

芝山町自転車ネットワーク計画

目 次

1. 計画策定の背景・目的	1
2. 自転車を取り巻く環境	2
3. 目標と基本方針	18
4. 計画の区域	19
5. 計画の期間	19
6. 整備主体	19
7. 自転車ネットワーク路線の選定	20
8. 整備形態の検討	26
参考 1. 自転車歩道通行可規制解除箇所	29
参考 2. 現地踏査結果	30
参考 3. 芝山町内の自転車走行状況（自転車ビッグデータ分析）	31

令和 7 年 3 月
芝 山 町

計画策定の背景

■社会的背景

自転車は通勤・通学、買い物など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、様々な場面で幅広い世代の方に利用されています。また、昨今の環境保全や健康意識の向上から、自転車利用のニーズは高まっています。

このような状況から「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考えのもと、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が国土交通省と警察庁により示され、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』を受けて、平成28年7月に改訂されました。

また、自転車を快適に利用するための基本方針や理念を主に地方自治体に対して示し、自転車専用道路等の整備や観光来訪の促進などを求めた「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行されました。

平成30年6月には、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成や、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等が目標とされており、各自治体で「自転車活用推進計画」が閣議決定される等、自転車を取り巻く環境は大きく変化しており、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ます。

■芝山町の現状

芝山町全体の自転車の分担率は、県平均（10.8%）と比較して、大幅に低い2.8%となっております。

そして、芝山町には、主要な観光施設・スポットとして成田空港温泉空の湯「空輪」等のほか、主要地方道成田松尾線（以下、「芝山はにわ道」という。）沿いに大型小売店舗や道の駅「風和里しばやま」が立地しているため、レジャー等を目的とした自転車利用も期待されています。

その一方で、芝山町の全事故件数に対する自転車関連事故件数の割合は、平成28年から0%～10%程度でばらついており、自転車が安全に走行できる環境が必要です。

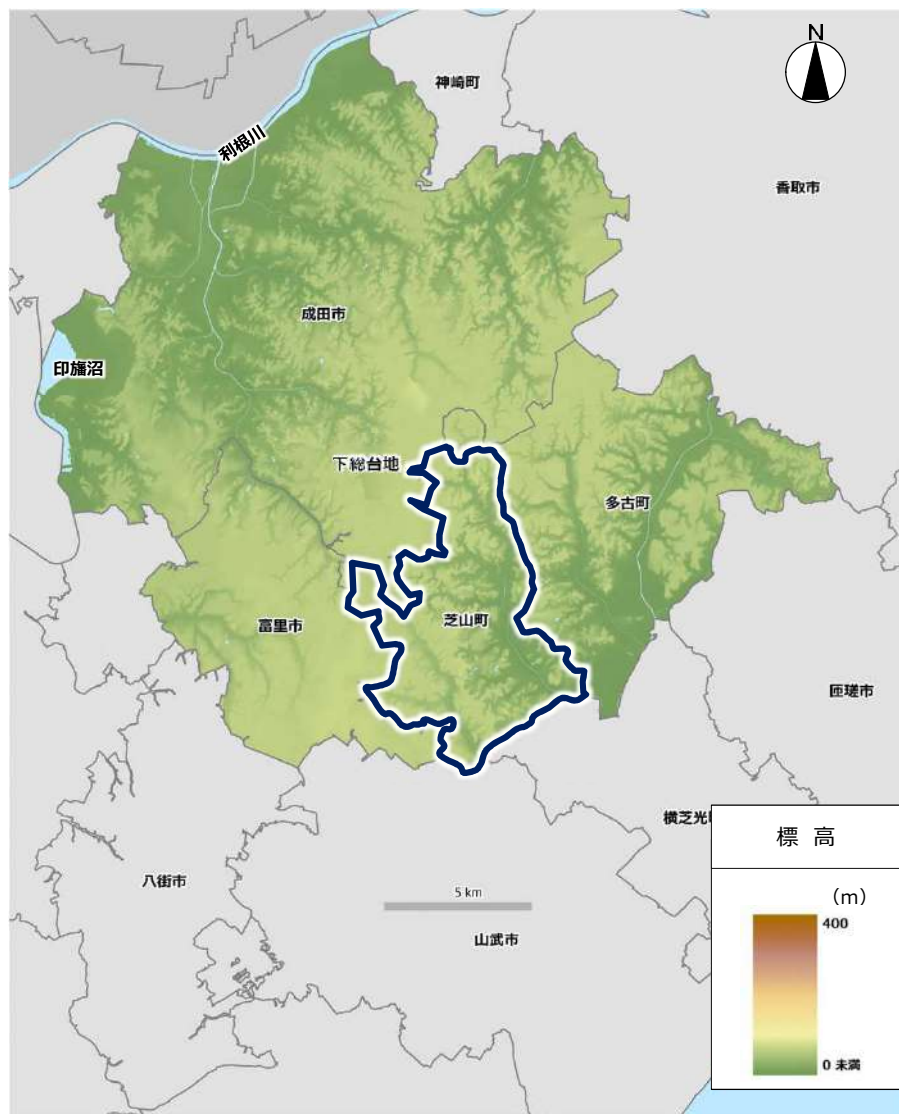
また、芝山町全般の幹線道路周辺に急傾斜地崩壊危険箇所が多数指定されていたり、平野部では洪水浸水が想定されており、自転車利用時に巻き込まれうる災害に対して、迅速に避難できる案内が必要です。

目的

こうした背景のもと、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」の策定します。

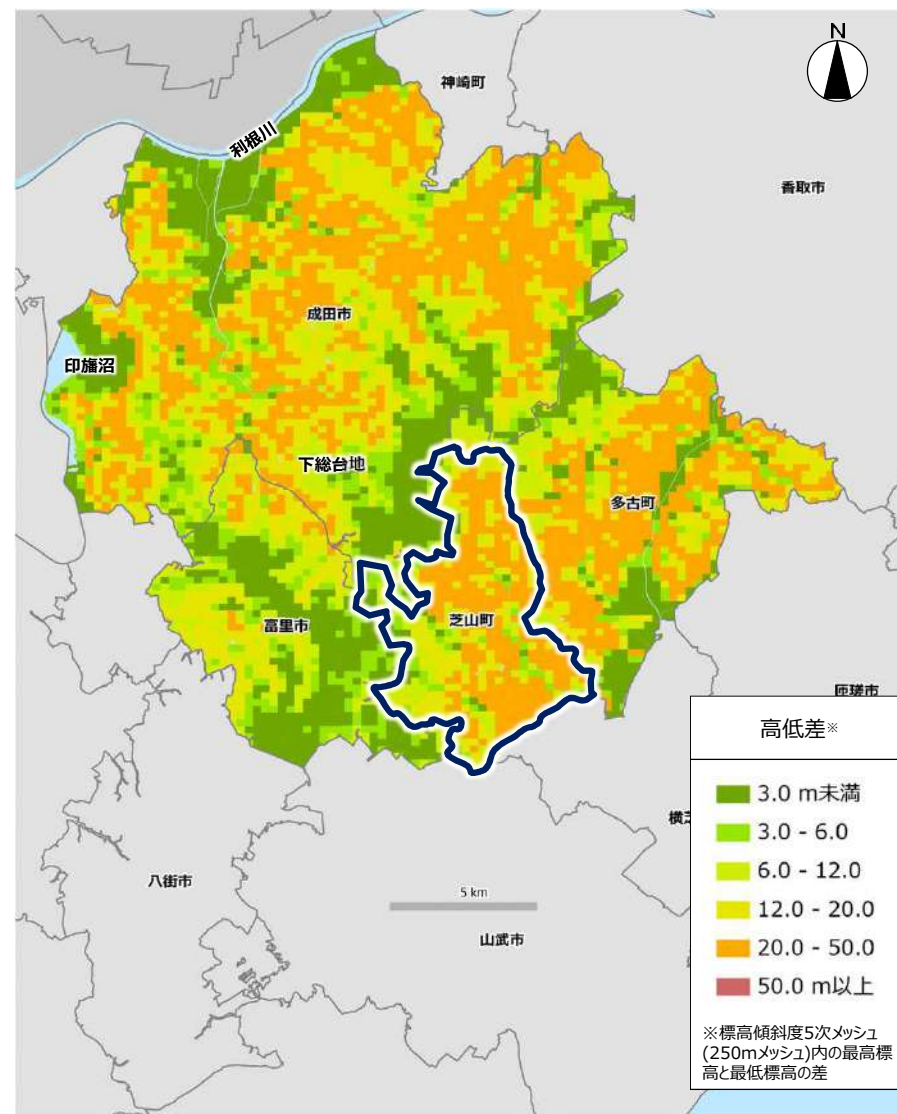
- 成田地域および芝山町の4市町の地形は、全体的に丘陵部が多いが、下総台地や成田市北部から利根川にかけて平地が広がり、高低差は小さい
- 芝山町は、町内エリア全体で丘陵部が多いため、高低差も大きい

■ 地域の地形（標高）



出典：国土地理院 基盤地図情報数値標高モデルデータ（10mメッシュ）

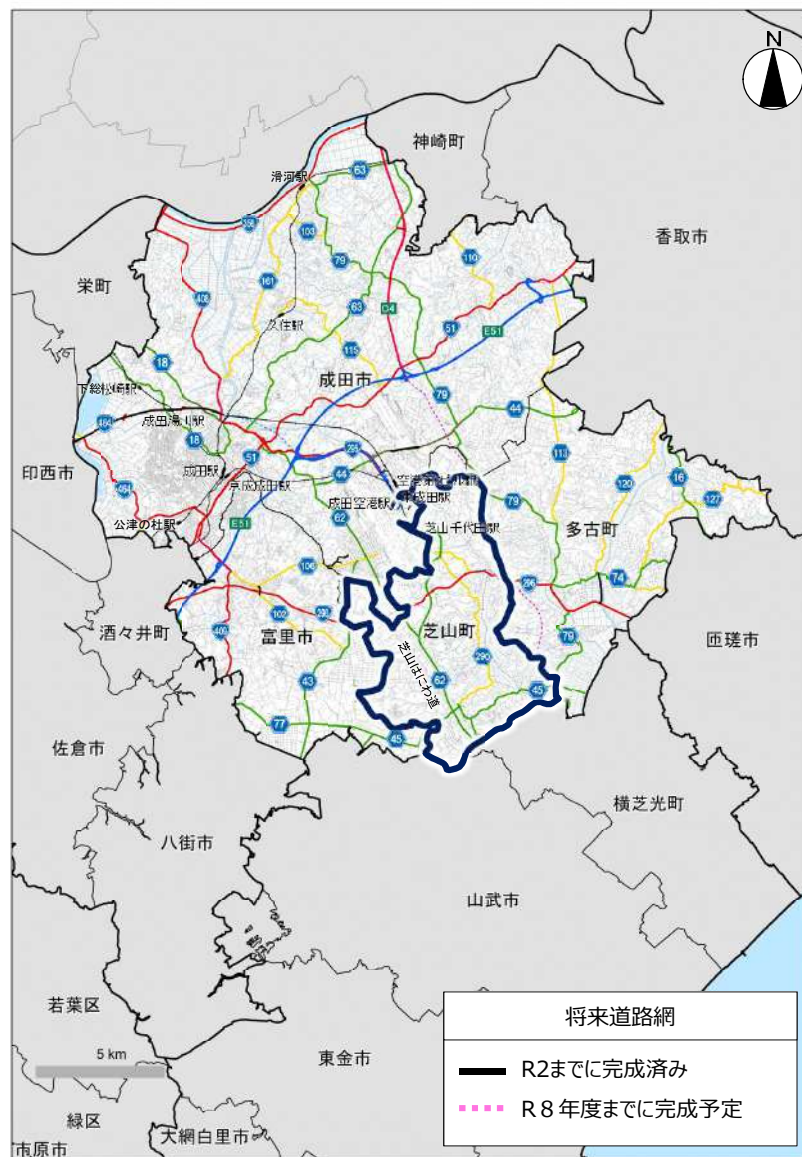
■ 地域の地形（高低差）



出典：国土地理院 国土数値地図情報標高・傾斜度5次メッシュデータ（250mメッシュ）

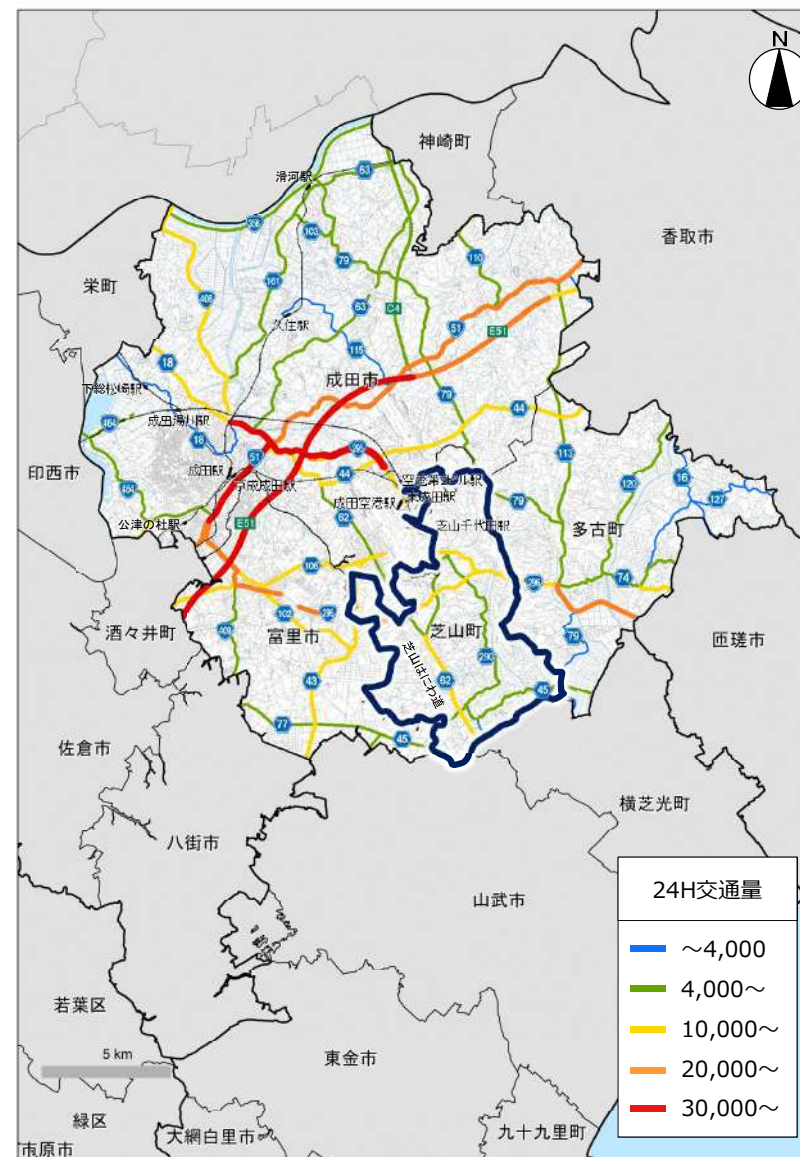
- 成田地域では令和8年度までに圏央道（大栄JCT～松尾横芝IC）が完成予定
- 成田空港につながる東関東自動車道、また並行する国道51号の交通量が多い（2～3万台/日）傾向にある
- 芝山町内では東西の骨格を担う国道296号や南北の骨格を担う芝山はにわ道に自動車が集集中している（1万台/日～2万台/日）

■ 地域の道路網（現況・将来）



出典：自治体HPより収集

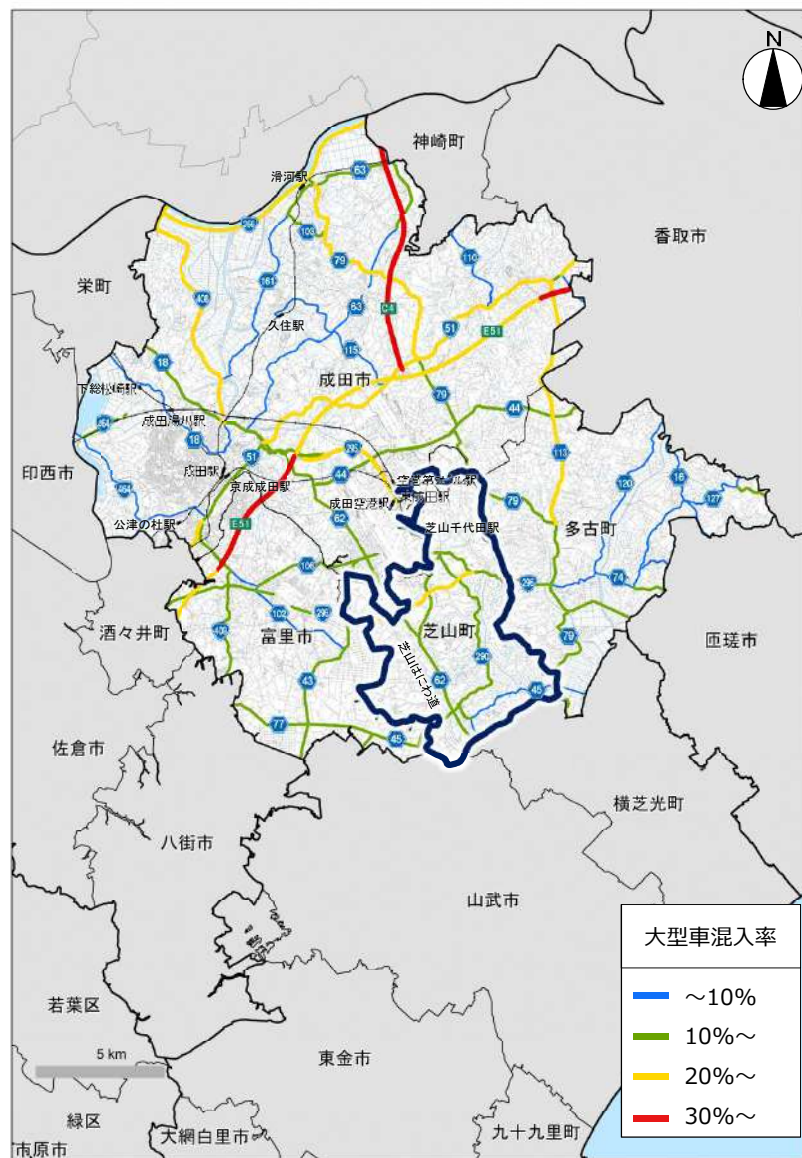
■ 地域の交通状況（交通量）



出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

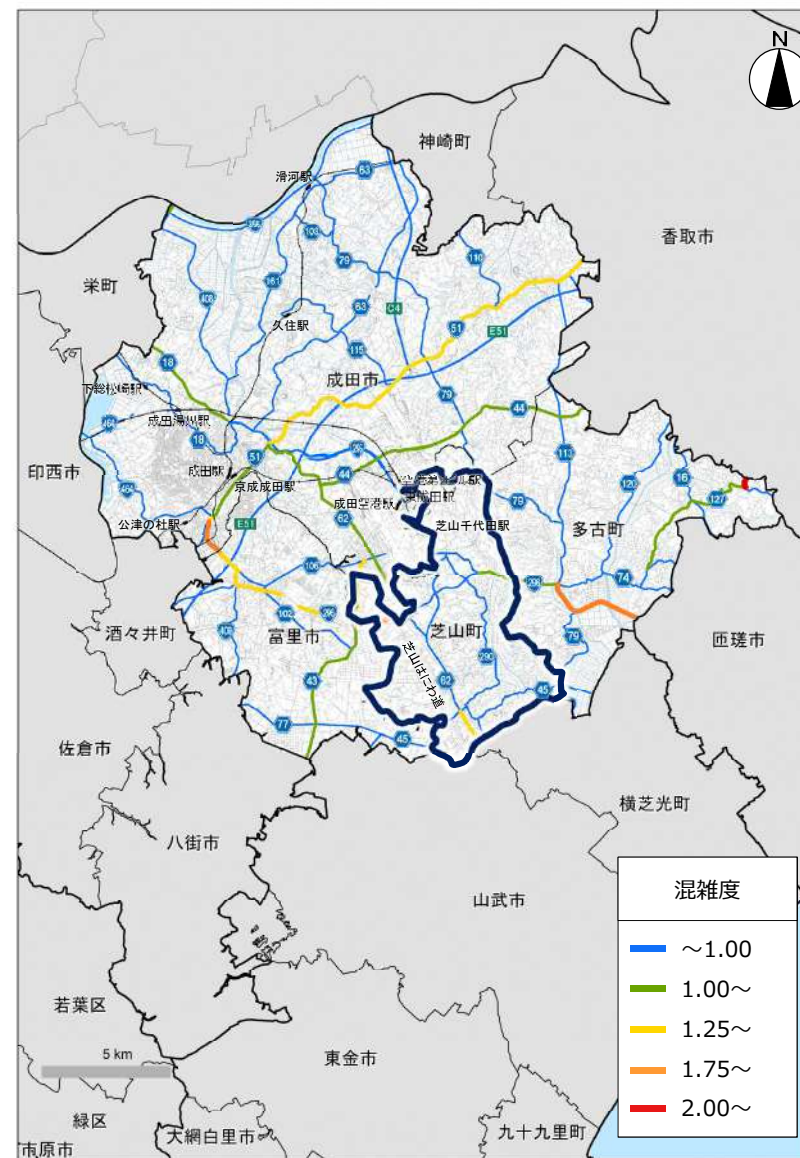
- 成田地域では、大型車混入率が30%を超えるのは高速自動車道のみに見られ、国道や県道では成田市内で大型車混入率が高い傾向にある
- また、国道51号、296号で混雑度が高い区間が見られるが、成田地域は全体的に混雑度が低い傾向にある
- 芝山町内では、物流施設が多く立地する国道296号で大型車混入率が20%を超える一方、県道の大型車混入率は10～20%程度となっている
- また、町内の混雑度は、芝山はにわ道の一部を除き、概ね1.00未満となっており、全体的に低い傾向にある

■ 地域の交通状況（大型車混入率）



出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

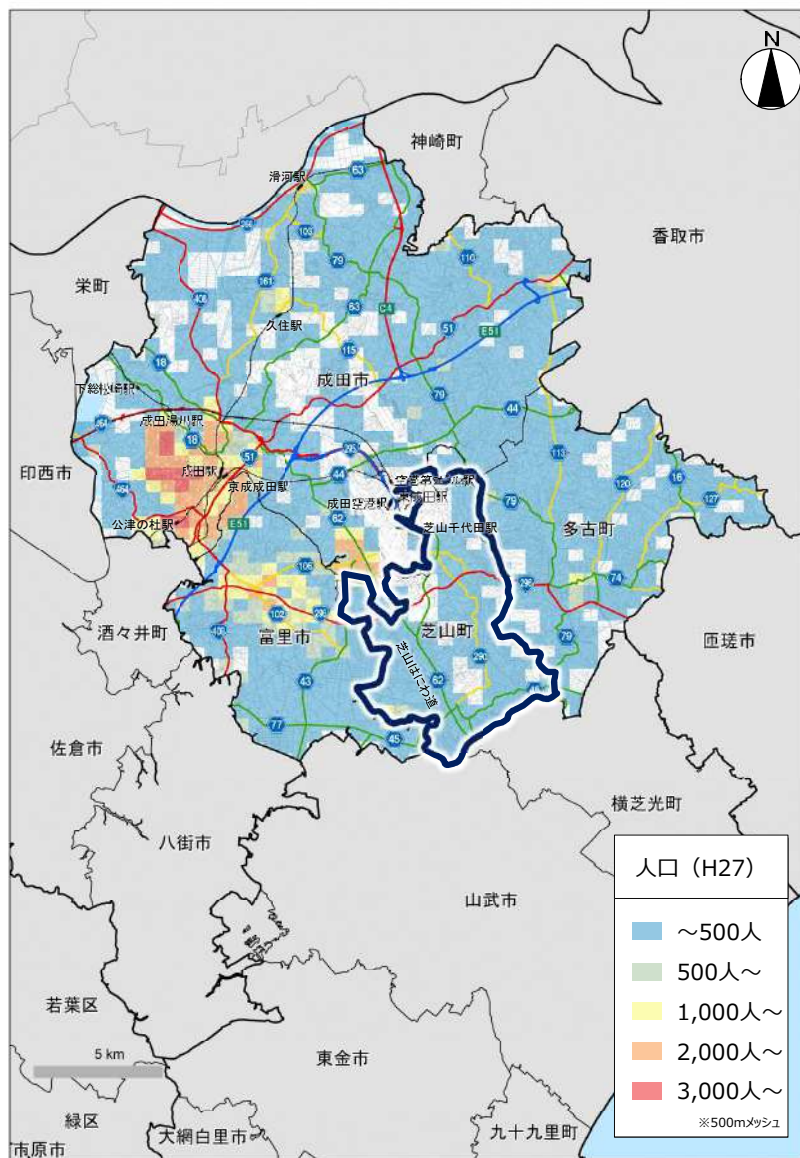
■ 地域の交通状況（混雑度）



出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

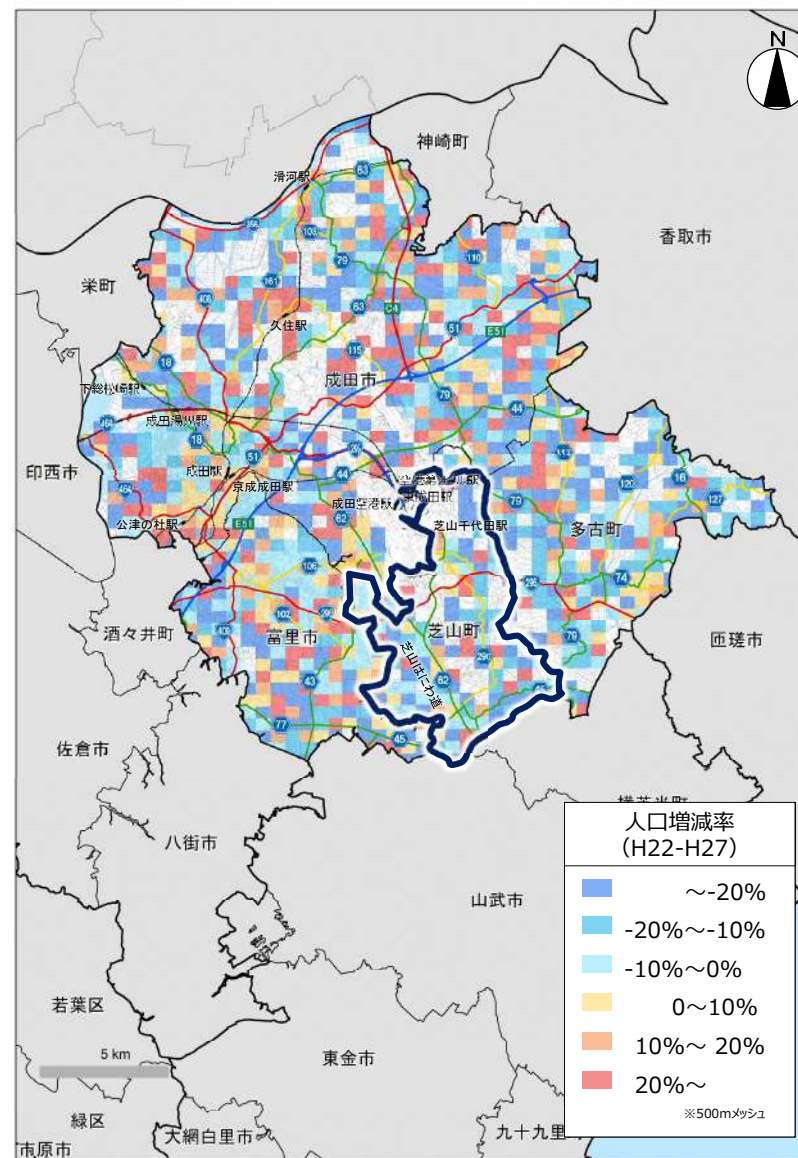
- 芝山町は全体的に人口が少ない傾向にあり、人口の変化は、全体的に減少傾向である

■ 地域の人口分布（500mメッシュ人口）



出典：国勢調査（500mメッシュ）（H27）

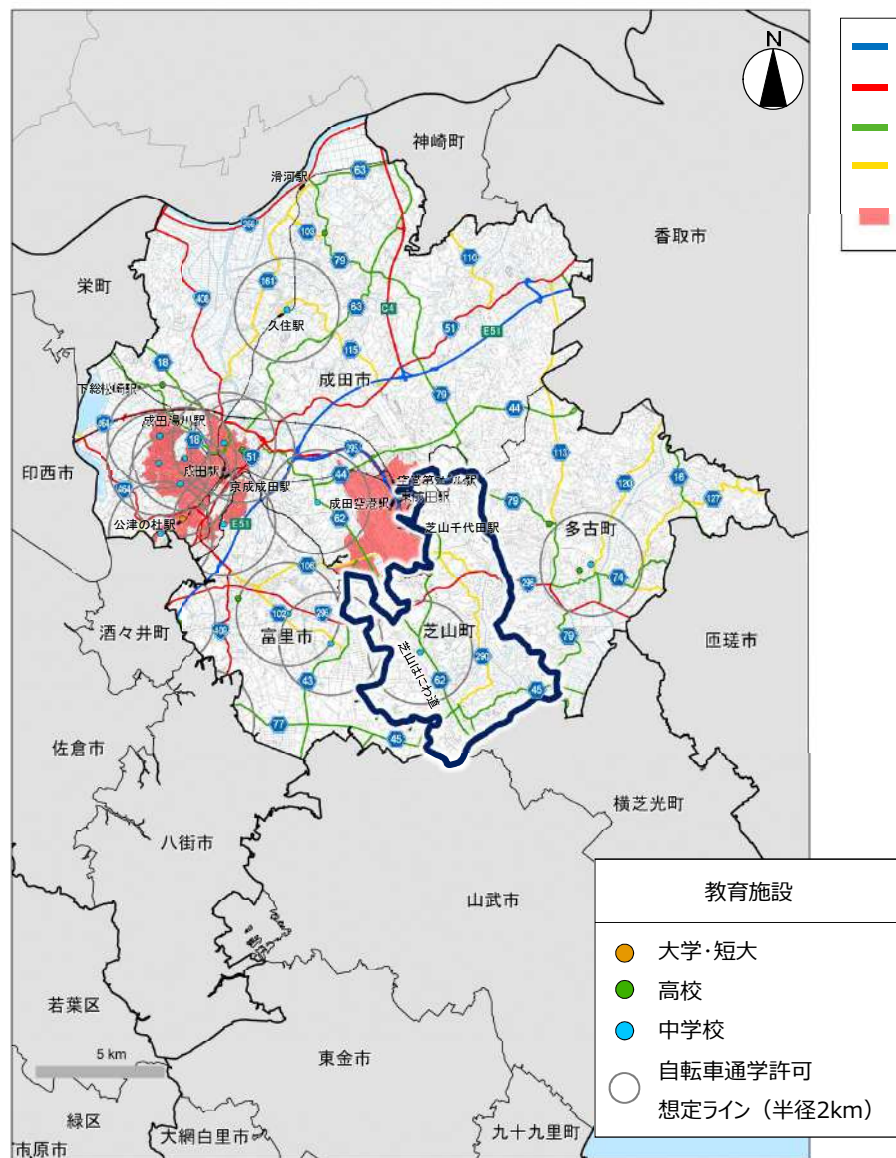
■ 地域の人口の変化（H22-H27人口増減率）



出典：国勢調査（500mメッシュ）（H22、H27）

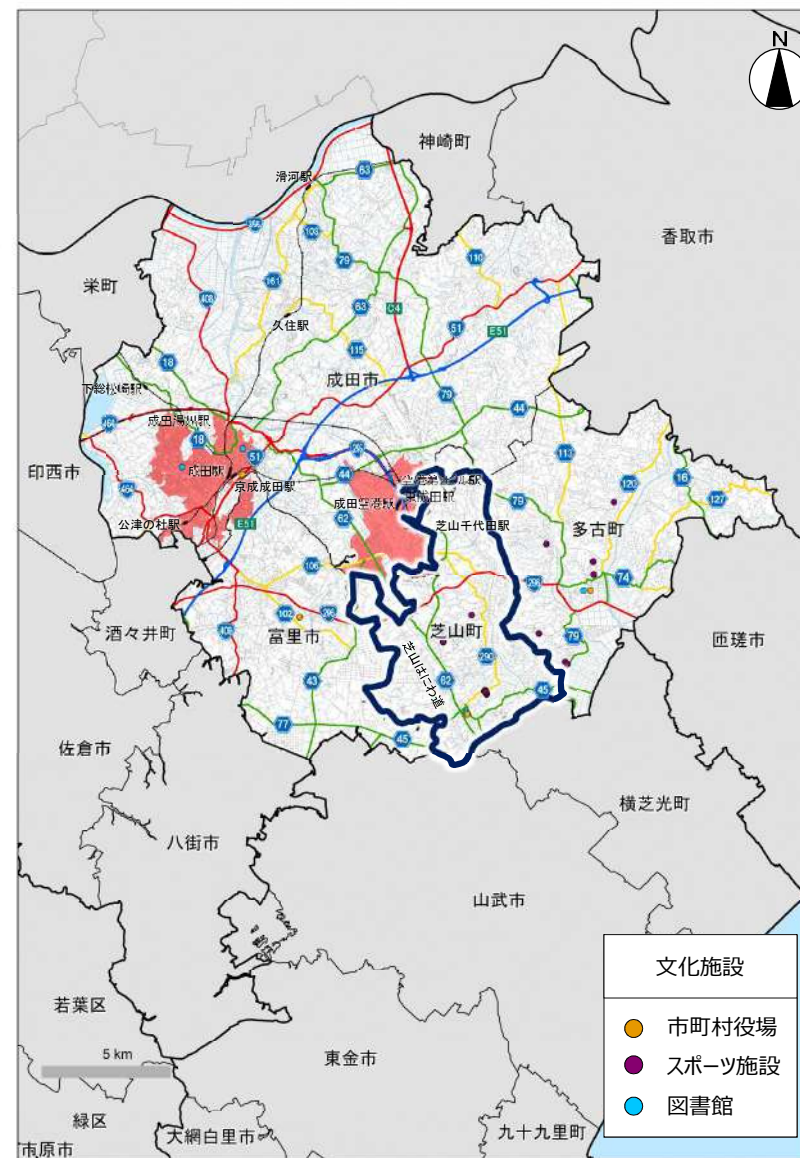
- 教育施設は、芝山はにわ道沿道に集中しており、自転車通学許可想定ライン外の地区が多くみられる
- 芝山町はスポーツ施設が充実しているが、人口集積地から離れた場所に位置している

■ 地域の教育施設の立地



出典：国土数値情報（H25、H27）

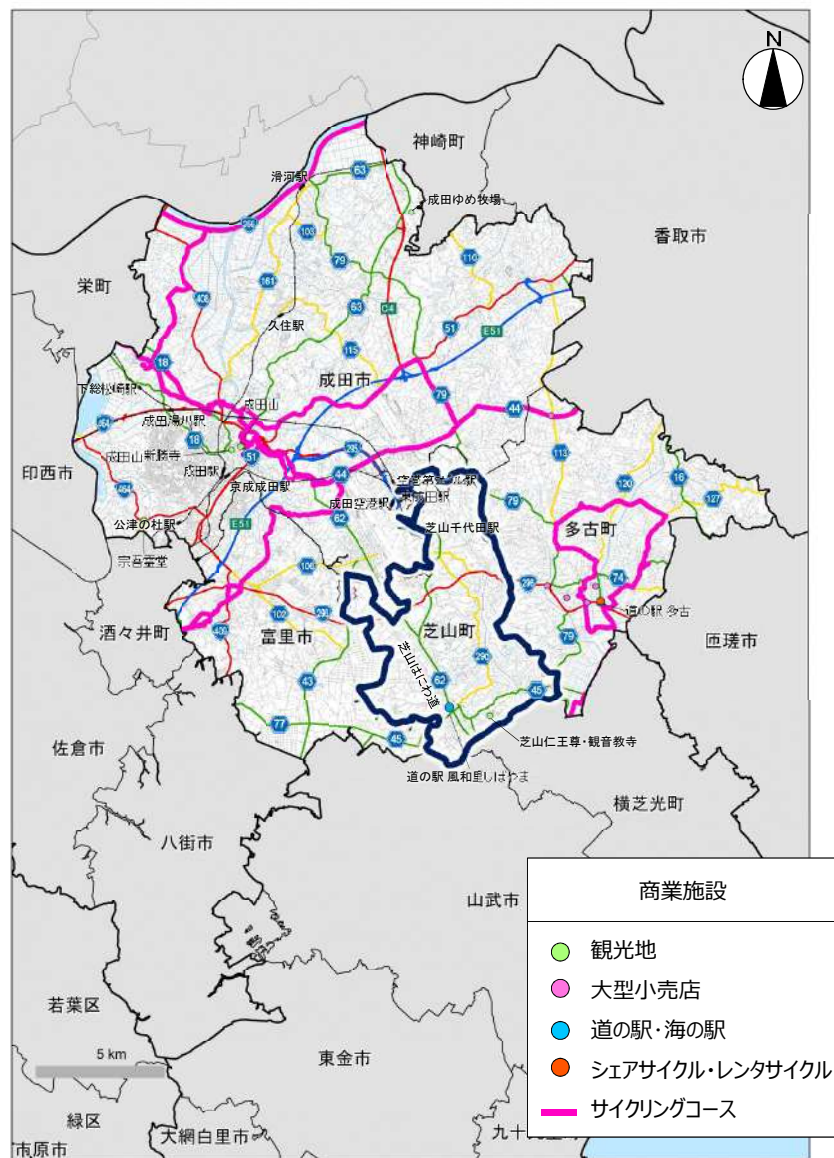
■ 地域の文化施設の立地



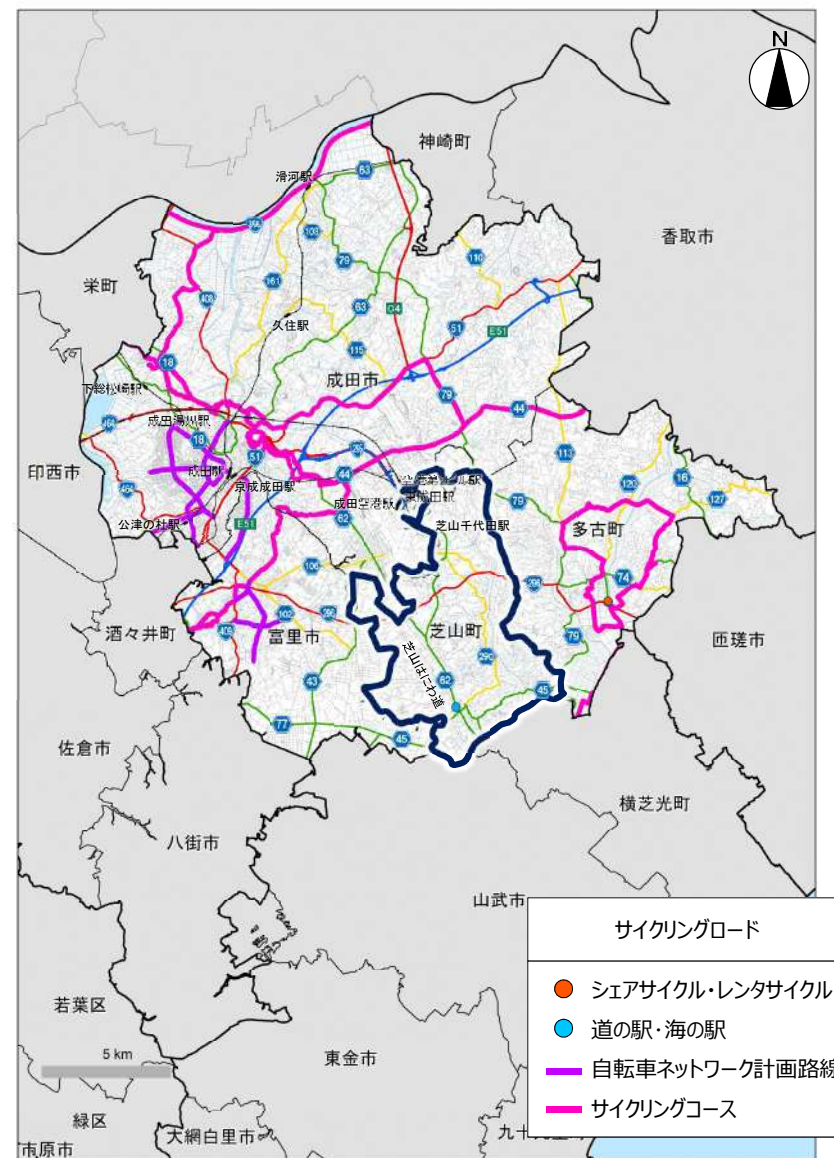
出典：国土数値情報（H25、H27）、自治体HPより収集、千葉県図書館HP

- 成田地域には道の駅が2駅、レンタサイクルスポットが2箇所立地している
- 高低差の激しい地域ではあるが、成田空港や成田山を中心に広域にサイクリングコースの設定がされている
- 芝山町では、芝山にはわ道沿いに大型小売店舗や道の駅「風和里しばやま」、成田市との町境にシェアサイクル・レンタサイクル施設が立地している
- サイクリングコースは指定されていない

■ 地域の商業施設の立地

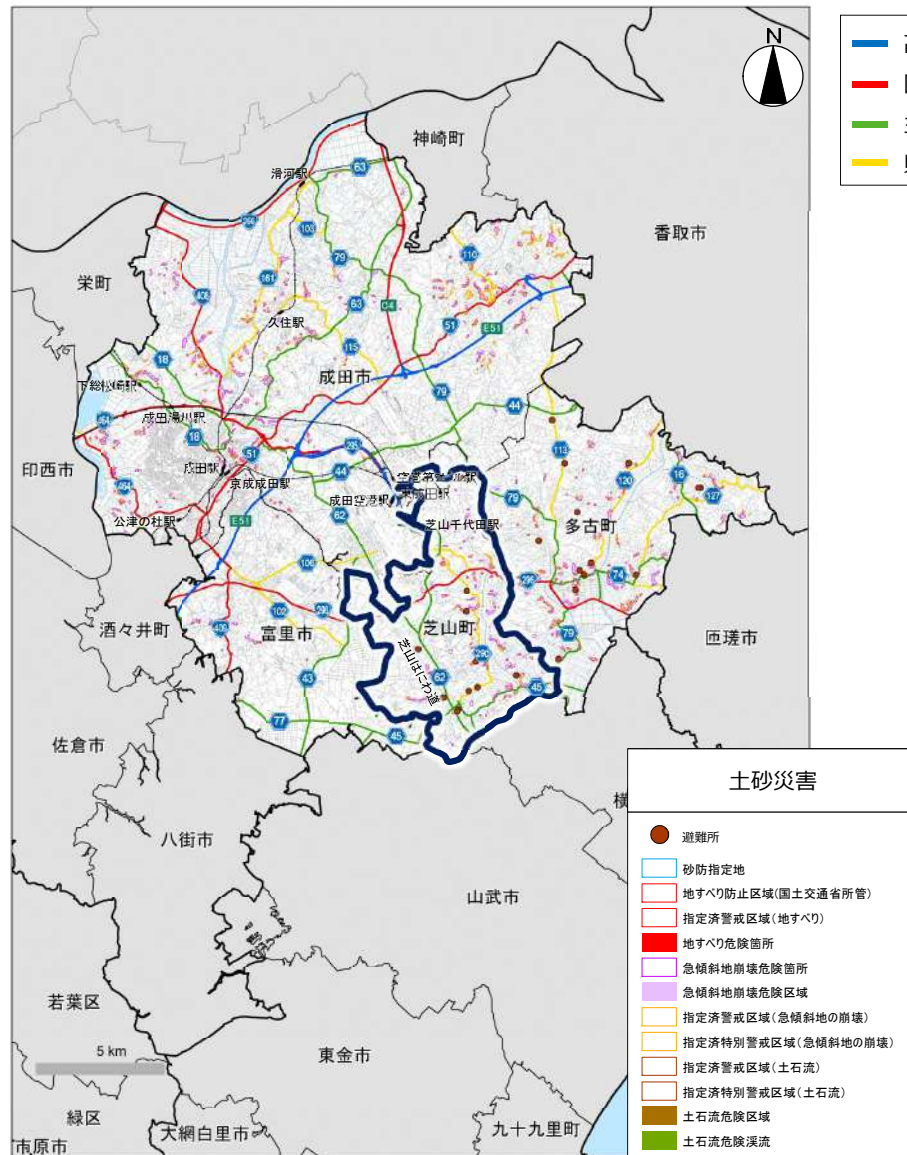


■ 隣接市町の自転車ネットワークとサイクリングコース



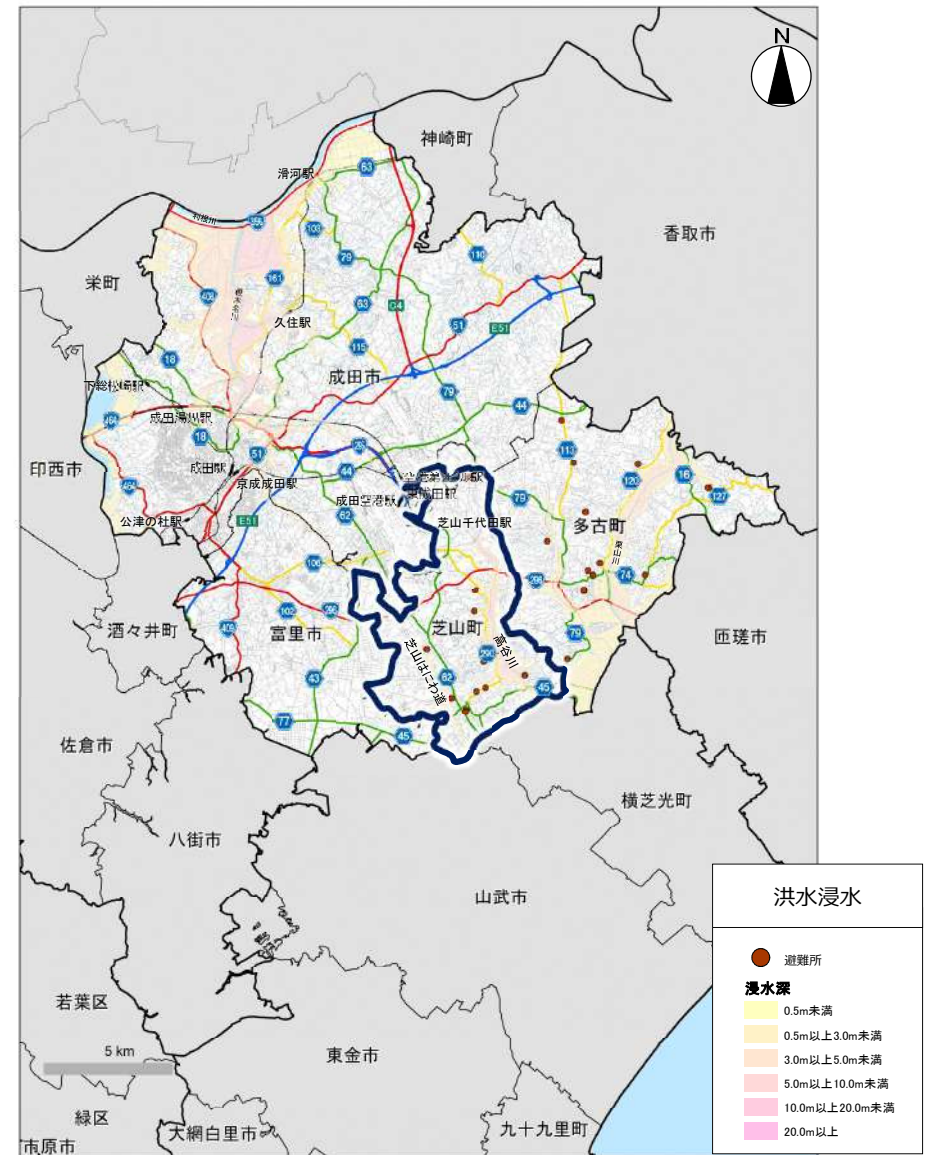
- 成田地域は急傾斜地崩壊危険箇所が全域にわたり点在している
- 根木名川や栗山川周辺は洪水浸水の危険性が高く、特に成田市北部では広域に浸水地区が広がっている
- 芝山町では、急傾斜地崩壊危険箇所が町内全域にわたり点在し、高谷川の周辺に浸水地区が広がっている

■ 地域の土砂災害の危険性



出典：国土数値情報（H22）、自治体HPより収集

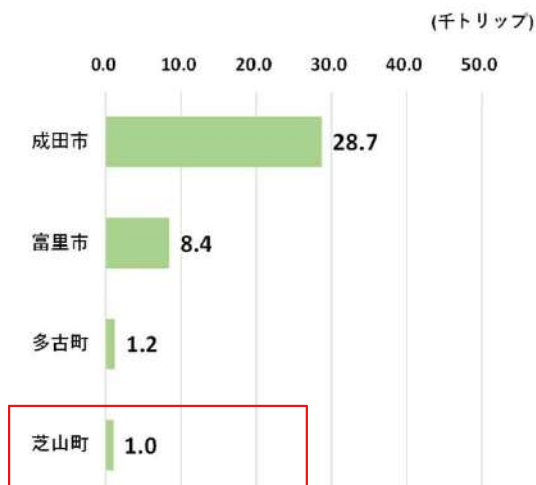
■ 地域の津波・洪水浸水想定区域



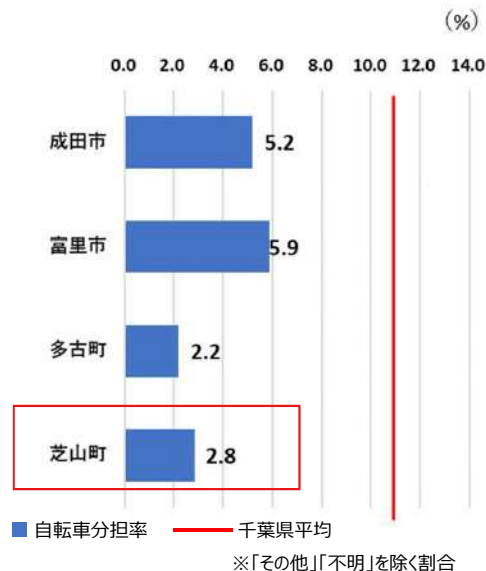
出典：国土数値情報（R2、H24）、自治体HPより収集

- 成田地域では、自動車の発生集中量が60.1%～85.1%で自動車依存傾向（県平均 42.4%）
- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による地域内の市町別の自転車トリップ数は、成田市が約28,700トリップで突出して多い
- 芝山町の自転車トリップ数は約1,000トリップで、自転車分担率は2.8%で県平均（10.8%）を大きく下回る

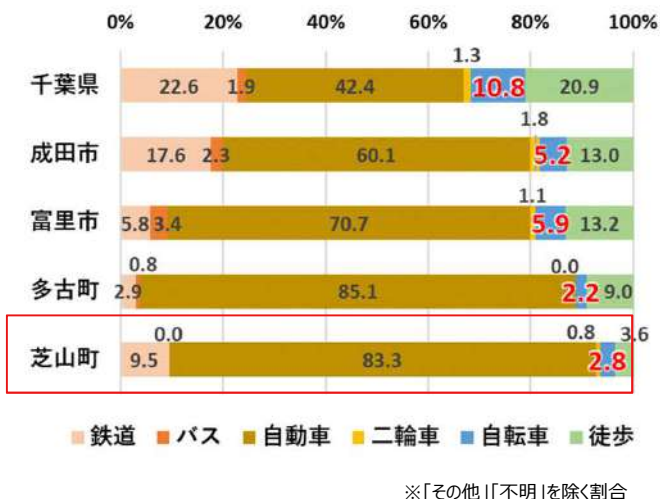
■ 市町村別自転車発生集中量



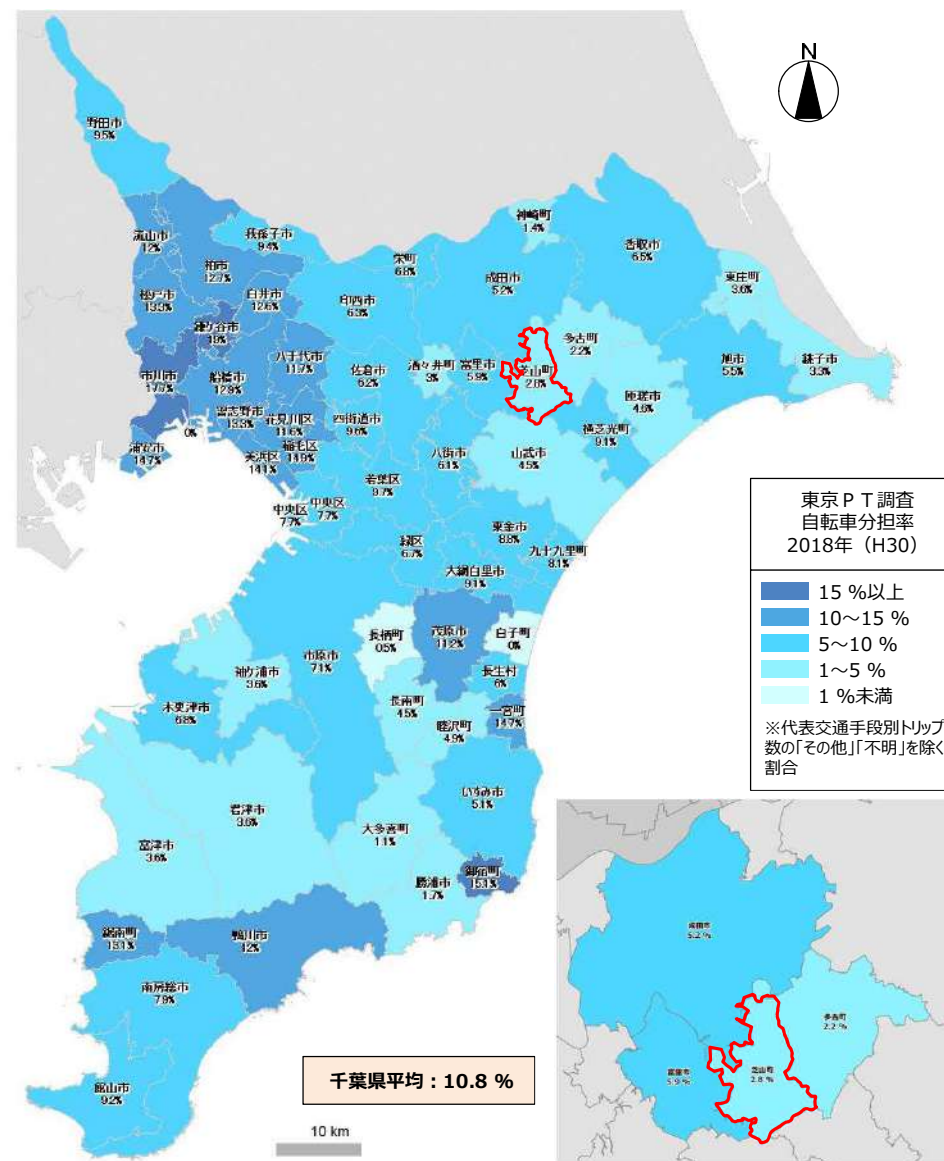
■ 市町村別自転車分担率



■ 代表交通手段別発生集中量の割合 (H30)



■ 市町村別自転車分担率



- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による地域内の鉄道駅別の自転車トリップ数は、成田駅（成田市）の約2,500トリップ、公津の杜駅（成田市）の約2,300トリップが多く、自転車分担率は成田駅（成田市）は9.3%、公津の杜駅（成田市）が16.1%となっている
- 芝山町は成田市境界付近に芝山鉄道の芝山千代田駅があるが自転車トリップはみられない

■ 自転車利用状況（PT調査）

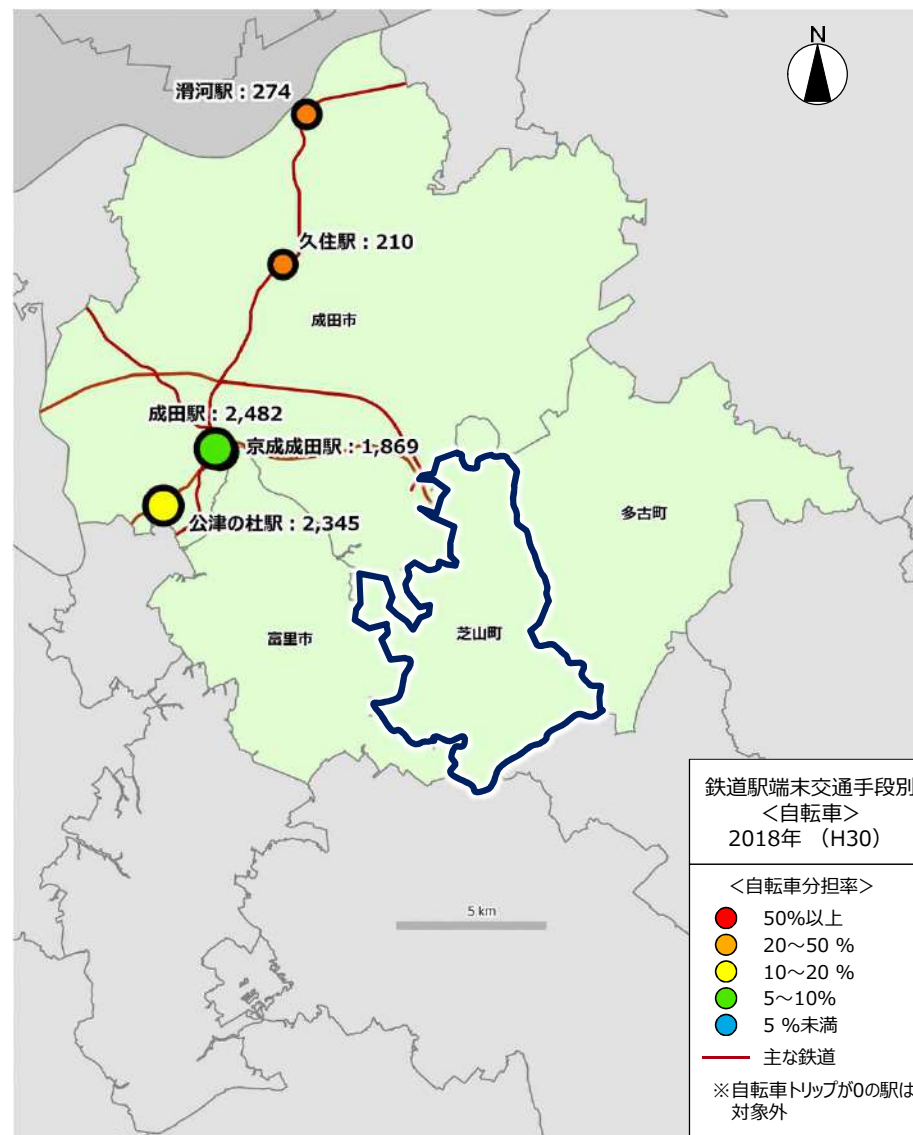
＜鉄道駅の自転車利用数と自転車利用率（H30）＞



※自転車トリップ数>0の鉄道駅のみ

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

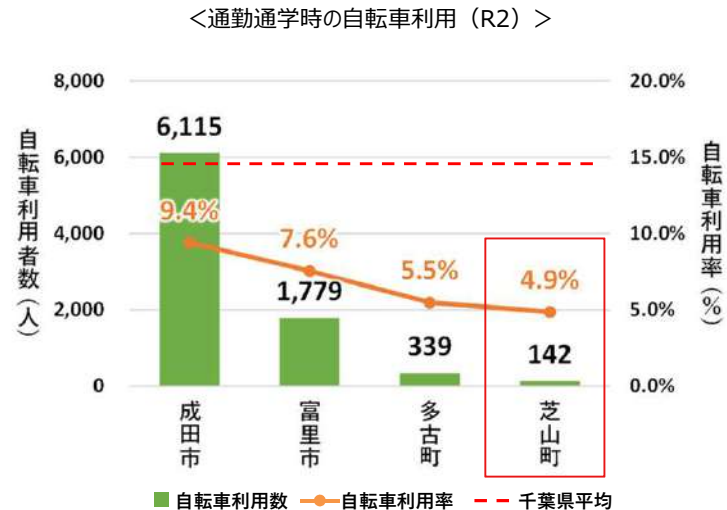
＜主要駅の自転車利用状況（H30）＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

- 国勢調査(R2)による通勤通学時の自転車利用数は、芝山町が140人と成田地域の中で最も少ない
- 芝山町の自転車利用率は4.9%で県平均(14.8%)を大きく下回る

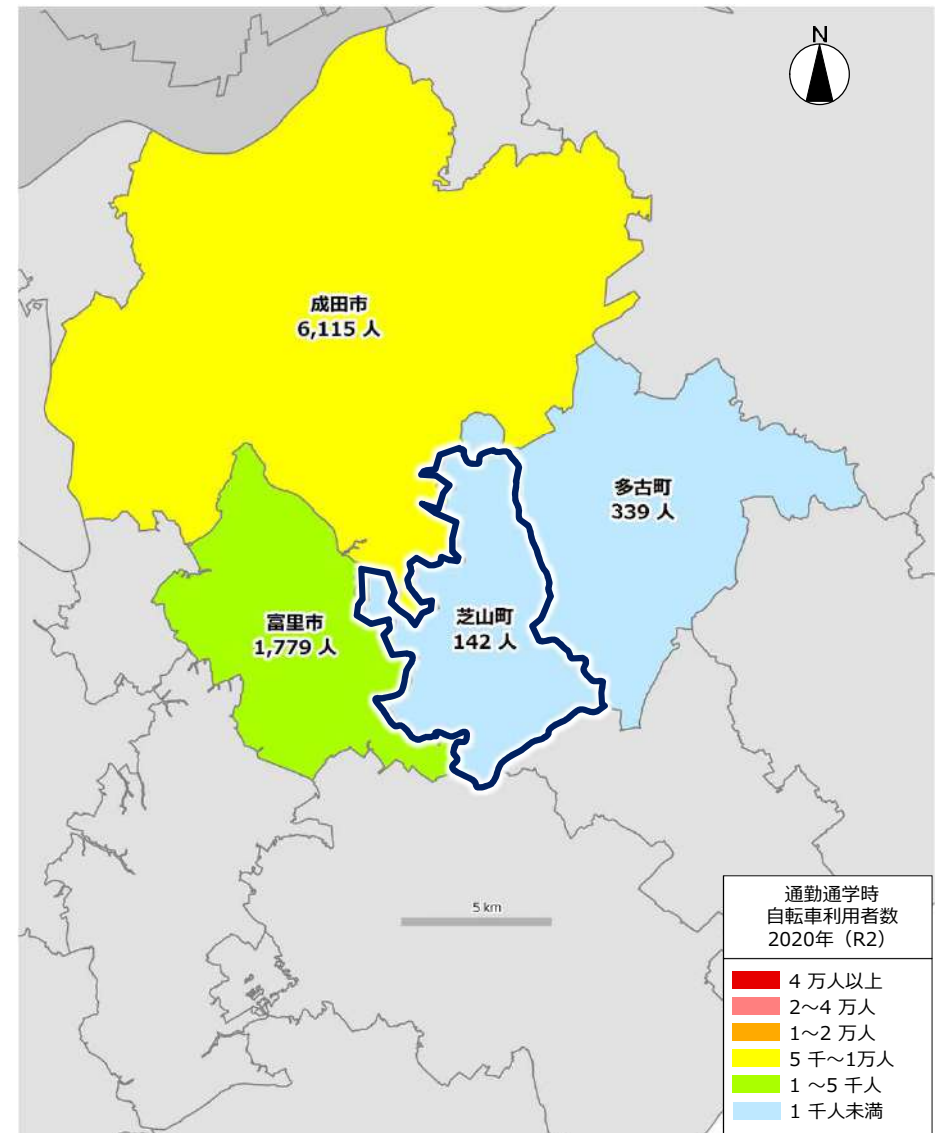
■ 自転車利用状況(国勢調査)



※自転車利用率：
令和2年国勢調査における「常住地による利用交通手段別通勤者・通学者数(15歳以上)」における「自転車」の「総数」に対する割合(自転車÷総数)

出典：国勢調査(R2)

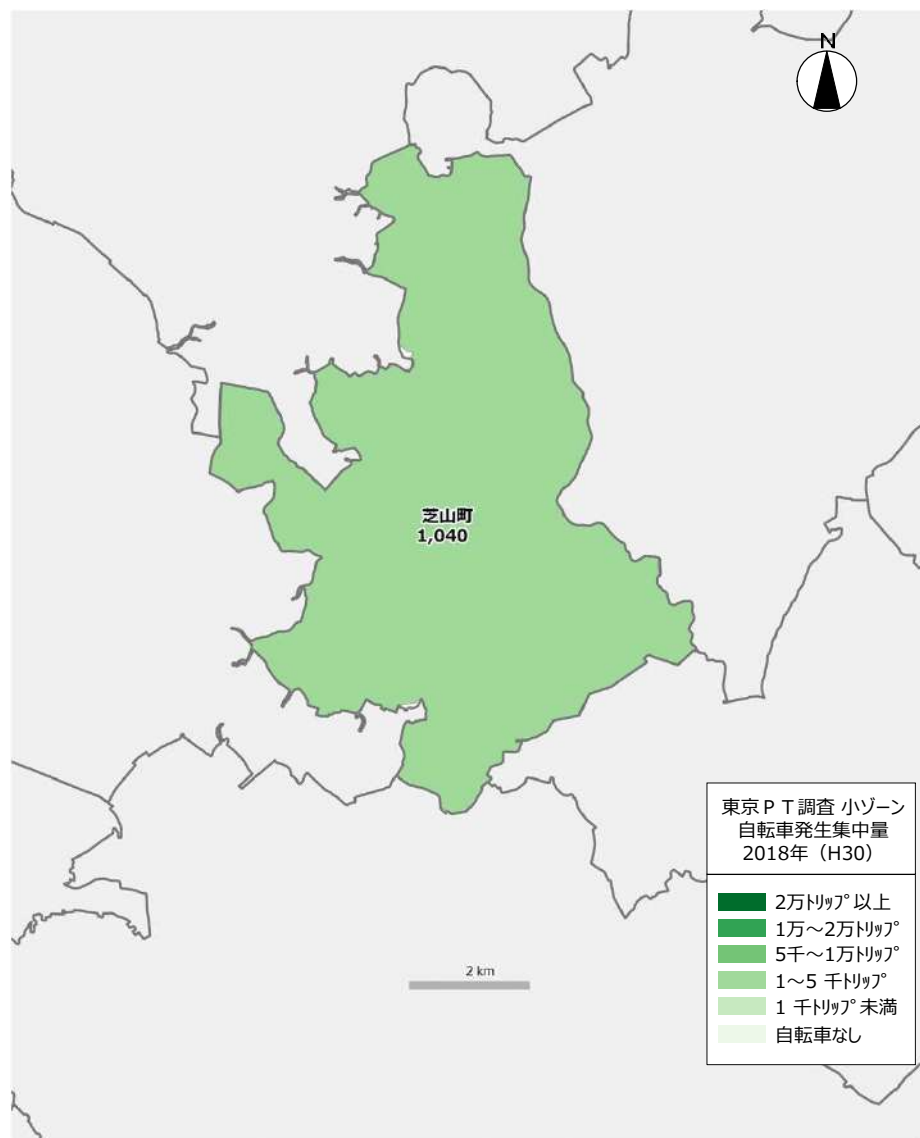
＜通勤通学時自転車利用者数(R2)＞



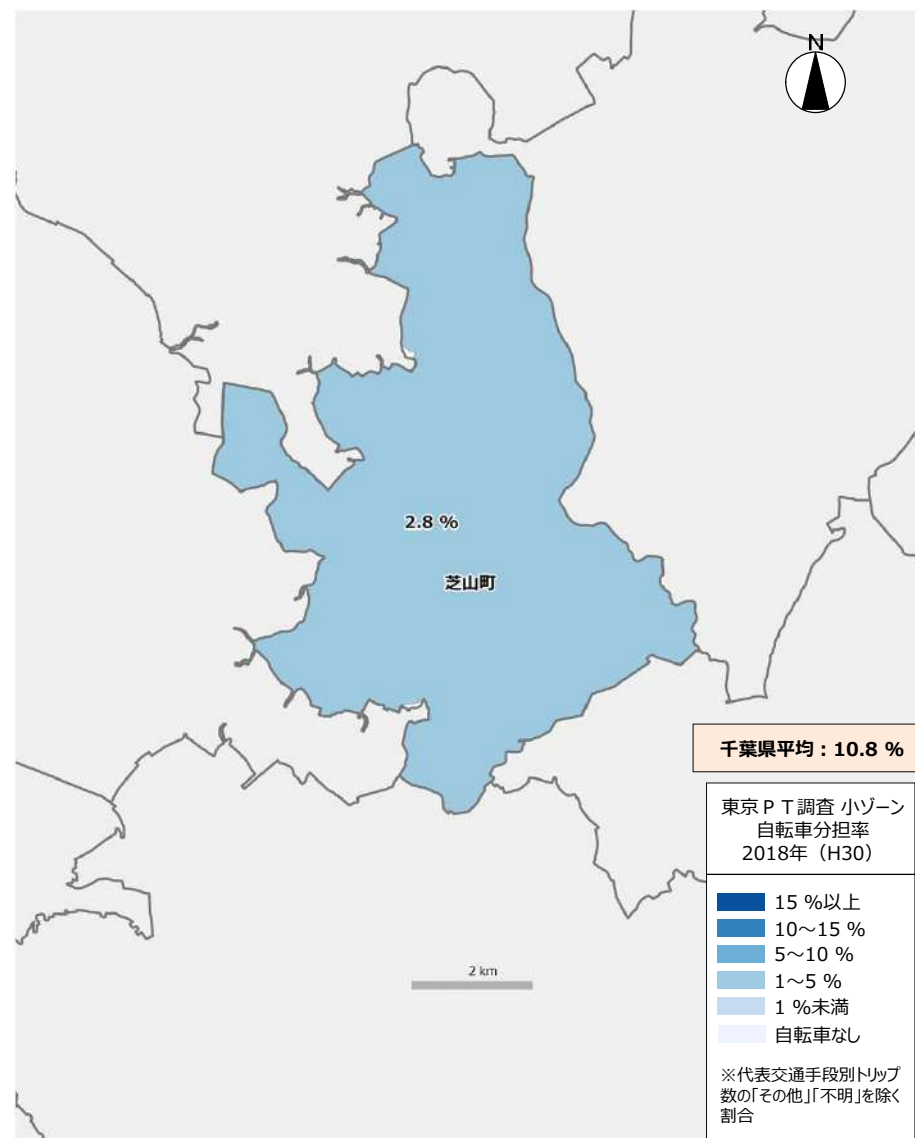
出典：国勢調査(R2)

- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による芝山町の自転車トリップ数は約1,000トリップであり、自転車分担率は2.8%で県平均（10.8%）を大きく下回り、自転車利用は少ない

■ 小ゾーン別自転車発生集中量

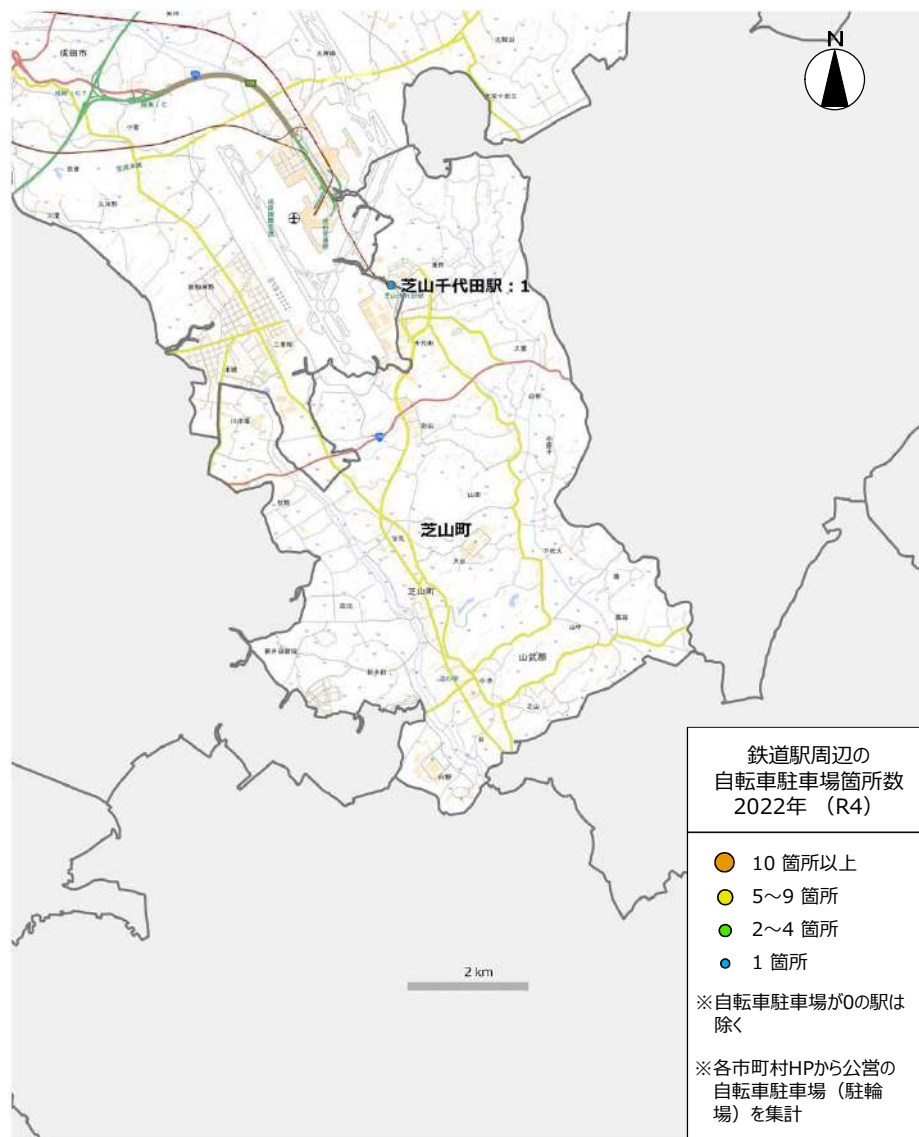


■ 小ゾーン別自転車分担率



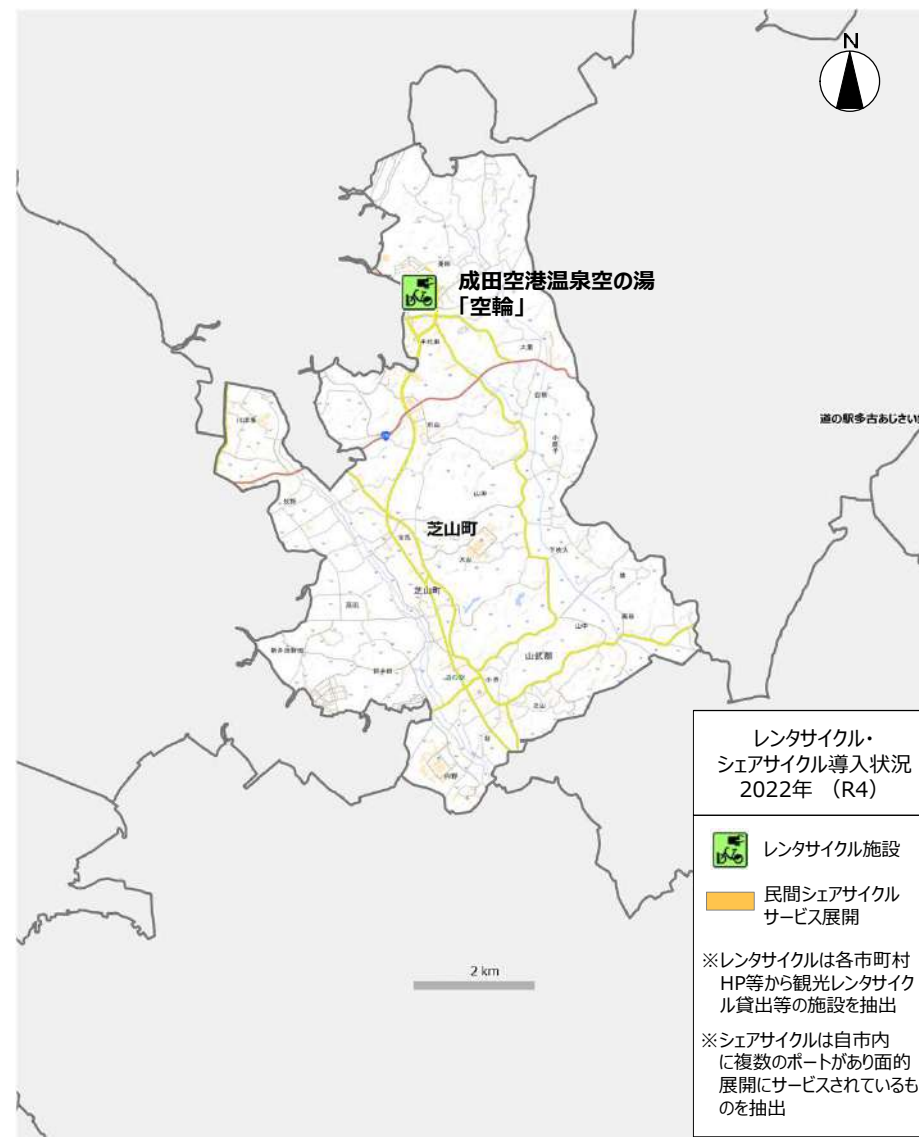
- 芝山町内の自転車駐車場（駐輪場）は、隣接する成田市との境界付近にある芝山千代田駅に1箇所設置されている
- レンタサイクル施設は、成田空港温泉空の湯「空輪」(三栄メンテナンス株式会社)の1か所で実施されている
- シェアサイクルサービスは導入されていない

■ 鉄道駅周辺の自転車駐車場分布



出典：各市町村HPから公営の自転車駐車場（駐輪場）情報を集計（R4.4月末）、地理院地図

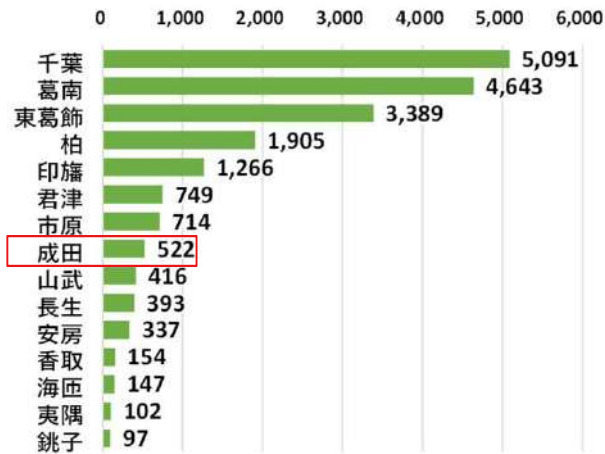
■ レンタサイクル施設、シェアサイクルサービス導入状況



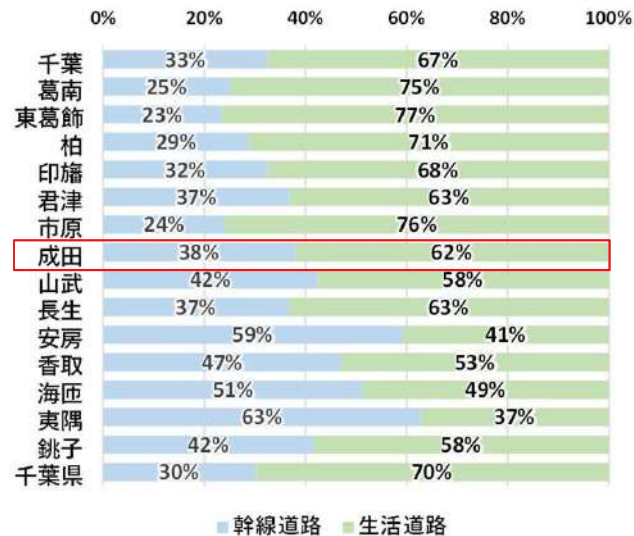
出典：市町村関連HP等のレンタサイクル情報を集計（R4.4月末）、全国のシェアサイクル・レンタサイクル情報「RYDE CYCLE」、地理院地図

- 成田地域のイタルダ事故別データ（H28～R2）自転車関連事故の事故件数は522件
- 自転車関連事故の全事故に対する割合は12%と千葉県平均より低い
- 千葉県平均と比較して、成田地域では生活道路で自転車関連事故が多く発生
- 成田地域では、自転車が1当・2当ともに対自動車の事故が多い

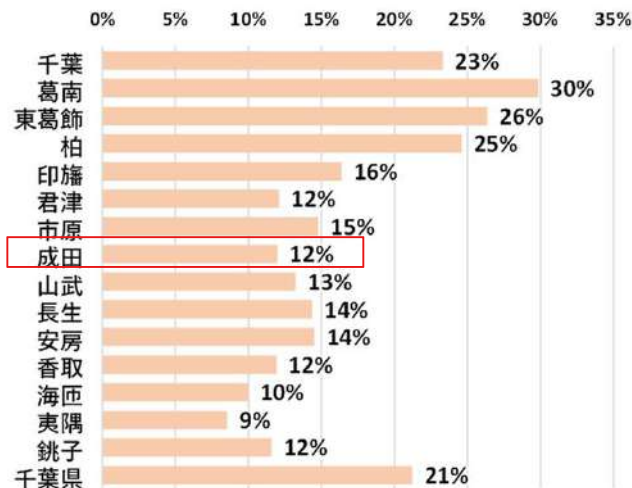
■ 地域別自転車関連事故件数



■ 地域別自転車関連事故の幹線・生活道路の割合



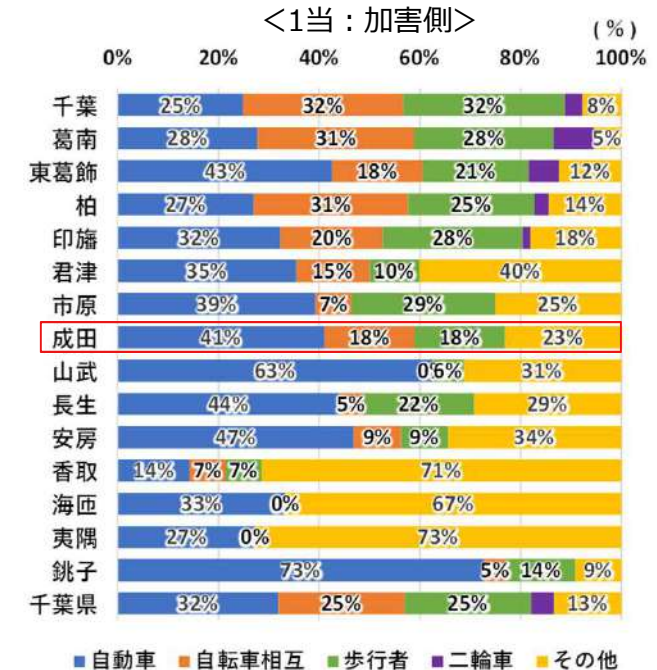
■ 地域別自転車関連事故の全事故に対する割合



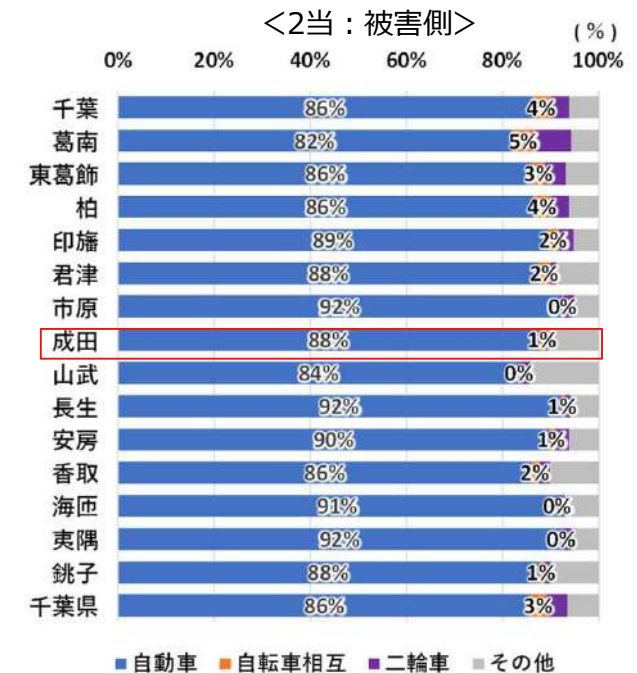
※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※地域：県土木事務所の管轄で区分
 ※幹線道路：国道、県道、政令市一般市道
 ※生活道路：市町村道、その他道路

出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H28～R2）

■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合

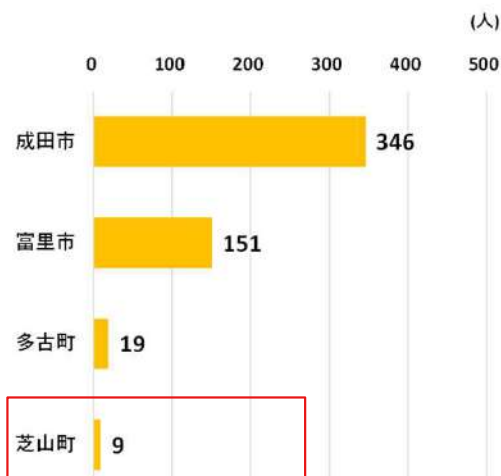


■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合



- イタルダ事故別データ（H28～R2）による自転車関連事故の死傷者数は、成田市が346人で最も多く、人口10万人当たり死傷者数は52.2人/年で県平均（65.1人/年）を下回る
- 芝山町の死傷者数は10人未満で、人口10万人当たり死傷者数も県平均を下回って少ない
- 死者数は成田地域ではみられない

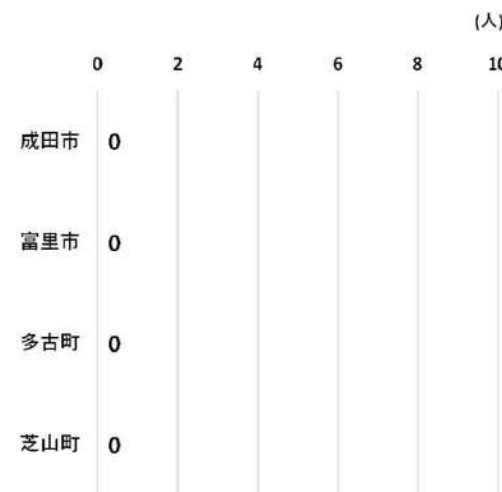
■ 市町村別死傷者数



■ 市町村別人口10万人当たり死傷者数



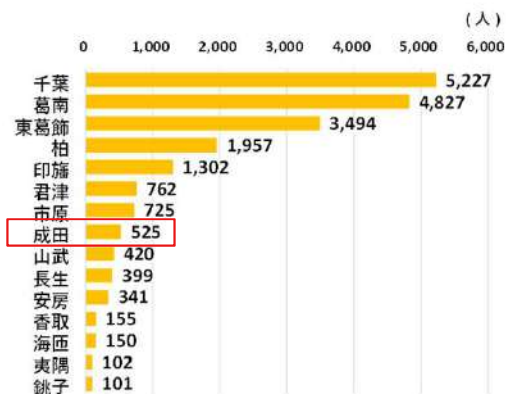
■ 市町村別死者数



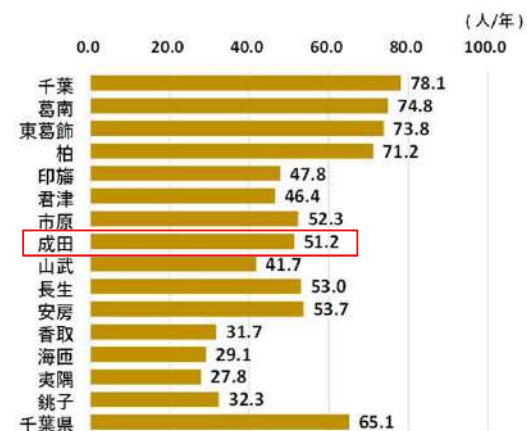
■ 市町村別人口1千人当たり死者数



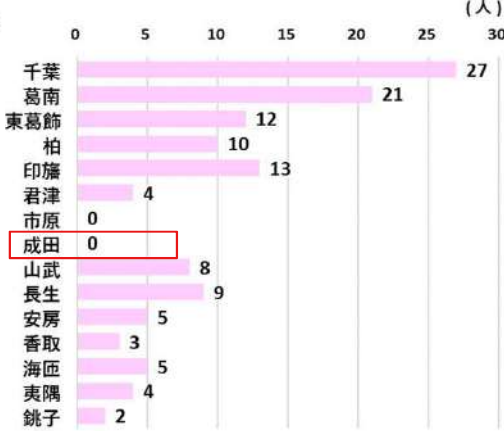
■ 地域別死傷者数



■ 地域別人口10万人当たり死傷者数



■ 地域別死者数

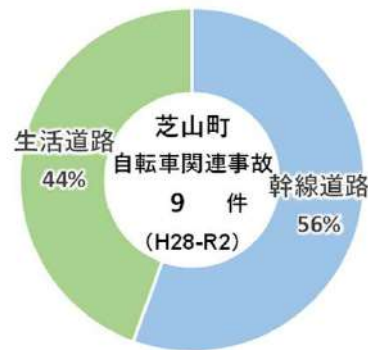


■ 地域別人口1千人当たり死者数



- 芝山町の過去5年間（H28-R2）の自転車関連事故件数は9件あり、幹線道路での事故が6割を占めている
- 自転車関連事故件数は1～3件/年程度で推移し、自転車関連事故の全事故に対する割合は10%未満で推移している
- 死傷者数は1～3人/年未満で推移しており、過去5年間の自転車関連事故による死者はみられない

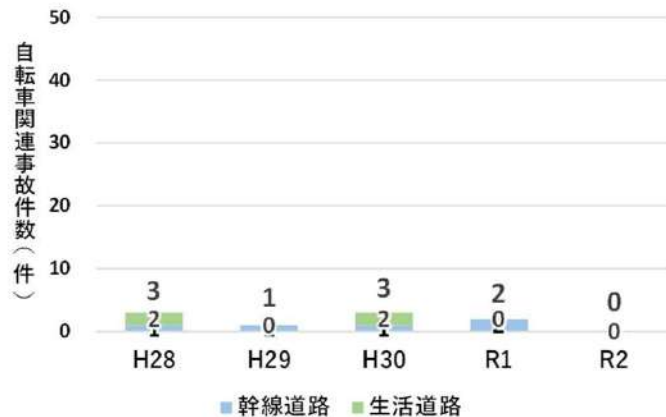
■ 自転車関連事故の割合（幹線・生活道路別）



■ 自転車関連事故件数の推移

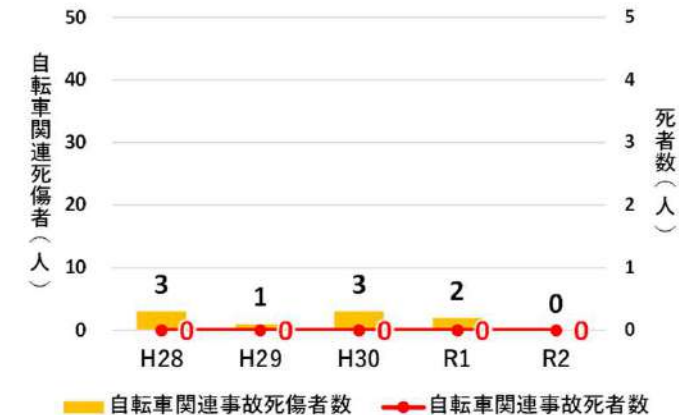


■ 自転車関連事故件数の推移（幹線・生活道路別）



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※幹線道路：国道、県道、政令市一般市道
 ※生活道路：市町村道、その他道路

■ 自転車関連事故死傷者数と死者数の推移



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：第1当事者（事故の相対被害大、加害側）
 ※2当：第2当事者（事故の相対被害小、被害側）

- 自転車が加害側（1当）になる事故は2件あり、対自動車事故が1件、その他（主に単独事故）が1件である
- 自転車が被害側（2当）になる事故は7件あり、対自動車事故が5件ある
- 町内では、死傷者数が特に多い地区はみられない

<1当：加害側>

■ 自転車加害事故の 相手当事者別（1当）割合



死亡事故なし

<2当：被害側>

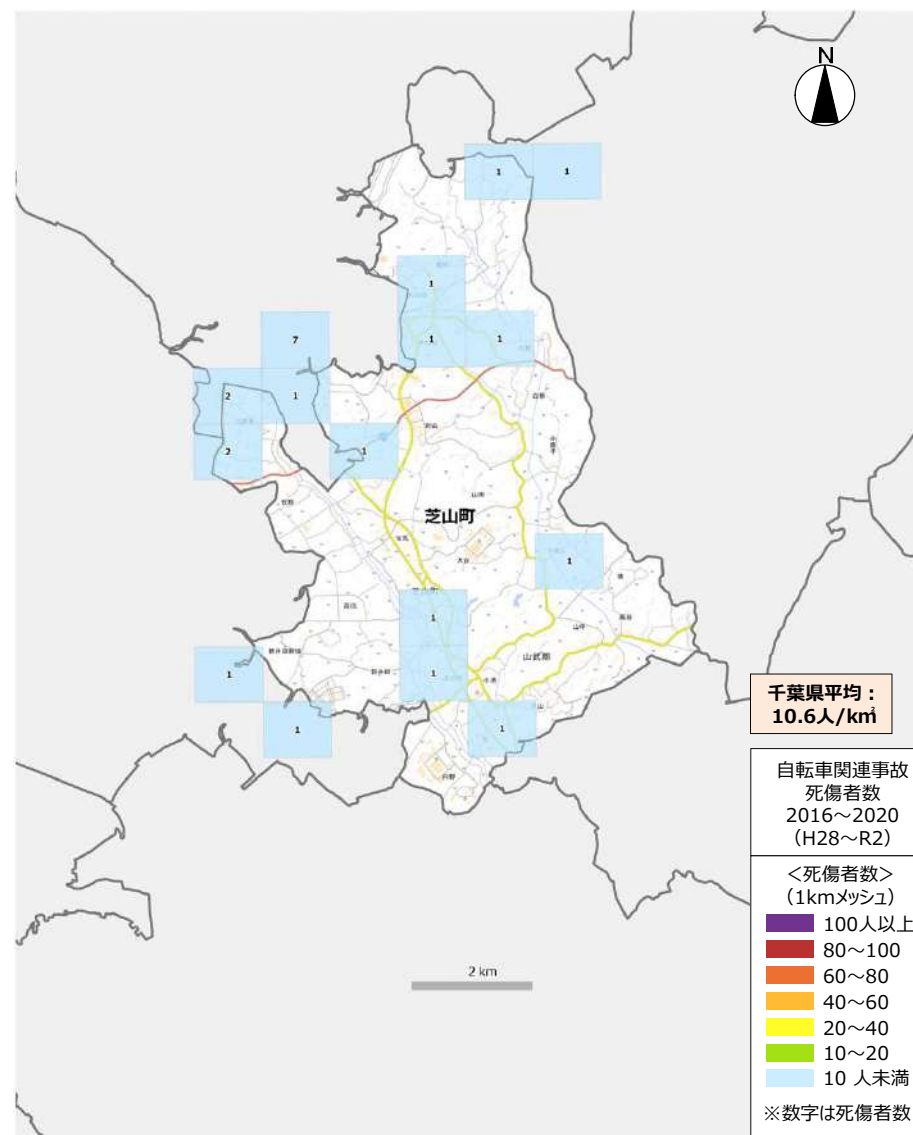
■ 自転車被害事故の 相手当事者別（2当）割合



死亡事故なし

※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：第1当事者（事故の相対被害大、加害側）
 ※2当：第2当事者（事故の相対被害小、被害側）
 ※自転車相互は1当・2当の双方で重複している

■ 自転車関連事故死傷者数の分布（H28～R2の合計）



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

- 町内エリア全体で丘陵部が多く、高低差も大きいため、日常的には自転車を利用しにくい地形です

自転車利用の状況

- 芝山町の自転車分担率は、2.8%で県平均（10.8%）を大きく下回ります
- 芝山町内の通勤通学の自転車利用者数は、約140人（自転車利用率4.9%）です

■ 自転車事故の状況

- 自転車関連事故件数は1～3件/年程度（10%未満）で推移しています
- 人口10万人あたりの自転車関連事故の死傷者数は24.1人/年と県平均値（65.1人/年）を下回る値です
- 対自動車の事故割合は71%と県合計値（86%）を下回る割合です

	自転車 事故件数	人口10万人 当たり死傷者数	対自動車 事故割合 (2当)
芝山町	9件	24.1人/年	71%
成田地域	522件	41.7人/年	84%
千葉県	-	65.1人/年	86%

出典：イタルグ事故データ（H28-R2）

■ 観光資源と自転車の状況

観光資源

- 芝山はにわ道沿いには、商業施設のほか、道の駅が立地しています

レンタサイクル・シェアサイクルの状況

- 町内では、成田空港温泉空の湯「空輪」でレンタサイクルが利用できます

サイクリングロードの状況

- 町内にサイクリングコースはありませんが、隣接する横芝光町の沿岸部に、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しています

■ 災害リスク

- 丘陵部には急傾斜地崩壊危険箇所、豪雨災害による河川の洪水浸水が指定されており、自然災害リスクが高いです

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

- 自転車を利用しにくい地形ではありますが、芝山はにわ道沿道に大型小売店舗や教育施設等の都市機能が集積しており、周辺の地域の集落地等から町の中心部等へと日常的な移動で自転車が活用されていると想定されます
- 施設集積のある芝山はにわ道と集落地間を結ぶ幹線道路等において自転車走行への配慮が必要です

自動車と自転車双方の安全性確保

- 人口10万人当たりの自転車関連事故死傷者数は県平均を下回っていますが、対自動車事故の割合は、比較的高いことから、自動車への自転車走行に対する注意喚起を促すような対策が必要です

観光 自転車による観光周遊の促進

サイクリングコースの設定による広域周遊の促進

- 芝山町ではサイクリングコースの指定はないものの、隣接する成田市・富里市・多古町と連携し、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です

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

- 観光来訪者が町内や地域内を自転車で周遊できる環境整備として、レンタサイクル・シェアサイクルなどの自転車利用の環境整備が必要です

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

- 自転車は災害時における移動手段としても重要な役割が期待されることから、安全に迷わず走行できる環境整備が必要です

国や全県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）

- 自転車交通の役割拡大による都市環境の形成
- 自転車事故のない安全・安心な社会の実現

自転車に関する道路構造令の改正

- これまで、用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備が図られるよう、道路構造令を改正し、新たに、「自転車通行帯」が規定されました

近隣市町の自転車ネットワーク計画の策定状況

- 隣接する市町村では成田市・富里市・多古町で自転車ネットワーク計画策定済みであり、広域的なネットワーク形成に向けた連携が必要です

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、芝山町では、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、芝山町では周辺市町のサイクリングコース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

芝山町全域とします。

5. 計画の期間

国・県の動向や、隣接市町の整備状況などを踏まえ、随時見直し等を行います。

6. 整備主体

整備主体は、道路管理者とします。

- 国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方に基づき、県全域で網羅的に整理が可能な情報にて整理することを前提とし、**自転車利用の起終点となる施設とそれらを結ぶ路線**を位置づける（①**生活安全性・利便性確保の視点から必要な路線**）
- 観光協会等が紹介している**サイクリングコースや主要観光施設間、シェアサイクル、レンタサイクル施設間等を結ぶ路線**を位置づける（②**観光・交流促進の観点から必要な路線**）

«自転車利用の起終点となる施設とそれらを結ぶ路線の考え方»

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
② 観光・交流促進の観点から必要な路線	③ 自転車の事故抑制に対応すべき路線
	④ 観光・交流の促進に資する路線



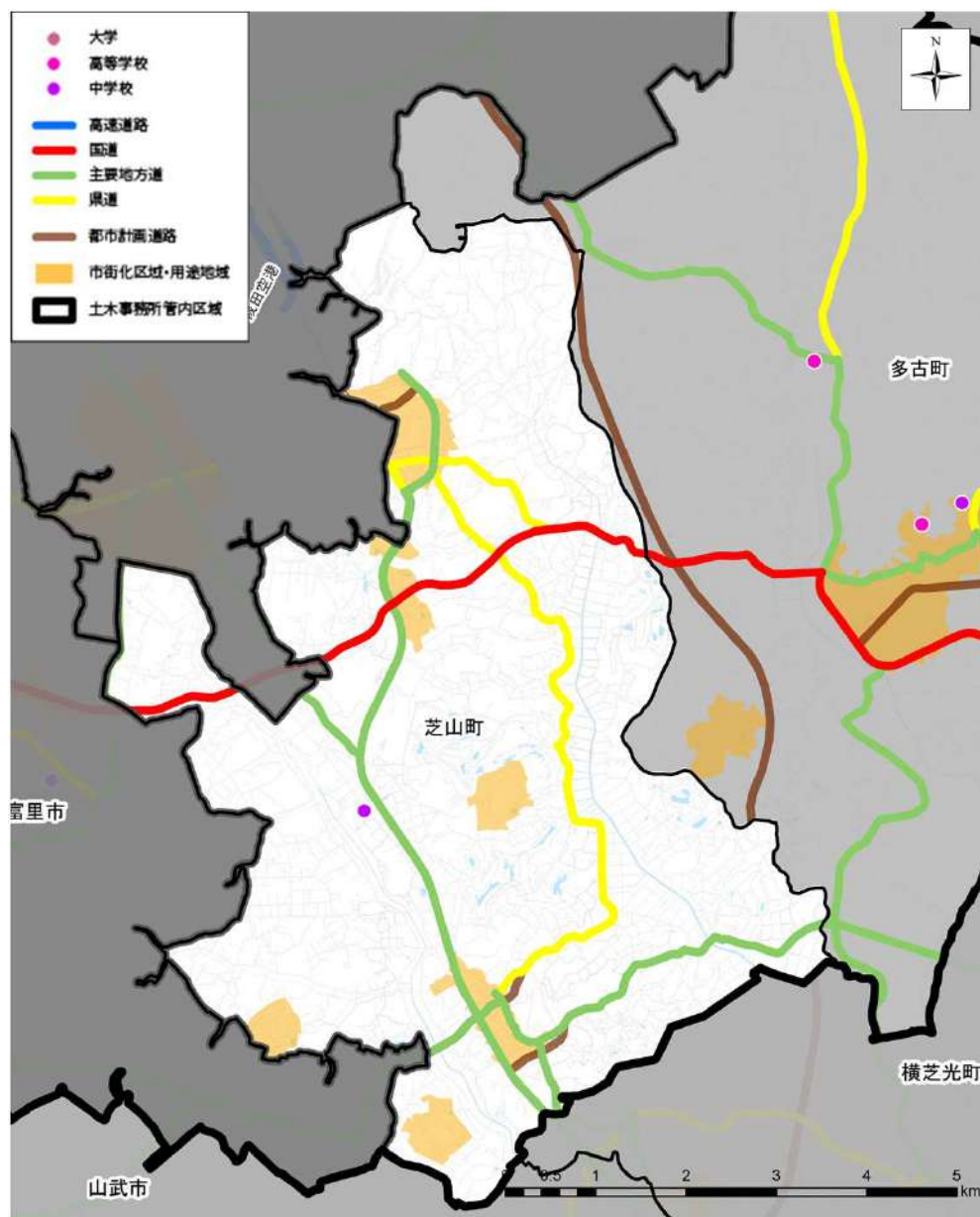
国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方

■ ネットワーク路線の選定における技術検討項目

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる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（①②④）
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の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）
- ③ 自転車通学路の対象路線（① ※実際の指定状況は網羅的な情報収集が困難であるため、中学校に隣接する幹線道路を整理）
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ 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

① 通学路としての安全性を確保すべき路線

■ 条件図 教育施設（中学・高校・大学）の分布



■ 通学路としての安全性を確保すべき路線

【選定方法】

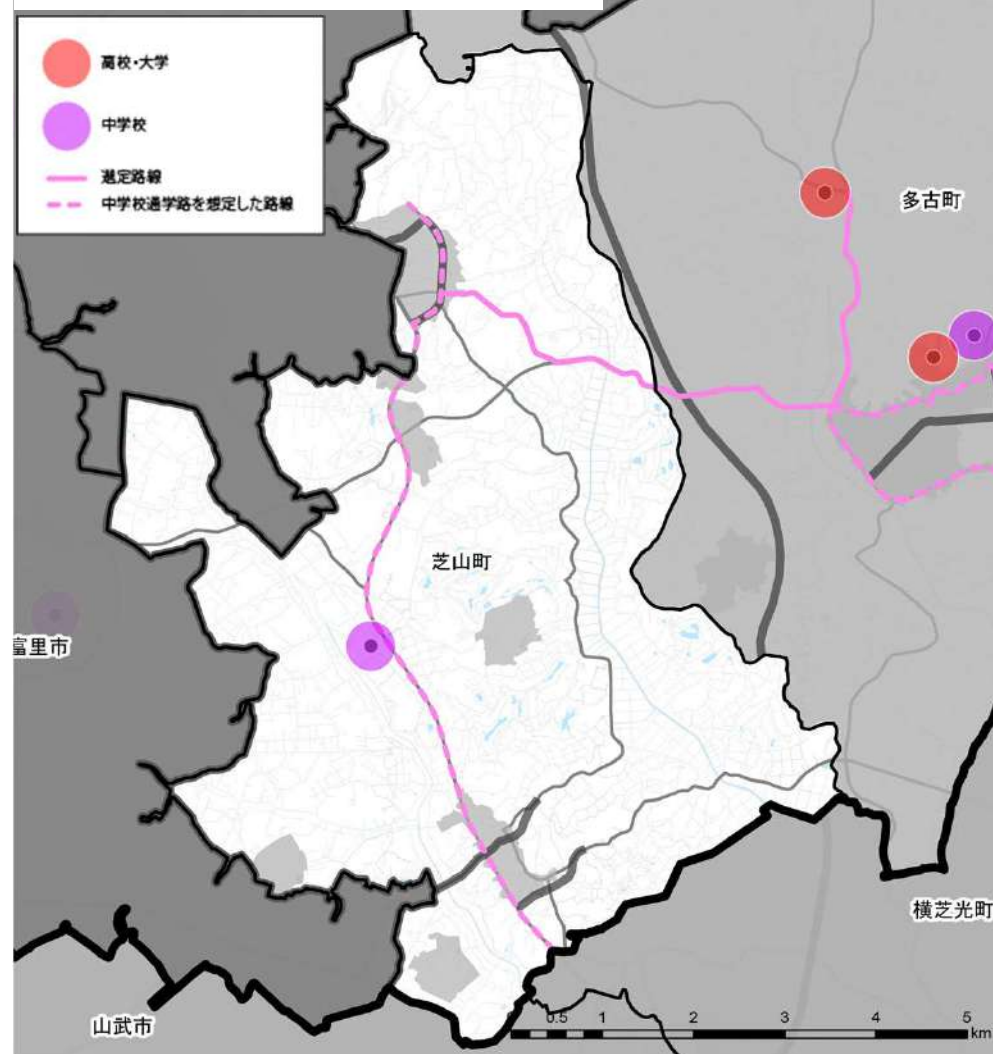
■ 中学校と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線

→ ① 中学校に最も隣接する幹線道路を選択。

② 住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。

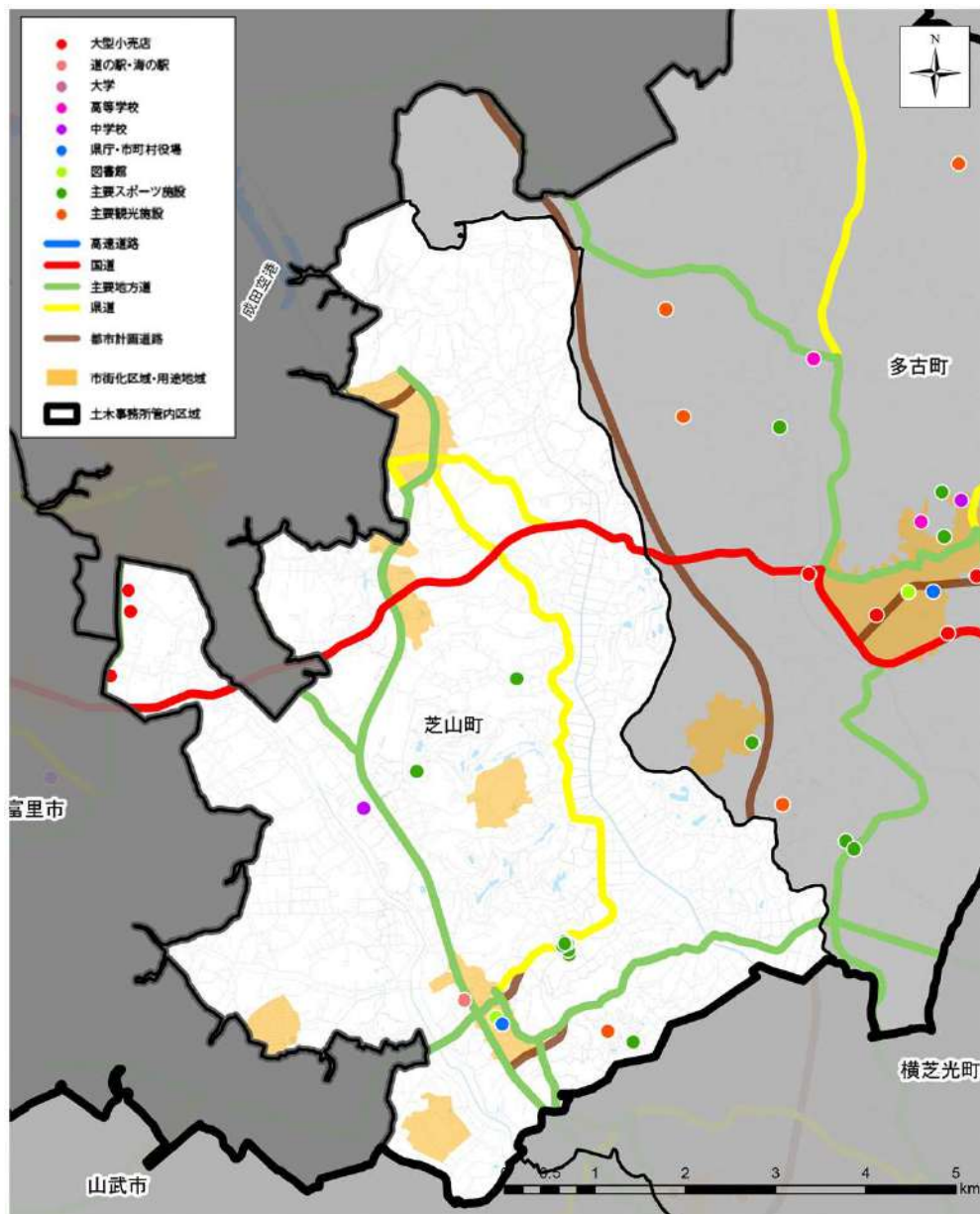
■ 高等学校、大学周辺から鉄道駅等を結ぶ路線

→ ③ 高等学校、大学から鉄道駅までの幹線道路を選択



②日常生活において安全性に配慮すべき路線

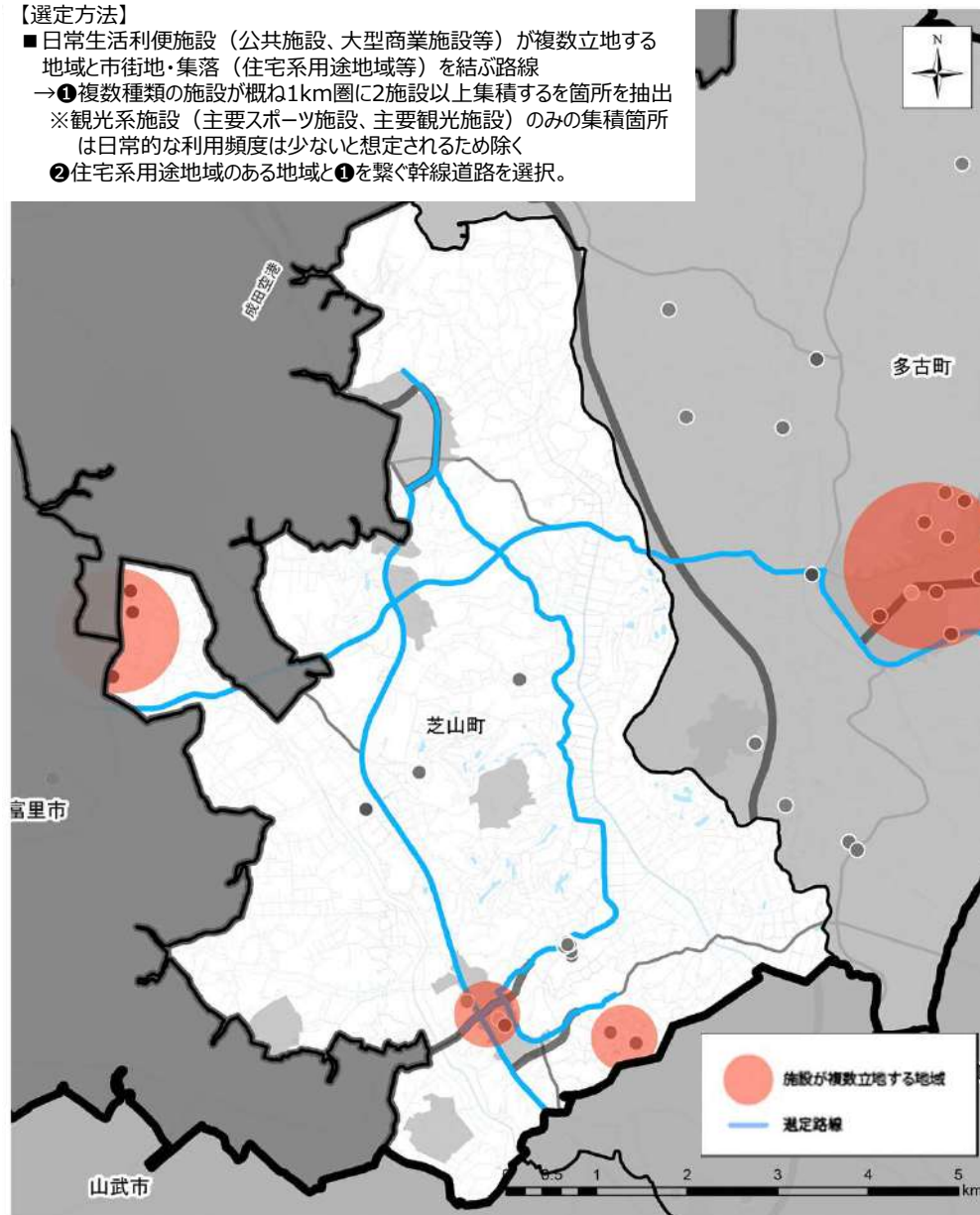
■施設の分布



■日常生活において安全性に配慮すべき路線

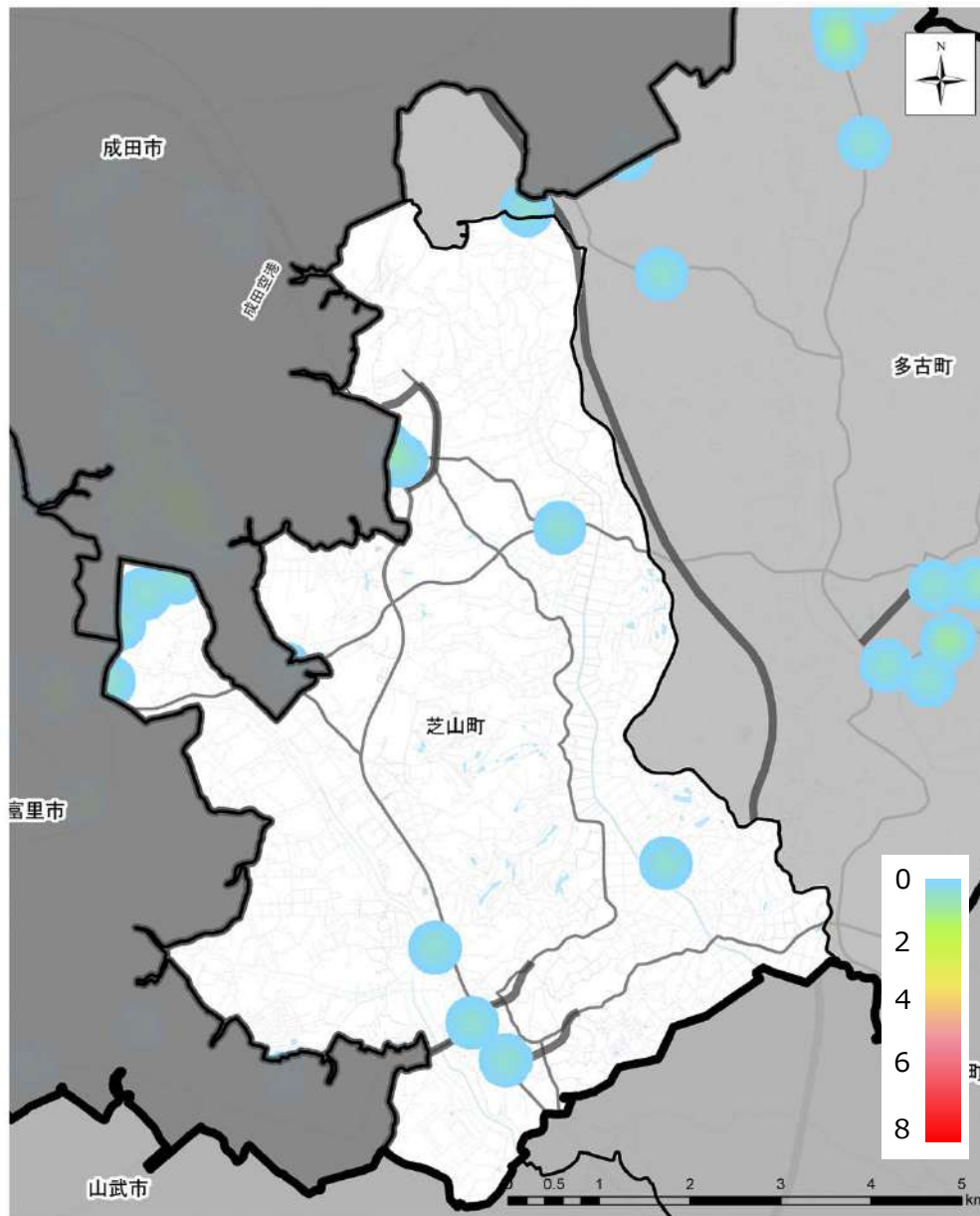
【選定方法】

- 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
- ①複数種類の施設が概ね1km圏に2施設以上集積する箇所を箇所を抽出
※観光系施設（主要スポーツ施設、主要観光施設）のみの集積箇所は日常的な利用頻度は少ないと想定されるため除く
- ②住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。



③自転車の事故抑制に対応すべき路線

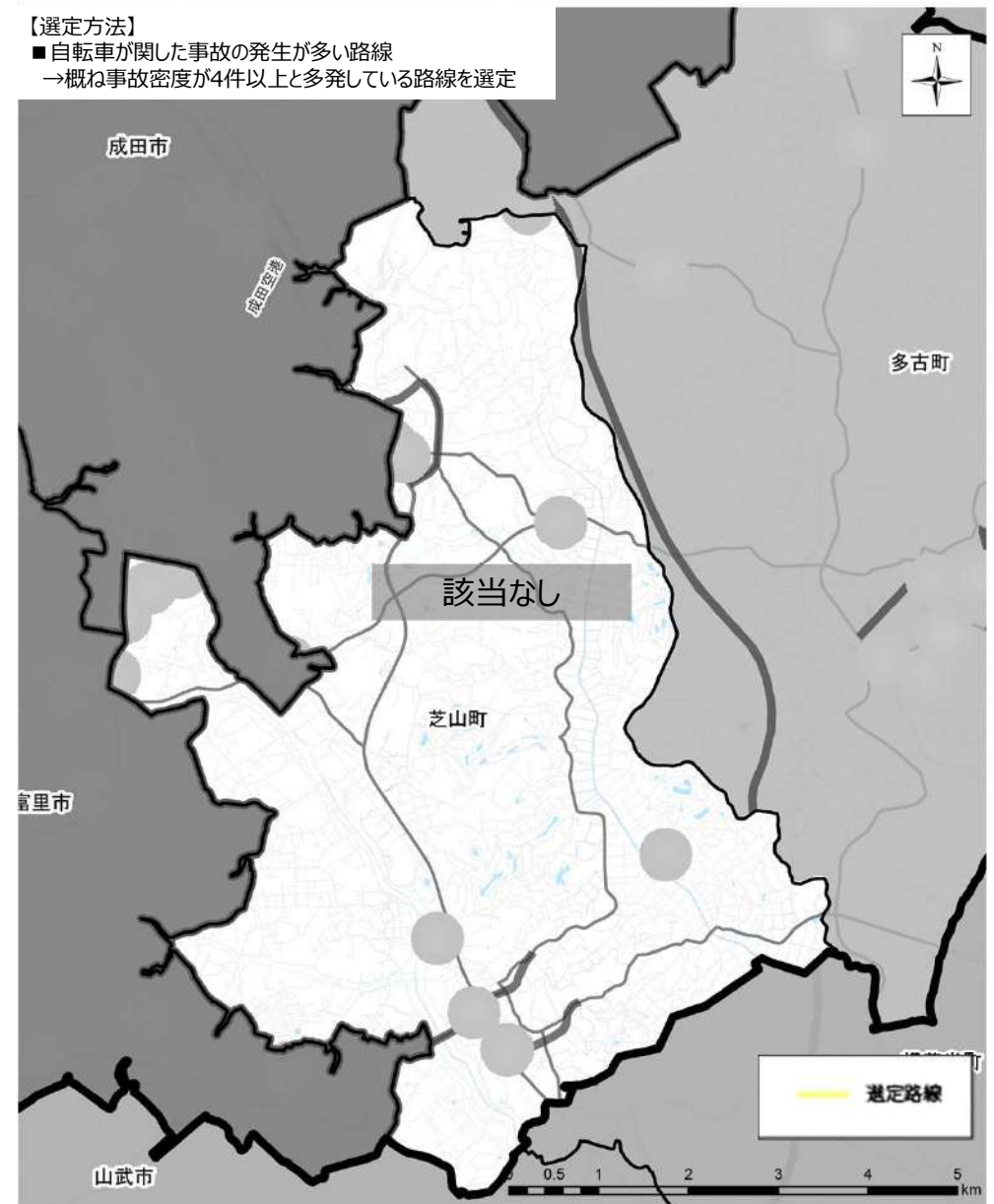
■ H23～R2自転車に関する事故発生状況



■ 自転車に関した事故の発生が多い路線

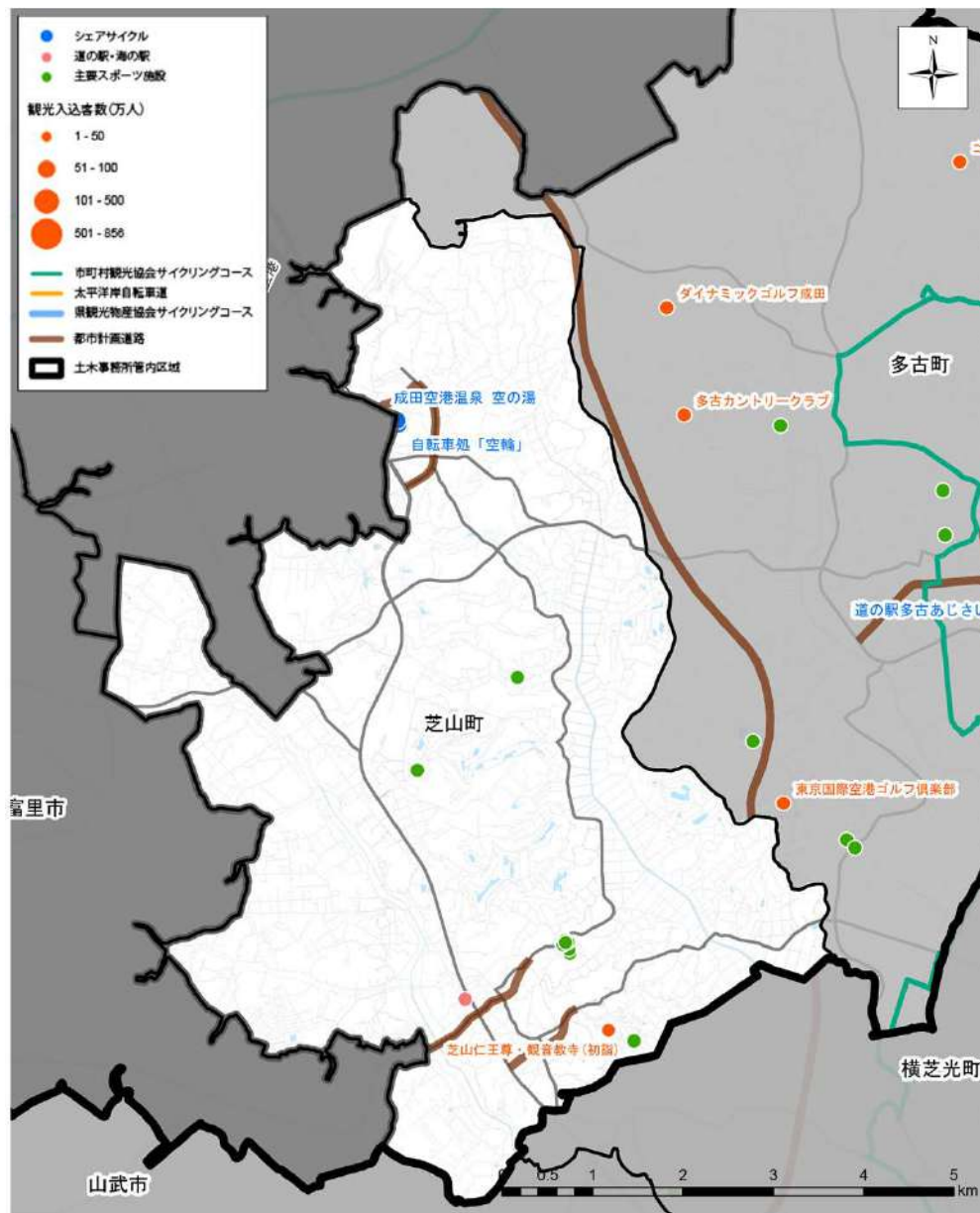
【選定方法】

- 自転車に関した事故の発生が多い路線
→ 概ね事故密度が4件以上と多発している路線を選定



④ 観光・交流の促進に資する路線

■ 観光・交流施設



■ 観光・交流の促進に資する路線

【選定方法】

■ 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 指定ルートを選定

■ シェアサイクル、レンタサイクル施設周辺の路線

→ ② 施設と①を結ぶ幹線道路を選定

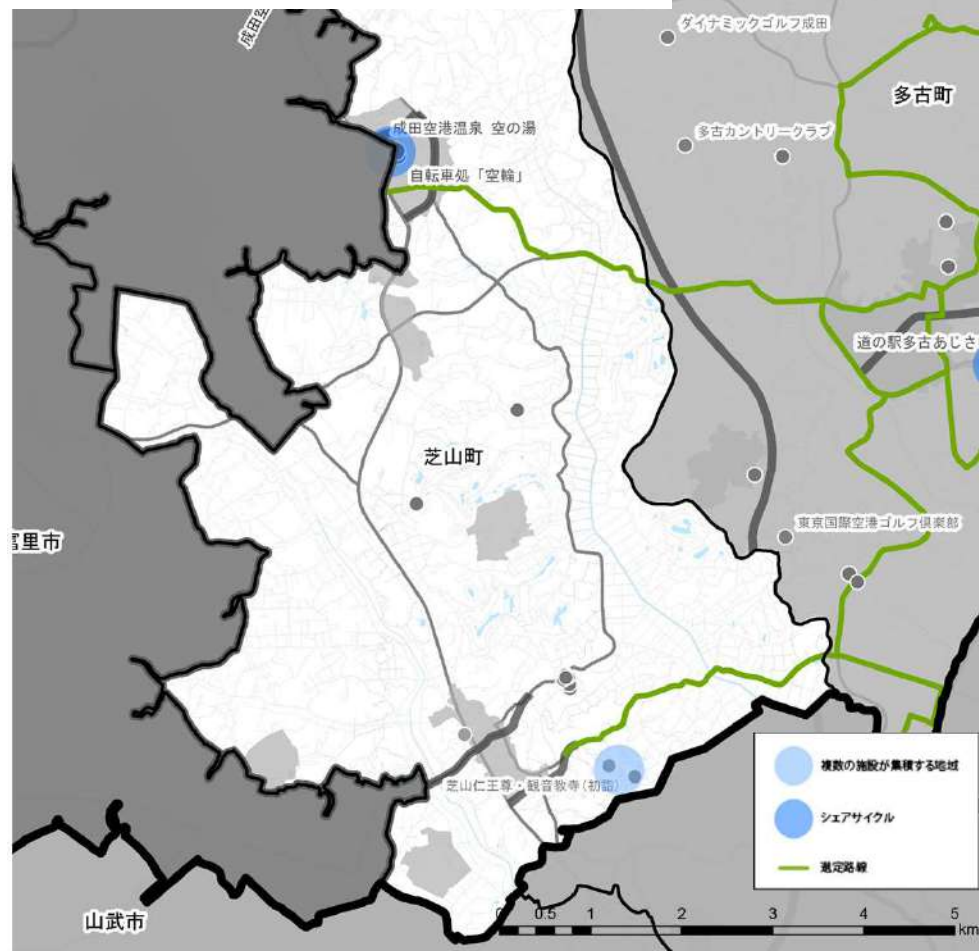
■ 文化交流施設、主要観光施設、道の駅等の施設周辺の主要路線

→ ③ 概ね1km圏に2施設以上集積する箇所を抽出

(スポーツ施設のみは除く)

→ ④ 観光入込客数が50万人以上の観光施設を抽出

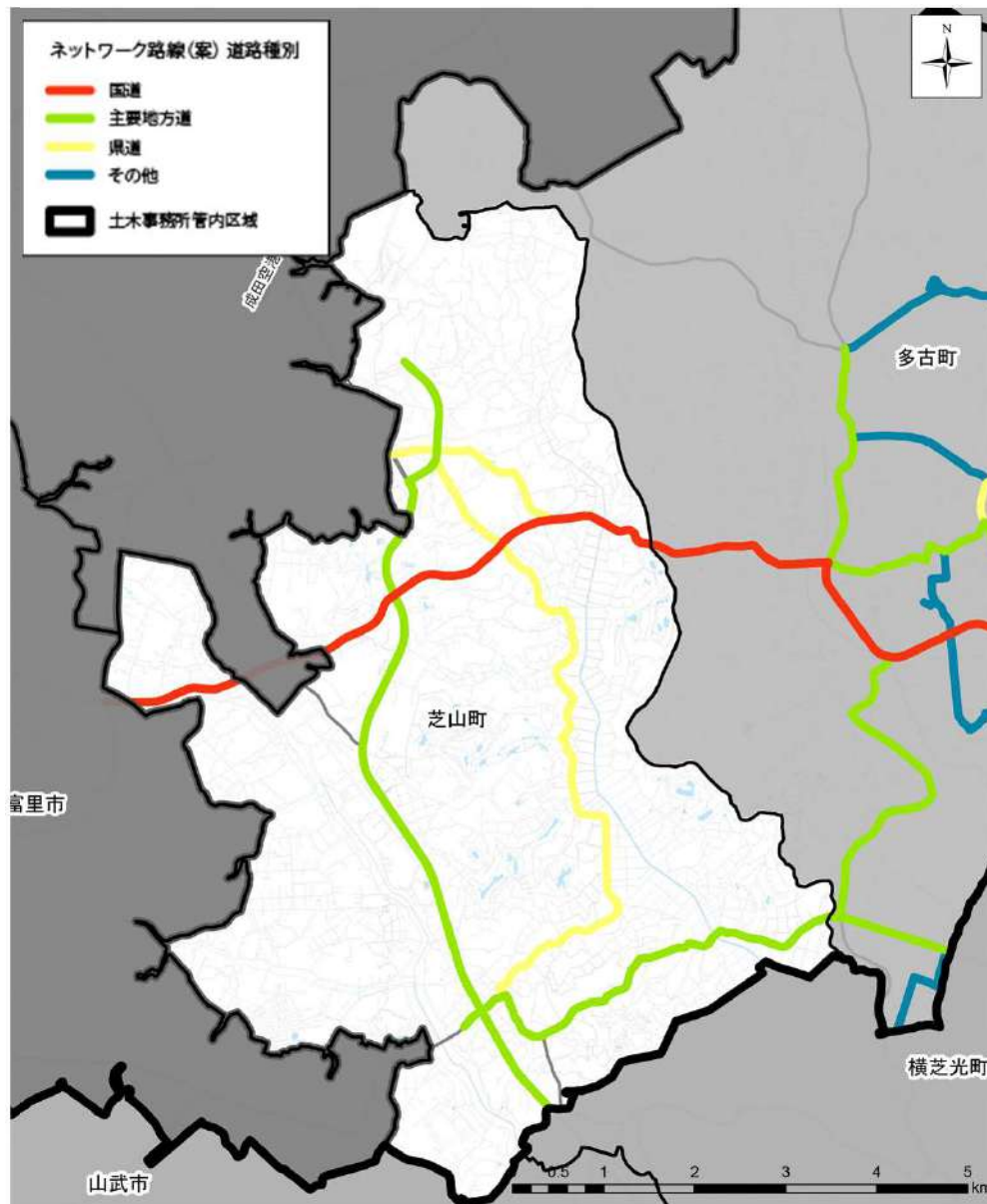
→ ③④と①②を繋ぐ幹線道路を選択。



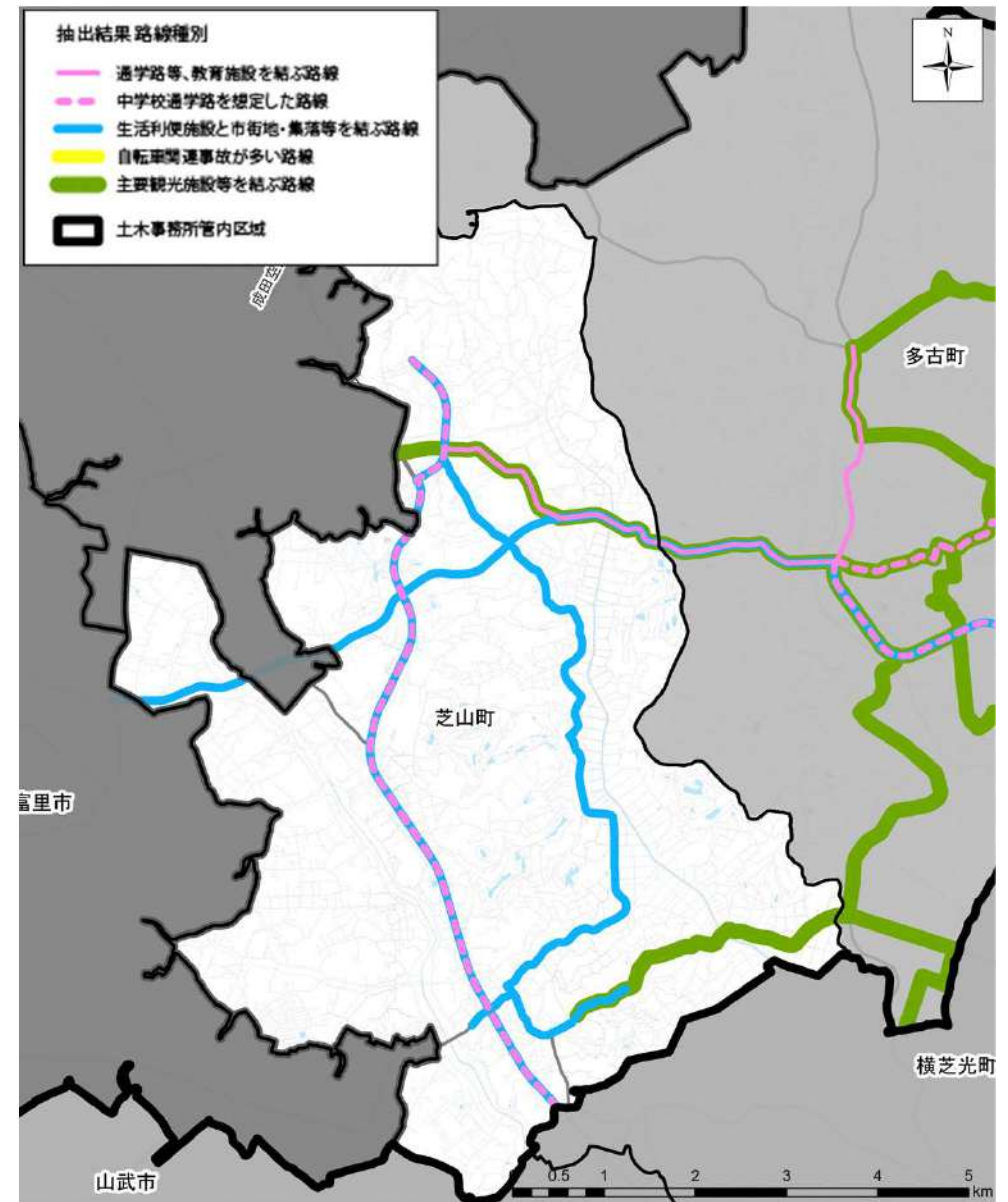
■自転車ネットワーク路線

※①～④で抽出した路線に対し、ネットワーク路線を設定

■ネットワーク路線



■条件 (①～④) による抽出結果



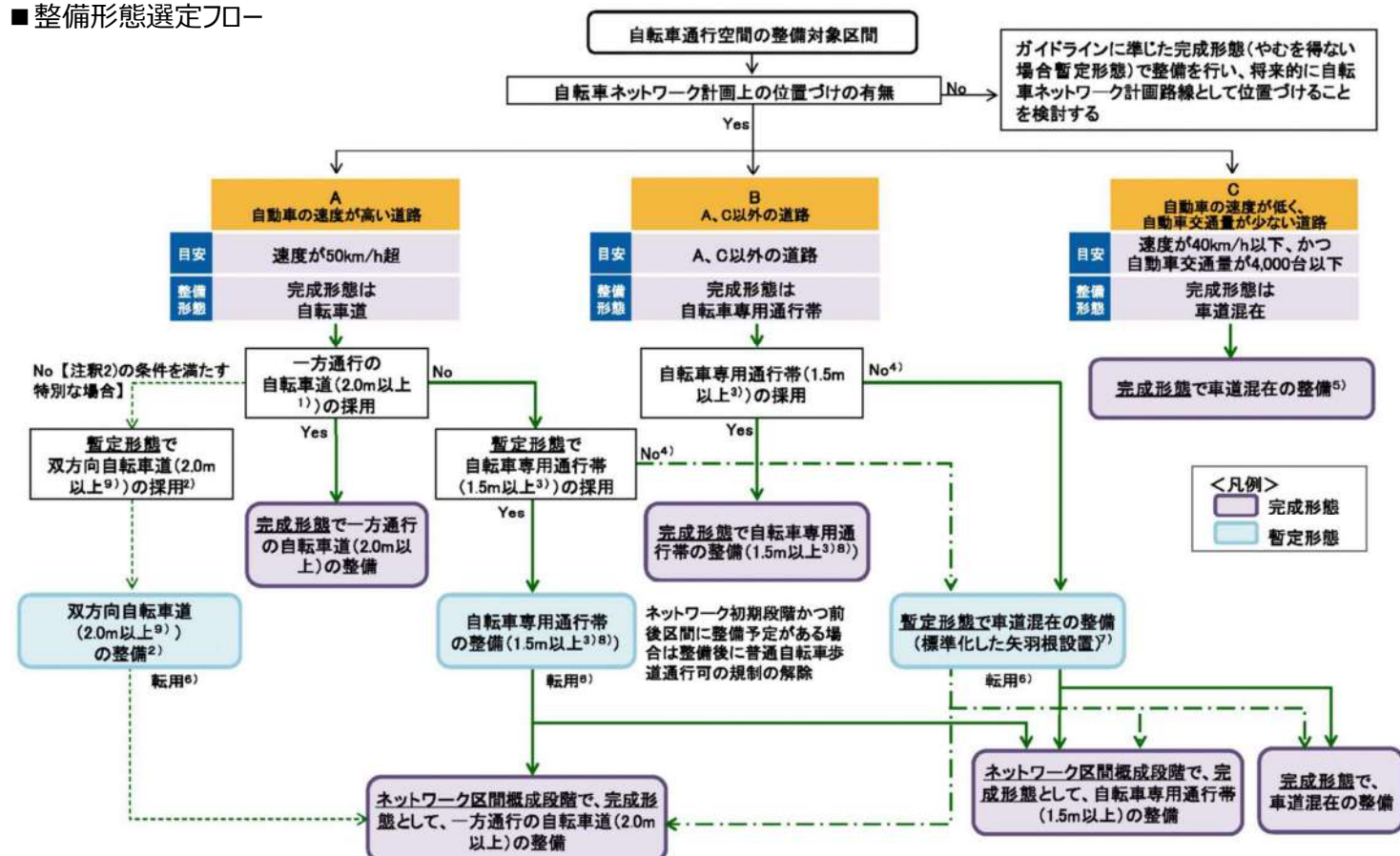
- 暫定形態を含めて、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）に基づき、整備形態を検討する
- 整備形態は、交通状況を踏まえて、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3形態から選定する

■ 整備形態のイメージ

整備形態	整備イメージ	事例
自転車道		
自転車専用通行帯		
車道混在	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策	

- 整備形態は規制速度や交通量、現況の幅員構成、道路空間再配分後の幅員構成から下図の整備形態選定フローに従い、選定する
- 完成形態にあたっては、道路拡幅の可能性も考慮し、規制速度と交通量で整備形態を選定した
- なお、道路空間再配分は、①現況の歩道と路肩幅員を道路構造令の標準値で再配分した場合と②現況の道路の全幅を道路構造令の標準値で再配分した場合の2パターンを想定し、空間再配分を行った

■ 整備形態選定フロー

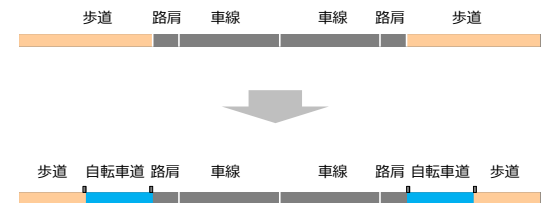


- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差ししないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部にお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、かつ車道を通行す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。

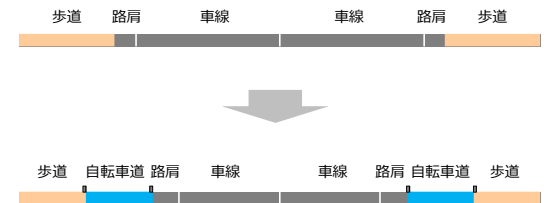
※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐車禁止の規制を実施するものとする。

■ 道路空間再配分のイメージ

- ① 現況の歩道と路肩幅員を道路構造令の標準値で再配分した場合



- ② 現況の道路の全幅を道路構造令の標準値で再配分した場合



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)

■自転車ネットワーク路線一覧と整備形態（案）

No.	種別	路線名	延長	全幅	車道幅員			歩道	整備形態		備考
			(km)		車道	路肩			暫定	完成	
1	国道	296号	5.5	13.1	10.4	8.4	2	2.7	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態：道路拡幅の必要あり
2	県道	八日市場佐倉線	2.2	7.2	7.2	5.5	1.7	0	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態：道路拡幅の必要あり
3	県道	大里小池線	7.9	8.1	8.1	5.5	2.6	0	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態：道路拡幅の必要あり
4	主要地方道	八日市場八街線	5.0	6.4	6.4	5.4	1	0	車道混在	自転車専用通行帯	完成形態：道路拡幅の必要あり
5	主要地方道	成田松尾線	9.1	15	9	7.8	1.2	6	車道混在	自転車道	完成形態：道路拡幅の必要あり

※整備形態（完成）は、以下の規制速度と交通量を使用して選定

【交通量】

国道、県道、主要地方道：全国道路・街路交通情勢調査（H27）の24時間交通量

2車線以上の市道：千葉県一般県道24時間交通量（全国道路・街路交通情勢調査（H27））の平均

1車線の市道：3種5級、4種4級の計画交通量（道路構造令）

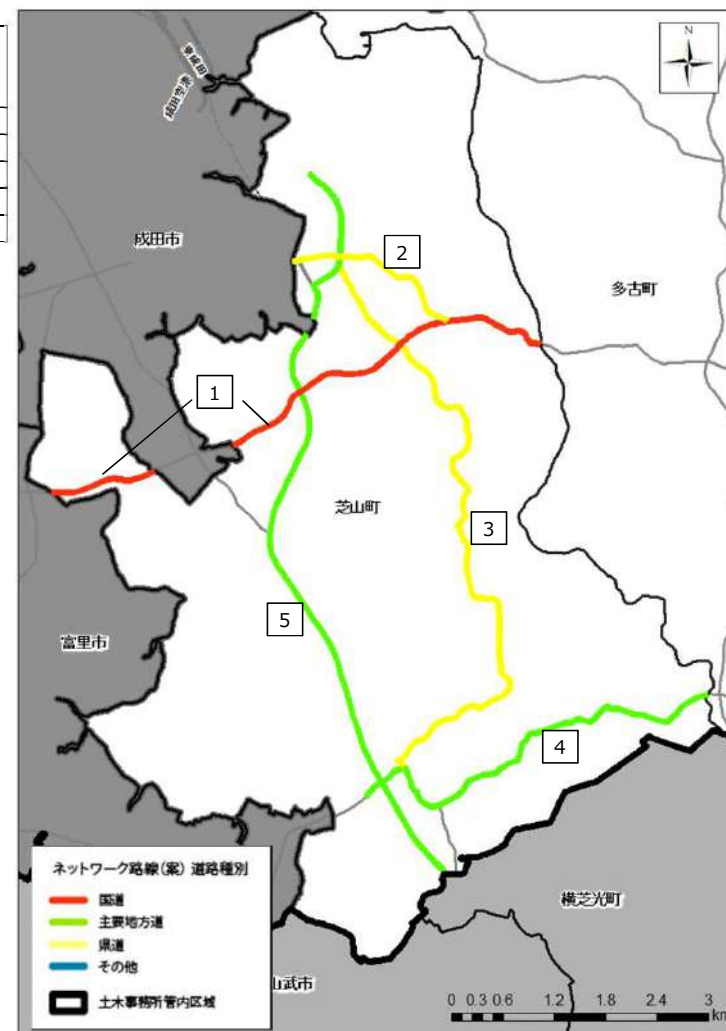
【規制速度】

国道、県道、主要地方道：全国道路・街路交通情勢調査（H27）の指定最高速度

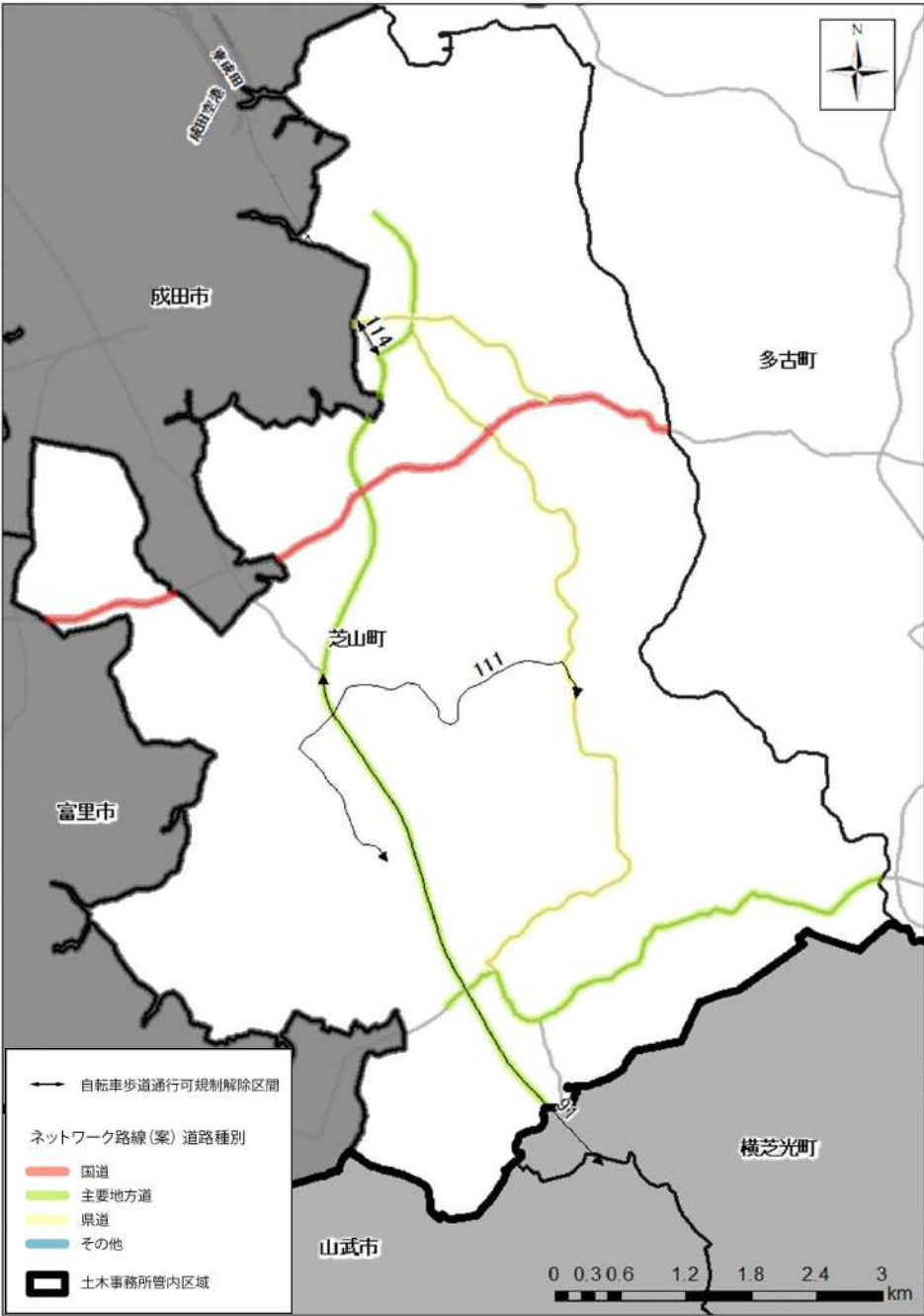
市道：最高速度標識記載の速度または、道路構造令規定の設計速度の最大値

※整備形態（完成）は道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討し、関係者と協議調整を図ったうえで決定する

■自転車ネットワーク路線No.



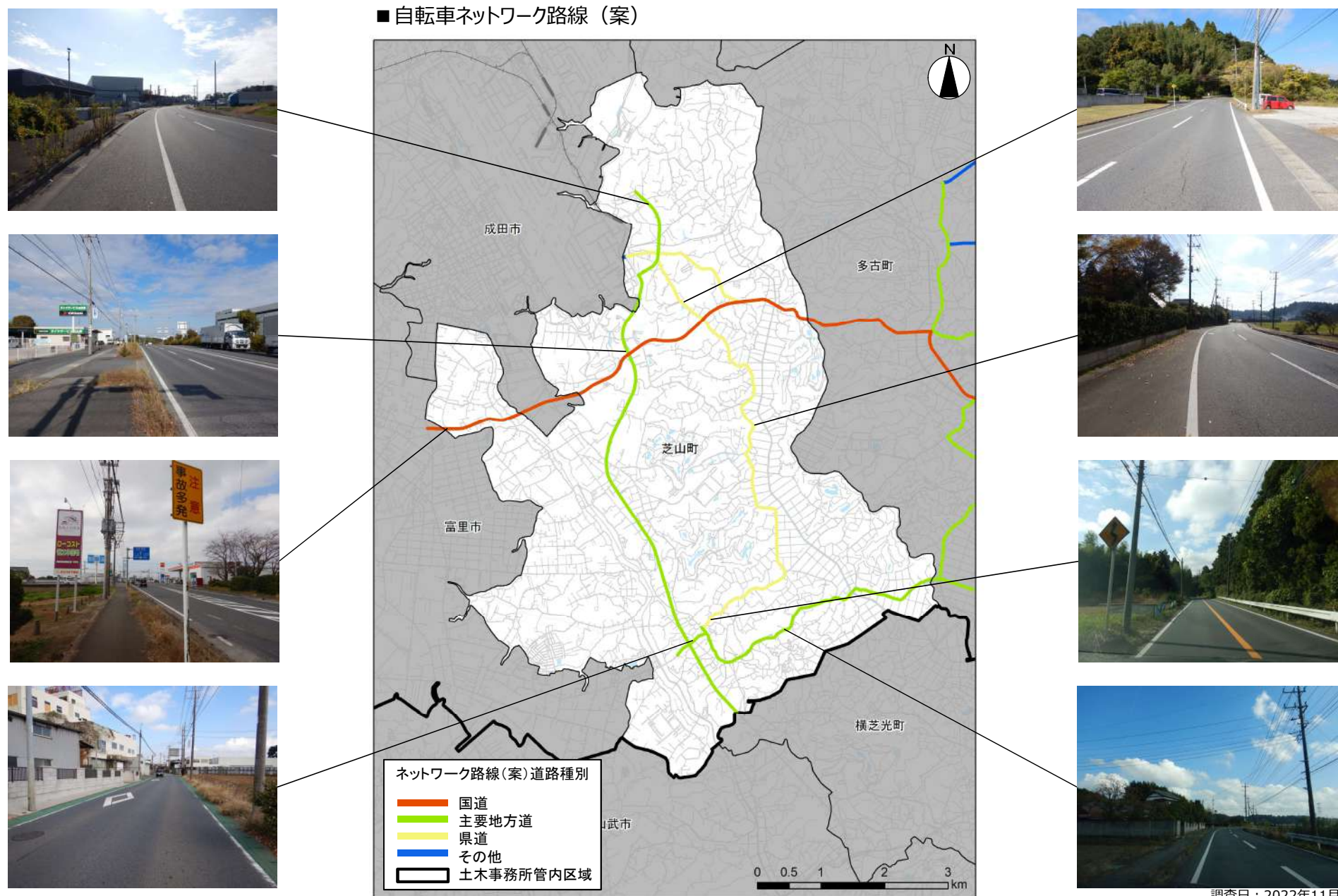
■自転車歩道通行可規制解除箇所



No (連番)	警察署	路線	場所(始点)	場所(終点)	延長	指定(片・両側)
91	山武	主要地方道成 田松尾線	山武郡横芝光町中台1504番地1	山武郡芝山町山田1708番地37	4,460	両側
111	山武	町道	山武郡芝山町高田2番地	山武郡芝山町山田342番地1	5,100	片側
114	山武	主地道成田松 尾線	山武郡芝山町大里57番地10	山武郡芝山町大里18番地52	360	両側

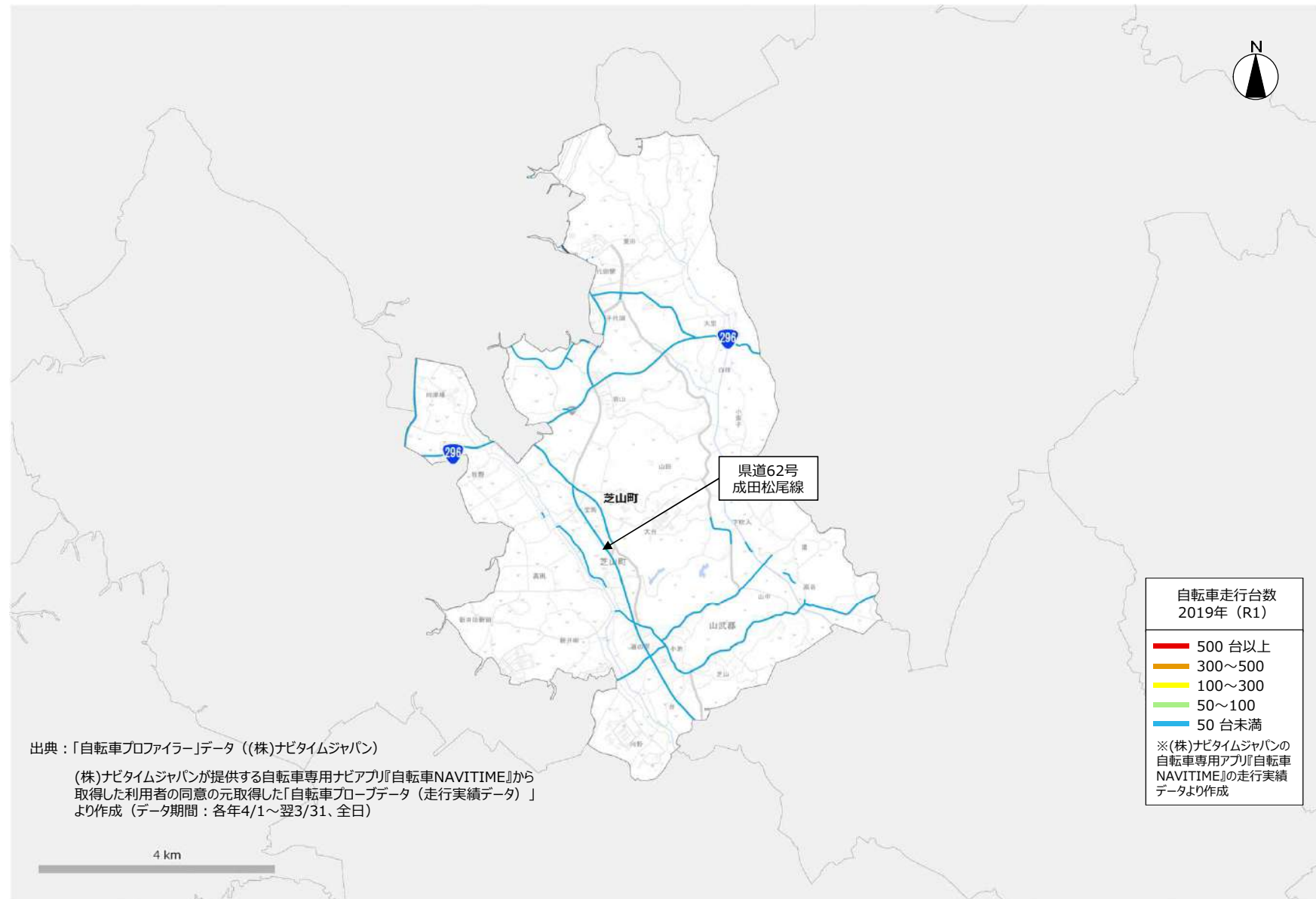
※令和4年8月31日付けで千葉県警察本部交通規制課課長発事務連絡「良好な自転車交通秩序の実現に向けた自転車通行環境整備の推進について」を受け開示された各警察署の自歩可規制解除区間一覧表（R4.10時点）をもとに整理

- ネットワーク路線の選定を行うにあたり、現地踏査を行った。
- 芝山町における代表的な箇所を示す。



- 2019年の芝山町の自転車走行台数の分布は、全体的に500台未満で特に自転車利用が多い区間はみられない

■ 芝山町の自転車走行台数【2019年】

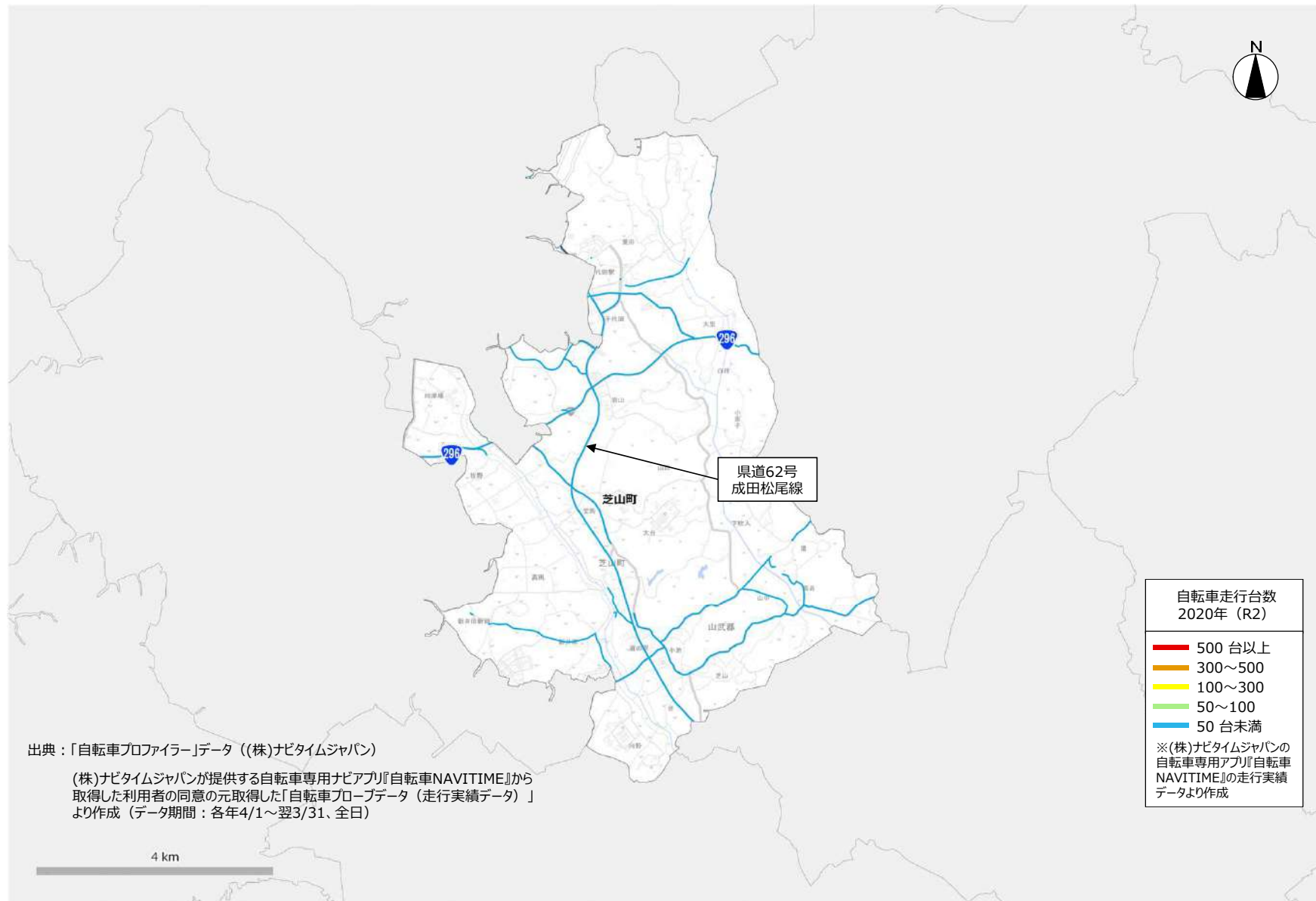


6.成田地域

1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

- 2020年の芝山町の自転車走行台数の分布は、全体的に500台未満で特に自転車利用が多い区間はみられない

■ 芝山町の自転車走行台数【2020年】

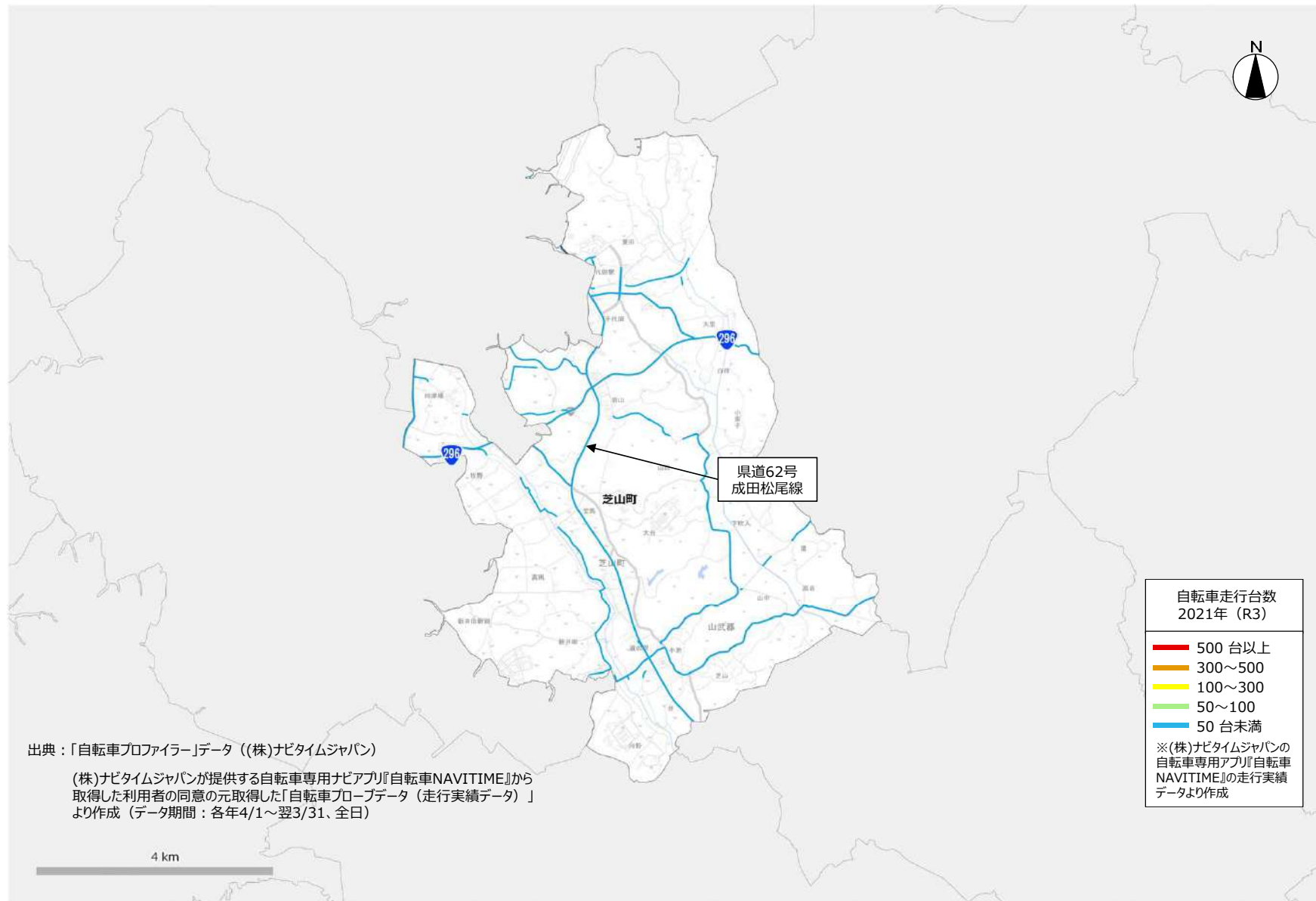


6.成田地域

1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

- 2021年の芝山町の自転車走行台数の分布は、全体的に500台未満で特に自転車利用が多い区間はみられない

■ 芝山町の自転車走行台数【2021年】

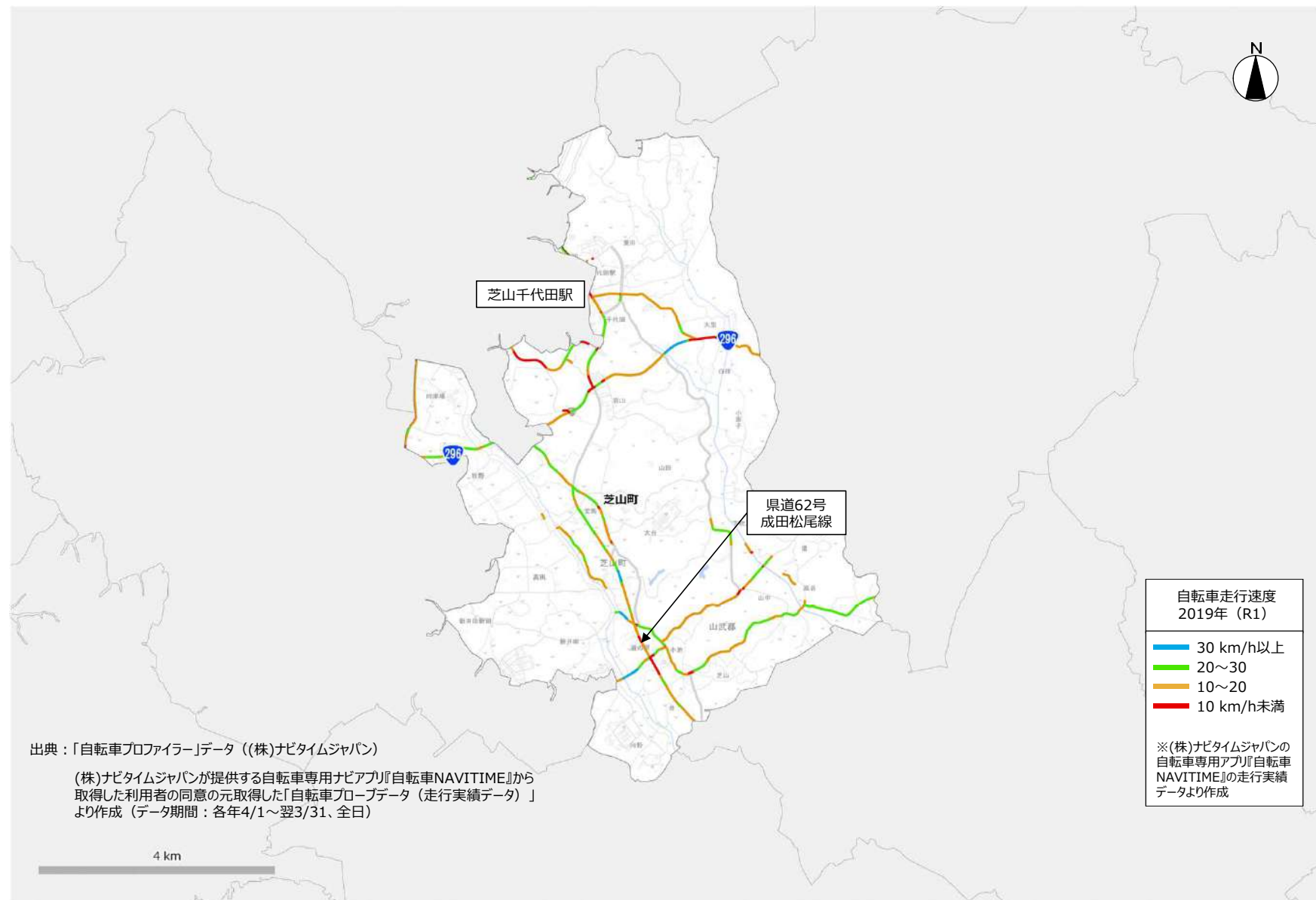


6.成田地域

1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

- 2019年の芝山町の自転車走行速度は、芝山千代田駅周辺や国道296号、県道62号（成田松尾線）などの幹線道路の一部で速度が低下

■ 芝山町の自転車走行速度【2019年】



6.成田地域	
1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

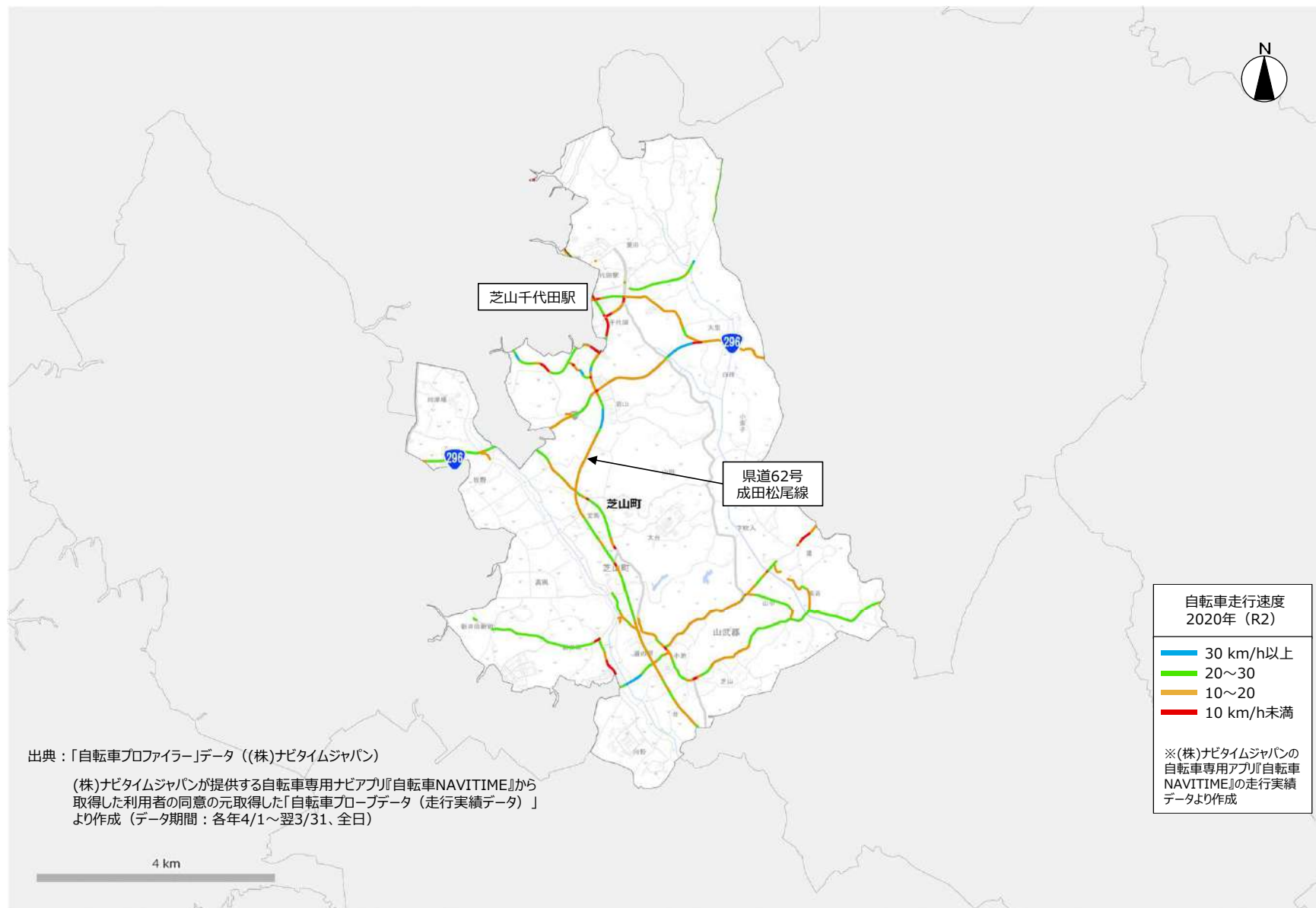
自転車走行速度
2019年（R1）

- 30 km/h以上
- 20～30
- 10～20
- 10 km/h未満

※(株)ナビタイムジャパンの
自転車専用アプリ「自転車
NAVITIME」の走行実績
データより作成

- 2020年の芝山町の自転車走行速度は、芝山千代田駅周辺や国道296号、県道62号（成田松尾線）などの幹線道路の一部で速度が低下

■ 芝山町の自転車走行速度【2020年】



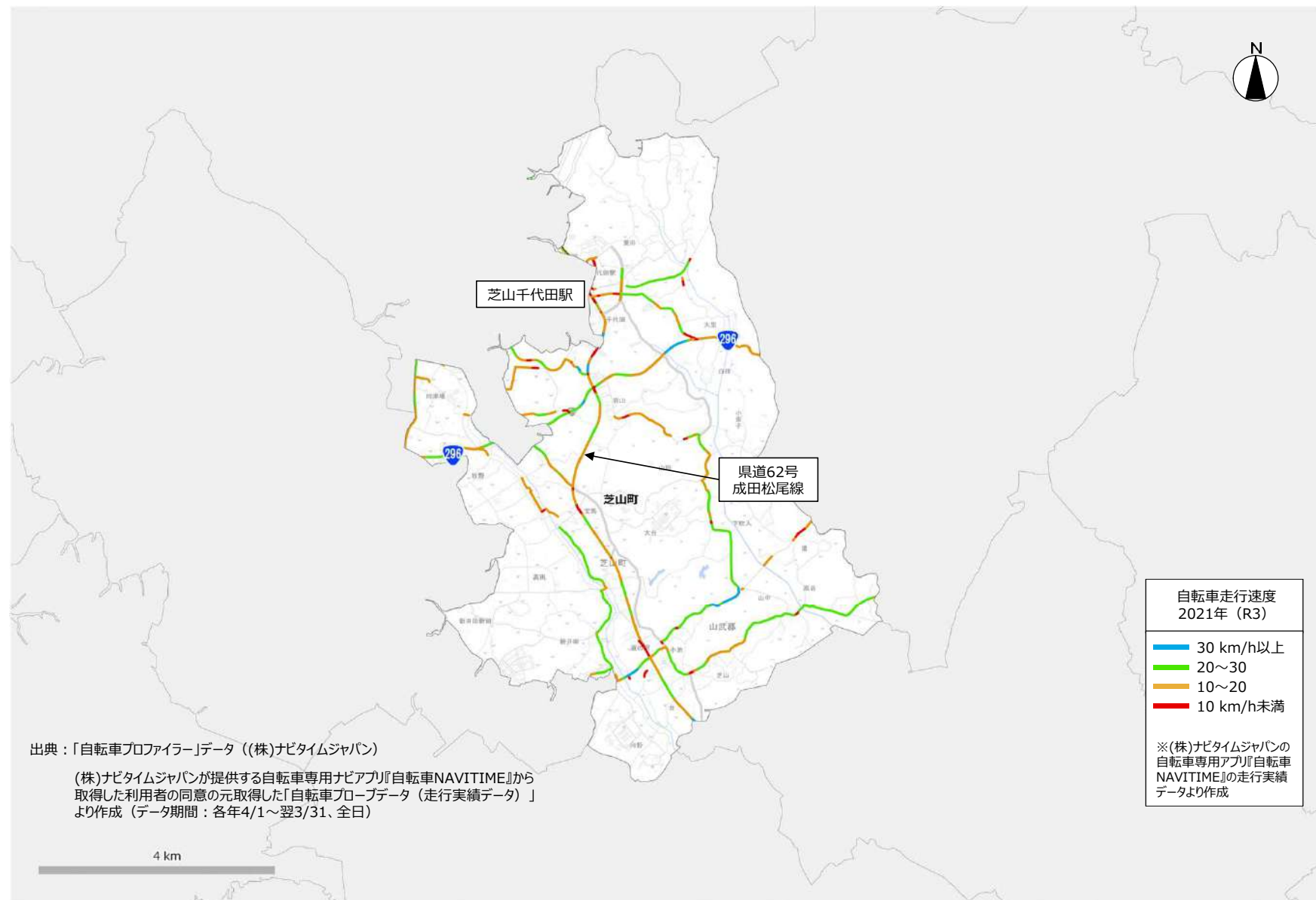
6.成田地域	
1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

自転車走行速度 2020年（R2）
30 km/h以上
20～30
10～20
10 km/h未満

※(株)ナビタイムジャパンの
 自転車専用アプリ「自転車
 NAVITIME」の走行実績
 データより作成

- 2021年の芝山町の自転車走行速度は、芝山千代田駅周辺や国道296号、県道62号（成田松尾線）などの幹線道路の一部で速度が低下

■ 芝山町の自転車走行速度【2021年】



6.成田地域	
1	成田市
2	富里市
3	多古町
4	芝山町

自転車走行速度
2021年（R3）

- 30 km/h以上
- 20～30
- 10～20
- 10 km/h未満

※(株)ナビタイムジャパンの
自転車専用アプリ「自転車
NAVITIME」の走行実績
データより作成