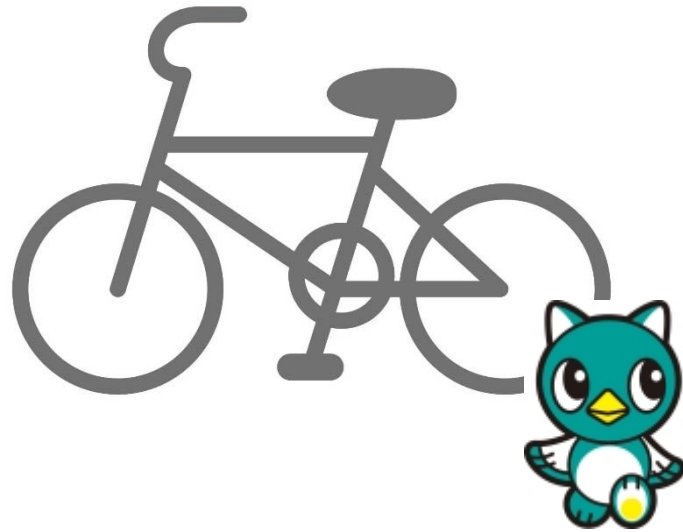


八千代市自転車ネットワーク計画 (第 1.1 版)



「やっち」

千葉県八千代市

目次

第1章	自転車ネットワーク計画の背景と位置付け	1
1	計画策定の背景	1
2	これまでの取り組みと課題	1
3	計画策定の目的	2
4	計画目標と計画期間	2
5	計画の位置付けと構成	3
6	用語の定義	4
第2章	自転車環境を取り巻く現状	6
1	地勢特性及び交通特性	6
2	市内における自転車利用に伴う事故の現状	7
3	自転車走行に関する法令等の動向	9
第3章	自転車環境の向上に関するこれまでの取り組み	10
1	総合自転車対策	10
第4章	今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線	14
1	自転車走行環境の考え方	14
2	整備形態	15
3	整備路線とスケジュール	21
第5章	自転車ネットワーク計画の推進	24
1	関係機関との調整	24
2	計画の推進	24

※本計画では、元号が平成31年5月1日に改元することとされており、計画策定時点において、新元号が決定されていないことから、元号と西暦を併記しています。
平成31年5月以降の元号の表記は、新元号に読み替えて適用をお願いいたします。

第1章 自転車ネットワーク計画の背景と位置付け

1 計画策定の背景

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

昭和40年（1965年）代に、モータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、歩行者の進行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、それ以降自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を図ってきました。その結果、自転車対自動車の事故件数は大幅に減少しましたが、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で歩行者に危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故件数は依然多い状況であったことから、平成23年（2011年）10月に警察庁から、「自転車は車両である」ということの徹底について基本的な考え方が改めて示されました。

しかしながら、自転車が安全に通行できる空間は未だ整備途上にあり、平成24年（2012年）11月には、国土交通省と警察庁によって、「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）」（以下「国ガイドライン」という。）が作成され、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について示されました。

平成27年（2015年）6月には道路交通法の一部が改正され、自転車利用に関する厳しい罰則が設けられました。

さらに、平成29年（2017年）5月には自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行され、国、地方公共団体、公共交通事業者、国民それぞれの責務が明らかになり、自転車の活用を総合的・計画的に推進していくこととしています。

本市においては、駅から自宅、通勤・通学先への交通手段としての自転車利用が多く、自転車通行空間の整備を計画的・効率的に推進していく必要があることから、八千代市自転車ネットワーク計画（以下「本計画」という。）を策定します。

2 これまでの取り組みと課題

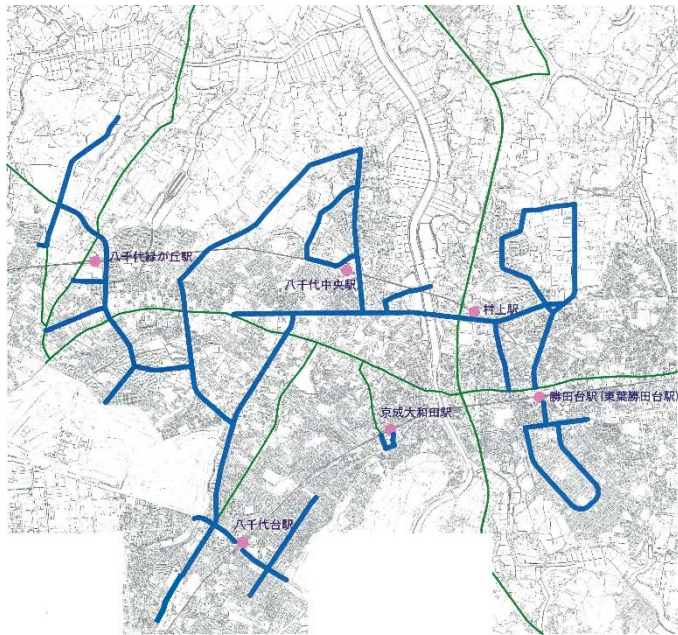
本市では、総合自転車対策として、自転車歩行者道の整備、駅前等の利用者が多い拠点においては自転車整理員を配置し放置自転車の撤去等を行っています。また、幼児から高齢者まで交通安全教室を実施することで自転車走行マナーの啓発活動を行ってきました。

この結果、放置自転車の撤去台数は年々減少しており、駅前等の拠点周辺においてはマナー面では意識が高くなっているものの、道路整備等のハード面においては整備ができておらず、ネットワークとして連続した安全な自転車通行空間の形成には至っていないのが現状となっています。

3 計画策定の目的

本計画を策定することにより、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、自転車通行空間の整備を行い、安全で快適な自転車利用環境の実現を目指し、自転車利用における自転車利用者及び歩行者の安全、ルールの遵守やマナー向上を図ります。

平成 29 年（2017 年）5 月に施行された自転車活用推進法では地方公共団体の責務として、実情に応じた施策を実施することとされており、責務を果たす上でも重要な計画となります。

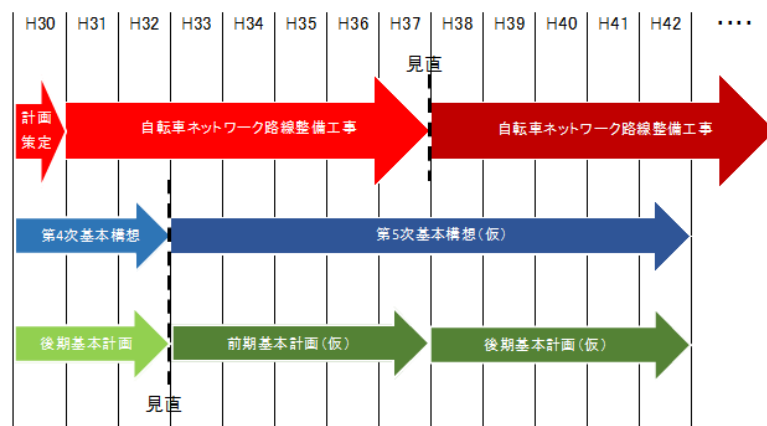


駅と地域を結ぶ道路ネットワーク(既存路線)

4 計画目標と計画期間

本計画では、交通量が多く、歩行者と車両との安全性を確保する必要がある都市計画道路を中心として選定した市道 39 路線とそれらに接続する県道 2 路線について整備することを目指します。また、社会経済情勢等の変化に応じて適宜計画の見直しを行います。

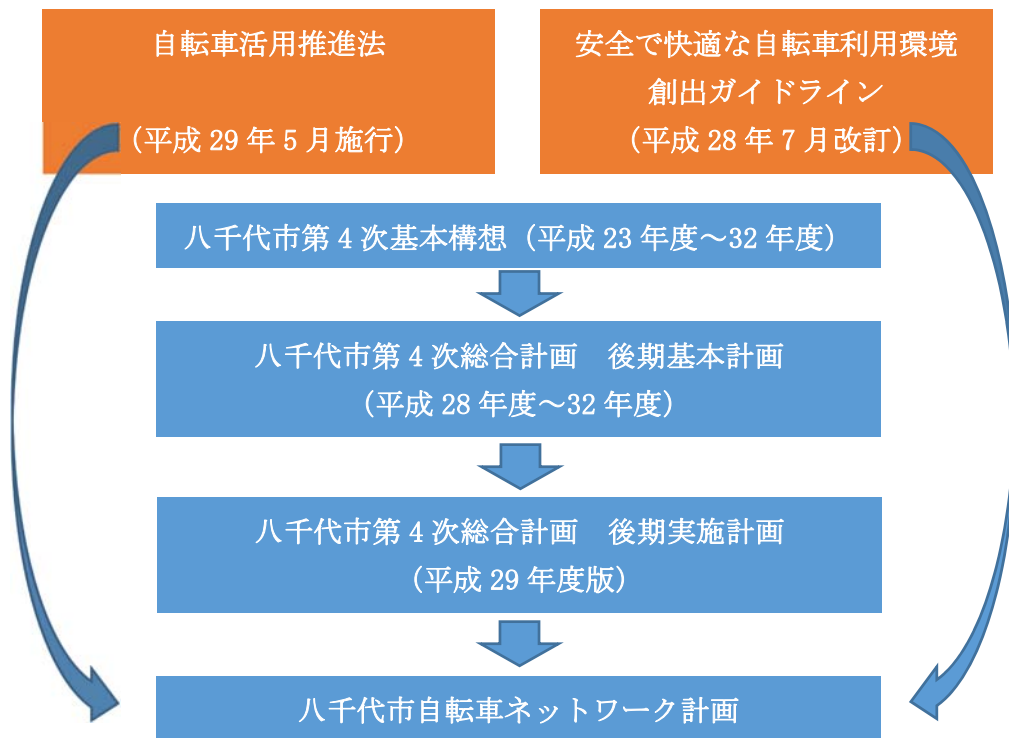
整備期間：概ね 7 年（平成 31 年度（2019 年度）～平成 37 年度（2025 年度））



5 計画の位置付けと構成

自転車走行環境整備に関する市の既往計画における位置付けとしては、平成 28 年度（2016 年度）に策定した八千代市 第 4 次総合計画 後期基本計画（平成 28 年度～平成 32 年度）の中で、第 4 章 4. 交通安全において「都市開発による人口の増加、高齢化の進行、健康志向の拡大や環境問題といった社会情勢変化に伴って、高齢者の運転する車、高齢者を含む歩行者、そして自転車利用者の増加などにより、交通事故の危険性が多様化し、増大しています。」、また、第 5 章 2. 道路において「幹線道路の交通量の増加に伴い、住宅地内の生活道路へ通過車両が進入するなど、歩行者・自転車利用者の安全確保や市民生活の快適性の確保が依然として大きな課題となっていることから、今後の対策が必要になります。」・「車優先の道路から、人にやさしい道路の整備が必要とされています。」と記載されており、体系的な道路ネットワークを整備していくことが必要とされています。

この本市既往計画と整合を図った上で、自転車活用推進法、国ガイドラインに定められている基本的な方針に則ったものとします。



6 用語の定義

本計画において使用する用語を以下に定義します。なお、基本的な用語の定義は国ガイドラインに示されているものに従っています。

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 自転車

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（けんいん）していないものをいう。「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。

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。

イ 長さ 190 センチメートル

ロ 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。

イ 側車を付していないこと。

ロ 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。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 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。

(5) 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の部分をいう。なお道路交通法上も，自転車道として扱われる。

(6) 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として指定された車両通行帯をいう。

(7) 自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び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という。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

(8) 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という。なお、道路交通法上も歩道として扱われる。

(9) 道路標識

道路交通法第2条第1項第15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板をいい、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1条～4条により規定される。

(10) 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をいう。

(11) 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。

(12) 区画線

道路法第45条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第5条～第7条に規定される区画線をいう。

具体には同命令別表第4で規定される様式に従って道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

(13) 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。

※「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）」から抜粋

第2章 自転車環境を取り巻く現状

1 地勢特性及び交通特性

本市は、印旛放水路（新川）が市域のほぼ中央を南北に貫流し、それを抱くように標高 5m から 30m のなだらかな起伏が続く大地が広がっています。

低地を流れる印旛放水路（新川）、神崎川、桑納川、勝田川といった河川の周辺には水田が広がり、豊かな田園風景をつくっています。

また、都心から東へ 31km、県都千葉市中心部から北へ 13km、成田国際空港から西へ 26km と、それぞれ近い距離に位置しています。

この好立地条件から、昭和 40 年（1965 年）前後、日本経済の高度成長とともに、人口の急激な増加がもたらされ、本市の南端を走る京成本線沿線地域から北方向に宅地化が進行しました。

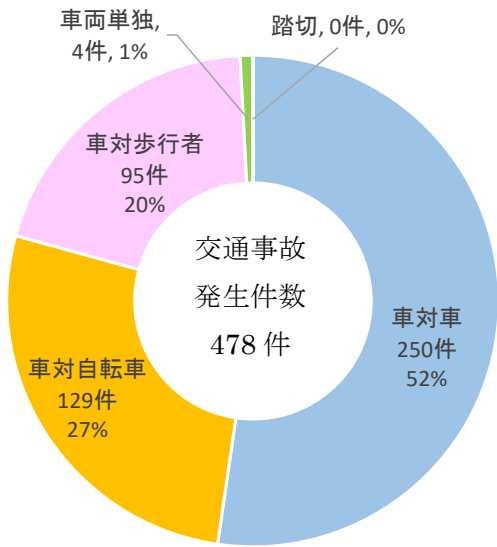
昭和 50 年（1975 年）代以降、人口は急増期から増加期、安定期へと推移してきました。しかしながら、平成 8 年（1996 年）の東葉高速線の開通により、駅周辺部において市街地の形成が進み、宅地化が市の中央部一帯へ進行しています。

本市の交通特性としては、鉄道が 2 路線、7 駅設置されていること、駅から徒歩圏外にも多数の団地が立地していることから、駅を交通拠点としてそこまでの交通手段で自転車・路線バスが多く利用されています。

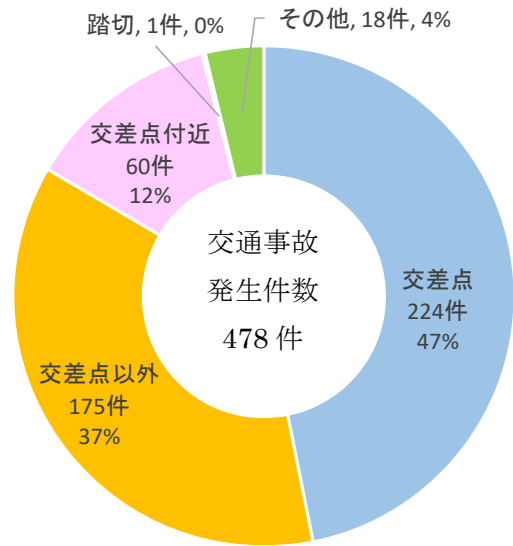


写真：八千代緑が丘駅周辺

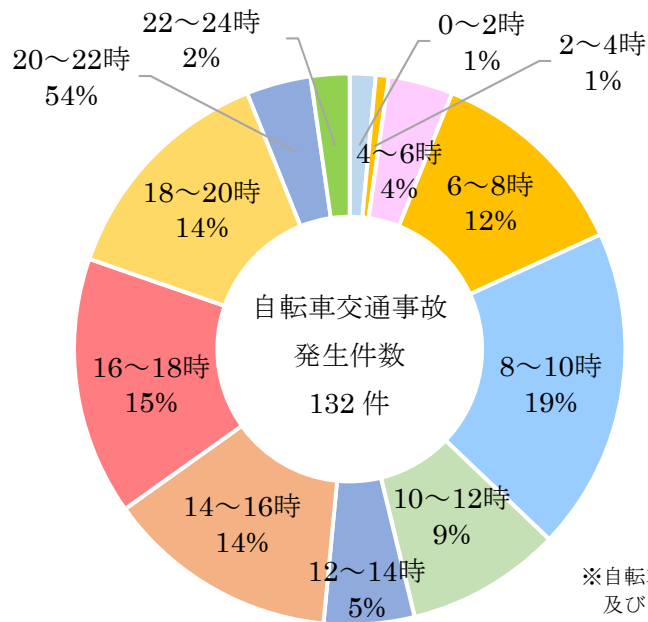
2 市内における自転車利用に伴う事故の現状



事故類型別交通事故発生状況



道路形状別交通事故発生状況



自転車の時間別事故発生状況

※自転車交通事故発生件数は、自転車対人及び自転車単独の事故件数を含む。

出典：千葉県警察 交通白書（平成 28 年版）



自転車による交通事故発生箇所（市域一部抜粋）

出典：千葉県警察 くらしの安全マップ（平成28年の状況）

交通事故のうち、事故類型別では自転車に関連する事故が全体の27%を占めています。道路形状別では、交差点（交差点付近含む）での事故が59%を占めています。

また、自転車交通事故の発生時間は、6時～10時、16時～20時の通勤・通学時間帯が全体の60%を占めています。

市道については、特に本計画対象路線での事故が多発しています。通勤・通学時の交通拠点となる駅からの道路、その中でも交差点の整備は、交通事故発生件数を減少させる上で重要な課題となります。

3 自転車走行に関する法令等の動向

平成 23 年（2011 年）10 月に警察庁から、「自転車は車両である」ということの徹底について基本的な考え方が改めて示されました。その後、平成 24 年（2012 年）11 月には、国土交通省と警察庁によって、「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）が作成され、平成 27 年（2015 年）6 月には道路交通法の一部が改正され、自転車利用に関する厳しい罰則が設けられました。

道路交通法における自転車走行について

- ・車両は、歩道等と車道の区別のある道路は、車道を通行しなければならない。以下の場合は歩道等を通行できる。
 - ・道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
 - ・自転車の運転者が、高齢者（70 歳以上）や児童・幼児等（13 歳未満）であるとき。
 - ・車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。
- ・自転車以外の車両は、自転車道を通行してはならない。
 - ・施設等に入出入りするためやむを得ないときは、自転車道を横断することができる。
- ・車両は、道路の中央から左側部分を通行しなければならない。
- ・悪質な違反を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講を義務づけている。
 - ・信号無視や遮断踏切立ち入りなど、交通に危険を及ぼす違反行為を繰り返す自転車運転者が対象。（ただし、14 歳未満は対象外。）

本市における総合自転車対策について

- ・交通安全思想の普及を行い、警察署及び関係機関と連携し交通安全啓発活動を推進しています。
- ・歩行者の通行や緊急車両等の通行に支障を来すだけでなく、交通事故を引き起こす要因にもなる放置自転車への対策として、自転車利用者に対し指導を行うとともに、自転車駐車場の整備及び改修を行っています。

第3章 自転車環境の向上に関するこれまでの取り組み

1 総合自転車対策

本市では、警察署及び関係機関と連携し、各種の交通安全活動や幼児から高齢者まで交通安全教育を行い、交通安全啓発活動を推進しています。



交通安全教室の様子

また、歩行者の通行や緊急車両等の通行に支障を来すだけでなく、交通事故を引き起こす要因にもなる放置自転車への対策として、自転車放置禁止区域を設定し、放置自転車の撤去・保管を行うとともに、自転車利用者に対し指導等を行い、放置自転車防止に向けた啓発を行っています。



自転車整理員活動の様子

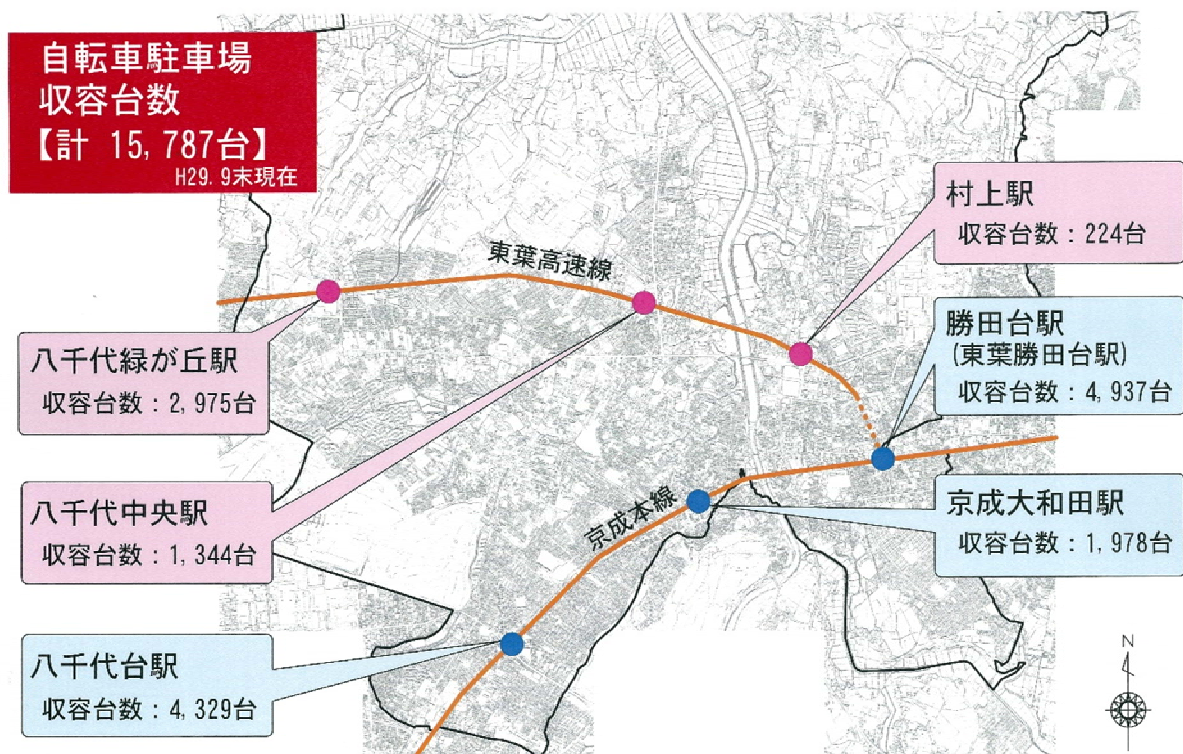
放置自転車については、自転車駐車場の整備や自転車整理員の配置見直し、自転車利用マナーの啓発等により、年々減少傾向にあります。



八千代緑が丘自転車駐車場



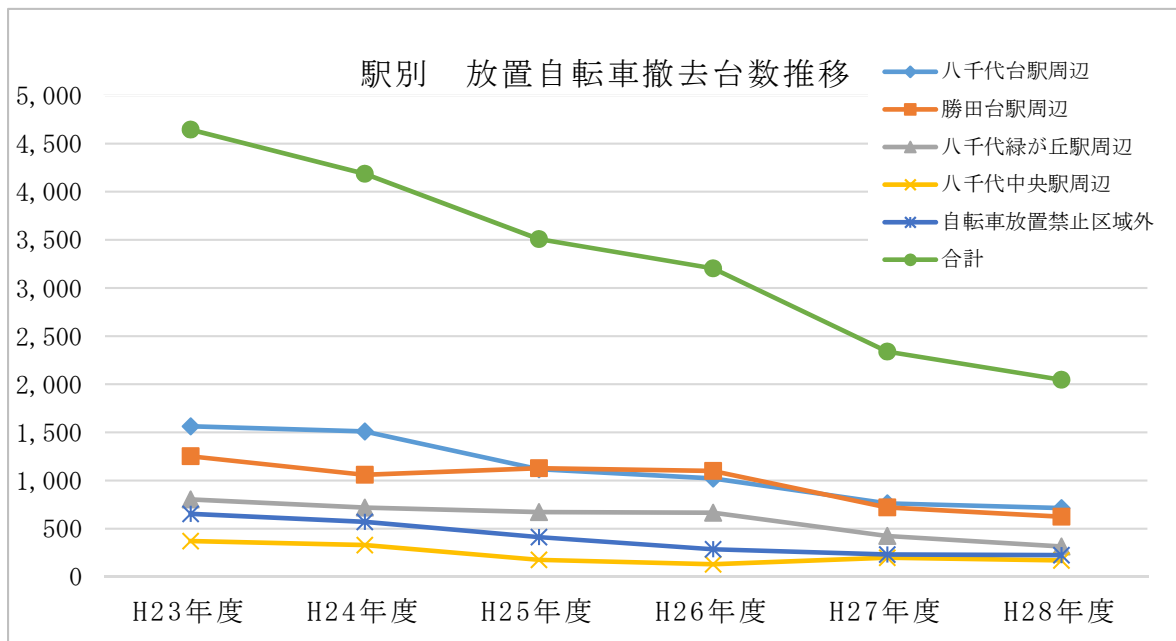
勝田台北自転車駐車場



自転車駐車場配置状況図

各駅の撤去台数

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
八千代台駅周辺	1,563	1,510	1,118	1,022	764	714
勝田台駅周辺	1,253	1,059	1,127	1,100	721	624
八千代緑が丘駅周辺	803	718	673	665	424	315
八千代中央駅周辺	372	330	177	130	199	170
自転車放置禁止区域外	654	570	413	287	232	225
合計	4,645	4,187	3,508	3,204	2,340	2,048



市営自転車駐車場利用状況表 (駅別)

平成 29 年 9 月末現在

	駅名	収容台数 (台)	利用台数 (台)	利用率 (%)
1	八千代台駅	4,329	3,219	74.4
2	勝田台駅	4,937	4,545	92.1
3	八千代緑が丘駅	2,975	2,226	74.8
4	八千代中央駅	1,344	870	64.7
5	村上駅	224	179	79.9
6	京成大和田駅	1,978	1,059	53.5
	合計	15,787	12,098	76.6

歩行者・自転車利用者の安全確保を図り，自転車歩行者道も整備しています。



自転車歩行者道整備例
市道 自転車道 75 号線



道路標識「自転車及び歩行者専用（325 の 3）」
（道路法令第 2 条第 1 項第 3 号）

第4章 今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線

1 自転車走行環境の考え方

本計画では、基本的には駅を中心とした主要な路線について自転車走行環境整備を行うこととします。

国道・県道についての広域的な自転車ネットワーク計画については、国・県の動向を注視し、必要に応じて本計画の見直しを行います。

また、自転車道及び自転車専用通行帯を整備しなければならない路線において、道路の改良を行わなければ完成形態での整備が困難な路線については、暫定形態として車道混在による整備を行い、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の自転車道・自転車専用通行帯を再整備していきます。

【完成形態】

自動車道の速度と交通量に基づく整備形態。

【暫定形態】

完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うものとする。

※「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）」から抜粋

2 整備形態

本計画において、整備形態は国ガイドラインを準用します。

国ガイドラインでは、自転車通行空間は、その路線の自動車交通量と規制速度によって3つの形態に分類され、規制速度が時速50km超の道路は「自転車道」、規制速度が時速40km以下かつ自動車交通量が1日4,000台以下の道路は「車道混在」、それ以外の道路は「自転車専用通行帯」で整備することとされています。

ただし、当該道路の役割や沿道状況を踏まえ、必要に応じて実勢速度を用いてよいとされています。

※以下は「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）」から抜粋

	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。

整備形態の選定（基本的な整備形態）

- 自転車ネットワーク路線に選定された路線では、自転車は「車両」である大原則に基づき自転車が車道通行するための道路空間について検討。
- 基本的な整備形態としては、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3パターン。



(1) 自転車道

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	

(2) 自転車専用通行帯

整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	

(3) 車道混在

整備形態	【整備イメージ】
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	

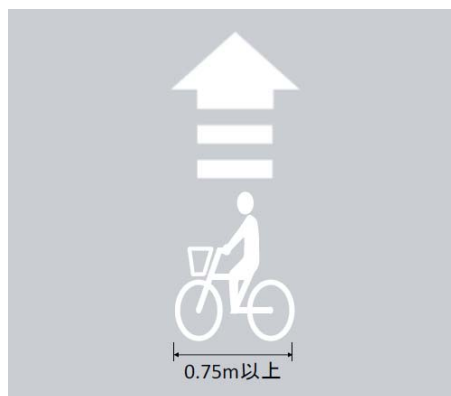
基本的な整備形態 (イメージ)

また、自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置します。

路面表示は、自転車通行空間整備においては、自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保します。

(1) 自転車のピクトグラム

- ・自転車道、自転車専用通行帯、及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置します。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します。
- ・自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似したデザインとしないものとします。



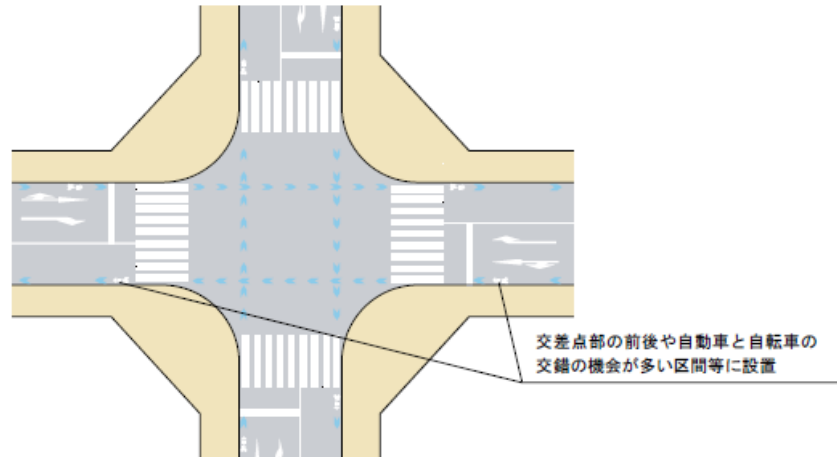
自転車のピクトグラムの例



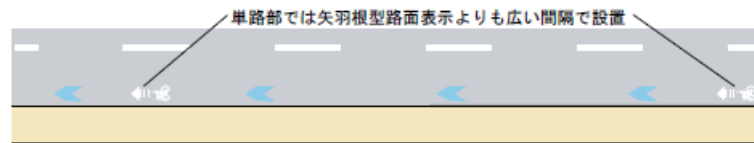
道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

自転車のピクトグラムの設置例

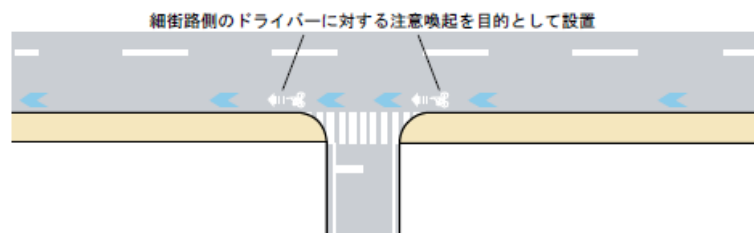
■一般的な交差点



■単路部



■細街路



(2) 矢羽根型路面表示

- ・ 矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道にある道路にあっては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように、歩道のない道路にあっては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（現地の交通状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置となるように設置します。

※交通状況とは幅員等の状況、自動車、歩行者等交通量の状況のこと




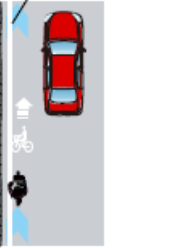

- ・ 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1 : 1.6 を基本とするものとします。なお、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができます。

	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 長さ=1.50m以上 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 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2 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>		

矢羽根型路面表示の標準仕様

(3) 路面表示の設置方法

- ・ 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とします。
矢羽根型路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させて設置できます。

整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	
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>[路肩・停車帯内の対策]  [車線内の対策]   (2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策] </p>

路面表示の設置方法

(4) ブルーレーン

- ・ 車道における自転車の走行位置を明示するものですが、法定外の路面表示であり、自転車運転者、ドライバー双方に自転車走行位置の視認性を高めるために設置します。



ブルーレーン表示例 (船橋市)

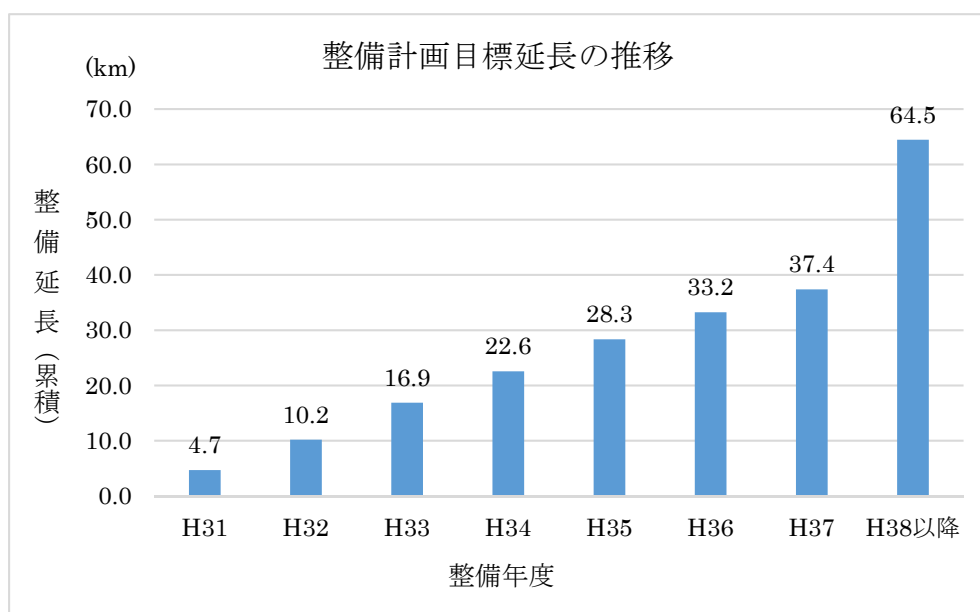
3 整備路線とスケジュール



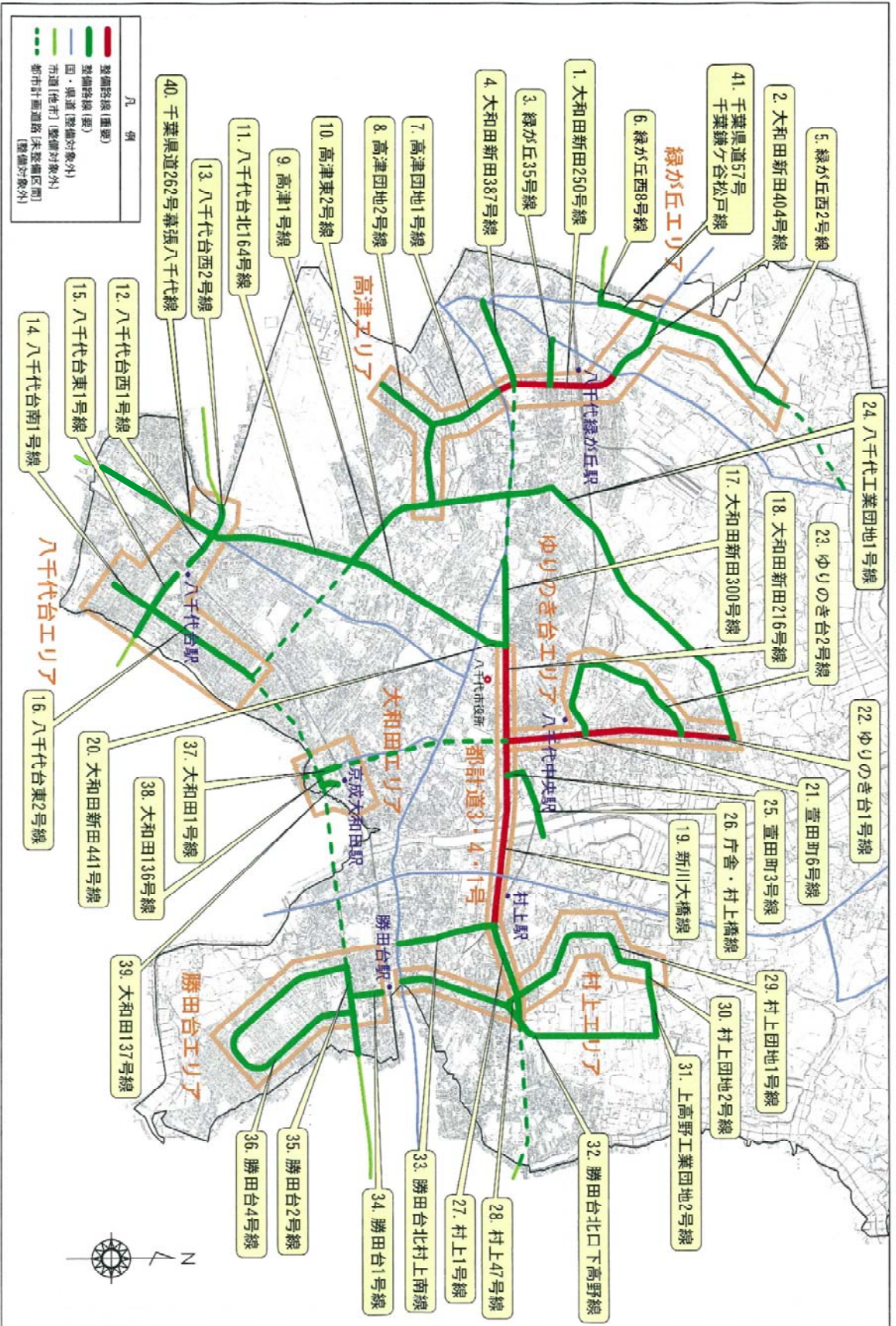
整備路線は、市道 39 路線及び県道 2 路線で、東葉高速線・京成本線の各駅及び八千代市内にある高等学校等の公共施設を拠点に、そこへ導く路線のうち、比較的交通量が多く、歩行者と車両との安全性を確保する必要性が高い都市計画道路を中心に選定しました。都市計画道路以外の道路については、駅と人口集中地区を結ぶ主要な道路で、自転車利用が考えられ、かつ比較的交通量の多い道路を選定しました。県道については、ネットワークを形成するうえで必要な路線を選定しました。

整備する順番については、村上、緑が丘、ゆりのき台、都市計画道路 3・4・1 号、勝田台、八千代台、高津、大和田と 8 つのエリアに分け、エリアごとに整備を行うスケジュールとしています。

※路線ごとの整備スケジュールは次ページ「対象路線表」参照



八千代市自転車ネットワーク路線図



対象路線表

エリア名	No	路線番号	路線名	延長 (m)	整備延長 (m) 【往復】	整備形態 (完成)	整備形態 (暫定)	整備年度 (完成)	整備年度 (暫定)
村上エリア	28	70-55	村上47号線	96.2	192.4	車道混在		H31	
	29	70-153	村上団地1号線	1400.0	2800.0	車道混在		H31	
	32	70-1	勝田台北口下高野線	850.0	1700.0	車道混在		H38以降	H31
緑が丘エリア	1	40-194	大和田新田250号線	912.5	1825.0	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H32
	2	40-319	大和田新田404号線	527.2	1054.4	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H32
	5	40-370	緑が丘西2号線	1313.4	2626.8	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H32
ゆりのき台エリア	21	30-8	萱田町6号線	90.6	181.2	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H33
	22	30-252	ゆりのき台1号線	1668.3	3336.6	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H33
	23	30-253	ゆりのき台2号線	1578.0	3156.0	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H33
都計道3・4・1号	18	30-246	大和田新田216号線	509.4	1018.8	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H34
	19	30-1	新川大橋線	1186.9	2373.8	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H34
	27	70-18	村上1号線	1153.3	2306.6	車道混在		H34	
勝田台エリア	34	81-1	勝田台1号線	245.0	490.0	車道混在		H35	
	35	81-2	勝田台2号線	357.0	714.0	車道混在		H35	
	36	82-2	勝田台4号線	2285.0	4570.0	車道混在		H35	
八千代台エリア	12	11-1	八千代台西1号線	285.0	570.0	車道混在		H36	
	13	11-2	八千代台西2号線	242.6	485.2	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H36
	14	12-1	八千代台南1号線	327.0	654.0	車道混在		H36	
	15	14-1	八千代台東1号線	645.2	1290.4	車道混在		H36	
	16	14-2	八千代台東2号線	950.0	1900.0	車道混在		H36	
高津・大和田エリア	7	22-1	高津団地1号線	1205.1	2410.2	車道混在		H37	
	8	22-2	高津団地2号線	503.0	1006.0	車道混在		H37	
	37	15-1	大和田1号線	156.0	312.0	車道混在		H37	
	38	15-140	大和田136号線	95.0	190.0	車道混在		H37	
	39	15-141	大和田137号線	114.0	228.0	車道混在		H37	
その他 (接続路線)	10	21-77	高津東2号線	1122.3	2244.6	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
	11	13-169	八千代台北164号線	1055.3	2110.6	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
	20	30-548	大和田新田441号線	154.6	309.2	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
	40	(県道)	千葉県道262号 幕張八千代線	1130.0	2260.0	自転車専用通行帯		未定	
その他 (村上エリア)	30	70-154	村上団地2号線	177.7	355.4	車道混在		H38以降	
	31	70-177	上高野工業団地2号線	354.6	709.2	車道混在		H38以降	
	32	70-1	勝田台北口下高野線(残り)	1274.0	2548.0	車道混在		H38以降	
	33	70-413	勝田台北村上南線	752.4	1504.8	車道混在		H38以降	
その他	24	40-4	八千代工業団地1号線	2791.0	5582.0	車道混在		H38以降	
その他 (接続路線)	9	21-1	高津1号線	1400.0	2800.0	車道混在		H38以降	
	17	30-450	大和田新田300号線	748.0	1496.0	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
その他(残り)	3	40-197	緑が丘35号線	331.3	662.6	車道混在		H38以降	H38以降
	4	40-305	大和田新田387号線	681.8	1363.6	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
	6	40-376	緑が丘西8号線	70.0	140.0	自転車専用通行帯	車道混在	H38以降	H38以降
	25	30-5	萱田町3号線	110.4	220.8	車道混在		H38以降	
	26	30-251	庁舎・村上橋線	505.0	1010.0	車道混在		H38以降	
	35	81-2	勝田台2号線(残り)	324.0	648.0	車道混在		H38以降	
	41	(県道)	千葉県道57号 千葉鎌ヶ谷松戸線	550.0	1100.0	未定		H38以降	
累 計 (km)				32.2	64.5				

第5章 自転車ネットワーク計画の推進

1 関係機関との調整

本計画では、市道における整備方針を示していますが、国道・県道についての広域的な自転車ネットワーク計画については、国・県の動向に合わせ、調整をはかっていたと考えています。

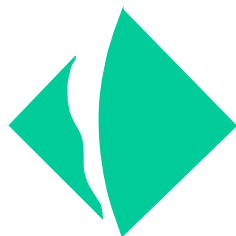
隣接市境（千葉市・佐倉市・船橋市・印西市・白井市・習志野市）については、自転車走行環境の連続性を果たせることが望ましいため、整備にあたっては今後調整していく必要があります。

また、完成、暫定いずれの整備形態であっても、標識等は警察と協議を行い設置していく必要がありますので、連携を密にとっていきます。

2 計画の推進

「第4章 今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線」に記載したとおり、基本的には車道混在を主な整備形態として、一部路線において自転車道・自転車専用通行帯を整備することとしています。しかし、自転車道・自転車専用通行帯を整備する路線においては道路空間の再配分を行い、道路の改良工事が必要なことから将来的に条件が整った時点での再整備としており、明確な時期を示し計画的に整備していくことが必要となります。

本計画では、駅を中心とした主要な路線を基本に考えており、個別の学校等までの自転車走行環境、現時点で整備予定がない区間についても、今後計画の見直しをはかることで、市内全域及び隣接市へのアクセスを含めて自動車、自転車、歩行者それぞれが安全・快適に道路を通行できる環境の実現を目指します。



八千代市自転車ネットワーク計画（第1.1版）

平成30年12月

八千代市 都市整備部 土木維持課

〒276-8501

八千代市大和田新田312-5

TEL

047-483-1151（代表）