

1. 目的

健康増進と環境保全等への意識の高まりから、より多くの自転車が利用される現状にあり、また10年前と比較し、自動車の事故件数が減っているが、自転車の事故件数は横ばい状況にあります。これに対し、我が国では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)国土交通省道路局・警察庁交通局」に基づく自転車ネットワーク計画の策定が望まれております。また、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現等を基本理念とする「自転車活用推進計画」が平成30年6月に閣議決定されました。本計画では、基礎調査の結果に基づき、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の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」を策定します。

2. 三島市の自転車利用環境

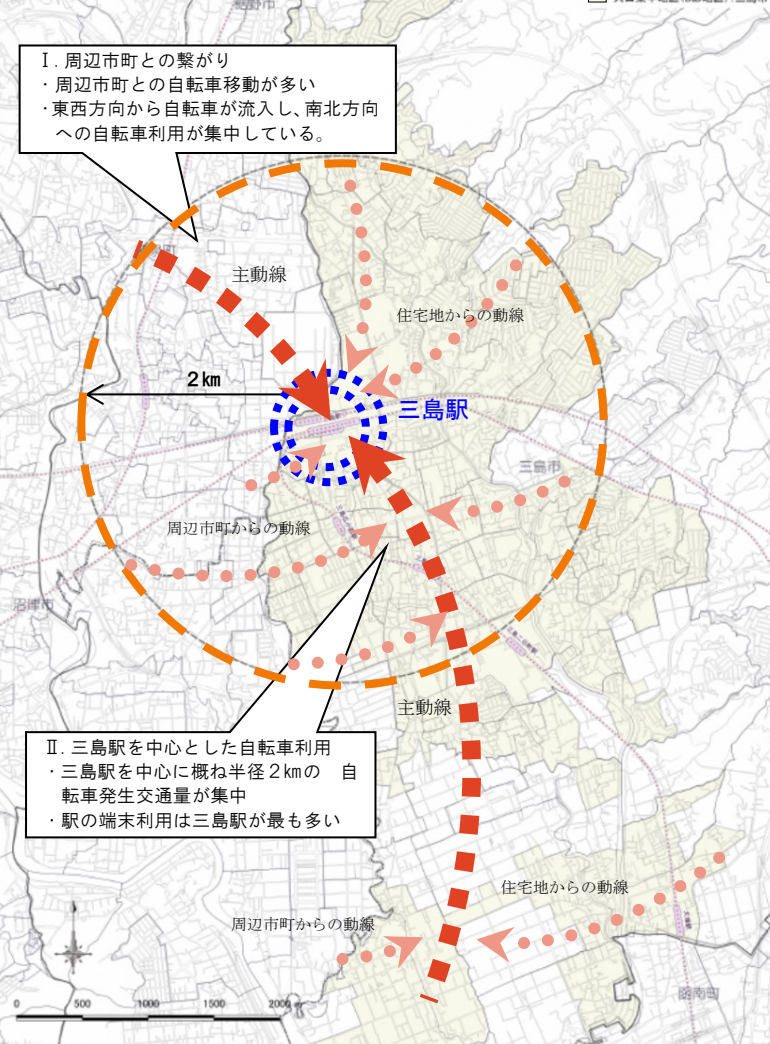
- 【三島市の現状】
- ・歩行者と自転車との混在
 - ・交差点の乱横断や逆走
 - ・自転車と歩行者との事故が横ばい傾向



○ 三島市の自転車利用状況

・第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ(人の動き)調査や市営駐輪場の利用状況等から、自転車の移動を抽出した結果は以下のようになります。

【自転車利用状況の概念図】



3. 通勤通学ネットワークの基本方針 三島市の自転車利用環境をもとに、基本方針を設定

○三島市の自転車利用として、三島駅等を拠点に通勤通学利用が多いことから、効果的・効率的にネットワークを形成するため、以下の①～③路線を選定し、自転車通行空間ネットワーク整備計画として整備を進めます。

- ① 周辺市町との接続路の確保**
 - ・自転車移動が確認された市町との接続路の確保
 - ・周辺市町の自転車ネットワークとの連携
- ② 市内幹線道路の自転車通行空間の確保**
 - ・自転車関連施設や自転車利用が集中している市内幹線道路の自動車、自転車、歩行者の分離
 - ・自転車利用が集中している南北軸の確保
- ③ 利便性向上のアクセス路**
 - ・①②の路線において、日常利用で欠損しているアクセス路の確保

・三島駅北口 通勤通学時の様子



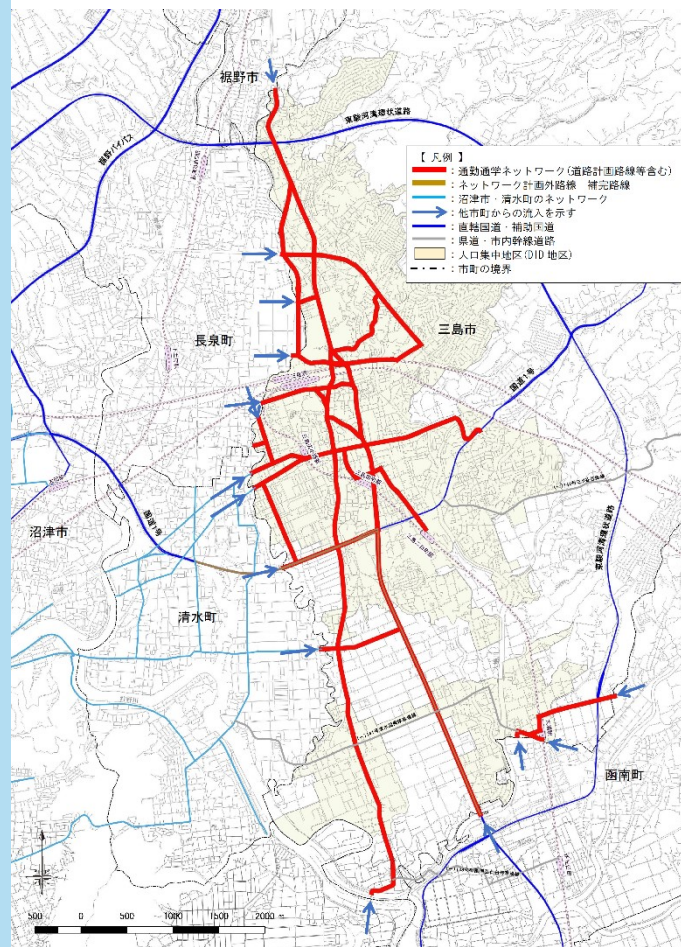
自転車も車両です。歩道の通行は道路交通法で定めのある場合に限りです。



4. 自転車通行空間 通勤通学ネットワーク整備計画

○ 通勤通学ネットワーク選定路線

・道路整備状況(規制速度、幅員、交通量等)や基本方針①～③に沿った路線を選定し、重ねた路線を三島市自転車通行空間における『通勤通学ネットワーク』としました。



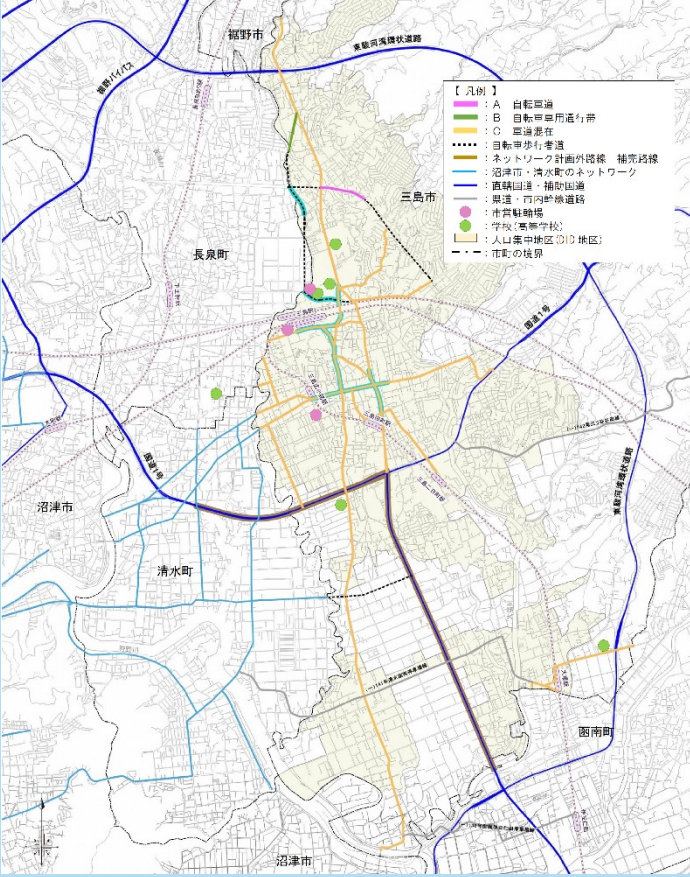
○ 整備形態概要

・基本方針や道路整備状況を踏まえて、「将来計画」の整備形態を選定しますが、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」で整備を進めていきます。

・整備に実施あたっては、各道路管理者が関係機関と協議し、詳細事項を決定します。

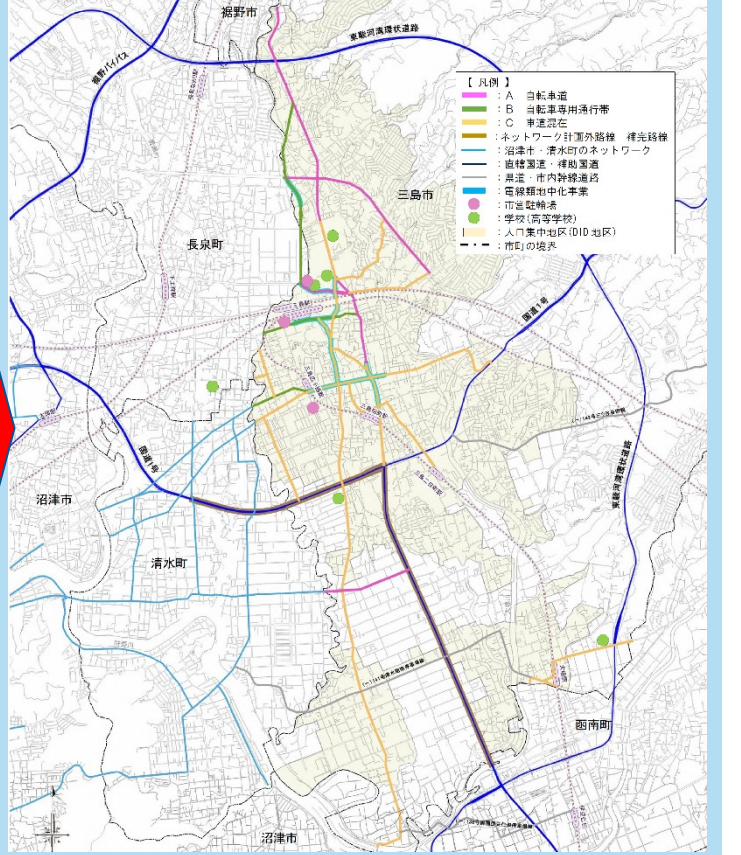
暫定計画

・暫定計画は、概ね10年以内に整備した場合の形状を示します。



将来計画

・完成形状は、規制速度及び自動車、自転車、歩行者交通量等により整備時に判断します。



5. 整備形態

- ・選定路線の規制速度、現状道路の幅員や道路構造等から右図の整備形態を選定します。
- ・整備形態は、本来すべき形態が道路の整備計画等によって当面困難な場合を考慮し、事業効果を早期に発揮するために暫定形態を設けます。

※交通規制は、道路交通法による交通規制をかけた場合となります。

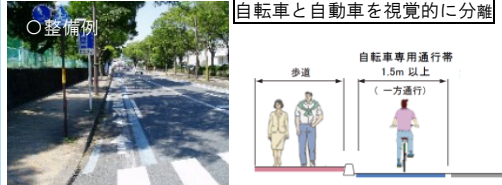
A. 自転車道

- ・必要な幅員を確保したもの
- ・交通規制が伴う普通自転車の通行帯



B. 自転車専用通行帯

- ・必要な幅員を確保した通行帯
- ・交通規制が伴う普通自転車の通行帯



C. 車道混在(自転車と自動車の混在通行)

- ・矢羽型路面標示の設置
- ・道路左側端部の通行空間

