

第2章 基本方針

1. 三島市の自転車通行空間ネットワークの基本方針

- 整備構想及び自転車の利用状況環境を踏まえた基本方針を以下に挙げる。
- ネットワーク路線選定は、基本方針に準ずる路線を選定する。

整備構想	自転車通行空間ネットワークと基本方針
だれもが安全・安心に自転車を利用できる環境の創出	<p>○ 通勤通学ネットワーク（1次計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺市町との接続路を確保 ⇒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 ・ 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、自転車事故が集中している三島駅を中心とした概ね半径2km圏内の幹線道路及び南北軸の路線確保。 ・ 利便性向上のアクセス路の確保 ⇒駅、駐輪場、学校等や人口が集中している三島駅を中心とした概ね半径2km圏内のアクセス路の確保。
観光・地域資源をつなげる 自転車利用の促進	<p>○ 都市観光ネットワーク構想（2次計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市観光資源への接続を確保し、地域、観光振興に寄与 ⇒三島駅から三嶋大社、源兵衛川のせせらぎ等の都市の地域資源との接続を確保する。 ・ 観光客が快適に利用できる自転車利用環境の確保 ⇒レンタサイクルステーションやサイクルトレイン等の自転車利用の利便性向上に繋がる施設との接続や連携。 <p>○ 広域観光ネットワーク構想（2次計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域観光資源 ⇒旧東海道「箱根八里」や狩野川など、周辺市町の広域的な地域資源とのネットワーク確保。 ・ サイクルスポーツの振興への寄与 ⇒東京から新幹線で約1時間の三島市は、伊豆修善寺や伊豆半島サイクリングロードの入り口として相応しい環境を活かすため広域的なネットワークを確保。

2. 優先的計画の設定

- 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、本計画にて優先エリアを選定する。
- 1次計画による自転車通行空間整備の事業概成を踏まえ、2次計画として地域振興、観光振興に寄与するための都市内及び広域的な「都市観光ネットワーク」「広域観光ネットワーク」を次編の「6. 今後の展望」にまとめる。

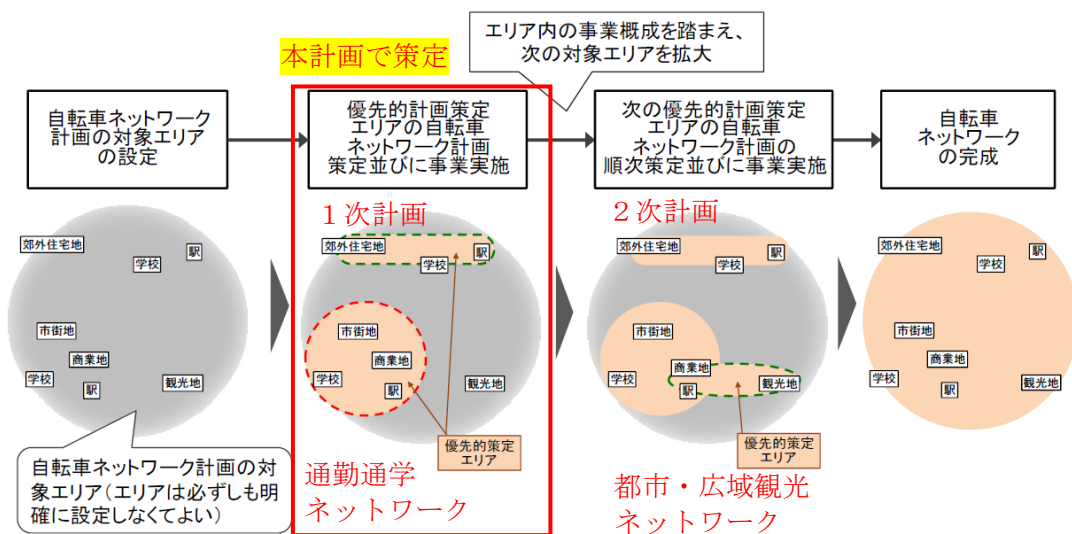


図 段階的な計画策定イメージ

(出典： 国土交通省 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7))

3. 通勤通学ネットワークの対象エリア

- 第5編第1章 自転車利用環境の整理結果により、三島駅を中心とする概ね2km圏内で市街地における人口集中や、学校施設が集中し自転車が多く利用されていることが確認できた。以上のことから、JR三島駅から概ね2km圏内の市街地（D I D地区、以後「対象エリア」）を中心に通勤通学ネットワークを形成する。

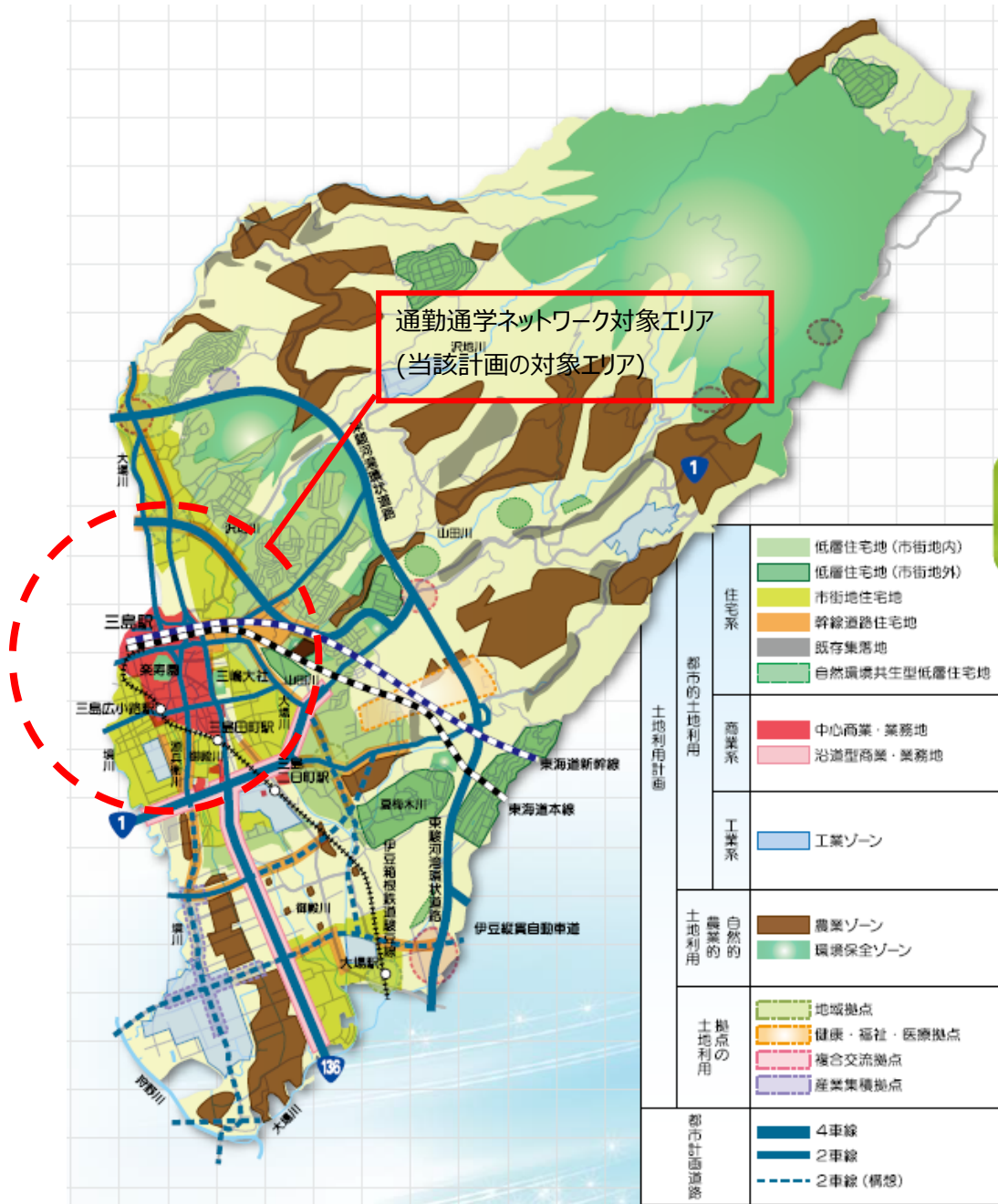


図 通勤通学ネットワーク対象エリア

第3章 整備計画

1. 路線選定基準

- 通勤通学ネットワークの基本方針に準じて、「周辺市町との接続」対象エリア内の「市内幹線道路の自転車通行空間の確保」「利便性向上のアクセス路の確保」を図るため、以下の路線選定基準を挙げる。
- ①～③の各自転車ネットワークを重ねた路線を通勤通学ネットワーク路線の候補路線とする。

路線選定基準項目	
基本方針	路線選定基準
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	・周辺市町との接続路 ⇒対象エリアへ接道している市町や駅、学校等に隣接している裾野市、清水町、長泉町、函南町との路線。 ・2市1町自転車ネットワーク路線 ⇒自転車通行空間ネットワークの検討を進める国、県、2市1町(三島市、沼津市、清水町)の連携路線
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	・歩行者と自転車の分離を図るため、対象エリア内幹線道路(歩道整備路線) ⇒第2次三島市都市計画マスタープランに記載する「三島市の交通ネットワークにおける工事済み、工事中、短期での工事予定路線」 ・南北軸の確保 ⇒南北を繋いでいる路線確保
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	・アクセス路の確保 ⇒駅、駐輪場や学校(高等学校)、人口が集中している地域等、①②の路線から施設への接続路を確保。

次ページ以降に、路線選定別に自転車ネットワーク候補路線を記載する。

■ 基本方針① 周辺市町との接続路の路線選定基準

- ・ 周辺市町との接続路
⇒対象エリアへ接道している市町や駅、学校等に隣接している裾野市、清水町、長泉町、函南町との路線。
- ・ 2市1町自転車ネットワーク路線
⇒自転車通行空間ネットワークの検討を進める国、県、2市1町(三島市、沼津市、清水町)の連携路線

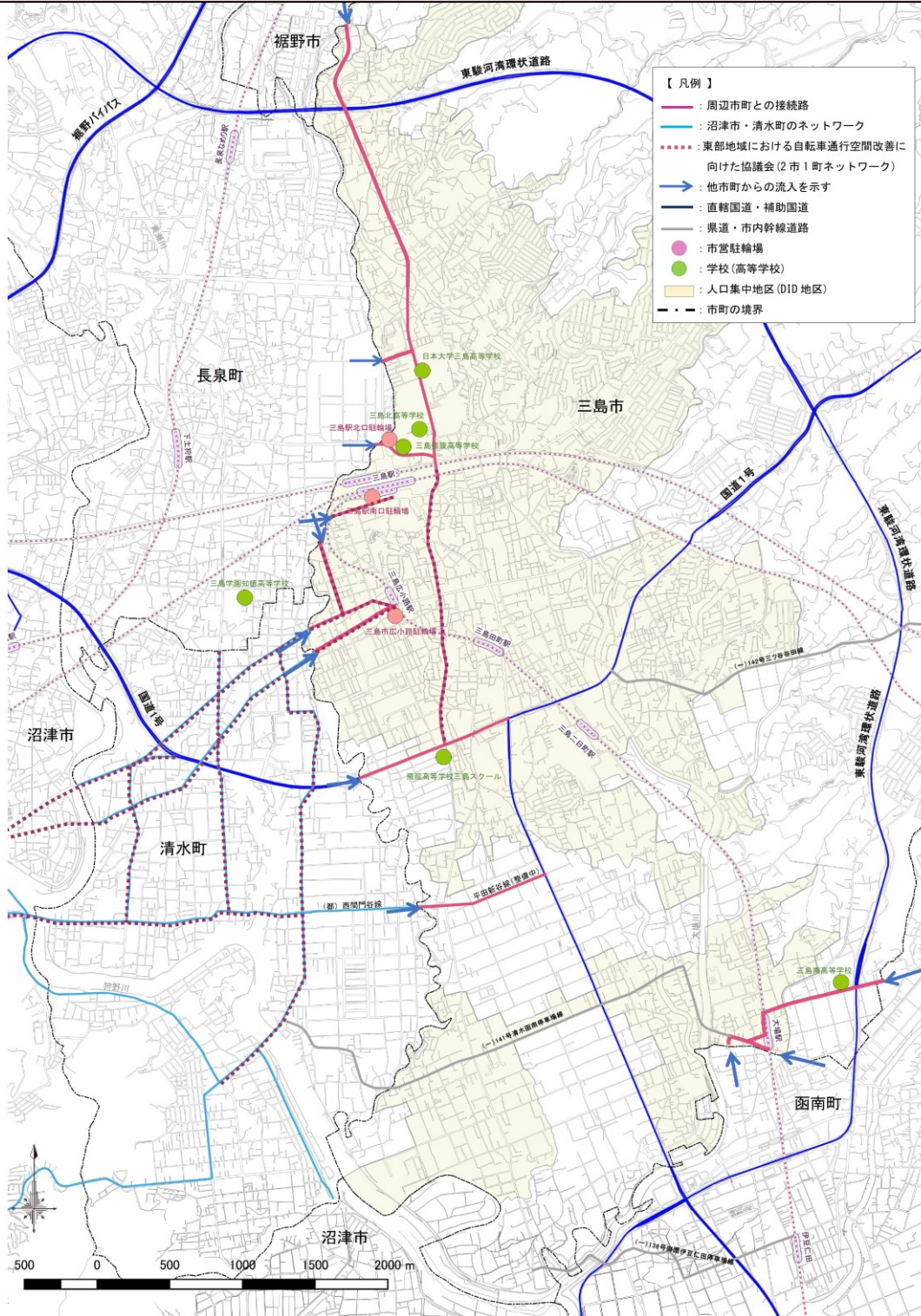


図 周辺市町との接続候補路線

■基本方針③ 利便性向上のアクセス路の路線選定基準

・アクセス路の確保

⇒駅、駐輪場や学校（高等学校）、人口が集中している地域等、①②の路線から施設への接続路を確保。

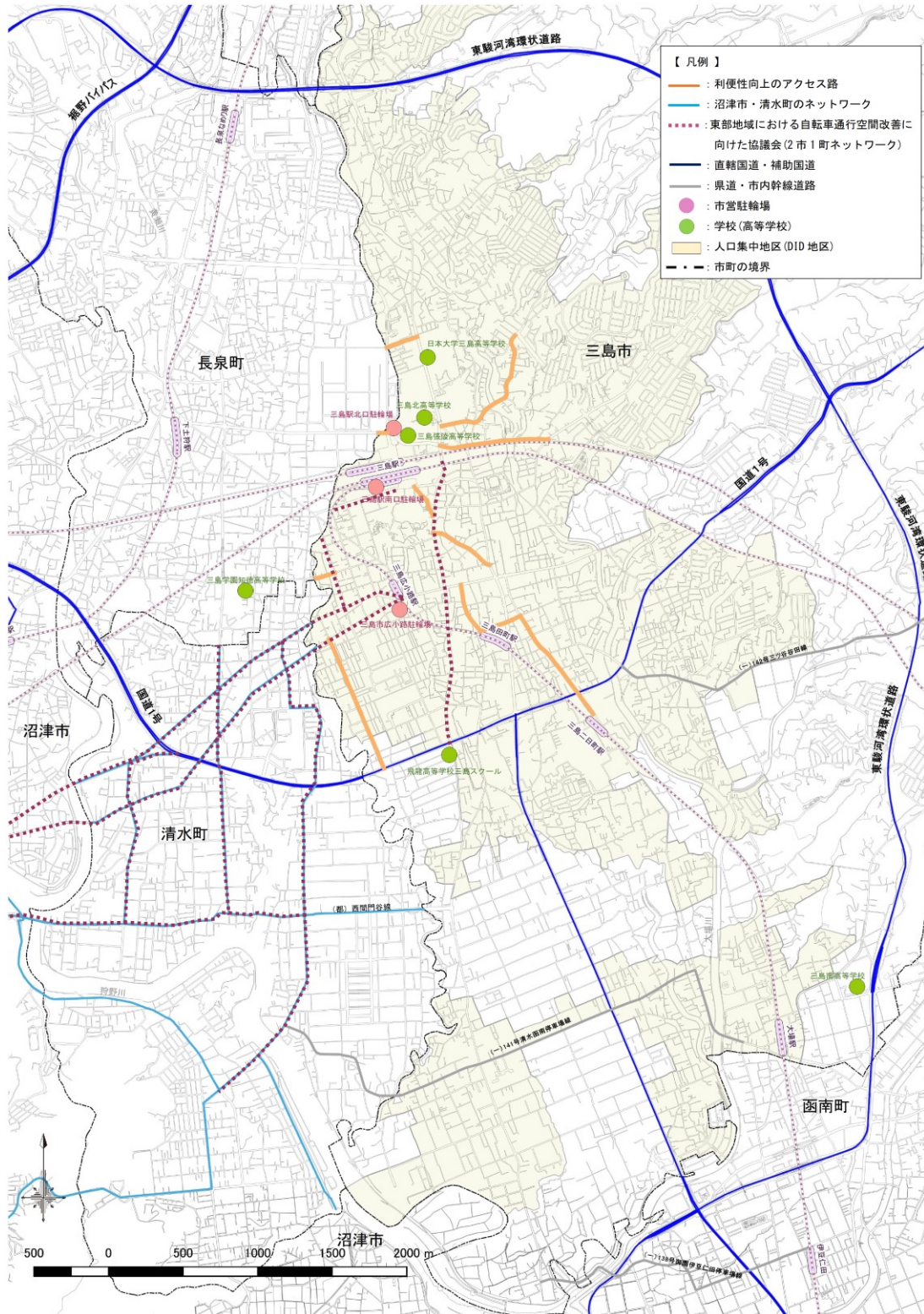


図 利便性向上のアクセス路

■通勤通学ネットワーク路線図

・基本方針①～③の各自転車ネットワークを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』路線とする。

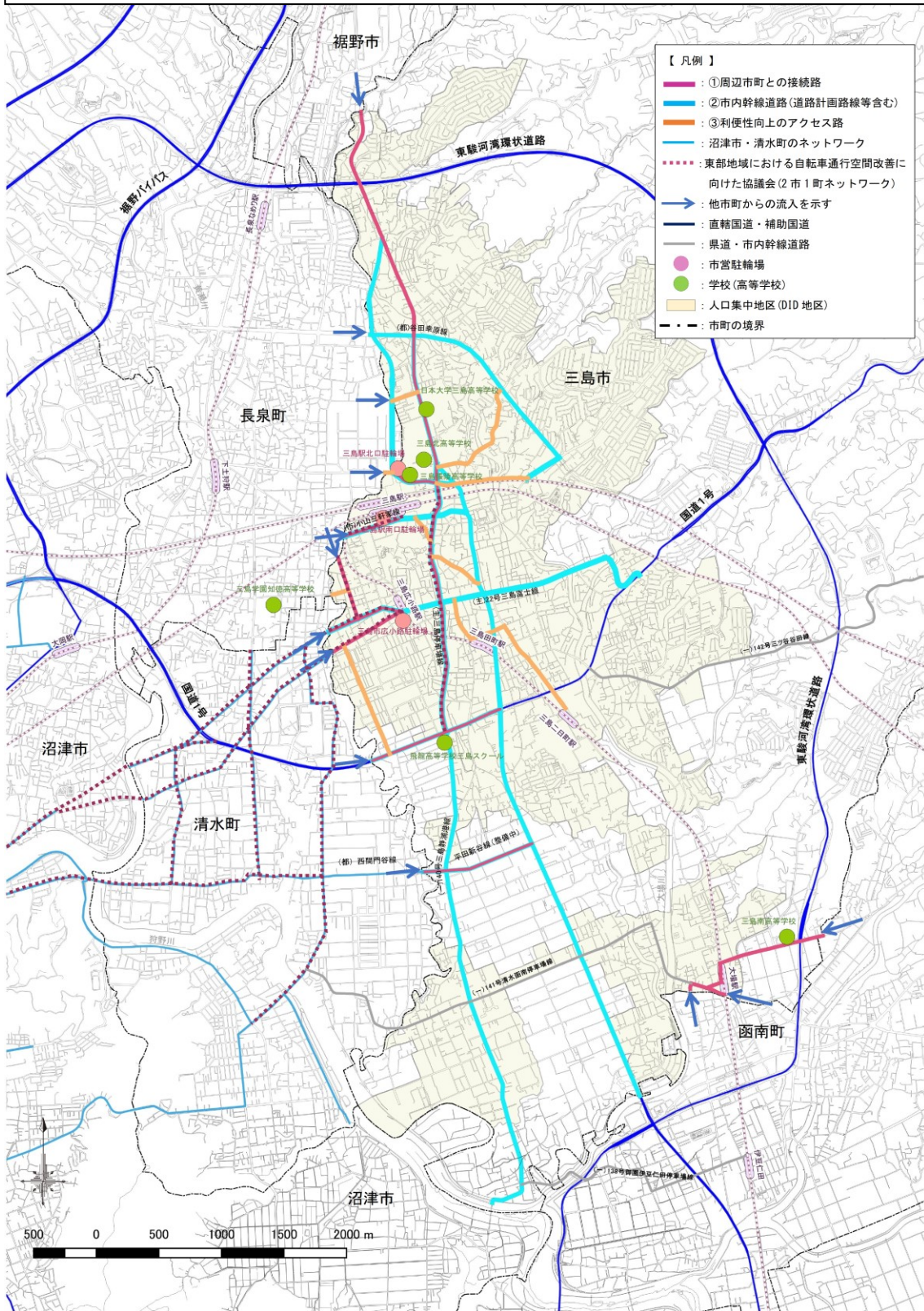


図 通勤通学ネットワーク路線

2. 通勤通学ネットワークにおける優先整備区間の選定

- 通勤通学ネットワークの効果的・効率的に自転車ネットワークを確立するため、優先路線を選定し、段階的なネットワーク整備を検討する。
- 優先的エリアとして、公共交通機関や施設、利用者、自転車事故が多い、三島駅を中心とした半径2km圏域を対象とする。
- 優先整備区間は、下図(優先整備区間策定フロー)をもとに優先整備区間を選定する。
- 選定の基本方針が重なる区間及び自転車利用の多い高等学校、自転車の移動(パーソントリップ調査結果)が確認された長泉町、三島駅周辺の路線を優先区間とした。

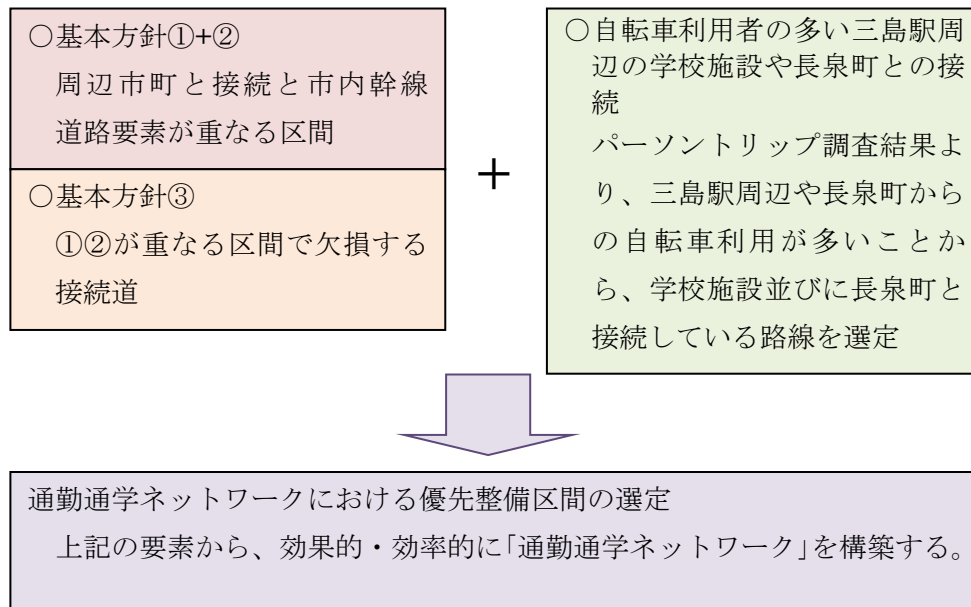


図 優先整備区間策定フロー

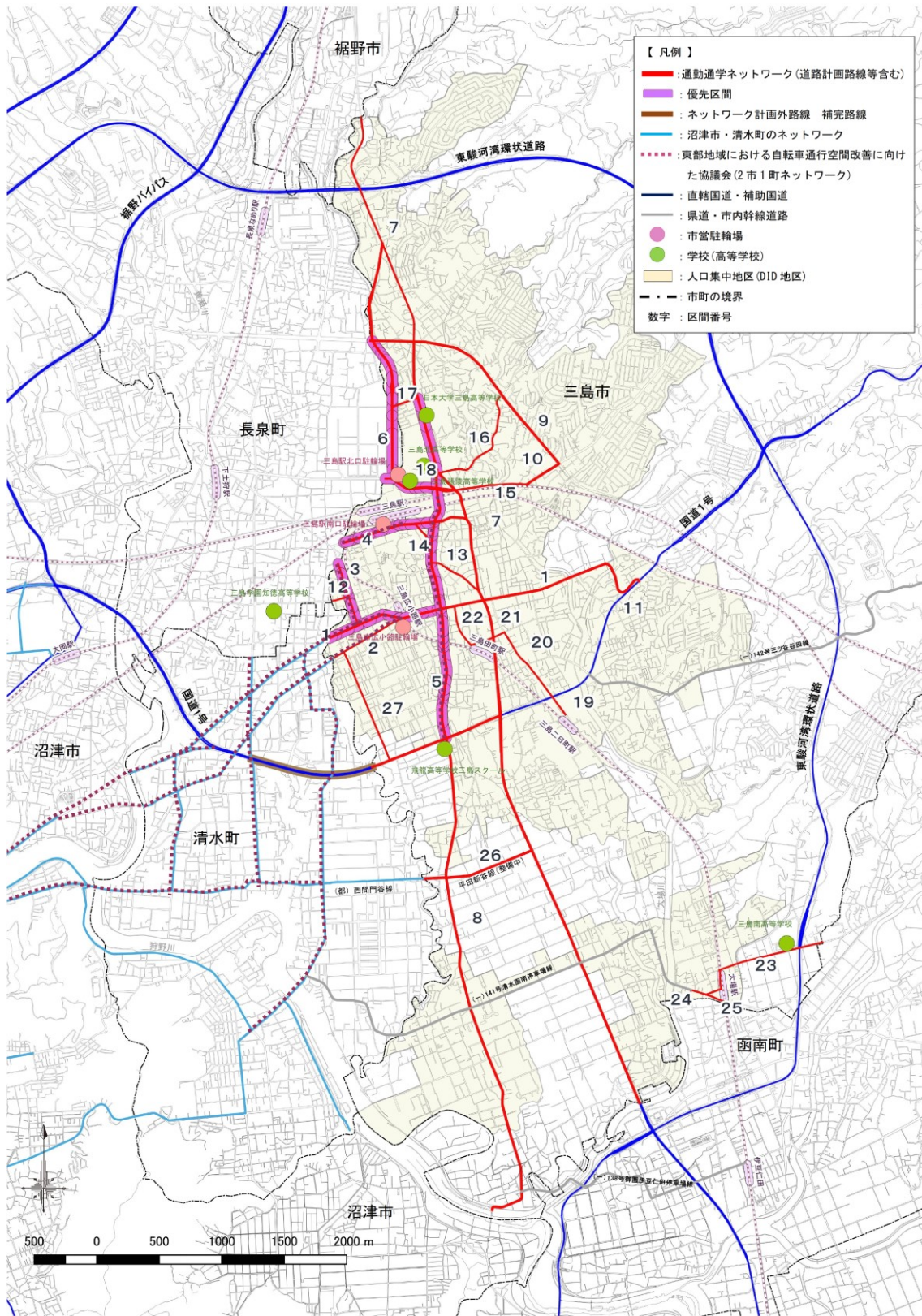


図 通勤通学ネットワーク優先路線