

# 令和6年度 第2回 四街道市自転車計画協議会 会議次第

日時：令和 6年 8月28日（水）  
午後1時30分より  
場所：障がい者支援課2階 会議室

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 会議録作成の取扱い
4. 会議の公開・非公開の決定
5. 議題
  - (1) 自転車活用推進計画（素案）
  - (2) 自転車ネットワーク計画（素案）
6. その他
7. 閉会

# 四街道市自転車活用推進計画

(素案)



令和 年 月

 四街道市

# 目次

1	四街道市自転車活用推進計画策定の趣旨	1
(1)	計画の背景	1
(2)	計画の目的	1
(3)	計画の位置づけ	2
(4)	計画の区域と期間	2
(5)	対象車両	2
2	自転車利用に関する現状	3
(1)	市の概況	3
(2)	自転車利用に関する現状	19
(3)	その他の情報	31
3	自転車活用推進計画の基本方針と目標	33
(1)	自転車の活用に向けた課題	33
(2)	自転車活用推進計画の基本方針と目標	34
4	自転車活用推進計画の施策	35
(1)	基本方針1 自転車利用環境の整備	36
(2)	基本方針2 自転車を利用した健康づくり	45
(3)	基本方針3 自転車を活用した観光の活性化	47
(4)	基本方針4 自転車事故のない安全・安心なまちづくり	48
(5)	計画推進に向けた指標・目標	56
5	計画の推進体制とフォローアップ	58
(1)	計画の推進体制	58
(2)	計画のフォローアップ	58
付録	用語集	59

# 1 四街道市自転車活用推進計画策定の趣旨

## (1) 計画の背景

自転車は、買い物や通勤・通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動やサイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。

近年は、健康増進や環境保全への意識の高まり、災害時における移動手段やシェアサイクルの普及促進等で自転車利用のニーズが一段と高まっています。

一方、近年の交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は2割程度と高い水準で推移しており、自転車や歩行者の安全・安心の確保が課題となっています。

このような中、自転車の活用による国民の健康増進、災害時における交通機能の維持、環境負荷の低減を図ること等、新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行され、自転車活用推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である国の「自転車活用推進計画」が平成30年6月に閣議決定されました。

その後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、令和7年度までを計画期間とする「第2次自転車活用推進計画」が令和3年5月に閣議決定されています。

なお、自転車活用推進法第11条では、「市町村は、国及び県の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用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」とされています。

## (2) 計画の目的

本計画では、国の自転車活用推進計画で掲げる「自転車を巡る現状及び課題に対応するための4つの目標」を踏まえ、千葉県の「第2次自転車活用推進計画」（令和6年3月策定）との整合を図りつつ、本市の実情と将来の動向を見据え、具体的に実施すべき施策を定め、快適に自転車を活用できるようにし、自転車利用の向上を図ることを目的とします。

### ～ 国が掲げる自転車の活用の推進に関する4つの目標 ～

- ・ 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ・ 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
- ・ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ・ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

※ 第2次自転車活用推進計画（令和3年5月）より

### ～ 千葉県が掲げる自転車の活用の推進に関する4つの目標 ～

- ・ 自転車役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり
- ・ 自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現
- ・ 自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立
- ・ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

※ 第2次千葉県自転車活用推進計画（令和6年3月）より

### (3) 計画の位置づけ

本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、本市が並行して行う各種関連計画との整合を図りながら策定します。

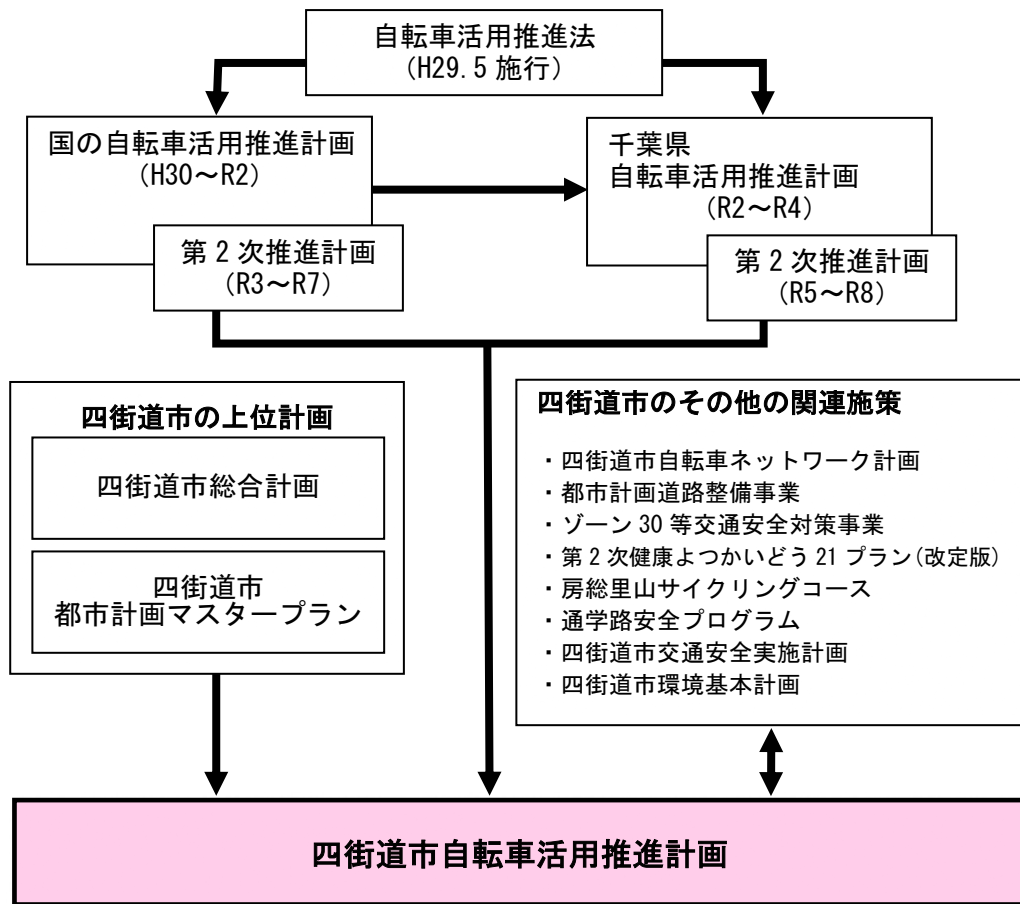
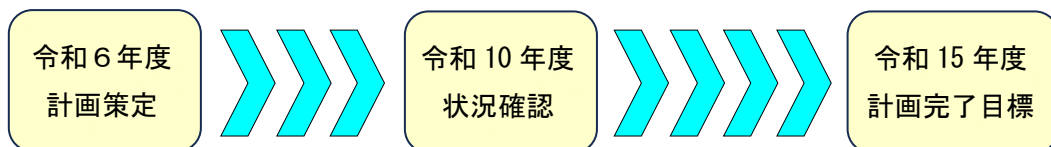


図1-1 計画の位置づけ

### (4) 計画の区域と期間

本計画の対象とする区域は、市内全域とします。

また、自転車通行空間の整備を始めとした施策の推進には、長期的な視野を持って対応する必要があるため、計画の期間は令和6年度から令和15年度の10か年とし、中間の令和10年度に計画の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



### (5) 対象車両

本計画で対象とする車両は、道路交通法により定義された「自転車」とします。

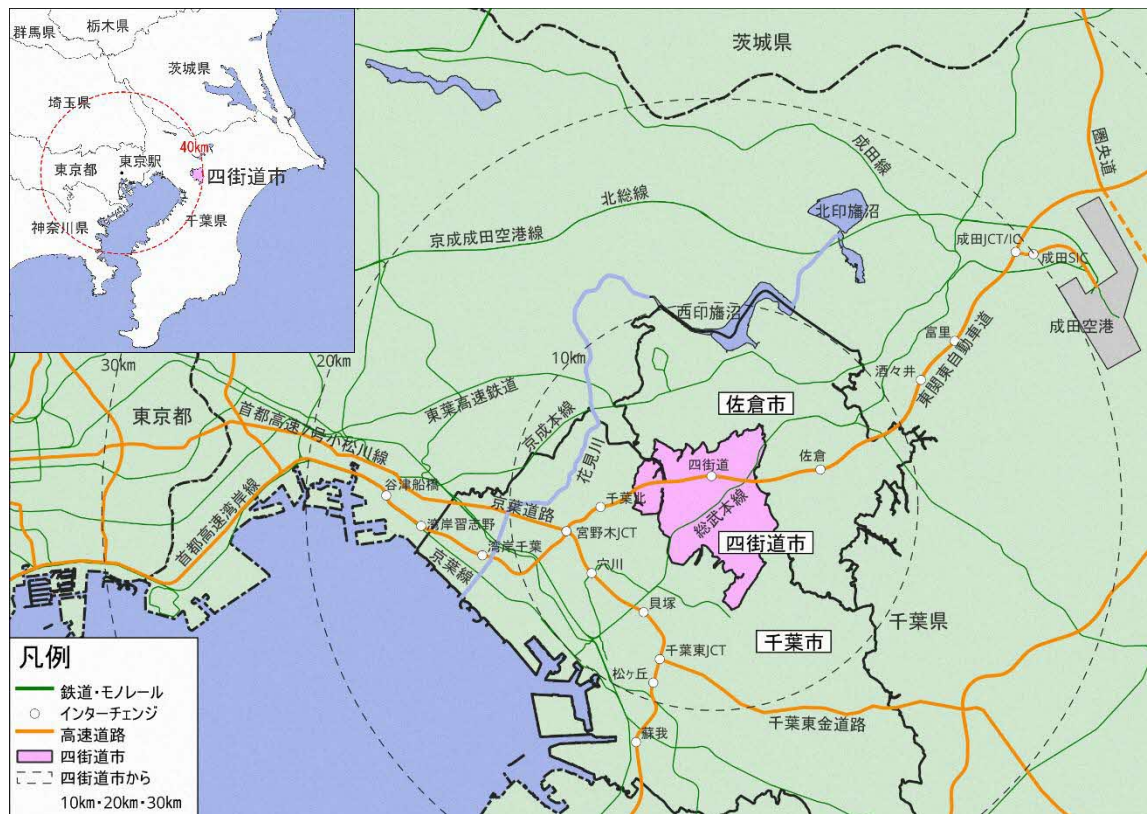
## 2 自転車利用に関する現状

### (1) 市の概況

#### 1) 市の位置

本市は、千葉県北部に位置し、都心からのアクセスは東京駅から電車で約 50 分と良好で、成田空港や東京ディズニーリゾートからも近く、通勤やレジャーに便利です。また、都心から近い立地でありながら、ホテルが住む里山など緑豊かな自然があふれるまちで、首都東京へは 40 km 圏内にあり、広域幹線道路の東関東自動車道、国道 51 号が市域を横断し、千葉市、佐倉市に隣接しています。

市域は東西 7 km、南北 9 km、面積 34.52 km<sup>2</sup>です。



出典：国土数値情報（行政区域）（令和5年8月取得）

図 2 - 1 四街道市の位置

都心(東京駅)	へ	・・・	約 50 分
成田空港	へ	・・・	約 35 分
千葉駅	へ	・・・	約 10 分
千葉港	へ	・・・	約 25 分

2) 地形及び主要道路の現状

本市の地形は、概ね平坦な台地状である西部地域と印旛沼流域で谷津の浸食がみられる起伏のある東部地域で成り立っています。

標高最高地域：市の南端部 35～36m 程度（吉岡新開～春日神社付近）

標高最低地域：市の北東端部 4m 程度（亀崎地域 県道佐倉停車場千代田線 羽鳥橋付近）

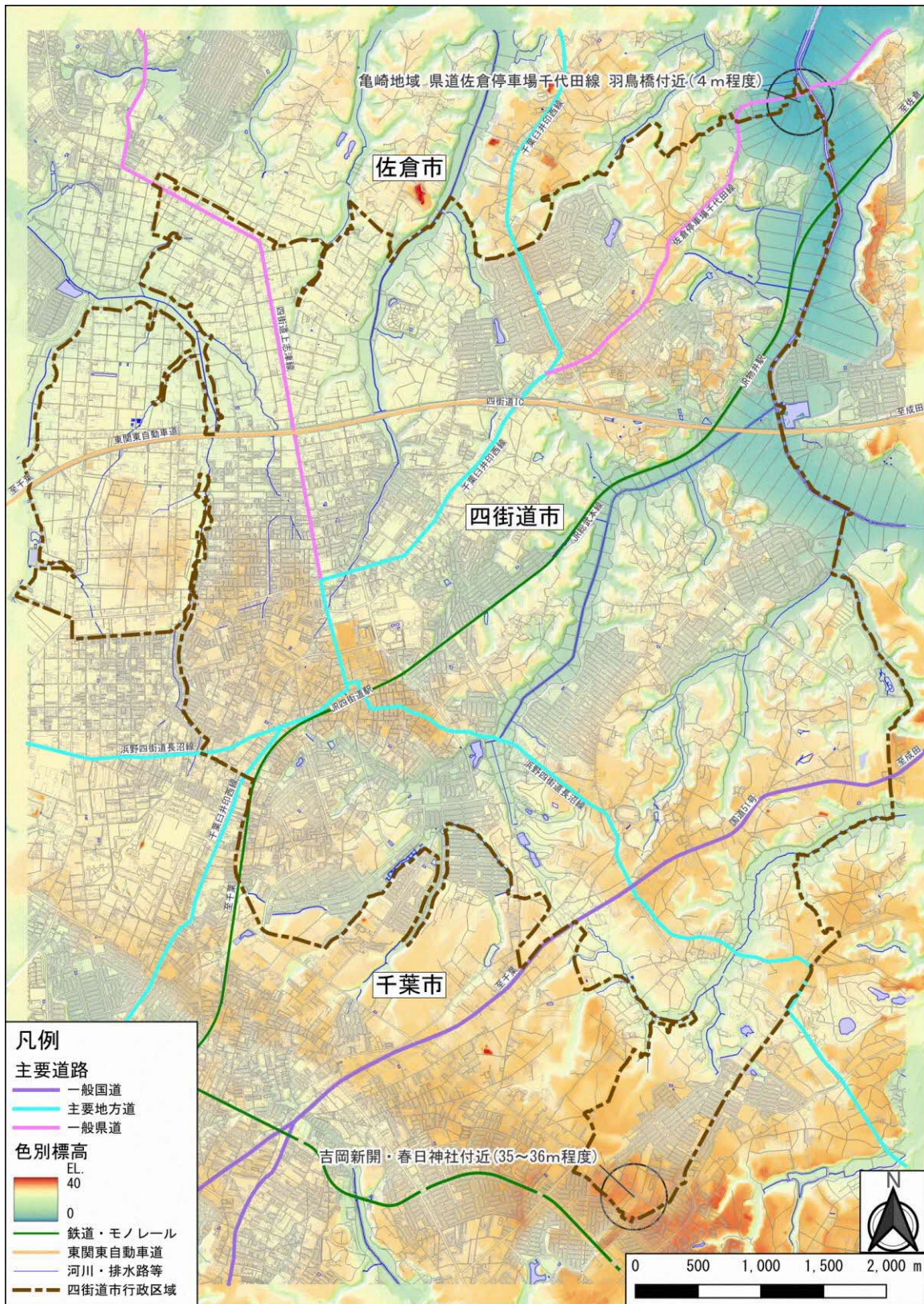
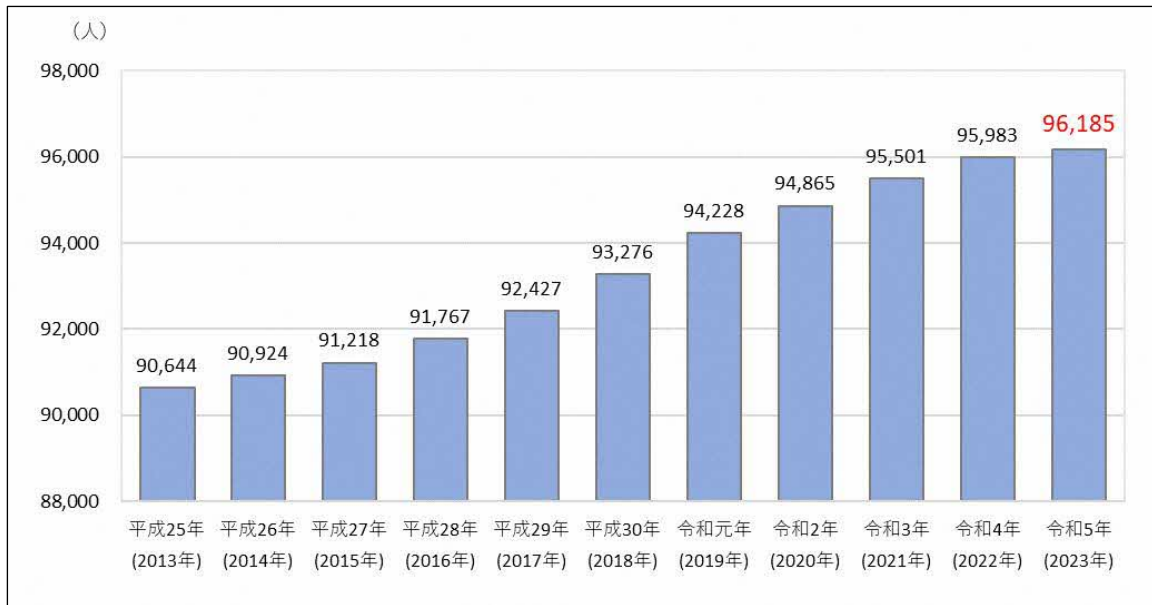


図2-2 地形及び主要道路の現状

### 3) 人口の推移

本市の人口は増加を続けており、平成 25 年から令和 5 年の 10 年間で約 6 % の増加と なっています。

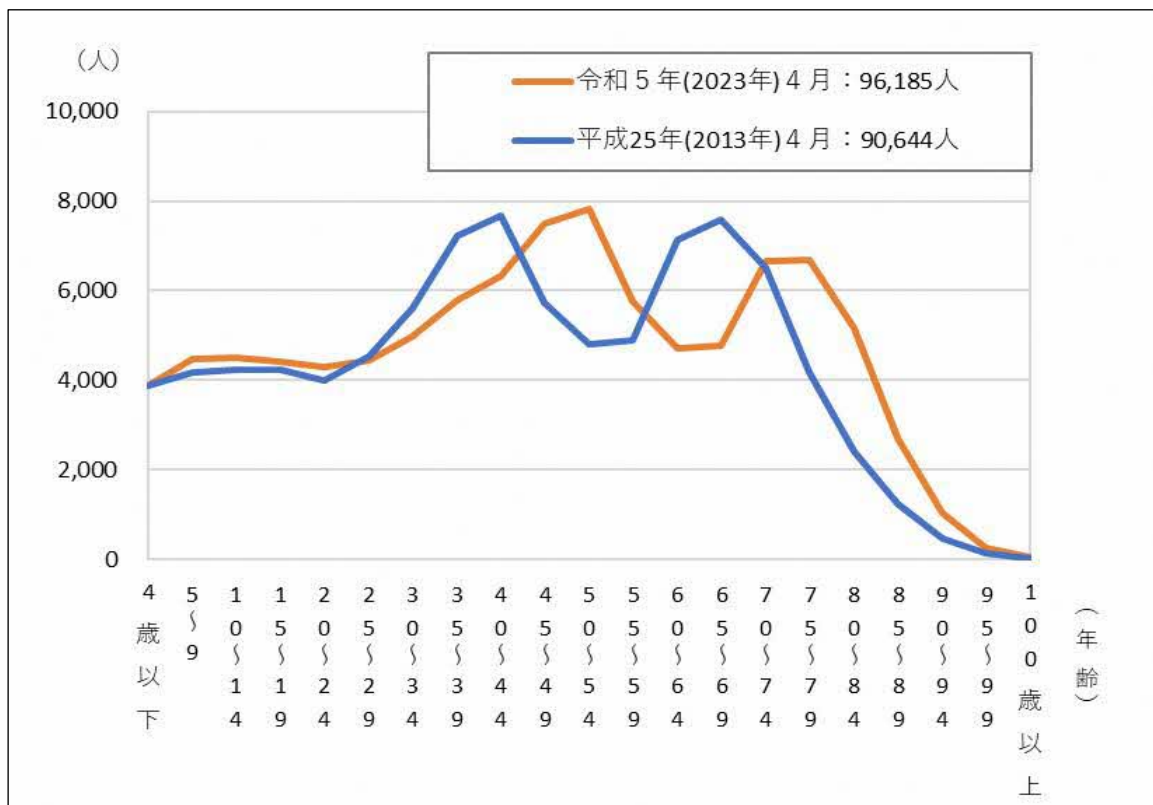


出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

図 2-3 人口の推移

### 4) 年齢構成の変化

令和 5 年と平成 25 年での年齢別人口を比べてみると、子どもの人口が若干の増加を示す 一方で、高齢化も進んでいます。



出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

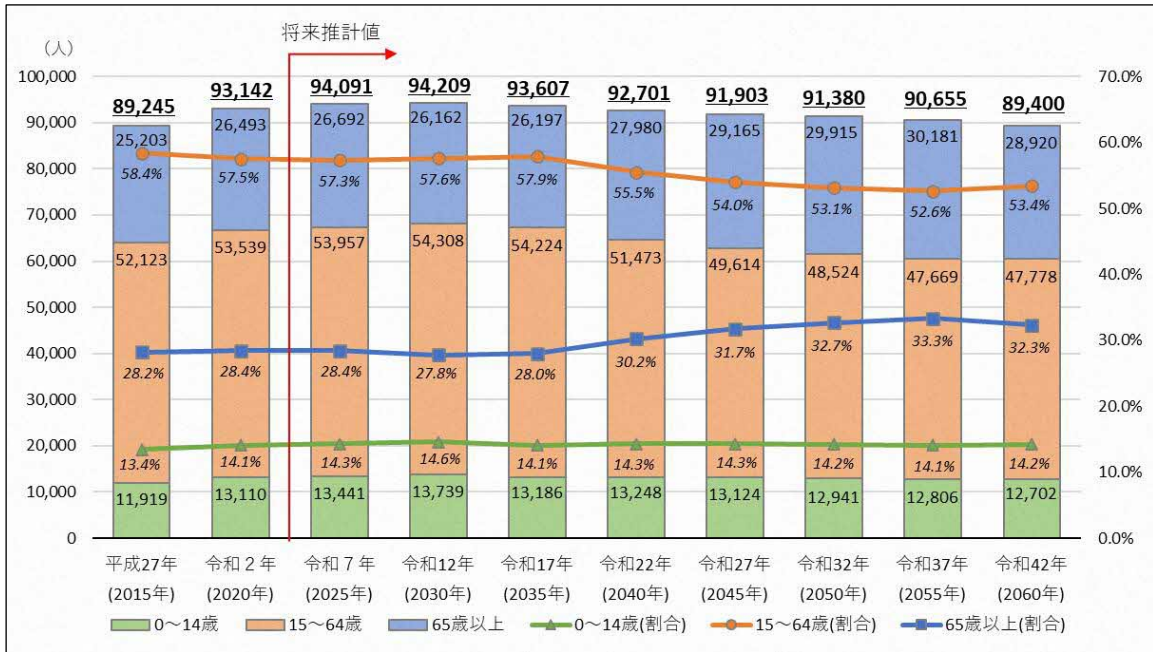
※ 子ども・・・18歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者（子ども・子育て支援法）

図 2-4 年齢構成の変化



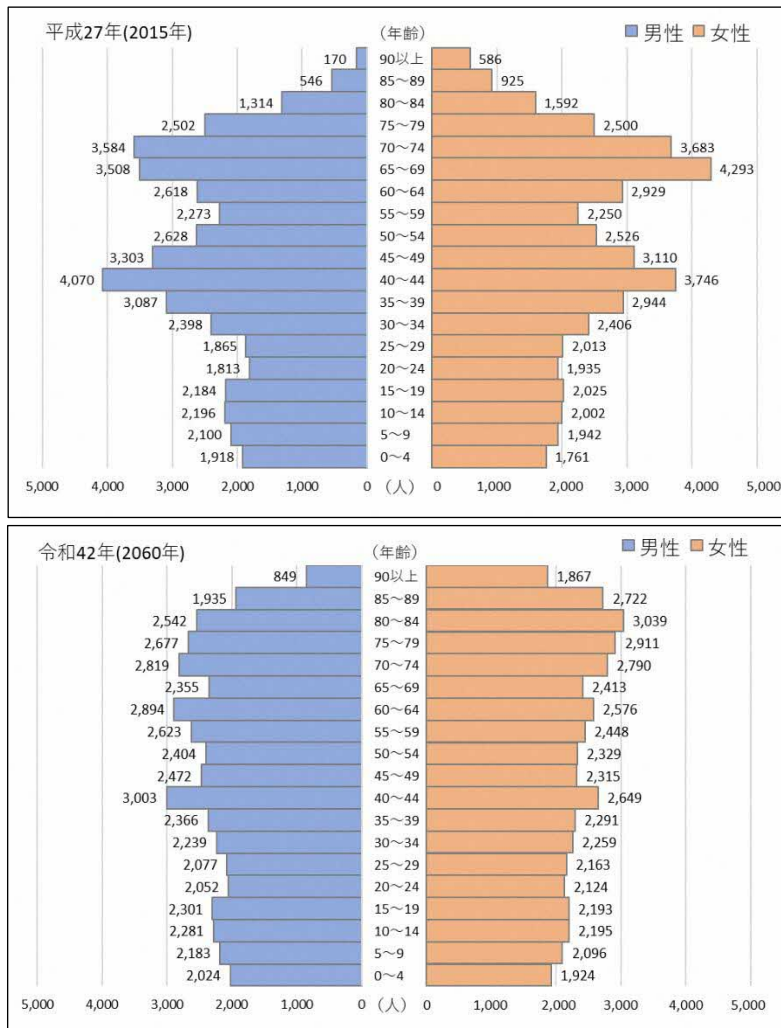
5) 将来人口

将来の人口は、「四街道市人口ビジョン」によると緩やかに増加を続けますが、令和12年(2030年)をピークに減少し、高齢者の増加や生産年齢人口の減少が進むと予想されています。



出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図2-5 年齢3階層別人口の将来推移

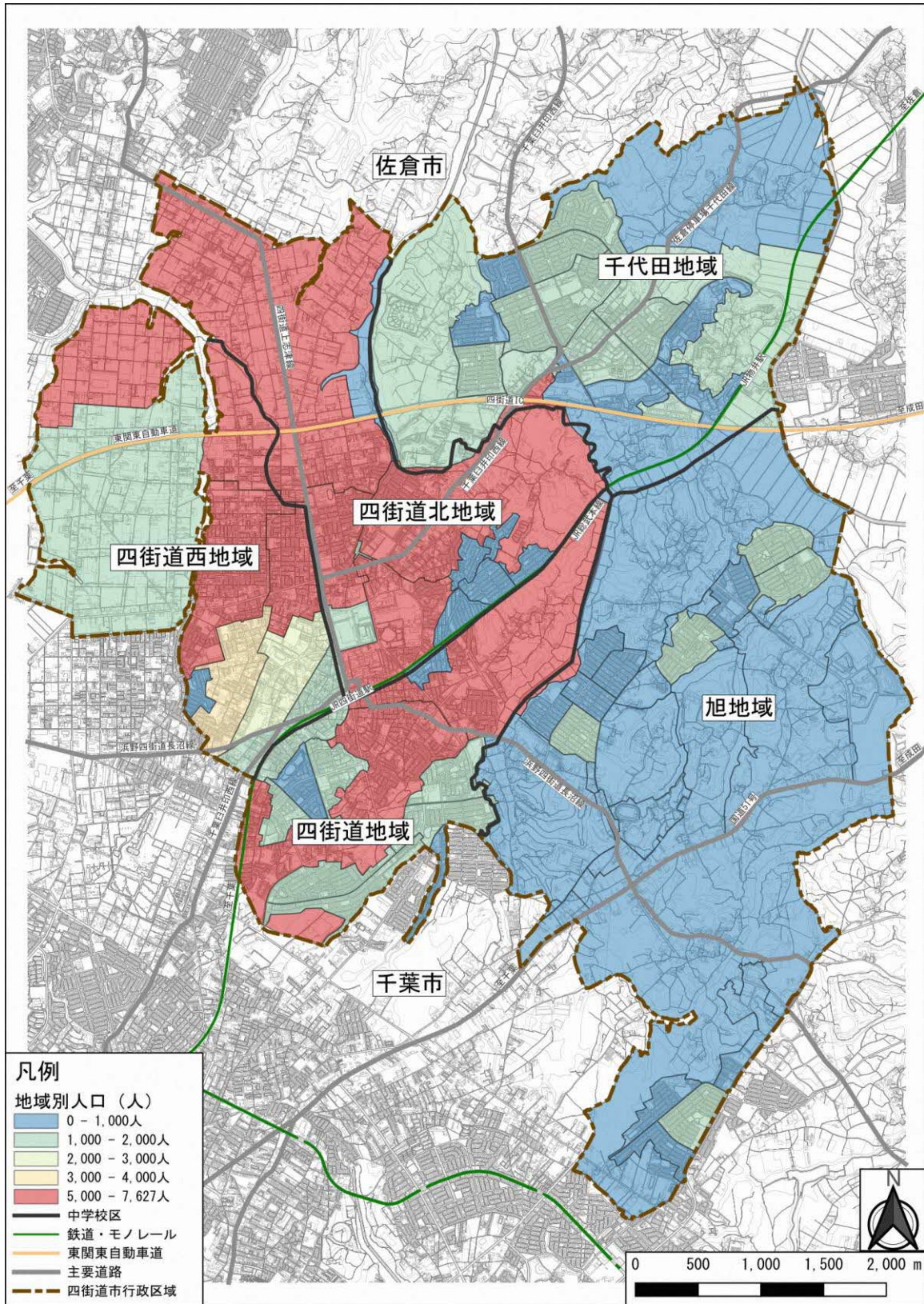


出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図2-6 人口ピラミッド推移（上：平成27年(2015年)、下：令和42年(2060年)）

6) 地域別人口

市域を各中学校区に分類して、人口を地域別にみると、住宅地の集積度合に応じて、四街道地域・四街道北地域・四街道西地域が多くなっています。



出典：「国勢調査」小地域集計（2, 男女別人口, 外国人人口及び世帯数一町丁・字等）（令和2年時点）

※ 図中データは町丁別で分類。

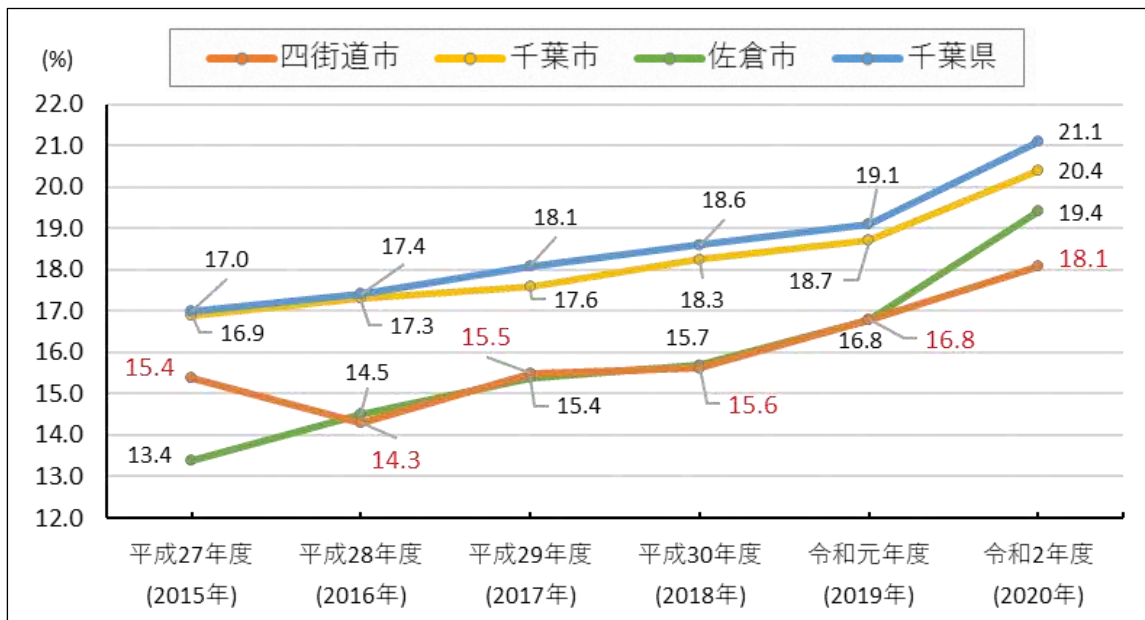
図2-7 地域別人口

7) 市民の健康状況

① メタボリックシンドロームの状況

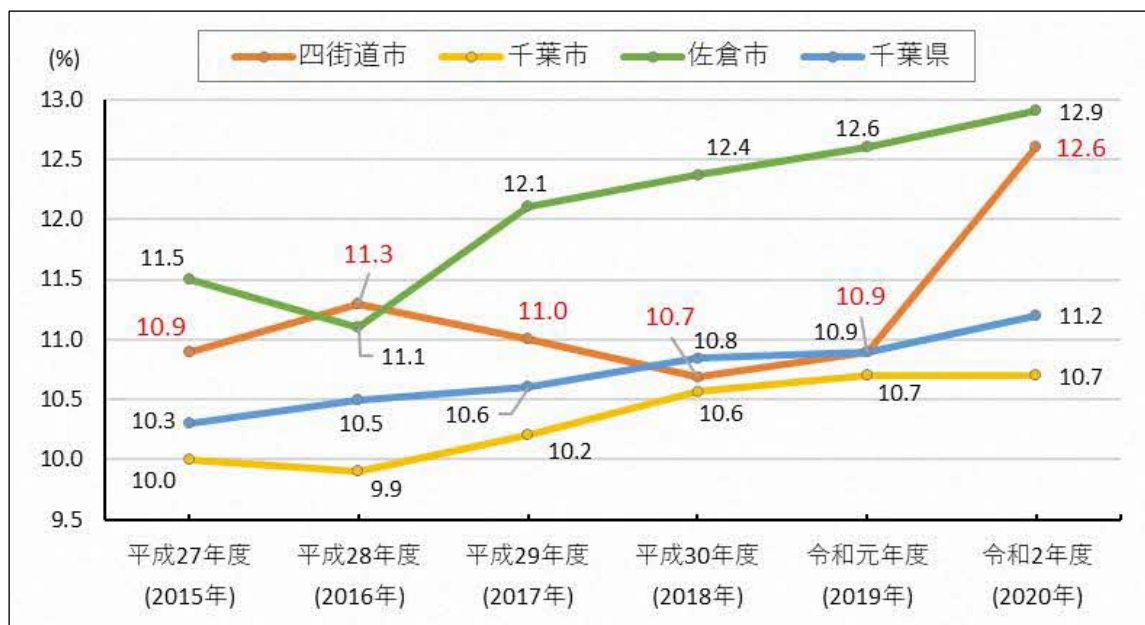
国民健康保険被保険者のメタボリックシンドローム該当者の割合は、本市及び隣接市、千葉県とも平成28年度から令和2年度にかけて、増加傾向にあります。

また、本市のメタボリックシンドローム予備群該当者の割合は、平成28年度から平成30年度にかけて減少していましたが、令和元年度から増加しています。



出典：平成27年度～令和2年度 特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について  
 ※ メタボリックシンドローム・・・内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態を指します。

図2-8 メタボリックシンドローム該当者の割合の推移



出典：平成27年度～令和2年度 特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について

図2-9 メタボリックシンドローム予備群該当者の割合の推移

② 主な死因の割合

本市における主要な死因割合は、下表のとおり隣接市及び千葉県とほぼ同様な比率となっています。悪性新生物（がん）・腎不全・糖尿病は、生活習慣と密接に関連しています。

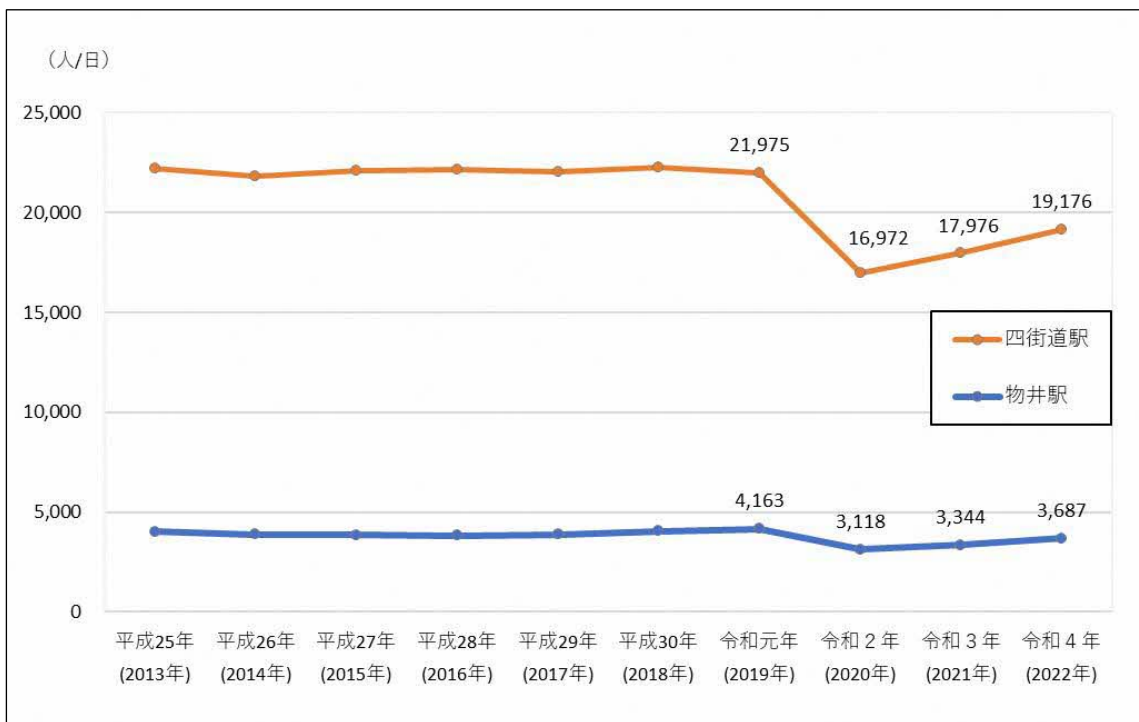
		四街道市	千葉市	佐倉市	千葉県
死 因 （ ％ ）	悪性新生物<腫瘍>	28.4%	27.9%	31.2%	27.3%
	心疾患（高血圧性を除く）	14.9%	14.9%	16.4%	15.6%
	肺炎	9.0%	5.5%	6.7%	5.6%
	老衰	7.0%	9.6%	7.4%	9.8%
	脳血管疾患	6.7%	7.1%	7.3%	7.2%
	誤嚥性肺炎	3.2%	3.2%	2.6%	3.2%
	腎不全	1.8%	2.0%	1.5%	1.7%
	不慮の事故	1.7%	2.0%	1.8%	2.2%
	糖尿病	1.1%	1.0%	1.4%	1.2%
	その他	26.1%	26.8%	23.7%	26.4%
全体死亡数（人）		925	9,566	1,838	65,244

出典：令和3年千葉県衛生統計年報（人口動態調査） 死因分類、性・年齢（5歳階級）

表 2-1 主な死因割合（令和3年）

8) 鉄道駅の年間乗降客数の推移

鉄道駅の年間乗降客数は、横ばい状態が続いていましたが、新型コロナウイルスにおける自粛により一時は低下したと想定されますが、回復傾向にあります。



出典：四街道市オープンデータ（各年3月31日時点）

図 2-10 鉄道駅の年間乗降客数の推移

コラム1

● 自転車が及ぼす健康増進効果

自転車に乗ること（自転車運動）は、有酸素運動としての身体的効果をはじめ、メンタル面への働きかけについても近年解明が続いています。

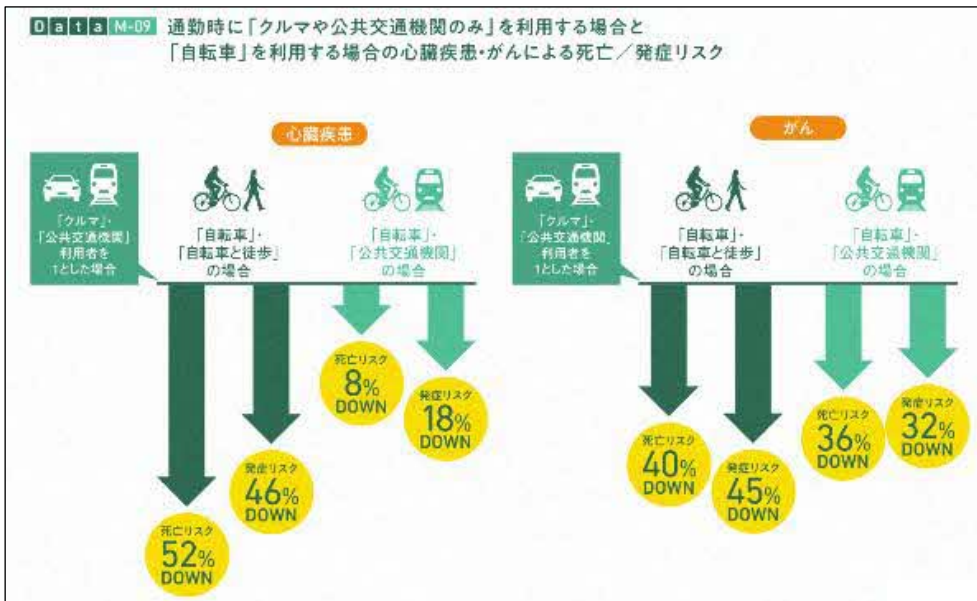
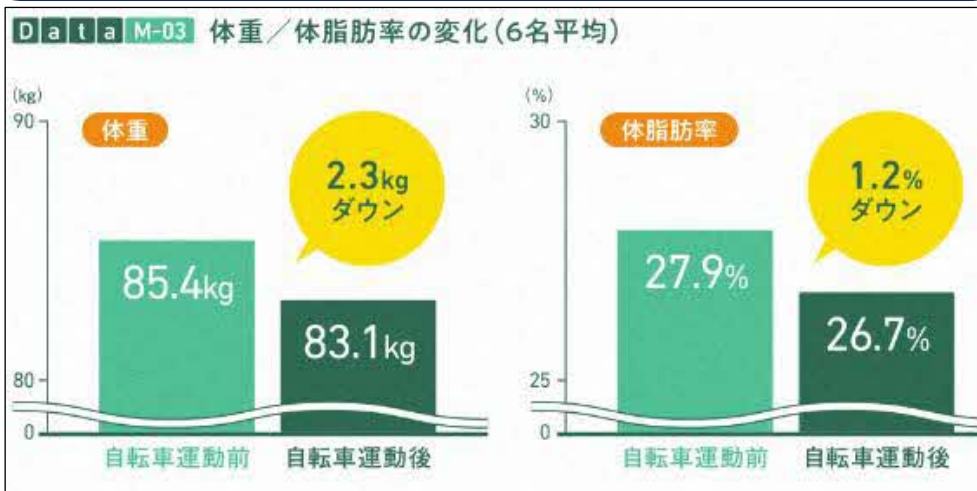
自転車運動の機能と特徴として、次の3つの効果が期待されます。

① 有酸素運動による「生活習慣病」の予防

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して行うことで体脂肪率と体重を減少させます。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

株式会社シマノのデータによると自転車に乗る習慣のないメタボ、メタボ予備軍の人が3カ月間、自由に自転車運動を行ったところ体脂肪率と体重はゆるやかに減少した結果が出ています。

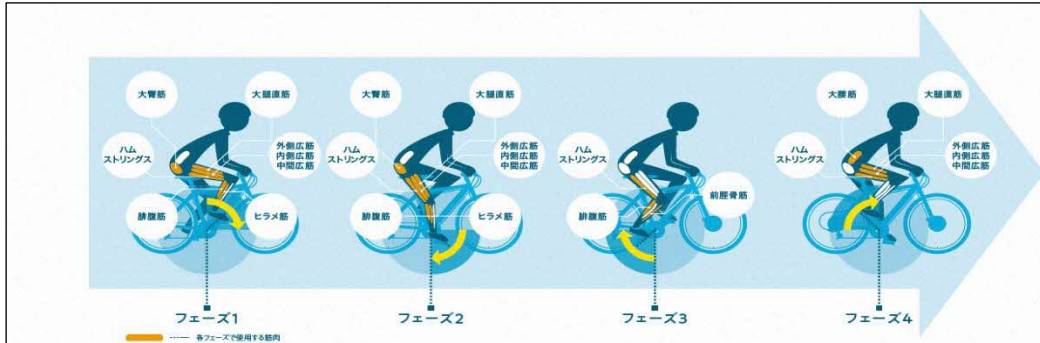
また、通勤時に公共交通機関のみ利用するよりも自転車や徒歩で通勤することで、生活習慣病による死亡・発症リスクを低減でき、積極的に身体を動かす習慣が予防に繋がるとされています。



出典：シマノ cyclingood Health Data File メタボ編（令和5年9月取得）

② ペダリングによる「ロコモ※」対策

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。このペダリング運動は、わずか1回転で体幹と下半身の筋肉を刺激することで、転倒予防につながり、ロコモティブシンドローム※の対策として効果的です。



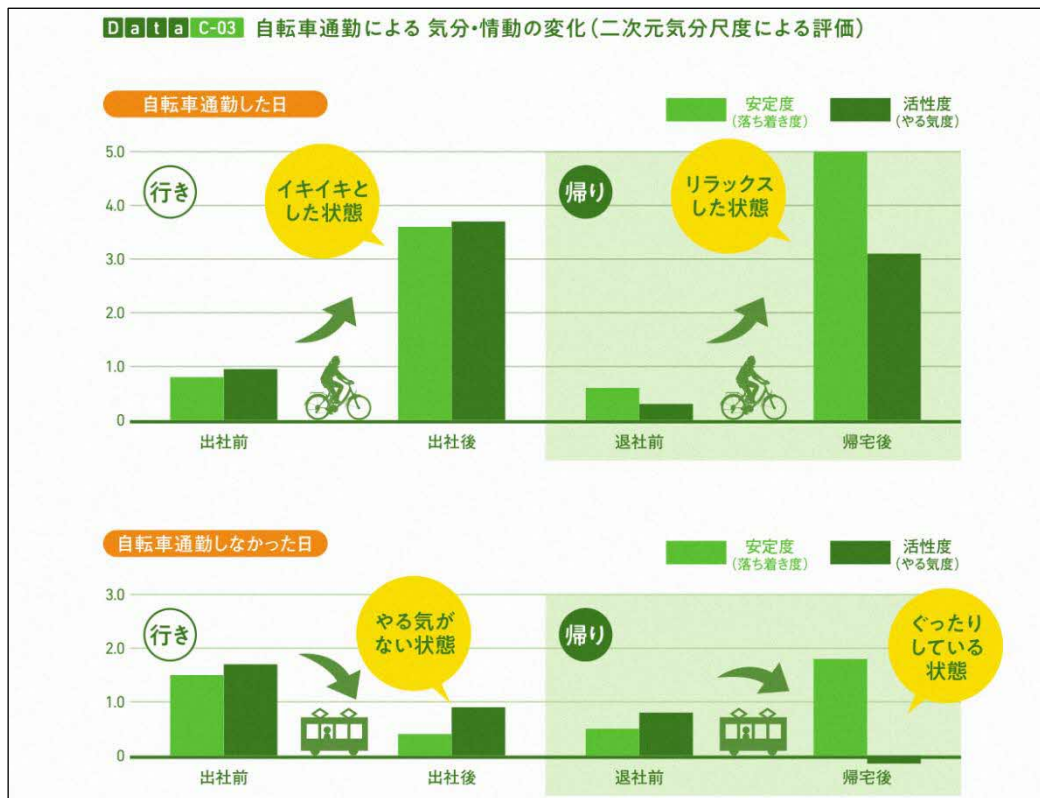
出典：シマノ cyclingood Health Data File ロコモ編（令和5年9月取得）

※ ロコモティブシンドローム・・・骨や関節、筋肉など運動器の衰えが原因で、立つ・歩くといった基本的な移動機能が（ロコモ）低下している状態をいいます。

③ ストレス解消や認知機能向上などの「メンタル」への効果

スマートフォンなどから離れて自転車走行に集中する状態は、脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果が期待されます。

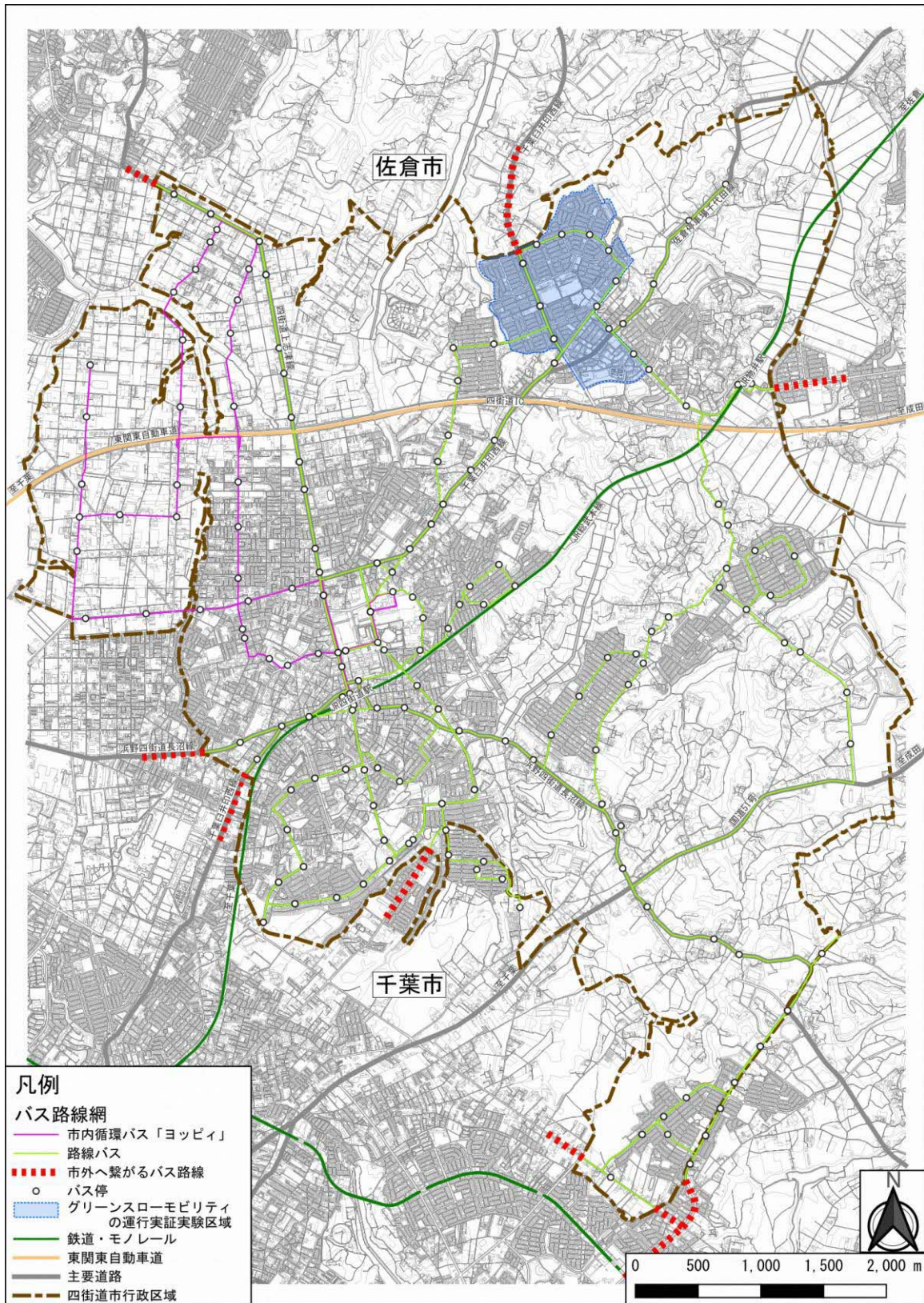
また、自転車で通勤することで、他の通勤形態よりも、出社後・帰宅後共に前向きな気持ちになる傾向にあり、良い精神状態を保ちやすいです。



出典：シマノ cyclingood Health Data File ココロ編（令和5年9月取得）

9) バス路線網

市内の公共交通は、南西部から北東部に鉄道が通り、広域的なネットワークを形成しています。路線バスは、JR総武本線の四街道駅と物井駅を起点に放射状に運行されており、市内循環バス「ヨッピー」を含め、現在 18 路線が運行されています。



出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ グリーンスローモビリティ・・・時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

図2-11 バス路線網

10) 主要道路の交通量

主要道路の交通量（小型車・大型車）は、いずれも1日当たり4,000台を大きく超えている状況です。また、その他の一般道路においても、物井駅周辺での既往調査によると4,000台超えの区間が見られます。

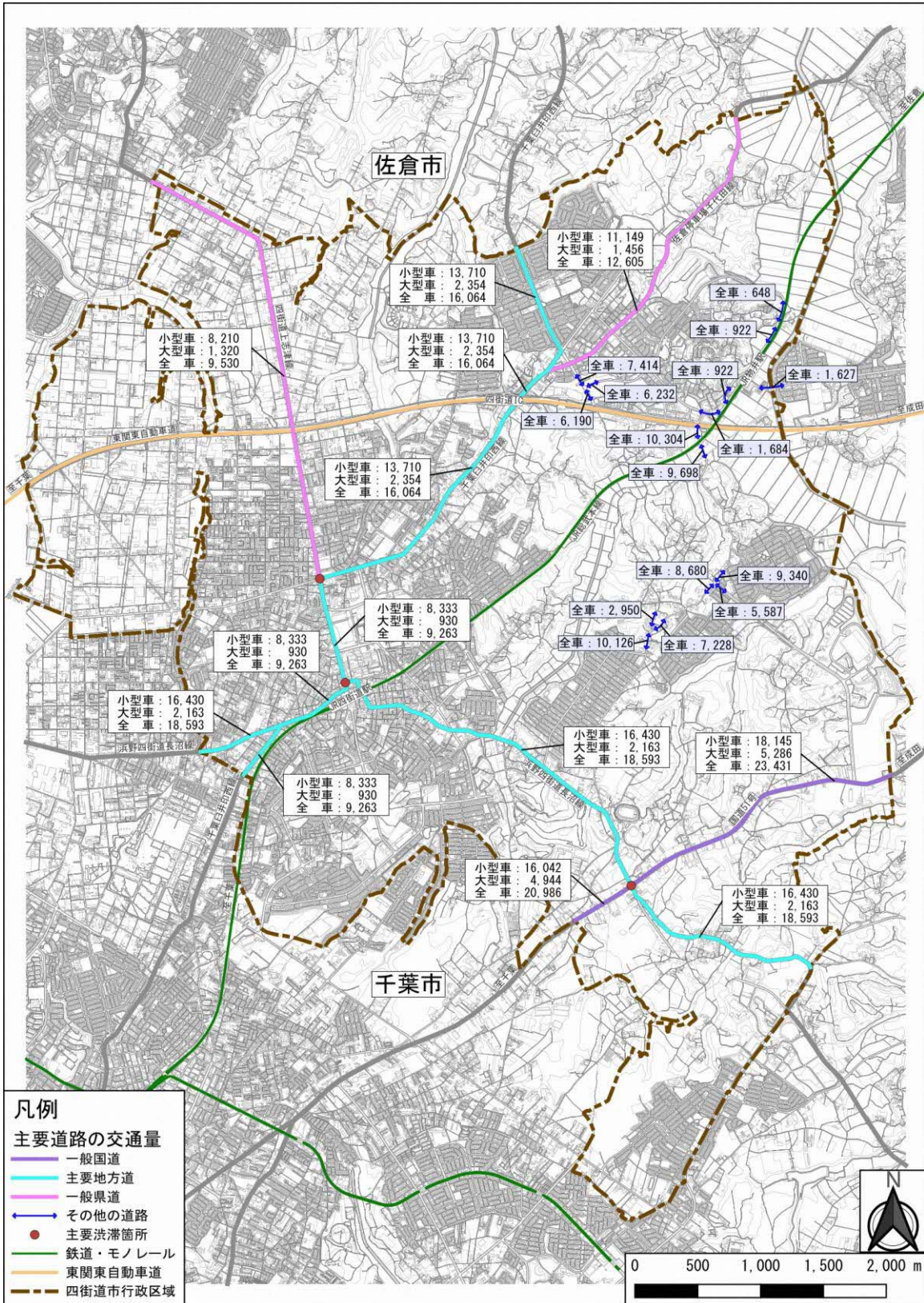
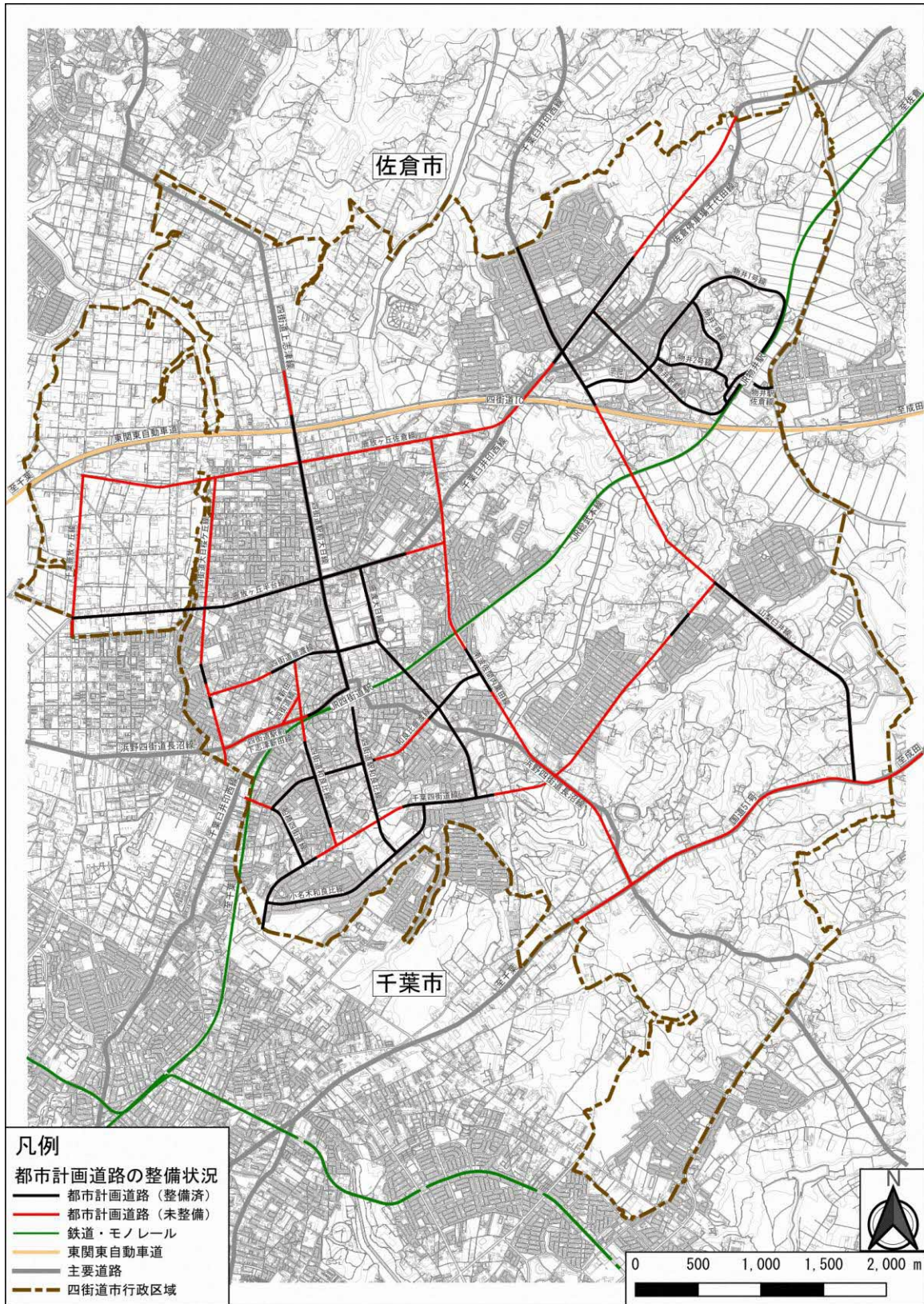


図2-12 主要道路の交通量



11) 都市計画道路の整備状況

令和5年時点で23路線、総延長約50kmの道路が都市計画決定されており、その内、整備済延長は全体の約5割です。



出典：四街道市ホームページ（都市計画道路整備方針及び状況について）（令和5年6月時点）

図2-13 都市計画道路の整備状況

12) 施設分布の状況

① 学校・ゾーン30エリア

小学校 12 校、中学校 5 校、高等学校 4 校、特別支援学校 2 校があります。  
また、ゾーン30エリアは下図のとおり指定されています。

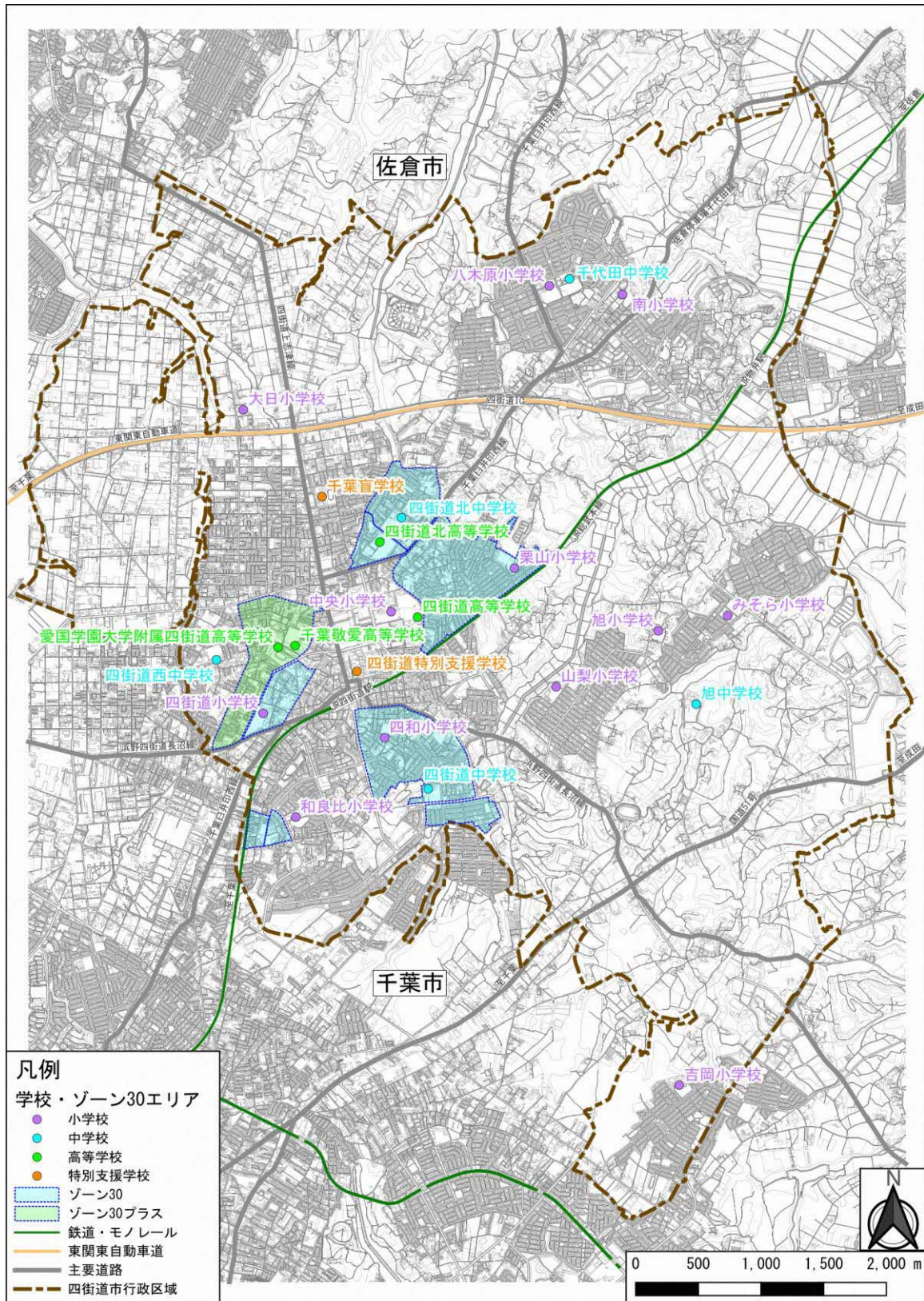
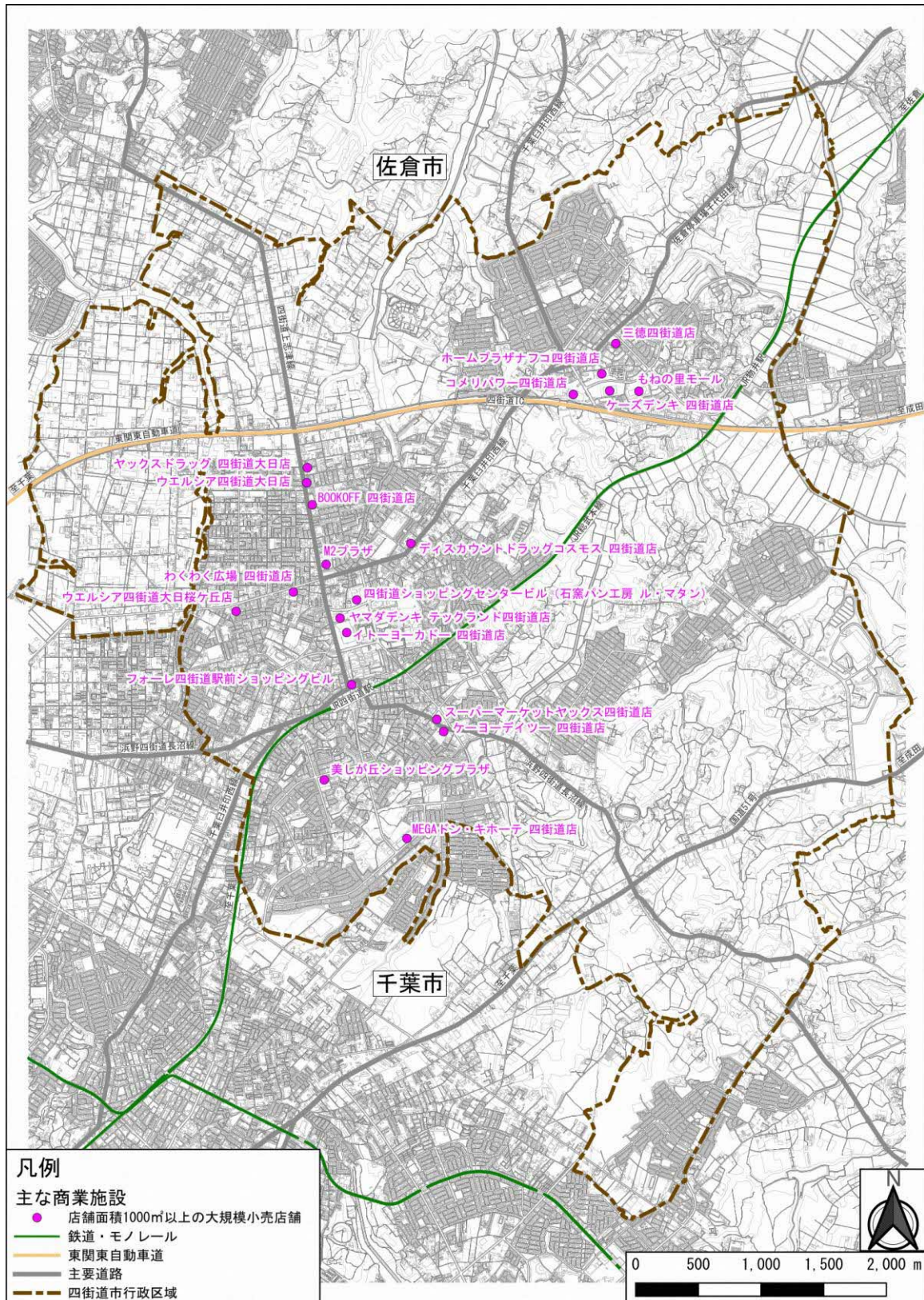


図2-14 学校・ゾーン30エリア

② 主な商業施設

店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の商業施設が 20 か所あり、下図のとおり分布しています。



出典：千葉県市町村別大規模小売店舗名簿（令和4年時点）

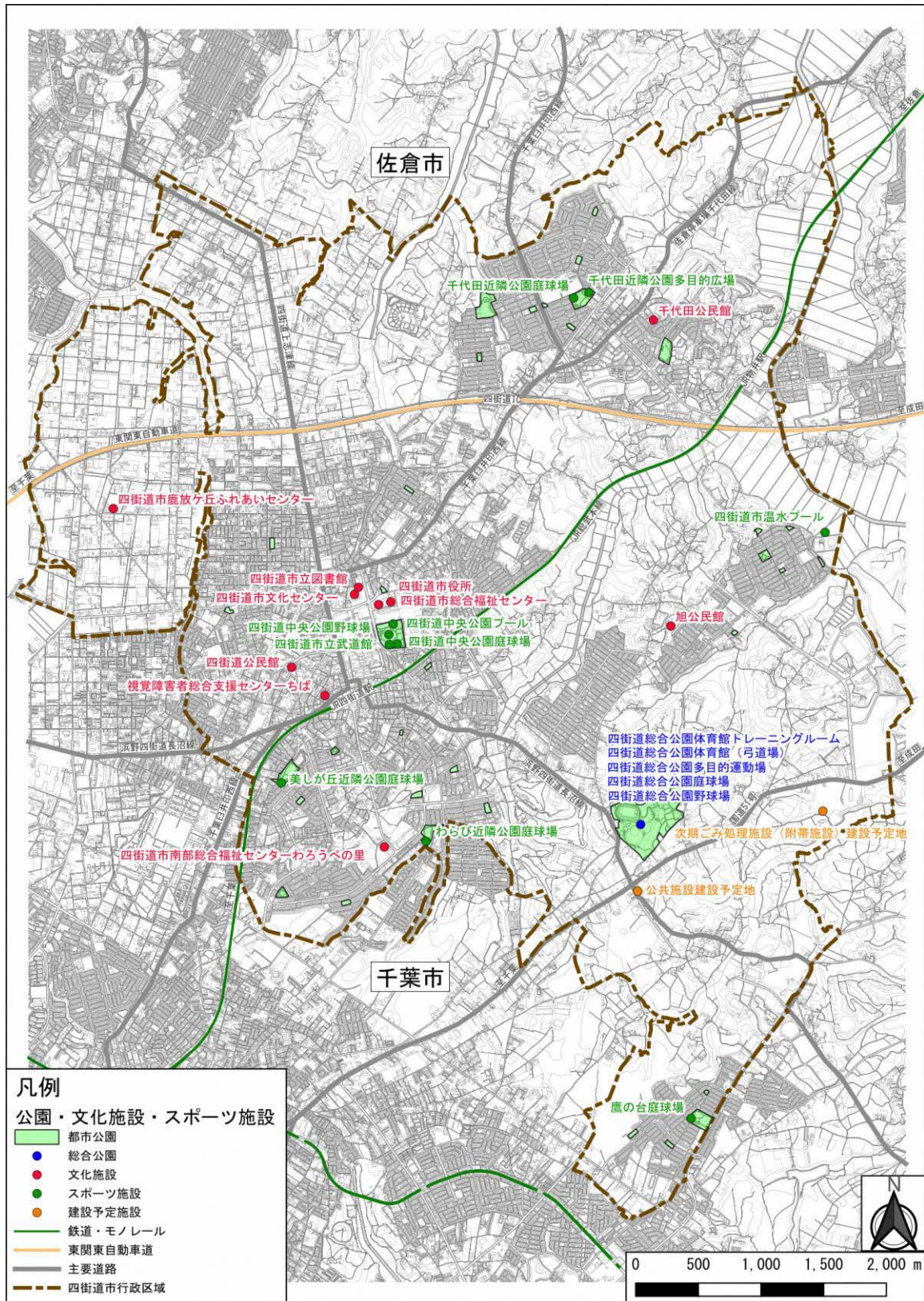
※ 店舗面積に含まれる部分・・・売場、ショーウィンド、ショールーム等、サービス施設、物品の加工修理場のうち顧客から引受（引渡を含む。）の用に直接供する部分を指します。

図 2-15 店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の主な商業施設

③ 公園・文化施設・スポーツ施設

1か所の総合公園を含む37か所の都市公園、10か所の主な文化施設、10か所のスポーツ施設があります。

また、国道51号線付近に建設予定の施設が2か所あります。



出典：国土数値情報（文化施設データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

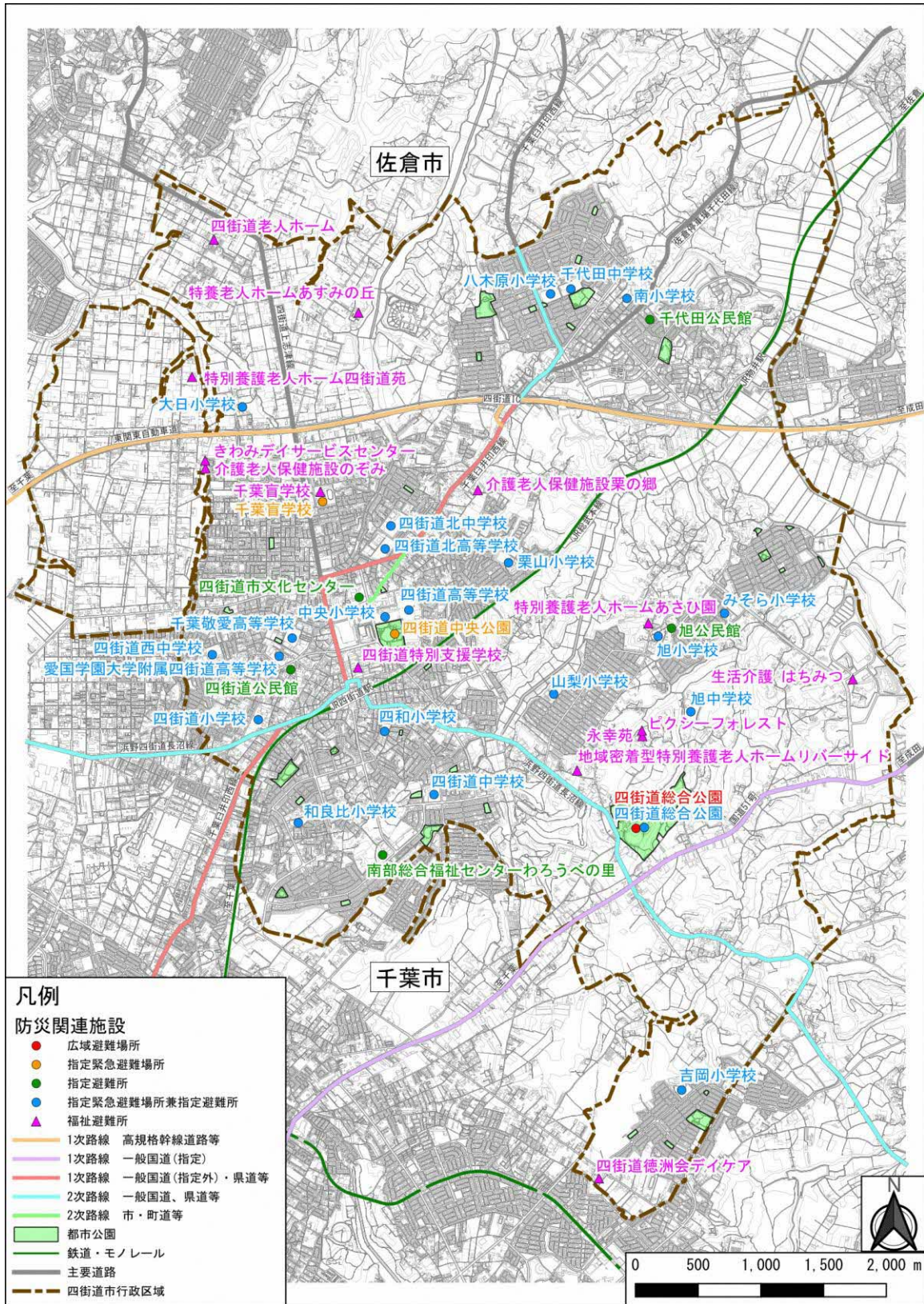
※ 37か所の都市公園・・・都市計画決定された都市公園（総合公園、地区公園、近隣公園、街区公園の一部）を指します。

図2-16 公園・文化施設・スポーツ施設

13) 防災関連施設 (ハザードマップより)

災害時の避難所が合計 42 か所あり、下図のように分布しています。

また、東関東自動車道、国道、県道は緊急輸送道路に指定されています。



出典：四街道市防災ハザードマップ（令和6年時点）

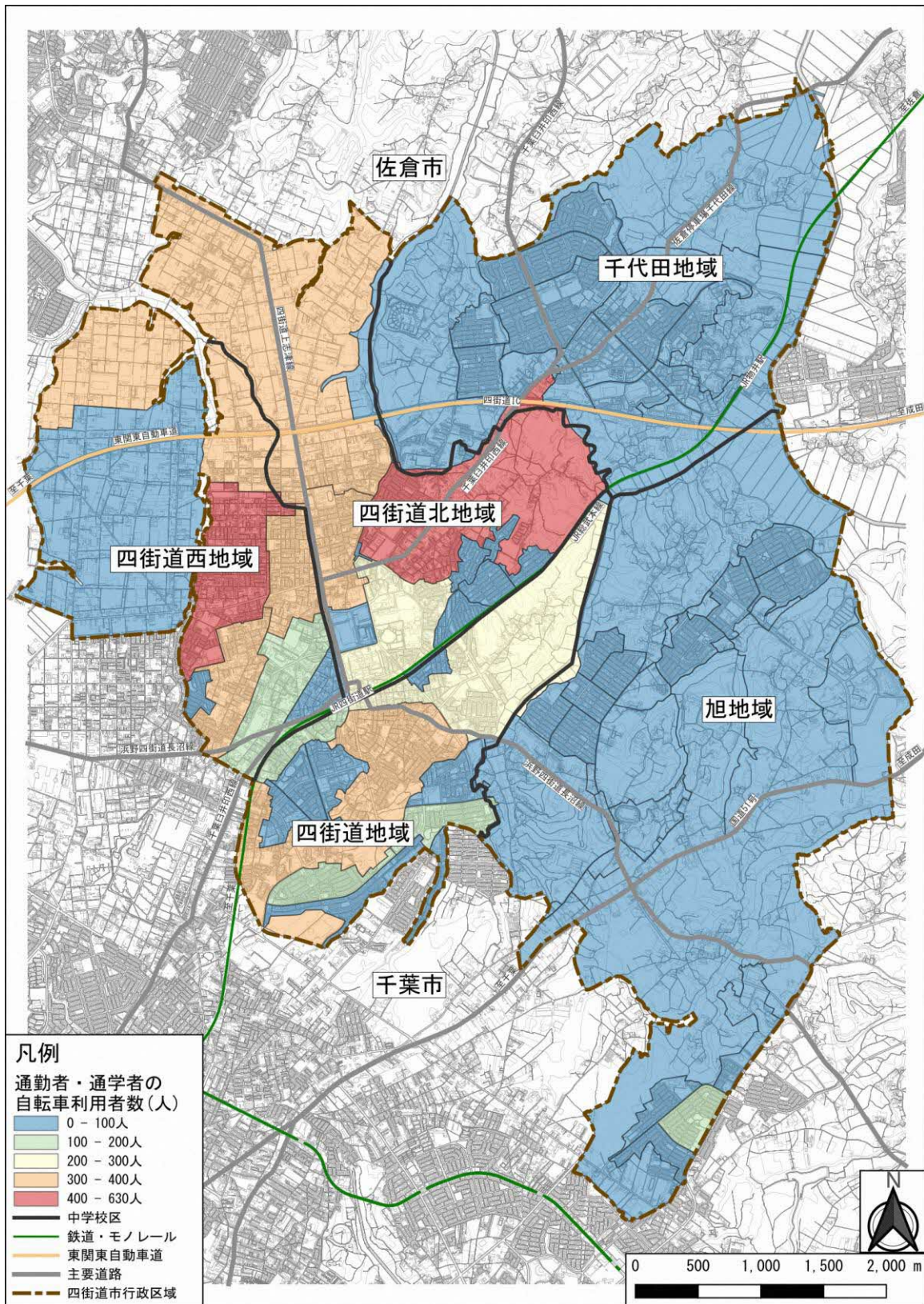
図 2-17 防災関連施設 (ハザードマップより)

(2) 自転車利用に関する現状

1) 自転車利用者数

① 地域別自転車利用者数

市内での通勤者・通学者の自転車利用者数は、駅から少し離れた四街道北地域、四街道西地域で多い状況です。



出典：「国勢調査」小地域集計（17-1，男女，利用交通手段別通勤者・通学者数（15歳以上）一町丁・字等）（令和2年時点）

図2-18 地域別自転車利用者数

② 四街道市における自転車交通量

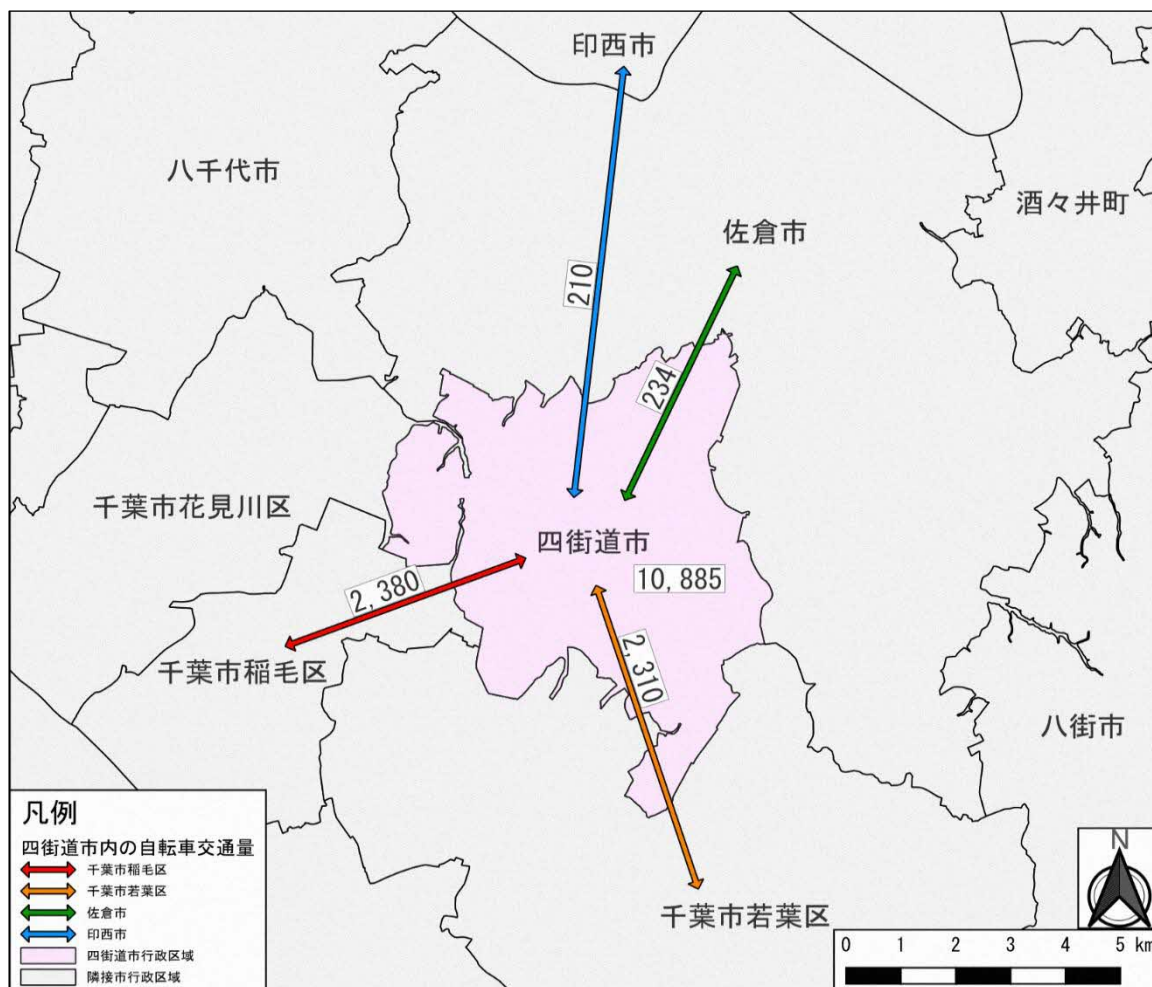
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	四街道市	千葉市 稲毛区	千葉市 若葉区	佐倉市	印西市	計	割合
本市の自宅から勤務地へ	1,191	200	110	0	105	1,606	10.0%
本市の自宅から通学	910	256	128	0	0	1,294	8.1%
本市の自宅から私事へ	2,873	190	0	0	0	3,063	19.1%
本市内の勤務地・業務地間	63	-	-	-	-	63	0.4%
本市内での私事	572	-	-	-	-	572	3.6%
本市の自宅へ帰宅	5,276	646	238	0	105	6,265	39.1%
市外から本市に勤務	-	0	217	0	0	217	1.4%
市外から本市に通学	-	159	700	0	0	859	5.4%
市外から本市に私事	-	385	0	117	0	502	3.1%
本市から市外へ帰宅	-	544	917	117	0	1,578	9.9%
計	10,885	2,380	2,310	234	210	16,019	100.0%
割合	68.0%	14.9%	14.4%	1.5%	1.3%	100.0%	

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

※ 私事・・・買物、食事、通院、送迎、レクリエーション、観光など

表2-2 四街道市内の自転車交通量

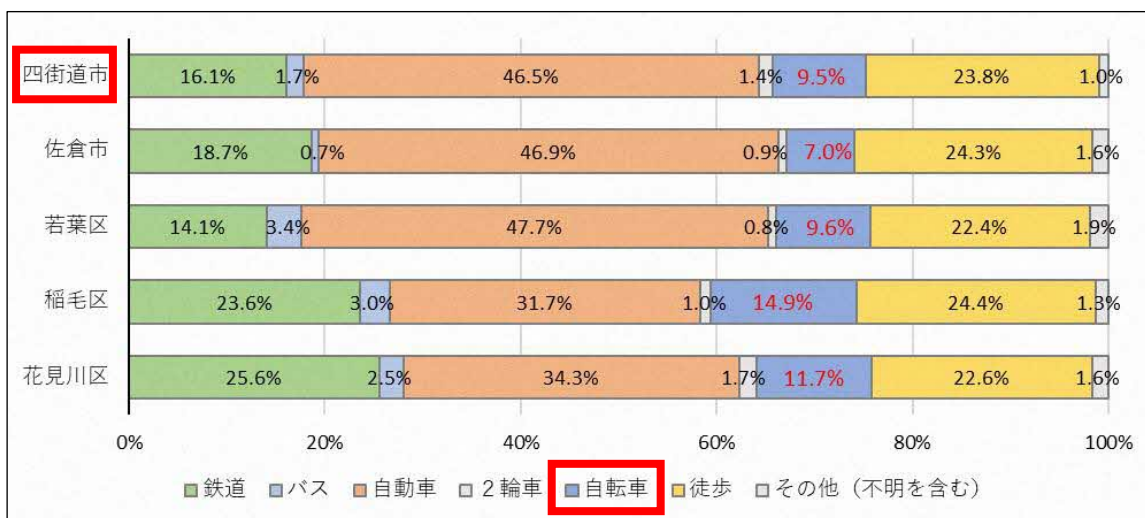


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図2-19 四街道市内の自転車交通量

③ 交通手段の自治体別発生集中量

本市と隣接する佐倉市、千葉市（若葉区・稲毛区・花見川区）の自転車利用率を比較すると、千葉市のほうが高くなっています。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）

※ 発生集中量・・・ある地域の発生量（ある地域を出発するトリップ）と集中量（ある地域に到着するトリップ）を加えたもの（単位：トリップエンド/日）をいいます。

図2-20 交通手段の自治体別発生集中量

コラム2

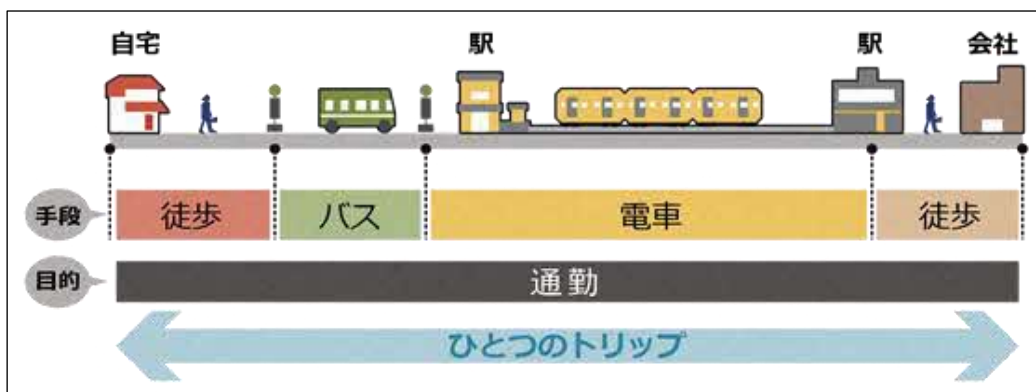
● パersonトリップ調査の解説

パーソントリップ調査とは

交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査のことです。

トリップとは

ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといいます。下図を例にすると、目的は「会社に行く（出勤）」ですので「1トリップ」となります。

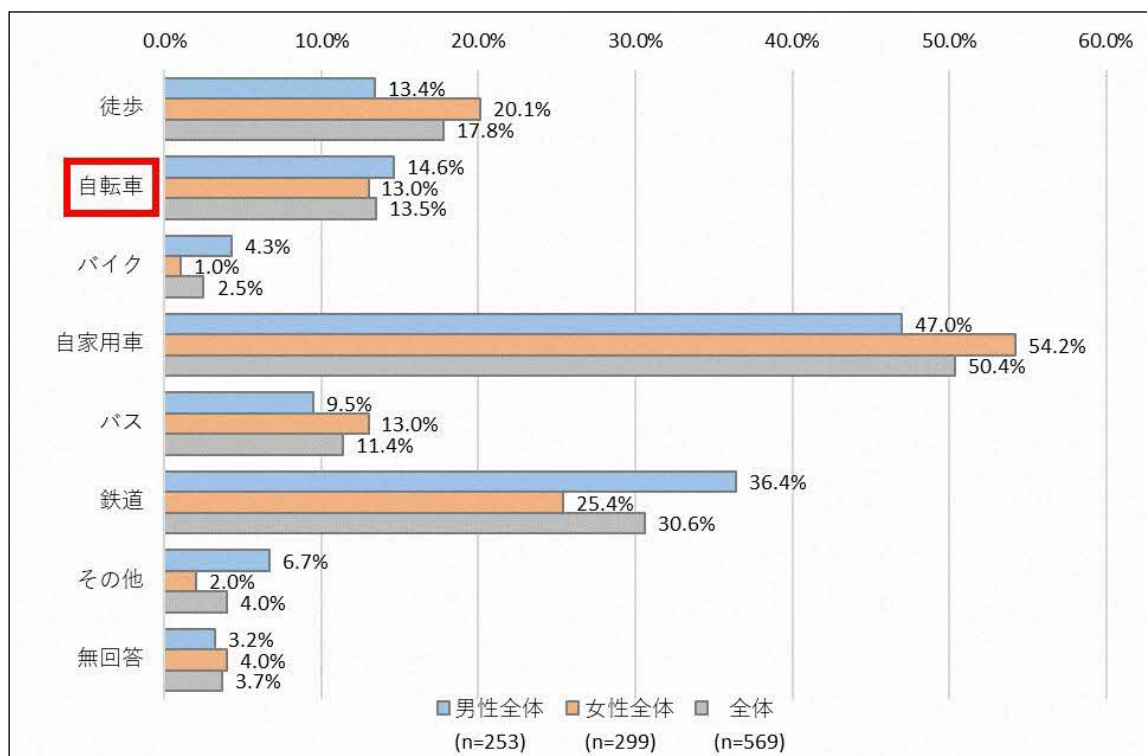


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）



2) アンケート結果による自転車利用状況

- ① 「第2次健康よっかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査（一般市民調査）  
 令和4年に実施した「健康よっかいどう21プラン」市民意識調査は、本市在住の20歳以上の2,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中で、「通勤・通学時の交通手段」の設問では、自転車が全体の13.5%を占めています。

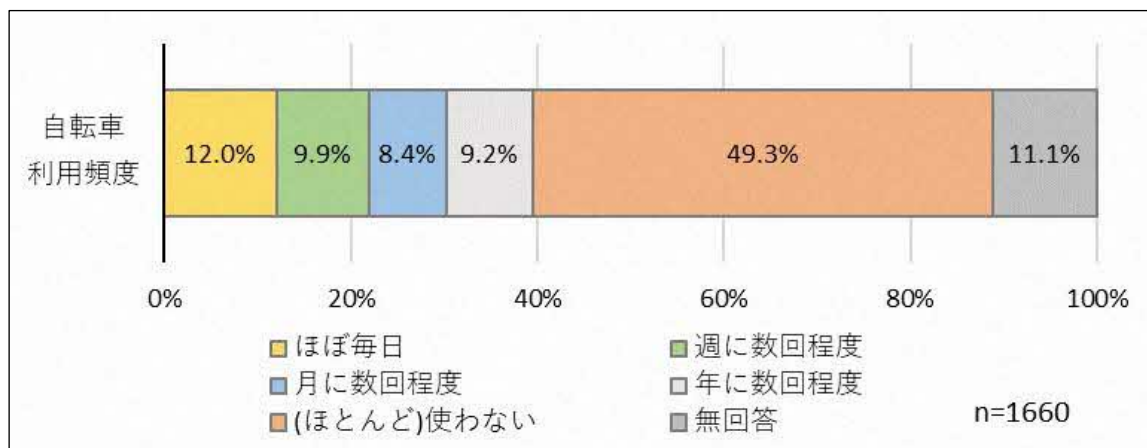


出典：「第2次健康よっかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査報告書（令和4年時点）

図2-21 市民の通勤・通学時の交通手段

② 四街道市市民意識調査

令和3年に実施した市民意識調査は、本市在住の18歳以上の3,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中で、「日常生活で主に利用している交通手段と利用頻度」の設問では、「ほぼ毎日」自転車を利用すると答えた人は12.0%となっていますが、「自転車を（ほとんど）使わない」と答えた人が49.3%で最も高く、自転車利用している人は、半数程度であることがわかります。



出典：四街道市市民意識調査報告書（令和3年時点）

図2-22 市民の自転車利用頻度

3) 駐輪場利用状況

① 四街道駅・物井駅周辺駐車場の概要

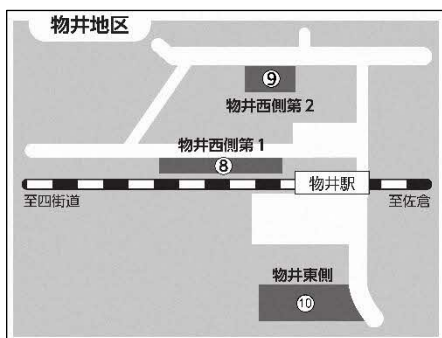
市営自転車駐輪場は、四街道駅と物井駅の周辺に分布しています。



出典：四街道市提供データ

No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
①	北口第1	1,600台	有	四街道市鹿渡934-24
②	北口第2	1,750台	有	四街道市鹿渡978-2
③	西側	900台	無	四街道市四街道1-1523-2-4
④	東側	300台	無	四街道市鹿渡1018-34
⑤	南口第1	600台	無	四街道市鹿渡998-7
⑥	南口第2	1,000台	有	四街道市和良比253-4
⑦	南口第3	300台	無	四街道市和良比244-6

図2-23 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図



出典：四街道市提供データ

No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
⑧	物井西側第1	290台	有	四街道市もねの里5-100
⑨	物井西側第2	360台	有	四街道市もねの里5-102
⑩	物井東側	750台	有	四街道市物井285-7

図2-24 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図

② 自転車駐輪場の利用者数の推移

○ 定期利用者数は令和3年度まで減少していましたが、令和4年度は増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
利用者数 (人)	6,043	5,734	5,194	4,902	5,253

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

表2-3 定期利用者数の推移

○ 1日当たりの一時利用者数の平均は、令和3年度から全体的に増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
四街道駅周辺 (人)	140.75	130.20	100.64	116.84	144.54
物井駅周辺 (人)	39.80	40.14	29.91	33.97	42.11
計	180.55	170.34	130.55	150.80	186.65

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

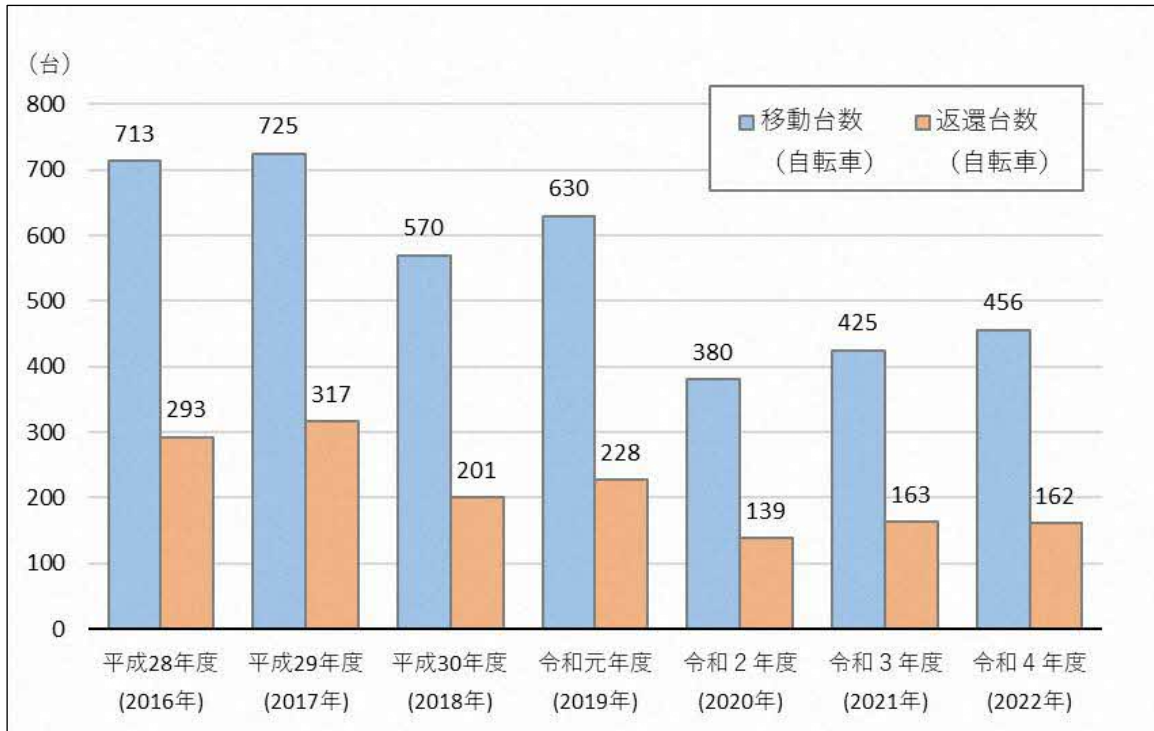
※ 一時利用について・・・一時利用券売機設置場所及び利用できる施設は下記のとおりです。

- ・四街道駅周辺は、北口第2・南口第2（3階）
- ・物井駅周辺は、物井西側・物井東側

表2-4 一時利用者数の推移（1日当たりの平均利用者数）

4) 放置自転車の状況

放置自転車の台数は令和2年度に減少したが、令和3年度からは徐々に増加しています。

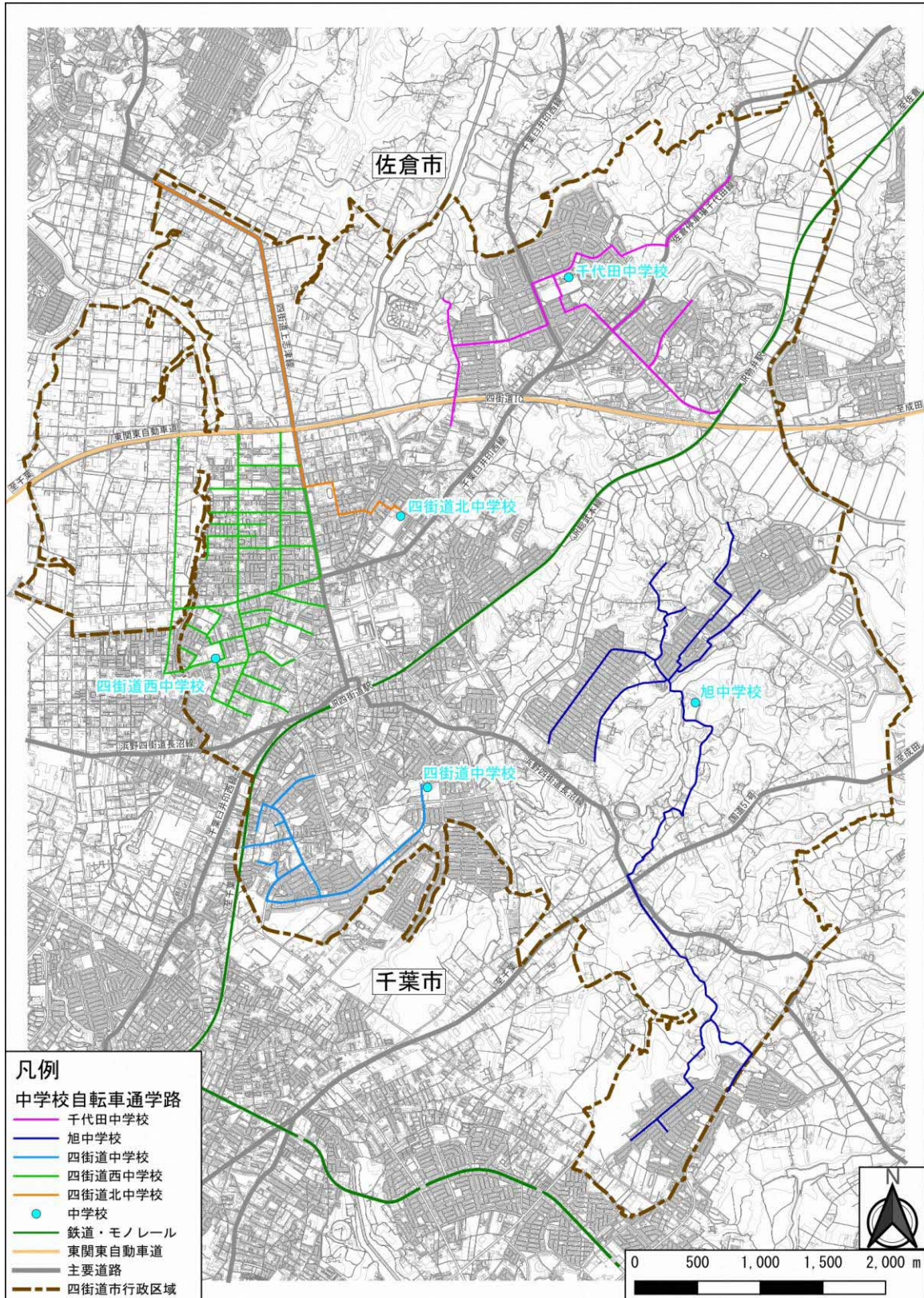


出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

図2-25 放置自転車集計

5) 中学校の自転車通学路

本市における5つの中学校の自転車通学路は、下図に示す状況です。



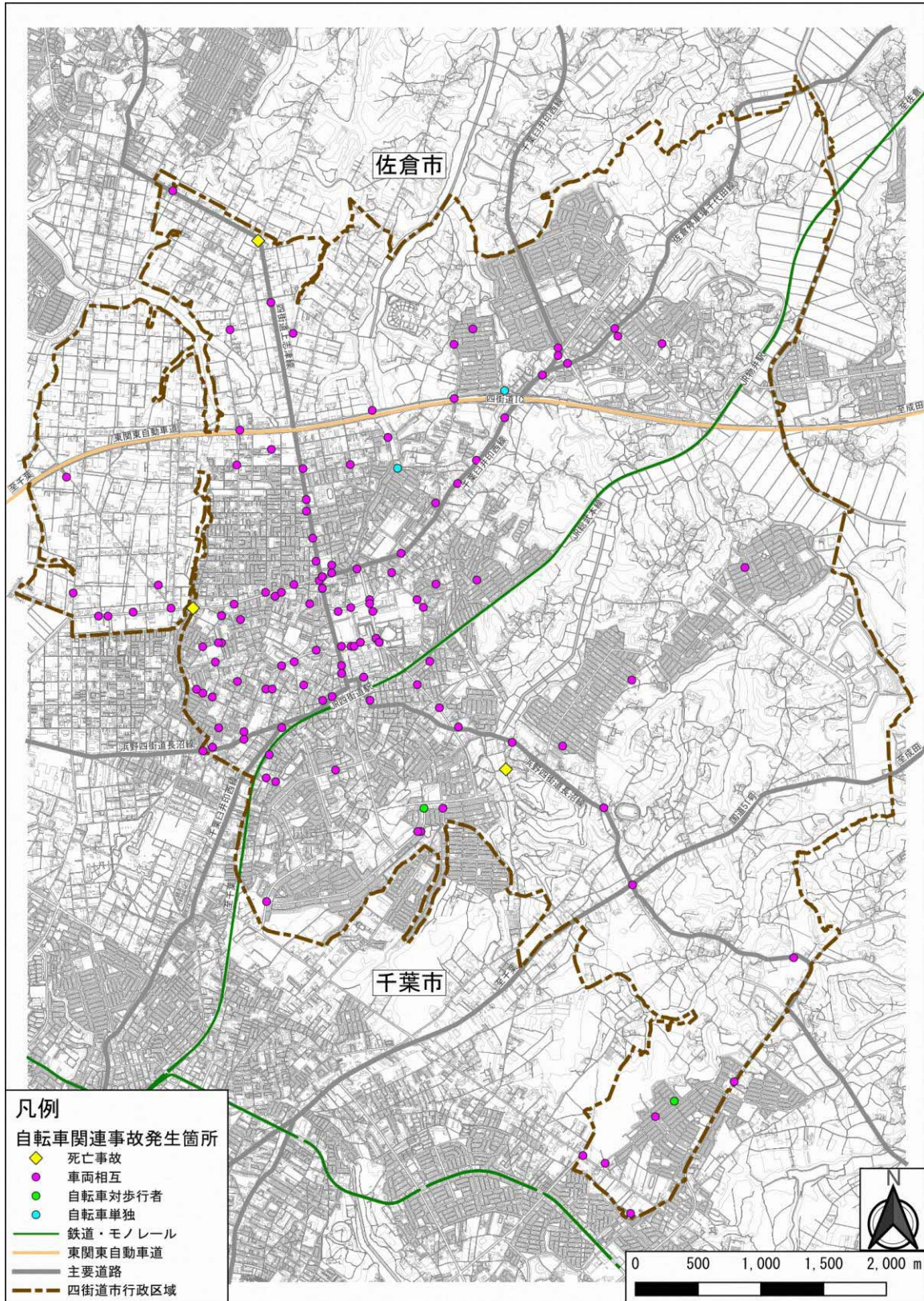
資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-26 中学校の自転車通学路

6) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故発生箇所

令和2～4年の3年間における自転車関連事故は、135件確認されており、その内、死亡事故は3件となっています。主要道路の交差点や四街道駅周辺で多く発生している状況です。



資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-27 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

② 自転車関連事故の推移

事故件数は、平成 29 年から徐々に減少していましたが、令和 2 年からはほぼ横ばいになっています。

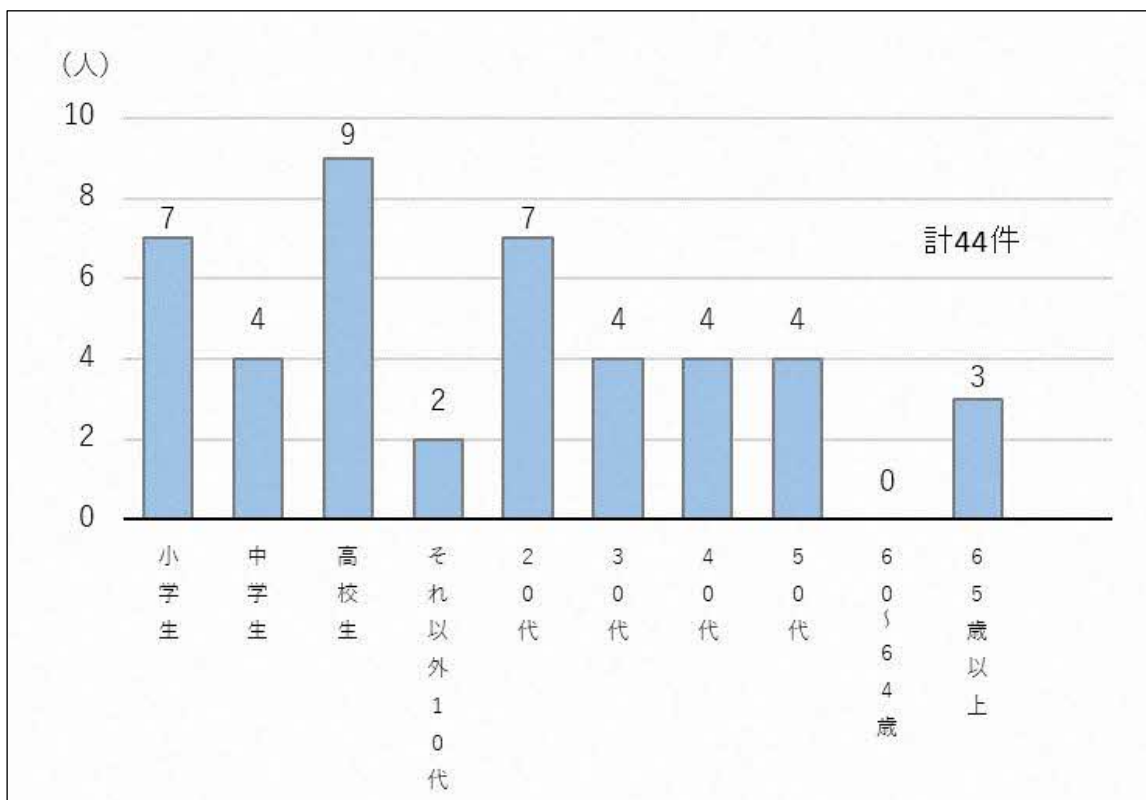


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2-28 自転車関連事故の推移

③ 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分

令和 4 年において、自転車関連事故の自転車乗車側の年齢は、小学生から 20 歳未満までが 5 割を占めている状況です。

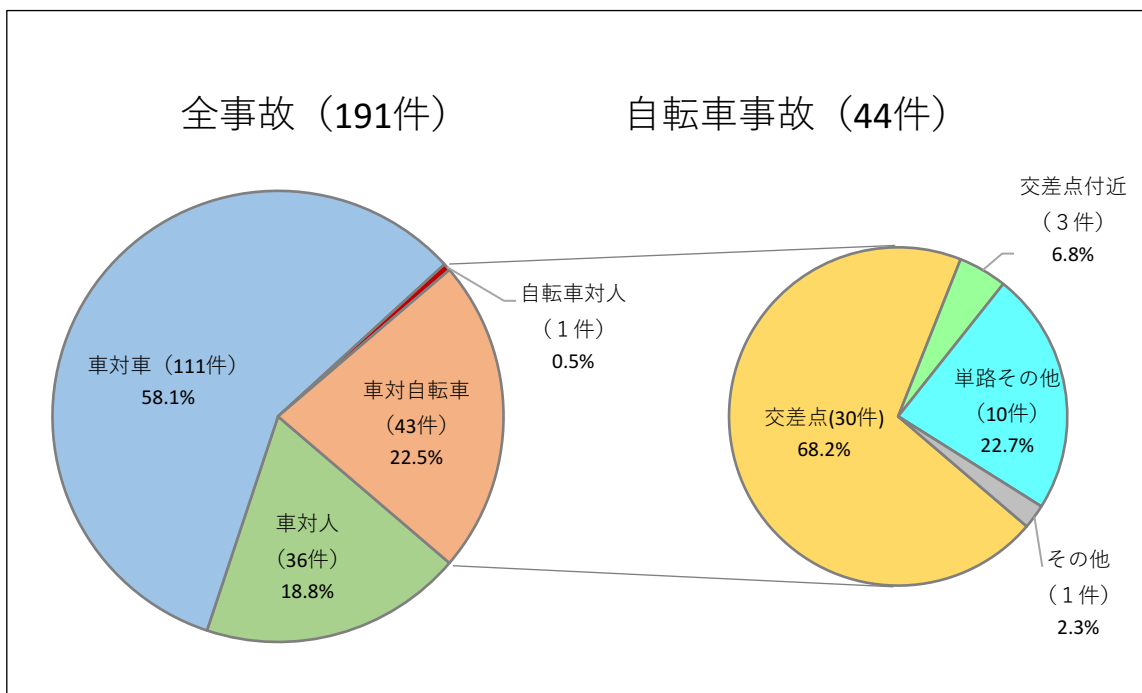


資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2-29 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分（令和 4 年）

④ 自転車関連事故発生箇所の道路形状

令和4年において、市内で発生した191件の事故のうち、自転車に関連した事故は44件と2割程度を占めており、そのほとんどが交差点で発生しています。



出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

図2-30 自転車関連事故発生箇所の道路形状

⑤ 自転車関連事故の近隣都市との比較

自転車関連事故の発生件数は、人口10万人あたりの発生件数で比較すると、近隣都市と同等程度になります。

(件)	発生件数		事故類型別				道路形状別			
	計	人口10万人あたり	自転車対人	自転車対車	自転車対自転車	自転車単独	交差点	交差点付近	単路その他	その他
四街道市	44	47	1	43	0	0	30	3	10	1
千葉市	597	61	28	548	15	6	401	36	152	8
佐倉市										
八街市	106	42	4	100	2	0	66	5	35	0
酒ヶ井町										
八千代市	117	58	2	113	2	0	80	17	16	4
習志野市	72	41	1	69	2	0	44	3	24	1
千葉県	3,253	52	122	3,001	91	39	2,138	277	786	52

出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

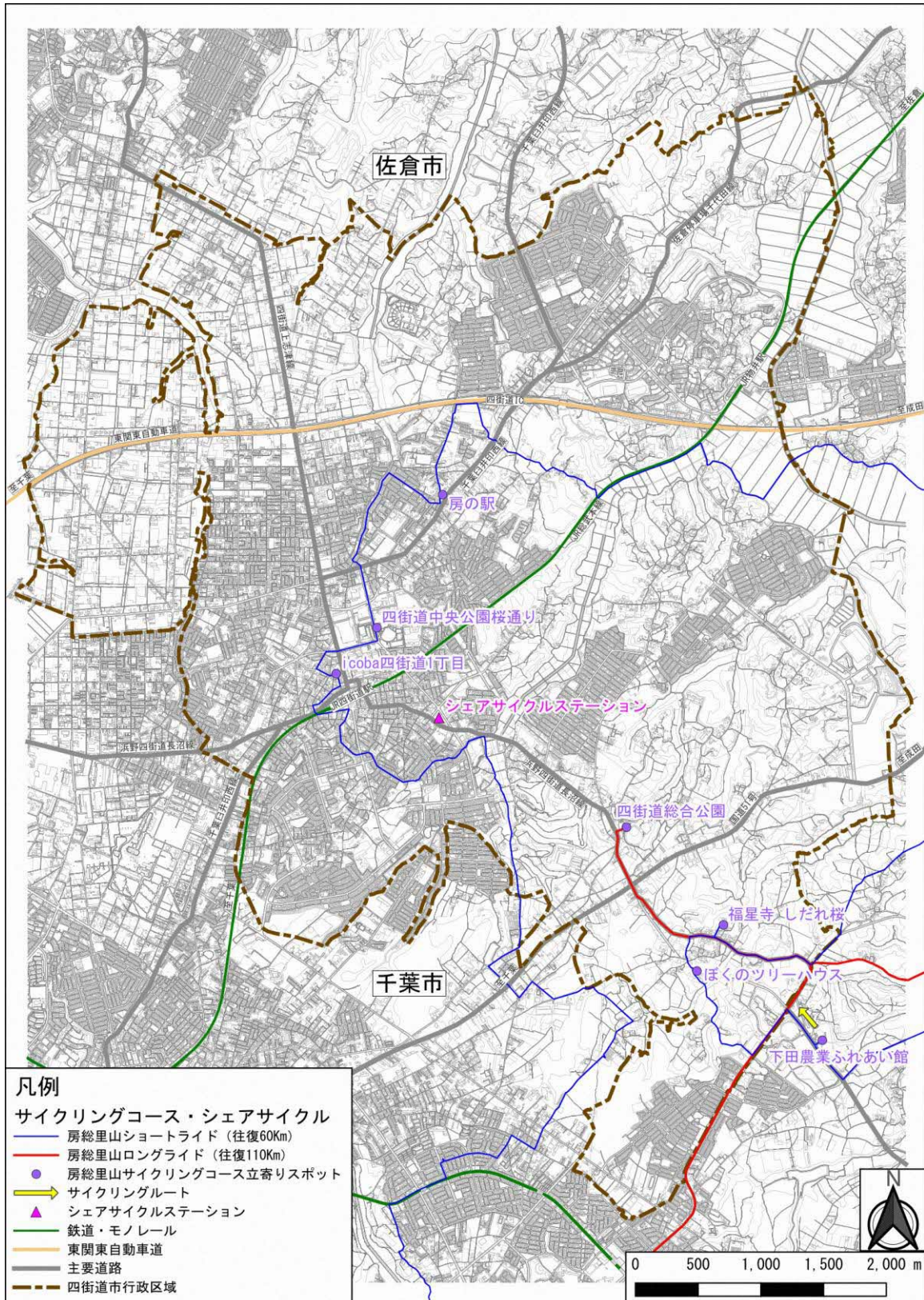
：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和4年1月1日時点）

表2-5 自転車関連事故（道路形状別）

7) サイクリングコース・シェアサイクルの現状

本市と千葉市・市原市の3市が連携した「房総里山サイクリングコース」における、「房総里山ショートライド 60 km」は、スタート地点の下田農業ふれあい館から主に本市へ通る道路が選定されています。

また、民営のシェアサイクルの貸出返却拠点（シェアサイクルステーション）が主要地方道浜野四街道長沼線沿いに1か所あります。



出典：「ツール・ド・ニッポン」ホームページ（平成31年時点）

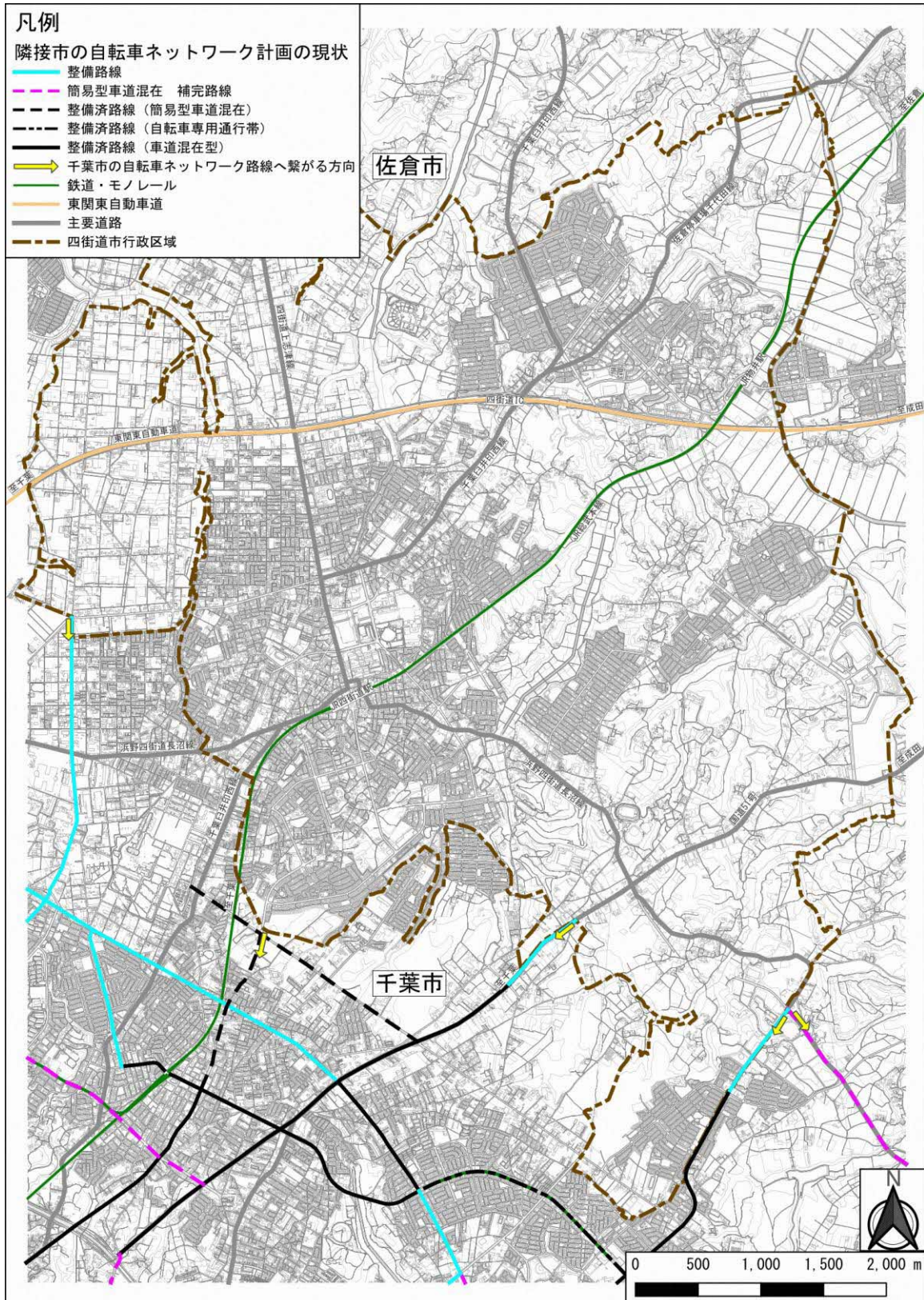
図2-31 サイクリングコース・シェアサイクルの現状



8) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況

隣接する千葉市では、「ちばチャリ・すいすいプラン」（令和5年2月）（自転車ネットワーク計画）が策定されています。

また、隣接する佐倉市では、令和5年現在、自転車ネットワーク計画の策定に向け、自転車通行空間の整備の試験運用を目的とした「自転車通行空間の整備に向けて」が策定されています。



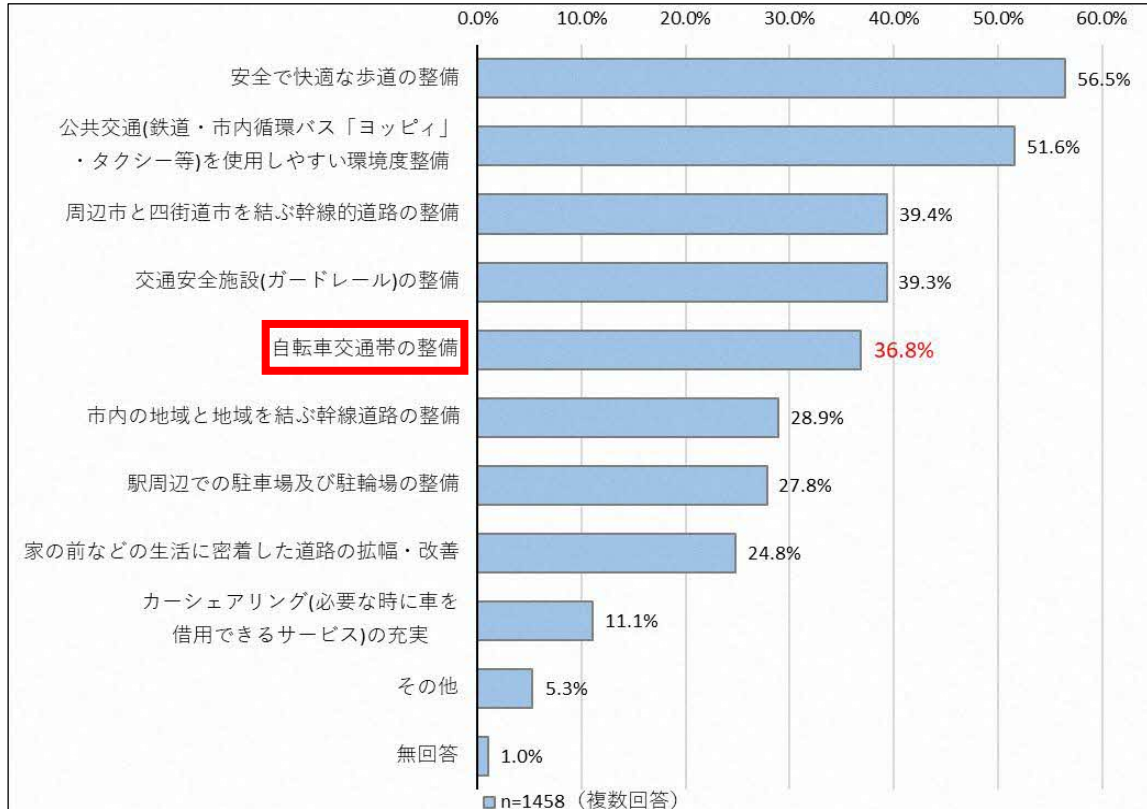
出典：「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版（令和5年2月時点）

図2-32 隣接市の自転車ネットワーク計画の現状

(3) その他の情報

1) 都市計画マスタープランに係る市民向けアンケート調査

令和5年に実施した市民向けアンケート調査は、本市在住の18歳以上の3,000人(無作為抽出)に対して行われています。その中での、「道路・交通機関の整備について、どのような整備や充実が必要か」の設問では、「自転車交通帯の整備」に対する意見が36.8%となっています。



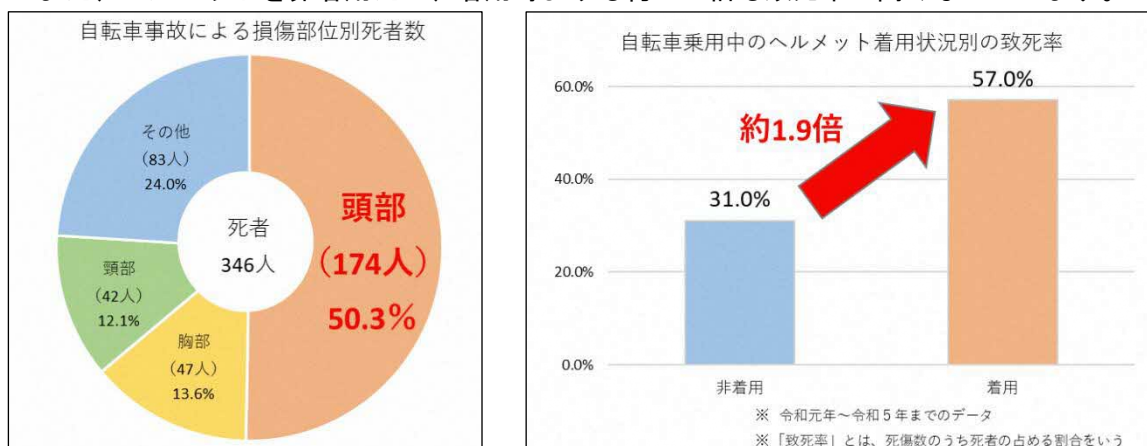
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和5年時点）

図2-33 市民の道路・交通機関の整備についての意見

2) ヘルメット着用努力義務化について

令和5年4月1日から、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となりました。全国で令和5年度に自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の、約5割が頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットを非着用だと、着用時よりも約1.9倍も致死率が高くなっています。



出典：警察庁ホームページ・統計表・交通事故の特徴について（令和5年時点）

図2-34 自転車事故による損傷部位・ヘルメット着用有無による致死率

コラム3

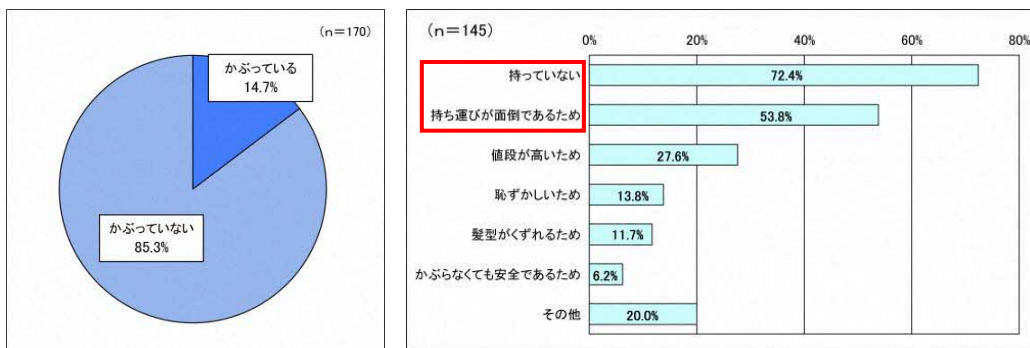
● 自転車ヘルメットの着用状況

自転車ヘルメット着用についてのアンケート調査

千葉県警察の「自転車ヘルメットの着用について」インターネットアンケート調査によると、自転車に乗るときにヘルメットをかぶっていると答えた人は14.7%（170人中25人）となっています。

ヘルメットをかぶらない理由（複数回答）としては、『持っていない』が72.4%と最も多く、次いで『持ち運びが面倒であるため』が53.8%、『値段が高いため』が27.6%という順になっています。

また、『その他』の答えの中には、「努力義務だから」、「駐輪中の盗難が心配」、「月に1度程度しか乗らないため」などの意見がありました。



出典：千葉県警察インターネットアンケート調査・自転車用ヘルメットの着用について（令和5年9月時点）

3) 自転車保険加入義務化について

令和4年7月1日から、千葉県で自転車損害賠償保険等（以下自転車保険）への加入が義務となりました。

全国では、自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などの事故で、高額な損害賠償請求がされる事例が多く発生しています。

**自転車保険(自転車損害賠償保険等)の種類と補償の対象**

自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などに補償される保険の種類は次のとおりです。以下はあくまで一例です。保険の種類や契約内容によって、補償の対象が異なる場合がありますので、保険証券や加入者証、保険会社のホームページなどで契約内容をご確認ください。

種類・名称	補償の対象 (加害事故の場合)	事故の相手		自分
		生命 からだ	財産	生命 からだ
個人賠償責任保険	●自動車の任意保険 ●傷害保険 ●火災保険 ●会社等の団体保険 ●クレジットカードに付帯した保険	○	○	△
	個人賠償責任補償特約あり※ 特約なし	×	×	※主契約となる保険の内容による
責任保険	PTAや学校が窓口の保険 小・中学生総合補償制度、高校生総合補償制度 全国高戸連賠償責任補償制度 等	○	○	△
	自転車向け保険	○	○	○
TSマーク付帯保険 ※補償対象に要件(死亡・重度傷害等)があります		○	×	○

※特約の名称は保険により異なる場合があります。  
また、業務上の自転車事故は個人賠償責任保険では補償されないため、事業者用の賠償責任保険に加入する必要があります。

自転車事故でも、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなければならない場合もあります。

賠償額  
9,521万円!

男子小学生が、夜間自転車で時速20～30キロで坂道を下っていたところ、歩行中の女性に正面衝突した。女性は、頭の骨を折り、意識の戻らない状態となった。  
(神戸地方裁判所 平成25年7月4日判決)

出典：千葉県ホームページ・高齢者の自転車事故防止対策について（令和4年時点）

図2-35 自転車保険の種類と補償の対象

### 3 自転車活用推進計画の基本方針と目標

#### (1) 自転車の活用に向けた課題

本市の自転車利用に関する現状から、課題を整理すると以下のとおりとなります。

現 状	課 題	4 本 の 柱
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車通行空間の整備が進んでいない。</li> <li>・ 自転車が安心して通行できる道路空間にニーズがある。 →P31</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 自転車通行空間の整備が必要。</li> </ul>	都 市 環 境
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置自転車の台数が増加傾向にある。 →P24</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 自転車適正利用の指導・啓発が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シェアサイクルステーションが、市内に1か所ある。 →P29</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ シェアサイクルのさらなる導入の検討が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市営自転車等駐車場利用者数は、定期利用・一時利用ともに増加している。 →P23</li> <li>・ 自転車通行空間の整備により、公共施設への自転車利用の増加が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 駐輪場の継続的な維持管理及び自転車利用者のニーズに応じた整備の検討が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活習慣病による死亡率が高い。 →P9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 自転車を利用した健康づくりの機会創出に向けた広報が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3市連携事業の「房総里山サイクリングコース」が設定されている。 →P29</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 「房総里山サイクリングコース」のさらなる情報発信が必要。</li> </ul>	観光
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車関連事故は、小学生から20歳未満までが半数を占めている。 →P27</li> <li>・ 自転車関連事故は、交差点や交差点付近で多数発生している。 →P28</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 自転車の安全利用の推進が必要。</li> </ul>	安全・安心
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化。 →P31</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ・ 交通安全教室やチラシ等による広報啓発の継続が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 千葉県では自転車保険の加入が義務化。 →P32</li> </ul>		

(2) 自転車活用推進計画の基本方針と目標

【基本方針】

本市を取り巻く自転車の現状・課題及び市内における取組を踏まえ、市の実情を考慮した以下の4つの基本方針を設定し、計画を推進します。

**基本方針 1 自転車利用環境の整備**

**基本方針 2 自転車を利用した健康づくり**

**基本方針 3 自転車を活用した観光の活性化**

**基本方針 4 自転車事故のない安全・安心なまちづくり**

【目標】

基本方針を踏まえた目標は以下のとおりとなります。

**目標 1-1 安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な推進**

**目標 1-2 放置自転車対策の推進**

**目標 1-3 シェアサイクルの導入促進**

**目標 1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進**

**目標 1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施**

**目標 2-1 自転車を利用した健康づくりの推進**

**目標 2-2 自転車通勤等の促進**

**目標 3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信**

**目標 4-1 自転車安全利用の推進**

**目標 4-2 交通安全教育の推進**

**目標 4-3 通学路安全確保の推進**

**目標 4-4 災害時における自転車活用の検討**

## 4 自転車活用推進計画の施策

自転車活用推進計画の4つの基本方針を実現するため、施策を以下のとおり定めました。

### 基本方針1 自転車利用環境の整備

#### 目標1-1 安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な推進

施策1-1-① 自転車ネットワーク計画の策定

施策1-1-② 自転車通行空間の整備推進

#### 目標1-2 放置自転車対策の推進

施策1-2-① 放置自転車対策の推進

#### 目標1-3 シェアサイクルの導入促進

施策1-3-① シェアサイクルの導入促進

施策1-3-② 官民で連携したアクセスポイントへのシェアサイクルステーションの設置検討

#### 目標1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進

施策1-4-① 駅周辺や公共施設等市民が集まる施設における駐輪場の整備推進

#### 目標1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施

施策1-5-① ほかの事業と連携した自転車通行空間の整備推進

施策1-5-② 二酸化炭素排出量削減につながる自転車利用の促進

### 基本方針2 自転車を利用した健康づくり

#### 目標2-1 自転車を利用した健康づくりの推進

施策2-1-① 健康増進の広報啓発

#### 目標2-2 自転車通勤等の促進

施策2-2-① 通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進

### 基本方針3 自転車を活用した観光の活性化

#### 目標3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信

施策3-1-① 「房総里山サイクリングコース」を活用した情報発信

### 基本方針4 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

#### 目標4-1 自転車安全利用の推進

施策4-1-① 自転車通行空間の整備に併せた通行ルールの広報啓発

施策4-1-② ヘルメット着用の広報啓発

施策4-1-③ 自転車保険への加入促進についての広報啓発

施策4-1-④ 自転車の点検整備の促進

#### 目標4-2 交通安全教育の推進

施策4-2-① 交通安全教室の開催

施策4-2-② 交通事故防止のための交通安全指導

#### 目標4-3 通学路安全確保の推進

施策4-3-① 通学路点検の実施

#### 目標4-4 災害時における自転車活用の検討

施策4-4-① 市庁舎での災害時利用に向けた自転車活用の検討

(1) 基本方針 1 自転車利用環境の整備

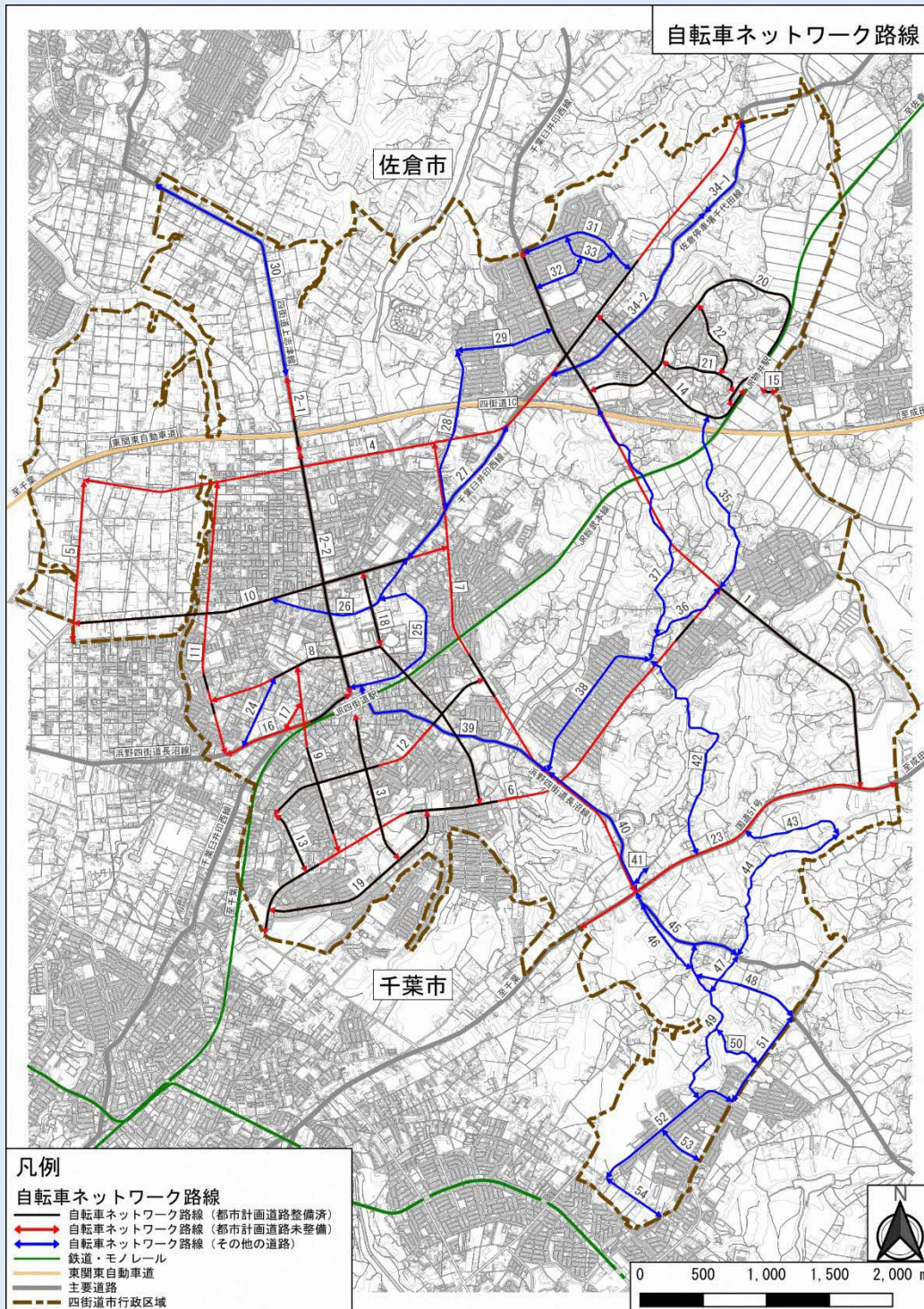
目標 1-1 安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な推進

四街道市内での自転車が安全で快適に利用できる環境整備を推進します。

施策 1-1-① 自転車ネットワーク計画の策定

【担当課：市街地整備課】

自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備形態、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進めるために、自転車ネットワーク計画を策定します。



施策 1-1-② 自転車通行空間の整備推進

【担当課：土木課・市街地整備課】

【担当機関：国土交通省千葉国道事務所・千葉県印旛土木事務所】

（関係課：都市計画課）

自転車ネットワーク計画に基づき、それぞれの道路状況等を考慮しながら、自転車の通行空間を明示し、必要に応じて道路空間の再配分及び用地買収を伴う自転車通行空間の整備を行います。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路側帯 車道</p>

出典：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）

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度
計画策定	整備推進								



目標 1-2 放置自転車対策の推進

放置自転車の抑制による通行空間の安全性を確保するため、対策を推進します。

施策 1-2-① 放置自転車対策の推進

【担当課：土木課】

放置自転車指導員による自転車の適正な駐車についての指導啓発、自転車の放置防止対策を推進します。

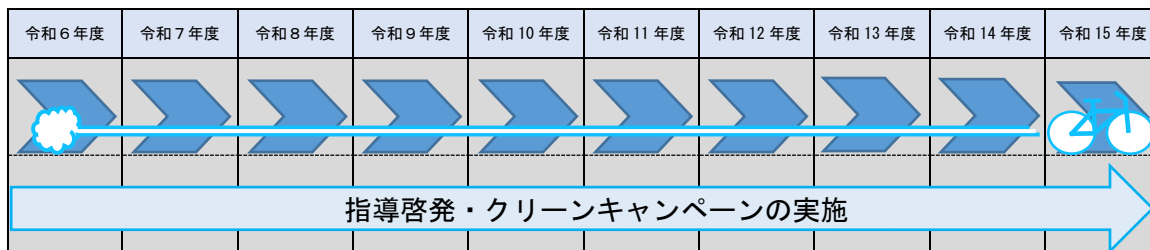
また、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを行います。



資料：指導啓発時状況



資料：クリーンキャンペーン時状況



目標 1-3 シェアサイクルの導入促進

自転車利用のニーズの高まりに応え、まちなかでの回遊性の向上を図るため、シェアサイクルの導入を促進します。

施策 1-3-① シェアサイクルの導入促進

【担当課：産業振興課】

交通渋滞の緩和、環境への負荷の低減、市民の健康増進などの効果がある自転車の利用を促進するため、民間事業者と共同し、だれもが気軽に利用でき貸出・返却の自由度が高い、シェアサイクルの導入を促進します。



出典：OpenStreet 株式会社 HP



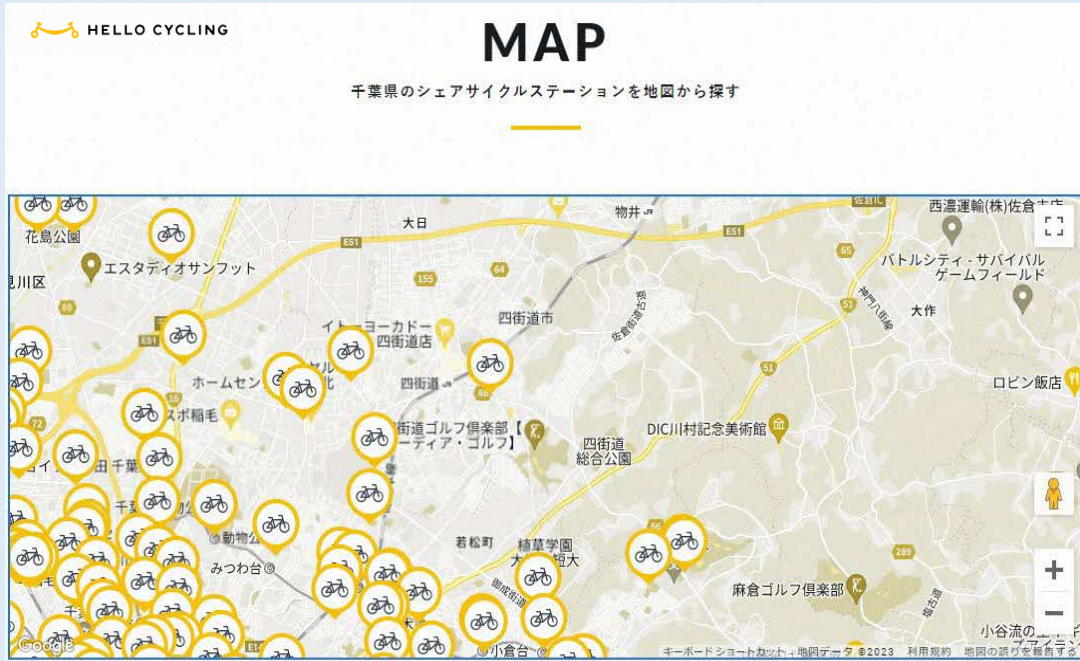
資料：市内シェアサイクル設置状況

施策 1-3-② 官民で連携したアクセスポイントへのシェアサイクルステーションの設置検討

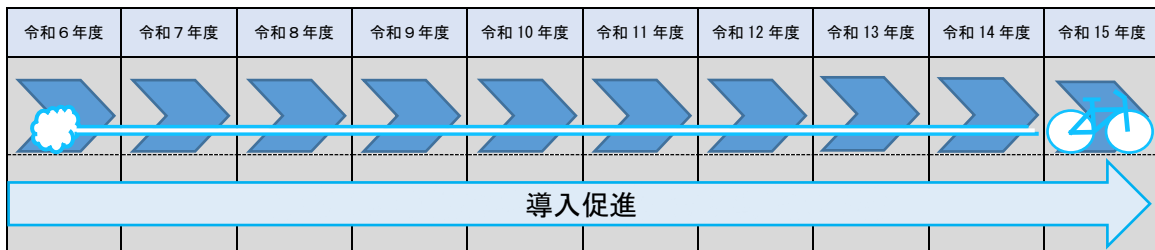
【担当課：産業振興課】

駅や主要な公共施設、公園、店舗等を官民で連携してアクセスポイントに選定し、シェアサイクルステーションの設置を検討します。

また、市内へのシェアサイクルステーションの設置により、先行して設置されている近隣市ともネットワークを構築し、自転車による回遊性を高め、シェアサイクルの利用しやすい環境づくりと利便性の向上を目指します。



出典：OpenStreet 株式会社 HP



目標 1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進

自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備及び維持管理を推進します。

また、駐輪スペースを確保することにより、駐輪場所以外への違法駐車や走行禁止区域への進入を抑制し、歩行者等の安全性の向上が見込めることから整備を推進していきます。

施策 1-4-① 駅周辺や公共施設等市民が集まる施設における駐輪場の整備推進

【担当課：土木課・管財課・都市計画課・社会教育課・社会福祉課】

自転車利用が見込まれる駅周辺や自転車ネットワーク路線に近接した各公共施設等の駐輪場については、自転車利用者のニーズに応じた整備や維持管理を行います。

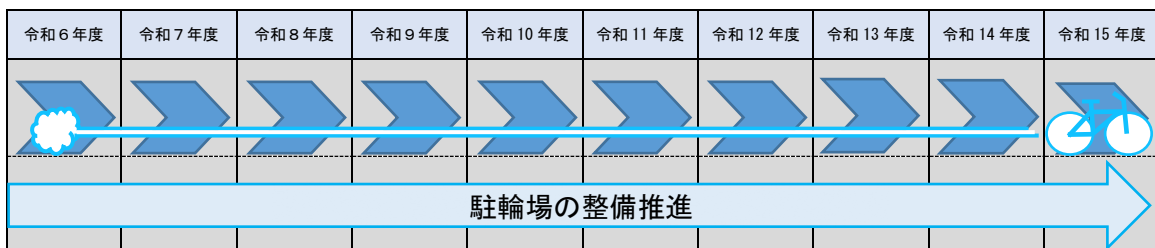
また、施設再整備の際には、自転車利用者のニーズに応じた整備を併せて行います。



資料：市内の公共施設

自転車ネットワーク路線に近接する主な公共施設一覧	
施設名	所管課
四街道駅北口第1自転車駐車場	土木課
四街道駅北口第2自転車駐車場	土木課
四街道駅南口第1自転車駐車場	土木課
四街道駅南口第2自転車駐車場	土木課
四街道駅南口第3自転車駐車場	土木課
四街道駅東側自転車駐車場	土木課
四街道駅西側自転車駐車場	土木課
物井駅東側自転車駐車場	土木課
物井駅西側第1自転車駐車場	土木課
物井駅西側第2自転車駐車場	土木課
四街道市役所	管財課
四街道市文化センター	管財課
四街道中央公園	都市計画課
四街道総合公園	都市計画課
四街道市立図書館	社会教育課
四街道公民館	社会教育課
旭公民館	社会教育課
千代田公民館	社会教育課
四街道市南部総合福祉センターわろうべの里	社会福祉課

※対象の公共施設については、必要に応じて見直しを行います。



### 目標 1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施

自転車交通の役割の拡大による良好な都市環境の形成に向けて、自転車ネットワーク路線において、ゾーン30、ゾーン30プラスなどの交通安全対策事業、都市計画道路整備事業やほかの道路事業と連携した道路整備を推進します。

また、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量削減を目指し、自動車利用を自転車利用へ切り替える等、環境にやさしいライフスタイルへの転換を促進します。

#### 施策 1-5-① ほかの事業と連携した自転車通行空間の整備推進

【担当課：くらし安全交通課・土木課・市街地整備課】

（関係機関：四街道警察署）

自転車ネットワーク路線において、道路管理者と千葉県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制を図る「ゾーン30」に加えて、狭さく等の物理的デバイスの設置による通過交通の侵入抑制を図る「ゾーン30プラス」の整備を推進するとともに、その他の交通安全対策事業や警察への交通規制の要望を引き続き働きかけていきます。

また、都市計画道路整備事業やほかの道路事業で自転車通行空間の整備を実施する際には、自転車ネットワーク計画で決定した路面標示等を使用し、市内で統一された整備を進めるとともに、地域のニーズも考慮した自転車通行空間の整備を推進します。



資料：市内のゾーン30プラス・狭さく等の設置状況

施策1-5-② 二酸化炭素排出量削減につながる自転車利用の促進

【担当課：環境政策課】

第3次四街道市環境基本計画 基本目標1 施策3「脱炭素型まちづくりの推進」において、地球温暖化の主な原因となる二酸化炭素の排出量削減に取り組んでいます。

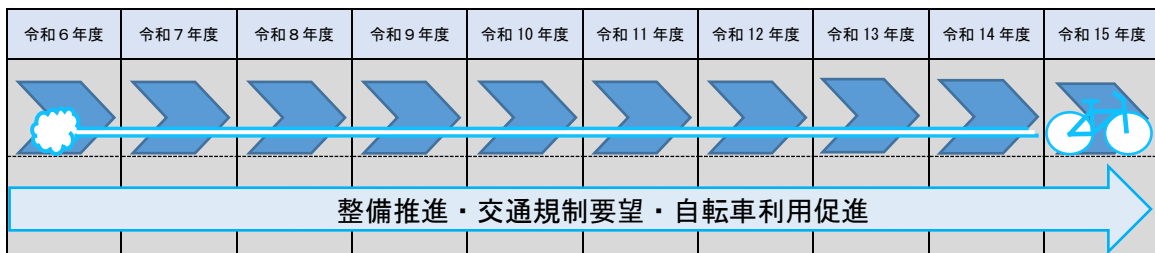
自転車はほかの交通手段と異なり二酸化炭素を排出しないため、自動車利用を自転車利用へ切り替える等、市民や事業者に対し、環境にやさしいライフスタイルへの転換を促進します。



資料：第3次四街道市環境基本計画



出典：国土交通省・環境・運輸部門における二酸化炭素排出量 (令和3年時点) より引用



(2) 基本方針2 自転車を利用した健康づくり

目標 2-1 自転車を利用した健康づくりの推進

自転車は、買い物や通学、通勤など日常生活の中で、子どもから高齢者までの幅広い年齢層が、だれでも気軽に利用できる移動手段です。

健康増進に役立つ身近で有効な移動手段として自転車利用を促進し、自転車を活用した健康づくりを推進します。

施策 2-1-① 健康増進の広報啓発

【担当課：健康増進課】

第2次健康よつかいどう 21 プラン（改定版）及び次期第3次健康よつかいどう 21 プランの取り組みの一つとして、自転車を利用した健康づくりについて広報啓発を行います。

第2次健康よつかいどう 21プラン(改定版) 概要版

子どもから高齢者まで、みんなが健康でいきいきと暮らせるまち

健康増進計画  
豊かな人間関係のなか  
いきいき暮らせるまち

歯科口腔保健推進計画  
歯と口からつくる  
いきいき生活

自殺対策計画  
みんなで  
気つき、支え合い  
心豊かに生きるまち

令和6年3月 四街道市

▶プランの体系

【健康増進計画】～ライフステージに応じた健康づくり～

目標1 家庭で取り組む生活習慣の基盤づくりを支援します  
健康増進、食生活・栄養、身体活動・運動、禁煙・飲酒

目標2 地域の中で保護者が安心して子育てできる環境をつくります  
地域に合った保健福祉施策、地域と共なる健康づくり

目標3 子どもが自分自身を大切に、生きていく力を育みます  
セルフケアの推進支援、地域での見守り・支え、自分自身を守るための支援

目標1 自身の将来や大切な人のために、生活習慣病の発症を防ぎます  
健康増進、食生活・栄養、身体活動・運動、禁煙・飲酒

目標2 自分らしく過ごせるように、生活習慣病が重症化しないよう支援します  
生活習慣病の重症化予防、介護予防に向けた取り組み

目標3 健康づくりに取り組む余裕のない人も、地域の中で健康に近づけるような仕組みづくりを目指します  
健康行動の促進に向けた支援、健康づくりにつなげる継続支援、行事等の健康増進の提供、生活状況に応じた支援

【歯科口腔保健推進計画】～歯と口腔の健康づくり～

目標1 ライフステージに応じた歯と口腔の健康づくりに取り組みます  
「むし歯」予防啓発スタートとして歯科口腔保健の啓発、むし歯と歯周病予防のための生活習慣の徹底支援、セルフケアの徹底支援  
「むし歯」歯と口腔の健康を再興するきっかけづくり、一人ひとりの状態に合わせたセルフケアの支援

目標2 個々に応じた口腔機能の維持・向上を推進します  
口腔機能の維持改善方法の支援、助け合いのある人・役割を必要とする人への支援

目標3 一生を通じた切れ目ない歯と口腔の健康づくりに取り組みます  
加齢変化の予防とつなぐ支援

目標4 歯と口腔の健康づくりを通じて、心身の健康が維持増進される社会環境を整備します  
定期的な歯科検診の推奨、口腔保健との連携、実用性に優れた口腔ケアの必要性の認知

【自殺対策計画】～休養・こころの健康づくり～

目標1 ライフステージに応じた心の健康づくりに取り組みます  
子ども子育てに関する不安や心配の軽減、自分自身を守るための支援  
セルフケアの活用と共有のための支援

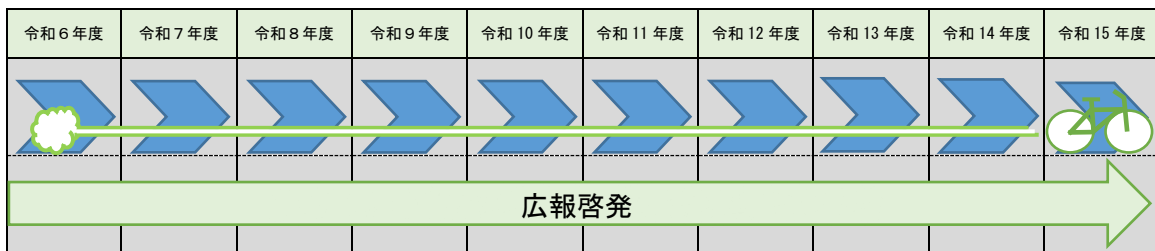
目標2 地域の中で気づき、つなぎ、支えあう体制をつくります  
こころの健康や自殺対策に関する正しい知識の普及、人材の育成と連携体制の構築、孤立予防や相談の場の提供

目標3 自殺のリスクを低下させ、生きることへの支援を行います  
自殺予防啓発の展開、自殺対策を推進する人へつなぐ支援、自殺防止の徹底性に関する連携強化

※本プランは、前期健康増進計画と連携し、「健康増進計画」の各目標との関係性について関係機関等との調整を図りながら実施するものとして策定された。自殺対策基本法第23条第2項に基づき、「自殺対策計画」を併せて策定した。

出典：第2次健康よつかいどう 21 プラン（改定版）（令和6年（2024年）3月公表）

※ 本市では、「子どもから高齢者まで、みんなが健康でいきいきと暮らせるまち」を基本理念とする「第2次健康よつかいどう 21 プラン（改定版）」を策定し、健康づくりの推進に取り組んでいます。





目標 2-2 自転車通勤等の促進

市民の運動機会の創出により健康増進を図るため、通勤通学や日常的な移動で自転車の利用を促進します。

施策 2-2-① 通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進

【担当課：健康増進課・産業振興課】

第2次健康よつかいどう21プラン（改定版）及び次期3次健康よつかいどう21プランの健康づくりの一環として、通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進に向けた広報啓発を行います。

### 自転車通勤導入に関する手引き



令和元年5月  
自転車活用推進官民連携協議会

2 自転車通勤制度導入のメリット

## 2 自転車通勤制度導入のメリット

### 2.1 事業者のメリット

#### (1) 経費の削減

○ 通勤手当や固定経費などの削減につながります

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が促されることで、駐車場や駐車場の維持にかかる固定経費などの削減につながります。

**トピック**

○自転車通勤推進により、従業員一人当たりの通勤費削減額は年間約5.7万円  
○さらに固定経費が年間約100万円削減された事例も

通勤費

↓

一人当たり  
年間  
5.7万円削減  
(4事業者平均)

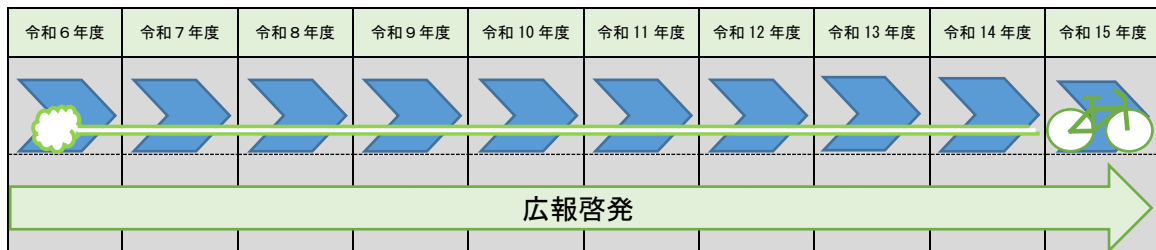
固定経費

↓

年間  
約100万円削減  
(一社)

※掲載事例は、通勤費削減効果があったと回答した事業者の平均値を使用  
【自転車通勤が削減する通勤費アンケート結果より】

出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年（2019年）5月公表）



(3) 基本方針3 自転車を活用した観光の活性化

目標3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信

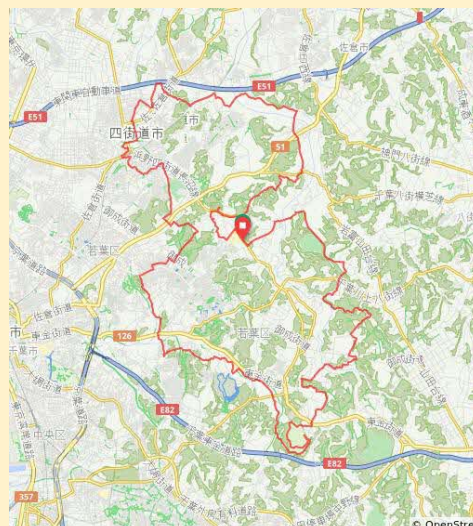
自転車利用者による回遊性の向上を図るための情報発信を行います。

施策3-1-① 「房総里山サイクリングコース」  
を活用した情報発信

【担当課：産業振興課】

四街道市やその近隣の千葉市、市原市には、四季折々の自然が楽しめる里山や溪谷、そして海辺など、多くの地域資源があります。こうした資源を活かし、自転車をツールに更なる地域交流や地域資源の活性を目指し、平成30年度に3市で連携し、各市の地域資源スポットを結ぶ「房総里山サイクリングコース」を設定し、サイクリングアプリ「ツール・ド」で紹介しています。

市ホームページや市政だより、SNS等を活用したさらなる情報発信を行います。



出典：ツール・ド・ニッポンHP

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度

(4) 基本方針4 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

目標 4-1 自転車安全利用の推進

自転車利用が活性化する一方で、交通ルールやマナーを守らない危険な自転車走行が社会的に問題となっており、自転車の安全利用が求められています。

本市では、四街道警察署と連携しながら、各種の交通安全対策イベント開催時に自転車の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践やヘルメットの着用、自転車保険への加入、自転車の点検整備について、幅広い年齢層への広報啓発活動を推進します。

施策 4-1-① 自転車通行空間の整備に併せた通行ルールの広報啓発

【担当課：くらし安全交通課・指導課】

(関係機関：四街道警察署)

本市に適した市内全域での体系的な自転車通行空間の整備に併せて、道路の形状に応じた通行ルール遵守が必要となります。

それに併せて「ちばサイクルール」等をもとに自転車の安全利用のルールを交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

また、市内小中学校へチラシ配布等による広報啓発も併せて行います。

**千葉県自転車安全利用ルール ちばサイクルール**  
自転車に乗る前のルール

このルールは、内閣府の「自転車安全利用五則」をもとに「千葉県自転車条例」の内容を取り入れて制定しました。

- ① 自転車保険に入るよう  
千葉県で昨年秋から11月1日から今年7月1日までの自転車保険の加入が義務化されました。  
自転車事故が事故の被害者となる可能性があります。またには怪我や修理費を請求された事もあり得ます。万一の事故に備えて、必ず自転車保険に加入しましょう。
- ② 点検整備をしよう  
整備が事故を防ぐため、自転車も車と同じように点検・整備を定期的に行いましょう。  
ブレーキがよくなるか、タイヤの空気が入っているか、ライトが点くかなど、利用する前には必ず点検しましょう。
- ③ 反射器材(リフレクター)を付けよう  
夜間、雨や歩行者との交通事故を防ぐため、ライト(前照灯)、後部の反射器材と合わせて、側面にも反射器材(リフレクター)を取り付けましょう。  
道路を歩行者と同じように見えます。道路を歩行者と同じように見えます。  
【より見えますように】  
反射器材をつけるのと合わせ、白や黄色などの明るい服装を身につけましょう。
- ④ ヘルメットをかぶろう  
道路交通法でヘルメットの着用が努力義務となりました。(令和5年4月1日から)  
自転車乗車中の交通事故で亡くなった方の約6割が脳部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用してはなかった方の致死率は、着用していた場合の約2倍高くなっています。  
(出来てから100%の事故防止)  
交通事故の被害を防ぐためには、頭部を守ることがとても重要ですので、自転車に乗るときは必ずヘルメットをかぶりましょう。
- ⑤ 飲酒運転はやめよう  
自転車は車の仲間ですので、飲酒運転は絶対禁止です。  
飲酒運転は、ハンドル操作やブレーキの操作、制動力の低下などを招く恐れがあります。  
飲酒運転をしないために  
① お酒を飲んだら自転車に乗らない  
② 自転車に乗るときには必ず酒を飲まない  
③ お酒を飲んだら自転車に乗るのを控える

知っていますか? 自転車のニュース  
令和5年4月1日から、道路交通法の改正により、**自転車に乗るすべての人に、乗車用ヘルメットをかぶる努力義務が課せられました。**  
自転車に乗るときはしっかりとヘルメットをかぶって、安心安全に自転車を楽しみましょう!

お問い合わせ / 千葉県くらし安全推進課 電話043-223-2263  
詳しくは、千葉県ホームページをご覧ください。 [ちばサイクルール](#) [検索](#)

**ちばサイクルール** 自転車に乗るときのルール

- ① 車道の左側を走ろう  
自転車は車の仲間です。一部は歩行者と混在して車道の左側に走行します。右側走行は大きな危険です。  
【歩道を通行できる場合】  
道路状況や道路標識などで指定された場合  
・12歳未満の子供、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合  
・道路や交通の状況からみてやむを得ない場合
- ② 歩いている人を優先しよう  
歩道は歩いている人が優先です。歩道を通行するときは、歩道幅を確保し、歩道の端に寄り、歩行者を優先して通行しましょう。  
歩道幅が狭い場合は、歩行者の通行を妨げず、歩道を通行するときは、歩道の端に寄り、歩行者を優先して通行しましょう。
- ③ ながら運転はやめよう  
食事、スマホ、音楽、ヘッドホン使用などのながら運転は危険です。  
法令で禁止されているのはもちろんのこと、むちの事故の原因になり、あなたや周囲の人が危険に巻き込まれます。
- ④ 命を重んじながら  
命を重んじながら運転しましょう。  
⑤ スマホ・携帯電話を使いながら  
スマホ・携帯電話を使いながら運転は危険です。  
⑥ イヤホン・ヘッドホンを使いながら  
イヤホン・ヘッドホンを使いながら運転は危険です。  
イヤホン・ヘッドホンを使いながら運転は危険です。
- ⑦ 交差点では安全確認しよう  
自転車の数は、車以上に多く発生しています。  
交差点では、安全確認を徹底しましょう。  
⑧ タ方からライトをつけよう  
自転車のライト(前照灯)は、前方を照らすだけでなく、車道に自転車がいないことを知らせるためのものでもあります。  
自転車のライトはよく見えますが、目の眩しさから自転車が近づいてくるのを知らずに歩行者が歩行者の安全を確保する必要があります。  
特に、夕暮れ時は目眩が起きやすくなるので早めにライトを点灯しましょう。

毎月15日は「自転車安全の日」  
千葉県・千葉県警察・千葉県交通安全対策推進委員会

出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県）

## 施策 4-1-② ヘルメット着用の広報啓発

【担当課：くらし安全交通課・指導課】

（関係機関：四街道警察署）

自転車乗車中の事故では、頭部へのケガが大きな事故に直結しており、頭部を守る事がとても重要であることから、令和5年4月1日から「道路交通法」の改正により、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。

本市では、ヘルメット着用の必要性を説明し着用を促すため、交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

さらに、市内小中学校へチラシ配布等による広報啓発も併せて行います。

また、交通安全意識の向上と交通事故の被害軽減を図るため、児童生徒を対象に、自転車乗車用ヘルメットの購入費用の一部補助を行います。

**すべての世代でヘルメットの着用を!**

令和5年4月1日から、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が、努力義務になりました。

被害を軽減させる効果があります!  
自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率(%)  
(平成30年～令和4年合計)

着用状況	致死率 (%)
着用	0.27
非着用	0.58

約2.1倍 ↑

ヘルメットのデザインも豊富!  
大人用ヘルメットは、ツバのついたタイプなど、おしゃれなヘルメットも増えています。自分の自転車スタイルに合わせて、ヘルメットを選んでみてはいかがでしょうか。

帽子タイプ    カジュアルタイプ    スポーツタイプ

**自転車とヘルメットはセットです!**

千葉県警察

出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県警察）

施策 4-1-③ 自転車保険への加入促進についての広報啓発

【担当課：くらし安全交通課・指導課】

(関係機関：四街道警察署)

自転車乗車中に他の人にケガをさせた場合などに損害賠償が発生します。高額な損害賠償を負う事故も発生しており、令和4年7月1日から「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、自転車保険（自転車損害賠償保険等）への加入が義務化されました。

本市では、自転車保険への加入促進に向け交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

また、市内小中学校へチラシ配布等による広報啓発も併せて行います。

**自転車保険入ってますか?**  
千葉県では加入は**義務**です! (令和4年7月1日から)

1億円近い損害賠償を負う事故も発生!

千葉県では「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、令和4年7月1日から、**自転車利用中の事故で他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等への加入が義務化**されました。  
あなたと被害者を守るため、自転車保険(自転車損害賠償保険等)に加入しましょう。

**Q 自転車専用の保険に新たに入らなくてもいいですか?**  
A 既に加入している保険(自動車保険・火災保険等)の個人賠償責任補償特約等で自転車事故に対応している場合は、新たに加入する必要はありません。また、個人賠償責任保険等の多くは家族(未婚の子や同居親等)も補償対象となっている場合がありますので、まずはご自身や家族が加入している保険の内容・補償範囲の確認と、特約等の追加で対応できないかなどご確認ください。

**Q 自転車保険はどこで加入したら良いですか?**  
A 自転車保険は、インターネット等で簡単に加入できる保険も多数出ています。詳しくは各損害保険や共済等の会社や保険代理店等に、TSMマークについては、自転車安全推進上の自転車保険推進部にお問い合わせください。

千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

**自転車保険(自転車損害賠償保険等)の加入確認チェックシート**  
～ 万が一の加害事故に備えて、ご家族でご確認ください～

ここからスタート

自転車向けの保険など、自転車の事故による損害賠償に対応している保険や共済に加入していますか?  
はい → 現在、右の保険等に加入していますか? → はい → 利用する自転車に「TSMマーク」が貼ってありますか? → はい → 自転車保険に加入しています。  
いいえ → いいえ → いいえ → 自転車保険への加入が必要です。  
わからない → わからない → わからない → 加入している保険会社に補償内容をご確認ください。自転車事故に対応していない場合は、特約の追加等で対応するか、新たに自転車保険に加入してください。

**自転車保険(自転車損害賠償保険等)の種類と補償の対象**

自転車乗車中に他の人にケガをさせた場合などに補償される保険の種類は次のとおりです。以下はあくまで一例です。保険の種類や契約内容によって、補償の対象が異なる場合がありますので、保険証券や加入者証、保険会社のホームページなどで契約内容をご確認ください。

種類・名称	補償の対象 (加害事故の場合)		事故の相手		自分
	生命	財産	生命	財産	生命
個人賠償責任保険 ◆自動車の任意保険 ◆傷害保険 ◆火災保険 ◆会社等の団体保険 ◆クレジットカードに付帯した保険	○	○	○	○	△
PTAや学校が窓口の保険 小・中学生総合補償保険、高校・非正規生徒補償保険 千葉県PTA会連帯性補償保険 等	○	○	○	○	△
自転車向け保険 TSMマーク付帯保険	○	○	○	○	○

※特約の内容は保険により異なる場合があります。また、乗車上の自転車事故は個人賠償責任特約で補償できないので、乗車中の保険を自転車に加入する必要があります。

自転車保険加入義務化についてのお問合せ 千葉県環境生活部くらし安全推進課 ☎043-223-2263  
千葉県ホームページに掲載していますので、そちらもご確認ください。 千葉県 自転車保険 義務化 [検索](#)

出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会）

施策 4-1-④ 自転車の点検整備の促進

【担当課：くらし安全交通課・指導課】  
 (関係機関：四街道警察署)

自転車は、自動車と同じ「車両」であり、死亡事故など重大な交通事故も発生しています。自転車を安全に利用して交通事故を防ぐためには、交通ルールやマナーを守るとはもちろんです。故障や不具合のない安全な状態で自転車を利用することも大切です。

本市では、自転車の点検整備の促進に向け交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

また、市内小中学校へチラシ配布等による広報啓発も併せて行います。

ちばサイクルール 自転車に乗る前のルール?

### 点検整備をしよう

自転車も車の仲間です。車と同じようにタイヤの空気圧やブレーキ・ライトなどの点検・整備を定期的に行いましょう。思わぬ事故を防ぎます。

**自転車の点検項目** **合言葉は「ぶたはしゃべる」**

ぶ た は しゃ べ る	ブレーキ	前も後ろもよく利くかな？
	タイヤ	すり減っていないかな？空気がしっかり入っているかな？
	反射器材	後ろだけでなく横にも付いているかな？汚れていないかな？
	ライト	点灯するか？レンズは汚れていないかな？
	サドル	高すぎたり、低すぎたりしていませんか？ (またがった時、両足のつま先が地面に接くつく高さ)
	ハンドル	曲がっていないかな？(前輪と直角に固定)
	ペダル	曲がっていないかな？足がずべらないかな？
	チェーン	ゆるみすぎているかな？ ちゃんと回るかな？ ハンドルを回ったまま回らせる位置にあるかな？

**自転車が整備されていない...**  
 例えばブレーキがちゃんと整備されていない状態で、乗っている路面でブレーキをかけたとき、初速度25kmの場合で6.18mの差が生じます。

**ブレーキ制動距離テスト**

ブレーキ	初速度	制動距離
定期メンテナンスしている自転車	16km時	4.50mの差
定期メンテナンスしていない自転車	25km時	6.18mの差

**自転車整備士について**  
 「自転車安全整備店」には、自転車の点検整備と安全利用の指導について専門的な知識を持っている「自転車整備士」がいます。自転車整備士による点検整備(有料)を受けた自転車には、「T.S.マーク」が貼られます。「T.S.マーク」には傷害保険と賠償責任保険が付いています。



出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県）

資料：市内各小中学校での指導の様子

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度

**目標 4-2 交通安全教育の推進**

千葉県では、平成 29 年 4 月 1 日に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、条例の中で、学校の設置者及び長は、在学する児童、生徒又は学生に自転車を安全で適正に利用することができるよう、その発達の段階に応じた自転車の交通安全教育を行うこととなっており、本市においても交通安全教育を推進します。

**施策 4-2-① 交通安全教室の開催**

【担当課：くらし安全交通課】

（関係機関：四街道警察署）

毎年、小中学校、高等学校を対象に各年齢層に応じた自転車の交通安全教室を開催し、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に取得させるとともに、自転車利用に関する正しいマナーの向上を図ります。



資料：市内各小学校での指導の様子

施策 4-2-② 交通事故防止のための交通安全指導

【担当課：指導課】

市内各小中学校へ安全教育の推進に係る指導・助言を行い、学校・家庭と連携しながら、自転車交通安全教育の推進を図ります。

## 千葉県自転車条例

平成29年4月1日に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されます。自転車は車両です。交通ルールとマナーを守り、自転車を安全に利用しましょう。

### ルールとマナー

- 道路交通法を守りましょう
- スマホや傘差など危険な「ながら運転」はやめましょう
- 夕方からライトを点灯しましょう
- 歩行者に配慮しましょう

### ヘルメット着用

- 子ども（高校生以下）と高齢者はヘルメットをかぶりましょう

ティーバクくん

### 点検・整備

- タイヤの空気圧やブレーキの効きなどの点検をしましょう

### 自転車保険

- 万が一の加害事故に備え、自転車保険に加入しましょう
- まずは、加入している保険の内容を確認しましょう

### 反射器材

- 自転車の側面にも反射器材をつけましょう

詳しくは、千葉県ホームページをご覧ください。千葉県自転車条例 検索

千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

## 千葉県自転車条例のポイント

### ヘルメットをかぶりましょう

子ども（高校生以下）や高齢者（65歳以上）が自転車に乗るときは、ヘルメットを着用しましょう。転倒したときに衝撃から頭を守ってくれます。

ヘルメットを正しく着用することで、事故時に受ける衝撃の吸収に効果的であり、頭部へのダメージを軽減します。

STANDARD INFORMATION 千葉県自転車条例第10条第1項第1号

### 自転車保険に加入しましょう

万が一の加害事故に備え、自転車損害賠償保険等に加入しましょう。

自転車の任意保険や傷害保険の付帯として付いている場合があるので、まずは自分が加入している保険を確認してみましょう。

高額賠償事例  
賠償額 9,521万円  
小学生が、歩道橋上で歩行者と衝突し、歩行者が重傷を負った。歩行者は重傷を負った。歩行者は歩道橋上で歩行者と衝突し、歩行者は重傷を負った。歩行者は歩道橋上で歩行者と衝突し、歩行者は重傷を負った。

### 夕方からライトを点灯しましょう

買い物や帰宅時が重なる夕方から夜間にかけての時間帯は、自転車の事故が多く発生しています。薄暗くなってきたら早めにライトを点灯し、歩行者や他の車両に自分の存在を示して事故を防止しましょう。

### 自転車の側面にも反射器材をつけましょう

自転車の前面にライトを点灯するだけではなく、側面にも反射器材を取り付けましょう。車輪スポーク部分に反射器材を取り付ければ、後方運転者からの事故を防止するために効果的です。

### 交通安全教育をしましょう

学校・福祉等・委託など、それぞれの場で交通安全教育を行います。子どもや歩行者に対する教育、地域・地域の広まりなどで改めて確認し合うことも重要です。

### 交通安全ルールとマナーを守りましょう

自転車は車両です。道路交通法を守り、安全に通行しましょう。

- 信号や標識を守ろう
- 歩道は歩行者優先
- 車道の左側を通行しよう
- 二人乗りや並進、飲酒運転の禁止

### 危険な「ながら」運転はやめましょう

- スマホを操作しながら
- スマホを操作しながら
- ヘッドホン等で音楽を聴きながら

詳しくは、千葉県ホームページをご覧ください。千葉県交通安全推進課 電話 043-223-2263 千葉県自転車条例 検索

出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会）

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度



目標 4-3 通学路安全確保の推進

本市では、平成27年7月に「四街道市通学路交通安全プログラム」が策定され、通学路の安全確保に関する取り組みの方針が定められています。

その方針に基づき通学路の点検を行います。

施策 4-3-① 通学路点検の実施

【担当課：学務課】

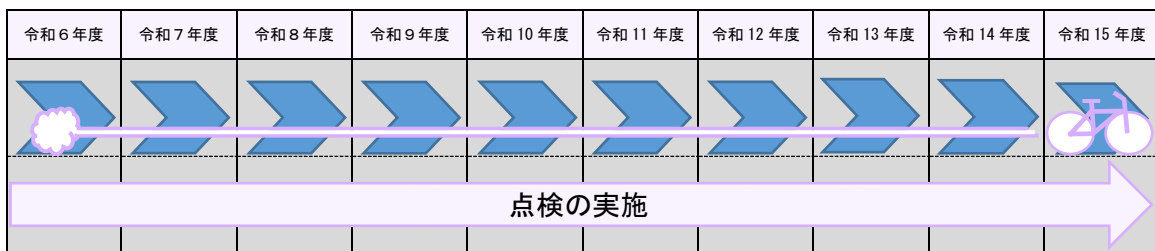
(関係課：土木課・市街地整備課・くらし安全交通課)

(関係機関：国土交通省千葉国道事務所・千葉県印旛土木事務所・四街道警察署・各学校)

四街道市通学路交通安全プログラムに基づき、児童・生徒が安全に通学できるよう、通学路における危険箇所について、学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して点検及び対策を行います。



資料：通学路合同点検の様子



**目標 4-4 災害時における自転車活用の検討**

危機管理体制の強化を図るため、災害時における自転車の活用について検討します。

**施策 4-4-① 市庁舎での災害時利用に向けた自転車活用の検討**

【担当課：危機管理室・管財課】

災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、公用車やバイクと併せて自転車を活用した危機管理体制の強化を検討します。

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度

## (5) 計画推進に向けた指標・目標

目 標	指 標
1-1 安全で快適な自転車通行空間の計画的な推進	自転車通行空間 整備延長
1-2 放置自転車対策の推進	放置自転車の台数(5年平均)
1-3 シェアサイクルの導入促進	シェアサイクルステーションの設置数
1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進	ニーズに応じた駐輪場の整備数
1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施	市域の二酸化炭素排出量(運輸部門)
2-1 自転車を利用した健康づくりの推進	日常生活の中で自転車を利用する割合 (日常生活の中で体を動かす努力をしている人のうち、「バスを利用せず、自転車を利用している」と回答した人の割合)
2-2 自転車通勤等の促進	通勤通学で自転車を利用する割合 (通勤通学をしていると回答した人のうち、交通手段を「自転車」と回答した人の割合)
3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信	サイクリングルートの掲載方法数
4-1 自転車安全利用の推進	年間自転車事故件数(10年平均)
4-2 交通安全教育の推進	
4-3 通学路安全確保の推進	
4-4 災害時における自転車活用の検討	

※目標1-5の施策1-5-①にて行う、交通規制の要望やゾーン30・ゾーン30プラスの整備については、地区からの要望により実施する事業であることから、指標や目標値の設定はできないが、継続的に整備を推進する。

※数値化できていない目標については、進捗状況を踏まえ見直しの際に数値化へ向けた検討を行う。

表4-1 本計画の施策指標・目標値 設定

現況値 ※2自転車利用に関する現状より	目標値 (R15年度)	備考	担当機関 担当課
0.19 km	15 km	国 3.1 km 県 2.6 km 市 9.3 km [土木課 7 km] [市街地整備課 2.3 km]	千葉国道事務所 千葉県印旛土木事務所 土木課 市街地整備課
619 台 (H28～R元、R4) R2、R3のコロナ禍を除外	3割減少 (R10年度)	R10年度にR6～R10年度の 5年間の平均値と比較	土木課
1箇所	現状より増加		産業振興課
0件/19件中 ※施策1-4-① P42 一覧表より	3件/19件中	(工事中・工事予定箇所) 四街道市役所 四街道駅北口第一自転車駐車場 四街道駅北口第二自転車駐車場	土木課 管財課 都市計画課 社会教育課 社会福祉課
132千t-CO2(R2)	88千t-CO2 以下	第3次四街道市環境基本計画 より	環境政策課
8.8%(R4)	10%(R14年度)	第2次健康よっかいどう21 プラン中間評価のための市民 意識調査より	健康増進課
13.5%(R4)	15%(R14年度)	第2次健康よっかいどう21 プラン中間評価のための市民 意識調査より	健康増進課 産業振興課
—	5通り	市ホームページ、市政だより、 Facebook、LINE、Instagram	産業振興課
59件 (H25～R4)	現状より減少	市内自転車事故数	四街道警察署 くらし安全交通課 指導課 学務課
—	可否の判断 (R10年度)		危機管理室 管財課

## 5 計画の推進体制とフォローアップ

### (1) 計画の推進体制

本計画における施策は多岐にわたり、目標の達成に向け、本市の関係機関はもとより、隣接市、千葉県、国、警察、学校が相互に連携しながら、本計画を推進するとともに、計画的な整備について調整を図ることとします。

### (2) 計画のフォローアップ

本計画においては、今後の社会情勢や交通状況の変化に対応していくため、P（計画の策定）、D（施策の展開）、C（施策の評価）、A（施策の見直し）を回すことで、着実にフォローアップを行い、施策の実効性を高めます。

計画期間の中間時（令和10年度）に各施策の進捗状況を確認・評価し、必要に応じて施策の見直しを行います。

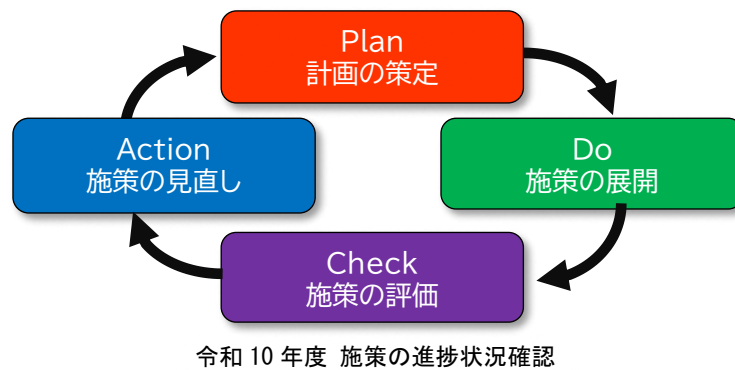


図5-1 PDCAサイクルのイメージ

+

# 付録 用語集

語句	説明
<b>か行</b>	
狭さく	道路構造令第31条の2に規定される、通行車両の走行速度抑制のために車線幅員を前後より縮小する道路構造のこと。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路のこと。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
<b>さ行</b>	
サイクルツーリズム	自転車を旅の移動手段として使い、観光とサイクリングを同時に楽しむことを指す。
シェアサイクル	専用の駐輪場が設置されている場所であれば、どこでも自転車を借りて、返すことができるサービスのこと。
シェアサイクルステーション	シェアサイクル専用自転車の貸出、返却ができる拠点（駐輪場）。
車道混在	車道の左側端に自転車が通行すべき位置を矢羽根等の路面表示で明確に表示し、同じ車線内で自転車とクルマが共存を図る形態のこと。
主要道路	その地域で主要な役割を担う道路で、本書では幹線道路である国道、県道を指す。
自転車	<p>道路交通法では、自転車は、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものとされている。また、内閣府令で定める以下の基準に適合し、他の車両をけん引していないものを「普通自転車」という。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 長さ 百九十センチメートル</li> <li>ロ 幅 六十センチメートル</li> </ul> </li> <li>二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 四輪以下の自転車であること。</li> <li>ロ 側車を付していないこと。</li> </ul> </li> <li>ハ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。</li> <li>ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。</li> <li>ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。</li> </ul>
自転車活用推進計画	自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画をいう。
自転車活用推進法	極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、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29年（2017年）5月1日に施行された法律。この法律の中で、市町村は当該市町村の区域の実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とされている。

語句	説明
<b>さ行</b>	
自転車専用通行帯	道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された通行帯をいう。
自転車専用道路	道路法第 48 条の 13 第 1 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。
自転車通行空間	歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるように、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分をいう。
自転車道	道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。
自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。
生活道路	法律上の明確な定義はないが、交通規制基準（警察庁）において「一般道路（自転車専用道路以外）のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路」とされている。
生産年齢人口	一般的に 15 歳以上 65 歳未満の人口をいう。
ゾーン 30	交通管理者である警察庁から出された施策で、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 km の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車両の走行速度や通り抜けを抑制する対策のことをいう。
ゾーン 30 プラス	ゾーン 30 の内容に加えて、道路管理者による物理的デバイス（狭さく等）を設置した区域のことを指す。
<b>た行</b>	
大規模小売店舗	建物内の店舗面積※の合計が 1,000 m <sup>2</sup> を超える店舗。 ※店舗面積：小売業を行なうための店舗の用に供する床面積のこと。 (飲食、サービスは含まれません。)
千葉県自転車活用推進画	自転車活用推進法に基づいて、千葉県において自転車の活用を総合的・計画的に推進するために策定された、千葉県版の自転車活用推進計画をいう。
都市計画道路	都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に規定した手続きによって定める道路である。都市計画道路は、交通機能に着目して、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の 4 種類に区分され、人や物資の円滑な移動を確保する役割のほか、防災や環境・景観面での良好な都市空間の形成、上下水道、電気、ガスなどの収容空間、土地利用の誘導など様々な役割があり、都市基盤の中でも最も基本となる根幹施設のこと。
都市公園	国営公園や地方公共団体が設置する公園及び緑地のこと。

は行	
ハザードマップ	一般的に「自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図」とされている。防災マップ、被害予測図、被害想定図、アボイド（回避）マップ、リスクマップなどと呼ばれる場合もある。
発生集中量	ある地域の交通発生量（ある地域を出発するトリップ）と交通集中量（ある地域に到着するトリップ）を加えたものをいう。 （単位：トリップエンド／日）
物理的デバイス	生活道路において、歩行者等の安全な通行を確保するため、自動車の走行速度を減速させる目的で設置される（狭さく・ハンプ・シケイン等）の総称のこと。
ま行	
メタボリックシンドローム	内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態を指す。
ら行	
路面標示	路面標示は、道路標示と区画線と法定外表示（止まれの文字や交差点クロスマークなど）の3種類に大別される。 道路交通に対して必要な案内、誘導、警戒、規制、指示などを路面標示用塗料、道路鋳、石などによって路面に設置するものをいう。



四街道市自転車活用推進計画

令和 年（ 年） 月発行

発行 四街道市

〒284-8555

千葉県 四街道市 鹿渡無番地

電話 043-421-2111

FAX 043-421-2100

ホームページ <https://www.city.yotsukaido.chiba.jp/>

編集 四街道市 都市部 市街地整備課

# 四街道市自転車活用推進計画

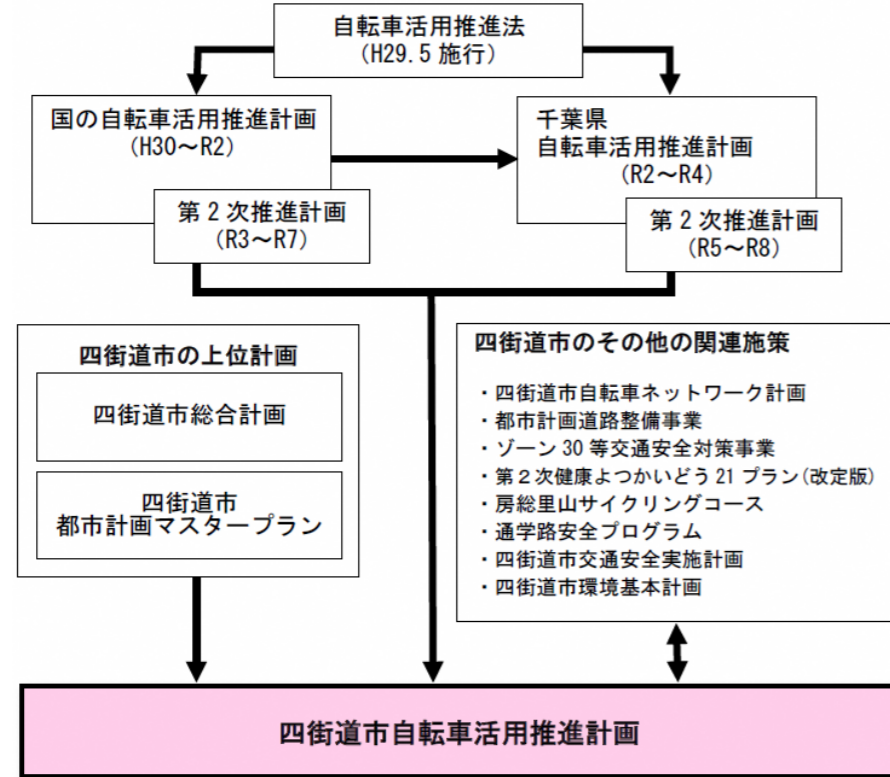
## 1 計画の目的

本計画では、国の自転車活用推進計画で掲げる「自転車を巡る現状及び課題に対応するための4つの目標」を踏まえ、千葉県の「第2次自転車活用推進計画」（令和6年3月策定）との整合を図りつつ、本市の実情と将来の動向を見据え、具体的に実施すべき施策を定め、快適に自転車を活用できるようにし、自転車利用の向上を図ることを目的とします。

国が掲げる自転車の活用の推進に関する4つの目標	千葉県が掲げる自転車の活用の推進に関する4つの目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</li> <li>・サイクリスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</li> <li>・サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</li> <li>・自転車事故のない安全で安心な社会の実現</li> </ul> <p>※ 第2次自転車活用推進計画（令和3年5月）より</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり</li> <li>・自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現</li> <li>・自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立</li> <li>・自転車事故のない安全で安心な社会の実現</li> </ul> <p>※ 第2次千葉県自転車活用推進計画（令和6年3月）より</p>

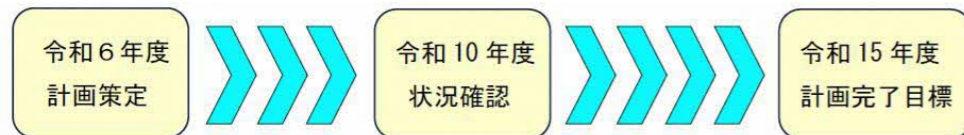
## 2 計画の位置づけ

本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、本市が並行して行う各種関連計画との整合を図りながら策定します。



## 3 計画の区域と期間

対象とする区域は、市内全域とします。  
 また、自転車通行空間の整備を始めとした施策の推進には、長期的な視野を持って対応する必要があるため、計画の期間は令和6年度から令和15年度の10か年とし、中間の令和10年度に計画の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



## 4 現状と課題

本市の自転車利用に関する現状から、課題を整理すると以下のとおりとなります。

現 状	課 題	4本の柱
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の整備が進んでいない。</li> <li>・自転車が安心して通行できる道路空間にニーズがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自転車通行空間の整備が必要。</li> </ul>	都市環境
<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の台数が増加傾向にある。</li> <li>・シェアサイクルステーションが、市内に1か所ある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自転車適正利用の指導・啓発が必要。</li> <li>➤ シェアサイクルのさらなる導入の検討が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営自転車等駐車場利用者数は、定期利用・一時利用ともに増加している。</li> <li>・自転車通行空間の整備により、公共施設への自転車利用の増加が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 駐輪場の継続的な維持管理及び自転車利用者のニーズに応じた整備の検討が必要。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活習慣病による死亡率が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自転車を利用した健康づくりの機会創出に向けた広報が必要。</li> </ul>	健康
<ul style="list-style-type: none"> <li>・3市連携事業の「房総里山サイクリングコース」が設定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「房総里山サイクリングコース」のさらなる情報発信が必要。</li> </ul>	観光
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車関連事故は、小学生から20歳未満までが半数を占めている。</li> <li>・自転車関連事故は、交差点や交差点付近で多数発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自転車の安全利用の推進が必要。</li> </ul>	安全・安心
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化。</li> <li>・千葉県では自転車保険の加入が義務化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 交通安全教室やチラシ等による広報啓発の継続が必要。</li> </ul>	

## 5 計画の基本方針

本市を取り巻く自転車の現状・課題及び市内における取組を踏まえ、市の実情を考慮した以下の4つの基本方針を設定し、計画を推進します。

- |   |  |
|---|--|
| <b>都市環境</b><br><b>健康</b><br><b>観光</b><br><b>安全・安心</b> | <b>基本方針1</b> 自転車利用環境の整備<br><b>基本方針2</b> 自転車を利用した健康づくり<br><b>基本方針3</b> 自転車を活用した観光の活性化<br><b>基本方針4</b> 自転車事故のない安全・安心なまちづくり |
|---|--|

# 四街道市自転車活用推進計画

## 6 目標と施策

### 基本方針1 自転車利用環境の整備

#### 目標1-1 安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な推進

##### 施策1-1-① 自転車ネットワーク計画の策定

- ・自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備形態、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進めるために、自転車ネットワーク計画を策定します。

##### 施策1-1-② 自転車通行空間の整備推進

- ・道路状況等を考慮しながら、自転車の通行空間を明示し、必要に応じて道路空間の再配分及び用地買収を伴う自転車通行空間の整備を行います。

#### 目標1-2 放置自転車対策の推進

##### 施策1-2-① 放置自転車対策の推進

- ・放置自転車指導員による指導啓発や自転車の放置防止対策を推進します。また、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを行います。

#### 目標1-3 シェアサイクルの導入促進

##### 施策1-3-① シェアサイクルの導入促進

- ・交通渋滞の緩和、環境への負荷の低減、市民の健康増進などの効果があるシェアサイクルの導入を促進します。

##### 施策1-3-② 官民で連携したアクセスポイントへのシェアサイクルステーションの設置検討

- ・駅や主要な公共施設、公園、店舗等を官民で連携してアクセスポイントに選定し、シェアサイクルステーションの設置を検討します。

#### 目標1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進

##### 施策1-4-① 駅周辺や公共施設等市民が集まる施設における駐輪場の整備推進

- ・自転車利用が見込まれる駅周辺や自転車ネットワーク路線に近接した各公共施設等について、自転車利用者のニーズに配慮した駐輪場の整備を行います。

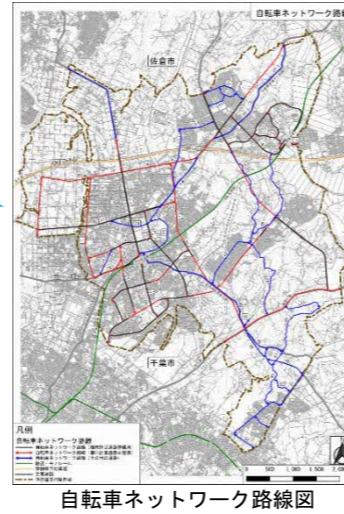
#### 目標1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施

##### 施策1-5-① ほかの事業と連携した自転車通行空間の整備推進

- ・ゾーン30（プラス）などの交通安全対策事業や都市計画道路整備事業等と併せて、地域のニーズに考慮した自転車通行空間の整備を推進します。

##### 施策1-5-② CO2排出量削減につながる自転車利用の促進

- ・地球温暖化の原因となるCO2の排出量削減を目指し、自動車利用を自転車利用へ切り替える等、環境にやさしいライフスタイルを促進します。



自転車ネットワーク路線図



放置自転車指導員による指導啓発



施設駐輪場の整備推進



四街道市におけるゾーン30プラス



自転車通勤導入に関する手引き

令和元年5月  
自転車活用推進官民連携協議会

自転車通勤の利用促進

### 基本方針3 自転車を活用した観光の活性化

#### 目標3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信

##### 施策3-1-① 「房総里山サイクリングコース」を活用した情報発信

- ・自転車をツールに更なる地域交流や地域資源の活性を目指し、市ホームページや市政だより・SNS等を活用した情報発信を行います。



房総里山ショートライド60km 千葉四街道編

房総里山サイクリングコース

### 基本方針4 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

#### 目標4-1 自転車安全利用の推進

##### 施策4-1-① 自転車通行空間の整備に併せた通行ルールの広報啓発

- ・本市に適した自転車通行空間の整備に併せて、自転車の安全利用のルールを交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

##### 施策4-1-② ヘルメット着用の広報啓発

- ・ヘルメット着用の必要性を説明し着用を促すため、交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発および購入費用の一部補助を行います。

##### 施策4-1-③ 自転車保険への加入促進についての広報啓発

- ・高額な損害賠償を負う事故も発生しており、自転車保険への加入促進に向け交通安全教室の開催やチラシ配布等により、広報啓発を行います。

##### 施策4-1-④ 自転車の点検整備の促進

- ・故障や不具合のない安全な状態での自転車利用を促進するため、交通安全教室の開催や市内小中学校へチラシ配布等による広報啓発も併せて行います。

#### 目標4-2 交通安全教育の推進

##### 施策4-2-① 交通安全教室の開催

- ・小中学校、高等学校を対象に自転車の交通安全教室を開催し、安全に利用するための知識や技能を十分に取得させ、正しいマナーの向上を図ります。

##### 施策4-2-② 交通事故防止のための交通安全指導

- ・市内各小中学校へ安全教育の推進に係る指導・助言を行い、学校・家庭と連携しながら、自転車交通安全教育の推進を図ります。

#### 目標4-3 通学路安全確保の推進

##### 施策4-3-① 通学路点検の実施

- ・児童・生徒が安全に通学できるよう、通学路における危険箇所について、学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して点検及び対策を行います。

#### 目標4-4 災害時における自転車活用の検討

##### 施策4-4-① 市庁舎での災害時利用に向けた自転車活用の検討

- ・災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、公用車やバイクと併せて自転車を活用した危機管理体制の強化を検討します。



千葉県警察  
ヘルメット着用の広報啓発



四街道市における交通安全教室



通学路点検の実施

### 基本方針2 自転車を利用した健康づくり

#### 目標2-1 自転車を利用した健康づくりの推進

##### 施策2-1-① 健康増進の広報啓発

- ・健康よっかいどう21プランの取り組みの一つとして、自転車を利用した健康づくりについて広報啓発を行います。

#### 目標2-2 自転車通勤等の促進

##### 施策2-2-① 通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進

- ・健康よっかいどう21プランの健康づくりの一環として、通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進に向けた広報啓発を行います。



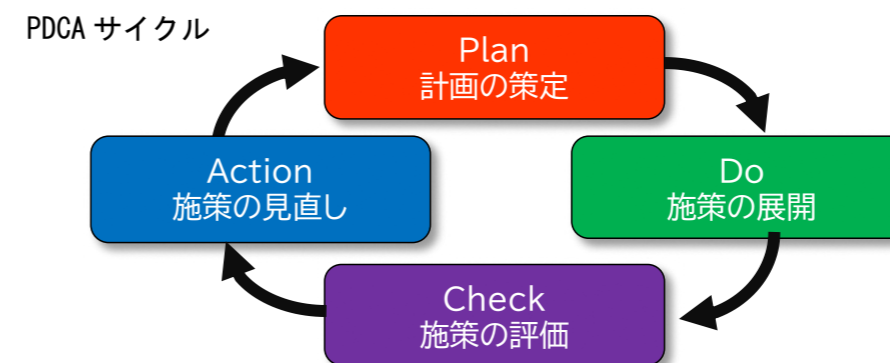
# 四街道市自転車活用推進計画

## 7 計画推進に向けた指標の目標値

目 標	指 標	現況値	目標値
1-1 安全で快適な自転車通行空間の計画的な推進	自転車通行空間 整備延長	0.19 km	15 km
1-2 放置自転車対策の推進	放置自転車の台数(5年平均)	619 台	3割減少 (R6~R10年度の平均値)
1-3 シェアサイクルの導入促進	シェアサイクルステーションの設置数	1 箇所	現状より増加
1-4 自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進	ニーズに応じた駐輪場の整備数	0件/19件中	3件/19件中
1-5 まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施	市域の二酸化炭素排出量(運輸部門)	132 千t-CO2 (R2)	88 千t-CO2以下
2-1 自転車を利用した健康づくりの推進	日常生活の中で自転車を利用する割合	8.8% (R4)	10% (R14年度)
2-2 自転車通勤等の促進	通勤通学で自転車を利用する割合	13.5% (R4)	15% (R14年度)
3-1 サイクルツーリズムによる回遊性向上のための情報発信	サイクリングルートの掲載方法数	—	5通り
4-1 自転車安全利用の推進	年間自転車事故件数(10年平均)	59 件	現状より減少
4-2 交通安全教育の推進			
4-3 通学路安全確保の推進			
4-4 災害時における自転車活用の検討			

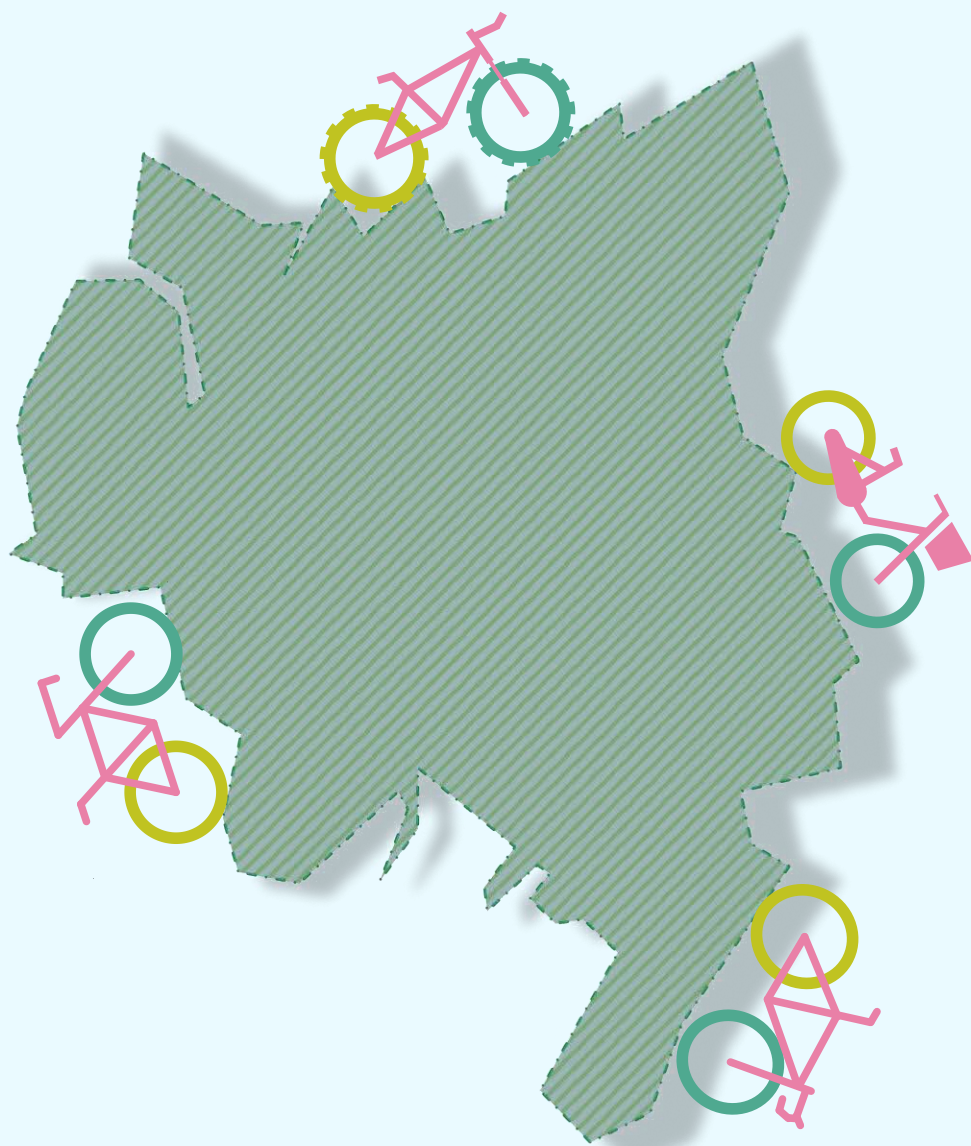
## 8 計画の推進体制とフォローアップ

目標の達成に向け、本市の関係機関や隣接市・千葉県・国・警察・学校が相互に連携しながら、今後の社会情勢や交通状況の変化に対応していくためPDCAを回すことで、着実にフォローアップを行い、施策の実効性を高めます。



# 四街道市自転車ネットワーク計画

(素案)



令和 年 月

 四街道市

# 目次

1	四街道市自転車ネットワーク計画策定の趣旨	1
(1)	計画の背景	1
(2)	計画の目的	2
(3)	計画の位置づけ	2
(4)	計画の区域と期間	2
2	自転車利用に関する現状	3
(1)	市の概況	3
(2)	自転車利用に関する現状	12
(3)	その他の情報	21
3	自転車ネットワーク計画の基本方針と目標	23
(1)	自転車ネットワークに関する課題	23
(2)	自転車ネットワーク計画の基本方針と目標	24
4	路線の選定	25
(1)	路線の選定方法	25
(2)	路線の選定結果	25
5	自転車通行空間の整備形態	28
(1)	整備形態の考え方	28
(2)	整備形態の選定方法	28
(3)	整備形態の選定結果	29
(4)	整備の基本イメージ	33
(5)	特殊部の基本的な考え方	40
6	優先整備路線の選定	45
(1)	優先整備路線の選定基準	45
(2)	優先整備路線の選定結果	46
7	計画の推進体制と評価及び見直し	49
(1)	計画の推進体制	49
(2)	自転車ネットワーク計画の評価及び見直し	49
付録	用語集	50

# 1 四街道市自転車ネットワーク計画策定の趣旨

## (1) 計画の背景

自転車は、距離が5 km未満の移動において、所要時間がほかの移動手段よりも短く、買い物や通勤・通学など、日常生活での身近な移動手段として親しまれています。

一方、近年の交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は2割程度と高い水準で推移しており、自転車や歩行者の安全・安心の確保が課題となっています。

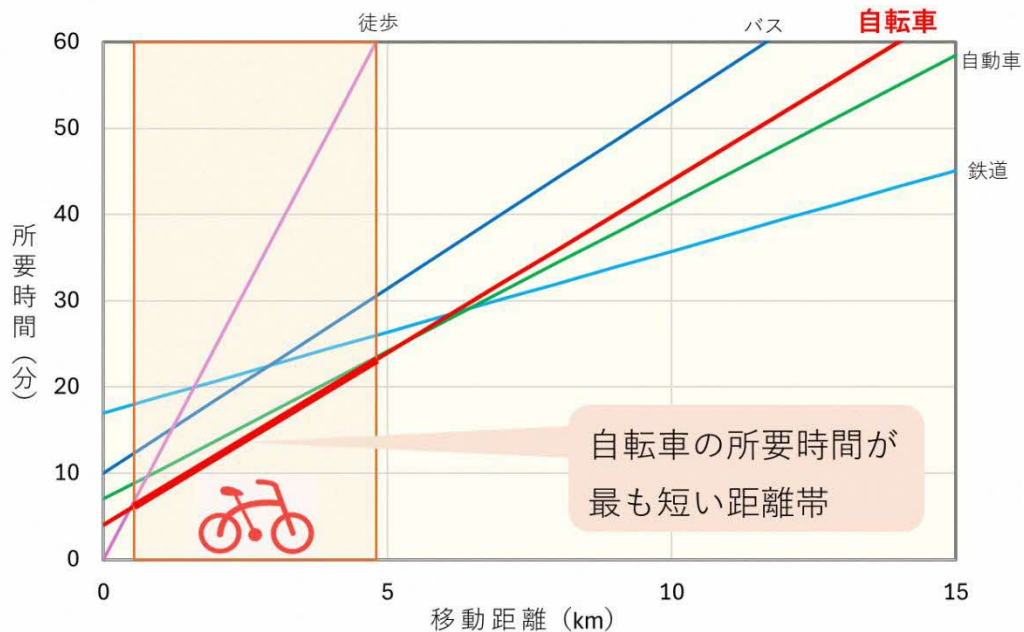
このような中、国土交通省道路局と警察庁交通局により「車道通行の原則」のもと、安全で快適な自転車通行空間を面的かつネットワーク的に整備するための技術的指針である「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月改定）が策定され、安全で快適な自転車利用環境の創出の促進が求められています。

### コラム1

#### ●都市内の交通手段としての自転車の可能性

##### 自転車の移動距離と時間の相関関係

自転車は5 km程度の短距離の移動においては、ほかの交通手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段です。



徒 歩：4.8km/h	バ ス：10分+14km/h
自 転 車：入出庫4分+15km/h	{徒歩6分(発着地計)・待ち時間4分}
自 動 車：入出庫7分+17.5km/h	鉄 道：17分+32km/h
	{徒歩12分(発着地計)・駅内移動3分(1駅)・待ち時間2分(1駅)}

出典：国土交通省・第32回 総合的交通基盤整備連絡会議

資料7 都市交通としての自転車の利用について（平成24年1月時点）

(2) 計画の目的

本計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備形態、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進めることを目的とします。

(3) 計画の位置づけ

本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とする「四街道市自転車活用推進計画」の施策内容の一部として整合させ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえて策定します。

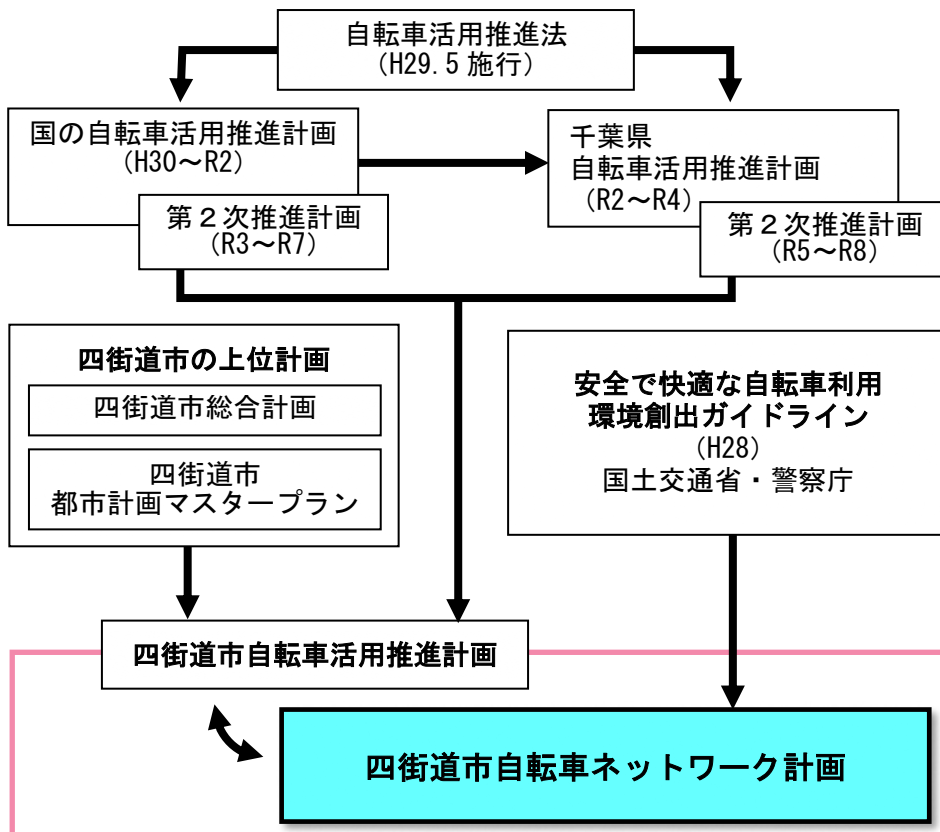


図 1-1 計画の位置づけ

(4) 計画の区域と期間

本計画の対象とする区域は、市内全域とします。

また、自転車通行空間の整備には、長期的な視野を持って対応する必要があるため、計画の期間は、令和6年度から令和15年度の10か年とし、中間の令和10年度に計画の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。

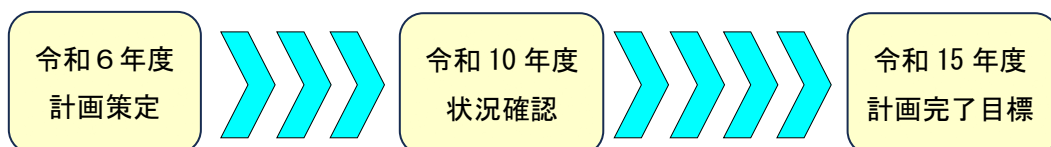


図 1-2 計画の区域と期間



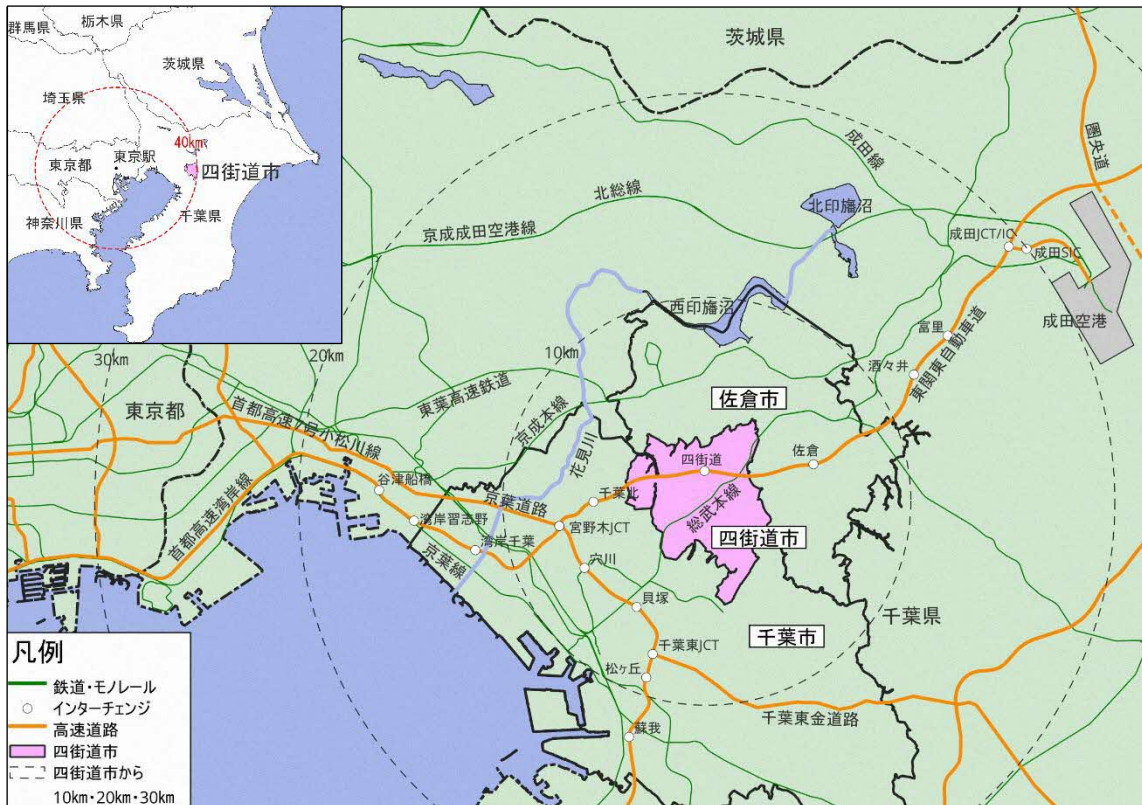
## 2 自転車利用に関する現状

### (1) 市の概況

#### 1) 市の位置

本市は、千葉県北部に位置し、都心からのアクセスは東京駅から電車で約 50 分と良好で、成田空港や東京ディズニーリゾートからも近く、通勤やレジャーに便利です。また、都心から近い立地でありながら、ホテルが住む里山など緑豊かな自然があふれるまちで、首都東京へは 40 km 圏内にあり、広域幹線道路の東関東自動車道、国道 51 号が市域を横断し、千葉市、佐倉市に隣接しています。

市域は東西 7 km、南北 9 km、面積 34.52 km<sup>2</sup>です。



出典：国土数値情報（行政区域）（令和5年8月取得）

図 2 - 1 四街道市の位置

都心(東京駅)	へ	・・・	約 50 分
成田空港	へ	・・・	約 35 分
千葉駅	へ	・・・	約 10 分
千葉港	へ	・・・	約 25 分

2) 地形及び主要道路の現状

本市の地形は、概ね平坦な台地状である西部地域と印旛沼流域で谷津の浸食がみられる起伏のある東部地域で成り立っています。

標高最高地域：市の南端部 35～36m 程度（吉岡新開～春日神社付近）

標高最低地域：市の北東端部 4m 程度（亀崎地域 県道佐倉停車場千代田線 羽鳥橋付近）

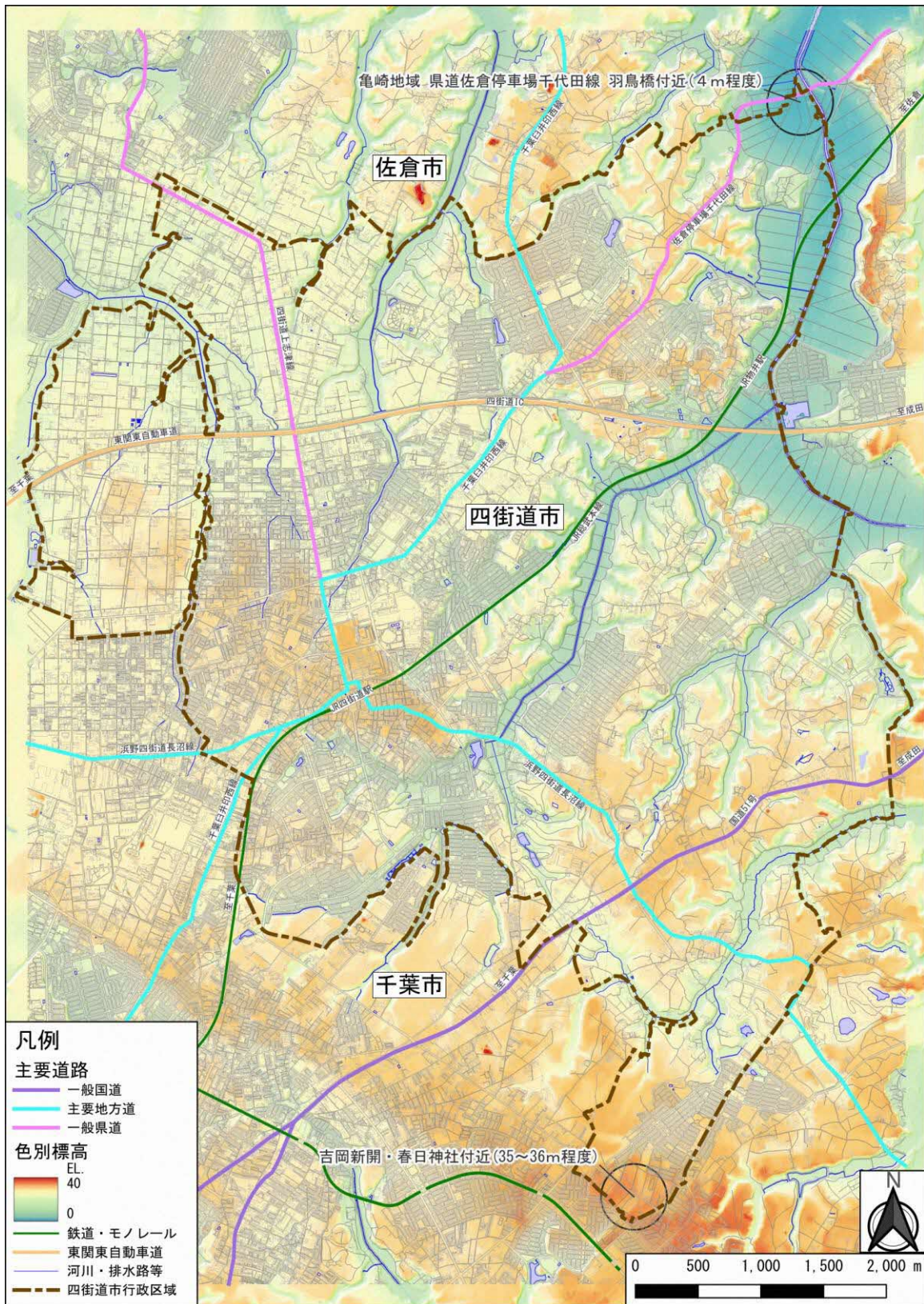
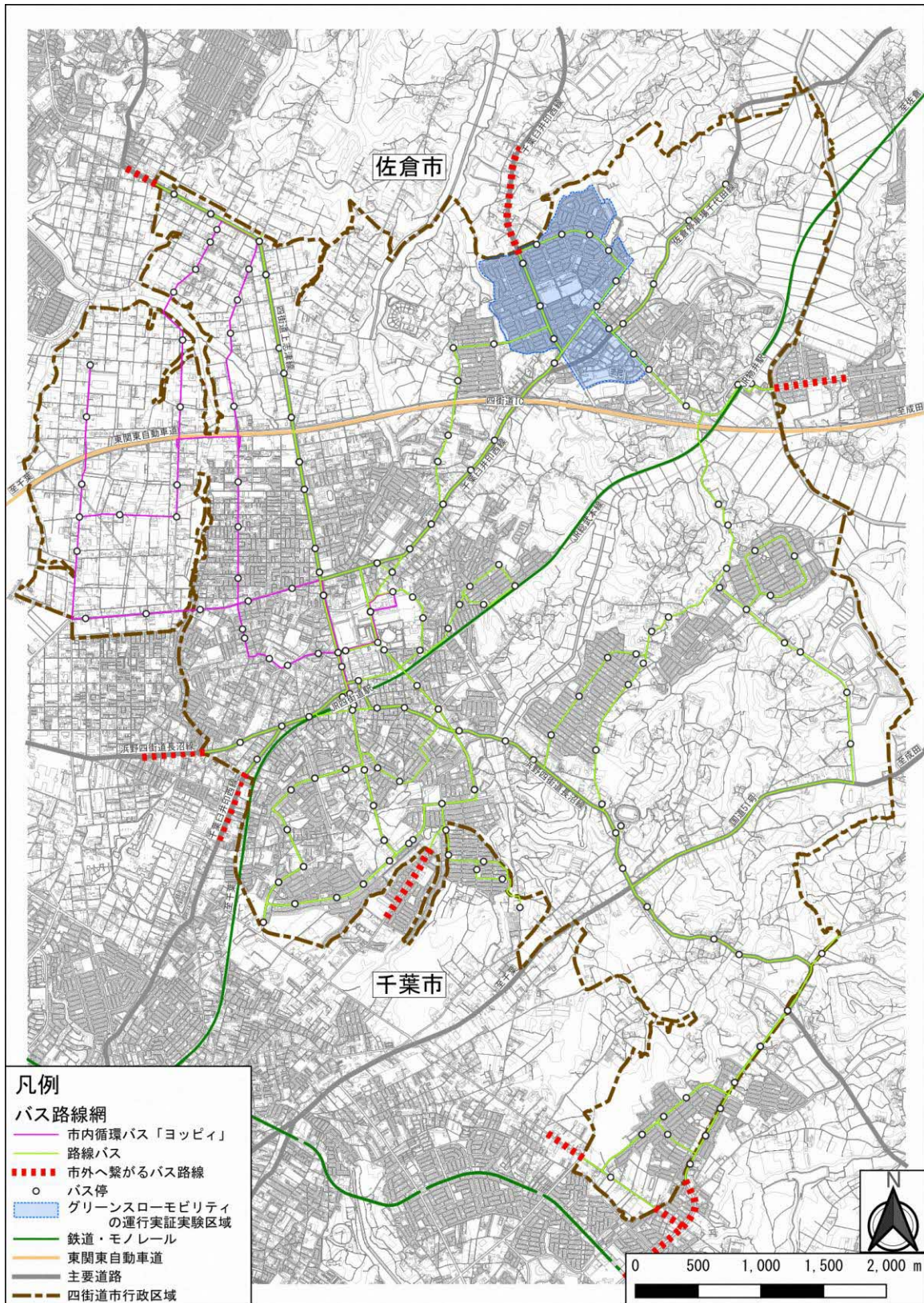


図2-2 地形及び主要道路の現状

3) バス路線網

市内の公共交通は、南西部から北東部に鉄道が通り、広域的なネットワークを形成しています。路線バスは、JR総武本線の四街道駅と物井駅を起点に放射状に運行されており、市内循環バス「ヨッピー」を含め、現在 18 路線が運行されています。



出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ グリーンスローモビリティ・・・時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

図2-3 バス路線網

4) 主要道路の交通量

主要道路の交通量（小型車・大型車）は、いずれも1日当たり4,000台を大きく超えている状況です。また、その他の一般道路においても、物井駅周辺での既往調査によると4,000台超えの区間が見られます。

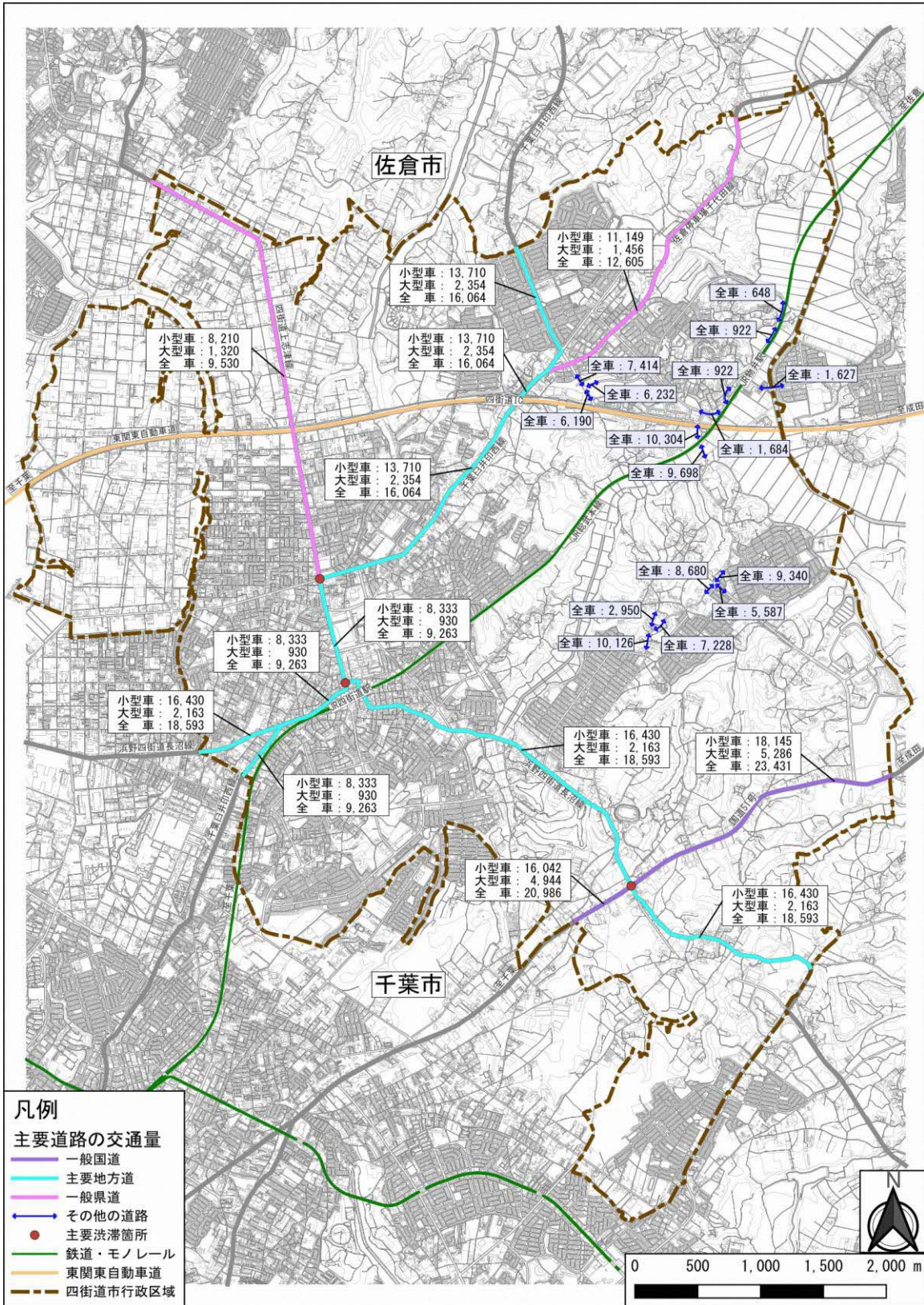
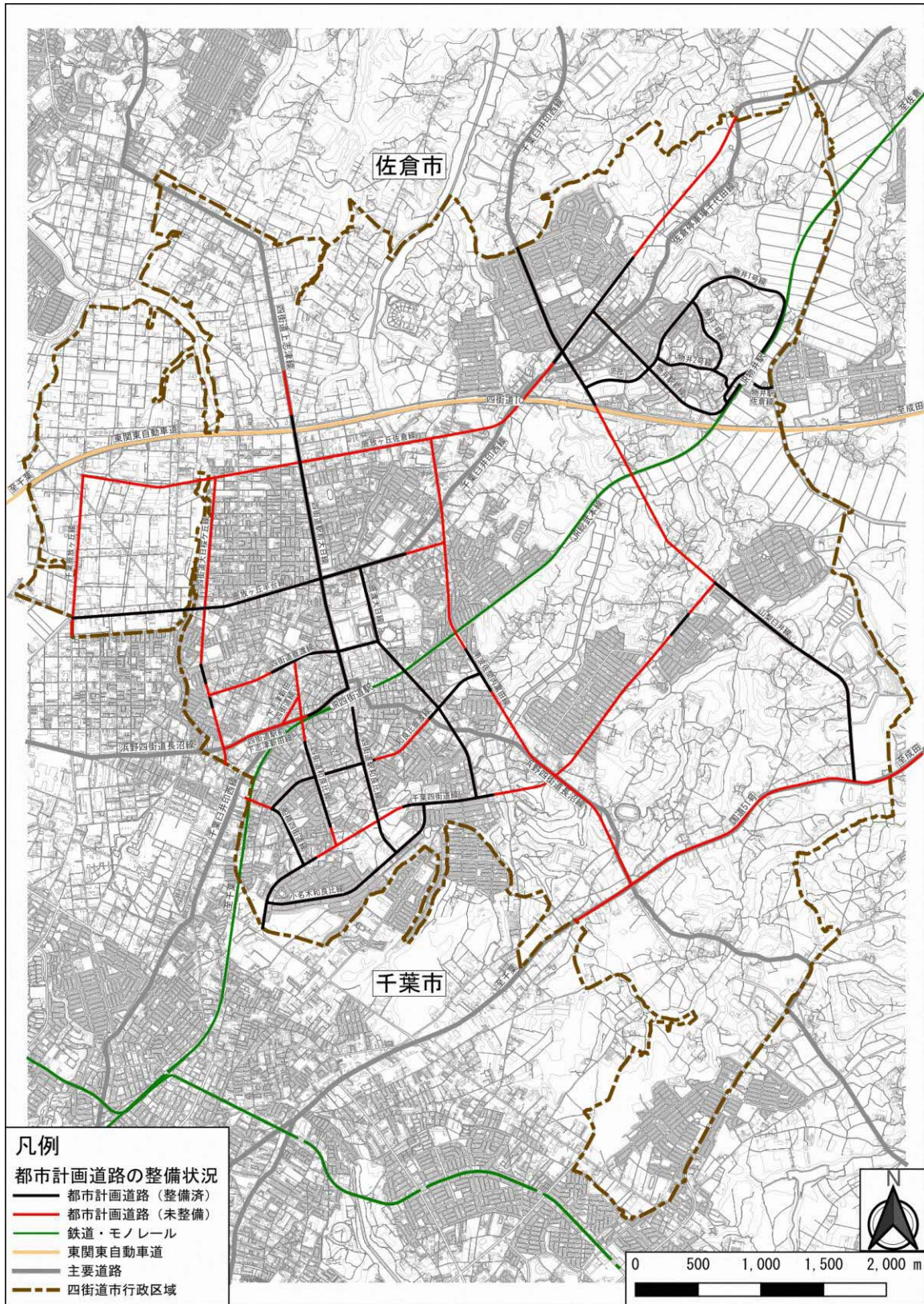


図2-4 主要道路の交通量

5) 都市計画道路の整備状況

令和5年時点で23路線、総延長約50kmの道路が都市計画決定されており、その内、整備済延長は全体の約5割です。



出典：四街道市ホームページ（都市計画道路整備方針及び状況について）（令和5年6月時点）

図2-5 都市計画道路の整備状況

6) 施設分布の状況

① 学校・ゾーン30エリア

小学校 12 校、中学校 5 校、高等学校 4 校、特別支援学校 2 校があります。  
また、ゾーン30エリアは下図のとおり指定されています。

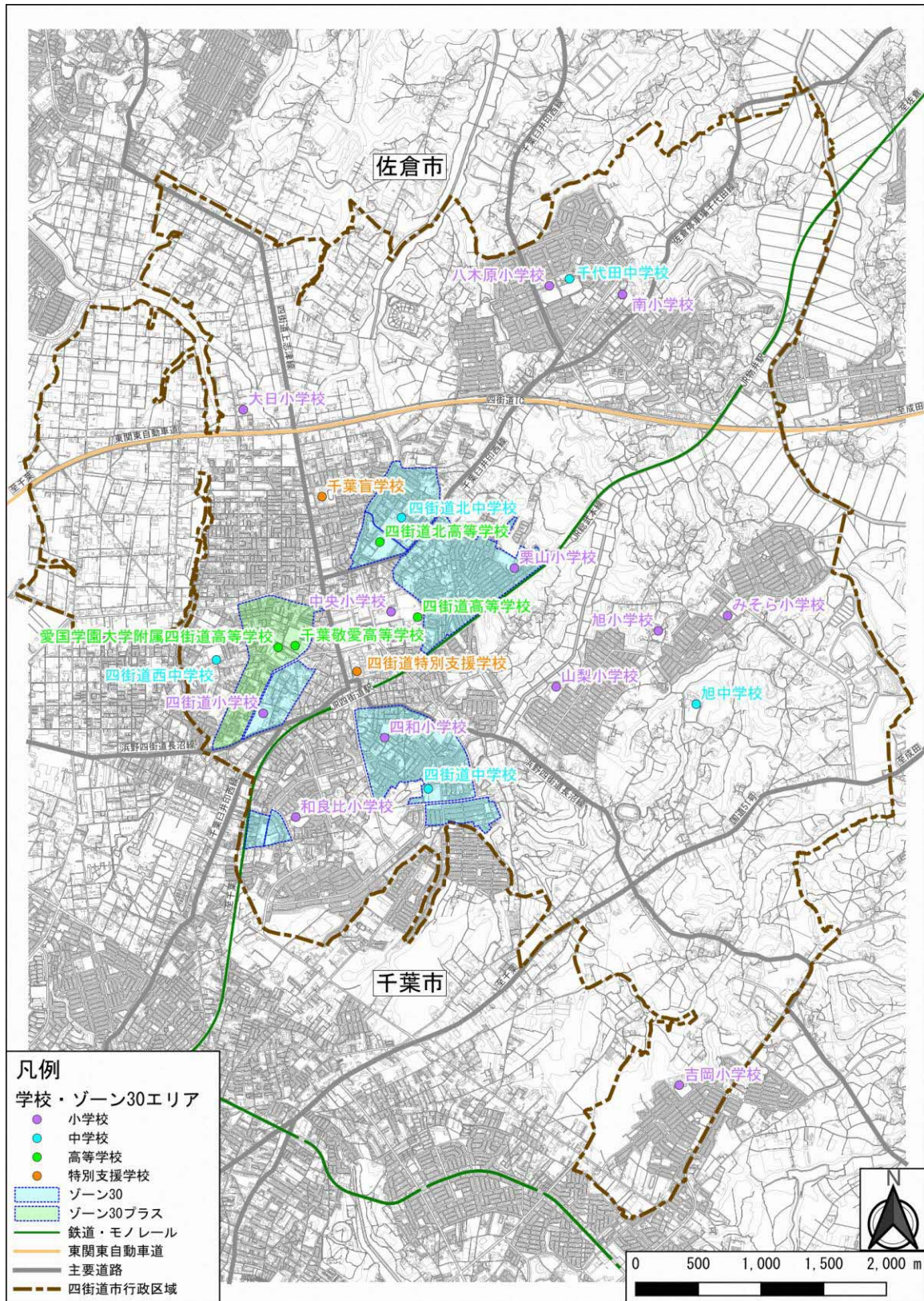


図2-6 学校・ゾーン30エリア

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 主な商業施設

店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の商業施設が 20 か所あり、下図のとおり分布しています。

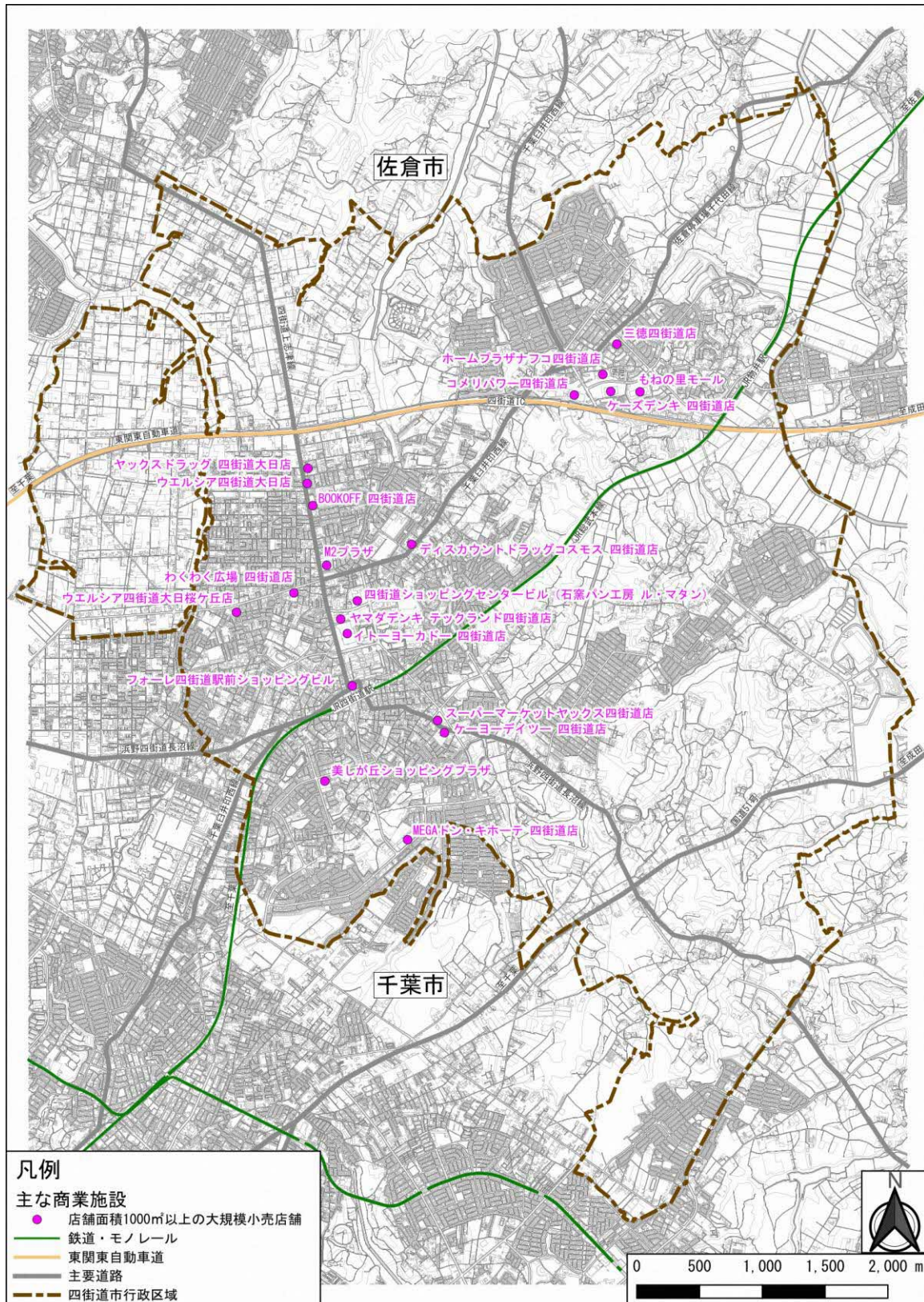


図 2-7 店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の主な商業施設

## 2 自転車利用に関する現状

### ③ 公園・文化施設・スポーツ施設

1か所の総合公園を含む37か所の都市公園、10か所の主な文化施設、10か所のスポーツ施設があります。

また、国道51号線付近に建設予定の施設が2か所あります。

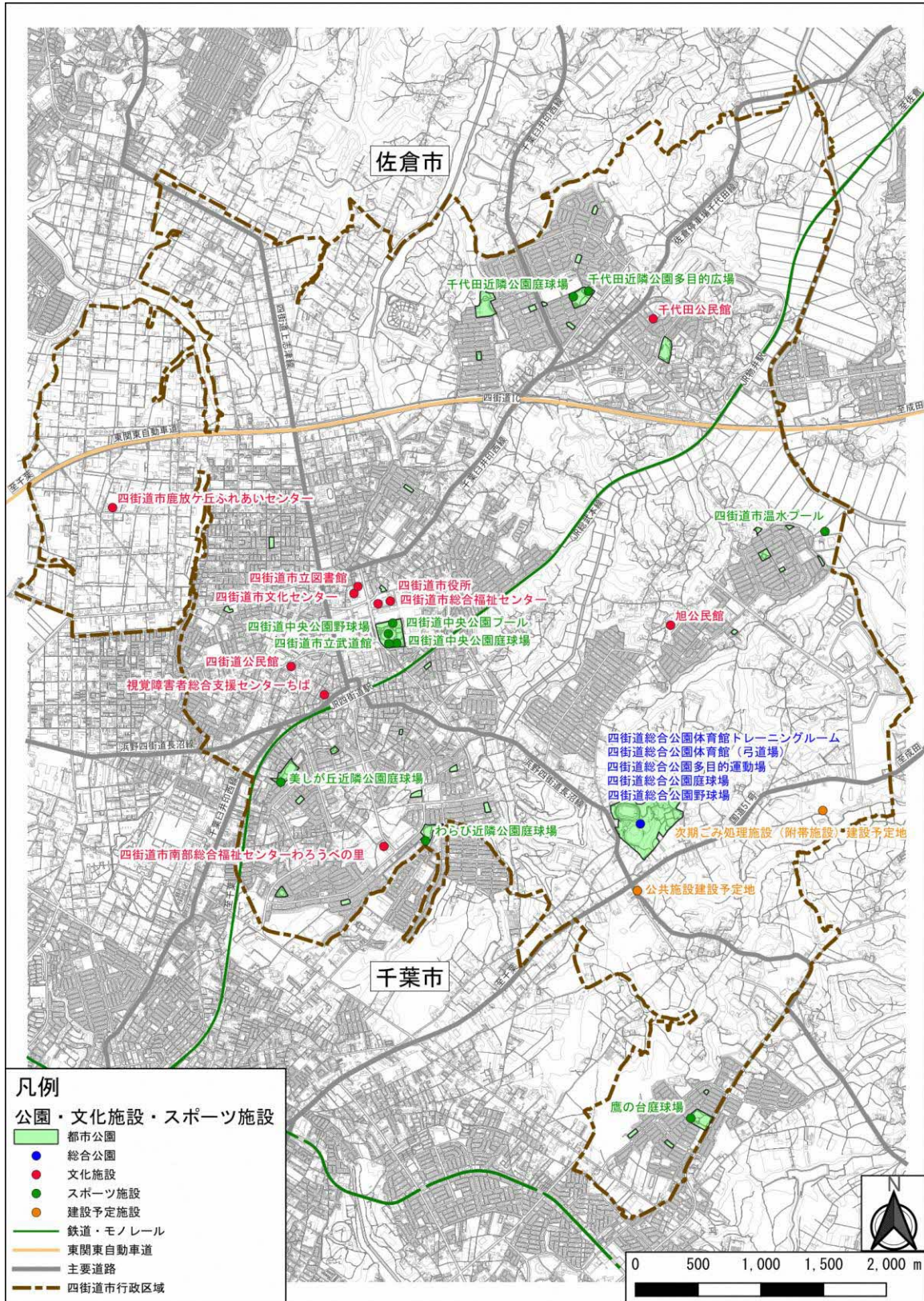


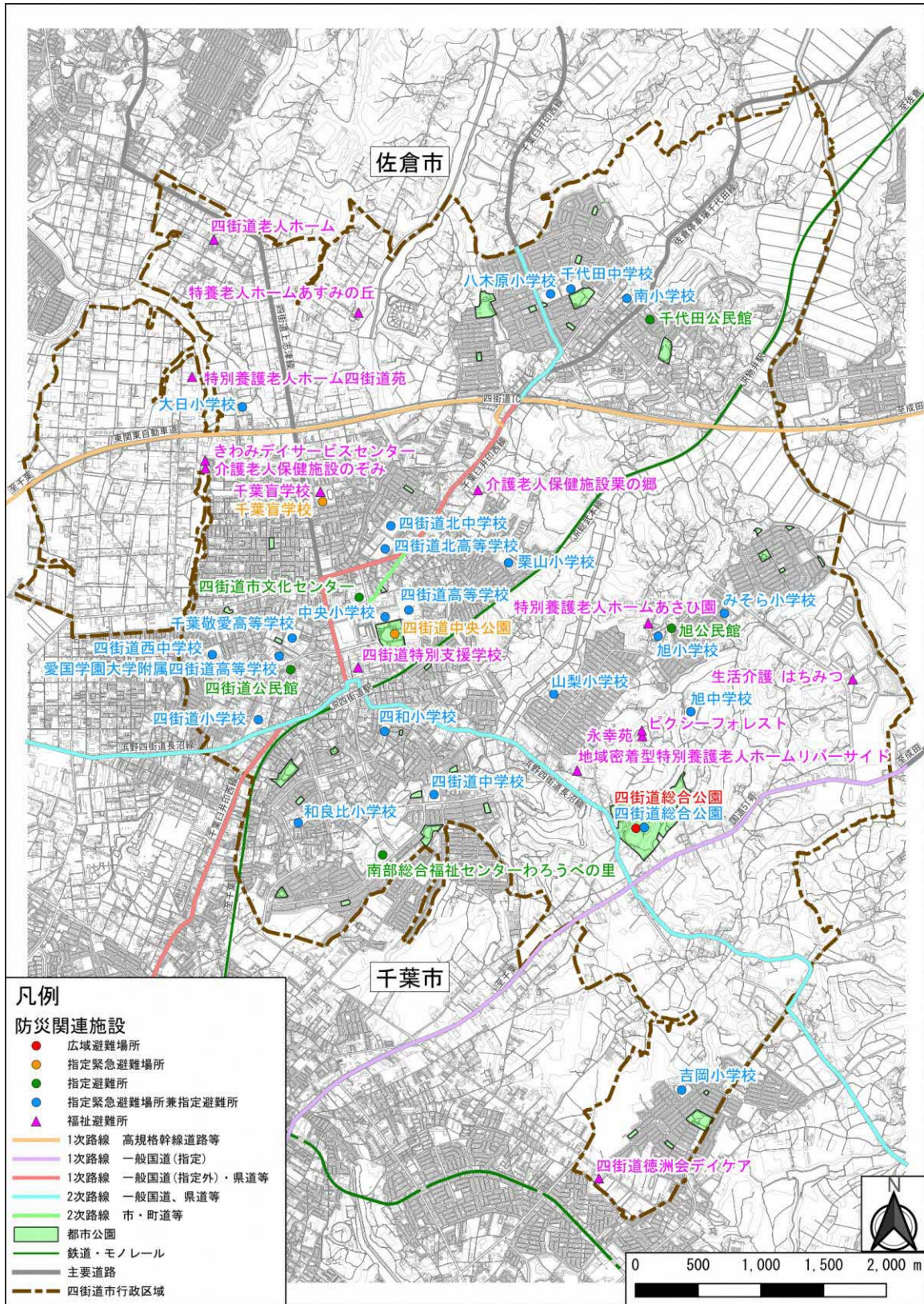
図2-8 公園・文化施設・スポーツ施設



7) 防災関連施設 (ハザードマップより)

災害時の避難所が合計 42 か所あり、下図のように分布しています。

また、東関東自動車道、国道、県道は緊急輸送道路に指定されています。



出典：四街道市防災ハザードマップ（令和6年時点）

図2-9 防災関連施設（ハザードマップより）

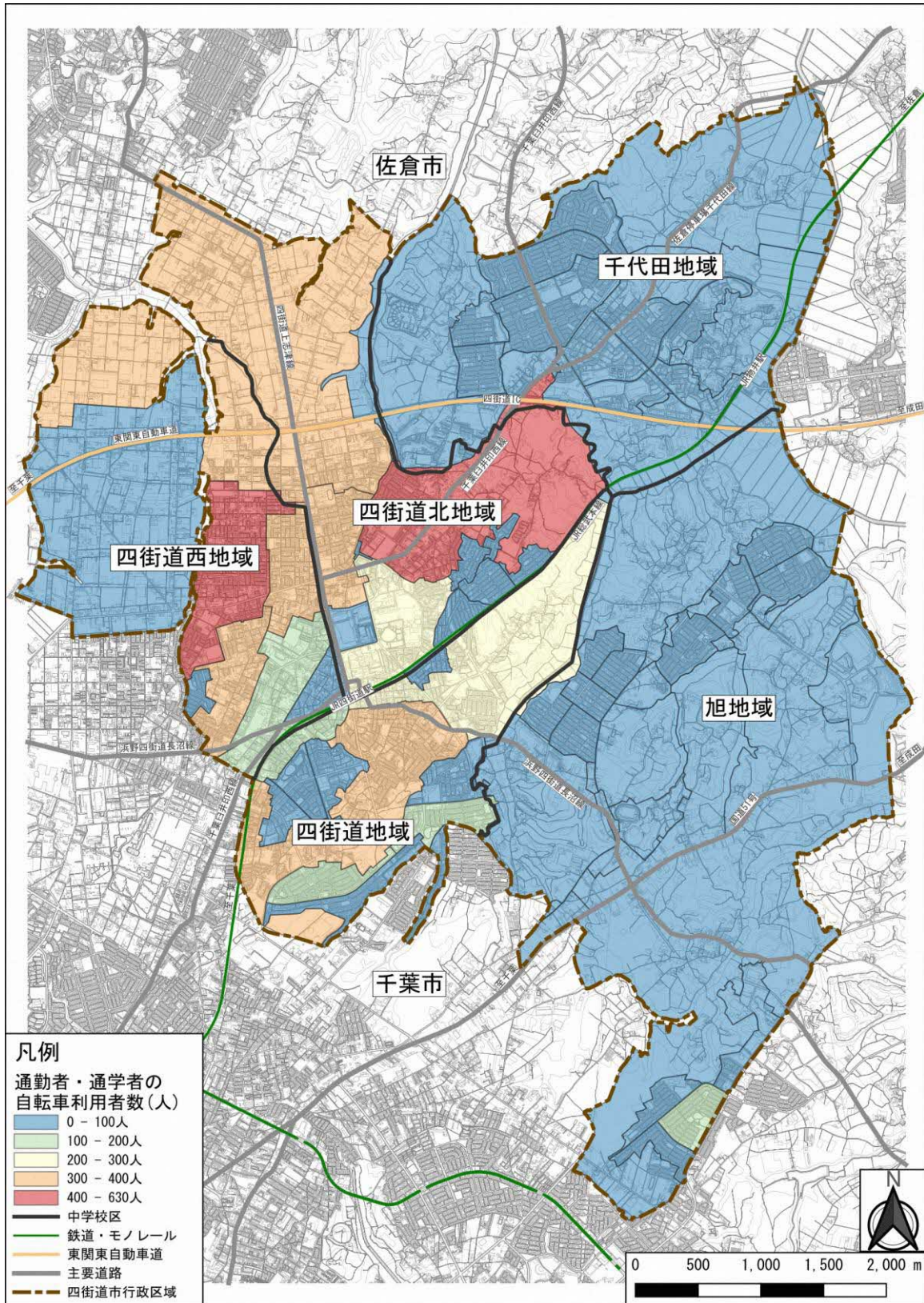
## 2 自転車利用に関する現状

### (2) 自転車利用に関する現状

#### 1) 自転車利用者数

##### ① 地域別自転車利用者数

市内での通勤者・通学者の自転車利用者数は、駅から少し離れた四街道北地域、四街道西地域で多い状況です。



出典：「国勢調査」小地域集計（17-1，男女，利用交通手段別通勤者・通学者数（15歳以上）一町丁・字等）（令和2年時点）

図2-10 地域別自転車利用者数

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 四街道市における自転車交通量

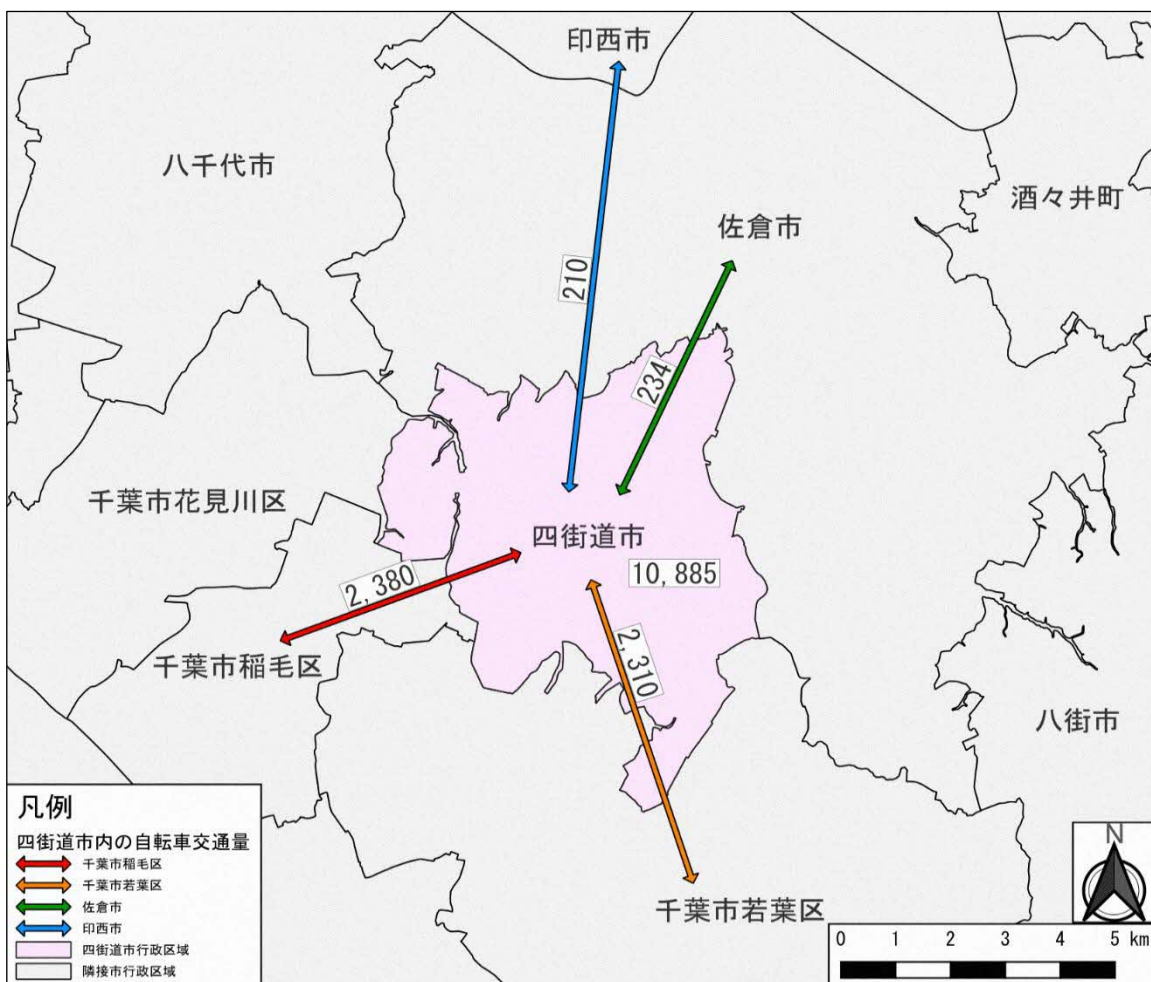
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	四街道市	千葉市 稲毛区	千葉市 若葉区	佐倉市	印西市	計	割合
本市の自宅から勤務地へ	1,191	200	110	0	105	1,606	10.0%
本市の自宅から通学	910	256	128	0	0	1,294	8.1%
本市の自宅から私事へ	2,873	190	0	0	0	3,063	19.1%
本市内の勤務地・業務地間	63	-	-	-	-	63	0.4%
本市内での私事	572	-	-	-	-	572	3.6%
本市の自宅へ帰宅	5,276	646	238	0	105	6,265	39.1%
市外から本市に勤務	-	0	217	0	0	217	1.4%
市外から本市に通学	-	159	700	0	0	859	5.4%
市外から本市に私事	-	385	0	117	0	502	3.1%
本市から市外へ帰宅	-	544	917	117	0	1,578	9.9%
計	10,885	2,380	2,310	234	210	16,019	100.0%
割合	68.0%	14.9%	14.4%	1.5%	1.3%	100.0%	

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

※ 私事・・・買物、食事、通院、送迎、レクリエーション、観光など

表2-1 四街道市内の自転車交通量



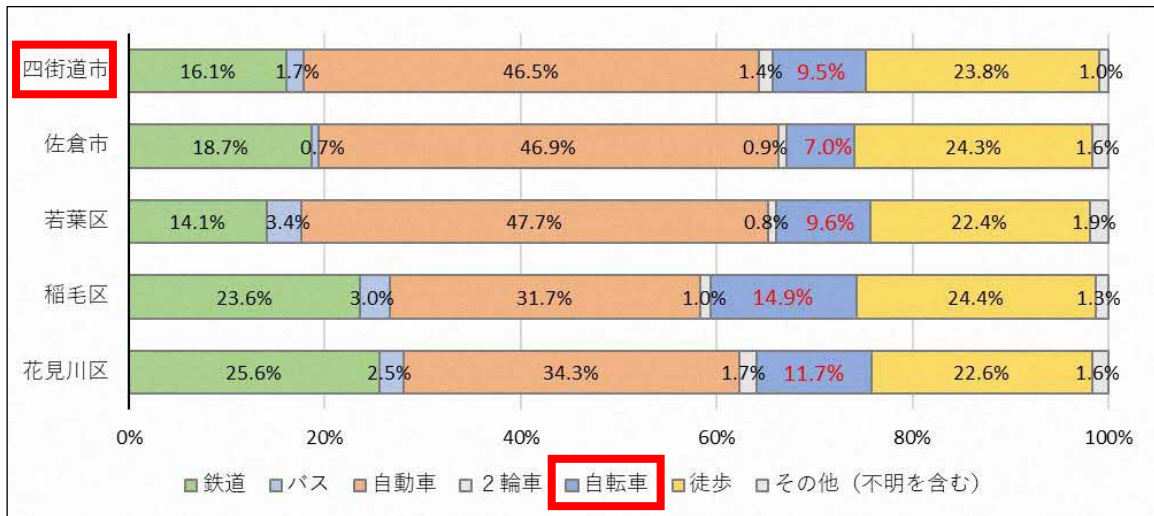
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図2-11 四街道市内の自転車交通量

## 2 自転車利用に関する現状

### ③ 交通手段の自治体別発生集中量

本市と隣接する佐倉市、千葉市（若葉区・稲毛区・花見川区）の自転車利用率を比較すると、千葉市のほうが高くなっています。



出典：第6回東京都圏パーソントリップ調査（平成30年時点）

※ 発生集中量・・・ある地域の発生量（ある地域を出発するトリップ）と集中量（ある地域に到着するトリップ）を加えたもの  
（単位：トリップエンド/日）をいいます。

図2-12 交通手段の自治体別発生集中量

### コラム2

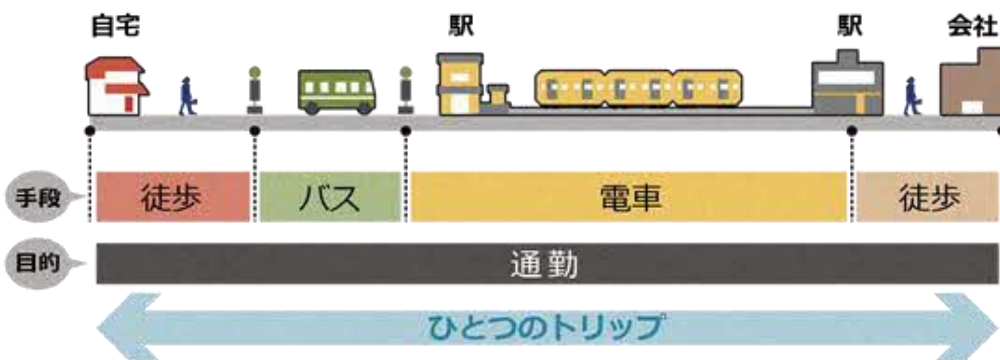
#### ● パersonトリップ調査の解説

##### パーソントリップ調査とは

交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査のことです。

##### トリップとは

ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといいます。下図を例にすると、目的は「会社に行く（出勤）」ですので「1トリップ」となります。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

## 2 自転車利用に関する現状

### 2) 中学校の自転車通学路

本市における5つの中学校の自転車通学路は、下図に示す状況です。

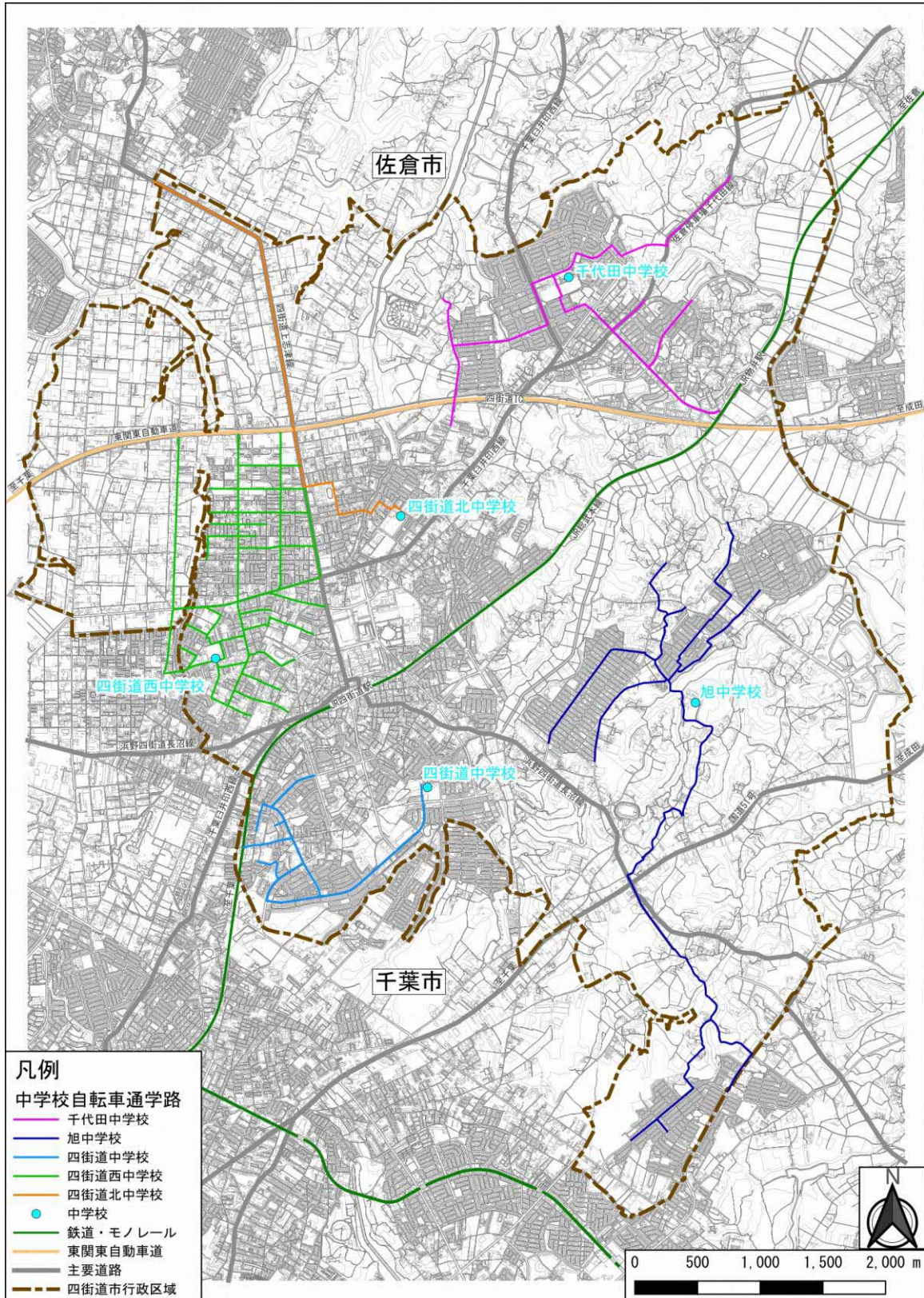
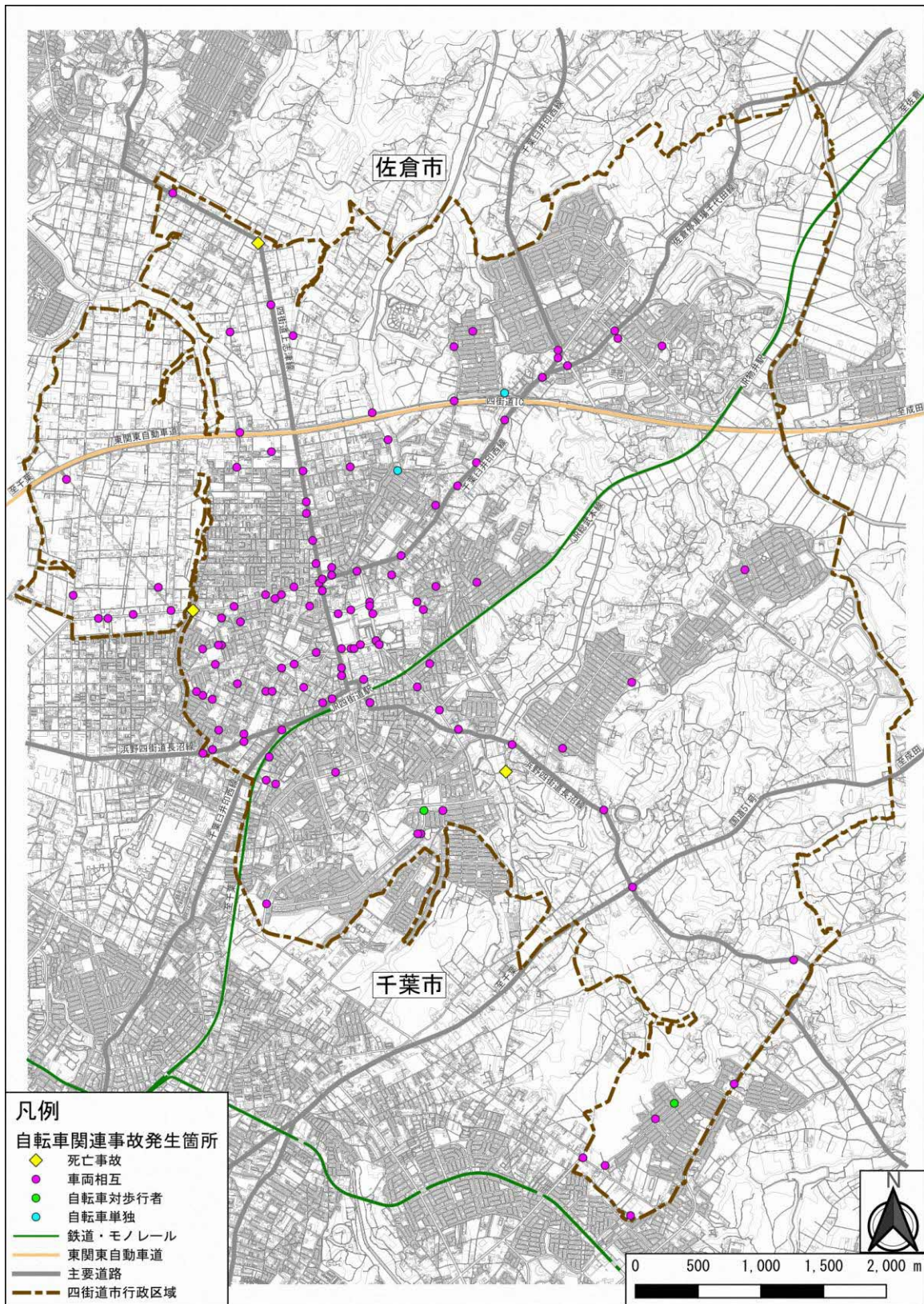


図2-13 中学校の自転車通学路

3) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故発生箇所

令和2～4年の3年間における自転車関連事故は、135件確認されており、その内、死亡事故は3件となっています。主要道路の交差点や市内西側の四街道駅周辺で多く発生している状況です。



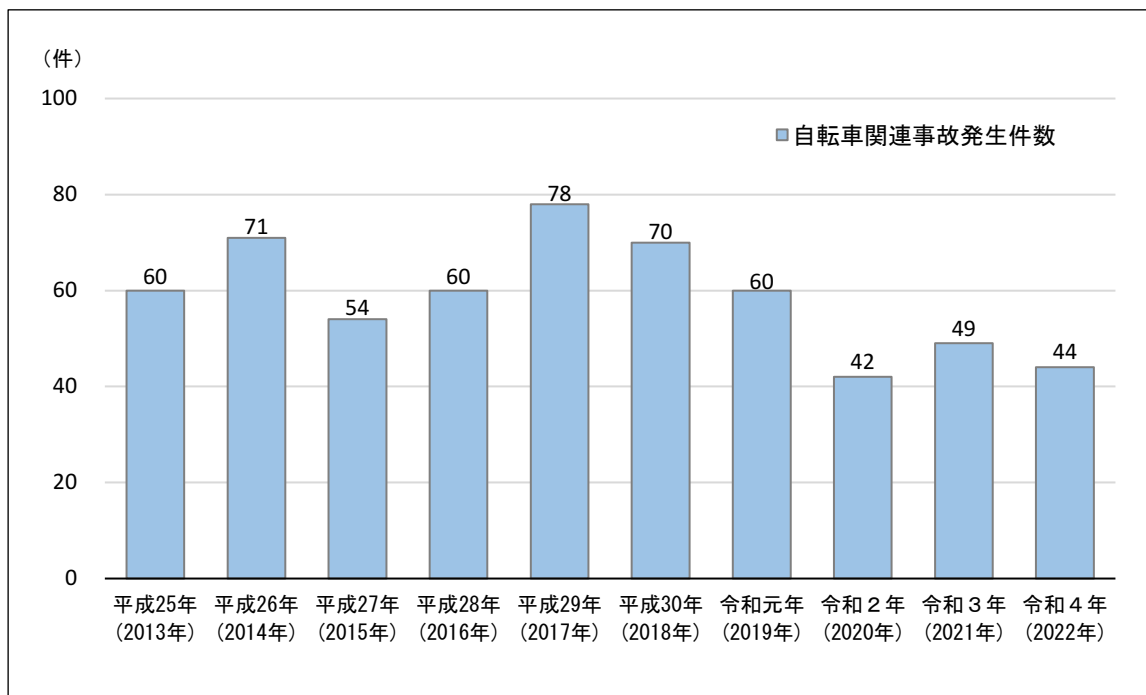
資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-14 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 自転車関連事故の推移

事故件数は、平成 29 年から徐々に減少していましたが、令和 2 年からはほぼ横ばいになっています。

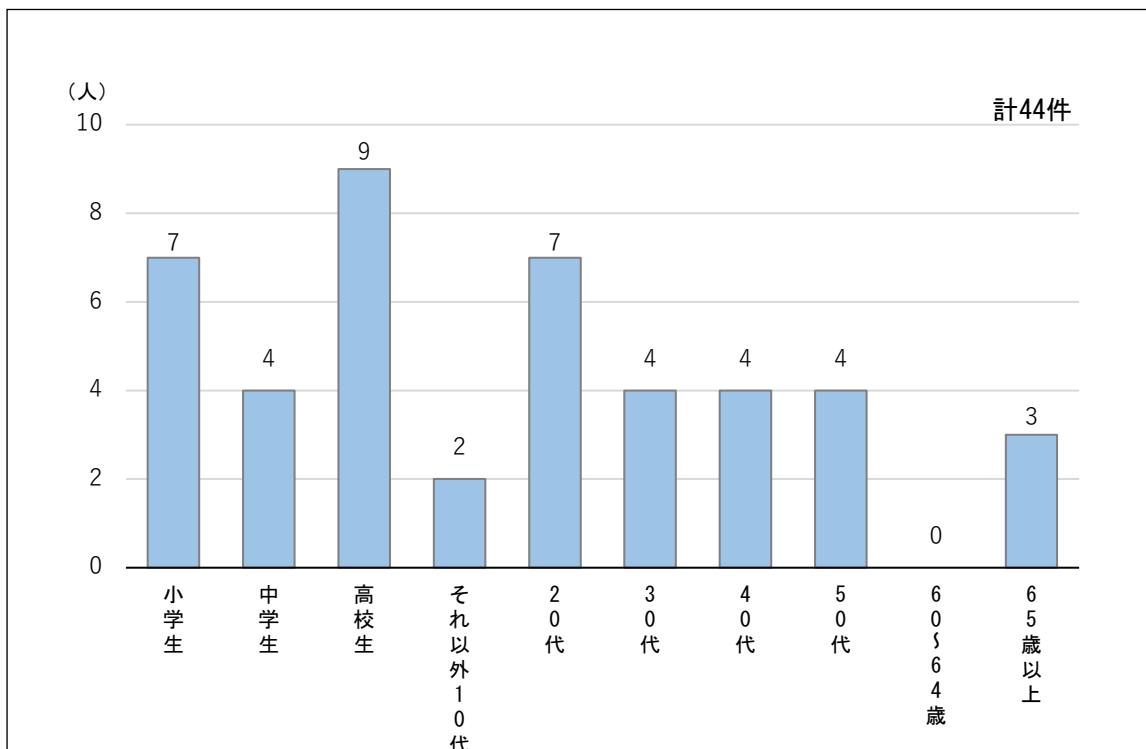


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2 - 15 自転車関連事故の推移

### ③ 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分

令和 4 年において、自転車関連事故の自転車乗車側の年齢は、小学生から 20 歳未満までが 5 割を占めている状況です。



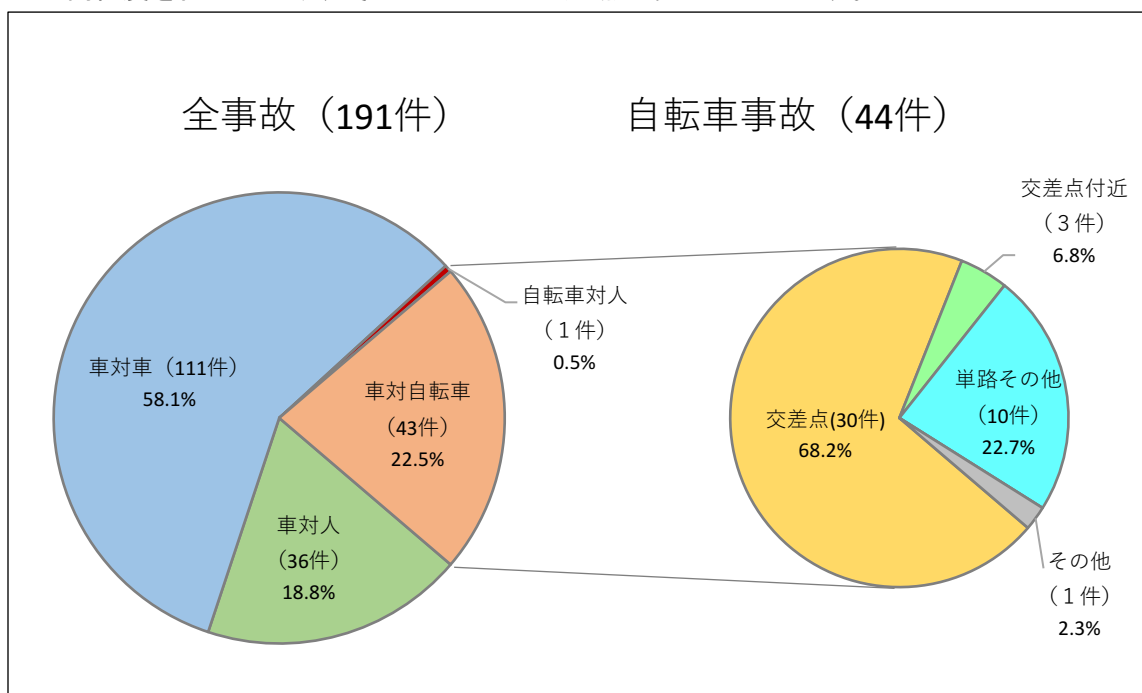
資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2 - 16 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分（令和 4 年）

## 2 自転車利用に関する現状

### ④ 自転車関連事故発生箇所の道路形状

令和4年において、市内で発生した191件の事故のうち、自転車に関連した事故は44件と2割程度を占めており、そのほとんどが交差点で発生しています。



出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

図2-17 自転車関連事故発生箇所の道路形状

### ⑤ 自転車関連事故の近隣都市との比較

自転車関連事故の発生件数は、人口10万人あたりの発生件数で比較すると、近隣都市と同等程度になります。

(件)	発生件数		事故類型別				道路形状別			
	計	人口10万人あたり	自転車対人	自転車対車	自転車対自転車	自転車単独	交差点	交差点付近	単路その他	その他
四街道市	44	47	1	43	0	0	30	3	10	1
千葉市	597	61	28	548	15	6	401	36	152	8
佐倉市										
八街市	106	42	4	100	2	0	66	5	35	0
酒ヶ井町										
八千代市	117	58	2	113	2	0	80	17	16	4
習志野市	72	41	1	69	2	0	44	3	24	1
千葉県	3,253	52	122	3,001	91	39	2,138	277	786	52

出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和4年1月1日時点）

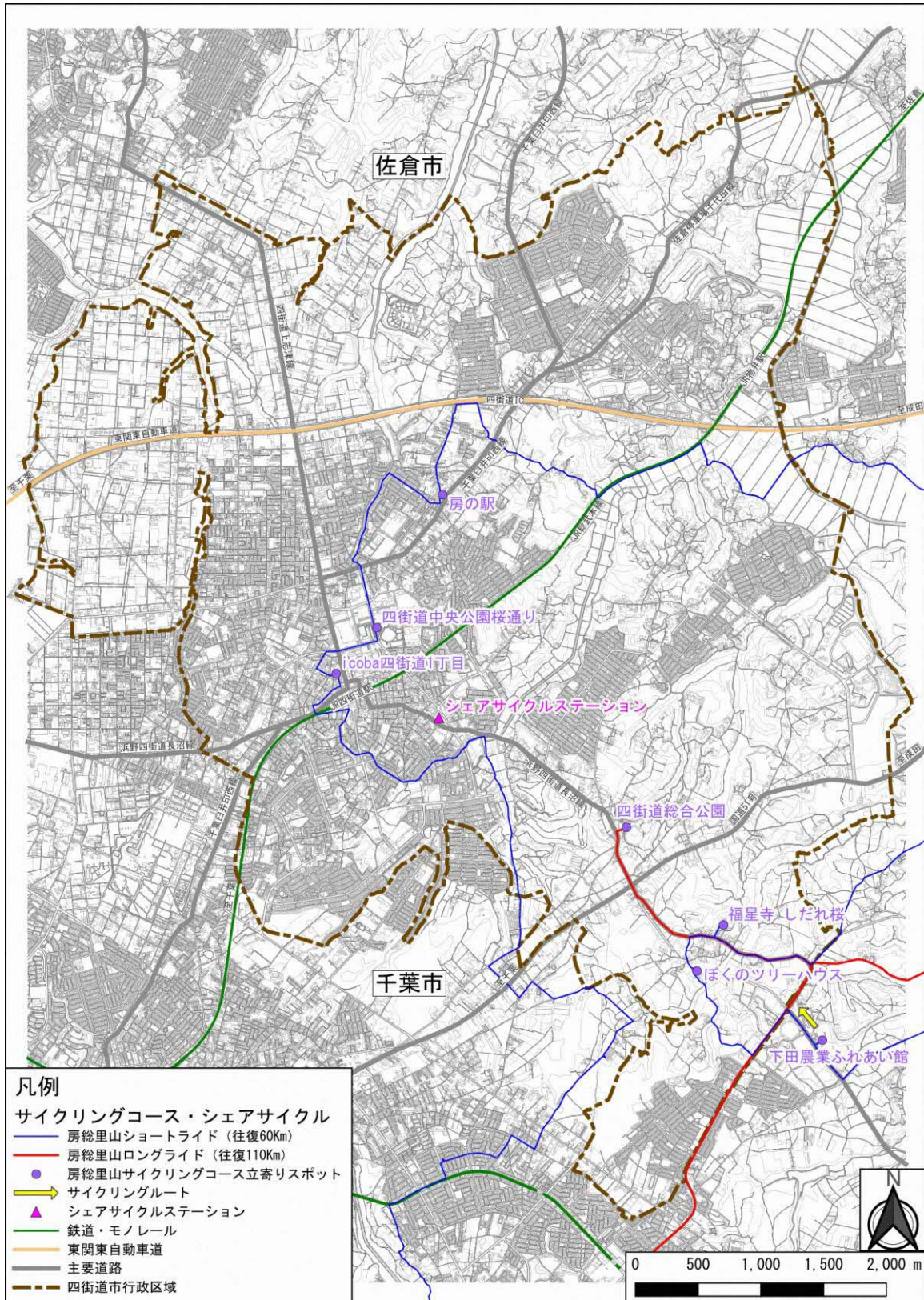
表2-2 自転車関連事故（道路形状別）



4) サイクリングコース・シェアサイクルの現状

本市と千葉市・市原市の3市が連携した「房総里山サイクリングコース」における、「房総里山ショートライド 60 km」は、スタート地点の下田農業ふれあい館から主に本市へ通る道路が選定されています。

また、民営のシェアサイクルの貸出返却拠点（シェアサイクルステーション）が主要地方道浜野四街道長沼線沿いに1か所あります。



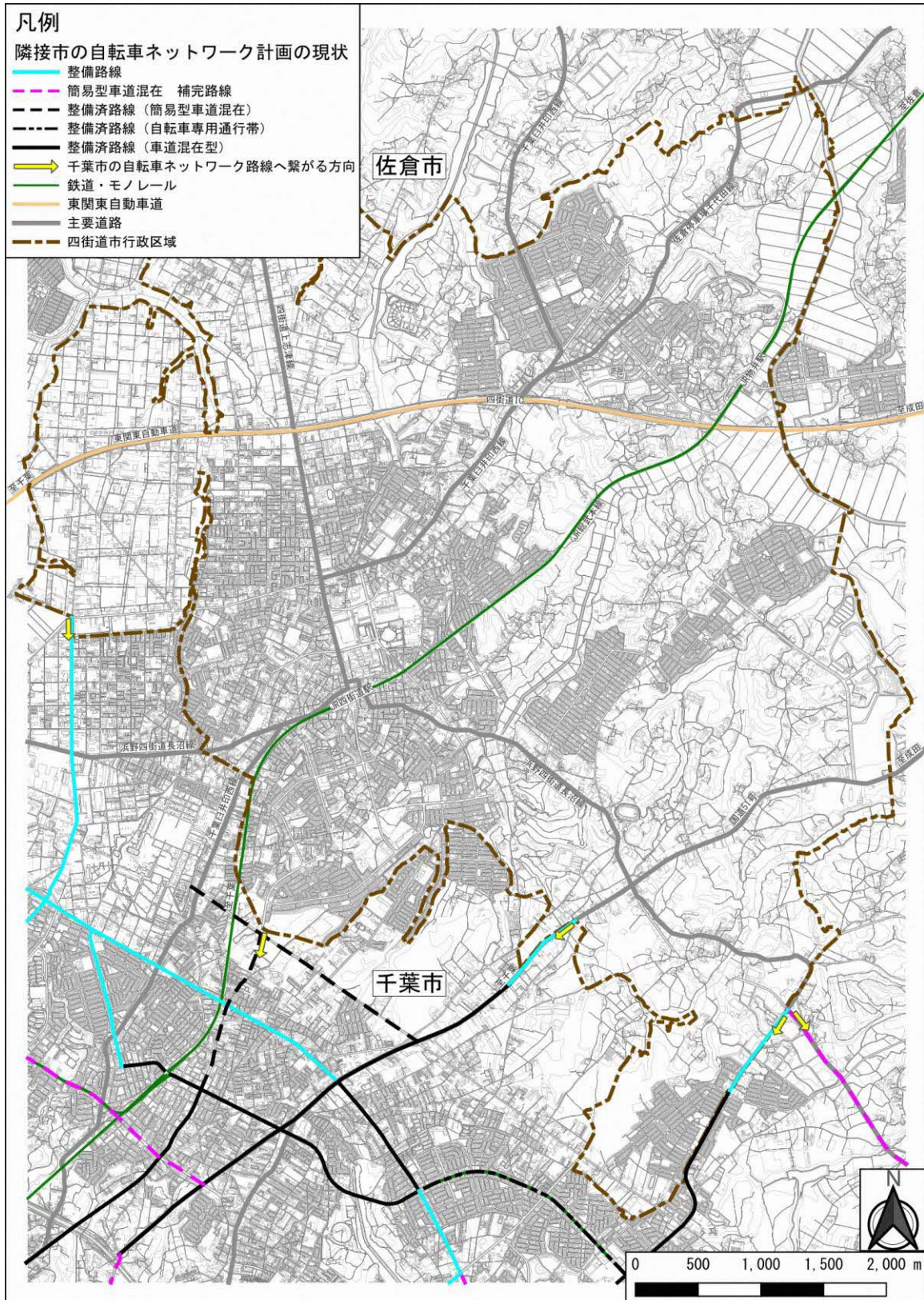
出典：「ツール・ド・ニッポン」ホームページ（平成31年時点）

図2-18 サイクリングコース・シェアサイクルの現状

5) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況

隣接する千葉市では、「ちばチャリ・すいすいプラン」(令和5年2月)(自転車ネットワーク計画)が策定されています。

また、隣接する佐倉市では、令和5年現在、自転車ネットワーク計画の策定に向け、自転車通行空間の整備の試験運用を目的とした「自転車通行空間の整備に向けて」が策定されています。



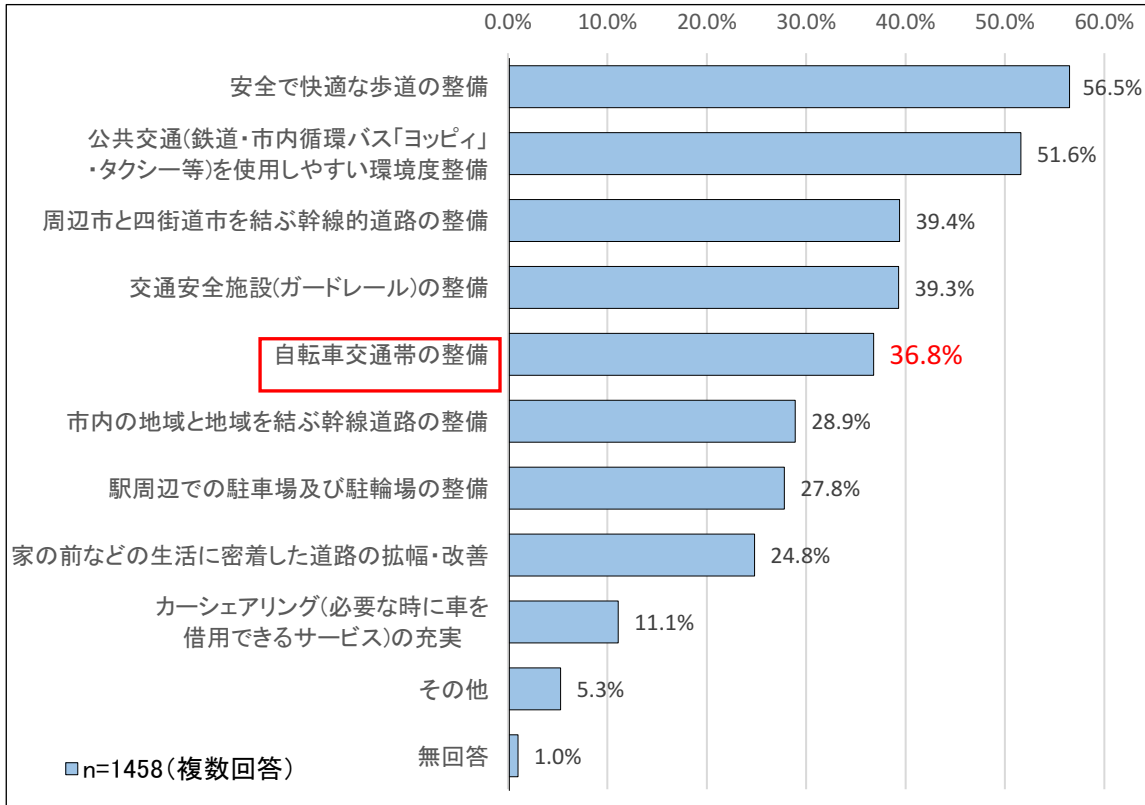
出典:「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版(令和5年2月時点)

図2-19 隣接市の自転車ネットワーク計画の現状

(3) その他の情報

1) 都市計画マスタープランに係る市民向けアンケート調査

令和5年に実施した市民向けアンケート調査は、本市在住の18歳以上の3,000人(無作為抽出)に対して行われています。その中での、「道路・交通機関の整備について、どのような整備や充実が必要か」の設問では、「自転車交通帯の整備」に対する意見が36.8%となっています。



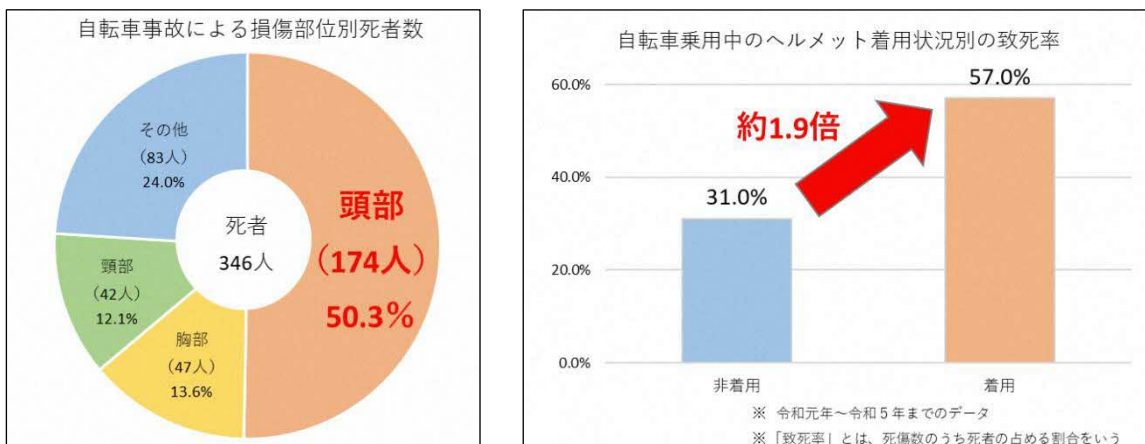
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和5年時点）

図2-20 市民の道路・交通機関の整備についての意見

2) ヘルメット着用努力義務化について

令和5年4月1日から、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となりました。全国で令和5年度に自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の、約5割が頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットを非着用だと、着用時よりも約1.9倍も致死率が高くなっています。



出典：警察庁ホームページ・統計表・交通事故の特徴について（令和5年時点）

図2-21 自転車事故による損傷部位・ヘルメット着用有無による致死率

コラム3

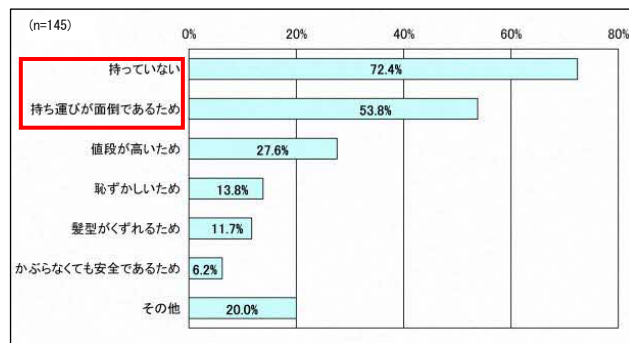
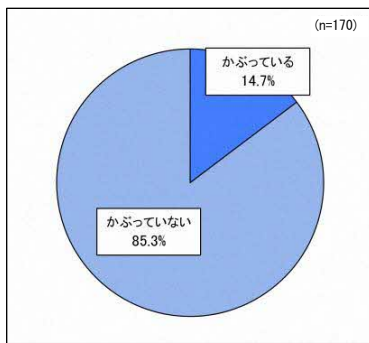
● 自転車ヘルメットの着用状況

自転車ヘルメット着用についてのアンケート調査

千葉県警察の「自転車ヘルメットの着用について」インターネットアンケート調査によると、自転車に乗るときにヘルメットをかぶっていると答えた人は14.7%（170人中25人）となっています。

ヘルメットをかぶらない理由（複数回答）としては、『持っていない』が72.4%と最も多く、次いで『持ち運びが面倒であるため』が53.8%、『値段が高いため』が27.6%という順になっています。

また、『その他』の答えの中には、「努力義務だから」、「駐輪中の盗難が心配」、「月に1度程度しか乗らないため」などの意見がありました。



出典：千葉県警察インターネットアンケート調査・自転車用ヘルメットの着用について（令和5年9月時点）

3) 自転車保険加入義務化について

令和4年7月1日から、千葉県で自転車損害賠償保険等（以下自転車保険）への加入が義務となりました。

全国では、自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などの事故で、高額な損害賠償請求がされる事例が多く発生しています。

**自転車保険(自転車損害賠償保険等)の種類と補償の対象**

自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などに補償される保険の種類は次のとおりです。以下はあくまで一例です。保険の種類や契約内容によって、補償の対象が異なる場合がありますので、保険証券や加入者証、保険会社のホームページなどで契約内容をご確認ください。

種類・名称	補償の対象 (加害事故の場合)	事故の相手		自分
		生命 からだ	財産	生命 からだ
個人賠償責任保険	●自動車の任意保険 ●傷害保険 ●火災保険 ●会社等の団体保険 ●クレジットカードに付帯した保険	○	○	△
	個人賠償責任補償特約あり※ 特約なし	×	×	※主契約となる保険の内容による
責任保険	PTAや学校が窓口の保険 小・中学生総合補償制度、高校生総合補償制度 全国高戸連賠償責任補償制度 等	○	○	△
	自転車向け保険	○	○	○
TSマーク付帯保険 ※補償対象に要件(死亡・重度傷害等)があります		○	×	○

※特約の名称は保険により異なる場合があります。  
また、業務上の自転車事故は個人賠償責任保険では補償されないため、事業者用の賠償責任保険に加入する必要があります。

自転車事故でも、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなければならない場合もあります。

**賠償額 9,521万円!**

男子小学生が、夜間自転車で時速20～30キロで坂道を下っていたところ、歩行中の女性に正面衝突した。女性は、頭の骨を折り、意識の戻らない状態となった。  
(神戸地方裁判所 平成25年7月4日判決)

出典：千葉県ホームページ・高齢者の自転車事故防止対策について（令和4年時点）

図2-22 自転車保険の種類と補償の対象

### 3 自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

#### (1) 自転車ネットワークに関する課題

本市のほぼ全域において自転車通行空間が未整備であること、また、自転車利用に関する現状より、自転車通行に関わる課題を整理すると以下のとおりとなります。

現 状	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅、学校、商業施設等への自転車通行空間がなく、安全性の確保ができていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設と住居間を繋ぐ、自転車通行空間の安全性・快適性の確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要道路では1日当たり4千台以上の交通量がある。 →P6</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量の多い道路での歩行者と自転車の通行スペースの確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路の整備延長は全体の5割 →P7</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路の未整備箇所における連続性の確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5つの中学校に自転車通学路がある。 →P15</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な自転車通学路における安全性の確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車関連事故数の横ばい状態。 →P17</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車関連事故の発生抑制となる整備が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差点や交差点付近での事故が多い。 →P18</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3市連携事業の「房総里山サイクリングコース」が設定されている。 →P19</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクリングコースの安全性・快適性の確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 千葉市の自転車ネットワーク路線へつながる道路が4か所ある。 →P20</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接市の自転車ネットワーク路線との連続性の確保が必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車通行空間の整備の要望がある。 →P21</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車通行空間の整備が必要。</li> </ul>

(2) 自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

【基本方針】

課題を踏まえ、以下の基本方針に基づき、自転車ネットワークの整備を進めるものとします。

**安全で快適な自転車通行空間の実現**

【目標】

前述の基本方針に基づき、当計画の目標を以下のとおり掲げます。

- ・ 自転車利用向上に向けたネットワーク構築
- ・ 自転車通行空間の早期整備・運用
- ・ 自転車と安全・安心に共存できる環境づくり
- ・ 自転車事故の低減

## 4 路線の選定

### (1) 路線の選定方法

「安全で快適な自転車通行空間の実現」という目標を達成するために本市の自転車ネットワーク路線は、『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）』による考え方を参考に、以下に該当する路線を選定します。

- ① 公共公益施設・学校・地域の核となる商業施設・スポーツ関連施設等の人が集まる施設や主な居住地区間を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間等を確保する必要がある路線
- 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べき路線（サイクリングコース含む）
- ⑤ 沿道で新たに集客施設の立地が計画される路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦ 都市の骨格を形成する都市計画道路
- ⑧ 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

### (2) 路線の選定結果

上記の選定条件や、都市計画道路の整備状況、一定の網密度（1km以内でのアクセス性確保）やゾーン30エリア等の状況を総合的に検討し、自転車ネットワーク路線を選定しました。（図4-1、表4-1参照）

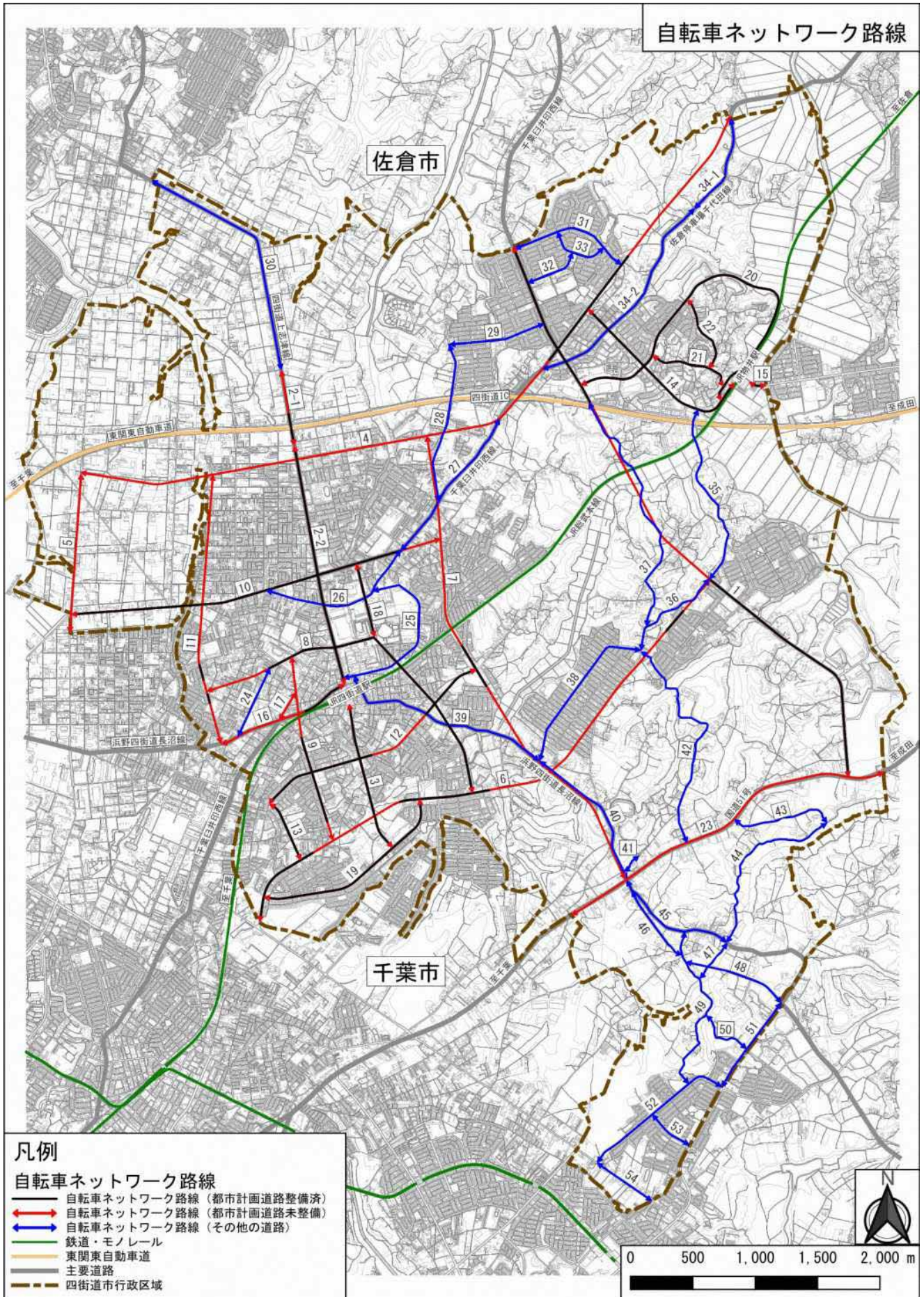


図 4-1 自転車ネットワーク路線図



4 路線の選定

路線番号	種別	道路名	標準幅員(m) 注1	路線延長(m) 注2	都計道整備済延長(m)	車線数	制限速度(km/h)	備考
1	都市計画道路	3・3・1 山梨臼井線	22.0	5,200	3,400	2~5	40、-	
2-1	都市計画道路	3・4・2 四街道駅前大日線	18.0	2,430	2,179	2~3	40	
2-2	都市計画道路	3・4・3 四街道駅和良比線	18.0	1,150	1,150	2~3	50	
3	都市計画道路	3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線	18.0	6,240	1,008	1~3	40、-	
4	都市計画道路	3・4・5 千葉鹿放ヶ丘線	18.0	1,300	0	2	40	
5	都市計画道路	3・4・6 千葉四街道線	18.0	4,760	1,580	1~3	40、50	
6	都市計画道路	3・4・7 南波佐間内黒田線	18.0	3,750	409	1~3	40	
7	都市計画道路	3・4・8 四街道鹿渡線	16.0	2,870	2,310	2~3	40、50	
8	都市計画道路	3・4・9 四街道和良比線	16.0	1,520	700	1~3	-	
9	都市計画道路	3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	16.0	3,020	2,690	2~3	40、50	
10	都市計画道路	3・4・11 四街道大日桜ヶ丘線(一部除外)	16.0	2,190	180	1	-	
11	都市計画道路	3・4・12 和良比鹿渡線	16.0	2,000	1,432	2~3	50、-	
12	都市計画道路	3・4・13 船橋四街道線(一部除外)	16.0	523	500	2	50	
13	都市計画道路	3・4・14 物井駅前線	16.0	1,600	1,600	2~3	40	
14	都市計画道路	3・4・15 物井駅佐倉線	18.0	160	160	2	-	
15	都市計画道路	3・5・16 四街道駅前下志津新田線	12.0	1,020	260	2	40	
16	都市計画道路	3・5・17 下志津新田四街道線	12.0	240	0	2	40	
17	都市計画道路	3・4・18 鹿渡大日線	20.0	590	590	2~3	40	
18	都市計画道路	3・4・19 小名木和良比線	16.0	1,630	1,630	2~3	50	
19	都市計画道路	3・4・20 物井1号線	16.0	2,970	2,970	2~3	-	
20	都市計画道路	7・6・21 物井2号線	10.0	670	670	1~2	-	
21	都市計画道路	7・6・22 物井3号線	9.0	700	700	1	-	
22	都市計画道路	3・3・23 国道51号	25.25	3,170	0	2~4	50	他事業実施中(道路拡幅事業)
23	その他の道路	四街道23号線の一部含む	8.5~11.4	607	-	2	40	
24	その他の道路	鹿渡35号線 四街道栗山半台鹿渡線の一部含む	5.8~16.9	1,436	-	2~3	30、-	
25	その他の道路	大日線ヶ丘56号線 大日線ヶ丘69号線	8.3~24.1	1,303	-	2~3	40	
26	その他の道路	千葉臼井西線の一部含む	9.0	1,329	-	2	40	
27	その他の道路	南波佐間内黒田線 内黒田栗山線の一部含む	4.5~28.9	1,309	-	2~3	40	
28	その他の道路	池花17号線 千代田29号線	10.5~24.0	785	-	1~2	40	他事業実施中(交通安全対策事業)
29	その他の道路	四街道上志津線の一部含む	9.2~9.5	2,030	-	2	40	
30	その他の道路	千代田線	15.0	1,003	-	2	40	
31	その他の道路	千代田49号線	10.5	463	-	2	30	
32	その他の道路	千代田95号線の一部含む	7.5~10.5	501	-	2	30	
33-1	その他の道路	佐倉停車場千代田線の一部含む	6.0~13.3	2,694	-	2~3	40	
33-2	その他の道路	向井物井線	6.5~17.4	1,523	-	2~3	40、-	
34	その他の道路	和良比山梨2号線の一部含む	7.0~17.9	663	-	2	40、-	
35	その他の道路	物井山梨1号線の一部含む 山梨物井線の一部含む 山梨10号線	3.2~7.6	2,306	-	1~2	40	
36	その他の道路	旭ヶ丘線	11.9~13.0	1,358	-	2	30	
37	その他の道路	浜野四街道長沼線の一部含む	7.5~16.2	1,757	-	2~3	30、40	
38	その他の道路	浜野四街道長沼線の一部含む	9.3~12.7	1,246	-	2	40	
39	その他の道路	南波佐間3号線の一部含む	3.1~6.0	190	-	1	-	整備済
40	その他の道路	山梨11号線 山梨南波佐間線	2.5~13.8	1,966	-	1	-	
41	その他の道路	吉岡4号線	4.0~14.3	840	-	1	-	他事業実施中(道路拡幅事業)
42	その他の道路	吉岡3号線の一部含む	3.0~12.2	1,510	-	1	-	
43	その他の道路	浜野四街道長沼線の一部含む	7.0~18.7	1,017	-	2~3	40	
44	その他の道路	-	2.0~18.0	670	-	1	-	
45	その他の道路	吉岡新開1号線の一部含む	2.4~11.2	364	-	1	-	
46	その他の道路	-	14.2~18.1	858	-	1	-	
47	その他の道路	吉岡17号線 吉岡新開1号線の一部含む 鷹の台3号線	2.4~11.2	1,473	-	1	-	他事業実施中(道路拡幅事業)
48	その他の道路	鷹の台1号線 吉岡38号線	3.0~8.0	487	-	1	-	
49	その他の道路	吉岡35号線	11.1~18.0	827	-	2~3	50	
50	その他の道路	鷹の台2号線	12.0~15.0	1,280	-	2~3	40	
51	その他の道路	鷹の台5号線	10.0	393	-	2	-	
52	その他の道路	吉岡線の一部含む	9.8~12.4	538	-	2	40	

※No.24以降(都市計画道路以外)で県道以外の道路幅員は、四街道市地図情報システム・認定路線網図データから取得

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

※車線数及び制限速度は、千葉県警察、Google Map、現地踏査により調査(=は規制速度なし)

注1：路線全体の標準幅員を示す。

注2：GISデータより路線延長を測定、都市計画道路の一部除外路線以外は計画延長を記載。路線が交差している交差点では、延長を重複カウント

表4-1 自転車ネットワーク路線一覧表

## 5 自転車通行空間の整備形態

### (1) 整備形態の考え方

各路線の自転車通行空間の整備形態については、次の事項を考慮して道路状況に応じて設定します。

- ・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）  
（以下、「ガイドライン」という。）による区分目安
- ・道路構造令等の関係法令への準拠
- ・隣接市の自転車通行空間の整備状況
- ・可能な限り自転車と自動車を分離する

### (2) 整備形態の選定方法

ガイドラインでは、整備形態の基本形として「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3区分が示されており、その分類は下表を目安としています。

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

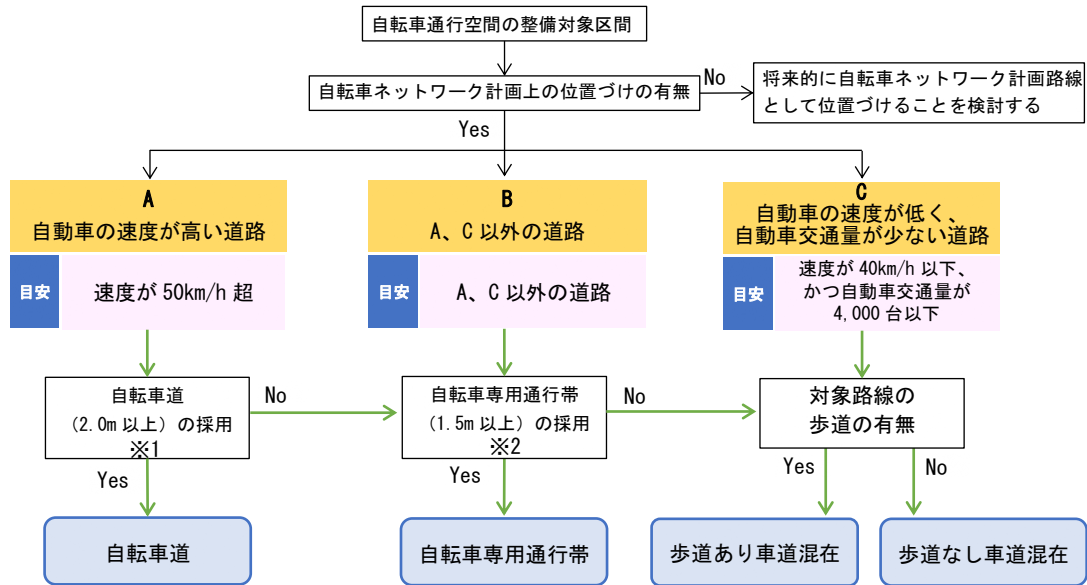
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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

表5-1 整備形態の基本形

本市における自転車ネットワーク路線の整備形態は、ガイドラインの目安を参考に自動車の速度や道路幅員構成の状況から自転車の分離の可能性を勘案し、次ページのフローで整備形態を選定します。

【 整備形態選定フロー 】



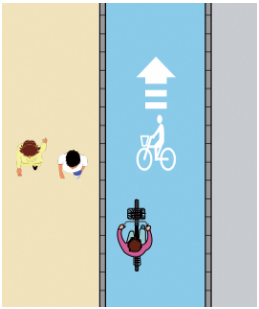
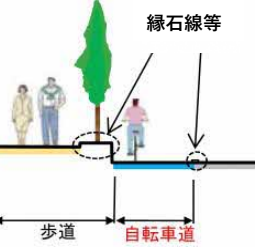

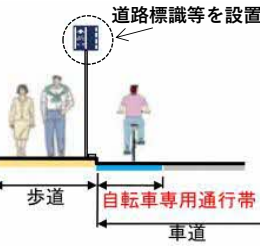
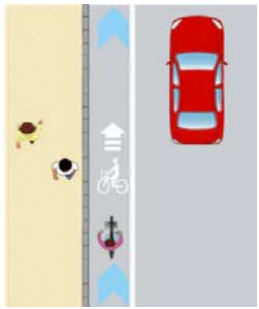
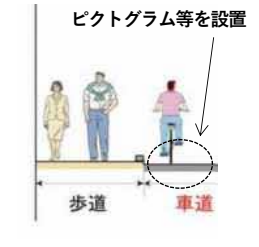

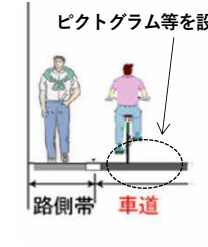
※1 自転車道は一方通行とし、幅員を少なくとも1.5m以上確保する。  
 ※2 交差点付近等やむを得ない区間は通行帯幅を1.0m以上まで縮小することができるものとする。  
 ※3 本計画の各整備形態については、計画策定時における各路線の制限速度を基に選定する。

図5-1 整備形態選定フロー

(3) 整備形態の選定結果

前項のフローに基づいて判定した整備形態に、自転車通行空間の連続性や整備の実現性等を加味して、各路線の整備形態（完成形）を定めました。（次のページの図）  
 都市計画道路については、完成後の道路幅員を考慮して整備形態を定めています。  
 なお、整備実施の際に改めて路線ごとの実情に沿うように整備形態を検討することができ、そこで決定した整備形態を完成形とします。

5 自転車通行空間の整備形態

		自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 歩道あり	車道混在 歩道なし
イメージ図		<p>歩道 自転車道</p>  <p>緑石線等</p>  <p>歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯</p>  <p>道路標識等を設置</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 車道 (矢羽根)</p>  <p>ピクトグラム等を設置</p>  <p>歩道 車道</p>	<p>路側帯 車道 (矢羽根)</p>  <p>ピクトグラム等を設置</p>  <p>路側帯 車道</p>
路線 番号	都市 計画 道路	1、23	2-2、3、4、5、6、7、 8、9、10、11、12、13、 14、15、18、19、20	2-1、16、17、21、22	—
	その 他 の 路 線	—	—	24、25、26、27、28、29、 30、31、32、33、34-2、 35、36、38、39、40、45、 46、48、51、52、53、54	34-1、37、41、42、 43、44、47、49、50

※枝番がある路線は、その路線の一部区間を示します。

図5-2 自転車ネットワーク路線の整備形態区分表

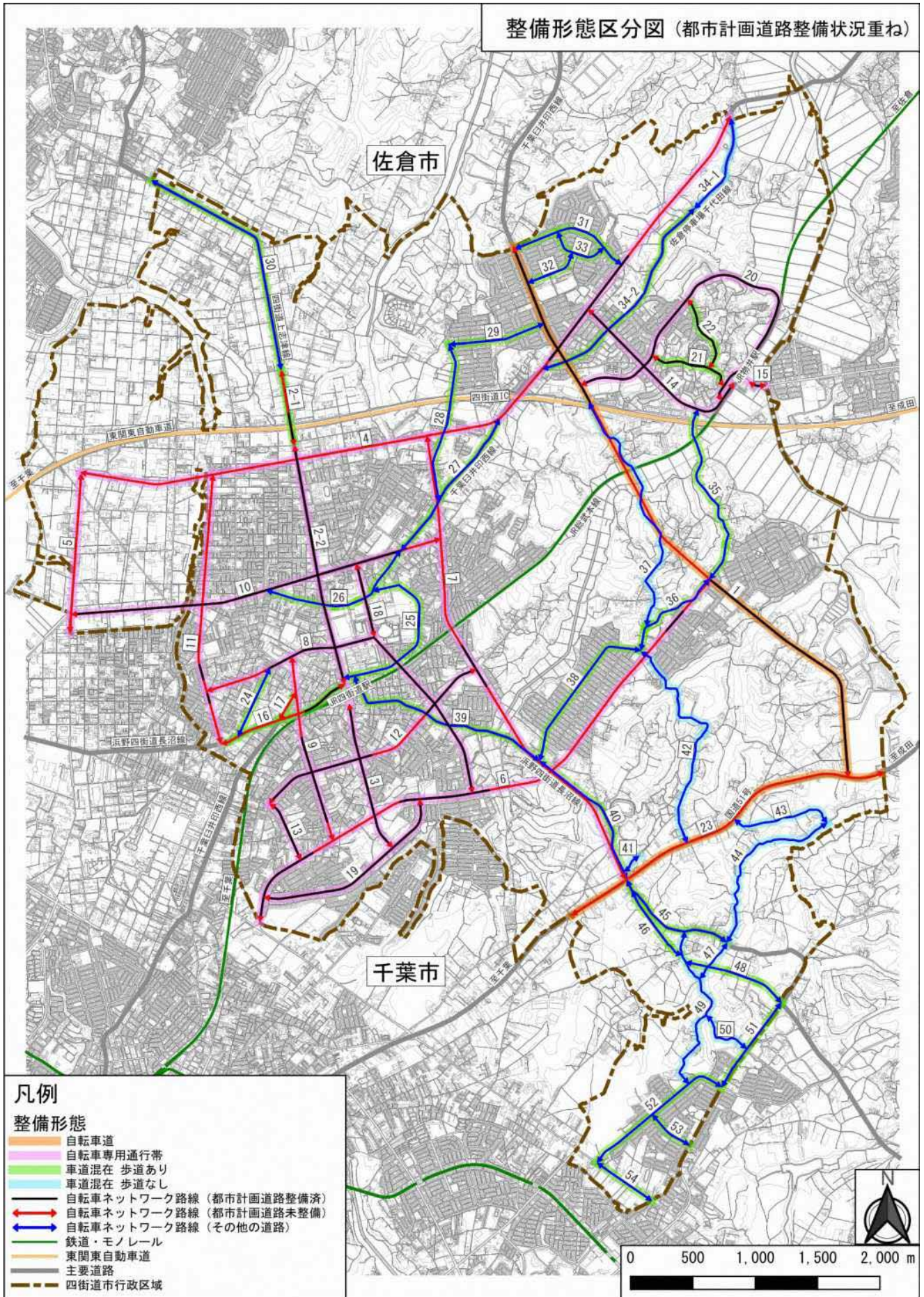


図 5-3 整備形態区分図

5 自転車通行空間の整備形態

路線番号	道路名	標準幅員 (m) 注1	路線延長 (m) 注2	車線数	制限速度 (km/h)	管理者	整備形態	備考
1	3・3・1 山梨臼井線	22.0	5,200	2~5	40、-	県・市	自転車道	
2-1	3・4・2 四街道駅前大日線	18.0	2,430	2~3	40	県	車道混在(歩道あり)	
2-2							自転車専用通行帯	
3	3・4・3 四街道駅和良比線	18.0	1,150	2~3	50	市	自転車専用通行帯	
4	3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線	18.0	6,240	1~3	40、-	県・市	自転車専用通行帯	
5	3・4・5 千葉鹿放ヶ丘線	18.0	1,300	2	40	市	自転車専用通行帯	
6	3・4・6 千葉四街道線	18.0	4,760	1~3	40、50	市	自転車専用通行帯	
7	3・4・7 南波佐間内黒田線	18.0	3,750	1~3	40	県・市	自転車専用通行帯	
8	3・4・8 四街道鹿渡線	16.0	2,870	2~3	40、50	市	自転車専用通行帯	
9	3・4・9 四街道和良比線	16.0	1,520	1~3	-	市	自転車専用通行帯	
10	3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	16.0	3,020	2~3	40、50	県・市	自転車専用通行帯	
11	3・4・11 四街道大日桜ヶ丘線(一部除外)	16.0	2,190	1	-	市	自転車専用通行帯	
12	3・4・12 和良比鹿渡線	16.0	2,000	2~3	50、-	市	自転車専用通行帯	
13	3・4・13 船橋四街道線(一部除外)	16.0	523	2	50	市	自転車専用通行帯	
14	3・4・14 物井駅前線	16.0	1,600	2~3	40	市	自転車専用通行帯	
15	3・4・15 物井駅佐倉線	18.0	160	2	-	市	自転車専用通行帯	
16	3・5・16 四街道駅前下志津新田線	12.0	1,020	2	40	県	車道混在(歩道あり)	
17	3・5・17 下志津新田四街道線	12.0	240	2	40	市	車道混在(歩道あり)	
18	3・4・18 鹿渡大日線	20.0	590	2~3	40	市	自転車専用通行帯	
19	3・4・19 小名木和良比線	16.0	1,630	2~3	50	市	自転車専用通行帯	
20	3・4・20 物井1号線	16.0	2,970	2~3	-	市	自転車専用通行帯	
21	7・6・21 物井2号線	10.0	670	1~2	-	市	車道混在(歩道あり)	
22	7・6・22 物井3号線	9.0	700	1	-	市	車道混在(歩道あり)	
23	3・3・23 国道51号	25.25	3,170	2~4	50	国	自転車道	他事業実施中(道路拡幅事業)
24	四街道23号線の一部含む	8.5~11.4	607	2	40	市	車道混在(歩道あり)	
25	鹿渡35号線 四街道栗山半台鹿渡線の一部含む	5.8~16.9	1,436	2~3	30、-	県・市	車道混在(歩道あり)	
26	大日線ヶ丘56号線 大日線ヶ丘69号線	8.3~24.1	1,303	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)	
27	千葉臼井西線の一部含む	9.0	1,329	2	40	県	車道混在(歩道あり)	
28	南波佐間内黒田線 内黒田栗山線の一部含む	4.5~28.9	1,309	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)	
29	池花17号線 千代田29号線	10.5~24.0	785	1~2	40	市	車道混在(歩道あり)	他事業実施中(交通安全対策事業)
30	四街道上志津線の一部含む	9.2~9.5	2,030	2	40	県	車道混在(歩道あり)	
31	千代田線	15.0	1,003	2	40	市	車道混在(歩道あり)	
32	千代田49号線	10.5	463	2	30	市	車道混在(歩道あり)	
33	千代田95号線の一部含む	7.5~10.5	501	2	30	市	車道混在(歩道あり)	
34-1	佐倉停車場千代田線の一部含む	6.0~13.3	2,694	2~3	40	県	車道混在(歩道なし)	
34-2							車道混在(歩道あり)	
35	向井物井線	6.5~17.4	1,523	2~3	40、-	市	車道混在(歩道あり)	
36	和良比山梨2号線の一部含む	7.0~17.9	663	2	40、-	市	車道混在(歩道あり)	
37	物井山梨1号線の一部含む 山梨物井線の一部含む 山梨10号線	3.2~7.6	2,306	1~2	40	市	車道混在(歩道なし)	
38	旭ヶ丘線	11.9~13.0	1,358	2	30	市	車道混在(歩道あり)	
39	浜野四街道長沼線の一部含む	7.5~16.2	1,757	2~3	30、40	県	車道混在(歩道あり)	
40	浜野四街道長沼線の一部含む	9.3~12.7	1,246	2	40	県	車道混在(歩道あり)	
41	南波佐間3号線の一部含む	3.1~6.0	190	1	-	市	車道混在(歩道なし)	整備済
42	山梨11号線 山梨南波佐間線	2.5~13.8	1,966	1	-	市	車道混在(歩道なし)	
43	吉岡4号線	4.0~14.3	840	1	-	市	車道混在(歩道なし)	他事業実施中(道路拡幅事業)
44	吉岡3号線の一部含む	3.0~12.2	1,510	1	-	市	車道混在(歩道なし)	
45	浜野四街道長沼線の一部含む	7.0~18.7	1,017	2~3	40	県	車道混在(歩道あり)	
46	-	2.0~18.0	670	1	-	県	車道混在(歩道あり)	
47	吉岡新開1号線の一部含む	2.4~11.2	364	1	-	市	車道混在(歩道なし)	
48	-	14.2~18.1	858	1	-	県	車道混在(歩道あり)	
49	吉岡17号線 吉岡新開1号線の一部含む 鷹の台3号線	2.4~11.2	1,473	1	-	市	車道混在(歩道なし)	他事業実施中(道路拡幅事業)
50	鷹の台1号線 吉岡38号線	3.0~8.0	487	1	-	市	車道混在(歩道なし)	
51	吉岡35号線	11.1~18.0	827	2~3	50	市	車道混在(歩道あり)	
52	鷹の台2号線	12.0~15.0	1,280	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)	
53	鷹の台5号線	10.0	393	2	-	市	車道混在(歩道あり)	
54	吉岡線の一部含む	9.8~12.4	538	2	40	市	車道混在(歩道あり)	

※No.24以降(都市計画道路以外)で県道以外の道路幅員は、四街道市地図情報システム・認定路線網図データから取得

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

※車線数及び制限速度は、千葉県警察、Google Map、現地踏査により調査(ーは規制速度なし)

注1 : 路線全体の標準幅員を示す。

注2 : GISデータより路線延長を測定、都市計画道路の一部除外路線以外は計画延長を記載。路線が交差している交差点では、延長を重複カウント

表5-2 自転車ネットワーク路線別整備形態

(4) 整備の基本イメージ

自転車通行空間の整備形態ごとの標準となる整備イメージは、次のとおりです。

ただし、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、この整備イメージに捉われることなく整備可能とします。

さらに、排水施設の入替え等を行うことで通行空間の確保が図れる場合、より安全性の高い整備を検討し、必要に応じて実施するものとします。

① 自転車道

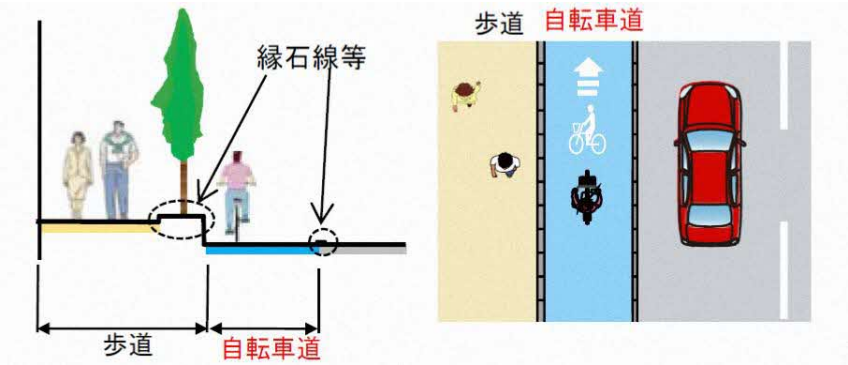

自転車道	
整備 イメージ	 <p style="text-align: center;">出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁</p>
整備 事例	 <p style="text-align: center;">川崎市内（令和 6 年 4 月撮影）</p>
通行 方法	一方通行（左側通行）
特徴	構造分離されているため安全性・快適性が高いが、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便になることもある。

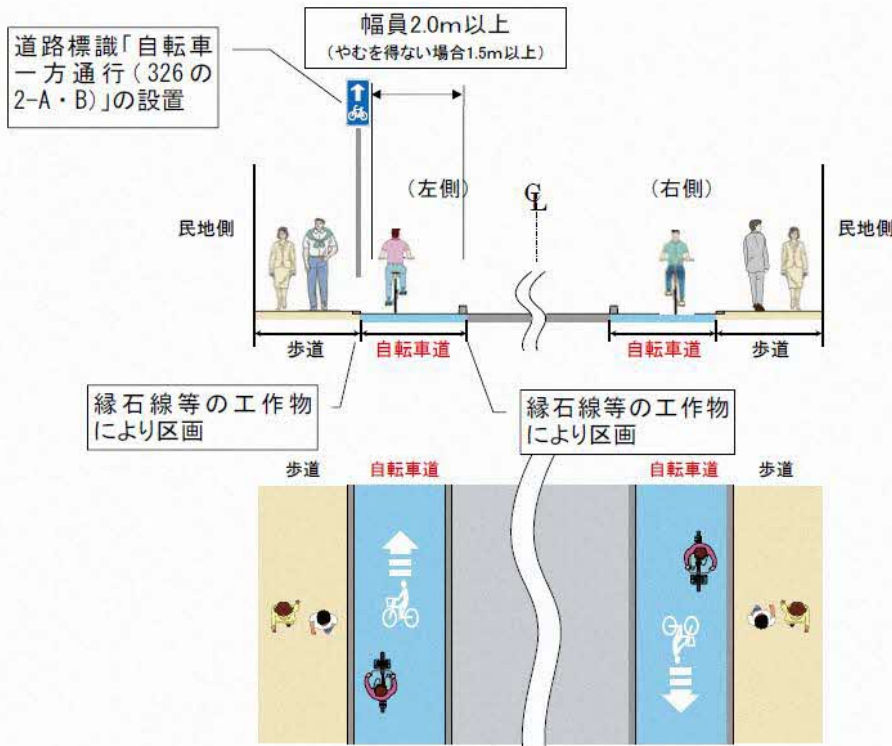
図 5 - 4 自転車道について

標準構造

本市の自転車道の標準的な構造は、ガイドラインを参考とし工作物によって歩道及び車道と構造的に分離させるものとし、下図のような整備をイメージします。

幅員については、一方通行規制を実施することとしていますが、自転車相互の追い越しが発生することも想定されるため、2.0m以上とします。ただし、自転車通行状況を考慮し、やむを得ない場合には1.5m以上まで縮小することができるものとします。

また、自転車の逆走を防止するため、道路標識「自転車一方通行(326の2-A または326の2-B)」を設置すると共に、路面に自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとします。なお、設置箇所については、ガイドラインに準拠するものとします。



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5-5 自転車道標準構造

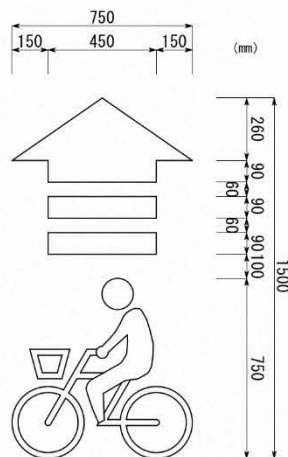


図5-6 ピクトグラム

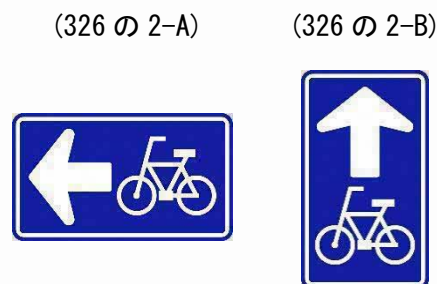


図5-7 道路標識 自転車一方通行



② 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯	
整備 イメージ	<p style="text-align: center;">道路標識 「普通自転車専用通行帯」 327の4の2</p> <p style="text-align: center;">※自転車専用通行帯の幅の全部      ※自転車専用通行帯の幅の一部</p> <p style="text-align: center;">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</p>
整備 事例	<p style="text-align: center;">出典：（左）千葉市ホームページ・自転車走行環境に関する取り組み（令和6年2月取得） ：（右）長野市ホームページ・自転車通行環境の整備について（令和6年2月取得）</p>
通行 方法	<p>一方通行（車道の左側通行）</p>
特徴	<p>車道で自動車と同方向に一方通行であるため、自転車通行の安全性が高いが、駐停車車両により走行が妨げられやすい。</p>

図5-8 自転車専用通行帯について



図5-9 道路標識 普通自転車専用通行帯(327の4の2)

標準構造

本市では、自転車専用通行帯の標準的な構造として、ガイドラインを参考とした以下のパターンを採用します。

幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、側溝の蓋部分を除く舗装部分を 1.5m 以上確保するものとします。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で 1.0m 以上まで縮小することができるものとします。

道路標示「車両通行帯 (109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯 (327 の 4 又は 327 の 4 の 2)」、又は、道路標示「専用通行帯 (109 の 6)」を設置するものとします。なお、道路標識「専用通行帯 (327 の 4 の 2)」を設置する場合は、自動車利用者からの視認性に配慮し、始点部に道路標示「専用通行帯 (109 の 6)」を併設するものとします。

また、通行帯を着色する帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の一部着色を標準とし、交通状況に応じて全部を着色することができるものとします。

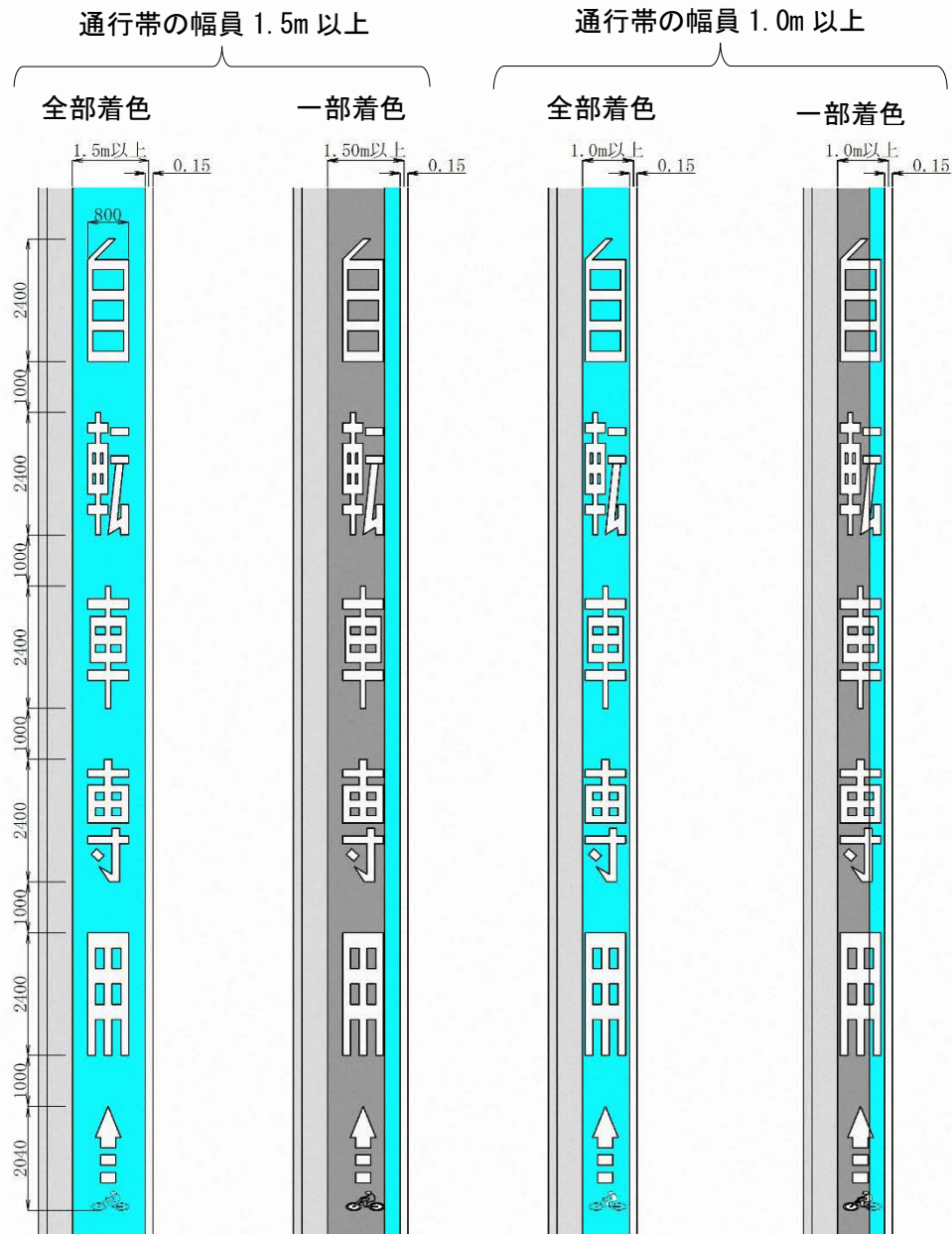


図 5-10 自転車専用通行帯標準構造

③ 車道混在（歩道のある道路）

車道混在（歩道のある道路）	
整備 イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">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</p>
整備 事例	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">出典：（左）流山市自転車ネットワーク計画・整備形態（令和 3 年 6 月取得） ：（右）千葉市ホームページ・自転車走行環境に関する取り組み（令和 6 年 2 月取得）</p>
通行 方法	一方通行（車道の左側通行）
特徴	整備が容易で通行方法の周知に効果的だが、幅員の狭い道路では自動車との接触の危険性があり、駐停車車両により走行が妨げられやすい。

図 5-11 車両混在（歩道のある道路）について

標準構造（矢羽根型路面表示の仕様）・・・歩道のない道路も同様  
 ※標準構造で整備が行えない場合、路線ごとの実情を考慮し、縮小できるものとする。

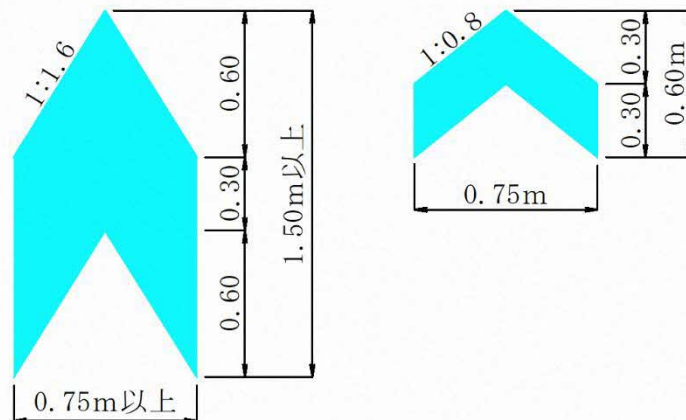
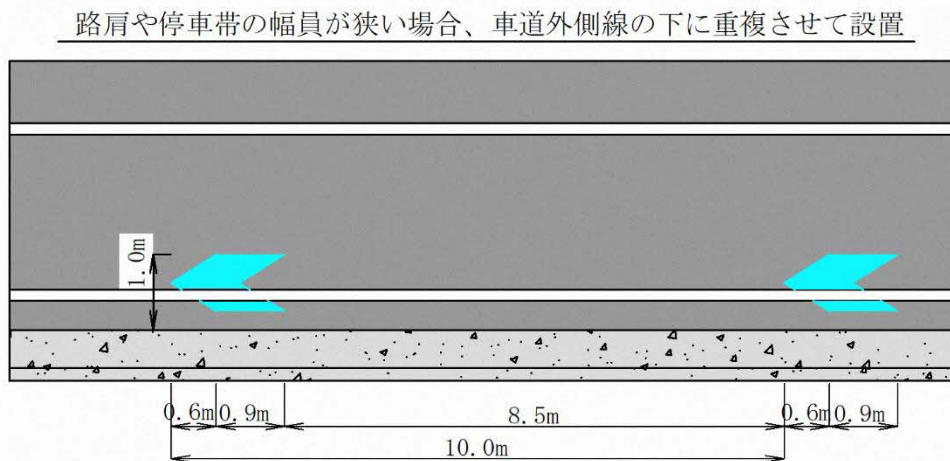
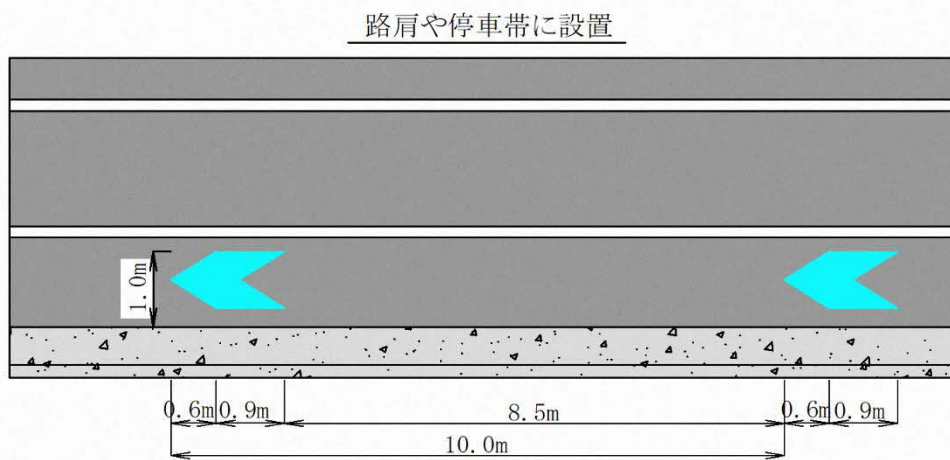
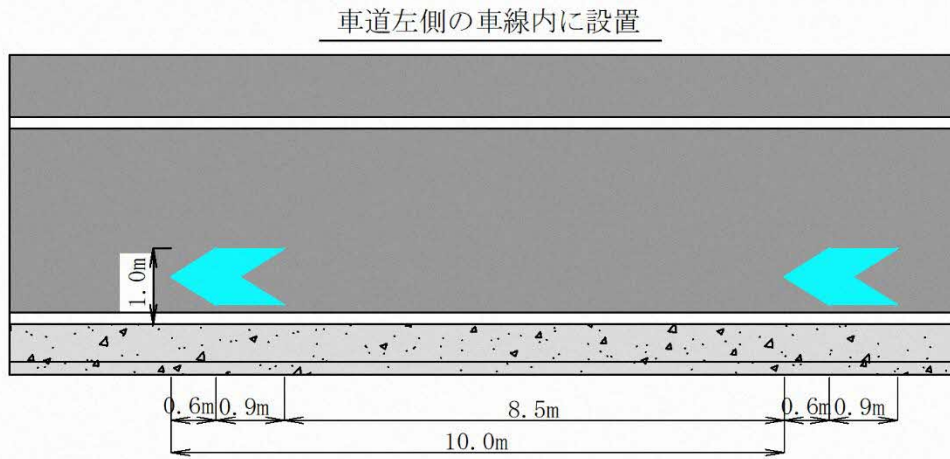


図 5-12 矢羽根標準構造（左：標準仕様 右：コンパクト仕様）

標準構造（歩道のある道路）



参考：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

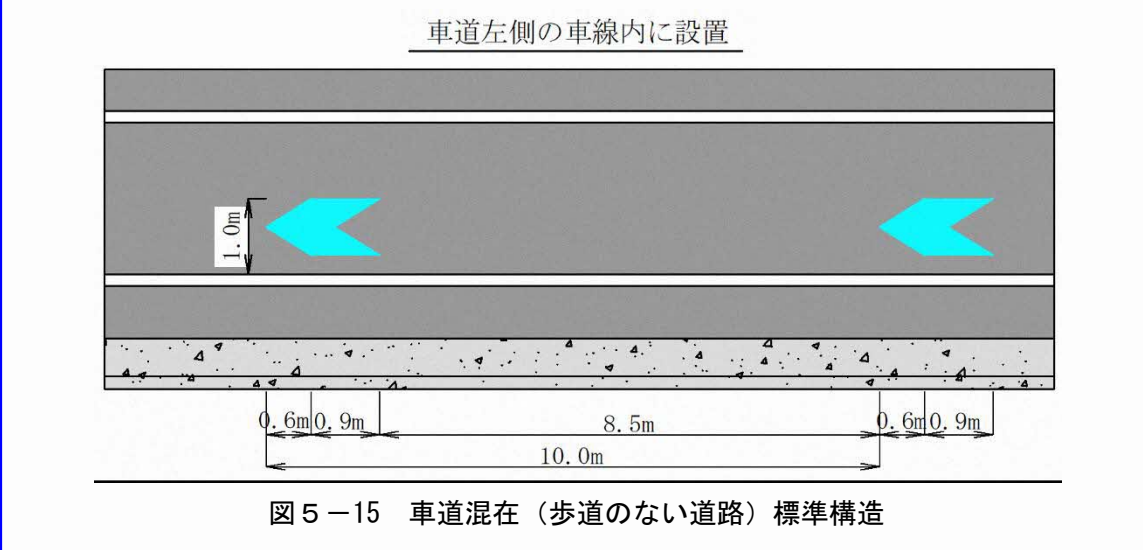
図 5 - 13 車道混在（歩道のある道路）標準構造

④ 車道混在（歩道のない道路）

車道混在（歩道のない道路）	
整備 イメージ	<div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>路側帯 車道</p> </div> <p style="text-align: center;">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</p>
整備 事例	<p style="text-align: center;">出典：（左）四街道市内・南波佐間（令和 5 年 6 月撮影） ：（右）長野市ホームページ・自転車通行環境の整備について（令和 6 年 2 月取得）</p>
通行 方法	一方通行（車道の左側通行）
特徴	整備が容易で通行方法の周知に効果的だが、幅員の狭い道路では歩行者や自動車との接触の危険性があり、駐停車車両により走行が妨げられやすい。

図 5 - 14 車道混在（歩道のない道路）について

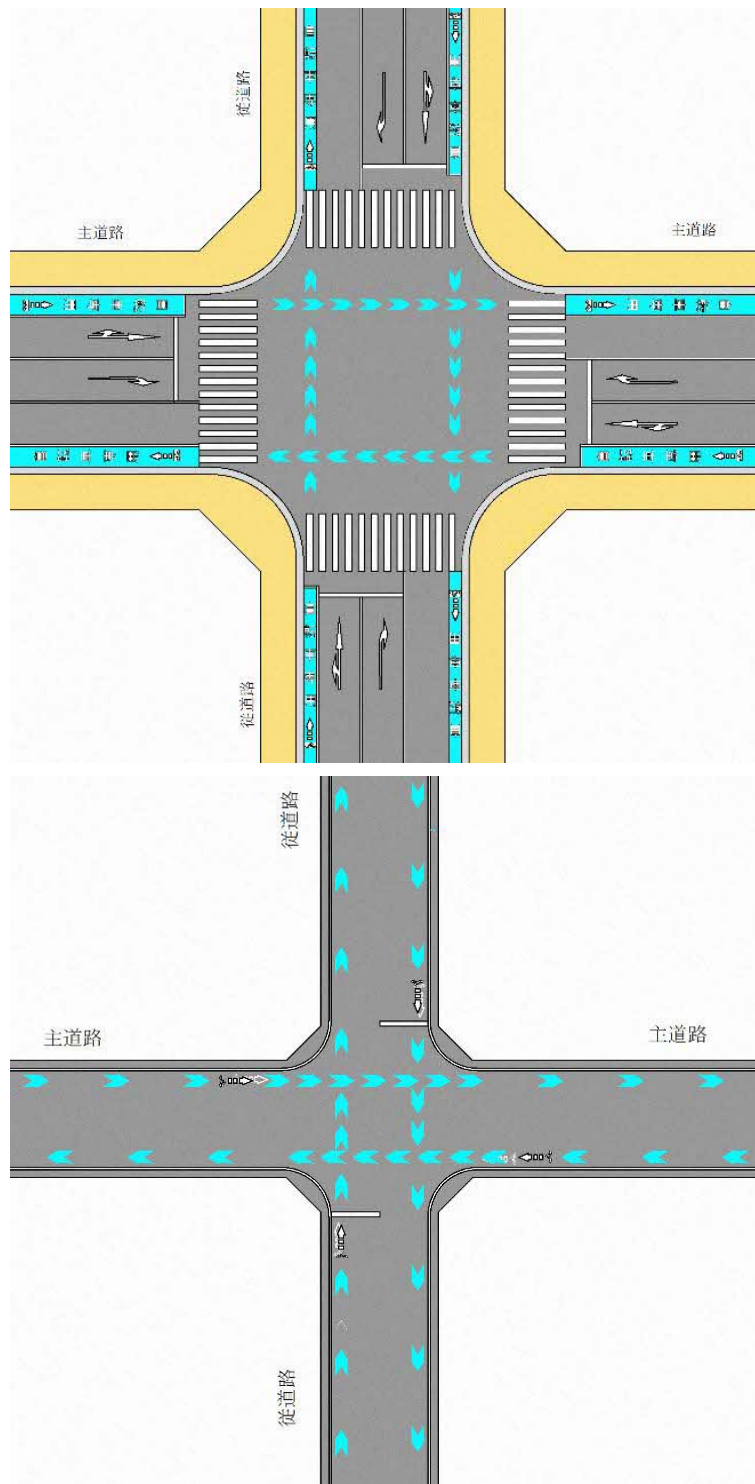
標準構造（歩道のない道路）



## (5) 特殊部の基本的な考え方

## ① 交差点部（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）

交差点内では、自転車通行位置の明示などの安全対策に配慮し、概ね 2.0m 間隔の矢羽根型路面表示を設けるものとします。



参考：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 5-16 交差点部のイメージ図（上：自転車道、自転車専用通行帯 下：車道混在）

② アンダーパス（オーバース）

アンダーパス（オーバース）の車道における自転車通行は、危険が伴うことが考えられることから、以下のような措置を講じます。

- ・側道に車道がある場合は、車道左側に自転車通行空間を設ける。
- ・側道の歩道に十分な余裕がある場合は、自転車通行空間を設け、視覚的に分離を行う。
- ・側道に車道がない場合は、アンダーパス（オーバース）に入る前に、矢羽根型路面表示の間隔を2.0mとし、自転車通行空間を一旦終了させ、側道からは歩道内を歩行者として、自転車を押すように標識や路面表示により促す。



四街道市内・中央名和通りアンダーパス（令和6年1月撮影）

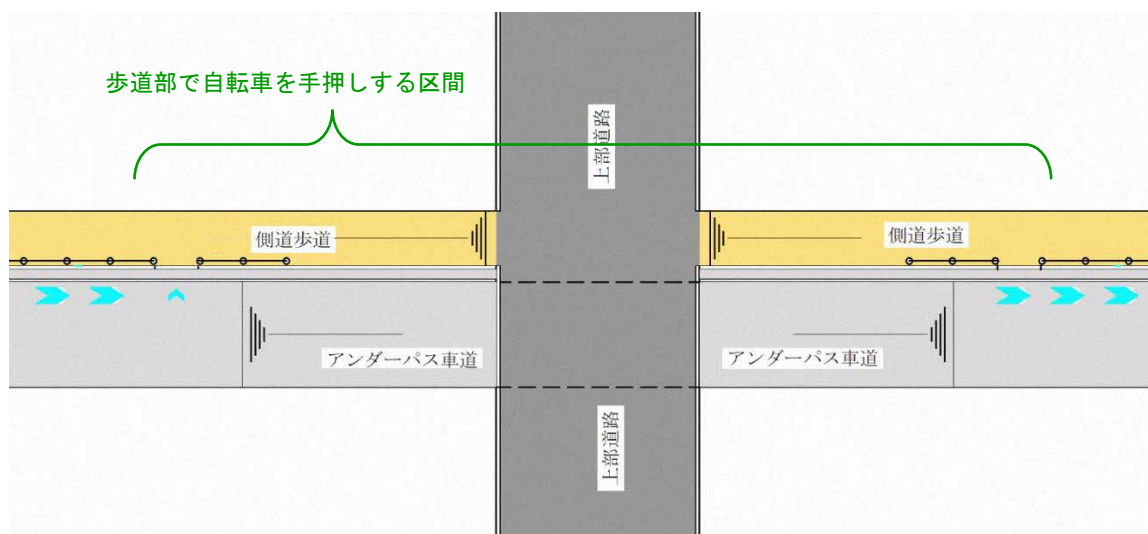


図5-17 アンダーパスのイメージ図

## ③ 橋梁部

橋梁部の車道幅員は、その前後より狭隘化している箇所が多く、自転車はセンター寄りに進路を変える必要が生じるため、標識や路面表示により、車と自転車の双方に注意喚起を促します。

なお、狭隘箇所の前後は矢羽根型路面表示の間隔を交差点内と同等の概ね2.0mとします。



四街道市内・内黒田橋橋梁部（令和6年4月撮影）

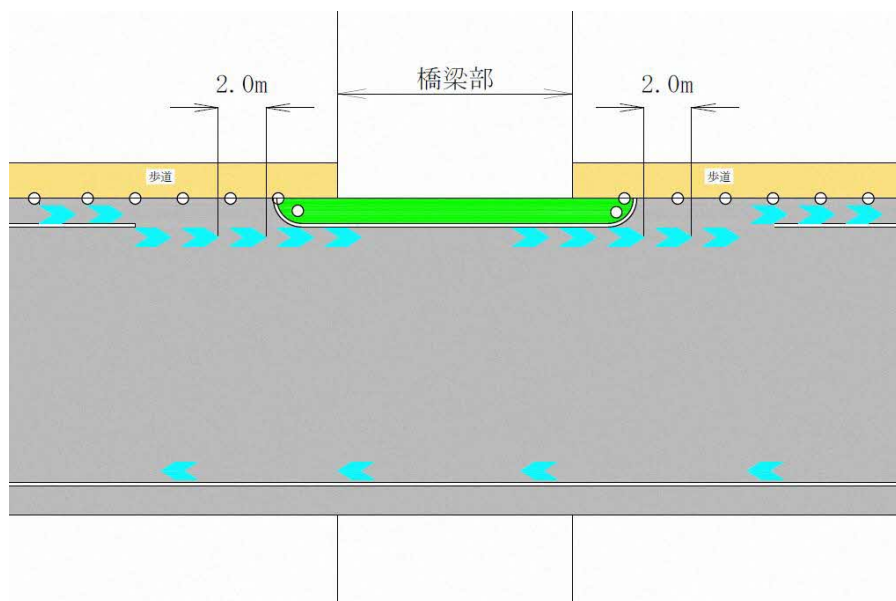


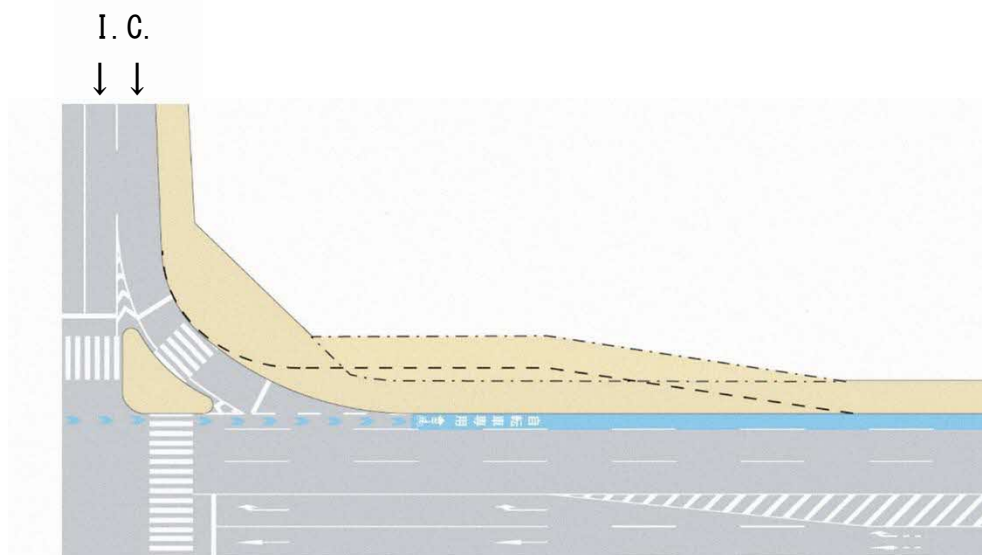
図5-18 橋梁部のイメージ図



## ④ インターチェンジ付近

本市にある高速道路のインターチェンジ（1か所）は、現状では一般道への合流交差点において、右折は信号や停止線が有り、左折は高速道路を降りて信号や停止線が無くそのまま一般道の左車線になって本線に合流する形態となっています。

安全な自転車通行に配慮した見直しについて、交差点での交通処理方法を交通管理者と調整していきます。



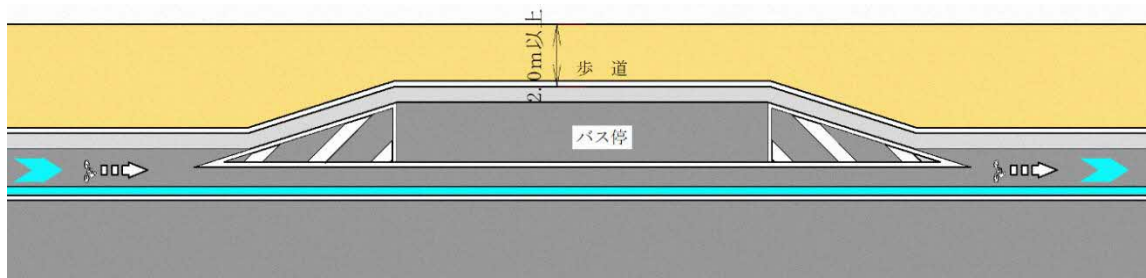
参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁

図 5-19 インターチェンジ降り口のイメージ図

⑤ バス停部

バス停部では、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化します。また、自転車とバスの交錯の防止を図るため、路面表示等により、自転車利用者に停止を促す注意喚起を行うものとします。

○バス乗降客が多く見込まれ、歩道幅員 2.0m 以上確保できる路線にバス停留所を設置する場合は、歩道に凹型のバスベイを設けるものとします。



参考：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 5-20 バス停部（バスベイ型）のイメージ図

○バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるストレート型のバス停とすることができるものとします。



参考：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 5-21 バス停部（ストレート型）のイメージ図

## 6 優先整備路線の選定

### (1) 優先整備路線の選定基準

自転車ネットワーク路線において、特に自転車通行空間の整備効果を早期（10年以内）に発現させる必要性が高い路線を『優先整備路線』とします。ただし、路線によっては今後の社会情勢等により、整備期間が延伸する可能性もあります。

優先整備路線以外の路線については、順次整備を進めるものとします。

優先整備路線は、次の3つの視点に基づいて選定します。

#### ○ 主要施設を繋ぐ路線

駅・商業施設・市役所等の公共施設を繋ぎ、自転車利用の主要路線としての役割を担う路線を整備します。

#### ○ 自転車関連事故が多発している路線

自転車と歩行者の錯綜や自転車関連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します。

#### ○ 都市計画道路が整備済みまたは短中期で整備完了が見込める路線

整備済みの都市計画道路は、一定の道路幅員が確保されている場合が多く、幅員構成の変更（路肩部→自転車通行帯や矢羽根型路面表示）が比較的容易にでき、早期整備が望めます。

## 6 優先整備路線の選定

### (2) 優先整備路線の選定結果

優先整備路線の選定基準を踏まえ、次図のとおり優先整備路線を選定します。

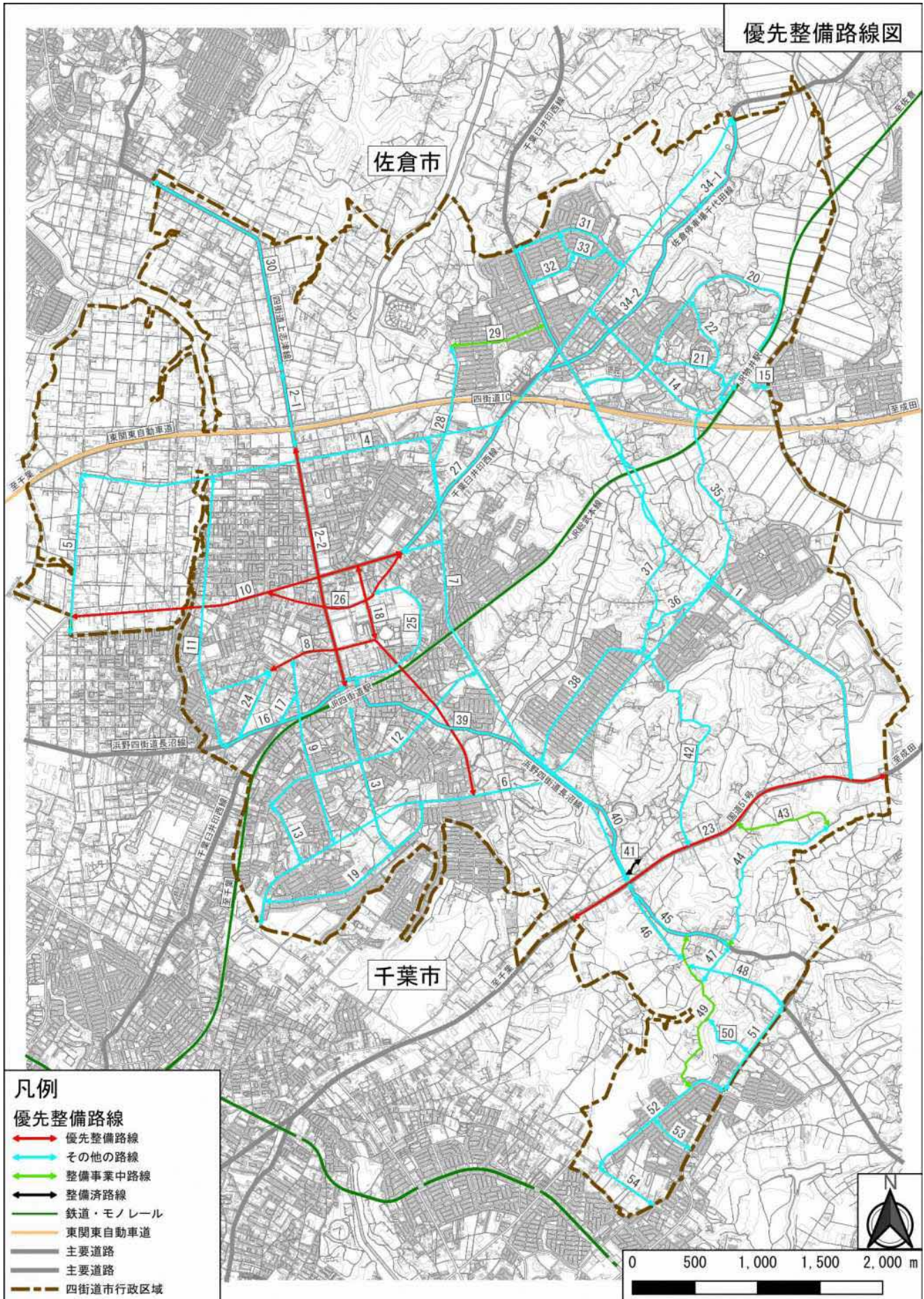


図6-1 優先整備路線図

6 優先整備路線の選定

路線番号	道路名	標準幅員 (m)	路線延長 (m)	車線数	制限速度 (km/h)	管理者	整備形態	整備の優先性	備考
		注1	注2						
1	3・3・1 山梨臼井線	22.0	5,200	2~5	40、-	県・市	自転車道		
2-1	3・4・2 四街道駅前大日線	18.0	2,430	2~3	40	県	車道混在(歩道あり)	優先	
2-2							自転車専用通行帯		
3	3・4・3 四街道和良比線	18.0	1,150	2~3	50	市	自転車専用通行帯		
4	3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線	18.0	6,240	1~3	40、-	県・市	自転車専用通行帯		
5	3・4・5 千葉鹿放ヶ丘線	18.0	1,300	2	40	市	自転車専用通行帯		
6	3・4・6 千葉四街道線	18.0	4,760	1~3	40、50	市	自転車専用通行帯		
7	3・4・7 南波佐間内黒田線	18.0	3,750	1~3	40	県・市	自転車専用通行帯		
8	3・4・8 四街道鹿渡線	16.0	2,870	2~3	40、50	市	自転車専用通行帯	一部優先	
9	3・4・9 四街道和良比線	16.0	1,520	1~3	-	市	自転車専用通行帯		
10	3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	16.0	3,020	2~3	40、50	県・市	自転車専用通行帯	一部優先	
11	3・4・11 四街道大日桜ヶ丘線(一部除外)	16.0	2,190	1	-	市	自転車専用通行帯		
12	3・4・12 和良比鹿渡線	16.0	2,000	2~3	50、-	市	自転車専用通行帯		
13	3・4・13 船橋四街道線(一部除外)	16.0	523	2	50	市	自転車専用通行帯		
14	3・4・14 物井駅前線	16.0	1,600	2~3	40	市	自転車専用通行帯		
15	3・4・15 物井佐倉線	18.0	160	2	-	市	自転車専用通行帯		
16	3・5・16 四街道駅前下志津新田線	12.0	1,020	2	40	県	車道混在(歩道あり)		
17	3・5・17 下志津新田四街道線	12.0	240	2	40	市	車道混在(歩道あり)		
18	3・4・18 鹿渡大日線	20.0	590	2~3	40	市	自転車専用通行帯	優先	
19	3・4・19 小名木和良比線	16.0	1,630	2~3	50	市	自転車専用通行帯		
20	3・4・20 物井1号線	16.0	2,970	2~3	-	市	自転車専用通行帯		
21	7・6・21 物井2号線	10.0	670	1~2	-	市	車道混在(歩道あり)		
22	7・6・22 物井3号線	9.0	700	1	-	市	車道混在(歩道あり)		
23	3・3・23 国道51号	25.25	3,170	2~4	50	国	自転車道	優先	他事業実施中(道路拡幅事業)
24	四街道23号線の一部含む	8.5~11.4	607	2	40	市	車道混在(歩道あり)		
25	鹿渡35号線 四街道栗山半台鹿渡線の一部含む	5.8~16.9	1,436	2~3	30、-	県・市	車道混在(歩道あり)		
26	大日線ヶ丘56号線 大日線ヶ丘69号線	8.3~24.1	1,303	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)	優先	
27	千葉臼井西線の一部含む	9.0	1,329	2	40	県	車道混在(歩道あり)		
28	南波佐間内黒田線 内黒田栗山線の一部含む	4.5~28.9	1,309	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)		
29	池花17号線 千代田29号線	10.5~24.0	785	1~2	40	市	車道混在(歩道あり)	優先	他事業実施中(交通安全対策事業)
30	四街道上志津線の一部含む	9.2~9.5	2,030	2	40	県	車道混在(歩道あり)		
31	千代田線	15.0	1,003	2	40	市	車道混在(歩道あり)		
32	千代田49号線	10.5	463	2	30	市	車道混在(歩道あり)		
33	千代田95号線の一部含む	7.5~10.5	501	2	30	市	車道混在(歩道あり)		
34-1	佐倉停車場千代田線の一部含む	6.0~13.3	2,694	2~3	40	県	車道混在(歩道なし)		
34-2							車道混在(歩道あり)		
35	向井物井線	6.5~17.4	1,523	2~3	40、-	市	車道混在(歩道あり)		
36	和良比山梨2号線の一部含む	7.0~17.9	663	2	40、-	市	車道混在(歩道あり)		
37	物井山梨1号線の一部含む 山梨物井線の一部含む 山梨10号線	3.2~7.6	2,306	1~2	40	市	車道混在(歩道なし)		
38	旭ヶ丘線	11.9~13.0	1,358	2	30	市	車道混在(歩道あり)		
39	浜野四街道長沼線の一部含む	7.5~16.2	1,757	2~3	30、40	県	車道混在(歩道あり)		
40	浜野四街道長沼線の一部含む	9.3~12.7	1,246	2	40	県	車道混在(歩道あり)		
41	南波佐間3号線の一部含む	3.1~6.0	190	1	-	市	車道混在(歩道なし)		整備済
42	山梨11号線 山梨南波佐間線	2.5~13.8	1,966	1	-	市	車道混在(歩道なし)		
43	吉岡4号線	4.0~14.3	840	1	-	市	車道混在(歩道なし)	優先	他事業実施中(道路拡幅事業)
44	吉岡3号線の一部含む	3.0~12.2	1,510	1	-	市	車道混在(歩道なし)		
45	浜野四街道長沼線の一部含む	7.0~18.7	1,017	2~3	40	県	車道混在(歩道あり)		
46	-	2.0~18.0	670	1	-	県	車道混在(歩道あり)		
47	吉岡新開1号線の一部含む	2.4~11.2	364	1	-	市	車道混在(歩道なし)		
48	-	14.2~18.1	858	1	-	県	車道混在(歩道あり)		
49	吉岡17号線 吉岡新開1号線の一部含む 鷹の台3号線	2.4~11.2	1,473	1	-	市	車道混在(歩道なし)	優先	他事業実施中(道路拡幅事業)
50	鷹の台1号線 吉岡38号線	3.0~8.0	487	1	-	市	車道混在(歩道なし)		
51	吉岡35号線	11.1~18.0	827	2~3	50	市	車道混在(歩道あり)		
52	鷹の台2号線	12.0~15.0	1,280	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)		
53	鷹の台5号線	10.0	393	2	-	市	車道混在(歩道あり)		
54	吉岡線の一部含む	9.8~12.4	538	2	40	市	車道混在(歩道あり)		

※No.24以降(都市計画道路以外)で県道以外の道路幅員は、四街道市地図情報システム・認定路線網図データから取得

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

※車線数及び制限速度は、千葉県警察、Google Map、現地踏査により調査(-は規制速度なし)

注1 : 路線全体の標準幅員を示す。

注2 : GISデータより路線延長を測定、都市計画道路の一部除路外線以外は計画延長を記載。路線が交差している交差点では、延長を重複カウント

表6-1 自転車ネットワーク路線一覧表(自転車通行空間整備の優先性を表記)

6 優先整備路線の選定

四街道市				
路線番号	道路名	整備延長(m)	整備形態	備考
8	3・4・8 四街道鹿渡線	2,310	自転車専用通行帯	一部優先
10	3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	2,000	自転車専用通行帯	
18	3・4・18 鹿渡大日線	590	自転車専用通行帯	
26	大日緑ヶ丘56号線 大日緑ヶ丘69号線	1,303	車道混在	
29	池花17号線 千代田29号線	785	車道混在	他事業実施中 (交通安全対策事業)
43	吉岡4号線	840	車道混在	他事業実施中 (道路拡幅事業)
49	吉岡17号線 吉岡新開1号線の一部含む 鷹の台3号線	1,473	車道混在	他事業実施中 (道路拡幅事業)

千葉県				
路線番号	道路名	整備延長(m)	整備形態	備考
2-2	3・4・2 四街道駅前大日線	2,000	自転車専用通行帯	
10	3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	690	自転車専用通行帯	

国				
路線番号	道路名	整備延長(m)	整備形態	備考
23	3・3・23 国道51号	3,170	自転車道	他事業実施中 (道路拡幅事業)

表6-2 管理者別 自転車通行空間の優先整備路線

## 7 計画の推進体制と評価及び見直し

### (1) 計画の推進体制

本計画の目標達成に向け、隣接市、千葉県、国、警察と相互に連携しながら推進するとともに、計画的な整備について調整を図ることとします。

### (2) 自転車ネットワーク計画の評価及び見直し

本計画は、令和10年度に自転車通行空間の整備状況を確認するとともに、今後の社会情勢や交通状況の変化、国のガイドラインの改定、県の動向、新たな整備課題等に対応し、必要に応じて見直しを行います。

## 付録 用語集

語句	説明
<b>あ行</b>	
アンダーパス	交差する鉄道や道路などの下を通過して、周辺より低くなっている道路をいう。
<b>か行</b>	
狭さく	道路構造令第31条の2に規定される、通行車両の走行速度抑制のために車線幅員を前後より縮小する道路構造のこと。
橋梁	河川、溪谷、湖沼、海峡、運河、道路、鉄道などの上方に輸送路を設けるためにつくられる構造物の総称のこと。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路のこと。
区画線	道路法第45条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路鋸、ペイント（白線や黄色線）、石等により路面に描かれた線、記号又は文字などのことをいう。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
<b>さ行</b>	
シェアサイクル	専用の駐輪場が設置されている場所であれば、どこでも自転車を借りて、返すことができるサービスのこと。
シェアサイクルステーション	シェアサイクル専用自転車の貸出、返却ができる拠点（駐輪場）。
車道混在	車道の左側端に自転車が通行すべき位置を矢羽根等の路面表示で明確に表示し、同じ車線内で自転車とクルマが共存を図る形態のことをいう。
主要道路	その地域で主要な役割を担う道路で、本書では幹線道路である国道、県道を指す。
自転車	<p>道路交通法では、自転車は、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものとされている。また、内閣府令で定める以下の基準に適合し、他の車両をけん引していないものを「普通自転車」という。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 長さ 百九十センチメートル</li> <li>ロ 幅 六十センチメートル</li> </ul> </li> <li>二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 四輪以下の自転車であること。</li> <li>ロ 側車を付していないこと。</li> <li>ハ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。</li> <li>ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。</li> <li>ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。</li> </ul> </li> </ul>
自転車活用推進計画	自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画をいう。



語句	説明
<b>さ行</b>	
自転車活用推進法	極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、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 29 年（2017 年）5 月 1 日に施行された法律。この法律の中で、市町村は当該市町村の区域の実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とされている。
自転車専用通行帯	道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された通行帯をいう。
自転車専用道路	道路法第 48 条の 13 第 1 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。
自転車通行空間	歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるように、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分をいう。
自転車道	道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。
自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。
生活道路	法律上の明確な定義はないが、交通規制基準（警察庁）において「一般道路（自転車専用道路以外）のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路」とされている。
ゾーン 30	交通管理者である警察庁から出された施策で、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的とした交通安全対策の一つである。区域（ゾーン）を定めて時速 30 km の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車両の走行速度や通り抜けを抑制する対策のことをいう。
ゾーン 30 プラス	ゾーン 30 の内容に加えて、道路管理者による物理的デバイス（狭さく等）を設置した区域のことを指す。
<b>た行</b>	
大規模小売店舗	建物内の店舗面積※の合計が 1,000 m <sup>2</sup> を超える店舗。 ※店舗面積：小売業を行なうための店舗の用に供する床面積のこと。 （飲食、サービスは含まれません。）
千葉県自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づいて、千葉県において自転車の活用を総合的・計画的に推進するために策定された、千葉県版の自転車活用推進計画をいう。

語句	説明
<b>た行</b>	
停車帯	道路構造令で定められた日本における道路の設計に関する用語で、主に都市部の道路で駐停車の多い区間において、「主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分」(道路構造令第2条第14号)を指す。
都市計画道路	都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に規定した手続きによって定める道路である。都市計画道路は、交通機能に着目して、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分され、人や物資の円滑な移動を確保する役割のほか、防災や環境・景観面での良好な都市空間の形成、上下水道、電気、ガスなどの収容空間、土地利用の誘導など様々な役割があり、都市基盤の中でも最も基本となる根幹施設のこと。
都市公園	国営公園や地方公共団体が設置する公園及び緑地のこと。
道路標識	道路の傍ら若しくは上空に設置され、利用者に必要な情報を提供する表示板。交通事故を未然に防ぐための規制・危険箇所への警戒喚起、指示・案内による交通の円滑化などを目的に設置されるもの。
道路標示	道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋏、ペイント、石等による線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定されている。
<b>は行</b>	
ハザードマップ	一般的に「自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図」とされています。防災マップ、被害予測図、被害想定図、アボイド(回避)マップ、リスクマップなどと呼ばれる場合もある。
発生集中量	ある地域の交通発生量(ある地域を出発するトリップ)と交通集中量(ある地域に到着するトリップ)を加えたものをいう。 (単位:トリップエンド/日)
ピクトグラム	情報や指示、案内などを単純化された絵や図形で表したもの。「絵文字」「絵記号」「図記号」などと訳されることもあり、言語によらず情報を伝達することができ、街頭や施設内での案内などによく用いられるもの。
物理的デバイス	生活道路において、歩行者等の安全な通行を確保するため、自動車の走行速度を減速させる目的で設置される(狭さく・ハンプ・シケイン等)の総称のこと。
歩道	道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分のいう。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

語句	説明
<b>ら行</b>	
路肩	道路構造令第2条第1項12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分という。
路面標示	路面標示は、道路標示と区画線と法定外表示（止まれの文字や交差点クロスマークなど）の3種類に大別される。 道路交通に対して必要な案内、誘導、警戒、規制、指示などを路面標示用塗料、道路鋳、石などによって路面に設置するものをいう。
<b>や行</b>	
矢羽根 (矢羽根型路面表示)	自転車の通行位置と方向を明示して、自転車の安全な通行を促すもの。自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面標示のこと。

四街道市自転車ネットワーク計画

令和 年（ 年） 月発行

発行 四街道市

〒284-8555

千葉県 四街道市 鹿渡無番地

電話 043-421-2111

FAX 042-521-2653

ホームページ <https://www.city.yotsukaido.chiba.jp/>

編集 四街道市 都市部 市街地整備課

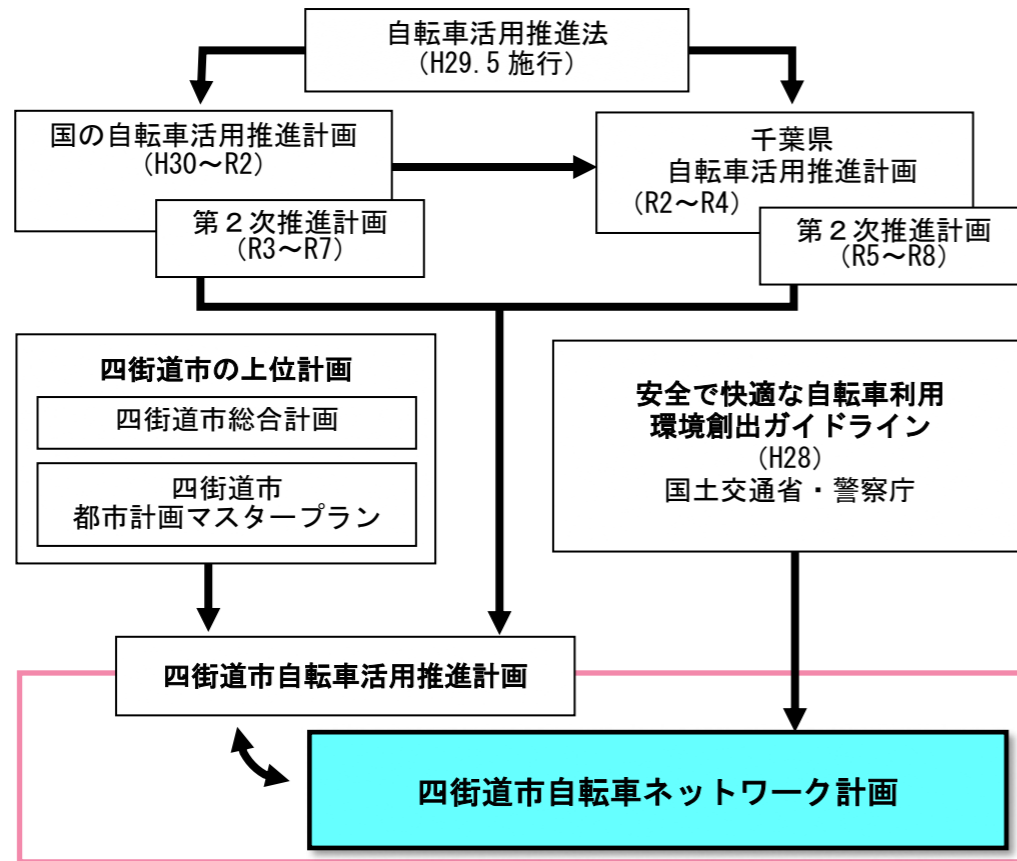
# 四街道市自転車ネットワーク計画

## 1 計画の目的

本計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備形態、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進めることを目的とします。

## 2 計画の位置づけ

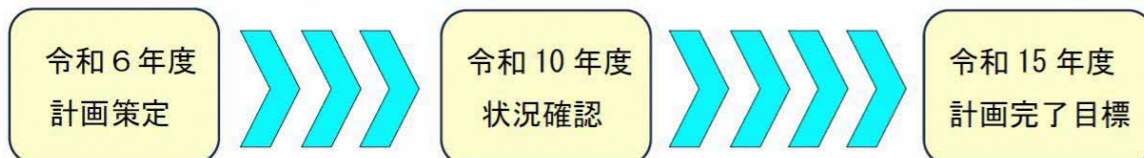
本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とする「四街道市自転車活用推進計画」の施策内容の一部として整合させ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえて策定します。



## 3 計画の区域と期間

本計画の対象とする区域は、市内全域とします。

また、自転車通行空間の整備には、長期的な視野を持って対応する必要があるため、計画の期間は、令和6年度から令和15年度の10か年とし、中間の令和10年度に計画の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



## 4 現状と課題

本市のほぼ全域において自転車通行空間が未整備であること、また、自転車利用に関する現状より、自転車通行に関わる課題を整理すると以下のとおりとなります。

現 状	課 題
・ 駅、学校、商業施設等への自転車通行空間がなく、安全性の確保ができていない。	・ 施設と住居間を繋ぐ、自転車通行空間の安全性・快適性の確保が必要。
・ 主要道路では1日当たり4千台以上の交通量がある。	・ 交通量の多い道路での歩行者と自転車の通行スペースの確保が必要。
・ 都市計画道路の整備延長は全体の5割。	・ 都市計画道路の未整備箇所における連続性の確保が必要。
・ 5つの中学校に自転車通学路がある。	・ 主要な自転車通学路における安全性の確保が必要。
・ 自転車関連事故数の横ばい状態。	・ 自転車関連事故の発生抑制となる整備が必要。
・ 交差点や交差点付近での事故が多い。	・ サイクリングコースの安全性・快適性の確保が必要。
・ 3市連携事業の「房総里山サイクリングコース」が設定されている。	・ 隣接市の自転車ネットワーク路線との連続性の確保が必要。
・ 千葉市の自転車ネットワーク路線へつながる道路が4か所ある。	・ 自転車通行空間の整備が必要。
・ 自転車通行空間の整備の要望がある。	

## 5 計画の基本方針と目標

課題を踏まえ、以下の基本方針に基づき、自転車ネットワークの整備を進めるものとします。

### 【基本方針】

- ・ 安全で快適な自転車通行空間の実現

前述の基本方針に基づき、当計画の目標を以下のとおり掲げます。

### 【目標】

- ・ 自転車利用向上に向けたネットワーク構築
- ・ 自転車通行空間の早期整備・運用
- ・ 自転車と安全・安心に共存できる環境づくり
- ・ 自転車事故の低減

# 四街道市自転車ネットワーク計画

## 6 路線の選定方法

「安全で快適な自転車通行空間の実現」という目標を達成するために本市の自転車ネットワーク路線は、『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）』による考え方を参考に、以下に該当する路線を選定します。

- ① 公共公益施設・学校・地域の核となる商業施設・スポーツ関連施設等の人が集まる施設や主な居住地区間を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間等を確保する必要がある路線
- 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べき路線（サイクリングコース含む）
- ⑤ 沿道で新たに集客施設の立地が計画される路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦ 都市の骨格を形成する都市計画道路
- ⑧ 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

## 7 整備形態の考え方

各路線の自転車通行空間の整備形態については、次の事項を考慮して道路状況に応じて設定します。

- ・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）
- ・道路構造令等の関係法令への準拠
- ・隣接市の自転車通行空間の整備状況
- ・可能な限り自転車と自動車を分離する

## 8 整備形態の選定

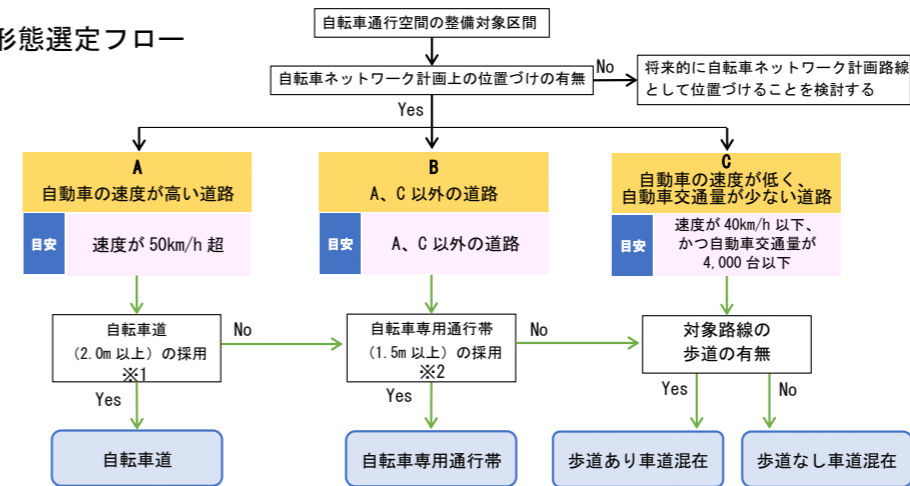
ガイドラインでは、整備形態の基本形として「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3区分が示されており、その分類は下表を目安としています。

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

※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。

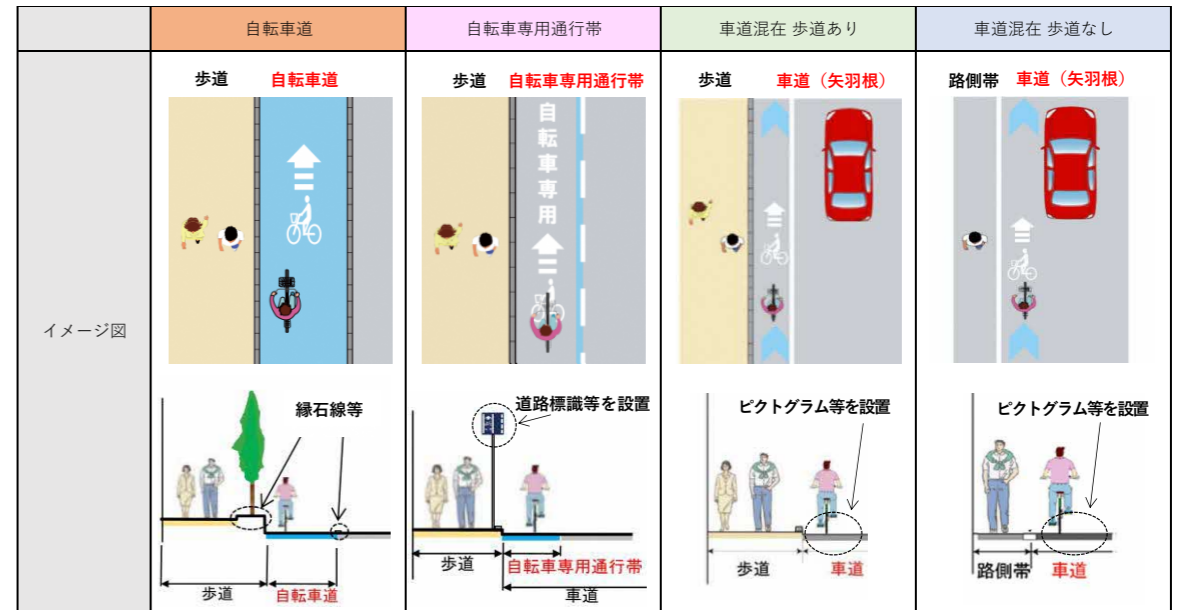
本市における自転車ネットワーク路線の整備形態は、ガイドラインの目安を参考に自動車の速度や道路幅員構成の状況から自転車の分離の可能性を勘案し、次のフローで整備形態を選定します。

## ■整備形態選定フロー



- ※1 自転車道は一方通行とし、幅員を少なくとも1.5m以上確保する。
- ※2 交差点付近等やむを得ない区間は通行帯幅を1.0m以上まで縮小することができるものとする。
- ※3 本計画の各整備形態については、計画策定時における各路線の制限速度を基に選定する。

## ■整備形態イメージ



フローに基づいて判定した整備形態に、自転車通行空間の連続性や整備の実現性等を加味して、各路線の整備形態（完成形）を定めました。（次のページの図）

都市計画道路については、完成後の道路幅員を考慮して整備形態を定めています。

なお、整備実施の際に改めて路線ごとの実情に沿うように整備形態を検討することができ、そこで決定した整備形態を完成形とします。

## 9 優先整備路線の選定

自転車通行空間の整備効果を早期（10年以内）に発現させる必要性が高い路線を『優先整備路線』とします。ただし、路線によっては今後の社会情勢等により、整備期間が延伸する可能性もあります。

- ・主要施設を繋ぐ路線
- ・自転車関連事故が多発している路線
- ・都市計画道路が整備済みまたは短中期で整備完了が見込める路線

※優先整備路線以外の路線については、順次整備を進めるものとします。

## 10 計画の推進体制と評価及び見直し

目標達成に向け、隣接市・千葉県・国・警察と相互に連携しながら計画的な整備の調整を図り、令和10年度における自転車通行空間の整備状況を確認するとともに、今後の社会情勢や交通状況の変化、国のガイドラインの改定、県の動向、新たな整備課題等に対応し、必要に応じて見直しを行います。

# 四街道市自転車ネットワーク計画

