

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】の概要

令和3年8月

千葉市

主な改訂点

- (1) 計画期間を2か年延伸し、令和4年度までに変更しました。
- (2) 自転車の特性や取り巻く環境、本市の自転車活用における特性、自転車利用の現状や課題について時点更新しました。
- (3) 第1期計画（平成30年度～令和2年度）の取組について、中間評価を行いました。
- (4) 令和3年度～4年度の計画事業を追加しました。
- (5) 評価指標を新たに設定しました。

※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県らしい生活スタイル「ちばチャリスタイル」の実現に向けて、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」と12の施策を継続し、自転車を活用したまちづくりを総合的に推進していきます。

I 基本計画編

第1章 計画に関する基本事項 改訂点：期間延伸

第2章 自転車を活用したまちづくりの将来像 改訂点：なし

第3章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境 改訂点：時点更新

第4章 自転車活用における本市の特性 改訂点：時点更新

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 改訂点：時点更新・中間評価

II 実施計画編

第6章 施策の体系 改訂点：なし

第7章 施策・計画内容 改訂点：令和3～4年度の計画、評価指標の設定

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ことを目的とした「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」を制定しました（H29.7.1施行）。本条例に基づき、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。
- 第1期計画の計画期間は令和2年度までとじていましたが、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。

第1章 計画に関する基本事項

《改訂点》
期間延伸

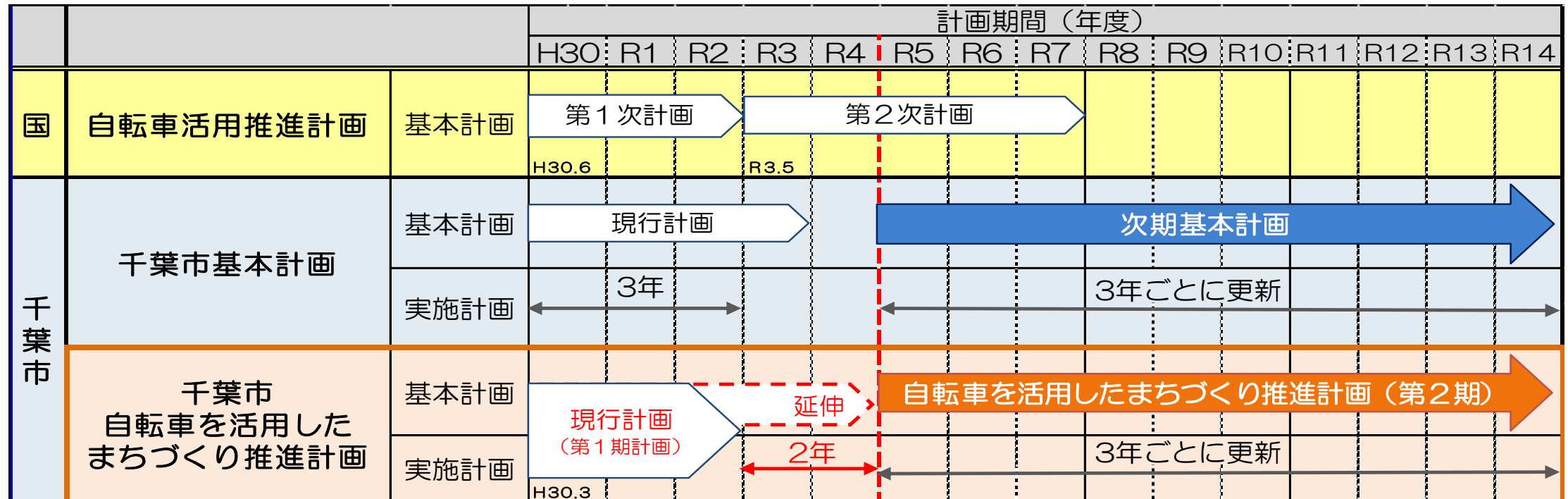
2 計画の区域

千葉市全域

3 計画の期間

当初計画：平成30～32年度の3か年 →

改訂計画：平成30～令和4年度の5か年



1 自転車を活用したまちづくりのコンセプト

『はじめよう、ちばチャリスタイル!』

ちばチャリスタイル

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 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

【自転車を活用したまちづくりの将来イメージ】

仕事や買い物、こどもの送迎など、自転車を上手に使うことで、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。



第3章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境

1 自転車の特性

近距離移動に便利

健康増進に効果的

乗ると楽しい

環境負荷低減に寄与

購入費と維持費が安い

災害時に機動的

2 我が国の自転車を取り巻く環境

(1) 国の自転車政策の経過

- 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法」が平成29年5月1日に施行され、国の「自転車活用推進計画」が平成30年6月に策定されました。
- 自転車通行空間の整備が図られるよう「自転車通行帯」を新たに規定した道路構造令が平成31年4月25日改正施行されました。

(2) SDGs と自転車利用

- 自転車の活用推進は、SDGsにおける17の目標のうち、「健康」、「観光」、「インフラ整備」、「持続可能な都市」、「気候変動」などに貢献することが期待できます。

 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>
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

第3章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境

2 我が国の自転車を取り巻く環境

（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、タンDEM自転車の公道走行が可能となるなど、自転車が多様化しています。また、本市では令和2年2月から手軽に利用できるシェアサイクルを本格導入しています。

（4）新しい生活様式を踏まえた国の取組

- 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、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。

（5）自転車のあおり運転厳罰化

- 自動車運転者に対する「妨害運転罪」が令和2年6月30日に施行され、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。

（6）自転車保険等加入の義務化

- 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。

（7）シェアサイクルの推進

- 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。

第4章 自転車活用における本市の特性

1 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。

2 自転車レクリエーションに適した環境

- 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、豊かな自然を感じることができる里山エリア、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。

3 自転車スポーツの拠点としての役割

- 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「千葉JPFドーム」が令和3年に完成し、自転車スポーツの重要な拠点として期待されています。

【千葉JPFドーム完成イメージ図】
株式会社JPF提供（令和2年3月時点）



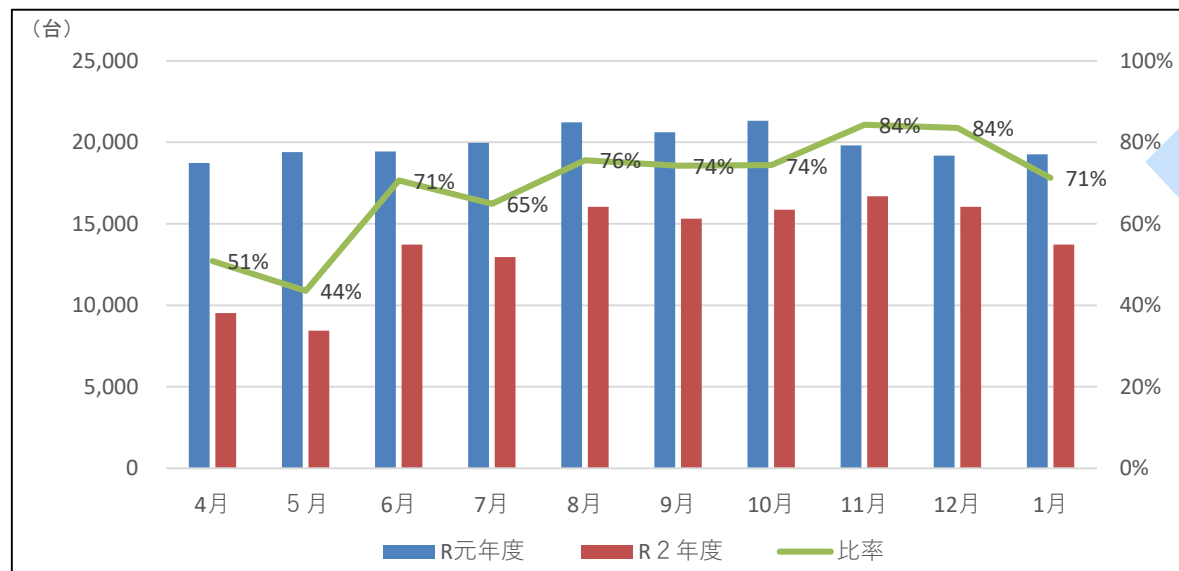
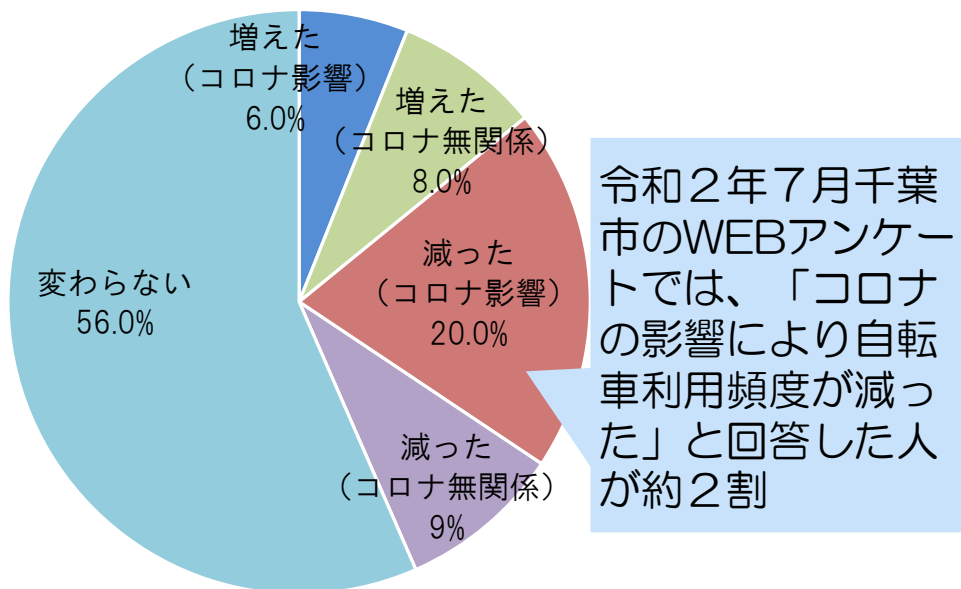
第5章 自転車利用の現状や課題と第1期計画の中間評価

1 自転車利用の現状や課題

(1) 自転車の利用状況

- 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。令和2年5月の緊急事態宣言解除後においても、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。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。

【コロナ禍における自転車利用状況の変化】 【駐輪場の稼働状況の変化（電磁ラック・ゲート式の一時利用者数）】



千葉市の主な駅前駐輪場の令和2年度の一時利用者数は令和元年度の約2割から3割程減

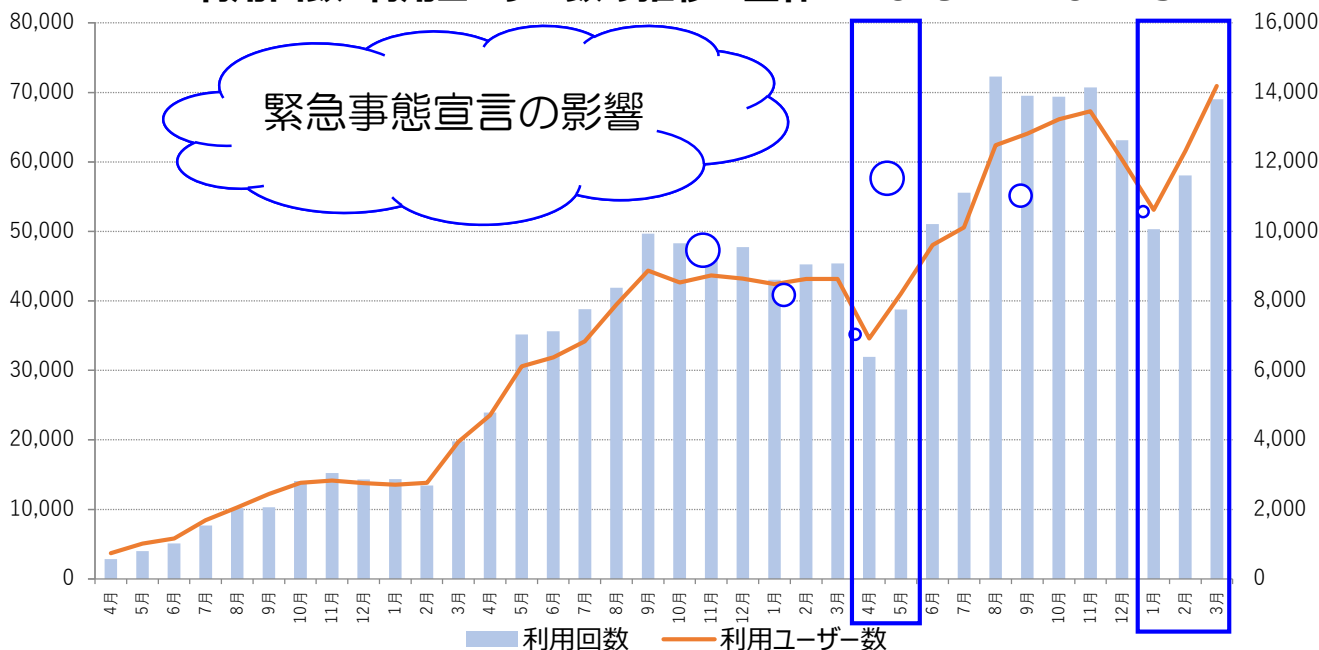
第5章 自転車利用の現状や課題と第1期計画の中間評価

1 自転車利用の現状や課題

【シェアサイクルの利用回数・利用ユーザー数の推移】

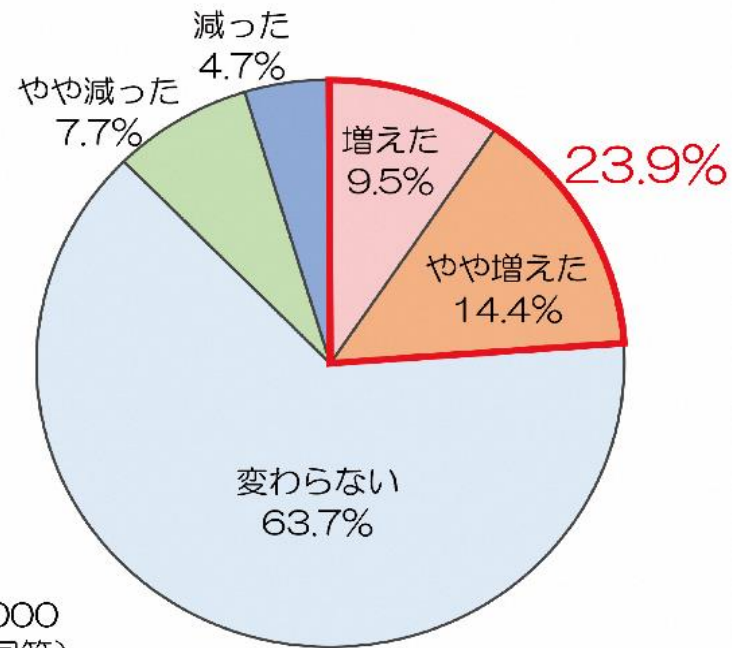
第1回目緊急事態宣言解除後の令和2年6月には、利用回数及び利用ユーザー数が過去最高を更新し、その後も増加傾向です。

利用回数・利用ユーザー数の推移<全体> 2019.4~2021.3



【(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】

Q. 新型コロナ流行後、
自転車の利用頻度に変化がありましたか？



n=1,000
(単一回答)

(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)

1 自転車利用の現状や課題

(2) スポーツ・レクリエーション

- 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。

(3) 都市交通と自転車（シェアサイクルの状況）

- 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「シェアサイクル実証実験」を実施しました。その結果、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日から本格実施しています。

(4) 自転車走行環境

- 自転車ネットワーク計画として、平成25年8月に「ちばチャリ・すいすいプラン」を策定、令和元年8月に改定しており、令和2年度までに50.5kmの自転車走行環境の整備が完了しました。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。



サイクルモード



幕張新都心クリテリウム



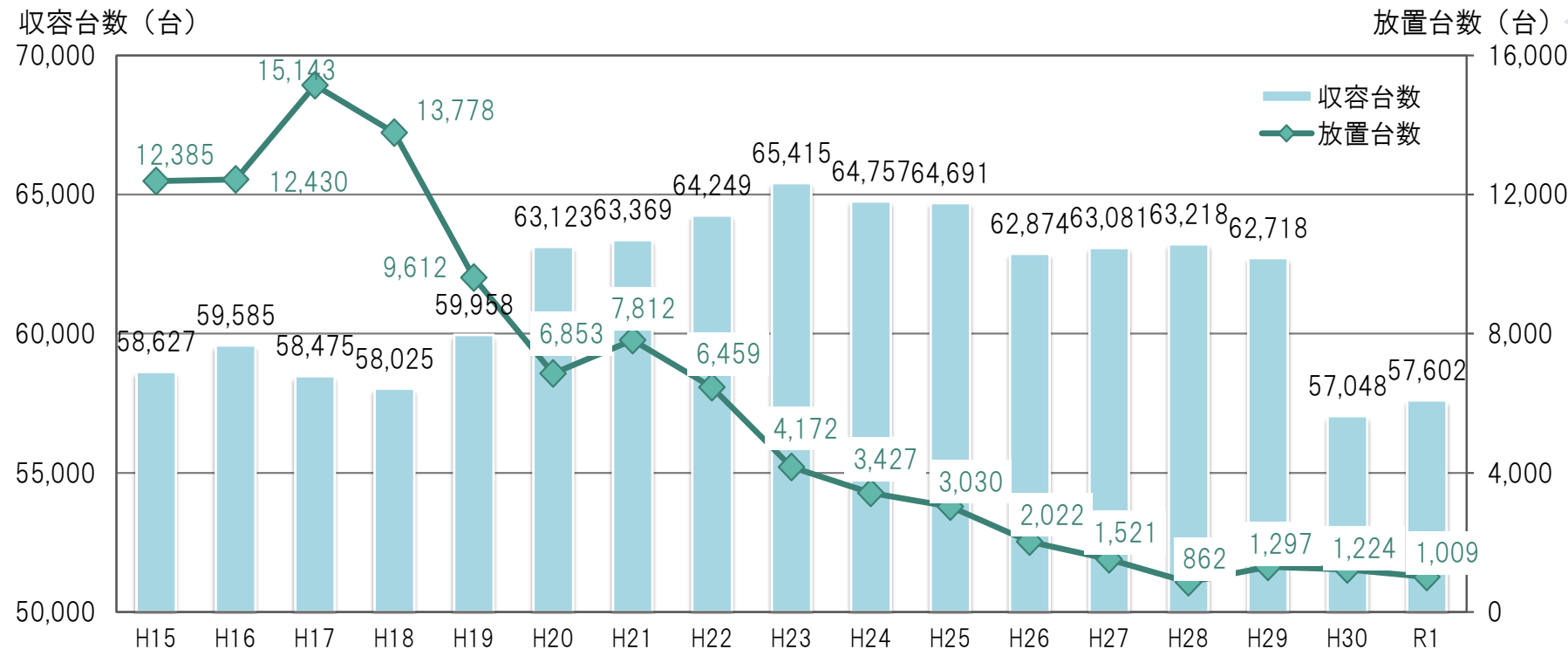
自転車走行環境整備現況
(自転車通行帯)

1 自転車利用の現状や課題

(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。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。

【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】



放置自転車対策により、放置自転車台数は、ピーク時である平成17年の約15,000台から年々減少し、令和元年には約1,000台に減少

※各年6月調査
調査日調査時点の台数

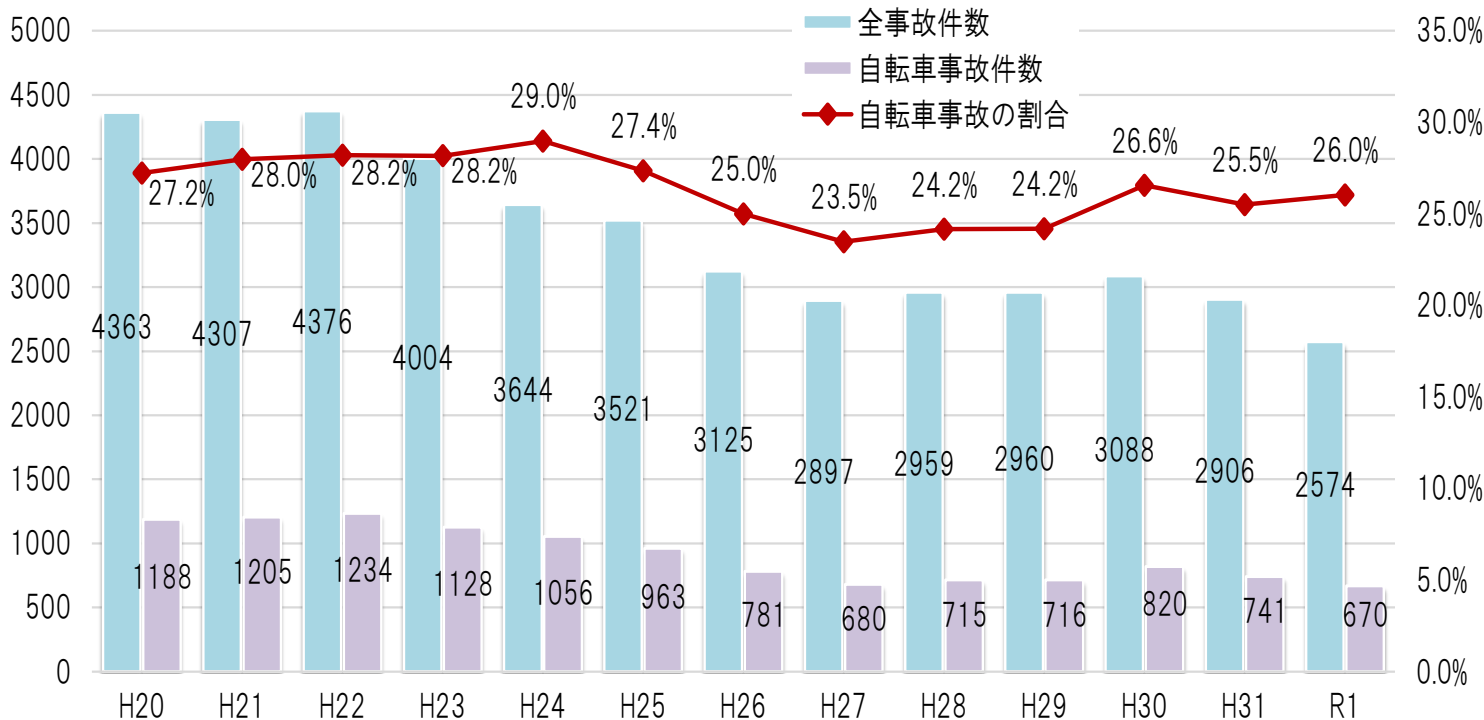
第5章 自転車利用の現状や課題と第1期計画の中間評価

1 自転車利用の現状や課題

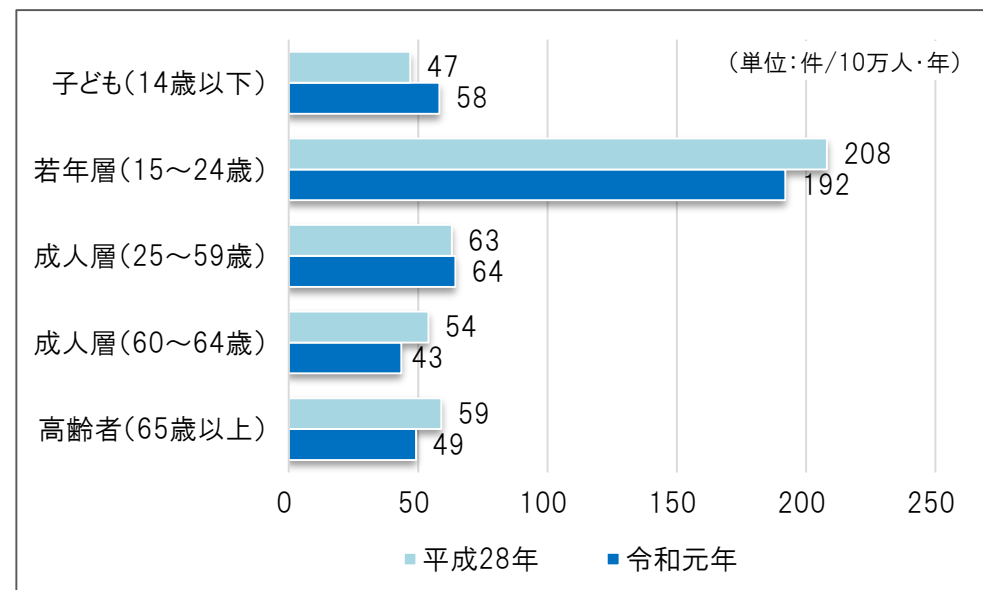
(6) 自転車の交通事故等

- 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15～24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にあります。

【本市における全事故件数と自転車事故件数の推移】



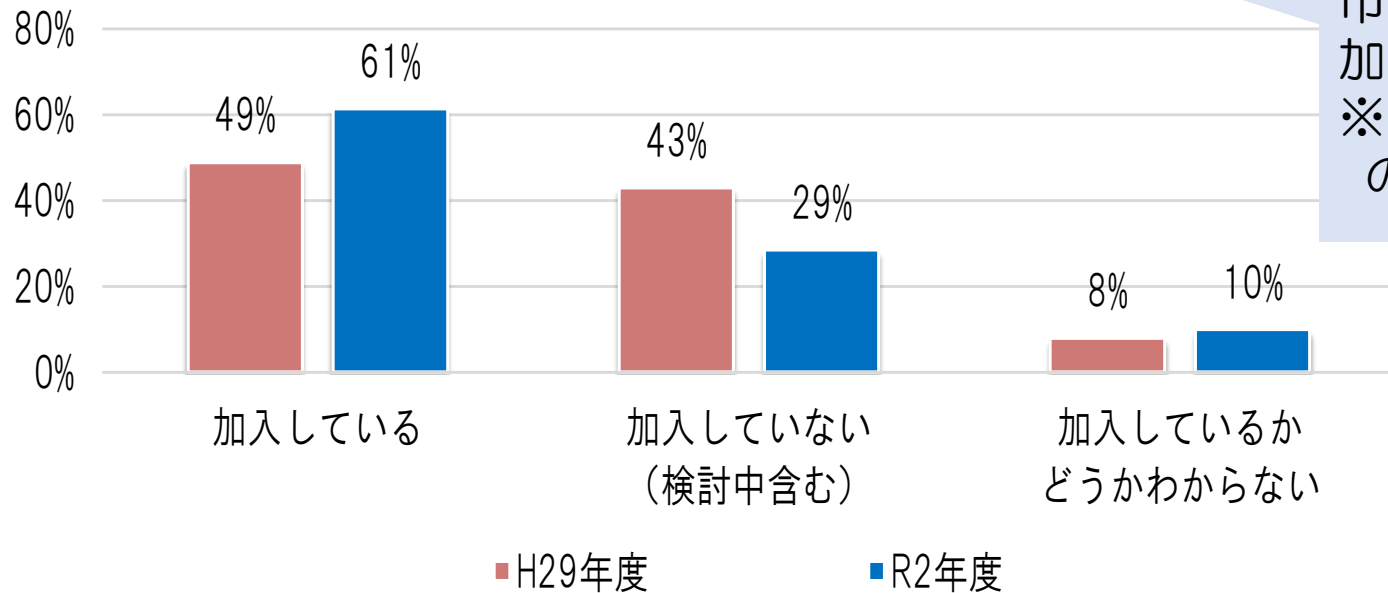
【本市の年齢階層別事故件数
(10万人当たり自転車関連事故件数)】



1 自転車利用の現状や課題

- 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。

【自転車保険等加入率】



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
※本市では令和3年4月に自転車保険等への加入が義務化になりました。

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

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

【楽】自転車の活用と利用促進

施策NO.	施策名	取組項目・計画内容	主な実績	評価
1	自転車を活用したまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 意識の醸成 推進計画作成 市民活動支援 	<ul style="list-style-type: none"> 意識の醸成（イベント開催、講習会、啓発リーフレット作成） 改訂計画案作成 市民活動支援 	市民の自発的な活動を誘発するため、幅広い世代への意識醸成を実施していく必要がある。
2	自転車関連イベントの開催・誘致	<ul style="list-style-type: none"> 幕張新都心クリテリウムの共催 自転車関連イベントの誘致 	<ul style="list-style-type: none"> 幕張新都心クリテリウムの共催 イベントの開催・誘致 	コロナ禍により各種イベント開催が難しい状況にあるが、状況を踏まえながら、引き続き、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る。
3	観光の推進	<ul style="list-style-type: none"> サイクルツーリズムの推進 花見川サイクリングコース等の利活用 里山サイクリングの推進 貸切列車でサイクルモノレール 	<ul style="list-style-type: none"> サイクルツーリズム計画の改定検討 里山サイクリング案内看板設置、マップの作成・更新 	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る。
4	環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> COOL CHOICEの推進（啓発の実施） 	<ul style="list-style-type: none"> COOL CHOICEの推進（啓発の実施） 	環境にやさしいライフスタイルへの転換を促すため、引き続き周知啓発を行う必要がある。
5	健康の増進	<ul style="list-style-type: none"> ヘルスサポーター養成教室の開催（啓発の実施） 	<ul style="list-style-type: none"> ヘルスサポーター養成教室の開催（啓発の実施） 	自転車利用は手軽な健康増進の手段一つであることから、引き続き啓発を行っていく必要がある。
6	都市交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの実用化 総合交通政策の策定に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの本格実施 総合交通政策の策定に向けた検討実施 	都市交通の利便性を高めるため、シェアサイクルの利用エリアの拡大を推進する必要がある。

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

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

【走】自転車の利用環境の整備

施策NO.	施策名	取組項目・計画内容	主な実績	評価
1	自転車走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーン等の整備 ちばチャリ・すいすいプランの更新 走りやすさマップの更新 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーン等の整備 ちばチャリ・すいすいプランの更新 	安全で快適な歩行者、自転車、自動車の通行ため、計画的に整備を進めていく必要がある。
2	自転車駐車環境の整備（放置自転車対策の推進）	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場設備の充実 自転車駐車場の整備・統廃合 維持管理及び運営の効率化 	<ul style="list-style-type: none"> 電磁ロック式ラック整備更新、LED照明交換、監視カメラ設置 整備統廃合 施設点検、修繕計画策定 	修繕計画に基づく適切な維持管理を行うと共に駐車需要の再検討等を行い、整備や統廃合、管理運営効率化検討を行う必要がある。
3	自転車の利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> 花見川サイクリングコースの充実（施設の改善及びサービスの向上、通行ルールづくり、上流部環境改善） 	<ul style="list-style-type: none"> ホームページの開設、舗装補修、トイレ改修 ルール策定、周知 上流部の舗装整備 	通行ルールを引き続き周知するとともに、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る。
4	拠点的施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> 花見川緑地交通公園の機能充実 「千葉」PFドームの整備及び自転車スポーツの振興 	<ul style="list-style-type: none"> 園内工作物等の更新、貸出設備等の導入 民間事業者によるドームの整備 250競走（競輪）の実施準備 	新型コロナウイルスの影響により遅延した工事を実施すると共に、引き続き自転車スポーツの振興を進めていく必要がある。

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

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

【守】交通安全の確保

施策NO.	施策名	取組項目・計画内容	主な実績	評価
1	自転車を活用したまちづくりの推進【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> 意識の醸成 推進計画作成 市民活動支援 	<ul style="list-style-type: none"> 意識の醸成（イベント開催、講習会、啓発リーフレット作成） 改訂計画案作成 市民活動支援 	市民の自発的な活動を誘発するため、幅広い世代への意識醸成を実施していく必要がある。
2	交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> 自転車安全利用教育 花見川緑地交通公園の機能拡充【再掲】 学校教育における交通安全教育 	<ul style="list-style-type: none"> 安全講習会の実施、ヘルメット着用の周知啓発 園内工作物等の更新、貸出設備等の導入 交通安全教室の実施 	交通安全教育を引き続き推進していくとともに、事故発生時の被害低減のため、ヘルメット着用の周知啓発を行っていく必要がある。
3	自転車安全利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 自転車マナーアップキャンペーン 自転車保険等加入の周知啓発 	<ul style="list-style-type: none"> 街頭やイベントでの周知・啓発 条例改正にて自転車保険等への加入を義務化 	本市条例にて自転車保険等への加入を義務化したことから、周知啓発や情報提供を強化していく必要がある。

3 課題のまとめ

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。

利用環境整備に向けて

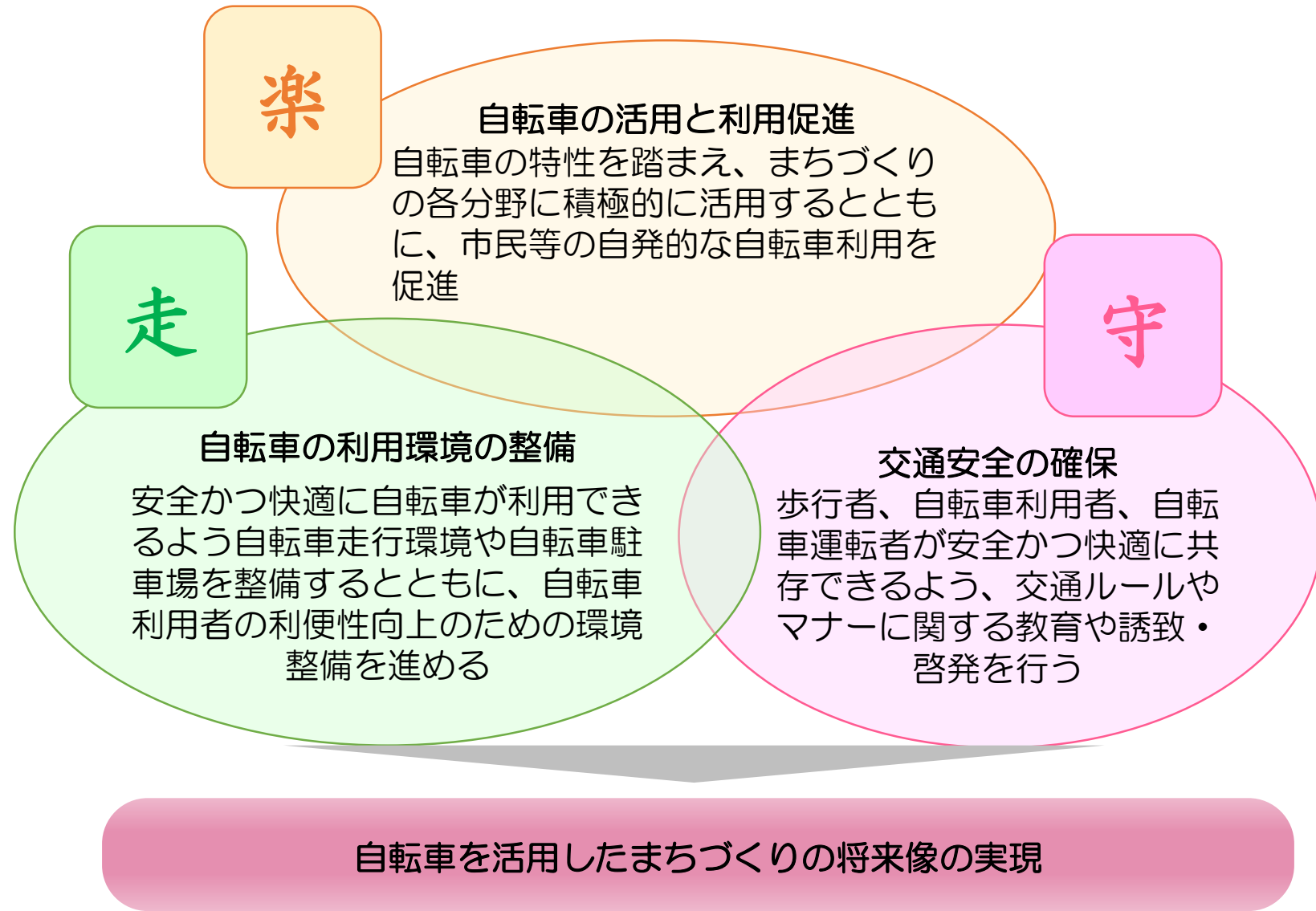
安全で快適な歩行者、自転車、自動車の通行のため、自転車走行環境整備を計画的に進めていく必要がある。また、自転車利用者の利便性向上と放置自転車の解消のため、自転車の多様化や短時間利用などのニーズに沿った自転車駐車場などの施設を整備する必要がある。

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できるよう、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。また、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。

第6章 施策の体系

- 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。
- 条例第3条の基本理念を念頭に、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。



第7章 施策・計画内容

施策の柱	施策	計画事業	
【楽】 自転車の 活用と利 用促進	1 自転車を活用したまちづくりの推進	自転車を活用したまちづくりの意識醸成 自主活動への支援	継続
	2 自転車関連イベントの開催・誘致	JBCF幕張新都心クリテリウム共催 自転車関連イベントの誘致・支援	継続
	3 観光の促進	サイクルツーリズムの推進 里山サイクリングの推進	継続
	4 環境負荷の低減	COOL CHOICEの推進	継続
	5 健康の増進	健康づくりの推進	継続
	6 都市交通の利便性向上	シェアサイクルの促進	継続
【走】 自転車の 利用環境 の整備	7 自転車走行環境の整備	自転車走行環境の整備	継続
	8 自転車駐車環境の整備	放置自転車対策の推進	継続
	9 自転車の利用環境の向上	花見川サイクリングコースの充実	継続
	10 拠点施設の充実	花見川緑地交通公園の機能充実 「千葉」P F ドームの整備及び自転車スポーツの振興	継続
【守】 交通安全 の確保	11 自転車安全利用の促進	自転車ルール・マナー啓発 自転車保険等加入の周知啓発	継続 (重点)
	12 交通安全教育の推進	学校教育における交通安全教育 自転車安全利用教育 花見川緑地交通公園の機能充実	継続
	(再掲) 1 自転車を活用したまちづくりの推進	自転車を活用したまちづくりの意識醸成 自主活動への支援	継続

第7章 施策・計画内容

- 以下の評価指標を新たに設定し、自転車を活用したまちづくりの推進状況を確認し、次期計画策定時の施策に反映していきます。

施策の柱	評価指標	現状値	目標値	算定方法
【楽】 自転車の 活用と利 用促進	自転車を活用したまちづくり条例の認知度	46.9% (令和2年)	54%以上 (令和4年)	WEBアンケート調査 による値
	シェアサイクルの利用経験がある人の割合	10.2% (令和2年)	15%以上 (令和4年)	WEBアンケート調査 による値
【走】 自転車の 利用環境 の整備	自転車走行環境の整備延長	49.3km (令和2年度)	69km (令和4年度)	走行環境整備の実績値
	駅周辺の放置自転車台数	1,009台 (令和元年)	800台以下 (令和4年)	利用実態調査の値 ※各年6月に調査実施 調査日調査時点の台数
【守】 交通安全 の確保	自転車事故件数	670件 (令和元年)	670件以下 (令和4年)	交通事故統計資料の値
	自転車保険等への加入率	61% (令和2年)	80%以上 (令和4年)	WEBアンケート調査 による値