



いちかわ ▶

# 自転車都市構想



2025年3月1日

自転車天国研究会  
てんてんけん

<https://www.tentensuisui.com/>

人の顔が見える  
ライフサイズの街

▶ カーボンニュートラル

# はじめに

## 自然豊かな住宅都市

市川は、北は里山、南は里海、中心部は住宅と都市機能がぎゅっと詰まった住宅都市。

## 自転車での移動にぴったり

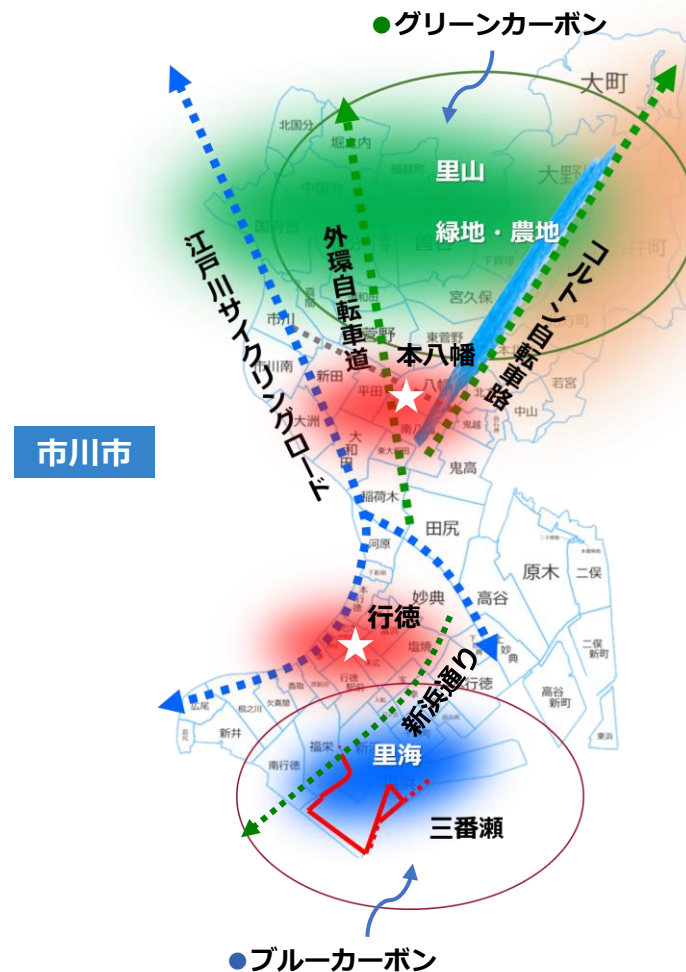
中心部は、自宅から15分圏内に日常生活に必要なお店や学校、役所、医療施設、鉄道駅等が全て揃うコンパクトな生活圏になっている。

ここでの移動は自転車がぴったり。

## 自転車都市へ

この利点を活かして、市川は自転車の利用を支える環境をきちんと整備し、交通の車への依存度を減らして、将来の自転車都市を目指してはどうだろうか。

カーボンニュートラルにも近づけると思う。



# 自転車都市

## 車ではなく人が中心の都市

自転車都市では、市街地は車より自転車の通行を優先し、近距離移動は車より自転車の方が早くて便利。

これまでの車中心の都市は生活空間を道路で分断し、環境負荷も増やしてきた。

自転車都市は、こうした現在の都市を、人の顔が見えるライフサイズの都市につくりか変える試みでもある。



# 将来の自転車都市・市川

自転車都市の要件は5つあると思う

- ① インフラ
- ② 社会
- ③ モビリティ
- ④ スマート化
- ⑤ イノベーション

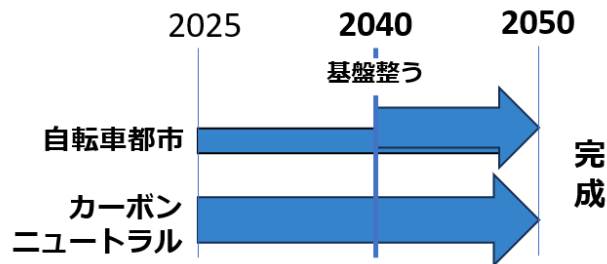
## 将来の自転車都市・市川

5つの要件が右の状態になったとき、市川が自転車都市になったと考える

ゴールへの時間軸は長期、

- \* 基盤が整うのに15年
- \* さらに10年経って完成

市川市のカーボンニュートラルへの時間軸と重なる



- ① インフラ  
自転車走行空間
  - \* 生活道路は、自転車混在道路や自転車道路になっている
  - \* 幹線道路は、車としっかり分離された自転車路がある
  - \* 両者はネットワークを形成し地域全域をカバーしている駐輪施設
  - \* 鉄道駅(広域交通の接点)に十分でナイスな駐輪施設がある
  - \* 街角のどこにでも小規模分散型の駐輪設備がある街の様子
  - \* 市街地は車より徒歩・自転車の移動が優先され、道路の喧騒は少なく、街は静かで穏やか
- ② 社会
  - \* 市民：自転車の乗り方を学ぶ機会があり、市民にリテラシーがある。各所で関連市民団体が活動している
  - \* 行政：自転車政策を包括的に計画・管理する部署がある
- ③ モビリティ
  - \* 自転車路を、自転車、アシスト自転車、電動キックボード、特定小型原付3輪・4輪等、多様な移動手段が走っている
  - \* シェアリングサービスが確立している
  - \* 物流業では、カーゴバイクが利用されている
- ④ スマート化
  - \* ITSが進み、道案内や駐輪予約、交通の制御や交通に関するエネルギー利用等が関連づけられ最適化されているITS (Intelligent Transport Systems)  
人・道路・移動手段間で情報通信を行い制御するシステム
- ⑤ イノベーション
  - \* 上記の変化でイノベーションが起こっている
  - 例えば
    - 自転車屋さんの新業態
    - マイカモビリティの取扱い、関連ITアプリの取扱い・開発
    - 特定小型電動四輪の自動運転
    - 自動運転で高齢者が一人で自由に介護施設に通える

# 自転車走行空間の整備について

【参考例】

自転車都市オランダ・ユトレヒト

# 自転車道路

オランダ ユトレヒト

- ・ 車に対して自転車の通行を優先
- ・ 車は一方通行、時速制限 30km
- ・ 路面の色・素材は一般道路と変え、直感的に人・自転車優先とわかるように
- ・ 歩道は駐輪・駐車スペースとしても、融通を利かせ使われている

(当資料でいう「自転車道路」は、  
このような道路を指す)



# 幹線道路

オランダ ユトレヒト

かつて交通量の多かった道路は、車と分離された自転車路ができ、徐々に緑化され、自転車や歩行者にとって落ち着く空間に変わっている。



## どこから手をつける？

- まずはインフラ、  
自転車が走る道路の改善から
- パイロット地として**行徳**を選ぶ
  - \* 行徳は自転車の利用に最適な街
  - 街はすっぽりと自転車で15分圏内に納まっている

注) 自転車路の整備は法規に則り、行政が行うもの。次ページ以降の内容は、議論の材料としてとらえてほしい。





# 行徳の自転車路を構想する

行徳の自転車路を、  
4種類の自転車路で構成

- ① 自転車道路・自転車混在道路
- ② 幹線道路
- ③ テーマ自転車路
- ④ サイクリング路

①②は  
“暮らしの自転車路”

③④は  
“楽しみの自転車路”

③④は自転車City行徳のシンボルにもなる

かるがも通り

愛子さまお見えの  
宮内庁鴨場前を通る



- ① 自転車道路・自転車混在道路
- ② 幹線道路
- ③ テーマ自転車路
- ④ 臨海部サイクリング路
- ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ 広域サイクリング路

# 1. 生活道路 ↓ 自転車道路 自転車混在道路

街区内の生活道路を自転車の走りやすい環境に整えて行く。このことは、自分の街を自転車の溶け込んだライフサイズの街にして行くための第一歩。ポイントは車の速度制限と交通量の抑制にある。

## 自転車道路

車の通行に対して自転車の通行に優先権を与える道路。生活道路の中でも自転車の交通量が1,000台/24h以上の自転車基幹路線、かつ車の交通量が自転車以下であれば可能。

## 自転車混在通行

自転車通行と車の通行が平等な道路。生活道路の中で、車の交通量が2,500台/24h以下、実勢速度が30km以下であれば可能。イメージ的には、日本のゾーン30。

# ゾーン30を足掛かりに

行徳のゾーン30を、

**自転車道路にアップグレード**する

ところから始めてはどうか

## ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車の安全通行を目的に規制された道路

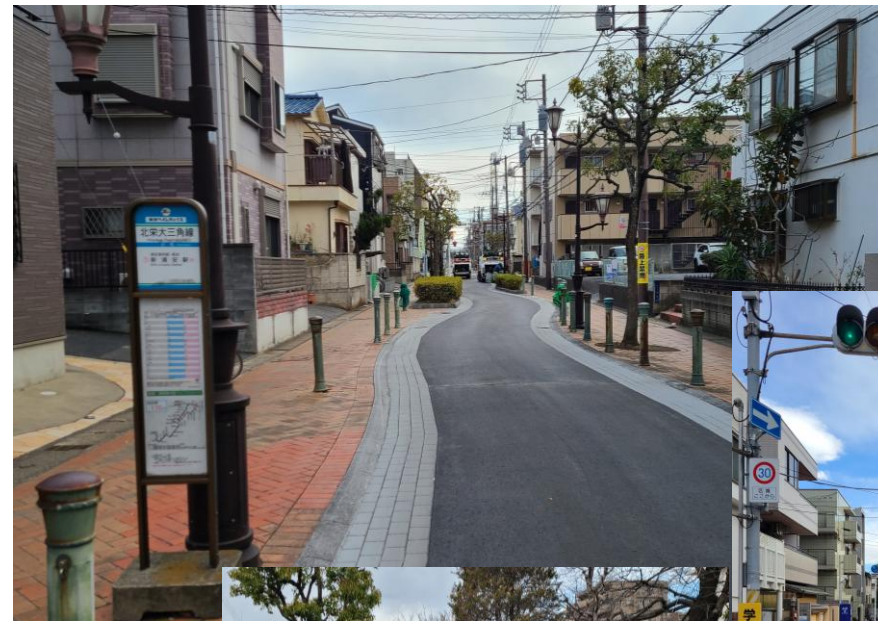
- 車の速度制限は30km以下
- 一方通行等で車の混入を減らし、ハンプ等で車速を抑制している



## ● 参考

北浦安市立北部小学校前の道路（ゾーン30プラス）

車の走行路をカーブさせ、幅を狭くし、道路面積の多くをレンガタイルと敷石タイルで占めることにより、ここは人（徒歩と自転車）中心の道路であることを直感的に認識させ、車の走行速度を抑制している。区域の佇まいは穏やか



ゾーン30プラス

<https://x.gd/6ULYi>

# 東西線下の道路を自転車道路に

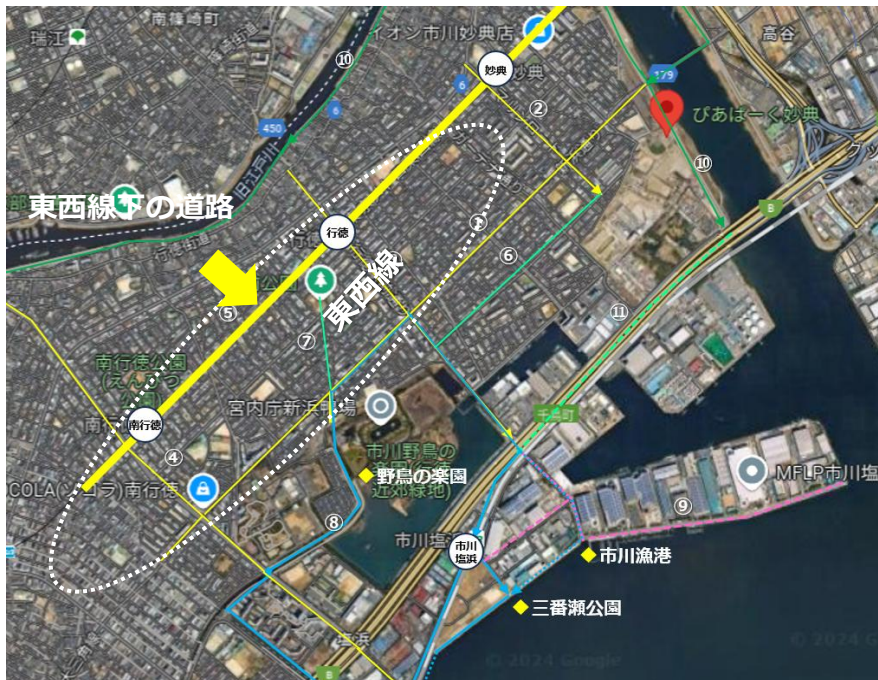
## 東西線下の道路

自転車＋鉄道は、脱炭素な広域交通手段。  
東西線下の道路には、その接続点となる東西線  
3駅（妙典・行徳・南行徳）が並んでいる。

ここを自転車道路にすると大変便利、  
街の中心部に、広域かつ域内の東西を結ぶ  
**自転車交通の流れ（軸）**ができる

\*各駅前にナイスで十分な量の駐輪施設が必要

## ● 東西線下の道路



● 参考  
旧東海道の北品川商店街 (ゾーン30)



## 2. 幹線道路

幹線道路の自転車通行については

- \* 路肩が狭い
- \* 停車車両の回避時が危ない

という基本的な問題がある。

この改善については国土交通省から、道路空間の再配分による自転車通行空間の整備という方針が出ており、市川市でも対応を進めていると思う。

一方、自転車利用の最大の障壁は人の実感による安全上の懸念。一度でもヒヤリとすると怖くなる。

については民間サイドとして、

まずは、路面の凹凸・段差の改善、停車車両回避によい方法はないかなど、身近なところから考えて行きたい。

# 現実 怖くて走れない

様々な移動手段があっても、走路の狭さや路肩の縁石・段差・排水溝の蓋があつては



## 行徳に多い

# ●子育てファミリー

まずは、この層の自転車利用の安全に目を向けたい。

この3月、ぴあぱーく妙典内に子ども施設と地域交流拠点からなる「子ども地域交流館」がオープンする。

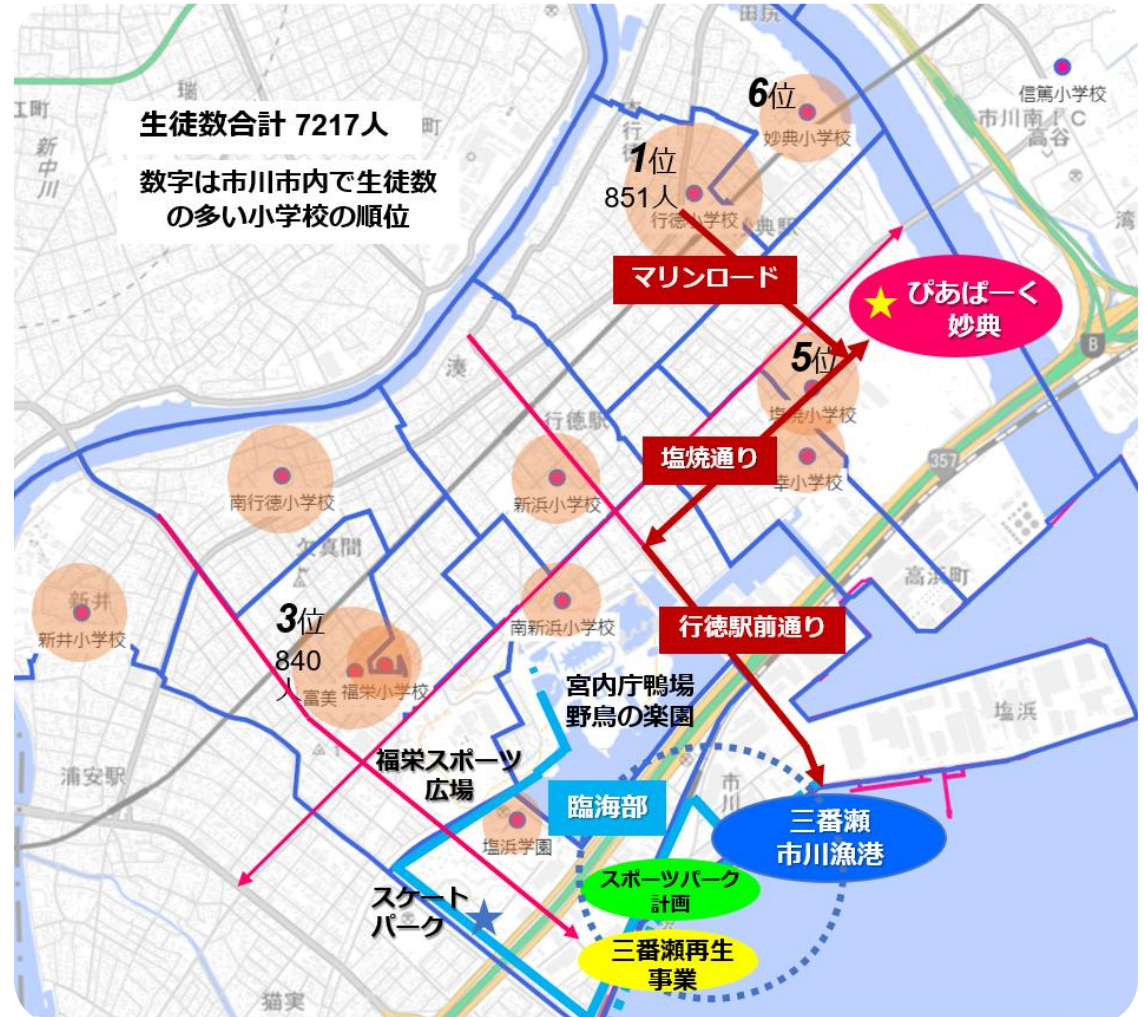
## ★ぴあぱーく妙典

この施設を取り巻く3つの道路から、自転車レーンの表示・路面の状況・停車車両の状況等の点検を始めてはどうだろう。



マリンロード  
塩焼き通り  
行徳駅前通り

## 行徳の小学校と道路







## 子ども地域交流館

<https://www.city.ichikawa.lg.jp/chi01/0000460682.html>

ここには、子どもや親子連れが多く来ると思われるので、アクセスは

自転車の利用が便利



子ども地域交流館

保育所  
発達支援センター



# 停車車両を回避する自転車路のアイデア

写真の道路は **マリンロード** 行徳小学校前から妙典駅に向かう道路

マリンロードの道路幅はわりと広いので、道路空間の再配分でこのようなことができるかもしれない。



# いつかは何とかしたい 湾岸道路越え

写真は **行徳駅前通り** と湾岸道路が交差する部分。

湾岸道路は、行徳の市街地から臨海部へ向かうときの、心理的・物理的な大きな壁となっている。

- 壁越えの圧迫感を感じさせない自転車路のデザインができないものか

臨海部への壁



行徳駅前通りから湾岸道路を見る



### **3. テーマ自転車路**

# 親しみを感じる自転車路に

行徳には、市の公募で愛称がつけられた  
2つの道路がある

- かるがも通り
- 塩焼通り

せっかくだから、楽しく親しみの持てる自転車路にしてはどうでしょう

\*もちろん安全第一です！



**塩焼通り** ぴあばーく妙典と臨海部市川漁港～三番瀬方面を結ぶ道路

いちかわの海（里海）につながる楽しい世界観で  
デザインを統一してはどうか！



## 4. サイクリング路



# 塩浜マリンロード

行徳の楽しみの自転車路であり、  
自転車City 行徳のシンボルともなる

## サイクリングロード

があるといい

市の開発計画がある  
臨海部を巡る

- ビーチロードと  
(三番瀬～市川漁港)
  - グリーンロード  
(野鳥の楽園)
- で構成

愛子さまが訪れた  
あの **宮内庁鴨場** もある





● ビーチロード

# 三番瀬





● グリーンロード

# 宮内庁鴨場 野鳥の楽園



## 5. 最後に

### 市川中心部

コンパクトな生活圏を持つ市川中心部

ここでは、日々子乗せママチャリが行き交い、なんとも日本らしい自転車町内の風景が営まれている。

- \* 本八幡駅周辺
- \* 東西線行徳駅周辺

この市川中心部を、なんとかして、

日本ならではの緻密でスマートな  
**自転車Town**

につくり上げたいところ

自転車都市市川の中核になってほしい

## 本八幡駅周辺 現在の状況

自転車利用者は多いものの、路面や路肩の走り難さや駐輪場所不足等で、自転車の利用環境は決して良いとは言えない。利用者の危ない走行場面もしばしば見かける。



# 自転車とカーボンニュートラル

交通の車への依存度を減らし、自転車の利用にシフトして行くことは、カーボンニュートラルにもつながる

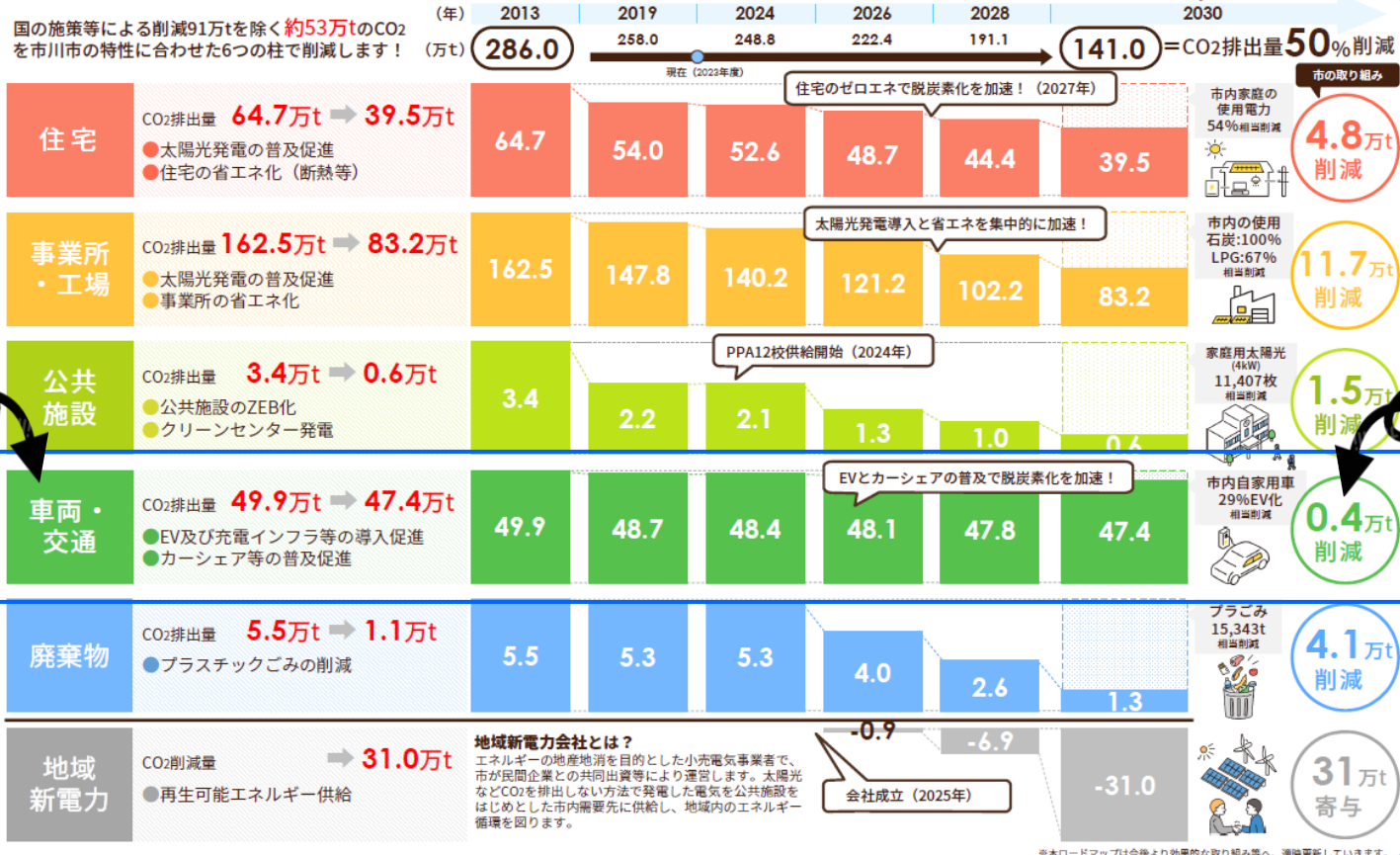
# 市川市

市川市は2050年までにカーボンニュートラルを目指し、  
 まずは2030年に向けて、CO2排出量50%削減という目標を掲げている  
 これは、そのためのロードマップ

待ったなしのCO2削減 市川市2030年に向けた

## CO2排出量50%削減ロードマップ

2030年までに  
市川市が目指すゴール



交通部門

削減量  
少なくな  
いか

6つの柱(取り組み)を進めるために、情報発信やイベントなどの啓発、意見交換の場をつくり、みんなが関わって、  
 「みんなが一体となって取り組む」カーボンニュートラルを進めていこう!

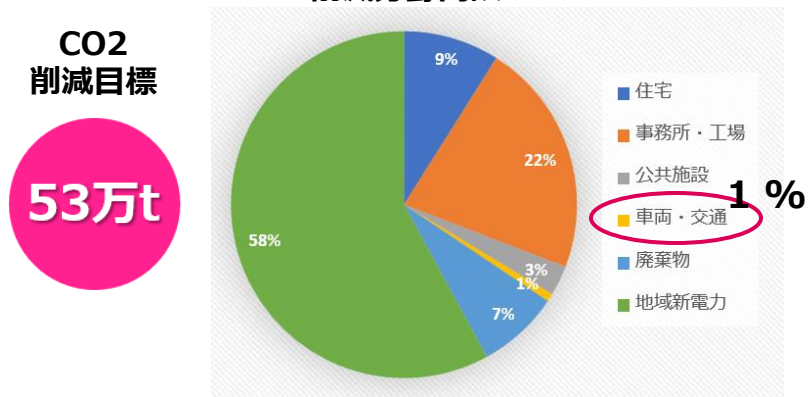
# 市川市・交通部門のCO2排出量

\* 市川市と、2025までにカーボンニュートラルの実現を目指してきたコペンハーゲン（以後CPH）を比べてみる。CPHは自転車都市としても有名

市川市：CO2削減目標は53万t、そのうち交通部門の占める割合は1% } 市川市はもう少し削減できるのでは  
CPH：CO2削減目標は70万t、そのうち交通部門の占める割合は11%

市川市（人口50万人）

削減分野内訳

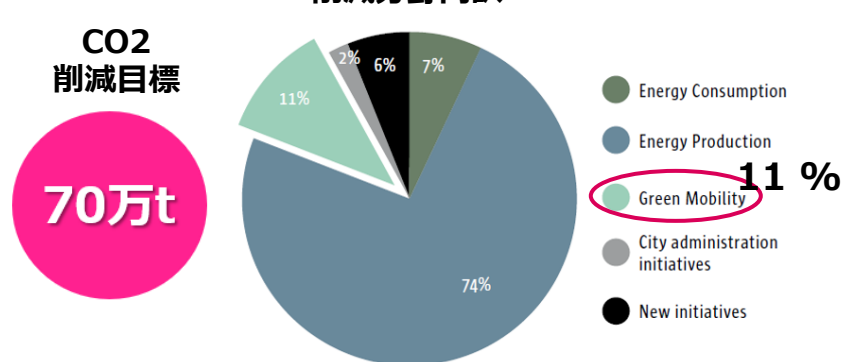


ロードマップ

CO2排出量 2013年（286万t）→2030年（141万t）

CPH（人口63万人）

削減分野内訳



CPH 2025 Climate Plan short version – English 2012

CO2排出量 2015年（190万t）→2025年（120万t）

# 市川市

## 交通部門でさらに削減するには

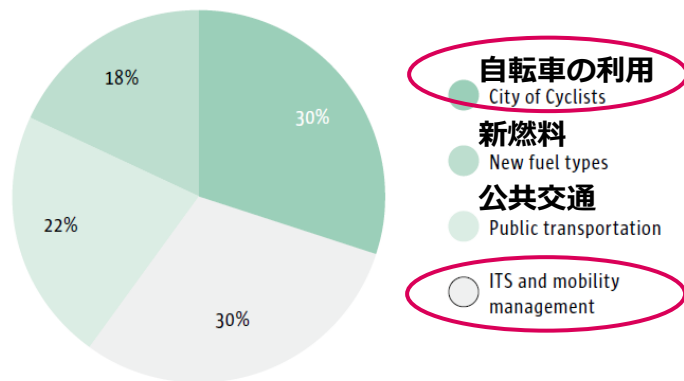
CPHにあって、市川市には無い、次の分野で削減が考えられる。

- ① 自転車の利用 30%
- ② ITS and mobility management) 30%

これらは、CPHの交通部門の削減量の60%を占めているので大きい。

②については、今後都市がスマート化（デジタル情報基盤に基づくエネルギー利用、インフラ、モビリティの最適化）されていくだろう中、いずれ取組まなければならない問題かもしれない。

CPH  
交通部門（Green Mobility）の  
CO2削減分野 内訳



## 自転車の利用による CO2削減量

考え方は、

自動車（自家用車）の利用を自転車に置きかえることで削減、  
1km当り、258gのCO2削減量になる。

$$\begin{array}{r} \text{CO2排出量} \qquad \qquad \qquad \text{CO2排出量} \\ \text{自動車 (279g/km)} - \text{自転車 (21g/km)} \end{array}$$

$$= 258\text{g/km}$$



### ● 出典

European Cyclists' Federation (ECF) ヨーロッパサイクリスト連盟  
[https://ecf.com/files/wp-content/uploads/ECF\\_BROCHURE\\_EN\\_planche.pdf](https://ecf.com/files/wp-content/uploads/ECF_BROCHURE_EN_planche.pdf)

# 交通分担率に見る 市川市とコペンハーゲンの 交通の特色

## ● 低炭素交通

CO2排出量が高い交通手段である「徒歩+自転車+バス+鉄道」を低炭素交通とする。

その割合は、

市川市：70%

CPH：73%

→いずれもかなりの低炭素交通になっている

## ● それぞれの特色は

市川市：徒歩+鉄道=49.7% …コンパクトCity

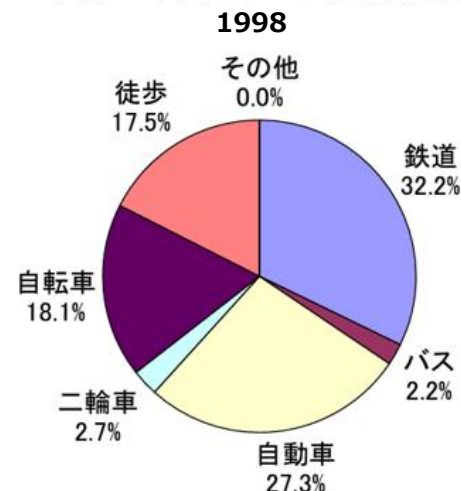
CPH：自転車の利用=49% …自転車都市

## ● 今後テーマ

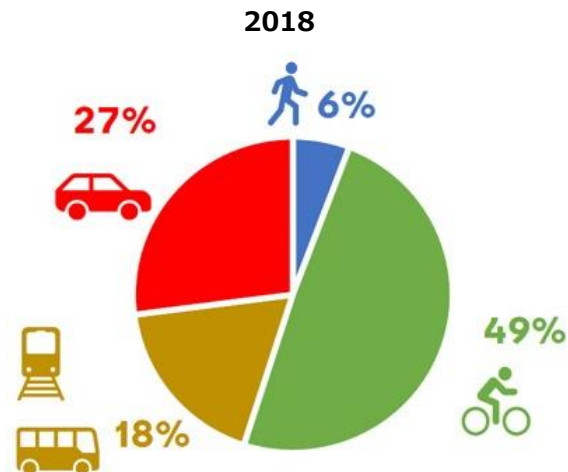
市川市：まずは、自転車町内の自転車通行環境  
整理整頓

CPH：自転車利用のさらなる広域化・高速化

平成10年市川市の交通機関分担率



コペンハーゲンの交通分担率





# 市川市と自転車

---

## 市川は

- \* 自転車の利用に合っている

## 自転車は人力

- \* エコで健康的
- \* 人と街と自然を気持ちよく結ぶ

## そして市川市は

- \* カーボンニュートラル
- \* 健康都市日本一  
を目指している

## その実現へ、

自転車は最良のツールになると思います

てんてんけん  
自転車都市づくりを目指して  
今後の活動

自転車都市をつくるとは、道路に線を引くことではなく、市井の人が現場で感じる実感と、心の問題です。まずは、地域の人々の声を集めるところから始めたいと思います。

そしてこれからは

- \* 地域の人々の声を集めるイベントを開催し
- \* いちかわCNネットワーク等の活動団体との連携を進めて参りたいと思います。

どうぞよろしくお願ひいたします c