

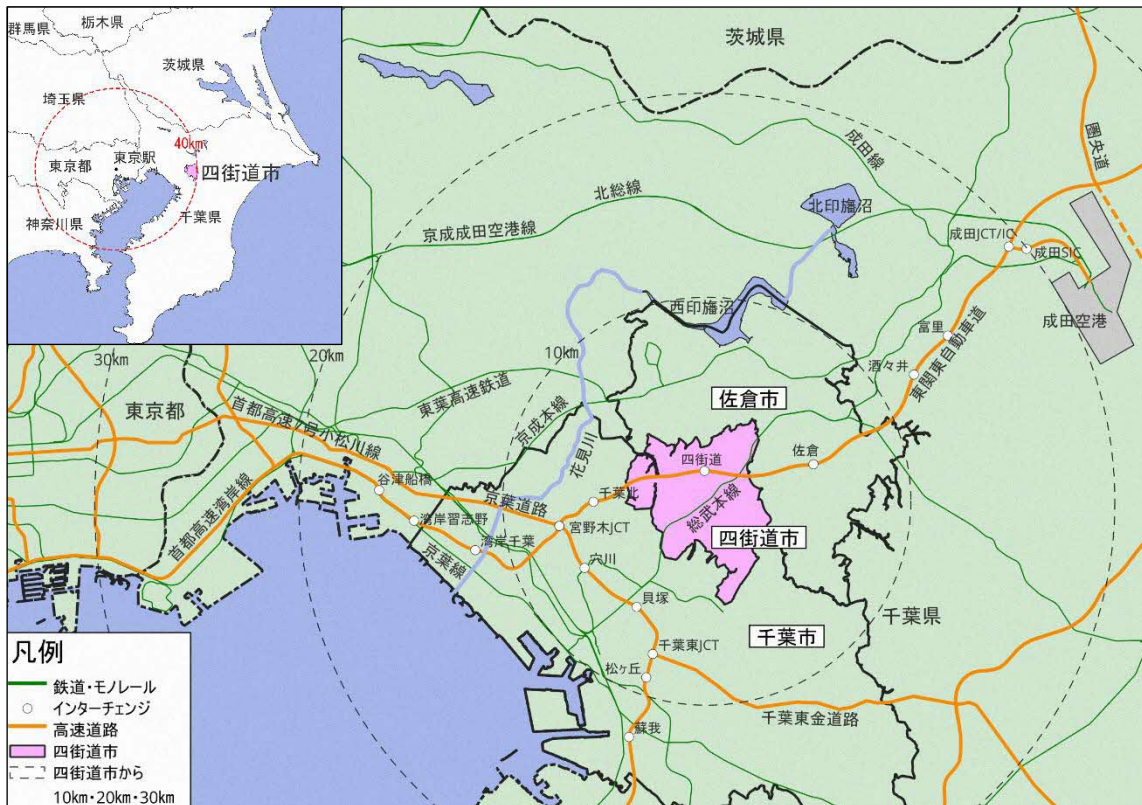
## 2 自転車利用に関する現状

### (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

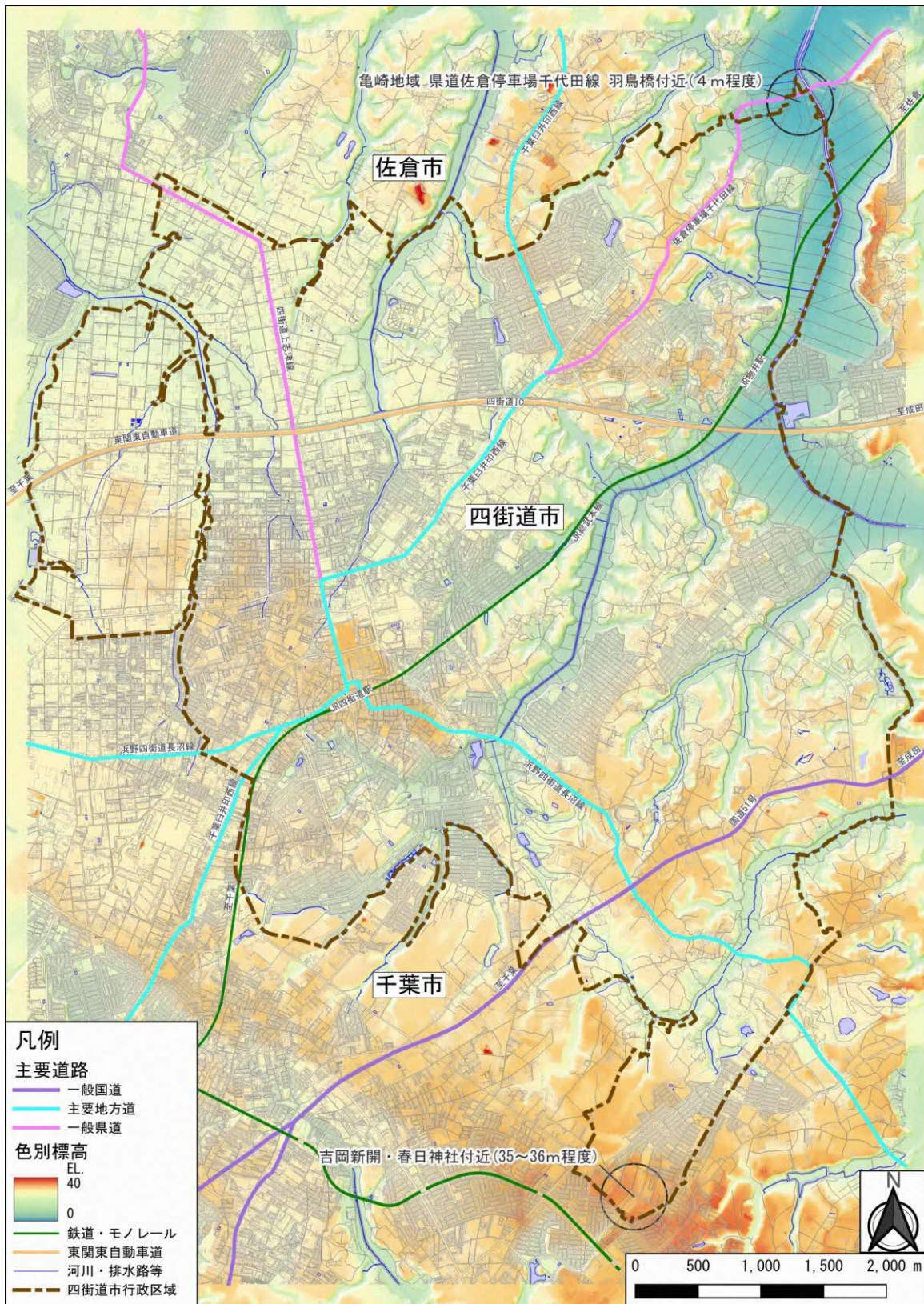
## 2 自転車利用に関する現状

### 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）



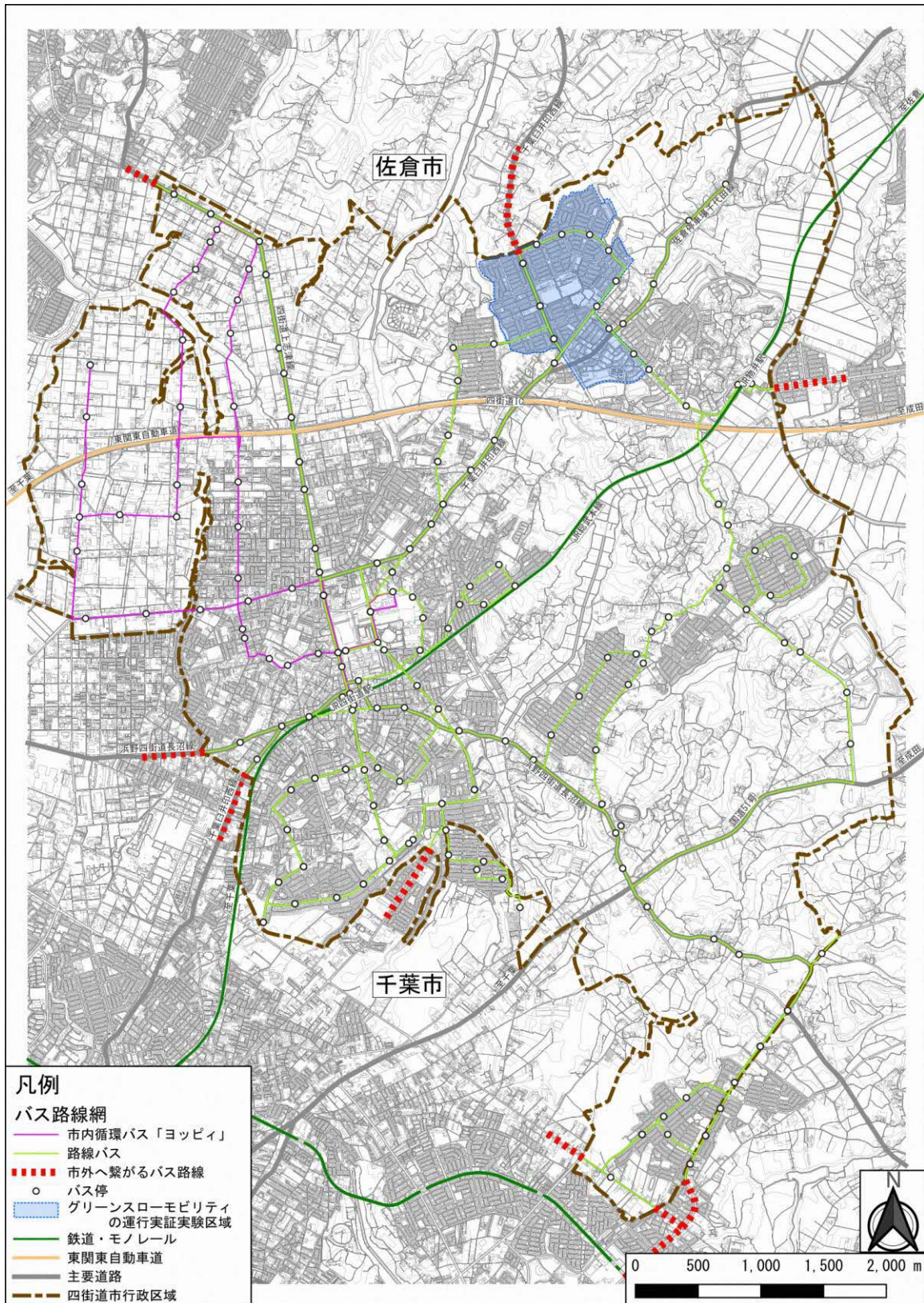
出典：基盤地図情報（数値標高モデル）（5mメッシュ）（令和5年7月取得）

※ 標高値は国土地理院2.5万分の1地形図を参照

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。



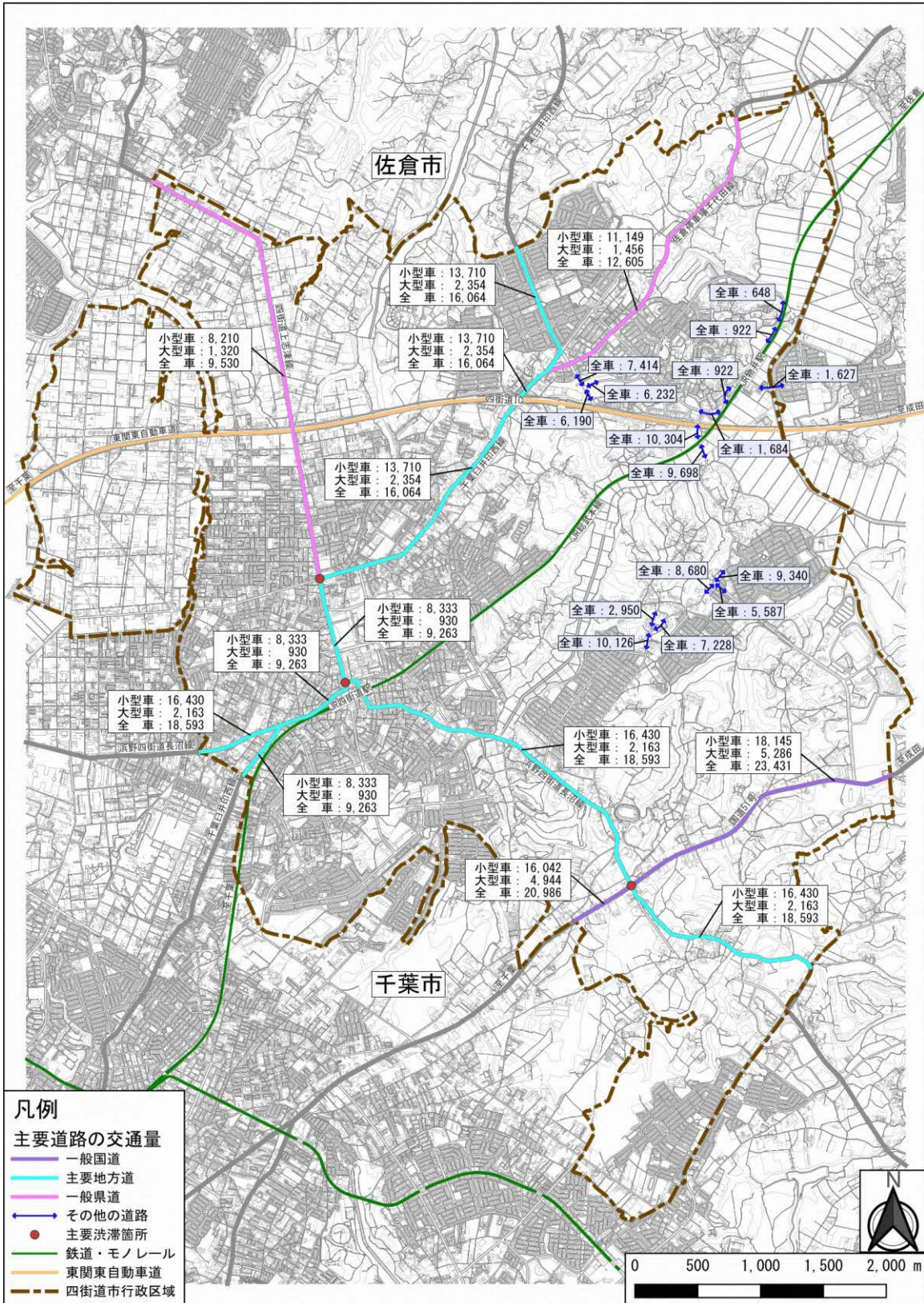
出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ 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。



出典：主要道路 = 国土交通省 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）（令和3年時点）

：その他の道路 = 物井駅東口アクセス道路予備設計委託・交通量調査報告書（令和4年12月時点）

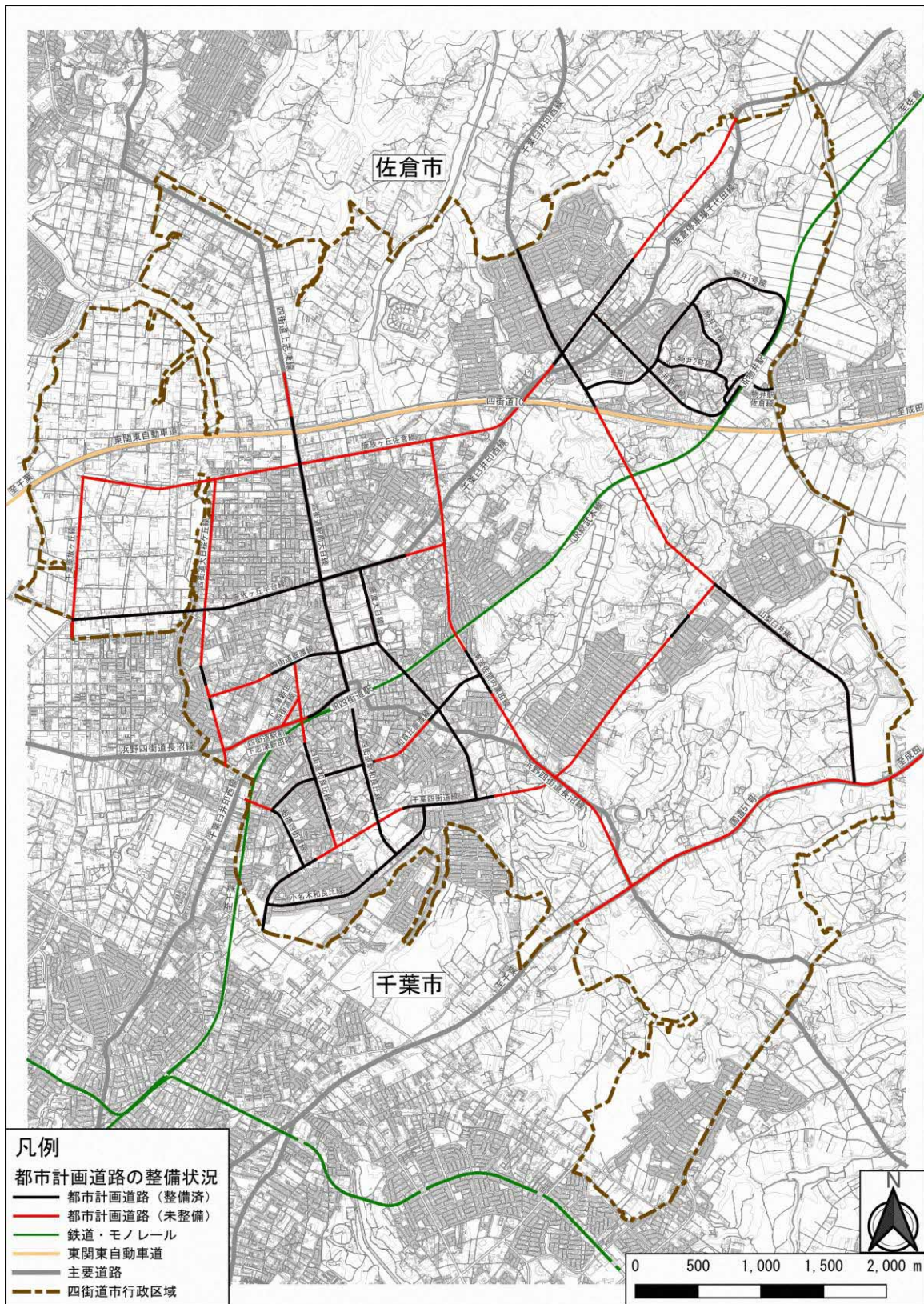
※ いずれも交通量調査は、24時間交通量をもとに算出しています。

※ 交通量4,000台・・・「道路構造令の解説と運用」（令和3年3月）において、自動車の「交通量が多い」場合は、対自転車事故（交通量が多い目安）が多い傾向にある4,000台/日以上が目安とされています。

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。



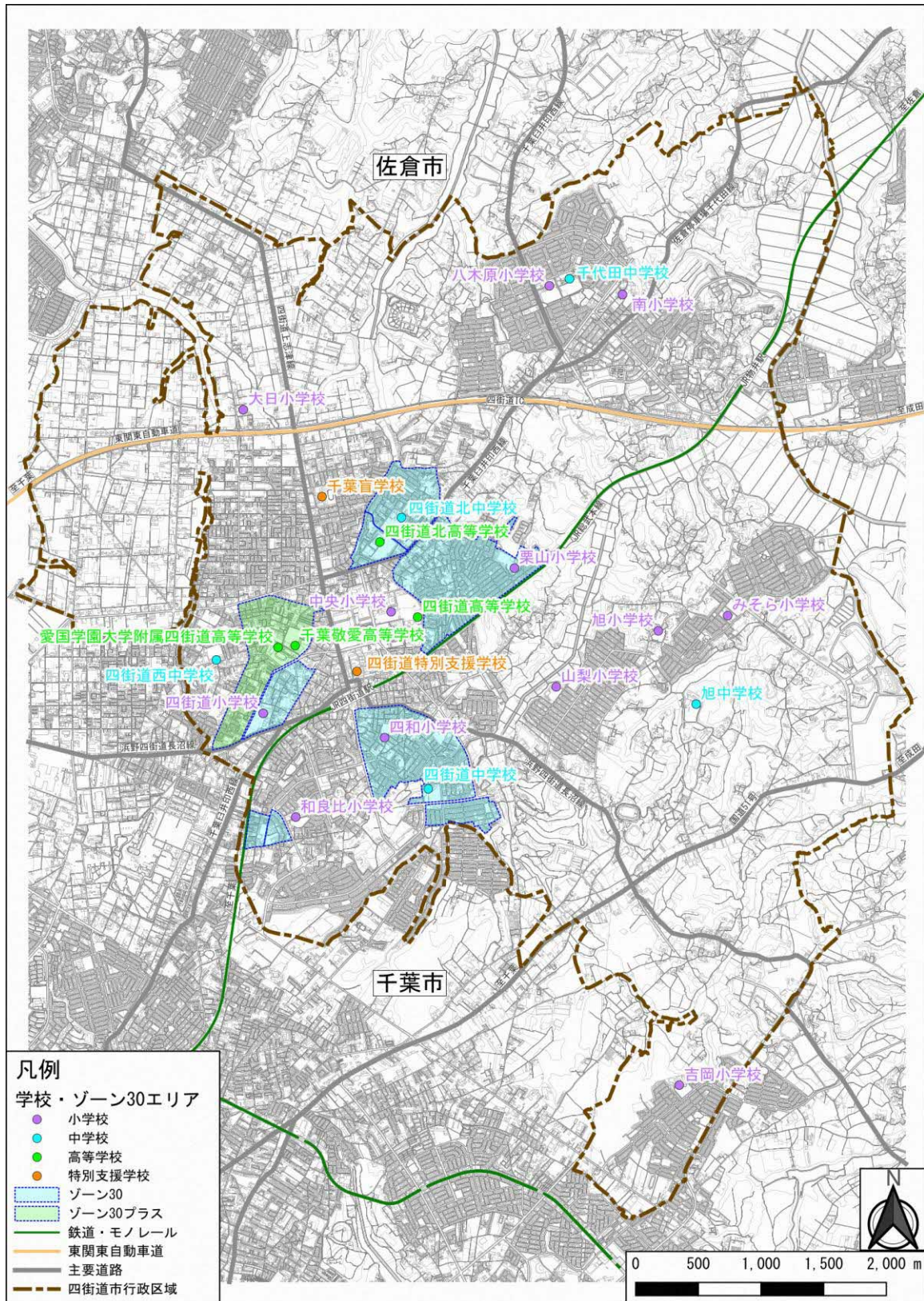
出典：四街道市ホームページ（都市計画道路整備方針及び状況について）（令和5年6月時点）

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。



出典：国土数値情報（学校データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ ゾーン30・・・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30km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します。

※ 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します。

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。

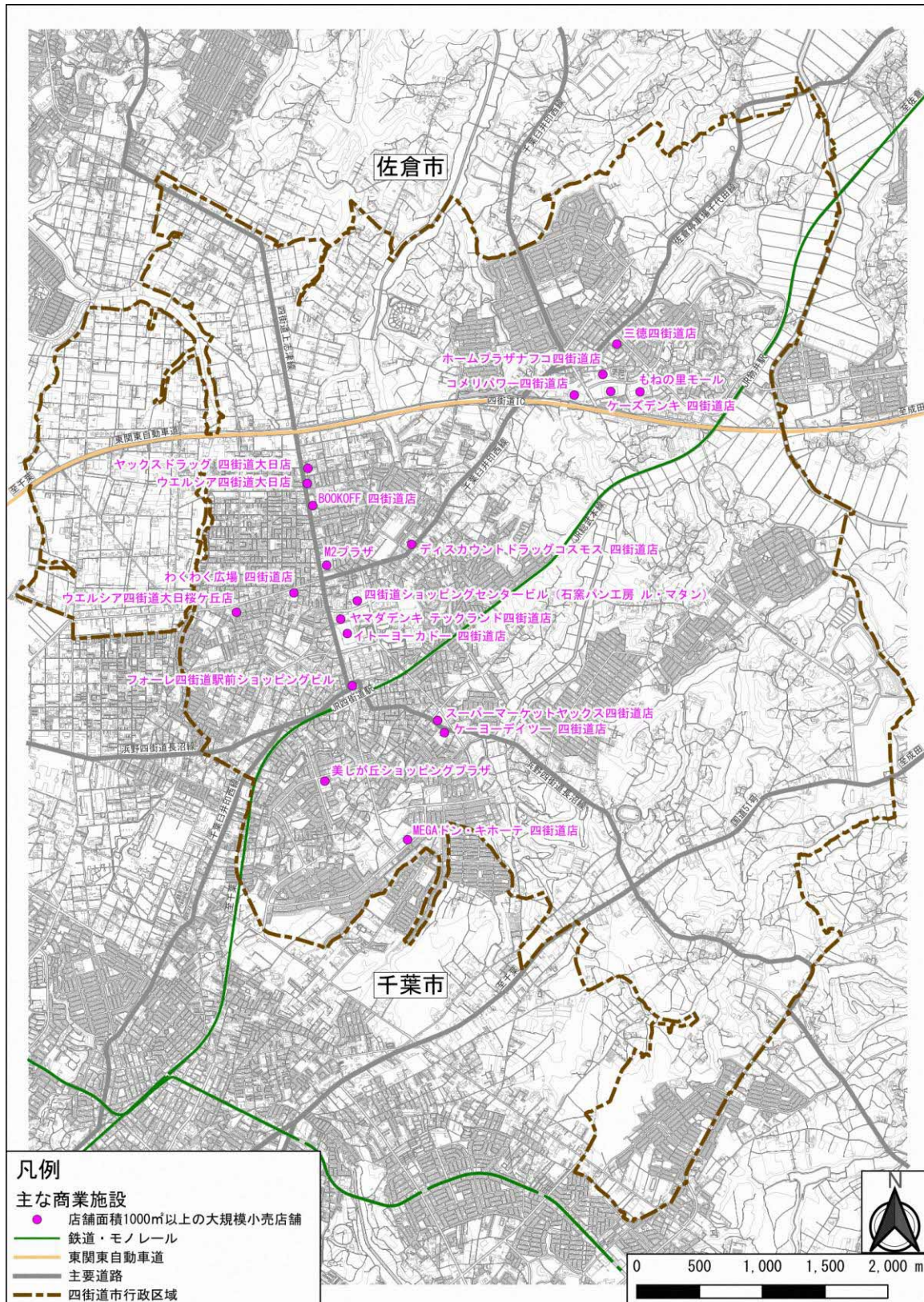


図 2-7 店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の主な商業施設

## 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。

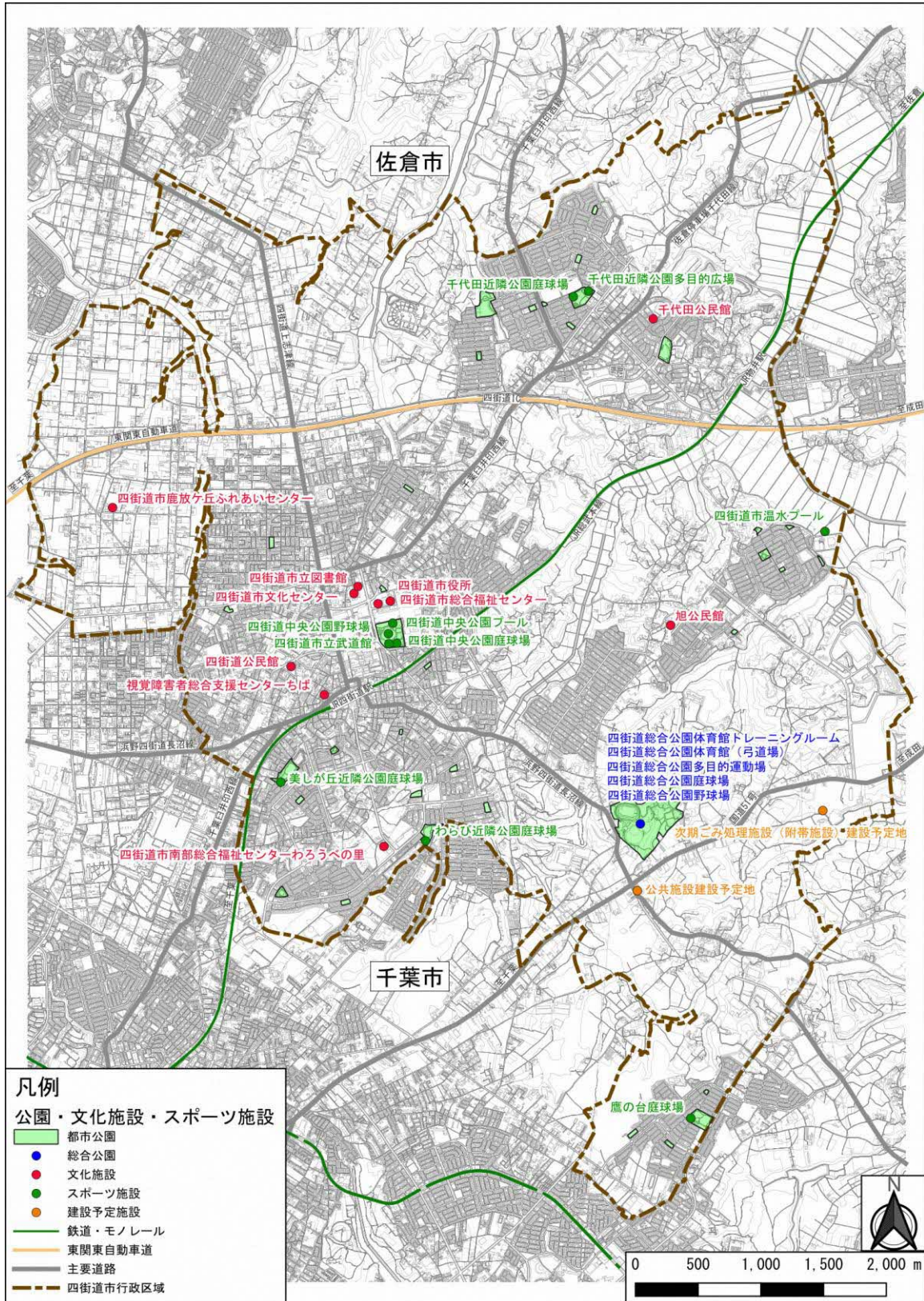


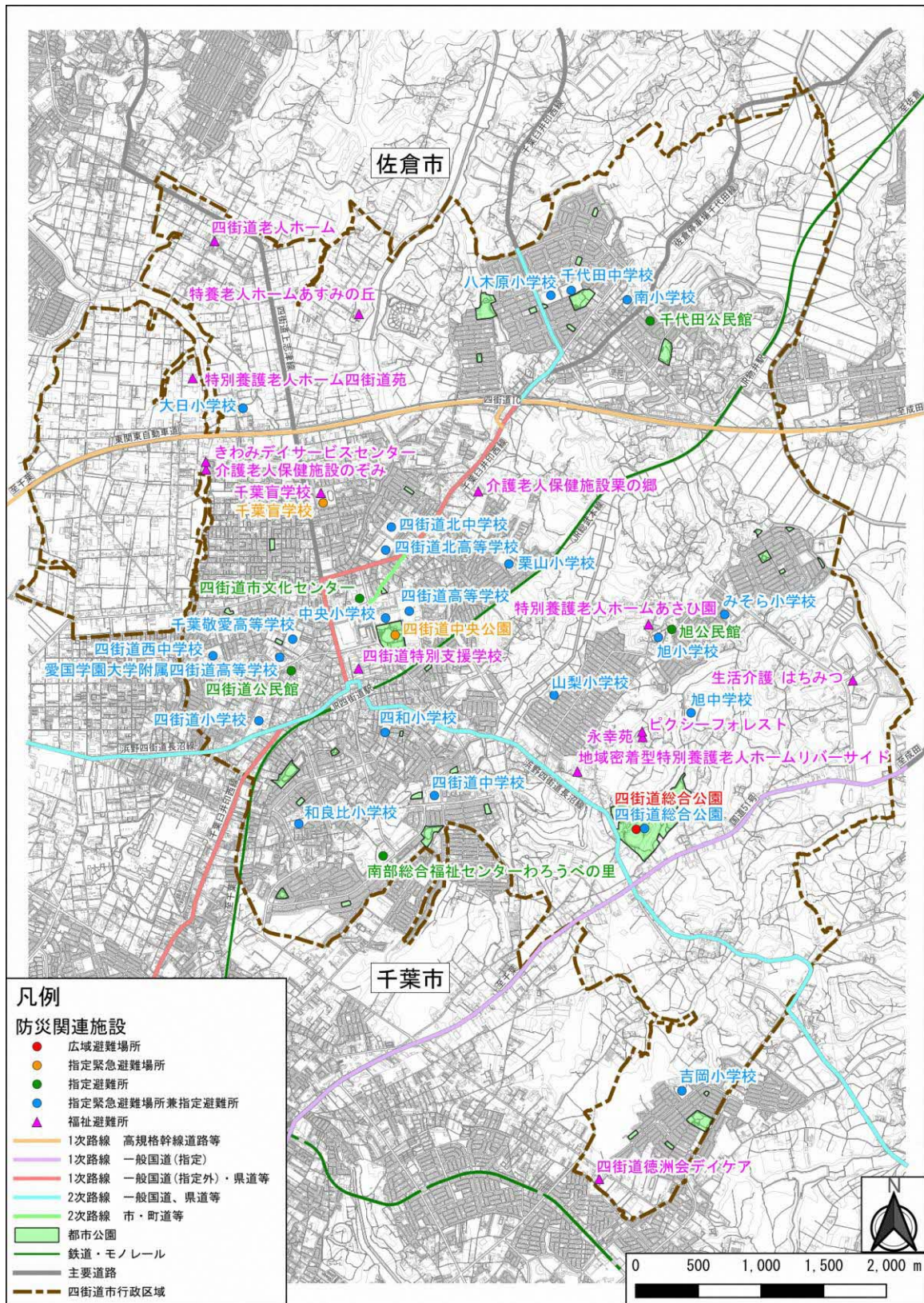
図2-8 公園・文化施設・スポーツ施設



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）

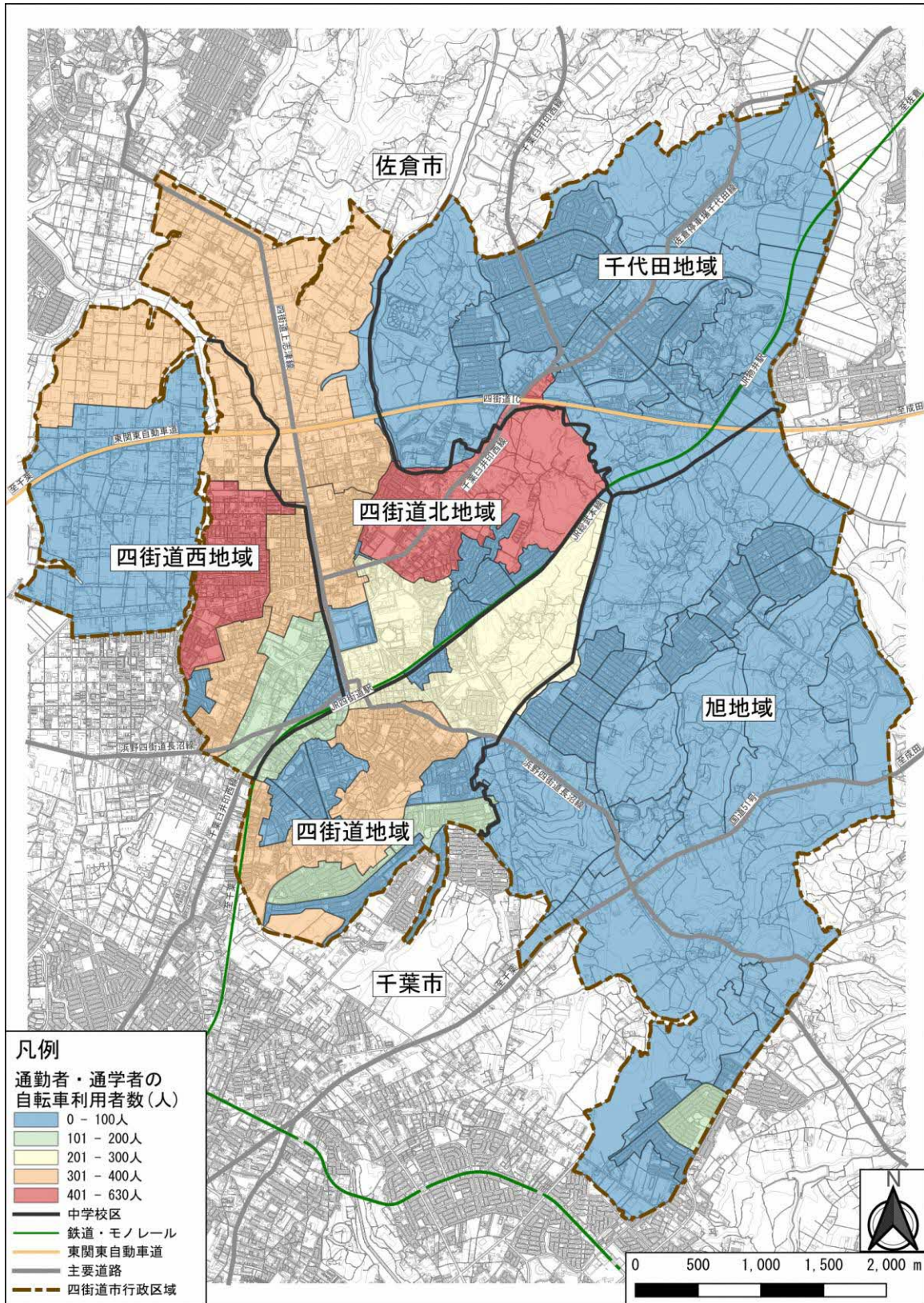
## 2 自転車利用に関する現状

### (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）-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

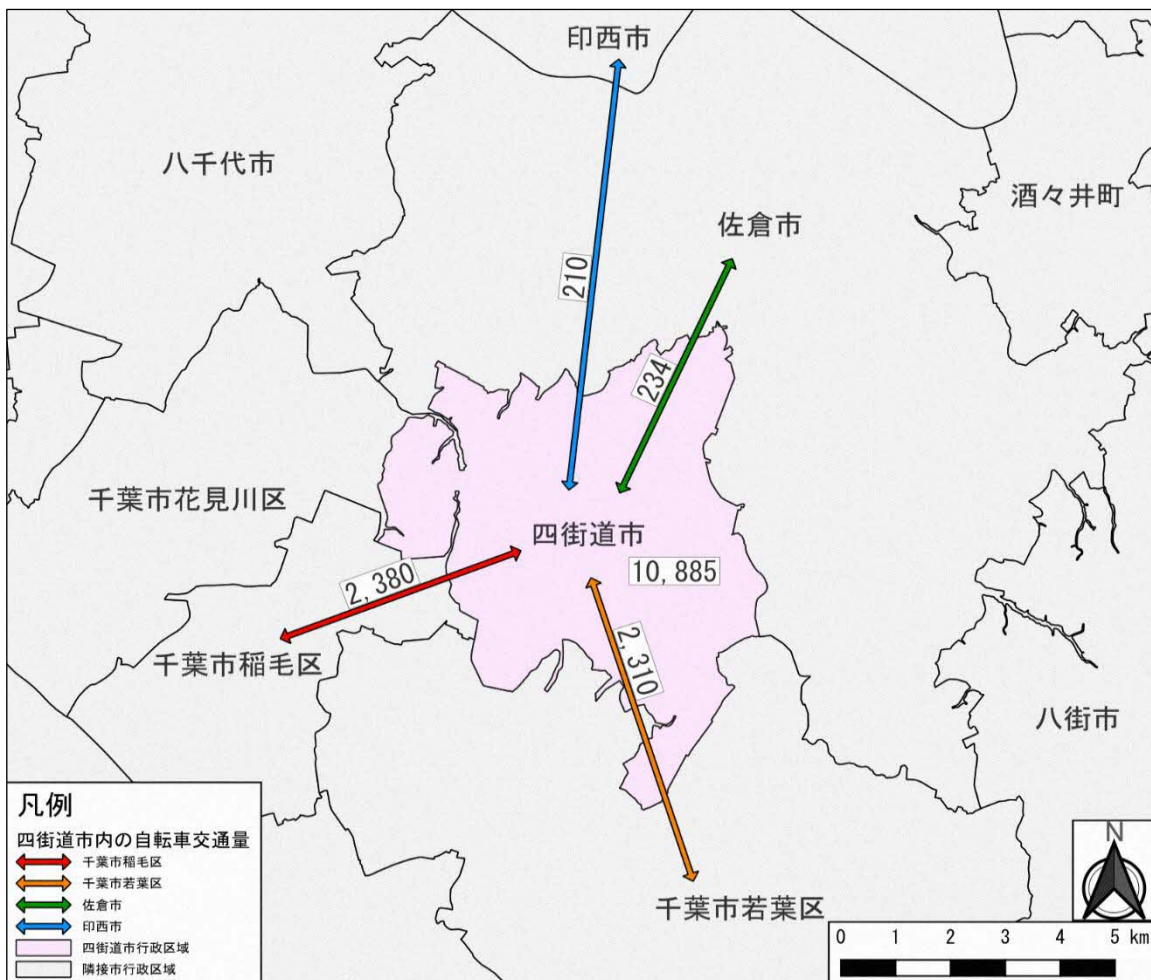
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	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



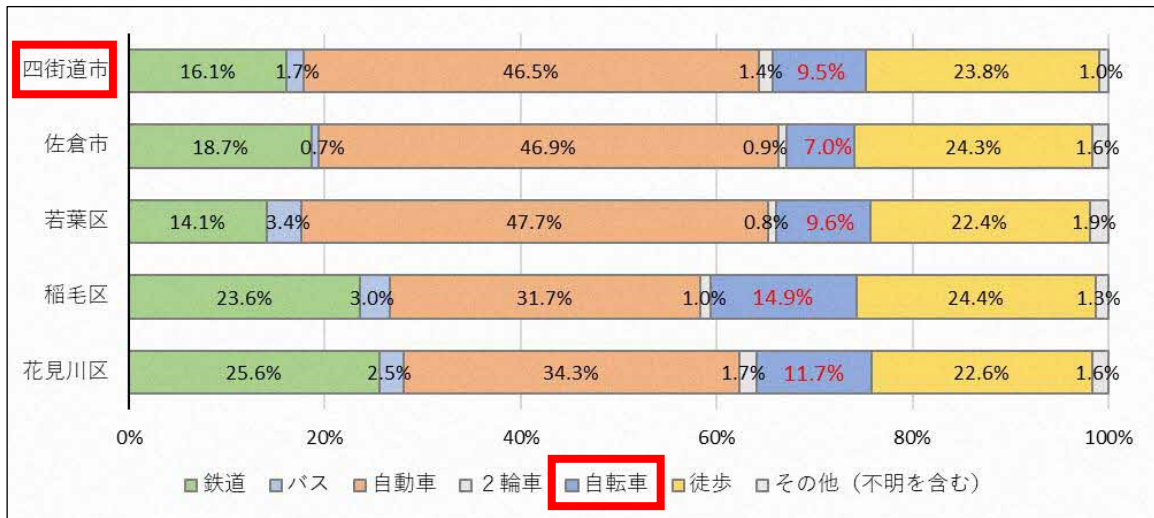
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

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（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

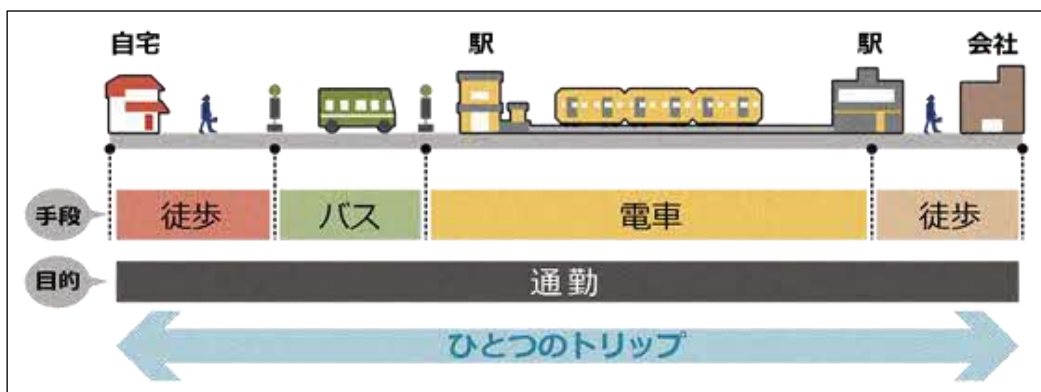
#### ● パersonトリップ調査の解説

##### 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。

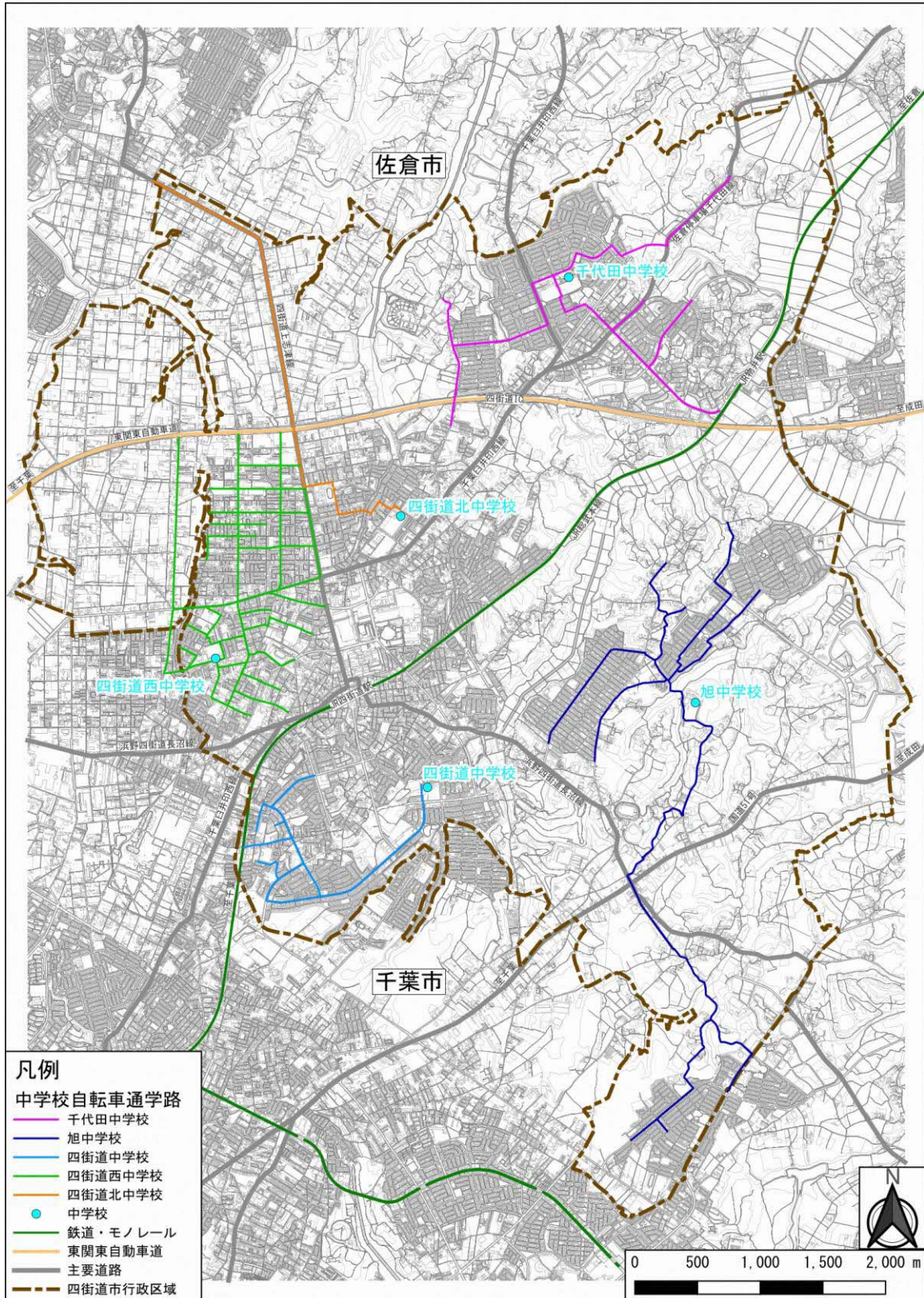


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

## 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。



資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-13 中学校の自転車通学路

## 2 自転車利用に関する現状

### 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。

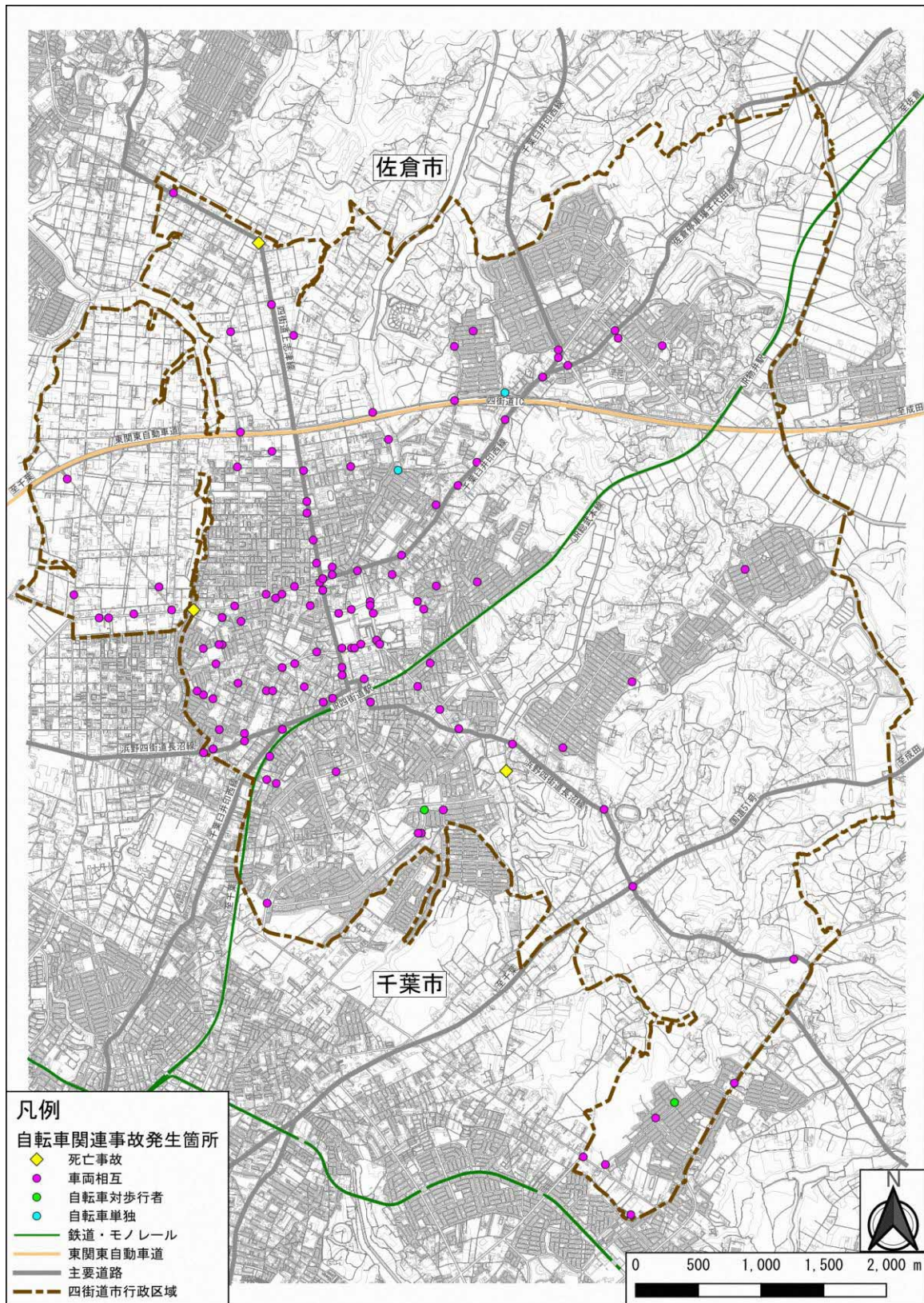
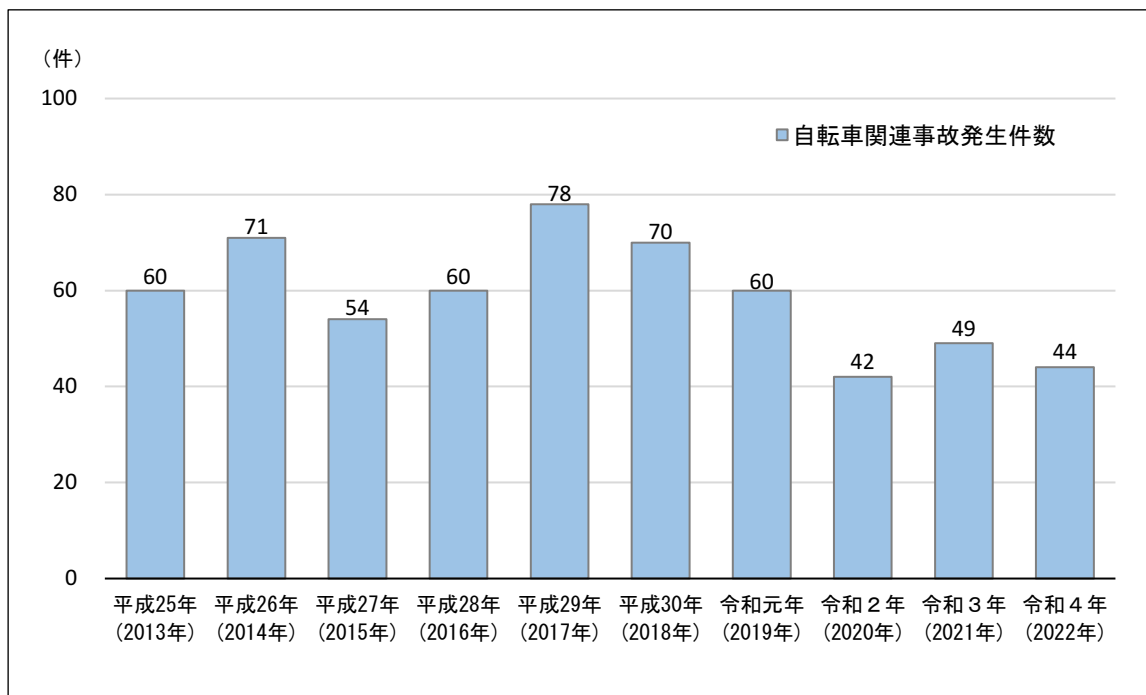


図2-14 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

## 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。

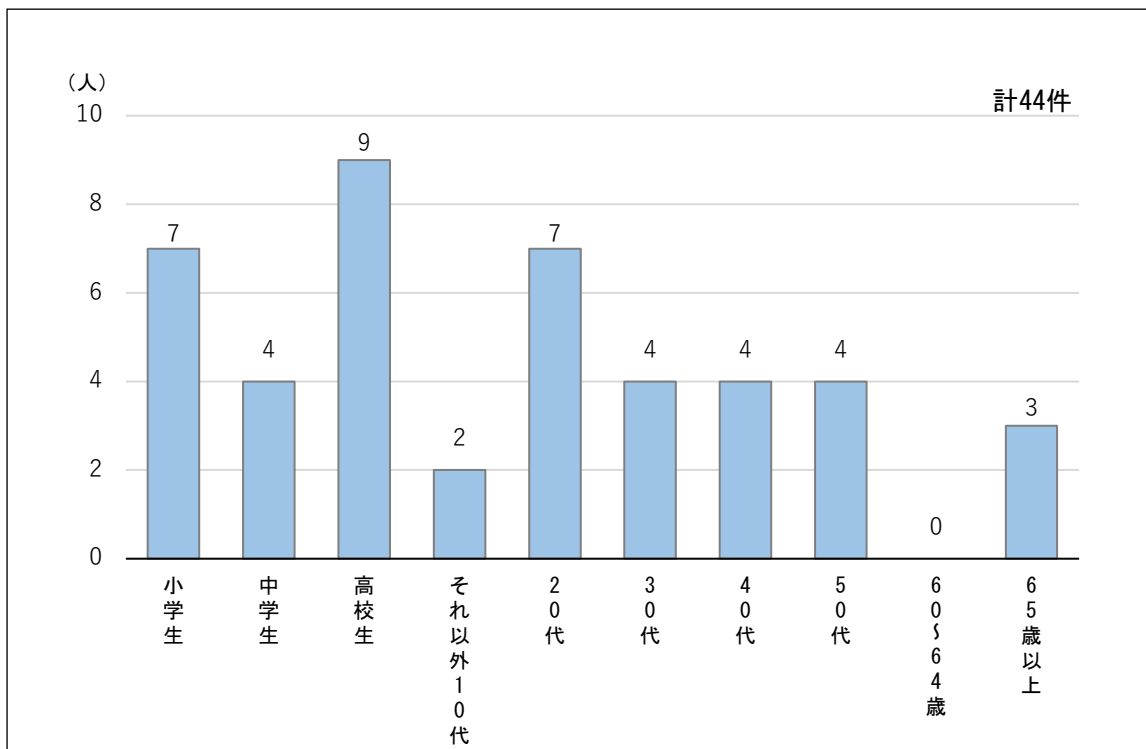


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

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。



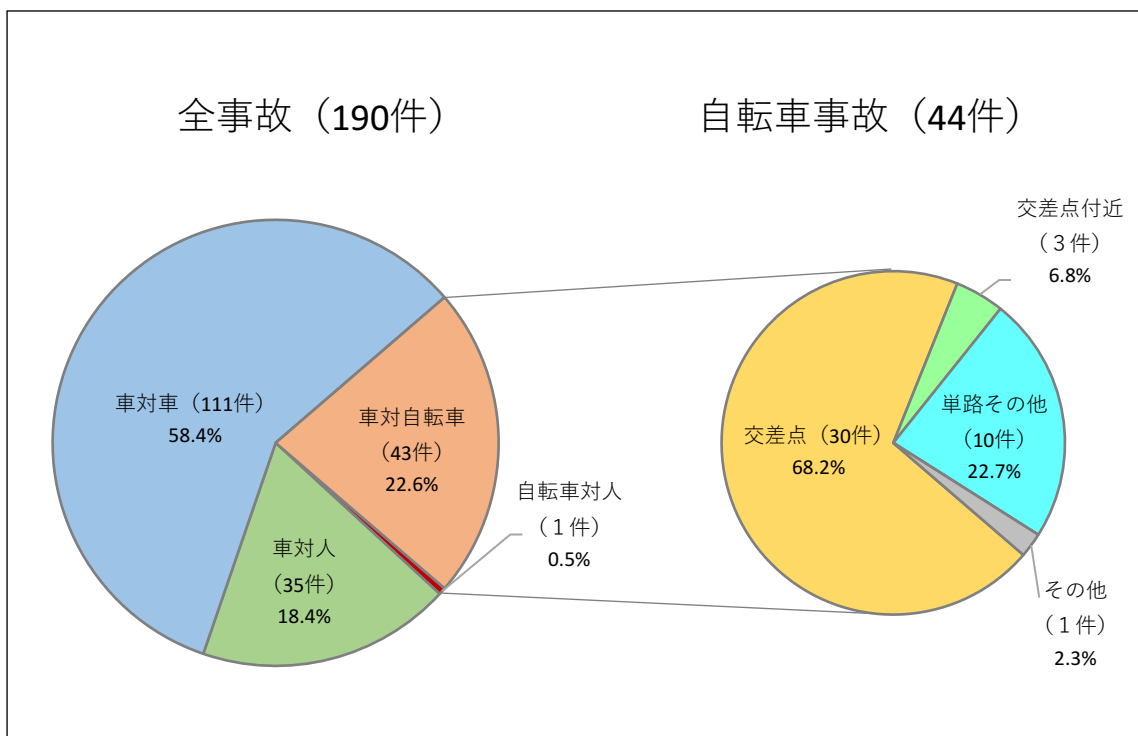
資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

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190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）

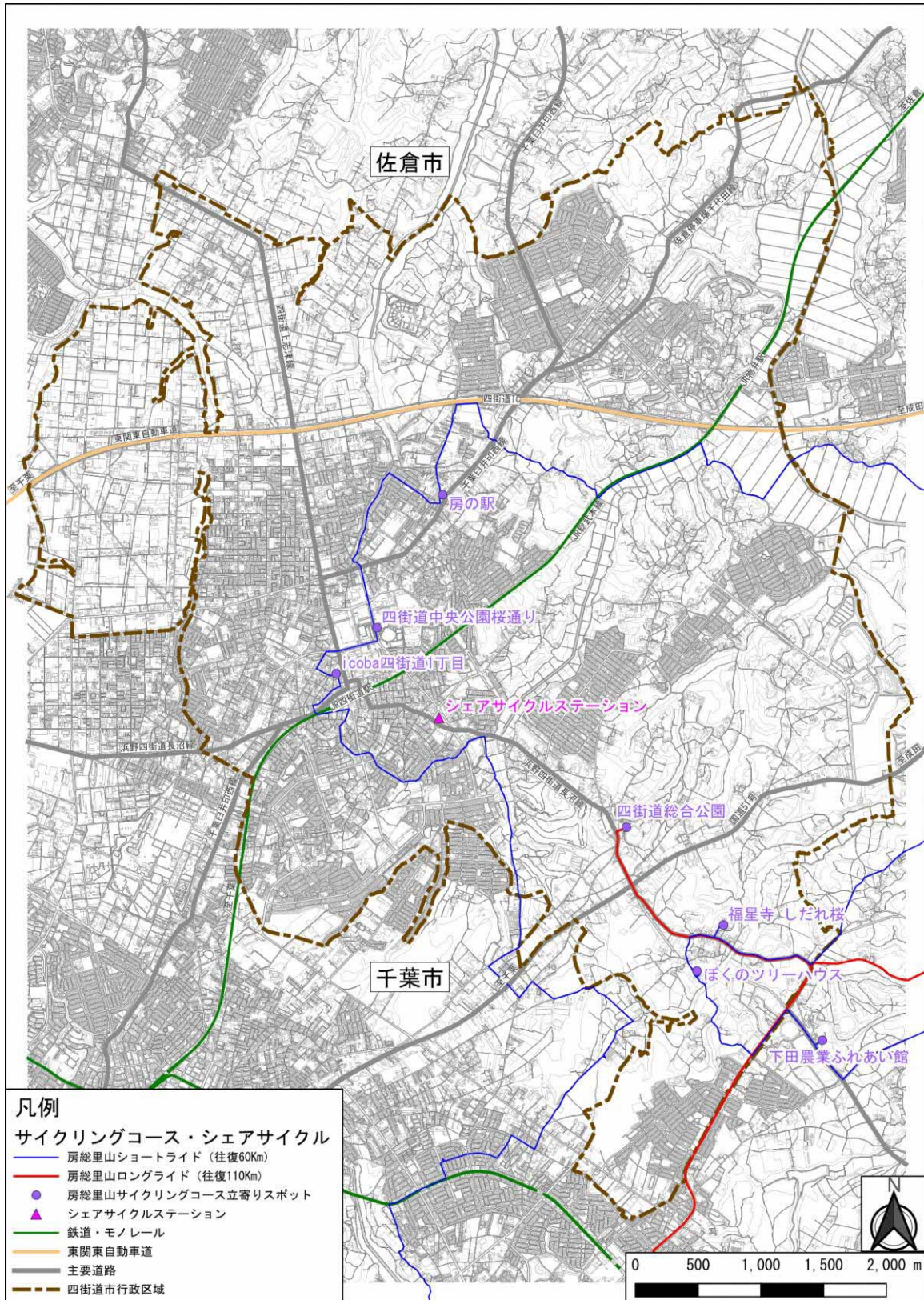
表2-2 自転車関連事故の近隣都市との比較



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。



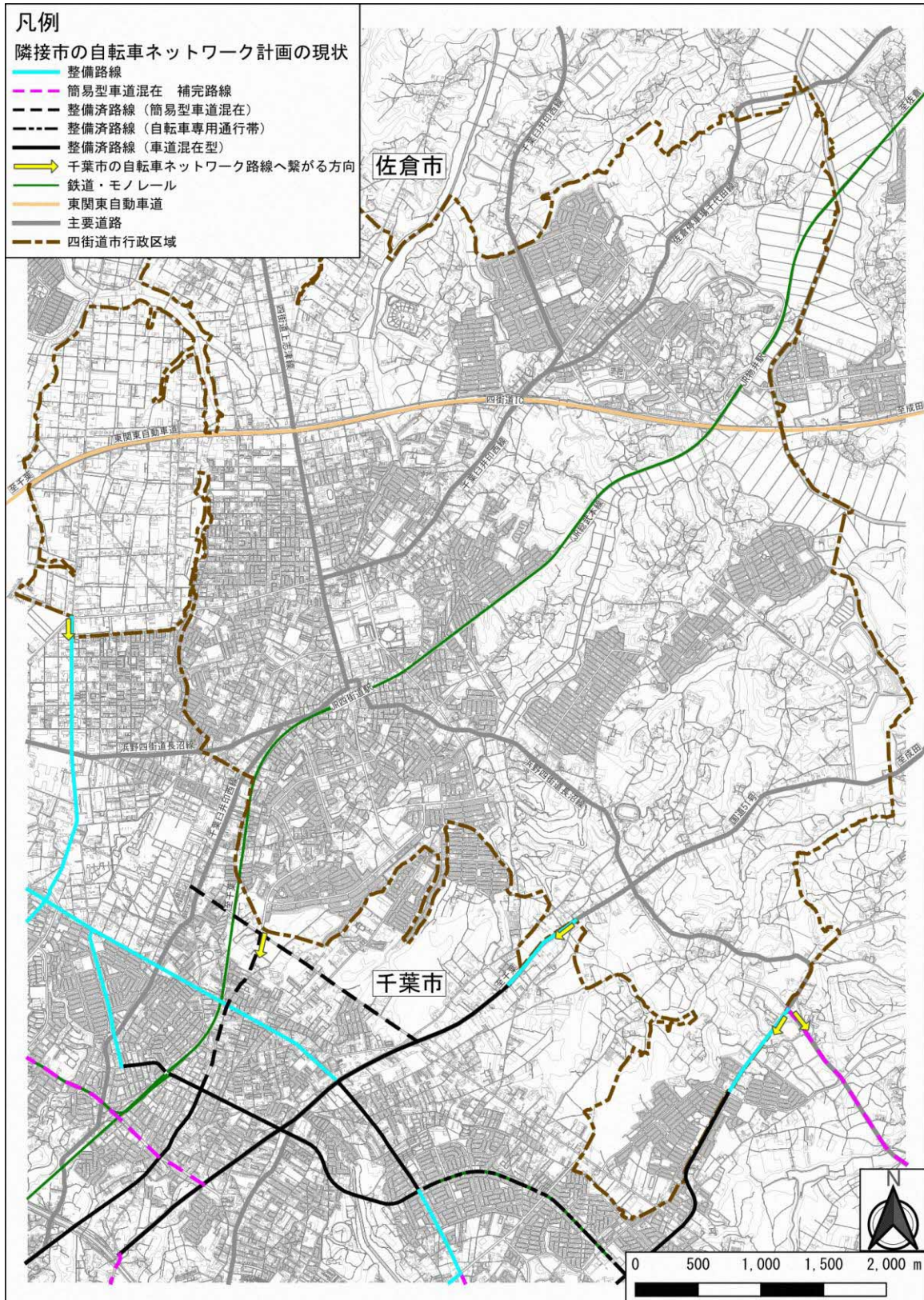
出典:「ツール・ド・ニッポン」ホームページ (平成31年時点)

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。



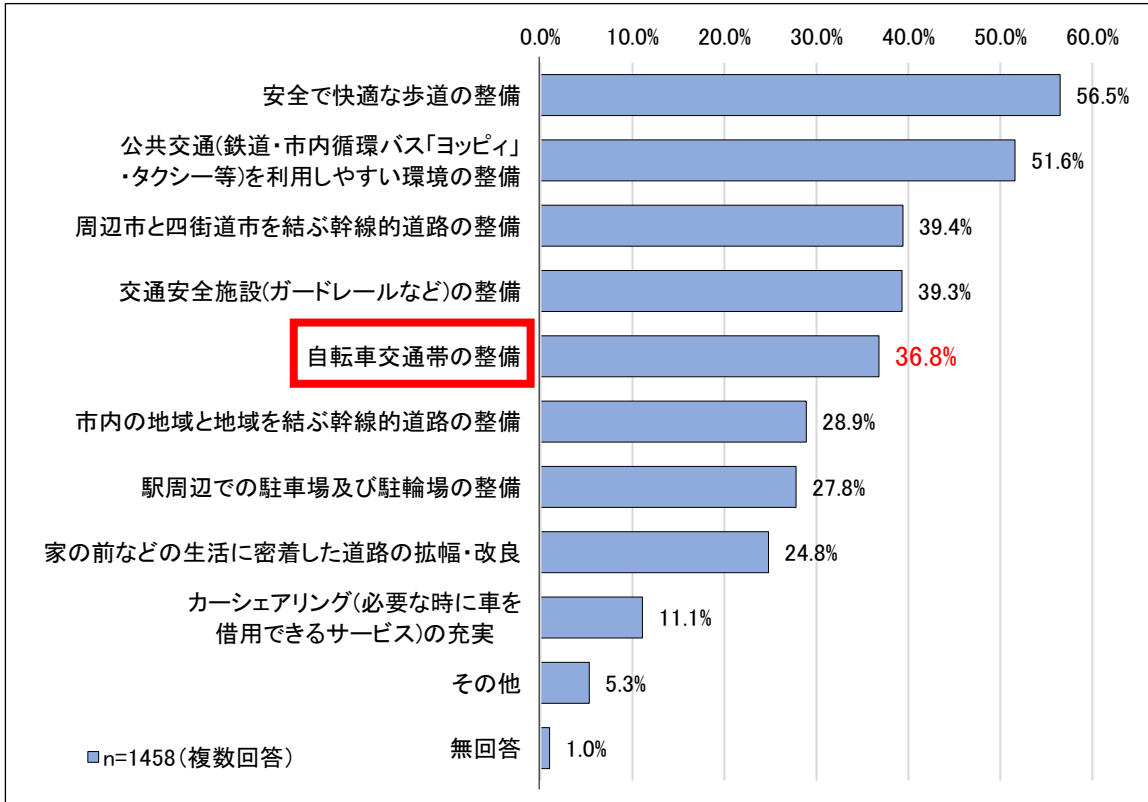
出典:「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版(令和5年2月時点)

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。



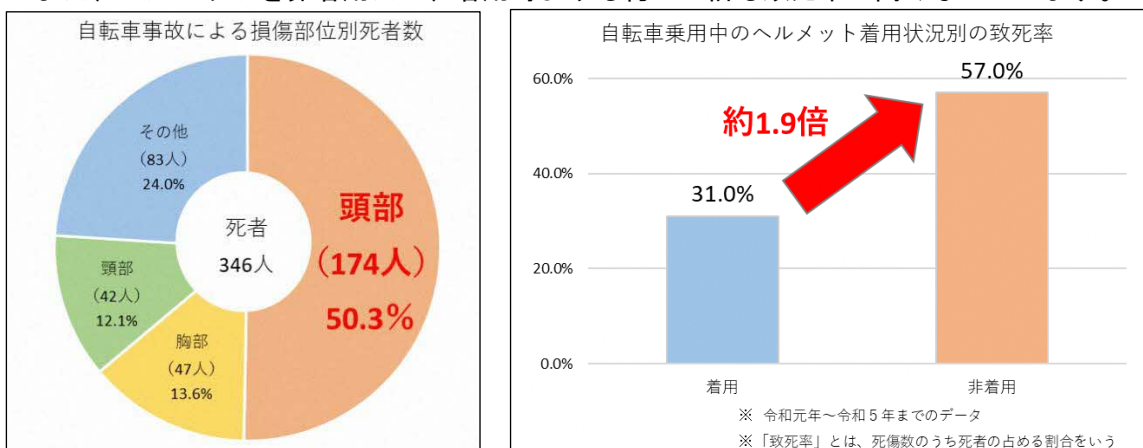
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和5年時点）

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別死者数・ヘルメット着用状況別の致死率

コラム3

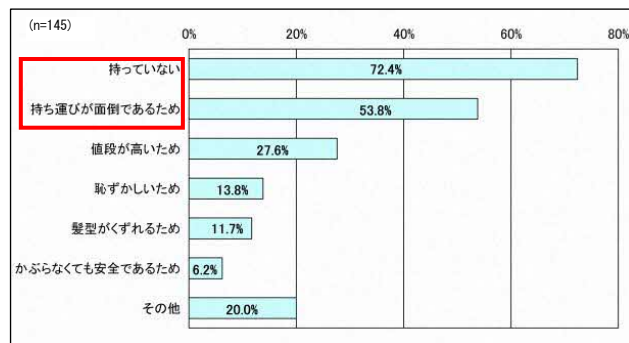
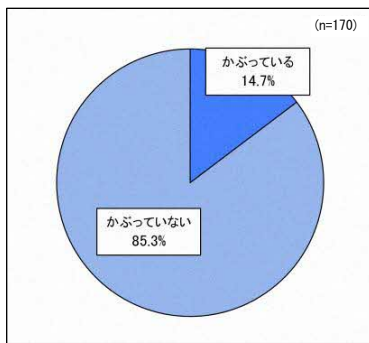
● 自転車ヘルメットの着用状況

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「自転車用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