

鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画

平成31年 3月

千葉県 鎌ヶ谷市

目次

1	計画策定の趣旨	1
	(1) 計画策定の背景	
	(2) 計画策定の目的	
	(3) 計画の位置付け	
2	鎌ヶ谷市の自転車利用の現状と課題	3
	(1) 自転車利用の現状	
	(2) 自転車関連事故の推移	
	(3) 自転車利用における課題	
3	基本方針、計画目標、及び達成指標	9
	(1) 基本方針	
	(2) 計画目標	
	(3) 達成指標	
4	整備手法について	11
	(1) 整備形態の選定方法	
	(2) 鎌ヶ谷市における整備形態の検討	
5	路線選定について	17
	(1) 鎌ヶ谷市における路線選定基準	
	(2) 選定結果	
	(3) ネットワーク路線図	
6	路面表示及び看板について	21
	(1) 自転車のピクトグラム	
	(2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示	
	(3) 看板について	
7	特殊部における自転車通行空間の対応方針	26
	(1) 交差点部における対応方針	
	(2) バス停部における対応方針	
8	計画の評価・見直しについて	37
参考		
	用語の定義について.....	38

1 計画策定の趣旨

(1) 計画策定の背景

自転車は、通勤、通学、買い物等、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、多くの人々に利用されています。また、高齢化の進展により自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応等、自転車の役割は一層大きくなることが予想されております。さらに、近年、全国的に健康増進や環境保全への意識の高まりや災害時の移動手段として、自転車利用のニーズが一段と高まっております。

このようななか、国から、自転車の通行空間については、平成24年11月に国土交通省・警察庁より「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月に内容を一部改訂）（以下、「ガイドライン」という）が示され、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ることから、鎌ヶ谷市においても、第10次鎌ヶ谷市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）で自転車ネットワーク計画策定の在り方について検討を進めるとの位置付けから検討を行ってきたところです。

また、狭隘且つ混雑の多い道路事情を抱える鎌ヶ谷市では交通事故における自転車事故の割合が概ね30%台と高い状況であり、自転車利用環境の確保が課題となっております（表2）。

(2) 計画策定の目的

本計画は、鎌ヶ谷市の狭隘且つ混雑の多い道路事情等を踏まえた上で、歩行者や自転車利用者の安全な通行環境や市民生活の利便性向上のため、道路整備などの際に、安全で快適な自転車利用環境の確保を効果的に行っていくための指針としてガイドラインに沿って策定するものです。

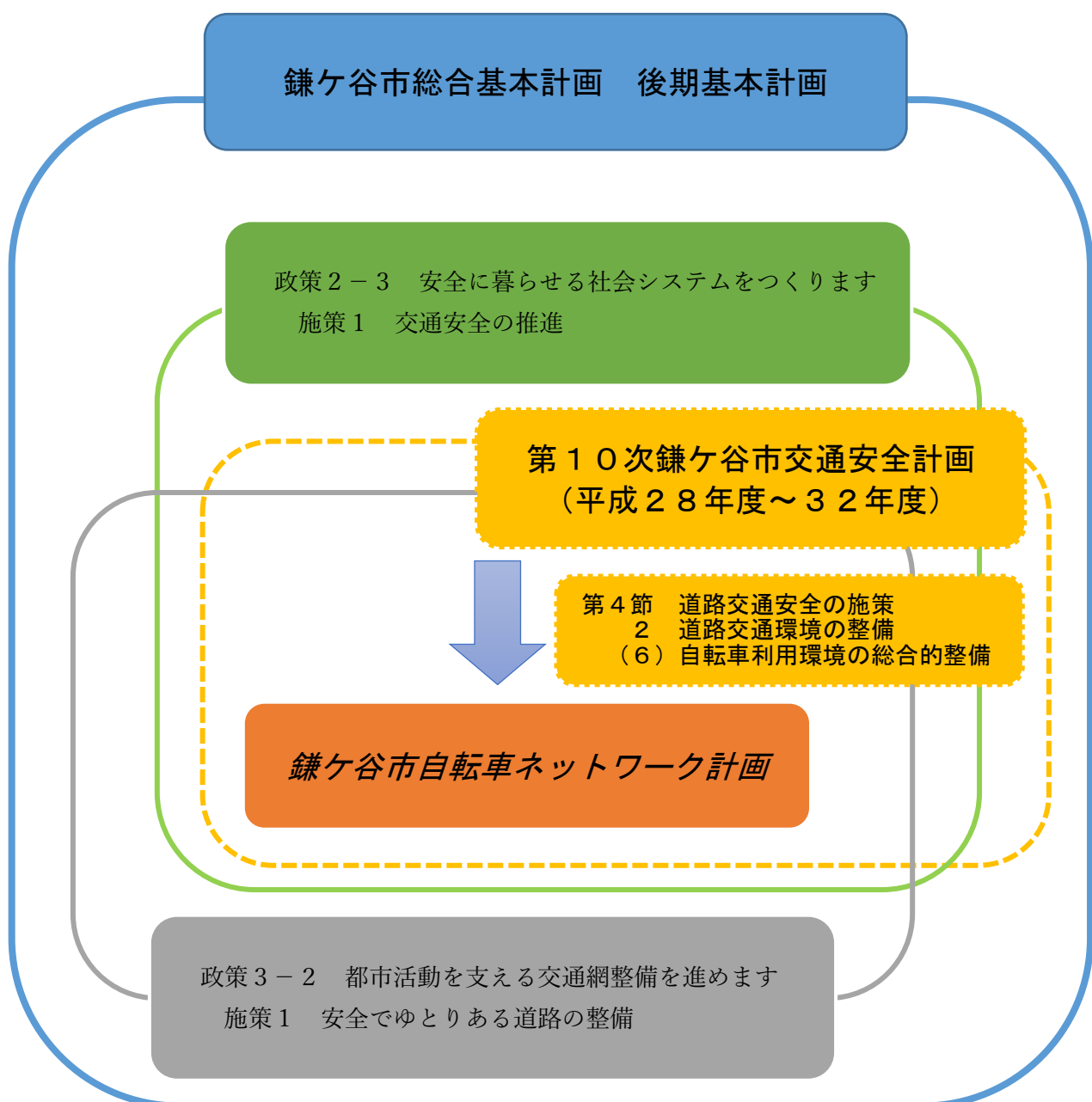
ガイドラインでは、計画検討にあたり、概ね以下の項目が示されているため、この項目により検討を行います。

- ・ 基本方針、計画目標、達成指標の検討
- ・ 整備形態、ネットワーク路線の選定や整備スケジュールの検討
- ・ 計画の評価、見直しについて

(3) 計画の位置付け

本計画は後期基本計画の施策である「交通安全の推進」及び「安全でゆとりある道路の整備」を実施するにあたり、交通安全の大綱を定めた鎌ヶ谷市交通安全計画（現第10次計画）で掲げた自転車利用環境の総合的整備の一環として策定する計画です。

図1 計画の位置付け（イメージ図）



2 鎌ヶ谷市の自転車利用の現状と課題

(1) 自転車利用の現状

鎌ヶ谷市はほぼ全域で平坦な地形であり、狭隘且つ混雑の多い道路事情にあります。また、鉄道駅は新鎌ヶ谷駅を中心に東西に北総線、南北に東武野田線、南東から北西に新京成線が通っており、市内に駅が散在しております（図2）。これら諸事情が要因となり、駅までの通勤・通学や買い物等、日常の交通手段として自転車が多く利用されている現状であり、県内他市と比較しても交通手段に占める自転車利用分担率が高い傾向にあります（表1）。

図2-① 鎌ヶ谷市の勾配（左図）及び標高（右図）

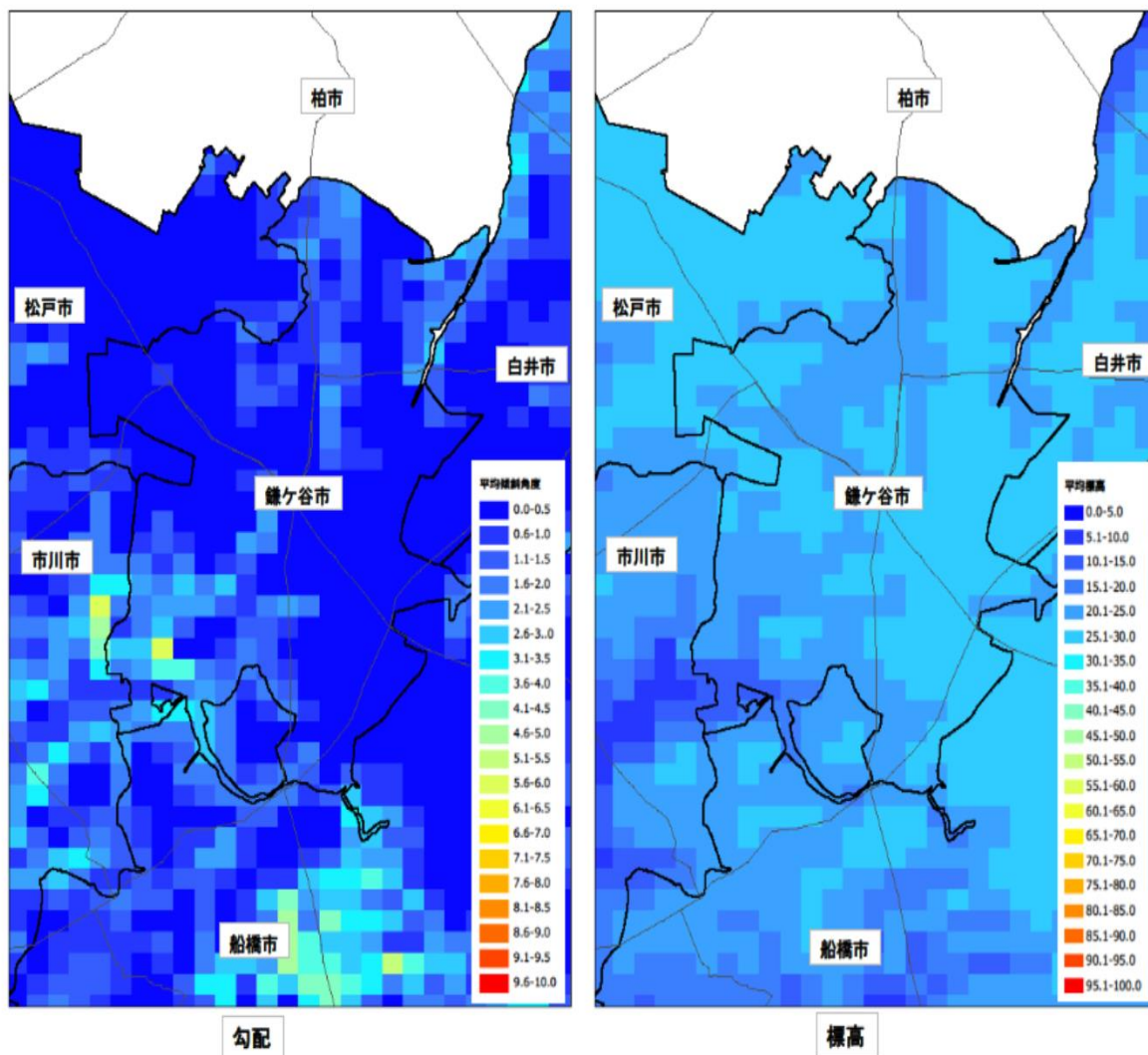


図 2 - ② 鎌ヶ谷市内の鉄道駅位置図

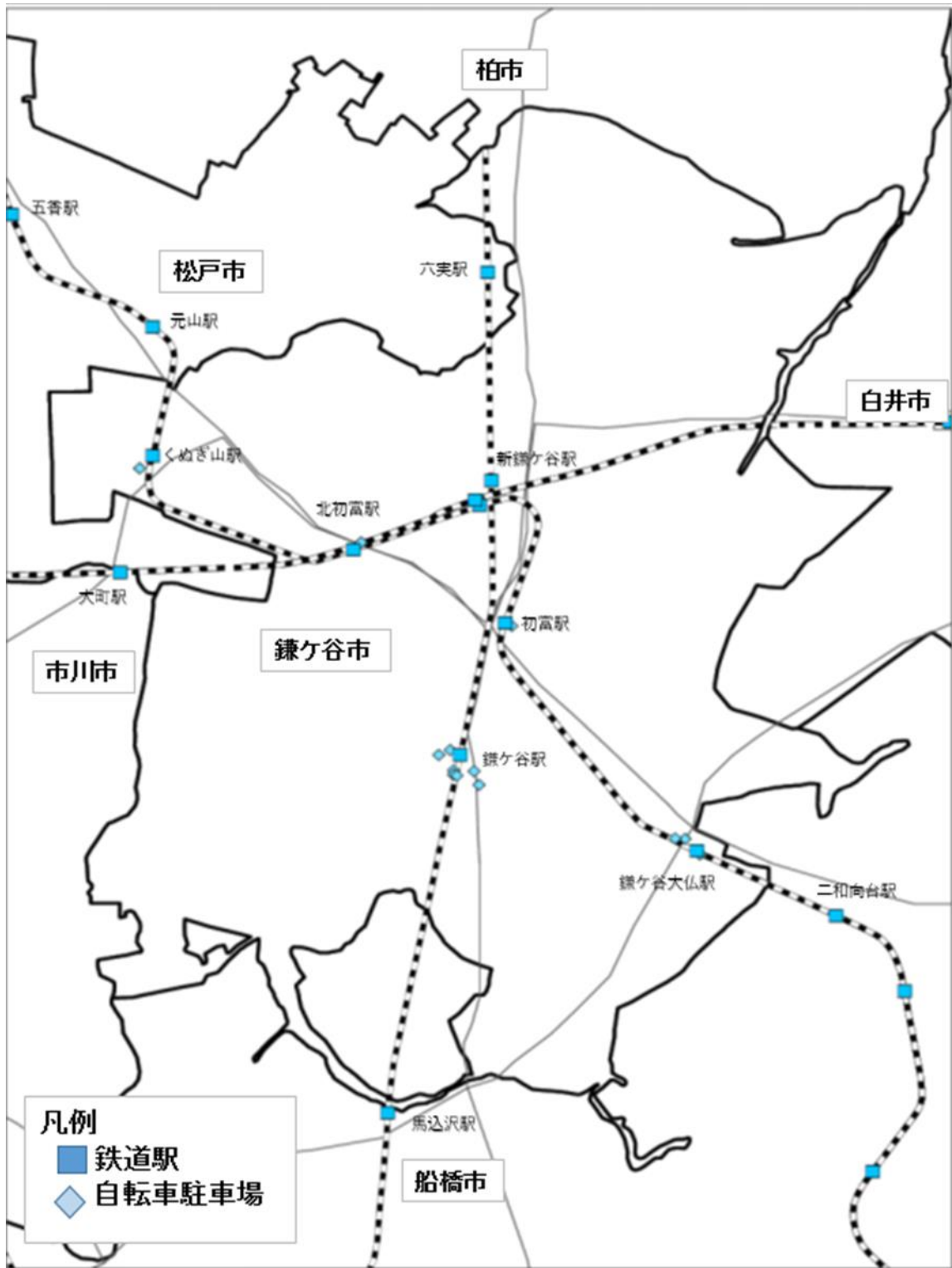


表 1-① 交通手段比較及び鎌ヶ谷市の自転車利用分担率

市 交通手段	鎌ヶ谷市	船橋市	白井市	市川市	松戸市	柏市	計
鉄道	40,789	339,354	18,032	257,240	246,643	199,846	902,058
バス	1,451	19,561	647	15,927	14,608	14,974	52,194
自動車	67,695	277,742	53,606	161,941	229,275	270,036	790,259
二輪車	3,994	23,731	1,970	21,104	16,170	11,380	66,969
自転車	32,993	158,632	12,342	162,822	128,714	112,163	495,503
徒歩	41,392	272,196	23,287	189,752	223,323	166,949	749,950
その他	28	1,499	437	1,043	943	670	3,950
不明	4,955	22,840	3,000	16,001	19,989	14,749	66,785
計	193,297	1,115,555	113,321	825,830	879,665	790,767	3,127,668
自転車利用分担率	17.1%	14.2%	10.9%	19.7%	14.6%	14.2%	

表 1-② 自転車利用特性（トリップ特性）

市 目的	鎌ヶ谷市	船橋市	白井市	市川市	松戸市	柏市	計
自宅-勤務	3,698	16,348	1,268	17,720	14,516	12,882	49,852
自宅-通学	1,824	7,556	796	6,835	4,980	5,715	20,167
自宅-業務	874	2,759	148	3,023	1,908	1,701	7,838
自宅-私事	8,853	40,765	3,359	41,416	33,416	26,209	118,956
帰宅	13,247	68,214	5,325	66,811	53,452	47,679	193,802
勤務・業務	250	1,735	180	1,402	697	1,722	4,014
私事	3,389	17,021	831	19,882	13,711	11,305	51,445
不明	858	4,234	435	5,733	6,034	4,950	16,436
計	32,993	158,632	12,342	162,822	128,714	112,163	462,510

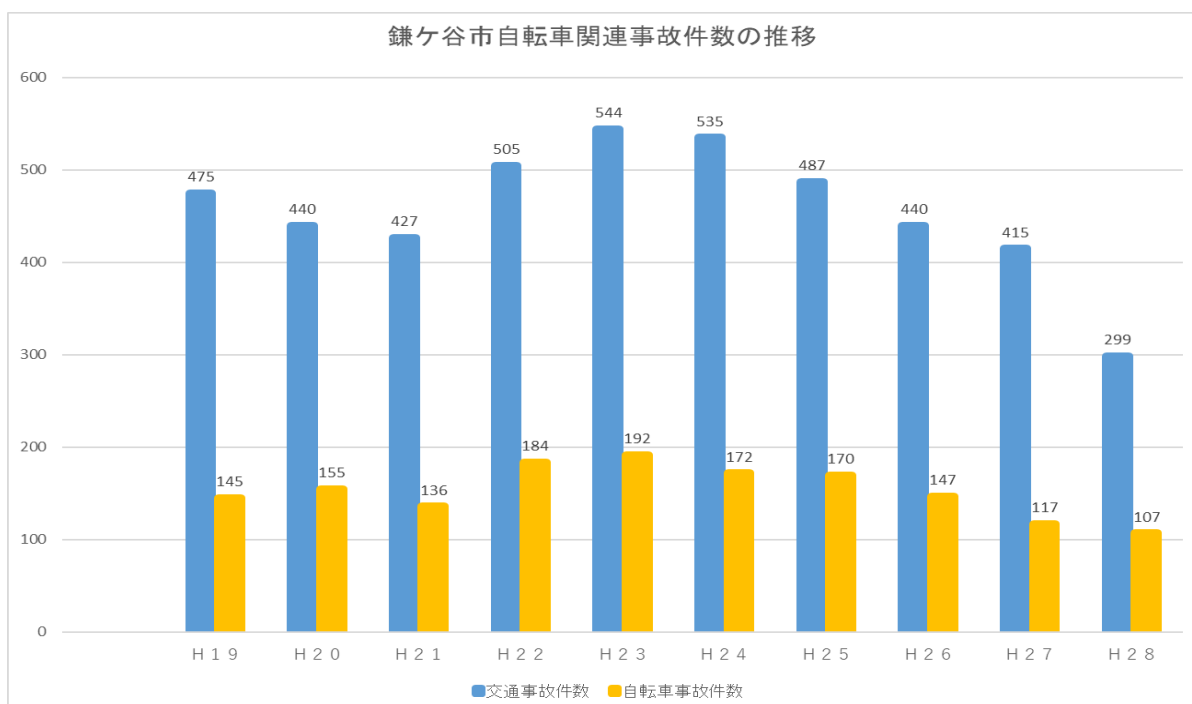
出典：平成20年第5回東京都市圏パーソントリップ調査 東京都市圏交通計画協議会

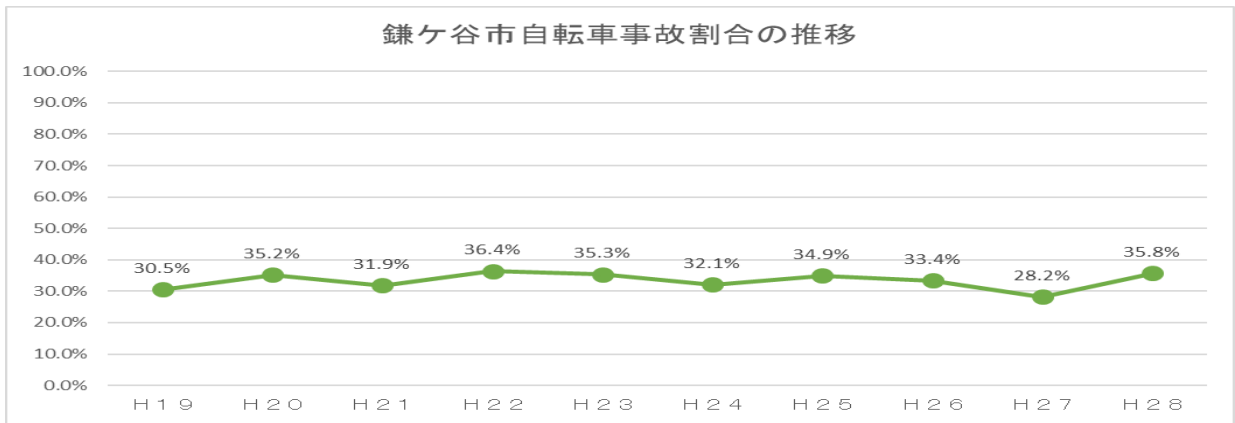
(2) 自転車関連事故の推移

鎌ヶ谷市における交通事故件数については、平成23年以降減少しております。また、自転車事故件数についても平成23年以降減少しておりますが、交通事故に占める自転車事故の割合は概ね30%台と高い傾向にあります。平成28年において比較をしてみると、千葉県全体では自転車事故の割合が約23.0%であるのに対し、鎌ヶ谷市では約35.8%を占めており、近隣市と比較して高い傾向にあります(表2)。

表2-① 交通事故件数及び自転車事故件数の推移

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
交通事故件数	475	440	427	505	544	535	487	440	415	299
自転車事故件数	145	155	136	184	192	172	170	147	117	107
自転車事故割合	30.5%	35.2%	31.9%	36.4%	35.3%	32.1%	34.9%	33.4%	28.2%	35.8%

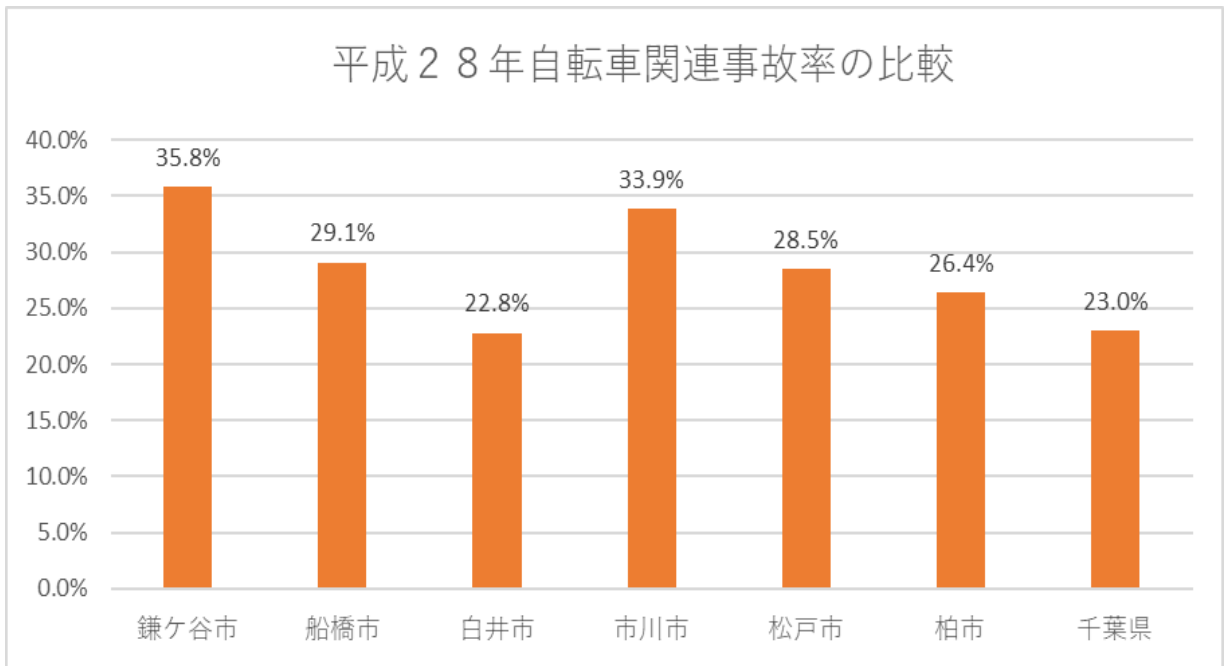




出典：千葉県警察本部「交通白書」より作成

表 2-② 平成 28 年自転車関連事故率の近隣市との比較

	事故件数	自転車事故件数	自転車事故率
鎌ヶ谷市	299	107	35.8%
船橋市	1703	495	29.1%
白井市	171	39	22.8%
市川市	897	304	33.9%
松戸市	1301	371	28.5%
柏市	1406	371	26.4%
千葉県	18022	4139	23.0%



出典：千葉県警察本部「交通白書」より作成

(3) 自転車利用における課題

鎌ヶ谷市において、以下のような自転車利用における課題が考えられます。

① 自転車利用環境の確保

鎌ヶ谷市は狭隘且つ混雑の多い道路事情にあり、自転車利用環境の確保が十分ではないことから、自転車事故が多くなっていると考えられます。この状況を解消していくためにも、自転車利用環境を計画的に整備し、自転車ネットワークを形成していく必要があります。

② 自転車事故の削減

鎌ヶ谷市における交通事故の概ね30%が自転車の関連する事故であり、自転車事故の減少対策が課題となっております。

③ 自転車利用者のルール・マナーの遵守

道路交通法では、自転車は車道通行が原則となっております。しかし、狭隘な道路事情もあり、鎌ヶ谷市内では自転車の歩道通行が散見されます。ハード対策として自転車利用環境の確保を計画的に進めていくと同時に、ソフト対策として自転車利用者のルールやマナーの遵守について啓発していく必要があります。

3 基本方針、計画目標、及び達成指標

鎌ヶ谷市においては、自転車ネットワークを形成していくにあたり、基本方針、計画目標、達成指標を以下のとおり定めます。なお、観光振興などについては、交通安全の観点から十分な整備・対策を行った後や情勢の変化により、必要に応じて別途考慮することとします。

(1) 基本方針

- ・ 国道、県道、都市計画道路を含む幹線道路を中心とした自転車利用環境の確保
 - ・ 自転車利用者へのルール・マナーの周知徹底
- ※第10次鎌ヶ谷市交通安全計画に位置付け、実施しています。

(2) 計画目標

『安全で快適な自転車利用環境の確保を目指します』

様々な役割が期待される自転車を安全に利用していくためにも、自転車ネットワークの形成が重要となります。また、自転車ネットワークの効果を高めるために、近隣市の自転車ネットワークとの連続性・整合性が重要となります。

『自転車事故の削減を目指します』

鎌ヶ谷市をより安全で安心して暮らせる街にするためにも、交通事故をなくす取組は重要な課題となっています。このうち、鎌ヶ谷市の交通事故の概ね30%を占める自転車事故を減らすことが重要となります。

『公共施設等を結び市民の方々の生活利便性の向上を目指します』

多くの市民の方々に利用されている市役所や学校(中学校・高等学校)といった公共施設、また、鉄道駅や商業施設などを自転車ネットワークにより結ぶことで生活利便性の向上を図ることが重要となります。

(3) 達成指標

- ①自転車事故件数の削減及び自転車事故率の減少
→整備前後の自転車事故件数及び自転車事故率による評価
- ②市民満足度の向上
→鎌ヶ谷市市民意識調査の市の施策・サービスにおける「交通安全対策」の満足度の向上による評価
- ③自転車ネットワーク整備延長
→整備率による評価

4 整備手法について

(1) 整備形態の選定方法

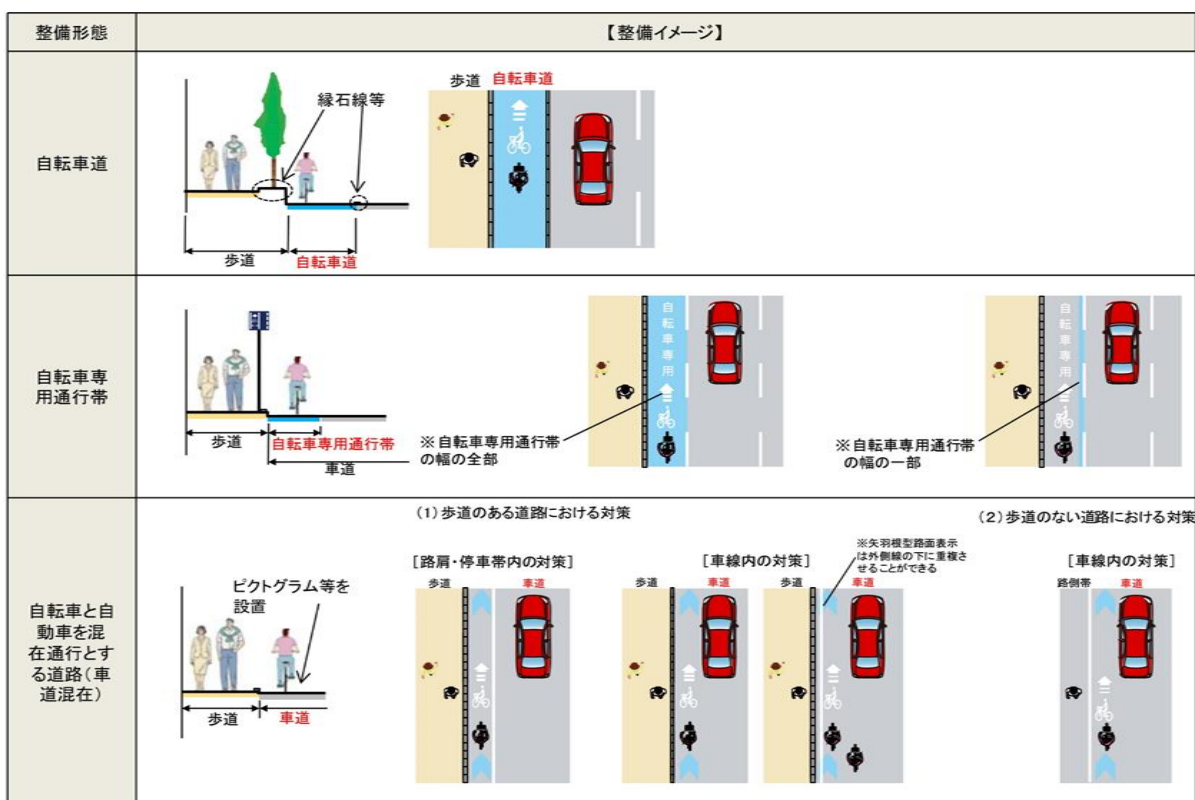
ガイドラインでは自動車の速度と交通量を目安とした整備形態の選定方法を、以下のとおり示しています。

図3-① 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	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。

図3-② 基本的な整備形態（イメージ）



※各整備イメージの事例については、写真を参照。

写真1 自転車道の事例



写真2-① 自転車専用通行帯の事例（幅の全部をカラー化）



写真 2 - ② 自転車専用通行帯の事例（幅の一部をカラー化）



写真 3 - ① 車道混在の事例（歩道のある道路）

車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例



写真3-② 車道混在の事例（歩道のある道路）

車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例

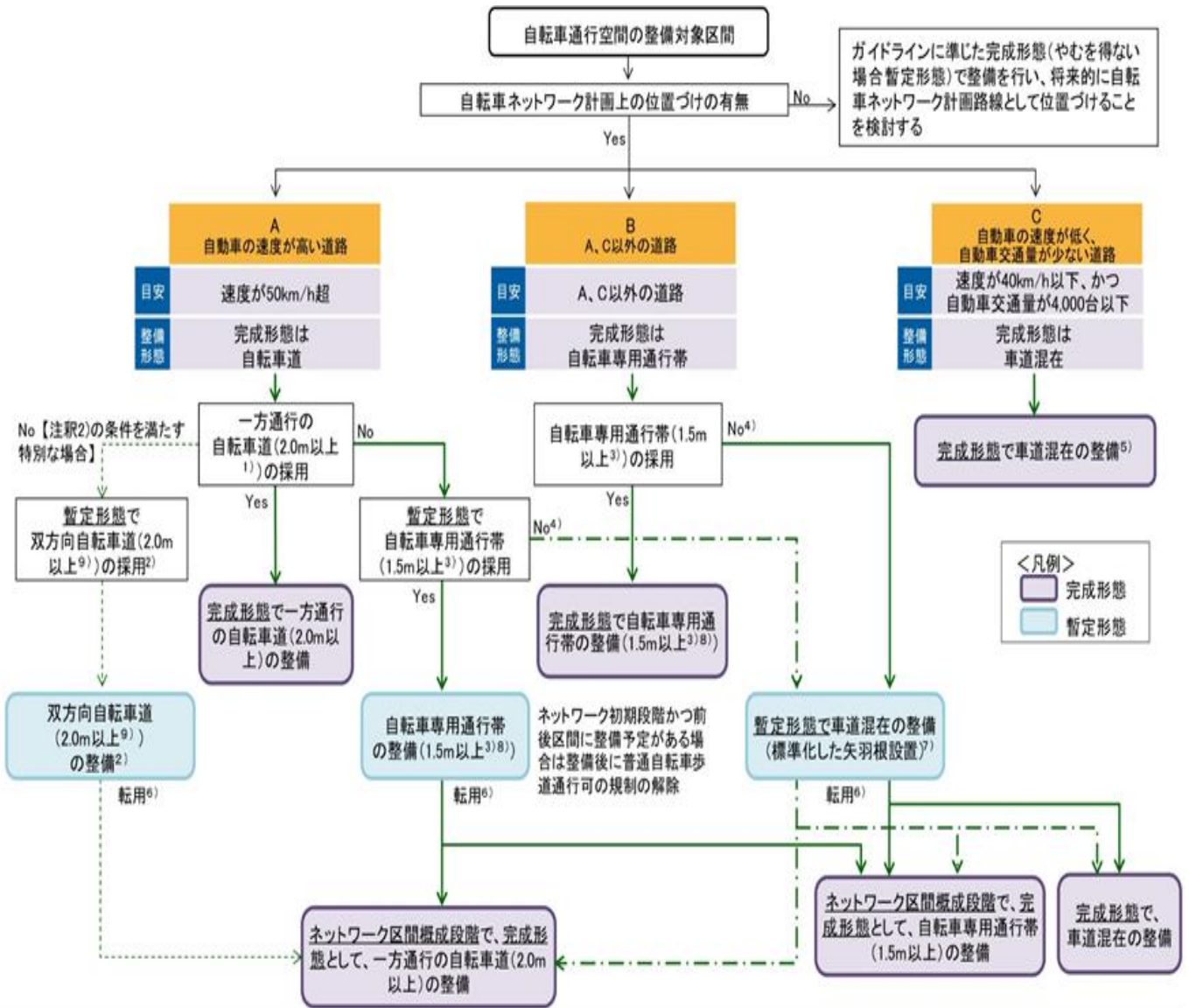


写真3-③ 車道混在の事例（歩道のない道路）

車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例



図3-3 車道通行を基本とした暫定形態を考慮し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ないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・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、かつ車道を通ず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、自転車と自動車と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。

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(2) 鎌ヶ谷市における整備形態の検討

ガイドラインでは、自転車通行空間として本来整備すべき完成形態を、図3-①、図3-②に示すとおり、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在として示しております。

この自転車道や自転車専用通行帯を完成形態とするにあたり、現況の道路幅員内に収まらない場合、暫定形態での自転車通行空間の整備を行うことがガイドラインに示されております。

鎌ヶ谷市では、狭隘且つ混雑の多い道路事情やガイドラインを踏まえ、完成形態が自転車道、自転車専用通行帯とした路線において、車道混在での整備を暫定形態とすることを考慮して、下記の道路区分により整備形態の検討を行うこととしました。

国道・県道などは整備主体が千葉県となることから、具体的な整備については、千葉県と協議することにより決定いたします。

なお、自転車通行空間を整備する際は、交通規制に関わる内容を伴うため、警察との協議を経て実施することとなります。

●道路区分と整備形態の検討

①都市計画道路と重複しない国道・県道

接続する道路の自転車ネットワークの完成形態を考慮し、暫定形態による整備を各関係機関と検討します。

②都市計画道路（整備済み路線）

接続する道路の自転車ネットワークの完成形態を考慮し、暫定形態による整備を各関係機関と検討します。

③都市計画道路（未整備路線）

整備時に、完成形態を視野に入れた整備を各関係機関と検討します。

④鎌ヶ谷市道

接続する道路の自転車ネットワークの完成形態を考慮し、暫定形態による整備を検討します。

5 路線選定について

ガイドラインの自転車ネットワーク路線の選定における考え方を基に、以下のとおり路線選定における選定基準及び選定結果を示します。

なお、地域の課題やニーズ等があるなど、対象外路線においても必要に応じて自転車利用環境の整備を検討します。

(1) 鎌ヶ谷市における路線選定基準

- ①市内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、市役所や学校（中学校・高等学校）、また、鉄道駅や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
- ②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する路線
- ③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

(2) 選定結果

表3のとおり、鎌ヶ谷市における自転車ネットワークの対象路線を選定いたしました。

自転車通行空間の整備については、表3に掲げた延長を、概ね10年以内に暫定整備を含め自転車通行空間が確保できるものを短期とし、それ以上のものを長期とします。

- ※1 道路整備の計画がある場合は、その整備時期と整合を図り実施します。
- ※2 具体的な整備時期については、市の総合基本計画の実施計画の見直し等により実施していくこととします。このため、長期路線においても、道路整備の進捗により自転車通行空間が確保される場合があります。

表3 鎌ヶ谷市自転車ネットワーク対象路線

鎌ヶ谷市自転車ネットワーク対象路線

路線名	区間	延長(km)	道路幅員(m)	短期(～10年)	長期	暫定形態
①都市計画道路と重複しない国道・県道						
1 国道464	初富本町1-21-2地先 ～ くぬぎ山21-2地先(くぬぎ山交差点)	1.60	約10.50		車道混在	
2	初富21-2地先(くぬぎ山交差点) ～ くぬぎ山4-4-4地先	0.80			車道混在	
3 松橋我孫子線	栗野117-2地先(栗野十字路) ～ 栗野928-471地先(鎌ヶ谷消防署前)	0.30	約12.00		自転車専用通行帯	車道混在
4	東道野辺2-7-43地先 ～ 東道野辺5-17-22地先	1.20			自転車専用通行帯	車道混在
5 千葉鎌ヶ谷松戸線	中央1-1-32地先 ～ 南初富5-8-39地先	0.50	約9.70		車道混在	
6	右京塚3-3地先(丸山一交差点) ～ 鎌ヶ谷1-5-36地先	0.90			車道混在	
7	初富21-2地先(くぬぎ山交差点) ～ くぬぎ山5-9-23地先	0.50			車道混在	
8 市川印西線	東鎌ヶ谷1-3-31地先(牧場入交差点) ～ 東道野辺7-18-4地先(馬込十字路)	3.30	約8.50		自転車専用通行帯	車道混在
9 松戸鎌ヶ谷線	西佐津間1-1-3地先 ～ 中佐津間1-1-1地先	0.04	約9.90		車道混在	
小計(km)		9.14		0	9.14	
②都市計画道路(整備済み路線)						
1 都市計画道路3・1・1(北千葉道路)	軽井沢1983-5地先 ～ 栗野928-471地先(鎌ヶ谷消防署前)	1.20	40.00 ～ 100.00		自転車道	
2 都市計画道路3・3・9	道野辺本町2-14-3地先 ～ 道野辺本町1-2-30地先	0.30	16.00 ～ 25.00		自転車専用通行帯	車道混在
3	新鎌ヶ谷2-1-16地先(中央一交差点) ～ 栗野928-471地先(鎌ヶ谷消防署前)	1.00			自転車専用通行帯	車道混在
4 都市計画道路3・3・15	新鎌ヶ谷4-7-26地先(新鎌ヶ谷四交差点) ～ 初富928-2325地先	0.60	18.00 ～ 22.00		自転車専用通行帯	車道混在
5 都市計画道路3・3・16	新鎌ヶ谷2-2-19地先 ～ 新鎌ヶ谷1-9-6地先	0.40	18.00 ～ 22.00		自転車専用通行帯	車道混在
6 都市計画道路3・4・3	道野辺中央2-1-10地先 ～ 右京塚527地先(丸山交差点)	0.70	18.00		自転車専用通行帯	車道混在
7 都市計画道路3・4・4	道野辺中央2-1-10地先 ～ 道野辺中央2-10-18地先	0.20	18.00		自転車専用通行帯	車道混在
8 都市計画道路3・4・5	東道野辺5-17-22地先 ～ 新鎌ヶ谷4-13-9地先	4.50	18.00 ～ 30.00	自転車専用通行帯		車道混在
9 都市計画道路3・4・6	初富861-19地先(市民体育館入口交差点) ～ 軽井沢1986-51地先	0.80	16.00		自転車専用通行帯	車道混在
10 都市計画道路3・4・7	中沢771地先 ～ 東道野辺1-2-29地先	0.40	16.00		自転車専用通行帯	車道混在
小計(km)		10.10		4.50	5.60	

路線名	区間	延長 (km)	道路幅員 (m)	短期 (~10年)	長期	暫定形態
③都市計画道路 (未整備路線)						
1	都市計画道路3・1・1 (北千葉道路)	栗野928-471地先 (鎌ヶ谷消防署前) ~ 初富31-83地先	2.20	40.00 ~ 100.00		自転車道
2	都市計画道路3・1・2	栗野925地先 ~ 初富284-10地先	0.90	40.00		自転車専用通行帯 車道混在
3	都市計画道路3・3・9	東道野辺2-7-43地先 ~ 道野辺本町2-14-3地先	0.40	16.00 ~ 25.00		自転車専用通行帯 車道混在
4		道野辺本町1-2-30地先 ~ 新鎌ヶ谷2-1-16地先 (中央一交差点)	1.20		自転車専用通行帯 車道混在	
5	都市計画道路3・3・15	初富928-2325地先 ~ 初富928-1327地先	0.30	22.00		自転車専用通行帯 車道混在
6	都市計画道路3・3・16	南初富1-11-46地先 ~ 新鎌ヶ谷2-2-19地先	0.50	18.00 ~ 22.00		自転車専用通行帯 車道混在
7		新鎌ヶ谷1-9-6地先 ~ 初富本町1-22-17地先	0.20		自転車専用通行帯 車道混在	
8	都市計画道路3・4・4	道野辺中央2-10-18地先 ~ 東中沢3-25-15地先	0.60	18.00		自転車専用通行帯 車道混在
9	都市計画道路3・4・5	東道野辺7-18-4地先 (馬込十字路) ~ 東道野辺5-17-22地先	0.50	16.00 ~ 30.00		自転車専用通行帯 車道混在
10		新鎌ヶ谷4-13-9地先 ~ 中佐津間2-17-3地先	2.20		自転車専用通行帯 車道混在	
11	都市計画道路3・4・6	初富本町1-21-2地先 ~ 中央1-1-32地先	0.50	16.00 ~ 19.50		車道混在
12		中央1-1-32地先 ~ 初富861-19地先 (市民体育館入口)	2.20		自転車専用通行帯 車道混在	
13		軽井沢1986-51地先 ~ 軽井沢2060-4地先	0.80		自転車専用通行帯 車道混在	
14	都市計画道路3・4・7	中沢851地先 ~ 中沢771地先	0.50	16.00		自転車専用通行帯 車道混在
15		東道野辺1-2-29地先 ~ 鎌ヶ谷3-2-37地先	1.60		自転車専用通行帯 車道混在	
16	都市計画道路3・4・8	北中沢3-5-35地先 ~ 富岡3-4-7地先	1.50	16.00 ~ 19.50		車道混在
17		南初富5-8-39地先 ~ 右京塚3-3地先 (丸山一交差点)	0.60		車道混在	
18	都市計画道路3・4・10	中沢294-3地先 ~ 栗野925地先	4.30	12.00 ~ 22.00		自転車専用通行帯 車道混在
19	都市計画道路3・5・11	藤原6-32-1地先 ~ 中沢196地先	0.70	12.00 ~ 15.00		車道混在
小計 (km)		21.70		0	21.70	
④市道						
1	市道1号線	初富21-2地先 (くぬぎ山交差点) ~ 初富284-10地先	1.90	7.10 ~ 29.50		自転車専用通行帯 車道混在
2	市道7号線	軽井沢2060-4地先 ~ 軽井沢2124-7地先	0.60	6.00		自転車専用通行帯 車道混在
3	市道10号線	東初富1-1-10地先 (五本松交差点) ~ 初富803-35地先	1.30	6.00		自転車専用通行帯 車道混在
4	市道14号線	軽井沢2060-4地先 ~ 軽井沢2102-1地先	1.10	3.64 ~ 16.00		自転車専用通行帯 車道混在
5	市道16号線	初富800-624地先 ~ 初富855-5地先 (大松交差点)	1.00	6.45 ~ 13.50		車道混在
6	市道17号線	東初富3-9-2地先 (稲荷前三差路) ~ 東初富1-18-17地先	0.80	6.45 ~ 13.50		車道混在
7	市道24号線	中沢495-11地先 ~ 中沢851地先	0.40	5.71 ~ 22.90		車道混在
8	市道28号線	北中沢1-1-5地先 ~ 中沢196地先	3.20	7.04 ~ 24.85		車道混在
9	市道35号線	南鎌ヶ谷3-1-1地先 ~ 南鎌ヶ谷2-7-14地先	0.50	12.83 ~ 21.53		車道混在
10	市道39号線	東道野辺5-13-24地先 (中新山交差点) ~ 南鎌ヶ谷3-1-1地先	0.40	12.48 ~ 20.79		車道混在
11	市道49号線	南初富1-11-43-7地先 ~ 東初富1-1-10地先 (五本松交差点)	0.60	4.43 ~ 6.50		自転車専用通行帯 車道混在
12	市道51号線	東初富4-5-54地先 (稲荷西交差点) ~ 南初富3-14-31地先	0.30	4.00 ~ 30.95		自転車専用通行帯 車道混在
小計 (km)		12.10		0.00	12.10	
鎌ヶ谷市自転車ネットワーク対象路線 (①+②+③+④) 合計 (km)		53.04		4.50	48.54	

※都市計画道路と重複しない国道・県道の道路幅員は標準幅員

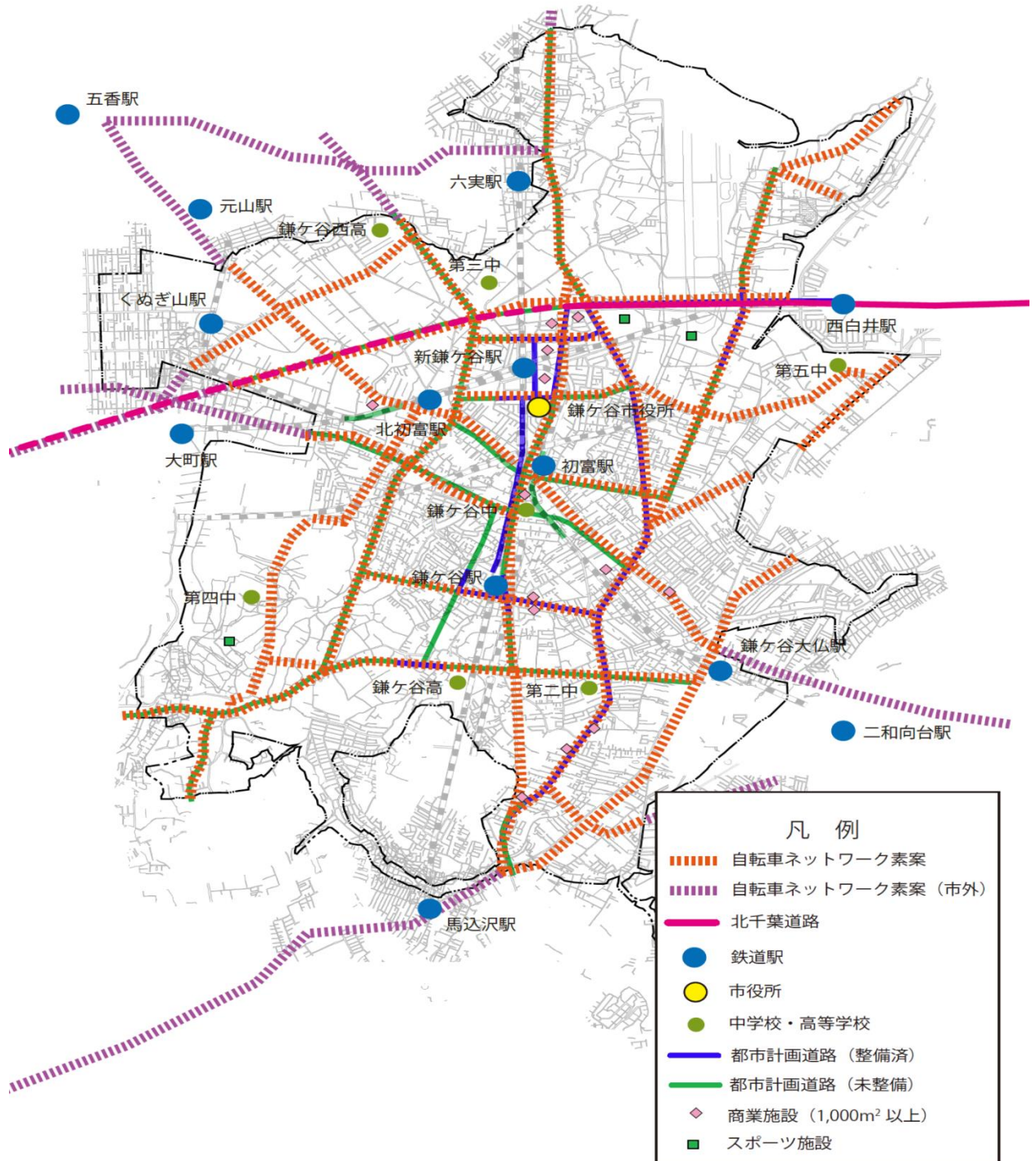
※都市計画道路の道路幅員は都市計画決定図書より引用

※当面完成形態での整備が困難な場合には暫定形態での整備を検討

※市道16号線については、白井市の管理となるので、整備の際には白井市と協議を行います。

(3) ネットワーク計画図

図4 鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画図



6 路面表示及び看板について

自転車通行空間における路面表示について、鎌ヶ谷市ではガイドラインに則り、以下のとおりとします。

(1) 自転車のピクトグラム

自転車道、自転車専用通行帯、車道混在には法定外の自転車のピクトグラムを設置するものとします。

自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとします（図5）。

図5-① 自転車のピクトグラム

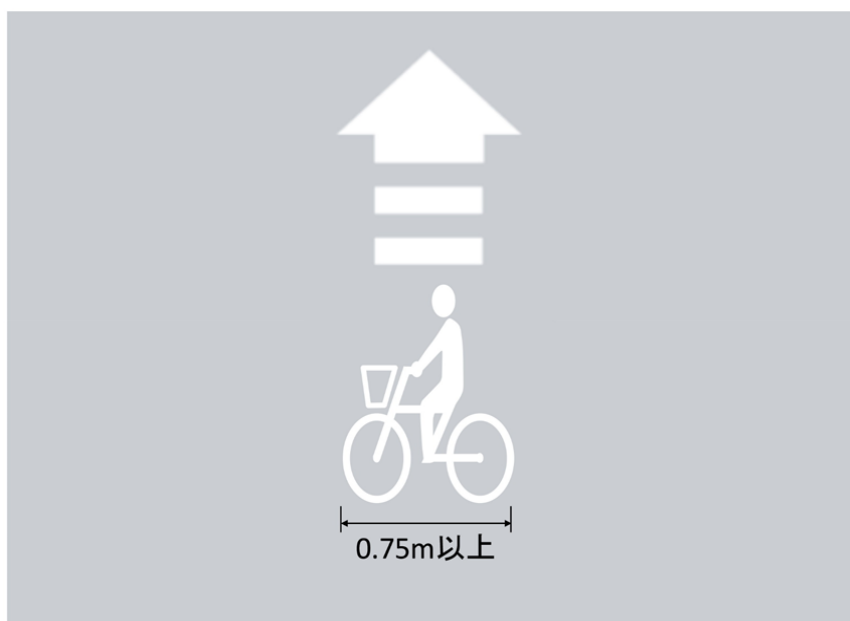
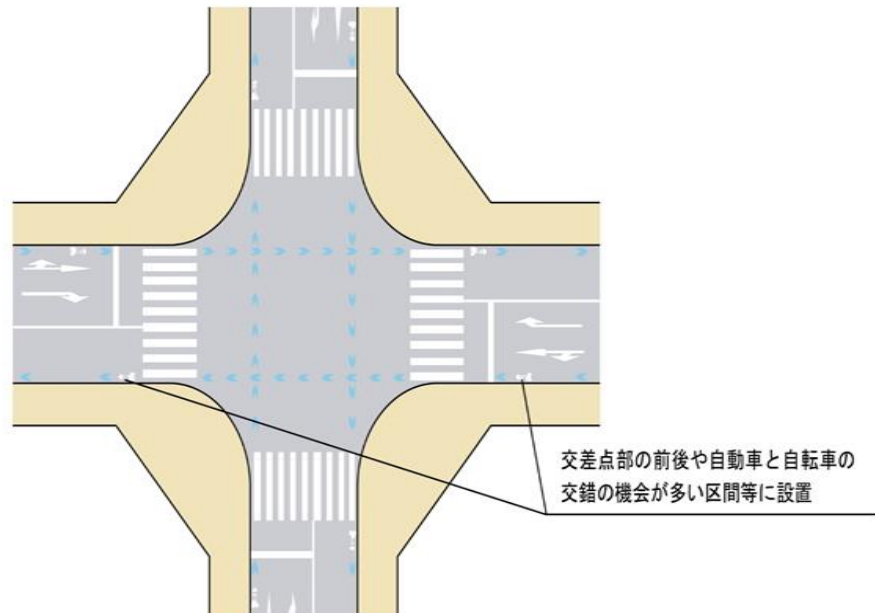


図5-2 自転車のピクトグラムの設置例

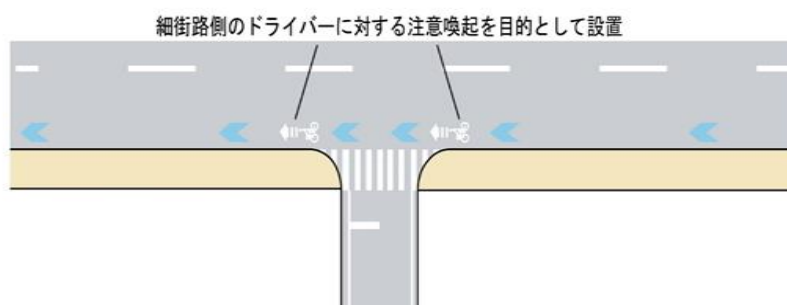
■一般的な交差点



■単路部



■細街路



出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示

自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一するものとします。

これらの色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとします。

帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする(図6)。

図6-① 路面表示の設置方法

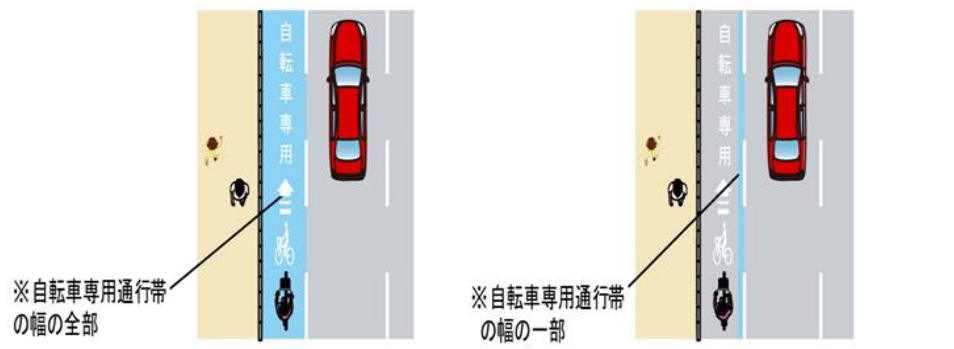
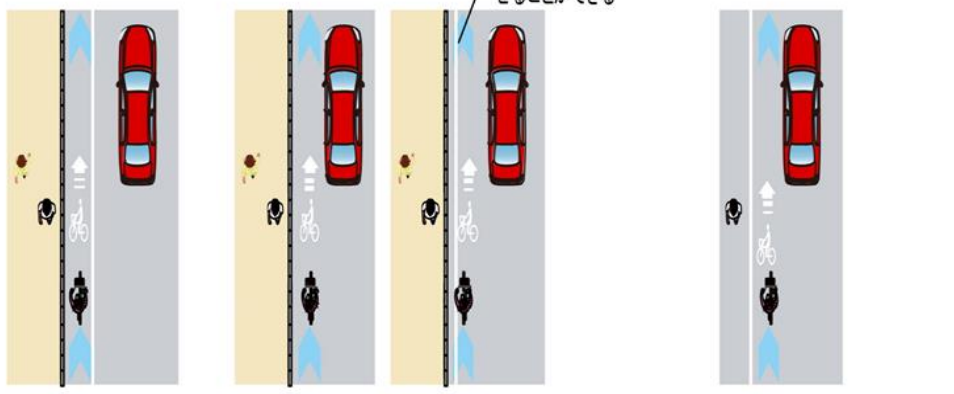
整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> 

図6-② 矢羽根型路面表示の標準仕様

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上^{※1}</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上(0.75m以上^{※4})</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(3) 看板について

通行ルール等を周知するための看板については、路面表示を整備後、路面表示のみでは周知の効果が不足していると判断される場合において、設置を検討いたします。

7 特殊部における自転車通行空間の対応方針

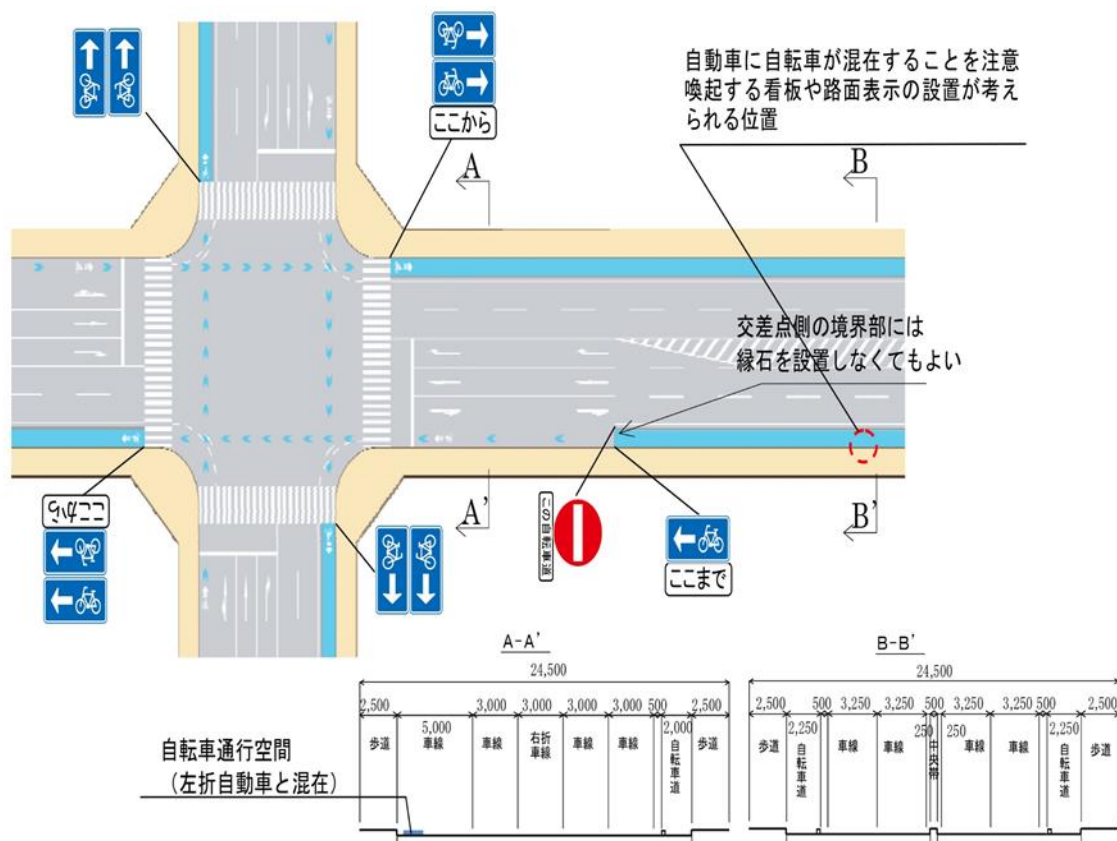
(1) 交差点部における対応方針

交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図るため、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保し、交差点部を超えたところまで路面標示を設置する等適切な交差点処理を行うことを基本とします。

①自転車道の場合

ア 交差点手前約30m程度で自転車道又は自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面標示により自転車の通行位置を明確化し、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させる手法

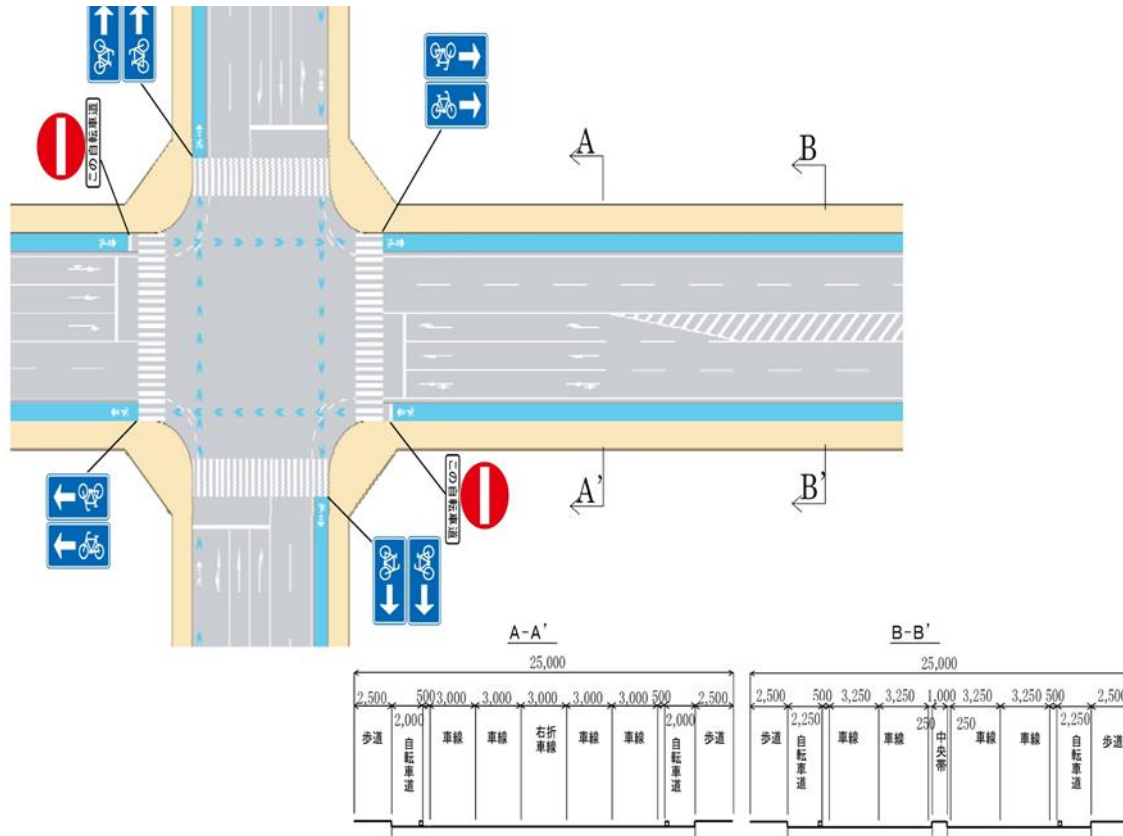
図7-① 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例（混在）



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
 ※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

イ 交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を接続し、自転車と自動車
を分離させる手法

図 7-2 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例（分離）



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。

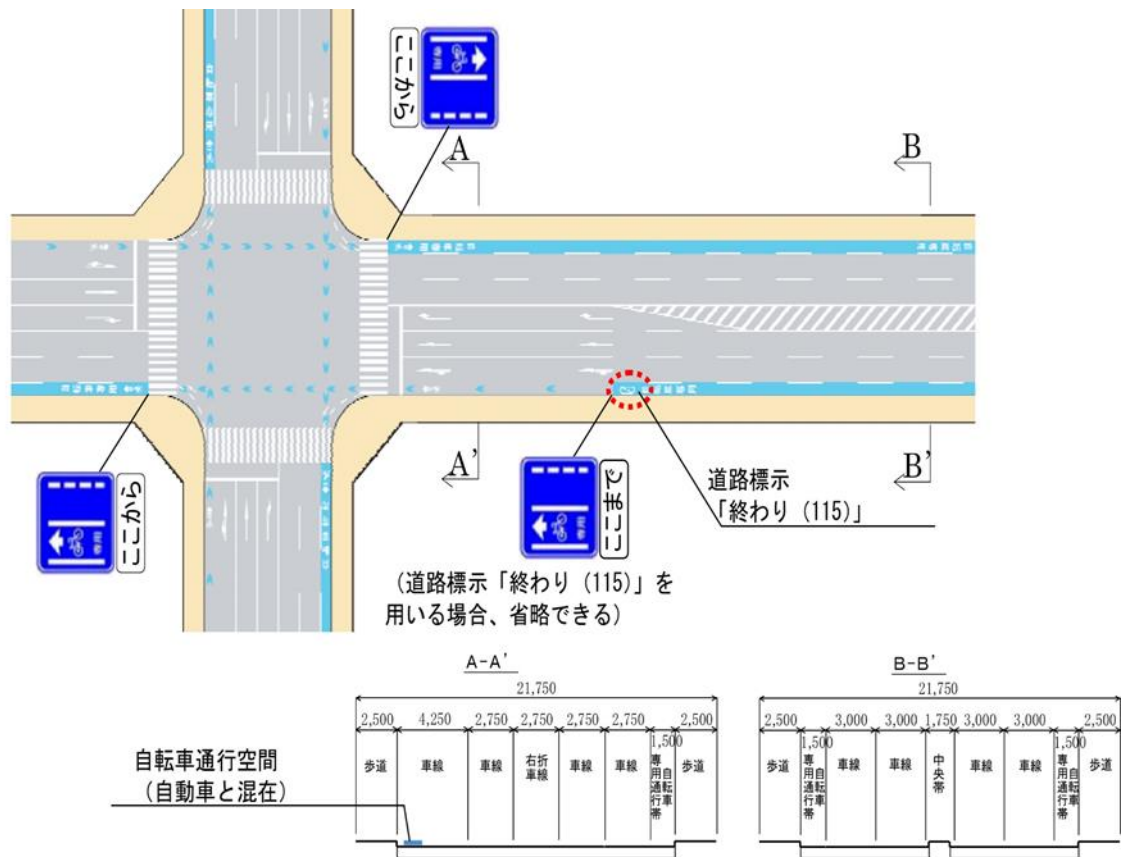
※歩道幅員には、路上施設帯幅 0.5m を含む。

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

②自転車専用通行帯の場合

ア 交差点手前約30m程度で自転車道又は自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面標示により自転車の通行位置を明確化し、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させる手法

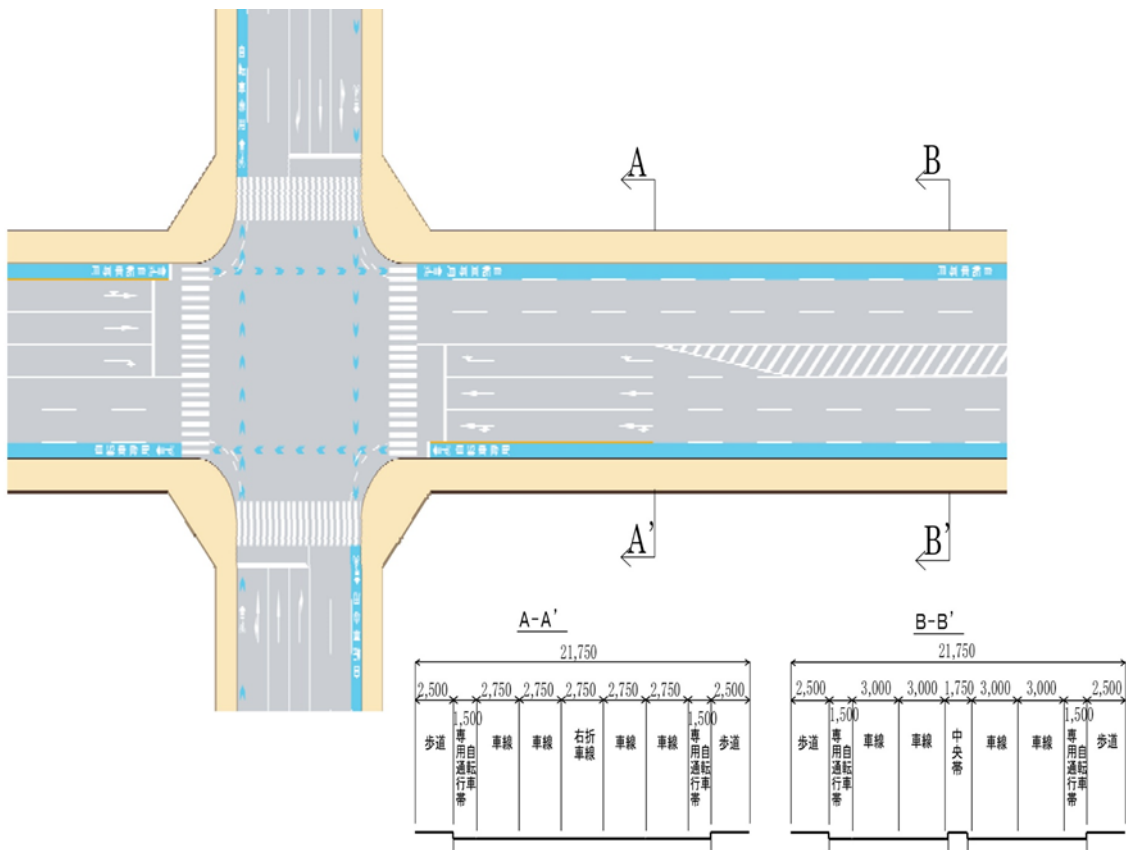
図8-① 自転車専用通行帯が交差する交差点の例（混在）



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

イ 交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を接続し、自転車と自動車
車を分離させる手法

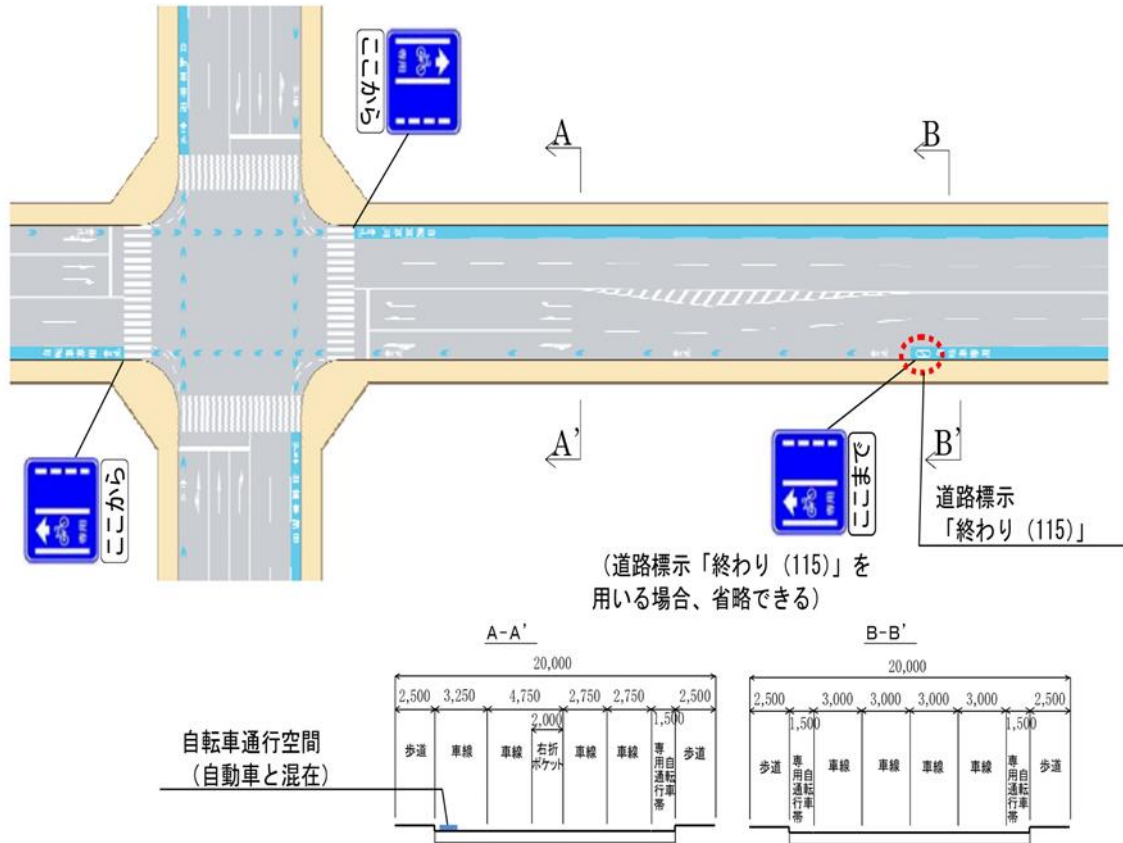
図 8-② 自転車専用通行帯が交差する交差点の例（分離）



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
※歩道幅員には、路上施設帯幅 0.5mを含む。

ウ 幅員の確保が困難なため、路面標示を設置して混在させる場合

図 8-③ 自転車専用通行帯が交差する交差点の例



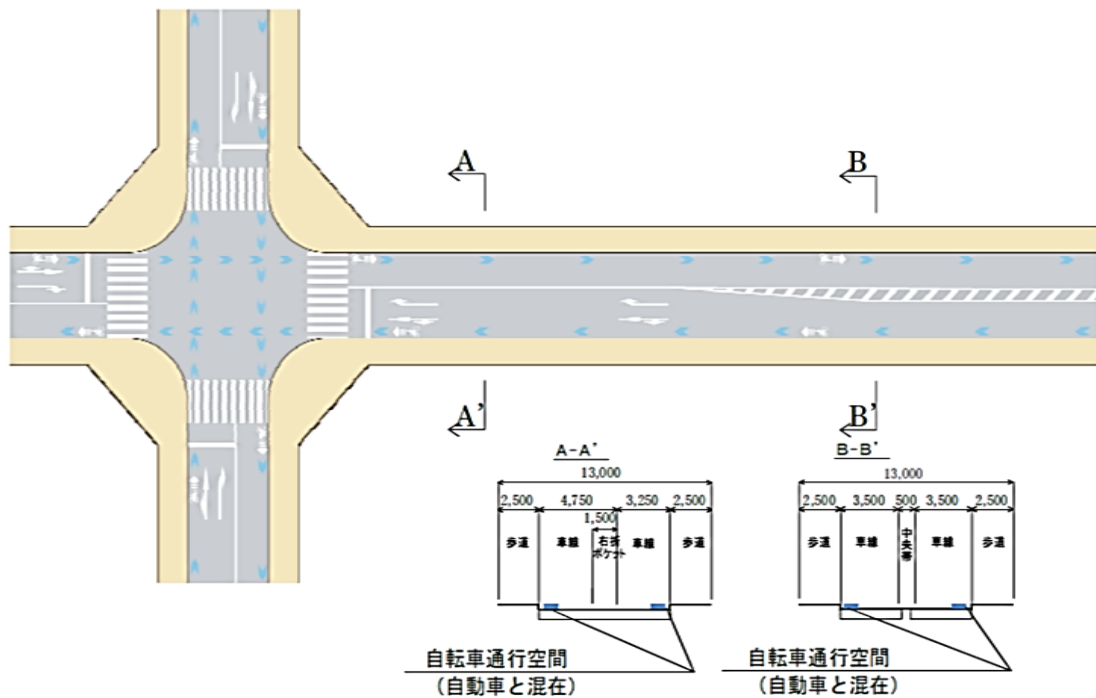
※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
 ※歩道幅員には、路上施設帯幅 0.5m を含む。

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

③車道混在の場合

単路部と同様に交差点流出口部においても混在させるため、交差点流入部では必要に応じて、路面標示を設置することが考えられる。

図9 車道混在が交差する交差点の例



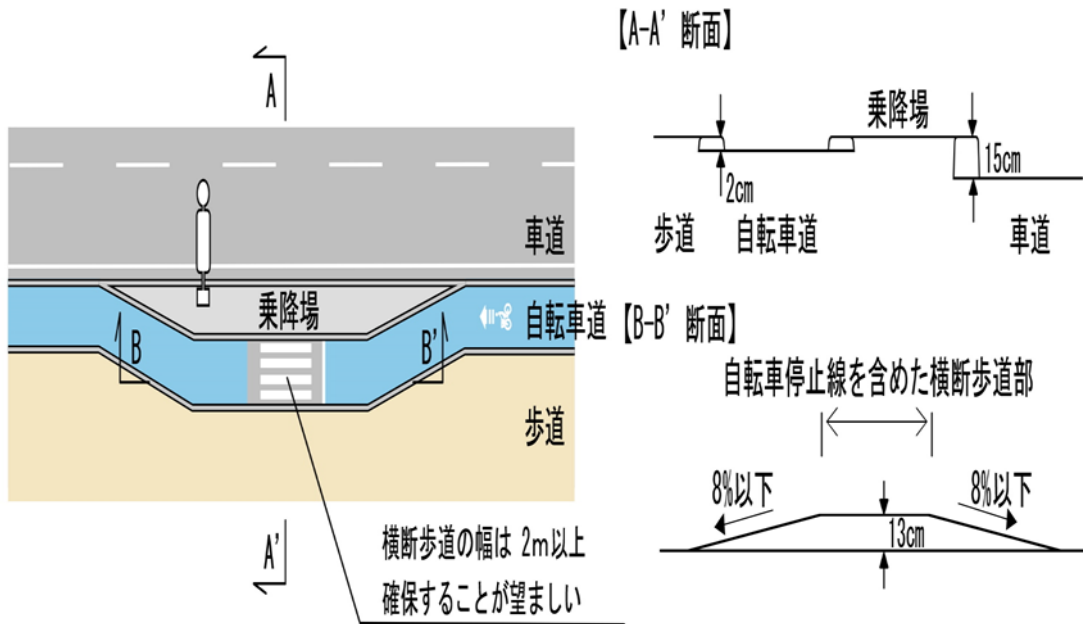
※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
 ※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(2) バス停部における対応方針

自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意する。

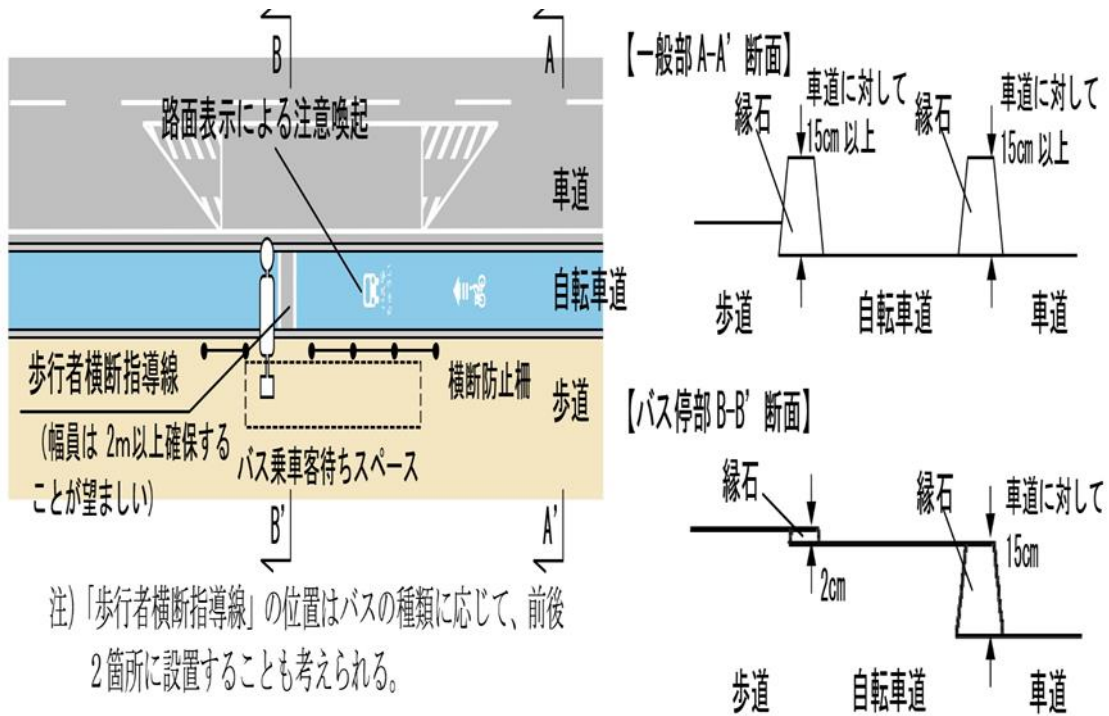
図10 バス停部における高低差すりつけ方法の例



①自転車道の場合

ア バス交通が多くない路線

図 1 1 - ① 自転車道にバス停留所を設置する例



出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

イ バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

図 1 1 - ② 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（島型）

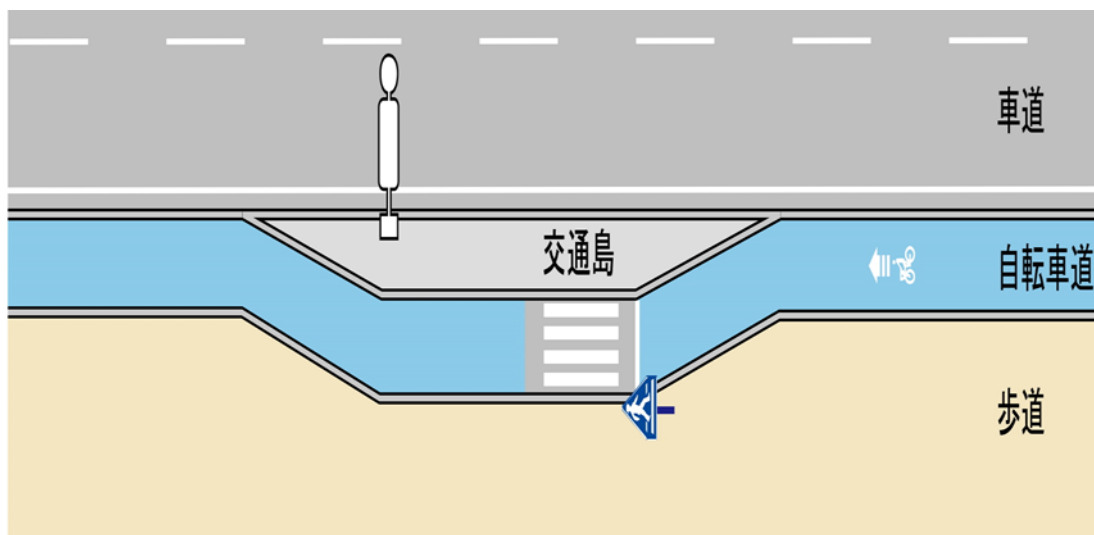
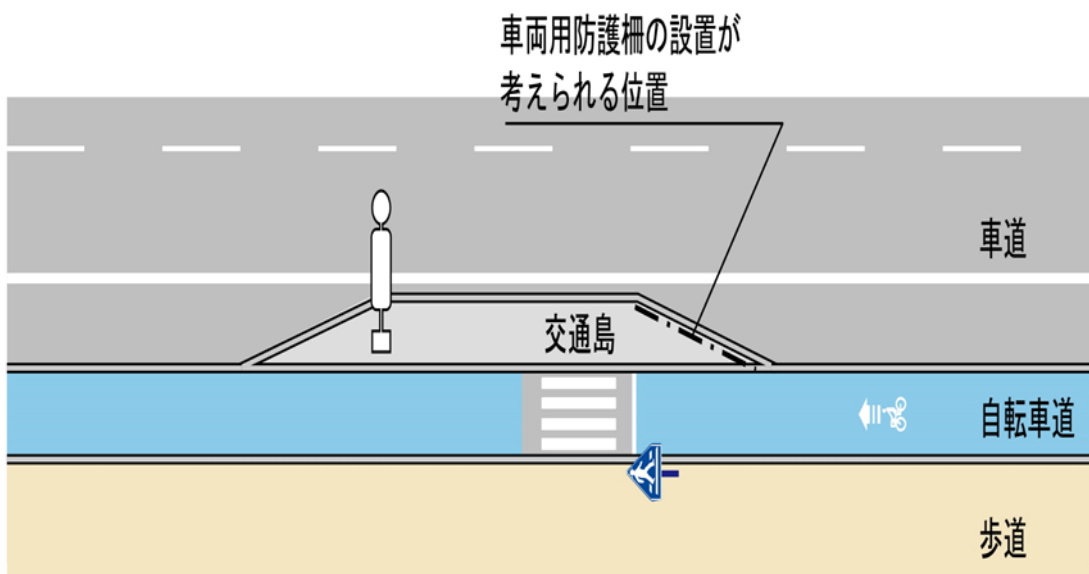


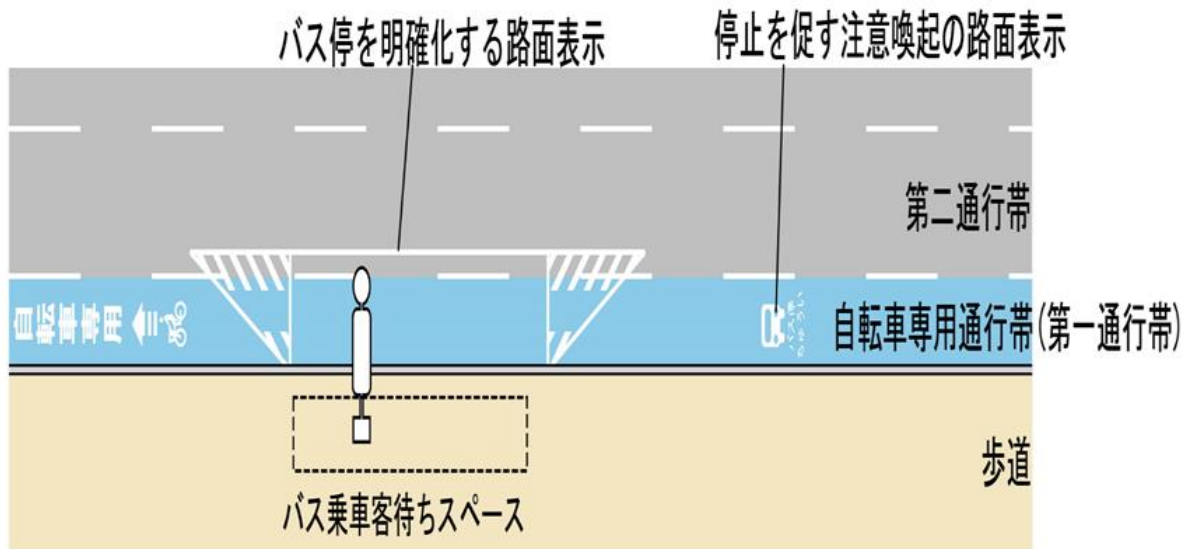
図 1 1 - ③ 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（テラス型）



出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

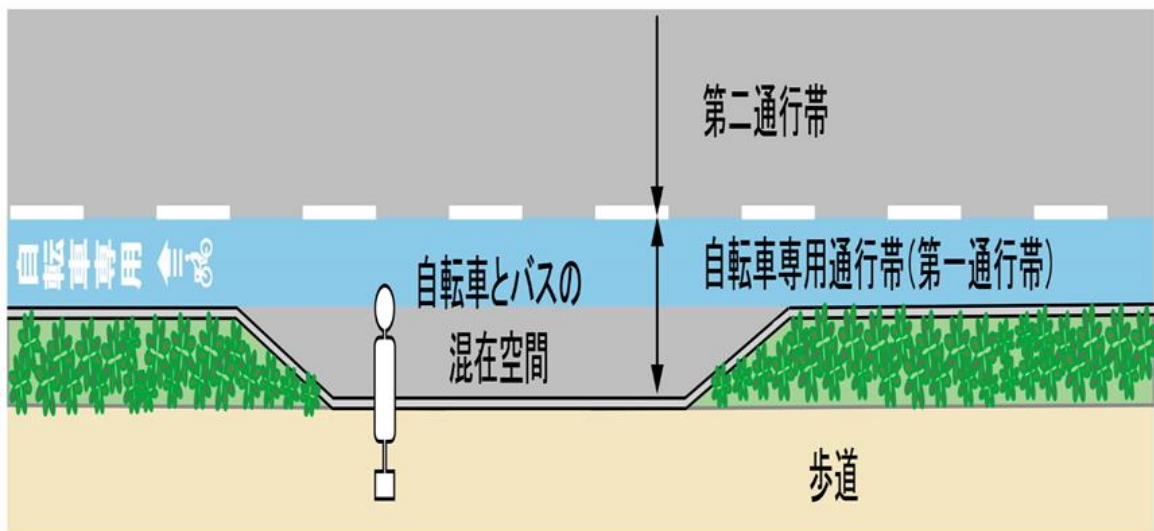
②自転車専用通行帯・車道混在の場合
 ア バス交通が多くない路線

図 1 2 - ① ストレート型バス停を設置する例



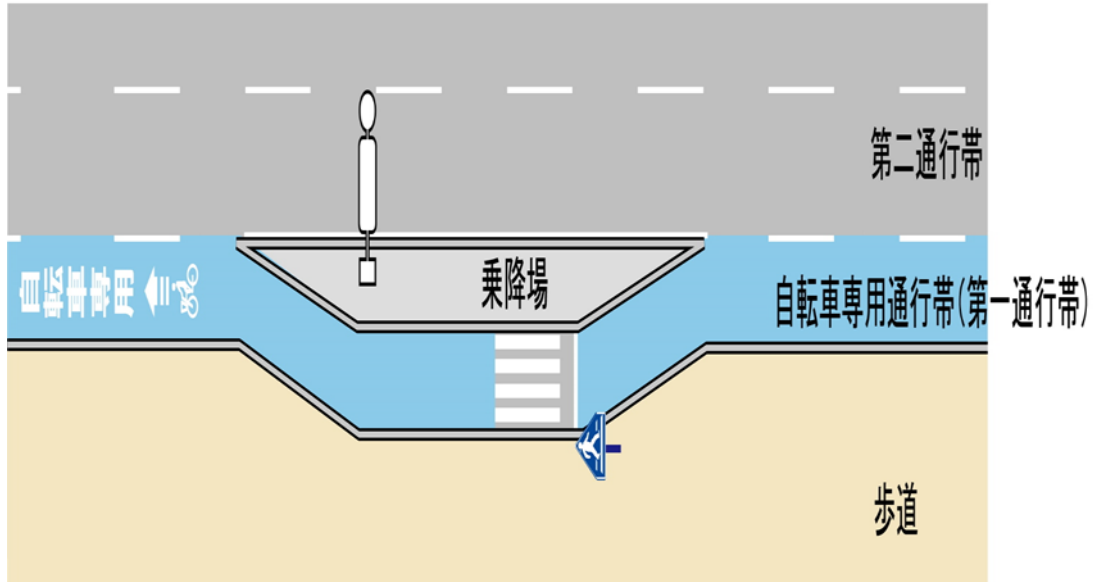
イ バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

図 1 2 - ② バスベイ型バス停を設置する例 (道路空間に余裕がある場合)



出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

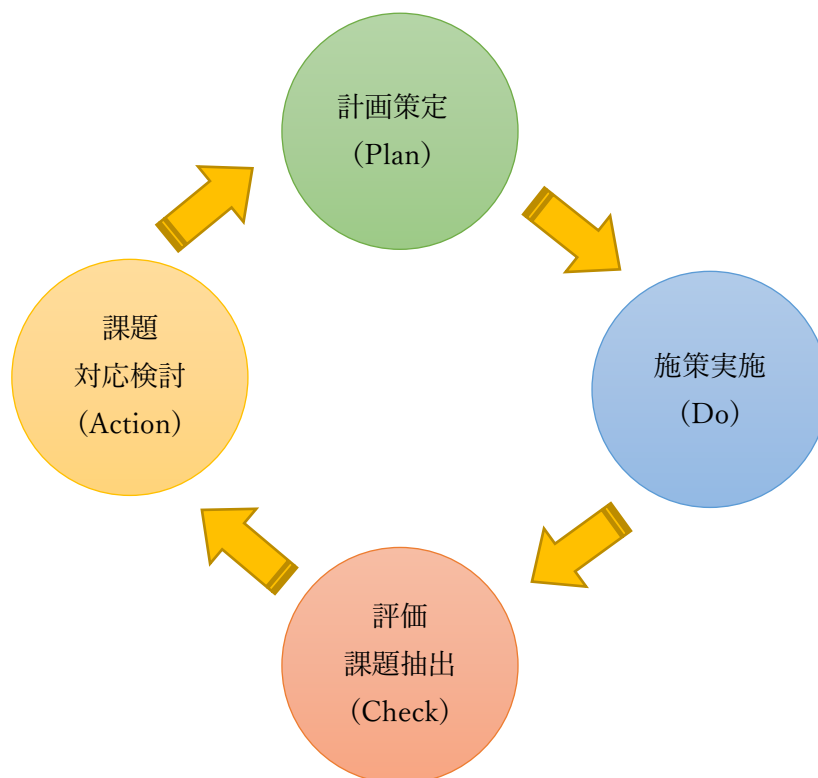
図 1 2 - ③ 交通島を設置する例（歩行空間に余裕がある場合）



出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

8 計画の評価・見直しについて

計画については、事務事業評価を活用し、達成指標により効果について評価するとともに課題を抽出し、課題への対応の検討を行うとともに、新たな交通安全計画を策定する際には、社会情勢の変化や交通状況の変化により、PDCAサイクルで見直しを行ってまいります。



参考 用語の定義について

用語	定義
自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。
自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、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した計画をいう。
自転車ネットワーク路線	自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。
自転車	<p>道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」をいう。なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものをいう。</p> <p>「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。 <ul style="list-style-type: none"> ① 長さ 190センチメートル ② 幅 60センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <ul style="list-style-type: none"> ① 側車を付していないこと。 ② 1の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。 ③ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 ④ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路部分をいう。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。

用語	定義
自転車専用通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯をいう。
歩道	道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。
看板	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板。
道路標示	道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。
路面表示	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。
パーソントリップ調査 (国土交通省より)	パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。 パーソントリップ調査は、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査しています。
第10次鎌ヶ谷市交通安全計画	交通安全対策基本法により千葉県が策定する交通安全計画に基づいて、鎌ヶ谷市の陸上交通の大綱を定める計画で、交通安全意識の高揚や道路交通環境の充実を掲げ、自転車利用環境の総合的整備について取り組むこととしております。計画期間は平成28年度～32年度。

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

国土交通省ホームページ

第10次鎌ヶ谷市交通安全計画

鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画

発行日 平成31年 3月

編集 鎌ヶ谷市都市建設部道路河川管理課
〒273-0195

鎌ヶ谷市新鎌ヶ谷二丁目6番1号

TEL 047(445)1141

FAX 047(445)1400
