木更津市自転車ネットワーク計画

（素案）

令和８年●月

木更津市自転車ネットワーク計画（素案）

目　次

第１章　はじめに・・・ 1
　１－１　計画の背景と目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
　１－２　計画の位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
　１－３　計画の対象区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
　１－４　計画の期間 ・・・ 3

第２章　自転車ネットワークに関する現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

第３章　自転車ネットワーク整備の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

第４章　自転車ネットワークの設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
　４－１　自転車ネットワーク路線の考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
　４－２　自転車ネットワーク路線の設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

第５章　整備形態の選定・・・ 17
　５－１　整備形態の種類 ・・ 17
　５－２　整備形態の選定 ・・ 21
　５－３　整備優先路線の選定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22

付録　用語集・・ 23

第１章　はじめに

１－１　計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代の市民が利用でき、環境だけでなく家計にも優しい身近な交通手段であり、また、その活用は健康づくりや観光・スポーツの振興等にもつながることから、自転車を活用した取組への関心がこれまで以上に高まっています。

一方で、その手軽さや気軽さ故に自転車の通行ルールやマナーの浸透が追い付いていないとともに、自転車の通行空間の確保が不十分な状況であり、自転車が関連した事故は増加する傾向にあります。

このような中、国土交通省・警察庁は、自転車は車両であり車道通行が原則という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等を示した「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。）を平成 24（2012）年 11 月に作成し、平成 28（2016）年７月に改定しました。

その後、自転車活用推進法（以下「法」という。）が施行され、国及び都道府県が定めた自転車活用推進計画を勘案しながら、全国において自転車ネットワーク計画を位置づけた市町村自転車活用推進計画の策定が進んでいることなど、前回改定後に生じた情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、令和６（2024）年６月にガイドラインが改定されました。

本市は、房総半島のほぼ中央部西海岸に位置し、東京湾に面しており、清澄山系を源として東京湾に流入する小櫃川や市街地を流れる矢那川によって形成される沖積平野が広がり、東部から南部にかけては低い丘陵が続くなど、様々な場面や目的に応じたサイクリングができる環境にある一方で、自転車の通行環境に対する市民の満足度は低く、多くの人が自転車利用時に危険を感じたことがあるなどの課題を抱えています。

本計画は、本市の特性や現状・課題、市民意見、国や県の動向、社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用を推進するための基盤として、安全で快適な自転車利用環境を確保することを目的としています。

１－２　計画の位置づけ

本計画は、本市における自転車施策に関する最上位計画の「自転車活用推進計画」に対する、実施計画の一つに位置づけられます。

国のガイドラインを勘案するとともに、本市のまちづくりに関する指針を示した「第３次基本計画・第３期まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「第３期オーガニックなまちづくりアクションプラン」、「木更津市都市計画マスタープラン」を上位計画として、庁内および関係機関等の関連計画と連携・調整を図りながら策定します。

１－３　計画の対象区域

本計画の区域は、本市の全域としますが、広域的な取組が必要な事項については、近隣市町と連携を図っていきます。

図 1-1　対象区域図

平　地
丘陵地

１－４　計画の期間

本計画期間は、自転車活用推進計画と同様に、策定日から令和 18（2036）年３月 31 日までの約 10 年間とし、定期的に評価を実施し、必要に応じて見直しを行っていきます。

なお、本計画の進捗評価は、木更津市自転車活用推進計画において行います。

第２章　自転車ネットワークに関する現状と課題

本市における自転車ネットワークの形成を考える上で、配慮すべき視点や現状は以下のとおりです。

視　点	現　状
上位関連計画	• 平成 28（2016）年に「通称：オーガニックなまちづくり条例」を施行し、３つの基本理念に基づき、地域一体となって持続可能なまちづくりに取組んでいる
地勢	• 鉄道沿線は平坦な地形だが、市の南部から東部にかけては丘陵地が続く • 木更津駅～巌根駅沿線を中心に市街地が形成されており、東部は森林が多くを占める
都市機能 地域資源	• 木更津駅を中心に、公共施設や商業施設が多く集積 • 観光資源や観光施設は、海沿いを中心に市全域に点在
観光利用	• 自転車に関連した大会やイベント等が開催されている • 近隣市と連携したサイクリングコースが設定されている
道路空間	• 自転車通行空間として整備された道路はない • 富士見通りは、老朽化したアーケードの撤去に合わせて道路空間を再整備中 • 自転車事故は木更津駅周辺や県道沿いに集中している • 中学校・高等学校では、自転車通学の推奨路線を定めている
市民・高校生 アンケート	• 自転車に乗っていて危険を感じたことがある人が多い • 危険を感じた内容として、歩行者や車・バイク・自転車同士の接触だけでなく、凹凸や段差での転倒、障害物との接触を挙げた人が多い • 自転車の通行空間に対する満足度が低い • 不満の理由として、歩道が狭くて走りにくい、路面に凹凸があり走りにくい、雑草があり走りにくいという声が多い

こうした状況に対して、限られた道路空間や予算等の中で安全で快適な自転車利用環境を確保するためには、自転車の特性や本市の特性を踏まえたネットワークの形成を、ハード・ソフトの両面から検討していくことが必要です。

第３章　自転車ネットワーク整備の基本方針

自転車ネットワークは、通学や通勤、日常の買い物などの「身近な移動」ニーズや、サイクリングや観光などの「広域の移動」ニーズに対応することが期待されます。また、東西に長く丘陵地が続く地形的条件を考慮すると、鉄道等の「公共交通機関と連携」することで、自転車活用の幅がさらに広がると期待されます。

これらのニーズを踏まえながら、安全で快適な自転車利用環境を確保するため、以下の３つの基本方針を設定しました。

方針１　自転車にやさしい快適なネットワークの形成

- 商業施設や学校、企業等の日常的に利用する施設へアクセスしやすい、実用性の高い自転車ネットワークを形成します。
- 限られた道路空間や将来の整備計画等を踏まえた整備形態を選定し、歩行者・自転車・自動車それぞれが安全・快適に移動できる環境を創出します。
- 自転車通行空間の安全性・快適性を維持するため、適切な維持管理を行います。

方針２　連続性の確保と広域連携による地域の魅力向上

- 自転車を利用した観光、サイクリング、レクリエーションなど、自転車ニーズの多様化に対応し、観光拠点や主要施設等がつながる連続性のある自転車ネットワークを形成します。
- 房総半島に位置する自治体等との広域的なネットワークを形成し、それぞれの個性を活かしながら相互に連携し、地域全体の魅力を向上します。

方針３　公共交通機関との連携による自転車活用の促進

- 鉄道を利用して訪れた人の目的地までの移動、自宅から鉄道駅までの移動など、ラスト１マイルの移動に自転車を選択できる環境を整備します。
- 特に市内の東西の移動や市域をまたぐ広域の移動に対して、鉄道やバスと連携することで自転車の行動範囲を拡大し、自転車を活用したまちづくりを推進します。

第４章　自転車ネットワークの設定

４－１　自転車ネットワーク路線の考え方

（１）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の選定の考え方として、次の❶～❾の視点が示されています。

表 4-1　自転車ネットワーク路線の選定の考え方

	考え方
❶	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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
❷	通学路、病院や福祉施設の周辺など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
❸	自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
❹	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
❺	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
❻	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線
❼	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
❽	新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
❾	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

［資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和６年６月改定）］

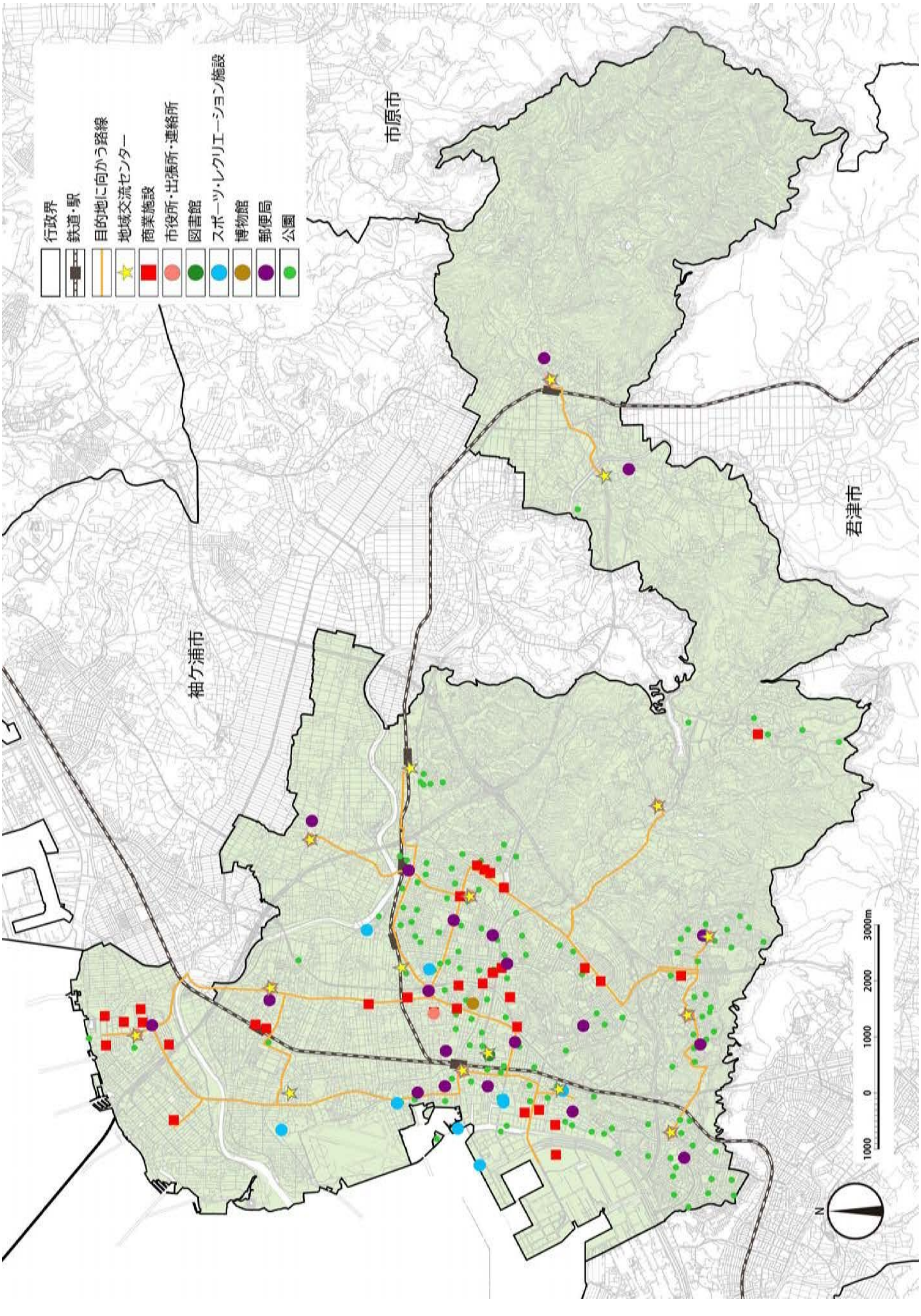
（２）木更津市自転車ネットワーク路線の考え方

ガイドラインを踏まえ、次の視点で本市の自転車ネットワーク路線の検討を行いました。

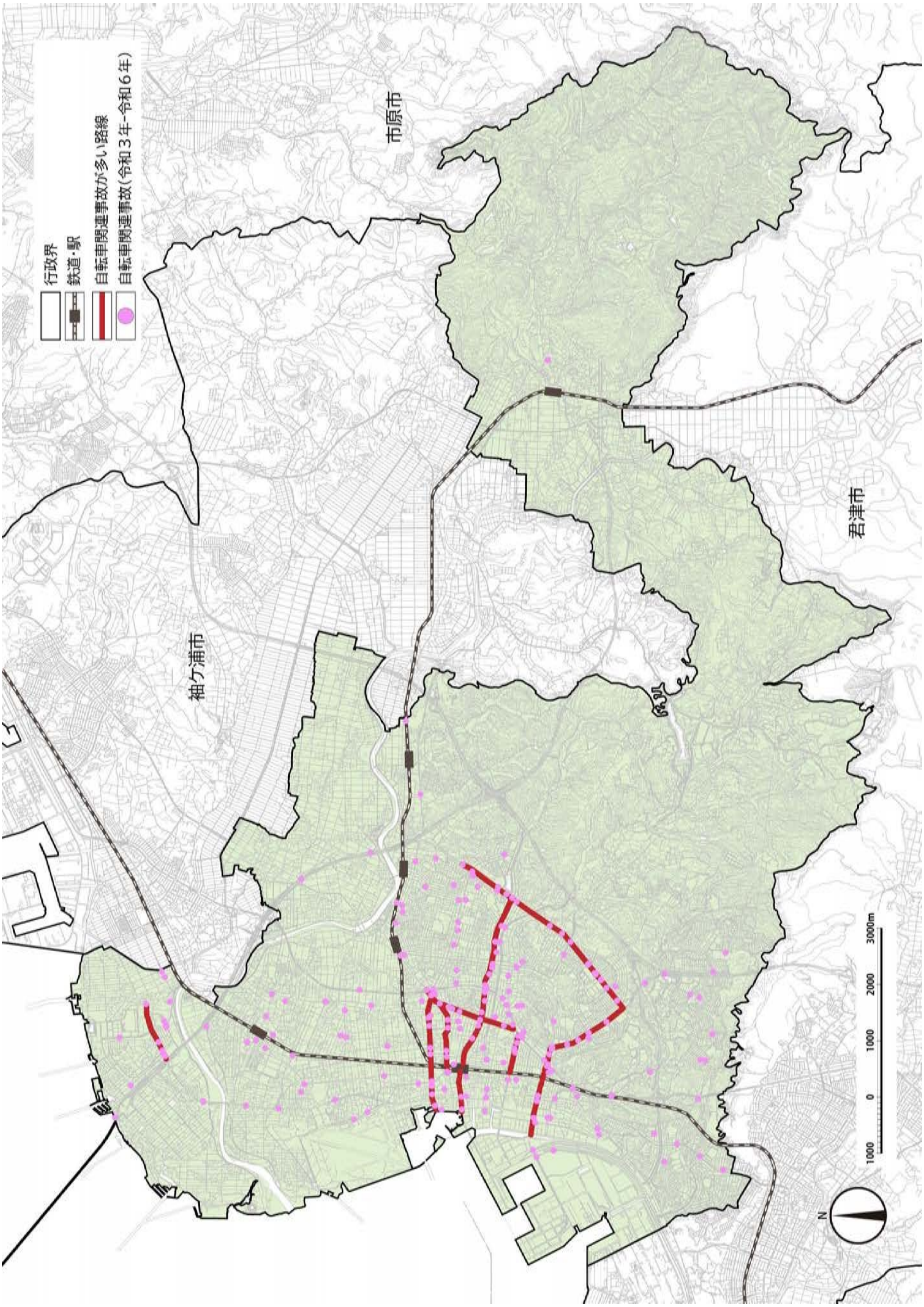
	木更津市での考え方	ガイドラインとの対応
①	**①-1 主な居住地区から目的地に向かう路線** 主な居住地区について、地域交流センターを各地域のコミュニティ拠点として捉え、地域交流センター間を結ぶ路線や、地域交流センターから各主要施設(公共・交通施設、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設)へ向かう路線 **①-2 サイクリングコース** 観光利用が見込まれる、房総半島サイクリングガイドブックや木更津サイクリングコース、観光拠点間を結ぶ路線	❶
②	**自転車関連事故が多い路線** 自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	❷
③	**中学校、高等学校の自転車通学の推奨路線** 学校が推奨する自転車通学路線(本検討では、推奨路線を指導している第二中学校、太田中学校、暁星国際高校を整理)	❸
④	**アンケート調査によるニーズ路線** 市民アンケート等にて、道路空間に関する要望があった路線(本検討では、具体的箇所の記載があった市民アンケート、みなとーくを整理)	❹
⑤	**新設道路** 主要地方道袖ケ浦中島木更津線（中野畑沢線）の新設箇所	❽
⑥	**その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線** ①～⑤の路線や袖ケ浦市の自転車ネットワーク路線を踏まえ、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 ※エコ通勤の推進に伴い、今後、ネットワーク路線の追加を検討します。	❾

	ネットワーク路線の抽出条件
日常路線	①-1 主な居住地区から目的地に向かう路線 ②自転車関連事故が多い路線 ③中学校、高等学校の自転車通学の推奨路線 ④アンケート調査によるニーズ路線 ⑤新設道路 ⑥その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線
非日常路線	①-2 サイクリングコース ⑥その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

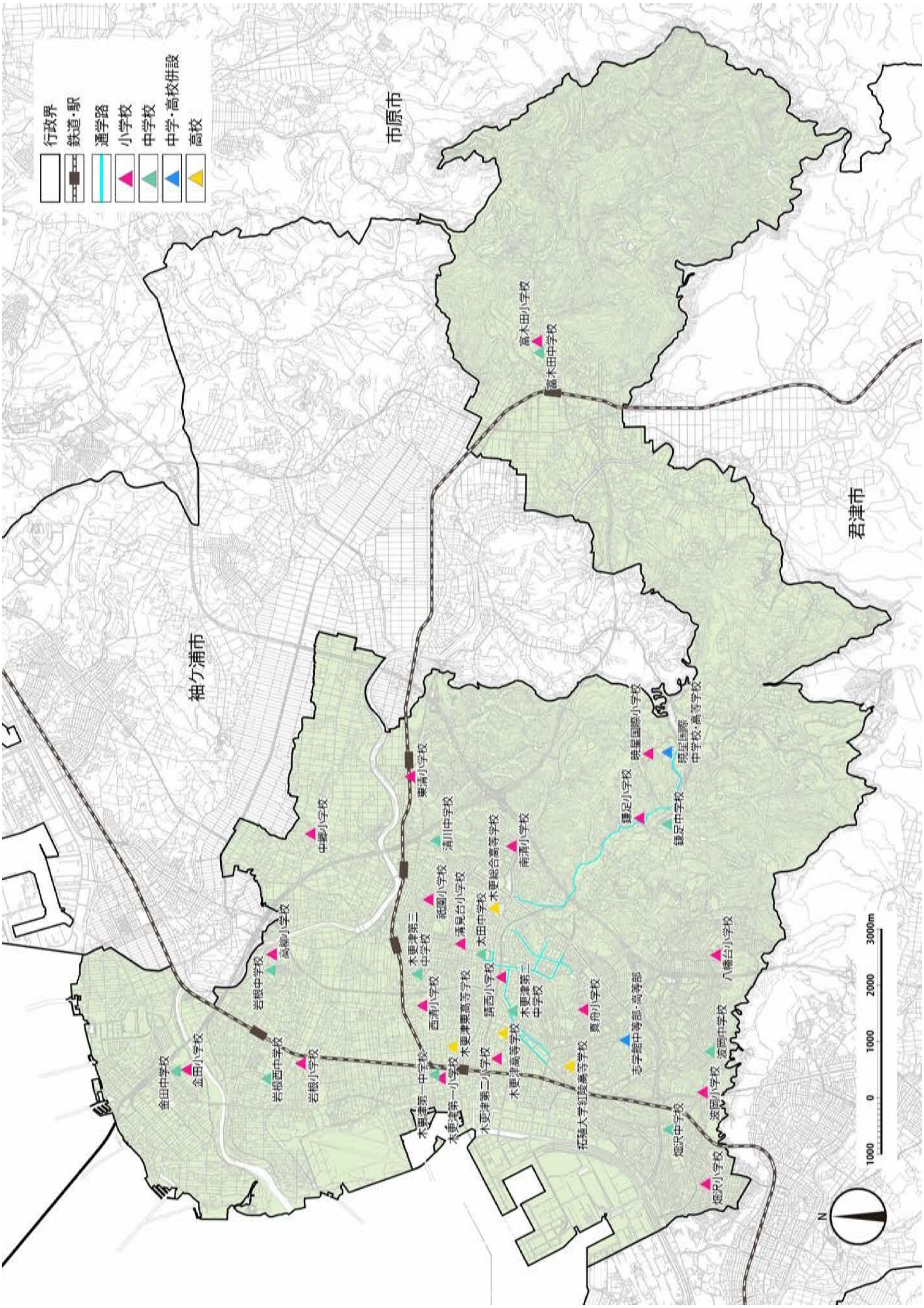
①-1 主な居住地区から目的地に向かう路線



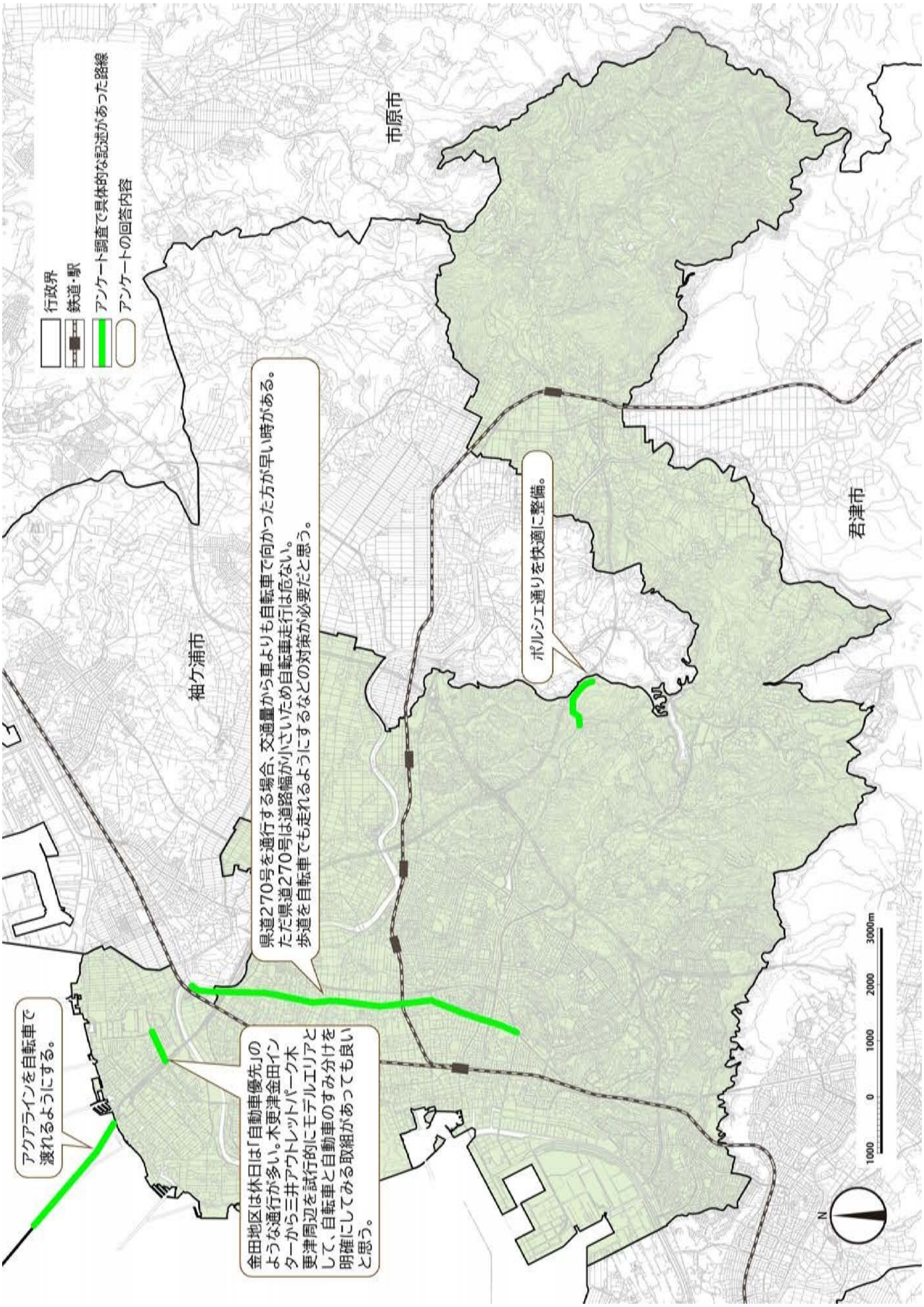
② 自転車関連事故が多い路線



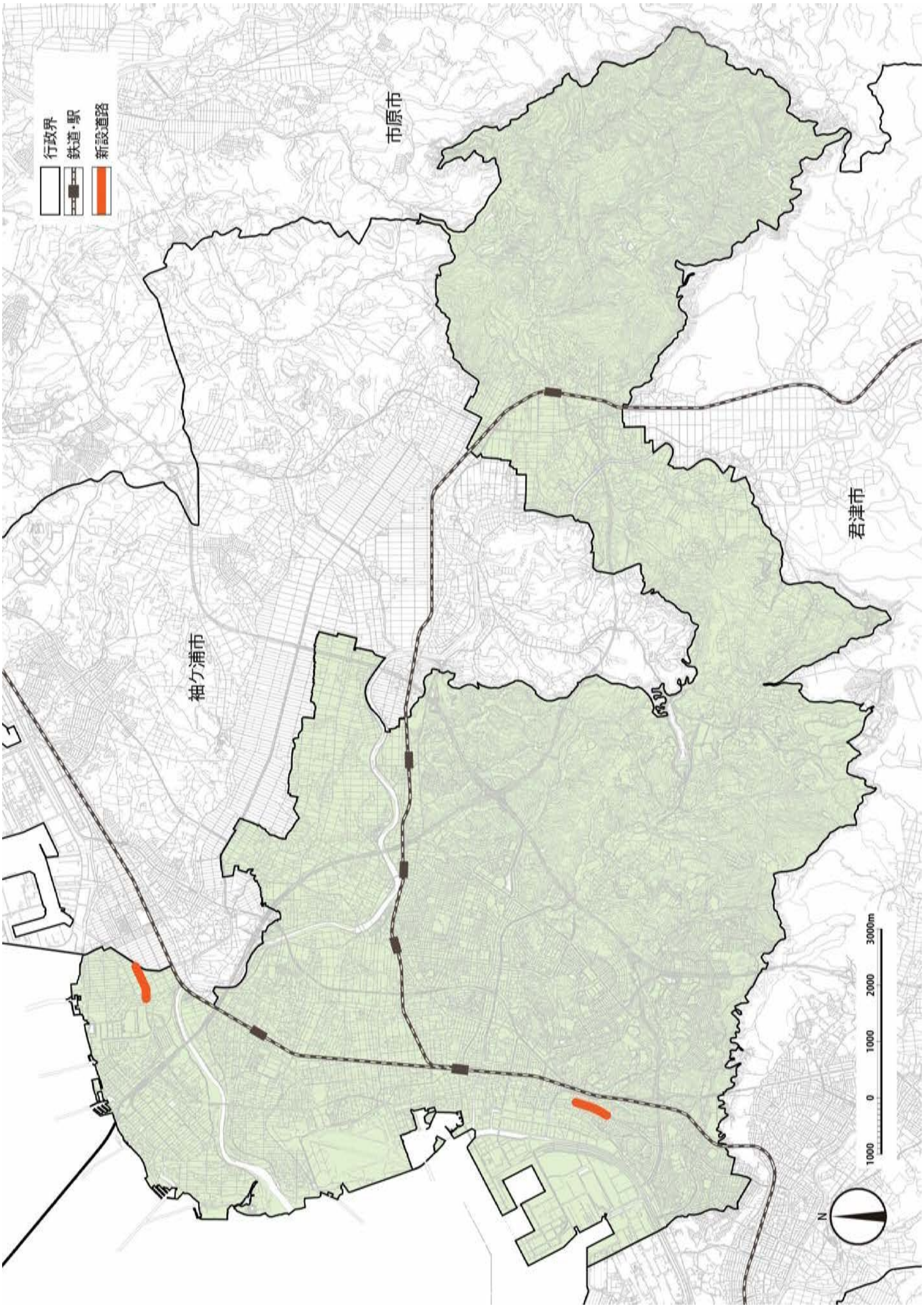
③ 中学校、高等学校の自転車通学の推奨路線



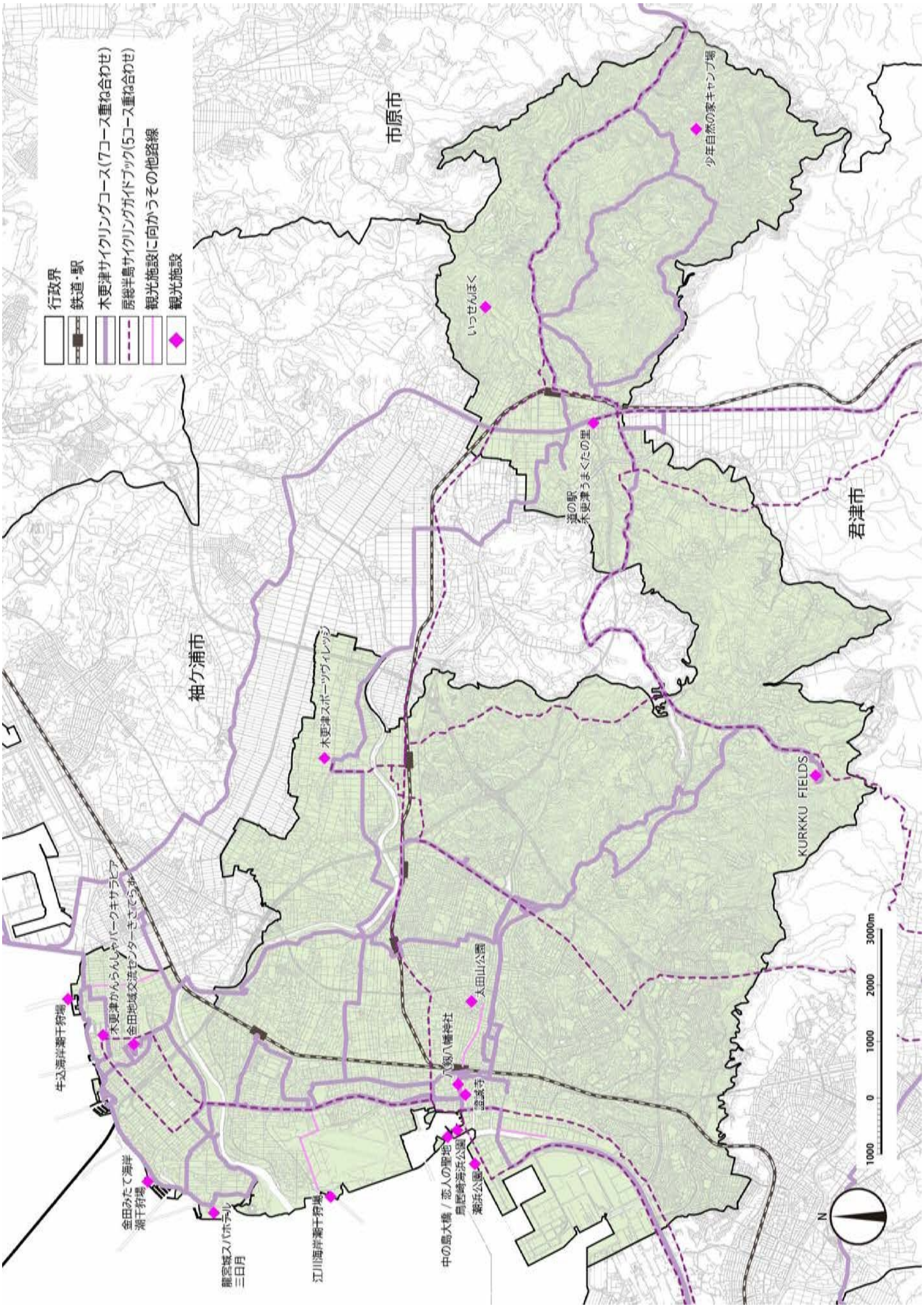
④ アンケート調査によるニーズ路線



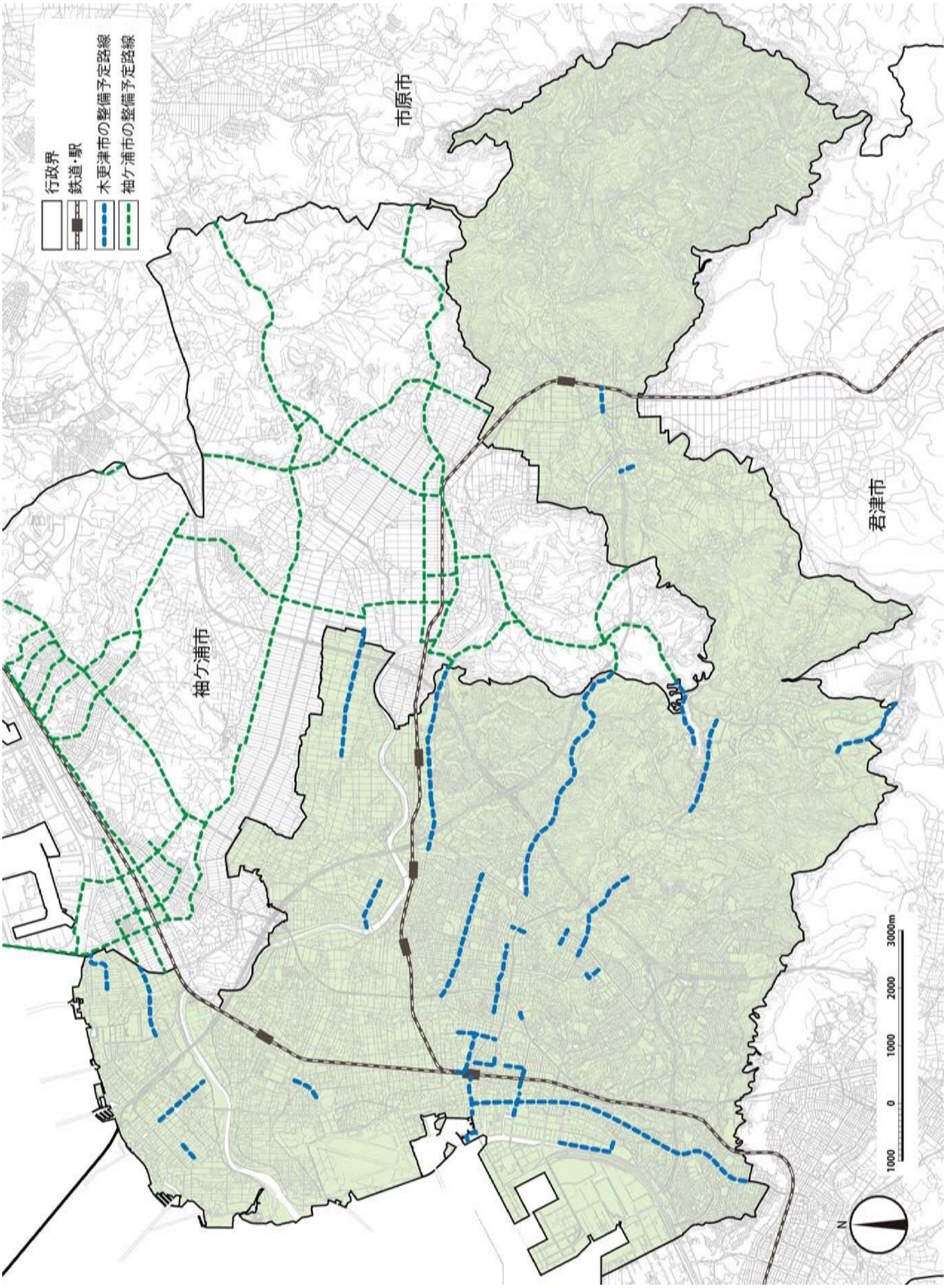
⑤ 新設道路



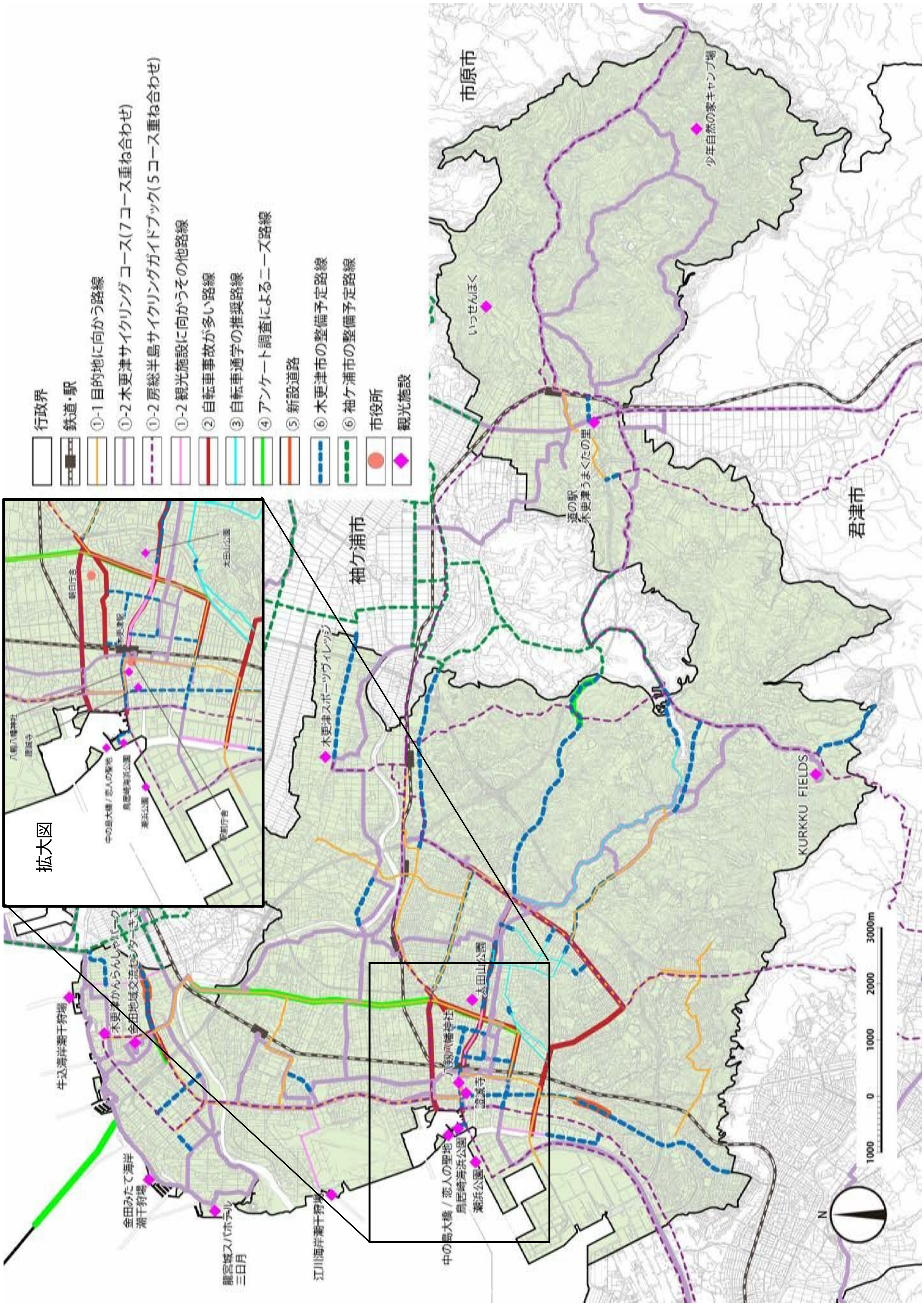
①-2 サイクリングコース



⑥ その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

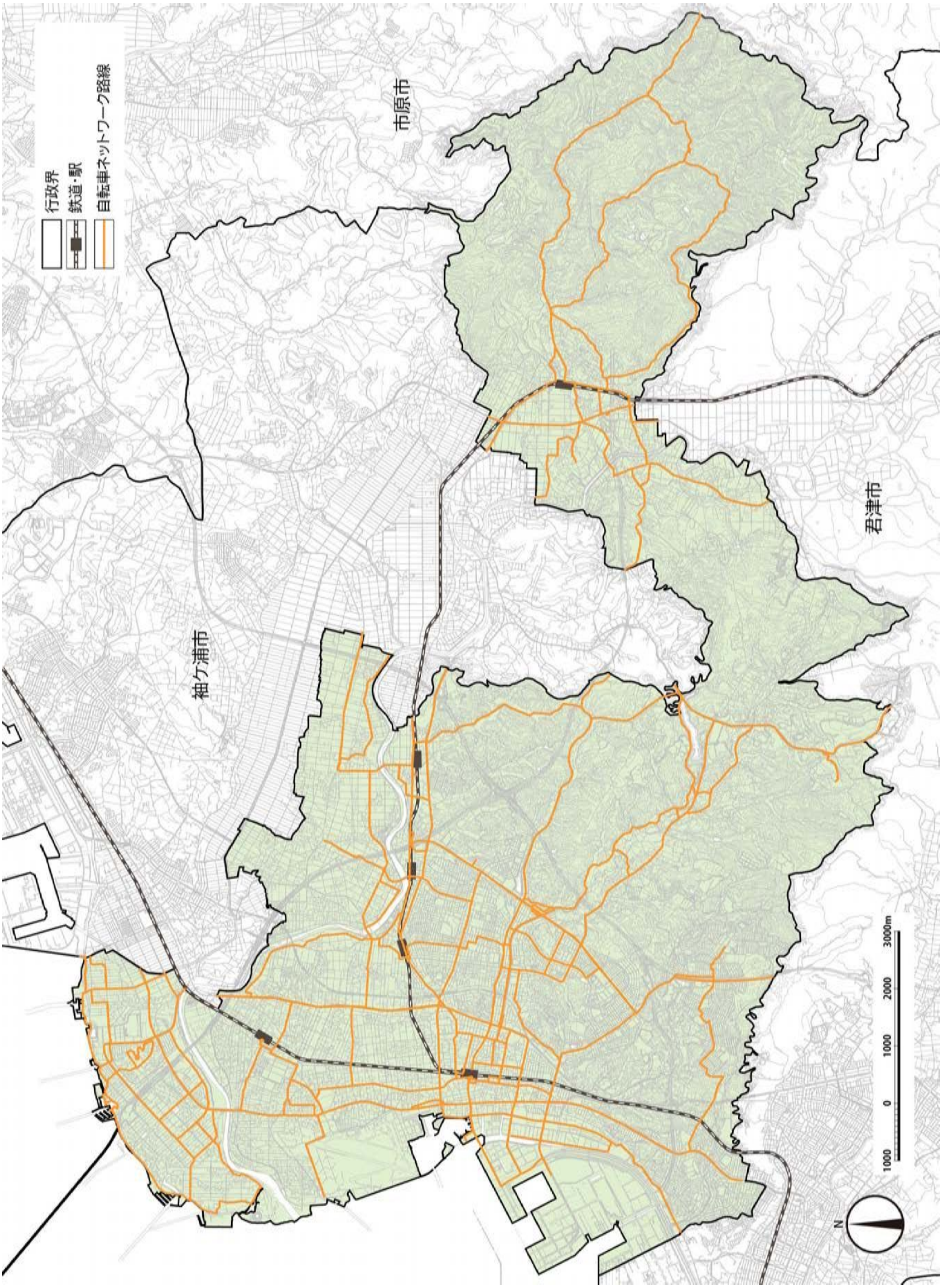


路線の重ね合わせ図


行政界
鉄道・駅
①-1 目的地に向かう路線
①-2 木更津サイクリングコース(7コース重ね合わせ)
①-2 房総半島サイクリングガイドブック(5コース重ね合わせ)
①-2 観光施設に向かうその他路線
② 自転車事故が多い路線
③ 自転車通学の推奨路線
④ アンケート調査によるニーズ路線
⑤ 新設道路
⑥ 木更津市の整備予定路線
⑥ 袖ケ浦市の整備予定路線
市役所
観光施設
市原市
袖ケ浦市
君津市
少年自然の家キャンプ場
いっせんぼく
道の駅 木更津うまくたの里
木更津スポーツヴィレッジ
KURKKU FIELDS
太田山公園
八剱八幡神社
證誠寺
中の島大橋／恋人の聖地
鳥居崎海浜公園
瀬浜公園
江川海岸潮干狩場
龍宮城スパホテル三日月
金田みたて海岸潮干狩場
牛込海岸潮干狩場
拡大図
1000
0
1000
2000
3000m
N

４－２　自転車ネットワーク路線の設定

４－１の抽出条件を踏まえ、本市の自転車ネットワーク路線を以下のように設定しました。



第５章　整備形態の選定

５－１　整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態については、ガイドラインにより自転車ネットワーク路線として自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の３種類が定められています。

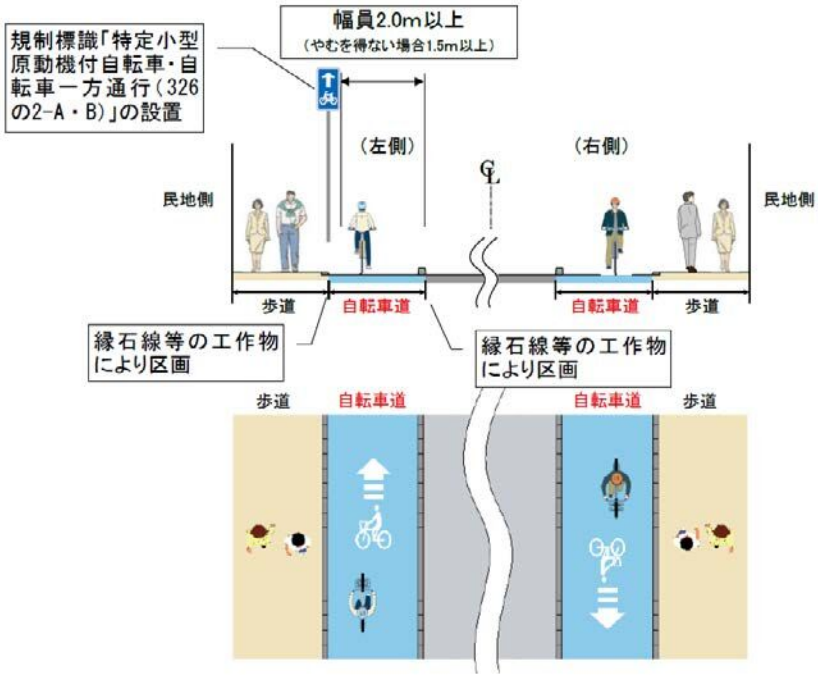
表 5-1　整備形態（完成形態）選定の考え方

	自転車ネットワーク路線		
	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車・自動車の分離	自動車との分離		自動車との混在
整備形態	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）
目安	速度が 50km/h 超	A、C以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台以下

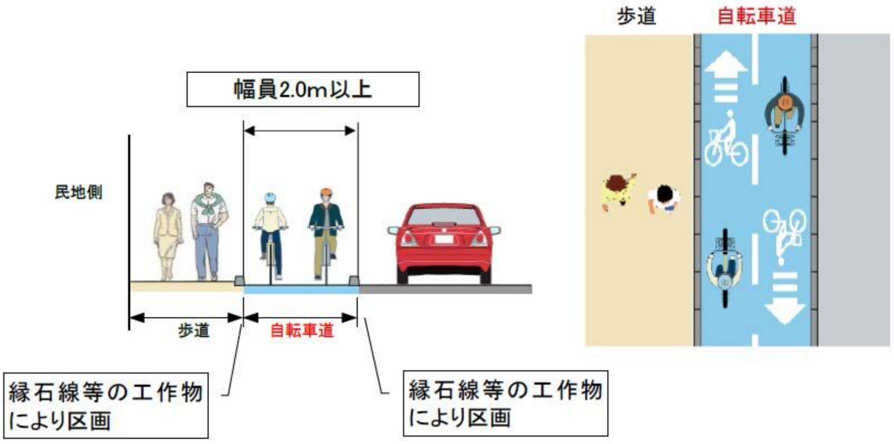
① 自転車道

概要	自転車道は、歩行者と車から物理的に分離された自転車専用の道路のことで、車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されることなく通行できる形態で一方通行を基本とする。
通行方法	一方通行または双方向通行
幅員	2.0m 以上 ※一方通行で、やむを得ない場合は 1.5m以上
整備イメージ	■一方通行の場合 ■双方向通行の場合

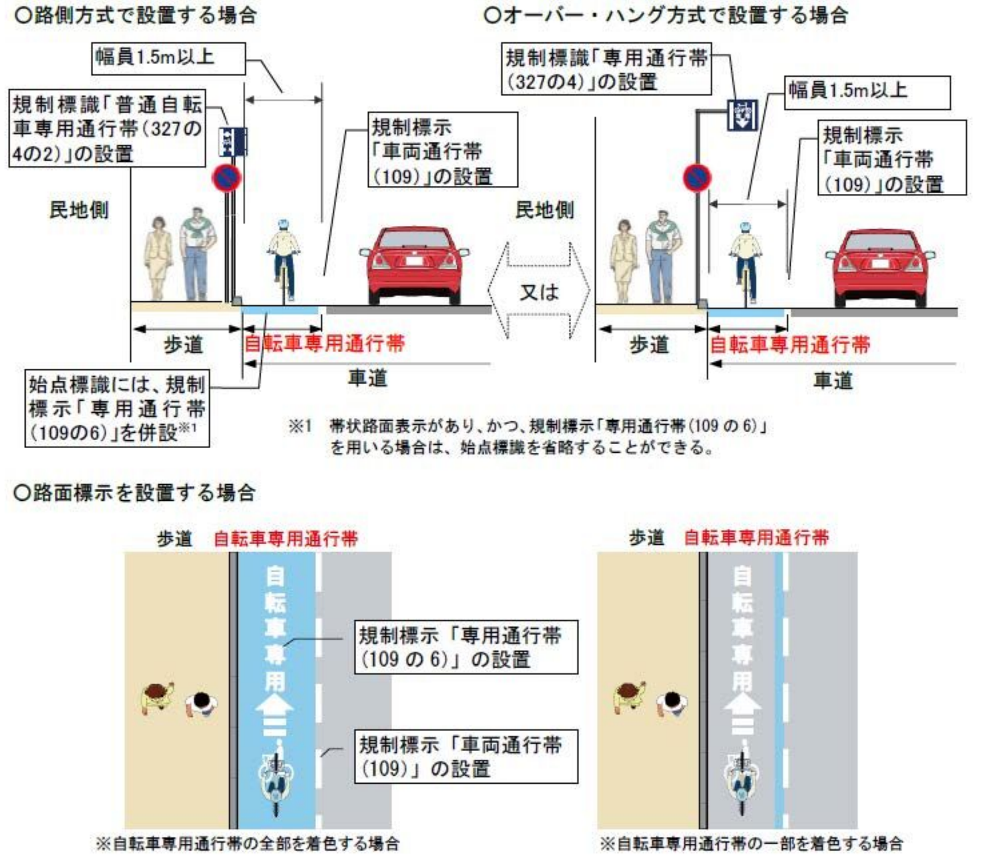
■一方通行の場合



■双方向通行の場合



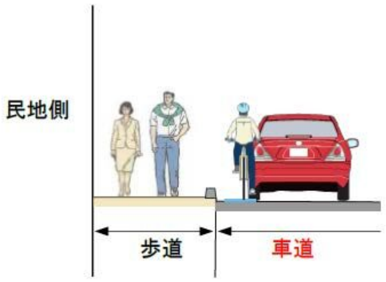
② 自転車専用通行帯

概要	自転車専用通行帯は、車道に設けられる自転車専用の通行帯のことで、歩行者並びに、原付など軽車両以外の車両から空間的に分離された形態。
通行方法	一方通行
幅員	1.5m 以上 ※交差点の右折車線設置箇所で空間的制約がある場合などその他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.0m まで縮小
整備イメージ	

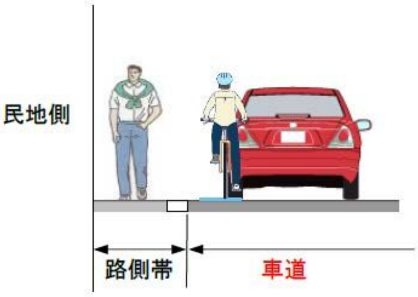
③ 車道混在

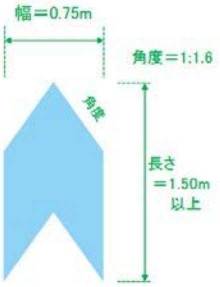
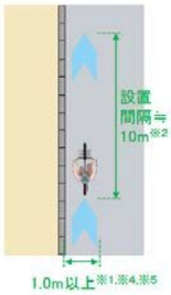
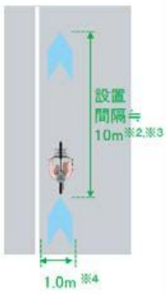
<table>
<tr><td>概要</td><td>車道混在は、車道内を自転車と車が混在しながら通行する形態で、車道幅員や車線構成に応じて、路肩もしくは車線内に、矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置する整備形態。</td></tr>
<tr><td>通行方法</td><td>一方通行</td></tr>
<tr><td>幅員</td><td>―</td></tr>
<tr><td>整備イメージ</td><td>

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



<table>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">形状</td><td colspan="2">配置</td></tr>
<tr><td>歩道あり</td><td>歩道なし</td></tr>
<tr><td>仕様</td><td><標準形※1>
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>備考</td><td colspan="3">※1：自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双方に認識させることが重要である。
※2：矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。
※3：郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔（上限100m程度）で設置することもできる。
※4：いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。
※5：路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。</td></tr>
</table>

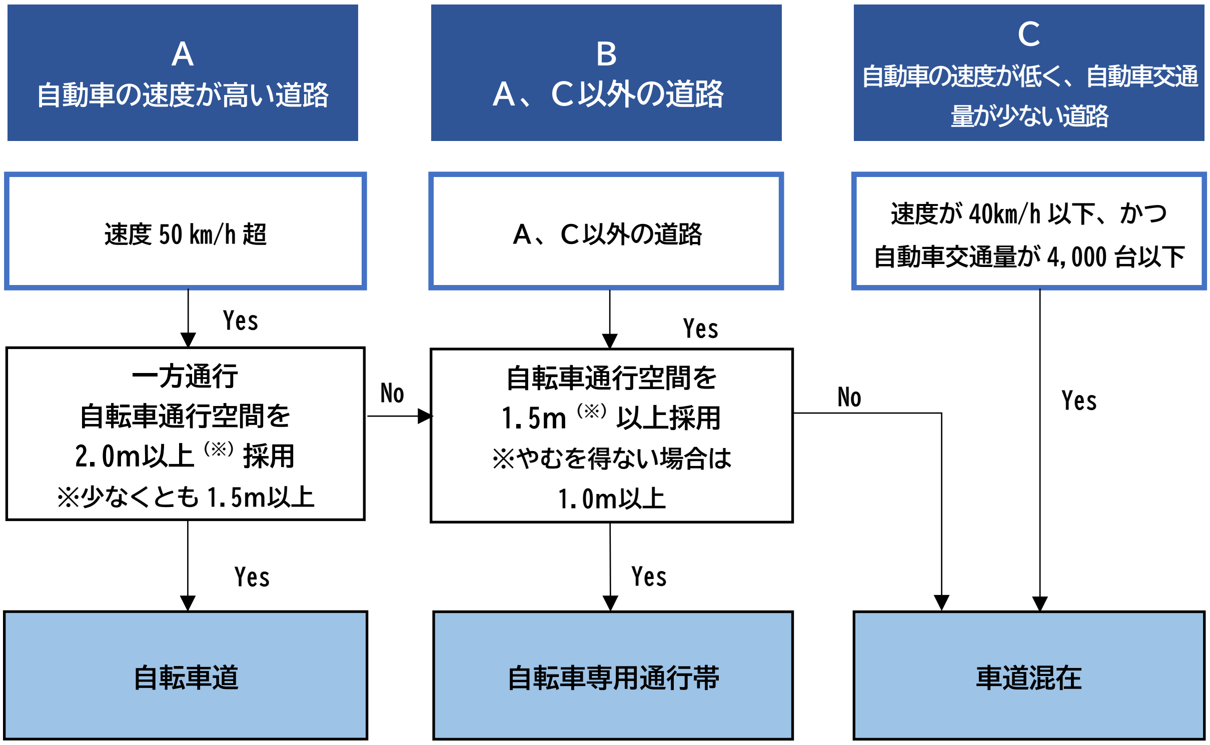
</td></tr>
</table>

５－２　整備形態の選定

本市の自転車ネットワーク路線における整備形態の選定の考え方を以下のとおりとします。

既存道路については、整備が完了しており、沿道の状況等を鑑みても今後の道路拡幅が見込めないことから、車道混在型による整備を目指します。ただし、計画策定時と道路状況が異なった場合は、関係機関と調整しながら整備形態を検討します。

また、将来の整備予定路線については、ガイドラインを参考に、自動車の速度や道路幅員構成の状況等を踏まえて整備形態を選定します。

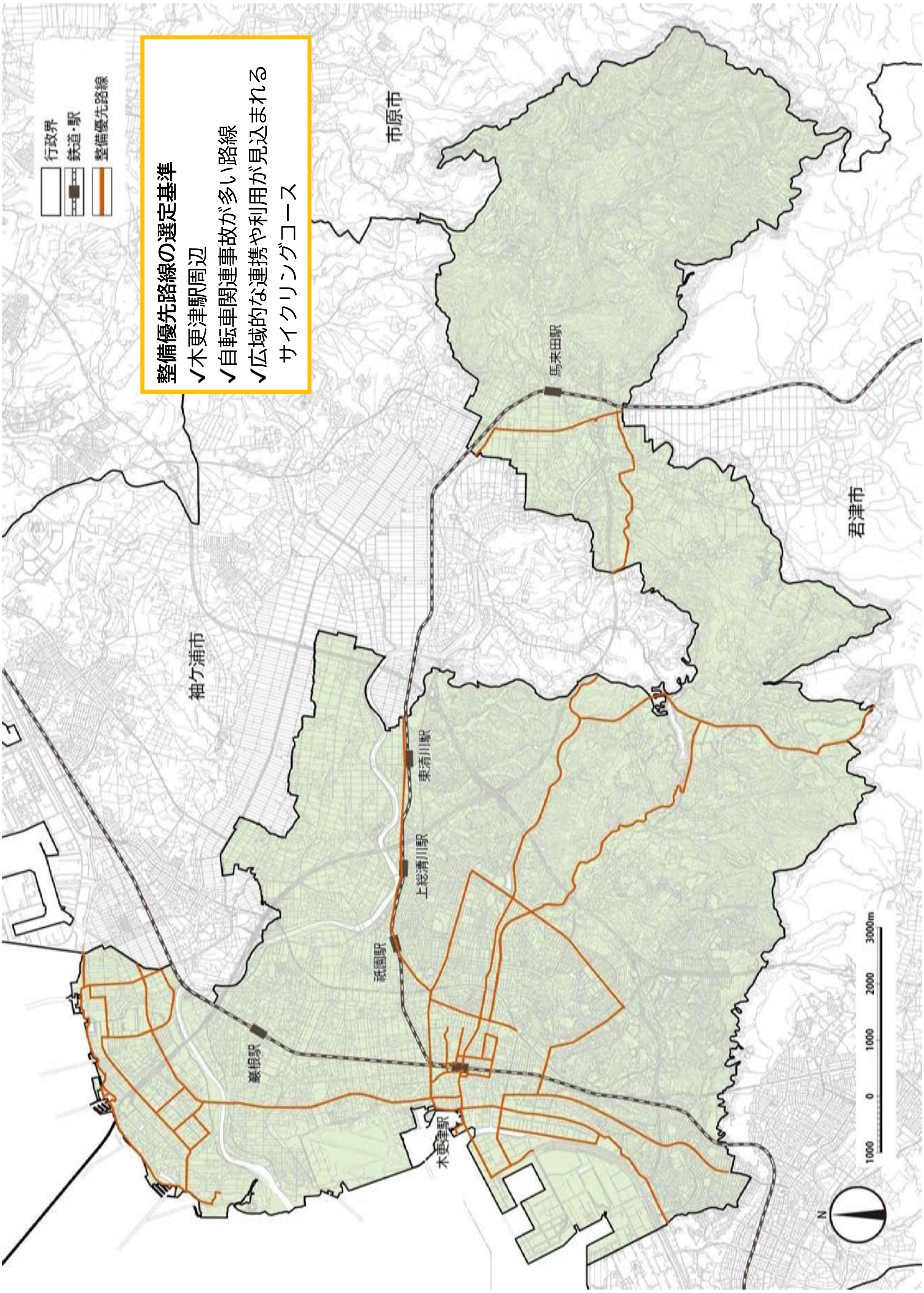


矢羽根型路面表示は、以下の基準に基づいて整備します。

整備箇所	整備概要
単路部	● 歩道のある道路においては、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。 ● 設置間隔は、10m～50m間隔を標準に、視認性等を考慮して設置します。
交差点部	● 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自転車利用者、ドライバー双方に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向が明確になるように設置します。 ● 設置間隔は、5.0m間隔を標準に、交差点の形状等を考慮して設置します。

５－３　整備優先路線の選定

　本市の自転車ネットワーク路線のうち、優先的に整備する路線を以下のとおり選定し、関係機関と連携しながら整備を進めていきます。



付録　用語集

あ行

オーガニックなまちづくり	木更津市独自で進めているまちづくりのあり方。 「オーガニック」は、「有機」や「有機的な」と訳され、人間の体のように、一つ一つの細胞がつながりあって、バランス良く連携・補完しあい、全体を形成している様子を意味する。この様子を「まち」のあり方として、一人ひとりが自立し、つながり、循環しながら、まちの形成を目指している。

か行

木更津サイクリングコース	本市が運営している KISARAZU CYCLING HP で公表している、７つのサイクリングコース。

さ行

自転車活用推進法	自転車を環境・健康・安全・交通・観光など多分野で活用し、社会全体の利益を高めることを目的とした基本法。

た行

大規模集客施設	千葉県が公表する、大規模小売店舗市町村別名簿に記載された商業施設やスポーツ関連施設など。

は行

房総半島サイクリングガイドブック	木更津市と南房総市が共同で制作した、房総半島を自転車で楽しむための公式ガイドブック。