

旭市自転車ネットワーク計画の概要

計画策定の背景・目的

社会的背景

平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」に基づき、平成30年6月には「自転車活用推進計画」が策定された。同法では、地方自治体においても地方版自転車活用推進計画を策定するよう努めることとされており、自転車の活用を総合的・計画的に推進するため、千葉県版の自転車活用推進計画を策定された。自転車を取り巻く環境は大きく変化しており、各自治体においても「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る。

目的

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」の策定することが目的である。

目標と基本方針

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

自転車利用の状況

- 旭市の自転車分担率は、県平均より低い
- 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

■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
- 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
- 対自動車の事故割合は92%と県合計値を上回る状況

■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

● 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箇所ではレンタサイクル事業を展開

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

■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

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等の都市機能が集積しており、海側および山側の集落地等から中心部等へと日常的な移動で自転車の活用が想定

自動車と自転車双方の安全性確保

- 対自動車の事故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対策が必要

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

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、市内や地域内を自転車で周遊しやすい環境整備が必要

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

- 災害時に、安全に迷わず走行できる環境整備が必要

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

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）
- ・自転車に関する道路構造令の改正
- ・近隣市町の自転車ネットワーク計画の策定状況

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

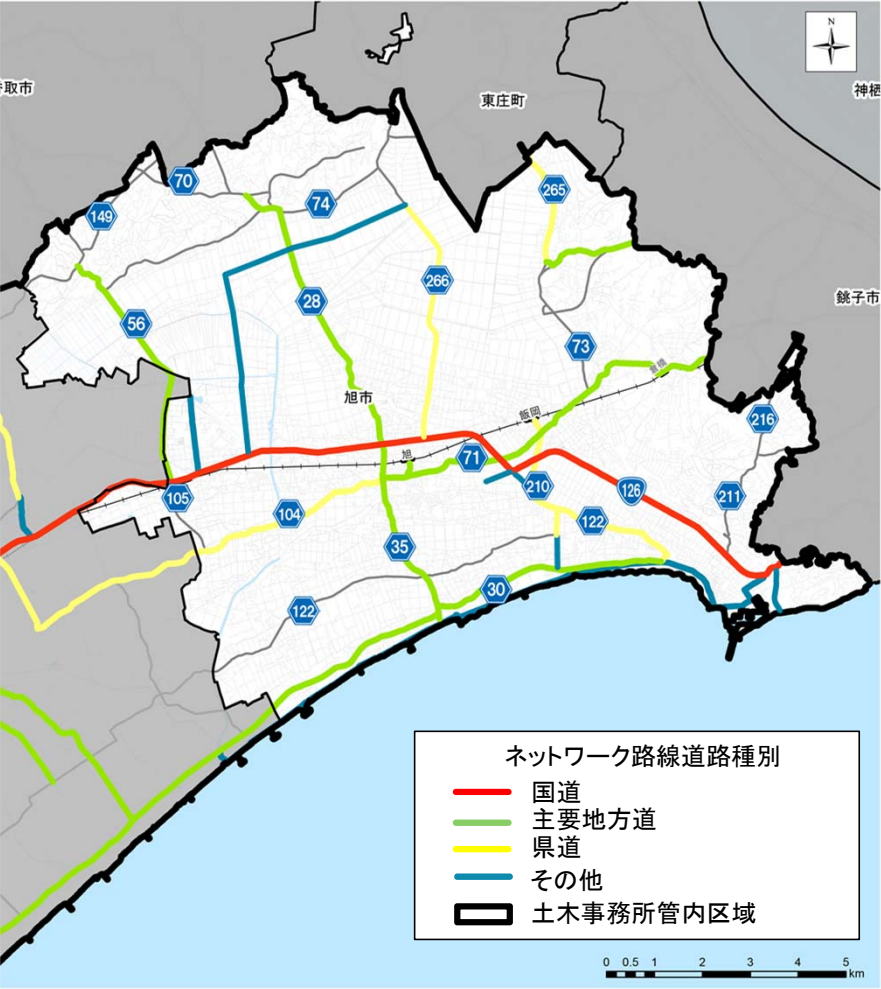
健康増進に寄与する自転車ネットワークの構築

- 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

自転車ネットワーク路線の選定（選定の考え方）

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	●自転車に関した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

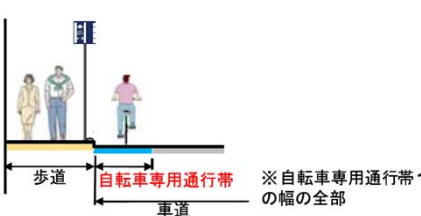
自転車ネットワーク路線の選定
（自転車ネットワーク路線の抽出）



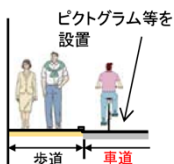
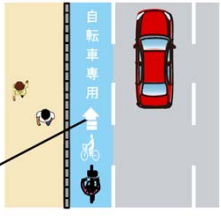
整備形態の検討



<自転車専用通行帯>



<車道混在>



〔路肩・停車帯内の対策〕

