

# 四街道市自転車ネットワーク計画



令和7年1月

 四街道市

# 目次

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

# 1 四街道市自転車ネットワーク計画策定の趣旨

## (1) 計画の背景

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

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

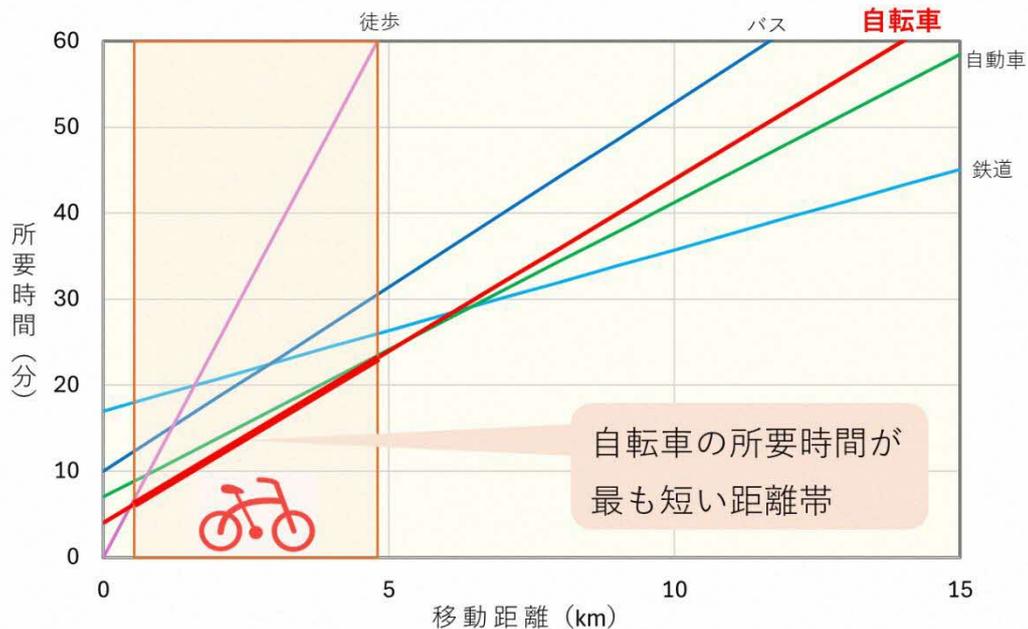
このような中、国土交通省道路局と警察庁交通局により「車道通行の原則」のもと、安全で快適な自転車通行空間を面的かつネットワーク的に整備するための技術的指針である「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月改定）が策定され、安全で快適な自転車利用環境の創出の促進が求められています。

### コラム1

#### ●都市内の交通手段としての自転車の可能性

##### 自転車の移動距離と時間の相関関係

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



徒歩：4.8km/h	バス：10分+14km/h
自転車：入出庫4分+15km/h	{徒歩6分(発着地計)・待ち時間4分}
自動車：入出庫7分+17.5km/h	鉄道：17分+32km/h
	{徒歩12分(発着地計)・駅内移動3分(1駅)・待ち時間2分(1駅)}

出典：国土交通省・第32回 総合的交通基盤整備連絡会議  
資料7 都市交通としての自転車の利用について（平成24年1月時点）

(2) 計画の目的

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

(3) 計画の位置づけ

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

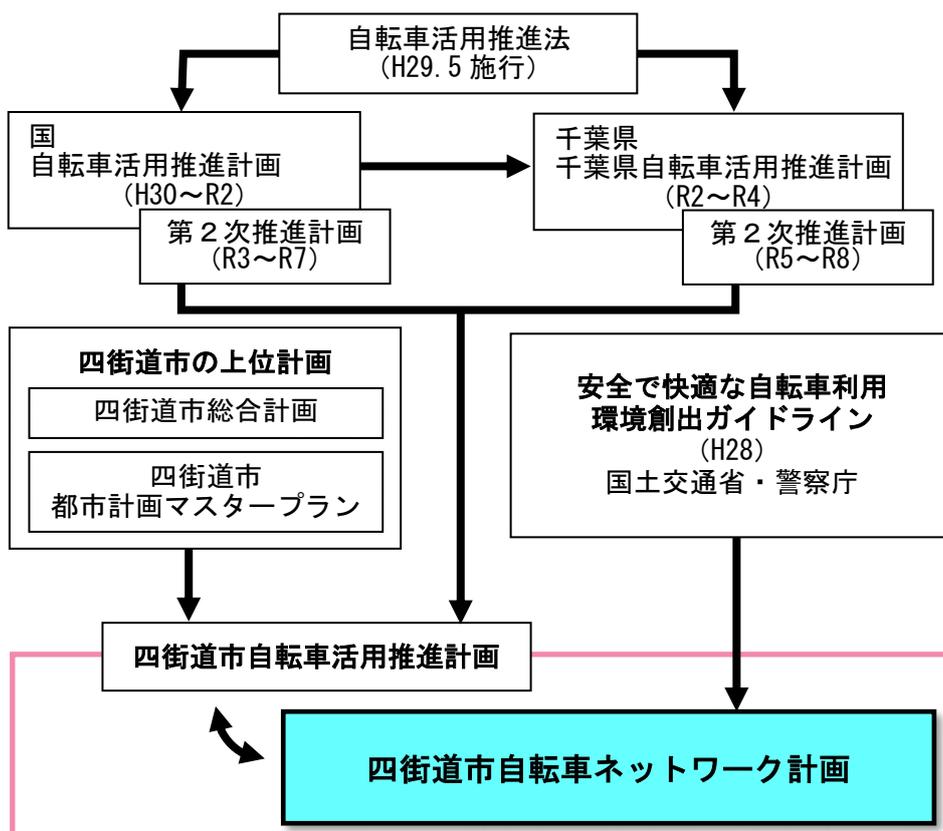


図 1-1 計画の位置づけ

(4) 計画の区域と期間

本計画の対象とする区域は、市内全域とします。

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

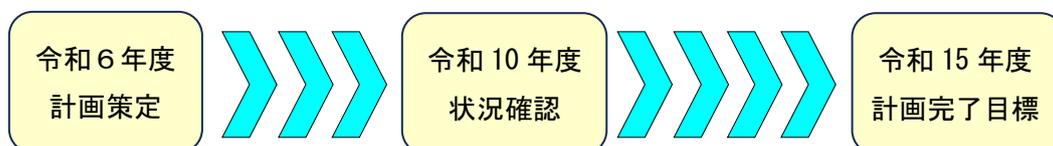


図 1-2 計画の区域と期間

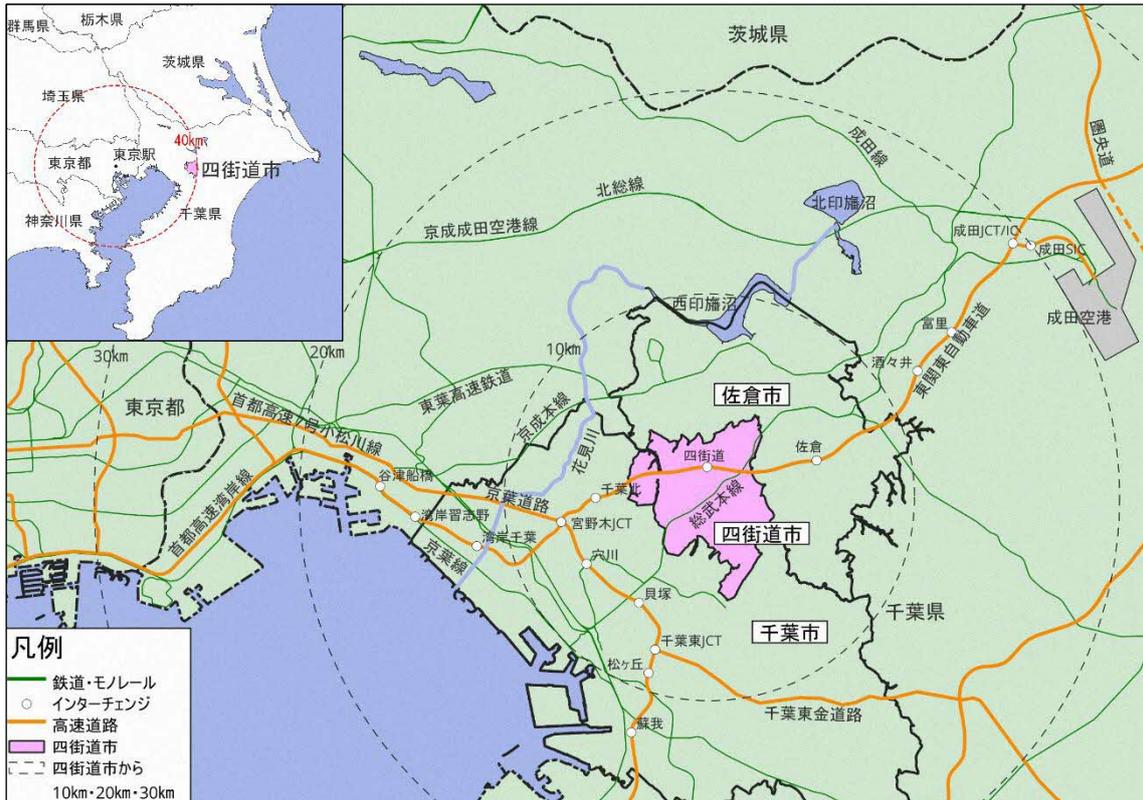
## 2 自転車利用に関する現状

### (1) 市の概況

#### 1) 市の位置

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

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



出典：国土数値情報（行政区域）（令和 5 年 8 月取得）

図 2 - 1 四街道市の位置

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

2) 地形及び主要道路の現状

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

標高最高地域：市の南端部 35～36m 程度（吉岡新開 春日神社付近）

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

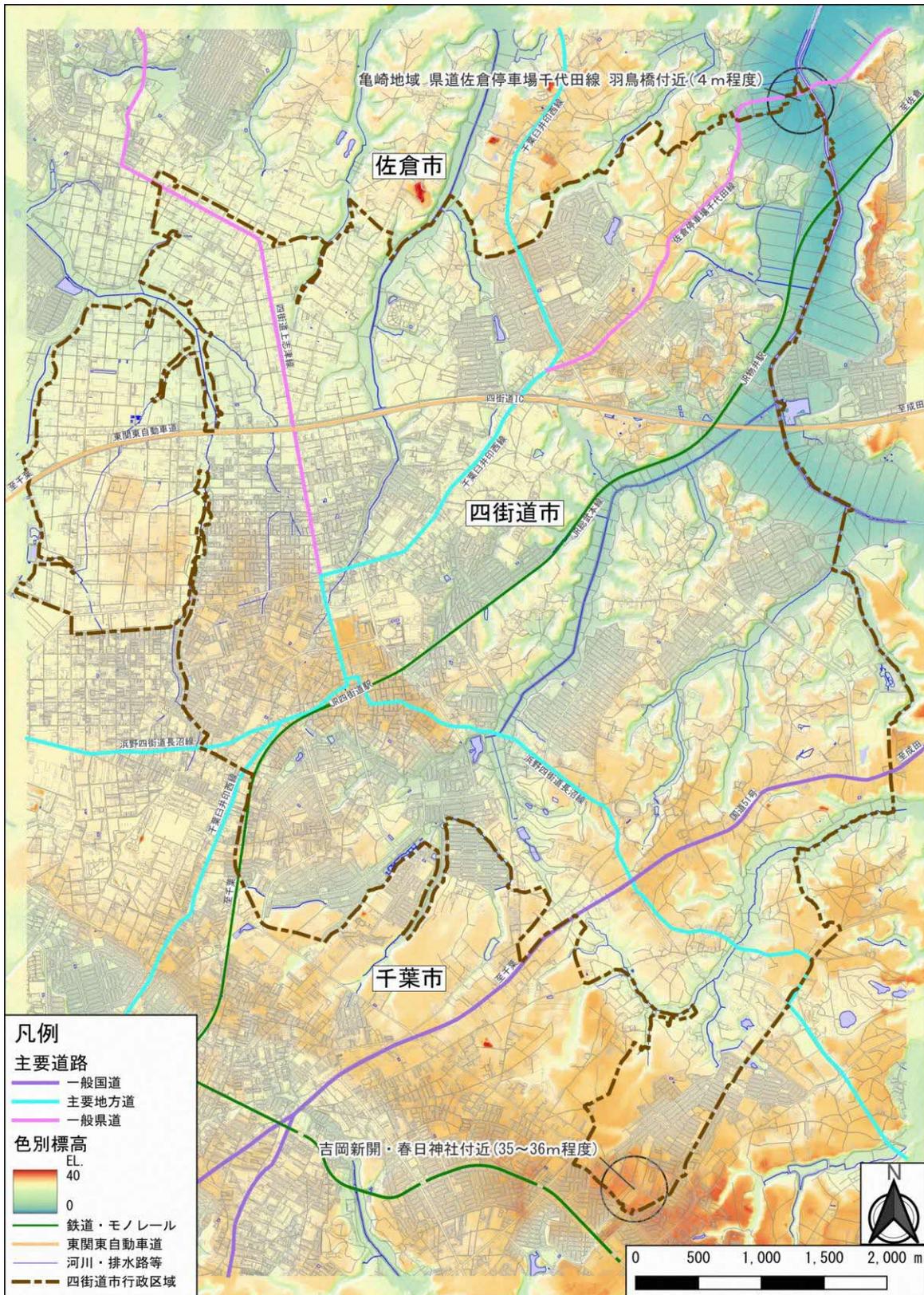
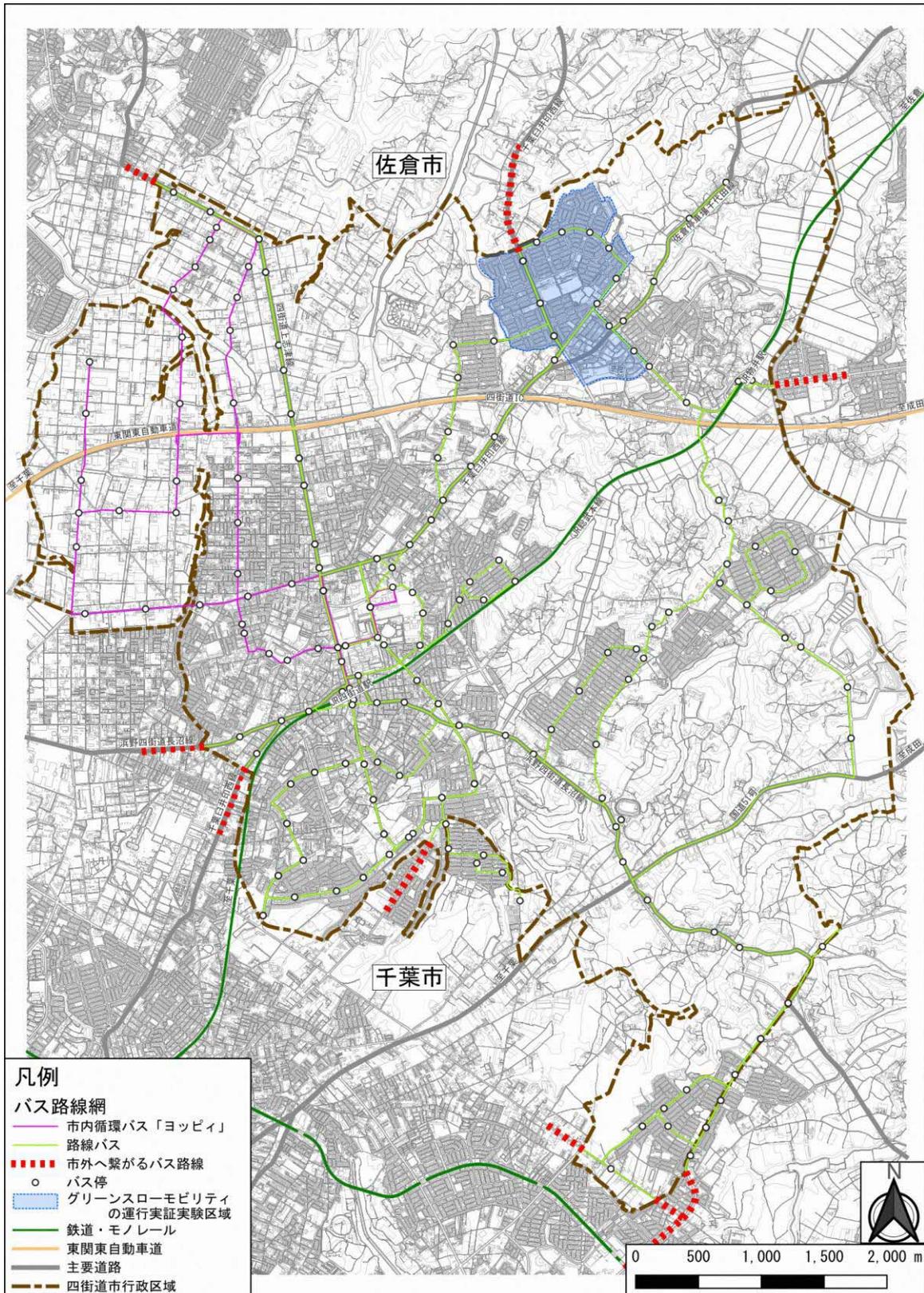


図2-2 地形及び主要道路の現状

3) バス路線網

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



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

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

図 2-3 バス路線網

4) 主要道路の交通量

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

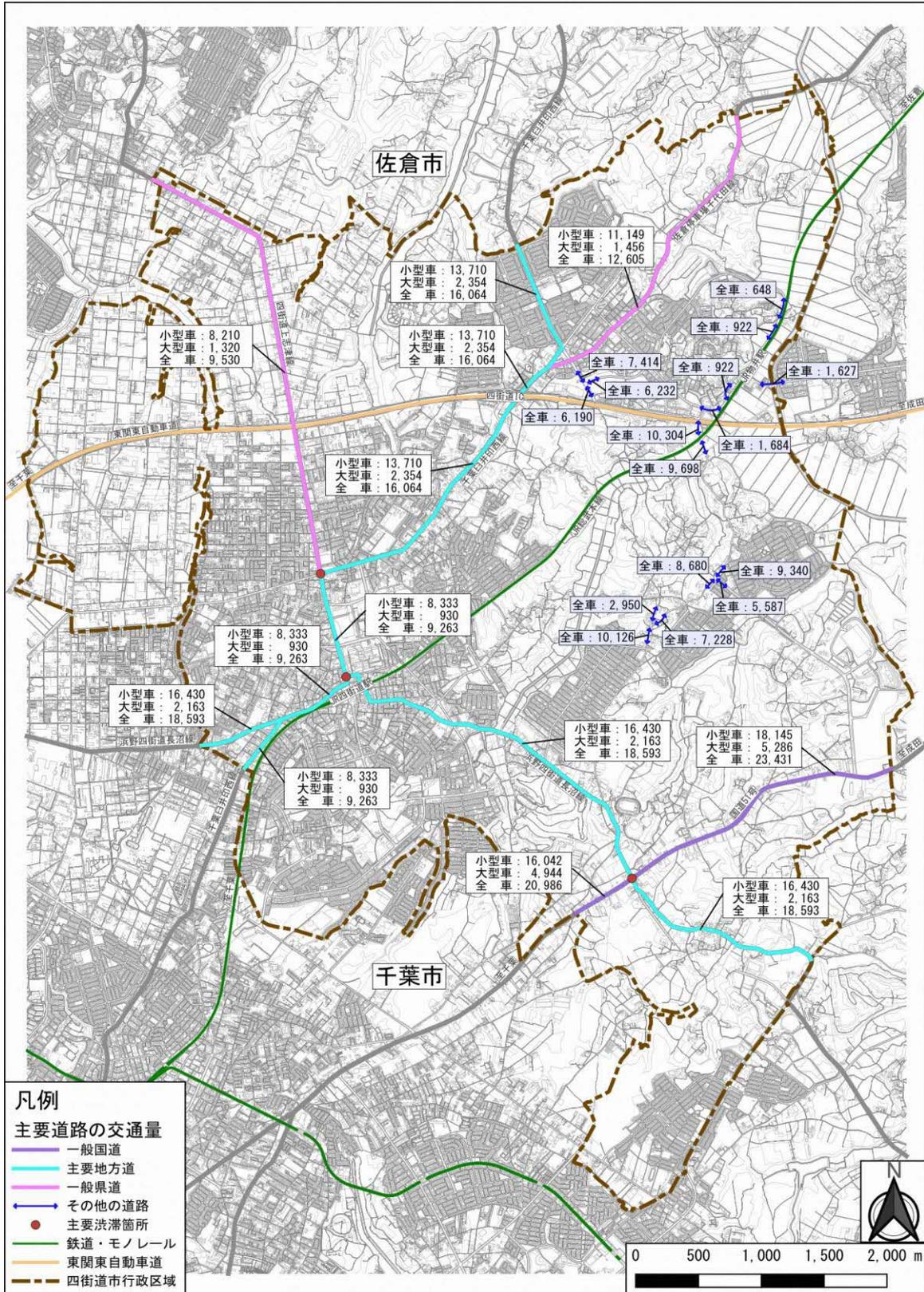
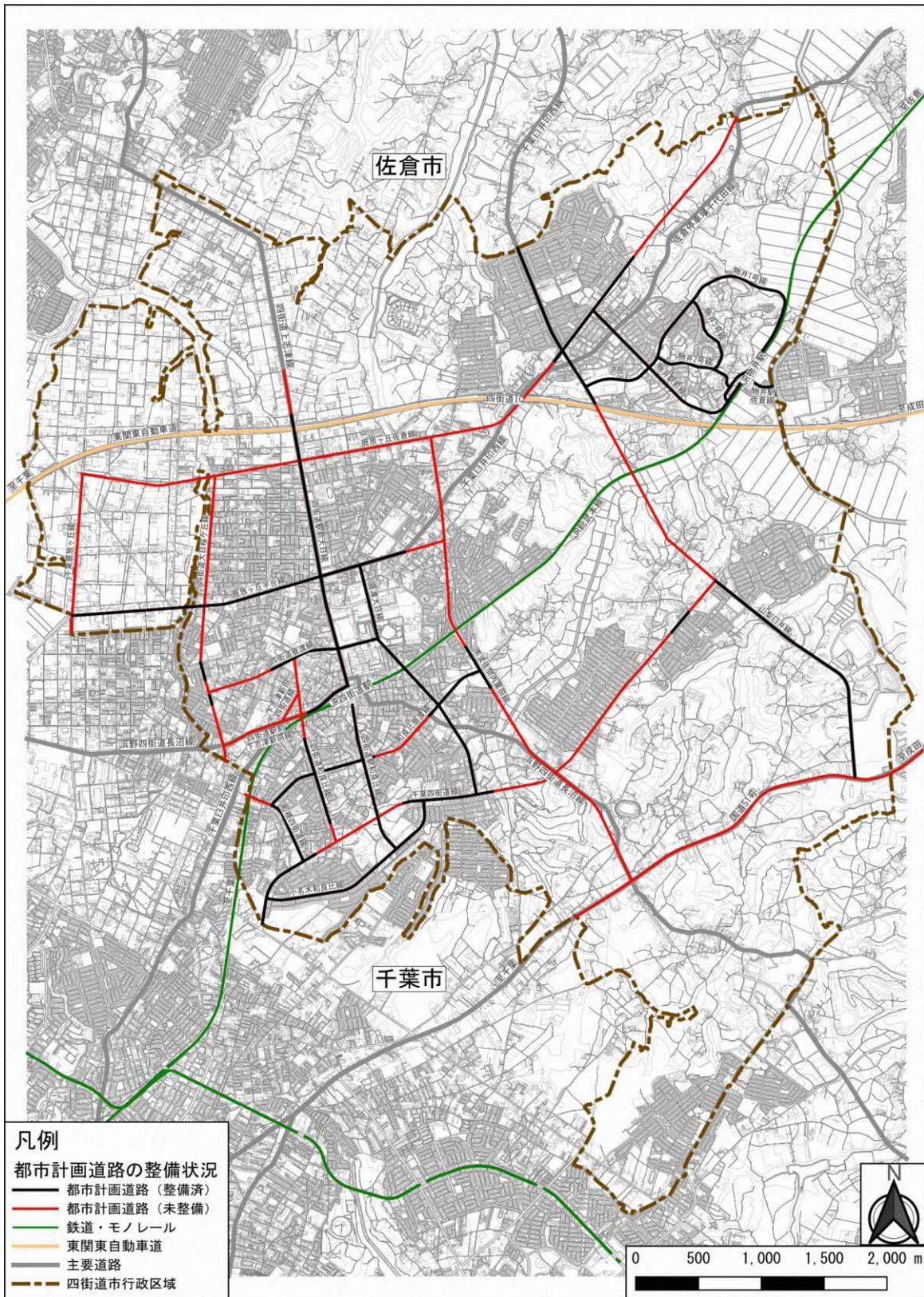


図2-4 主要道路の交通量

5) 都市計画道路の整備状況

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



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

図2-5 都市計画道路の整備状況

6) 施設分布の状況

① 学校・ゾーン30エリア

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

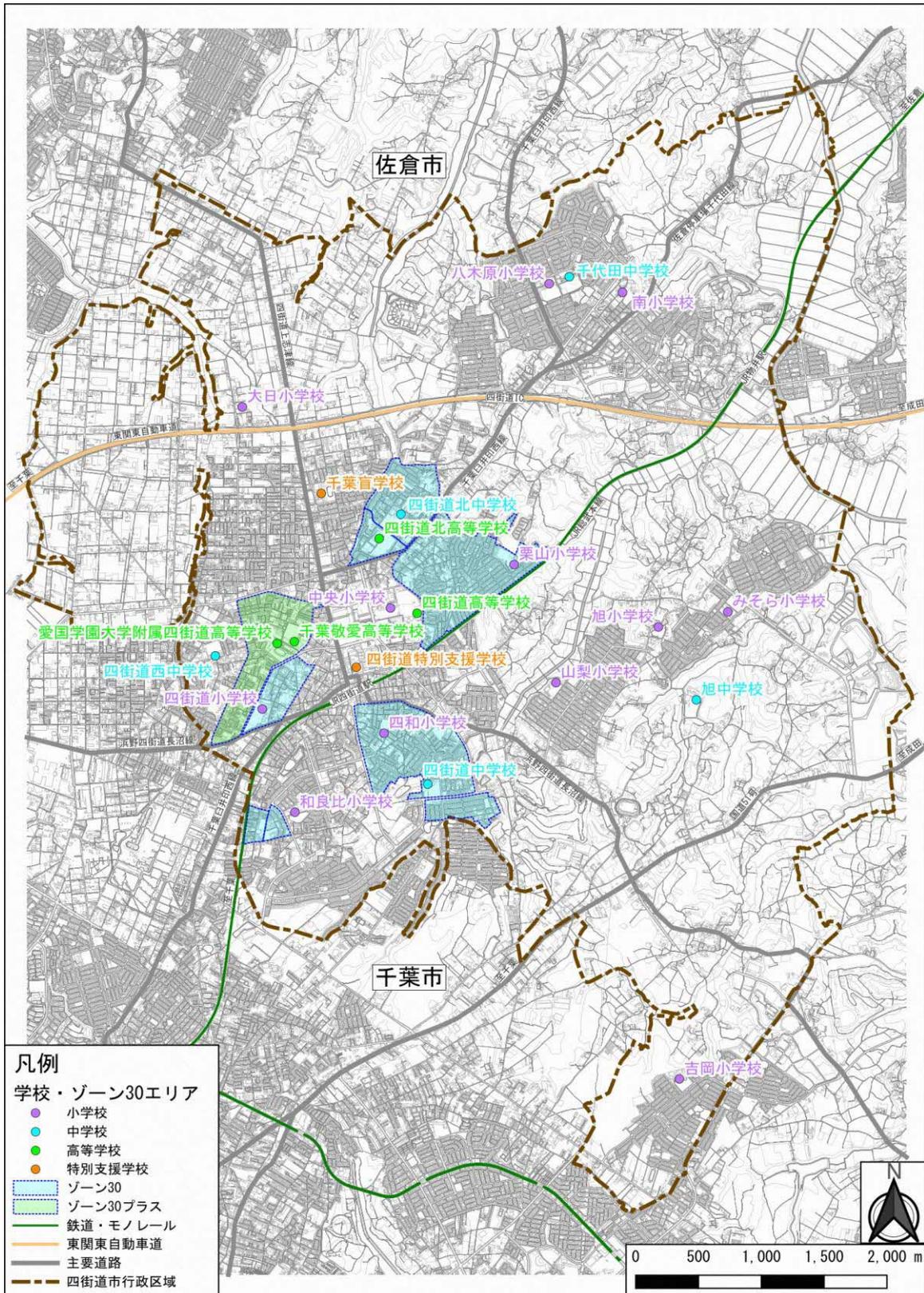
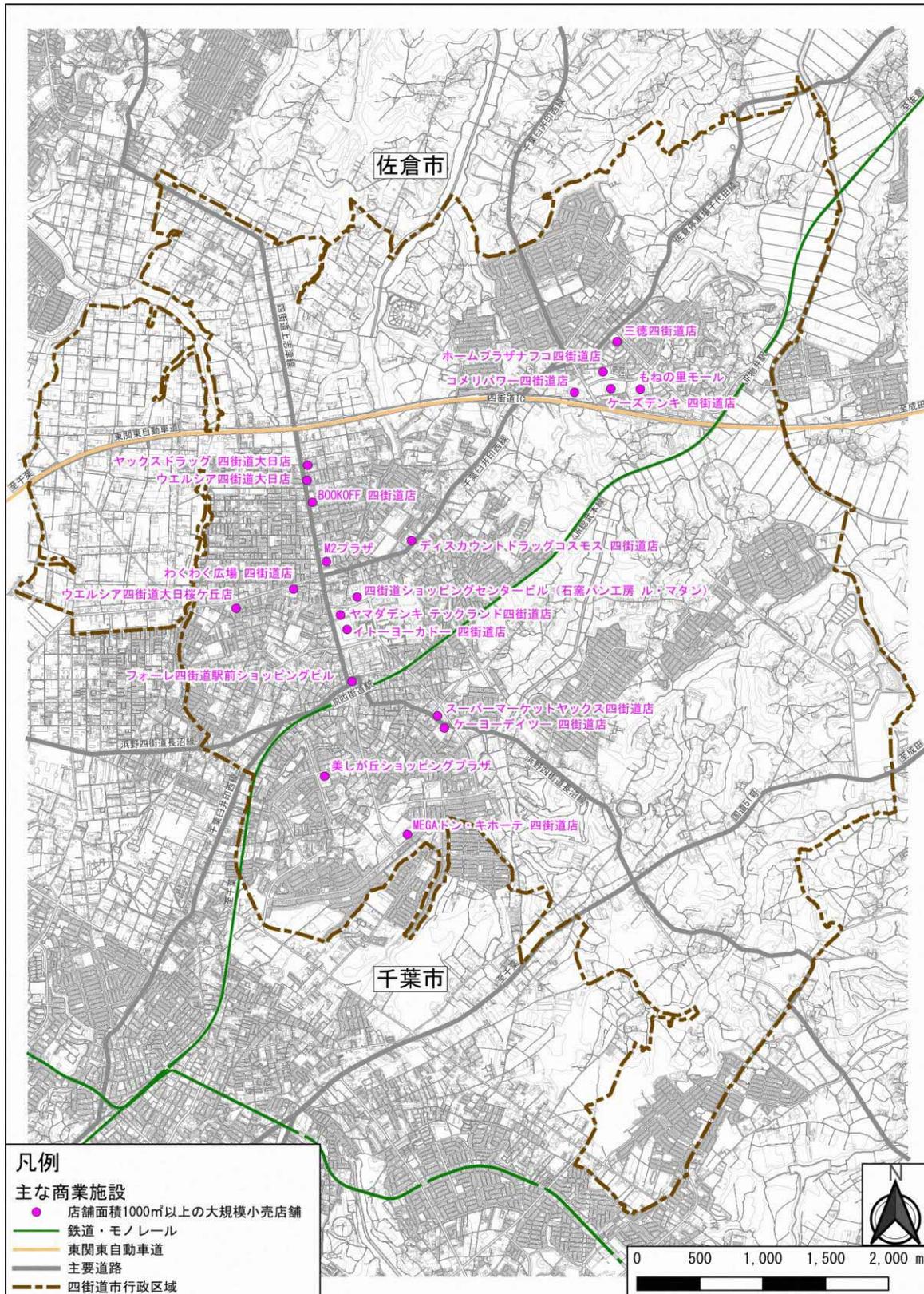


図2-6 学校・ゾーン30エリア

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 主な商業施設

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



出典：千葉県市町村別大規模小売店舗名簿（令和4年時点）

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

図2-7 店舗面積1,000 m<sup>2</sup>以上の主な商業施設

## 2 自転車利用に関する現状

### ③ 公園・文化施設・スポーツ施設

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

また、国道51号線付近に建設予定の施設が2か所あります。

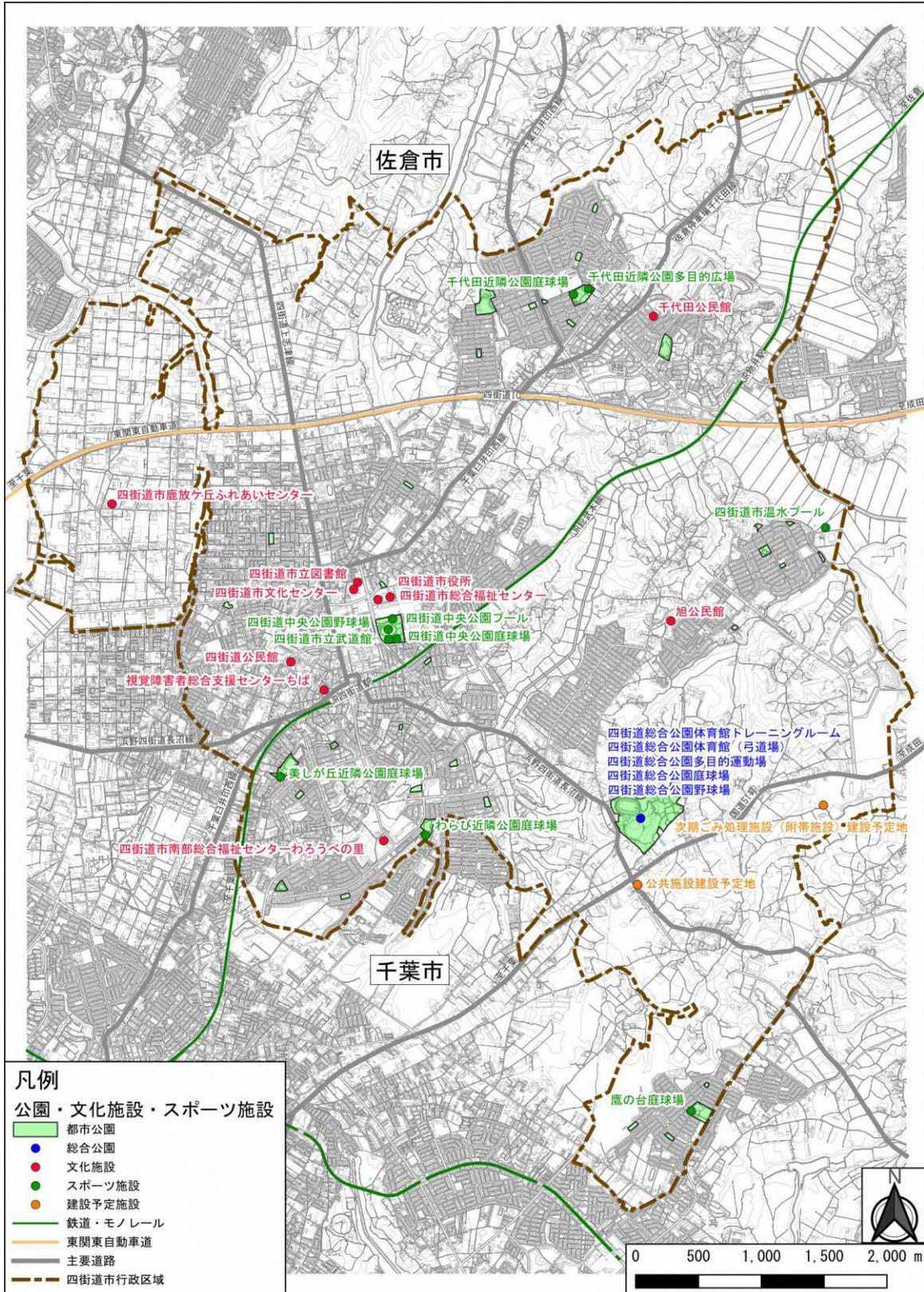
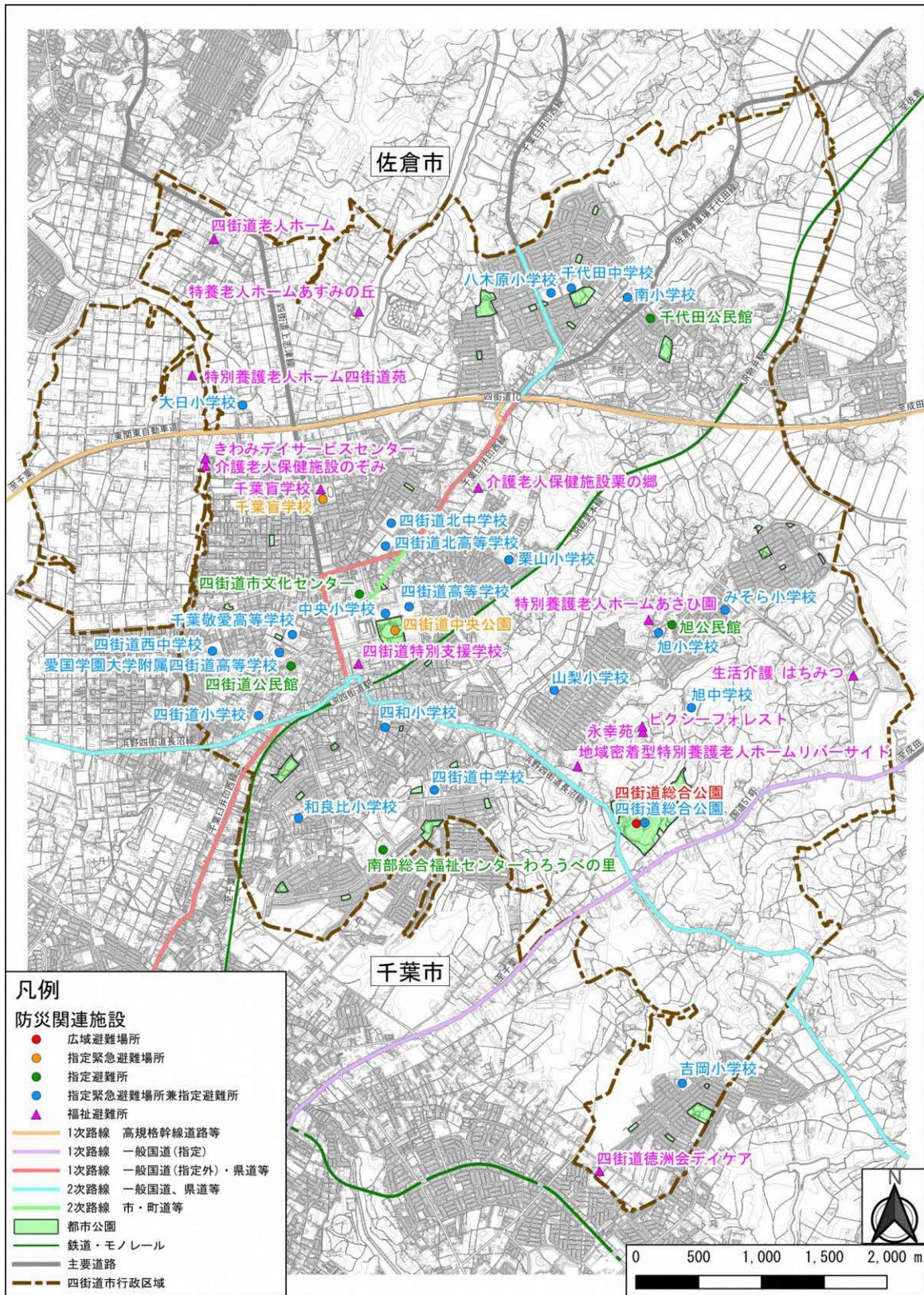


図2-8 公園・文化施設・スポーツ施設

7) 防災関連施設 (ハザードマップより)

災害時の避難所が合計 42 か所あり、下図のように分布しています。

また、東関東自動車道、国道、県道は緊急輸送道路に指定されています。



出典：四街道市防災ハザードマップ（令和6年時点）

図 2-9 防災関連施設 (ハザードマップより)

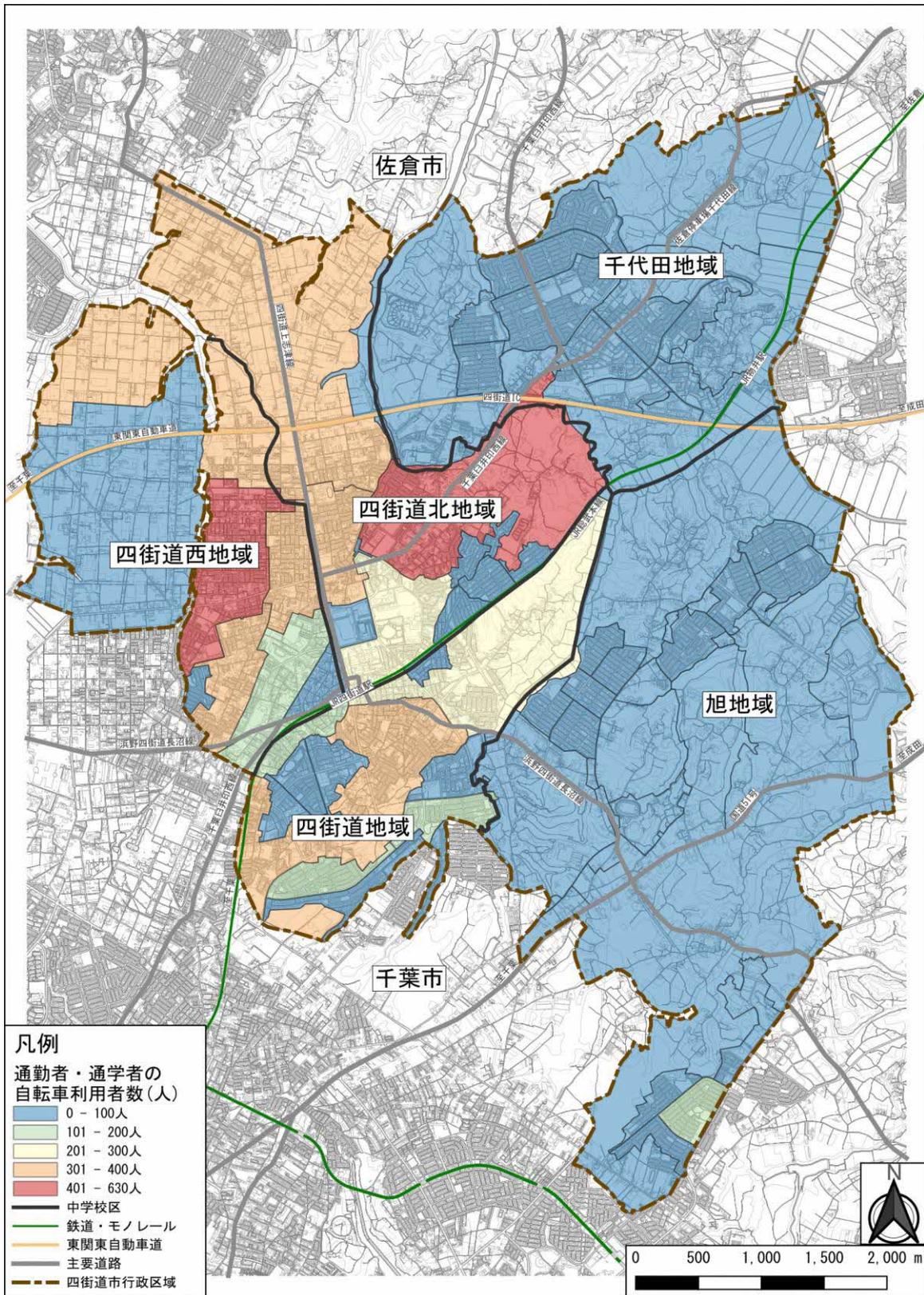
## 2 自転車利用に関する現状

### (2) 自転車利用に関する現状

#### 1) 自転車利用者数

##### ① 地域別自転車利用者数

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



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

図2-10 地域別自転車利用者数

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 四街道市における自転車交通量

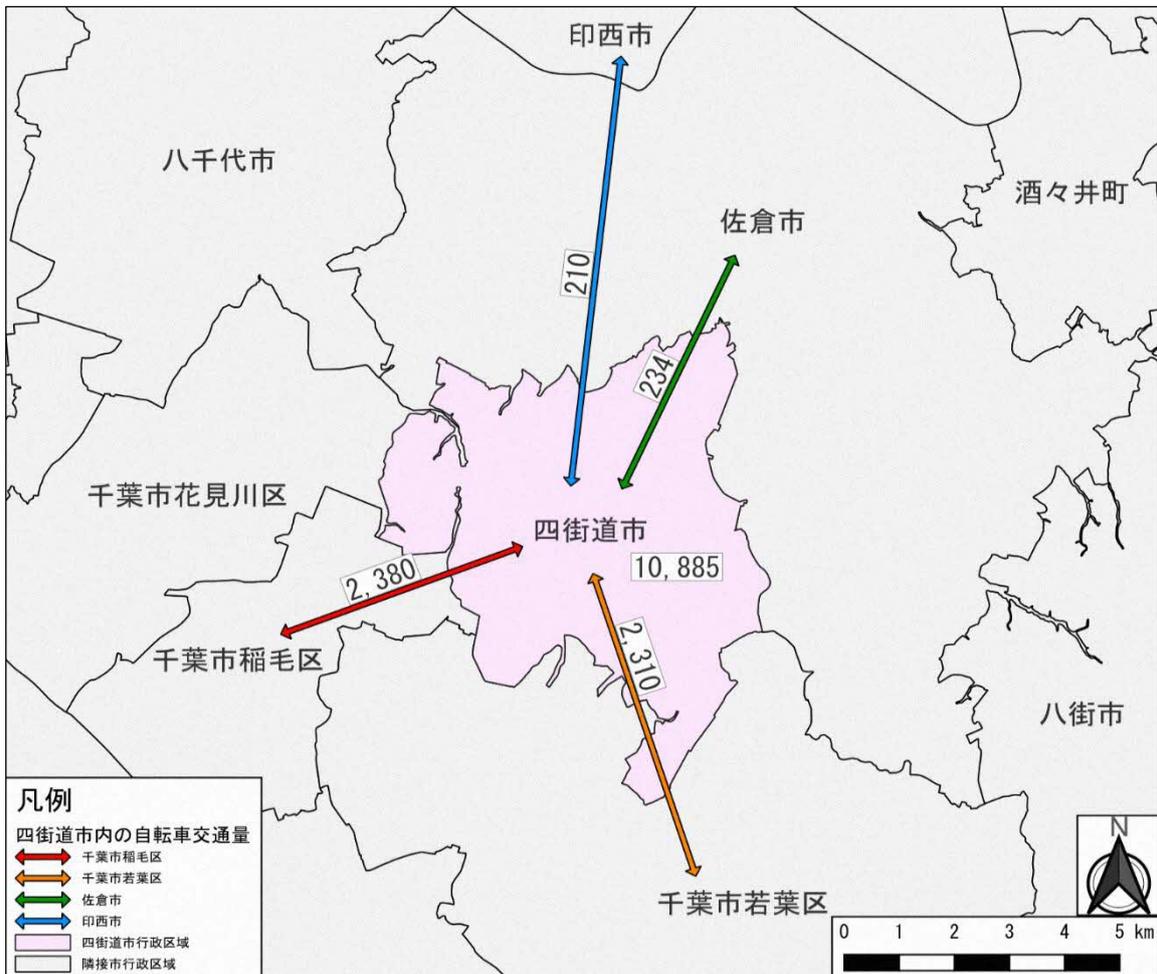
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

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

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

※ 私事・・・買物、食事、通院、送迎、レクリエーション、観光など

表2-1 四街道市内の自転車交通量



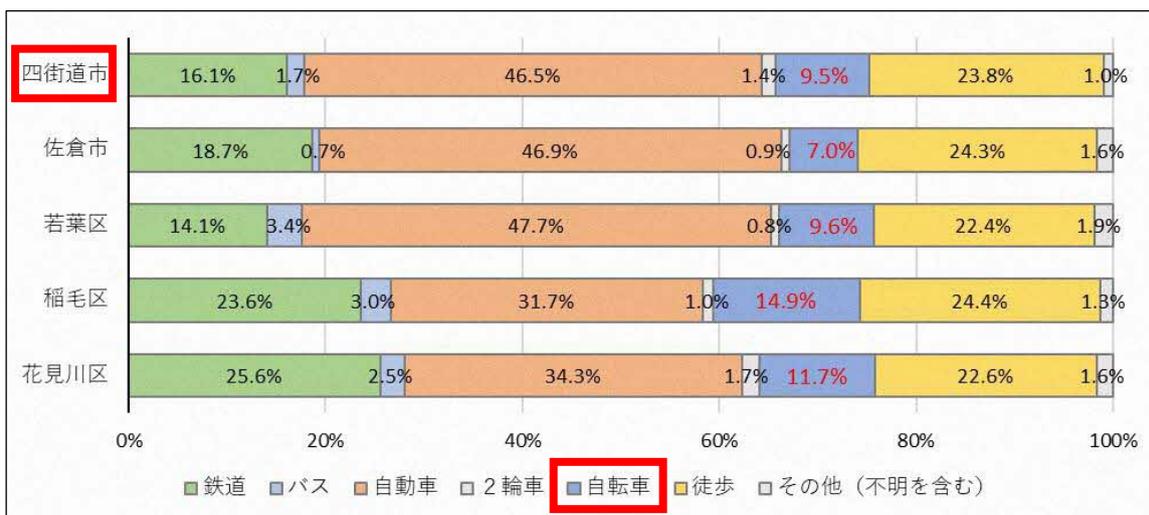
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図2-11 四街道市内の自転車交通量

## 2 自転車利用に関する現状

### ③ 交通手段の自治体別発生集中量

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



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）

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

図2-12 交通手段の自治体別発生集中量

### コラム2

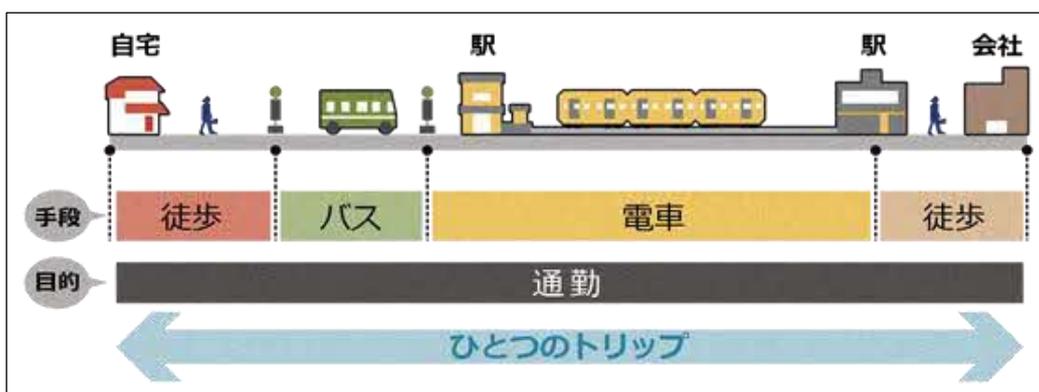
#### ● パersonトリップ調査の解説

##### パーソントリップ調査とは

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

##### トリップとは

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

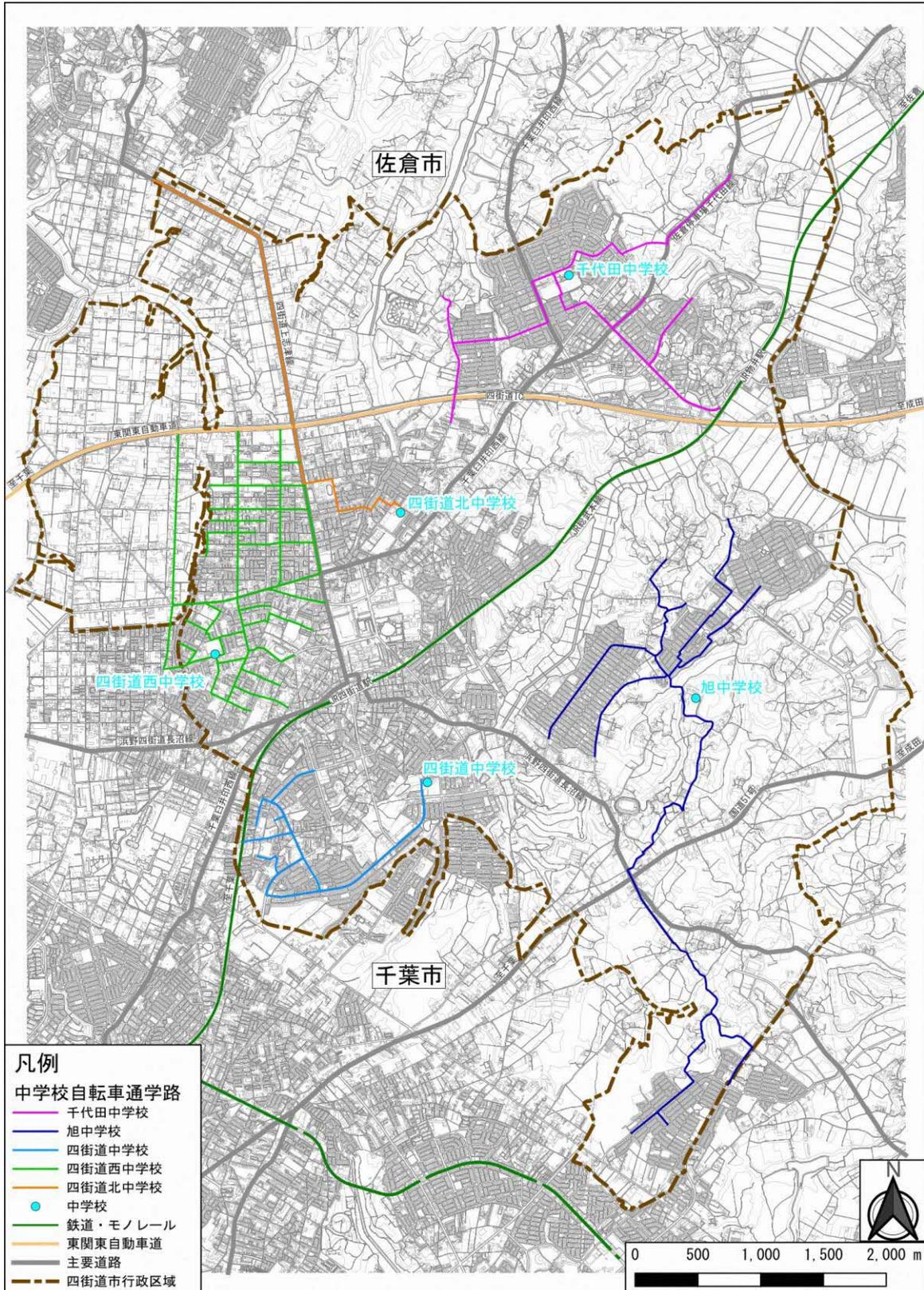


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

## 2 自転車利用に関する現状

### 2) 中学校の自転車通学路

本市における5つの中学校の自転車通学路は、下図に示す状況です。



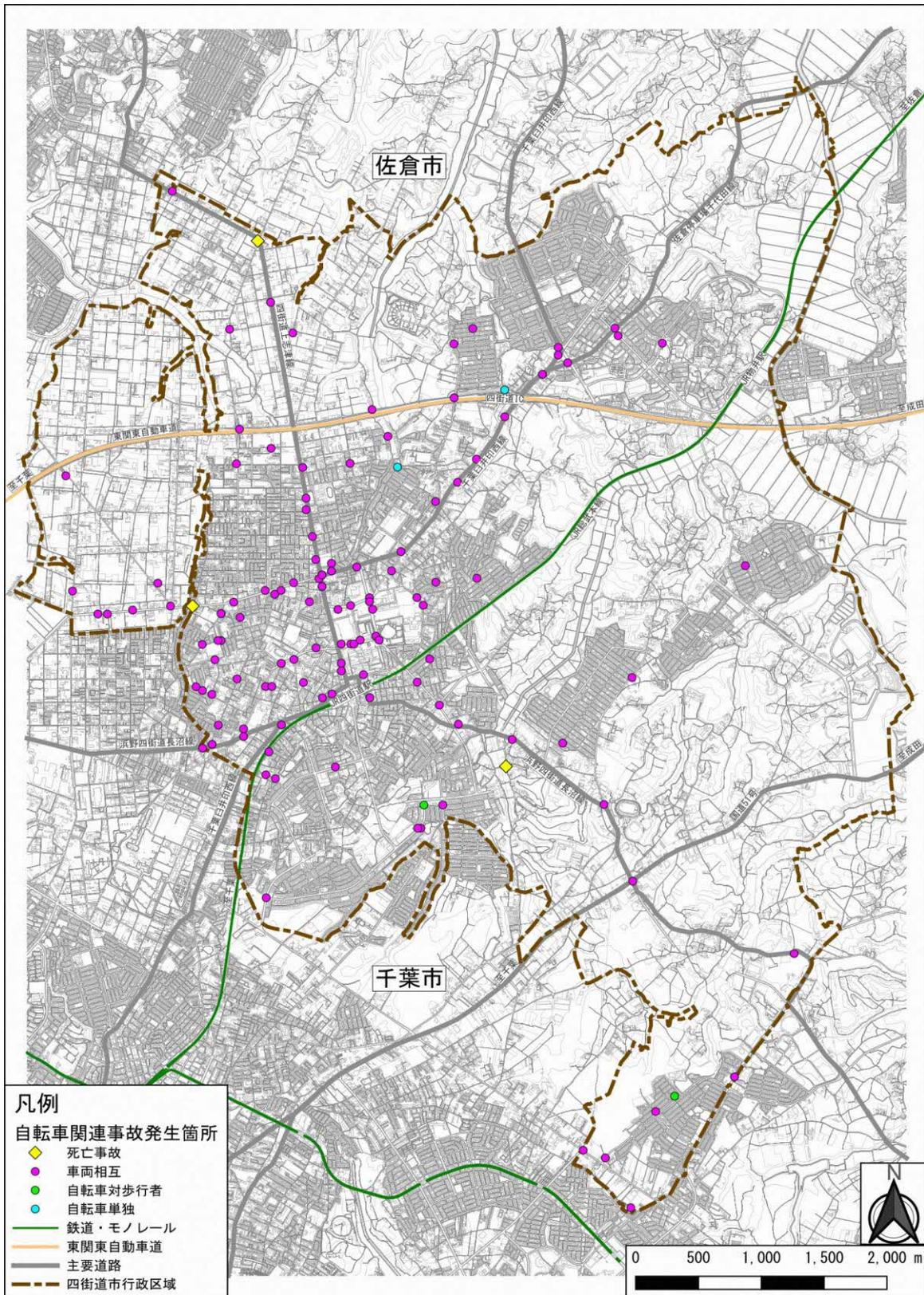
資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-13 中学校の自転車通学路

3) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故発生箇所

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



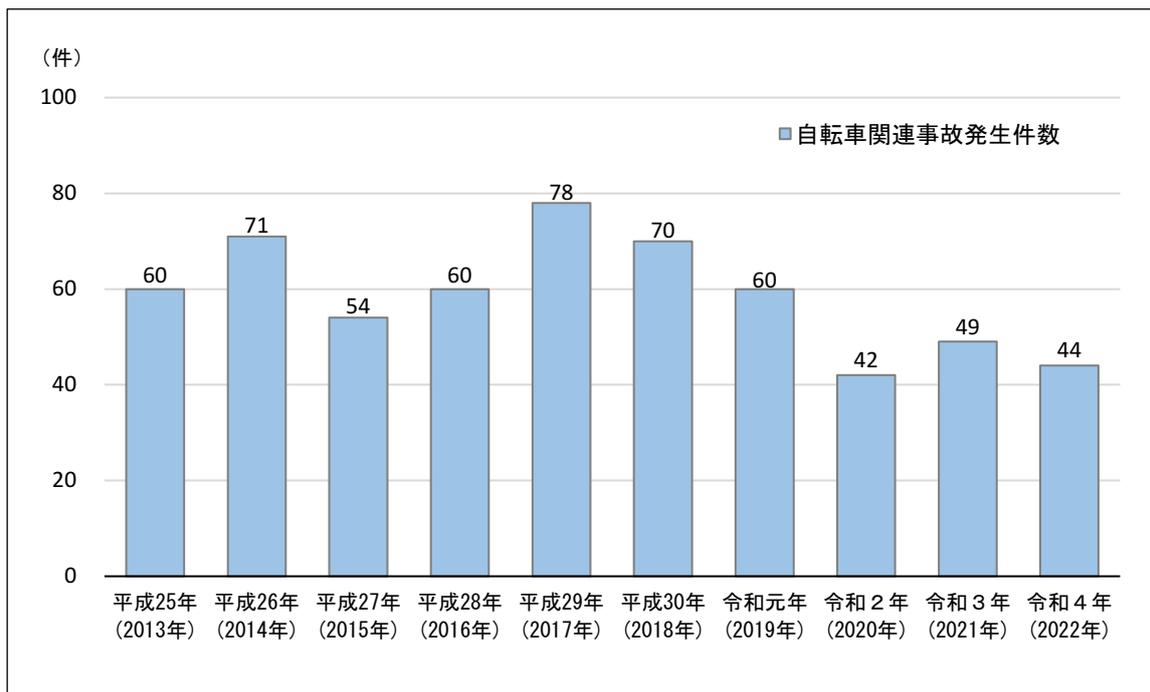
資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-14 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

## 2 自転車利用に関する現状

### ② 自転車関連事故の推移

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

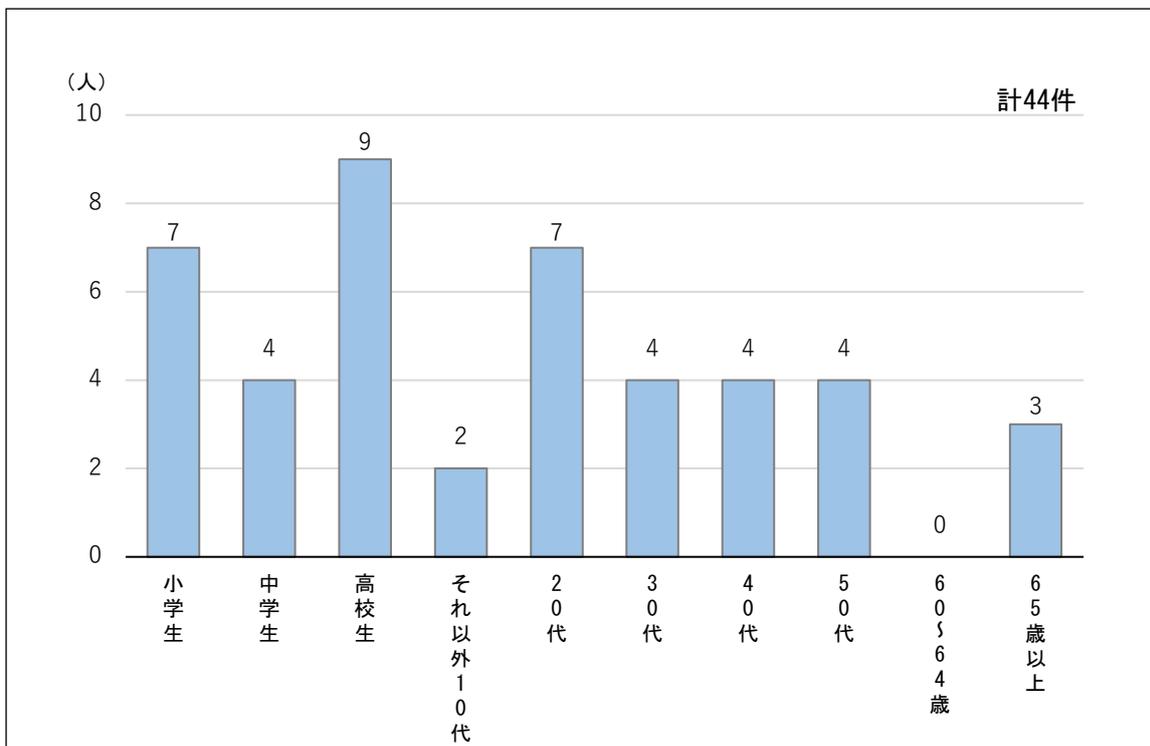


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2 - 15 自転車関連事故の推移

### ③ 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分

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



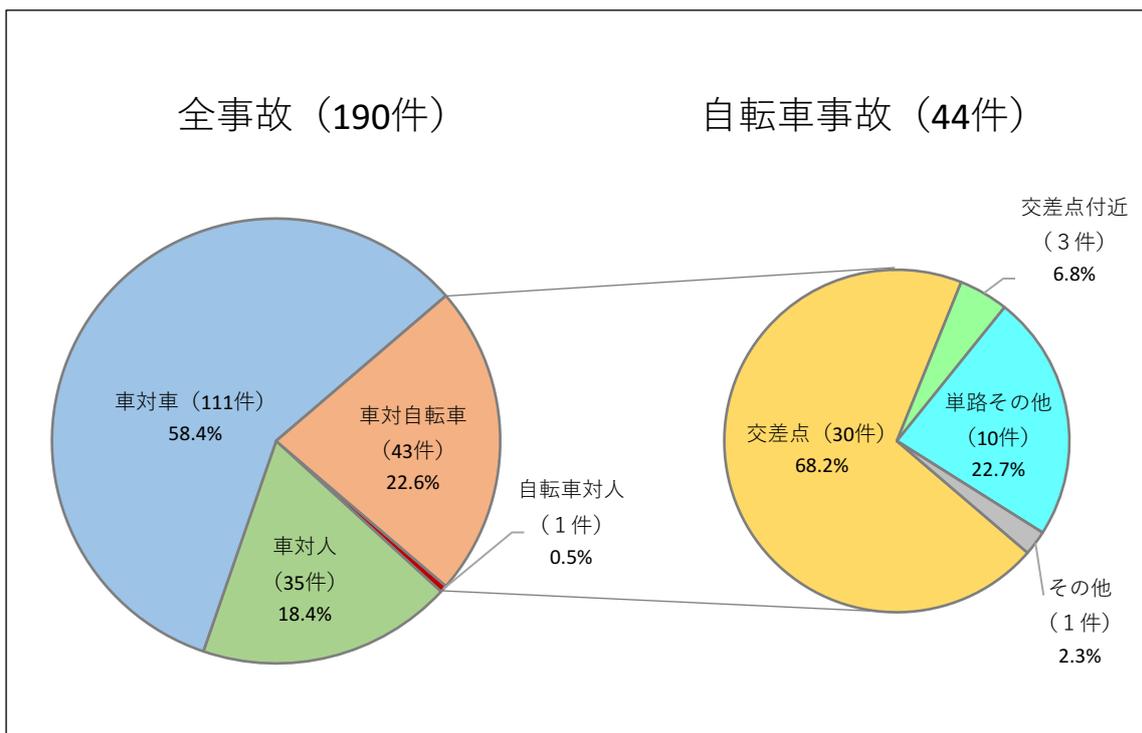
資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2 - 16 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分（令和 4 年）

## 2 自転車利用に関する現状

### ④ 自転車関連事故発生箇所の道路形状

令和4年において、市内で発生した190件の事故のうち、自転車に関連した事故は44件と2割程度を占めており、そのほとんどが交差点で発生しています。



出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

図2-17 自転車関連事故発生箇所の道路形状

### ⑤ 自転車関連事故の近隣都市との比較

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

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

出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

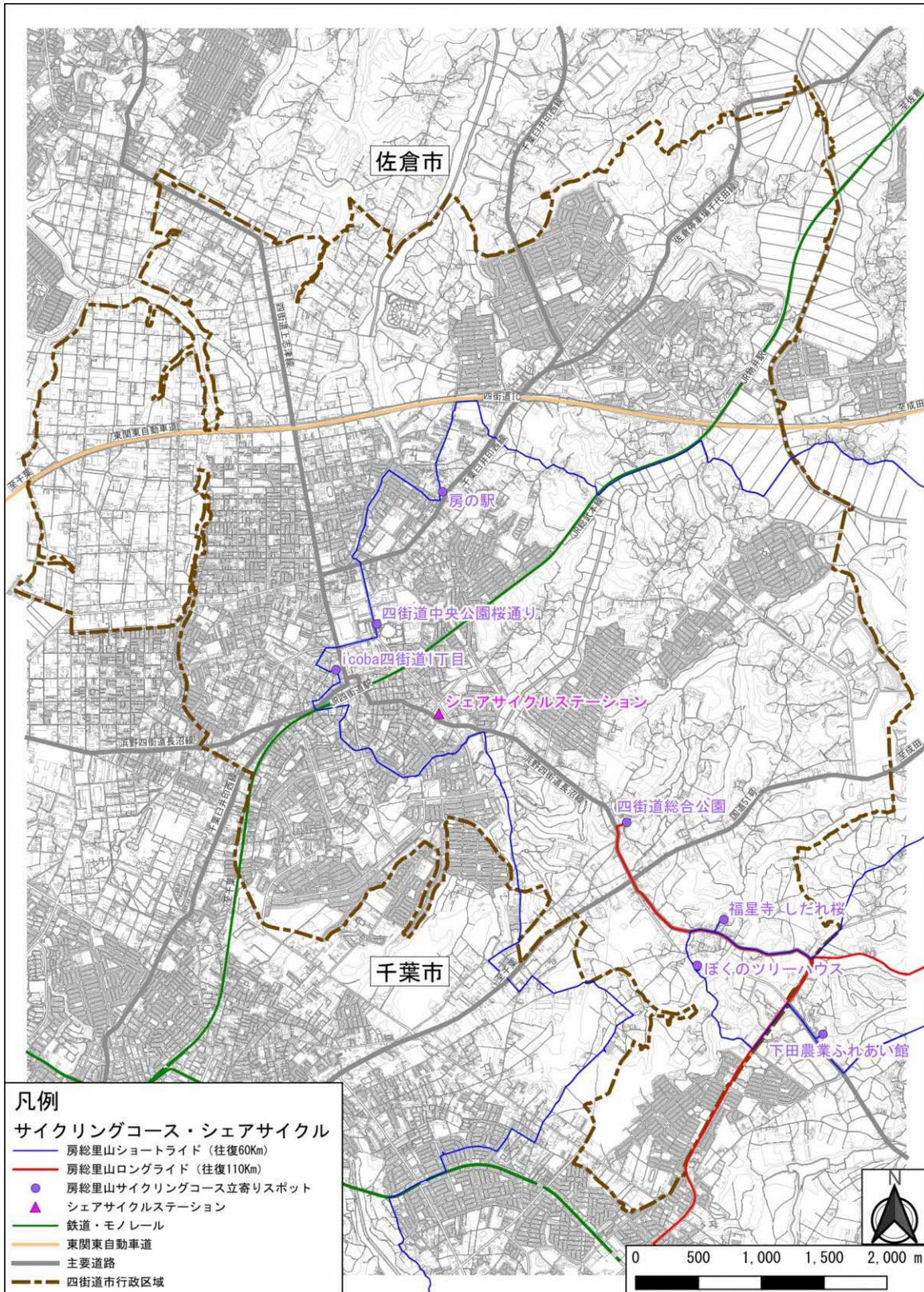
：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和4年1月1日時点）

表2-2 自転車関連事故の近隣都市との比較

4) サイクリングコース・シェアサイクルの現状

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

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



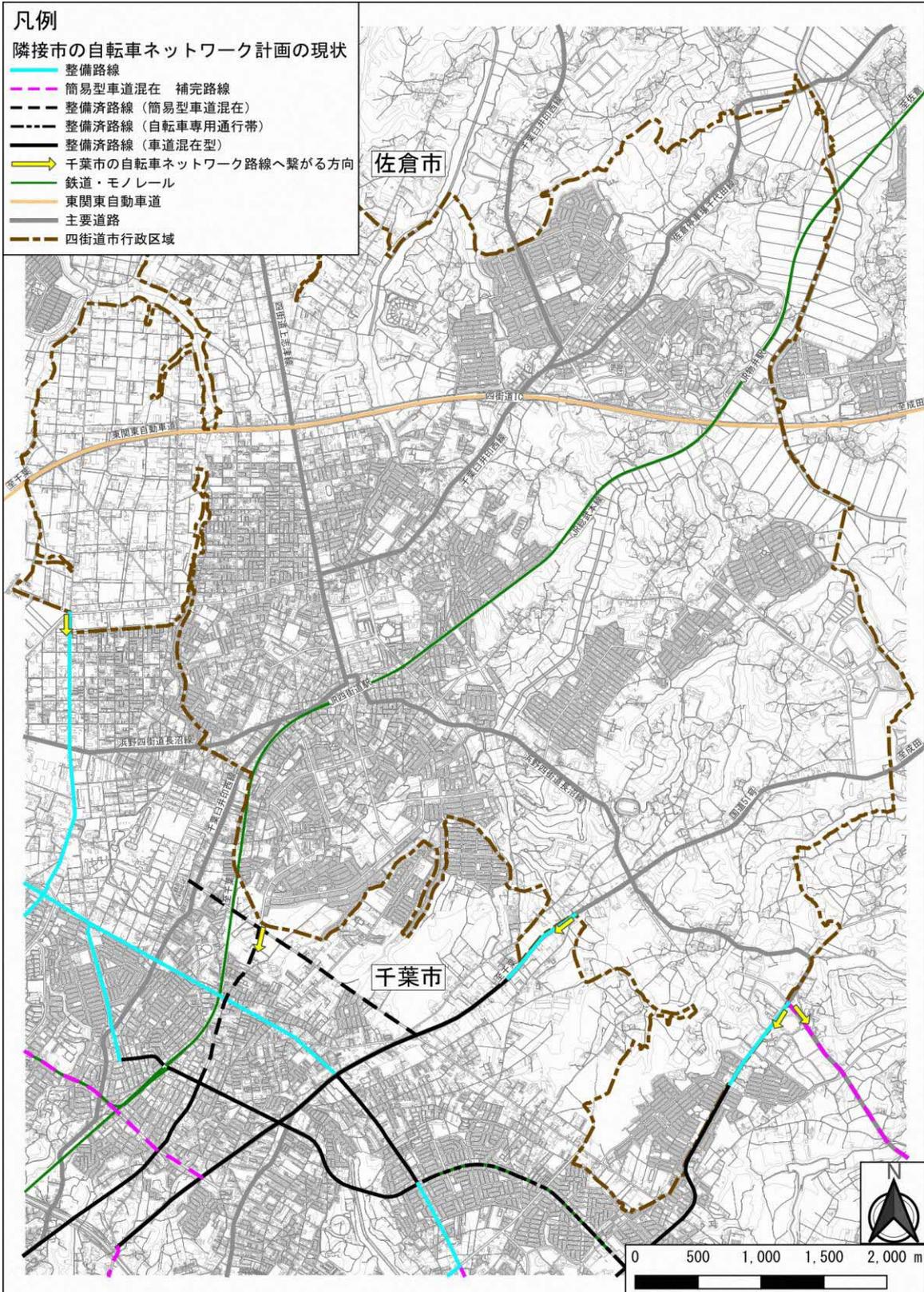
出典：「ツール・ド・ニッポン」ホームページ（平成31年時点）

図2-18 サイクリングコース・シェアサイクルの現状

5) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況

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

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



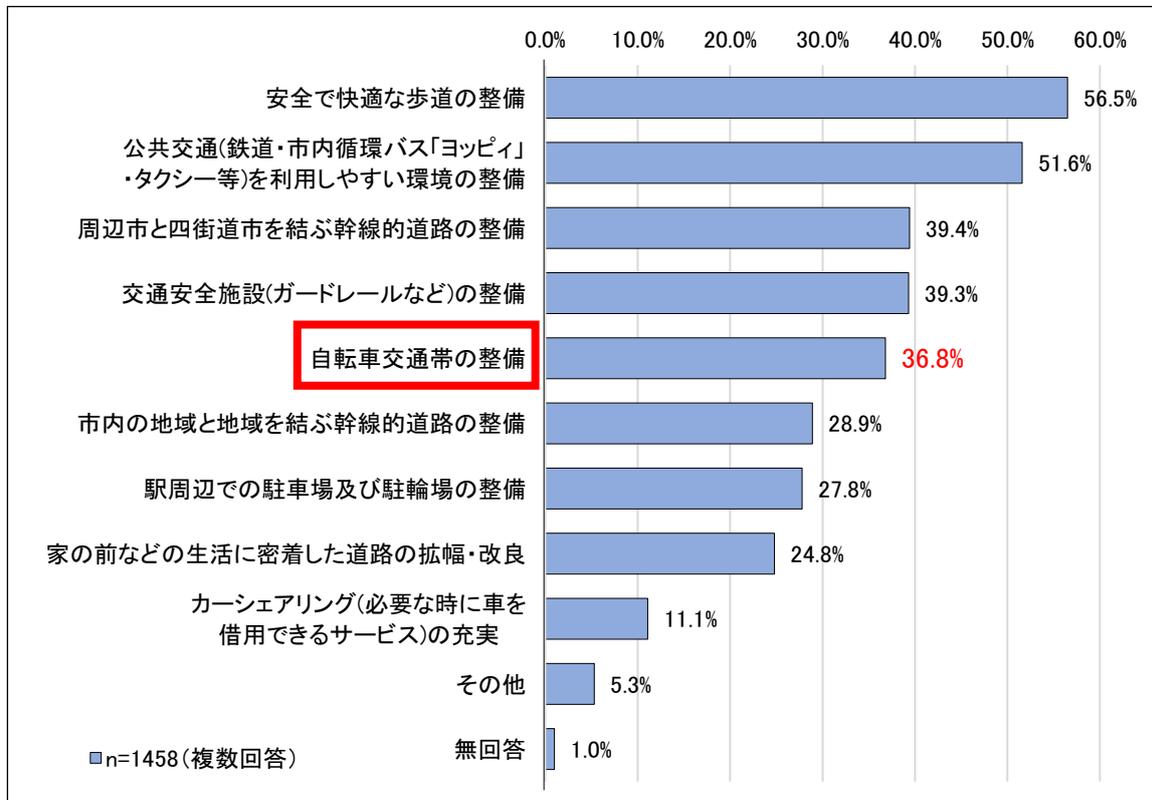
出典:「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版(令和5年2月時点)

図2-19 隣接市の自転車ネットワーク計画の現状

(3) その他の情報

1) 都市計画マスタープランに係る市民向けアンケート調査

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



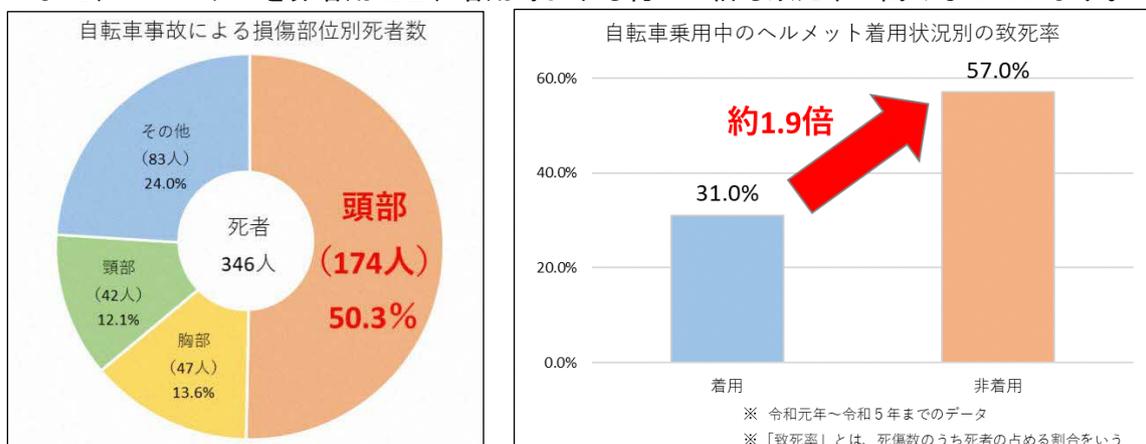
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和5年時点）

図2-20 市民の道路・交通機関の整備についての意見

2) ヘルメット着用努力義務化について

令和5年4月1日から、全ての自転車利用者に対して乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。全国で令和5年に自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の、約5割が頭部に致命傷を負っています。

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



出典：警察庁ホームページ・統計表・交通事故の特徴について（令和5年時点）

図2-21 自転車事故による損傷部位別死者数・ヘルメット着用状況別の致死率

コラム3

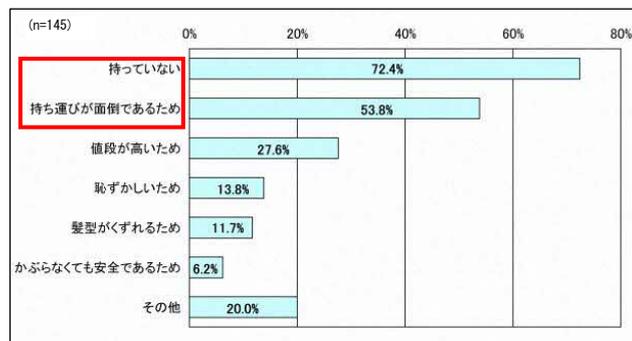
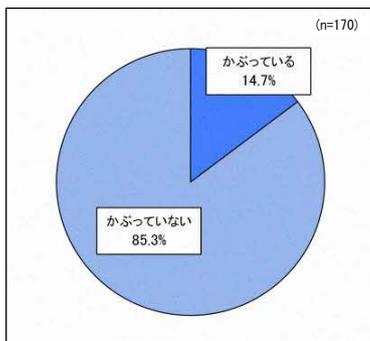
● 自転車ヘルメットの着用状況

自転車ヘルメット着用についてのアンケート調査

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

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

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



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

3) 自転車保険加入義務化について

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

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

**自転車保険(自転車損害賠償保険等)の種類と補償の対象**

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

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

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

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

賠償額  
9,521万円!

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

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

図2-22 自転車保険の種類と補償の対象

### 3 自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

#### (1) 自転車ネットワークに関する課題

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

現 状		課 題
・ 駅、学校、商業施設等への自転車通行空間がなく、安全性の確保ができていない。	➤	・ 施設と住居間を繋ぐ、自転車通行空間の安全性・快適性の確保が必要。
・ 主要道路では1日当たり4千台以上の交通量がある。 →P6	➤	・ 交通量の多い道路での歩行者と自転車の通行スペースの確保が必要。
・ 都市計画道路の整備済延長は全体の5割。 →P7	➤	・ 都市計画道路の未整備箇所における連続性の確保が必要。
・ 5つの中学校に自転車通学路がある。 →P15	➤	・ 主要な自転車通学路における安全性の確保が必要。
・ 自転車関連事故数の横ばい状態。 →P17	➤	・ 自転車関連事故の発生抑制となる整備が必要。
・ 交差点や交差点付近での事故が多い。 →P18	➤	
・ 3市連携事業の「房総里山サイクリングコース」が設定されている。 →P19	➤	・ サイクリングコースの安全性・快適性の確保が必要。
・ 千葉市の自転車ネットワーク路線へつながる道路が4か所ある。 →P20	➤	・ 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。
・ 自転車通行空間の整備の要望がある。 →P21	➤	・ 自転車通行空間の整備が必要。

(2) 自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

【基本方針】

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

**安全で快適な自転車通行空間の実現**

【目標】

前述の基本方針に基づき、当計画の目標を以下のとおり掲げます。

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

## 4 路線の選定

### (1) 路線の選定方法

「安全で快適な自転車通行空間の実現」という目標を達成するために本市の自転車ネットワーク路線は、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）』による考え方を参考に、以下に該当する路線を選定します。

- ① 公共公益施設・学校・地域の核となる商業施設・スポーツ関連施設等の人が集まる施設や主な居住地区間を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間等を確保する必要がある路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進すべき路線（サイクリングコース含む）
- ⑤ 沿道で新たに集客施設の立地が計画される路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦ 都市の骨格を形成する都市計画道路
- ⑧ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

### (2) 路線の選定結果

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

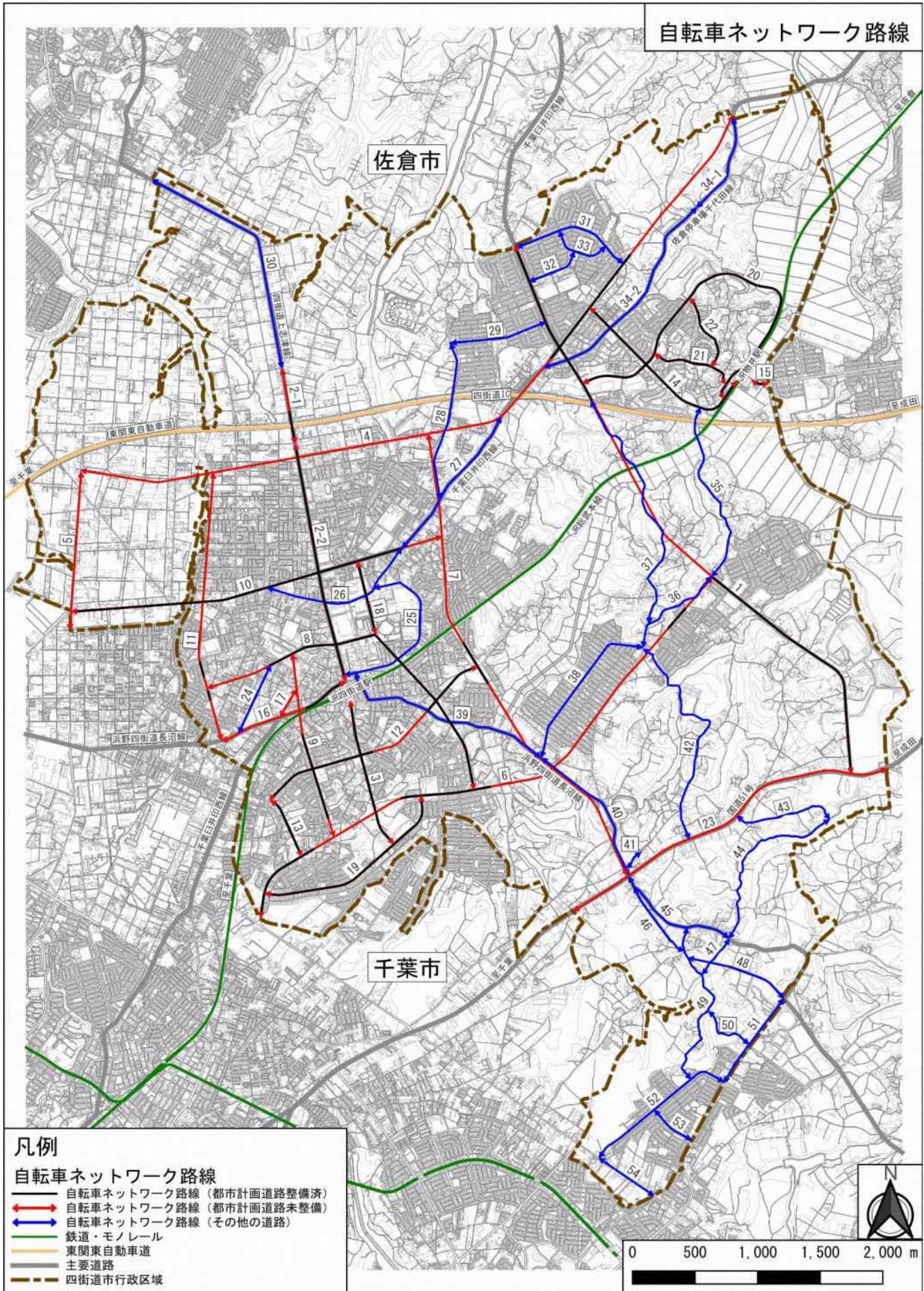


図 4-1 自転車ネットワーク路線図

4 路線の選定

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

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

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

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

注1：路線全体の標準幅員を示す。

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

表4-1 自転車ネットワーク路線一覧表

## 5 自転車通行空間の整備形態

### (1) 整備形態の考え方

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

- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月国土交通省・警察庁）  
（以下、「ガイドライン」という。）による区分目安
- ・道路構造令等の関係法令への準拠
- ・隣接市の自転車通行空間の整備状況
- ・可能な限り自転車と自動車を分離する

### (2) 整備形態の選定方法

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

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

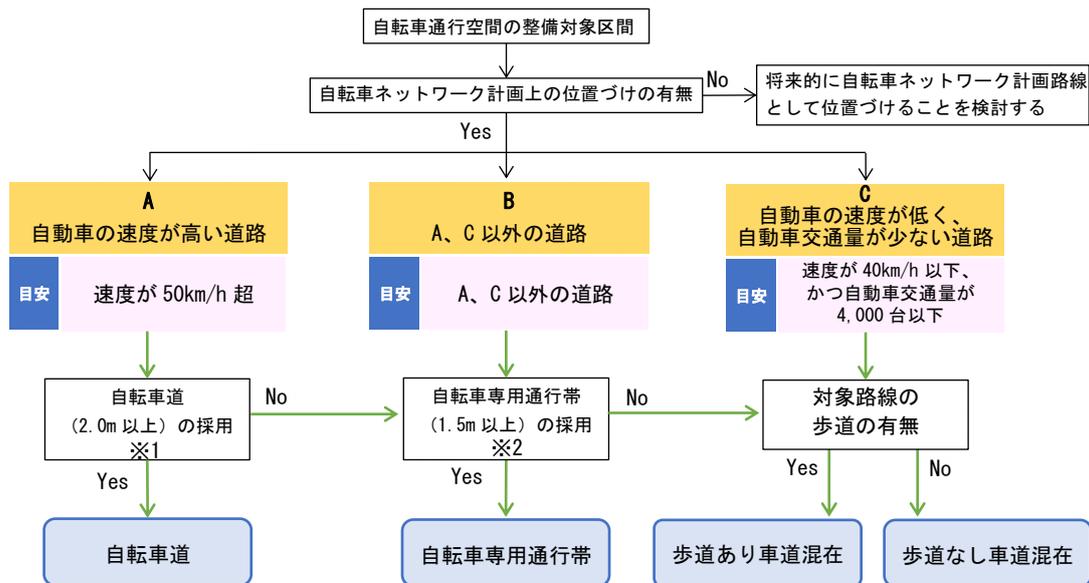
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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

表5-1 整備形態の基本形

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

【 整備形態選定フロー 】



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

図5-1 整備形態選定フロー

(3) 整備形態の選定結果

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

都市計画道路については、完成後の道路幅員を考慮して整備形態を定めています。

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

5 自転車通行空間の整備形態

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

※枝番がある路線は、その路線の一部区間を示します。

図5-2 自転車ネットワーク路線の整備形態区分表

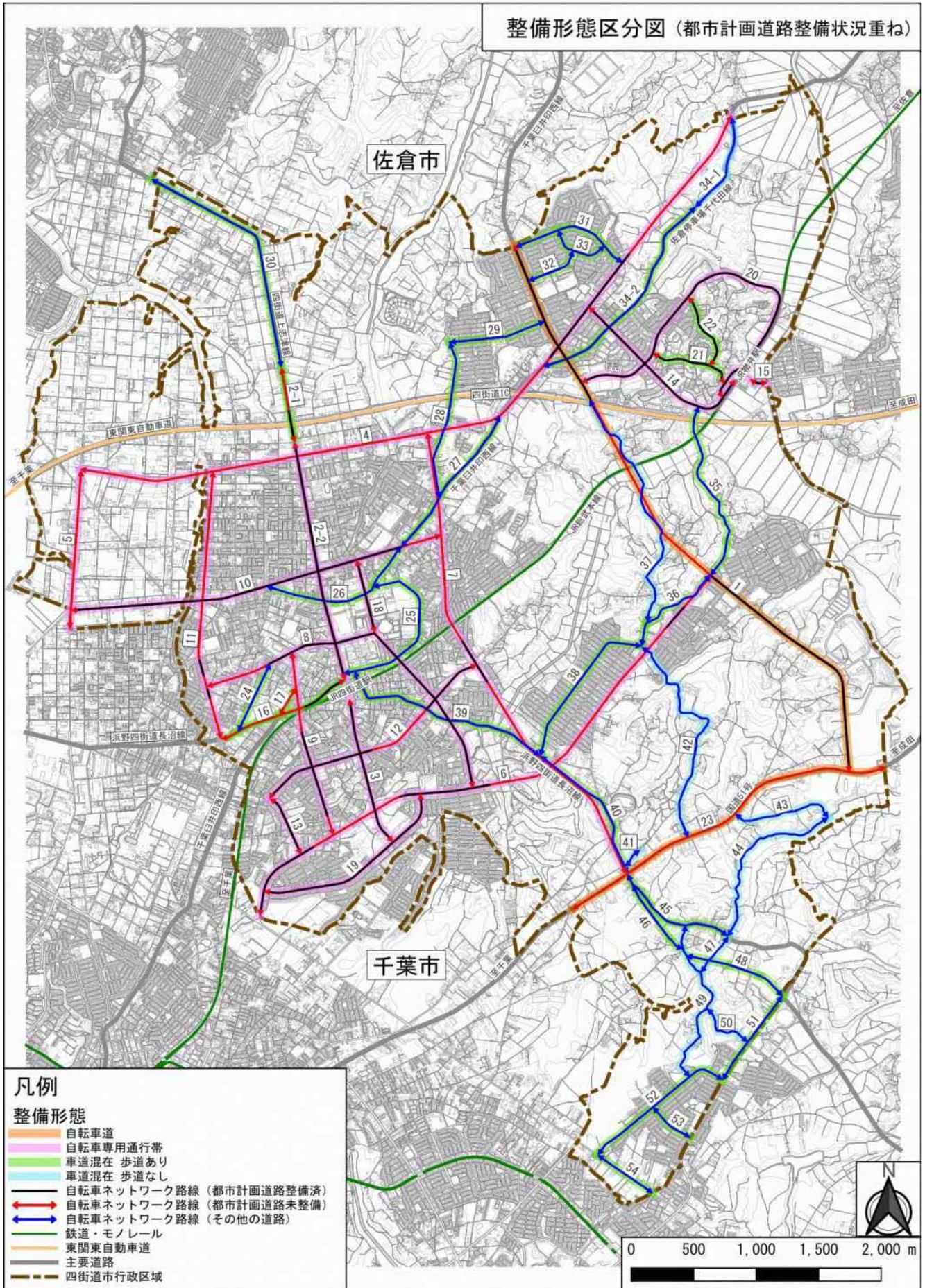


図 5-3 整備形態区分図

5 自転車通行空間の整備形態

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

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

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

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

注1：路線全体の標準幅員を示す。

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

表5-2 自転車ネットワーク路線別整備形態一覧表

(4) 整備の基本イメージ

自転車通行空間の整備形態ごとの標準となる整備イメージは、次のとおりです。

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

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

① 自転車道

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

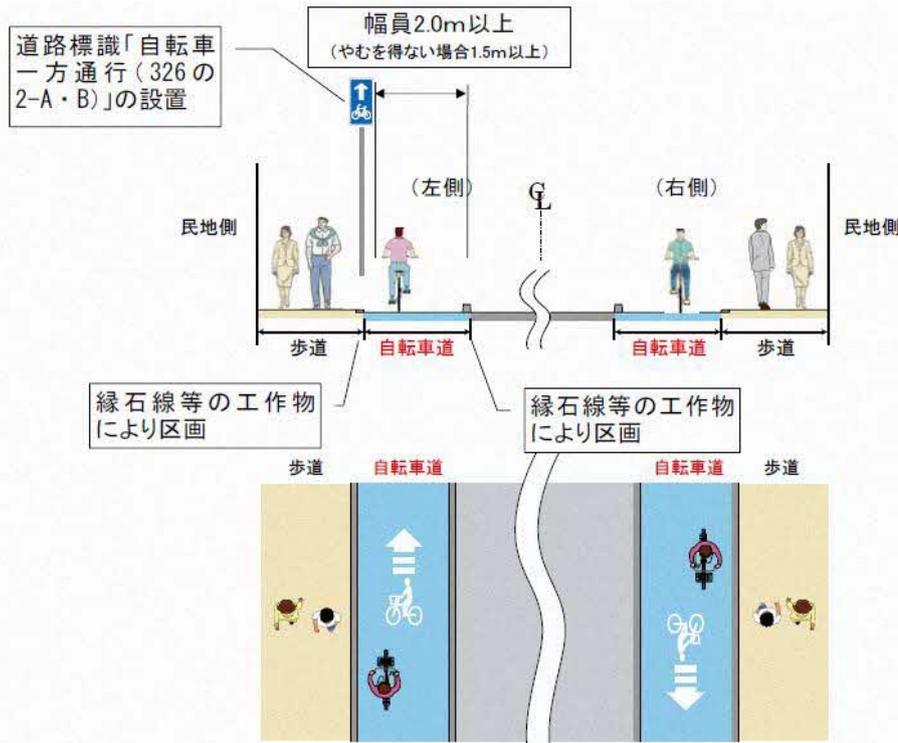
図 5 - 4 自転車道について

標準構造

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

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

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



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

図 5 - 5 自転車道標準構造

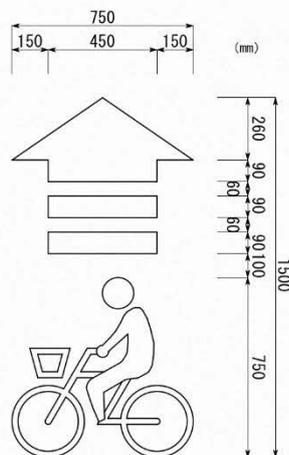


図 5 - 6 ピクトグラム

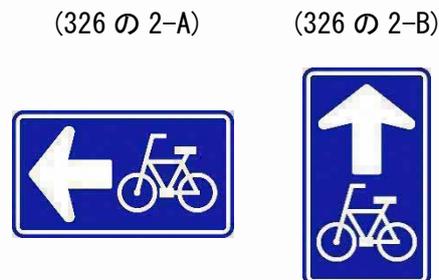


図 5 - 7 道路標識 自転車一方通行

② 自転車専用通行帯

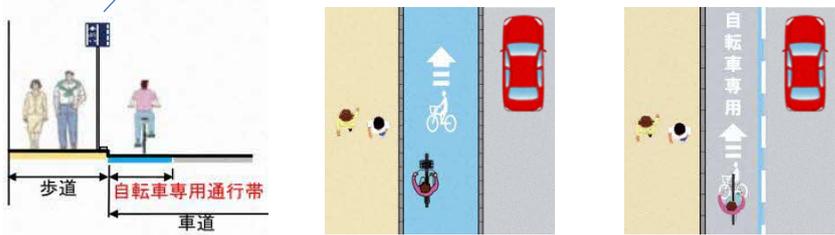
自転車専用通行帯	
整備 イメージ	<p style="text-align: center;">道路標識 「普通自転車専用通行帯」 327の4の2</p>  <p style="text-align: center;">※自転車専用通行帯の幅の全部      ※自転車専用通行帯の幅の一部</p> <p style="text-align: center;">出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）国土交通省・警察庁</p>
整備 事例	 <p style="text-align: center;">出典：（左）千葉市ホームページ・自転車走行環境に関する取り組み（令和6年2月取得） ：（右）長野市ホームページ・自転車通行環境の整備について（令和6年2月取得）</p>
通行 方法	<p>一方通行（車道の左側通行）</p>
特徴	<p>車道で自動車と同方向に一方通行であるため、自転車通行の安全性が高いが、駐停車車両により走行が妨げられやすい。</p>

図5-8 自転車専用通行帯について



図5-9 道路標識 普通自転車専用通行帯(327の4の2)

標準構造

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

幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上確保するものとします。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で側溝等の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m以上確保するものとします。

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

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

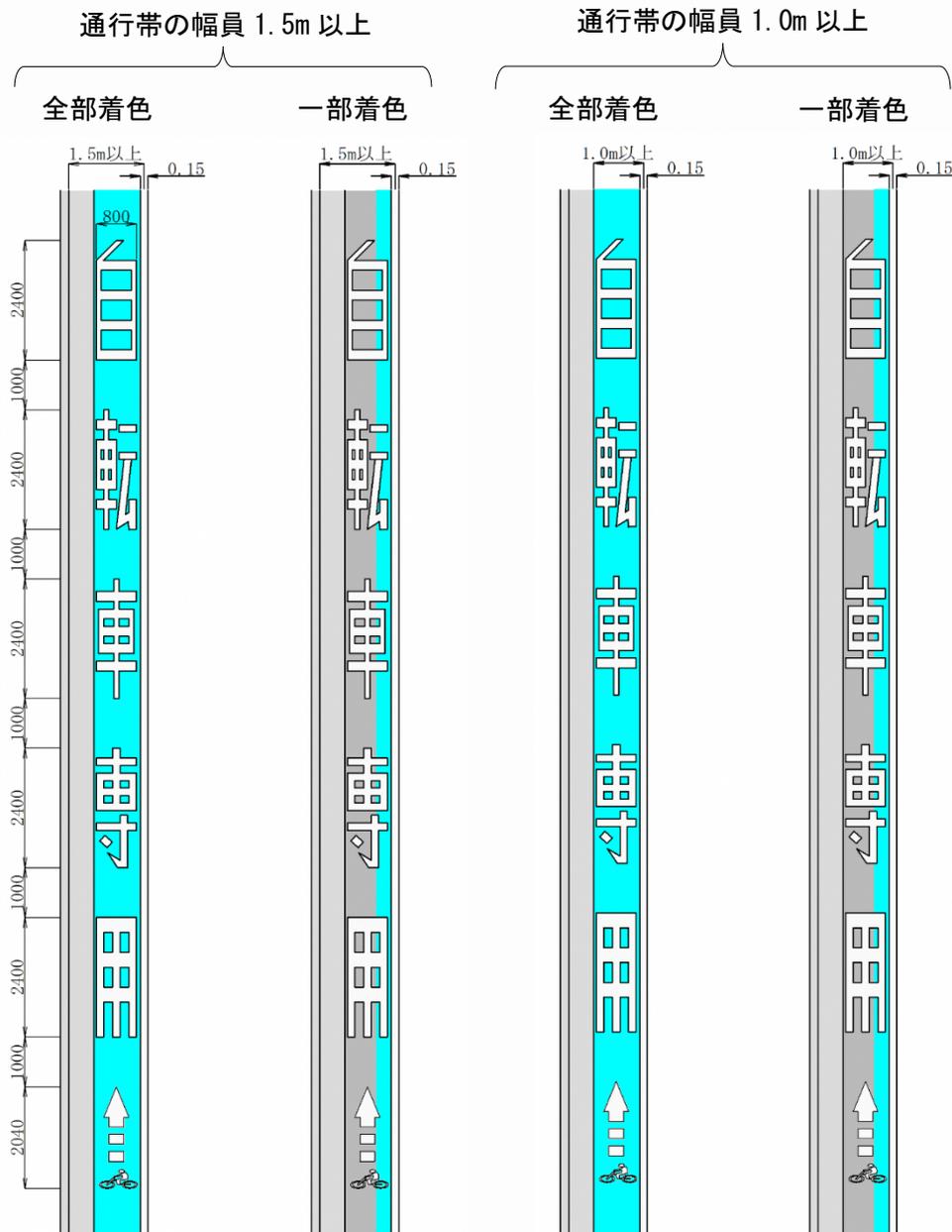


図5-10 自転車専用通行帯標準構造

③ 車道混在（歩道のある道路）

車道混在（歩道のある道路）	
整備 イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> </div> </div> <p>出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁</p>
整備 事例	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> </div> <p>出典：（左）流山市自転車ネットワーク計画・整備形態（令和 3 年 6 月取得）                  （右）千葉市ホームページ・自転車走行環境に関する取り組み（令和 6 年 2 月取得）</p>
通行 方法	一方通行（車道の左側通行）
特徴	整備が容易で通行方法の周知に効果的だが、幅員の狭い道路では自動車との接触の危険性があり、駐停車車両により走行が妨げられやすい。

図 5-11 車両混在（歩道のある道路）について

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

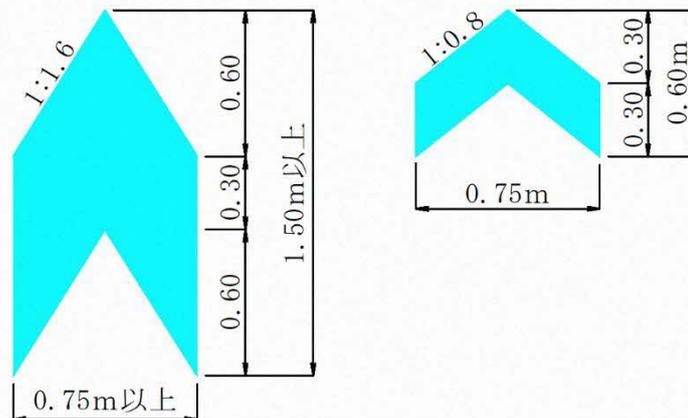
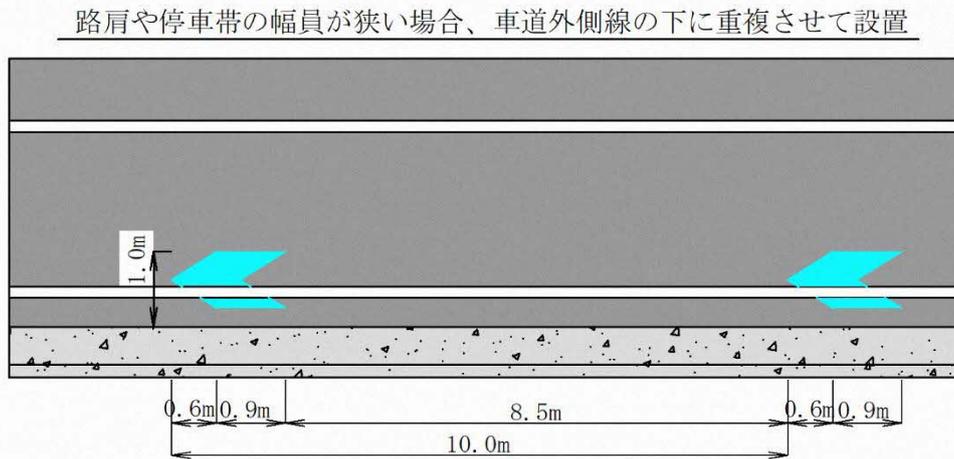
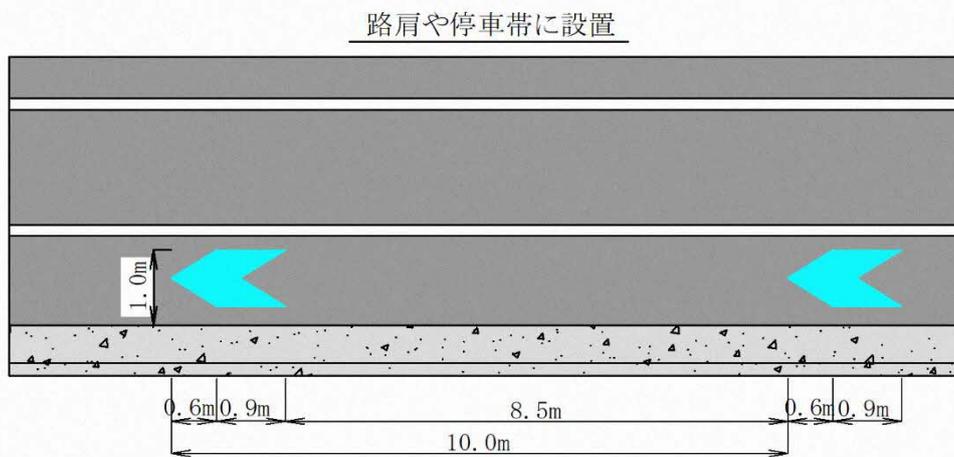
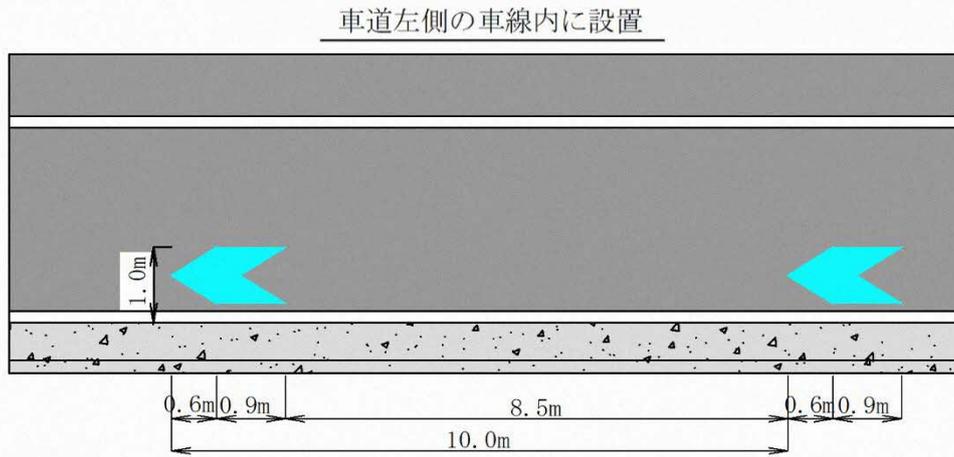


図 5-12 矢羽根標準構造（左：標準仕様 右：コンパクト仕様）

標準構造（歩道のある道路）



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

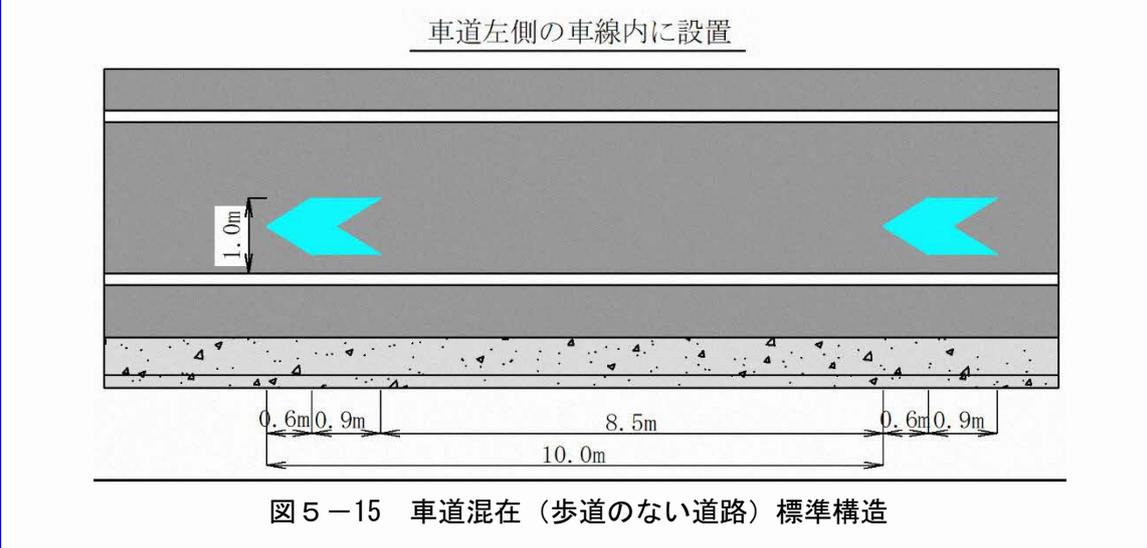
図 5 - 13 車道混在（歩道のある道路）標準構造

④ 車道混在（歩道のない道路）

車道混在（歩道のない道路）	
整備 イメージ	<div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>路側帯 車道</p> </div> <p style="text-align: center;">出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁</p>
整備 事例	<p style="text-align: center;">出典：（左）四街道市内・南波佐間（令和 5 年 6 月撮影） ：（右）長野市ホームページ・自転車通行環境の整備について（令和 6 年 2 月取得）</p>
通行 方法	一方通行（車道の左側通行）
特徴	整備が容易で通行方法の周知に効果的だが、幅員の狭い道路では歩行者や自動車との接触の危険性があり、駐停車車両により走行が妨げられやすい。

図 5-14 車道混在（歩道のない道路）について

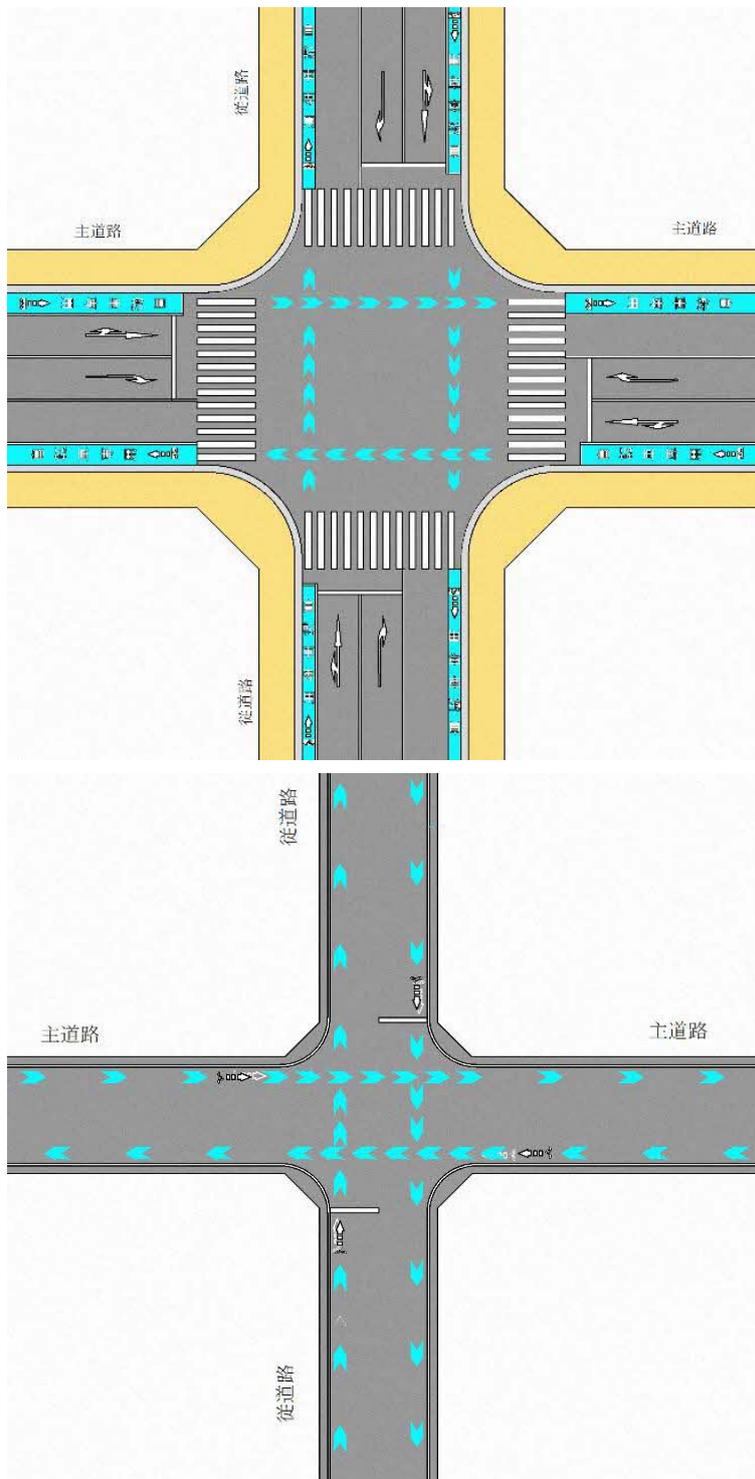
標準構造（歩道のない道路）



(5) 特殊部の基本的な考え方

① 交差点部（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）

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



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

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

## ② アンダーパス（オーバース）

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

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



四街道市内・中央名和通りアンダーパス（令和6年1月撮影）

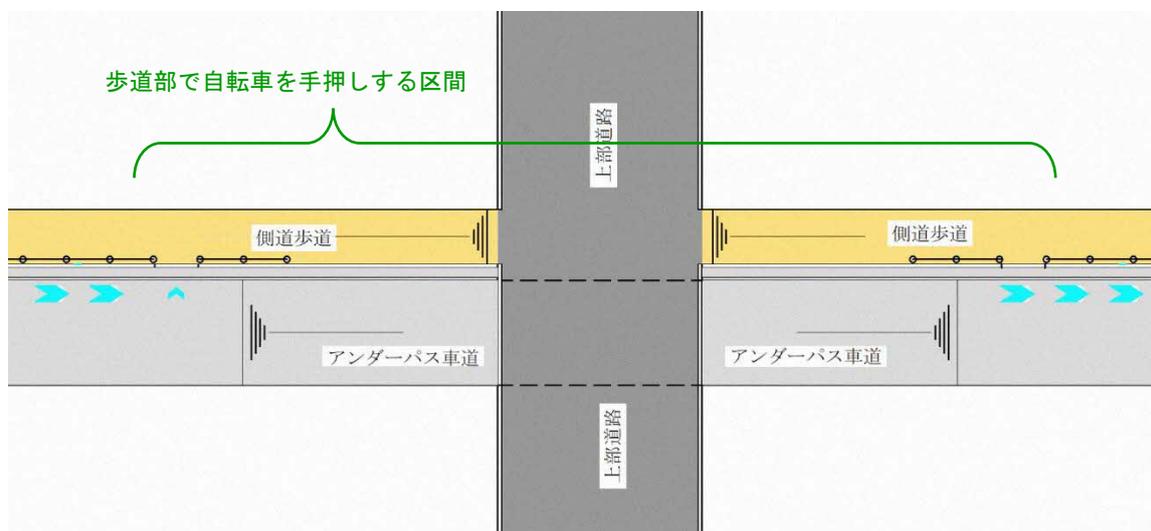


図5-17 アンダーパスのイメージ図

## ③ 橋梁部

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

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



四街道市内・内黒田橋橋梁部（令和6年4月撮影）

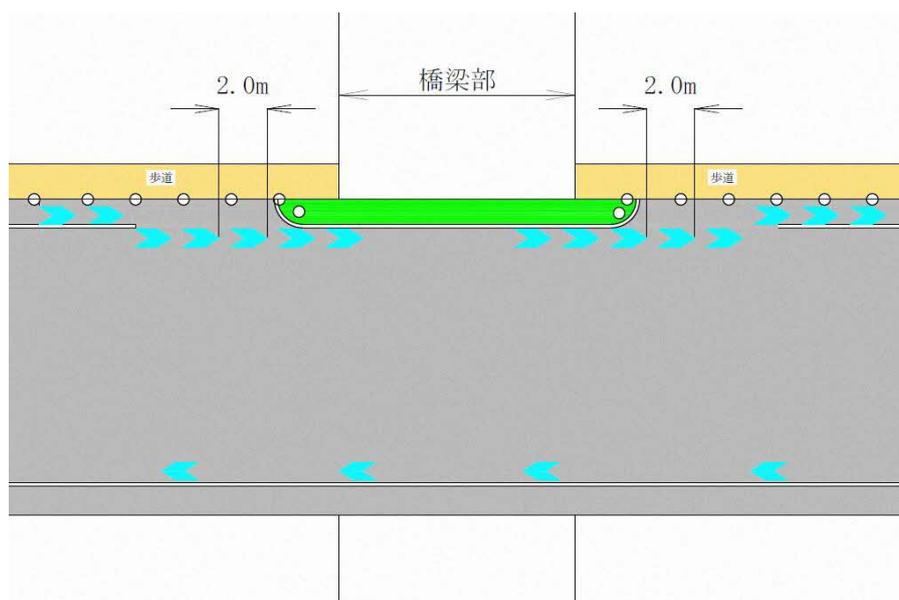
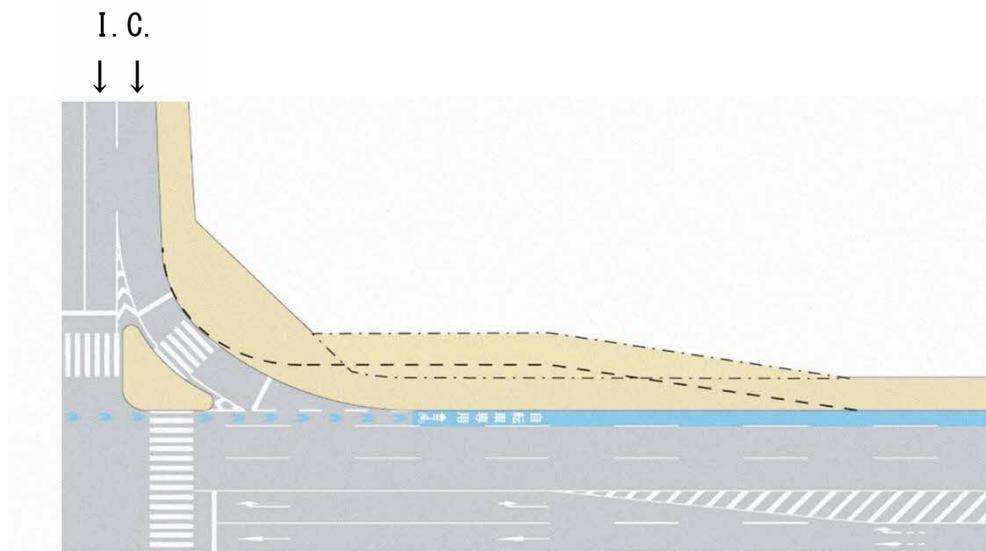


図5-18 橋梁部のイメージ図

## ④ インターチェンジ付近

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

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



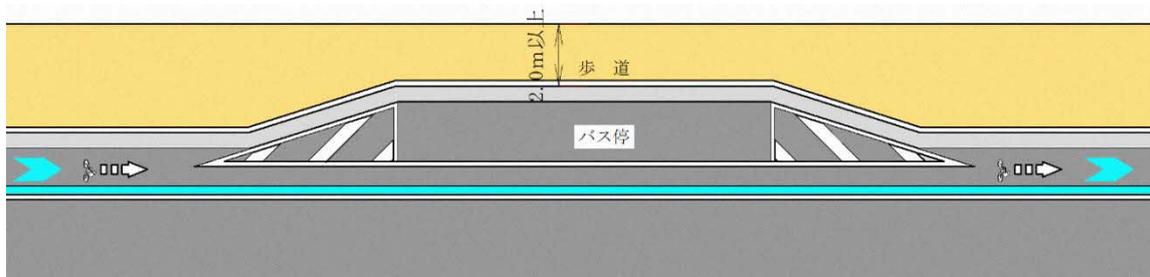
参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁

図 5-19 インターチェンジ降り口のイメージ図

⑤ バス停部

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

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



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

図 5-20 バス停部（バスベイ型）のイメージ図

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



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

図 5-21 バス停部（ストレート型）のイメージ図

## 6 優先整備路線の選定

### (1) 優先整備路線の選定基準

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

優先整備路線以外の路線については、順次整備を進めるものとします。

優先整備路線は、次の3つの視点に基づいて選定します。

#### ○ 主要施設を繋ぐ路線

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

#### ○ 自転車関連事故が多発している路線

自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保します。

#### ○ 都市計画道路が整備済みまたは短中期で整備完了が見込める路線

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

## 6 優先整備路線の選定

### (2) 優先整備路線の選定結果

優先整備路線の選定基準を踏まえ、次図のとおり優先整備路線を選定します。

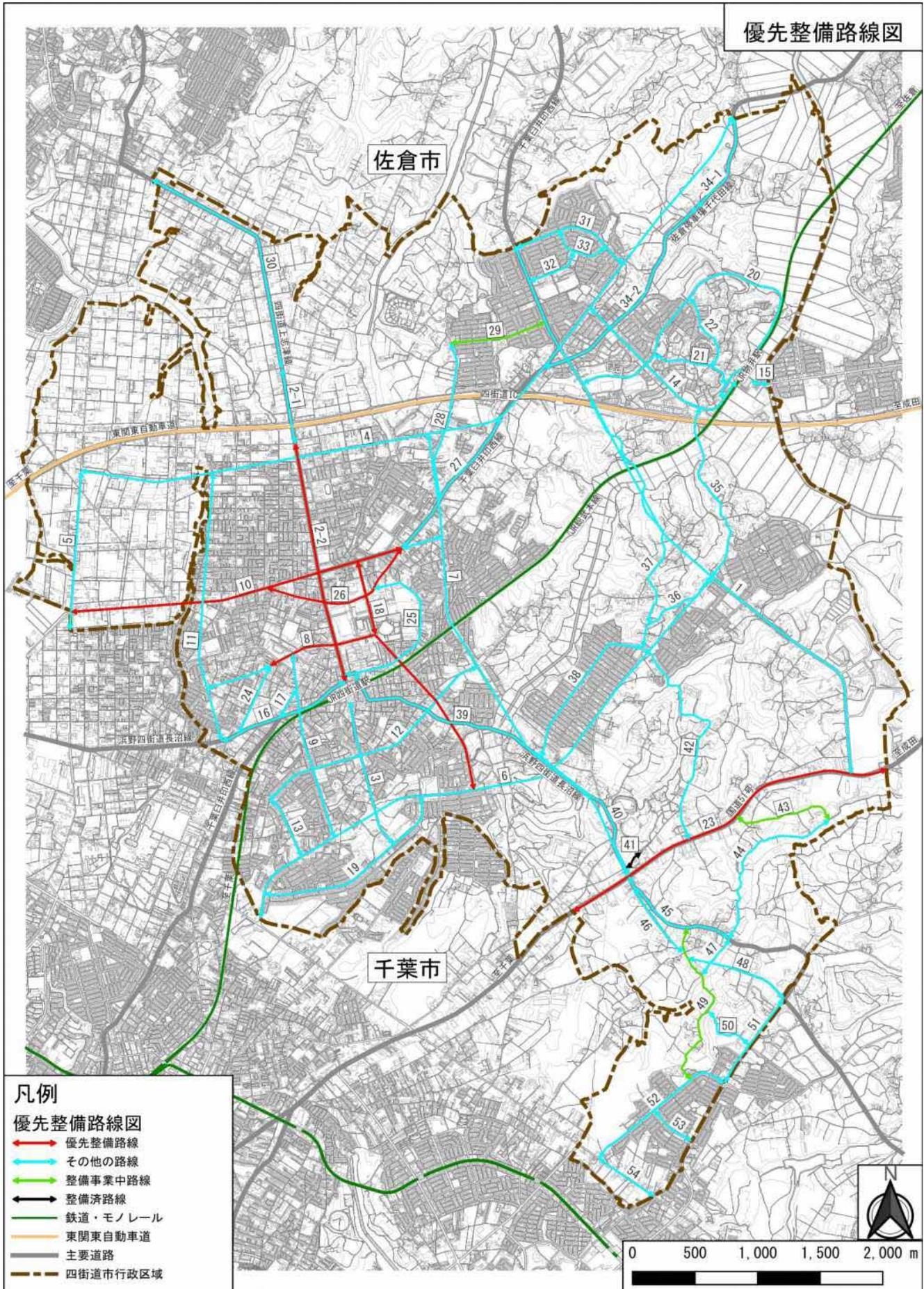


図6-1 優先整備路線図

6 優先整備路線の選定

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

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

※No.24以降の県道の道路幅員及び延長は、GISデータより測定

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

注1 : 路線全体の標準幅員を示す。

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

表6-1 自転車ネットワーク路線一覧表(自転車通行空間整備の優先性を表記)

## 6 優先整備路線の選定

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

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

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

表 6 - 2 管理者別 自転車通行空間の優先整備路線

## 7 計画の推進体制と評価及び見直し

### (1) 計画の推進体制

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

### (2) 自転車ネットワーク計画の評価及び見直し

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

## 付録 用語集

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

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

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

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

四街道市自転車ネットワーク計画

令和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

