
島田市自転車ネットワーク計画(案)

令和6年3月

島田市

目次

1. 概要

1.1 背景と目的	1
(1) 背景	2
(2) 目的	2
1.2 本計画の対象地域	2
1.3 計画の位置付け	3

2. 自転車を取り巻く環境

2.1 自転車に関する全国的な変化	4
(1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	4
(2) 第2次自転車活用推進計画	5
(3) 第2次静岡県自転車活用推進計画	6
(4) 隣接する市の自転車ネットワーク計画	6
(5) 道路交通法の改正	7
(6) 自転車安全利用五則の改定	8
2.2 島田市の概況	9
(1) 上位計画および関連計画	9
(2) 島田市の人口集中地区、人口推移の状況	11
(3) 島田市の自転車利用状況	12
(4) 市内における自転車通行環境	21
2.3 自転車交通の現況と課題	22
(1) 課題整理	22
(2) 自転車ネットワーク計画路線の選定イメージ	23

3. 計画の基本方針と自転車ネットワーク計画路線

3.1 自転車ネットワーク計画路線選定の基本方針	24
(1) 基本方針	24
3.2 自転車ネットワーク計画路線の選定	25
(1) 路線の選定条件	25
3.3 自転車ネットワーク計画路線の整備方針	28
(1) 整備形態の基本的な考え方	28
(2) 望ましい整備形態について	30
(3) 自転車ネットワーク計画路線の整備方針フロー	32
(4) 路線分類の基本的な考え方	35
3.4 短期整備路線の検討	42
(1) 優先度	42
(2) 短期整備路線	45

4. 計画の推進に向けて

(1) 計画期間	48
(2) 計画目標	48
(3) 計画の進行管理	48

1. 概要

1.1 背景と目的

(1) 背景

国や県において、サイクルスポーツやサイクルツーリズムなど、交通手段以外での自転車の利活用が広がっています。一方で、島田市の交通事故件数が減少傾向となっているにもかかわらず、自転車事故件数は減少していない状況であることから、自転車交通事故対策が喫緊の課題となっています。本市においても、自転車の利用を促進する自転車活用推進計画の策定や、安全な通行空間を確保するための自転車ネットワーク計画の策定が必要となっています。

○国・県の動向

<p>自転車活用推進法(H29.5)</p> <p>「都道府県・市町村は、自転車活用推進法の基本理念や国の推進計画を勘案し、地域の实情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。」</p> <p>→ 国、県の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、地域の課題解決や地域特性・地域資源を活用し、自転車に関する施策を総合的に推進する計画を定めます。</p>	<p>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> <p>「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示しています。</p>
<p>国：自転車活用推進計画 目標</p> <ol style="list-style-type: none"> ①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 ②サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 ③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 ④自転車事故のない安全で安心な社会の実現 <p>県：自転車活用推進計画 目標</p> <ol style="list-style-type: none"> ①自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築 ②国際的なサイクルツーリズムの目的地創造 ③安全・快適に誰もが自転車に親しむ地域社会の形成 ④良好な自転車走行空間の形成 	<p>静岡県自転車道等設計仕様書</p> <p>「自転車は車両であり、車道通行が原則である。そのため、本仕様書は、道路管理者が自転車通行空間を設計する際に、特にわかりにくい箇所や静岡県内で統一を図りたい箇所についての考え方を整理し、統一的な自転車通行空間の整備を図ることを目的とする。</p> <p>自転車道等の設計の参考資料として活用し、地域の实情に応じて弾力的に運用するものとする。」</p>

○自転車の現状

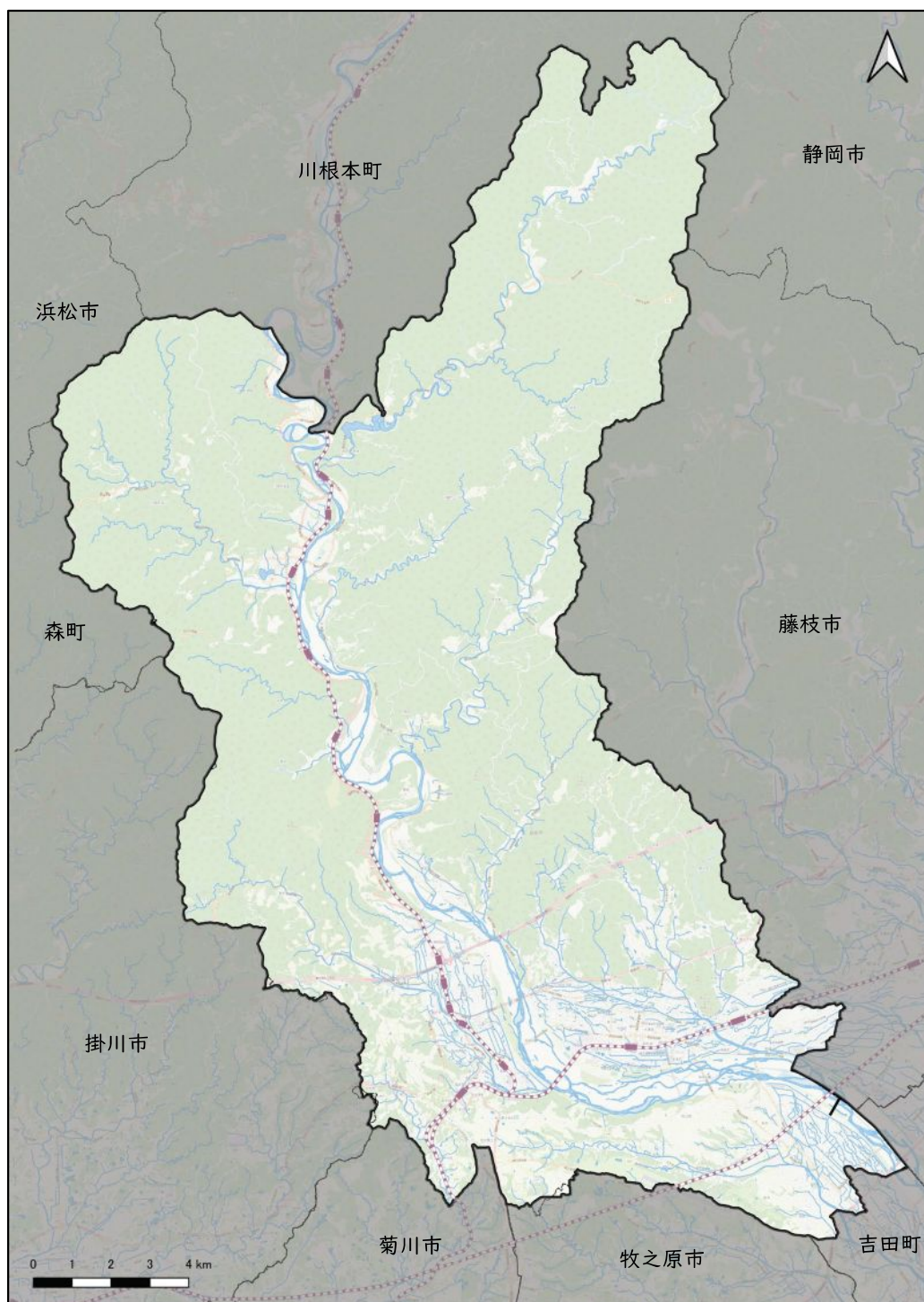
<p>(件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>全事故</th> <th>自転車事故</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成30年</td> <td>667</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>令和元年</td> <td>558</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>497</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>令和3年</td> <td>454</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>令和4年</td> <td>451</td> <td>51</td> </tr> </tbody> </table> <p>交通事故件数は減少傾向にあるものの、自転車事故件数は減少していない状況にあります</p> <p>年度別自転車事故件数の推移 出典「警察庁オープンデータ」</p>	年度	全事故	自転車事故	平成30年	667	74	令和元年	558	56	令和2年	497	63	令和3年	454	58	令和4年	451	51	<p>(件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路区分</th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>令和2年</th> <th>令和3年</th> <th>令和4年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> </tr> <tr> <td>主要地方道</td> <td>~5</td> <td>~5</td> <td>~5</td> <td>~5</td> <td>~5</td> </tr> <tr> <td>県道</td> <td>~10</td> <td>~10</td> <td>~10</td> <td>~10</td> <td>~10</td> </tr> <tr> <td>市町村道</td> <td>~15</td> <td>~25</td> <td>~35</td> <td>~45</td> <td>~40</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> <td>~2</td> </tr> </tbody> </table> <p>市町村道の自転車事故件数が多い傾向にあります</p> <p>道路区分別自転車事故件数の推移 出典「警察庁オープンデータ」</p>	道路区分	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	国道	~2	~2	~2	~2	~2	主要地方道	~5	~5	~5	~5	~5	県道	~10	~10	~10	~10	~10	市町村道	~15	~25	~35	~45	~40	その他	~2	~2	~2	~2	~2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>通行位置</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.歩道を走ることが多い</td> <td>68%</td> </tr> <tr> <td>2.車道を走ることが多い</td> <td>32%</td> </tr> </tbody> </table> <p>自転車を利用する際の通行位置 出典「島田市自転車通学アンケート結果」</p>	通行位置	割合	1.歩道を走ることが多い	68%	2.車道を走ることが多い	32%
年度	全事故	自転車事故																																																												
平成30年	667	74																																																												
令和元年	558	56																																																												
令和2年	497	63																																																												
令和3年	454	58																																																												
令和4年	451	51																																																												
道路区分	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年																																																									
国道	~2	~2	~2	~2	~2																																																									
主要地方道	~5	~5	~5	~5	~5																																																									
県道	~10	~10	~10	~10	~10																																																									
市町村道	~15	~25	~35	~45	~40																																																									
その他	~2	~2	~2	~2	~2																																																									
通行位置	割合																																																													
1.歩道を走ることが多い	68%																																																													
2.車道を走ることが多い	32%																																																													

(2) 目的

島田市内における自転車事故削減が急務であるため、中学生・高校生の通学や通勤・買い物等の日常利用および観光等において、自転車が安全かつ快適に通行できる空間を効果的・効率的に整備することを目的として、島田市自転車ネットワーク計画を策定します。

1.2 本計画の対象地域

本計画は、島田市全域を対象とします。



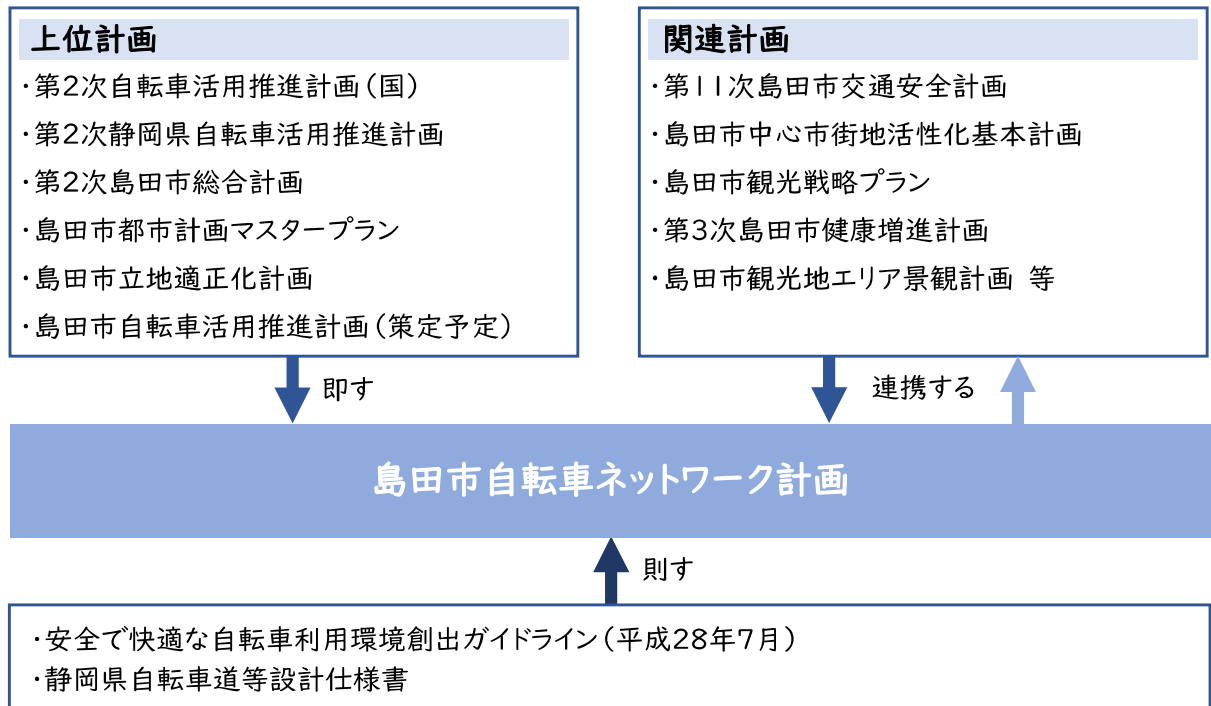
図：本計画の対象地域（島田市全域）

1.3 計画の位置付け

本計画は、国のガイドラインや静岡県自転車活用推進計画の考え方を基本として、島田市の自転車利用、道路環境の現状や課題を踏まえ、「第二次島田市総合計画」に寄与する計画として策定します。

また、関連計画である「第11次島田市交通安全計画」や「島田市中心市街地活性化計画」等との連携を図ります。

なお、「島田市自転車活用推進計画」が策定された場合は、同計画の施策の一つとして位置付けます。

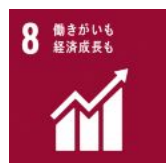


島田市における SDGs

島田市では、地域の多様な主体とのパートナーシップにより、国際的視点で考え、地域主体で行動し、その取り組みを地域全体に広げることで、SDGsに取り組む人々を増やすとともに、経済・社会・環境の好循環が生まれる持続可能なまちづくりを更に推進しています。

本計画は、以下の視点における SDGsの達成に寄与するとともに、本市が掲げる将来像「笑顔あふれる 安心のまち 島田」の実現を目指します。

【主に関係のある目標】



2. 自転車を取り巻く環境

2.1 自転車に関する全国的な変化

(1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

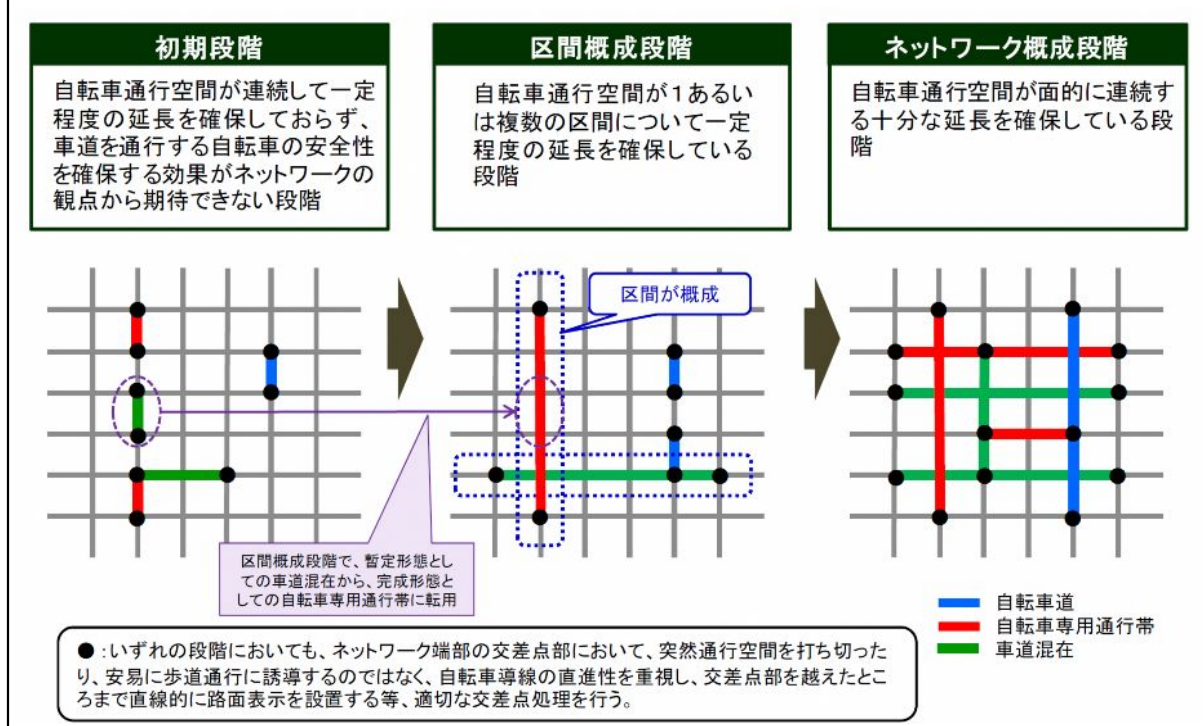
- 国土交通省と警察庁では、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組を推進しています。
- 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、平成24年11月に策定されました。
- 平成28年に「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策としてガイドラインの改定が行われました。

【主な改定内容】

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

【緊急度に応じた整備優先度の検討】

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。



図：自転車ネットワーク形成段階と普通自転車歩道通行可の交通規制解除の考え方
出典「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(2) 第2次自転車活用推進計画

- 平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」の第9条に基づき、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、国土交通省が平成30年6月に策定し、令和3年5月に改訂しました。
- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現のため、実施すべき施策および講ずべき措置として「自転車通行空間の計画的な整備」が位置付けられています。
- 第2次自転車活用推進計画では、①コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、②情報通信技術の飛躍的発展、③高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、現計画から取組を更に強化することとしています。

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
 - 2. 自転車通行空間の計画的な整備**
 3. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
 - 20. 自転車通行空間の計画的な整備（再掲）**
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。
 （利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）
<自転車の走行性・配慮した排水構造の例>

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用** 等<自転車走行データの分析(前橋市)>

- 企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等<企業の駐輪スペースの設置>
【出典 国土交通省】

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
 （ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）
<森林でのMTB走行>
【出典 林野庁】

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
 - 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。<三輪アシスト自転車研究>
【出典 東北大学中田研究室】

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

出典「第2次自転車活用推進計画」

(3) 第2次静岡県自転車活用推進計画

- 「自転車活用推進法」の第10条に基づき、静岡県においても、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として平成31年3月に策定、令和4年3月に改定されました。
- 「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」を目指します。
- 目標4「良好な自転車走行空間の形成」において、施策9:自転車走行空間の計画的な整備の「市町自転車活用推進計画の策定支援」として、2026年度までに本市を含む24市町の自転車活用推進計画の策定を目指しています。
- 生活様式の変容による自転車交通量の増加に合わせた計画的な自転車走行空間の整備として、自転車ネットワーク計画に位置付けられたルートや通勤、通学等の自転車交通量が多い路線等について重点的に整備を推進しています。

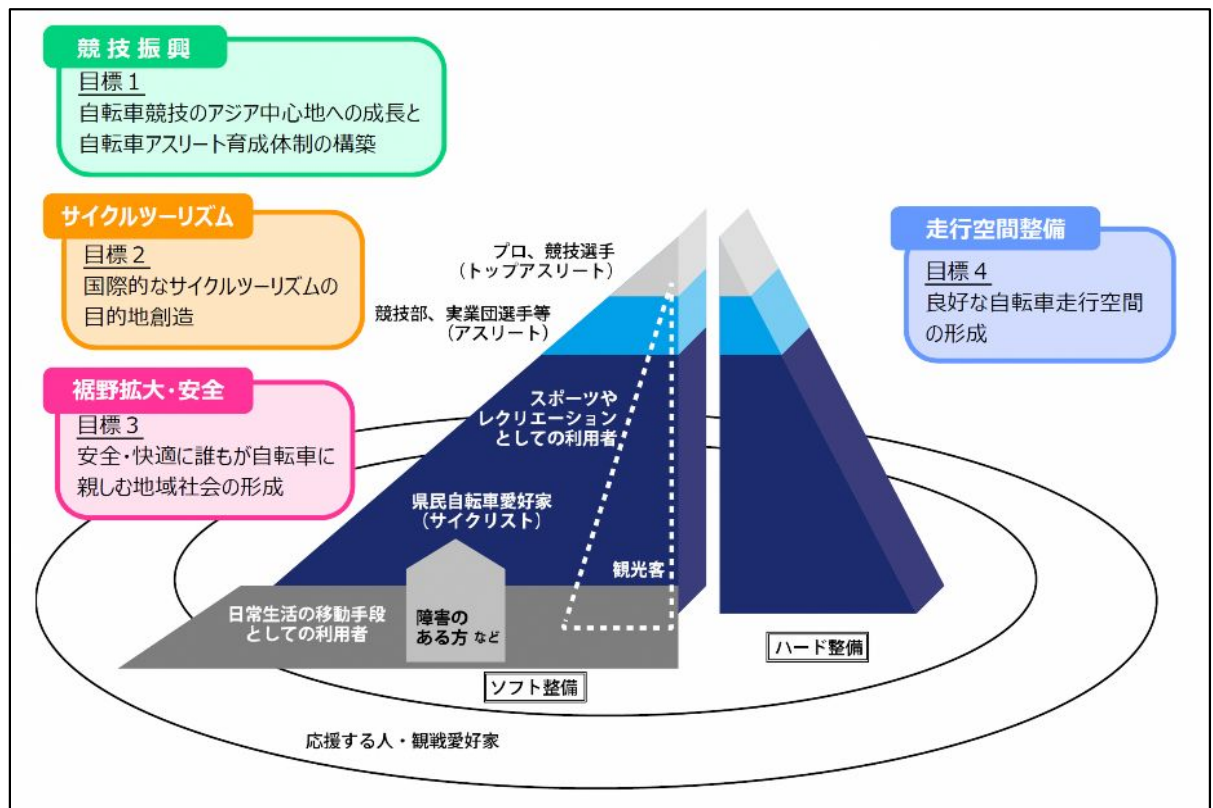


図:計画の目標

出典「第2次自転車活用推進計画」

(4) 隣接する市の自転車ネットワーク計画

- 本市に隣接する藤枝市では平成30年3月に「藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画」、焼津市では令和3年5月に「焼津市自転車ネットワーク計画」を策定されており、本市に接続する路線がネットワーク路線に位置付けられています。

(5) 道路交通法の改正

① 自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化

○ 自転車乗用中の交通事故被害軽減のため、自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

- ・ 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。
- ・ 自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。
- ・ 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するとき、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

出典「道路交通法第63条の11(令和5年4月1日施行)」

② 特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定が施行

○ 特定小型原動機付自転車の車両基準、保安基準への適合、自賠償保険(共済)への加入、ナンバープレートの取付けが定められました。

○ 特定小型原動機付自転車の運転者が守るべき交通ルール等が示されました

- ・ 16歳未満の者の運転の禁止
- ・ 飲酒運転の禁止
- ・ 乗車用ヘルメットの着用
- ・ 車両の点検・整備
- ・ 車道通行の原則(道路標識等により例外的に歩道等を通行可能)等

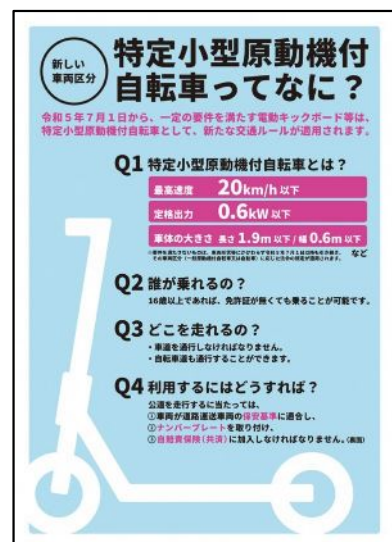
出典「警察庁 HP『特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について』」



図：チラシ1
(自転車専用ヘルメットの着用義務化)
出典「静岡県警察 HP」



図：チラシ2
(ルールを守って電動キックボードに乗ろう)
出典「経済産業省 HP」



図：チラシ3
(特定小型原動機付自転車)
出典「経済産業省 HP」

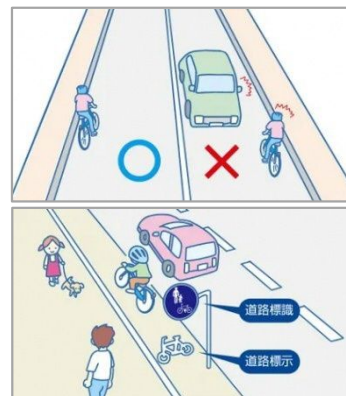
(6) 自転車安全利用五則の改定

○令和4年11月1日に中央交通安全対策会議(内閣府)は、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の改正が行われたことを機会に、自転車に関する交通秩序の更なる整序化を図り、自転車の安全利用を促進するために、「自転車安全利用五則」を改定しました。

① 車道が原則、左側を通行／歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は車道通行を原則とし、車道を通行するときは自動車と同じ左側通行です。ただし、道路標識や道路標示で指定された場合や、運転者が13歳未満のこども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な場合、車道や交通の状況からみてもやむを得ない場合は、歩道を通行できます。

歩道は歩行者優先のため、自転車が歩道を通行する際は、車道寄りの部分を徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止をしなければなりません。



② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号必ず守り、安全を確認しましょう。

また、「止まれ」の標識がある場所では、必ず一時停止しましょう。「止まれ」の標識がなくても、見通しの悪い交差点では、必ず徐行し、左右をよく見て、安全に通行しましょう。また、見通しのよい交差点でも、安全のため速度を落としましょう。



③ 夜間はライトを点灯

夜間、自転車で道路を走るときは、前照灯及び尾灯(又は反射器材)をつけなければなりません。



④ 飲酒運転は禁止

酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。また、酒気を帯びて自転車を運転するおそれがある者に自転車を提供したり、酒類を提供したりしてはいけません。



⑤ ヘルメットを着用

令和5年4月1日からは、全ての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務になります。



図：自転車安全利用五則
出典「内閣府 政府広報オンライン HP」

2.2 島田市の概況

(1) 上位計画および関連計画

自転車ネットワーク計画の検討にあたり、連携すべき上位計画や関連計画を整理しました。

① 島田市都市計画マスタープラン

- 都市機能や居住を地域の拠点に集約・誘導し、拠点間を公共交通などによるネットワーク化を図るため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを進めます。
- 蓬萊橋や川根温泉等を観光・交流拠点に位置付け、地域資源を活用した観光・交流拠点をむすぶネットワークの構築を目指しています。



図：将来都市構造図
出典「島田市都市計画マスタープラン」

② 島田市立地適正化計画

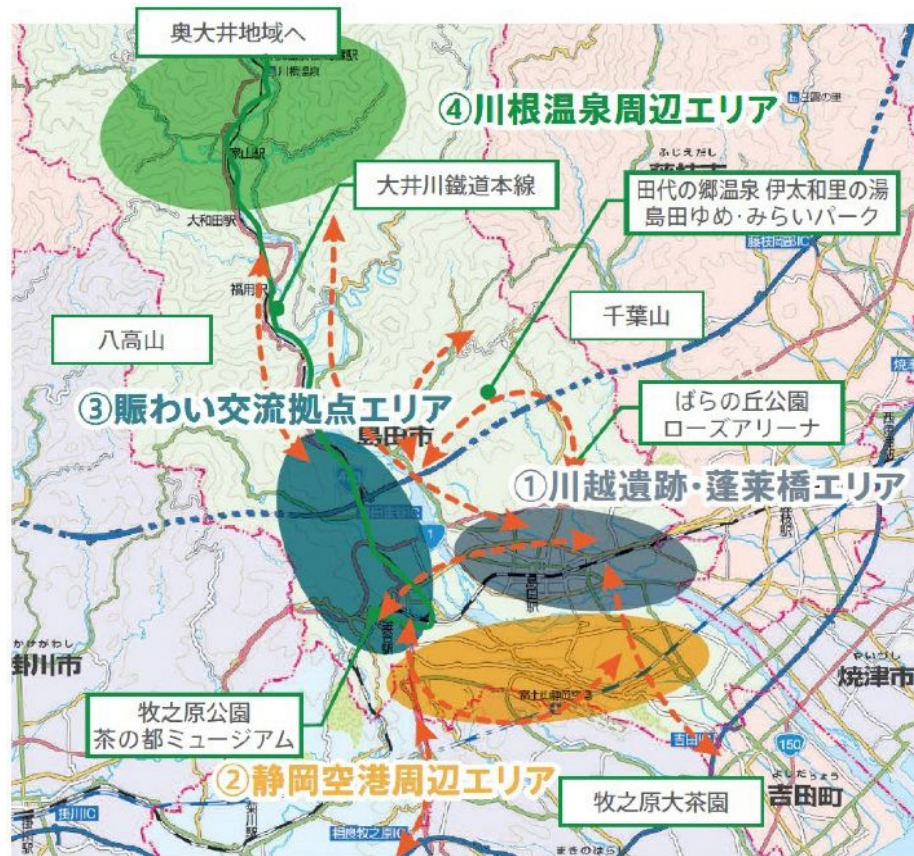
- 医療・福祉・商業・子育て支援などの都市機能が利用しやすい拠点づくりを目指すため、これらの都市機能が集積している島田駅周辺を中心拠点、六合・初倉・金谷公民館周辺を地域拠点に位置付けています。

③ 第11次島田市交通安全計画(令和3年度~令和7年度)

- 令和7年末までに交通事故による年間死者数ゼロ、また年間人身交通事故件数400件以下とすることを目標としています。
- 自転車利用環境の総合的整備として、道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進めています。

④ 島田市観光戦略プラン

- 回遊性を高める環境整備として、多様なニーズに応える二次交通手段の整備に取り組み、観光客の利便性を向上させると同時に、地域内観光資源の面的な活用を図ります。
- 賑わい交流拠点エリアとして TOURIST INFORMATION「おおいなび」を拠点としたレンタサイクルを新たに展開し、モデルコースと併せて提供します。
- エリア内のみならず、奥大井への足として自転車を活用することや、サイクルトレインを実装するなど、コンテンツとの連動を検討します。

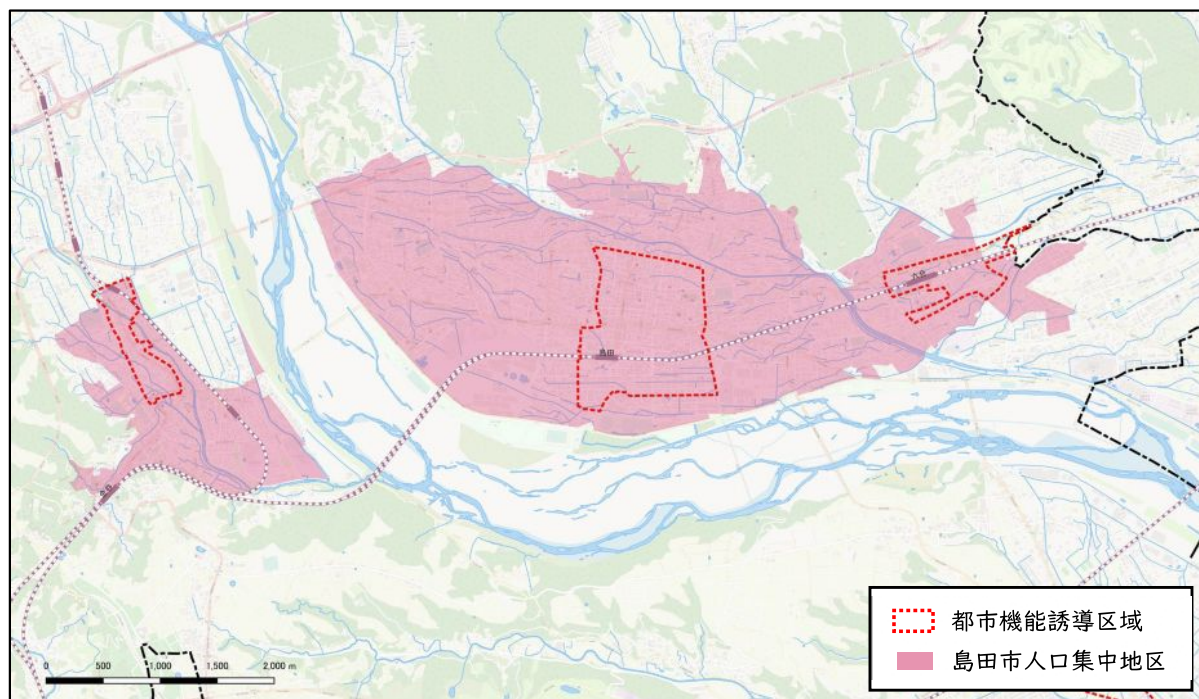


① 川越遺跡・蓬萊橋エリア	歴史・文化を守り、活用するエリア
② 静岡空港周辺エリア	空港を核として賑わいを創出するエリア
③ 賑わい交流拠点エリア	交通結節点として訪客を出迎え、地域回遊を促すエリア
④ 川根温泉周辺エリア	豊かな自然を活用したアドベンチャーエリア

図：観光拠点エリア
出典「島田市観光戦略プラン」

(2) 島田市の人口集中地区、人口推移の状況

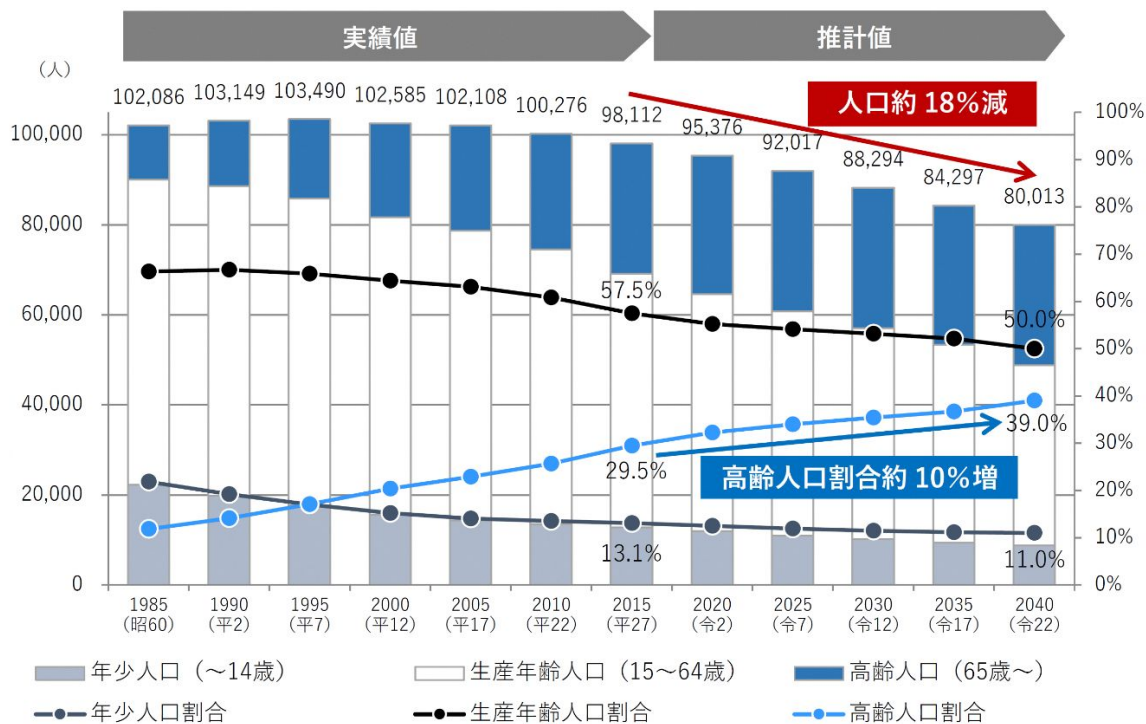
○島田市は、JR 鉄道駅がある中心地域、六合地域、金谷地域が人口集中地区となっています。



図：島田市人口集中地区図
出典「国土数値情報ダウンロードサイト」

○島田市の全体人口は減少傾向にあります。

○年少人口割合は減少傾向にある一方、高齢人口割合が増加傾向にあります。



図：人口推移・将来人口

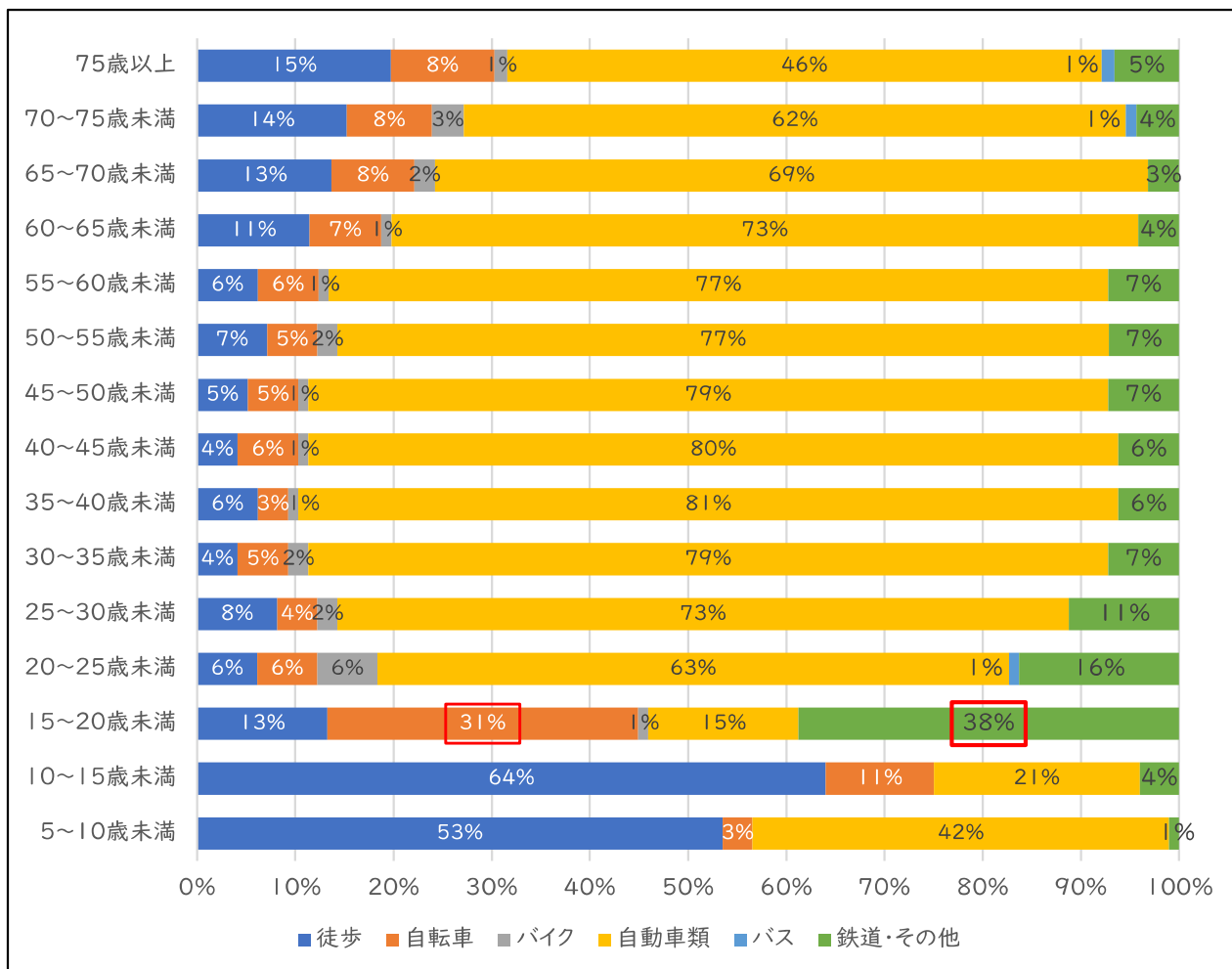
出典「国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計」

(3) 島田市の自転車利用状況

① 自転車の移動傾向

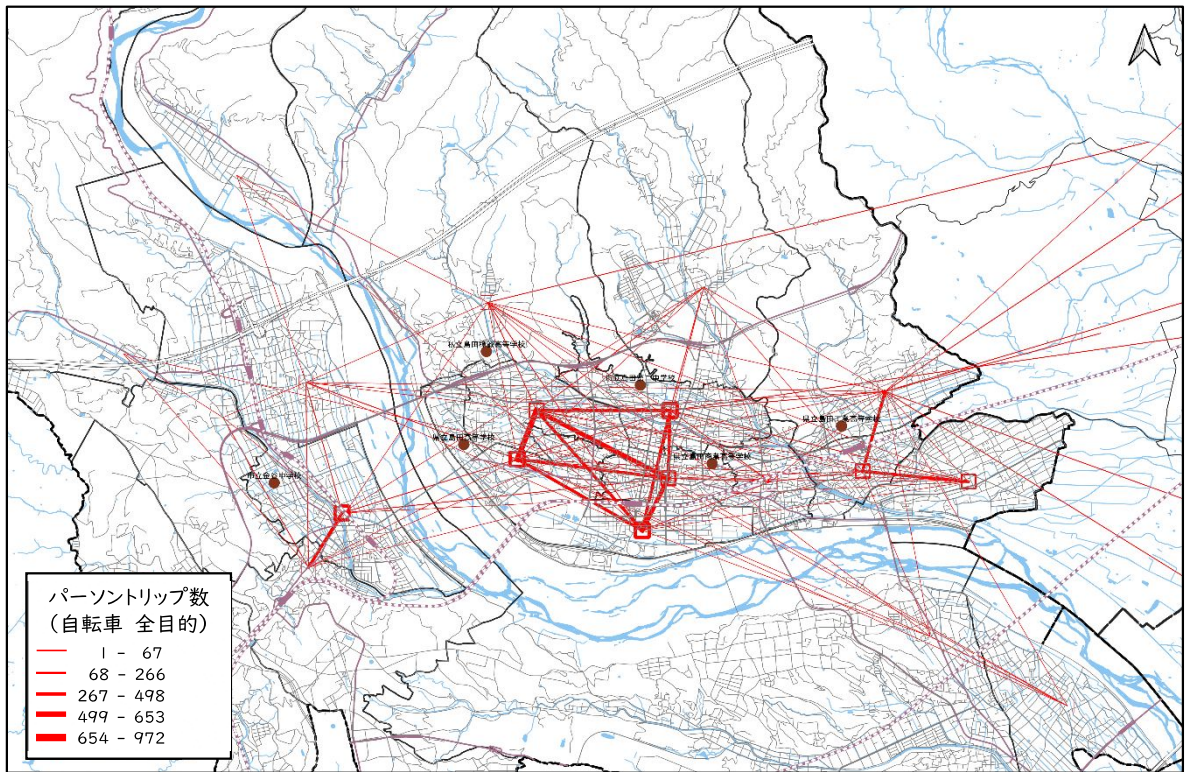
○15～20歳未満の自転車および電車の割合が多い傾向にあり、それ以外の年代では自転車の利用率が低い傾向にあります。

○60歳以上になると、徒歩や自転車の割合が増加しています。



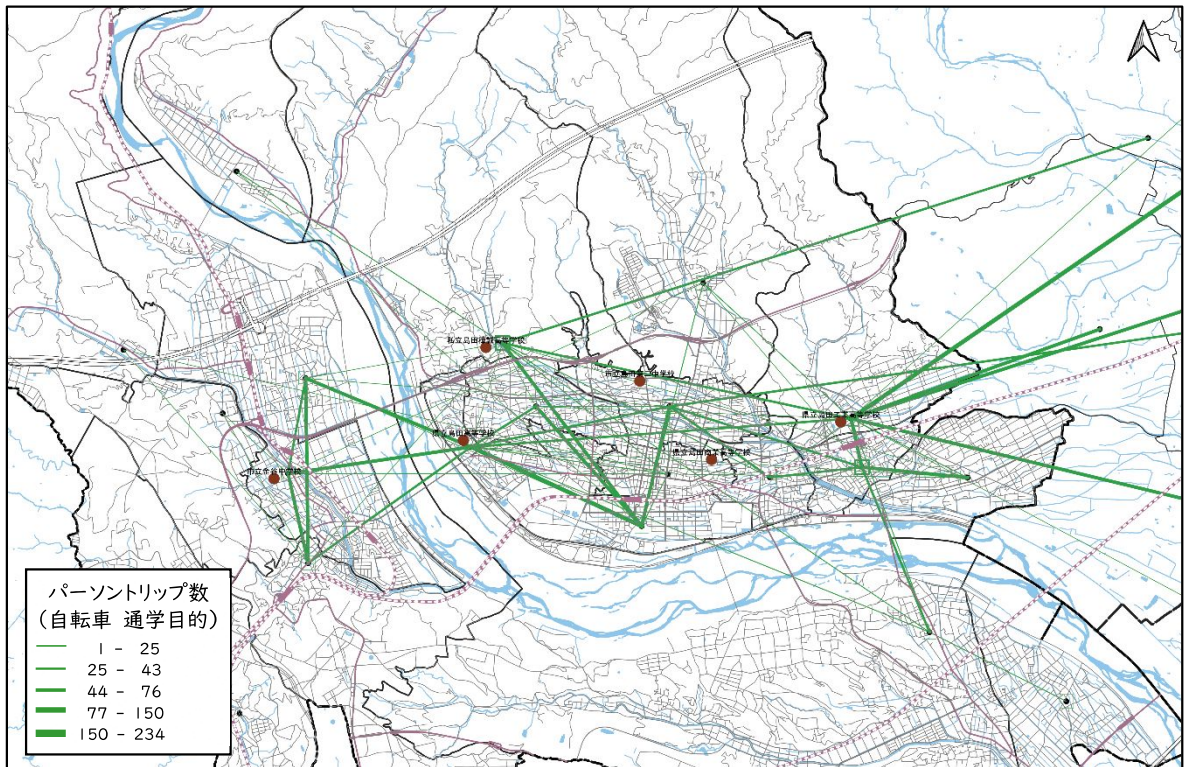
図：島田市の代表交通手段分担率
出典「第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査」

○市街地および金谷、六合の地域内での移動が多い傾向にあります。



図：パーソントリップ調査結果(全目的)
出典「第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査」

○通学目的での自転車利用は地域間だけでなく、他市からの長距離移動も多い傾向にあります。

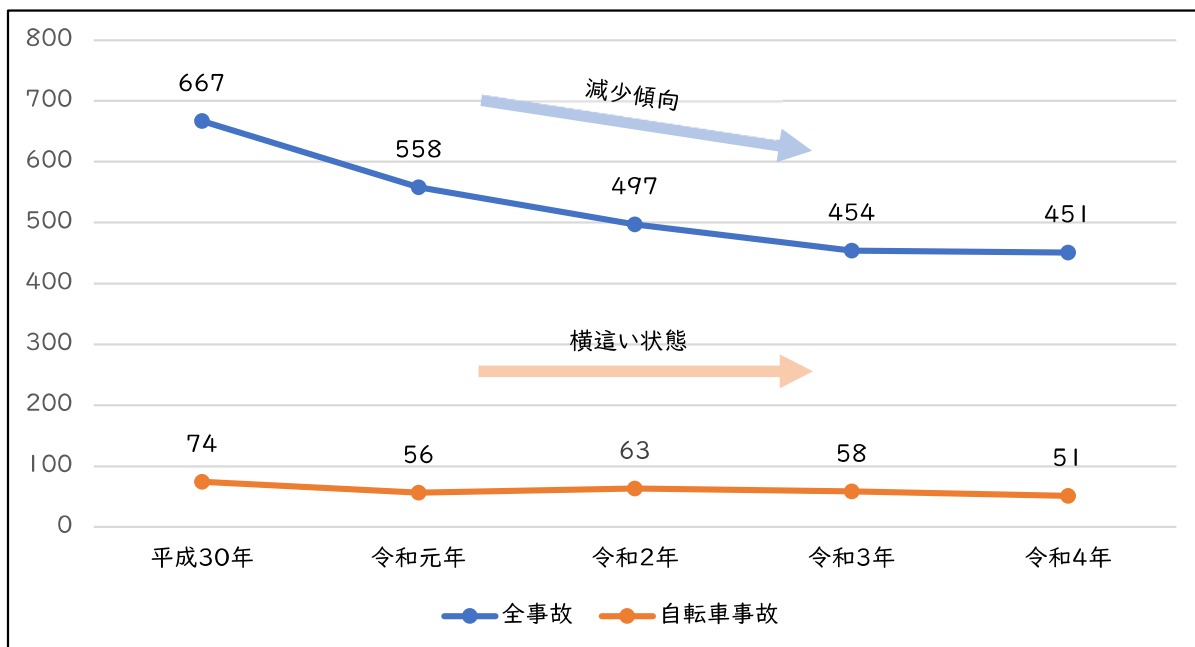


図：パーソントリップ調査結果(通学目的)
出典「第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査結果」

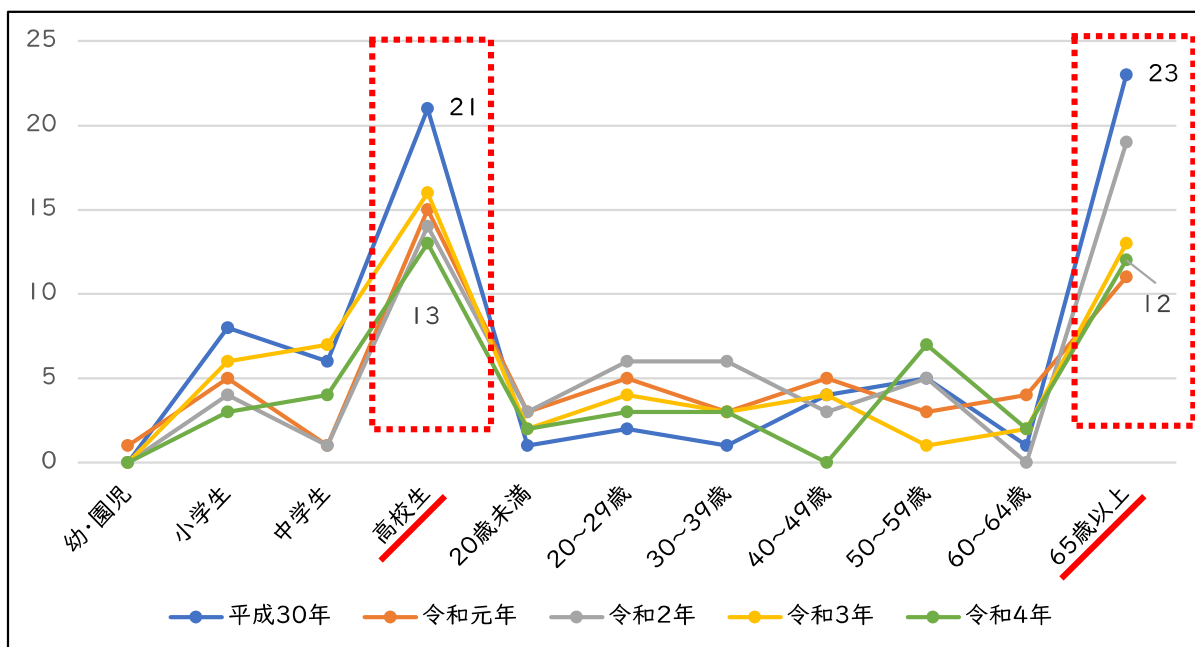
② 自転車事故

○全事故件数は減少傾向にあるものの、自転車事故件数は減少していない状況となっています。

○年代別で見ると、高校生および65歳以上の高齢者の自転車事故による負傷者数が多い傾向にあります。



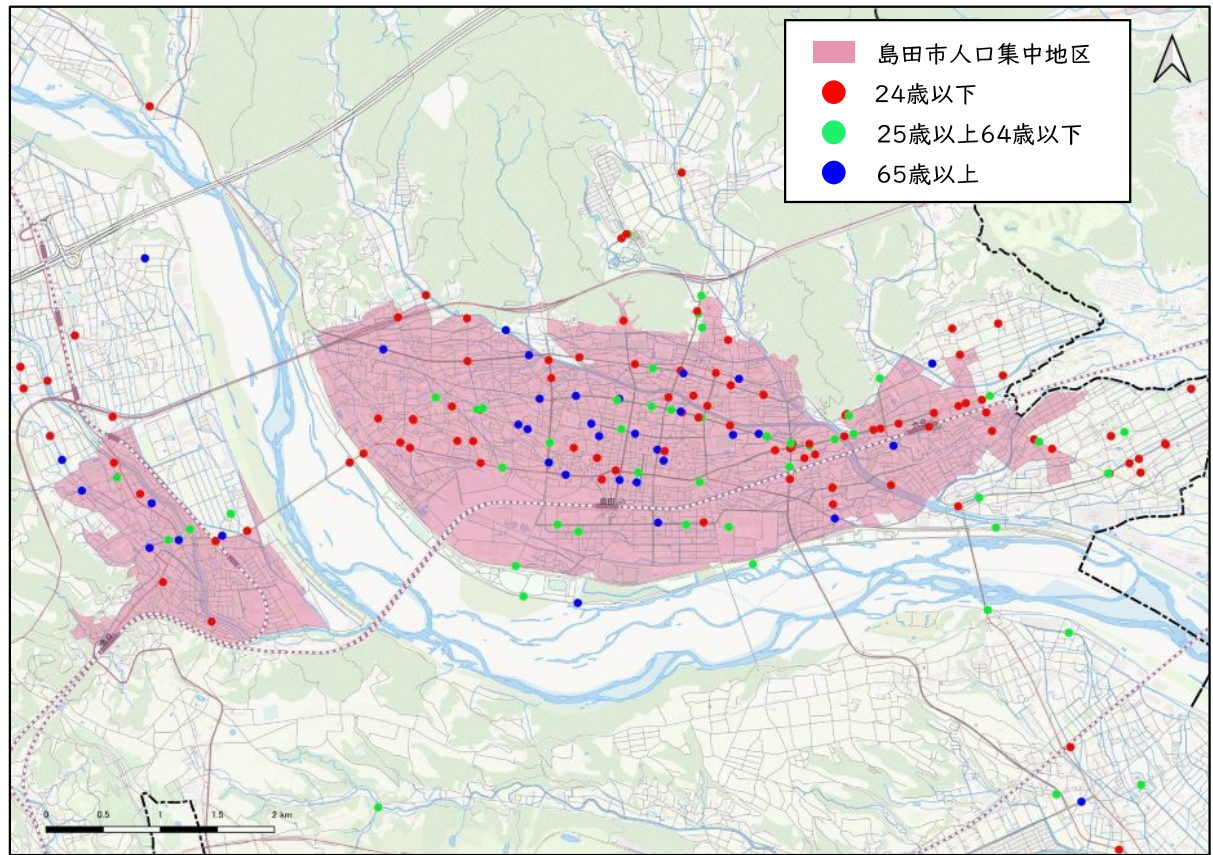
図：交通事故件数の推移
出典「警察庁オープンデータ」



図：自転車事故負傷者数の推移
出典「警察庁オープンデータ」

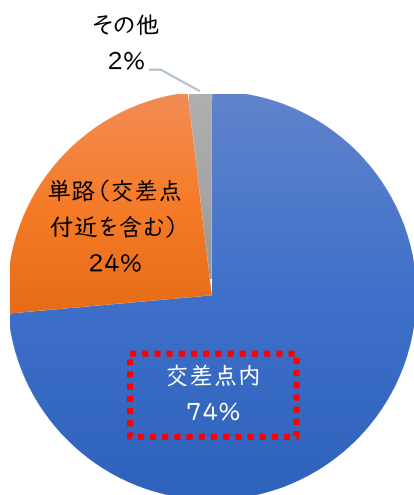
○人口集中地区内での自転車事故が多い傾向にあります。

○中心拠点内での高齢者事故が多い傾向にあります。

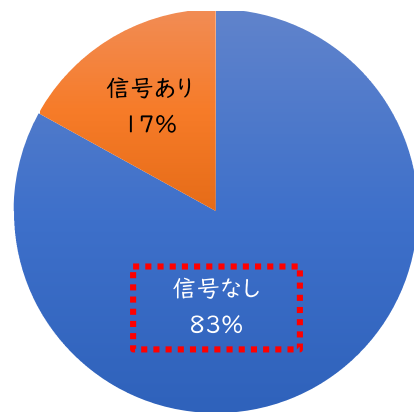


図：自転車事故発生箇所分布図
出典「警察庁オープンデータ(令和元年～令和4年)」

○信号機が設置されていない交差点内での事故が多い傾向にあります。



図：道路形状別自転車事故件数



図：信号機別自転車事故件数

出典「島田警察署(令和3年)」

○ 出会い頭での事故が多い傾向にあります。

○ 8時～10時の通勤・通学の時間に多い傾向にあります。

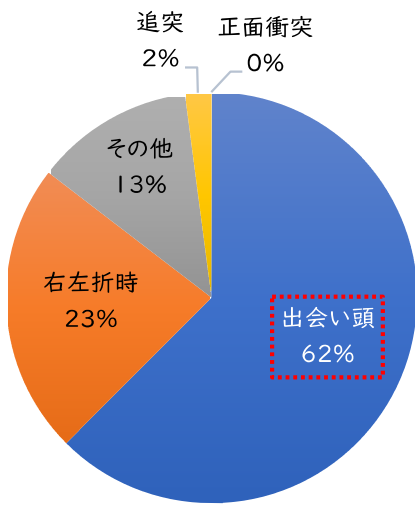


図: 類型別自転車事故件数(車両相互)

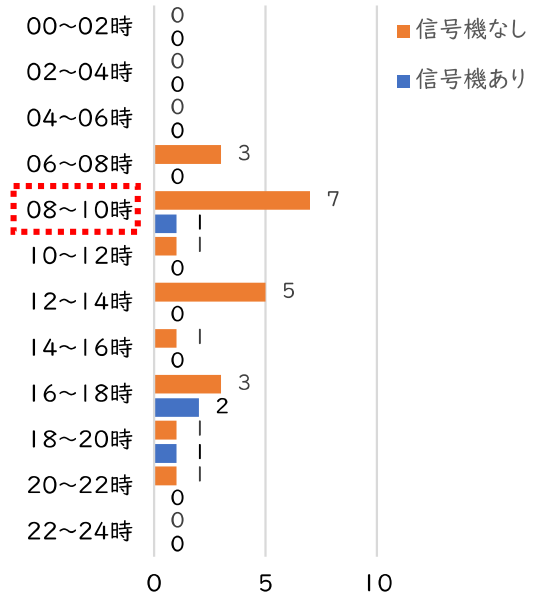


図: 時間帯別交通事故発生件数(交差点内のみ)

出典「警察庁オープンデータ(令和4年)」

○ 車両相互の事故が多い傾向にあります。

○ 特に自転車と自動車の事故が多い傾向にあります。

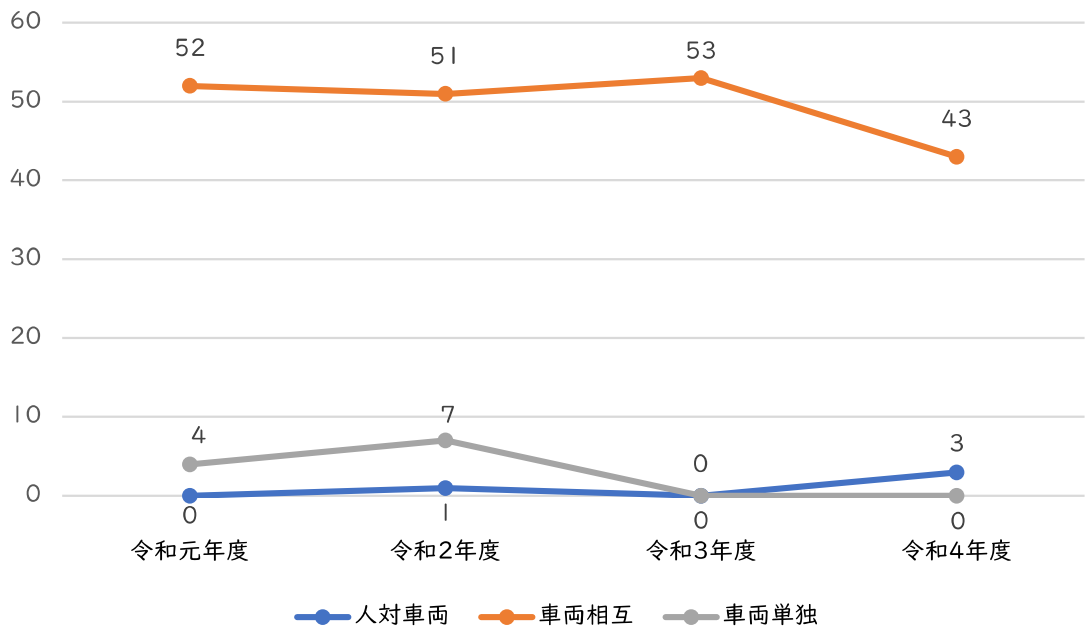


図: 事故類型別自転車事故件数

出典「警察庁オープンデータ(令和元年～令和4年)」

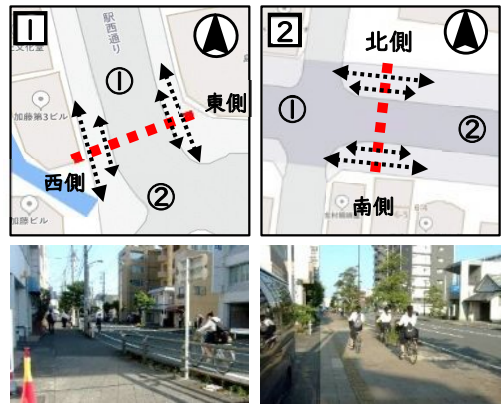
③ 交通量調査結果

○歩道を通行する自転車が多い傾向にあります。



交通量調査概要

調査目的	自転車の利用実態を把握するため、左図の調査地点で断面交通量調査を実施しました。
調査項目	断面交通量調査 (方向別、通行区分別)
計測項目	歩行者、自転車、自動車
調査日	令和5年7月11日(火)
調査時間	7:00~19:00(12時間)

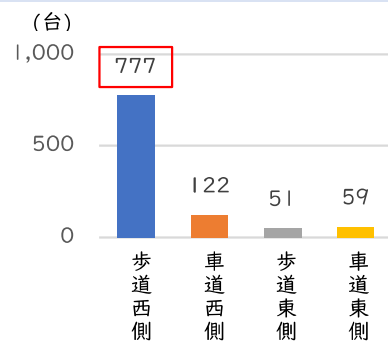


図：交通量調査実施箇所

1 駅西通り線

○歩道を通行している自転車や車道を逆走している自転車が多い傾向にあります。

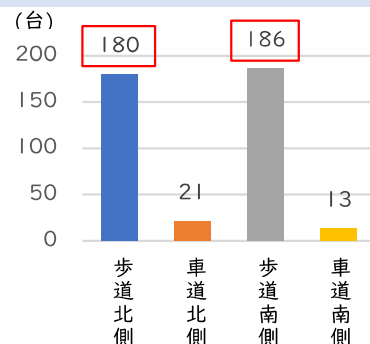
	歩道西側	車道西側	歩道東側	車道東側
歩行者	931人	9人	200人	3人
自転車	777台	122台	51台	59台
(うち逆走)	-	41台	-	5台



2 県道島田吉田線

○歩道を通行している自転車が全体の9割前後と多い傾向にあります。

	歩道北側	車道北側	歩道南側	車道南側
歩行者	225人	0人	242人	1人
自転車	180台	21台	186台	13台
(うち逆走)	-	0台	-	0台



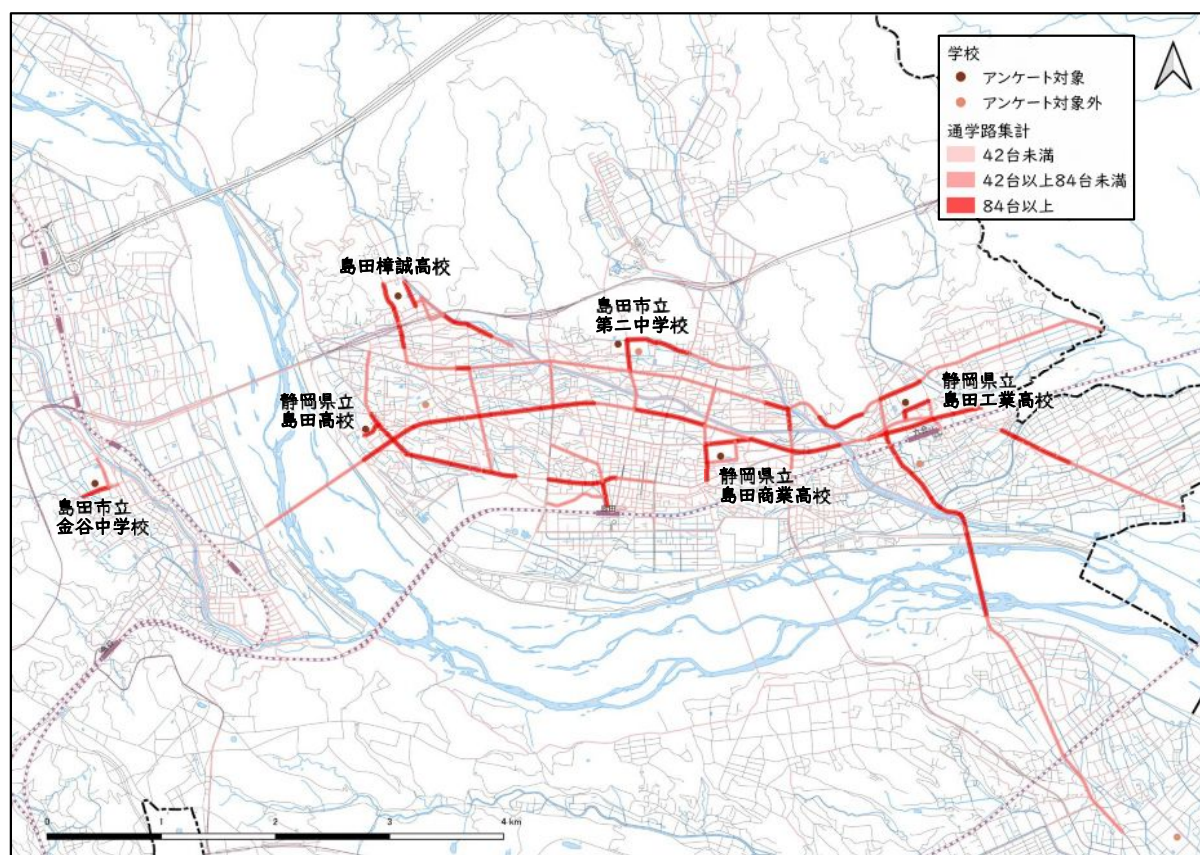
④ 通学路調査アンケート

○自転車の通学利用について調査するため、島田市内の中学校・高校を対象にアンケート調査を実施しました。

○通学路として、幹線道路を通行する自転車が多い傾向にあります。

【実施概要】

目的	1. 自転車での通学利用や利用実態の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用区間のパターン把握 ・自転車の通行位置 ・自転車を利用する経路で改善を希望する点 等 2. 自転車通学経路の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車での通学経路 ・通学路上での危険箇所
対象	島田市内の自転車通学が許可されている中学校および高等学校
調査方法	紙面による調査（各学校に配布）
回答数	1,024件（配布数1,226部）
調査時期	令和5年7月～令和5年8月



図：自転車通学交通量

⑤ 自転車利用に関するアンケート調査

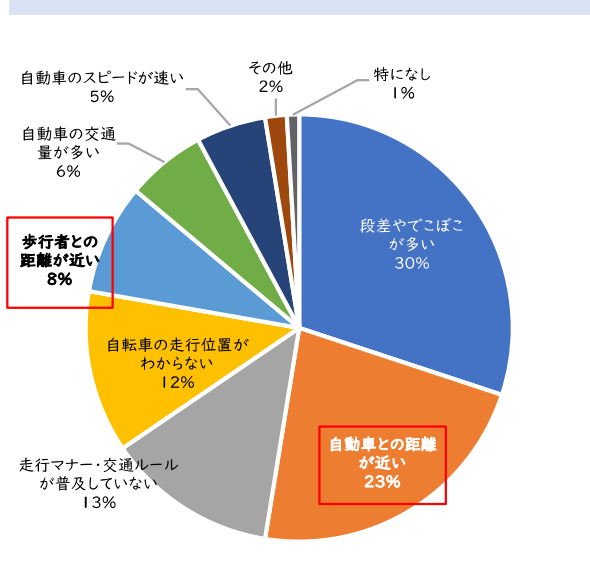
○全年齢を対象に自転車の利用状況や利用環境等について把握するため、Webアンケート調査を実施しました。

○自動車や歩行者との距離が近いことが危険だと感じており、走りやすい自転車走行空間の整備が大切であると回答する人が多い結果となりました。

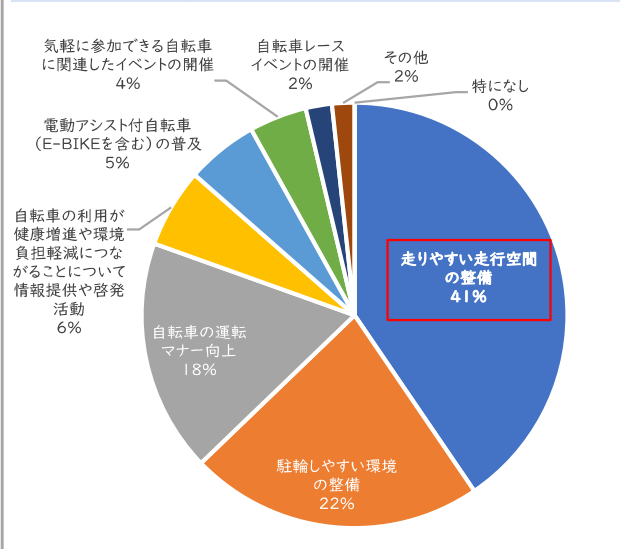
【実施概要】

目的	1. 島田市における自転車利用実態の把握 2. 自転車に関する課題の把握 3. 自転車を取り巻く環境や市の自転車施策等の周知や啓発
対象	対象者 約8,000人(LINE 受信設定:アンケート、市内、市外(県内))
調査方法	「島田市公式 LINE アカウント」を利用したウェブアンケート
回答数	1,030件
調査時期	令和5年12月13日(水)~12月28日(木)

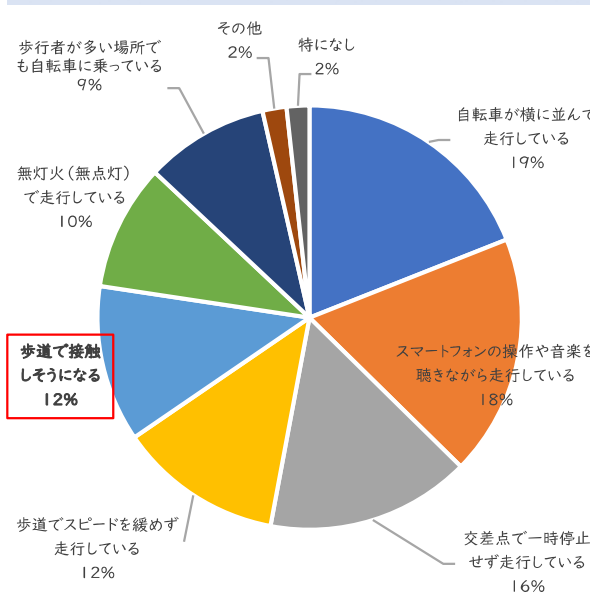
Q. 自転車の利用環境で危険だと感じていることを教えてください



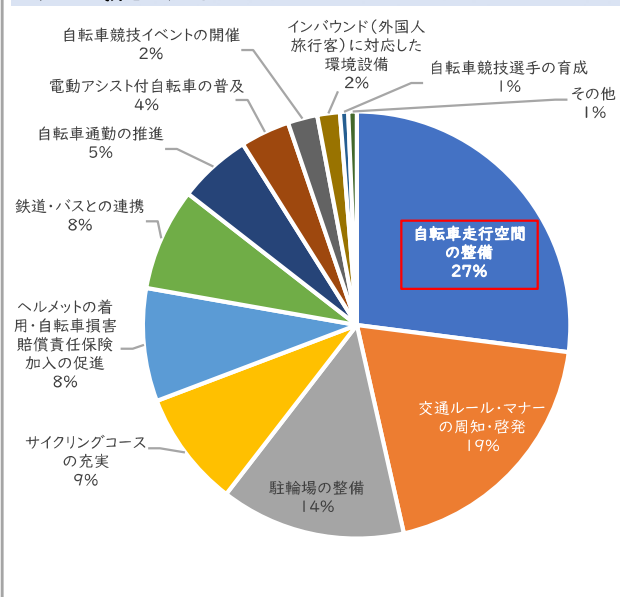
Q. 自転車の利用環境で、どんなことが改善されれば、「自転車を利用したくなるか」または「もっと利用したくなるか」を教えてください



Q. 市内を歩いていて、自転車利用者の走行で危険を感じたことを教えてください



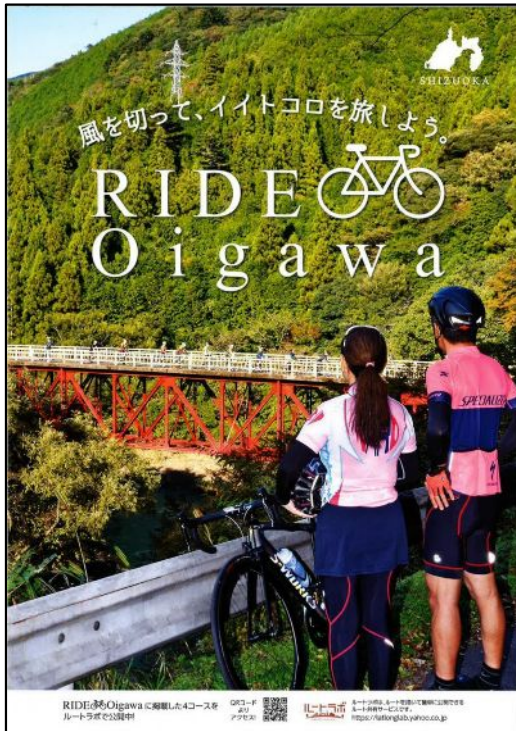
Q. 今後、島田市で自転車の利活用を推進していくことで大切に思うことを教えてください



⑥ 島田市内の観光について

○「RIDE Oigawa」や「しずおか中部サイクリングマップ」など、市内を巡るサイクリングルートがあります。

○大井川に沿って富士山静岡空港と南アルプス間ノ岳を繋ぐ街道は、日本風景街道に登録されています。



図：RIDE Oigawa
出典「島田市観光協会」



図：しずおか中部サイクリングマップ
出典「しずおか中部連携中枢都市圏事務局」



図：日本風景街道 大井川流域
出典「国土交通省」

(4) 市内における自転車通行環境

○島田市内で下記の路線において、自転車通行環境が整備されています。

No.	路線名	整備形態
①	島田岡部線	車道混在(矢羽根)




No.	路線名	整備形態
②	島田岡部線	車道混在(矢羽根) ※片側のみ



No.	路線名	整備形態
③	島田吉田線	車道混在(カラー舗装) ※一部片側のみ



No.	路線名	整備形態
④	島田大井川線	自転車歩行者道を カラーで区分




図：自転車通行環境整備箇所

2.3 自転車交通の現況と課題

(1) 課題整理

○自転車に関する全国的な変化や、本市の概況を踏まえて、自転車の利用に関する課題を抽出します。

道路交通に関すること

- 交通事故件数は減少傾向にあるものの、自転車事故件数は減少していない状況となっています。
- 令和4年度の年齢別自転車事故で、高校生が13件と最も多い結果となっています。
- 高校生が利用する交通手段として、自転車が全体の3割以上を占めています。
- 通学における他市との往来が多い傾向にあります。

都市構造に関すること

- 多様な交通手段による拠点間を結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを目指しています。
- 島田駅周辺の中心拠点や地域拠点に都市機能を集約しています。
- 地域拠点内および地域拠点間での自転車の利用が多い傾向にあります。
- 自動車依存度が高く、自転車・徒歩の割合が低い傾向にあります。

観光に関すること

- 大井川流域におけるサイクリングルートを活用したサイクルツーリズムを展開しています。
- 自然や歴史、文化に由来する観光資源に加えて、KAD ODE OOIGAWAやGlamping & Port結など新たな観光・レジャー施設が誕生しています。
- 中心市街地や観光施設などにおいてレンタサイクルの設置が検討されています。

現
状

自転車通学の安全性確保

- ▶ 高校生の交通分担率において自転車が高い傾向にあり、高校生の自転車事故件数が多いため、通学路における自転車通行空間を確保する必要があります。

他市と連携したネットワークの構築

- ▶ 島田市と焼津市・藤枝市との通学移動があるため、他市と連携した自転車ネットワークが必要となります。

拠点内および拠点間の自転車周遊性向上

- ▶ 自転車利用が多い中心拠点（島田駅周辺）や地域拠点（六合、初倉、金谷）における自転車の周遊性を向上させる必要があります。（コンパクト・プラス・ネットワーク）

拠点内における自転車の利便性向上

- ▶ 都市機能を集約した拠点内における通勤や私用での自転車の利便性を向上させる必要があります。

観光拠点を周遊するネットワークの形成

- ▶ 二次交通手段として、自転車を利用して観光拠点エリア（金谷地域、川根地域）を周遊できるネットワークを形成する必要があります。

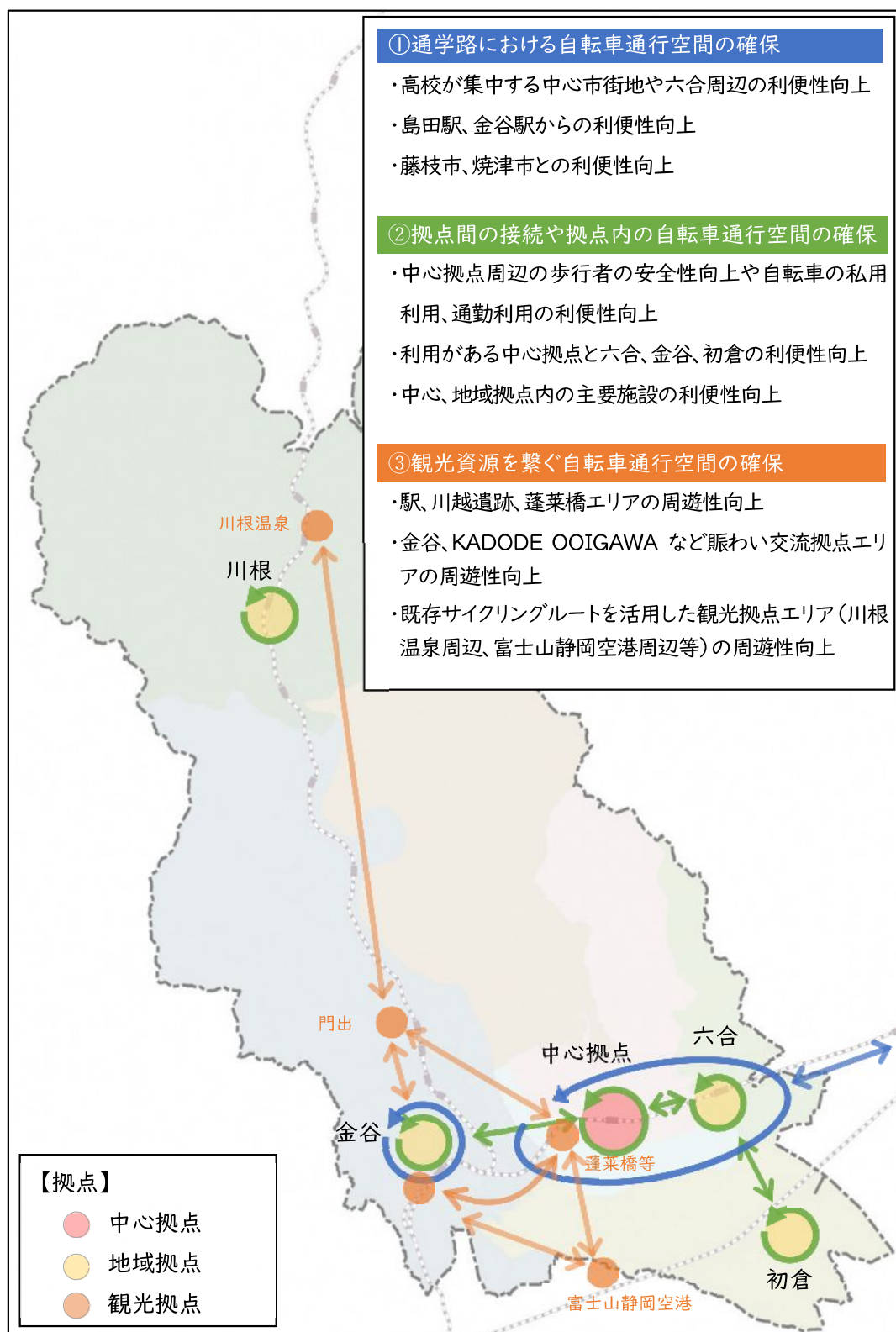
サイクリングルートの活用

- ▶ 大井川流域における既存のサイクリングルートを活用して観光振興を図る必要があります。

課
題

(2) 自転車ネットワーク計画路線の選定イメージ

○現状や課題を踏まえて、自転車ネットワーク計画路線の選定イメージを下図に示します。これを基に、自転車ネットワークの構築を検討します。



図：ネットワーク路線の選定イメージ