

## 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）

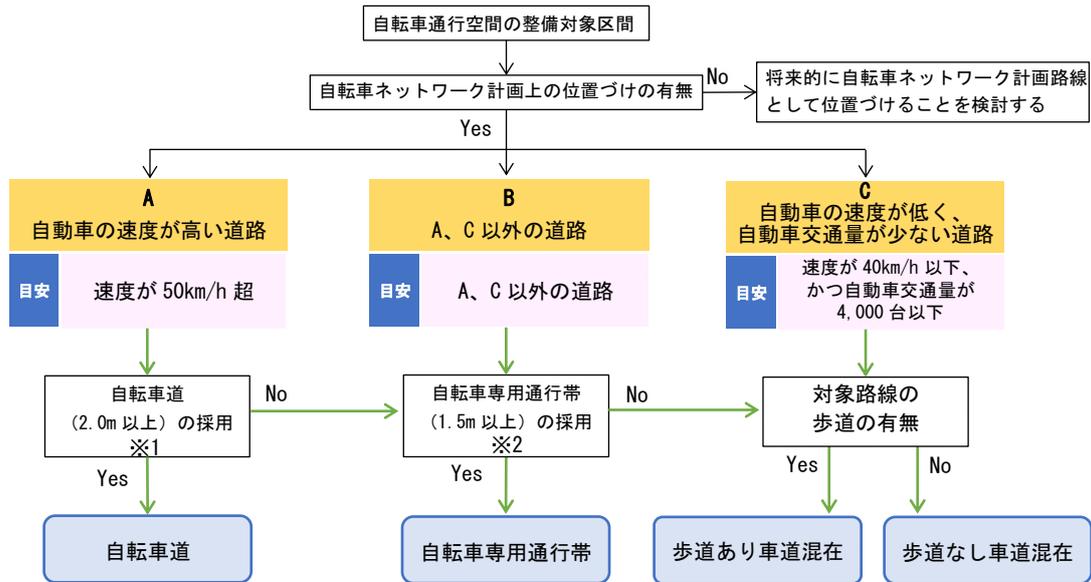
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯</p> <p>道路標識等を設置</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 車道 (矢羽根)</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p>	<p>路側帯 車道 (矢羽根)</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>路側帯 車道</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

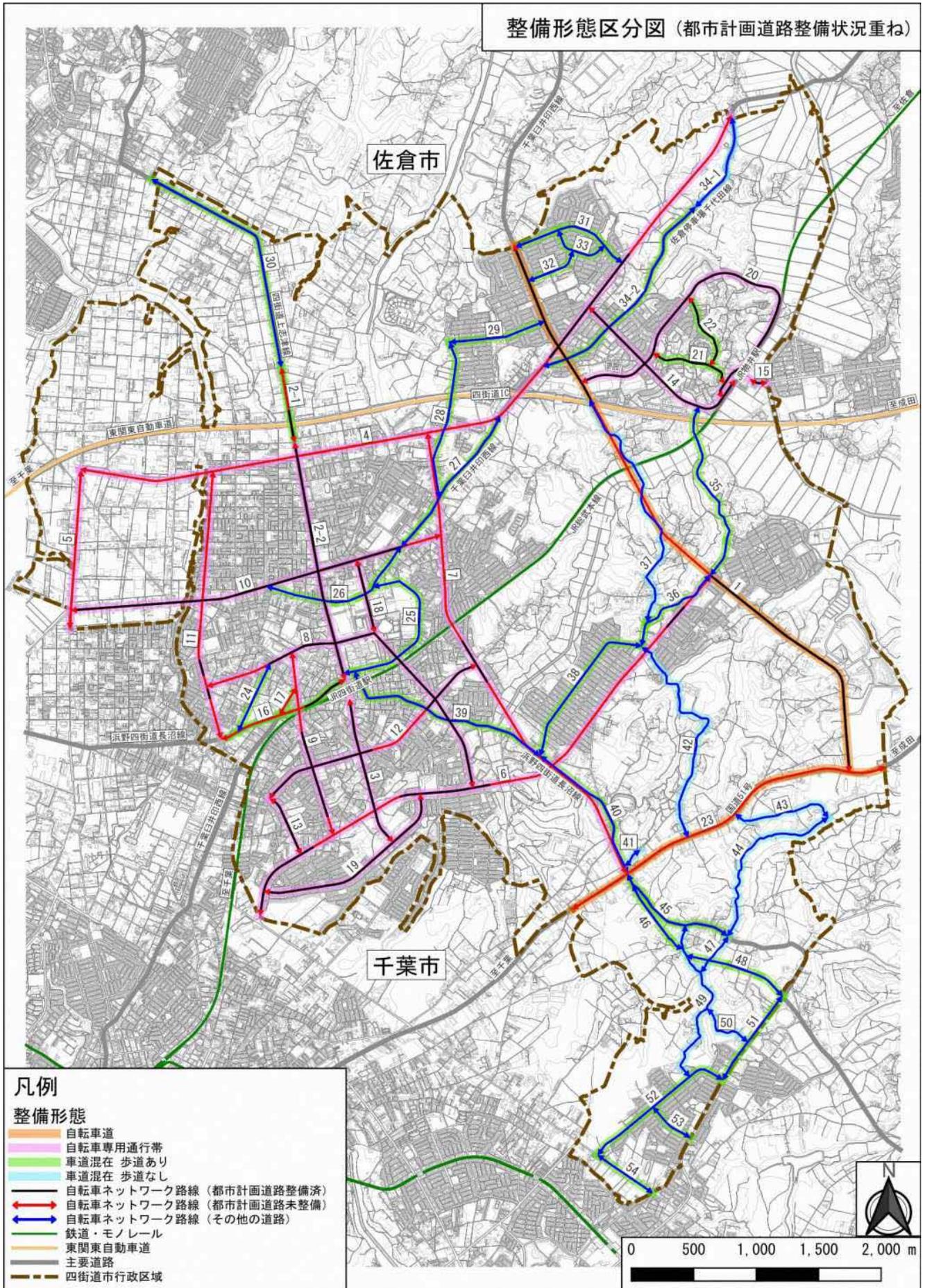


図 5-3 整備形態区分図

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

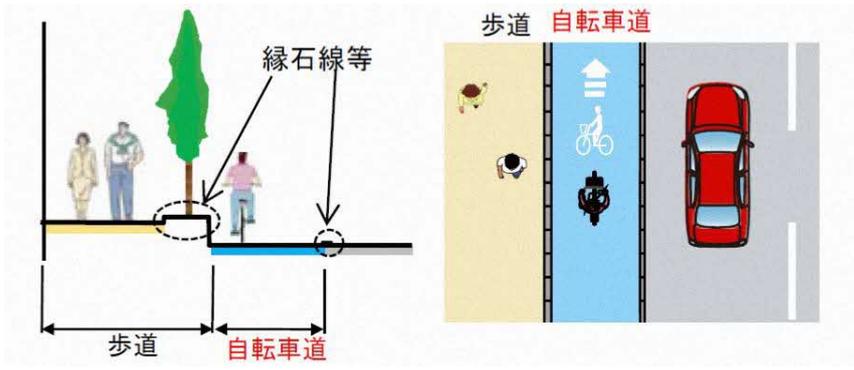
自転車道	
整備イメージ	 <p style="text-align: center;">出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁</p>
整備事例	 <p style="text-align: center;">川崎市内（令和 6 年 4 月撮影）</p>
通行方法	一方通行（左側通行）
特徴	構造分離されているため安全性・快適性が高いが、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便になることもある。

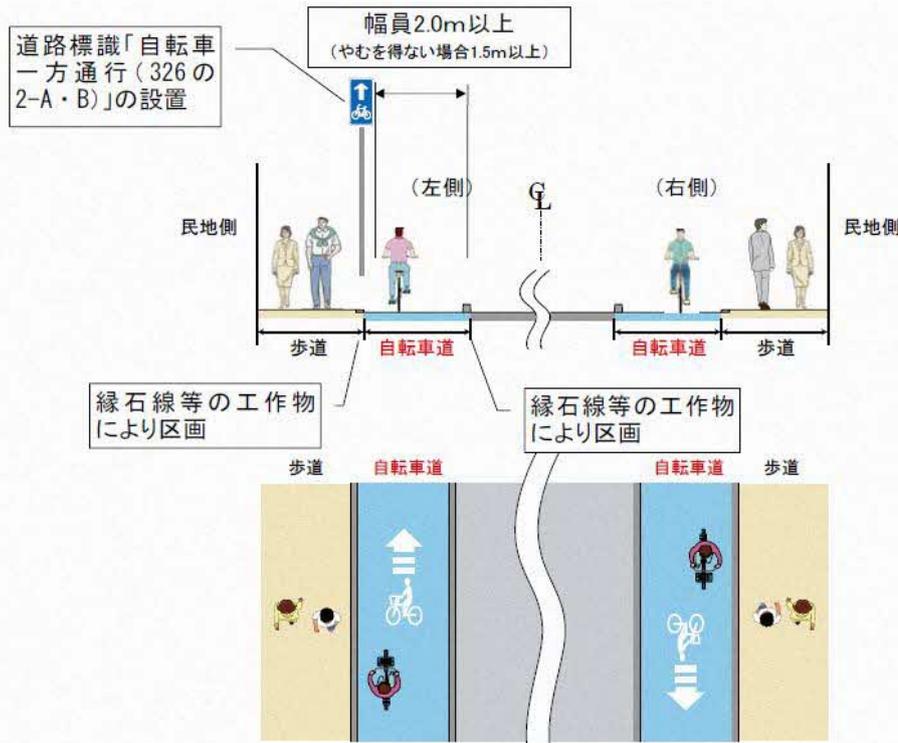
図 5 - 4 自転車道について

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

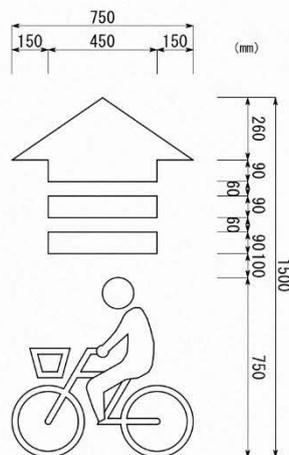


図5-6 ピクトグラム

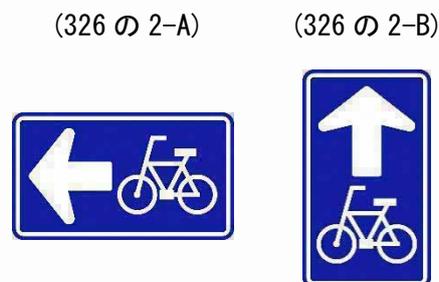


図5-7 道路標識 自転車一方通行

② 自転車専用通行帯

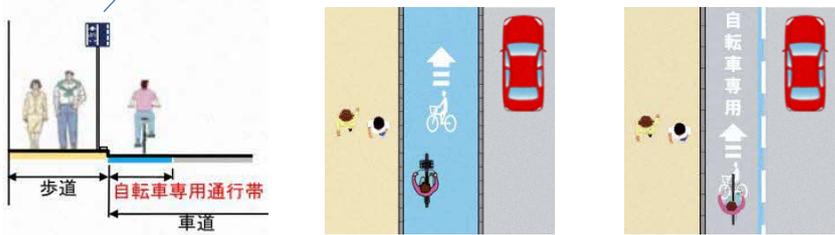
自転車専用通行帯	
整備 イメージ	<p style="text-align: center;">道路標識 「普通自転車専用通行帯」 327の4の2</p>  <p style="text-align: center;">※自転車専用通行帯の幅の全部      ※自転車専用通行帯の幅の一部</p> <p style="text-align: center;">出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）国土交通省・警察庁</p>
整備 事例	 <p style="text-align: center;">出典：（左）千葉市ホームページ・自転車走行環境に関する取り組み（令和6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。

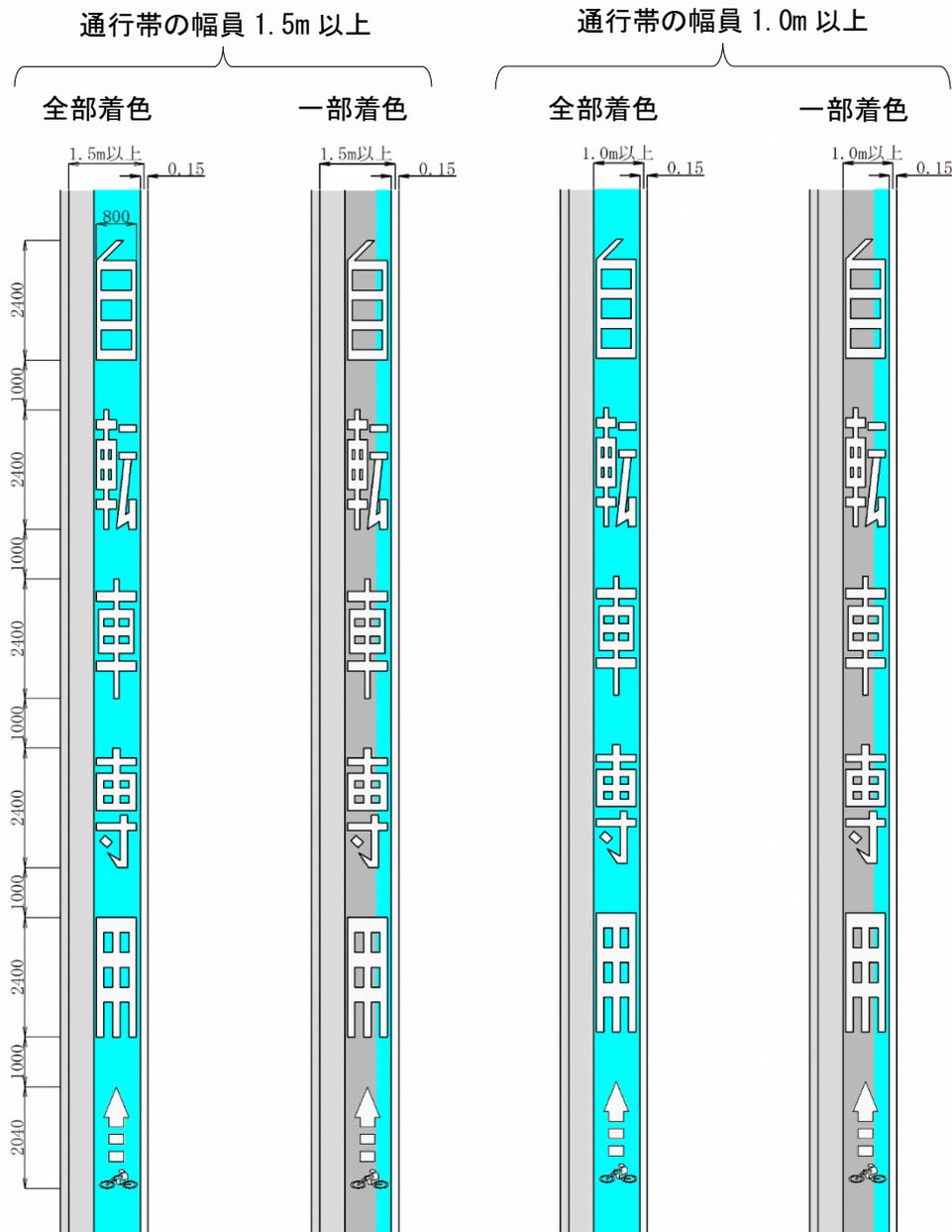


図5-10 自転車専用通行帯標準構造

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> </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	<p>一方通行（車道の左側通行）</p>
特徴	<p>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。</p>

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。

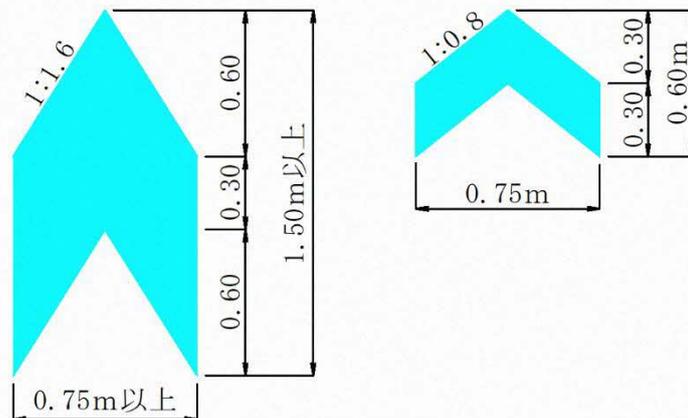
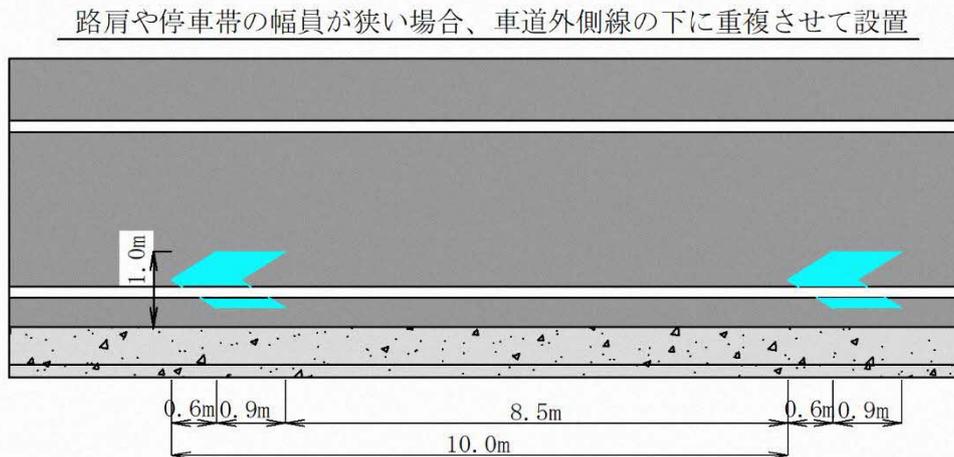
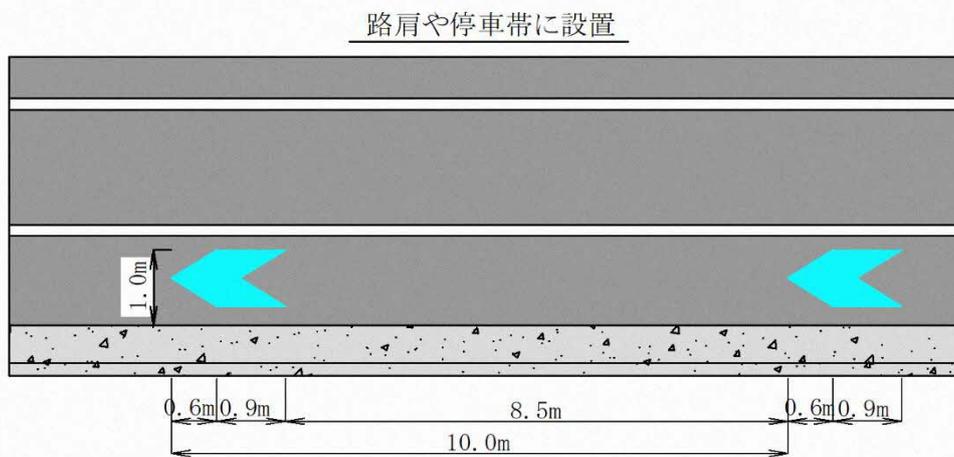
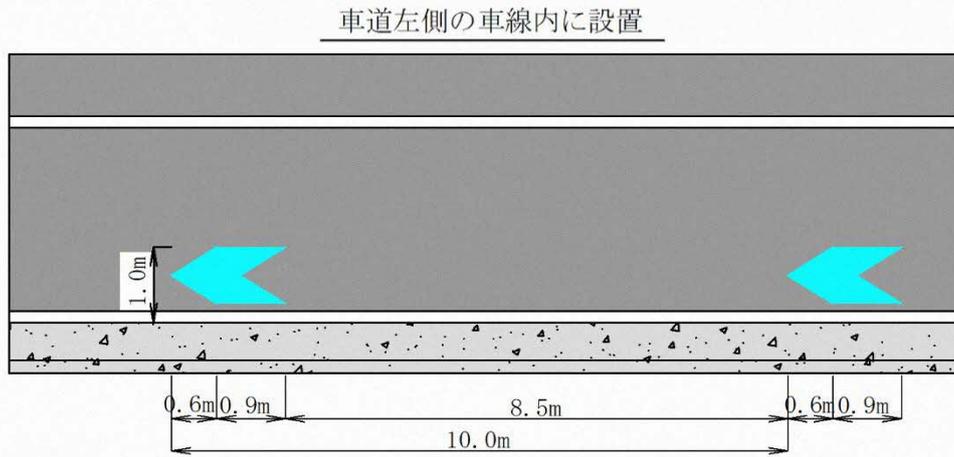


図 5-12 矢羽根標準構造（左：標準仕様 右：コンパクト仕様）

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

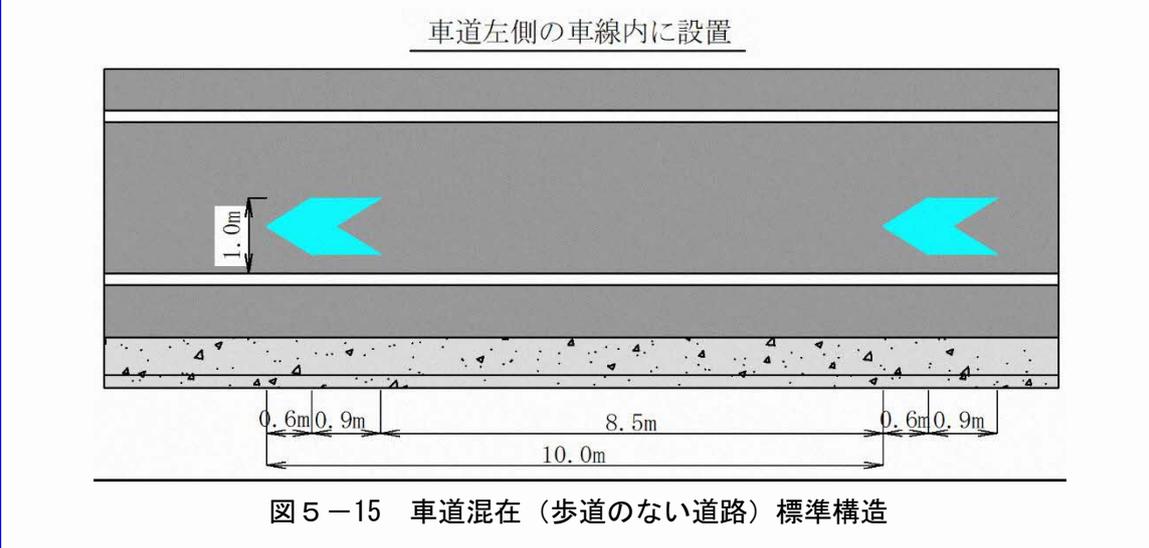
図 5 - 13 車道混在（歩道のある道路）標準構造

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

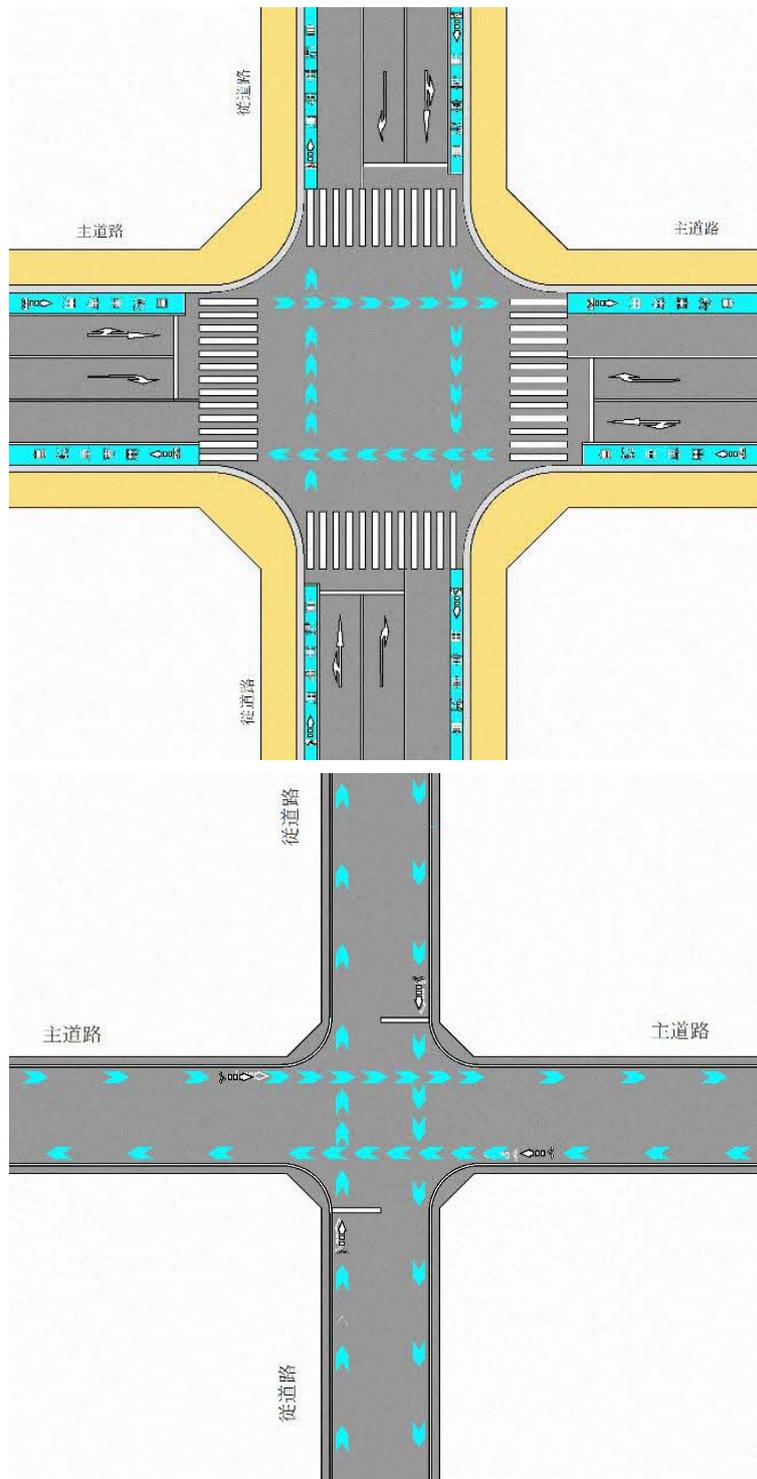
標準構造（歩道のない道路）



## (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）

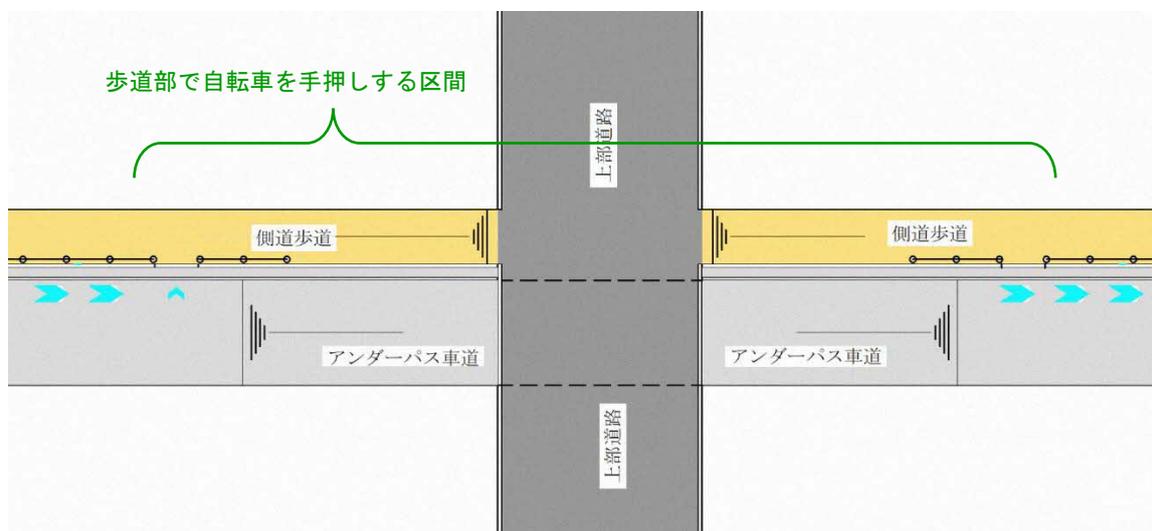


図5-17 アンダーパスのイメージ図

## 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）

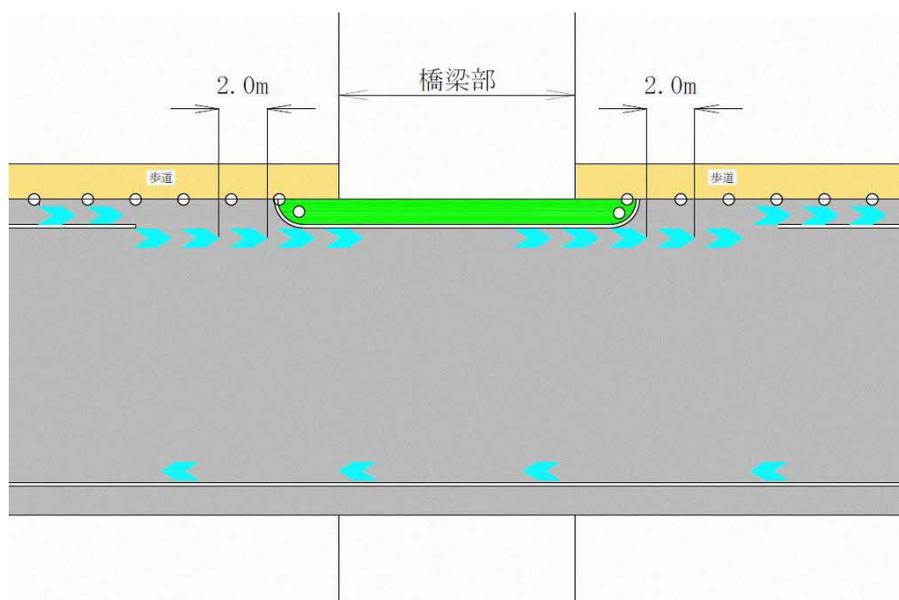
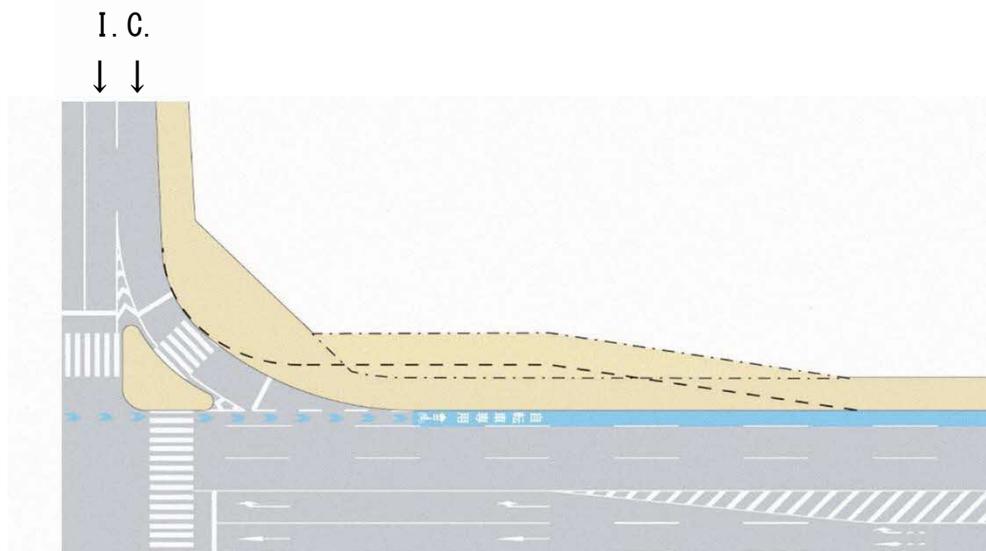


図5-18 橋梁部のイメージ図

## 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。



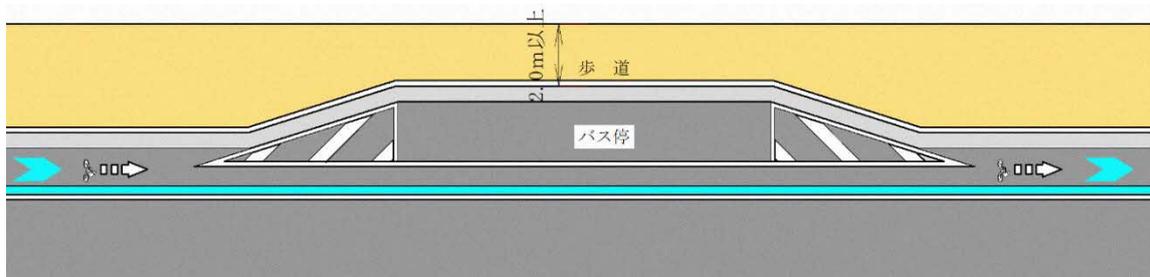
参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁

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