

令和5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5年11月16日（木）
午後1時30分より
場所：新館5階 第1・2会議室

1. 開会
2. 市長挨拶
3. 委嘱状交付式
4. 委員紹介
5. 会長及び副会長選出
6. 会長挨拶
7. 会議録作成の取扱い
8. 会議の公開・非公開の決定
9. 議事
 - (1) 自転車関連計画の策定の趣旨（資料1）
 - (2) 自転車利用に関する現状（資料2）
 - (3) 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の骨子案
(資料3)
10. その他
 - ・策定スケジュール（予定）（資料4）
11. 閉会

四街道市自転車計画協議会委員名簿

委嘱期間：令和5年11月16日から令和7年3月31日まで

※敬称略

小早川 悟	日本大学 理工学部 主任教授
佐藤 克己	千葉内陸バス株式会社 代表取締役社長
福田 賢一	千葉国道事務所 交通対策課長
鈴木 伸宏	印旛土木事務所 調整課長
伊藤 司	四街道警察署 交通課長
安井 千春	市民公募
内田 正子	市民公募

四街道市自転車計画協議会設置要綱

(設置)

第1条 市は、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）の基本理念及び「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、自転車の利活用を総合的かつ計画的に推進していくことを目的として、本市の実状に応じた具体的な目標、施策等に関し、専門的かつ幅広い分野からの多様な意見を反映し、四街道市自転車ネットワーク計画等（以下「計画等」という。）を策定するため、四街道市自転車計画協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 計画等の策定に関すること。
- (2) その他会長が必要と認める事項に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、委員10人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 交通事業者の代表者等
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 公募による市民

3 委員の任期は、委嘱の日から計画等の策定の日までとする。

4 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長及び副会長各1人を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選によって定める。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

(検討会)

第6条 協議会は、第2条各号に定める事項について、幅広い意見及び適正な情報を取り入れるため、庁内検討会を設置する。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市部市街地整備課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和5年8月1日から施行する。

(準備行為)

2 この要綱を施行するために必要な準備行為は、この要綱の施行の日前においても行うことができる。

(この要綱の失効)

3 この要綱は、計画等の策定の日限り、その効力を失う。

自転車関連計画の策定の趣旨について

四街道市自転車活用推進計画策定の趣旨

1. 計画の背景

自転車は、買い物や通勤・通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動やサイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。

近年は、健康増進や環境保全への意識の高まり、災害時における移動手段やシェアサイクルの普及促進等で自転車利用のニーズが一段と高まっています。

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、自転車の活用による国民の健康増進、災害時における交通機能の維持、環境負荷の低減を図ること等、新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月に施行され、自転車活用推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である国の「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月に閣議決定されました。

その後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、令和 7 年度までを計画期間とする「第 2 次自転車活用推進計画」が令和 3 年 5 月に閣議決定されています。

なお、自転車活用推進法第 11 条では、「市町村は、国及び県の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用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」とされています。

2. 計画の目的

本計画では、国の自転車活用推進計画で掲げる「自転車を巡る現状及び課題に対応するための 4 つの目標」を踏まえ、千葉県の「自転車活用推進計画」（令和 2 年 11 月策定）との整合を図りつつ、本市の実情と将来の動向を見据えた具体的に実施すべき施策を定め、快適に自転車を活用できるようにし、自転車利用の向上を図ることを目的とします。

～ 国が掲げる自転車の活用の推進に関する 4 つの目標 ～

- ・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ・サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- ・サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ・自転車事故のない安全で安心な社会の実現

※ 自転車活用推進計画(令和 3 年 5 月)より

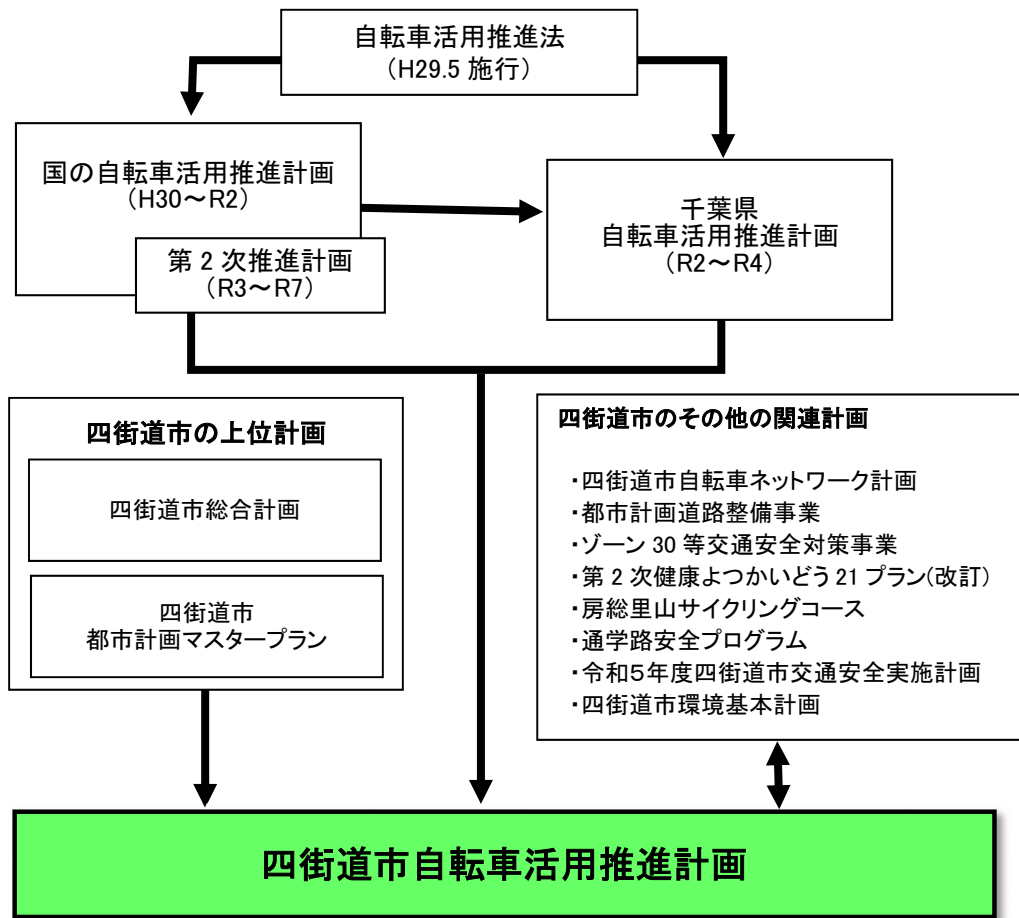
～ 千葉県が掲げる自転車の活用の推進に関する 4 つの目標 ～

- ・自転車役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり
- ・自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現
- ・自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立
- ・自転車事故のない安全で安心な社会の実現

※ 千葉県自転車活用推進計画(令和 2 年 11 月)より

3. 計画の位置づけ

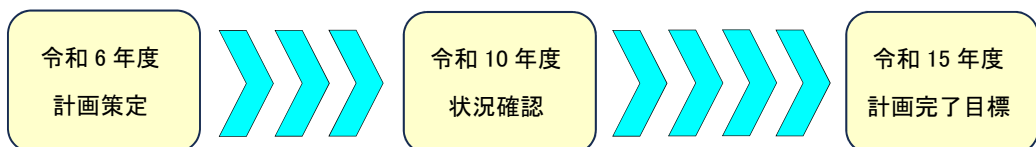
本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、本市が並行して行う各種関連計画との整合を図りながら策定します。



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、計画の期間は、自転車通行空間の整備を始めとした施策の推進には、長期的な視野を持って対応する必要があるため、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。



5. 対象車両

本計画で対象とする車両は、自転車とします。

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5km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。

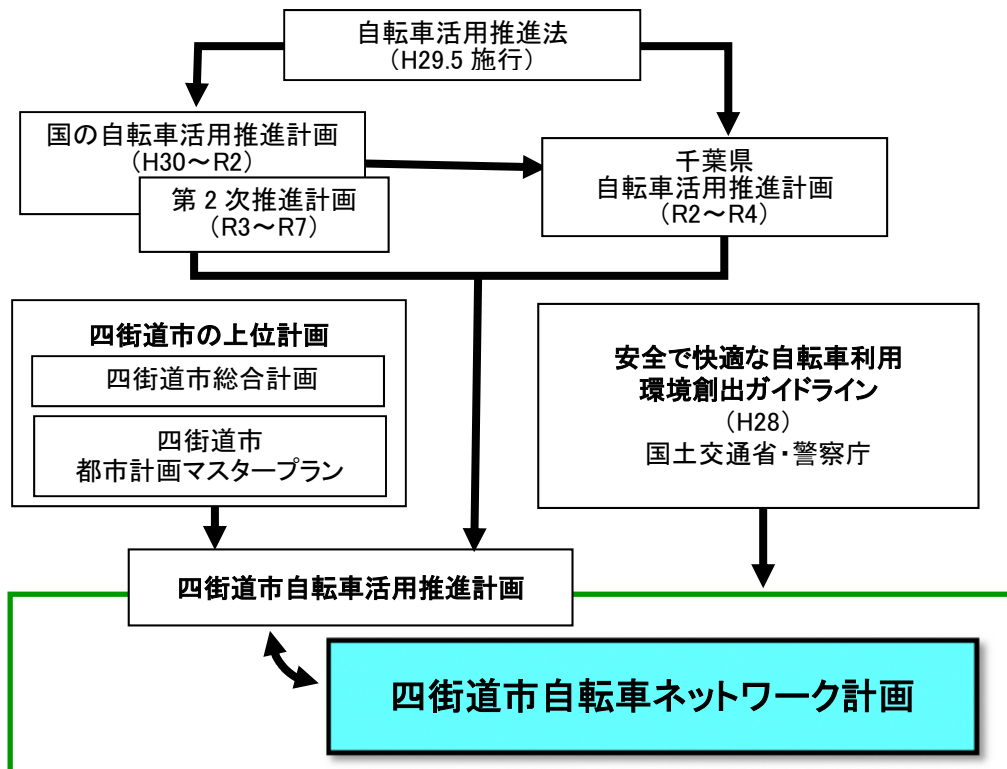
このような中、国土交通省道路局と警察庁交通局により「車道通行の原則」のもと、安全で快適な自転車通行空間を面的かつネットワーク的に整備するための技術的指針である「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月改訂)が策定され、安全で快適な自転車利用環境の創出の促進が求められています。

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

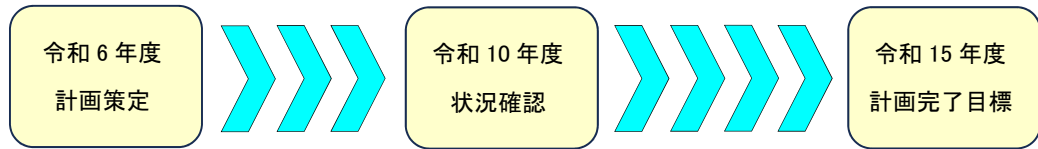
本計画は、下図のとおり国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を踏まえ、本市のまちづくりの指針である「四街道市総合計画」及び「四街道市都市計画マスタープラン」を上位計画とする「四街道市自転車活用推進計画」の施策内容の一部として整合させ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえて策定します。



4. 計画の区域と期間（自転車活用推進計画と同様）

本計画の対象とする区域は、市内全域とします。

また、計画の期間は、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、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。



自転車利用に関する現状

≪ 目 次 ≫ ⇒ NW計画：ネットワーク計画にも関連する項目

(1) 市の概況	2
1) 市の位置 ⇒ NW計画	2
2) 地形及び主要道路の現状 ⇒ NW計画	3
3) 人口の推移	4
4) 年齢構成の変化	4
5) 将来人口	5
6) 地域別人口	6
7) 市民の健康状況	7
① メタボリックシンドロームの状況	
② 主な死因の割合	
8) 鉄道駅の年間乗降客数の推移	8
9) バス路線網 ⇒ NW計画	9
10) 主要道路の交通量 ⇒ NW計画	10
11) 都市計画道路の整備状況 ⇒ NW計画	11
12) 施設分布の状況 ⇒ NW計画	12
① 学校・ゾーン30エリア	
② 主な商業施設	
③ 公園・文化施設・スポーツ施設	
13) 防災関連施設（ハザードマップより） ⇒ NW計画	15
(2) 自転車利用に関する現状	16
1) 自転車利用者数 ⇒ NW計画	16
① 地域別自転車利用数	
② 四街道市における自転車交通量	
③ 交通手段別自治体別発生集中量	
2) アンケート結果による自転車利用状況	
① 「第2次健康よつかいどう21プラン」策定のための市民意識調査（一般市民調査）	19
② 四街道市市民意識調査	19
3) 駐輪場利用状況	20
① 四街道駅・物井駅周辺駐車場の概要	
② 自転車駐車場の利用者数の推移	
4) 放置自転車の状況	21
5) 中学校の自転車通学路 ⇒ NW計画	22
6) 自転車関連事故の状況 ⇒ NW計画	23
① 自転車関連事故発生箇所	
② 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	
④ 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	
7) サイクリングコース・シェアサイクルの現状 ⇒ NW計画	26
8) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況 ⇒ NW計画	27

(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 34.70 km²です。



出典：国土数値情報（行政区域）（令和5年8月取得）

図 1-1 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 4 m程度（亀崎地域 県道佐倉停車場千代田線 羽鳥橋付近）

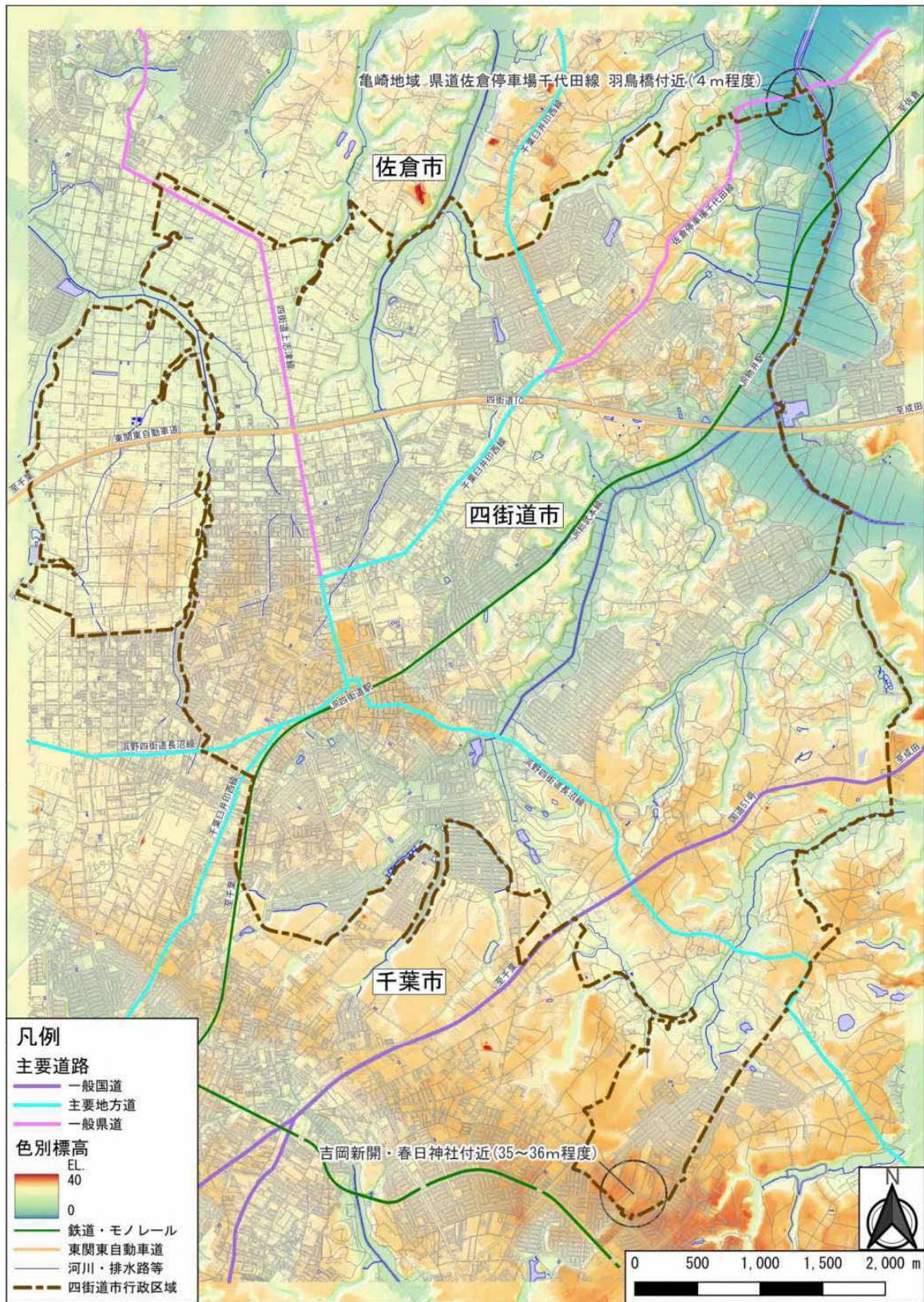
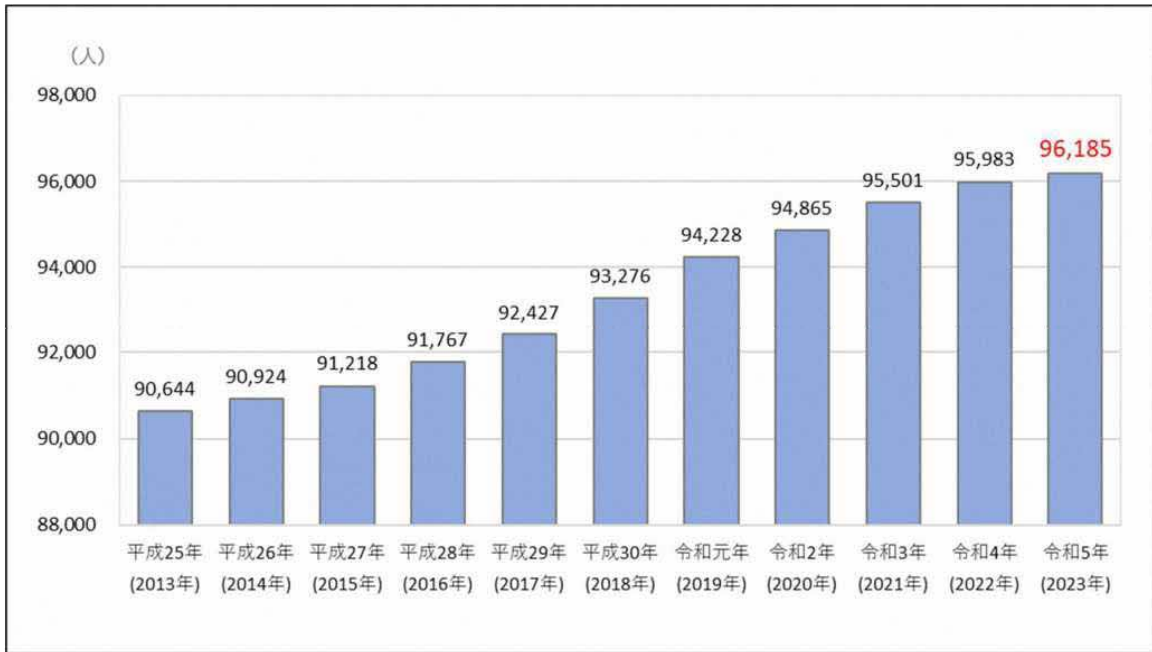


図1-2 地形及び主要道路の現状

3) 人口の推移

本市の人口は増加を続けており、平成25年から令和5年の10年間で約6%の増加となっています。

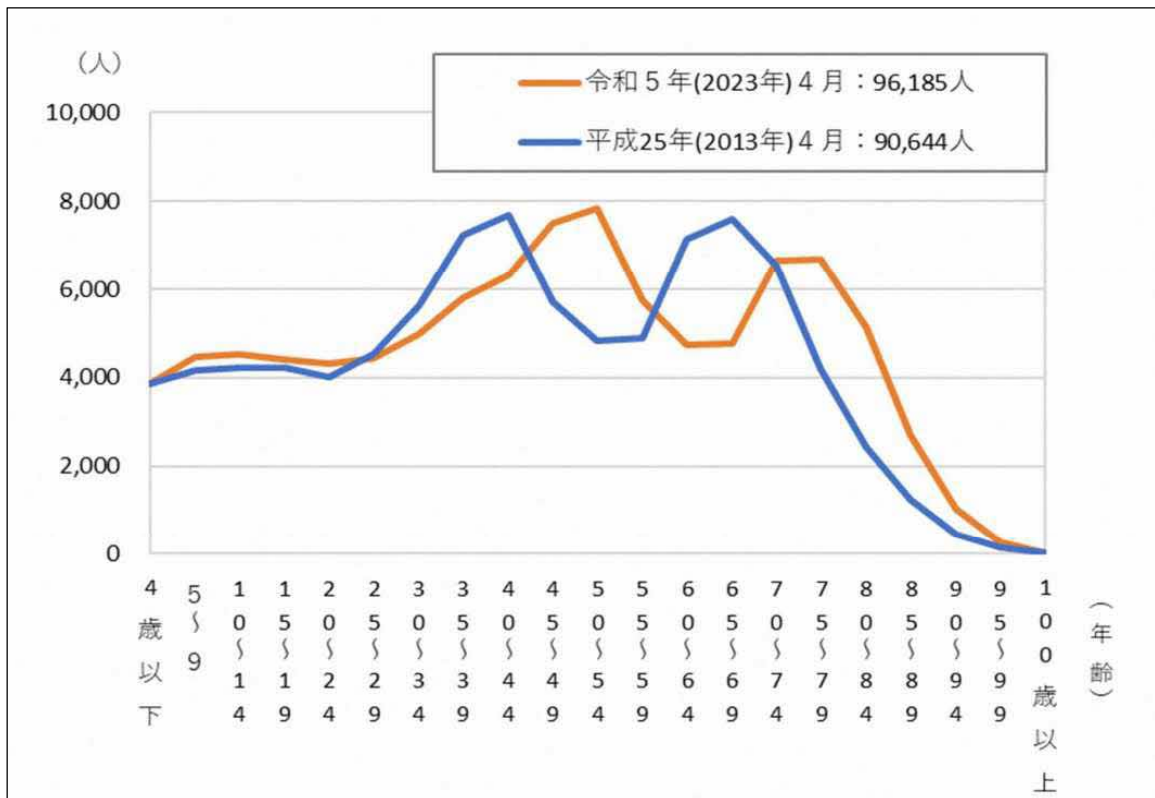


出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

図1-3 人口の推移

4) 年齢構成の変化

令和5年と平成25年での年齢別人口を比べてみると、子どもの人口が若干の増加を示す一方で、高齢化も進んでいます。



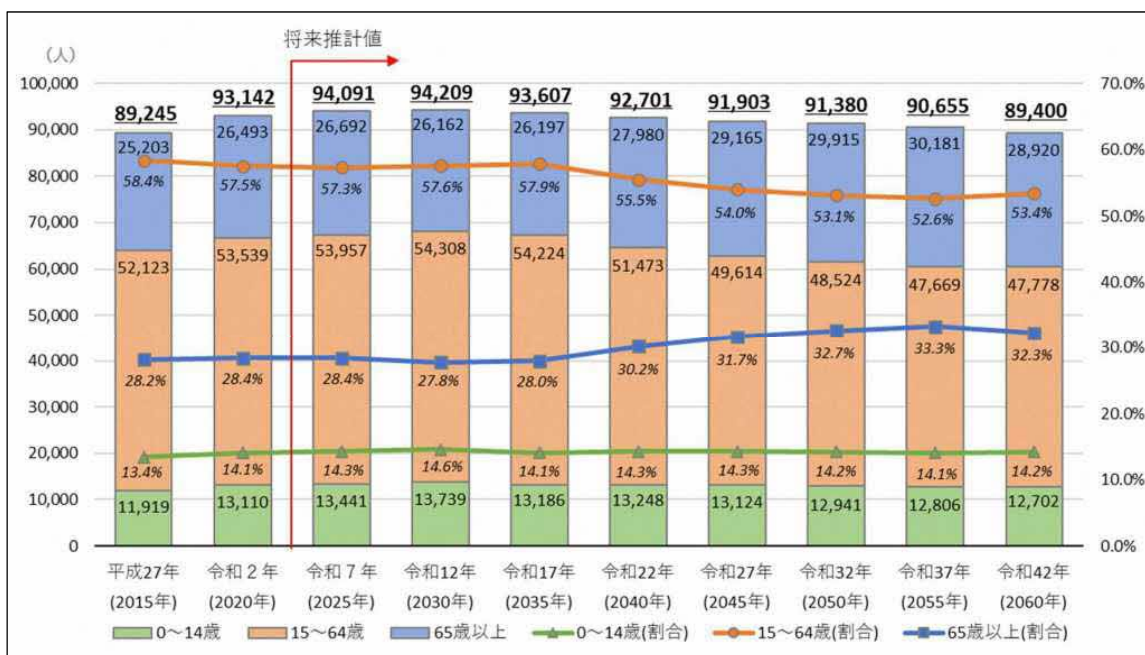
出典：四街道市住民基本台帳（各年4月1日時点）

※ 子ども・・・18歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者（子ども・子育て支援法）

図1-4 年齢構成の変化

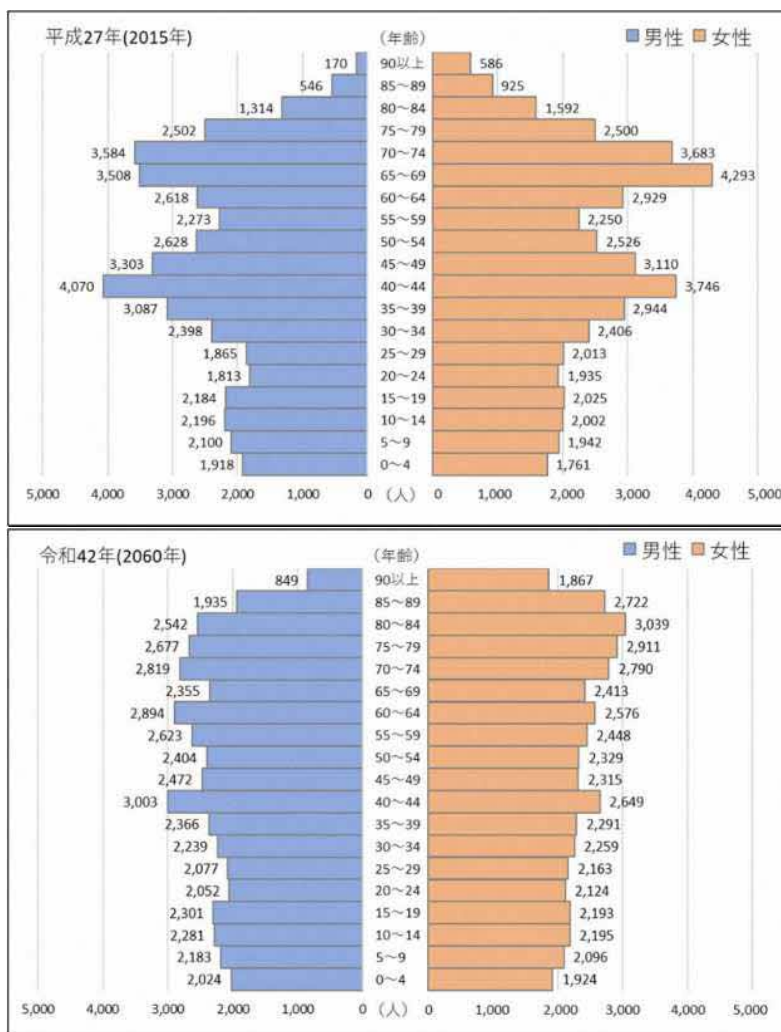
5) 将来人口

将来の人口は、「四街道市人口ビジョン」によると緩やかに増加を続けますが、令和12年(2030年)をピークに減少し、高齢者の増加や生産年齢人口の減少が進むと予想されています。



出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図1-5 年齢3階層別人口の将来推移

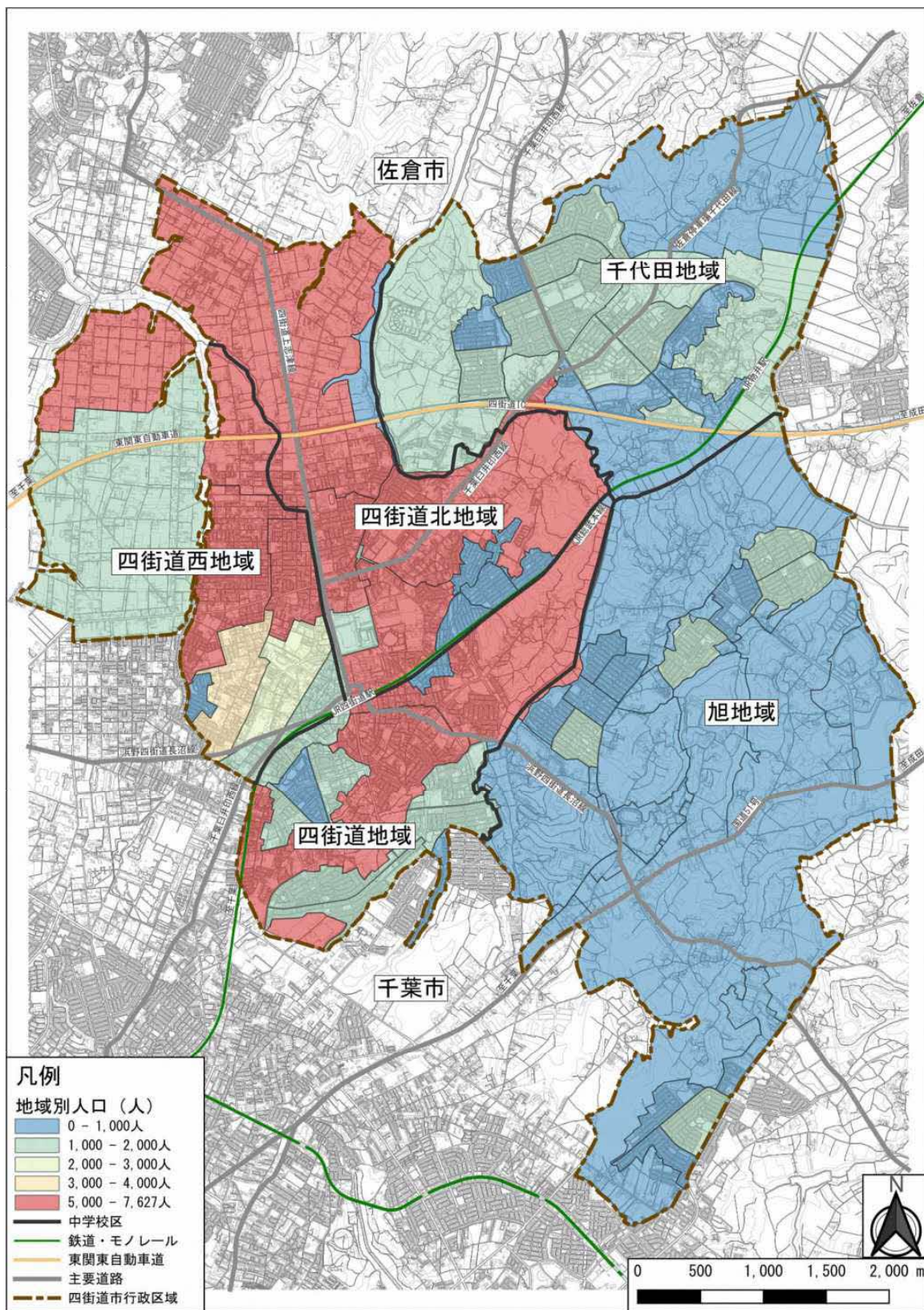


出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図1-6 人口ピラミッド推移（上：平成27年(2015年)、下：令和42年(2060年)）

6) 地域別人口

市域を各中学校区に分類して、人口を地域別にみると、住宅地の集積度合に応じて、四街道地域・四街道北地域・四街道西地域が多くなっています。



出典：「国勢調査」小地域集計（2,男女別人口,外国人人口及び世帯数一町丁・字等）（令和2年時点）

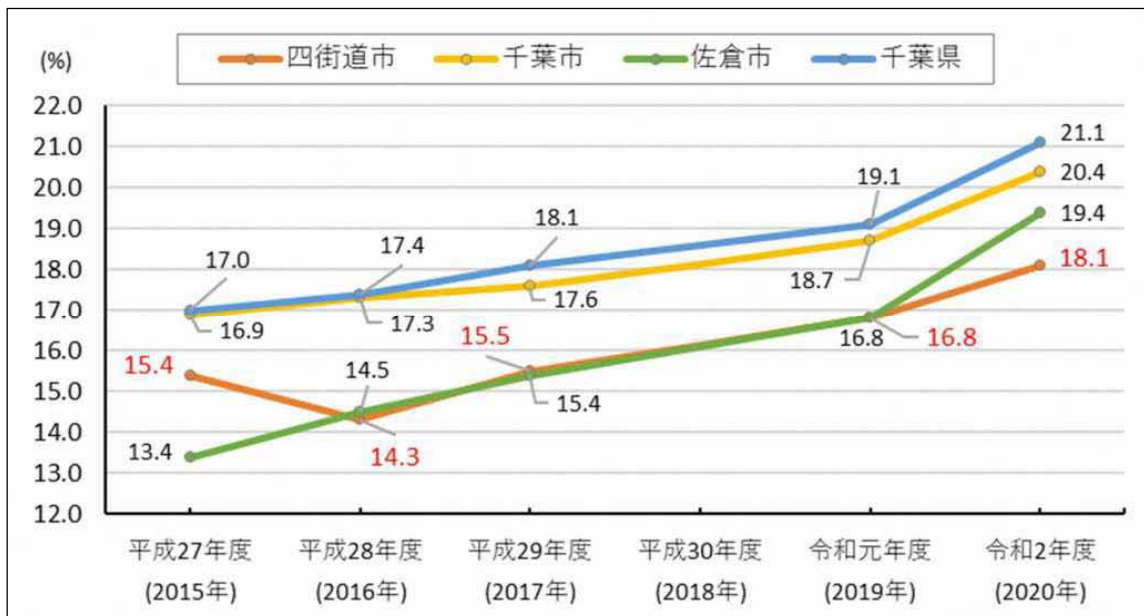
※ 图中データは町丁別で分類。

図1-7 地域別人口

7) 市民の健康状況

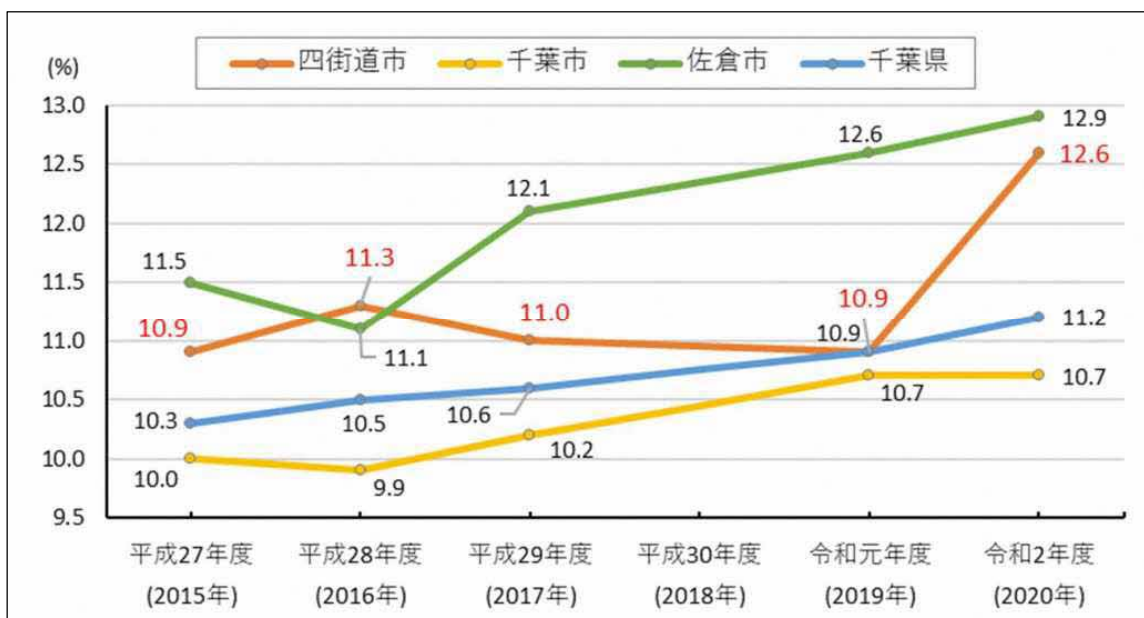
① メタボリックシンドロームの状況

国民健康保険被保険者のメタボリックシンドローム該当者の割合は、本市及び隣接市、千葉県とも平成28年度から令和2年度にかけて、増加傾向にあります。また、本市のメタボリックシンドローム予備群該当者の割合は平成28年度から令和元年度にかけて減少していましたが、令和2年度に増加しています。



出典：平成27年度～令和2年度（平成30年度は除く）特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について
 ※ メタボリックシンドローム・・・内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態を指します。
 ※ 平成30年度については、千葉県ホームページに未記載のため除いています。

図1-8 メタボリックシンドローム該当者の割合の推移



出典：平成27年度～令和2年度（平成30年度は除く）特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について

図1-9 メタボリックシンドローム予備群該当者の割合の推移

② 主な死因の割合

本市における主要な死因割合は、下表のとおり隣接市及び千葉県とほぼ同様な比率と
なっています。悪性新生物（がん）・腎不全・糖尿病は、生活習慣と密接に関連しています。

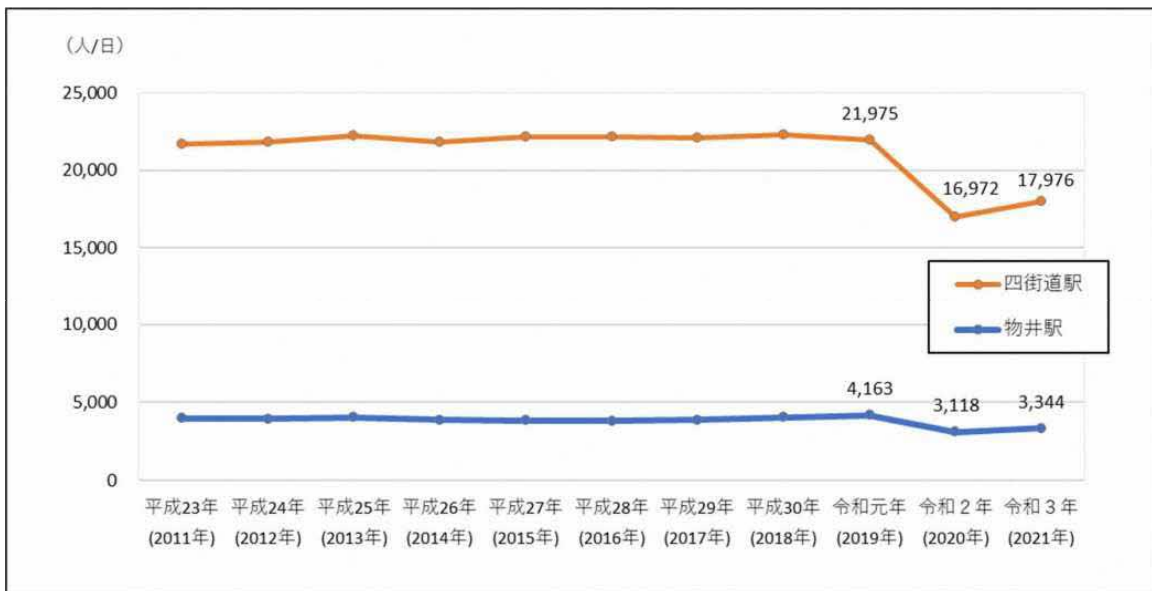
		四街道市	千葉市	佐倉市	千葉県
死 因 (%)	悪性新生物<腫瘍>	28.4%	27.9%	31.2%	27.3%
	心疾患（高血圧性を除く）	14.9%	14.9%	16.4%	15.6%
	肺炎	9.0%	5.5%	6.7%	5.6%
	老衰	7.0%	9.6%	7.4%	9.8%
	脳血管疾患	6.7%	7.1%	7.3%	7.2%
	誤嚥性肺炎	3.2%	3.2%	2.6%	3.2%
	腎不全	1.8%	2.0%	1.5%	1.7%
	不慮の事故	1.7%	2.0%	1.8%	2.2%
	糖尿病	1.1%	1.0%	1.4%	1.2%
	その他	26.1%	26.8%	23.7%	26.4%
全体死亡数（人）		925	9,566	1,838	65,244

出典：令和3年千葉県衛生統計年報（人口動態調査） 死因分類、性・年齢（5歳階級）

表 1-1 主な死因割合（令和3年）

8) 鉄道駅の年間乗降客数の推移

鉄道駅の年間乗降客数は、横ばい状態が続いていましたが、新型コロナウイルスにおける
自粛により一時は低下したと想定されますが、回復傾向にあります。



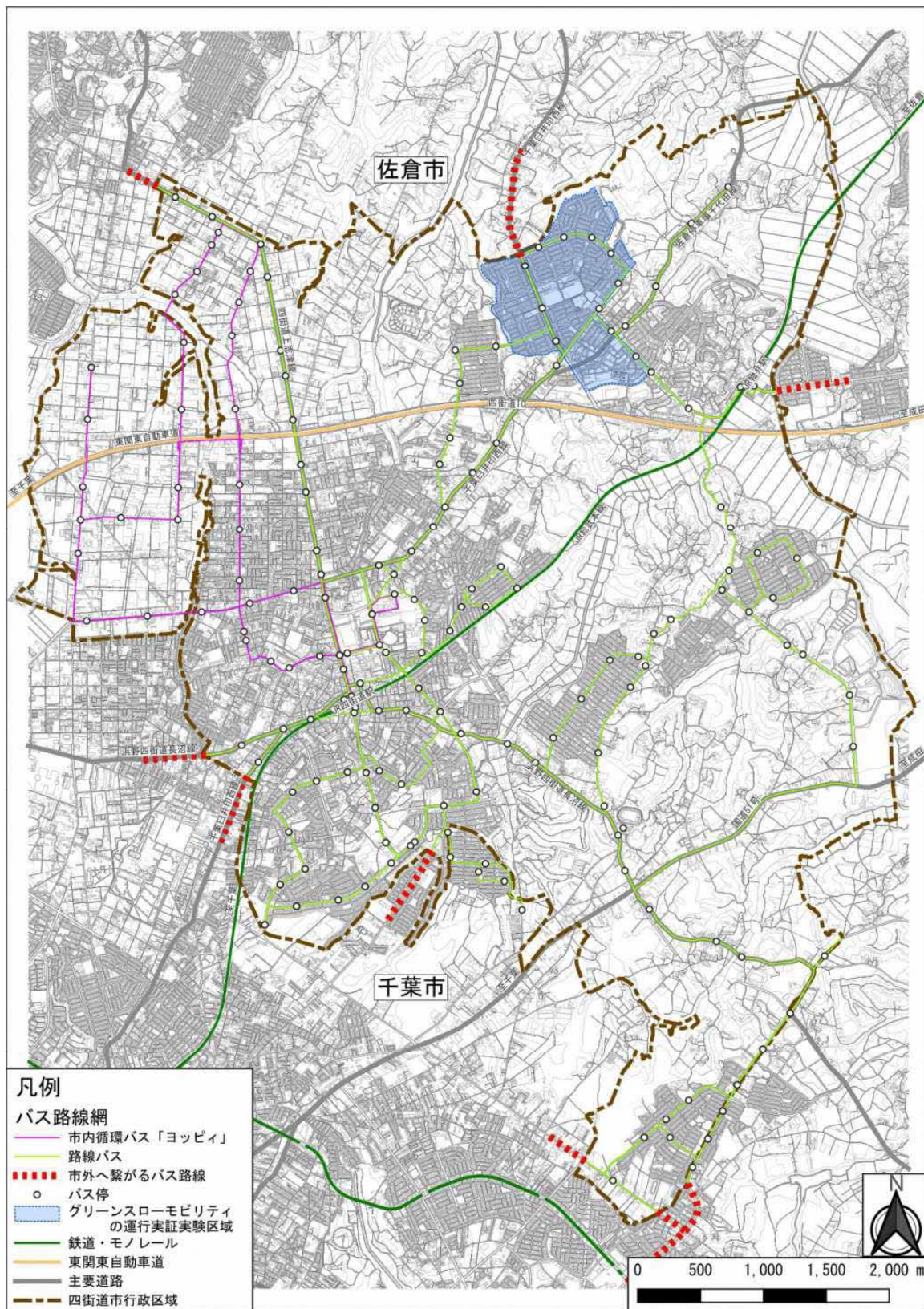
出典：四街道市オープンデータ（各年3月31日時点）

図 1-10 鉄道駅の年間乗降客数の推移

9) バス路線網

鉄道駅やバス停が概ね徒歩圏内に設置されています。西側の鹿放ヶ丘地区は公共交通空白地域でしたが、市内循環バス「ヨッピー」により改善されています。

市北部の千代田地区内はグリーンスローモビリティ※の運行実証実験（令和4年10月3日から令和6年3月31日まで予定）が実施されています。（令和5年8月末時点）



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20キロメートル未満で公道を走ることのできる電動自動車です。

図1-11 バス路線網

10) 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。

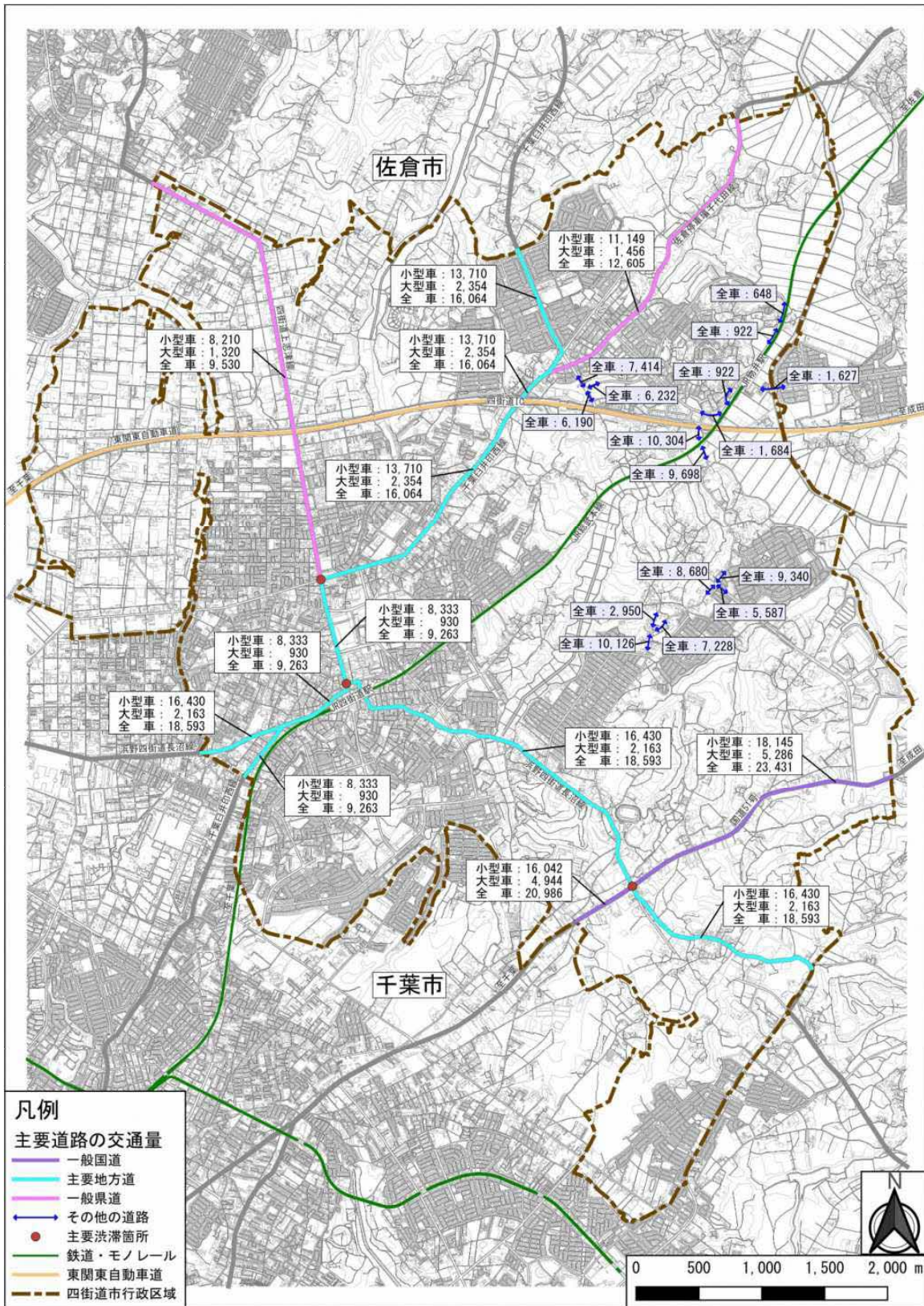
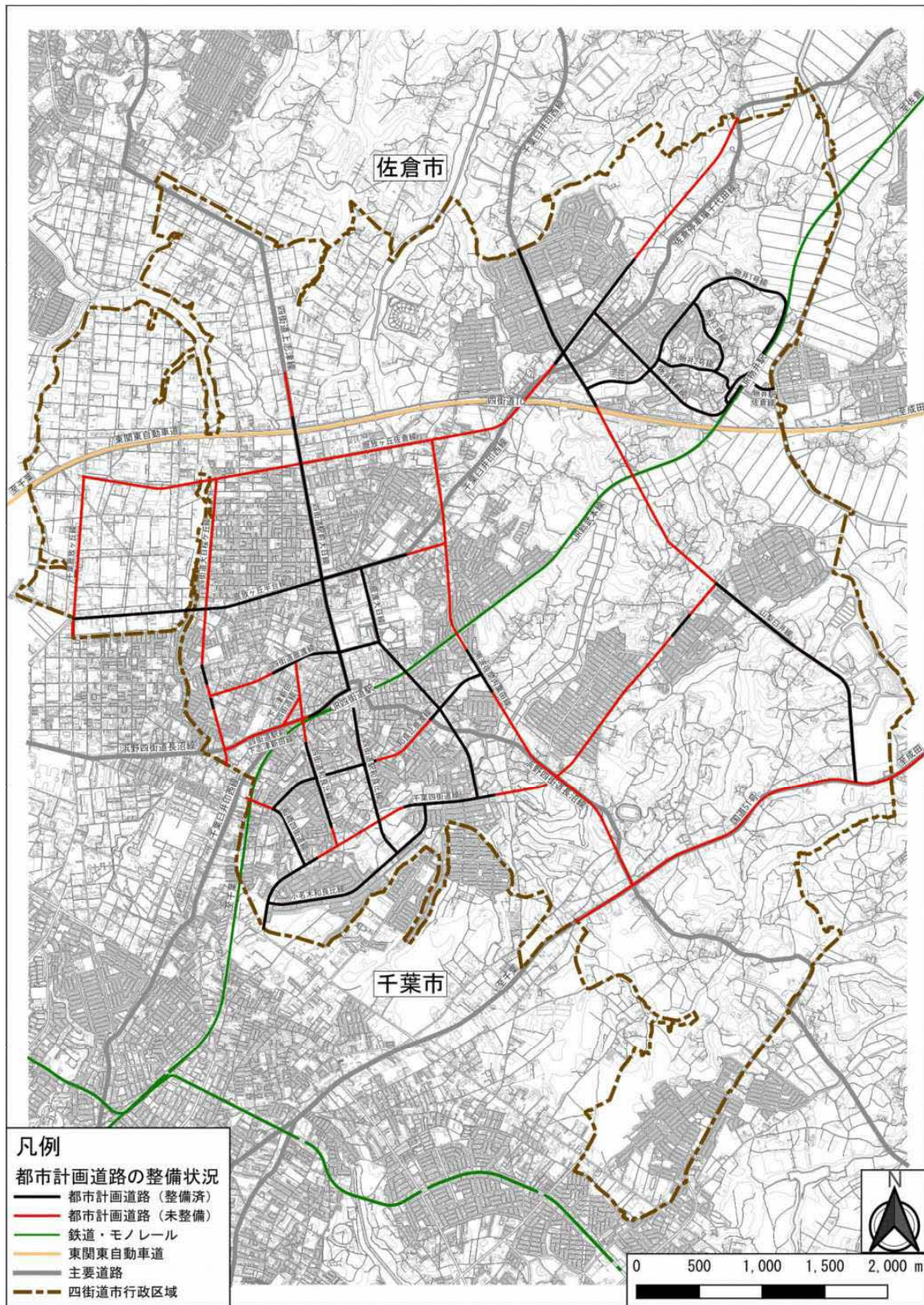


図1-12 主要道路の交通量

1 1) 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。



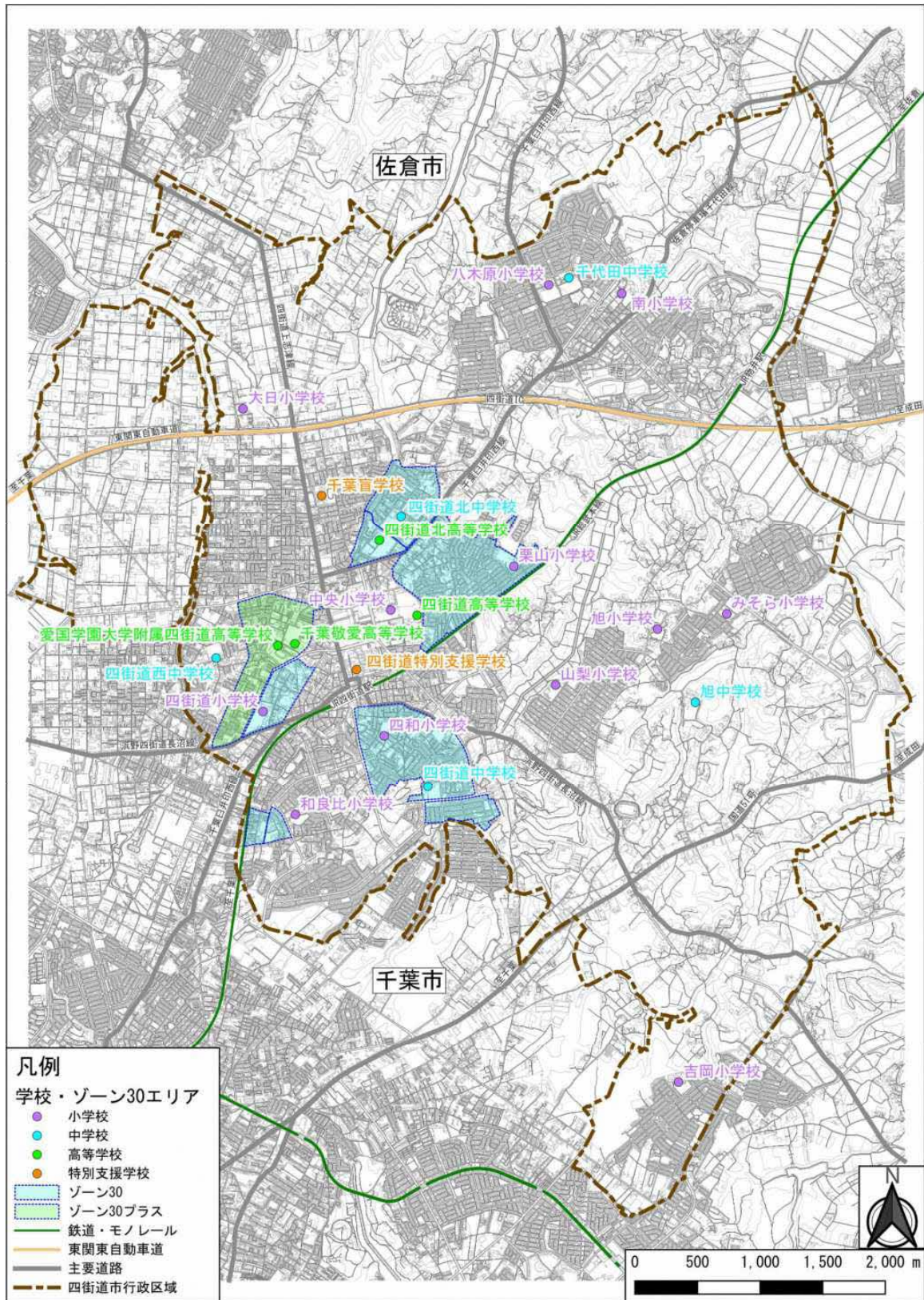
出典：四街道市ホームページ（都市計画道路整備方針及び状況について）（令和5年6月時点）

図1-13 都市計画道路の整備状況

1 2) 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。



出典：国土数値情報（学校データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

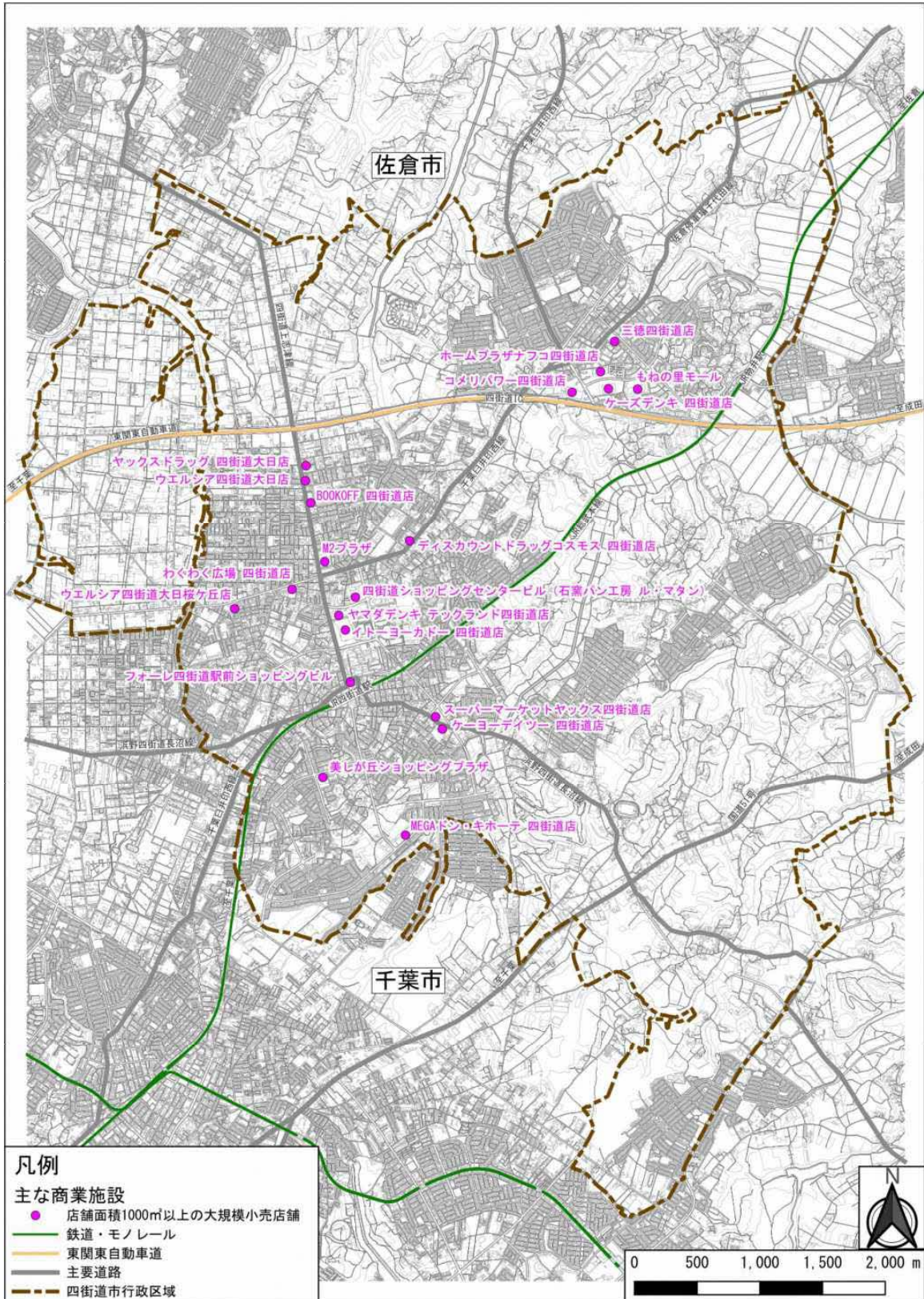
※ ゾーン 30 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車両の走行速度や通り抜けを抑制します。

※ 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します。

図 1-14 学校・ゾーン 30 エリア

② 主な商業施設

店舗面積 1,000 m²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）

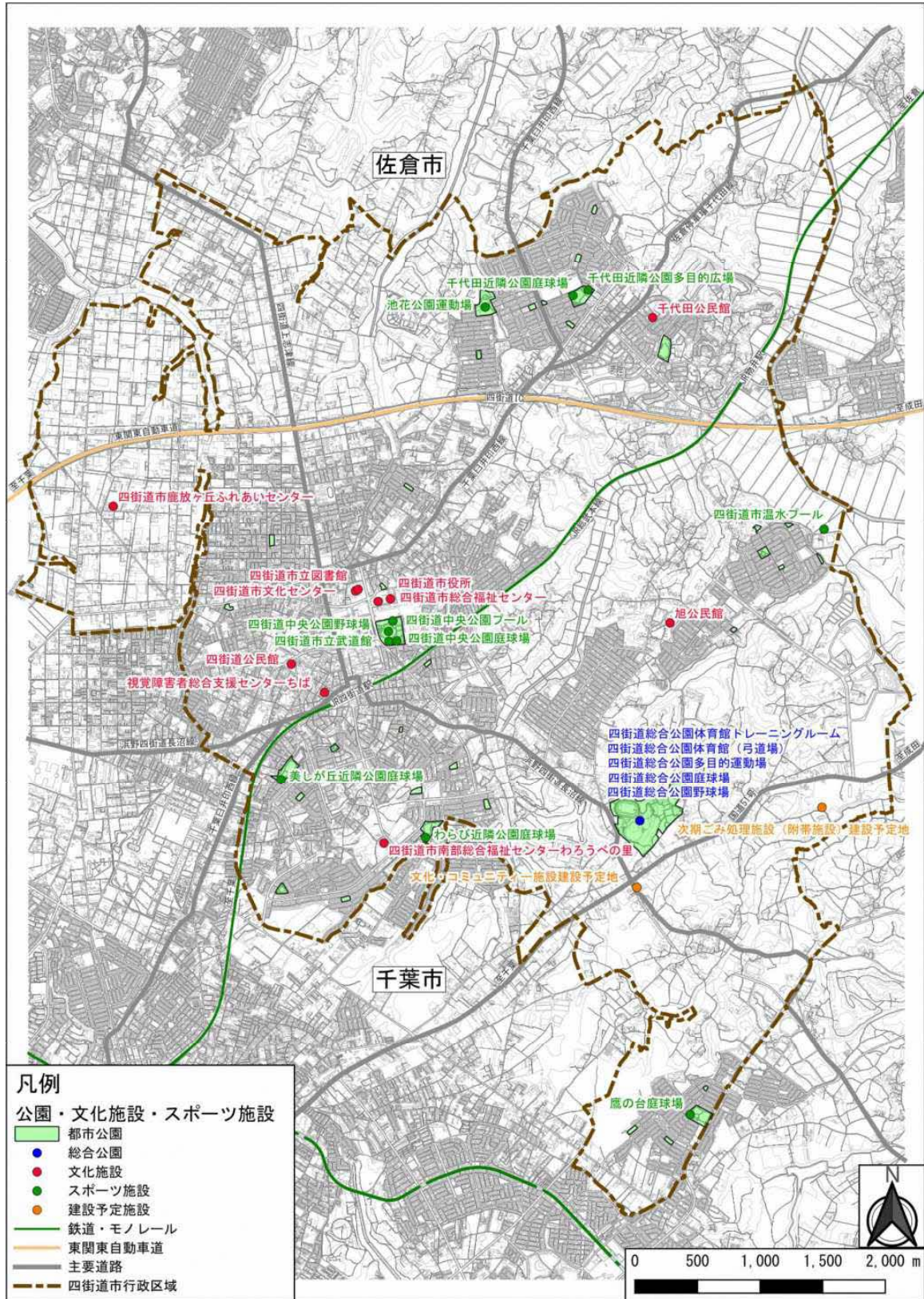
※ 店舗面積に含まれる部分・・・売場、ショーウィンド、ショールーム等、サービス施設、物品の加工修理場のうち顧客から引受（引渡を含む。）の用に直接供する部分を指します。

図 1-15 店舗面積 1,000 m²以上の主な商業施設

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、11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。



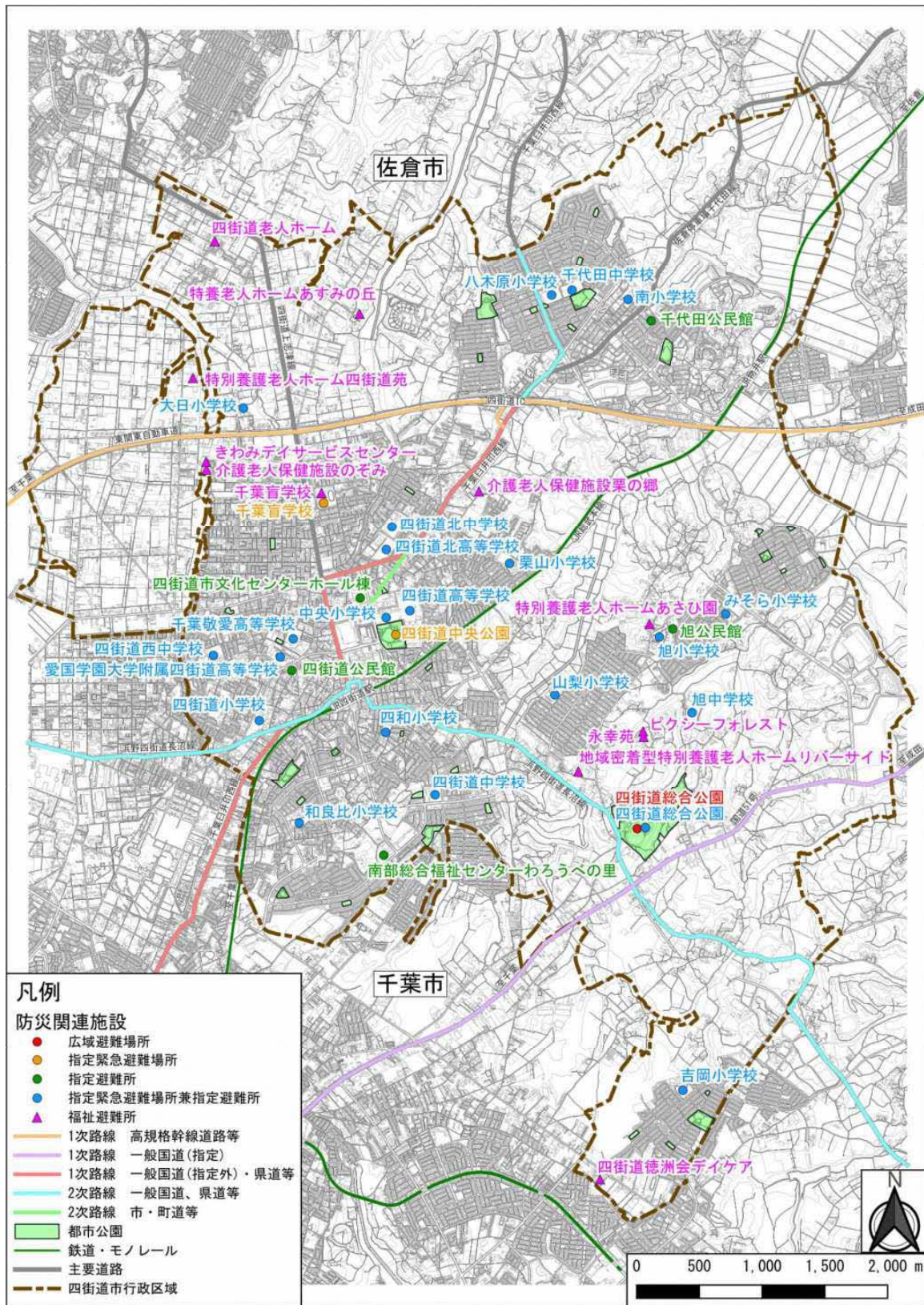
出典：国土数値情報（文化施設データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

図1-16 公園・文化施設・スポーツ施設

1 3) 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 41 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4年時点）

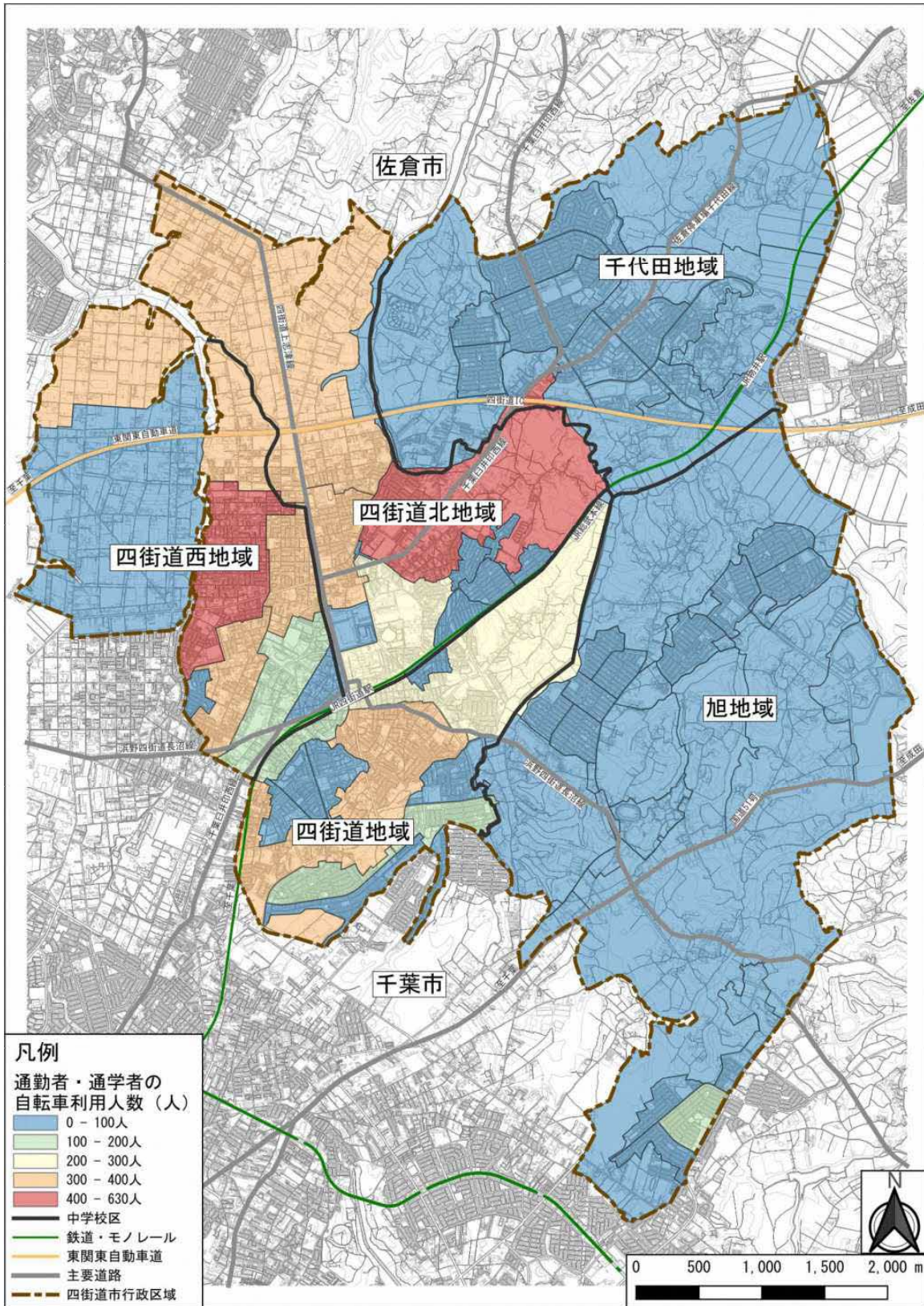
図 1-17 防災関連施設（ハザードマップより）

(2) 自転車利用に関する現状

1) 自転車利用者数

① 地域別自転車利用数

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2-1 地域別自転車利用者数

② 四街道市における自転車交通量

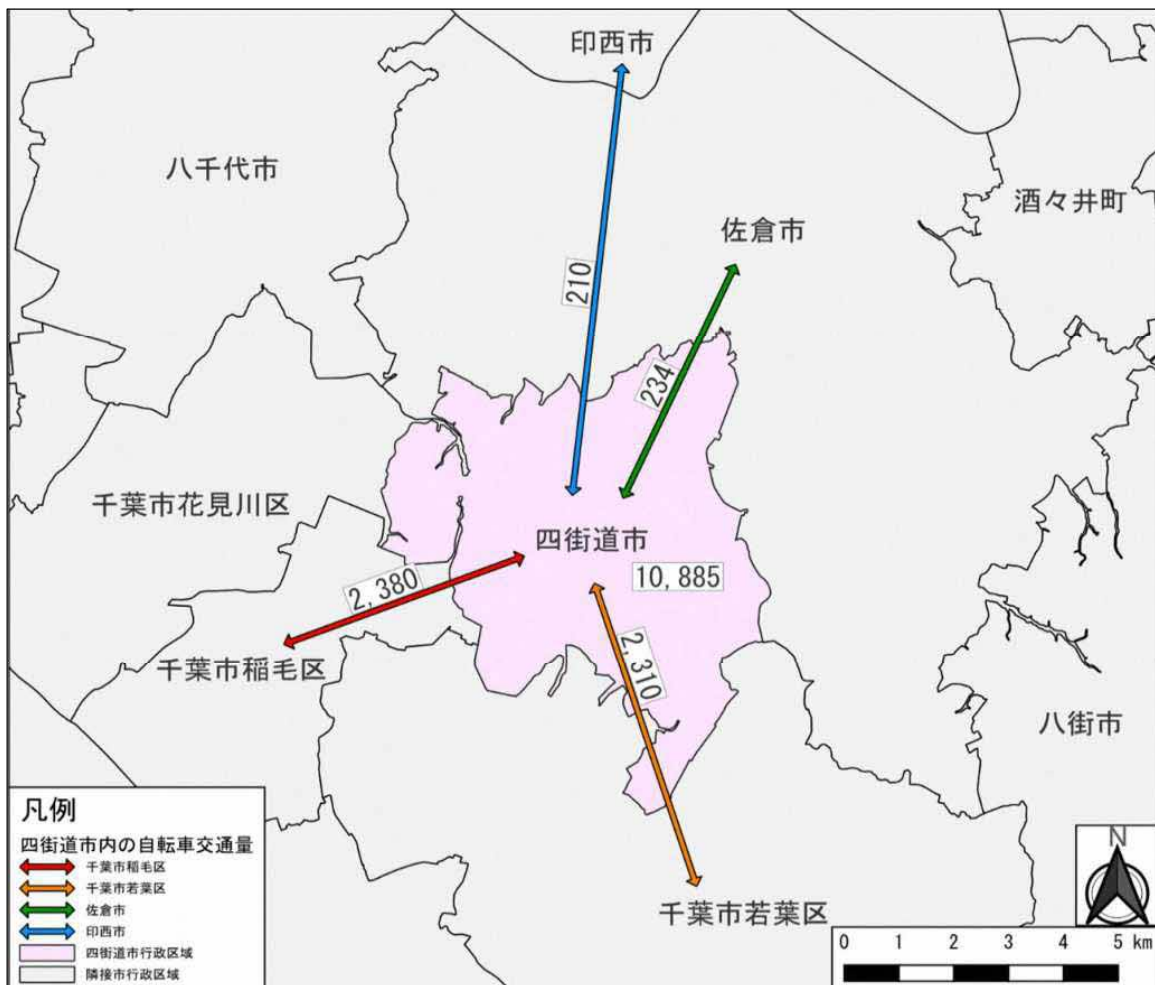
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおりとなり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	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

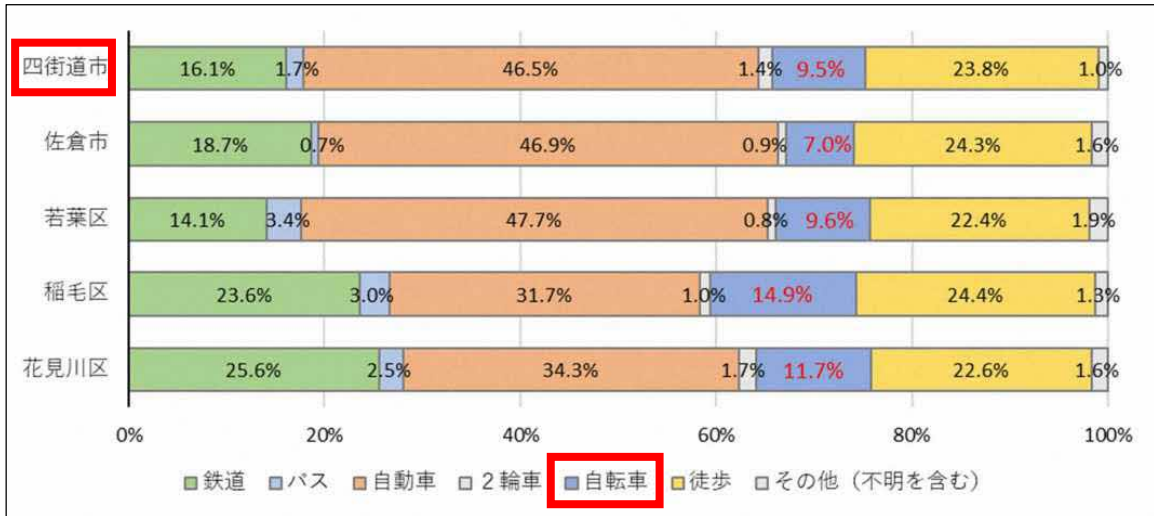


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図 2-2 四街道市内の自転車交通量

③ 交通手段別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）の交通手段別発生集中量を比較すると、千葉市のほうが自転車利用率が高くなっています。



出典：第6回東京都圏パーソントリップ調査（平成30年時点）

※ 発生集中量・・・ある地域の発生量（ある地域を出発するトリップ）と集中量（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2-3 交通手段の自治体別発生集中量

コラム1

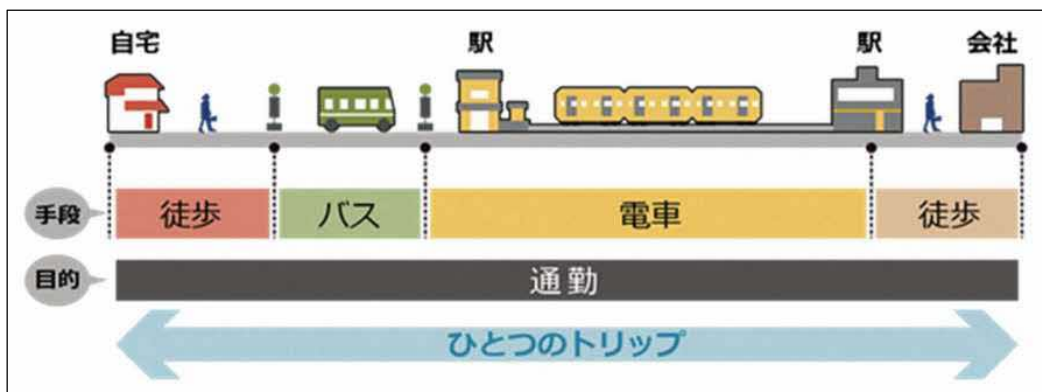
● パースントリップ調査の解説

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。

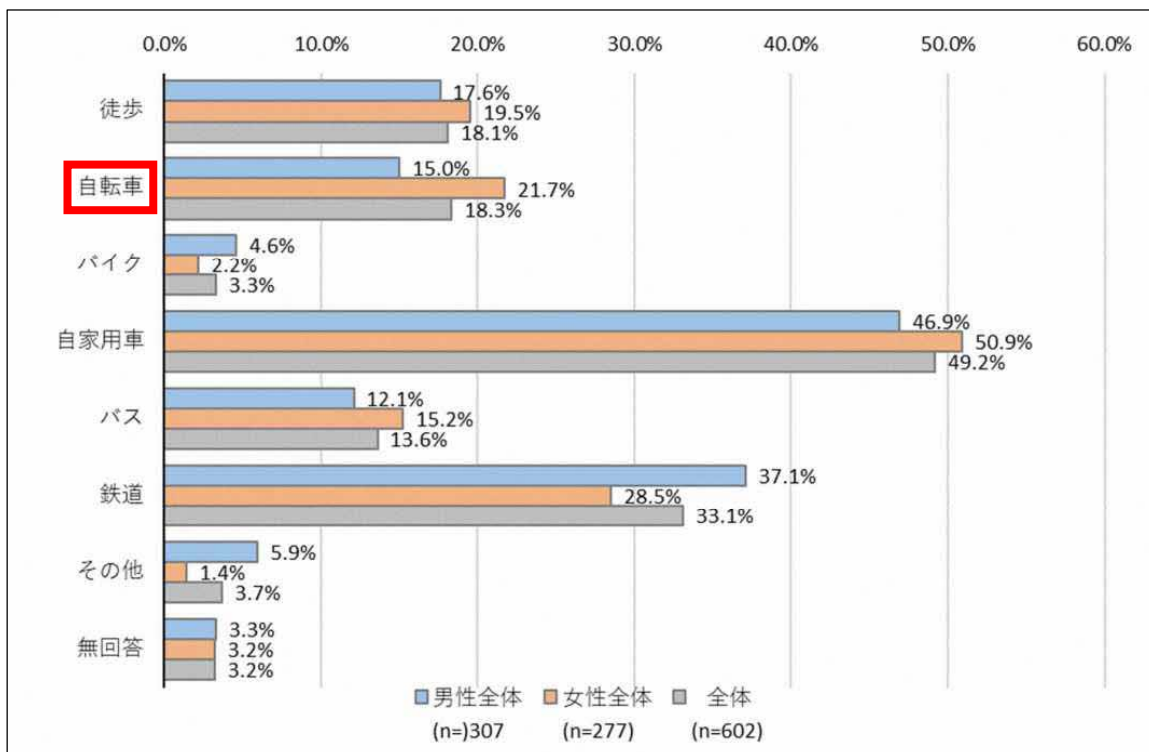


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

2) アンケート結果による自転車利用状況

① 「第2次健康よっかいどう21プラン」策定のための市民意識調査（一般市民調査）

平成29年に実施した「健康よっかいどう21プラン」市民意識調査は、本市在住の20歳以上の2,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中での、「通勤・通学時の交通手段」の設問では、自転車が全体の18.3%を占めています。



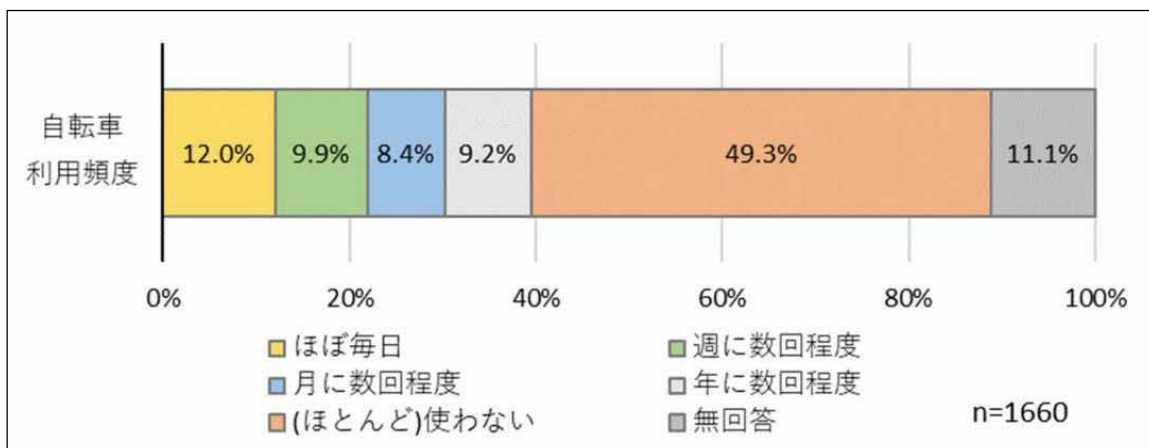
出典：「第2次健康よっかいどう21プラン」策定のための市民意識調査報告書（一般市民調査）（平成29年時点）

図2-4 市民の通勤・通学時の交通手段

② 四街道市市民意識調査

令和3年に実施した市民意識調査は、本市在住の18歳以上の3,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中での、「日常生活で主に利用している交通手段と利用頻度」の設問では、自転車は全体の12.0%となっていますが、「自転車を（ほとんど）使わない」と答えた人が49.3%で、年代・地区別で見ても最も高くなっています。

また、「自転車が安全に通行できる様な道づくり」を希望する意見がありました。



出典：四街道市市民意識調査報告書（令和3年時点）

図2-5 市民の自転車利用頻度

3) 駐輪場利用状況

① 四街道駅・物井駅周辺駐車場の概要

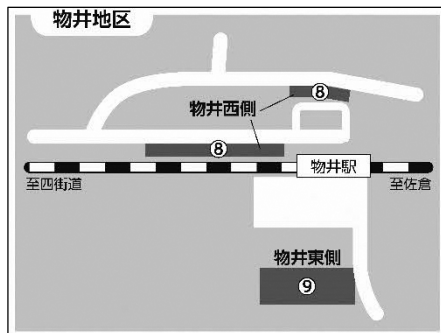
市営自転車駐輪場は、四街道駅と物井駅の周辺に分布しています。



No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
①	北口第1	1,600台	有	四街道市鹿渡934-24
②	北口第2	1,750台	有	四街道市鹿渡978-2
③	西側	900台	無	四街道市四街道1-1523-2-4
④	東側	300台	無	四街道市鹿渡1018-34
⑤	南口第1	600台	無	四街道市鹿渡998-7
⑥	南口第2	1,000台	有	四街道市和良比253-3
⑦	南口第3	700台	無	四街道市和良比244-6

出典：四街道市地域振興財団ホームページ（市営自転車駐輪場）（令和5年8月取得）
：四街道市提供データ

図2-6 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図



No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
⑧	物井西側	520台	有	四街道市もねの里5-100
				四街道市もねの里5-102
⑨	物井東側	600台	有	四街道市物井285-7

出典：四街道市地域振興財団ホームページ（市営自転車駐輪場）（令和5年8月取得）
：四街道市提供データ

図2-7 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図

② 自転車駐輪場の利用者数の推移

定期利用者数は令和3年度まで減少していましたが、令和4年度は増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
利用者数（人）	6,043	5,734	5,194	4,902	5,253

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

表2-2 定期利用者数の推移

1日当たりの一時利用者数の平均は、令和3年度から全体的に増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
四街道駅周辺（人）	140.75	130.20	100.64	116.84	144.54
物井駅周辺（人）	39.80	40.14	29.91	33.97	42.11
計	180.55	170.34	130.55	150.80	186.65

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

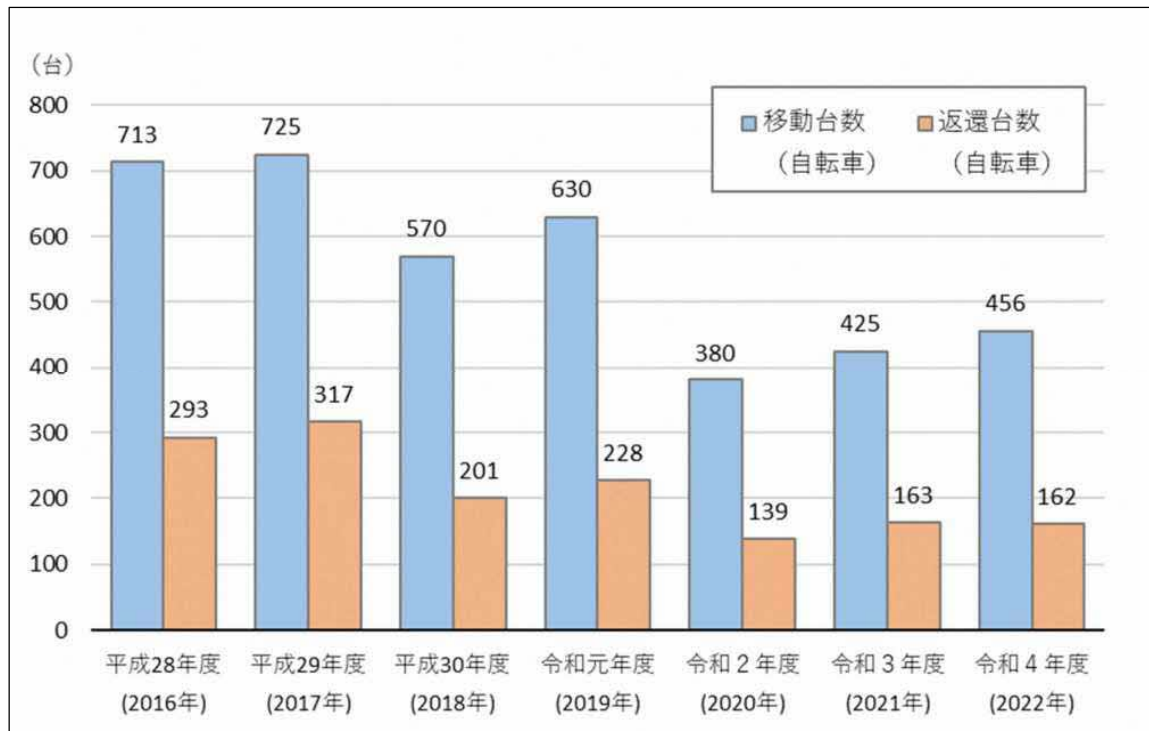
※ 一時利用について・・・一時利用券売機設置場所及び利用できる施設は下記のとおりです。

- ・四街道駅周辺は、北口第2・南口第2（3階）
- ・物井駅周辺は、物井西側・物井東側

表2-3 一時利用者数の推移（1日当たりの平均利用者数）

4) 放置自転車の状況

放置自転車の台数は令和2年度に減少したが、令和3年度からは徐々に増加しています。

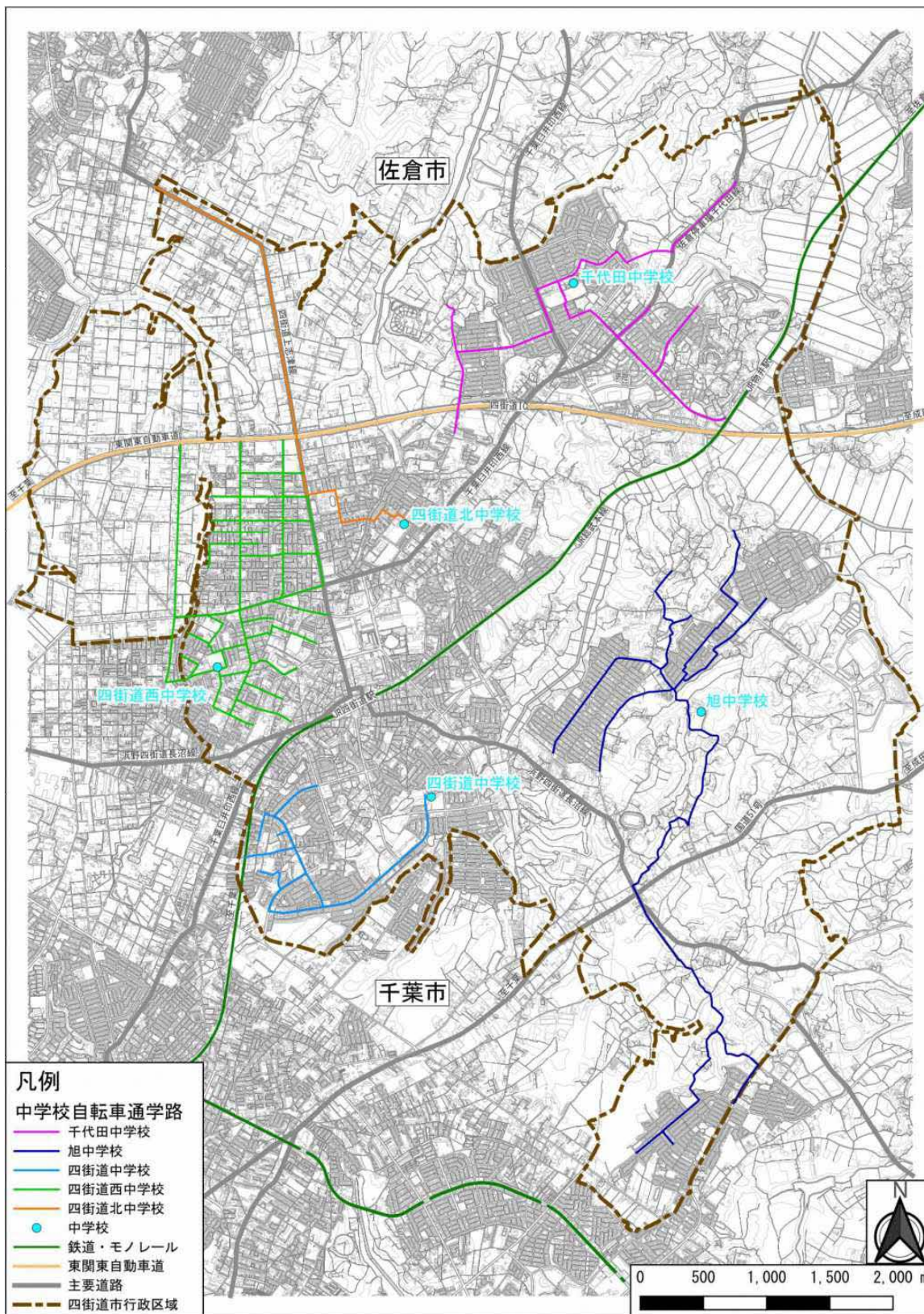


出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

図2-8 放置自転車集計

5) 中学校の自転車通学路

市内にある5つの中学校の自転車通学路は、下図に示す状況です。



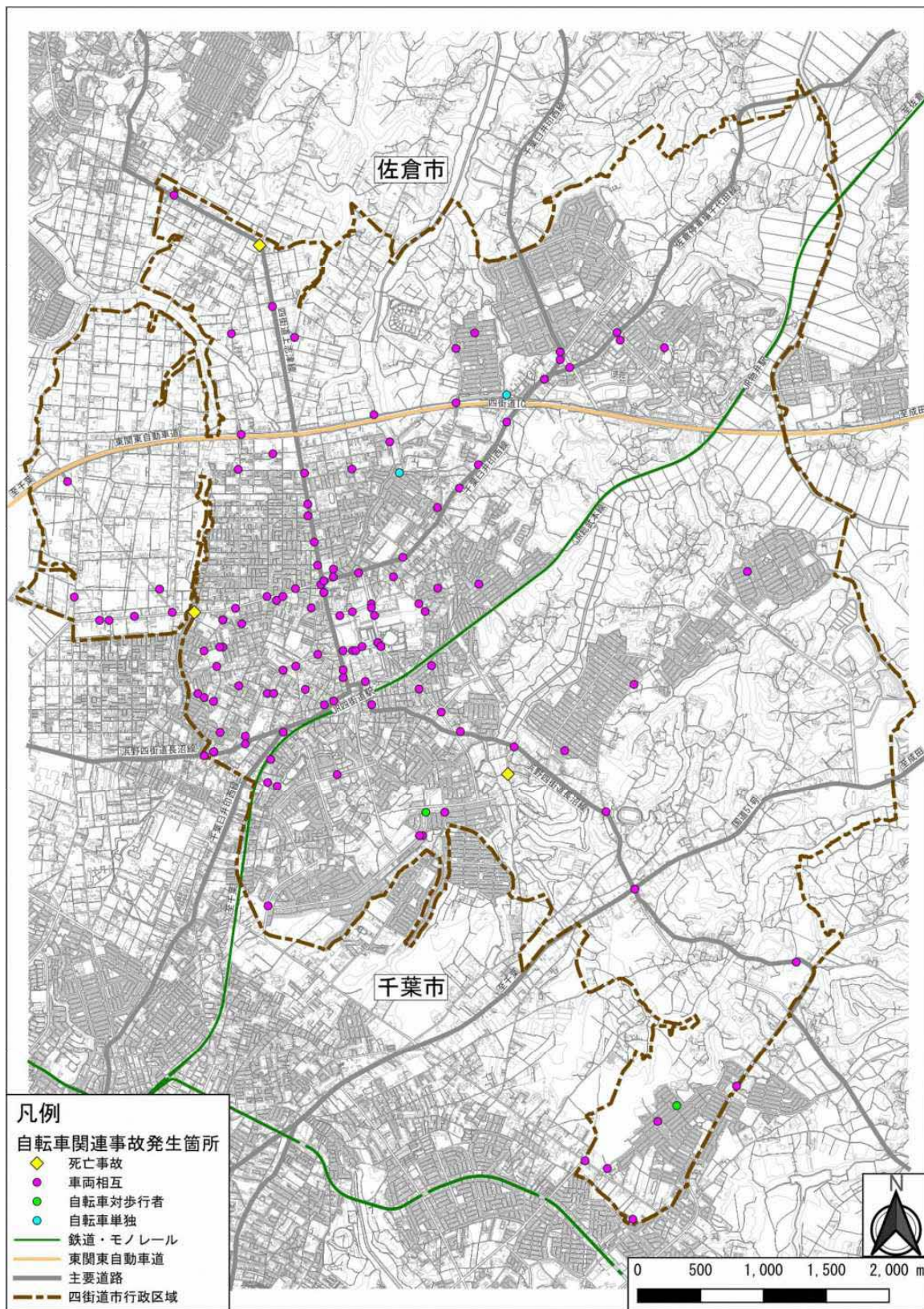
資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-9 中学校の自転車通学路

6) 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。

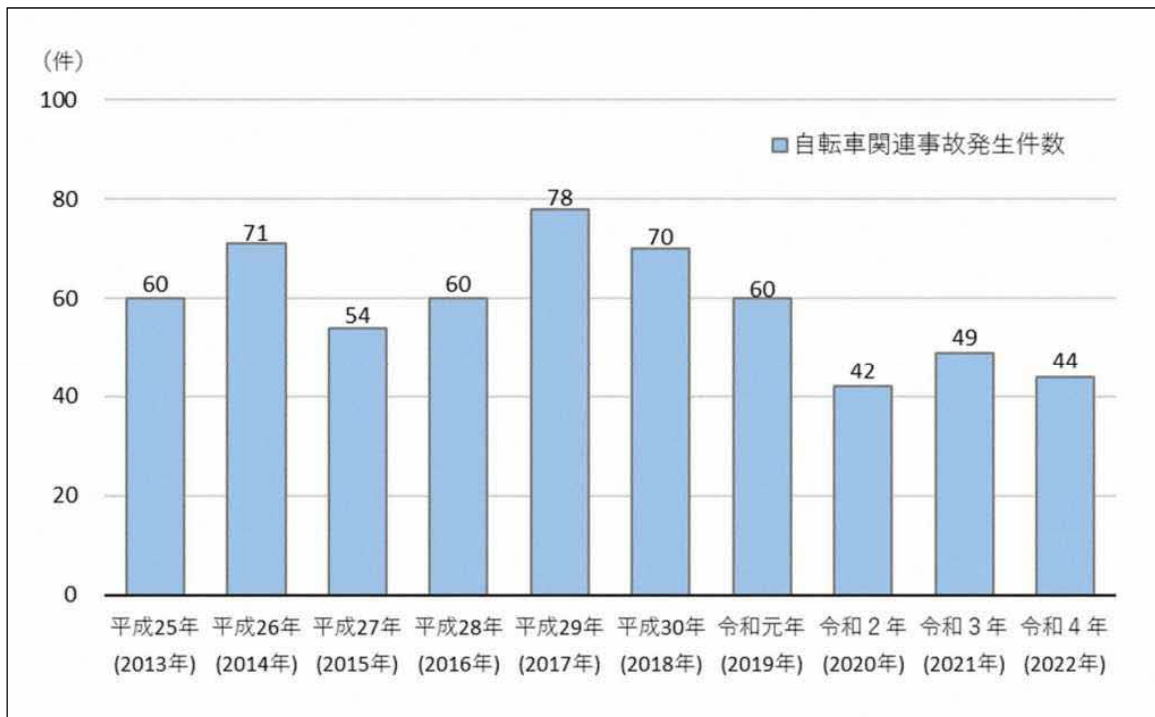


資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-10 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

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。

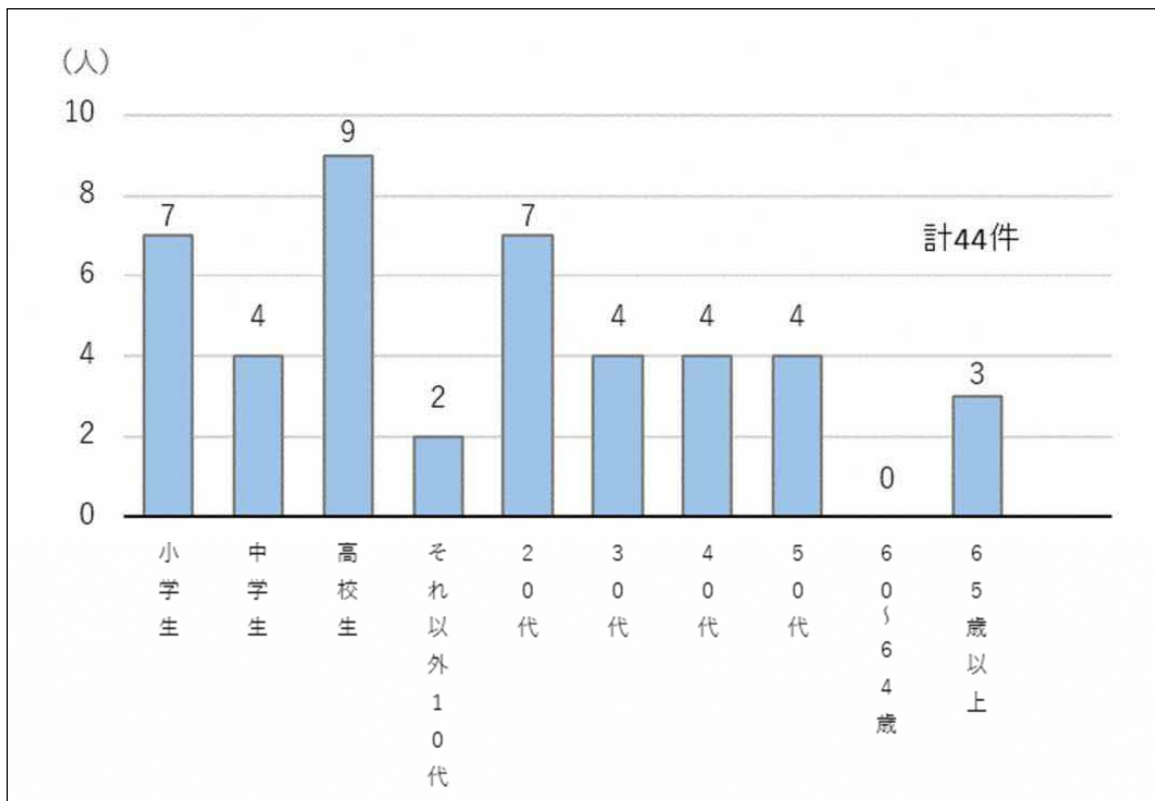


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2-11 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。

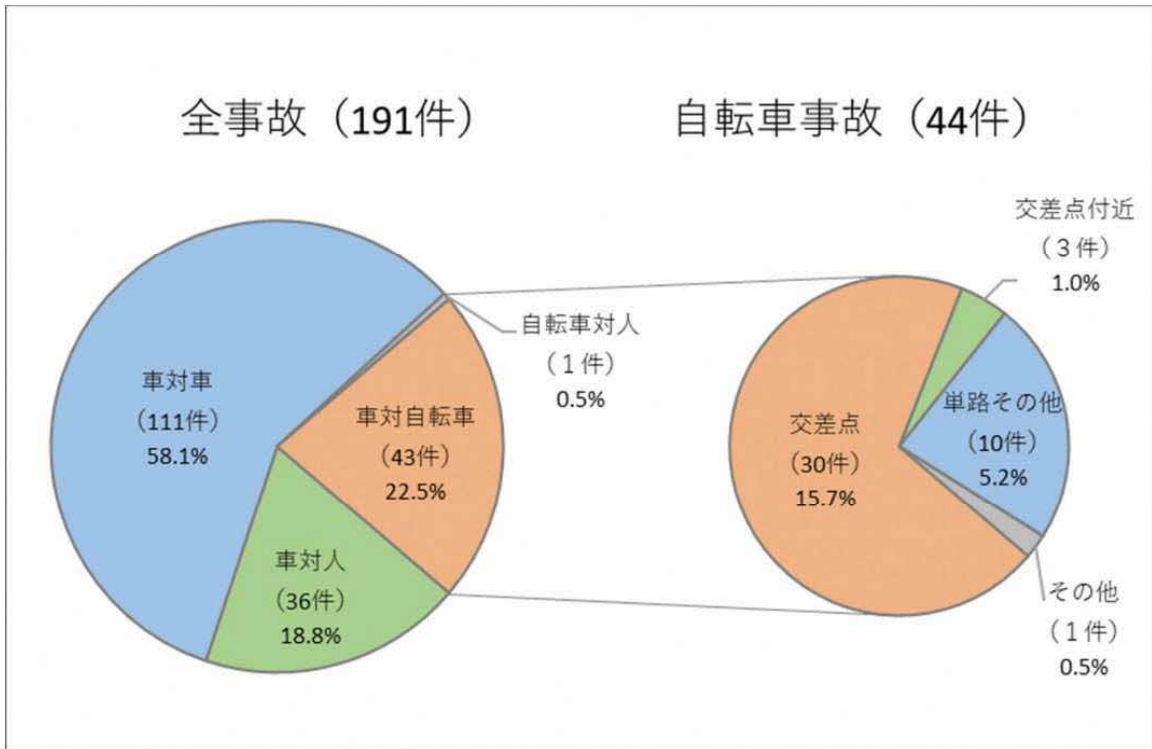


資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2-12 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分（令和 4 年）

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191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2-13 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2-4 自転車関連事故（道路形状別）

7) 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。

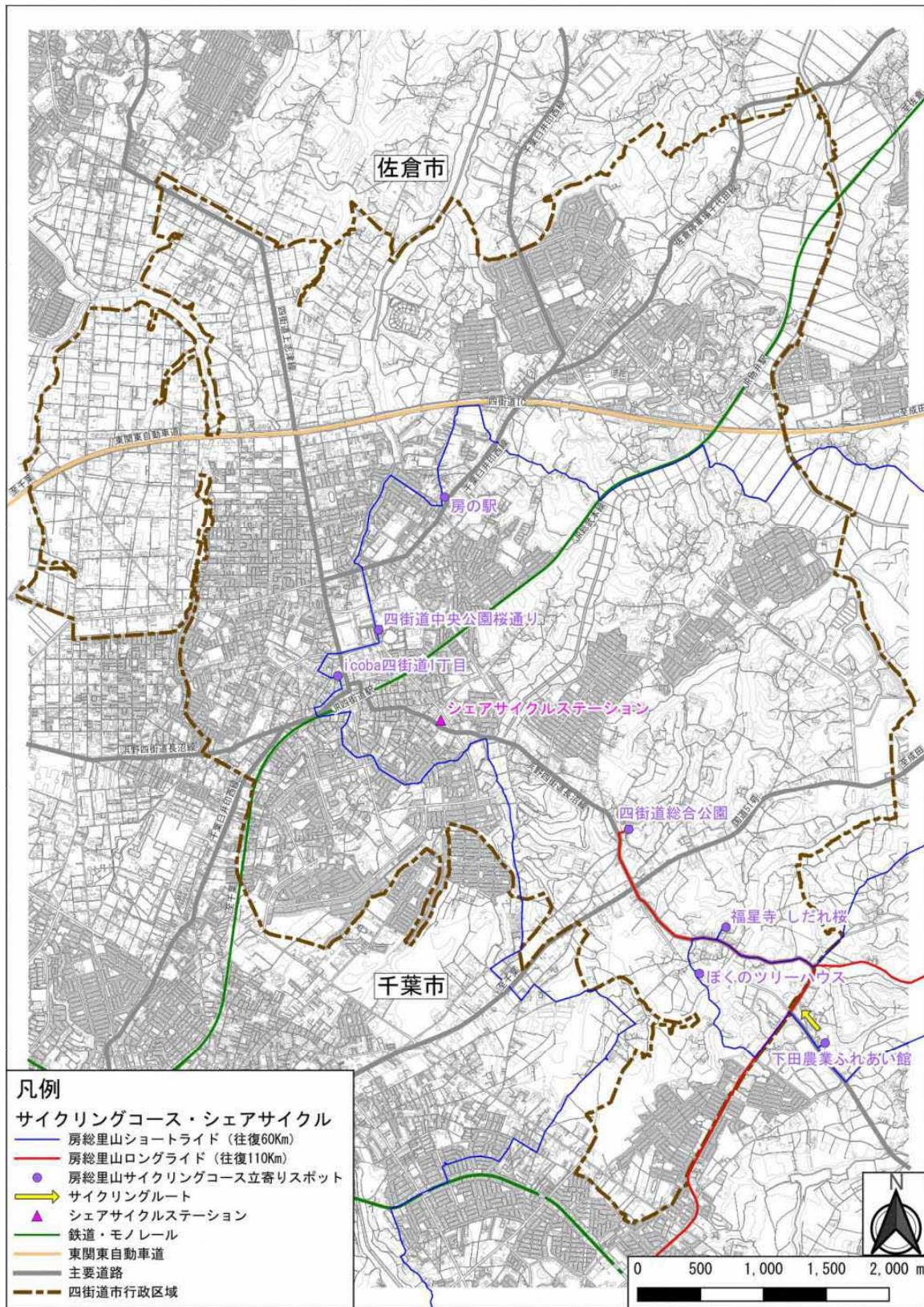
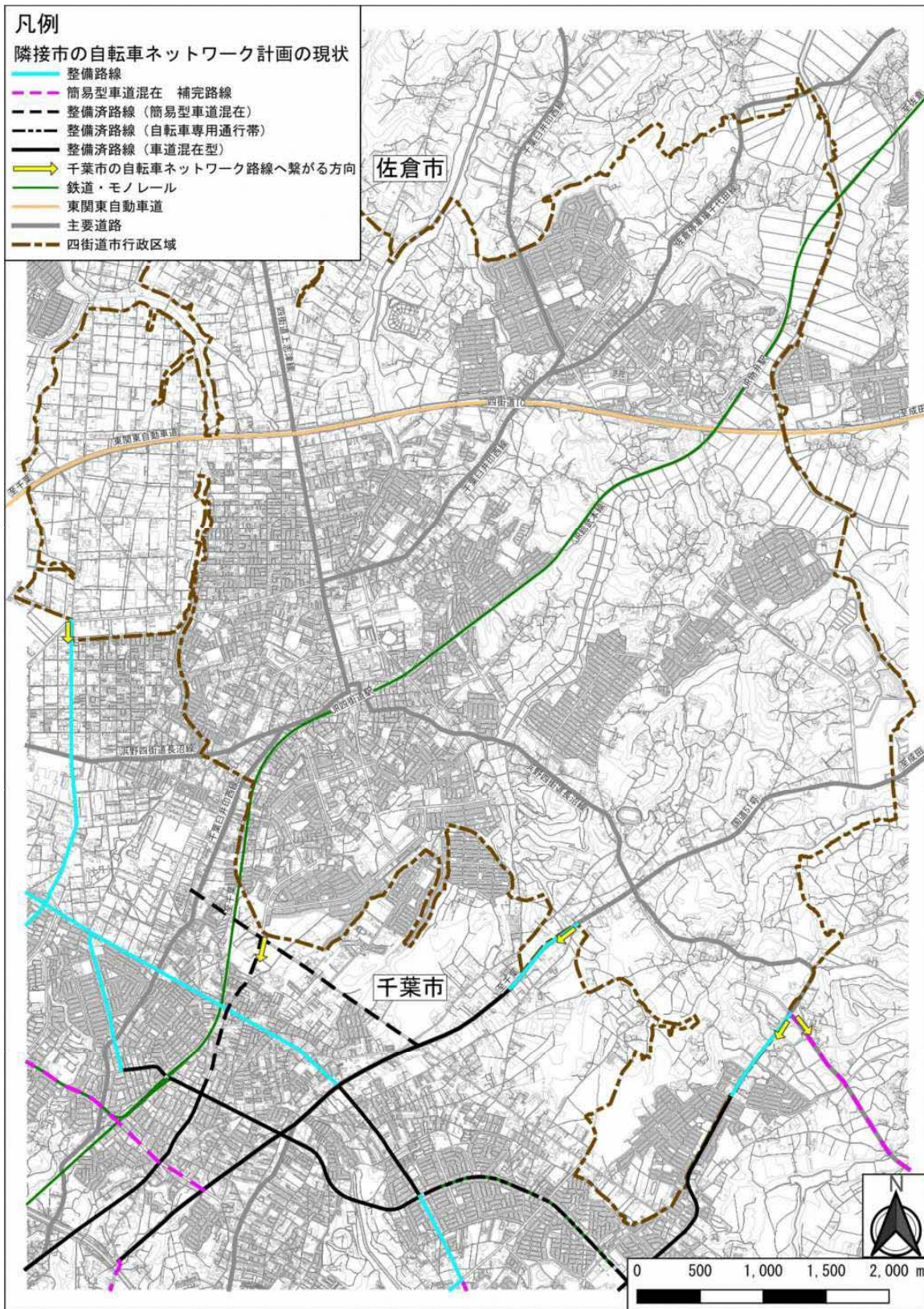


図2-14 サイクリングコース・シェアサイクルの現状

8) 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。



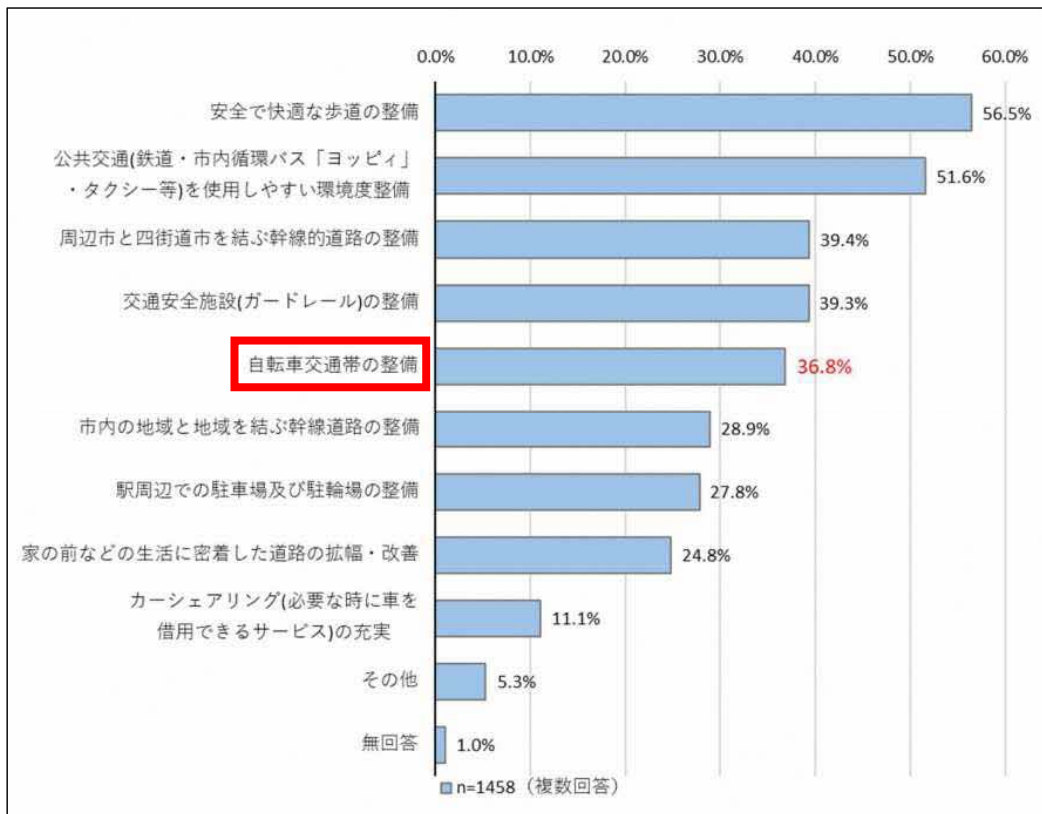
出典:「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版(令和5年2月時点)

図2-15 隣接市の自転車ネットワーク計画の現状

コラム2

●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、「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）

「(仮称)四街道市自転車活用推進計画」骨子案

【概要】

平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」第11条に、地域の实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旨が記されており、国土交通省から市町村での計画策定に向けて、平成30年8月に「**地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)**」が作成されました。このことから、手引き(案)を参考に、本市も实情に沿った自転車活用の推進に関する計画（「(仮称)四街道市自転車活用推進計画」）を策定いたします。

本計画の中には「**都市環境、健康、観光、安全・安心**」の4つの要素を盛り込んでいき、その要素に基づき選定した施策について、関係各課と調整し、本計画の内容を決定していきます。

【自転車活用推進計画の構成】

- (1) 計画の目的：本市の抱える課題や有する地域特性・地域資源を活かした自転車活用の方向性を定め、快適に自転車を活用できるようにし、自転車利用の向上を図る。
- 区域：四街道市内全域
 期間：令和6年度から令和15年度までの10か年
 （自転車通行空間の整備を始めとする、施策の推進には長期的な視野を持って対応する必要があるため。）
 位置付け：国及び千葉県の「自転車活用推進計画」を踏まえ、本市の上位計画、関連計画との連携を図る。
 対象車両：自転車
- (2) 現状及び課題、計画の基本方針及び目標
 (3) 実施すべき施策、実施スケジュール
 (4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し

【取組概要（4本の柱）】

国の「自転車活用推進計画」で掲げる「自転車を巡る現状及び課題に対応するための4つの目標」を踏まえ、千葉県の「自転車活用推進計画」との整合を図りつつ、本市の实情と将来の動向を見据え、具体的に実施すべき施策を定めます。

1. 都市環境 自転車利用環境の整備

①安全で快適な自転車通行空間整備の計画的な促進

- ②違法駐車取締りの推進
 ③シェアサイクルの導入促進
 ④自転車利用者の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 ⑤まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施

2. 健康 自転車を利用した健康づくり

- ⑥自転車を利用した健康づくりの推進
 ⑦自転車通勤等の促進

3. 観光 自転車を活用した観光の活性化

- ⑧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

4. 安全・安心 自転車事故のない安全・安心なまちづくり

- ⑨自転車の安全利用の推進
 ⑩交通安全教育の推進
 ⑪通学路の安全のための点検
 ⑫災害時における自転車活用の推進

「(仮称)四街道市自転車ネットワーク計画」骨子案

【概要】

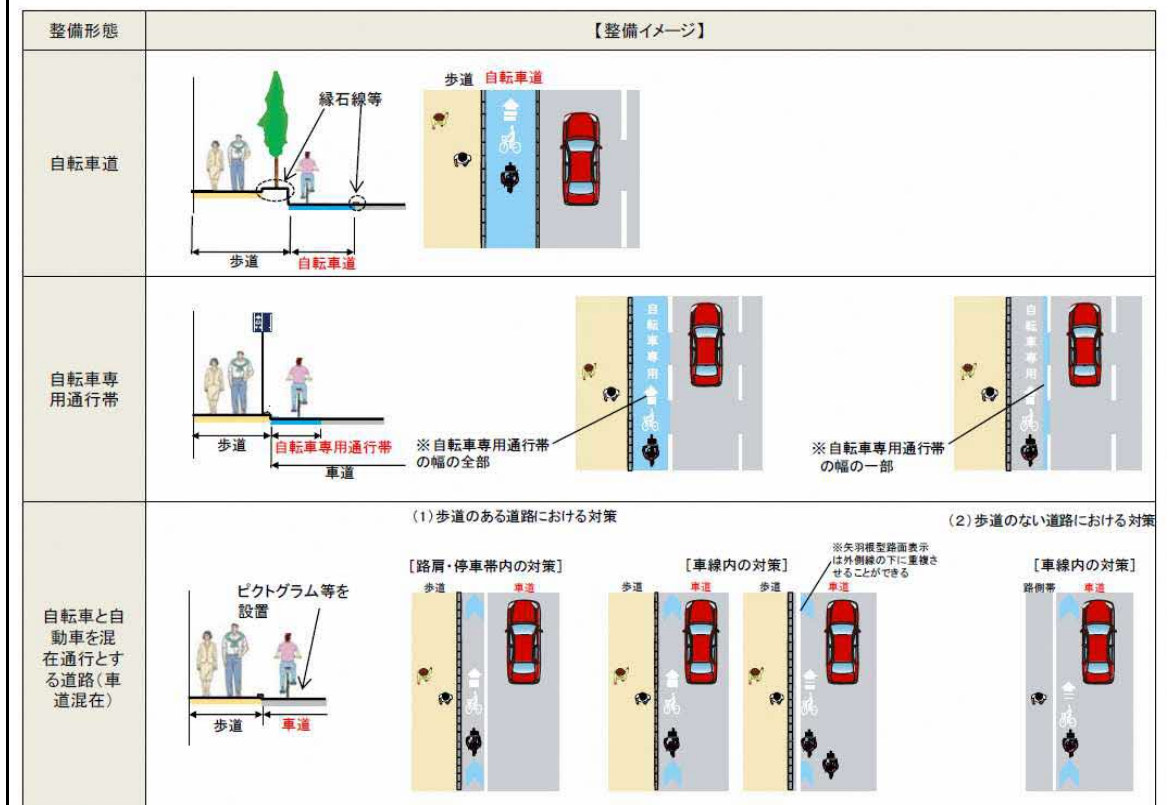
「(仮称)四街道市自転車ネットワーク計画」とは、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点が道路交通法で規定されたことにより、国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した「**安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン**」に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象に自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画です。

また、「(仮称)四街道市自転車活用推進計画」の一部に位置付けられ、整合を図り、作成します。

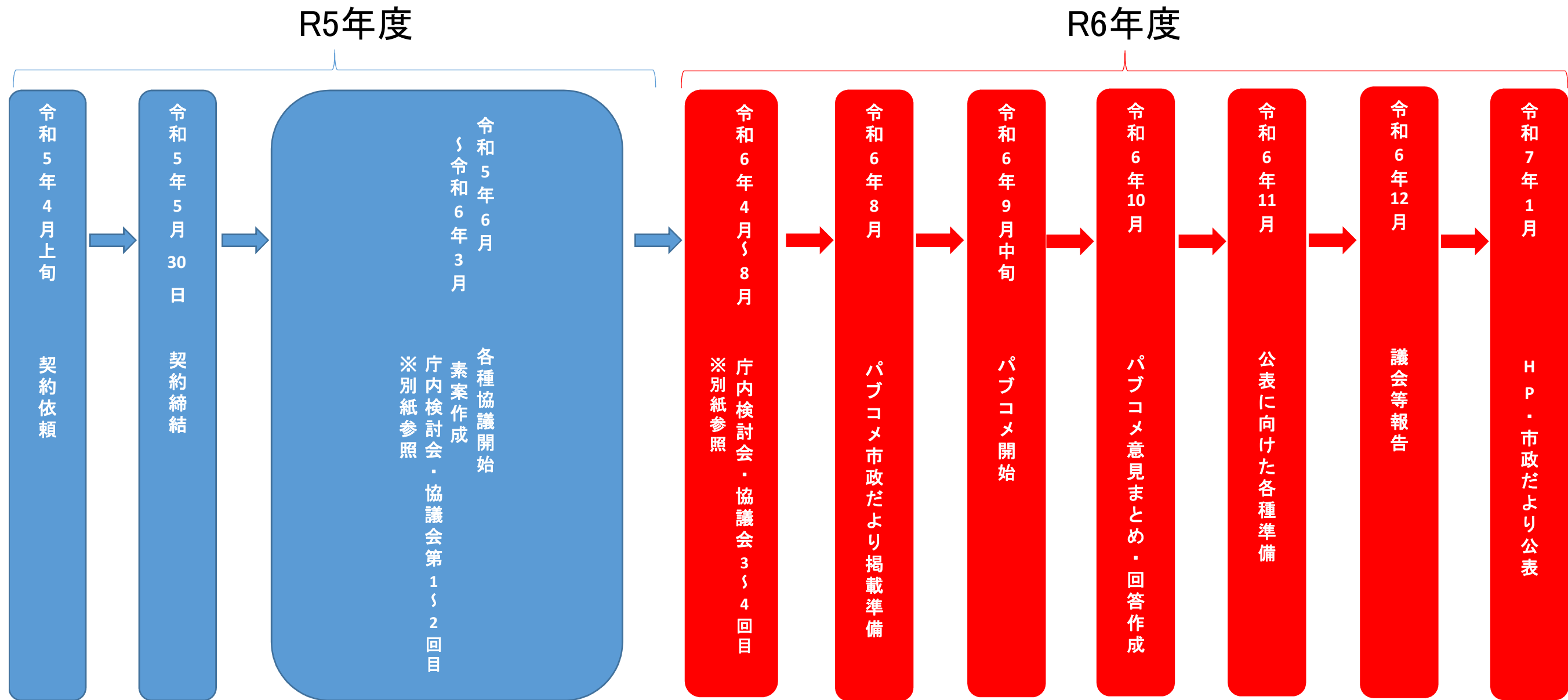
【自転車ネットワーク計画の構成】

- (1) 計画の目的：自転車通行空間の具体的な整備箇所、整備優先度を定め、効率的・効果的に整備を進める。
- 区域・期間：「(仮称)四街道市自転車活用推進計画」と同様
 位置付け：「(仮称)四街道市自転車活用推進計画」の関連計画
- (2) 現状及び課題、計画の基本方針及び目標
 (3) 自転車ネットワーク路線の選定
 (4) 整備形態の選定
 (5) 整備スケジュールの検討
 (6) 計画の評価方法、見直し

【基本的な整備形態（イメージ）】



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



自転車計画 庁内検討会・協議会 スケジュール予定

別紙

