

# 旭市自転車ネットワーク計画

## 目次

1. 計画策定の背景・目的	1
2. 自転車を取り巻く環境	2
3. 目標と基本方針	18
4. 計画の区域	19
5. 計画の期間	19
6. 整備主体	19
7. 自転車ネットワーク路線の選定	20
8. 整備形態の検討	26
参考1. 自転車歩道通行可規制解除箇所	29
参考2. 現地踏査結果	30

## 計画策定の背景

### ■ 社会的背景

自転車は通勤・通学、買い物など日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーとして、様々な場面で幅広い世代の方に利用されています。また、昨今の環境保全や健康意識の向上から、自転車利用のニーズは高まっています。

このような状況から「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考えのもと、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が国土交通省と警察庁により示され、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』を受けて、平成28年7月に改訂されました。

また、自転車を快適に利用するための基本方針や理念を主に地方自治体に対して示し、自転車専用道路等の整備や観光来訪の促進などを求めた「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行されました。

平成30年6月には、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成や、サイクリスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現等が目標とされており、各自治体で「自転車活用推進計画」が閣議決定される等、自転車を取り巻く環境は大きく変化しており、各自治体で「自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適な自転車利用環境を創出することが推奨されています。

### ■ 旭市の現状

旭市全体の自転車の分担率は、5.5%程度となっており、県平均（10.8%）と比較して低い状況です。

そして、旭市には、道の駅「季楽里あさひ」や国道126号沿道に大型小売店舗が立地しているため、商業施設間を周遊する買い物・レジャー等を目的とした自転車利用も期待されています。

その一方で、旭市の全事故件数に対する自転車関連事故件数の割合は、平成28年から令和2年にかけて10～18%程度で推移しており、自転車が安全に走行できる環境が必要です。

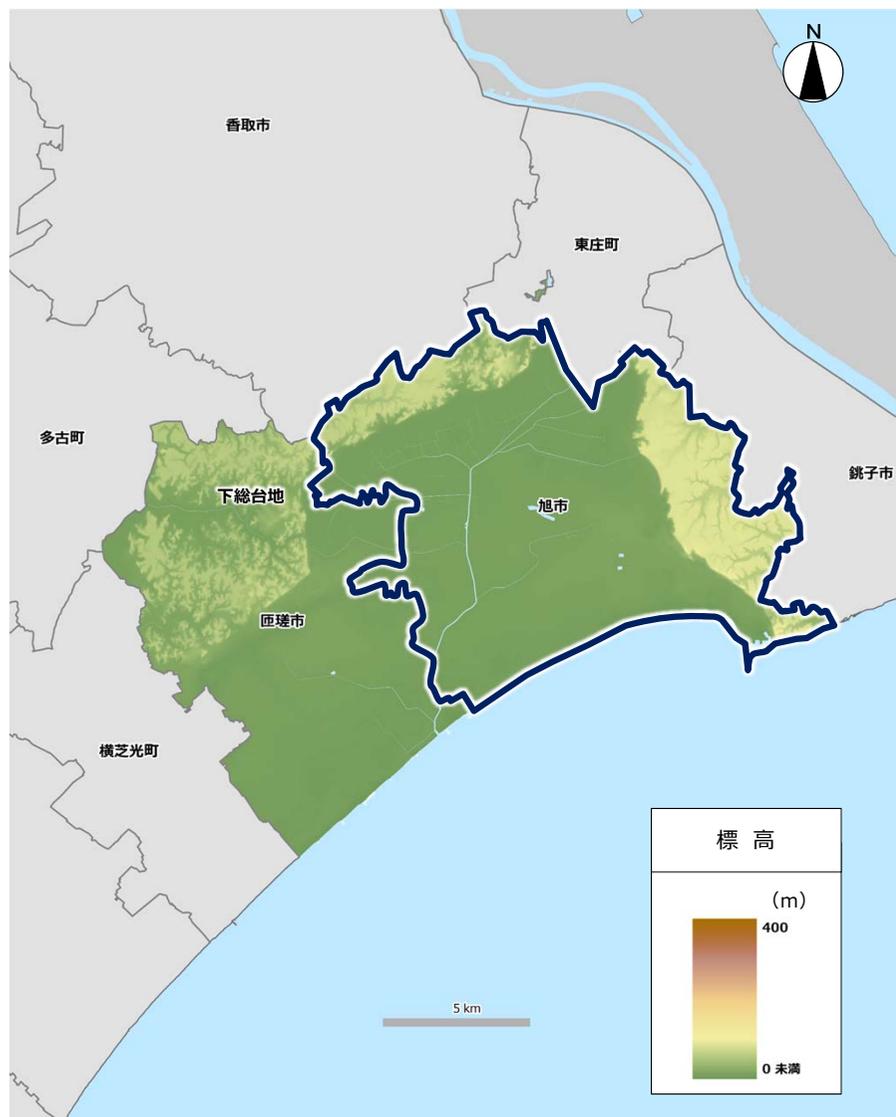
また、旭市西部には幹線道路にも急傾斜地崩壊危険箇所が多数指定されていたり、九十九里沿岸部では津波浸水が想定されており、自転車利用時に巻き込まれうる災害に対して、迅速に避難できる案内が必要です。

## 目的

こうした背景のもと、通勤・通学、買い物や観光（レジャー等）における自転車利用者の安全で快適な自転車利用環境の確保のため、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するために自転車ネットワーク路線の整備形態等を示した計画である「自転車ネットワーク計画」の策定します。

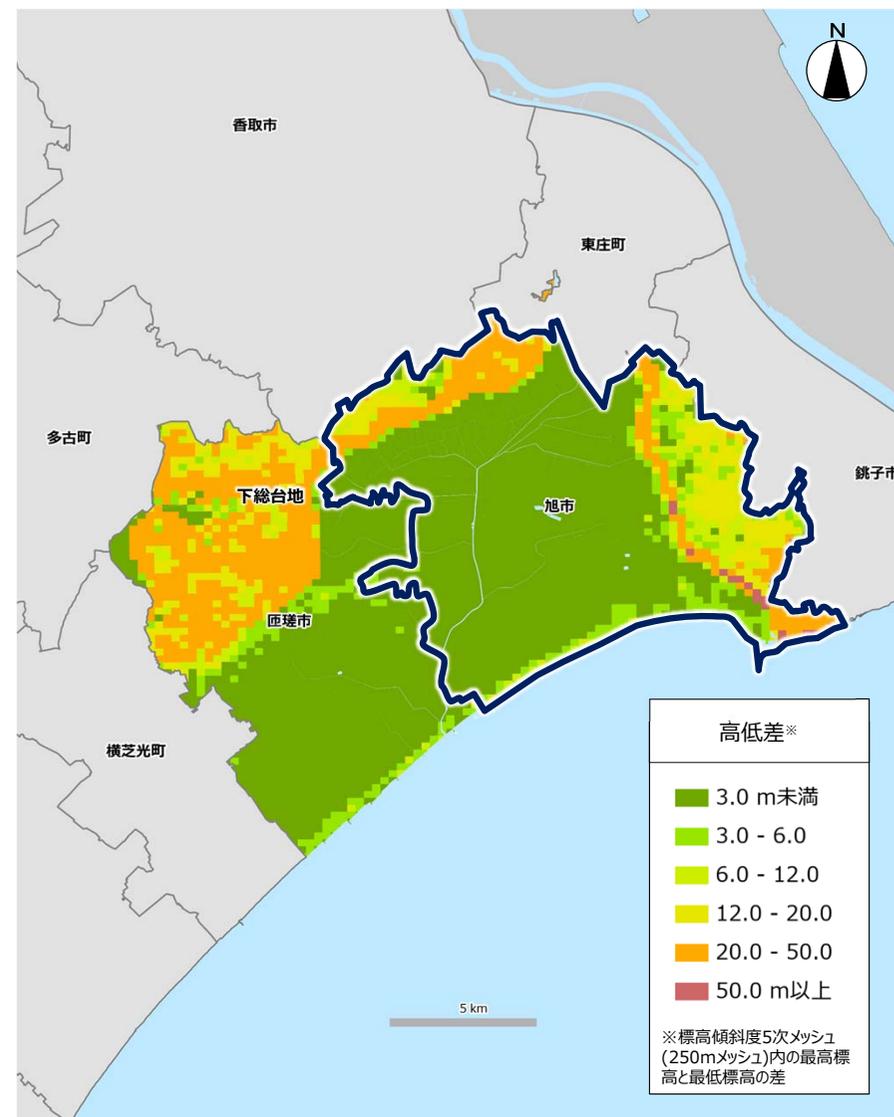
- 海匠地域の2市の地形は、全体的に平野部が多く北西部の下総台地や旭市東部を除いて高低差も小さい

### ■ 地域の地形（標高）



出典：国土地理院 基盤地図情報数値標高モデルデータ（10mメッシュ）

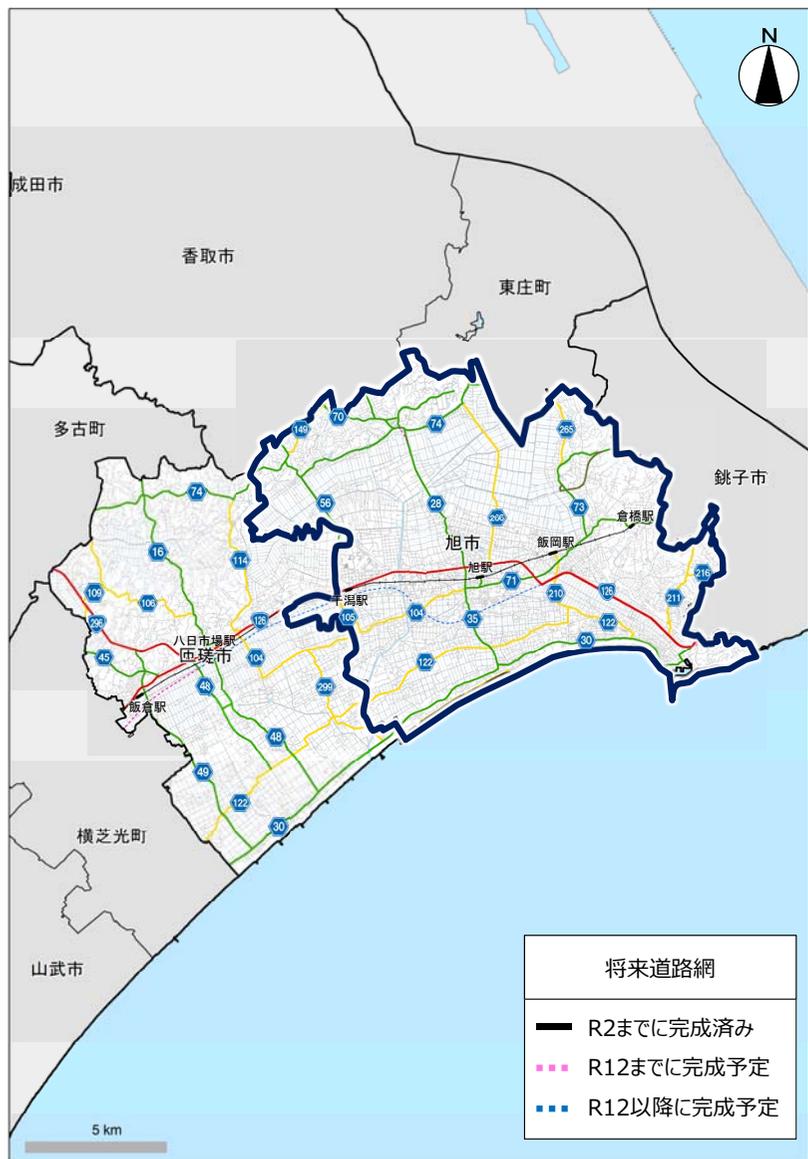
### ■ 地域の地形（高低差）



出典：国土地理院 国土数値地図情報標高・傾斜度5次メッシュデータ（250mメッシュ）

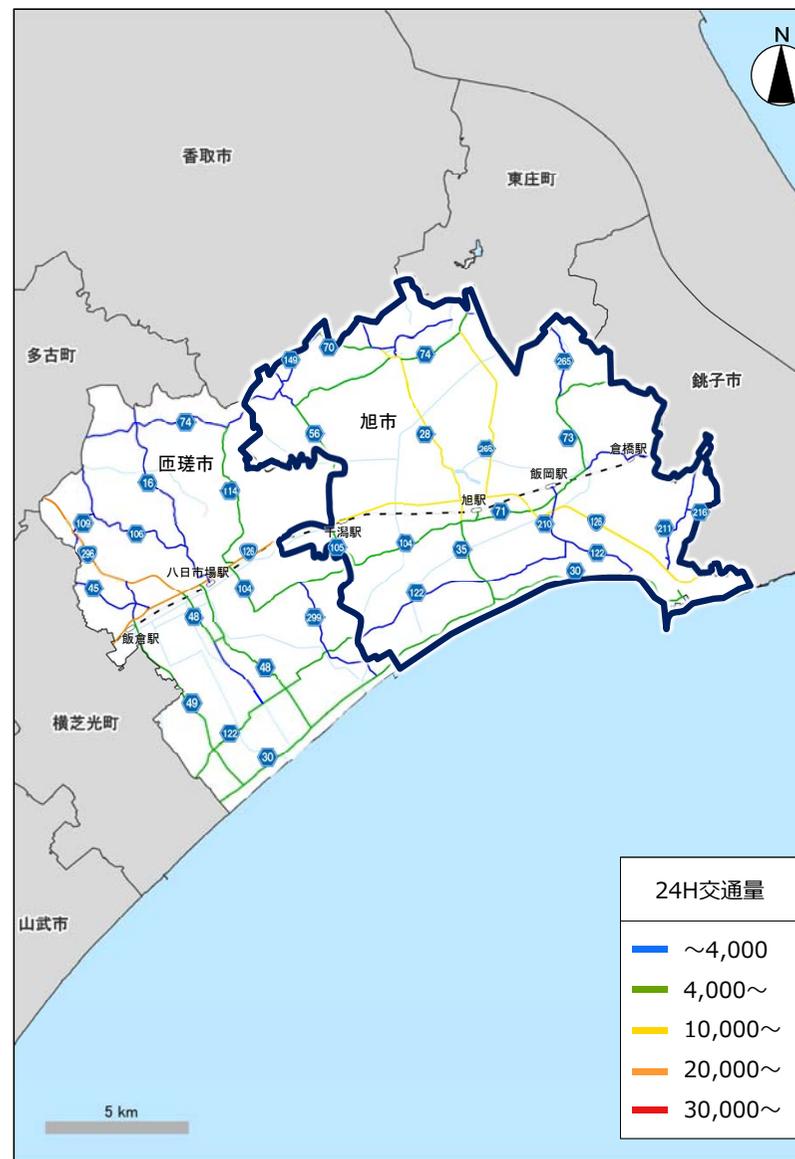
- 海匠地域を東西に貫く国道126号から内陸部と沿岸部のそれぞれに県道や主要地方道が伸びている道路網となっており、国道126号と並行する道路の整備が計画されている
- 国道126号および接続する県道路線の交通量が比較的多い傾向にある

### ■ 地域の道路網（現況・将来）



出典：自治体HPより収集

### ■ 地域の交通状況（交通量）



出典：全国道路・街路交通情勢調査（R3）

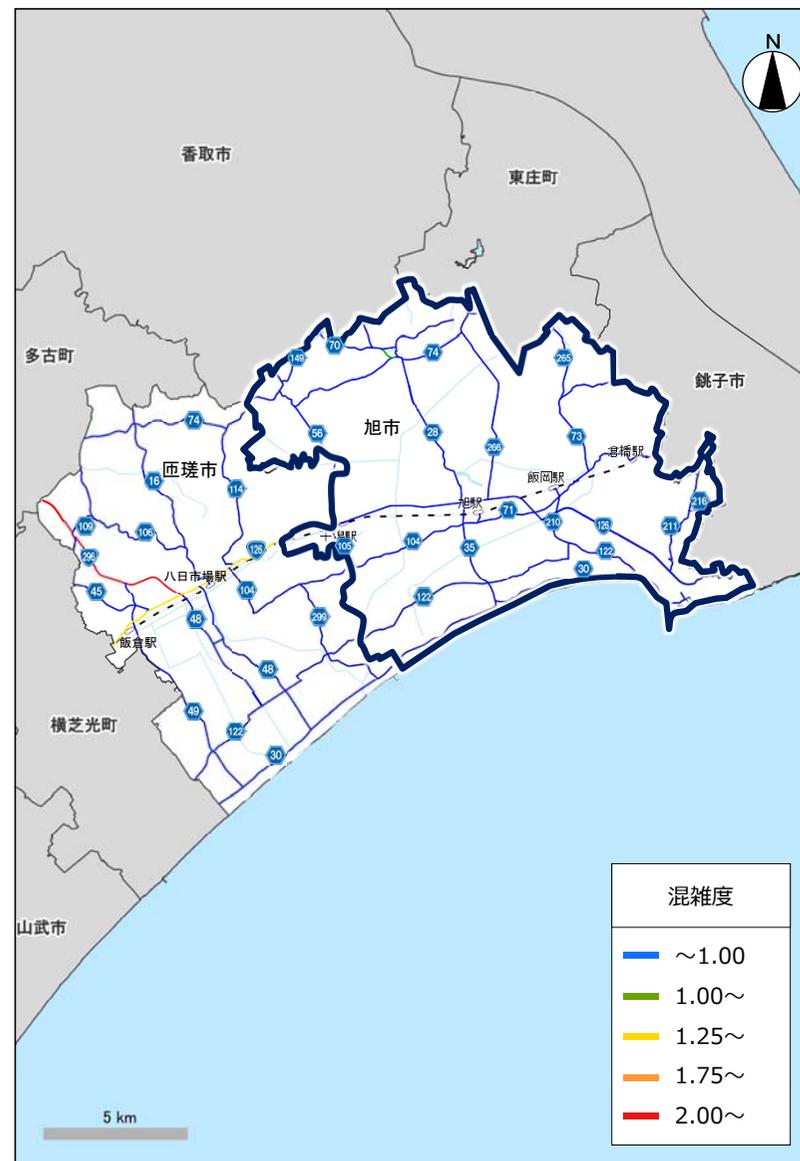
- 大型車混入率は内陸部と県道30号で10%以上となっている
- 海匠地域の多くが混雑度1.00未満の路線であるが、国道の混雑度は比較的高い傾向にある

### ■ 地域の交通状況 (大型車混入率)



出典：全国道路・街路交通情勢調査 (R3)

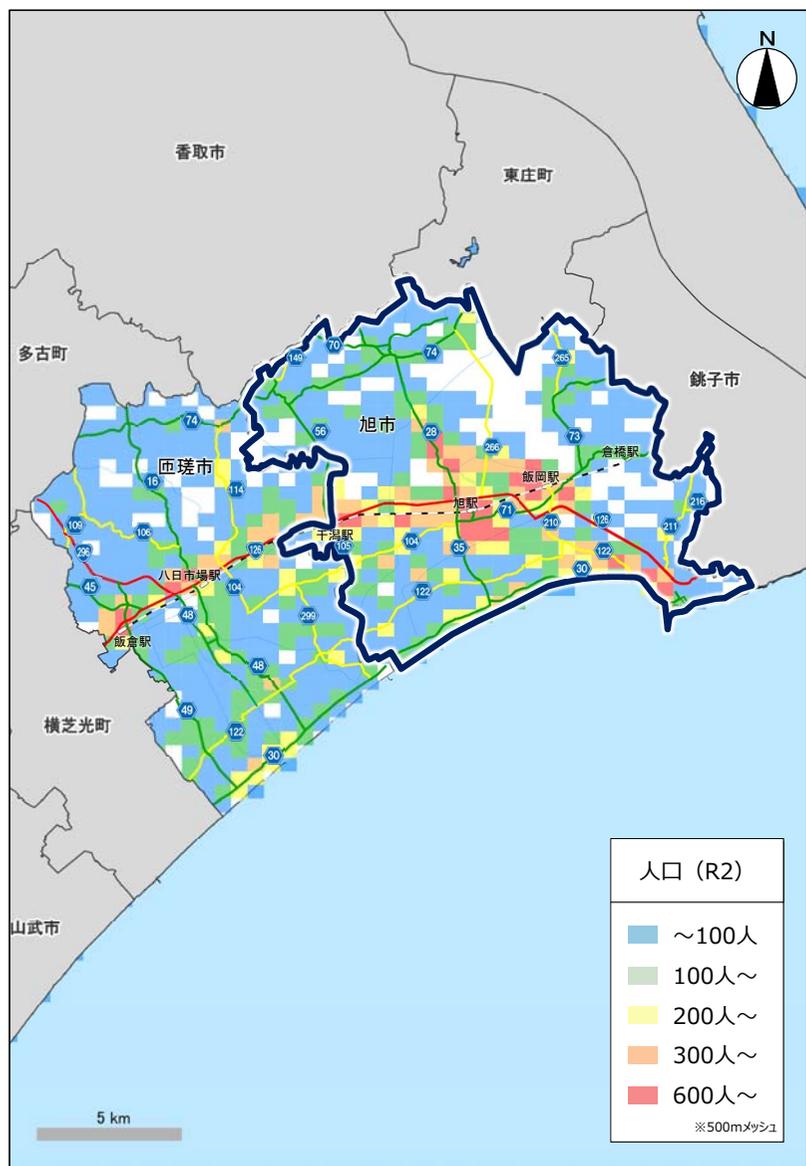
### ■ 地域の交通状況 (混雑度)



出典：全国道路・街路交通情勢調査 (R3)

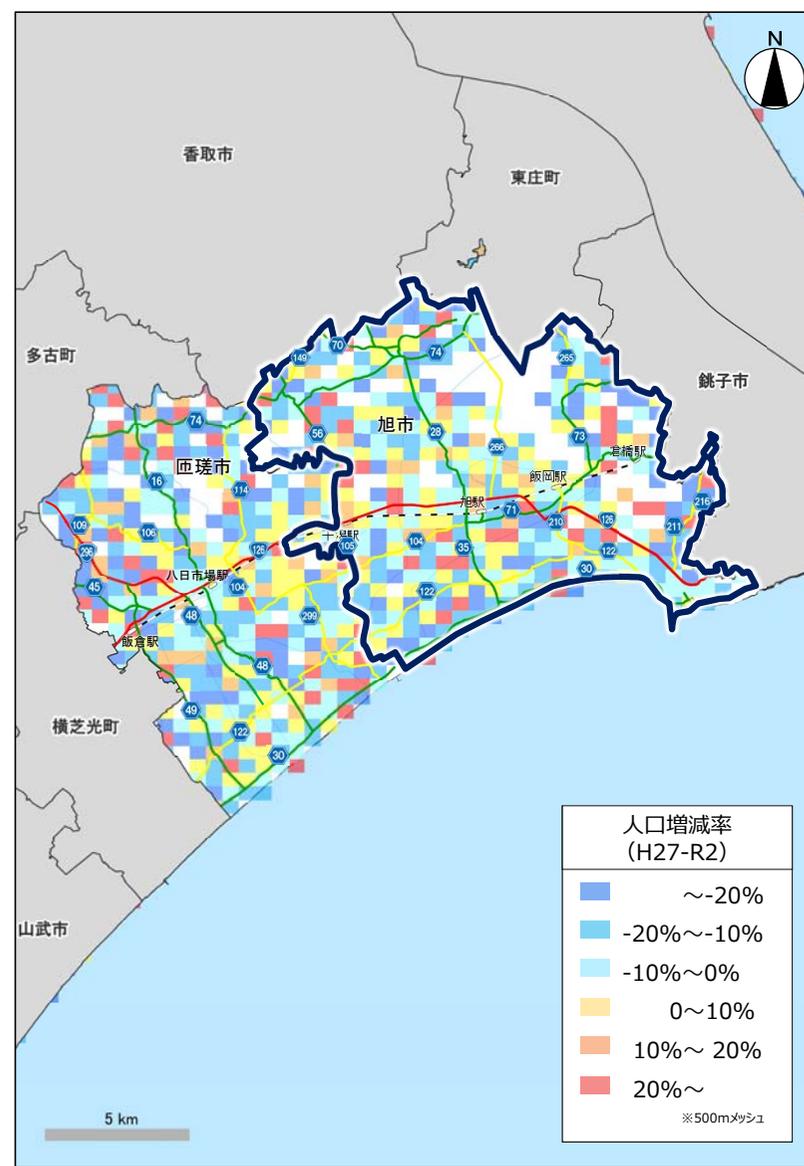
- 500mメッシュあたりの人口は、鉄道・国道126号沿道に集中している
- 人口の変化は、全体的に減少傾向にある

### ■ 地域の人口分布 (500mメッシュ人口)



出典：国勢調査 (500mメッシュ) (R2)

### ■ 地域の人口の変化 (H27-R2人口増減率)



出典：国勢調査 (500mメッシュ) (H27, R2)

- 鉄道・国道126号沿道に教育施設・文化施設付近が集中している
- 沿岸部や内陸部が自転車通行許可想定ラインの外であるため、自転車を利用して通学している生徒がいることが想定される

### ■ 地域の教育施設の立地



出典：国土数値情報（R5）

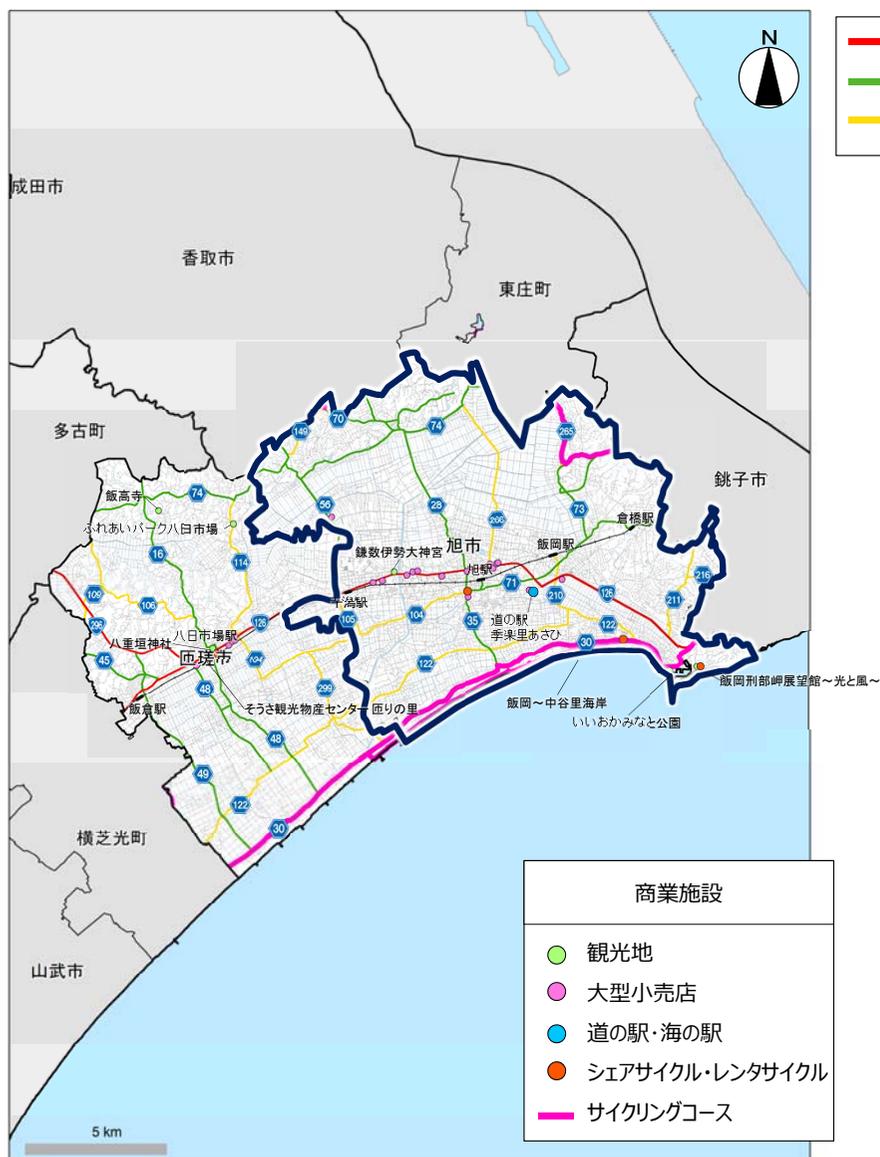
### ■ 地域の文化施設等の立地



出典：国土数値情報（R5,H25）

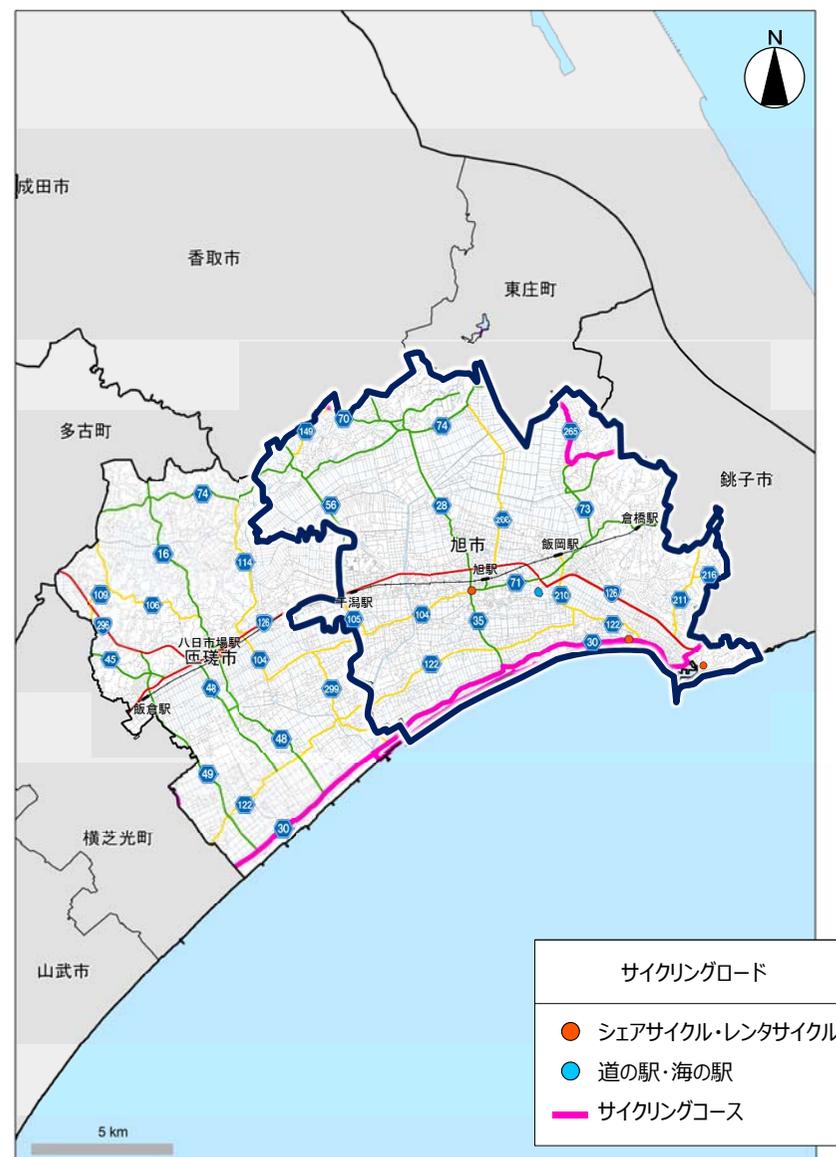
- 大型小売店は国道126号沿道に集中し、道の駅は市内に1駅立地している
- サイクリングコースとして、沿岸部に太平洋岸自転車道が指定されており、旭市の太平洋岸自転車道の沿道にはレンタサイクルスポットが立地している

### ■ 地域の商業施設の立地



出典：千葉県観光入込調査報告書（R4）、千葉県市町村別大規模小売店舗名簿（令和5年12月末）、関東「道の駅」HP、海の駅HP、旭市観光物産協会より提供情報

### ■ 隣接市町の自転車ネットワークとサイクリングコース

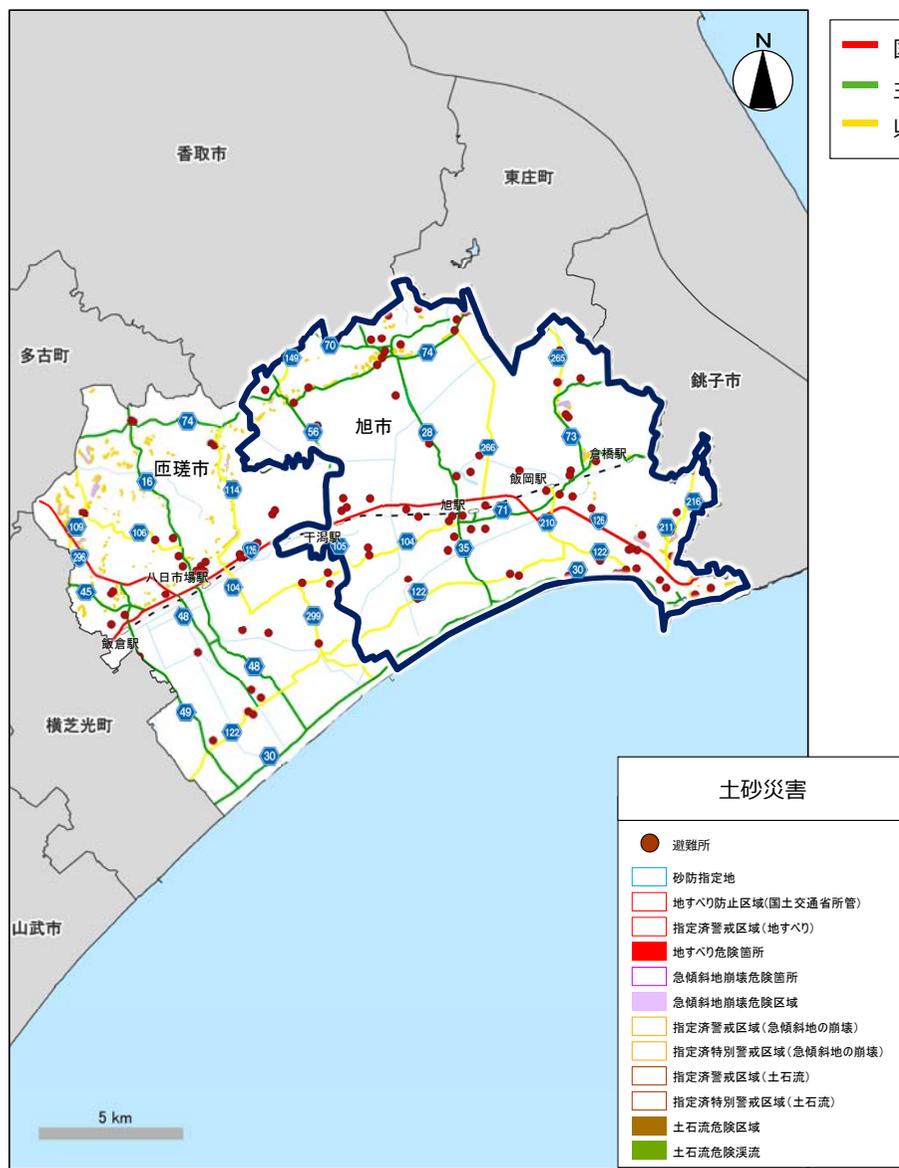


出典：関東「道の駅」HP、海の駅HP、旭市観光物産協会より提供情報

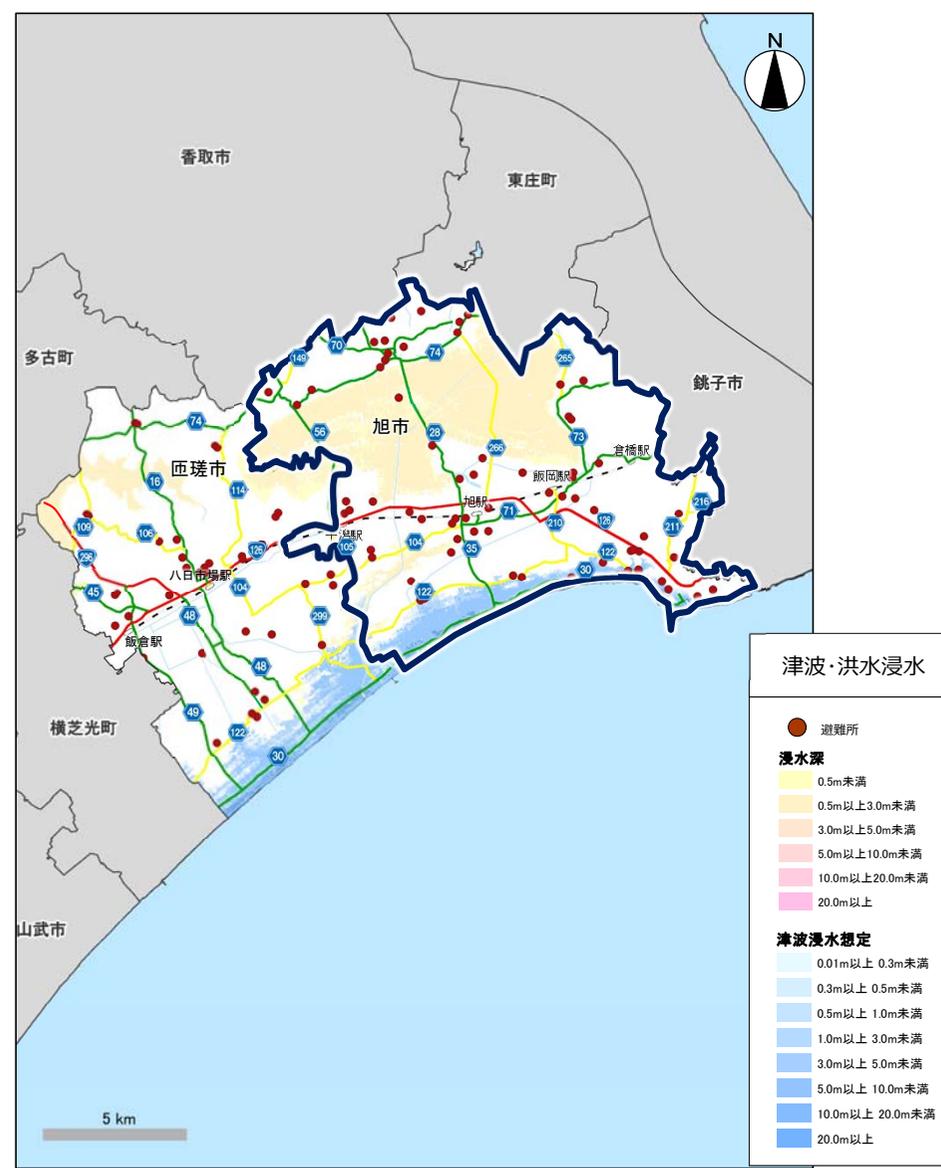
- 下総台地には急傾斜地崩壊危険箇所・急傾斜地崩壊危険区域が幹線道路に多くかかっており、土砂災害リスクが高い
- 沿岸部は、津波浸水想定が県道122号付近までかかっており、津波による浸水リスクも高い

■ 地域の土砂災害の危険性

■ 地域の津波・洪水浸水想定区域



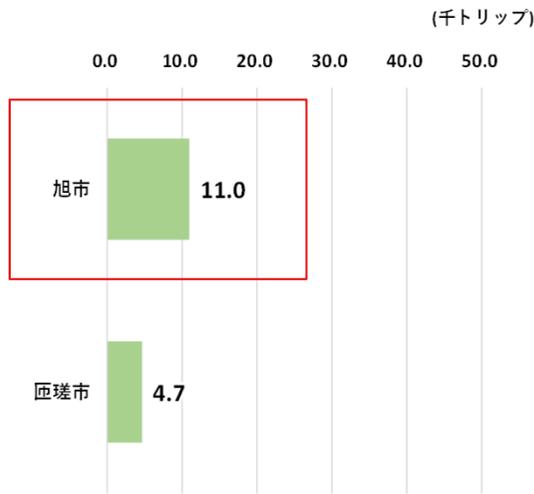
出典：国土数値情報（R5,R3、H24）



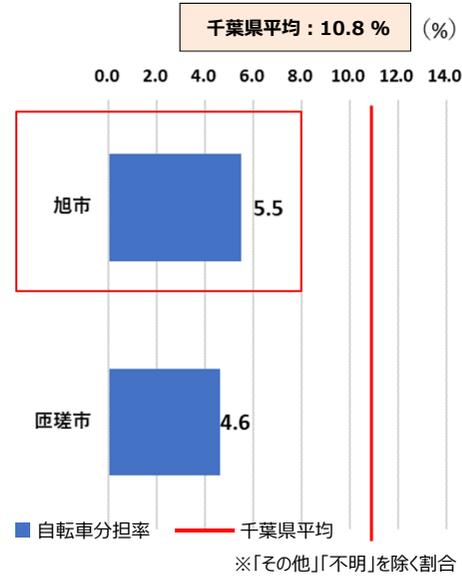
出典：国土数値情報（R5,R3、H24）

- 海匝地域では、自動車の発生集中量が79.0%~79.4%で自動車依存傾向（県平均 42.4%）
- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による地域内の市別の自転車トリップ数は、旭市が約11,000トリップ、自転車分担率は5.5%で県平均（10.8%）より低い

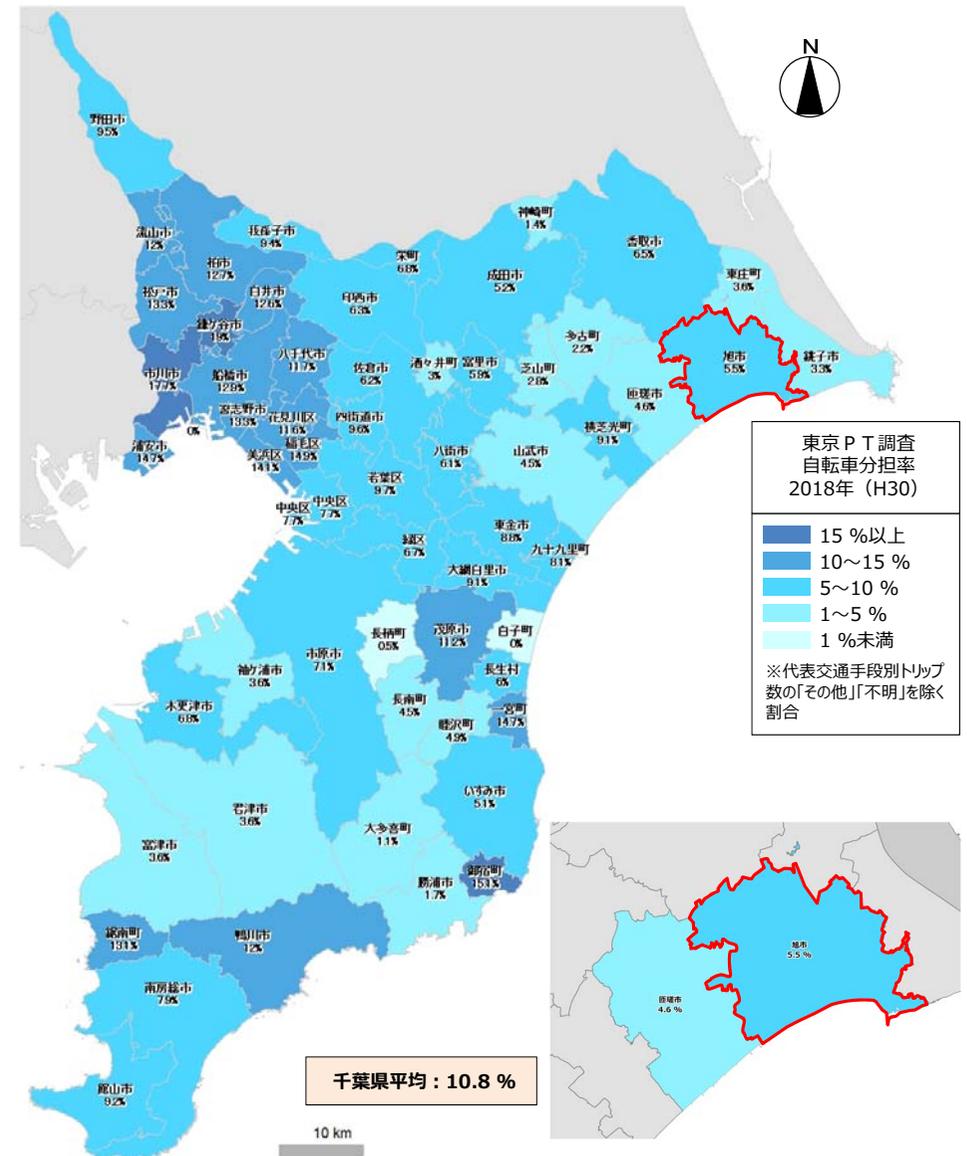
### ■ 市町村別自転車発生集中量



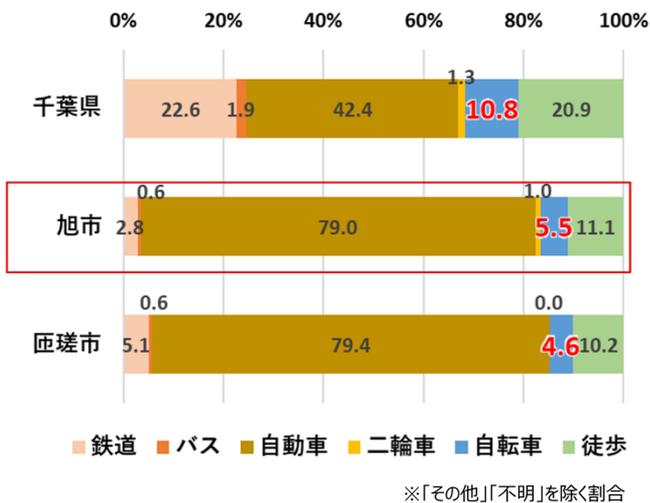
### ■ 市町村別自転車分担率



### ■ 市町村別自転車分担率



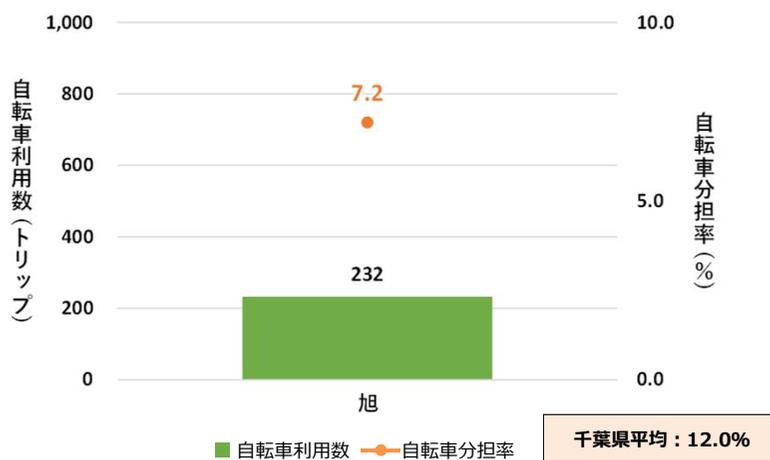
### ■ 代表交通手段別発生集中量の割合（H30）



- 東京都市圏パーソントリップ調査 (H30) による地域内の鉄道駅別の自転車トリップ数は、旭駅 (旭市) で約200トリップ、自転車分担率が7.2%程度で自転車利用は少ない

■ 自転車利用状況 (PT調査)

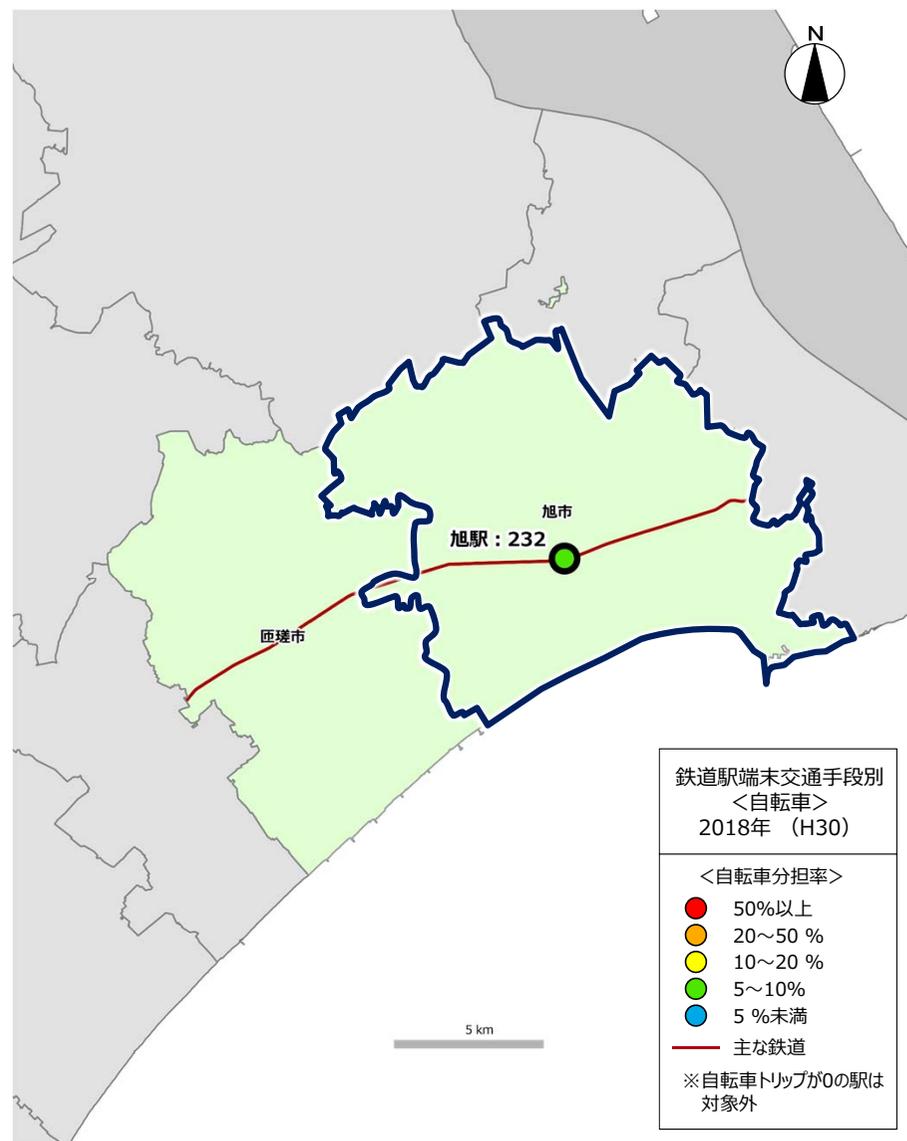
<鉄道駅の自転車利用数と自転車利用率 (H30) >



※自転車トリップ数>0の鉄道駅のみ

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査 (2018年度)

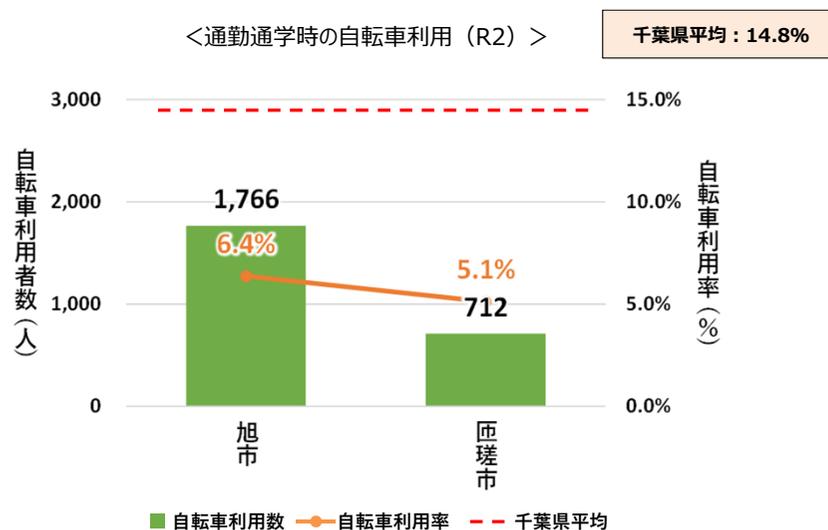
<主要駅の自転車利用状況 (H30) >



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査 (2018年度)

- 国勢調査 (R2) による通勤通学時の自転車利用数は、旭市が約1,800人となっている
- 自転車利用率は5.1~6.4%でいずれも県平均 (14.8%) を大きく下回る

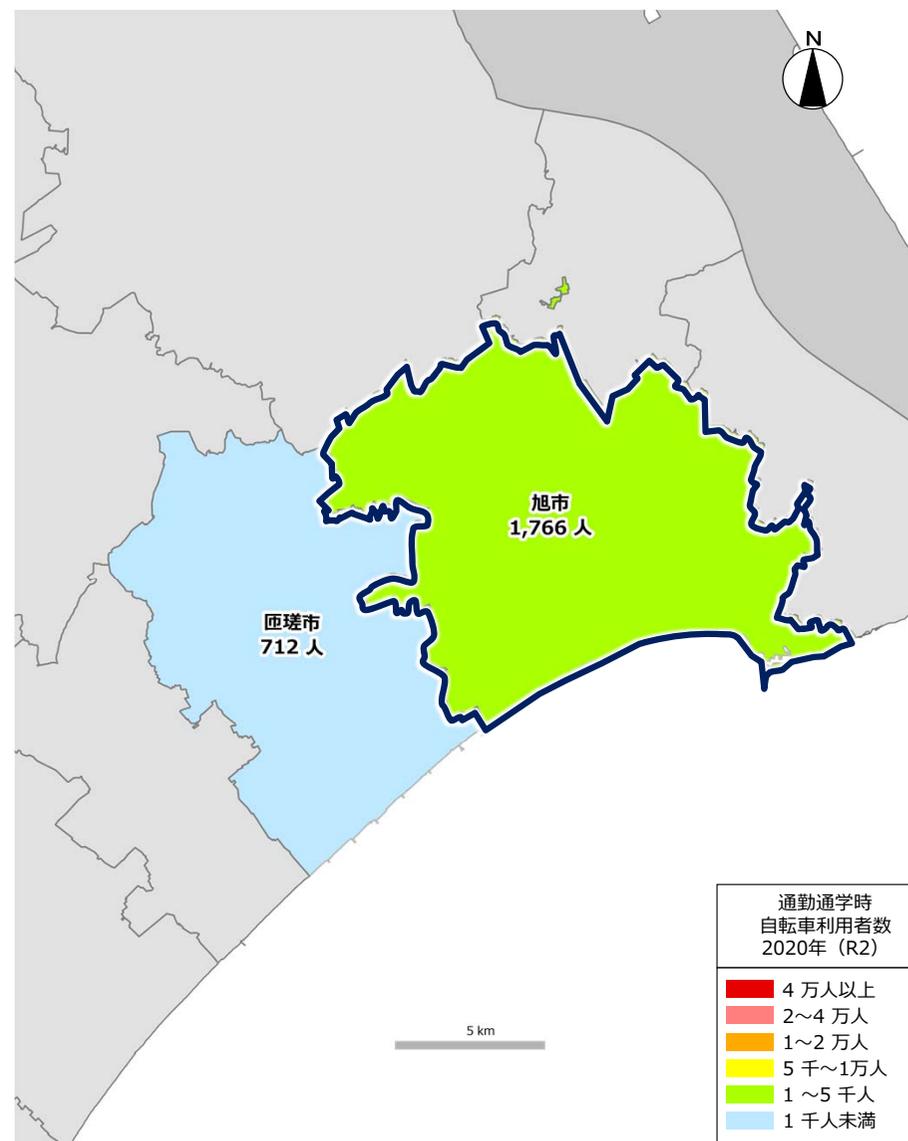
### ■ 自転車利用状況 (国勢調査)



※自転車利用率：  
令和2年国勢調査における「常住地による利用交通手段別通勤者・通学者数（15歳以上）」における「自転車」の「総数」に対する割合（自転車÷総数）

出典：国勢調査 (R2)

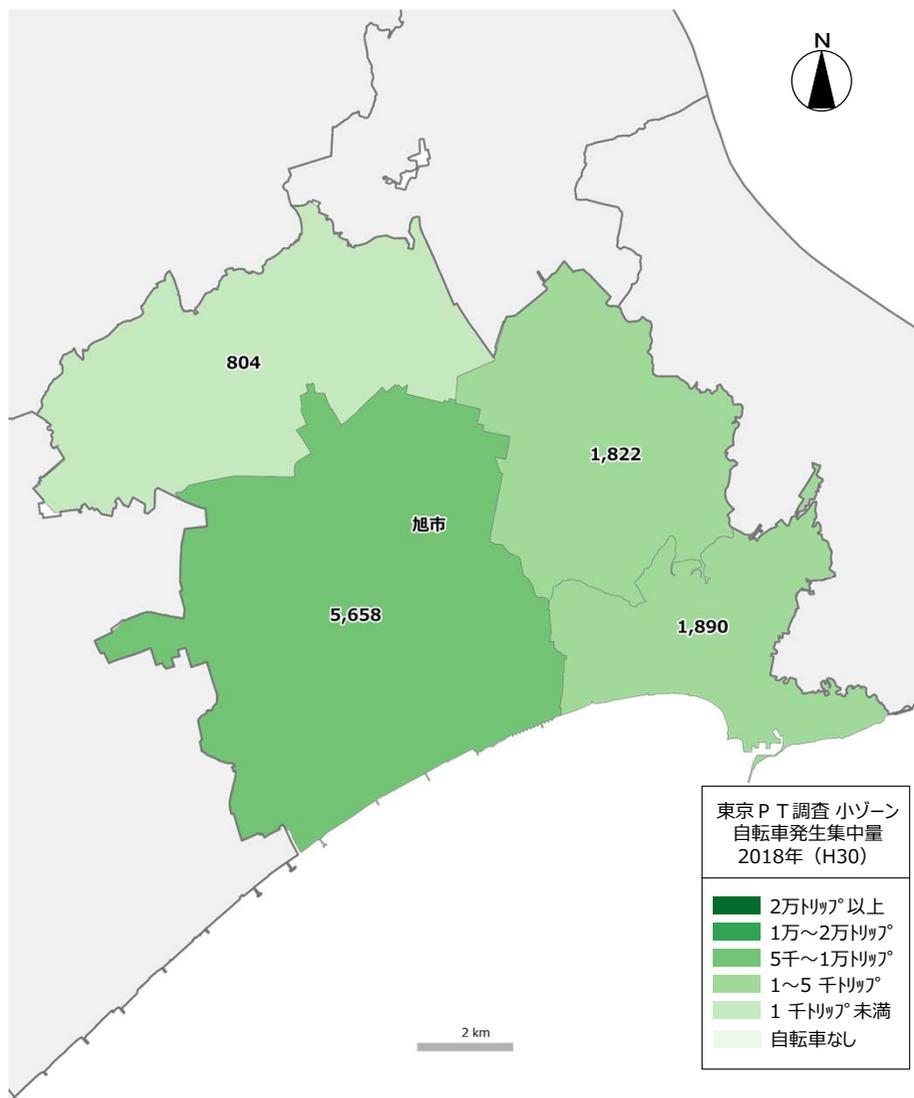
<通勤通学時自転車利用者数 (R2)>



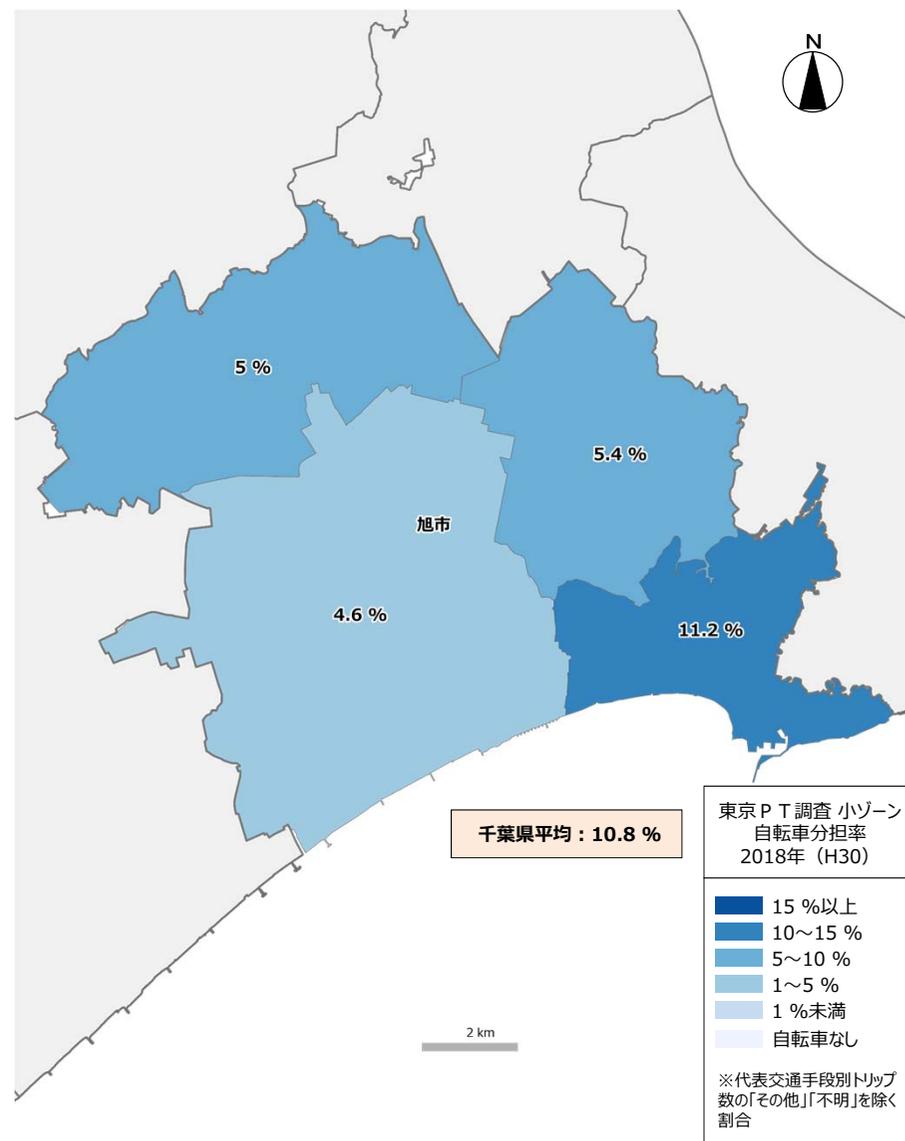
出典：国勢調査 (R2)

- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による旭市の自転車トリップ数は、市域の南西部で約5,700トリップと多い
- 自転車分担率は、5.0%程度のゾーンが多く、県平均（10.8%）より低い

■ 小ゾーン別自転車発生集中量



■ 小ゾーン別自転車分担率



- 旭市内に、自転車駐車場（駐輪場）は4箇所（千湯駅、旭駅、飯岡駅、倉橋駅）ある。
- 旭市内では、観光物産協会が主催して、3箇所（いいおか潮騒ホテル、地域交流スペースMado-ka、グロリアケーブタワーホテル）でレンタサイクルを実施している

### ■ 鉄道駅周辺の自転車駐車場分布



出典：旭市観光物産協会より提供情報

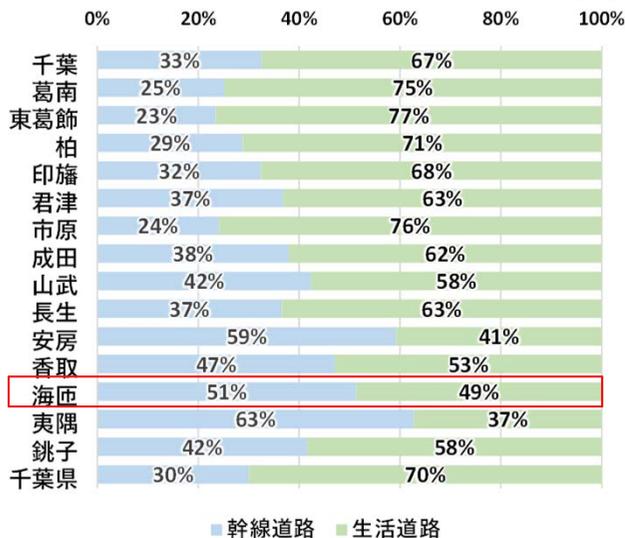
### ■ レンタサイクル施設、シェアサイクルサービス導入状況



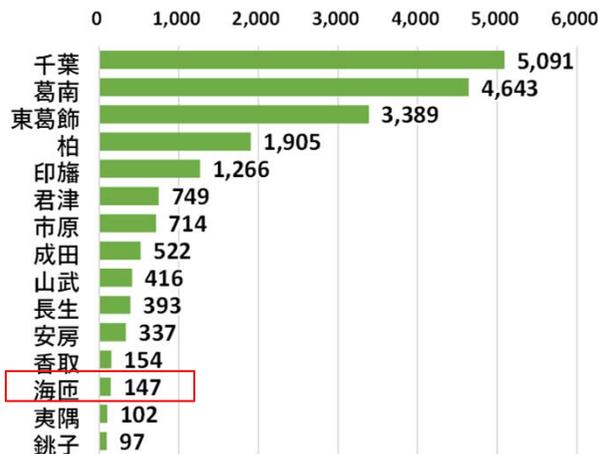
出典：旭市観光物産協会より提供情報

- 海匝地域のイタルダ事故別データ (H28~R2) 自転車関連事故の事故件数は147件
- 自転車関連事故の全事故に対する割合は10%と千葉県平均より低い
- 千葉県平均と比較して、海匝地域では幹線道路での自転車関連事故が多く発生
- 海匝地域では、自転車が1当の場合、対自動車やその他 (単独事故等) の事故が多く、2当の場合、対自動車の事故が多い

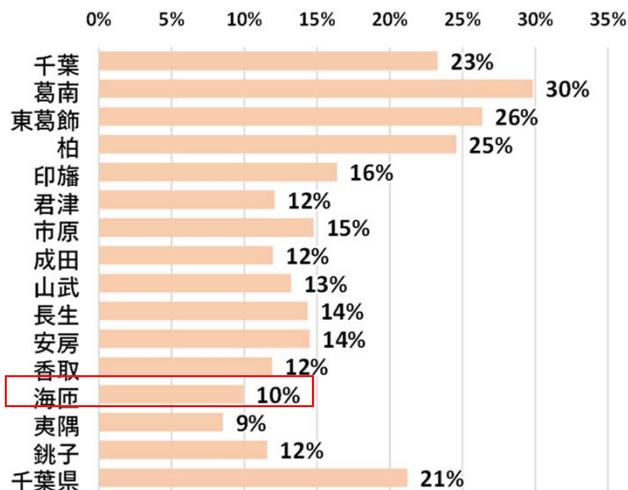
■ 地域別自転車関連事故の幹線・生活道路の割合



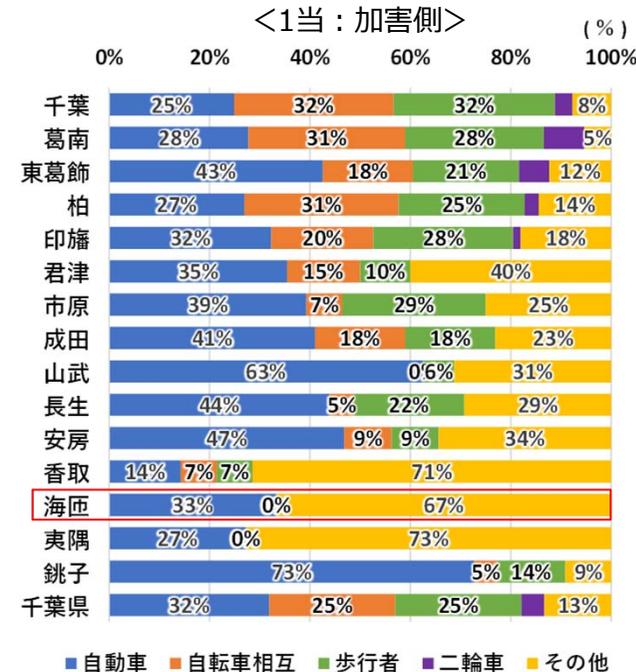
■ 地域別自転車関連事故件数



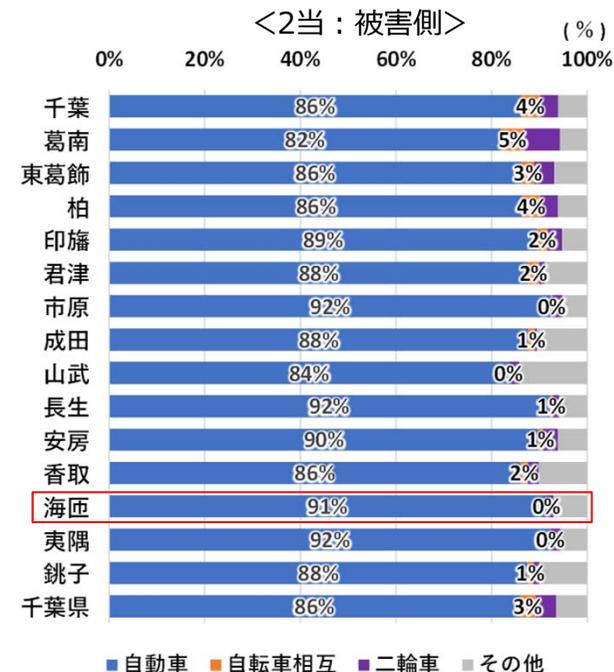
■ 地域別自転車関連事故の全事故に対する割合



■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合



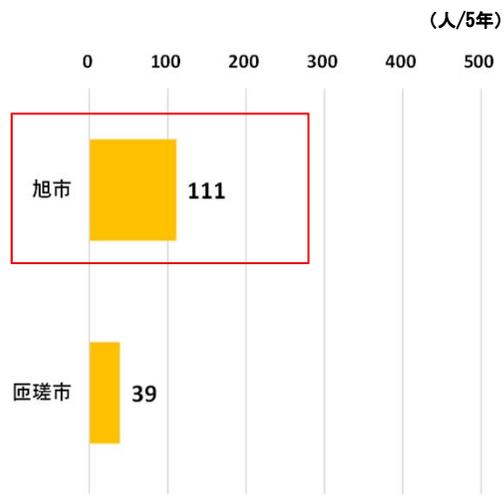
■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」  
 ※地域：県土木事務所の管轄で区分  
 ※幹線道路：国道、県道、政令市一般市道  
 ※生活道路：市町村道、その他道路

- イタルダ事故別データ (H28~R2) による自転車関連事故の死傷者数は、旭市が111人、人口10万人当たり死傷者数は33.6人/5年で県平均(65.1人/年)を下回る
- 旭市の死者数は3人/5年みられ、人口1千人当たり死者数は県平均を大きく上回っている

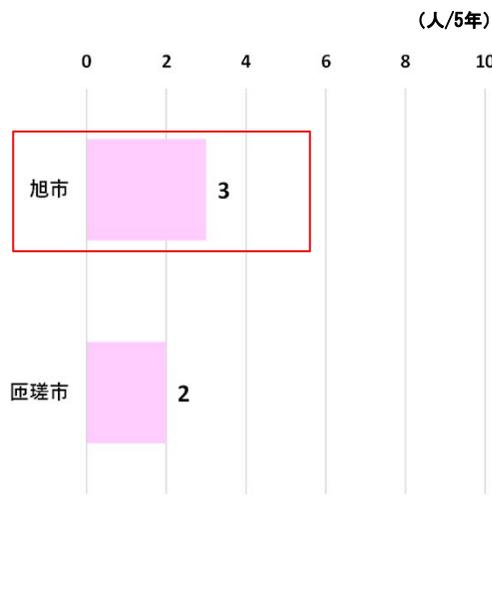
■ 市町村別死傷者数



■ 市町村別人口10万人当たり死傷者数



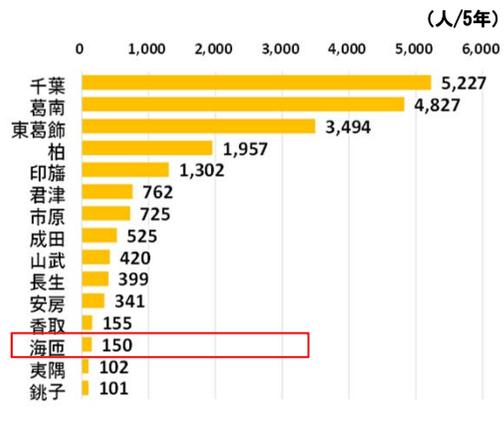
■ 市町村別死者数



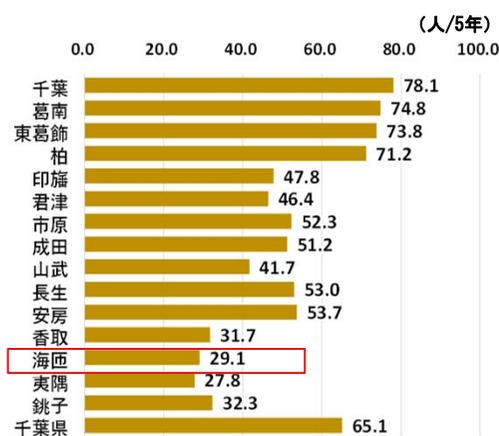
■ 市町村別人口1千人当たり死者数



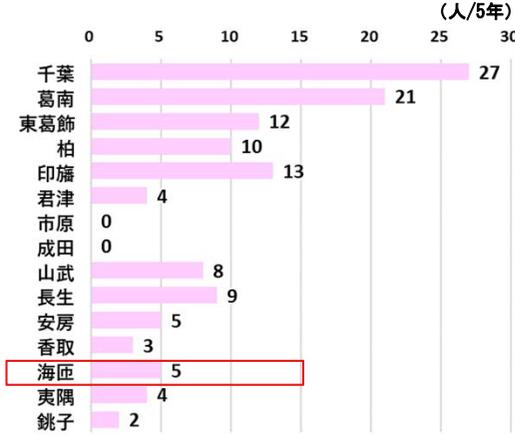
■ 地域別死傷者数



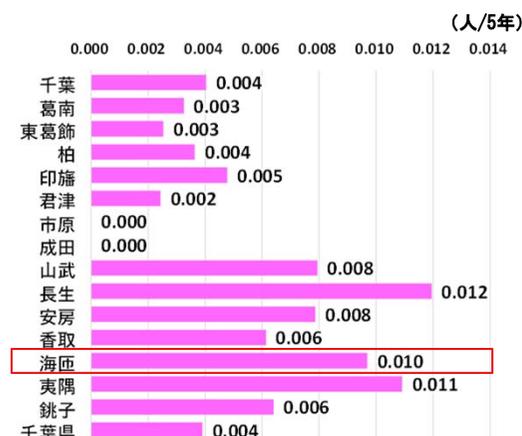
■ 地域別人口10万人当たり死傷者数



■ 地域別死者数



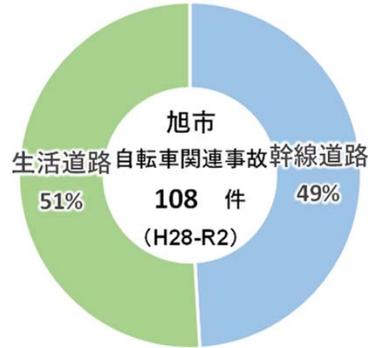
■ 地域別人口1千人当たり死者数



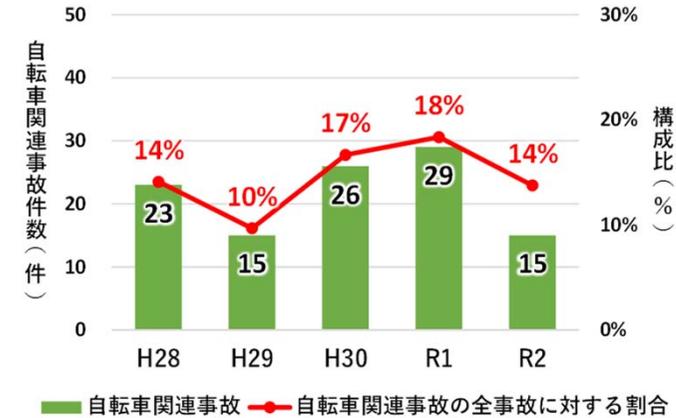
※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」  
 ※人口：住民基本台帳人口（各年4月1日現在）  
 出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H28~R2）

- 旭市の過去5年間（H28-R2）の自転車関連事故件数は108件あり、幹線道路と生活道路での事故がほぼ半数で、コロナ禍前までは増加傾向にあった
- 自転車関連事故件数は15～29件/年程度で推移し、自転車関連事故の全事故に対する割合は10～18%弱で推移している
- 過去5年間の自転車関連事故による死者は3人みられる

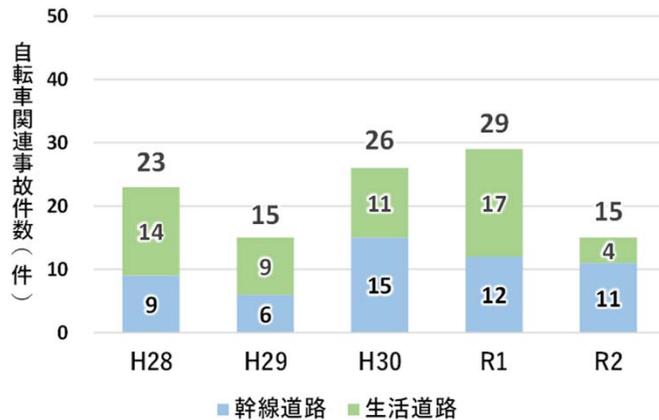
### ■ 自転車関連事故の割合（幹線・生活道路別）



### ■ 自転車関連事故件数の推移

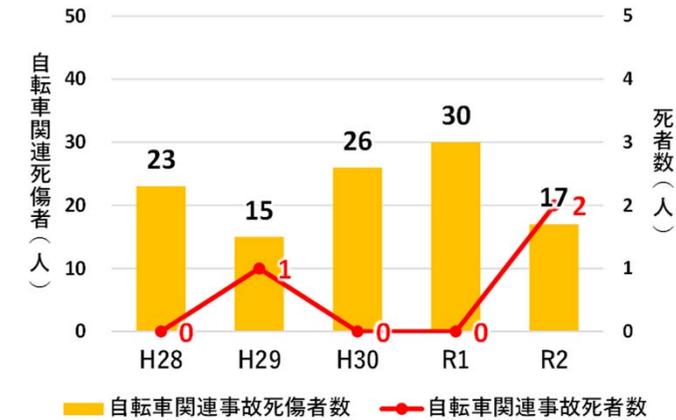


### ■ 自転車関連事故件数の推移（幹線・生活道路別）



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」  
 ※幹線道路：国道、県道、政令市一般市道  
 ※生活道路：市町村道、その他道路

### ■ 自転車関連事故死傷者数と死者数の推移



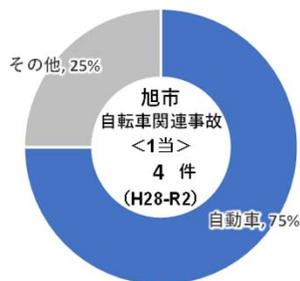
※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」  
 ※1当：第1当事者（事故の相対被害大、加害側）  
 ※2当：第2当事者（事故の相対被害小、被害側）

- 自転車が加害側（1当）の相手側（2当）の割合は、自動車が8割、その他（主に単独事故）が2割となっている
- 自転車が被害側（2当）の相手側（1当）の割合は、自動車が9割を占める
- 死者は単独事故が1人、被害側では対自動車が2名である
- 市内では、旭駅周辺の中心部で死傷者数が若干多くなっている

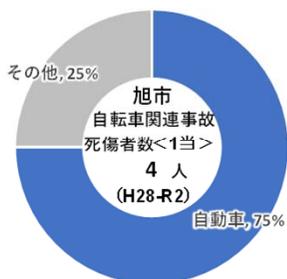
### <1当：加害側>

■ 自転車加害事故の相手当事者別（2当）割合

件数



死傷事故

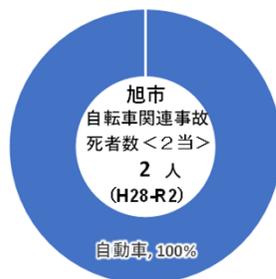
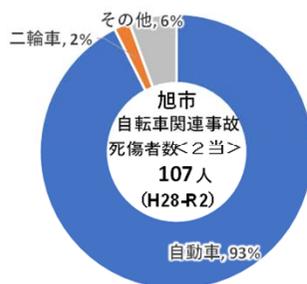
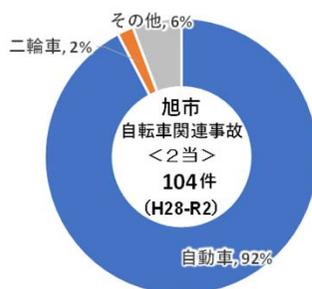


死亡事故



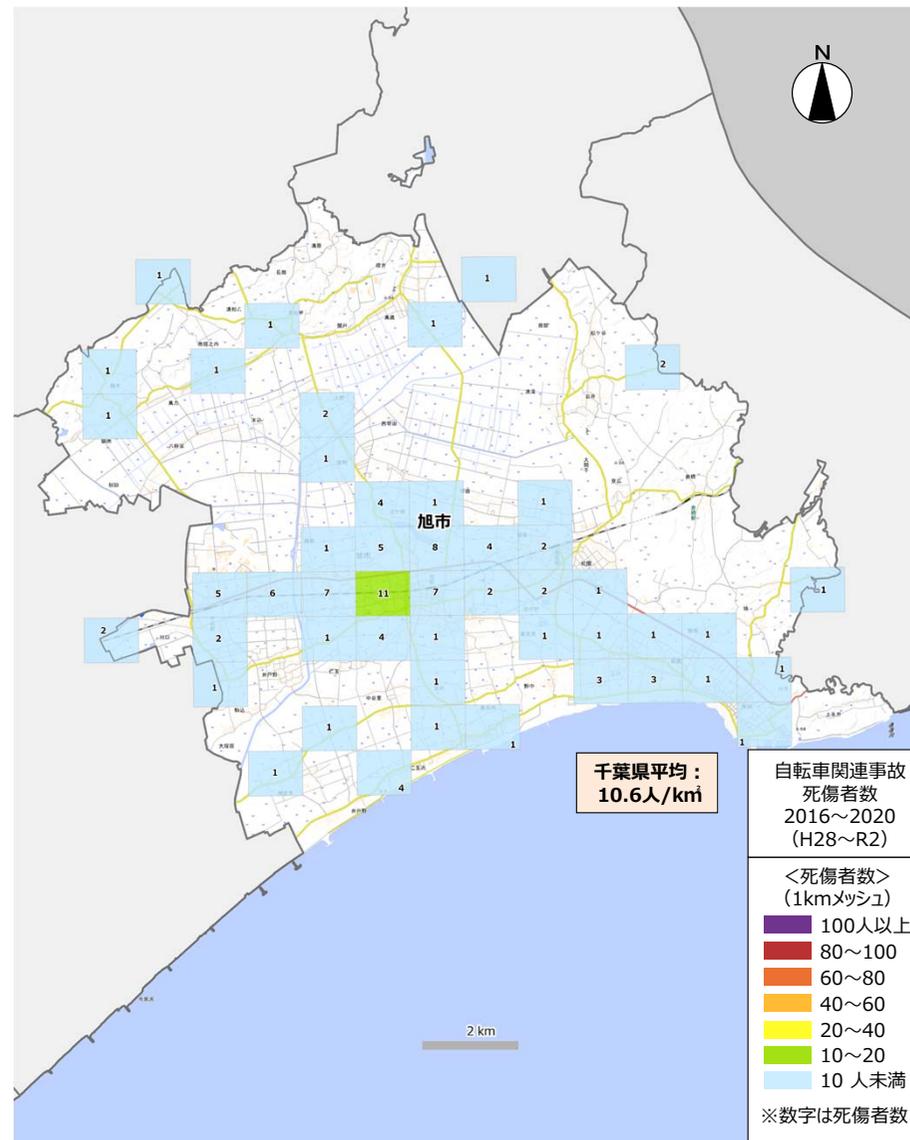
### <2当：被害側>

■ 自転車被害事故の相手当事者別（1当）割合



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」  
 ※1当：第1当事者（事故の相対被害大、加害側）  
 ※2当：第2当事者（事故の相対被害小、被害側）  
 ※自転車相互は1当・2当の双方で重複している

■ 自転車関連事故死傷者数の分布（H28～R2の合計）



## 自転車を取り巻く現状

### ■ 自転車利用に関するポテンシャル 地形条件

- 北東部丘陵部は地形の起伏が激しい一方で、西部は高低差は小さく、自転車を利用しやすい地形です

### 自転車利用の状況

- 旭市の自転車分担率は、5.5%で県平均(10.8%)より低い
- 旭駅の自転車利用者数は200トリップで自転車利用は少ない状況です

### ■ 自転車事故の状況

- 自転車関連事故件数は15～29件/年程度(10～18%弱)で横ばい傾向です
- 人口10万人あたりの自転車関連事故の死傷者数は33.6人/5年と県平均値より低い値です
- 対自動車の事故割合は92%と県合計値を上回る状況です

	自転車 事故件数	人口10万人 当たり死傷者数	対自動車 事故割合 (2当)
旭市	108件	33.6人/5年	92%
海匝地域	147件	29.1人/5年	91%
千葉県	-	65.1人/5年	86%

出典：イタルグ事故データ (H28-R2)

### ■ 観光資源と自転車の状況

#### 観光資源

- 国道126号沿いには、大型商業施設・飲食店のほか、道の駅が立地しています

#### レンタサイクル・シェアサイクルの状況

- 市内では、観光物産協会が主体となり、3箇所ですレンタサイクル事業を展開しています

#### サイクリングロードの状況

- ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道が通過しています

### ■ 災害リスク

- 丘陵部には急傾斜地の崩壊危険箇所、海側には地震による津波浸水想定が指定されており、自然災害リスクが高いです

## 解決すべき課題

### 安全 自転車利用における安全性の確保

#### 日常生活での自転車利用に対する安全性の確保

- 国道126号沿道に大型小売店舗や教育施設等の都市機能が集積しており、海側平野部および山側丘陵部の集落地等から市の中心部等へと日常的な移動で自転車が活用されていると想定されます
- 施設集積のある国道126号沿道と集落地間を結ぶ幹線道路等において自転車走行への配慮が必要です

#### 自動車と自転車双方の安全性確保

- 人口10万人あたりの自転車関連事故死傷者数は、県平均を下回っていますが、対自動車の割合が比較的高いことから、自動車への自転車走行に対する注意喚起を促すような対策が必要です

### 観光 自転車による観光周遊の促進

#### 隣接都市のナショナルサイクルルートを活かした広域周遊の促進

- 総延長1,400kmの自転車道構想ルートに指定されていることから、市内外のサイクリストが安全に迷わず走行できる環境整備が必要です

#### レンタサイクル・シェアサイクル等の新たなモビリティ手段を目指した地域内観光周遊の促進

- レンタサイクルの有効活用に向け、観光来訪者が市内や地域内を自転車で周遊しやすい環境整備が必要です

### 防災 災害時の避難における自転車の活用

#### 有事の際に自転車による避難を可能とする環境整備

- 自転車は災害時における移動手段としても重要な役割が期待されることから、安全に迷わず走行できる環境整備が必要です

### 健康 自転車利用による健康促進

#### 自転車の活用を含めた健康づくりの促進

- 糖尿病等に関する検査値の有所見者が多いなど医療費が年々増加傾向であり、糖尿病の発症予防および重症化予防のため自転車を活用した健康づくりが必要です

## 国や全国的な動向より配慮すべき事項

### 第2次自転車活用推進計画で示されている自転車ネットワーク形成の方針(千葉県も同じ方針)

- 自転車交通の役割拡大による都市環境の形成
- 自転車事故のない安全・安心な社会の実現

### 自転車に関する道路構造令の改正

- これまで、用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備が図られるよう、道路構造令を改正し、新たに、「自転車通行帯」を規定されました

### 近隣市町の自転車ネットワーク計画の策定状況

- 隣接する市町村では銚子市・東庄町で自転車ネットワーク計画策定済みであり、広域的なネットワーク形成に向けた連携が必要です

## 基本方針

### 目標① 安全

#### 安全・快適に利用できる自転車通行空間の整備

- 鉄道駅や学校等の日常的に利用する施設へ安全・快適にアクセスできる自転車ネットワークを形成します
- 特に、旭市では、対自動車の自転車関連事故が多いため、ドライバーに自転車の存在を認識させ、自転車が安全に通行できる整備形態の選定をします

### 目標② 観光

#### 観光資源を活かした自転車ネットワークの構築

- 観光施設やレンタサイクルスポット、休憩施設等の観光拠点を結び、回遊性の高い自転車ネットワークを形成します
- 特に、旭市では太平洋岸自転車道と連続性を図った自転車ネットワークを形成します

### 目標③ 防災

#### 災害時に自転車利用者が迅速に避難できる案内表示の整備

- 自転車利用時に発生する災害時に、自転車利用者を近隣の避難施設へ迅速に誘導する案内表示を整備します

### 目標④ 健康

#### 健康増進に寄与する自転車ネットワークの構築

- 旭市の四季折々の魅力を体感しながら糖尿病の発症及び重症化予防を図るために身近な場所における自転車ネットワークを形成します

旭市全域とします。

## 5. 計画の期間

計画を策定した年度を含めて10か年とします。

なお、計画中であっても、国・県の動向や、隣接市町の整備状況などを踏まえ、随時見直し等を行います。

また、計画期間の最終年度において、整備状況等に応じて、計画の更新を行います。

## 6. 整備主体

整備主体は、道路管理者（国・県・市）とします。

- 国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方に基づき、県全域で網羅的に整理が可能な情報にて整理することを前提とし、**自転車利用の起終点となる施設とそれらを結ぶ路線**を位置づける (①**生活安全性・利便性確保の視点から必要な路線**)
- 観光協会等が紹介している**サイクリングコース**や**主要観光施設間**、**シェアサイクル**、**レンタサイクル施設間**等を**結ぶ路線**を位置づける (②**観光・交流促進の観点から必要な路線**)

《自転車利用の起終点となる施設とそれらを結ぶ路線の考え方》

視点	考え方
①生活安全性・利便性	①通学路としての安全性を確保すべき路線 ● 中学校と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線 ● 高等学校、大学周辺から鉄道駅等を結ぶ路線
	②日常生活において安全性に配慮すべき路線 ● 日常生活利便施設（公共施設、大型商業施設等）が複数立地する地域と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線
	③自転車の事故抑制に対応すべき路線 ● 自転車に関する事故の発生が多い路線
②観光・交流促進の観点から必要な路線	④観光・交流の促進に資する路線 ● サイクリングロードとして観光マップ等で紹介されている路線 （①県観光物産協会HPに紹介されているコース、②太平洋岸自動車道、③市町村観光協会が定めているコース） ● 文化交流施設、主要観光施設、道の駅等の地域内外から利用が見込まれる施設周辺の主要路線 ● シェアサイクル、レンタサイクル施設周辺の路線



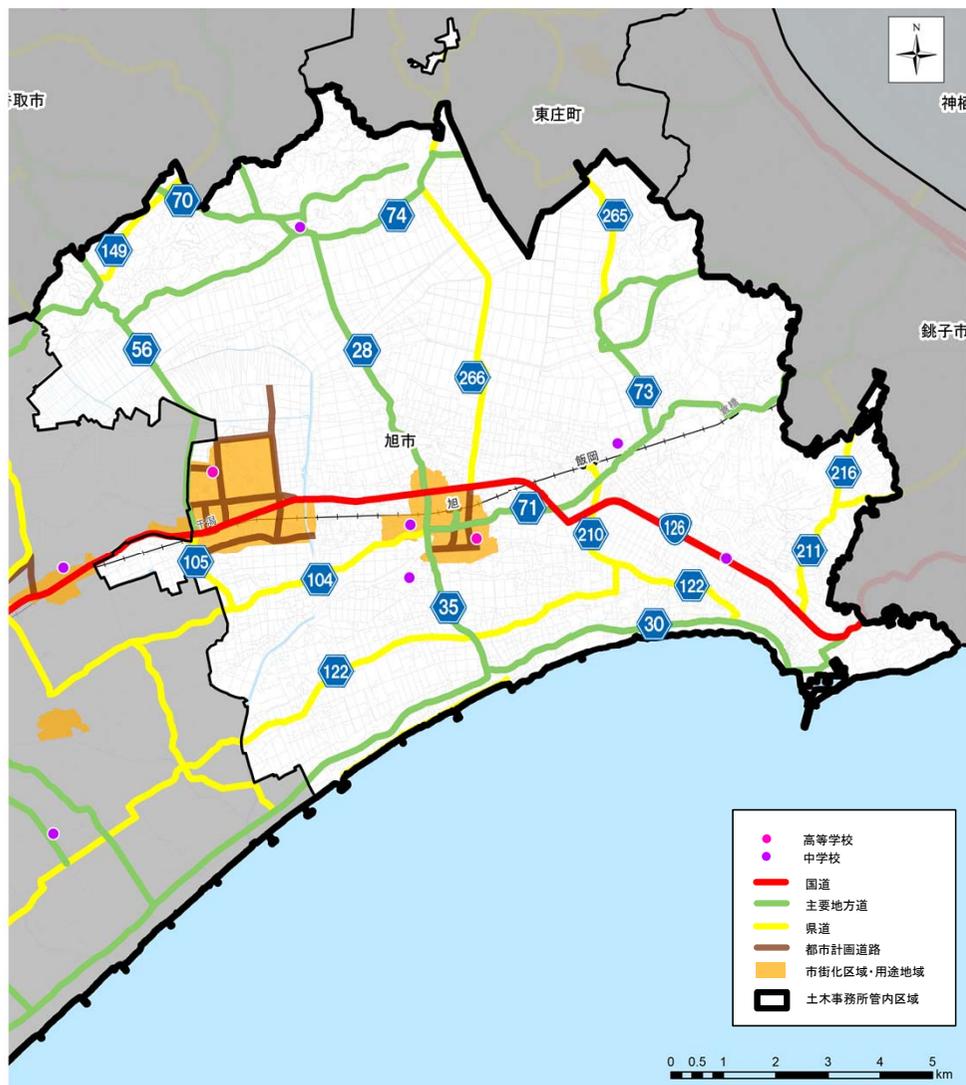
## 国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方

### ■ ネットワーク路線の選定における技術検討項目

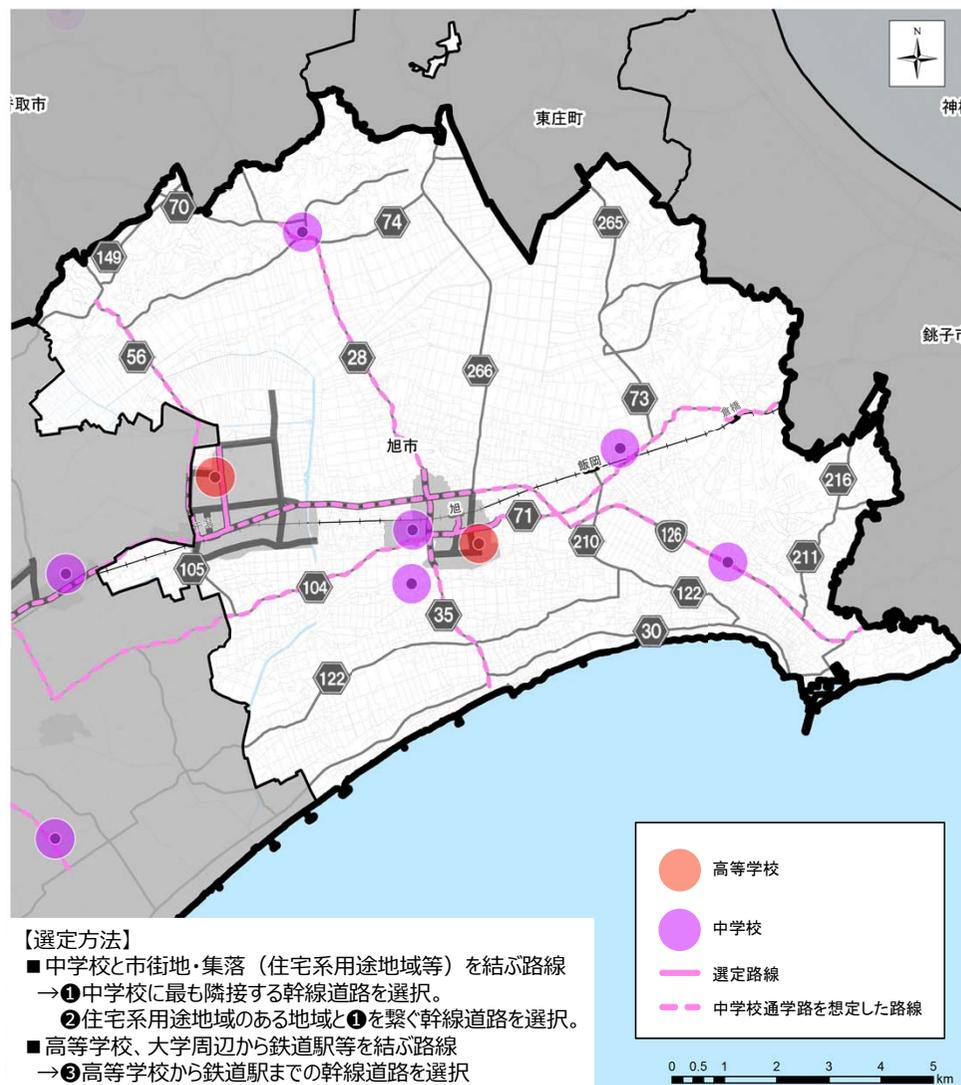
- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 (①②④)
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 (③)
- ③ 自転車通学路の対象路線 (① ※実際の指定状況は網羅的な情報収集が困難であるため、中学校に隣接する幹線道路を整理)
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ 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

## ① 通学路としての安全性を確保すべき路線

■ 条件図 教育施設（中学・高等学校）の分布



■ 通学路としての安全性を確保すべき路線

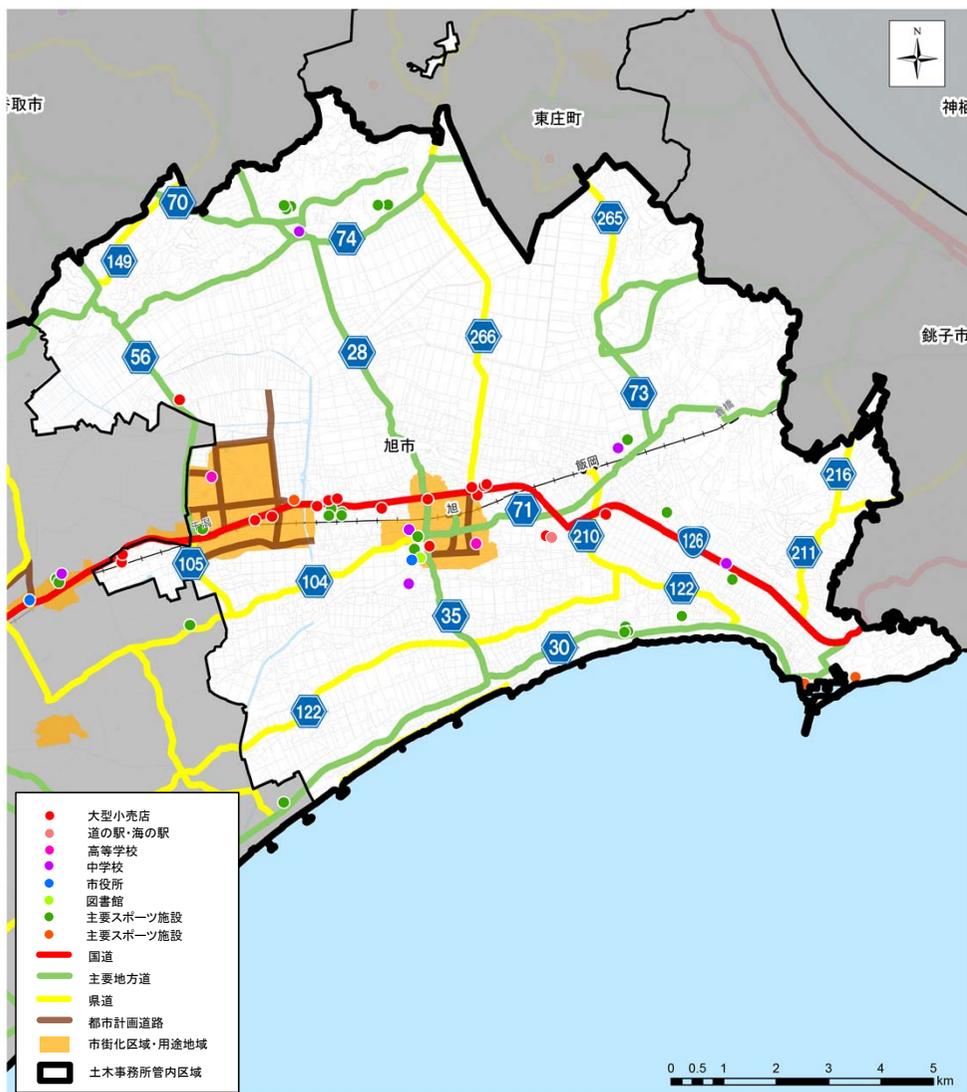


**【選定方法】**

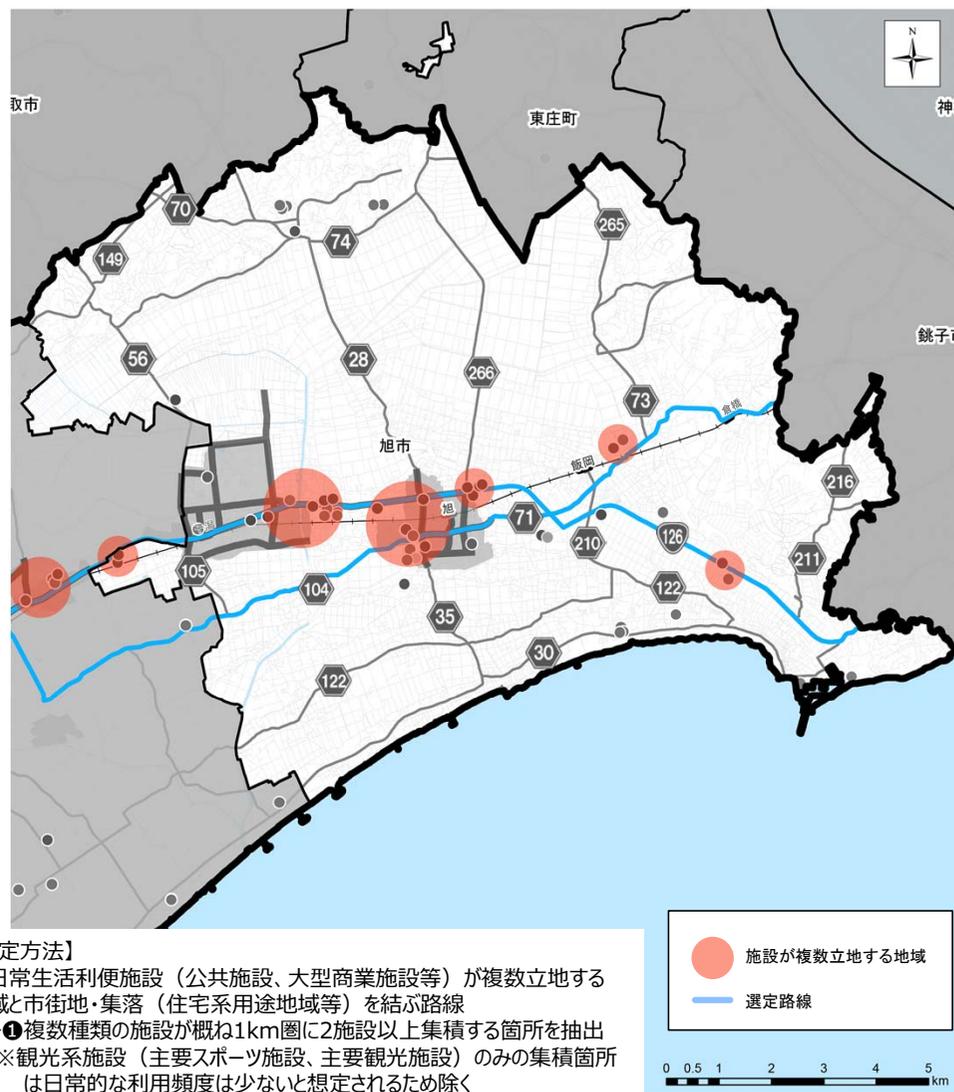
- 中学校と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線  
 → ① 中学校に最も隣接する幹線道路を選択。  
 → ② 住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。
- 高等学校、大学周辺から鉄道駅等を結ぶ路線  
 → ③ 高等学校から鉄道駅までの幹線道路を選択

## ②日常生活において安全性に配慮すべき路線

### ■施設の分布



### ■日常生活において安全性に配慮すべき路線

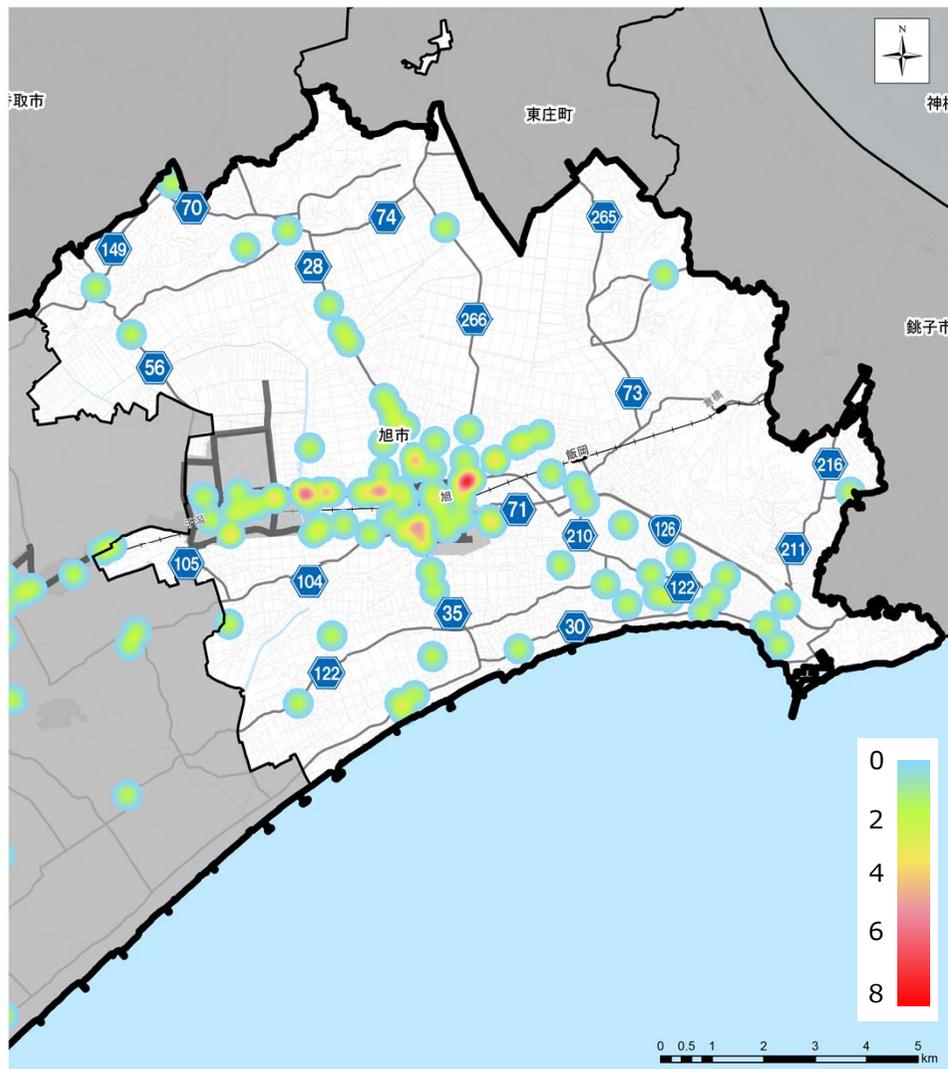


#### 【選定方法】

- 日常生活利便施設（公共施設、大型商業施設等）が複数立地する地域と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線
- ①複数種類の施設が概ね1km圏に2施設以上集積する箇所を抽出
- ※観光系施設（主要スポーツ施設、主要観光施設）のみの集積箇所は日常的な利用頻度は少ないと想定されるため除く
- ②住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。

## ③ 自転車の事故抑制に対応すべき路線

■ H23~R2自転車に関する事故発生状況



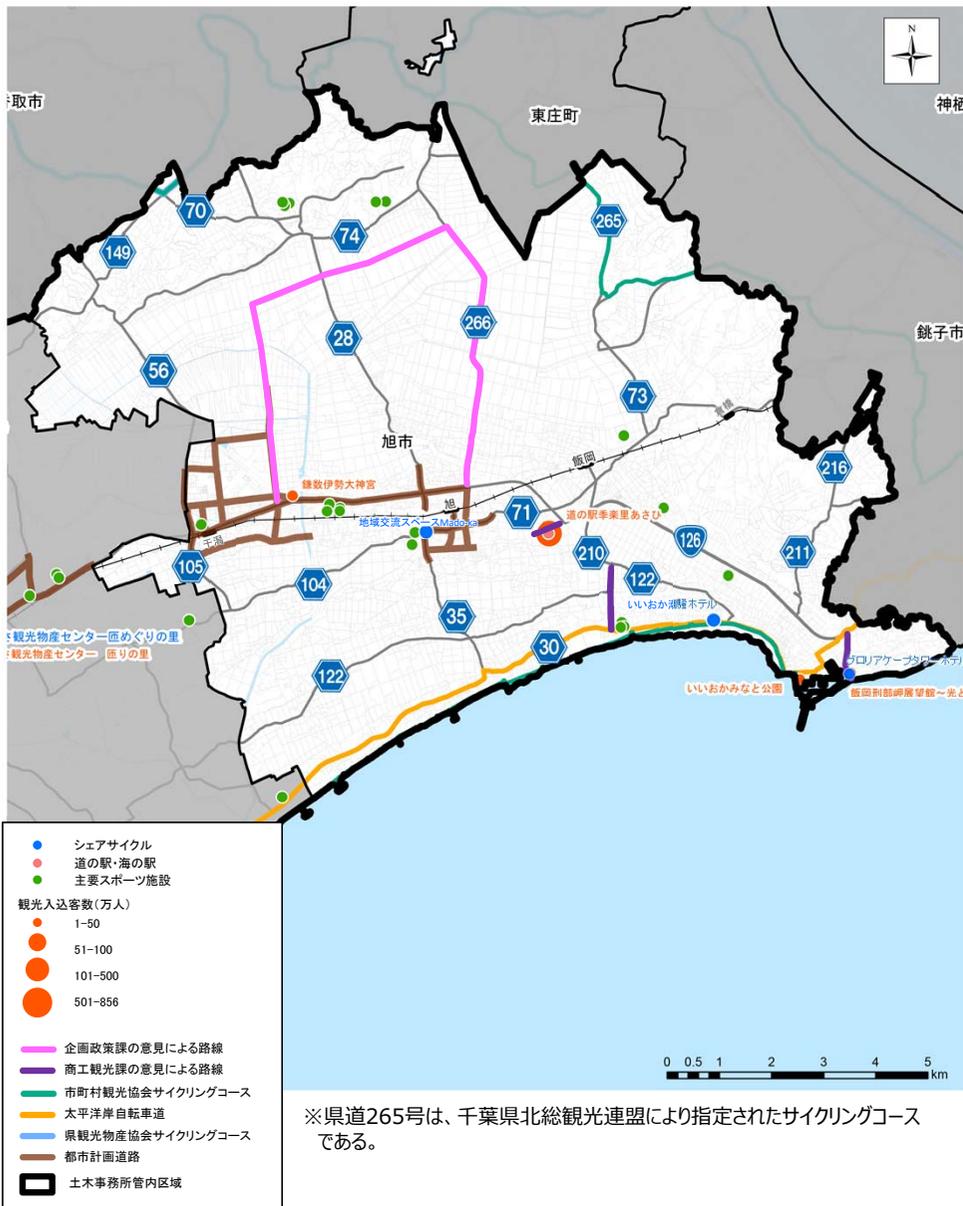
■ 自転車に関した事故の発生が多い路線



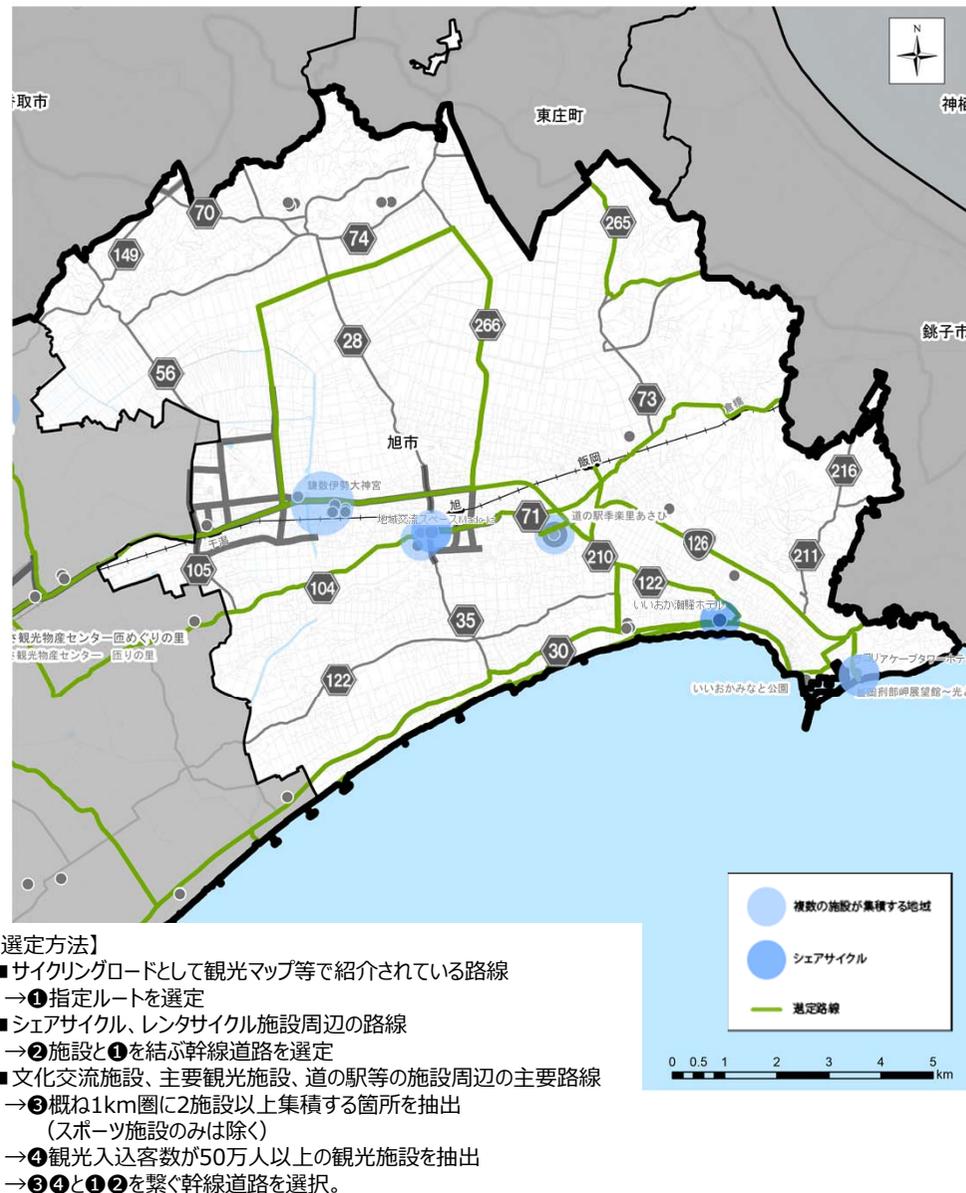
【選定方法】  
 ■ 自転車に関した事故の発生が多い路線  
 → 概ね事故密度が4件以上と多発している路線を選定

## ④ 観光・交流の促進に資する路線

### ■ 観光・交流施設

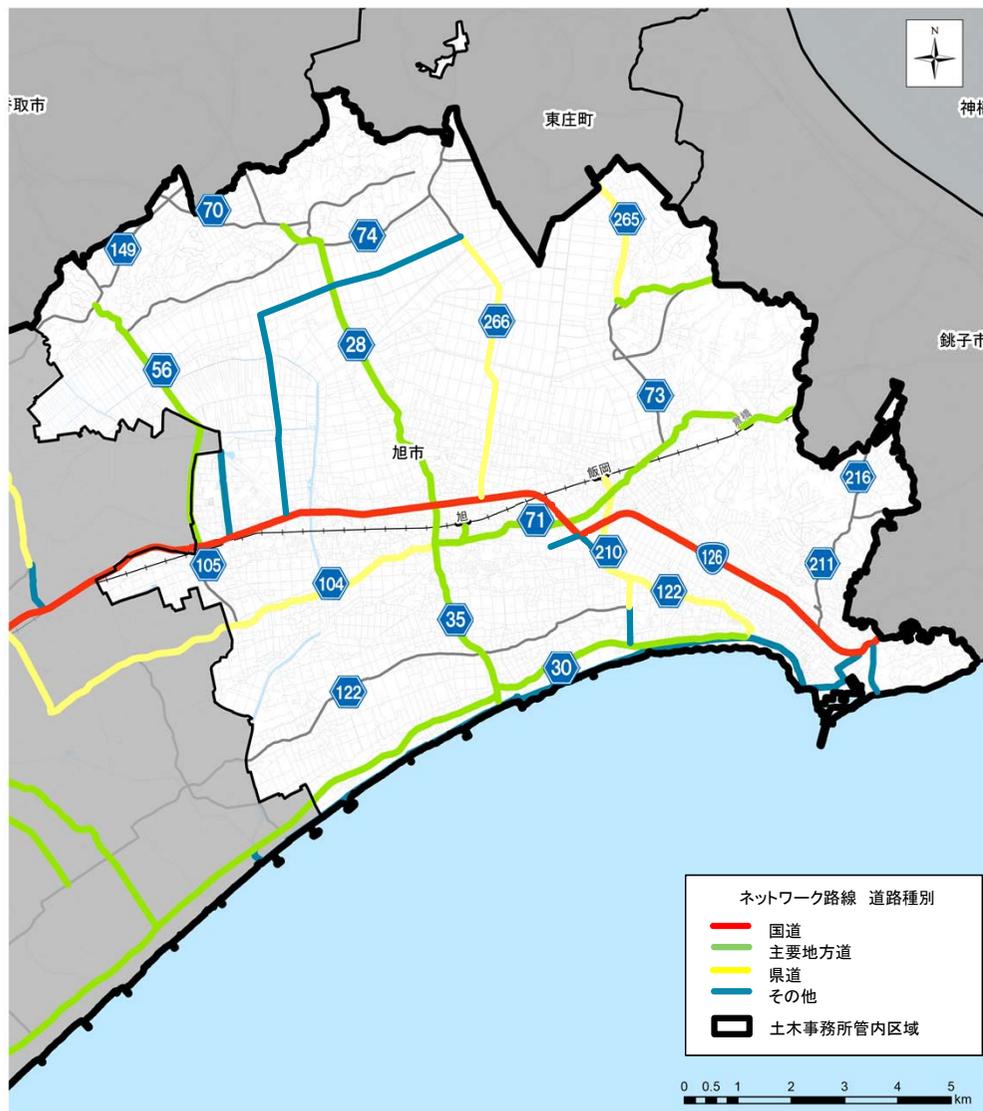


### ■ 観光・交流の促進に資する路線



## ■ 自転車ネットワーク路線

### ■ ネットワーク路線



### ■ 条件 (1~4) による抽出結果



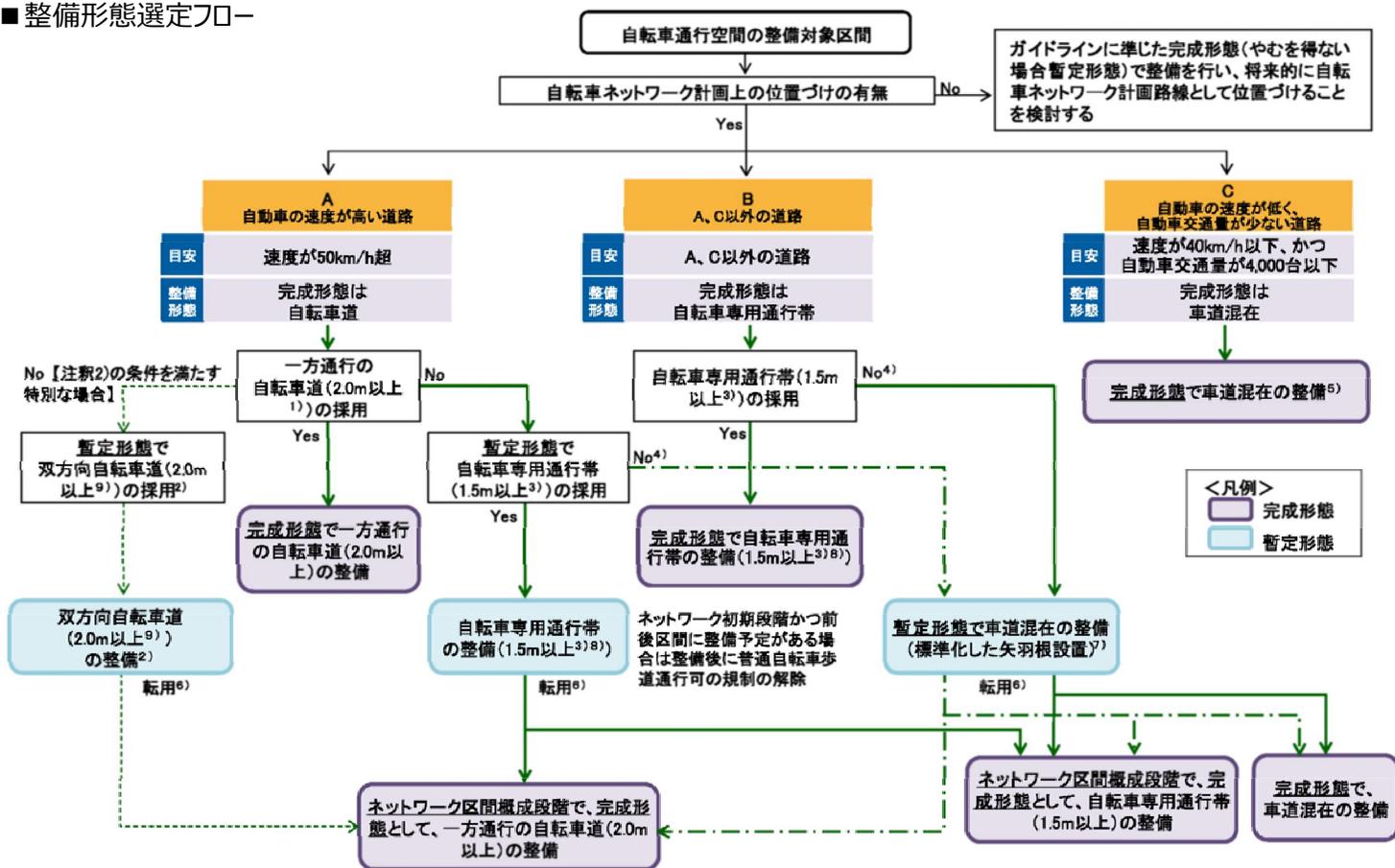
- 暫定形態を含めて、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（改定版）（令和6年6月）に基づき、整備形態を検討する
- 整備形態は、交通状況を踏まえて、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3形態から選定する

### ■ 整備形態のイメージ

整備形態	整備イメージ	事例
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>	
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>	
車道混在	<p>(1)歩道のある道路における対策</p> <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> <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> <p>(2)歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>	

- 整備形態は規制速度や交通量、現況の幅員構成、道路空間再配分後の幅員構成から下図の整備形態選定フローに従い、選定する
- 完成形態にあたっては、道路拡幅の可能性も考慮し、規制速度と交通量で整備形態を選定した
- なお、道路空間再配分は、①現況の歩道を道路構造令の標準値で再配分した場合と②現況の道路の全幅を道路構造令の標準値で再配分した場合の2パターンを想定し、空間再配分を行った

### ■ 整備形態選定フロー



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差ししないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車道の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限り、この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

### ■ 道路空間再配分のイメージ

① 現況の歩道を道路構造令の標準値で再配分した場合



② 現況の道路の全幅を道路構造令の標準値で再配分した場合



出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改定版)(令和6年6月)

## ■自転車ネットワーク路線一覧と整備形態

No.	種別	路線名	延長 (km)	全幅	車道部幅員			歩道	整備形態		備考
					車道	路肩			暫定	完成	
1	国道	126号	14.7	9.6	7	6.2	0.8	2.6	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
2	県道	八日市場井戸野旭線	4.3	6.9	6.9	5.5	1.4	0	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
3	県道	飯岡片貝線	2.8	8.3	7	5.5	1.5	1.3	-	車道混在	
4	県道	飯岡停車場線	2.2	10.3	6.5	5.5	1	3.8	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
5	県道	小見川海上線	2.7	7.3	7.3	5.8	1.5	0	-	車道混在	
6	県道	飯岡九十九里自転車道線	10.8	3	3	2	1	0	-	-	
7	主要地方道	旭小見川線	7.1	9.4	6.6	5.5	1.1	2.8	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
8	主要地方道	飯岡一宮線	10.5	10.1	8.1	6.2	1.9	2	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
9	主要地方道	旭停車場線	3.3	9.2	7.1	5.5	1.6	2.1	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
10	主要地方道	佐原榑海線	3.5	9.6	6.6	5.5	1.1	3	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
11	主要地方道	銚子旭線	8.1	7.5	6.4	5.5	0.9	1.1	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
12	主要地方道	銚子海上線	1.9	9.1	7.9	5.5	2.4	1.2	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
13	市道	U-1042号線	0.2	5.2	5.2	4.5	0.7	0	-	車道混在	
14	市道	2-081号線	0.1	6.5	6.5	5.0	1.5	0	-	車道混在	
15	市道	2-016号線	1.6	15.3	8.8	6.5	2.3	6.5	車道混在	自転車専用通行帯	完成形は周辺ネットワークとの連続性を考慮して自転車専用通行帯とする。
16	県道	旭笹川線	5.2	7.9	6.2	5.1	1.1	1.7	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態:道路拡幅の必要あり
17	市道	1-004号線	2.3	16.0	9.0	6.0	3.0	7.0	車道混在	自転車専用通行帯	
18	市道	1-061号線	1.6	10.0	7.0	6.0	1.0	3.0	-	車道混在	
19	市道	1-031号線・1-062号線	4.1	6.5	6.5	5.5	1.0	0.0	-	車道混在	
20	市道	1-059号線	0.4	12.0	8.5	7.5	1.0	3.5	-	車道混在	
21	市道	1-014号線	0.6	10.5	8.0	7.0	1.0	2.5	-	車道混在	
22	市道	1-050号線	0.7	7.0	7.0	6.0	1.0	0.0	-	車道混在	
23	市道	1-020号線	0.9	9.5	7.0	6.0	1.0	2.5	-	車道混在	

※整備形態（完成）は、以下の規制速度と交通量を使用して選定

**【交通量】**

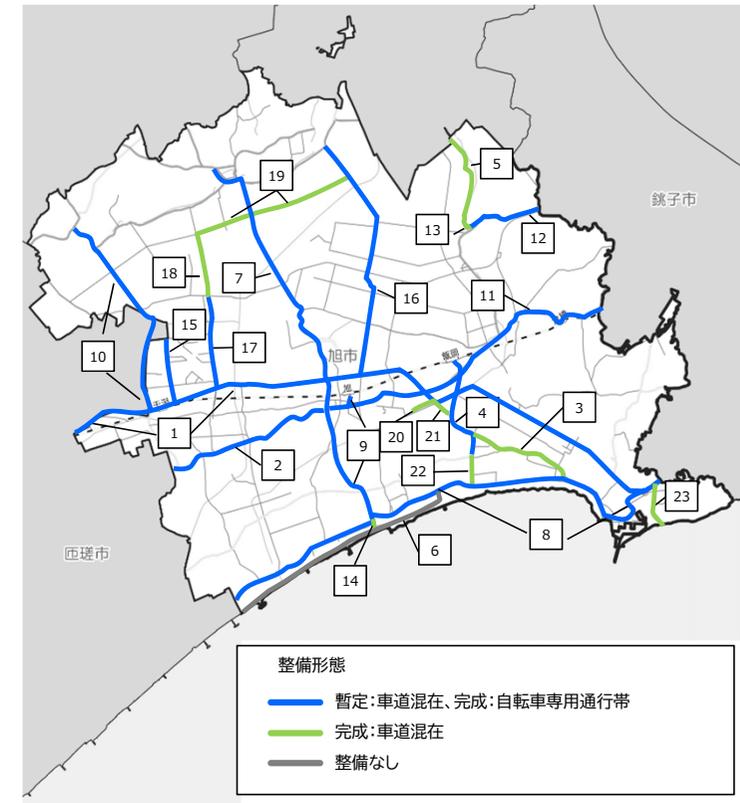
国道、県道、主要地方道：全国道路・街路交通情勢調査（R3）の24時間交通量  
 2車線以上の市道：千葉県一般県道24時間交通量（全国道路・街路交通情勢調査（R3））の平均  
 1車線の市道：3種5級、4種4級の計画交通量（道路構造令）

**【規制速度】**

国道、県道、主要地方道：全国道路・街路交通情勢調査（R3）の指定最高速度  
 市道：最高速度標識記載の速度または、道路構造令規定の設計速度の最大値

※整備形態（完成）は道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討し、関係者と協議調整を図ったうえで決定する

## ■自転車ネットワーク路線No.



### ■整備形態の例

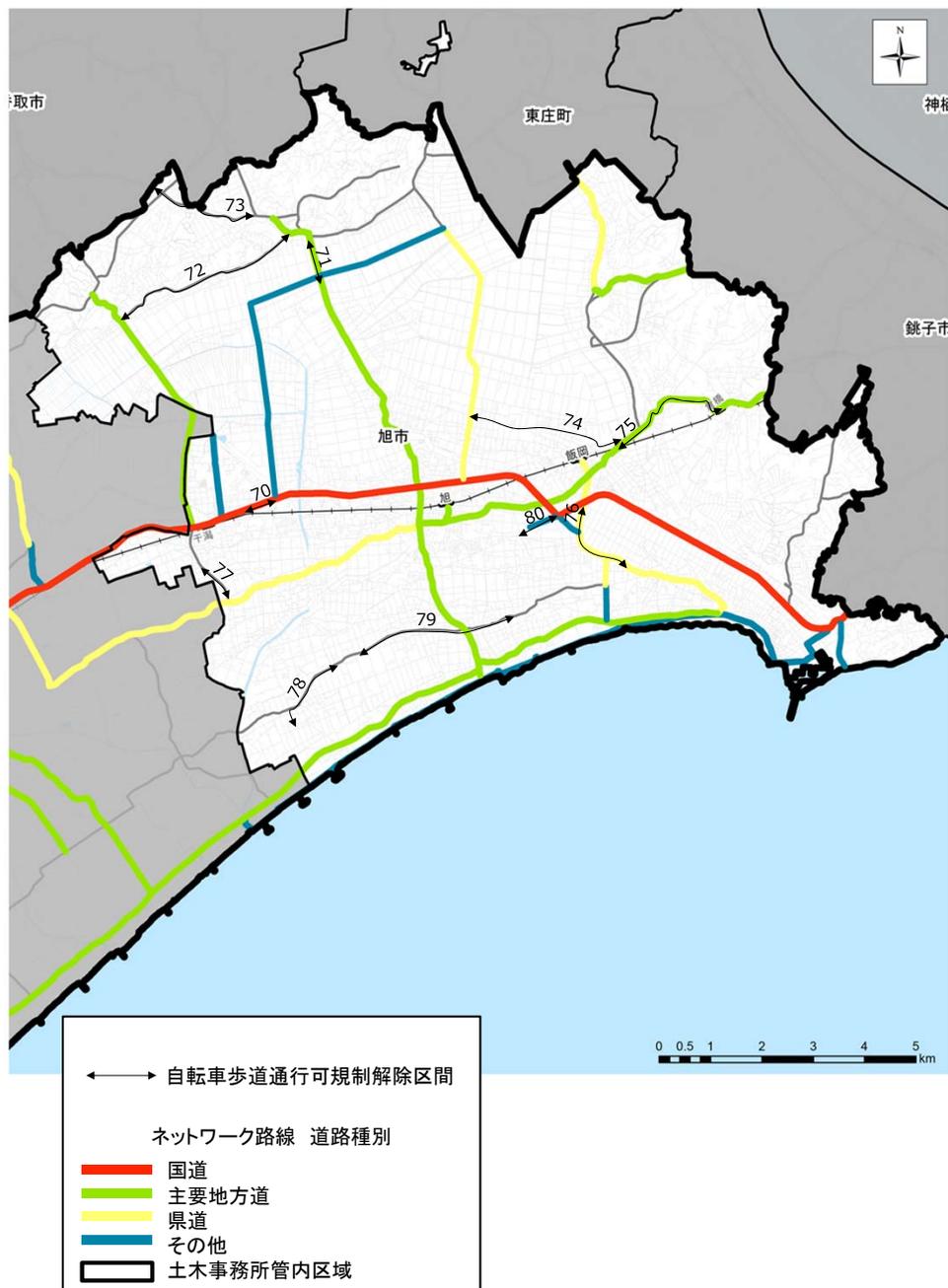
<自転車専用通行帯>



<車道混在>



## ■ 自転車歩道通行可規制解除箇所



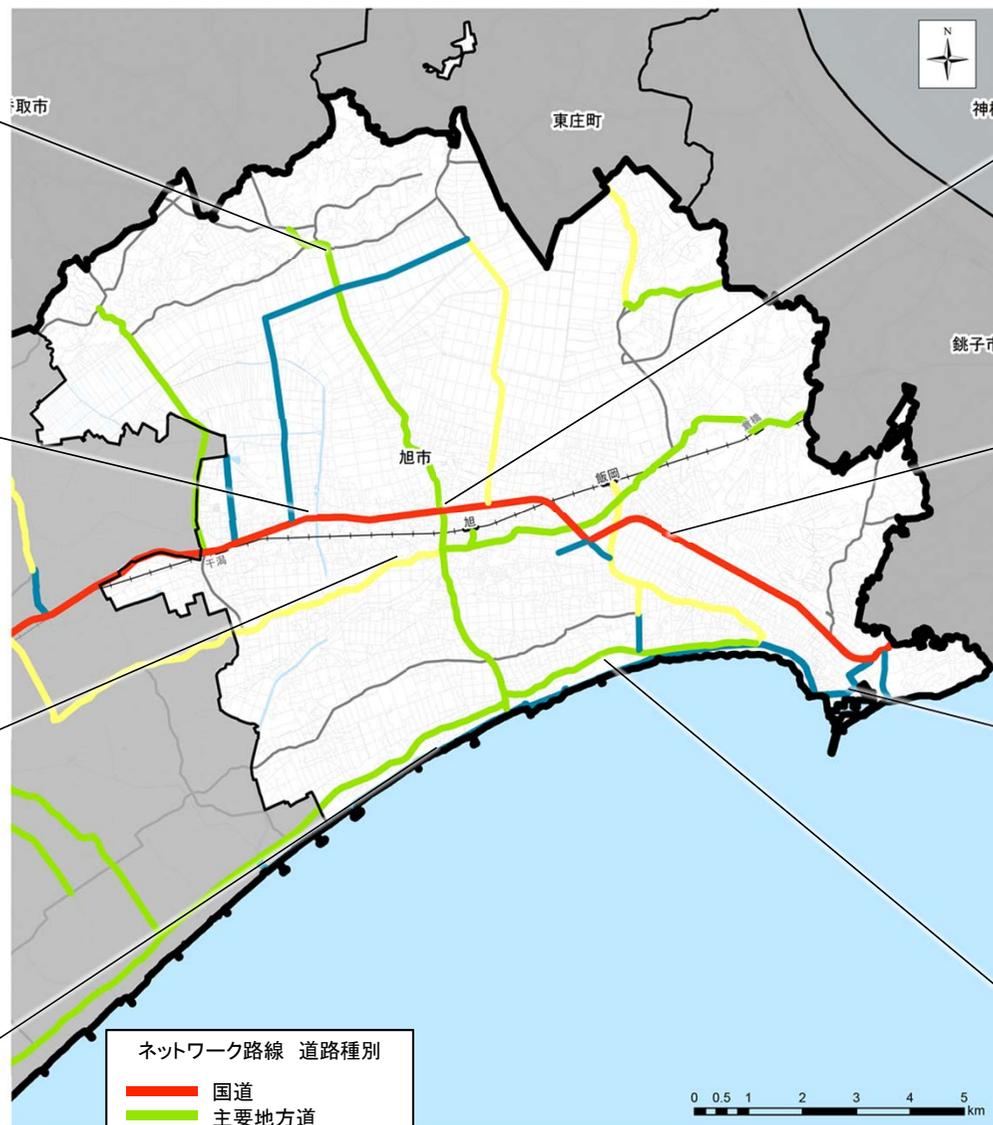
No (連番)	警察署	路線	場所(始点)	場所(終点)	延長	指定(片・両側)
70	旭	国道126号	旭市鎌数4340番地	旭市ニ6005番地	800	片側
71	旭	主要地方道旭小見川線	旭市入野776番地	旭市入野353番地の3	900	道路西側
72	旭	主要地方道多古笹本線	旭市清和甲192番地	旭市鎌木1987番地	4,300	道路北側
73	旭	主要地方道大栗栗源干潟線	旭市鎌木3832番地	旭市清和乙71番地	2,300	片側
74	旭	市道	旭市琴田2820番地	旭市高生1番地	3,200	片側
75	旭	主要地方道銚子旭線	旭市蛇園3818番地	旭市倉橋1771番地	2,676	片側
76	旭	一般県道飯岡停車場線	旭市後草1376番地3	旭市三川8332番地	1,882	片側
77	旭	一般県道干潟停車場豊畑線	旭市川口499番地	旭市泉川1561番地	869	片側
78	旭	一般県道飯岡片貝線	旭市神宮寺577番地	旭市神宮寺2902番地	1,153	片側
79	旭	一般県道飯岡片貝線	旭市椎名内1278番地	旭市中谷里2052番地4	3,100	片側
80	旭	市道	旭市イ73番地	旭市イ5290番地	807	片側

※令和4年8月31日付けで千葉県警察本部交通規制課課長発事務連絡「良好な自転車交通秩序の実現に向けた自転車通行環境整備の推進について」を受け開示された各警察署の自歩可規制解除区間一覧表（R4.10時点）をもとに整理

- ネットワーク路線の選定を行うにあたり、現地踏査を行った
- 旭市における代表的な箇所の状況を示す



■ 自転車ネットワーク路線



ネットワーク路線 道路種別	
<span style="color: red;">—</span>	国道
<span style="color: green;">—</span>	主要地方道
<span style="color: yellow;">—</span>	県道
<span style="color: blue;">—</span>	その他
<span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	土木事務所管内区域

