

第3章

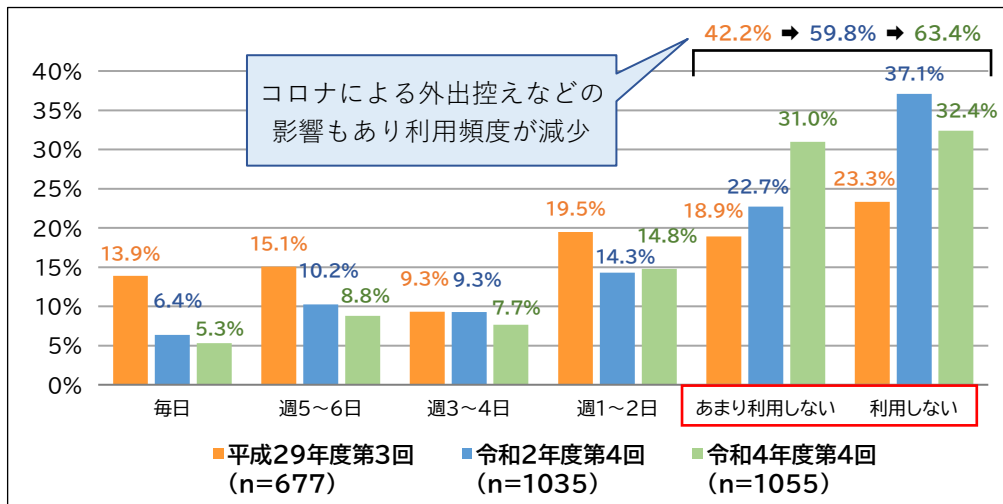
自転車利用の現状と課題



3-1 本市の自転車利用の現状

(1) 自転車の利用状況

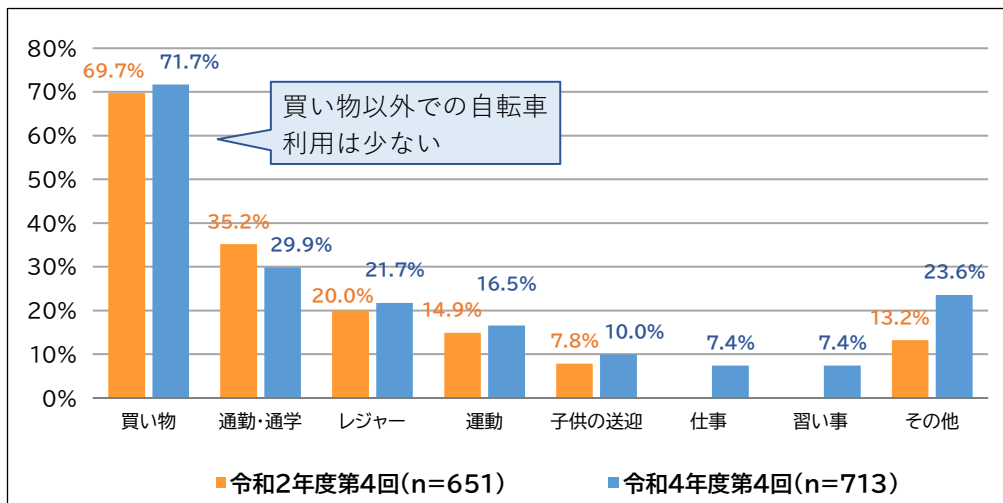
- ・自転車の利用頻度の経年変化を見ると、新型コロナ発生前の平成29年（2017年）度とそれ以降では、自転車の利用頻度が大きく低下しています。
- ・特に、「毎日」利用する人は半数以下に減少する一方、「あまり利用しない」と「利用しない」を足した割合は平成29年度の42.2%から令和4年（2022年）度には63.4%と大きく増加し、コロナによる外出控えなどの影響もあり利用頻度が減少しています。



資料：各年 WEB アンケート報告書

図 3-1 自転車の利用頻度の変化

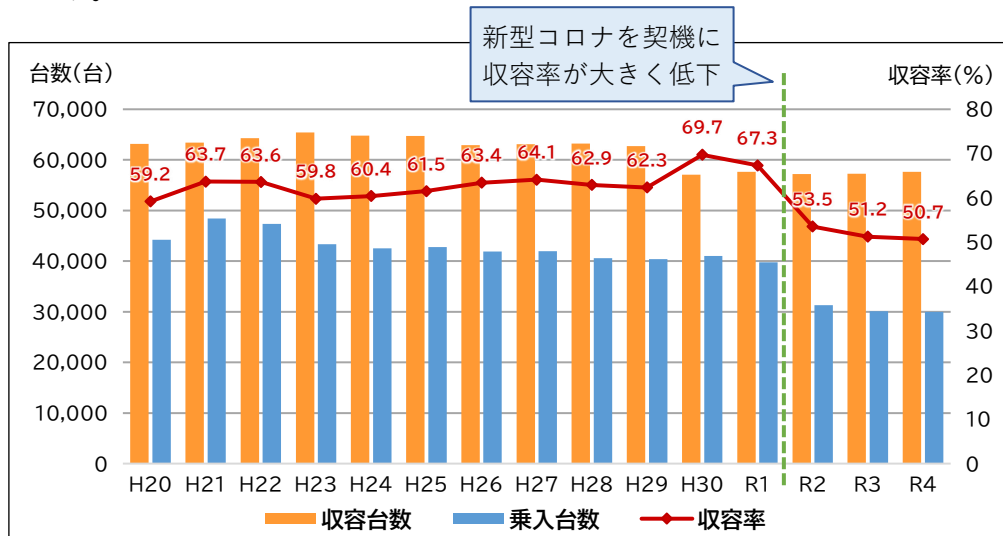
- ・自転車の利用目的では、「買い物」での利用が多くなっていますが、それ以外の目的での自転車利用は少ない状況です。
- ・令和2年（2020年）度と令和4年（2022年）度との比較では、「買い物」「レジャー」「運動」「子供の送迎」で微増となっていますが、「通勤・通学」は減少しています。



資料：各年 WEB アンケート報告書

図 3-2 自転車の利用目的の変化

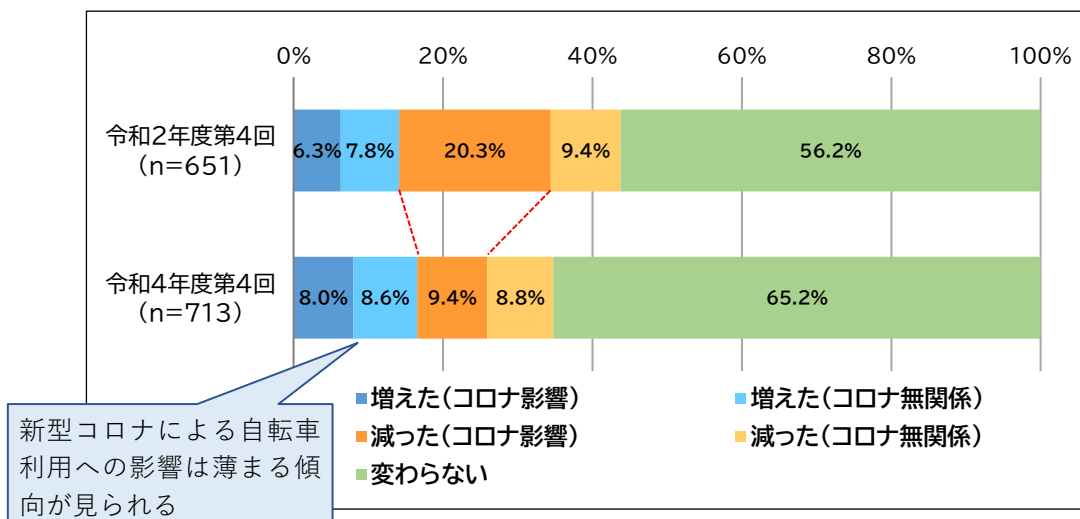
- また、本市が管理する駐輪場の利用状況の推移を見ると、新型コロナの発生前では、収容台数に対して概ね 60% 台の収容率で推移し、平成 30 年（2018 年）には過去最高を記録しましたが、新型コロナが発生した令和 2 年（2020 年）以降は収容率が大きく減少しています。



資料：千葉市駅前自転車等利用状況調査（各年 6 月、令和 2 年のみ 11 月）
 JR、京成電鉄、千葉都市モノレール各駅の合計
 乗入台数は実駐輪台数と放置台数の合計、収容率には自動二輪を除く

図 3-3 駅前駐輪場等の利用状況の推移

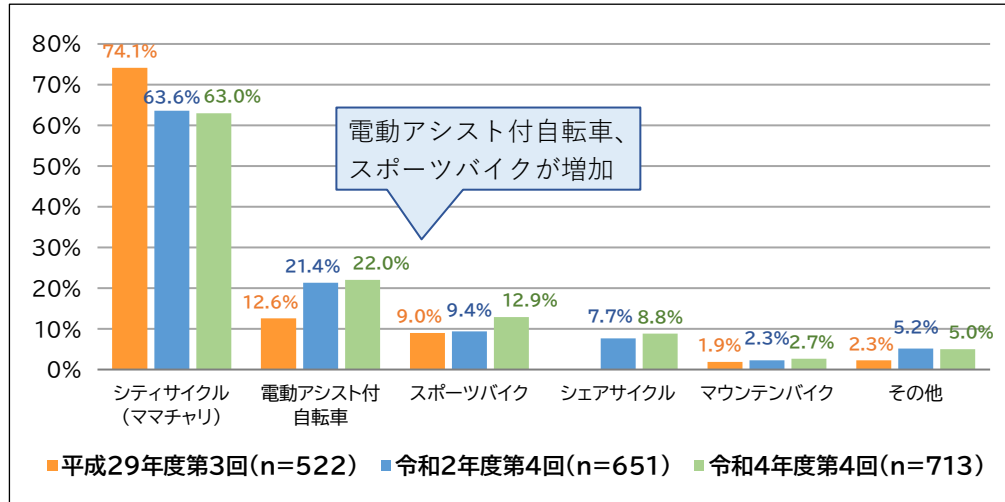
- 一方、「コロナの影響で自転車利用が減った」という割合は、新型コロナが発生した令和 2 年（2020 年）度には 20.3% を占めていましたが、令和 4 年（2022 年）度では 9.4% となっており、新型コロナの影響で一時的に自転車の利用は減少しましたが、その影響は薄まる傾向にあります。



資料：各年 WEB アンケート報告書

図 3-4 新型コロナによる自転車利用への影響

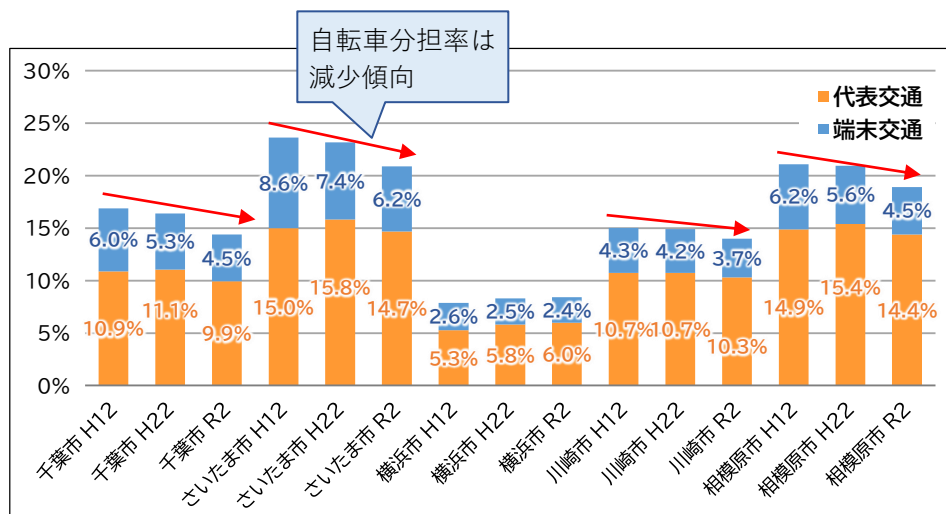
- ・利用している自転車の種類では、シティサイクル（ママチャリ）が半数以上を占めていますが、平成 29 年（2017 年）度と令和 4 年（2022 年）度との比較では、シティサイクルの割合は減少し、電動アシスト付自転車やスポーツバイクが増加しています。



資料：各年 WEB アンケート報告書

図 3-5 利用している自転車の変化

- ・本市の通勤通学時の交通手段として、自転車のみを使用している割合（代表交通分担率）と自転車と公共交通機関を組み合わせている割合（端末交通分担率）を合計した自転車の分担率（※）の経年変化を見ると、平成 12 年（2000 年）から令和 2 年（2020 年）にかけて減少が続いており、関東圏内政令市も同様の傾向が見られます。
- ・横浜市を除いて、いずれの都市も自転車分担率は下がる傾向にあり、特に平成 22 年（2010 年）から令和 2 年（2020 年）にかけて大きく減少しており、テレワークやオンライン授業の普及等に伴う生活スタイルの変化の影響がうかがえます。



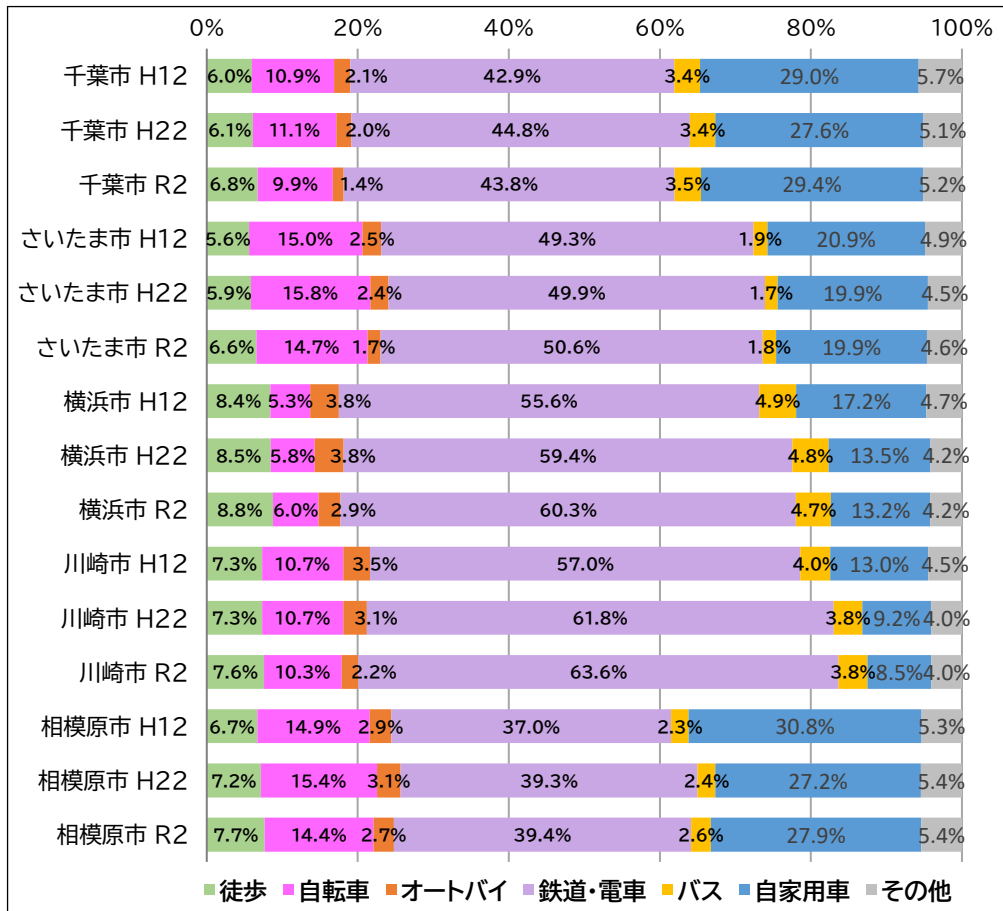
資料：国勢調査

図 3-6 関東圏内政令市における自転車分担率の推移と比較

※ 分担率

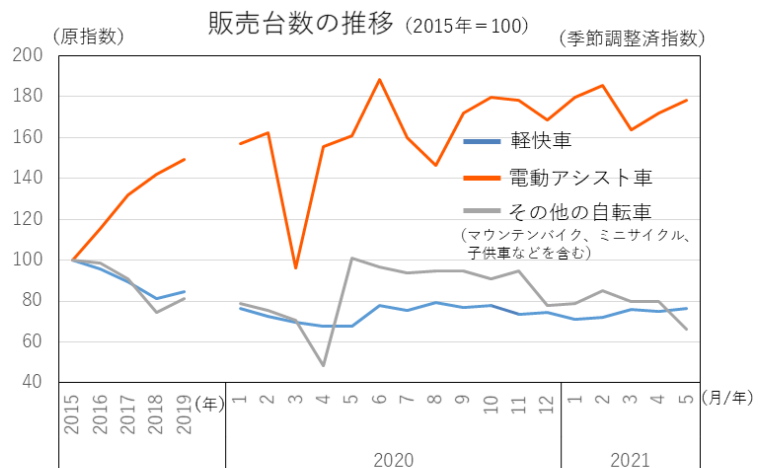
・ある目的をもって出発地から目的地まで移動する際に利用する交通手段ごとの割合。

・また、代表交通分担率を関東圏内政令市と比較すると、千葉市は自転車や鉄道・電車の分担率はそれほど高くない一方で、自家用車の分担率が高くなっており、他の政令市と比べて自動車への依存の高さがうかがわれます。



資料：国勢調査

図 3-7 関東圏内政令市における代表交通分担率の推移と比較



出典：経済産業省

図 3-8 自転車販売台数の推移(再掲)

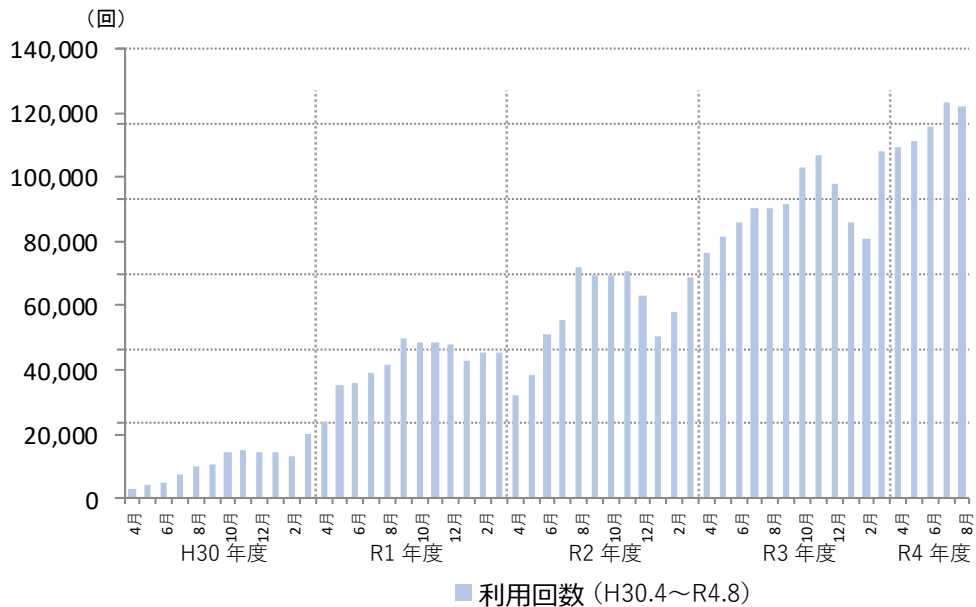
(資料) 生産動態統計調査 (経済産業省)
販売台数を指数化し、月次指数は季節調整を実施

まとめ

新型コロナが感染拡大する中で、全国的には自転車販売台数が増加する傾向にありますが、本市では、新型コロナの影響（外出控え、リモート授業・テレワークの普及等）もあって自転車の利用頻度は減少する傾向にあり、社会情勢や自転車の特性等を踏まえ、積極的な利用が望まれます。

(2) シェアサイクルの利用状況

- ・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おり、平成30年（2018年）3月26日～令和2年（2020年）1月31日まで実施した「千葉市シェアサイクル実証実験」を経て、令和2年（2020年）2月1日から本格実施しています。
- ・シェアサイクルの利用回数は規模の拡大とともに順調に増加しており、実証実験を開始した平成30年（2018年）からの約4年間で約43倍（令和4年（2022年）8月時点）と大幅に増加しています。
- ・新型コロナの感染が始まった令和2年（2020年）以降もシェアサイクルの利用回数は増加しており、ステーションの増設や密を回避するための新たな移動手段としてのシェアサイクルの需要が高まったことなどが理由と考えます。



資料：千葉市シェアサイクル利用実績の推移

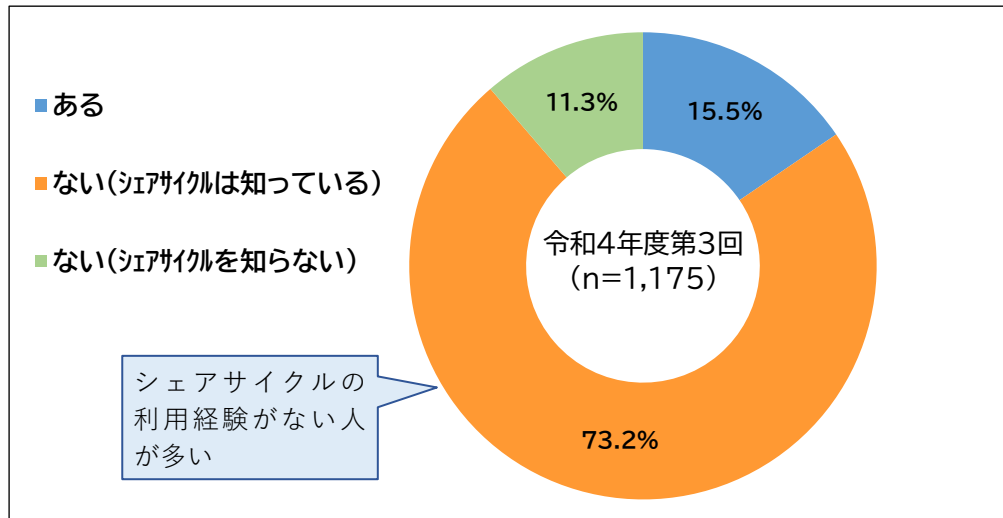
図 3-9 シェアサイクルの利用回数の推移

表 3-1 千葉市・川崎市・さいたま市におけるシェアサイクルの導入状況

都市名	導入時期	導入自転車数 (台)	ポート数 (箇所)	回転率 (回/日/台)	累積利用回数 (回)
千葉市	H30.3	1,895	406	1.8	2,769,702
川崎市	H31.3	874	210	1.5	500,000
さいたま市	H30.11	3,134	368	0.8	1,701,495

資料：OpenStreet(株)提供 R4.3 現在

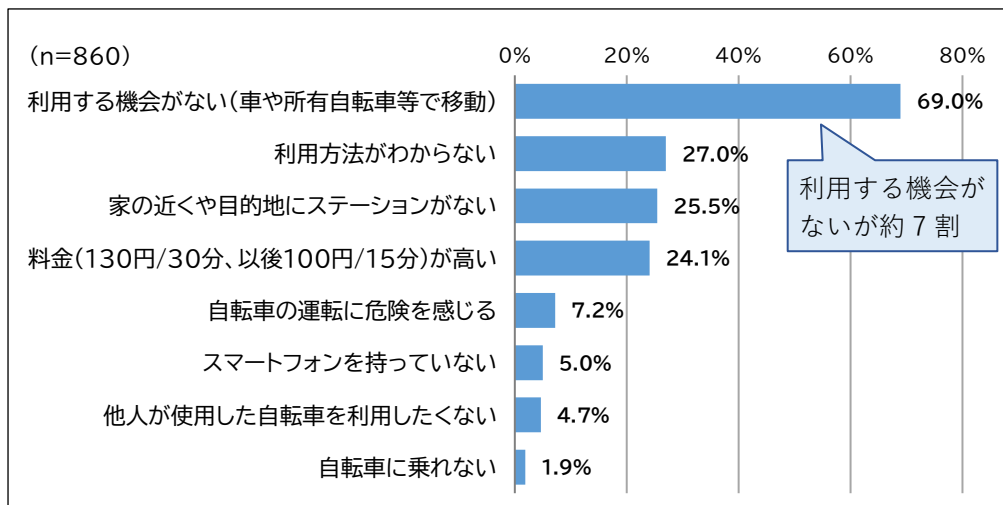
- ・一方、令和4年（2022年）第3回WEBアンケートの結果では、シェアサイクルは知っているものの、利用経験がないという人は約7割を占めています。



資料：令和4年第3回WEBアンケート（令和4年6月）

図3-10 シェアサイクルの認知度及び利用の有無

- ・シェアサイクルを利用したことがない理由では、「利用する機会がない（車や所有自転車等で移動）」が約7割を占めており、「利用方法がわからない」「家の近くや目的地にステーションがない」「料金が低い」が3割弱となっています。



資料：令和4年第3回WEBアンケート（令和4年6月）

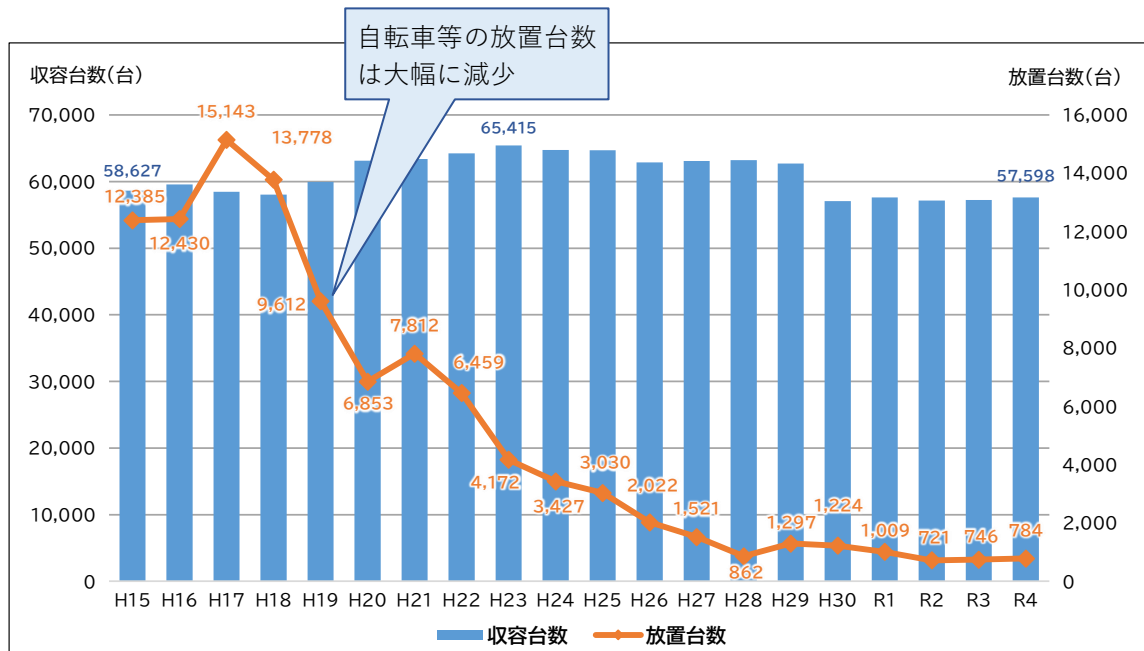
図3-11 シェアサイクルを利用したことがない理由

まとめ

シェアサイクルの利用回数は順調に伸びてきているものの、利用経験がない人も多く、更なる利活用の増加が期待できます。
 全ての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務化される中で、シェアサイクル利用におけるヘルメット着用についても、引き続き事業者と検討する必要があります。

(3) 放置自転車

- ・自転車や原動機付自転車の放置は、まちの美観や景観を損ない、歩行者などの通行障害を引き起こし、バスなどの公共交通機関や救急車・消防車などの緊急車両の通行障害の原因ともなることから、平成 20 年（2008 年）3 月に「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定（平成 28 年（2016 年）4 月に第 2 次計画策定）し、放置自転車の解消などに取組んでいます。
- ・令和 4 年（2022 年）現在、45 駅、147 箇所で開催場が整備され、約 5.8 万台の収容台数が確保されています。
- ・また、JR、京成電鉄、千葉都市モノレールの駅周辺を中心に放置禁止区域を定め、放置自転車の撤去・保管を行っています。
- ・この結果、ピーク時（平成 17 年（2005 年））には約 1.5 万台あった放置自転車は減少を続け、令和 4 年（2022 年）には約 800 台と大幅に減少しました。



資料：千葉市駅前自転車等利用状況調査（各年 6 月、令和 2 年のみ 11 月）

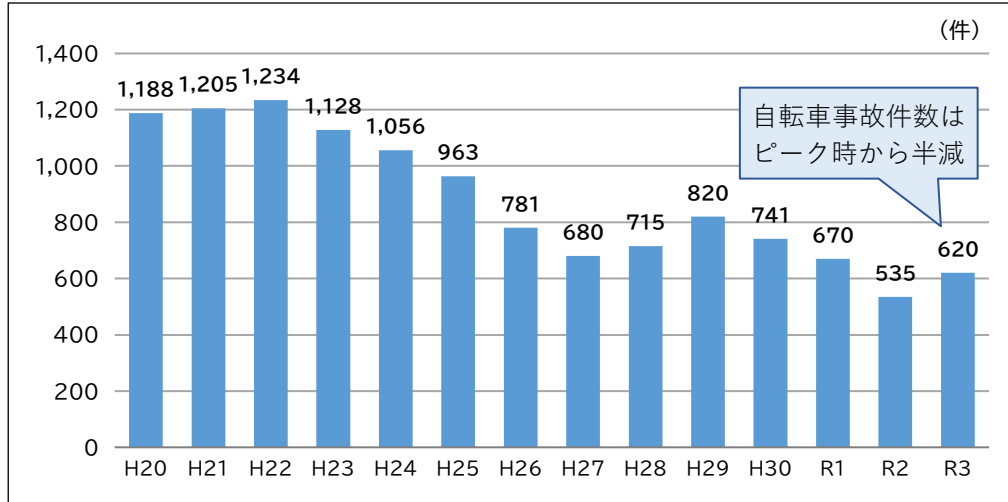
図 3-12 駐輪場の収容台数と放置自転車等台数の推移

まとめ

放置自転車台数はピーク時に比べて 1/20 となりましたが、駅周辺の良好な環境維持のため、引き続き減少傾向の維持が必要です。

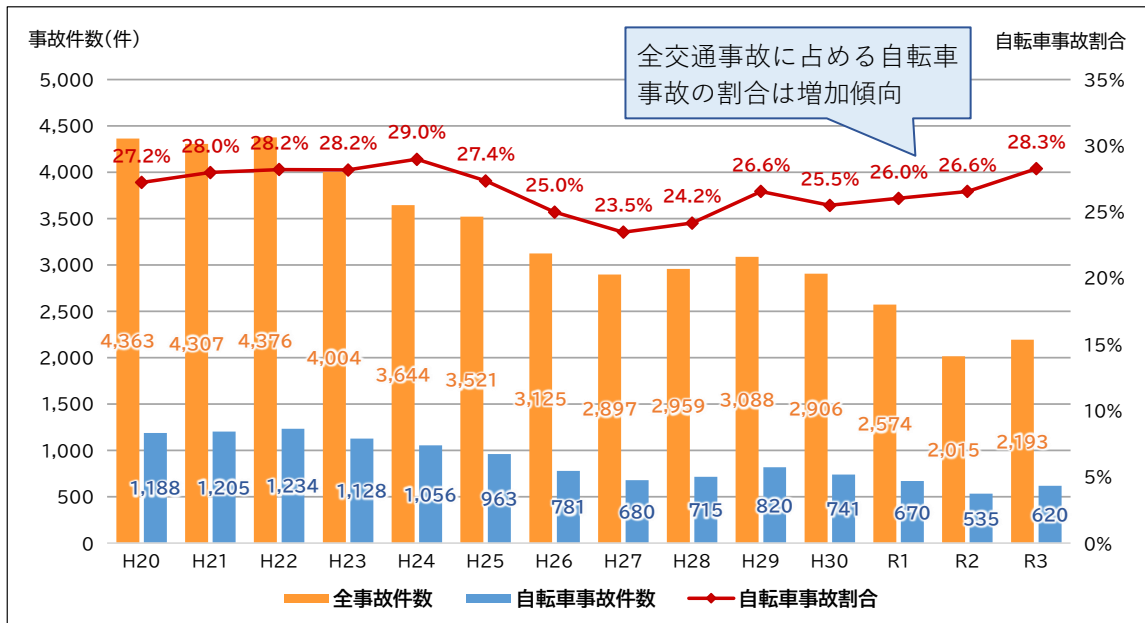
(4) 自転車事故件数

- ・令和3年(2021年)における自転車事故件数は620件で、ピーク時(平成22年(2010年))の1,234件と比べて半減していますが、近年は600件前後で推移しており、また、全事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。



資料：交通事故統計資料集に基づき作成(自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故)

図3-13 市内の自転車事故発生件数の推移



資料：交通事故統計資料集に基づき作成(自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故)

図3-14 全交通事故に占める自転車事故割合の推移

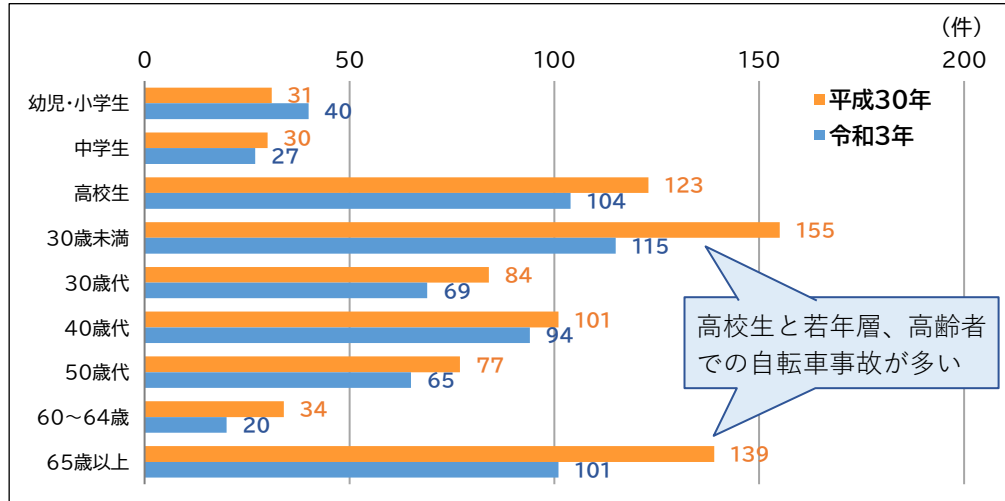
※ 第1当事者

- ・最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

※ 第2当事者

- ・当事者の中で「第1当事者」の次に過失が重い者をいう。

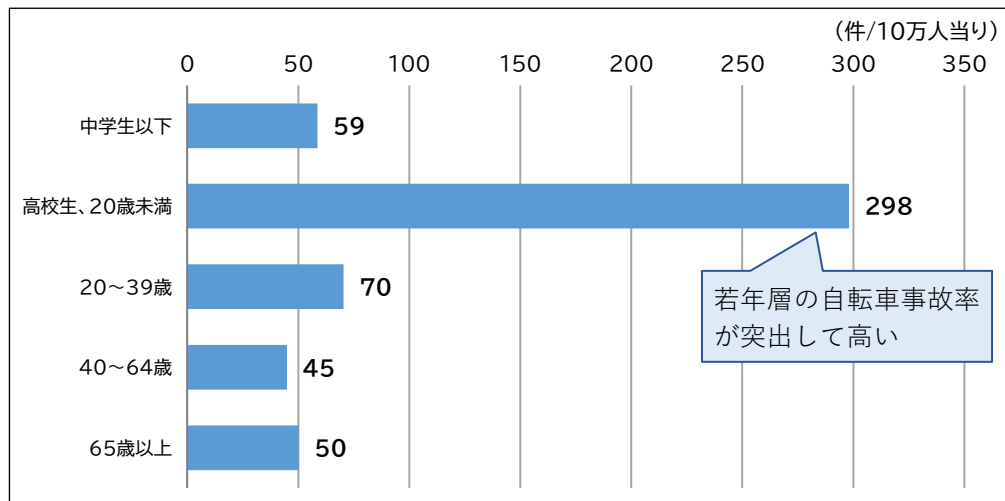
- ・ 自転車が関係する事故件数（実数）を年齢層別にみると、高校生で急激に増えて 20 歳代までで多く発生しています。
- ・ 年代が進むにつれて事故件数は少なくなる傾向にありますが、65 歳以上の高齢者で再び急激に増加しています。



資料：千葉県警察資料に基づき作成（自転車第1当事者又は第2当事者となった事故）

図 3-15 市内自転車事故の年齢層別の発生状況

- ・ 自転車事故件数を年齢層ごとに人口 10 万人当たりで見ると、若年層（高校生以上、20 歳未満）が突出して高くなっており、高校生を中心とする若年層への意識啓発が特に重要であると言えます。



資料：千葉県警察資料に基づき作成

図 3-16 人口 10 万人当たりの年齢層別の自転車事故件数（令和 3 年）

まとめ

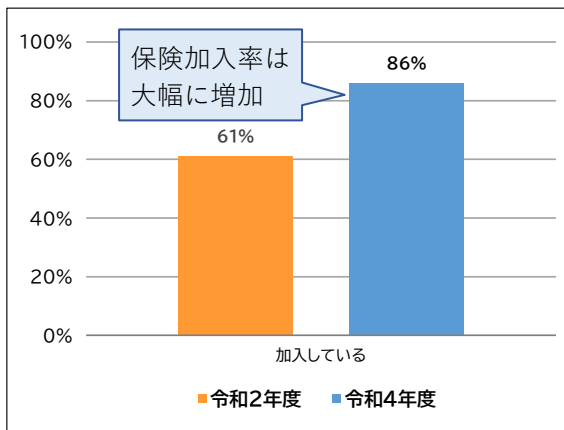
自転車事故件数は減少傾向にありますが、高校生年代が突出しているため、世代に応じた交通ルールやマナーの継続的な啓発が必要です。

(5) 自転車保険等への加入

- ・自転車保険等への加入については、平成29年(2017年)7月に施行した「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」により努力義務化され、その後、令和3年(2021年)4月の条例改正により加入が義務化されました。
- ・様々な周知啓発活動により、令和4年(2022年)度のWEBアンケート結果による自転車保険等の加入率は86%に達し、令和2年(2020年)度と比較して大幅に増加しました。



自転車保険加入義務化をPRするラッピングモノレール



資料：WEBアンケート結果より算出

図 3-17 自転車保険等の加入状況の推移

自転車保険等への加入は、お済みですか？

千葉市内で自転車を利用する方は自転車保険等に加入する必要があります。令和3年4月1日より、千葉市自転車を活用したまちづくり条例が一部改正され、自転車に関する交通事故の損害を補償する保険又は共済(自転車保険等)への加入が義務となりました。

自転車事故による高額賠償事例

小学生が自転車で走行中に、歩行中の女性と正面衝突。女性は重い障害を負い、意識が戻らない状態となった。小学生の親に損害賠償が命じられた。(平成25年神戸地方裁判所判決)

賠償額 9,521万円

自転車利用者	自転車保険等に加入しなければなりません。
保護者	未成年者が自転車を利用するときは、保護者が自転車保険等に加入しなければなりません。

自転車保険等に加入しておくことで、事故が起きた際に被害者を救済し、また、加害者側の経済的負担を軽減することができます。すでに加入している保険に付帯している場合もありますので、まずは裏面のチェックシートでご自身の加入状況を確認しましょう！

より安全に自転車に乗るために… ヘルメットをかぶりましょう!!

自転車乗車中の事故による死亡者の多くが、頭部を損傷したことにより亡くなっています。ヘルメットをかぶっていれば、死亡に至る割合が約4分の1となる調査結果もあります。また、事故の衝撃でヘルメットが脱げてしまうと、効果が十分に発揮されません。**サイズの合ったヘルメットを選び、あごひもをしめるなど、正しくかぶりましょう!**

CHIBA CITY 千葉市制100周年 百の歴史を、千の未来へ 千葉市

【お問い合わせ】 千葉市地域安全課 043-245-5148

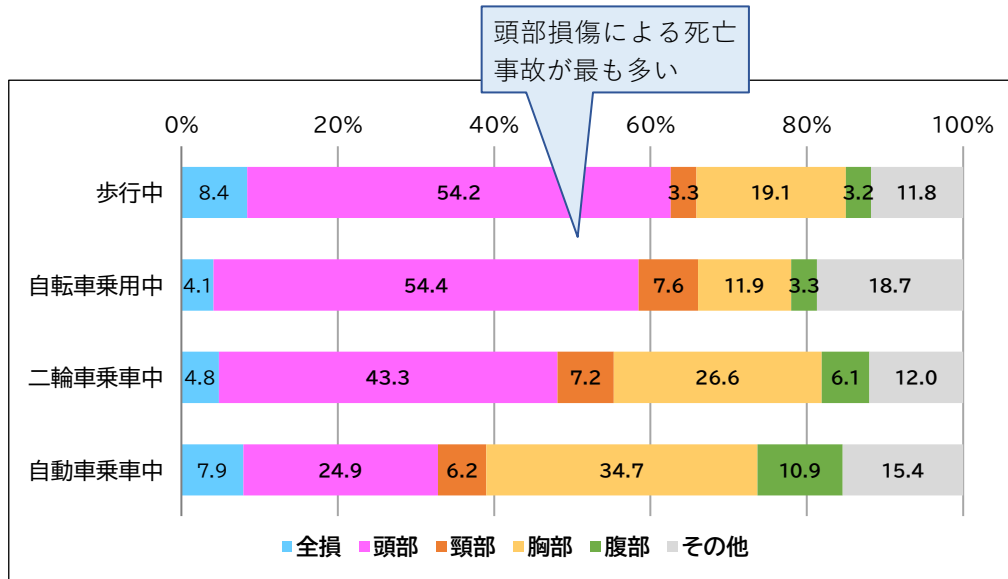
図 3-18 自転車保険等加入義務化の周知チラシ

まとめ

自転車保険の加入率は着実に増加していますが、全ての自転車利用者に対して保険加入を促していくことが必要です。

(6) 自転車ヘルメットの着用

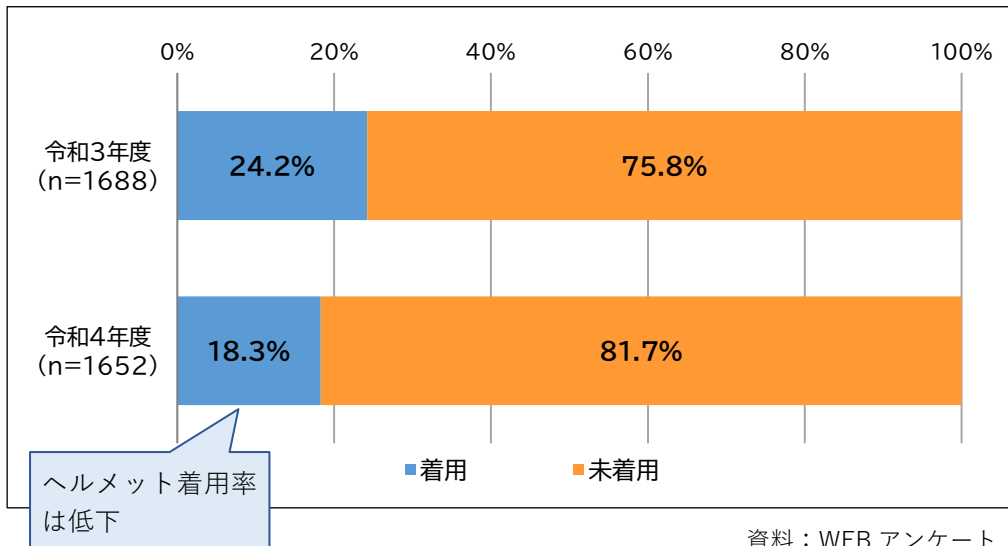
- ・令和2年(2020年)中に全国で発生した自転車乗用中の死亡事故のうち、54.4%が頭部の損傷によるもので、他の乗り物と比べても高くなっています。



資料：令和3年 交通安全白書（内閣府）

図 3-19 全国の損傷主部位状態別交通事故死者・重傷者・軽傷者割合

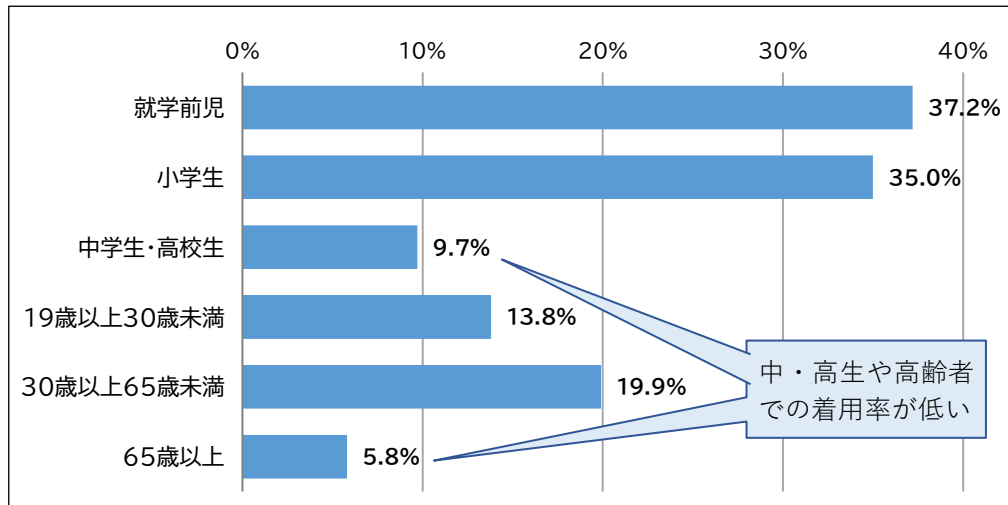
- ・令和4年(2022年)度のヘルメット着用率は18.3%で、令和3年(2021年)度の24.2%から約6ポイント減少しています。



資料：WEB アンケート

図 3-20 自転車乗車時のヘルメットの着用状況

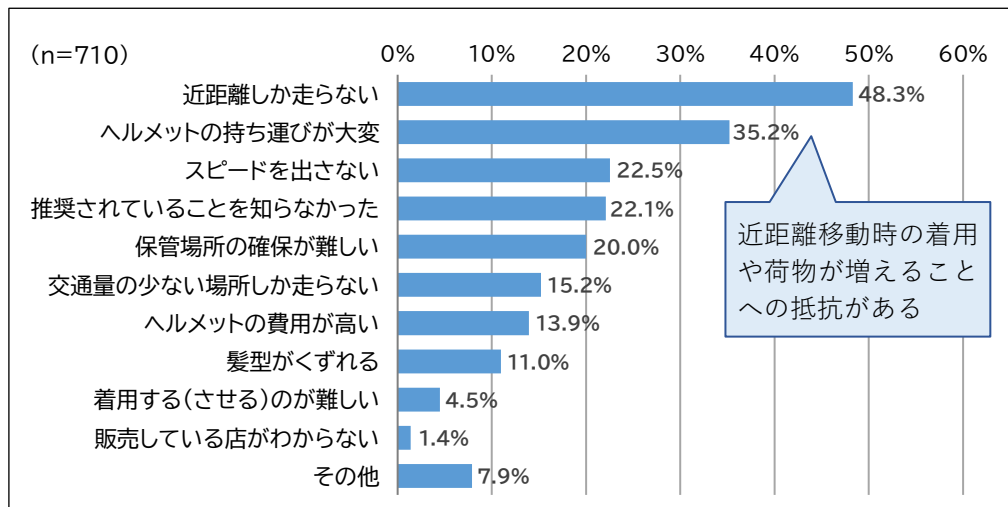
- ・ヘルメットの着用率を年代別にみると、就学前児と小学生で3割を超えていますが、中学生・高校生、65歳以上の高齢者での着用率が特に低くなっています。



資料：令和4年度第4回WEBアンケート

図3-21 年代別のヘルメット着用率

- ・ヘルメットを着用しない理由としては、「近距離しか走らない」が約50%を占め、「ヘルメットの持ち運びが大変」が約35%、「スピードを出さない」「推奨されていることを知らなかった」「保管場所の確保が難しい」がそれぞれ20%強となっています。



資料：令和4年度第4回WEBアンケート

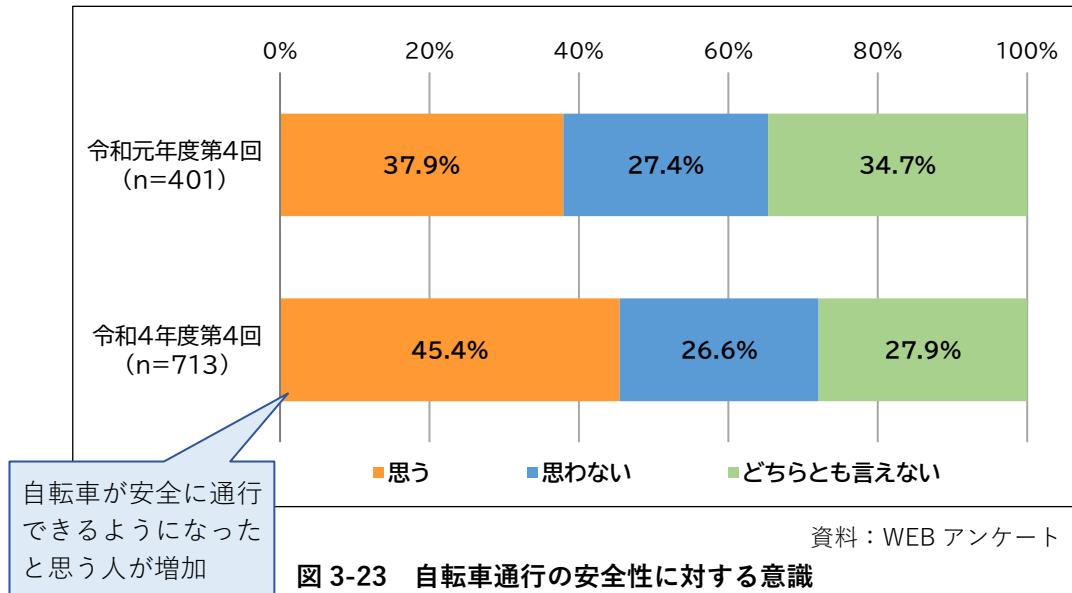
図3-22 ヘルメットを着用しない理由

まとめ

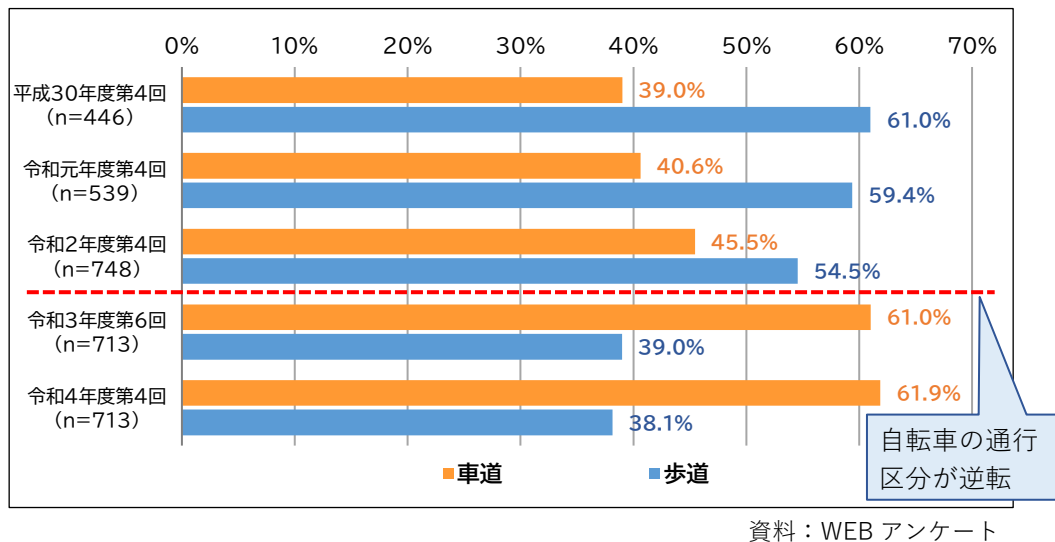
自転車事故で死に直結する頭部損傷に対する保護対策は極めて重要であるため、全ての自転車利用者に対してヘルメット着用を促していくことが必要です。

(7) 自転車走行環境の整備

- ・自転車の走行環境は、76.4km で整備が完了（令和 4 年度末（2023 年 3 月末）時点の見込み）しており、令和 2 年度末（2021 年 3 月末）の 49.3km から大きく延びました。
- ・「自転車レーンなどの整備によって、自転車は安全に走行できるようになったと思いますか」という質問に対して、「思う」と答えた人の割合は、令和元年（2019 年）度の 37.9% から令和 4 年（2022 年）度の 45.4% に増加しています。



- ・また、「自転車で歩道のある道路を通行する際にどこを歩いていますか」という質問に対して、「車道」と答えた人の割合は増加する傾向にあります。

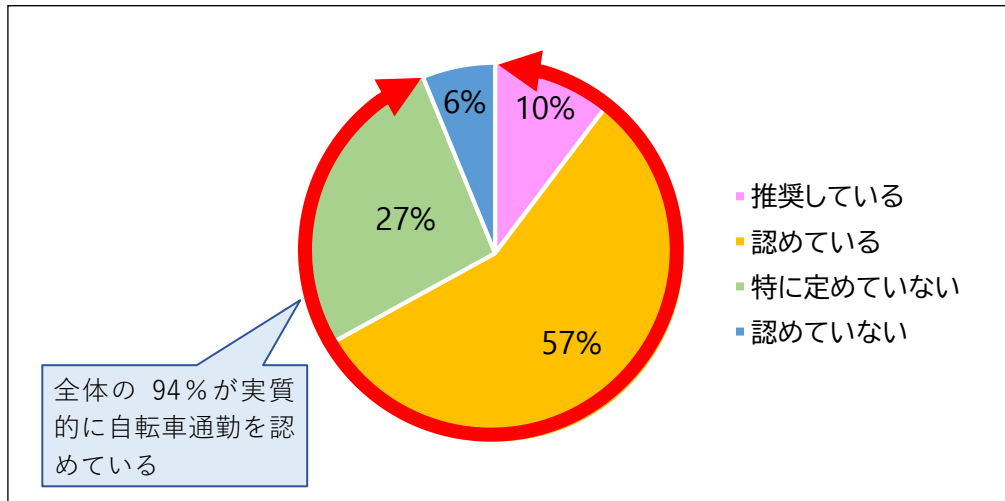


まとめ

軽車両である自転車は車道走行が原則であることについて、市民意識は高まりつつありますが、自転車利用環境の安全性向上のため、走行環境の継続的な整備により、自動車、自転車、歩行者が適切に分離された空間整備の推進が必要です。

(8) 自転車通勤

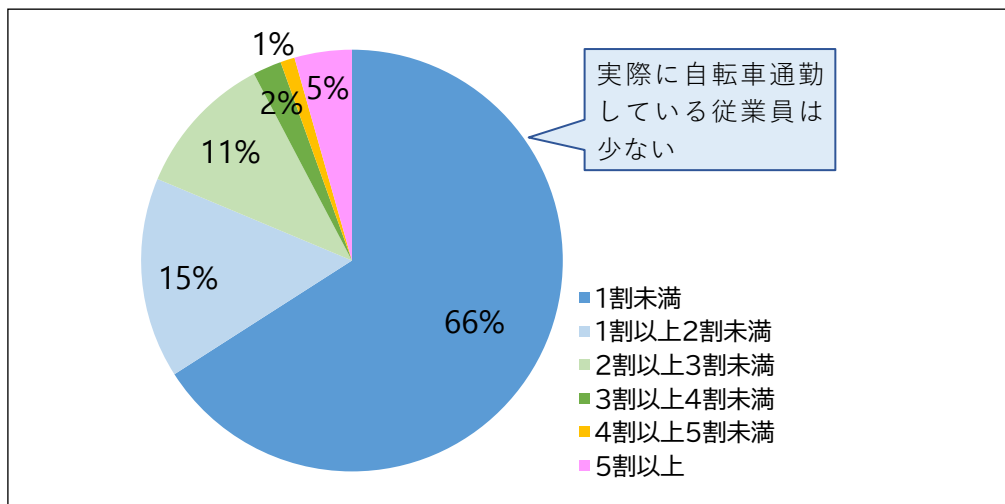
- ・令和3年(2021年)度に、本市と地球環境保全協定を締結している事業者849社へ行ったアンケート調査(回答97社)によると、実質的に自転車通勤を認めている事業者は91社で、全体の約94%を占めています。
- ・自転車通勤を認めていない理由としては、「安全上の問題」「駐輪場などの問題」「原則、公共交通機関を利用」「事業所の立地」などとなっています。



資料：令和3年度 自転車通勤等に関する事業者アンケート結果

図3-25 企業における自転車通勤の取組状況

- ・一方、自転車通勤を認めている事業所においても、自転車通勤をしている従業員の割合は「1割未満」とする事業所が約66%を占めており、実際に自転車通勤をしている人は少ない状況です。



資料：令和3年度 自転車通勤等に関する事業者アンケート結果

図3-26 企業における自転車通勤者の割合

まとめ

自転車通勤は、従業員だけでなく事業者にとってもメリットがあることから、企業や従業員の自転車通勤に関する理解が必要です。

3-2 第1期計画の実績と評価

自転車を活用したまちづくりを進めていくための施策の柱として掲げている「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」について、それぞれ計画期間内における施策の取組状況を整理し、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

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
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）	デンマーク式自転車ゲームを実施 （H30:2回、R1:8回、R2:10回、R3:2回、R4:10回） 市制100周年記念「みんなで自転車に乗って千葉城へ行こう！」を開催 親子向け自転車体験イベント （H30、H31、R4:各2回）
		市政出前講座の開催	自転車リーダー育成講習会（R1:1回）
		タンDEM自転車乗車体験	国道357号上部空間イベント（R4）
		啓発リーフレット作成・配布（中学生、高校生、一般向け）	チラシ・リーフレット・教本を作成し、小学校、中学校、高校、自治会、市内イベントにおいて配布
	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	第1期計画改訂版を策定（R3.8）
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	補助金交付2件、後援3件

【評価指標の達成状況】

自転車を活用したまちづくり条例の認知度（WEBアンケート調査報告書）

未達成

現状値：46.9%
（令和2年(2020年)）

目標値：54%以上
（令和4年(2022年)）

達成値：44.5%
（令和4年(2022年)）

【評価】

- ・意識醸成のための自転車関連イベントの開催や啓発リーフレットの配布などを毎年行ってきましたが、自転車を活用したまちづくり条例の認知度に関する目標値は未達成でした。
- ・WEBアンケート結果では自転車利用頻度の低下がみられるため、利用の普及・促進に向けて、自転車のメリット、楽しさなどを分かりやすく示すとともに、様々な場でPRする必要があります。

施策2 自転車関連イベントの開催・誘致

【計画内容と実績】

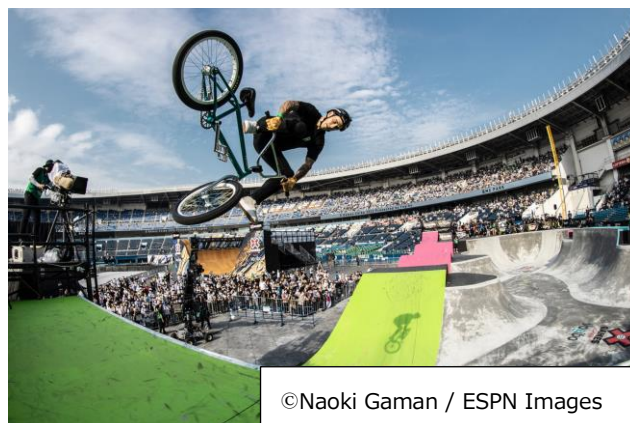
計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
JBCF 幕張新都心クリテリウムの共催	幕張新都心クリテリウムの共催	日本最大級の自転車イベントであるサイクルモード開催と連携し、公道を使用したレースを開催	H30:1回、R1:1回
自転車関連イベントの誘致・支援	サイクルスポーツ競技大会の誘致・支援	「いなげの浜」を中心にちばシティトライアスロン大会を開催	千葉シティトライアスロン大会を実施 (R3:1回、R4:1回)
	自転車関連イベントの誘致・支援	イベント誘致・支援	誘致・支援 (フクダ電子アリーナクリテリウム、千葉シティトライアスロン 等) 後援 (サイクルモード、山手サイクリング、昭和の森サイクリング、里山りんりんサイクリング、X Games Chiba 2022、国際自転車競技大会「第9回寛仁親王記念ワールドグランプリ」 等)

【評価】

- ・全国レベルの自転車イベントの開催は、集客等による経済効果が期待されるとともに、トップクラスの競技が目の前で繰り広げられることで、市民の自転車への関心の高まりが期待されるため、引き続きイベントの開催誘致に向けた取組を実施する必要があります。



資料：全日本実業団自転車競技連合
幕張新都心クリテリウム/令和元年



X Games Chiba 2022

施策3 観光の推進

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30～R4)
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	千葉市・市原市・四街道市と協力して作成した3コースをサイクリングマップアプリに掲載 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	他自治体との連携検討・協議 千葉市スポーツ協会の発行する市民向け広報誌「みんなのスポーツちば」にサイクリングコースとして掲載
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	レンタサイクル利活用調査実施
		里山サイクリングマップの更新	案内看板設置 マップの作成・更新 千葉市スポーツ協会の発行する市民向け広報誌「みんなのスポーツちば」にルート掲載 区役所や庁内サイクルイベント向けに里山サイクリングマップを配布 個人主催の全国サイクリングマップ閲覧会にマップ提供
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	未実施

【評価】

- ・花見川サイクリングコースを含む東京湾から印旛沼に至る河川沿いのルートについては、千葉市、八千代市、佐倉市の3市に跨る魅力的な地域資源であるため活用促進に取り組むとともに、印旛沼へと続く広域的なサイクリングルートとした一体的な活用において、近隣自治体との連携強化を図る必要があります。また、利活用を推進するため、花見川サイクリングコース沿いにサイクリストが集う拠点施設の整備や、里山サイクリングマップの効果も踏まえたマップの作成など、利用しやすい環境整備や情報提供などが必要です。



花見川サイクリングコース



里山サイクリングマップ

施策4 環境負荷の低減

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
COOLCHOICE の推進	CO ₂ 削減	普及啓発の実施	イベント時啓発 (H30:6回、R1:6回) オンラインイベント「気候危機をクイズで学ぼう!!」開催 (R3) 省エネ行動として、自転車や公共交通機関の利用について啓発 デジタルサイネージや SNS での発信
		自転車通勤の推奨	民間企業アンケート実施、広報活動 (夢シティちば掲載)

【評価】

- ・自動車から自転車への移動手段の転換は、地球環境への負荷を軽減するとともに、家計負担の軽減にもつながることから、意識啓発を行う必要があります。
- ・2050年の脱炭素社会を実現するため、引き続き利用促進に向けた自転車通勤の推奨など、民間と連携しながら自転車の利活用を推進する必要があります。



JR 千葉駅構内のデジタルサイネージ

施策5 健康の推進

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
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 ヘルスサポーター養成教室にてリーフレット「ちばチャリストایل!」を配付

【評価】

- ・有酸素運動である自転車は、生活習慣病やロコモティブシンドローム (※) の予防のほか、身体を動かすことで心地よさや爽快感が得られ、ひいては健康寿命の延伸が期待されます。
- ・手軽な健康増進手段の一つとして、自転車の利用に向けた意識啓発方法の検討を行う必要があります。

※ ロコモティブシンドローム (再掲)

- ・運動器の障害のために立ったり歩いたりするための身体能力 (移動機能) が低下した状態。

施策6 都市交通の利便性向上

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内容	実績 (H30~R4)
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 (R2.2.1より本格実施)
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	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 (R4.3)

【評価指標の達成状況】

シェアサイクルの利用経験がある人の割合 (WEB アンケート調査報告書)

達成

現状値 : 10.2%
(令和2年(2020年))

目標値 : 15%以上
(令和4年(2022年))

達成値 : 15.5%
(令和4年(2022年))

【評価】

- ・シェアサイクルの規模の拡大とともに利用者及び利用回数は順調に増加しており、評価指標として定めた「シェアサイクルの利用経験がある人の割合」も目標値を達成しました。
- ・シェアサイクルは市民の足として定着しつつありますが、利用経験がない人の割合は依然として高いことから、更なる利用促進のため、引き続き周知啓発等を図る必要があります。

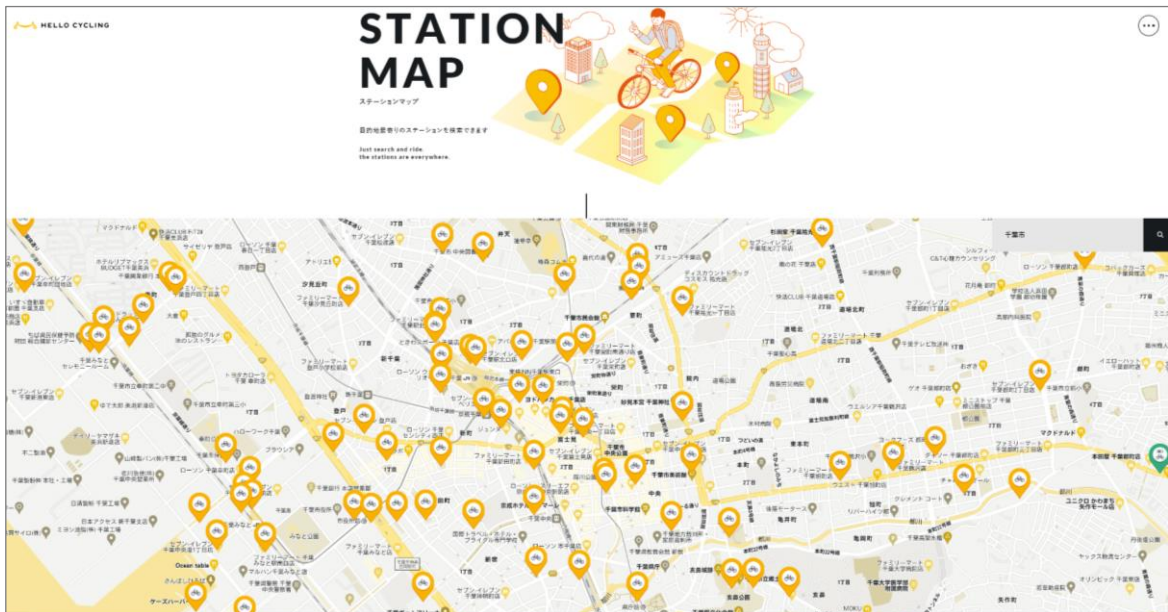


図 3-27 ステーションマップ (シェアサイクル) (出典 : HELLO CYCLING)

走 自転車の利用環境の整備

施策7 自転車走行環境の整備

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
自転車走行環境の整備	自転車レーン等の整備	10.2km	H30~R4 : 42.0km 整備
	ちばチャリ・すいすいプランの更新	実施	R1 改定
	走りやすさマップの更新	実施	走りやすさマップは未更新 自転車走行環境整備済路線図を HP に掲載

【評価指標の達成状況】

自転車走行環境の整備延長 (庁内資料)



【評価】

- ・ 自転車走行環境の整備を着実に進めており、WEB アンケート結果では、自転車が安全に通行できるようになったと思う人の割合や車道を走る自転車の割合が増加しています。
- ・ 歩行者、自転車、自動車が安全・快適に共存できるまちを目指して、今後も計画的に整備を進めていく必要があります。

施策8 自転車駐車環境の整備

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
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	電磁ロック式ラック (新設) 305 台 (更新) 1,171 台 (西千葉駅第3外)
		LED 照明交換	LED 照明リース・交換 695 灯
		監視カメラ等	監視カメラ 56 基 (稲毛海岸駅第6等)
	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	廃止・縮小 7 箇所、新設・増設 9 箇所
	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	施設点検、修繕計画策定 自転車等の駐車対策に関する総合計画作成検討
	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	拡大 (栄町地区)
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	適宜	

【評価指標の達成状況】

駅周辺の放置自転車台数（駅前自転車等利用状況調査）



【評価】

・放置自転車対策については、駐輪場設備の充実や駅周辺での放置自転車の撤去・指導等の取組を推進した結果、放置台数は減少し、目標値を達成しました。引き続き、駐輪場の修繕計画に基づく適切な維持管理を行うとともに、千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画に基づく駐輪需要の再検討等を行いつつ、放置自転車等の対策、管理・運営の効率化、利便性の向上を図ることにより、より良い駐輪環境の構築を行う必要があります。

施策9 自転車の利用環境の向上

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内容	実績（H30～R4）
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	舗装補修 トイレ改修
		通行ルールの周知	ホームページの周知 ルール策定、周知のための看板設置
	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は、舗装の補修やトイレ改修、加えて安全快適に利用するための通行ルールを策定してホームページや看板設置で周知を図ることにより、利用環境が改善しました。

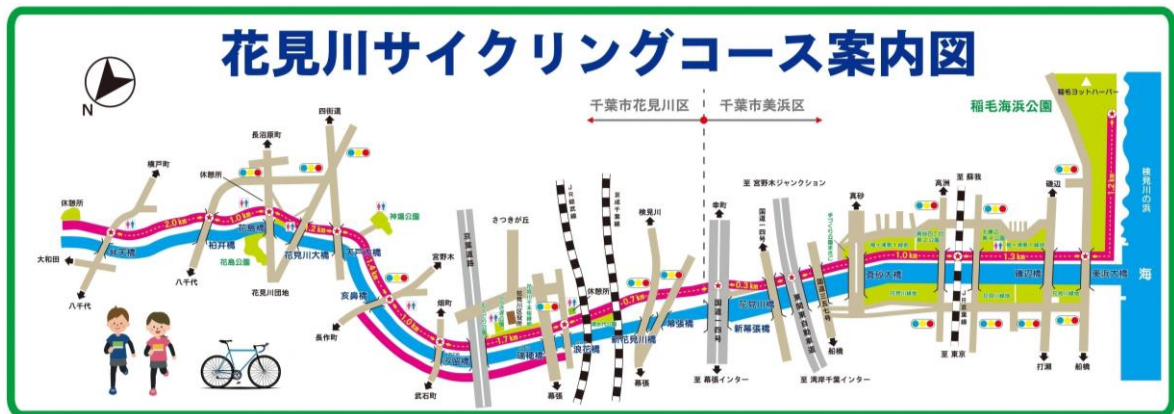


図 3-28 花見川サイクリングコースの案内図

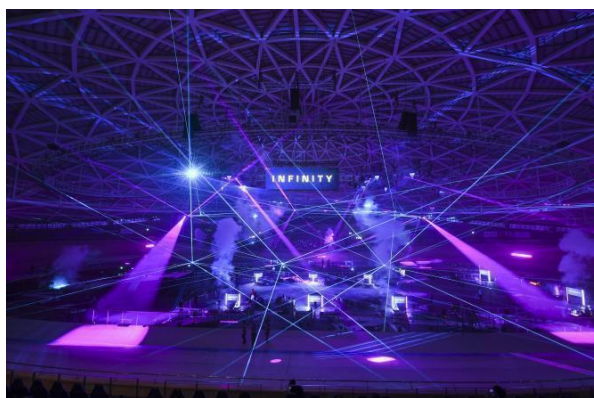
施策10 拠点施設の充実

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
花見川緑地交通公園の機能充実	園内工作物等の更新	標識、路面表示の補修	園内工作物等の更新完了・供用(H29~R1)
	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	サイクリング利用者向け貸出設備等を導入 自転車レーン整備(H29~R1)
「千葉JPFドーム」の整備及び自転車スポーツの振興	千葉 JPF ドームの整備	工事	R3に「TIPSTAR DOME CHIBA(千葉 JPF ドーム)」が完成
	250 競争 (PIST6) の実施	実施 (R3 年 10 月開始)	R3.10 から開催 (R3 実績 23 節 43 日)

【評価】

- ・花見川緑地交通公園は、幅広い世代に交通安全教育を推進する場として、また、サイクリング利用者向けの拠点として、引続き積極的に活用していく必要があります。
- ・国際規格に基づいた多目的施設 TIPSTAR DOME CHIBA（千葉 JPF ドーム）を本市の代表的な自転車拠点として、自転車スポーツの振興を進めていく必要があります。



エンターテイメント性を高めた 250 競走 (PIST6)



親子向け参加型イベントの開催

守 交通安全の確保

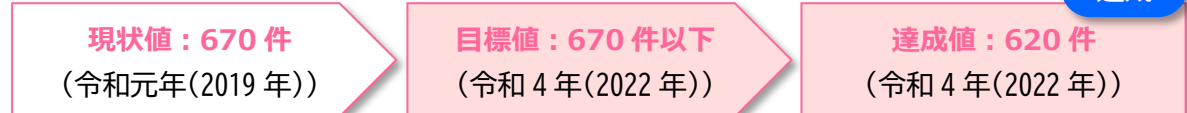
施策 11 自転車安全利用の促進

【計画内容と実績】

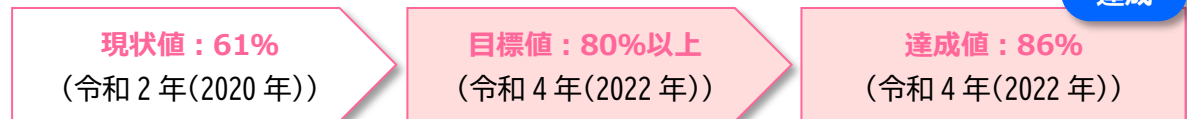
計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
自転車ルール・マナー啓発	自転車利用の交通ルール・マナーの啓発	自転車安全利用講習会等の実施	イベント時啓発 (H30:12回、R1:10回、R2:12回、R3:8回、R4:8回) 市関係機関にチラシ配布
		自転車走行環境整備に合わせた啓発の実施(沿線地域・高等学校等)	啓発チラシを配布 (53自治会、8高校、2大学 他)
		街頭での啓発活動	近隣の高校生、大学生との啓発活動 (R4:2回) 自転車イベント時等に反射材等を配布
		九都県市一斉自転車マナーアップキャンペーンの実施	H30:1回、R1:1回、R4:1回
自転車保険等加入の周知啓発	自転車保険等への加入啓発	イベント等での周知啓発の実施	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) 民間との協定締結 (ジェイコム千葉 千葉セントラル局、千葉みらい農業協同組合) 郵便局や民間企業と連携した周知啓発 (ポスターの掲示) 市政だより、ホームページによる周知啓発
		多様な広告媒体での周知啓発	モノレールラッピング車両運行 (R3.4~R4.3) 駐輪場や公共施設でのぼり旗掲出 自転車イベント時等にポスター掲示、チラシ配布

【評価指標の達成状況】

自転車事故件数 (交通事故統計資料集)



自転車保険等への加入率 (WEB アンケート)



自転車安全利用講習会/令和3年



高校生などによる街頭啓発活動/令和4年

【評価】

- ・ 歩行者、自転車、自動車が安全かつ快適に共存できるよう、交通ルール、マナーに関する教育や周知啓発を継続して取り組んでいく必要があります。
- ・ 自転車保険等への加入者は増加し、こちらも目標値を達成しておりますが、引き続き、周知啓発や情報提供していく必要があります。

施策 12 交通安全教育の推進

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
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	H30:155 校、R1:160 校、R2:129 校、R3 : 152 校
	交通安全教育 (市立高等学校)	交通安全教育実施の推進	H30:1 校、R1:2 校、R3:1 校
自転車安全利用教育	幼児教育における交通安全教育	交通安全教育実施の推進	市内保育所等にて実施 (約 200 回、約 7,000 人受講)
	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	スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた交通安全教育の実施	毎年 3 校
	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	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：毎年 12 回 市政だより、ホームページ、チラシ等による周知啓発
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	サイクリング利用者向け貸出設備等を導入
	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

【評価】

- ・ 交通事故件数は減少傾向ですが、全交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあり、特に高校生世代の事故が突出していることから、教育機関と連携を図るなど、交通ルール・マナーの周知啓発を行っていく必要があります。
- ・ ヘルメット着用率は、未就学児や小学生で高まっていますが、事故の多い中高生や高齢者での着用率が低いため、引き続き、ヘルメット着用の重要性を理解してもらう必要があります。



スケアードストレイト実演の様子/令和 3 年

施策（1） 自転車を活用したまちづくりの推進【再掲】

【計画内容と実績】

計画事業	取組項目	内 容	実績（H30～R3）
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）	デンマーク式自転車ゲームを実施 （H30:2回、R1:8回、R2:10回、R3:2回、R4:10回） 市制100周年記念「みんなで自転車に乗って千葉城へ行こう！」を開催 親子向け自転車体験イベント （H30、H31、R4:各2回）
		市政出前講座の開催	自転車リーダー育成講習会（R1:1回）
		タンデム自転車乗車体験	国道357号上部空間イベント（R4）
		啓発リーフレット作成・配布（中学生、高校生、一般向け）	チラシ・リーフレット・教本を作成し、小学校、中学校、高校、自治会、市内イベントにおいて配布
	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	第1期計画改訂版を策定（R3.8）
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	補助金交付2件、後援3件

【評価】

- ・幼児向けの自転車イベント（デンマーク式自転車ゲーム）の開催や啓発リーフレットの作成・配布を行ってきましたが、市政出前講座（自転車リーダー育成講習会）は開催の依頼がなく1回のみの実績となりました。
- ・安全な自転車利用に向けて、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交通マナーの向上などの意識醸成を図っていく必要があります。

3-3 自転車を活用したまちづくりの課題

本市における自転車利用の現状、第1期計画の実績と評価を踏まえ、自転車を活用したまちづくりにおける課題を、施策の柱である「楽」「走」「守」の視点から次のように整理しました。

自転車の活用と利用促進に向けて

- コロナによる外出控えなどにより自転車の利用頻度が減少していることから、自転車利用に適した本市の特性や、健康増進、家計負担の軽減、脱炭素への貢献など、自転車が有する様々なメリットへの理解をさらに深めることが必要です。
- 日常的な自転車利用はもとより、観光やレジャー、スポーツなど、自転車の利用機会を多面的に増やしていくため、自転車関連事業者等との連携をさらに強化していくことが必要です。
- シェアサイクルは市民の足として定着しつつあり、引き続き周知啓発を図るとともに、シェアサイクルの拡大に対応した利用環境の向上等が必要です。
- 花見川サイクリングコースを含む東京湾から印旛沼に至る河川沿いのルートは、千葉市、八千代市、佐倉市の3市に跨る魅力的な地域資源であることから、3市が連携して利用環境向上を図るとともに、その魅力を内外にPRすることが必要です。

自転車の利用環境の整備に向けて

- 自転車走行環境の整備により、車道を通行する自転車は増えていますが、自転車通行の安全性をさらに向上させるため、自転車ネットワークの連続的な整備や交差点内の通行処理方法について検討が必要です。
- 自転車が安全に走行し続けるため、今後は矢羽根表示など路面表示の適正な維持管理が必要です。
- コロナによる外出控えなどにより駐輪場の利用者が減少しており、駐輪場の管理・運営の効率化を図るために、駐輪場用地のさらなる有効活用や駐輪場の統廃合について検討が必要です。
- 駐輪場のさらなる利便性向上を図るため、各地域の駐輪場ごとの利用者ニーズを踏まえ、一時利用の設備拡充や多様な車種（チャイルドシート付低床型自転車、自動二輪等）の駐輪スペース確保等について検討が必要です。

交通安全の確保に向けて

- 自転車事故件数は減少傾向ではありますが、高校生を中心とする若年層の事故件数割合が突出していることや高齢者の事故件数も多いことから、世代に応じた交通ルールや自転車マナーの啓発が継続的に必要です。
- ヘルメット着用や自転車保険等への加入については、交通安全イベントなどによる周知啓発活動を維持することが必要です。特に、ヘルメット着用は、中・高生や高齢者の着用率が低いことから、教育機関等と連携した学生を対象とする啓発活動等、世代に応じた対策が必要です。