佐倉市自転車ネットワーク計画

令和７年３月

佐倉市

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　本計画の基本方針 2

第２章　自転車ネットワーク形成の進め方 3

２－１　整備エリアについて 3
２－２　本市における優先的計画策定エリアの設定基準 4
２－３　優先的計画策定エリア内における路線選定基準 5
２－４　本市における優先的計画策定エリア及び選定路線 5

第３章　整備形態 11

３－１　整備形態の考え方 11
３－２　本市における整備形態の考え方 12
３－３　路面表示の方法 13

第４章　自転車ネットワーク整備計画 16

４－１　計画期間における整備路線と各路線の整備形態 16
４－２　対象路線一覧 16

第１章　計画策定にあたって

１－１　計画策定の背景

自転車は、通勤や通学、買物等、日常生活における身近な移動手段に利用されているほか、サイクリングといったレジャーの手段としても多くの人々に利用されています。

また、近年では、健康や環境問題への意識の高まり、サイクルツーリズムの普及、災害時の有効な移動手段として注目される等、その利用目的も多様化し、自転車の利用ニーズが拡大しています。

自転車の利用が推進されている一方、国内の交通事故件数は近年減少傾向であるのに対し、自転車対歩行者の事故件数はほぼ横ばいであることから、自転車と歩行者双方への安全対策が課題とされています。

このような状況から、国土交通省と警察庁は、平成 24 年に「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、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）※」を策定しました。

本市においても、令和 5 年に発生した交通事故 297 件のうち 65 件が自転車関連事故で全体の 2 割を占めるなど、自転車への安全対策が必要な状況にあります。こうした背景から、上位計画である「佐倉市自転車活用推進計画（以下、推進計画）」の中で自転車通行空間の整備を重要な施策として掲げ、自転車通行空間の整備路線や整備延長、整備形態等を示した「佐倉市自転車ネットワーク計画（以下、本計画）」を併せて策定することといたしました。

本計画は、推進計画に基づき、自転車と歩行者の安全性を確保するため、自転車ネットワークの整備方針について定めたものです。

※「ガイドライン」は、平成 28 年 7 月及び令和 6 年 6 月に改訂が行われています。

１－２　計画の期間

本計画の計画期間は、上位計画である「推進計画」と併せて令和 7 年度から令和 13 年度の 7 年間とします。

ただし、初年度については、計画の準備期間として関係機関等との協議を行い、次年度より自転車ネットワークの整備を進めます。

１－３　本計画の基本方針

本市の特徴は、**「歴史・自然・文化」**であり、これらの特徴を活かしたまちづくりを進めているところです。

特に、印旛沼周辺には、多くの観光資源が存在し、印旛沼サイクリングロード（県道八千代印旛栄自転車道線）が整備されていることから、多くのサイクリストが自転車を利用しています。

また、城下町地区には、自然・風土に培われた歴史・文化を感じられる観光施設が集まっており、多くの観光客が訪れています。

上記のことから、本計画の計画期間内における基本方針は、**「観光とレクリエーションにおける自転車利用の推進」**とします。

本計画では、これらの観光拠点を結ぶ自転車ネットワーク路線を設定し、市内の観光名所を自転車で回遊できるよう自転車通行空間の整備を進めます。

写真　佐倉ふるさと広場

写真　岩名運動公園

写真　佐倉城址公園

写真　佐倉市立美術館

第２章　自転車ネットワーク形成の進め方

２－１　整備エリアについて

推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画策定の対象区域は佐倉市全域とします。しかしながら、市内全域における自転車ネットワークの形成には多大な費用とともに長い年月を必要とするため、整備効果の早期発現を目的とし、本計画では市全域の中でも特に優先的に整備を行うエリア（以下「優先的計画策定エリア」）を設定し、そのエリアを適宜見直し、段階的に拡大していくものとします。（図１）

（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１　優先的計画策定エリア設定による段階整備のイメージ＞

２－２　本市における優先的計画策定エリアの設定基準

優先的計画策定エリアを設定する方法について、ガイドラインでは図２のような考え方が示されています。

推進計画においても述べたように、本市の観光施設は、主に印旛沼周辺や城下町地区に集中しているため、それらの施設を結ぶネットワーク路線の整備が課題となっています。

このことから、本計画の基本方針を踏まえ、初期段階として**「観光地と駅や商業地等を結ぶ路線」**を主軸としたエリアを優先的計画策定エリアとして設定し、その後、そのエリアを段階的に拡大することとします。

（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２　優先的計画策定エリア設定の考え方＞

２－３　優先的計画策定エリア内における路線選定基準

本計画を構成する優先的計画策定エリア内の路線選定の方法にあたっては、ガイドラインで定められた自転車ネットワーク路線選定の考え方を参考にしつつ、本市の特性を考慮して選定を行うこととします。

なお、ガイドラインでは、次の①～⑨のような路線を適宜組み合わせて選定するものとしています。

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やスポーツ関連施設などの大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
②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
③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）
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
⑤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
⑥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
⑦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
⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
⑨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

２－４　本市における優先的計画策定エリア及び選定路線

「**観光地と駅や商業地等を結ぶ路線**」を主軸とする優先的計画策定エリアは、観光Wコア構想の一つの核である佐倉ふるさと広場を拠点とする「**印旛沼エリア**」、岩名運動公園やサンセットヒルズが位置する「**スポーツ・アウトドアエリア**」、佐倉城下町エリアビジョンで目指す姿が示された城下町地区を含む「**歴史・文化エリア**」の３つのエリアを包括する範囲とし、それぞれの観光、スポーツ関連施設等を周遊する路線を選定します。

また、推進計画の関連計画である佐倉市観光グランドデザインの「観光Wコア構想」を参考に、それぞれのエリアをつなぐ路線をネットワークに取り入れるとともに、自転車道として整備済みの印旛沼サイクリングロード及びＪＲ佐倉駅や京成佐倉駅、京成臼井駅へのアクセスを可能とする路線を選定し、回遊性のあるネットワークを形成します。

設定したエリアや選定した路線、設定根拠の詳細について、次ページ以降に示します。

＜優先的計画策定エリアと路線の選定根拠＞

エリア	選定根拠	拠点	サイクルステーション
印旛沼エリア	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観光拠点を結ぶ路線 ⑥自転車道が整備済である路線	佐倉ふるさと広場	○
		印旛沼サイクリングロード	
スポーツ・アウトドアエリア	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観光拠点を結ぶ路線 ⑧新設道路	岩名運動公園	
		佐倉草ぶえの丘	
		佐倉市民の森	
		サンセットヒルズ	
		野鳥の森	
歴史・文化エリア	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観光拠点を結ぶ路線	国立歴史民俗博物館	○
		佐倉城址公園	
		夢咲くら館	○
		佐倉市美術館	○
		新町通り	
		さくら庭園	○
公共交通機関	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観光拠点を結ぶ路線	JR 佐倉駅	
		京成佐倉駅	
		京成臼井駅	

※サイクルステーションとは、サイクリングの途中でトイレ、食事、水分補給などのために気軽に立ち寄ることができる、サイクリストのための休憩スポットです。

＜図３　優先的計画策定エリアと選定路線＞

歴史・文化エリア

＜図４　歴史・文化エリア＞

スポーツ・アウトドアエリア

＜図５　スポーツ・アウトドアエリア＞

印旛沼エリア

＜図６　印旛沼エリア＞

＜図７　自転車ネットワーク路線箇所図＞

＜自転車ネットワーク路線一覧＞

番号	路線区分	路線名	起点	終点	延長(m)
①	国道（県管理）	国道 296 号	印旛合同庁舎付近	寺崎北交差点	1,300
②	国道（県管理）	国道 296 号	寺崎北交差点	鹿島橋付近交差点	1,620
③	国道（県管理）	国道 296 号	鹿島橋付近交差点	市役所下交差点	850
④	県道	県道八千代印旛栄自転車道線	八千代市堺	印西市堺	10,900
⑤	県道	主要地方道佐倉印西線	岩名 970-1 地先	飯野 755 地先	340
⑥	県道	県道佐倉停車場千代田線	佐倉駅北口ロータリー	JR 佐倉駅前交差点	80
⑦	市道	Ⅰ-27 号線	JR 佐倉駅前交差点	JR 佐倉駅入口交差点	250
⑧	市道	Ⅰ-48 号線	印旛合同庁舎付近	佐倉厚生園病院前	250
⑨	市道	1-109 号線	佐倉厚生園病院前	大蛇町交差点	1,120
⑩	市道	Ⅰ-9 号線	大蛇町交差点	本町交差点	270
⑪	市道	Ⅰ-49 号線	本町交差点	新町交差点	1,560
⑫	市道	Ⅰ-25 号線	新町交差点	佐倉城址公園自由広場付近	760
⑬	市道	Ⅰ-24 号線	佐倉市立美術館前	京成佐倉駅南口入口	530
⑭	市道	1-66 号線	栄町 9-13 地先	佐倉新町おはやし館	520
⑮	市道	Ⅰ-9 号線	栄町 9-13 地先	市役所下交差点	550
⑯	市道	1-324 号線	栄町 20-1 地先	宮前 3 丁目 26-11 地先	150
⑰	市道	Ⅰ-21 号線	宮前 3 丁目 26-11 地先	京成佐倉駅北口ロータリー	150
⑱	市道	Ⅰ-22 号線	京成佐倉駅北口ロータリー	岩名 49-3 地先	1,710
⑲	市道	1-418 号線	岩名 49-3 地先	岩名運動公園内	410
⑳	市道	1-432 号線	岩名運動公園内	岩名 1022-1 地先	270
㉑	市道	Ⅱ-8 号線	岩名 1022-1 地先	岩名 990-1 地先	50
㉒	市道	1-433 号線	岩名 990-1 地先	岩名 970-1 地先	80
㉓	市道	Ⅰ-18 号線	飯野 755 地先	サンセットヒルズ	2,660
㉔	市道	Ⅱ-31 号線	鹿島干拓 1774 地先	飯野 777-1 地先	1,200
㉕	市道	3-282 号線	王子台 1 丁目 23 地先	佐倉市民音楽ホール付近	410
㉖	市道	3-390 号線	佐倉市民音楽ホール付近	王子台 1 丁目 13-9 地先	150
㉗	市道	Ⅰ-9 号線	王子台 1 丁目 13-9 地先	臼井 1851-5 地先	850
㉘	市道	Ⅰ-42 号線	臼井 1851-5 地先	鹿島干拓 1774 地先	2,000
国道総延長					3,770
県道総延長					11,320
市道総延長					15,900
佐倉市自転車ネットワーク路線総延長					**30,990**

第３章　整備形態

３－１　整備形態の考え方

本市における自転車通行空間の整備形態の検討に当たっては、自転車は「車両」であり、「車道の左側通行」が原則であることを前提として、国のガイドラインを踏まえた整備形態を基本とします。

国のガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について、路線毎に交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離する**「自転車道」**、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、**「自転車と自動車を車道で混在（車道混在）」**、その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離する**「自転車専用通行帯」**を完成形態として選定することとしています。

新設道路については、選定した完成形態で整備するものとしていますが、既設道路については、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討を行い、完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合で、自転車利用者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、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとしています。

	A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1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	分　離		混　在
整備形態※2	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※3	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速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※２自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※３目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

（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８　交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方＞

国のガイドラインにおける「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の各整備形態のイメージは、以下の通りです。

（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９　基本的な整備形態（イメージ）＞

３－２　本市における整備形態の考え方

本計画では、早期に自転車通行空間を整備することを目指し、現状の車線数や歩車道境界等は変更しないことを原則とします。そのため、現況の幅員構成では、「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難な路線においては、「車道混在」による整備を基本とします。

ただし、外側線がない路線では、自転車通行空間の整備に合わせ外側線を整備することとし、幅員が不十分な路線で、現況の有効幅員よりも道路幅員が広い場合は、道路拡幅も検討することとします。

３－３　路面表示の方法

自転車通行空間が適正に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置します。

路面表示は、自転車通行空間整備において自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保します。

①帯状路面表示

整備形態が「自転車専用通行帯」の路線において、ドライバーに自転車専用通行帯の存在を明確にして路上駐停車や当該通行帯への進入等を抑制すること等により、交通事故の抑止を目的として行うものであり、交通管理上有効と認められる場合に設置します。

また、整備形態が「自転車道」の路線においても、その存在を分かりやすくするために必要な場合は帯状路面表示を設置します。

帯状路面表示の色彩は青系色を基本とし、幅は当該通行帯の全幅もしくは一部のいずれかを選択し表示するものとします。

仕様※1	
備考	※1:幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。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まで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、自転車が安全に通行できる幅員を1.0m程度確保することが望ましい。 ※2:エプロン幅が狭い排水設備を用いるなど歩車道境界まで自転車が安全に通行できる場合に限る。 ※3:図は一例であり、車道に接続する路肩を設ける場合にも用いることができる。 ※4:法定の道路標示は、帯状路面表示の上となるように設置する。

（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１０　帯状路面表示の標準仕様＞

②矢羽根型路面表示

矢羽根型路面表示は、車道における自転車と自動車が通行空間を共用する車道混在区間や、交差点及び交差点付近のように自転車と自動車の動線が交錯する等で自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示す必要がある場合に用います。

歩道のある道路においては、矢羽根型路面表示の右端が縁石端から 1.0m 以上の位置となるように、歩道のない道路においては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 離した位置となるように設置します。

矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 を基本とします。

(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１１　矢羽根型路面表示の標準仕様＞

③自転車のピクトグラム

自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置します。自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とします。

＜図１２　自転車のピクトグラムの例＞

■一般的な交差点

■単路部

■細街路

（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１３　自転車のピクトグラムの設置例＞

第４章　自転車ネットワーク整備計画

４－１　計画期間における整備路線と各路線の整備形態

本計画の計画期間である令和 7 年度から令和 13 年度の 7 か年において整備を進める路線と各路線の整備形態を下図に示します。整備済みである印旛沼サイクリングロードを起点とし、本市の観光拠点となる、佐倉ふるさと広場と公共交通機関を結ぶ佐倉北部を優先的に整備することとします。

＜図１４　令和 7 年度～令和 13 年度整備予定路線　整備形態選定結果＞

４－２　対象路線一覧

番号	路線区分	路線名	起点	終点	延長（m）	整備形態
④	県道	県道八千代印旛栄自転車道線	八千代市堺	印西市堺	10,900	自転車道
⑤	県道	主要地方道佐倉印西線	岩名970-1地先	飯野755地先	340	車道混在
⑮	市道	Ⅰ-9号線	栄町9-13地先	栄町20-1地先	220	車道混在
⑯	市道	1-324号線	栄町20-1地先	宮前3丁目26-11地先	150	車道混在
⑰	市道	Ⅰ-21号線	宮前3丁目26-11地先	京成佐倉駅北口ロータリー	150	車道混在
⑱	市道	Ⅰ-22号線	京成佐倉駅北口ロータリー	岩名49-3地先	1,710	車道混在
⑲	市道	1-418号線	岩名49-3地先	岩名運動公園内	410	車道混在
⑳	市道	1-432号線	岩名運動公園内	岩名1022-1地先	270	車道混在
㉑	市道	Ⅱ-8号線	岩名1022-1地先	岩名990-1地先	50	車道混在
㉒	市道	1-433号線	岩名990-1地先	岩名970-1地先	80	車道混在
㉓	市道	Ⅰ-18号線	飯野755地先	サンセットヒルズ	2,660	車道混在
㉔	市道	Ⅱ-31号線	鹿島干拓1774地先	飯野777-1地先	1,200	車道混在
㉕	市道	3-282号線	王子台1丁目23地先	佐倉市民音楽ホール付近	410	車道混在
㉖	市道	3-390号線	佐倉市民音楽ホール付近	王子台1丁目13-9地先	150	車道混在
㉗	市道	Ⅰ-9号線	王子台1丁目13-9地先	臼井1851-5地先	850	車道混在
㉘	市道	Ⅰ-42号線	臼井1851-5地先	鹿島干拓1774地先	2,000	車道混在
国道総延長					0	
県道総延長					11,240	
市道総延長					10,310	
令和7年度～令和13年度　路線総延長					**21,550**	

佐倉市自転車ネットワーク計画

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９７番地