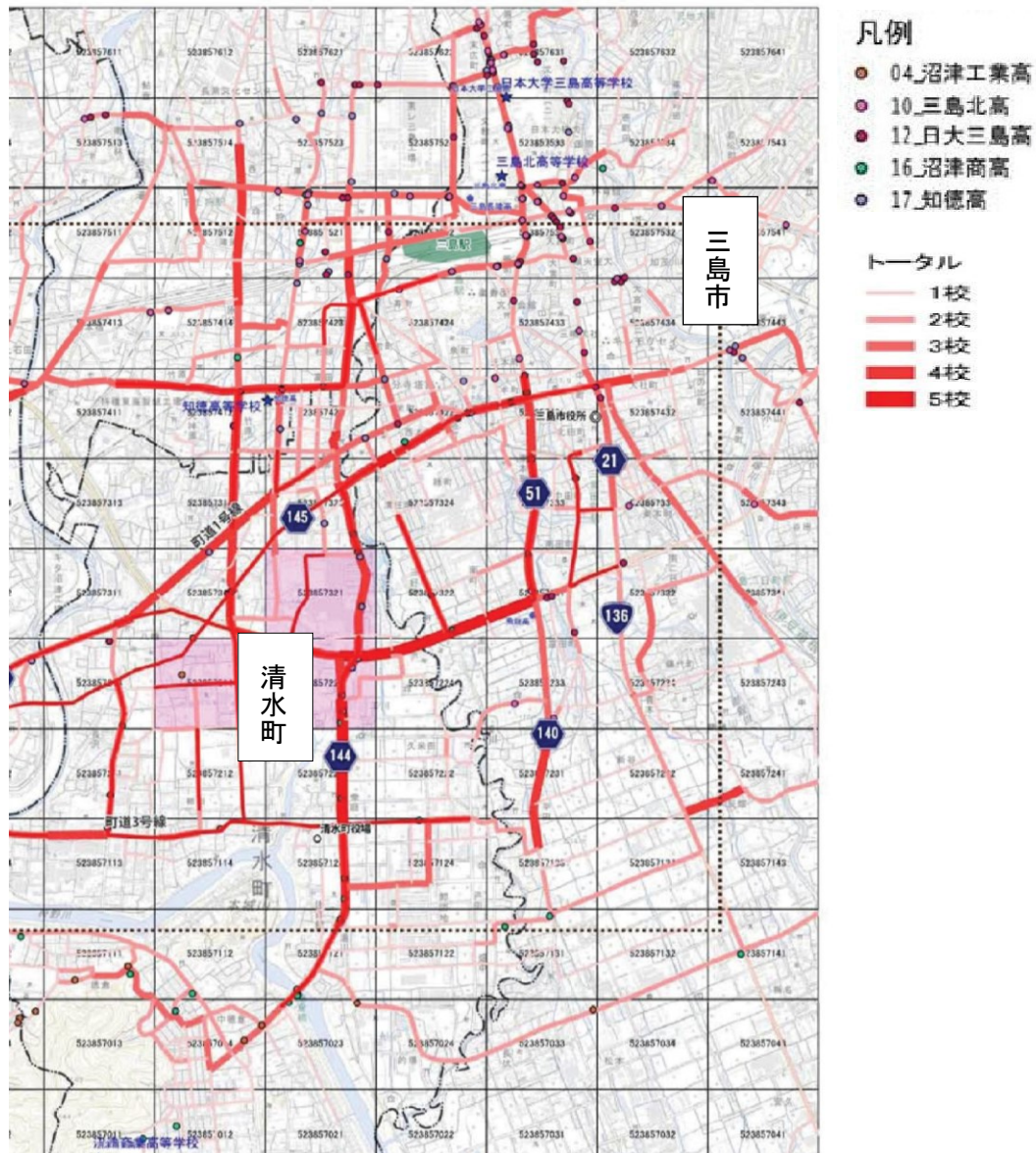


図 高校生の通学利用ルート及び問題箇所

(出典：平成29年度沼津河川国道事務所管内事故対策検討業務(国土交通省沼津河川国道事務所))

## 9. 現地調査による問題点の抽出

- 三島市自転車通行空間ネットワーク策定にあたり、三島駅周辺（半径2km圏）の現地調査をおこなった。
- 調査では、主に「歩道上の歩行者と自転車の混在」や「交差点の乱横断」、「自転車の逆走」等の暮らしの安全・安心に関わる自転車の課題が確認された。



写真 歩行者と自転車の混在



写真 左：乱横断 右：逆走

## 10. 自転車利用環境のまとめ

- 三島市自転車通行空間ネットワークの基本方針を定めるにあたり、前節までの自転車利用環境に関する現状や利用傾向について、以下にまとめる。

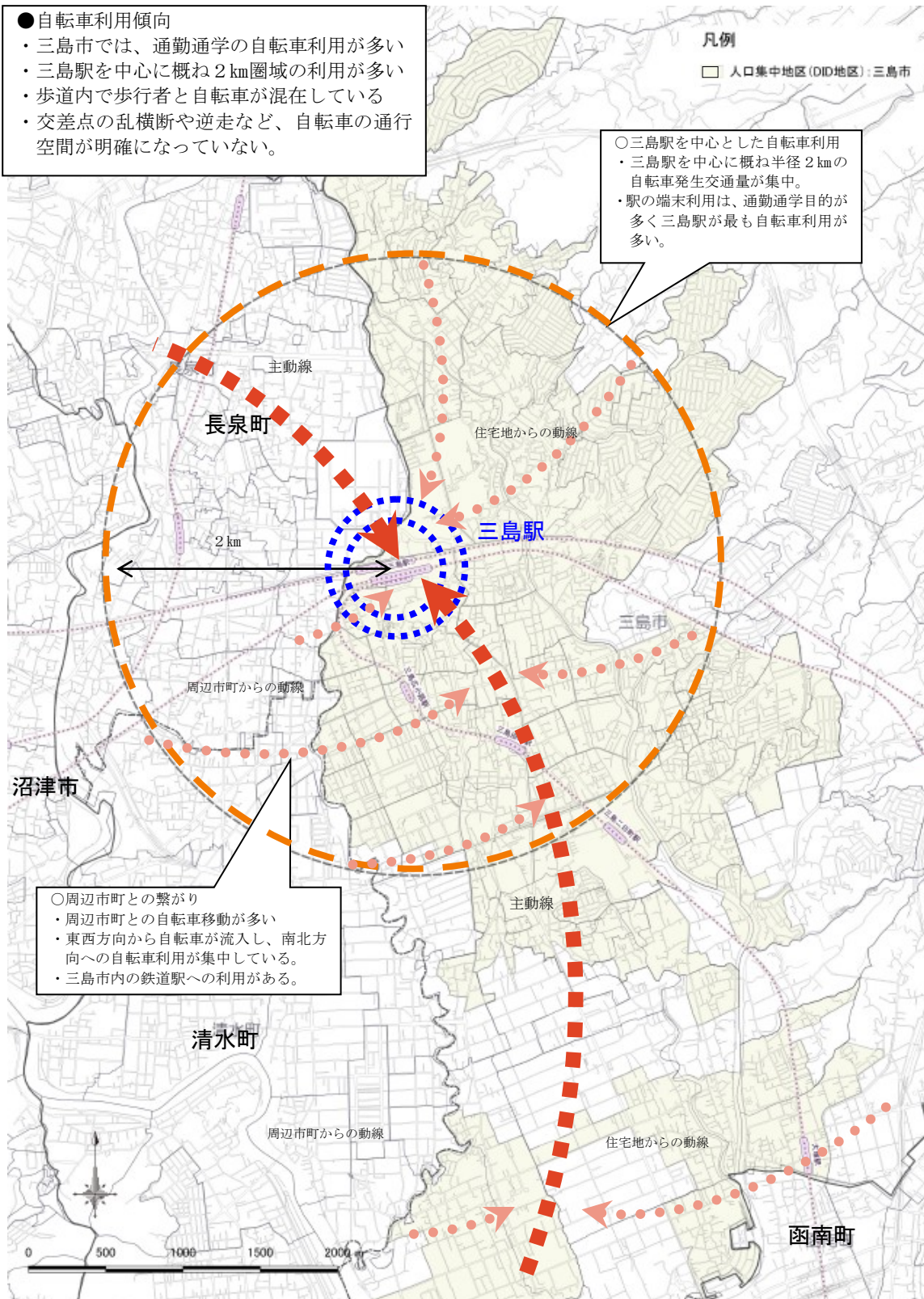


図 三島市の自転車利用環境イメージ