

三島市自転車活用推進計画

【案】

令和4年1月

三島市

目次

1 はじめに	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の区域.....	2
1-3 計画期間	2
1-4 計画の位置づけ.....	3
1-5 自転車利用のメリット	4
2 自転車を取り巻く現状と課題.....	7
2-1 自転車を取り巻く現状	7
2-2 自転車を取り巻く課題	10
3 計画の目標.....	11
3-1 計画の基本方針.....	11
3-2 計画の目標.....	12
4 実施すべき施策.....	13
4-1 目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり	14
4-2 目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり	16
4-3 目標3 健康と脱炭素につながる自転車を活用したライフスタイルの推進	18
4-4 目標4 交流人口の拡大に向けたサイクルツーリズムの推進	21
5 計画の推進体制.....	22
5-1 計画の達成状況と評価	22
5-2 推進体制	23
5-3 フォローアップ及び見直し方法	23

1 はじめに

1-1 計画の背景と目的

自転車は、年齢や体力を問わず気軽に乗れる身近でユニバーサルな乗り物であり、徒歩に比べてより広範囲の移動が可能になることから、自動車を持たない子どもや高齢者の交通手段としてのほか、ちょっとしたおでかけや公共交通を補完する移動手段として活用されてきました。さらに近年、自転車はプラスの3K(環境、健康、観光)につながる交通手段として、その価値が改めて見直されてきています。

こうした背景のもと、国は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進といった重要課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ自転車の活用を推進すること等を基本理念とする、自転車活用推進法を平成 29(2017)年 5 月に施行、平成 30 年(2018)年 6 月に第一次となる「自転車活用推進計画」を閣議決定し、その後、令和 3(2021)年 5 月に「第二次自転車活用推進計画」を閣議決定しました。都道府県、市町村においても、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する計画を定めることが努力義務化されており、静岡県は平成 31(2019)年に「静岡県自転車活用推進計画」を策定し、サイクルスポーツの聖地創造に向けたビジョンを市町や県民と共有しながら、ハード・ソフトの施策を総合的に推進しています。

本市においては、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、令和 2(2020)年 6 月に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」を策定しました。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、概ね 10 年間でのネットワーク整備に取り組んでいます。

本市は、新幹線三島駅を有し、東京への高いアクセス性と、富士・箱根・伊豆の玄関口という立地特性から、交通結節点として静岡県東部・伊豆地域の中核を担う都市です。市の特徴として、面積が約 62km²と大きくなく三島駅から 5km 圏内に人口集中地区が集まるコンパクトなまちで、比較的平坦な地形かつ温暖な気候から、市中心部への移動に自転車が利用しやすい条件が揃っていることが挙げられます。また、古くから宿場町、三嶋大社の門前町であるとともに、市内各所から富士山の湧水が湧き出る「水の都」とも呼ばれており、自転車を活用することで、市内外に点在する多様なスポットを効率的かつ楽しく周遊できる高いポテンシャルを秘めています。

一方で、自動車への高い依存や市街地における交通渋滞、自転車のルール・マナーの浸透不足に伴う自転車関連事故の発生などの社会的課題や、上述のポテンシャルを生かしたサイクルツーリズムの振興を図る受入環境の整備といった、改善すべき課題があります。

そこで、市民が安全・安心に、また快適に自転車に乗ることができ、さらには市民も来訪者も自転車に親しめるまちづくりを推進することとしました。本市における自転車活用推進の方向性を示し、関係部局や企業・団体、市民、さらには広域連携に関わる自治体等と連携し、自転車の活用に関する施策を戦略的・総合的に展開を図ることで、自転車をはじめとした道路交通の安全性を高め、市民の健康の維持・増進、持続可能なまちづくりに向けた脱炭素化、観光振興による地域活性化を図ることを目的として、新たに「三島市自転車活用推進計画」を策定します。

本計画は、本市として初めての自転車に係わる総合的な計画であることから、市民、団体、企業、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共に創るという共創の理念のもと、将来のあるべき姿に向けて、計画を着実に推進していきます。

1 1-2 計画の区域

2 本計画の対象区域は、三島市全域とします。

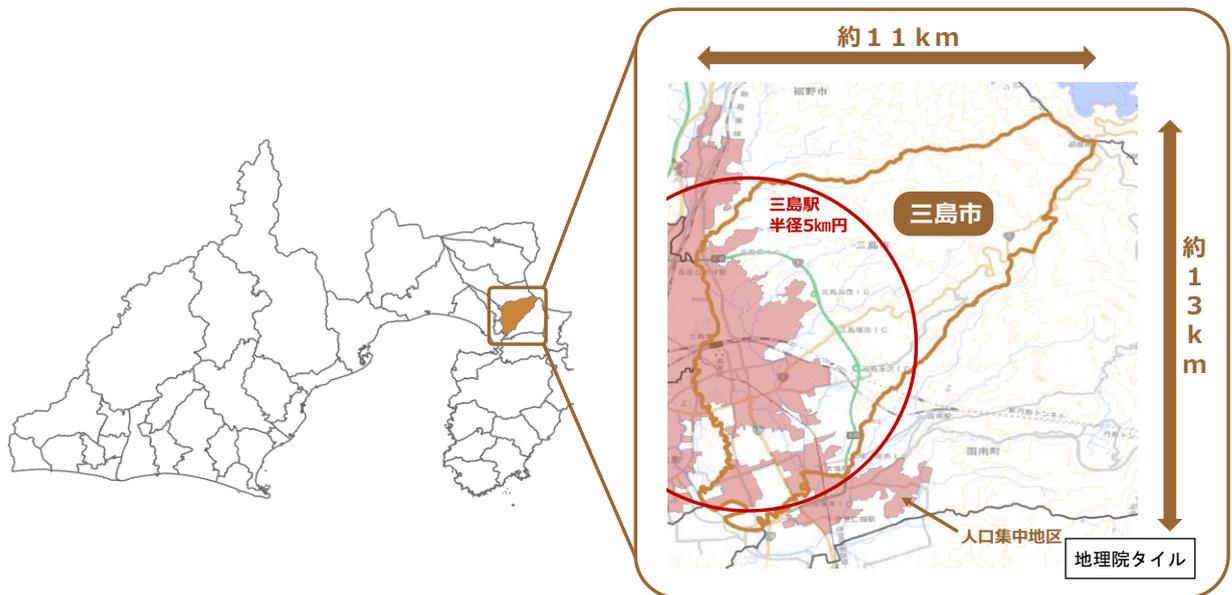


図 1-1 計画の区域

3

4

5

6

7 1-3 計画期間

8 本計画の計画期間は、令和4(2022)年度～令和8(2026)年度の5年間とします。

9

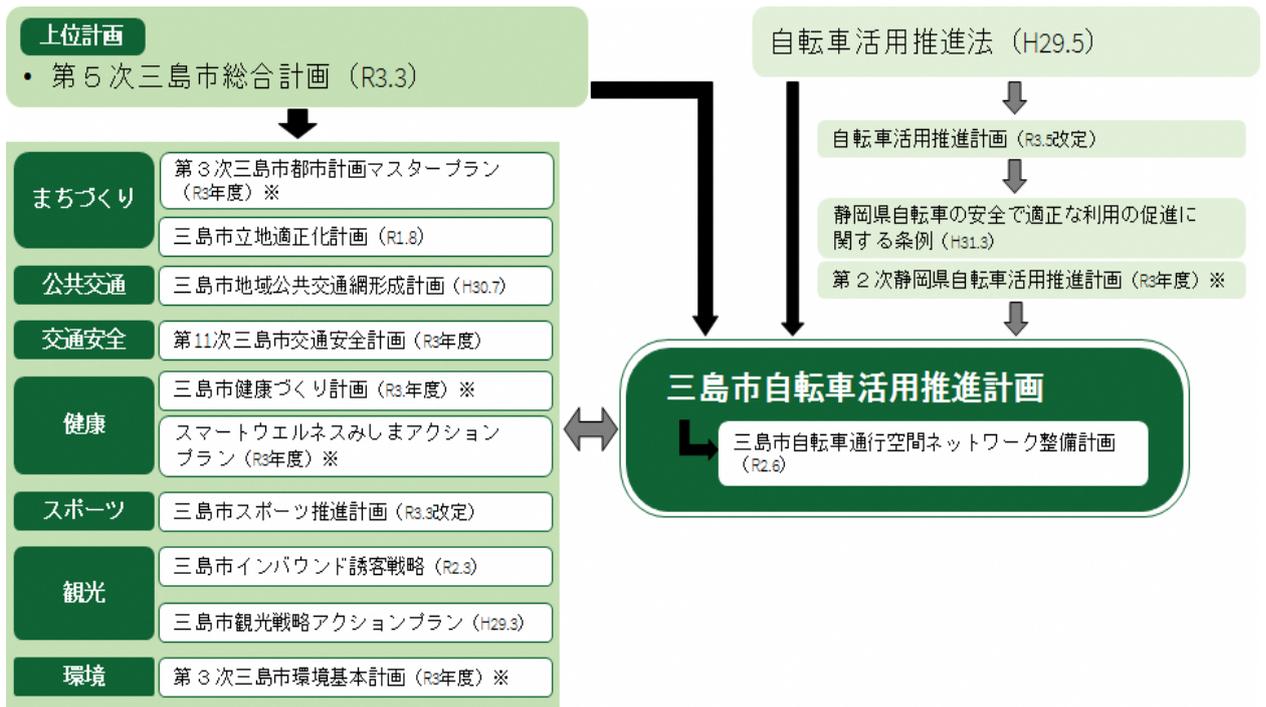
10

1 1-4 計画の位置づけ

2 本計画は、国および県の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車活用推進法第 11 条に基づく市町
3 村版自転車活用推進計画とするものです。

4 三島市の上位・関連計画と連携し、本市における自転車の活用を総合的・計画的に推進するための
5 自転車施策に関する最上位計画と位置づけます。

6



※策定作業中

7

図 1-2 計画の位置づけ

8

1-5 自転車利用のメリット

自転車は、気軽に利用できることとともに、日常生活に自転車を取り入れることにより、環境、健康、観光等の面でメリットが期待できます。

(1) 環境面でのメリット

環境面では、自転車は二酸化炭素を排出しないことから、自動車の利用頻度を減らして自転車を活用することで、交通渋滞の緩和や地球環境への負荷を低減することができます。

移動時間の短縮

- 国土交通省の資料によると、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

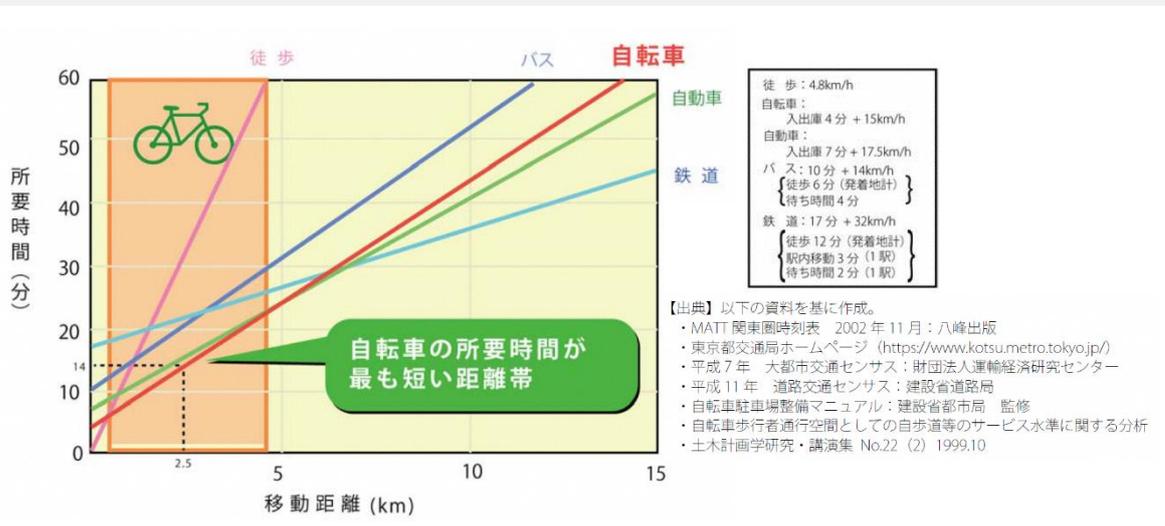


図 1-3 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

出典)自転車通勤導入に関する手引き(自転車活用推進官民連携協議会、令和元(2019)年5月)

環境負荷の低減

- 自家用乗用車から、鉄道等の公共交通や徒歩、自転車での移動に転換することで、二酸化炭素の排出量削減につながります。

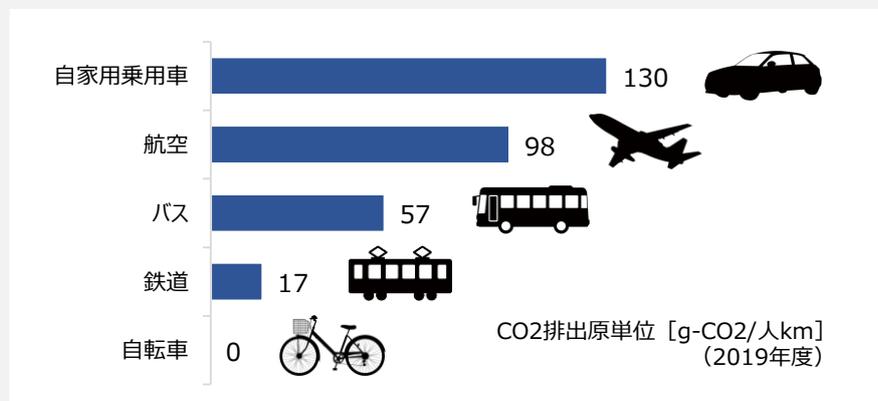


図 1-4 交通手段別の二酸化炭素の排出量

出典)国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

1 (2) 健康面でのメリット

健康面では、自転車はひざや腰への負担が少ない運動方法として、忙しくて運動不足の現代人に適したツールとなります。これは、日常生活に自転車を取り入れることで、単なる移動時間を運動時間に切り替えることができ、しかも自転車特有の爽快さや気持ち良さが、移動時に“楽しさ”という価値をもたらし、心身の健康の維持・増進に役立つためです。加えて自転車通勤が従業員の生産性向上等につながるという調査結果もあり、自転車のもつクリーンなイメージと相まって、事業者にとってはイメージアップや健康経営をもたらすものとしても注目が集まっています。

メタボ解消

- メタボリック症候群と予備軍の6名が行った実験結果によると、自転車にのる習慣のなかった人が3ヶ月間自由に自転車を利用した結果、平均で体重は2.3kg、体脂肪率は1.2%ダウンしました。
- 継続して自転車を活用することで、メタボの解消が期待されます。

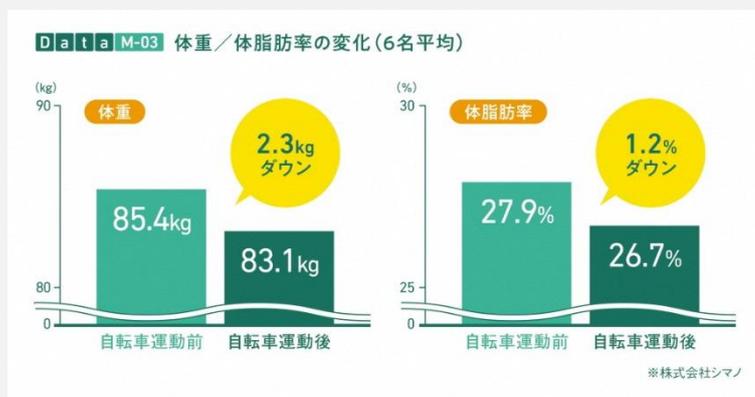


図 1-5 自転車の利用による体重・体脂肪率の変化

出典)Cyclingood Health Data File (株)シマノ

疾患予防

- イギリスの研究結果によると、「車・公共交通」を利用している人に比べて、「自転車」を組み合わせて通勤している人のほうが、心臓疾患やがんの死亡・発症リスクが低いことが明らかにされており、自転車の活用が疾患予防につながる期待されます。

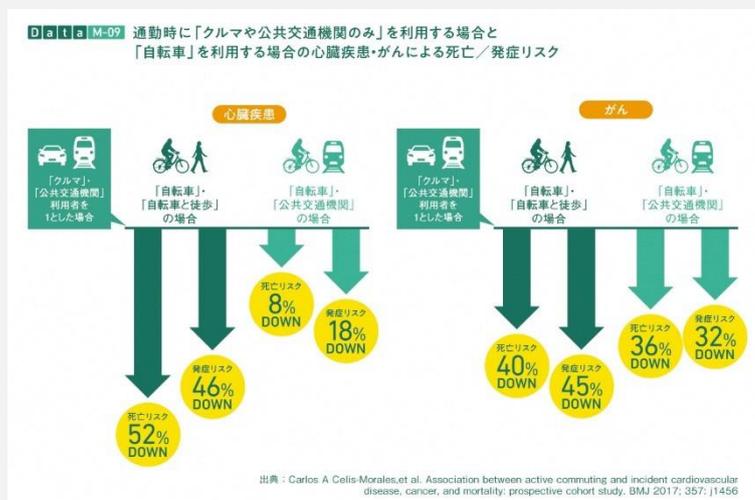


図 1-6 通勤時の手段別にみた心臓疾患・がんによる死亡・発症リスク

出典)Cyclingood Health Data File (株)シマノ

1 (3) 観光面でのメリット

2 観光面では、地域の歴史資源等を自転車で周遊する「サイクルツーリズム」の人気が高まっており、
3 自転車を観光に活用することで、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、国内外からの新
4 たな客層を取り込むことができる等、交流人口や消費の拡大につながります。

5 観光客の増加

- 6 瀬戸内海を横断し広島県と愛媛県を結ぶ約 70km のサイクルルートである「しまなみ海道」では、全国に先駆けて車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと距離標の路面標示整備を進めてきました。
- 7
- 8 さらに、しまなみ海道では、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や、自転車の修理に対応したタクシーの導入など、サイクリスト向けの取り組みを推進しています。
- 9 令和元年には、ナショナルサイクルルートに指定されました。
- 10
- 11
- 12
- 13 しまなみ海道の起点である尾道市では、国外からの観光客が5年前と比較して約3倍に増加するなど、交流人口が拡大しました。

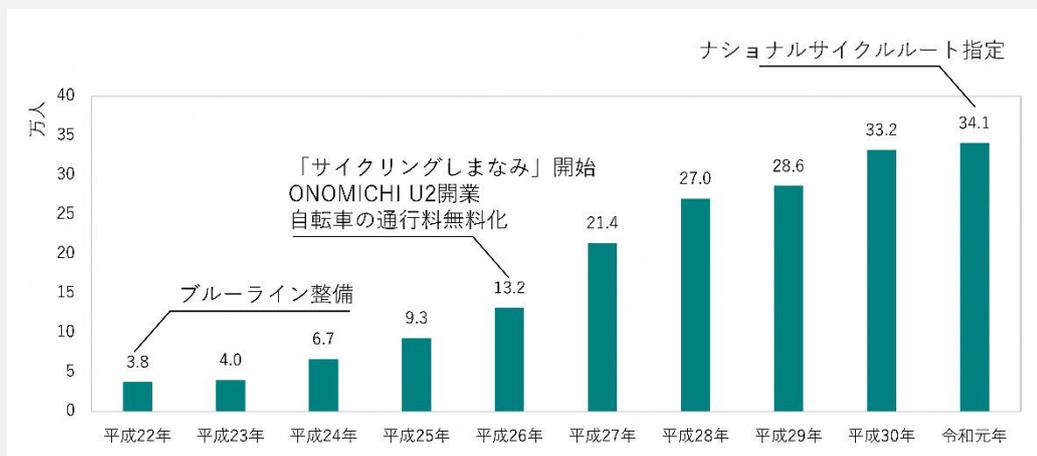


図 1-7 尾道市の外国人観光客数の推移

出典)尾道市「平成31年(令和元年)尾道市観光客統計について」より作成

2 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、自動車 63%、自転車 7.4%、バス・鉄道 7%となっており、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「ハレノヒサイクル」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。
- 自転車事故の発生場所は、市街地エリアの幹線道路に集中しています。
- 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。

1 視点4 観光

2 市内の現状

- 3 ● 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
4 に位置しています。
- 5 ● 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
6 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
7 す。
- 8 ● 三島市を含む周辺地域では、太平洋岸自転車道やぐるり富士山トレイルといったサイクルルート
9 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。

10 ニーズ

- 11 ● 特にサイクリストは通常の観光と比較して消費金額が高く、スタンプラリーやポタリング(自転車
12 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。
- 13 ● 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
14 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。
- 15 ● 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
16 設の整備ニーズも高くなっています。

17

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。

3 計画の目標

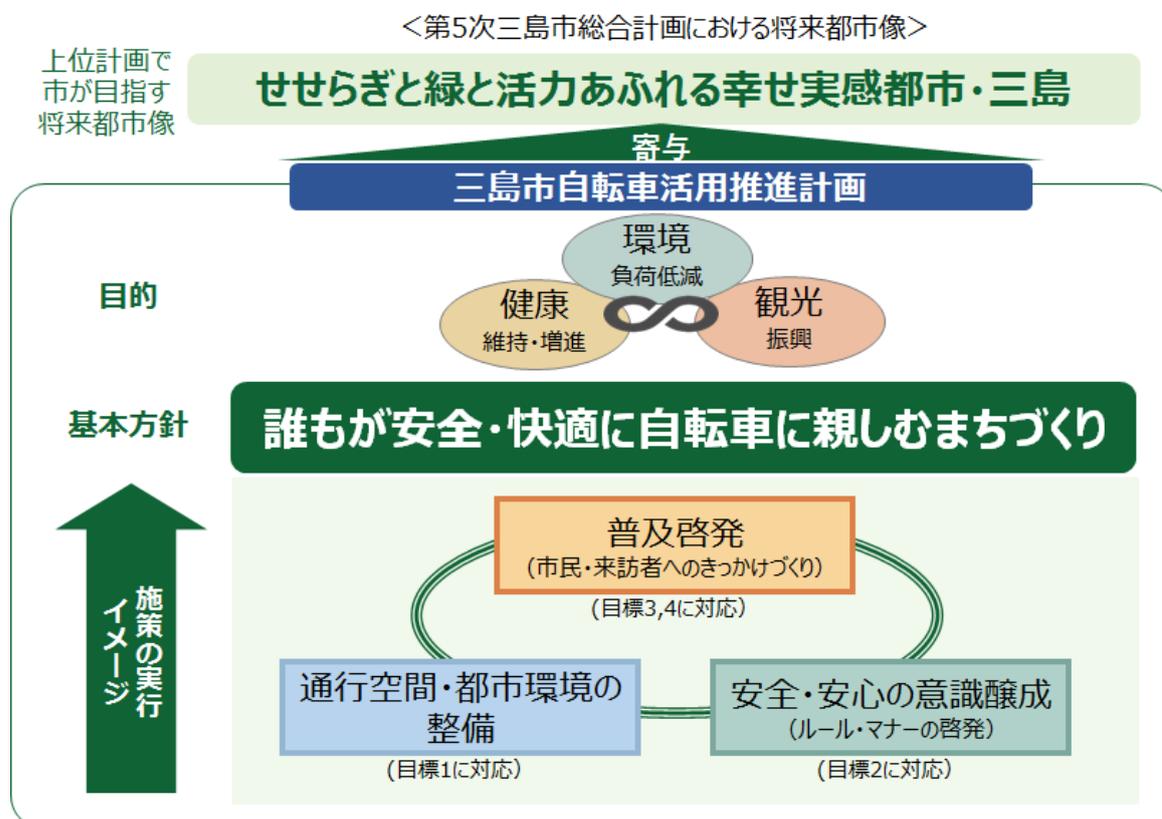
3-1 計画の基本方針

第5次三島市総合計画では、本市の将来都市像として「せせらぎと緑と活力あふれる幸せ実感都市・三島」を掲げ、「安全・安心に暮らせるまち(防災、交通安全等)」、「健康で福祉が充実したまち(スマートウェルネス等)」、「交流とにぎわいのあるまち(観光等)」、「快適で暮らしやすいまち(コンパクト・プラス・ネットワーク等)」等を基本目標として、持続的に発展できるまちづくりを目指しています。

これまでのまちづくりに加えて自転車の利用環境を整備することで、楽しく健康的に、環境に優しく、経済的に移動できるエリアが拡大します。公共交通機関とも連携することで、市民のライフスタイルの一部として自転車が組み込まれ、自動車への高い依存から脱却することが期待されます。サイクルスポーツの振興や観光での移手段としての活用、サイクリストの誘致等、新たな交流も創出されます。

自転車通行空間等のインフラ整備と、多様な道路利用者の安全意識の醸成、自転車利用に関する普及啓発を一体的に推進することで、自転車の活用による様々な効果を十分に発現させ、地域に波及させていくことが重要であると考えました。

以上を踏まえ、本計画では、市民や来訪者、子ども、親子連れ、学生、通勤者、初心者、サイクリスト等の区別なく、「誰もが安全・快適に自転車に親しむまちづくり」を基本方針として、「せせらぎと緑と活力あふれる幸せ実感都市・三島」の実現を目指して、自転車の活用を推進していきます。



18

図 3-1 本計画の基本方針

3-2 計画の目標

自転車を取りまく課題の整理結果と、計画の基本方針を踏まえ、本計画の4つの目標を以下のとおり設定します。

目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり

- 自転車利用の土台となる良好な都市環境の形成に向けて、市内を安全・安心で快適に通行できる自転車通行空間の整備を推進するとともに、公共交通との親和性を向上します。

目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり

- 誰もが安全・安心に移動できるよう、ルール・マナーを遵守した安全な自転車利用の推進に加え、多様な道路利用者が自転車について理解し、安全・安心に共存できる意識づくりを行います。

目標3 健康と脱炭素につながる自転車を活用したライフスタイルの推進

- 市民の健康維持・増進と脱炭素型ライフスタイルへの転換が図られるよう、市民の通勤、通学、買物等の日常移動や余暇活動などの多様な場面において、自転車を利用するきっかけづくりを行います。

目標4 交流人口の拡大に向けたサイクルツーリズムの推進

- 観光振興により地域活性化が図られるよう、周辺市町や関連団体と連携し、観光における交通手段としての自転車の活用や、自転車に乗ること自体を目的とした来訪を促進します。

1 4 実施すべき施策

2 4つの目標の実現のため、実施すべき施策及び具体的な措置を以下のとおり設定します。

3

4

表 4-1 実施すべき施策

目標	施策	措置
目標1 安全・安心で快適に 自転車に乗ることが できる環境づくり	1 自転車通行空間の 計画的な整備推進	1 自転車通行空間ネットワーク整備計画等に基づく 自転車通行空間の整備
		2 まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車通行 空間の確保
	2 公共交通と連携した 自転車利用の促進	3 公共交通との連携によるモーダルミックスの促進
		4 シェアサイクルの普及促進
目標2 安全・安心に 自転車に乗ることが できる人づくり	3 自転車の安全利用 の啓発	5 自転車利用に関する相互理解の促進
		6 街頭における自転車利用者に対する交通安全指導 の実施
		7 通学路周辺の安全対策の推進
	4 自転車の交通安全 教育の充実	8 ターゲットに応じた交通安全教室の実施
		9 自転車損害賠償保険等の加入・ヘルメット着用の 促進、安全点検の啓発
	5 災害時における 自転車活用の推進	10 災害時における自転車(シェアサイクル含む)活用の 検討
目標3 健康と脱炭素につな がる自転車を活用 したライフスタイルの 推進	6 日常や余暇における 自転車活用の推進	11 自転車の効果・魅力の発信、利用啓発
		12 自転車通勤の促進
		13 サイクリスト、自転車競技者の育成支援
		14 サイクリングを楽しむことができる環境づくり
		15 サイクルイベント・大会への協力、周知
目標4 交流人口の拡大に 向けたサイクルツー リズムの推進	7 サイクリング環境の 充実	16 サイクリングの拠点施設整備の検討
		4 【再掲】シェアサイクルの普及促進
		14 【再掲】サイクリングを楽しむことができる環境づくり
		15 【再掲】サイクルイベント・大会への協力、周知

5

4-1 目標 1 安全・安心で快適に

自転車に乗ることができる環境づくり

施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

措置1 自転車通行空間ネットワーク整備計画等に基づく自転車通行空間の整備					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画に位置づけられた道路について、効果的・効率的に安全・安心な自転車通行空間を確保するため、矢羽根の設置等による道路整備を推進します。 都市計画道路の整備と合わせ、自転車通行空間を確保します。 自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の適切な維持管理を行います。 				
実施主体と関係機関	市(土木課、都市整備課)、道路管理者、警察署				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

措置2 まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車通行空間の確保					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 自転車の走行の支障となる路上駐車や植栽、看板等については、自転車から適切な視認性が確保されるよう、必要に応じて撤去、指導を行います。 良好な都市環境を確保するため、放置自転車の指導、撤去を行います。 実施に向けて検討する取組 <ul style="list-style-type: none"> 幅員の狭い生活道路等では、ハードとソフトの両面から自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るゾーン 30・ゾーン 30 プラス等の交通安全対策により、歩行者・自転車が安全に通行できる空間の確保を検討します。 無電柱化事業の実施路線においては、道路幅員を変えずに車道や歩道などの幅員構成を見直すことにより、自転車通行空間の確保を検討します。 				
実施主体と関係機関	市(土木課、都市整備課、地域協働・安全課)、道路管理者、警察署				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

1 施策2 公共交通と連携した自転車利用の促進

措置3 公共交通との連携によるモーダルミックスの促進					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅周辺の駐輪場は、鉄道事業者とともに、自転車利用者の利便性を図り、適切な維持管理及び運用を行います。 				
	実施に向けて検討する取組 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通と自転車の連携強化に向けて、今後策定予定の「三島市地域公共交通計画(仮称)」と連携しながら、交通結節点となる鉄道駅や主要なバス停周辺、商店街等に駐輪スペースやシェアサイクルポートの設置の可能性を検討します。 伊豆箱根鉄道で実施しているサイクルトレインについて、伊豆半島でサイクリングを楽しむ市民や来訪者が有効に利用できるよう、情報発信を行います。 バスやタクシーへの自転車の積載について、関係事業者や周辺自治体と連携し、導入の可能性を検討します。 				
実施主体と関係機関	市(地域協働・安全課、都市計画課、商工観光課)、交通事業者、シェアサイクル事業者 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

2

措置4 シェアサイクルの普及促進					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 市民や来訪者に対して、シェアサイクルの利用方法や利便性を周知するため、広報啓発を実施します。 シェアサイクルを利用して観光スポット等を巡るモデルコースを紹介します。 				
	実施に向けて検討する取組 <ul style="list-style-type: none"> 市民生活での移動や観光での回遊における自転車利用を促すため、関係事業者等と連携して、利用ニーズの高い施設やその周辺等にサイクルポートの設置を促進するための検討を行います。 企業・団体に「三島市シェアサイクル事業」への連携を働きかけるとともに、周辺市町との連携によるサービス提供エリアの拡充を検討します。 				
実施主体と関係機関	市(商工観光課)、シェアサイクル事業者、観光協会 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

3

1 4-2 目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり

2 施策3 自転車の安全利用の啓発

措置5 自転車利用に関する相互理解の促進					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者等の道路空間の利用者に対し、自転車利用に関する相互理解を促進します。 特に自動車運転者に対しては、警察等と連携し、車道空間を適切に共有するために矢羽根型路面標示の効果や自動車の動きの特性(死角等)の周知を行います。 				
実施主体と関係機関	市(地域協働・安全課、土木課)、道路管理者、警察署 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

3

措置6 街頭における自転車利用者に対する交通安全指導の実施					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 学校、警察、PTA、交通指導員、交通安全指導員等と連携し、街頭での自転車利用者に対する指導啓発・取締を実施します。 				
実施主体と関係機関	市(地域協働・安全課)、学校、警察署、交通安全指導員 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

4

措置7 通学路周辺の安全対策の推進					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 学校、警察、道路管理者等と連携し、自転車の利用が多い学校周辺のエリア等において、通学路の安全対策を推進します。 				
実施主体と関係機関	市(土木課、地域協働・安全課)、学校、警察署、道路管理者 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

5

1 施策4 自転車の交通安全教育の充実

措置8 ターゲットに応じた交通安全教室の実施					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 多様な世代や利用目的に応じた自転車の通行ルールやマナー等の周知を図るため、段階的かつ体系的な安全教育や普及啓発活動を推進します。 自転車関連事故の当事者は、自転車の利用が多い高校生が中心となっているため、学校等との連携による安全指導の実施や、リーフレットの作成により、安全意識の向上を図ります。 				
実施主体と関係機関	市(地域協働・安全課、学校教育課)、学校、交通安全協会 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

2

措置9 自転車損害賠償保険等の加入・ヘルメット着用の促進、安全点検の啓発					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者に対して、チラシやポスター等により、ヘルメットの着用、自転車損害賠償保険等の加入の促進を図ります。 ヘルメットについては着用による事故発生時の死亡リスクの低減効果、保険については高額賠償の事例等を提示することにより、着用・加入のメリットと必要性を発信します。 安全な自転車を利用するため、自転車店等と連携し、購入時に安全な乗り方や点検・メンテナンスの方法の周知を行います。 				
実施主体と関係機関	市(地域協働・安全課、学校教育課)、学校、自転車店 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

3

1 施策5 災害時における自転車活用の推進

措置 10 災害時における自転車(シェアサイクル含む)活用の検討					
事業内容	実施に向けて検討する取組 <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時には、道路の被災により自動車の通行ができなくなること、自動車の利用が集中することによる渋滞等の発生が懸念されることから、迅速な住民の避難や市職員による被災時状況の把握等のため、シェアサイクルを含めて災害時における自転車の活用について検討します。 				
実施主体と関係機関	市(危機管理課、商工観光課)、シェアサイクル事業者 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

2

3

4 4-3 目標3 健康と脱炭素につながる

5 自転車を活用したライフスタイルの推進

6 施策6 日常や余暇における自転車活用の推進

措置 11 自転車の効果・魅力の発信、利用啓発					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 広報紙やイベント等の機会を活用し、自転車の利用による効果(健康増進効果やCO2の削減効果等)と魅力を市民へ周知し、利用啓発を行います。 自転車に乗るきっかけをつくるために、親子で参加可能なイベント等、健康増進につながるサイクルイベントを開催します。 手軽にサイクリングを楽しむことができる市内のサイクリングコースの設定やマップの作成を行います。 特に今後の自転車利用を担う子どもに対して、地元自転車チーム等と連携し、自転車を楽しく・安全に活用できるような乗り方教室や、自転車競技の紹介、クラブハウスでの職場体験、選手交流・見学会を開催します。 				
実施主体と関係機関	市(健康づくり課、スポーツ推進課、商工観光課)、地元自転車チーム ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

7

措置 12 自転車通勤の促進					
事業内容	<p>実施する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の企業・団体等に対し、国が作成した「自転車通勤導入に関する手引き」や「エコ通勤啓発リーフレット」等を活用して自転車通勤制度の導入やエコ通勤の推進を働きかけます。 働きかけにあたっては、自転車を利用した通勤による経費削減や社員等の健康増進、企業イメージの向上といった事業者にとってのメリットを紹介します。 				
実施主体と関係機関	市(環境政策課、健康づくり課、商工観光課、都市計画課)、企業・事業者				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

1

措置 13 サイクリスト、自転車競技者の育成支援					
事業内容	<p>実施する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民がスポーツに関心を持ち、また市内でスポーツに取り組む人口を増やすため、みしまジュニアスポーツアカデミー等の自転車競技者の育成につながる活動を実施します。 <p>実施に向けて検討する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車やその他の交通を気にせずに自転車を利用できるよう、自転車に自由に乗れるフィールドの整備を検討します。 				
実施主体と関係機関	市(スポーツ推進課)、自転車競技団体・施設 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8

2

3

措置 14 サイクリングを楽しむことができる環境づくり					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 自転車所有の有無に関わらず市民や市へ訪れた観光客が市内をより楽しむことができるように、企業等と連携してスポーツバイクやe-BIKEを含む多様なレンタサイクルの充実を図ります。 自転車でめぐるのに適したスポットの情報を収集するとともに、市内の滞在時間増加や宿泊につなげるための周遊観光プランを、サイクリングルートと紐づけて設定し、それぞれ情報発信や情報連携を行います。 静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会(E-Spo)等と連携し、バイシクルピットの設置や手荷物の一時的預かり・配送などのサイクリストにやさしいサービスの普及を図るため、利用ニーズの高い施設等に協力要請を行います。 E-Spo 等と連携し、サイクリングガイド養成講座の実施支援および協力を行います。 				
実施主体と関係機関	市(商工観光課)、E-Spo、観光協会、企業・事業者 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

1

措置 15 サイクルイベント・大会への協力、周知					
事業内容	実施する取組 <ul style="list-style-type: none"> 静岡県東部・伊豆地域等の周辺市町、団体・企業等と連携して地域全体での集客効果を高めるために、太平洋岸自転車道や富士山一周ルートといったサイクリングルートを生かした市内および周辺市町でのサイクルイベント開催に係る協力および支援を実施します。 東京 2020 オリンピック・パラリンピックの会場となった伊豆ベロドローム等における国際大会やサイクルイベント開催時には、幅広い世代がサイクルスポーツを知り、親しむきっかけを作るため広報、周知を図ります。 				
実施主体と関係機関	市(商工観光課、スポーツ推進課)、静岡県、周辺市町 ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
					

2

3

1 4-4 目標4 交流人口の拡大に向けたサイクルツーリズムの推進

2 施策7 サイクリング環境の充実

措置 16 サイクリングの拠点施設整備の検討					
事業内容	実施に向けて検討する取組 <ul style="list-style-type: none"> 富士、伊豆、箱根、太平洋岸自転車道等へのサイクリング観光を行う玄関口(ゲートウェイ)として、三島駅の利便性を向上させるため、三島駅周辺におけるサイクリング拠点施設の整備や拠点施設に求められる機能について検討します。 				
実施主体と関係機関	市(商工観光課) ほか				
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	(実施に向けて検討する取組) 検討・適宜実施 				

3

4

措置 4 【再掲】シェアサイクルの普及促進

5

措置 14 【再掲】サイクリングを楽しむことができる環境づくり

6

措置 15 【再掲】サイクルイベント・大会への協力、周知

7

5 計画の推進体制

5-1 計画の達成状況と評価

計画を着実に遂行するため、計画の評価指標として以下の目標値を設定します。

表 5-1 計画の評価指標

目標	指標	現況値	目標値
目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり	自転車通行空間の整備進捗率 ^(※1) (暫定整備形態を含む)	24.1%	85.1% ^(※2)
		(R3)	(R8)
目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり	自転車事故発生件数 ^(※3)	95件 ^(※4)	現況値より 減少 ^(※5)
		(5年間の年平均)	(R8)
目標3 健康と脱炭素につながる 自転車を活用したライフスタイル の推進	自転車分担率 ^(※6)	12.0% ^(※7)	12.5% ^(※8)
		(R3)	(R8)
	自転車利用意向	39.5% ^(※9)	51.0% ^(※10)
		(R3)	(R8)
目標4 交流人口の拡大に向けた サイクルツーリズムの推進	鉄道駅やバス停の周辺における シェアサイクル・レンタサイクルの ステーション数 ^(※11)	17箇所	20箇所 ^(※12)
		(R3)	(R8)

※1 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画に基づく整備の実績値

※2 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画の1次計画が概ね10年間での整備を目標としていることから、今後5年間での進捗率を設定した

※3 三島市内で発生した自転車事故発生件数の実績値

※4 新型コロナウイルス感染症による人流の減少等の影響を踏まえて現況値は過去5年間(2016年～2020年)の平均値より設定した

※5 自転車の活用による利用者数の増加と比例して事故発生件数も増加することが懸念されるが、安全・安心に関する施策の実施により、目標値としては、現況より事故発生件数を減少させることとした

※6 交通手段分担率:ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合

※7 市民アンケート調査にて算出した代表交通手段(ひとつの移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段(主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順))分担率

※8 東駿河湾都市圏PT調査によると自動車の分担率が過去10年間で約1%増加していることから、今後5年間で自転車と公共交通の分担率をそれぞれ0.5%ずつ増加させ、自動車への依存を低減させる目標値とした

※9 市民アンケート調査にて「普段外出時の自転車の利用意向」として「思う」「やや思う」を回答する人の割合

1 ※10 「普段外出時の自転車の利用意向」として「あまり思わない」と回答した方(24.6%)のうち約半数(12.3%)の
2 自転車利用意向を高めることを目標値とした

3 ※11 交通結節点となる鉄道駅及び路線バス・三島市自主運行バスのバス停 300m 圏域に設置されるシェアサイ
4 クル・レンタサイクルのステーションの数の実績値

5 ※12 今後 5 年間で、現状ではシェアサイクルのステーションがない鉄道駅の周辺に設置するとともに、新たにレン
6 タサイクルのステーションを設けることを目標値とした

9 5-2 推進体制

10 本計画は、市民、団体、企業、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共
11 に創るという共創の理念のもと、関係機関と連携しながら推進します。

14 5-3 フォローアップ及び見直し方法

15 本計画は、令和4(2022)年度～令和8(2026)年度の5年間を計画期間としています。計画の評価
16 指標については、毎年の現況値を把握するとともに、中間年として令和6(2024)年度(3年目)には、施
17 策・措置の取り組み状況等について確認を行います。また、計画最終年である令和8(2026)年度に、
18 本計画の評価と次期計画の検討を行います。

19 なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化等を踏まえ、施策や目標値については適宜フォロー
20 アップや見直しを図ることとします。また評価指標の設定自体についても、新たな指標の追加等、適宜
21 見直しを図ることとします。