

多古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. 多古町内の自転車走行状況（自転車ビッグデータ分析）	31

1. 計画策定の背景・目的

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。

■多古町の現状

多古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2.2%となっております。

その一方で、多古町には、国道296号沿線等に大型小売店舗が立地し、歴史のある神社仏閣も多く、道の駅「多古あじさい館」ではレンタサイクル事業を展開していることから、レジャーを目的とした自転車利用も期待されています。

多古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年から令和2年にかけて4～16%とばらつきがあり、自転車が安全に走行できる環境が必要です。

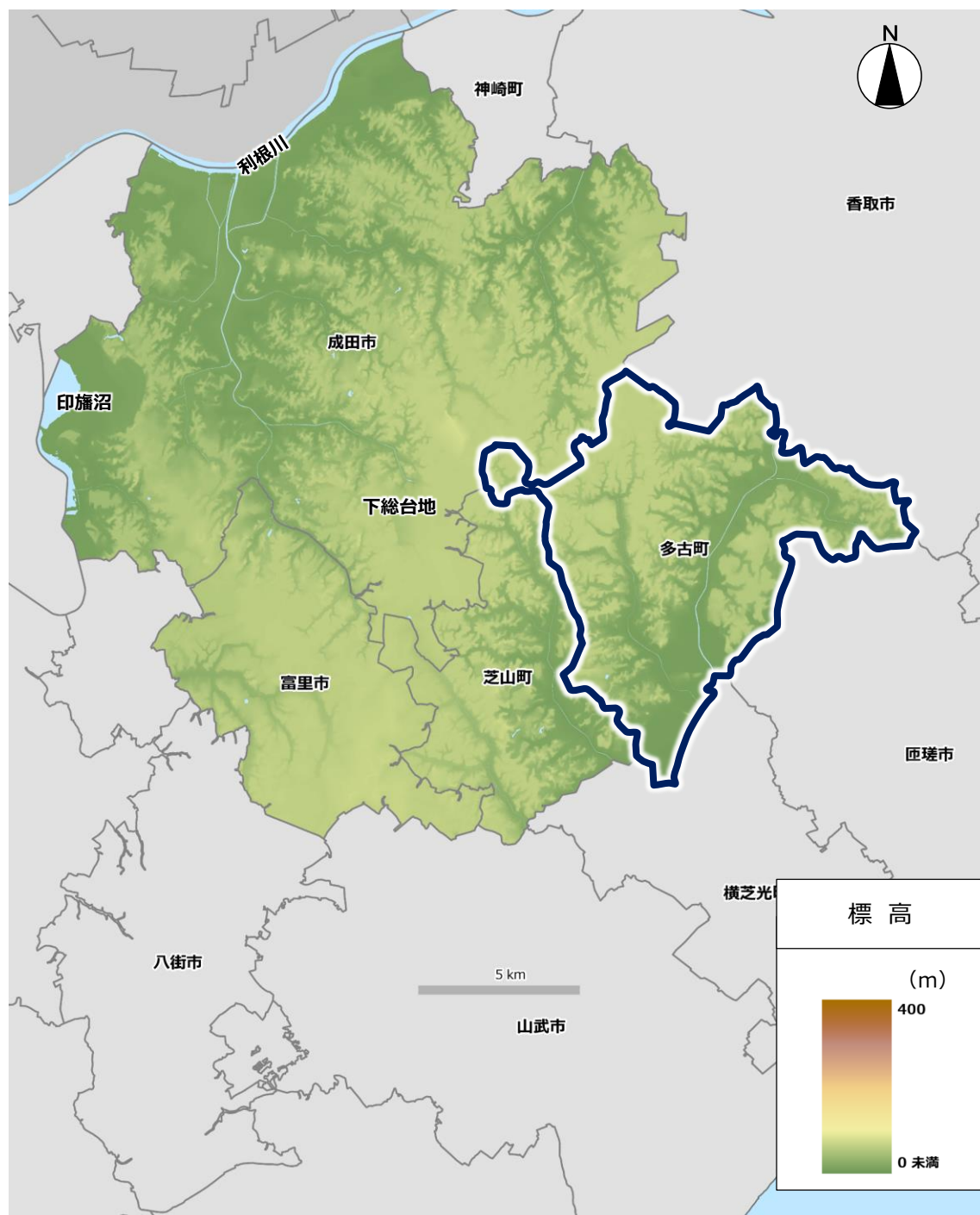
また、多古町西部には幹線道路にも土砂災害警戒区域等が多数指定されていたり、平野部では洪水浸水が想定されており、自転車利用時に巻き込まれる災害に対して、迅速に避難できる案内が必要です。

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」を策定します。

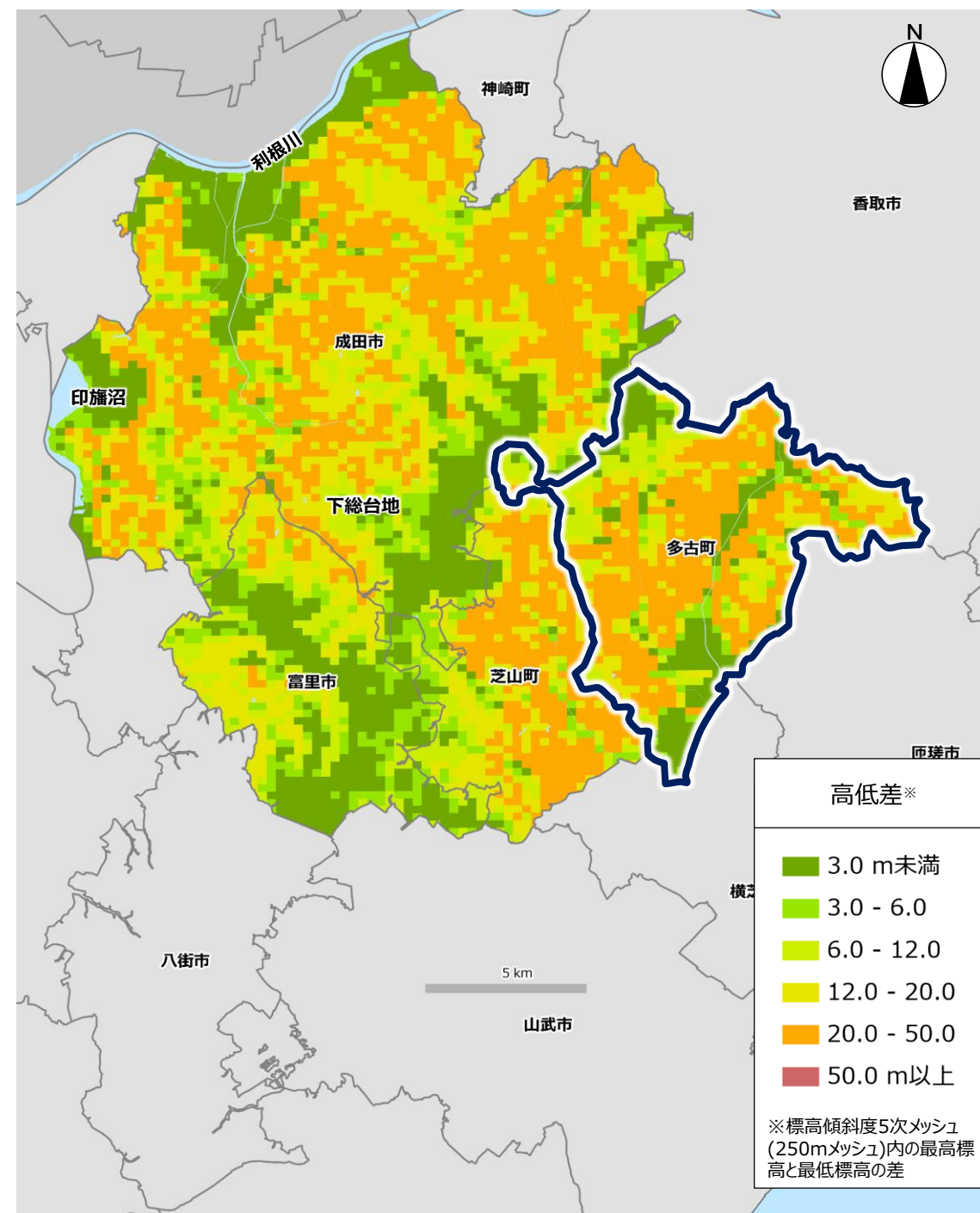
- 成田地域および多古町の4市町の地形は、全体的に丘陵部が多く、下総台地や成田市北部から利根川にかけて平地が広がり、高低差が小さい
- 多古町は、町内エリア全体で丘陵部が多いが、南部では高低差が小さい

■ 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）

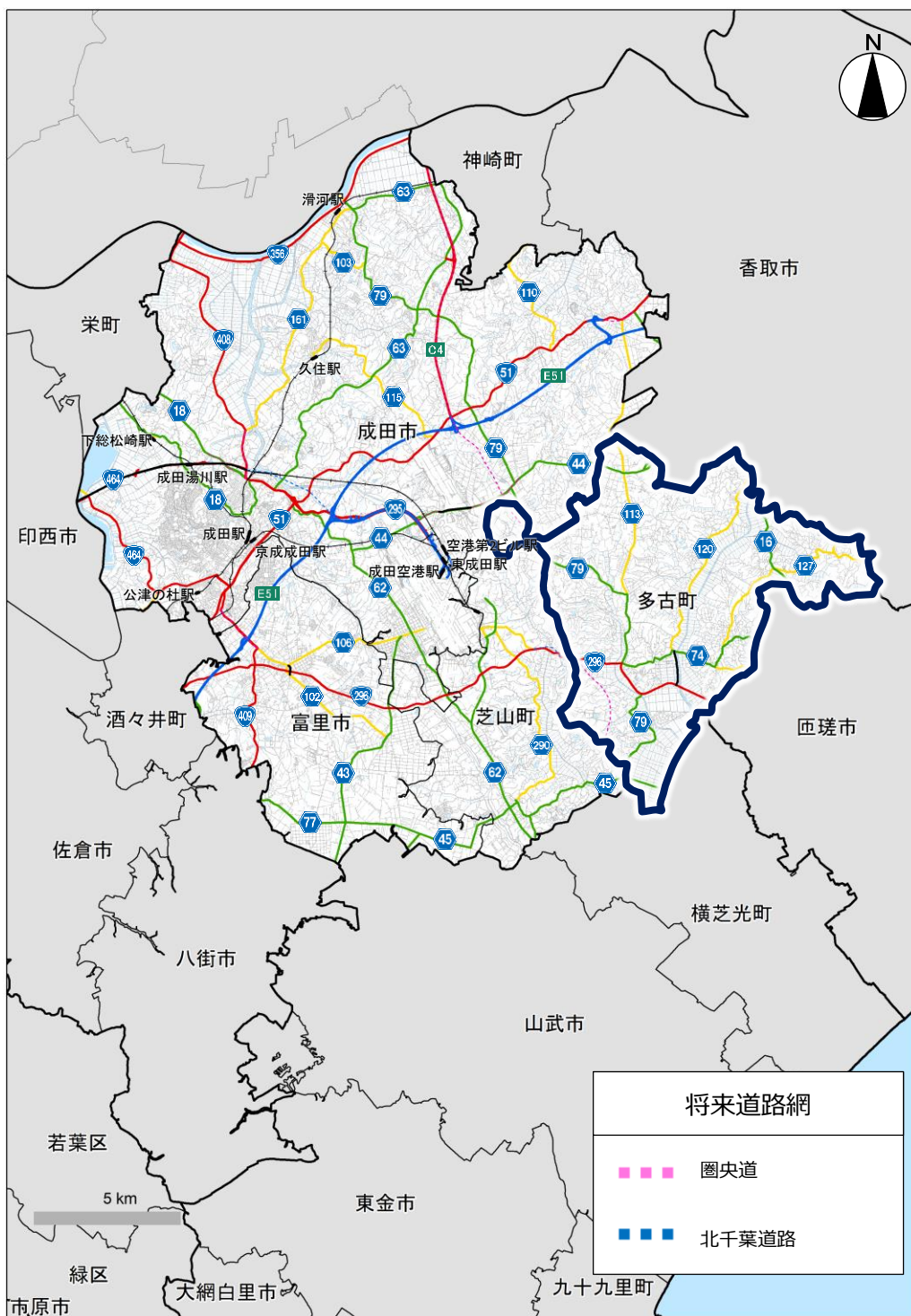


出典：国土地理院 国土数値地図情報標高・傾斜度5次メッシュデータ（250mメッシュ）

2. 自転車を取り巻く環境 (1) 成田地域および多古町の地域特性 ② 走行空間

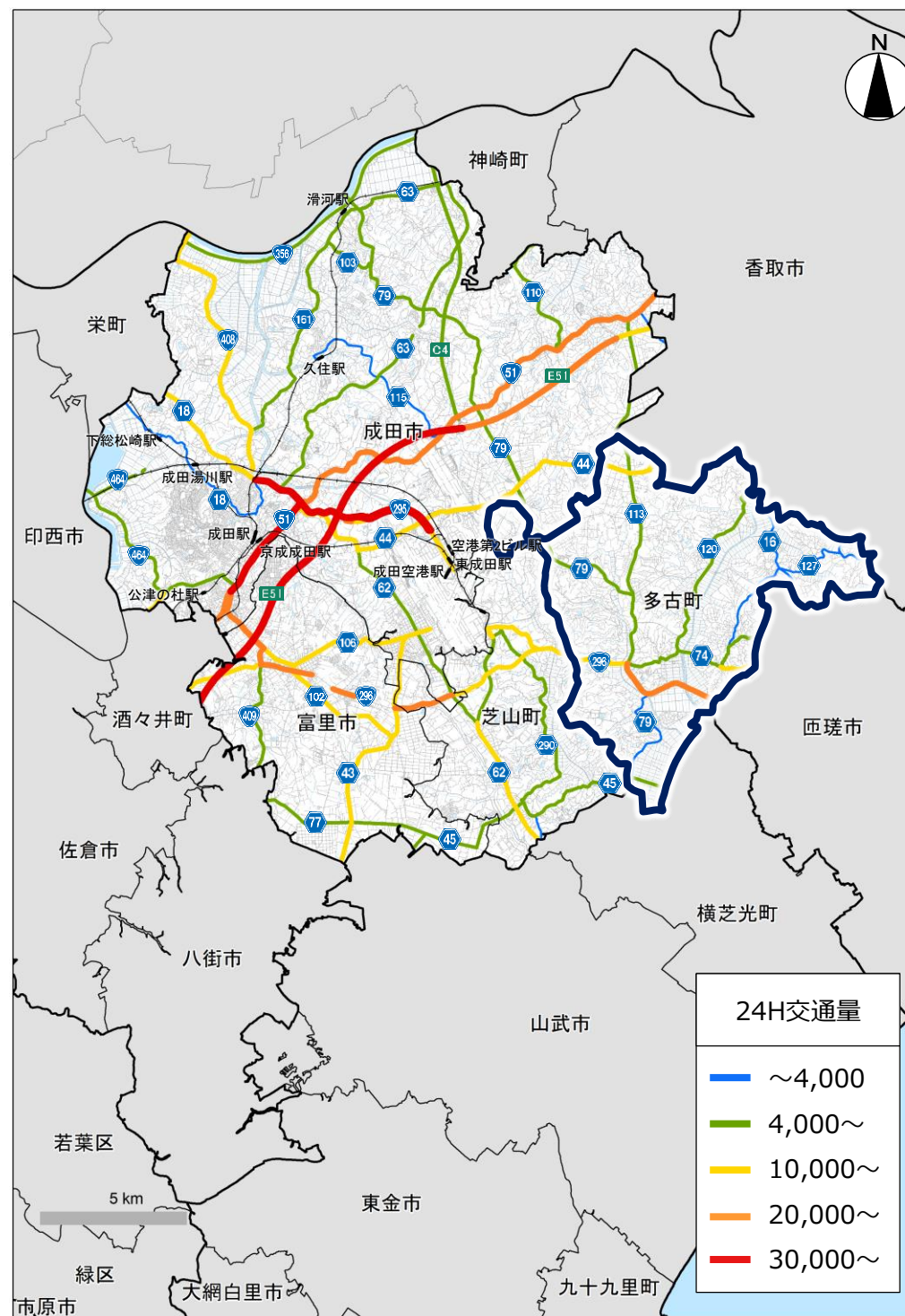
- 成田地域では圏央道や北千葉道路が開通予定
- 成田空港につながる東関東自動車道、また並行する国道51号の交通量が多い(2~3万台/日)傾向にある
- 多古町内では東西の骨格を担う国道296号に自動車が集まっている(1万台/日~3万台/日)

■ 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)

2. 自転車を取り巻く環境 (1) 成田地域および多古町の地域特性 ② 走行空間

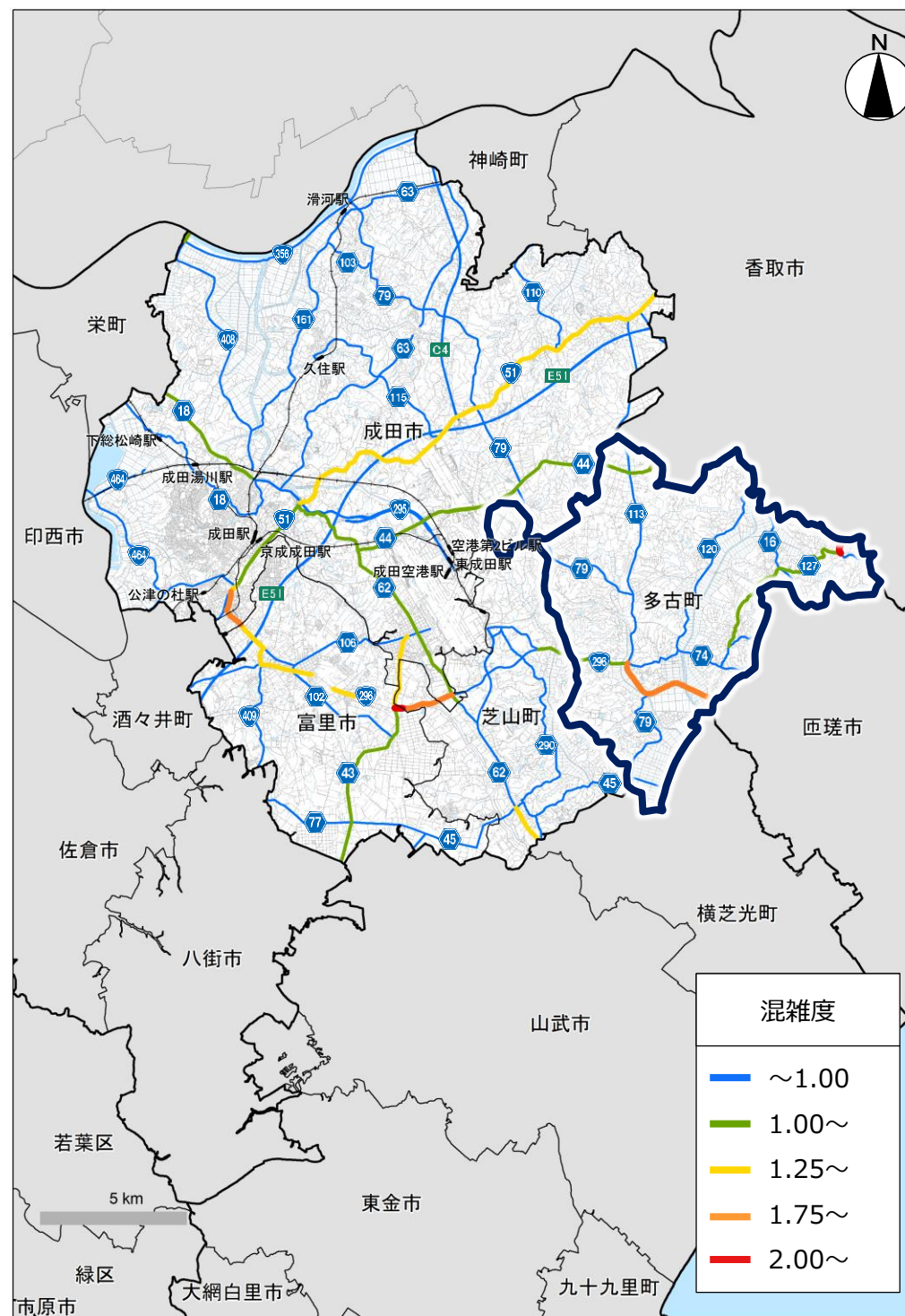
- 成田地域では、大型車混入率が30%を超えるのは高速自動車道のみに見られ、国道や県道では成田市内で大型車混入率が高い傾向にある
- また、国道51号、296号で混雑度が高い区間が見られるが、成田地域は全体的に混雑度が低い傾向にある
- 多古町内では、県道の大型車混入率は10～20%程度となっている
- また、町内の混雑度は、国道296号で1.75を超過する区間を除き、概ね1.00未満となっている

■ 地域の交通状況（大型車混入率）

■ 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）

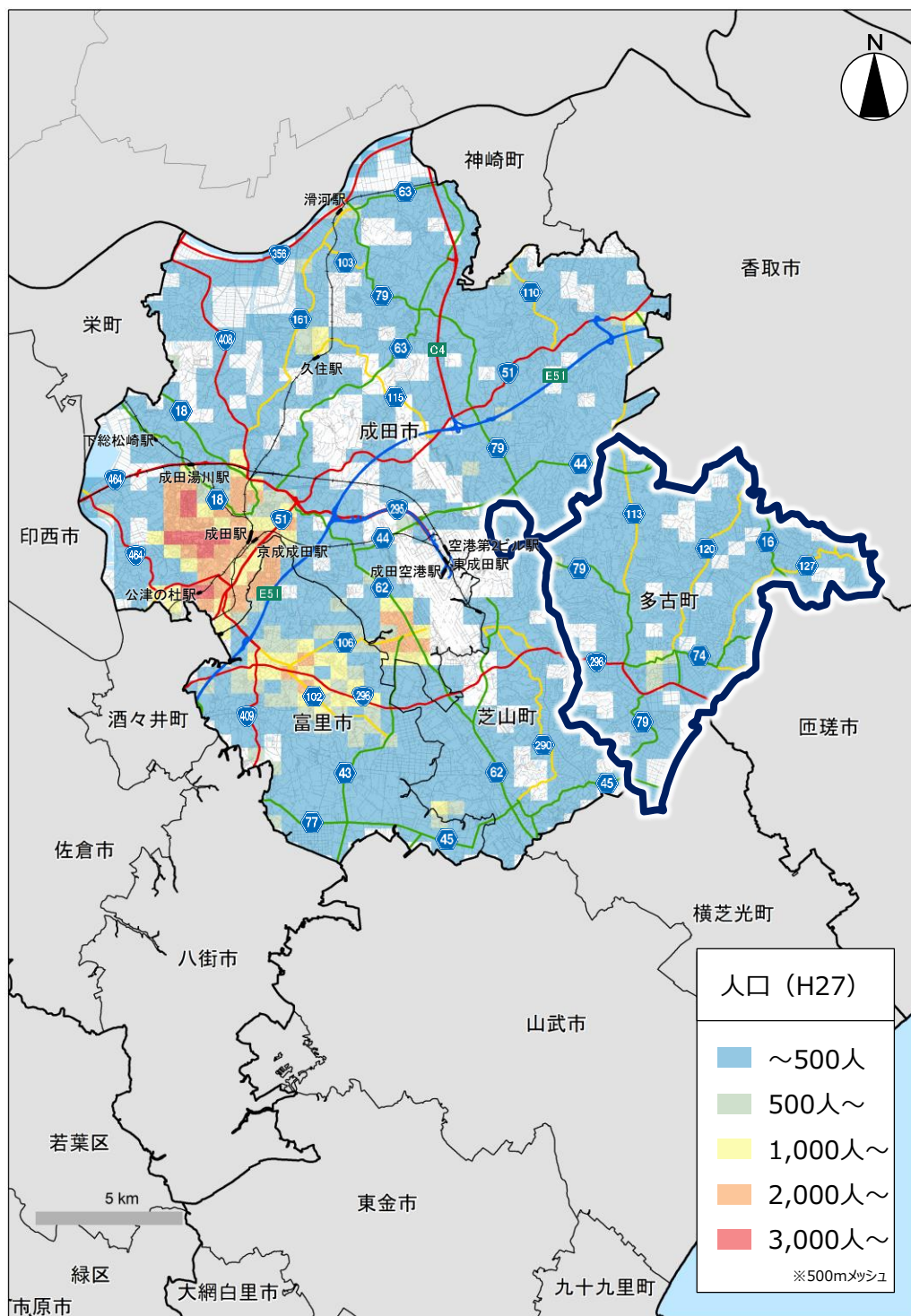


出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

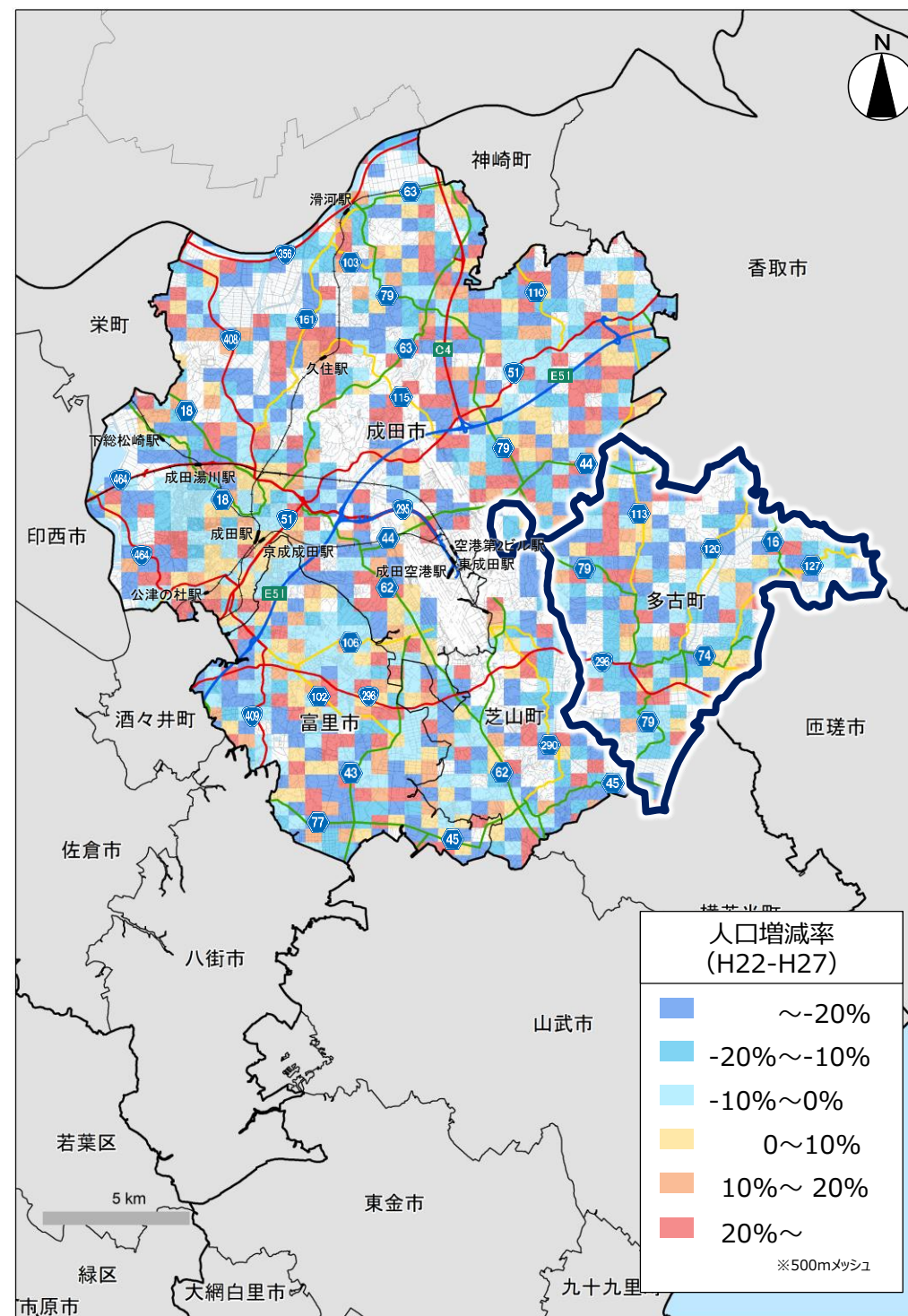
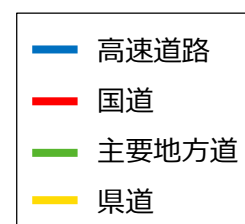
- 多古町は全体的に人口が少ない傾向にあり、人口の変化は、全体的に減少傾向である

■ 地域の人口分布 (500mメッシュ人口)

■ 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) (H27)

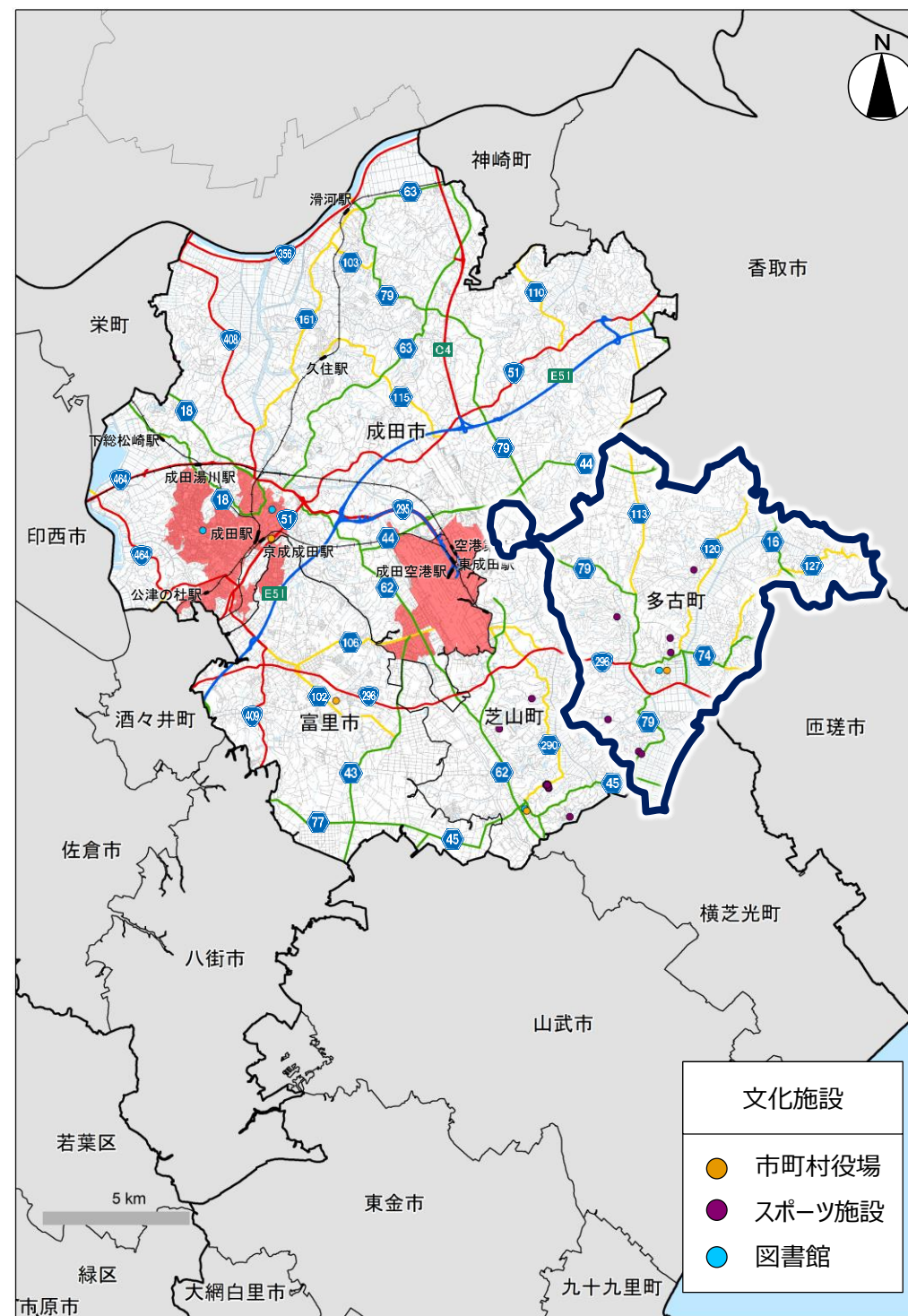
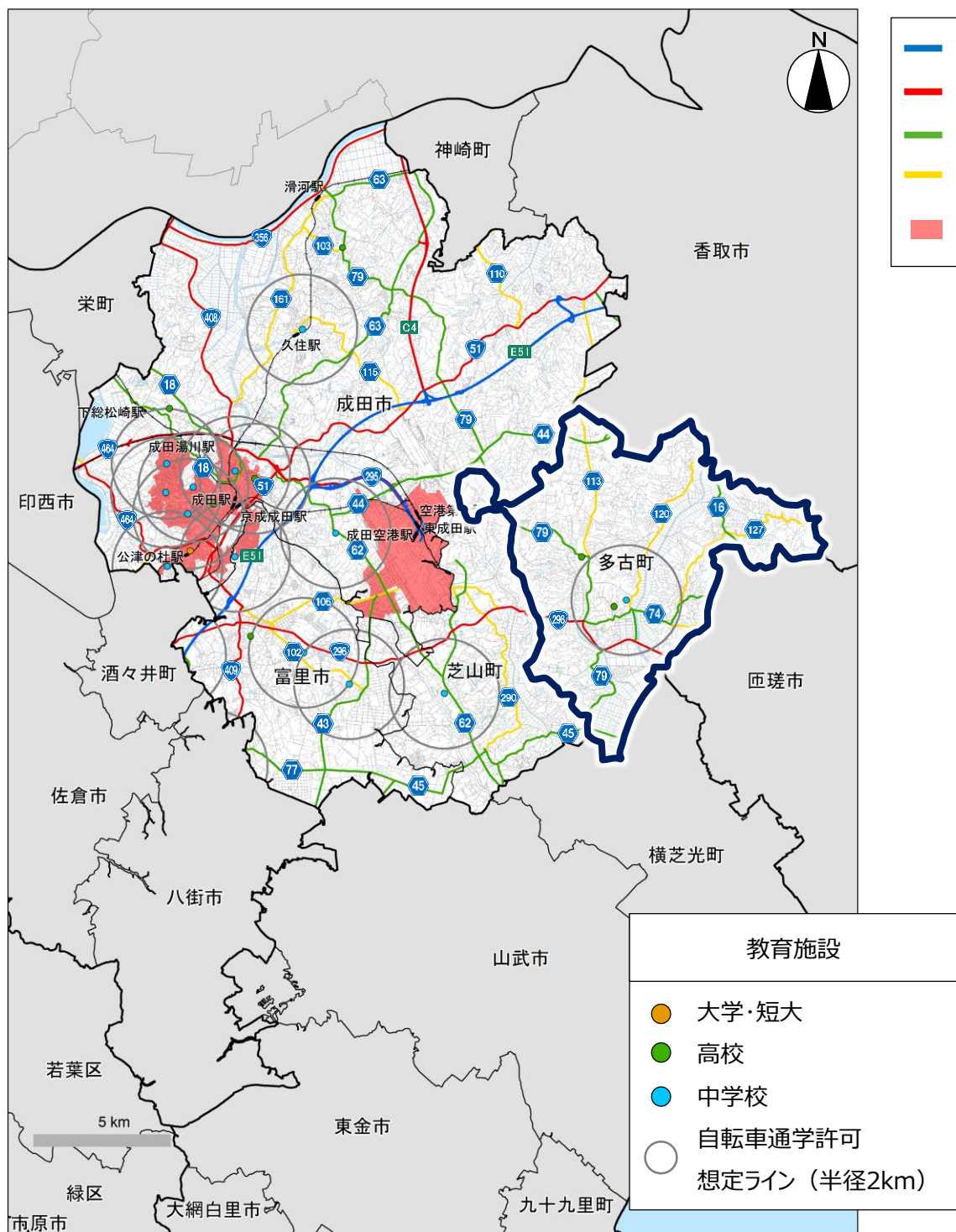


出典：国勢調査 (500mメッシュ) (H22、H27)

- 教育施設は、多古町中心部に集中しており、自転車通学許可想定ライン外の地区が多くみられる

■ 地域の教育施設の立地

■ 地域の文化施設の立地



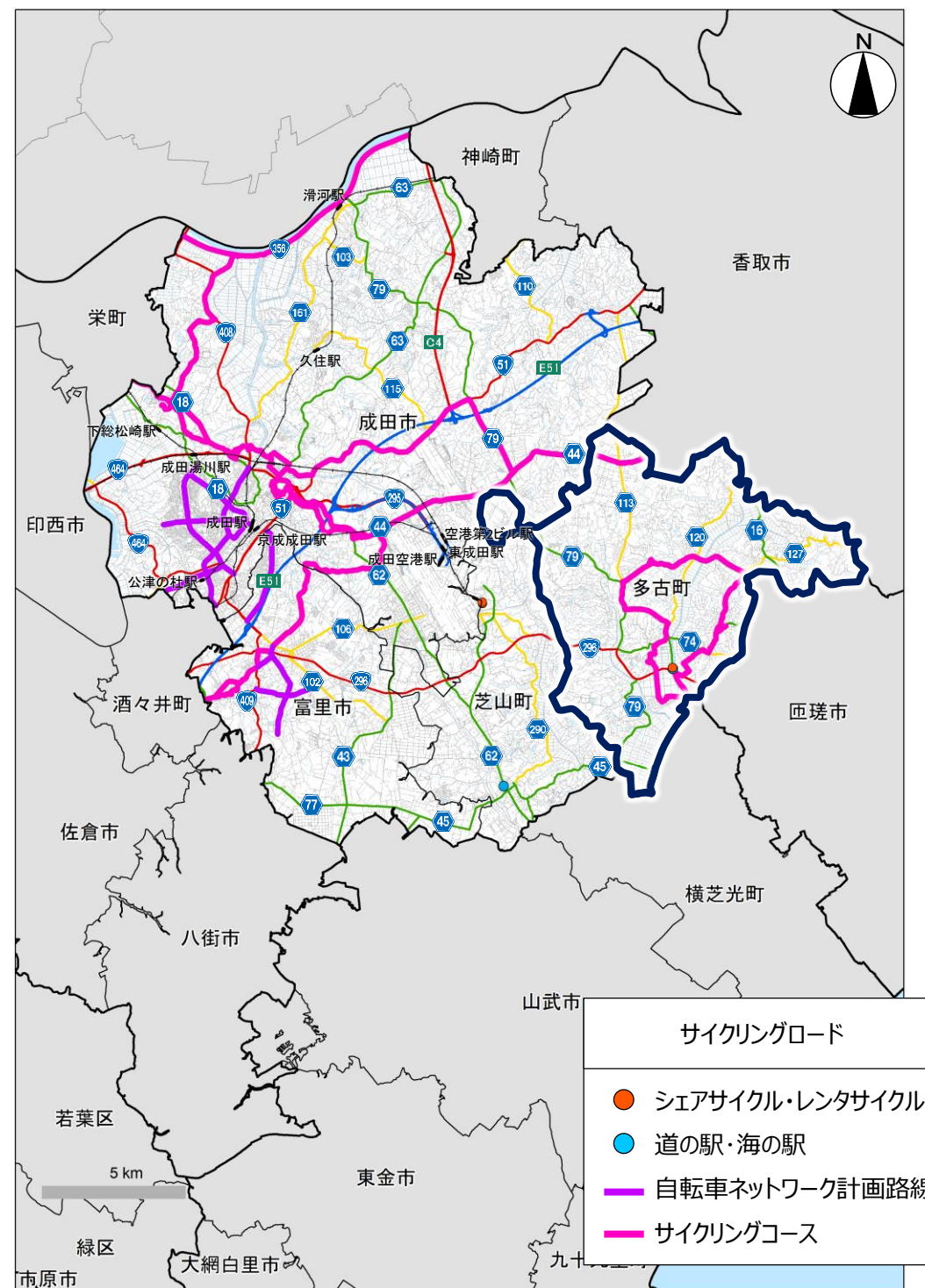
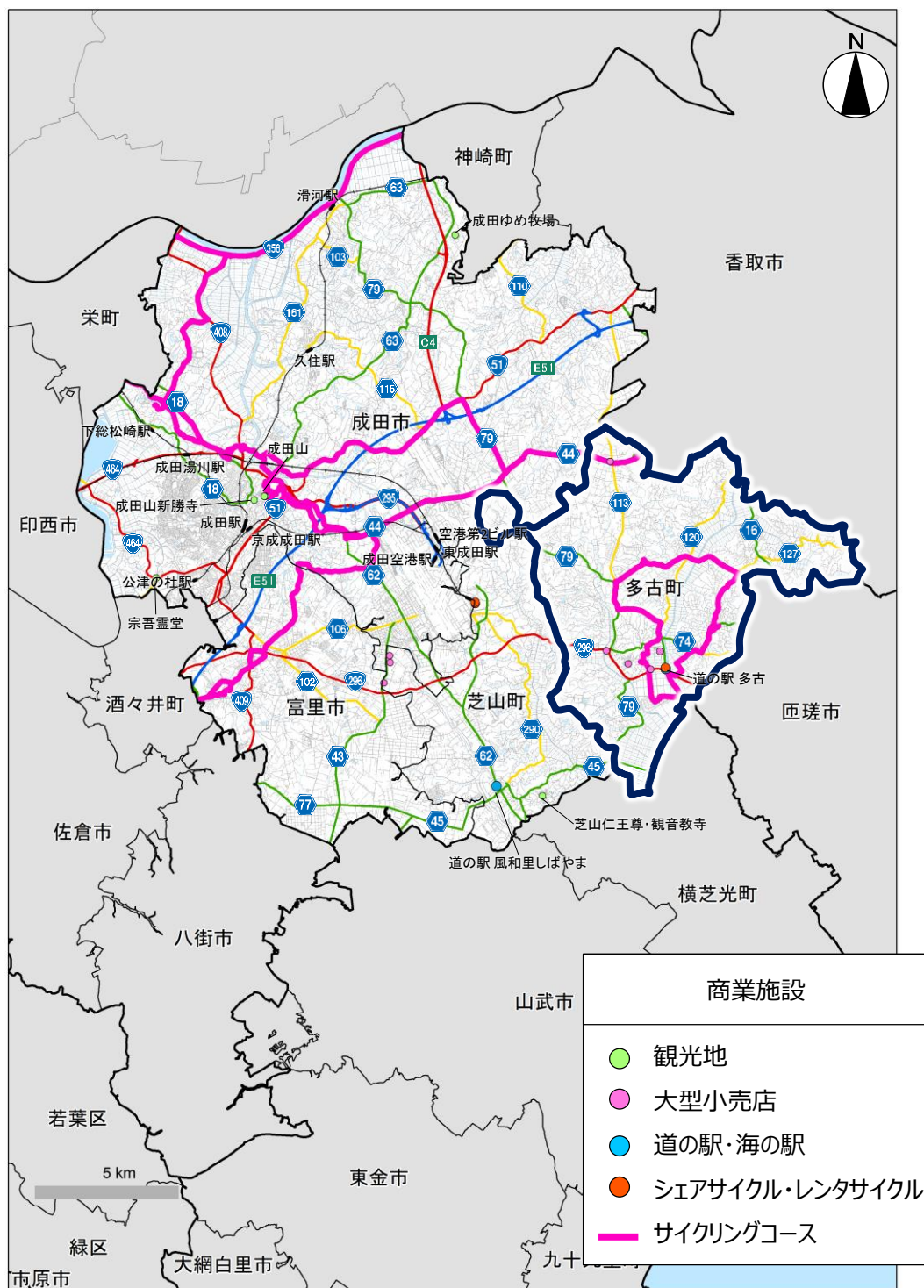
出典：国土数値情報（H25、H27）

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
- 多古町では、国道296号沿道に大型小売店や道の駅「多古あじさい館」が立地し、道の駅にはレンタサイクル施設がある
- 町内を周回するサイクリングコースが指定されている

■ 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



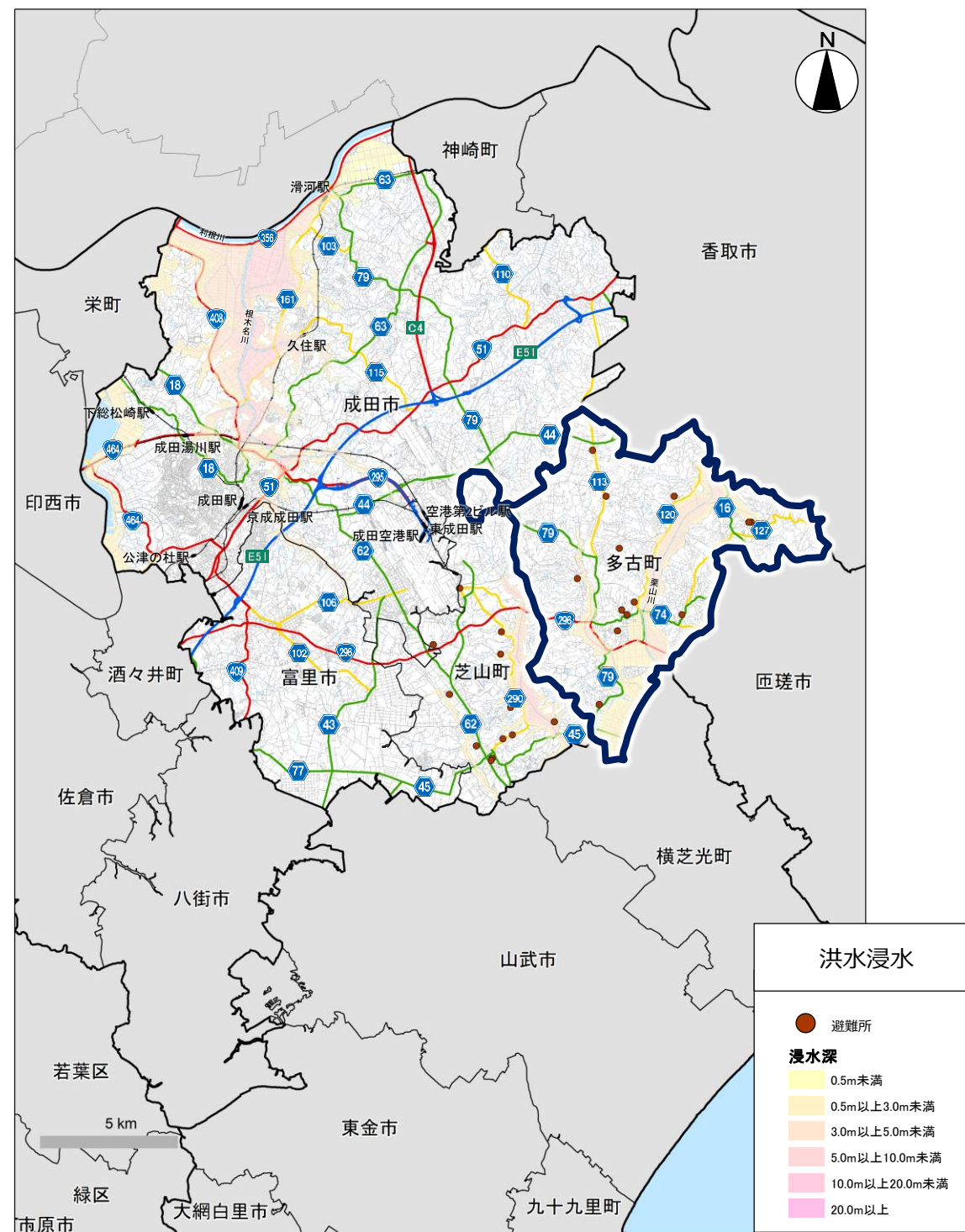
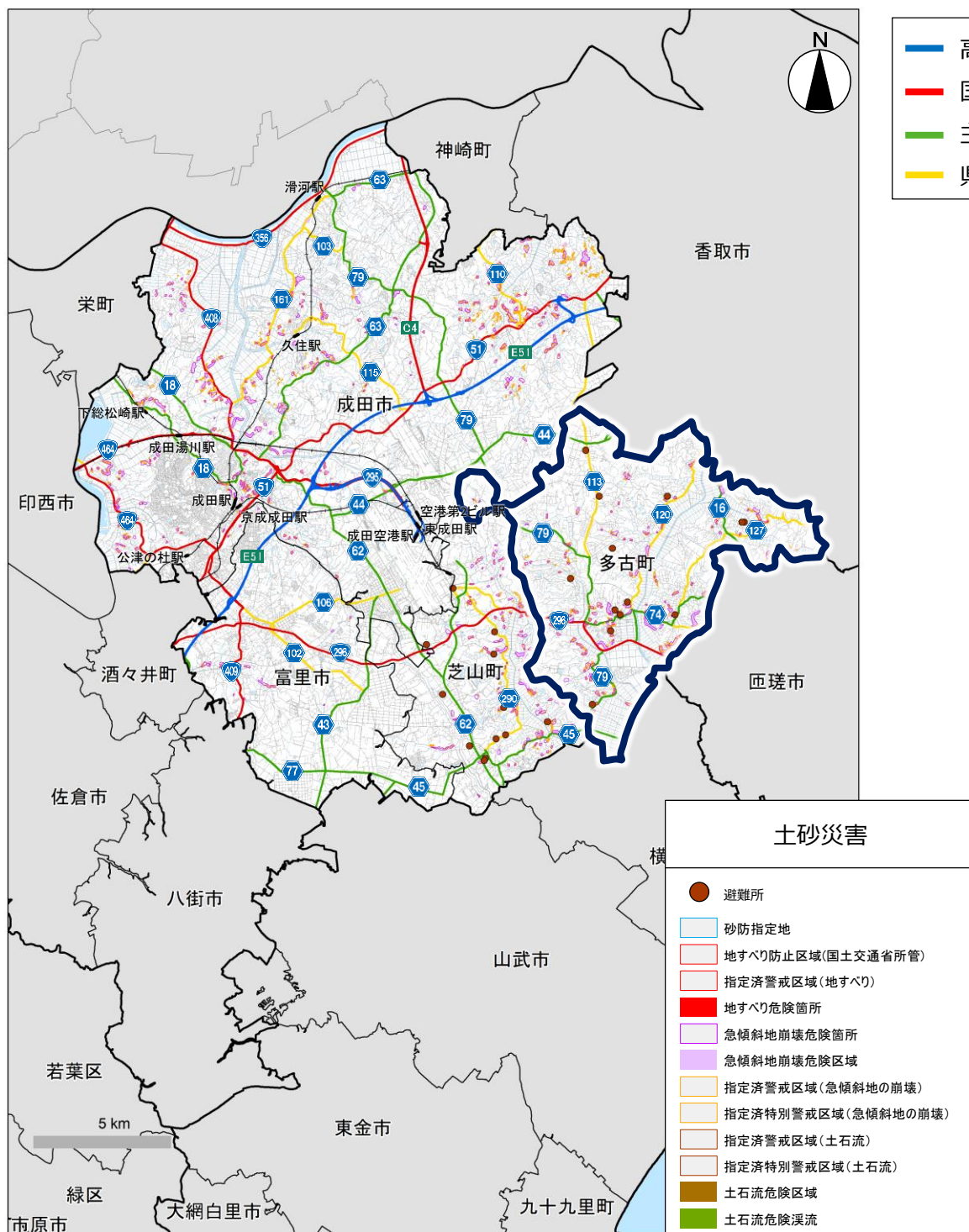
出典：千葉県観光入込調査報告書（R2）、全国大型小売店総覧2022年版、関東「道の駅」HP、海の駅HP

出典：RYDE CYCLE、TABIRIN、

- 成田地域は土砂災害警戒区域等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
- 多古町では、土砂災害警戒区域等が町内全域にわたり点在し、特に、栗山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

■ 地域の津波・洪水浸水想定区域



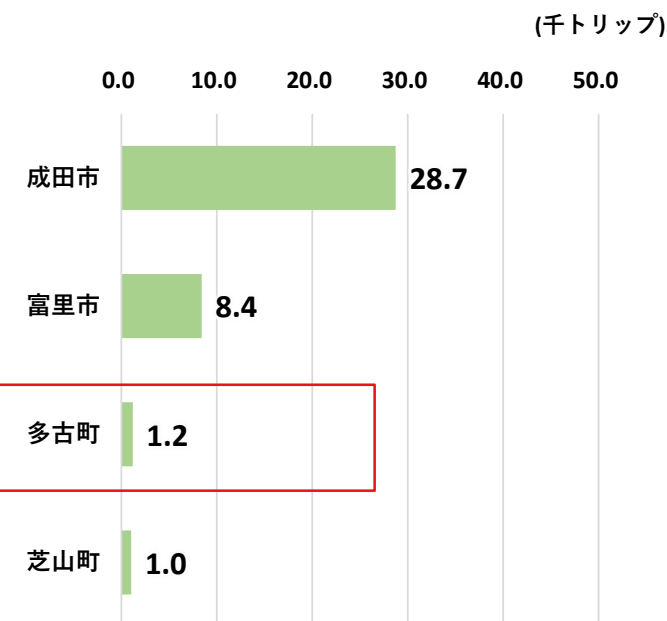
出典：国土数値情報（H22）、自治体HPより収集

出典：国土数値情報（R2、H24）、自治体HPより収集

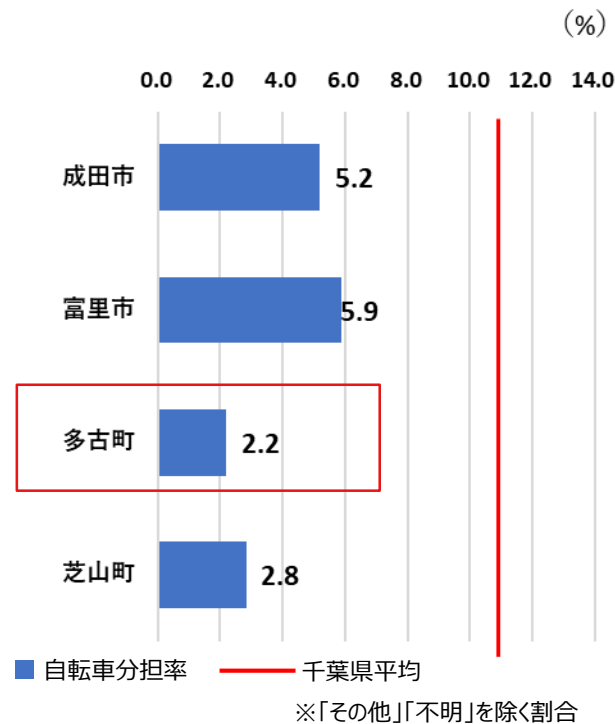
2. 自転車を取り巻く環境 (2) 成田地域および多古町の自転車利用状況 ① 東京都市圏PT調査

- 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
- 多古町の自転車トリップ数は約1,200トリップで、自転車分担率は2.2%で県平均（10.8%）を大きく下回る

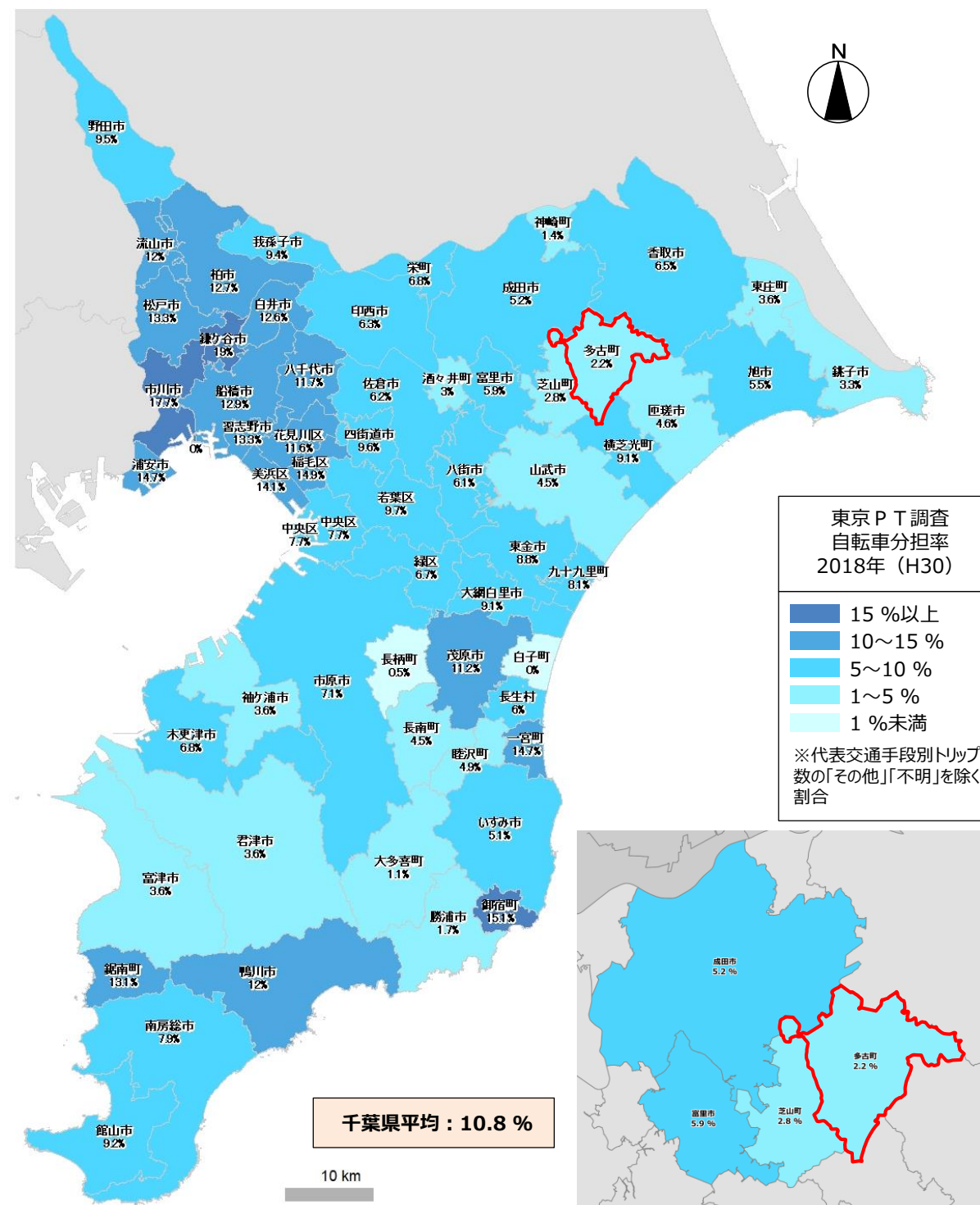
■ 市町村別自転車発生集中量



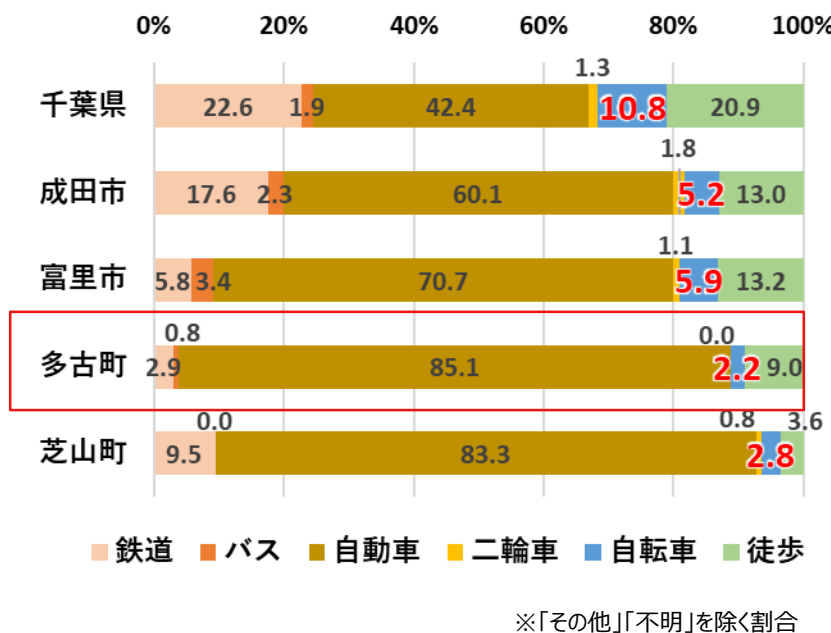
■ 市町村別自転車分担率



■ 市町村別自転車分担率

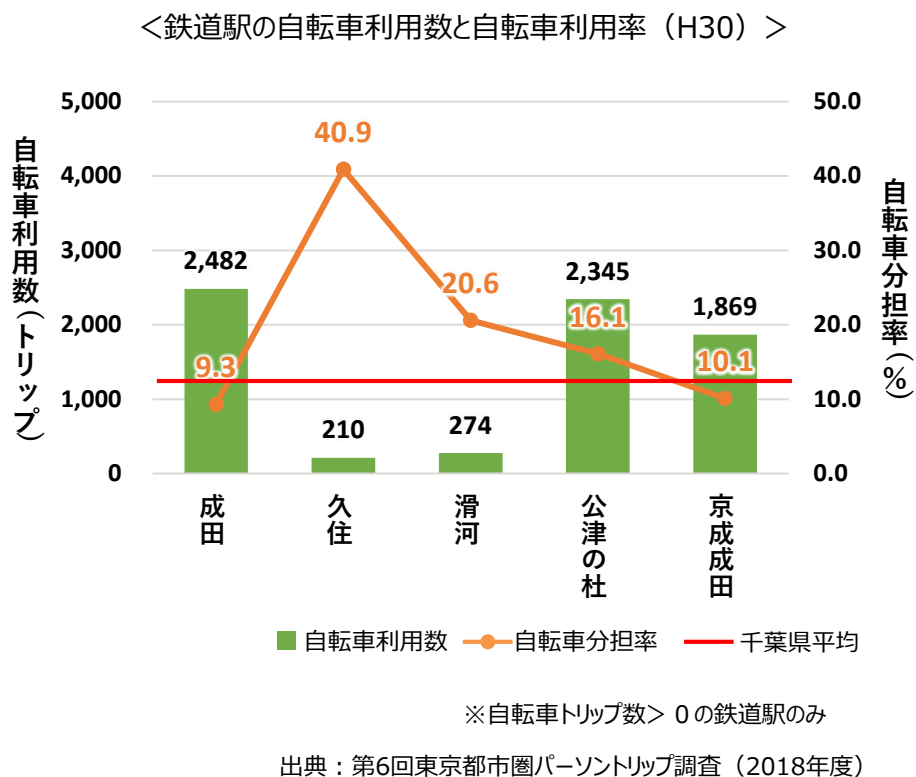


■ 代表交通手段別発生集中量の割合 (H30)

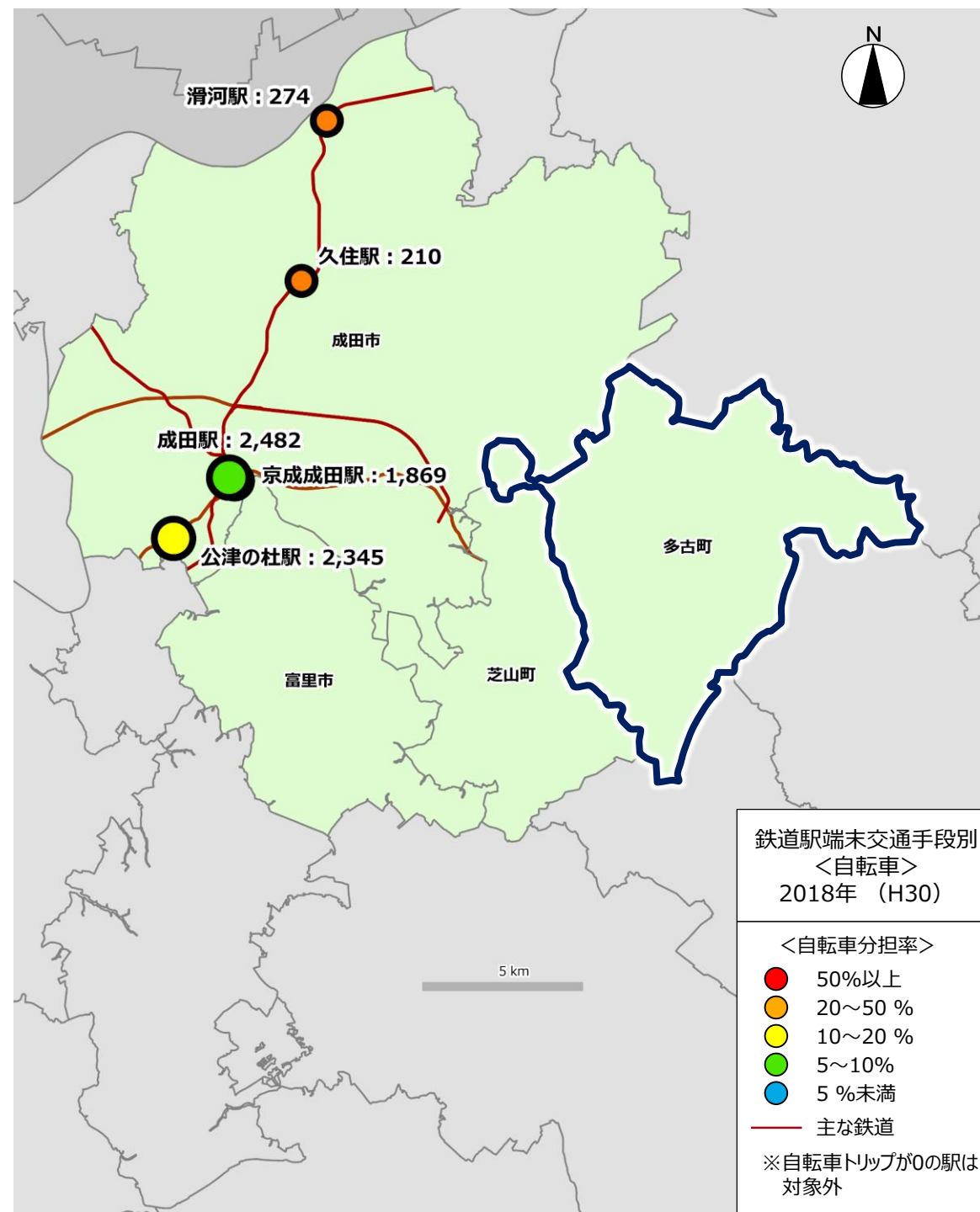


- 東京都市圏パーソントリップ調査 (H30) による地域内の鉄道駅別の自転車トリップ数は、成田駅 (成田市) の約2,500トリップ、公津の杜駅 (成田市) の約2,300トリップが多く、自転車分担率は成田駅 (成田市) は9.3%、公津の杜駅 (成田市) が16.1%となっている
- 多古町内に鉄道駅はみられない

■ 自転車利用状況 (PT調査)

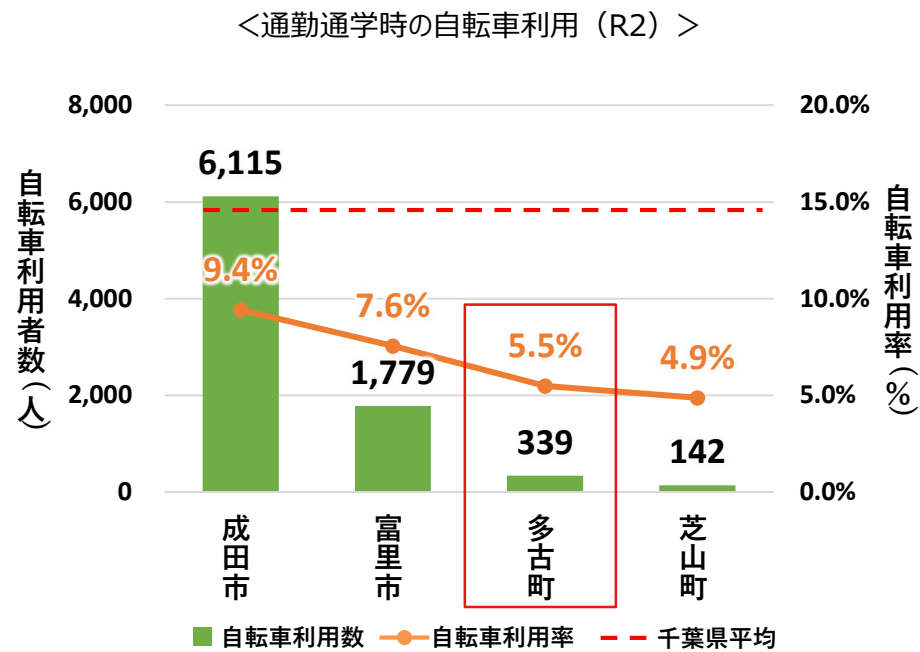


＜主要駅の自転車利用状況 (H30)＞



- 国勢調査 (R2) による多古町の通勤通学時の自転車利用数は、約340人と少ない
- 多古町の自転車利用率は5.5%で県平均 (14.8%) を大きく下回る

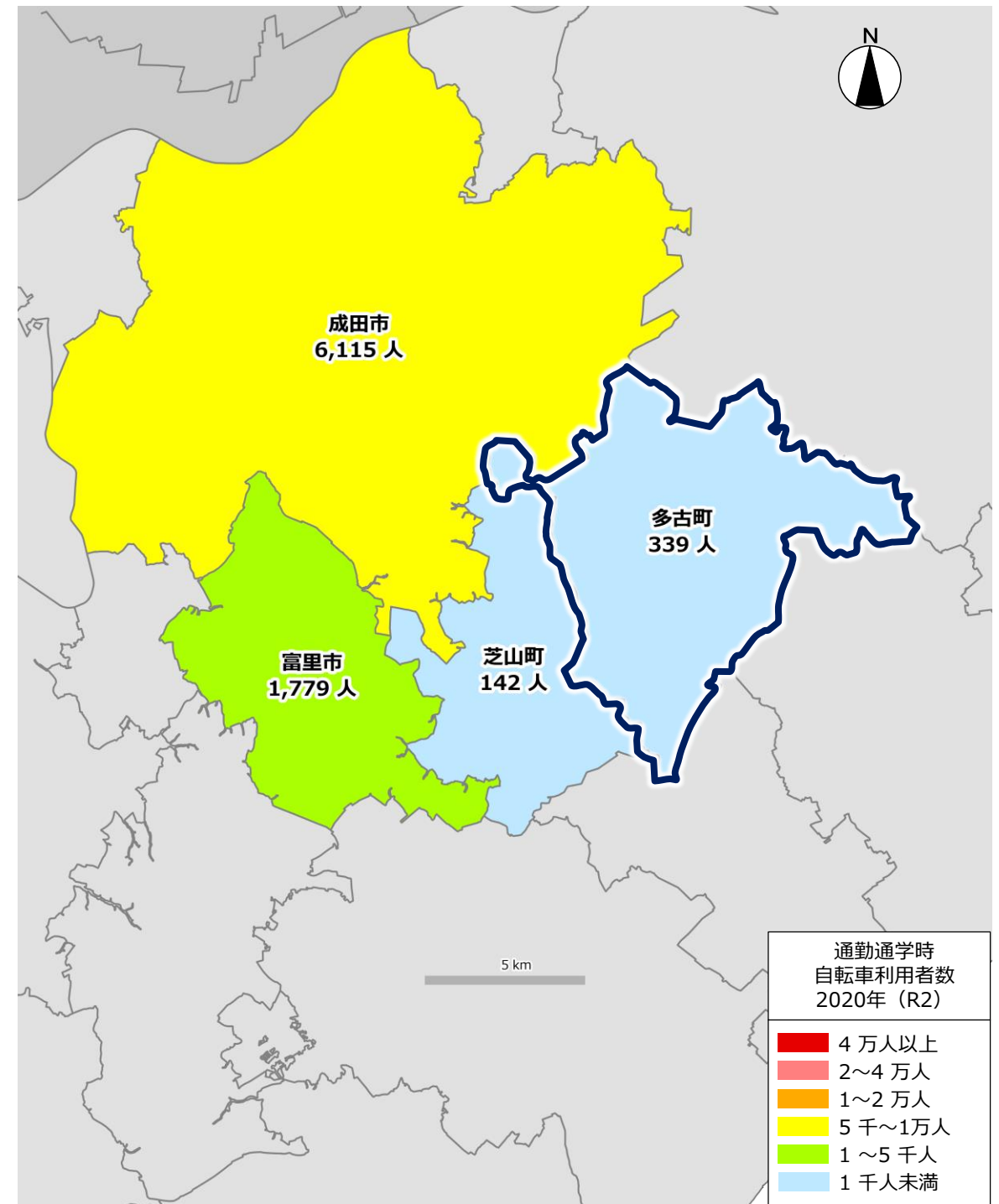
■ 自転車利用状況 (国勢調査)



※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)

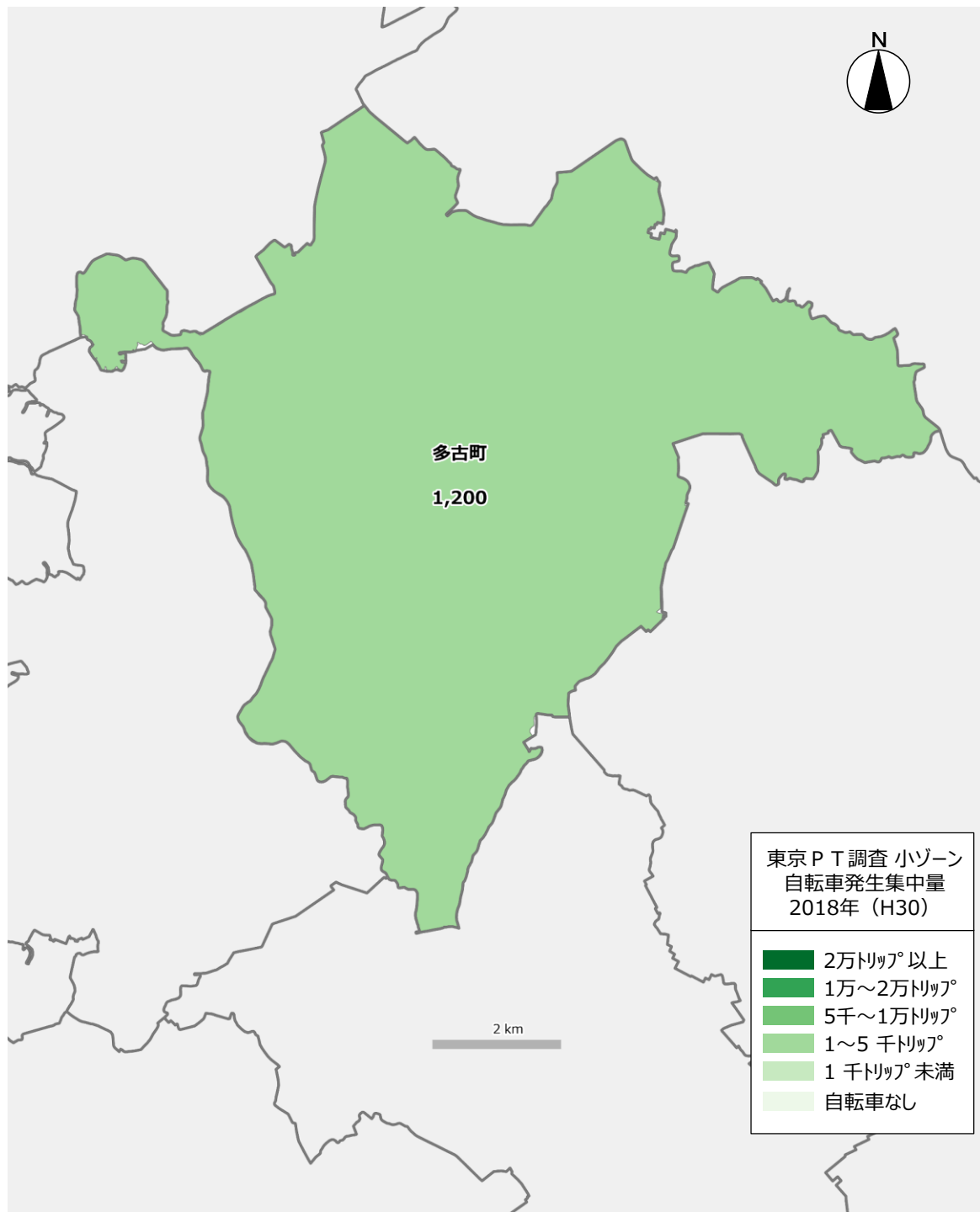
<通勤通学時自転車利用者数 (R2)>



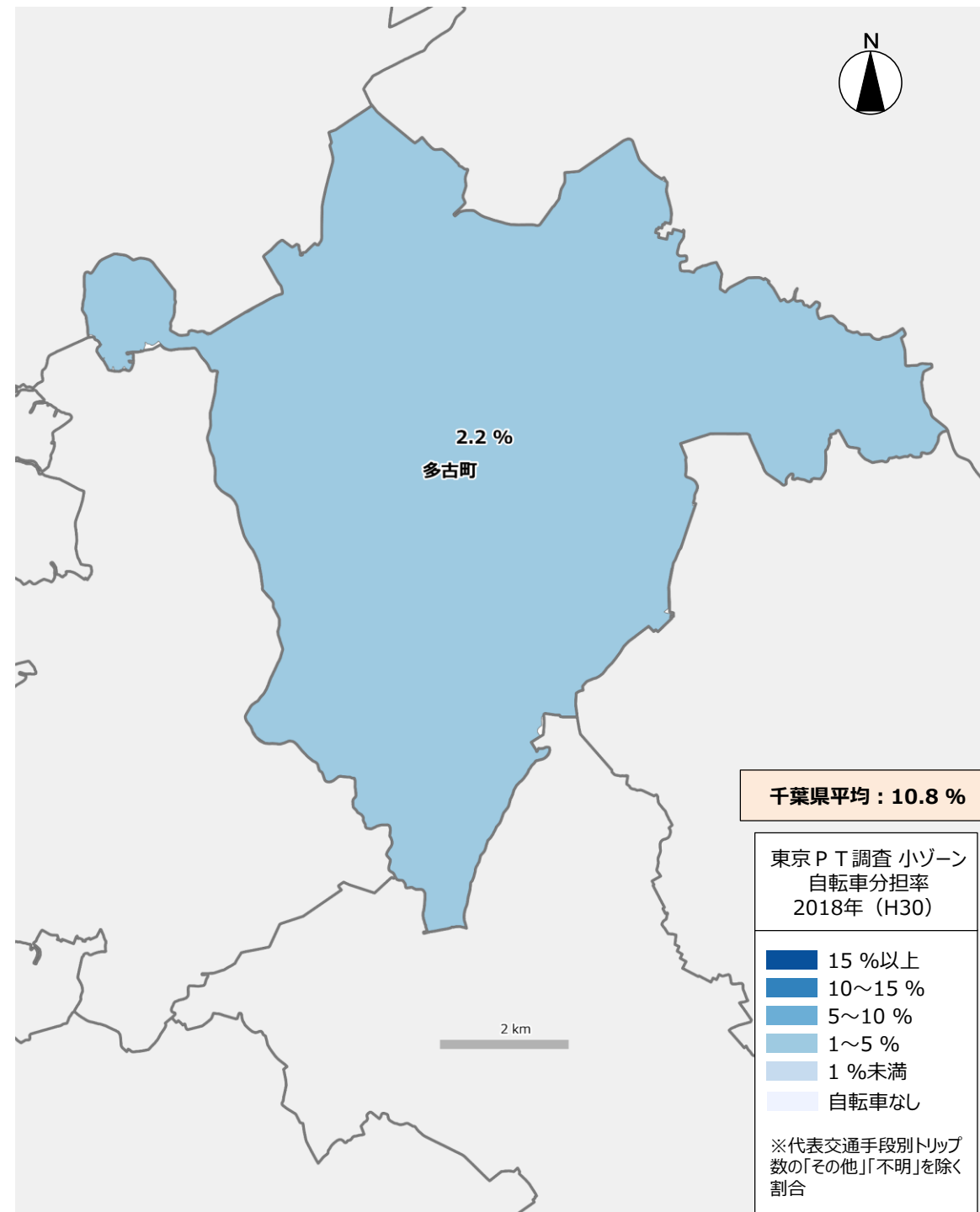
出典：国勢調査 (R2)

- 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による多古町の自転車トリップ数は約1,200トリップであり、自転車分担率は2.2%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

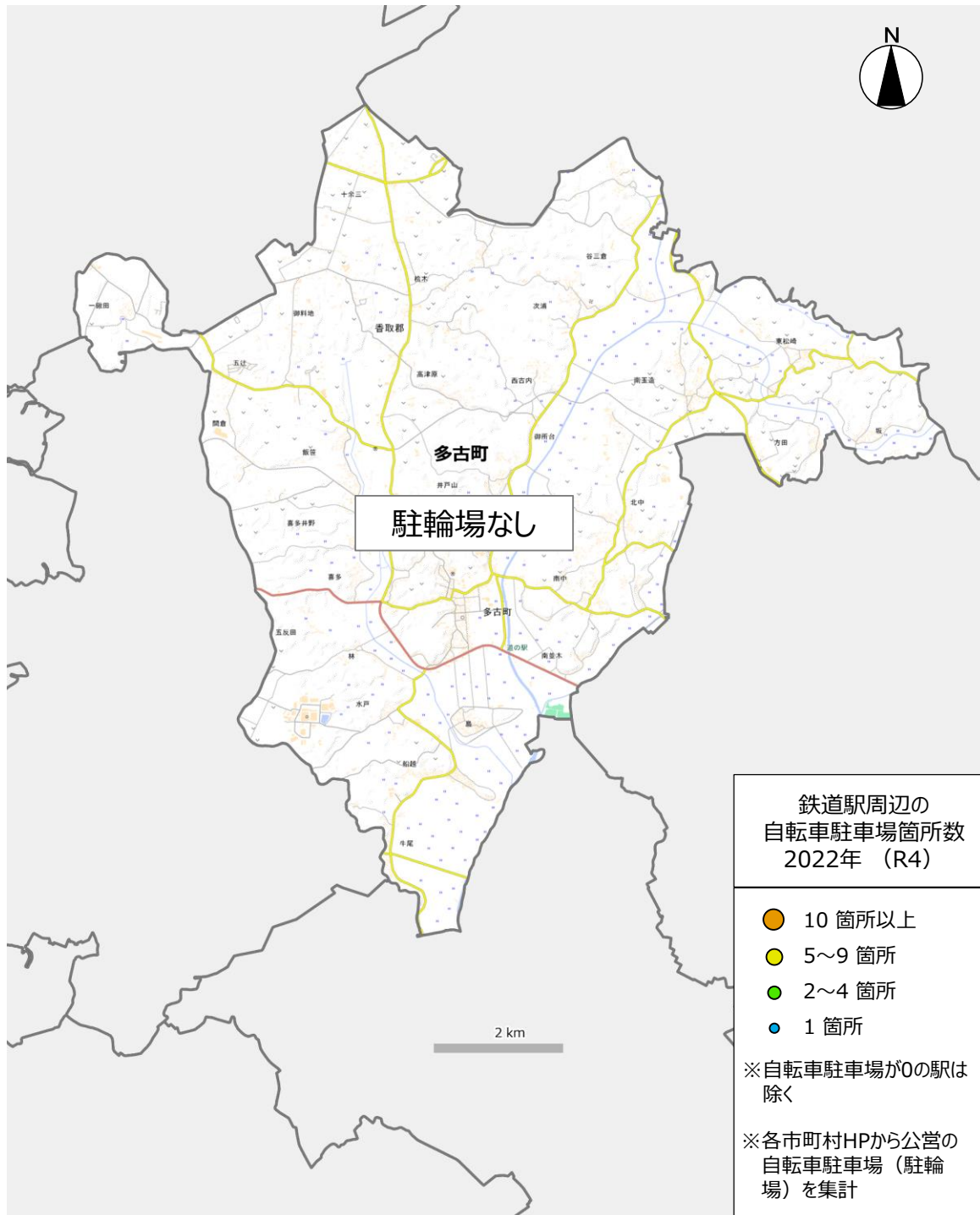


■ 小ゾーン別自転車分担率



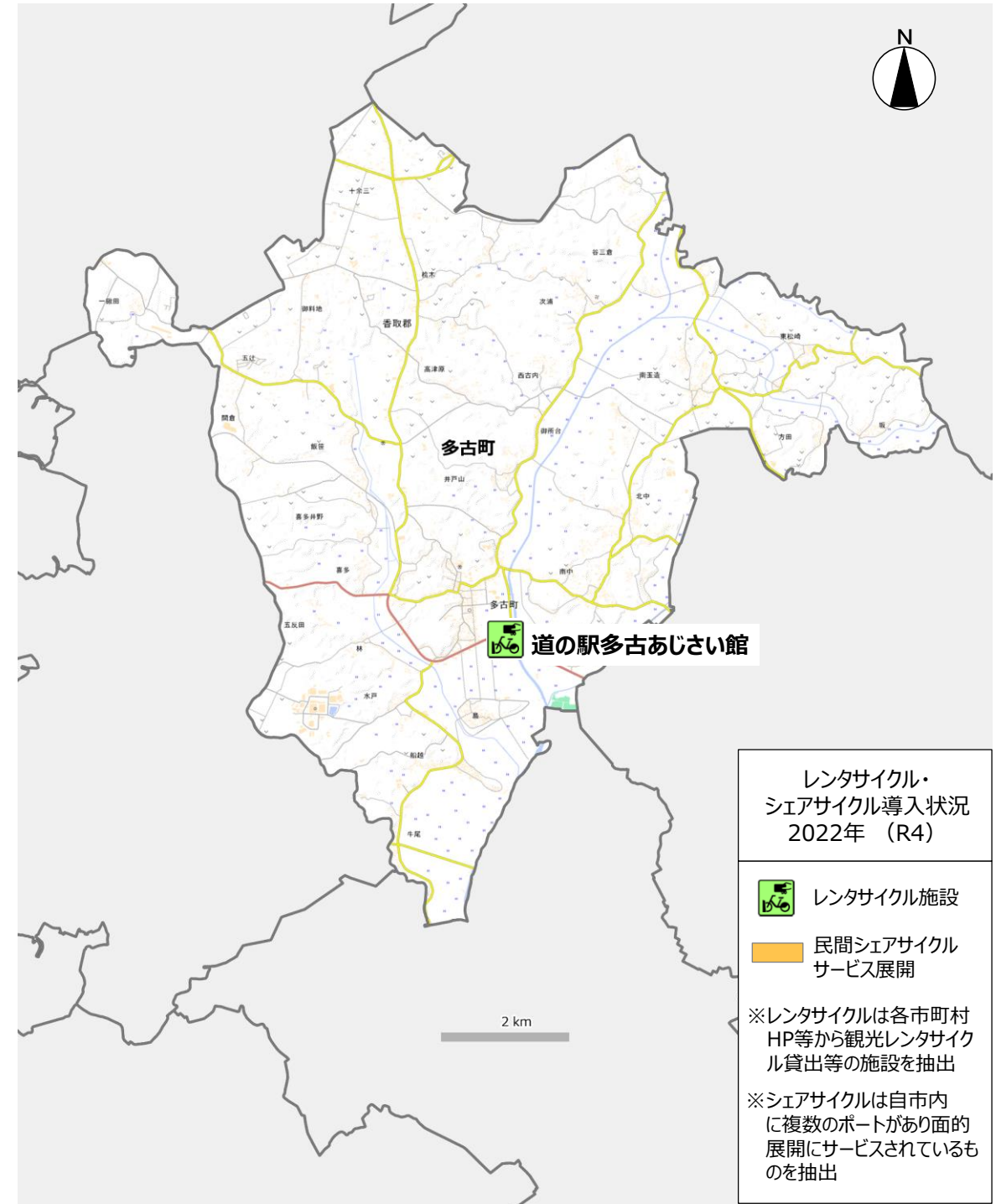
- 多古町内に自転車駐車場（駐輪場）は、設置されていない
- レンタサイクル施設が「道の駅多古あじさい館」に設置されており、シェアサイクルサービスは導入されていない

■ 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

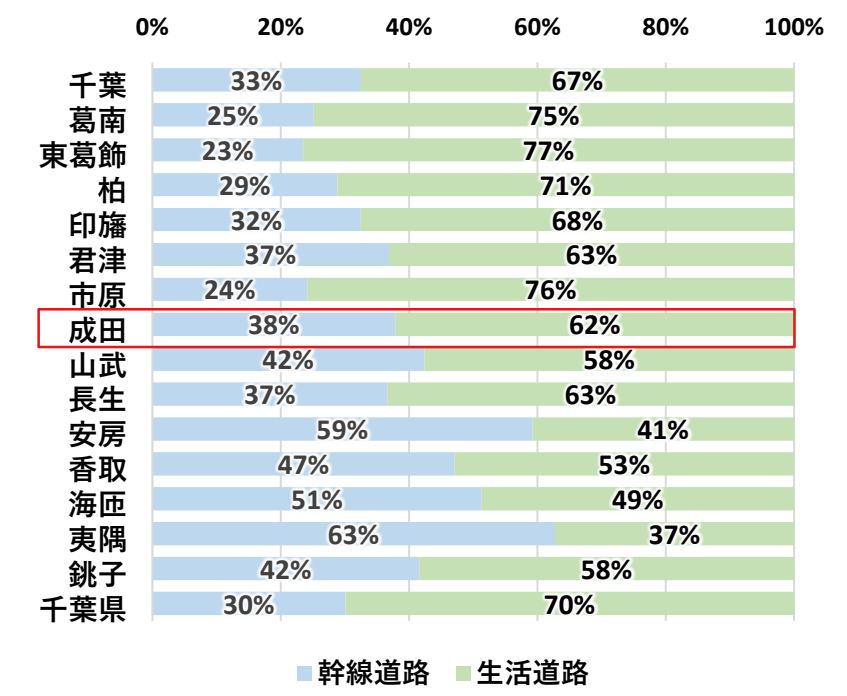
■ レンタサイクル施設、シェアサイクルサービス導入状況



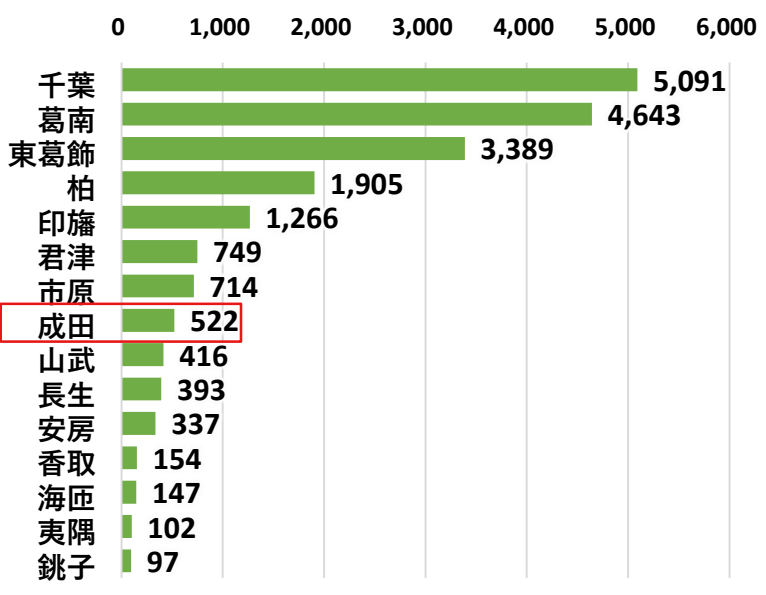
出典：市町村関連HP等のレンタサイクル情報を集計（R4.4月末）、全国のシェアサイクル・レンタサイクル情報「RYDE CYCLE」、地理院地図

- 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、成田地域では幹線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

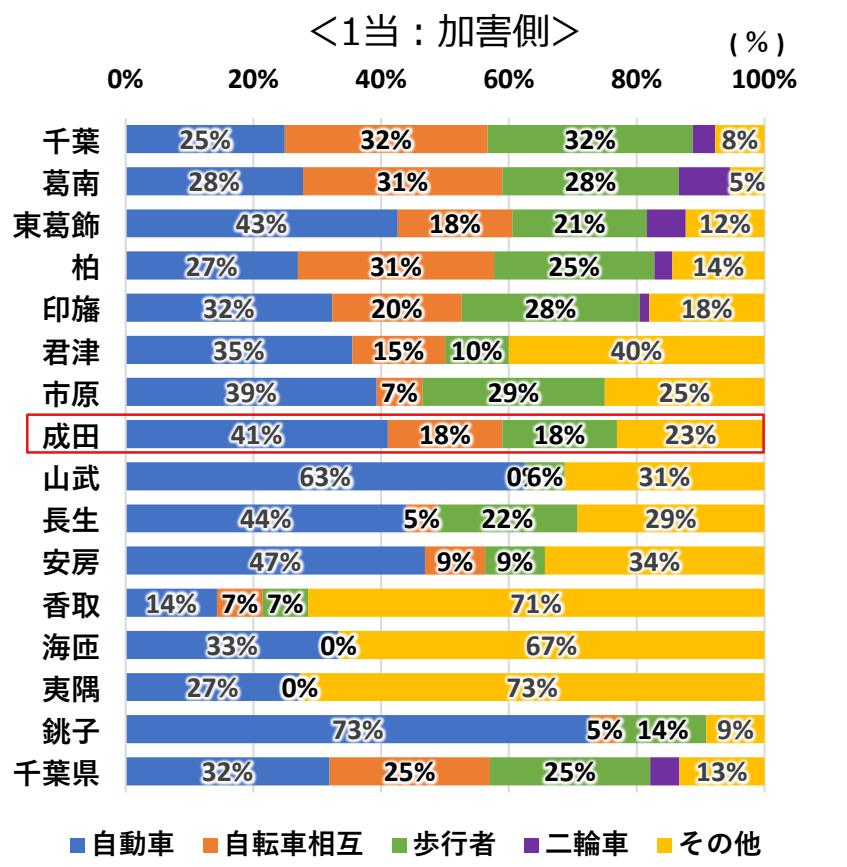
■ 地域別自転車関連事故の幹線・生活道路の割合



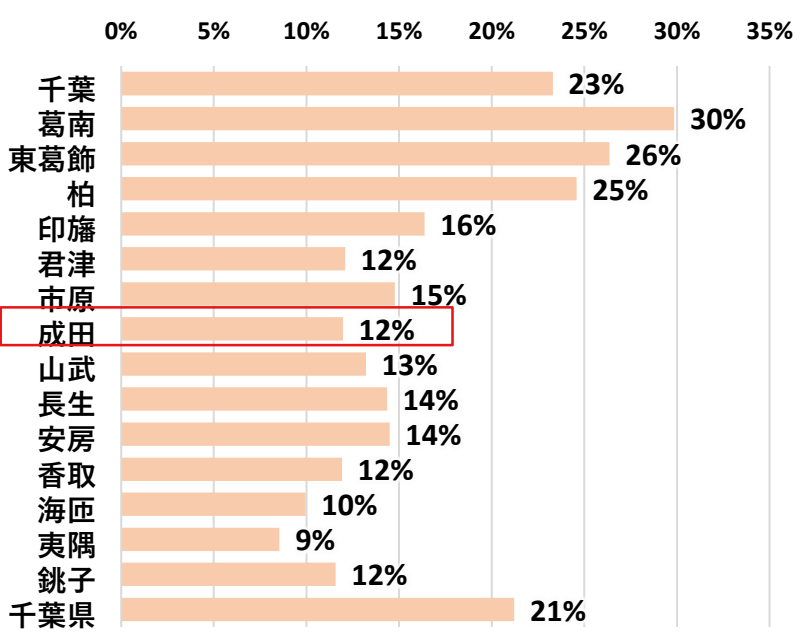
■ 地域別自転車関連事故件数



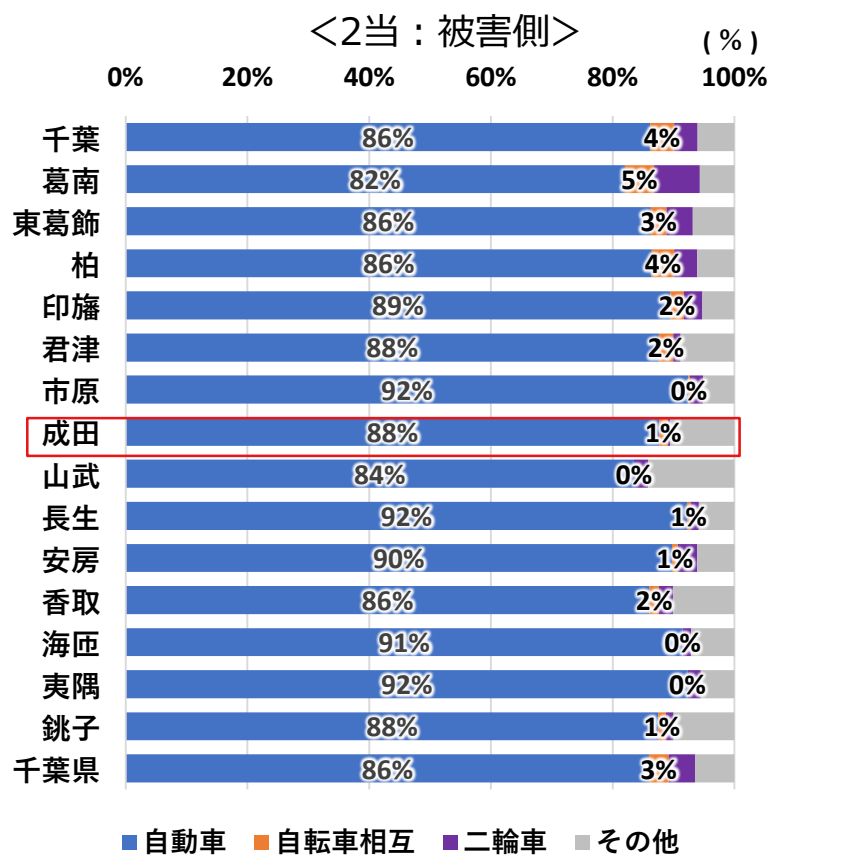
■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合



■ 地域別自転車関連事故の全事故に対する割合



■ 地域別自転車事故における相手当事者別の割合

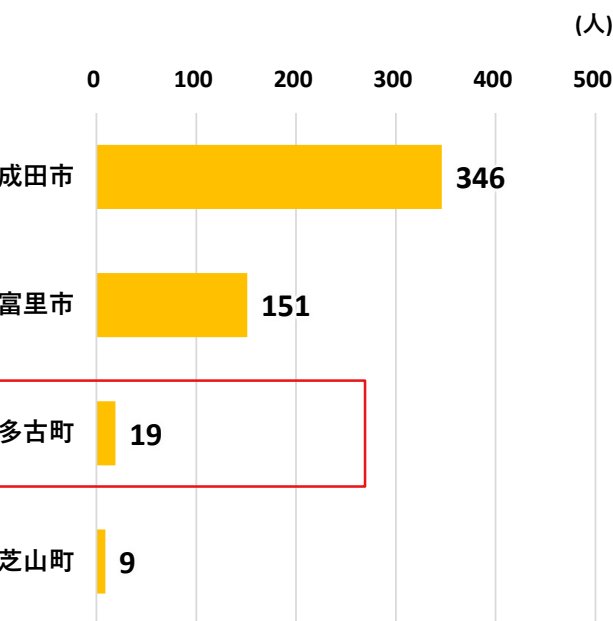


※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※地域：県土土木事務所の管轄で区分
 ※幹線道路：国道、県道、政令市一般市道
 ※生活道路：市町村道、その他道路

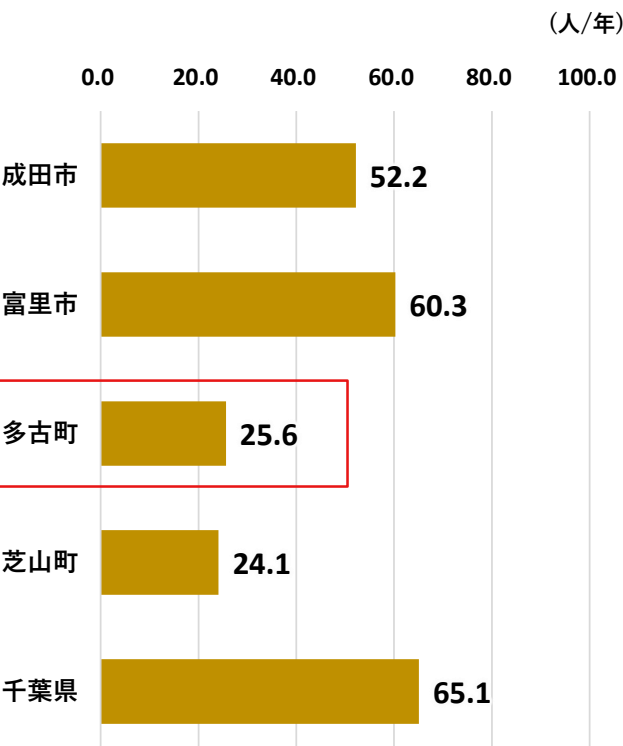
2. 自転車を取り巻く環境 (5) 成田地域の自転車関連事故の発生状況

- 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
- 多古町の死傷者数は20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

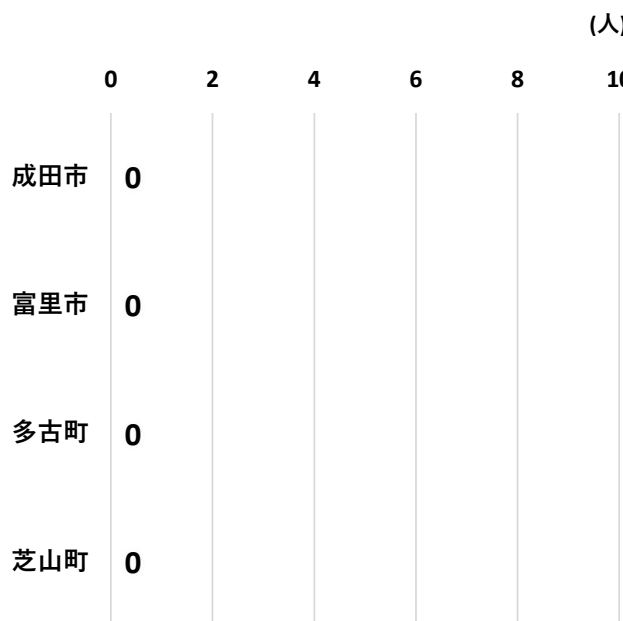
■ 市町村別死傷者数



■ 市町村別人口10万人当たり死傷者数



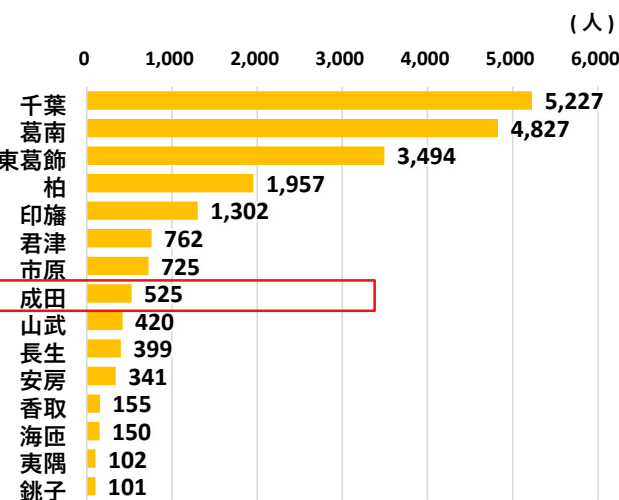
■ 市町村別死者数



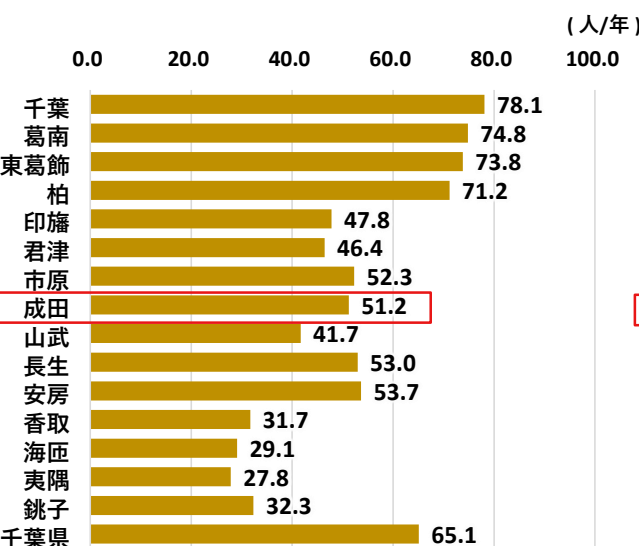
■ 市町村別人口1千人当たり死者数



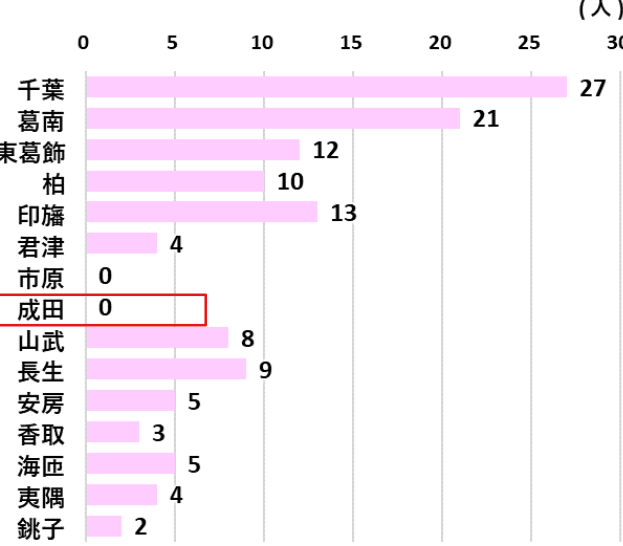
■ 地域別死傷者数



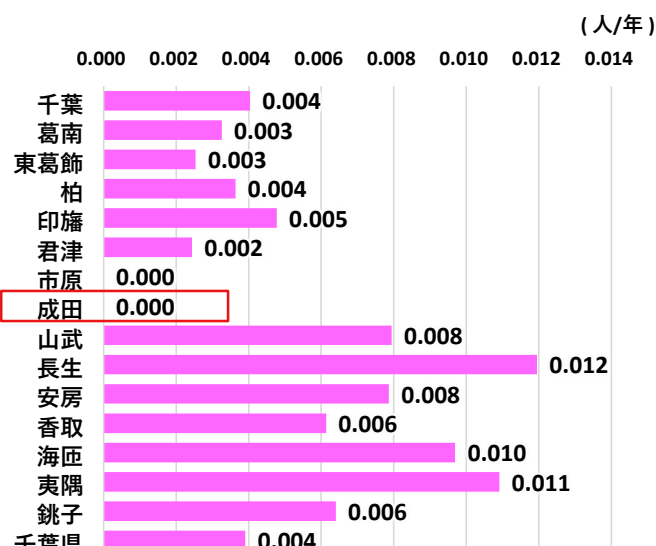
■ 地域別人口10万人当たり死傷者数



■ 地域別死者数



■ 地域別人口1千人当たり死者数

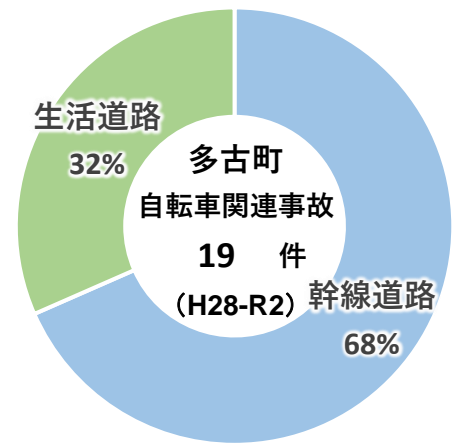


※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※人口：住民基本台帳人口（各年4月1日現在）
 出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H28～R2）

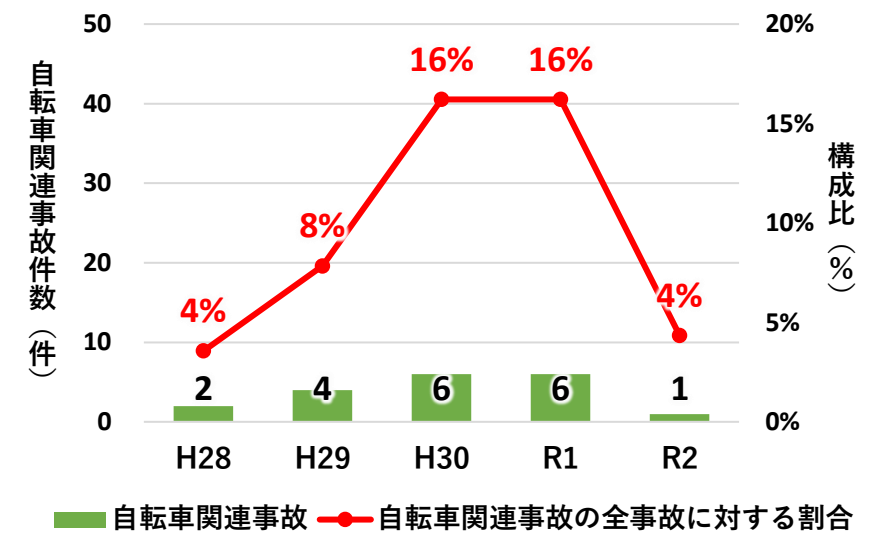
2. 自転車を取り巻く環境 (6) 多古町の自転車関連事故の発生状況

- 多古町の過去5年間（H28-R2）の自転車関連事故件数は19件あり、幹線道路での事故が7割を占め、死傷者数は10人/年未満で推移している
- 自転車関連事故件数は1～6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4～16%程度で推移している
- 過去5年間の自転車関連事故による死者はみられない

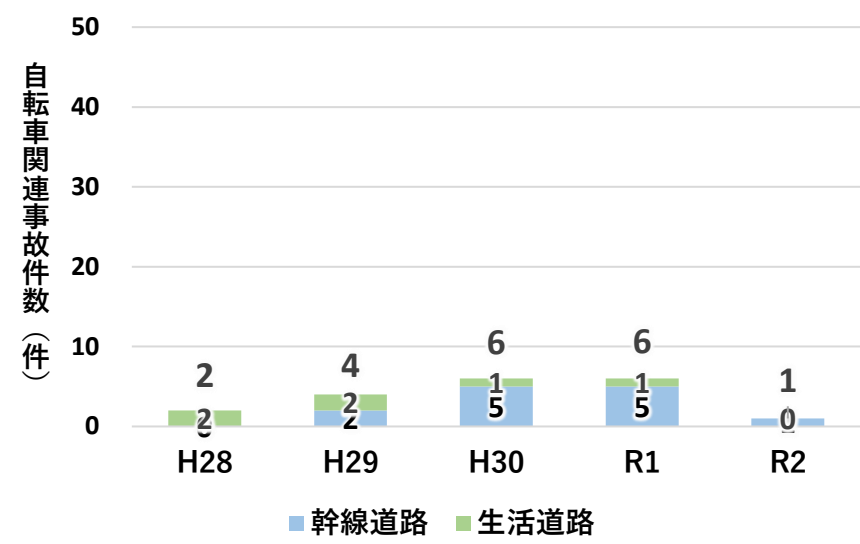
■ 自転車関連事故の割合（幹線・生活道路別）



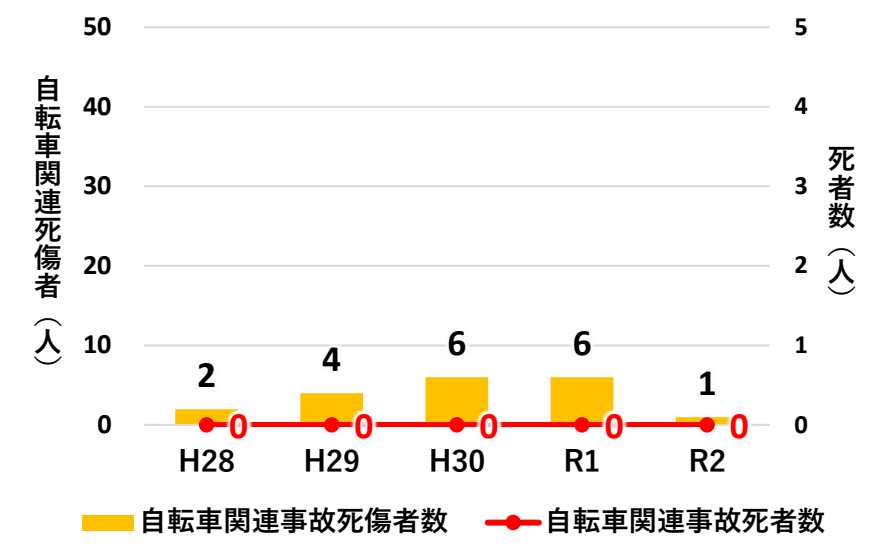
■ 自転車関連事故件数の推移



■ 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」
 ※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

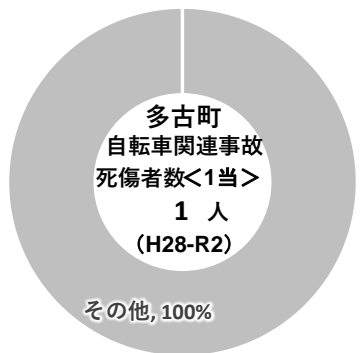
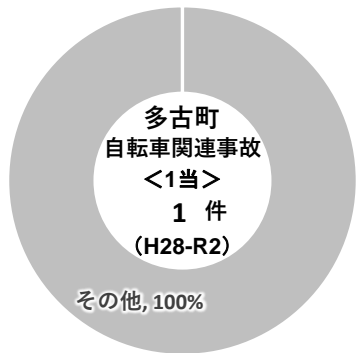
※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：第1当事者（事故の相対被害大、加害側）
 ※2当：第2当事者（事故の相対被害小、被害側）

2. 自転車を取り巻く環境 (6) 多古町の自転車関連事故の発生状況

- 自転車が加害側（1当）になる事故は1件あり、その他（主に単独事故）であった
- 自転車が被害側（2当）の相手側（1当）の割合は、自動車が8割を占める
- 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>

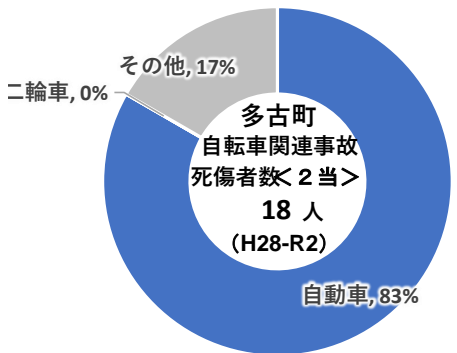
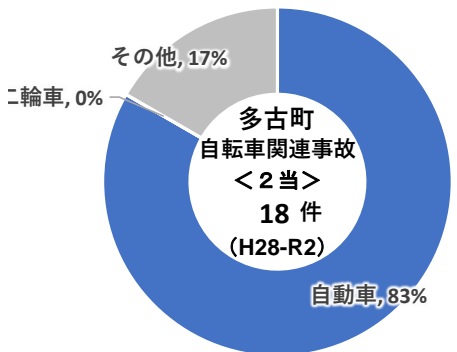
■ 自転車加害事故の相手当事者別（2当）割合



死亡事故なし

<2当：被害側>

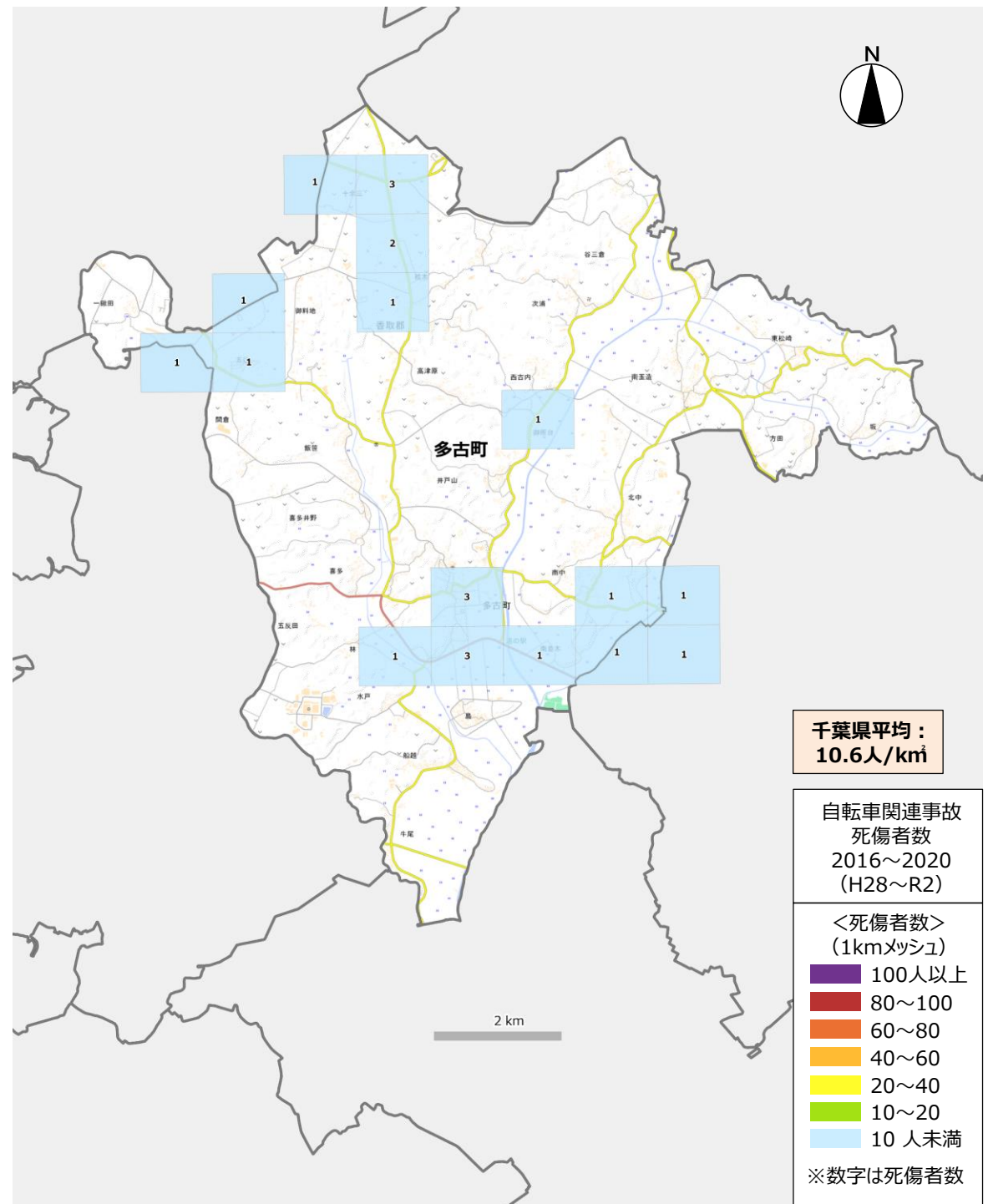
■ 自転車被害事故の相手当事者別（1当）割合



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）



3. 目標と基本方針

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いですが、南部では高低差が小さく、自転車を利用しやすい地形です

自転車利用の状況

- 多古町の自転車分担率は、2.2%で県平均（10.8%）を大きく下回ります
- 多古町内の通勤通学の自転車利用者数は、500人未満（自転車利用率5.5%）です

■ 自転車事故の状況

- 自転車関連事故件数は10件/年未満（4%～16%）で、年次によりばらつきが見られます
- 人口10万人あたりの自転車関連事故の死傷者数は25.6人/年と県平均を下回っています
- 対自動車の事故割合は83%と県合計値並みの割合です

	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)
多古町	19件	25.6人/年	83%
成田地域	522件	51.2人/年	88%
千葉県	-	65.1人/年	86%

出典：イタルダ事故データ（H28-R2）

■ 観光資源と自転車の状況

観光資源

- 歴史のある神社仏閣が多く、国道296号沿い等には、大型小売店舗・飲食店のほか、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、道の駅多古あじさい館の1箇所でレンタサイクル事業を展開しています

サイクリングロードの状況

- 町内にはサイクリングコースがあり、隣接する匝瑳市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

- 丘陵部には土砂災害警戒区域等が点在し、河川（栗山川）周辺は洪水浸水が想定されており、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

- 町の中心部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、町の中心部から離れた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
- 施設集積のある町の中心部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、対自動車の割合が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

既存サイクリングコースを活かした広域周遊の促進

- 多古町では、町内を周遊するサイクリングコースが指定されていることから、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、道路構造令が改正され、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

- 隣接する市町では成田市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

- 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、多古町では、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、道の駅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、多古町では広域のサイクリングコースや隣接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

多古町全域とします。

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（国・県・町）、河川管理者とします。

※河川管理用通路は、サイクリングコースとして位置づけられている路線のみを選定。

※河川管理用通路は、原則一般車通行禁止の道路であり、実態として自転車歩行者専用道のように利用をされているため、矢羽根整備とする。（一般道として使用されている河川管理用通路は別）

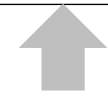
※河川管理者は、自転車・歩行者の安全確保のため、河川管理用通路の維持管理に努めること。

7. 自転車ネットワーク路線の選定 (1) 選定の考え方

- 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つなぐ路線**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**等をつなぐ路線を位置づける (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つなぐ路線の考え方」

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 中学校と市街地・集落（住宅系用途地域等）をつなぐ路線 ● 高等学校、大学周辺から鉄道駅等をつなぐ路線
	② 日常生活において安全性に配慮すべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 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）をつなぐ路線
	③ 自転車の事故抑制に対応すべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車に関係した事故の発生が多い路線
② 観光・交流促進の観点から必要な路線	④ 観光・交流の促進に資する路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 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県観光物産協会HPで紹介されているコース、②太平洋岸自動車道、③市町村観光協会が定めているコース) ● 文化交流施設、主要観光施設、道の駅等の地域内外から利用が見込まれる施設周辺の主要路線 ● シェアサイクル、レンタサイクル施設周辺の路線



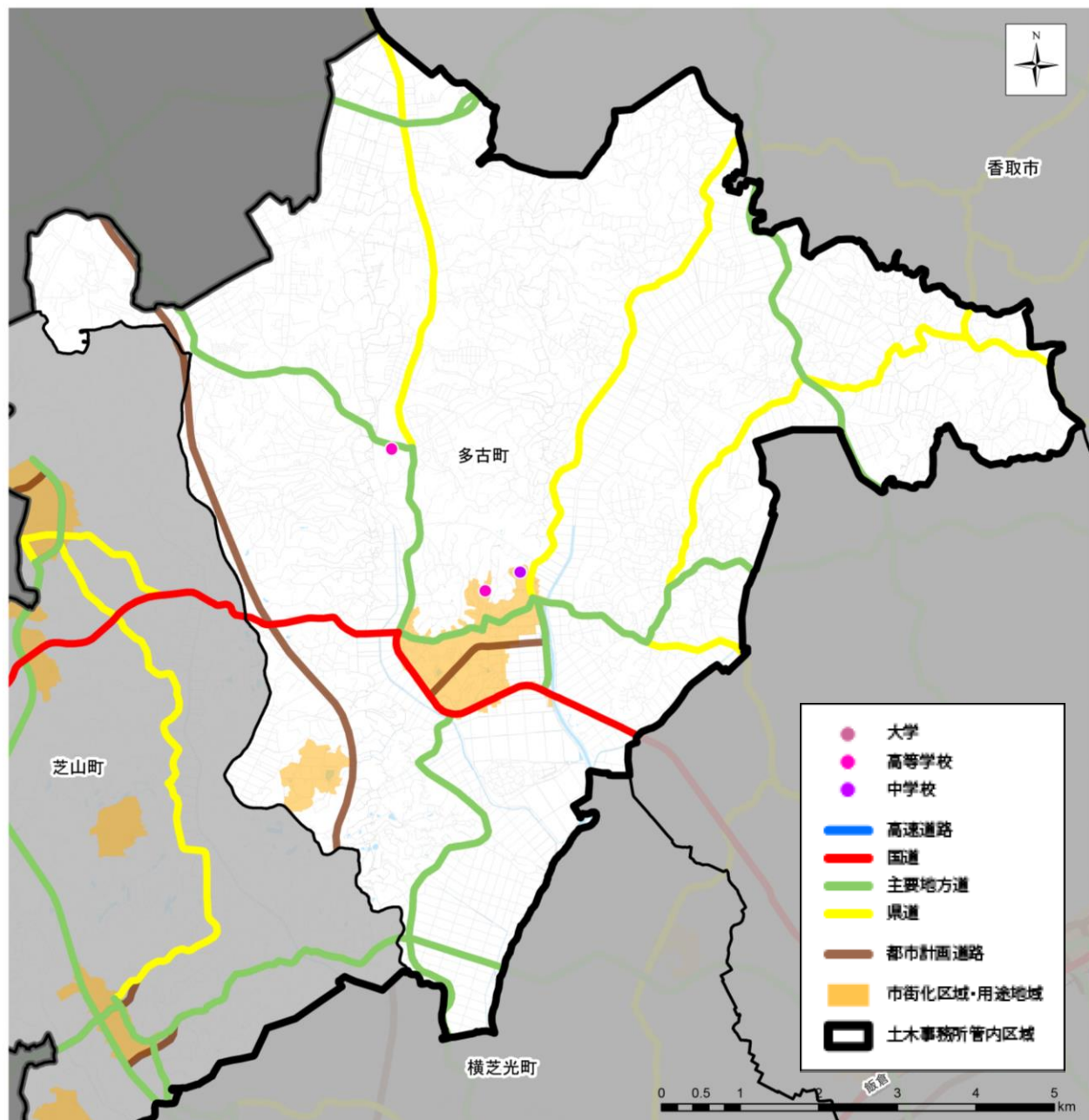
国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方

■ ネットワーク路線の選定における技術検討項目

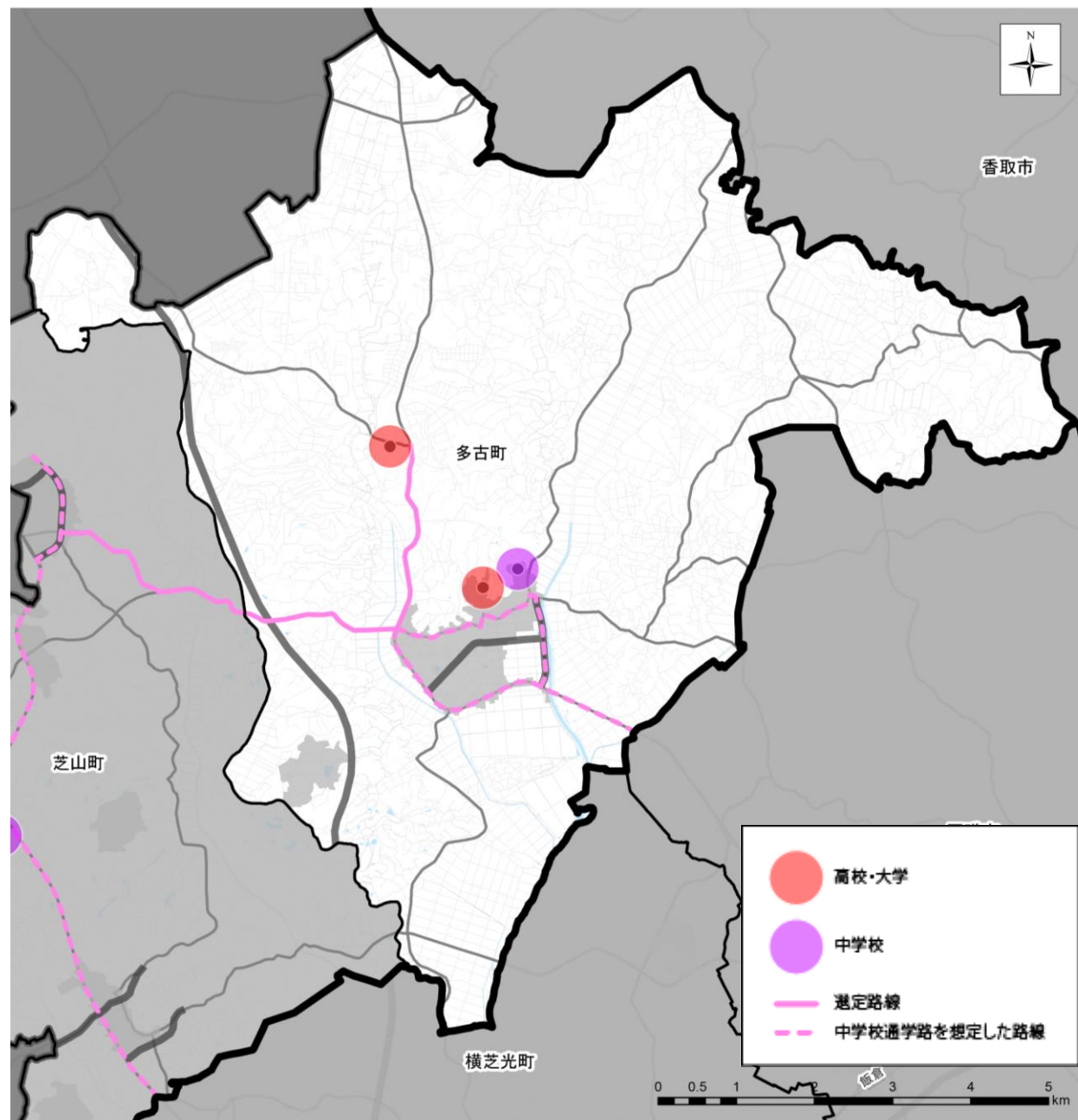
- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等をつなぐ路線 (①②④)
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 (③)
- ③ 自転車通学路の対象路線 (① ※実際の指定状況は網羅的な情報収集が困難であるため、中学校に隣接する幹線道路を整理)
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（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

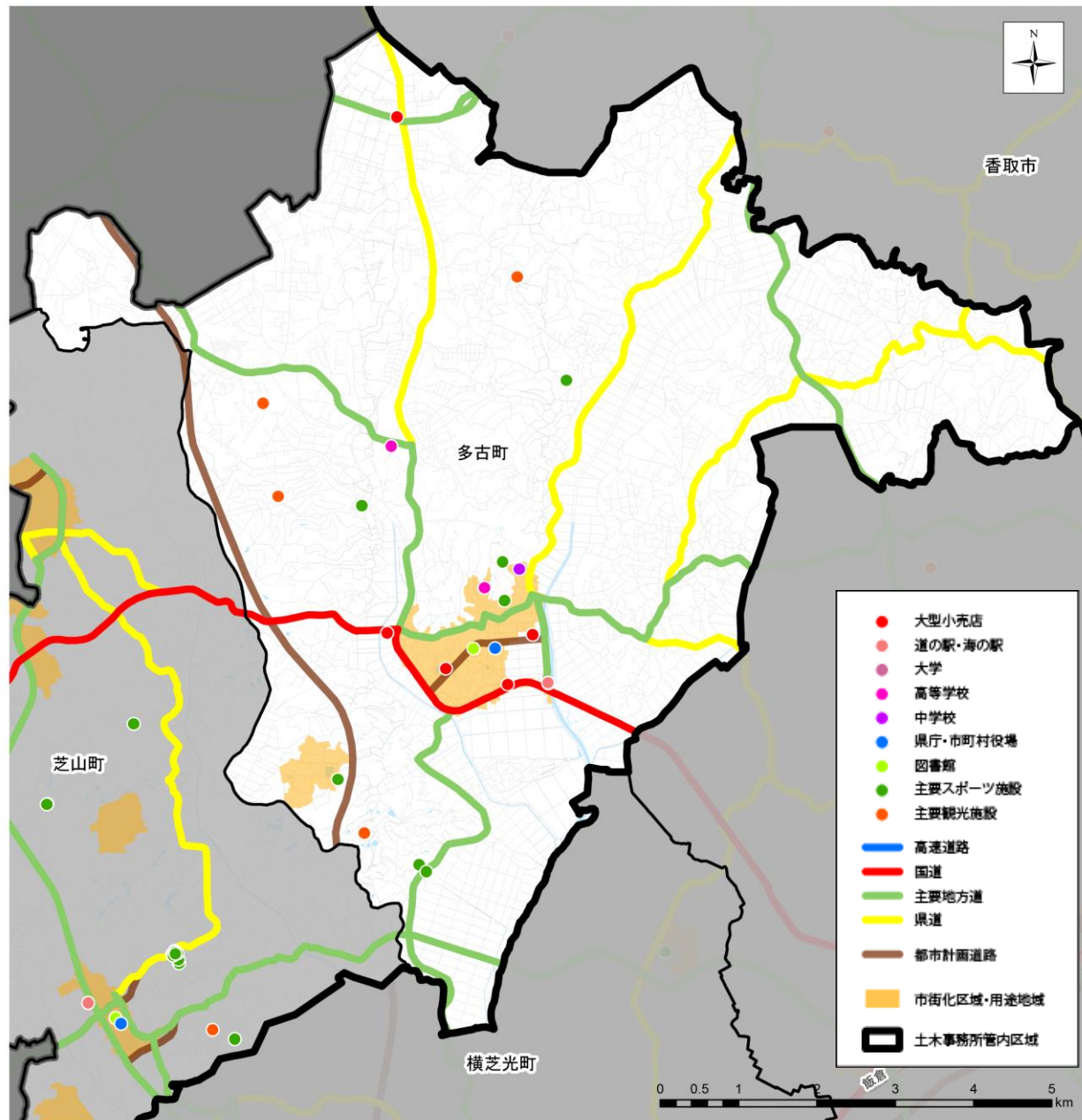


【選定方法】

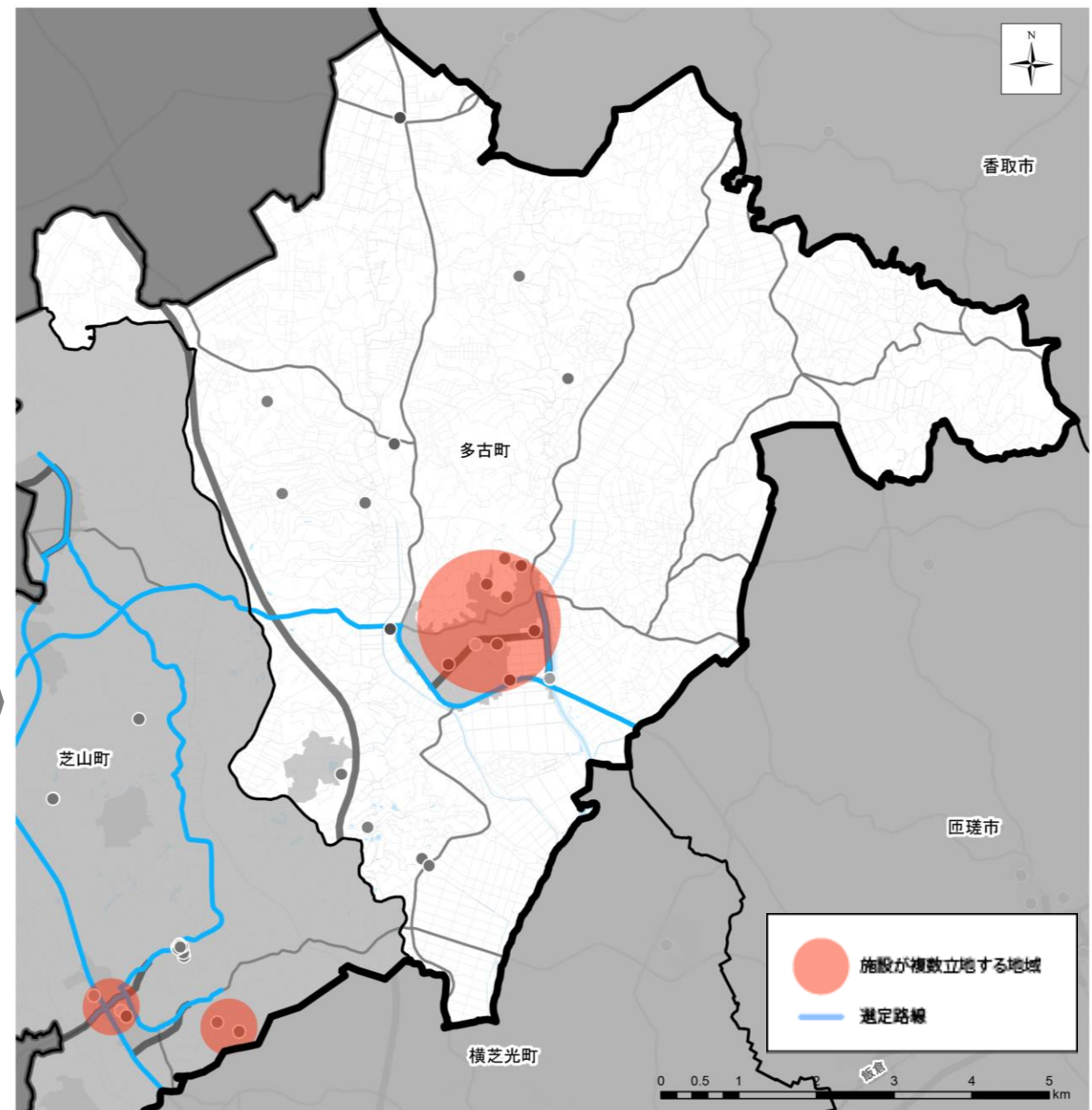
- 中学校と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線
 - ① 中学校に最も隣接する幹線道路を選択。
 - ② 住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。
- 高等学校、大学周辺から鉄道駅等を結ぶ路線
 - ③ 高等学校、大学から鉄道駅までの幹線道路を選択

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

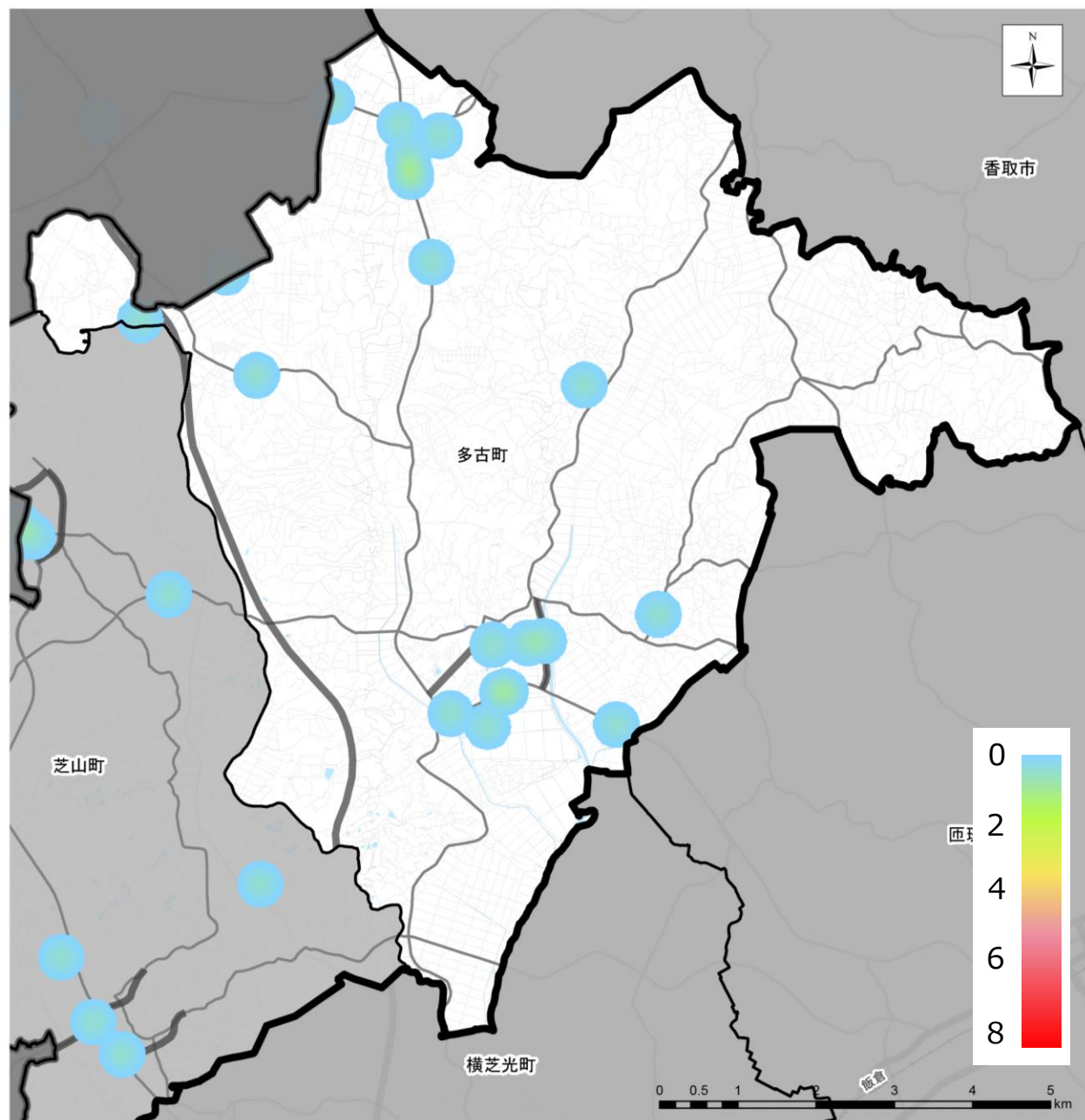


【選定方法】

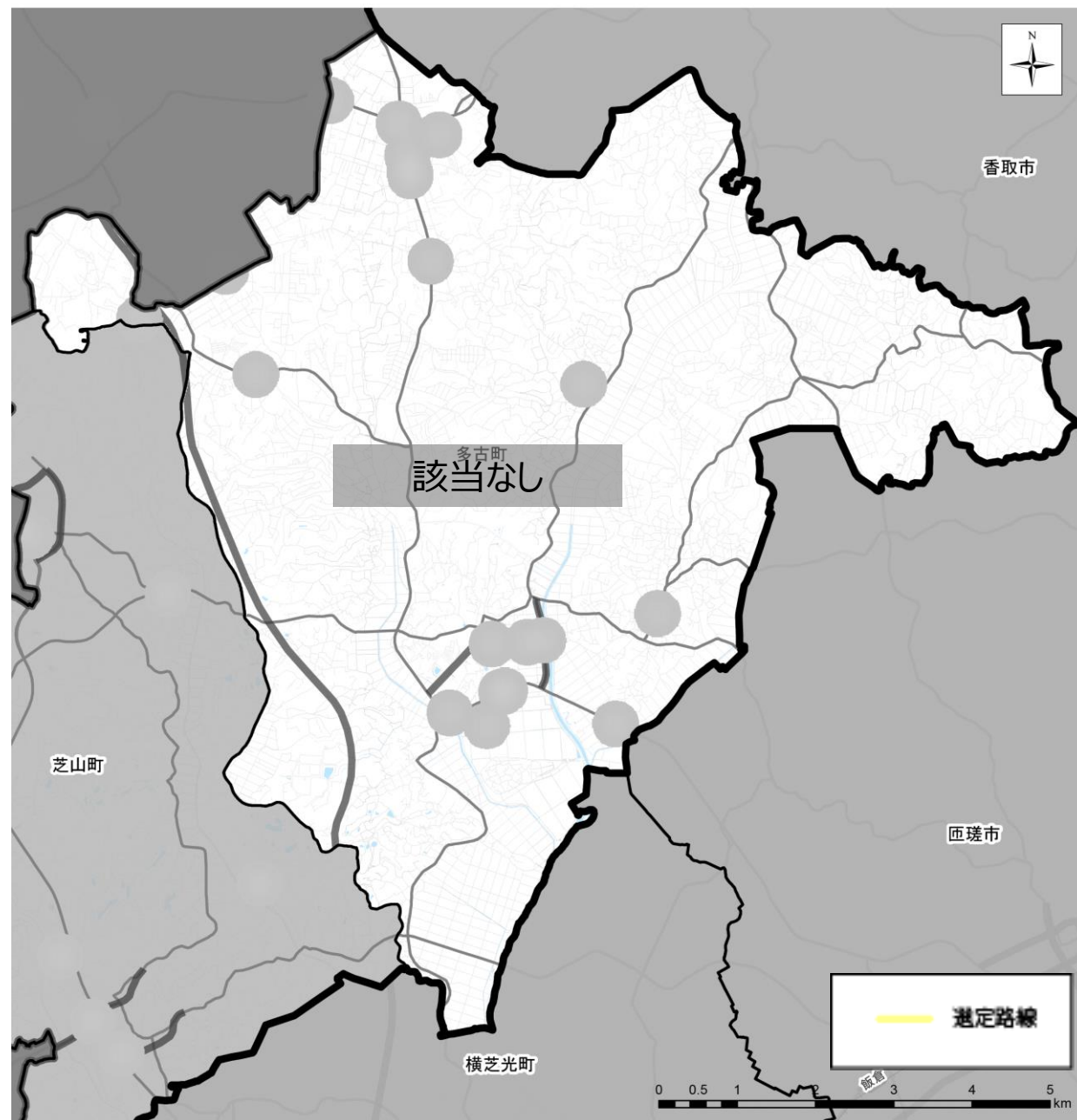
- 日常生活利便施設（公共施設、大型商業施設等）が複数立地する地域と市街地・集落（住宅系用途地域等）を結ぶ路線
- ① 複数種類の施設が概ね1km圏に2施設以上集積する箇所を抽出
- ※ 観光系施設（主要スポーツ施設、主要観光施設）のみの集積箇所は日常的な利用頻度は少ないと想定されるため除く
- ② 住宅系用途地域のある地域と①を繋ぐ幹線道路を選択。

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



■ 自転車に関係した事故の発生が多い路線

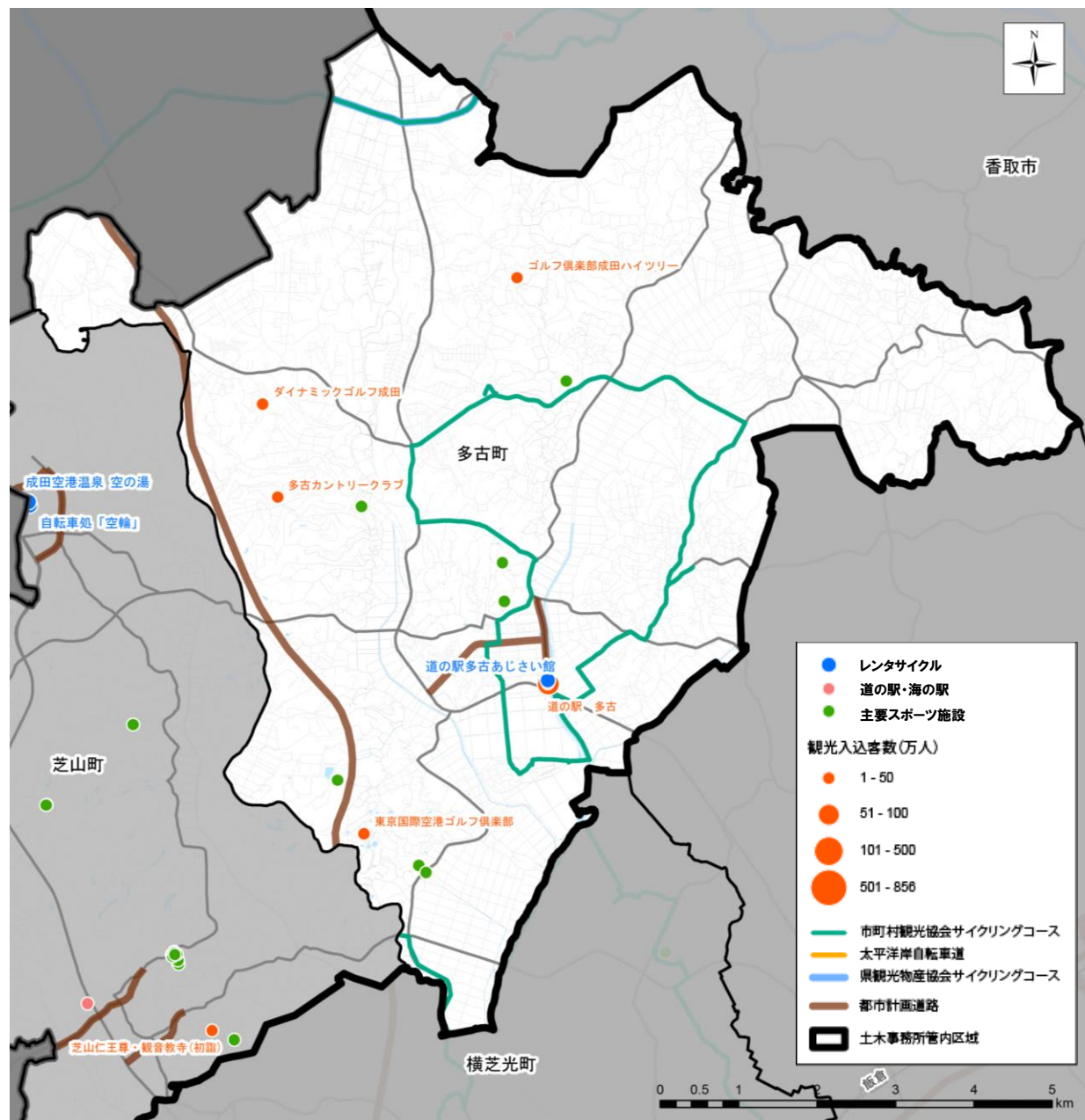


【選定方法】

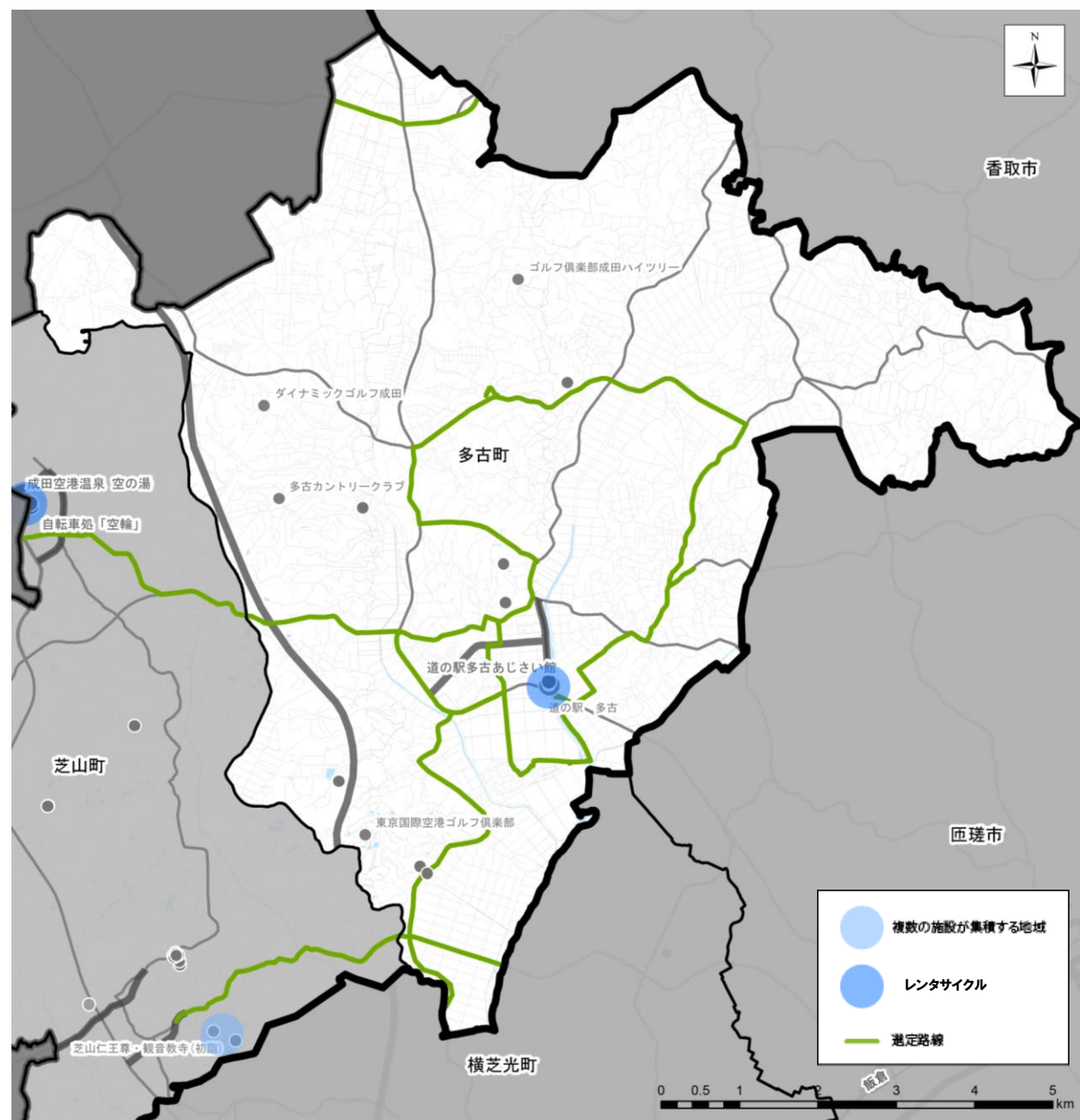
- 自転車に関係した事故の発生が多い路線
→概ね事故密度が4件以上と多発している路線を選定

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

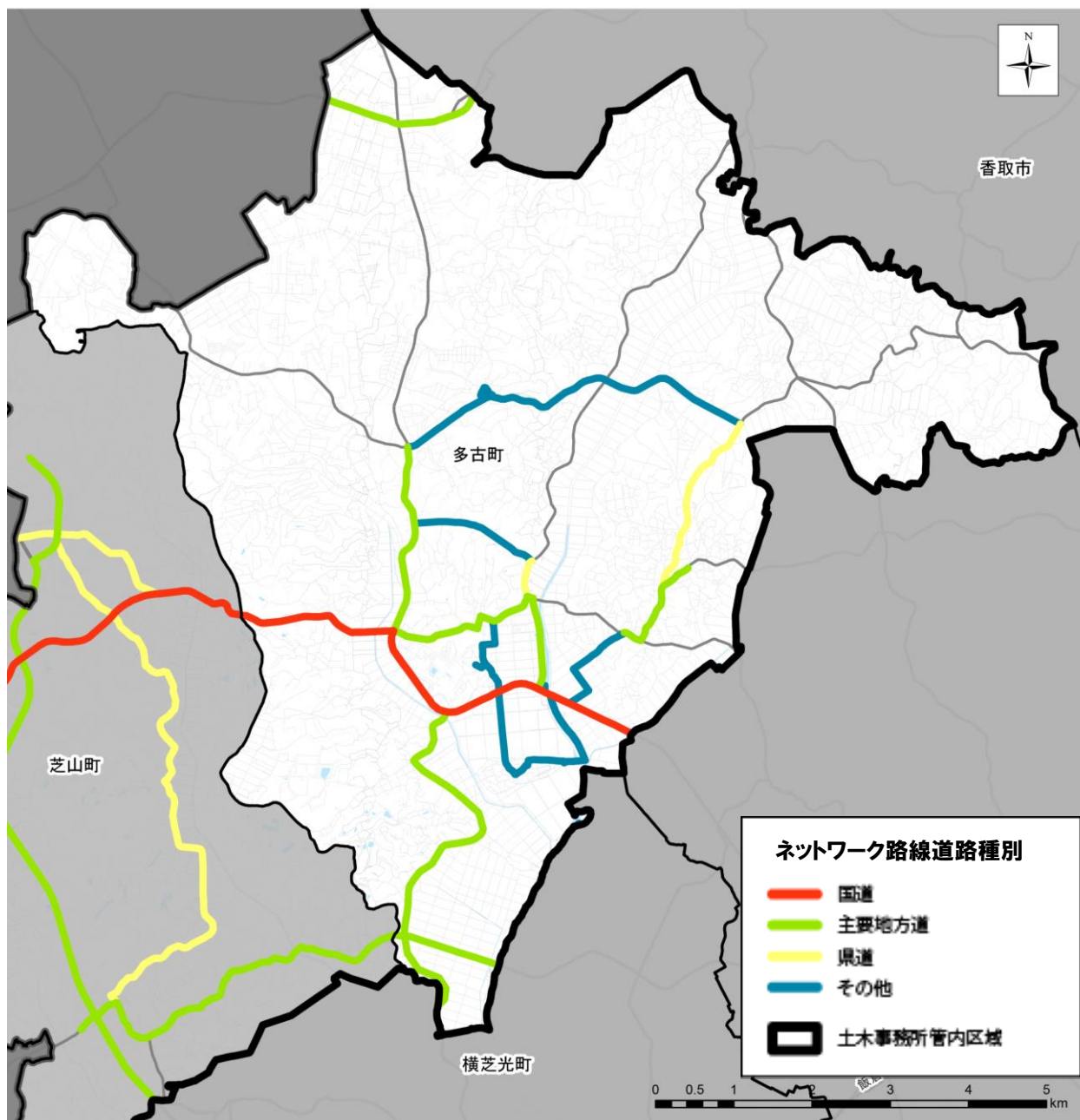


【選定方法】

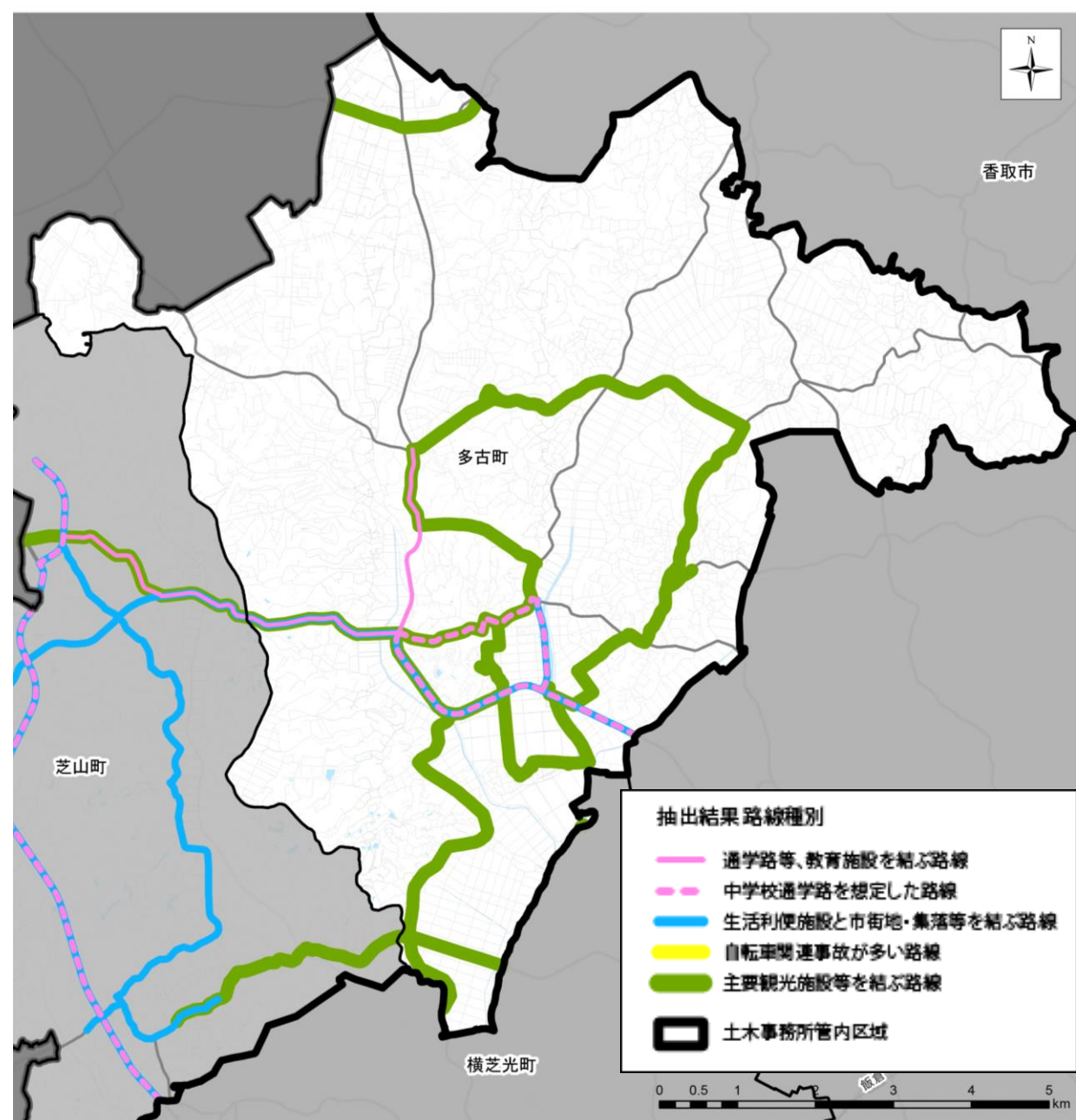
- サイクリングロードとして観光マップ等で紹介されている路線
 - ① 指定ルートを選定
- シェアサイクル、レンタサイクル施設周辺の路線
 - ② 施設と①を結ぶ幹線道路を選定
- 文化交流施設、主要観光施設、道の駅等の施設周辺の主要路線
 - ③ 概ね1km圏に2施設以上集積する箇所を抽出 (スポーツ施設のみは除く)
 - ④ 観光入込客数が50万人以上の観光施設を抽出
 - ③④と①②を繋ぐ幹線道路を選択。

■ 自転車ネットワーク路線

■ ネットワーク路線



■ 条件 (1)~(4) による抽出結果



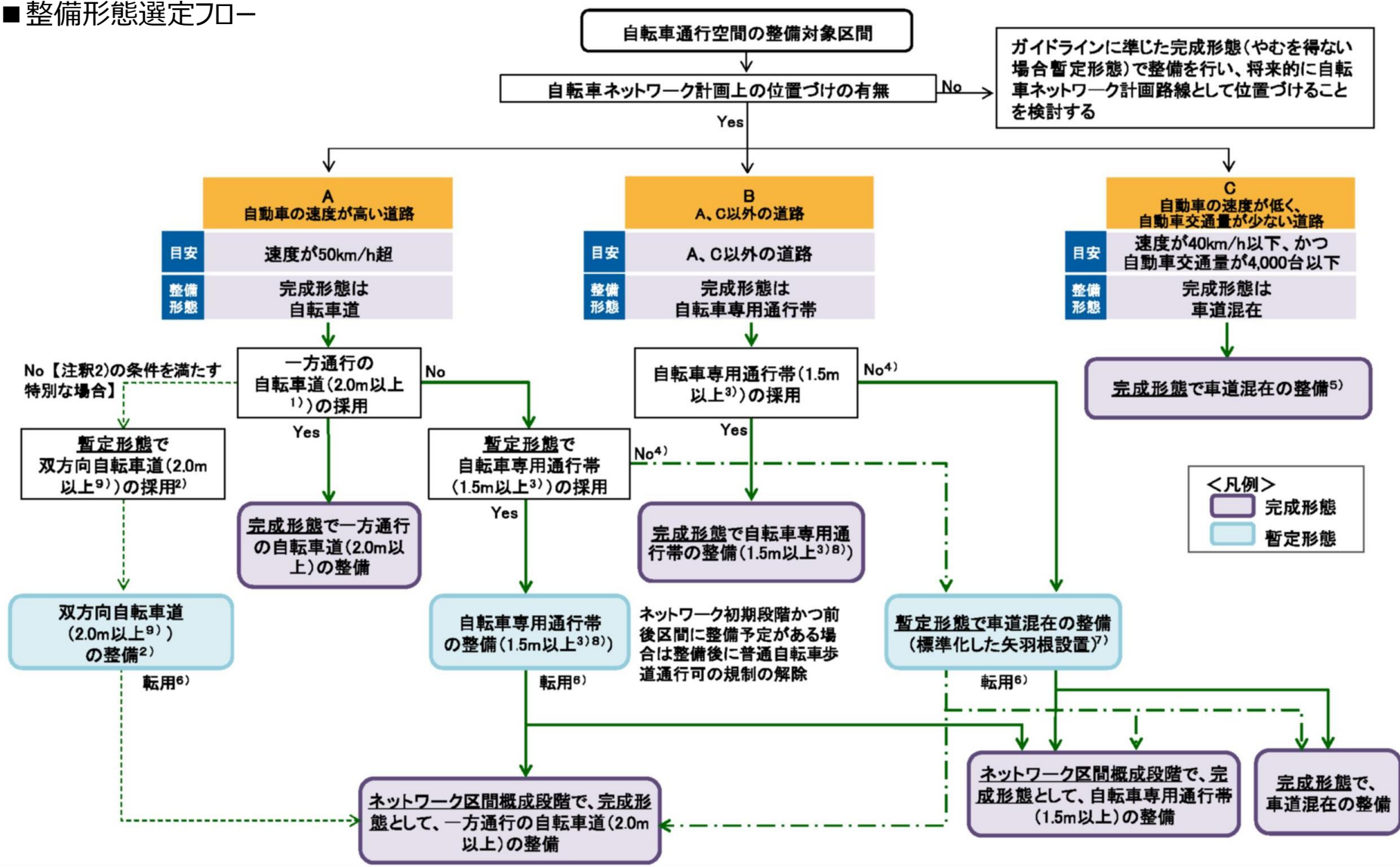
- 暫定形態を含めて、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）に基づき、整備形態を検討する
- 整備形態は、交通状況を踏まえて、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3形態から選定する

■ 整備形態のイメージ

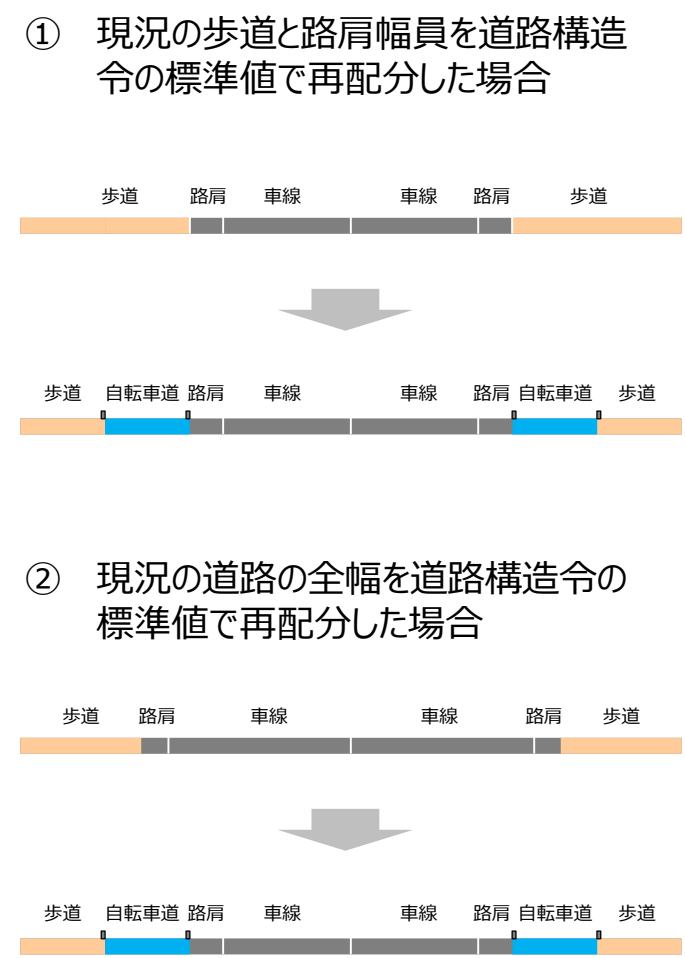
整備形態	整備イメージ	事例
自転車道	<p>歩道 自転車道</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>	
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>	
車道混在	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道 歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>	

- 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



■ 道路空間再配分のイメージ



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。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ること。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。

■ 自転車ネットワーク路線一覧と整備形態

No.	種別	路線名	延長 (km)	全幅	車道幅員			歩道	整備形態		備考
					車道	路肩	暫定		完成		
1	国道	296号	6.0	11.0	8.7	6.8	1.9	2.3	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	多古栗源線	0.5	7.0	7.0	5.2	1.8	0.0	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	多古山田線	2.4	7.5	7.5	5.5	2.0	0.0	車道混在	自転車道	完成形態：道路拡幅の必要あり
4	主要地方道	成田小見川鹿島港線	2.1	6.7	6.7	5.7	1.0	0.0	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	八日市場八街線	1.4	6.5	6.5	5.5	1.0	0.0	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
6	主要地方道	多古笹本線	4.7	6.5	6.5	5.5	1.0	0.0	車道混在	自転車道	完成形態：道路拡幅の必要あり
7	主要地方道	横芝下総線	7.7	8.5	8.5	6.0	2.5	0.0	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
8	町道	八田線	1.6	9.7	7.2	6.2	1.0	2.5	-	車道混在	
9	町道	西古内・南玉造線	1.9	13.0	7.0	6.0	1.0	6.0	-	車道混在	
10	町道	飯笹・西古内線外	3.0	9.8	7.3	6.3	1.0	2.5	-	車道混在	
11	町道	多古3257号線外	1.4	4.5	4.5	3.5	1.0	0.0	-	車道混在	
12	河川管理用通路		0.1	3.7	3.7	3.7	0.0	0.0	-	-	
13	河川管理用通路		1.0	3.2	3.2	3.2	0.0	0.0	-	-	
14	町道	島・南並木線外	2.1	4.5	4.5	3.5	1.0	0.0	-	車道混在	
15	町道	広沼仲町線外	1.1	6.5	6.5	5.5	1.0	0.0	-	車道混在	

※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

町道：3種3級、3種4級、3種5級の計画交通量（道路構造令）

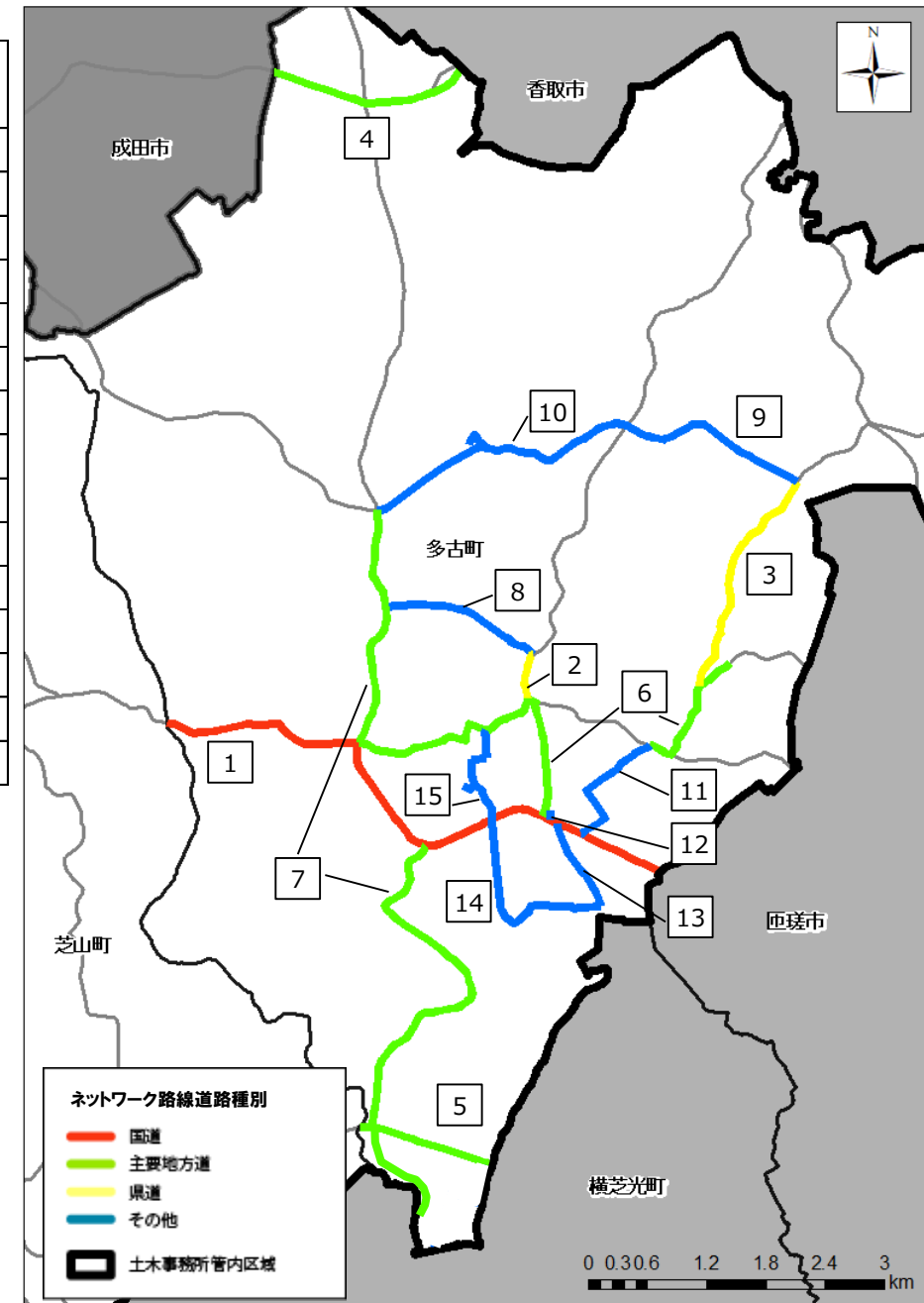
【規制速度】

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

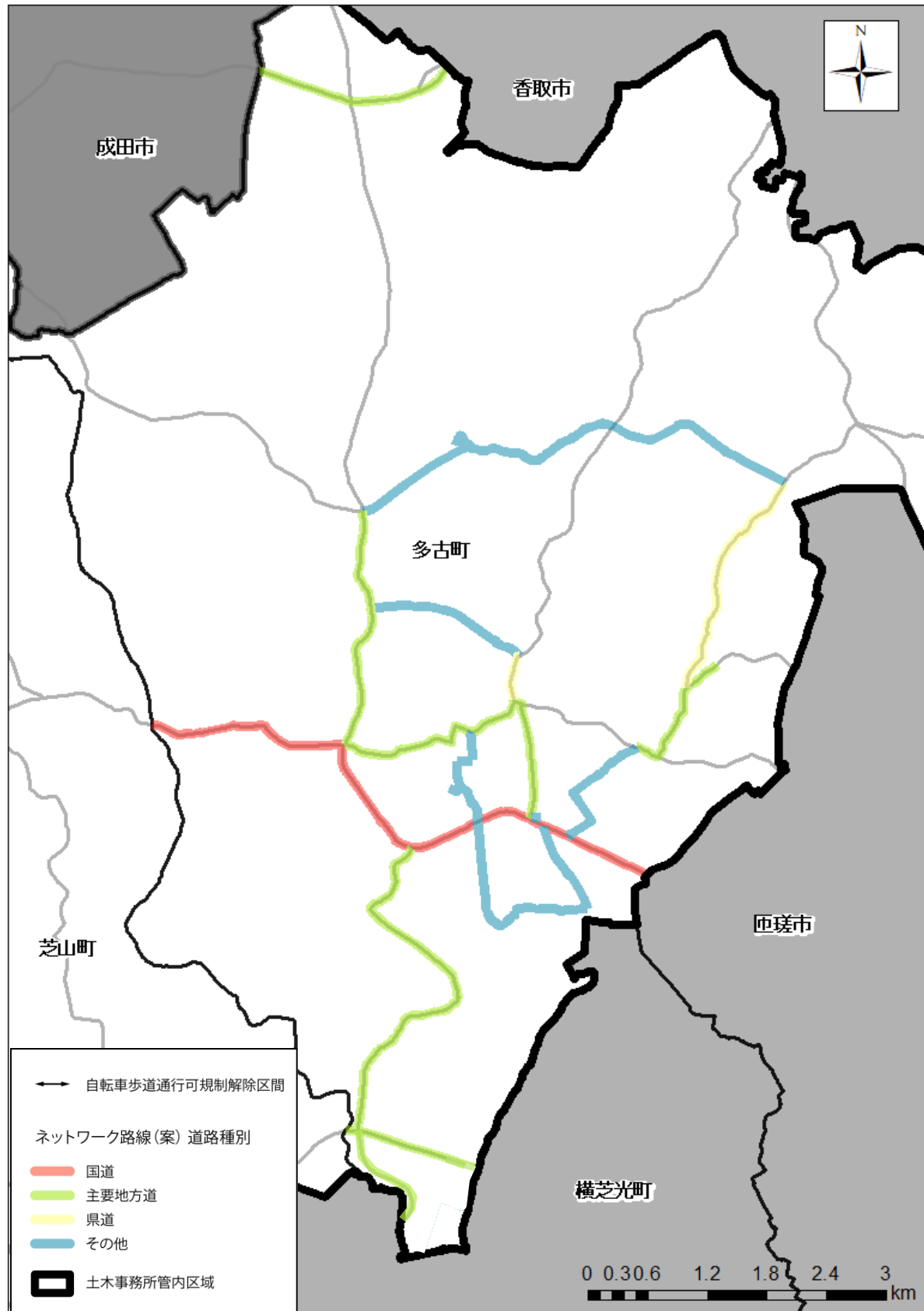
町道：最高速度標識記載の速度または、道路構造令規定の設計速度の最大値

※整備形態（完成）は道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、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

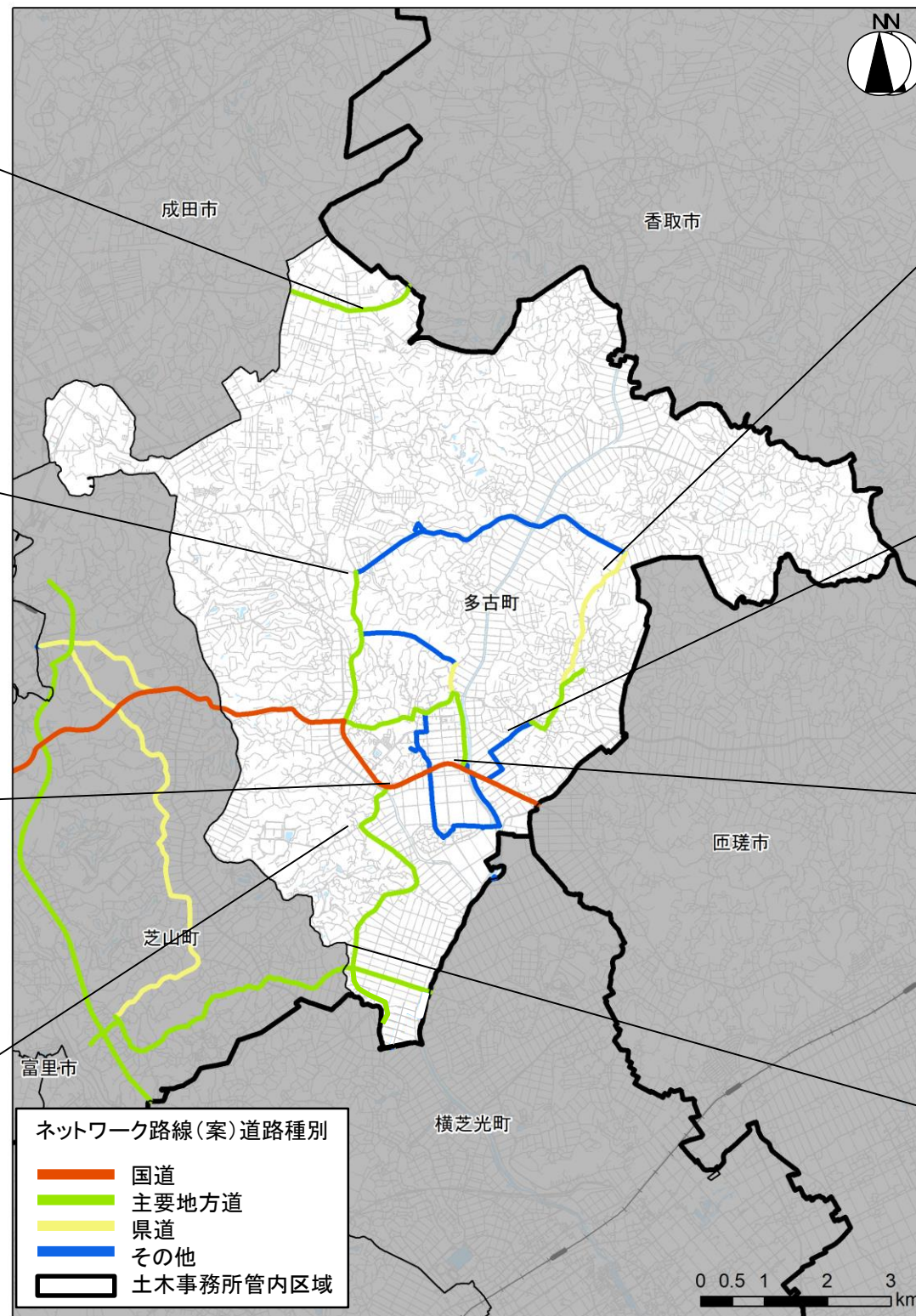
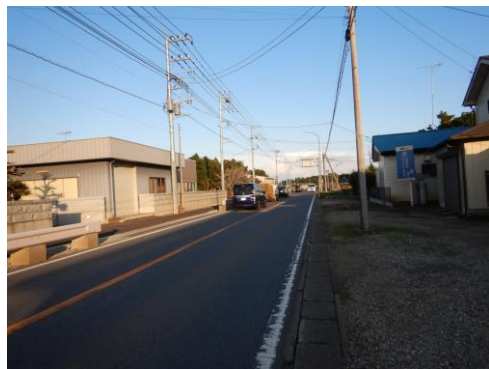


該当区間なし

※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

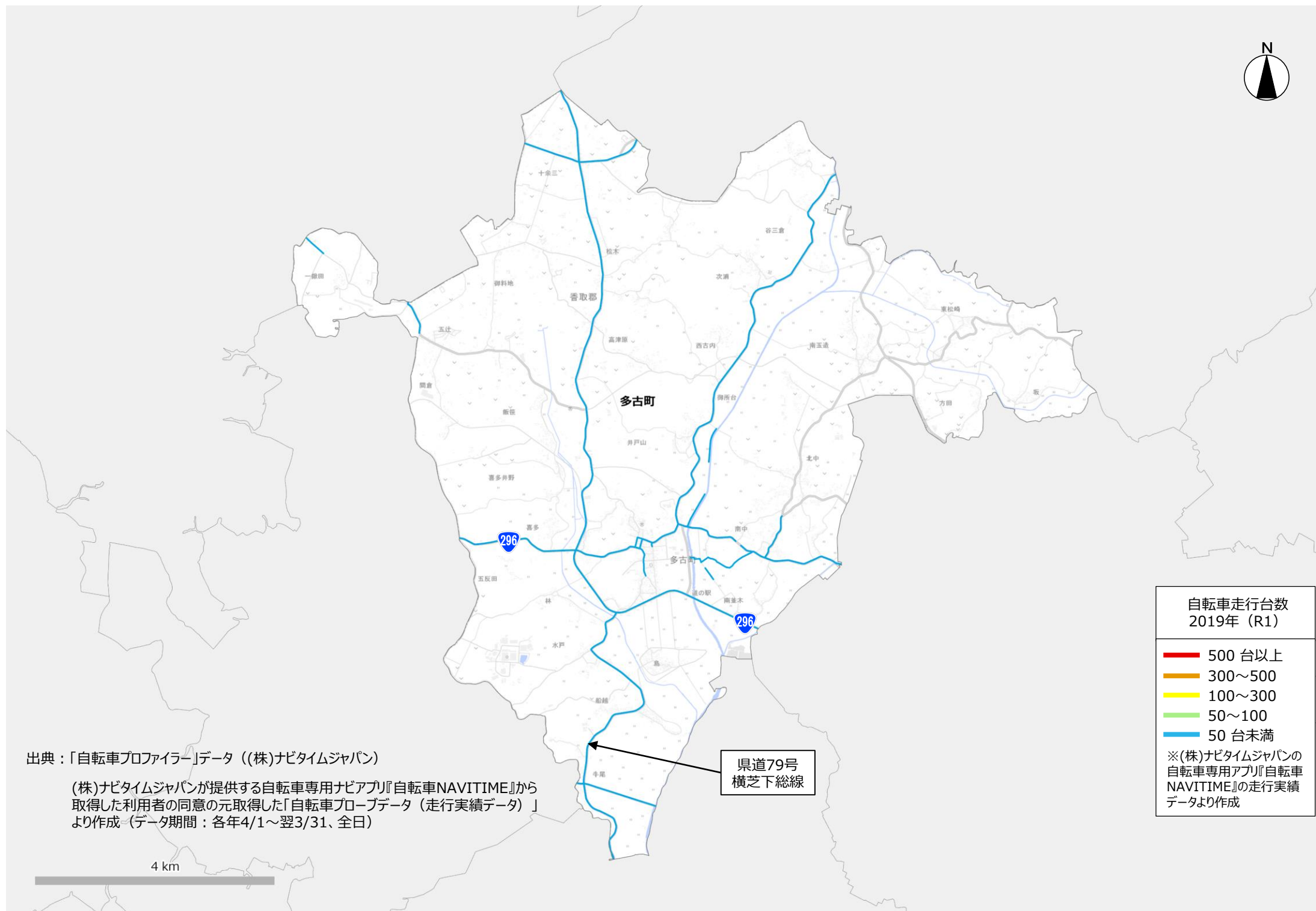
- ネットワーク路線の選定を行うにあたり、現地踏査を行った。
- 多古町における代表的な箇所を示す。

■ 自転車ネットワーク路線 (案)



- 2019年の多古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

■ 多古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

自転車走行台数
2019年（R1）

- 500 台以上
- 300～500
- 100～300
- 50～100
- 50 台未満

※(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

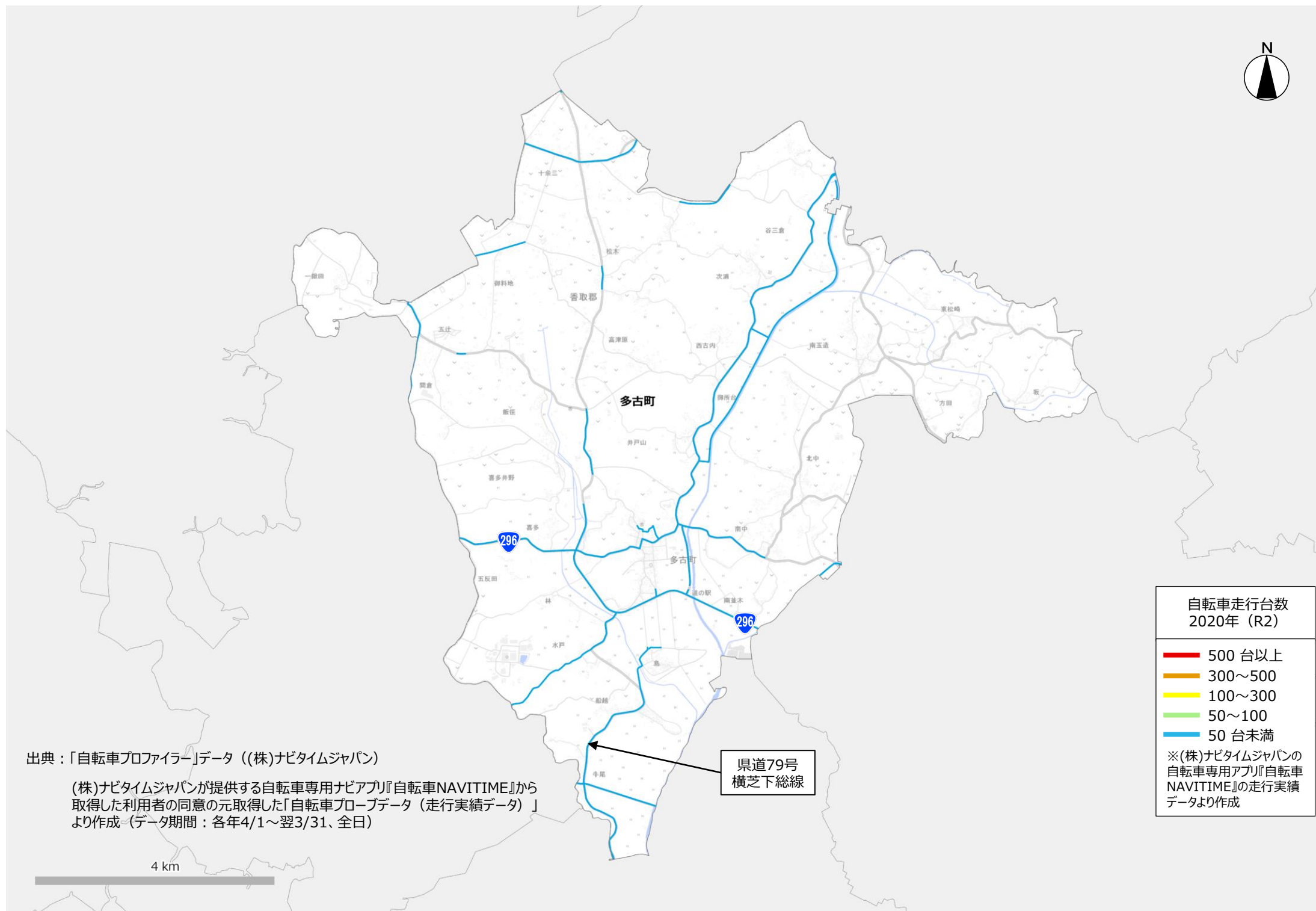
出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

県道79号
横芝下総線

4 km

- 2020年の多古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

■ 多古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

自転車走行台数
2020年（R2）

- 500 台以上
- 300～500
- 100～300
- 50～100
- 50 台未満

※(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

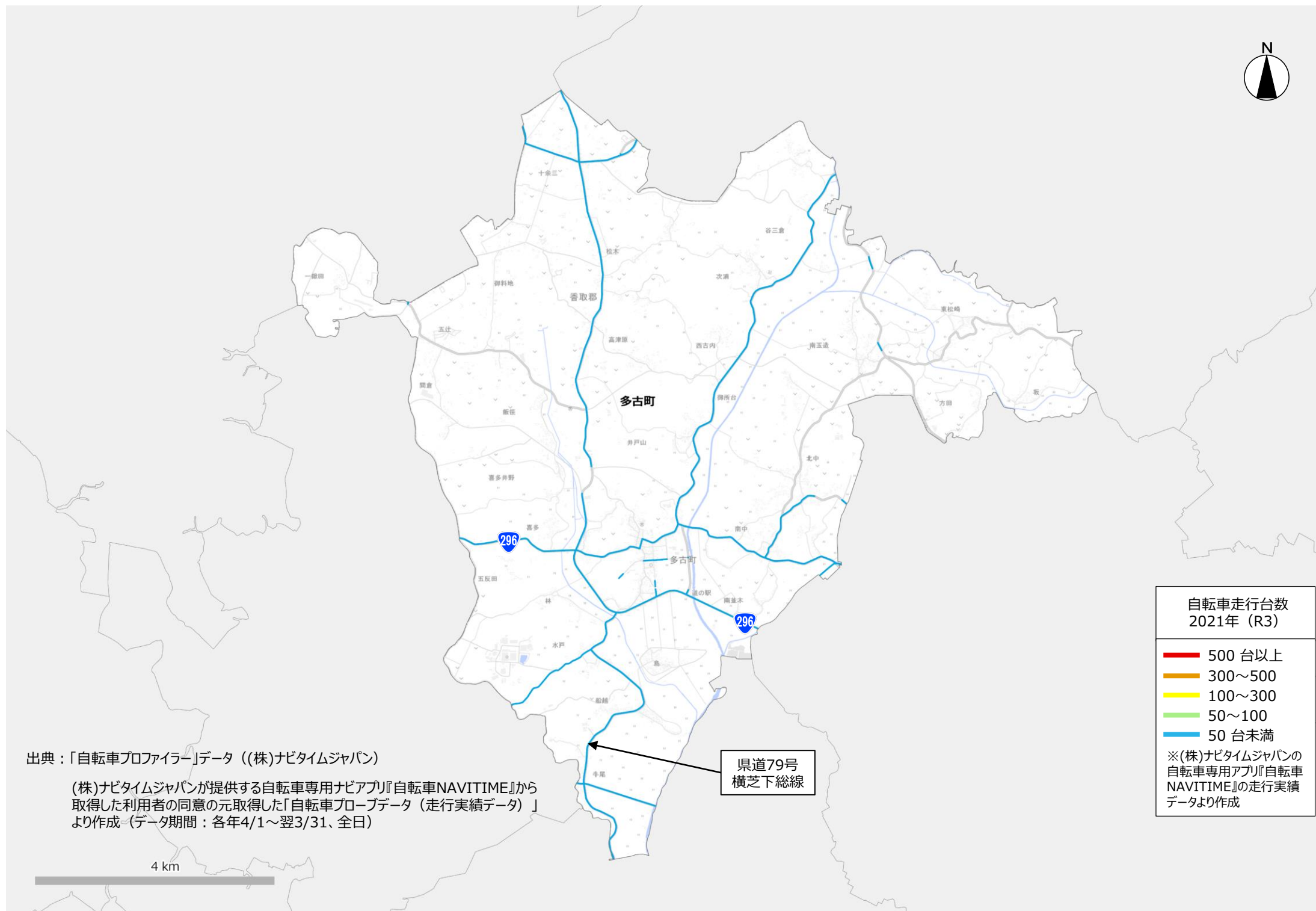
出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

県道79号
横芝下総線

4 km

- 2021年の多古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

■ 多古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

自転車走行台数
2021年（R3）

- 500 台以上
- 300～500
- 100～300
- 50～100
- 50 台未満

※(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

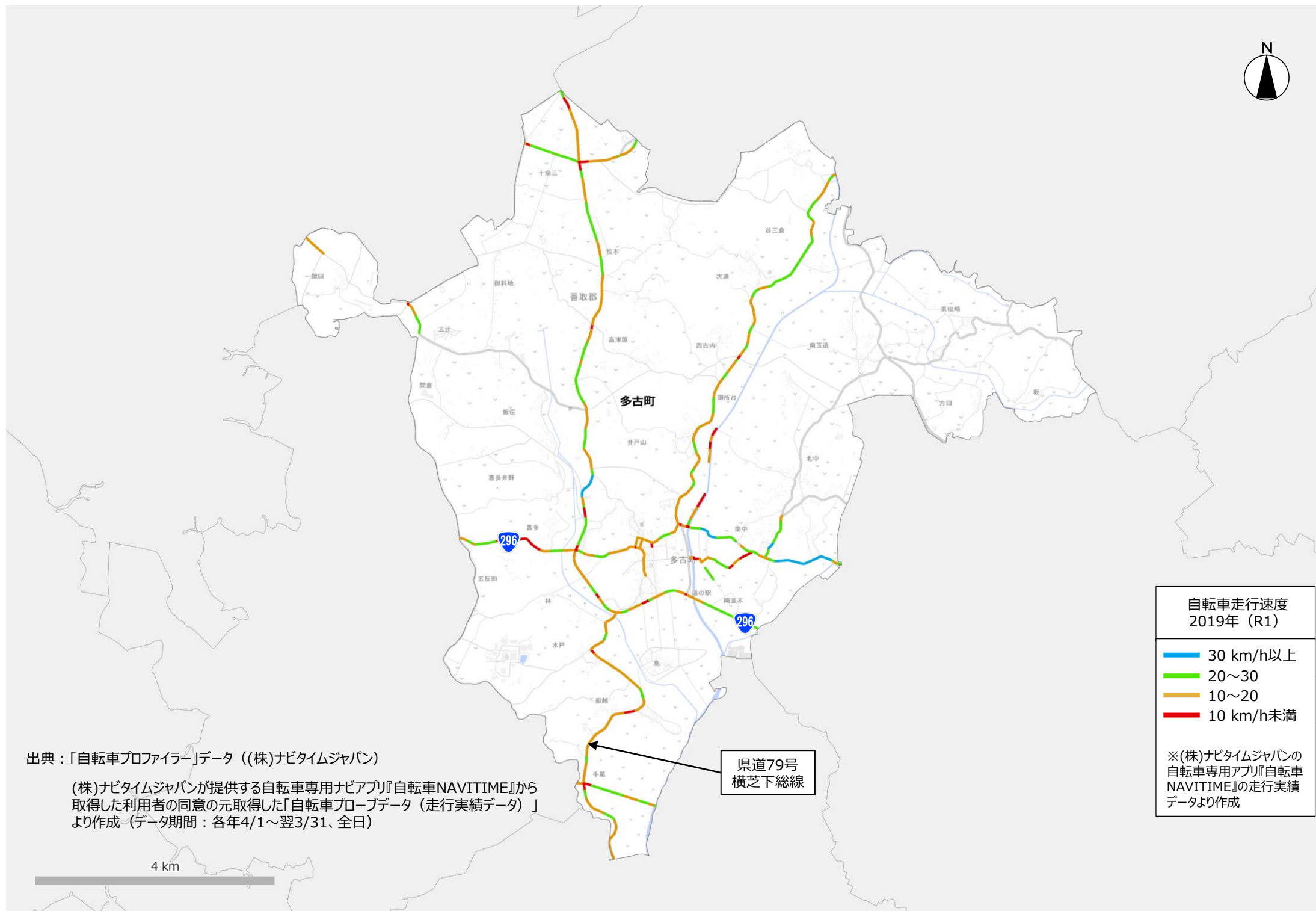
出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

県道79号
横芝下総線



- 2019年の多古町の自転車走行速度は、国道296号の幹線道路の一部で速度が低下

■ 多古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

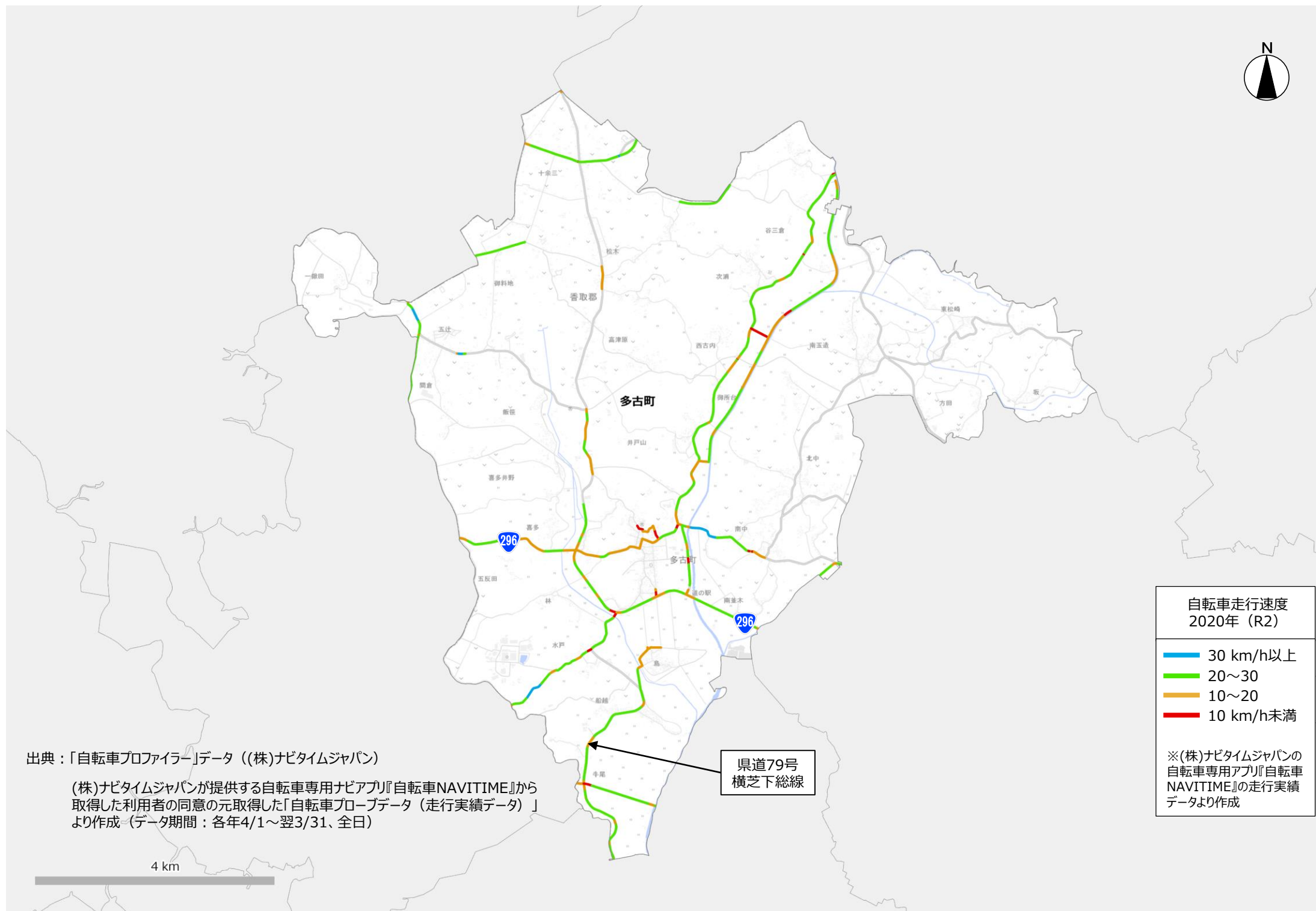
※(株)ナビタイムジャパンの自転車専用アプリ『自転車NAVITIME』の走行実績データより作成

出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

国道79号
横芝下総線

- 2020年の多古町の自転車走行速度は、国道296号の幹線道路の一部で速度が低下

■ 多古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）

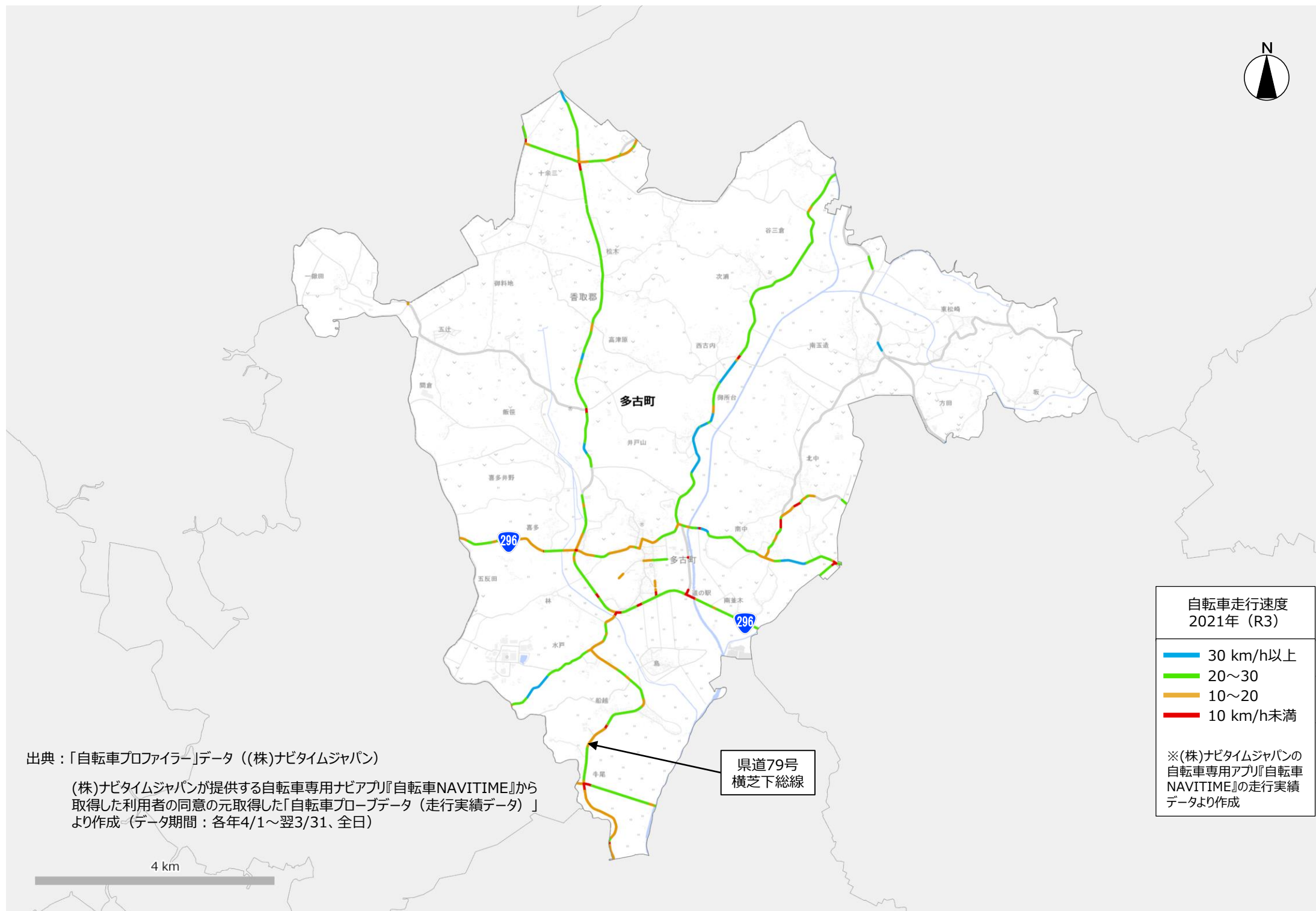
- 30 km/h以上
- 20～30
- 10～20
- 10 km/h未満

※(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

出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

- 2021年の多古町の自転車走行速度は、国道296号の幹線道路の一部で速度が低下

■ 多古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

出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）
 (株)ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車NAVITIME』から取得した利用者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

国道79号
横芝下総線