

袖ヶ浦市
自転車活用推進計画（案）
＜資料編＞

1. 自転車活用推進計画・ネットワーク計画とは

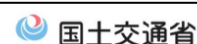


1.1 自転車活用推進計画の位置づけ

「自転車活用推進計画」は、「自転車活用推進法」で規定され、国・都道府県・区市町村が策定すべき自転車施策の最上位計画として位置づけられています。

本計画も袖ヶ浦市の自転車施策の最上位計画として位置づけ、本計画を基に自転車の活用を推進します。

自転車活用推進計画に関する法律上の規定



自転車活用推進計画の要件（自転車活用推進法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑮その他特に必要な施策 | |

地方版自転車活用推進計画（法第10条及び11条）

都道府県(市町村)は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県(市町村)の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

13

出典：国土交通省・第9回全国シェアサイクル会議資料一部抜粋

図 1-1 自転車活用推進計画に関する法律上の規定

1. 地方版推進計画の策定の位置付け、策定主体

(1) 地方版推進計画策定の位置付け

- 地方版推進計画は、各地方公共団体における自転車に関する政策に関する最上位の計画として位置付けるものである。
- 地方版推進計画においては、施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどをできるだけ具体的に記載するとともに、計画の策定に当たっては関係する部局や団体などが連携することにより、計画の実現・実行可能性を高める。

出典：国土交通省・地方版自転車活用推進計画策定手引き（案）（平成30年8月）一部抜粋

図 1-2 自転車活用推進計画の位置づけ

1.2 自転車ネットワーク計画の位置づけ

「自転車ネットワーク計画」は、地方版自転車活用推進計画策定手引き（案）で地方版推進計画に位置付けることを基本とすべき計画とされているため、「自転車ネットワーク計画」は策定すべき計画といえます。

地方版自転車活用推進計画【策定手引き】

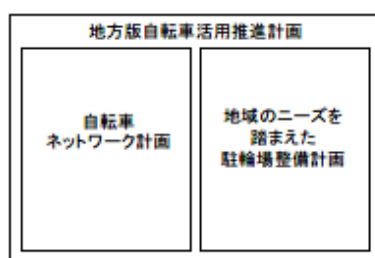
4) 計画の位置付けの整理

a. 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。（都道府県が策定する計画は、市町村が計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町村の意見を反映した計画とすることが望ましい。）
- 市町村は、国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。

b. 自転車に関する既存計画との関連

- 「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 19 日道路局長・交通局長通知）に基づく「自転車ネットワーク計画」及び地域のニーズを踏まえた駐輪場整備計画を、地方版推進計画内に位置付けることを検討する。



- その際、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づく「自転車等の駐車対策に関する総合計画」が既に策定済みである場合には、整合性に留意する。
- また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とすべきである。

出典：国土交通省・地方版自転車活用推進計画策定手引き（案）（平成 30 年 8 月）一部抜粋

図 1-3 自転車ネットワーク計画の位置づけ

1.3 国と千葉県の計画

国と千葉県は、自転車活用推進計画を策定しています。

本計画は、国と千葉県の自転車活用推進計画と実現可能な範囲で整合を図り、策定しています。

表 1-1 上位計画、関連計画における自転車関連の取り組み

	計画書名	年月
国	第2次自転車活用推進計画	R3.5
千葉県	千葉県自転車活用推進計画	R2.11

①第 2 次自転車活用推進計画

国の第 1 次自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）（以下、第 1 次計画）では、「環境」「健康」「観光」「安全・安心」の 4 目標に応じて 18 の主要施策が位置づけられおり、令和 3 年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画（以下、第 2 次計画）に改定されました。

第 2 次計画では、計画期間を令和 7 年度（2025 年度）までとし、コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用二輪の高まり等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、4 つの目標は第 1 次計画を踏襲しつつ、新たな施策として「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」が追加されました。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

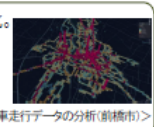
○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。

- ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
- ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。（利用者の多様性、将来に渡る使い方を等に留意しガイドラインも見直し）



○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。

- ・データを活用した計画策定への支援
- ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
- ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等



目標2 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

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

○企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。

- ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
- ・環境整備のための支援策の具体化 等



目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。

- ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
- ・サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
- ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進



○サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

○高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を推進。

- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。



○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。

- ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
- ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）

○条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等 等

出典：国土交通省・第2次自転車活用推進計画の概要

図 1-4 第2次自転車活用推進計画

②千葉県自転車活用推進計画

千葉県は、第1次計画と整合を図った4つの観点（環境、健康、観光振興、安全・安心）で実施すべき施策を位置づけた、千葉県自転車活用推進計画を令和2年11月に策定している。

1.経緯 平成29年5月に施行された自転車活用推進法に基づき、国は自転車活用推進計画を平成30年6月に策定した。同法では、地方自治体においても地方版自転車活用推進計画を策定するよう努めることとされている。本県においても、自転車は、日常生活やサイクリスポーツ等で多くの人々に利用され、近年では健康の増進、環境負荷の低減等の観点から利用ニーズが高まっており、自転車の活用を総合的・計画的に推進するため、千葉県版の自転車活用推進計画を策定する。	
2.計画の目的 自転車が安全・安心に利用できる環境づくりを進め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。	3.計画期間 令和2年度～令和4年度（3年間） 各施策の進捗状況等に関するフォローアップを毎年実施。国の自転車活用推進計画の改定時に必要に応じ見直し
4.計画の目標及び実施すべき施策	
目標1. 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 【指標】自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）が策定済みの県内市町村数 【実績値：19市町⇒目標値：54市町村】	
施策1：県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進	
取組	・県内の市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定が進むよう、策定による効果や参考となる取組事例等を積極的に発信し、計画の策定を支援 ・自転車活用推進計画に指定された道路において、交通状況等を踏まえて自転車通行空間の整備を推進
【自転車通行空間の整備形態】	
   <自転車道> <自転車専用通行帯> <車道混在（矢羽根）>	
施策2：違法駐車取締りの促進等による自転車通行空間の確保	
取組	・新たな自転車専用通行帯の設置区間における駐車禁止区域の規制実施を検討 ・自転車専用通行帯を塞ぐ違法駐車について、取締りを積極的に推進 ・自転車活用推進計画に指定された県管理道路において、荷さばき用駐車スペース等を検討
施策3：シェアサイクル等の導入促進	
取組	・シェアサイクル等の導入を考えている市町村と公共交通事業者との連携を促進
施策4：自転車の安全な通行に配慮した道路環境づくり	
取組	・生活道路における歩行者や自転車等の安全な通行を確保することを目的として「ゾーン30」の指定や狭さくの設置等、交通安全対策を実施
施策5：放置自転車対策の推進	
取組	・関係機関等と協力し、自転車の放置防止に向けた広報啓発を推進

出典：千葉県自転車活用推進計画概要版を基に作成

図1-5 千葉県自転車活用推進計画（1/2）

目標2. 自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現

【指標】運動習慣者の増加

【実績値】40～64歳：男性27.3%、女性24.2%⇒目標値：増加を目指す

【実績値】65歳以上：男性41.8%、女性38.1%⇒目標値：増加を目指す

施策1：自転車を活用した健康づくりの推進

- 取組
- ・身体活動・運動の効果に関する普及啓発や、市町村等で運動指導を行う指導者の育成を推進し、運動習慣者の割合を増加



<ツール・ド・ちば>

施策2：サイクルスポーツ振興の推進

- 取組
- ・千葉県サイクリング協会等の関係団体と連携し、自転車に関するイベント等の支援を実施

【指標】ナショナルサイクルルートへの登録ルート数 【実績値：0ルート⇒目標値：1ルート】

施策1：サイクルツーリズムの推進

- 取組
- ・県内の太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートへの指定を目指し、官民が連携して情報発信や受け入れ環境の整備推進
 - ・サイクルトレイン等の取組と連携するなどして、サイクルツーリズムを推進
 - ・市町村等が行う観光コンテンツ開発（サイクルツーリズム等の振興）への助成
 - ・シェアサイクル等の導入を考えている市町村と公共交通事業者との連携を促進（再掲）



<房総サイクリング>
提供（公社）千葉県観光物産協会

施策2：サイクルスポーツ振興の推進（再掲）

施策3：自転車の利用促進

- 取組
- ・自転車の利用促進が図られるよう、サイクルルート等をまとめた情報を発信

目標4. 自転車事故のない安全・安心な社会の実現

【指標】自転車に関係する交通事故死傷者数 【実績値：4,075人⇒目標値：減少を目指す】

施策1：自転車の安全な利用の促進

- 取組
- ・「ちばサイクルール」を始めとした自転車交通のルールやマナーの広報啓発
 - ・自転車利用者に対し、ヘルメットの着用促進に向けた広報啓発
 - ・違反行為を反復した運転者に自転車運転者講習制度の確実な運用
 - ・交通違反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する取締りを強化
 - ・自転車の安全利用を四季の交通安全運動や自転車安全利用推進月間等の機会に広報啓発



<こども自転車
千葉県大会>

施策2：交通安全教育の推進

- 取組
- ・小中高生及び高齢者など、各年齢層に応じた自転車の安全利用に関する交通安全教室等を開催

施策3：通学路の安全点検の推進

- 取組
- ・自転車事故防止のため通学路あるいは学区周辺において、教育委員会、学校、警察、道路管理者等により安全点検等を実施

施策4：自転車の点検整備の促進

- 取組
- ・自転車の安全利用と事故防止を図るためT Sマークの普及促進を図るとともに、交通安全教育の機会を利用し日常点検実施の習慣化等を広報啓発



<T Sマーク>

施策5：自転車損害賠償保険等の加入促進

- 取組
- ・千葉県自転車条例施行後の自転車損害賠償保険等の加入状況や交通安全に関する取組結果などを分析し、更なる加入促進を図るための検討を実施

施策6：県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）

施策7：災害時における自転車の活用の推進

- 取組
- ・住民避難のため災害時における自転車の活用方法を検討
 - ・被災状況の迅速な把握のため自転車を配備した危機管理体制の強化を検討



図 1-6 千葉県自転車活用推進計画（2/2）

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

袖ヶ浦市総合計画等 5 つの上位計画や関連計画で自転車の通行空間の整備方針や交通安全教育等の施策が定められています。

本計画は、これらの計画との整合を図った基本方針・目標・施策を検討しています。

表 2-1 上位計画、関連計画における自転車関連の取り組み

No.	自転車関連の取り組みが記載されている関連計画	年月	自転車関連の 取り組み
1	袖ヶ浦市総合計画	R2.6	○
2	袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略	R2	○
3	袖ヶ浦市子育て応援プラン（第 2 期）	R2.3	○
4	袖ヶ浦市都市計画マスタープラン	R2.7	○
5	第 11 次袖ヶ浦市交通安全計画	R4.4	○

①袖ヶ浦市総合計画（R2.6）

本市の総合的な行政運営に関する最上位の計画である「袖ヶ浦市総合計画」で示している施策の方向性のうち、以下赤枠で示した方向性の実現に向け、本計画で具体的な取組内容を検討しています。



出典：袖ヶ浦市総合計画

②袖ケ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R2）

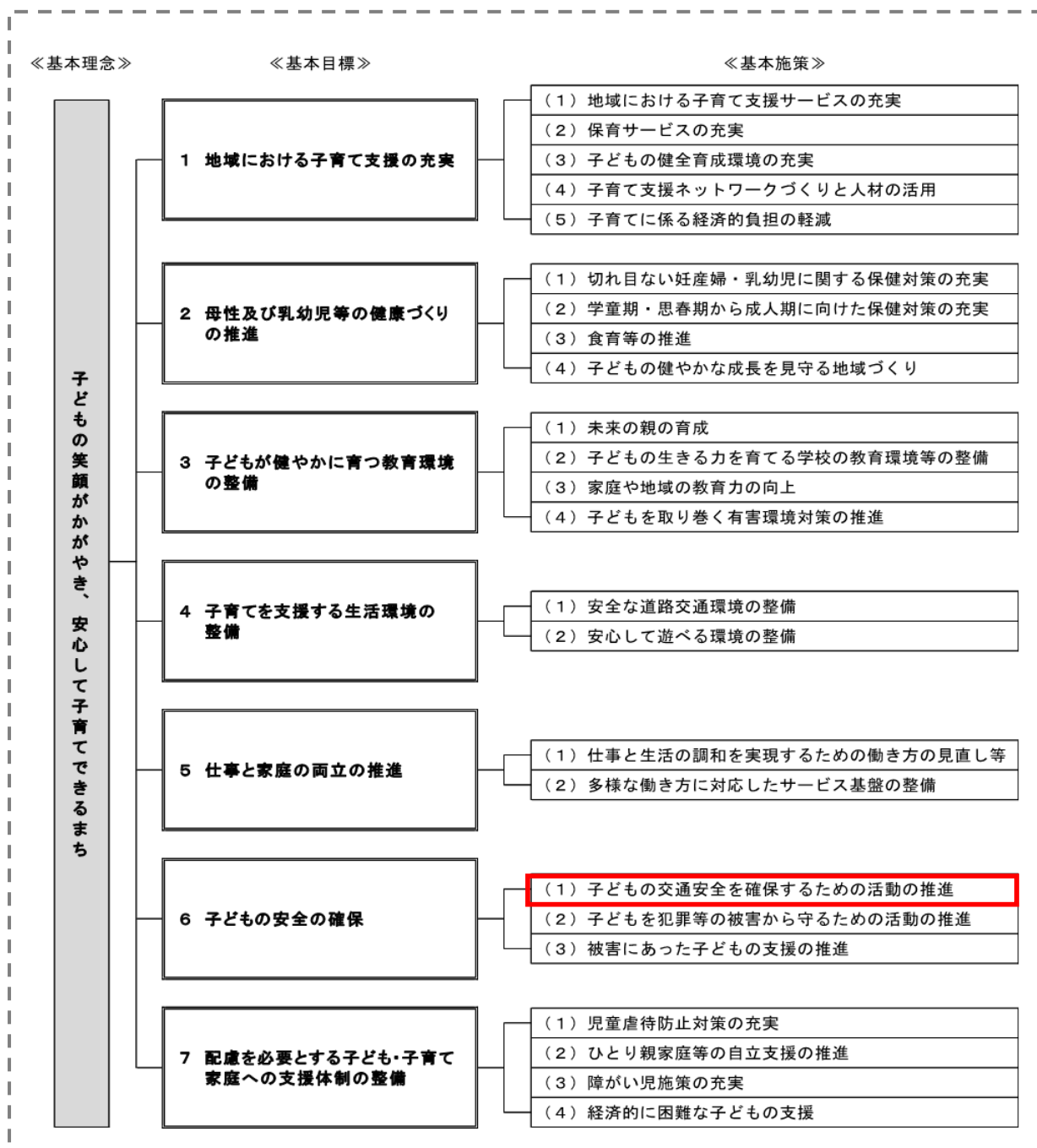
本市の特徴をいかした自律的で持続的な社会の創造に向けた戦略を示している「袖ケ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、「安全で安心な地域づくり」に向け交通安全の推進を図っていくこととしています。

2. 施策体系		
基本目標	基本的方向	具体的な施策
基本目標 1 結婚・出産・子育ての希望がかなうまち 袖ケ浦	1. 結婚・出産・子育て支援の充実 	(7) 結婚・出産・子育ての切れ目のない支援の充実 (4) 幼児期の教育・保育の充実 (ウ) 地域で子育てする仕組みの充実
	2. 学校教育の充実 	(7) 教育環境の充実 (4) 特色ある教育の推進
基本目標 2 いきいきと働くことができるまち 袖ケ浦	1. 基盤産業である工業の持続的な振興 	(7) 市内立地企業の競争力強化 (4) 市外からの企業誘致の促進
	2. 未来を切り拓く力強い農業の実現 	(7) 担い手の確保・育成と農地の集約化による有効活用 (4) 農業の基盤及び競争力の強化
	3. 就労支援による「働く場」の創出 	(7) 企業と人の効果的なマッチングによる雇用促進 (4) 誰もが働きやすい環境の実現
基本目標 3 訪れる人も満足できるまち袖ケ浦	1. 人を惹きつける魅力ある観光・商業の推進 	(7) 観光振興による交流人口の拡大 (4) 商業振興による交流人口の拡大
	2. 人・資金の流れの強化 	(7) 働く世代を中心とした移住・定住の促進 (4) 関係人口の創出・拡大 (ウ) 新たな資金の流れの創出・拡大 (イ) 地域資源を活用した効果的かつ継続的なシティプロモーション
基本目標 4 安心して暮らせるまち袖ケ浦	1. 活発でまとまりのある都市づくりの推進 	(7) 快適で暮らしやすいコンパクトなまちの形成 (4) 持続的な交通ネットワークの形成 (ウ) 公共施設等の計画的、効果的な利用 (イ) 広域連携の推進
	2. 健康で元気に暮らせる保健・福祉環境の整備 	(7) 市民の健康づくり活動の支援 (4) 地域における支え合い体制の確立
	3. 安全で安心な地域づくり 	(7) 防災力の充実 (4) 防犯体制の充実 (ウ) 交通安全の推進
【共通の目標 1】 地域がつながり、多様な人材が活躍するまちづくりの推進	1. 地域コミュニティの活性化の推進 	
	2. 誰もが活躍できる地域社会づくりの推進 	
【共通の目標 2】 新しい時代の流れを力にするまちづくりの推進	1. Society5.0の実現に向けた技術の活用 	
	2. SDGsの達成に向けた地方創生の推進 	

出典：袖ケ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略

③袖ヶ浦市子育て応援プラン（第２期）（R2.3）

新たな子ども・子育て施策の総合的指針となる「袖ヶ浦市子育て応援プラン（第２期）」では、「子どもの安全の確保」に向け子供の交通安全を確保するための活動を推進していくこととしています。



出典：袖ヶ浦市子育て応援プラン（第２期）

④袖ケ浦市都市計画マスタープラン（R2.7）

本市の都市計画における将来ビジョンを示している「袖ケ浦市都市計画マスタープラン」では、「安全・安心な歩行者・自転車空間の整備」を課題とした上で、歩行者・自転車の通行空間の整備を進めることとしています。

市の都市づくりの課題（本編 P21～）

《社会環境の変化からみた課題》

- 将来の人口減少の抑制
- 地域のつながり強化と市民協働の一層の推進
- 地域資源を活かした産業振興

《土地利用からみた課題》

- 商業地のあり方
- 市街化調整区域における開発
- 内陸地域における既存コミュニティの維持・活性化
- 高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道における土地利用の誘導
- 観光資源の活用と広域的な観光ネットワークの形成
- 農地や樹林地の保全と都市緑化の推進
- 適切に管理されていない空家等の対策

《都市施設の整備状況からみた課題》

- 安全・安心な歩行者・自転車空間の整備
- 公共交通の利便性の向上
- 老朽化したインフラ施設の計画的な修繕・更新

《都市環境形成からみた課題》

- 災害に強いまちづくり
- 魅力ある景観の保全・形成

将来都市像と都市づくりの基本方針（本編 P27～）

《将来都市像》

「みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ケ浦」

《基本方針①》

地域での活動が活発
でまとまりのある
都市づくり

《基本方針②》

人や環境にやさしい
魅力あふれる
都市づくり

《基本方針③》

多様な産業が
調和した活力ある
都市づくり

《基本方針④》

安全・安心な
都市づくり

都市施設の整備方針（一部抜粋）

（２）自転車・歩行者ネットワークの形成方針

- 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を結ぶ水と緑のネットワークなど、歩行者・自転車の交通量の多い道路を中心として、歩行者・自転車の通行空間の整備を進めます。
- 歩行者空間については、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づいた構造とする
とともに、道路沿道の緑化や休憩できる空間の整備を行うことで、高齢者や障がい者が
外出しやすい環境整備を進めます。

出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン

⑤第 11 次袖ヶ浦市交通安全計画（R4.4）

交通安全に関する総合的な方針を示している「第 11 次袖ヶ浦市交通安全計画」では、重点項目 2 として「自転車の安全利用対策の強化」を掲げており、下記赤枠で示した方向性の実現に向け、本計画で具体的な取組内容を検討しています。

■ 3 重点事項

■ 重点項目1 高齢者の交通安全対策の強化

- (1) 交通事故に遭わないための取組
- (2) 交通事故を起こさせないための取組

■ 重点項目2 自転車の安全利用対策の強化

- (1) 幅広い世代を対象とした自転車の交通事故防止対策
- (2) 自転車を安全に利用できる環境づくりの推進

■ 重点項目3 悪質・危険な運転者対策の推進

- (1) 悪質・危険な運転等をしない・させない環境づくり

■ 6つの柱

第1の柱 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

- (1) 市民参加でつくる交通安全の推進
- (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- (3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進
- (4) 自転車の安全利用の推進
- (5) 飲酒運転の根絶
- (6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

第2の柱 道路交通環境の整備

- (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- (2) 幹線道路における交通安全対策の推進
- (3) 交通安全施設等の整備推進
- (4) 効果的な交通規制の推進
- (5) 自転車利用環境の総合的整備
- (6) 災害に備えた道路交通環境の整備
- (7) 総合的な駐車対策の推進
- (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

第3の柱 道路交通秩序の維持

- (1) 交通指導取締りの強化等
- (2) 暴走族対策の推進

第4の柱 救助・救急活動の充実

- (1) 救助・救急体制の整備
- (2) 救急医療体制の整備
- (3) 救急関係機関の協力関係の確保

第5の柱 被害者支援の推進

- (1) 交通事故被害者支援の充実強化

第6の柱 交通事故調査・分析の充実

- (1) 交通事故多発箇所の共同現地診断
- (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

出典：第 11 次袖ヶ浦市交通安全計画

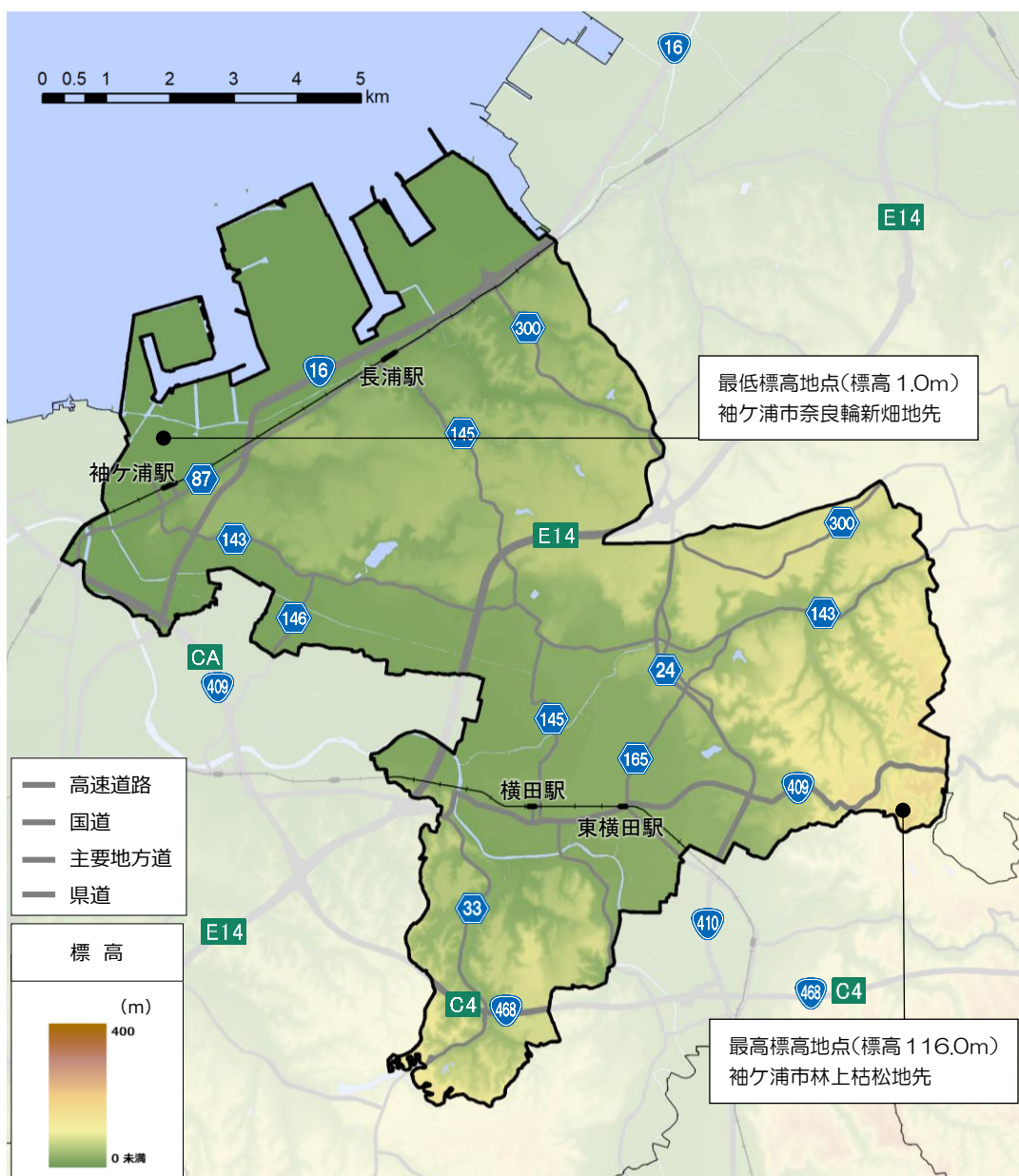
2.2 自転車に関する現状および課題

本計画の検討にあたり整理した本市の自転車に関する現状及び課題を以下に示します。

※本編に掲載したものの再掲を含みます。

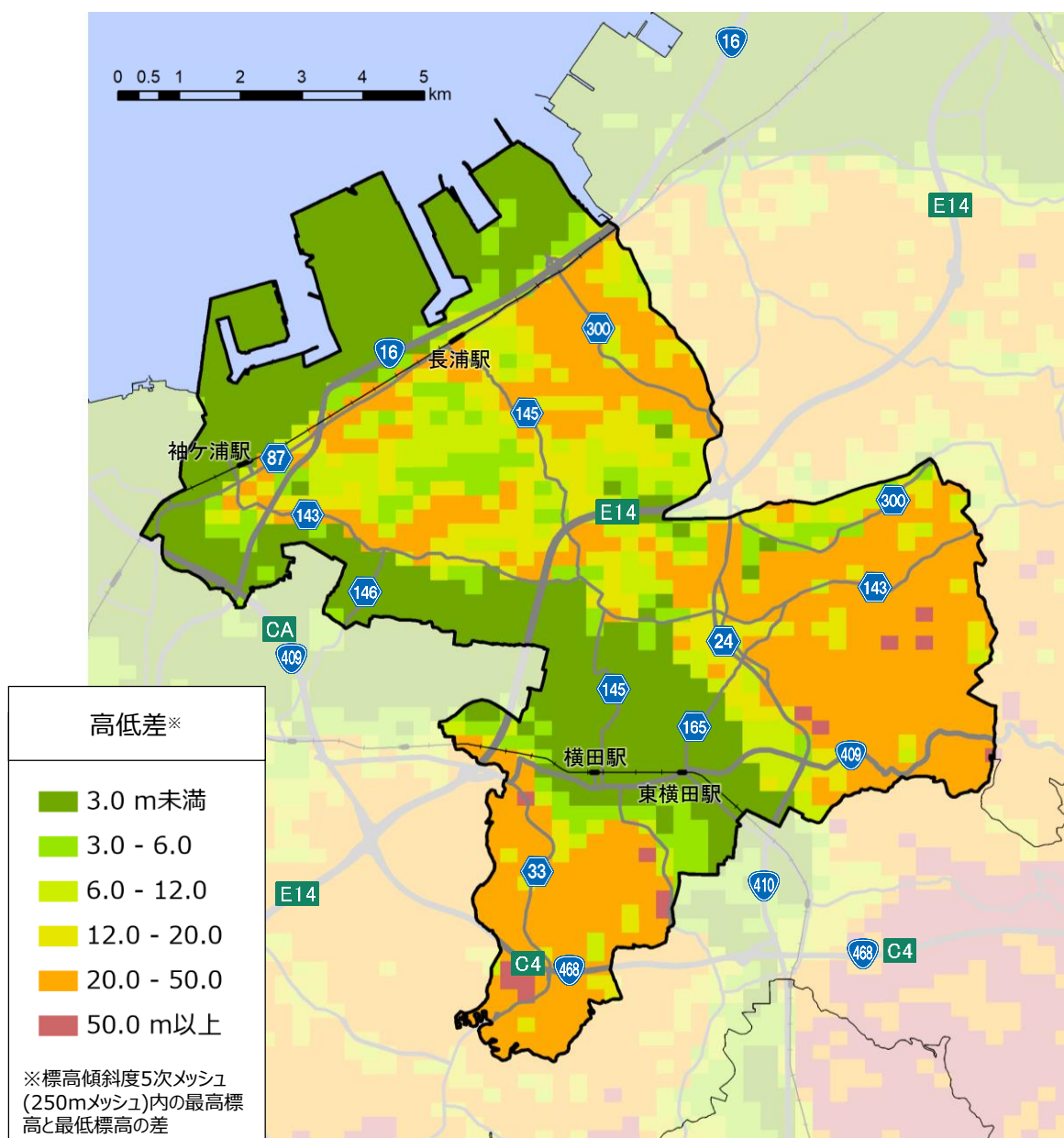
①地勢

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 2-1 袖ヶ浦市最低標高と最高標高

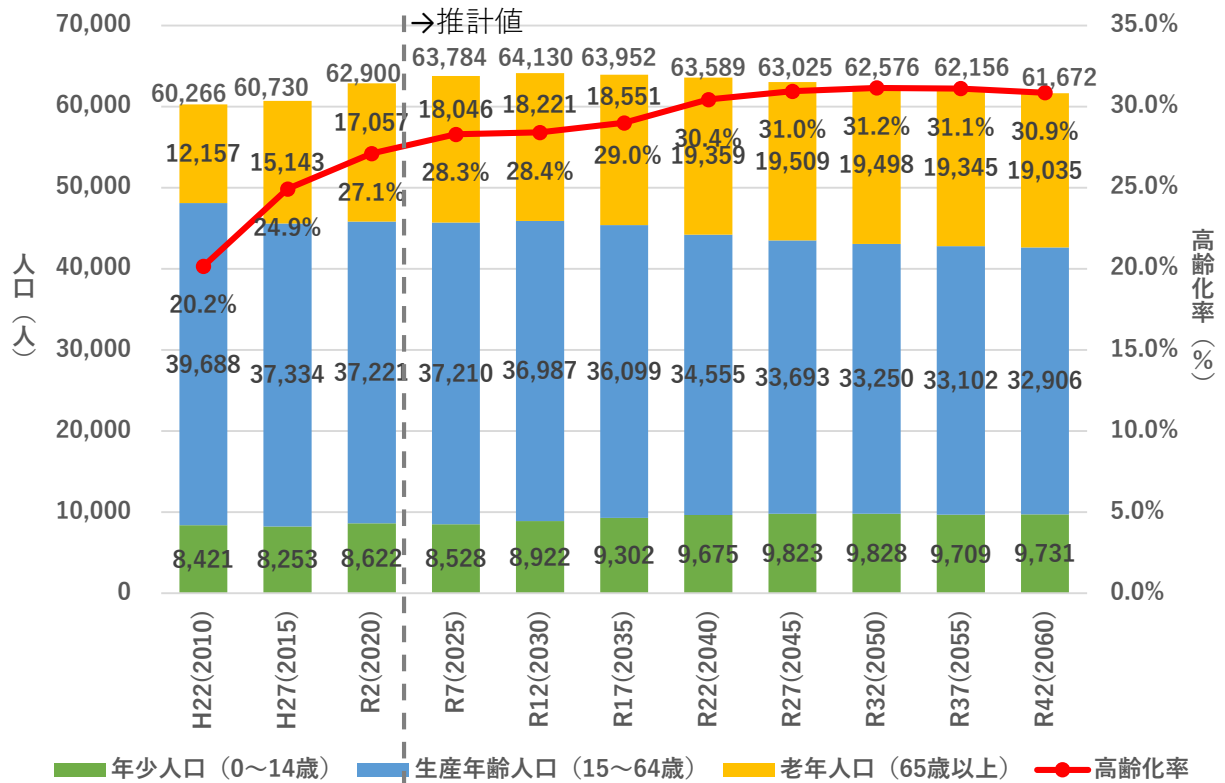


出典：国土地理院 基盤地図情報数値標高モデルデータ（10m メッシュ）
 図 2-2 250m メッシュ内での高低差

②人口

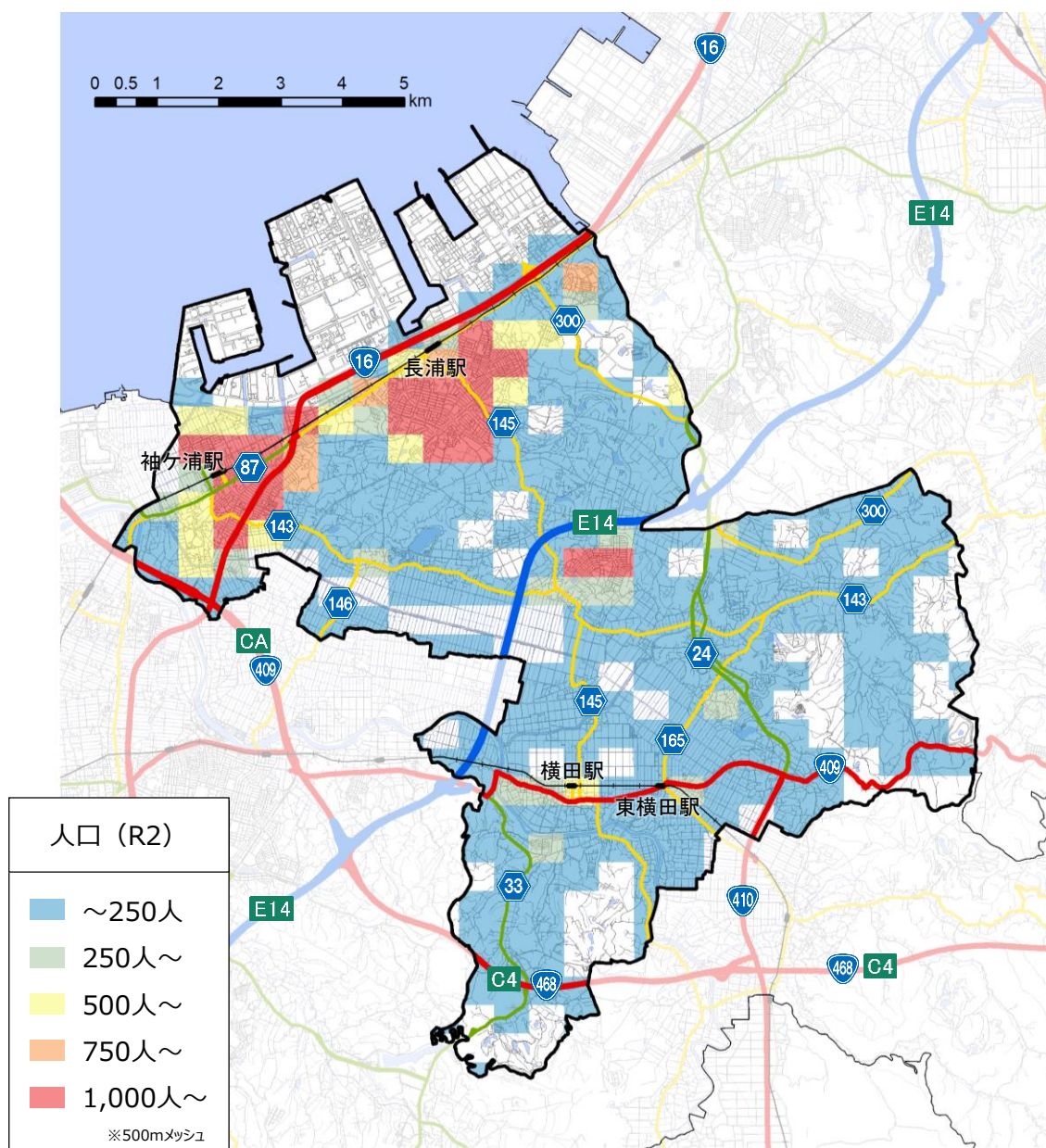
袖ヶ浦駅、長浦駅周辺に人口が多く分布しています。

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（H22、H27、R2）、袖ヶ浦市人口ビジョン 人口推計【2019年度版】

図 2-3 人口推移と将来人口予測



出典：国勢調査（500mメッシュ）（R2）

図 2-4 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。

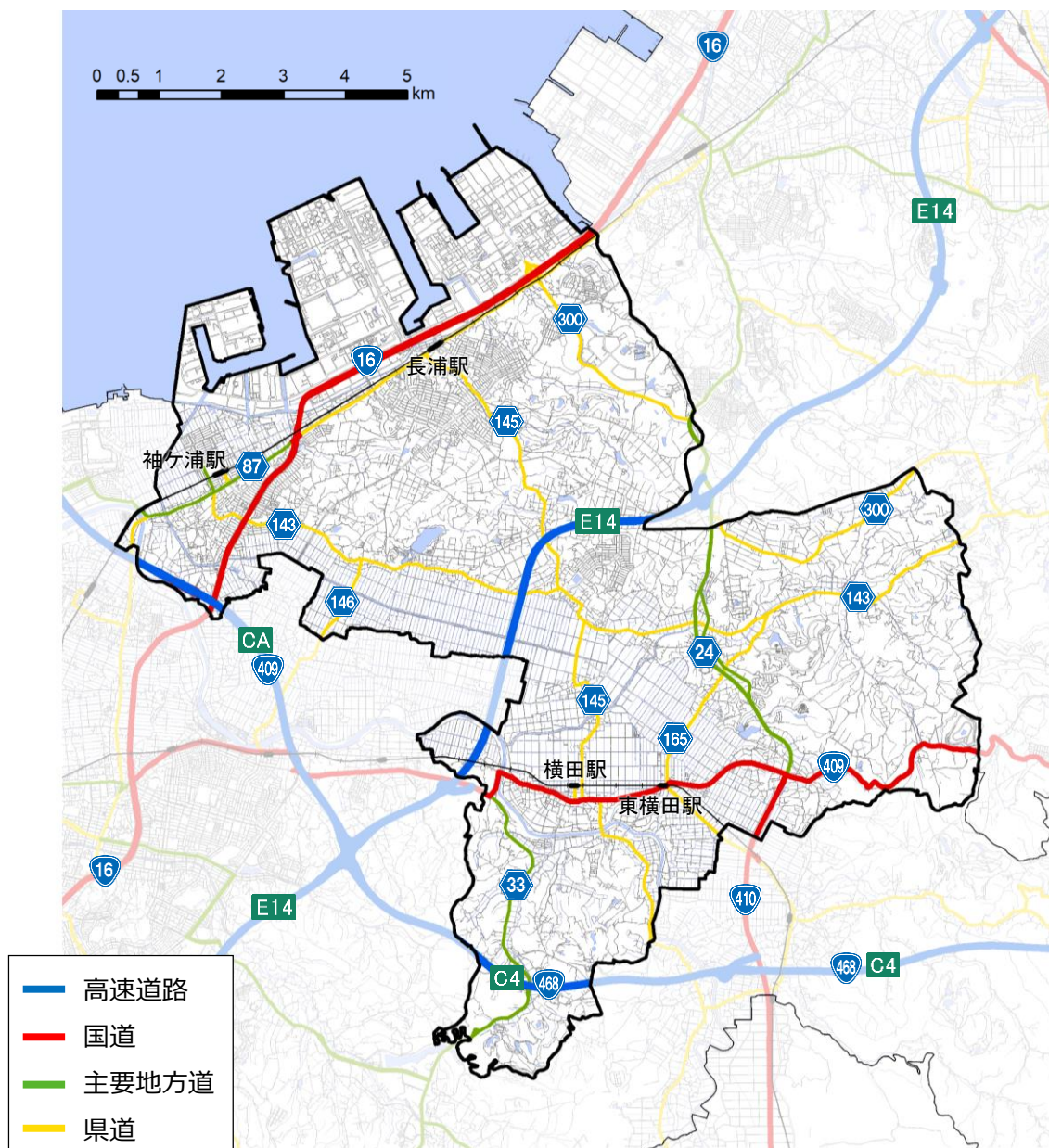
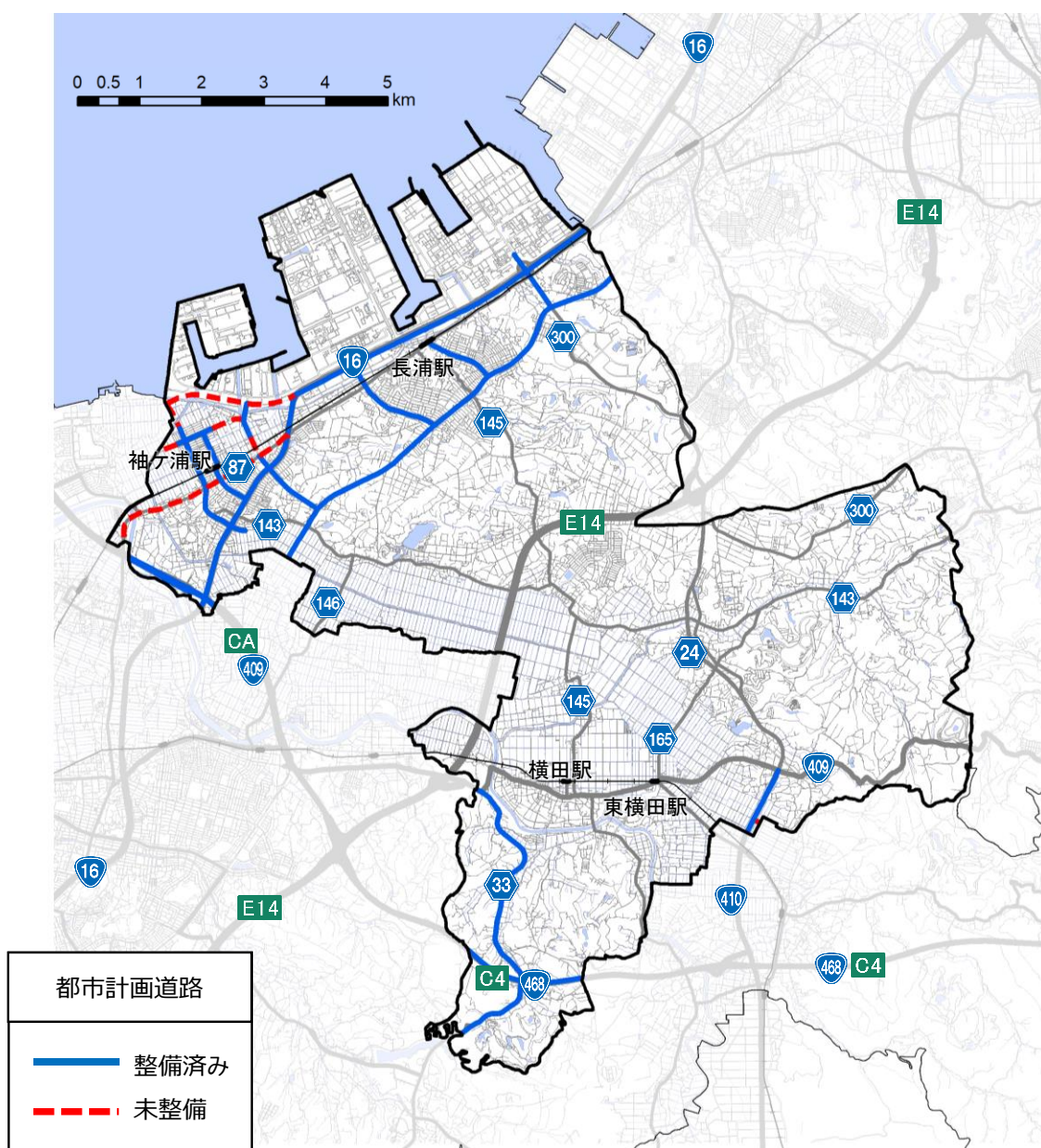


図 2-5 袖ヶ浦市内の道路網



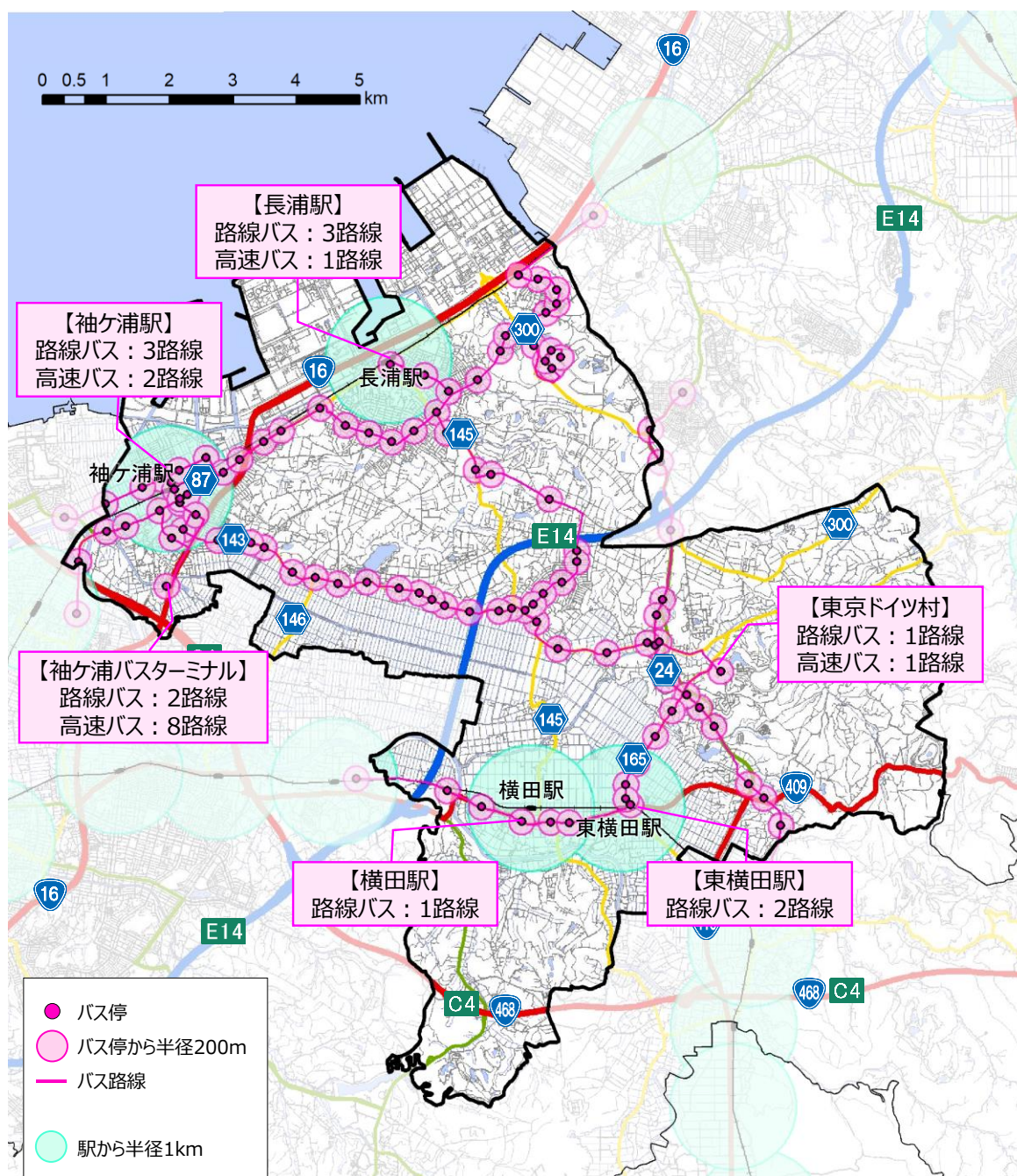
出典：袖ヶ浦市都市計画図、袖ヶ浦市道路網整備計画 2020
図 2-6 都市計画道路整備状況

④公共交通ネットワーク

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。

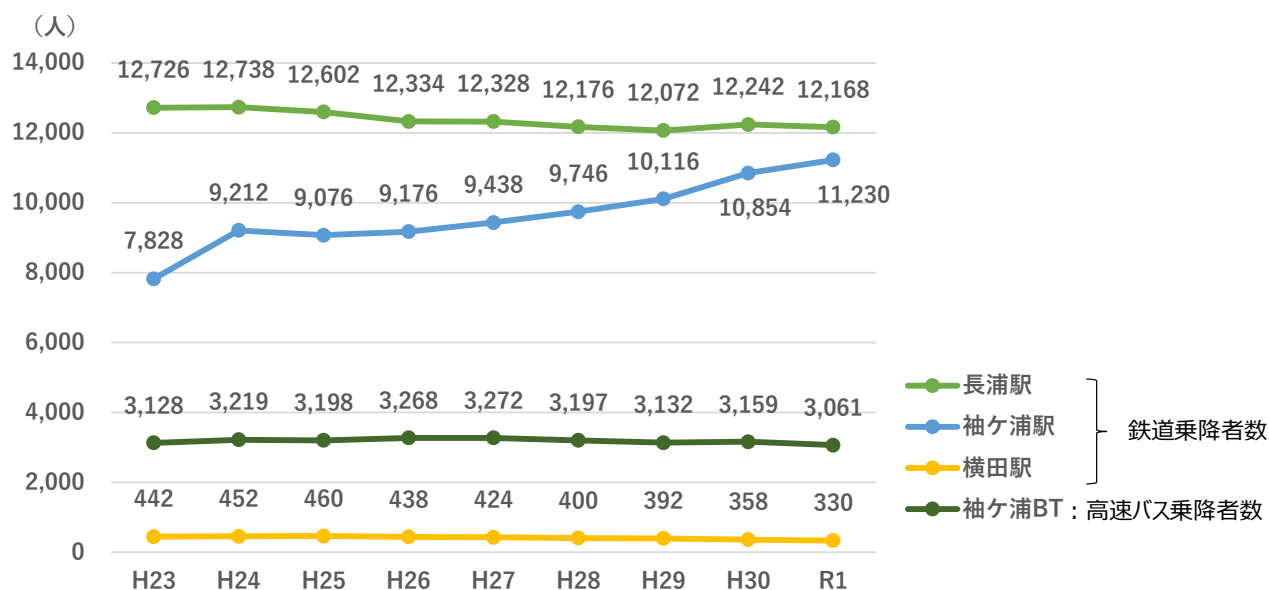
また、袖ヶ浦バスターミナルの高速バス乗降者数も令和元年で1日あたり約3,000人と交通結節点として多くの人が利用しています。

※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。

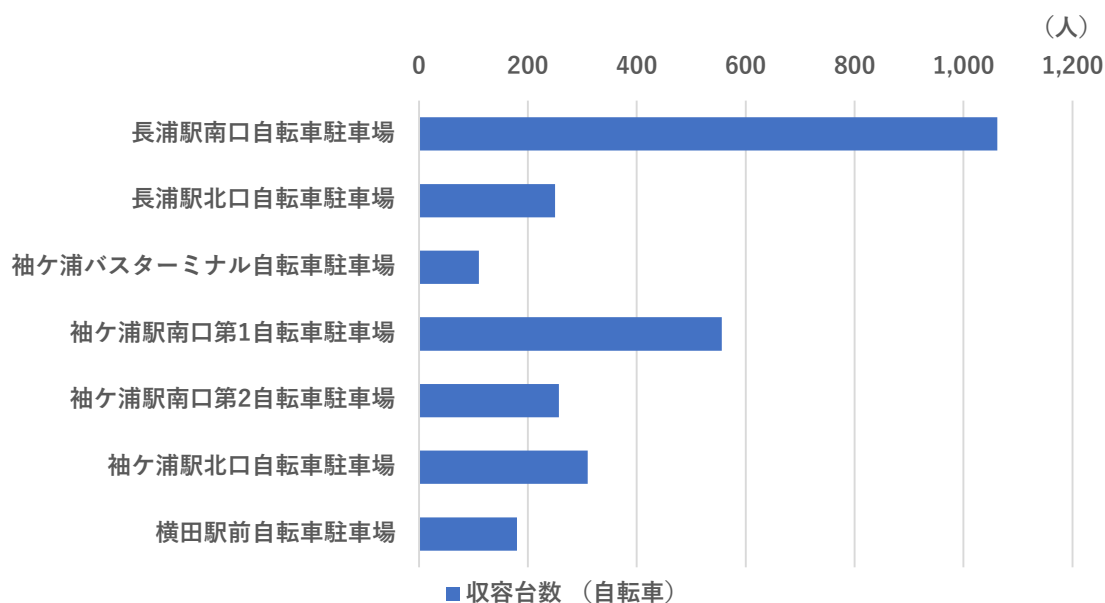


出典：国土数値情報、袖ヶ浦市資料

図 2-7 袖ヶ浦市内の公共交通



出典：袖ヶ浦統計書（R3）
 ※鉄道駅乗降者数：1日あたりの乗客数×2 高速バス乗降降車数：乗客者数×2/365
 図 2-8 鉄道駅及び高速バスの1日あたりの乗降者数

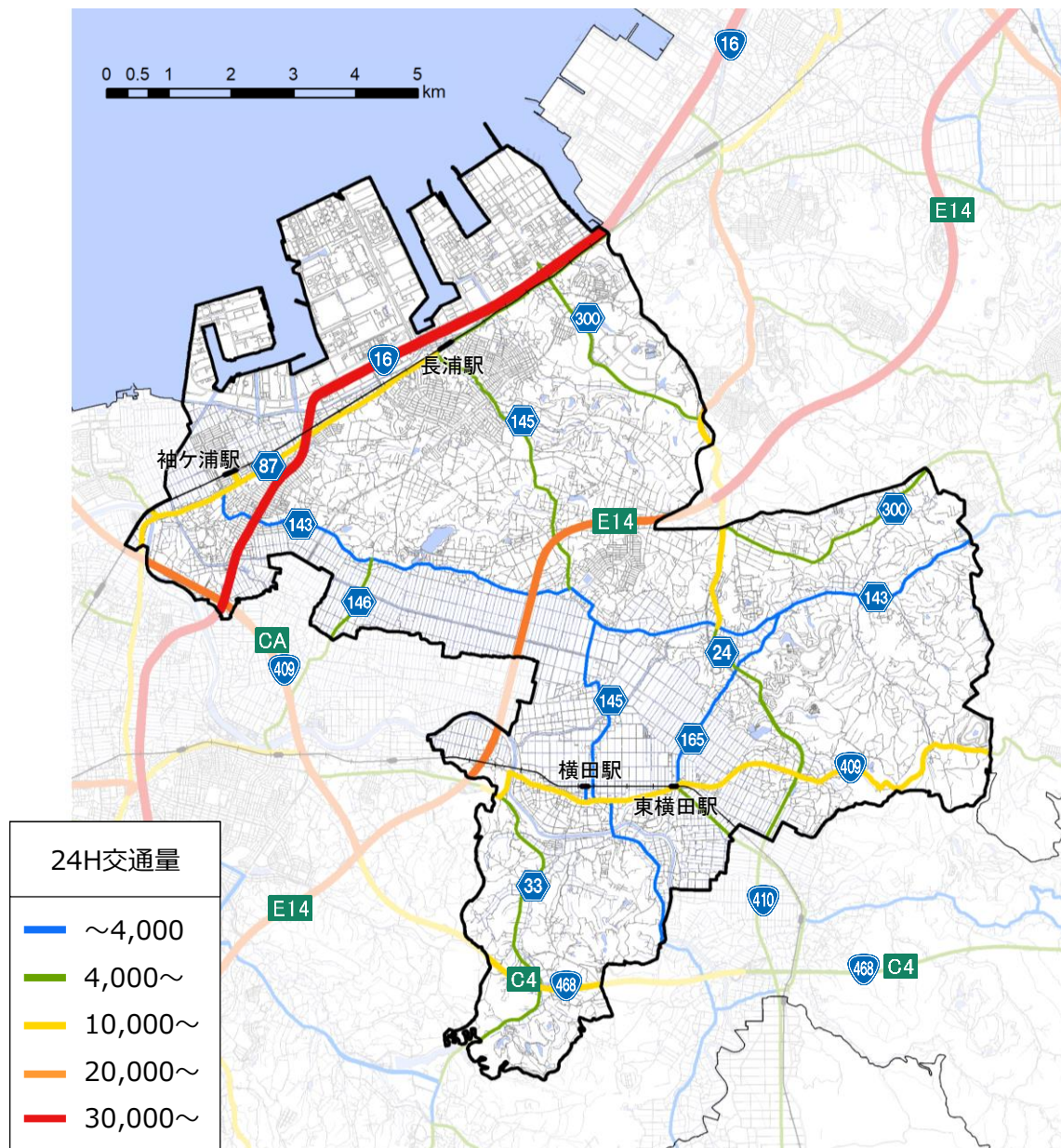


出典：袖ヶ浦市 HP
 図 2-9 自転車駐車場の収容台数

⑤交通状況

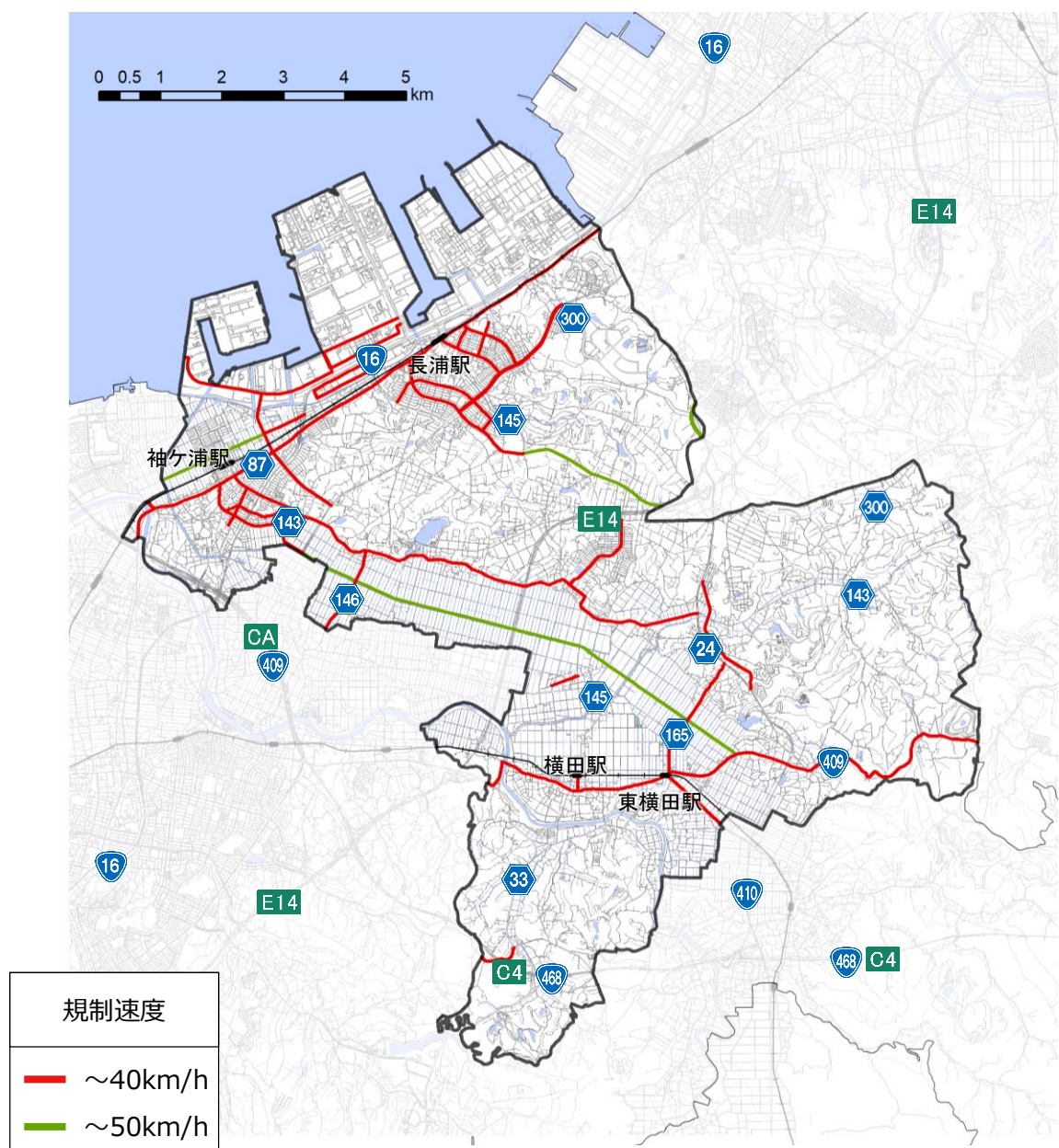
国道 410 号を除く市内の国道と県道 87 号は、交通量が 1 万台/日以上あり、交通量が多い路線です。

市内の国道と県道の規制速度は 40km/h を超えています。



出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

図 2-10 袖ヶ浦市内の道路交通量

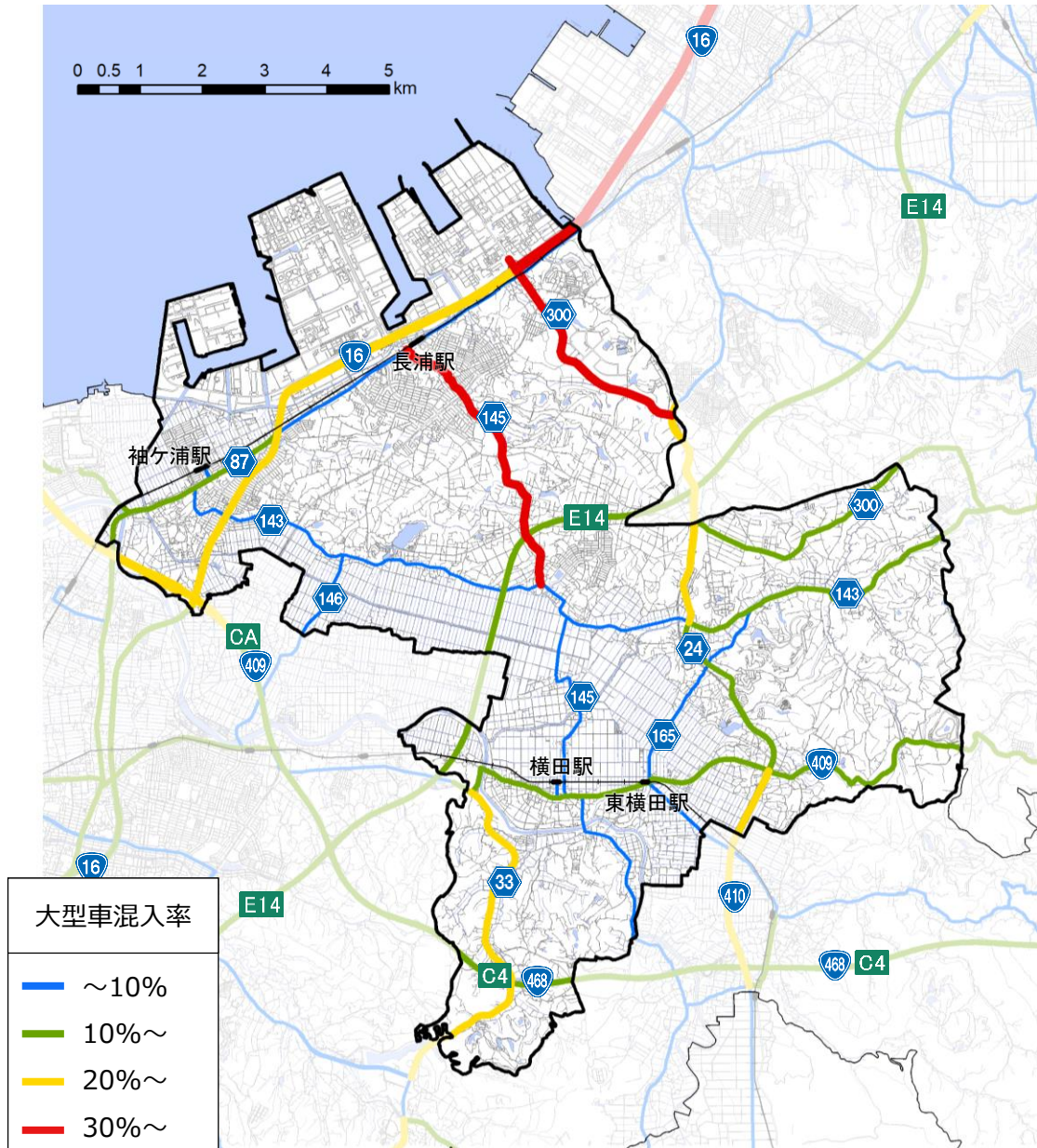


出典：袖ヶ浦市資料

図 2-11 袖ヶ浦市内の道路規制速度

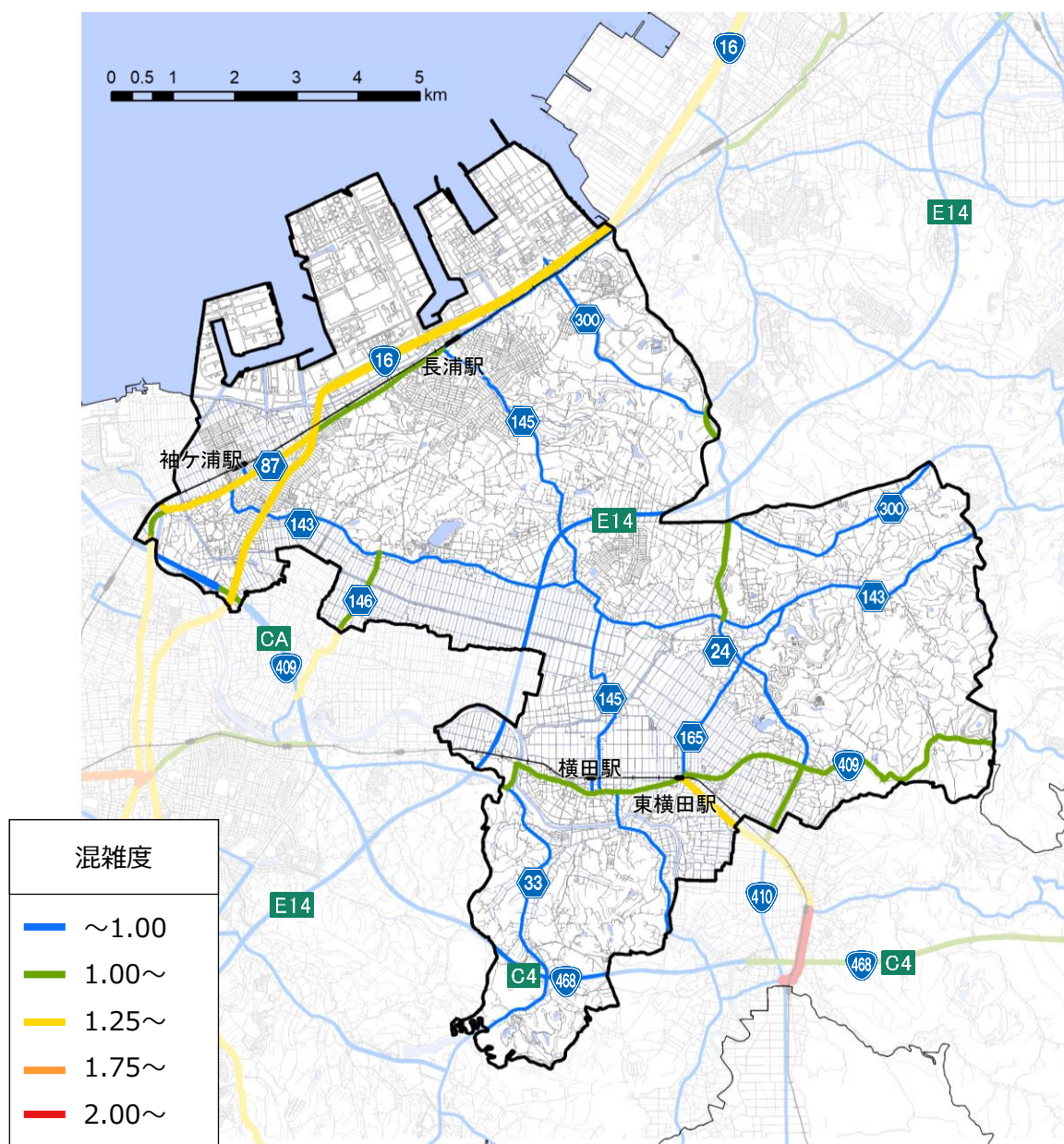
国道 16 号、県道 145 号、300 号では、大型車混入率が 30%以上と高くなっています。

また、混雑度は、国道 16 号と県道 87 号袖ヶ浦駅付近で 1.25 以上となり、市内では高くなっています。



出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

図 2-12 袖ヶ浦市内の道路大型車混入率



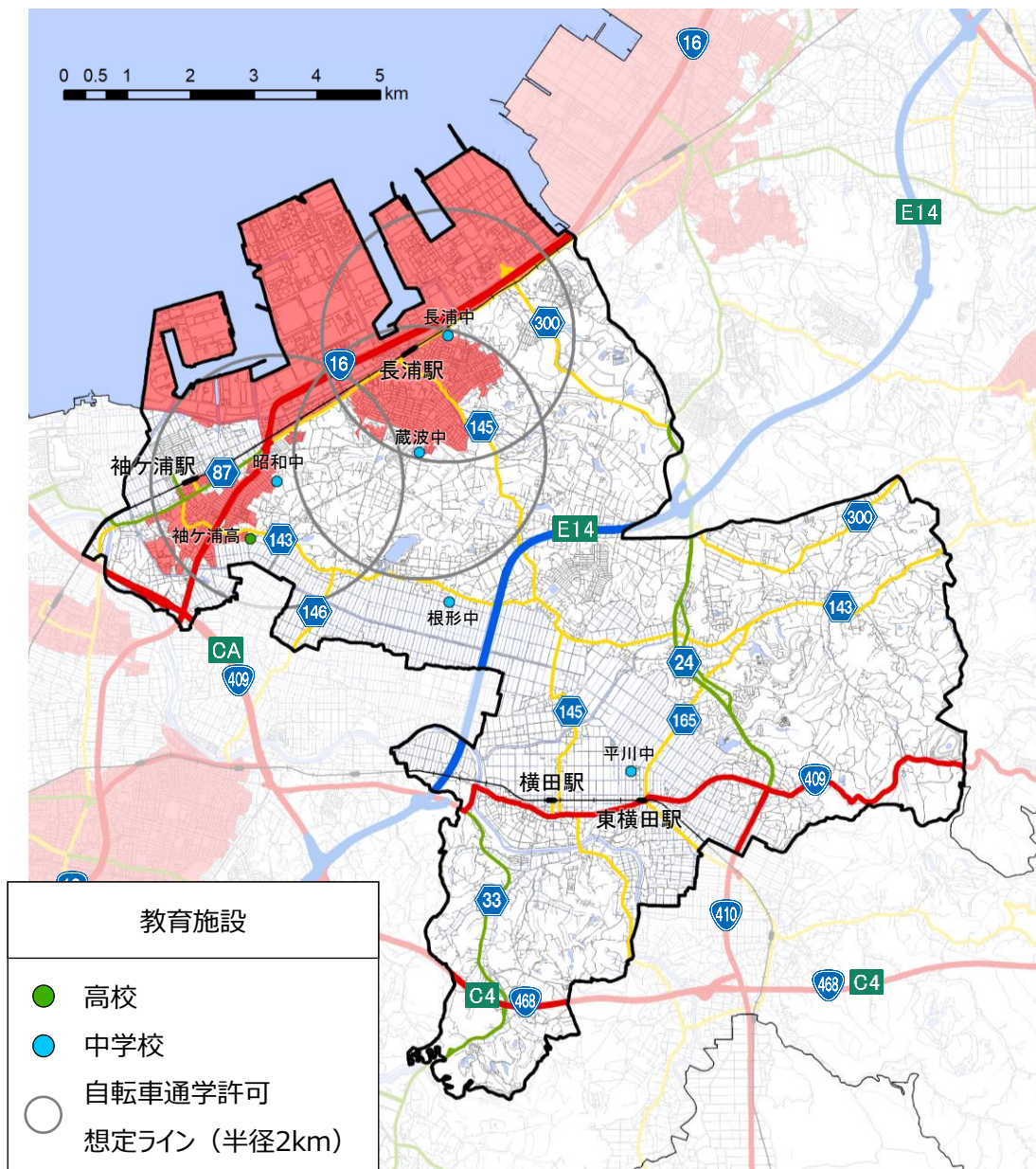
出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）

図 2-13 袖ヶ浦市内の道路混雑度

⑥施設分布

市内には中学校が5校、高校が1校あり、各学校に一定数自転車通学の生徒がいます。

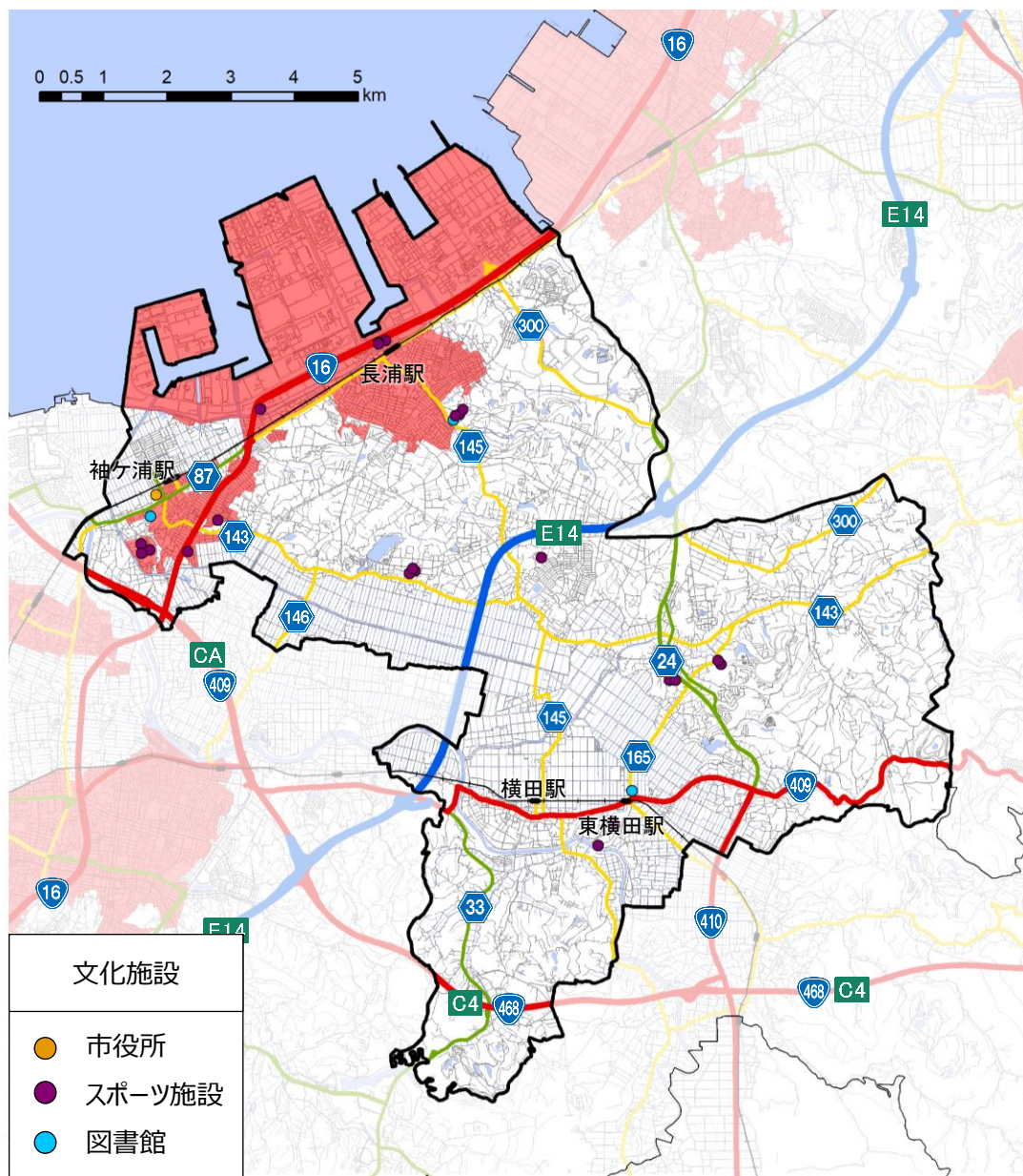
図書館は、袖ヶ浦駅、長浦駅、東横田駅周辺にあり、スポーツ施設は袖ヶ浦駅、長浦駅周辺に集中しています。



出典：国土数値情報（H25、H27）

※根形中と平川中は全生徒自転車通学が可能であるため、自転車通学許可の距離制限はない

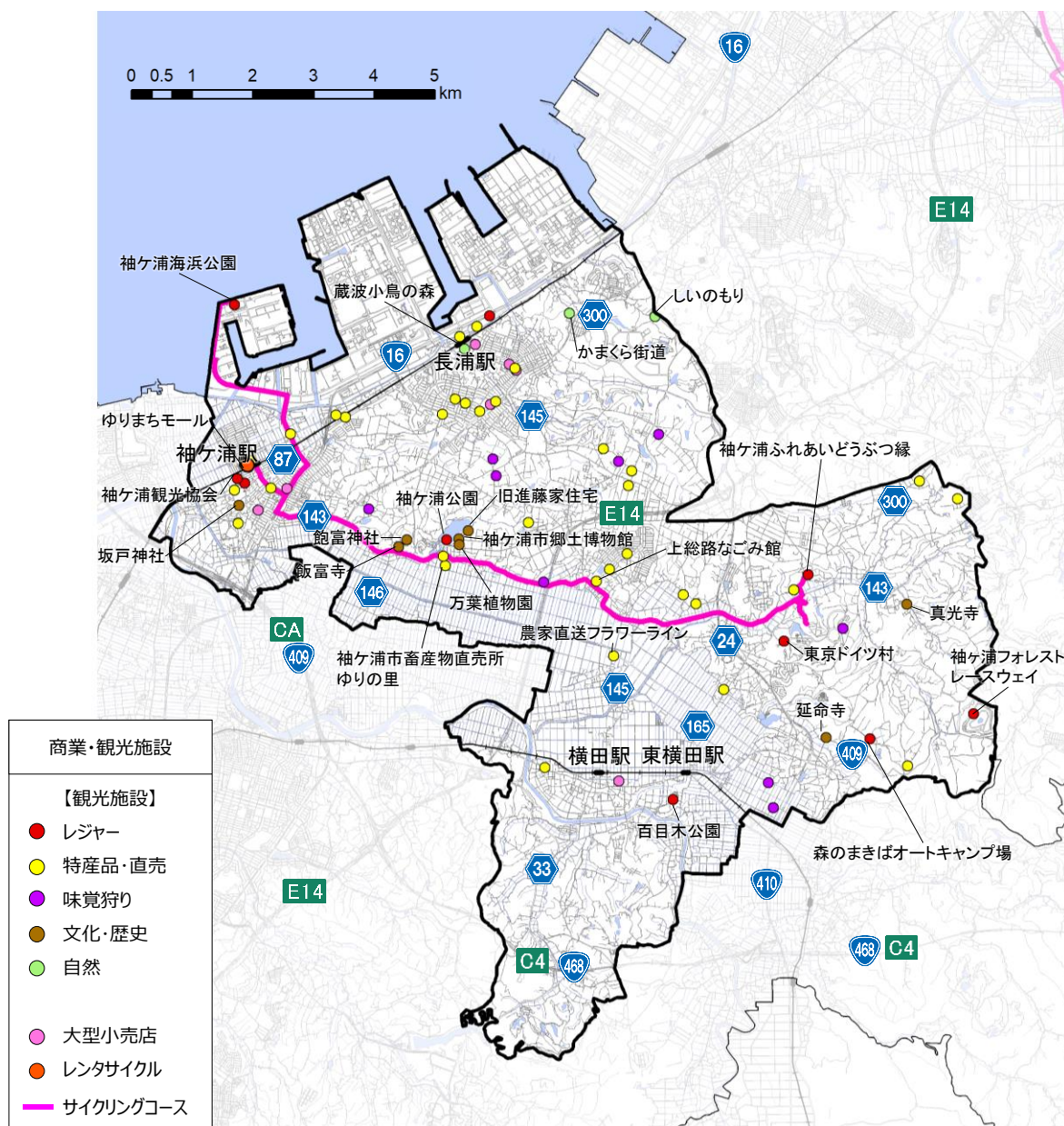
図 2-14 教育施設の分布



出典：国土数値情報（H25、H27）、千葉県図書館 HP
 図 2-15 文化施設の分布

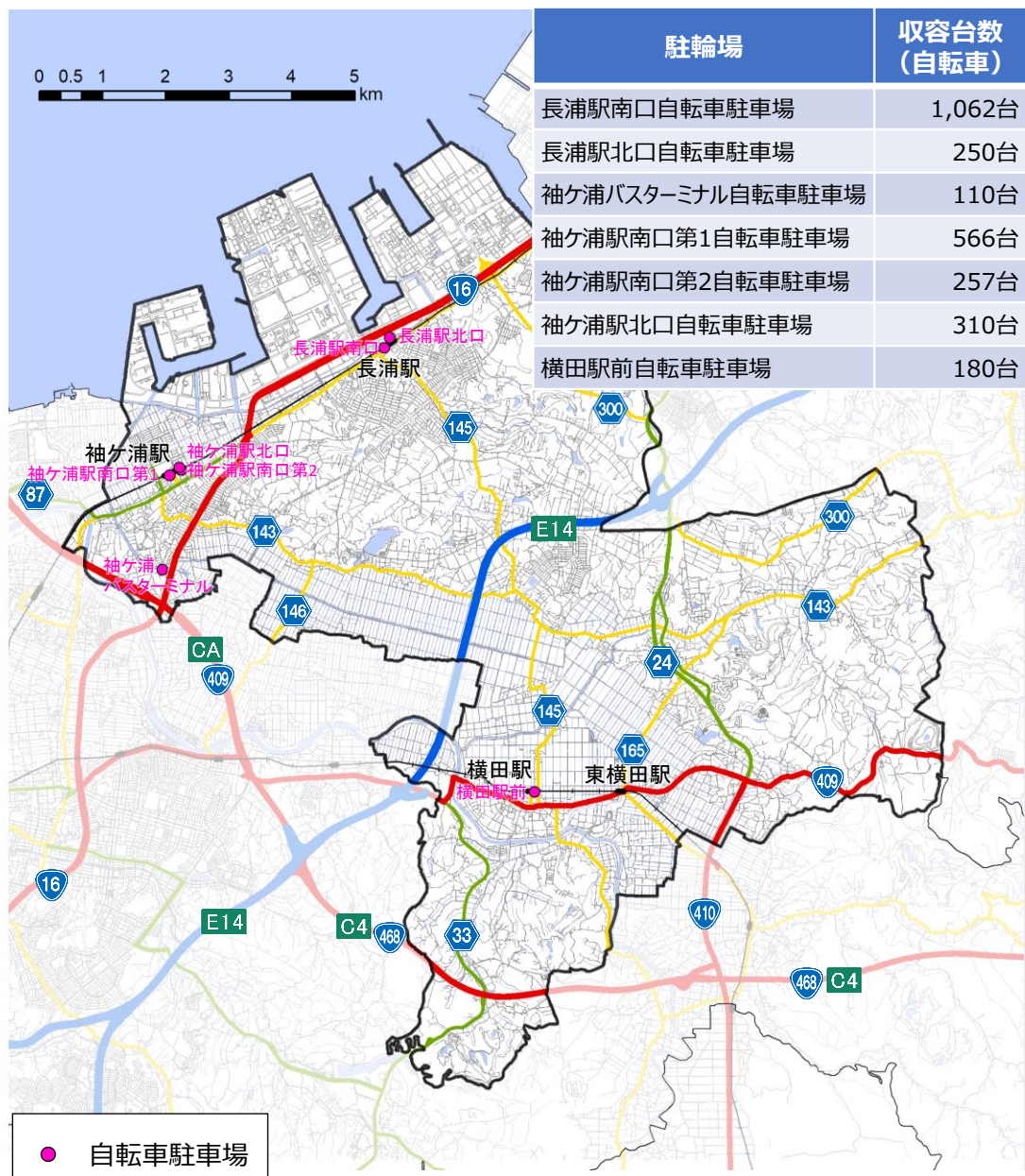
県道 143 号線沿道を中心に観光施設が立地しており、観光ガイドマップでは県道 143 号を中心にサイクリングコースを紹介しています。

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ケ浦、全国大型小売店総覧 2022 年版を参考に作成

図 2-16 袖ケ浦市内の商業・観光施設とサイクリングコース

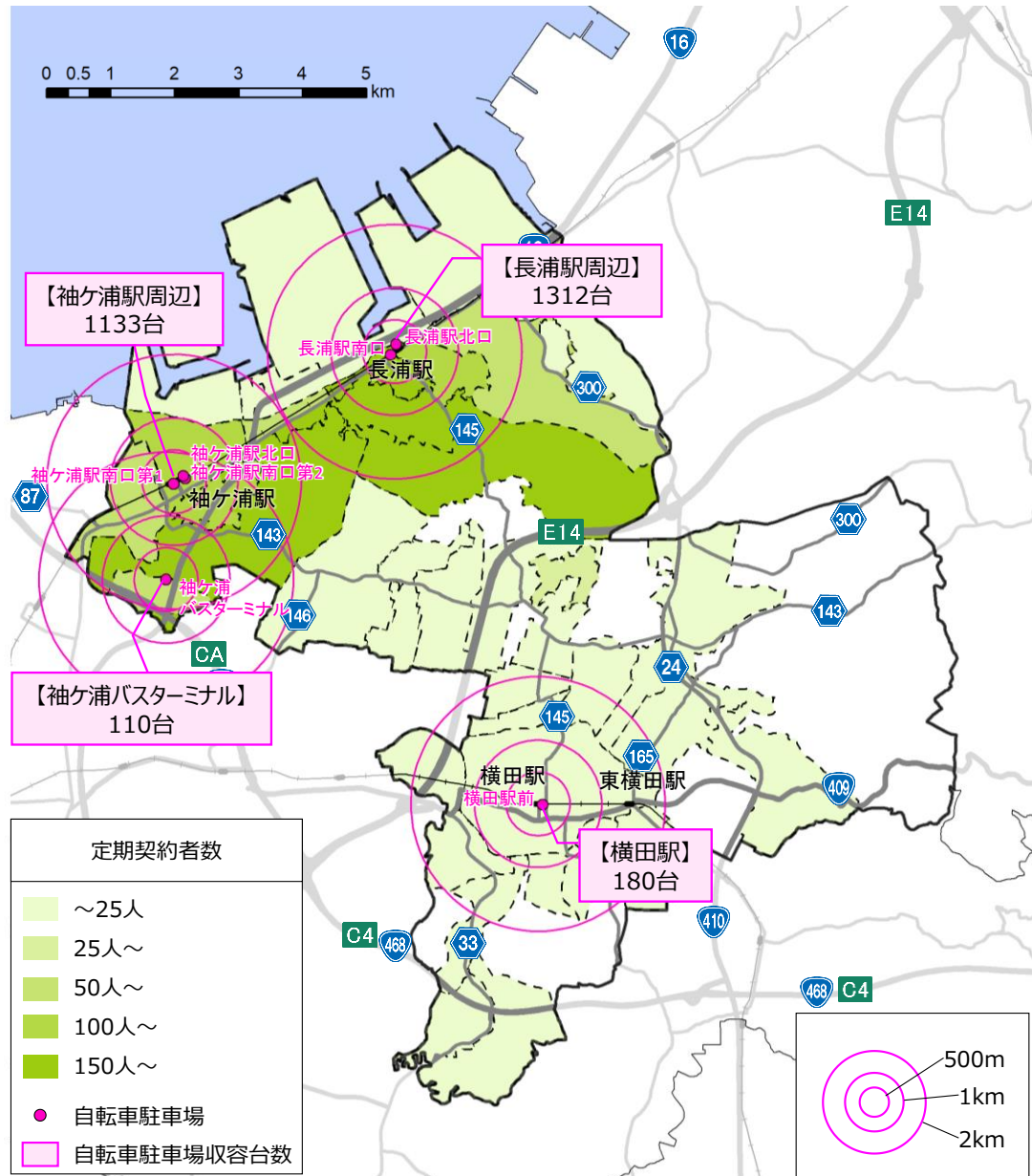


出典：袖ヶ浦市 HP

図 2-17 自転車駐輪場の分布

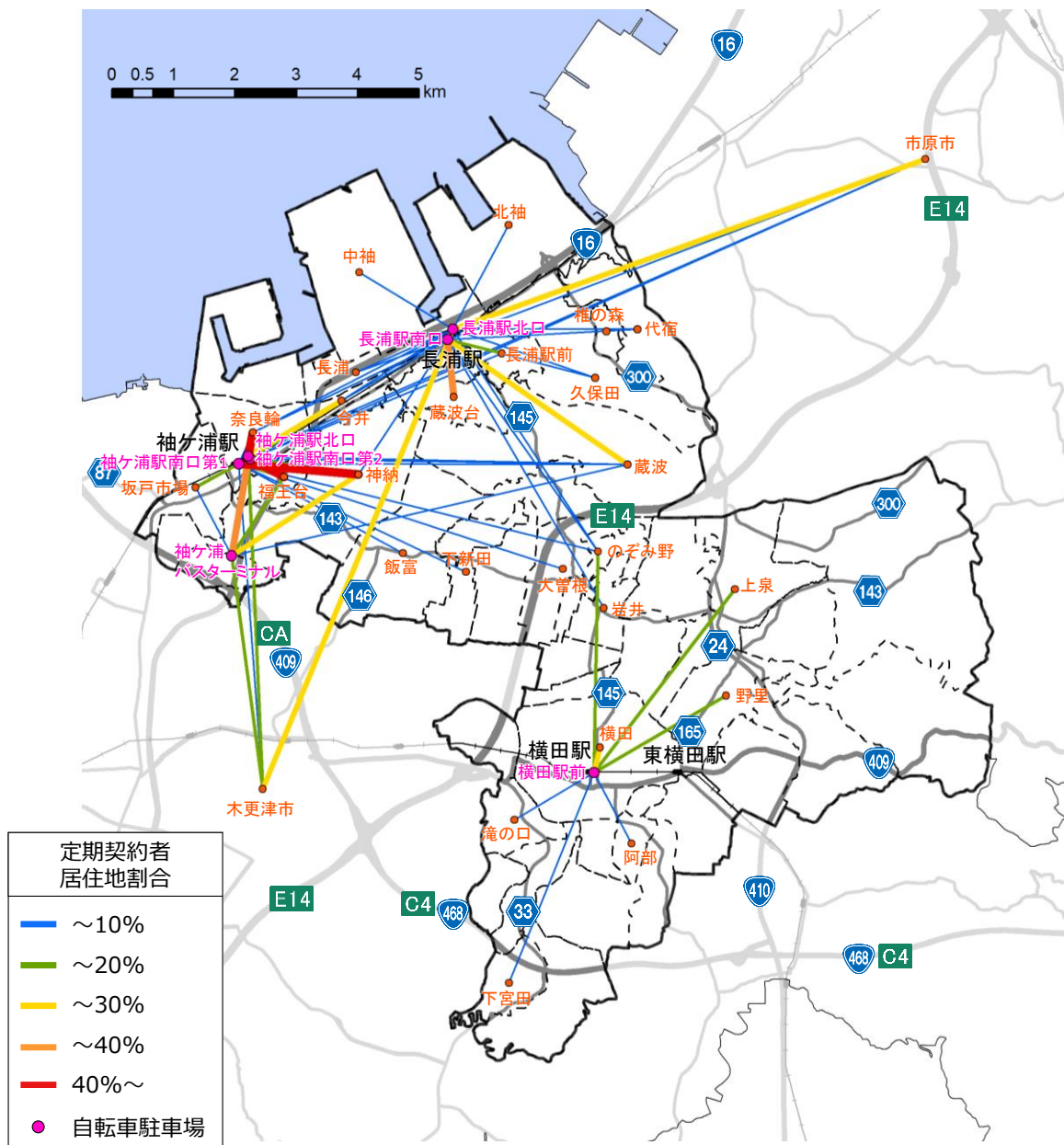
⑦ 自転車駐車場契約状況

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。



出典：袖ヶ浦市 HP、袖ヶ浦市資料

図 2-18 大字別自転車駐車場定期契約者数



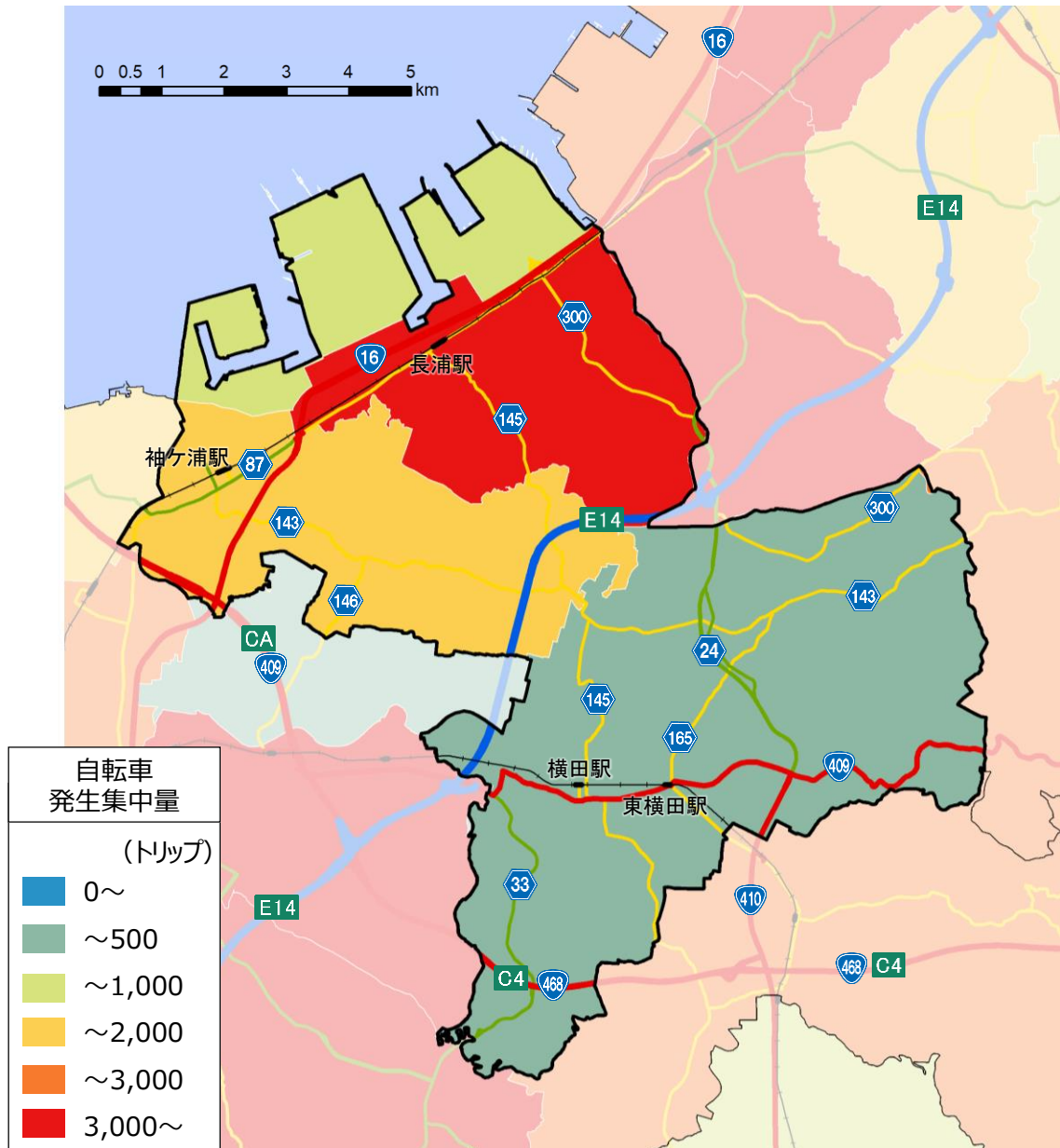
出典：袖ヶ浦市資料
※定期利用者が1人の居住地は非表示

図 2-19 自転車駐車場別定期契約者

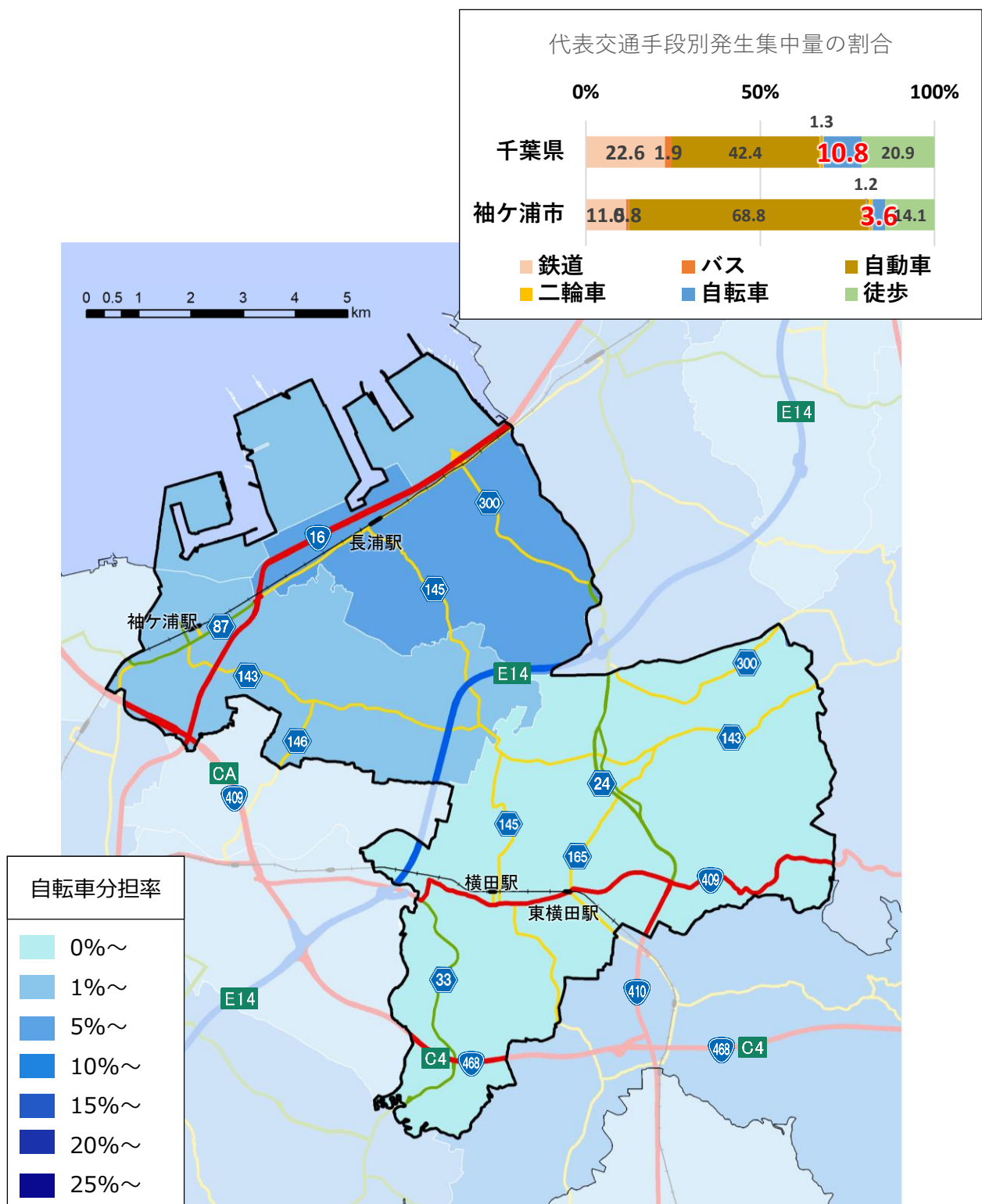
⑧自転車利用状況

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トリップ数は、市域北部で2,000～4,800トリップと多くなっています。自転車分担率は各地区とも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。

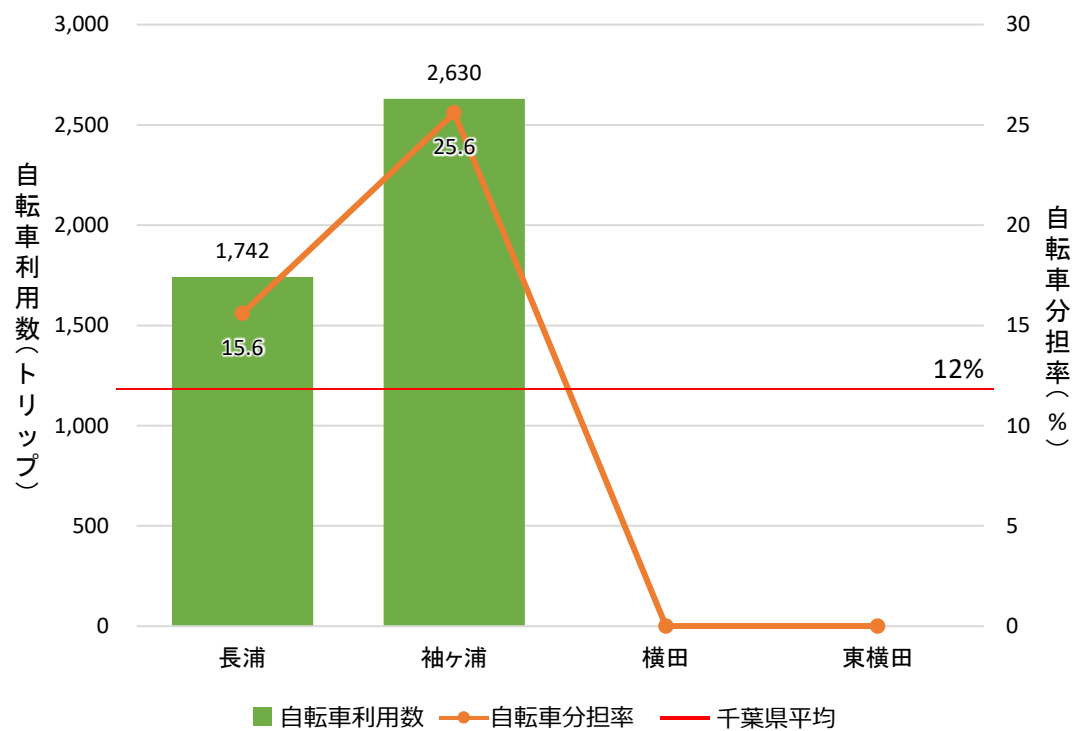
県平均よりも低い理由として、自動車の利用が多いことが理由の1つと考えられます。



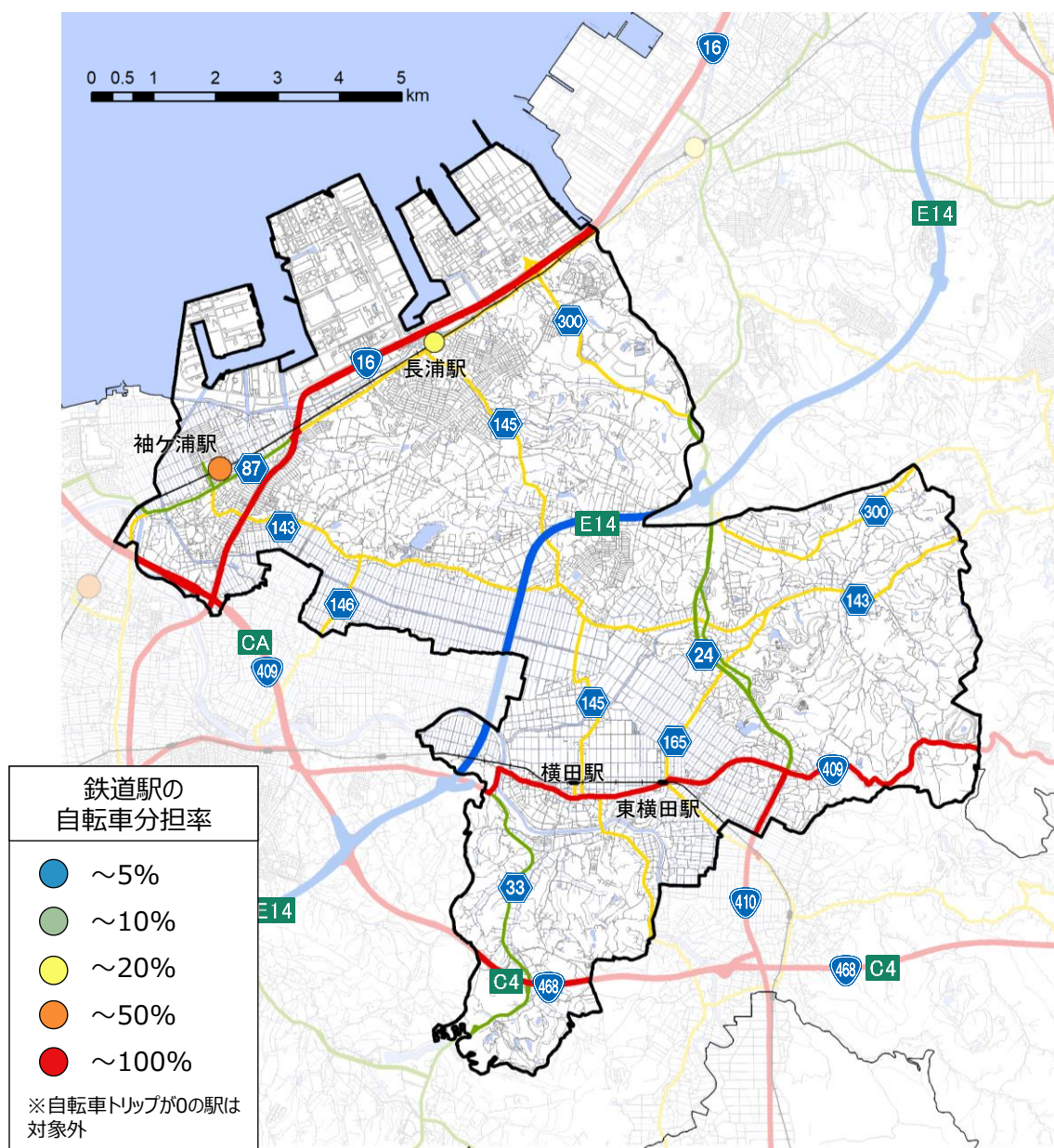
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
図 2-20 小ゾーン自転車発生集中量



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
図 2-21 小ゾーン自転車分担率

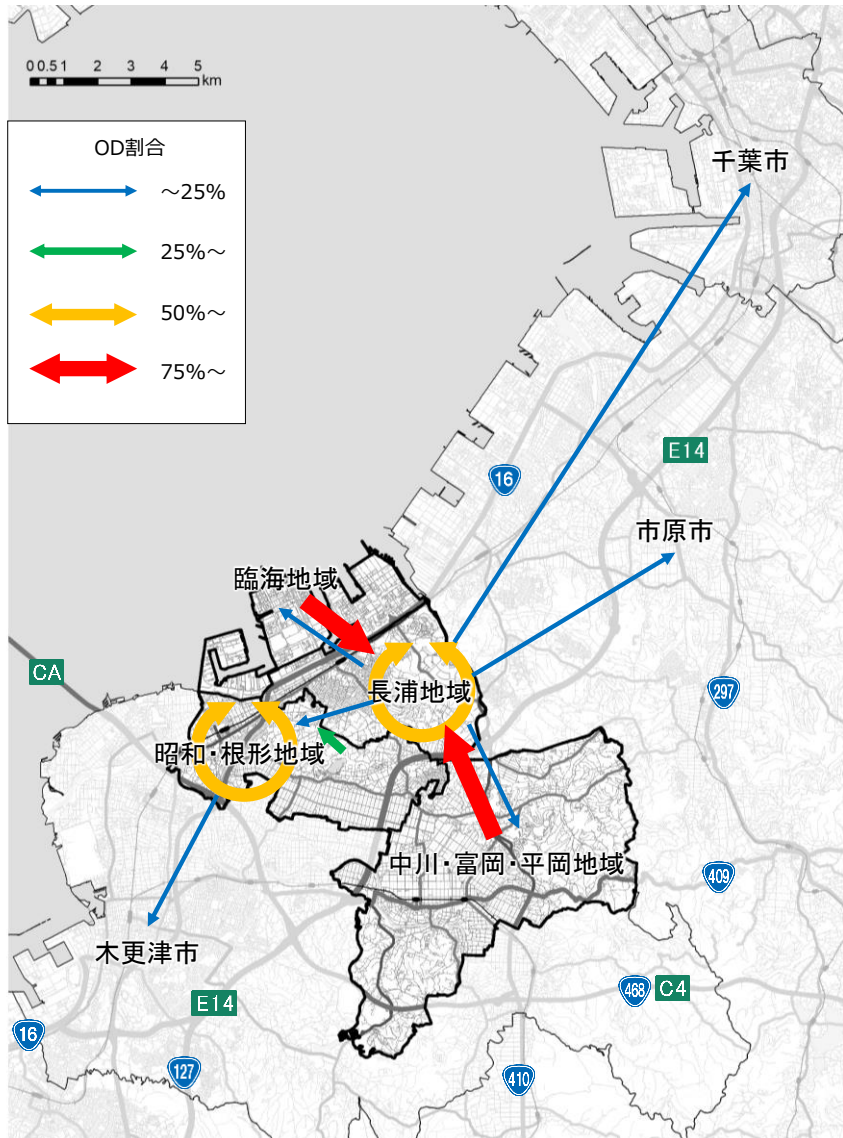


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
 図 2-22 鉄道駅別自転車利用者数と自転車利用率



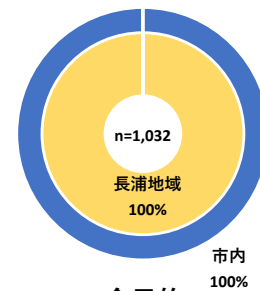
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
図 2-23 主要駅の自転車利用状況

東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による自転車利用者のOD（起終点ペア）は、全地域において、市内を移動するODが最も多く、臨海地域と中川・富岡・平岡地域は、長浦地域との移動が100%、昭和・根形地域と長浦地域では、自地域間の移動が50%以上と多くなっています。

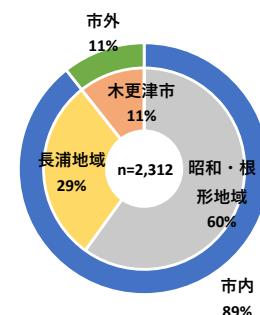


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）
図2-24 全目的の自転車OD

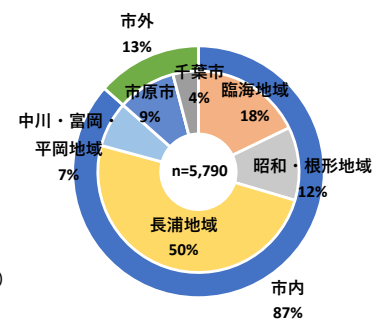
全目的 (臨海地域)



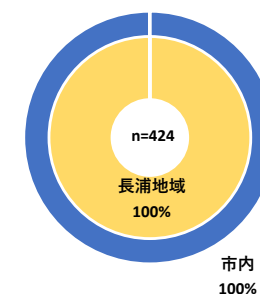
全目的 (昭和・根形地域)



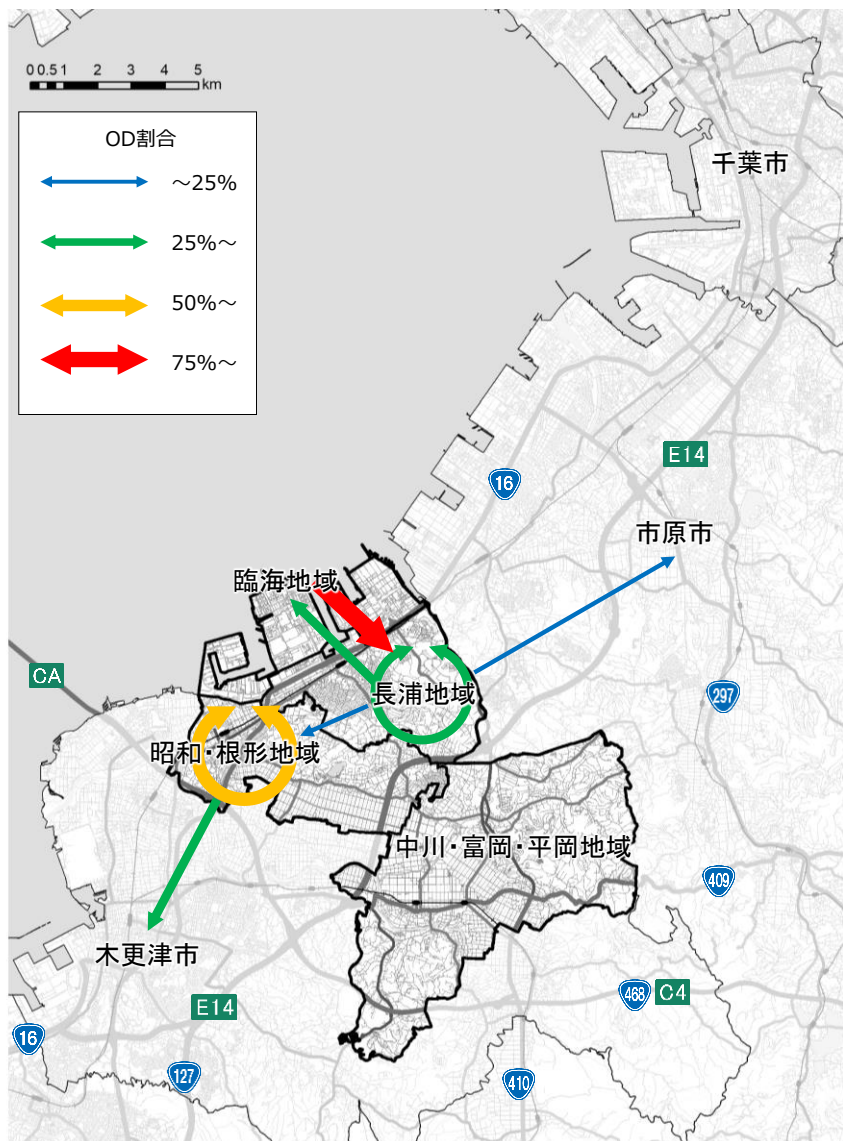
全目的 (長浦地域)



全目的 (中川・富岡・平岡地域)

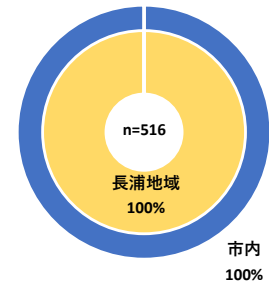


東京都市圏パーソントリップ調査（H30）による通勤・通学目的の自転車利用者の OD は、昭和・根形地域と長浦地域では、市外への移動が 19%以上です。

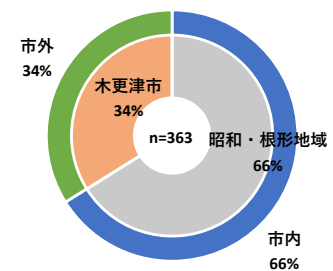


出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度）
図 2-25 通勤・通学目的の自転車 OD

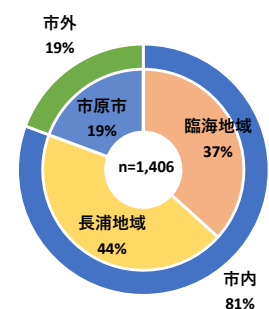
通勤通学 （臨海地域）



通勤通学 （昭和・根形地域）



通勤通学 （長浦地域）

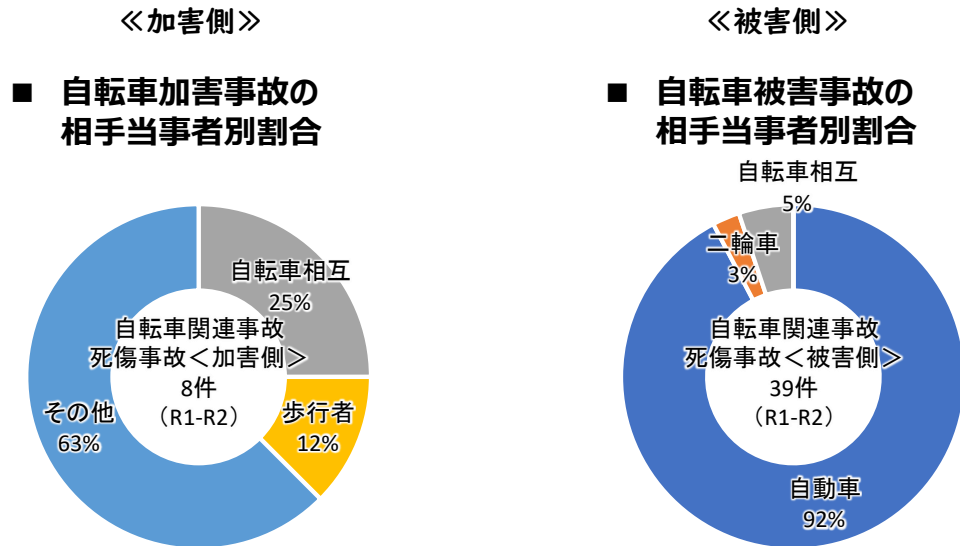


通勤通学 （中川・富岡・平岡地域）

n=0

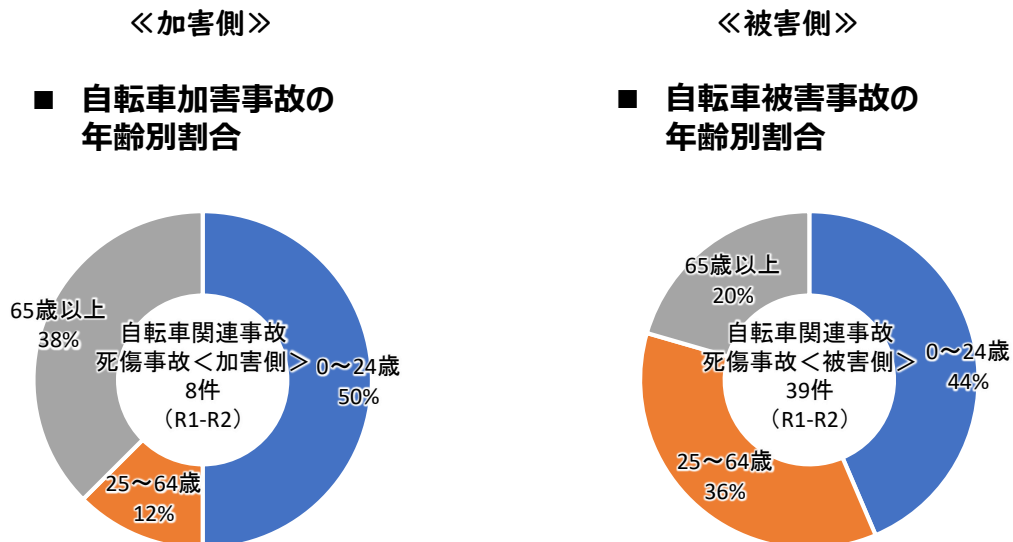
⑨ 自転車事故の状況

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 2-26 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 2-27 年齢別自転車関連事故状況

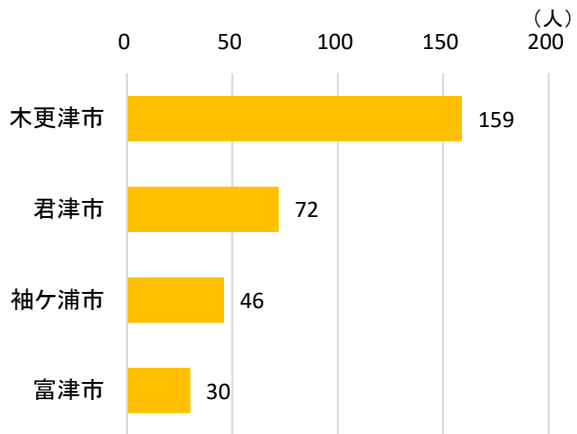
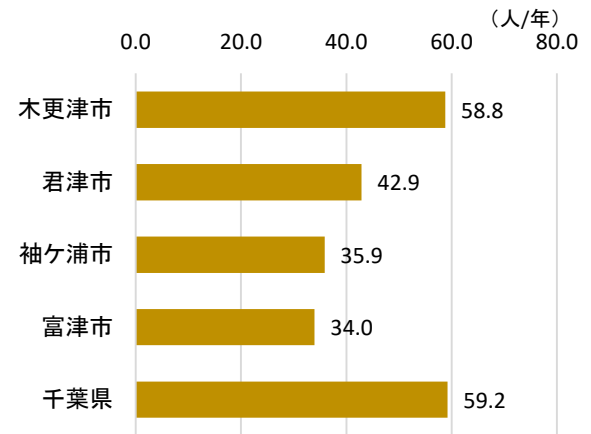


図 2-28 市町村別負傷者数



出典：警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図 2-29 市町村別人口 10 万人当たり負傷者数

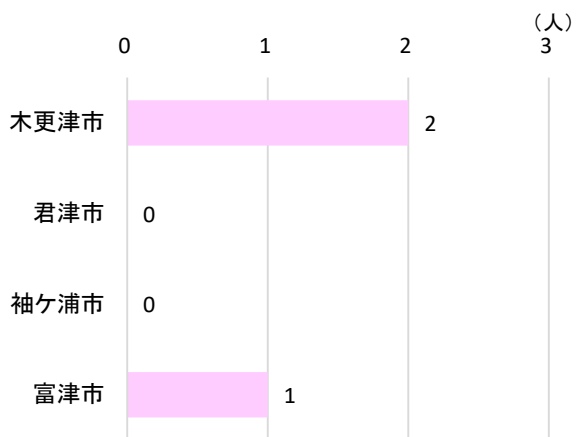
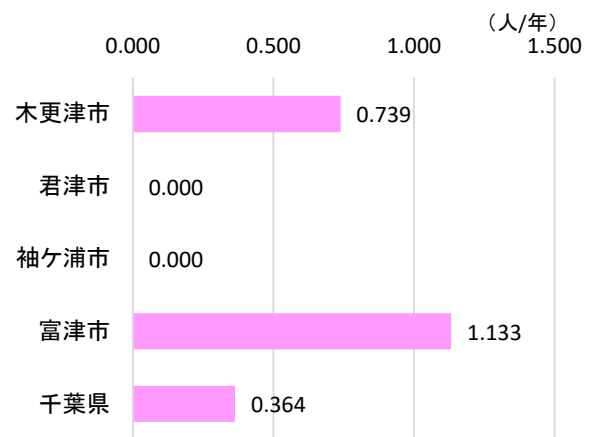


図 2-30 市町村別死者数



出典：警察庁交通事故統計データ（R1、R2）

図 2-31 市町村別人口 10 万人当たり死者数

⑩自転車イベント

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 2-2 自転車イベントの開催状況

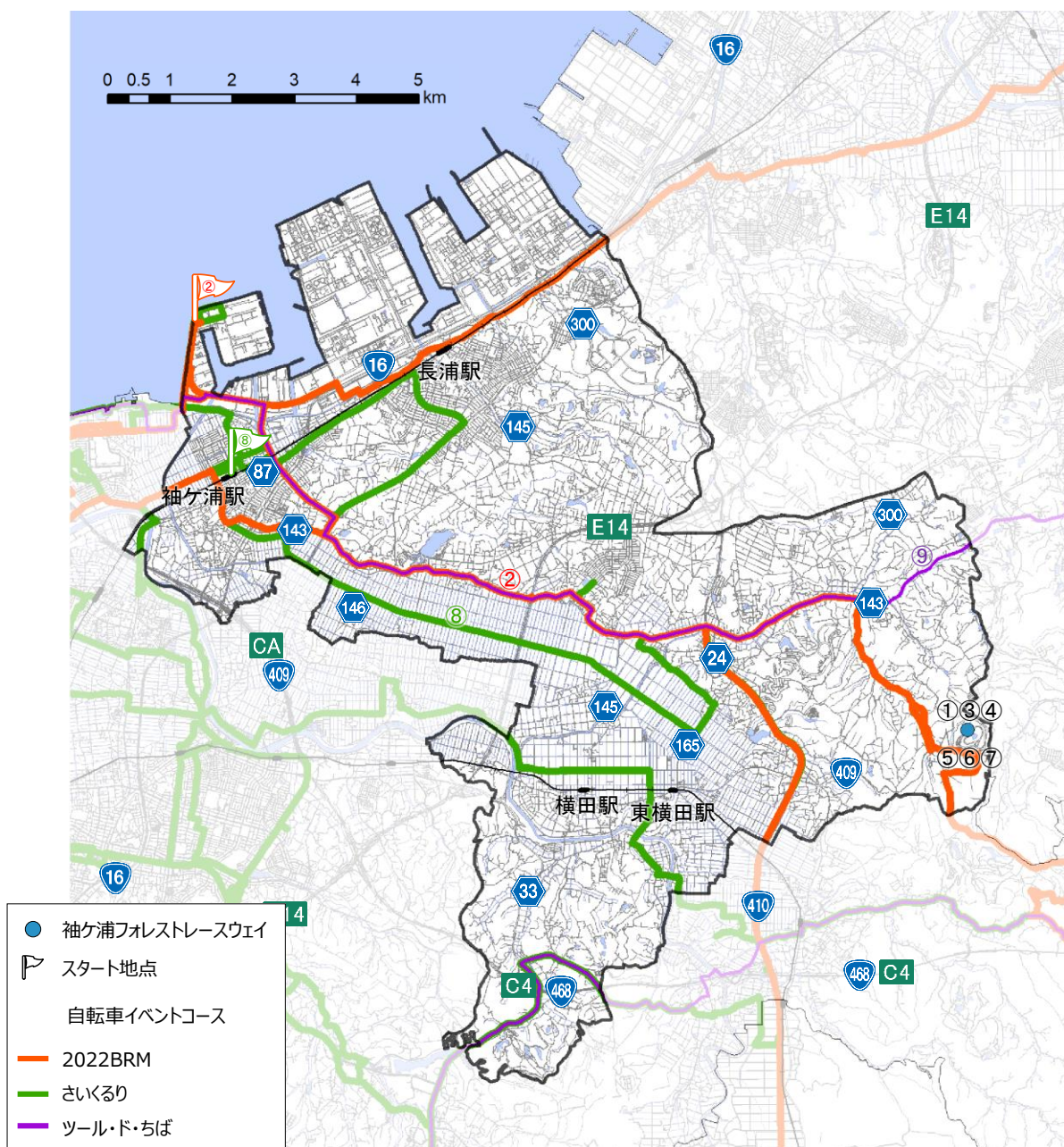
番号	イベント名	開催場所	主催	直近開催日
①	袖ケ浦チャレンジ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン	2022/4/2
②	2022BRM（ブルベ）	袖ケ浦海浜公園 他	AJ 千葉	2022/6/11
③	そでがうら サマーサイクルロードフェスタ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルロードレース協会(CRRA) 東日本事務局	2022/7/23
④	ウィンターサイクルマラソン in そでがうら	袖ケ浦フォレストレースウェイ	サイクルロードレース協会 (CRRA) 東日本事務局	2022/11/19
⑤	サイクルジャンボリー 袖ケ浦エンデューロ	袖ケ浦フォレストレースウェイ	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uri」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uri HP (<https://saikururi.kisarazu-dmo.jp/home/>)、

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

図 2-32 自転車イベントコース

3. 自転車ネットワーク路線の選定



「第2部第4章整備対象路線の選定」図2-2～図2-6に示した路線は、施設立地や自転車関連事故発生箇所、通学路等の自転車利用が想定される区間等を以下のように整理し、それらを結ぶように選定しました。

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

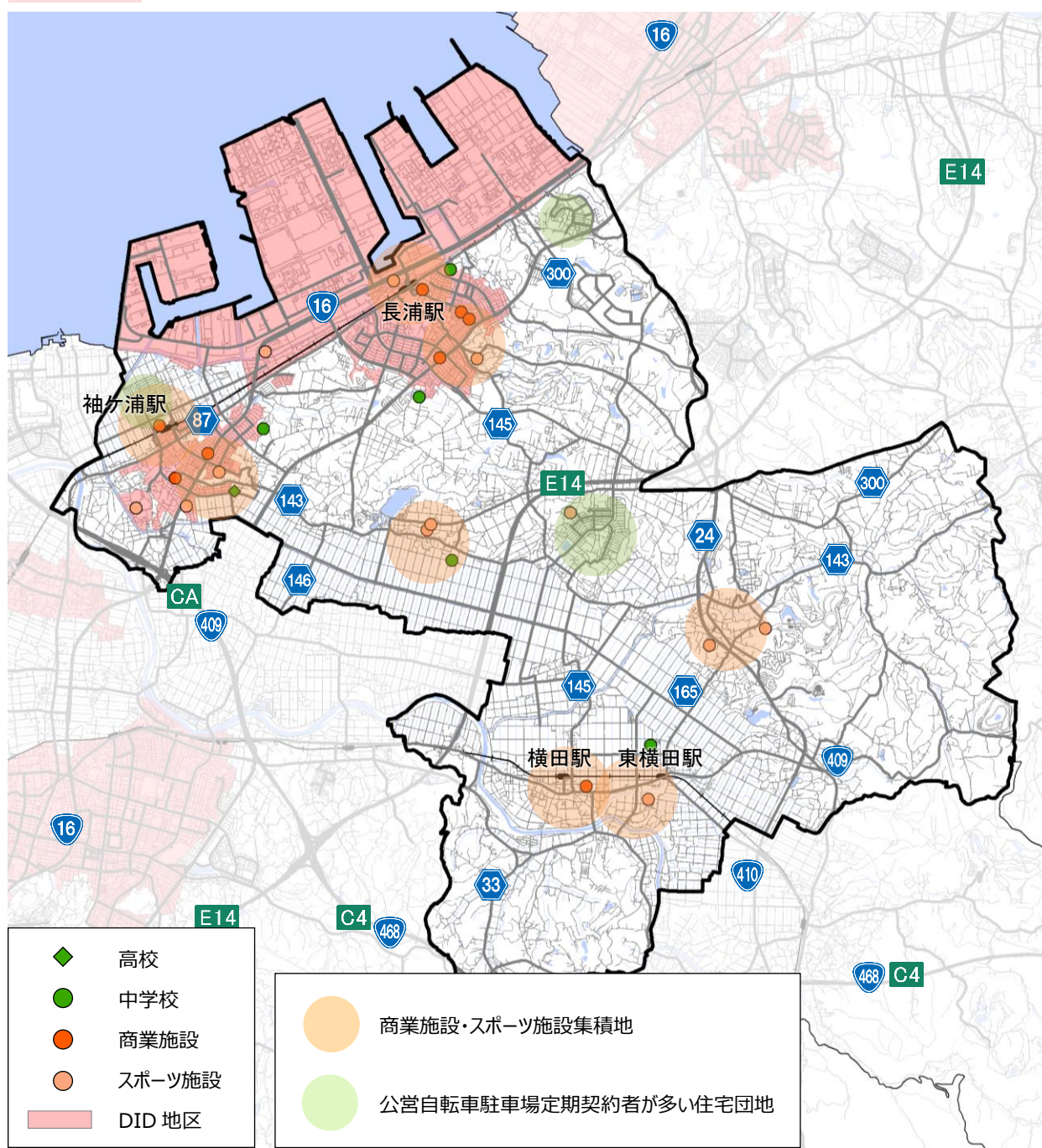


図3-1 自転車利用の主要路線としての役割を担う路線選定に用いた施設等（日常利用）

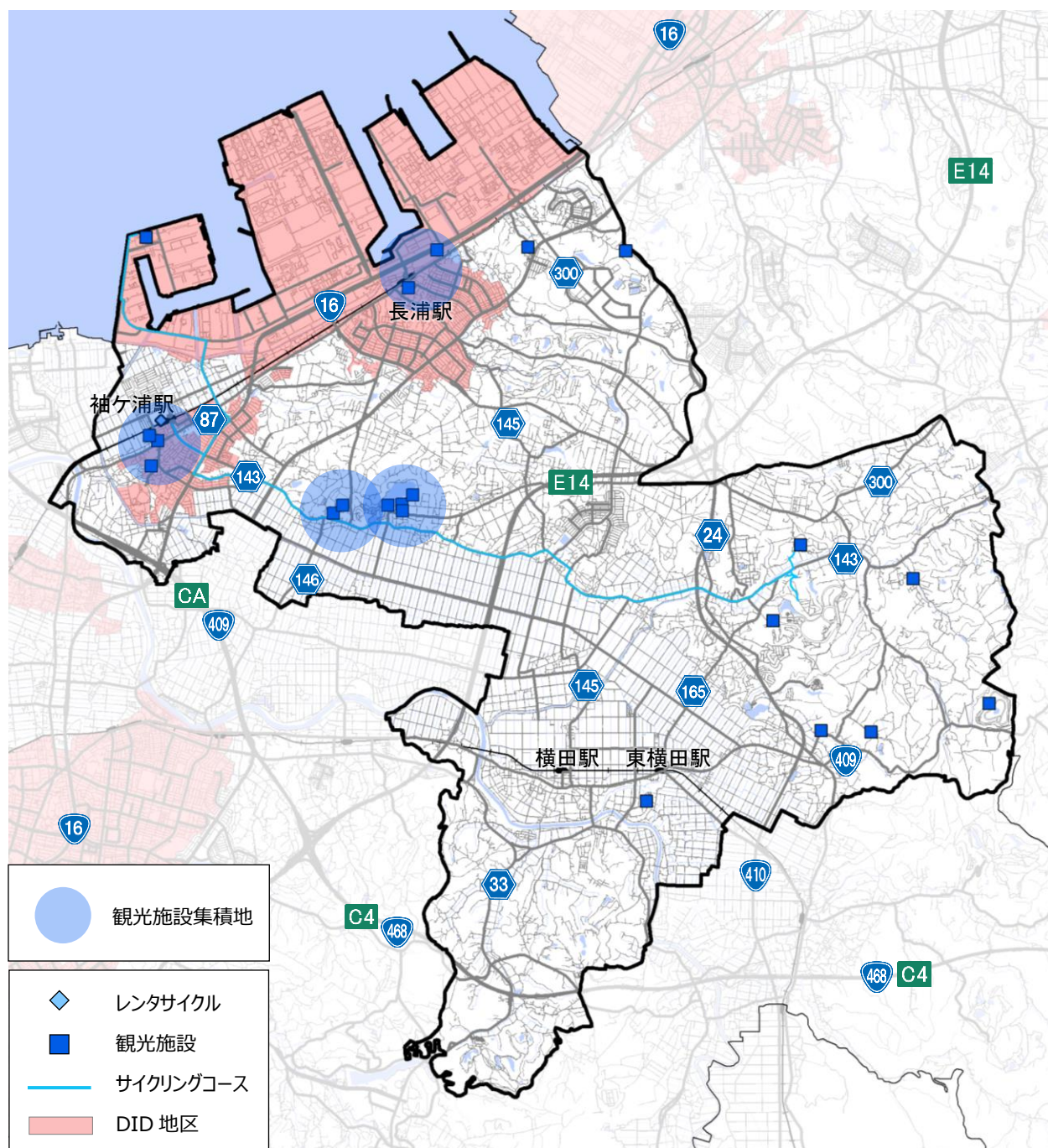
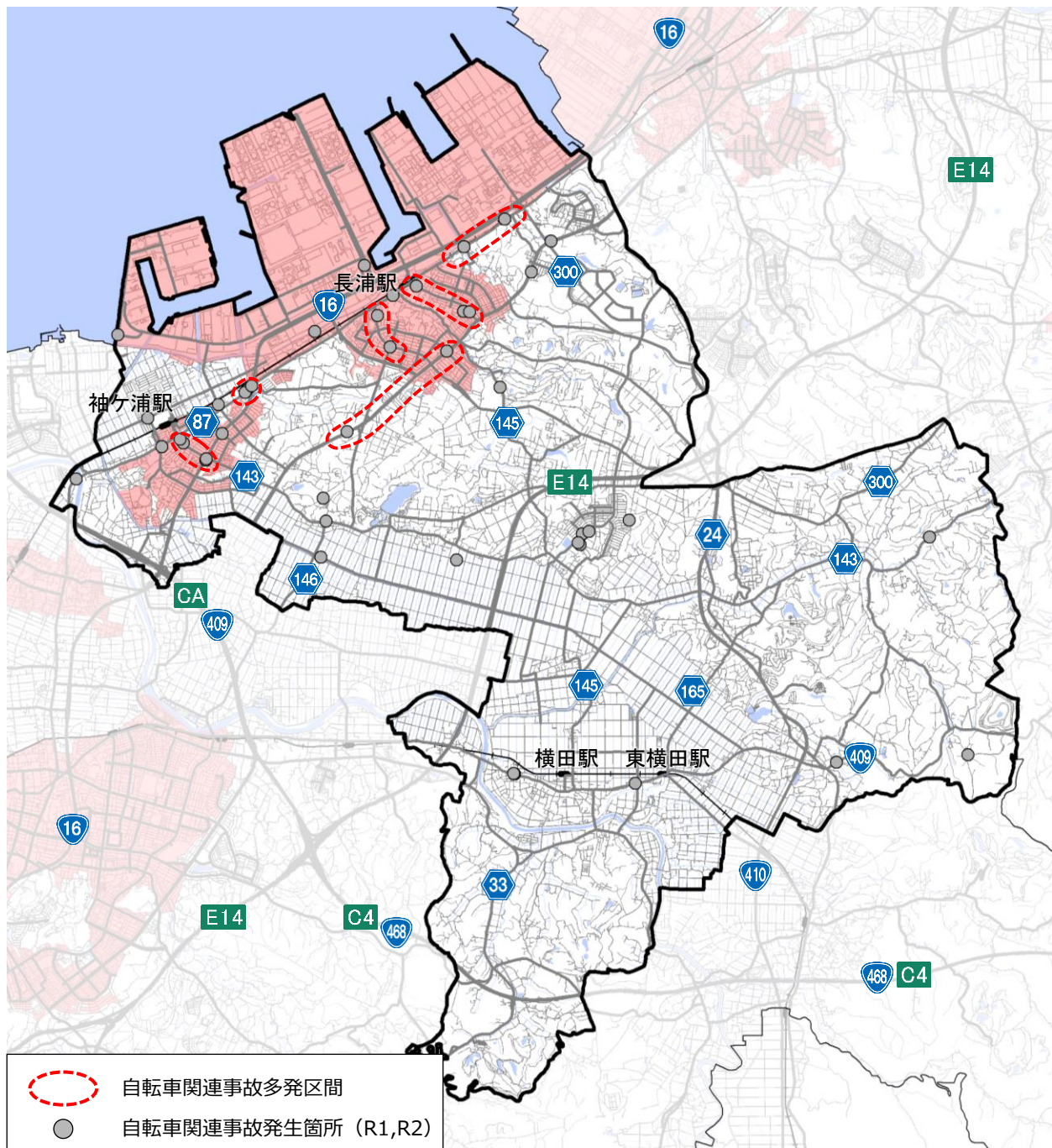


図 3-2 自転車利用の主要路線としての役割を担う路線選定に用いた施設等（観光利用）

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

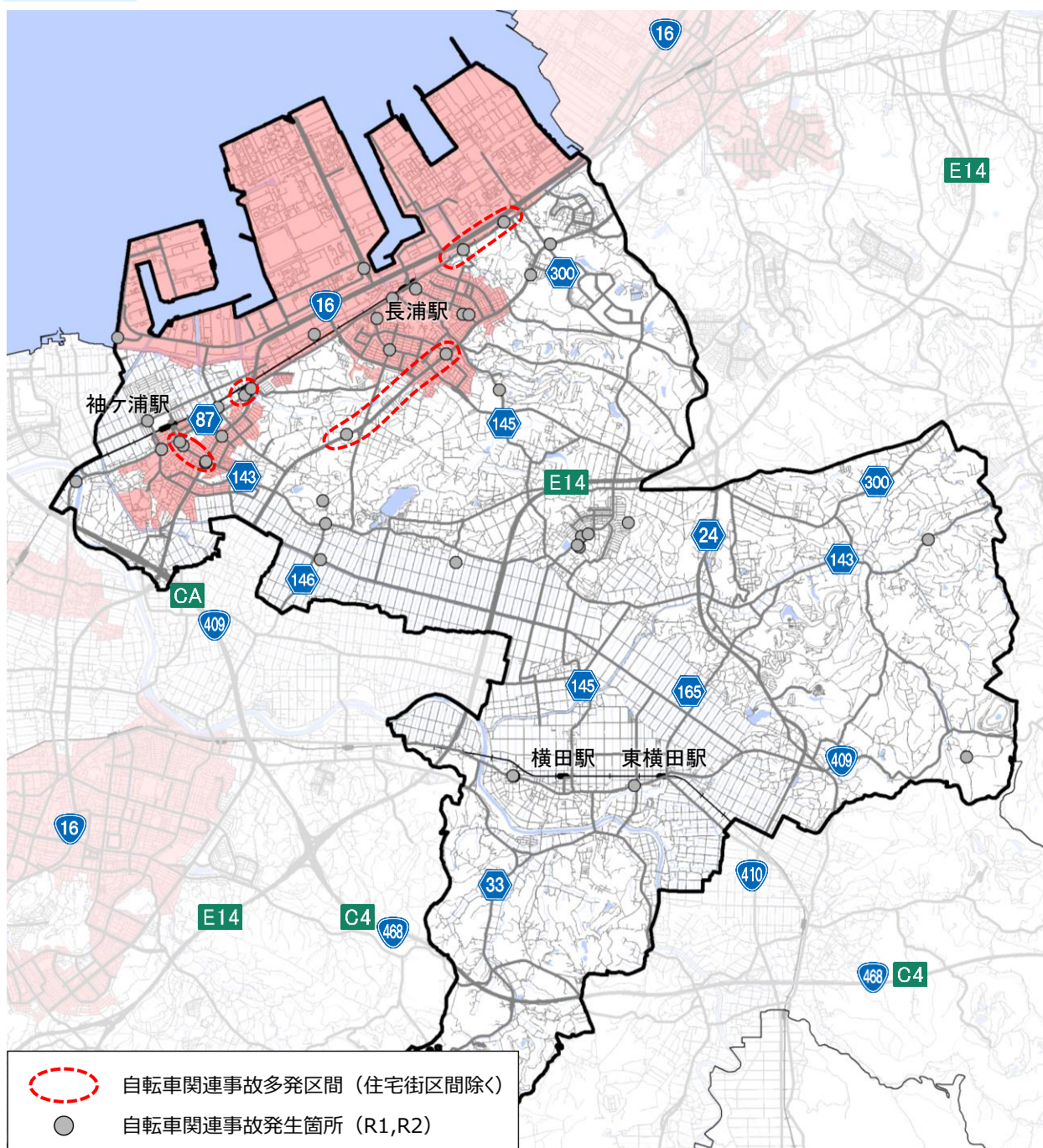
日常利用



※幹線道路間を1区間として、その区間内で自転車関連事故が2件以上発生した区間を自転車関連事故多発区間として設定

※のぞみ野住宅団地における自転車関連事故は、のぞみ野通りで1件、住宅街の中で複数件発生している。このことから、のぞみ野住宅団地の自転車利用者が主に利用するのぞみ野通りは、ドライバーへの注意喚起等で安全性の向上を図る必要があるため、自転車ネットワーク路線に選定

図 3-3 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選定に用いた施設等（日常利用）



※幹線道路間を 1 区間として、その区間内で自転車関連事故が 2 件以上発生した区間を自転車関連事故多発区間として設定

図 3-4 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選定に用いた施設等（観光利用）

③自転車通学路の対象路線

日常利用

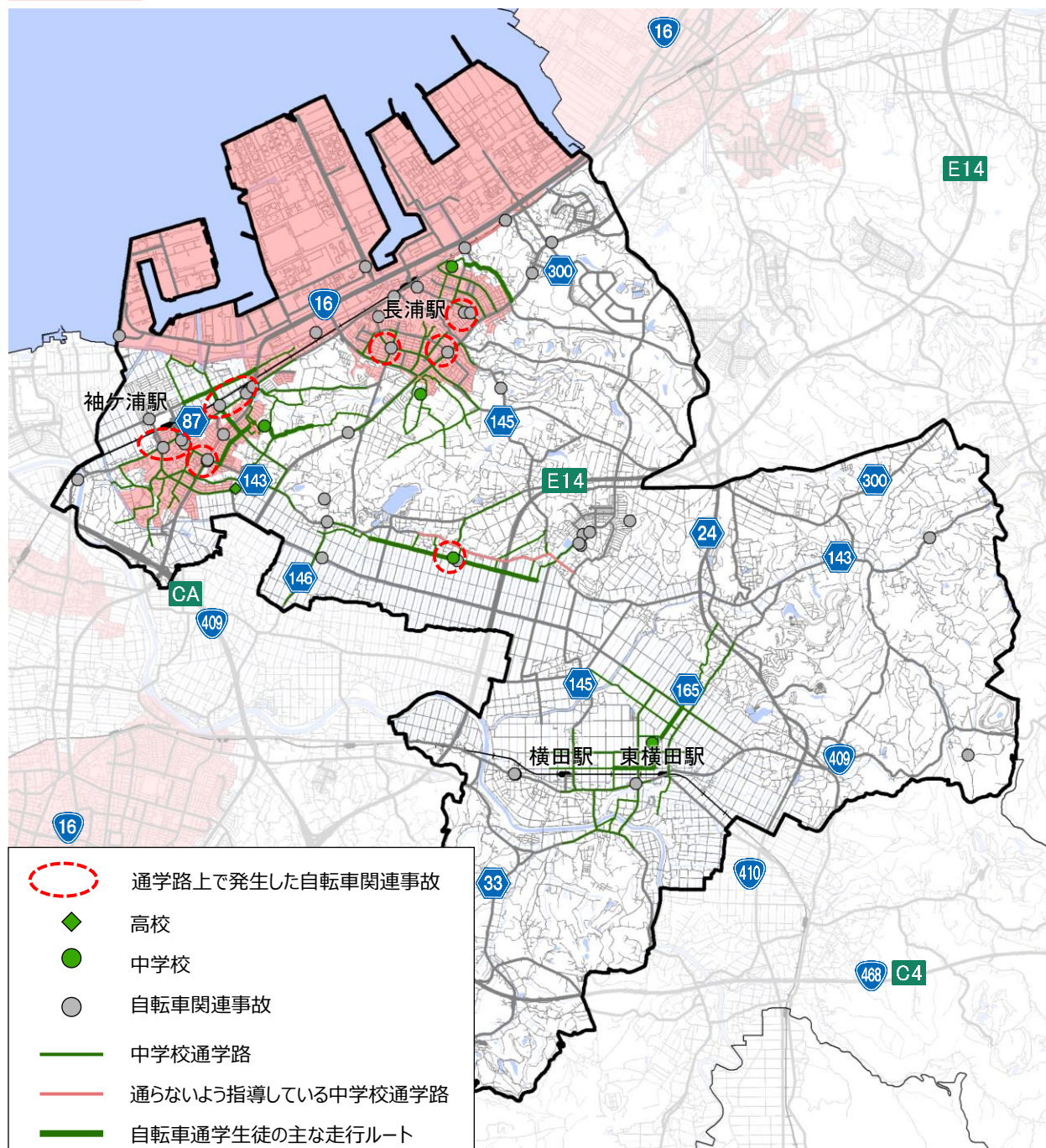


図 3-5 自転車通学路の対象路線選定に用いた施設等（日常利用）

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

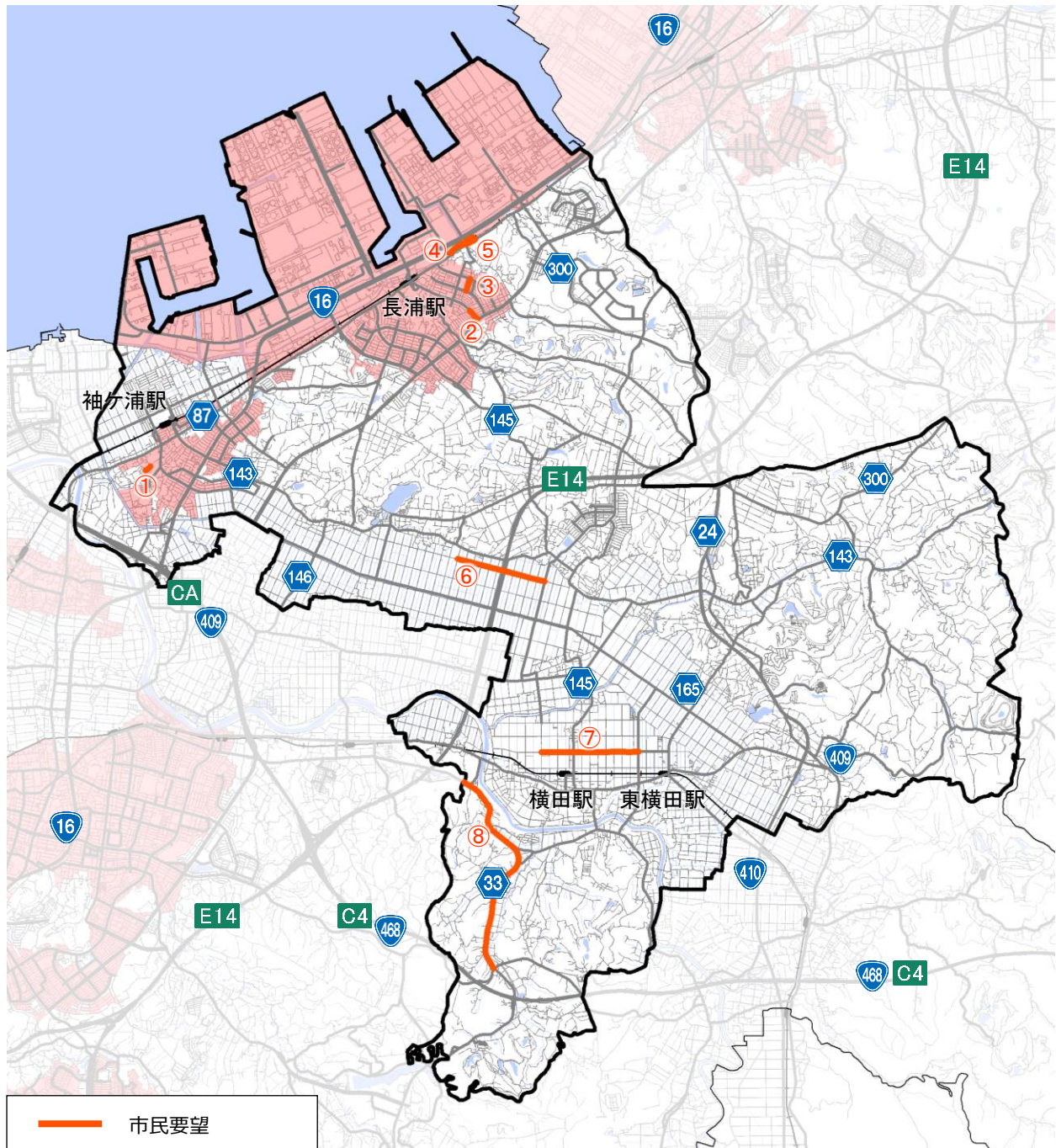


図 3-6 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線選定に用いた施設等（日常利用）

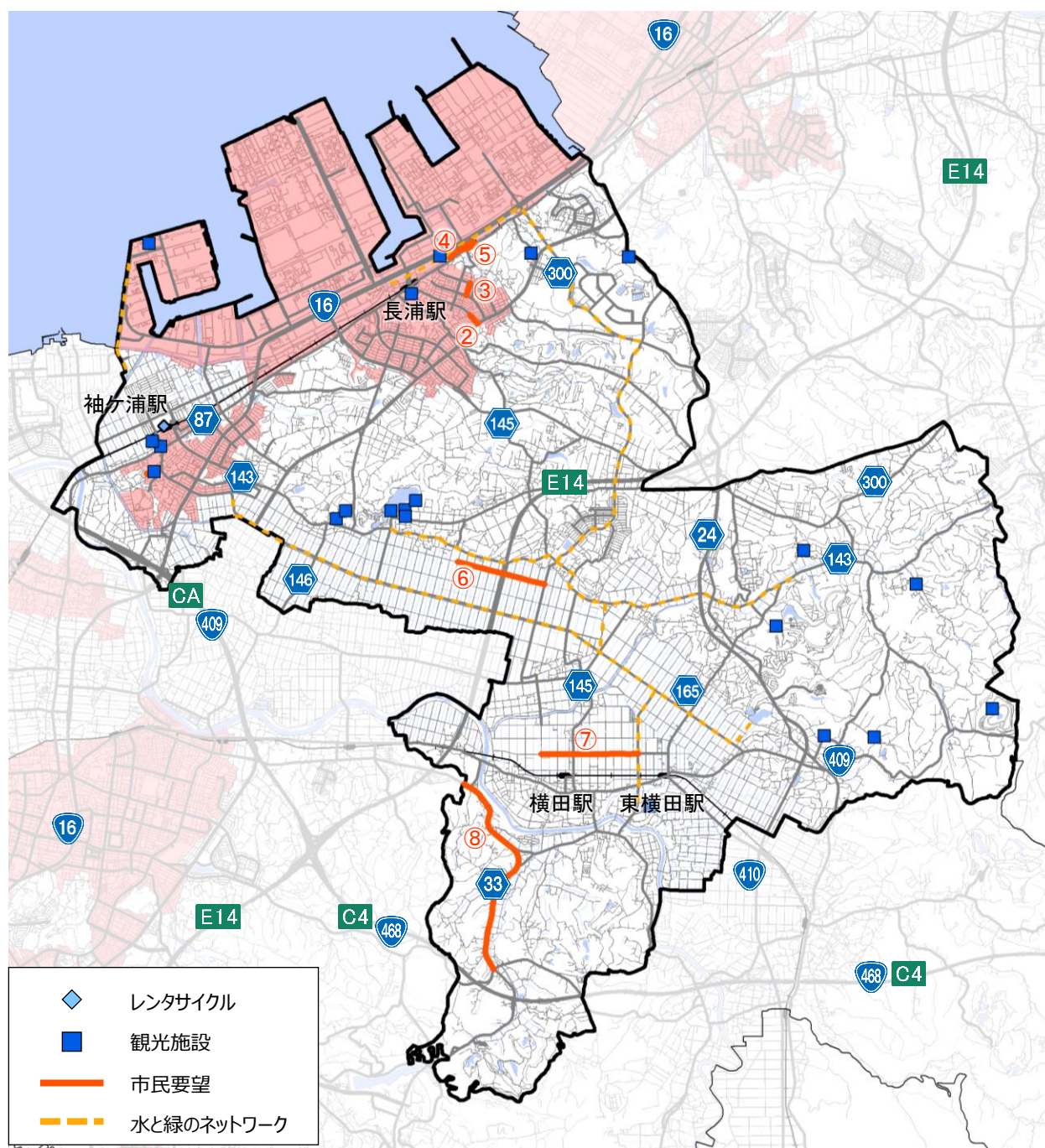


図 3-7 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線選定に用いた施設等（観光利用）

表 3-1 市民要望一覧

地域区分	番号	要望の分類	要望・意見	発言元
昭和地域	①	沿線の除草	電線に覆いかぶさった蔓などの伐採要望	市民団体等
	-	道路整備	アンダーパスだけでなく面的なまちづくりをして欲しい	地域のまちづくり懇談会
	-	道路整備	路線バスなどの公共交通が不便	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
	-	道路整備	南北を接続する道路の整備促進(海浜公園～内陸部)	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
	-	道路整備	国道や県道の未整備区間について整備促進を要望する	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
	-	道路整備	集落地における道路や生活排水、公園等のインフラ整備	都市計画マスタープラン策定に関する地域別懇談会
長浦地域	②	スクールゾーン指定	スクールゾーン指定もしくは時間帯進入禁止を要望	市民団体等
	③	スクールゾーン指定	スクールゾーン指定や時間帯の一方通行を要望	市民団体等
	④	歩道整備	歩道の拡幅や自転車歩道通行可の標識の設置を要望	市民団体等
	⑤	沿線の除草	自転車通学の生徒が利用しているため、除草・伐採を要望	市民団体等
	-	道路整備	地域間道路のさらなる整備が必要	地域のまちづくり懇談会
	-	道路整備	内陸部と臨海部との道路の接続が悪い	地域のまちづくり懇談会
	-	歩道整備	袖ヶ浦駅～長浦駅間の歩道（自転車道）の整備	都市計画マスタープラン策定に関する地域別懇談会
根形地域	⑥	道路整備	道の拡張、側溝蓋か柵設置、カラー塗装、白線の塗り直しを要望	市民団体等
	-	交通手段	路線バスが不便で自家用車がないと生活できない	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
平岡地域	-	歩道整備	歩道の整備、林道の整備（木が伸び放題で荒れている）	地域のまちづくり懇談会
	-	交通手段	路線バスが不便で高齢者が外出しにくい	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
	-	道路整備	東横田駅周辺の県道の改良	都市計画マスタープラン策定に関する地域別懇談会
中川・富岡地域	⑦	道路整備	道路拡幅工事の継続、中央線・路側帯・ガードレールの設置を要望	市民団体等
	⑧	沿線の除草	滝の口交差点～宮田県道の除草要望	市民団体等
	-	交通手段	公共交通が不便	次期都市計画マスタープラン策定市民委員会
	-	交通手段	自家用車による移動に頼らない環境を整備	都市計画マスタープラン策定に関する地域別懇談会

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

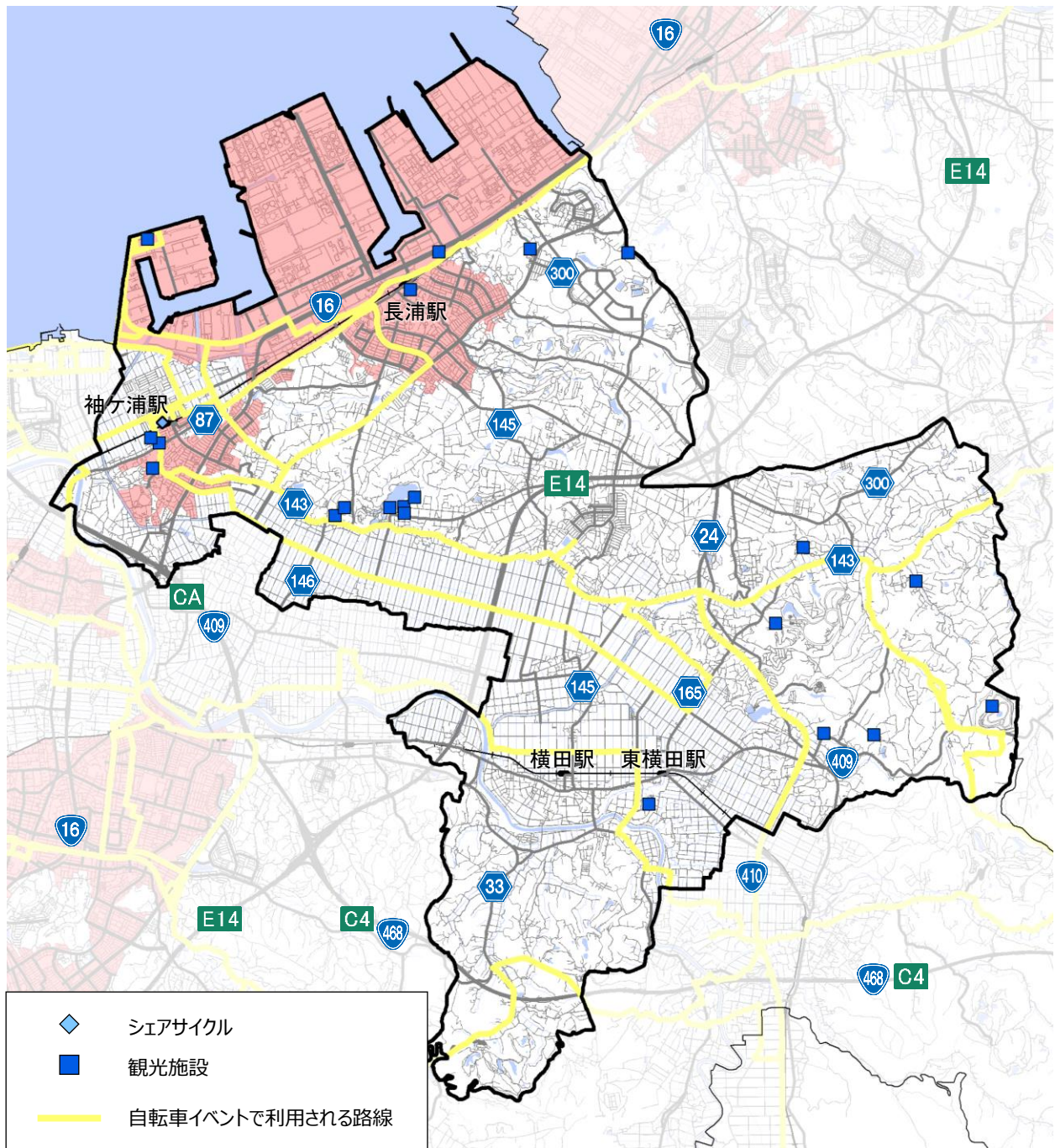


図 3-8 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている
路線選定に用いた施設等（観光利用）

4. 計画策定の検討体制



下表に示した検討体制により、本計画を策定しました。

表 4-1 本計画の検討体制

組織名	構成	役割
袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会	交通事業者等の代表者、 関係団体等の代表者、 市民、学識経験者、 関係行政機関の職員、 都市建設部長	本市の実状に応じた具体的な目標や施策等に関し多様な意見を出し、袖ヶ浦市自転車活用推進計画等を取りまとめる。
政策会議・政策調整会議	袖ヶ浦市政策会議等の設置 及び運営に関する規程による	袖ヶ浦市自転車活用推進計画等の策定について、市政全般の観点から総合的に審議する。
袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会 分科会	庁内の自転車施策に関連する 課の職員	自転車を取り巻く現状や課題、施策の方向性等について検討する。 また、自転車活用推進協議会での検討に必要な事項について、調査及び調整を行う。

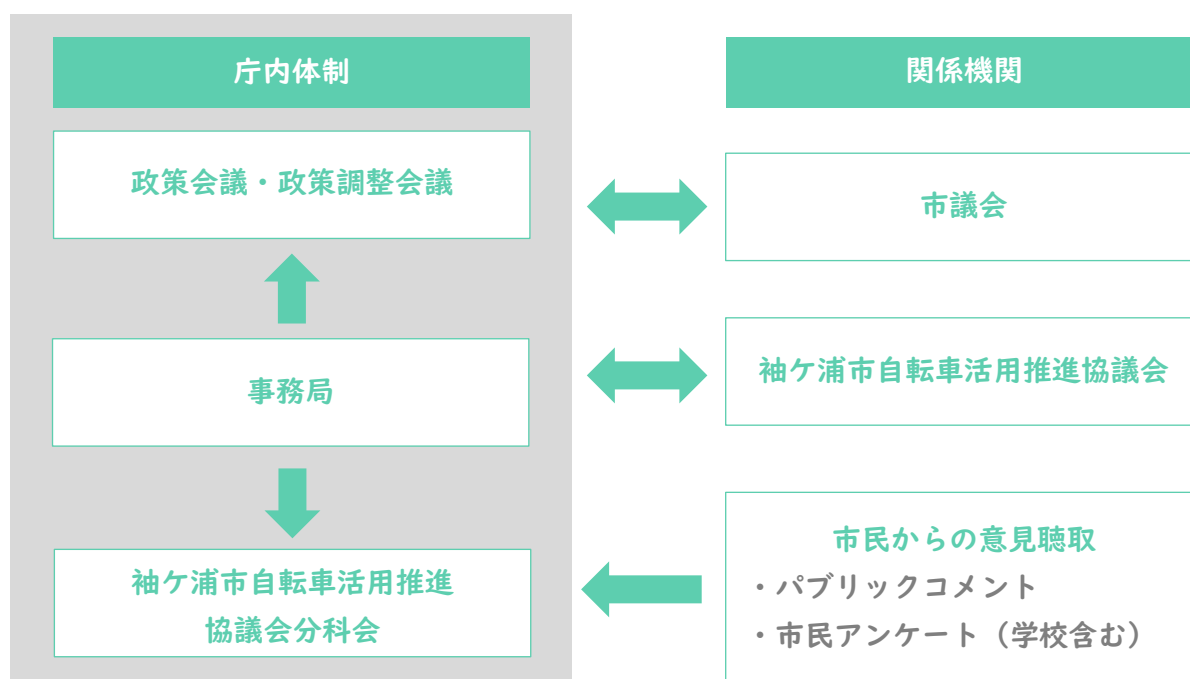


図 4-1 本計画の検討体制イメージ

5. 検討の経緯



本計画の策定に関する主な検討経過は、表のとおりです。

表 5-1 本計画の検討経過

年月日	会議名	概要
令和 4 年 8 月 10 日	第 1 回 自転車活用推進計画策定 庁内会議（分科会）	(1)自転車活用推進計画・自転車ネットワーク 計画とは (2)袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について
令和 4 年 8 月 25 日	第 1 回 袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会	(1)自転車活用推進計画・自転車ネットワーク 計画とは (2)自転車を取り巻く袖ヶ浦市の現状 (3)袖ヶ浦市自転車活用推進計画(素案)につ いて (4)袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画(素案)に ついて
令和 4 年 12 月 12 日	第 2 回 自転車活用推進計画策定 庁内会議（分科会）	(1)袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について (2)袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画(案)につ いて
令和 4 年 12 月 21 日	第 2 回 袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会	(1)前回の振り返り (2)袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について (3)袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画(案)につ いて
令和 5 年 1 月 24 日 令和 5 年 1 月 31 日	政策調整会議	(1)袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について (2)袖ヶ浦市自転車ネットワーク計画(案)につ いて
令和 5 年 2 月 1 日	政策会議	袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について
令和 5 年 2 月 15 日	第 3 回 袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会	袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について
令和 5 年 3 月 24 日	議員全員協議会	袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について
令和 5 年 3 月 27 日 ～ 令和 5 年 4 月 26 日	袖ヶ浦市自転車活用推進 計画(案)に対するパブリ ックコメントの実施	袖ヶ浦市自転車活用推進計画(案)について

年月日	会議名	概要
令和5年〇月〇日	第4回 袖ヶ浦市 自転車活用推進協議会 (書面送付)	(1)パブリックコメントの実施結果について (2)袖ヶ浦市自転車活用推進計画について
令和5年〇月〇日	計画の公表	



袖ヶ浦市自転車活用推進協議会の状況

6. 袖ヶ浦市自転車活用推進協議会の構成員



袖ヶ浦市自転車活用推進協議会の構成員は、表のとおりです。

表6-1 袖ヶ浦市自転車活用推進協議会の構成員

区分	氏名	所属・役職等
学識経験者等	鬼塚 信弘	木更津工業高等専門学校 教授
交通事業者等の 代表者	山口 一男	東日本旅客鉄道株式会社 木更津エリア長
	石井 敬太	日東交通株式会社 輸送課 課長代理
	深山 宏樹	小湊鐵道株式会社 バス部 部長
関係団体等の 代表者	伊藤 哲也	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 理事
	小阪 潤一郎	千葉県サイクリング協会 南部支部委員
	石井 俊一	一般社団法人 袖ヶ浦市観光協会 事務局長
関係行政機関の 職員	福田 賢一	千葉国道事務所 交通対策課 課長
	酒井 康行	君津土木事務所 調整課 課長
	小林 仁	千葉港湾事務所 施設管理課 課長
	佐川 正和	木更津警察署 交通課 課長
公募による市民	山田 悟	公募委員
	池畑 陽一郎	公募委員
	庄司 直和	公募委員
	圓東 克典	公募委員
	池畑 美穂	公募委員
都市建設部長	佐藤 英利	袖ヶ浦市都市建設部 部長

袖ヶ浦市自転車活用推進計画（案）

発行：令和5年●月

編集：袖ヶ浦市 都市建設部 土木管理課

〒299-0292 千葉県袖ヶ浦市坂戸市場1番地1

TEL：0438-62-3559（計画調整班 直通）

FAX：0438-63-9670

