

千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画
【第1期計画改訂版】

(案)

令和3年5月

千葉市

目次

はじめに	1
I 基本計画編	2
第1章 計画に関する基本事項	2
第2章 自転車を活用したまちづくりの将来像	4
2-1 自転車を活用したまちづくりのコンセプト	4
2-2 自転車を活用したまちづくりの将来像	4
2-3 将来像の実現に向けて	5
第3章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境	6
3-1 自転車の特性	6
3-2 我が国の自転車を取り巻く環境	7
第4章 自転車活用における本市の特性	10
第5章 自転車利用の現状や課題と第1期計画の中間評価	12
5-1 自転車利用の現状や課題	12
5-2 第1期計画の中間評価（平成30年度から令和2年度の取組評価）	25
5-3 課題のまとめ	33
II 実施計画編	34
第6章 施策の体系	34
第7章 施策・計画内容	36
III 参考資料編	参考-1

はじめに

本市では、環境にやさしく、健康にも良い自転車を、楽しく安全に、自発的に利用する千葉市らしい生活スタイル“ちばチャリストスタイル”の実現に向けた取り組みを推進しています。

図表 1 ちばチャリストスタイル

【ちばチャリストスタイルの実現で、こんな風になるかも（イメージ）】

ちばチャリストスタイルは、一人一人のライフスタイルや生活シーンによって違ってきます。
例えば、皆さんの生活がこんな風になるかもしれません。

仕事や買い物、こどもの送迎など、自転車を上手に使って、手軽に健康に。

電動アシスト自転車やシェアサイクルを使って、移動がますます便利に。

サイクリングで、地域の魅力を発見、里山や海辺でリフレッシュ

くらし編

自転車を便利に安全に使うことが、おしゃれで素敵なことに。

はるか遠くだったショッピングモール、ペダルを踏むと、ずっと近くにあった。

みんなで交通ルールを理解し、思いやりを持って、歩き・自転車・自動車でも安全に。

まち編

自転車レーンや駐輪場が増えて、自転車がますます便利に。

自転車を活かして、環境にやさしく、イキイキとした暮らしやすいまちに。



I 基本計画編

第1章 計画に関する基本事項

1-1 計画の背景と目的、第1期計画の改訂について

本市では、自転車の利用に適した本市の特徴を活かすとともに、市民や事業者など多様な主体との連携の下で、安全で快適かつ自発的な自転車の活用を促進し、将来にわたり成熟した都市にふさわしいまちづくりを目指すため、平成29年7月に「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」を施行しています。本条例の規定に基づき、平成30年3月に「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画（以下、第1期計画）」を策定し、3つの施策の柱「楽：自転車の活用と利用促進」「走：自転車の利用環境の整備」「守：交通安全の確保」及び関連する12の施策を掲げ、自転車を活用したまちづくりを総合的に推進してきました。

国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とした「自転車活用推進法（平成29年5月1日）」が施行されました。また、国はこの法の施行を受け、「自転車活用推進計画」を平成30年6月に策定し、県は「千葉県自転車活用推進計画」を令和2年11月に策定しました。

千葉市の第1期計画の計画期間は令和2年度までとしていましたが、千葉市の中長期的な行政運営の指針となる新たな「千葉市基本計画」が令和5年度からスタートすることを踏まえ、第2期計画は令和5年度からとし、第1期計画を令和4年度まで2か年間延伸する改訂を行います。

なお、改訂にあたっては、法及び国、県の推進計画を勘案し、総合的な自転車の活用推進を図ることを目的とします。

1-2 計画の区域

千葉市全域

1-3 計画の期間

現行の第1期計画を2か年延伸し令和4年度までとし、第2期計画を、新たな「千葉市基本計画」との整合を図り、計画期間を令和5年～令和14年の10年とします。

図表2 計画期間



1-4 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法の第11条に基づく地方版自転車活用推進計画に位置付けられており、国や県の自転車活用推進計画を勘案します。また、本市における自転車活用に関する最上位計画であり、基本計画や個別計画との整合を図ります。

図表3 計画の位置づけ



第2章 自転車を活用したまちづくりの将来像

「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」では、市、市民等、事業者等が自転車の特性を十分に理解し、歩行者、自転車利用者及び自動車運転者が安全、快適かつ自発的な自転車の活用を推進し、将来にわたり成熟した都市にふさわしいまちづくりを目指すことを基本理念としています。

本計画では、条例に基づく基本理念を踏まえ、将来像等を以下のように設定しています。

千葉市自転車を活用したまちづくり条例 (基本理念)

第3条 自転車を活用したまちづくりは、市、市民等、事業者等が、自転車が手軽で便利な移動手段であり、環境への負荷の低減、健康の増進及び地域の活性化に貢献し、災害時において機動的である等の様々な特性と、まちづくりへの活用や市民等の生活様式を変化させる可能性を有することを十分に理解するとともに、歩行者、自転車利用者及び自動車等運転者が安全かつ快適に共存できるよう互いに思いやり、理解を深め合いながら、多様な主体との連携の下、安全、快適かつ自発的な自転車の活用を推進し、将来にわたり成熟した都市にふさわしいまちづくりを目指すことを基本理念として行うものとする。

2-1 自転車を活用したまちづくりのコンセプト

自転車を活用したまちづくりを引き続き推進していくため、平成28年2月に策定した「千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針」において設定したコンセプトを、本計画においても踏襲しています。

『はじめよう、ちばチャリストایل!』

ちばチャリストایل

環境にやさしく、健康にもよい自転車を、楽しく安全に、
自発的に利用する千葉市らしい生活スタイル

2-2 自転車を活用したまちづくりの将来像

基本理念とコンセプトを踏まえ、自転車を活用したまちづくりの将来像を、以下のように設定しています。

自転車を活用したまちづくりの将来像

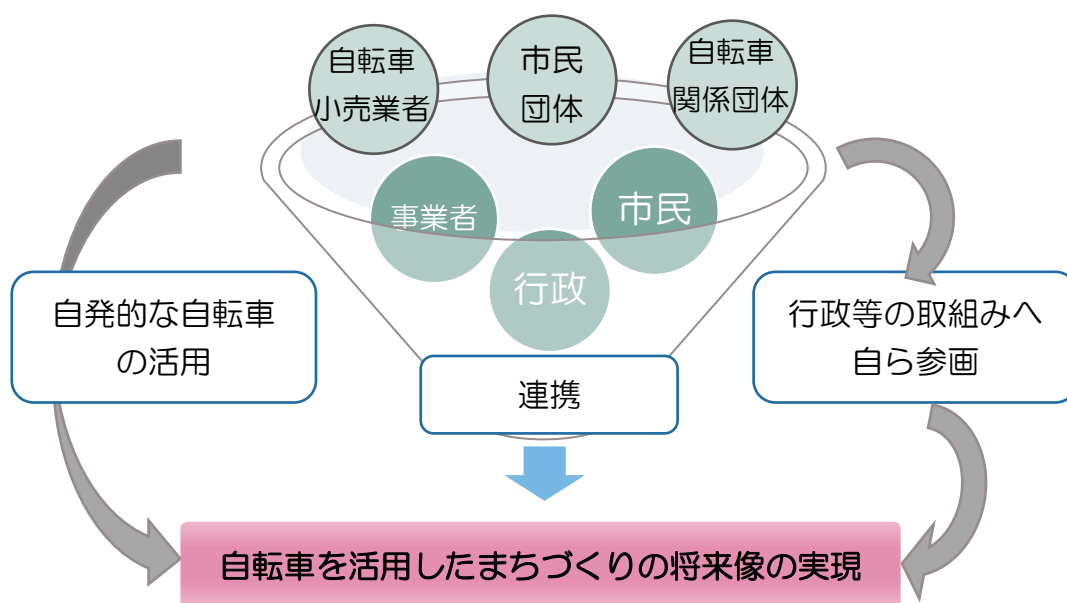
- ◇自転車を賢く活用し、便利で、健やかに心豊かな生活を楽しむことができるまち
- ◇歩行者、自転車利用者、自動車運転者がお互いに思いやりを持ち、安全で、快適に移動できるまち

2-3 将来像の実現に向けて

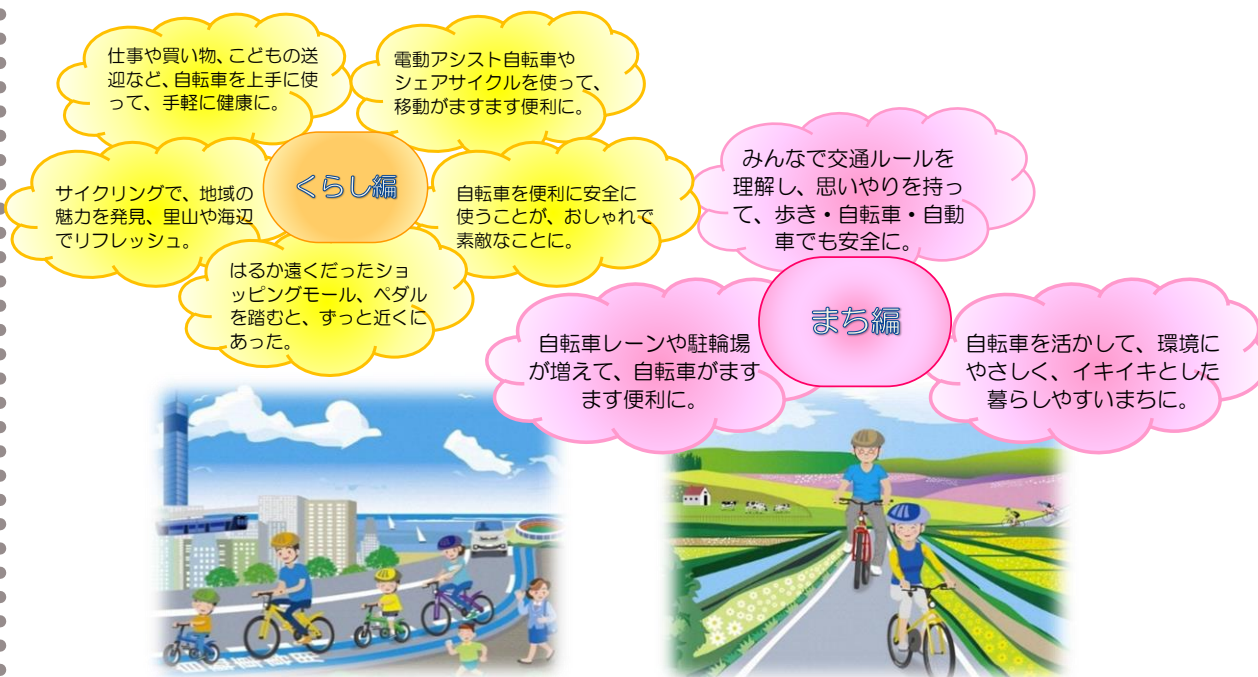
自転車の利用者の他、行政、事業者、自転車関係団体、教育機関等、自転車に関する多様な主体と連携を図り、これまで自転車に乗っていた人も、そうでない人も、環境にやさしく健康にも良い自転車を、楽しく安全に、自発的に利用する千葉市らしい生活スタイル、「ちばチャリストایل」とまちづくりの将来像を実現できるよう取組みを進めます。

図表 4 将来像実現への概念図及び将来像イメージ

【自転車を活用したまちづくりの将来像の実現への概念図】



【自転車を活用したまちづくりの将来像イメージ】【再掲】



第3章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境

3-1 自転車の特性

自転車は、以下の6つの特性から日常生活における移動手段として、活用が期待されています。

図表5 自転車の特性

近距離移動に便利

- 約5kmまでは、他の交通手段よりも、自転車は最も短時間で目的地に到着することが可能 [参考資料1] (p: 参考-1)
- 全体の8割以上が5km以内の利用であり、近距離移動は所要時間の優位性から、積極的に自転車を活用するメリットがある [参考資料1・2] (p: 参考-1)

健康増進に効果的

- 手軽に有酸素運動を行うことができる移動手段
- 自転車通勤による運動は、脂肪燃焼や体力・筋力の維持・増進に加えて、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減に寄与 [参考資料3・4] (p: 参考-1,2)

乗ると楽しい

- 身体を動かす心地よさや、いつでも好きな場所に移動できる自由、自動車及び徒歩とは違う景色の楽しみ、地域の魅力の発見など様々な楽しみを発見できる移動手段
- サイクリングやサイクルスポーツは、レジャースポーツとしての参加率が高く、男女問わず幅広い年齢層において楽しまれている [参考資料5] (p: 参考-4)

環境負荷低減に寄与

- 移動の際に二酸化炭素を発生させない環境にやさしい移動手段
- 家庭からの二酸化炭素排出量の約4分の1を占める自動車の使用を控え、自転車の利用への転換により環境負荷の低減に寄与 [参考資料6] (p: 参考-6)
- 自転車の使用を控えることによる交通混雑の緩和に寄与

購入費と維持費が安い

- 自動車関連支出の約2.5%と維持費が比較的安価 [参考資料7] (p: 参考-6)
- 企業や自治体にとって、従業員が自転車通勤にシフトすることで、駐車場確保にかかる出費など、経費の削減効果が期待できる

災害時に機動的

- 災害時には、自動車や公共交通の移動に制約が生じるため、過去の災害事例からも、自動車や公共交通の代替交通手段として自転車は機動的であると言える

3-2 我が国の自転車を取巻く環境

3-2-1 国の自転車政策の経過

- 平成 25 年以降の「道路交通法の改正」や平成 24 年の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の発出等、近年では自転車利用を促す取組みが急速に進められてきました。
- また、自転車の活用による、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とした「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。
- さらに、国の責務等を明らかにし、自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるといふ法の目的に則り、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図ることを目的とした「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月に策定されました。
- 平成 31 年には、用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても、自転車通行空間の整備が図られるよう道路構造令を改正し、新たに「自転車通行帯」が規定されました。

図表 6 自転車活用推進法の概要

<p>目的・基本理念 (1・2条)</p> <p><目的></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <p><基本理念></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること 交通の安全の確保が図られること 	<p>基本方針 (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p>国等の責務 (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める 	<p>自転車活用推進計画 (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
<p>公共交通関係事業者の責務等 (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める 	<p>自転車活用推進本部 (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

(出典：自転車活用推進法の概要(国土交通省):平成 29 年)

3-2-2 SDGs と自転車利用

- 自転車の活用推進は、持続可能な開発の国際目標である SDGs における 17 の目標のうち、「3：健康」、「8：観光」、「9：インフラ整備」、「11：持続可能な都市」、「13：気候変動」などに貢献することが期待できます。
- 諸外国においても、自転車に代わるモビリティとして、自転車の積極的な活用に取り組んでいます。

SDGs（持続可能な開発目標）とは

- 2015年9月に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標のことを指します。
- 持続可能でよりよい世界を目指すための「17のゴール・169のターゲット」から構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを念頭に、発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものとして、日本でも積極的に取り組まれています。

図表7 SDGsのロゴ



（出典：国際連合広報センター）

図表8 本市の自転車の活用推進と関連するSDGsの目標

目標3 すべての人に 健康と福祉を	目標8 働きがいも 経済成長も	目標9 産業と技術 革新の基盤 をつくろう	目標11 住み続けられる まちづくりを	目標13 気候変動に 具体的な対策を
健康	観光	インフラ整備	持続可能な都市	気候変動対策
自転車活用による健康増進	自転車活用による持続可能な観光促進	自転車活用のための持続可能なインフラ整備	自転車活用による持続可能なまちづくり	自転車活用によるCO2削減

3-2-3 自転車の多様化

- 近年では、電動アシスト車やスポーツ型の自転車等の普及や、視覚障がい者の方も利用可能なタンDEM自転車の公道走行が可能となる（平成30年4月 千葉県 [参考資料8]）など、自転車が多様化しています。
(p: 参考-7)
- また、IoTなどの技術革新により、スマートフォン等で手軽に利用可能となったシェアサイクルが、本市でも令和2年2月から本格導入しています。

3-2-4 新しい生活様式

- 厚生労働省では、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において、日常生活の中で取り入れてほしい実践例を公表し、公共交通機関の利用と併せた徒歩や自転車利用を推進しています。これを踏まえ、国土交通省においても自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとしています。[参考資料9] (p: 参考-8)
- ウイルス感染を防ぐため、外出を控える生活への変化により、フードデリバリーサービスが大きく普及し、その配達手段として、自転車の活用が注目されています。

3-2-5 自転車のあおり運転厳罰化

- 自動車の運転者に対するあおり運転が厳罰化され、「妨害運転罪」が令和2年6月30日に施行されました。これを受け、同年7月2日には危険運転を繰り返す自転車も同様に処罰の対象となりました。
- 自転車の危険行為のうち、新たに追加された15番目の項目である「妨害運転」として規定されたあおり運転には、逆走、幅寄せ、ベルを執拗にならす、車間距離不保持などの行為が含まれています。
- 危険行為を繰り返した場合、自転車運転者講習の受講が義務化されており、受講しないと5万円以下の罰金となります。
- 自転車利用者に対し、正しい交通ルールをより一層、周知・啓発していく必要があります。

3-2-6 自転車保険等加入の義務化

- 近年、自転車と歩行者の事故において、自転車に過失があり歩行者に重篤な障害を与えてしまった場合、その賠償金額が多額になる事例が多くなっています。国では自転車保険等への加入促進に関する標準条例を策定し、地方公共団体に対して条例による加入促進を要請しており、本市では令和3年度から加入を義務化しました。

3-2-7 シェアサイクルの推進

- 国の「自転車活用推進計画」では、目標の一つである「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」のため、シェアサイクルの普及を図ることとしています。これを踏まえ、国土交通省では、「シェアサイクルの在り方検討委員会」を設置し、シェアサイクルの在り方や普及促進に向けた課題解決等について検討しています。
- また、シェアサイクルの導入促進を図るため、一定の区域を対象として、シェアサイクルポートの用に供する償却資産に係る固定資産税の特例措置（課税標準3年間 3/4 に軽減）を創設することが検討されています。

第4章 自転車活用における本市の特性

自転車の利用に適した地形

- 本市は、温暖であり、内陸部は緑豊で起伏が緩やかな下総台地に覆われ、かつ臨海部は埋め立て造成地が海岸線沿いに続くため、市域全体として比較的平坦であり、日常生活で自転車を利用しやすい環境にあります。

図表9 千葉市の地形（平坦性）

	居住地面積 (km ²)	居住地傾斜度3° 未満の面積 (km ²)	居住地傾斜度3° 未満の割合
さいたま市	206.3	206.1	99.9%
千葉市	239.5	194.4	81.2%
川崎市	108.5	63.8	58.8%
相模原市	172.8	82.3	47.6%
横浜市	396.7	158.7	40.0%

（参考：さいたま自転車まちづくり大綱（さいたま市）を基に市で作成）

自転車レクリエーションに適した環境

- 本市は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技が開催される幕張新都心などの都市部と、日本一長い人工海浜のあるベイエリア、都市部から近いにも関わらず谷津田・里山など豊かな自然を感じることができる里山エリア、四季折々の自然を楽しみながら近隣自治体の様々な観光資源とつながる可能性のある花見川サイクリングコースなどがあり、自転車によるレクリエーションや観光に適しています。近隣自治体と連携し、豊富な地域資源を活用することで、首都圏にありながらも、東京とは異なる、千葉らしい独自の自転車による観光を提供できる可能性があります。
- また、幕張海浜公園には無料で開放されているマウンテンバイクコースがあり、初心者から中級者がそれぞれのレベルに応じたコースを楽しんでいます。

図表10 自転車レクリエーション利用に適した環境



人口海浜と幕張海浜公園（幕張新都心）

花見川サイクリングコース

里山エリア

- さらに、公共交通の機能を補完する新たな交通サービスとして、シェアサイクルの利用を促進しており、令和2年11月末時点では、ステーション数299箇所、ラック数2648台となり、実施規模が拡大してきていることから、通勤・通学の他、買い物等の日常利用、レジャー等の目的に応じた利用を促進している一方、気軽に利用できることから、「ポタリング」（目的地を特に定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でめぐる気楽なサイクリング）が可能な環境にもあります。

図表 11 シェアサイクル（海浜幕張駅周辺）



自転車スポーツの拠点としての役割

- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会では、我が国唯一の屋内木製 250m 走路を有する伊豆ペロドロームにおいて自転車トラック競技が開催され、競技愛好者のみならず、広くトラック競技への関心と注目が集まることが予想されています。
- 本市では、国内2つ目となる国際規格を満たした屋内木製トラックを有する多目的スポーツ施設「(仮称)千葉公園ドーム」が令和3年に竣工され、オリンピック等と同様の走路・競走ルールで行われる「250 競輪」の開催がスタートすることから、自転車スポーツの重要な拠点として、期待されています。

250 競輪とは（千葉市ホームページより）

1 周 250m の屋内木製バンクを舞台に、オリンピックや世界選手権などと同様の国際ルールに基づいて行われる競輪であり、スポーツとしての自転車競技と公営事業としての競輪が融合した、世界初の取組み。

図表 12 「250」競輪のイメージ



【完成イメージ図】日本写真判定株式会社提供（令和2年3月時点）

第5章 自転車利用の現状や課題と第1期計画の中間評価

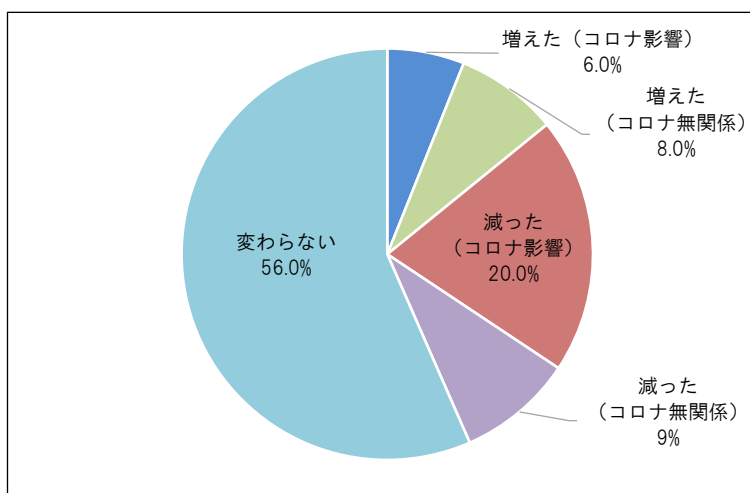
5-1 自転車利用の現状や課題

5-1-1 自転車の利用状況

(1) コロナ禍における自転車利用状況の変化

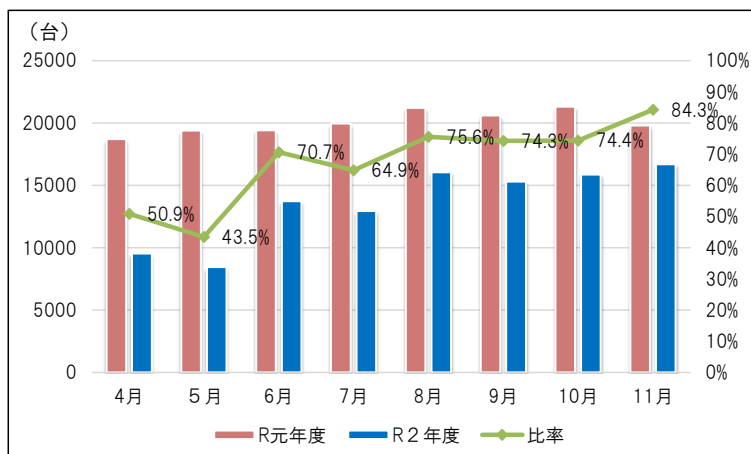
- 新型コロナウイルス感染拡大防止による外出自粛等により、自転車の利用状況が大きく変化しています。
- 令和2年7月に行われた千葉市のWEBアンケートによると、「昨年度と比べて、現在の自転車利用頻度は変わりましたか?」という質問に対して、コロナの影響により利用頻度が減ったと回答した人が約2割いました。
- また、一時利用の多いJR千葉駅東口、JR稲毛海岸駅、京成検見川駅の主な駐輪場において、令和元年度より令和2年度の一時利用者数は、緊急事態宣言解除後の6月以降も約7割程度になっています。

図表 13 コロナ禍における自転車利用状況の変化



(資料：2020年度第4回WEBアンケート調査報告書(千葉市))

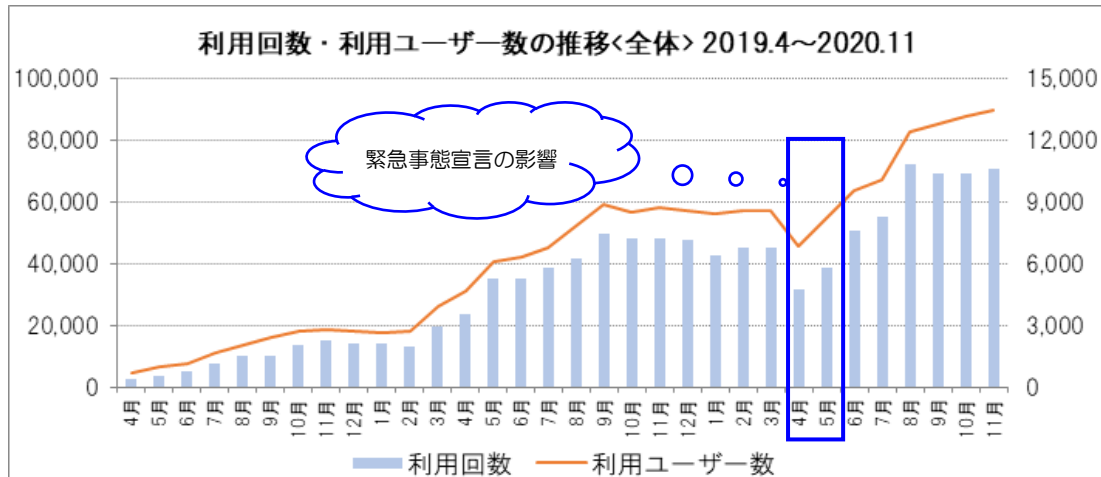
図表 14 主要駅前駐輪場の稼働状況の変化 (電磁ロック・ゲート式の一時利用者数)



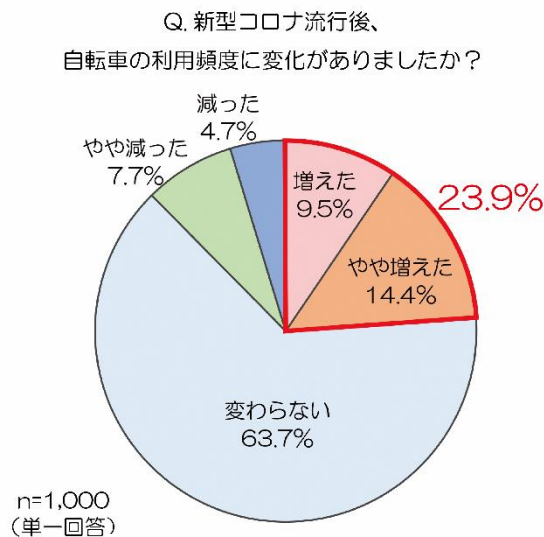
(資料：千葉市調べ)

- 一方、シェアサイクルについては、緊急事態宣言解除後の6月には利用回数及び利用ユーザー数が過去最高を更新しています。
- 令和2年9月に民間損害保険会社が行ったインターネットによるアンケート調査（対象地域：全国）においては、新型コロナ流行後、自転車の利用頻度が「増えた人」は「減った人」に比べ2倍多くなっており、全国的には自転車利用が増えている傾向が見受けられます。

図表 15 シェアサイクルの利用回数・利用ユーザー数の推移



図表 16(参考)民間損害保険会社が行った新型コロナ禍における自転車利用についての調査



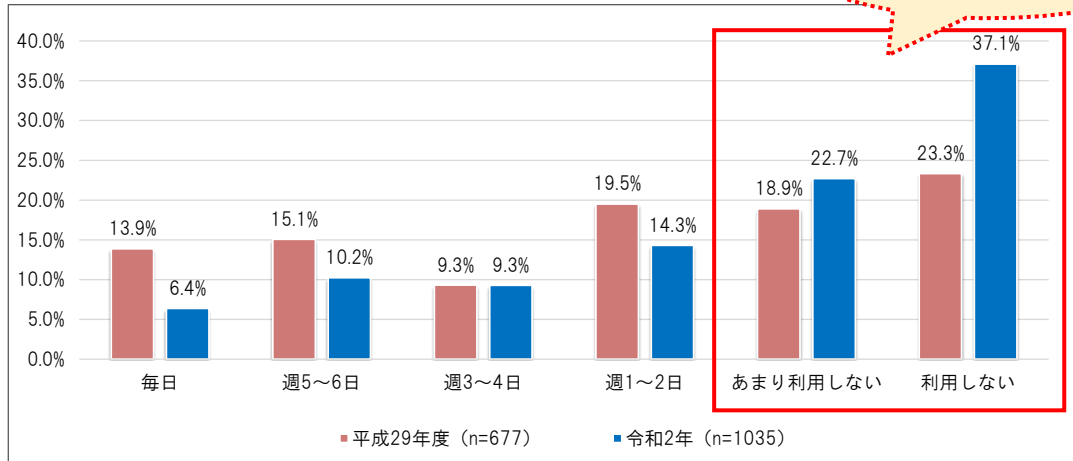
（資料：au 損害保険株式会社、対象地域：全国、令和2年9月調査）

新型コロナウイルスの影響により、自転車の利用状況が大きく変化しています。緊急事態宣言解除後においても、市内の主要な駅前駐輪場の利用は約2割から3割程減っていますが、シェアサイクルの利用は以前より多くなっています。また、全国的には自転車利用が増えている状況も見受けられ、今後も変化することが予想されます。

(2) 自転車利用頻度

- 平成 29 年度と令和 2 年度の千葉市の WEB アンケートを比較すると、自転車の利用頻度は利用している人の割合が全体に減少し、利用しない人の割合が約 20%増加しています。

図表 17 市民の自転車利用頻度



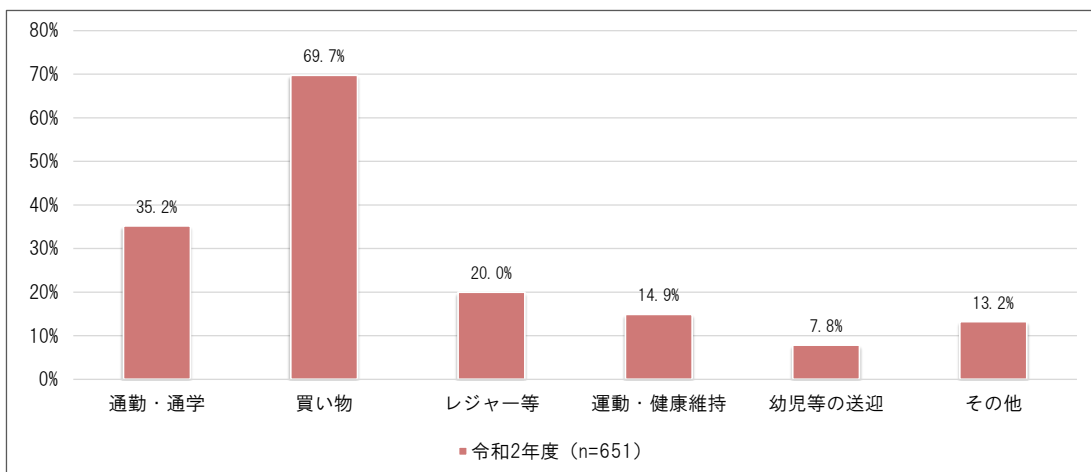
(資料：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書、2020 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 (千葉市))

千葉市の WEB アンケート調査においては、平成 29 年度と令和 2 年度を比較すると利用頻度が減少しています。

(3) 自転車利用目的と利用している自転車の種類

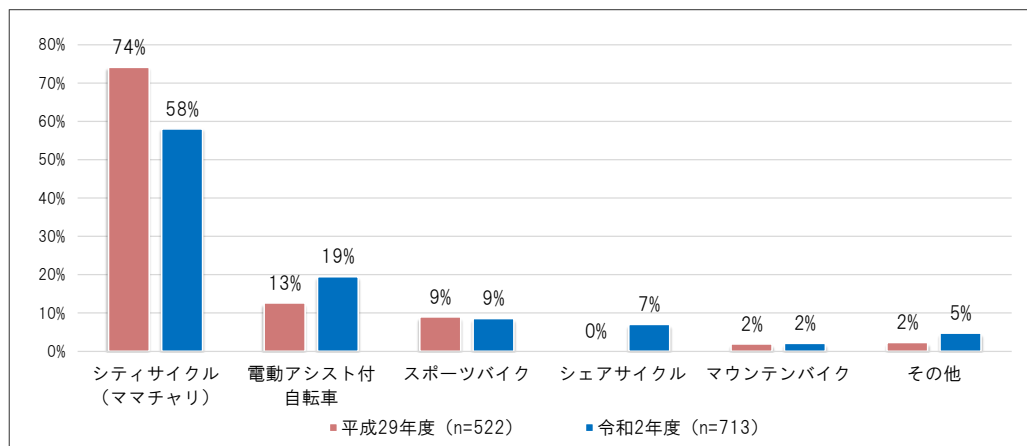
- 自転車の主な利用目的が買い物や通勤・通学など日常利用が多いです。
- 利用している自転車の種類は電動アシスト付き自転車が増えています。今後、日常利用に便利な電動アシスト車の利用者がさらに増える可能性があります。

図表 18 市民が自転車を利用する主な目的



(資料：令和 2 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 (千葉市))

図表 19 利用している自転車の種類



※平成 29 年度の調査では「シェアサイクル」の項目なし

(資料：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書、2020 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 (千葉市))

自転車の主な利用目的が買い物や通勤・通学など日常利用であり、日常利用に便利な電動アシスト車の利用者がさらに増える可能性があります。

5-1-2 スポーツ・レクリエーション

- ・第 1 期計画の策定を踏まえ、自転車に関連するイベントが多数開催されており、幕張新都心では、国内最大級のスポーツ自転車イベントである「サイクルモード」が毎年開催され、25,000 人以上の方が参加しています。
- ・なお、令和 2 年度については、新型コロナウイルス感染拡大防止の影響により、多くのイベントが中止となっています。
- ・自転車のレースやイベントは、集客や地域経済活性化、地域の魅力再発見などの効果が見込まれるため、関係団体や事業者等と連携し、さらなるイベント等の開催を進める必要があります。
- ・これまで、バイエリアサイクリングマップや里山サイクリングマップを作成し、本市のサイクリングコースの紹介をしているものの、自転車を活用した観光を進めるためには、海辺や里山など本市の資源を最大限活用するとともに、近隣自治体と連携したサイクルツーリズムを推進する必要があります。
- ・(仮称) 千葉公園ドームが令和 3 年に供用開始され、本市の自転車を活用したまちづくりに寄与する、「自転車スポーツの拠点」として、自転車スポーツの振興につながる取組みを「250 競輪」事業にあわせて実施します。

図表 20 市内の自転車イベントの様子



サイクルモード



幕張新都心クリテリウム

図表 21 自転車関連イベント一覧（平成 29 年度下半期～令和 2 年 12 月まで）

	イベント	主催	会場	開催日・参加者数
平成 29 年度 （下	幕張グラベルクリテリウム 2017	幕張グラベル クリテリウム実行委員会	幕張海浜公園	平成 29 年 10 月 8 日開催 参加者数：51 人
	a.b.c. cup in 幕張海浜公園 vol.76 ハロウィンスペシャル	日本マウンテンバイク協会	幕張海浜公園	平成 29 年 10 月 22 日開催
	サイクルモード	サイクルモード実行委員会	幕張メッセ	平成 29 年 11 月 3 日～5 日 参加者数：約 27,000 人

	イベント	主催	会場	開催日・参加者数
平 成 30 年 度	第 9 回サイクリングカレッジちば	千葉県サイクリング協会	千葉サイクル会館	平成 30 年 1 月 21 日開催
	a.b.c. cup in 幕張海浜公園 vol.78	日本マウンテンバイク協会	幕張海浜公園	平成 30 年 2 月 25 日開催 参加者数：192 人
	千葉競輪 500 メモリアル RUDERZ カップ	EVERFIT RUDERZ・ 日本競輪選手会千葉支部	千葉競輪場	平成 30 年 3 月 24 日開催
	2018 木もれ陽サイクリング	千葉サイクリング協会	検見川の浜	平成 30 年 4 月 29 日開催 参加者数：57 人
	第 2 回フクダ電子アリーナ クリテリウム	千葉市自転車競技連盟	蘇我スポーツ公園	平成 30 年 7 月 1 日開催 参加者数：211 人
	第 2 回幕張グラベルクリテリウム	幕張グラベル クリテリウム実行委員会	幕張海浜公園	平成 30 年 11 月 4 日開催
	サイクルモード	サイクルモード実行委員会	幕張メッセ	平成 30 年 11 月 9 日～11 日 参加者数：約 25,000 人
a.b.c. cup in 幕張海浜公園 vol.80	日本マウンテンバイク協会	幕張海浜公園	平成 30 年 12 月 9 日 参加者数：176 人	

	イベント	主催	会場	開催日・参加者数
平 成 31 年 度 ・ 令 和 元 年 度	第 10 回サイクリングカレッジちば	千葉県サイクリング協会	千葉サイクル会館	平成 31 年 1 月 20 日開催
	2019 木もれ陽サイクリング	千葉サイクリング協会	検見川の浜	平成 31 年 4 月 21 日開催 参加者数：36 人
	第 3 回フクダ電子アリーナ クリテリウム	千葉市自転車競技連盟	蘇我スポーツ公園	令和元年 7 月 13 日開催 参加者数：204 人
	幕張クロス	幕張クロス 2019 実行委員会	幕張海浜公園	①令和元年 11 月 2 日開催 参加者：341 人 ②令和元年 11 月 3 日開催 参加者：212 人
	サイクルモード	サイクルモード実行委員会	幕張メッセ	令和元年 11 月 2 日～4 日 参加者数：約 25,000 人

	イベント	主催	会場	開催日・参加者数
令 和 2 年 度 （12 月 まで）	a.b.c. cup in 幕張海浜公園 vol.84	日本マウンテンバイク協会	幕張海浜公園	令和 2 年 2 月 23 日開催 参加チーム数：147 チーム
	ROCK' S CHALLENGE in 幕張ベイパーク大会	ROCK' S CUP	若葉 3 丁目公園	令和 2 年 6 月 6 日開催 参加者数：18 人
	サイクリングフェスティバルちば 2020	千葉県サイクリング協会	花見側緑地交通公園	※新型コロナウイルス感染 拡大予防のため中止
	2020 木もれ陽サイクリング	千葉県サイクリング協会	稲毛海浜公園	※新型コロナウイルス 感染拡大予防のため中止
	ROCK' S CUP in イオンモール幕張新都心大会	ROCK' S CUP	豊砂公園	※新型コロナウイルス 感染拡大予防のため延期
	Urban MTB Festival in 千葉公園	Urban MTB Festival in 千葉公園 実行委員会	千葉公園	令和 2 年 12 月 5 日～6 日 参加者：196 人

（参考：千葉市調べ）

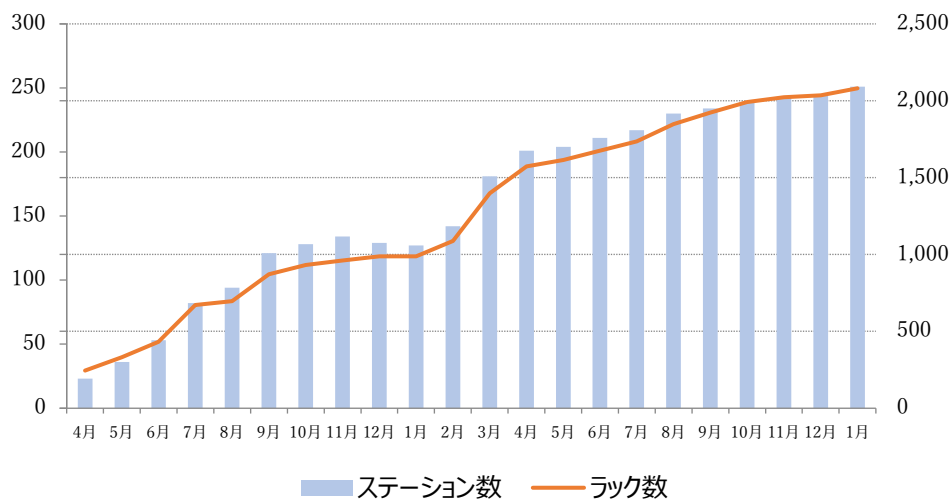
令和元年度までは自転車に関連するイベントが多数開催されていましたが、令和 2 年度では新型コロナウイルス感染拡大防止の影響により、多くのイベントが中止となっています。令和 3 年度は、（仮称）千葉公園ドームがオープンし、250 競輪が実施されます。

5-1-3 都市交通と自転車（シェアサイクルの状況）

- 本市では、公共交通の機能を補完する新たな交通サービスとして、シェアサイクルの利用を促進しています。
- 自転車の都市内交通手段としての役割は、今後ますます重要となることから、自転車走行空間の整備や駐輪スペースの確保に加え、平成30年3月26日から令和2年1月31日に千葉都心エリアや幕張新都心エリア等で「千葉シェアサイクル実証実験」を実施しました。[参考資料10]（p：参考-9）
- 千葉市シェアサイクル実証実験の結果、規模の拡大とともに利用者及び利用回数が順調に増加しており、一定の成果が得られたことから、令和2年2月1日から本格実施に至りました。

図表 22 シェアサイクル実証実験の効果分析結果

ステーション数・ラック数の推移 <全体> 2018.4~2020.1



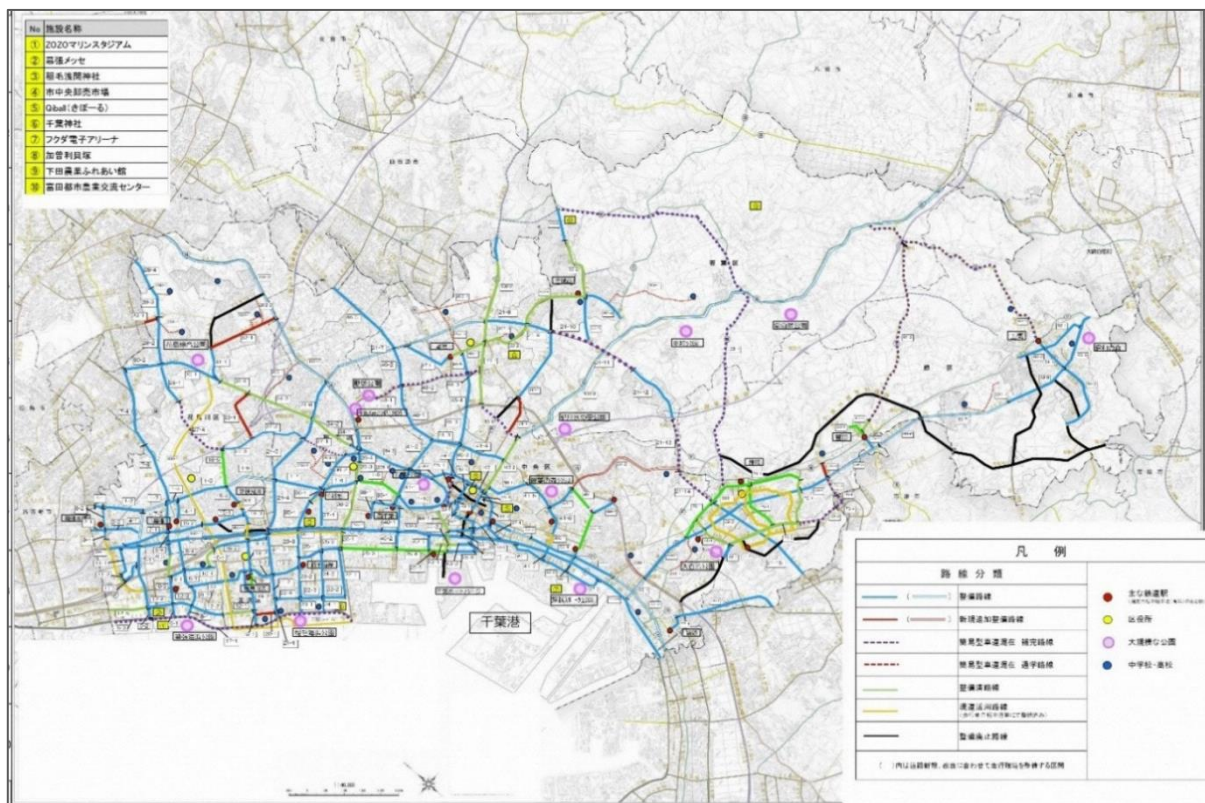
（参考：千葉市シェアサイクル利用実績の推移）

都市部における新たな都市交通システムとしてのシェアサイクルの効果と課題などを検証するため、実証実験を行い、十分な利用効果が確認できたため本格実施しています。

5-1-4 自転車走行環境

- ・本市では、本計画の個別計画となる自転車ネットワーク計画として、平成25年8月（2013）に「ちばチャリ・すいすいプラン」を策定し、自転車走行環境の整備を行っております。
- ・また、令和元年8月（2019）にプランの改定を行っており、自転車の通行量に応じて、路線の見直しを行い、中学生・高校生が通学に自転車を多く利用する路線「自転車通学路」などを加え、優先的に整備する路線を抽出し、整備手法を選定しました。[参考資料11]（p：参考-10）
- ・令和2年度（2021）までに49.3kmの自転車走行環境の整備が完了しています。
- ・自転車走行環境の整備により自転車の通行位置や通行方向の適正化に一定の効果が見られます。[参考資料12・13]（p：参考-11）

図表23 千葉市の自転車ネットワーク図



（出典：ちばチャリすいすいプラン 改定版（千葉市）：令和元年8月）

図表24 自転車走行環境整備現況



＜自転車通行帯（自転車レーン）＞



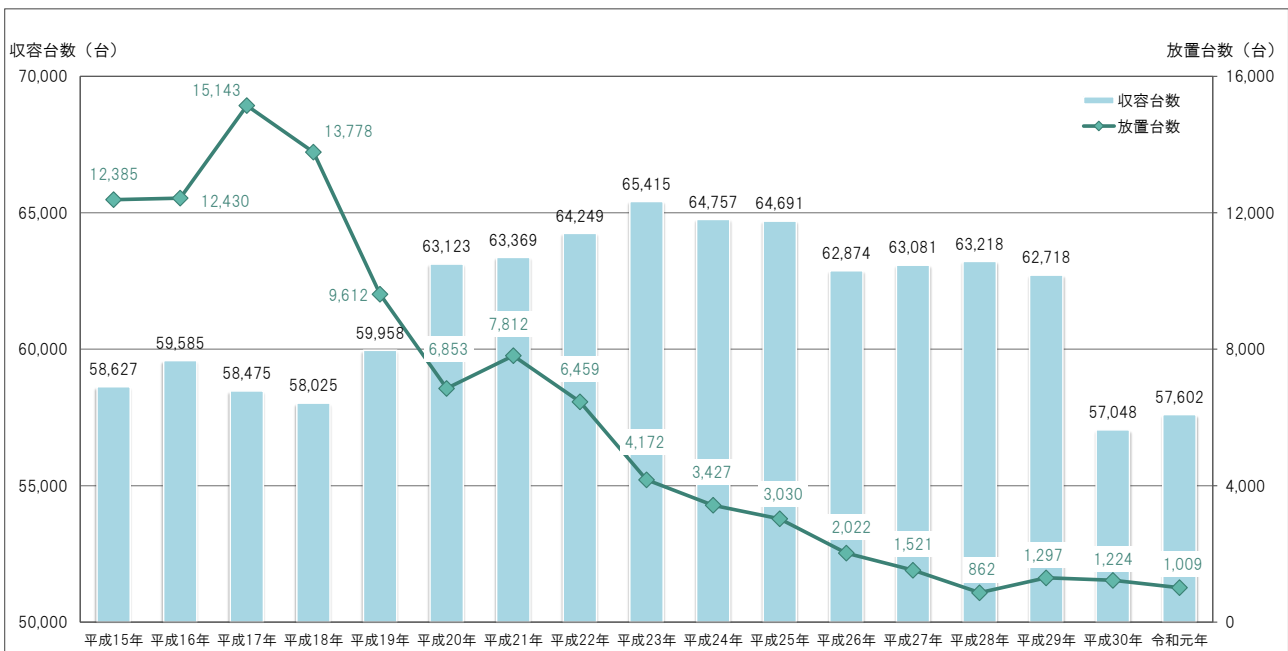
＜車道混在（矢羽根路面表示）＞

自転車ネットワーク計画「ちばチャリ・すいすいプラン」を見直し、自転車走行環境整備を行っています。

5-1-5 放置自転車

- ・令和元年度末現在の市内駐輪場は、147か所、収容台数は約57千台が整備されています。自転車の放置の解消のため、引き続き、「第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に基づき、施設の新設や統廃合を進め、適正な自転車駐車環境を整備することとしています。
- ・駅周辺等は自転車等放置区域を定め、放置禁止区域内に放置されている自転車の撤去・保管を行っています。
- ・放置自転車対策により、放置自転車台数の推移は、ピーク時である平成17年の約15千台から年々減少し、平成29年には約1.3千台まで減少しました。
- ・一部の駅周辺は、買い物利用者などによる放置台数が多いエリアもあることから、商業施設利用者など短時間利用による放置自転車に対しては、商業関係者との連携による適切な自転車を駐車できる環境整備が必要と考えられます。

図表 25 自転車駐車場の収容台数と駅周辺の放置自転車台数の推移



(出典：駅前自転車等利用状況調査(千葉市)：各年6月調査 調査日調査時点の台数)

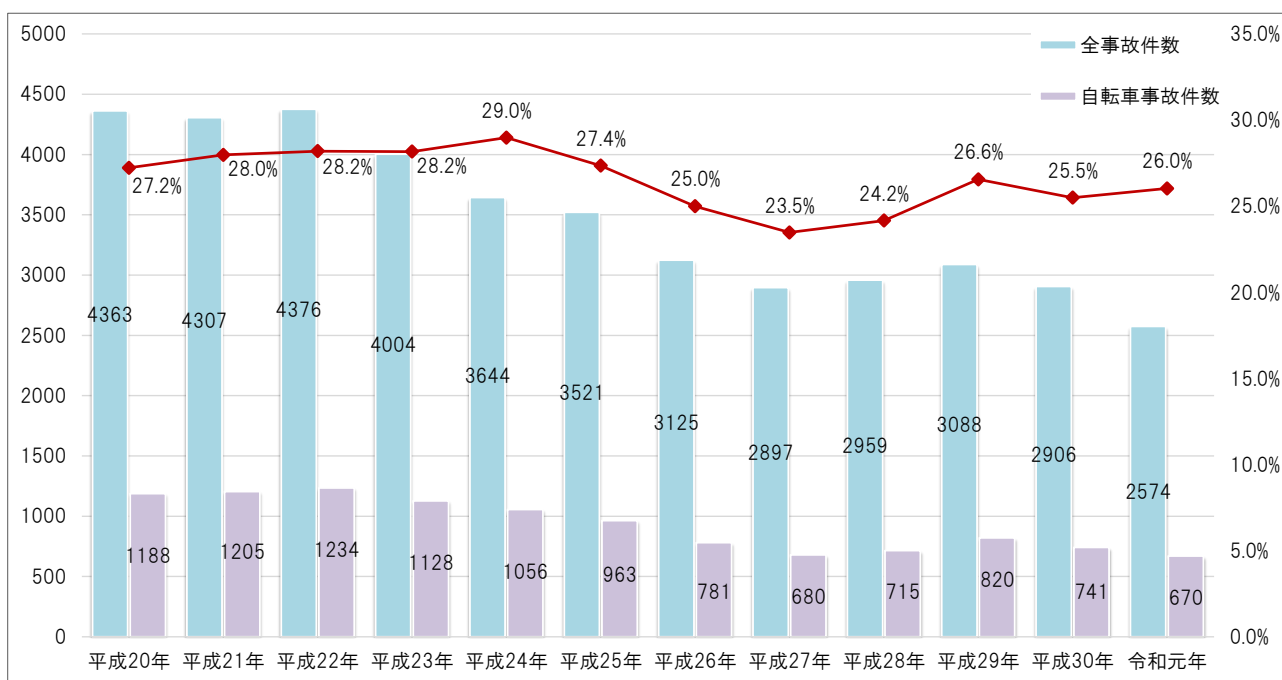
適正な自転車駐車環境の整備や放置自転車の撤去対策等により、放置自転車は減少しています。

5-1-6 自転車の交通事故等

(1) 交通事故

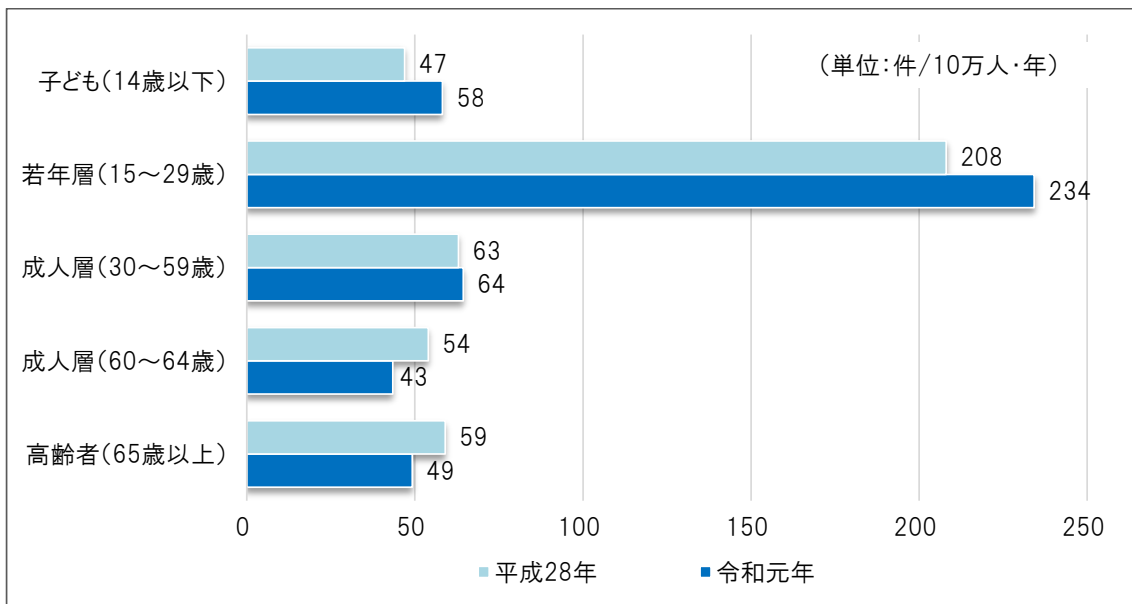
- 本市内における交通事故は、自動車や歩行者も含めた全事故件数とともに、自転車の事故件数も年々減少傾向にあります。[参考資料 14] (p: 参考-12)
- しかし、スマートフォンを操作しながら自転車を利用したり、歩道上を通行する際にスピードを出し過ぎたりと危険な運転をする利用者が見受けられます。
- 年齢別に見ると、15~29歳の若年層の事故件数が最も多く、特に高校生の事故が多い状況であり、世代に応じた交通安全教育を行う必要があります。
- また、市内の道路が安全に通行できていると感じている市民の割合は必ずしも高くなく、市民や事業者など様々な関係者と連携しながら、年少者、高齢者及び障害者などを含めた歩行者や自転車利用者、自動車運転者が道路上で安全・快適に共存するため、走行環境の整備や、ルール遵守・マナー向上に向けた取組みを行う必要があります。[参考資料 15] (p: 参考-13)

図表 26 本市における全事故件数と自転車事故件数の推移



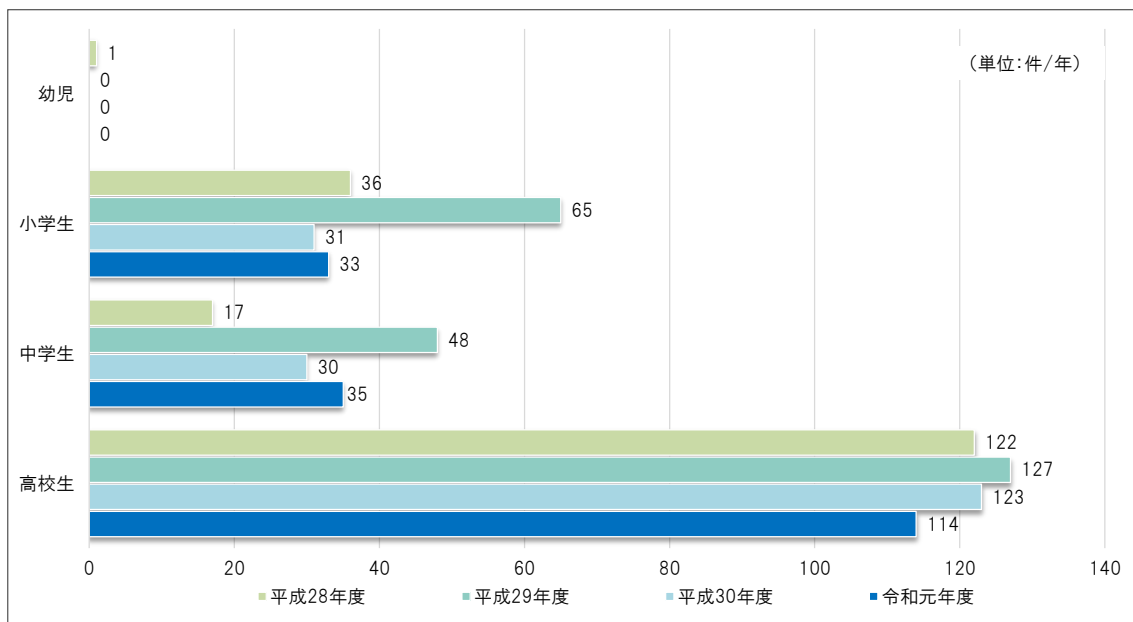
(出典：交通事故統計資料集に基づき作成)

図表 27 本市の年齢階層別事故件数（10万人当たり自転車関連事故件数）



(参考：千葉県警資料に基づき作成)

図表 28 本市の高校生以下事故件数

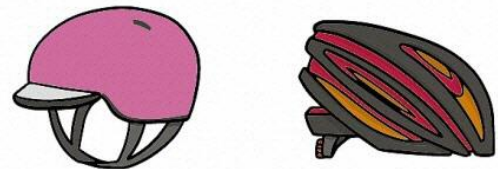


(参考：千葉県警資料に基づき作成)

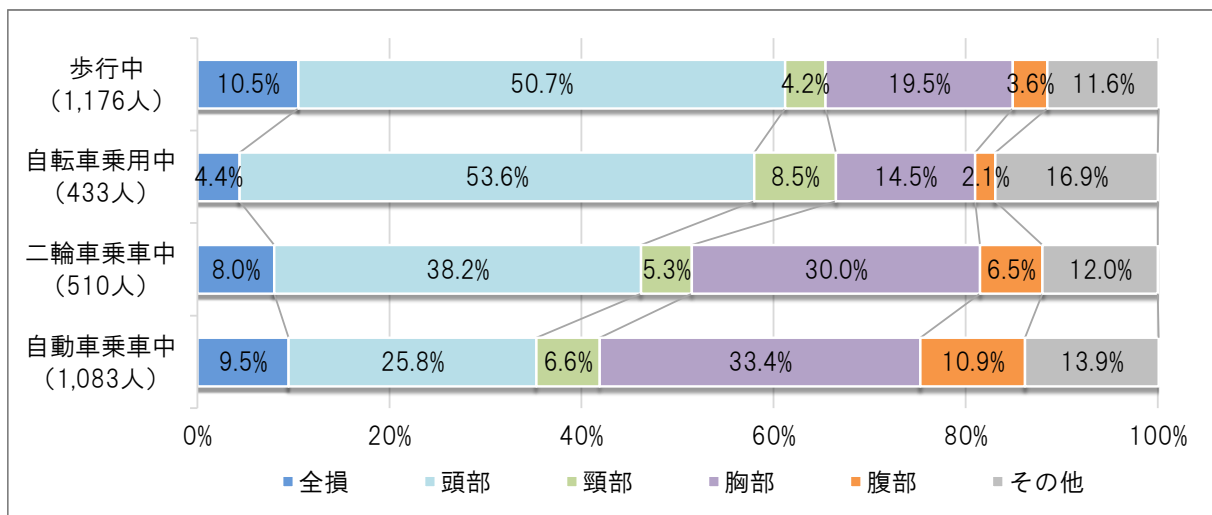
自転車事故は年々減少しているものの、全事故件数における割合は約 1/4 程度で横ばいとなっています。また、年齢階層別の事故件数は、若年層の事故が多く、特に高校生の事故が多い状況にあります。

(2) 自転車用ヘルメットの着用

- 全国で令和元年中に発生した自転車事故死亡者のうち、約 50%が頭部の損傷によるものです。
- 自転車用ヘルメットの着用と非着用の場合で、どの世代も着用している場合は、頭部損傷による死傷の割合が低くなっています。[参考資料 16] (p: 参考-14)
さらに自転車用ヘルメット非着用の場合の死傷者の割合が年齢によって異なっていることから、世代に合わせた周知・啓発が必要です。
- 千葉市のWEB アンケートによると、本市における自転車用ヘルメットの着用率は7%と非常に低いです。
- ヘルメットを着用しない理由として、千葉市のWEB アンケートによると「自転車を降りた後の持ち歩きが不便」59%、「不便(髪型が乱れる、帽子をかぶっては着用できないなど)」48%、「義務(条例)でなければ着用しようと思わない」30%となっています。[参考資料 17] (p: 参考-14)
- ヘルメット着用にあたり、重視するもの、あるといいものに関しては、「ヘルメットの価格帯、使い勝手」と回答した方が約 4 割近くおり、また、「ヘルメット着用の必要性の周知」と回答した方が 2 割を超えています。[参考資料 18] (p: 参考-15)
- 今後は、自らの命は自らが守るという意識の醸成を図りながら、自転車関係事業者等と連携しつつ、ヘルメット着用の効果とその必要性の周知啓発を行うことが必要です。

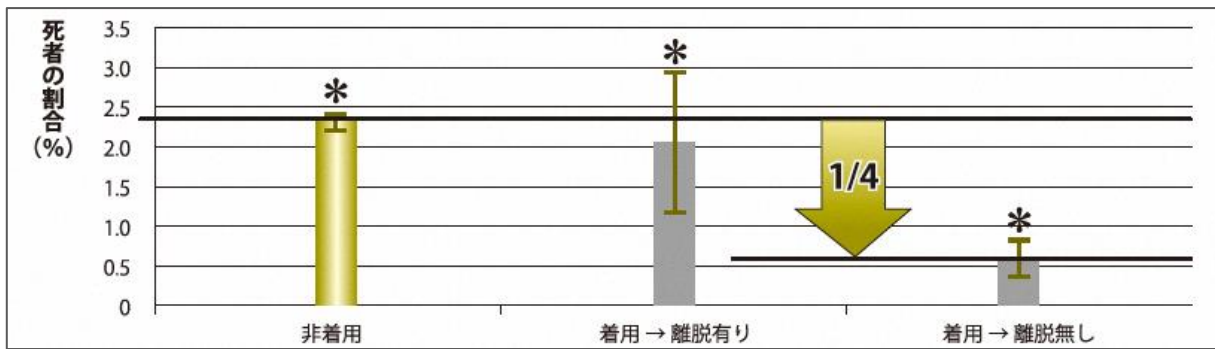


図表 29 令和元年中における損傷部位別・状態別死者数（構成率） 全国



(出典：令和元年における交通事故の発生状況（警察庁交通局）に基づき作成)

図表 30 自転車用ヘルメット着用状態別死者の割合（平成 19～23 年）



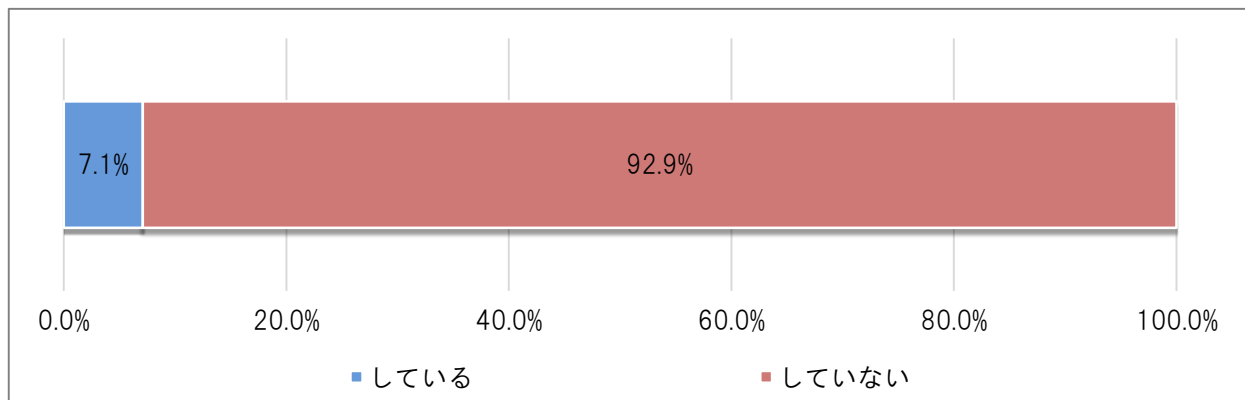
実際の事故で、自転車用ヘルメットを「着用していた場合（着用）」と「着用していなかった場合（非着用）」の死者の割合を比較した。

※離脱有り：顎ひもを正しく締めておらず、事故の衝撃で脱げてしまった場合

平成 19 年から平成 23 年までの5年間に頭部を損傷した自転車乗用者数と同乗車数を元に死者の割合をグラフ化したところ、非着用、着用→離脱有り、着用→離脱無しの順に死者の割合が低下していることがわかります。自転車用ヘルメットを正しく着用することにより、頭部損傷による死者の割合はおおよそ 1 / 4 に低減することが期待できる。

（出典：交通事故分析レポート No.97 自転車事故被害軽減にヘルメット！（公益財団法人交通事故総合分析センター））

図表 31 自転車利用時のヘルメットの着用状況



アンケート回答者数：521 人

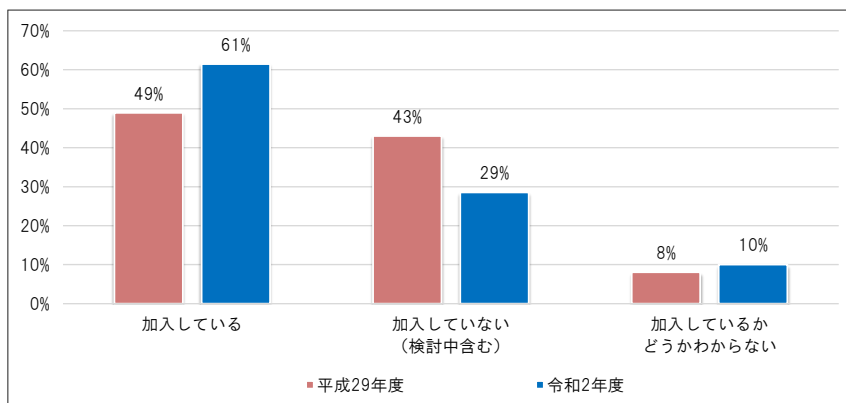
（出典：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書（千葉市））

ヘルメットの着用により、頭部損傷による死傷者は減少しますが、ヘルメット着用率は 1 割未滿となっています。

(3) 自転車保険等への加入義務化

- ・本市ではこれまで、平成 29 年 7 月に施行された「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」の下、自転車利用者に対する自転車保険等への加入を努力義務としてきましたが、これを改正し、令和 3 年 4 月に自転車保険等への加入が義務になります。
- ・平成 29 年度と令和 2 年度に実施した千葉市の WEB アンケートの結果を比較すると、加入者は約 1 割増加しています。
- ・また、市に求めるものとしては、「市のホームページなどで、自転車保険などを扱っている企業を掲載する」や「学校で、自転車保険などについて講習する」、「交通安全教室などで、自転車保険などの情報を提供する」が挙げられています。
- ・今後も継続的に自転車利用時のリスクを十分に周知し、自転車事故の被害者救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、自転車保険等への加入義務化について広く周知啓発するとともに、保険に関する情報をホームページや講習会などで広く提供していく必要があります。

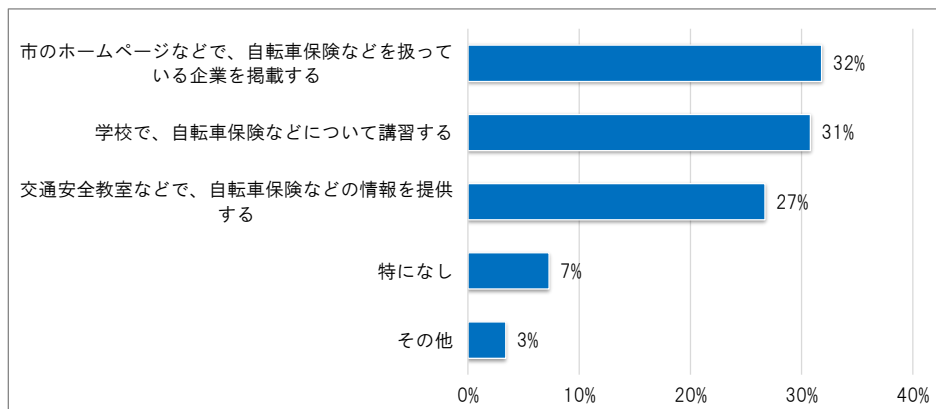
図表 32 自転車保険等の加入率



※自転車保険等：自転車利用中に事故が発生した際、他人にケガをさせることにより生じる損害を補償する保険（個人賠償責任補償）や共済のことを指します。

（資料：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書、2020 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書（千葉市））

図表 33 自転車保険等加入にあたって市に求めること



（出典：平成 30 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書（千葉市））

自転車保険等への加入率は上がっていますが、自転車事故の被害者救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、更に加入率を上げる必要があります。

5-2 第1期計画の中間評価（平成30年度から令和2年度の取組評価）

第1期計画では「楽」・「走」・「守」の3つの施策の柱のもと、施策・取組項目を定め計画事業を実施してきました。平成30年度～令和2年度における取組について、各施策の目標を踏まえ、現状と課題を整理し、評価を行いました。

【楽】自転車の活用と利用促進

施策1 自転車を活用したまちづくりの推進（意識醸成・自主的活動の支援）

自転車によるまちづくりを推進するため、市民や企業等による自転車利用促進や安全利用に関する自主的な活動を支援するとともに、タンDEM自転車乗車体験などのイベントを実施します。

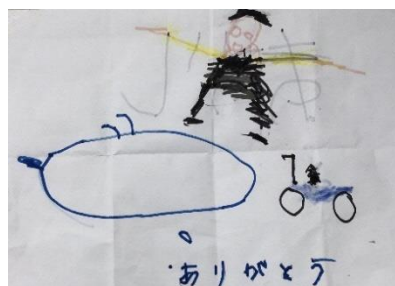
◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
自転車を活用したまちづくりの意識醸成	意識の醸成	イベント2回/年（6回/3年）	H30:2回、R1:8回、R2:10回
		自転車リーダー育成講習会1回/年増（3年間で4回実施）	R1:1回
		タンDEM自転車乗車体験1回	公道走行制限解除に向けた取り組みとしていたが、平成30年4月1日に千葉県道路交通法施行細則一部改正により公道走行が認められたことから未実施
		啓発リーフレット作成	毎年度作成・配付
自主的活動への支援	自転車を活用したまちづくり推進計画作成	次期計画策定	改訂計画案作成
	市民活動支援	10件	補助金交付2件、後援3件

◆評価

- ・市主導のイベントの開催は計画を大きく上回ったものの、市民との調整において実施する自転車リーダー育成講習会や自主的活動への支援については、参加団体や応募等が少なく、計画と通り実施ができませんでした。市民の自発的な活動を誘発するためには、幅広い世代への意識醸成を実施していく必要があります。
- ・千葉市のWEBアンケート結果では、自転車の利用頻度の低下がみられるため、利用頻度の増加に向けた取組をさらに実施していく必要があります。
- ・なお、幼児向け自転車体験イベントでは、ゲームを通して、自転車に乗る楽しさを体験し、多くの子供が今後も自転車に乗りたいと感じてくれました。

図表34 幼児向け自転車体験イベントの様子と子供からのお手紙



施策 2 自転車関連イベントの開催・誘致

レベルの高いレースやスポーツバイクの魅力などを「見て楽しむ」、自転車の魅力を「自ら乗って楽しむ」といった多様な機会を提供するため、自転車関連イベントの開催・誘致を行います。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
JBCF 幕張新都心クリテリウムの共催	幕張新都心クリテリウムの共催	イベント1回/年	H30:1回、R1:1回
自転車関連イベントの誘致・支援	自転車関連イベントの誘致	イベント誘致・支援	誘致・支援6件 （フクダ電子アリーナクリテリウム、千葉シティトライアスロン等）
			後援6件 （サイクルモード、山手サイクリング、昭和の森サイクリング、里山りんりんサイクリング）

◆評価

- ・自転車関連のイベントは、集客や地域経済活性化などの効果が見込まれるため、関係団体や事業者等と連携し、さらなるイベント等の開催を進める必要があります。
- ・JBCF 幕張新都心クリテリウムについて、令和2年は新型コロナウイルス感染拡大防止の影響により開催が中止になりました。
- ・新型コロナウイルス感染拡大防止の影響により、各種イベント開催が難しい状況にありますが、状況を踏まえながら、引き続き、自転車関連イベントの開催誘致に向けた取組みを実施する必要があります。

施策 3 観光の推進

国内外から多くの来葉者が見込まれる東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、近隣自治体と連携しつつ、市内外の資源を活用しながら、自転車を活用した観光に寄与する取組みを進めます。

◆計画内容と実績

	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
サイクルツーリズムの推進	サイクルツーリズムの推進	実施	3市連携ロングライドコース作成 サイクルイベント誘致
	花見川サイクリングコース等の活用	他自治体との連携検討・調整、プロモーションの実施	他自治体との連携検討・協議
里山サイクリングの実施	里山サイクリングの実施	レンタサイクル利活用調査 レンタサイクル事業開始 案内看板設置 マップの作成・更新	レンタサイクル利活用調査実施 （調査結果：レンタサイクル事業は開始せず今後検討とする） 案内看板設置 マップの作成・更新
貸切列車（モノレール）運行の支援	貸切列車でサイクルモノレール	イベント調整・支援	イベント主催者から貸切列車の要望がなかったため未実施

◆評価

- ・里山サイクリングでは案内看板の設置、サイクリングマップの作成・更新を行っていますが、さらに里山や海辺などの資源を活かしたサイクルツーリズムの推進に向けて、関係機関などとの連携や調整、プロモーションの実施を行っていく必要があります。

図表 35 里山サイクリングマップ



施策 4 環境負荷の低減

COOL CHOICE を推進し、市民や事業者に対して環境にやさしいライフスタイルへの転換を促す中で、自転車利用による過度な自動車利用の抑制を図ります。

◆計画内容と実績

	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
COOL CHOICE の推進	COOL CHOICE の推進 （既存イベントや事業を活用した普及啓発）	普及啓発の実施	イベント時啓発（H30:6 回、R1:6 回） デジタルサイネージや SNS での発信

◆評価

- ・令和元年度までは、各種イベントに併せて COOL CHOICE の普及啓発を行っていましたが、令和 2 年度は型コロナウィルス感染拡大防止の影響によりイベントとの開催が危ぶまれたことから、デジタルサイネージや SNS を活用し、二酸化炭素の排出量削減に寄与する自転車利用について周知を行いました。自動車公害防止計画（平成 23 年度～令和 3 年度）においても自転車利用の促進を位置づけており、関連計画との連携を図りつつ、引き続き周知啓発を行う必要があります。

図表 36 JR 千葉駅構内のデジタルサイネージ



施策 5 健康の増進

自転車を手軽な健康増進の手段の一つと捉え、自転車の適切な利用についても周知啓発を行います。

◆計画内容と実績

	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
ヘルスサポーター養成教室の開催	ヘルスサポーター養成教室の開催	啓発の実施	毎年実施

◆評価

- ・県市内における運動習慣（1 回 30 分以上の運動）のある人を年齢、世代別に見ると、男女とも 20～50 代の就労世代では運動習慣のある人の割合は低く、特に 20～30 代女性の割合が非常に低くなっています。【参考資料 19】（p：参考-15）
- ・本市ではヘルスサポーター養成教室を行い、毎年啓発を行ってきました。今後も、運動習慣の定着に向けた啓発活動を引き続き行っていく必要があります。

施策 6 都市交通の利便性向上

移動の利便性と回遊性の向上、公共交通の代替等のため、シェアサイクルの促進に関する取組みを進めるとともに、自転車を含めた都市交通のあり方や方向性を定めるため、次期総合交通政策の策定に向けた検討を進めます。

◆計画内容と実績

	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
シェアサイクルの促進	シェアサイクルの実用化	実証実験の実施 本格実施	実証実験の実施 令和 2 年 2 月 1 日より本格実施
総合交通政策の策定に向けた検討	総合交通政策の策定に向けた検討	実施	実施

◆評価

- ・平成 30 年度から千葉都心エリアや幕張新都心エリア等で「千葉シェアサイクル実証実験」を実施し、規模の拡大とともに利用者及び利用回数が順調に増加しており、一定の成果が得られたことから、令和 2 年 2 月 1 日より本格実施しました。立地適正化計画の居住促進区域での実施を基本にしていることから、臨海部だけでなく、内陸部の住宅団地などでの実施も進んでいます。さらに広いエリアへ推進していく必要があります。
- ・令和元年度から地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画策定に向けた検討を行っています。

※立地適正化計画の居住促進区域：千葉市立地適正化計画では、生活サービス機能の状況等を踏まえて、日常生活や公共交通の利便性を将来にわたって維持するために居住を緩やかに促進するエリアを居住促進区域として設定し、拠点周辺や公共交通沿線周辺の人口密度を維持することを目指しています。【参考資料 20】

【走】自転車の利用環境の整備

施策 1 自転車走行環境の整備

安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車レーンの整備（設計及び工事）を進めるとともに、整備計画の見直しを行います。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
自転車走行環境の整備	自転車レーン等の整備	18.7 km	18.0 km整備
	ちばチャリ・すいすいプランの更新	実施	令和元年改定
	走りやすさマップの更新	実施	未実施

◆評価

- ・自転車走行環境の整備は「ちばチャリ・すいすいプラン」に基づき、着実に実施しています。
- ・自転車走行環境整備により、車道を通行する自転車が増えています。安全に通行できると感じている人は約半数に留まっています。（千葉市のWEB アンケートより）
- ・安全に走行できる自転車走行環境の整備を推進するとともに、自転車利用におけるルールやマナーなど、利用者の交通安全教育や周知啓発が必要となります。

施策 2 自転車駐車環境の整備

放置自転車の抑制を図るため、電磁ロック式自転車ラック等の充実を図るとともに、自転車駐車場の整備・統廃合を進めます。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
放置自転車対策の推進	自転車駐車場設備の充実	電磁ロック式ラック 280 台	電磁ロック式ラック（新設）87 台 （更新）590 台
		LED 照明交換 1,755 灯 （全灯 LED 照明化完了）	LED 照明リース・交換 564 灯 （水銀灯全灯 LED 照明化完了）
		監視カメラ等 12 基	監視カメラ 17 基
	自転車駐車場の整備・統廃合	整備（設計）1 か所 廃止改修 27 か所	廃止改修 11 箇所
	自転車駐車場の維持管理及び運営の効率化	施設点検、修繕計画策定、管理運営効率化検討	施設点検、修繕計画策定

◆評価

- ・電磁ロック式ラックの整備については、耐用年数を超え不具合のあるラックの更新を優先したことから、計画内容と差異ができました。また、LED 照明化にについては、立体的駐車場については、電線管の更新と併せて行う必要があることから、先送りしました。
- ・自転車駐車場の修繕計画を策定したことから、計画に基づく適切な維持管理を行っていく必要があります。
- ・自転車駐車場等総合計画の更新を令和 3 年度に行うことから、駐車需要の再検討等を行い、自転車駐車場の整備や統廃合や管理運営効率化検討を行う必要があります。

施策3 自転車の利用環境の向上

花見川サイクリングコースの歩行者と自転車利用者の安全利用とともに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、近隣自治体と連携したサイクルツーリズムの推進のため、花見川サイクリングコースの充実を図ります。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
花見川サイクリングコースの充実	施設の改善及び利用者サービスの向上	ホームページの開設、舗装補修、トイレ改修5か所	ホームページの開設 舗装補修 トイレ改修 5か所
	通行ルールづくり	ルール策定、周知	ルール策定、周知
	上流部の環境改善	舗装 約2.7km	約2.7km

◆評価

- ・花見川サイクリングコースでは、ホームページ開設、舗装補修、トイレ補修等を実施しています。また、平成30年には通行ルールの周知を行っています。
- ・サイクリングコースを安全に利用していただくため、引き続き運行ルールを周知するとともに、施設の改善等を行い、利用者サービスの向上を図っていく必要があります。

施策4 拠点施設の充実

自転車のルール・マナーを学ぶ機会や、自転車スポーツの魅力に触れる機会を提供するため、自転車の安全利用や利用促進の拠点施設の整備を進めます。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
花見川緑地交通公園の機能充実	園内工作物等の更新	設計・工事	園内工作物等の更新完了・供用
	交通公園の付加機能導入	実施	サイクリング利用者向け貸出設備等を導入
「(仮称)千葉公園ドーム」の整備及び自転車スポーツの振興	(仮称)千葉公園ドームの整備	民間事業者による(仮称)千葉公園ドームの整備 現競輪場の除却	新型コロナウイルス感染症拡大の影響により工事遅延(竣工:令和3年5月予定) 現競輪場の一部除却
	250 競輪の実施	実施	実施準備完了 (令和3年7月開始予定)

◆評価

- ・花見川緑地交通公園では、園内工作物等の更新や付加機能の導入を行い、機能充実を進めてきました。
- ・また、(仮称)千葉公園ドームの整備は、新型コロナウイルス感染拡大防止の影響により遅延しており、令和3年5月に竣工予定、250 競輪の実施は令和3年7月に開始予定です。引き続き、自転車スポーツの振興を進めていく必要があります。

【守】交通安全の確保

施策 1 自転車を活用したまちづくりの推進

交通事故の減少や放置自転車対策のため、市民や事業者など様々な関係者と連携しながら、交通ルールの遵守やマナー向上など意識醸成を図ります。

◆計画内容と実績（再掲：【楽】自転車の活用と利用促進 施策 1）

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
自転車を活用したまちづくりの意識醸成【再掲】	意識の醸成	イベント 2 回／年（6 回／3 年）	H30:2 回、R1:8 回、R2:10 回
		自転車リーダー育成講習会 1 回/年増（3 年間で 4 回実施）	R1:1 回
		タンDEM自転車乗車体験 1 回	公道走行制限解除に向けた取り組みとしていたが、平成 30 年 4 月 1 日に千葉県道路交通法施行細則一部改正により公道走行が認められたことから未実施
	啓発リーフレット作成	毎年度作成・配付	
	自転車を活用したまちづくり推進計画作成	次期計画策定	改訂計画案作成
自主的活動への支援【再掲】	市民活動支援	10 件	2 件

◆評価

- ・自転車事故は年々減っているものの、全事故件数における割合は約 1/4 程度で横ばいとなっているため、市民や事業者など様々な関係者と連携しながら、交通ルールの遵守やマナー向上など意識醸成を図っていく必要があります。

施策 2 交通安全教育の推進

交通ルールの遵守やマナー向上のため、小学生・中学生・高校生など世代の特性に応じた周知・啓発を行うとともに、自転車事故発生時の被害低減のため、自転車用ヘルメット着用を促進します。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成 30 年～令和 2 年）
自転車安全利用教育（ヘルメットの着用促進）	ヘルメット着用促進	購入助成 1,100 人、安全講習会 12 回/年	交通安全イベントや講習会等において、ヘルメット着用の周知啓発安全講習会 12 回/毎年（延べ 2,224 人参加）
	スケアードストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催	2 校増（5 校/年）	3 校/各年
花見川緑地交通公園の機能拡充【再掲】	園内工作物等の更新	設計・工事	園内工作物等の更新完了・供用
	交通公園の付加機能導入	実施	サイクリング利用者向け貸出設備等を導入
学校教育における交通安全教育	交通安全教室（小中学校）	17 校増で 166 校	H30:155 校、R1:160 校
	交通安全教室（市立高等学校）	2 校継続	H30:1 校、R1 2 校

◆評価

- 千葉市のWEB アンケートによると、本市における自転車用ヘルメットの着用率は1割未満と低く、理由として「面倒だから」、「義務化されていないから」等が挙げられています。また、ヘルメットの着用にあたって重視するものとしては、「価格帯・使い勝手」、「ヘルメット着用の必要性の周知」などが挙げられています。なお、ヘルメット購入補助については、方向性等について、再検討することとしたため実施に至っておりません。
- 交通安全教育を引き続き推進し、ヘルメット着用の周知啓発を行っていく必要があります。

図表 37 スケアードストレイトの様子



施策 3 自転車安全利用の促進

「千葉県自転車を活用したまちづくり条例」の基本理念を踏まえ、歩行者、自転車利用者、自動車運転者が安全かつ快適に共存し、互いに思いやり、理解を深めあえるよう、自転車安全利用について周知啓発を行うとともに、被害者救済のため、自転車保険等の周知啓発を行います。

◆計画内容と実績

計画事業	取組項目	計画内容	実績（平成30年～令和2年）
自転車マナーアップキャンペーン	九都県市一斉自転車マナーアップキャンペーン	街頭啓発 1回/年実施	H30:1回、R1:1回、R2:0回 (R2は新型コロナウイルス感染症対策のため、実施せず)
	自転車マナーアップ事業	イベント時啓発 2回/年実施	H30:6回、R1:5回、R2:2回
自転車保険等加入の周知啓発	自転車保険等への加入啓発	イベント等での周知啓発	イベントや自転車安全利用講習会等での周知啓発 H30:18回、R1:15回、R2:14回 ※条例改正にて自転車保険等への加入を義務化

◆評価

- 自転車マナーアップキャンペーンを毎年行っており、今後も引き続き実施する必要があります。
- 本市では令和3年4月から自転車保険等への加入を義務化しており、今後は加入義務化について広く周知啓発するとともに、自転車保険等に関してホームページや講習会などで広く情報提供していく必要があります。

5-3 課題のまとめ

本市における自転車利用の現状、及び現行計画の評価を踏まえ、第1期計画で設定した3つの施策の柱に沿って、以下のとおり整理しました。

活用と利用促進に向けて

- 本市は、日常生活で自転車を利用しやすい地形やレクリエーション環境にあるにも関わらず、自転車利用意識が低い状況であることから、本市の地域特性や自転車の特性等の理解を深めるとともに、自転車の利用促進を図る必要がある。さらに、国の推進計画や新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化を鑑み、自転車通勤の普及・啓発も必要である。
- 第1期計画3年間の施策は概ね計画を達成しているが、市民や他自治体との連携に関する取り組みが不足しているため、対策が必要である。
- シェアサイクルの実証実験結果を踏まえ、今後はシェアサイクル事業のさらなる促進を進める必要がある。

利用環境整備に向けて

- 安全で快適な歩行者、自転車、自動車の通行のため、自転車走行環境整備を計画的に進めていく必要がある。
- 自転車利用者の利便性向上と放置自転車の解消のため、自転車の多様化や短時間利用などのニーズに沿った自転車駐車場などの施設を整備する必要がある。
- この他、自転車の利用と交通安全の促進のため、花見川サイクリングコースや花見川緑地交通公園の老朽化等に対応した環境整備の必要がある。

交通安全確保に向けて

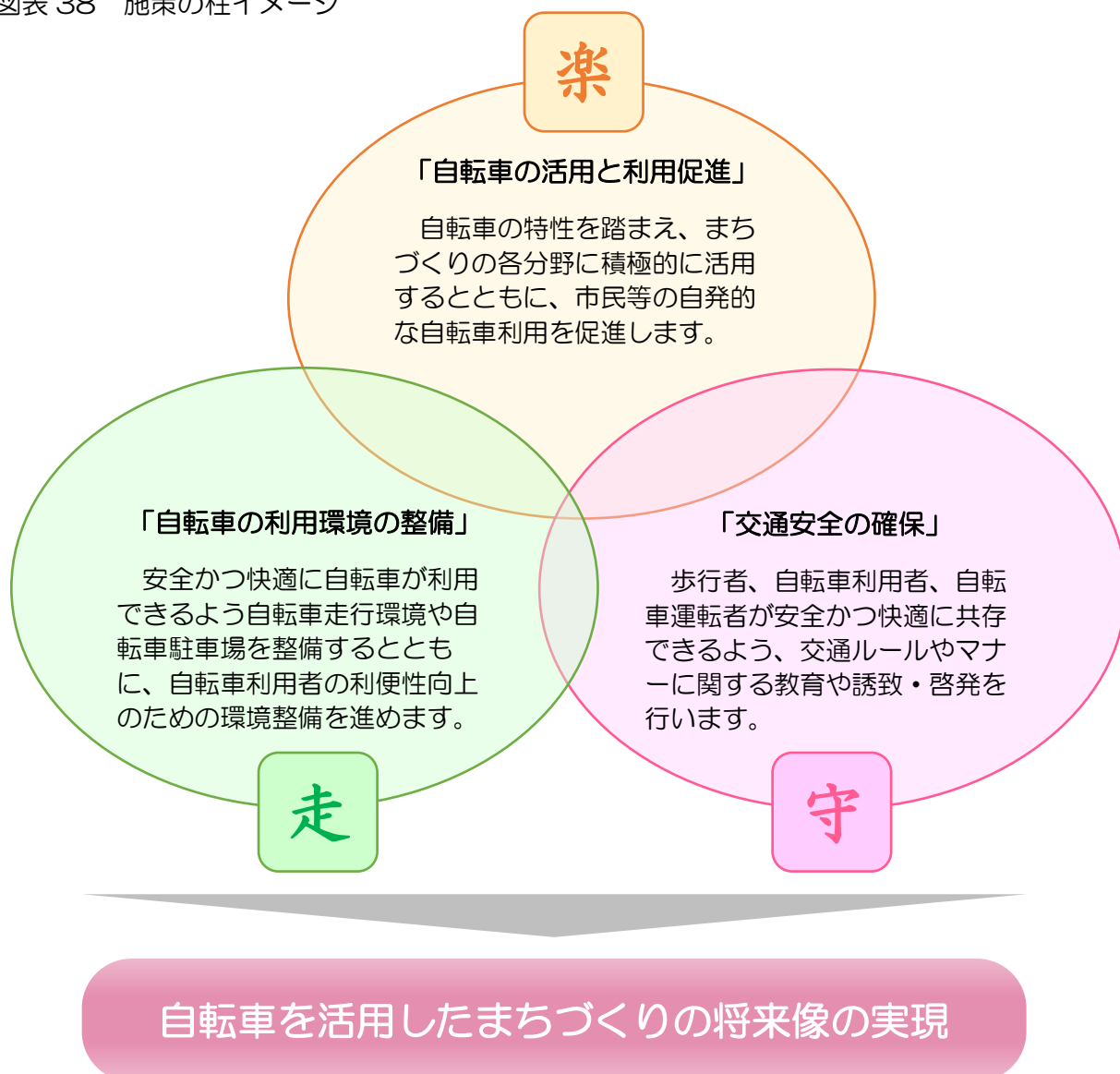
- 交通事故のさらなる削減に向け、歩行者・自転車利用者・自動車運転者がそれぞれ安全に通行するよう、交通ルールの遵守やマナー向上の意識を高める必要がある。
- 自転車専用通行帯の認知度は高いが、日常的な利用率や通行の安全性は不十分であることから、車道部の通行を促すとともに、安全な走行空間整備が必要である。
- ヘルメットの着用率は1割未満と低く、着用に対して後ろ向きな方が多いことから、自転車利用者が自らの安全を守るため、その機能や効果への理解を促進するとともに、幅広い世代への周知が必要である。
- 重大化している自転車事故の被害者救済と加害者の経済的負担の軽減のため、自転車保険等への加入促進が必要である。

II 実施計画編

第6章 施策の体系

- 自転車を活用したまちづくりを推進していくにあたり、千葉市自転車を活用したまちづくり条例を踏まえ、「自転車の活用と利用促進」、「自転車の利用環境の整備」及び「交通安全の確保」の3つの施策の柱とします。
- 千葉市自転車を活用したまちづくり条例第3条の基本理念を念頭に、新たな施策に取り組むとともに、これまでの自転車関連施策を拡充又は継続し、自転車の利用促進と安全利用への意識向上を図ります。
- これらの施策を総合的に推進することにより、自転車を活用したまちづくりの将来像の実現を目指します。

図表 38 施策の柱イメージ



本計画においては、現行計画の「施策の柱」を踏襲し、自転車活用推進法及び国・県の自転車活用推進計画を踏まえ、各施策に沿って計画事業・取組項目を設定します。また、各施策について評価指標を設定し、フォローアップを行いながら、自転車を活用したまちづくりを推進していきます。

図表 39 施策の柱と施策体系

施策の柱	施 策
<p style="text-align: center;">【楽】</p> <p style="text-align: center;">自転車の 活用と利用促進</p>	1 自転車を活用したまちづくりの推進
	2 自転車関連イベントの開催・誘致
	3 観光の促進
	4 環境負荷の低減
	5 健康の増進
	6 都市交通の利便性向上
<p style="text-align: center;">【走】</p> <p style="text-align: center;">自転車の 利用環境の整備</p>	7 自転車走行環境の整備
	8 自転車駐車環境の整備
	9 自転車の利用環境の向上
	10 拠点施設の充実
<p style="text-align: center;">【守】</p> <p style="text-align: center;">交通安全の確保</p>	11 自転車安全利用の促進
	12 交通安全教育の推進
	(1 自転車を活用したまちづくりの推進)【再掲】

第7章 施策・計画内容

楽

自転車の活用と利用促進

自転車関連イベントの開催・誘致や、広報活動などを行い、市民等の興味関心を深める機会を創出し、自発的な自転車利用を促進します。

また、サイクルスポーツを活用した健康増進やサイクルツーリズムの推進を図ります。

施策1 自転車を活用したまちづくりの推進



◇方針

市民の自発的な活動を誘発するために、親子、幼児向け自転車体験イベントなどを実施し、幅広い世代への意識醸成を実施していきます。また、自転車の利用頻度が低下していることを踏まえ、利用頻度の増加に向けた取組を更に実施していきます。

◇計画内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
自転車を活用したまちづくりの意識醸成	意識の醸成	自転車関連イベントの開催 (親子、幼児向け自転車体験イベント等)
		市政出前講座の開催
		啓発リーフレット作成・配布 (中学生、高校生、一般向け)
		「自転車を活用したまちづくり推進計画」次期計画策定
自主活動への支援	市民活動支援	自転車の利用促進及び安全利用に関する事業への補助金の交付、共催、後援

図表 40 幼児向け自転車体験イベント



◇評価指標

【自転車を活用したまちづくり条例の認知度】 [参考資料 21]

評価指標

現状値：46.9%

2020年（令和2）年

目標値：54%以上

2022年（令和4）年

※現状値：2020年度第4回WEBアンケート調査報告書（千葉市）より

施策2 自転車関連イベントの開催・誘致



◇方針

レベルの高いレースやスポーツバイクの魅力などを「見て楽しむ」、自転車の魅力を「自ら乗って楽しむ」などの多様な機会を提供するため、引き続き自転車関連イベントの開催・誘致を行います。

◇計画内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
JBCF 幕張新都心クリテリウムの共催	幕張新都心クリテリウムの共催	日本最大級の自転車イベントであるサイクルモード開催と連携し、公道を使用したレースを開催
自転車関連イベントの誘致・支援	サイクルスポーツ競技大会の誘致・支援	「いなげの浜」を中心にちばシティトライアスロン大会を開催
	自転車関連イベントの誘致・支援	イベント誘致・支援

図表 41 幕張新都心クリテリウム



施策3 観光の促進



◇方針

里山や海辺などの資源を活かしたサイクルツーリズムの推進に向け、里山サイクリングの実施を継続して行います。里山サイクリングマップの更新を行いつつ、関係機関などとの更なる連携や調整を図っていきます。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
サイクルツーリズムの推進	サイクルツーリズムの推進	ルート紹介、観光スポットPR サイクルイベント誘致
	花見川サイクリングコース等の利活用	観光資源としての活用や他自治体等との連携の検討
里山サイクリングの推進	里山サイクリングの実施	レンタサイクル事業の検討 里山サイクリングマップの更新

施策4 環境負荷の低減



◇方針

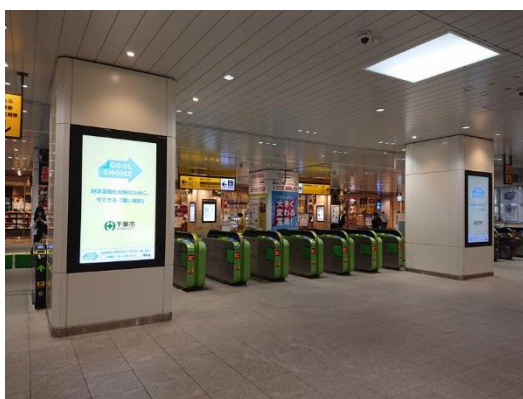
COOL CHOICE を推進し、市民や事業者に対して環境にやさしいライフスタイルへの転換を促す中で、自転車利用による過度な自動車利用の抑制を図ります。また、関連計画との連携を図りつつ、デジタルサイネージや SNS を活用した周知啓発を引き続き行います。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
COOL CHOICE の推進	CO2削減	普及啓発の実施 自転車通勤の推奨

図表 42 JR 海浜幕張駅構内のデジタルサイネージと環境キャラクター「チャリンこあら」



チャリンこあら

施策5 健康の増進



◇方針

運動習慣の定着に向け、自転車の適切な利用についても周知啓発を行い、更なる健康の増進を図ります。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
自転車を活用した健康づくりの推進	運動習慣の定着に向けた周知	リーフレット配付等

施策6 都市交通の利便性向上



◇方針

自転車の活用と利用促進に向け、既にシェアサイクルの本格実施を行っている千葉市立地適正化計画の居住促進区域等において、更なるサービス規模拡大と利用者の増加に向け、シェアサイクル利用推進の普及・啓発を行い、都市交通の利便性向上を図ります。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
シェアサイクルの促進	シェアサイクルの利用推進	周知・啓発の実施

◇評価指標

【シェアサイクルの利用経験がある人の割合】

評価指標

現状値：10.2%
2020（令和2）年

目標値：15%以上
2022年（令和4）年

※現状値は2020年第3回WEBアンケート調査報告書（千葉市）より

図表43 シェアサイクル（市役所前）



安全かつ快適に自転車が利用できるよう自転車走行環境の整備や、放置自転車対策の推進を行い、自転車利用者の利便性向上を図るとともに、市内の花見川サイクリングコースの環境整備を進めます。

施策 7 自転車走行環境の整備



◇方針

安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車レーンや車道混在型の整備を継続して進めるとともに、走りやすさマップの更新の更新を行います。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
自転車走行環境の整備	自転車レーン等の整備	ちばチャリすいすいプランに基づくネットワーク路線の整備を行います。
	走りやすさマップの更新	実施

◇評価指標

【自転車走行環境の整備延長】

評価指標

現状値：49.3 km
2020年（令和2）年

目標値：69 km
2022年（令和4）年

※現状値：走行環境整備の実績値より

施策8 自転車駐車環境の整備



◇方針

放置自転車対策の推進に向け、電磁ロック式ラック等の自転車駐車場設備の新設・更新等を引き続き行うとともに、自転車駐車場の整備・統廃合を行います。

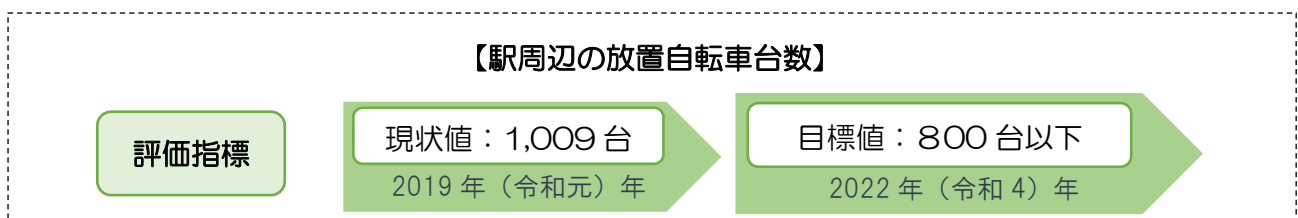
また、駅周辺等の自転車放置禁止区域では、放置されている自転車の撤去・保管を引き続き行います。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

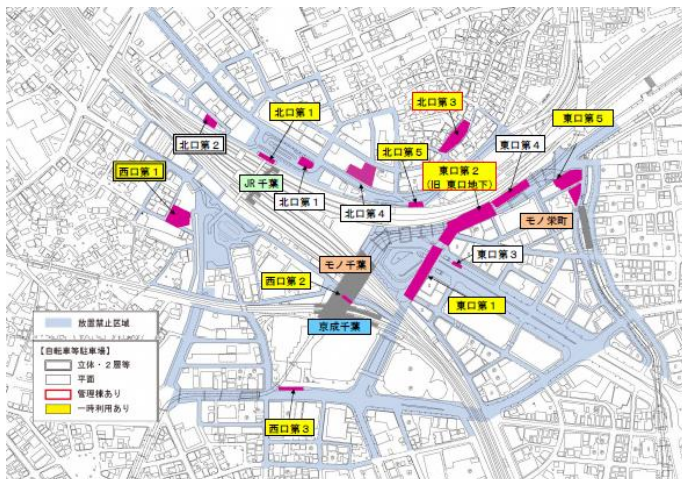
計画事業	取組項目	内容
放置自転車対策の推進	自転車駐車場設備の充実	電磁ロック式ラックなどの新設・更新
		改修
	自転車駐車場の整備・統廃合	駐車需要に合わせた整備・統廃合
	自転車駐車場の維持管理及び運営の効率化	管理運営効率化検討
	放置禁止区域の設定	放置自転車の実情により、区域を適宜見直す
放置自転車の撤去・指導	放置禁止区域における放置自転車の撤去・指導及び保管を行う	

◇評価指標



※現状値：駅前自転車等利用状況調査（千葉市）より
（各年 6 月に調査実施 調査日調査時点の台数）

図表 44 千葉駅周辺放置禁止区域



図表 45 駅周辺駐輪場の様子



施策9 自転車の利用環境の向上



◇方針

近隣自治体と連携したサイクルツーリズムの推進のため、花見川サイクリングコースの更なる充実を図ります。花見川サイクリングコースを安全に利用していただくため、施設の改善等を行い、利用者のサービス向上を図ります。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
花見川サイクリングコースの充実	施設の改善及び利用者サービスの向上	自転車利用環境の改善 通行ルールの周知

施策10 拠点施設の充実



◇方針

自転車のルール・マナーを学ぶ機会や、自転車スポーツの魅力に触れる機会を提供するため、自転車の安全利用や利用促進の拠点施設の整備を進めます。

◇主な取組内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
花見川緑地交通公園の機能充実	交通公園の付加機能導入	サイクリング利用者向け貸出設備等の供用
「(仮称)千葉公園ドーム」の整備及び自転車スポーツの振興	(仮称)千葉公園ドームの整備	現競輪場第2期解体除却工事
	250競輪の実施	実施(令和3年7月開始予定)

図表 461 花見川緑地交通公園



歩行者、自転車利用者、自動車運転者が安全かつ快適に共存できるよう、交通安全教育の推進を図るため、交通ルールやマナー等に関する教育や周知・啓発を行うとともに、本市で義務化された自転車保険等への加入に関して広く情報提供していきます。

施策 1 1 自転車安全利用の促進



◇方針

毎年行っている自転車マナーアップキャンペーンを引き続き実施していくとともに、令和 3 年 4 月から義務化された自転車保険等への加入啓発を行っていきます。

◇計画内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
自転車マナーアップキャンペーン	九都県市一斉自転車マナーアップキャンペーン	啓発の実施
	自転車マナーアップ事業	イベント時啓発の実施
自転車保険等加入の周知啓発	自転車保険等への加入啓発	イベント等での周知啓発の実施 多様な広告媒体での周知啓発

◇評価指標

【自転車事故件数】



※現状値：交通事故統計資料より

【自転車保険等への加入率】



※現状値：2020年度第4回 WEB アンケート調査報告書（千葉市）より

施策12 交通安全教育の推進



◇方針

交通安全教育を引き続き推進するとともに、ヘルメット着用の周知啓発を行っていきます。

◇計画内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
学校教育における交通安全教育	交通安全教室 (小中学校)	交通安全教育実施の推進
	交通安全教育 (市立高等学校)	交通安全教育実施の推進
自転車安全利用教育(ヘルメット着用促進)	スクアードストレッチ教育技法による自転車交通安全教室の開催	交通安全教材を用いた学校における日常での指導を充実させる等により、効果的な交通安全教育の推進に努める。
	ヘルメット着用促進	交通安全イベントや各種広報媒体における周知・啓発
花見川緑地交通公園の機能充実	交通公園の付加機能導入	サイクリング利用者向け貸出設備等の供用

施策(1) 自転車を活用したまちづくりの推進【再掲】



◇方針

交通事故の減少や放置自転車対策のため、市民や事業者など様々な関係者と連携しながら、交通ルールの遵守やマナー向上など意識醸成を図ります。

◇計画内容

計画事業と取組項目・内容

計画事業	取組項目	内容
自転車を活用したまちづくりの意識醸成	意識の醸成	自転車関連イベントの開催 (幼児向け自転車体験イベント等)
		市政出前講座の開催
		啓発リーフレット作成・配布
		「自転車を活用したまちづくり推進計画」次期計画策定
自主活動への支援	市民活動支援	自転車の利用促進及び安全利用に関する事業への補助金の交付、共催、後援

参考資料編

参考資料 1 移動距離別の所要時間（交通手段別）

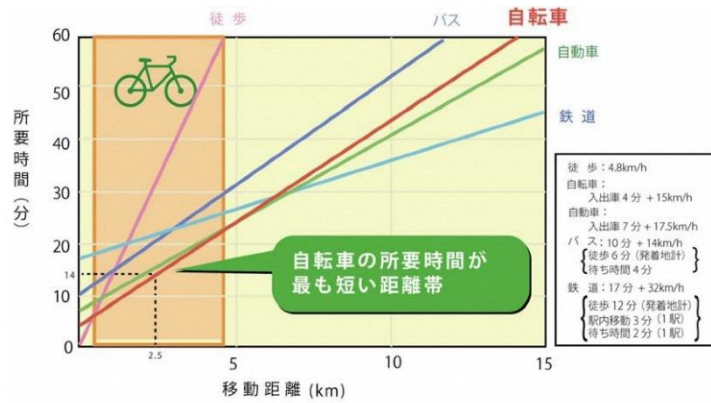
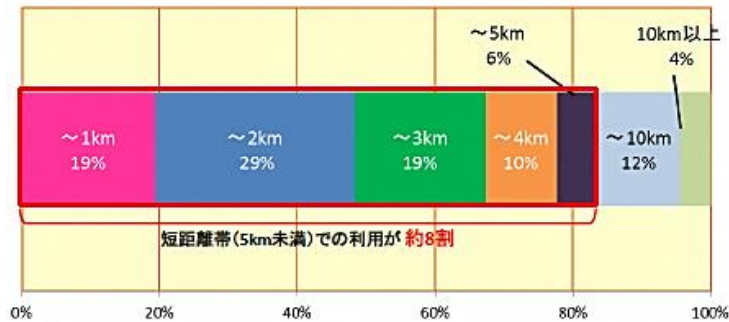


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(出典：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）：令和元年 5 月)

参考資料 2 自転車のトリップ長分布（全国）



(出典：平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）)

参考資料 3 自転車通勤による身体面の健康増進

トピック

○自転車通勤の運動強度は安静時の 6.8 倍 3 か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の 6.8 倍の運動強度[※]であるとされています。3 か月間の自転車通勤により、体重が 7%減（約 6kg 減）、体脂肪率が 4%減という調査結果もあります。

※運動強度を示す単位であるメッツ (METs) より

図 6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化
【出典：株式会社シマノ】

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017 年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが 40%、心臓疾患による死亡リスクが 52%も低いことが明らかにされています。

心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク

疾患	徒歩	自転車	リスクダウン率
心臓疾患	心臓疾患による死亡	心臓疾患による死亡	52% DOWN
	心臓疾患による発症	心臓疾患による発症	46% DOWN
がん	がんによる死亡	がんによる死亡	40% DOWN
	がんによる発症	がんによる発症	36% DOWN

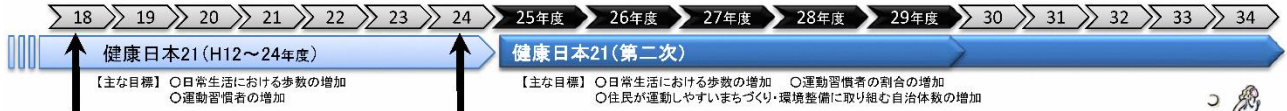
【出典：BMJ2017;357(1456)】
図 7 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク
【出典 (図)：株式会社シマノ/作成】

(出典：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）：令和元年 5 月)

参考資料 4 健康づくりのための身体活動基準

健康づくりのための身体活動基準2013(概要)

ライフステージに応じた健康づくりのための身体活動(生活活動・運動)を推進することで健康日本21(第二次)の推進に資するよう、「健康づくりのための運動基準2006」を改定し、「健康づくりのための身体活動基準2013」を策定した。



健康づくりのための身体活動基準2013

- 身体活動(=生活活動※1+運動※2)全体に着目することの重要性から、「運動基準」から「身体活動基準」に名称を改めた。
- 身体活動量の増加でリスクを低減できるものとして、従来の糖尿病・循環器疾患等に加え、がんやロコモティブシンドローム・認知症が含まれることを明確化(システムティックレビューの対象疾患に追加)した。
- こどもから高齢者までの基準を検討し、科学的根拠のあるものについて基準を設定した。
- 保健指導で運動指導を安全に推進するために具体的な判断・対応の手順を示した。
- 身体活動を推進するための社会環境整備を重視し、まちづくりや職場づくりにおける保健事業の活用例を紹介した。

健康づくりのための運動基準2006(H18.7)

健康づくりのための運動指針2006(エクササイズガイド2006)(H18.7)

血糖・血圧・脂質に関する状況		身体活動(=生活活動+運動)	運動	体力(うち全身持久力)
健診結果が基準範囲内	65歳以上	強度を問わず、身体活動を毎日40分(=10メッツ・時/週)	—	—
	18~64歳	3メッツ以上の強度の身体活動を(歩行又はそれと同等以上)毎日60分(=23メッツ・時/週)	3メッツ以上の強度の運動を(息が弾み汗をかく程度)毎週60分(=4メッツ・時/週)	性・年代別に示した強度での運動を約3分継続可
	18歳未満	—	—	—
血糖・血圧・脂質のいずれかが保健指導レベルの者		医療機関にかかっておらず、「身体活動のリスクに関するスクリーニングシート」でリスクがないことを確認できれば、対象者が運動開始前・実施中に自ら体調確認ができるよう支援した上で、保健指導の一環としての運動指導を積極的に行う。		
リスク重複者又は受診勧奨者		生活習慣病患者が積極的に運動をする際には、安全面での配慮が特に重要になるので、かかりつけの医師に相談する。		

※1 生活活動: 日常生活における労働、家事、通勤・通学などの身体活動。

※2 運動: スポーツなど、特に体力の維持・向上を目的として計画的・意図的に実施し、継続性のある身体活動。

○健康づくりのための身体活動指針は、国民向けパンフレット「アクティブガイド」として、自治体等でカスタマイズして配布できるよう作成。

◆個人の健康づくりのための身体活動基準

<18~64歳の基準>

身体活動量の基準(日常生活で体を動かす量の考え方)

- ・強度が3メッツ以上の身体活動(生活活動・運動)を23メッツ・時/週行う。
- 具体的には、歩行又はそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行う。

【参考】「3メッツ以上の身体活動(歩行又はそれと同等以上の動き)」の例を示す。

- ・普通歩行(3.0メッツ)
- ・犬の散歩をする(3.0メッツ)
- ・そうじをする(3.3メッツ)
- ・自転車に乗る(3.5~6.8メッツ)
- ・速歩きをする(4.3~5.0メッツ)

(出典:健康づくりのための身体活動基準2013(厚生労働省))

◇様々な身体活動のメッツ

3メッツ以上の運動（身体活動量の目標の計算に含むもの）

メッツ※1	活動内容	1エクササイズに相当する時間
3.0	自転車エルゴメーター（50ワット）、とても軽い活動、ウェイトトレーニング（軽・中等度）、ボーリング、フリスビー、バレーボール	20分
3.5	体操（家で、軽・中等度）、ゴルフ（カートを使って。待ち時間を除く※2）	18分
3.8	やや速歩（平地、やや速めに=94m/分）	16分
4.0	<u>速歩（平地、95~100m/分程度）</u> 、水中運動、水中で柔軟体操、卓球、太極拳、アクアビクス、水中体操	15分
4.5	バドミントン、ゴルフ（クラブを自分で運ぶ。待ち時間を除く）	13分
4.8	バレエ、モダン、ツイスト、ジャズ、タップ	13分
5.0	ソフトボールまたは野球、子どもの遊び（石蹴り、ドッジボール、遊戯具、ビー玉遊びなど）、かなり速歩（平地、速く107m/分）	12分
5.5	自転車エルゴメーター（100ワット）、軽い活動	11分
6.0	ウェイトトレーニング（高強度、パワーリフティング、ボディビル）、美容体操、ジャズダンス、ジョギングと歩行の組み合わせ（ジョギングは10分以下）、バスケットボール、スイミング（ゆっくりとしたストローク）	10分
6.5	エアロビクス	9分
7.0	<u>ジョギング</u> 、サッカー、テニス、水泳（背泳）、スケート、スキー	9分
7.5	山を登る（約1~2kgの荷物を背負って）	8分
8.0	<u>サイクリング（約20km/時）</u> 、ランニング（134m/分）、水泳（クロール、ゆっくり（約45m/分）、軽度~中強度）	8分
10.0	ランニング（161m/分）、柔道、柔術、空手、キックボクシング、テコンドー、ラグビー、水泳（平泳ぎ）	6分
11.0	水泳（バタフライ）、水泳（クロール、速い（約70m/分））、活発な活動	5分
15.0	ランニング（階段を上がる）	4分

※1 メッツ（METs：metabolic equivalents）とは、運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

※2 活動中の値で、休憩中などを含まない。例えば、カートを使ったゴルフの場合、4時間のうち2時間が待ち時間とすると、3.5メッツ×2時間=7メッツ・時となる。

（出典：健康づくりのための運動指針 2006（厚生労働省））

参考資料5 スポーツ参加率

○この1年間に実施した運動・スポーツについて [平成30年度との比較]

この1年間に実施した種目については、最上位の「ウォーキング」が前年度と比較して0.3ポイント増となっているが、上位の各種目について、前年度と比べ実施率に大きな変化は見られない。

(%)

※令和元年度上位20種目抜粋

	全体		男性		女性	
	令和元年度	平成30年度	令和元年度	平成30年度	令和元年度	平成30年度
1 ウォーキング(散歩・ぶらぶら歩き・一駅歩きなどを含む)	62.4	62.1	62.7	62.0	62.1	62.1
2 階段昇降	16.3	16.0	17.8	17.5	14.8	14.5
3 トレーニング	14.6	15.4	16.9	17.9	12.4	12.9
4 体操	14.2	15.3	11.9	12.1	16.4	18.6
5 ランニング(ジョギング)・マラソン・駅伝	13.9	14.0	19.8	20.5	7.9	7.6
6 自転車(BMX含む)・サイクリング	12.5	13.2	15.6	15.7	9.3	10.6
7 エアロビクス・ヨガ・バレエ・ピラティス	7.7	7.4	2.3	2.2	13.0	12.6
8 ゴルフ(コースでのラウンド)	7.1	7.4	12.5	12.7	1.8	2.1
9 ゴルフ(練習場・シミュレーションゴルフ)	6.2	6.3	10.6	10.5	2.0	2.1
10 ボウリング	5.7	6.3	7.3	8.0	4.2	4.5
11 水泳	5.5	6.2	5.9	6.9	5.2	5.4
12 登山・トレッキング・トレイルランニング・ロッククライミング	4.4	4.9	5.2	6.3	3.7	3.6
13 釣り	4.3	4.4	7.0	7.0	1.6	1.7
14 テニス・ソフトテニス	3.8	3.7	4.8	4.5	2.8	2.9
15 卓球(ラージボール含む)	3.6	3.5	4.2	3.9	3.0	3.1
16 バドミントン	3.5	3.4	3.7	3.5	3.3	3.4
17 キャッチボール	3.0	2.8	5.0	4.4	1.0	1.2
18 スキー	3.0	2.9	4.1	3.9	1.8	1.8
19 ダンス	2.7	2.7	1.2	1.1	4.3	4.4
20 ハイキング・ワンダーフォーゲル・オリエンテーリング	2.6	2.8	2.9	3.0	2.4	2.6

(出典：令和元年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」(スポーツ庁))

○1年前と比べて運動・スポーツを実施する頻度について

「1年前と比べて運動・スポーツを実施する頻度は増えた」と答えた者が**17.7%**。
男女ともに20代・30代で「増えた」と答えた割合が20%を上回っている一方、男性70代は10.5%と低い。
「1年前と比べて運動・スポーツを実施する頻度は増えた」と答えた者の**78.5%**が「ウォーキング」を実施している。

Q16 あなたは1年前と比べて運動・スポーツを実施する頻度は増えましたか、減りましたか。

		(人)			(%)	
		全体	増えた	あまり変わらない ・変わらない	減った	わからない
全体		19,509	17.7	55.8	22.1	4.3
性別	男性	9,715	17.4	56.6	21.6	4.4
	女性	9,794	18.0	55.0	22.7	4.3
性年代	男性/10代	242	17.8	36.4	42.1	3.7
	男性/20代	1,225	23.8	45.4	26.4	4.4
	男性/30代	1,493	23.0	48.4	23.2	5.4
	男性/40代	1,947	18.2	57.0	19.7	5.1
	男性/50代	1,655	15.3	61.8	17.9	5.0
	男性/60代	1,698	14.9	61.9	19.2	4.0
	男性/70代	1,455	10.5	65.1	22.0	2.4
	女性/10代	229	17.9	32.3	45.4	4.4
	女性/20代	1,196	24.2	38.7	32.4	4.8
	女性/30代	1,449	20.3	46.5	28.2	5.0
	女性/40代	1,849	17.1	54.9	22.2	5.7
	女性/50代	1,619	17.1	59.9	18.8	4.2
	女性/60代	1,756	16.4	62.6	17.8	3.1
	女性/70代	1,696	15.3	64.5	17.3	2.9

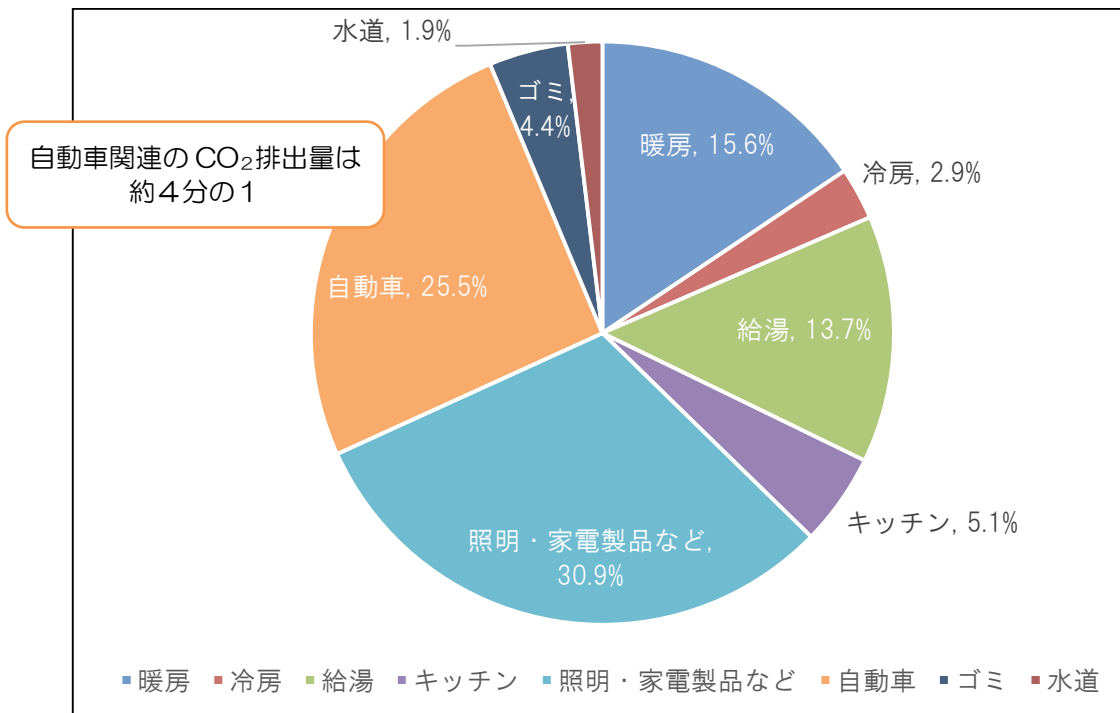


※「1年前と比べて運動・スポーツを実施する頻度は増えた」と答えた者が実施している種目（上位10種目抜粋）

種目	人数(人)	割合(%)
ウォーキング(散歩・ぶらぶら歩き・一駅歩きなどを含む)	2,715	78.5
トレーニング	1,000	28.9
ランニング(ジョギング)・マラソン・駅伝	897	25.9
階段昇降	848	24.5
体操	710	20.5
自転車(BMX含む)・サイクリング	641	18.5
エアロビクス・ヨガ・バレエ・ピラティス	489	14.1
水泳	353	10.2
ゴルフ(コースでのラウンド)	341	9.9
ゴルフ(練習場・シミュレーションゴルフ)	312	9.0

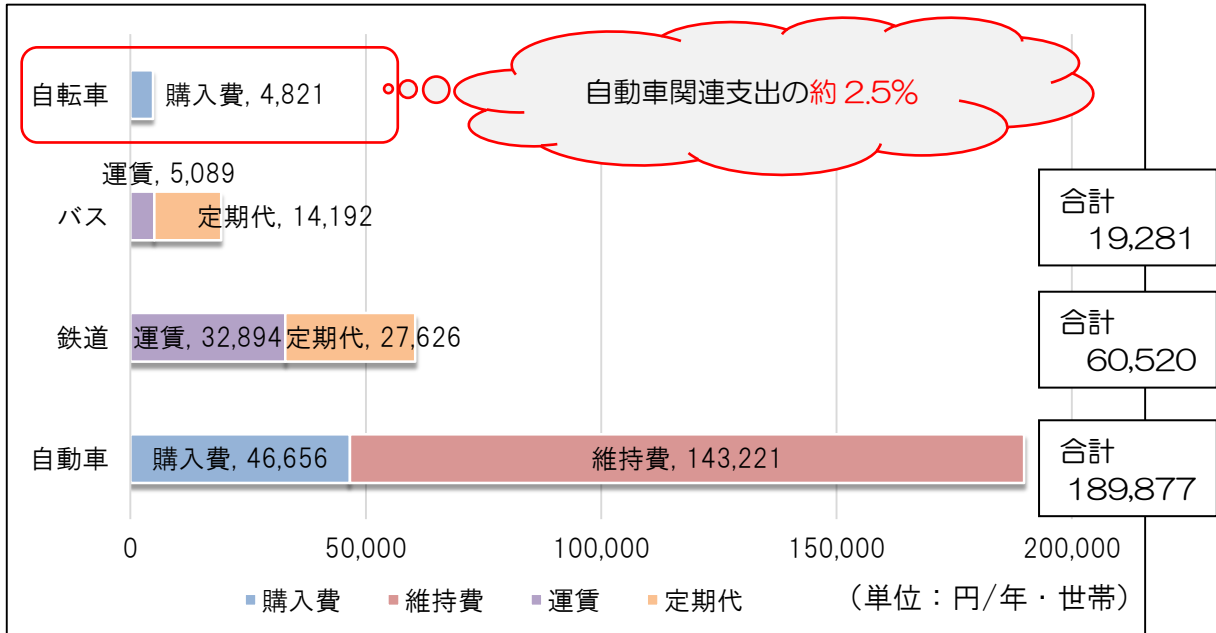
(出典：令和元年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」(スポーツ庁))

参考資料6 家庭からの二酸化炭素排出量用途別内訳（世帯当たり）（2018年度）



（出典：全国地球温暖化防止活動推進センターホームページ）

参考資料7 品目別支出金額



（出典：家計調査年報（家計収支編）2019年（令和元年） 総務省統計局）

参考資料 8 タンデム自転車

二輪タンデム自転車とは



2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車です。

変更点は



今まで、千葉県内の道路では二輪タンデム自転車に一人だけでしか走れませんでした。改正後は二人乗りで走れます。

特徴は

- ① 視覚障害者や脚力が弱い人でも後席に乗車して楽しむことができます。
- ② ペダルが連動している車種がほとんどで、乗員同士の協力が必要です（発進、停止、右左折等）。
- ③ ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行います。
- ④ 発進時や横風により不安定になりやすいので注意が必要です。
- ⑤ 二人でこぐため、速度は出やすいですが、ホイールベースが長いため、小回りが利きません。

（出典：二輪タンデム自転車 二人乗りで道路を走れます！（千葉県警））

参考資料 9 新しい生活様式を踏まえた国の取組み

- 厚生労働省では、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において、日常生活の中で取り入れてほしい実践例を公表し、公共交通機関の利用と併せた徒歩や自転車利用を推進しています。これを踏まえ、国土交通省においても自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとしています。

1) 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進

■ 企業等への自転車通勤導入の促進

- 企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、ホームページにおける情報発信等により、企業・団体等による自転車通勤制度の導入を促進。

■ 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

- 自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組みを広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するプロジェクトを創設。



手引きと認定ロゴマーク
(出典：国土交通省ホームページ)

2) 自転車通行空間の整備の推進

■ 東京23区内における自転車専用通行帯等の整備推進

- 東京23区内の国道及び主要都道において、自転車専用通行帯等を令和2年度で約17kmを整備。
- 東京23区内を対象とした自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備予定。

■ 全国で同様の整備計画を策定し整備推進



整備事例

(出典：国土交通省ホームページ)

3) シェアサイクルの拡大

- 自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて、以下の取組みの促進により、利便性の向上を図る。

- 公共用地へのサイクルポートの設置について、規制緩和、ルールの明確化を検討し、道路上などの利便性の高い場所へのポートの設置を促進。
- サイクルポートへの案内看板の仕様・設置基準の統一について検討し、鉄道駅等への案内看板の設置を促進。

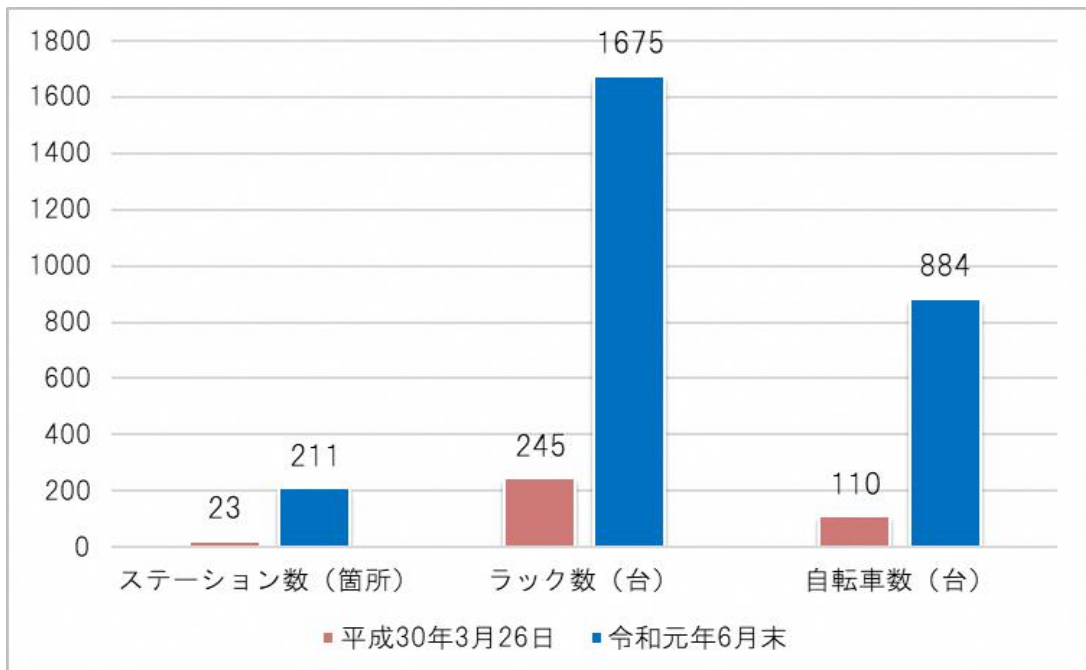


道路上への配置（ロンドン）
(出典：国土交通省ホームページ)

参考資料 10 千葉市シェアサイクル実証実験の概要

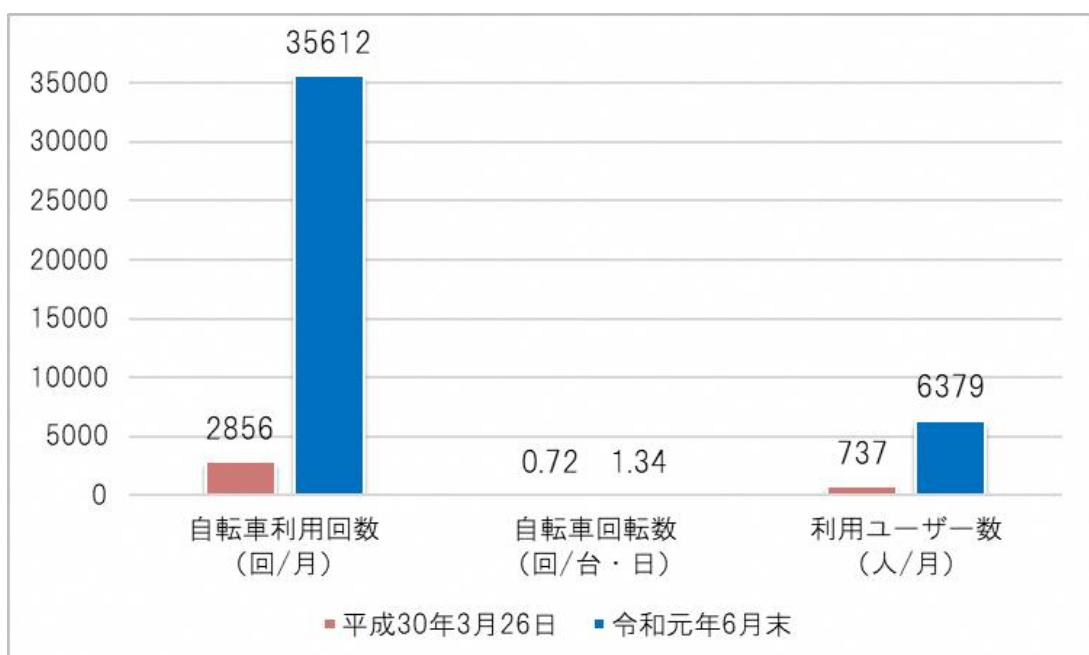
- 実証開始日の平成 30 年 3 月 26 日と令和元年 6 月のサービス規模を比較すると、千葉市全域のステーション数は、実証開始当初の 23 箇所から 211 箇所に、ラック数は、245 台から 1,675 台に増加し、サービスは大幅に拡大しました。また、利用回数は平成 30 年 4 月月の 2,856 回から 35,612 回に、利用ユーザー数は、737 人から 6,379 人に増加しました。

図 1 実証実験中のサービス規模



(出典：令和元年 7 月 25 日 記者発表資料 実証実験の効果分析 千葉市)

図 2 実証実験中のシェアサイクル利用状況



(出典：令和元年 7 月 25 日 記者発表資料 実証実験の効果分析 千葉市)

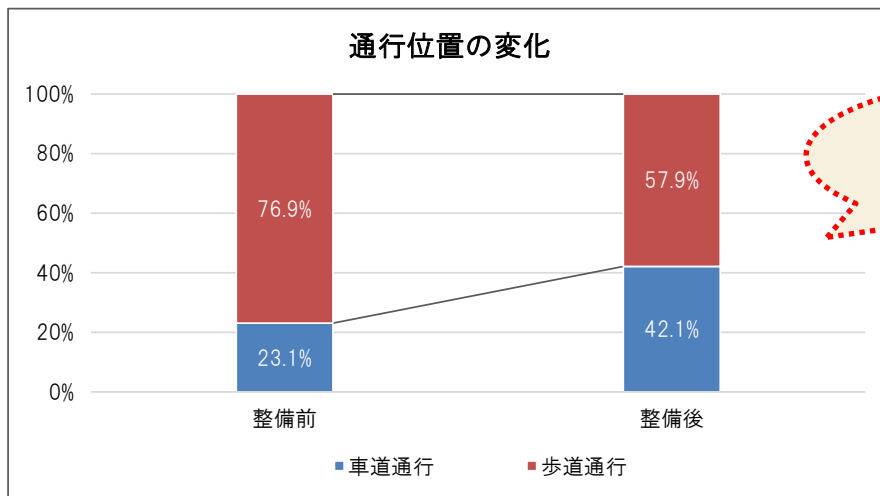
参考資料 11 自転車走行環境の整備形態

・平成 25 年 8 月に策定された「ちばチャリ・すいすいプラン～自転車の街・千葉市を目指して～」の見直しにより、令和元年 8 月に改定版が策定されました。令和元年度から令和 5 年度までの優先的に整備する路線を抽出し、整備手法を選定しています。

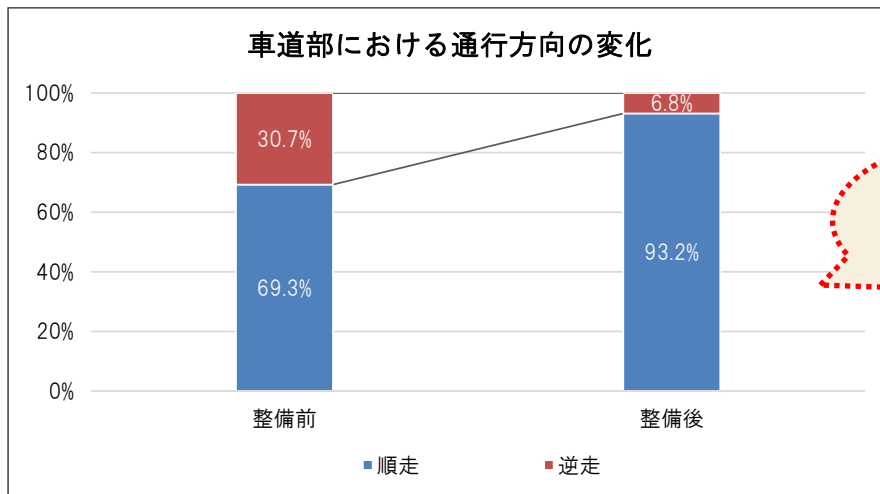
整備形態	【整備イメージ】
<p>車道混在（路面表示）</p> <p>自転車と自動車を混在通行とする道路</p>	<p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができます。</p>
<p>簡易型車道混在（路面表示）</p> <p>自転車と自動車を混在通行とする道路</p> <p>※交差点部のみ整備</p>	<p>交差点部以外の箇所には、表示をしません。</p> <p>交差点部のみ矢羽根線及びピクトグラムを設置します。</p>
<p>自転車通行帯（自転車レーン）</p>	<p>幅員1.5m以上</p> <p>道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)(路側)」の設置</p> <p>道路標示「車道通行帯(109)」の設置</p> <p>歩道</p> <p>自転車通行帯</p> <p>車道</p> <p>始点標識には、道路標識「専用通行帯(109の6)」を併設</p>
<p>自転車道</p>	<p>【一方通行の場合】</p> <p>道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置</p> <p>幅員2.0m以上（中心を除いた場合1.5m以上）</p> <p>（左側）</p> <p>（右側）</p> <p>緑石線等の工作物により区画</p> <p>【双方通行の場合】</p> <p>幅員2.0m以上</p> <p>緑石線等の工作物により区画</p>

（出典：ちばチャリすいすいプラン 改定版（千葉市）：令和元年 8 月）

参考資料 12 自転車走行空間の整備による通行位置の変化



車道部を通行する自転車の割合が **19ポイント** 向上

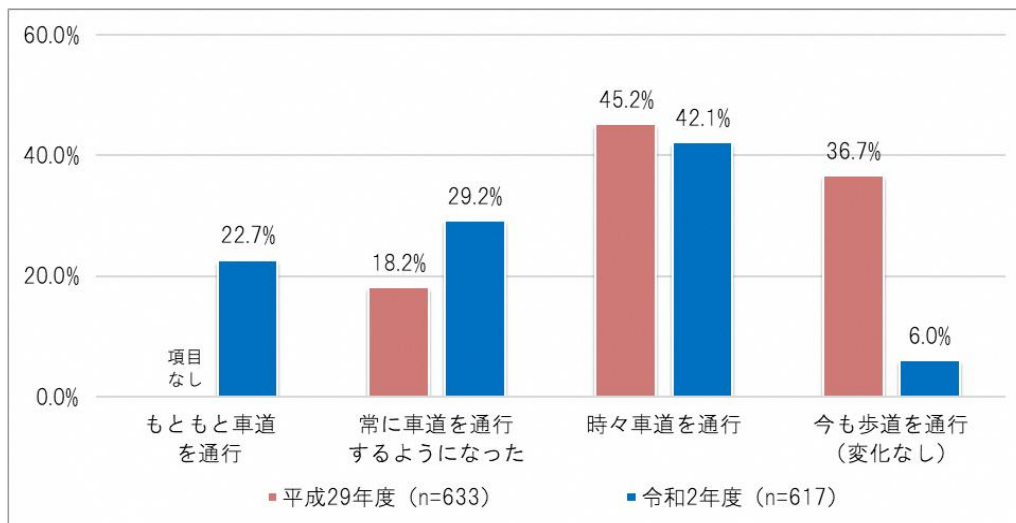


車道部を順走（左側通行）する自転車の割合が **23.9ポイント** 向上

（出典：過年度に整備した7路線において実施した交通状況変化調査（千葉市））

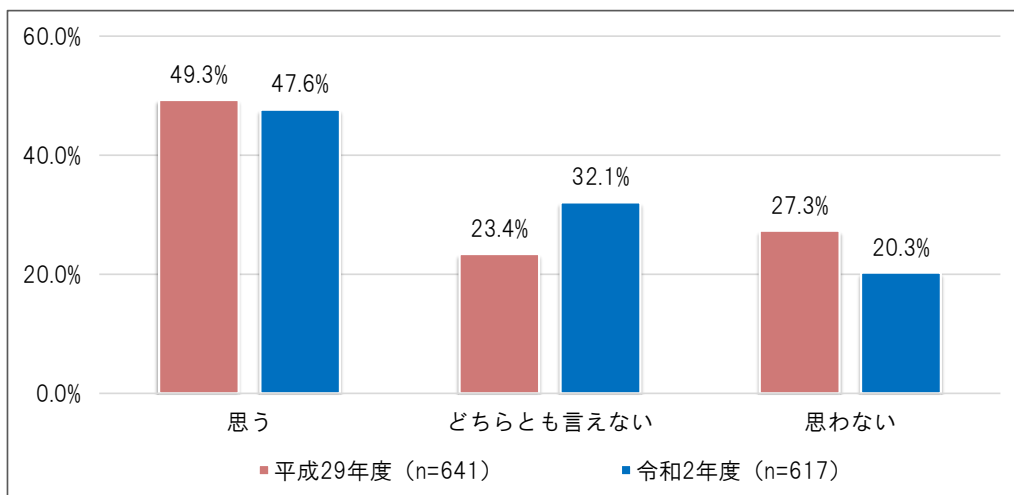
参考資料 13 自転車通行空間に対する市民の意識

通行する位置に変化があったか



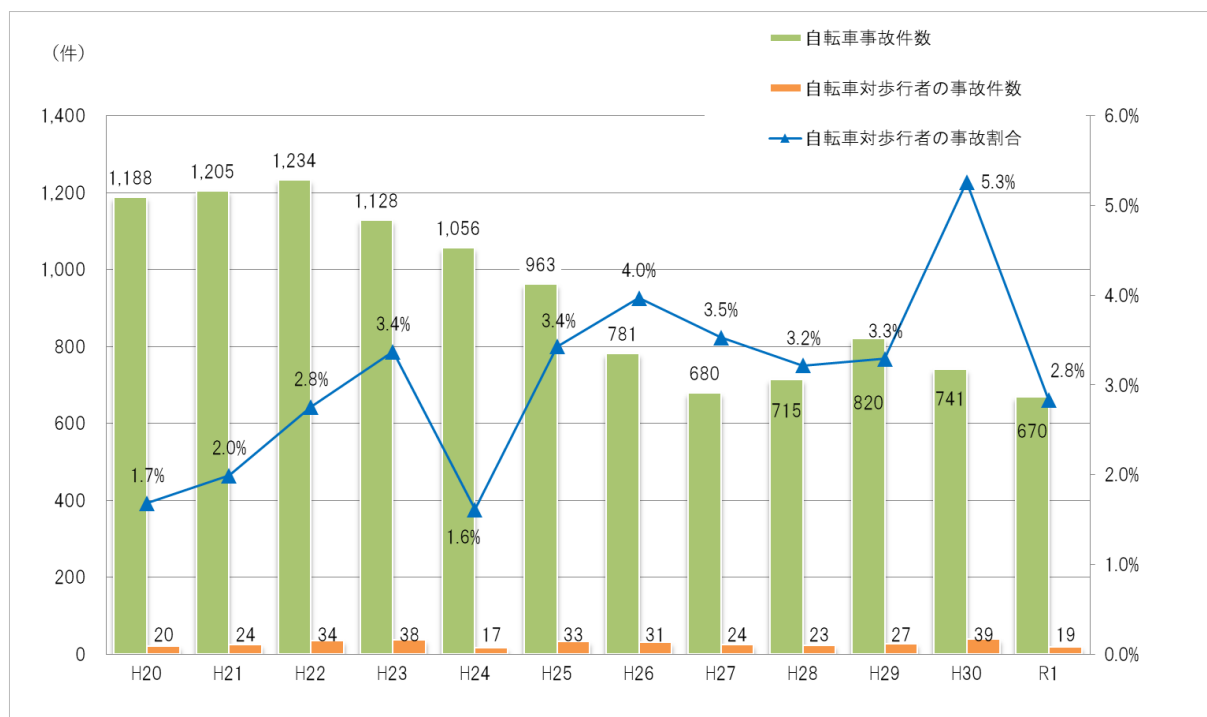
（出典：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書、2020 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書（千葉市））

安全に通行できるようになったか



(出典：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書、2020 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 (千葉市))

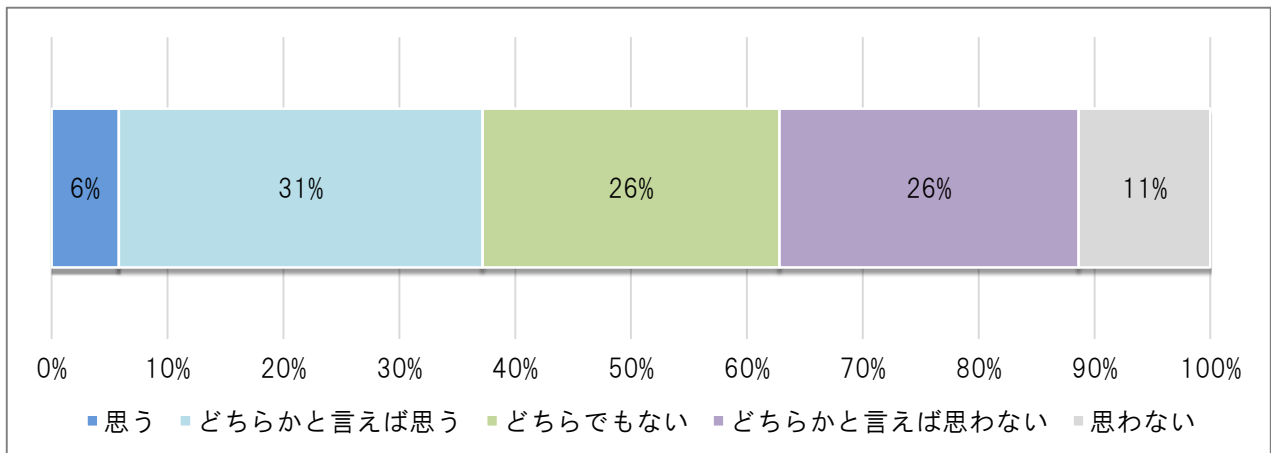
参考資料 14 本市における自転車対歩行者の交通事故件数の推移



(出典：交通事故統計資料集 (千葉県警) に基づき作成)

参考資料 15 自転車利用に関する市民意識

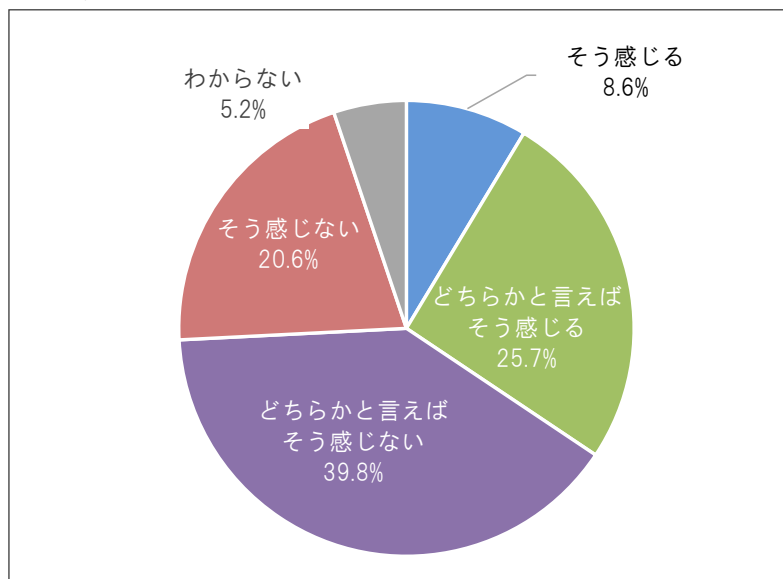
図 1 市内で自転車を利用する際、安全で快適に利用できるか



アンケート回答者数：519人

(出典：平成 29 年度第 3 回 WEB アンケート調査報告書 千葉市)

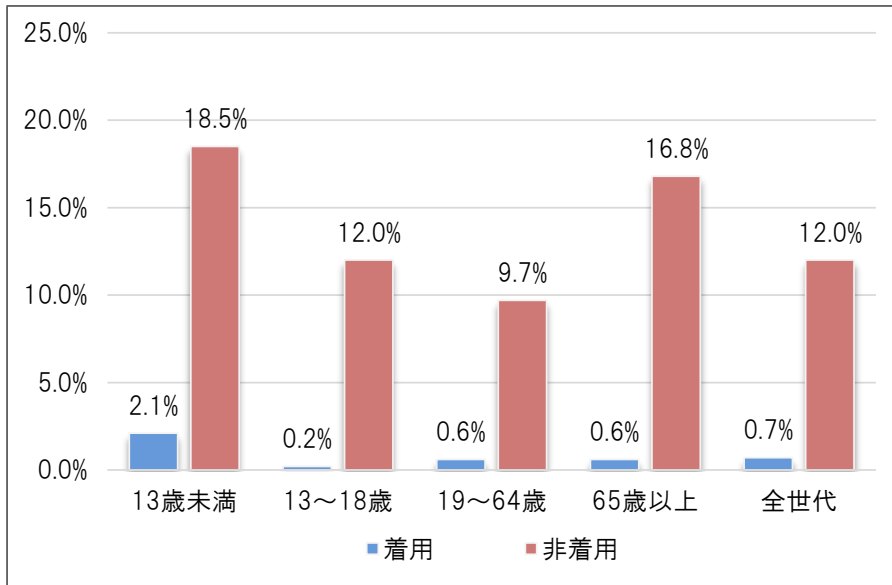
図 2 市内の道路は、移動しやすいと感じる市民の割合



(出典：平成 30 年度 市内 1 万人のまちづくりアンケート (千葉市))

参考資料 16 本市内における自転車乗車中の頭部損傷による死傷者数の割合（年齢層別）

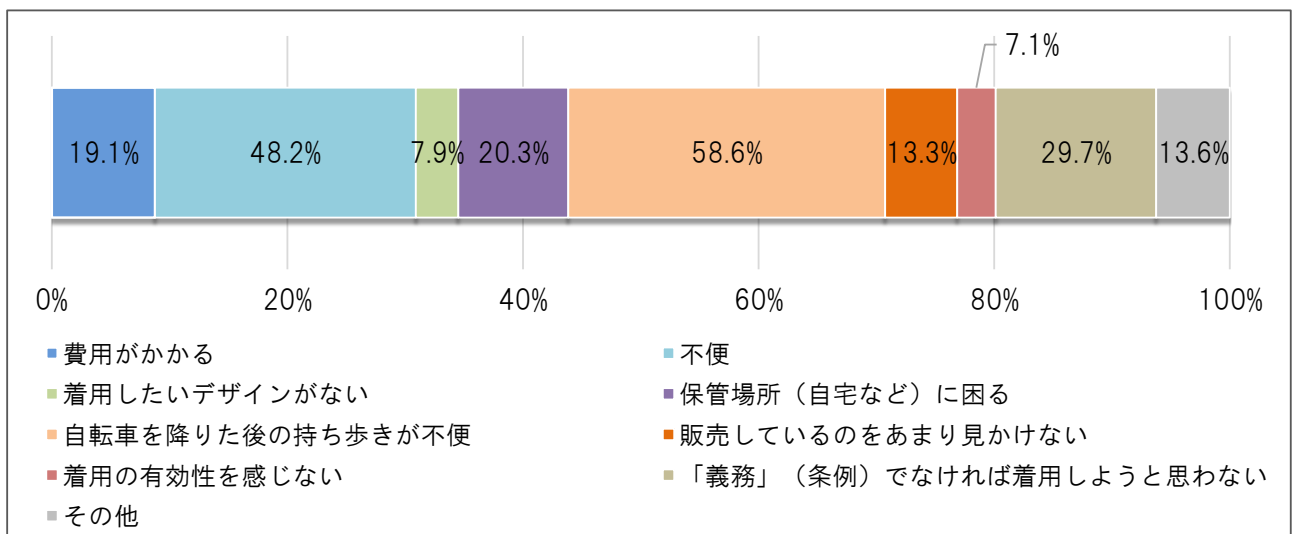
（ヘルメットの着用状況：平成 24～28 年の5か年平均）



＜5か年合計死傷者数＞	
13歳未満	360人
13～18歳	815人
19～64歳	2,250人
65歳以上	760人

（出典：千葉県警資料に基づき作成）

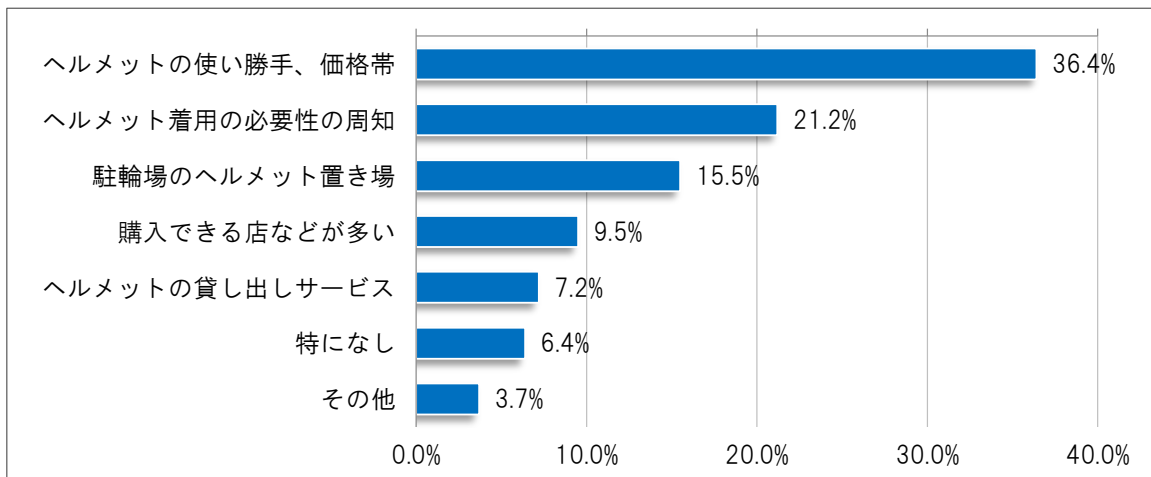
参考資料 17 ヘルメットを着用しない理由



アンケート回答者数：484人（複数回答可）

（出典：2020年度第3回WEBアンケート（千葉市））

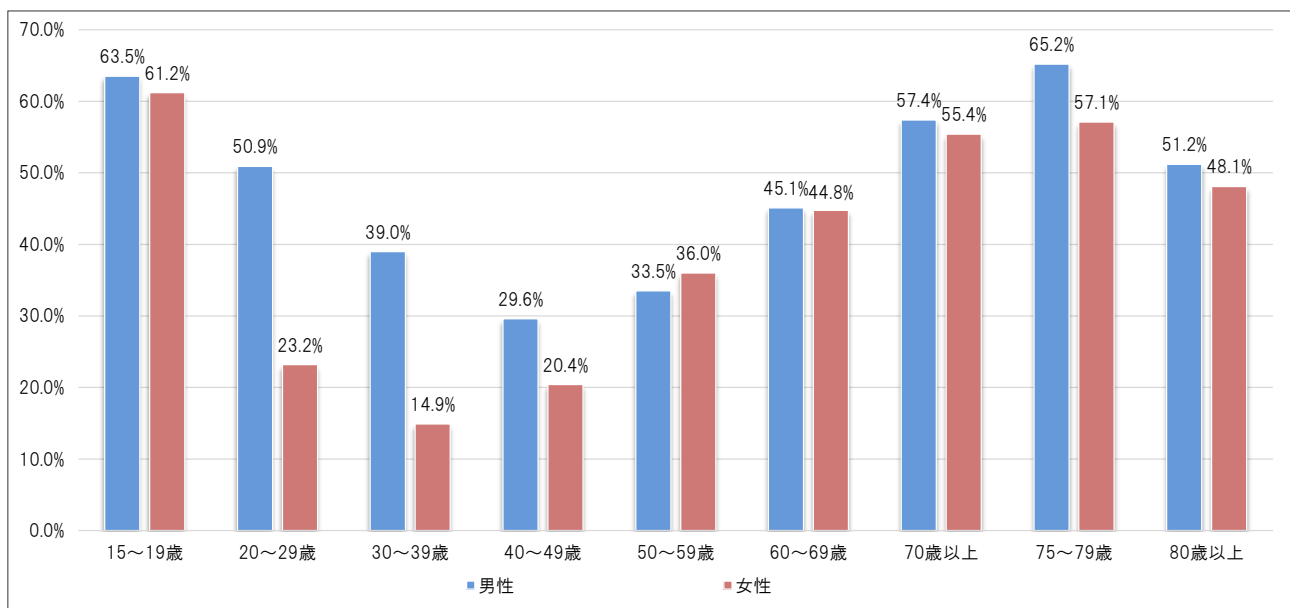
参考資料 18 ヘルメット着用にあたり、重視するもの、あるといいもの



アンケート回答者数：871 人

(出典：平成 30 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 (千葉市))

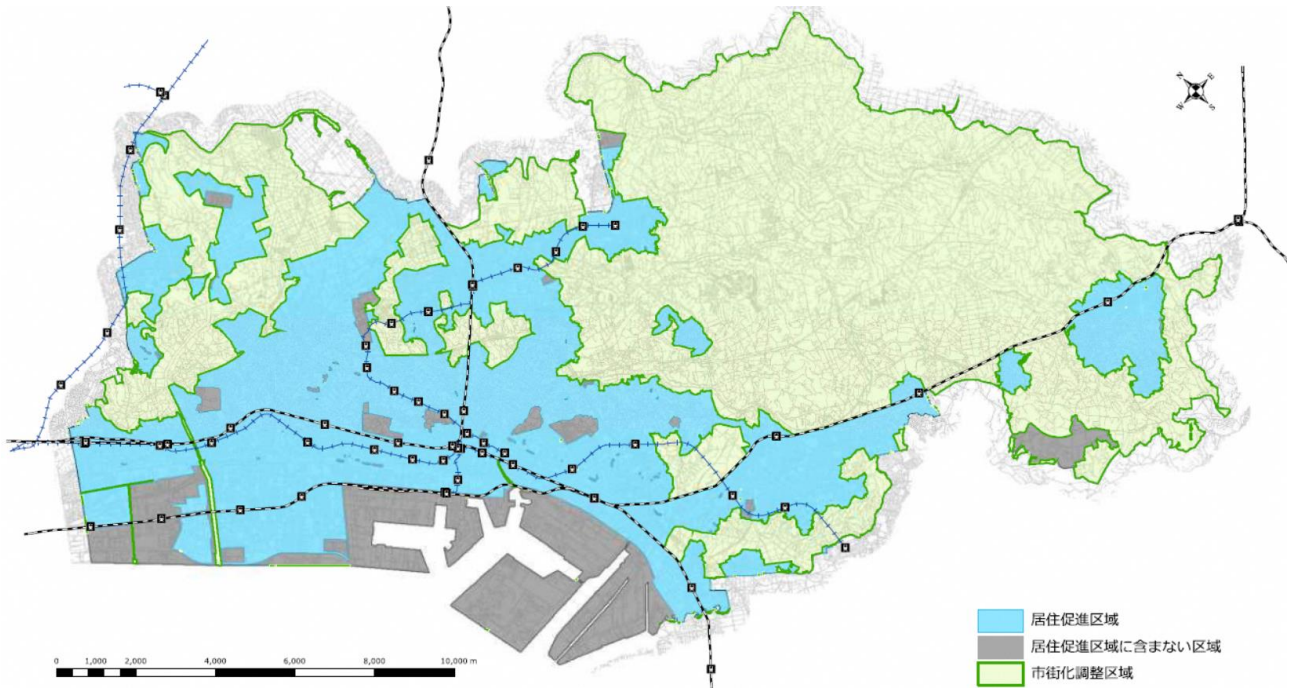
参考資料 19 運動習慣※ (1 回 30 分以上の運動) のある人の割合



※ 1 回 30 分以上の運動を週 2 日以上、1 年以上 (日常動作含む) 実施。

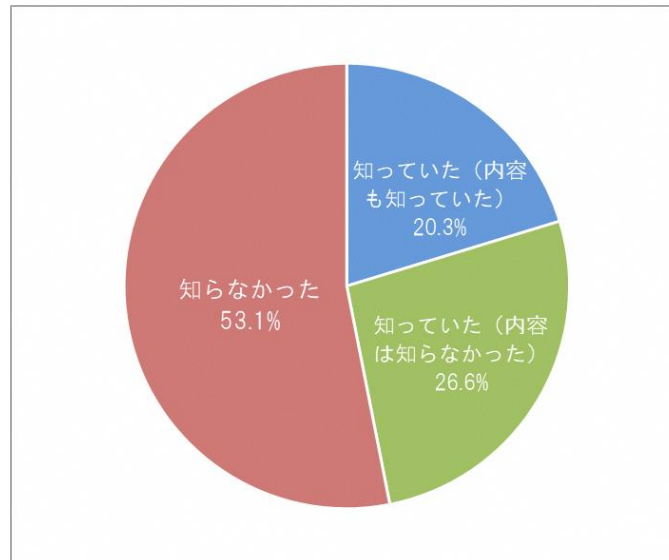
(参考：令和元年度 生活習慣に関するアンケート調査 (千葉県))

参考資料 20 千葉市立地適正化計画の居住促進区域



(出典：千葉市立地適正化計画 千葉市)

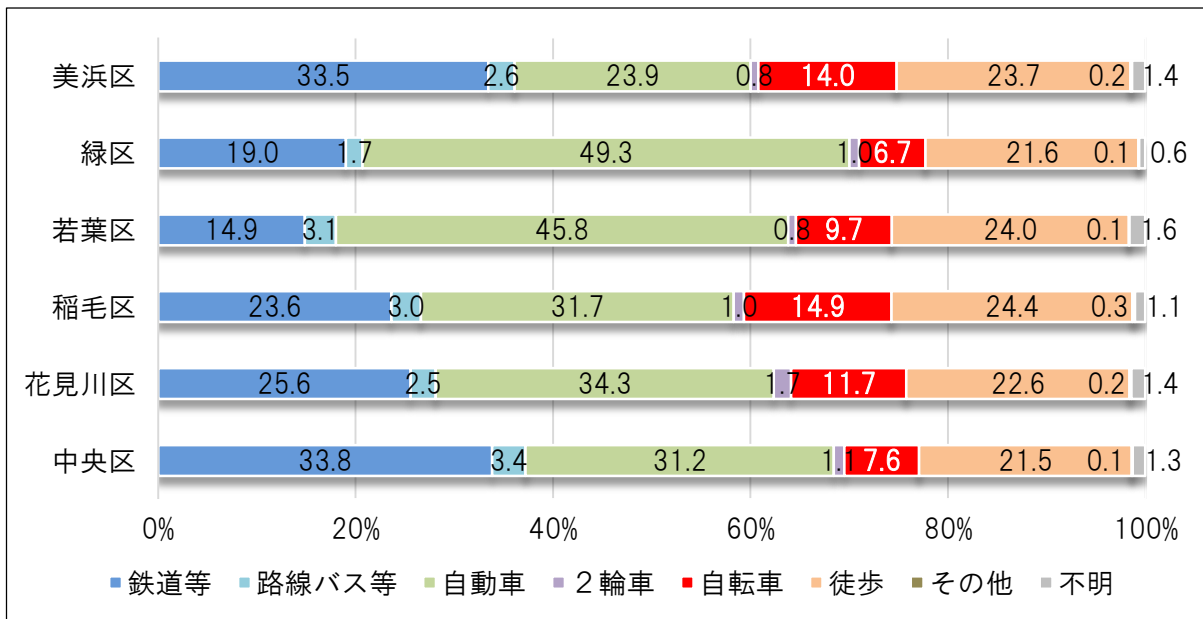
参考資料 21 「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」の認知度



アンケート回答者数：1035 人

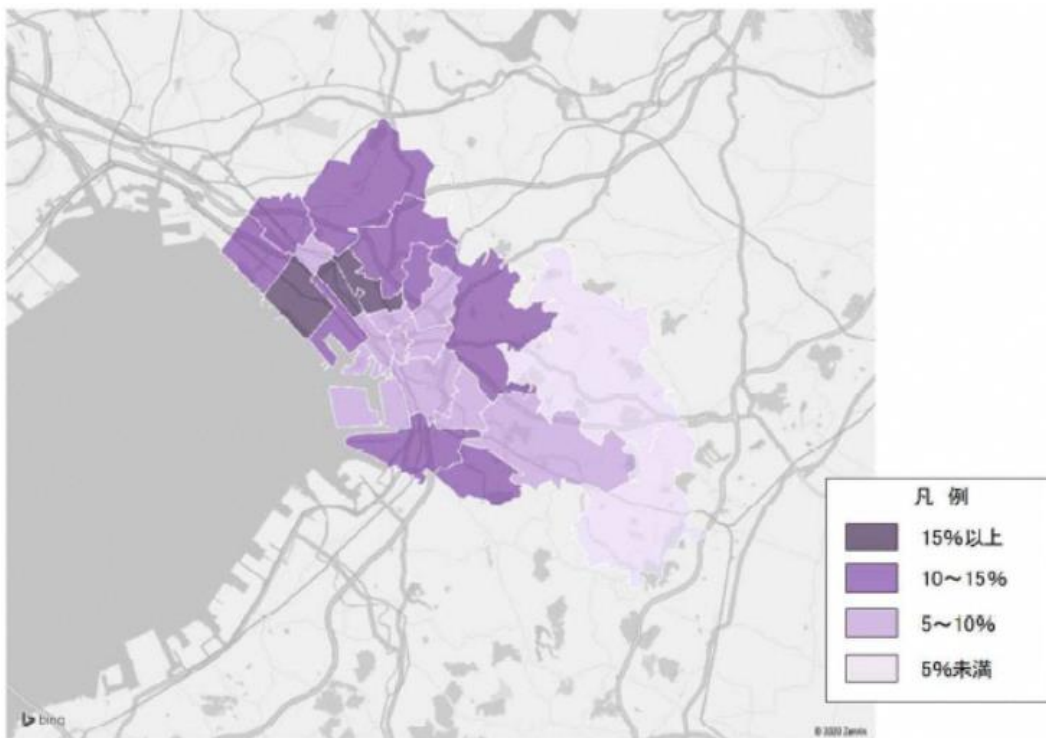
(出典：令和 2 年度第 4 回 WEB アンケート調査報告書 千葉市)

参考資料 22 行政区別の交通手段の分担率



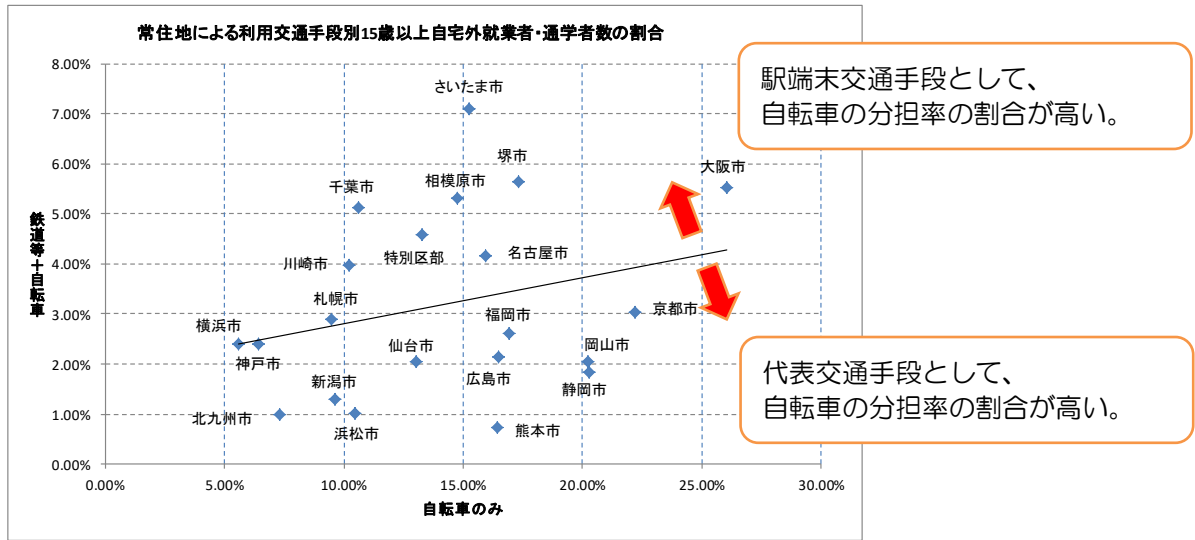
(出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 (東京都市圏交通計画協議会))

参考資料 23 ソーン別端末自転車利用率



(出典：令和元年度東京都市圏総合都市交通体系調査業務委託報告書 (千葉市))

参考資料 24 常住地による利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数の割合



(参考：平成 22 年国勢調査従業地・通学地集計 従業地・通学地による人口・産業等集計（総務省統計局）に基づき作成)

千葉市自転車を活用したまちづくり条例

平成29年3月21日

条例第8号

改正 令和2年12月17日条例第42号

目次

前文

第1章 総則（第1条—第5条）

第2章 自転車を活用したまちづくり

第1節 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進（第6条—第9条）

第2節 自転車を利用する環境の整備（第10条）

第3節 交通安全の確保等（第11条—第20条）

第3章 自転車を活用したまちづくりの推進体制等（第21条—第23条）

第4章 雑則（第24条）

附則

本市は、全体として平坦な地形であり、自転車を日常的に利用しやすく、また、海辺、河川、谷津田、里山などの自転車で巡る地域資源に恵まれている。

自転車は、電動アシスト車、スポーツ車等の普及によるその種類の多様化及び自転車に類似する玩具の普及により、子どもから高齢者まで、幅広い世代にとってより手軽で便利な移動手段となっている。また、スポーツやレクリエーションとしての楽しみ方が多様化するとともに、情報通信技術の自転車への活用等の技術革新が進むことにより、市民の生活様式を更に変化させる可能性がある。

本市では、従来から交通安全や自転車を利用する環境の整備を推進しているところ、環境への負荷が少なく、健康を増進し、地域の活性化に貢献し、災害時において機動的であるといった特性を持つ自転車は、その有用性が見直されつつある。

自転車は、その種類及び楽しみ方の多様化並びに様々な技術の発展とともに、今後更なる進化の可能性を秘めており、本市が成熟した都市を目指したまちづくりを進めていく上で、有効な移動手段として再認識し、様々な分野の施策において、積極的に活用すべき移動手段の一つである。

一方、自転車に起因する重大な事故、公共の場所における自転車の放置等の問題も発生しており、自転車が走行する環境の整備を推進するとともに、自転車利用者のルールの遵守及びマナーの向上について、自転車利用者の意識の醸成に向けた一層の取組が必要である。また、歩行者、自転車利用者及び自動車等運転者が安全かつ快適に共存できるよう、互いに思いやり、理解を深め合う取組を進めることが必要である。

自転車の利用に適している本市の特徴を活かすとともに、自転車に関わる多様な主体との連携の下、市民が安全、快適かつ自発的に自転車を利用することにより、成熟した都市を目指し、本市にふさわしいまちづくりを推進するため、この条例を制定する。

第1章 総則

（目的）

第1条 この条例は、本市の自転車を活用したまちづくりに関し、基本理念を定め、市、市民等、自転車利用者等の責務及び役割を明らかにするとともに、これらの者の連携その他の基本

的な事項を定めることにより、本市における自転車を活用したまちづくりの総合的な推進に資することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 自転車利用者 市内で自転車を利用する者をいう。
- (3) 自動車等運転者 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車及び同項第10号に規定する原動機付自転車（第13条において「自動車等」という。）を運転する者をいう。
- (4) 市民等 市内に居住し、又は滞在する者をいう。
- (5) 事業者 市内で事業活動を行う法人及び個人をいう。
- (6) 公共交通事業者 次に掲げる事業者をいう。

ア道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第1項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者

イ鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第7条第1項に規定する鉄道事業者

ウ軌道法（大正10年法律第76号）第3条の特許を受けた事業者

- (7) 自転車小売業者等 自転車の小売を業とする者（第15条第1項及び第2項並びに第20条第6項及び第7項において「自転車小売業者」という。）及び自転車の貸出しを業とする者（第15条第3項及び第20条第8項において「自転車貸出業者」という。）をいう。
- (8) 学校 市内に所在する学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校をいう。
- (9) 関係団体 交通安全に関する活動を行うことを主な目的として組織された団体及び自転車の安全利用に関する活動を行う団体をいう。
- (10) 自転車保険等 自転車に関する交通事故により生じた損害をてん補するための保険又は共済をいう。

(令和2条例42・一部改正)

(基本理念)

第3条 自転車を活用したまちづくりは、市、市民等、事業者等が、自転車が手軽で便利な移動手段であり、環境への負荷の低減、健康の増進及び地域の活性化に貢献し、災害時において機動的である等の様々な特性と、まちづくりへの活用や市民等の生活様式を変化させる可能性

(以下「自転車の特性等」という。)を有することを十分に理解するとともに、歩行者、自転車利用者及び自動車等運転者が安全かつ快適に共存できるよう互いに思いやり、理解を深め合いながら、多様な主体との連携の下、安全、快適かつ自発的な自転車の活用を推進し、将来にわたり成熟した都市にふさわしいまちづくりを目指すことを基本理念として行うものとする。

(市の責務)

第4条 市は、自転車を活用したまちづくりに関する計画を策定し、及び施策を総合的に推進するものとする。

2 市は、自転車の利用の促進及び安全利用に関する周知、啓発、教育、指導等を実施するものとする。

(市民等の役割)

第5条 市民等は、自転車を活用したまちづくりについての理解及び関心を深めるとともに、自転車の利用の促進及び安全利用に関する取組に自ら参画するよう努めるものとする。

第2章 自転車を活用したまちづくり

第1節 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進

(自転車を活用した施策の推進)

第6条 市は、市民等、事業者等と連携し、自転車の特性等を活用した交通、環境、健康、スポーツ、レクリエーション、観光等に関する様々な施策を総合的に推進するものとする。

(自転車の特性等の周知及び啓発)

第7条 市は、市民及び事業者に対し、自転車の特性等を踏まえた有効な自転車の利用に関する周知及び啓発を行うものとする。

2 自転車小売業者等は、自転車の特性等を理解し、自転車の販売、点検又は整備をするときは、その顧客に対し、自転車の特性等に関する周知及び啓発を行うよう努めるものとする。

3 学校(幼稚園を除く。)及び専修学校等(学校教育法第124条に規定する専修学校及び同法第134条第1項に規定する各種学校をいう。以下同じ。)の長は、自転車の特性等を理解し、その児童、生徒又は学生に対し、自転車の特性等に関する周知及び啓発を行うよう努めるものとする。

4 未成年者を保護する責任のある者(以下「保護者」という。)は、自転車の特性等を理解し、当該未成年者に対し、自転車の特性等に関する教育を行うよう努めるものとする。

5 事業者は、自転車の特性等を理解し、その従業員に対し、自転車の特性等に関する周知及び啓発を行うよう努めるものとする。

(市民等による自転車利用の推進)

第8条 市民等は、自転車の特性等を理解し、有効な自転車の利用に努めるものとする。

(事業者による自転車利用の推進と促進)

第9条 事業者は、自転車の特性等を理解し、事業活動における自転車の利用の推進及び従業員の通勤時等における有効な自転車の利用の促進に努めるものとする。

2 公共交通事業者は、公共交通機関と自転車とが、有機的及び効果的に連携することができるよう努めるものとする。

第2節 自転車を利用する環境の整備

第10条 市は、自転車の種類及び利用目的の多様化並びに社会環境の変化に対応し、国その他の関係者と連携して安全かつ快適な自転車が走行する環境の整備を推進するとともに、事業者と連携して自転車の駐車のための施設(以下「自転車駐車場」という。)の設置を進めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、市は、自転車を利用する環境の整備について千葉県その他の関係者と連携し、自転車の利便性向上に係る環境の整備に努めるものとする。

3 公共交通事業者は、公共交通機関を利用する自転車利用者のために必要な自転車駐車場の設置に積極的に努めるものとする。

第3節 交通安全の確保等

(市民等に対する自転車交通安全教育)

第11条 市は、国、千葉県、関係団体等と連携し、市民等に対し、自転車を安全かつ適正に利

用するための周知、啓発及び教育を行うものとする。

(自転車利用者の遵守事項)

第12条 自転車利用者は、道路交通法その他の自転車の利用に関する法令、条例等を遵守するとともに、歩行者の安全を確保し、及び他の車両等の交通を妨げないように、十分な配慮に努めるものとする。

2 自転車利用者は、次に掲げる事項を励行することにより、自転車に起因する事故及び盗難等の被害の防止等に関する意識を高めるとともに、自転車の安全な利用に努めるものとする。

(1) 自転車を定期的に点検し、必要に応じて整備すること。

(2) 自転車に灯火を備え付けるとともに、当該自転車の両側面に反射器材を備え付けること。

(3) 乗車用ヘルメットを着用すること。

(4) 自転車の盗難を防止するための施錠、ひったくりを防止するための措置等の防犯対策を徹底すること。

(5) 前各号に掲げるもののほか、他人に危害を及ぼし、又は迷惑をかけるような運転をしないこと。

(自動車等運転者の遵守事項)

第13条 自動車等運転者は、道路交通法その他の自動車等の利用に関する法令、条例等を遵守するとともに、車道を通行する自転車の安全に十分配慮した自動車等の運転に努めるものとする。

2 自動車等運転者は、追越し等のため自転車の側方を通過するときは、当該自転車との間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めるものとする。

3 自動車等運転者は、車道に自転車が走行する環境が整備された道路においては、みだりに自動車等の停車又は駐車を行わないよう努めるものとする。

(歩行者の遵守事項)

第14条 歩行者は、自らも道路交通法の適用を受けることを十分理解した上で、同法その他の法令、条例等を遵守するとともに、歩道等を安全に通行するよう努めるものとする。

(自転車小売業者等の役割)

第15条 自転車小売業者は、自転車の販売、点検又は整備をするときは、自転車利用者に対し、自転車の安全な利用方法並びに自転車の定期的な点検及び整備の必要性について周知及び啓発を行うよう努めるものとする。

2 自転車小売業者は、道路において利用する自転車を販売するときは、当該自転車に灯火及び両側面に反射器材を備え付けること等により、自転車が安全で適正に利用されるために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

3 自転車貸出業者は、道路において利用する自転車を貸し出すときは、当該自転車に灯火及び両側面に反射器材を備え付けること等により、自転車が安全で適正に利用されるために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(保護者等の役割)

第16条 保護者は、その保護する未成年者に対し、事故を未然に防ぐため、自転車の適正な利用方法を説明し、自転車の安全利用に関する教育及び指導を行うよう努めるものとする。

2 保護者は、自転車の利用において、その保護する未成年者の模範となるよう努めるものとする。

る。

3 保護者は、その保護する未成年者である幼児、児童又は生徒が自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットその他の自転車の利用に係る交通事故の被害の軽減を図るための器具を着用させるよう努めるものとする。

4 高齢者の家族は、当該高齢者に対し、乗車用ヘルメットその他の自転車の利用に係る交通事故の被害の軽減を図るための器具を着用させるとともに、自転車の安全利用に関する助言をするよう努めるものとする。

(教育機関の役割)

第17条 学校(大学を除く。)の長は、当該学校における教育活動として、その児童又は生徒に対し、心身の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する啓発及び教育を行うよう努めるものとする。

2 小学校、中学校及び高等学校の長は、児童又は生徒の自転車を利用して通学することを認めるときは、当該児童又は生徒に対し、必要な教育及び指導を行うよう努めるものとする。

3 大学及び専修学校等の長は、その生徒又は学生に対し、自転車の安全利用に関する啓発及び教育を行うよう努めるものとする。

(事業者の役割)

第18条 事業者は、事業活動又は通勤で自転車を利用する従業員に対し、自転車の安全利用に関する啓発を行い、自転車を利用した通勤のために自転車駐車を確保し、及び自転車の適正な管理に努めるものとする。

2 事業者は、その所有する施設において自転車の駐車需要を生じさせる場合は、当該施設の利用者のために必要な自転車駐車場の確保に努めるものとする。

(関係団体の役割)

第19条 関係団体は、自転車利用者に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導を行うよう努めるものとする。

(自転車保険等への加入等)

第20条 自転車利用者(未成年者を除く。)は、自転車保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者の自転車保険等への加入が当該自転車利用者以外の者によりなされているときは、この限りでない。

2 保護者は、その保護する未成年者が自転車を利用するときは、当該自転車の利用に係る自転車保険等に加入しなければならない。ただし、当該未成年者の自転車保険等への加入が当該保護者以外の者によりなされているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業活動において従業員に自転車を利用させるときは、当該自転車の利用に係る自転車保険等に加入しなければならない。

4 事業者は、通勤で自転車を利用する従業員に対し、当該自転車の利用に係る自転車保険等の加入の有無を確認するよう努めるものとする。

5 事業者は、前項の規定による確認により、当該従業員が自転車保険等に加入していることを確認できないときは、当該従業員に対し、自転車保険等の加入に関する情報を提供するよう努めるものとする。

6 自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者(次項において「自転車購入者」という。)に対し、当該自転車の利用に係る自転車保険等の加入の有無

を確認するよう努めるものとする。

- 7 自転車小売業者は、前項の規定による確認により、自転車購入者が自転車保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車保険等の加入に関する情報を提供するよう努めるものとする。
- 8 自転車貸出業者は、その貸出しの用に供する自転車の利用に係る自転車保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車貸出業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車保険等に加入しているときは、この限りでない。
- 9 学校及び専修学校等の長は、児童、生徒、学生及びその保護者に対し、自転車保険等への加入に関する啓発を行うよう努めるものとする。
- 10 市、関係団体及び自転車小売業者等は、自転車利用者に対し、自転車に起因する事故がもたらす被害等の情報について周知を図り、自転車保険等に加入するよう啓発を行うとともに、自転車保険等に加入しようとする者の利便に資するため、相互の連携及び協力の下に、自転車保険等の加入に関する情報を提供するよう努めるものとする。

(令和2条例42・一部改正)

第3章 自転車を活用したまちづくりの推進体制等

(自転車を活用したまちづくり推進の組織等)

第21条 自転車に関わる全ての者は、この条例の目的を達成するため、それぞれの役割を相互に補完し、及び連携するよう努めるものとする。

- 2 市は、自転車を活用したまちづくりを推進するため、市民等、事業者等と連携し、自転車に関わる者による、柔軟かつ弾力的に対応し得る組織を構築するものとする。

(自転車を活用したまちづくり推進のための人材育成等)

第22条 市は、市民等、事業者等と連携し、自転車を活用したまちづくりを推進する人材の育成を行うものとする。

- 2 市は、市民等、事業者等と連携し、自転車を活用したまちづくりを推進する市民団体、事業者等に対し、自転車に関する施策に係る情報提供その他の支援等を行うものとする。

(表彰)

第23条 市長は、自転車を活用したまちづくりの推進に貢献した者を表彰することができる。

第4章 雑則

(委任)

第24条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成29年7月1日から施行する。

附 則 (令和2年12月17日条例第42号)

この条例は、令和3年4月1日から施行する。

千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会

自転車を活用したまちづくりを効果的に進めるため、自転車に関する多様な主体で構成する連絡協議会を設置し、連携を図ります。

連絡協議会会員

公益財団法人 千葉県交通安全協会
一般財団法人 千葉市交通安全協会
千葉県自転車軽自動車商協同組合
千葉県サイクリング協会
イオンバイク株式会社
千葉市町内自治会連絡協議会
一般社団法人 千葉市老人クラブ連合会
一般社団法人 千葉市身体障害者連合会
千葉市立小学校校長会
千葉市立中学校校長会
千葉県高等学校長協会
千葉県私立中学高等学校協会
国立大学法人 千葉大学
千葉市PTA連絡協議会
東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社
京成電鉄株式会社
千葉都市モノレール株式会社
一般社団法人 千葉県バス協会
千葉商工会議所
公益社団法人 千葉市観光協会
株式会社バイエフエム
千葉県警察 千葉市警察部
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
学識経験者
千葉市

千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画
【第1期計画改訂版】(案)

発行 令和3年5月

編集 千葉市 建設局 道路部 自転車政策課
〒260-8722
千葉市中央区千葉港1番1号