## 習志野市自転車交通環境整備計画

平成31年3月習志野市



## 目 次

1	「安全で	快適	な自	軚	車和	训用	環	境	創	出	ガ	1	F	ラ	1	ン	1	1	基	づ	<											
	自転車交																		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		1
	(1)計 (2)計	画策	定の	)背:	景と	: 目	的		•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	-	1
	(2)計	画の	位置	付	け			•	•		•			•	•	•		•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
	(3)計	画の	役割	IJ		•	:	•	•		•			•	•	•		•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
	(4) 計	画の	期間	]		•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	2
2	自転車利	IIII	油机	اسانا	=甲旦	百			_		_	_	_	_			_	_			_		_	_		_		_		_	_	3
_	(1)自						• •	公	±Α	玆																						3
	(2)自							/]	] <u>는</u>	•																						4
	(3)自																															7
	(4)自				-							-						•														7
	(4) =	1 <del>7</del> 4 <del>7</del>	. (世)	J VR·	児♥	ノ后!	ш	ı~	נ⊷ו	1)	/_	不	炟				_	_				-						_				,
3	基本方針	と成	果目	標	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	8
4	自転車通	行空	間の	) <b>整</b> ·	備																											9
	(1)自																															9
	(2)自											•																				11
	(3)自				-			_																								12
	(4)自								•																							13
	(5) ~						•																									21
						•																										
5	自転車ネ	ット	ワー	-ク	の生	を備	ŧ																					•				22
	自転車ネ (1)自	転車	ネッ	<i>i</i> ト	ワー	-ク	路	線	の :	選	定		•			•			•	•	•		•								•	22
	(2) 自								•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	23
6	重点整備	路線	の整	\$借																												24
	(1)重				のほ	星定	?																									24
	(2) J																															25
	(3) J																															25
	(4) N						•			•	•	•				•			•	•	•	•	•			•	•		•		•	26
7	整備計画	ī -																														27
	(1)短	-	中長	期	整備	<b>計路</b>	綿	ഗ	選	定																						27
	(2)短								. —																							28
	(3)整				·- //		. 42/V																									29
	\	- MIN H I		•																												

8	<b>自転車の交通ルール遵守・マナーの向上</b> ・・・・・・・・・・・・・ 31 (1)利用ルールの周知 ・・・・・・・・・・・・・ 31 (2)交通違反に対する指導・取締り ・・・・・・・・・・ 34
9	計画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
[参	<b>考資料</b> ]
1	アンケート調査概要       ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
2	用語集 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 参考-23

# 1. 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく 自転車交通環境整備計画の策定にあたって

#### (1) 計画策定の背景と目的

自転車は、日常生活において、子供から高齢者までの幅広い世代の人達が手軽に利用できる乗り物として、通勤・通学・買物の他、サイクリング等のレジャーなど、様々な目的で利用されています。

また、近年では、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として注目されている他、健康志向の高まりや東日本大震災などを背景に、自転車の利用ニーズが高まっています。

一方、自転車は道路交通法の上では「軽車両」であり、「車道の左端」を通行することが原則とされているものの、交通ルール違反をはじめ、マナー意識の欠如等により無秩序な通行が常態化し、 歩行者・自転車同士が錯綜するなど危険な状況となっていることから、これらの改善が強く求められています。

こうした中、国においては、平成20(2008)年6月に道路交通法が改正され、自転車の歩道通行可能要件等が見直された他、平成24(2012)年4月には有識者からなる検討委員会より、「みんなにやさしい自転車環境の一安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」が国土交通省道路局及び警察庁交通局に提出され、同年11月には、同提言を踏まえた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。

一方、本市におきましては、平成 26(2014)年 3 月に策定した「習志野市前期基本計画」において、生活道路を含めた交通安全施設の整備の取り組みとして「自転車通行レーンのネットワークを形成して整備を推進」と、生活道路網の整備の取り組みとして「自動車・自転車と歩行者等が円滑に通行できるよう、道路の改修・改良を推進」を掲げているところです。

本計画は「習志野市前期基本計画」に掲げた取り組みを具体化すべく、自転車通行環境の創出に向けた整備手法等の検討を行い、自転車通行ネットワークの形成と自転車通行環境の整備を効果的に進めるため策定するものです。

#### (2) 計画の位置付け

本計画は、「習志野市基本構想・基本計画」を最上位計画として、「習志野市都市マスタープラン」などとの整合・連携を図りながら、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、策定します。

また、自転車に関する法令の改正等を踏まえて、必要に応じ計画の見直しを行います。

## 

#### (3) 計画の役割

習志野市自転車交通環境整備計画

本計画は、本市における自転車の通行環境向上に向けて、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考とし、自転車通行環境の整備計画や具体的な整備路線及び整備手法などを示すものです。

・習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想

・その他関連計画

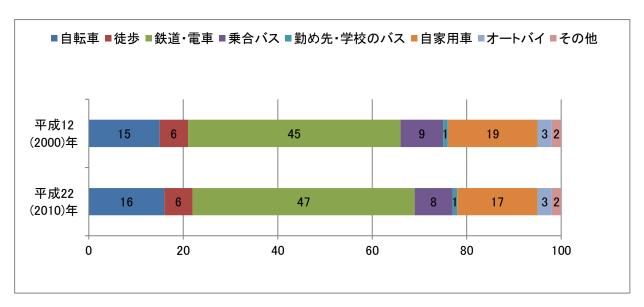
#### (4) 計画の期間

本計画は、「習志野市都市マスタープラン」との整合を図り、2034年度までを計画期間とします。

## 2. 自転車利用の現状と課題

#### (1) 自転車利用の交通手段分担率

本市の通勤・通学時における自転車の交通手段分担率は、国勢調査によると平成 12(2000)年は 15%、平成 22(2010)年は 16%となっています。



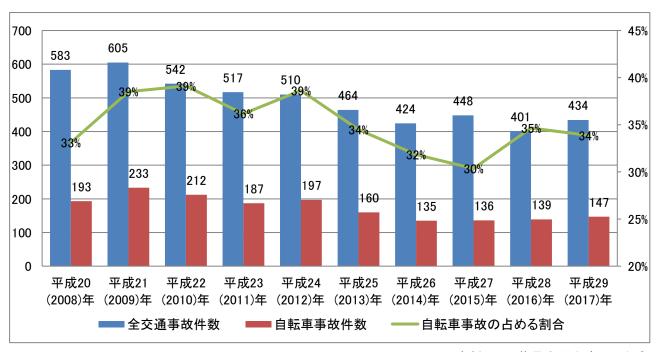
資料: 国勢調査報告書より作成

#### (2) 自転車関係の交通事故

#### ①交通事故件数の推移

市内の自転車関係の交通事故件数は、平成 21(2009)年以降概ね減少傾向にありますが、全事故に対する自転車関係の事故の割合は3割以上を占めています。

#### ●全事故件数と自転車関係の事故の推移



資料 : 千葉県交通白書より作成

#### ②事故類型別件数の推移

市内の自転車関係の事故類型別件数は、圧倒的に自転車対車の事故が多くなっています。

事故類型	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29
争叹短空	(2008)年	(2009)年	(2010)年	(2011)年	(2012)年	(2013)年	(2014)年	(2015)年	(2016)年	(2017)年
自転車 対 人	10	15	14	9	6	10	9	10	11	7
自転車 対 車	174	202	180	163	181	142	120	115	114	129
自転車 対 自転車	5	13	16	12	10	7	5	9	10	10
自転車単独	4	3	2	3	_	1	1	2	4	1
合 計	193	233	212	187	197	160	135	136	139	147

資料: 千葉県交通白書より作成

#### ③道路形状別件数の推移

市内の自転車関係の道路形状別事故件数は、交差点での事故が最も多く、続いて単路での事故が多くなっています。

道路形状	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29
追陷形仏	(2008)年	(2009)年	(2010)年	(2011)年	(2012)年	(2013)年	(2014)年	(2015)年	(2016)年	(2017)年
交差点	128	151	145	131	122	106	85	80	84	80
交差点付近	5	11	8	8	13	7	10	9	10	7
その他単路	57	70	56	42	60	44	39	47	40	57
踏切	1	_	_	1	_	1	1	1	ı	ı
その他	2	1	3	5	2	3	1	1	5	3
合 計	193	233	212	187	197	160	135	136	139	147

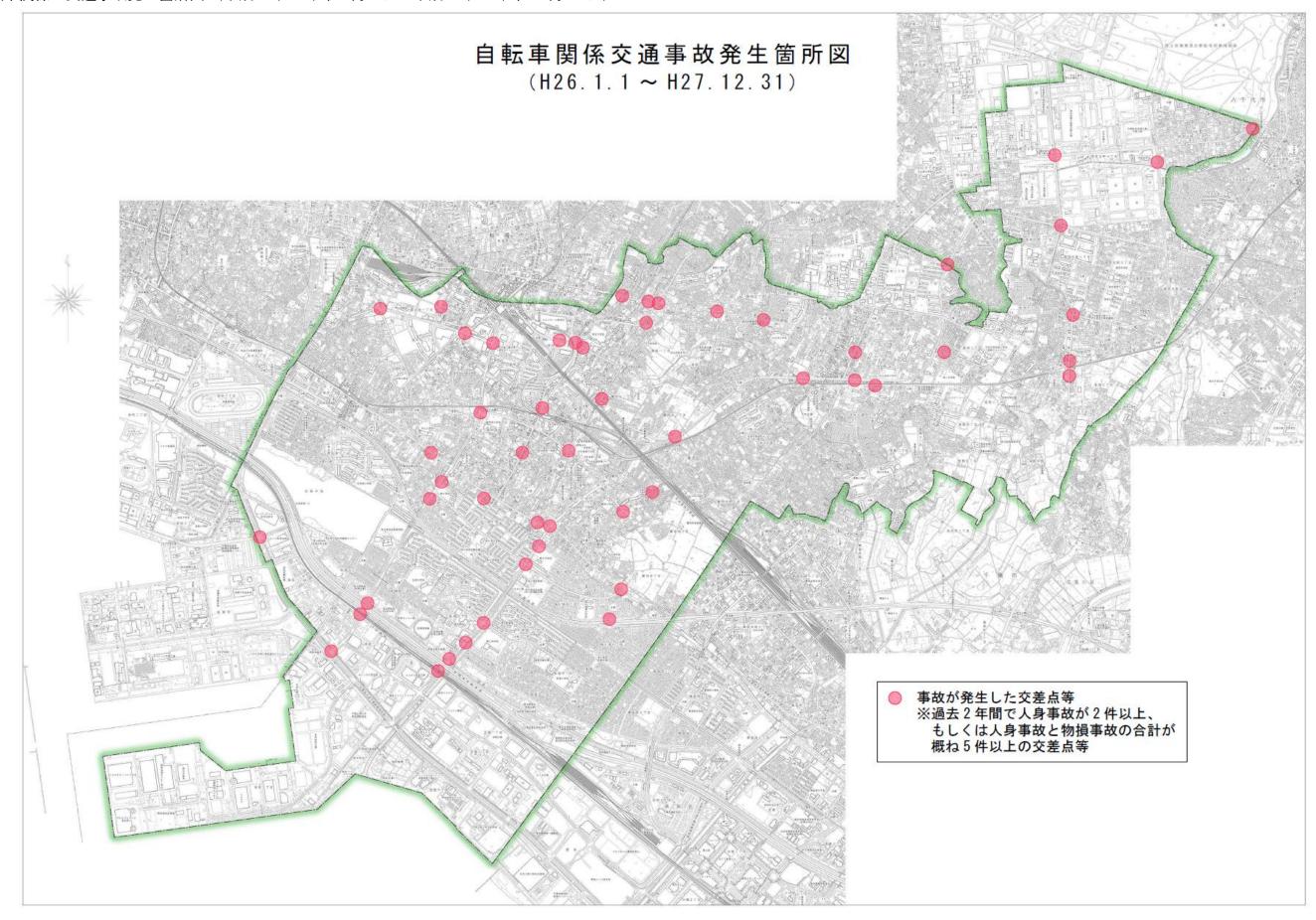
資料: 千葉県交通白書より作成

#### ④時間別件数の推移

市内の自転車関係の時間別事故件数は、特に「8 時~10 時」、「16 時~18 時」の時間帯に事故の割合が多くなっています。

時間	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29
[2] [2]	(2008)年	(2009)年	(2010)年	(2011)年	(2012)年	(2013)年	(2014)年	(2015)年	(2016)年	(2017)年
0 時~2 時	1	3	3	1	3	5	3	3	2	2
2 時~4 時	1	1	2	1	1	1	1	l	_	2
4 時~6 時	2	4	2	-	-	3	_	-	1	4
6 時~8 時	15	22	15	13	21	20	11	17	18	13
8 時~10 時	43	56	40	34	43	20	29	25	21	32
10 時~12 時	21	32	21	28	17	18	18	13	14	20
12 時~14 時	28	22	26	19	22	24	10	22	14	9
14 時~16 時	26	19	31	19	24	16	17	13	14	12
16 時~18 時	31	31	29	31	30	19	28	15	25	23
18 時~20 時	17	28	21	26	25	21	11	18	21	23
20 時~22 時	3	13	10	9	7	10	4	8	7	5
22 時~24 時	5	3	12	6	5	3	3	2	2	2
合 計	193	233	212	187	197	160	135	136	139	147

資料 : 千葉県交通白書より作成



#### (3) 自転車の適正な利用の周知・啓発

本市では、自転車利用者に対し、警察庁が定めた自転車安全利用五則を通じ、交通ルールの周知に努めてきました。

また、市内小・中学校、保育所・幼稚園等に通う児童及び保護者を対象に行ってきた交通安全教室を高齢者の方々にも対象を拡大し、幅広い世代に交通ルールの遵守やマナー向上を啓発してきました。

さらに、平成 27(2015)年度より、市内中学校においてスタントマンによるスケアード・ストレイト方式の交通安全教室を実施しています。

#### (4) 自転車通行環境の創出に向けた課題

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては、「自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することが喫緊の課題となっている。」と記されています。

これらの課題は、習志野市基本計画で掲げる「安全・安心・快適なまち」という目標の実現に向けた課題と共通しています。

このことから、被害者としての自転車(自転車対自動車)、加害者としての自転車(自転車対歩行者)を踏まえた上で、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するため、自転車通行空間の整備等と併せ、全ての道路利用者に自転車の交通ルールを徹底させる必要があります。

## 3. 基本方針と成果目標

「自動車と自転車」「歩行者と自転車」が共に安全で安心して通行できる環境の創出に向け、基本方針と成果目標を以下のとおり定めます。

基本方針 : 安全で快適な自転車通行環境の創出

#### 成果目標

#### ①アウトプット指標(活動指標)

● 整備率による評価

指標	現状(平成 29(2017)年度)	目標(2025 年度)
自転車通行空間の整備延長	0.0km(0%)	*15.0km(34%)

#### ※短期整備路線+中期整備路線の一部

#### ● 参加者数による評価

指標	現状(平成 29(2017)年度)	目標(2025 年度)
交通安全教室の参加者数	12,508 人	*84,000 人

※平成31(2019)年度~2025年度までの合計

#### ②アウトカム指標(成果指標)

● 整備前後の事故件数による評価

指標	現状(平成 29(2017)年度)	目標(2025 年度)		
全事故に対する	2404	2004 421-311年		
自転車が関係する事故の割合	34%	20%台に削減		

#### ● 自転車の通行実態による評価

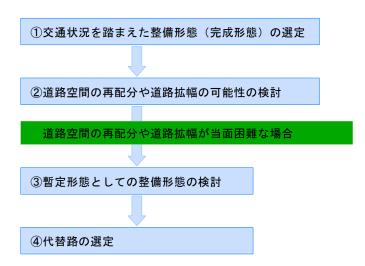
指標	現状(平成 29(2017)年度)	目標(2025 年度)
自転車利用環境に関する	EO	2004 N F1-6 F
市民満足度	5%	30%以上に向上

## 4. 自転車通行空間の整備

#### (1) 自転車通行空間の整備形態の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては、自転車通行空間の整備形態の選定について基本的な考え方が示されています。

1) 自転車通行空間の整備形態の選定の流れ 自転車通行空間の整備形態の選定の流れは以下のとおりとします。



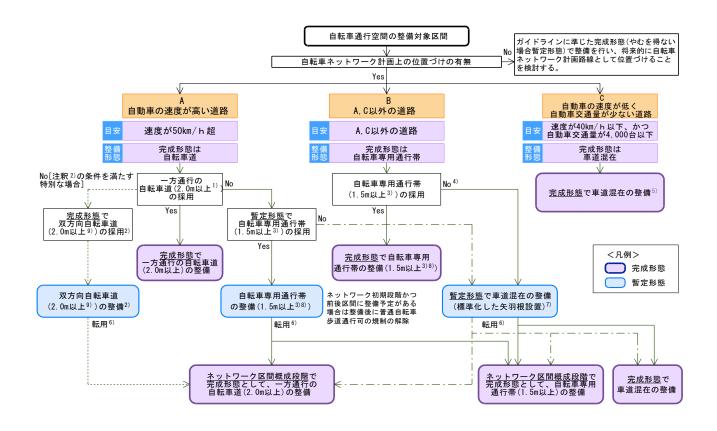
2)交通状況を踏まえた整備形態(完成形態)の選定 交通状況(自動車の速度と交通量)などを踏まえ、自転車と自動車を分離する完成形態として の整備形態は以下のとおりとします。

	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	<b>C</b> 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	自転車と自動車を車道で混在 必要に応じて、路肩のカラー化、車道 左側部の車線内に帯状の路面表示や ピクトグラムの設置等
目 安	速度50km/h超 例えば、速度規制がされて いない法定速度60km/hの道路	A, Cの条件に 当てはまらない道路 (例えば、規制速度50km/h の道路	速度40km/h以下、 かつ 自動車交通量4,000台以下

資料:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### 3) 整備形態(暫定形態)の選定

完成形態での整備が当面困難で車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上する 必要がある場合、以下のフローに基づき暫定形態を検討し、選定します。



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互の安全性を勘案し、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1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最少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少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ついては、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車 専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
- ※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

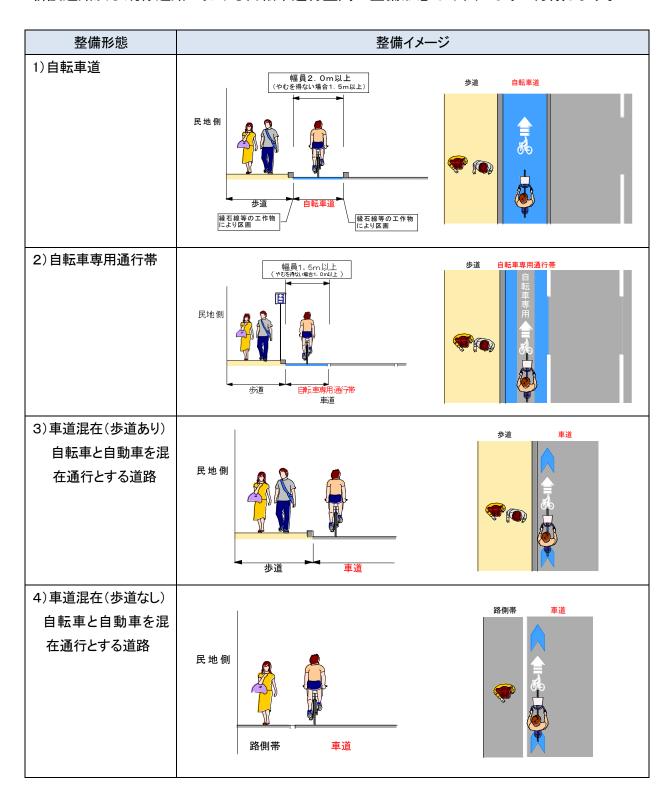
資料:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### (2) 自転車通行空間の整備方針

- 4. (1) 自転車通行空間の整備形態の選定を踏まえ、本市における自転車通行空間の整備方針については以下のとおりとします。
- 自転車関係の交通事故が発生する路線等については、優先的に自転車通行空間の整備に 努めます。
- 公共施設や公共交通機関などへのアクセスを考慮した、連続性のある自転車ネットワークの 形成に努めます。
- 自転車ネットワークを考慮した自転車道や自転車専用通行帯等の整備に努めます。
- 新たな都市計画道路の整備にあたっては、幅員構成の見直し等による都市計画決定の変 更も含め、自転車通行空間の整備に努めます。
- 既存道路については、幅員構成の見直しにより、自転車通行空間の確保に努めつつ、幹線 道路などを中心に自転車専用通行帯の設置や路面表示等により、自転車の通行区分を明確 化し、歩行者・自転車の分離に努めます。
- 交差点内及び交差点周辺については、路面表示等により自転車の通行方法が認識できるよう、自動車への注意喚起に努めます。
- 道路標識等を設置して自転車利用者に注意喚起を促すとともに交通安全施設を整備し、安全確保に努めます。
- 路線毎の自転車通行空間の整備と併せ、局所的な歩行者・自転車の通行危険箇所等の安全対策に努めます。

#### (3) 自転車通行空間の整備形態の分類

新設道路及び既存道路における自転車通行空間の整備形態は下図のように分類します。



#### (4) 自転車通行空間の設計

自転車通行空間の整備は、自転車・歩行者・自動車それぞれを構造的に分離する場合は、互い に存在を認識できるよう分離工作物として縁石を設置することを基本とし、歩行者や自動車からの 視認性を考慮して、柵等の高さのある分離工作物を可能な限り設けないものとします。

#### 1)一般部

#### ①整備手法

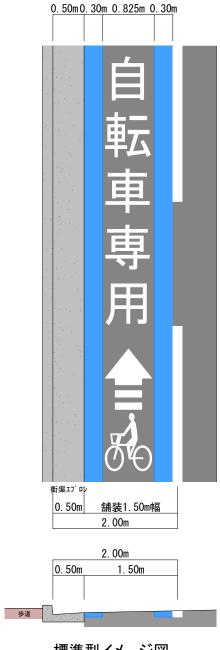
- 現状の道路断面内で自転車通行空間の整備が困難な場合は、交通状況に応じて道路 空間の再配分等による自転車通行空間の確保を検討します。
- 道路側溝は必要に応じて、側溝改良や街渠部分に対して滑り止め等の処理を行い、自 転車通行時の安全性に配慮します。
- 路側帯がない場合や路側帯の幅員が 1.0m 未満の場合は、車道左側に路面表示を設置し、自転車の進行方向と通行部分を示すとともに、自動車への注意喚起を促します。
- 自転車通行空間の整備に併せた道路標識及び道路標示については、警察、公安委員会と協議し、適切に設置します。

道路交通法で、車道左側が原則とされている自転車の通行は、自転車専用通行帯の設置や路側帯の着色、またはライン等のカラー化によって円滑な通行空間の確保とともに、通行帯の視認性向上、及び自動車の運転者に対する注意を喚起します。

### ②自転車専用通行帯の路面表示 本市では、自転車専用通行帯として、以下のような路面表示を採用します。

#### ● 標準型:幅員 1.5m 以上

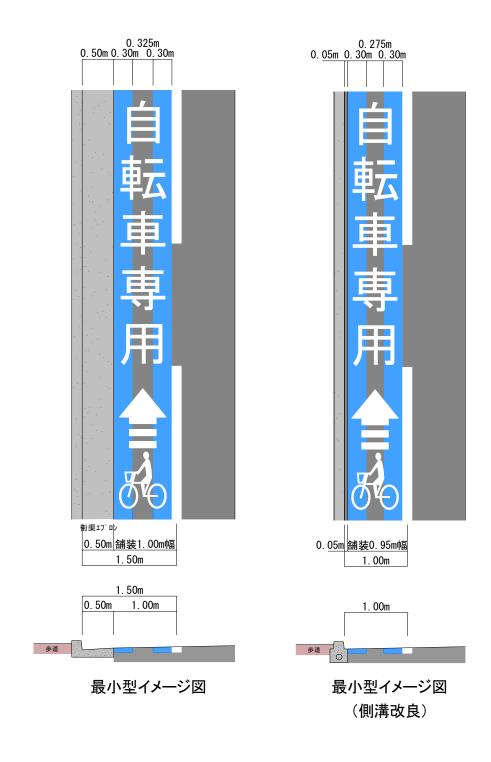
自転車通行速度は多様なことから、自転車専用通行帯内での追い越しを加味するとともに、 自動車交通の威圧感を軽減するため、舗装部分の幅員 1.5m 以上を確保することを標準とし ます。



標準型イメージ図

#### ● 最小型:幅員 1.0m 以上

道路の状況等により、やむを得ない場合は、舗装部分の幅員 1.0m 以上を確保します。 ただし、舗装部分だけでは幅員が確保できない場合は、側溝改良や街渠部分への滑り止め 等の処理により必要幅員を確保します。



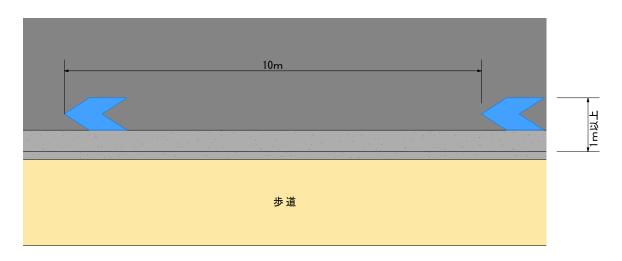
#### ③車道混在の路面表示

本市では、自転車と自動車を車道混在通行とする区間において、以下のような路面表示を採用します。

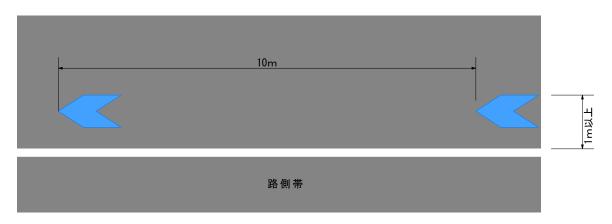
#### ● 単路部

単路部の矢羽根型路面表示の設置間隔は、通行者の視線から見える間隔を踏まえて 10mとします。

また、矢羽根型路面表示の右端が歩道のある道路では路肩端から、歩道のない道路では車道外側線から 1.0m 以上(状況に応じて 0.75m)離した位置に設置します。



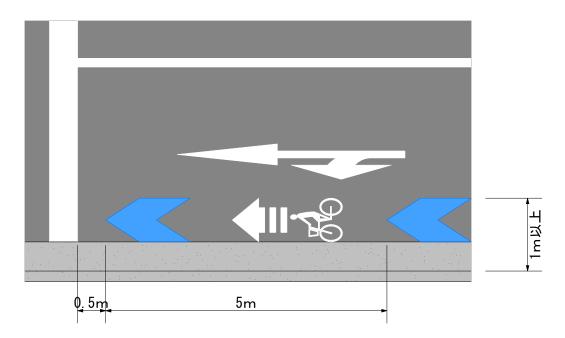
矢羽根型路面表示設置イメージ図(歩道あり)



矢羽根型路面表示設置イメージ図(歩道なし)

#### ● 交差点前

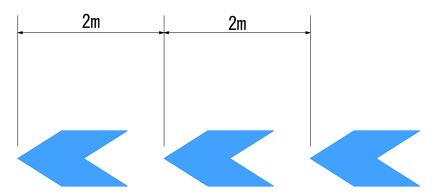
交差点前では、自転車通行速度が低下することを考慮し、5m 間隔の矢羽根型路面表示を設置します。



交差点前における矢羽根型路面表示設置イメージ図

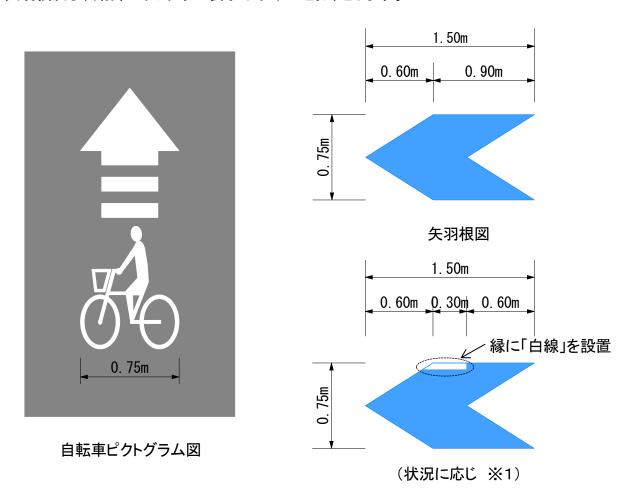
#### ● 交差点内

交差点内では、自転車通行位置の明示などの安全対策に配慮し、概ね2m間隔の矢羽根型路面表示を設置します。



交差点内における矢羽根型路面表示設置イメージ図

● 矢羽根・自転車ピクトグラム表示 矢羽根及び自転車ピクトグラム表示は以下のとおりとします。



※1 夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面標示の縁に白線を設置

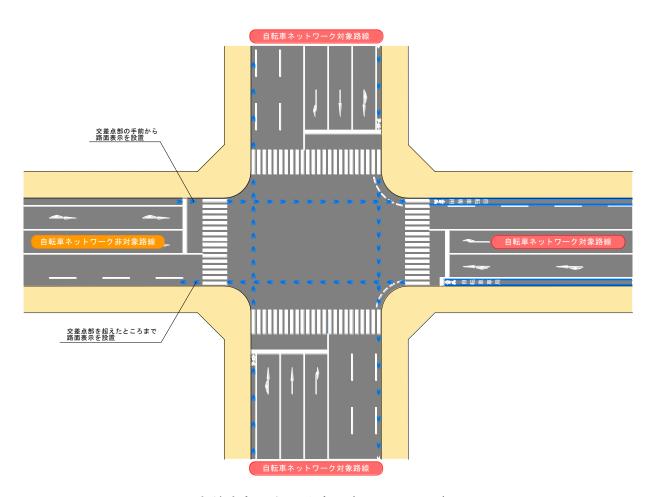
#### 2)交差点部

#### ①整備手法

- 交差点周辺及び交差点内については、車道左側を走ってきた自転車が交差点内を直 進することを念頭に自動車への注意喚起を行うため、その規模等に応じて舗装改良や着 色等の整備を行います。
- 自転車の停止線については、自動車よりも前出し設置します。
- 左折巻き込み事故防止のため、必要に応じ安全施設を設置します。

#### ②交差点内の路面表示

本市における交差点部の路面表示のイメージは以下のとおりとします。



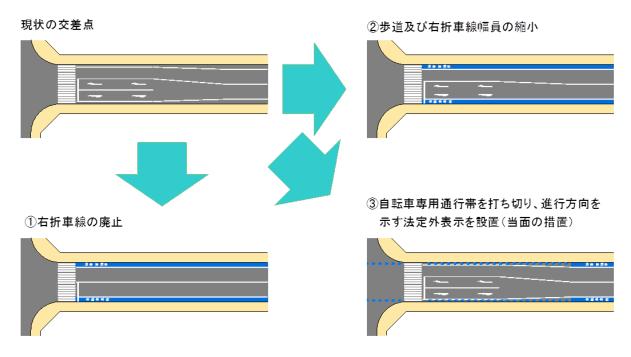
交差点部における路面表示のイメージ図

#### ③交差点部における通行空間確保の考え方

交差点部の付加車線などにより、自転車通行空間を連続的に確保することが困難な場合、次 の手法により自転車通行空間を連続的に確保します。

## 右折車線がある交差点の整備手法選定フロー 道路空間の再配分により 有効幅員1m以上確保できる NO YES 右折車線を廃止できる NO YES 車線の縮小ができる NO YES 歩道の縮小ができる NO YES 当面の整備形態として 自転車専用通行帯の設置 車道混在型の採用 自転車通行空間の整備に向けた再検討

◆右折車線のある交差点に自転車専用通行帯を設置する場合



#### (5) その他の配慮事項

#### 1) 自転車の適正な利用を促す看板表示

自転車の適正な利用方法を周知、徹底するため、逆走防止や車道通行を促す看板の表示は下 図のとおりとします。



看板表示の例

#### 2)その他

- バス停部分の対応や、自転車の二段階右折スペースの確保等については、「安全で快適な 自転車利用環境創出ガイドライン」を参考にし、道路構造、交通状況等に応じて、個別に検討 することとします。
- 安全で快適な自転車通行空間を確保するため、道路上に設置されている乗入れブロックについては、撤去指導を実施します。
- 自転車通行の安全性に配慮し、街路樹については定期的に剪定を行うなど、適正な維持管理に努めます。

## 5. 自転車ネットワークの整備

#### (1) 自転車ネットワーク路線の選定

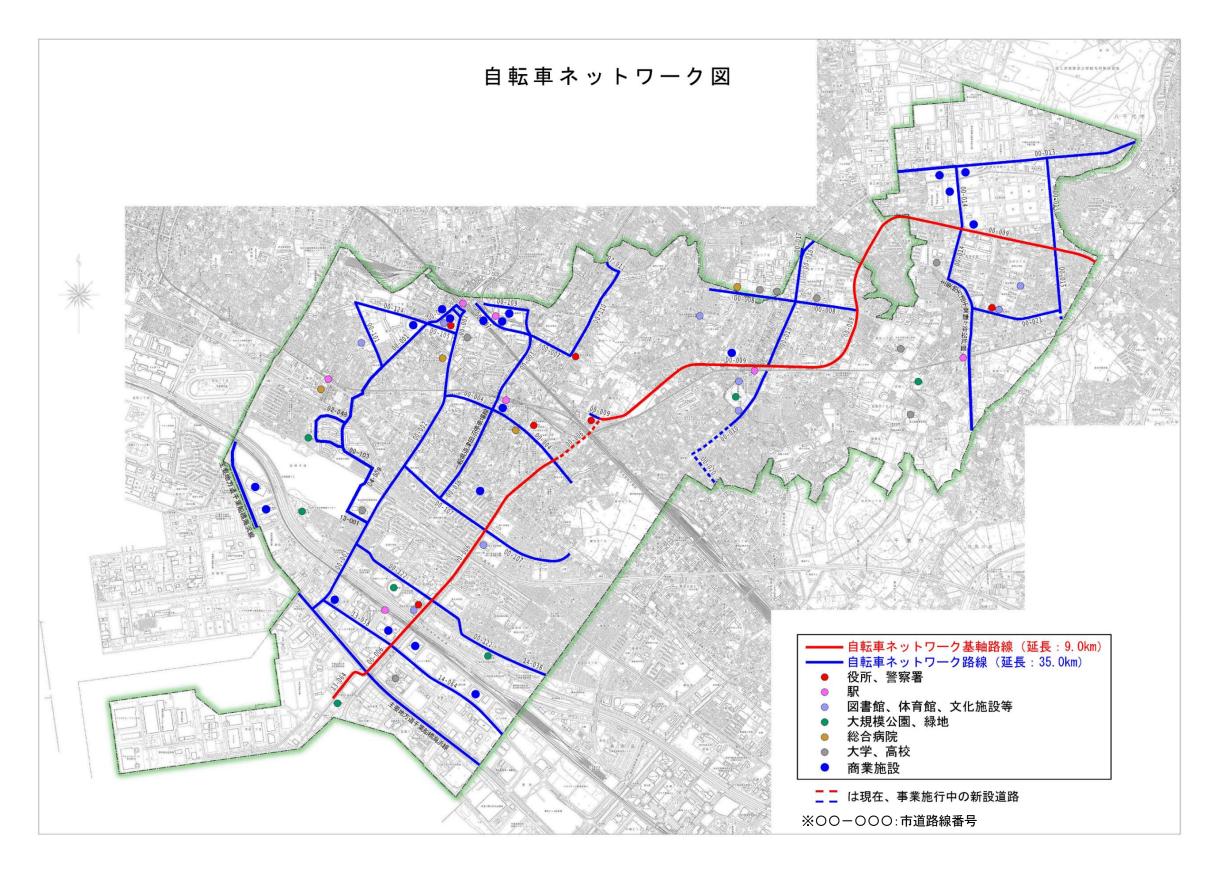
自転車ネットワーク路線は、以下の条件に該当する路線について自転車通行空間の整備形態を 検討した上で選定します。

なお、対象外路線についても、必要に応じて自転車通行空間の整備を検討します。

- 鉄道駅や公共公益施設及び大規模公園等への経路として、自転車の利用が多い路線。
- 幹線機能を有する路線。
- 自転車に関する交通事故が発生した路線。
- 自転車通行空間整備の実現性のある路線。
- 近隣他市におけるネットワーク路線との連続性を確保するために必要な路線。

#### (2) 自転車ネットワーク図

5. (1)自転車ネットワーク路線の選定条件を基に、安全で快適な自転車通行環境の創出を目指し、下図のとおり自転車ネットワーク路線を選定します。



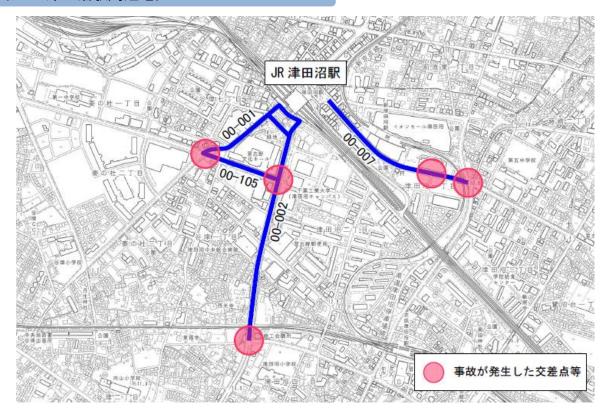
## 6. 重点整備路線の整備

#### (1) 重点整備路線の選定

下記の地区の自転車ネットワーク路線については、早期に整備すべき路線として重点整備路線に位置付けます。

- JR津田沼駅周辺地区
- JR新習志野駅周辺地区
- ハミングロード

#### (2) JR津田沼駅周辺地区



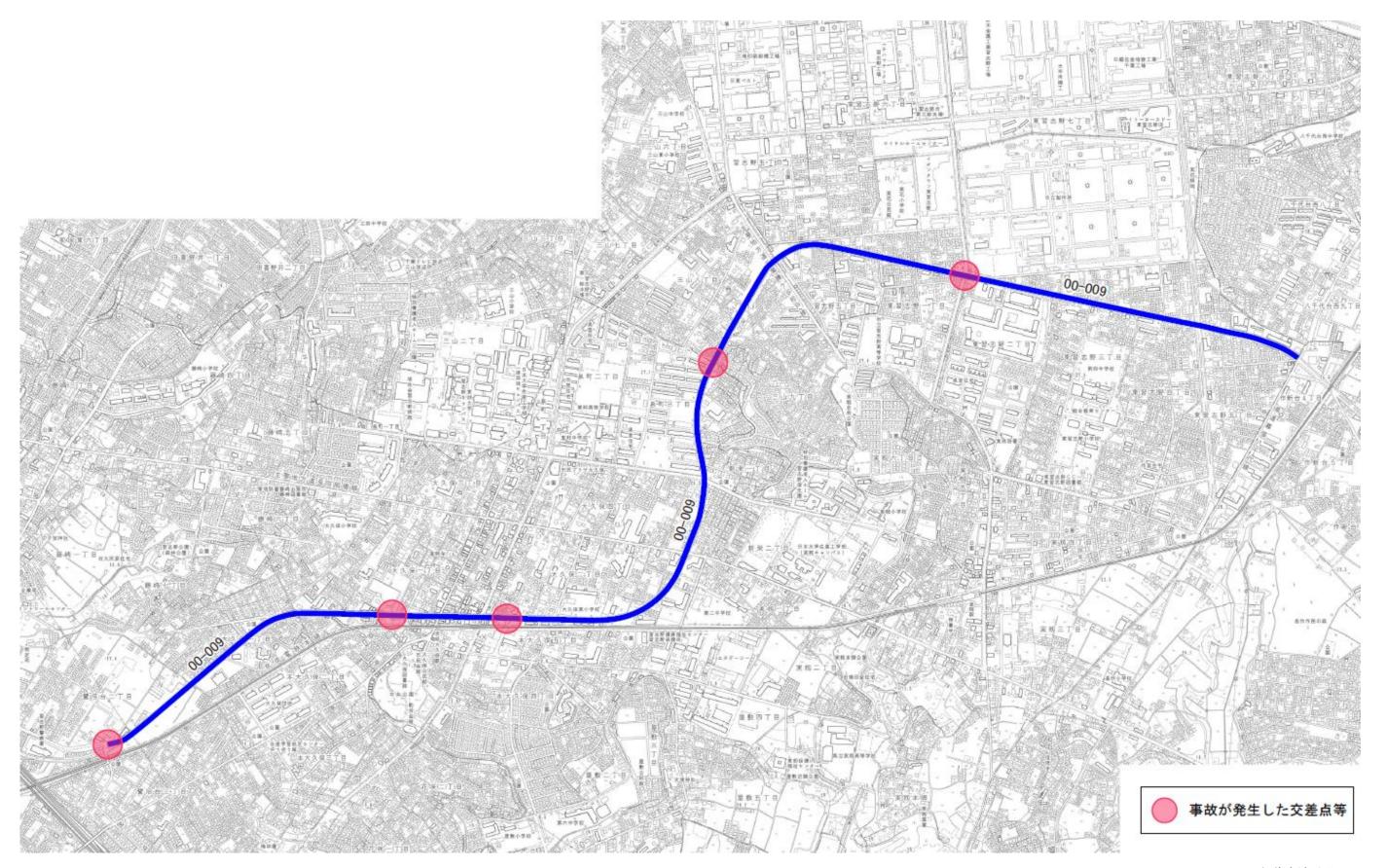
※〇〇一〇〇〇:市道路線番号

## (3) JR新習志野駅周辺地区



※〇〇一〇〇〇:市道路線番号

### (4) ハミングロード

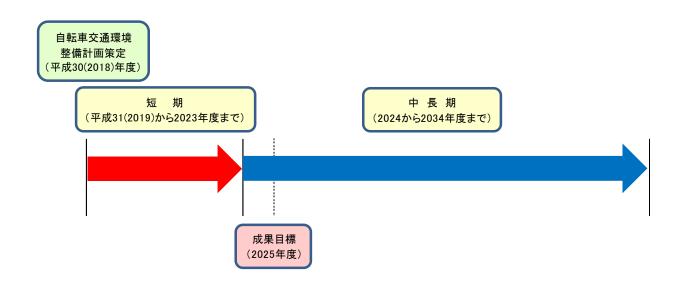


※〇〇一〇〇〇:市道路線番号

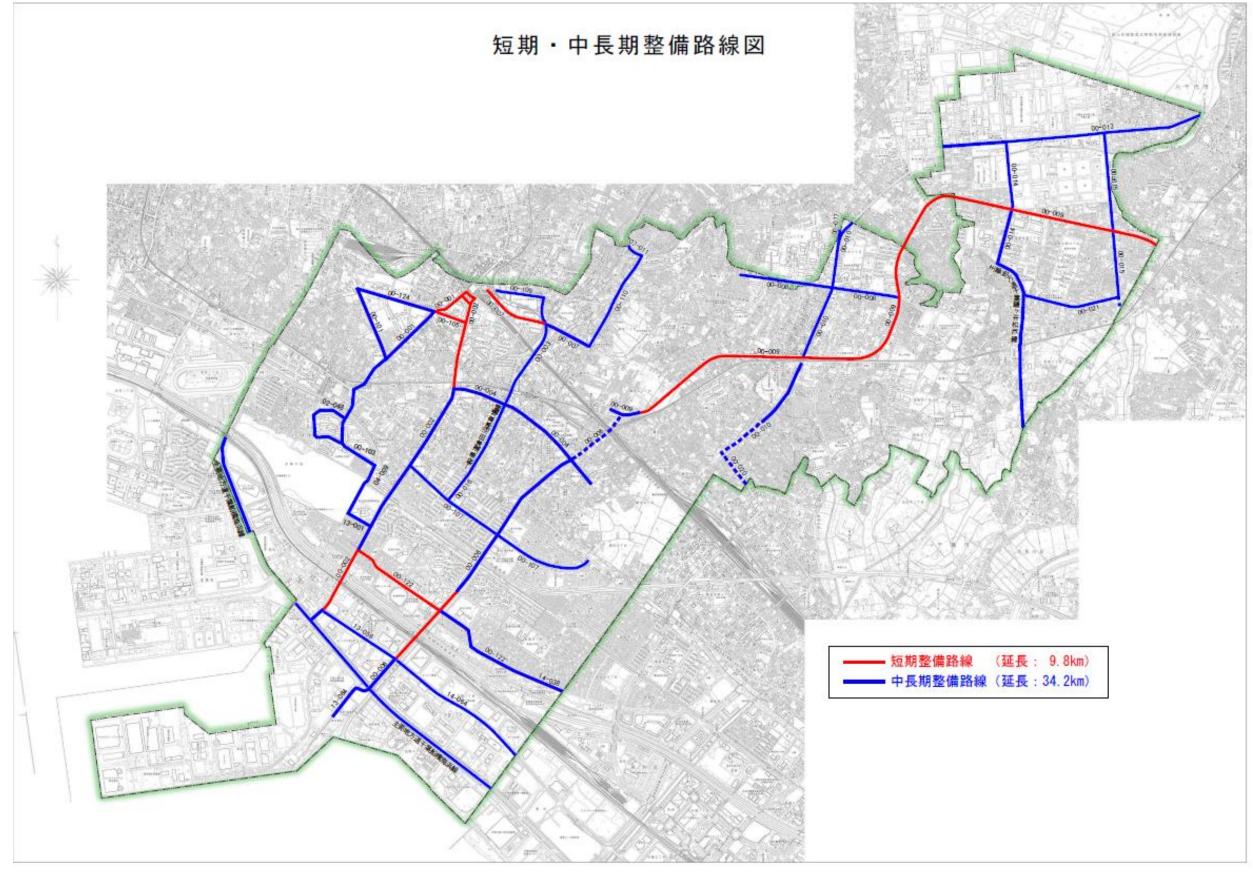
## 7. 整備計画

#### (1) 短期・中長期整備路線の選定

自転車ネットワーク路線のうち、優先度の高い路線を短期(概ね 5 年間)に整備する路線として 位置付け、それ以外の路線は中期、長期にわたり整備する路線として位置付けます。



## (2) 短期•中長期整備路線図



#### (3) 整備計画表

### ●短期整備計画

路線名	場所	整備延長(km)	整備形態	道路管理者
市道00-001号線	JR津田沼駅南口~奏の杜1-3地先	0.3	車道混在	習志野市
市道00-002号線	JR津田沼駅南口~津田沼4-11地先 秋津4-8地先~茜浜2-5地先	1.5	車道混在	習志野市
市道00-006号線	秋津3-5地先~茜浜2-2地先	0.8	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-007号線	JR津田沼駅北口~津田沼1-10地先	0.7	車道混在	習志野市
市道00-009号線	東習志野5-30地先~鷺沼台2-5地先	5.4	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-105号線	谷津1-16地先~奏の杜1-3地先	0.3	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-122号線	秋津4-8地先~秋津3-6地先	0.8	車道混在	習志野市
計		9.8		

2025年度までに整備する路線

#### ●中長期整備計画

路線名	場所	整備延長(km)	整備形態	道路管理者
市道00-001号線	奏の杜1-3地先~国道14号	1.0	自転車道 車道混在	習志野市
<b>-</b>		1.2	平坦挺住   自転車専用通行帯   車道混在	77 77
市道00-004号線	津田沼4-11地先~鷺沼3-2地先	0.2	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-007号線	津田沼1-10地先~藤崎1-1地先	0.4	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-124号線	奏の杜1-3地先~奏の杜2-19地先	0.7	自転車道	習志野市
市道00-101号線	奏の杜2-19地先~谷津5-1地先	0.6	自 <u>転車道</u> 車道混在	習志野市
市道00-002号線	津田沼4-11地先~秋津4-8地先 茜浜2-5地先~(主)千葉船橋海浜線	1.5 0.1	·車道混在	習志野市
市道00-122号線 市道14-038号線	秋津3-6地先~香澄3-18地先	1.3	車道混在	習志野市
市道00-009号線	鷺沼台2-5地先~鷺沼台2-4地先	0.1	·車道混在	習志野市
市道00-006号線	鷺沼台2-4地先~秋津3-5地先 茜浜2-2地先~(主)千葉船橋海浜線	2.4	車道混在	習志野市
市道13-064号線	(主)千葉船橋海浜線~茜浜緑地		車道混在	習志野市
市道00-014号線	(主)千葉鎌ヶ谷松戸線 〜東習志野6-7地先	1.1	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-010号線	泉町2-3地先~大久保1-25地先 京成大久保駅南口~梅林園	2.2	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-020号線	梅林園~花咲1-3地先	0.3	自転車専用通行帯	習志野市
主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線	東習志野2-8地先~実籾三差路	1.4	自転車専用通行帯 車道混在	千葉県
市道00-109号線	津田沼1-12地先~津田沼1-17地先	0.3	車道混在	習志野市
市道00-003号線	津田沼1-17地先~津田沼3-9地先	0.8	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
県道津田沼停車場線	津田沼3-9地先~国道14号	0.9	自転車専用通行帯 車道混在	千葉県
市道00-016号線	国道14号~袖ケ浦3-5地先	0.3	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-107号線	袖ケ浦1-1地先~国道14号	1.8	自転車専用通行带 車道混在	習志野市
市道13-058号線 市道14-064号線	茜浜2-5地先~芝園1-5地先	2.0	車道混在	習志野市
主要地方道千葉船橋海浜線	国道357線~茜浜1-1地先 茜浜1-10地先~芝園2-7地先	4.3	自転車道	千葉県
市道00-008号線	藤崎5-14地先~泉町3-10地先	1.1	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-013号線	東習志野6-15地先~東習志野8-14地先	2.1	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-015号線	東習志野8-1地先~県道幕張八千代線	1.5	自転車専用通行帯	習志野市
市道00-021号線	(主)千葉鎌ヶ谷松戸線~東習志野5-5地先	0.8	自転車専用通行帯 車道混在	習志野市
市道00-110号線	藤崎3-13地先~藤崎1-1地先	0.8	車道混在	習志野市
市道07-011号線	藤崎3-13地先~藤崎3-16地先	0.2	車道混在	習志野市
市道00-017号線	泉町1-3地先~泉町2-4地先	0.1	車道混在	習志野市
市道13-001号線	秋津5-9地先~秋津5-12地先	0.5	車道混在	習志野市
市道04-009号線	袖ケ浦1-10地先~秋津5-9地先	0.2	車道混在	習志野市
市道00-103号線	国道14号~袖ケ浦1-10地先	0.7	車道混在	習志野市
市道02-048号線	谷津3-1地先~谷津パークタウン内	0.7	車道混在	習志野市
計		34.2		



## 8. 自転車の交通ルール遵守・マナーの向上

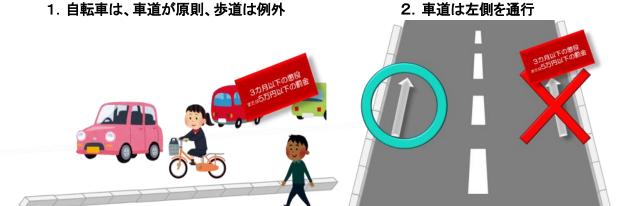
#### (1)利用ルールの周知

#### ① 自転車利用時における交通ルールの周知

自転車の安全な利用を促進するには、自転車運転者一人ひとりが交通事故防止を自身の問題として考え、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践することが重要であることから、自転車を利用する幅広い世代に対して、歩行者や自転車運転者の安全を確保できるよう以下のような啓発を図ります。

●「自転車安全利用五則」により、利用ルールの周知徹底に努めます。

「自転車安全利用五則」とは、国が定めた、自転車の通行ルールとマナーを守るための合計五項目を掲げた標語です。



3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



4. 子供はヘルメットを着用





- ●自転車運転者に対し、自転車の日常点検の習慣化及び自転車安全整備店における定期的な 精密点検・整備を呼びかけます。
- ●薄暮時から夜間における交通事故防止を図るため、明るい色の服装の着用や、自転車車体、 衣服等に付ける反射材の効果と必要性について周知します。
- ●習志野警察署、交通安全協会と協力しながら、幼稚園、保育所、小・中学校等の幼児・児童・生徒や公民館利用者を対象とした交通安全教室の実施及び市単独事業として、中学校の生徒を対象とした、スタントマンの交通事故再現により危険な自転車運転抑止を意識付けるスケアード・ストレイト方式の交通安全教室を継続します。



スケアード・ストレイト方式の交通安全教室の実施事例

- ●これまで実施していない年代(高校生や大学生、社会人)を対象とした交通安全教室の実施に 努めます。
- ●交通安全教育に関する市民講座等を開催することにより、利用ルールの認知度や理解度の向上に努めます。
- ●市民講座等の開催に当たっては、連合町会等と連携し、各町会等の参加を促し、自転車交通安全指導員と同等の知識を有する市民の創出に努めます。
- ●市職員に対しても、自転車の安全利用、交通ルール、損害保険等について啓発し、公用自転車 の利用時等の、よりよいルールやマナーの向上に努めます。
- ●自転車利用の規範となるルール等について、習志野警察署等と連携し、基本的な自転車利用 ルールの他、間違いやすく、迷いがちな利用ルールをまとめた自転車利用ルールブックの作成 に努めます。

#### ② 事故に備えた損害保険の周知

近年、自転車対歩行者や自転車同士の衝突事故などによって、自転車運転者が加害者となる事故が頻発しています。

その中でも被害者を死亡させたり、重度の障害を負わせた場合に、1億円近い高額賠償を命ずる判決も出されているなか、高額賠償に対応した保険に加入していない自転車運転者も少なくないことから、被害者救済の側面でも懸念される問題となっています。

そのため、自転車の安全利用を徹底するための対策を強化することと併せて、自転車運転者の賠償責任に備えて加入する保険についても周知するよう努めます。



TS マーク

#### ③ 自転車の安全利用を推進する広報の継続

前述の本市における実施方針、千葉県作成の第 10 次千葉県交通安全計画及び千葉県で平成 29(2017)年4月1日から施行された「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」について、県の自転車安全利用の広報資材の配布や、市広報紙、市ホームページ等での広報活動を継続します。

 (1)利用ルールの周知
 ① 自転車和

 ② 事故に備

- ① 自転車利用時における交通ルールの周知
- ② 事故に備えた損害保険の周知
- ③ 自転車の安全利用を推進する広報の継続

### (2) 交通違反に対する指導・取締り

平成 27(2015)年度に施行した「改正道路交通法」では、警察官は無灯火・信号無視・一時不停止等の違反行為により、通行車両や歩行者等に具体的危険を与えることや、指導警告に従わず政令で定められた14の危険行為を繰り返すなどの悪質・危険な交通違反に対しては、交通切符を適用し、交通安全講習の受講を義務付けるものとされています。

本市では、市の権限で交通違反の取締りをすることはできないものの、取締り自体が一定程度交通安全に寄与すると捉えることから、市民へ法律や処分の改正についての啓発のほか、習志野警察署に積極的な取締りを実施していただくよう要請することで、自転車安全利用の更なる徹底を目指します。

また、自転車が車道の左側を安全に通行するためには、路上駐車の取締りや荷捌き車両の適正化など地元商店会等の理解も必要となります。

このため、習志野警察署に積極的な取り締まりを実施していただくよう要請するとともに、沿道 店舗の理解の醸成について、効果的な啓発、方法を検討します。

(2) 交通違反に対する指導・取締り

習志野警察署へ積極的な取締りの実施要請

# 9. 計画の推進

# (1) 整備スケジュール

基本方針と成果目標を達成するための、整備スケジュールは以下のとおりとします。

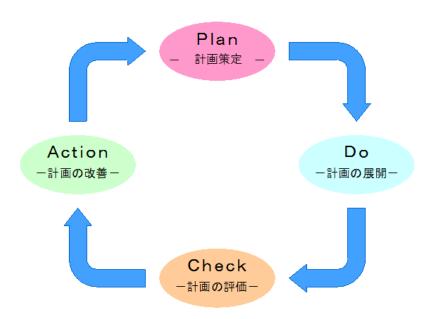
成果	目標		短期	中長期						
アウトプット 指標	アウトカム 指標	取り組み内容	(H31(2019)~2023)		~2034)					
	証長 合  ●自転車利 用環境に関 する市民満 足度	自転車ネットワ 一ク路線の優先 度検討								
●自転車通行 空間整備延長		る事故の割 合 ●自転車利 用環境に民満	る事故の割 合 ●自転車利 用環境に関	る事故の割 合 ●自転車利 用環境に関	る事故の割	る事故の割	自転車通行環境 の整備手法の検 討・整備			
					通行危険箇所の 対策検討・交通 安全施設の設置					
●交通安全教 室の参加者数			交通ルールの啓 発							
				成果目標年次 (2025)						

※評価及び成果目標等の検証

### (2) 計画の進捗管理

計画を展開するにあたっては、効果が得られているかどうか検証・評価し、必要に応じて計画を 改善していく等、適切に状況を確認していくことが重要です。

このため、計画策定(Plan)から、計画の展開(Do)、評価(Check)、改善(Action)を繰り返す PDCA サイクルにより、着実に事業を推進していきます。

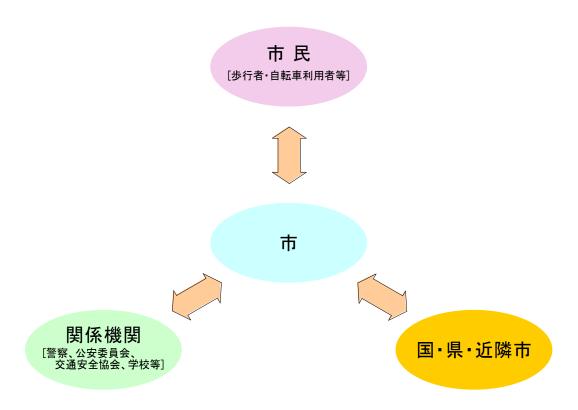


PDCA サイクルによる進捗管理イメージ図

### (3) 計画の推進体制

本計画の着実な推進を図るため、市・市民・関係機関(警察、公安委員会、交通安全協会、学校等)と連携・協働するとともに、国・県・近隣市とも連携を図りながら取り組みます。

また、2025 年度に計画の推進状況を評価・検証し、必要な見直しを行うとともに、社会情勢の変化や法令の改正等があった場合は、適宜必要な見直しを行います。



計画の推進体制イメージ図

# 1. アンケート調査概要

# (1) 調査目的

アンケート調査により、習志野市における自転車利用の実態や課題、利用者のニーズ等を把握することで、習志野市自転車交通環境整備計画の策定に向けた基礎資料とします。

### (2) 調査方法

アンケート調査は、市民アンケート、学生アンケートの2種類の調査を、平成29年10月~12月に実施しました。対象者や配布枚数、配布方法は下表のとおりです。

### [ アンケート調査の概要 ]

	対象者	配布枚数	配布方法
市民アンケート調査	  18歳以上の市民	2,000枚	・習志野市民2,000人を無作為抽出
□ □氏アンケート調宜 □	「「「「「「「「」」」」	2,000代文	・郵送による配布回収方式
学生アンケート調査	中学生(1年生もしくは2年生)	1 1.3.371742	・学校のホームルーム等で生徒にアンケー
	高校生(1年生)	1,334代	トを配布してもらい、調査を実施

学生アンケート調査の対象とした学校は、中学校(3 校)、高等学校(2 校)を抽出しました。対象校の一覧は下表のとおりです。

### [ 学生アンケートの配布学校 ]

対象	番号	学校名	学年	枚数
	1	習志野市立第二中学校	1年生	240枚
中学技	2	習志野市立第五中学校	1年生	223枚
中学校	3	習志野市立第七中学校	2年生	146枚
			609枚	
	1	習志野市立習志野高等学校	1年生	320枚
高等学校	2	千葉県立津田沼高等学校	1年生	405枚
		小 計		725枚
		合 計		1,334枚

# (3) 調査結果の概要

### 1)回収率

各種アンケートの配布枚数、回収枚数、回収率は下記のとおりです。市民アンケートの回収率は45%となり、市民の自転車利用に対する関心度は高いことが伺えます。

### [ アンケート配布枚数・回収枚数・回収率 ]

	配布枚数	回収枚数	回収率
市民アンケート	2,000枚	894枚	45%
学生アンケート	1,334枚	1,263枚	95%

# 2) アンケート調査結果の概要

	調査項目		調査結果
	性別	市民	・「女性」が約55%を占めています。
	生列	学生	・「男性」「女性」の割合はほぼ均等です。
	年齢	市民	- 「41歳以上」の割合が約75%を占めています。
基	十四	学生	調査なし。
基 本 事 項	職業	市民	・「会社員・公務員」が最も多く、約32%を占めています。
項		学生	調査なし。
		市民	・「津田沼」「谷津・谷津町」「東習志野」の回答数の割合が多くなっています。
	居住地	学生	・「県内他市町村」の回答数の割合が最も多く、約42%を占めています。市内では「藤崎」の割合が多く、約14%を占めています。

	調査項目		調査結果
	自転車を利用する	市民	・自転車を利用する人の利用目的としては「日常の買い物」が最も多く、約36%を占めています。次いで「通勤」が約15%となっています。
	目的	学生	・自転車を利用する人の利用目的としては「日常の買い物」が最も多く、約36%を占めています。次いで「通学」が約30%となっています。
	利用している自転車	市民	・「シティサイクル(普通自転車)」が最も多く、約72%を占めています。次いで「電動アシスト付き自転車」が約15%となっています。
	の種類	学生	・「シティサイクル(普通自転車)」が最も多く、約85%を占めています。次いで「スポーツタイプ の自転車」が約9%となっています。
	自転車を利用する	市民	・「ほぼ毎日」が最も多く約31%を占めています。次いで「週に4,5日程度」が約19%となっています。
自 転 車	頻度	学生	・「ほぼ毎日」が最も多く約40%を占めています。次いで「週に2,3日程度」が約16%となっています。
利 用 に	自転車を利用する	市民	・「目的地に早く着くから」が最も多く約28%を占めています。次いで「自由に立ち寄りができるなど手軽だから」が約22%となっています。
関す	理由	学生	・「目的地に早く着くから」が最も多く約40%を占めています。次いで「交通費がかからないから」が約19%となっています。
る こ と	普段、自転車で走 行する場所	市民	・「歩道」を走行する人が最も多く約60%を占めています。次いで「車道」を走行する人が 約36%となっています。
		学生	・「車道」を走行する人が最も多く約49%を占めています。次いで「歩道」を走行する人が 約47%となっています。
	自転車で「車道」を 走行する理由	市民	・「歩道が狭いもしくは歩行者との接触が怖いから」が最も多く約48%を占めています。次いで「ルール・法律がそうなっているから」が約42%となっています。
		学生	・「ルール・法律がそうなっているから」が最も多く約44%を占めています。次いで「歩道が狭いもしくは歩行者との接触が怖いから」が約42%となっています。
	自転車で「歩道」を	市民	・「車道を走行すると怖いから」の割合が最も多く約40%を占めています。次いで「自転車 通行可の歩道だから」が約27%となっています。
	走行する理由	学生	・「車道を走行すると怖いから」の割合が最も多く約35%を占めています。次いで「安全だから」「自転車通行可の歩道だから」が約23%となっています。
	習志野市の自転車	市民	・「十分」「やや十分」の合計が約4%に対し、「不十分」「やや不十分」の合計が約63%となっており、満足度は低い状況となっています。
安自全転	走行に対する安全 対策の満足度	学生	・「十分」「やや十分」の合計が約18%に対し、「不十分」「やや不十分」の合計が約15%となっています。また、「わからない」が約32%を占めています。
対車 策専 に用	自転車が安全で快	市民	・「連続した自転車通行空間の整備」が最も多く約32%を占めています。次いで「滑りやすい路面や凹凸のある路面の改善」が約19%となっています。
関通 す行 る帯	適に通行するために必要な施策	学生	・「滑りやすい路面や凹凸のある路面の改善」が最も多く約26%を占めています。次いで「連続した自転車通行空間の整備」が約22%となっています。
との	自転車の通行空間が整備された場合、	市民	・「状況をみて走行する」が最も多く約48%を占めています。次いで「必ず走行する」が約47%となっています。
	その場所を走行す る可能性	学生	・「状況をみて走行する」が最も多く約52%を占めています。次いで「必ず走行する」が約39%となっています。

	調査項目		調査結果
		市民	・「車道通行の原則」「車道の左側端を通行」の認知度は9割程度となっていますが、「自転車通行可の歩道では歩行者優先で車道よりを減速し通行」「止まれの標識では自転車も一時停止」については認知度は7割程度となっています。
	     基本的な自転車交		・「車道通行の原則」「止まれの標識では自転車も一時停止」の遵守率は5割から7割程 度と低い状況となっています。
自 転 車 の	通ルールの認知度・ 遵守度	学生	・「車道通行の原則」「車道の左側端を通行」の認知度は9割程度となっていますが、「自転車通行可の歩道では歩行者優先で車道よりを減速し通行」「止まれの標識では自転車も一時停止」「児童・幼児へのヘルメット着用」についての認知度は6割~7割程度となっています。
交 通 ル			・「車道通行の原則」「止まれの標識では自転車も一時停止」の遵守率は6割から7割程度と低い状況となっています。
ル・	習志野市の自転車 交通ルール周知に	市民	・「十分」「やや十分」の合計が約5%に対し、「不十分」「やや不十分」の合計が約54%となっており、満足度は低い状況となっています。
マナー	関する取り組みの満 足度	学生	・「分からない」が最も多く約31%となっています。また、「十分」「やや十分」の合計が約20%に対し、「不十分」「やや不十分」の合計が約17%となっています。
- に 関 す	自転車交通ルール   の周知に向けて必 -	市民	・「学校での交通安全教育の実施」が最も多く約27%を占めています。次いで「警察による 取締りの強化」「街頭指導など路上での交通安全教育の実施」が約15%となっています。
ること	要と考える取り組み	学生	・「学校での交通安全教育の実施」が最も多く約26%を占めています。次いで「ポスターの 掲示・チラシの配布」が約19%となっています。
_	自転車交通安全教育への参加の意向	市民	・「今後機会があれば参加したい」が最も多く約37%を占めています。次いで「分からない」が約30%となっています。なお、「これまでに参加したことがある」は約9%と低い状況となっています。
		学生	・「これまでに参加したことがある」が最も多く約37%を占めています。次いで「分からない」 が約25%となっています。
自	歩行者の立場で自 転車を危険に感じた	市民	・「スピードを出しすぎている自転車」「携帯電話やスマートフォンを使いながら運転している自転車」が最も多く、それぞれ約11%を占めています。次いで「歩道で歩行者を優先しない自転車」が約10%を占めています。
1 転 車 走	状況	学生	・「スピードを出しすぎている自転車」が最も多く、約12%を占めています。次に「携帯電話やスマートフォンを使いながら運転している自転車」が約10%を占めています。
行 に 伴	自転車利用者の立場で危険に感じた	市民	・「脇道からの飛び出しによる接触」が最も多く、約18%を占めています。次いで「路上駐車している自動車を避ける時」「車道での自動車との接触」がそれぞれ約15%となっています。
う 危 険	状況	学生	・「滑りやすい路面や凹凸のある路面」「脇道からの飛び出しによる接触」が最も多く、約 16%を占めています。次いで「車道での自動車との接触」が約15%となっています。
度 に 関 す	自動車運転者の立 場で自転車を危険 に感じた状況	市民	・「脇道や歩道から急に飛び出す自転車」が最も多く約13%を占めています。次いで「携帯電話やスマートフォンを使いながら運転している自転車」「夜間にライトを点けない自転車」がそれぞれ約11%となっています。
すること	一に欲し/こ仏流	学生	調査無し
٤	自転車利用者の	市民	・「歩道」が最も多く約37%を占めています。次いで「車道」が約25%となっています。
	ルールやマナーが 守られていない場所	学生	・「歩道」が最も多く約39%を占めています。次いで「交差点」が約17%となっています。

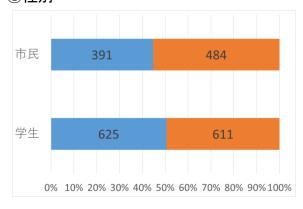
	調査項目		調査結果
	自転車保険の加入	市民※	・「保険は知っているが加入していない」が最も多く約44%を占めています。次いで「加入している」が約36%となっています。
険 <sup>単</sup>	状況(本人)	学生	・「分からない」が最も多く、約55%を占めています。また、「加入している」が約29%となっています。
	自転車保険の加入	市民※	・「加入している」の割合は約43%となっています。
	状況(家庭)	学生	・「分からない」が最も多く、約69%を占めています。また、「加入している」が約26%となっています。
と関する	加入している自転車	市民	・「個人賠償責任保険(傷害保険に付帯するもの)」が最も多く約32%を占めています。次いで「個人賠償責任保険(自動車保険に付帯するもの)」が約25%となっています。
ること	保険の種類	学生	・「分からない」が最も多く約84%を占めています。次いで、「個人賠償責任保険(傷害保険に付帯するもの)」が約6%となっています。
ے	自転車保険への加	市民※	・「加入したい」の割合は約43%となっています。
	入の意向	学生※	・「分からない」が最も多く約61%を占めています。また、「加入したい」の割合は約33%となっています。

※質問に対し、未回答の件数が多くなっています。

# (4) 調査結果の集計

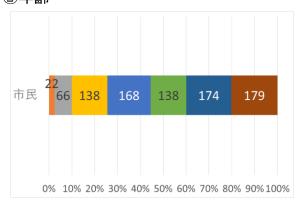
# 1) 基本事項

# ①性別



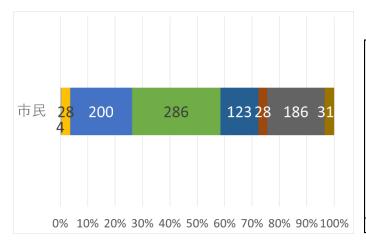
	男性	男性 女性 計		(参考) 未回答
市民	391	484	875	19
71111	44.7%	55.3%	100%	
学生	625	611	1236	27
十工	50.6%	49.4%	100%	

# **②年齢**



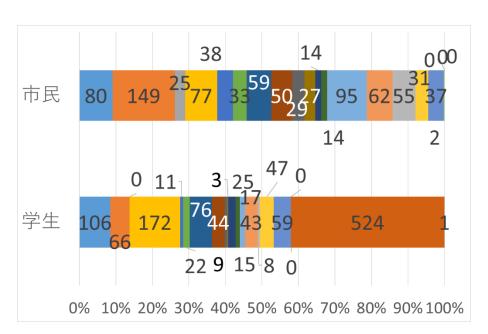
	20歳以下	21歳~30歳	31歳~40歳	41歳~50歳			
	22	66	138	168			
	2.5%	7.5%	15.6%	19.0%			
	51歳~60歳	61歳~70歳	71歳以上	計			
市民	138	174	179	885			
	15.6%	19.7%	20.2%	100%			
		(参考)未回答					
				9			
学生	 調査なし						

# ③職業



	高校生	大学・短大 ・専門学校生	主婦・主夫	会社員・ 公務員
	4	28	200	286
	0.5%	3.2%	22.6%	32.3%
市民	パート・ アルパイト	自営業	無職	その他
	123	28	186	31
	13.9%	3.2%	21.0%	3.5%
			計	(参考)未回答
			886	8
			100%	
学生		調査	なし	

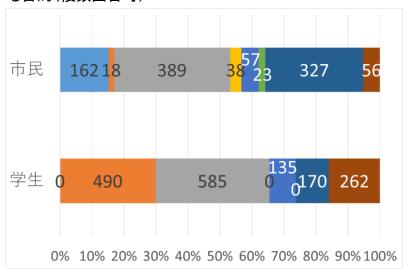
# ④居住地



	津田沼	谷津・ 谷津町	奏の杜	藤崎	鷺沼	鷺沼台	大久保	本大久保	屋敷	花咲	泉町	新栄
市民	80	149	25	77	38	33	59	50	29	27	14	14
אווי	9.1%	17.0%	2.9%	8.8%	4.3%	3.8%	6.7%	5.7%	3.3%	3.1%	1.6%	1.6%
学生	106	66	0	172	11	22	76	44	9	3	25	15
于土	8.5%	5.3%	0.0%	13.8%	0.9%	1.8%	6.1%	3.5%	0.7%	0.2%	2.0%	1.2%
	東習志野	実籾・ 実籾本郷	袖ケ浦	秋津	香澄	芝園	茜浜	県内 他市町村	県外	<del>=</del>		(参考) 未回答
市民	95	62	55	31	37	2	0	0	0	877		17
ज्या।	10.8%	7.1%	6.3%	3.5%	4.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	100%		
学生	17	43	8	47	59	0	0	524	1	1248		15
子土	1.4%	3.4%	0.6%	3.8%	4.7%	0.0%	0.0%	42.0%	0.1%	100%		

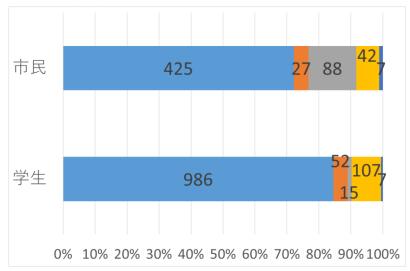
### 2) 自転車利用に関すること

# ①自転車を利用する目的(複数回答可)



	通勤	通学	日常の買い物	子どもの 送迎	サイクリンク゛	仕事・業務	自転車は 利用しない	その他	計
市民	162	18	389	38	57	23	327	56	1070
川氏	15.1%	1.7%	36.4%	3.6%	5.3%	2.1%	30.6%	5.2%	100%
学生	0	490	585	0	135	0	170	262	1642
十土	0.0%	29.8%	35.6%	0.0%	8.2%	0.0%	10.4%	16.0%	100%

# ②利用している自転車の種類(複数回答可)



	シティサイクル (普通自転車)	折りたたみ 自転車	電動アシスト付 自転車	スポーツタイプ の自転車	その他	計
市民	425	27	88	42	7	589
九川	72.2%	4.6%	14.9%	7.1%	1.2%	100%
当开	986	52	15	107	7	1167
学生	84.5%	4.5%	1.3%	9.2%	0.6%	100%

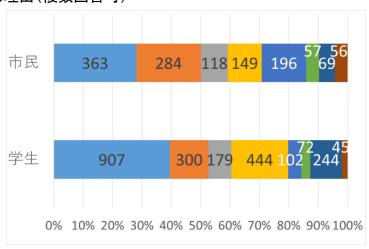
参考-7

# ③自転車を利用する頻度



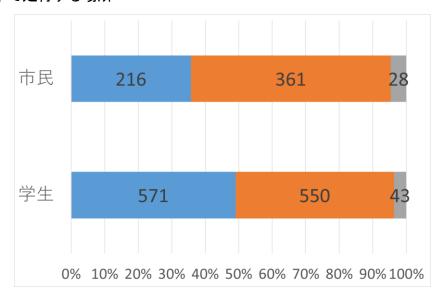
	ほぼ毎日	週に 4,5日程度	週に 2,3日程度	週に 1日程度	月に 1日程度	年に 数回程度	計
市民	174	110	98	80	50	56	568
אַנווי	30.6%	19.4%	17.3%	14.1%	8.8%	9.9%	100%
学生	445	95	185	166	148	89	1128
子生	39.5%	8.4%	16.4%	14.7%	13.1%	7.9%	100%

### ④自転車を利用する理由(複数回答可)



	市	·民	学生	
目的地に早く着くから	363	28.1%	907	39.6%
自由に立ち寄りができるなど手軽だから	284	22.0%	300	13.1%
他の交通手段が不便だから	118	9.1%	179	7.8%
交通費がかからないから	149	11.5%	444	19.4%
健康によいから	196	15.2%	102	4.4%
環境に優しいから	57	4.4%	72	3.1%
乗るのが楽しいから	69	5.3%	244	10.6%
その他	56	4.3%	45	2.0%
計	1292	100%	2293	100%

# ⑤普段、自転車で走行する場所



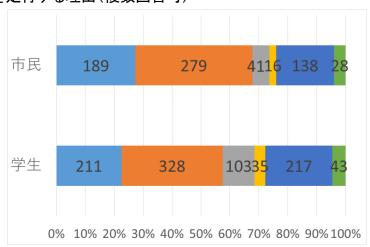
	車道	歩道	その他	計
市民	216	361	28	605
	35.7%	59.7%	4.6%	100%
学生	571	550	43	1164
子生	49.1%	47.3%	3.7%	100%

# ⑥自転車で「車道」を走行する理由(複数回答可)



		民	学生		
ルール・法律がそうなっているから	141	42.2%	392	43.6%	
スピードが出せるなど快適だから	22	6.6%	106	11.8%	
歩道が狭いもしくは歩行者との接触が怖いから	160	47.9%	378	42.0%	
その他	11	3.3%	23	2.6%	
計	334	100%	899	100%	

# ⑦自転車で「歩道」を走行する理由(複数回答可)



		民	学生		
自転車通行可の歩道だから	189	27.4%	211	22.5%	
車道を走行すると怖いから	279	40.4%	328	35.0%	
他の人も歩道を走行しているから	41	5.9%	103	11.0%	
便利だから	16	2.3%	35	3.7%	
安全だから	138	20.0%	217	23.2%	
その他	28	4.1%	43	4.6%	
計	691	100%	937	100%	

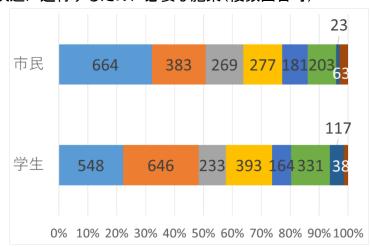
# 3) 自転車専用通行帯等の安全対策に関すること

# ①習志野市の自転車走行に対する安全対策の満足度



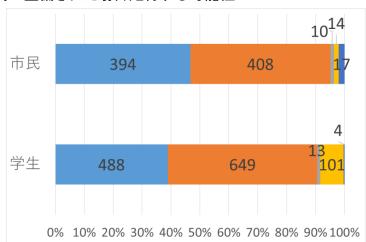
	十分	やや十分	普通	やや不十分	不十分	分からない	その他	計	(参考) 未回答
市民	14	23	188	173	376	91	9	874	20
川氏	1.6%	2.6%	21.5%	19.8%	43.0%	10.4%	1.0%	100%	
学生	120	110	427	121	69	396	4	1247	16
子土	9.6%	8.8%	34.2%	9.7%	5.5%	31.8%	0.3%	100%	

# ②自転車が安全で快適に通行するために必要な施策(複数回答可)



	市	民	学	生
連続した自転車通行空間の整備	664	32.2%	548	22.2%
滑りやすい路面や凹凸のある路面の改善	383	18.6%	646	26.2%
駐停車する自動車の取締り強化	269	13.0%	233	9.4%
道路上の障害物の移設や撤去	277	13.4%	393	15.9%
案内看板・路面表示の設置	181	8.8%	164	6.6%
交差点部での交通安全対策	203	9.8%	331	13.4%
分からない	23	1.1%	117	4.7%
その他	63	3.1%	38	1.5%
計	2063	100%	2470	100%

### ③自転車の通行空間が整備された場合走行する可能性



	必ず 走行する	状況をみて 走行する	走行しない	分からない	その他	計	(参考) 未回答
市民	394	408	10	14	17	843	51
A till	46.7%	48.4%	1.2%	1.7%	2.0%	100%	
当生	488	649	13	101	4	1255	8
学生	38.9%	51.7%	1.0%	8.0%	0.3%	100%	

### ④自転車レーンの整備など、安全対策に関する主な意見

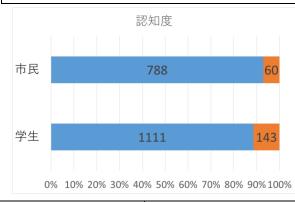
市民		学生			
意見内容	件数	意見内容	件数		
自転車通行スペースの整備	90	自転車通行スペースの整備	38		
マナーやルールの周知啓発	41	道路整備(段差補修、路面補修、縁石撤去、歩道整備)	25		
道路整備(段差補修、路面補修、縁石撤去、歩道整備)	40	安全施設(カーブミラー、防護柵、照明)の充実	14		
路上駐車対策	15	路上駐車対策	8		
安全施設(カーブミラー、防護柵、照明)の充実	14	マナーやルールの周知啓発	6		

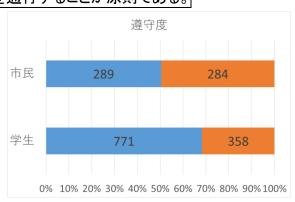
※自由記述意見のうち、類似意見をまとめた上位5項目を掲載

### 4) 自転車の交通ルール、マナーに関すること

①基本的な自転車交通ルールの認知度・遵守度

### 1 歩道と車道の区分があるところでは、車道を通行することが原則である。

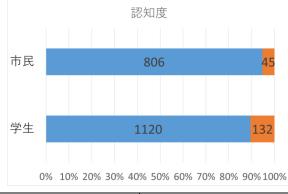


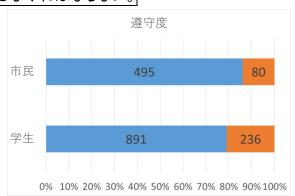


	市民		学生			
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計	
788	60	848	1111	143	1254	
92.9%	7.1%	100%	88.6%	11.4%	100%	

市民				学生	
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計
289	284	573	771	358	1129
50.4%	49.6%	100%	68.3%	31.7%	100%

### 2 車道を通行する際は、車道の左側端を通行しなければならない。

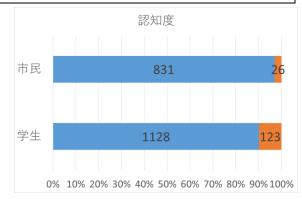


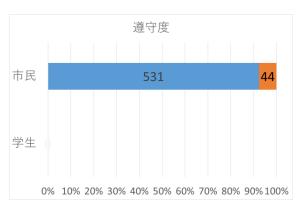


	市民			学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
806	45	851	1120	132	1252
94.7%	5.3%	100%		10.5%	100%

	市民			学生	
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計
495	80	575	891	236	1127
86.1%	13.9%	100%	79.1%	20.9%	100%

# 3 お酒を飲んで自転車に乗ってはならない。

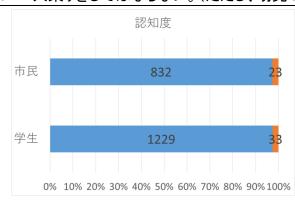


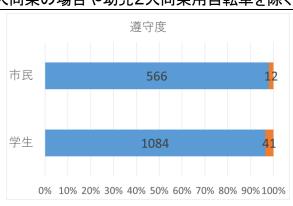


	市民			学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
831	26	857	1128	123	1251
97.0%	3.0%	100%	90.2%	9.8%	100%

市民				学生		
守っている	守っていない	計	守っている 守っていない 計			
531	44	575	□本項只 <i>t</i> 、I			
92.3%	7.7%	100%	調査項目なし			

# 4 二人乗りをしてはならない。(ただし、幼児1人同乗の場合や幼児2人同乗用自転車を除く)

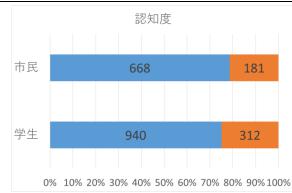


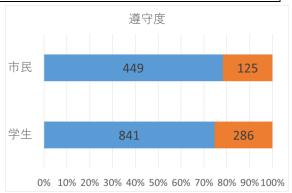


	市民			学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
832	23	855	1229	33	1262
97.3%	2.7%	100%	97.4%	2.6%	100%

市民				学生	
守っている	守っていない	+	守っている	守っていない	計
566	12	578	1084	41	1125
97.9%	2.1%	100%	96.4%	3.6%	100%

# |5 通行が許されている歩道では、歩行者優先で自転車に乗ったまま車道寄りをゆっくり通行しなければならない。

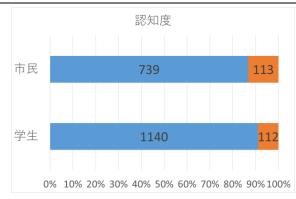


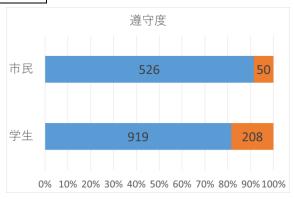


市民				学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
668	181	849	940	312	1252
78.7%	21.3%	100%	75.1%	24.9%	100%

市民				学生	
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計
449	125	574	841	286	1127
78.2%	21.8%	100%	74.6%	25.4%	100%

# 6 自転車は、横に並んで通行(並進)してはならない。

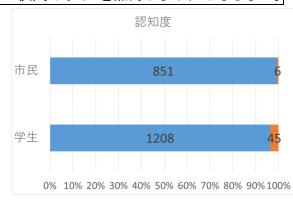


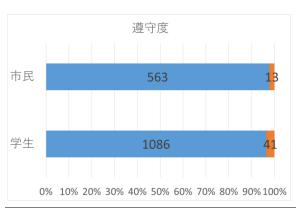


	市民			学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
739	113	852	1140	112	1252
86.7%	13.3%	100%	91.1%	8.9%	100%

市民				学生	
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計
526	50	576	919	208	1127
91.3%	8.7%	100%	81.5%	18.5%	100%

# 7 夜間はライトを点灯しなければならない。

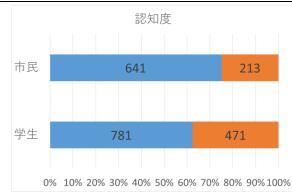


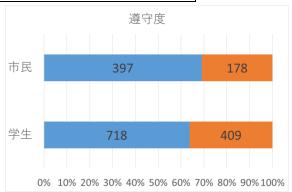


	市民			学生	
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計
851	6	857	1208	45	1253
99.3%	0.7%	100%	96.4%	3.6%	100%

	市民		学生			
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計	
563	13	576	1086	41	1127	
97.7%	2.3%	100%	96.4%	3.6%	100%	

# 8 「止まれ」の標識がある場所では、自転車も一時停止しなければならない。

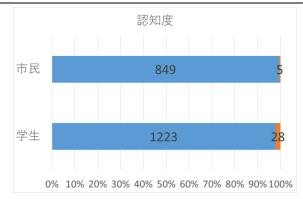


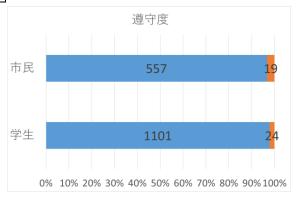


	市民		学生			
知っている	知らない	計	知っている	知らない	計	
641	213	854	781	471	1252	
75.1%	24.9%	100%	62.4%	37.6%	100%	

	市民		学生			
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計	
397	178	575	718	409	1127	
69.0%	31.0%	100%	63.7%	36.3%	100%	

# 9 交差点等では信号を守らなければならない。

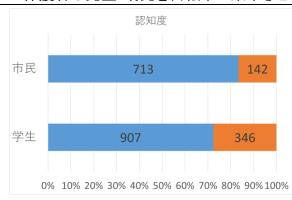




	市民		学生			
知っている 知らない		計	知っている 知らない		計	
849	5	854	1223	28	1251	
99.4%	0.6%	100%	97.8%	2.2%	100%	

	市民		学生			
守っている	守っている 守っていない		守っている 守っていない		計	
557	19	576	1101	24	1125	
96.7%	3.3%	100%	97.9%	2.1%	100%	

# 10 保護者は児童・幼児を自転車に乗車させる場合、ヘルメット着用に努めなければならない。

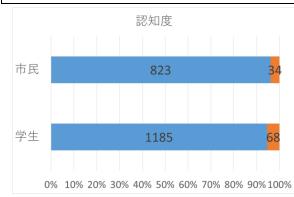


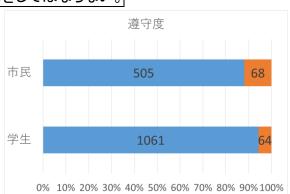
<u> </u>	Nルグツト 個用に劣めないれい	0.0.0.0.0
	遵守度	
市民	416	74
学生		
0	% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80%	% 90% 100%

	市民		学生			
知っている 知らない		計	知っている 知らない		計	
713	142	855	907	346	1253	
83.4%	16.6%	100%	72.4%	27.6%	100%	

	市民		学生				
守っている	守っていない	計	守っている	計			
416	74	490	調査項目なし				
84.9%	15.1%	100%					

# 11 自転車運転中に携帯電話の使用や傘差しをしてはならない。





	市民		学生			
知っている 知らない		計	知っている	知らない	計	
823	34	857	1185	68	1253	
96.0%	4.0%	100%	94.6%	5.4%	100%	

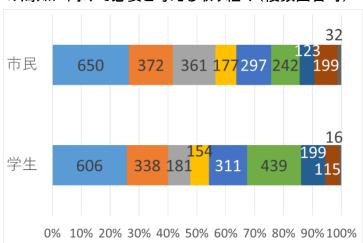
	市民		学生			
守っている	守っていない	計	守っている	守っていない	計	
505	68	573	1061	64	1125	
88.1%	11.9%	100%	94.3%	5.7%	100%	

### ②習志野市の自転車交通ルール周知に関する取り組みの満足度



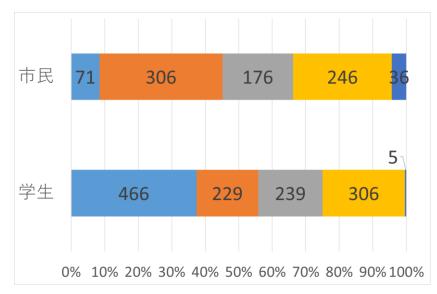
	十分	やや十分	普通	やや不十分	不十分	分からない	その他	計	(参考) 未回答
市民	16	31	222	165	303	122	12	871	23
TI IX	1.8%	3.6%	25.5%	18.9%	34.8%	14.0%	1.4%	100%	
学生	126	125	407	138	69	381	2	1248	15
子土	10.1%	10.0%	32.6%	11.1%	5.5%	30.5%	0.2%	100%	

# ③自転車交通ルールの周知に向けて必要と考える取り組み(複数回答可)



	市	民	学	<b>±</b>
学校での交通安全教育の実施	650	26.5%	606	25.7%
警察による取締りの強化	372	15.2%	338	14.3%
街頭指導など路上での交通安全教育の実施	361	14.7%	181	7.7%
市民向け交通安全講座の開催	177	7.2%	154	6.5%
ルールブックなどの配布	297	12.1%	311	13.2%
ポスターの掲示・チラシの配布	242	9.9%	439	18.6%
市ホームページや広報での発信	123	5.0%	199	8.4%
マナーアップキャンペーンの実施	199	8.1%	115	4.9%
その他	32	1.3%	16	0.7%
計	2453	100%	2359	100%

# ④自転車交通安全教育への参加の意向



	市	民	学	生
これまでに参加したことがある	71	8.5%	466	37.4%
今後、機会があれば参加したい	306	36.6%	229	18.4%
参加したくない	176	21.1%	239	19.2%
分からない	246	29.5%	306	24.6%
その他	36	4.3%	5	0.4%
計	835	100%	1245	100%
(参考)未回答	59		18	

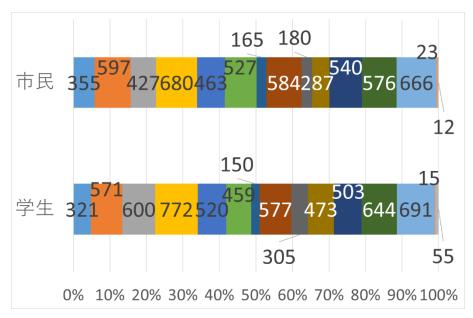
# ⑤自転車走行に伴うルールやマナーの周知に関する主な意見

市民		学生		
意見内容	件数	意見内容	件数	
マナーやルールの周知啓発	52	マナーやルールの周知啓発	23	
警察による取締りの強化、罰則強化	45	危険運転、マナー違反・ルール違反の人が多い	10	
危険運転、マナー違反・ルール違反の人が多い	23	警察による取締りの強化、罰則強化	7	
安全教育、安全講習会の実施	21	安全教育、安全講習会の実施	5	
道路整備の必要性	17	道路整備の必要性	3	

※自由記述意見のうち、類似意見をまとめた上位5項目を掲載

# 5) 自転車走行に伴う危険度に関すること

# ①歩行者の立場で自転車を危険に感じた状況(複数回答可)



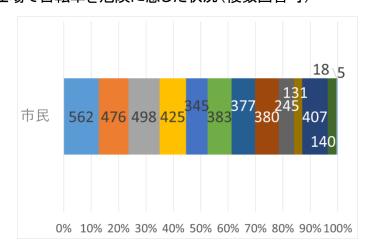
	市	民	学	生
車道の左端を通行しない自転車	355	5.8%	321	4.8%
歩道で歩行者を優先しない自転車	597	9.8%	571	8.6%
信号を守っていない自転車	427	7.0%	600	9.0%
スピードを出しすぎている自転車	680	11.2%	772	11.6%
傘差し運転をしている自転車	463	7.6%	520	7.8%
夜間ライトを点灯していない自転車	527	8.7%	459	6.9%
児童・幼児に乗車用ヘルメットを着用させていない自転車	165	2.7%	150	2.3%
ヘッドホン・イヤホンを使用して音楽等を聴きながら運転している自転車	584	9.6%	577	8.7%
飲酒運転をしていると思われる自転車	180	3.0%	305	4.6%
二人乗りをしている自転車	287	4.7%	473	7.1%
横に並んで走行している自転車	540	8.9%	503	7.6%
一時停止をせず脇道から急に飛び出す自転車	576	9.5%	644	9.7%
携帯電話やスマートフォンを使いながら運転している自転車	666	11.0%	691	10.4%
その他	23	0.4%	15	0.2%
自転車を危険に感じた経験はない	12	0.2%	55	0.8%
計	6082	100%	6656	100%

# ②自転車利用者の立場で危険に感じた状況(複数回答可)



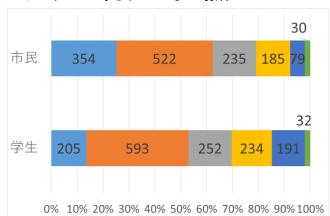
	市	民	学生	
車道での自動車との接触	359	15.0%	435	14.6%
歩道上での歩行者との接触	299	12.5%	382	12.8%
自転車同士の接触	280	11.7%	399	13.4%
脇道からの飛び出しによる接触	419	17.6%	483	16.2%
滑りやすい路面や凹凸のある路面	322	13.5%	484	16.3%
路上駐車している自動車を避ける時	360	15.1%	328	11.0%
電柱など障害物との接触	181	7.6%	291	9.8%
自転車を利用しない	130	5.4%	70	2.4%
その他	24	1.0%	18	0.6%
自転車を危険に感じた経験はない	13	0.5%	84	2.8%
計	2387	100%	2974	100%

# ③自動車運転者の立場で自転車を危険に感じた状況(複数回答可)



		市	民	学生
脇	道や歩道から急に飛び出す自転車	562	12.8%	
夜	間にライトを点けない自転車	476	10.8%	
携	帯電話やスマートフォンを使いながら運転している自転車	498	11.3%	
交	差点で信号無視をする自転車	425	9.7%	
横	に並んで走行している自転車	345	7.9%	
車	道を逆走する自転車	383	8.7%	
車	道の左側に寄らずに走行する自転車	377	8.6%	
傘	差し運転をしている自転車	380	8.7%	調査項目なし
=	人乗りをしている自転車	245	5.6%	
児	童・幼児に乗車用ヘルメットを着用させていない自転車	131	3.0%	
^	ッドホン・イヤホンを使用して音楽等を聴きながら運転している自転車	407	9.3%	
自	動車を運転しない	140	3.2%	
そ	の他	18	0.4%	
自	転車を危険に感じた経験はない	5	0.1%	
計		4392	100%	

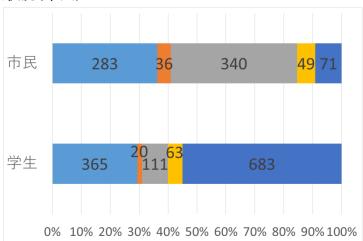
### ④自転車利用者のルールやマナーが守られていない場所



	車道	歩道	交差点	横断歩道	駐輪場	その他	計
	354	522	235	185	79	30	1405
市民	25.2%	37.2%	16.7%	13.2%	5.6%	2.1%	100%
出生	205	593	252	234	191	32	1507
学生	13.6%	39.3%	16.7%	15.5%	12.7%	2.1%	100%

# 6) 自転車事故に備えた損害保険に関すること

# ①自転車保険の加入状況(本人)



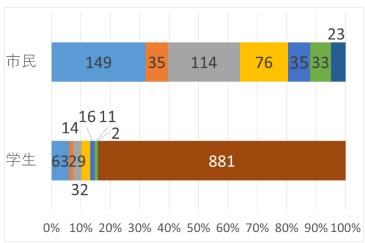
	市	民	学	生
加入している	283	36.3%	365	29.4%
加入を検討している	36	4.6%	20	1.6%
保険は知っているが加入していない	340	43.6%	111	8.9%
保険のことを知らなかった	49	6.3%	63	5.1%
分からない	71	9.1%	683	55.0%
計	779	100%	1242	100%
(参考)未回答	115		21	

# ②自転車保険の加入状況(家庭)(複数回答可)



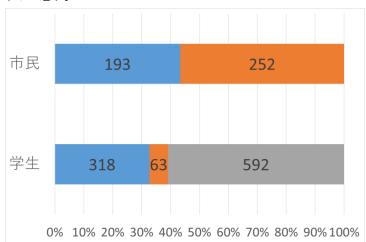
	いる	いない	分からない	計	(参考) 未回答
市民	338	450	0	788	106
川氏	42.9%	57.1%	0.0%	100%	
学生	321	69	851	1241	22
子生	25.9%	5.6%	68.6%	100%	

# ③加入している自転車保険の種類(複数回答可)



	市民		学	生
個人賠償責任保険(傷害保険に付帯するもの)	149	32.0%	63	6.0%
個人賠償責任保険(火災保険に付帯するもの)	35	7.5%	14	1.3%
個人賠償責任保険(自動車保険に付帯するもの)	114	24.5%	29	2.8%
自転車向け保険	76	16.3%	32	3.1%
TSマーク付帯保険	35	7.5%	16	1.5%
傷害保険	33	7.1%	11	1.0%
その他	23	4.9%	2	0.2%
分からない	調査項	目なし	881	84.1%
<del>=</del>	465	100%	1048	100%

### ④自転車保険への加入の意向



	市民		学	:生
加入したい	193	43.4%	318	32.7%
加入するつもりはない	252	56.6%	63	6.5%
分からない	調査項	調査項目なし		60.8%
計	445	100%	973	100%
未回答	449		290	

# 2. 用語集

### ■あ行

#### アウトカム指標(成果指標)

行政活動の結果として、市民にもたらさせる便益や実感など、どれだけの成果がもたらされたか を表す指標。

### ・アウトプット指標(活動指標)

資源を投入して、どのような活動を行ったのか、どのようなサービスを提供したのかなど、実施 した活動量・事業量を表す指標。

### ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

国土交通省道路局と警察庁交通局が連携し策定したもので、全国の道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成、整備、通行ルールの徹底等を進める上での指針。

#### ■か行

#### 街渠

舗装された街路の雨水などが流れ込む排水用の側溝をいう。

### •交通安全教室

学校などにおいて、地域住民、警察、交通安全協会、市などが協力して開催する自転車の運転 技術、交通ルール・マナーなど交通安全に関して実施する啓発事業のこと。

#### •交通手段分担率

全体の移動に対するある交通手段を利用した移動の割合をいう。

#### 軽車面

自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車(そり及び牛馬を含む)であって、身体障がい者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

### ■さ行

#### • 自転車

道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は 三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
  - イ 長さ 190 センチメートル
  - ロ幅60センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
  - イ側車を付していないこと。
  - ロ 1の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。
  - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
  - 二 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

### •自転車専用通行帯

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通 自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

### •自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。

#### 自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。道路交通法上も、自転車道として扱われる。

#### ・自転車ネットワーク路線

自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。

#### •車道混在

自転車通行空間の形態の一つであり、自転車と自動車を車道内で混在させる形態をいう。

### ・スケアード・ストレイト

スタントマンが事故の瞬間を実演する自転車交通安全教育のこと。無謀な自転車の乗り方などにより発生する交通事故の恐怖や危険性を直視させることで、交通安全意識の向上や、正しい交通ルール遵守やマナーの実践を身に着けさせる教育手法。

#### ■た行

#### TSマーク

自転車を安全に利用してもらうために、点検、整備を受ける気運を醸成する制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法令に定められた基準に適合した安全な普通自転車として確認をしたときに貼られるマークをいう。

このマークが貼られている自転車には、傷害及び賠償責任保険が付帯される。

#### •道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋲、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条~第10条により規定される。

### •単路

交差点ではなく、分流や合流がない単純な道路の区間をいう。

#### ■は行

### ・ピクトグラム表示

一般に、「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号(サイン)の一つをいう。

#### •付加車線

登坂車線、屈折車線及び変速車線など車道本線以外の道路のこと。本計画では、交差点における右左折車線のことを指す。

#### •分離工作物

道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。

#### •歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

#### ■や行

### •矢羽根表示

道路幅員が狭く自転車道や自転車通行帯を整備することが出来ない区間において、車道の路 肩に自転車の通行位置と方向を示すために描いた青色の矢羽根型をした法定外の路面表示のこ とをいう。

#### ■ら行

#### •路肩

道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。

### ·路側帯

道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4 に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

#### 路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。



るる、、、、、あしたのJ/ーモニーが響くまちゃぁゕッなる。、、、、



