

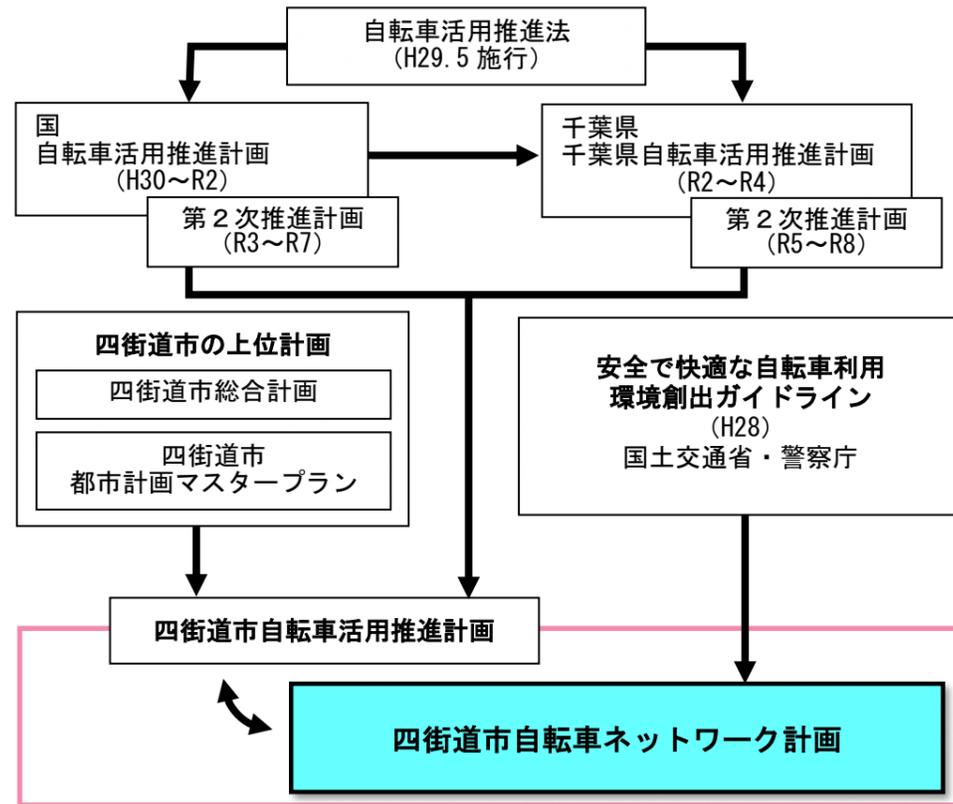
四街道市自転車ネットワーク計画（概要版）

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

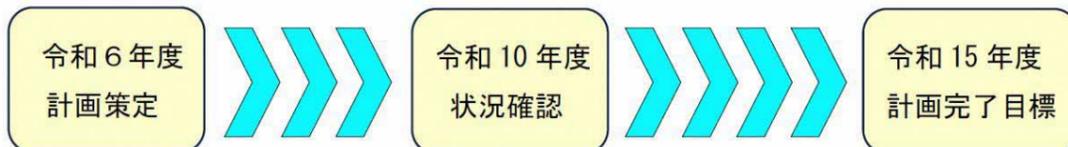
本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とする「四街道市自転車活用推進計画」の施策内容の一部として整合させ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえて策定します。



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 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
・ 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済延長は全体の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（概要版）

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

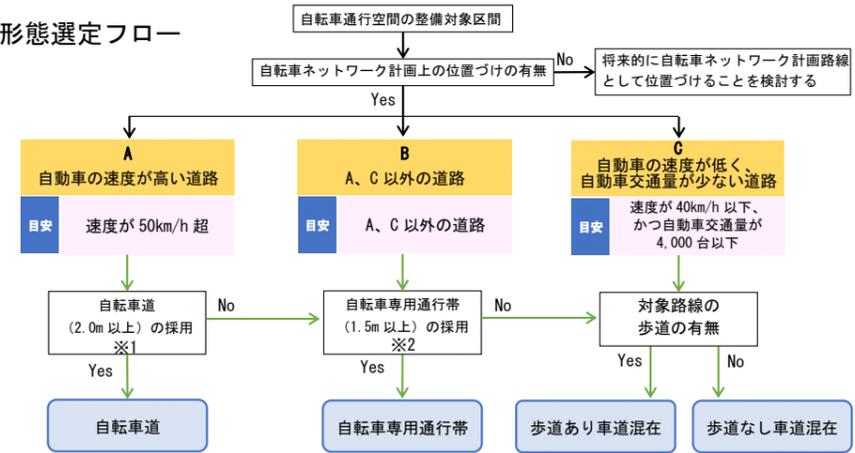
ガイドラインでは、整備形態の基本形として「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3区分が示されており、その分類は下表を目安としています。

	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。

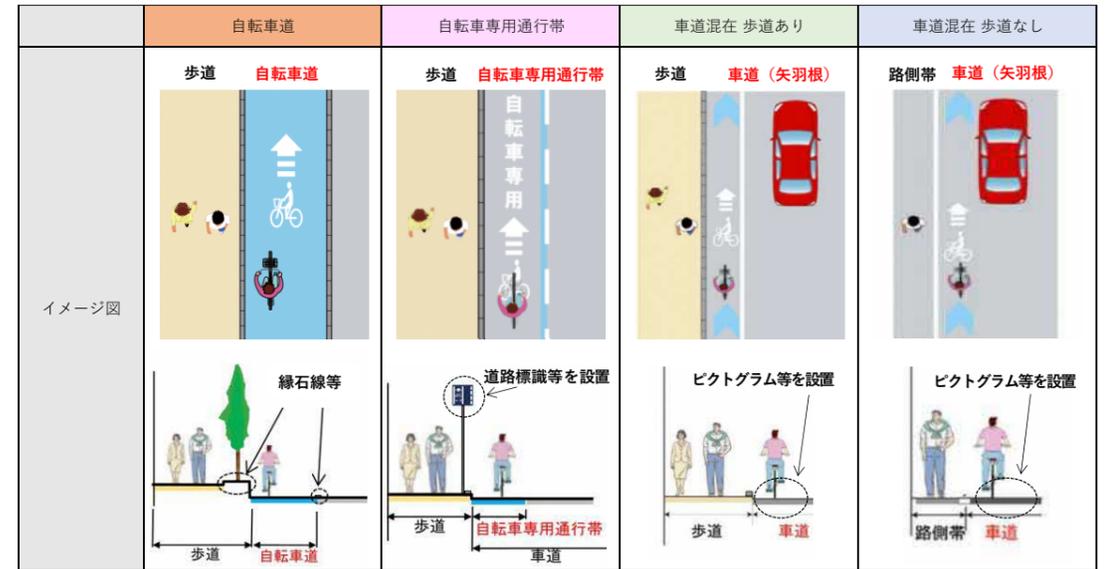
本市における自転車ネットワーク路線の整備形態は、ガイドラインの目安を参考に自動車の速度や道路幅員構成の状況から自転車の分離の可能性を勘案し、次のフローで整備形態を選定します。

■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

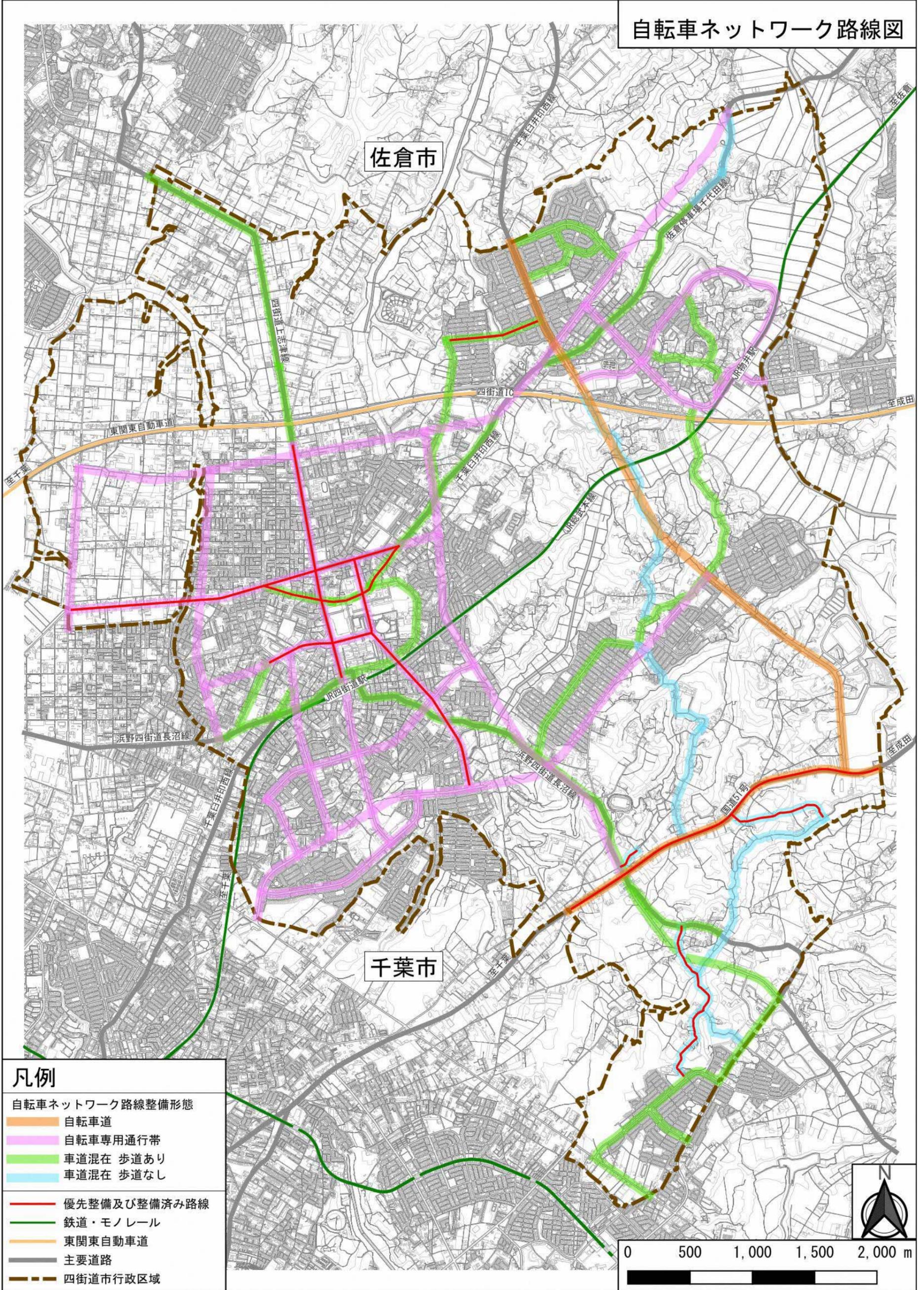
※優先整備路線以外の路線については、順次整備を進めるものとします。

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。



自転車ネットワーク路線図



凡例

自転車ネットワーク路線整備形態

- 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
- 優先整備及び整備済み路線
- 鉄道・モノレール
- 東関東自動車道
- 主要道路
- 四街道市行政区域

