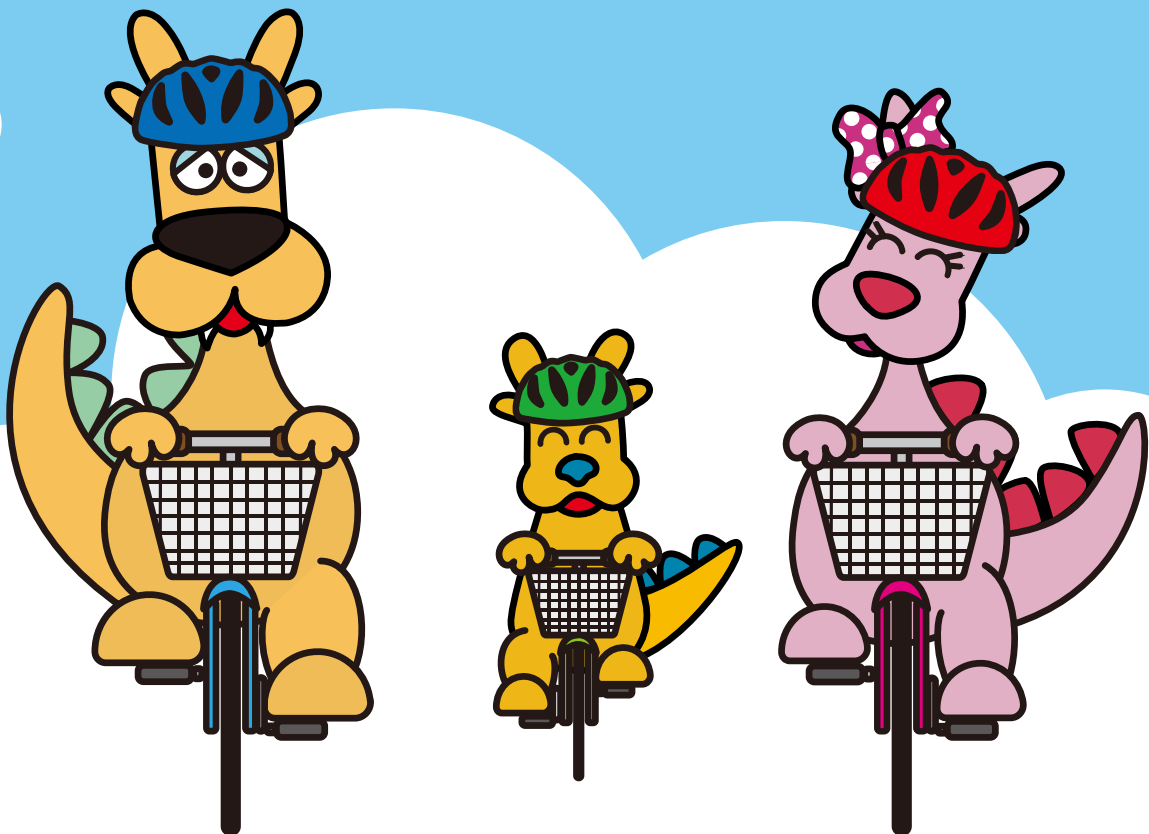


自転車に乗ろう！

袖ヶ浦市 自転車活用推進計画 (案)

令和5年〇月

袖ヶ浦市



目次

第 1 部 基本計画

第 1 章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画期間	3
1.4 計画の対象区域	3

第 2 章 自転車利用の現状と課題

2.1 自転車を取り巻く全国的な動向	4
2.2 袖ヶ浦市の現状	7
2.3 自転車利用の動向	14
2.4 自転車利用における課題とポテンシャル	22

第 3 章 計画の目標

3.1 基本的な考え方	24
3.2 計画の施策体系	25

第 4 章 自転車活用推進に向けた取組

4.1 自転車利用の普及拡大に向けた取組	27
4.2 自転車の利用環境の整備に向けた取組	29
4.3 サイクルツーリズムの推進に向けた取組	32
4.4 安全な自転車利用の促進に向けた取組	34

第 5 章 計画の推進

5.1 計画指標の設定	38
5.2 推進体制	39
5.3 進捗管理	41

第2部 袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画

第1章 計画策定の背景と目的	43
第2章 自転車ネットワークに関する現状と課題	44
第3章 自転車ネットワーク整備の基本方針	46
第4章 整備対象路線の選定	48
第5章 整備形態の選定	
5.1 整備形態の種類	59
5.2 整備形態の選定フロー	60
5.3 整備形態の選定結果	64
5.4 自転車通行空間の標準的な構造	65
第6章 整備優先度の設定	
6.1 整備優先度の考え方	68
6.2 整備優先度の設定結果	70

資料編

1. 自転車活用推進計画・ネットワーク計画とは

1.1 自転車活用推進計画の位置づけ	1
1.2 自転車ネットワーク計画の位置づけ	3
1.3 国と千葉県の計画	4

2. 袖ヶ浦市の自転車を取り巻く環境

2.1 上位関連計画における位置づけ	9
2.2 自転車に関する現状および課題	15

3. 自転車ネットワーク路線の選定（第2部第4章関連）

43

4. 計画策定の検討体制

52

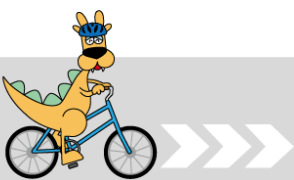
5. 検討の経緯

53

6. 袖ヶ浦市自転車活用推進協議会の構成員

55

第1部 基本計画





1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから大人まで幅広い世代が、日常的な通勤・通学や買い物、スポーツ、観光など多様な場面で利用できる移動手段です。健康増進や環境負荷低減、新型コロナウイルス感染防止の観点から全国的に自転車利用ニーズが高まっており、袖ヶ浦市内でも多くの方が利用しています。

国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程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」（平成28年法律第113号）を平成29年に施行しています。

本市では、令和2年7月に策定した都市計画マスタープランにおいて、都市施設の整備方針として「自転車・歩行者ネットワークの形成」に関する方針を定めており、鉄道駅や主要な公共施設周辺、緑・レクリエーション拠点間等における歩行者・自転車の通行空間の整備を進めていくことを掲げています。

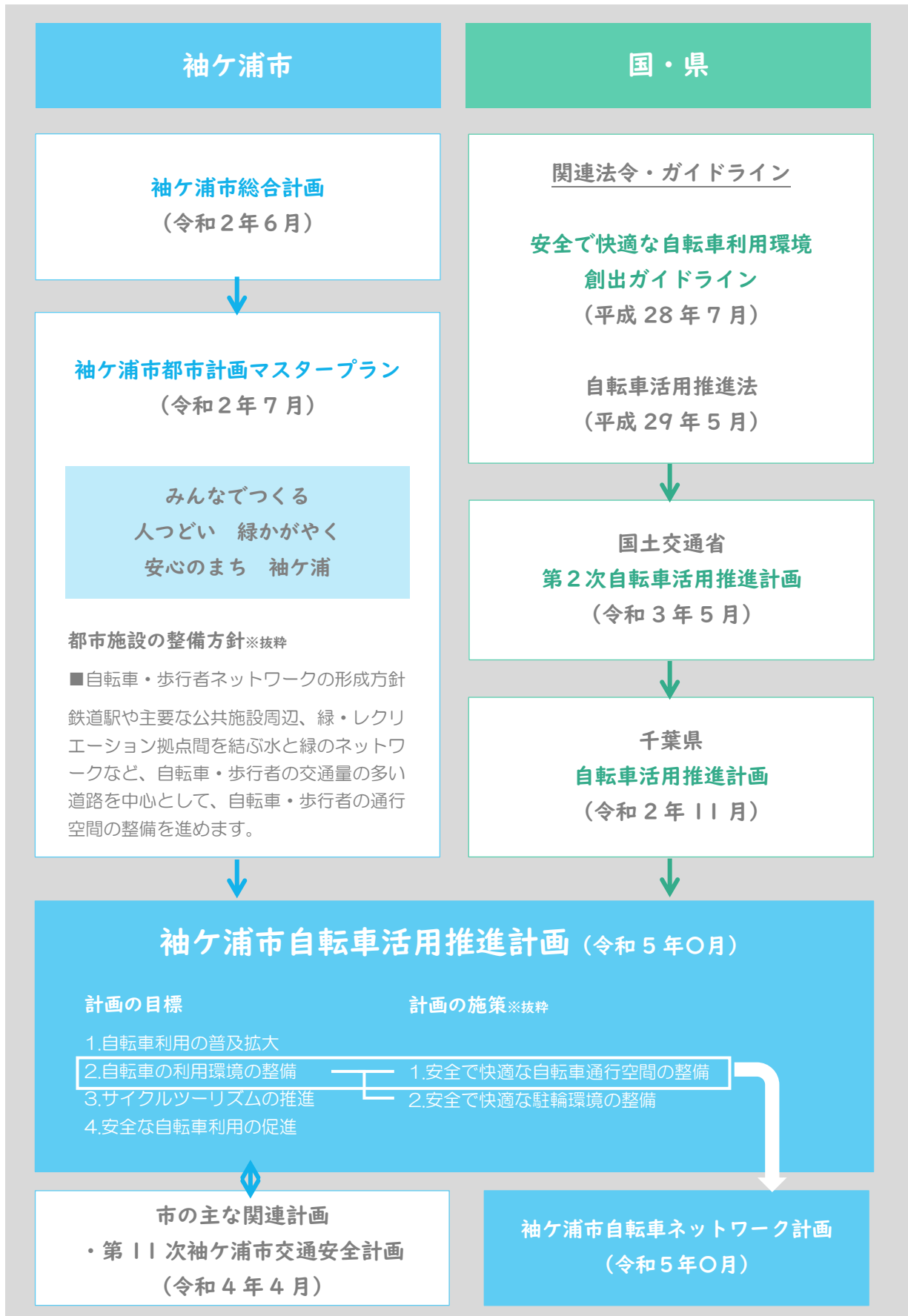
また、令和4年4月に策定した第11次袖ヶ浦市交通安全計画においても、「自転車の安全利用対策の強化」を重点項目としており、自転車の利用促進や安全性の確保にむけた取組を進めていくこととしています。

このような背景を踏まえ、本計画では、自転車活用推進法に基づき、本市の実態や特性に応じた自転車の活用推進に関する施策を定め、誰もが安全・安心に自転車を利用できる環境を構築していくことを目的とします。



安全・安心に自転車を利用できる環境のイメージ

1.2 計画の位置づけ



1.3 計画期間

本計画の計画期間は、令和５年度から令和９年度までの５年間とします。
なお、今後の社会情勢の変化等によっては、必要に応じて見直しを行います。

1.4 計画の対象区域

本計画の対象区域は、袖ヶ浦市全域とします。

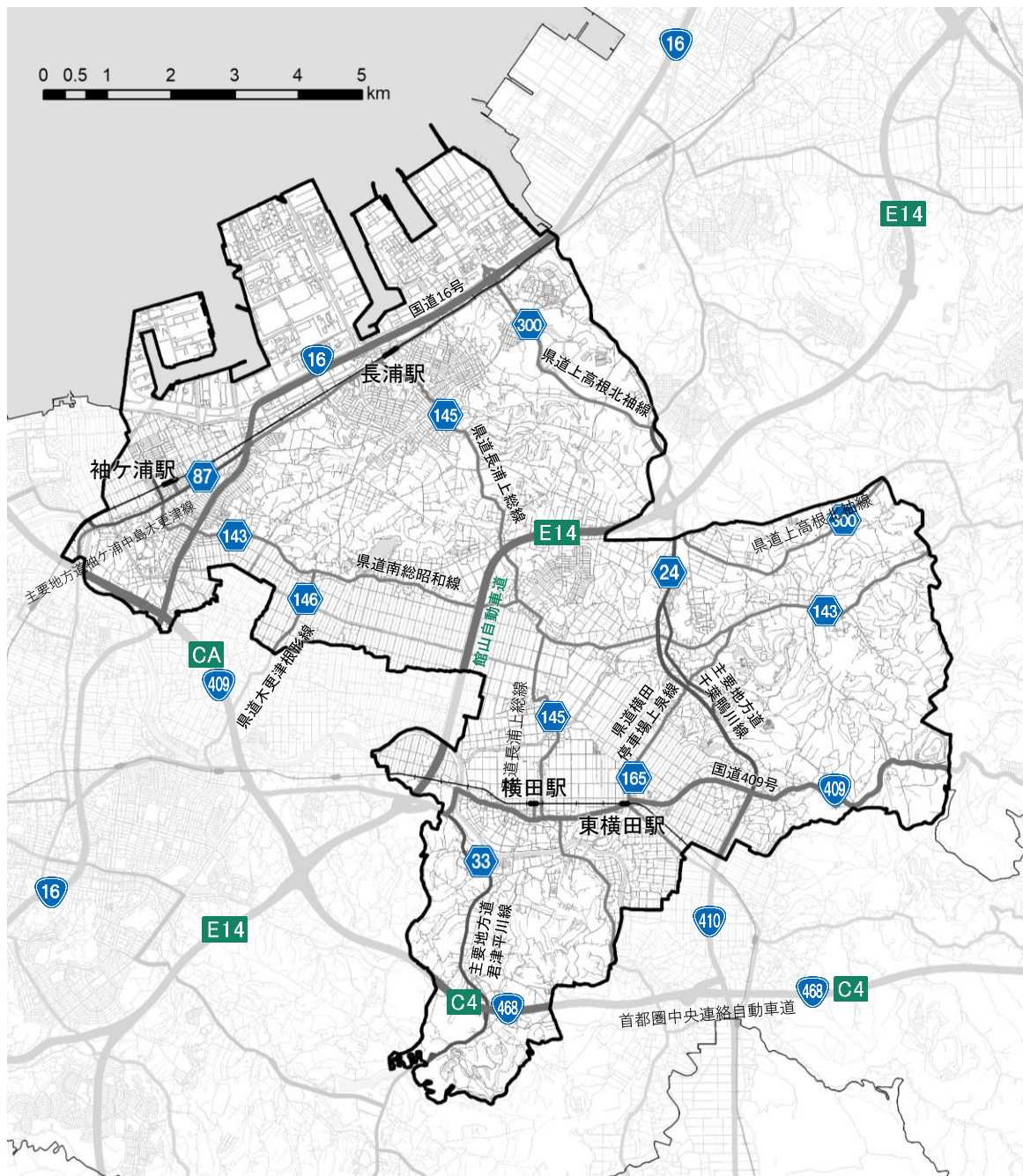


図 1-1 計画の対象区域

第2章 自転車利用の現状と課題



2.1 自転車を取り巻く全国的な動向

① 自転車を利用するメリット

自転車は近距離での移動利便性に優れているだけでなく、日常的な利用による生活習慣の改善やCO₂排出量の削減にも寄与する環境に優しい乗り物です。

また、近年では発災時の移動手段としての活用や、電動自転車のバッテリーから給電する等の取組も進みつつあります。

日々の利用で生活習慣を改善！

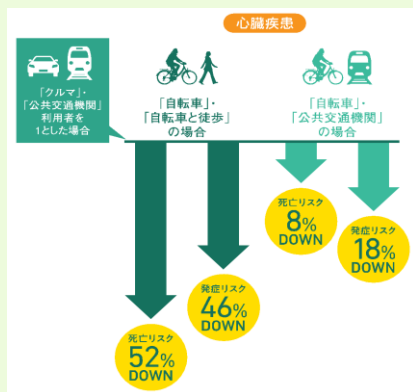


図 1-2 通勤時に「車や公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の心臓疾患による死亡/発症リスク

出典：株式会社シマノ 資料

CO₂ 排出量の削減に貢献！

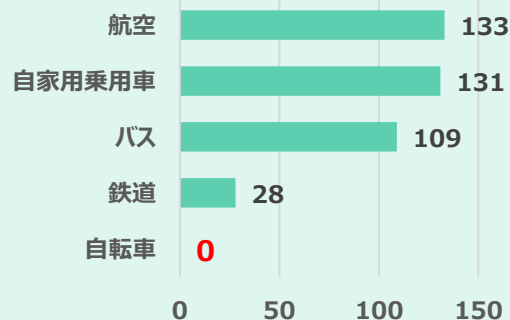


図 1-3 旅客輸送機関別の二酸化炭素原単位 (2020 版)

出典：国土交通省 環境政策課作成資料

※二酸化炭素原単位：発生源 1 つから排出される二酸化炭素の排出量

通勤手当や固定経費の節減！



図 1-4 自転車通勤による経費削減効果の例

※通勤費削減額：通勤費削減効果があったと回答した 8 事業者の平均値を使用 【自転車通勤を推奨する事業者アンケート調査より】
出典：自転車通勤導入に関する手引き (自転車活用推進官民連携協議会)

災害時の移動にも役立つ！

国土交通省では、災害時における自転車活用社会実験として、自転車による地域への情報伝達、支援物資や巡回訪問などの支援活動態勢についての検証が実施されている。

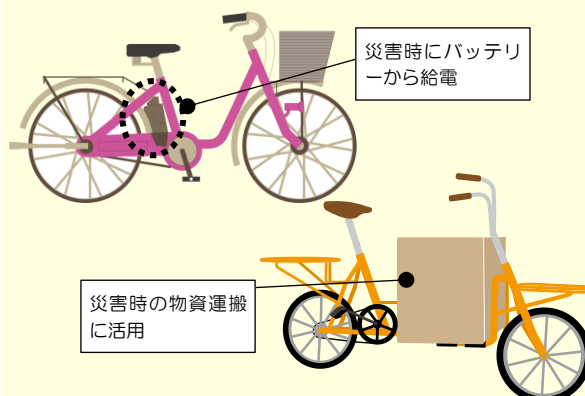


図 1-5 災害時の自転車活用イメージ

②自転車に関する法制や政策の変遷

自転車に関して、昭和の経済成長に伴う交通戦争や放置自転車等への対応のため、国は自転車法等を制定、この中で市区町村の「総合計画」策定を位置づけました。

平成以降の少子高齢化や環境・防災、健康増進など多様なニーズを背景に、自転車の安全や放置自転車だけでなく「活用」も重視するようになり、自転車「ガイドライン」が策定されました。

直近ではコロナ禍の影響等も考慮し、国の自転車活用推進計画が改定されています。



図 1-6 自転車に関する国や県の法制や政策

③新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車関連施策

国土交通省では、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」を踏まえ、感染の拡大を防止するため、各都道府県・政令指定市他関係機関と連携して、自転車通勤・通学の一層の推進を図ることとし、以下の3つの取組を推進しています。

①企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進

■企業等への自転車通勤導入の促進

企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、HPにおける情報発信等により、企業・団体等による自転車通勤制度の導入を促進。

■「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを創設。



②自転車通行空間の整備の推進

自転車専用通行帯等の整備に関する計画策定を全国的に推進。

※千葉県内での自転車ネットワーク計画策定状況

千葉市	成田市	鎌ヶ谷市
銚子市	習志野市	浦安市
市川市	柏市	印西市
船橋市	流山市	富里市
館山市	八千代市	南房総市
木更津市	鴨川市	東庄町
松戸市	佐倉市	鋸南町
野田市		

計22自治体
※令和3年度末



◀流山市自転車ネットワーク計画

③シェアサイクルの拡大

自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて利便性の向上を図るため、以下の取組を促進。

- 公共用地へのサイクルポートの設置について、規制緩和、ルールの明確化について検討を行い、道路上等利便性の高い場所へのポートの設置を促進。
- サイクルポートへの案内看板の仕様・設置基準の統一について検討し、鉄道駅等における案内看板の設置を促進。



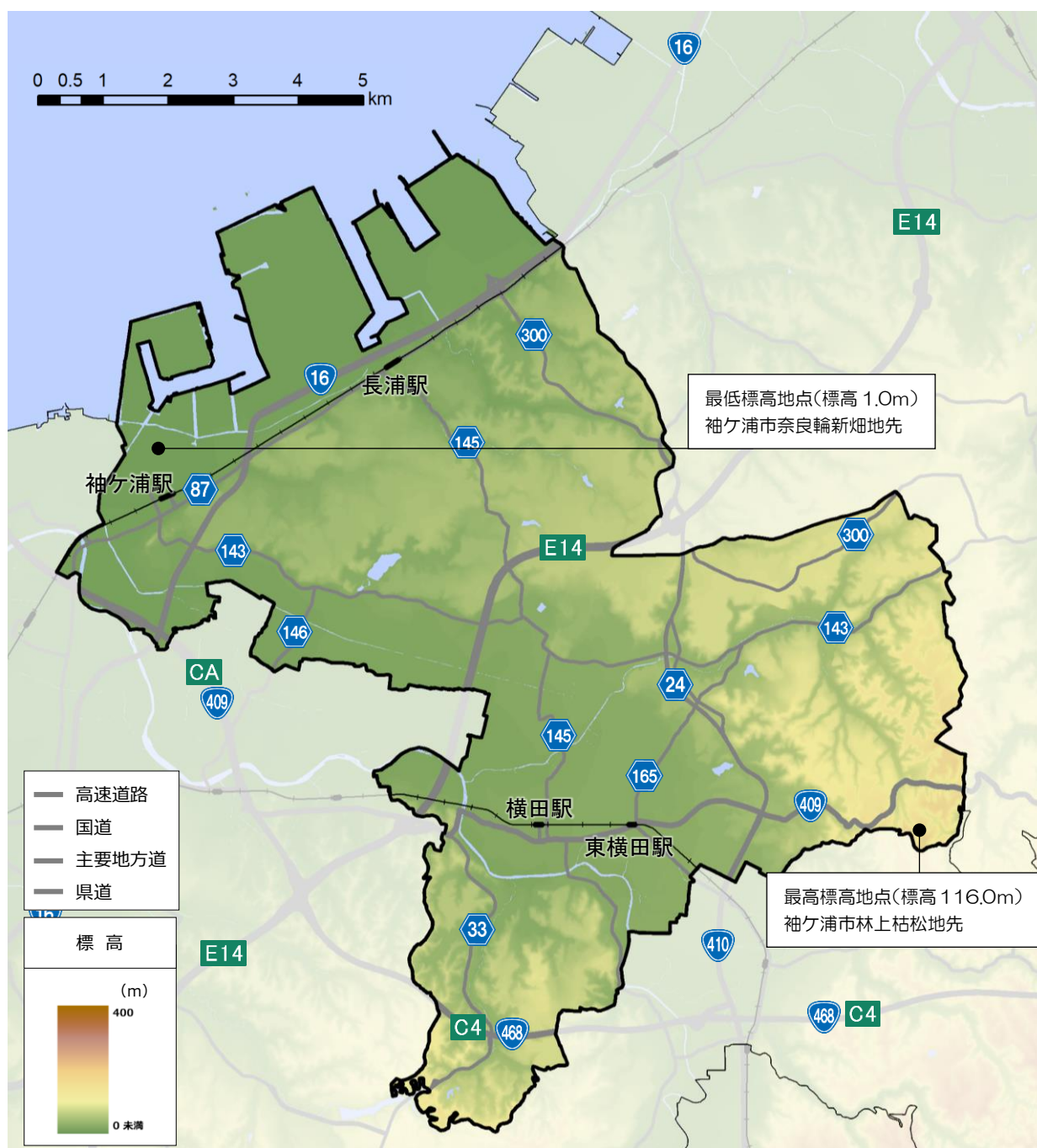
▲サイクルポート（さいたま市）

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bicycle-commuting.html>)

2.2 袖ヶ浦市の現状

①地勢

袖ヶ浦市の地形は、袖ヶ浦駅～東横田駅では平坦な地形であり、生活の足として自転車を利用しやすい環境です。一方、市の南部や東部では標高が高く、高低差も大きいサイクリストが好みそうな地形もあり、様々な目的で自転車を利用できる環境です。



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）
図 1-7 袖ヶ浦市最低標高と最高標高



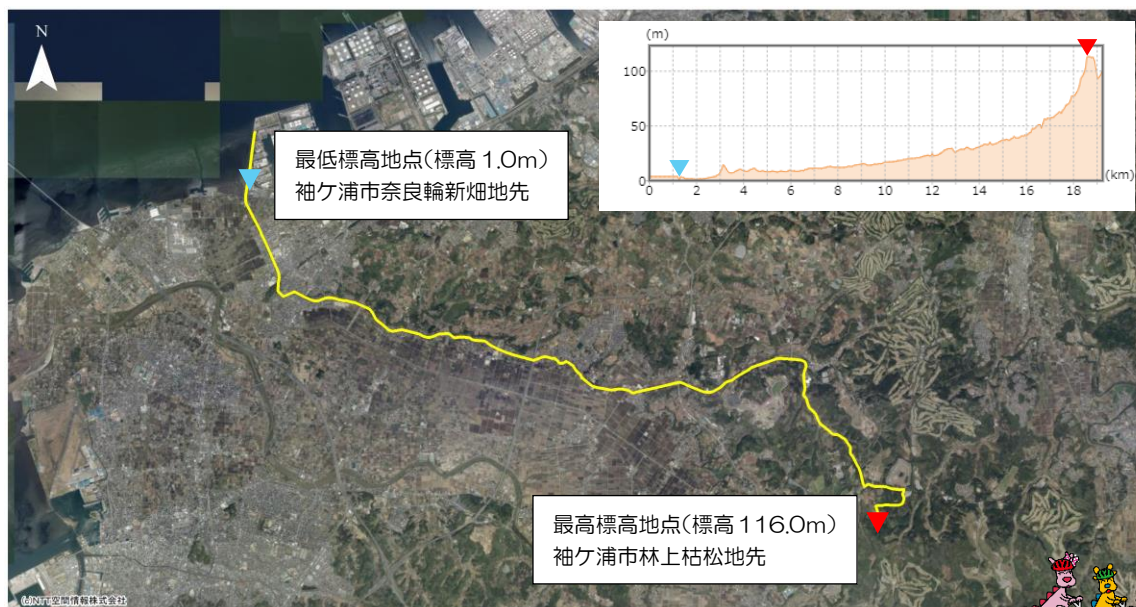
自転車コラム：袖ヶ浦市最低標高と最高標高はどこ？

市内の自転車で通行できる道路の最低標高地点と最高標高地点を調べてみたところ、最低標高地点は、袖ヶ浦市奈良輪新畑地先の標高1.0mで、最高標高地点は、袖ヶ浦市林上枯松地先の林道上の標高116.0mでした。

そこで、自転車活用推進計画スタッフで最高標高地点を目指してサイクリングしてみました。

スタート地点である袖ヶ浦海浜公園から、都市計画道路高須箕和田線を通過し、県道南総昭和線をひたすら進み、市道川原井林線から国道409号線を左折してすぐに林道丹原線へと向かう約20kmのルートを一休憩も交え、約1時間30分で最高標高地点に到着。

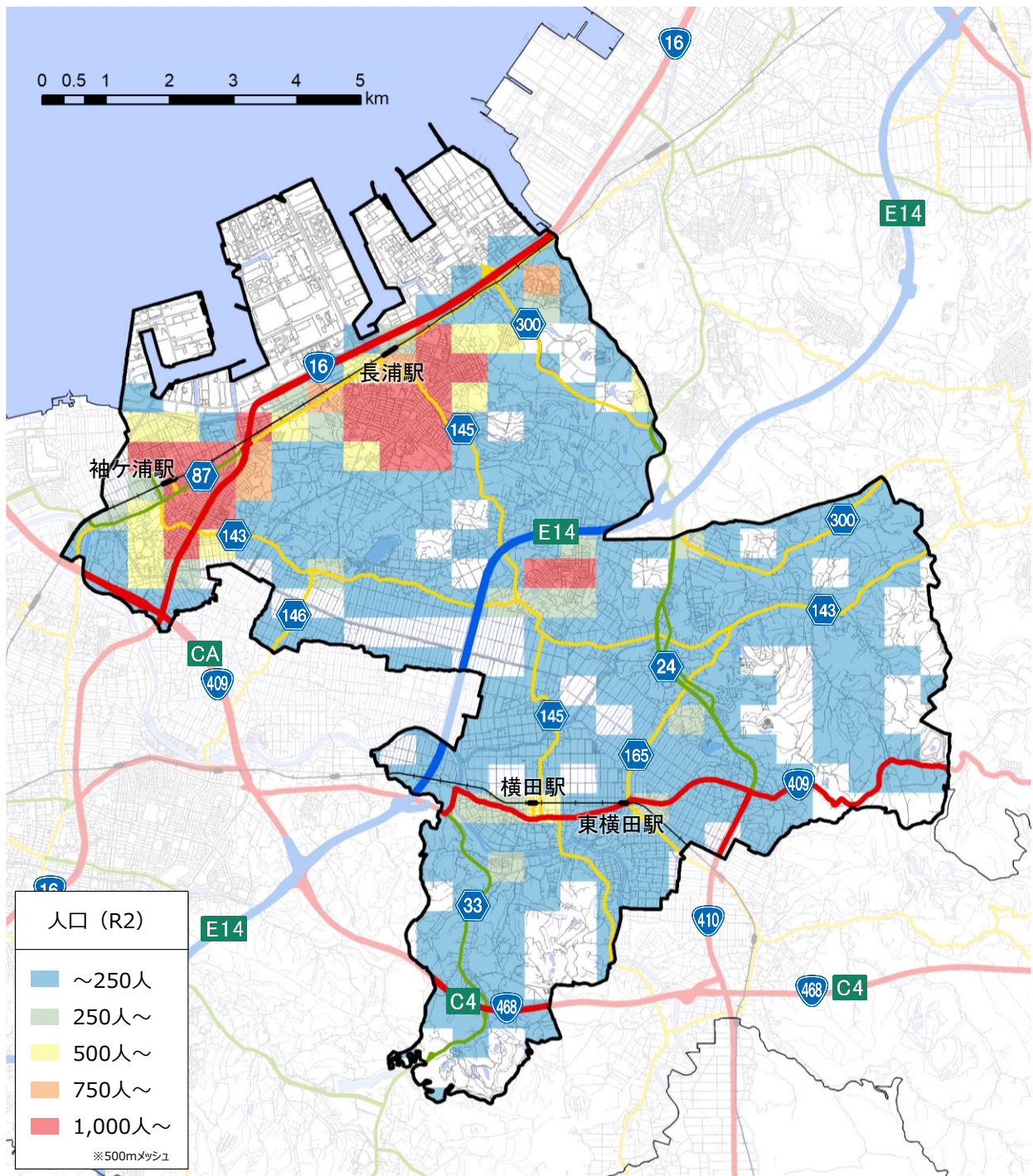
本ルートは、袖ヶ浦市の湾岸部から田地帯を経由して山間部へと向かう景色の移り変わりを楽しめるコースであり、そのまま木更津方面を進むと木更津市馬来田地先に抜けるため、市原市の高滝ダム方面や国道410号線を南下し久留里方面を目指す中・長距離サイクリングルートとしても非常に良いコースであると思います。



②人口動向

袖ヶ浦駅、長浦駅周辺に人口が多く分布しています。

総人口は、2030 年まで増加し、2035 年からは緩やかに減少、高齢化率も進行することが見込まれ、少子高齢化を見据えた誰もが利用しやすい安全な自転車環境が必要です。



出典：国勢調査（500mメッシュ）（R2）

図 1-8 袖ヶ浦市内の人口分布

③道路網

市原市と木更津市を結ぶ路線として北部に国道 16 号、南部に国道 409 号があり、それらの国道を結ぶように県道があります。

都市計画道路は、袖ヶ浦駅周辺の一部区間を残し、概ね整備が完了しています。

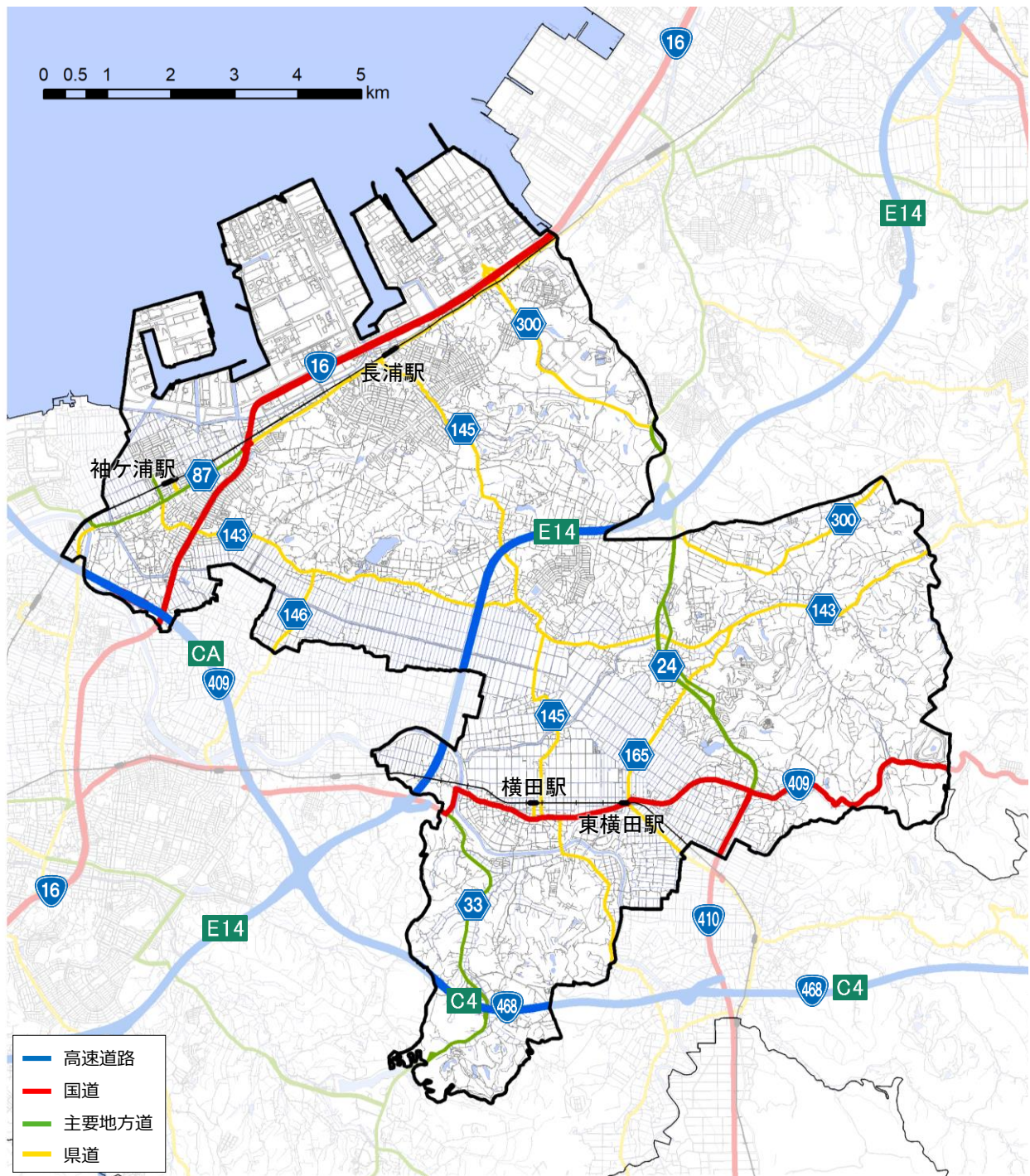


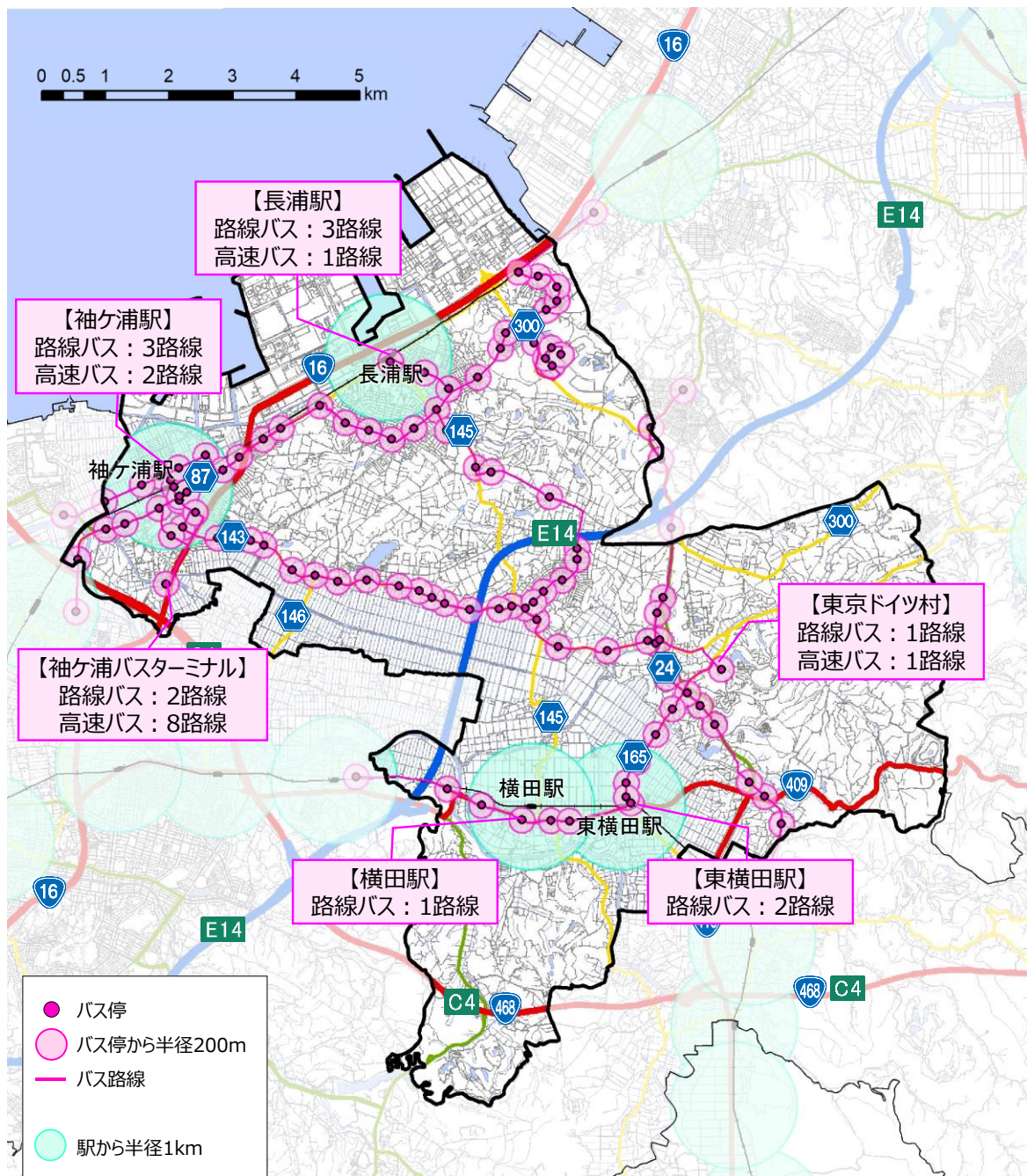
図 1-9 袖ヶ浦市内の道路網

④公共交通

市内・市外を結ぶ鉄道2路線（JR内房線、久留里線）、路線バス7路線、高速バス9路線が運行しています。長浦駅の乗降者数は最も多く、令和元年で1日あたり約12,000人です。袖ヶ浦駅の乗降者数は平成25年から増加傾向で、令和元年で1日あたり約11,000人となっています。

また、袖ヶ浦バスターミナルの高速バス乗降者数も令和元年で1日あたり約3,000人と交通結節点として多くの人が利用しています。

※令和2年からはコロナ禍の影響もあり、乗降者数は減少しています。



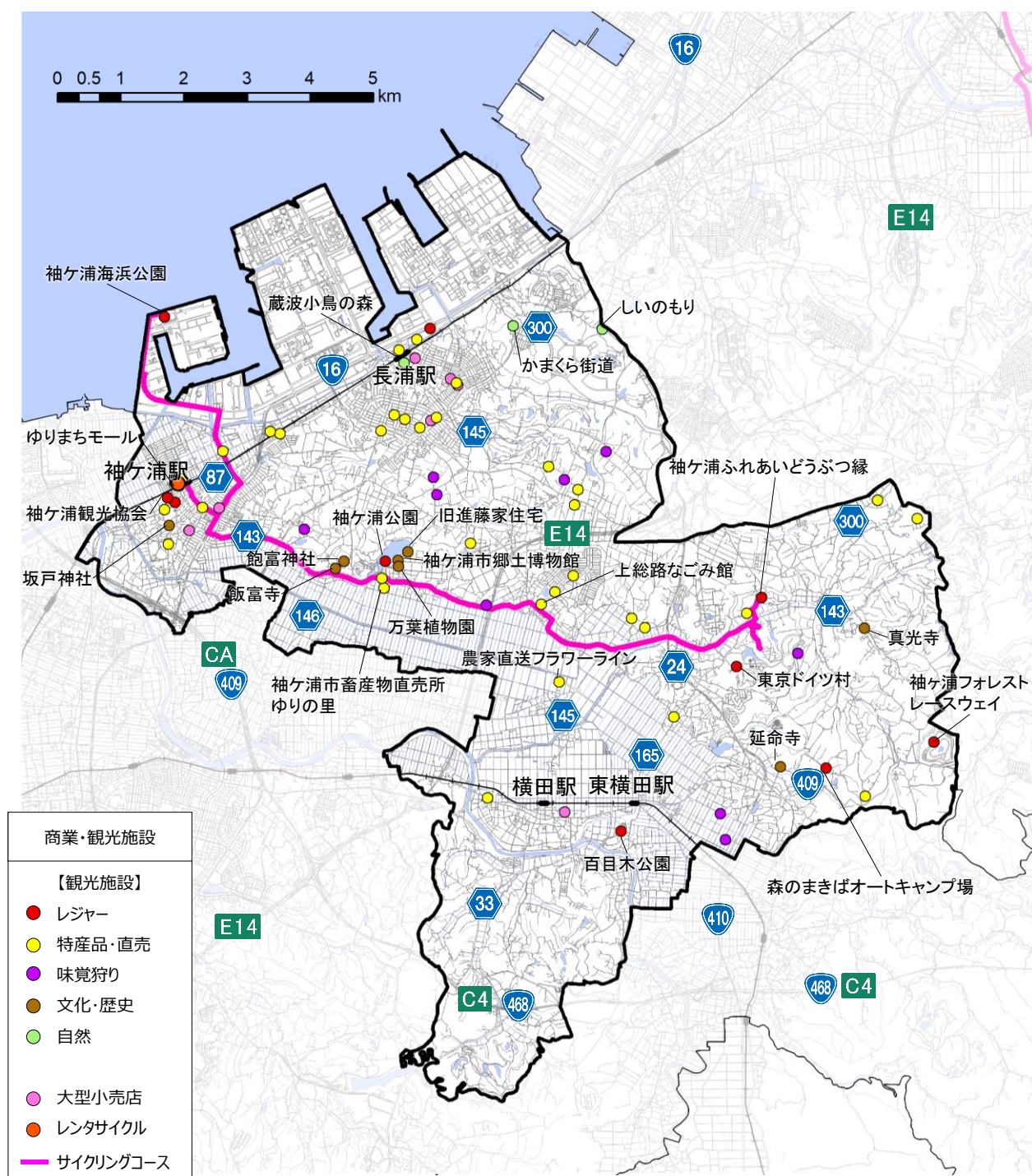
出典：国土数値情報、袖ヶ浦市資料

図 1-10 袖ヶ浦市内の公共交通

⑤施設立地

県道 143 号線沿道を中心に観光施設が立地しており、観光ガイドマップでは県道 143 号を中心にサイクリングコースを紹介しています。

また、市内にはレンタサイクルが 1 箇所あり、市営の自転車駐車場は東横田駅以外の各駅に整備されています。



※観光ガイドマップ袖ヶ浦、全国大型小売店総覧 2022 年版を参考に作成

図 1-11 袖ヶ浦市内の商業・観光施設とサイクリングコース



自転車コラム：デジタル袖ヶ浦観光ガイドマップ

袖ヶ浦市観光協会では、これまで観光ガイドマップを紙媒体で発行してきましたが、多くの皆さんに、もっと便利にお使いいただくため、「デジタル袖ヶ浦観光ガイドマップ」が作成されました。

市内の魅力的なところをたくさん掲載していますので、ぜひチェックして、お持ちの自転車やレンタサイクルで回ってみてはいかがでしょうか。

出典：袖ヶ浦市観光協会
<https://platinumaps.jp/maps/sodegaurakanko>

デジタル 袖ヶ浦 観光 SODEGAURA DIGITAL ガイドマップ

袖ヶ浦市の観光ガイドマップが、もっと便利に、もっと使いやすくなりました。



カテゴリー別情報検索

「グルメ」「スポーツ」「買い物」「レジャー」「体験農園」「宿泊」のカテゴリー別にスポット情報を表示しています。欲しい・知りたい情報をスムーズに検索できます。



スポット別詳細情報

マップ上のスポットをクリックすると、スポットの概要や料金、営業時間などを確認することができます。



Coming Soon

レンタサイクルの予約、イベント情報の検索など、今後もっと使いやすくバージョンアップしていく予定です！



【デジタル袖ヶ浦観光ガイドマップに関するお問い合わせ】

一般社団法人
袖ヶ浦市観光協会
 〒299-0292 千葉県袖ヶ浦市坂戸市場1番地1
 TEL 0438-62-3436
 FAX 0438-62-7485
 E-mail info@sodegaurakanko.org



デジタルマップ



ホームページ



Instagram



袖ヶ浦海浜公園



袖ヶ浦公園



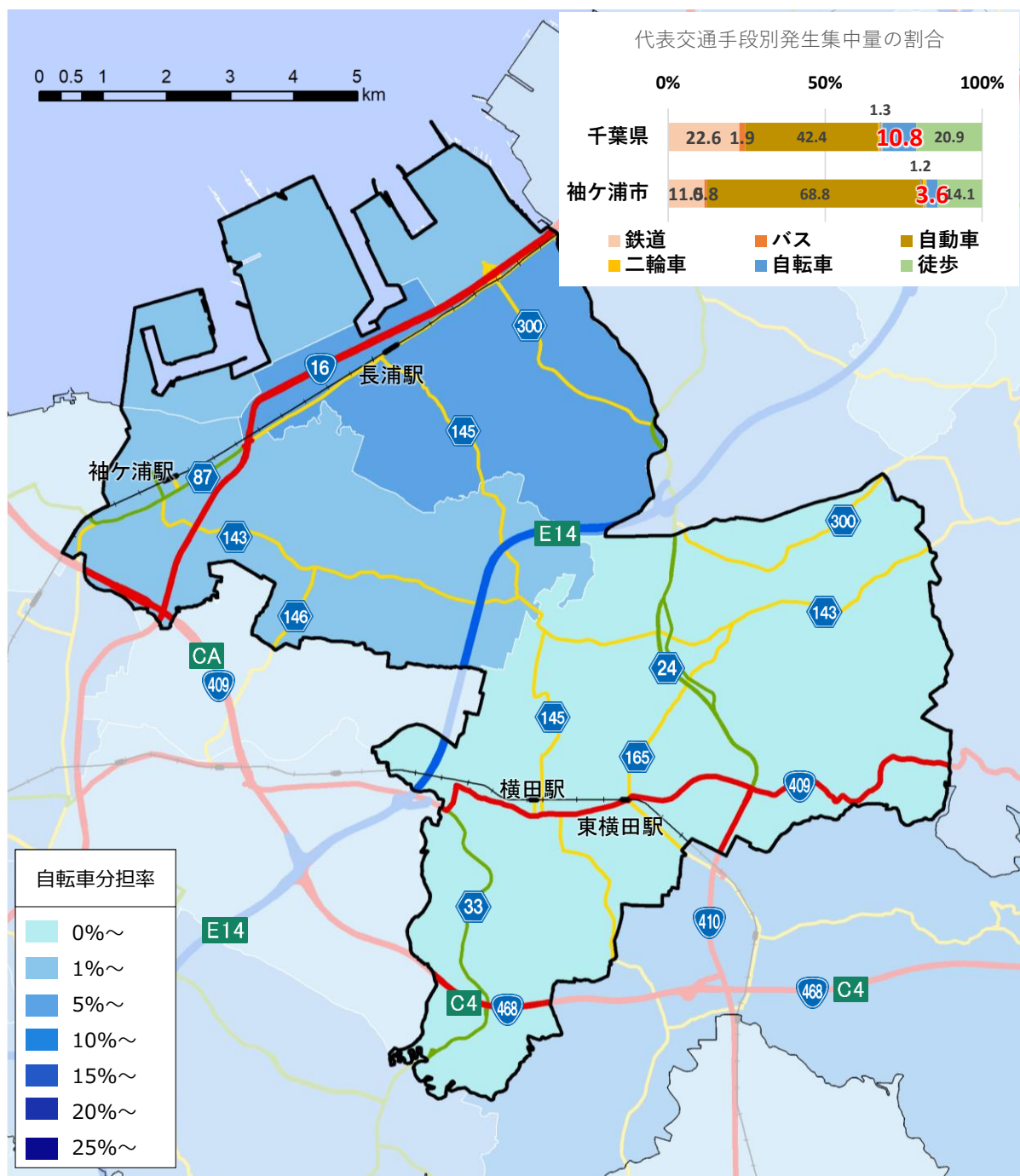
東京ドイツ村



2.3 自転車利用の動向

①利用状況

東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による袖ヶ浦市の自転車分担率は、市域北部で比較的高いものの、各地区とも2.5%～5.7%程度に留まっており、県平均（10.8%）より低い状況です。県平均よりも低い理由として、自動車の利用が多いことが理由の1つと考えられます。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

図 1-12 自転車分担率と代表交通手段別発生集中量の割合

②自転車駐車場と利用状況

市営自転車駐車場の定期契約は、袖ヶ浦駅、長浦駅、袖ヶ浦バスターミナルより約 2km 圏内からの利用が多くなっています。館山自動車道を境に北部の住民は主に袖ヶ浦駅、長浦駅の自転車駐車場を契約、南部の住民は主に横田駅の自転車駐車場を契約する傾向にあります。

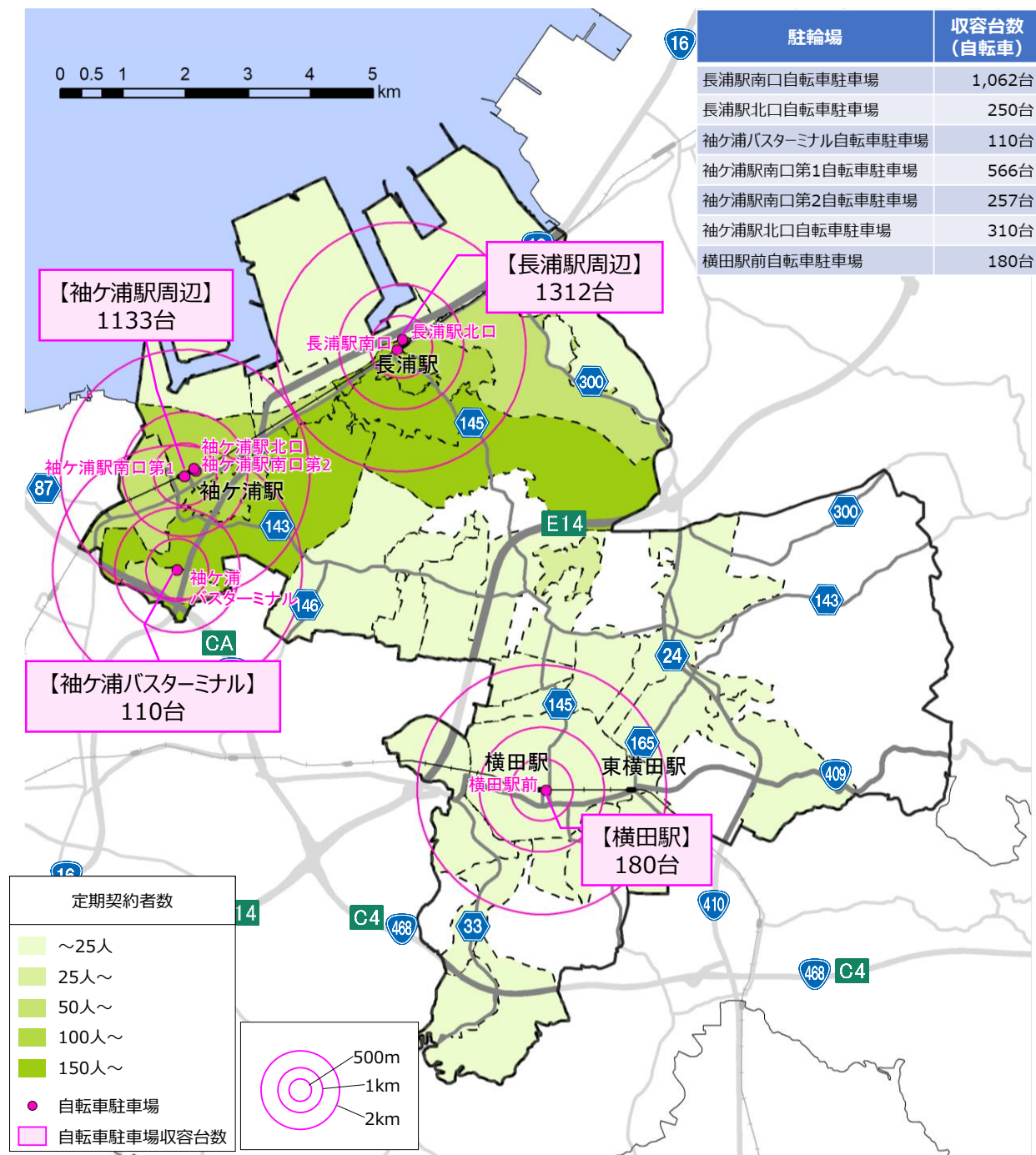
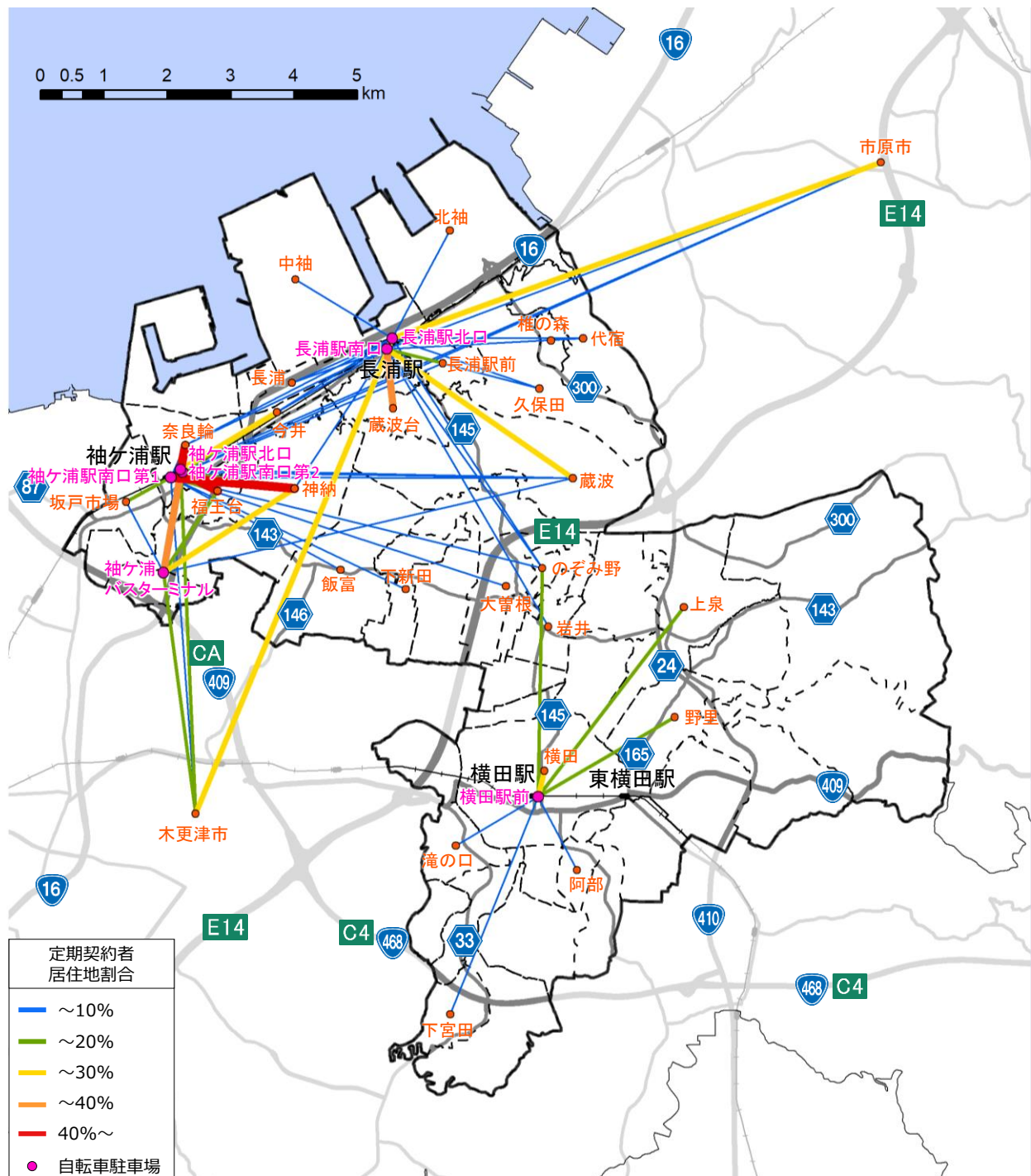


図 1-13 袖ヶ浦市内の自転車駐車場と利用状況

また、駐輪場整備計画については、市営自転車駐車場は収容台数に余裕があるため検討は行わないこととします。

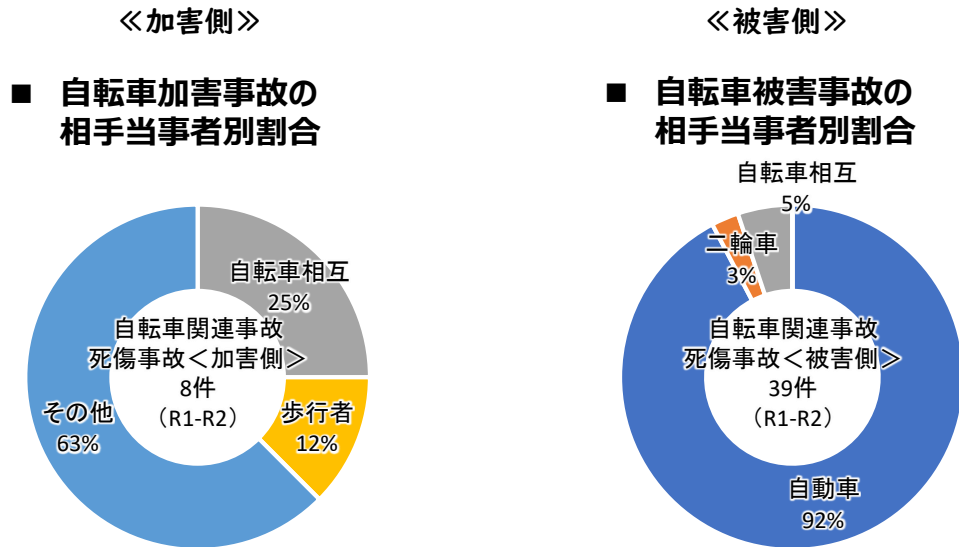


出典：袖ヶ浦市資料

図 1-14 袖ヶ浦市内の自転車駐車場定期契約者居住地割合

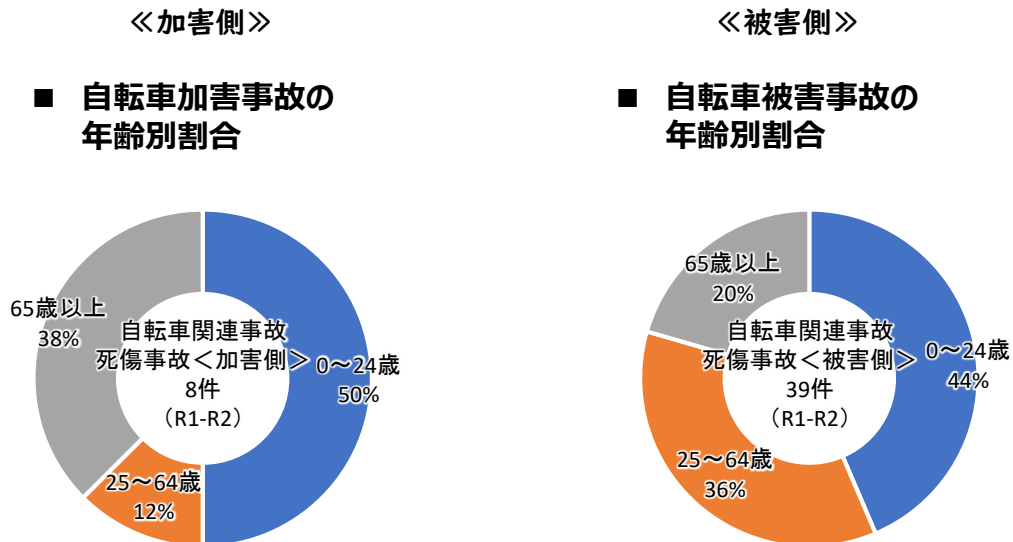
③自転車事故の状況

袖ヶ浦市内での自転車に関連する事故件数は、令和元年から令和2年の2年間で47件の死傷事故が発生しています。



出典：警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図 1-15 当事者別自転車関連事故状況



出典：警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図 1-16 年齢別自転車関連事故状況

また、木更津警察署では、通勤・通学の自転車利用者が多数通行し、自転車の関係する交通事故が発生しているため、長浦駅周辺地区を「自転車指導啓発重点地区・路線」に位置付け、自転車運転者の信号無視等に対し、指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講ずるなど、厳正に対処するとしています。

自転車指導啓発重点地区・路線（木更津警察署）



出典：千葉県警察 HP https://www.police.pref.chiba.jp/kotsusomuka/traffic-safety_defend-06.html

図 1-17 自転車指導啓発重点地区・路線



自転車コラム：自転車運転者講習の対象となる危険行為を知っていますか？

道路交通法改正により、信号無視等のルール違反（危険行為）をくり返す自転車運転者には、自転車運転者講習の受講が義務化されました。自転車運転者講習の対象となる危険行為は、信号無視等 15 項目あり、ルール違反（危険行為）を3年以内に2回摘発された運転手には自転車運転者講習の受講が命ぜられ、受講しない場合は、5万円以下の罰金が科せられます。

道路を通行するときは、「車」として、交通ルールを遵守しましょう。

**自転車運転者講習の対象となる危険行為に
「妨害運転（あおり運転）」が追加されました。**

① 信号無視 	② 通行禁止違反 	③ 歩行者用道路における車両の徐行義務違反 	④ 通行区分違反
⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 	⑥ 遮断路切立ち入り 	⑦ 交差点安全進行義務違反 	⑧ 交差点優先車妨害等
⑨ 環状交差点安全進行義務違反等 	⑩ 指定場所一時不停止等 	⑪ 歩道通行時の通行方法違反等 	⑫ 制動装置不良自転車運転
⑬ 酒酔い運転 	⑭ 安全運転義務違反 	⑮ 妨害運転（7類型） 他車両（自転車を含む）に対して、通行妨害目的で幅寄せ、逆走、不必要なブレーキ、進路変更、などの行為	

自転車における妨害運転
 ①通行区分
 ②急ブレーキの禁止
 ③車間距離の保持
 ④進路の変更の禁止
 ⑤追越しの方法
 ⑥警告器の使用等
 ⑦安全運転の義務

自転車運転者講習のながれ

自転車運転者が危険行為を繰り返す
 （3年以内に2回以上）

➡

都道府県公安委員会が
 自転車運転者に講習を受けるように命令

➡

講習の受講
 ●講習時間：3時間
 ●講習手数料：6,000円

受講命令に従わなかった場合

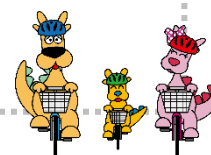
➡

5万円以下の罰金

千葉県警察

出典：千葉県警察 HP

<https://www.police.pref.chiba.jp/content/common/000033881.pdf>



④自転車イベントの開催状況

自転車イベントとしては、袖ケ浦海浜公園を発着地点として千葉県内をめぐる長距離自転車イベント「ブルベ」や袖ケ浦市及び近隣市をめぐる「ツール・ド・ちば 2022」、「さいくるり」といった自転車イベントが開催されています。

また、袖ケ浦フォレストレースウェイでは、ママチャリレースやロードレース等、プロ、アマチュア問わず参加できる自転車イベントが毎年定期的で開催されています。

表 1-1 自転車イベントの開催状況

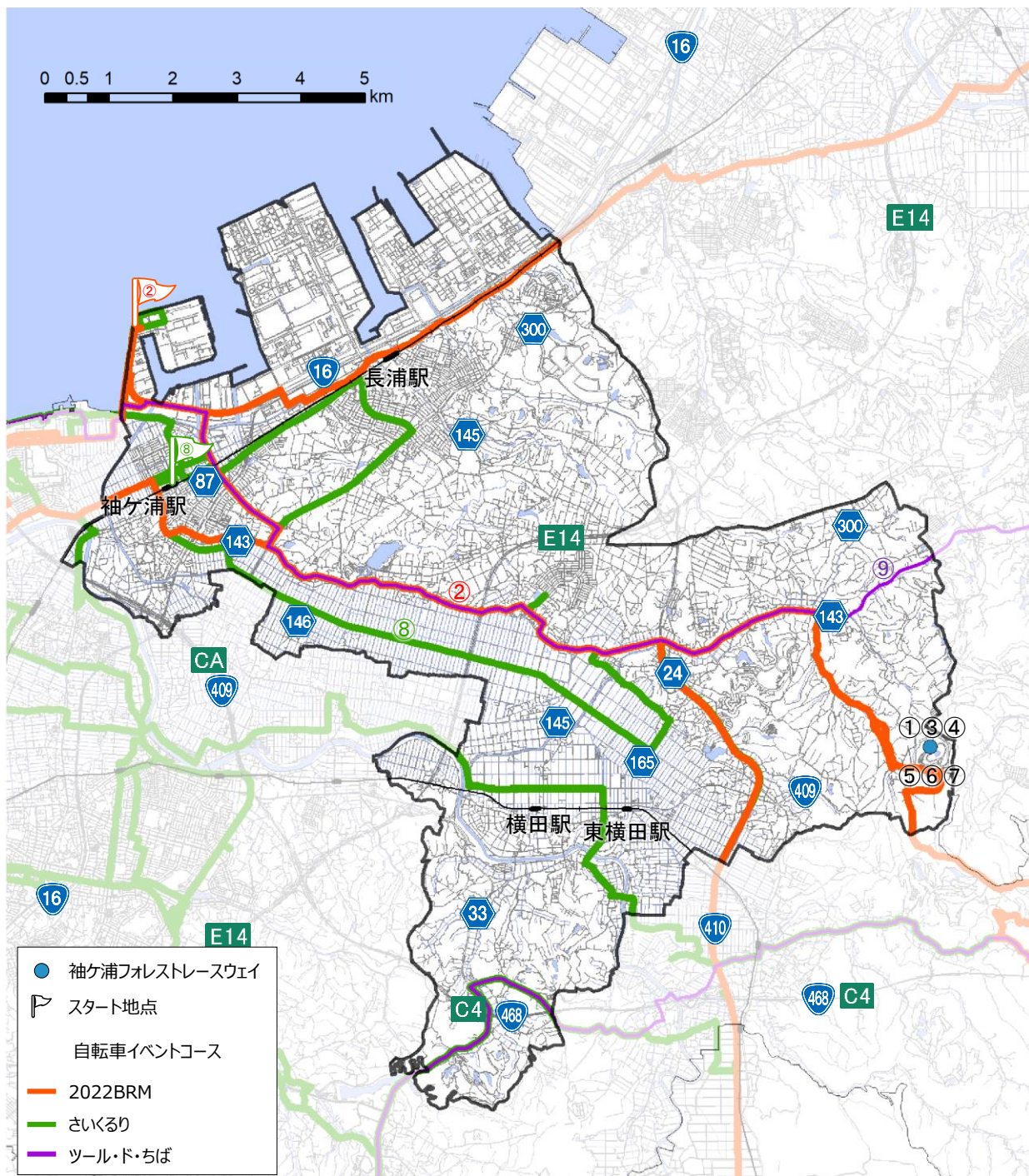
番号	イベント名	開催場所	主催	直近開催日
①	袖ケ浦チャレンジ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン	2022/4/2
②	2022BRM（ブルベ）	袖ケ浦海浜公園 他	AJ 千葉	2022/6/11
③	そでがうら サマーサイクルロードフェスタ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルロードレース協会(CRRA) 東日本事務局	2022/7/23
④	ウィンターサイクルマラソン in そでがうら	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルロードレース協会（CRRA） 東日本事務局	2022/11/19
⑤	サイクルジャンボリー 袖ケ浦エンデューロ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルジャンボリー実行委員会	2022/10/8
⑥	サイクルジャンボリー ディスタンスチャレンジ 袖ケ浦	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルジャンボリー実行委員会	2021/11/20
⑦	げんきママチャリ 8時間耐久レース in 袖ケ浦	袖ケ浦フォレストレースウェイ	ママチャリ8耐実行委員会事務局	2019/6/2
⑧	さいくるり ～きさライド×久留里線～	木更津市、君津市、袖ケ浦市	JR 久留里線活性化協議会 久留里線活性化プロジェクト実行委員会	2021/10/30 ～11/28
⑨	ツール・ド・ちば 2022	木更津市、君津市、富津市、 市原市、袖ケ浦市	ツール・ド・ちば 2022 実行委員会	2022/10/8



※ツール・ド・ちばの直近開催日は、袖ケ浦市内にコースが設定された直近の開催日を記載



出典：袖ケ浦チャレンジ (<https://www.tour-de-nippon.jp/series/sodechalle/>)
そでがうらサマーサイクルロードフェスタ (<https://summer-sodegaura.powertag.jp/>)



※「さいくすり」のスタート地点はコースにより異なる（袖ヶ浦和菓子めぐりコースのスタート地点を記載）

出典：AJ 千葉 HP (<https://sites.google.com/site/ajchiba02>)

さいくすり HP (<https://saikururi.kisarazu-dmo.jp/home/>)

ツール・ド・ちば HP (<https://www.tour-de-chiba.jp/>)

図 1-18 自転車イベントコース

2.4 自転車利用における課題とポテンシャル

袖ヶ浦市の現状や自転車利用の動向から、今後の自転車活用に向けて以下の課題に取り組んでいく必要があります。

表 1-2 袖ヶ浦市の自転車利用における現状やポテンシャルと課題

	現状やポテンシャル	自転車活用に向けた課題
袖ヶ浦市の現状	①地勢 ・生活の足として自転車を活用しやすい平坦な地形とサイクリスト向きな起伏のある地形を持ち合わせている	自転車利用の促進
	②人口動向 ・将来的な人口減少や少子高齢化の進行が懸念	環境負荷の低減
	③道路網 ・国道や県道、都市計画道路により幹線軸となる道路網が形成されている	自転車利用による健康増進
	④公共交通 ・鉄道駅を主要交通結節点とし、路線バス、高速バスにて公共交通ネットワークが形成	自転車を安全に利用できる空間形成
	⑤施設立地 ・袖ヶ浦海浜公園や東京ドイツ村、袖ヶ浦公園周辺等、市内に観光スポットが点在	自転車から公共交通の乗り換え利便性の向上
自転車利用の動向	①利用状況 ・自転車分担率は県平均よりも低い	市内観光地間の周遊促進
	②自転車駐車場と利用状況 ・東横田駅以外の各駅で市営自転車駐車場を整備済み	サイクルスポーツ・イベントによる地域活性化
	③自転車事故の状況 ・年間約 20 件の自転車関連事故が発生	自転車利用のマナー・ルールの周知
	④自転車イベントの開催状況 ・過去 3 年間で 9 つの自転車イベントが開催されており、自転車を楽しむ機運は高まりつつある	交通安全教育の強化



自転車コラム：袖ヶ浦市のレンタサイクル事業

袖ヶ浦市観光協会では、新しい観光の楽しみ方として、レンタサイクルを導入しています。四季の花々や味覚、田園風景や楽しいレジャーなど袖ヶ浦市の街並みやたくさんの魅力をお楽しみください♪

■貸出場所 セントラルフィットネスクラブ袖ヶ浦駅前店
(袖ヶ浦駅北口 ゆりまち袖ヶ浦駅前モール内)

■貸出時間 午前10時から午後5時まで
(年末年始、定休日(木曜日)、臨時休業日を除く)
※営業日については、セントラルフィットネスクラブHPをご確認ください。

■車種構成 大人用 26 $\frac{1}{2}$ インチ電動アシスト
(対象は身長144cm以上)
子供用 22 $\frac{1}{2}$ インチクロスバイク
(アシスト機能はありません)
(対象は身長117cm以上)

■貸出料金 大人用 1時間：200円(1日最大1000円)
子供用 1時間：100円(1日最大500円)
(同料金内でヘルメットも貸し出します)

■レンタル方法と流れ

①利用日前日までにWEBまたは電話等で予約

●WEB予約：前日までに予約

●電話予約：0438-63-8108

※平日：10時30分から

土日祝日：11時から

●窓口予約：セントラルフィットネスクラブ
受付窓口より10時から



レンタサイクルに関する詳細はQRコードから袖ヶ浦NAVI(袖ヶ浦市観光協会HP)をご確認ください!





3.1 基本的な考え方

本市の自転車利用における課題やポテンシャルに対し、基本的な考え方として4つの目標を設定し、自転車の活用を推進するためのハード・ソフト両面からの施策展開を図ります。

なお、施策展開においては、平成27年（2015年）9月に国連サミットで採択された持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）に寄与するよう積極的な推進を図ります。

■解決すべき主な課題

- ・自転車利用の促進
- ・環境負荷の低減
- ・自転車利用による健康増進

1 自転車利用の 普及拡大



3 すべての人に
健康と福祉を



11 住み続けられる
まちづくりを



13 気候変動に
具体的な対策を

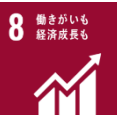
■解決すべき主な課題

- ・市内観光地間の周遊促進
- ・サイクルスポーツ・イベントによる地域活性化

3 サイクルツーリズム の推進



3 すべての人に
健康と福祉を



8 働きがいも
経済成長も



11 住み続けられる
まちづくりを

■解決すべき主な課題

- ・自転車を安全に利用できる空間形成
- ・自転車から公共交通への乗り換え利用環境の充実

2 自転車の 利用環境の整備



3 すべての人に
健康と福祉を



11 住み続けられる
まちづくりを



17 パートナリシップで
目標を達成しよう

■解決すべき主な課題

- ・自転車利用のマナー・ルールの周知
- ・交通安全教育の強化

4 安全な自転車 利用の促進



3 すべての人に
健康と福祉を



4 質の高い教育を
みんなに

3.2 計画の施策体系

法の理念や国・県の計画との整合を考慮しつつ、本市の総合計画や第11次交通安全計画などを踏まえ、計画の目標及び実施すべき施策、取組を設定しました。

1 自転車利用 の 普及拡大

▶移動における利便性だけでなく、環境や健康にも優しい移動手段としてのメリットを活かした利用促進を図ります。

1 自転車活用に関する情報収集・発信

より多くの方が自転車を利用したいと思えるよう、自転車の有用性に関する情報の収集・発信を行います。

2 新たな移動手段の確保

誰もが気軽に自転車を利用できるよう、シェアサイクルの導入や車両購入費の補助等を検討します。

2 自転車の 利用環境の 整備

▶自転車を安全で快適に利用できるよう、自転車通行空間や駐輪環境の安全性、利便性向上を図ります。

3 安全で快適な自転車通行空間の整備

自転車通行空間の効果的、効率的な整備に向けた自転車ネットワーク路線を選定し、安全に利用できる空間整備・維持管理を図ります。

4 安全で快適な駐輪環境の整備

自転車から鉄道やバス等への乗り換えの利便性向上に向け、市営自転車駐輪場の維持管理や、公共交通機関との連携を図ります。

3 サイクル ツーリズム の推進

▶地形的なポテンシャルや市内の観光資源を活かし、市内の観光周遊性の向上や地域の活性化を図ります。

5 自転車活用による交流人口の増加

サイクリストが立ち寄りやすい環境を整備するとともに、多くの人が自転車を楽しめるようなイベントの充実、レンタサイクルの拡充やシェアサイクルの導入等を検討します。

4 安全な 自転車利用 の促進

▶自転車利用におけるルール of 徹底や安全な利用環境の整備により、自転車事故の抑制に努めます。

6 自転車利用の交通安全教育・啓発の推進

自転車利用のルールやマナーに関する普及・啓発、教育を行うとともに、自転車事故への備え等に関する情報発信を行います。

7 自転車の安全な利用環境の整備

誰もが安全・安心して自転車を利用できるよう、駐輪対策の実施や交通指導取締りの強化を図ります。

目標	施策	取組
自転車利用 の 普及拡大	1 自転車活用に関する 情報収集・発信	(1) : 健康増進に関する広報啓発 (2) : 環境負荷の低減に関する広報啓発 (3) : 災害時における自転車活用の検討
	2 新たな移動手段の確保	(1) : 暮らしの足としてのシェアサイクルの 導入検討 (2) : 車両購入費補助の導入検討 (免許自主返納者等)
自転車の 利用環境の 整備	3 安全で快適な 自転車通行空間の整備	(1) : 自転車ネットワーク計画の推進 (2) : 自転車通行空間の整備及び維持管理
	4 安全で快適な 駐輪環境の整備	(1) : 市営自転車駐車場の維持管理 (2) : 公共交通機関との連携
サイクル ツーリズム の推進	5 自転車活用による 交流人口の増加	(1) : サイクリスト受入環境の構築 (2) : サイクルイベントの開催支援 (3) : 観光二次交通としてのレンタサイクルの 拡充・シェアサイクルの検討
安全な 自転車利用 の促進	6 自転車利用の交通安全 教育・啓発の推進	(1) : 自転車の安全利用に関する広報活動の実施 (2) : 適切な自転車の利用に関する周知・啓発 (3) : 段階的かつ体系的な交通安全教育の実施
	7 自転車の安全な 利用環境の整備	(1) : 自転車等の駐輪対策の実施 (2) : 交通指導取締りの強化等

第4章 自転車活用推進に向けた取組



4.1 自転車利用の普及拡大に向けた取組

I 自転車活用に関する情報収集・発信

(1)：健康増進に関する広報啓発

- 自転車を活用した健康づくりとして、運動・スポーツへの興味・関心を持ち、習慣化につなげる取組を推進します。
- 生活習慣病予防につながる身体活動の増加に資する自転車活用の普及を後押しします。

【事業メニュー】

▶ 自転車を活用した健康増進に関する広報啓発

- ・ 広報誌への掲載
- ・ パンフレットの配布
- …等

(2)：環境負荷の低減に関する広報啓発

- 地球温暖化対策として、エコな交通手段である自転車への転換を促す取組を推進します。

【事業メニュー】

▶ 地球温暖化対策実行計画に基づく自転車活用の推進

- ・ 地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の策定及び啓発
（計画内に自転車の活用促進に関する方針を含む）

▶ 市職員の自転車通勤の推奨

- ・ 自転車通勤の啓発

(3)：災害時における自転車活用の検討

- 発災時に徒歩よりも迅速に移動できる自転車を活用し、市民避難や市職員の参集、情報収集等に活用します。

【事業メニュー】

▶ 発災時の市民避難、市職員参集での自転車活用

- ・ 出前講座による普及啓発
- ・ 市職員参集時の活用に向けた調査、検討

▶ 災害調査等における自転車の活用

- ・ 発災時の現地調査における自転車活用の検討、実施

2 新たな移動手段の確保

(1)：暮らしの足としてのシェアサイクルの導入検討

- 複数のサイクルポートを相互に利用できるシェアサイクルシステムの導入を検討します。
- 公共交通を補完し、地域振興や観光振興等に資するモビリティとして活用促進を図ります。

【事業メニュー】

▶公共交通を補完するための自転車の活用

- ・シェアサイクル事業者との協議・調整

(2)：車両購入費補助の導入検討

- 高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、日常生活における移動手段の確保をサポートするための電動アシスト自転車購入補助を検討します。

【事業メニュー】

▶免許返納者の電動アシスト自転車購入補助の導入検討

- ・制度設計・先進事例調査
- ・補助事業の導入検討



自転車コラム：ち～バリュ～カードで健康増進！ 袖ヶ浦市でも導入に向けて準備中！

「ち～バリュ～カード」とは、千葉県の各市町村が行う、健康診断や健康イベントへの参加などでポイントを貯めるともらえるカードです。千葉県内の協賛店でいろいろな特典が受けられます。

まずは、健康ポイントを貯めて、「ち～バリュ～カード」をもらおう！



各市町村の健康ポイント事業に参加してポイントを貯めます。



ポイントを貯めて、各市町村に申請すると「ち～バリュ～カード」が交付されます。



カード提示で協賛店にて特典が受けられます。

出典：ち～バリュ～ネット <https://chi-value.com/about/>



4.2 自転車の利用環境の整備に向けた取組

3 安全で快適な自転車通行空間の整備

(1)：自転車ネットワーク計画の推進

- 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ことで、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備します。

【事業メニュー】

▶ 自転車ネットワーク計画に基づく関係機関協議

- ・ 国県道の道路管理者、近隣市等との協議調整

(2)：自転車通行空間の整備及び維持管理

- 自転車通行のための専用空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を設け、快適な通行空間を創出します。

【事業メニュー】

▶ 交通安全施設整備事業

- ・ 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備（市道）

4 安全で快適な駐輪環境の整備

(1)：市営自転車駐車場の維持管理

- 通勤・通学・買い物など、駐輪のニーズが発生する場所を中心に、駐輪場サービスの「質」の向上や、放置自転車対策を行います。

【事業メニュー】

▶市営自転車駐車場の維持管理

- ・各自転車駐車場の維持管理（指定管理）
- ・長浦駅南口自転車駐車場改修工事

(2)：公共交通機関との連携

- 自転車と公共交通機関との移動の連続性を確保することにより自転車の利便性を高めます。

【事業メニュー】

▶サイクル&ライドの推進

- ・高速バスを利用したサイクリストの受入環境整備（自転車組立場所の確保）

▶駐輪環境の充実

- ・主要バス停への小規模駐輪場整備の検討

▶新たなサイクリスト受入手段の確保

- ・B.B.BASE（JR）との連携を検討
- ・（仮称）B.B.BUS（房総・バイシクル・バス）の実現に向けた検討



改修工事が予定されている長浦駅南口自転車駐車場



自転車コラム：自転車と一緒に旅ができる B.B.BASE（JR 東日本）

JR 東日本では「鉄道と自転車の新しい旅」をコンセプトとして、B.B.BASE（BOSO BICYCLE BASE（房総バイシクルベース））事業を展開しています。

JR 両国駅と千葉県房総半島や茨城県の潮来・鹿島神宮エリアを結ぶ路線を運行し、自転車を持ち込むことができるサイクルラックが搭載されています。全車指定席の観光列車です。



出典：JR 東日本提供資料

JR 東日本 HP

<https://www.jreast.co.jp/railway/joyful/bbbase.html>



4.3 サイクルツーリズムの推進に向けた取組

5 自転車活用による交流人口の増加

(1)：サイクリスト受入環境の構築

- 自転車のメンテナンスサービス施設やサイクルスポットの整備によるサイクリストの受入環境の充実を図ります。

【事業メニュー】

▶サイクルステーションの整備

- ・ 公共施設・観光施設等へのサイクルラックの設置

▶観光回遊コースのメニューづくり

- ・ サイクリスト向けの回遊コース作成

(2)：サイクルイベントの開催支援

- 既往イベントを含め、自転車利用の普及促進やサイクルツーリズムの推進に向けたイベントの開催を支援します。

【事業メニュー】

▶サイクルイベントの後援及び施設優先使用

- ・ サイクルイベントへの後援
- ・ イベント時の公共施設優先予約への対応

▶既存イベントの支援及び新規イベントの企画支援

- ・ サイクルイベントへの支援
- ・ 新規イベントの検討

(3)：観光二次交通としてのレンタサイクルの拡充・シェアサイクルの検討

- 日常利用のみならず、広域的な観光周遊における二次交通としてレンタサイクルの拡充とシェアサイクルの導入を検討します。

【事業メニュー】

▶レンタサイクルの拡充・シェアサイクルの検討

- ・ レンタサイクル拠点の拡充、利用促進
- ・ シェアサイクル事業者との協議・調整



自転車コラム：自転車イベントが活発なまち袖ヶ浦市！

袖ヶ浦市は、ツール・ド・ちばや袖ヶ浦フォレストレースウェイで開催する自転車イベント等、プロからアマチュアまで参加できる自転車イベントが多数開催されており、自転車イベントが活発なまちです。

そして、袖ヶ浦市は、平坦な地形と高低差がある地形を有しており、様々なレベルのサイクリストが自転車イベントに向けて練習できるような地形になっています。

袖ヶ浦市内で練習し、自転車イベントに参加してみたいはいかがでしょうか。

【ツール・ド・ちば】

美しい自然と人情あふれる房総路を自らの体力と気力で走ることが目的とし、スピードを競わず交通法規と大会規程を守り、完走した人を賞する大会です。

千葉県を満喫できるコースが設定されており、袖ヶ浦市内がコースに設定されることもあります。

開催頻度：年1回

開催地：千葉県内



出典：ツール・ド・ちば HP
<https://www.tour-de-chiba.jp/#>

【ブルベ (BRM)】

ブルベとは、仏語で認定を意味しており、主催者により指定されたスタート地点からゴール地点まで、指定時間内に指定されたルート走る、ノーサポート・自己責任の長距離サイクリングイベントです。

袖ヶ浦市では、Audax Japan Chiba の主催により、袖ヶ浦海浜公園をスタートとする、BRM 200km、300km、400km、600km が開催されております。

開催頻度：年複数回

開催地：千葉県内



出典：Audax Japan HP
<https://www.audax-japan.org>

【袖ヶ浦フォレストレースウェイ】

袖ヶ浦フォレストレースウェイは2009年に袖ヶ浦市に設立されたコース長1周2,436mの日本自動車連盟（JAF）公認サーキットです。

モータースポーツの他、自転車イベントも多数開催されており、サーキットを何周回かして順位を競うクリテリウムレースや、時間や距離を設定し、サーキットを周回するエンデューロレースなど、プロ、アマチュア問わず参加できるイベントが開催されています。



出典：袖ヶ浦フォレストレースウェイ
<http://sodegaura-forest-raceway.com>



4.4 安全な自転車利用の促進に向けた取組

6 自転車利用の交通安全教育・啓発の推進

(1)：自転車の安全利用に関する広報活動の実施

- 自転車の安全な利用、迷惑行為の防止に向け、交通ルールの厳守と正しい交通マナーに関する広報活動を実施します。

【事業メニュー】

▶ 自転車の安全利用に関する広報活動

- ・ 交通安全運動期間中の啓発活動（パトロール等）
- ・ 広報紙による啓発
- ・ 9都県市一斉自転車マナーアップ強化月間（5月）での啓発活動

(2)：適切な自転車利用に関する周知・啓発

- 自転車事故への備えとして、点検整備の促進や保険加入等の普及促進を図ります。

【事業メニュー】

▶ 適切な自転車利用に関する周知・啓発

- ・ 点検整備（TS マーク）の促進
- ・ 自転車保険への加入促進
- ・ ちばサイクルールの啓発活動



自転車コラム：TS マーク、知ってますか？

TS (TRAFFIC SAFETY (交通安全)) マークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。

賠償内容によって、緑色・赤色・青色の3種類に分かれています。





自転車コラム：ちばサイクルール、知っていますか？

自転車は、道路交通法上では「軽車両」に位置付けられており、「車のなかま」です。乗車時は、車と同じような交通ルールが適用されます。

千葉県では県民の皆様を守っていただきたい自転車の安全利用ルールを 10 項目にまとめ、「ちばサイクルール」を定めています。「ちばサイクルール」を守り、安全な運転を心がけましょう。

あなたとみんなの命を守る

ちばサイクルール

千葉県自転車安全利用ルール



自転車に乗る前のルール

- 1

自転車保険に入ろう

万が一の事故に備えて、自転車損害賠償保険等に加入しましょう。
- 2

点検整備をしよう

タイヤの空気圧やブレーキ・ライトなどの点検・整備をしましょう。
- 3

反射器材を付けよう

車体の前後だけではなく、側面にも反射器材を取り付けて、道路横断時に車から発見しやすくしましょう。
- 4

ヘルメットをかぶろう

自転車に乗る時は、ヘルメットを着用しましょう。
- 5

飲酒運転はやめよう

お酒を飲んだら絶対に運転しないようにしましょう。

自転車に乗るときのルール

- 1

車道の左側を走ろう

自転車は車の仲間、車道通行が原則です。
車道を通行するときは道路の左端に寄って通行しましょう。
- 2

歩いている人を優先しよう

例外的に歩道を通行するときには、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げないようにしましょう。
- 3

ながら運転はやめよう

傘差し、スマホ・携帯、ヘッドホン使用などの「ながら運転」はやめましょう。
- 4

交差点では安全確認しよう

交差点では、信号や標識に従うだけでなく、徐行や一時停止するなど、安全を確認して通行しましょう。
- 5

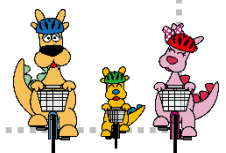
夕方からライトをつけよう

夕暮れ時は事故が起きやすいことから、暗くなる前に早めにライトを点灯しましょう。

※このルールは、内閣府の「自転車安全利用五則」をもとに、「千葉県自転車条例」の内容を取り入れて制定しました。

出典：千葉県 HP

<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuanzen/jikoboushi/jitensha/gosoku.html>



(3)：段階的かつ体系的な交通安全教育の実施

- 幼児から高齢者まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的な教育を実施します。

【事業メニュー】

▶ 各種交通安全教育の実施

- ・ 幼児から高齢者までを対象とした交通安全教育
- ・ 幼児二人乗り自転車の交通安全教育
- ・ 高齢者の交通安全教育

7 自転車の安全な利用環境の整備

(1)：自転車等の駐輪対策の実施

- 違法駐輪の迷惑性の広報啓発や正しい駐輪方法等に関する普及・浸透を図ります。

【事業メニュー】

▶ 自転車等の駐輪対策

- ・ 放置自転車クリーンキャンペーン
- ・ 駅前自転車放置禁止区域の周知

(2)：交通指導取締りの強化等

- 自転車利用におけるマナー向上に向けた指導（車道左側通行、ながら運転、ライトの点灯、ヘルメットの着用、飲酒運転等）を警察に要請します。

【事業メニュー】

▶ 交通指導取締り強化

- ・ 交通指導取締りの強化
- ・ 普通自転車通行可の解除に伴う注意喚起
- ・ 自転車指導啓発重点地区・路線の周知



自転車コラム：自転車利用時のヘルメット着用が努力義務になりました

令和 5 年 4 月 1 日から年齢問わず、自転車に乗るすべての人にヘルメットの着用が努力義務化されました。

自転車用ヘルメットは、転んだときや交通事故にあったときに、衝撃から頭を守ってくれます。

最近では、カジュアルに街乗りで使用できる帽子タイプのヘルメット等様々な種類のヘルメットが販売されています。自分を守るために積極的にヘルメットを着用しましょう。

出典：警察庁 HP

https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/R3jitensyahelmet_poster_yoko.pdf

カッコいいだけじゃない！命を守ります！！

ヘルメットを着用しないと死亡率が約3倍に！
自転車事故による死者の56%が頭部を損傷



警察庁・都道府県警察



自転車コラム：自転車が通行できなくなる歩道が増えます

歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識がある区間では、自転車は安全な速度で歩道を通行することができますが、自転車通行空間の整備の推進等の理由から、警察庁より普通自転車歩道通行可の交通規制解除の通知が発出されました。（令和 4 年 1 月 28 日）

袖ヶ浦市では、令和 5 年度までに 6 箇所の自転車歩道通行可が順次解除される予定です。



第5章 計画の推進



5.1 計画指標の設定

計画の推進においては、施策の進捗や効果を的確に捉えるため、以下の目標値を設定し、必要に応じて計画や目標の見直しを行います。

表 1-3 計画の評価指標

目標・施策	計画指標	現況値	目標値 (R9)	概要
I 自転車利用の普及拡大				
自転車活用に関する 情報収集・発信	ち〜バリュ〜カ ード発行数	—	100 枚 (累計)	健康増進の手段として自 転車活用の普及を後押し (健康推進課)
II 自転車の利用環境の整備				
安全で快適な自転車 通行空間の整備	自転車通行空間 整備率(市道)	—	10%	袖ヶ浦市自転車ネットワ ーク計画に基づき整備 (土木建設課) ※市道整備対象延長 43.09km のう ち、4.3km (10%) を目標とした。
III サイクルツーリズムの推進				
自転車活用による 交流人口の増加	レンタサイクル 利用台数	188 台/年 (R3)	300 台/年	レンタサイクル拠点の 拡充、利用促進 (商工観光課)
IV 安全な自転車利用の促進				
自転車利用の交通 安全教育・啓発の推進	自転車事故件数	23 件/年 (R2)	10 件/年	交通安全教育等の実施 (防災安全課) 出典：警察庁交通事故統計データ
自転車の安全な利用 環境の整備	放置自転車回収 件数	19 台/年 (R3)	10 台/年	駅前自転車放置禁止区域 の周知等 (防災安全課・土木管理課)

5.2 推進体制

本計画の推進にあたっては、行政による施策の推進だけでなく、関係団体の方々との協力や、実際に市民の皆様が自転車を利用してもらいながら取組の改善を図っていくことが重要です。市民・関係団体・行政が協働で事業を進めていけるよう、連携体制を整えながら施策の展開を図っていきます。

計画の進捗管理にあたっては、施策・事業の展開は、PDCA サイクルにより行います。また、本市の関係課で構成された「袖ヶ浦市自転車活用推進協議会分科会」に加え、関連団体や学識経験者、自転車利用に精通した公募委員により構成された「袖ヶ浦市自転車活用推進協議会」を活用し、意見聴取を行いながら取組を進めます。

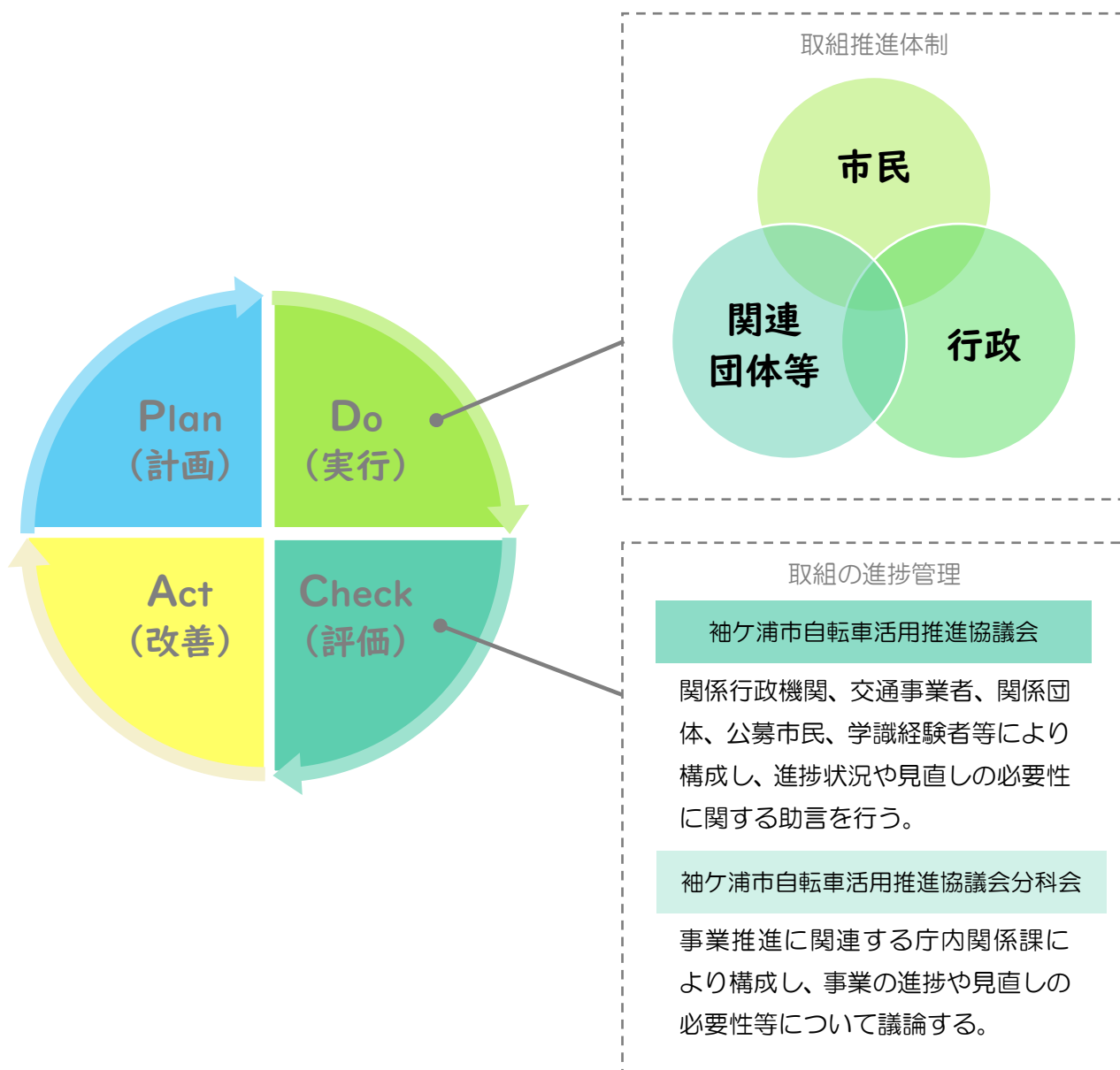


図 1-19 計画の推進体制



自転車コラム：自転車で走りやすいまちづくり

袖ヶ浦市では、協働のまちづくりを理念に市民参加による道路の美化活動を行うため、「道路アダプトプログラム」制度を実施しています。

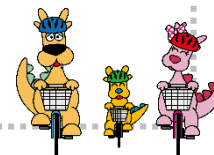
「アダプト・プログラム」とは、地域の道路などを、市民が愛着をもって清掃活動を行うもので、行政が支援を行います。

道路アダプトプログラムに参加して、自転車で走りやすい袖ヶ浦市をつくりませんか？



出典：袖ヶ浦市 HP

<https://www.city.sodegaura.lg.jp/soshiki/doboku-kanri/adapt.html>



5.3 進捗管理

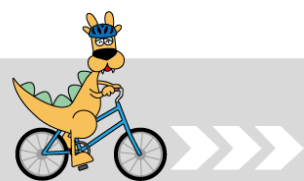
各施策については、以下に示す取組予定をもとに、進捗状況を確認し、必要に応じて適宜見直しを図っていきます。

表 1-4 取組の実施スケジュール

目標・施策	取組	取組予定				
		R5	R6	R7	R8	R9
Ⅰ 自転車利用の普及拡大						
1 自転車活用に関する 情報収集・発信	(1)：健康増進に関する広報啓発	企画検討		事業推進		
	(2)：環境負荷の低減に関する広報啓発 (地球温暖化対策実行計画に基づく自転車活用の推進)	計画策定		進捗管理		
	(3)：災害時における自転車活用の検討	企画検討		普及活動・活用		
2 新たな移動手段の 確保	(1)：暮らしの足としての シェアサイクルの導入検討	企画検討		関係機関調整		
	(2)：車両購入費補助の導入検討	企画検討・制度設計・導入検討				
Ⅱ 自転車の利用環境の整備						
3 安全で快適な自転車 通行空間の整備	(1)：自転車ネットワーク計画の推進		関係機関協議			
	(2)：自転車通行空間の整備及び 維持管理		自転車通行帯整備			
4 安全で快適な 駐輪環境の整備	(1)：市営自転車駐車場の維持管理		維持管理の継続			
	(2)：公共交通機関との連携 (サイクル&ライドの推進)	企画検討・ 関係機関調整		試行運用		
Ⅲ サイクルツーリズムの推進						
5 自転車活用による 交流人口の増加	(1)：サイクリスト受入環境の構築	企画検討・ 関係機関調整		環境整備		
	(2)：サイクルイベントの開催支援		継続支援			
	(3)：観光二次交通としてのレンタサ イクルの拡充・シェアサイクルの 検討	レンタサイクルの拡充		シェアサイク ルの導入検討		
Ⅳ 安全な自転車利用の促進						
6 自転車利用の交通 安全教育・啓発の推進	(1)：自転車の安全利用に関する広報活 動の実施		啓発活動の継続			
	(2)：適切な自転車の利用に関する 周知・啓発		啓発活動の継続			
	(3)：段階的かつ体系的な交通安全教 育の実施		交通安全教育の継続			
7 自転車の安全な利用 環境の整備	(1)：自転車等の駐輪対策の実施		駐輪対策の継続			
	(2)：交通指導取締りの強化等		交通指導取締りの継続			

※取組予定は関係機関等との調整により適宜見直しを行います。

第 2 部 袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画



第 1 章 計画策定の背景と目的



自転車のニーズが高まっている状況から国では、「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から示されました。平成 28 年 3 月の『「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、ガイドラインは平成 28 年 7 月に改訂され、自治体等における自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組の実施が求められています。

このような背景を踏まえ、自転車活用の施策を総合的に取りまとめた「袖ヶ浦市自転車活用推進計画」に基づき、通勤・通学、買い物や観光における自転車利用者の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とし、ガイドラインに準拠した計画を策定するものとします。



第2章 自転車ネットワークに関する現状と課題



袖ヶ浦市の自転車利用に関する実態、自転車活用推進の動向等の自転車を取り巻く環境の現状を踏まえ、快適な自転車通行環境の創出に向けて、以下の課題に取り組んでいく必要があります。

表2-1 自転車を取り巻く環境と課題

	自転車を取り巻く環境
袖ヶ浦市の自転車利用に関する実態	①道路網 ・国道や県道、都市計画道路により幹線軸となる道路網が形成されている
	②施設立地 ・袖ヶ浦海浜公園や東京ドイツ村、袖ヶ浦公園周辺等、市内に観光スポットが点在
	③自転車利用状況 ・自転車分担率は県平均よりも低い ・市内で自転車イベントが多数開催されている
	④自転車事故の状況 ・年間約20件の自転車関連事故が発生 ・中学校の通学路上で自転車関連事故が発生
	⑤自転車通行空間の整備 ・市内の道路において自転車通行空間は整備されていない ・自転車通行空間のネットワーク化が図られていない
自転車活用推進の動向	①国の自転車活用推進計画 ・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 ・自転車事故のない安全で快適な社会の実現
	②安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン ・自転車ネットワーク計画の策定並びに自転車通行空間の整備の基本的な考え方を提示
	③千葉県自転車活用推進計画 ・自転車の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 ・自転車事故のない安全で快適な社会の実現
	④袖ヶ浦市自転車活用推進計画 ・安全で快適な自転車通行空間の整備

快適な自転車通行環境の創出に向けて

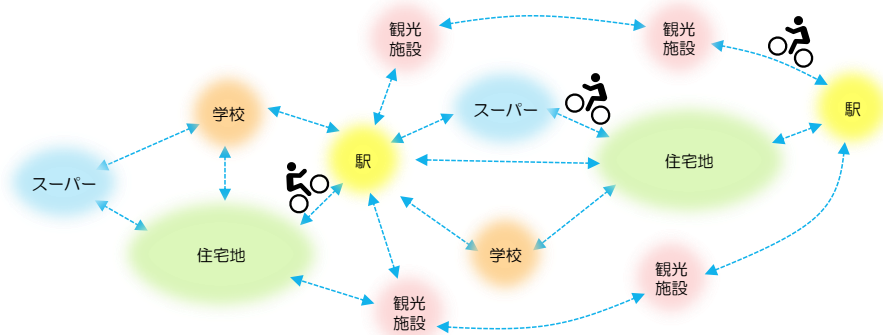
ネットワークに関する課題

①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の形成

袖ヶ浦市は自転車通行空間整備が進んでいないため、自転車ネットワークを定め、自転車通行空間整備を推進する必要があります。

②観光スポットを結び、回遊性の高い自転車ネットワークの形成

袖ヶ浦市は、観光スポットが豊富であり、サイクリング初心者から上級者まで楽しめる地形であることを活かし、観光やサイクルスポーツで自転車を楽しめる自転車ネットワークが必要です。



通行空間に関する課題

①自転車の通行位置を認識しやすく、安全に通行できる通行空間の創出

自転車は原則車道の左側を通行しなければならないため、ドライバーに自転車の存在を認識してもらい、自転車が車道を安全に通行できる空間が必要です。

②歩行者が安心して通行できるような環境の創出

歩行者が安心して通行するためには、自転車が正しい位置で通行できるように、自転車利用者が通行位置を認識しやすい通行空間が必要です。

③自転車ネットワークの早期実現に向け、現状道路を最大に活用した通行空間の整備

自転車ニーズが高まっている現状を踏まえると、自転車通行空間が未整備の袖ヶ浦市は、早急に自転車通行空間を整備する必要があります。



第3章 自転車ネットワーク整備の基本方針



快適な自転車通行環境の創出に向けた課題を踏まえ、歩行者・自転車・自動車が安全に通行でき、快適に移動できる自転車ネットワーク形成を目指して、以下の基本方針を設定します。

基本方針1 安全で快適な通行空間を確保したネットワークの構築

- 通勤や通学、買い物等の日常的な自転車利用とサイクリススポーツや観光等のレクリエーションとしての自転車利用では、よく通行する路線が異なるため、「日常利用」と「観光利用」の視点からネットワークの形成を図ります。
- **【日常利用】** 日常的な通勤や通学、買い物等における自転車利用に対し、安全で快適な通行空間を確保したネットワークを形成します。
- **【観光利用】** サイクリススポーツを楽しむための安全な自転車通行空間や、自転車で観光周遊を促進できるような環境が整備されたネットワークを形成します。

基本方針2 自転車の車道通行を基本とした通行空間の整備

- 車道における自転車の通行空間の確保や通行位置・方向の路面表示により、自転車が車道を通行しやすい空間を整備します。
- 現道の車道内において自転車通行空間の幅員確保が困難な路線については、早期実現に向けた整備形態も視野に入れた整備を進めます。

基本方針に基づき抽出した路線を重ね合わせ、本市における自転車ネットワーク路線を下図の
とおり定めます。

なお、下図の自転車ネットワーク路線の詳細な選定方法・選定結果については、第 4 章に整理し
ています。

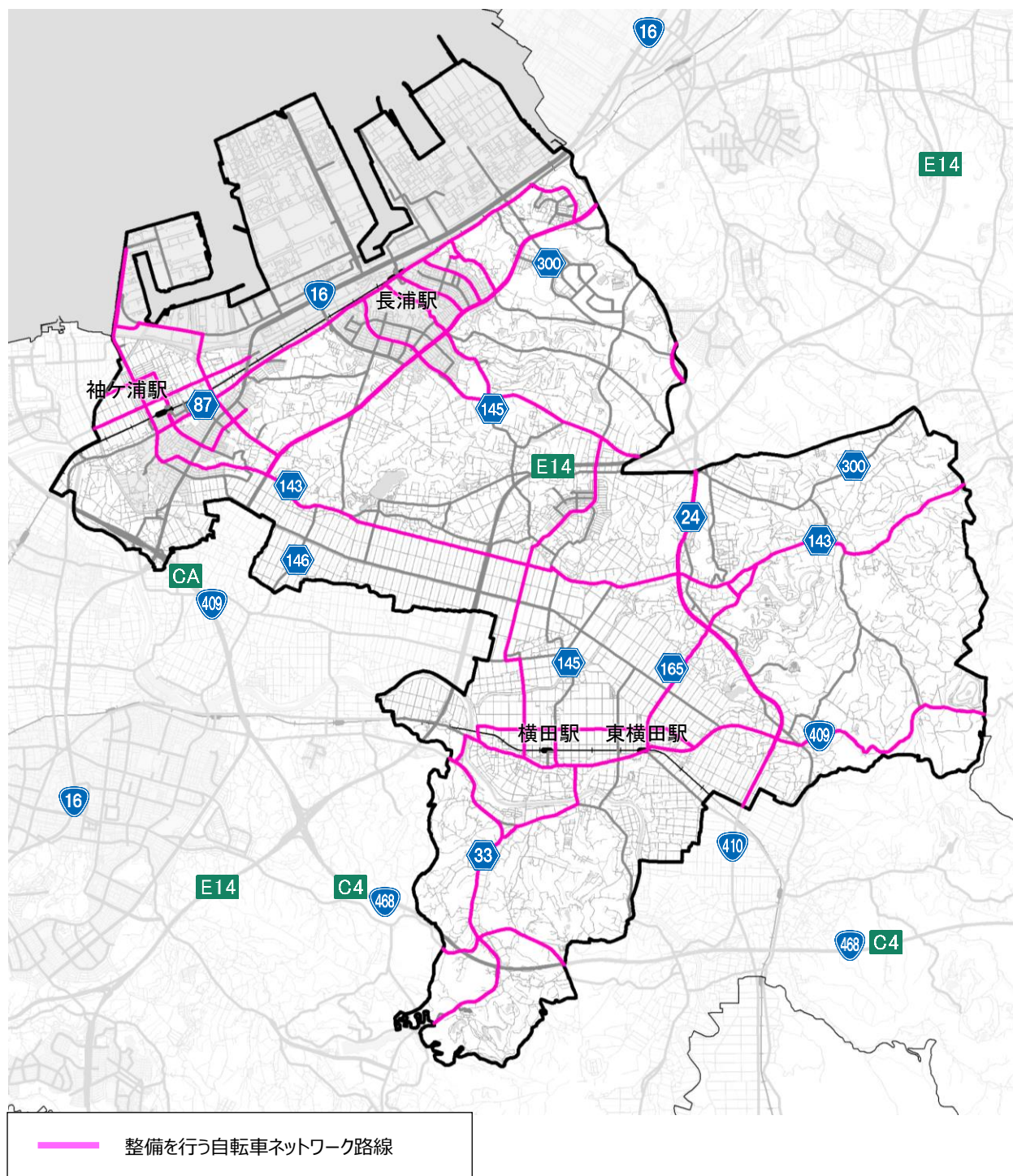


図 2-1 整備を行う自転車ネットワーク路線

第4章 整備対象路線の選定



自転車ネットワーク路線を選定するにあたり、ガイドラインに基づき下記の視点と考え方で路線の選定をしました。

表2-2 路線選定の視点と考え方

路線選定の視点		考え方
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路線	日常利用	・通勤・通学の利用が想定される路線 ・買い物や趣味等の利用が想定される路線
	観光利用	観光利用が想定される路線
②安全性の向上を図るために自転車通行空間を確保する路線	日常利用	自転車関連事故が発生した区間
	観光利用	
③自転車通学路の対象路線	日常利用	・自転車通学生徒の主な通行ルート ・自転車関連事故が発生した通学路の区間
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	日常利用	市民要望がある区間
	観光利用	市民要望、水と緑のネットワークの指定がある路線
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	観光利用	サイクリイベントでよく利用される路線
⑥既に自転車の通行空間が整備されている路線	-	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	日常利用	①～⑥で抽出された路線同士を結ぶ路線
	観光利用	

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路線

日常利用

通勤・通学や買い物等の日頃利用している施設へは、誰もがアクセスしやすい自転車通行空間の整備が必要です。このため、通勤・通学の利用が想定される路線や買い物や趣味等の利用が想定される路線を抽出しました。

抽出条件

■通学・通勤の利用が想定される路線

- 中学校と市街地・集落を結ぶ路線を選定
- 高等学校から鉄道駅等を結ぶ路線を選定
- 市営自転車駐車場定期契約者が多い人口密集地（DID 地区や住宅団地等）と鉄道駅を結ぶ路線を選定

■買い物や趣味等の利用が想定される路線

- 商業施設、スポーツ施設の集積地と鉄道駅や人口密集地を結ぶ路線を選定

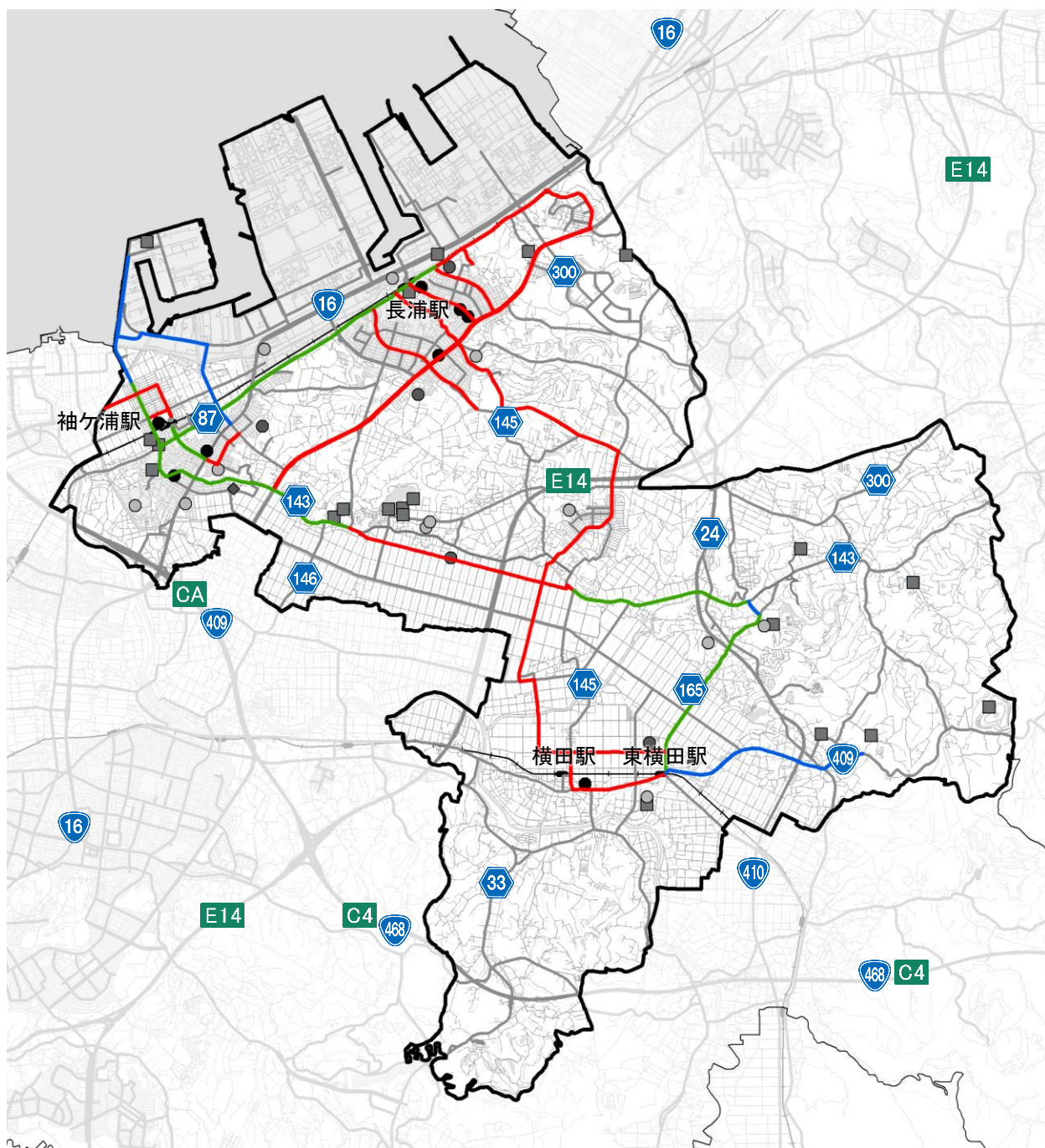
観光利用

市外からの観光客やサイクリストが自転車を利用にするにあたって、駅や観光施設、休憩施設へアクセスしやすい自転車通行空間の整備が必要です。このため、観光利用が想定される路線を抽出しました。

抽出条件

■観光利用が想定される路線

- サイクリングコースを選定
- 鉄道駅やレンタサイクルと観光施設集積地を結ぶ路線



出典：国土数値情報、観光ガイドマップ袖ヶ浦、
全国大型小売店総覧 2022 年版

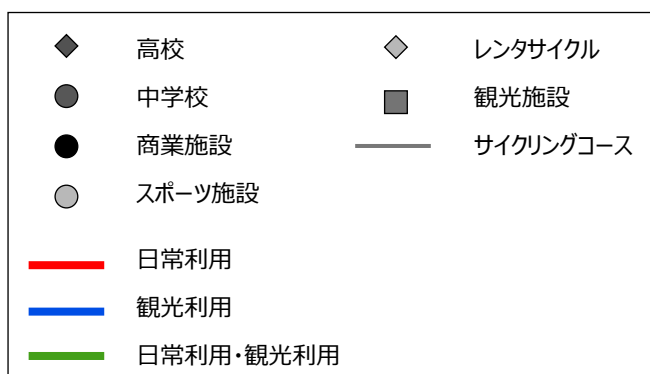


図 2-2 自転車利用の主要路線としての役割を担う路線

②安全性の向上を図るために自転車通行空間を確保する路線

日常利用

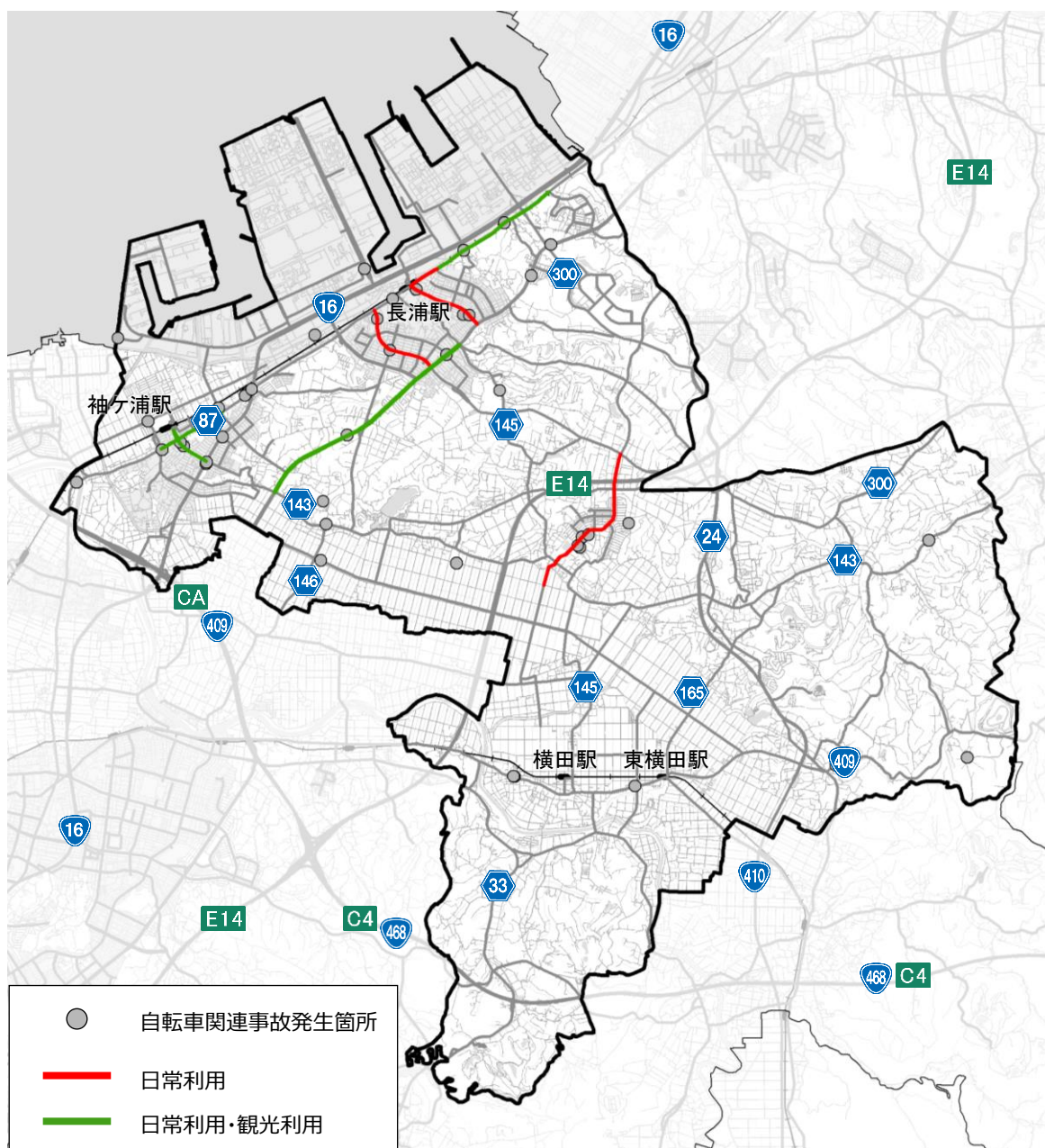
観光利用

自転車関連事故が発生している路線または区間については、自転車通行空間を整備し、歩行者、自転車の安全を確保することが必要です。このため、自転車関連事故の危険性が高い区間を抽出しました。

抽出条件

■ 自転車関連事故の危険性が高い区間

→ 幹線道路間を1区間とし、自転車関連事故が複数回発生している区間



出典：警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図2-3 安全性の向上を図るために自転車通行空間を確保する路線

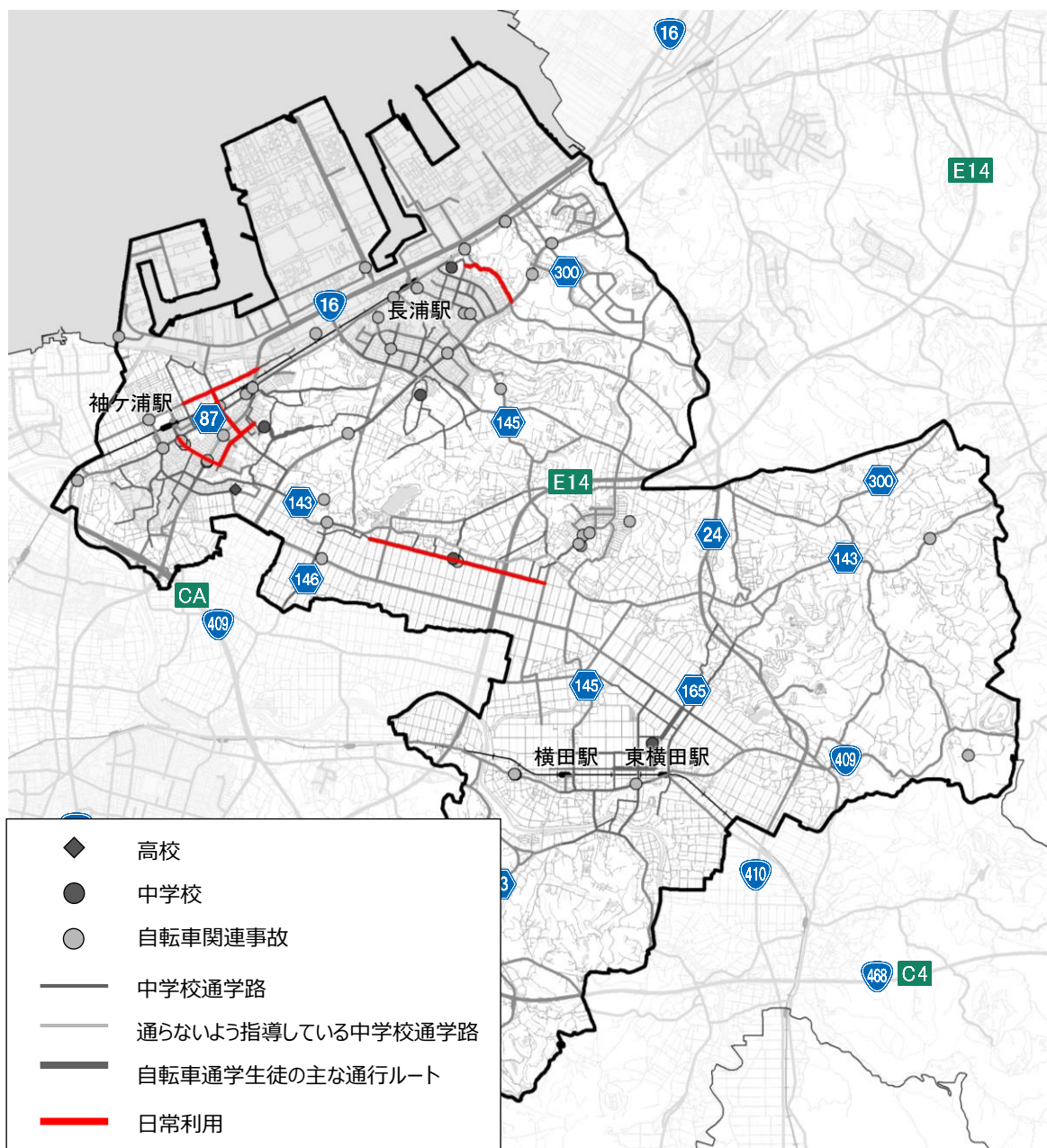
③自転車通学路の対象路線

日常利用

市内の中学校には自転車で通学する生徒が一定数おり、自転車通行空間を整備し、通学時の安全を確保する必要があります。このため、自転車通学生徒の安全を確保すべき路線を抽出しました。

抽出条件

- 自転車通学生徒の安全を確保すべき路線
 - 通学路のうち、自転車通学生徒の主な通行ルート
 - 自転車関連事故が発生した通学路の区間



出典：袖ヶ浦市資料、警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図2-4 自転車通学路の対象路線

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

日常利用

市民から道路拡幅等の快適な道路空間に関する要望（ニーズ）があり、そこに対して自転車通行空間を整備し、安全で快適な自転車ネットワークを形成することが必要です。このため、快適な道路空間に関する要望がある路線を抽出しました。

抽出条件

■快適な道路空間に関する要望がある路線

→市民団体等から道路拡幅や除草等の道路空間に関する要望が寄せられた区間を選定

観光利用

市民から道路拡幅等の快適な道路空間に関する要望（ニーズ）があり、そこに対して自転車通行空間を整備し、安全で快適な自転車ネットワークを形成することが必要です。このため、自転車・歩行者ネットワークの形成方針がある路線や快適な道路空間に関する要望がある路線を抽出しました。

抽出条件

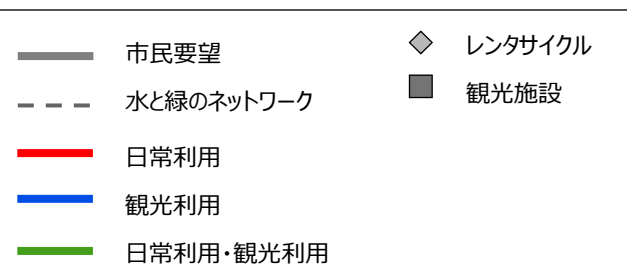
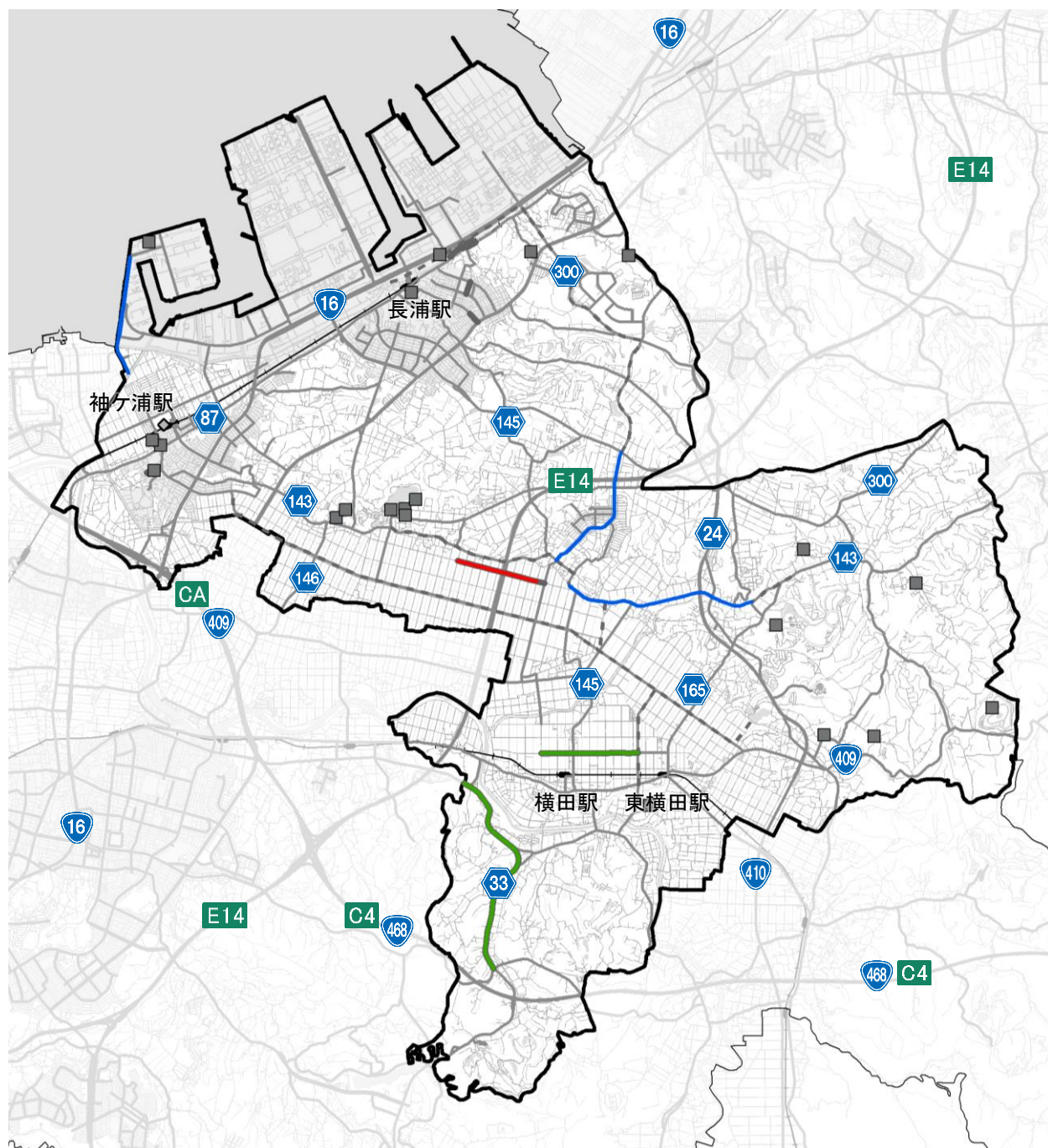
■自転車・歩行者ネットワークの形成方針がある路線

→水と緑のネットワークに位置付けられている路線を選定

■快適な道路空間に関する要望がある路線

→市民団体等から道路拡幅や除草等の道路空間に関する要望が寄せられた区間を選定

※水と緑のネットワークとは、袖ヶ浦市都市計画マスタープラン（令和２年７月）に定めた市内に点在している公園や緑地などの緑や河川などの水辺空間、史跡や文化財のレクリエーション拠点からなる骨格軸をつくるとともに、これらが持つ機能を複合的・効果的に発揮するために形成を図っていこうとするもの。



出典：袖ヶ浦道路整備計画 2020
袖ヶ浦市都市計画マスタープラン
観光ガイドマップ袖ヶ浦

図 2-5 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

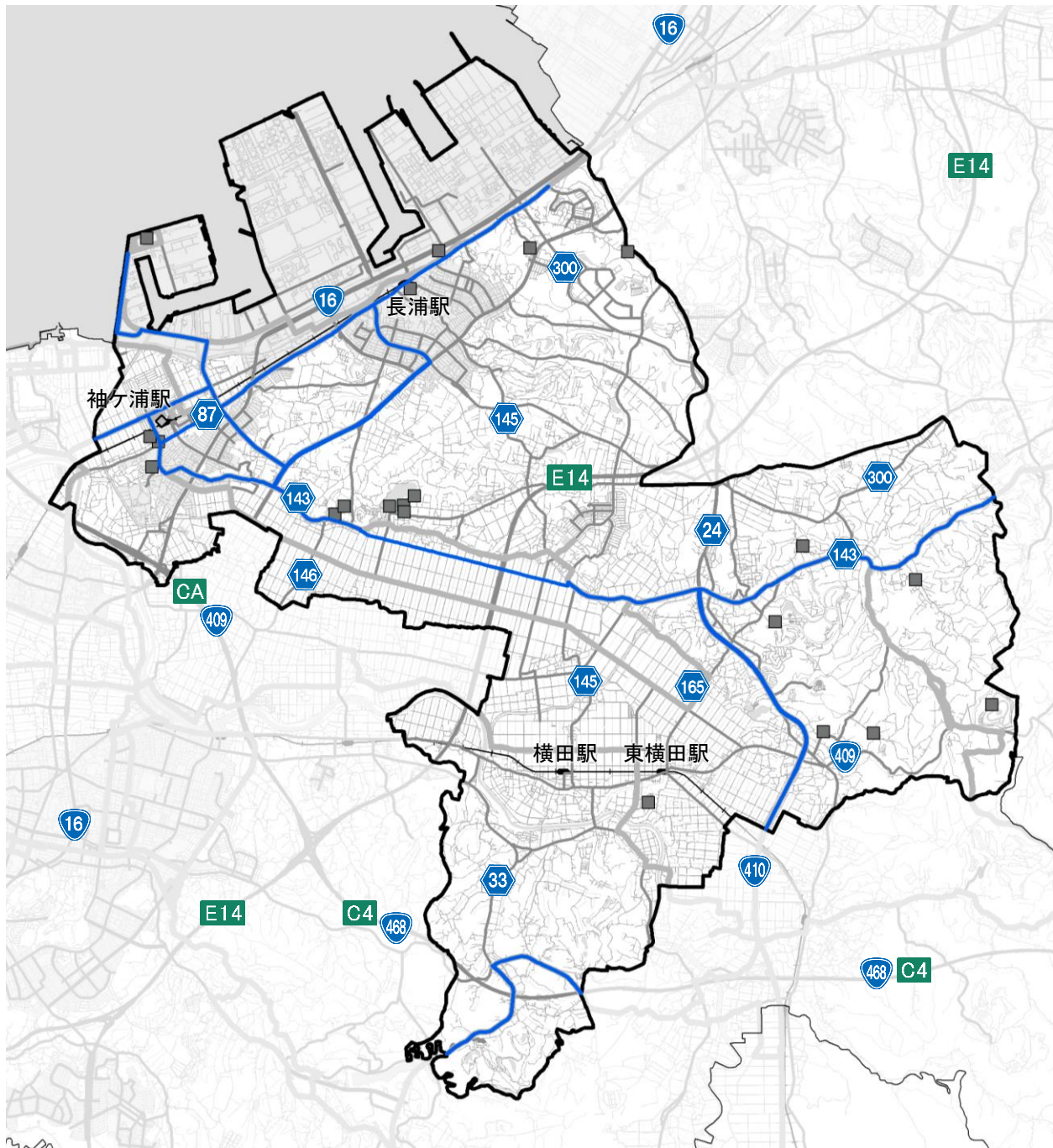
観光利用

本市ではサイクルイベントが定期的に行われており、今後サイクルイベントの開催支援をすることで、イベントに向けた練習やサイクルイベント当日の利用者の増加が想定されるため、自転車通行空間を整備することが必要です。このため、サイクルイベントで利用される路線を抽出しました。

抽出条件

■サイクルイベントで利用される路線

→自転車イベントコースのうち、自転車イベントでよく利用される路線を選定



出典：観光ガイドマップ袖ヶ浦、
 AJ千葉 HP (<https://sites.google.com/site/ajchiba02>)
 さいくすり HP (<https://saikururi.kisarazu-dmo.jp/home/>)
 ツール・ド・ちば HP (<https://www.tour-de-chiba.jp/>)

図2-6 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が整備されている路線

自転車の通行空間が既に整備されている場合は、自転車通行空間の連続性を図るための整備をする必要があります。

抽出条件

■自転車通行空間が整備されている路線

→自転車道、自転車専用通行帯、車道混在が整備されている路線を選定

該当なし（令和5年2月末時点）

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

①～⑥で選定した結果を重ね合わせて、ネットワークが途切れている区間については、自転車ネットワークの連続性を確保するために自転車通行空間を整備する必要があります。そのため、ネットワーク連続性を確保するために必要な路線を抽出しました

以上7つの視点から自転車ネットワーク路線を選定しました。

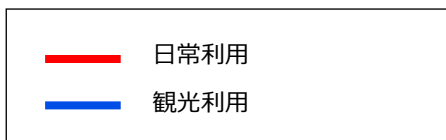
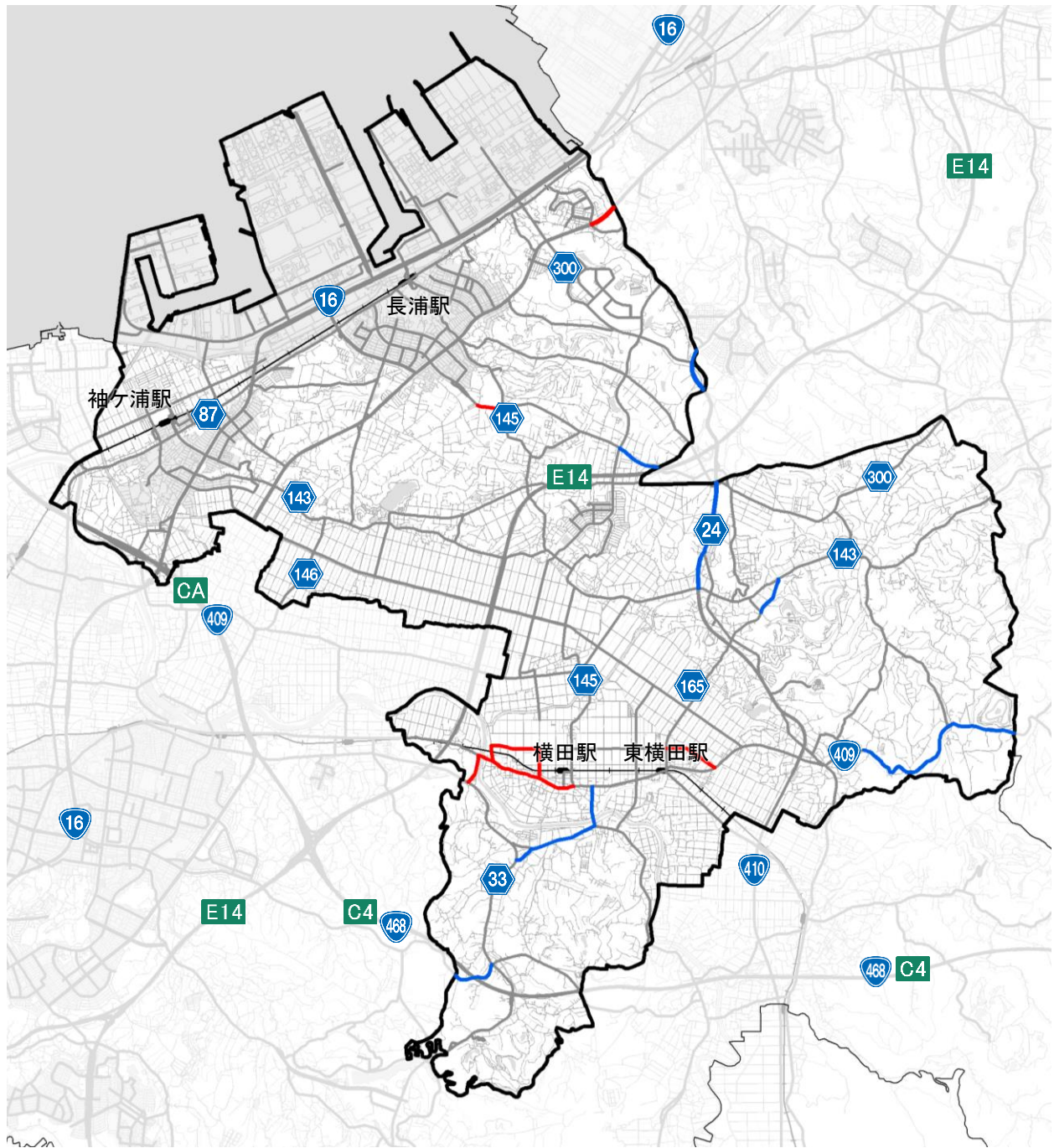


図2-7 その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



5.1 整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、ガイドラインで「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類が示されており、本計画でもこの3種類を整備形態の基本とします。

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		

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）を基に作成
図2-8 自転車通行空間の整備形態

5.2 整備形態の選定フロー

本計画の自転車通行空間の整備形態は、ガイドラインを踏まえながらも、自転車通行空間整備の実現可能性を考慮して、現況の路肩や車道部幅員を活用して、整備形態を下図のフローのとおり選定します。

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。

自転車道及び自転車専用通行帯の整備が望ましい路線において、道路の改良を行わなければ整備が困難な路線については、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、必要に応じて自転車道・自転車専用通行帯を再整備していきます。

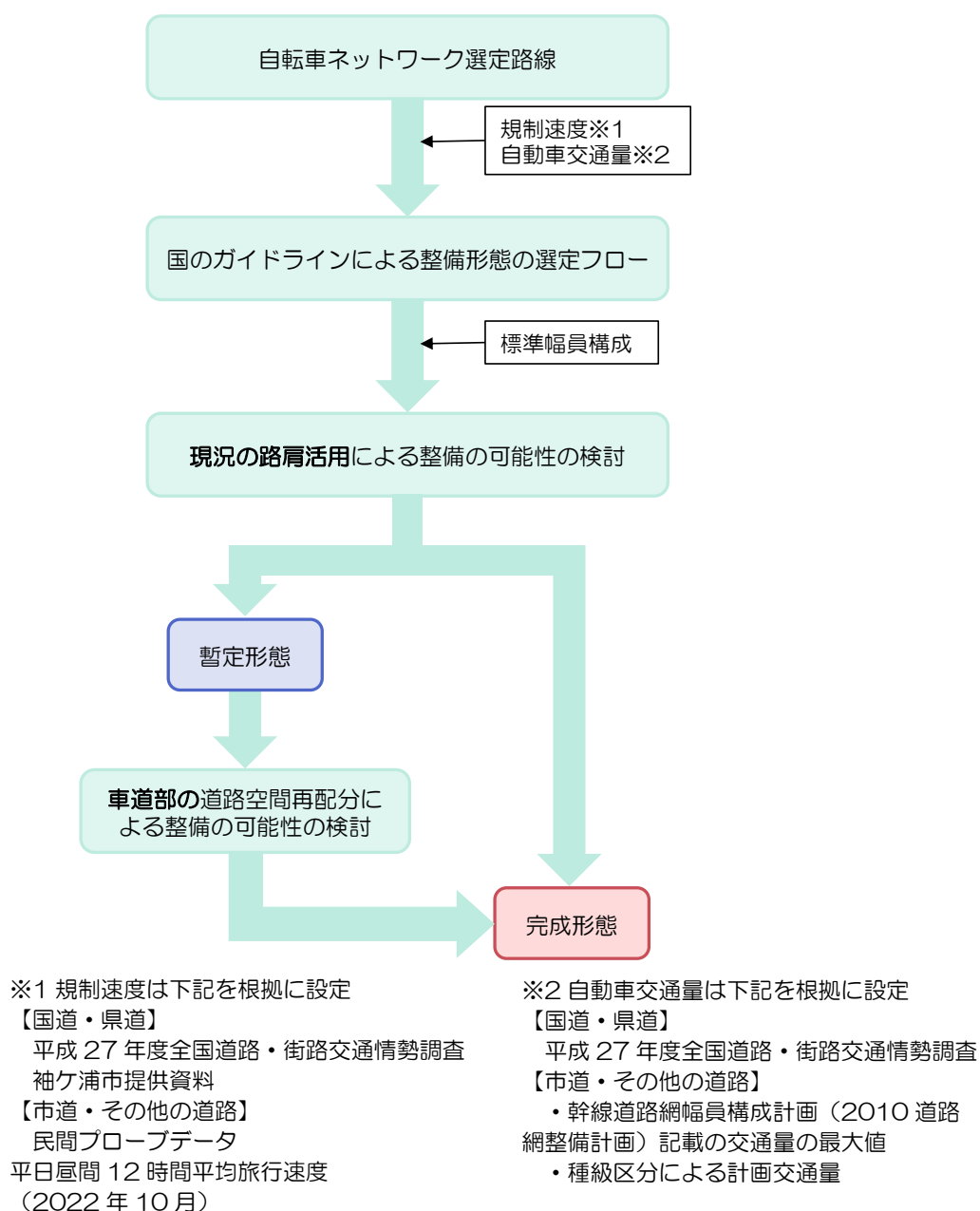
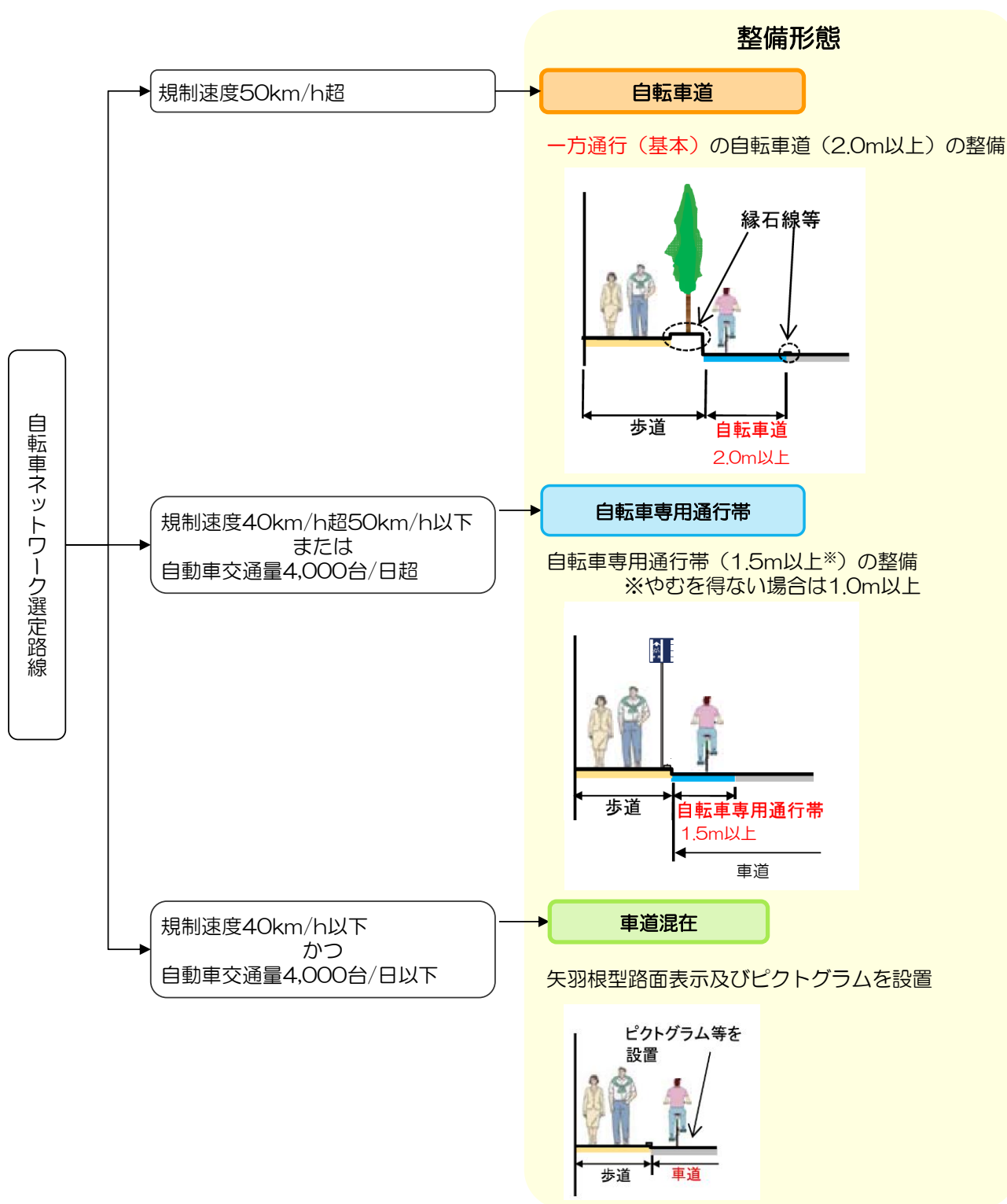


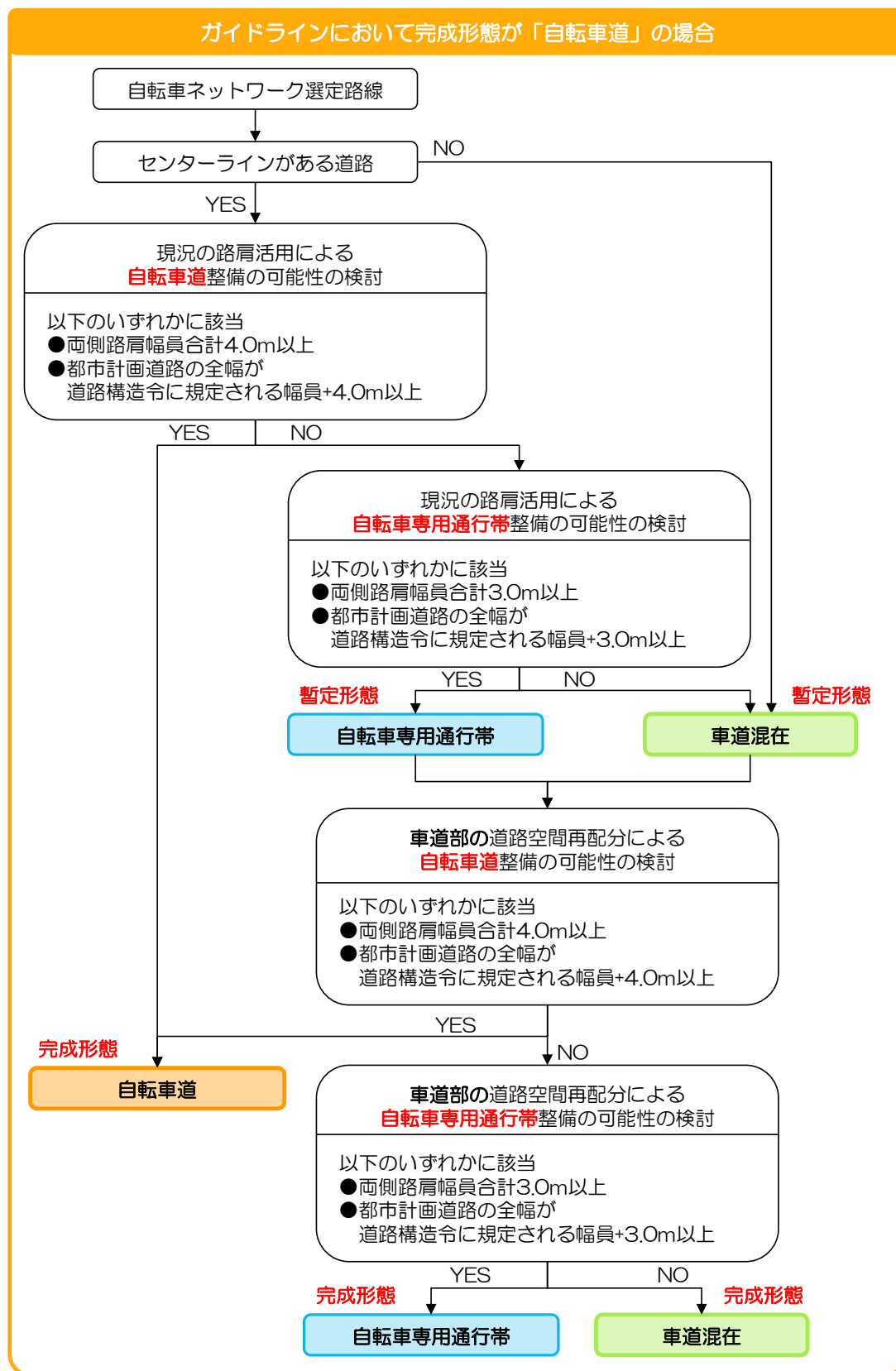
図 2-9 整備形態選定フロー

ガイドラインにおける整備形態（完成形態）は、下図の考え方で選定します。



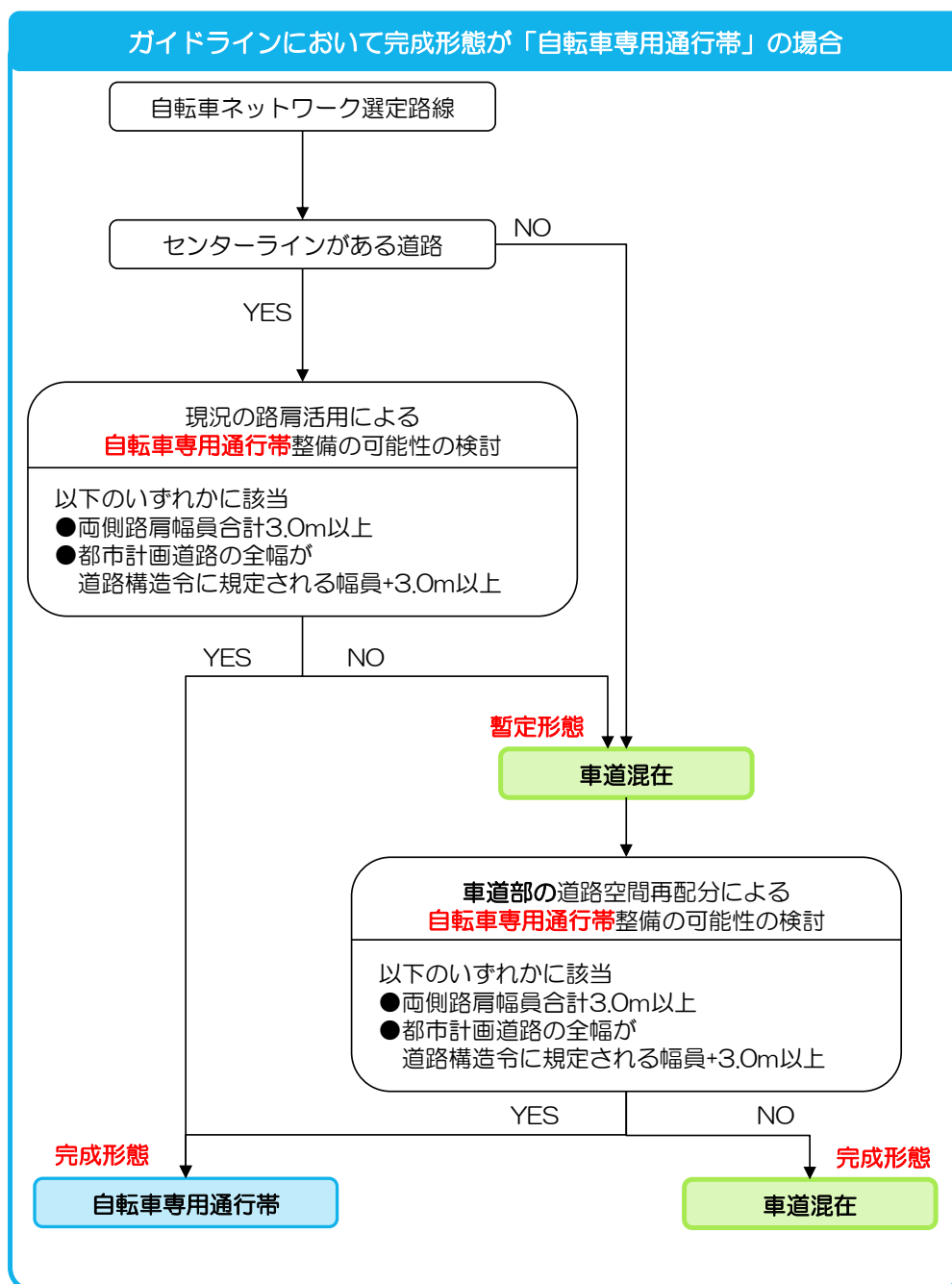
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）を基に作成
図2-10 ガイドラインにおける整備形態（完成形態）の考え方

ガイドラインに基づいて選定した完成形態から、実現可能性を考慮した完成形態および暫定形態を選定します。



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）を基に作成

図 2-11 ガイドラインにおいて完成形態が「自転車道」の場合の選定フロー



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）を基に作成

図2-1 2 ガイドラインにおいて完成形態が「自転車専用通行帯」の場合の選定フロー

5.3 整備形態の選定結果

整備形態の選定フローに基づき、自転車ネットワークの整備形態を下図のとおり、選定しました。
なお、本計画における整備形態は、路線または区間の代表断面で選定している「基本的な整備形態」です。整備の際には、道路管理者や交通管理者等と調整の上、整備形態を決定します。
また、市町村間を跨る路線については、関係市町村と協議の上、整備計画を策定します。

整備形態

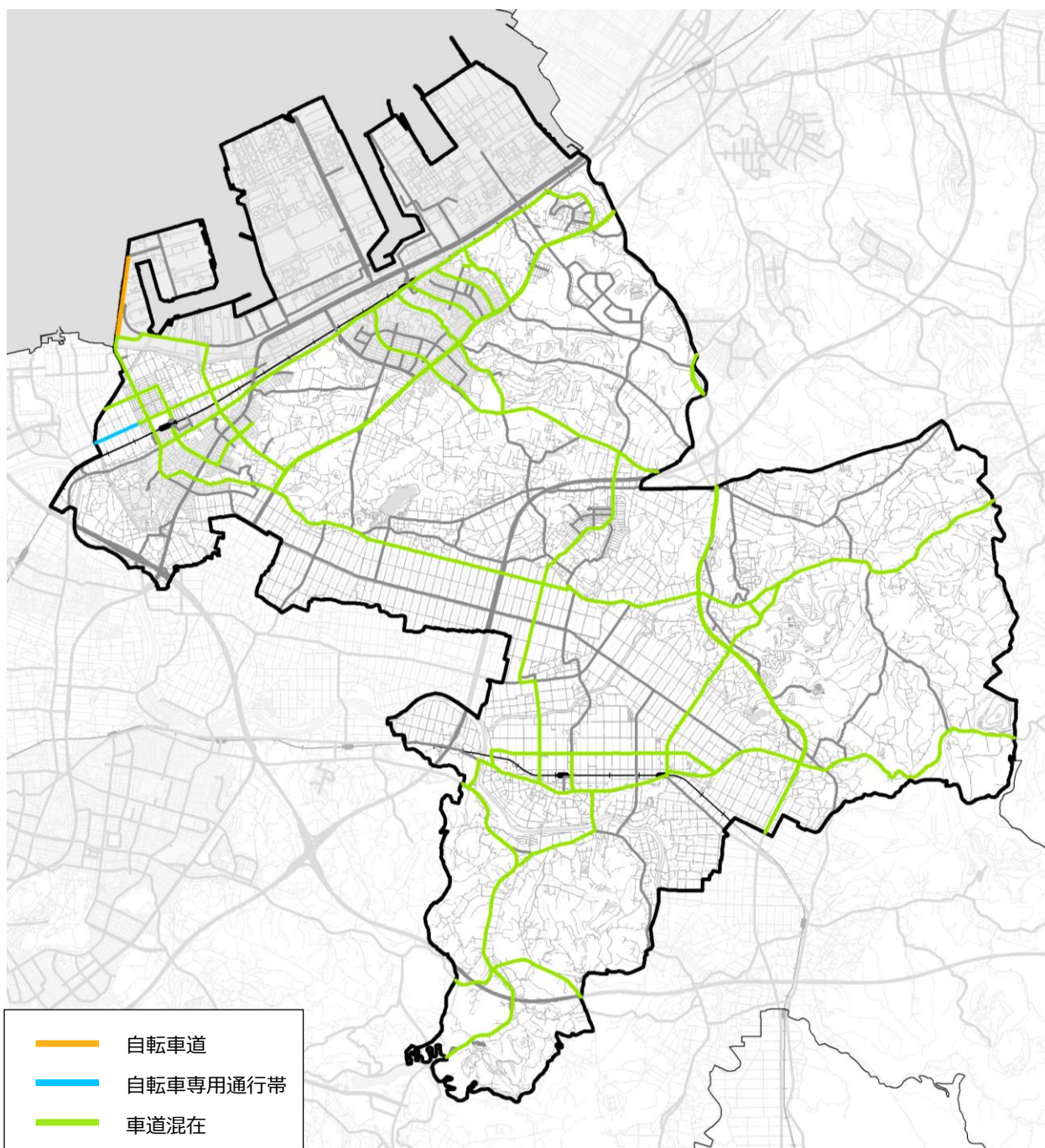


図2-13 自転車ネットワークの整備形態

5.4 自転車通行空間の標準的な構造

自転車通行空間の標準的な構造は、ガイドラインを踏まえ、以下のとおりとします。

① 自転車道

デザイン・寸法

- ガイドラインを踏まえ、縁石線等の工作物で自転車と自動車を物理的に分離させ、青色のカラー舗装、白色の自転車ピクトグラムを設置します。
- 一方通行を基本とし、道路の両側に自転車道を整備します。

単路部の設計

- 幅員は 2.0m 以上とします。（ただし、地形の状況、その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、1.5m まで縮小できる）

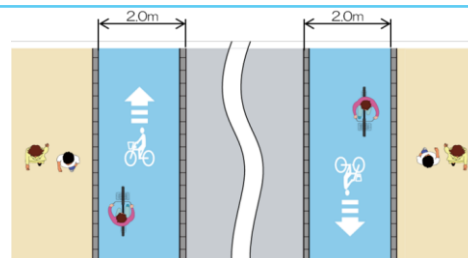


図2-14 自転車道 単路部の設計イメージ

交差点部の設計

- 交差点前後の自転車通行空間と直線的に連続するように、矢羽根型路面表示を設置し、自転車通行位置及び通行方向を明確化します。
- 設置間隔は、5.0m 間隔を標準とします。
- 単路部で自転車道の確保が可能と見込まれる路線において、右折レーンがある交差点では自転車道の幅員の確保が難しいと想定されるため、交差点手前で自転車道を打ち切り、車道混在とすることを基本とします。
- 自転車道の幅員の確保ができる場合は、交差点に自転車道を接続し、自転車と自動車を分離させる方法を検討します。

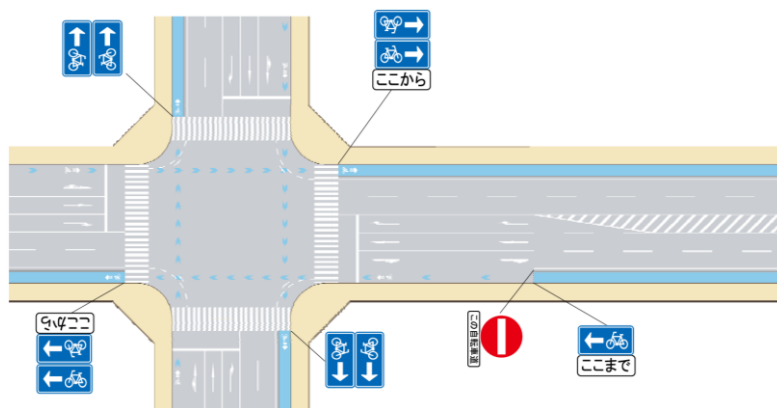


図2-15 自転車道 交差点部の設計イメージ

②自転車専用通行帯

デザイン・寸法

- ガイドラインを踏まえ、自転車と自動車を視覚的に分離させ、青色のカラー舗装（自転車専用通行帯の幅の一部）と白色の自転車のピクトグラムを設置します。
- 自転車専用通行帯は、一方通行とします。

単路部の設計

- 自転車専用通行帯の幅員は 1.5m 以上とします。（ただし、地形の状況、その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、1.0m まで縮小できる）
- 青色のカラー舗装幅は、0.3m とします。
- 自転車の逆走を防止するため、自転車ピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置します。

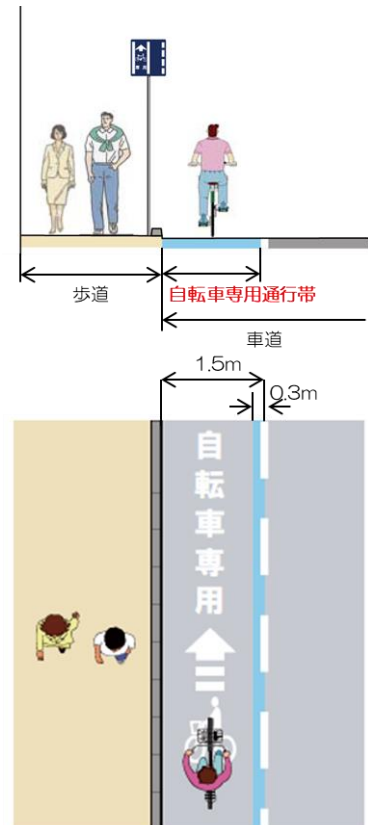


図 2-1 6 自転車専用通行帯
単路部の設計イメージ

交差点部の設計

- 交差点前後の自転車通行空間と直線的に連続するように、矢羽根型路面表示を設置し、自転車通行位置及び通行方向を明確化します。
- 設置間隔は、5.0m間隔を標準とします。
- 単路部で自転車専用通行帯の確保が可能と見込まれる路線において、右折レーンがある交差点では自転車専用通行帯の幅員の確保が難しいと想定されるため、交差点手前で自転車専用通行帯を打ち切り、車道混在とすることを基本とします。
- 自転車専用通行帯の幅員の確保ができる場合は、交差点に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方法を検討します。

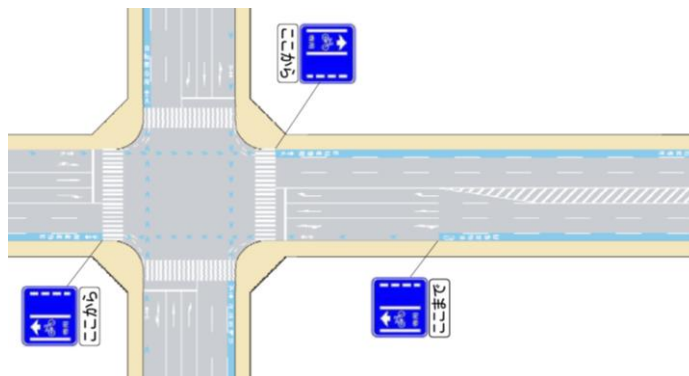


図 2-1 7 自転車専用通行帯 交差点部の設計イメージ

③車道混在

デザイン・寸法

- ガイドラインを踏まえ、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車車道内で混在することを注意喚起するために、青色の矢羽根型路面表示と白色の自転車のピクトグラムを設置します。
- 矢羽根型路面表示の形状は、ガイドラインを踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1：1.6 を基本とします。（ただし、道路幅員が狭い生活道路等では、必要に応じ、コンパクトな形状にすることができる）

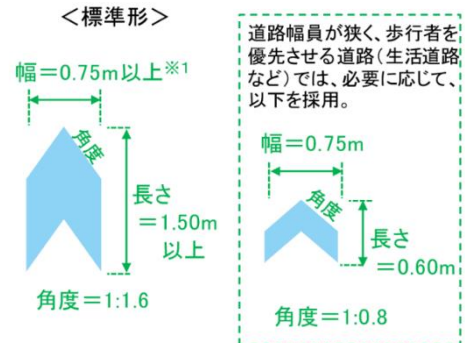


図2-18 矢羽根型路面表示イメージ

単路部の設計

- 自転車通行空間を確保するため、歩道のある道路にあたっては、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設置します。
- 歩道のない道路にあたっては、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から 1.0m 以上の位置となるように設置します。（ただし、現地の交通状況に応じて、0.75m まで縮小できる）
- 設置間隔は、10m～100m 間隔とします。

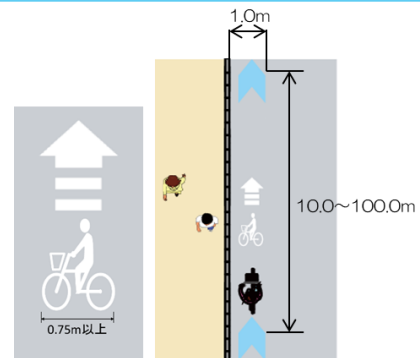


図2-19 車道混在時
単路部の設計イメージ

交差点部の設計

- 交差点前後の自転車通行空間と直線的に連続するように、矢羽根型路面表示を設置し、自転車通行位置及び通行方向を明確化します。
- 設置間隔は、5.0m間隔を標準とします。

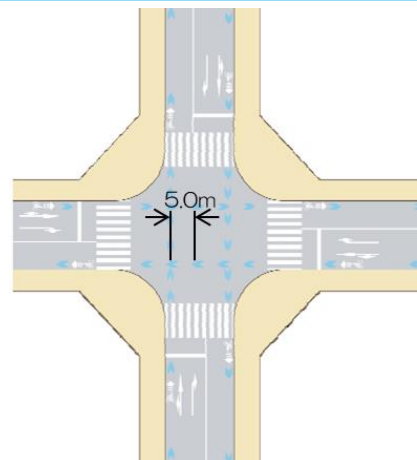


図2-20 車道混在時
交差点部の設計イメージ



6.1 整備優先度の考え方

本計画の基本方針を踏まえ、「安全性・快適性」の向上に寄与する自転車ネットワーク路線から優先的に整備します。

加えて、普通自転車歩道通行可の交通規制解除予定箇所に該当する自転車ネットワーク路線も優先的に整備します。

整備優先度が高い路線

整備を行う自転車ネットワーク路線のうち、以下のいずれかに該当する路線または区間を整備優先度が高い路線とする。

■鉄道駅周辺の路線

→鉄道駅から1km圏内に含まれる路線を優先的に整備

■自転車関連事故の発生リスクを低減させる必要がある路線

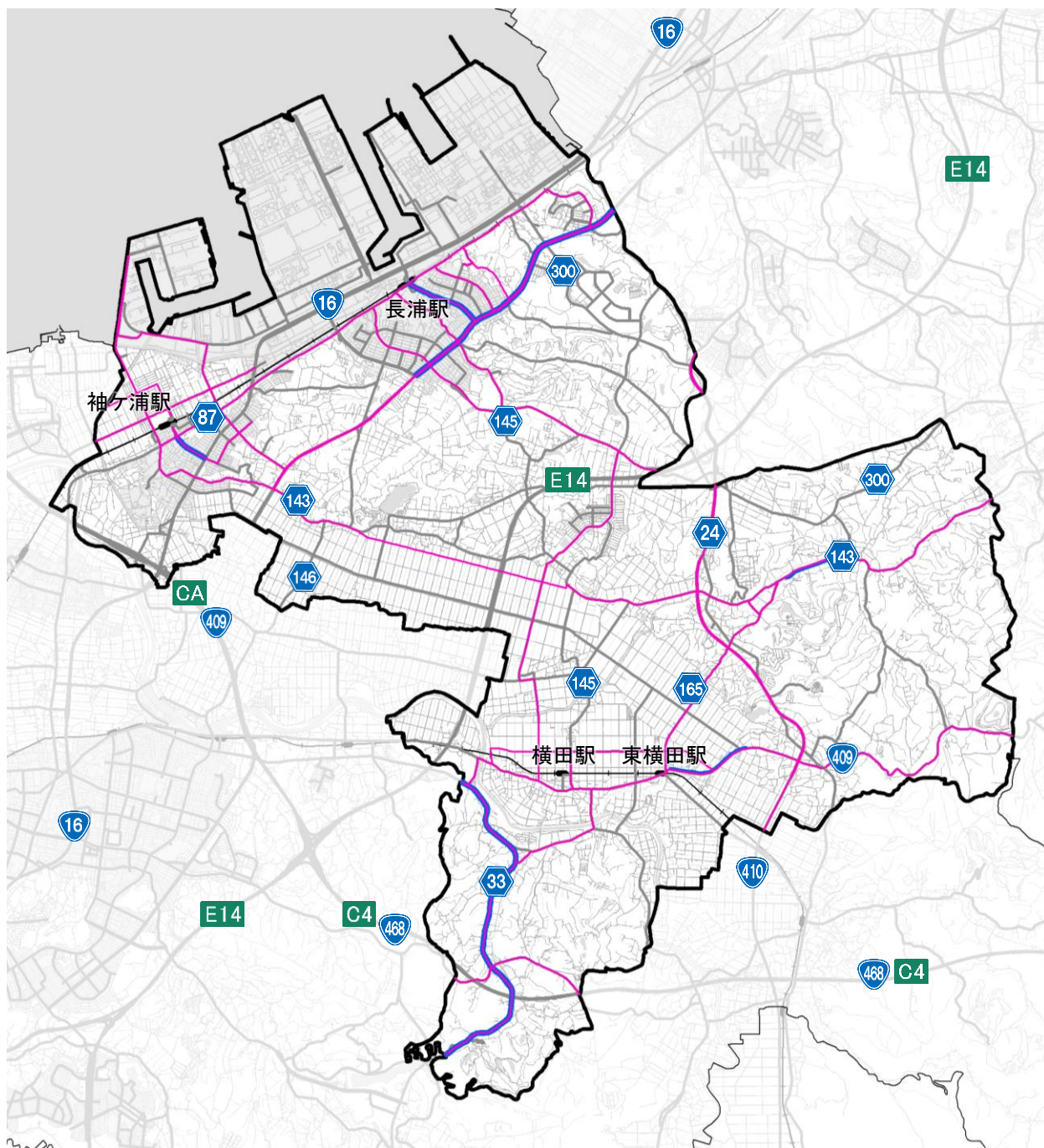
→安全性の向上を図るために自転車通行空間を確保する路線で抽出された路線

→自転車通学生徒の安全を確保すべき路線で抽出された路線

■普通自転車歩道通行可の交通規制解除予定箇所

※留意事項

広域的なネットワークを考慮し抽出した、市と市を繋ぐネットワーク路線は、近隣市等の自転車ネットワーク計画と整合を図り整備します。



出典：自転車歩道通行可規制解除予定路線一覧表（R4.9.15 時点）をもとに整理

—	整備を行う自転車ネットワーク路線
—	普通自転車歩道通行可の交通規制解除予定区間（両側）
—	普通自転車歩道通行可の交通規制解除予定区間（片側）

図 2-2 1 整備優先度が高い自転車ネットワーク路線

6.2 整備優先度の設定結果

整備優先度が高い路線を自転車ネットワーク路線一覧表に示します。

区間位置図は、次項をご覧ください。

表2-3 整備優先度が高い自転車ネットワーク路線一覧

	番号	道路種別	路線名	区間	整備状況	延長(km)	幅員構成 (m)			整備形態	整備優先度が高い路線
							全幅	車道	路肩		
整備を行う自転車ネットワーク路線	1-1	国道	一般国道409号			9.30	7	6	1	車道混在	●
	1-2	国道	一般国道410号			1.13	16	8.1	1.5	車道混在	
	国道計					10.43					
	1-3	県道	千葉鴨川線			5.32	25	16	1	車道混在	
	1-4	県道	君津平川線			6.33	16	8	1.5	車道混在	●
	1-5	県道	袖ヶ浦中島木更津線	奈良輪高架橋～今井坂戸線		2.03	9.5	6.5	0.5	車道混在	●
	1-6-1	県道	南総昭和線	南袖神納線～飯富付近		3.15	10.7	7.5	1.5	車道混在	
	1-6-2	県道	南総昭和線	飯富29号線～上泉16号線		2.80	10.7	7.5	1.5	車道混在	
	1-6-3	県道	南総昭和線	上泉16号線～市原市境		4.16	10.7	7.5	1.5	車道混在	●
	1-7-1	県道	長浦上総線	県道287号～蔵波鎌倉街道線		2.51	10	7.5	1.5	車道混在	●
	1-7-2	県道	長浦上総線	三箇横田線～横田上宿		0.55	11.2	8	2	車道混在	●
	1-7-3	県道	長浦上総線	横田小路～阿部付近		0.58	11.2	8	2	車道混在	
	1-8-1	県道	横田停車場上泉線	平川行政センター～上泉16号線		2.78	10.7	7.5	1.5	車道混在	
	1-8-2	県道	横田停車場上泉線	上泉16号線～県道143号		0.57	10.5	8	2	車道混在	
	1-9	県道	袖ヶ浦停車場線			0.15	25	16	1	車道混在	●
	1-10-1	県道	袖ヶ浦姉崎停車場線	奈良輪高架橋～蔵波鎌倉街道線		2.11	10	6.5	1	車道混在	
	1-10-2	県道	袖ヶ浦姉崎停車場線	蔵波鎌倉街道線～久保田坂ノ下線		1.57	10	6.5	1	車道混在	●
	1-10-3	県道	袖ヶ浦姉崎停車場線	久保田坂ノ下線～久保田笠上		1.50	10	6.5	1	車道混在	●
	県道計					36.09					
	1-11	市道	袖ヶ浦駅北口線			0.50	22	11	5	車道混在	●
	1-12-1	市道	代宿神納線	市原市境～けやき台		0.41	22	15	1	車道混在	●
	1-12-2	市道	代宿神納線	けやき台～長浦上総線		2.67	22	15	1	車道混在	●
	1-12-3	市道	代宿神納線	長浦上総線～蔵波鎌倉街道線		0.53	22	15	1	車道混在	●
	1-12-4	市道	代宿神納線	蔵波鎌倉街道線～南総昭和線		2.95	22	15	1	車道混在	●
	1-13	市道	笠上代宿線	袖ヶ浦姉崎停車場線～代宿神納線		1.07	16	9	3	車道混在	
	1-14	市道	代宿横田線	外野～国道409号		5.61	9	7	1	車道混在	●
	1-15	市道	久保田坂ノ下線	袖ヶ浦姉崎停車場線～久保田		1.09	5.2	5.2	1.2	車道混在	●
	1-16	市道	長浦駅前線			1.13	18	9	3	車道混在	●
	1-17	市道	中袖南袖線	南袖大野台線～南袖神納線		1.37	16.1	9.1	1.9	車道混在	
	1-18-1	市道	南袖神納線	南総昭和線～袖ヶ浦中島木更津線		0.47	16	8	1.5	車道混在	●
	1-18-2	市道	南袖神納線	今井坂戸線～中袖南袖線		1.30	20	9	3	車道混在	●
	1-18-3	市道	南袖神納線	中袖南袖線～袖ヶ浦海浜公園		1.16	19.65	15.65	1.1	自転車道	
	1-19-1	市道	南袖大野台線	代宿神納線～市街化区域境		0.74	16	9	3	車道混在	
	1-19-2	市道	南袖大野台線	市街化区域境～中袖南袖線		1.56	16	9	3	車道混在	
	1-20-1	市道	今井坂戸線	木更津市境～市街化区域境		0.69	13	8	2	自転車専用通行帯	●
	1-20-2	市道	今井坂戸線	市街化区域境～今井		1.88	13	8	2	車道混在	●
	1-21	市道	袖ヶ浦駅前線			0.72	18	10	4	車道混在	●
	1-22	市道	蔵波鎌倉街道線	蔵波台入口～外野		4.48	10.7	7.5	1.5	車道混在	●
	1-23	市道	蔵波鎌倉街道線	外野～市原市境		0.65	10.7	7.5	1.5	車道混在	
	1-24-1	市道	三箇横田線	横田下望陀線～代宿横田線	整備中	0.71	11	7.5	1.5	車道混在	●
	1-24-2	市道	三箇横田線	代宿横田線～横田停車場上泉線	整備中	1.84	11	7.5	1.5	車道混在	●
	1-24-3	市道	三箇横田線	横田停車場上泉線～一般国道409号	整備中	0.79	11	7.5	1.5	車道混在	●
	1-25	市道	吉野台上宮田線			2.18	10.7	7.5	1.5	車道混在	
	1-26	市道	長浦小中学校線			1.13	12	6	0	車道混在	●
	1-27	市道	横田下望陀境線		未整備	0.22	11	7.5	1.5	車道混在	
	1-28	市道	西内河高須線			0.32	20	9	3	車道混在	●
	1-29	県道	(都) 西内河根場線		未整備	0.51	25	16	1	車道混在	●
	1-30	市道	福王台三丁目14号線			0.56	9	5.5	0	車道混在	●
	1-31	市道	福王台四丁目9号線			0.25	9	5.5	0	車道混在	●
	1-32	市道	久保田13号線			0.15	4.15	4.15	0	車道混在	
	1-33-1	市道	飯富29号線	南総昭和線～三ツ作5号線	未整備	1.23	5	5	1.7	車道混在	●
	1-33-2	市道	飯富29号線	三ツ作5号線～三ツ作下沼線	未整備	0.24	5.5	5.5	2	車道混在	●
	1-33-3	市道	飯富29号線	三ツ作下沼線～代宿横田線	未整備	1.30	4.6	3.3	0	車道混在	●
	1-33-4	市道	飯富29号線	代宿横田線～南総昭和線	未整備	0.42	8	4.6	0	車道混在	
	1-34	市道	上泉16号線			0.27	12	6.6	1	車道混在	
	市道計					43.09					

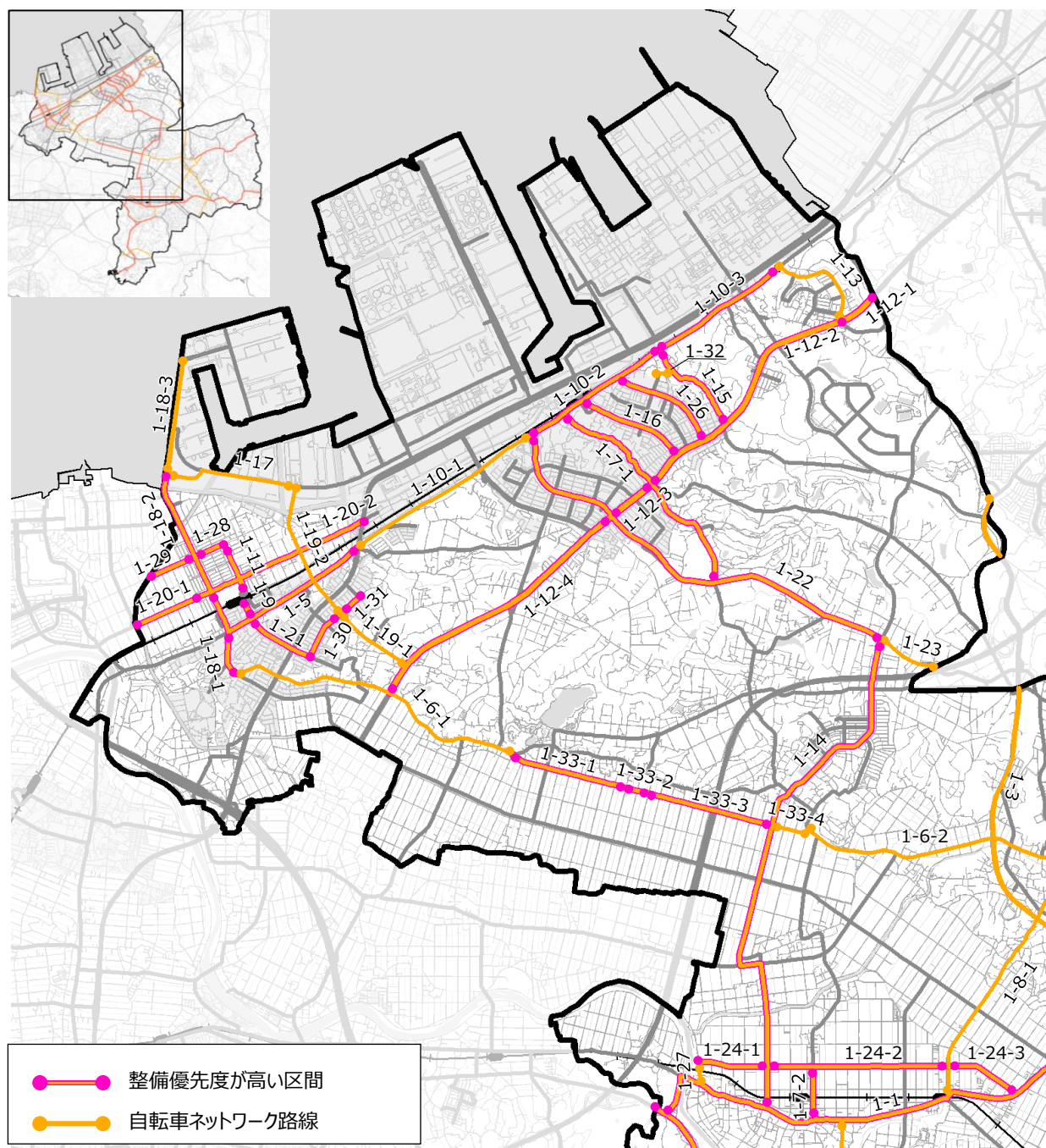


図 2-2 2 整備優先度が高い自転車ネットワーク路線区間位置図（袖ヶ浦市北部）

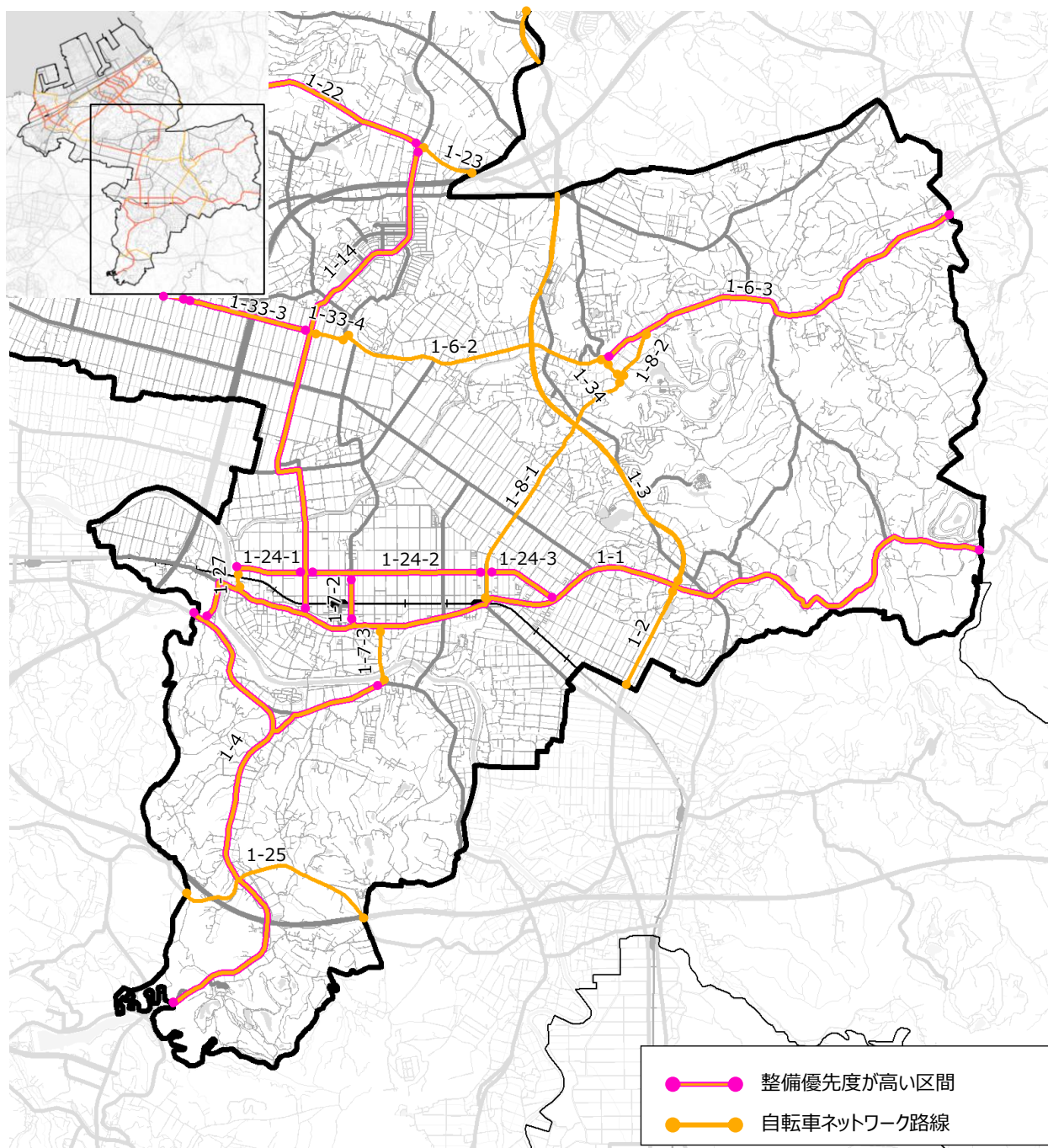


図 2-23 整備優先度が高い自転車ネットワーク路線区間位置図（袖ヶ浦市南部）