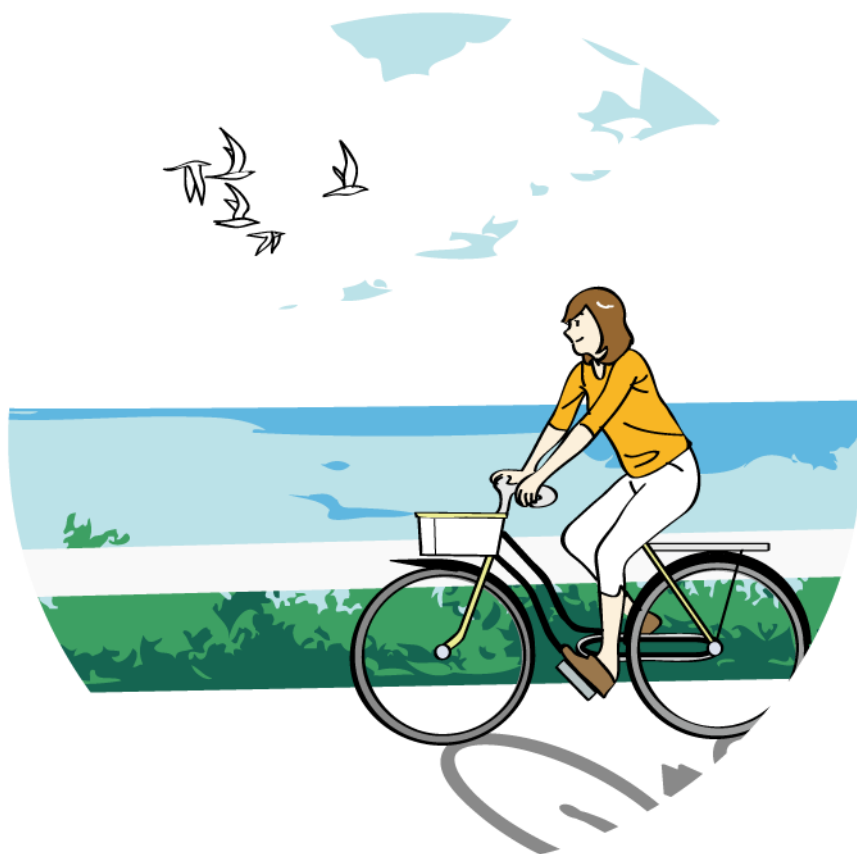


船橋市自転車走行環境 整備計画書



平成 27 年 3 月

船 橋 市

目 次

1. 計画の策定にあたって.....	1
1-1 計画策定の主旨	1
1-2 計画の位置づけと役割.....	2
1-3 計画の構成と対象	3
2. 自転車利用の現状と課題	4
2-1 自転車利用の現状	4
2-2 市内の道路交通状況	5
2-3 市内道路の整備状況	9
2-4 市内の自転車利用特性.....	12
2-5 自転車利用を取り巻く課題.....	19
2-6 船橋市における自転車走行環境整備の視点.....	20
3. 市内全域における基本方針の整理.....	21
3-1 基本方針の検討	21
3-2 計画目標の設定	21
4. 整備形態のタイプ	22
4-1 自転車走行環境の整備形態.....	22
4-2 単路部 路面表示	24
4-3 交差点部 路面表示	27
5. 整備計画.....	28
5-1 ネットワーク計画	28
5-2 自転車走行環境整備計画.....	30

1. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の主旨

(1) 計画策定の背景

自転車は、近年の健康志向の高まりや、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の小さい交通手段として、全国的に多くの人に利用されています。一方、自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、歩道通行などの無秩序な利用が恒常化しており、近年では自転車対歩行者、あるいは自転車相互の事故が全国的に増加傾向にあります。

このような状況を背景に、平成 24 年 4 月には「みんなにやさしい自転車環境 ―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、平成 24 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」（国土交通省道路局・警察庁交通局）が策定されました。

(2) 計画策定の目的

このように自転車に対する全国的な動きが見られる中、本市の状況に目を向けると、狭隘な道路網で自動車による道路混雑の激しい本市においても、自転車は買物や通勤、通学など、日常生活における身近な移動手段として、多くの市民に利用されています。その一方、全国と同様に、狭隘な道路環境にあって、自転車の歩道走行も見られ、自転車関連事故も多く発生しているため、市民から「歩道を走る自転車が危険」という声が寄せられ、北本町地区で先行的に自転車レーンの整備を進めてきたところです。

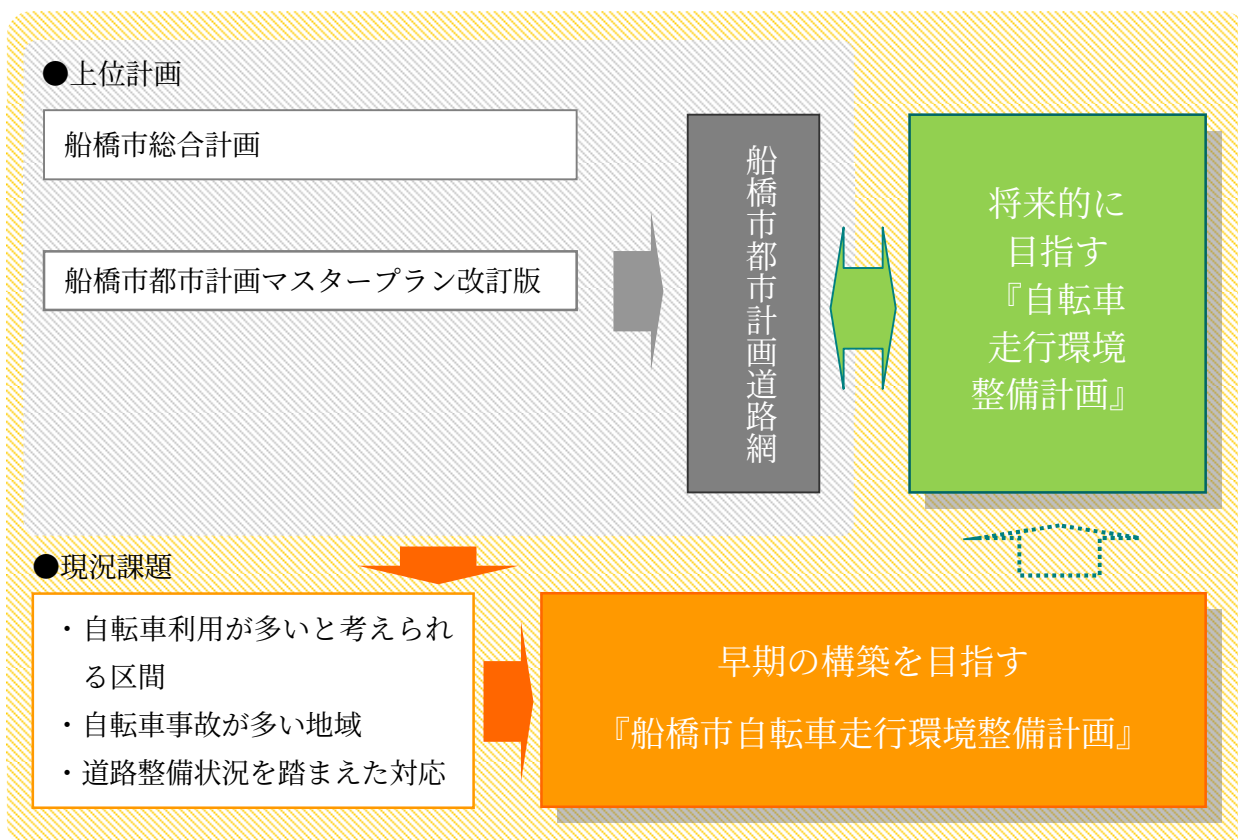
本市ではこのような状況を受けて、狭隘な道路環境において早期に安全な自転車走行環境を整備するため、自転車走行空間の整備形態を検討した『船橋市自転車走行環境整備計画』を策定することにしました。

1-2 計画の位置づけと役割

(1) 計画の位置づけ

本計画は、早期に自転車走行環境を整備することを目的としており、将来的には各種上位計画等で示される都市計画道路網との整合を図った、自転車走行環境のネットワーク形成を視野に入れつつ、現況道路網から設定した自転車走行環境について、短期の整備計画を示すものとしています。

よって、本計画は下図のように位置づけられます。



(2) 計画の役割

この計画書は、本市の早期の自転車走行環境の整備に係わる基本計画として、整備の方針、具体的な整備路線及び整備手法などを示すものです。

1-3 計画の構成と対象

(1) 計画の構成

本計画は、大きく以下に示す5つの章で構成し、船橋市における自転車利用の現状と課題を把握した上で、基本方針や計画目標、具体的な整備計画などを示す構成としています。

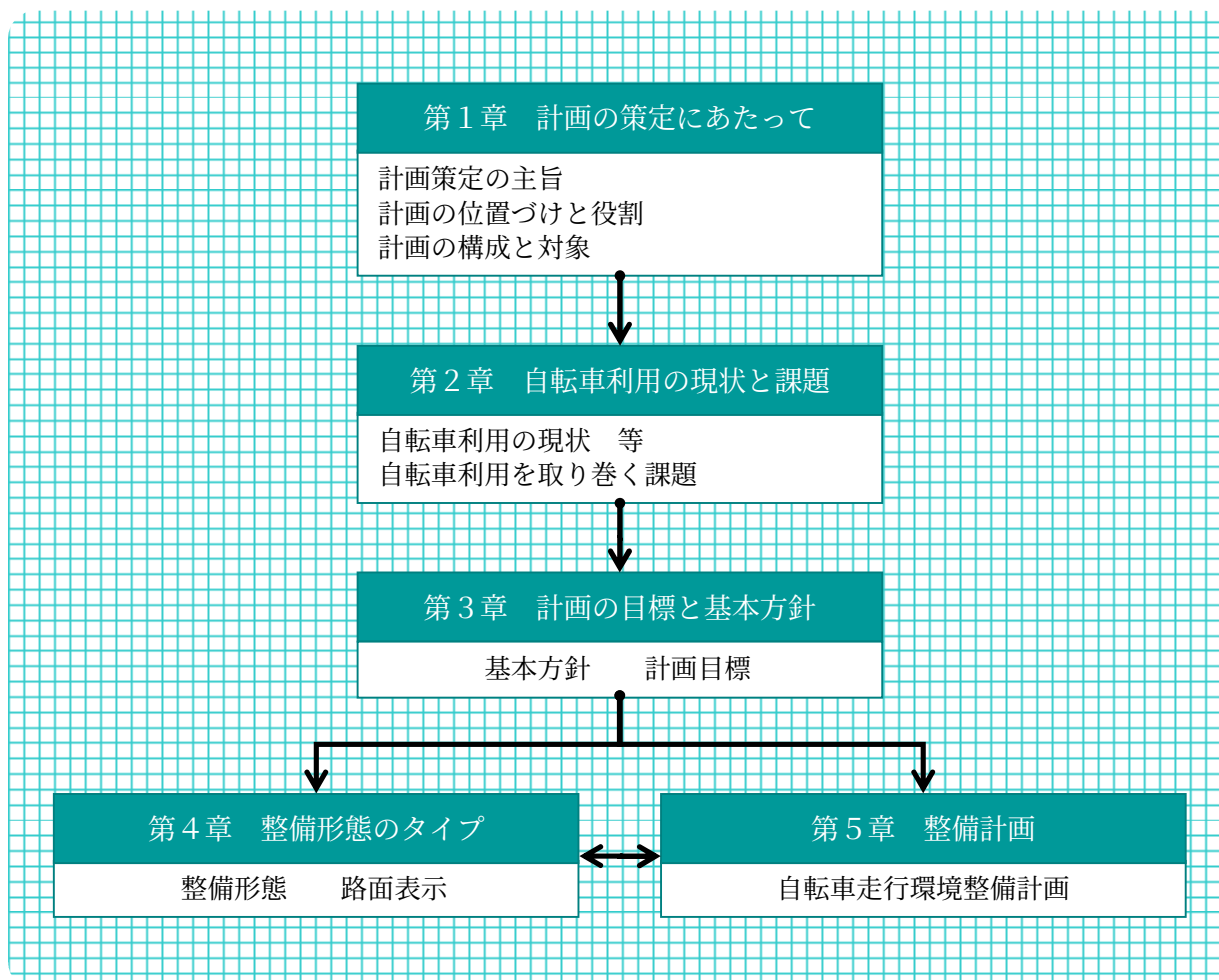


図 計画の構成

(2) 計画の期間

本計画では、早期に構築可能なネットワークを基本とし、平成27年度から平成31年度までの概ね5年間で整備する路線を選定します。

2. 自転車利用の現状と課題

2-1 自転車利用の現状

(1) 保有台数の推移

全国的に、自転車保有台数は、年によって増減はあるものの増加傾向にあり、平成 20 年には約 6,910 万台となっています。

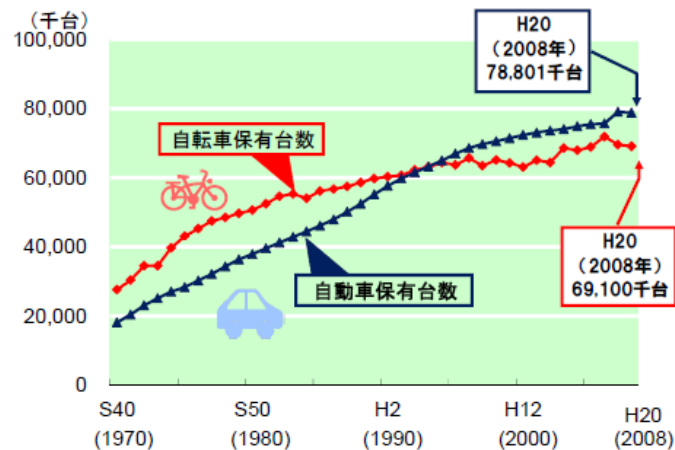


図 自転車及び自動車保有台数の推移（全国）

資料：自転車保有台数は、(社)自転車協会資料

自動車保有台数は、道路統計年報 2007～2010：国土交通省道路

(2) 自転車交通事故件数の推移

全国の全交通事故件数は、データのある直近 10 年間で約 2 割減少しているものの、自転車対歩行者の事故は、約 1.5 倍に増えています。

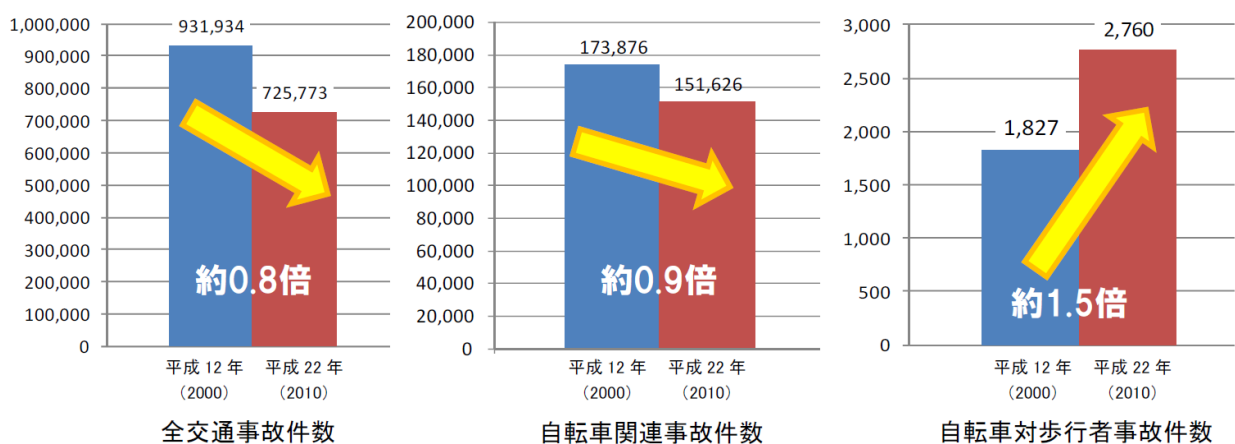


図 自転車に係わる交通事故の動向（全国）

資料：警視庁統計

2-2 市内の道路交通状況

(1) 自転車交通量（主要路線：一般都道府県道以上）

平成 17 年度の道路交通センサスによると、船橋市内では 17 地点（自動車専用道路を除く）で自転車交通量が調査されており、平日の多いところで 2,841 台/12h（京成中山駅～下総中山駅間）が観測されています。（※自転車交通量調査は平成 22 年度道路交通センサスでは実施していません）

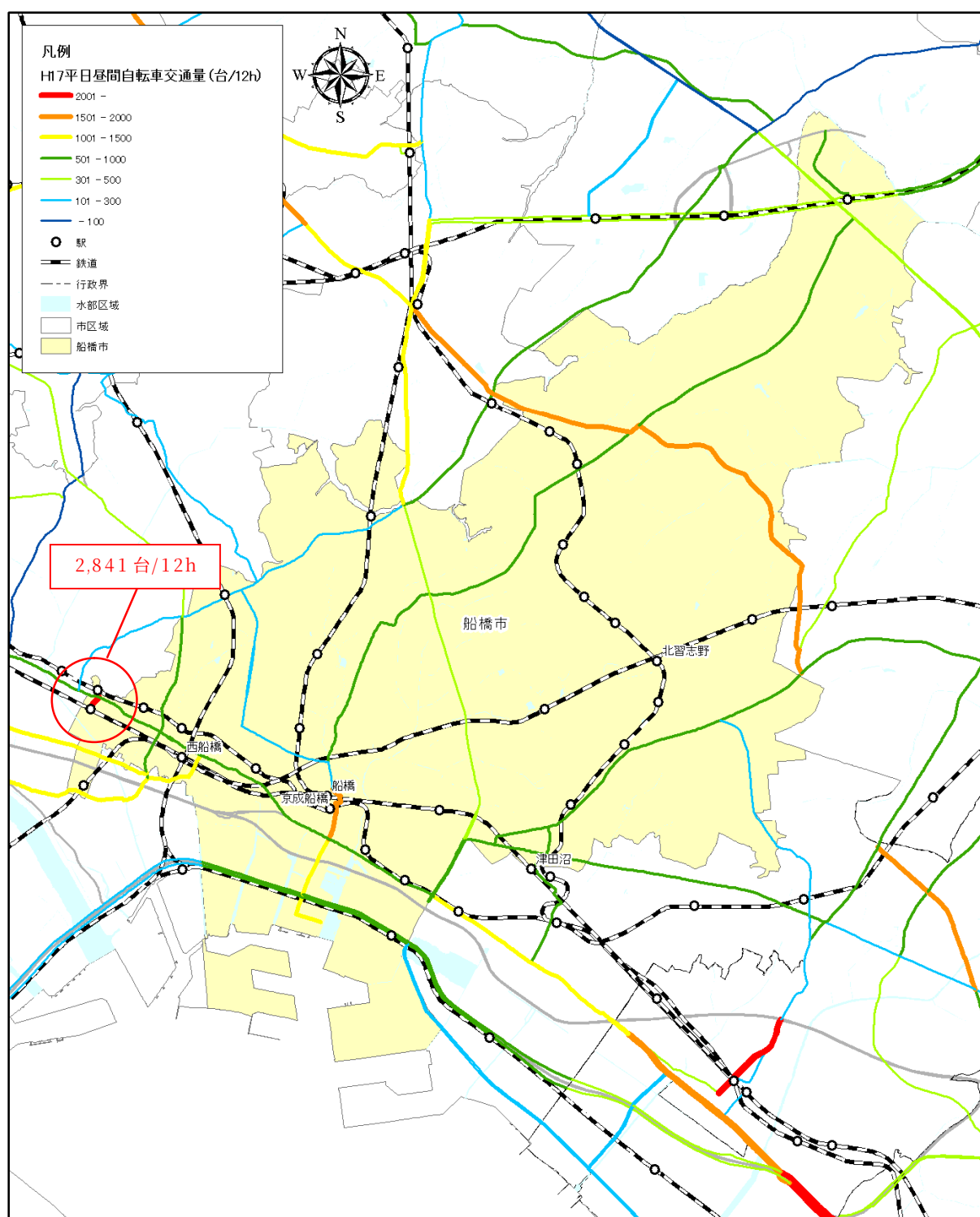


図 自転車交通量の多い地点の分布（平日）

資料：平成 17 年道路交通センサス

(2) 自動車交通量（主要路線：一般都道府県道以上）

市内の大半の観測地点で、2車線道路の交通量の目安となる 10,000 台/日を超える交通量が観測されており、現況においても道路整備状況を上回る交通需要が確認できます。（P9「(1) 主要道路の道路幅員」参照）

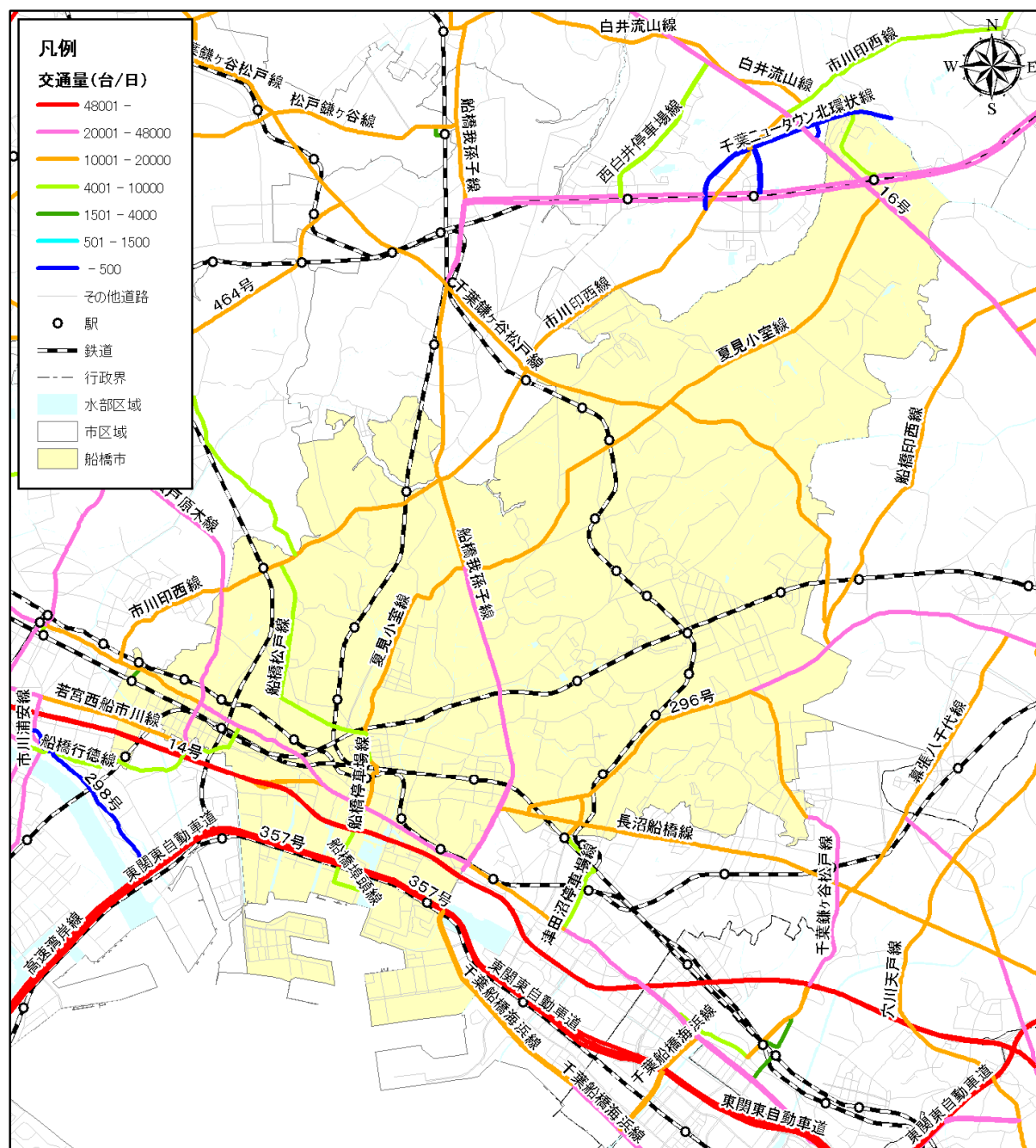
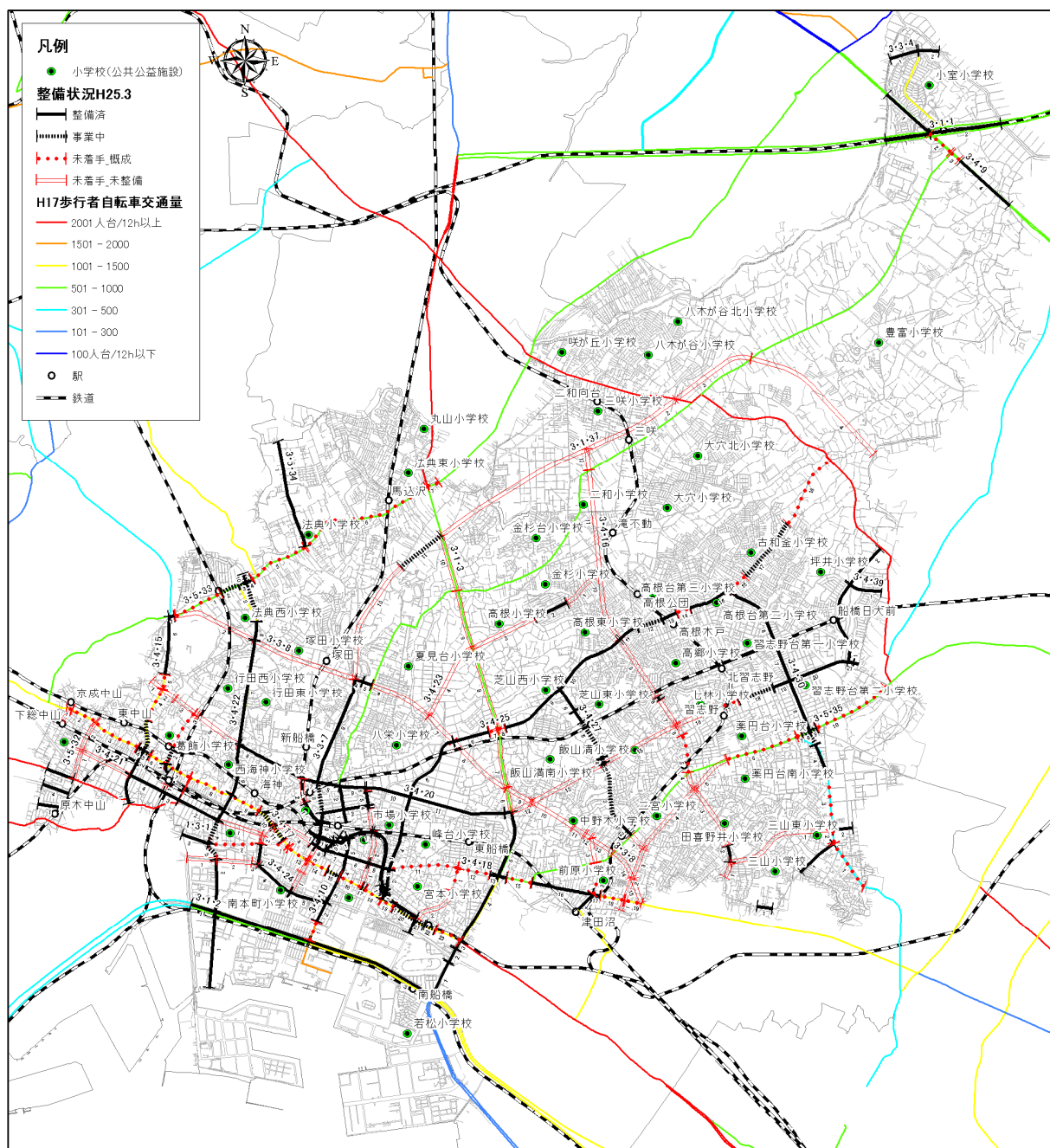


図 自動車交通量の多い地点の分布（平日）

資料：平成 22 年道路交通センサス

(3) 歩行者交通量の多い路線

主要路線の歩行者交通量は、道路交通センサスにより昼間 12 時間交通量が示されています。一方、その他の生活道路については、交通量の把握が困難ですが、市内では下図のように通学路（平成 25 年度）が指定されており、通学児童等一定の歩行者が通行しているものと考えられます。



資料：平成 17 年道路交通センサス

2-3 市内道路の整備状況

(1) 主要道路の車道幅員

市内の主要道路の幅員構成を見ると、下図のようになっており、大半が2車線相当となっています。

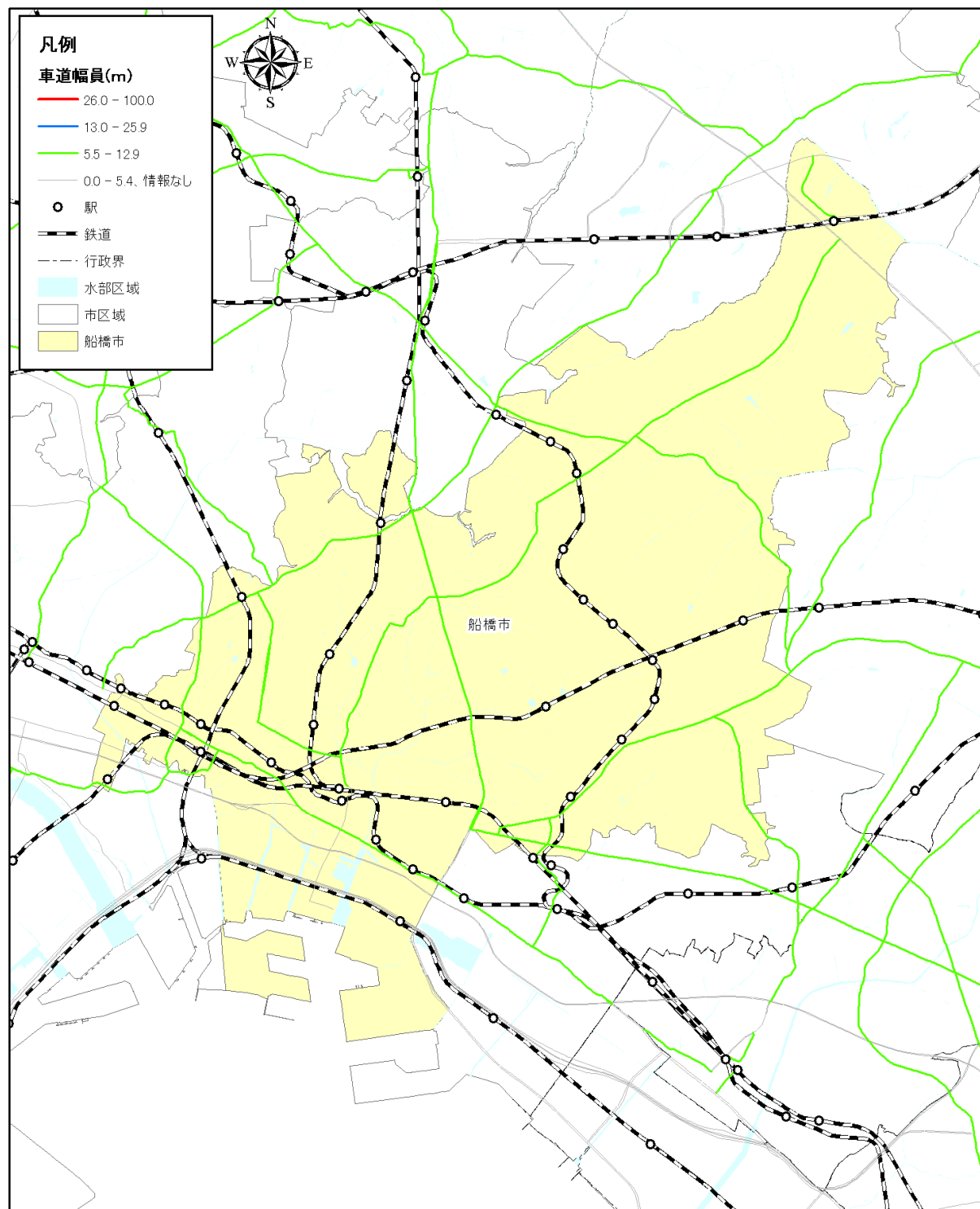


図 主要道路の車道幅員ランク

資料：平成 22 年道路交通センサス

(2) 指定最高速度

市内の道路の指定最高速度を見ると、下図のようになっており、市内の主要道路の指定最高速度は 40km/h となっています。

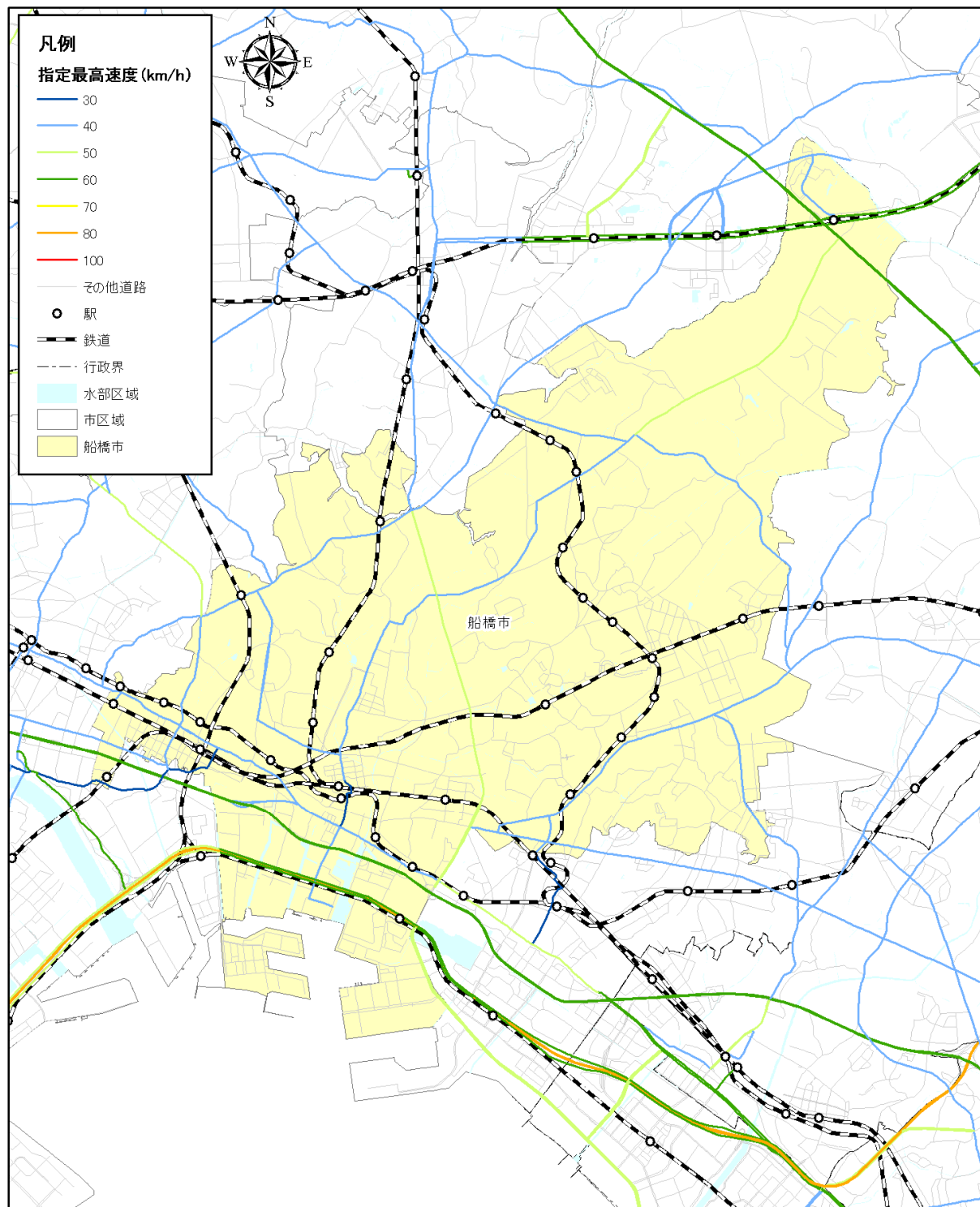


図 市内道路の指定最高速度（自動車）

資料：平成 22 年道路交通センサス

(3) 道路勾配

市内の地形は、臨海部の平野部と内陸部の丘陵地が入り組んでおり、比較的起伏にとんでいることから、自転車利用が多いと考えられる住宅地と鉄道駅・商業施設・公共施設等の位置関係によっては、自転車利用の抵抗が生じている区間が存在するものと考えられます。

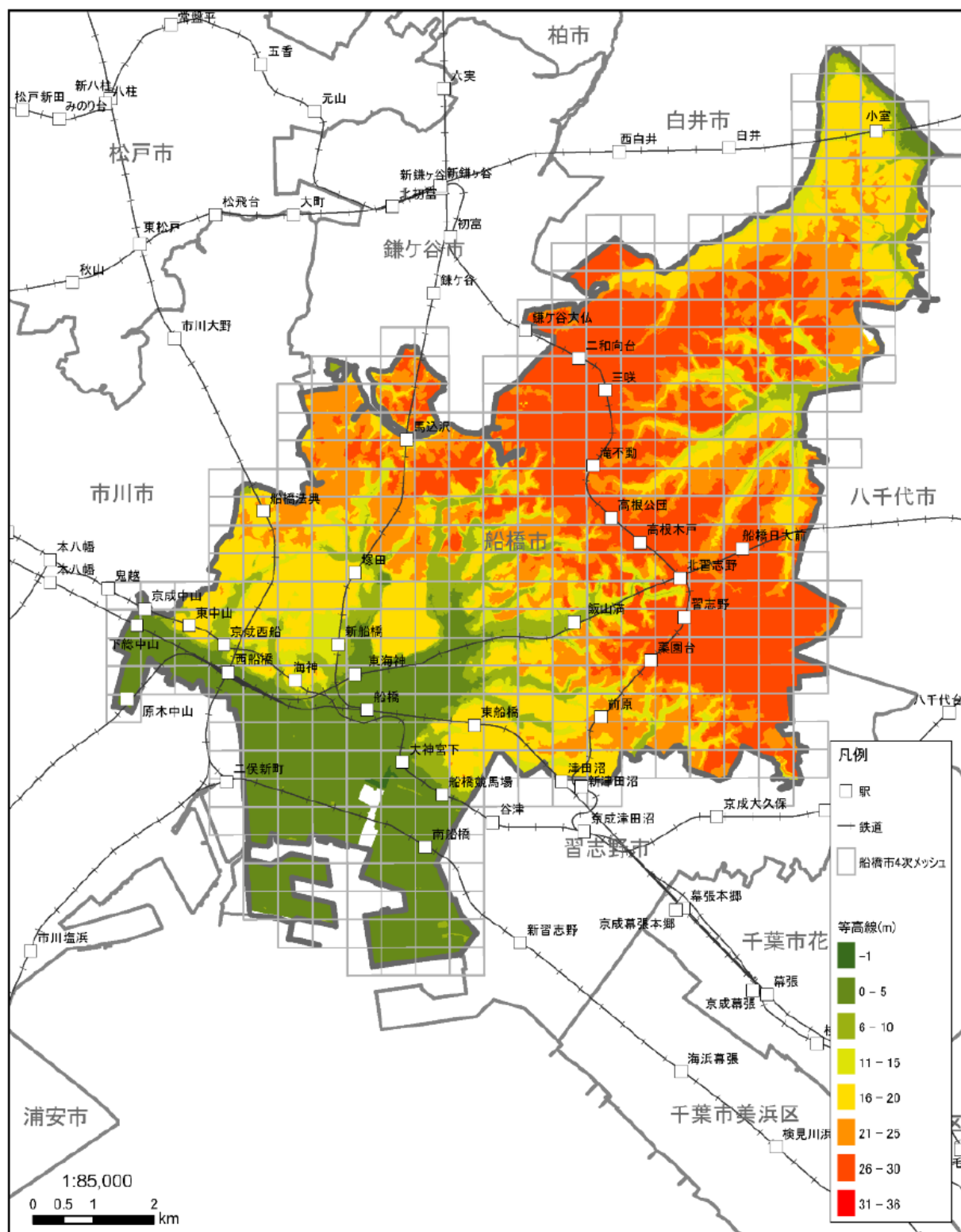


図 船橋市の地形

出典：船橋市公共交通連携計画(H22.2)

2-4 市内の自転車利用特性

(1) 自転車交通の目的地となる施設の分布

自転車による目的施設に対応する施設立地は下図のようになっています。自転車の主要目的地となる大型小売店は主要鉄道駅周辺や国県道沿道に、学校等は各地域に広く立地しています。

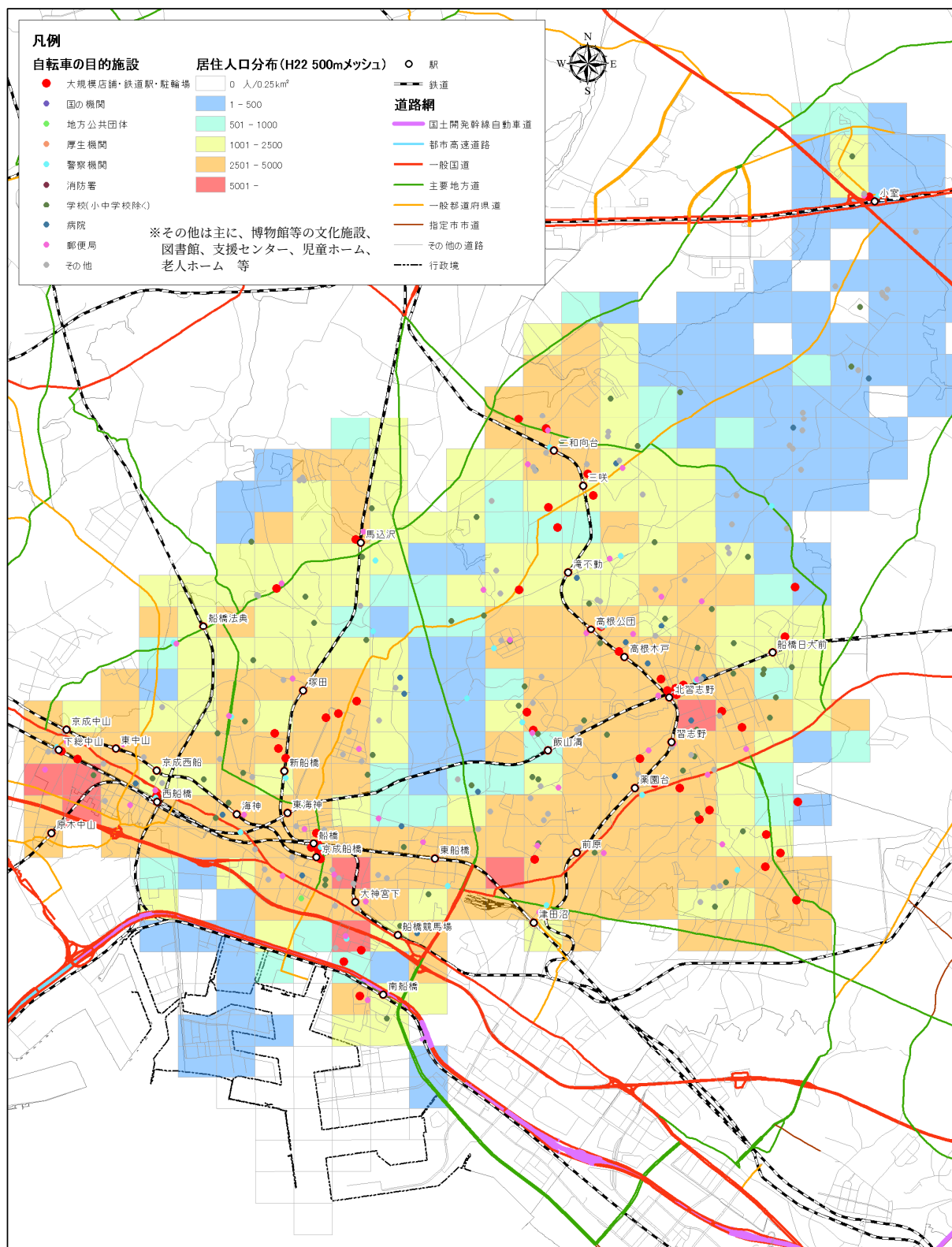


図 自転車の目的地となり得る施設と居住人口の分布

資料：全国大型小売店総覧 2011、国土数値情報(公共施設 H18)、平成 22 年国勢調査

(2) 船橋市内の鉄道駅における自転車需要

船橋市関連の鉄道駅における駅端末交通手段のうち自転車利用トリップの状況を整理すると下図のようになっており、自転車利用者の多い駅では津田沼駅、船橋駅、西船橋駅、自転車利用者割合の高い駅では、二和向台駅、高根公団駅、馬込沢駅、北習志野駅が挙げられます。

鉄道駅	トリップ数		構成比(%)
	自転車	計	自転車
下総中山	7,355	44,240	16.6
西船橋	13,130	108,136	12.1
船橋	14,129	154,215	9.2
東船橋	4,406	38,027	11.6
津田沼	14,759	145,768	10.1
船橋法典	3,039	22,061	13.8
南船橋	1,736	24,039	7.2
新船橋	273	4,819	5.7
塚田	1,371	15,833	8.7
馬込沢	5,762	25,709	22.4
京成中山	94	3,155	3.0
東中山	612	5,673	10.8
京成西船	109	3,943	2.8
海神	243	6,079	4.0
京成船橋	1,316	19,361	6.8
大神宮下	41	4,900	0.8
船橋競馬場	272	10,496	2.6
前原	612	7,616	8.0
葉園台	2,530	15,382	16.4
習志野	1,677	15,956	10.5
北習志野	8,438	39,887	21.2
高根木戸	868	9,489	9.1
高根公団	3,221	13,888	23.2
湊不動	570	5,234	10.9
三咲	2,695	14,248	18.9
二和向台	3,826	14,756	25.9
原木中山	2,394	25,791	9.3
東海神	459	7,889	5.8
飯山満	2,911	14,862	19.6
船橋日大前	1,135	16,982	6.7
小室	839	4,417	19.0
市内鉄道駅平均	3,252.3	27,188.7	11.4

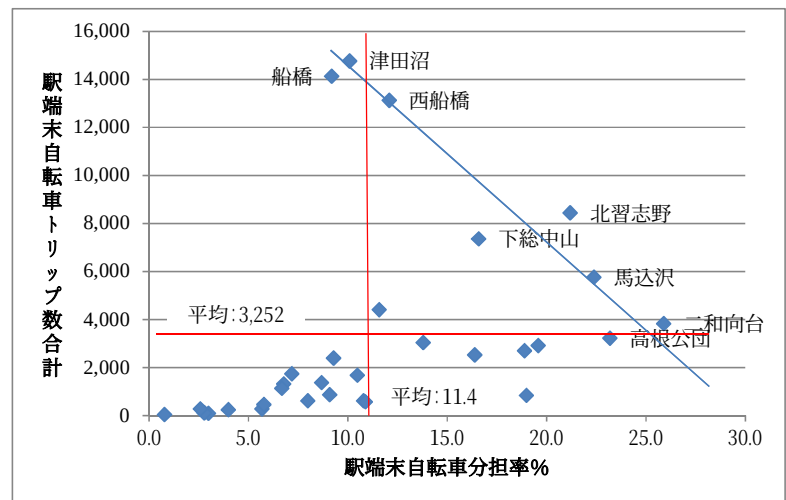


図 市内鉄道駅の自転車トリップ数と自転車の交通手段分担率

資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

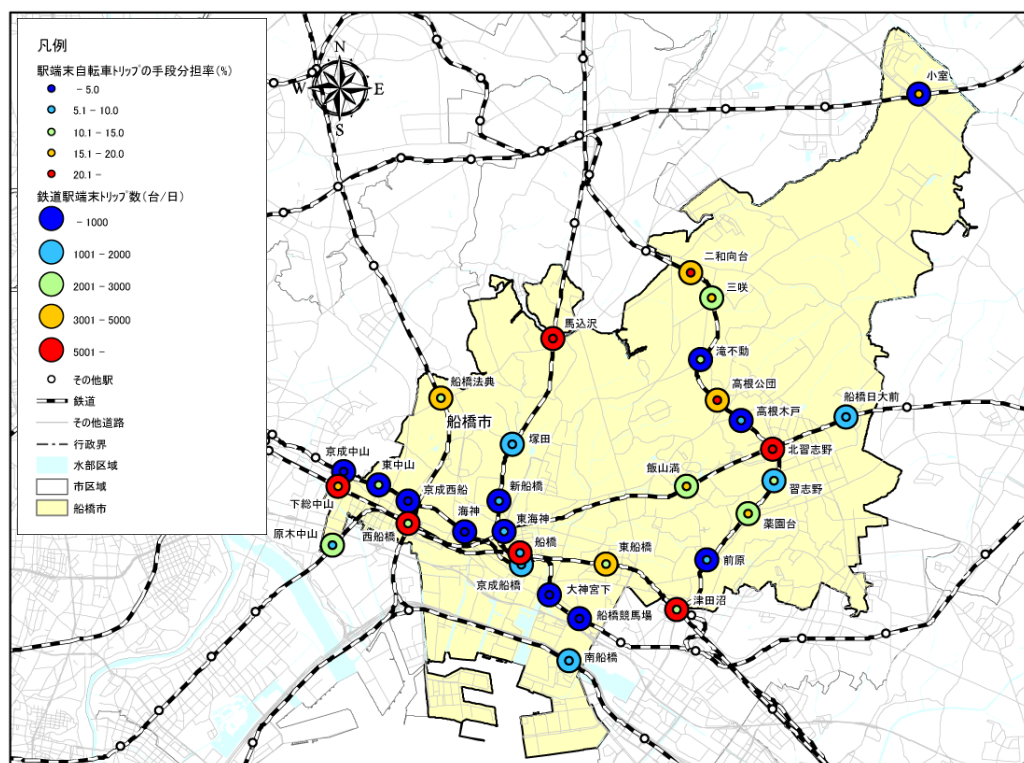


図 自転車を駅端末交通手段とする利用が多い駅

資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

(3) 駐輪場状況

市内には 104 箇所、19,500 台相当の自転車駐車場等（原付を含む）が整備されており、船橋駅、西船橋駅、下総中山駅、二和向台駅では、1,000 台を超える規模の施設が分布しています。

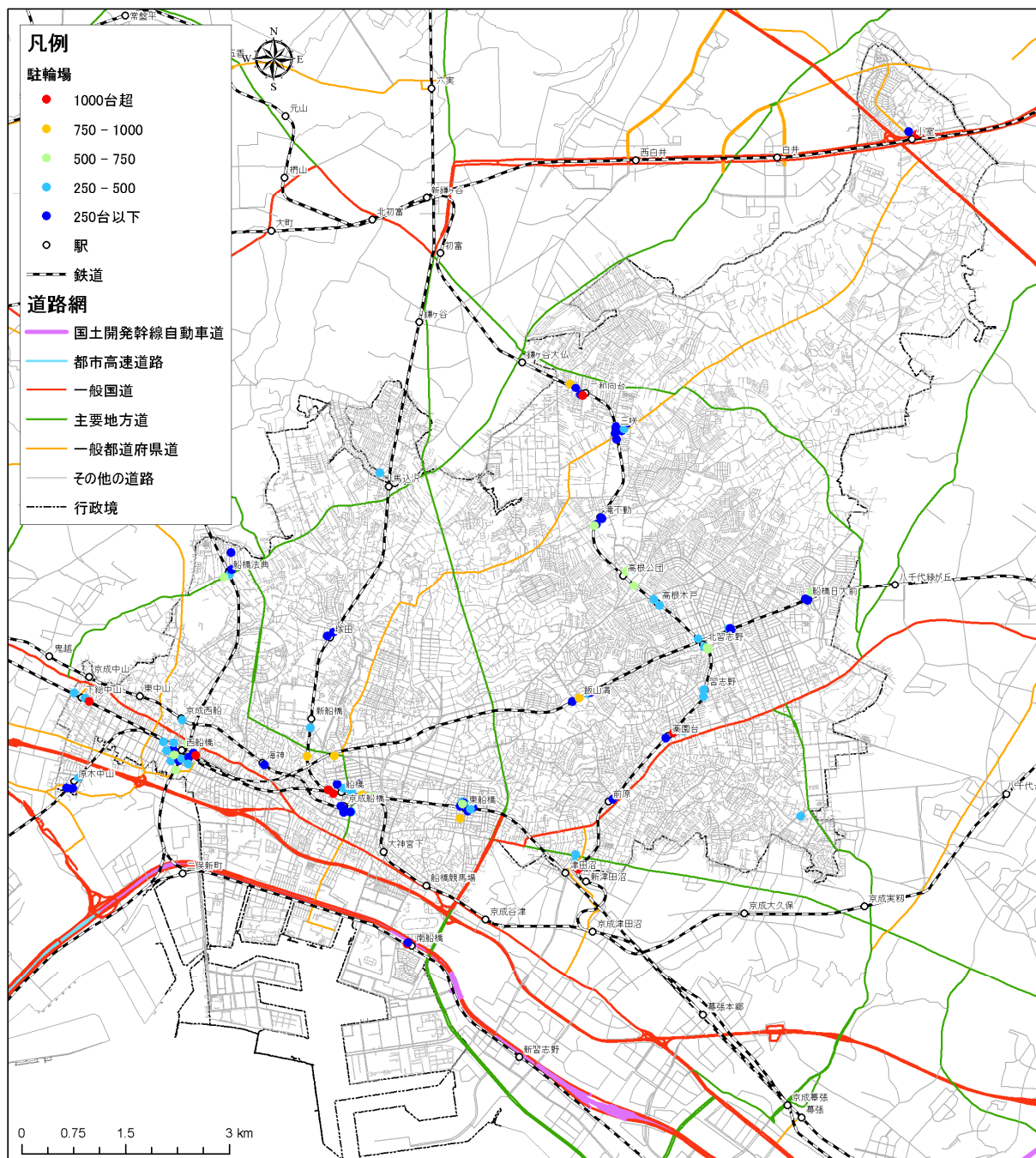


図 自転車駐車場等の規模と分布

資料：平成 23 年度船橋市都市計画基礎調査

(4) 自転車トリップの想定経路

自転車が通行可能な道路網の情報から、自転車ルート検索を行うことにより、任意の地域から各目的施設への想定経路を作成しました。

具体的には、500mメッシュ人口の分布状況と「国土地理院 国土数値情報（公共施設）」データの施設立地状況から、ODデータの起終点情報を作成し、自転車が通行可能な道路ネットワークと、傾斜地回避等の自転車特性を踏まえた最短経路検索を行いました。

この想定経路に、「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」データの自転車トリップ数を付与することにより、自転車交通量が多いと考えられる路線・区間の推定を行いました。

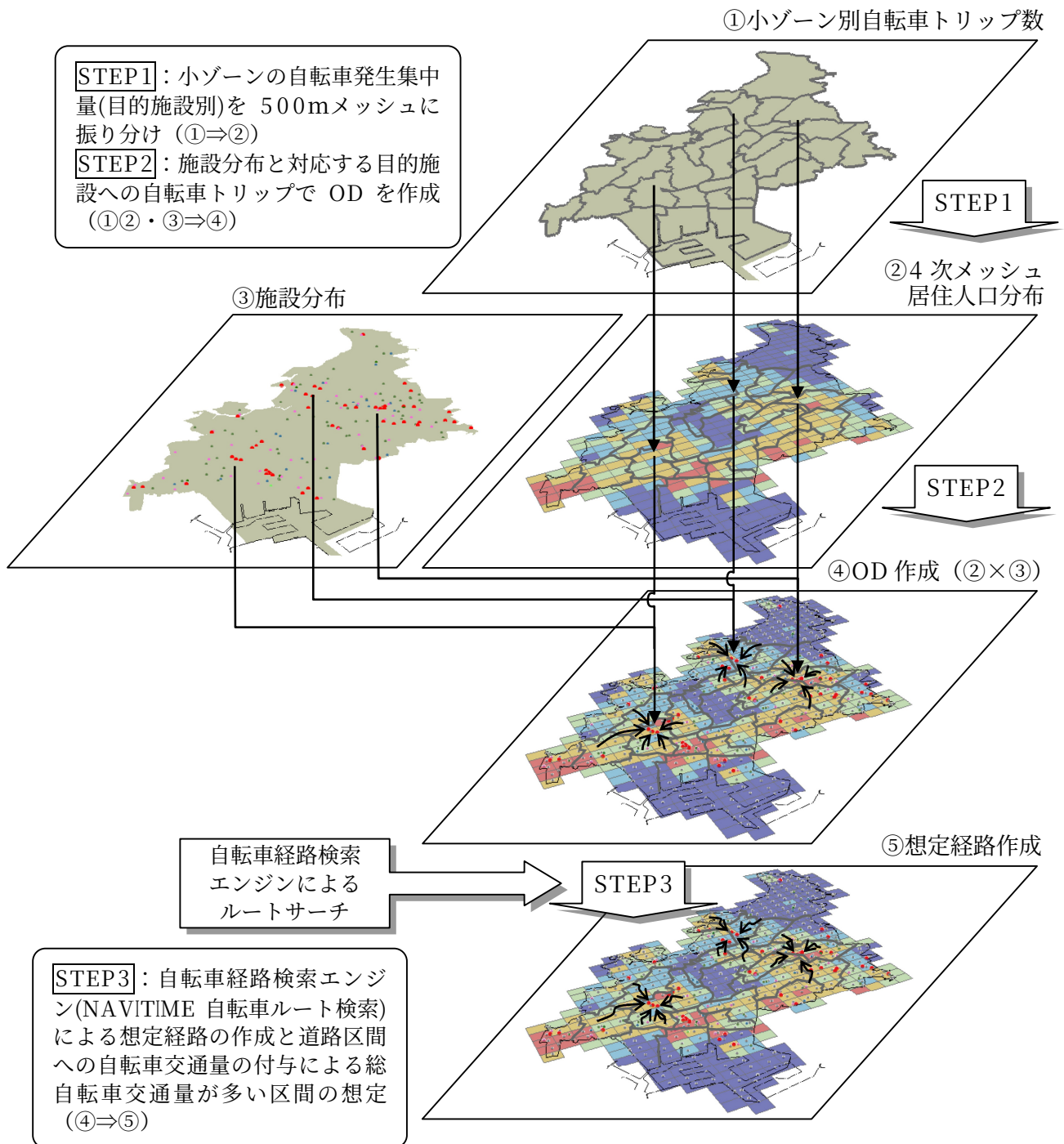
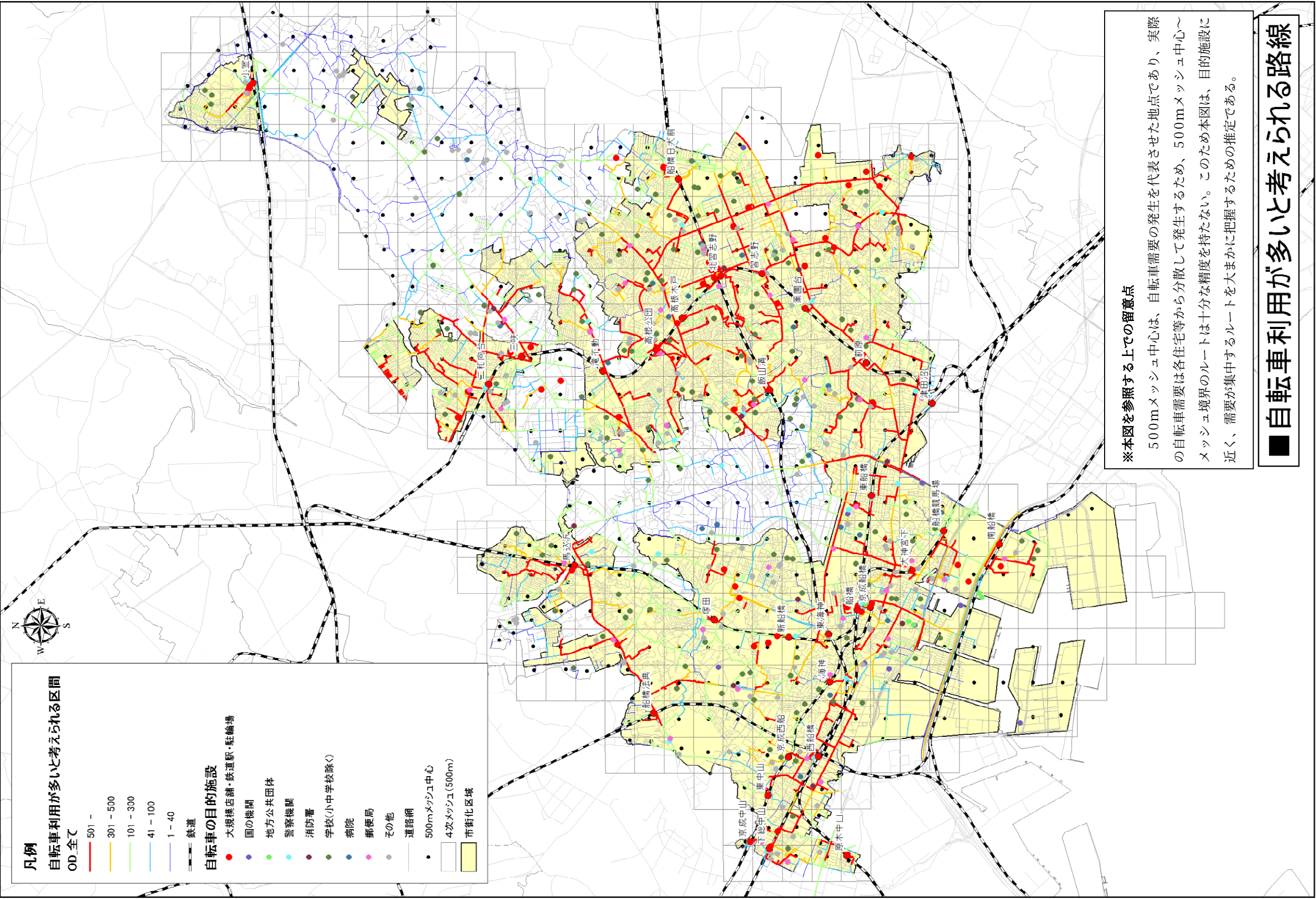


図 自転車利用が多いと思われる路線の推定イメージ

各居住地（500mメッシュの中心点）から、これまでに示した全目的施設に対するトリップ数の合計を集計すると、下図のようになります。
居住人口の多い市街化区域内の主要な鉄道駅や商業施設の周辺で、自転車交通量が多くなっているものと考えられます。



(5) 自転車事故が多いと考えられる路線

船橋市内の自転車関連の事故の発生地点と分類は下図のようになっており、国道 14 号の沿道などの市南部の中心部、新京成電鉄沿線の既成市街地などで多く発生しています。

期間：平成 20 年～平成 22 年 7 月末

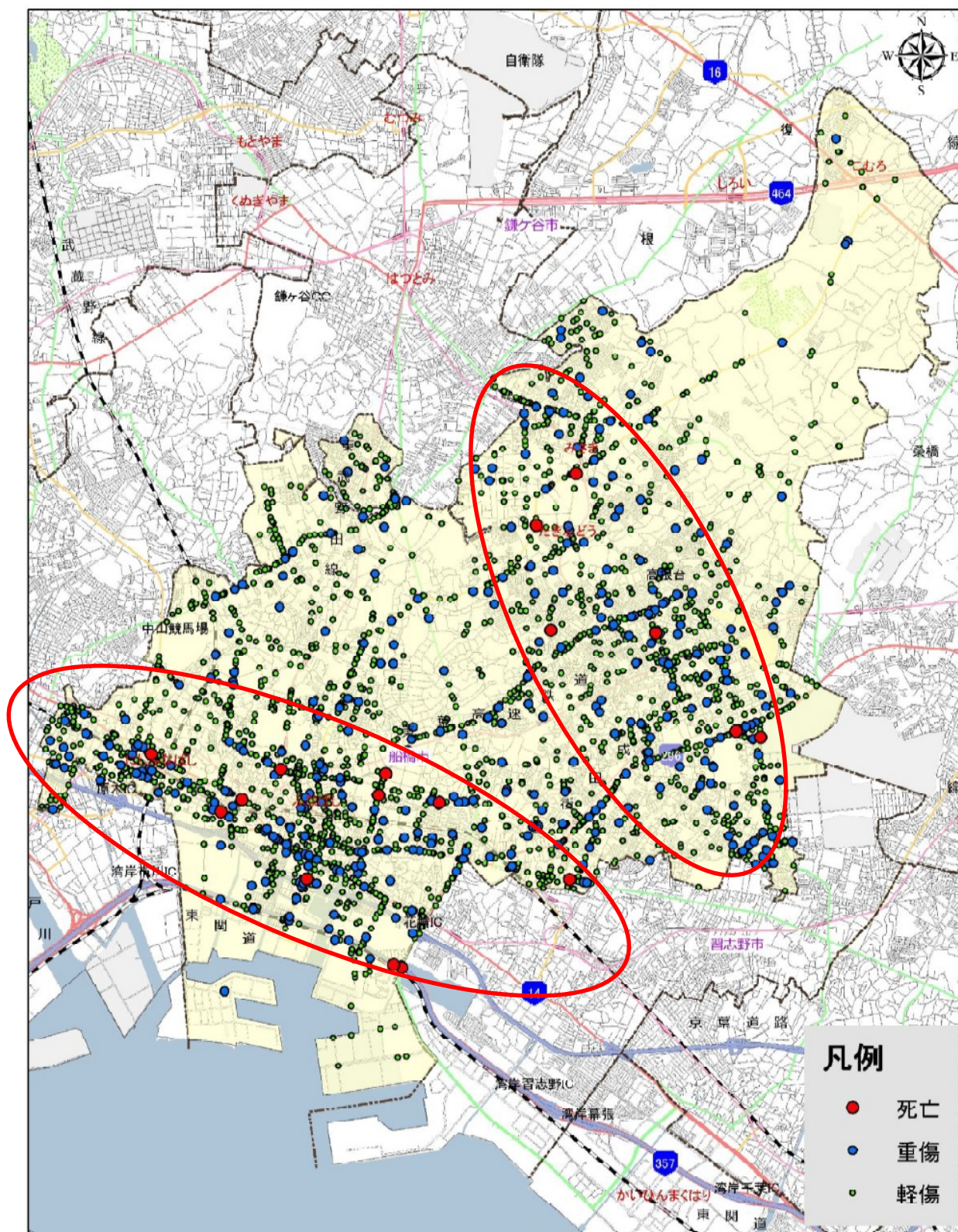
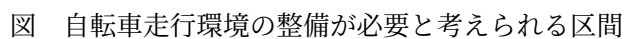


図 自転車関連事故発生地点図

資料：船橋警察署

平成25年4月以降に、道路建設課に寄せられた意見等を踏まえ、整備が必要と考えられる区間は、以下のように考えられます。



–18–

2-5 自転車利用を取り巻く課題

本市の自転車利用の現状から課題を整理すると、以下のようになります。

●自転車利用の現状

- ・自転車の保有台数は、全国的に上昇傾向にあり、利用ニーズが増加している。[P4]
- ・自転車関連の交通事故の割合は上昇傾向にあり、安全で快適な自転車走行環境の整備が必要となっている。[P4]
- ・市内の現況道路は幅員、路肩、歩道の狭い路線が多く、自転車走行環境の確保が困難な路線が多い。[P9]
- ・一方で、市内の主要道路の大半は2車線で、自動車交通量が非常に多く、安全な自転車走行環境の確保が求められている。[P9]
- ・市内には起伏の激しい地域もあることから、自転車利用環境の整備においては、勾配の考慮が必要である。[P11]
- ・市内では、南部のJR総武本線沿線、新京成線沿線の既成市街地を中心に居住人口が多く、自転車利用が多いと考えられる。[P12]
- ・自転車利用の多い鉄道駅は、津田沼・船橋・西船橋・北習志野・下総中山・馬込駅となっている。[P13]
- ・一方、本市の市街地では家屋が密集している中で、都市計画道路の整備に長期間を要している。

●自転車走行環境整備の課題

- ① 利用者のニーズにあった自転車走行環境の整備
- ② 安全な自転車走行環境の整備
- ③ 限られた道路空間を活用した自転車走行環境の早期整備

2-6 船橋市における自転車走行環境整備の視点

市内の自転車走行環境整備の課題は、「自転車利用状況」「道路幅員状況」「自転車走行の安全性」「地元からの意見等」といった4つの視点で総括することができると考えられます。

(1) 自転車利用状況

「自転車利用状況」は、「住宅・寮」「学校・教育施設・幼稚園・保育施設」「医療・厚生・福祉施設」「事務所・会社・銀行」「官公庁」「スーパー・デパート・ショッピングセンター」「その他の商業施設」を目的地とするトリップと、鉄道駅の端末トリップで、大半を占めており、鉄道駅、商業施設周辺、公共施設、高等学校等の周辺における走行環境の整備が効果的と考えられます。

●自転車利用状況から見た課題

- ・利用者のニーズにあった自転車走行環境の整備
- ⇒鉄道駅、商業施設周辺、公共施設、高等学校等の周辺における走行環境の整備

(2) 道路幅員状況

道路幅員状況では、幅広路肩等が確保されていると考えられる路線は限定的であり、限られた道路空間を活用した自転車走行環境の早期整備が求められています。また、長期的には道路整備事業と一体となって、安全な自転車走行環境の整備を進める必要があります。

●道路幅員状況から見た課題

- ・限られた道路空間を活用した自転車走行環境の早期整備
- ⇒短期的には、整備済路線の幅広路肩等を活用した、自転車走行環境整備の推進
- ⇒長期的には、都市計画道路整備と一体となった、自転車走行環境整備の推進

(3) 自転車走行の安全性

地域の道路延長あたり（500mメッシュあたり）の、事故発生件数を集計すると、自転車需要の多い地域と概ね一致しており、自転車利用の多い地域における安全性の向上が必要となっています。

●自転車走行の安全性から見た課題

- ・自転車利用の多い地域、特に船橋駅周辺、国道14号沿道等の東西軸周辺における自転車関連事故の多発
- ⇒安全な自転車走行環境の整備

(4) 自転車走行環境の整備が必要と考えられる区間

地元からの意見等をもとにした自転車走行環境の整備が必要と考えられる区間は、20箇所程度確認されており、自転車交通量が多いと考えられる地域や、道路幅員から一定の自転車走行環境の整備が可能と考えられる地域を中心に確認されています。

●自転車走行環境の整備が必要と考えられる区間

- ・自転車通行量、地域の道路状況を踏まえた区間が多くなっている。
- ⇒整備が必要な区間を含めたネットワークの構築

3. 市内全域における基本方針の整理

3-1 基本方針の検討

前述の課題を受け、以下の計画目標を掲げて整備を推進していくこととします。

【基本方針】 自転車利用の多い地域、自転車事故の多い地域、自転車走行環境の確保が必要な地域で、現実的な“自転車走行環境整備”を目指す。

3-2 計画目標の設定

基本方針に沿って、達成すべき計画目標を以下の通りとします。

【計画目標】 現実的な『自転車走行環境整備計画』を立案し、概ね5年程度を目標に、既存道路を中心とした自転車走行環境の向上を図る。

4. 整備形態のタイプ

4-1 自転車走行環境の整備形態

本市では、安全な自転車走行環境の整備を目指して、自動車の交通状況別に下表のような整備形態を設定します。またこれに基づく整備イメージは、次頁のようになります。

表 自転車走行環境の整備

自動車の交通状況		道路状況	自転車走行環境の整備形態 ※1		備考
速度 ※2	交通量 ※3	車線数	基本型	左欄での整備が困難な場合 (停車帯・幅広路肩なし)	
50km/h超	概ね 4千台/日超		自転車道	自転車レーン型(法定外) +幅広路肩	構造的な分離の 目安 (市道該当なし)
	概ね 4千台/日以下		自転車レーン型 (法定外)	車道混在型 (矢羽根・ピクト表示)	(市道該当なし)
40km/h超～ 50km/h以下			自転車レーン型 (法定外)	車道混在型 (矢羽根・ピクト表示)	(市道該当なし)
40km/h以下	概ね 4千台/日超		自転車レーン型 (法定外)	車道混在型 (矢羽根・ピクト表示)	
	概ね 4千台/日以下	2車線以上	車道混在型 (矢羽根・ピクト表示)		混在通行の目安
		1車線	車道混在型 (ピクト表示)		

- ※1 整備形態の「自転車レーン型(法定外)」「車道混在型(矢羽根・ピクト表示)」「車道混在型(ピクト表示)」は、船橋市独自の呼称である。
- ※2 速度は、規制速度 40km/h の路線を基本に選定している。
- ※3 日交通量は、現況交通量は、推計交通量(第5回東京都市圏パーソントリップ調査)に基づき判断する。

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月29日)国土交通省・警視庁
を参考に作成

表 自転車走行環境の整備イメージ

整備形態	【整備イメージ】	【先行整備事例】
自転車レーン型 (法定外)		船橋市内 (市道00-044号線) 【法定】※4
車道混在型 (矢羽根・ピクト表示) 自転車と自動車を 混在通行とする		宇都宮市内 (国道4号)
車道混在型 (ピクト表示) 路面にピクトグラム を表示して注意 喚起する		
自転車道		

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月 29 日）国土交通省・警視庁
に準じて作成

4-2 単路部 路面表示

(1) 自転車レーン型（法定外）の構造パターン

本市では、自転車レーン型（法定外）の構造として、以下のような構造パターンを採用します。

自転車の走行速度は、人によって差が大きいことから、自転車レーン内での追い越しを加味する必要があるとともに、自動車交通からの威圧感軽減のため、理想型として 2.0m（街渠エプロン含む）、最小で 1.5m以上の幅員とします。

（道路交通法施行令では、特例として、車両通行帯の幅員を 1 m以上 3 m未満とすることができると規定されています。）

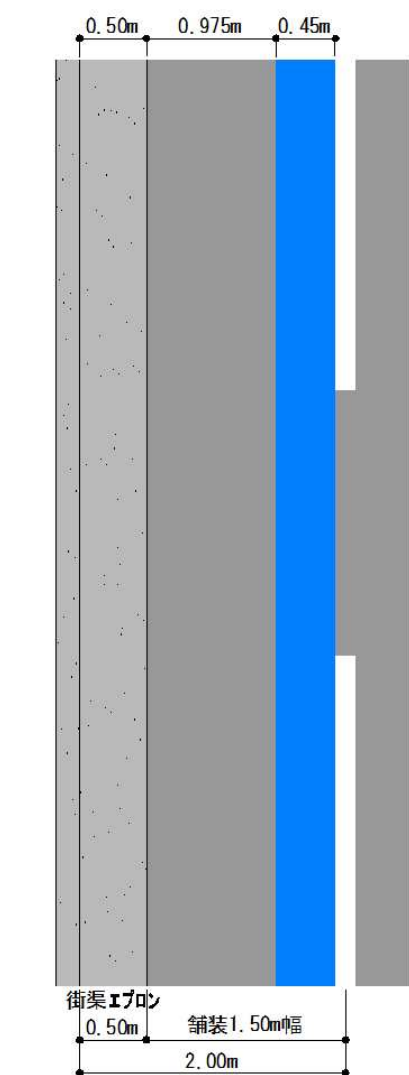


図 理想型幅員 2.0m

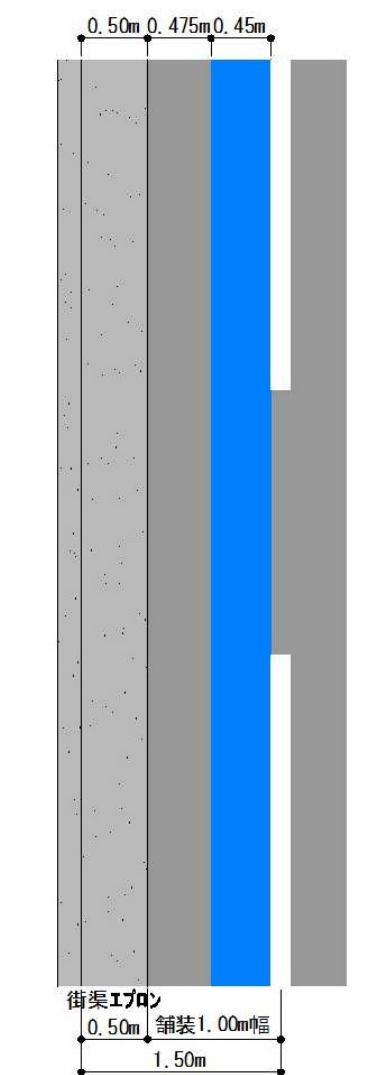


図 最小型幅員 1.5m

(2) 車道混在型（矢羽根・ピクト表示）の場合の構造パターン

2車線以上で自転車レーン型（法定外）の整備が困難な区間の単路部では、1.0m幅の自転車通行空間を想定し、90cm幅の矢羽根型路面表示を設置します。

矢羽根の設置間隔は、走行者の視線から見える間隔を踏まえて10mとします。下図に示すとおり、10m間隔でも運転者の視界に入る見込角では詰まって見えます。

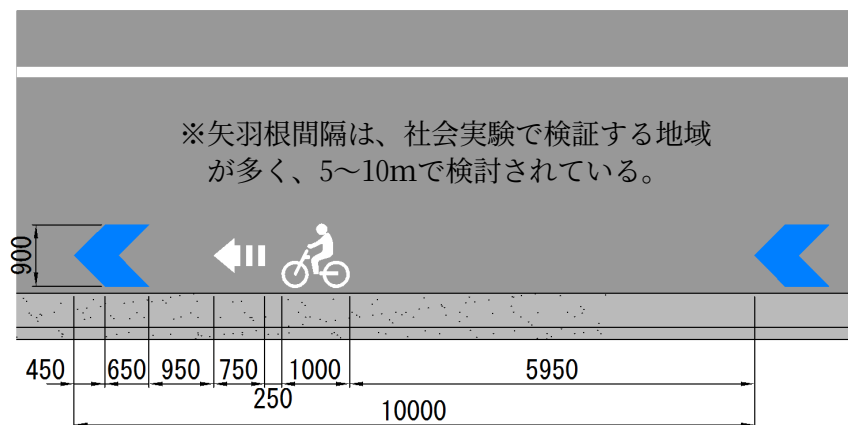


図 単路部における矢羽根の設置間隔

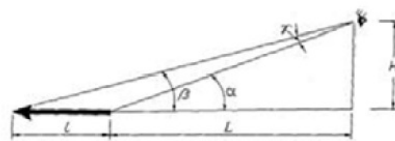


図 路面表示の見込角

出典) 道路技術会議研究テーマ

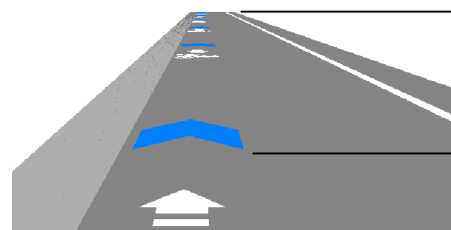
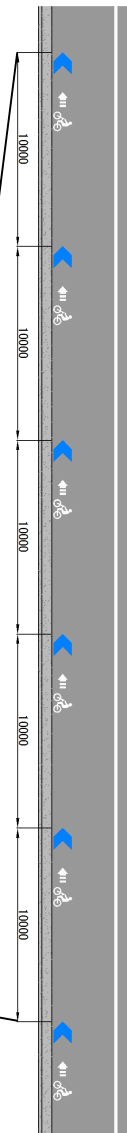


図 高さ1.2mの視点から10m間隔の矢羽根を見たイメージ



国のガイドラインでは、『自転車道や自転車専用通行帯に路面標示を設置する場合には、道路標示「普通自転車歩道通行可 114 の2」等の自転車の標示は用いない』と記載されており、エコロジーモビリティ財団の標準案内用図記号ガイドラインをベースにしたピクトグラムパターンが多くなっています。本市における、ピクトグラムは次のとおりとします。



図 本市におけるピクトグラム

(3) 車道混在型（ピクト表示）

1 車線道路においては、交差点付近の区間流入部にピクトグラムを設置し、当該区間に流入する交通に対して、自転車走行の注意喚起を行うことを目的とします。



図 1 車線道路におけるピクトグラムの設置イメージ

4-3 交差点部 路面表示

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。

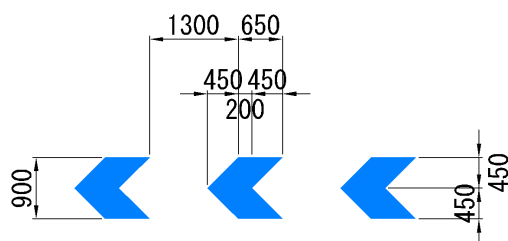


図 交差点内における矢羽根の設置間隔

本市における交差点部の路面表示のイメージは以下のようになります。

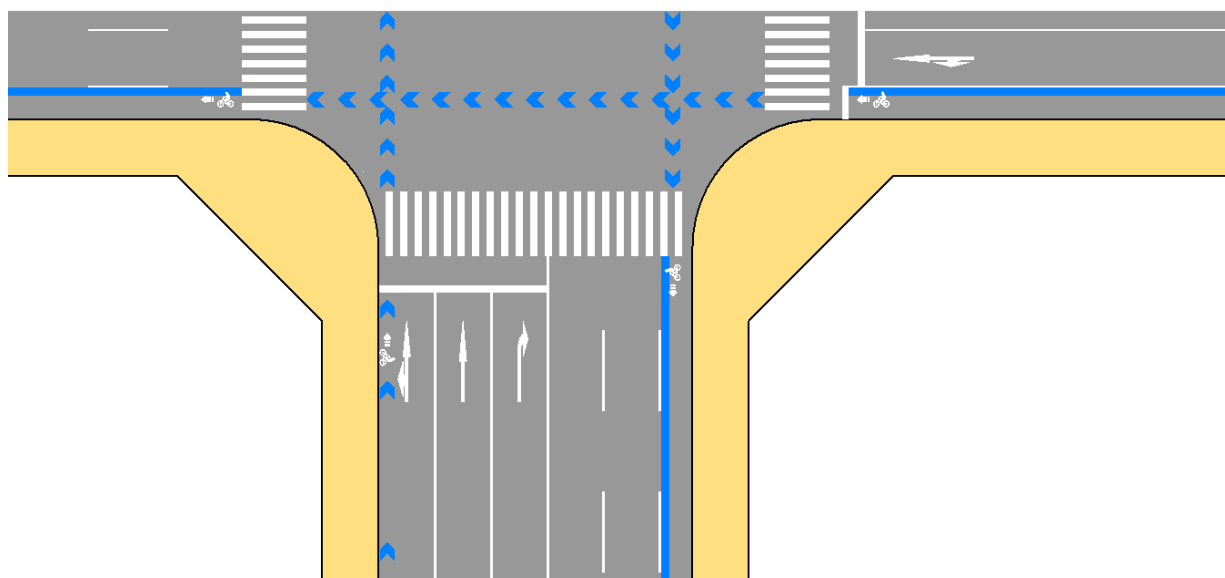


図 交差点部における路面表示のイメージ

■路面表示パターンの条件

【自転車レーン】

- ・理想型2m片側表示の場合
- ・自転車の停止線を自動車よりも前出しする。

【車道混在自転車通行空間】

- ・単路部：矢羽根間隔10m
- ・交差点前：矢羽根間隔5m
- ・交差点内：矢羽根間隔概ね2m

5. 整備計画

5-1 ネットワーク計画

本市では、「自転車レーン型（法定外）」を先行して整備し、概ね5年程度を目標に約62kmの自転車走行環境を整備する計画としています。

●候補路線選定の考え方

- ① 自転車利用が多いと考えられる路線（人口が多い地域の施設周辺 等）
- ② 一定の道路幅員があり早期に整備可能な路線（整備済みの都市計画道路等、1.5m以上の停車帯がある、幅員の広い路肩がある）
- ③ 安全対策が必要な路線（自転車関連事故が多い）
- ④ ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

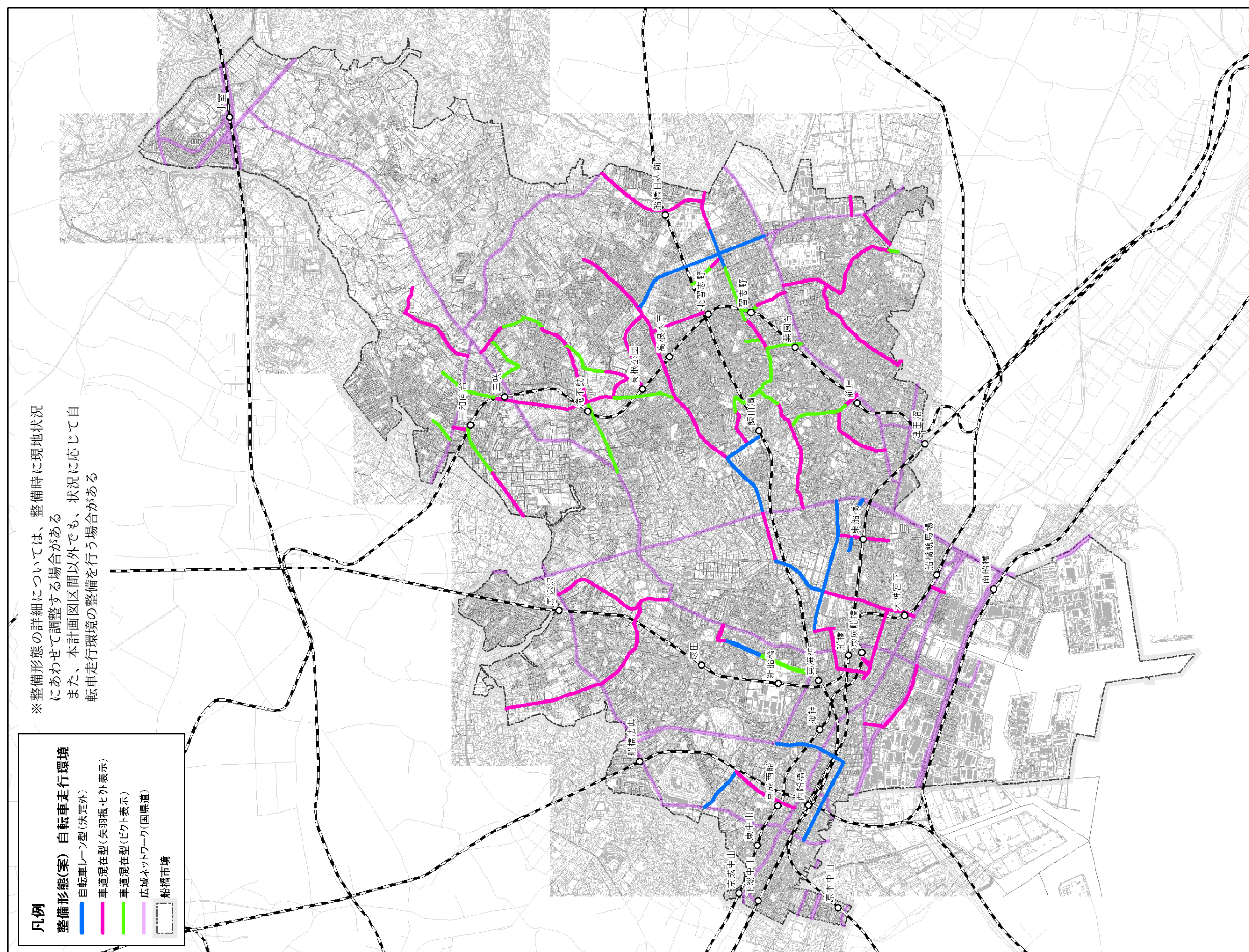
●整備形態の考え方

- ① 2車線以上で停車帯・幅広路肩がある路線は、自転車レーン型（法定外）
- ② 2車線以上で停車帯・幅広路肩がない路線は、車道混在型（矢羽根・ピクト表示）
- ③ 1車線の路線は、車道混在型（ピクト表示）

●計画延長

分類	延長	整備形態		
		自転車レーン型	車道混在型 (矢羽表示)	車道混在型 (ピクト表示)
整備済み、 都計道等	38	12	24	2
補完 (既存道路)	24	0	15	9
合計	62	12	39	11

単位：km



5-2 自転車走行環境整備計画

整備計画では、以下の視点に基づき、整備優先順位を判断していきます。

- ① 平成27年度、平成28年度【第Ⅰ期整備】
整備要望の多い自転車レーン型（法定外）の区間
- ② 平成29年度【第Ⅱ期整備】
自転車レーン型（法定外）の区間
- ③ 平成30年度【第Ⅲ期整備】
自転車事故発生区間 又は 自転車交通量の多い（500台/日超）区間【車道混在型】
- ④ 平成31年度【第Ⅳ期整備】
その他の区間【車道混在型】

上記を基本とし、ネットワークの連続性等の調整を行った上で、順次整備を実施する計画としました。地元から「整備要望のある区間」は、協議難易度等を踏まえて、優先順位②③の中で調整を行っています。

なお、関係機関協議の進捗や事業量のバランスを踏まえて、年度ごとに優先順位の見直しを行う必要があります。

■自転車走行環境構成路線区間一覧表と自転車走行環境整備計画図の見かた

■自転車ネットワーク構成路線区間一覧表

市町村別・道路種別・道路名称					見込		
評価区間ID	路線番号	都市計画道路名	区間番号	区間内通過	路線情報		
			(交通量)	(形状)	起点	終点	
10	00-007		1		栗谷丘4丁目	八木が谷4丁目	八木が谷5丁目
20	00-009		2		三坂2丁目	三坂2丁目	三坂2丁目
22	00-009		2	2	三坂2丁目	三坂2丁目	三坂2丁目
30	00-010		3		三坂1丁目	三坂1丁目	高根台7丁目
40	00-010		4		三坂1丁目	三坂1丁目	高根台7丁目
50	00-010		5		三坂1丁目	三坂1丁目	高根台7丁目
61	00-011		6	1	大穴北6丁目	大穴南3丁目	高根台2丁目
62	00-011		6	2	大穴北6丁目	大穴南3丁目	高根台2丁目
71	00-011		7	1	大穴北6丁目	大穴南3丁目	高根台2丁目
72	00-011		7	2	大穴北6丁目	大穴南3丁目	高根台2丁目
80	00-011		8		大穴北6丁目	大穴南3丁目	高根台2丁目
90	00-012		9		高根台1丁目	高根台4丁目	高根台3丁目
91	00-012		10		高根台1丁目	高根台4丁目	高根台3丁目
110	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	11		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
120	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	12		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
130	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	13		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
140	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	14		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
150	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	15		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
160	00-013	3-4-25 宮本古和家町線	16		船山満町1丁目	高根台6丁目	古和家町
170	00-016	3-4-27 前原東船山満町線	17		芝山3丁目	芝山3丁目	芝山3丁目
180	00-016	3-4-27 前原東船山満町線	18		芝山3丁目	芝山3丁目	芝山3丁目

表中の評価区間ID
が図中の区間番号に
対応します。

凡例

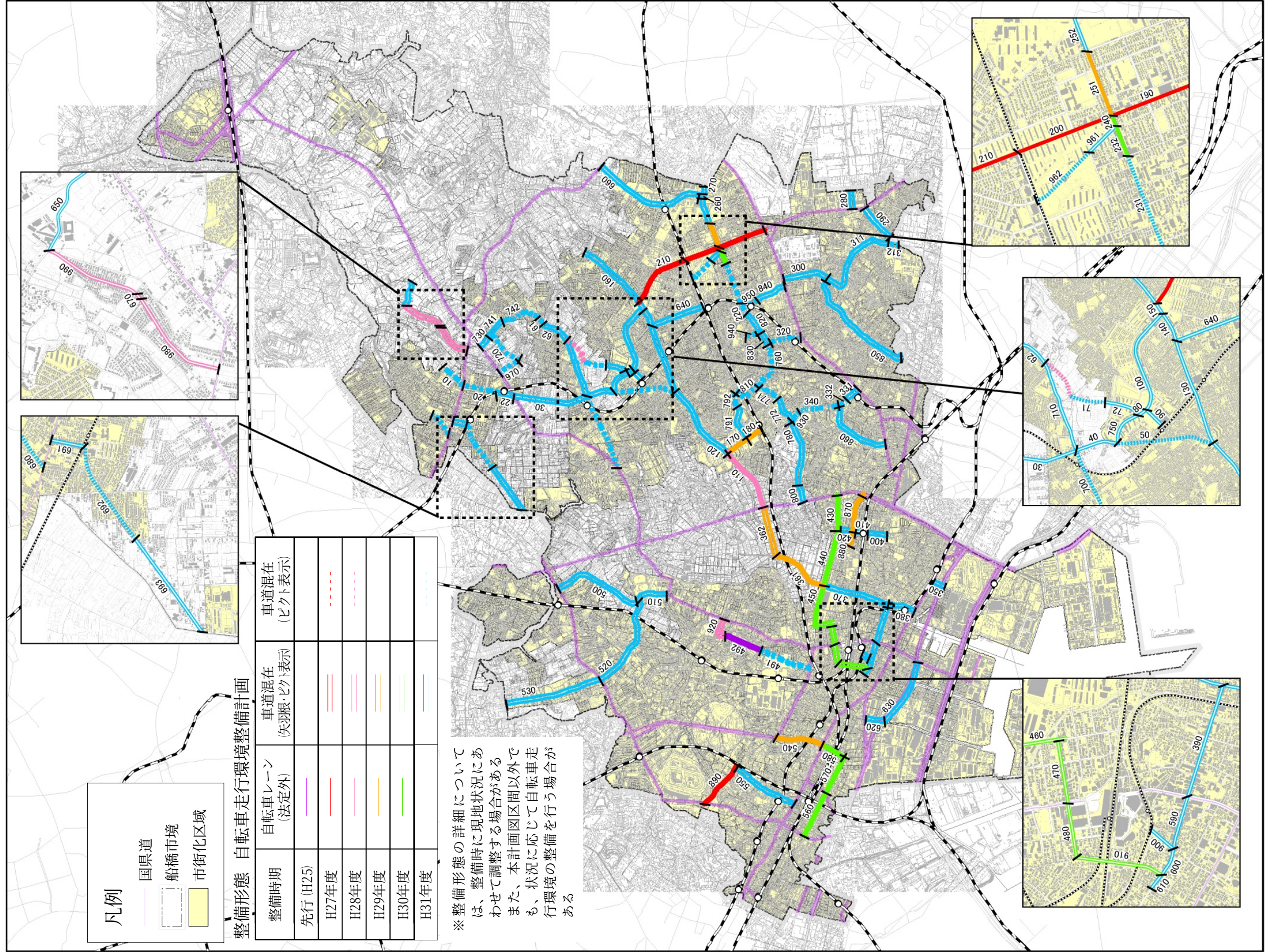
- 広域ネットワーク(国県道)
- 船橋市境
- 市街化区域

整備形態 自転車走行環境整備計画

整備時期	自転車レーン (法定外)	車道混在 (矢羽根・ビクト表示)	車道混在 (ビクト表示)
先行(H25)			
H27年度			
H28年度			
H29年度			
H30年度			
H31年度			

■ 自転車ネットワーク構成路線区間一覧表

評価区間ID	路線番号	都市計画道路名	区間番号 (交差点間)	区間内 通番 (形態別)	路線情報					経路情報			延長 (m)	整備形態	整備予定 時期
					起点	終点	経由地	幅員							
								最小幅員	最大幅員						
10	00-007		1		吹が丘 4丁目	八木が谷 4丁目	八木が谷 5丁目	6.20	13.17	380	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
20	00-009		2		三咲 2丁目	三咲 2丁目	三咲 2丁目	6.50	11.92	450	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
22	00-009		2	2	三咲 2丁目	三咲 2丁目	三咲 2丁目	6.50	11.92	270	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
30	00-010		3		三咲 1丁目	三咲町	高根台 7丁目	5.30	10.96	1,150	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
40	00-010		4		三咲 1丁目	三咲町	高根台 7丁目	5.30	10.96	420	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
50	00-010		5		三咲 1丁目	三咲町	高根台 7丁目	5.30	10.96	830	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
61	00-011		6	1	大穴北 6丁目	大穴南 3丁目	高根台 2丁目	3.81	17.43	110	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
62	00-011		6	2	大穴北 6丁目	大穴南 3丁目	高根台 2丁目	3.81	17.43	490	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
71	00-011		7	1	大穴北 6丁目	大穴南 3丁目	高根台 2丁目	3.81	17.43	680	車道混在型(ビクト表示)	H28年度			
72	00-011		7	2	大穴北 6丁目	大穴南 3丁目	高根台 2丁目	3.81	17.43	370	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
80	00-011		8		高根台 1丁目	高根台 4丁目	高根台 3丁目	15.64	20.06	190	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
90	00-012		9		高根台 1丁目	高根台 4丁目	高根台 3丁目	15.64	20.06	1,080	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
100	00-012		10		高根台 1丁目	高根台 4丁目	高根台 3丁目	15.64	20.06	1,040	自転車レーン型(法定外)	H28年度			
110	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	11		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	1,040	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
120	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	12		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	1,240	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
130	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	13		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	1,070	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
140	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	14		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	310	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
150	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	15		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	110	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
160	00-013	3・4・25 宮本古和釜町線	16		飯山満町 1丁目	高根台 6丁目	古和釜町	6.82	18.26	1,130	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
170	00-016	3・4・27 前原東飯山満町線	17		芝山 3丁目	芝山 3丁目	芝山 3丁目	15.95	16.07	380	自転車レーン型(法定外)	H29年度			
180	00-016	3・4・27 前原東飯山満町線	18		芝山 3丁目	芝山 3丁目	芝山 3丁目	15.95	16.07	200	自転車レーン型(法定外)	H29年度			
190	00-019	3・4・30 智志野公研線	19		智志野台 5丁目	高根台 5丁目	高根台 5丁目	14.82	25.80	740	自転車レーン型(法定外)	H27年度			
200	00-019	3・4・30 智志野公研線	20		智志野台 5丁目	智志野台 3丁目	高根台 5丁目	14.82	25.80	560	自転車レーン型(法定外)	H27年度			
210	00-019	3・4・30 智志野公研線	21		智志野台 5丁目	智志野台 3丁目	坪井町	14.82	25.80	1,010	自転車レーン型(法定外)	H27年度			
220	00-020	3・4・20 印内智志野台線	22		西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	190	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
231	00-020	3・4・20 印内智志野台線	23	1	西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	670	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
232	00-020	3・4・20 印内智志野台線	23	2	西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	180	自転車レーン型(法定外)	H30年度			
240	00-020	3・4・20 印内智志野台線	24		西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	60	自転車レーン型(法定外)	H30年度			
251	00-020	3・4・20 印内智志野台線	25	1	西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	380	自転車レーン型(法定外)	H29年度			
252	00-020	3・4・20 印内智志野台線	25	2	西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	460	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
260	00-020	3・4・20 印内智志野台線	26		西智志野 4丁目	智志野台 3丁目	坪井町	5.03	22.34	80	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
270	58-161	3・4・20 印内智志野台線	27		智志野台 8丁目	智志野台 8丁目	智志野台 8丁目	7.74	9.53	60	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
280	00-022	3・4・29 三山智志野5丁目線	28		智志野 4丁目	智志野 4丁目	智志野 4丁目	15.58	16.10	290	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
290	00-023	3・4・28 三山東線	29		三山 8丁目	三山 8丁目	三山 8丁目	21.10	22.86	590	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
300	00-024		30		薬町台 3丁目	田喜野井 7丁目	三山 7丁目	5.91	20.35	710	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
311	00-024		31	1	薬町台 3丁目	田喜野井 7丁目	三山 7丁目	5.91	20.35	1,430	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
312	00-024		31	2	薬町台 3丁目	田喜野井 7丁目	三山 7丁目	5.91	20.35	120	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
320	00-026	3・4・16 田喜野井御酒線	32		漣台 2丁目	薬町台 6丁目	飯山満町 3丁目	4.46	15.93	540	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
331	00-027	3・4・27 前原東飯山満町線	33	1	前原東 4丁目	前原西 6丁目	飯山満町 2丁目	4.42	21.79	250	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
332	00-027	3・4・27 前原東飯山満町線	33	2	前原東 4丁目	前原西 6丁目	飯山満町 2丁目	4.42	21.79	120	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
340	00-027	3・4・27 前原東飯山満町線	34		前原東 4丁目	前原西 6丁目	飯山満町 2丁目	4.42	21.79	620	車道混在型(ビクト表示)	H31年度			
350	00-032	3・6・36 東船橋緑陽場線	35		宮本 9丁目	宮本 9丁目	若松 1丁目	21.83	24.05	210	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
361	00-033	3・4・25 宮本古和釜町線	36	1	宮本 2丁目	市場 2丁目	飯山満町 1丁目	11.52	26.32	890	自転車レーン型(法定外)	H29年度			
362	00-033	3・4・25 宮本古和釜町線	36	2	宮本 2丁目	市場 2丁目	飯山満町 1丁目	11.52	26.32	770	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H29年度			
370	00-033	3・4・25 宮本古和釜町線	37		宮本 2丁目	市場 2丁目	飯山満町 1丁目	11.52	26.32	1,030	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
380	00-033	3・4・25 宮本古和釜町線	38		宮本 2丁目	市場 2丁目	飯山満町 1丁目	11.52	26.32	430	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
390	00-034	3・4・18 海神町前原東2丁目線	39		東船橋 5丁目	宮本 7丁目	本町 7丁目	6.99	21.36	620	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
400	00-036		40		東船橋 4丁目	東船橋 4丁目	東船橋 4丁目	13.98	14.09	320	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
410	00-037		41		東船橋 2丁目	東船橋 2丁目	東船橋 2丁目	15.91	16.03	110	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
420	00-037		42		東船橋 2丁目	東船橋 2丁目	東船橋 2丁目	15.91	16.03	220	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
430	00-039	3・4・20 印内智志野台線	43		東船橋 3丁目	市場 3丁目	本町 6丁目	15.12	19.28	520	自転車レーン型(法定外)	H30年度			
440	00-039	3・4・20 印内智志野台線	44		東船橋 3丁目	市場 3丁目	本町 6丁目	15.12	19.28	890	自転車レーン型(法定外)	H30年度			
450	00-039	3・4・20 印内智志野台線	45		東船橋 3丁目	市場 3丁目	本町 6丁目	15.12	19.28	630	自転車レーン型(法定外)	H30年度			
460	00-040	3・4・14 本町東線	46		本町 6丁目	本町 6丁目	本町 6丁目	7.86	19.31	300	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H30年度			
470	00-041	3・4・12 天沼本町6丁目線	47		本町 6丁目	本町 6丁目	本町 6丁目	17.99	21.11	340	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H30年度			
480	00-042	3・4・13 天沼本町6丁目線	48		本町 7丁目	本町 7丁目	海神 2丁目	7.54	21.34	290	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H30年度			
491	00-044	3・3・7 南本町馬込町線	49	1	北本町 1丁目	北本町 1丁目	北本町 2丁目	21.90	27.06	840	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
492	00-044	3・3・7 南本町馬込町線	49	2	北本町 1丁目	北本町 1丁目	北本町 2丁目	21.90	27.06	570	自転車レーン型	先行 H25			
500	00-046		50		馬込町	旭町 4丁目	夏見台 6丁目	7.01	19.00	1,450	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
510	00-046		51		馬込町	旭町 4丁目	夏見台 6丁目	7.01	19.00	500	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
520	00-047		52		上山町 2丁目	旭町 2丁目	旭町 4丁目	7.05	15.18	1,500	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
530	00-048	3・5・34 藤原町線	53		藤原 3丁目	藤原 4丁目	藤原 4丁目	11.06	12.14	1,500	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
540	00-050	3・4・22 西浦藤原町線	54		海神 6丁目	海神 5丁目	海神 5丁目	15.69	16.13	700	自転車レーン型(法定外)	H29年度			
550	00-052	3・5・31 西船橋印内線	55		西船 4丁目	印内 1丁目	印内 2丁目	6.58	14.27	1,050	車道混在型(矢羽根・ビクト表示)	H31年度			
560	00-056	3・4・21 海神町三子町線	56		印内町	穀畑									



船橋市自転車走行環境 整備計画書

発 行 平成27年3月

編 集 船橋市 建設局 道路部 道路建設課

〒273-8501 千葉県船橋市湊町 2-10-25