# 清水町自転車ネットワーク計画書

令和元年 12 月 清 水 町

# 目 次

| 1. | は   | じめに   | Z                     | . 1       |
|----|-----|-------|-----------------------|-----------|
| 2. | 自   | 転車を   | を取り巻く状況               | . 2       |
|    | 2.1 | 自転    | 車に関する社会情勢の変化          | . 2       |
|    | 2.2 | 自転    | 車に関する上位関連計画           | . 3       |
|    | 2   | 2.2.1 | 国の計画                  | . 3       |
|    | 2   | 2.2.2 | 静岡県の関連施策              | . 5       |
|    | 2   | 2.2.3 | 清水町の上位関連計画            | 10        |
|    | 2.3 | 自転    | 車利用状況と自転車利用者のニーズ      | 18        |
|    | 2   | 2.3.1 | 自転車利用状況               | 18        |
|    | 2   | 2.3.2 | 高校生自転車通学実態調査          | 20        |
|    | 2   | 2.3.3 | 一般自転車利用者へのアンケート調査     | 22        |
|    | 2   | 2.3.4 | 第4次清水町総合計画による住民アンケート  | 24        |
|    | 2.4 | 自転    | 車利用の課題                | 25        |
| 3. | 自   | 転車さ   | ネットワーク計画              | 26        |
|    | 3.1 | 自転    | 車ネットワーク計画策定の基本的考え方    | 26        |
|    |     |       | 路線の選定方針2              |           |
|    | 3.3 | 整備    | 候補路線の選定               | 33        |
|    | 3.4 | 自転    | <b>車ネットワーク整備路線の選定</b> | 34        |
|    | 3.5 | 自転    | 車ネットワーク整備形態の選定(ハード対策) | <b>37</b> |
|    | 3.6 | 自転    | 車走行空間ネットワーク整備順位の計画    | 43        |
|    | 3.7 | 自転    | 室車利用の総合的な取り組み(ソフト対策)  | 45        |

#### 1. はじめに

自転車は、子供から高齢者までが利用することのできる身近な移動手段である。利用者の力を動力とするため、燃料費が不要で排気ガスも出ない、経済的で環境にやさしい乗り物である。近年では、健康意識の高まりから、自転車の利用が増加している。

一方、自転車利用者の一部には交通ルールを無視した悪質で危険な運転やマナーの低下がみられ、自転車に関連する交通事故が増加している。このため、自転車を含めた安全な交通環境の確保が求められている。

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(以下、ガイドライン)」に基づく自転車ネットワーク計画の策定 が望まれている。

本計画では、清水町に関連する計画、施策と連動させ、人や環境にやさしい自転車利用空間を整備することを目的とし、「清水町自転車ネットワーク計画」を策定する。

### 2. 自転車を取り巻く状況

#### 2.1 自転車に関する社会情勢の変化

平成20年度以降、道路交通法の一部改正により、自転車の通行ルールに関する規定が明確に定められ、平成24年度には国土交通省・警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定された。また、平成29年には自転車活用推進法が施行され、自転車の活用推進が求められるようになった。(表2.1)

表 2.1 自転車に関する法令等

| 年度               | 関係法令                                   | 全国的な流れ                     |
|------------------|--|----------------------------|
| 平成 11            | N/A/I                                  | 自転車利用促進・環境整備に取り組むモデル都      |
| 1 /20 11         |  | 市を指定(平成 11 年)              |
| 平成 19            |  | 自転車環境整備について(国土交通省道路局長)     |
| 十八日              |  | 百数年環境登備について(国工文通省追路局長      |
| <del> +</del> 00 | \\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\ | ,                          |
| 平成 20            | 道交法一部改正                                | 自転車通行環境整備のモデル地区を指定(平成      |
|                  | ・歩道通行可能要件の明確化                          | 20 年 1 月)                  |
| 平成 23            | 道交法一部改正                                | 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策      |
|                  | ・規制標識「自転車一方通行」の新                       | の推進について(警察庁通達)(平成 23 年 10  |
|                  | 設                                      | 月)                         |
| 平成 24            |  | 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・警察庁) (平成 24 年 11 月) |
| 平成 25            | 道交法一部改正                                |                            |
|                  | ・路側帯の左側通行規定                            |                            |
| 平成 27            | 道交法一部改正                                |                            |
|                  | ・悪質な自転車運転者に対する安全                       |                            |
|                  | 講習の義務化                                 |                            |
| 平成 28            |  | 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・警察庁) (平成 28 年 7 月)  |
| 平成 29            | 自転車活用推進法施行                             |                            |
|                  | ・自転車の活用の推進に関する施策                       |                            |
|                  | を定めた計画の策定(市町村)                         |                            |
| 平成 30            |  | 自転車活用推進計画                  |
|                  |  | (国土交通省) (平成30年6月)          |
| L                |  |                            |

#### 2.2 自転車に関する上位関連計画

#### 2.2.1 国の計画

(1) 自転車活用推進法と推進計画

平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行され、自転車の活用を総合的・計画的に推進する こととなった(図 2.1、図 2.2)。

## 自転車活用推進法の概要① (平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行) ◎ 国土交通省

#### 基本理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・白動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

### 自転車の活用を総合的・計画的に推進

#### 国等の責務

玉 : 目転車の活用を総合的・計画的に推進

・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施

公共交通事業者: 自転車と公共交通機関との連携等に努める

: 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力 • **\$**\tag{7}

#### 図 2.1 自転車活用推進法の概要(1)

#### 自転車活用推進法の概要②

🤐 国土交通省

## 基本

#### 以下の施策を重点的に検討・実施

- 方針 ①自転車専用道路等の整備
  - ③シェアリイクル施設の整備
  - ⑥高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等

  - ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発
  - ⑨国民の健康の保持増進
  - ⑪公共交通機関との連携の促進
  - ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ②路外駐車場の整備等
- ④自転車競技施設の整備

- ⑩青少年の体力の向上
- ⑩災害時の有効活用体制の整備
- (4)観光来訪の促進、地域活性化の支援

- 白転車活用・政府
- :基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 推進計画 ・都道府県・市区町村:区域の実情に応じ計画を定めるよう努める
- 推進本部
- **自転車活用**・国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
  - ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

<u>自転車の日・月間</u> ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

#### 附則で定めら れた検討事項

- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

#### 図 2.2 自転車活用推進法の概要(2)

出典:自転車活用推進法の施行について(平成29年5月 国土交通省自転車活用推進本部事務局)

自転車活用法に基づき、国土交通省では、交通施策基本計画等の各種計画と連携を図りながら、 2020 年度を計画期末とする「自転車活用推進計画」が策定された(図 2.3)。

この計画では目標を4つ掲げ、自転車交通の環境と安全を確保すると共に、スポーツ振興や観光 のための環境を創ることを目指している。

その中で、目標 3 の施策 12 にでは、「太平洋岸自転車道等を対象としたサイクリングロードの整備」を目指している。



#### 図 2.3 自転車活用推進計画の概要

出典:自転車利用環境の整備を促進 ~自転車活用推進計画を閣議決定~ (国交省自転車活用推進本部事務局)

#### 2.2.2 静岡県の関連施策

#### (1) 太平洋岸自転車道

太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市から和歌山県和歌山市に至る延長 1,400km の自転車道であり、昭和 44 年に全体構想が発表されている。静岡県内では昭和 48 年から整備が進み、現在は静岡市から浜松市にわたって整備されている(図 2.4、図 2.5)。

現在、「伊豆地域自転車走行空間に関する勉強会」では、県内のサイクリングに対する盛り上がりや地域振興の観点から、伊豆地域での自転車走行空間整備に向けてルート等を検討しているところである(図 2.6、図 2.7)。



図 2.4 太平洋岸自転車道



図 2.5 静岡県内の太平洋岸自転車道

出典:伊豆地域における太平洋岸自転車道の取り組みについて(平成29年1月 静岡県道路整備課)

#### 伊豆地域自転車走行空間に関する勉強会

#### 1 設立趣旨

2020年東京オリンピック・パラリンピック自転車競技の静岡県開催を契機に、国内外のサイクリストの憧れを呼ぶ聖地 "ふじのくに"の実現を目指して、県内関係者総ぐるみの協議会「静岡県サイクルスポーツ協議会」を設置し、以下の取組推進に向けて動き始めたところである。

- ①県下のサイクリング愛好者のすそ野の拡大
- ②安全で快適なサイクリングの走行環境の整備・充実
- ③サイクリングを通じた観光交流人口の拡大
- ④魅力ある多様な自転車イベントの県内開催の促進
- ⑤その他、サイクルスポーツに関する施策の推進

一方、県内の自転車道の整備においては、これまでに、県 道浜松御前崎自転車道線や県道静岡御前崎自転車道線といっ たいわゆる「太平洋岸自転車道」の整備が進められてきたが、 伊豆地域においては地形上の理由などから自転車道等の整備 が進んでいない状況である。

このため、県全体のサイクリングに対する盛り上がりや、 伊豆地域での個別の取組を後押しすることになる自転車走行 空間の整備は伊豆地域における課題であり、道路管理者、交 通管理者の地域の自治体等が集まる「伊豆地域自転車走行空 間に関する勉強会」(以下、「本勉強会」という)を立ち上 げ、自転車走行空間の整備に向けた取組を推進していく。

#### 2 協議事項

伊豆地域における自転車走行空間の整備に向けた取組として、基幹ルートの選定及び整備手法、整備時期などの全体計画の策定について協議する。

#### 3 構成組織

本勉強会の構成組織は、以下のとおりとする。

|      |    |     |    |   |     | 構   | 成            | . 1 | Ħ  | 織   | 名   |      |       |  |
|------|----|-----|----|---|-----|-----|--------------|-----|----|-----|-----|------|-------|--|
| 静岡県  | 警察 | 本   | 15 | 交 | 通   | 113 | 交i           | 通規  | 制  | 课   |     |      |       |  |
| 国土交通 | 省  | 中   | 部地 | 方 | 整化  | 前居  | 3            | 召津  | 河. | 川国  | 首号  | 移所   | 調査第二課 |  |
| 静岡県  | 文化 | ٠ ۽ | 視光 | 部 | 2   | スオ  | <del>-</del> | ソ局  |    | スポー | - " | ノ交流記 | 果     |  |
| 美しい伊 | 豆創 | 造   | セン | 9 | _   | 4   | 務局           | 7   |    |     |     |      |       |  |
| 静岡県  | 交通 | 基件  | 哈翁 |   | ă î | 各居  | 3            | 首路  | 整  | 備課  |     |      |       |  |

#### 4 事務局

本勉強会における事務を処理するための事務局は、静岡県 交通基盤部道路局道路整備課に置くものとする。

■資料 勉強会の概要(第1回勉強会資料より)



図 2.6 伊豆地域自転車走行空間に関する勉強会

出典:伊豆地域における太平洋岸自転車道の取り組みについて(平成29年1月 静岡県道路整備課)



図 2.7 伊豆地域自転車走行空間整備の整備イメージ

出典:伊豆地域における太平洋岸自転車道の取り組みについて(平成29年1月 静岡県道路整備課)

#### (2) 狩野川流域サイクリング会議

2020年東京オリンピックで、自転車競技の一部が静岡県伊豆市で開催されることが決定し、伊豆半島のサイクリングをさらに盛り上げるべく、静岡県ではサイクリングに関する協議会設立や取り組みが進められている。

また、狩野川流域では、サイクリングによる地域活性化を図るため、狩野川ツーリズムマップを作成し(図 2.8)、各種イベント等で配布、サイクリングコースの PR が行われている。

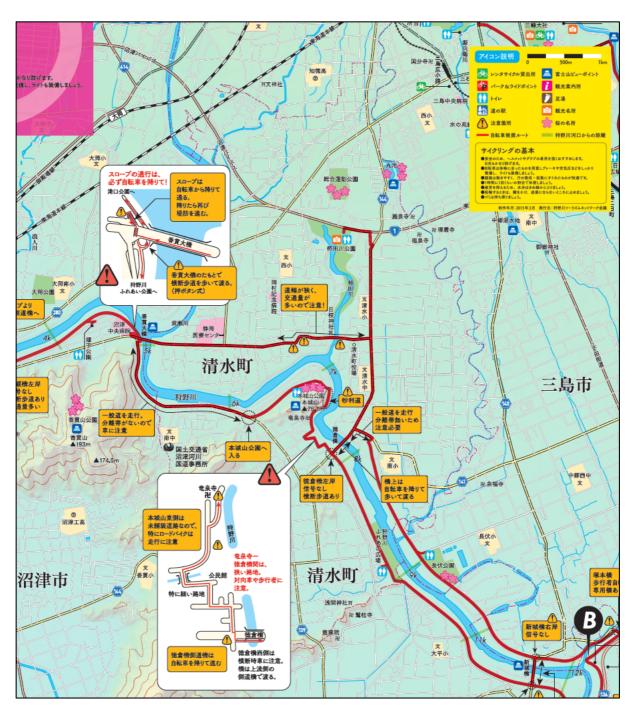


図 2.8 狩野川流域ツーリズムマップ (清水町周辺拡大)

出典:国交省沼津河川国道事務所

#### (3) 太平洋岸自転車道と狩野川サイクリングコースのネットワーク化

県を上げてサイクルスポーツに取り組んでいる中、観光や地域振興の観点から、太平洋岸自転車道と狩野川サイクリングコースをネットワーク化し、太平洋岸自転車道として連続的なサイクリングコース整備を図ろうとする動きがあり、町内をこの自転車道が通る計画となっている。



図 2.9 狩野川と太平洋岸自転車道のネットワーク化

#### 2.2.3 清水町の上位関連計画

自転車ネットワーク計画に関わる本町の上位計画及び関連計画は、以下のとおりである。

表 2.2 清水町上位計画及び関連計画

| 分野   | 計画名                | 策定年月        |
|------|--------------------|-------------|
| 総合計画 | 第 4 次清水町総合計画後期基本計画 | 平成 28 年 3 月 |
|      | 第2次清水町都市計画マスタープラン  | 平成 25 年 3 月 |
| 都市計画 | 清水町都市内道路整備プログラム    | 平成 24 年 3 月 |
|      | 清水町景観計画            | 平成 29 年 6 月 |

| 計画名                | 策定年月        |
|--------------------|-------------|
| 第 4 次清水町総合計画後期基本計画 | 平成 28 年 3 月 |

【将来都市像】笑顔があふれ ここちよく 住み続けたくなるまち・清水町 【基本目標】

- 1 人がふれあい快適で住みよいまち
- 2 安全で安心して暮らせるまち
- 3 元気な子どもの声が聞こえるまち
- 4 健やかで生きがいを持てるまち
- 5 自然と共生し環境にやさしいまち
- 6 産業の活力に満ちたにぎわいのあるまち

#### 【施策】

2-2 歩道も車道も安心して通行できるまち

#### ○基本事業

#### 1 交通安全意識の高揚

各年代層に合わせた交通安全教室等を開催するとともに、町民や各種団体と協力し、通過 車両の運転者に対する啓発活動を推進します。

また、交通ルールを遵守しない車両の運転手に対しては、警察に積極的な取締りを依頼し、交通事故防止を図っていきます。

#### 2 快適な道路整備

都市計画道路の整備を計画的に進めるとともに、生活道路の整備も一体的に進め、総合的 に利便性が高く、快適に通行できる道路整備を推進します。

#### 3 安全な道路環境整備

幹線道路とともに、通学路や生活道路の更なる交通安全対策を進め、道路利用者にとって 安全性の高い道路整備を推進します。

#### 4 適正な道路維持管理

定期的な道路パトロールにより適正な維持管理を実施します。

#### 【施策】

6-1 産業の振興と活気に満ちた魅力あふれるまち

#### 〇基本事業

#### 1 企業活動の活性化支援

卸団地を中心に、流通拠点としての機能強化が図られるよう企業支援に努めるほか、中小企業の競争力強化、地域産業の活性化を図ります。

また、新たな企業の誘致や既存企業への留置に向けた積極的な支援に取り組みます。

#### 2 創業・起業の支援

県のファルマバレープロジェクトに参画し、医療機器関連の企業参入を促進します。また、 起業・第二創業を考える個人・企業に対する支援を強化します。

#### 3 観光振興の推進

伊豆半島ジオパークの入口に位置する立地条件を生かし、多くの人が町へ立ち寄るルートを作り、柿田川を中心とした滞在型の観光を強化し、観光誘客を促進します。さらに他市町との連携を深め発展・活性化させていきます。

また、清水町観光ビジョンを策定し、観光交流を推進していきます。

| 計画名               | 策定年月        |
|-------------------|-------------|
| 第2次清水町都市計画マスタープラン | 平成 25 年 3 月 |

#### 2-2 将来都市ビジョンの設定

#### 5) 将来都市構造

清水町の将来の都市の姿を考えるうえでは、広域的な視点が不可欠であるという認識のもと、広域的な位置付けやネットワークを整理します。

#### (2) 将来都市構造

#### ②拠点と軸

#### ●広域連携軸

- ・国道 1 号((都)中央幹線)、東名高速道路・新東名高速道路・東駿河湾環状線と町とを結ぶ路線を「広域連携軸」として、沼津市街地と三島市街地を結合する役割を果たす(都)八幡原線~(都)川原ヶ谷八幡線の沿道を「域内連携軸」として、沿道への魅力ある商業空間の形成を目指す。
- ・伊豆方面からの町への入口であり、沼津市街地とも連携する(都)西間門新谷線と、町内と 周辺地域とを結ぶ路線についても、同様に域内連携軸として位置付け、入口にふさわしい 魅力ある沿道空間の形成を目指す。



| 計画名               | 策定年月        |
|-------------------|-------------|
| 第2次清水町都市計画マスタープラン | 平成 25 年 3 月 |

#### 3-2 交通体系の方針

#### 1) 道路網の方針

広域都市圏・町内における自動車の移動を円滑にし、渋滞を解消するとともに、歩行者の 安全を確保し、都市の防災性能を高める道路網を適正に配置します。

また、道路網(広域・町内)の中心的役割を担う都市計画道路は、機能的な都市活動を支えるために必要な都市施設として定められるものですが、社会情勢の大幅な変化に伴い、その必要性が変化してきていることが考えられます。これらのことから、地域の実情に応じ、都市計画道路の必要性や配置、規模などの再検証を進めていくこととし、必要に応じ都市計画の変更を行います。

#### (1) 自動車のみちの方針

幹線道路や補助幹線道路などの自動車のみちについては、自動車交通が円滑で安全に通行できるような配置・整備を目指します。

また、これらは災害時においては、延焼遮断帯・緊急避難路となり、救援物資の輸送や救援活動への主要なアクセス手段としても重要な道としてその整備を推進します。

#### ④自転車のみちの環境の方針

- ●沿道緑化などに努め、美しく親しみのある道路づくりを進める。
- ●自転車の安全な走行環境の創出に努める。



| 計画名               | 策定年月        |
|-------------------|-------------|
| 第2次清水町都市計画マスタープラン | 平成 25 年 3 月 |

#### (2)歩行者のみちの方針

町内における歩行者の移動(通学や散策)を安全・円滑にし、災害時の避難ルートとなる 歩道や歩行者道を適正に配置するとともに、歩行者が安心して利用できるように、既存道路 において自動車交通を適切に抑制していきます。

#### ②遊歩道(歩行者系専用道路)の方針

#### <ネットワークの方針>

●緑の軸・水の軸を中心に公園・緑地を結ぶように遊歩道を配置する。

#### <整備の方針>

●河川の整備などとともに、歩行者や車椅子などの利用に配慮した段差などのない安全な歩 行者空間の形成を目指す。



| 計画名             | 策定年月        |
|-----------------|-------------|
| 清水町都市内道路整備プログラム | 平成 24 年 3 月 |

町内の都市計画道路を対象に、各道路の機能や必要性を検討し「整備効果」を客観的に評価 し、財政見通しとのバランスに配慮しながら、効果的で優先的に整備していく必要がある道路 を明らかにすることを目的としている。

#### 清水町都市内道路整備プログラム

平成24年3月

#### 1.都市内道路整備プログラム策定の目的

清水町は、静岡県の東部地域に位置し、富士山の雪解け水が湧き出る柿田川、駿河湾に注ぐ狩野川など、豊かな自然環境を有しています。

交通面では、町内に高速道路 I Cや鉄道駅は存在しないものの、広域幹線道路である国道 1 号が町の北部を横断し、東名高速道路沼津 I Cや東海道新幹線三島駅も近く、広域的な交通条件に恵まれています。

町内の幹線道路については、都市計画道路の「中央幹線(国道1号)」や「川原ヶ谷八幡線(町道1号線)」は全区間整備済または概成済でありますが、その一方で当初決定から40年以上の長期未着手路線も存在している状況です。

こうした中で、道路整備にあたっては、その路線の機能を明確に示し、整備の必要性や整備の効果を客観的に評価 し、地域の方に情報提供することが重要になってきています。

そこで、清水町では「清水町都市内道路整備プログラム」を策定し、町民の方に公表することとしました。本プログラムは、主に町内の都市計画道路を対象に、各道路の機能や必要性を検討し、「整備効果(費用便益比)」を客観的に評価し、さらに町の財政見通しとのバランスにも配慮しながら、より効果的で優先的に整備していく必要がある道路を明らかにすることを目的としたもので、今後10年程度を視野に入れた本町の道路整備に関する計画です。

#### 2.都市内道路整備プログラム策定の方法

対象となる都市内幹線道路の機能(必要性)を明確化し、物理的制約等の合理性を検証した上で、計画的に整備を 進める路線を抽出します。

次に、整備効果(費用対効果)の分析や町の財政見通しを踏まえ、優先的に整備していく必要がある道路を抽出します。

#### 3.町内幹線道路網の整備状況

町内幹線道路における整備状況は右図に示すとおりです。

#### 4.道路整備プログラムの策定

整備優先度の評価結果、現在事業中の道路の事業計画、今後の道路整備の投資可能 予算及び国・県の事業計画等を考慮して、 整備の優先順位(整備プログラム)を決定 します。

整備の優先順位は、次の整備時期区分に もとづいて決定します。

●短期:整備中、または

今後 5年以内に事業着手を予定 ●中期:今後10年以内に事業着手を予定

●長期: 今後10年以降に事業着手を予定

#### 5.公表方針

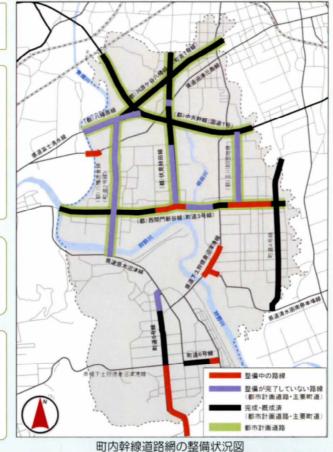
計画的に整備を進める路線のうち、整備中を含めた短期着手、中期着手、長期着手で表示します。

なお、町の計画だけでなく、国・県の 事業についても表示します。

#### 6.計画の見直し時期

計画は平成24年度から10年程度としていますが、以下に示す理由等により、計画の見直しを行うことがあります。

- ●財政状況が大きく変化した場合
- ●整備優先度の評価の見直しの必要性が生 じた場合
- ●都市計画決定の見直しが行われた場合



| 計画名     | 策定年月        |
|---------|-------------|
| 清水町景観計画 | 平成 29 年 6 月 |

【基本方針 4】 人々が行きかう沿道景観をつくろう

- ②町の骨格となる道路の沿道景観を整えよう
- 〇誰もが安全に通行できるよう、歩行者・自転車利用者に配慮した道路整備を進めるとともに、 まちなみや眺望などの景観を楽しみながら利用できるよう配慮します。

#### 2.3 自転車利用状況と自転車利用者のニーズ

#### 2.3.1 自転車利用状況

清水町は、三島市や沼津市と比較して、従業や通学で他市区町村に向かう割合が 60%と最も高く、その中でも自転車の利用率が 11.9%を占めている状況である。

その中で、人口当たりの自転車関連事故件数(H26-28)も最も高く、安全対策が必要と考える。

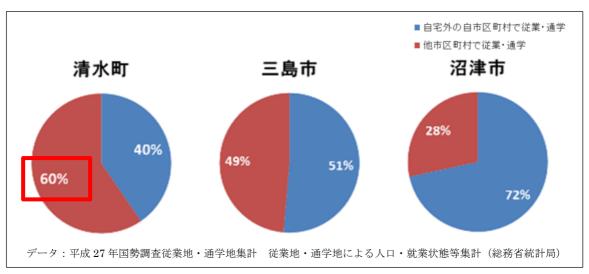


図 2.10 自市区町村及び他市区町村に従業・通学する割合

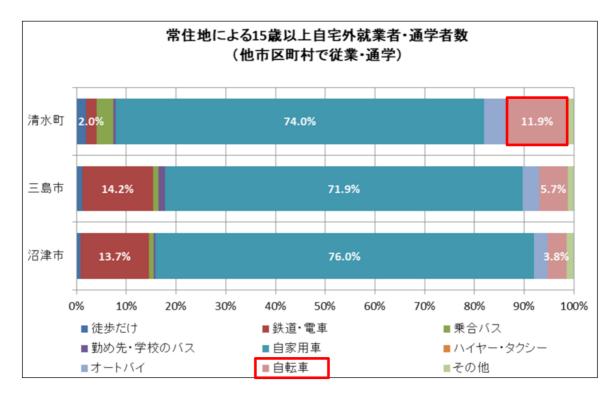


図 2.11 他市区町村に従業・通学する利用交通手段

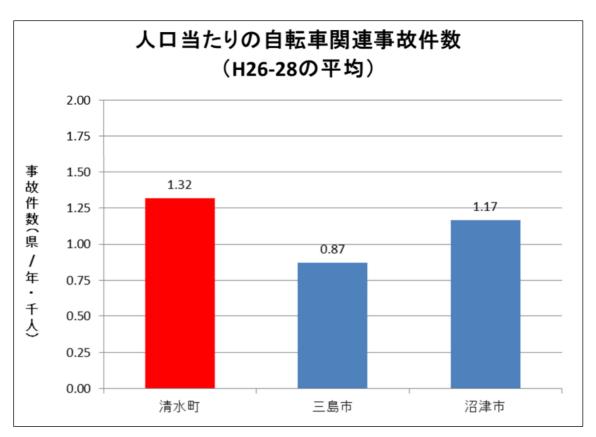


図 2.12 人口当たりの自転車関連事故件数 (H26~H28)

#### 2.3.2 高校生自転車通学実態調査

清水町内の自転車利用が多い以下の 5 高校を選定し、自転車通学者に対して実態調査を実施した。通学利用ルート及び高校生から指摘があった問題箇所のとりまとめ結果を次頁に示す。

調査の結果、町の北部、西部、東部地域に通学利用ルートが多いことが分かる。

- · 沼津工業高校
- 三島北高校
- · 日大三島高校
- 沼津商業高校
- 知徳高校

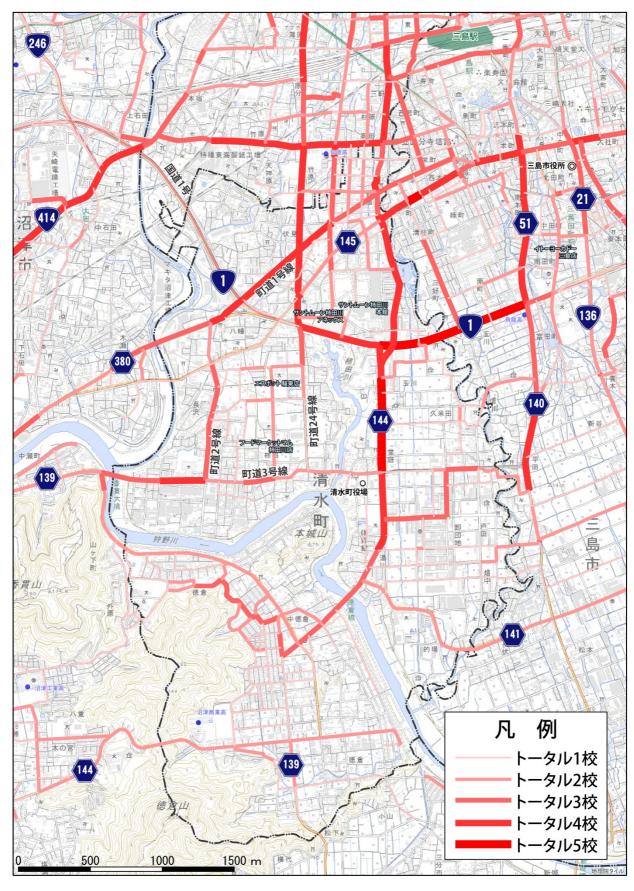


図 2.13 高校生の通学利用ルート及び問題箇所

(平成29年度沼津河川国道管内事故対策検討業務(国土交通省沼津河川国道事務所))

#### 2.3.3 一般自転車利用者へのアンケート調査

清水町周辺の主要交差点・商業施設で自転車利用者に対し、アンケート調査を実施した。一般 利用者の利用ルート及び危険と感じる箇所を次頁に示す。

調査の結果、「第2次清水町都市計画マスタープラン」に示される、商業エリア周辺において一般者の利用が多いことが分かる。

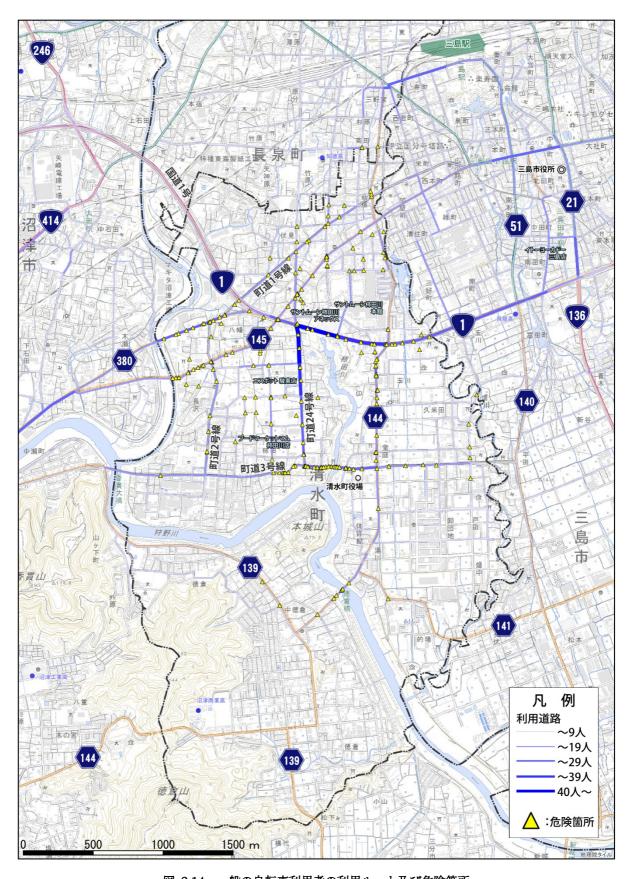


図 2.14 一般の自転車利用者の利用ルート及び危険箇所 (平成 29 年度沼津河川国道管内事故対策検討業務(国土交通省沼津河川国道事務所))

#### 2.3.4 第4次清水町総合計画による住民アンケート

第4次清水町総合計画策定時に実施した住民アンケート結果では、「交通」分野の評価が低い傾向がある。特に、「生活道路、通学路、歩道などの整備状況」の満足度が最も低く、「-0.54」となっており、不満が募っていることが分かる。

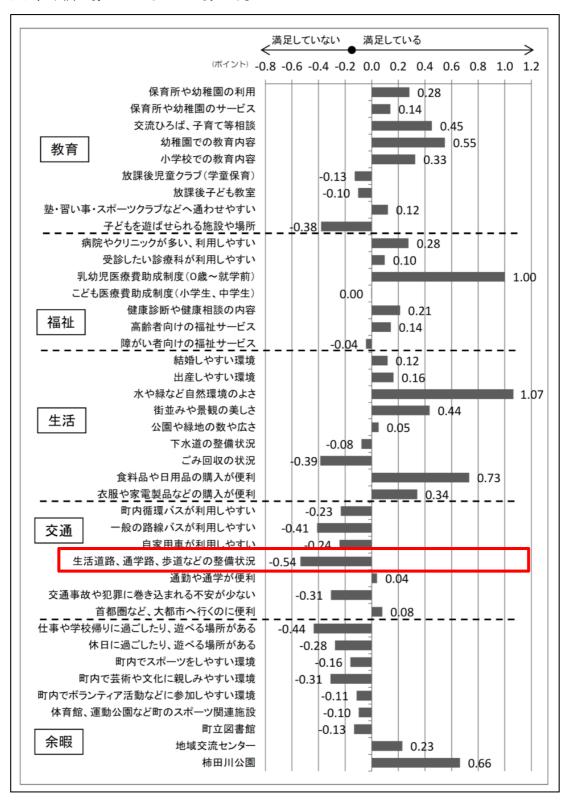


図 2.15 清水町の住環境評価 (第4次清水町総合計画後期基本計画)

#### 2.4 自転車利用の課題

本町は、隣接する三島市や沼津市と比較して、通勤・通学で自転車を利用する割合が高い状況である。

更に、「太平洋岸自転車道」に基づく自転車ネットワークの整備や、オリンピック・パラリンピックに向けた、伊豆半島のサイクリングの誘致などから、今後の自転車利用者の増加が見込まれている。

しかし、本町の自転車事故率は高く、住民アンケートでは、通学道路や歩道の整備状況に不満 を抱えている状況であることから、早急な対策が望まれている。

よって、本書において、自転車が安全で快適に走行できる利用空間の整備を目的として、自転車ネットワーク計画を策定する。

#### 3. 自転車ネットワーク計画

#### 3.1 自転車ネットワーク計画策定の基本的考え方

前項までの結果を踏まえ、自転車ネットワーク計画を決定する。 本計画では、自転車ネットワーク整備に当たり、基本的考え方と基本方針を以下の通りとする。

#### 【基本的考え方】

- 1.本町では、人口当たりの自転車による交通事故件数が多いことから、自転車走行空間の改善により、交通事故件数の減少を図る。
- 2.観光地『伊豆』として、今後のサイクリスト増加を見込んだ地域連携が必要不可欠である ことから、近隣市町との自転車ネットワークの整合を図ることを目的とする。



#### 【基本方針】

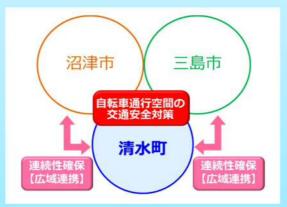
第4次清水町総合計画後期基本計画の実現に向け、自転車環境を向上させることを目標とし、以下を基本方針とする。

#### 1. 歩道も車道も安心して通行できるまち

安心して自転車を利用できる環境の創出を図る。幹線道路とともに通学路、生活道路の 交通安全対策を進める。また、隣接する市町村と連携し、東部地域における自転車通行空 間の改善に向けた整備を進める。

### 2. 産業の振興と活気に満ちた魅力あふれるまち

伊豆半島の入口に位置する立地条件を生かし、多くの人が町へ立ち寄るルートを作り、 観光客の誘致を促進する。さらに他市町との連携を深め、広域的な自転車走行ルートを設 定し、地域連携による観光・地域資源を活用した自転車の利用促進を図る。



自転車ネットワーク計画の基本方針図

#### 3. 自転車ネットワーク計画

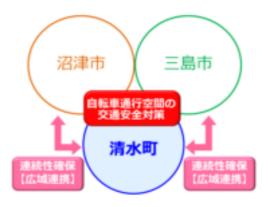
#### 3.1 自転車ネットワーク計画策定の基本的考え方

前項までの結果を踏まえ、自転車ネットワーク計画を決定する。 本計画では、自転車ネットワーク整備に当たり、基本的考え方と基本方針を以下の通りとする。

### 【基本的考え方】

- 1.本町では、人口当たりの自転車による交通事故件数が多いことから、自転車走行空間の改善により、交通事故件数の減少を図る。
- 2.観光地『伊豆』として、今後のサイクリスト増加を見込んだ地域連携が必要不可欠であることから、近隣市町との自転車ネットワークの整合を図ることを目的とする。





自転車ネットワーク計画の基本方針図

#### 3.2 整備路線の選定方針

ガイドラインでは以下の①~⑦の路線を適官組み合わせて選定するものとしている。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地 区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備 されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

清水町においては、ガイドラインの選定要件を踏まえつつ、基本方針や道路利用状況を考慮した上で、以下のように選定要件を設定する。

| 選定要件        | 選定要件の置き換え              |
|-------------|------------------------|
| 選定要件①       | (1) 一般者の自転車利用路線        |
| 選定要件②       | (2) 自転車利用者が危険と感じる箇所    |
| 選定要件③       | (3) 高校生の自転車通学路の対象路線    |
| 選定要件④       | (4) 他市町と連携する広域な自転車走行路線 |
| 选定安计(4)<br> | (5) 狩野川サイクリングロード       |

※選定要件⑤・・・利用増加、新たな施設立地が予定されている路線なし

※選定要件⑥・・・既に自転車通行空間が整備されている路線なし

※選定要件⑦・・・①~④を踏まえ自転車ネットワーク路線を選定し、適宜抽出する。

#### (1) 一般者の自転車利用路線

アンケート調査より、10人以上の一般者が自転車で利用している路線を図3.1に示す。

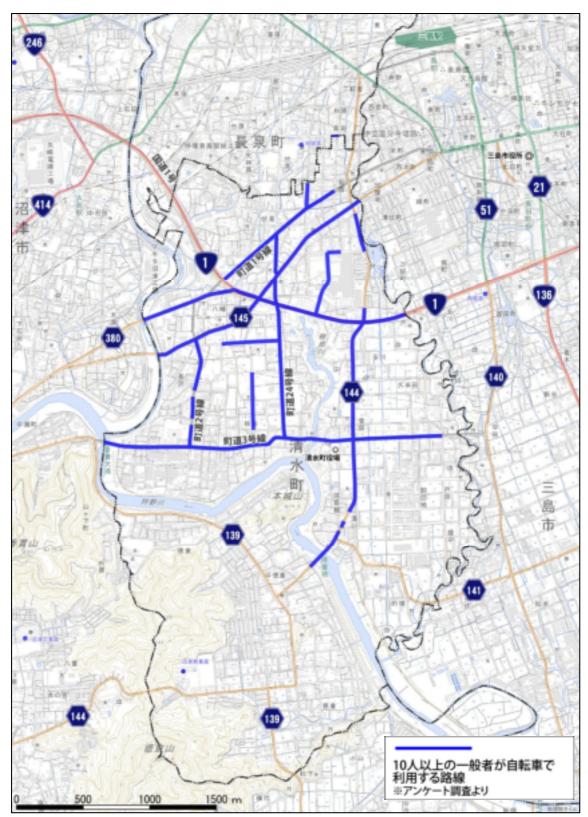


図 3.1 一般者の自転車利用路線

#### (2) 自転車利用者が危険と感じる箇所

実態調査及びアンケート調査より、「高校生から指摘があった問題個所」及び「一般利用回答者が危険と感じる箇所」が 2 件以上重なる箇所と、静岡県警察事故事件発生マップより、2016 年 4 月 1 日~2018 年 4 月 30 日に自転車の負傷交通事故が発生した箇所を図 3.2 に示す。

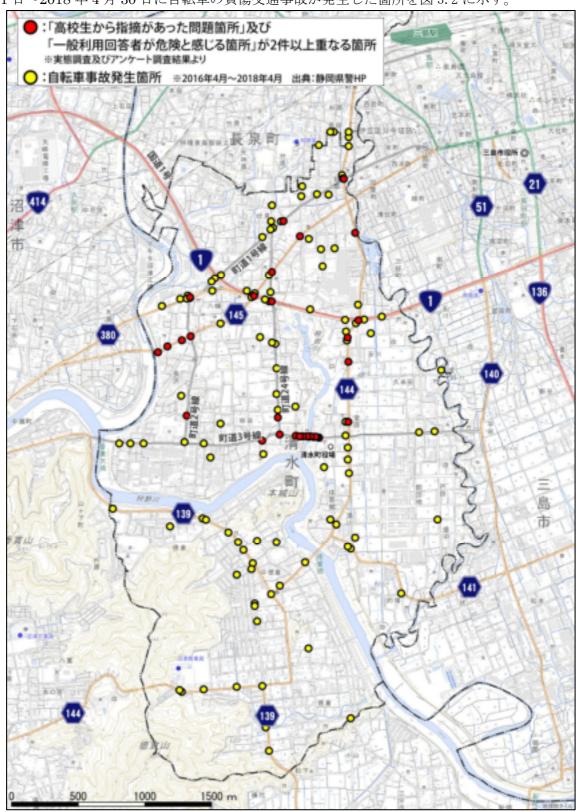


図 3.2 自転車利用者が危険と感じる箇所

### (3) 高校生の自転車通学路の対象路線

実態調査より、3校以上の高校生が自転車通学路として利用している路線を図3.3に示す。

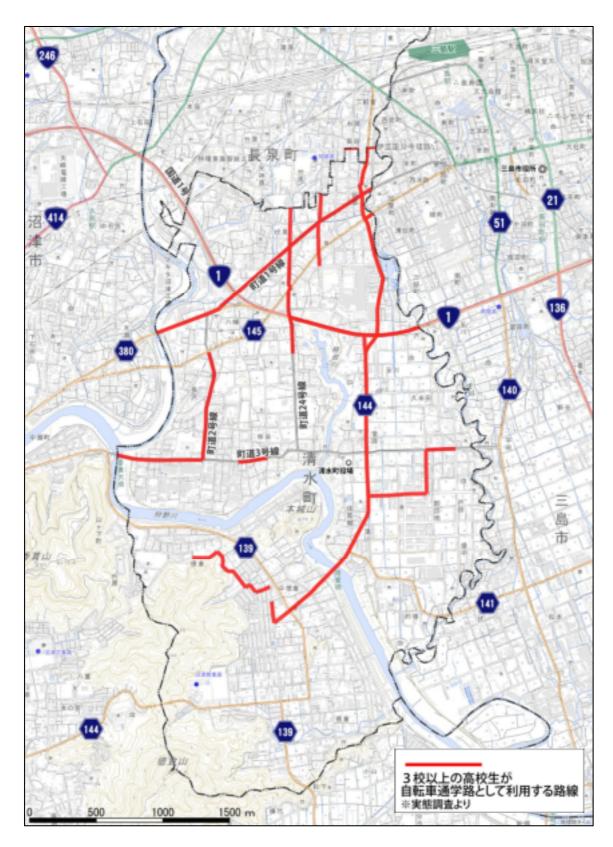


図 3.3 高校生の自転車通学路の対象路線

#### (4) 他市町と連携する広域な自転車走行路線

第 2 次清水町都市計画マスタープランにおける、自転車が通行できる広域連携軸となる路線を 図 3.4 に示す。

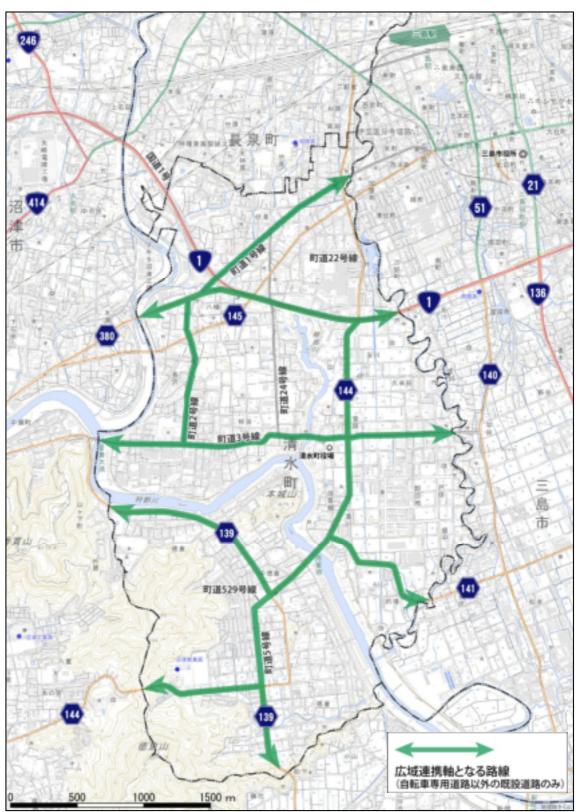


図 3.4 他市町と連携する広域な自転車走行路線

### (5) 狩野川サイクリングロード 狩野川サイクリングロードを図 3.5 に示す。

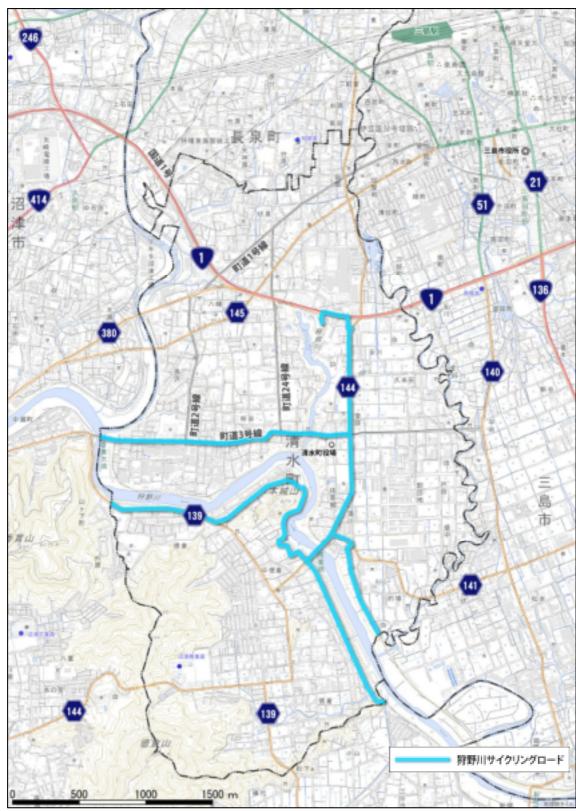


図 3.5 狩野川サイクリングロード路線

### 3.3 整備候補路線の選定

前項の(1)から(5)を踏まえた整備候補路線を図3.6に示す。

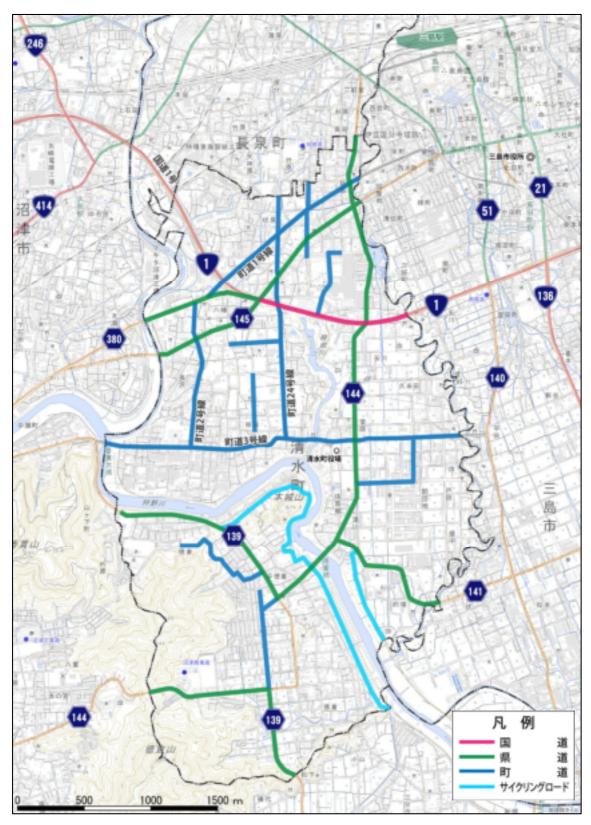


図 3.6 整備候補路線

# 3.4 自転車ネットワーク整備路線の選定

路線の連続性及びネットワークの密度を考慮し、自転車ネットワーク整備路線を図 3.7 のとおりとする。表 3.1、3.2 に整備路線の現況を整理する。

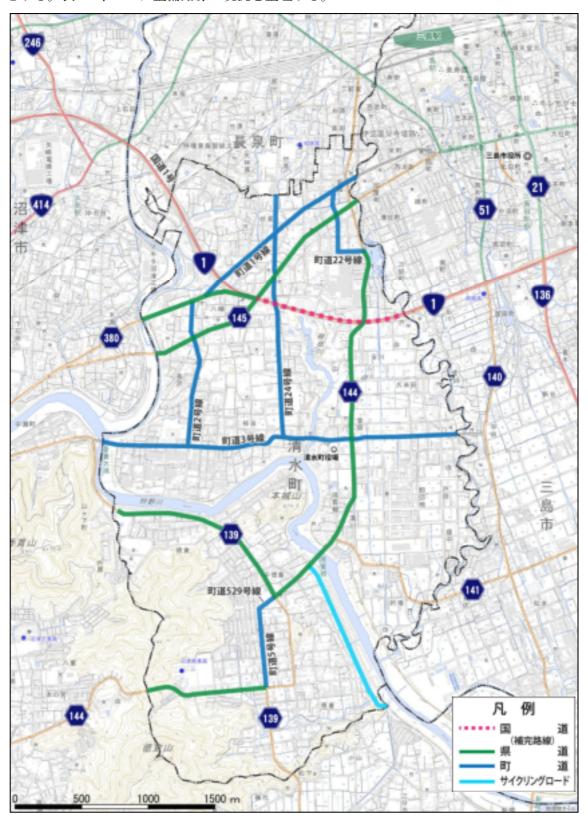


図 3.7 自転車ネットワーク整備路線

# 表-現地踏査結果①

# 表-現地踏査結果②

#### 3.5 自転車ネットワークの整備形態の選定(ハード対策)

設定した区間に対し、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在等の自転車通行空間の整備形態 を選定する(図 3.8 図 3.9)。

整備形態は、完成形態を基本とするが、完成形態での整備が当面困難であり、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態とする。

|            | A<br>自動車の速度が高い道路 | B<br>AC以外の道路 | C<br>自動車の速度が低く、<br>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       | AC以外の道路      | 速度が40km/h以下、かつ<br>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<br>車道で混在)           |

<sup>※</sup>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 3.8 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)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(平成28年7月 国土交通省、警察庁)

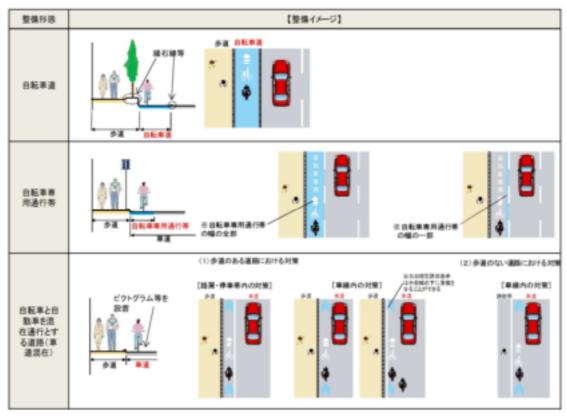


図 3.9 基本的な整備形態 (イメージ)

出典: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、警察庁)

ガイドラインの「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」に基づいて、現地状況から自転車ネットワーク計画路線整備路線の整備形態を選定する。 選定した暫定形態、完成形態を表 3.3、図 3.12、3.13 に示す。

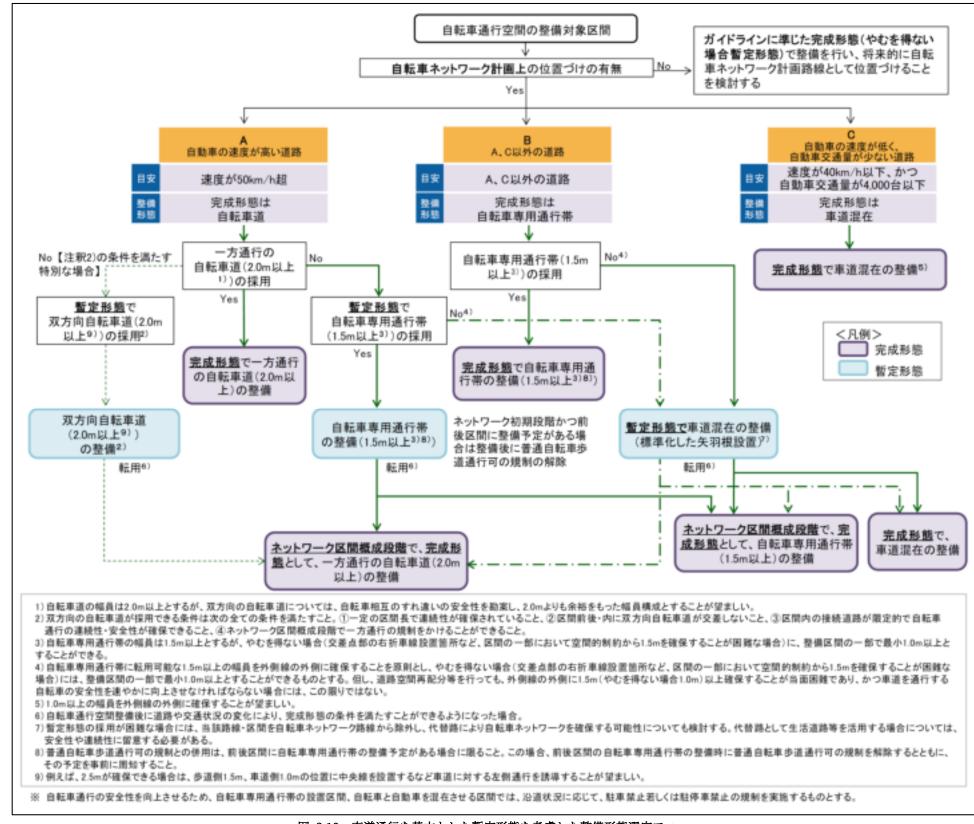


図 3.10 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

出典: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、警察庁)

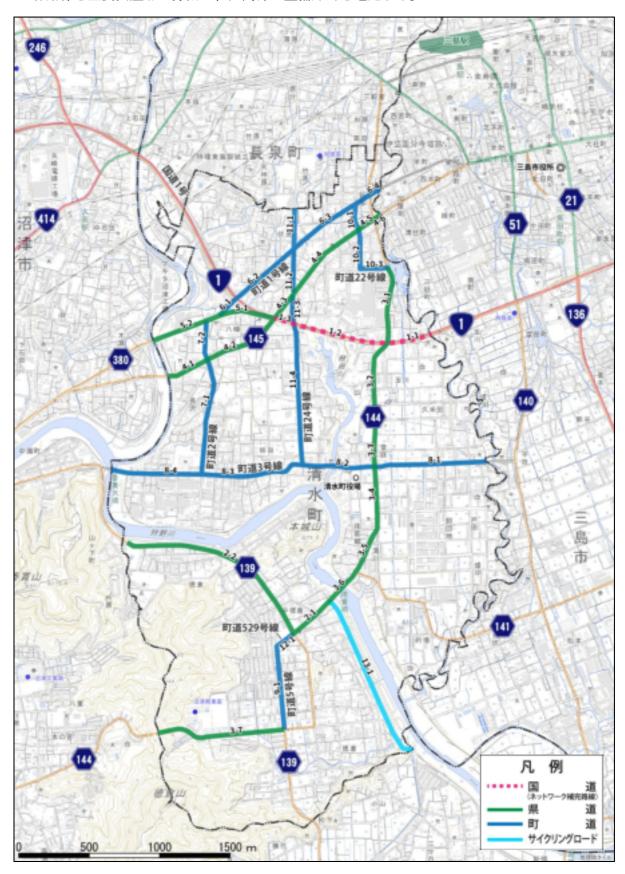


図 3.11 整備路線の区間割

表 3.3 各区間の整備形態

| 路線                                      | 路線名称           | 区間      |            | 整理          | 延長   | 路線   | 暫定形態   | 完成形態             |  |  |
|---|----------------|---------|------------|-------------|------|------|--------|------------------|--|--|
| - 11 111                                |                | 番号      | 起点         | 終点          | km   | 合計   | 首化形態   | 元队形态             |  |  |
| 国道                                      |                |         |            |             |      |      |        |                  |  |  |
| 国道1号                                    |                | 1-1     | 三島市境       | 清水町玉川       | 0.28 |      |        | (ネットワーク補完路線)     |  |  |
|   | 中央幹線           |         | 清水町玉川      | 八幡東         | 0.73 |      | (ネットワー |                  |  |  |
|   |                | 1-3     | 八幡東        | 八幡          | 0.12 | 1.13 |        |                  |  |  |
| 県道                                      |                |         |            |             |      |      |        |                  |  |  |
| 県道139号線                                 | 原木沼津線          |         | 徳倉橋南       | 徳倉          | 0.19 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
|   |                | 2-2     |            | 沼津市境        | 1.53 | 1.73 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 県道144号線                                 | 下土狩徳倉沼津港線      |         | 町道22号線交差点  | 清水町玉川       | 0.54 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 清水町玉川      | 交流センター前     | 0.35 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 交流センター前    | 堂庭          | 0.54 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 堂庭         | 卸団地入口       | 0.32 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
|   |                |         | 卸団地入口      | 湯川          | 0.46 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
|   |                |         | 湯川         | 徳倉橋南        | 0.39 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
|   |                |         | 上徳倉西       | 沼津市境        | 0.84 | 3.44 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 県道145号線                                 | 沼津三島線          |         | 沼津市境       | 長沢中         | 0.30 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 長沢中        | 八幡          | 0.58 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 八幡         | 町道24号線交差点   | 0.23 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
| 未足170 <b>分</b> 脉                        |                | 4-4     | 町道24号線交差点  | 清水町新宿南      | 0.63 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 清水町新宿南     | 千貫樋         | 0.13 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                | 4-6     | 千貫樋        | 三島市境        | 0.07 | 1.93 | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
| 旧送200日始                                 | 富士清水線          |         | 八幡         | 長沢          | 0.32 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 県道380号線                                 | <b>亩工</b> /月小邴 | 5-2     | 長沢         | 沼津市境        | 0.33 | 0.65 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 町道                                      |                |         |            |             |      |      |        |                  |  |  |
|   | (都)川原ヶ谷八幡線     | 6-1     | 長沢         | 伏見IC        | 0.12 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 町道1号線                                   |                |         | 伏見IC       | 町道24号線交差点   | 0.55 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 叫坦「ケ豚                                   |                | 6-3     | 町道24号線交差点  | 清水町新宿東      | 0.66 |      | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
|   |                | 6-4     | 清水町新宿東     | 三島市境        | 0.09 | 1.42 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 四十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二 | (都)八幡徳倉線       | 7-1     | 町道3号線交差点   | 長沢中         | 0.81 |      | 車道混在   | 自転車道             |  |  |
| 町道2号線                                   |                | 7-2     | 長沢中        | 長沢西         | 0.28 | 1.09 | 車道混在   | 自転車道             |  |  |
| 町道3号線                                   | (都)西間門新谷線      | 8-1     | 三島市境       | 堂庭          | 0.96 |      | 車道混在   | 自転車道             |  |  |
|   |                | 8-2     | 堂庭         | 柿田橋         | 0.50 |      | 車道混在   | 自転車道             |  |  |
|   |                | 8-3     | 柿田橋        | 無名交差点       | 0.73 |      | 車道混在   | 自転車道             |  |  |
|   |                | 8-4     | 無名交差点      | 沼津市境        | 0.52 | 2.71 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 町道5号線                                   | _              | 9-1     | 町道529号線交差点 | 上徳倉西        | 0.58 | 0.58 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 町道22号線                                  | _              |         | 町道1号線交差点   | 県道145号線交差点  | 0.19 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 県道145号線交差点 | 無名交差点       | 0.27 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 無名交差点      | 県道144号線交差点  | 0.17 | 0.63 | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
| 町道24号線                                  | (都)伏見柿田線       |         | 長泉町境       | 町道1号線交差点    | 0.29 | 5.50 | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 町道1号線交差点   | 県道145号線交差点  | 0.30 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 県道145号線交差点 | 八幡東         | 0.19 |      | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
|   |                |         | 八幡東        | 町道3号線交差点    | 0.99 | 1.77 | 車道混在   | 車道混在             |  |  |
| 町道529号線                                 | _              | 12-1    |            | 町道5号線交差点    | 0.14 | 0.14 | 車道混在   | 専用通行帯            |  |  |
| 狩野川サイクリ                                 | ングロード          | 1 1 2 1 | I/U-7E     | 「こをマラ豚人在ぶ   | 0.17 | 0.17 | 十足/几八  | -47/11/02 [1 III |  |  |
| _                                       | 狩野川左岸堤防        | 13-1    | 沼津市大平      | 徳倉橋         | 1.21 | 1.21 | 河川管理者  | と協議が必要           |  |  |
| ※一並 珀州什                                 |                |         |            | 所は、車道混在とした。 |      |      | 77/11  | - marker 20 3    |  |  |

<sup>※</sup>一部、現地状況に基づき、自転車通行空間を確保する事が困難な箇所は、車道混在とした。

このうち、徳倉橋の橋梁部については、交通安全上、車道部での走行空間確保が難しい。このため、当該区間については、整備形態の対象外とする。なお、当該区間は当面の措置として側道橋を利用した自歩道形態となるため、整備においては、公安との協議により交通安全確保を図る。また、橋梁区間前後の取合い部については、自転車走行が円滑に行えるよう整備することとする。

<sup>※</sup>完成形態は、整備時の交通状況を踏まえて再検討する必要がある。

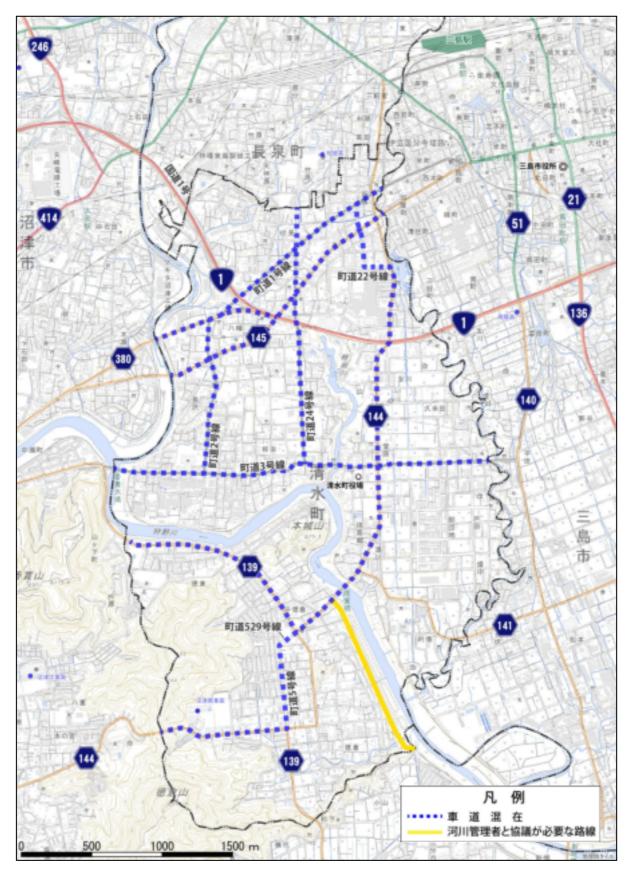


図 3.12 自転車ネットワーク整備形態(暫定形態)

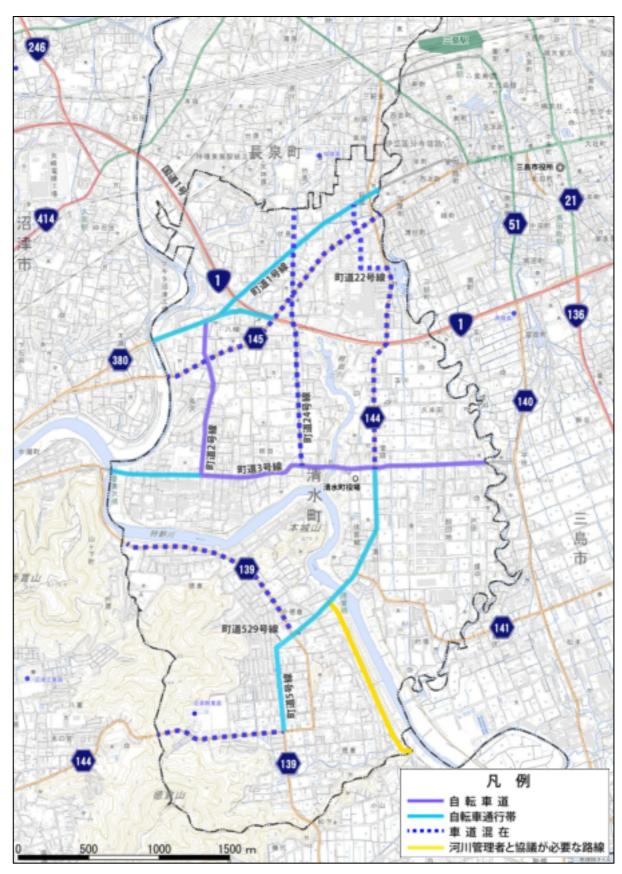


図 3.13 自転車ネットワーク整備形態 (完成形態)

## 3.6 自転車走行空間ネットワーク整備順位の計画

整備の必要性、住民ニーズ、事業容易性の観点等から、整備優先度の検討を行う。 整備優先順位を図 3.14 に示す。

## 1. 必要性

課題が多種多様で、安全性に問題がある路線

# 2. 住民ニーズ

自転車交通量が多く、住民の整備ニーズが高い路線

## 3. 事業容易性

都市計画道路や供用予定が明確な事業路線、幅員の広い路線

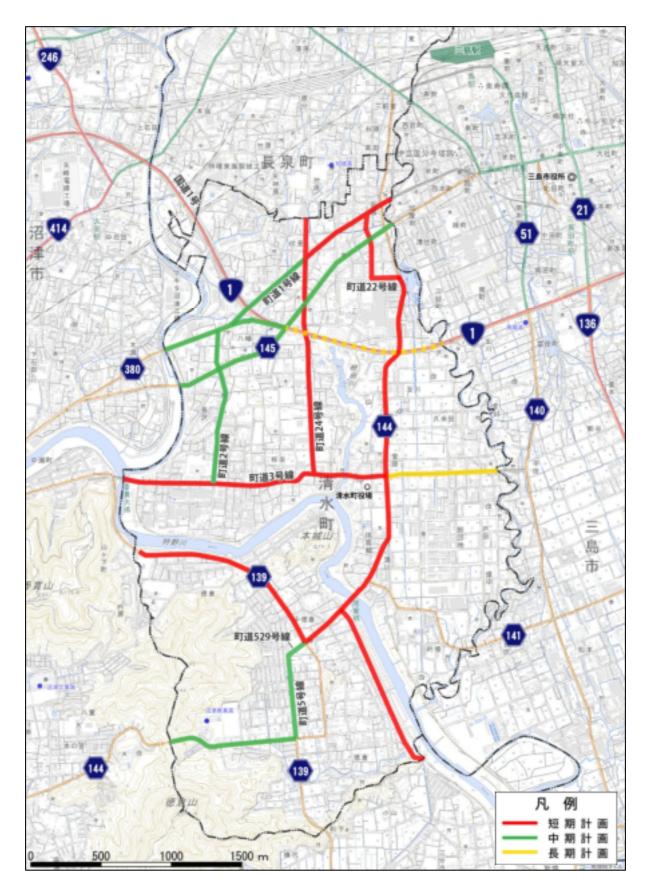


図 3.14 自転車ネットワーク完成形態の優先順位

### 3.7 自転車利用の総合的な取り組み(ソフト対策)

自転車走行のマナーなどを含めた安全な自転車の乗り方などを楽しく学べる教室を開催することにより、自転車利用時の安全に寄与することができる。清水町では、小中学生を対象にウィーラースクールを実施している(図 3.15、図 3.16)。

また、県内の他市町村では、静岡県警察や一般財団法人静岡県交通安全協会沼津地区支部、静岡県自動車学校交通教育センターと連携して自転車乗り方教室等を開催している。これらの取り組みでは、小中学生を対象とした自転車教室の開催が多いが、一部では成人や企業向けの自転車安全教室も行われており、広く自転車の交通安全への啓発が図られている。

今後は、清水町においても、広く一般町民に対する自転車教室等実施することにより、安全意識を高める事とする。





#### ウィーラースクール in 清水町

- (と「書) 平成30年8月3日(金) 9:30~11:30 (編版1200)
- 【会 課】清水町地域交流センター
- 【対 後】町内在住の小中学生 \*先書30人
- (第一件) ブラッキー中最先生率いるウィーラースクールジッパン Special グスト: 離木一茂選手 (Utat U ) どょうは無難す)

【参加料】参加者1人につき100円

(節 切) 7月30日(月)

【持ち物】白転車・ヘルメット・水筒・手袋または軍手

[形 装] 準動のできる服装、準動物。

【その他】土槽チャレンジキッズと合同で行うため、機に申し込まれている方は申込みの 必要はありません。

> 町の広報や町が許可したメディアによる収材・撮影が行われる場合があります。 また、撮影された写真等は、町の広報館等に掲載したり、報道されたりする場合 があります。

【中・関】清水町生産学習課(町地域交流センター内)

Tel: 972-6678 Fax: 981-0424 Maí: syakai@town.shimizu.shizuoka.jp

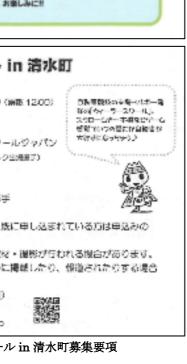




図 3.16 ウィーラースクール in 清水町の開催の様子(2018年8月3日)