

令和5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 2月20日（火）
午後1時30分より
場所：障害者支援課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) 自転車に関する課題（資料5）
 - ・自転車の活用に向けた課題
 - ・自転車ネットワークに関する課題
 - (2) 自転車関連計画の基本方針（資料6）
 - ・自転車活用推進計画の基本方針と目標
 - ・自転車ネットワーク計画の基本方針と目標
 - (3) 自転車活用推進計画の施策（案）（資料7）
 - (4) 自転車ネットワーク候補路線（案）（資料8-1～3）
6. その他
7. 閉会

自転車利用に関する現状

《 目 次 》

⇒ *NW計画*：ネットワーク計画にも関連する項目赤字：第1回協議会から内容が更新された項目

| | |
|---|----|
| (1) 市の概況 | 2 |
| 1) 市の位置 ⇒ <i>NW計画</i> | 2 |
| 2) 地形及び主要道路の現状 ⇒ <i>NW計画</i> | 3 |
| 3) 人口の推移 | 4 |
| 4) 年齢構成の変化 | 4 |
| 5) 将来人口 | 5 |
| 6) 地域別人口 | 6 |
| 7) 市民の健康状況 | 7 |
| ① メタボリックシンドロームの状況 | |
| ② 主な死因の割合 | |
| 8) 鉄道駅の年間乗降客数の推移 | 8 |
| 9) バス路線網 ⇒ <i>NW計画</i> | 11 |
| 10) 主要道路の交通量 ⇒ <i>NW計画</i> | 12 |
| 11) 都市計画道路の整備状況 ⇒ <i>NW計画</i> | 13 |
| 12) 施設分布の状況 ⇒ <i>NW計画</i> | 14 |
| ① 学校・ゾーン30エリア | |
| ② 主な商業施設 | |
| ③ 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） ⇒ <i>NW計画</i> | 17 |
| (2) 自転車利用に関する現状 | 18 |
| 1) 自転車利用者数 ⇒ <i>NW計画</i> | 18 |
| ① 地域別自転車利用数 | |
| ② 四街道市における自転車交通量 | |
| ③ 交通手段別自治体別発生集中量 | |
| 2) アンケート結果による自転車利用状況 | 21 |
| ① 「第2次健康よつかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査（一般市民調査） | |
| ② 四街道市市民意識調査 | |
| 3) 駐輪場利用状況 | 22 |
| ① 四街道駅・物井駅周辺駐車場の概要 | |
| ② 自転車駐車場の利用者数の推移 | |
| 4) 放置自転車の状況 | 23 |
| 5) 中学校の自転車通学路 ⇒ <i>NW計画</i> | 24 |
| 6) 自転車関連事故の状況 ⇒ <i>NW計画</i> | 25 |
| ① 自転車関連事故発生箇所 | |
| ② 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 | |
| ④ 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 | |
| 7) サイクリングコース・シェアサイクルの現状 ⇒ <i>NW計画</i> | 28 |
| 8) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況 ⇒ <i>NW計画</i> | 29 |
| (3) その他の情報 | 30 |
| 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 | 30 |
| 2) ヘルメット着用努力義務化について | 30 |
| 3) 自転車保険加入義務化について | 31 |

(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 34.70 km²です。



出典：国土数値情報（行政区域）（令和5年8月取得）

図 1-1 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 4 m程度（亀崎地域 県道佐倉停車場千代田線 羽鳥橋付近）

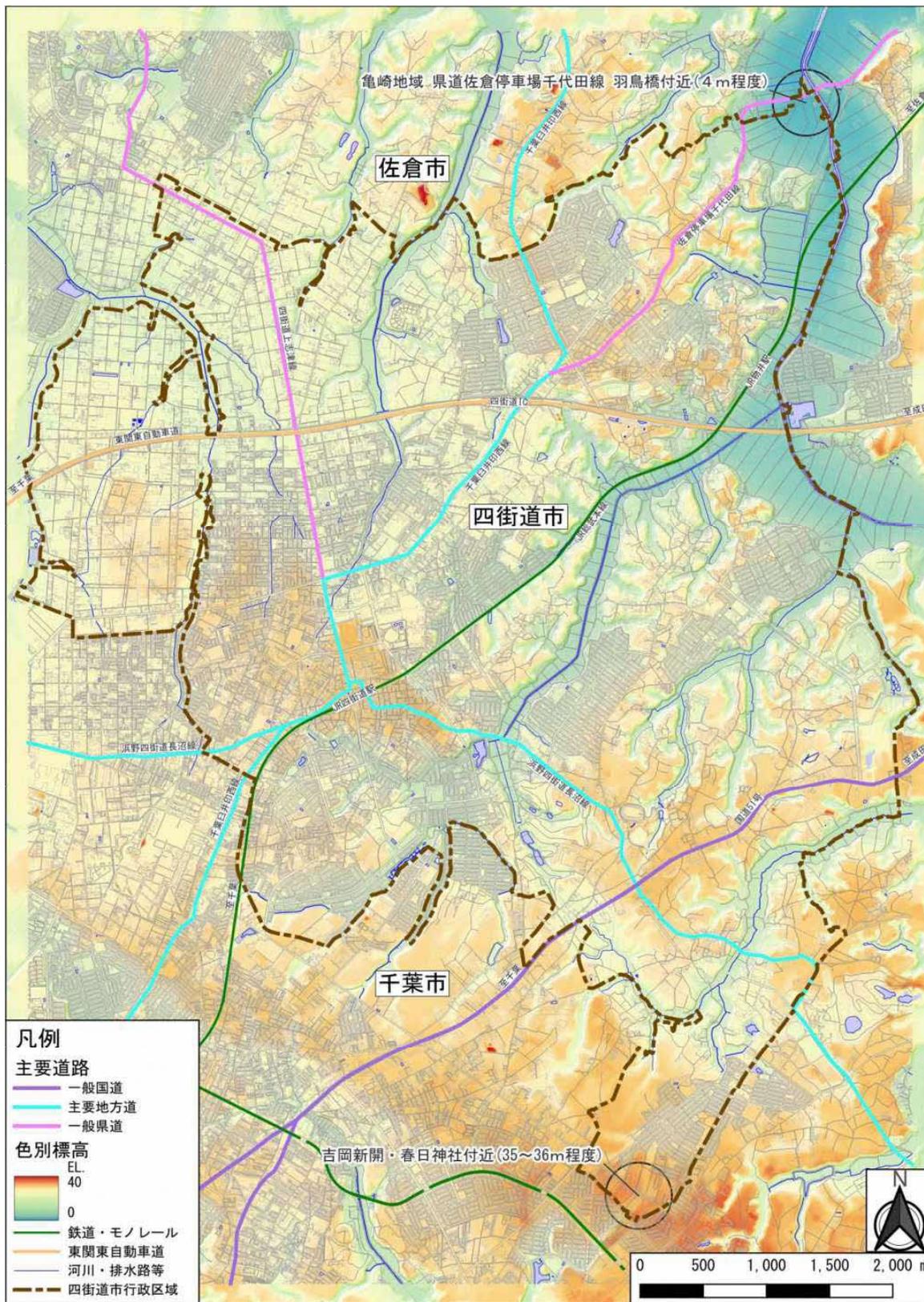
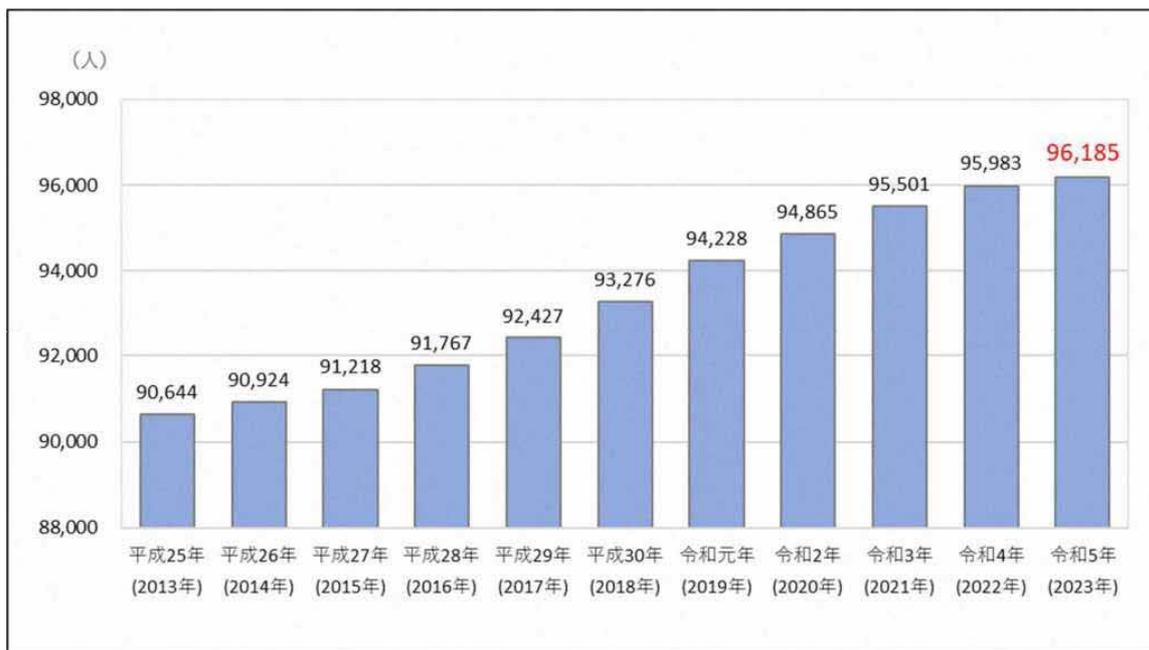


図 1-2 地形及び主要道路の現状

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。

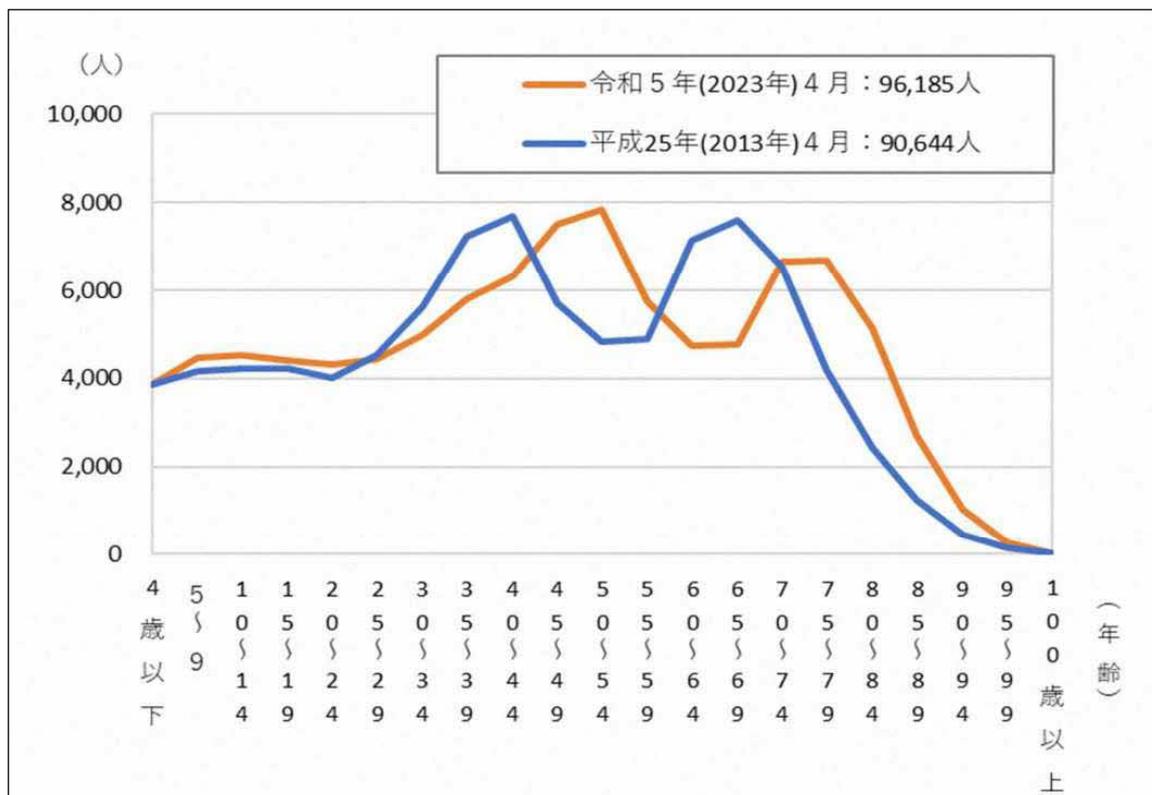


出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

図1-3 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。



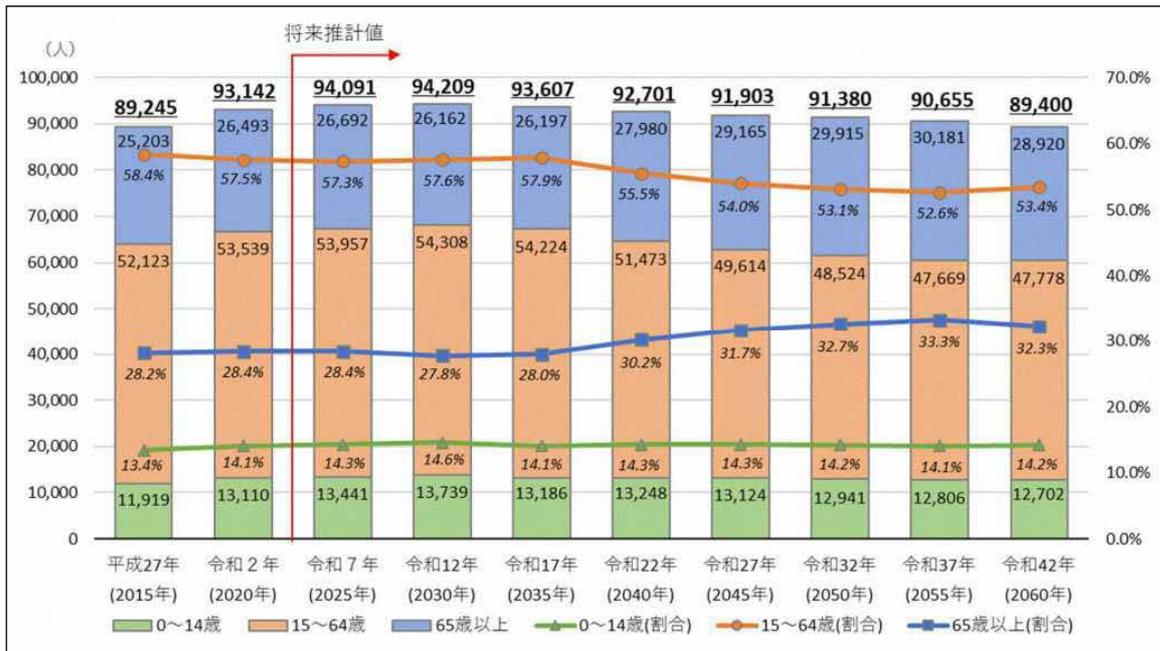
出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

※ 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1-4 年齢構成の変化

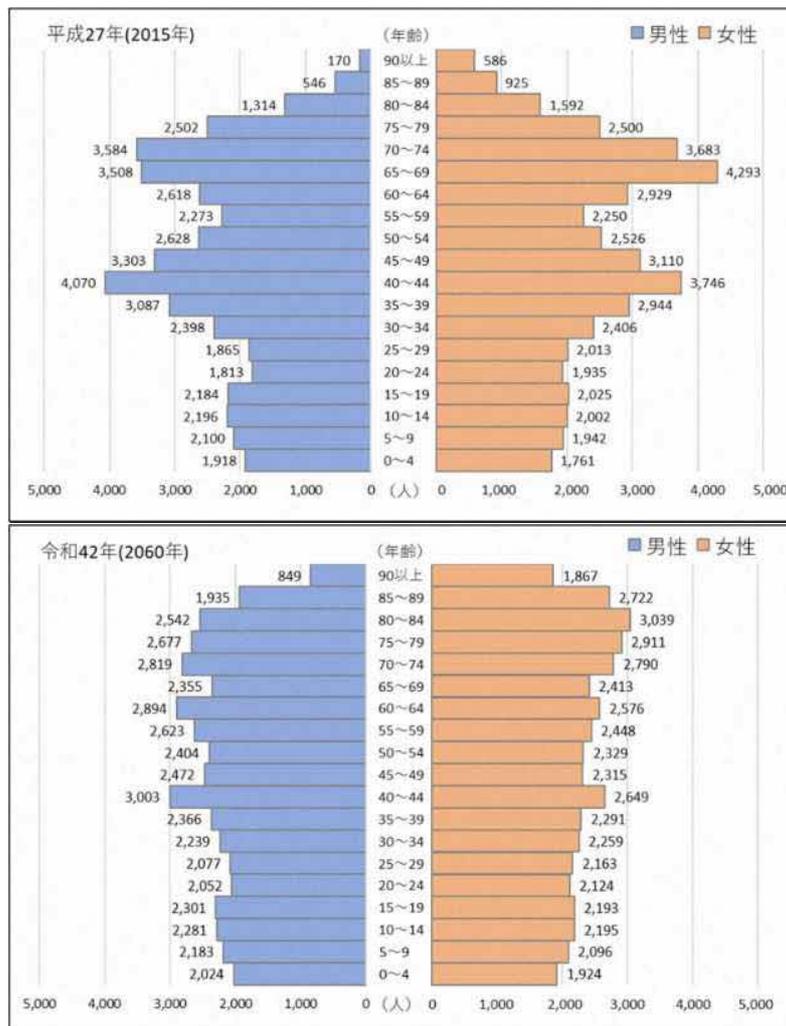
5) 将来人口

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1-5 年齢3階層別人口の将来推移

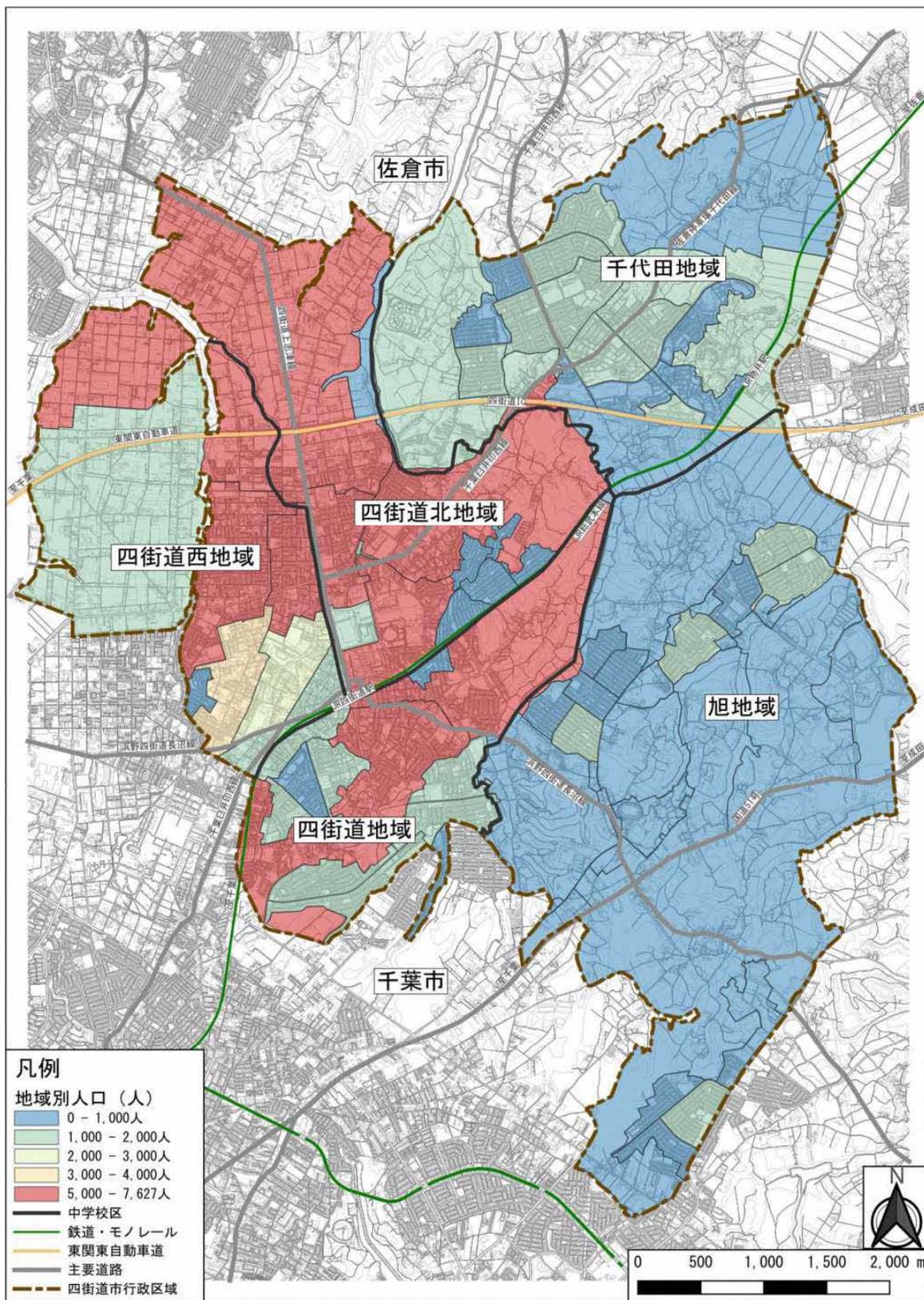


出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図1-6 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）

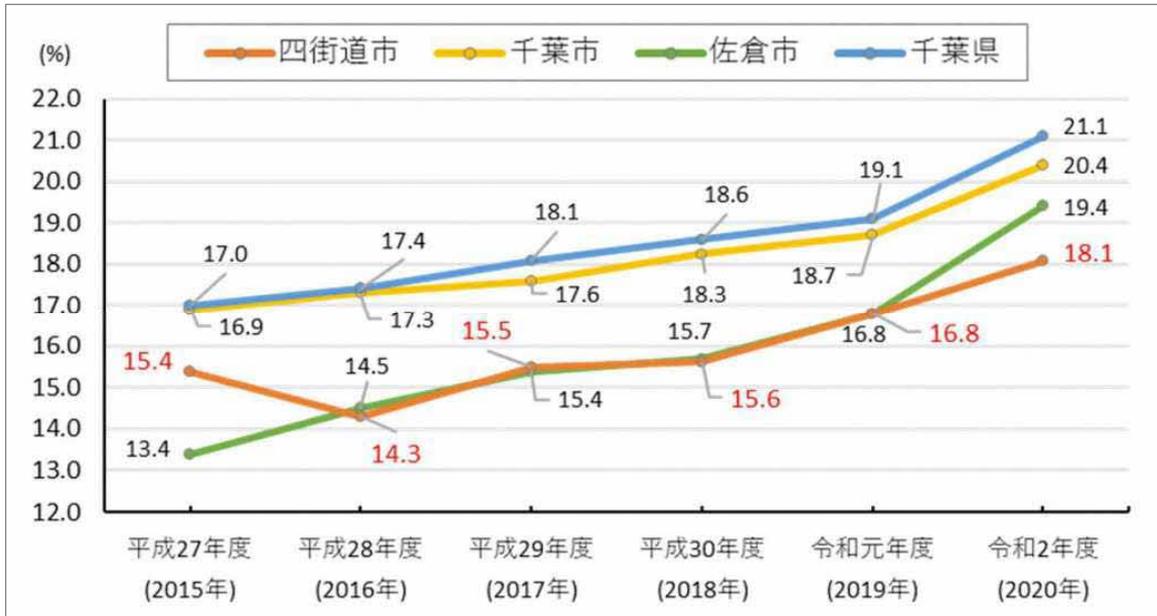
※ 图中データは町丁別で分類。

図1-7 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1-8 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1-9 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。

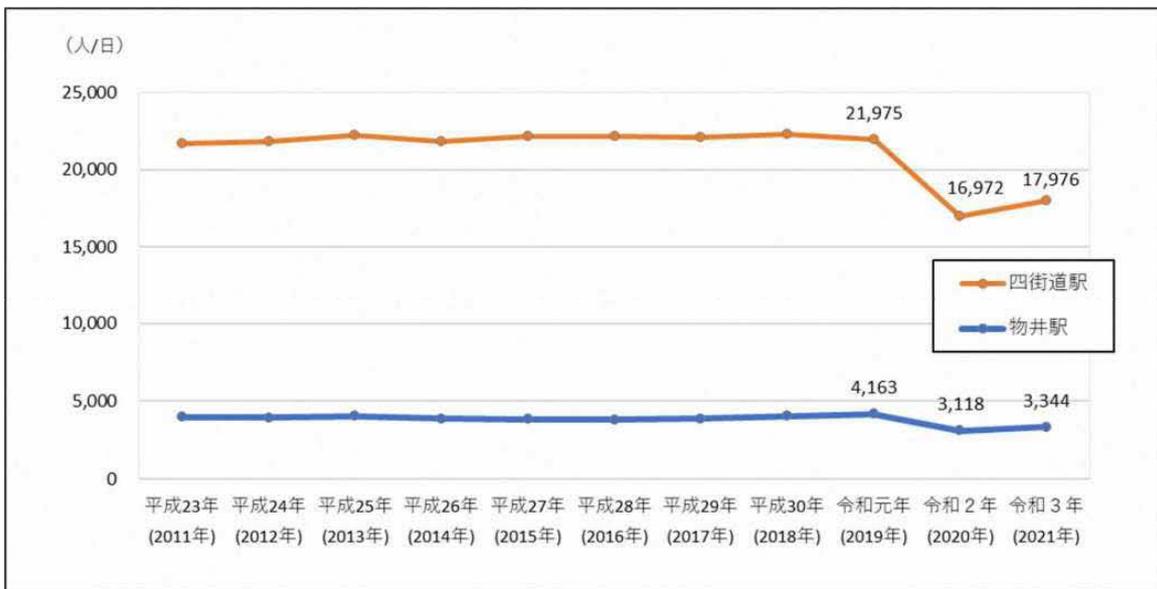
| | | 四街道市 | 千葉市 | 佐倉市 | 千葉県 |
|-----------------------|--------------|-------|-------|-------|--------|
| 死 因 （ ％ ） | 悪性新生物<腫瘍> | 28.4% | 27.9% | 31.2% | 27.3% |
| | 心疾患（高血圧性を除く） | 14.9% | 14.9% | 16.4% | 15.6% |
| | 肺炎 | 9.0% | 5.5% | 6.7% | 5.6% |
| | 老衰 | 7.0% | 9.6% | 7.4% | 9.8% |
| | 脳血管疾患 | 6.7% | 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 1-1 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 1-10 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。

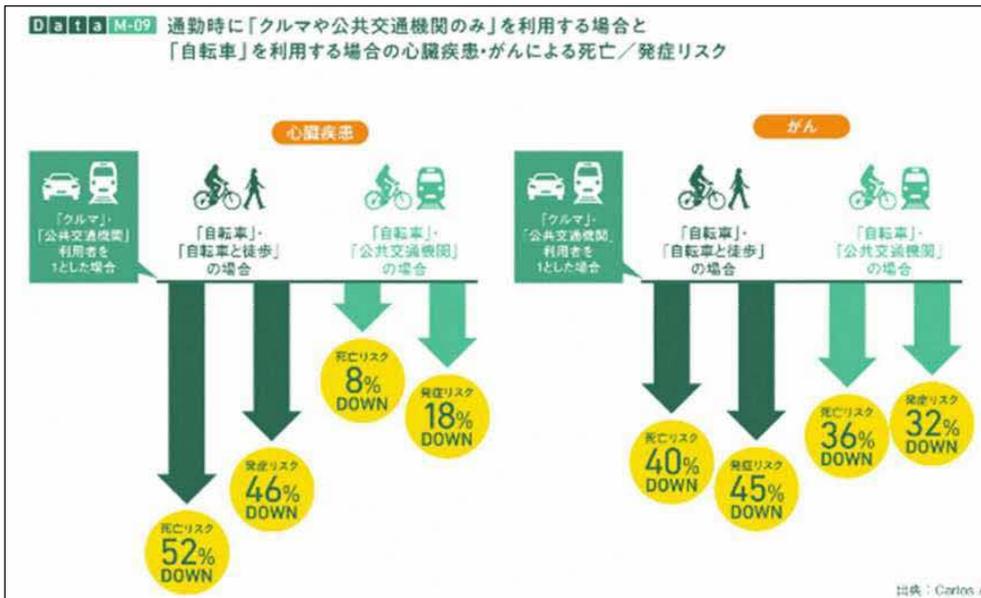
自転車運動の機能と特徴として、次の3つの効果が期待されます。

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。

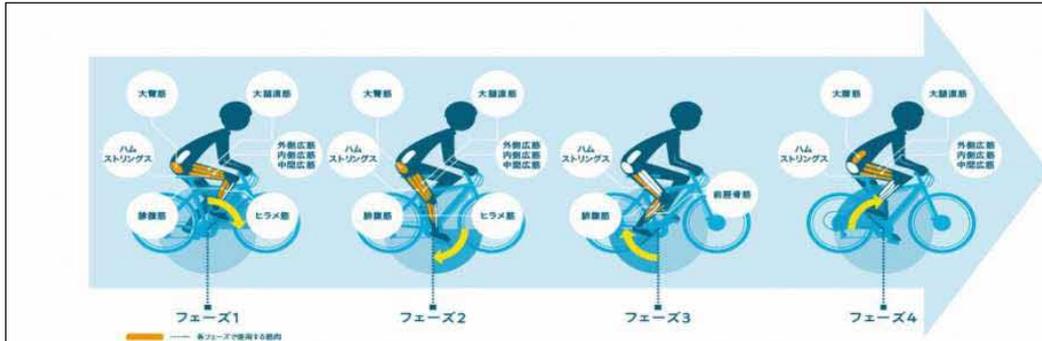
株式会社シマノのデータによると自転車に乗る習慣のないメタボ、メタボ予備軍の人が3カ月間、自由に自転車運動を行ったところ体脂肪率と体重はゆるやかに減少した結果が出ています。

また、通勤時に公共交通機関を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、活動的に身体を動かす習慣が予防に繋がるとされています。



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。



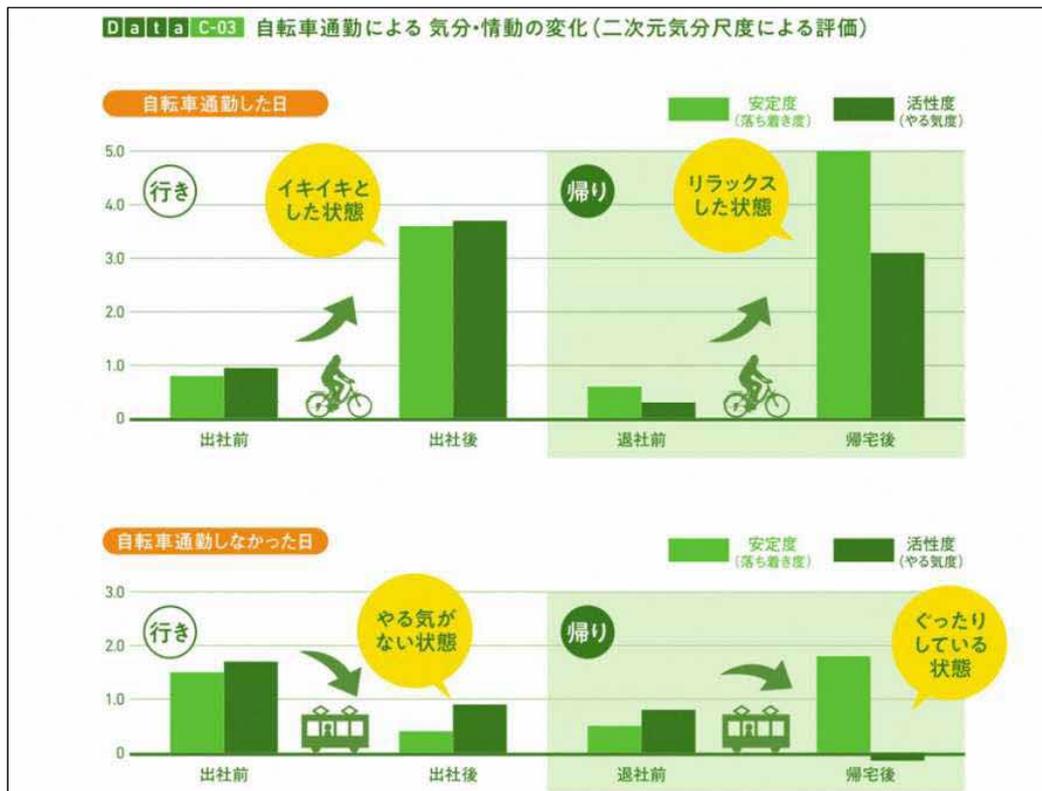
出典：シマノ cyclingood Health Data File ロコモ編（令和5年9月取得）

※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（ロコモ）な移動機能が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。

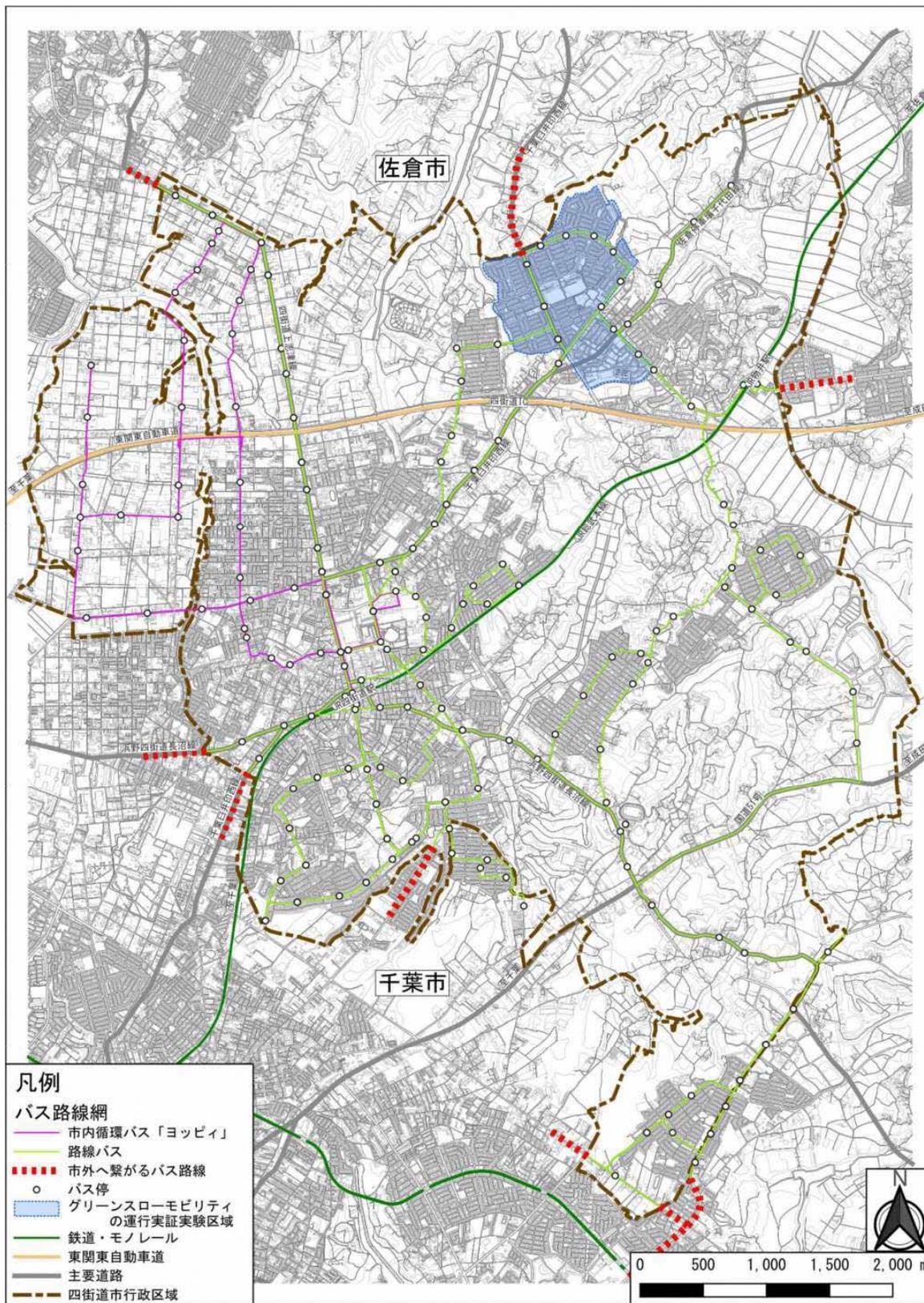


出典：シマノ cyclingood Health Data File ココロ編（令和5年9月取得）

9) バス路線網

鉄道駅やバス停が概ね徒歩圏内に設置されています。西側の鹿放ヶ丘地区は公共交通空白地域でしたが、市内循環バス「ヨッピー」により改善されています。

市北部の千代田地区内はグリーンスローモビリティ※の運行実証実験（令和4年10月3日から令和6年3月31日まで予定）が実施されています。（令和5年8月末時点）



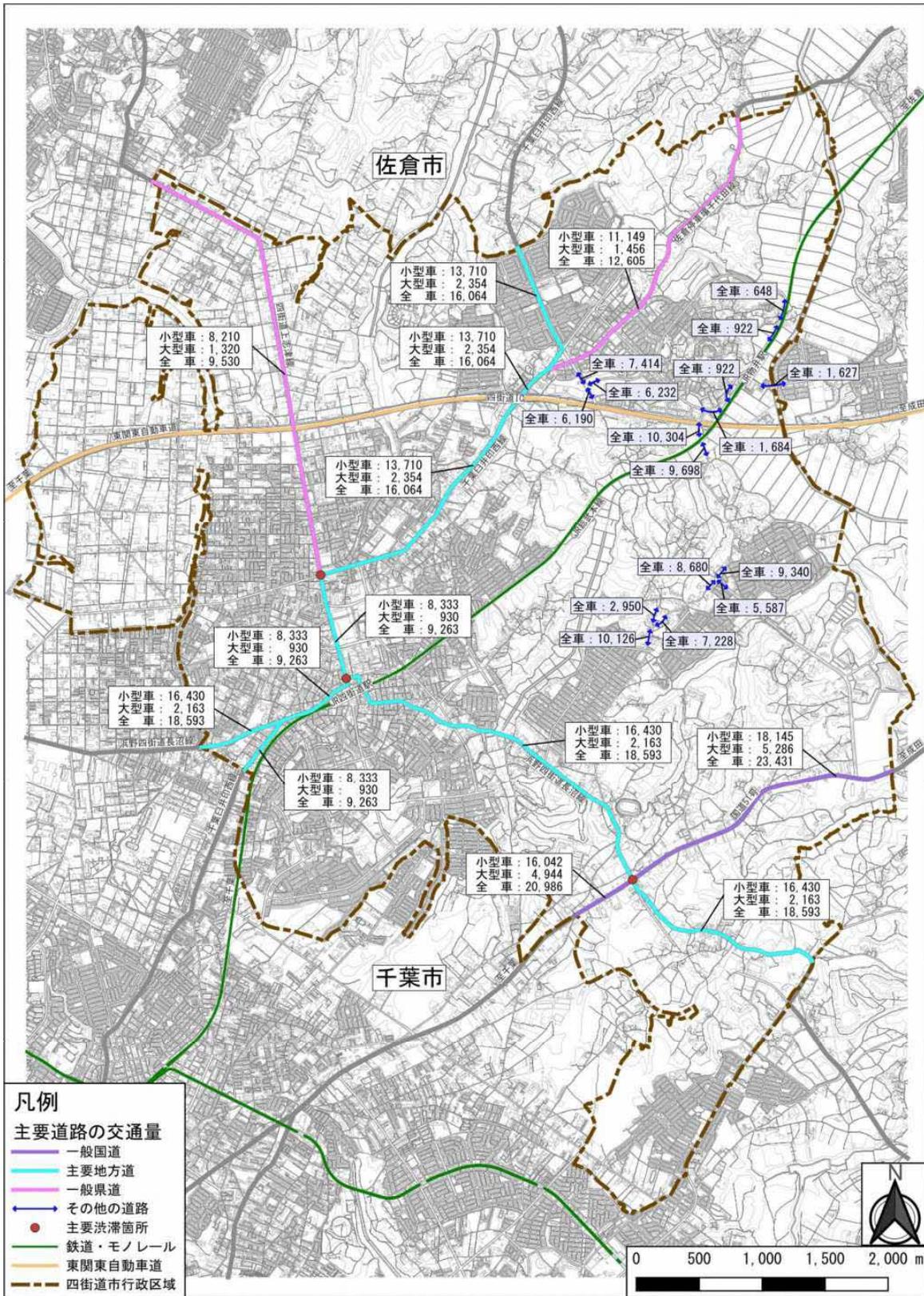
出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ グリーンスローモビリティ・・・時速20キロメートル未満で公道を走ることのできる電動自動車です。

図1-11 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。



出典：主要道路 = 国土交通 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通サンセス）（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）

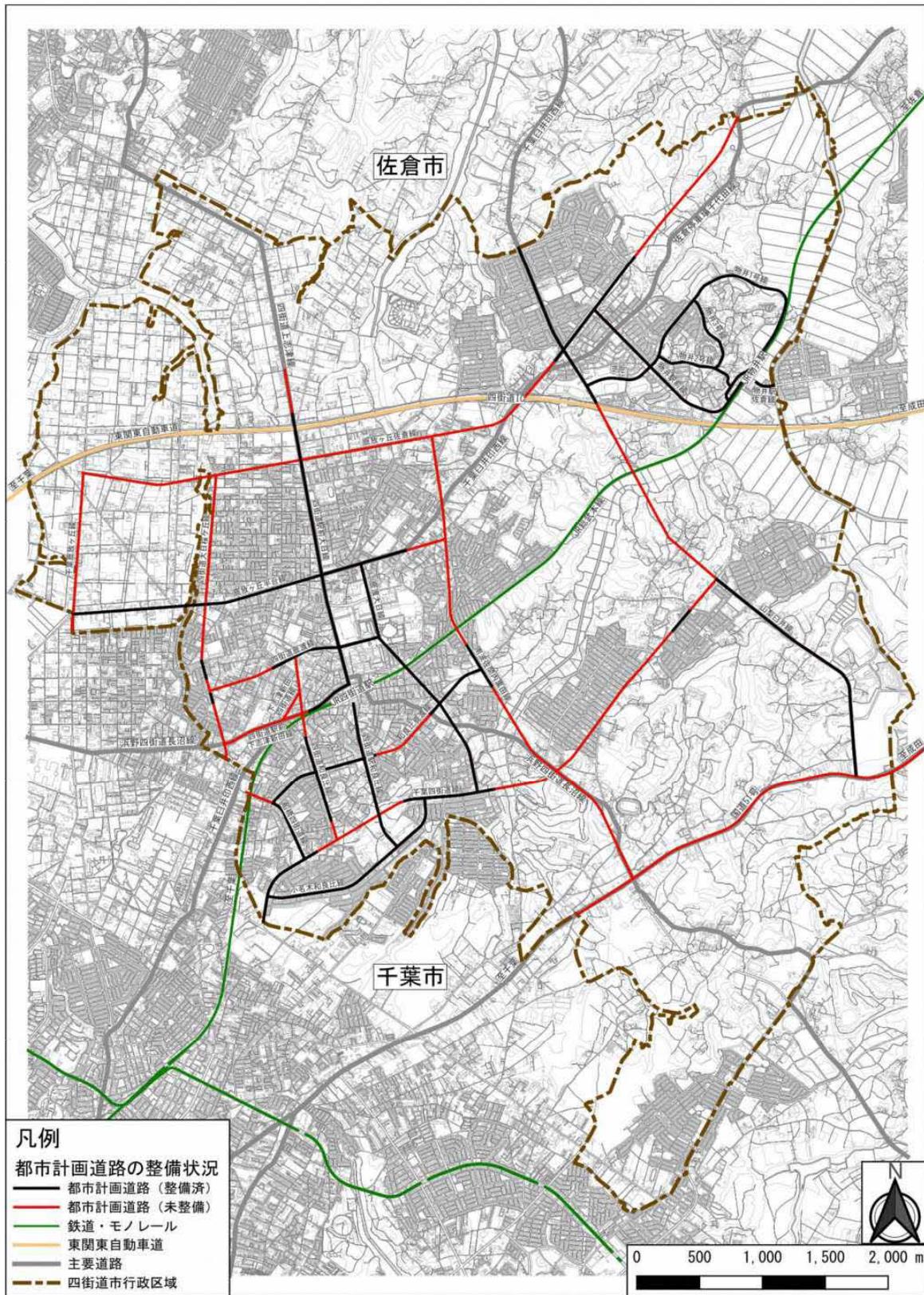
※ いずれも交通量調査は、24時間交通量をもとに算出しています。

※ 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」場合とは、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1-12 主要道路の交通量

1 1) 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1-13 都市計画道路の整備状況

1 2) 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。

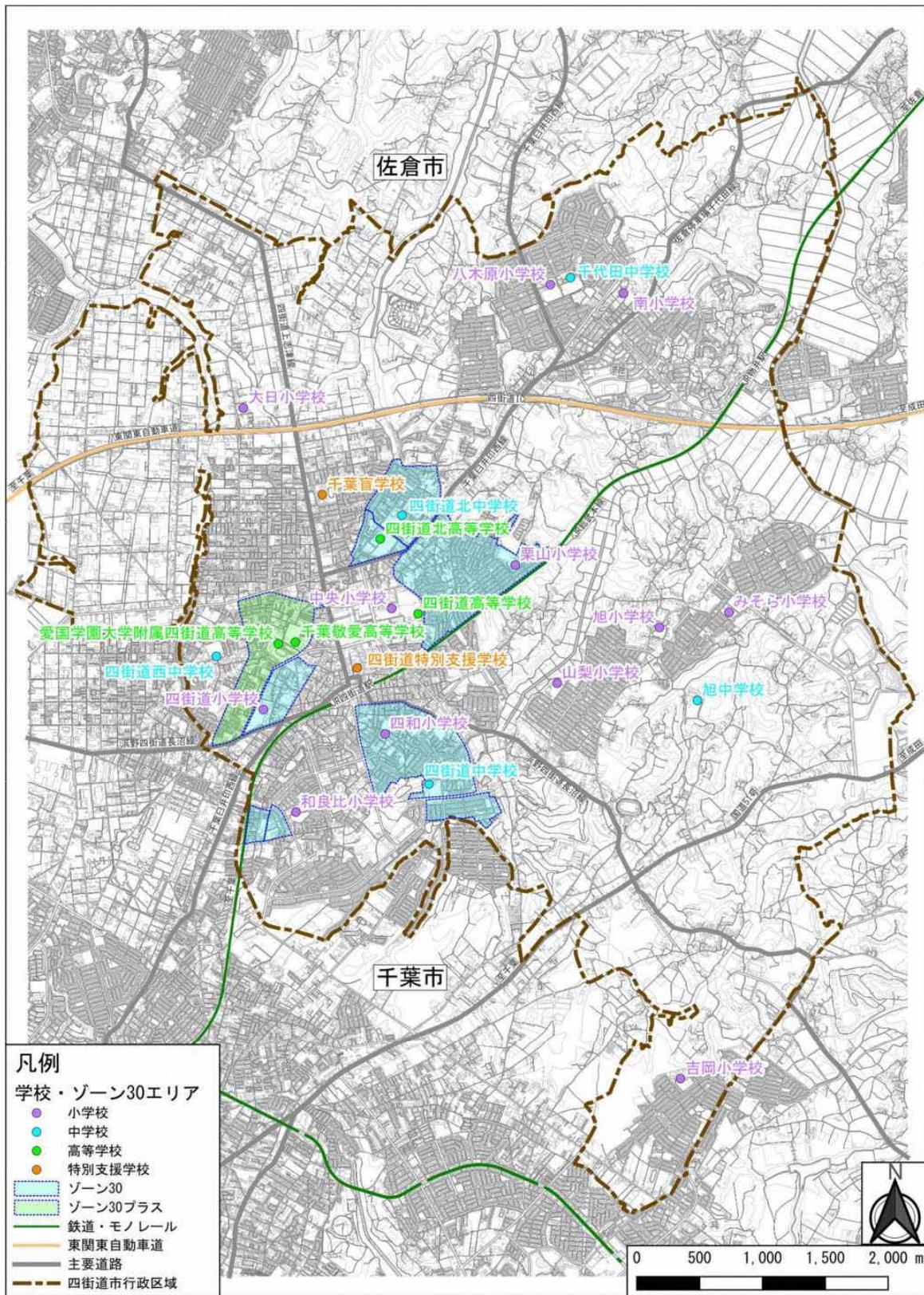
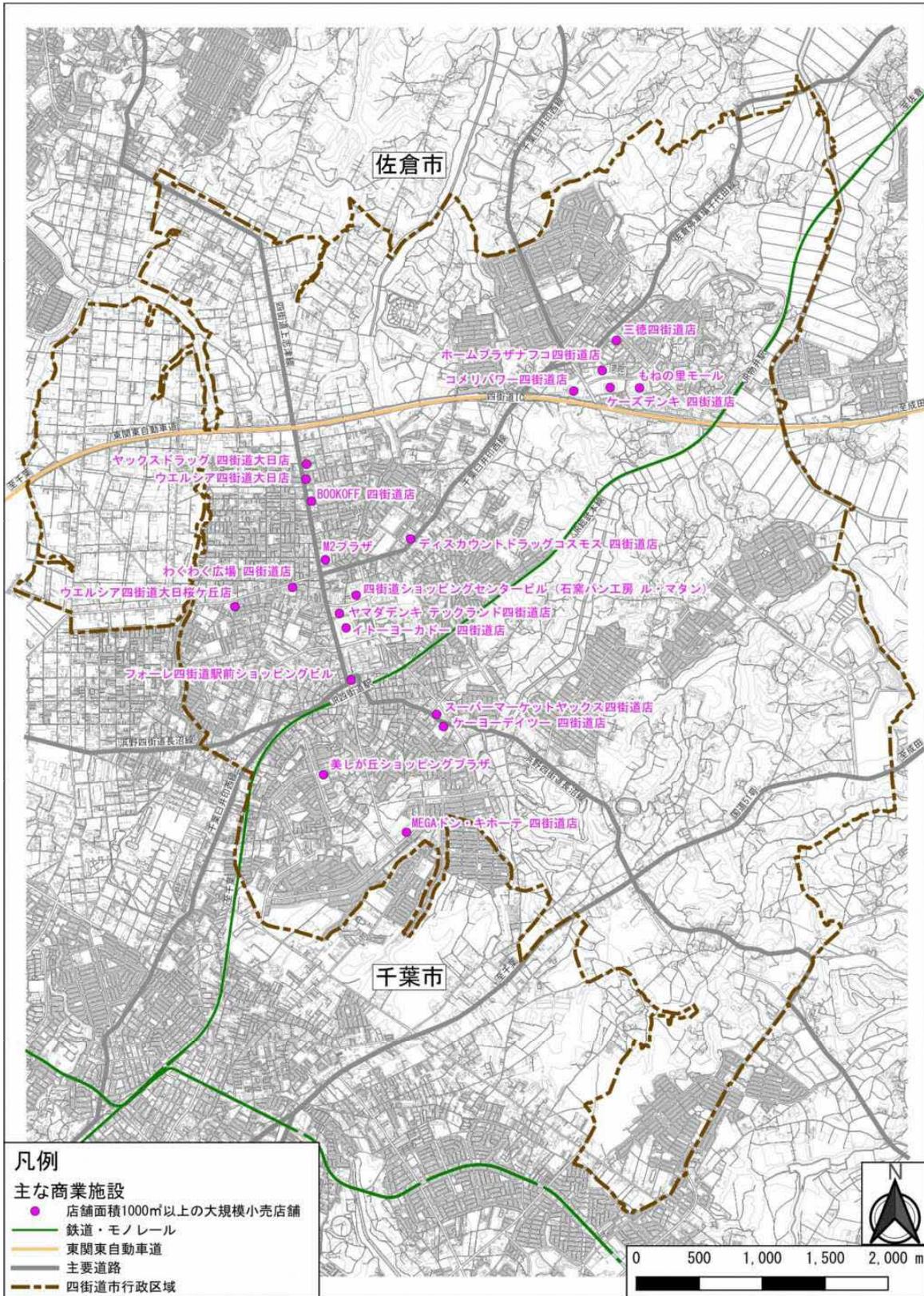


図 1-14 学校・ゾーン 30 エリア

② 主な商業施設

店舗面積 1,000 m²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）

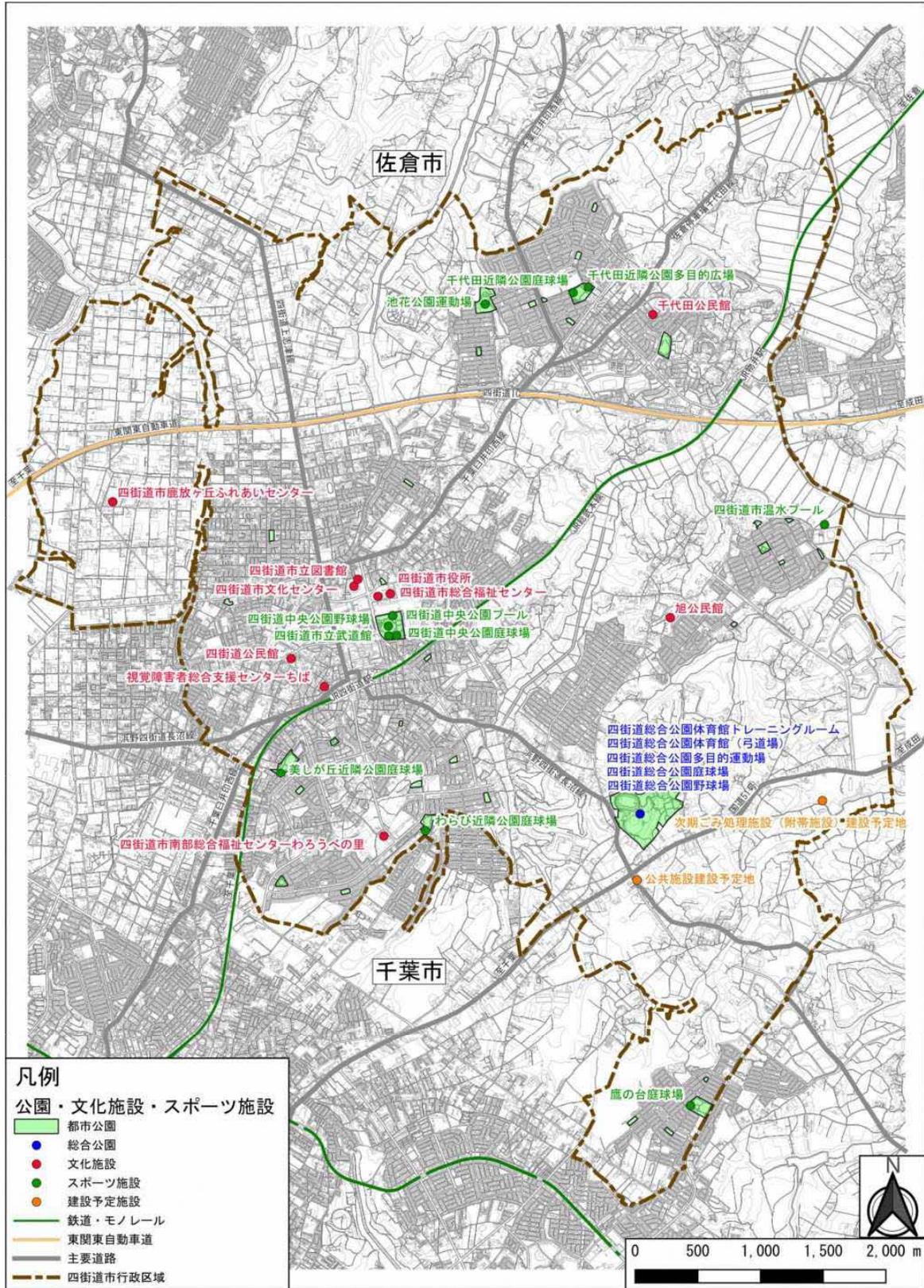
※ 店舗面積に含まれる部分・・・売場、ショーウィンド、ショールーム等、サービス施設、物品の加工修理場のうち顧客から引受（引渡を含む。）の用に直接供する部分を指します。

図1-15 店舗面積 1,000 m²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、11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。



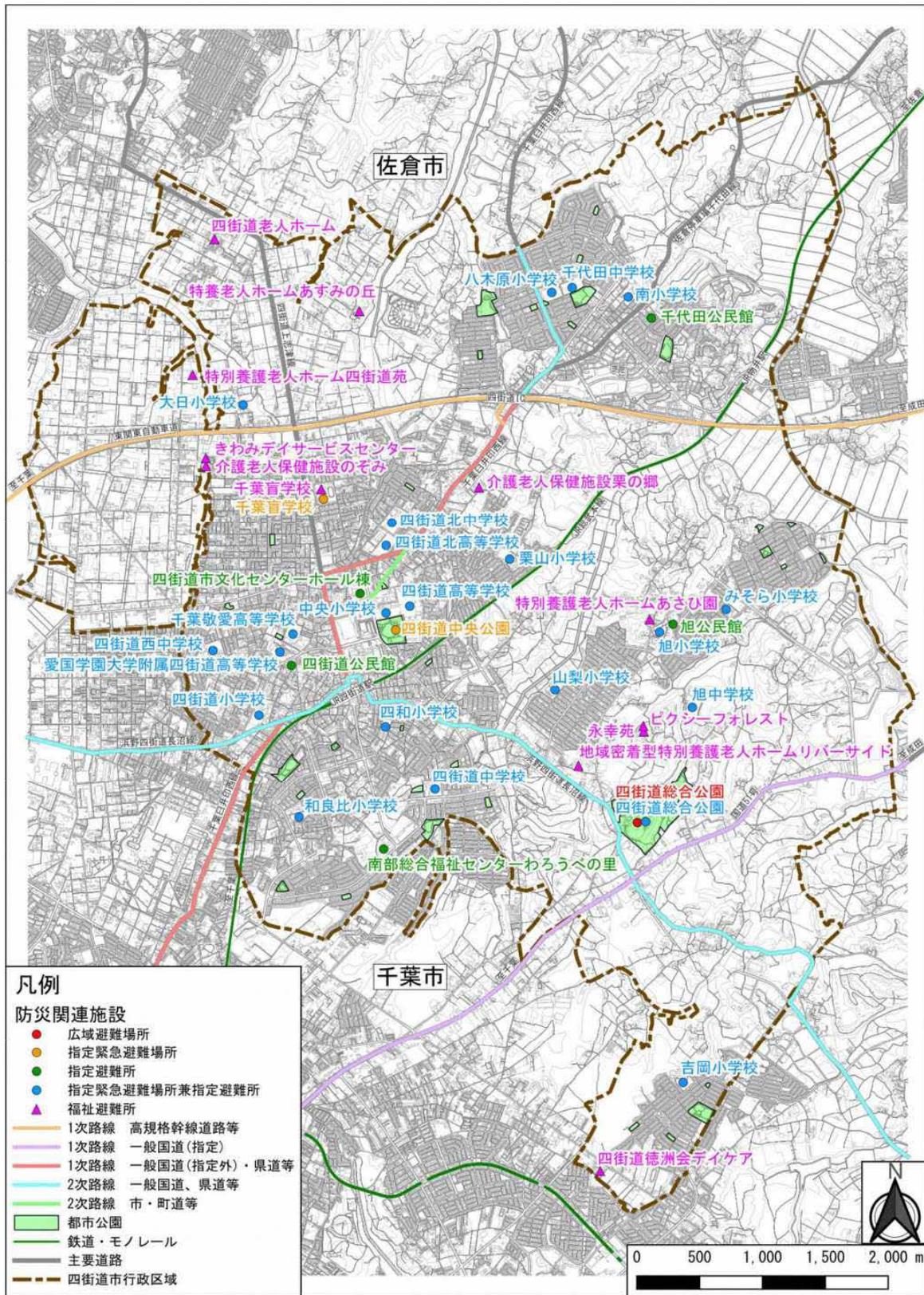
出典：国土数値情報（文化施設データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

図1-16 公園・文化施設・スポーツ施設

1 3) 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 41 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4年時点）

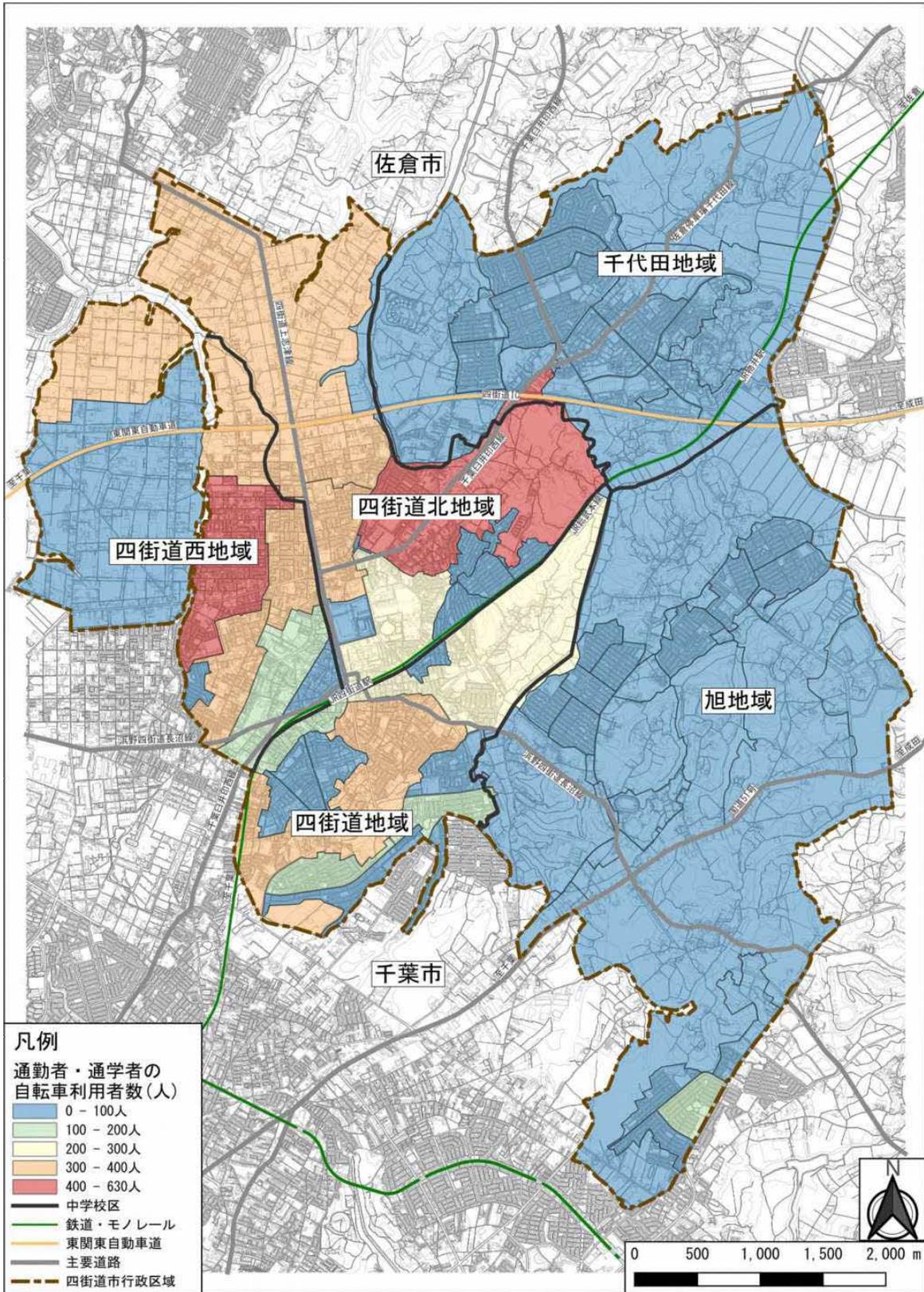
図 1-17 防災関連施設（ハザードマップより）

(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）- 町丁・字等）（令和2年時点）

図2-1 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

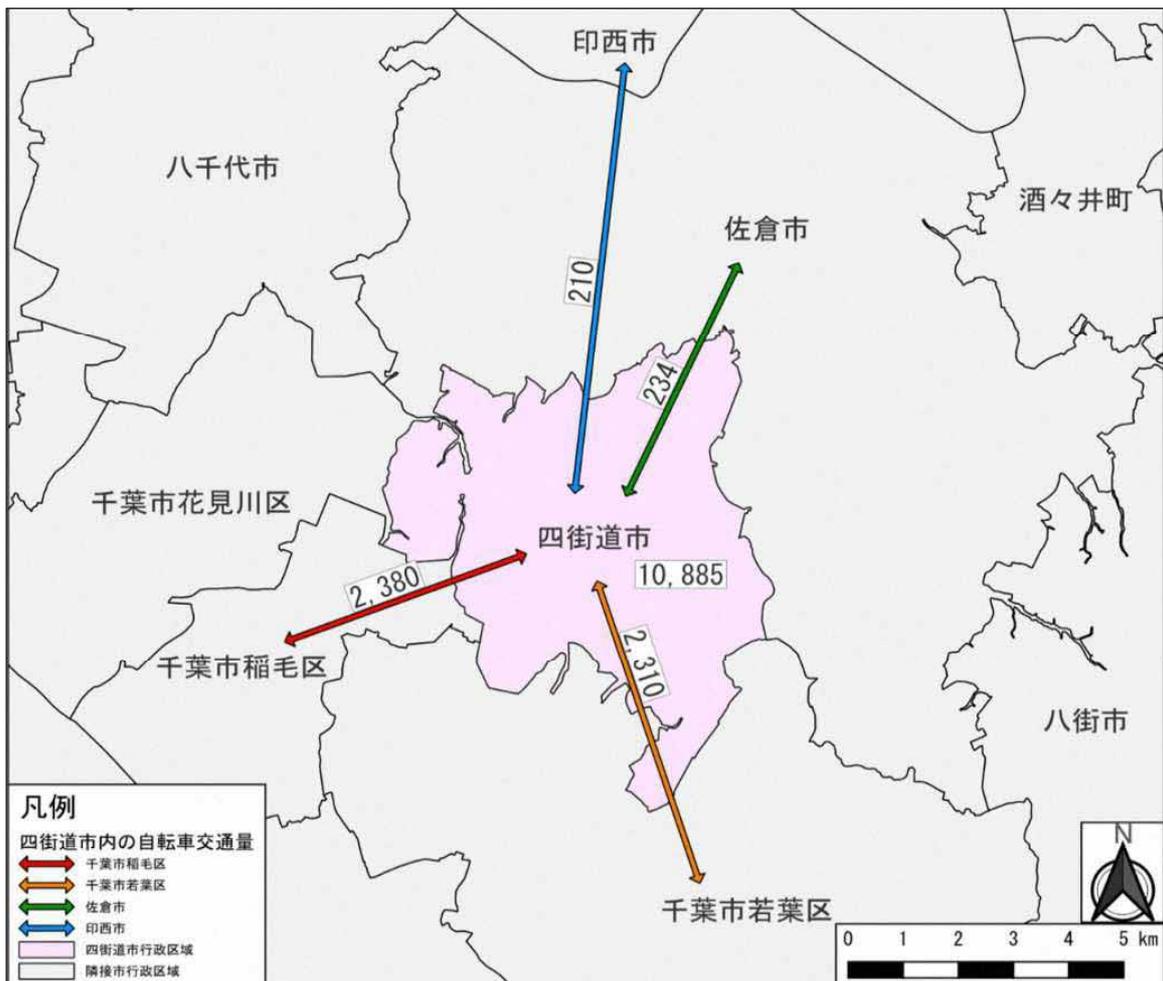
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおりとなり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

| | 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

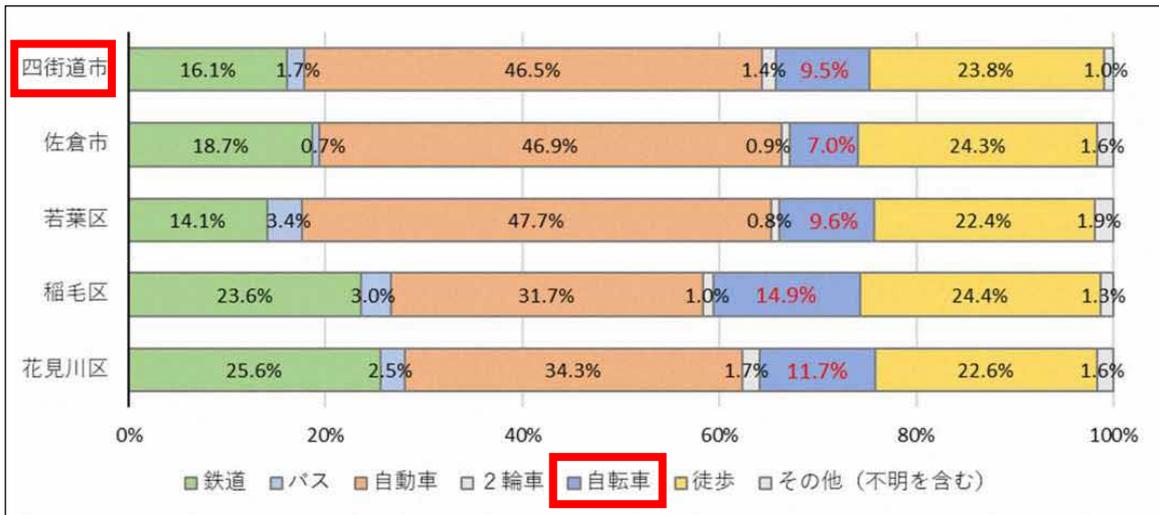


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図2-2 四街道市内の自転車交通量

③ 交通手段別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）の交通手段別発生集中量を比較すると、千葉市のほうが自転車利用率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2-3 交通手段の自治体別発生集中量

コラム2

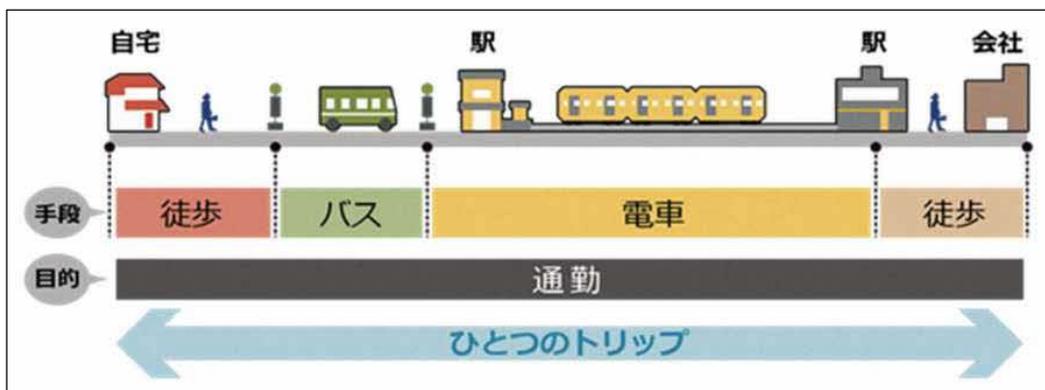
● パーソントリップ調査の解説

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。

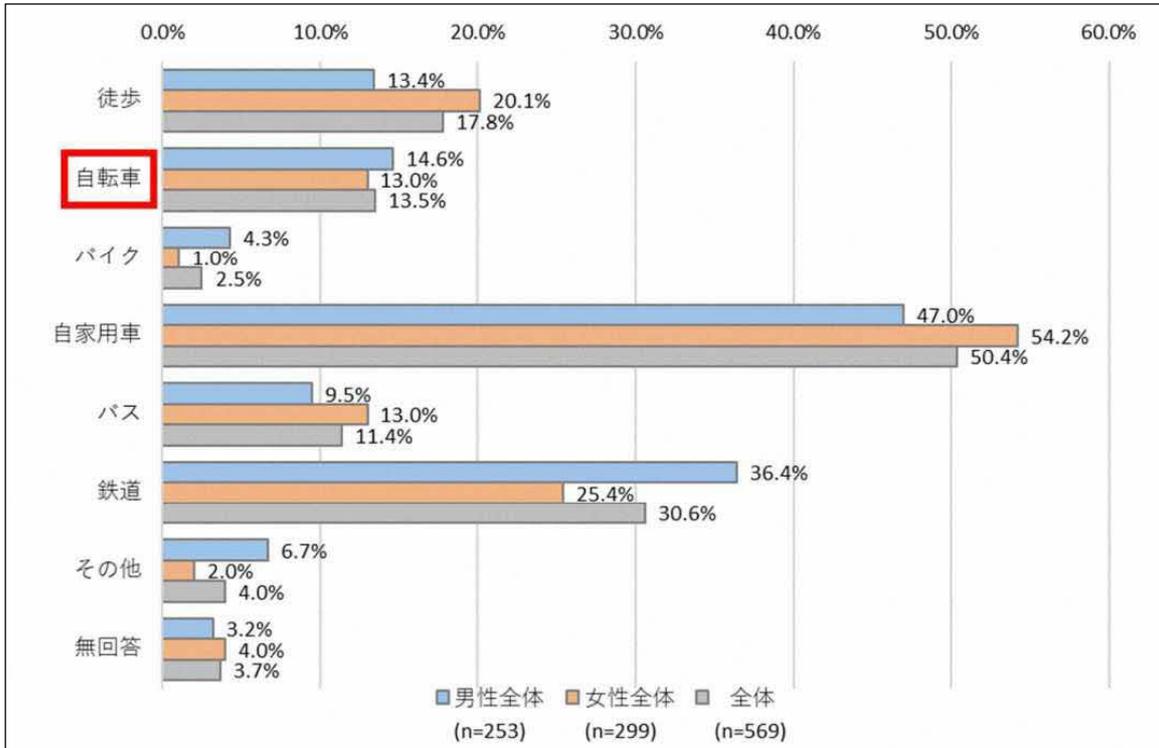


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

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。その中での、「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。



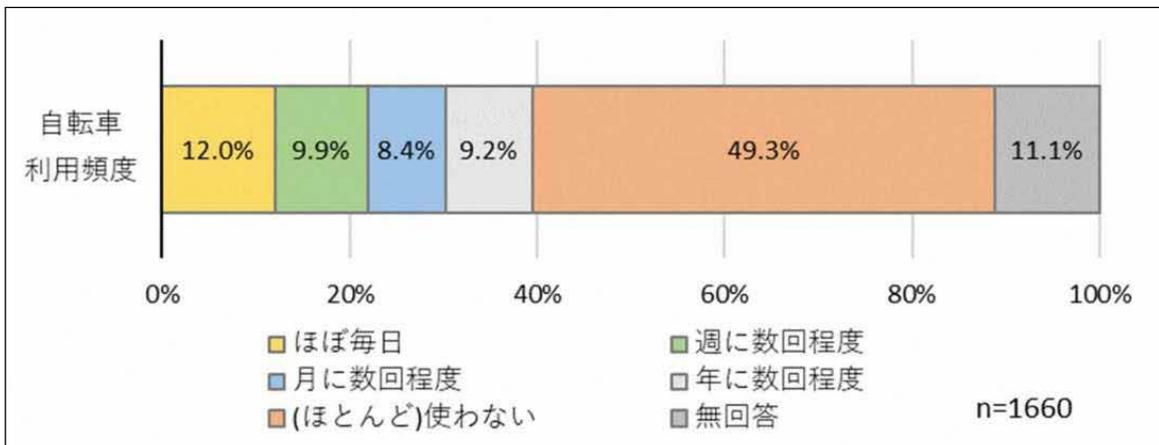
出典：「第2次健康よっかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査報告書（令和4年時点）

図2-4 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。その中での、「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、自転車は全体の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、年代・地区別で見ても最も高くなっています。

また、「自転車が安全に通行できる様な道づくり」を希望する意見がありました。



出典：四街道市市民意識調査報告書（令和3年時点）

図2-5 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。



| 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253-3 |
| ⑦ | 南口第3 | 300台 | 無 | 四街道市和良比244-6 |

出典：四街道市地域振興財団ホームページ（市営自転車駐輪場）（令和5年8月取得）
：四街道市提供データ

図2-6 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図



| 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 |

出典：四街道市地域振興財団ホームページ（市営自転車駐輪場）（令和5年8月取得）
：四街道市提供データ

図2-7 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2-2 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）

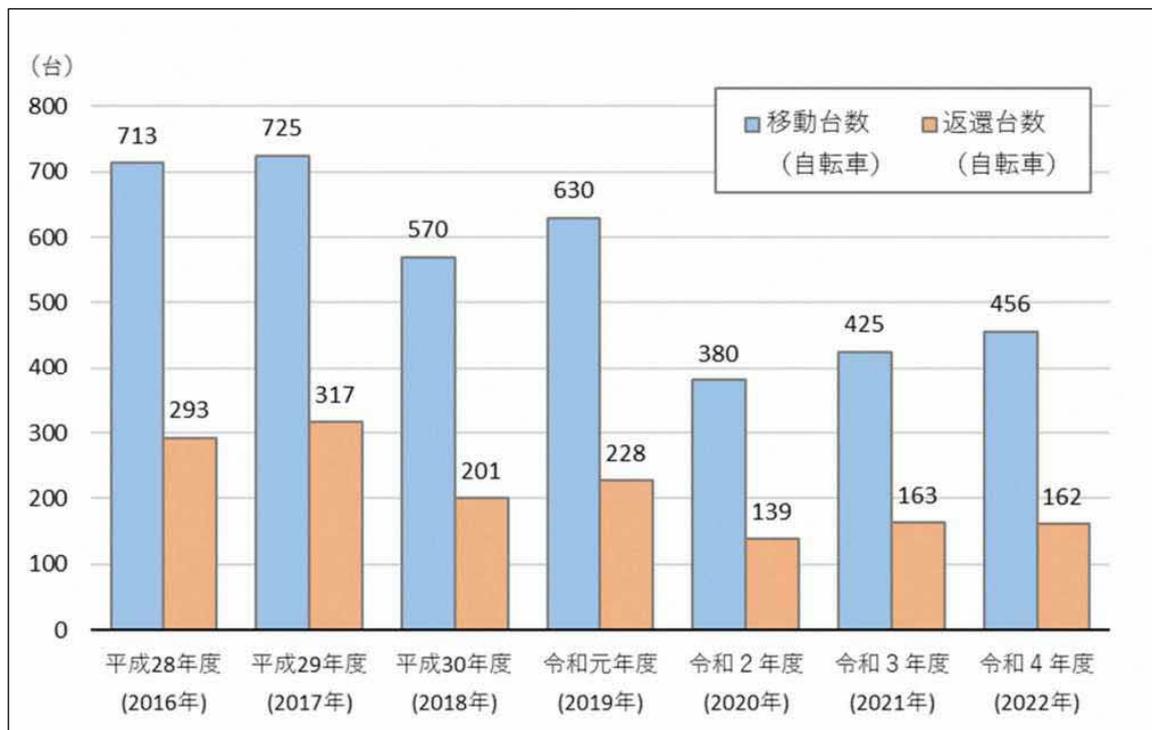
※ 一時利用について・・・一時利用券売機設置場所及び利用できる施設は下記のとおりです。

- ・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2-3 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。

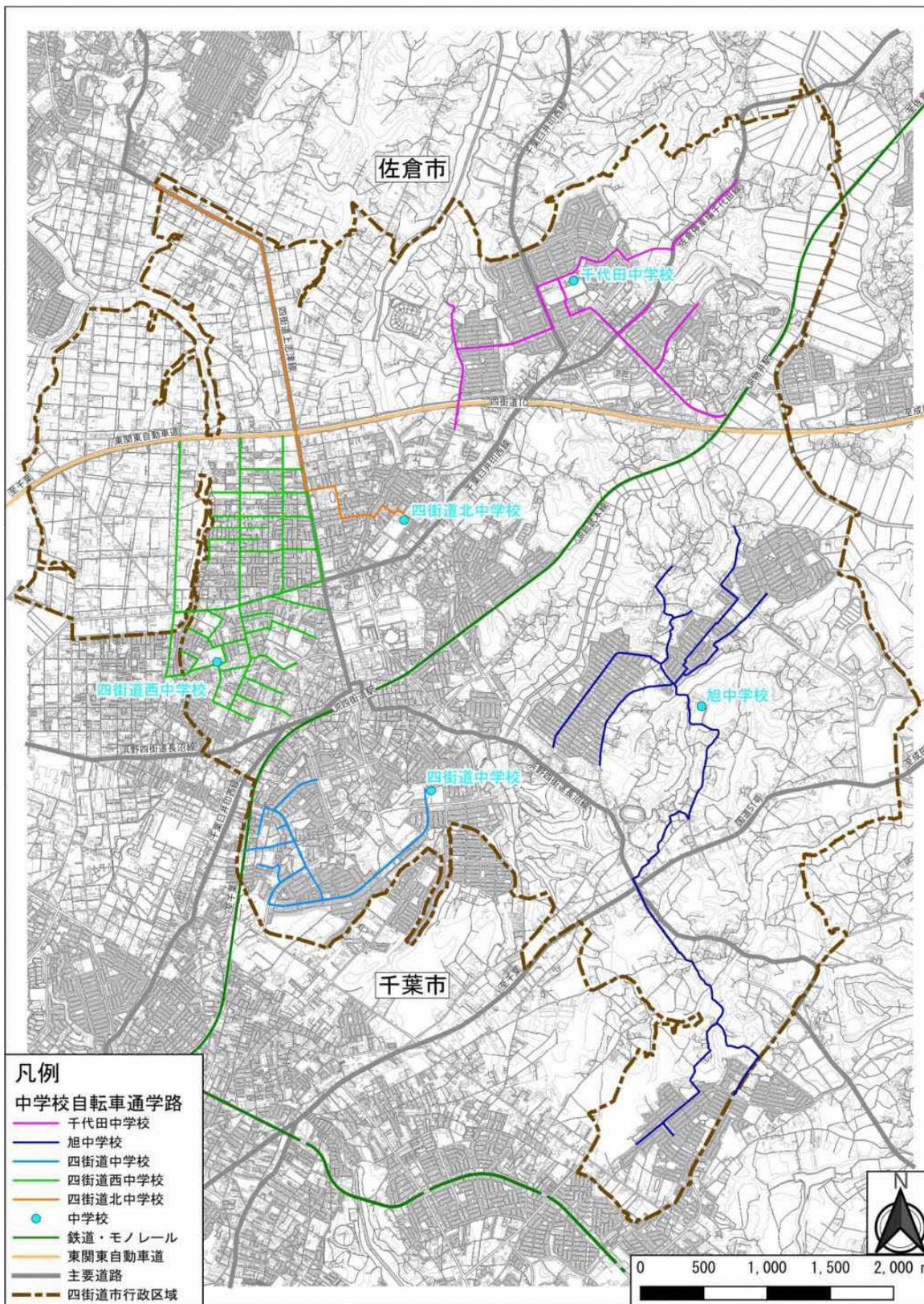


出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

図2-8 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。



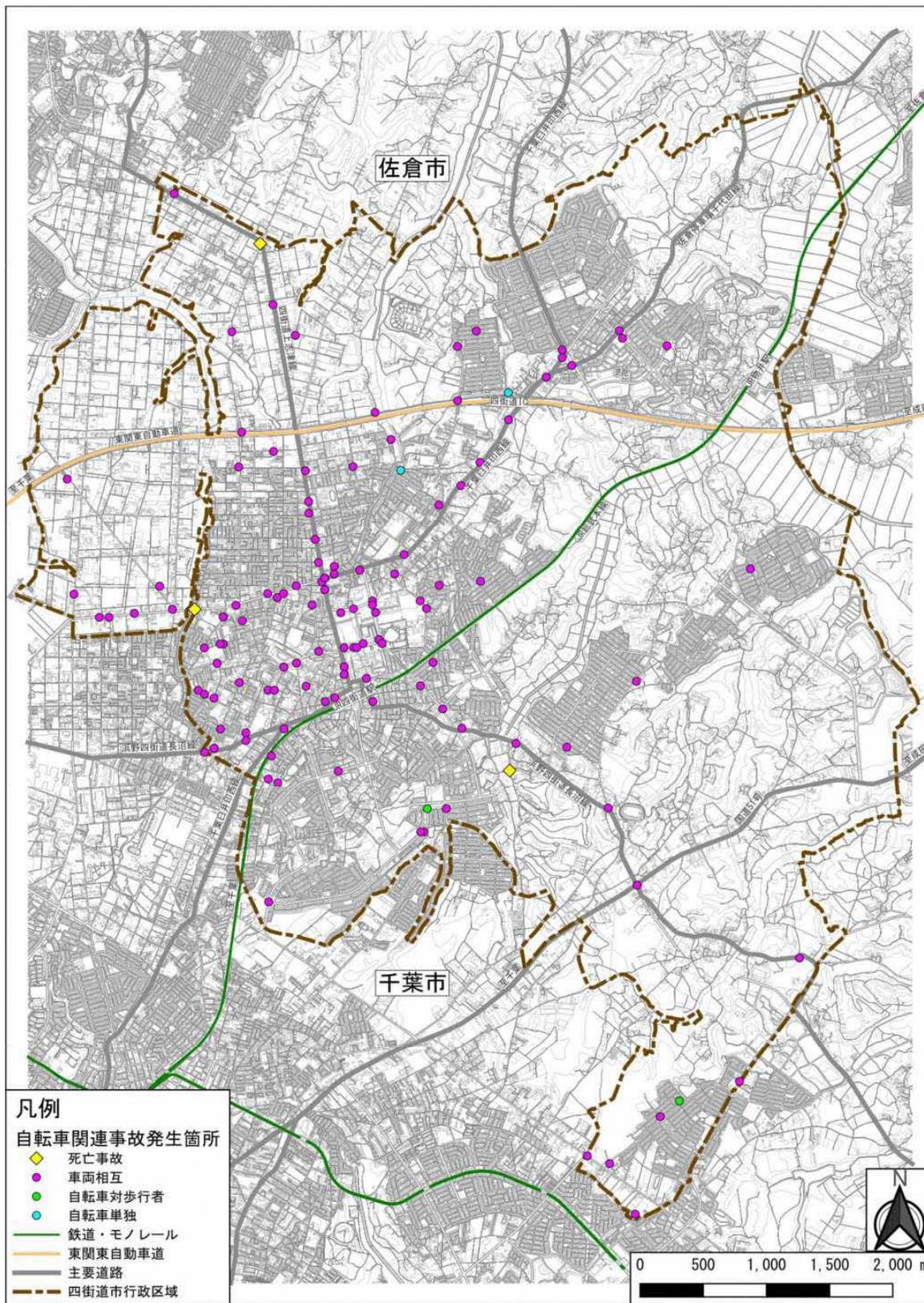
資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-9 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。

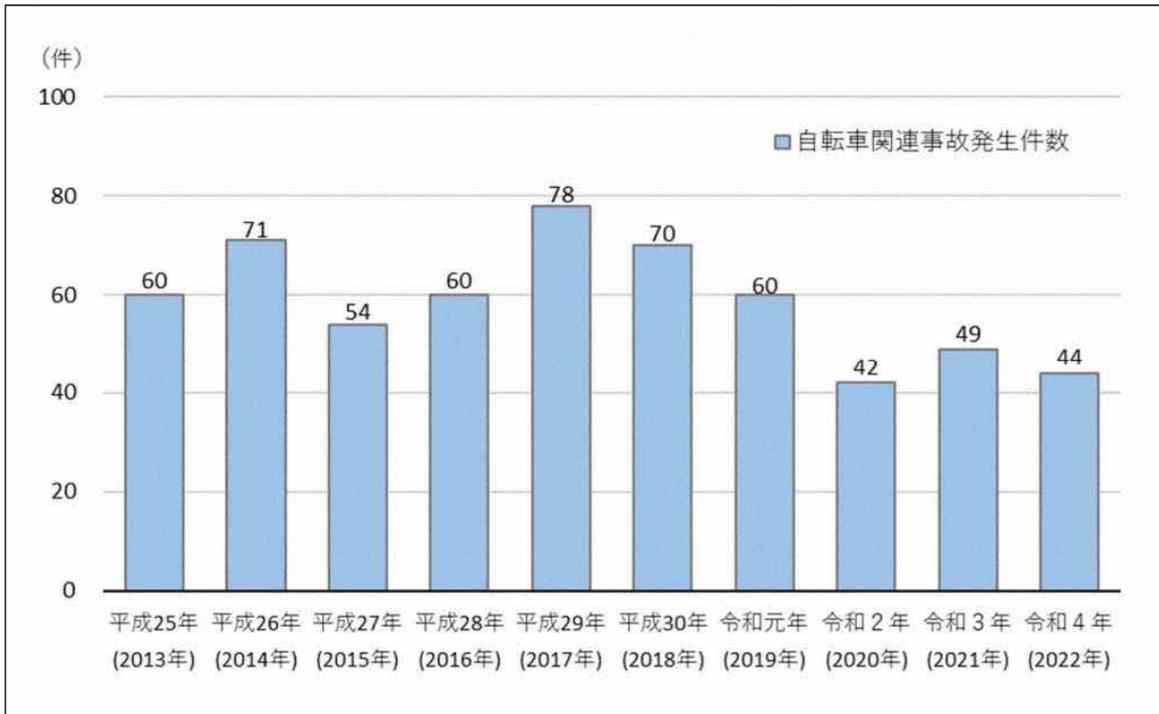


資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-10 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。

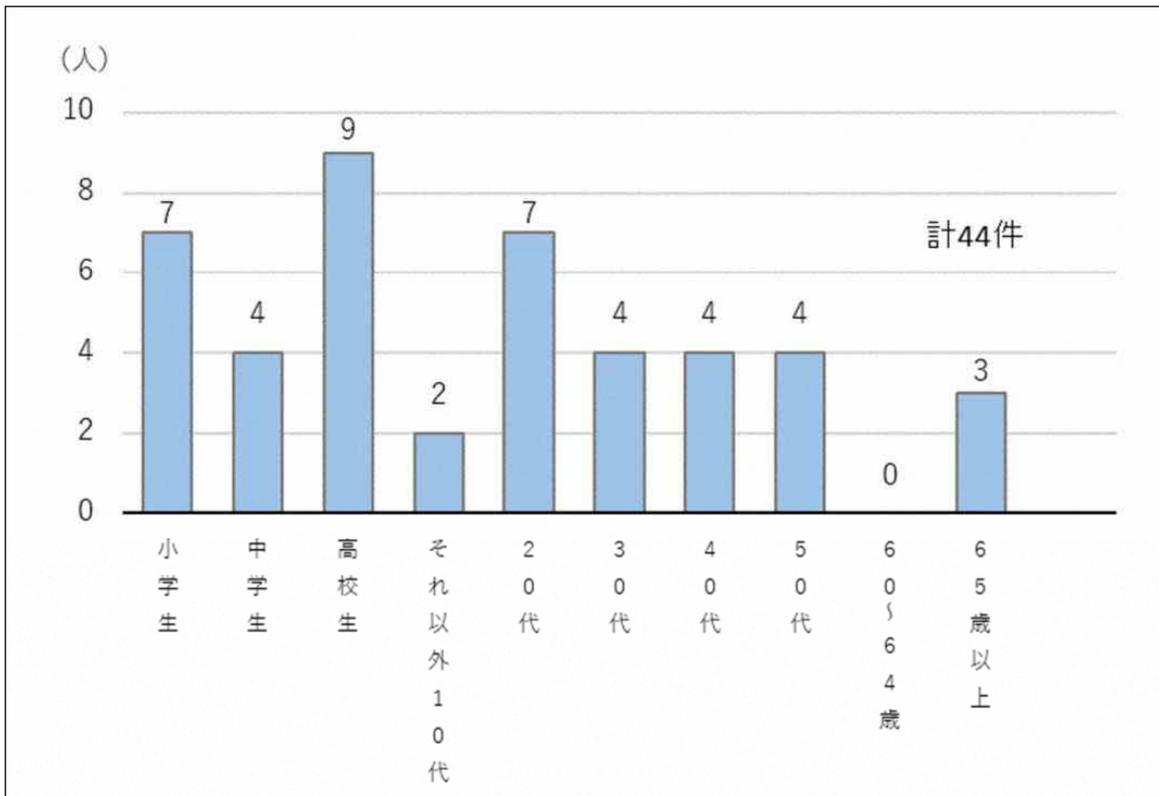


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2-11 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。

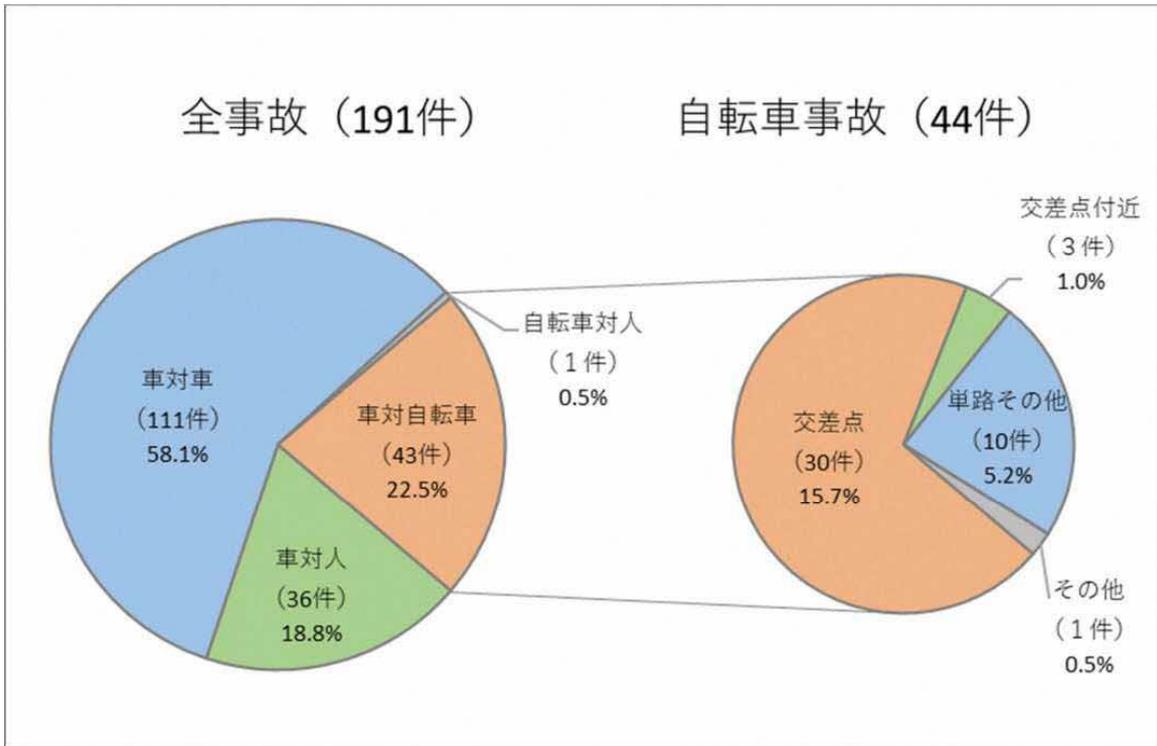


資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2-12 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、自転車が関連した事故は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2-13 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 |

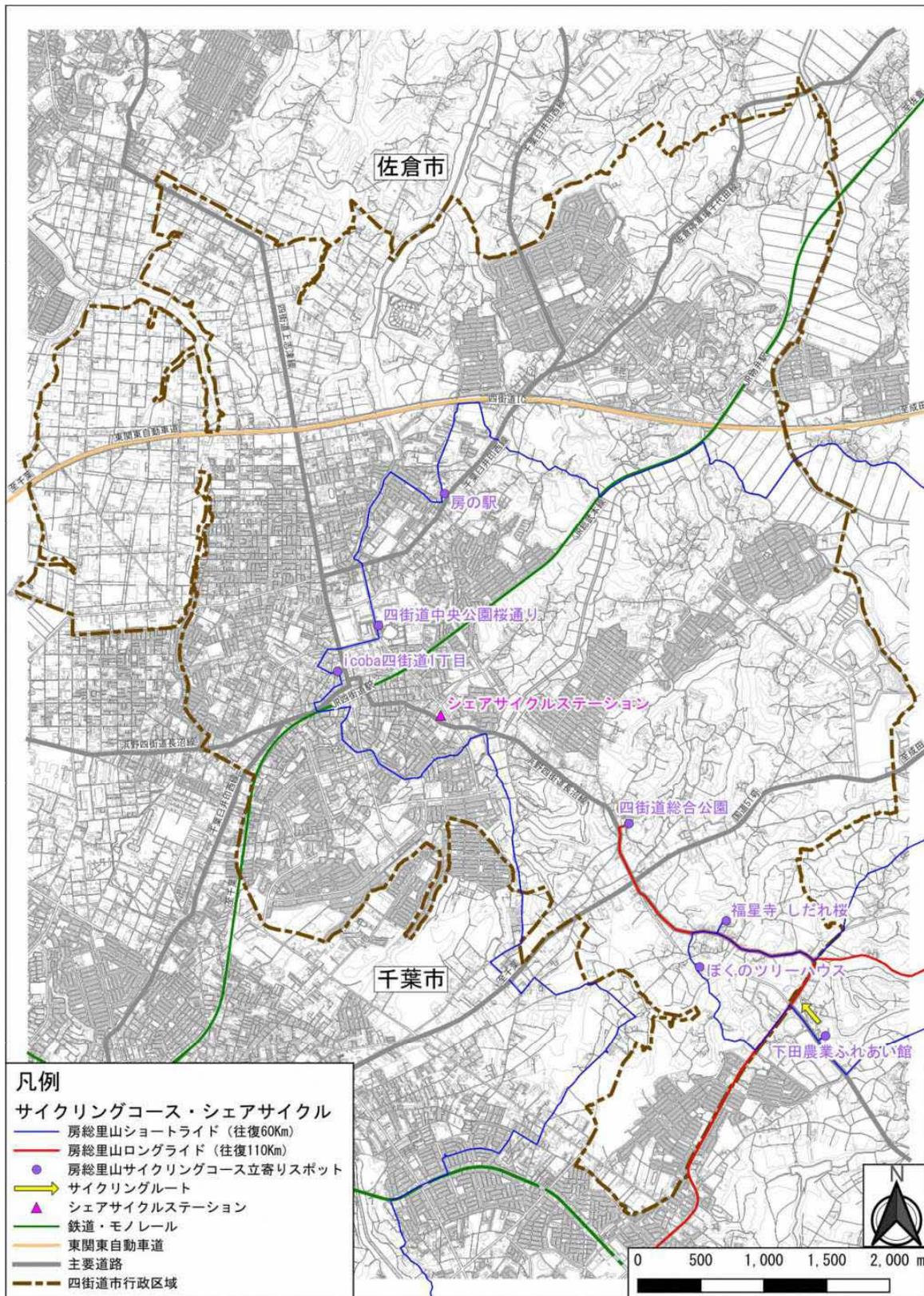
出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）
 ：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和4年1月1日時点）

表2-4 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。



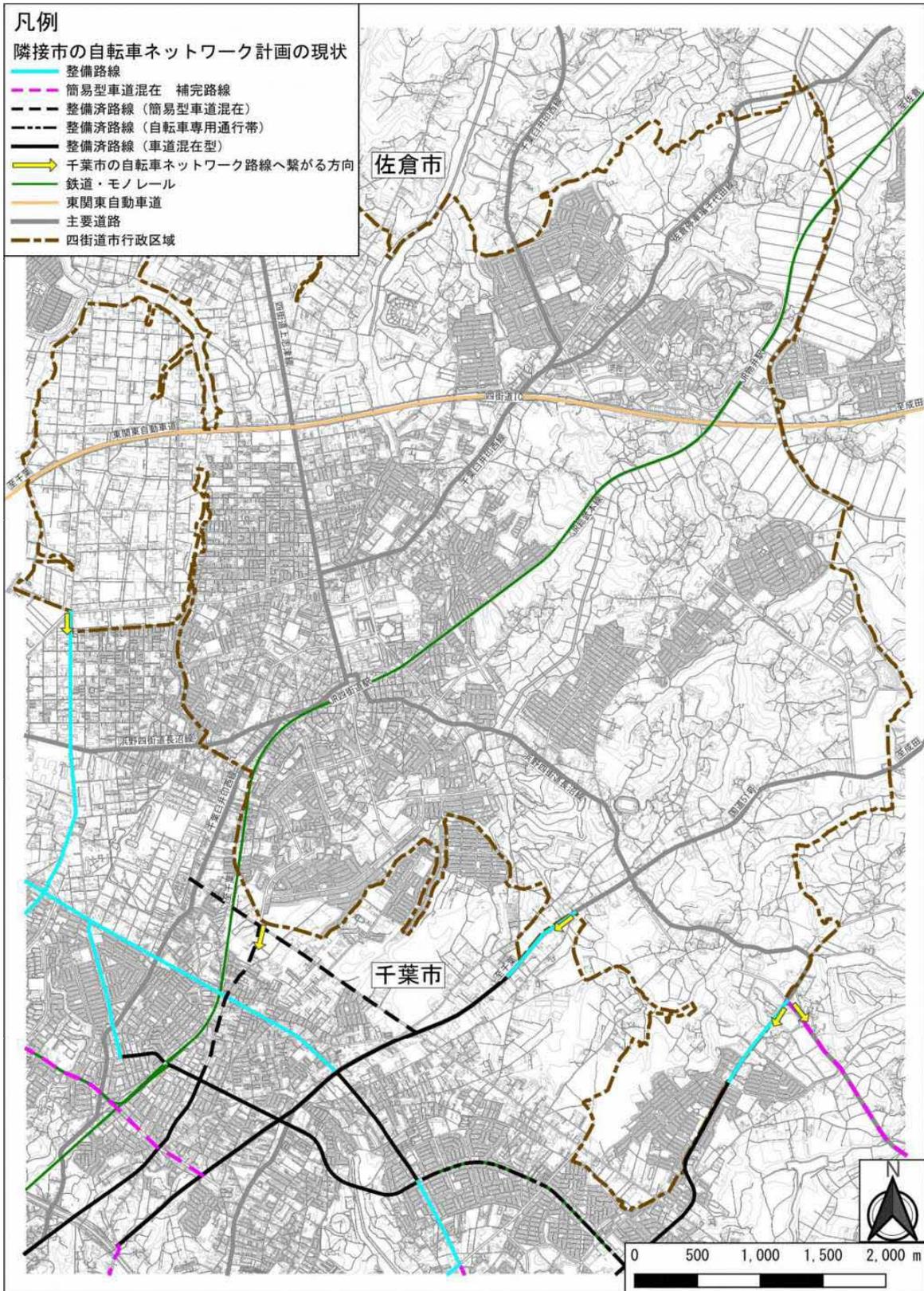
出典：「ツール・ド・ニッポン」ホームページ（平成31年時点）

図2-14 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。



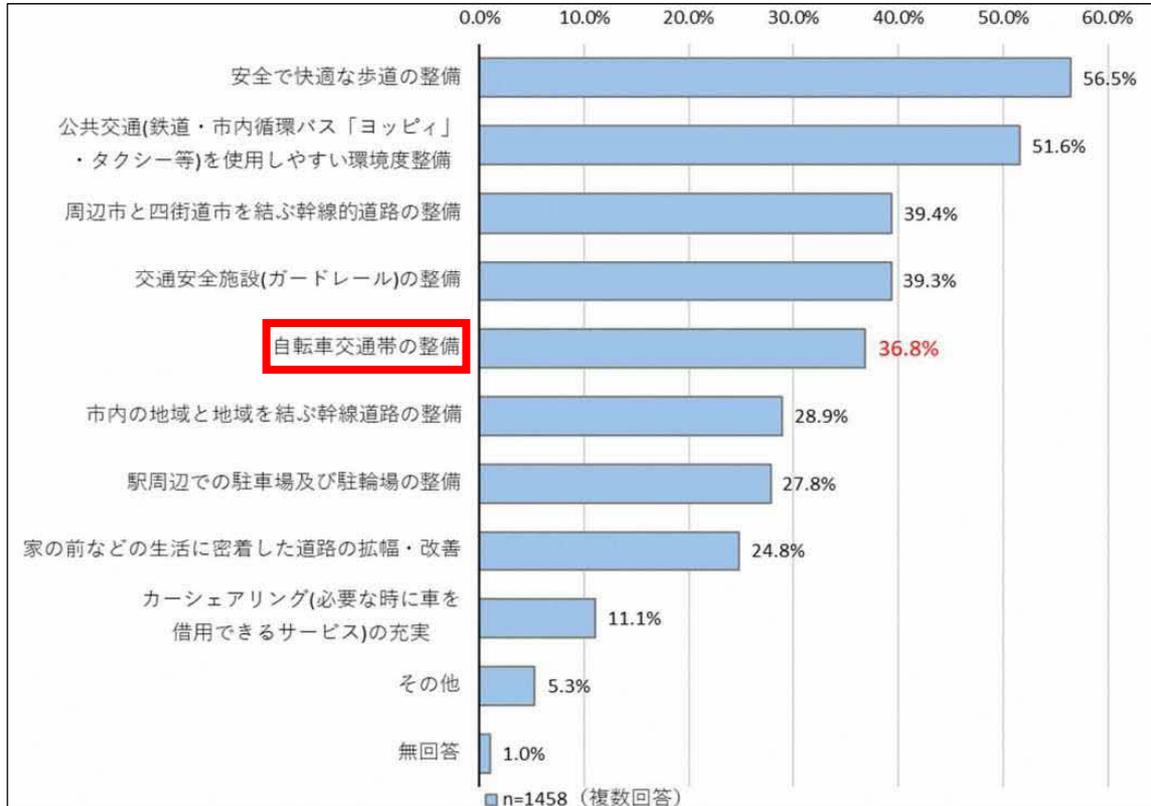
出典:「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版(令和5年2月時点)

図2-15 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。

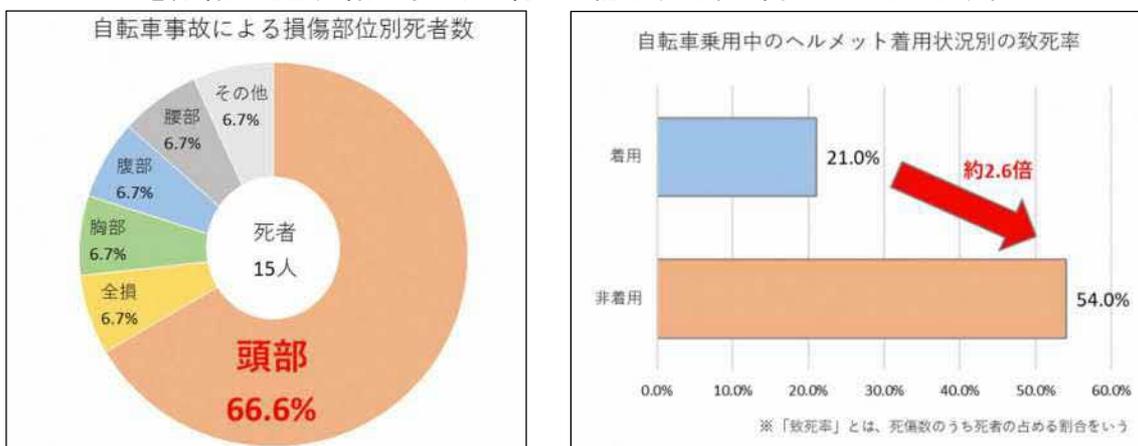


出典：四街道市都市計画マスタープラン策定(市民向けアンケート調査結果報告書)(令和5年時点)

図3-1 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。千葉県内で令和4年中に自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方(15人中2人は四街道市内での事故によるもの)の、約7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2.6倍も致死率が高くなっています。



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3-2 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 からた | 財産 | 生命 からた |
| 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P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3-3 自転車保険の種類と補償の対象

自転車に関する課題

自転車の活用に向けた課題

本市の自転車利用の現状（資料 2 参照）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"> ・自転車通行空間の整備が進んでいない。 ・自転車が安心して通行できる道路空間にニーズがある。 →P30 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・自転車通行空間の整備が必要。 | 都市環境 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車の台数が増加傾向にある。 →P23 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・自転車適正利用の指導・啓発が必要。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルステーションが、市内に 1 か所ある。 →P28 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・シェアサイクルのさらなる導入の検討が必要。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・市営自転車等駐輪場利用者数は、定期利用・一時利用ともに増加している。 →P22 ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・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。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・生活習慣病による死亡率が高い。 →P8 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・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。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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。 →P28 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・「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。 | 観光 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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。 →P26 ・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。 →P27 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・自転車の安全利用の推進が必要。 | 安全・安心 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化。 →P30 ・千葉県では自転車保険の加入が義務化。 →P31 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ・交通安全教室やチラシ等による広報啓発の継続が必要。 | |

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、自転車利用の現状（資料2参照）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"> ・自転車通行空間の整備の要望がある。 →P30 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の整備が必要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備延長は全体の5割。 →P13 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・主要道路では1日当たり4千台以上の交通量がある。 →P12 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故数の横ばい状態。 →P26 ・交差点や交差点付近での事故が多い。 →P27 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故の発生抑制となる整備が必要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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。 →P29 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・5つの中学校に自転車通学路がある。 →P24 | <ul style="list-style-type: none"> ・主要な自転車通学路における安全性の確保が必要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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。 →P28 | <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングコースの安全性・快適性の確保が必要。 |

自転車関連計画の基本方針

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・課題およ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 自転車の安全利用の推進

目標 4-2 交通安全教育の推進

目標 4-3 通学路の安全のための点検

目標 4-4 災害時における自転車活用の検討

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4つのおり掲げます。

- ・ 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

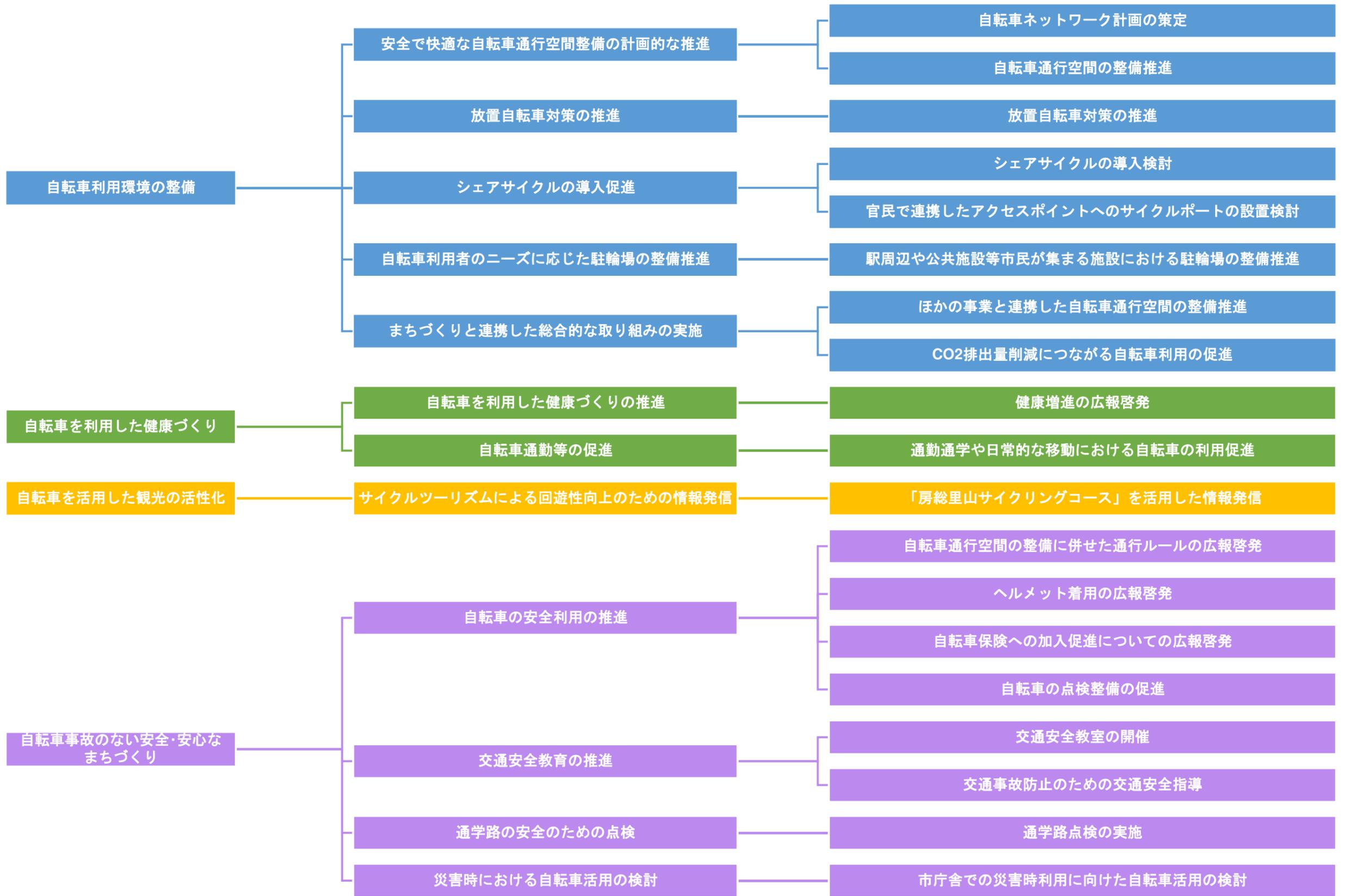
自転車活用推進計画の基本方針と目標と施策（案）

参考資料

基本方針

目 標

施策(案)



自転車活用推進計画の施策(案)

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(案)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検討 |
| 施策 1-3-② | 官民で連携したアクセスポイントへのサイクルポートの設置検討 |
| 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 | CO2 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 自転車の安全利用の推進

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 通学路の安全のための点検

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

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】

自転車ネットワーク計画にて、自転車で安全・快適に通行できる路線を選定し、その路線の整備形態と整備優先度を定めます。

ネットワーク計画図 挿入

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>歩道 自転車道</p> <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> |
| 自転車と自動車と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>歩道 車道</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>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</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）

| スケジュール | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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

| スケジュール | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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1-3

シェアサイクルの導入促進

公共交通を補完する移動手段の一つとして捉え、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検討

【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る、貸出、返却の自由度が高い、民間活力の導入を視野に入れたシェアサイクルの導入を検討します。



出典：OpenStreet株式会社 HP



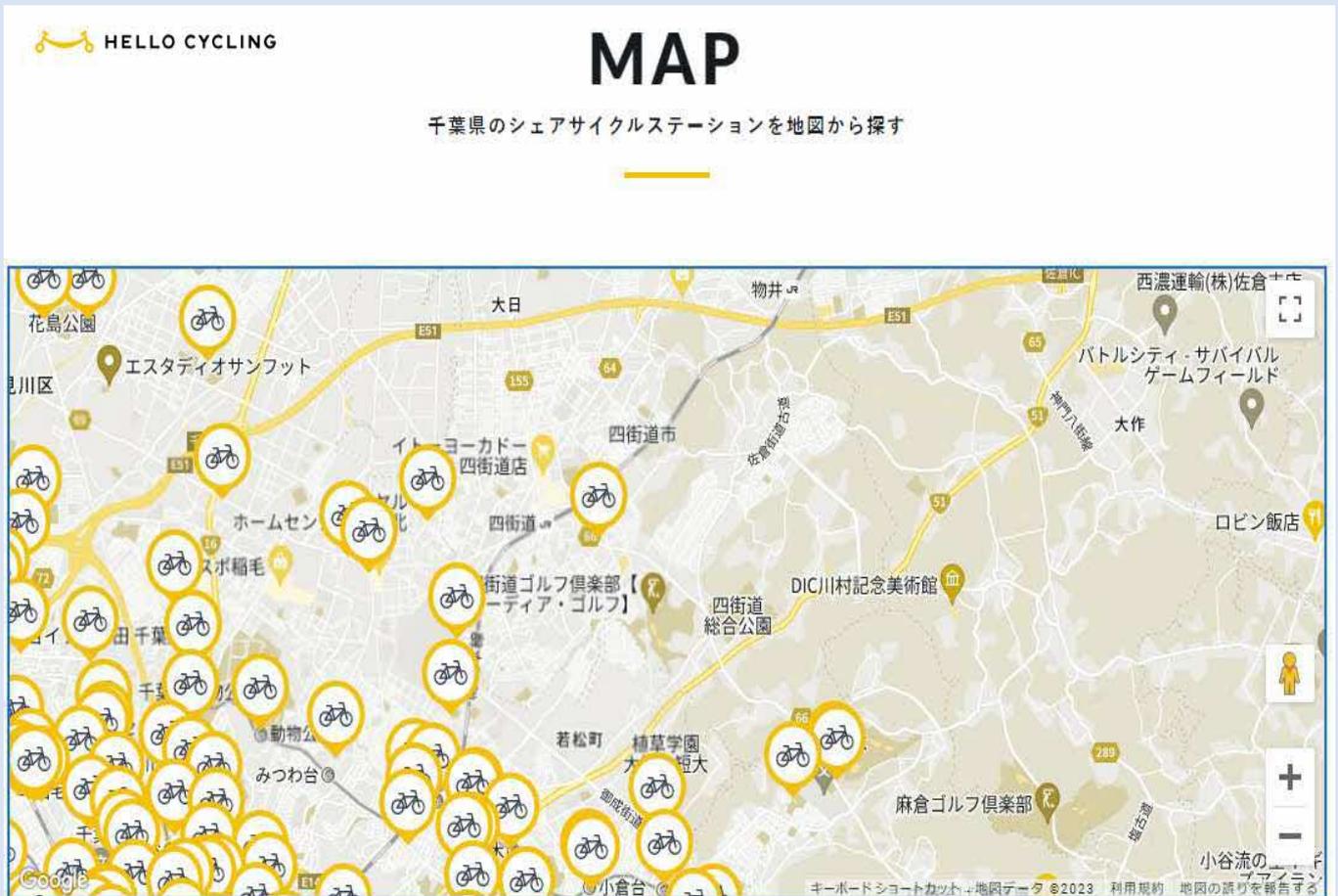
資料：市内シェアサイクル設置状況

施策1-3-② 官民で連携したアクセスポイントへのサイクルポートの設置検討

【担当課：産業振興課】

導入にあたっては、駅や主要な公共施設、公園、商店街、観光スポットなどを官民で連携してアクセスポイントに選定し、サイクルポートの設置を検討します。

また、市内へのサイクルポートの設置により、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

スケジュール

| 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】

自転車拠点となりう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は、自転車利用者のニーズに配慮し公共施設再配置計画に基づき老朽化している施設の整備を行います。



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等一覧

| 施設名 | 所管課 |
|----------------------|-------|
| 市営自転車等駐車場（北口第1） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（北口第2） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（西側） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（東側） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（南口第1） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（南口第2） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（南口第3） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（物井西側第1） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（物井西側第2） | 土木課 |
| 市営自転車等駐車場（物井東側） | 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 |

※対象の公共施設等については、必要に応じて見直しを行います。



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。

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：土木課 自治振興課 市街地整備課】

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。



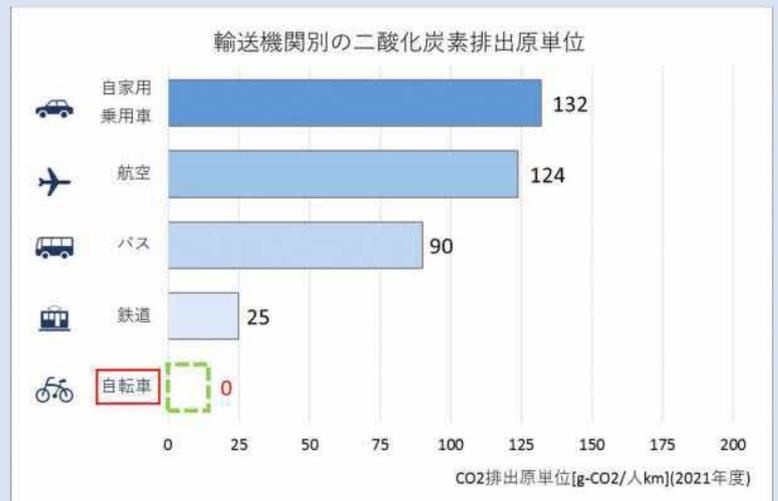
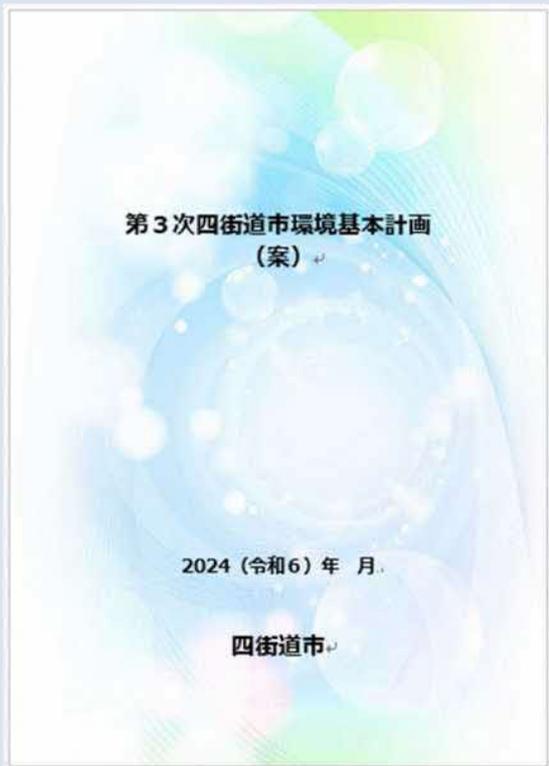
資料：市内のゾーン30・狭さくの設置状況

施策1-5-② CO2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 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CO2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

| スケジュール | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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次健康よっかいどう21プラン（改定版）及び次期第3次健康よっかいどう21プランへの自転車による健康増進について記載し、広報啓発を行います。



出典：第2次健康よっかいどう21プラン（平成30年（2018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次健康よっかいどう21プラン」を策定し、健康づくりの推進に取り組んでいます。

| スケジュール | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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次健康よっかいどう21プラン（改定版）及び次期第3次健康よっかいどう21プランに、自転車による健康づくりの一環として、通勤通学や日常的な移動の自転車活用について記載し、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図られることで、社有車や駐車場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

○自転車通勤推奨により、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

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額は平均で年間約5.7万円という結果が出ています。

また、ある事業者において、通勤の妨げになっていた駐車場代がからなくなることにより、年間で約100万円の固定経費が削減されたという事例もあります。

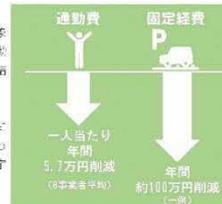


図1 自転車通勤による経費削減効果の例

※通勤費削減額：通勤費削減効果があったと回答した事業者の平均値を利用
【国土交通省「自転車通勤の推進に関する調査」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）

スケジュール

| 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、それぞれの市の市街地や各スポットを結ぶ「房総里山サイクリングコース」を3市連携事業として平成28年に設定し、平成30年からスマートフォンアプリ「ツール・ド」に掲載しております。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

スケジュール

| 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4-1

自転車の安全利用の推進

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：自治振興課 指導課】

【関係機関：四街道警察署】

本計画の中で示された、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。



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：自治振興課 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、頭部を守ること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。

本市でも、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。

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。

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!

自転車乗用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：自治振興課 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。

本市でも、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は行けませんか？

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）も補償範囲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、TSマークについては、自転車安全整備士のいる自転車販売店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？
そこに個人賠償責任補償特約など、自転車の事故による損害賠償を補ってくれる内容が含まれていますか？

いいえ → 利用する自転車に「TSマーク」が貼ってありますか？
それは有効期限内ですか？
※有効期限は点検日から1年間

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。

補償の対象範囲をチェック！

※自動車保険の補償範囲は、自動車事故による被害者への賠償に限定され、自転車事故による被害者への賠償は含まれません。また、個人賠償責任補償特約は、自転車事故による被害者への賠償に限定され、自動車事故による被害者への賠償は含まれません。

はい → 自転車保険に加入しています。

いいえ → 自転車保険への加入が必要です。

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 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 | × | × | △ |
| 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 全国高等学校賠償責任補償制度 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・重度障害等）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補償では補償されないため、事業用の賠償責任補償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：自治振興課 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ことがもちろんですが、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事です。

本市でも、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。

ちばサイクリール 自転車に乗る前のルール②

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 | 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？ 空気は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？ |
| しゃ (車 体) | 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、ぐらついたりしていないかな？ (またがった時、両足のつま先が地面に軽くつく高さ) |
| べ る | 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？ 足がすべらないかな？ |
| | チェーン | ゆるみすぎではないかな？ |
| | ベル | ちゃんと鳴るかな？ ハンドルを握ったまま鳴らせる位置にあるかな？ |

自転車が整備されていないと...
例えばブレーキがきちんと整備されていない状態で、濡れ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 (水濡れ時) **ブレーキ**

| | | |
|------------------|----------|--------------------|
| 定期メンテナンスしている自転車 | 初速度16km時 | 4.50mの差 (初速度16km時) |
| 定期メンテナンスしていない自転車 | 初速度25km時 | 6.18mの差 (初速度25km時) |

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

| ス ケ ジ ュ ー ル | | | | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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：自治振興課】

【関係機関：四街道警察署】

毎年、小中高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

点検・整備

- タイアの空気圧やブレーキの効きなどの点検をしましょう

チーバくん

反射器材

- 自転車の側面にも反射器材をつけましょう

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

ご家庭や職場、学校などで、改めて自転車のルールやマナーを確認しましょう。

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。

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。自動車の任意保険や傷害保険の特約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、夜間自転車で坂道を下っていたところ、歩行者に正面衝突。歩行者は頭の骨を折り意識が戻らない重傷を負った事例。

ヘルメットを正しく着用

ヘルメットを正しく着用することにより頭部損傷による死者の割合はおおよそ4分の1に低減するといいうデータもあります。

夕方からライトを点灯しましょう

買い物や帰宅時間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ぎましょう。

自転車の側面にも反射器材をつけましょう

自転車の前部にライトを装着するだけでなく、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、夜間道路横断中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・職場・家庭など、それぞれの環境で交通安全教育を行いましょう。子どもや従業員に対する教育・啓発に努め、地域の集まりなどで改めて確認し合うことも重要です。

交通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

- 傘をさしながら
- スマホ操作を操作しながら
- ヘッドホン等で音楽を聴きながら

【条例に関するお問い合わせ】
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。[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）

| スケジュール | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 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 通学路の安全のための点検

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おります。

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 自治振興課)

(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

スケジュール

| 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 |
|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | | | | | | |

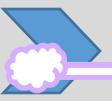
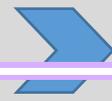
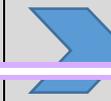
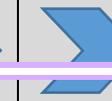
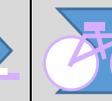
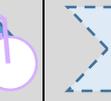
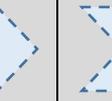
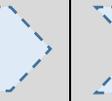
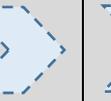
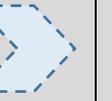
目標4-4 災害時における自転車活用の検討

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。

| ス ケ ジ ュ ー ル | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

自転車ネットワーク候補路線（案）

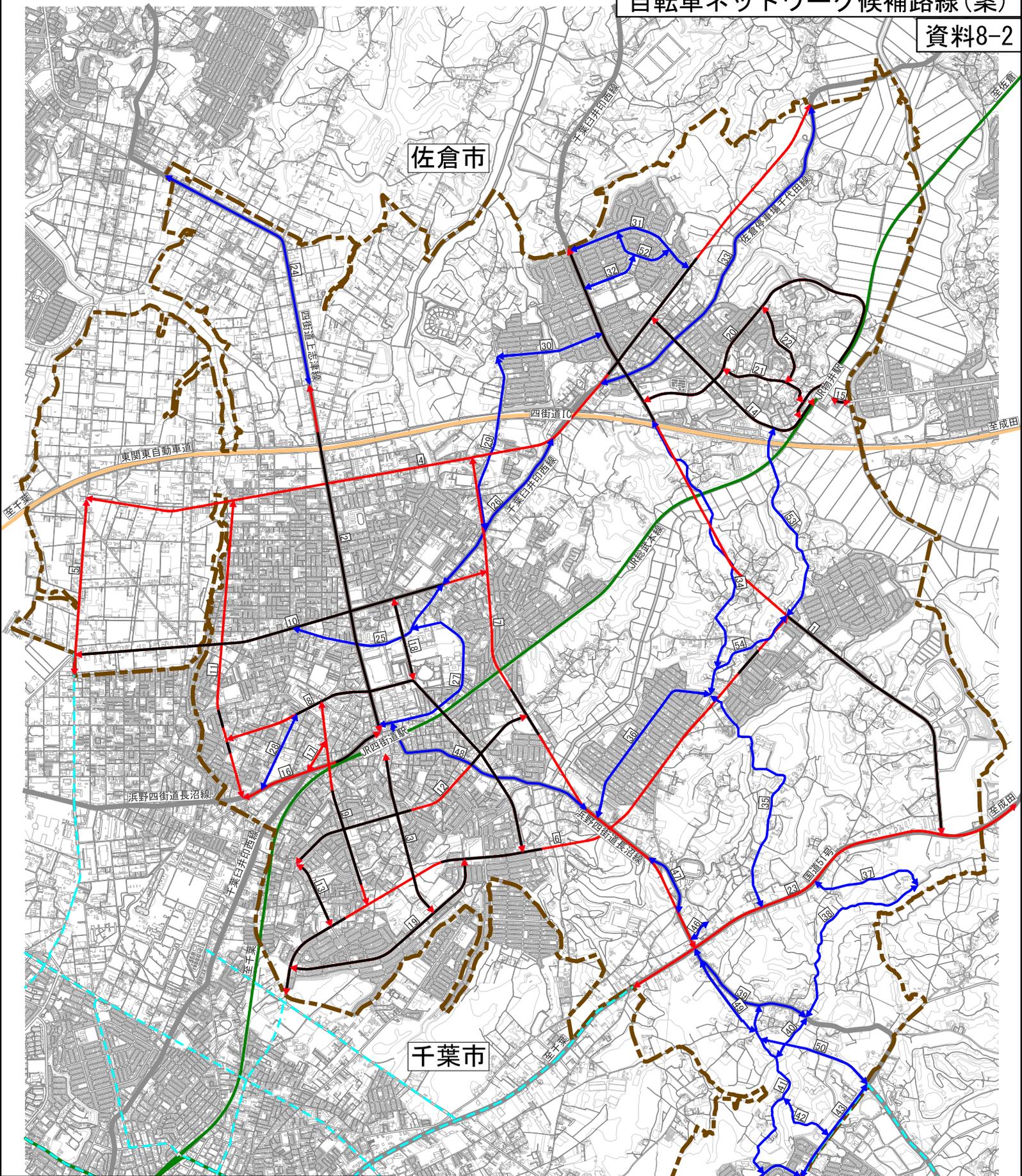
【候補路線の選定方法】

「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候補路線は、『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

【候補路線の選定結果】

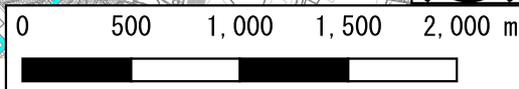
上記の選定条件や、都市計画道路の整備進捗状況、一定の網密度（1km 以内でのアクセス性確保）やゾーン 30 エリア等の状況を総合的に検討し、自転車ネットワーク候補路線を選定しました。（資料 8-2、8-3 参照）

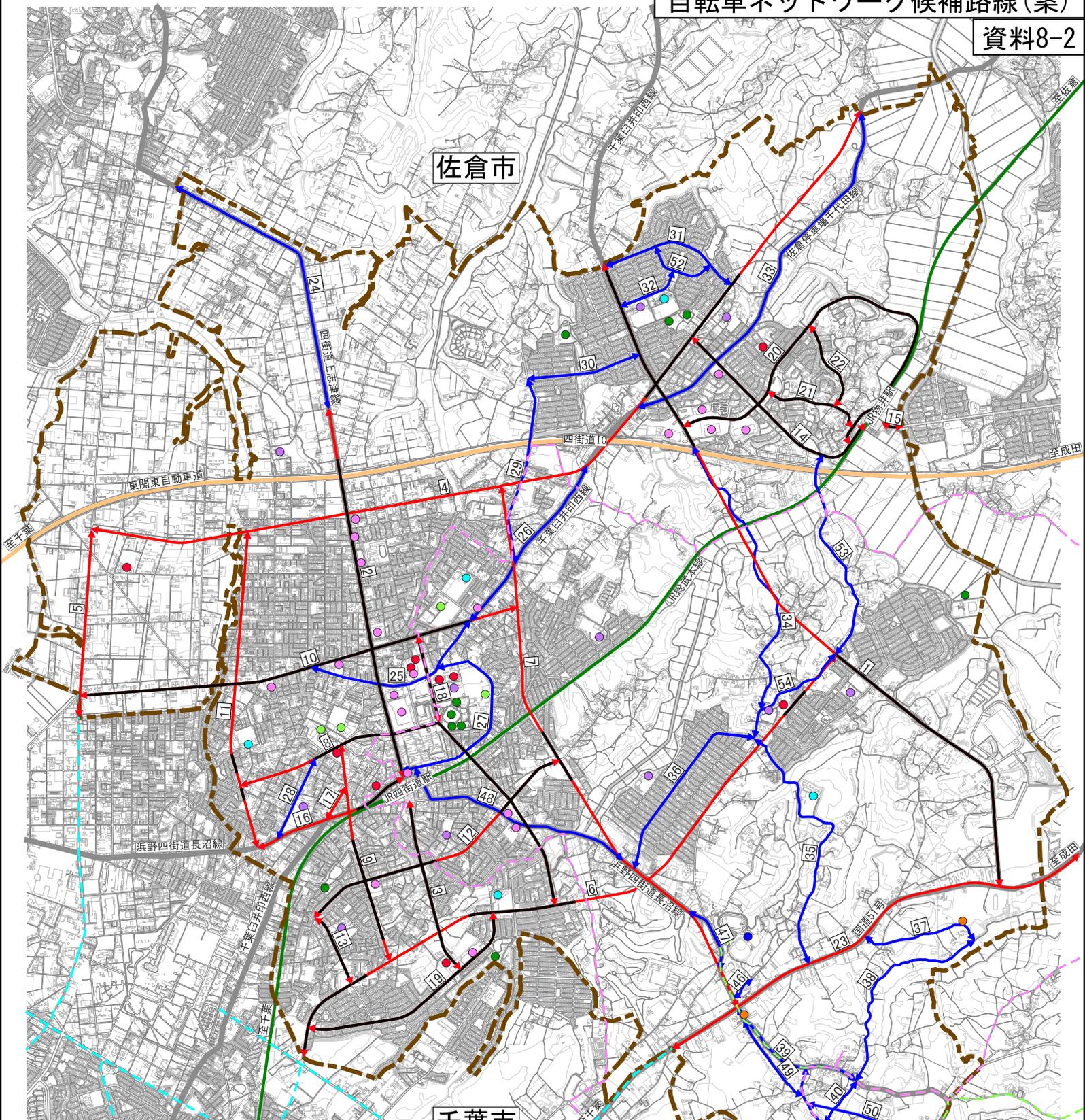


凡例

自転車ネットワーク候補路線

- 自転車ネットワーク候補路線 (都市計画道路整備済)
- 自転車ネットワーク候補路線 (都市計画道路未整備)
- 自転車ネットワーク候補路線 (その他の道路)
- - - 千葉市の自転車ネットワーク路線
- 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



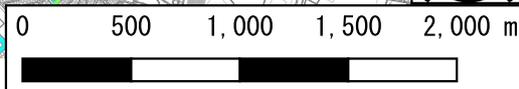


佐倉市

千葉市

凡例

- 自転車ネットワーク候補路線**
- 自転車ネットワーク候補路線 (都市計画道路整備済)
 - 自転車ネットワーク候補路線 (都市計画道路未整備)
 - 自転車ネットワーク候補路線 (その他の道路)
 - 千葉市の自転車ネットワーク路線
- 小学校
 - 中学校
 - 高等学校
 - 総合公園
 - 文化施設
 - スポーツ施設
 - 建設予定施設
 - 店舗面積1000㎡以上の大規模小売店舗
- 房総里山ショートライド (往復60Km)
 - 房総里山ロングライド (往復110Km)
 - 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



■自転車ネットワーク候補路線(案)一覧表

| 番号 | 種別 | 路線名 | 標準幅員(m) | 計画延長(m) | 整備済延長(m) | 車線数 | 制限速度(km/h) | 摘要 |
|----|----------|--|-----------|---------|----------|-----|------------|----|
| 1 | 都市計画道路 | ヤマナシウスイセン 3・3・1 山梨臼井線 | 22 | 5210 | 3,400 | 2~5 | 40、- | |
| 2 | 都市計画道路 | ヨツカイドウエキマエダイニチセン 3・4・2 四街道駅前大日線 | 18 | 2430 | 2,179 | 2~3 | 40 | |
| 3 | 都市計画道路 | ヨツカイドウエキワラビセン 3・4・3 四街道駅和良比線 | 18 | 1150 | 1,150 | 2~3 | 50 | |
| 4 | 都市計画道路 | ロッポウガオカサクラセン 3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線 | 18 | 6240 | 1,008 | 1~3 | 40、- | |
| 5 | 都市計画道路 | チバロッポウガオカセン 3・4・5 千葉鹿放ヶ丘線 | 18 | 1300 | 0 | 2 | 40 | |
| 6 | 都市計画道路 | チバヨツカイドウセン 3・4・6 千葉四街道線 | 18 | 4760 | 1,580 | 1~3 | 40、50 | |
| 7 | 都市計画道路 | ナバサマウチクロダセン 3・4・7 南波佐間内黒田線 | 18 | 3750 | 409 | 1~3 | 40 | |
| 8 | 都市計画道路 | ヨツカイドウシカワタシセン 3・4・8 四街道鹿渡線 | 16 | 2870 | 2,310 | 2~3 | 40、50 | |
| 9 | 都市計画道路 | ヨツカイドウワラビセン 3・4・9 四街道和良比線 | 16 | 1520 | 700 | 1~3 | - | |
| 10 | 都市計画道路 | ロッポウガオカハンダイセン 3・4・10 鹿放ヶ丘半台線 | 16 | 3020 | 2,690 | 2~3 | 40、50 | |
| 11 | 都市計画道路 | ヨツカイドウダイニチサクラガオカセン 3・4・11 四街道大日桜ヶ丘線 | 16 | 2300 | 180 | 1 | - | |
| 12 | 都市計画道路 | ワラビシカワタシセン 3・4・12 和良比鹿渡線 | 16 | 2000 | 1,432 | 2~3 | 50、- | |
| 13 | 都市計画道路 | フナシヨツカイドウセン 3・4・13 船橋四街道線 | 16 | 750 | 500 | 2 | 50 | |
| 14 | 都市計画道路 | モノイエキマエセン 3・4・14 物井駅前線 | 16 | 1600 | 1,600 | 2~3 | 40 | |
| 15 | 都市計画道路 | モノイエキサクラセン 3・4・15 物井駅佐倉線 | 18 | 160 | 160 | 2 | - | |
| 16 | 都市計画道路 | ヨツカイドウエキマエシモジツシンデンセン 3・5・16 四街道駅前下志津新田線 | 12 | 1020 | 260 | 2 | 40 | |
| 17 | 都市計画道路 | シモジツシンデンヨツカイドウセン 3・5・17 下志津新田四街道線 | 12 | 240 | 0 | 2 | 40 | |
| 18 | 都市計画道路 | シカワタシダイニチセン 3・4・18 鹿渡大日線 | 20 | 590 | 590 | 2~3 | 40 | |
| 19 | 都市計画道路 | オナギワラビセン 3・4・19 小名木和良比線 | 16 | 1630 | 1,630 | 2~3 | 50 | |
| 20 | 都市計画道路 | モノイイチゴウセン 3・4・20 物井1号線 | 16 | 2970 | 2,970 | 2~3 | - | |
| 21 | 都市計画道路 | モノイニゴウセン 7・6・21 物井2号線 | 10 | 670 | 670 | 1~2 | - | |
| 22 | 都市計画道路 | モノイサンゴウセン 7・6・22 物井3号線 | 9 | 700 | 700 | 1 | - | |
| 23 | 都市計画道路 | 3・3・23 国道51号 | 25.25 | | 0 | 2~4 | 50 | |
| 24 | 都市計画道路以外 | 四街道上志津線の一部含む | 9.2~9.5 | | - | 2 | 40 | |
| 25 | 都市計画道路以外 | 大日線ヶ丘56号線 大日線ヶ丘69号線 | 8.3~24.1 | | - | 2~3 | 40 | |
| 26 | 都市計画道路以外 | 千葉臼井印西線の一部含む | 9 | | - | 2 | 40 | |
| 27 | 都市計画道路以外 | 鹿渡35号線 四街道栗山半台鹿渡線の一部含む | 5.8~16.9 | | - | 2~3 | 30、- | |
| 28 | 都市計画道路以外 | 四街道23号線の一部含む | 8.5~11.4 | | - | 2 | 40 | |
| 29 | 都市計画道路以外 | 南波佐間内黒田線 内黒田栗山線の一部含む | 4.5~28.9 | | - | 2~3 | 40 | |
| 30 | 都市計画道路以外 | 池花17号線 千代田29号線 | 10.5~24 | | - | 1~2 | 40 | |
| 31 | 都市計画道路以外 | 千代田線 | 15 | | - | 2 | 40 | |
| 32 | 都市計画道路以外 | 千代田49号線 | 10.5 | | - | 2 | 30 | |
| 33 | 都市計画道路以外 | 佐倉停車場千代田線の一部含む | 6.0~13.3 | | - | 2~3 | 40 | |
| 34 | 都市計画道路以外 | 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 | | - | 1~2 | 40 | |
| 35 | 都市計画道路以外 | 山梨11号線 山梨南波佐間線 | 2.5~13.8 | | - | 1 | - | |
| 36 | 都市計画道路以外 | 旭ヶ丘線 | 11.9~13 | | - | 2 | 30 | |
| 37 | 都市計画道路以外 | 吉岡4号線 | 4.0~14.3 | | - | 1 | - | |
| 38 | 都市計画道路以外 | 吉岡3号線の一部含む | 3.0~12.2 | | - | 1 | - | |
| 39 | 都市計画道路以外 | 浜野四街道長沼線の一部含む | 7.0~18.7 | | - | 2~3 | 40 | |
| 40 | 都市計画道路以外 | 吉岡新開1号線の一部含む | 2.4~11.2 | | - | 1 | - | |
| 41 | 都市計画道路以外 | 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 | - | |
| 42 | 都市計画道路以外 | 鷹の台1号線 吉岡38号線 | 3.0~8.0 | | - | 1 | - | |
| 43 | 都市計画道路以外 | 吉岡35号線 | 11.1~18.0 | | - | 2~3 | 50 | |
| 44 | 都市計画道路以外 | 鷹の台2号線 | 12~15 | | - | 2~3 | 40 | |
| 45 | 都市計画道路以外 | 鷹の台5号線 | 10 | | - | 2 | - | |
| 46 | 都市計画道路以外 | 南波佐間3号線の一部含む | 3.1~6 | | - | 1 | - | |
| 47 | 都市計画道路以外 | 浜野四街道長沼線の一部含む | 9.3~12.7 | | - | 2 | 40 | |
| 48 | 都市計画道路以外 | 浜野四街道長沼線の一部含む | 7.5~16.2 | | - | 2~3 | 30、40 | |
| 49 | 都市計画道路以外 | - | 2.0~18.0 | | - | 1 | - | |
| 50 | 都市計画道路以外 | - | 14.2~18.1 | | - | 1 | - | |
| 51 | 都市計画道路以外 | 吉岡線の一部含む | 9.8~12.4 | | - | 2 | 40 | |
| 52 | 都市計画道路以外 | 千代田95号線の一部含む | 7.5~10.5 | | - | 2 | 30 | |
| 53 | 都市計画道路以外 | 向井物井線 | 6.5~17.4 | | - | 2~3 | 40、- | |
| 54 | 都市計画道路以外 | 和良比山梨2号線の一部含む | 7~17.9 | | - | 2 | 40、- | |

※No.24以降の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データより取得

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

※標準幅員(m)更新は、CADデータより再測定したものであり、大幅に修正した箇所を赤字で示す(番号1~23は都市計画道路のため修正なし)

第1回 自転車計画協議会 質疑応答の概要

2023.11.16

| 資料 | 発言者 | 質問・意見等 | 事務局の回答 | 結果 |
|---------|-------------|--|--|---|
| 資料1 | 小早川 (教授) | この協議会では、活用推進計画とネットワーク計画の両方を議論するのか。 | そのとおり。それぞれの冊子にまとめる。 | (説明のみ) |
| 資料2-P7 | 佐藤 (バス) | 四街道市はメタボ予備軍が令和元年度から令和2年度にかけて、他市と比べて極端に増えているが、この理由は何か。 | 増加理由を調査する。 | 千葉県に確認したところR2のデータは国保のデータ+その他(社会保険等)のデータから割合を出しており、その他(社会保険等)の人のメタボ予備軍の割合が高かったと推測される。 |
| 資料2-P20 | 福田 (国道) | 市内の駐輪場は足りているのか、余っているのか。 | 市営自転車駐輪場約2,700台が余っている状況である。また、表2-3のように一時利用者もいるが、それを併せても余っている。 | (説明のみ) |
| | | これ以上新しく作る必要はないということか。 | 今のところは台数を増やすために、新しく整備する必要はないと考えている。しかし、北口第1、第2自転車駐輪場は老朽化対策が予定されている。 | (説明のみ) |
| 資料2-P21 | 小早川 (教授) | 自転車が放置されている場所は調べているか。 | 放置自転車禁止区域に定められている四街道駅北口・南口周辺。以前と比べると放置自転車の数は減ってきている。 | 活用推進計画 施策1-2-①に盛り込んだ。 |
| 資料2-P17 | 小早川 (教授) | パーソントリップデータからは、四街道市から千葉市方向への自転車通行が多く見えるが、なぜか。 | 移動の一部で自転車を使用していることも表している。直接自転車で行っているかは不明。 | 千葉市のネットワーク路線と繋がる路線を選定した。 |
| 資料2-P12 | 小早川 (教授) | 四街道市は中学生の自転車通学を認めているのか。(他の調査で自転車事故は中高生が非常に多いことが分かっている。) | 自宅から2km以上ある場合に認めている。 | 目標4-2 交通安全教育の推進にてルール周知を行っている。 |
| 資料3 | 小早川 (教授) | 自転車通勤を促進することは、市の方針なのか。 | 現在は、まだ自転車通勤を進めていないが、活用推進計画に入れていく。通勤者と通学者の自転車利用が約5,500人であり、これを増やしていきたい。 | (説明のみ) |
| 資料3 | 安井 (公募) | 観光は具体的にどのようなことを想定しているのか。観光は市外・県外から呼び込むところまで想定しているのか。 | 資料2-P26のサイクリングコースにある福星寺、四街道icoba、四街道中央公園、房の駅、四街道総合公園などから観光を考えたい。 | (説明のみ) |
| 資料3 | 小早川 (教授) | 道の駅等で自転車用ラックを置いているところもある。そのような休憩施設のようなものを自転車用にとってあげるといいのではないか。 | 他の事例も調べる。 | 他市の事例を調べ、施策に盛り込むか検討する。 |
| 資料3 | 伊藤 (四警) | 県警としては、特に安全・安心に関する施策について協議していきたい。 | | |
| 資料3 | 鈴木 (印旛) | 印旛土木としては、県が管理する道路ならば歩道整備や自転車利用者との分離につながる対策を進めていきたい。 | | |
| 資料3 | 小早川 (教授) | 交差点の事故は多いので、その整備をどうするのか検討して欲しい。 | 検討する。 | 検討する。 |
| 資料2-P28 | 福田 (国道) | 挙げている市民向けアンケート調査は、選択か自由回答か。 | 自由回答である。 | 自由回答である。 |
| 資料3 | 福田 (国道) | 活用推進施策で市民が何を望んでいるのか、過去に実施したアンケート調査をもっと調べたらどうか。 | 調べてみる。 | 自転車や歩行者の安全性確保のために自転車の通行できる空間(詳しいものはわからず)が欲しいとの意見や自転車は軽車両であり、交通ルールや交通マナーを知らせる工夫(教育)が欲しいとのルール周知についての意見があった。 |
| 資料3 | 佐藤 (バス) | バス停がある箇所の自転車通行について対処を検討して欲しい。 | 検討する。 | バス停付近の自転車通行のあり方を検討する。 |
| 資料3 | 伊藤 (四警) | ヘルメット装着がなかなか進まない中で、駐輪場でヘルメット置場の設置を検討して欲しい。 | 検討する。 | 建替えに合わせ、ニーズを調査し検討する。 |

※ 敬称略