

1.目的

自転車は、高校の通学、駅や商業施設へのアクセス等を目的とした重要な移動手段を担っています。特に清水町は、隣接する沼津市や三島市と比較して自転車利用率が高く、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ます。

一方で、清水町の自転車事故率は隣接市よりも高く、安全性の高い通学路や歩道の整備が必要となっています。このため、「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」・「静岡県自転車道等設計仕様書（平成 29 年 3 月）静岡県道路交通環境安全推進連絡会議」に基づいて、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する「清水町自転車ネットワーク計画」を策定します。

※「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を結ぶ全長 1,400km の太平洋沿岸のサイクリングロードです。昭和 44 年の計画以降、順次整備が進められています。

2.基本方針

以下に示す 2 つの基本方針に基づき、自転車走行空間の改善により事故件数の減少を図るとともに、近隣市町との広域連携の観点から自転車ネットワークの整合を図ります。

【方針 1】歩道も車道も安心して通行できるまち

通学路、生活道路の交通安全対策を進め、安心して自転車を利用できる環境の創出を図ります。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ます。

【方針 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、多くの人々が町へ立ち寄るルートを作り、観光客の誘致を促進します。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ります。

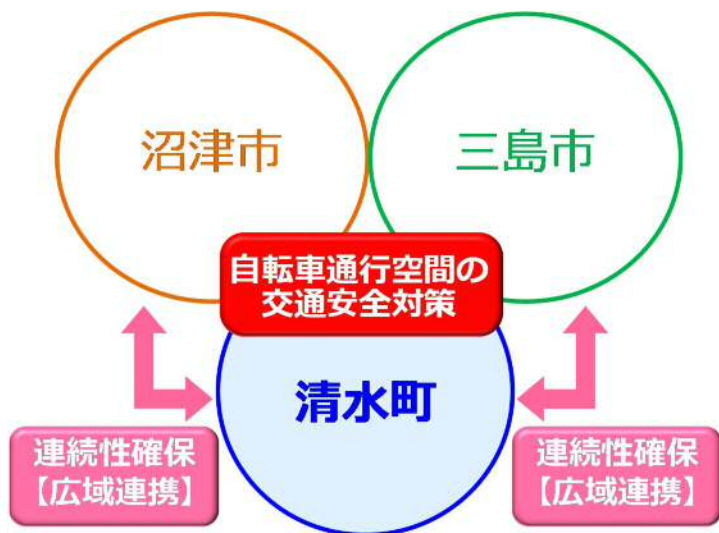


図 自転車ネットワーク計画の基本方針図

3.整備路線の選定・整備の優先順位

通勤・通学ルートや自転車利用が多い路線を調査するとともに、安全性に課題がある箇所を事故件数やアンケート調査で把握し、さらに広域連携の観点による整備ニーズを勘案して自転車ネットワーク整備路線を選定しました。

また、整備の緊急性や住民ニーズ、事業の進めやすさ等の観点から、整備優先順位を設定しました。

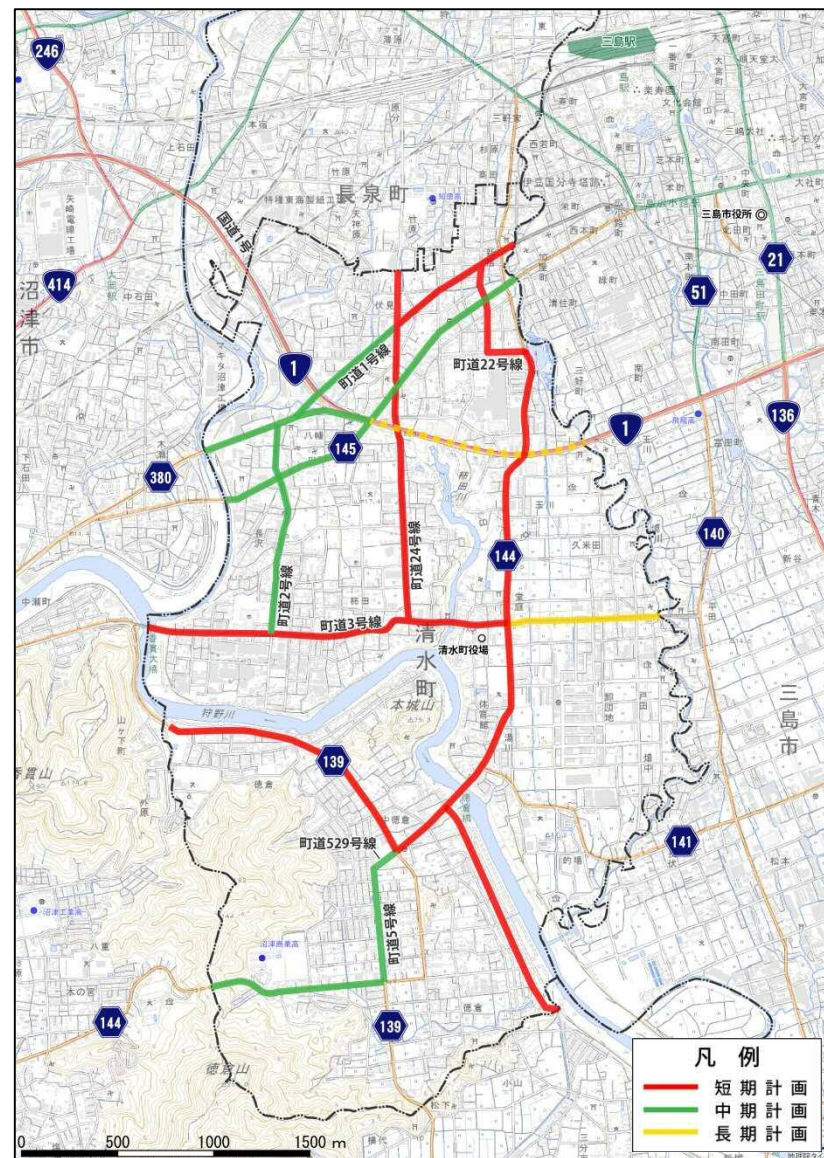


図 整備の優先順位

4.整備形態

自転車通行空間の整備形態[※]は、①自転車道、②自転車専用通行帯、③車道混在の 3 つがあり、道路や交通の状況等を勘案して、下図のとおり選定しました。

ただし、①自転車道、②自転車専用通行帯を整備するためには時間と費用がかかることから、自転車利用者の安全性を速やかに向上させるために、当面は暫定形態として③車道混在の整備を優先します。車道混在とする場合には、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するものとします。

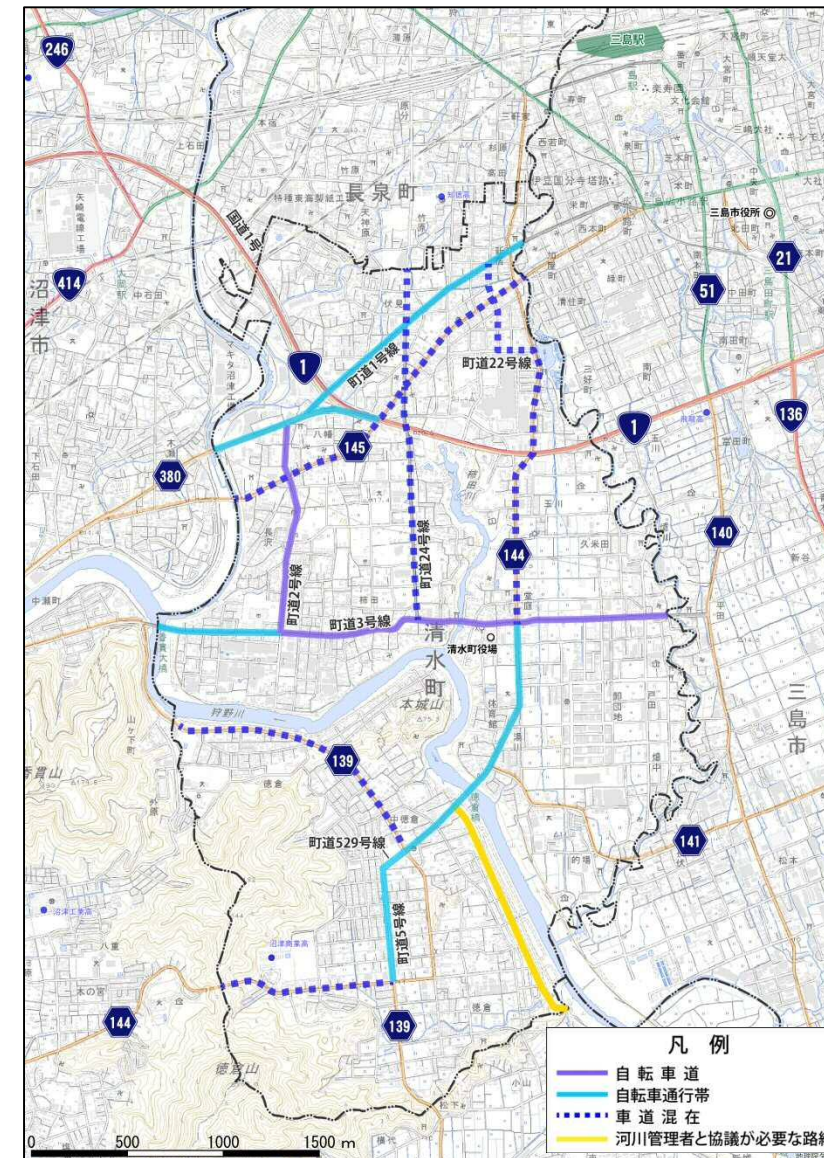
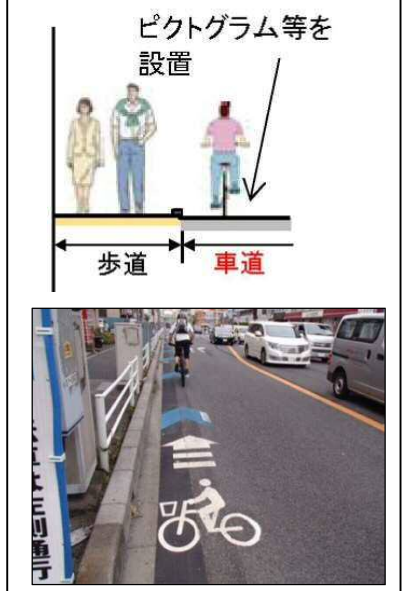


図 整備形態（完成形）

【車道混在の整備例】



※自転車通行空間の整備形態

- ①自転車道：
自転車と自動車を構造的に分離
- ②自転車専用通行帯：
自転車と自動車を視覚的に分離
- ③車道混在：
自転車と自動車を車道左端部で混在