

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
基本 計画	1	はじめに (P. 1)	冒頭、「『ちばチャリストスタイル』とは、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です」と記載されています。環境にやさしくから自発的に利用するまでは一般論で、千葉市らしいに結びつきません。千葉市らしいを印象づける何か、例えば、自転車専用レーンの設置率が高い、ジョギング、ウォーキングもできるサイクリングコースの充実とかの千葉市ならではの特徴が必要と思います。	「ちばチャリストスタイル」とは自転車を活用したまちづくりの将来像の実現に向けたコンセプトです。 花見川や都川等の河川や里山などの自然・地域資源および全体的に平坦な地形など、自転車の利用に適している本市の特性を利用者が理解し、生活やまちづくりに積極的に利活用していただくことが千葉市らしい生活スタイルになるものと考えています。	無
	2	はじめに (P. 1)	まちづくりの要素のひとつに“違法駐輪が減ってまちがすっきりきれいに”との記載があります。本計画書の別の箇所では、「自転車駐輪場」との記載があります。P.35のまとめにあるように“軽車両である自転車は車道走行”ですから、駐車が適切だと思います。他の頁にも“駐輪”という言葉があります。	市民にわかりやすい表現とするため、「駐輪」と記載しています。また、「自転車駐輪場」と記載されている箇所は「駐輪場」に修正します。	有
	3	第1章 1-1-1 計画の背景 (P. 2)	「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」と「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画」の施行年が元号表記だけです。P3以降のように、元号と暦年の併記としていただけると、暦年表記により経過年数が計算しやすく助かります。	当該箇所について、「和暦(西暦)」を併記します。(※同一文章に同じ年が複数回出てくる場合は2回目以降を省略します。)	有
	4	第2章 2-1-3 乗ると楽しい (P. 6)	“乗ると楽しい”の根拠として、自転車製造会社(株式会社SHIMANO)のデータ(図2-3)を掲載するのは適切でないような気がします。また、P8に図2-4として、運動・スポーツとしての参加率が示されていますが、そのトップはウォーキングです。“乗ると楽しい”の比較説明としてウォーキングを選択するのは適切ではないと思います。	サイクリングとウォーキングの比較については、運動・スポーツの参加率はウォーキングが上位ではありますが、快適感ではサイクリングが優位であることを紹介することにより、サイクリングの参加率向上を期待するものです。	無
	5	第2章 2-2-2 自転車移動に適した 都市構造 (P. 11)	図2-9において、実籾駅(京成線、習志野市)を中心とした半径5kmの円が描かれています。何か特別な意図があったら教えてください。	自転車分担率向上を目的として通勤通学での自転車利用を掲げており、主要な駅へのアクセスの良さ(おおよそ5km以内なら自転車が一番早い)とその範囲に居住人口が多いことを説明するため、実籾駅を花見川区の最寄り駅として記載しました。	無

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
基本計画	6	第2章 2-2-4 自転車走行環境の整備 (P. 12)	自転車レーン等の自転車走行環境の整備形態のうち、車道混在型について、「矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる」となっているが、この形態では狭く車の交通量が多いところもあり、車側も自転車側もとても危険である。自転車レーン等はずっと余裕のある広い道路に設置していただきたい。	自転車は原則として車道左側を走行することとなっています。自転車と車の通行を区分するためには自転車レーン等の整備が望ましいところですが、整備に必要な幅員の確保が困難な道路では、自転車には通行位置や方向を示し、自動車には自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、矢羽根や自転車マークの路面標示を行うこととしております。	無
	7		市役所前の国道の交差点内では、自転車レーンが突然なくなっていて、自転車は交差点を渡ってよいか、信号機も車用だけで恐怖を感じます。	車道走行が原則のため、交差点を通行してください。なお、当該箇所において、自転車の車道通行位置を明示するため、令和4年11月に矢羽根型路面標示を設置しました。	無
	8	第2章 2-2-4 自転車走行環境の整備 (P. 12)	自転車専用通行帯(自転車レーン)、自転車専用レーンを明確にしてほしい。	図2-10下の写真「自転車専用レーン」を「自転車専用通行帯(自転車レーン)」に修正します。	有
	9	第2章 2-3-1 国の自転車政策の経過 図2-11 (P. 17)	新自転車安全利用五則に「1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」とありますが、どうい場合が例外かわかる記載に修正をお願いします。	例外的に歩道を走行できる場合として、下記の事例を追加いたします。 ①13歳未満の方、70歳以上の方や身体の不自由な方が走る場合 ②「自転車及び歩行者専用」の道路標識がある場合 ③路上駐車などで、自転車が車道を安全に通ることができない場合	有
	10	第2章 2-3-1 国の自転車施策の経過 (P. 17)	新自転車安全利用五則の1. 車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先ですが、この内、車道走行の原則が守られていません。理由の一つに“歩道は例外”があると思います。この新自転車安全利用五則にも例外が何なのかが示されていません。注釈で明示願います。それと車道側帯に矢羽根マークが示されていますが、それが何かの広報が足りないと思います。車道左側を走行しているのはスポーツサイクリング車がほとんどです。	例外的に歩道を走行できる場合として、下記の事例を追加いたします。 ①13歳未満の方、70歳以上の方や身体の不自由な方が走る場合 ②「自転車及び歩行者専用」の道路標識がある場合 ③路上駐車などで、自転車が車道を安全に通ることができない場合 また、矢羽根の路面標示は自転車には通行位置や方向を示す一方で、自動車には自転車が車道内で混在することを注意喚起するために設置していることについて、計画(案)P12に追記するとともに、上記の内容をホームページやSNS等で引き続き周知啓発を行います。	有

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
基本計画	11	第3章 3-1-1 自転車施策の利用状況 (P. 23)	図3-1に自転車の利用頻度の変化がWEBアンケートの結果として記載されています。サンプル数がほぼ同じ令和2年度と令和4年度の比率の比較(あまり利用しない+利用しないの合計が59.8%→63.8%)は意味があると思いますが、平成29年度と比較するのは適切ではないような気がします。	図3-1は、日常生活においてどの程度自転車が利用されているかを把握するとともに、コロナ前のH29、コロナ初期のR2、コロナ禍のR4を比較することで、コロナが自転車利用に与えた影響を推察しています。	無
	12	第3章 3-1-1 自転車の利用状況 (P. 25)	3ポツ目に“横浜市を除いて…新型コロナによる外出控えや生活スタイルの変化等の影響…”と記載されています。図3-6は、通勤通学時の自転車分担率ですから“外出控え、生活スタイル変化”という言葉は適切でないような気がします。テレワークやオンライン授業という言葉で説明すべきだと思います。	通勤通学時の自転車分担率のため、減少要因の記載を「テレワークやオンライン授業の推進」に修正します。	有
	13	第3章 3-1-1 自転車の利用状況 図3-7 (P. 26)	「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併存の高さがうかがわれます。」と記載されておりますが、本市の自動車への依存が高い原因はどのような理由とお考えでしょうか。	本市は関東圏内の他の政令市と比較すると、市域に占める市街化調整区域面積の割合が多く、若葉区や緑区などの市内陸部には、公共交通不便地域もあることから、自動車への依存度が高くなっていると考えています。	無
	14	第3章 3-1-2 シェアサイクルの利用状況 (P. 27)	シェアサイクルの利用は、R2からR4の新型コロナ禍に関わらず増加しています。増加理由・要因が何かを含めて、この現象は記載すべきと思います。	シェアサイクルの利用がコロナ禍にも関わらず増加した理由として、ポートの増設や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ためと考えており、追記します。	有
	15	第3章 3-1-2 シェアサイクルの利用状況 (P. 28)	シェアサイクルを利用したことがない理由のアンケート結果は図3-11に記載されていますが、利用したことがある人の理由のアンケート結果があれば記載していただきたい。さらに、シェアサイクルの場合、ヘルメット着用の課題が残ります。ヘルメットを携帯してシェアサイクルを利用するということは考えにくい気がします。	シェアサイクル利用経験者の利用目的を資料6に記載しています。また、ヘルメット着用の努力義務についてはシェアサイクル利用において課題として認識しており、引き続き事業者と検討することについて追記します。	有

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
基本計画	16	第3章 3-1-3 放置自転車 (P. 29)	放置自転車の大幅な減少は強く感じています。放置自転車の撤去・保管(移動保管手数料を徴収して返却)という対策が有効であったこととなります。	引き続き、放置自転車の追放指導・移動・保管や利用者のマナー向上に向けた啓発を実施して参ります。	無
	17	第3章 3-1-5 自転車保険等への加入 (P. 32)	先ず、ラッピングモノレールと題して写真が掲載されていますが、ラッピングの詳細が明確ではありません。自転車保険等への加入を呼びかける広告をラッピングしたモノレールとかの説明文が必要と思います。次に、図3-17において保険加入率が掲載されておりますが、“まとめ”でWEBアンケート結果を基にした“加入率は大幅に増加しています”という記述は適切でないように思います。サンプル数が不明ですが、R4年度の86%という数字は、実態とかけ離れているような気がします。	保険加入率は本市の実施したWEBアンケート結果に基づいており、実態に基づいた結果であると考えています。駐輪場利用者に行ったアンケートにおいてWEBアンケートと同様の結果が得られていることから、実態と大きな乖離はないと考えております。	無
	18	第3章 3-1-6 自転車ヘルメットの着用 (P. 34)	【まとめ】は、“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のヘルメット着用が望まれます”と記載されています。前半の重要である と結論の 望まれます のアンバランスな表現がヘルメット着用の努力義務という曖昧な規制につながっています。	当該箇所を「全ての自転車利用者に対してヘルメット着用を促して参ります」に修正します。	有
	19	第3章 3-1-7 自転車走行環境の整備 (P. 35)	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、“思うと答えた人の割合は、令和元年度の37.9%から令和4年度の45.4%に増加しています”と記載されています。先ず、WEBアンケートの回答者が「自転車レーンなどの整備」をどう捉えたかが問題となります。自転車専用レーンと捉えた可能性が高いと思います。矢羽根マークのある車道で自転車と自動車の混在走行を安全と考える人は少ないと思います。次に、「安全とは思わない」と回答した比率に大きな変化はないことにも着目していただきたい。	WEBアンケートの設問において「本市では車道の左端に自転車の通行位置を示す青色の自転車レーンや矢羽根表示の整備を進めている」との説明を付しています。	無
	20	第3章 3-2 施策9 自転車の利用環境の向上 (P. 43)	花見川サイクリングコースの充実で自転車利用環境の改善としてトイレ改修が実績として記載されています。北磯辺第4公園内にあるトイレは暗くて防犯上危険です。周辺の樹木を伐採するか、川側に移設することを希望します。またP43に掲載されている【花見川サイクリングコース案内図】を検見川の浜や主要な流入部には設置していただきたい。	北磯辺第4公園トイレの建替えについて、早期の対応は難しい状況ですが、快適に利用いただけるよう適切な維持管理に努めてまいります。花見川サイクリングコース案内図については、利用状況を考慮しながら、記載内容を含め設置場所についても検討してまいります。	無

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
基本計画	21	第3章 3-2 施策11 自転車の安全利用の 促進 (P. 45)	自転車保険等への加入率の評価がWEBアンケートの結果で示されています。シェアサイクルのように、主要な生命保険会社等へのヒアリングから加入者数実数の変遷を示していただけると実態がわかると思います。	生命保険会社が加入者の実数を提供することはできないとの見解であるため、保険加入率は本市が実施したWEBアンケート結果に基づいており、実態に基づいた結果であると考えております。また、駐輪場利用者に行ったアンケートにおいてWEBアンケートと同様の結果が得られていることから、実態と大きな乖離はないと考えております。	無
	22	第4章 4-1 第2期計画策定の視点 (P. 50)	図4-1 第2期計画のポイントは、自転車の利用頻度の減少をキーポイントとして描かれています。一方、P23 図3-1の利用しない理由をコロナによる影響と結論付けています。コロナが主要因とするならば、図4-1の対策はそれと合致しないため、図4-1は必要ないと思います。	コロナは利用頻度減少の要因のひとつと捉えており、図3-1においても同様です。要因の確定には至っておりませんが、利用頻度の減少が現実に行き起きていることから、図4-1のように記載しました。	無
	23	第4章 4-4 協働による推進体制 (P. 51)	協働により矢羽根マークの車道を自転車が走行している写真が掲載されていますが、運転者はヘルメットを着用していません。また遠方の自転車及び反対車線の自転車は歩道を走行しているように見えます。写真の選定には注意が必要です。	当該写真は、ヘルメットの着用や自転車の車道通行を啓発する活動時の写真であり、現状の改善を目的とするものです。	無

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
実 施 計 画	24	第5章 施策の体系 (P. 52)	冒頭、“走行車線の整備などを計画的に推進したことにより、車道を通行する自転車が増加しました”と記載されています。P42に自転車レーン等の整備が目標値に達した実績は掲載されていますが、車道を走行する自転車の数が増加したことの実績が見当たりません。本計画のどこに記載されているか教えてください。	P35の図3-24(歩道のある道路を自転車で通る場所)に記載しています。	無
	25	第6章 「楽」自転車の活用と利用促進 施策1	市内中心部に自転車で買い物などに行った場合、どこに駐輪するのが適切なかわかりません。駅周辺には市営駐輪場がありますが、月極の契約箇所の場合も多く、一時駐輪できるかどうかが不明です。これに駐輪可能なところがどこか、駐車料金は幾らか(1回当たりまたは一定時間あたり)がわかるアプリを作成してもらおうと有難いです。	自転車に関する情報のポータルサイト構築を検討しており、当サイトにおいて駐輪場マップの掲載を検討します。	無
	26	「楽」自転車を活用したまちづくりの推進 (P. 55)	自転車に乗っていて一番困るのが自転車がパンクした時です。また一般に水曜日は定休日としている自転車店が多いですが、お店によっては定休日が異なったり、出張サービスしてくれる場合もある様です。自転車店の所在地、営業曜日、営業時間、出張サービスの有無、連絡方法などがわかるアプリを作成して貰えば、パンクした場合に非常に重宝しますので是非、そのアプリの作成をお願いします。	自転車に関する情報のポータルサイト構築を検討しており、当サイトにおいてパンク修理を行う自転車店の所在地や営業時間等の各種情報の掲載を検討します。	無
	27	第6章 「楽」自転車の活用と利用促進 施策2 自転車イベントの誘致・支援 (P. 57)	千葉駅周辺は日ごろから渋滞・混雑することや、地球環境や自分の健康を考えると、自転車は素晴らしいアイテムです。2時間無料で使える駐輪場が多くできたことはとてもうれしく思います。 ①駅前大通りや中央公園周辺には、2時間無料の駐輪場が多いのですが、弁天側には全くありません。弁天にも2時間無料の駐輪場があるととても助かります。 ②2時間無料の駐輪場マップと使い方を周知してほしい。	①一定時間無料の駐輪場は、市の許可を得て商店街が設置しています。今後、放置状況や駐輪需要を踏まえ、導入について検討して参ります。 ②自転車に関する情報のポータルサイト構築を検討しており、当サイトにおいて2時間無料を含む駐輪場マップの掲載を検討します。	無
	28	第6章 「楽」自転車の活用と利用促進 施策2 自転車イベントの誘致・支援 (P. 57)	新しい競輪場を使って、色々なイベントを企画してほしい。 公園広場で二人乗り自転車レンタルや変わり種自転車体験など、これから千葉公園が自転車を使った地域活性化に繋がるよう期待しています。	TIPSTAR DOME CHIBAIにおいて自転車競技大会の誘致の他、各種イベントの実施について、施設所有者と共に取り組んで参ります。 また、民間活力を導入して整備を進めている千葉公園野球場跡地周辺の「賑わいエリア」では、パントラックを整備するほか、自転車を持っていない人でも気軽に遊べるようレンタサイクルのサービスも提供する予定です。	無

「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画【第2期】(案)」に関する意見の概要と市の考え方

	NO.	計画(案)該当箇所	意見の概要	市の考え方	案の修正
実施計画	29	第6章 「走」自転車利用環境の整備 施策7 自転車走行環境の整備 (P. 61)	自転車で走ると、車道に比べると歩道は段差、ひび割れ、でこぼこなどが多くみられ維持管理があまり十分でないところが多い気がします。 上記の様な例外もある訳ですし、そもそも人が歩く場合でもきちんとした整備は必要と思うので、道路管理者は、歩道の整備も車道のそれと同じ位のレベルに整備して貰うことをお願いします。	自転車は原則として車道左側を走行することとなっており、歩道走行は例外的に認められています。 また、歩道舗装の維持管理につきましては、適切に実施して参ります。	無
	30	第6章 「守」交通安全の確保 施策9 自転車安全利用の促進 (P. 63)	評価指標の設定において、ヘルメット着用率の現状(WEBアンケート)が18.3%に対し、目標値25%以上は低すぎると思います。ヘルメット着用が努力義務とされることから、目標値を高く設定し、その目標を達成すべく対策を考える必要があると思います。	ヘルメット着用率の目標値について、見直しを検討いたします。 評価指標については実施計画更新時において状況に応じて見直しを行います。現状では中高生の着用率が特に低いことから、教育委員会と連携して着用の促進を図ります。	有
	31	第6章 「守」交通安全の確保 施策10 交通安全教育の推進 (P. 64)	学校教育における交通安全教育の対象高等学校が市立高等学校となっています。P31にあるように自転車事故件数が高校生に多く、P34にあるように高校生のヘルメット着用率が低いならば、対象は、県立・私立に広げるべきと考えます。資料-16によると千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会会員に、千葉県高等学校協会、千葉県私立中学高等学校協会が会員として参加しています。	P63施策9に「世代に応じたルール・マナーの啓発」を掲げており、県立・私立高校への安全教育は当施策に位置付け、自転車の安全利用について連携して周知啓発を行って参ります。	無
	32	第6章 「守」交通安全の確保 施策9 自転車安全利用の促進 (P. 63) 施策10 交通安全教育の推進 (P. 64)	自転車の走行環境を利用する自転車は少数派であり、多くの自転車は歩道を通行しているのが実態である。今年度近隣の二つの高校の高校生等によって啓発が行われたが、その効果もあまり芳しいものではない。千葉市が協働を謳うなら、千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会会員の教育機関とリーフレットの作成・啓発を行い、東京都が行っているような警察による取り締まりも検討すべきである。	自転車走行環境の整備と併せて自転車の安全利用に関する啓発を行うとともに、積極的にまちづくり連絡協議会の教育機関と連携して交通安全教育の推進を図って参ります。 また、警察による取り締まりについては、自転車事故の危険性が高い地区等を「自転車指導啓発重点地区・路線」に指定し、重点的に実施していると同っております。	無

※この他、誤字・脱字などに関する意見がありましたので、修正させていただきます。