

# 令和6年度 第1回 四街道市自転車計画協議会 会議次第

日時：令和 6年 5月23日（木）  
午後1時30分より  
場所：障がい者支援課2階 会議室

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 会議録作成の取扱い
4. 会議の公開・非公開の決定
5. 議題

<自転車活用推進計画>

(1) 施策指標・目標値 設定表（案）（資料9）

<自転車ネットワーク計画>

(2) 自転車通行空間の整備形態（資料10）

(3) 優先整備路線の選定（資料11）

(4) 各計画の推進体制とフォローアップ（資料12）

6. その他
7. 閉会

目 標	指 標	現 況 値 ※資料2より	目 標 値 (R15年度)	備 考	担 当 機 関 担 当 課
1-1 安全で快適な自転車通行空間の計画的な推進	自転車通行空間 整備延長	0.19km	15km	国 3.1km 県 2.6km 市 9.3km [土木課 7km] [市街地整備課 2.3km]	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
1-2 放置自転車対策の推進	放置自転車の台数(5年平均)	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
1-3 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箇所	現状より増加		産業振興課
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	0件/19件中 ※資料7 施策1-4-①より	3件/19件中	(工事中・工事予定箇所) 四街道市役所 四街道駅北口第一自転車駐車場 四街道駅北口第二自転車駐車場	土木課、管財課、都市計画課、 社会教育課、社会福祉課
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CO2排出量(運輸部門)	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
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)	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
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)	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
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	—	5通り	市ホームページ、市政だより、 Facebook、LINE、Instagram	産業振興課
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)	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
4-2 交通安全教育の推進					学務課
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。

## 自転車通行空間の整備形態

### (1) 整備形態の考え方

第2回四街道市自転車計画協議会では、自転車ネットワーク路線を検討しましたが、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

#### 1) 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。

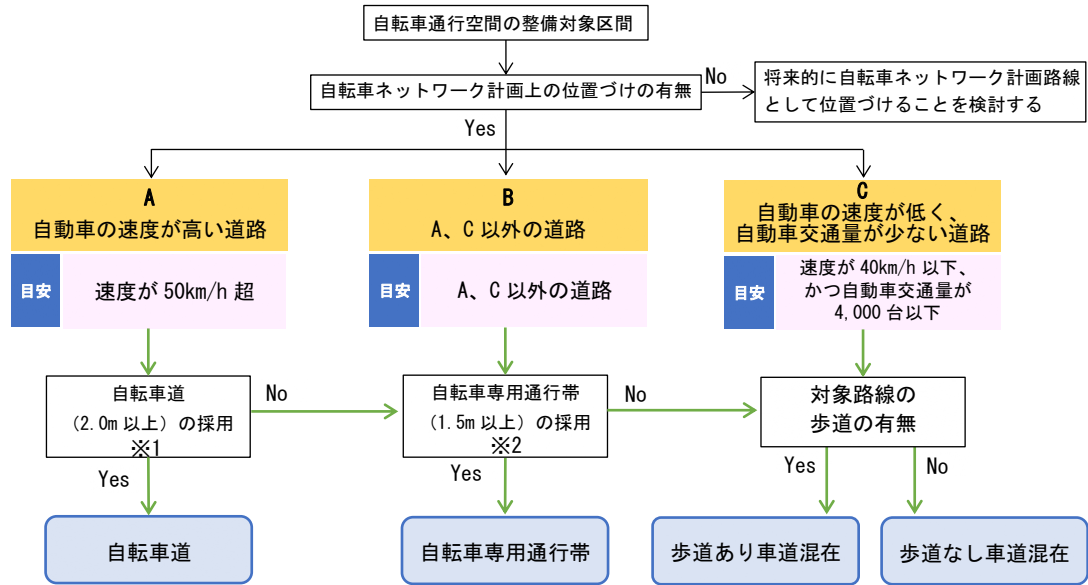
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 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

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。

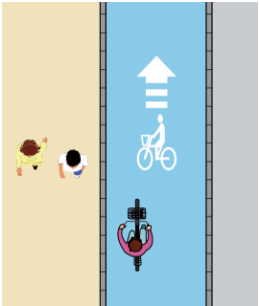
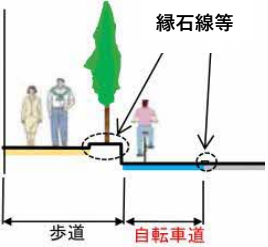

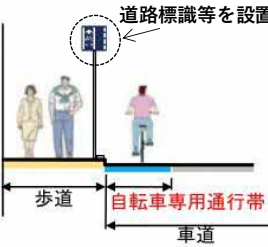

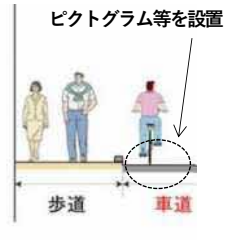

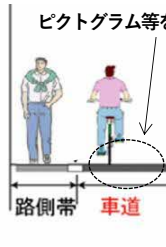
## 2) 整備形態の選定結果

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。

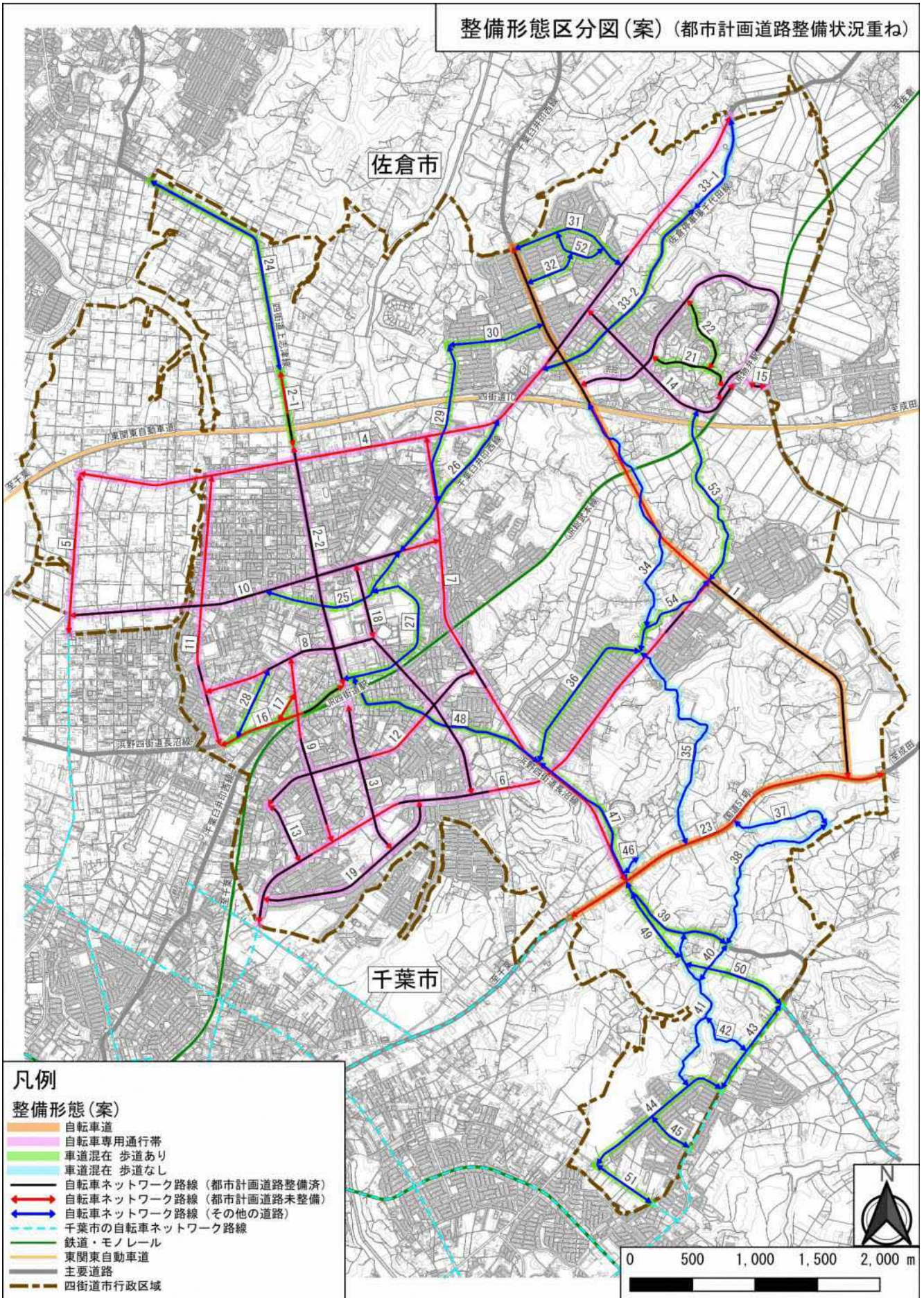
■自転車ネットワーク路線の整備形態区分表（案）

		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、33-2、36、 39、43、44、45、47、48、 49、50、51、52、53、54	33-1、34、35、37、 38、40、41、42、46

※枝番がある路線は、その路線の一部区間を示します。



■整備形態区分図（案）





## ■自転車ネットワーク路線別整備形態（案）

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
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
24	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)
25	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)
26	千葉臼井印西線の一部含む	9.0	1,329	2	40	県	車道混在(歩道あり)
27	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)
28	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)
29	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)
30	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)
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)
33-1	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)
33-2							車道混在(歩道あり)
34	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)
35	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)
36	旭ヶ丘線	11.9～13.0	1,358	2	30	市	車道混在(歩道あり)
37	吉岡4号線	4.0～14.3	840	1	-	市	車道混在(歩道なし)
38	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)
39	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)
40	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)
41	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)
42	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)
43	吉岡35号線	11.1～18.0	827	2～3	50	市	車道混在(歩道あり)
44	鷹の台2号線	12.0～15.0	1,280	2～3	40	市	車道混在(歩道あり)
45	鷹の台5号線	10.0	393	2	-	市	車道混在(歩道あり)
46	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)
47	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)
48	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)
49	-	2.0～18.0	670	1	-	県	車道混在(歩道あり)
50	-	14.2～18.1	858	1	-	県	車道混在(歩道あり)
51	吉岡線の一部含む	9.8～12.4	538	2	40	市	車道混在(歩道あり)
52	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)
53	向井物井線	6.5～17.4	1,523	2～3	40、-	市	車道混在(歩道あり)
54	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)

※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

### 3) 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。

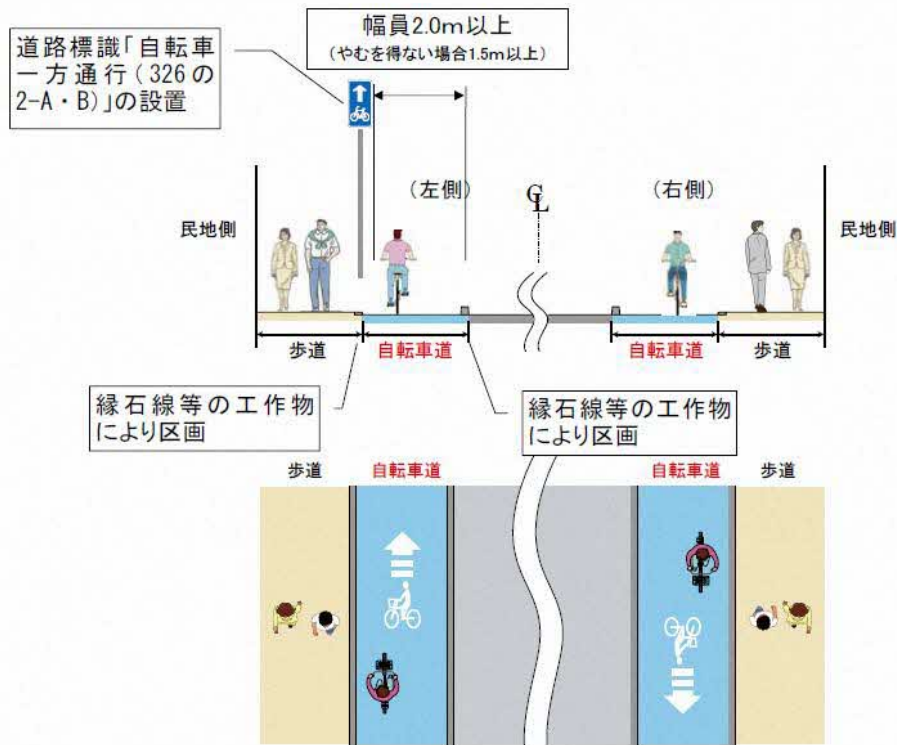


## 標準構造

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。

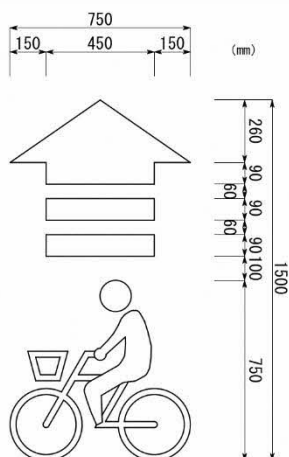
幅員については、一方通行規制を実施することとしていますが、自転車相互の追い越しが発生することも想定されるため、2.0m以上とします。ただし、自転車通行状況を考慮し、やむを得ない場合には1.5m以上まで縮小することができるものとしてします。

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てします。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てします。



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

### ピクトグラム



### 道路標識

#### 自転車一方通行

(326の2-A)



(326の2-B)



②自転車専用通行帯

自転車専用通行帯	
<p>整備 イメージ</p>	<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>
<p>整備 事例</p>	 <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>
<p>通行 方法</p>	<p>一方通行（車道の左側通行）</p>
<p>特徴</p>	<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>

道路標識  
普通自転車専用通行帯  
(327の4の2)



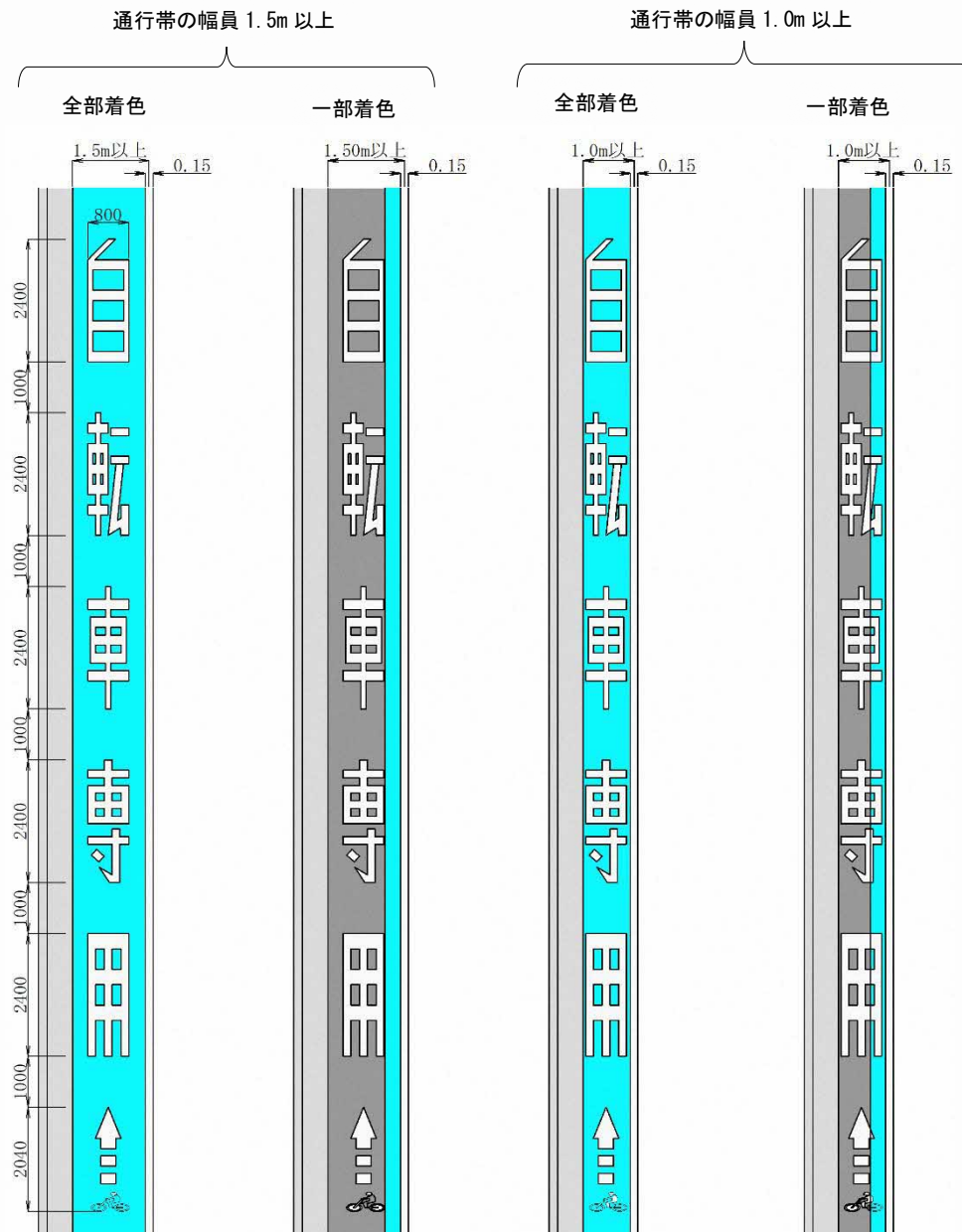
## 標準構造

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、側溝の蓋部分を除く舗装部分を 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 1.0m 以上まで縮小することができるものとします。

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。

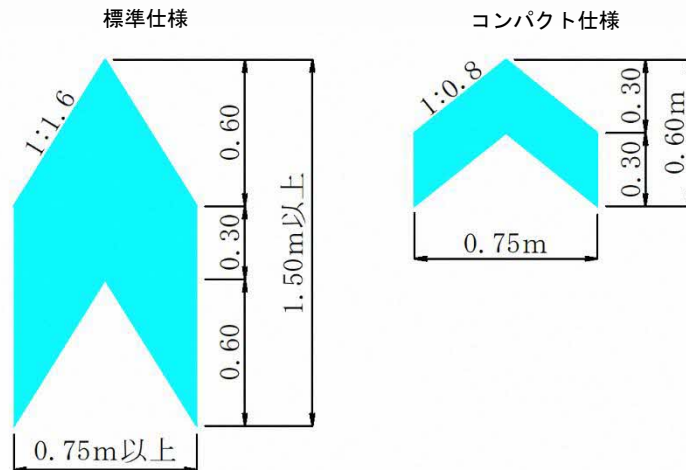
また、通行帯を着色する帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の一部着色を標準とし、交通状況に応じて全部を着色することができるものとします。



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> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">※矢羽根型路面標示は外側の下に重複させることができる</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">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 style="text-align: center; font-size: small;">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。

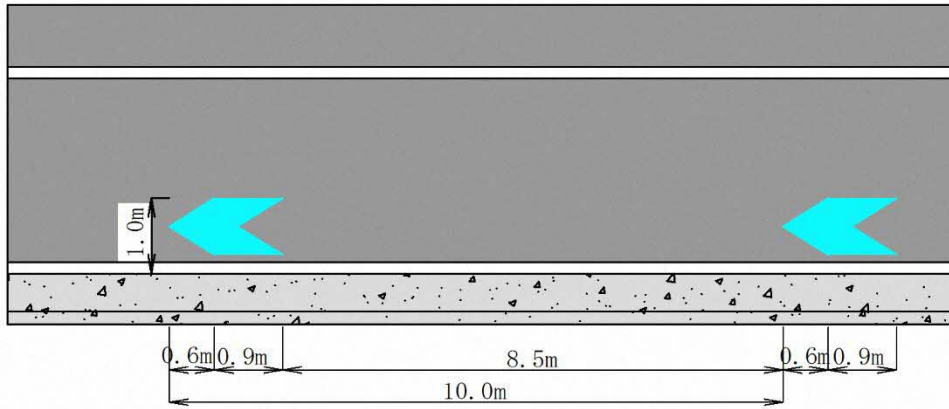
標準構造（矢羽根型路面表示の仕様）・・・歩道のない道路も同様



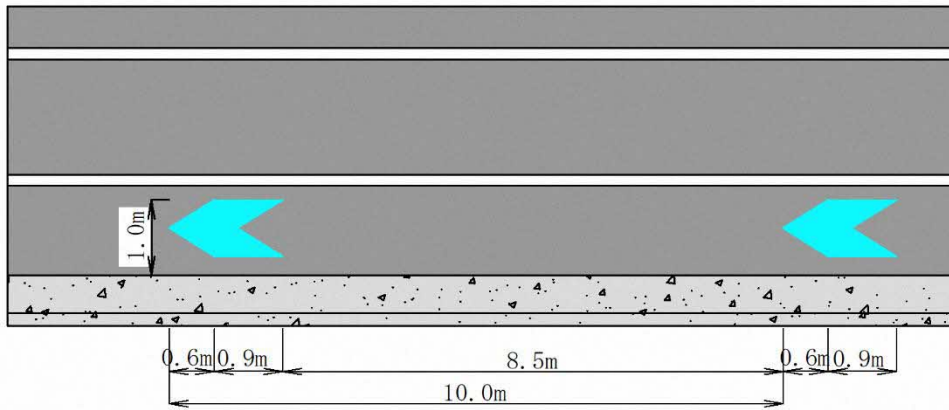


標準構造（歩道あり）

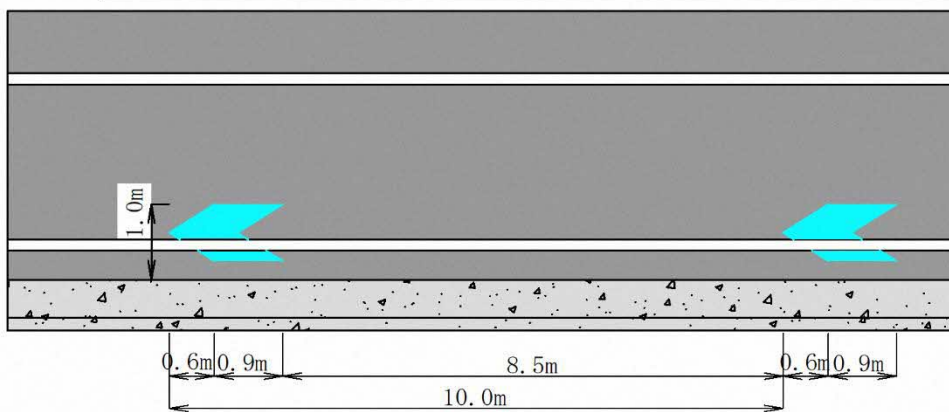
車道左側の車線内に設置



路肩や停車帯に設置



路肩や停車帯の幅員が狭い場合、車道外側線の下に重複させて設置

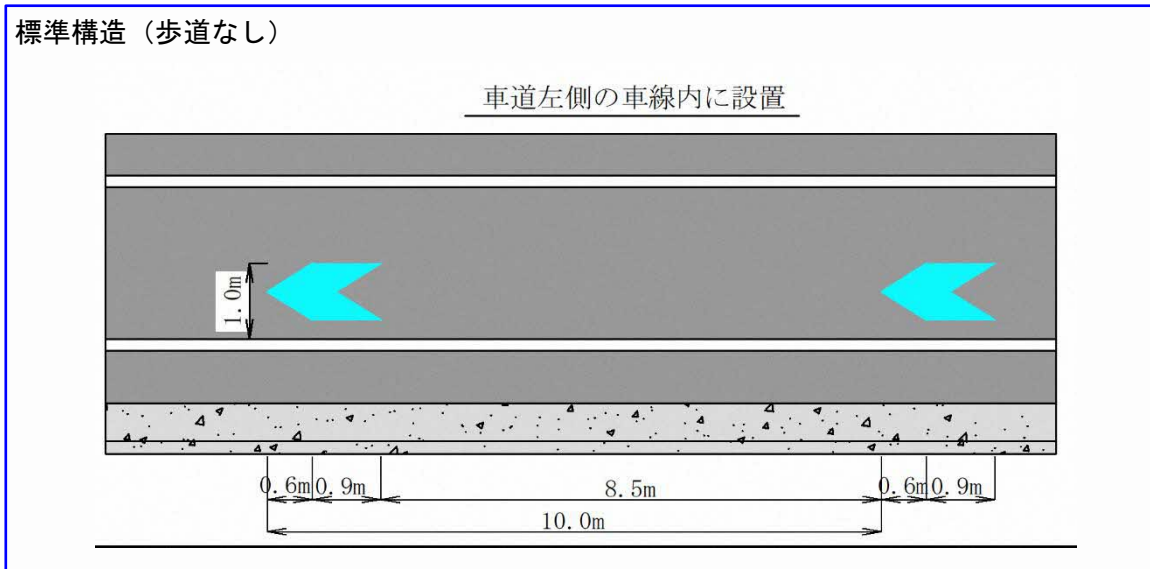


参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）国土交通省・警察庁

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> </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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> </div> <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であるが、自動車との接触の危険性があり、駐車車両により妨げられやすい。また、自転車道や自転車専用通行帯でやむを得ず連続的整備が不可能な区間についても用いる。

標準構造（歩道なし）

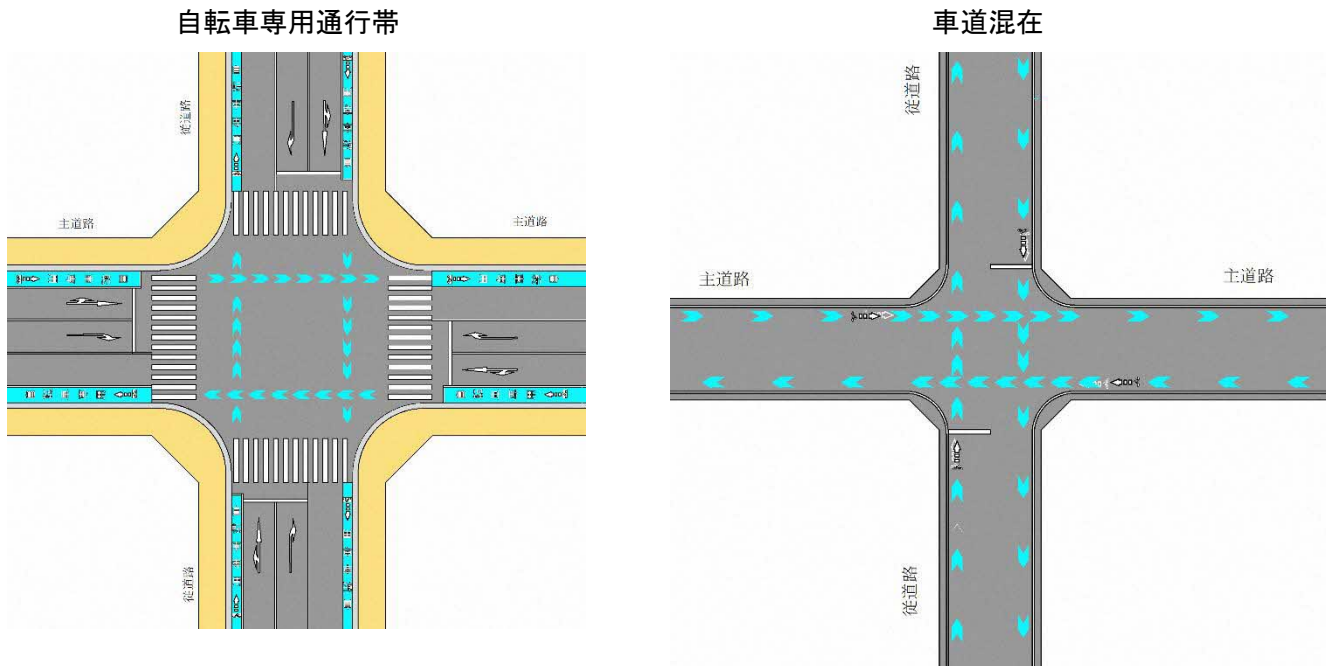


#### 4) 特殊部の基本的な考え方

##### ① 交差点部（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。

##### 【イメージ図】



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

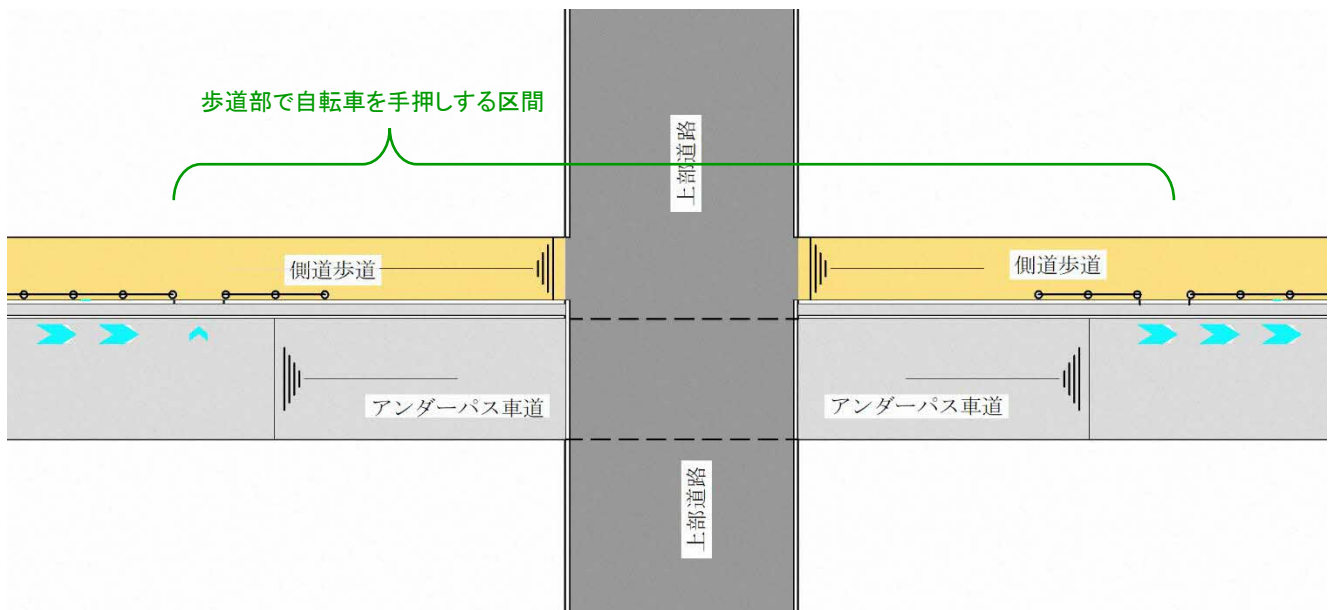
## ② アンダーパス（オーバース）

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、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。



【イメージ図】



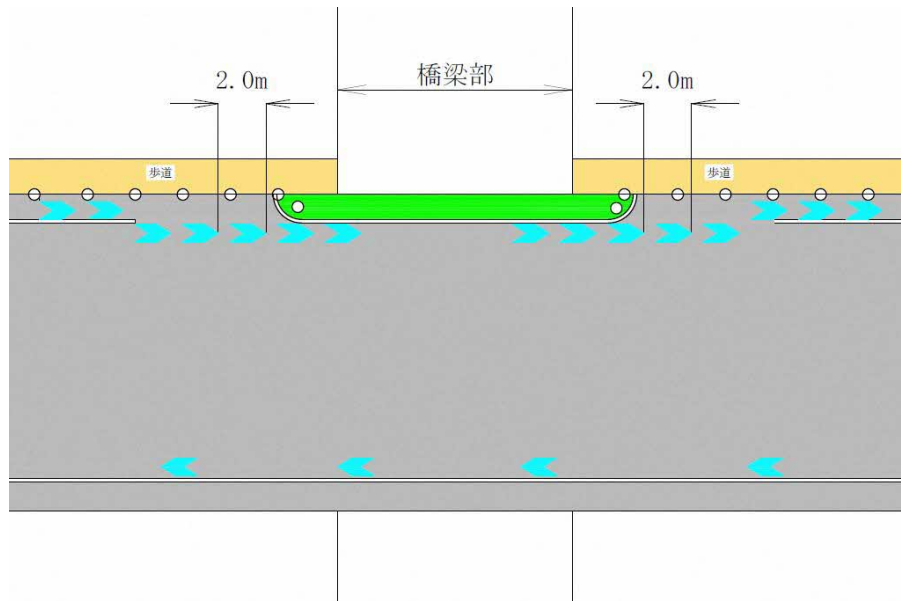


### ③ 橋梁部

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、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。

#### 【イメージ図】

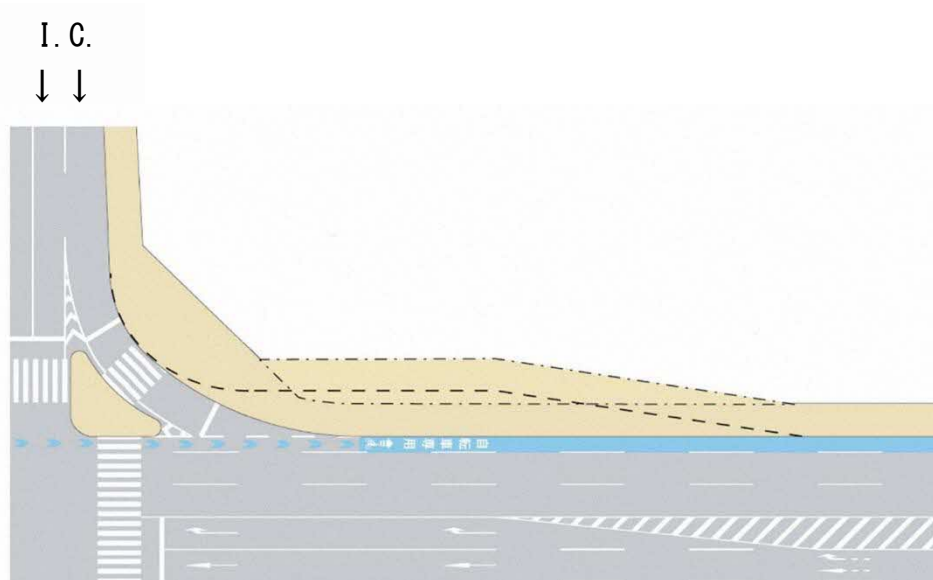


#### ④ インターチェンジ付近

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。

#### 【インターチェンジ降り口のイメージ図】



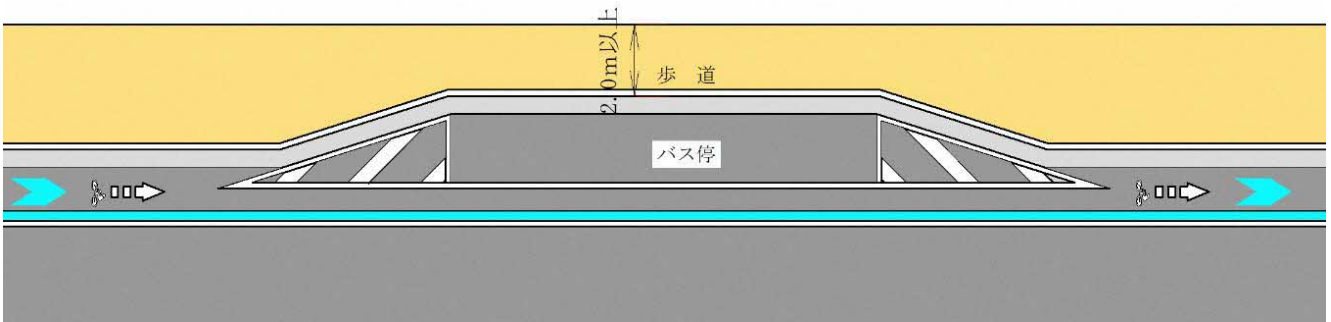
参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警察庁

### 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。

#### 【イメージ図】



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

○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。

#### 【イメージ図】



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

## 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。

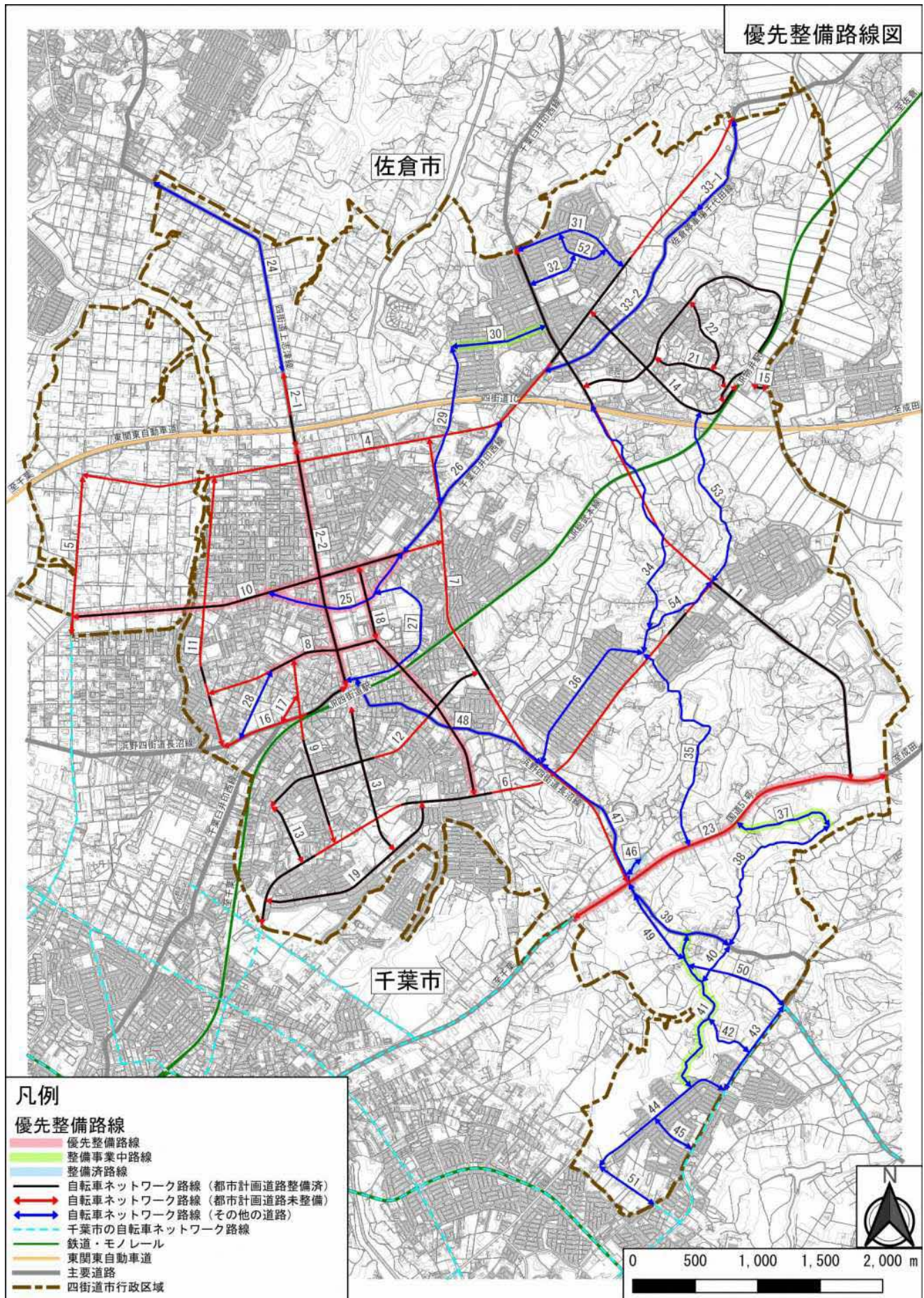
#### ○都市計画道路が整備済みまたは短中期で整備完了が見込める路線

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。



## (2) 優先整備路線

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。





■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）

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	整備の優先性	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	優先	
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	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	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	事業中
24	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)		
25	大日緑ヶ丘56号線 大日緑ヶ丘69号線	8.3~24.1	1,303	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)	優先	
26	千葉臼井印西線の一部含む	9.0	1,329	2	40	県	車道混在(歩道あり)		
27	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)		
28	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)		
29	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)		
30	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	事業中
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)		
33-1	33-2 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)		
33-2							車道混在(歩道あり)		
34	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)		
35	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)		
36	旭ヶ丘線	11.9~13.0	1,358	2	30	市	車道混在(歩道あり)		
37	吉岡4号線	4.0~14.3	840	1	-	市	車道混在(歩道なし)	優先	事業中
38	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)		
39	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)		
40	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)		
41	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	事業中
42	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)		
43	吉岡35号線	11.1~18.0	827	2~3	50	市	車道混在(歩道あり)		
44	鷹の台2号線	12.0~15.0	1,280	2~3	40	市	車道混在(歩道あり)		
45	鷹の台5号線	10.0	393	2	-	市	車道混在(歩道あり)		
46	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
47	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)		
48	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)		
49	-	2.0~18.0	670	1	-	県	車道混在(歩道あり)		
50	-	14.2~18.1	858	1	-	県	車道混在(歩道あり)		
51	吉岡線の一部含む	9.8~12.4	538	2	40	市	車道混在(歩道あり)		
52	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)		
53	向井物井線	6.5~17.4	1,523	2~3	40、-	市	車道混在(歩道あり)		
54	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)		

※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

■管理者別 自転車通行空間の優先整備路線

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	
25	大日緑ヶ丘56号線 大日緑ヶ丘69号線	1,303	車道混在	
30	池花17号線 千代田29号線	785	車道混在	事業中
37	吉岡4号線	840	車道混在	事業中
41	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	事業中

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	事業中

## 各計画の推進体制とフォローアップ

### 1. 自転車活用推進計画

#### 1. 計画の推進体制

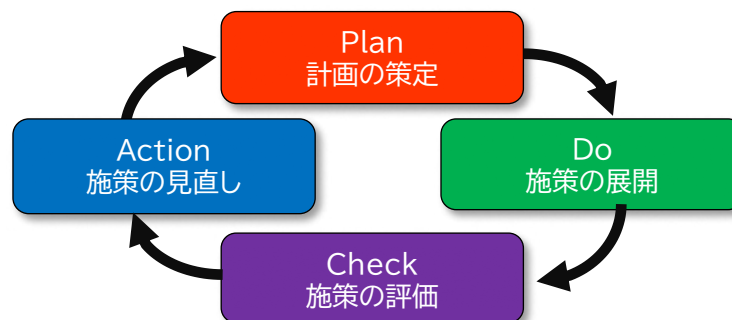
本計画における施策は多岐にわたり、目標の達成に向け、本市の関係機関はもとより、隣接市、千葉県、国、警察、学校が相互に連携しながら、本計画を推進するとともに、計画的な整備について調整を図ることとします。

#### 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。

【PDCAサイクルのイメージ】



令和 10 年度 施策の進捗状況

### 2. 自転車ネットワーク計画

#### 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。

資料	発言者	質問・意見等	事務局の回答	対応
資料 5-P2	安井 (公募)	課題の中で、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とあるが、隣接市と協議は行っているのか。	千葉市と佐倉市のそれぞれと協議を行っている。	(説明のみ)
		また、協議を行ってれば具体的に決定したことを教えてほしい。	佐倉市には自転車ネットワーク計画が無いため、四街道市の路線に合わせて、繋げてもらうよう協議を行った。千葉市は自転車ネットワーク計画が策定されており、その自転車ネットワーク路線と繋げる形で候補路線を資料8-2で挙げている。	(説明のみ)
資料 5-P1	内田 (公募)	サイクリングコースの更なる情報発信とは、具体的にどのような方法を考えているのか。	資料7でも掲載しているが、担当部署の産業振興課で市政だよりや市のホームページ、SNS等を活用した情報発信を考えている。	(説明のみ)
資料 5・ 資料 6 参考資料	鈴木 (印旛)	資料5-P2でサイクリングコースの安全性・快適性の確保が必要とあるが、目標では、それについて取り込んでいるのか。	目標に単独で盛り込んではいないが、施策1-1-②の「自転車通行空間の整備推進」でサイクリングコースの整備も盛り込んでいる。	(説明のみ)
資料 6 参考資料	福田 (国道)	「災害時利用に向けた自転車活用の検討」とあるが、市既存の災害計画では、自転車利用という文言はあるのか。	今現在、市の災害計画には自転車に関する文言は盛り込めていないが、担当部署とは災害現場の確認に自転車を活用してみてはどうかと話し合っている。自転車活用推進計画期間の10年間で、利活用の検討を進める。	(説明のみ)
資料 6 参考資料	佐藤 (バス)	「シェアサイクルの導入検討」とあるが、今現在では、どこに何か所設置するといった構想はあるのか。	具体的な設置箇所は決まっていない。最低限として、市の公共施設等は、スペースを確保できる点で検討している。各ショッピングセンター等は、企業との調整が必要なため、そこは今後協議が必要と考えている。	(説明のみ)
資料 7	小早川 (教授)	(各目標の下段にある)スケジュールや年度の書き方が分かりづらいので、工夫してもらいたい。	記載内容については、分かりやすいような書き方を検討する。	検討する。
資料 7	小早川 (教授)	各目標に関して、担当課が書かれているが、各部署とは調整しているのか。	調整している。	(説明のみ)
資料 7	小早川 (教授)	県警の関係するところもあるが大丈夫か。	(伊藤委員(四警))スケジュールで10年間での計画が立っているが、今現在も県警で進めているものになる。市とも連携しながら進めていきたい。	
資料 7	小早川 (教授)	本日の会議で意見が出せなかった場合、後日メールで(質問意見を)連絡することは可能か。	はい。その場合2月27日までに送っていただきたい。	メールが来たら対応。
		計画案としては網羅できていて、よく考えられているのでおかしくない。基本的にはこのようにまとめることとする。	ありがとうございます。	
資料 8 - 2	内田 (公募)	保育所や幼稚園の送迎に自転車を利用する市民が多いと思うが、それを考慮して候補路線を選定したらどうか。	主に市内の主要路線を候補路線に設定しており、各路線から各目的地へ1km以内のアクセス性確保を目指して路線を選定している。自転車通行空間の整備後に主要路線の通行を促す予定のため、その点に関して自転車送迎での安全性の確保に務めたいと考えている。	(説明のみ)
資料 8 - 2	小早川 (教授)	保育所や幼稚園を資料8-2の図に入れることは大変な作業になるか。	市内には大体20~30の保育所があるため、全ての箇所を繋げることは難しい。基本的には、細かい道にすべて矢羽根等を引くことは不可能であるため、近い主要路線である自転車ネットワーク候補路線を通行してもらい、分岐する場合は各保育所へはご自身で安全に気をつけて通行していただく。	市営保育所のプロットする。
		では、図面に落とすことはできるか。	市営ではない保育所もあるので、全てを拾いきれるかどうかは難しい。	
		せめて市営のところは落としてほしい。考えているというのが残っていた方がいい。	市営保育所を記載する。	
資料 8 - 1	安井 (公募)	どれも大切な路線だとは思いますが、優先順位を決める基準はあるのか。	候補路線の優先順位は、第3回協議会で示すつもりである。	(説明のみ)
		先ほど、小学生から20歳未満の自転車事故が多いと記述があったので、資料8-1③の自転車通学路の対象路線を優先させる方が良いのではないかと。	優先順位の決め方については、資料8-1、①~⑧の選定方法に準じて行うことにはなるが、細かいところは検討中。	



資料	発言者	質問・意見等	事務局の回答	対応
資料8-2	小早川 (教授)	千葉市の自転車ネットワーク路線とは接続しているということではないか。	はい。資料8-2の青い点線が千葉市の自転車ネットワーク路線となっており、千葉市と接続するのは市内に5箇所ある。候補路線51番と接続する千葉市の道路は、来年度から新たに千葉市の自転車ネットワーク計画に追加してもらえるように協議している。	(説明のみ)
		佐倉市は自転車ネットワーク計画がないので、そこは繋がらないのか。	佐倉市と繋いでいる箇所としては、県道が大半で、物井駅南側の地区につながる路線がひとつある。佐倉市にネットワーク計画が出来た際はその路線を計画に盛り込んでもらうよう協議している。	(説明のみ)
資料8-2	鈴木 (印旛)	四街道市と佐倉市を繋げる県道では、自転車ネットワークが途切れないように協議してほしい。	千葉市、佐倉市とはそのように協議する。	
		千葉市でも同様に、四街道市のみ整備されている状況が起こらないようにしてほしい。	千葉市に接続する浜野四街道長沼線と千葉白井印西線は、四街道市内も途中から候補路線対象外としている。理由としては、千葉市と協議した結果、千葉市では道路の幅員が狭いためこれ以上整備ができないことや整備した結果逆に危険性が増すということからネットワーク路線としないことにしていると伺った。そのため、市内の回遊性を高めるような自転車ネットワークの選定をしている。	(説明のみ)
資料8-2	内田 (公募)	交通インフラの無い地域では、学生や高齢者が自転車を利用することが多いと思うので、幅員が狭いところでも矢羽根整備をしてほしい。自動車への注意喚起になり安全に通行できるようになると考える。	整備形態に関しては、第3回協議会で事務局の考えを提示する。  (小早川委員長) 全部の道路には矢羽根を引くことはできないので、そこはどうか考える必要がある。	
資料8-2	小早川 (教授)	千葉市、佐倉市との連携・連続性について、かなり県道で繋がっている感じがするが、千葉県としては、自転車ネットワーク計画はあるのか。	(鈴木委員(印旛)) 各市で立ち上げた計画に基づいて整備する。	
資料8-2	小早川 (教授)	四街道市が選定すれば、県道の整備は県がやってくれるということか。	(鈴木委員(印旛)) 県管理となれば、県がやることになっている。	
資料8-2	小早川 (教授)	国道も入っているが、国道事務所はどうか。	(福田委員(国道)) 県同様、指定されれば行う。	
資料8-2	福田 (国道)	道が狭くても整備のやり方はある。次回以降の優先順位はどう決めていくか管理者側としては気になることか。	第3回協議会で事務局の考えを提示する。	
資料8-3	小早川 (教授)	資料8-3に管理者が誰なのか入れているかどうか。	追加する。	追加修正
資料8-3	福田 (国道)	整備済延長が書いてあるが、自転車通行空間の整備済延長ということか。	表の上位が都市計画道路の情報であるため、都市計画道路としての整備済延長となる。	
資料8-1 資料8-3	福田 (国道)	資料8-1、⑥「既に自転車の通行空間が整備されている路線」と資料8-3の整備済延長はリンクしていないということか。	リンクしていないことになる。  (小早川委員長) 誤解を生む可能性があるため、整備済という書き方は変えた方がいい。	記載方法修正
資料8-3	小早川 (教授)	四街道市には自転車通行空間の整備済はあるのか。	路線46番、南波佐間3号線の一部で、矢羽根整備をしている。ここは旭中学校の通学路になっており、一昨年まで拡幅整備をやっていた関係で先行して整備している。	(説明のみ)
		自転車通行空間の整備延長としてはほとんどないということか。	はい。190m程度となっている。	(説明のみ)
資料8-2	小早川 (教授)	資料8-2は候補として挙げてもらい、次の会議で、優先順位も含めた検討をするということではないか。	ご推察のとおり。	(説明のみ)