

第5編 自転車通行空間ネットワーク計画

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。

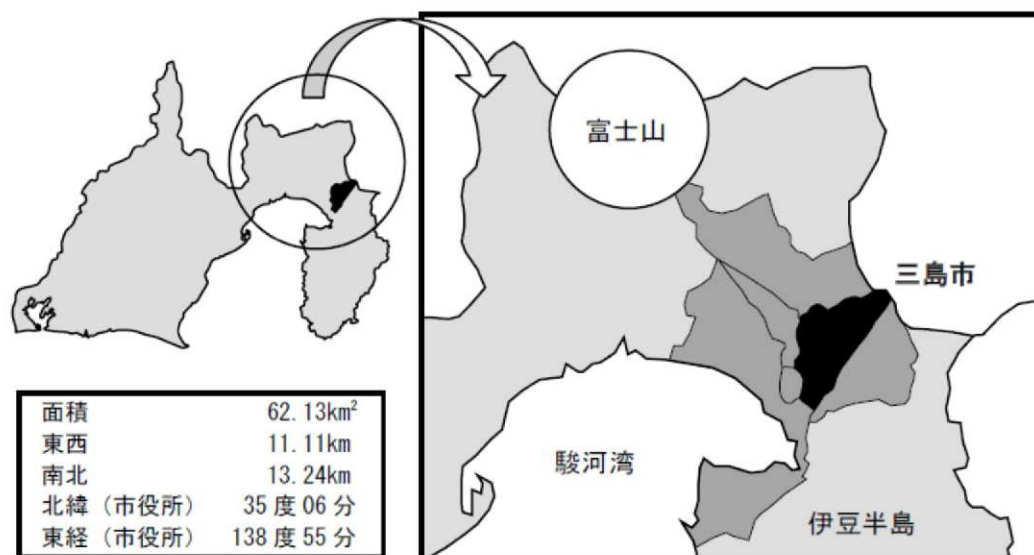


図 三島市の位置

(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。

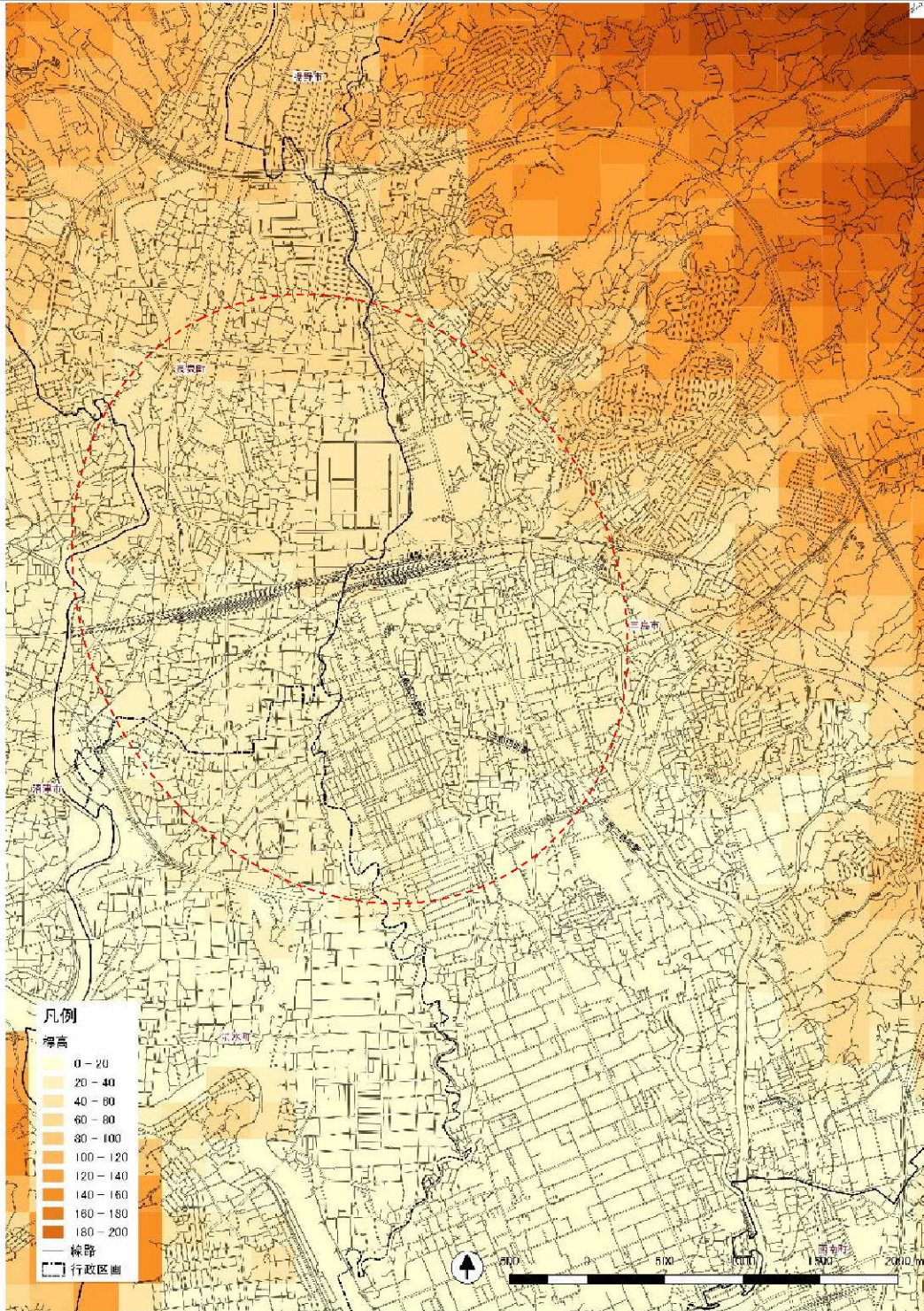
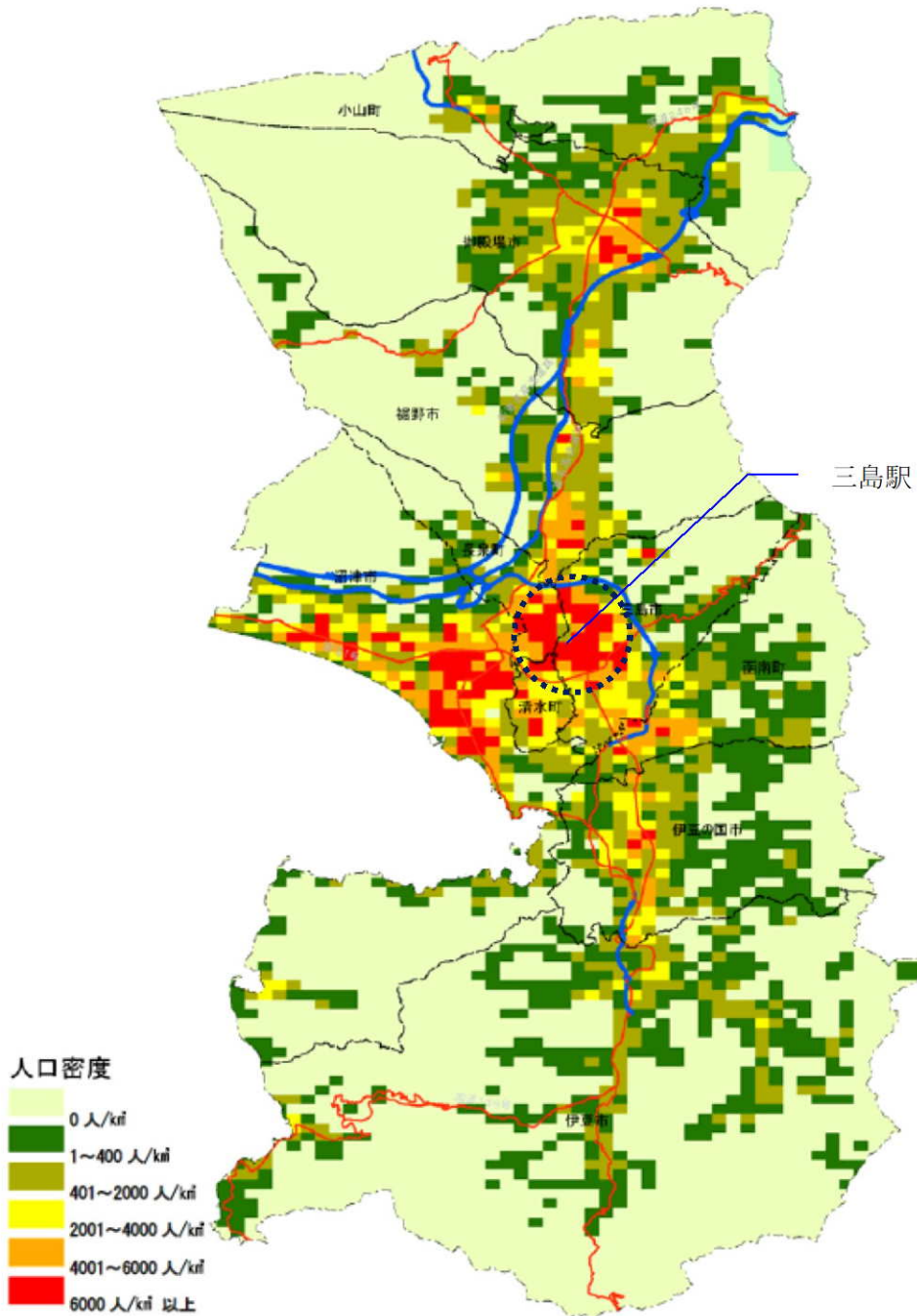


図 三島市の地形
(出典： 国土数値情報)

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。

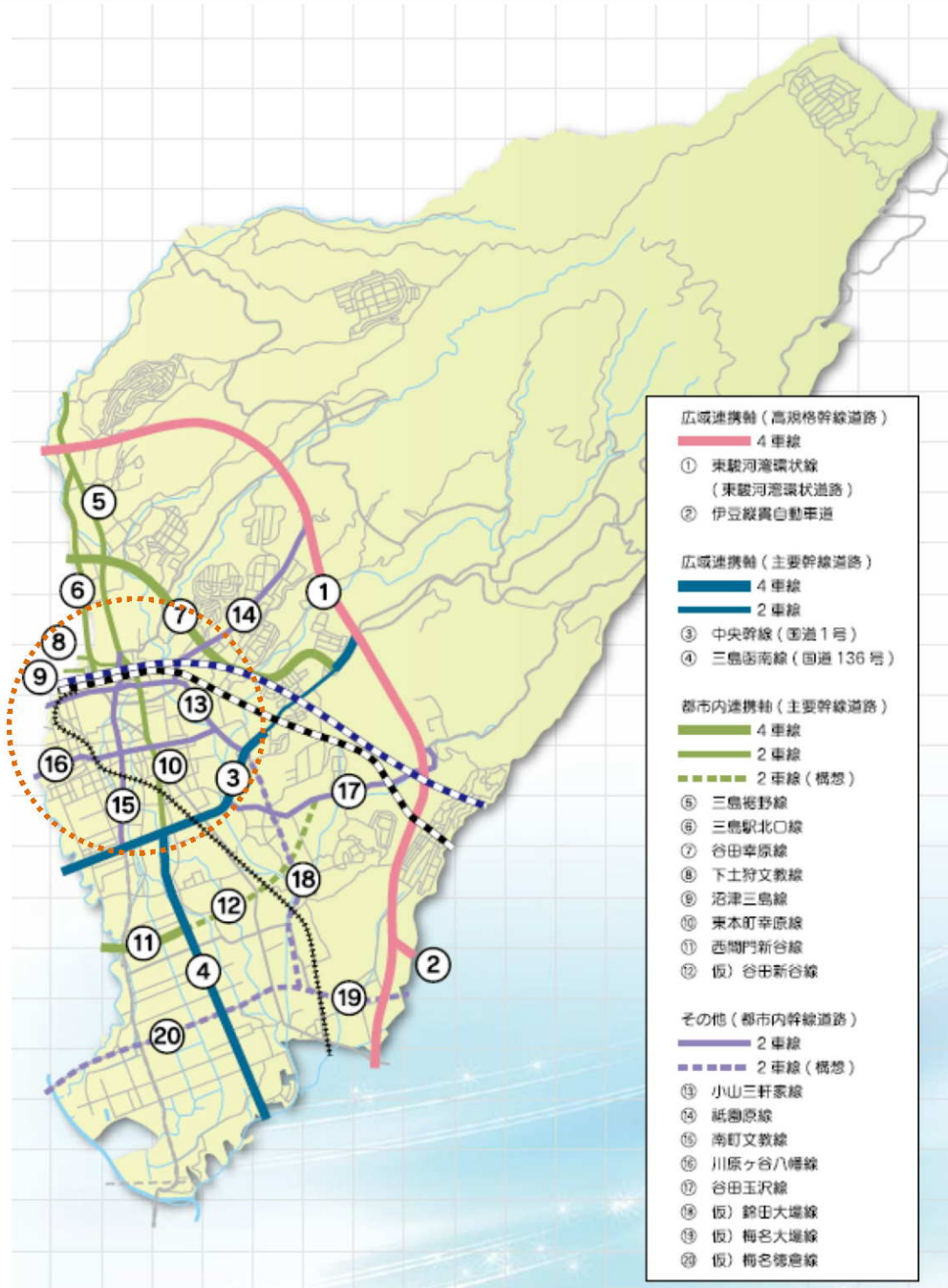


図 三島市における交通ネットワーク
(出典： 第2次三島市都市計画マスタープラン)

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」）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。

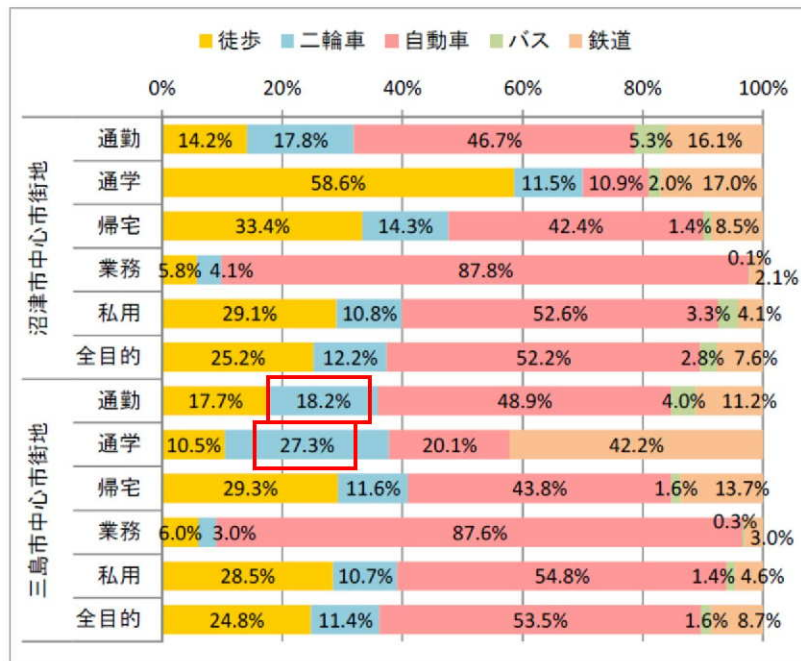


図 中心市街地への目的別代表交通手段別構成比
(出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査結果)

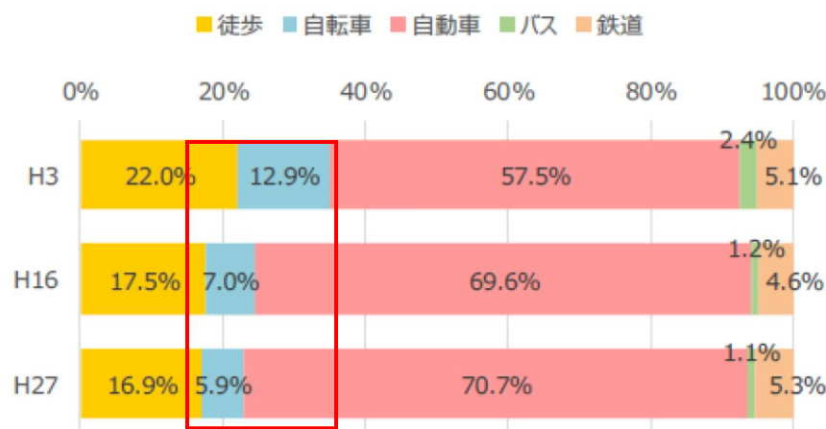


図 代表交通手段別トリップ構成比
(出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 結果)

6. 移動距離別の交通分担率

- PT調査では、三島市の自転車利用は、約2kmまでの短距離の利用が多くなっている。また、自転車の交通分担率が10%以上となるのも、移動距離が2km未満となっている。
- ・ 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5kmまで、自転車の移動範囲が約15kmまでとなっている。

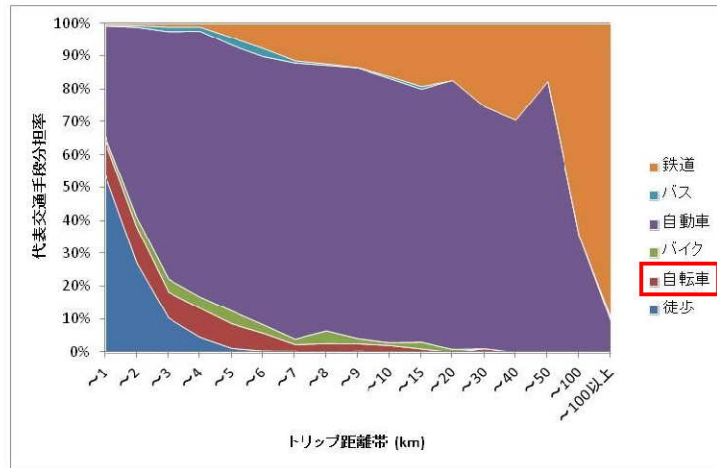


図 移動距離別の交通分担率 (三島市)

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

- ・ 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1kmまでは約6,000トリップ/日、2kmまでは約5,000トリップ/日となっているが、移動距離が2km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、2kmまでの交通分担率が約10%以上となっている。

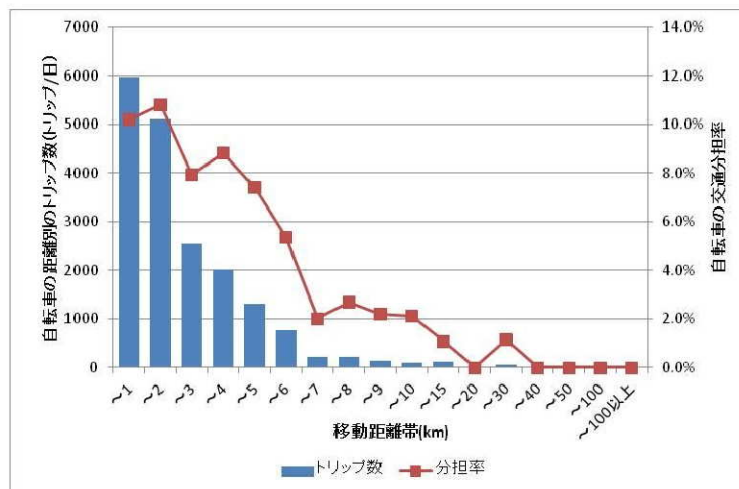


図 自転車での移動特性 (三島市)

(出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計)

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

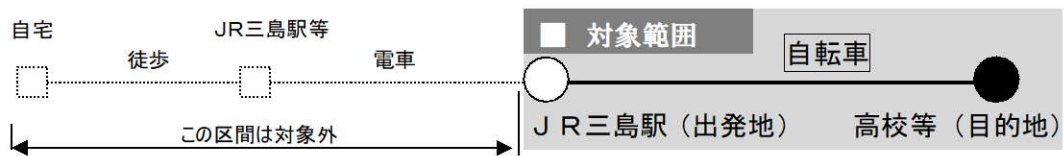


図 【パターン2】 他市に在住し、市内の学校、勤務先へ自転車で移動する人

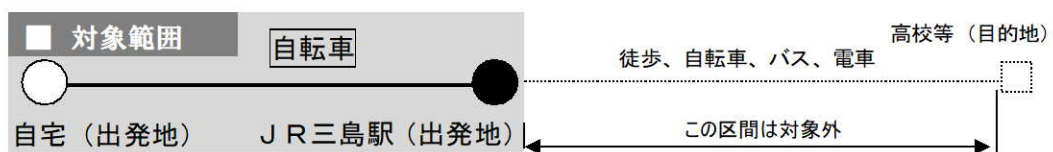


図 【パターン3】 市内に在住し、自宅から駅まで自転車を利用し、鉄道を利用して、他市の学校、勤務先へ移動する人

② 対象ゾーン

- ・ パーソントリップ調査に示される小ゾーン間において、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、函南町を発生集中とするトリップは、集計を容易にするため、各市町を1つのゾーンとして取り扱う。

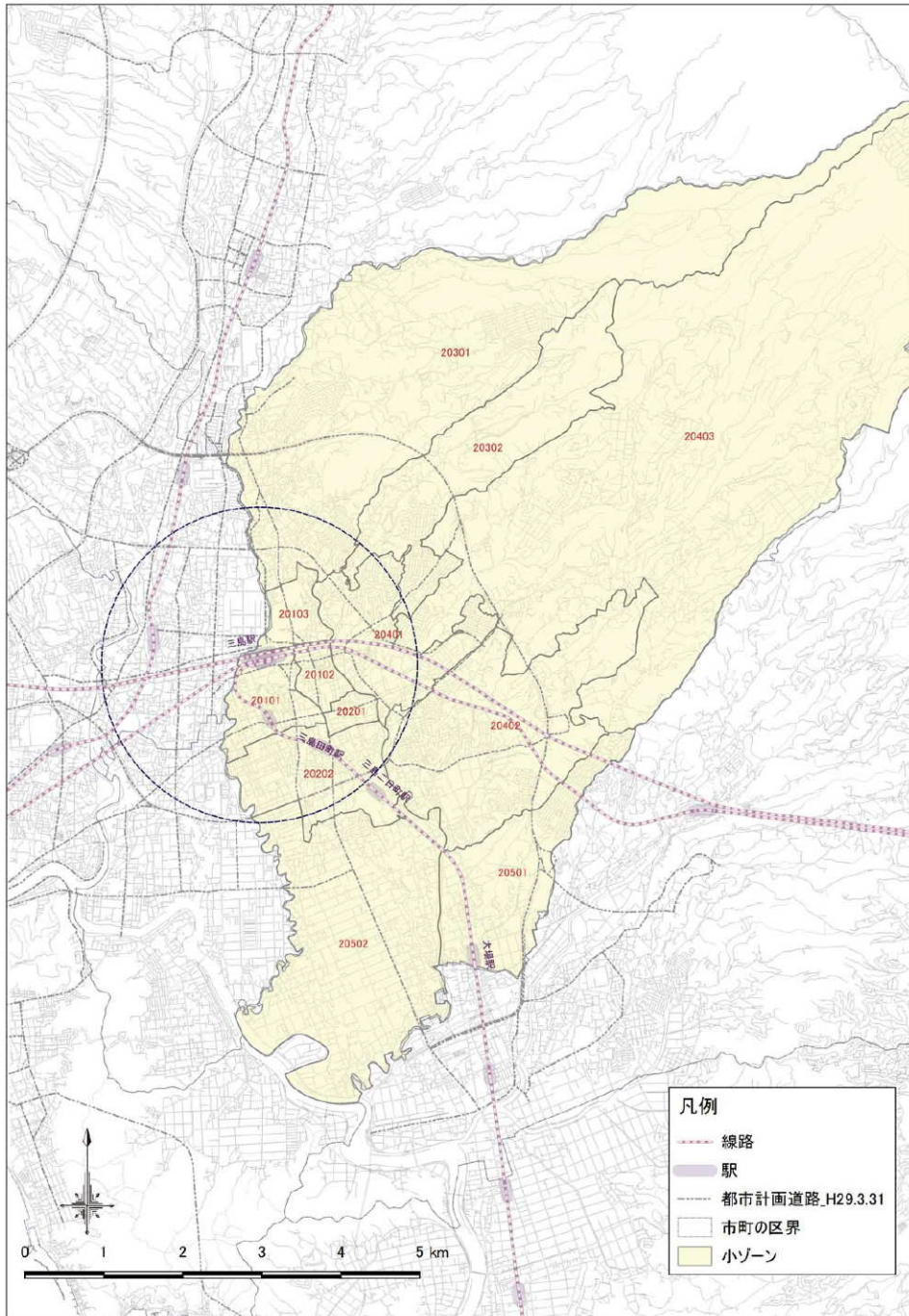


図 三島市における小ゾーン (赤文字：ゾーンNo)

(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。

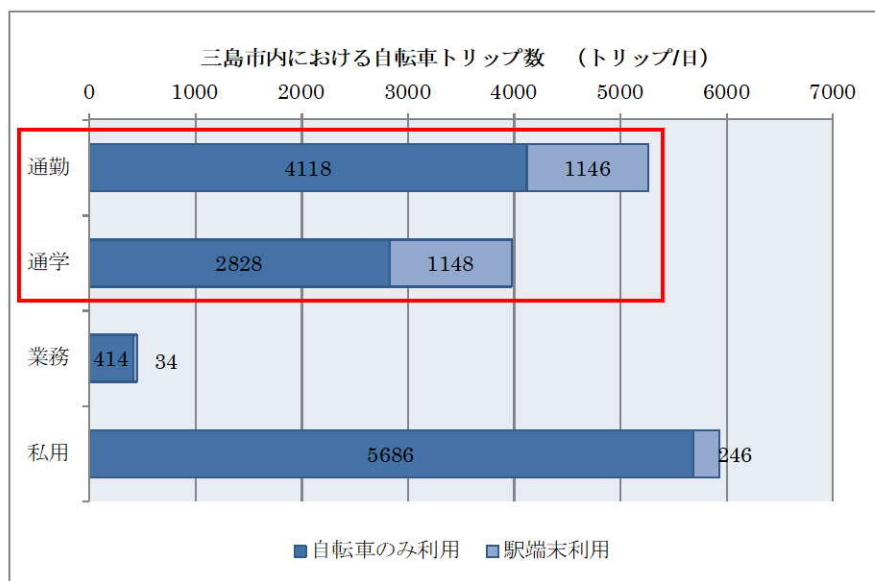


図 三島市内における目的別の自転車トリップ数
(出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計)

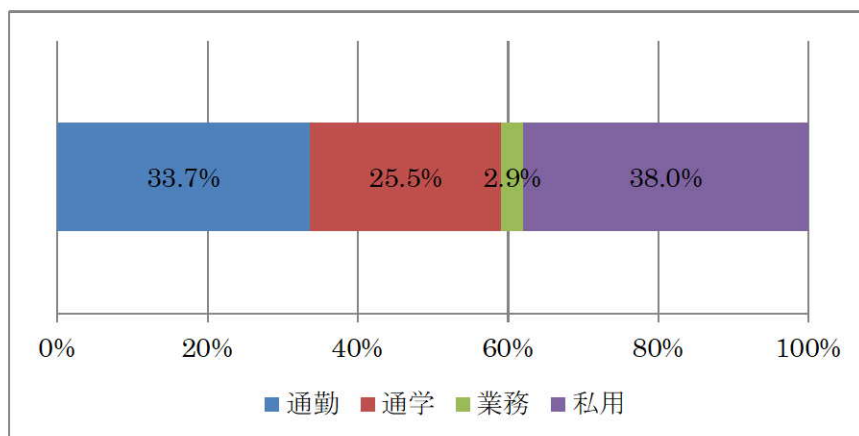


図 三島市内における帰宅を除く目的別自転車トリップの割合
(出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計)

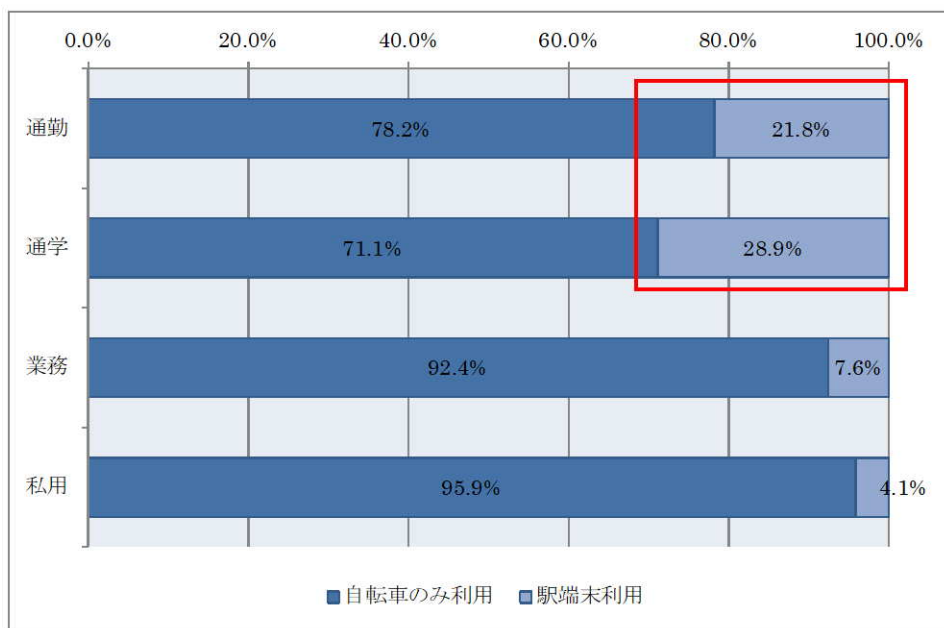


図 三島市内における帰宅を除く目的別「駅端末の自転車トリップ」の割合
 (出典： 第3回東駿河湾都市圏 PT 調査より集計)

(3) 自転車のトリップ特性

① 全目的

- 本市で自転車を利用する人のトリップ（全目的）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。

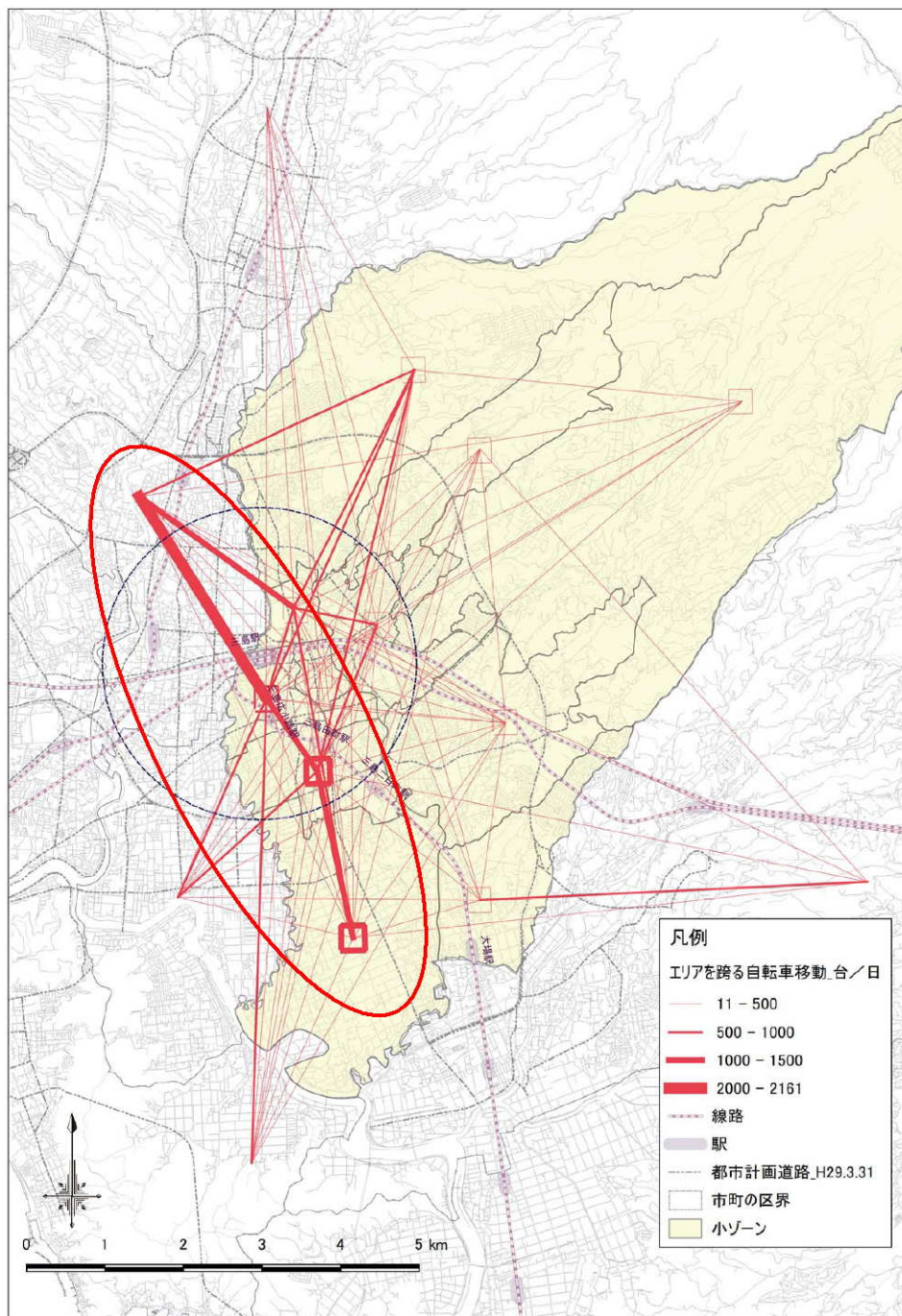


図 本市における自転車移動のトリップ（全目的）
（出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計）

② 通学での利用

- 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。
- 通学利用のため、エリア内を巡る自転車や三島駅東方向の高低差が大きいエリアでは移動少なく、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。

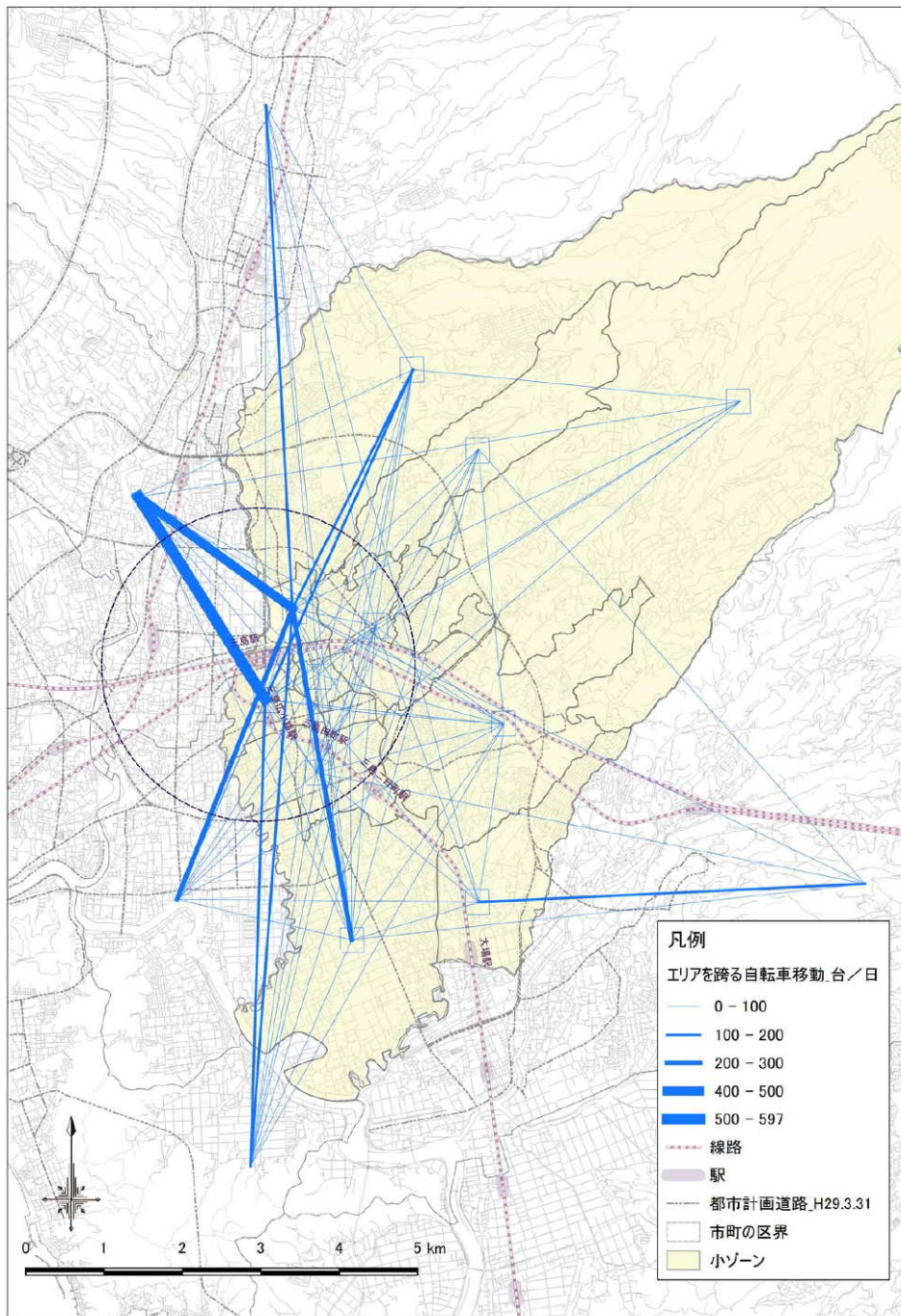


図 本市における自転車移動のトリップ（通学）

（出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計）

③ 通勤での利用

- 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。

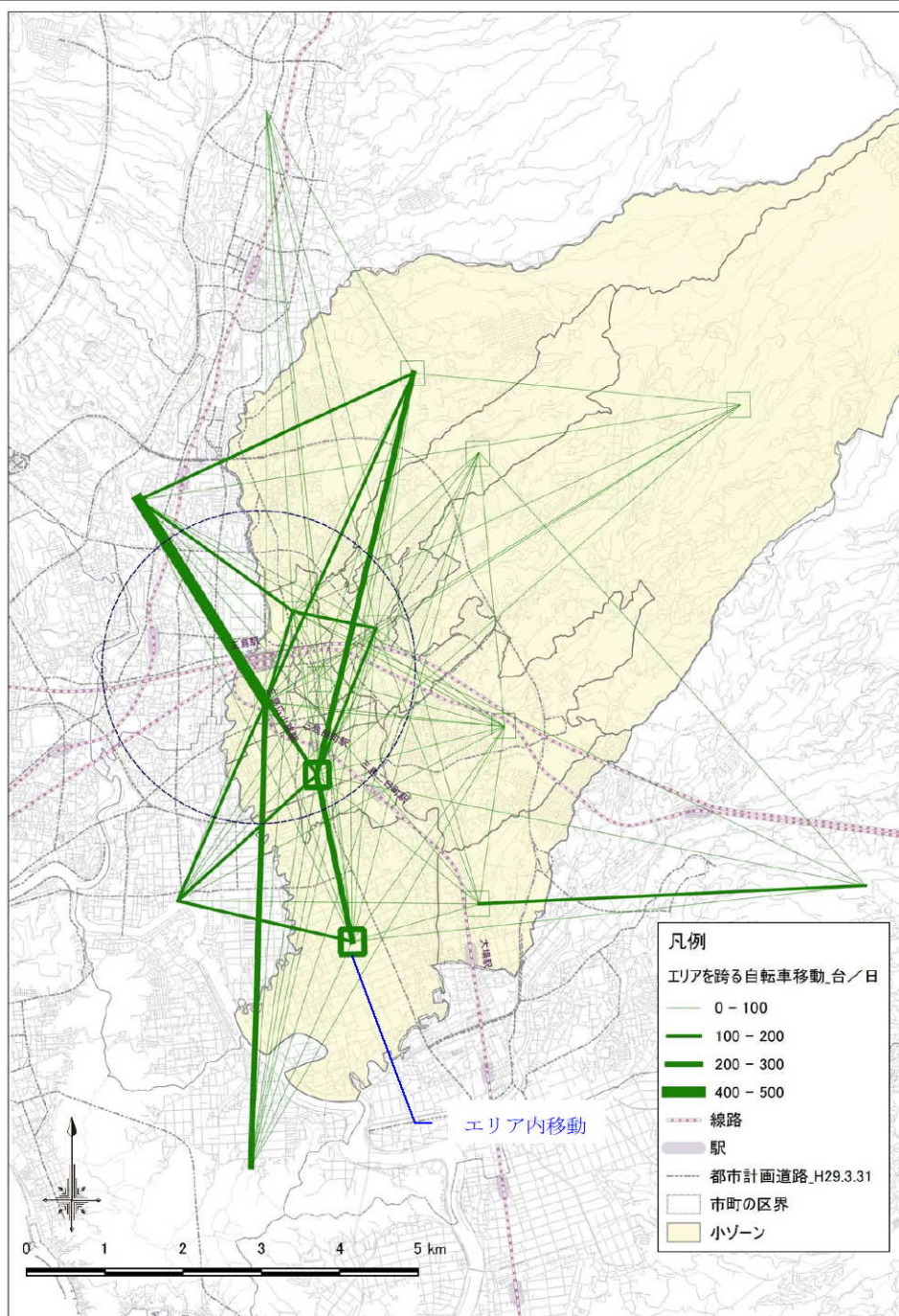


図 本市における自転車移動のトリップ（通勤）
（出典： 第3回東駿河湾都市圏PT調査より集計）

(4) 自転車のエリア別の発生交通量

① 全目的

- 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 km圏内のエリアに位置している他、縦の軸線上にある。

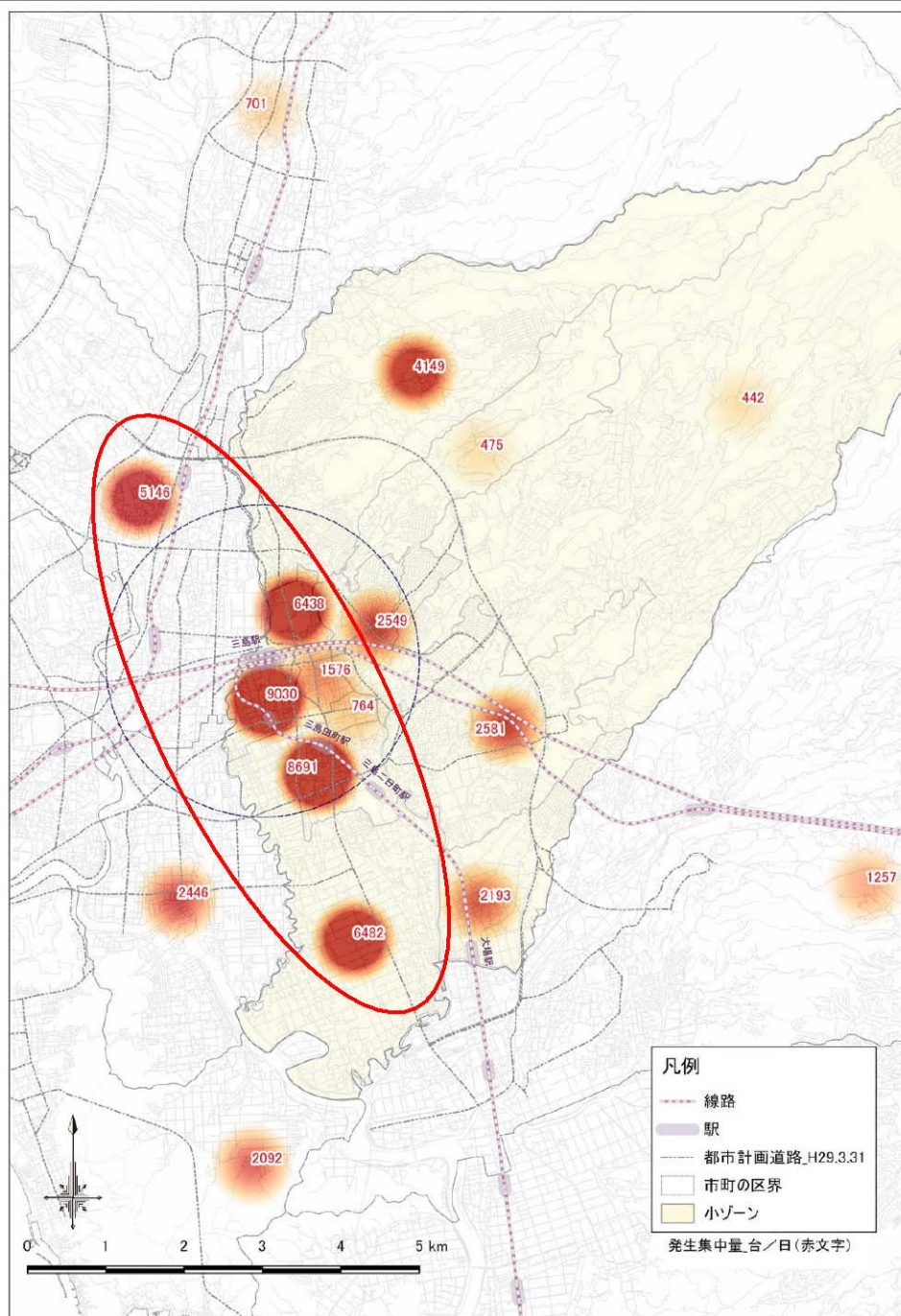


図 エリア別自転車発生交通量 (全目的)

(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

① 全目的

- 三島駅、伊豆箱根鉄道三島広小路駅、三島田町駅、三島二日町駅、大場駅の端末交通として、本市で、自転車を利用する人のトリップ（全目的）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、市内や市外からの利用が見受けられる。

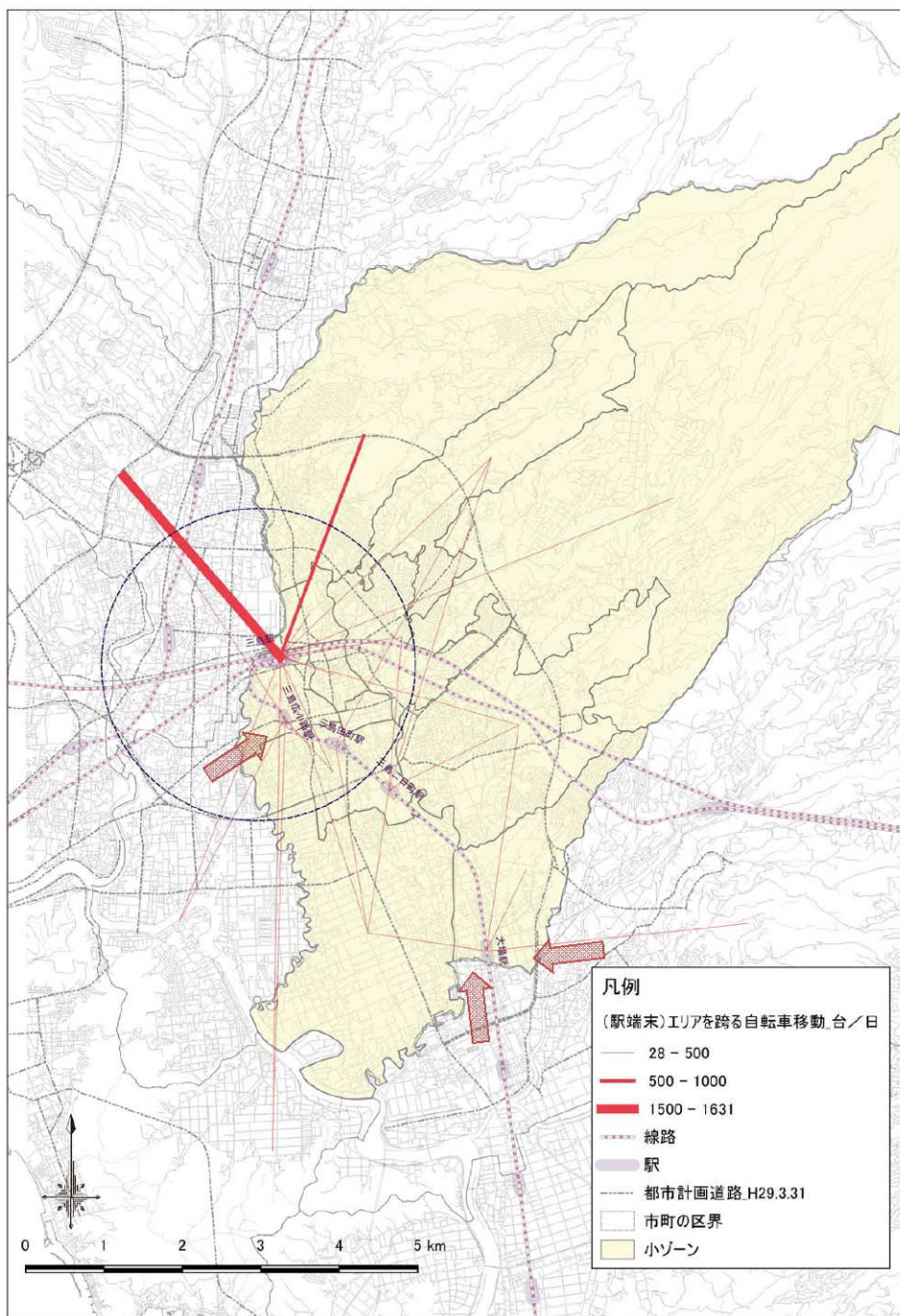


図 本市における自転車移動のトリップ（全目的 駅端末）

（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

「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

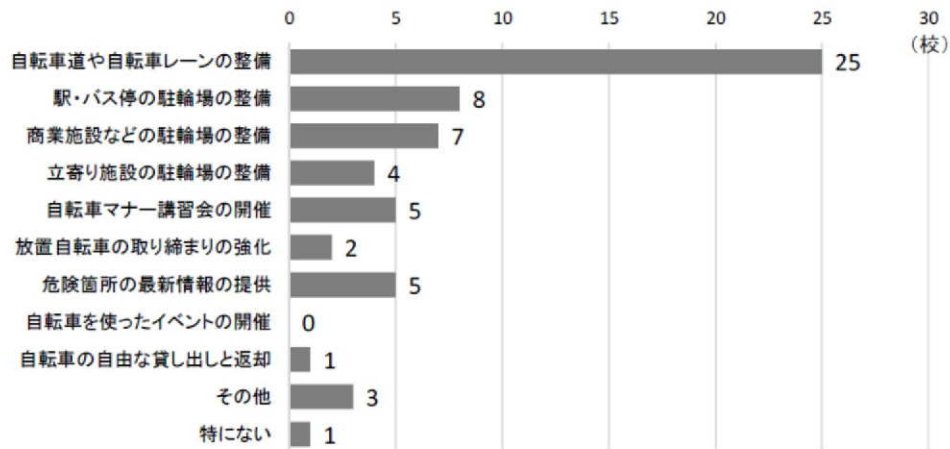


図 取り組みが望まれている施策 (25校)

(出典：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査報告書)

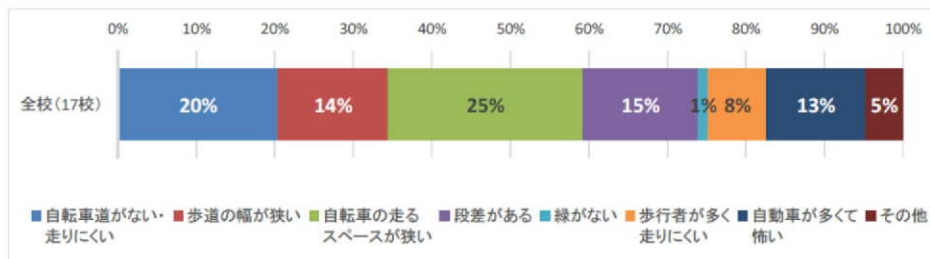


図 自転車通学時の「自転車・歩行者の安全」についての不満理由

(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、東駿河湾都市圏域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、清水町内において事故率が高いエリアの通学利用の多い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。

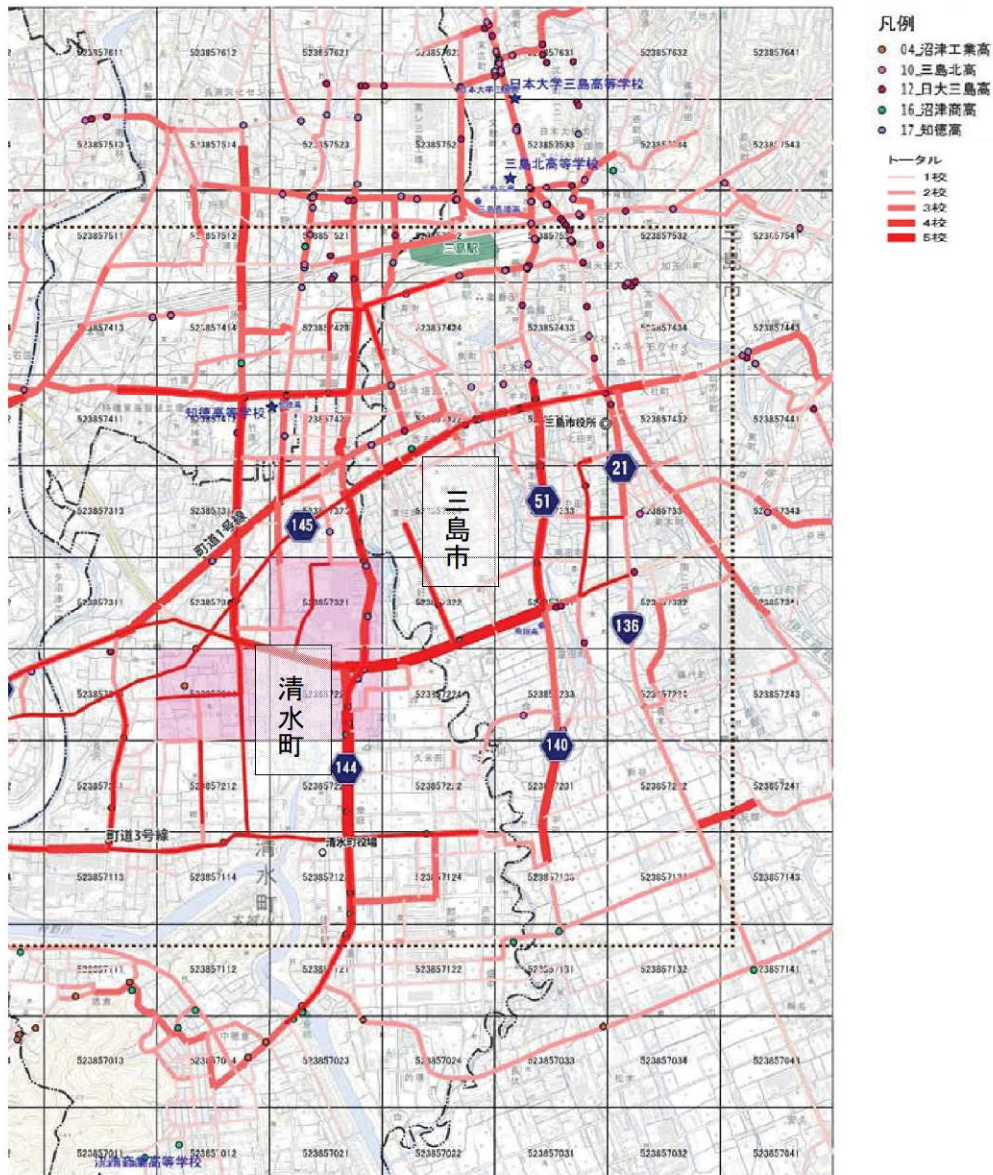


図 高校生の通学利用ルート及び問題箇所

(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。

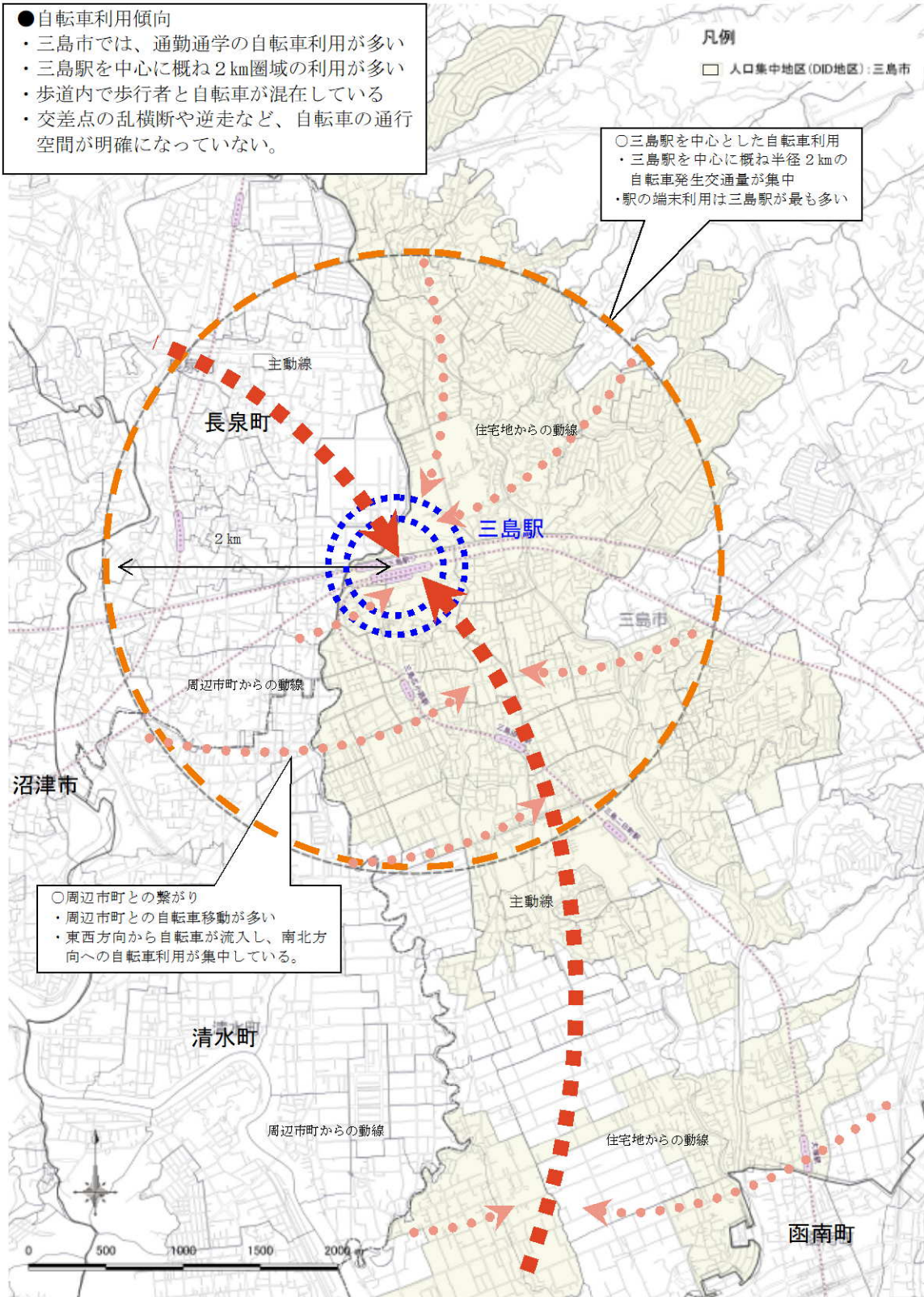


図 三島市の自転車利用環境イメージ

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観光資源との接続を確保。 ・ 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観光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、優先エリアを選定する。
- 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。

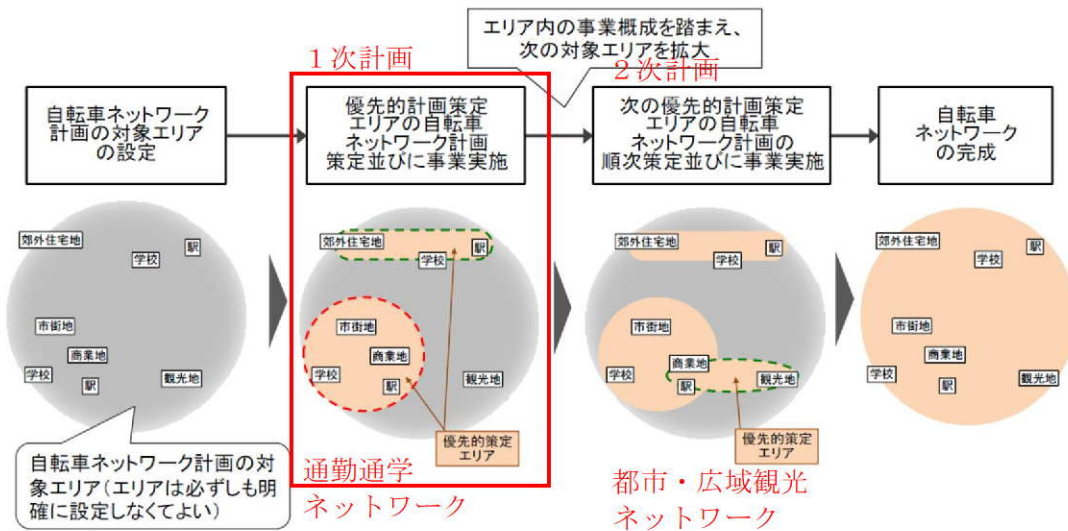


図 段階的な計画策定イメージ

(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))

2. 通勤通学ネットワークの対象範囲

- 自転車利用環境の結果より、三島駅や高校、市営駐輪場、人口や自転車事故が集中し自転車利用実態で利用が集中しているJR三島駅から2km圏内の市街地の利用について確認できたことから、JR三島駅から概ね2km圏内の市街地（DID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。

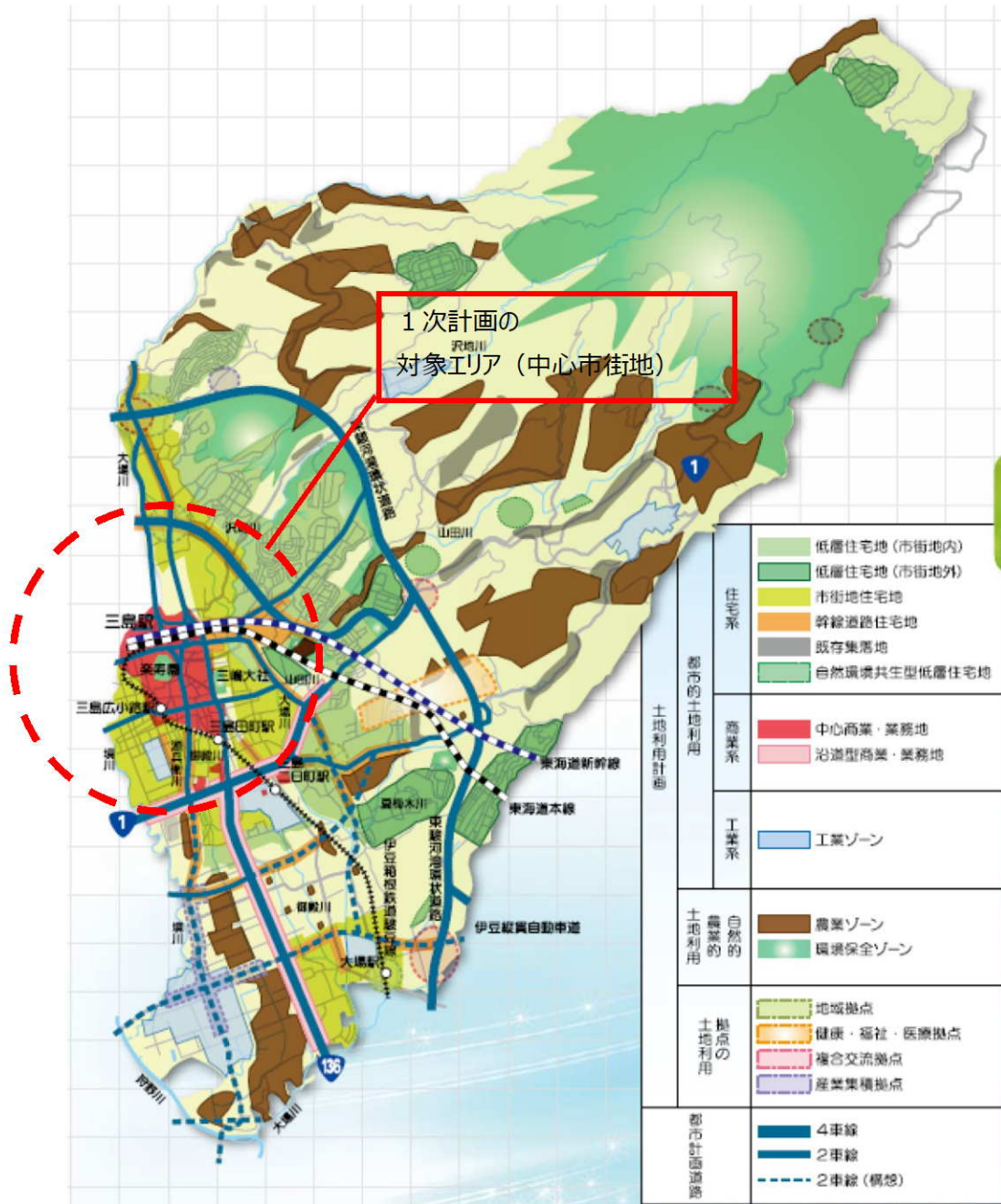


図 自転車ネットワーク計画エリア

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構想に準じて、「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(三島市における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

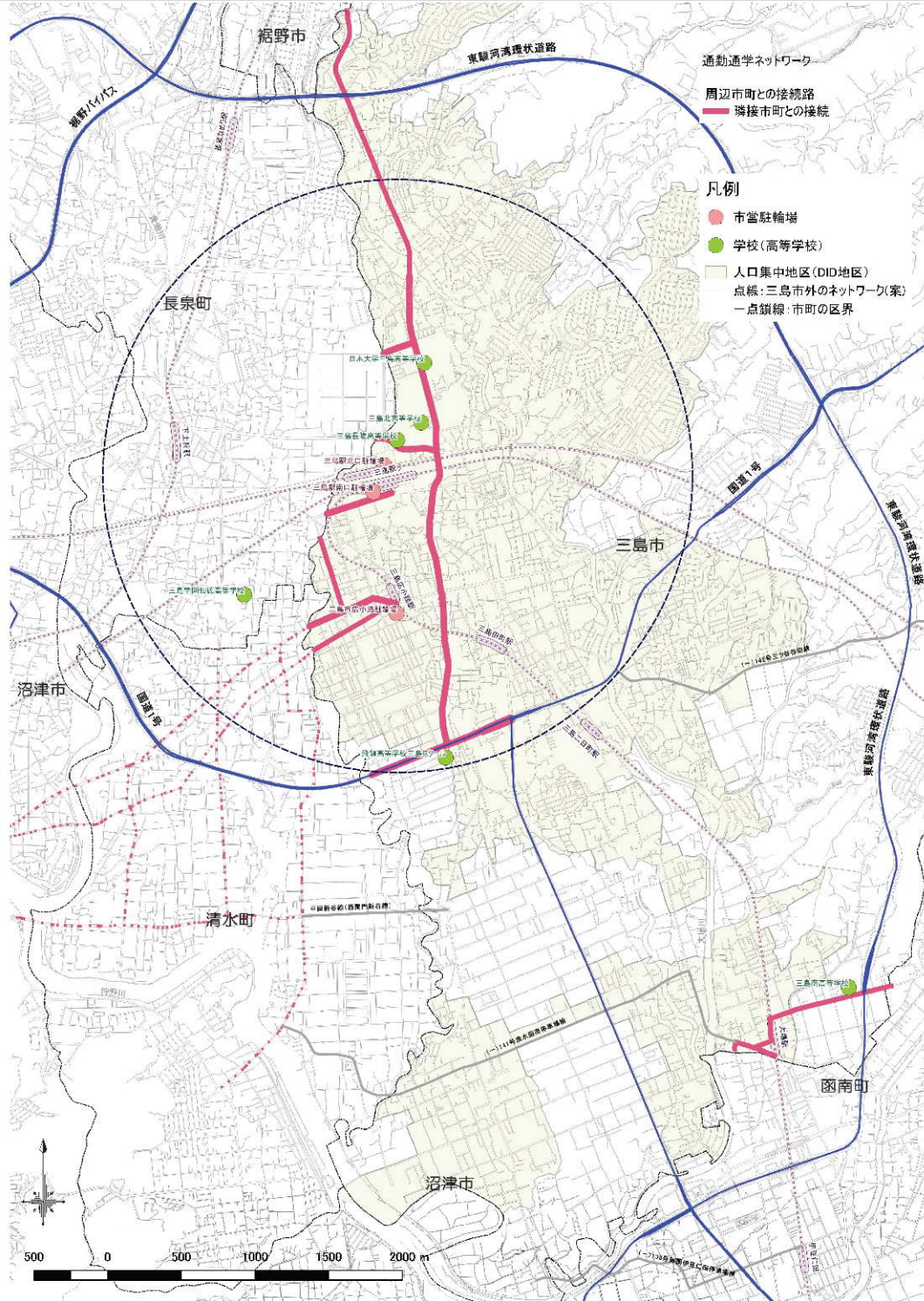


図 隣接市町との接続候補路線

■基本方針② 市内幹線道路の安全性向上の路線選定基準

- ・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(三島市における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

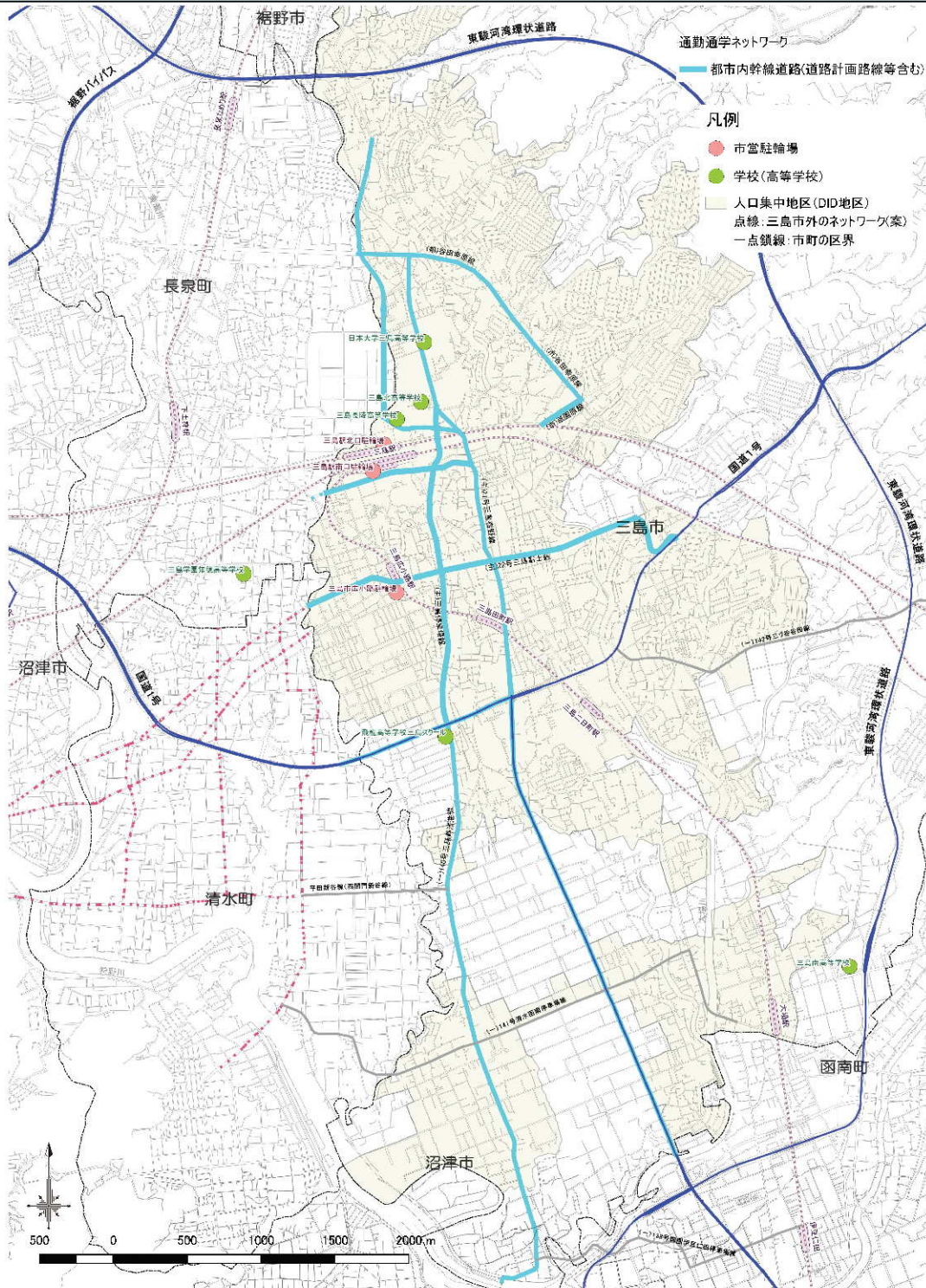


図 市内幹線道路の安全性向上

■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。

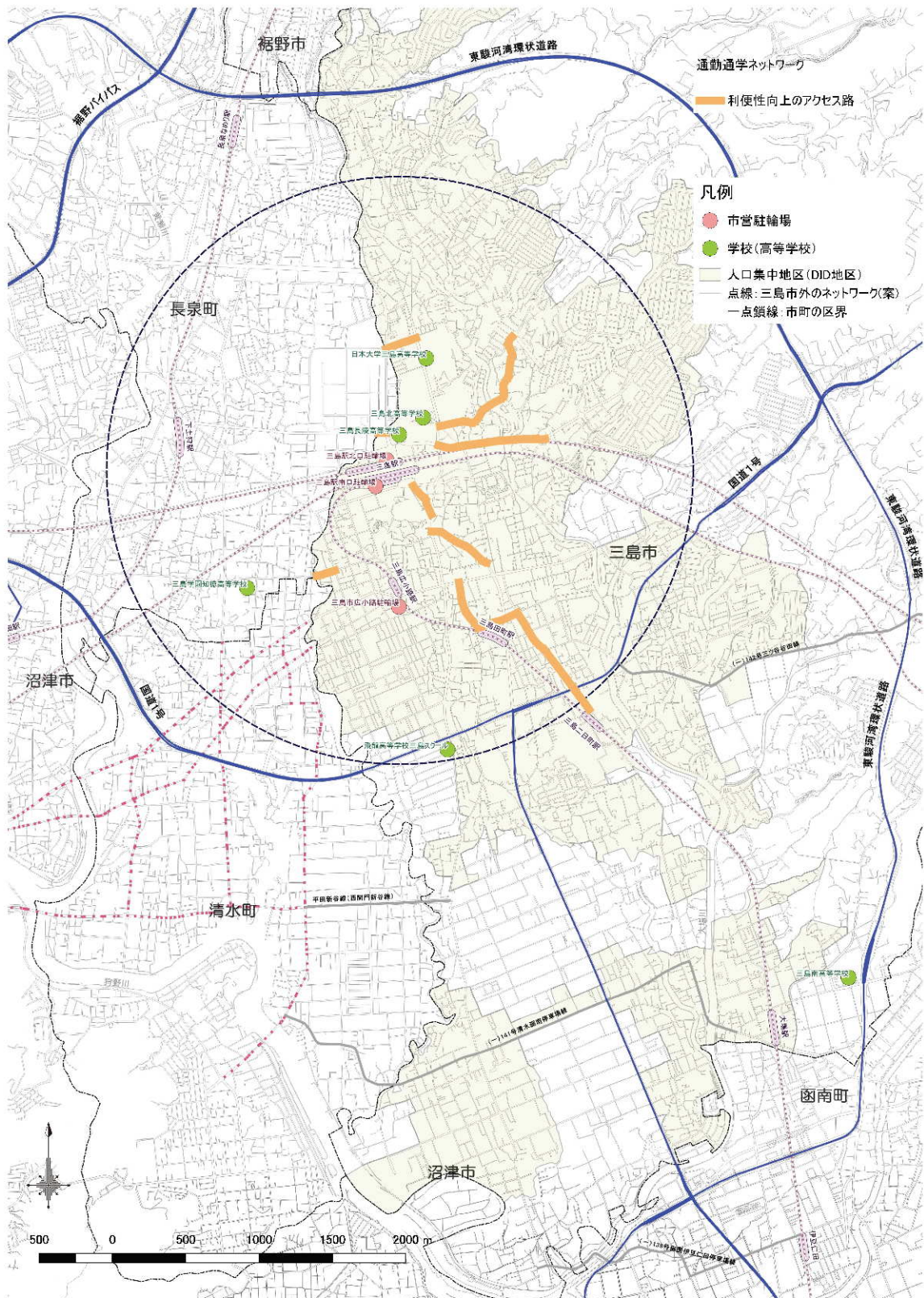


図 利便性向上のアクセス路

■ 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。

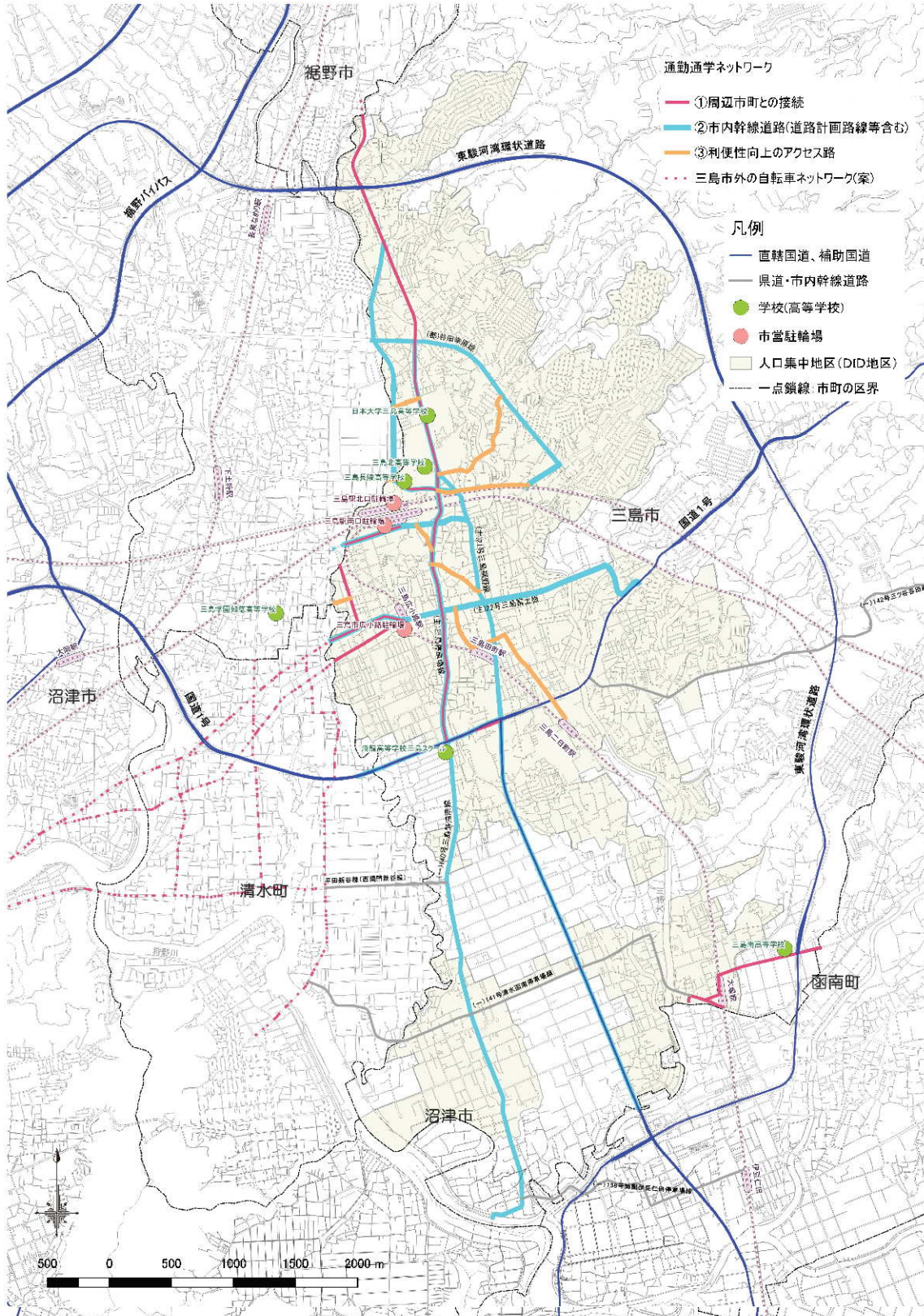


図 通勤通学ネットワーク候補路線

3. 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の移動(PT結果)が確認された、長泉町や高等学校、三島駅周辺の路線を優先区間とした。

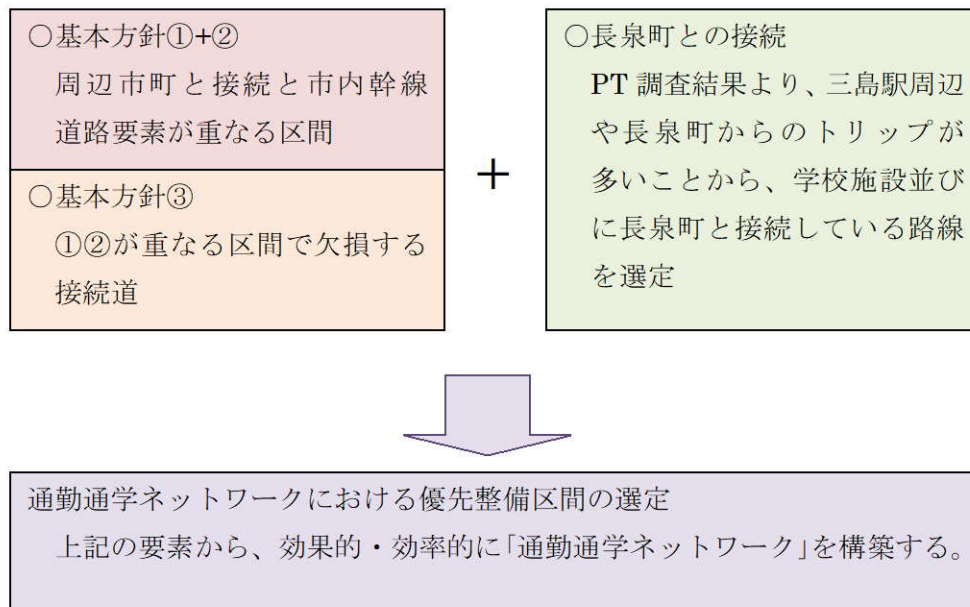


図 優先整備区間策定フロー

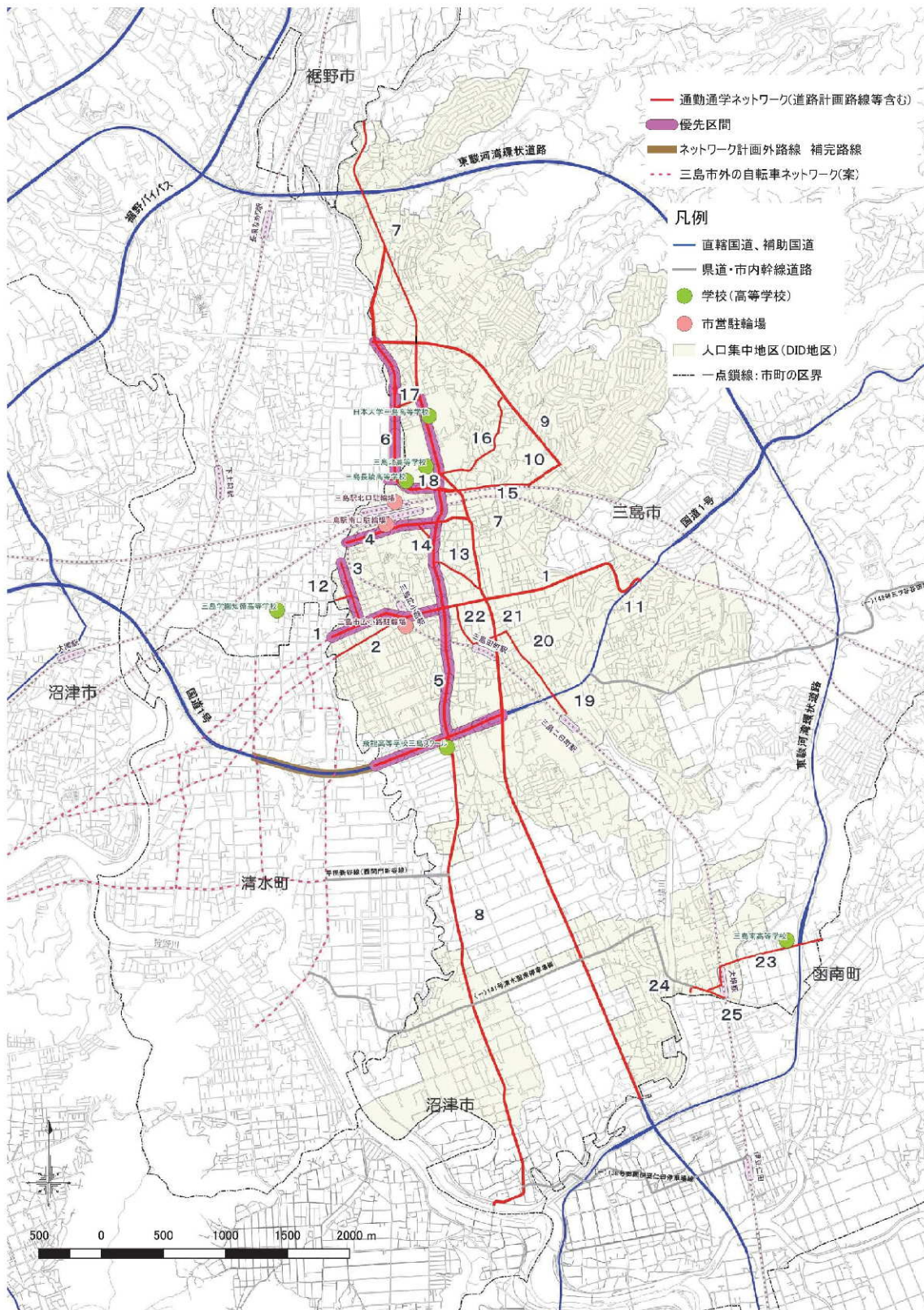


図 通勤通学ネットワーク優先路線

第4章 整備形態

1. 整備形態の策定方法

- 設定したネットワーク路線について、各路線で想定される整備手法を「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」（以降：ガイドライン）に従い、自動車交通量と規制速度、幅員構成をもとに設定する。
- 整備形態は、複雑にならないよう単路部を標準幅員とし、交差点部や橋梁部等局所的に狭い箇所を考慮しながら現状幅員内で、連続して整備できる整備手法を選定する。道路の幅員は「三島市道路台帳」を参照とする。
- 無電柱化整備区間については、地上機器等の移設が困難であることから、暫定及び将来の整備形態は、現状車道幅員内で整備できる形態とする。
- 整備手法が短い区間で頻繁に切り替わると、利用者が混乱する他、規制が複雑になるため、交通管理が難しくなる。このため、原則として整備距離は概ね0.5 km以上を目安とする。
- 整備にあたっては、各道路管理者との協議を行い、路線・整備形状を決定する。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方（完成形態）

（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））

2. 補完路線及び代替路について

- 補完路線とは、「自転車ネットワーク計画対象路線として指定した道路」では、自転車通行空間として自転車道・自転車専用通行帯又は車道混在等での整備を検討するが、やむを得ず自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用せざるを得ない場合においては、その区間を自転車ネットワーク計画対象路線に位置づけることなく、自転車ネットワークを補完する経路として活用するもの。

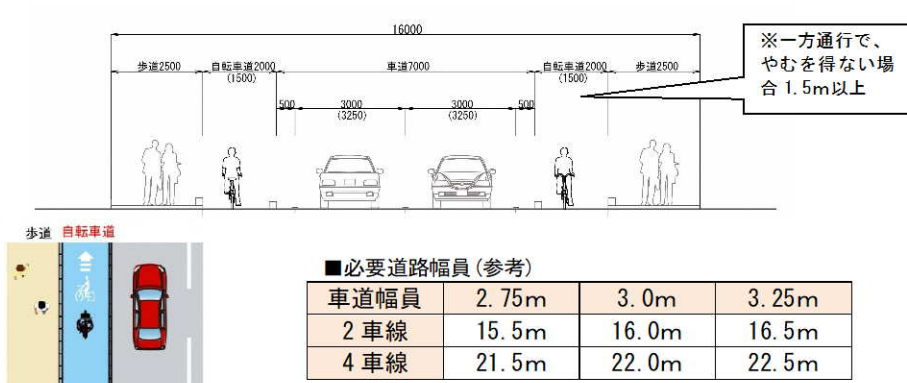
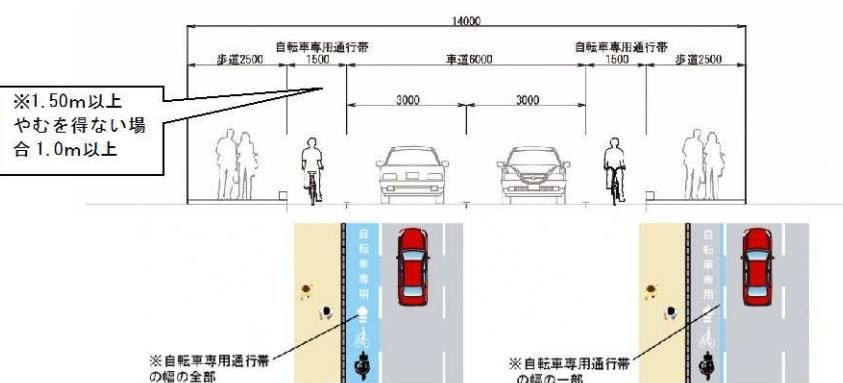
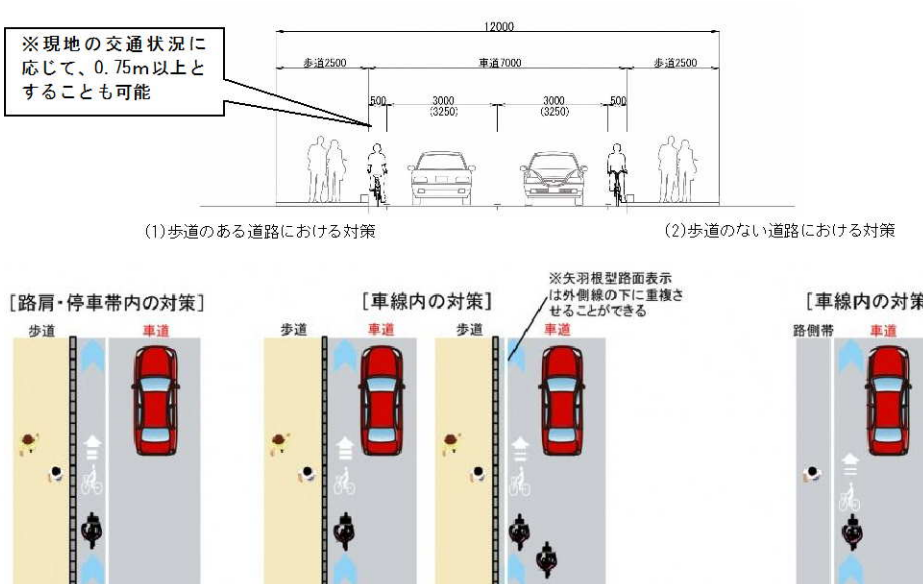
- 国道1号及び国道136号は、整備方針①隣接市町との接続、②市内幹線道路に該当する他、高校生の通学ルート(資料：東駿河湾都市圏内自転車通学実態調査 平成28年)として利用されていることから、通勤通学ネットワークの選定路線と位置づけられるが、国道の利用状況及び整備状況から、車道上への新たな自転車通行空間の整備が困難である。以上のことから、既存の歩道空間を自転車通行空間として活用し、接道する清水町計画の国道1号(補完路線)と同様に自転車ネットワークの『補完路線(自転車歩行者道)』として位置づけ、ネットワーク路線の代替路を選定する。

補完路線と並行する道路であり、自転車通行空間として整備可能な路線として、国道1号の代替路を(主)三島富士線及び(一)沼津三島線とし、国道136号の代替路を(一)三島静浦港線としてそれぞれ選定する。

- (都)三島駅北口線、(都)谷田幸原線、(都)下土狩文教線について、都市内幹線道路や周辺市町との接続道路であることから、通勤通学ネットワークに位置づけられるが、道路事業中(工事・認可中)により早期の道路計画変更が困難であるため、『補完路線(自転車歩行者道)』として位置づける。

(都)三島駅北口線、(都)谷田幸原線、(都)下土狩文教線については、代替路を設けずに工事の延伸時や変更時に将来形状を目指す。

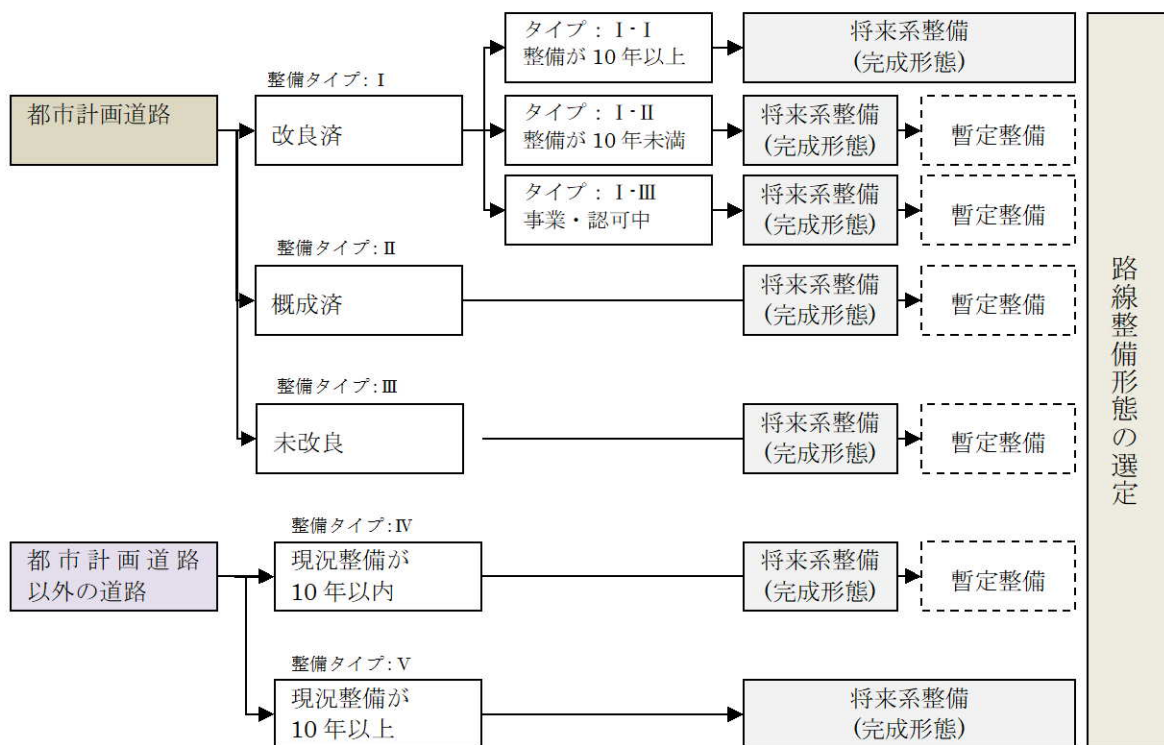
3. 整備形態概要

整備形態	【 整備イメージ 】												
<p>A</p> <p>自転車道</p>	<p>・自動車と縁石または柵等これに類する工作物により分離させた道路の部分</p>  <p>※一方通行で、やむを得ない場合 1.5m以上</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>■必要道路幅員(参考)</p> <table border="1" data-bbox="718 672 1260 784"> <thead> <tr> <th>車道幅員</th> <th>2.75m</th> <th>3.0m</th> <th>3.25m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2車線</td> <td>15.5m</td> <td>16.0m</td> <td>16.5m</td> </tr> <tr> <td>4車線</td> <td>21.5m</td> <td>22.0m</td> <td>22.5m</td> </tr> </tbody> </table>	車道幅員	2.75m	3.0m	3.25m	2車線	15.5m	16.0m	16.5m	4車線	21.5m	22.0m	22.5m
車道幅員	2.75m	3.0m	3.25m										
2車線	15.5m	16.0m	16.5m										
4車線	21.5m	22.0m	22.5m										
<p>B</p> <p>自転車専用通行帯</p>	<p>・車道上の整備で自動車とは視覚的に分離する。普通自転車の通行を指定された車両通行帯。</p>  <p>※1.50m以上やむを得ない場合 1.0m以上</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p> <p>■必要道路幅員(参考)</p> <table border="1" data-bbox="606 1299 1149 1400"> <thead> <tr> <th>車道幅員</th> <th>2.75m</th> <th>3.0m</th> <th>3.25m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2車線</td> <td>13.5m</td> <td>14.0m</td> <td>14.5m</td> </tr> <tr> <td>4車線</td> <td>19.5m</td> <td>20.0m</td> <td>20.5m</td> </tr> </tbody> </table>	車道幅員	2.75m	3.0m	3.25m	2車線	13.5m	14.0m	14.5m	4車線	19.5m	20.0m	20.5m
車道幅員	2.75m	3.0m	3.25m										
2車線	13.5m	14.0m	14.5m										
4車線	19.5m	20.0m	20.5m										
<p>C</p> <p>自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)</p>	<p>・自動車と混在した車道部左端部の通行空間。</p>  <p>※現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることも可能</p> <p>(1)歩道のある道路における対策</p> <p>(2)歩道のない道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p>												

4. 暫定・将来形態の策定方法

- 将来系整備(完成形態)は、都市計画道路の場合、都市計画道路幅員内で可能な整備形態を完成形態とし、都市計画道路以外の道路については、現状幅員内で改修した場合に整備できる形態を完成形態とする。また、将来整備は整備時の道路状況(規制速度や自動車、自転車交通量等)を考慮し詳細設計を行う。
- 設定したネットワーク路線について、各路線で想定される整備手法を「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7)」に従い、規制速度や幅員構成等をもとに設定するが、道路の整備状況等応じ本来すべき完成形態での整備が当面困難(現状が整備から10年未満、認可事業中)な場合などを考慮し、事業効果を早期に発揮するために暫定形態を設ける(必ずしも暫定形状は整備するものではない)。
- 下表の整備タイプI-I及びVについては、整備に合わせて完成整備が可能であることから将来整備を目指すものとする。

表 暫定・将来形態の策定フロー



・整備タイプの判別は、

「H25 三島市都市計画道路必要性再検証業務」及び現地踏査により行うものとする。

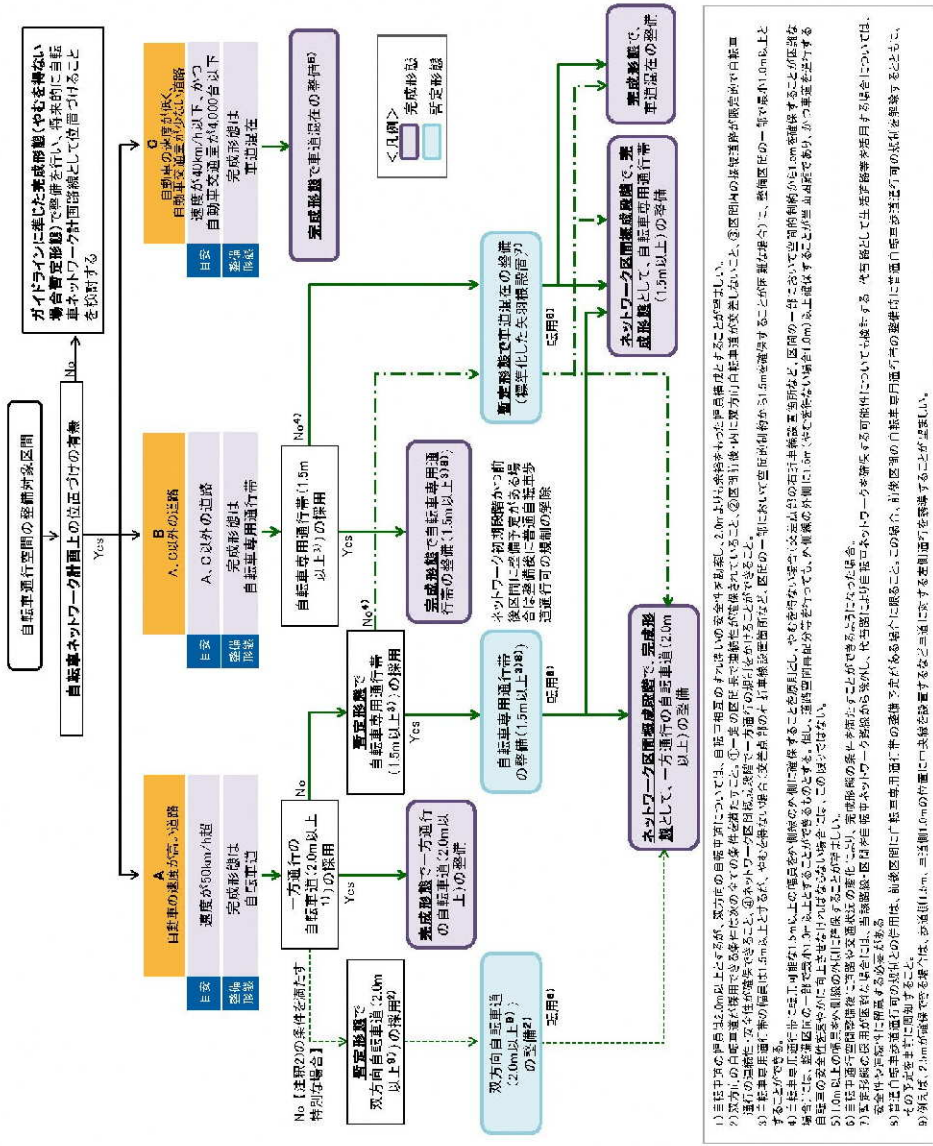


図 I-8 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

図 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態策定フロー

(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))

5. 整備形態一覧表

- 通勤通学ネットワークにより抽出された対象路線について、整備の選定方法に基づき整備方針をまとめた「選定路線・路線一覧表」を次ページに記載する。
 - 暫定形態及び完成形態の断面形状は参考形態であり、実施にあたっては、各道路管理者や関係機関と協議し決定する。
-

選定路線・整備一覧表													整備形態		H31.3 から 10年以内の 整備形態	備考	
現況路線概要※1						都市計画道路※3						将来	暫定				
区間 番号	整備 タイプ	路線名	管理	路線選定概要	整備区間	整備延長 (km)	規制速度 (km/h)	道路全体 標準幅員 (m)※2	標準車 線数※2	標準歩道 幅員(m)	道路全体 標準幅員 (m)			標準車 線数	標準歩道 幅員(m)		
①	—	国道1号	国	都市内連携軸 周辺市町との接続	清水町境～国道136号交差点	—	50	24.0	4	両側 3.5	—	—	—	補完路線 代替路	補完路線 代替路	補完路線 代替路	代替路設定(市広小路加屋町線、(主)22号三島富士線、 (一)145号沼津三島線
1-1	I-II	(都)川原ヶ谷八幡線 (市)広小路加屋町線	市	周辺市町との接続 2市1町自転車ネットワーク計画	清水町境～三島広小路駅踏切	0.63	40	15.0	2	両側 2.0	15.0	2	両側 2.0	B	C	C	
1-2	I-II	(都)川原ヶ谷八幡線 (主)22号三島富士線	県	2市1町自転車ネットワーク計画 都市内幹線道路	三島広小路駅踏切～ 大社町西交差点	0.65	30	15.0	2	両側 3.0	15.0	2	両側 3.0	C	C	C	
1-3	I-II	"	県	"	大社町西交差点～ 三嶋大社駐車場前	0.10	40	20.0	2	両側 5.0	15.0	2	両側 5.0	C	C	C	
1-4	I-II	"	県	"	三嶋大社駐車場前～ 新町橋(大湯川)	0.45	40	15.0	2	両側 1.6	15.0	2	両側 1.6	C	C	C	
2	V	(一)145号沼津三島線	県	周辺市町との接続 2市1町自転車ネットワーク計画	清水町境～ 三島広小路駅踏切	0.60	30	7.5	2	無	—	—	—	C	—	C	
3	IV	(市)西本町西若線	市	周辺市町との接続 2市1町自転車ネットワーク計画	栄町交差点～ 長泉町境	0.50	30	7.9	1	片側 2.2	—	—	—	C	C	C	
4-1	II	(都)小山三軒家線 (市)小山三軒家線	市	2市1町自転車ネットワーク計画,都市内 幹線道路、周辺市町との接続	長泉町境(主)22号三島富士線)～ (主)三島停車場線	0.60	40	14.5	2	両側 2.8	15.0	2	両側 3.0	B	C	C	
4-2	III	"	市	"	(主)三島停車場線～ 三島駅東交差点	0.15	40	14.6	2	両側 2.8	15.0	2	"	B	C	C	南口再開発計画があり
4-3	III	"	市	"	三島駅東交差点～ (主)21号三島裾野線	0.26	40	15.7	2	両側 3.5	15.0	2	"	B	C	C	南口再開発計画があり
5-1	I-I	(都)南町文教線 (主)51号三島停車場線	県	2市1町自転車ネットワーク計画, 都市内幹線道路	三島玉川交差点(国道1号)～ 製氷前踏切南	0.70	40	15.0	2	両側 1.5	15.0	2	両側 1.5	C	—	C	
5-2	I-I	(都)南町文教線 (主)51号三島停車場線	県	2市2町自転車ネットワーク計画, 都市内幹線道路	製氷前踏切南～ (主)22号三島富士線	0.35	40	15.0	2	両側 3.5	15.0	2	両側 3.5	C	—	C	
5-3	I-II	"	県	"	(主)22号三島富士線～ 三島市市民文化会館	0.45	40	15.0	2	両側 3.5	15.0	2	両側 3.5	C	C	C	
5-4	II	(都)南町文教線 (市)遊坂線	市	2市1町自転車ネットワーク計画, 都市内幹線道路	三島市市民文化会館～ 三島駅東交差点	0.22	40	9.0	2	無	15.0	2	両側 3.0	C	C	C	
5-5	I-III	"	市	"	三島駅東交差点～ (市)三島駅北祇園原線	0.20	40	15.0	2	両側 3.0	15.0	2	両側 3.0	C	C	C	南口再開発計画があり
5-6	I-II	"	市	"	(市)三島駅北祇園原線～ 三島北高等学校前	0.18	40	18.0	2	両側 4.5	15.0	2	両側 3.5	C	C	C	
6-1	II	(都)三島駅北口線 (市)三島駅徳倉線	市	都市内連携軸 周辺市町との接続	三島駅北口交差点～ 東レ体育館前交差点	0.85	50	12.1	2	片側 4.1	18.0	2	両側 4.5	B	自歩	自歩	
6-2	I-II	(都)三島駅北口線 (市)三島駅徳倉線	市	都市内連携軸 周辺市町との接続	東レ体育館前交差点～ (都)谷田幸原線	0.30	50	18.0	2	両側 4.5	18.0	2	両側 4.5	B	自歩	自歩	
6-3	III	(都)三島駅北口線 (市)三島駅徳倉線	市	都市内連携軸 周辺市町との接続	(都)谷田幸原線～ 青木橋	0.42	50	—	—	—	18.0	2	両側 4.5	B	自歩	自歩	事業中区間
6-4	III	(都)三島駅北口線 (市)三島駅徳倉線	市	都市内連携軸 周辺市町との接続	青木橋～ (主)21号三島裾野線	0.38	50	—	—	—	18.0	2	両側 4.5	B	B	B	道路計画区間
7-1	III	(都)東本町幸原線 (主)21号三島裾野線	県	都市内連携軸 周辺市町との接続	裾野市界～ (市)文教町一丁目1号線交差点	2.30	40	8.0	2	—	19.0	2	両側 4.5	A	C	C	
7-2	II	"	県	都市内連携軸	(市)文教町一丁目1号線交差点～ 三島市文教町交差点	0.65	40	19.0	2	両側 5.0	20.0	2	両側 5.0	C	C	C	
7-3a	II	"	県	都市内連携軸	三島市文教町交差点～ 大社町西交差点((主)21号三島富士線)	0.97	40	11.0	2	両側 2.5	16.0	2	両側 3.5	A	C	C	
7-3b	II	"	県	都市内連携軸	三島市文教町交差点～ 大社町西交差点((主)22号三島富士線)	0.13	40	11.0	2	両側 2.5	16.0	2	両側 3.5	C	C	C	
7-4	I-II	(都)(市)東本町幸原線 (主)21号三島裾野線	県	都市内連携軸	大社町西交差点～ 伊豆箱根鉄道高架	0.45	40	18.0	2	両側 4.5	18.0	2	両側 4.5	C	C	C	
7-5	I-I	(都)東本町幸原線 (主)21号三島裾野線	県	都市内連携軸	伊豆箱根鉄道高架～ 南二丁目IC交差点(国道1号)	0.45	40	18.0	2	両側 4.5	18.0	2	"	C	—	C	

整備形態：A=自転車道、B=自転車専用通行帯、C=自転車と自動車の混在型。
 ※1：三島市道路台帳及びH30年現地踏査より ※2：選定路線内で、交差点部を除く区間かつ同等の整備が連続している区間を標準幅員・標準部車線数とした ※3：東駿河湾広域都市計画図(三島市H30.1)、H25三島市都市計画道路必要再検証業務より

選定路線・整備一覧表

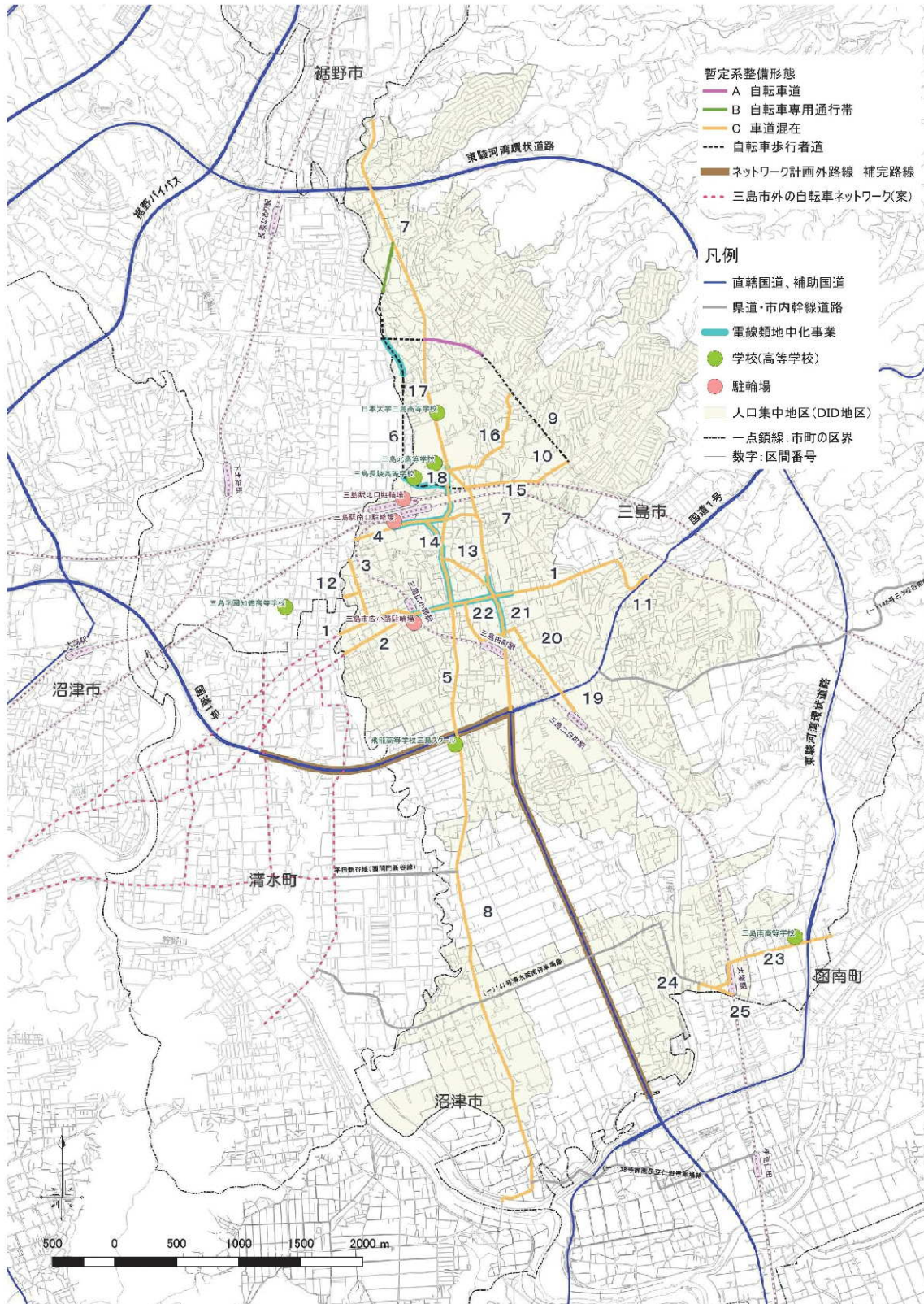
現況路線概要※1													都市計画道路※3			整備形態		H31.3から10年以内の整備形態	備考
区間番号	整備タイプ	路線名	管理	路線選定概要	整備区間	整備延長(km)	規制速度(km/h)	道路全体標準幅員(m)※2	標準部車線数※2	標準歩道幅員(m)	道路全体標準幅員(m)	標準部車線数	標準歩道幅員(m)	将来	暫定				
②	—	(都)三島函南線 国道136号	県	都市内連携軸 周辺市町との接続	南二日町IC交差点～ 函南町境	—	50	16.5	4	両側 1.5	27.0	4	両側 4.5	補完路線 代替路	補完路線 代替路	補完路線 代替路	代替路設定(→)140号三島静浦港線		
8	IV	(→)140号三島静浦港線	県	(都)三島函南線の代替路 都市内連携軸、周辺市町との接続	三島玉川交差点(国道1号)～ 沼津市界	4.00	40	10.0	2	両側 1.5	—	—	—	C	C	C			
9-1	I-III	(都)谷田幸原線	県	都市内連携軸	(都)三島駅北口線～ (主)21号三島裾野線	0.30	—	—	—	—	27.0	4	両側 4.5	A	自歩	自歩	事業中区間		
9-2a	I-III	"	市	"	(主)20号三島裾野線～ (市)徳倉文教線	0.50	—	—	—	—	25.0 (27.0)	4	両側 4.5	A	A	A	道路計画路線		
9-2b	I-III	"	市	"	(主)21号三島裾野線～ (市)徳倉文教線	0.40	—	—	—	—	25.0 (27.0)	4	両側 4.5	A	自歩	自歩	事業中区間		
9-3	II	(都)谷田幸原線 (市)谷田幸原線	市	"	(市)徳倉文教線～ (市)祇園原線	0.75	50	11.0	2	片側 3.5	—	—	—	A	自歩	自歩			
10	I-I	(都)祇園原線 (市)祇園原線	市	人口集中地区と幹線道路の接続 都市内幹線道路	三島市若松町交差点～ (市)谷田幸原線	0.30	40	16	2	両側 3.5	16.0	2	両側 3.5	C	—	C			
11	V	(主)22号三島富士線	県	都市内幹線道路	新町橋(大場川)～ 谷田東小山交差点	0.78	40	9.5	2	両側 1.5	—	—	—	C	—	C			
12	V	(市)泉町西若線	市	周辺市町との接続 三島学園知徳高等学校への接続	茶町北交差点～長泉町境	0.15	30	8.0	2	無	—	—	—	C	—	C			
13	I-I	(都)水上線 (市)水上線	市	(都)三島裾野線から三島駅への接続	(都)東本町幸原線～ (都)三島駅前通り線	0.40	30	11.0	2	片側 3.5	11.0	2	片側 3.5	C	—	C			
14	I-III	(都)三島駅前通り線 (主)51号三島停車場線	県	(都)南町文教線から三島駅への接続	一番町((都)南町文教線)～ 三島駅前交差点	0.21	40	14.5	2	両側 2.5	15.0	2	両側 3.5	C	—	C			
15	V	(市)三島駅北祇園原線	市	人口集中地区((市)祇園原線)～ 三島駅、三島北高等学校等への接続	若松町ガード下交差点((都)祇園原線)～ 文教町(都)三島裾野線)	0.51	40	9.5	2	片側 2.5	—	—	—	C	—	C			
16	V	(市)徳倉文教線	市	人口集中地区(市)谷田幸原線)～ 三島駅、三島北高等学校等への接続	志町田マックスパリュ(市)谷田幸原線)～ 三島北高等学校前	0.93	40	10.0	2	両側 1.5	—	—	—	C	—	C			
17	IV	(市)文教町一丁目1号線	市	(都)三島裾野線から三島駅北口線への 接続、周辺市町との接続	文教町((都)三島裾野線)～ 文教町((都)三島駅北口線)	0.20	30	12.0	2	両側 2.5	—	—	—	C	C	C			
18-1	I-II	(都)下土狩文教線 (市)文教町一丁目2号線	市	人口集中地区(市)祇園原線)の接続都市 内幹線道路、周辺市町との接続	長泉町境～ 三島簡易裁判所前交差点	0.46	40	21.0 (16.0)	2	両側 5.5	21.0 (16.0)	2	両側 5.5	A	自歩	自歩			
18-2	I-III	(都)下土狩文教線 (市)三島駅北祇園原線	市	"	三島簡易裁判所前交差点～ (都)東本町幸原線接続	0.15	30	11.0	2	両側 2.0	19.0	2	両側 4.5	A	自歩	自歩	事業中		
19	IV	(市)南二日町中島線	市	自転車関連施設(駅、駐輪場)への接続	伊豆箱根鉄道駿豆線三島二日町駅 ～中央幹線(国道1号)	0.20	40	10.0	2	片側 2.5	—	—	—	C	C	C			
20	IV	(市)大社前・南二日町線	市	自転車関連施設(駅、駐輪場)への接続	中央幹線(国道1号)～ 東本町北交差点	0.70	40	10.5	2	両側 1.5	—	—	—	C	C	C			
21	IV	(市)田町日の出町線	市	自転車関連施設(駅、駐輪場)への接続	東本町北交差点～ 伊豆箱根鉄道駿豆線三島田町駅前	0.30	30	8.7	2	片側 1.5	—	—	—	C	C	C			
22	IV	(→)143号三島田町停車場線	県	自転車関連施設(駅、駐輪場)への接続	伊豆箱根鉄道駿豆線三島田町駅前～ (主)22号三島富士線	0.30	30	9.0	2	両側 1.0	—	—	—	C	C	C			
23-1	V	(→)141号清水函南停車場線	県	大場駅及び三島南高等学校、函南町との 接続	(市)大場18号線～ (市)大場19号線	0.13	40	8.0	2	両側 1.0	—	—	—	C	—	C			
23-2	V	"	県	"	(市)大場19号線～ 大場駅北側踏切	0.27	30	6.0	2	無	—	—	—	C	—	C			
23-3	IV	"	県	"	大場駅北側踏切～ 函南町境	0.75	40	7.0	2	片側 1.0	—	—	—	C	C	C			
24	V	(市)大場18号線	市	大場駅及び函南町との接続	函南町境～ (→)141号清水函南停車場線	0.04	40	8.0	2	両側 1.5	—	—	—	C	—	C			
25	V	(市)大場19号線	市	大場駅及び函南町との接続	大場駅踏切(函南町境)～ (→)141号清水函南停車場線	0.14	40	8.0	2	両側 1.0	—	—	—	C	—	C			
整備延長合計						25.81													

整備形態:A=自転車道、B=自転車専用通行帯、C=自転車と自動車の混在型

※1:三島市道路台帳及びH30年現地踏査より ※2:選定路線内で、交差点部を除く区間かつ同等の整備が連続している区間を標準幅員・標準部車線数とした ※3:東駿河湾広域都市計画図(三島市H30.1)、H25三島市都市計画道路必要再検証業務より

6. 暫定系整備形態図

- 基本方針や道路整備状況を踏まえて、「将来計画」の整備形態を選定するが、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」での整備形態で整備を行う。
- 暫定計画は、概ね10年以内に整備した場合の暫定形状。



7. 将来系整備形態図

- 選定路線における完成系整備形態の路線図。
- 将来整備形状は、整備時の規制速度及び自動車、自転車、歩行者交通量等により再度判断する。

