

佐倉市自転車活用推進計画

令和7年3月



目次

第1章	計画策定にあたって	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画の期間	1
1-3	計画の位置づけ	2
第2章	本市の地勢	3
2-1	本市の地形と都市構造	3
第3章	自転車を巡る現状と課題	4
3-1	都市環境	4
3-2	健康増進	7
3-3	観光振興	9
3-4	安全・安心	10
第4章	自転車活用推進の基本方針と施策	13
4-1	【基本方針1】自転車の利用拡大による良好な都市環境の形成	13
4-2	【基本方針2】サイクルスポーツ振興による健康社会の実現	15
4-3	【基本方針3】サイクルツーリズムの推進による観光立国への貢献	16
4-4	【基本方針4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	17
別冊	佐倉市自転車ネットワーク計画	

第 1 章 計画策定にあたって

1-1 計画策定の背景

近年の健康や環境問題への意識の高まりに伴い、自転車は単なる交通手段ではなく、環境にやさしい乗り物や健康づくりの手段として、更には、観光コンテンツ、災害時における移動手段としても注目されています。

このような中、国では、平成 29 年 5 月、自転車の活用による環境負荷の低減、国民の健康増進等の新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（以下「法」という。）を施行しました。

その後、平成 30 年 6 月、自転車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の基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国計画」という。）が策定されました。

また、法第 10 条及び第 11 条において、各地方自治体は、国計画を勘案し、地域の実情に応じた地方版推進計画を定めるよう努めることとされており、令和 2 年 11 月、千葉県においても「千葉県自転車活用推進計画」（以下「県計画」という。）が策定されました。

こうした状況から、本市においても法や国計画、県計画の趣旨を踏まえ、市民がより一層自転車を活用できる環境を目指して、「佐倉市自転車活用推進計画」（以下、「本計画」という。）を策定することといたしました。

1-2 計画の期間

令和 3 年 5 月 28 日に閣議決定された国の第 2 次自転車活用推進計画では、計画期間が令和 7 年度までとされています。

また、千葉県の第 2 次千葉県自転車活用推進計画では、計画期間が令和 5 年度から令和 8 年度までとされています。

本計画の計画期間は、自転車の有用性等を広く市民の暮らしの中に浸透させるとともに、自転車利用の環境整備に要する期間等も踏まえた長期的な展望を視野に入れ、令和 7 年度から令和 13 年度までの 7 年間とします。

なお、法や国計画、県計画の進展・見直し状況や社会情勢の変化等を踏まえ、計画期間途中においても、必要に応じて計画の見直しや改定を行うこととします。

1-3 計画の位置づけ

法や国計画、県計画を踏まえ、本市における自転車活用の現状・課題に応じた計画を策定します。

また、本計画を、本市における自転車に関する施策の最上位計画として位置づけ、本市の上位計画や関連計画との連携や整合を図ります。

さらに、「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/国土交通省・警察庁)に基づいた「佐倉市自転車ネットワーク計画」を本計画内に別冊として位置付け、策定します。

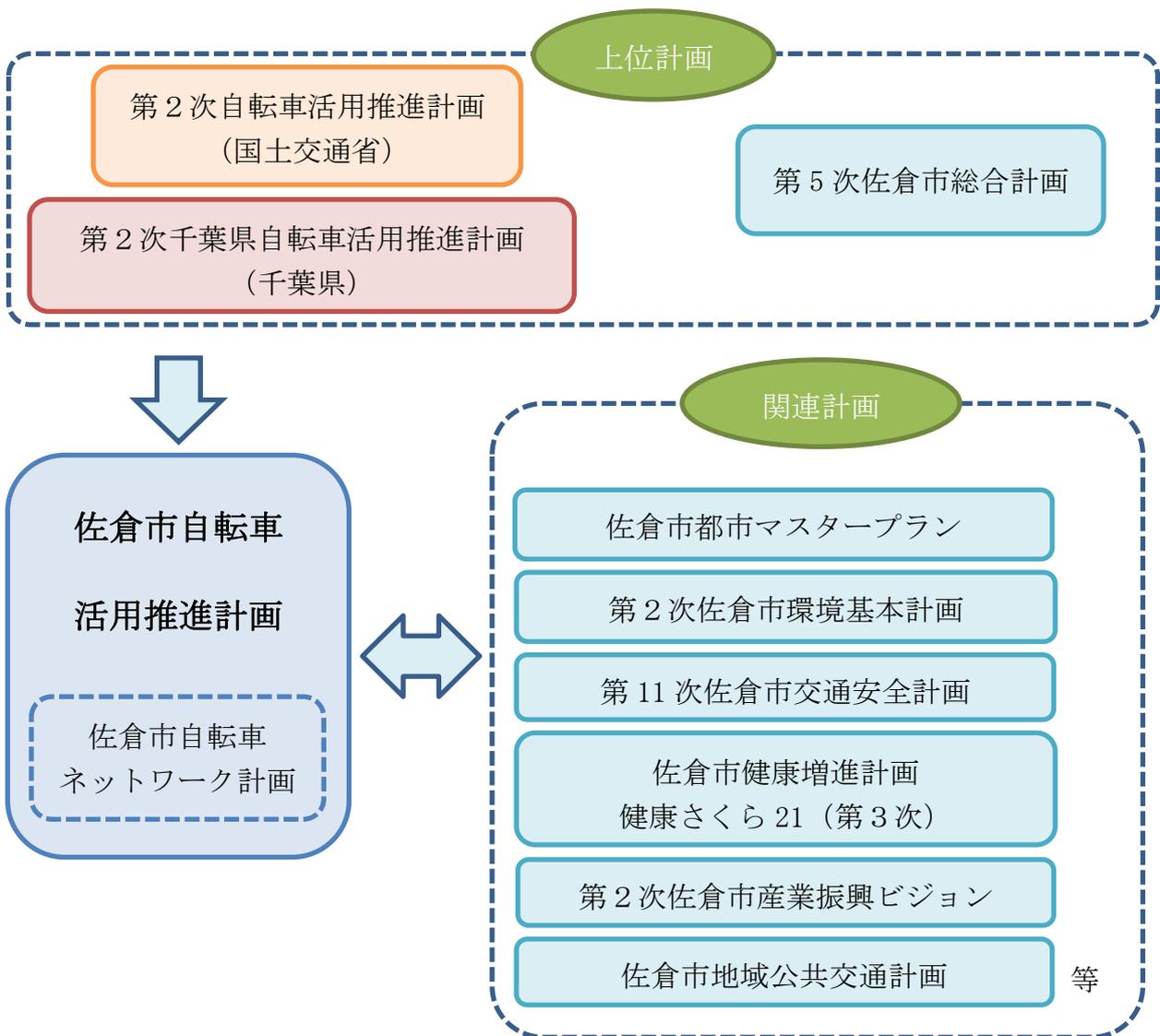


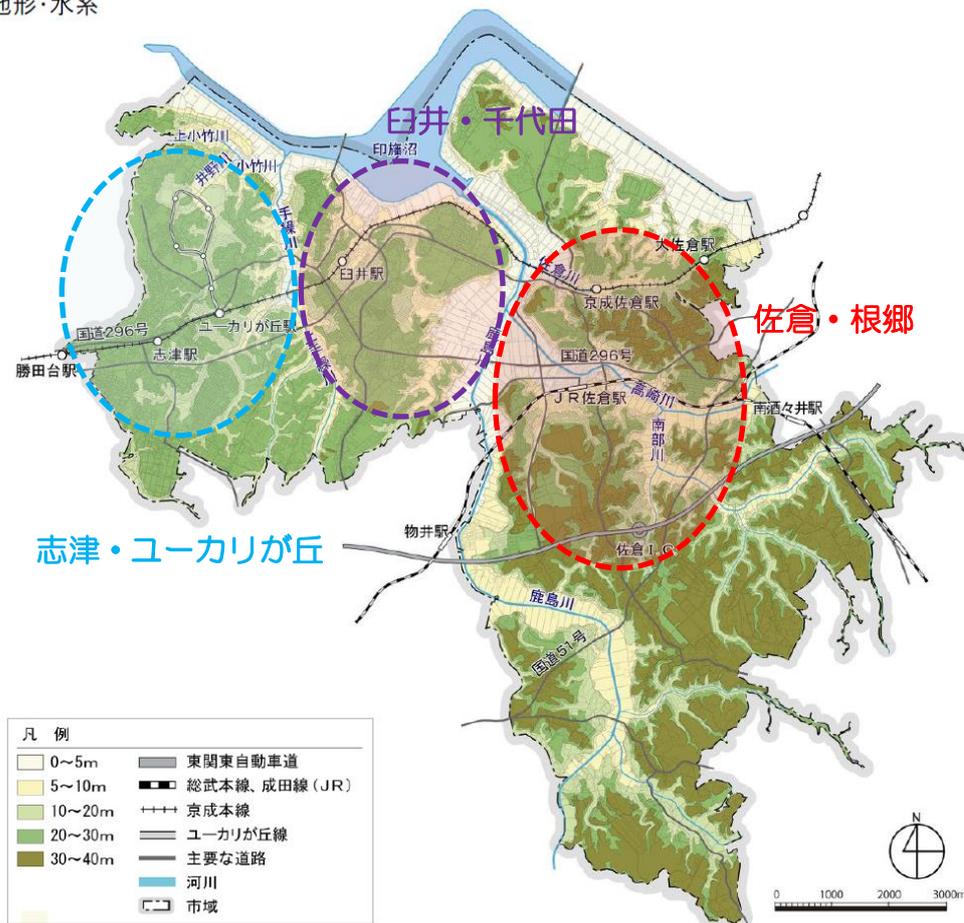
図1 本計画の位置づけ

第2章 本市の地勢

2-1 本市の地形と都市構造

本市は、標高30～35mの台地と低地が混在した起伏に富んだ地形ではありますが、鉄道駅を中心に、河川等で地理的に分かれた「志津・ユーカリが丘」、「臼井・千代田」、「佐倉・根郷」の3つの市街地群がそれぞれコンパクトに形成され、それらを鉄道やバス等の公共交通や道路ネットワークが結ぶ都市構造となっているため、比較的平坦な市街地内や印旛沼周辺等の観光エリアでの短中距離の移動手段を、自家用車から公共交通機関や自転車に置き換えることが可能です。

図 地形・水系



(出典：佐倉市景観計画)

図2 本市の地形図

第3章 自転車を巡る現状と課題

自転車は身近で手軽な乗り物ですが、一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつあり、本市における自転車をとりまく状況や課題も、次に示すように多様化しています。

3-1 都市環境

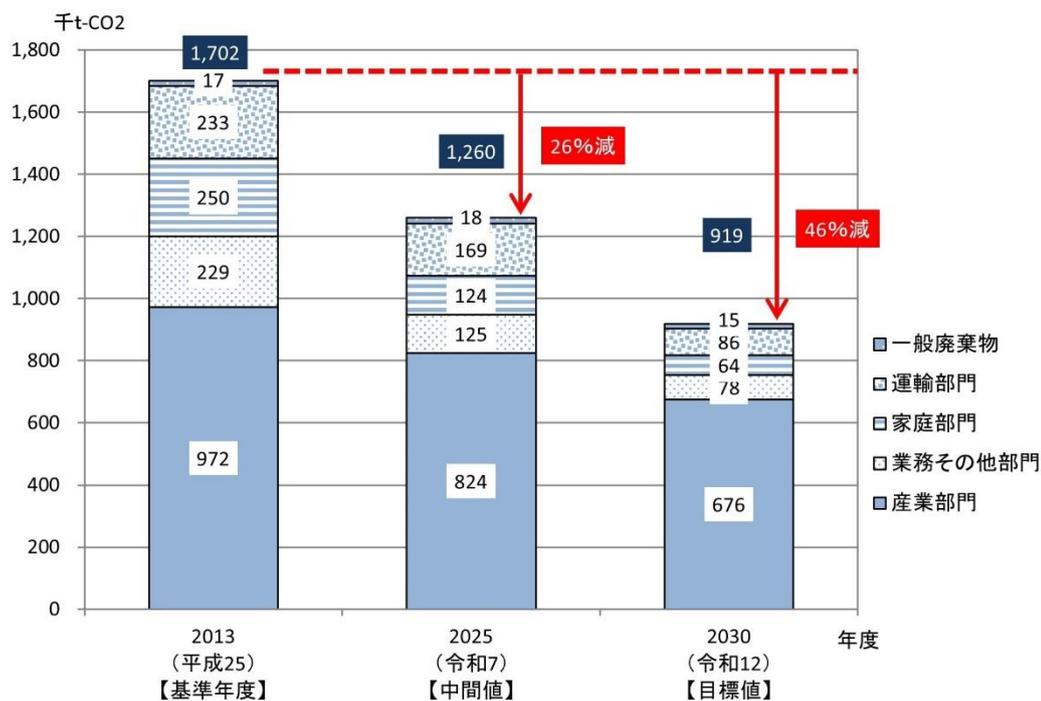
地球温暖化対策が全世界で共通の課題となる中、2020年10月、国は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。これを受け、2021年8月、本市においても「佐倉市ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、温室効果ガス排出量のうち最も多くの割合を占める二酸化炭素を削減対象として、目標を掲げています。(図3)

家庭から排出される二酸化炭素の4分の1程度が自動車からの排出とされていますが(図4)、第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)において、本市の自動車の交通分担率^{*}は、東京都市圏全体、千葉県全体と比較して高く、自転車の交通分担率は、東京都市圏全体、千葉県全体と比較して低い状況であり(図5)、本市においては、自動車が移動手段の中心であることが分かります。

前述のとおり、本市は、「志津・ユーカーが丘」、「臼井・千代田」、「佐倉・根郷」といった3つの市街地群により構成されており、各市街地内での短中距離の移動は自家用車から公共交通機関や自転車へ転換が可能です。また、面積の広い本市では、一定の距離に駅やバス停などが無い公共交通空白地域が点在しており、交通ネットワークを補完する移動手段が求められます。

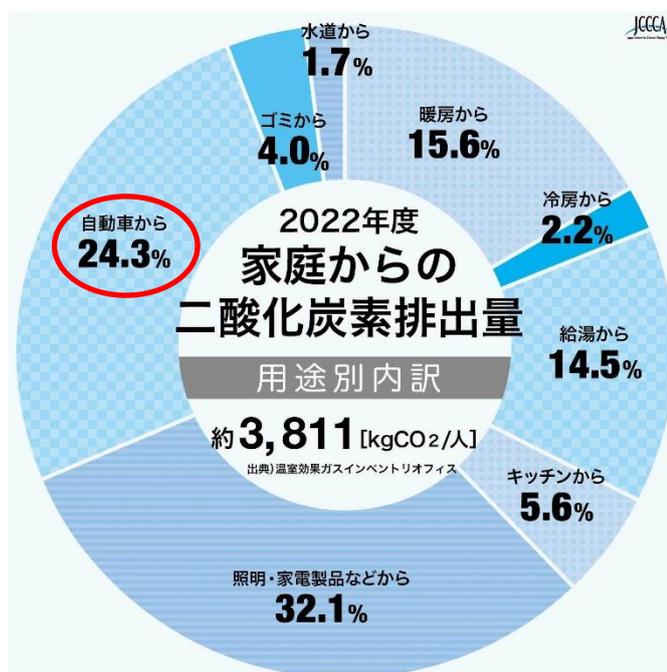
地球温暖化対策として、自転車利用への転換を進め、自家用車への依存を低減していくため、公共交通空白地域において、自転車を快適に利用してもらうために、自転車の利用環境を整えることが重要であり、自動車、歩行者と自転車が分離され、互いが安全に通行できる空間の整備を進める必要があります。

※交通分担率：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率という。



(出典：第2次佐倉市環境基本計画)

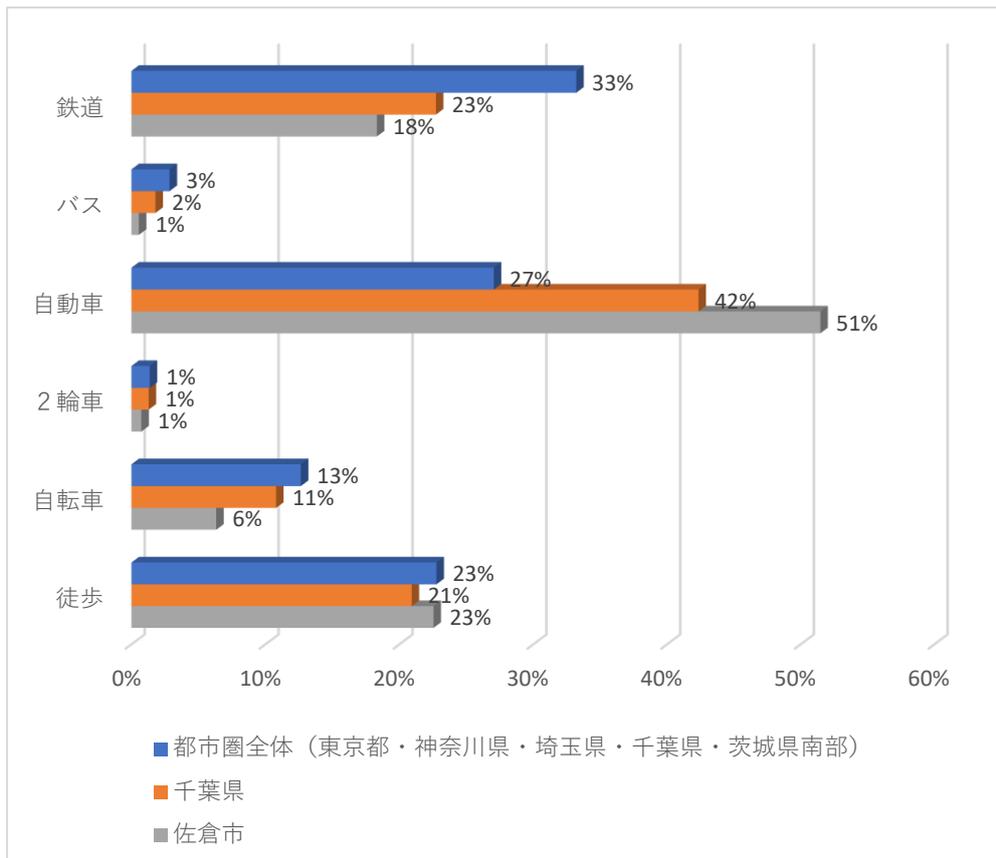
図3 本市の温室効果ガス(CO2)排出量の削減目標



(出典：温室効果ガスインベントリオフィス／

全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<https://www.jccca.org/>))

図4 家庭からの二酸化炭素排出量の内訳



(出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年(東京都市圏交通計画協議会))

図5 交通分担率の比較

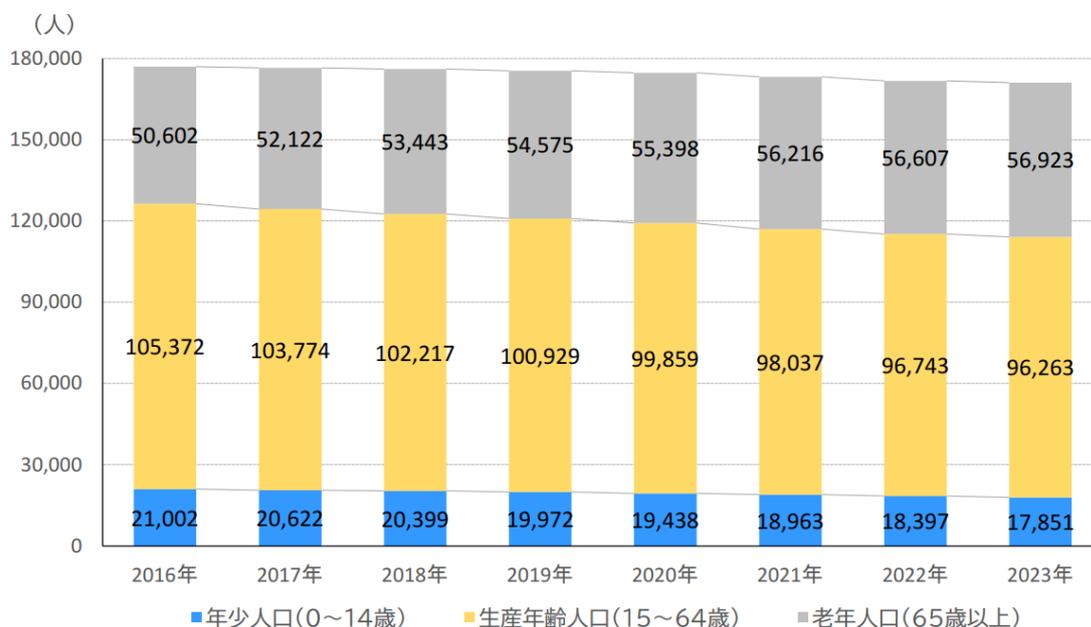
3-2 健康増進

わが国においては、高齢化の更なる進展が予想されており、図6のとおり、本市でも高齢化が進んでいますが、生活の質を維持し、社会保障制度を持続可能なものとするために、健康寿命を延ばし、平均寿命との差を縮小することが課題となっています（図7）。そのような中で、自転車は手軽に運動できる乗り物であり、生活習慣病等の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに有効であると注目されています。

また、タンDEM自転車^{*}やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいや共生社会の構築にも貢献しています。

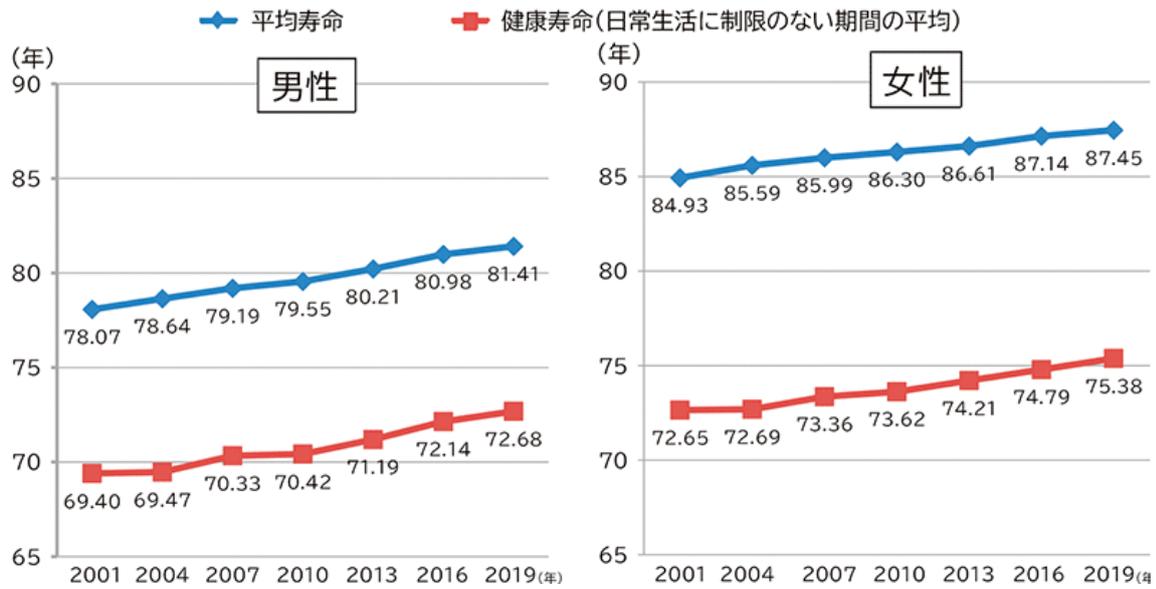
本市では、印旛沼周辺等でジョギングやサイクリングを楽しむ市民の姿が多く見られ、本市の市民健康意識調査では、約8割の市民が健康の維持・増進のために運動を「いつもしている」または「時々している」と回答していますが（図8）、市民のより一層の健康づくりを図るために、自転車利用のための環境整備や広報、啓発を行い、自転車利用をさらに促進していくことが必要です。

^{*}タンDEM自転車とは、2人以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車のことです。千葉県では、平成30年4月1日千葉県道路交通法施行細則の一部改正に伴い、二輪タンDEM自転車での公道走行が可能になりました。



(出典：住民基本台帳(各年3月末、2011年、2012年は外国人を含まない))

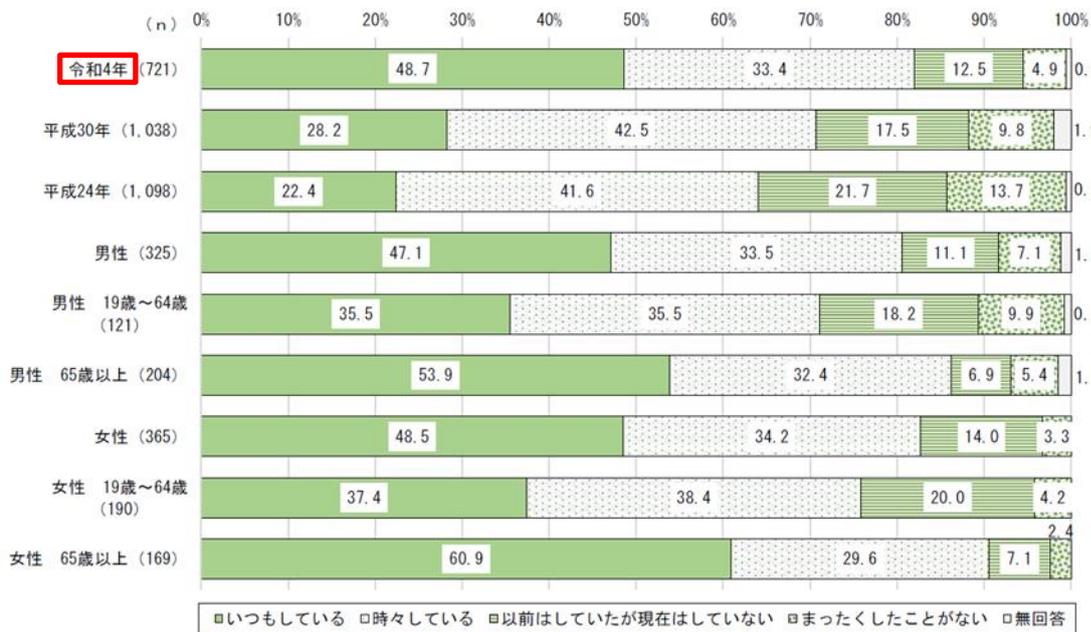
図6 本市の年齢階層別人口



(出典：令和4年版 厚生労働白書 (厚生労働省))

図7 日本人の平均寿命と健康寿命の推移

身体活動・運動のところがけ／前回、性別、性・年齢



(出典：佐倉市健康増進計画 市民健康意識調査 (令和4年度実施))

図8 市民健康意識調査結果

3-3 観光振興

本市の観光施設は、それぞれが市内各所に点在しているため、各施設を結ぶための移動手段が不可欠であり、その一つとして、自転車が有効な移動手段となります。本市でよく見られる坂道が多いエリアは、自転車の通行には不便ですが、近年普及が進む電動アシスト自転車が一つの解決策となります。本市の各所では、電動アシスト自転車を含むレンタサイクルが設置されており、自転車で観光施設を巡る観光客の姿が多く見られます。

また、印旛沼の周辺にはサイクリングロードが整備されており、多くのサイクリストが来訪しています。本市では、「千葉うみさとラインプロジェクト」において、千葉市、八千代市等と連携し、サイクリングを含めた水辺の魅力づくりを進めています。

さらに、JR東日本のサイクルトレイン※「B. B. BASE」の一部がJR佐倉駅に停車する定期運行が始まり、都心などからのサイクリストの訪問も可能となったほか、成田空港方面からのサイクリング距離圏内でもあり、海外からのサイクリストの集客も望めます。

これらの環境を活かし、より多くの自転車を利用する観光客やサイクリストを受け入れるためには、自転車の走行環境や受入環境の更なる整備が課題となります。

※サイクルトレイン：自転車を解体したりすることなく、車内にそのまま持ち込むことができる鉄道及びそのサービス。



写真 佐倉ふるさと広場のレンタサイクル



写真 印旛沼のサイクリングロード



写真 サイクルトレイン「B. B. BASE」



図9 本市の位置

3-4 安全・安心

本市が実施した自転車利用に関するアンケート調査では、「自転車は車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」ことについて、回答者のうち約2割が「知っているが守れていない」と回答しており、「自転車通行中や歩行中に、自転車に係るヒヤリハットを経験したことがあるか」については、回答者のうち約3割が「ある」と回答しています。また、「自転車通行空間*の整備が必要と感じるか」については、回答者のうち約6割が「ある」と回答しました（図10）。

この結果から、車道を通行することに危険を感じた自転車利用者が歩道を走行し、その自転車に対して歩行者が危険を感じているということも予想され、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離する安全で快適な自転車通行空間の整備が求められます。

また、自転車に関係する交通事故について、多くは、最初に交通事故に関与した当事者に何らかの法令違反が認められ（図11）、自転車を安全に利用してもらうために、道路の利用者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要です。

さらに、自転車乗用中の死者のうち、多くは頭部に致命傷を負っています（図12）。このような背景から道路交通法が改正され、令和5年4月1日より自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されており、自転車利用者のヘルメット等の安全装備の着用率向上を図る必要があります。

加えて、自転車加害者となる事故に着目すると、全国的に自転車に関係する事故は減少しているものの、自転車対歩行者の事故は横ばいで推移しており（図13）、賠償金が高額になる事故も発生していることから、社会的に対応する必要があると考えられます。このような背景から、千葉県では、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、令和4年7月1日から自転車保険への加入が義務となりました。

一方、災害時の安全・安心について目を向けると、地震や台風等の際の倒壊した家屋や電柱、倒木等による道路交通障害発生下での移動手段として、自転車が有効であると言われていています。実際に、東日本大震災、その他の近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞が発生した際の移動手段として自転車が有効活用されたことから、自転車の活用が地域の効果的な災害対応に繋がると考えられます。非常時において、自転車を活用するためには、日ごろから自転車利用の機会を広げ、確かな備えをしておく必要があります。

※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。

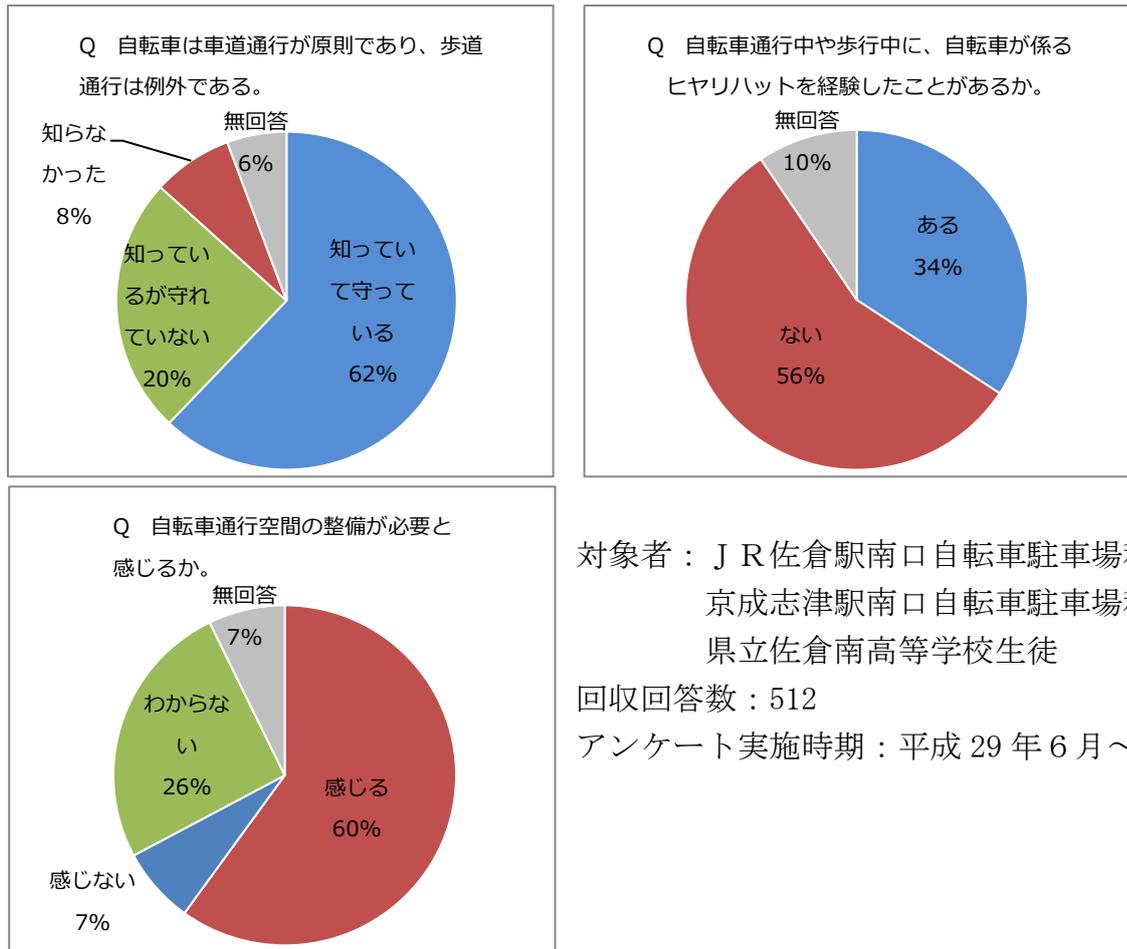
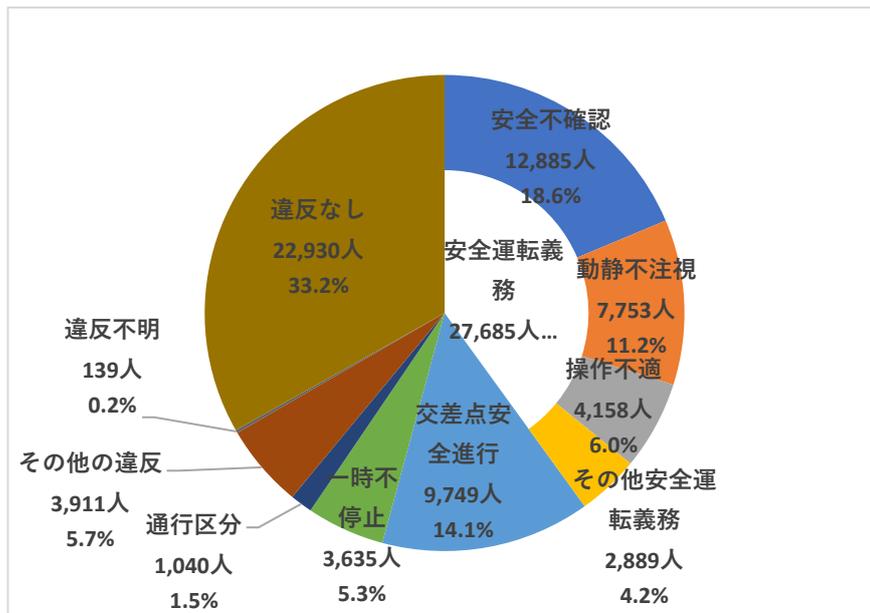
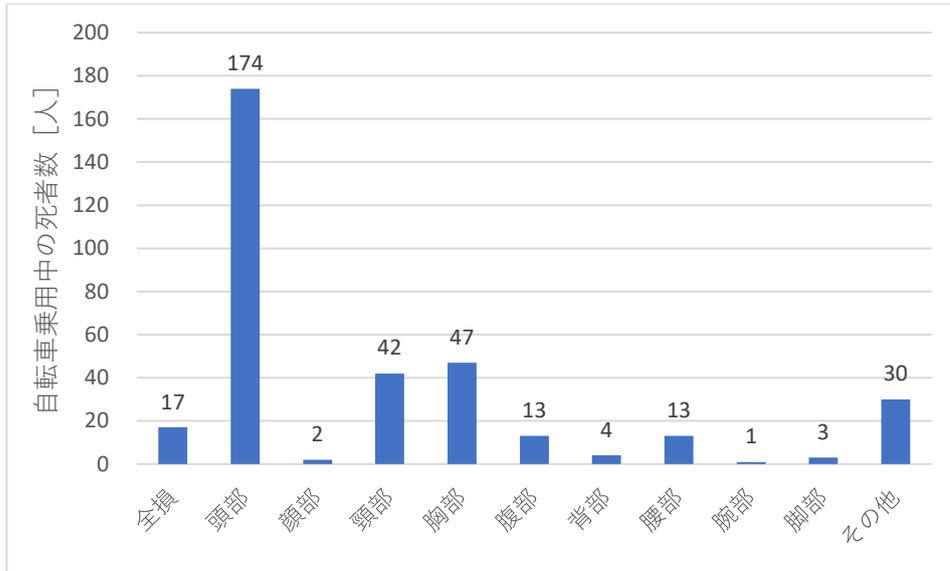


図 10 市民アンケート調査結果



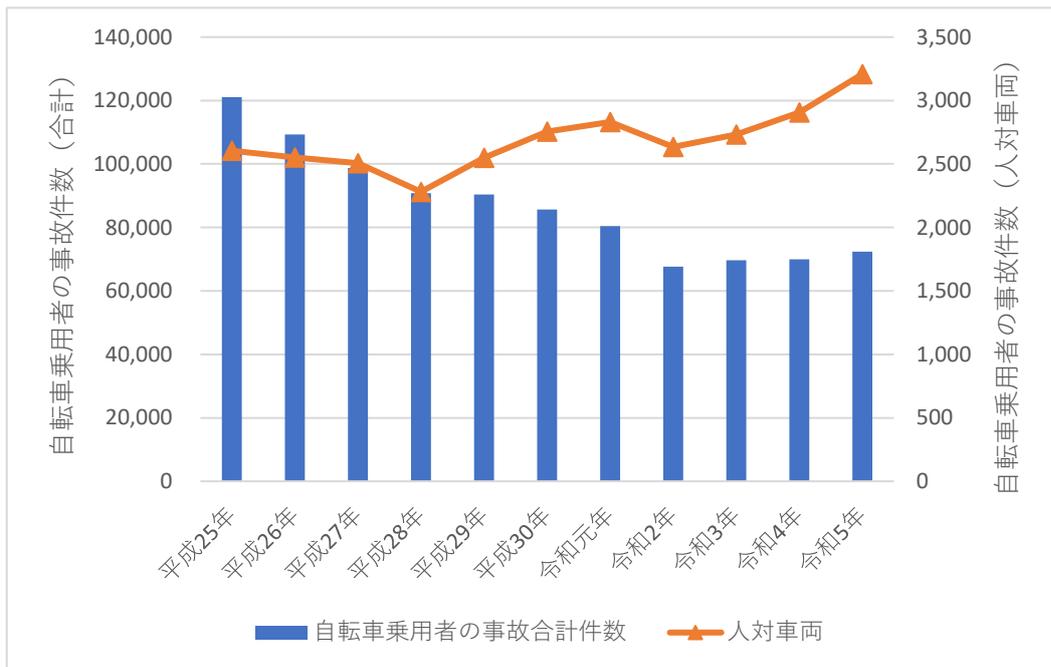
(出典：令和 5 年中の交通事故の発生状況 (警察庁) に基づき作成)

図 11 令和 5 年全国の法令違反別自転車乗用中死傷者数 (第 1・第 2 当事者)



(出典:令和5年中における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について(警察庁) に基づき作成)

図12 令和5年全国の自転車乗用中の損傷主部位別死者数



(出典:令和5年中の交通事故の発生状況(警察庁) に基づき作成)

図13 全国の自転車乗用者(第1・第2当事者)の交通事故件数の推移

第4章 自転車活用推進の基本方針と施策

本市における自転車を巡る現状と課題を踏まえ、以下の4つの基本方針と施策を掲げ、自転車の活用を推進します。

4-1 【基本方針1】自転車の利用拡大による良好な都市環境の形成

歩行者、自転車、及び自動車が適切に分離された通行空間の計画的な整備を進めることで、自転車活用を推進し、道路交通の円滑化や交通分野からの脱炭素化により、良好な都市環境の構築を目指します。

施策①：自転車通行空間の整備

- ・自転車通行空間の整備路線や整備延長、整備形態等を記した「佐倉市自転車ネットワーク計画」（以下、「ネットワーク計画」という。）を策定します。ネットワーク計画の中で位置付けた路線において、自転車通行空間の整備を行います。また、ネットワーク路線となる国道・県道の道路管理者へ自転車通行空間整備の要望を行います。

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>  <p>緑石線等 歩道 自転車道 (自動車の)車道 着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>  <p>歩道 自転車 他の通行帯 専用通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>  <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

(出典：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、警察庁）)

図14 自転車通行空間の整備形態

- ・^{がいきよ}街渠やグレーチング等の自転車通行空間上の障害について、自転車通行の安全性、快適性の改善のため、対策部材に交換する等の対応を検討します。



写真 ^{がいきよ}街渠



写真 グレーチング

- ・警察へ道路標識や道路標示の適切な設置・運用の要請等を行います。
- ・自転車通行空間をふさぐ違法駐車の取り締まりを警察に要請します。

施策②：駐輪場の維持、管理

- ・市内の JR 線、京成線各駅前にある市営自転車駐車場の再配置や適正な維持管理を行います。各公共施設の駐輪場についても適正な維持管理を行います。

施策③：自転車利用促進に関する広報啓発

- ・自転車通行空間の整備された路線、レンタサイクルサービス提供場所やサイクルステーションの位置、自転車利用マナーやルール等を示した自転車マップを作成し、自転車利用者だけでなく、歩行者、自動車利用者等、広く市民に周知します。
- ・自家用車から自転車への転換を促すため、キャンペーン等を通じ、自転車利用のメリットを広く広報啓発します。



4-2 【基本方針2】サイクルスポーツ振興による健康社会の実現

自転車競技だけでなく、日常生活における自転車利用も含めたサイクルスポーツの普及奨励により、健全な心身、豊かな暮らし、生きがいのある毎日の実現を目指します。

施策④：サイクルスポーツのための環境の整備

- ・サイクルスポーツに慣れ親しめるよう、サイクリングロードやレンタサイクルの充実を図ることで、練習環境を創出し、自転車に触れる機会を増やします。

施策⑤：自転車の活用を含めた健康づくりの推進

- ・自転車の活用を含めた身体活動、運動の効果に関する普及啓発等により運動習慣者※の割合を増加させます。
- ・自転車を活用した健康コンテンツと観光が連携した事業を検討します。

※運動習慣者：1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している人。



4-3 【基本方針3】 サイクルツーリズムの推進による観光立国への貢献

自転車を通じた観光振興を推進し、自転車を活用した地域の活性化を図ります。このため、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面での自転車利用者に対するホスピタリティの充実を推進します。

施策⑥：サイクリングイベントの誘致・開催

- ・自転車で地域を巡り、佐倉市の魅力を楽しむイベントや市民参加型サイクリングイベント、サイクリング大会の誘致・開催を推進します。
- ・千葉うみさとラインプロジェクトにおける千葉市、八千代市等との連携を続け、サイクリングロードを活用したイベントを検討します。



写真 佐倉サイクルフェスタの様子



図15 千葉うみさとライン イメージ

施策⑦：サイクリスト誘致のための環境整備

- ・佐倉市の魅力を満喫できるモデルルートを設定し、サイクリストが迷わず走行できる環境を整備します。
- ・案内看板の整備を行い、多言語での表記など、内容の充実を図ります。
- ・佐倉ふるさと広場や観光案内所を訪れたサイクリストが市内観光施設を回遊できるようルート案内を整備します。
- ・市内の観光拠点にサイクルラックや貸し出し用の工具、空気入れを設置します。
- ・JR佐倉駅に停車するサイクルトレインの増便等を要請します。



写真 佐倉ふるさと広場



写真 サイクルラック（佐倉市立美術館）

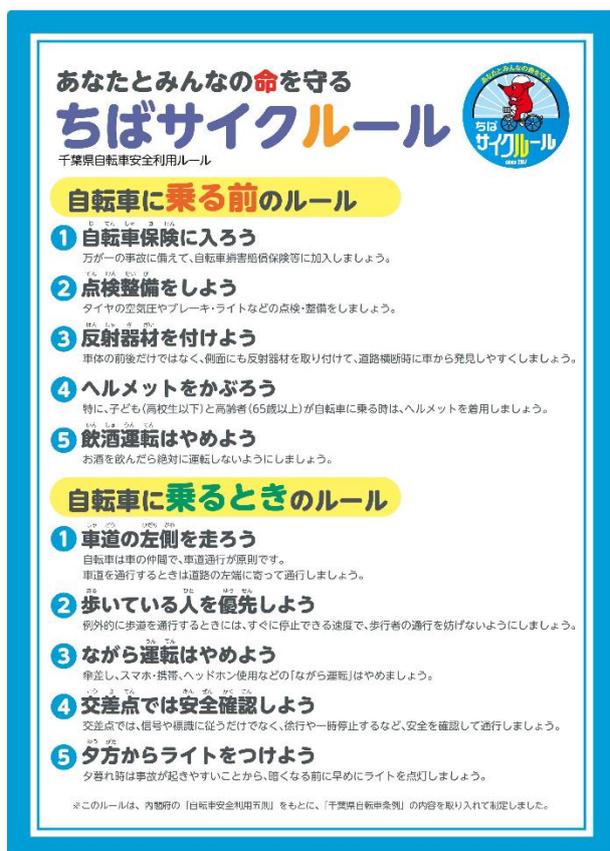
4-4 【基本方針4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

佐倉市交通安全計画を基に、歩行者や自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解する安全で安心な交通環境を構築し、自転車交通事故の無い社会を目指します。

このため、自転車通行空間の整備を進めるほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図ります。

施策⑧：交通安全意識の向上を図る広報啓発

- ・「自転車安全利用五則」を基に「千葉県自転車条例」の内容を取り入れた「ちばサイクルール」(図15)を活用し、ポスターやパンフレットを配布するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対する自転車の交通ルール等の周知、自転車の安全利用についての意識向上を図ります。
- ・自転車利用時のヘルメット着用を促進するために、街頭での啓発活動を実施します。
- ・本市で、令和6年7月より開始した、自転車乗車用ヘルメットの購入費用の一部補助により、自転車乗車用ヘルメットの着用を促進します。



(出典：千葉県)

図16 ちばサイクルール



(出典：警察庁)

図17 ヘルメット着用啓発ポスター

施策⑨：自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの啓発

- ・施策①の自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の交通ルール等について、自転車利用者はもちろん、全ての道路通行者に広報啓発を行います。

施策⑩：自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な指導の要請

- ・千葉県警が自転車事故の危険性が高い地区として指定している「自転車指導啓発重点地区・路線」において、重点的に自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等の違反に対し指導を行うよう警察に要請します。

施策⑪：学校における交通安全教育の推進

- ・自転車利用についての内容を含む交通安全教育の推進のため、各学校において、こどもたちの発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう、交通安全教室を継続的に開催し、交通安全の意識向上に努めます。



写真 交通安全教室

- ・教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による、自転車利用や自転車通行空間を念頭に置いた通学路の点検を実施します。点検結果を踏まえ、ハード、ソフト両面から交通安全確保に必要な対策を講じます。

施策⑫：自転車保険の加入の促進

- ・自転車損害賠償保険等への加入促進を図るため、様々な広報手段により啓発します。



(出典：千葉県、千葉県交通安全対策推進委員会)

図 18 自転車保険加入義務化啓発チラシ

施策⑬：災害時における自転車活用の推進

- ・災害時における被災状況の迅速な把握等への自転車活用を検討します。

佐倉市自転車活用推進計画

発行 令和7年3月

編集 佐倉市 土木部 道路建設課

〒285-8501 佐倉市海隣寺町9 7番地