

酒々井町自転車ネットワーク計画



令和6年6月

酒々井町

1 計画策定の趣旨

(1) 社会的背景

自転車は、通勤・通学・買物等、日常生活における身近な移動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（以下、「ガイドライン」という。）が国土交通省及び警察庁から示されました。平成28年7月には『「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』を受けて改定されています。

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等を求めた「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、「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。

(2) 酒々井町の現状

酒々井町の自転車トリップ数は、約2,100トリップで、自転車分担率は3.0%と低い傾向となっていますが、JR酒々井駅、京成酒々井駅には駐輪場も整備されており、端末交通手段として自転車が利用されています。

また、酒々井町プレミアム・アウトレットがある飯積地区には、レンタサイクルが1箇所あり、サイクリングコースも設定されていること

から、自転車利用の拡大が期待されます。

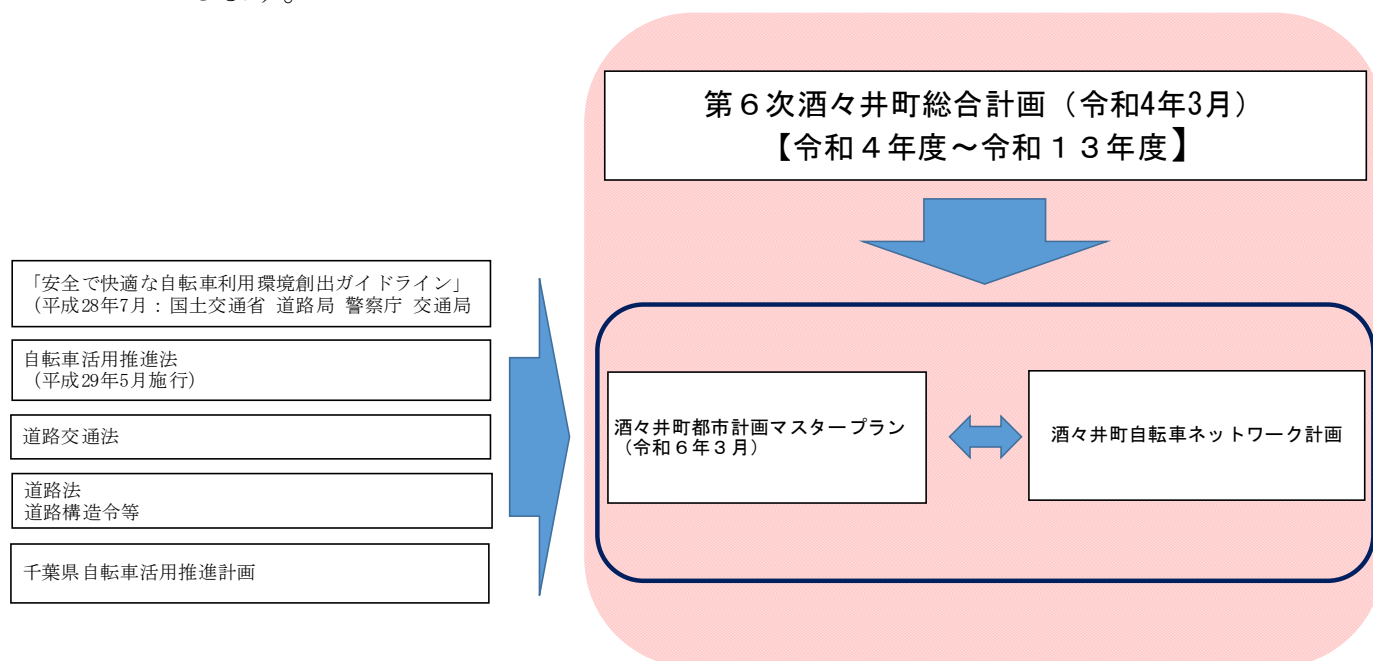
その一方で、酒々井町の全交通事故件数に対する自転車関連事故件数の割合は、平成28年以降増加傾向となっており、自転車が安全に走行できる環境が必要です。

(3) 自転車ネットワーク計画策定の目的

本計画は、国が示すガイドラインに準拠し、酒々井町総合計画や酒々井町都市計画マスタープラン等を踏まえ、町の地域特性を考慮し自転車利用者の安全で快適な自転車利用環境を確保し、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「自転車ネットワーク計画」を策定します。

(4) 計画の位置づけ

酒々井町総合計画 基本構想 前期基本計画の施策である「計画的に整備された道路を町民が安全に利用でき、道路の利用により町外からの来訪も促進されるまち」を実施するにあたり、酒々井町都市計画マスタープラン等を踏まえ下記のとおり酒々井町自転車ネットワーク計画を策定します。



(5) 計画の範囲と期間

本計画の対象範囲は「町内全域」、計画期間は、酒々井町総合計画内の「令和13年度」とします。

(6) 整備主体

整備主体は、各道路管理者（国・県・町）とします。

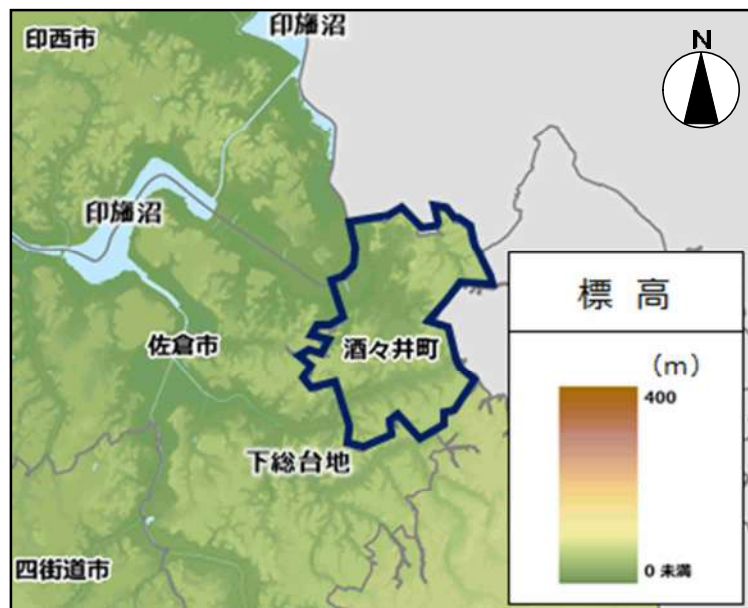
2 自転車を取り巻く環境

(1) 町の地域特性

① 地形

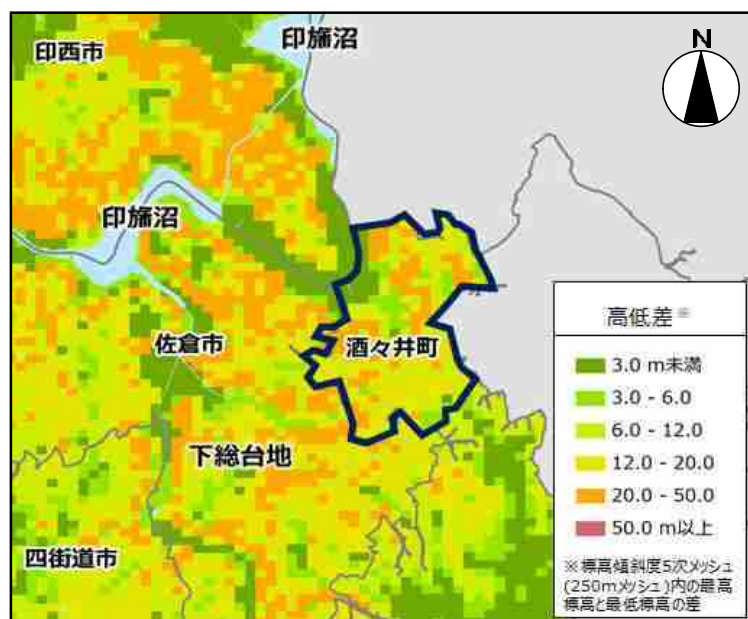
酒々井町は、全体的に下総台地上にあり高低差は比較的大きい地域ですが、印旛沼中央排水路沿いは平地となっています。

■ 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

■ 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地域の交通状況（交通量）

印旛地域※を横断する国道 464 号と東関東自動車道の交通量が 3 万台/日以上を観測しており自動車交通が集中しています。

町内では、成田市と千葉市を結ぶ国道 51 号及び国道 296 号の交通量が、2 万台/日以上を観測しており自動車交通が集中しています。

■ 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）

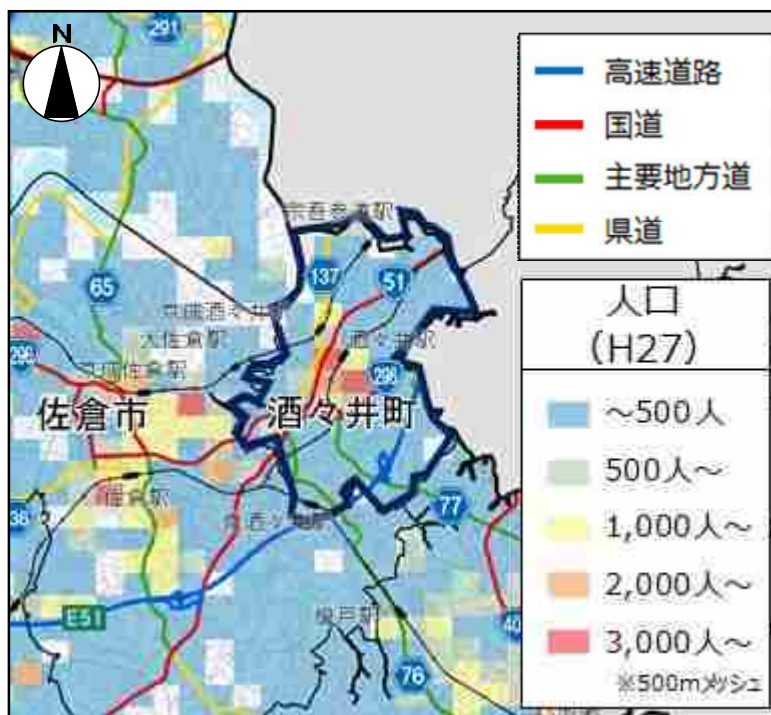
※ 本計画における印旛地域とは

「酒々井町、栄町、八街市、白井市、印西市、四街道市、印西市、佐倉市」の 8 市町を示すものとする。

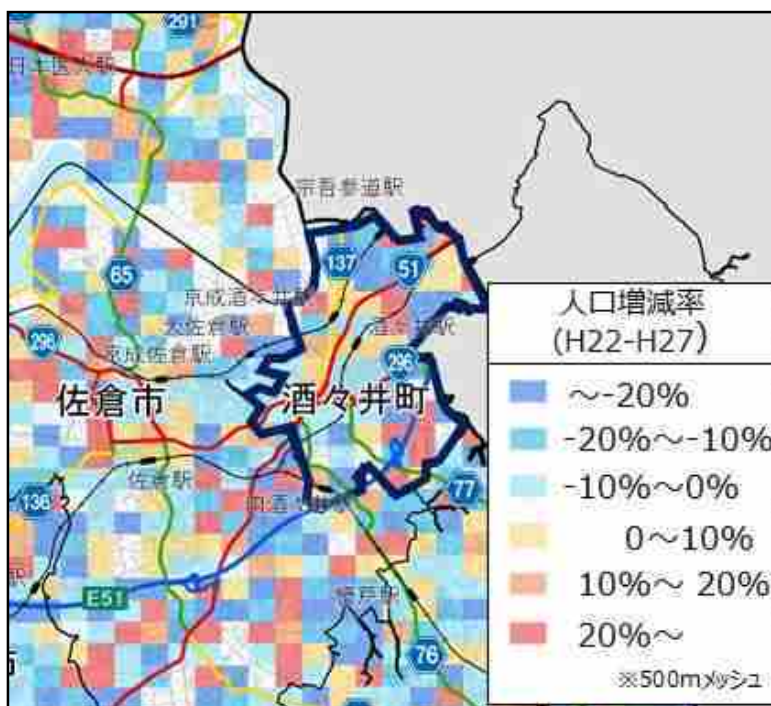
③人口

町内では JR 酒々井駅の周辺に人口が集中しており、500mメッシュあたりの人口が3,000人を超えています。人口の変化では、酒々井駅周辺や酒々井プレミアム・アウトレット付近で増加傾向にあります。

■ 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)

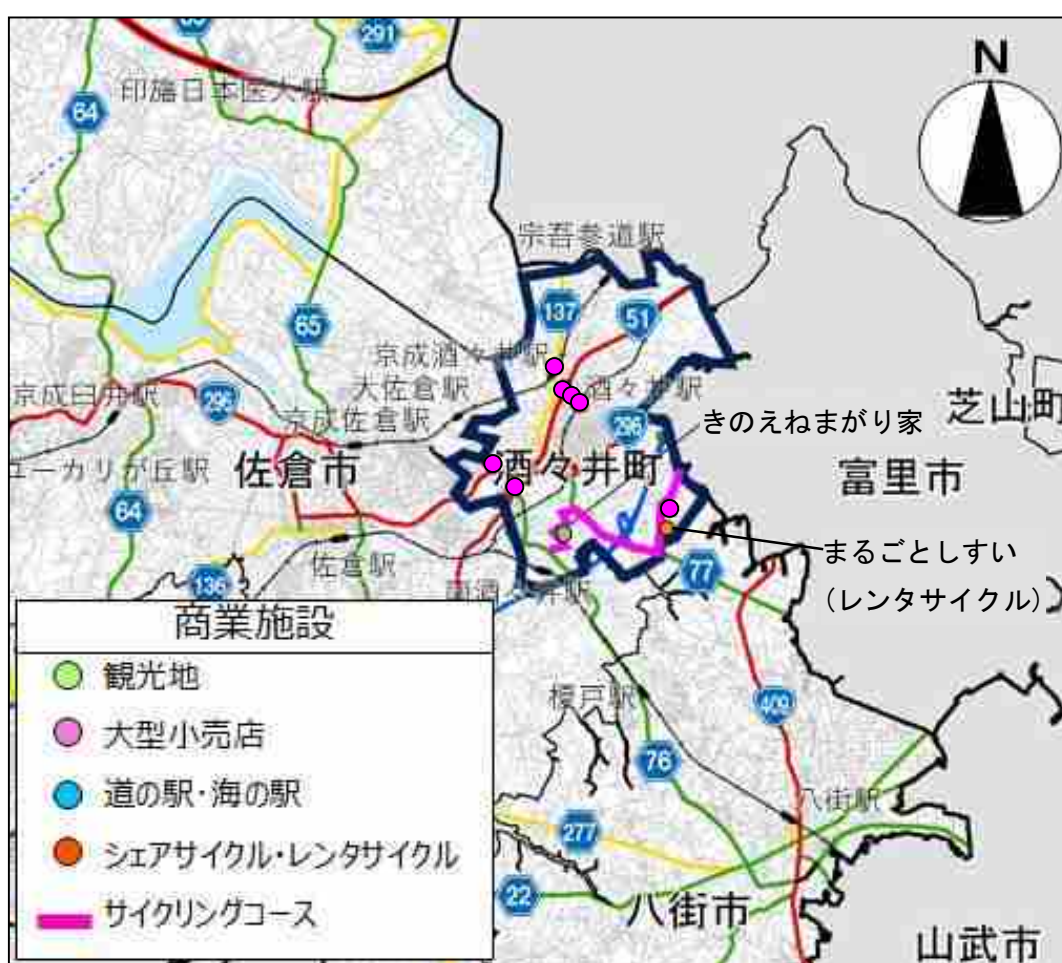


出典：国勢調査（500mメッシュ）（H22、H27）

⑤施設立地その2

町内では、JR酒々井駅・京成酒々井駅周辺や国道沿線に大型小売店が立地しています。また、南部に立地する「きのえねまがり家」や「酒々井プレミアム・アウトレット」を通るサイクリングコース※が設定されており、観光案内所の「まるごとしすい」では、レンタサイクルも行ってあります。

■ 地域の商業施設の立地とサイクリングコース



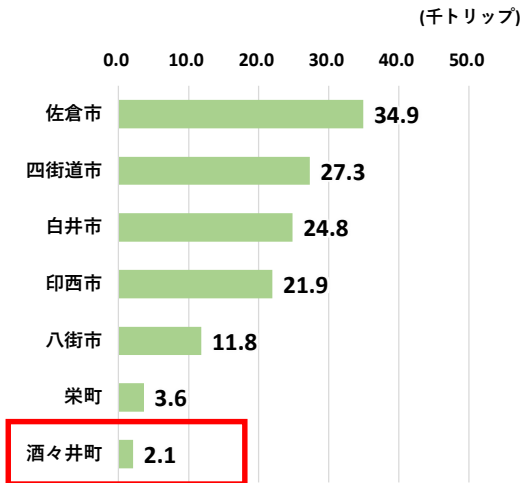
※ 本計画におけるサイクリングコースとは、千葉県北総観光連盟が製作、発行している「自転車めぐろう北総」内に指定されている「中級コース2 北総の歴史と最新スポットを巡るコース」を示す。

(2) 町の自転車利用状況

① 印旛地域の自転車トリップ数^{※1} 及び自転車分担率^{※2}

町の自転車トリップ数は、約 2,100 トリップで、自転車分担率は 3.0% となっており、印旛地域内でもっとも低くなっています。

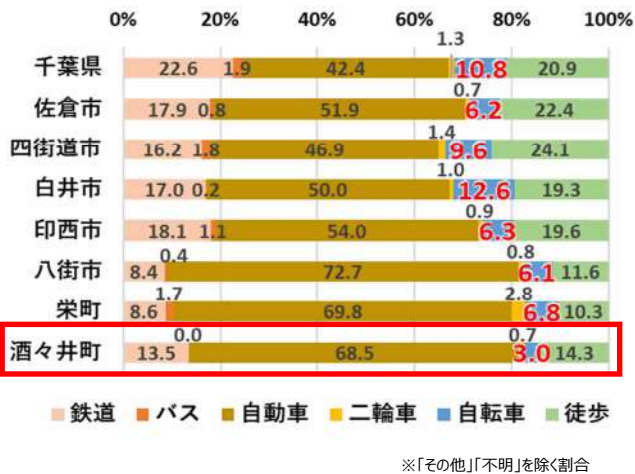
■ 市町村別自転車トリップ数



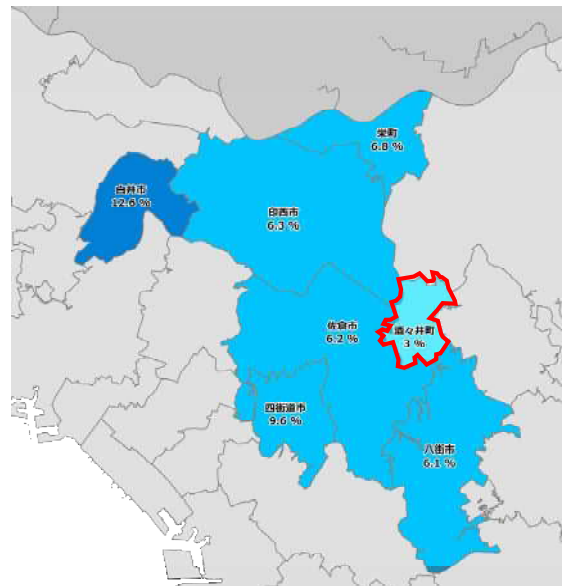
■ 市町村別自転車分担率



■ 代表交通手段別発生集中量^{※3} の割合 (H30)



■ 市町村別自転車分担率



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査 (2018 年度)

※1 トリップ：ある 1 つの目的での、出発地から到着地まで移動した場合の単位

※2 分担率：トリップ全体から各々の交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合

※3 代表交通手段：同じ目的で複数の交通手段を利用した場合の主となる交通手段

発生集中量：ある地域を出発するトリップとある地域に到着するトリップの合計

②印旛地域の鉄道駅別自転車トリップ数及び自転車分担率

酒々井町では、主要鉄道駅の端末交通手段※⁴がJR酒々井駅で約1,000トリップ、京成酒々井駅で約500トリップと印旛地域では少ない傾向にあります。自転車の分担率は13%～16%となっており、千葉県平均の13%を上回っています。

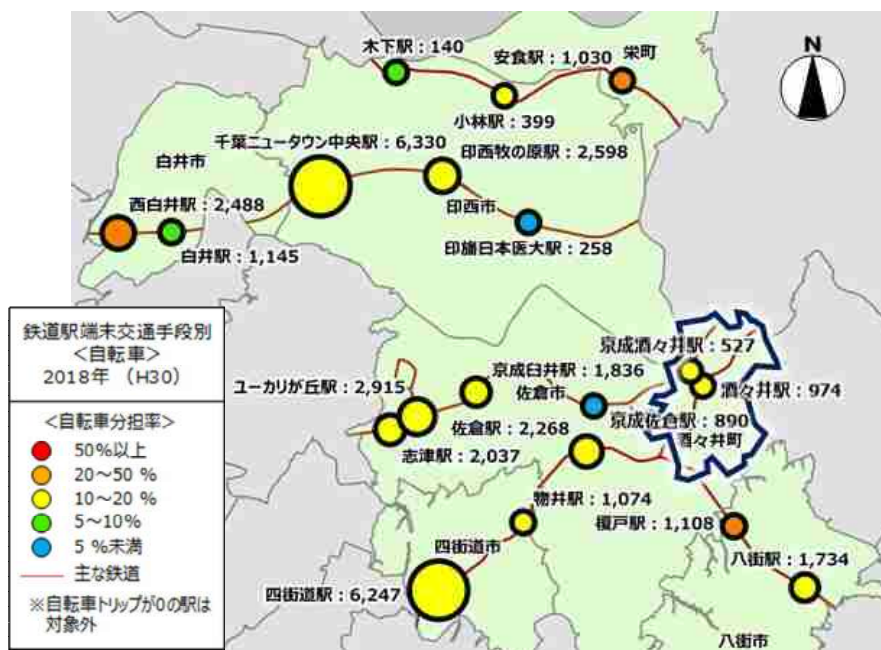
■ 自転車利用状況（PT調査）

＜鉄道駅の自転車利用数と自転車分担率（H30）＞



※自転車トリップ数>0の鉄道駅のみ 出典：第6回東京都市圏パーソナルトリップ調査（2018年度）

＜主要駅の自転車利用状況（H30）＞



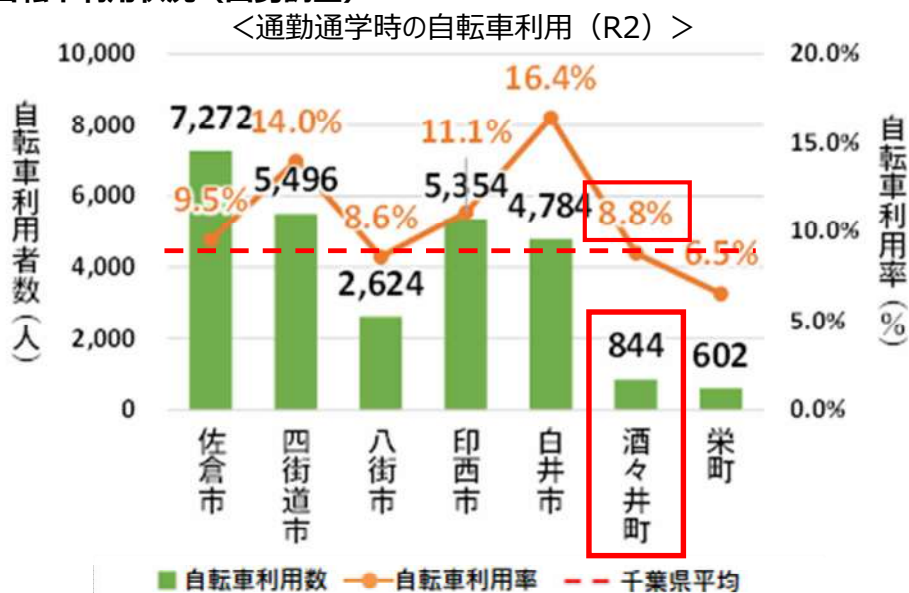
出典：第6回東京都市圏パーソナルトリップ調査（2018年度）

※4 端末交通手段：出発地から駅（または、駅から目的地）までに利用した交通手段

③印旛地域の自転車利用状況

国勢調査（R2）による印旛地域の通勤・通学時の自転車利用者数は、佐倉市で約7,200人で最も多く、自転車利用率は、白井市で16.4%で、最も高くなっています。酒々井町の自転車利用者数は約800人、利用率は約9%となっています。

■ 自転車利用状況（国勢調査）

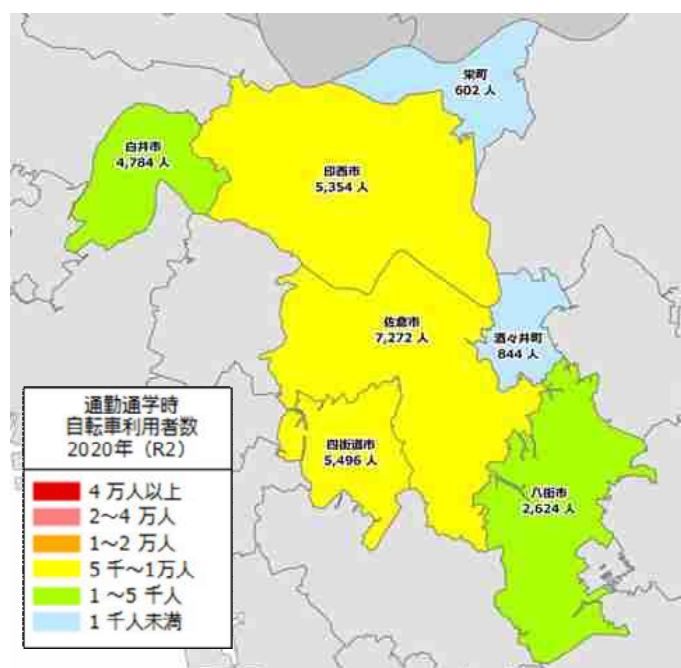


※自転車利用率：

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）>

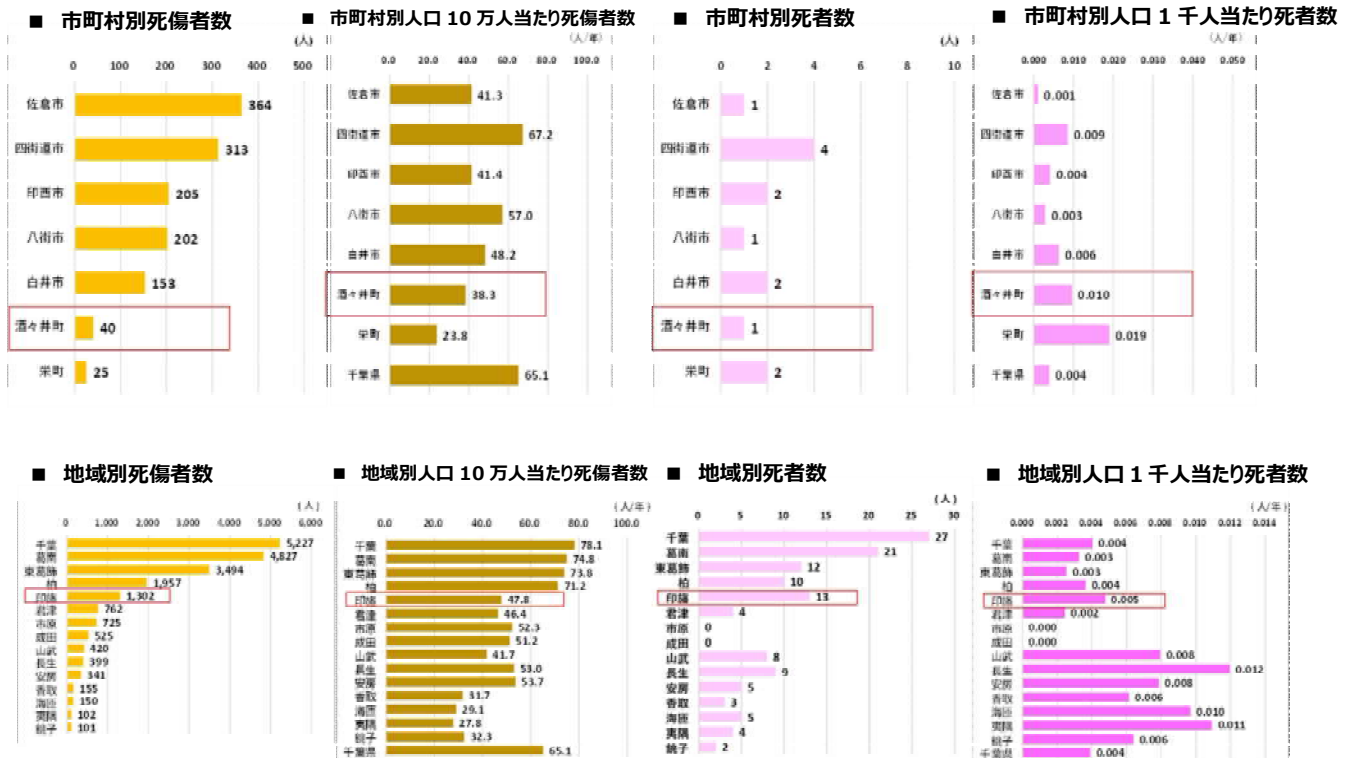


出典：国勢調査（R2）

④印旛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、印旛地域では佐倉市が364人で最も多く、人口10万人当たり死傷者数は41.3人/年で県平均（65.1人/年）を下回っています。

酒々井町は、死傷者数では40人、人口10万人当たり死傷者数では、38.3人/年は、栄町に次いで少なくなっています。



※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）

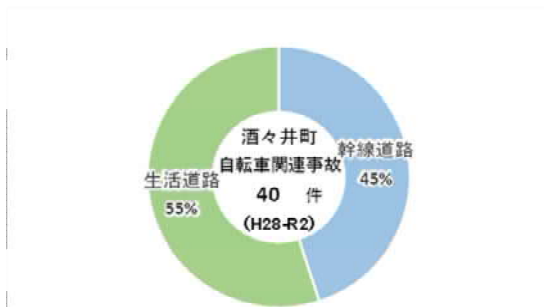
出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H28～R2）

※ イタルダ：公益財団法人 交通事故総合分析センター

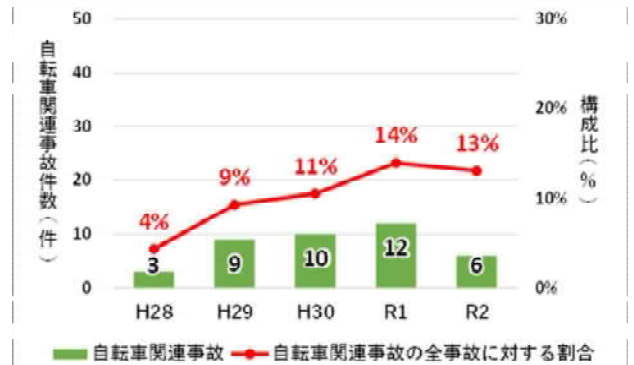
⑤酒々井町の自転車関連事故件数の推移

酒々井町の過去5年間（H28～R2）の自転車関連事故件数は40件あり、町道など生活道路での事故の割合が約5割を占めています。死傷者数は10人/年程度で推移しており、自転車関連事故の全事故に対する割合は10%前後となっています。

■ 自転車関連事故の割合（幹線・生活道路別）



■ 自転車関連事故件数の推移

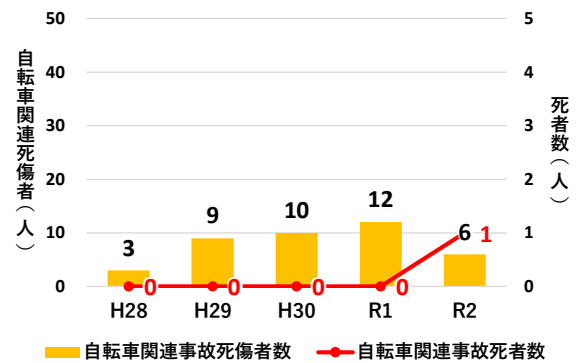


■ 自転車関連事故件数の推移（幹線・生活道路別）



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

■ 自転車関連事故死傷者数と死者数の推移



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

出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H28～R2）

3 目標と基本方針

(1) 現状と課題

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

自転車利用の状況

・酒々井町の自転車トリップ数、自転車分担率は印旛地域でも少ない傾向にありますが、駅別端末交通手段別の自転車分担率は千葉県平均を上回っています。

・各駅には駐輪場も整備されており、自転車の交通環境を整備することにより、通勤・通学の自転車利用者の増加が見込まれます。また、鉄道駅周辺及び幹線道路沿いには大型小売店舗も立地しており、回遊性の向上により利用者の増加が見込まれます。

■ 自転車事故の状況

自転車事故の状況

・自転車関連事故件数は10件/年前後で、自転車関連事故の割合は印旛地域内でも少ない傾向です。

・人口10万人あたりの自転車関連事故の死傷者数は38.3人/年と県合計値を下回っています。

	自転車 事故件数	人口10万人 当たり死傷者数
酒々井町	40件	38.3人/年
印旛地域	1,266件	47.8人/年
千葉県	-	65.1人/年

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

・酒々井町には主要な観光資源として南部に観光入り込み客数600万人の酒々井プレミアム・アウトレットやきのえねまがり家が立地しています。

レンタサイクル・シェアサイクルの状況

・酒々井プレミアム・アウトレット近くの観光案内所「まるごとすい」でレンタサイクルを行っています。

サイクリングコースの状況

・酒々井プレミアム・アウトレットやきのえねまがり家と繋がるサイクリングコースが設定されています。

■ 災害時の避難におけるリスク

・酒々井町全体の移動手段として、自転車以外の利用が多数を占めますが、普段自動車を使用している場合は災害時に燃料の補充が困難となり、徒歩での移動が必要となるため、円滑な避難が出来なくなるリスクがあります。

解決すべき課題

■ 自転車利用に対する安全性の確保

日常生活での自転車利用に対する安全性の確保

・鉄道駅や幹線道路周辺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、日常的な移動で自転車が活用されるよう安全性の向上を図ることが必要です。

・生活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10万人あたりの自転車関連事故死傷者数としては、県平均と比べ多くはありませんが、自転車関連事故を減らすためにも、自動車への自転車走行に対する注意喚起を促す対策や自転車利用者に通行空間を明確にすることも必要です。

■ 自転車による観光周遊の促進

サイクリングコースの設定による広域周遊の促進

・周辺市町のサイクリングコースと繋がるサイクリングコースを複数設定するなど、サイクリストが訪れやすい環境整備の拡充が必要です。

レンタサイクルの拡充による地域内観光周遊の促進

・レンタサイクル等、観光来訪者が町内や地域内を自転車で周遊しやすい環境整備の拡充が必要です。

■ 災害時の避難における自転車の活用

有事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、避難施設等の目的地まで迅速に移動できる環境整備が必要です。

(2) 基本方針

基本方針

目標① 安全

安全・快適に利用できる自転車通行空間の整備

- ・鉄道駅や学校等の日常的に利用する施設へ安全・快適にアクセスできる自転車ネットワークを形成します。
- ・自転車関連事故を減少させるため、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

- ・観光施設や大規模商業施設等を結び、回遊性の高い自転車ネットワークを形成するとともに、レンタサイクル等の拡充を促進します。
- ・周辺市町のサイクリングコースと連続性を図った自転車ネットワークを形成します。

目標③ 防災

災害時に自転車を活用し迅速に避難できる環境の整備

- ・災害時における、迅速な避難のために自転車を利用できる環境を整備します。

4 ネットワーク路線の選定

(1) 選定の考え方

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）を結ぶ路線 ● 高等学校周辺から鉄道駅を結ぶ路線
	(2) 日常生活において安全性 に配慮すべき路線	<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）及び保育園、幼稚園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
② 観光・交流促進 の観点から必要 な路線	(3) 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コースから安全面に配慮した路線 ● 大型小売店舗、文化交流施設、主要観光施設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

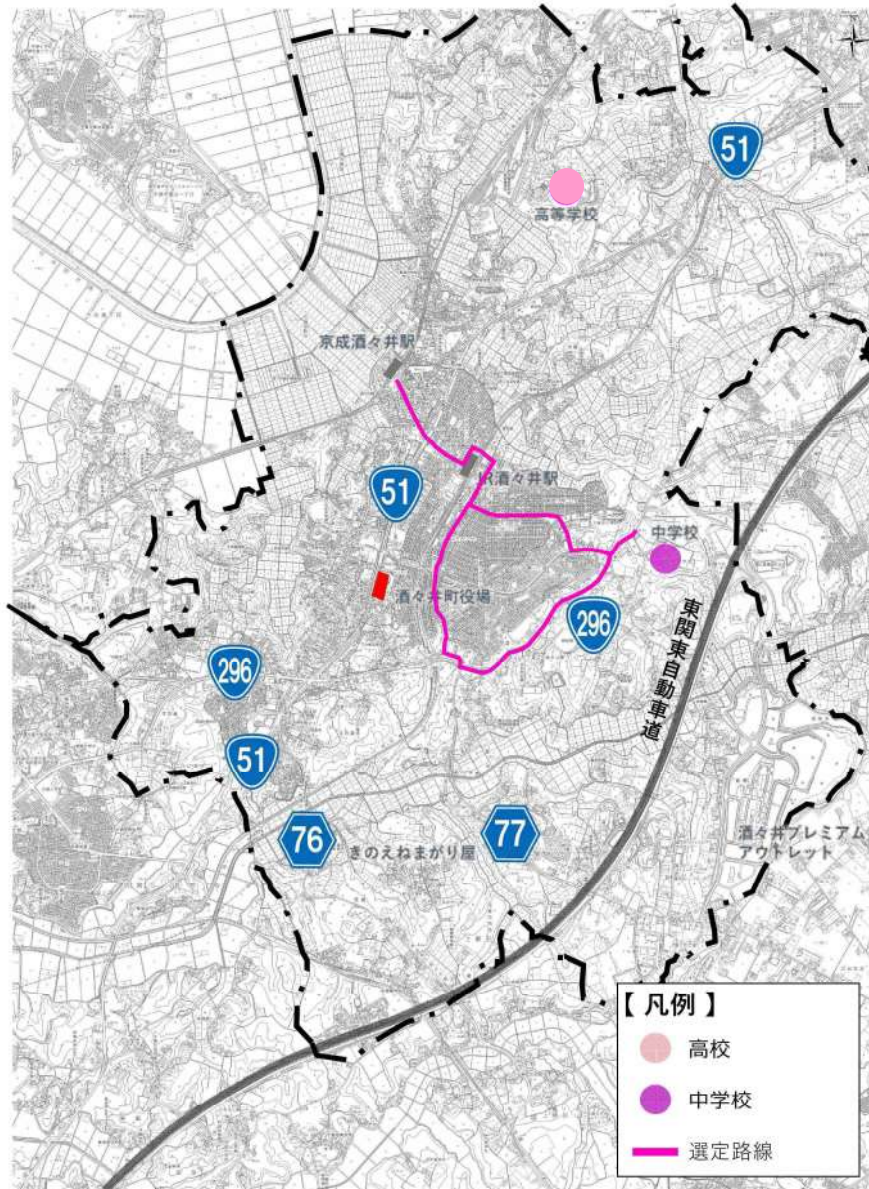
国土交通省『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で示されている考え方

■ 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、主な居住地区等を結ぶ路線 …(1)(2)(3)
- ② 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)
- ③ 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
- ④ 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
- ⑤ 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
- ⑥ 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

(2) ネットワーク路線の抽出

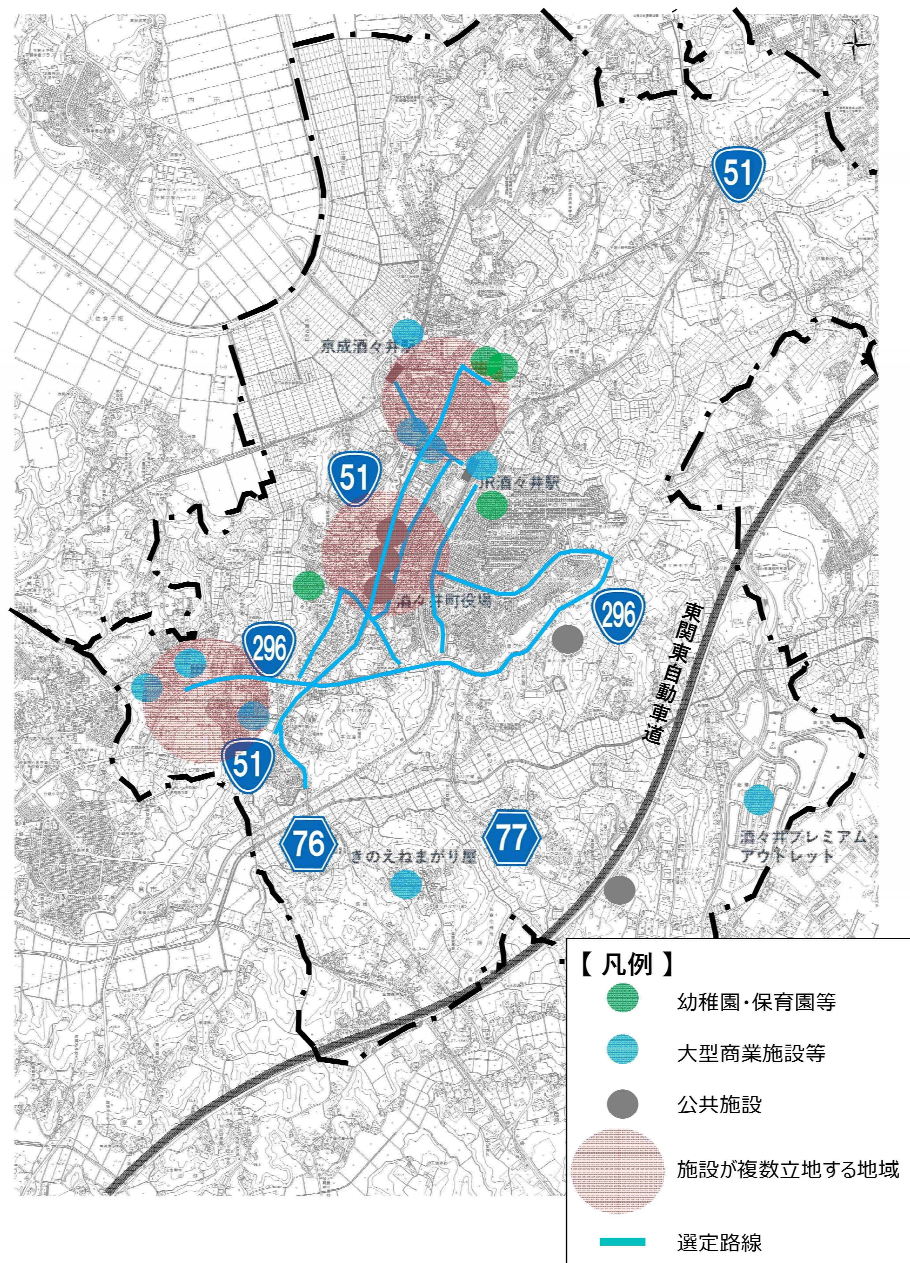
①通学路としての安全性を確保すべき路線



【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。
- 高等学校周辺から鉄道駅等を結ぶ路線
→ ※ 高等学校については宗吾参道駅から徒歩で通学している生徒が多く、自転車通学の生徒が少数となることから、路線選定の際に対象外とした。

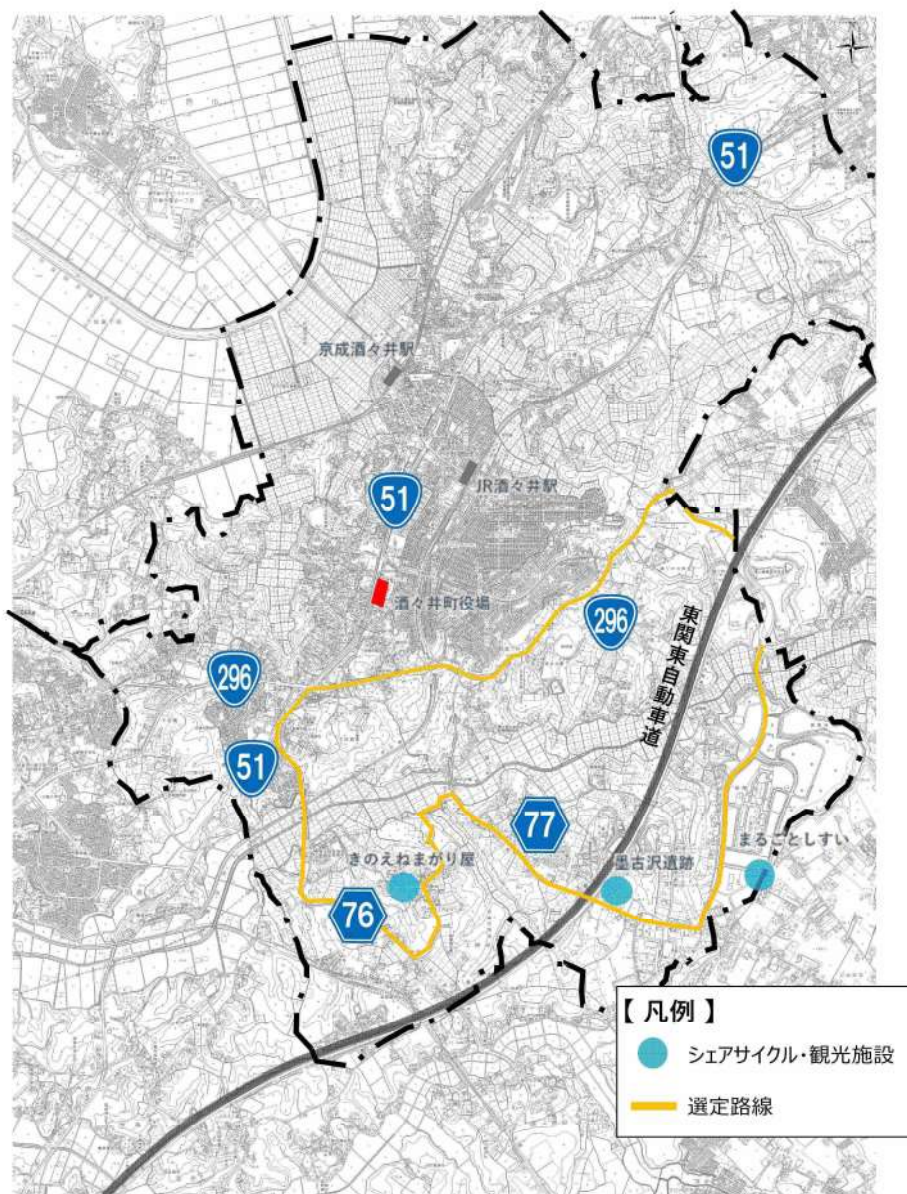
②日常生活において安全性に配慮すべき路線



【選定方法】

- 日常生活利便施設（公共施設、大型商業施設等）及び保育園、幼稚園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
- 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

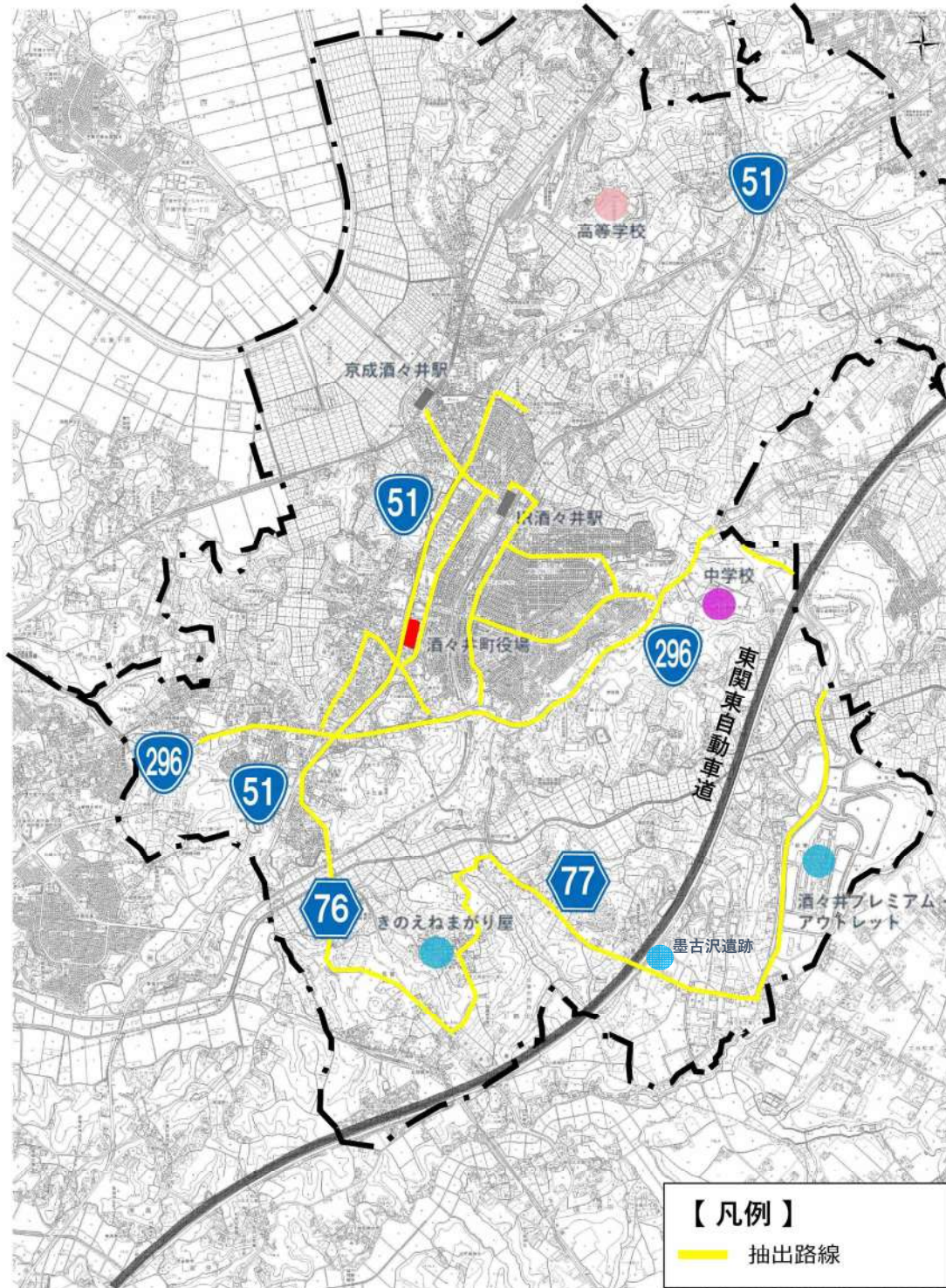


【選定方法】

- 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コースから安全面に配慮した路線
→ 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

(3) 自転車ネットワーク路線の抽出

■条件①～③による抽出結果を反映した



5 整備形態のイメージ

- ・ 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、整備形態を検討します。
- ・ 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	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</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> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車とを混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路側帯 車道</p>



自転車道の事例



自転車専用通行帯の事例



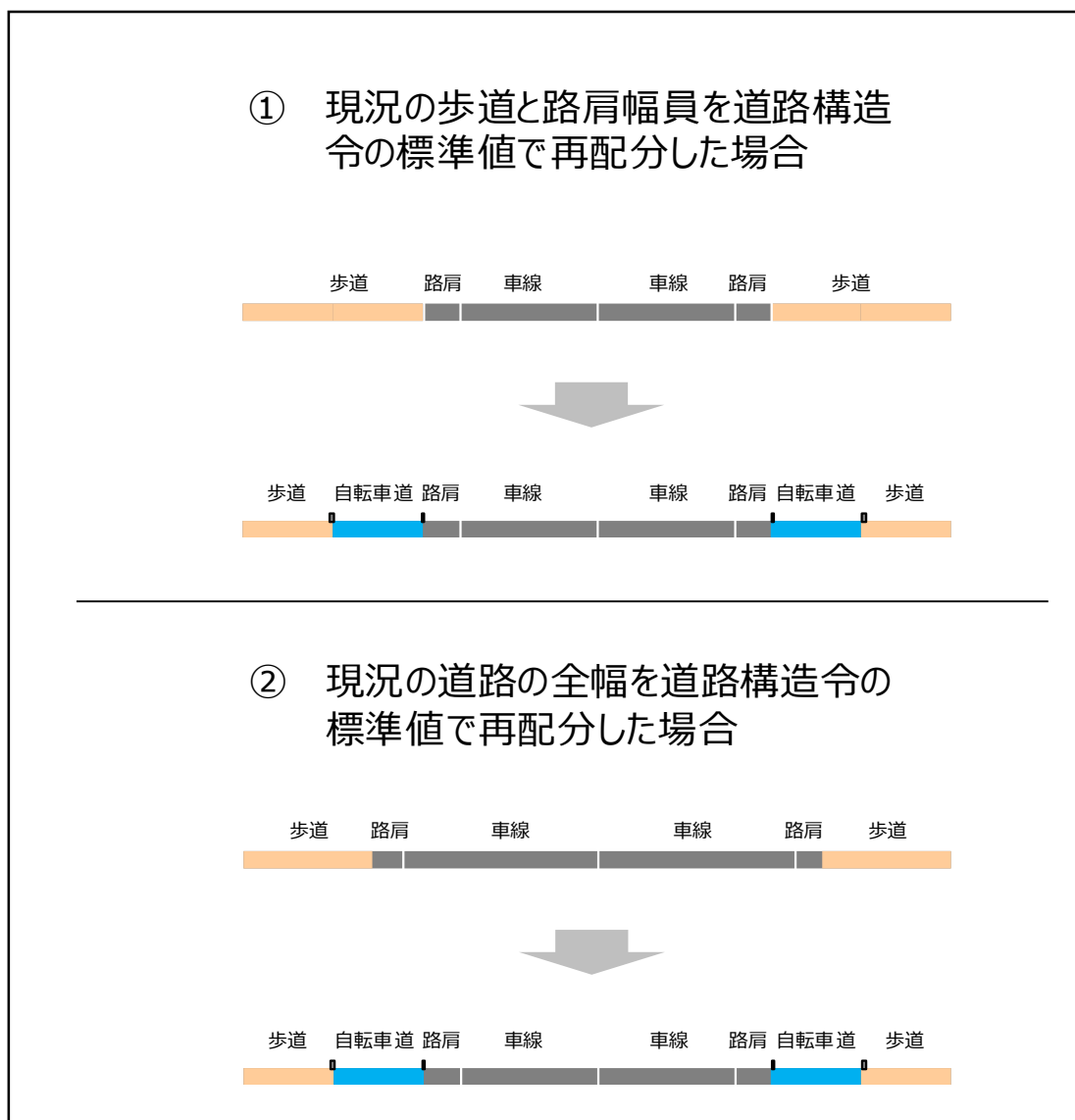
車道混在の事例

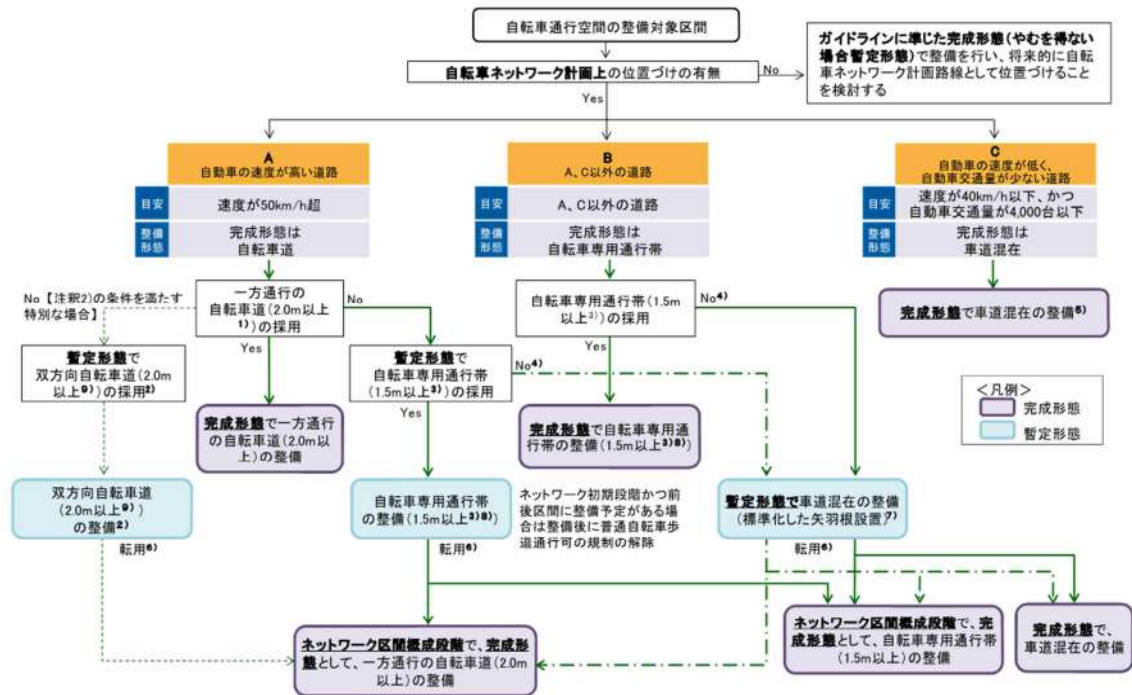
出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）

6 整備形態の検討

- 整備形態は速度や交通量、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した。
- 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。
- 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、空間配分を行った。

■ 道路空間再配分のイメージ

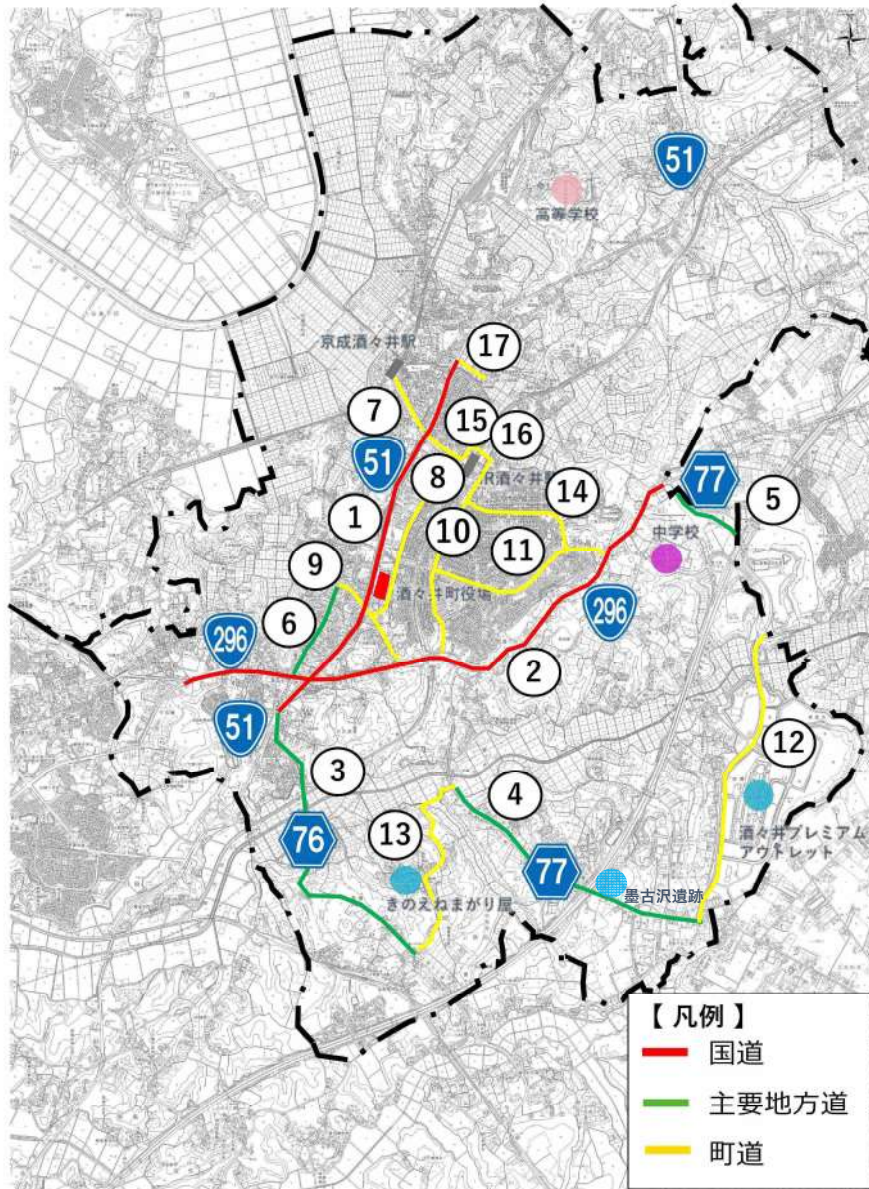




- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は2.0m以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、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。

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）

7 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				整備形態		備考
					車道	路肩	歩道	暫定(短期)	完成(長期)		
1	国道	51号	2.4	24.1	16.7	13.6	3.1	7.4	車道混在	自転車専用通行帯	本整備形態は計画段階のものとし、実際の整備時には実際の道路現況等を考慮する必要があるため、各道路管理者及び関係機関へ都度協議を実施します。
2	国道	296号	3.5	12.0	9.5	6.5	3.0	2.5	車道混在	自転車専用通行帯	
3	主要地方道	成東酒々井線	2.3	12.5	7.5	6.5	1.0	5.0	車道混在	自転車専用通行帯	
4	主要地方道	富里酒々井線	1.8	15.1	8.1	6.5	1.6	7.0	車道混在	自転車専用通行帯	
5	主要地方道	富里酒々井線	1.2	15.1	8.1	6.5	1.6	7.0	車道混在	自転車専用通行帯	
6	主要地方道	赤荻酒々井線	0.6	11.3	6.8	5.2	1.6	—	車道混在	自転車専用通行帯	
7	町道	01-006	0.6	18.0	10.0	6.5	4.5	7.0	—	車道混在	
8	町道	02-008	1.1	12.0	7.0	6.0	1.0	6.0	—	車道混在	
9	町道	02-009	0.6	6.5	6.5	5.5	1.0	—	—	車道混在	
10	町道	01-007	1.2	12.0	7.0	6.0	1.0	5.0	—	車道混在	
11	町道	01-009	1.2	12.0	7.0	6.0	1.0	5.0	—	車道混在	
12	町道	01-013	1.8	26.5	18.0	13.0	5.0	8.5	車道混在	自転車専用通行帯	
13	町道	01-011	1.3	6.8	6.8	5.8	1.0	—	—	車道混在	
14	町道	01-008	0.7	12.0	7.0	6.0	1.0	5.0	—	車道混在	
15	町道	2B-261	0.1	8.5	6.0	5.0	1.0	2.5	—	車道混在	
16	町道	2B-063	0.1	9.6	7.1	6.1	1.0	2.5	—	車道混在	
17	町道	02-006	0.2	13.0	7.1	6.1	1.0	5.9	—	車道混在	

※ 暫定形態は本計画の期間内（令和13年度）の整備を目標とします。
完成形態で車道混在の路線については、本計画の期間内（令和13年度）の整備を目標とします。

酒々井町自転車ネットワーク計画
令和6年6月

酒々井町まちづくり課
電話:043-496-1171