

南房総市自転車ネットワーク計画

令和2年3月

南 房 総 市

目 次

1. はじめに	
（１）自転車ネットワーク計画策定の背景と目的	1
（２）用語の解説	1
2. 自転車ネットワーク計画の計画目標と基本方針	
（１）計画目標	2
（２）基本方針	2
3. 自転車ネットワーク計画の策定方法	
（１）計画対象区域	2
（２）計画期間	2
（３）整備主体	2
4. 自転車ネットワーク路線の選定	
（１）選定要素	2
（２）自転車ネットワーク路線一覧表	2
（３）自転車ネットワーク路線図	2
5. 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定	
（１）整備形態の種類	3
（２）整備形態の選定基準	7
（３）整備形態の選定	8
（４）自転車通行空間の設計	9
6. その他の事項	
（１）自転車通行空間の整備にあたっての配慮	10
（２）自転車通行ルール等の周知徹底	10
（３）近隣市等との連携	10

1. はじめに

(1) 自転車ネットワーク計画策定の背景と目的

自転車は買い物や通勤、通学、子供の送迎など、日常生活における身近な移動やサイクリングなどのレジャーの手段として、多くの人々に利用されており、また近年ではスポーツ自転車や電動アシスト自転車の販売台数が増加傾向にあるなど、健康増進や環境保全への意識の高まりから、自転車利用のニーズが一段と高まっている。

南房総地域は、都心から1時間程度の距離にありながら、温暖な気候や風光明媚な景観を有することから、近年は自転車に関連したイベントが多数開催されるなど、地域内外から幅広く多くのサイクリストが訪れており、今後更に多くのサイクリストの来訪が見込まれている。

しかしながら、自転車が安全に通行できる空間は未だ整備途上であり、サイクリストはもとより、通勤や通学といった日常生活における自転車、歩行者、自動車の誰もが、より安全で快適に通行できるよう自転車の通行に配慮した交通環境の整備がこれからの重要な課題である。

こうしたことから、南房総市では自転車通行空間を計画的に整備し、安全で快適な自転車利用環境の創出を促進すること目的として、自転車ネットワーク計画を策定する。

(2) 用語の解説

自転車ネットワーク計画で使用する用語の内容は、以下のとおりとする。

1) 自転車通行空間

自転車が通行するための道路、または道路の部分をいう。

2) 自転車ネットワーク計画

安全で快適な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、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態などを示した計画をいう。

3) 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、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。

4) 太平洋岸自転車道

千葉県銚子市から和歌山県和歌山市までの太平洋岸に沿った全長 1400km の自転車道構想のことをいう。

※出典元：「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）」

「国道交通省関東地方整備局ホームページ」

2. 自転車ネットワーク計画の計画目標と基本方針

(1) 計画目標

自転車ネットワーク計画の目標は以下のとおりとする。

- 1) 安全で快適に通行できる交通環境の創出。
- 2) 自転車関連イベントによる交流人口の拡大及び地域活性化。

(2) 基本方針

自転車ネットワーク計画の基本方針は以下のとおりとする。

- 1) 自転車、歩行者、自動車及安全で快適に通行できる交通環境の整備。
- 2) 自転車の原則車道を通行する法律の順守意識の向上。
- 3) 近隣市と連携した面的なネットワーク整備。

3. 自転車ネットワーク計画の策定方法

(1) 計画対象区域

南房総市全域とする。

(2) 計画期間

本計画は、これまでの計画実施状況を踏まえ、令和11年度までとする。

また、国・県の動向や近隣市町の整備状況などを踏まえ、随時見直し等を行う。

(3) 整備主体

本計画に定める自転車通行空間の整備は、道路管理者が整備主体となって行う。

4. 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 選定要素

自転車ネットワーク路線の選定については、以下の要素を考慮して選定する。

- 1) 太平洋岸自転車道に位置付けられている路線。
- 2) 観光やレジャー、スポーツ目的のニーズが高い路線。

(2) 自転車ネットワーク路線一覧表

別紙－1のとおりとす。

(3) 自転車ネットワーク路線図

別紙－2のとおりとす。

5. 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定

(1) 整備形態の種類

自転車ネットワーク路線について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠し、安全性や快適性の向上の観点から路線毎に交通状況などを踏まえて、自転車通行空間の整備形態は以下の「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在（自転車と自動車を車道で混在）」のいずれかとする。

写真 自転車道の事例



写真 自転車専用通行帯の事例



写真 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）の事例



※出典元：「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）」

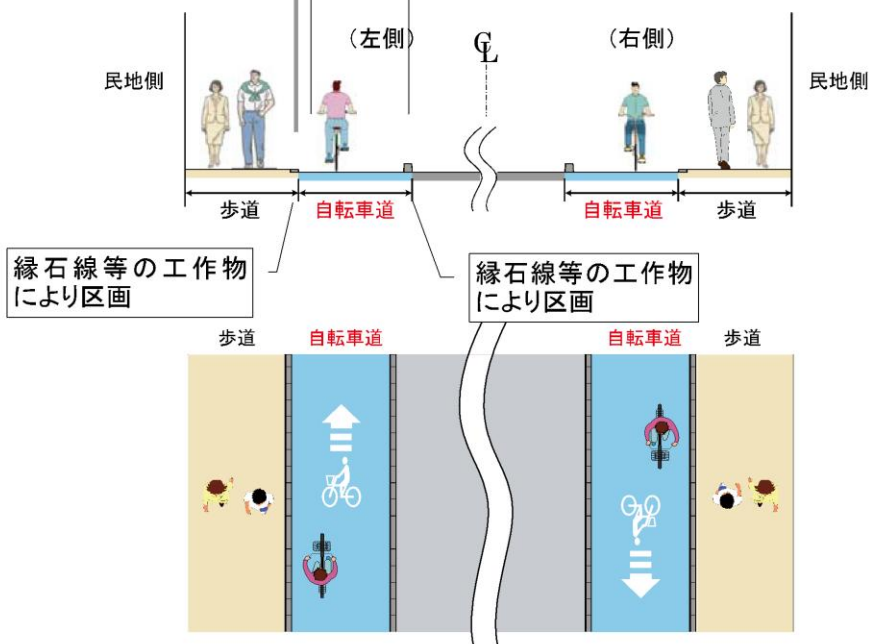
1) 自転車道

○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさく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という。(道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3)

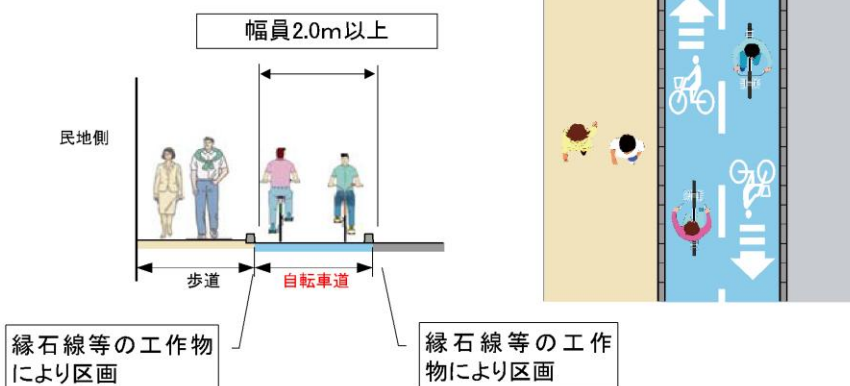
【一方通行の場合】

道路標識「自転車
一方通行(326の
2-A・B)」の設置

幅員2.0m以上
(やむを得ない場合1.5m以上)



【双方向通行の場合】

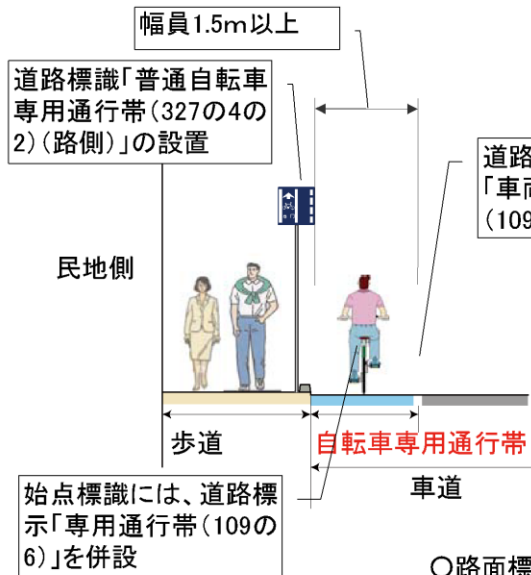


※出典元：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」

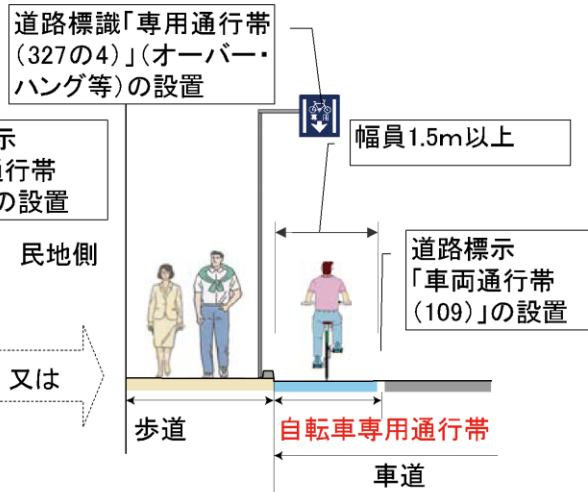
2) 自転車専用通行帯

【歩道のある道路】

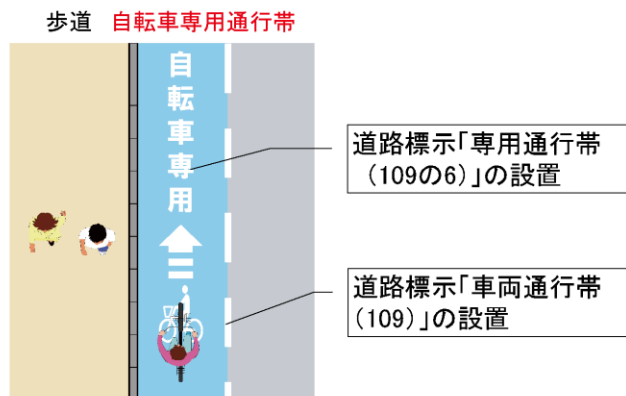
○路側標識を設置する場合



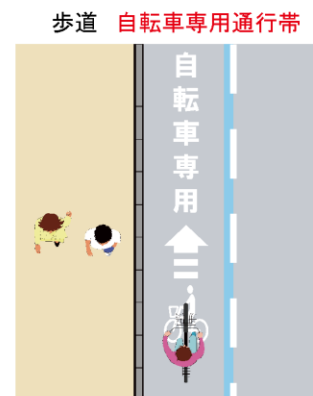
○架空標識を設置する場合



○路面標識を設置する場合



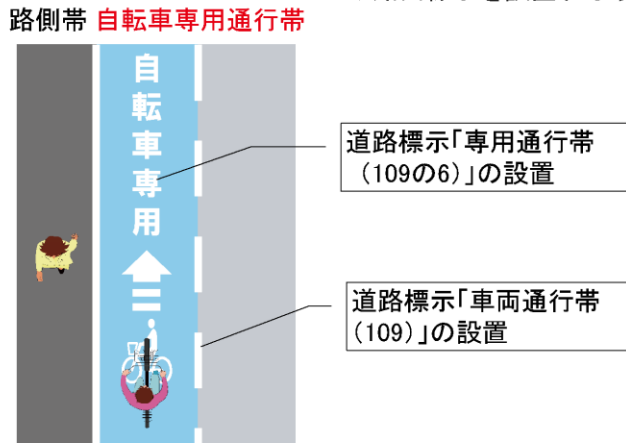
※自転車専用通行帯の全部を着色する場合



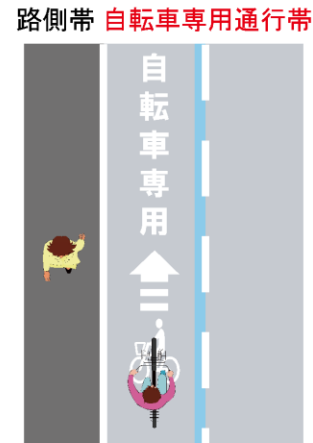
※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

【歩道のない道路】(路側帯のある道路)

○路面標識を設置する場合



※自転車専用通行帯の全部を着色する場合



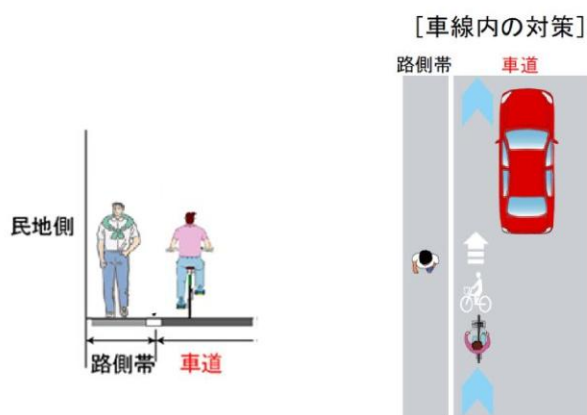
※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

3) 車道混在

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



※車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置することとする。

※出典元：「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）」

(2) 整備形態の選定基準

整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠し、下表を参考に、安全性や道路状況などを踏まえて、道路管理者及び所轄の警察署、近隣市と協議のうえ選定する。

表 交通状況を踏まえた整備形態の選定

	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
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
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
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

※出典元：「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）」

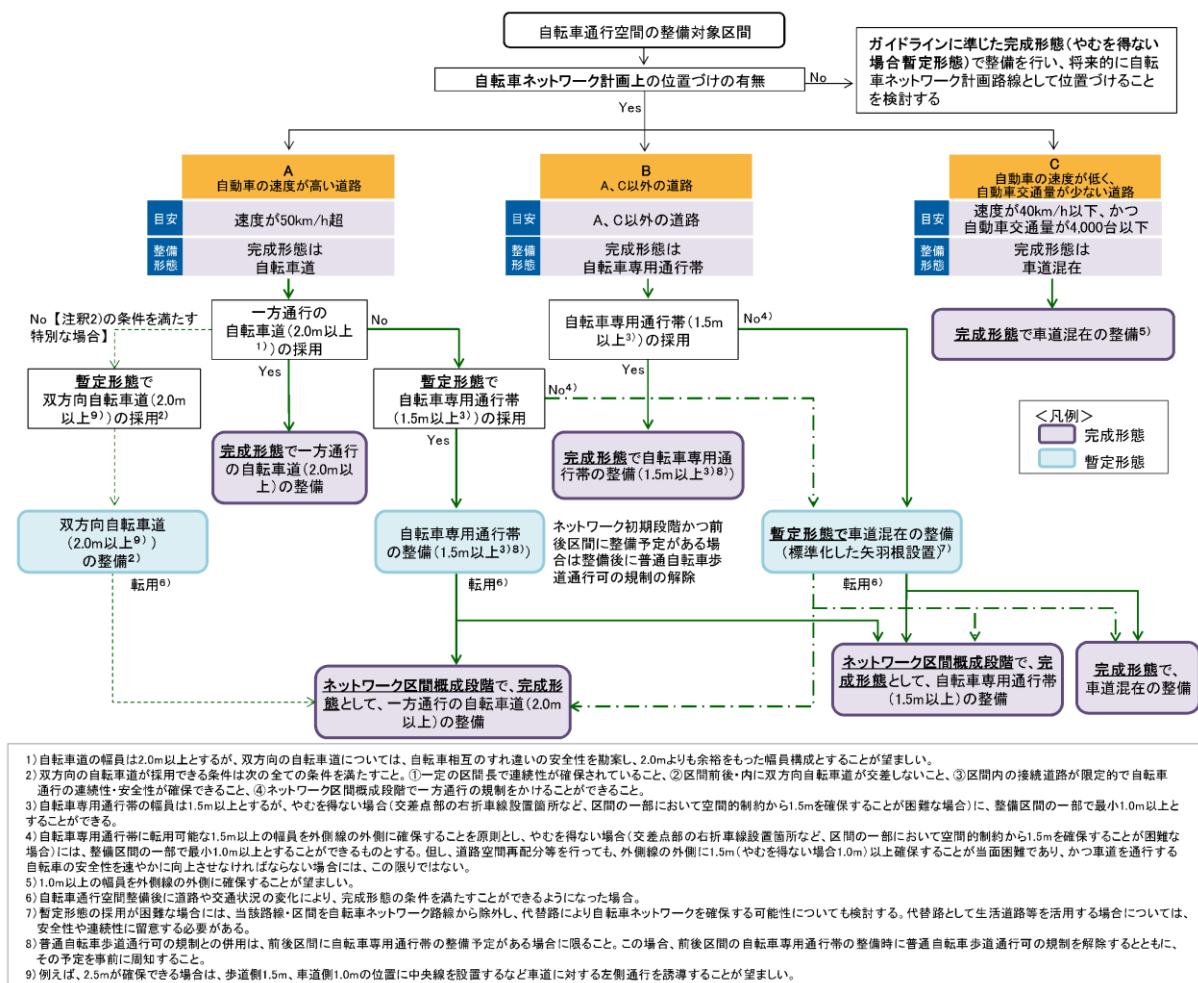
ただし上記により選定された、本来整備すべき形態（完成形態）での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、次頁のフローにより暫定形態により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。

暫定形態として整備する場合は、原則として完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとするが、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保するのが当面困難であり、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。

なお暫定形態で整備した場合は、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。

また市町を跨ぐネットワーク路線については、近隣市と調整を図り、統一性及び連続性のとれた整備形態とする。

図 車道通行を基本として暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



※出典元：「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）」

(3) 整備形態の選定

1) 完成形態

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに準拠し、「自転車専用通行帯」とする。

2) 暫定形態

南房総地域は山間部や沿岸部が多く、広幅車道が少ないという地域性から完成形態での整備を進めていくにあたり、十分な幅員を確保するのが当面困難な道路が多く、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る必要があることから、「車道混在」を暫定形態とし、当面の間、暫定形態により整備を行うものとする。

(4) 自転車通行空間の設計

自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠し、路面標示（自転車のピクトグラムや帯状路面表示、矢羽根型路面表示）は、以下の標準仕様を用いて設置するものとする。

図 自転車のピクトグラムの例

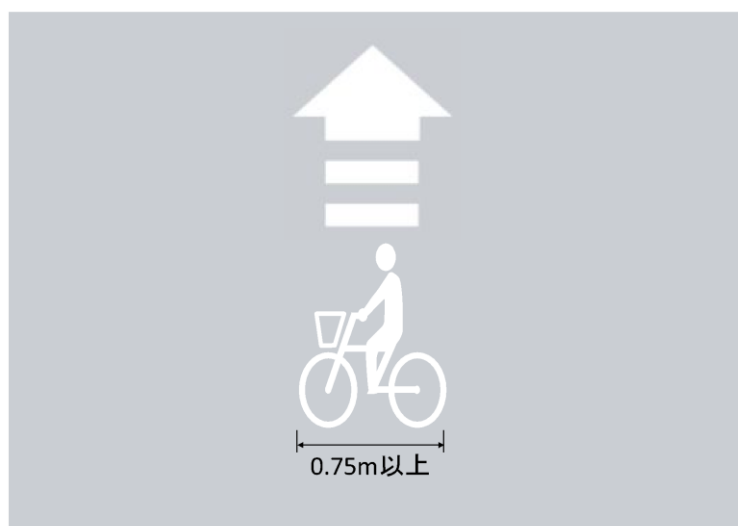


図 矢羽根型路面表示の例

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>1.0m以上※3</p> <p>設置間隔=10m※2</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、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を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※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。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

6. その他の事項

(1) 自転車通行空間の整備にあたっての配慮

- 1) 自転車の通行の妨げとなる舗装の段差の解消や、側溝を改良することで、安全で快適に通行しやすい構造に努める。
- 2) 交差点部については、隅切りや見通しをよくするなど、事故の防止に努める。
- 3) 樹木や雑草の伐採などにより、安全で快適に通行しやすい環境維持に努める。

(2) 自転車通行ルール等の周知徹底

整備に合わせて自転車の左側通行を呼びかける路面表示や啓発看板の設置、広報活動などを行い、地域の自転車利用のほか、関係・レジャーやスポーツ目的で来訪したサイクリストなどへルールの周知を図る。

(3) 近隣市等との連携

上記(1)、(2)の配慮事項については、必要に応じて千葉県、近隣市などの関係機関との連携を図りながら対応する。

南房総市自転車ネットワーク計画

南房総市

建設環境部 建設課

商工観光部 観光プロモーション課

(別紙－１) 自転車ネットワーク路線一覧表

No.	路線名	区間		延長 (km)	整備形態 (予定)	道路管理者
1	国道128号	子之神橋（市境）＊	～ フラワーライン入口交差点	5.3	車道混在	千葉県
2	（一）和田丸山線	フラワーライン入口交差点	～ 国道410号交差点＊	4.2	車道混在	千葉県
3	国道410号	（一）和田丸山線交差点＊	～ 北朝夷交差点	3.6	車道混在	千葉県
4	（一）千倉港線	北朝夷交差点	～ 千倉港交差点＊	1.1	車道混在	千葉県
5	市道 千倉17号線	千倉港交差点＊	～ 南房千倉大橋＊	4.6	車道混在	南房総市
6	市道 千倉27号線	南房千倉大橋＊	～ （国）410号交差点＊	1.8	車道混在	南房総市
7	国道410号	市道千倉27号線交差点＊	～ 白浜フラワーパーク（市境）＊	10.9	車道混在	千葉県
8	和田白浜館山自転車道	和田サフ橋＊	～ 白浜フラワーパーク（市境）＊	27.5	自転車道	千葉県
9	（一）館山富浦線	千葉県富浦学園（市境）＊	～ 多田良交差点	0.8	車道混在	千葉県
10	国道127号	多田良交差点	～ 勝岩隧道（市境）＊	8.4	車道混在	国土交通省
11	国道127号	館富トンネル（市境）＊	～ 多田良交差点	2.5	車道混在	国土交通省
12	国道128号	フラワーライン入口交差点	～ 加茂坂（市境）＊	16.5	車道混在	千葉県
13	国道410号	南房総市と鴨川市の市境＊	～ 安馬谷交差点	14.1	車道混在	千葉県
14	（主）富津館山線	南房総市と鴨川市の市境＊	～ 館野橋（市境）＊	15.3	車道混在	千葉県
15	（主）鴨川富山線	南房総市と鴨川市の市境＊	～ 二部交差点	15.9	車道混在	千葉県
16	（主）館山白浜線	神余隧道（市境）＊	～ 白浜中学校下交差点＊	2.0	車道混在	千葉県
17	（一）館山千倉線	宇田隧道（市境）＊	～ 牧田踏切＊	2.6	車道混在	千葉県
18	（一）館山大貫千倉線	南房総市と館山市の市境＊	～ 瀬戸交差点	3.8	車道混在	千葉県
19	（一）和田丸山館山線	三原橋＊	～ 横峯大橋（市境）＊	10.3	車道混在	千葉県
20	（一）岩井停車場線	岩井駅	～ 岩井駅交差点＊	0.1	車道混在	千葉県
21	（一）富浦停車場線	富浦駅	～ 富浦駅交差点	0.2	車道混在	千葉県
22	（一）千倉停車場線	千倉駅	～ 国道410号交差点＊	0.9	車道混在	千葉県
23	（一）南三原停車場丸線	南三原駅	～ （主）鴨川富山線交差点＊	9.8	車道混在	千葉県
24	市道 池之内9号線	（一）和田丸山館山線＊	～ 稲都大橋（市境）＊	0.9	車道混在	南房総市
25	市道 白浜4号線	国道410号交差点	～ グリーンライン交差点＊	0.4	車道混在	南房総市
26	市道 白浜5号線	グリーンライン交差点＊	～ 白畑境橋（市境）＊	2.4	車道混在	南房総市
27	市道 千倉7号線	牧田踏切＊	～ 千倉駅＊	0.3	車道混在	南房総市
28	市道 丸山7号線	安馬谷交差点	～ ローズマリー公園入口交差点	1.3	車道混在	南房総市

※ 区間の起終点は交差点の名称とするが、交差点でないなど、交差点の名称がない場合は、地名や付近の主な目標物とし、その場合は名称の後に＊印を付している。

※ 整備形態については、本計画では予定とし、路線・区間の道路管理者が確定する。

