

伊豆地域における 太平洋岸自転車道の取組について

平成29年1月19日

静岡県 交通基盤部 道路局 道路整備課

しずおか×みち **技**

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

太平洋岸自転車道

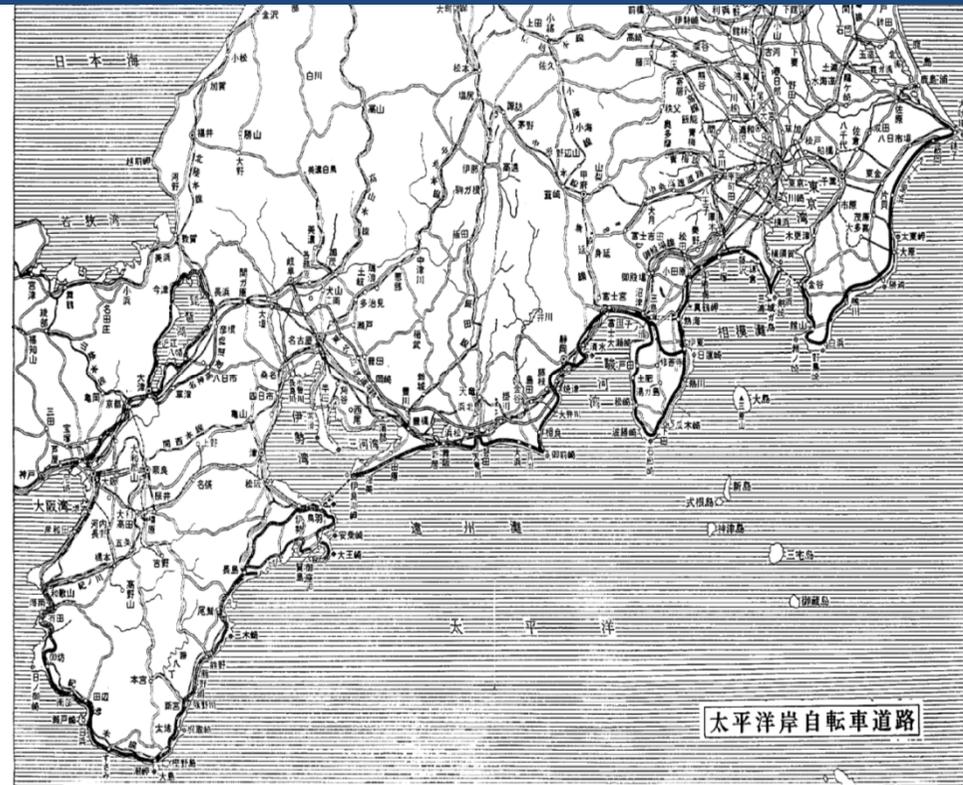
■太平洋岸自転車道 プロジェクト

<経緯>

- ・昭和44年：（財）自転車道路協会が、当時の建設大臣へ「太平洋岸自転車道路建設に関する陳情書」を提出
 - 全日本一周自転車道路構想（延長18,000km）がベース
 - うち第1次として、千葉県銚子を起点とし、神奈川、静岡、愛知、三重の各県を通り、和歌山県和歌山市に至る延長約1,200kmを位置づけ
- ・昭和45年：コースが通過する6県の東京事務所長会議が賛同
- ・昭和45年：自転車道の整備等に関する法律（議員立法）が成立
- ・昭和48年：第71回国会 交通安全対策特別委員会において、道路局長が自転車専用道路の整備着手について発言

<県内の整備>

- ・県内では、昭和48年度より整備開始



■図 太平洋岸自転車道構想



■図 県内の大規模自転車道（太平洋岸自転車道）

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、基幹ルートを選定及び整備手法、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。

構成組織名
静岡県 警察本部 交通部 交通規制課
国土交通省 中部地方整備局 沼津河川国道事務所 調査第二課
静岡県 文化・観光部 スポーツ局 スポーツ交流課
美しい伊豆創造センター 事務局
静岡県 交通基盤部 道路局 道路整備課

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。

伊豆地域自転車走行空間に関する勉強会

■整備スケジュール



表 「基幹ルート」一覧

■半島周回ルート
概要 伊豆半島を海岸線に沿って周回するルート ●伊豆半島沿岸を1周するルート ●主要な鉄道駅の周辺を通過
利用する道路 国道135号(原道伊東川八幡野線)⇔国道136号⇔県道沼津土肥線⇔国道414号 県道下田石廊松崎線⇔国道136号⇔県道沼津土肥線⇔国道414号 (注)起終点については、今後、他の取組と連携しながら具体化する
その他 ・伊豆地域における太平洋岸自転車道を明確としたルート ・静岡県サイクルスポーツ協議会が行う実走調査結果を必要に応じて反映
■半島横断ルート
概要 伊豆半島の東海岸、中伊豆、西海岸を横断的に結ぶルート ●「サイクルスポーツセンター(伊豆ペドローム)」を核とし、伊豆半島の東海岸と西海岸を結ぶルート
利用する道路 国道135号⇔県道伊東大仁線⇔国道414号 (二道の取伊東マリンタウン⇔サイクルスポーツセンター(伊豆ペドローム)⇔道の駅伊豆のへそ)
その他 ・伊豆地域における太平洋岸自転車道を明確としたルート ・静岡県サイクルスポーツ協議会が行う実走調査結果を必要に応じて反映
■半島縦断ルート
概要 伊豆半島の中央部を縦断するルート ●半島横断ルートと伊豆半島南端を結ぶルート。
利用する道路 国道414号 (注)終点(北側)については、今後、他の取組と連携しながら具体化する 当面、「■半島横断ルート」とのネットワークで機能発揮
その他 ・サイクリング利用状況を鑑み、太平洋岸自転車道として設定するルート ・構想で海岸線に沿って国道するイメージのある伊豆地域の太平洋岸自転車道に対し、内陸を南北に縦断するルートを付加

●整備目標
東京オリンピック
開催までに完成

表 整備目標等一覧

時期	地域の課題やニーズ	整備目標
<p>■短期目標 → 「I-3 優先整備区間」(P8)参照</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ●期間の目安 概ね1~2年後 ●時期の目安 平成28~29年度 	<ul style="list-style-type: none"> ●伊豆地域のサイクルスポーツを取り巻く環境の高まり ●これまでに、伊豆地域の自転車道整備は進んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> ●半島横断ルートの整備 ●半島周回ルート(優先整備区間)の整備 <p>→ 優先整備区間※を定め、短期間での自転車走行空間を整備</p> <p>※優先整備区間については、①自動車交通量②規制速度③道路幅員・勾配等を考慮し、危険箇所の整備については慎重に判断</p>
<p>■中期目標</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ●期間の目安 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催 ●時期の目安 平成32年頃まで 	<ul style="list-style-type: none"> ●伊豆地域で自転車関連の大規模イベントが開催される時期。 ●国内外からの自転車愛好家の来訪が予想され、自転車に関する地域の機運の高まりが大いに期待 	<ul style="list-style-type: none"> ●(優先整備区間に続く)半島周回ルートの整備 ●半島縦断ルートの整備 <p>→ 国内外からの自転車愛好家の来訪が予想される伊豆ペドロームと観光拠点を連絡する伊豆半島の基幹ルートを整備</p>
<p>■長期目標</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ●期間の目安 将来 ●時期の目安 自転車ネットワークの概成時期 	<ul style="list-style-type: none"> ●伊豆縦貫自動車道等道路ネットワークの構築に伴う基幹ルート上の交通状況の変化 	<ul style="list-style-type: none"> ●基幹ルート(広域計画)に加え、伊豆地域の自転車ネットワーク計画(地域計画)に基づく自転車走行空間の概成 <p>→ 広域計画と地域計画の拡充</p>

図 「基幹ルート」(案)(太平洋岸自転車道のルートの明確化)と優先整備区間

伊豆地域自転車走行空間整備の整備イメージ

- 整備手法は、矢羽根型路面表示を設置する車道混在型を基本
- 矢羽根型路面表示は、現地の道路状況、交通状況等を踏まえ、形状を縮小、配置間隔を広げたローカルルールを採用

県道沼津土肥線（未改良区間_幅45cm_20m間隔）



■ 図 設置イメージ（ローカルルール）

県道沼津土肥線（改良区間_幅75cm_10m間隔）



■ 図 設置イメージ（ガイドライン標準仕様）



イメージ



■関係者の見解

- ガイドラインにおいて、路面表示は矢羽根型が基本。また、利用者が混乱しないよう、法規制（自転車専用通行帯）の路面表示との差別化を図る必要がある。【県警】
- 国立公園内の周辺景観へ配慮する必要がある。矢羽根型も、形状の縮小、配置間隔の拡大、色彩に配慮。【環境省】

整備手法	ガイドラインに準拠した車道混在型の路面表示			サイクリングの先進地『しまなみ海道』に倣ったルート案内		
単価	矢羽根 (W=75cm)	ガイドラインにおける標準仕様	11,227(円/箇所)	ブルーライン (しまなみ海道仕様)	■規格 ・幅：20cm 厚さ：1.5mm ・色：青（マンセル10B6/6） ・すべり抵抗値：75BPN以上 ・材質：溶融式塗料	934(円/m)
	矢羽根 (W=45cm)	ローカルルール（当該取組）標準仕様×60%を適用	6,352(円/箇所)			
工事費	1,878(円/m) ローカルルール適用, 矢羽根間隔10m			2,504(円/m)		
効果	<ul style="list-style-type: none"> 部分的な設置で効果発現 矢羽根を間引く事も可能（コストダウン） 			<ul style="list-style-type: none"> 効果を発現するには全区間一連の連続した施工が必要 		
	<ul style="list-style-type: none"> 矢羽根の設置位置、サイズ、間隔により道路状況の変化（勾配のきつい登り坂、急カーブ等）を伝えることが可能 			<ul style="list-style-type: none"> ブルーラインとは別に、注意喚起を目的とする路面表示が必要 		
景観	<ul style="list-style-type: none"> ローカルルールに加え、間隔の調整により、景観への影響を少なくできる（富士箱根伊豆国立公園の一部である伊豆では景観への配慮） 			<ul style="list-style-type: none"> 一連の施工区間となるため、周辺景観に対し変化が大きい 		
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 路面表示が薄くなった場合、矢羽根の追加、必要箇所の部分施工等柔軟な対応が可能 			<ul style="list-style-type: none"> 補修には、一連の連続した区間を対象とする必要 		

スケジュール等

表 伊豆地域自転車走行空間整備に向けた取組（平成28年度の取組予定）

2016.12時点

月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考
■伊豆地域自転車走行空間に関する勉強会												
勉強会の開催				①第1回勉強会		②第2回勉強会					③現場確認	*④整備後効果検証(時期未定)
全体計画策定				←作成作業→								
						●本省打合せ	●本省打合せ				●全体計画→確定	*専門部会②において確定 *計画は、必要に応じ随時更新
■静岡県道路交通環境安全推進連絡会議 専門部会												
全体計画(案)の審議						●全体計画案審議①(9/15)						
											○全体計画案審議②(1/吉)	
■静岡県サイクルスポーツ協議会												
協議会開催		①5/30	②7/4				③10/14		④12/22	⑤	⑥	*⑤⑥時期未定
現地実走調査				●富士山	●中部	●中東遠	●志太榛南	●伊豆				
■関係イベント												
ライド&ライド狩野川						●9/24.25						
伊豆半島一周サイクリング(伊豆いち)						●10/1.2						
■工事関連												
H28予算								●10/11補正予算内示(C=35)				
調査・設計										●2/2関係者※による現地調査		*全体計画を基に、現場施工内容の具体化 *区間、設置位置等の現地確認実施
本工事												※関係者=勉強会メンバー、環境省、色彩専門家、サイクリスト等