四街道市自転車活用推進計画

令和７年１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 ～

・自転車の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・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。

また、自転車活用推進法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画として策定するものであり、本市における自転車施策に関する最上位計画として位置づけます。

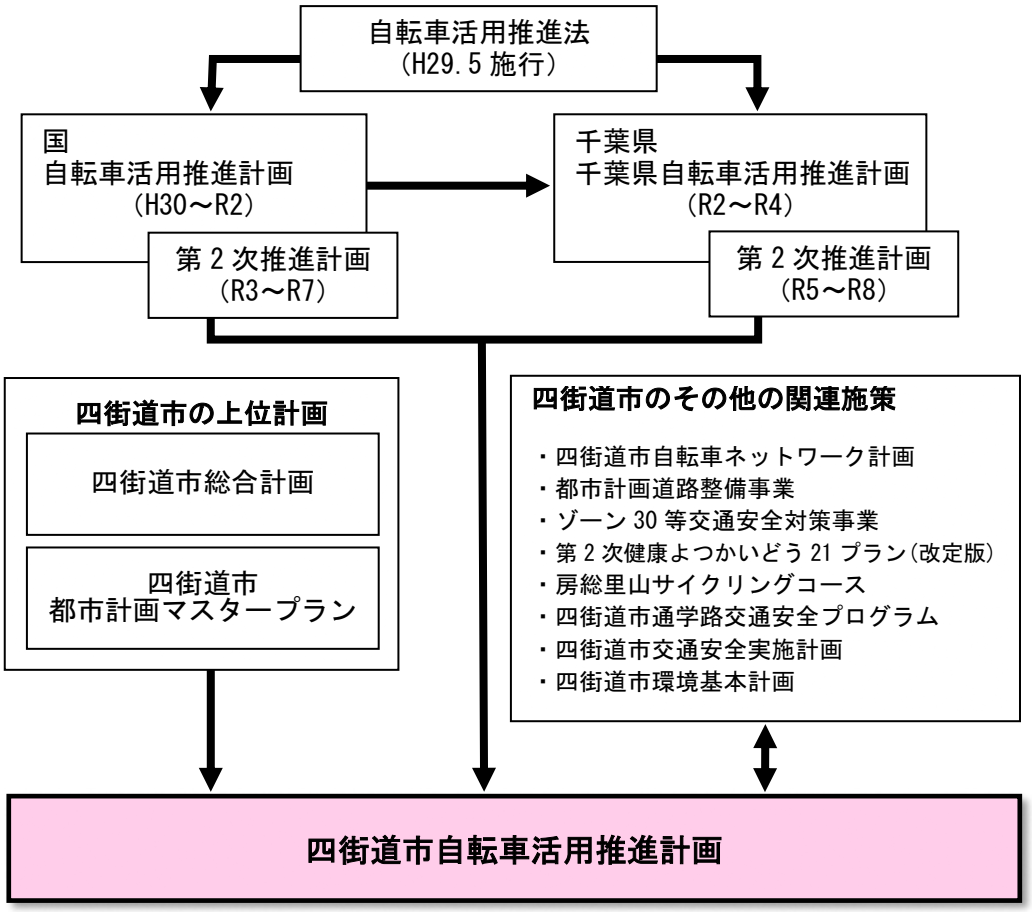


図１－１　計画の位置づけ

（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。

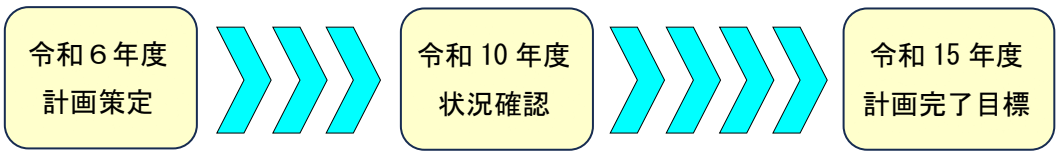


図１－２　計画の区域と期間

（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。

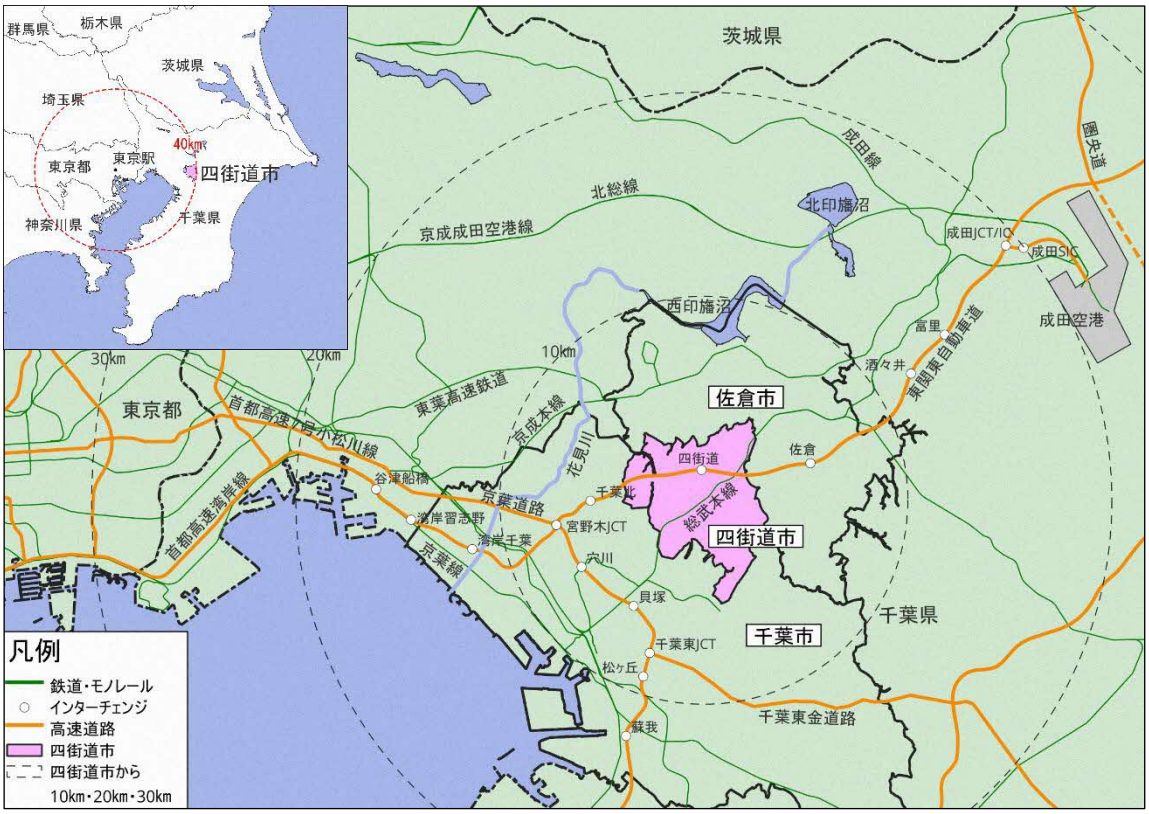
２　自転車利用に関する現状

（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、ホタ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 ㎞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㎞、南北９㎞、面積 34.52 ㎢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

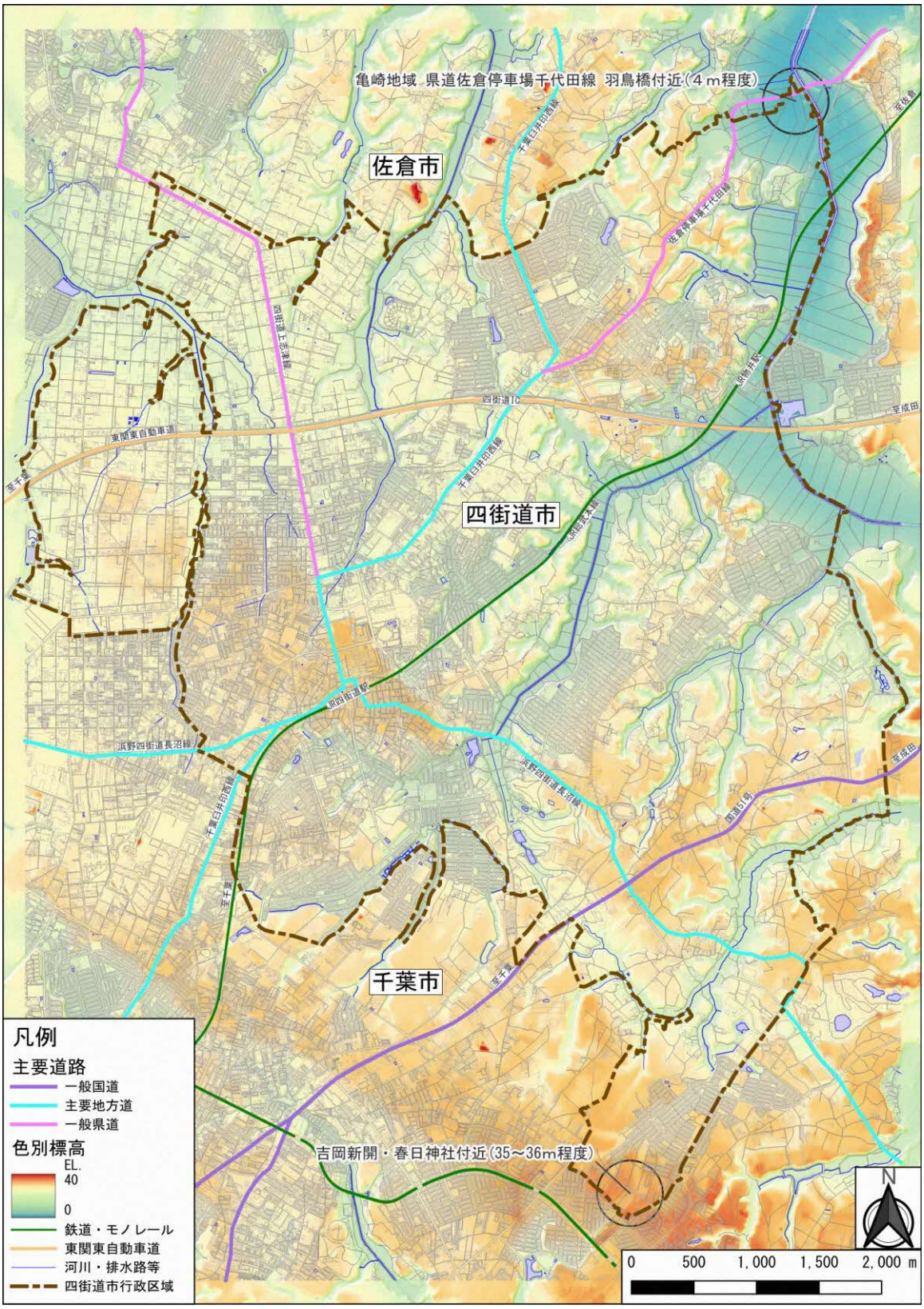
都 心(東京駅)　へ　・・・　約 50 分
成 田 空 港　へ　・・・　約 35 分
千　葉　駅　へ　・・・　約 10 分
千　葉　港　へ　・・・　約 25 分

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）



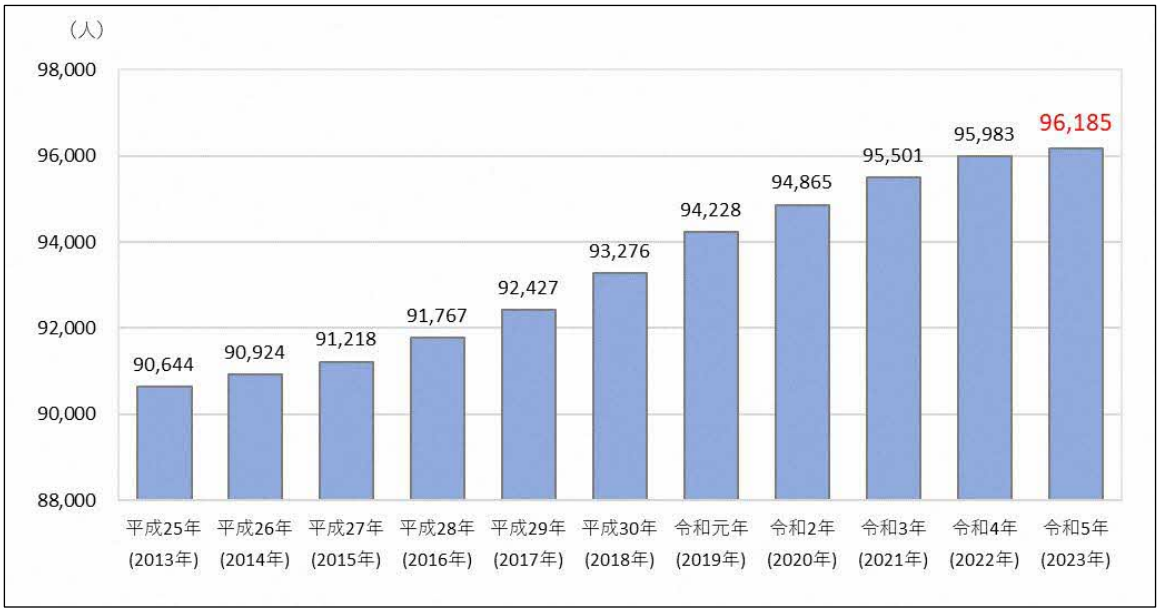
出典：基盤地図情報（数値標高モデル）（５m メッシュ）（令和５年７月取得）

※ 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）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。

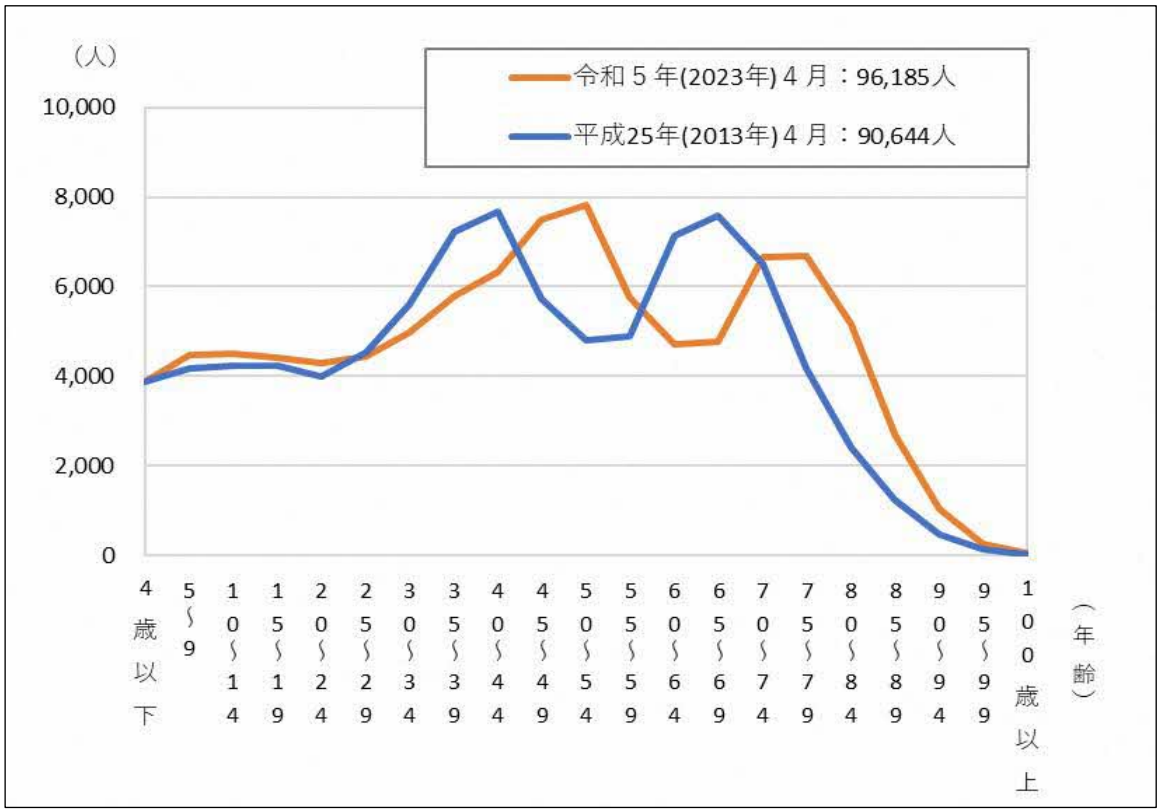


出典：四街道市住民基本台帳（各年４月１日時点）

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。



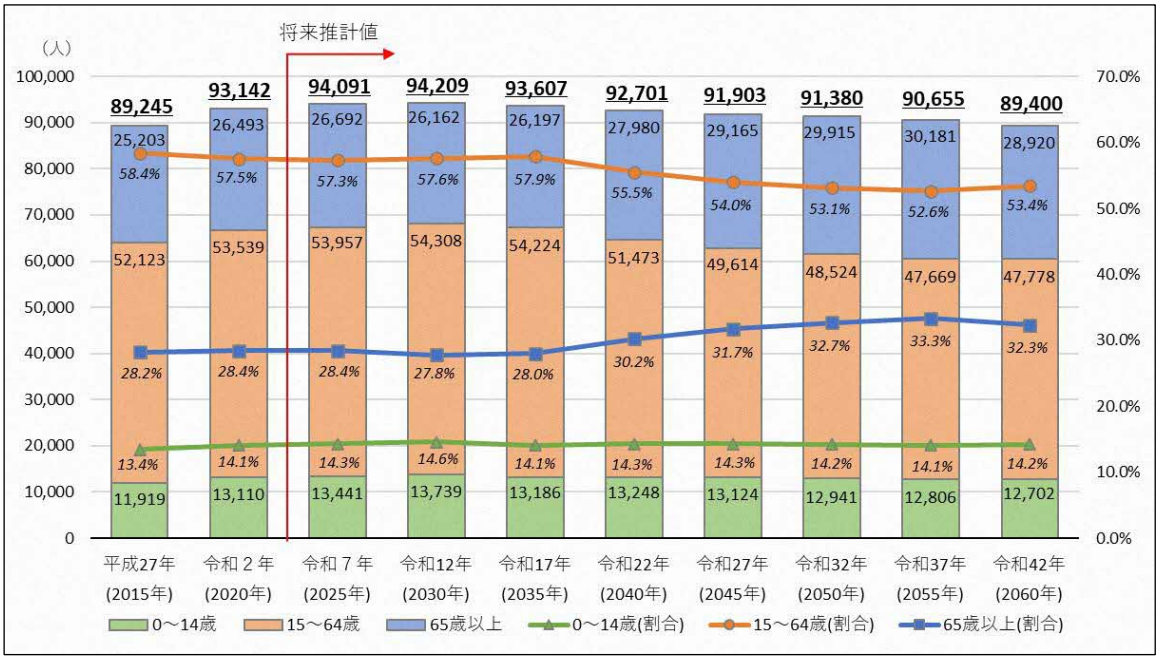
出典：四街道市住民基本台帳（各年４月１日時点）

※ 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

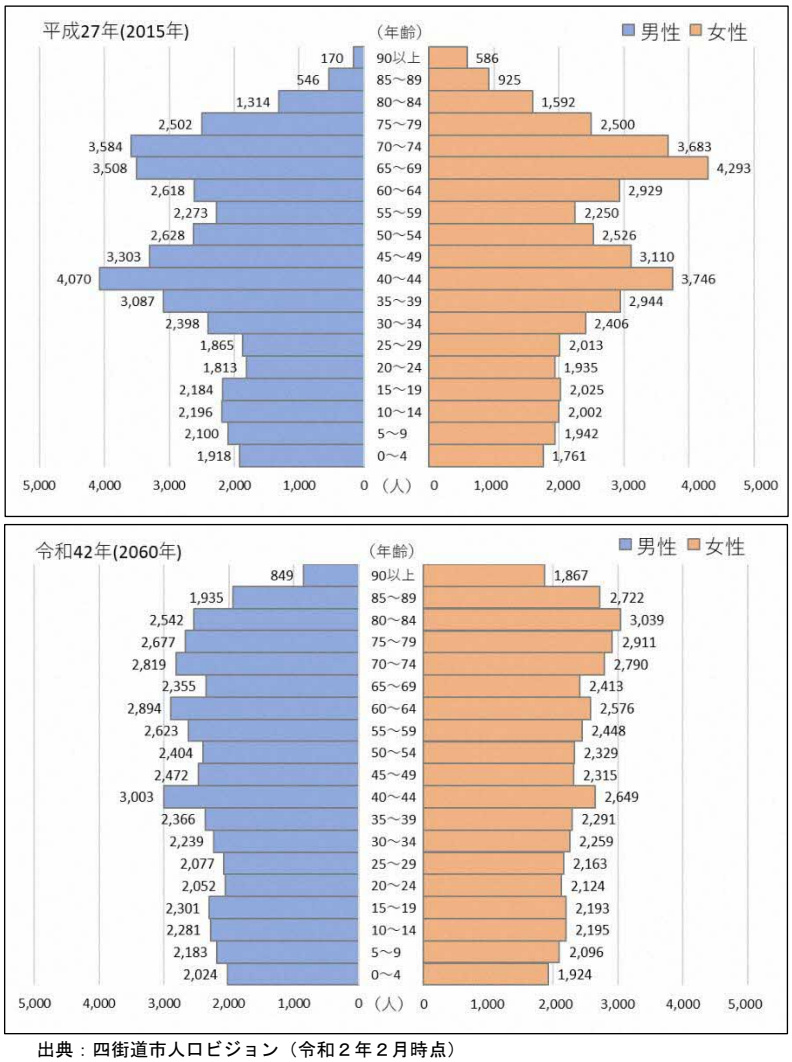
５）将来人口

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

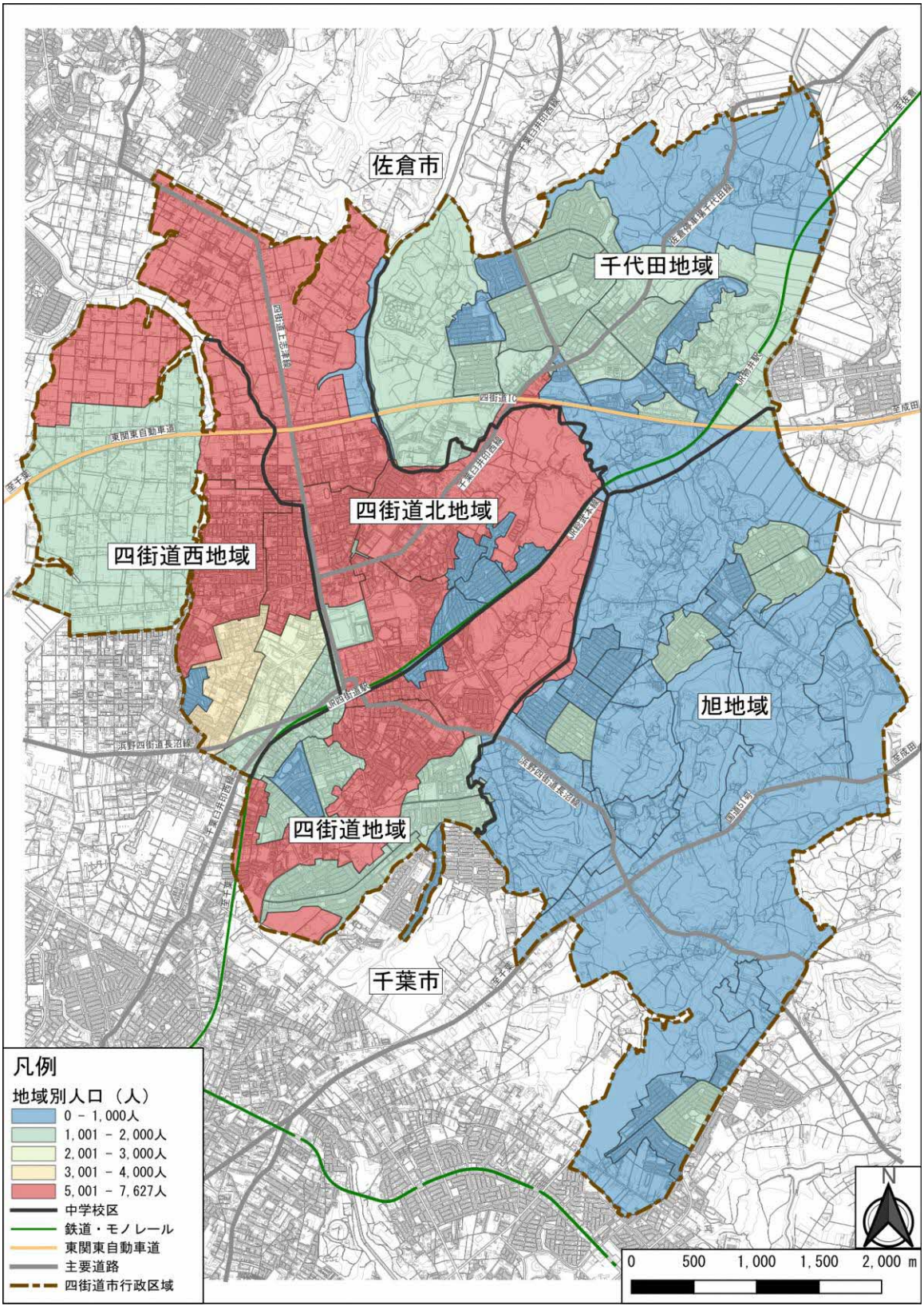


出典：四街道市人口ビジョン（令和２年２月時点）

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－町丁・字等）（令和２年時点）

※ 図中データは町丁別で分類。

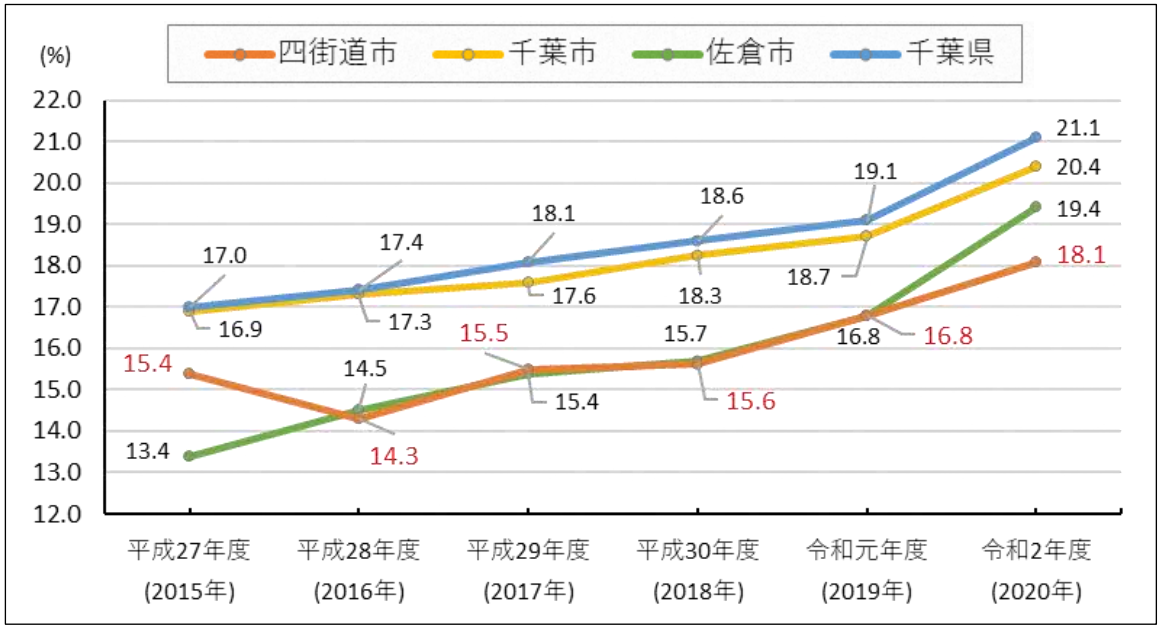
図２－７　地域別人口

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。

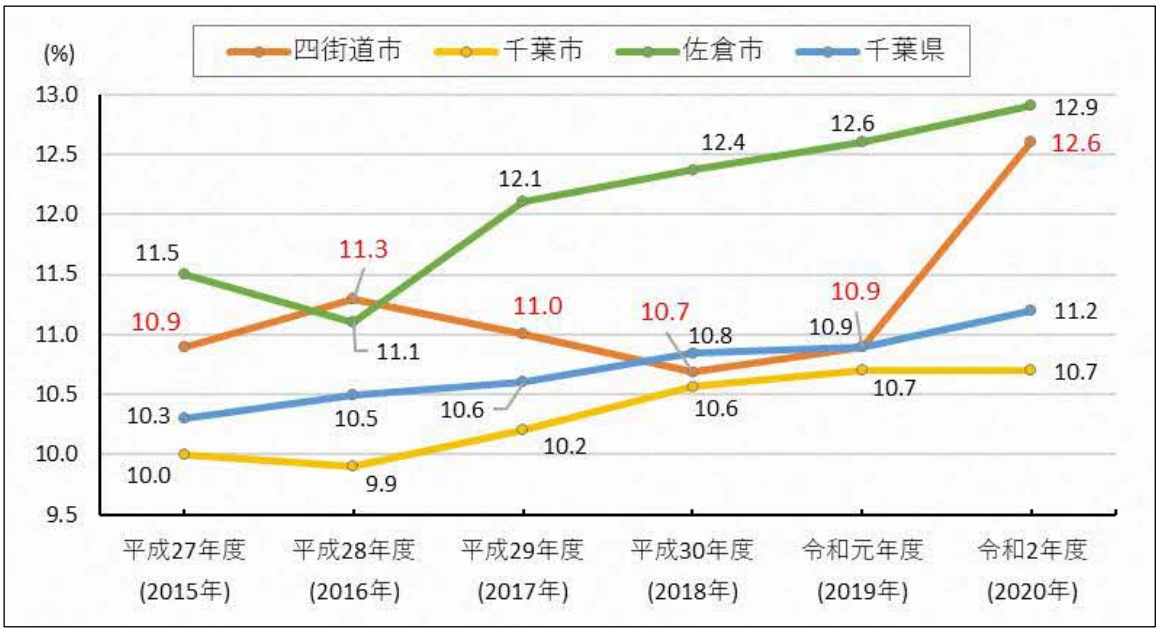
また、本市のメタボリックシンドローム予備群該当者の割合は、平成 28 年度から平成 30 年度にかけて減少していましたが、令和元年度から増加しています。



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。

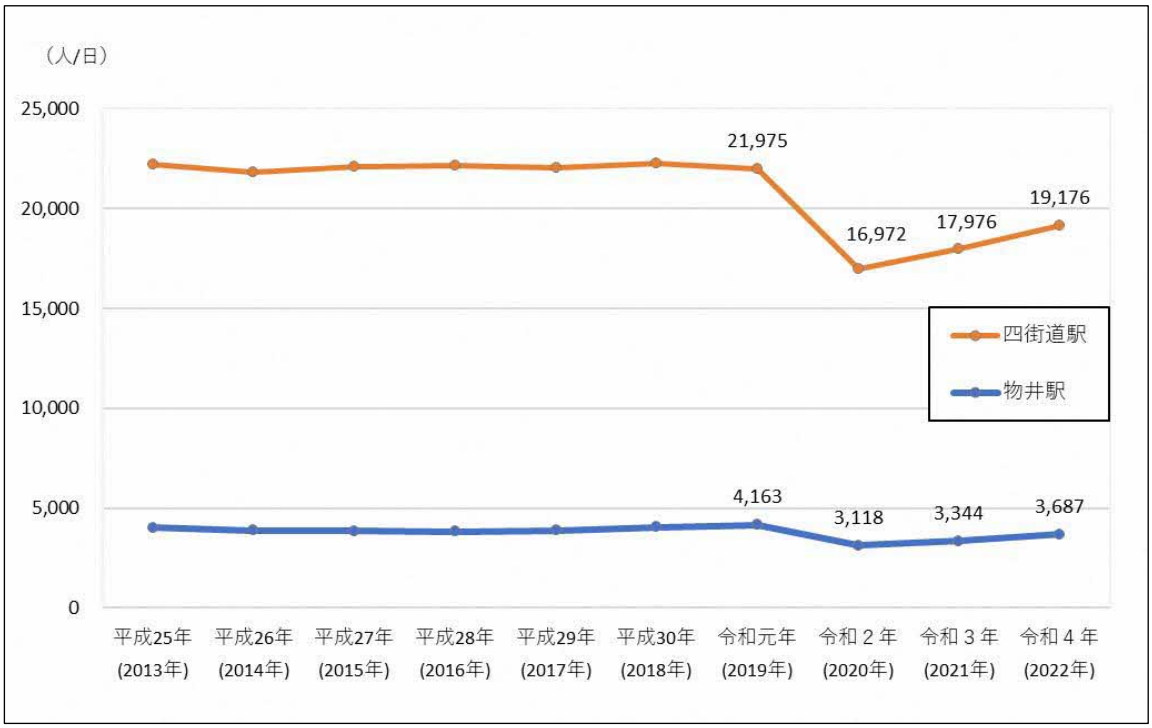
		四街道市	千葉市	佐倉市	千葉県
死因（%）	悪性新生物＜腫瘍＞	28.4%	27.9%	31.2%	27.3%
	心疾患（高血圧性を除く）	14.9%	14.9%	16.4%	15.6%
	肺炎	9.0%	5.5%	6.7%	5.6%
	老衰	7.0%	9.6%	7.4%	9.8%
	脳血管疾患	6.7%	7.1%	7.3%	7.2%
	誤嚥性肺炎	3.2%	3.2%	2.6%	3.2%
	腎不全	1.8%	2.0%	1.5%	1.7%
	不慮の事故	1.7%	2.0%	1.8%	2.2%
	糖尿病	1.1%	1.0%	1.4%	1.2%
	その他	26.1%	26.8%	23.7%	26.4%
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）鉄道駅の年間乗車人員の推移

鉄道駅の年間乗車数は、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　鉄道駅の年間乗車人員の推移

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。

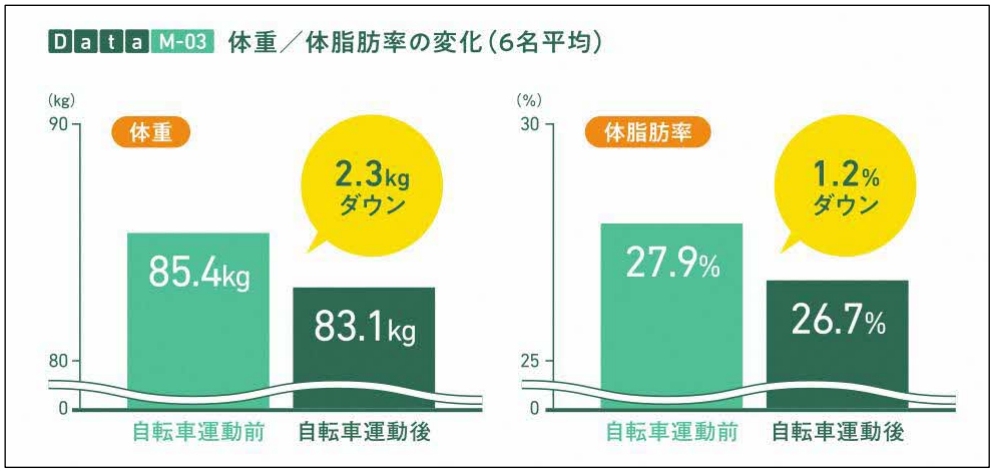
自転車運動の機能と特徴として、次の３つの効果が期待されます。

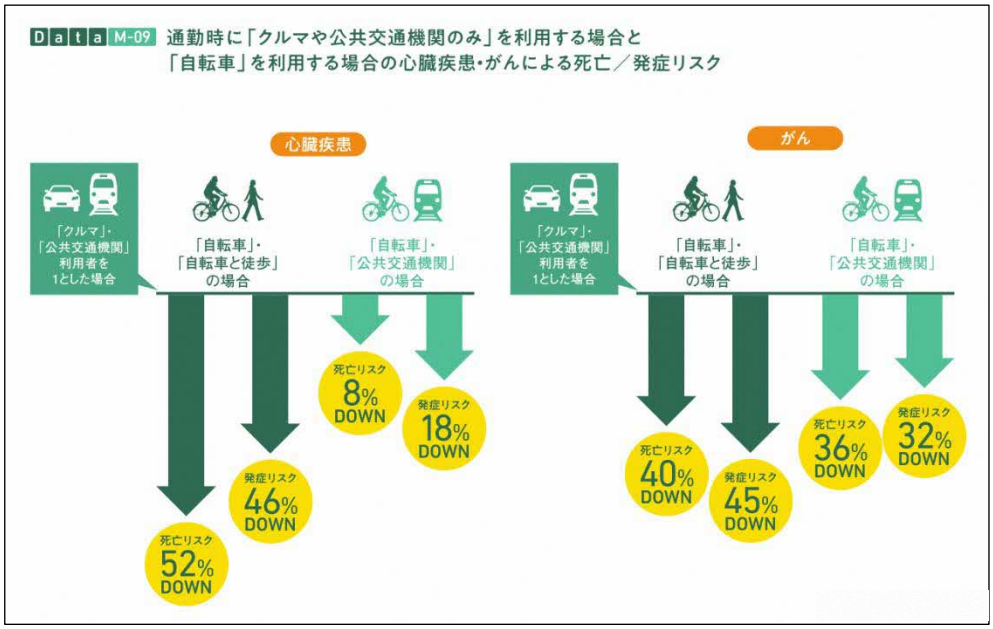
① 有酸素運動による「生活習慣病」の予防

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ヵ月間、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、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。

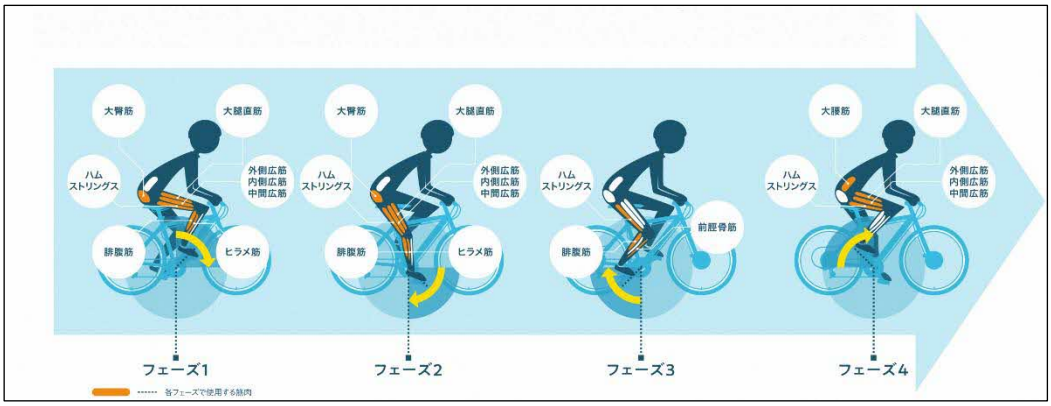




出典：シマノ cyclingood Health Data File メタボ編（令和５年９月取得）

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。



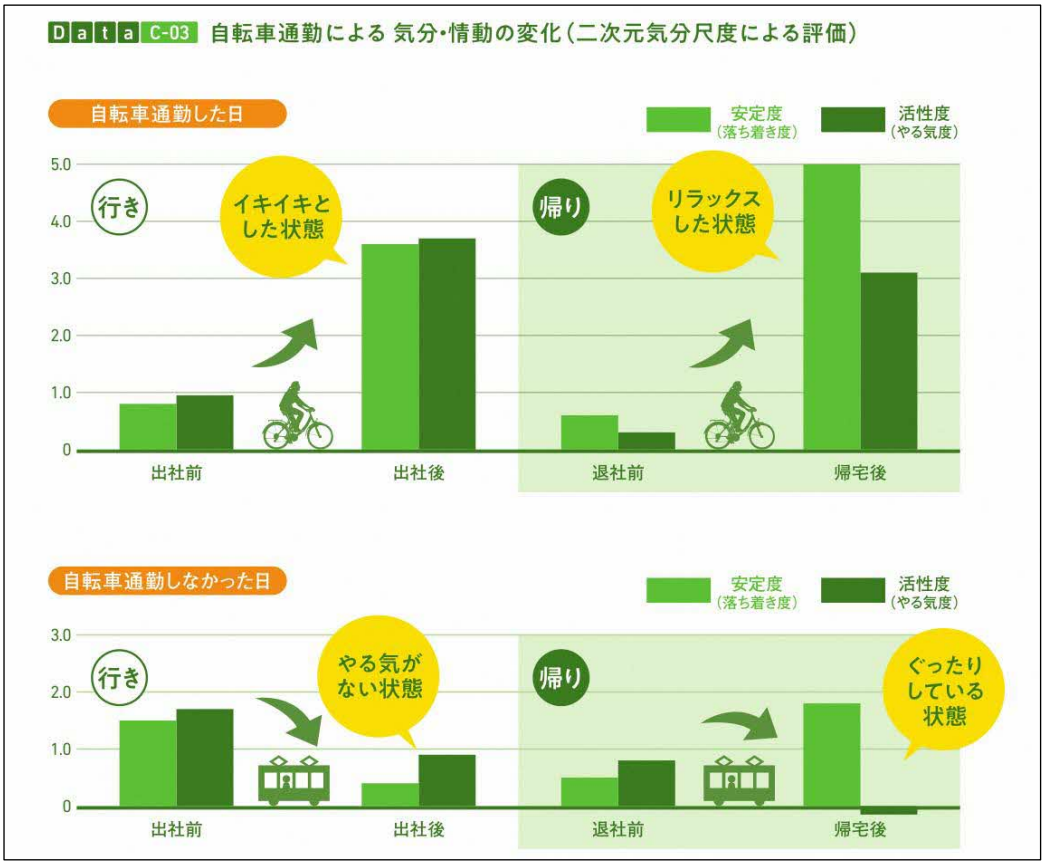
出典：シマノ cyclingood Health Data File ロコモ編（令和５年９月取得）

※ 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。

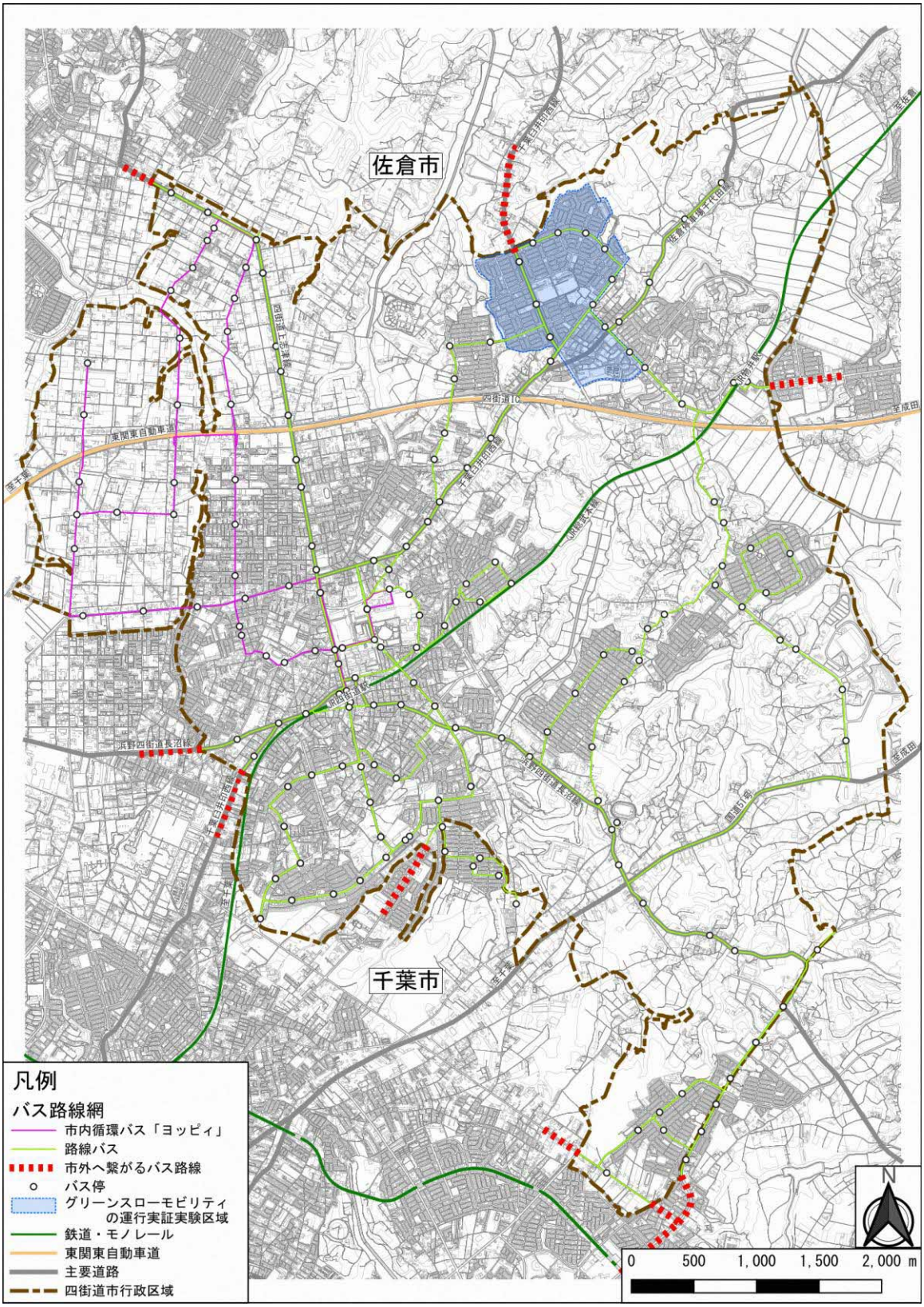
また、自転車で通勤することで、他の通勤形態よりも、出社後・帰宅後共に前向きな気持ちになる傾向にあり、良い精神状態を保ちやすいです。



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「ヨッピィ」を含め、現在 18 路線が運行されています。



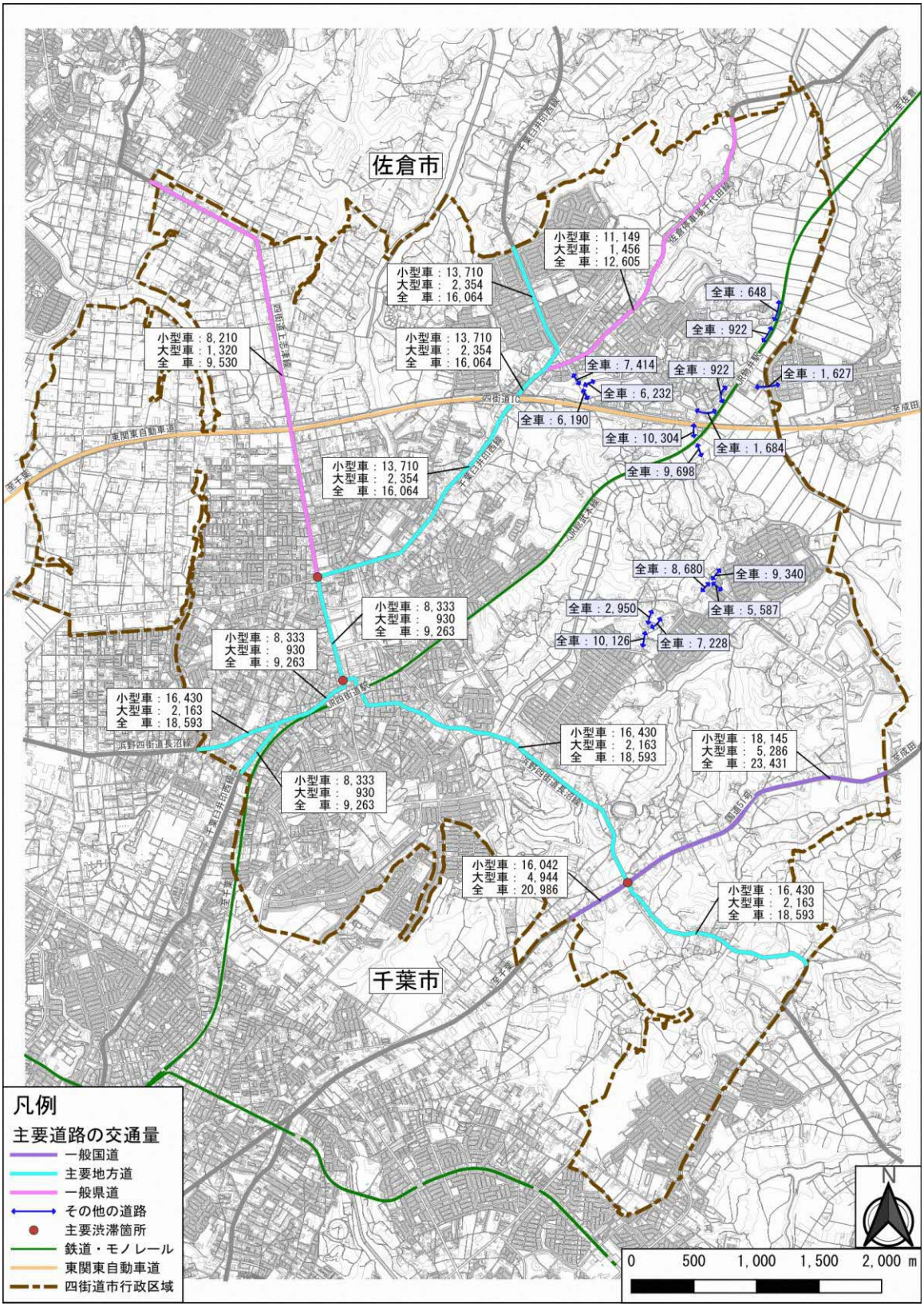
出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和５年６月取得）

※ 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。



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。

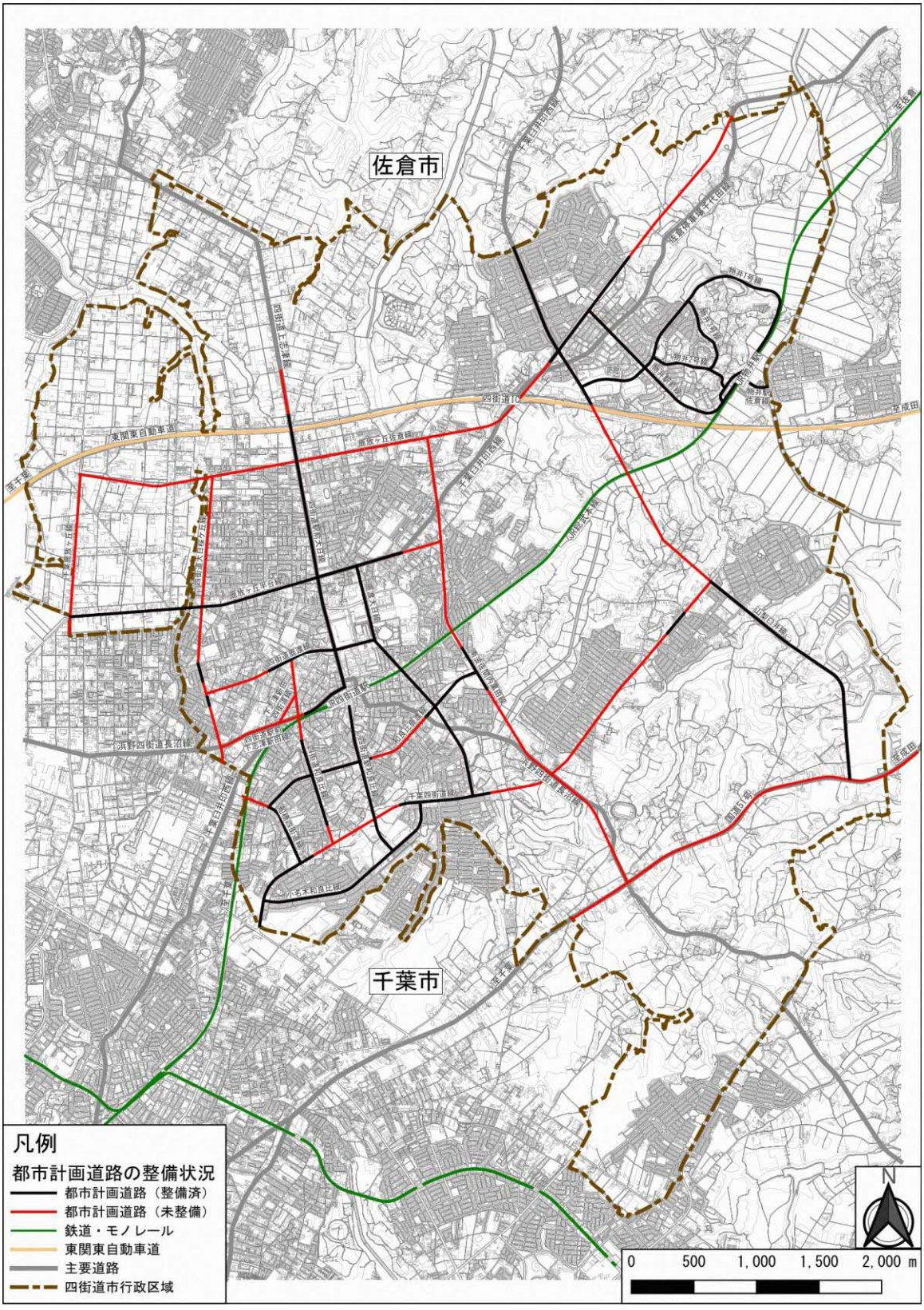
※ 交通量 4,000 台・・・・「道路構造令の解説と運用」（令和３年３月）において、自動車の「交通量が多い」場合とは、対自転車事故が多い傾向にある 4,000 台/日以上が目安とされています。
（交通量が多い目安）

図２－12　主要道路の交通量

2　自転車利用に関する現状

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 50 ㎞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

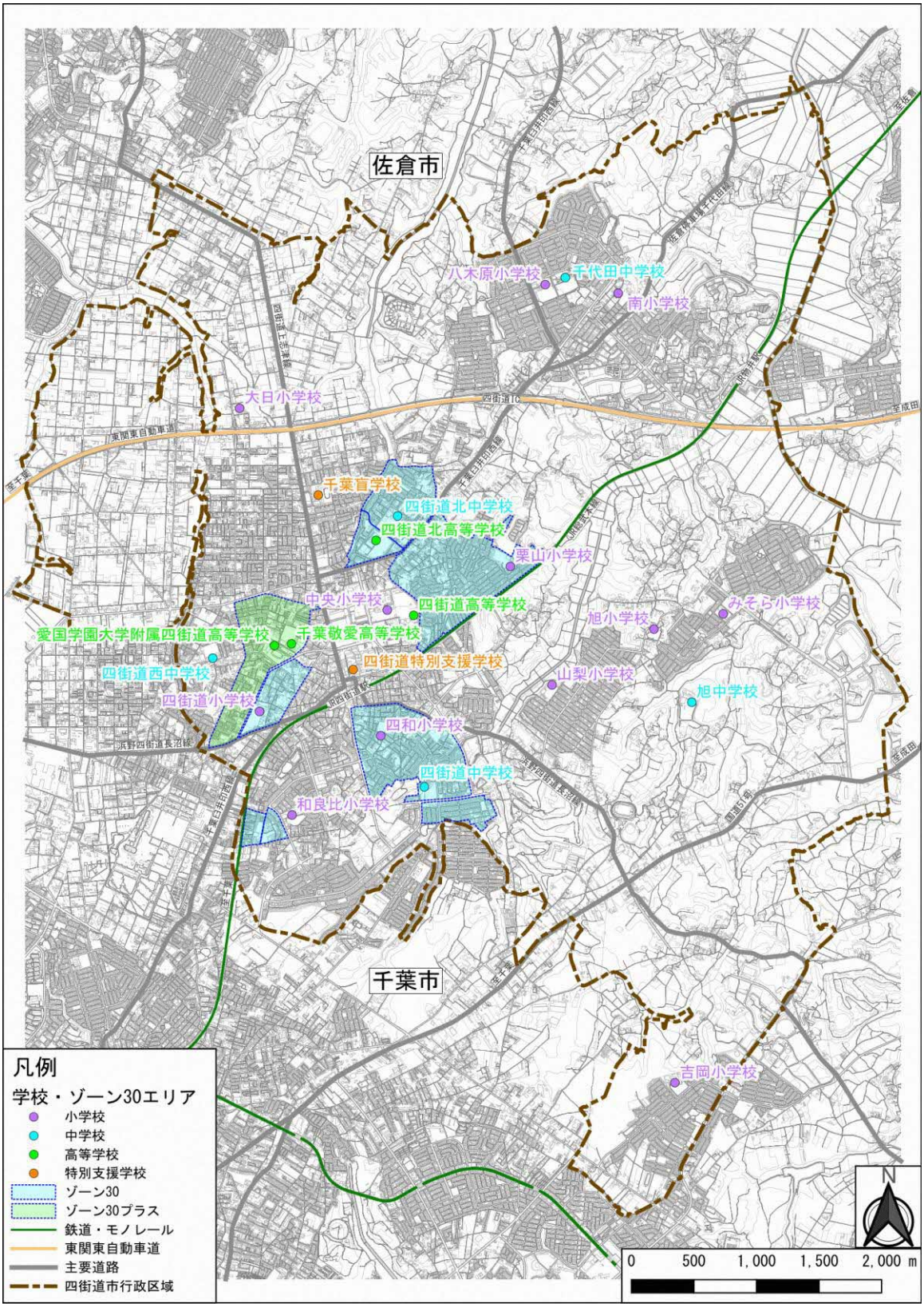
2　自転車利用に関する現状

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。



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 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。

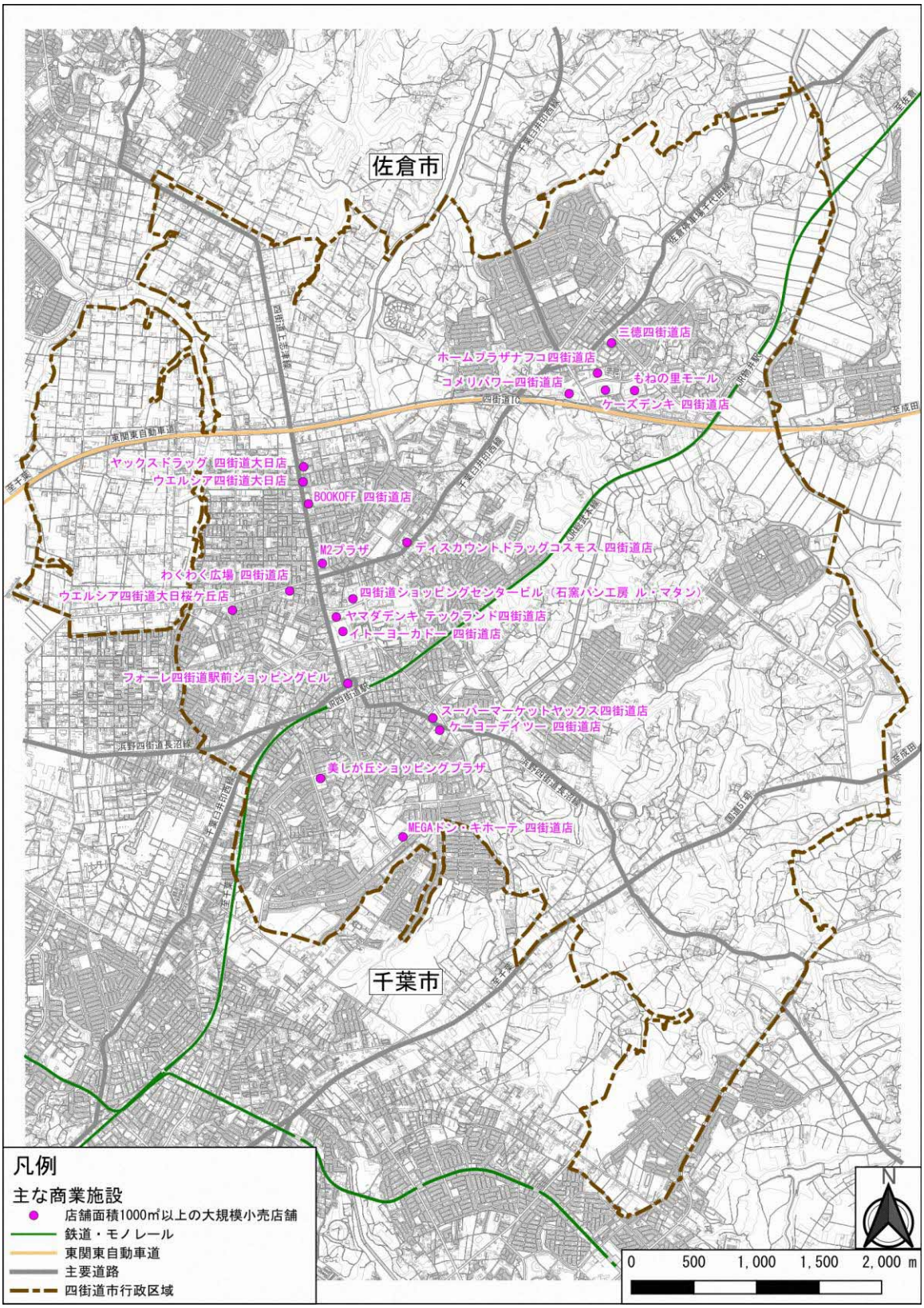
※ ゾーン 30 プラス・・・ ゾーン 30 の内容に加えて、道路管理者による物理的デバイス（狭さく等）を設置した区域のことを指します。

図２－14　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 ㎡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）

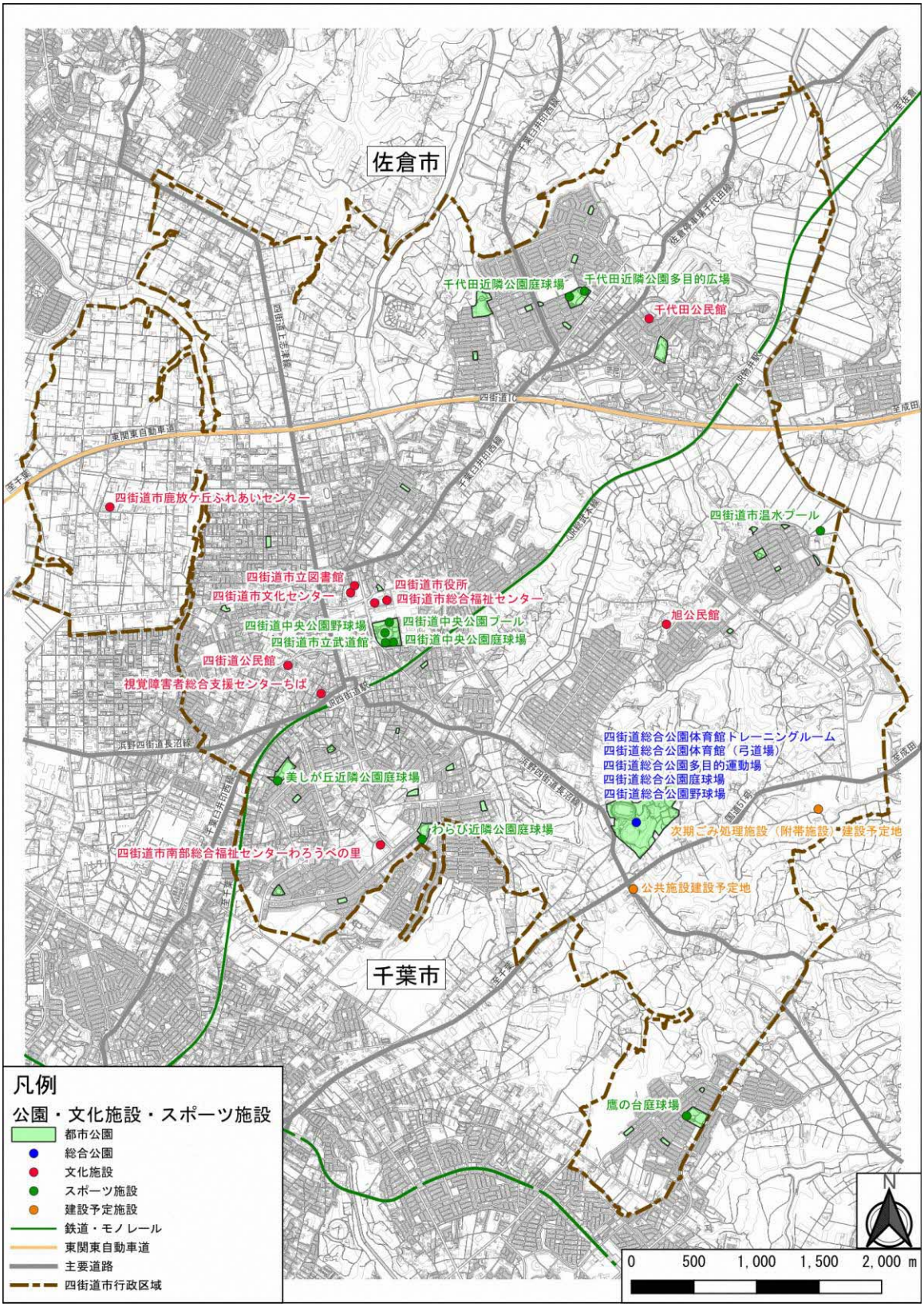
※ 店舗面積に含まれる部分・・・売場、ショーウインド、ショールーム等、サービス施設、物品の加工修理場のうち顧客から引受（引渡を含む。）の用に直接供する部分を指します。

図２－15　店舗面積 1,000 ㎡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。

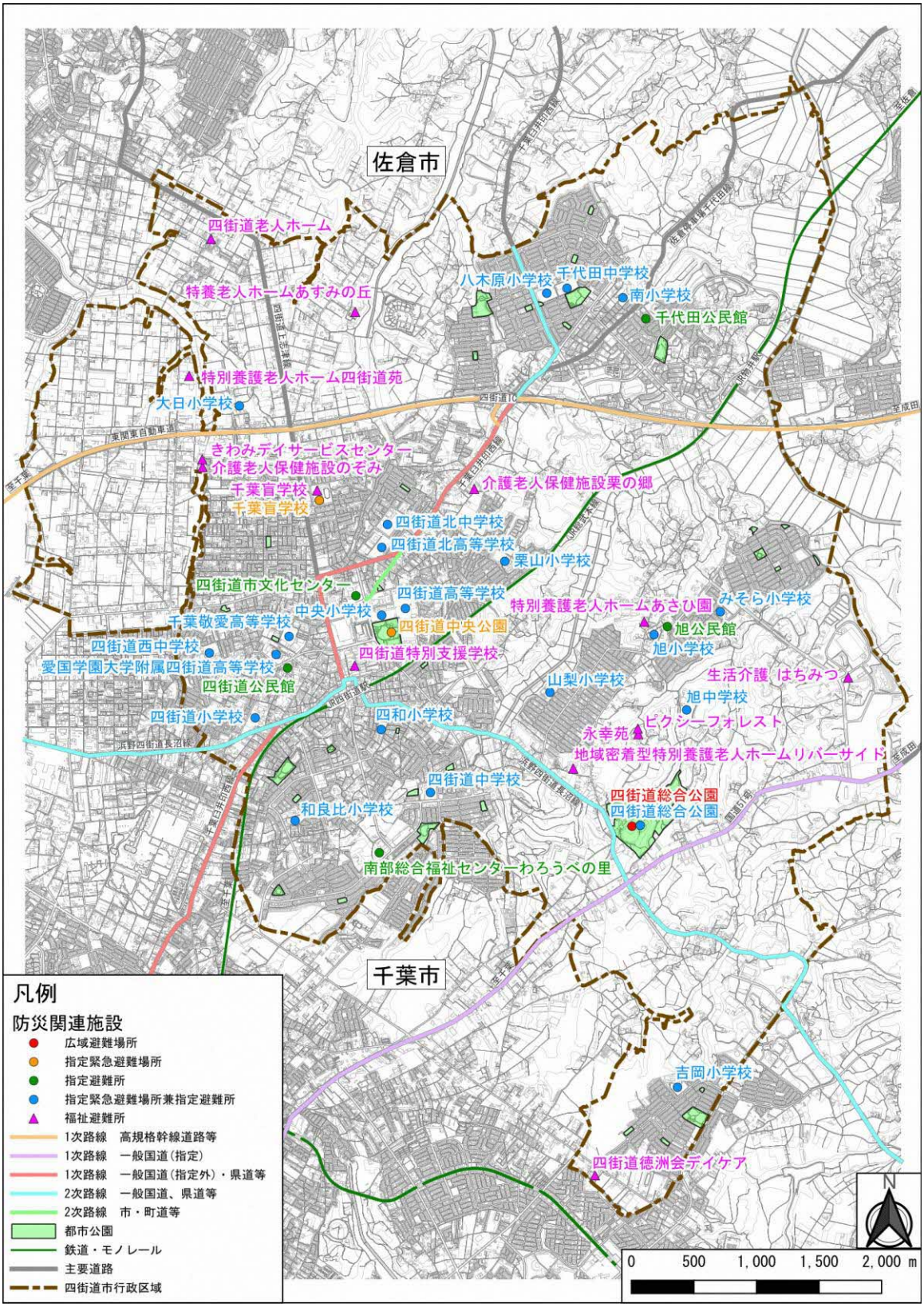
図２－16　公園・文化施設・スポーツ施設

2　自転車利用に関する現状

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）

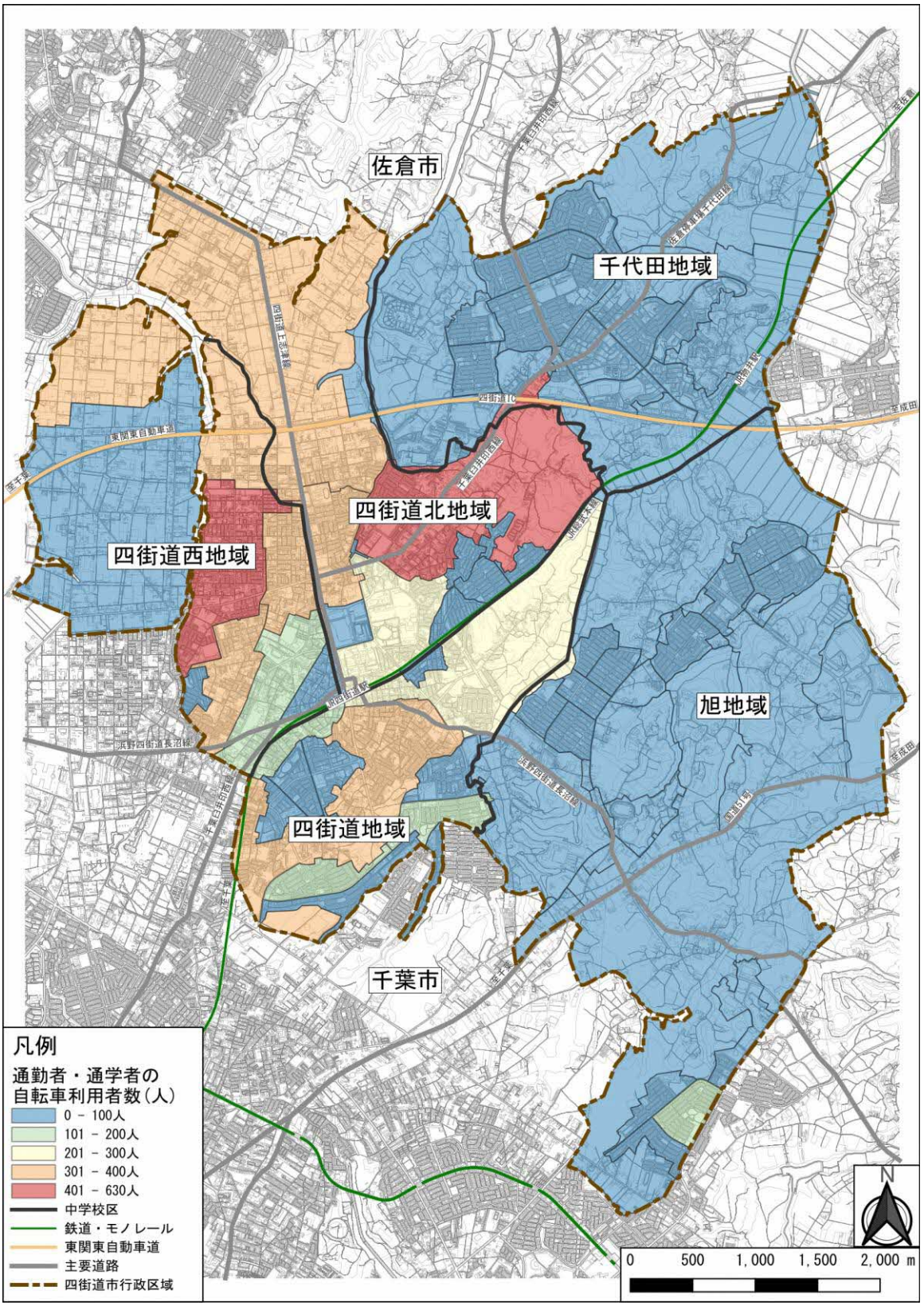
図２－17　防災関連施設（ハザードマップより）

（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）－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

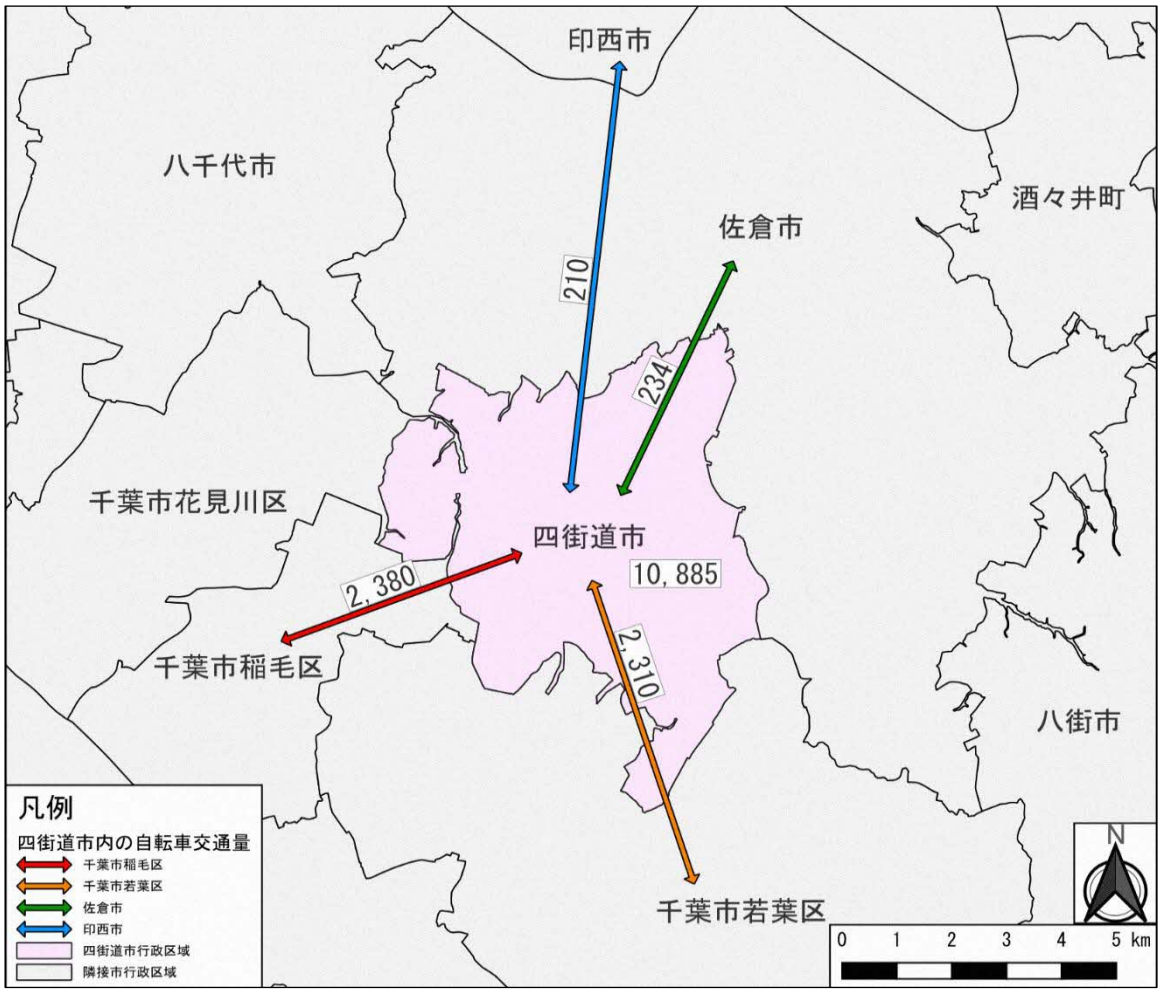
自転車交通量は、パーソントリップデータから１日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約 68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	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



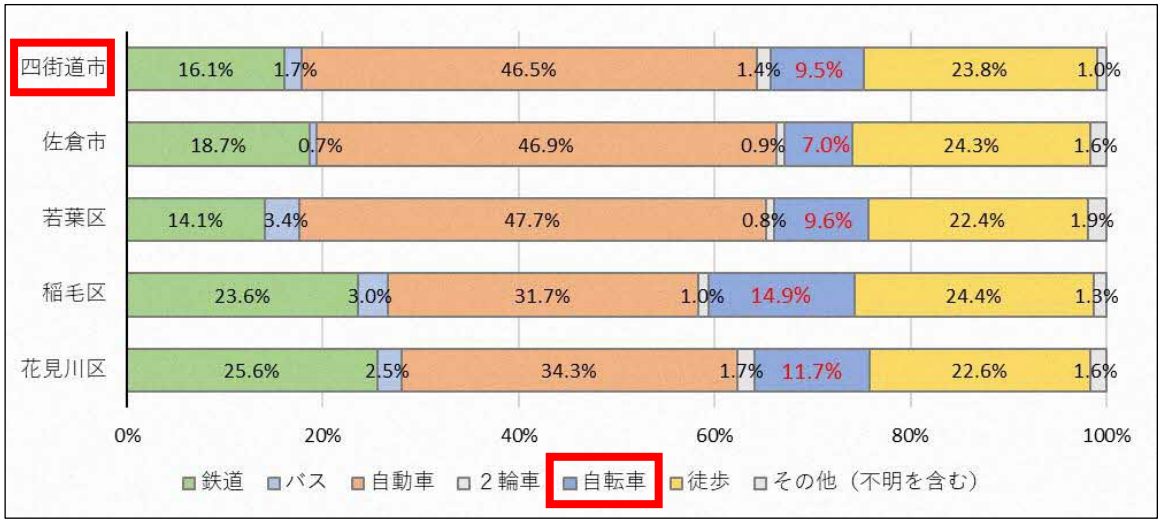
資料：第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年時点）を加工

図２－19　四街道市内の自転車交通量

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２－20　交通手段の自治体別発生集中量

コラム２

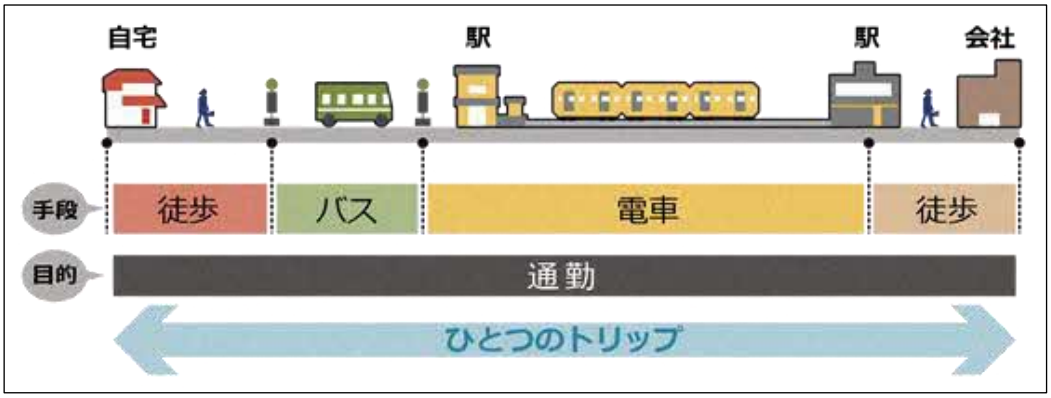
●*パーソントリップ調査の解説*

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。

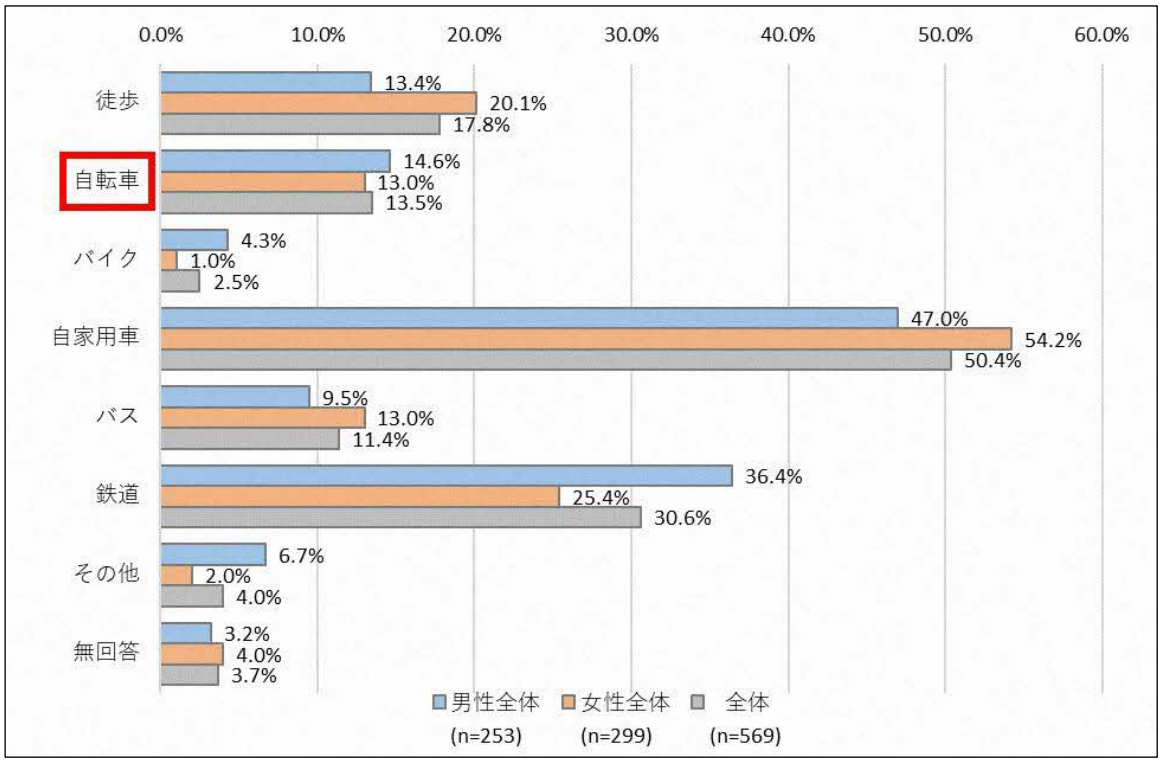


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和５年取得）

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）

令和４年に実施した「健康よつかいどう 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。

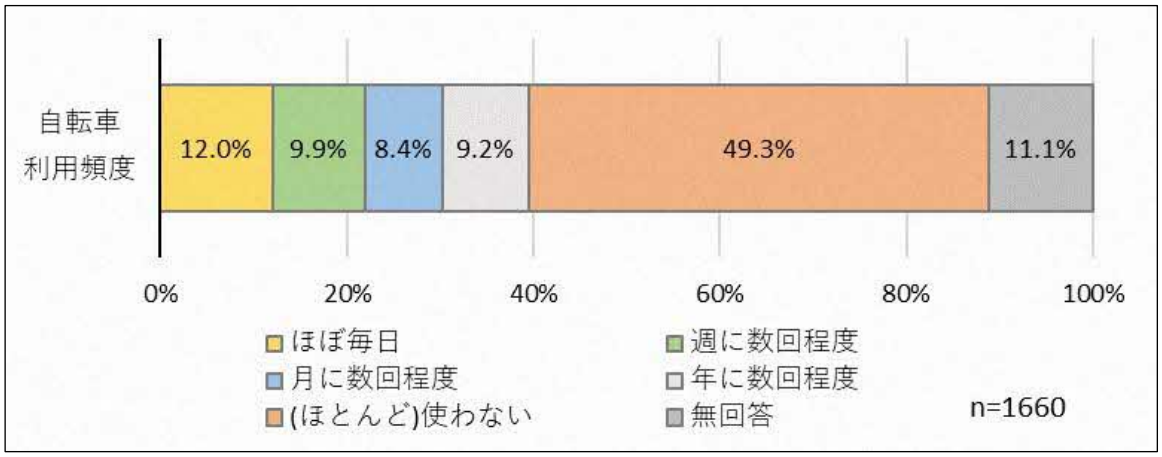


出典：「第２次健康よつかいどう 21 プラン」中間評価のための市民意識調査報告書（令和４年時点）

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、「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

市営自転車駐車場は、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　自転車駐車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　自転車駐車場の登録受付台数及び位置図

② 自転車駐車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	116.83	144.54
物井駅周辺（人）	39.80	40.14	29.91	33.97	42.10
計	180.55	170.34	130.55	150.80	186.64

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。

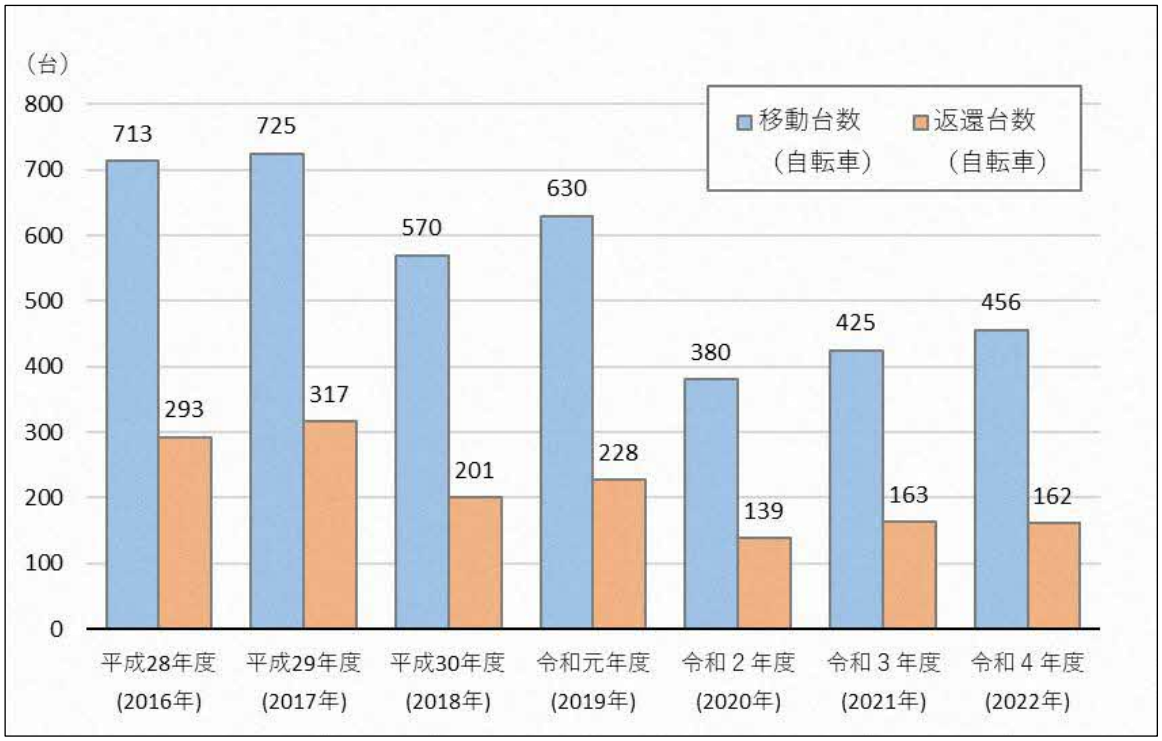
・四街道駅周辺は、北口第２・南口第２（３階）

・物井駅周辺は、物井西側第１・第２・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。

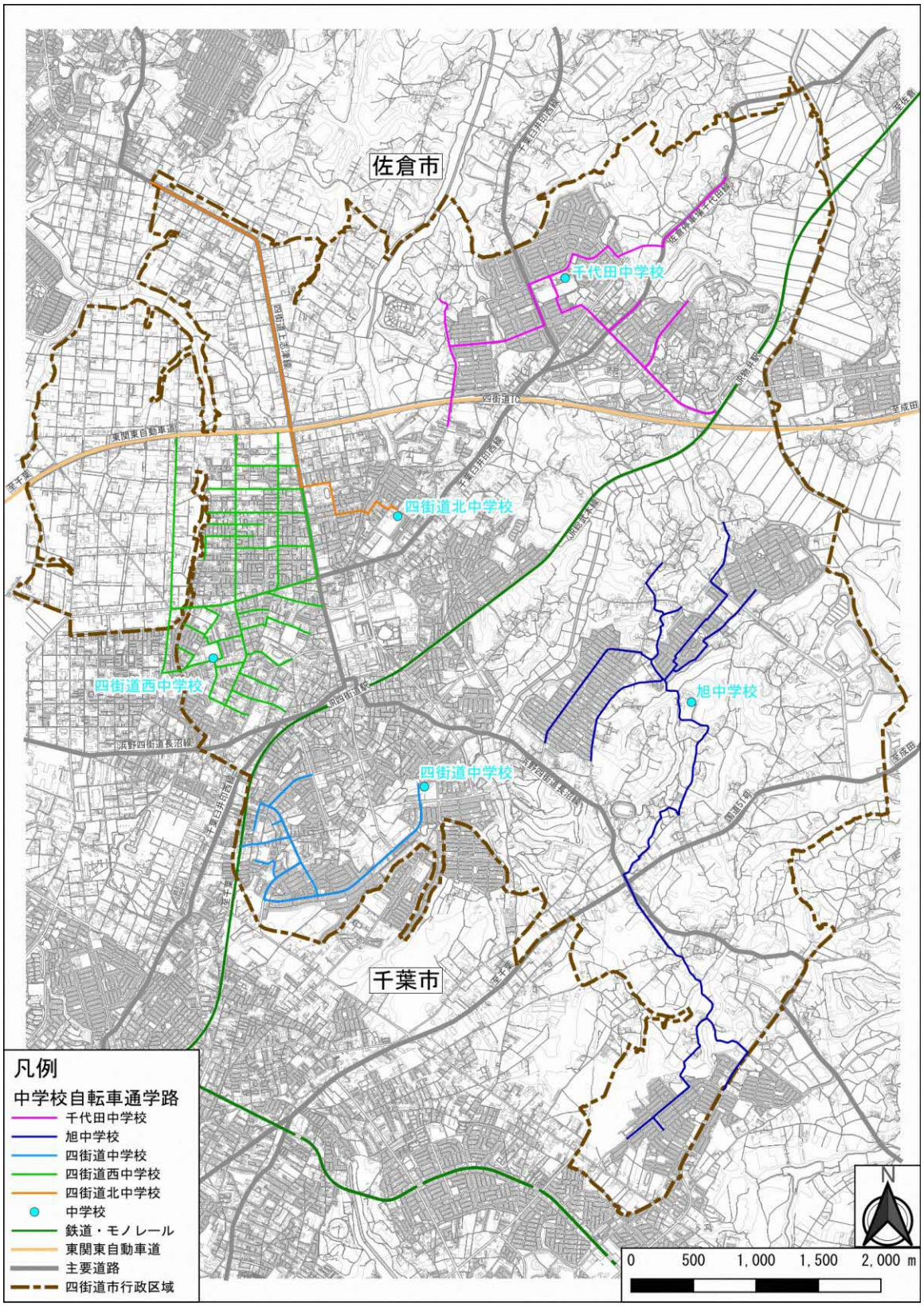


出典：四街道市提供データ（令和５年８月時点）

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。



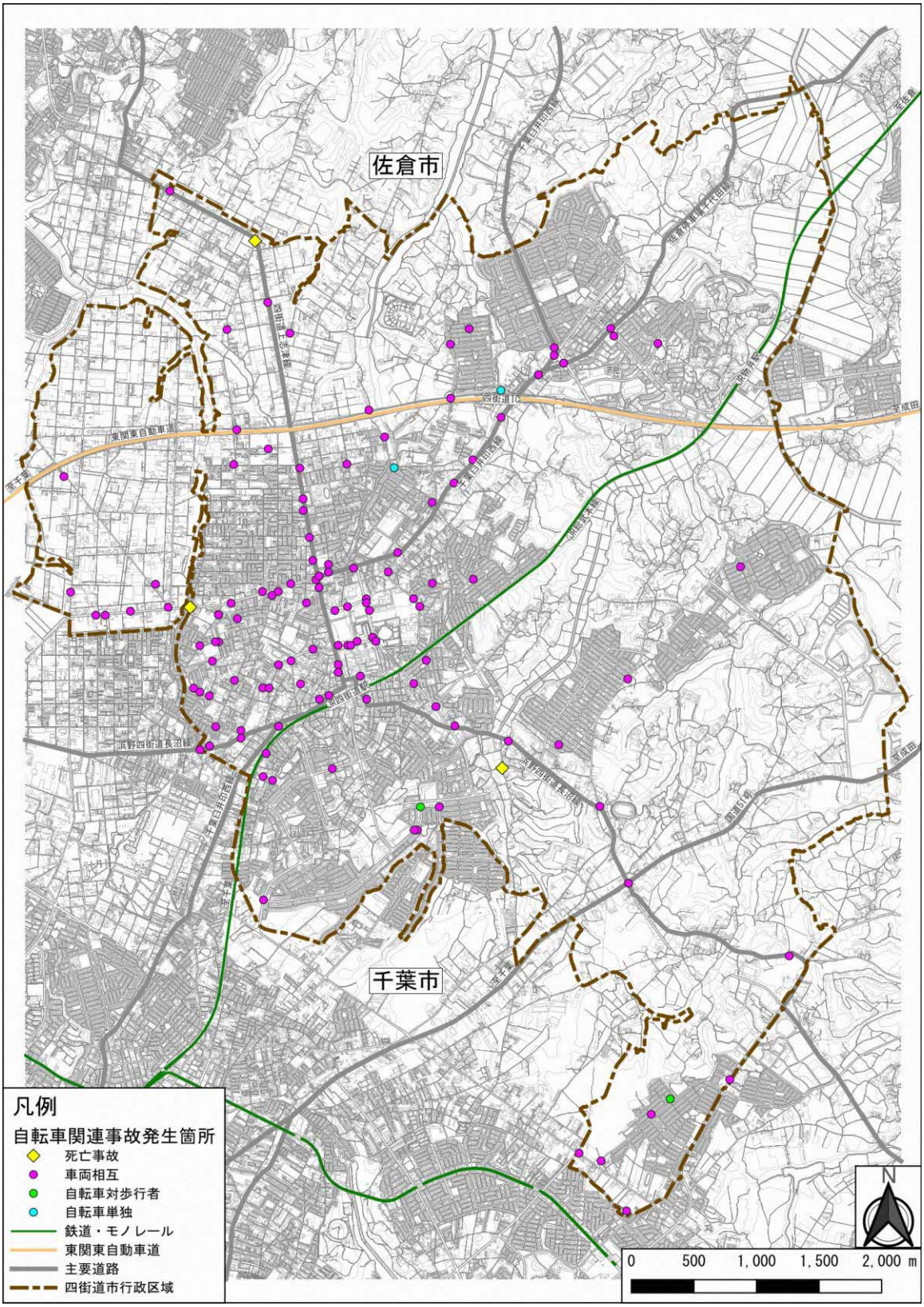
資料：各中学校ヒアリング調査（令和５年６月取得）

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。

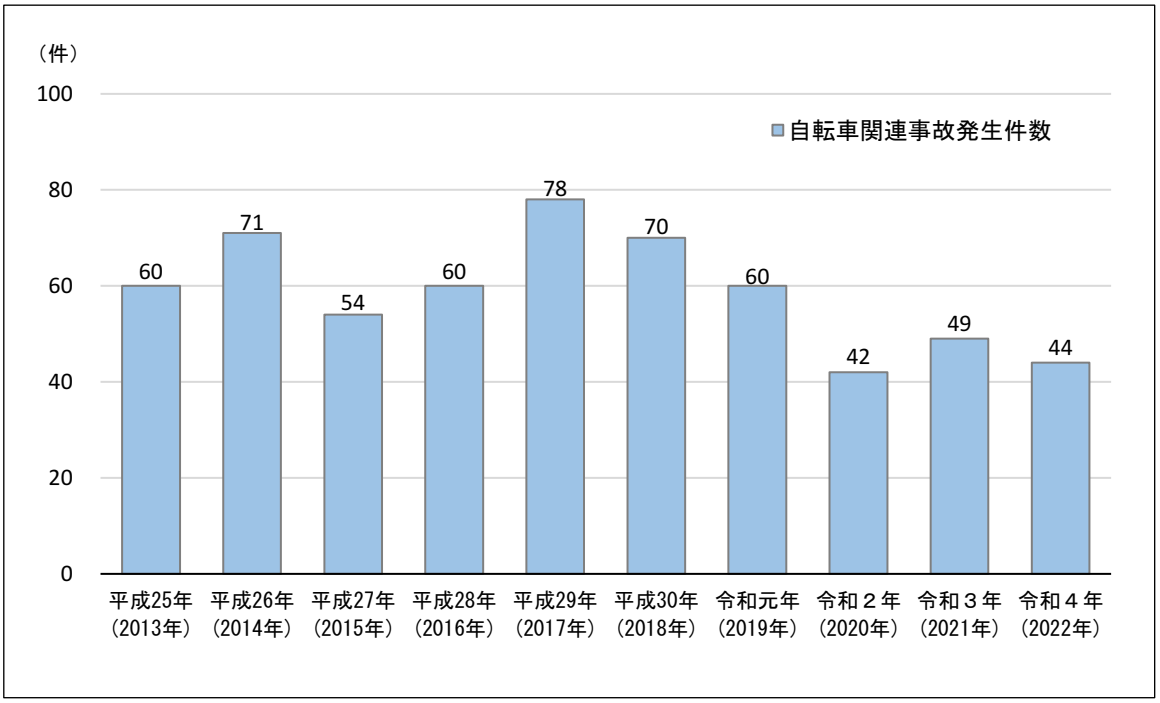


資料：千葉県警察本部提供データ（令和５年９月取得）

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。

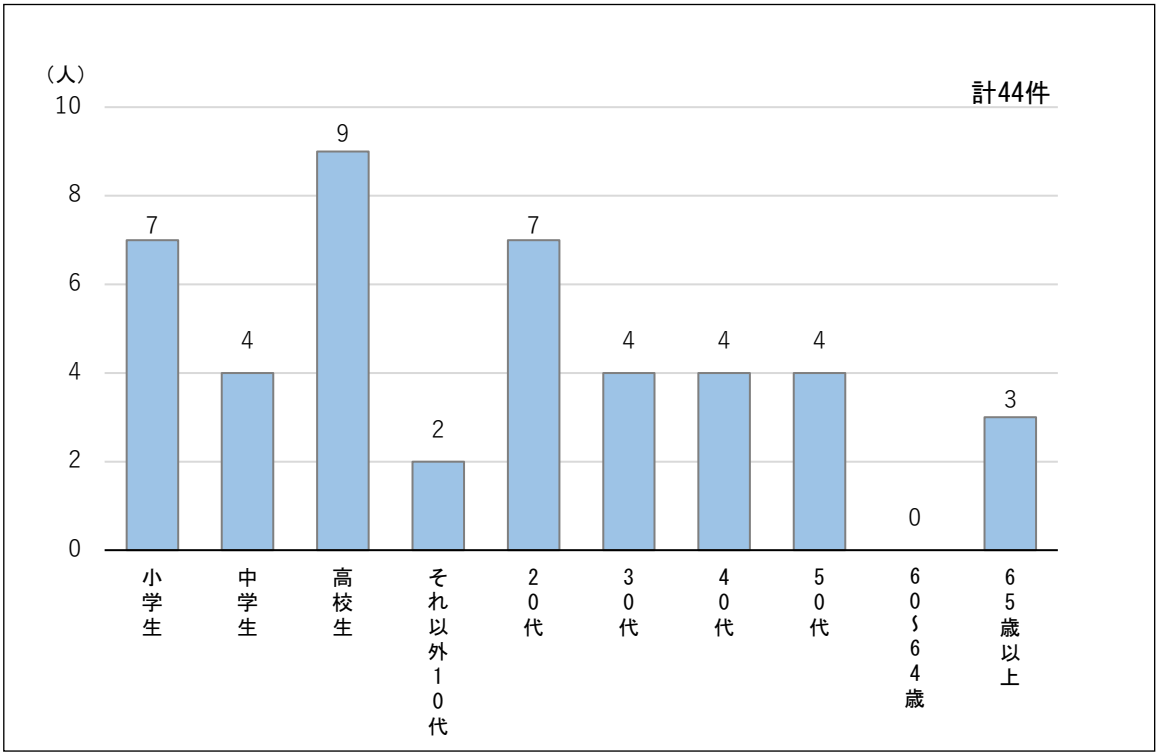


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和４年時点）

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。

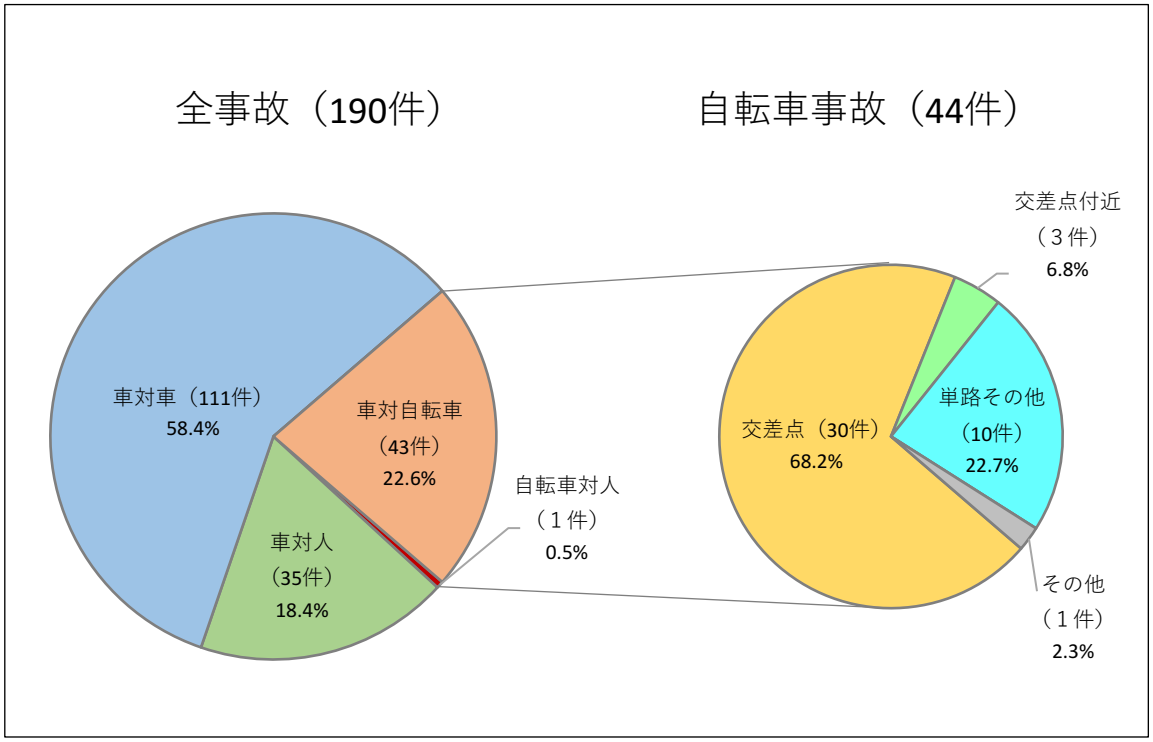


資料：千葉県警察本部提供データ（令和５年 10 月取得）

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 190 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２－30　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) 都市別	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 酒ヶ井町	106	42	4	100	2	0	66	5	35	0
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

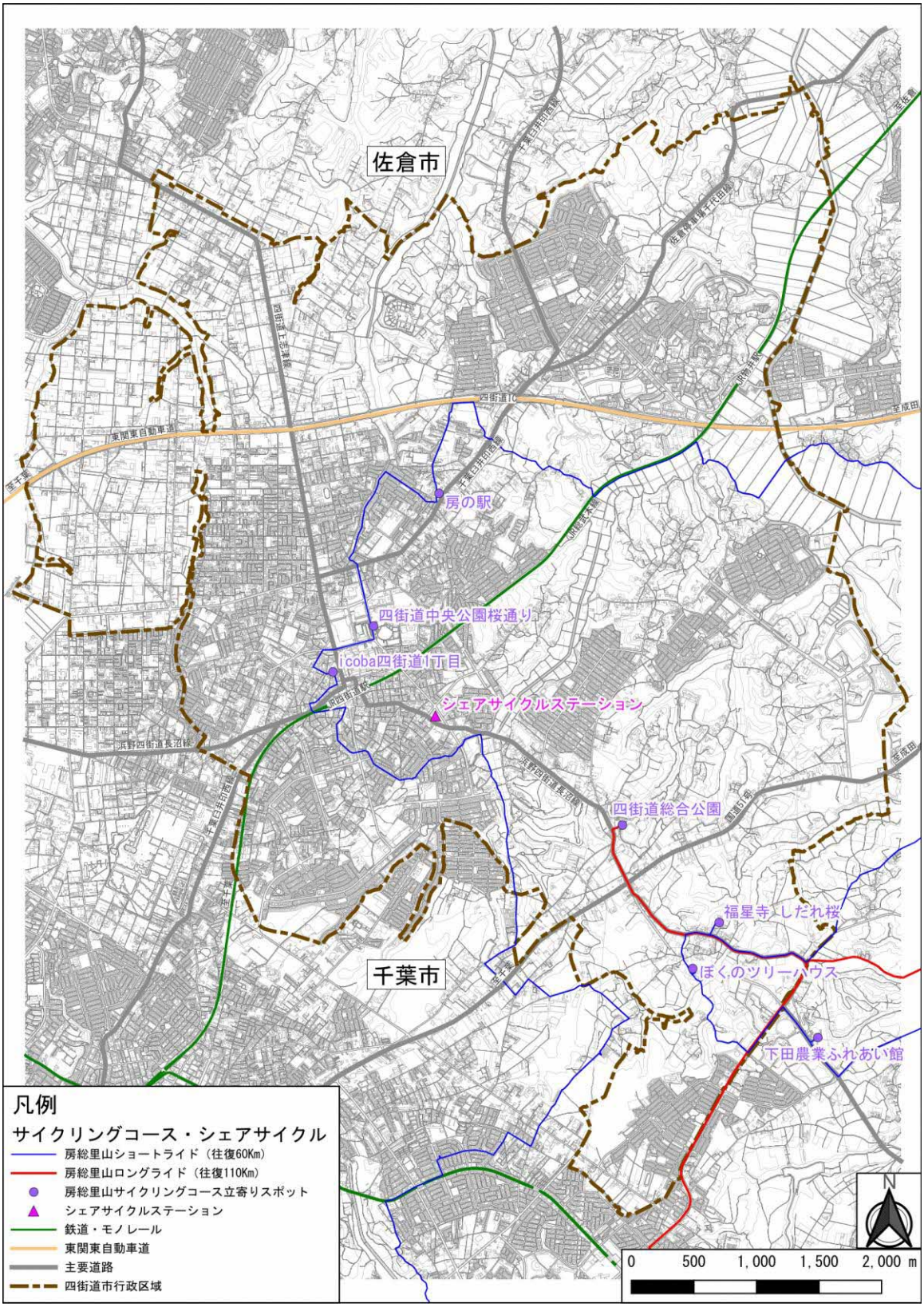
出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和４年）
：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和４年１月１日時点）

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

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 ㎞」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。



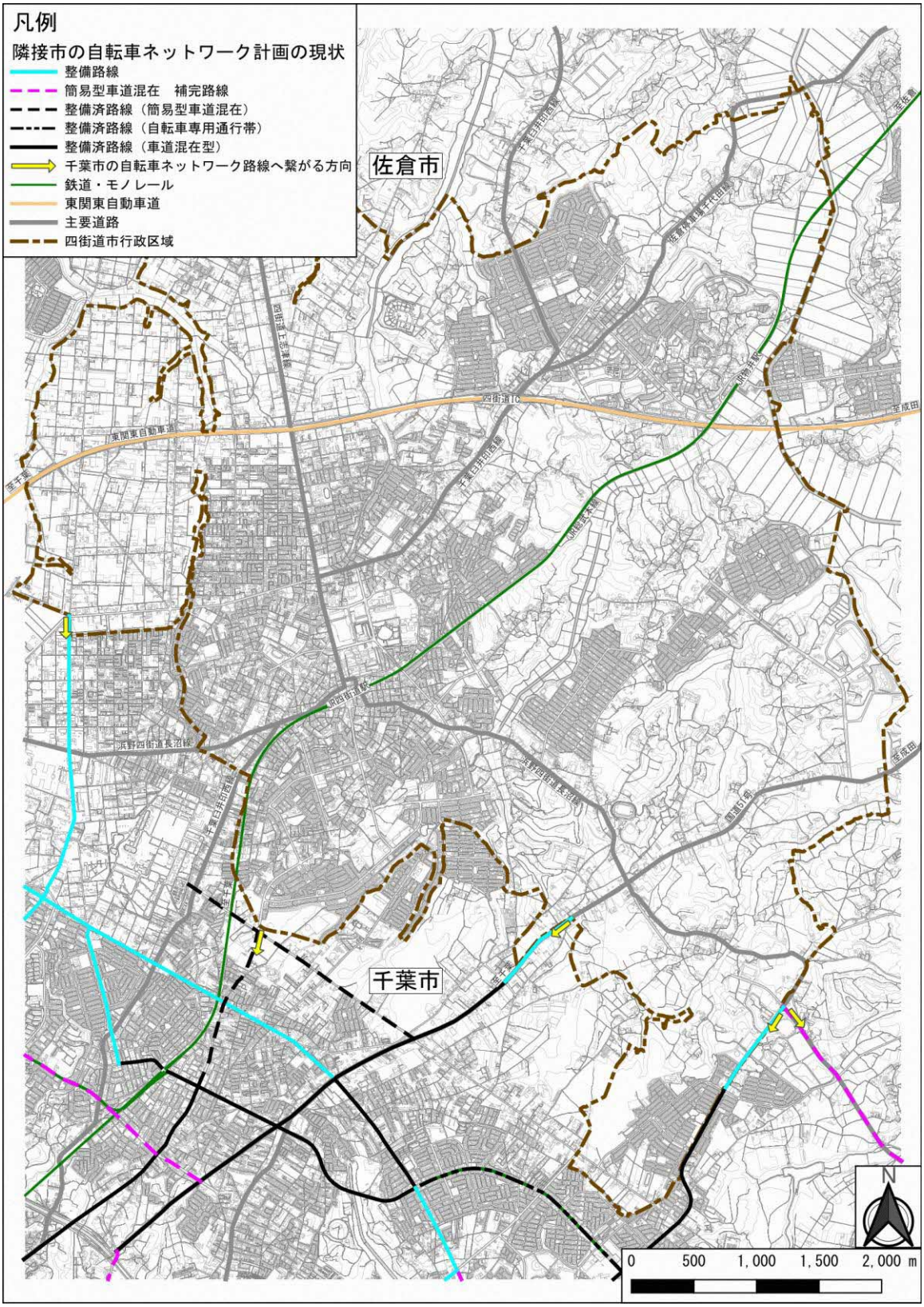
出典：「ツール・ド・ニッポン」ホームページ（平成 31 年時点）

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。



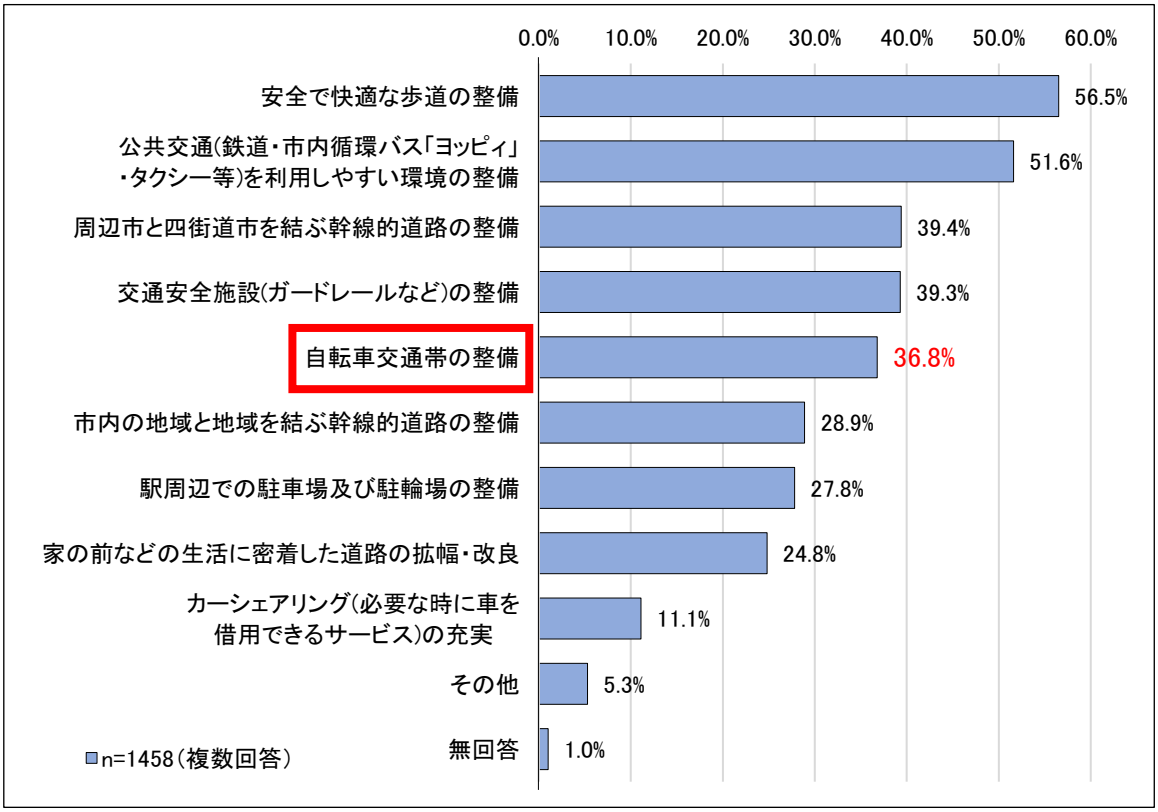
出典：「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版（令和５年２月時点）

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。



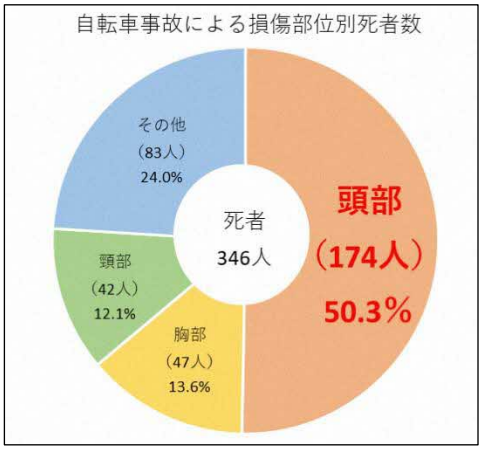
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和５年時点）

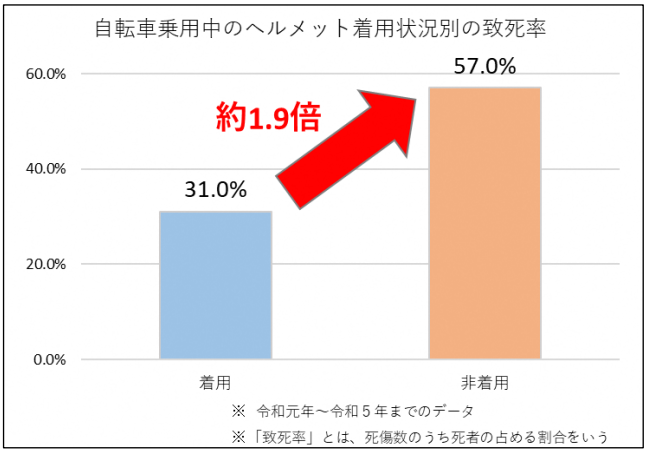
図２－33　市民の道路・交通機関の整備についての意見

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

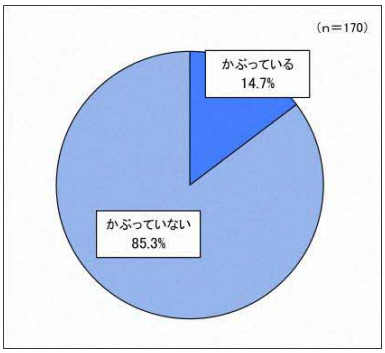
●*自転車ヘルメットの着用状況*

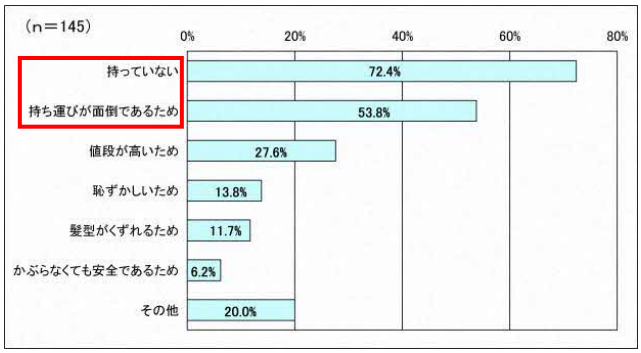
自転車ヘルメット着用についてのアンケート調査

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。

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
・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。 →P31	・自転車通行空間の整備が必要。	都市環境
・放置自転車の台数が増加傾向にある。 →P24	・自転車適正利用の指導・啓発が必要。	
・シェアサイクルステーションが、市内に１か所ある。 →P29	・シェアサイクルのさらなる導入の検討が必要。	
・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 ・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。	・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。	
・生活習慣病による死亡率が高い。→P９	・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。	健康
・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	・「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
・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 ・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	・自転車の安全利用の推進が必要。	安全・安心
・自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化。 →P31 ・千葉県では自転車保険の加入が義務化。 →P32	・交通安全教室やチラシ等による広報啓発の継続が必要。	

（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

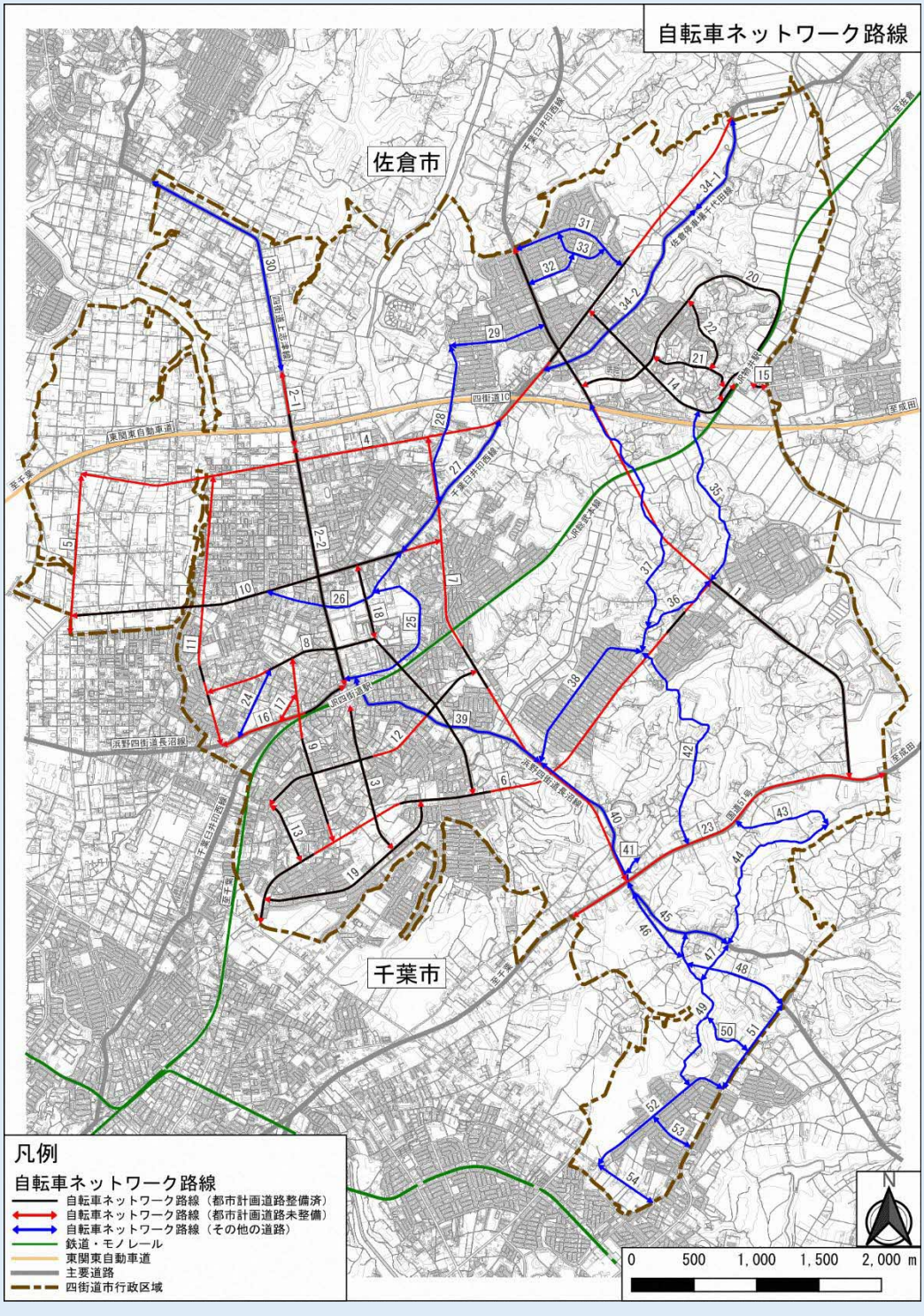
目標 1-1	安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な推進

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】

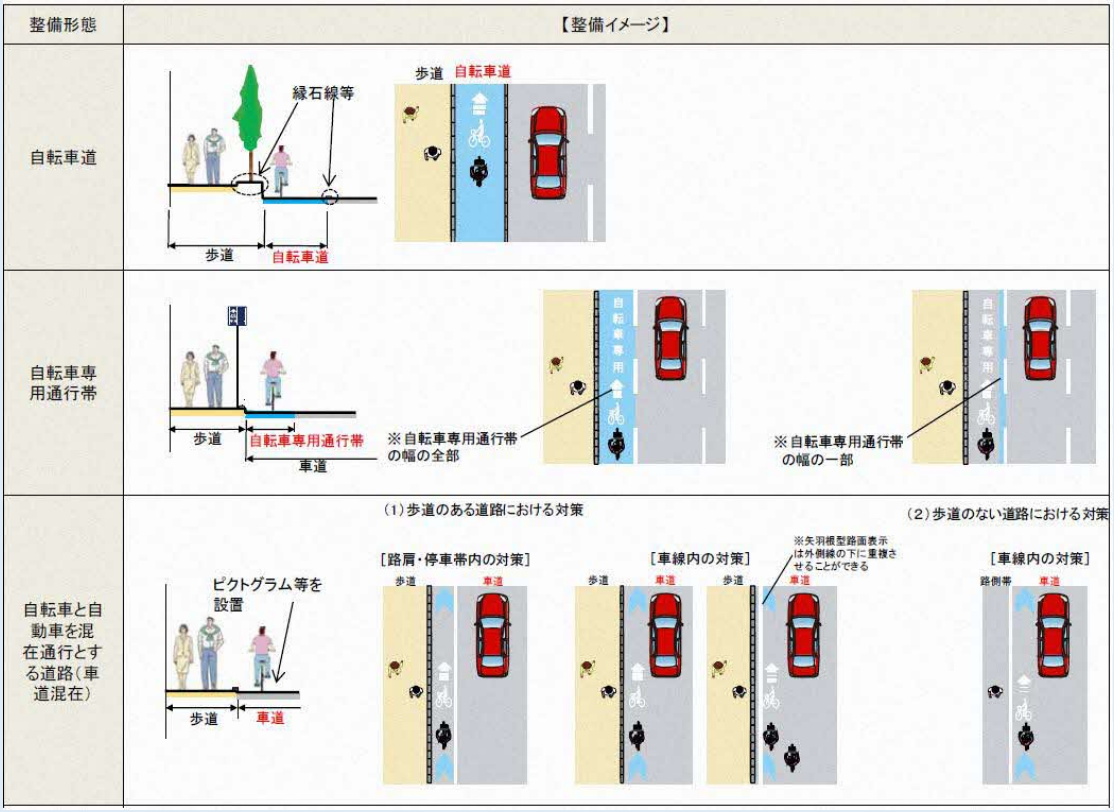
自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備形態、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進めるために、自転車ネットワーク計画を策定します。



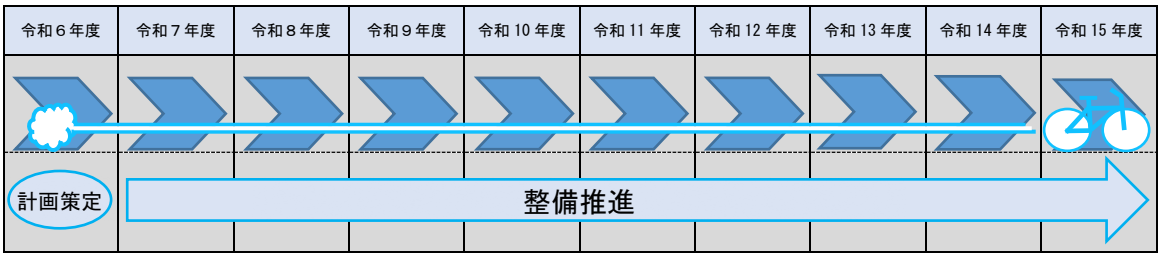
施策 1-1-②　自転車通行空間の整備推進

【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 廃棄物対策課）

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。



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）



目標 1-2	放置自転車対策の推進

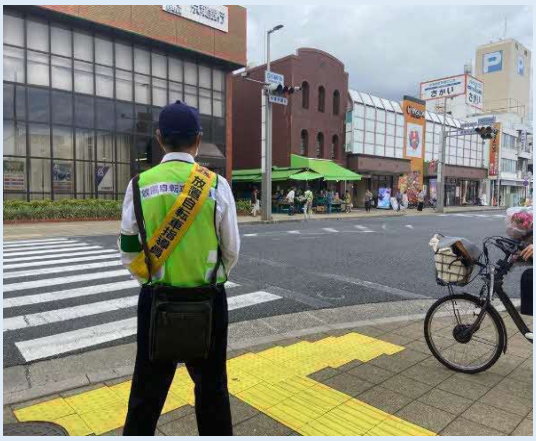
放置自転車の抑制による通行空間の安全性を確保するため、対策を推進します。

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

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
指導啓発・クリーンキャンペーンの実施									

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

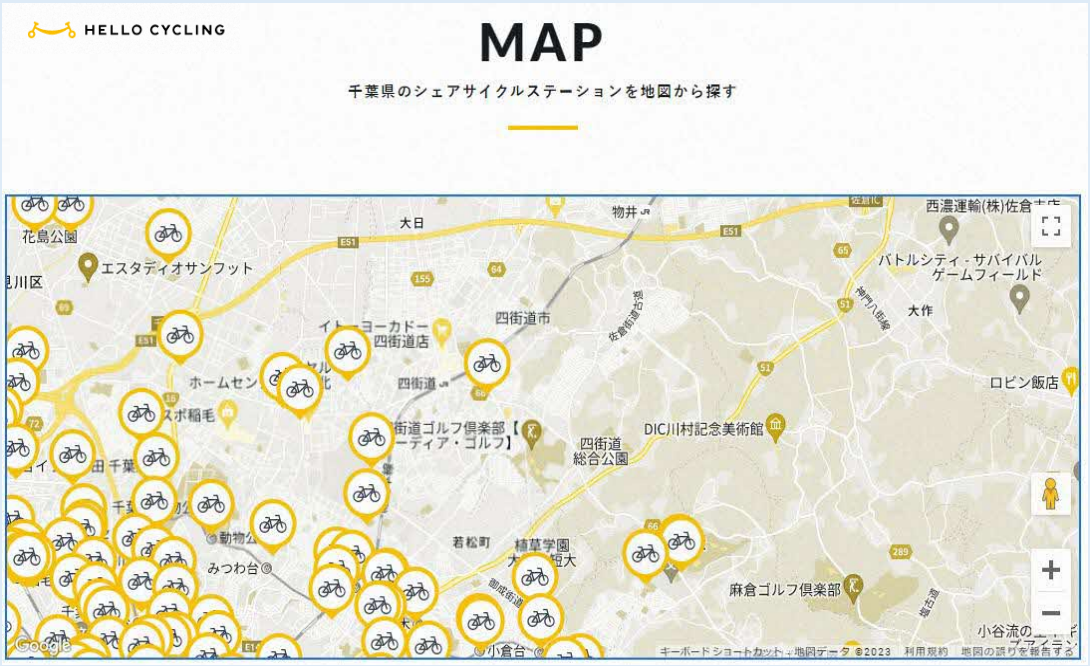
資料：市内シェアサイクル設置状況

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

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
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

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】

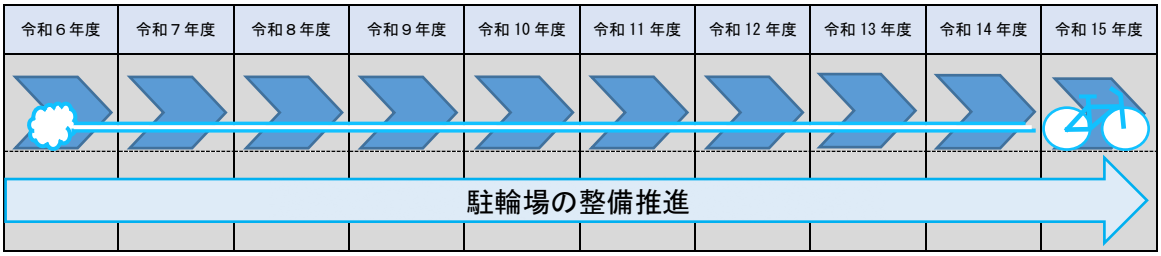
自転車利用が見込まれる駅周辺や自転車ネットワーク路線に近接した各公共施設等の駐輪場については、自転車利用者のニーズに応じた整備や維持管理を行います。

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

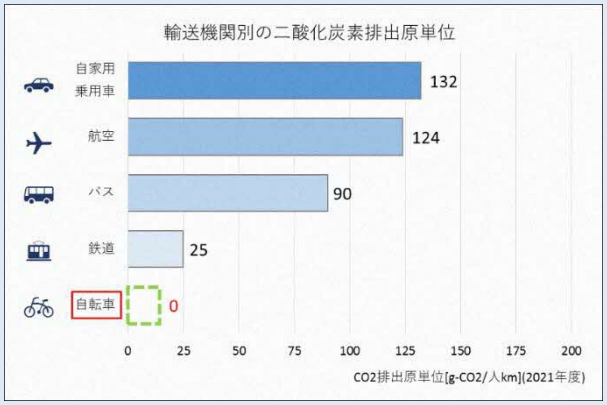
施策 1-5-②　二酸化炭素排出量削減につながる自転車利用の促進

【担当課：環境政策課】

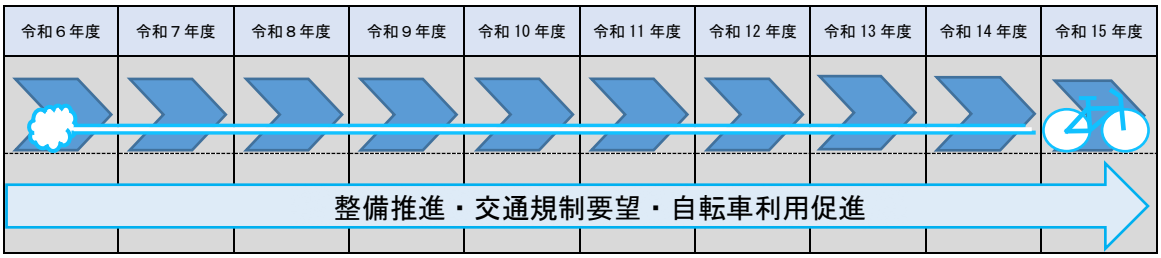
第３次四街道市環境基本計画 基本目標１ 施策３「脱炭素型まちづくりの推進」において、地球温暖化の主な原因となる二酸化炭素の排出量削減に取り組んでいます。

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。

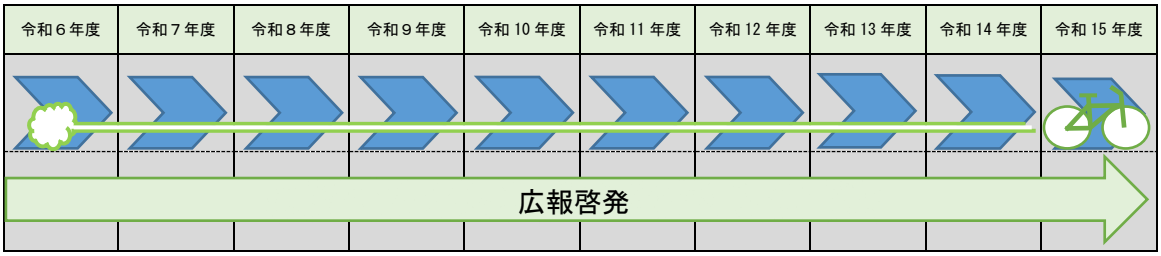
施策 2-1-①　健康増進の広報啓発

【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。

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。



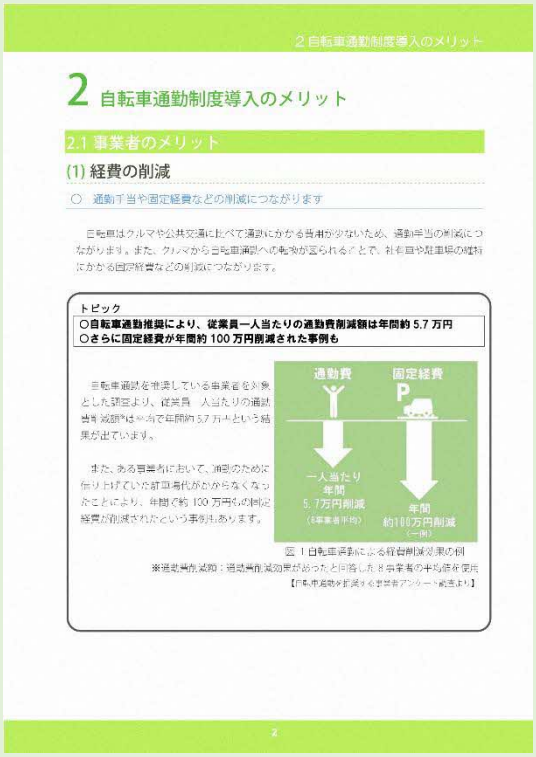
目標 2-2	自転車通勤等の促進

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。

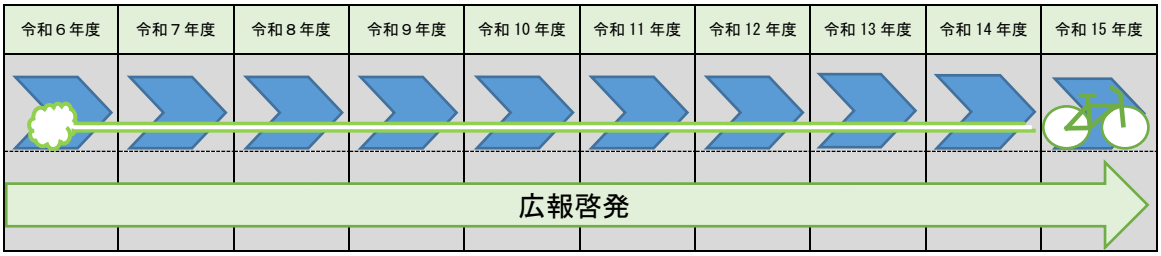
施策 2-2-①　通勤通学や日常的な移動における自転車の利用促進

【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。



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。

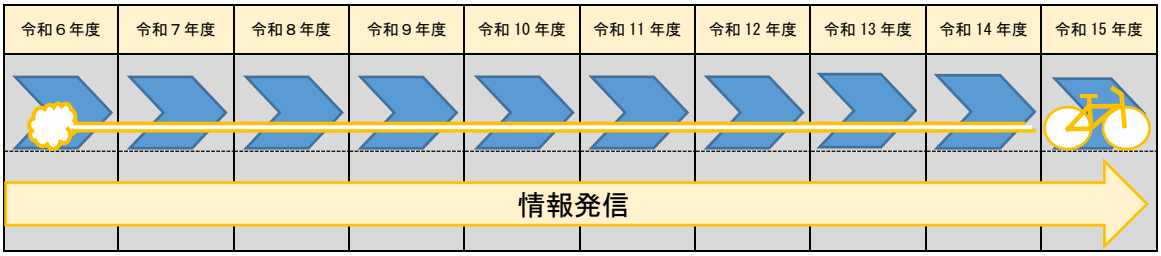
施策 3-1-①　「房総里山サイクリングコース」を活用した情報発信

【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渓谷、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



（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。

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。

出典：自転車関連の啓発チラシ（千葉県警察）

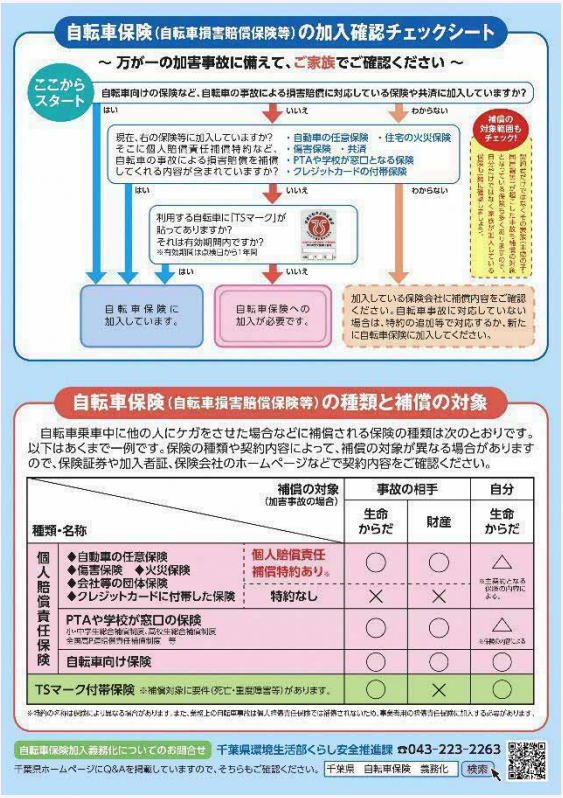
施策 4-1-③　自転車保険への加入促進についての広報啓発

【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。



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ことはもちろんですが、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。

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
広報啓発									

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、生徒又は学生が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。

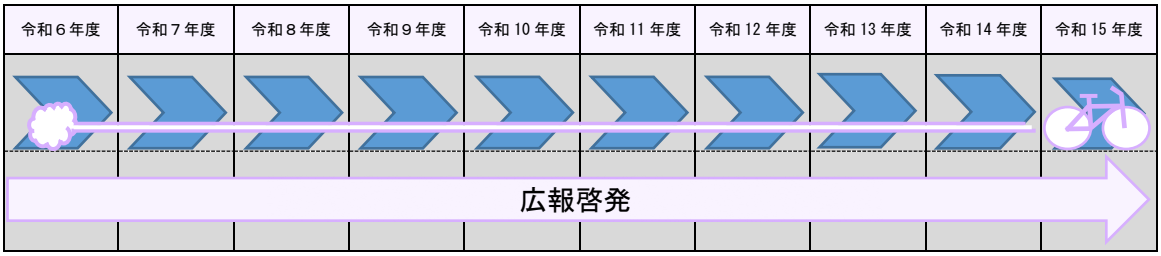
資料：市内各小学校での指導の様子

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。

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）



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

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
点検の実施									

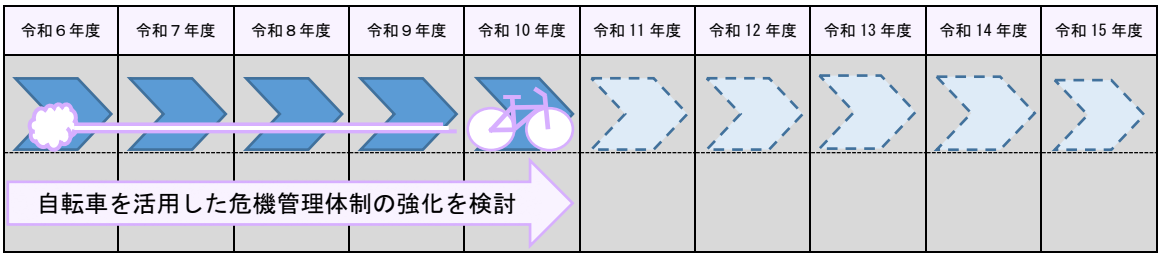
目標 4-4	災害時における自転車活用の検討

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。



（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整備の計画的な推進	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	検討結果を出す

※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・目標値の設定

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］	国土交通省千葉国道事務所 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1自転車駐車場 四街道駅北口第2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次健康よつかいどう 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次健康よつかいどう 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。

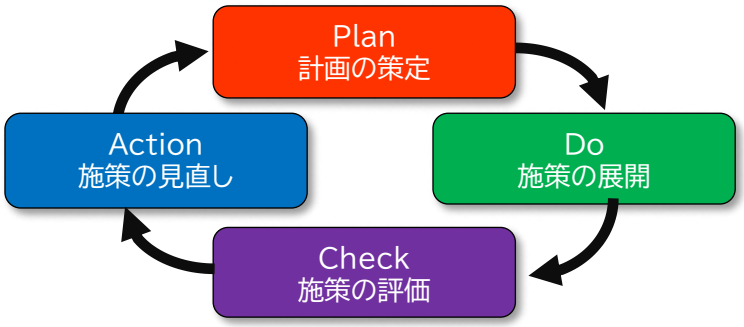


図５－１　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

付録　用語集

語句	説明
か行	
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。
さ行	
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自動車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	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。 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。 イ 長さ 百九十センチメートル ロ 幅 六十センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 イ 四輪以下の自転車であること。 ロ 側車を付していないこと。 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。 ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 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。
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
さ行	
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、自動車が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 ㎞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。
た行	
大規模小売店舗	建物内の店舗面積※の合計が 1,000 ㎡を超える店舗。 ※店舗面積：小売業を行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。

語句	説明
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	
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低下している状態をいう。
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、道路鋲、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７年（２０２５年）１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（代表）
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

笑顔と笑顔をつなぐ街
四街道
よつかいどう
千葉県の笑