

第1章 計画策定の目的

1.1 目的

御宿町を含む夷隅地域は、夏は涼しく、冬は暖かい温暖な気候であり、海や山の自然が豊かである。民間企業では都内から自転車を持って電車に乗るサービスも始まっている。また、近年自転車利用による健康の増進も期待されており、二酸化炭素の排出、騒音がない環境にやさしい乗り物として自転車ニーズは高まっている。

このような中、平成24年に国土交通省・警察庁より安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示すため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示された。

このことから、御宿町では自転車通行空間の計画的な整備を行い、自転車の利用者、歩行者、自動車利用者の誰もが安全で快適な通行できる交通環境の実現に向け、「自転車ネットワーク計画」を策定する。

1.2 計画区域

御宿町全域とする。

1.3 計画期間

計画を策定した年度を含めて5か年度とする。なお、計画期間中であっても、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ものとする。また、計画期間の最終年度において、整備状況等に応じて、計画の更新ができるものとする。

2.1 地域の特性

2.1.1 人口

(1) 人口の推移

御宿町の国勢調査（2020年）による人口は、6,882人である。2015年から約1割減しており、千葉県の大増に比べて、減少率が高い。



資料：国勢調査（2020年）

図 2.1.1 人口推移

(2) 昼夜間人口比率

御宿町の国勢調査（2015年）による昼夜間人口比率は0.89で、千葉県（0.90）を下回っている。なお、昼夜間人口比率は1.0を下回ると昼間人口が夜間人口を下回るため、通勤通学先は主に御宿町外であることを示す。

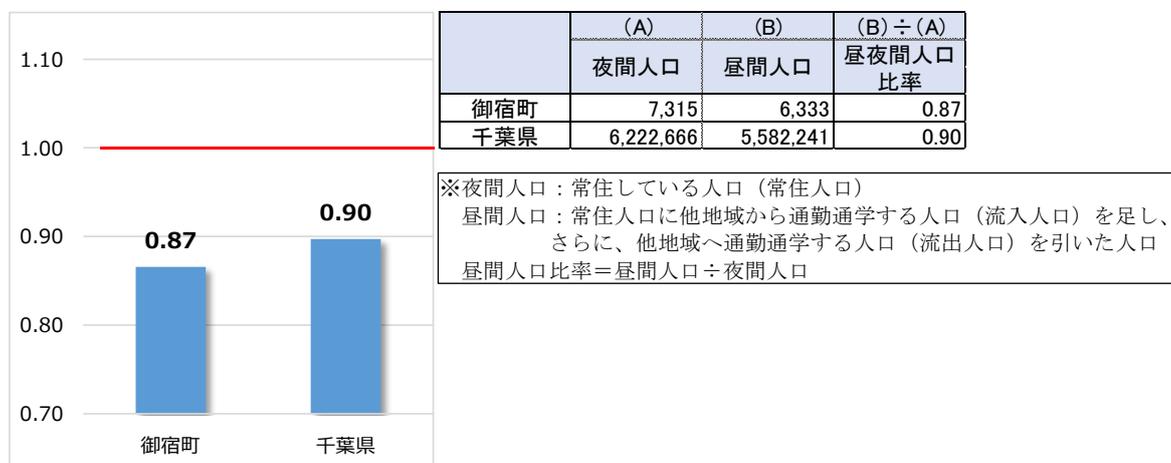


図 2.1.2 昼夜間人口比率の比較

資料：国勢調査（2015年）

2.1.2 人口密度（可住地面積当たり）

御宿町の面積及び人口密度は、609人/km²である。

千葉県平均の人口密度が1,768.9人/km²であることから、御宿町の人口密度は県平均の1/3程度と人口密度が低い地域といえる。

表 2.1.1 人口密度（可住地面積あたり）（2020年）

	可住地面積 (km ²)	人口(人) 2020年	人口密度 (人/km ²)
御宿町	11.3	6,882	609.0
千葉県	3554.3	6,287,034	1,768.9

資料：国勢調査（2020年）

<参考：可住地面積データ>

出典：国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」
 農林水産省「2015年農林業センサス農山村地域調査」

算出方法：可住地面積は市町村編「1.面積」から林野面積と主要湖沼（面積1k m²以上の湖沼で、人造湖以外の湖沼）面積を差し引いて算出。

2.1.3 通勤通学流動

御宿町の通勤通学の現況は以下のとおりである。

御宿町の通勤通学者は3,267人で、このうち町内での通勤通学率は、43%であり、57%は町外に通勤通学先を求めている。御宿町外の通勤通学先第1位はいすみ市（15%）であり、夷隅地域（4市町）で通勤通学する比率は約7割（72%）である。

表 2.1.2 御宿町の通勤通学状況と割合（2015年）

総数											(単位:人)
	勝浦市	いすみ市	大多喜町	御宿町	圏域内計	近隣他市町上位			その他市町	圏域外計	合計
						茂原市	市原市	鴨川市			
御宿町	325	503	117	1,410	2,355	211	48	104	549	912	3,267
通勤・通学先第1位											
比率											
	勝浦市	いすみ市	大多喜町	御宿町	圏域内計	近隣他市町上位			その他市町	圏域外計	合計
						茂原市	市原市	鴨川市			
御宿町	10%	15%	4%	43%	72%	6%	1%	3%	17%	28%	100%
通勤・通学先第1位											

夷隅地域が通勤通学先の約7割

資料：国勢調査（2015年）

2.1.4 通勤通学時の利用交通手段

御宿町の通勤通学時の利用交通手段について、御宿町内と御宿町外に分けて示した結果（人数、比率）は下図及び下表のとおりである。なお、御宿町の他に、比較対象として千葉県全体を示している。利用交通手段のうち自転車に着目した結果は、以下のとおりである。

御宿町内では自家用車利用が62.8%と最も多く、自転車利用は15.2%と少ない。町外では自家用車利用は74.9%と町内の自家用車利用率を上回るが、自転車利用が3.1%と町内移動に比べて低くなっている。この自転車利用傾向は、千葉県全体と同様になっている。

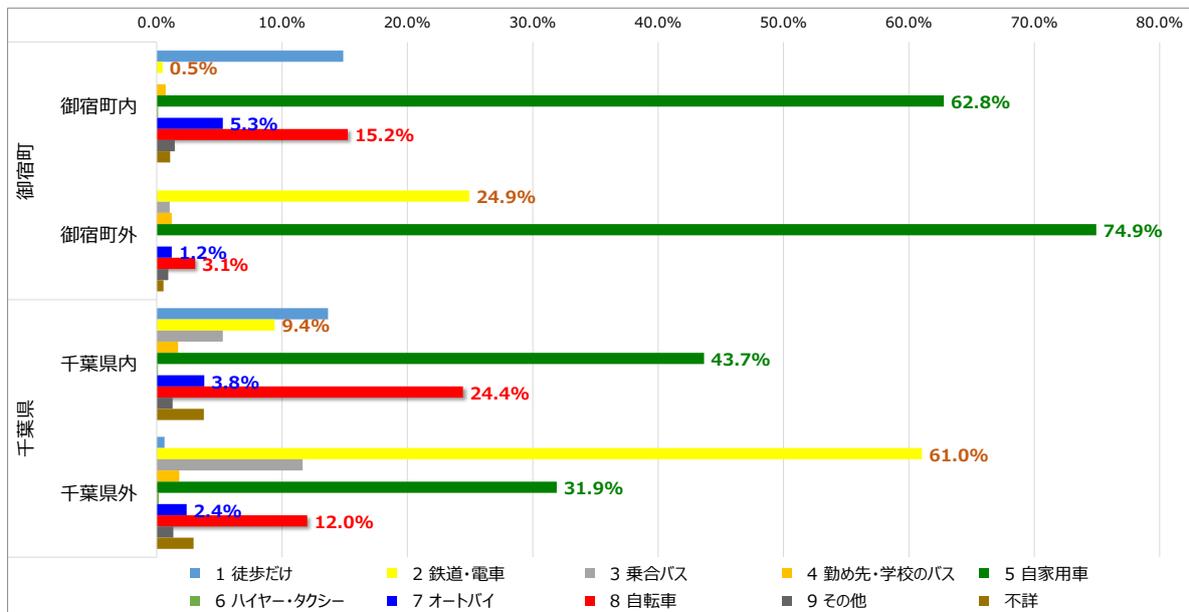


図 2.1.3 通勤通学時の利用交通手段比率

表 2.1.3 御宿町の通勤通学状況と割合（2010年）

総数(人)	御宿町		千葉県		手段構成(%)	御宿町		千葉県	
	自市町内	他市町	自市町内	他市町		自市町内	他市町	自市町内	他市町
総数(利用交通手段) 4)	833	1,824	1,018,006	1,881,840					
1 徒歩だけ	124	-	139,212	11,750	14.9%		13.7%	0.6%	
2 鉄道・電車	4	455	95,762	1,148,874	0.5%	24.9%	9.4%	61.0%	
3 乗合バス	-	19	53,706	219,002		1.0%	5.3%	11.6%	
4 勤め先・学校のバス	6	22	17,379	33,845	0.7%	1.2%	1.7%	1.8%	
5 自家用車	523	1,367	444,454	600,579	62.8%	74.9%	43.7%	31.9%	
6 ハイヤー・タクシー	1	-	1,117	3,383	0.1%		0.1%	0.2%	
7 オートバイ	44	22	38,696	45,102	5.3%	1.2%	3.8%	2.4%	
8 自転車	127	56	248,702	225,924	15.2%	3.1%	24.4%	12.0%	
9 その他	12	17	12,909	25,108	1.4%	0.9%	1.3%	1.3%	
不詳	9	10	38,398	55,537	1.1%	0.5%	3.8%	3.0%	
合計	850	1,968	1,090,335	2,368,904	102%	108%	107%	126%	

※利用交通手段は複数回答であるため、通勤通学者数との合計は一致しない。

※交通手段構成比は、総数で除しているため、合計は100%には合わない。

資料：国勢調査（2010年）

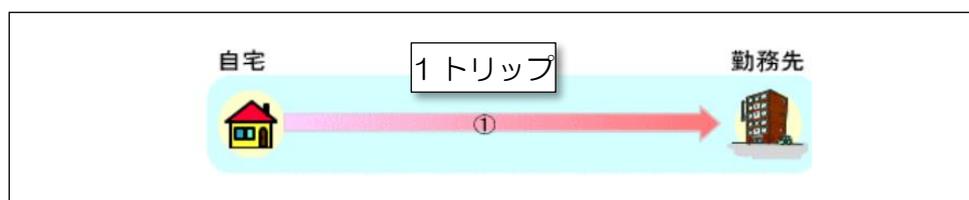
2.2 自転車利用状況 (PT 調査結果)

「平成 30 年 第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査 東京都市圏交通計画協議会」の調査結果をもとに、自転車の利用状況を整理した。

2.2.1 PT 調査による自転車利用状況

(1) 代表交通手段割合と自転車利用者の目的種類割合

「トリップ (Trip)」とは、ある目的で出発地から到着地まで移動する際の交通単位。例えば、自転車で「自宅→勤務先」までの移動が「1 トリップ」とカウントされる。このため勤務先から自宅に帰宅する移動も「1 トリップ」とカウントするため、行き帰りで2トリップの移動をしたことになる。



出典：国土交通省 HP

代表交通手段割合と自転車利用者の目的種類割合を次頁に示す。

代表交通手段にて自転車を用いる割合は千葉県で 10.7%、御宿町で 15.3%であり千葉県を上回る結果となった。自転車を用いる際の目的では、私事の利用（「自宅-私事」と「私事」を合わせた場合）は、3.7%であった。

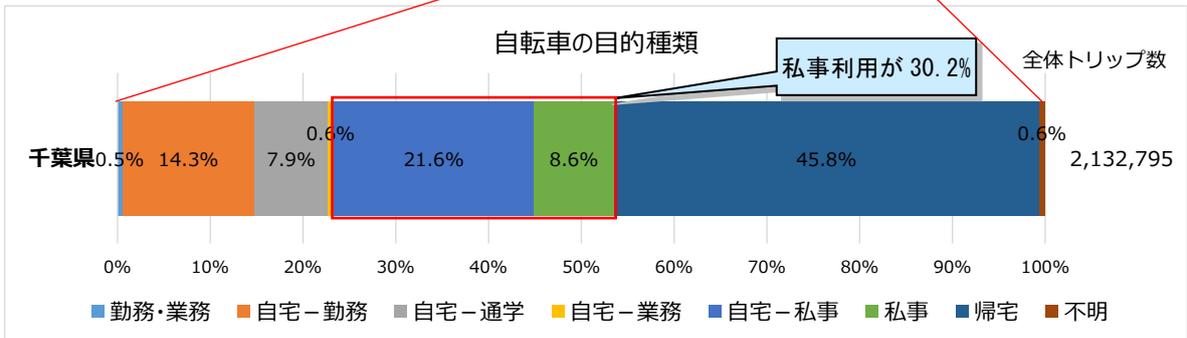
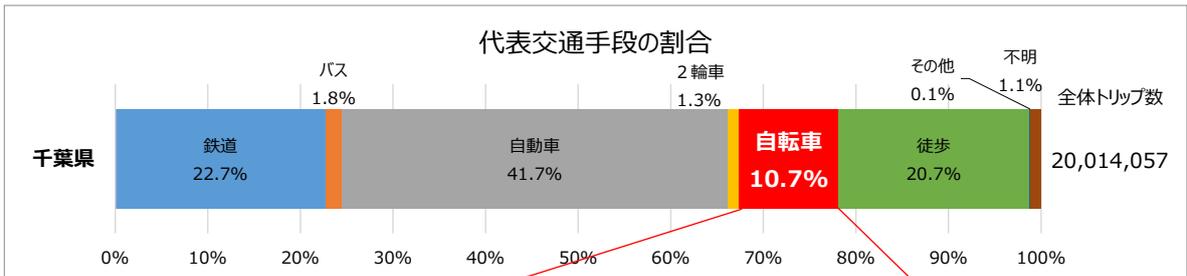
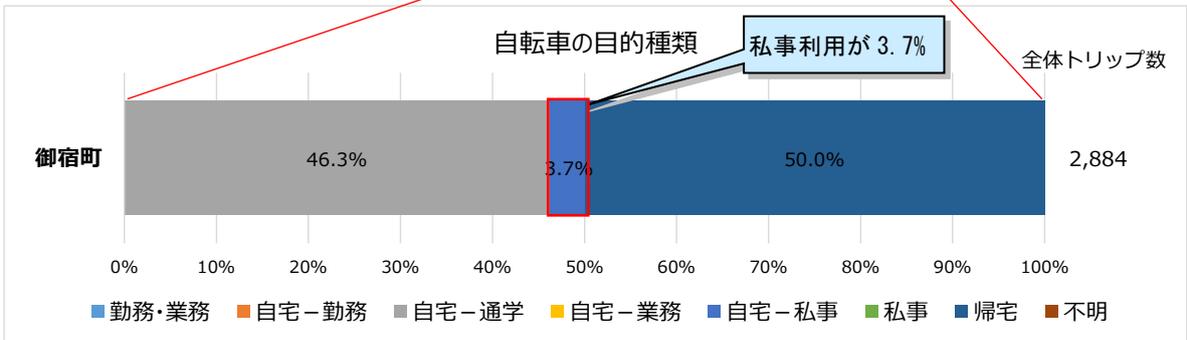
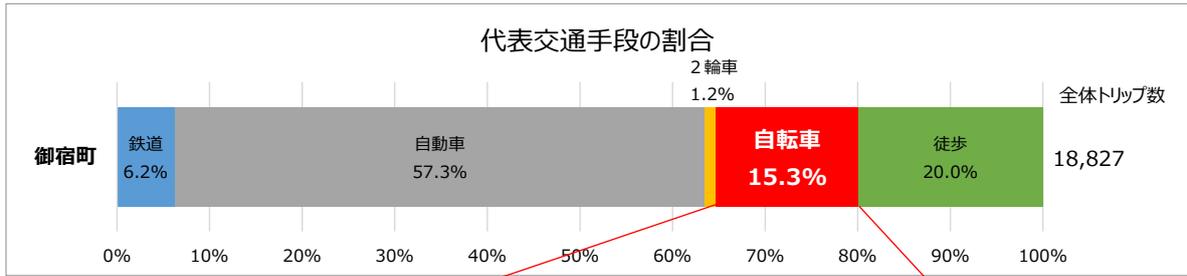


図 2.2.1 代表交通手段割合と自転車利用者の目的種類

(2) 人口あたりの自転車利用率

前項より自転車利用トリップ数は、2,884 トリップであるため、人口あたりの自転車利用率は 42.6% と千葉県の自転車利用率（34.0%）を上回る結果となった。

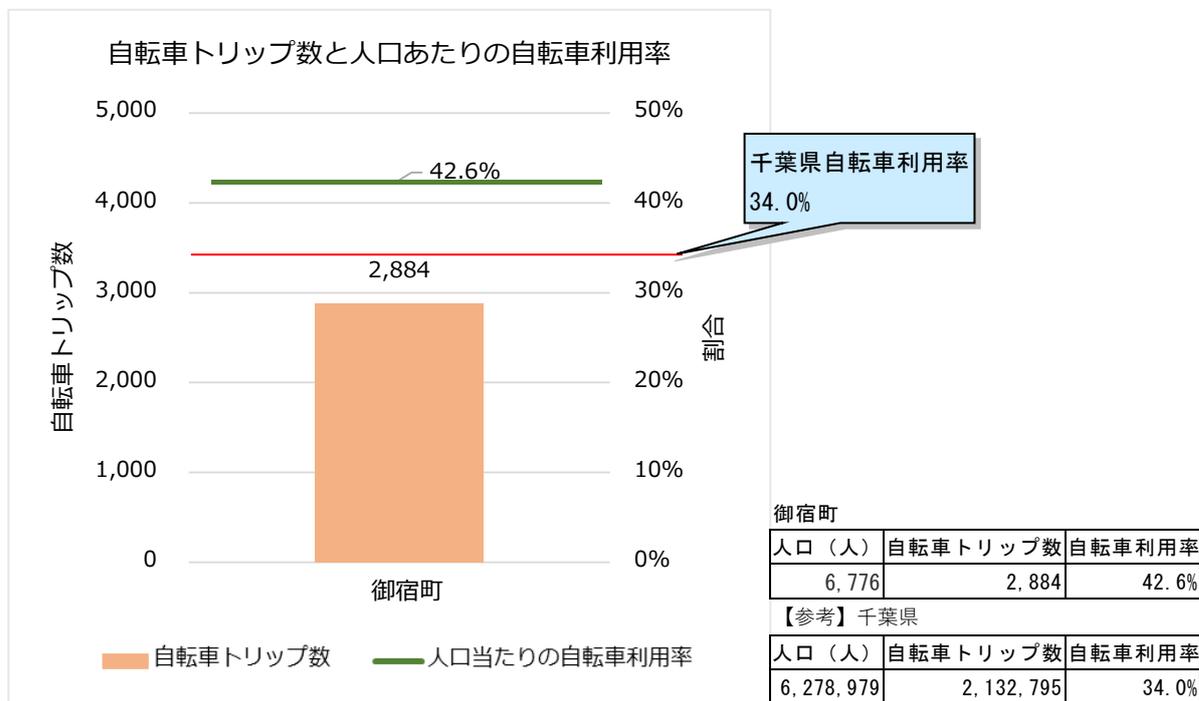


図 2.2.2 人口あたりの自転車利用割合

2.3 自転車ネットワークの現状

2.3.1 サイクリングコースの現状

夷隅地域において指定されているサイクリングコースを以下に示す。

太平洋岸自転車道（国土交通省関東地方整備局 HP より）、海と森林のパノラマコース（千葉県観光物産協会 HP より）、サイクルトレインコース（千葉県観光物産協会 HP より）、九十九里一宮大原自転車道（千葉県 HP より）の4コースが指定されている。

なお、太平洋岸自転車道にはサイクルステーションとして下記の2箇所が設定されている。

- ・月の沙漠記念館
- ・勝浦海中公園



図 2.3.1 現状のサイクリングコース



太平洋岸自転車道サイクリングマップ



太平洋岸自転車道サイクリングマップ



~FAST ONLYからFAST&SLOWへ~

日本を代表する魅力的な観光地・景勝地が多い“ゴールデンルート”に新たな「スローツーリズム」を提案
FAST&SLOWで、日本の文化を味わいつくそう!!



自転車のルール

- ① 自転車は車道を走る。
 - * 自転車は車の仲間です。
 - * 車道の左側を通行しましょう。
 - * 歩道上の走行は原則禁止です。
 - * 歩道通行許可標識がある場合は歩道を通行できますが、歩行者優先で車道側をすくすく止まれる速度でゆっくり進みましょう。
- ② 飲酒運転、二人乗りは厳禁。
- ③ 二列走行も禁止です。
- ④ 夜間やトンネルはライトを点けましょう。
- ⑤ 信号、一時停止は守りましょう。
- ⑥ 走行中の携帯電話やヘッドホンの使用、傘さし運転は禁止です。
- ⑦ ヘルメットをかぶりましょう。

安全走行のためのチェックポイント!!

- 下の項目を チェックしてみましょう。
- ブレーキの効き
 - チェーンオイル・空気圧
- 【タイヤの状態】
- ヒビ割れなどがないか?
 - 布が見えていないか?
 - 異物が刺さっていないか?
 - 乗ったときに異音がないか?
 - 定期的に点検しているか? (少なくとも月に1度)

あてはまる項目があったら、専門店をチェックしてもらいましょう。また、イベント出場・遠出時には専門店にチェックしてもらおうとよいでしょう。

【自転車の盗難に注意!!】
せっかくの楽しいサイクリングも、自転車が盗まれたら台無し。サイクルラックに置いた自転車が盗まれないように注意しましょう。自転車から目を離さない、離れたときは施錠するなどの対策をとりましょう。



- 1 太平洋岸自転車道とは...**
 - 太平洋岸自転車道とは、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長約1,400kmの自転車道構想のことです。
 - 自転車道沿線は、世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するルートとなっています。
- 2 コンセプト**
 - 安全にルートを行進できるよう配慮
 - 迷わずにルートを行進できるよう配慮
 - どこでも「太平洋岸」を感じられるよう統一的情報発信

3 取組

- 案内看板
- 路面表示
- 路線マップ・ホームページによる広報
- 統一ロゴの決定

A 案内看板

矢羽型路面表示

自転車の通行位置を自転車利用者とドライバーに示すため、矢羽型路面表示を設置しています。

B 路面表示

40m

C 路線マップ・ホームページによる広報

ホームページでは、google マップによるルート案内や地域情報リンク等を公開。

QRコード

太平洋岸自転車道 検索

D 統一ロゴの決定

- 日本の代表的な吉祥文様の一つである青海波(せいがいば)をモチーフに太平洋の波をデザイン。
- 自転車でスローツーリズムを楽しむ国内外の観光客や、また海と共存している私たちにとっても日本の太平洋の美しさが印象に残るようなイメージ。

● 六県にまたがる海からの大きな恩恵を6つの海に込め、暖かみのある青色は、穏やかで包み込むような大海原を表現。

● 自転車をできるだけシンプルな表現で、どんな人にも見やすく、わかりやすい形を目指した。

作成者：横浜美術大学 小柳 沙也華さん

輸行のすすめ

- JRなどの交通各社では、乗り物内に自転車を持ち込む場合、自転車を折りたたむか、解体して専用の袋に収納すると、持ち込むことができる場合があります。詳しくは、交通各社にお問い合わせください。
- 一部はみ出たり、折りたたんでないものは対象外となるため、ご注意ください。
- 乗客が多い場合は、お断りされる場合がありますのでご注意ください。
- 交通機関の利用前後で、自転車の組み立てや解体を行う場合、周りの方の迷惑にならないようにしましょう。

フェリー情報

フェリー	所要時間	備考
東京湾フェリー	約 40分	金谷港(千葉県)～久里浜港(神奈川県) ● 自転車は、特殊手荷物料金として乗船。
伊勢湾フェリー	約 55分	伊勢湾のりば(愛知県)～鳥羽のりば(三重県) ● 自転車を輸行袋に入れて乗船する場合は、旅客運賃で乗船可能。
駿河湾フェリー	約 70分	清水港～土肥港(静岡県) ● 自転車を輸行袋に入れて乗船する場合は、旅客運賃で乗船可能。