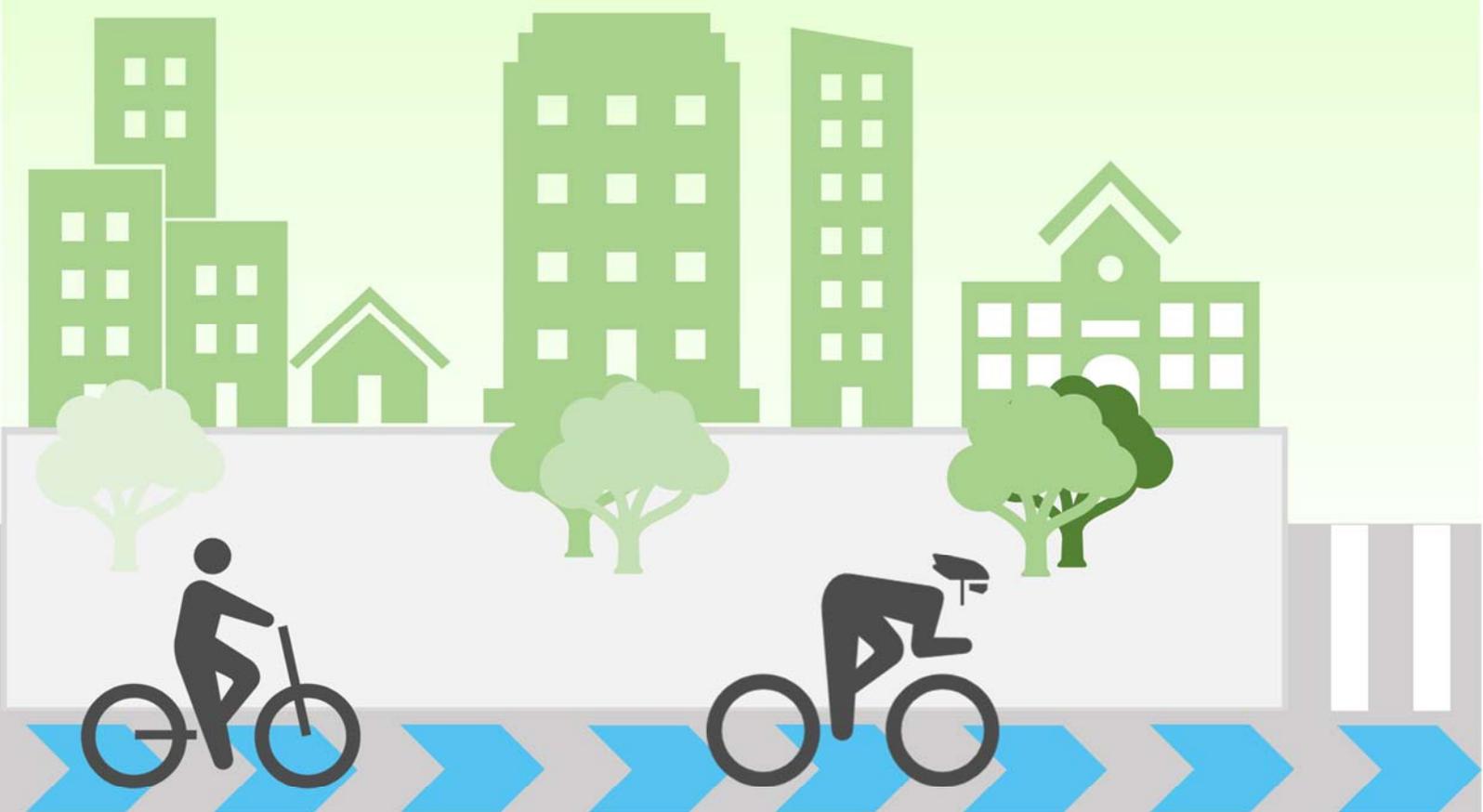


松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画 [改訂版]



令和7年9月 松戸市

目次

1. 計画策定の主旨	1
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の位置付け	2
(3) 計画の期間	2
2. 自転車を取り巻く現状と課題	3
(1) 市内の特性	3
(2) 自転車利用の状況	7
(3) 自転車ネットワークの整備状況、施設配置状況	10
(4) 自転車事故の状況	13
3. 基本方針	15
(1) 前計画で設定した目標の評価	15
(2) 今後の課題	16
(3) 基本方針	16
4. 整備対象区間の選定	17
(1) 自転車ネットワーク路線の選定	17
(2) 整備候補路線の設定	24
5. 整備形態	25
(1) 整備形態の種類	25
(2) 整備形態の選定の流れ	26
(3) 整備形態の設定	27
(4) 車道混在型の整備方法（矢羽根の設置間隔、設置幅）	28
6. 計画の推進に向けて	32
(1) 数値指標（KPI）の設定	32
(2) 関係機関との連携	33
(3) 計画の評価及び見直しについて	33
(4) 計画の広報・周知	33

1. 計画策定の主旨

(1) 背景と目的

①自転車のニーズの高まり

- ・自転車は様々な目的で利用されており、近年では健康増進、環境保全などの関心も高まり、自転車の重要性が高まっている。
- ・新型コロナウイルスの感染拡大を契機に、多様な活動のあり方も注目され、さらに自転車の重要度が増した。
- ・また、近年はシェアサイクルなどのシェアリングシステムも普及している。
- ・これらから、自転車は通勤や通学、私事目的の移動手段として、今後も重要な手段となる。

②自転車事故の状況

- ・交通事故発生件数や死者数は、全国的にみると減少傾向であるが、自転車と歩行者の事故件数は横ばいである。
- ・自転車や歩行者の安心・安全の確保が大きな課題となる。

③自転車走行空間の整備に関する動向

- ・平成 24 年 11 月に「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」と言う）」が国土交通省・警察庁より策定され、自転車の走行空間に関して「車道通行の原則」という基本的な考えが改めて示され、走行空間の設定・設計指針が示された。
- ・これを踏まえ、全国的に自転車ネットワーク計画の策定が進み、松戸市においても、平成 30 年 7 月に「松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が策定され、これまで、自転車走行空間の整備を市内各地で行っている。
- ・また、令和 6 年には道路交通法が改正され、これに伴い、ガイドラインの改定もされている。

④背景を踏まえた策定目的

- ・以上を踏まえ、本計画は、平成 30 年 7 月に策定した「松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画」について、これまでの整備状況や効果について評価を行うほか、現在の社会状況を踏まえ、自転車ネットワークを改めて設定し、整備形態及び整備候補路線を設定し、「松戸市自転車走行空間整備計画の〔改定版〕」を策定するものである。

(2) 計画の位置付け

- ・本計画の位置付けは以下のとおりであり、全国の交通施策や松戸市の上位・関連計画、県の計画等と整合を図りながら、自転車ネットワーク路線の整備を推進するものである。

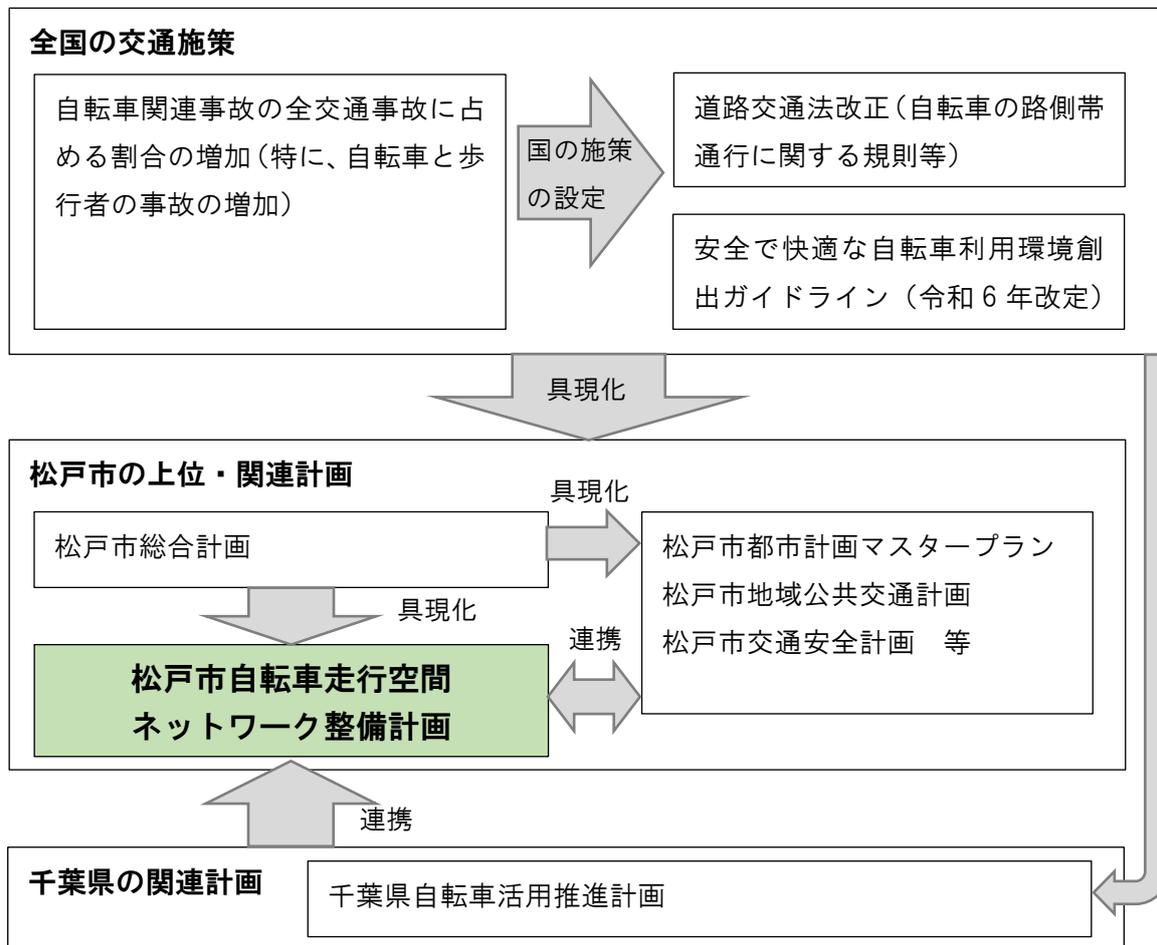


図 1 計画の位置付け

(3) 計画の期間

- ・本計画は、これまでの松戸市における自転車ネットワーク路線の整備状況を鑑み、令和7年度から令和16年度までの10年間とする。

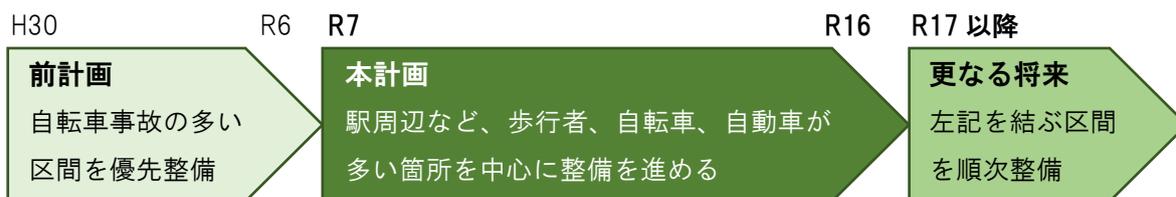


図 2 計画期間

2. 自転車を取り巻く現状と課題

(1) 市内の特性

①地域概要

- ・ 松戸市や東京都心から鉄道で約 20 分とアクセスに恵まれており、松戸駅、新松戸駅、八柱駅、東松戸駅などを拠点として、鉄道も 6 路線（JR 常磐線、JR 武蔵野線、京成電鉄松戸線、北総鉄道、流鉄流山線、東武鉄道）あり、交通網が発達している。
- ・ 江戸川、21 世紀の森と広場など、自然環境も豊かであり、交通利便性が高く、住環境が良い都市となっている。

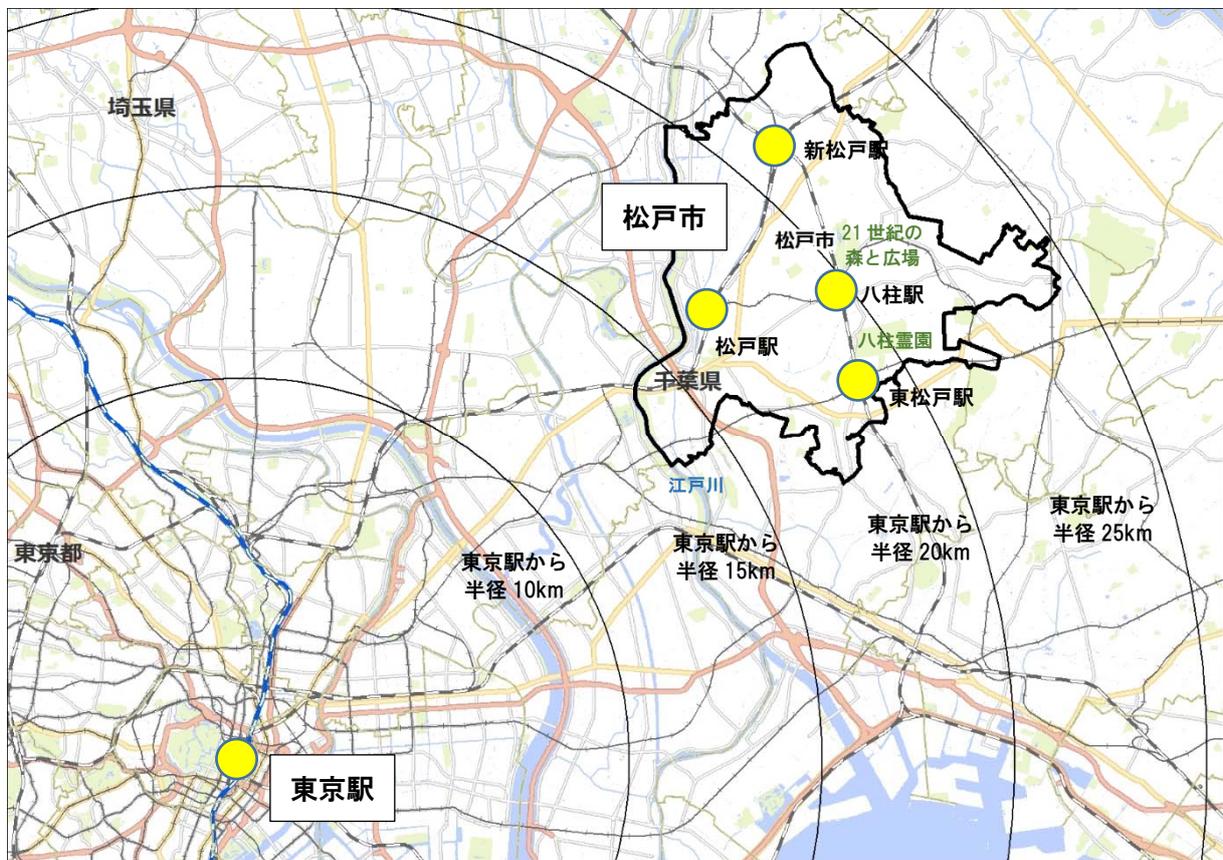


図 3 松戸市の位置

②人口推移

- ・ 松戸市の将来人口は今後も増加の見込みであり、2030年（令和12年）までは50万人規模が維持される見込みである。

■将来人口の展望

50万人規模を維持

松戸市の持続的な発展を目的として、本計画の期間である令和4年度（2022年度）から令和11年度（2029年度）までの8年間を含む2030年まで、地域における活力の源泉である人口を50万人規模で維持することを展望します。

	2015年	2020年	2025年	2030年
松戸市将来人口展望	489,176	498,781	505,946	508,628
国の長期ビジョン準拠	489,176	492,309	491,535	488,058
社人研推計準拠	489,176	488,253	482,544	473,089

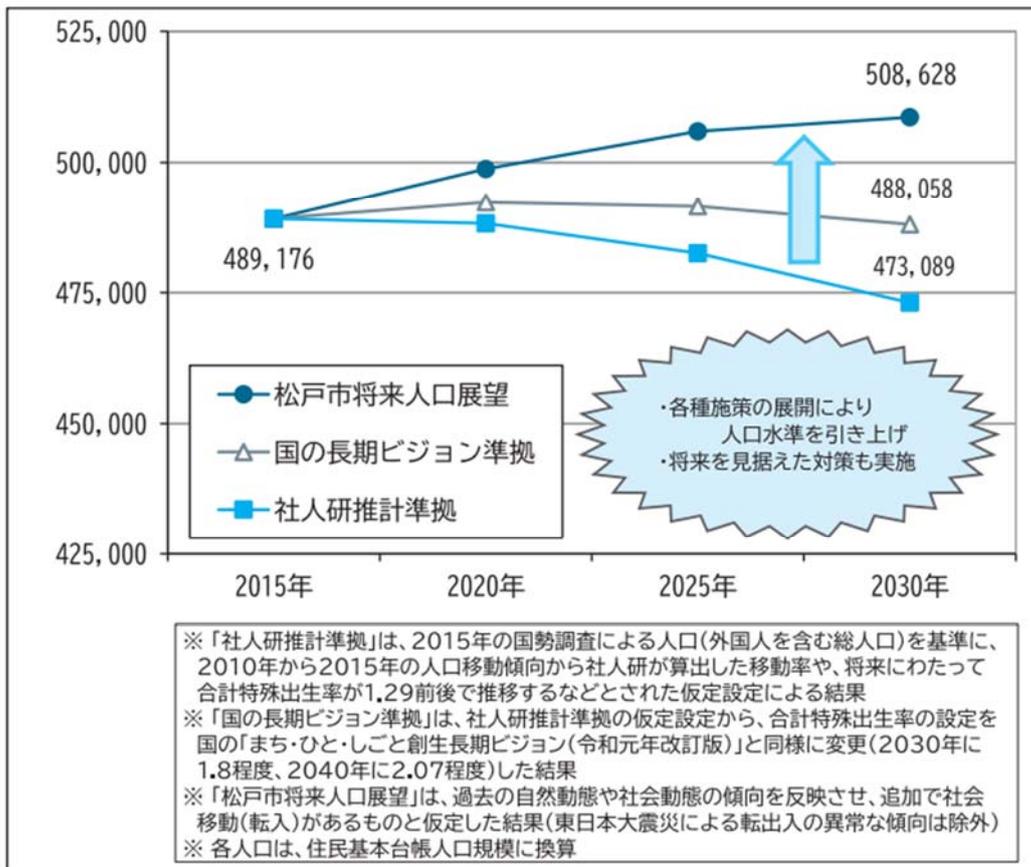


図 4 松戸市の将来人口の展望

（出典：松戸市総合計画）

③ 鉄道駅の利用者数

・ 松戸市内では鉄道が 6 路線、駅数は 23 駅位置する。利用者数の多い駅は松戸駅、新松戸駅、八柱駅・新八柱駅、東松戸駅となっている。

表 1 松戸市内の鉄道駅の利用者数

鉄道駅		1日平均乗車人員（人/日）		R4/R1
		R1	R4	
JR常磐線	松戸駅	100,062	84,595	85%
	北松戸駅	21,606	19,110	88%
	馬橋駅	25,675	22,116	86%
	新松戸駅	39,140	33,675	86%
	北小金駅	24,335	20,676	85%
JR武蔵野線	新八柱駅	24,705	22,185	90%
	東松戸駅	20,839	19,217	92%
北総鉄道	矢切駅	4,035	3,835	95%
	秋山駅	3,926	3,685	94%
	東松戸駅	9,614	9,598	100%
	松飛台駅	2,601	2,309	89%
流鉄流山線	馬橋駅	760	656	86%
	幸谷駅	1,131	991	88%
	小金城趾駅	448	398	89%
東武鉄道	六実駅	7,810	6,104	78%
京成電鉄	松戸駅	26,879	22,006	82%
	上本郷駅	1,801	1,622	90%
	松戸新田駅	1,701	1,640	96%
	みのり台駅	2,234	2,100	94%
	八柱駅	11,446	9,635	84%
	常盤平駅	4,826	4,126	85%
	五香駅	7,547	6,344	84%
	元山駅	4,639	3,698	80%

※流鉄流山線、京成電鉄は乗降者人員を2で割っている

（出典：松戸市統計）

④路線バスの状況

・松戸市内の路線バスは鉄道駅を中心に市内各地に運行している。

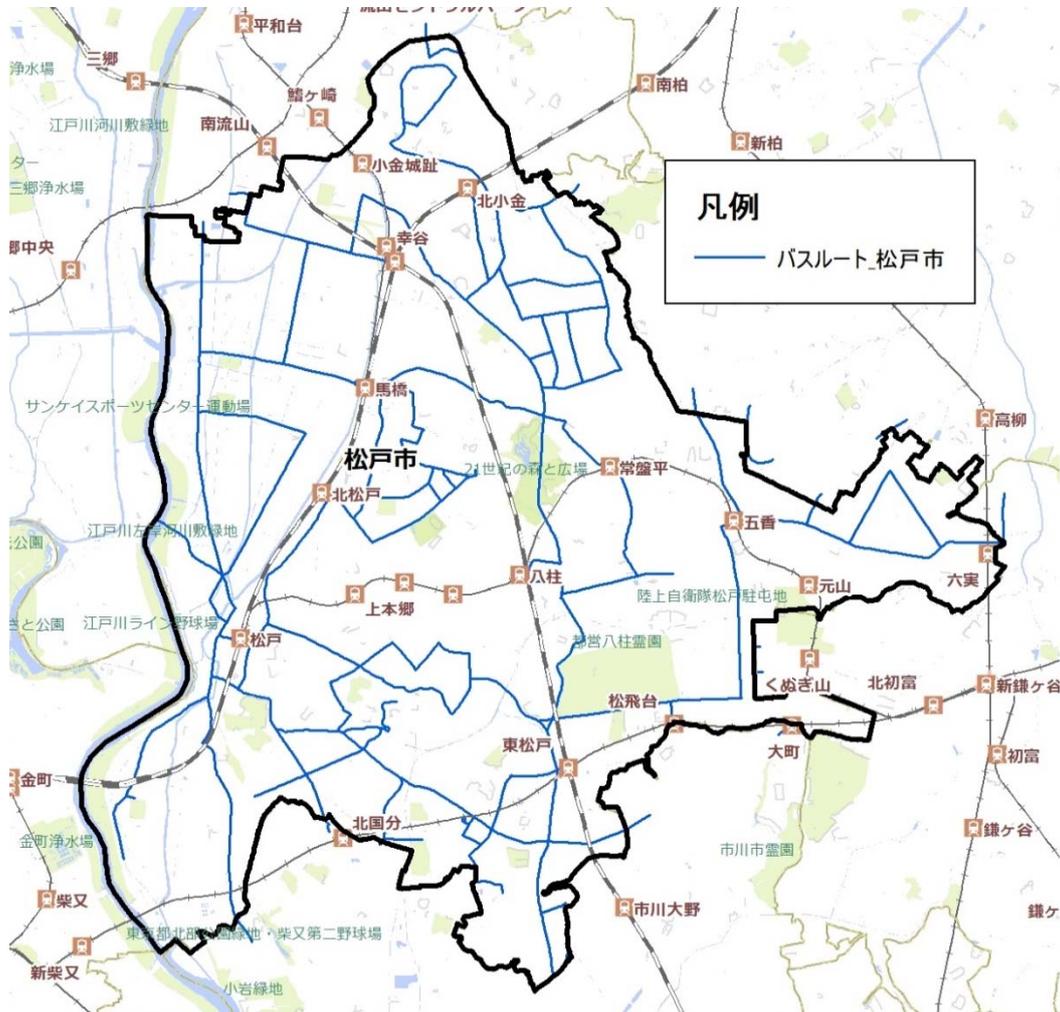


図 5 松戸市内の路線バスの運行ルート

(出典：国土数値情報 HP (令和 4 年時点))

表 2 松戸市内路線バスの運行回数、利用者数の状況

	R1		R4	
	運行回数 (回/日)	利用者数 (千人/年)	運行回数 (回/日)	利用者数 (千人/年)
京成バス	590	13,981	574	12,105
京成バス千葉ウエスト	2,336	12,466	1,959	10,200
京成バス千葉セントラル	146	432	156	383
東武バス	72	700	68	608
合計	3,143	27,579	2,757	23,296
R4/R1			88%	84%

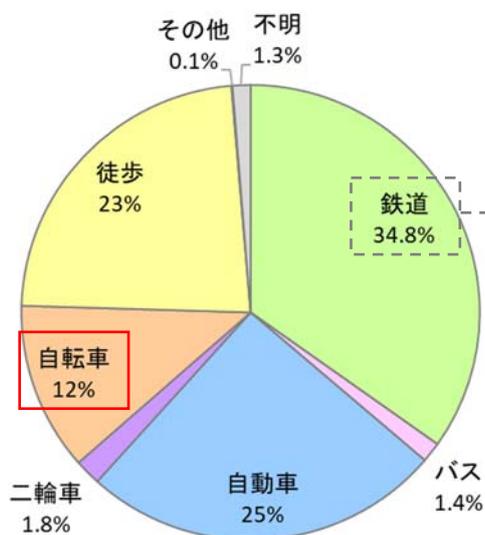
(出典：松戸市統計)

(2) 自転車利用の状況

① 自転車の利用率

- ・松戸市内における自転車の利用割合は約12%である。また、松戸市内の鉄道末端の分担率（鉄道駅までの交通手段および鉄道駅からの交通手段の分担率）をみると、徒歩が約8割を占めており、次いで自転車が大きい。
- ・このことから、市内の鉄道利用者における目的地までの移動手段として徒歩、自転車の利用が多く、駅周辺等の自転車や歩行者交通量が多い区間の走行空間整備を進めることが重要である。

■ 松戸市発着の移動の代表交通手段分担率



■ 松戸市内鉄道駅から発生する移動の末端交通手段分担率

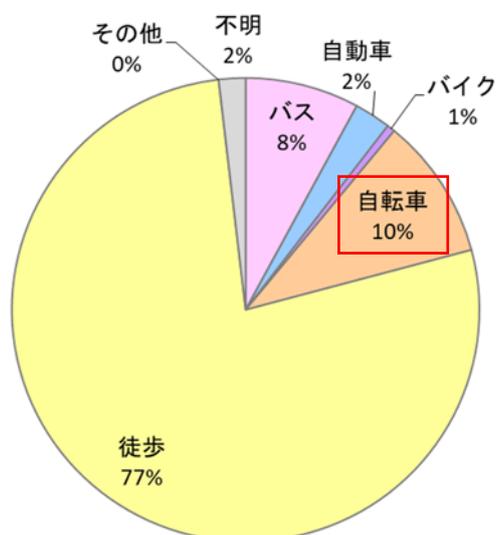
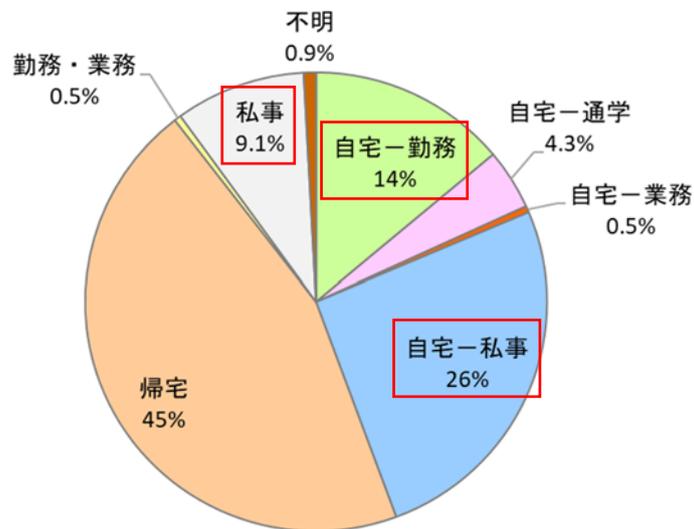


図 6 松戸市発着の移動の代表交通手段分担率、鉄道末端交通手段分担率
(出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査)

②自転車の利用目的

・松戸市を発着ゾーンとし、自転車を代表交通手段とする移動の目的は、通勤・通学、私事が多い。また、鉄道端末での自転車の利用目的は、通勤・通学、私事が多い。

■松戸市発着で代表交通手段が自転車の移動の目的分類



■松戸市内鉄道駅で自転車を鉄道端末とする移動の目的分類

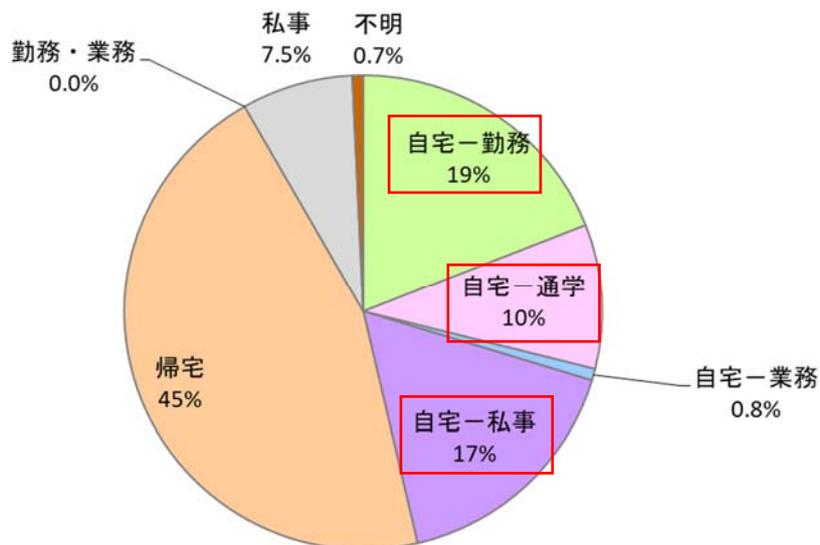


図 7 松戸市発着の移動の目的分類

(出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

③自転車の移動区間

- ・代表交通手段が自転車の移動について、地域別（小ゾーン別）の移動状況を見ると、主に松戸駅や北松戸駅を中心とした移動、馬橋駅・新松戸駅・北小金駅を中心とした移動、北総鉄道や新京成電鉄を中心とした移動に分かれており、各地域を跨ぐ移動は少ないことがわかる。
- ・このことから、松戸市内の各生活圏で鉄道駅へのアクセス、鉄道駅から周辺施設へのアクセスとして自転車が利用されていることがわかる。

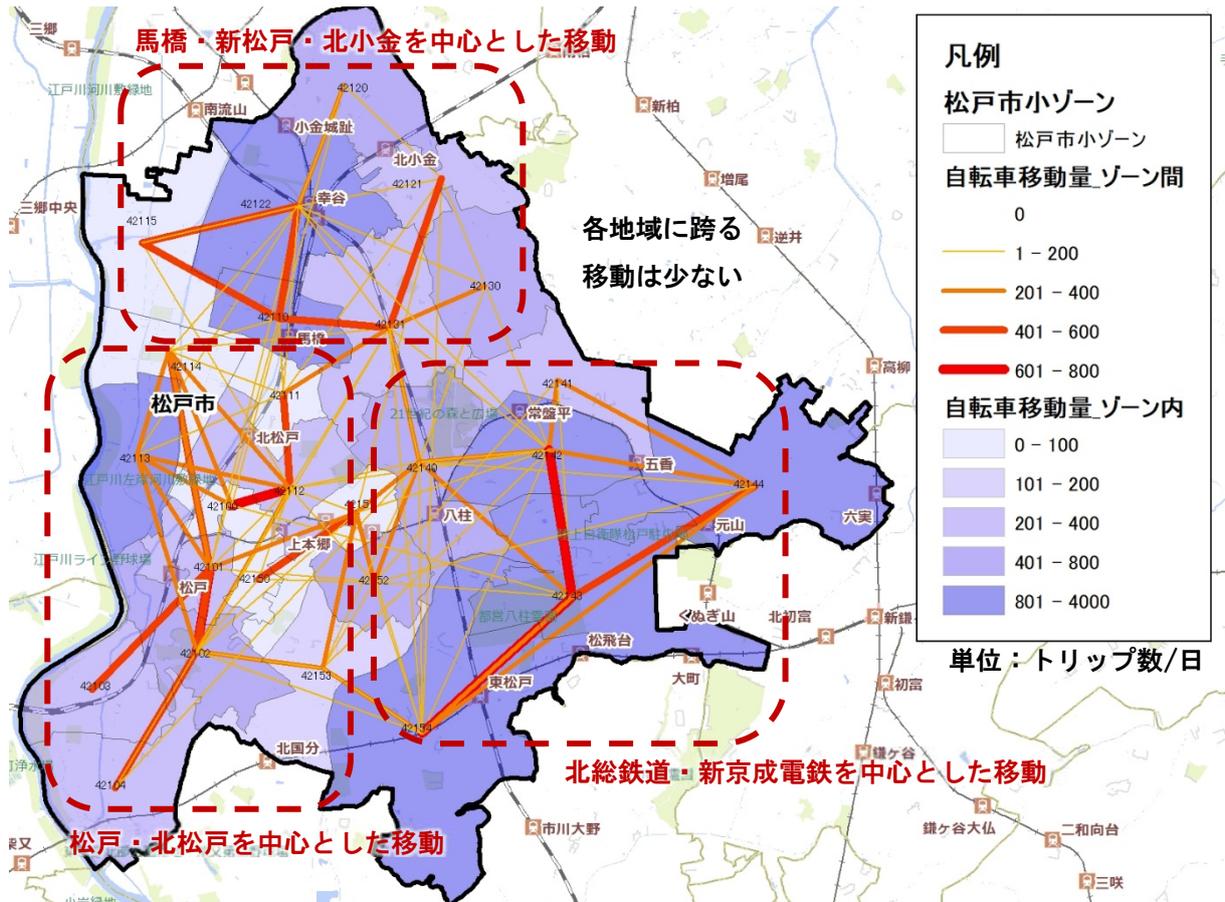


図 8 代表交通が自転車の移動の小ゾーン間移動量

(出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

(3) 自転車ネットワークの整備状況、施設配置状況

①整備状況

- ・前計画での松戸市内における自転車ネットワークの計画路線、及び現在の整備状況を以下に示す。
- ・鉄道駅を中心に市内を網羅する形で計画されており、現在の整備済み区間は約15.5km、短期区間の整備は完了している。
- ・また、隣接市と接する部分では、自転車ネットワーク路線の連携が図られている。

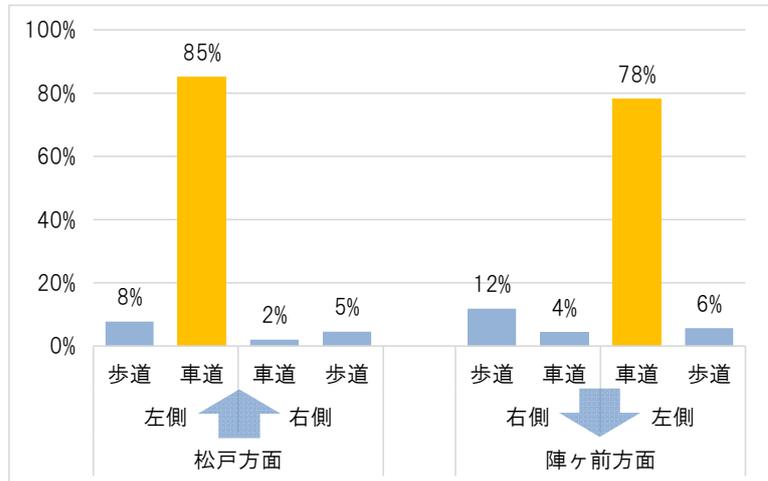


図 9 松戸市内の自転車ネットワーク路線の計画、整備状況（出典：松戸市資料）

②自転車ネットワーク路線の整備結果

・自転車ネットワークの整備が完了している区間での自転車の通行位置の調査結果より、車道通行や自転車道の通行率が高いことを確認した。

■車道混在路線（陣ヶ前交差点～松戸駅東口の区間）の調査結果



■自転車道（新松戸駅西口のアンダーパス付近）の調査結果

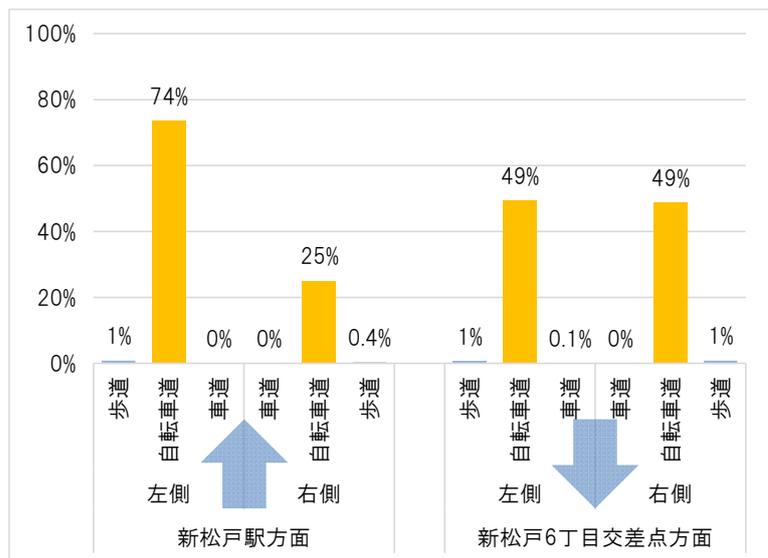


図 10 整備の状況及び自転車通行位置の調査結果

※調査実施日：令和6年10月25日（金）、26日（土）

※6～19時の連続13時間実施、調査員が目視で計測

※調査結果は平日（10月25日（金））を示す

③各種施設と自転車ネットワークの関係整理

- ・ 不特定多数の市民が自転車で目的地となりうる、大規模小売店舗、市民センター、スポーツ施設、市役所・支所、市営駐輪場について自転車ネットワークとの関係性を以下に示す。
- ・ 概ねの施設は自転車ネットワーク路線の沿線に立地している。

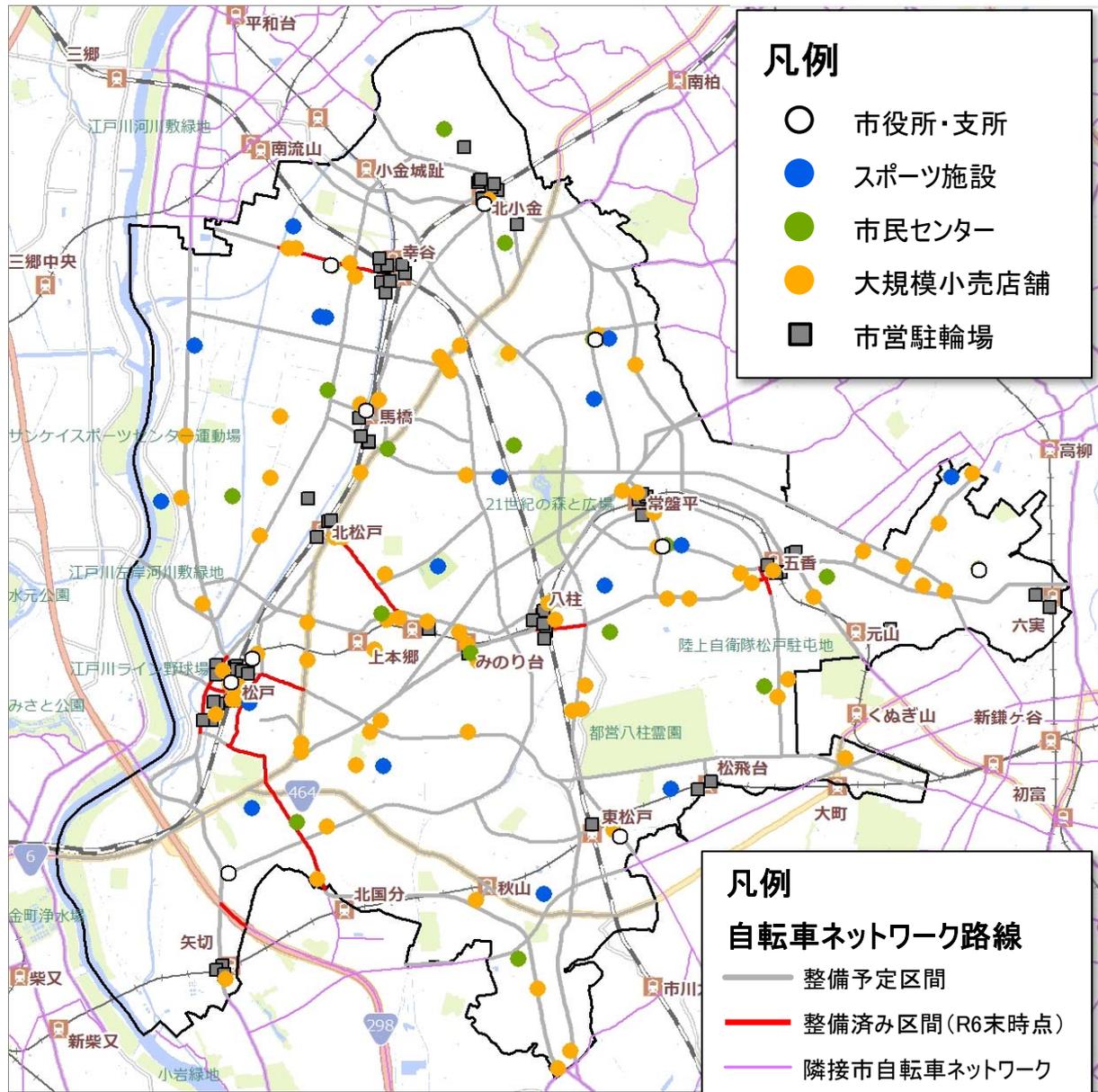


図 11 各種施設と自転車ネットワークの位置

(出典：やさシティマップ (松戸市 HP))

(4) 自転車事故の状況

① 自転車事故の近年の推移

・松戸市での近年の自転車事故件数の推移、及び近隣市を含めた自転車事故件数の増減率（平成28年度を基準）は以下のとおりであり、松戸市、近隣市含め、令和元年度以降は減少傾向にある。

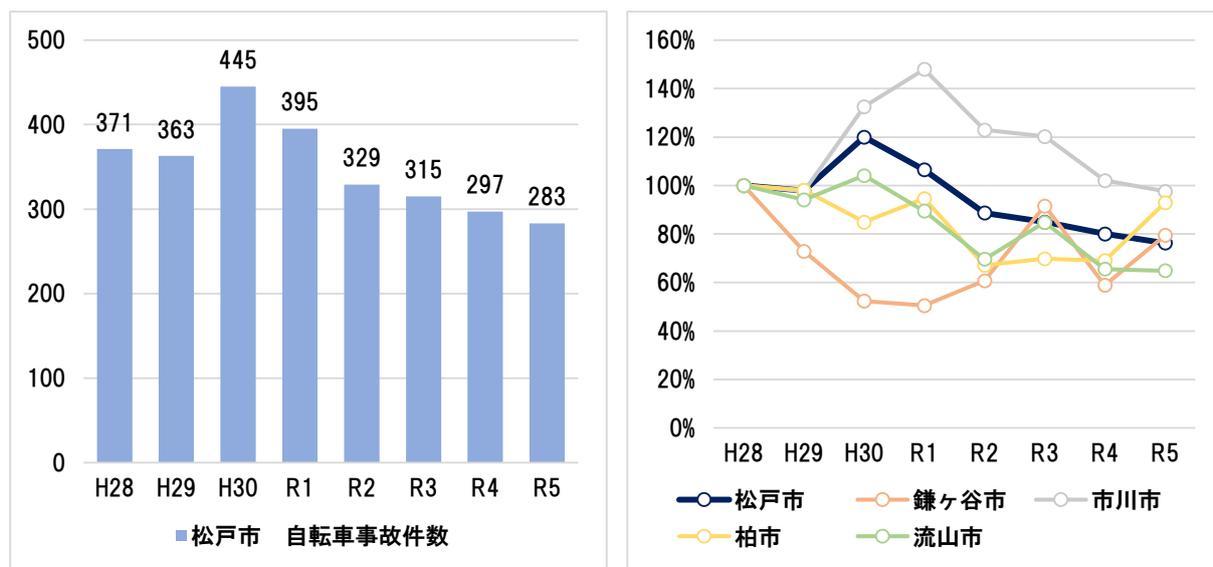


図-12 松戸市及び近隣市の近年の自転車事故の推移

（出典：千葉県警 交通事故統計資料集）

・松戸市での交通事故全体に占める自転車事故の比率は、横ばいとなっている。近隣市や千葉県全体でも同様の傾向である。

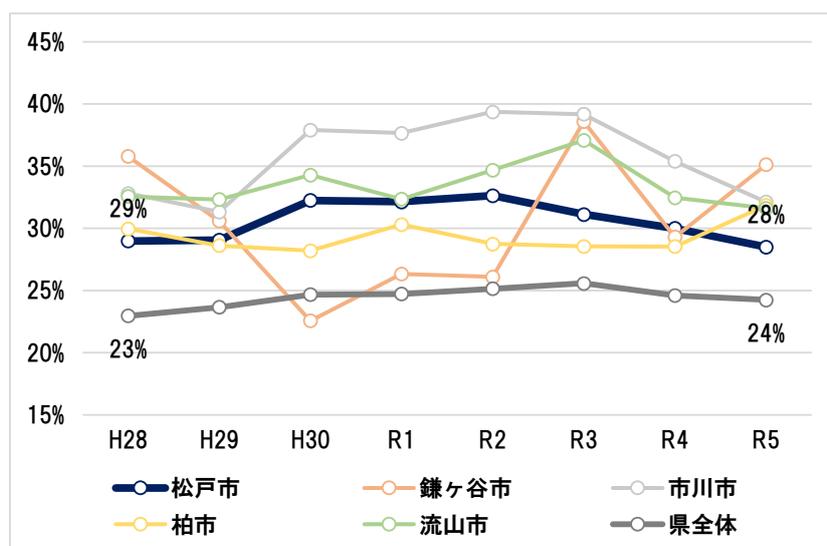


図-13 松戸市及び近隣市の交通事故全体に占める自転車事故の比率の推移

（出典：千葉県警 交通事故統計資料集）

②自転車事故の発生状況

・令和4年、令和5年の自転車関連事故の発生地点のうち、およそ8割は自転車ネットワーク路線上で発生している。自転車ネットワーク路線の整備を推進することで、安全性の向上に寄与すると言える。



令和4～5年中の自転車関連事故：436件
うち自転車ネットワーク路線上の事故：343件（約84%）

図14 自転車関連の交通事故の発生場所（令和4～5年の2年分）
（出典：千葉県警察）

3. 基本方針

(1) 前計画で設定した目標の評価

・前計画では、自転車事故の件数、自転車ネットワーク路線の整備延長を評価指標としており、それぞれ、事故件数は計画策定当初より減少、整備延長は拡大している。

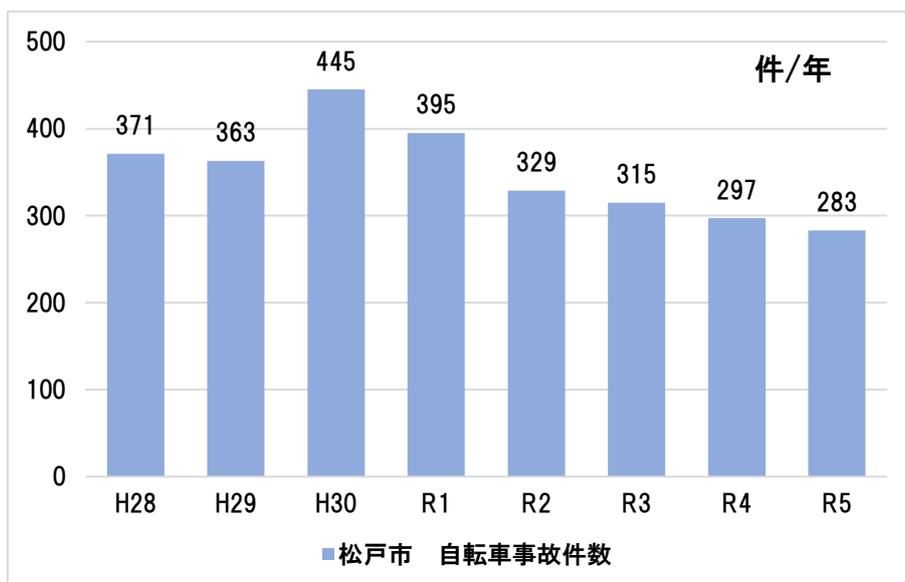


図 15 松戸市内の自転車事故件数の推移（出典：千葉県 交通事故統計資料集）

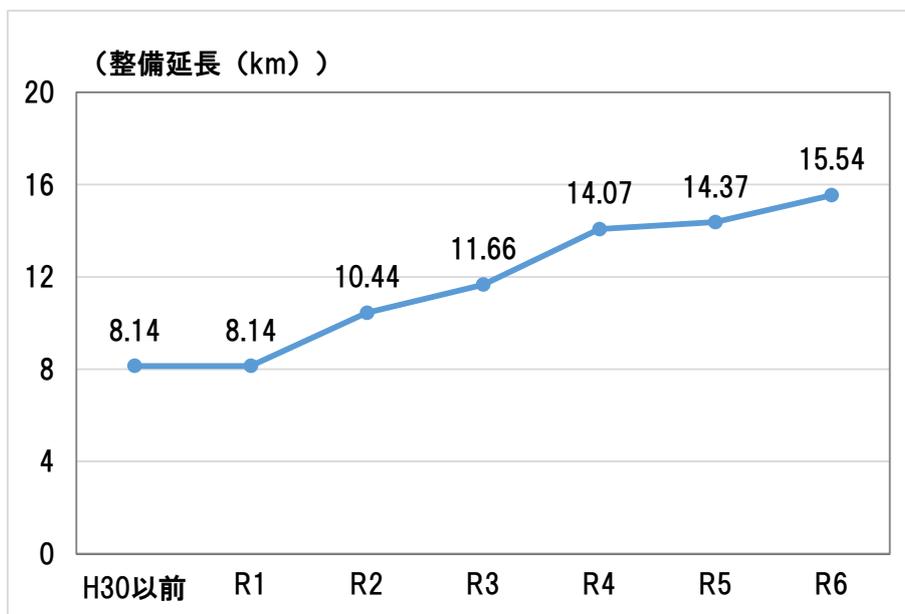


図 16 自転車ネットワーク路線の年度別整備延長（出典：松戸市資料）

(2) 今後の課題

- ・市内の現状を踏まえた、自転車ネットワーク路線の整備に関する課題は以下のとおり整理した。

現状整理のまとめ

上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ＜国・県＞ ・自転車の役割拡大と交通安全等の推進 ・自転車通行空間の計画的な整備推進 ＜総合計画＞ ・安全で快適な歩行・自転車走行空間の整備
地域の特性	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都心へ程よい距離、市内で拠点が点在 ・人口は今後も増加傾向 ・鉄道、バスで市内を網羅
自転車利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・代表交通手段、鉄道端末で多様な目的で利用されている ・地域ごとに駅アクセス、駅周辺施設アクセスが主となっている
自転車通行環境の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・長期まで含めた自転車走行空間の整備率は約10% ・整備済み区間の自転車通行位置の順守率は高い ・市民の目的地となる施設は概ね網羅されたネットワークである
自転車事故の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・全交通事故に占める自転車関連事故の比率は30%程度 ・自転車関連事故は減少傾向にある ・自転車関連事故の多くは現在設定の自転車ネットワーク上で発生

今後の課題

- 前計画で設定した自転車ネットワーク路線は、市内各地域から鉄道駅や駐輪場を結び、自転車利用ニーズと合致し、自転車関連事故もネットワーク路線上に集中していることから、引き続きネットワークとして位置付け、整備推進が必要である。
- 前計画での整備状況を踏まえ、本計画では引き続き、駅周辺など自転車利用の多い区間を対象に、整備を進めることが必要である。

(3) 基本方針

- ・課題を踏まえた基本方針は以下のとおり。

基本方針1 整備推進による歩行者と自転車の安全性、快適性、利便性の向上

- 自転車ネットワーク路線の整備推進により、自転車のみならず、歩行者も安全性、快適性、利便性の向上を目指す

基本方針2 移動ニーズと合致した実用性の高い自転車ネットワークの形成

- 市民の自転車ニーズと合致した現在のネットワークの整備推進により、実用性の高い自転車ネットワーク路線の形成を目指す

4. 整備対象区間の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定

① 路線選定の視点

- ・基本方針を踏まえ、以下の視点で自転車ネットワーク路線の路線選定を行った。

基本方針 1 整備推進による歩行者と自転車の安全性、快適性、利便性の向上

○自転車ネットワークの整備推進により、自転車のみならず、歩行者も安全性、快適性、利便性の向上を目指す

基本方針 2 移動ニーズと合致した実用性の高い自転車ネットワークの形成

○市民の自転車ニーズと合致した現在のネットワークの整備推進により、実用性の高い自転車ネットワークの形成を目指す

視点 1 各地域間を結ぶ幹線道路、鉄道駅を結ぶ路線

- ・自転車利用実態より、国道、県道などの幹線路線の移動、市内各地域（松戸・北松戸の地域、馬橋・新松戸・北小金の地域、北総鉄道・新京成の沿線）における鉄道駅にアクセスする移動が多いことがわかる
- ・これらの自転車利用に対応したネットワークの設定が求められる

【対象路線】各地域間を結ぶ幹線道路、鉄道駅を結ぶ路線として、**国道、県道、主要幹線 1 級市道** を対象とする

視点 2 幹線道路と鉄道駅を結ぶ補完道路

- ・視点 1 で設定する対象路線に加え、幹線道路から鉄道駅までの経路についても、自転車ネットワークとして設定が望ましい
- ・また、基本方針 2 より、歩行者の安全性、快適性、利便性の向上にも対応し、歩行者が集中する鉄道駅周辺の道路での自転車ネットワークの設定により、自転車と歩行者の棲み分け、安全性の確保が求められる

【対象路線】幹線道路と鉄道駅を結ぶ路線として以下を選定
国道、県道、主要幹線 1 級市道から鉄道駅周辺に接続する路線
※松戸市の主な自転車利用者層の多くが鉄道駅の周辺の道路を利用していることから、鉄道駅周辺の道路と幹線道路を結ぶ路線を選定することとした。

視点 3 近隣市の自転車ネットワークとの接続

- ・近隣市においても自転車ネットワーク計画が策定されており、松戸市に接するネットワーク路線も設定されている
- ・都市間の自転車移動ニーズに対応するため、近隣市の自転車ネットワークに接続した松戸市の自転車ネットワークの形成が求められる

【対象路線】**近隣市の自転車ネットワークに接続する路線**
※隣接する流山市、柏市、鎌ヶ谷市、市川市の計画と整合を図る

※橋梁部については、道路幅員や橋梁の特性を考慮し、対象路線から外すこととする。
ただし、現地の状況を踏まえ、整備することもできる。

②路線選定結果

- ・前項で示す、自転車ネットワーク路線選定の視点を踏まえ、松戸市での自転車ネットワークの路線を以下のとおり設定する。なお、国道、県道における自転車走行空間整備は松戸市と各道路管理者が調整のうえ実施するものとする。

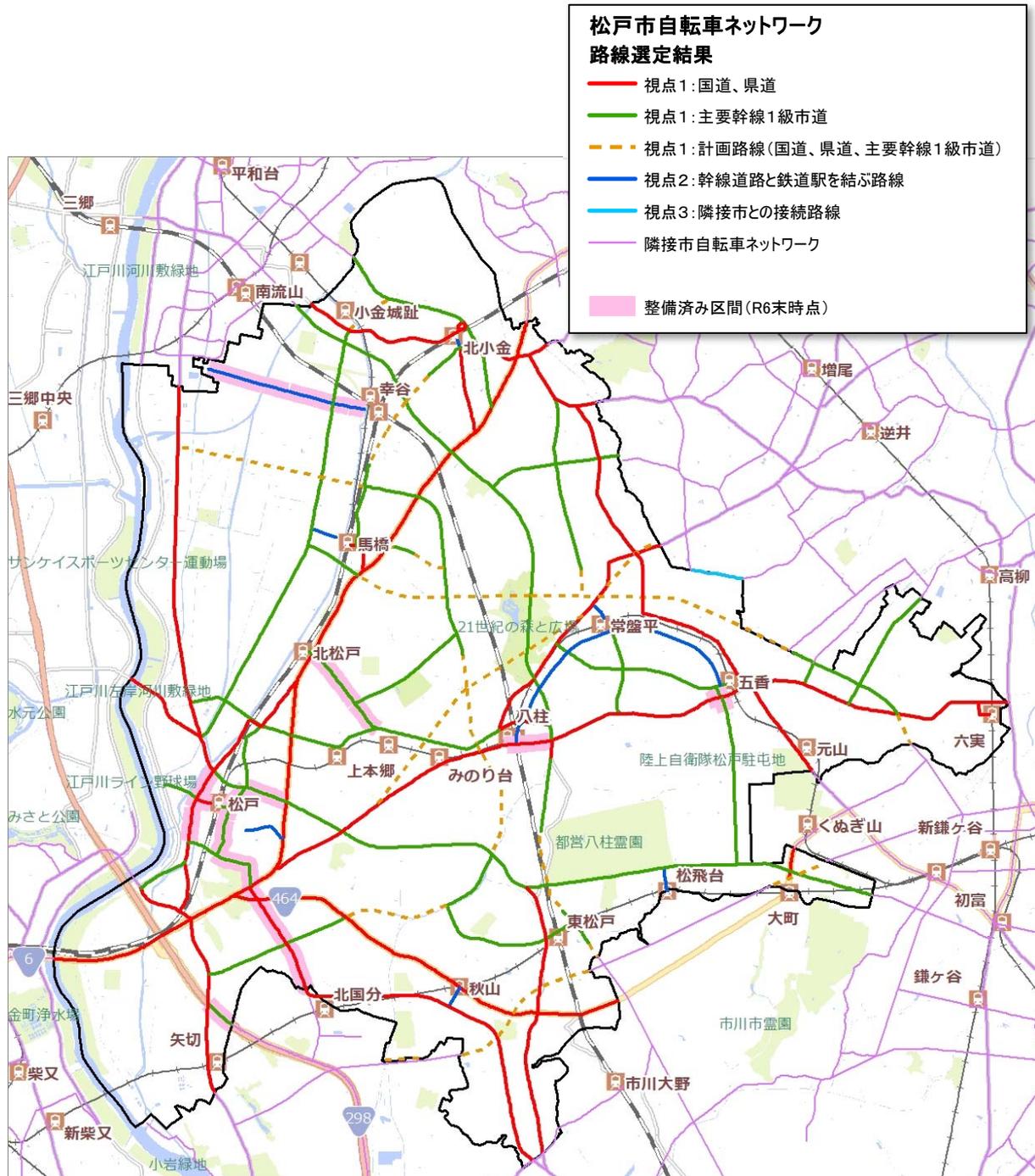
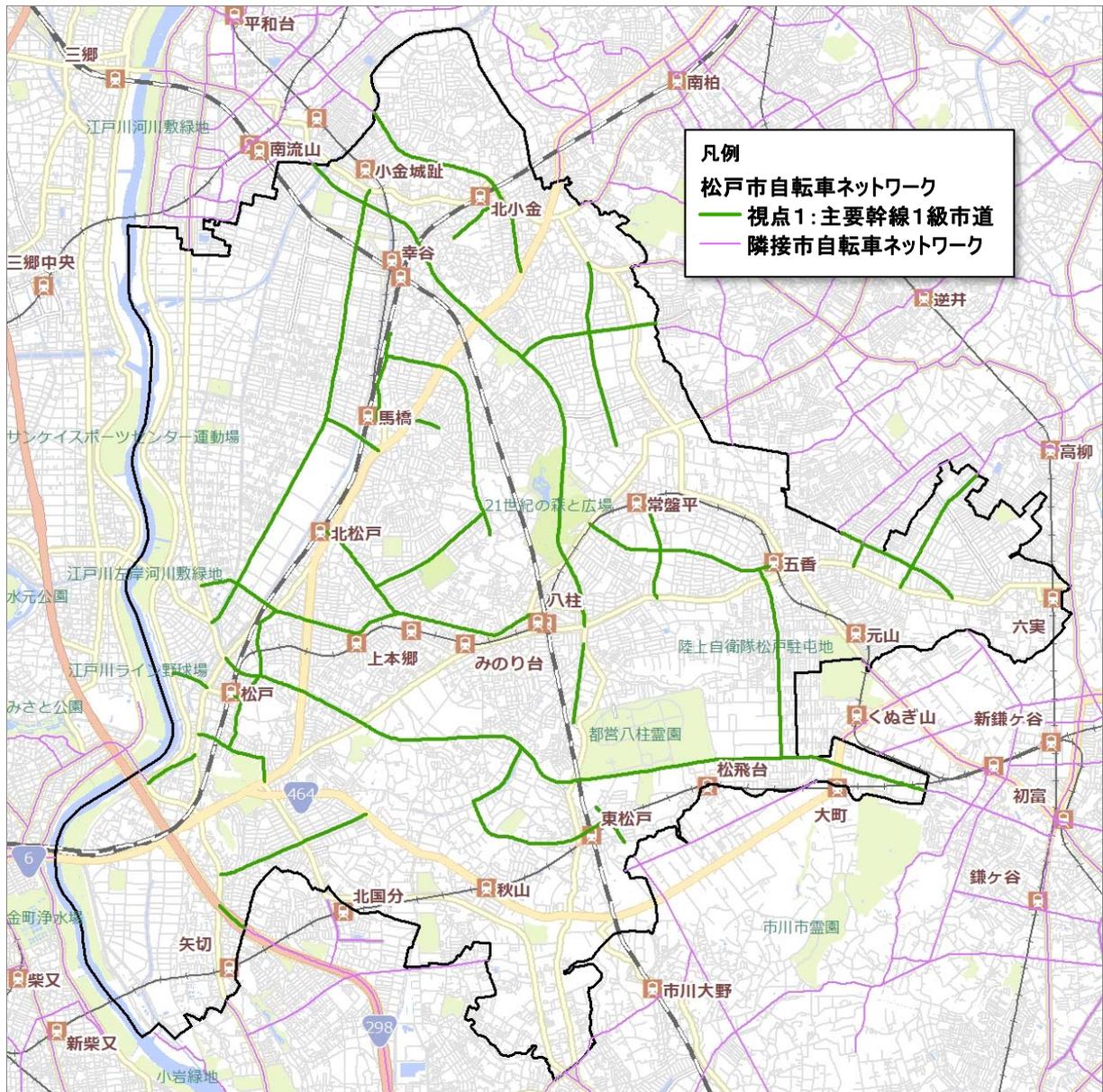


図 17 松戸市内の自転車ネットワーク路線の選定結果

【視点1：国道、県道】



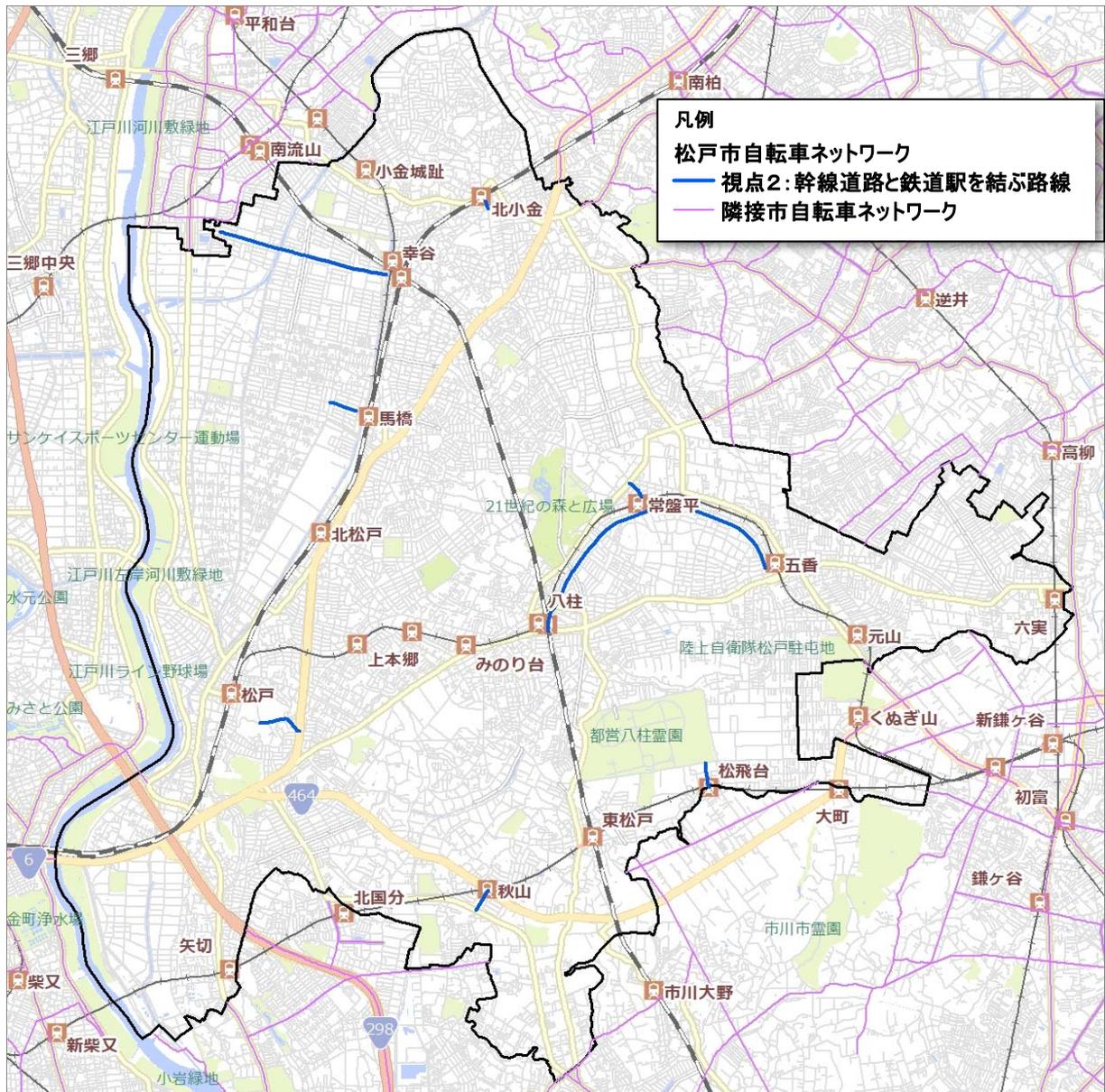
【視点1：主要幹線1級市道】



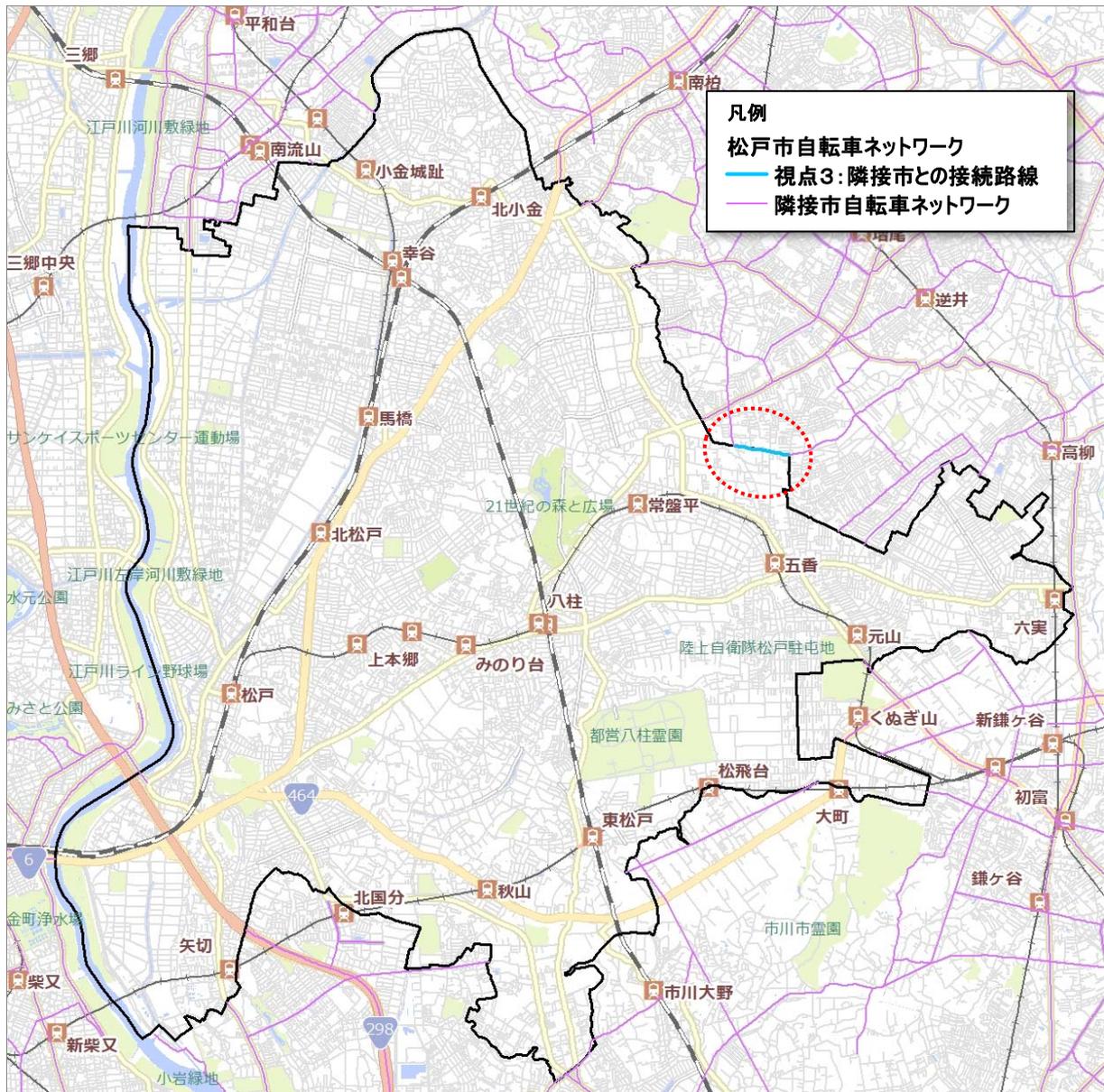
【視点1：計画路線（国道、県道、主要幹線1級市道）】



【視点2：幹線路線と鉄道駅を結ぶ路線】



【視点3：隣接市との接続路線】



(2) 整備候補路線の設定

・前項で示す自転車ネットワーク路線の整備候補路線は以下のとおりとする。

整備候補路線 1 鉄道駅周辺の幹線道路及び補完路線

・鉄道駅周辺に集中する自転車利用ニーズに対応し、鉄道駅周辺の幹線道路、及び幹線道路から鉄道駅周辺に接続する補完路線を重点的に進める

整備候補路線 2 市内の地域間を結ぶ路線（整備候補路線 1 以外の路線）

・整備候補路線 1 以外の路線については、市内の地域間を結ぶ路線として、順次整備を目指す
 ・他の道路事業、区画整理事業及び市街地再開発事業等については、事業に併せて必要に応じて整備を実施する



図 18 整備候補路線の設定結果

5. 整備形態

(1) 整備形態の種類

- ・自転車走行空間の整備形態については、国が示すガイドライン（令和6年6月改定版）より、以下の3種類が定められている。

	A 自転車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自転車の速度が低く、 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）

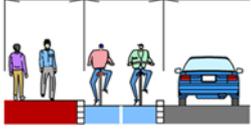
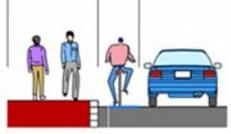
	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
断面構成	<p>【双方向通行の場合】</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> 	<p>自転車 歩道 専用通行帯 車道</p> 	<p>自転車 歩道 通行帯 車道</p> 
整備イメージ			
自転車走行空間 の必要幅員	標準：2.0m以上 最低：1.5m以上	標準：1.5m以上 最低：1.0m以上	標準：0.75m以上 最低：規定なし

図 19 自転車走行空間の整備形態、整備イメージ

(2) 整備形態の選定の流れ

- ・ 整備形態の選定の流れは以下のとおり設定する。

①既存道路（国道、県道、整備済みの主要幹線1級市道、補完路線等）

- ・ 既に道路整備が完了しており、今後の道路幅が見込めない。
- ・ このため、自転車専用通行帯、自転車道の整備は困難であり、車道混在型の整備を目指す。
- ・ また、隣接市（柏市）と接続する路線についても、現状の道路整備状況を考慮し、車道混在型の整備を目指す。

車道混在

②将来整備予定の道路（国道、主要幹線1級市道）

<国道>

- ・ 国道の計画路線は規制速度 50km/h 以上となるため、自転車道を想定

<主要幹線1級市道>

- ・ 第4種第1級の道路と設定
- ・ 歩道4.0m（植樹帯及び路上施設帯含む）、路肩0.5m、車道3.25mと設定。
→自転車専用通行帯1.5mを整備する場合、
2車線道路では17.0m 4車線道路では23.5m必要となる。

※現都市計画決定幅員で、上記の幅員が確保できる路線については、自転車専用通行帯の整備を目指す。

現都市計画決定幅員では、用地買収や大規模な改修を行わなければ、上記の幅員が確保できない路線については、車道混在型の整備を目指す。

規制速度 50km/h
以上

2車線で幅員 **17.0m 以上**
4車線で幅員 **23.5m 以上**

2車線で幅員 **17.0m 未満**
4車線で幅員 **23.5m 未満**

自転車道

自転車専用通行帯

車道混在

(3) 整備形態の設定

- ・前項の流れを踏まえ、区間ごとの整備形態は以下のとおりとする。
- ・隣接市に接続する路線については、道路事情に応じて隣接市と調整を行う。



図 20 自転車ネットワーク路線の整備形態

(4) 車道混在型の整備方法（矢羽根の設置間隔、設置幅）

- ・車道混在型での整備方法は、国のガイドラインでは、設置間隔が10m、幅は0.75mが標準となっているが、郊外部などでは、10mより広い間隔（上限100m）も言及されている。
- ・松戸市の自転車ネットワーク計画路線は、総延長が約150kmであり、前計画までにおいては、国のガイドラインに準じた設置間隔や幅等で整備を実施し、約15kmの整備を進めてきた。（国道・県道含む）
- ・今後、多くの路線での整備を加速させ、ネットワークを形成していくためには、矢羽根の設置間隔や幅等の見直しも考えられる。
- ・本項では、これらを踏まえ、矢羽根の設置間隔や幅等について、事例などを踏まえた検討を行った。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様	<p><標準形※1> 幅=0.75m 角度=1:1.6 長さ=1.50m以上</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上※1,※4,※5</p>	<p>設置間隔=10m※2,※3 1.0m※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、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・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双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: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。</p> <p>※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。</p> <p>※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。</p>		

図Ⅱ-5 矢羽根型路面表示の標準仕様

図 21 ガイドラインにおける矢羽根の設置間隔

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6））

① 矢羽根の設置間隔について

- ・矢羽根の設置間隔は、ガイドラインで標準とされている設置間隔 10m（郊外部では上限 100m）のほかに、各地で独自のルールを設けている。大阪府では 30m、京都府では生活道路において 20m、香川県では 50mなどを採用している。
- ・自転車利用者からの視認性を考慮すると、30m 程度までは走行しながらの視認性が概ね確保できるが、40m 以上は視認性が大きく落ちる形となり、自転車ネットワーク路線としての連続性の確保が困難となる。
- ・これら事例や視認性を踏まえ、今後、松戸市内における整備を加速させていくため、道路状況に応じて設置間隔を 30m まで変更することができるものとする。



図 22 矢羽根の視認性の確認（主 1-31 号、イトーヨーカドー付近）

矢羽根の推奨設置間隔：30m

② 矢羽根の幅について

- ・矢羽根の幅は、国のガイドラインで標準とされている 0.75m の他、各地で独自のルールが設けられており、京都府では最小 0.6m、調布市では最小 0.45m などが設定されている。
- ・国のガイドラインで矢羽根の標準サイズが 0.75m とされているように、自転車の通行空間として最低 0.75m の確保を念頭に置く場合、路肩から矢羽根の車道側の端までの幅として 0.75m 以上を確保する場合、路肩が 0.35m、矢羽根が 0.45m で合計 0.8m となる。
- ・また、国のガイドラインで示される自転車専用通行帯の最低幅員が 1.0m と示されているように、自転車の通行に支障のない幅として 1.0m を確保する場合、路肩が 0.35m、矢羽根が 0.6m で合計 0.95m となり、最低限必要な幅に近くなる。
- ・これらを踏まえ、車道幅員や路肩の形状等を考慮し、幅員に余裕がある場合は、標準の 0.75m ないしは 0.6m、道路幅員が狭い場合は、0.45m を念頭に置くことが望ましい。

表 3 矢羽根の設置幅のパターン

パターン	標準 (幅員に余裕あり)	案 1 (幅員やや余裕なし)	案 2 (幅員余裕なし)
矢羽根の幅	0.75m	0.6m	0.45m
考え方	ガイドラインに準拠	路肩+矢羽根で 1.0m確保	路肩+矢羽根で 0.75m確保
イメージ		<p>路肩+矢羽根で 概ね1.0mを確保</p>	<p>路肩+矢羽根で 概ね0.75mを確保</p>

③ ピクトグラムの設置間隔及び交差点内における整備方法について

- ・ピクトグラムの設置間隔は、国のガイドラインでは、単路部では矢羽根型路面標示より広い間隔で設置できるものとする」とあり、松戸市においても道路の状況に応じて変更することができるものとする。
- ・また、交差点内における整備方法についても、同様とする。

6. 計画の推進に向けて

(1) 数値指標 (KPI) の設定

① 自転車関連事故の削減

- ・基本方針1に示す安全性の向上を念頭に、自転車事故件数の削減を目指す。

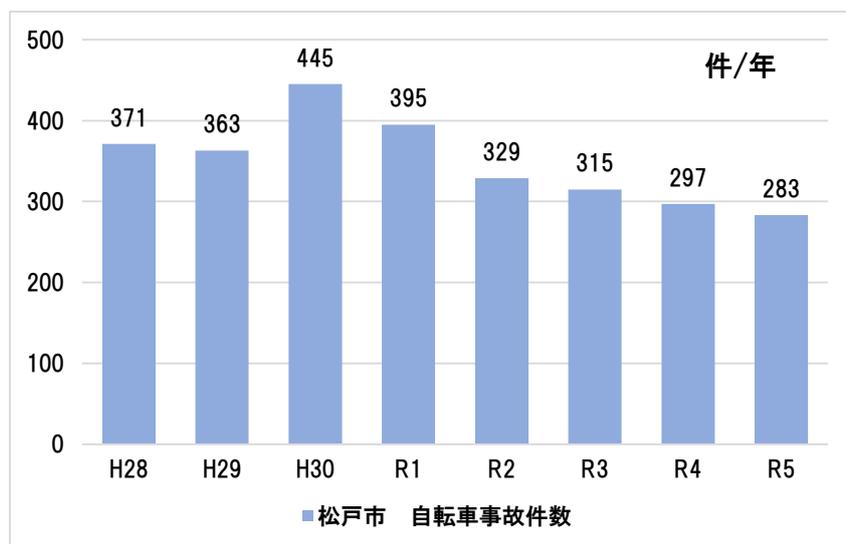


図 23 松戸市内の自転車事故件数の推移 (再掲)

② 自転車ネットワークの整備率

- ・基本方針2に示す利便性の向上を念頭に、本計画で予定する整備区間での整備完了、前計画と合わせて、自転車ネットワークの整備率は以下を目指す。

表 4 自転車ネットワークの整備率 (今後の目標)

整備段階		延長	整備率
総延長		150.80 km	
前計画での整備状況		15.54 km	10.3%
本計画での 整備予定区間	整備候補路線1(幹線路線)	10.70 km	7.1%
	整備候補路線1(補完路線)	5.23 km	3.5%
前計画+本計画		31.47 km	20.9%
将来的な整備区間	整備候補路線2	119.33 km	79.1%

(2) 関係機関との連携

- ・本計画で位置づけた自転車ネットワーク路線の整備推進に向けては、近隣市、千葉県、国、警察、その他関連する機関と連携しながら、計画的な整備が進み、目標達成に資するよう、調整を図ります。

(3) 計画の評価及び見直しについて

- ・本計画で位置づけた自転車ネットワーク路線の整備の状況、社会状況の変化等も踏まえて、計画策定から5年後（令和10年度を目安）に、計画全体の評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。

(4) 計画の広報・周知

- ・本計画で位置づけた自転車ネットワーク路線の内容について、関係機関・団体に広く周知を行っていくほか、自転車の通行ルールの周知、利用促進に資するよう、関係機関・団体における積極的な取組みを促すための働きかけを行います。

松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画〔改訂版〕

令和7年9月

お問い合わせ先：松戸市役所 建設部 建設総務課（TEL：047-366-7357）

