

千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画 (第2期)

令和5年3月

千葉市

● ○ ● ○ 目 次 ○ ● ○ ●

はじめに 『はじめよう！ちばチャリスタイル』	1
I 基本計画編	2
第1章 計画の基本的事項	2
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置付け	3
1-3 計画の対象区域	4
1-4 計画の期間	4
第2章 自転車の特性と自転車を取り巻く環境	5
2-1 自転車の特性	5
2-2 自転車活用における本市の特性	10
2-3 自転車を取り巻く環境	16
第3章 自転車利用の現状と課題	23
3-1 本市の自転車利用の現状	23
3-2 第1期計画の実績と評価	37
3-3 自転車を活用したまちづくりの課題	48
第4章 自転車を活用したまちづくりの将来像	49
4-1 第2期計画策定の視点	49
4-2 自転車を活用したまちづくりのコンセプト	51
4-3 自転車を活用したまちづくりの将来像	51
4-4 協働による推進体制	51
II 実施計画編	52
第5章 施策の体系	52
第6章 施策の展開メニュー	55
【楽】自転車の活用と利用促進	55
【走】自転車の利用環境の整備	61
【守】交通安全の確保	63
第7章 計画の進行管理	66
7-1 計画の推進体制	66
7-2 計画の進行管理と見直し（PDCA）	67
資料編	資料-1

はじめに

『はじめよう！ちばチャリストスタイル』



『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。

本市では、千葉市らしい生活スタイルである『ちばチャリストスタイル』の実現に向け、市民や事業者の皆様と共に自転車を活用したまちづくりを推進しています。

『ちばチャリストスタイル』で目指すまちの将来像（イメージ）



自転車を活用したまちづくりの将来像

- ・自転車を賢く利用し、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



基本計画編

第1章

計画の基本的事項



1-1 計画の背景と目的

1 計画の背景

本市は、東京湾沿いの海辺、花見川や都川等の河川、谷津田や里山などの自然及び地域資源に恵まれ、また、全体として平坦な地形であることから、自転車を非常に利用しやすい環境にあります。

自転車の利用には、近距離の移動に便利、健康増進に効果的、乗ると楽しい、環境負荷軽減に寄与、購入費と維持費が安い、災害時に機動的など、さまざまなメリットがあります。

また、自転車の種類も多様化しており、若者を中心に人気のあるスポーツバイクのほか、女性や高齢者もスイスイ走れる電動アシスト付自転車の普及など、多様な広い世代が幅広いシーンで自転車を手軽に利用できるようになっています。

一方で、自転車に起因する重大事故の発生や多額の損害賠償請求、公共の場における自転車の放置、スマートフォン等の「ながら運転」など、自転車利用者に対するルールやマナー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す。

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す。

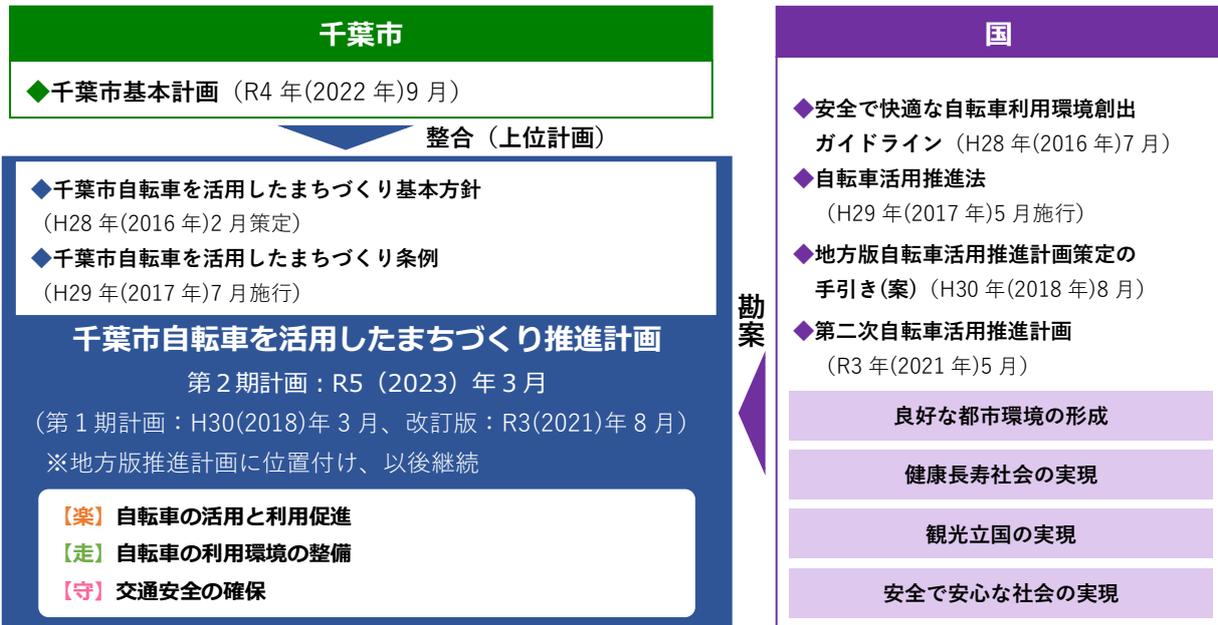
自転車の利用に適している本市の特徴を活かすとともに、自転車に関わる多様な主体との連携の下、市民が安全、快適かつ自発的に自転車を利用することにより、成熟した都市を目指し、本市にふさわしいまちづくりを推進するため、平成 29 年（2017 年）7 月に施行した「千葉県自転車を活用したまちづくり条例」に基づき、平成 30 年（2018 年）3 月に「千葉県自転車を活用したまちづくり推進計画」を策定し、3つの施策の柱「楽：自転車の活用と利用促進」「走：自転車の利用環境の整備」「守：交通安全の確保」及び関連する 12 の施策を掲げ、5 年間にわたり自転車政策を推進してきました。

2 目的

本計画は、計画期間を迎えた「千葉県自転車を活用したまちづくり推進計画（第1期計画）」の成果や課題を踏まえつつ、千葉県らしい生活スタイルである『ちばチャリスタイル』をコンセプトに、条例に規定する「自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進」「自転車を利用する環境の整備」「交通安全の確保等」を総合的に推進することにより意識醸成を図り、自転車を活用したまちの将来像を実現することを目的とします。

1-2 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第11条に基づく「市町村自転車活用推進計画」に位置付けられ、国の自転車活用推進計画を勘案するとともに、本市における自転車を活用したまちづくりの総合的な計画として、関係部署や関連計画と相互に連携・調整を図ります。



連携

【施策の柱】	【自転車政策に関する市の主な個別部門計画】
【楽】	<p>健やか未来都市ちばプラン（R30年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「健やか未来都市 ちば」を基本理念に、4つの基本目標を設定 ・身体活動・運動に関する取組として、自転車利用による運動の普及啓発を位置付け
【楽】	<p>千葉県都市計画マスタープラン（H28年3月）、千葉県立地適正化計画（H31年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両計画が一体となって「都市機能を集約した複数の拠点が公共交通と連携した多心型の都市構造」の実現を目指す ・安全で快適な自転車ネットワークの構築、サイクルツーリズムとの連携、駐輪場の整備・再整備、利便性の向上等を位置付け
【走】	
【楽】	<p>千葉県地域公共交通計画（R4年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の活性化及び再生を図るため、4つの基本方針を設定 ・意識醸成、シェアサイクルの利用促進、自転車レーンや駐輪場の整備、放置禁止区域における撤去・指導等を位置付け
【走】	
【走】	<p>ちばチャリ・すいすいプラン 改定版（R元年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千葉県における自転車の走行環境に係わる総合計画として位置付け ・2043年を見据え、市内約330kmの安全で快適な自転車ネットワークの構築を目指す
【走】	<p>第3次千葉県自転車等の駐車対策に関する総合計画～ちばチャリ・Pプラン～（R5年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等の放置の解消を目的として、「放置自転車等の対策」「管理・運営の効率化」「利便性の向上」を位置付け
【走】	<p>千葉県自転車駐輪場等維持管理計画（R3年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場等の老朽化に対応し、「予防保全」「コストの平準化」「適正規模への見直し」の観点から駐輪場等の機能の継続的な維持を目指す
【守】	<p>第11次千葉県交通安全計画（R3年4月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築を目指し、交通ルールやマナー遵守の徹底、自転車保険等への加入促進、ヘルメット着用の普及啓発等を位置付け

1-3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、千葉市全域とします。

なお、県や近隣自治体などにも関連する広域的な取組については、相互に連携・協力体制を構築しながら推進していきます。

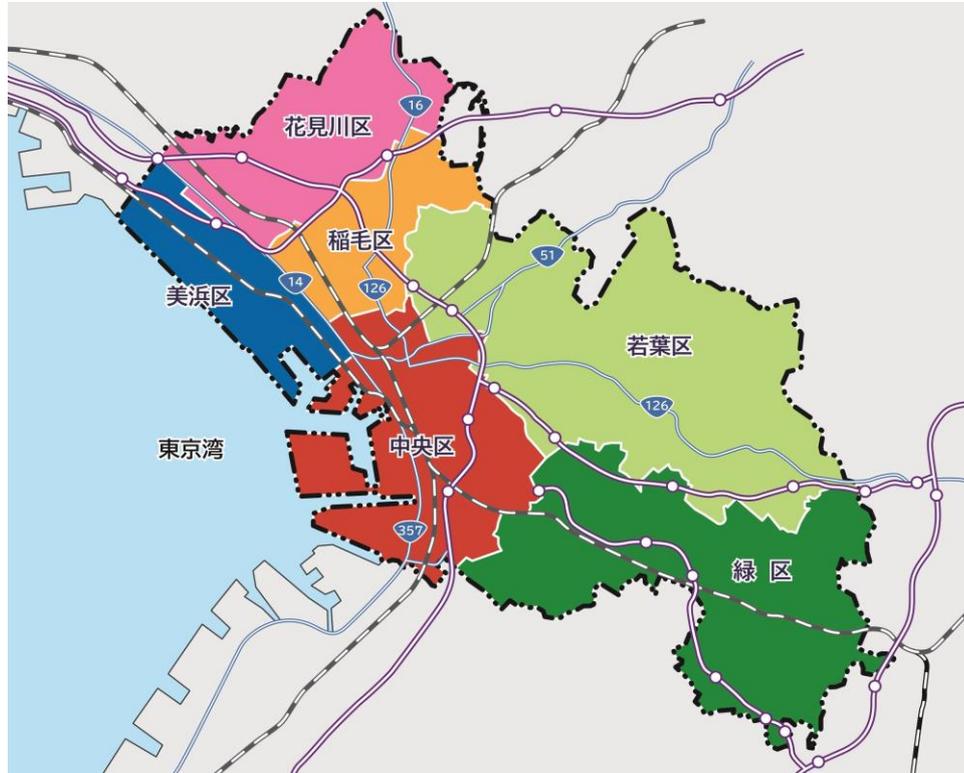


図 1-1 計画の対象区域（千葉市全域）

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、上位計画である千葉市基本計画との整合を図り、令和 5（2023）年～令和 14（2032）年の 10 年間とします。

なお、実施計画編は、第 6 章に示す各施策について 3 年ごとに進捗状況の評価・検証し、より効果的なものとなるよう見直しを行っていきます。

表 1-1 計画の期間

		計画期間（年度）															
		H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	
国	自転車活用推進計画	第 1 次計画			第 2 次計画												
	自転車活用推進計画			第 1 次計画													
千葉市	千葉市基本計画	基本計画	基本計画(H24～)				千葉市基本計画										
		実施計画	←→				← 3年ごとに見直し →										
千葉市	千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画	基本計画	第 1 期計画		改訂版(延伸)		千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画（第 2 期）										
		実施計画	←→		←→		← 3年ごとに見直し →										

第2章

自転車の特性と自転車を取り巻く環境



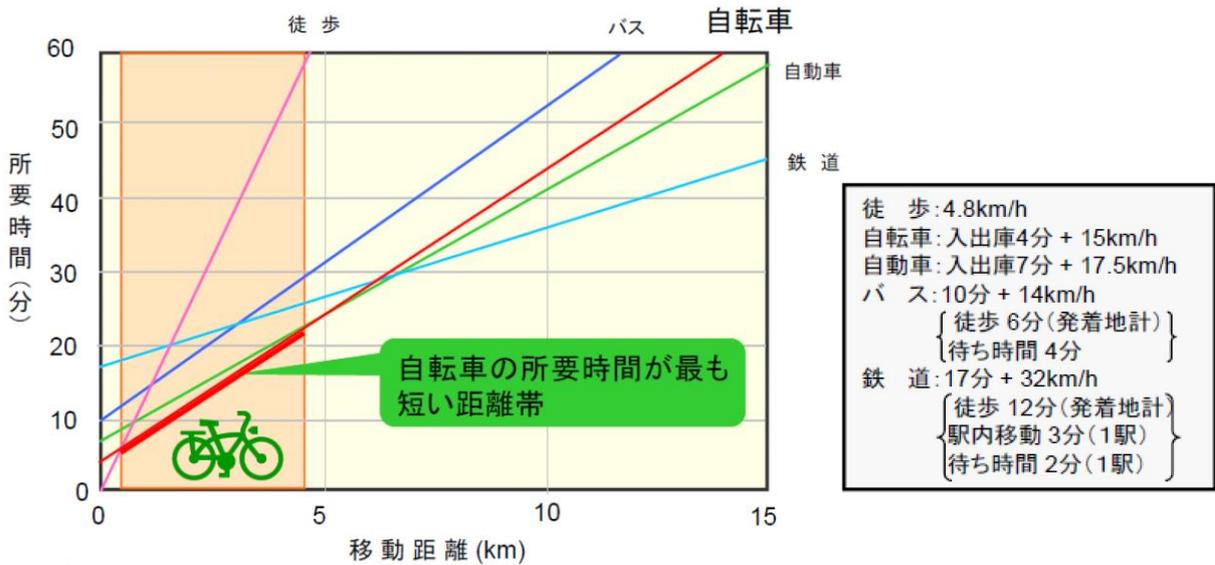
2-1 自転車の特性

自転車は、特に次の6つの特性から、身近な乗り物として積極的な活用が期待されています。



(1) 近距離の移動に便利

・移動距離別にかかる所要時間を交通手段別に比較すると、約 500m から概ね 5km 以内であれば、鉄道やバス、自動車など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できる移動手段です。

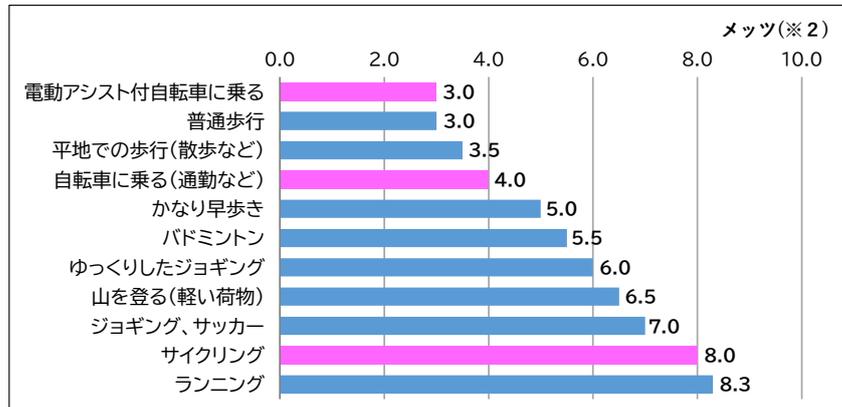


出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）

図 2-1 自転車利用の時間的利便性

(2) 心身の健康増進に効果的

- ・ ジョギングやランニングに比べて、自転車は足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人が始めてもケガをしにくいメリットがあります。
- ・ 全身を使う有酸素運動のため、心肺機能の強化や筋力アップ、ダイエット効果があり、生活習慣病やロコモティブシンドローム(※1)の予防、ひいては健康寿命の延伸まで期待できるとも言われています。(参考：国土交通省 HP GOOD CYCLE JAPAN)



資料：健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）を基に作成

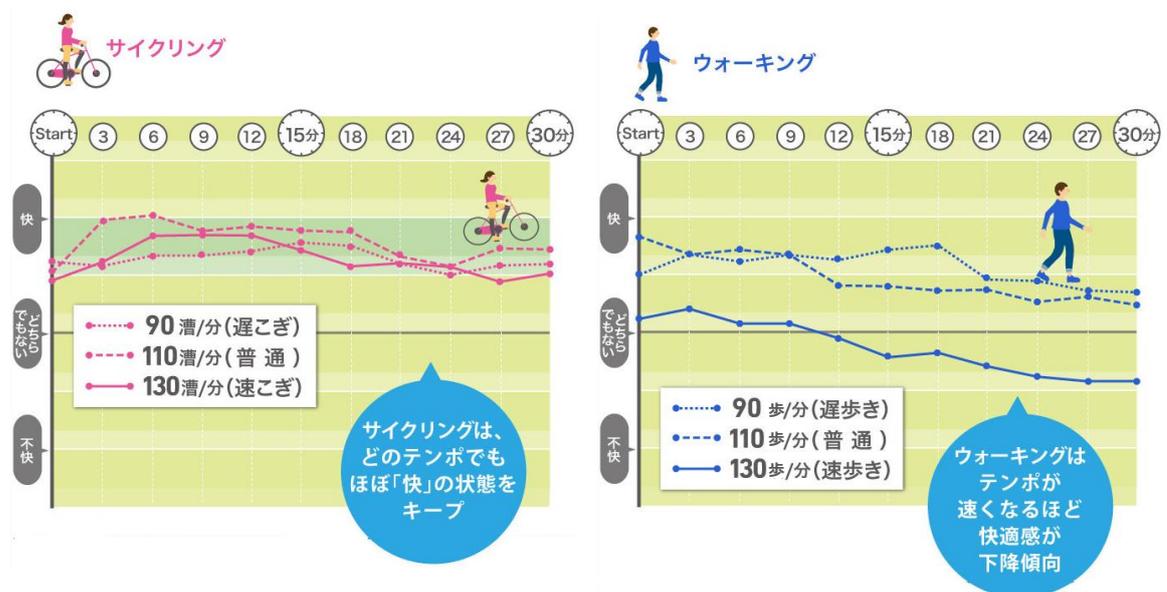
図 2-2 身近な運動種類別の運動強度

※1 ロコモティブシンドローム
 ・ 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。

※2 メッツ
 ・ 運動や身体活動の強度の単位で、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。

(3) 乗ると楽しい

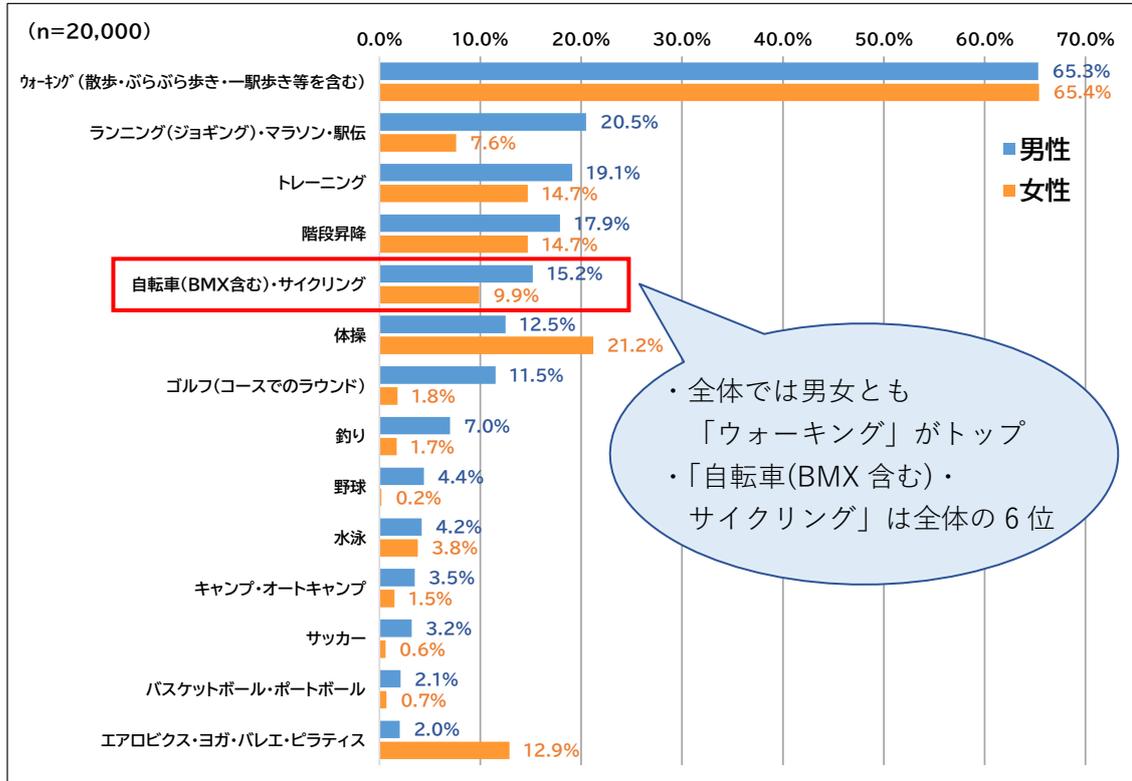
- ・ 自転車に乗ることで、身体を動かす心地よさや爽快感が得られるほか、いつでも好きな場所に移動できる自由度、自動車や徒歩とは違う景色との出会い、見逃していた地域の魅力発見など、様々な楽しみを発見することができます。



出典：cyclingood（株式会社シマノ）を一部加工

図 2-3 サイクリングとウォーキングの快適感の経時変化の比較

・1年間に実施した種目について、「自転車(BMX含む)・サイクリング」は、運動・スポーツとしての参加率も高く、男女問わず楽しまれています。

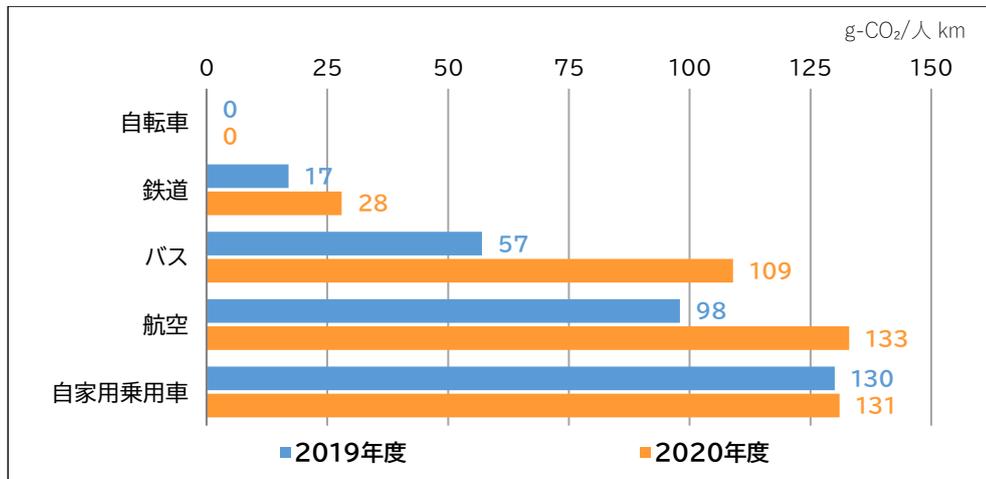


資料：令和2年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査（スポーツ庁）」を基に作成

図2-4 この1年間に実施した運動・スポーツの種目（抜粋）

(4) 環境負荷低減に寄与

- ・自家用乗用車やバスなどは、人ひとりを運ぶのに多くの二酸化炭素を排出するのに比べ、自転車は二酸化炭素排出量がゼロであり、カーボンニュートラルに寄与する移動手段です。
- ・騒音や振動など、周辺住環境に影響を与えることもありません。



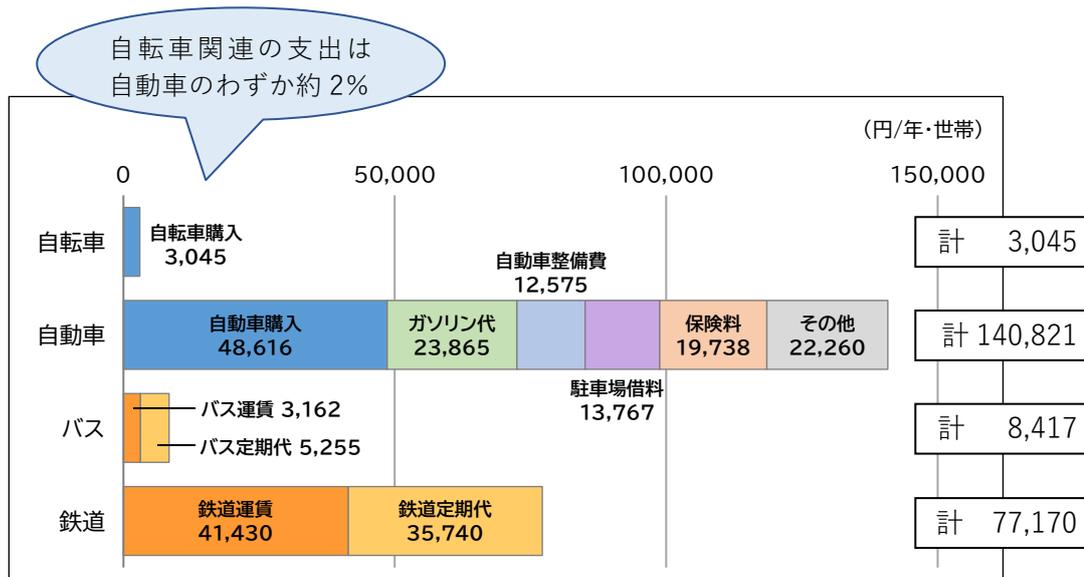
資料：運輸部門における二酸化炭素排出量（旅客）／国土交通省を基に作成

※新型コロナウイルス感染症まん延に伴う各輸送機関の利用者数の減少により、2020年度の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は例年に比べて極端に高く算出

図2-5 輸送量当たりの二酸化炭素排出量の比較（旅客）

(5) 購入費と維持費が安い

- ・市内1世帯当たりの自転車関連支出（購入費）は3,045円で、自動車等関係費（143,866円）のわずか2.1%であり、バスや鉄道の公共交通機関と比べても安くなっています。特に、近年の物価上昇やガソリン価格高騰などの社会情勢にある中で、自転車は家計負担の少ない移動手段です。
- ・企業においても、業務における近距離移動への自転車活用や従業員の自転車通勤を促進することで、交通費やガソリンなどの燃料代、駐車場用地の確保などに関わる経費の削減につながります。

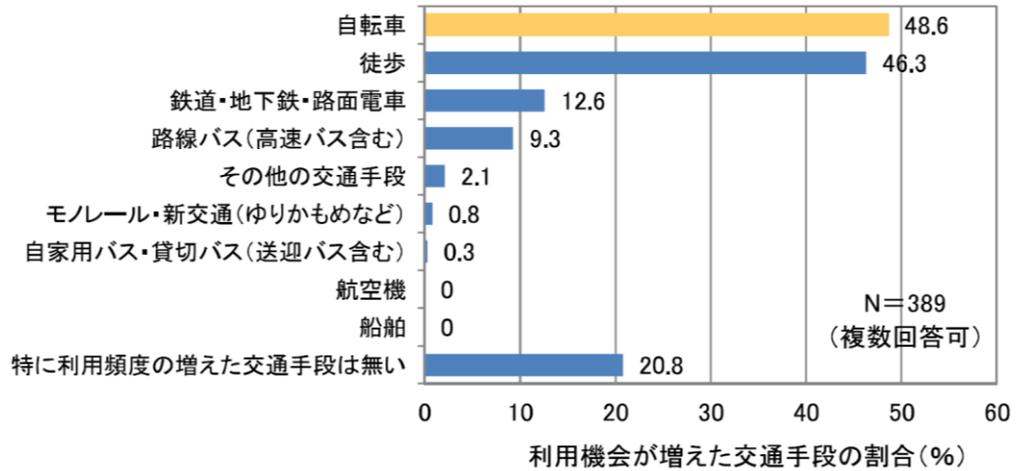


資料：家計調査年報（家計収支編）2021年（総務省統計局）

図2-6 千葉市内1世帯当たりの年間品目別支出金額（交通関連）

(6) 災害時に機動的

- ・大規模な災害時には、自動車や公共交通機関による移動に制約が生じることがあります。東日本大震災時には、自動車の利用が減少した一方で自転車の利用が増加しました。
- ・本市においても、液状化の被害のあった美浜区内での災害復旧対応における現場への移動において、駐輪スペースが小さく小回りの利く自転車が活躍しました。
- ・最近では、台風などにより公共交通機関がストップした際の移動手段としてシェアサイクルが利用されました。



※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

調査方法:WEBアンケート調査

回答者 :全サンプルのうち、普通自動車を利用している1377人

資料:大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(第1回)
(日本モビリティ・マネジメント会議)

図2-7 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段(関東、関西、宮城、広島)

2-2 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

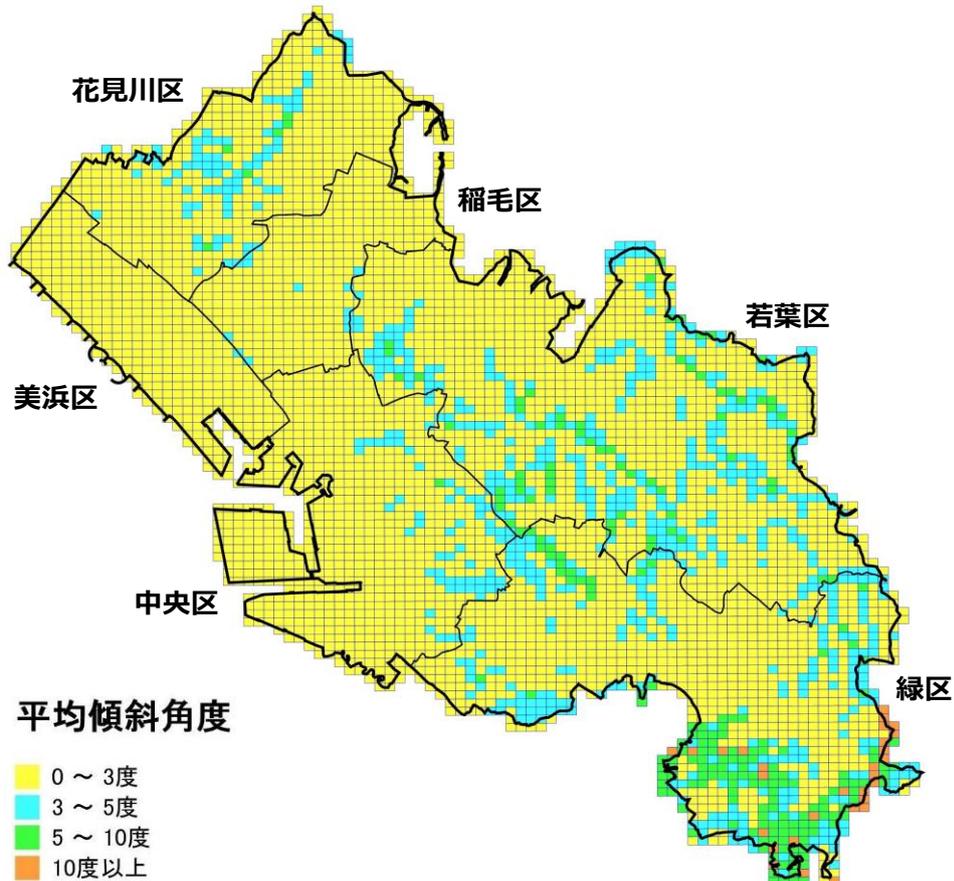
- ・本市の地形は、花見川、都川、村田川、鹿島川等の河川によって刻まれた低地と台地、東京湾沿いに広がる約 34 km²の埋立地に大別されます。
- ・全体に平坦地形のため、都市の成長とともに開発及び市街化が進んできましたが、内陸部の房総丘陵に連なる地域には農地や山林などが比較的良く残され、大都市でありながら緑に恵まれていることが特徴となっています。
- ・気候も温暖であり、日常生活で自転車を利用しやすい環境にあります。

表 2-1 千葉市の地形（平坦性）

※首都圏内政令市での比較

	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%

資料：さいたま自転車まちづくり大綱（さいたま市）を基に千葉市で作成



資料：国土数値情報（標高・傾斜度 5 次メッシュデータ/250m）

図 2-8 千葉市の平坦性

(2) 自転車での移動に適した都市構造

- ・自転車は、おおよそ 5km 以内であれば、他の交通手段よりも早く目的地に到達することができます。
- ・市内には、JR、京成線、千葉都市モノレールの各駅があり、主要な駅から半径 5 km の円を描くと、居住者が多い地域を概ねカバーすることができ、家から最寄り駅までの移動手段として自転車が最適なことが分かります。

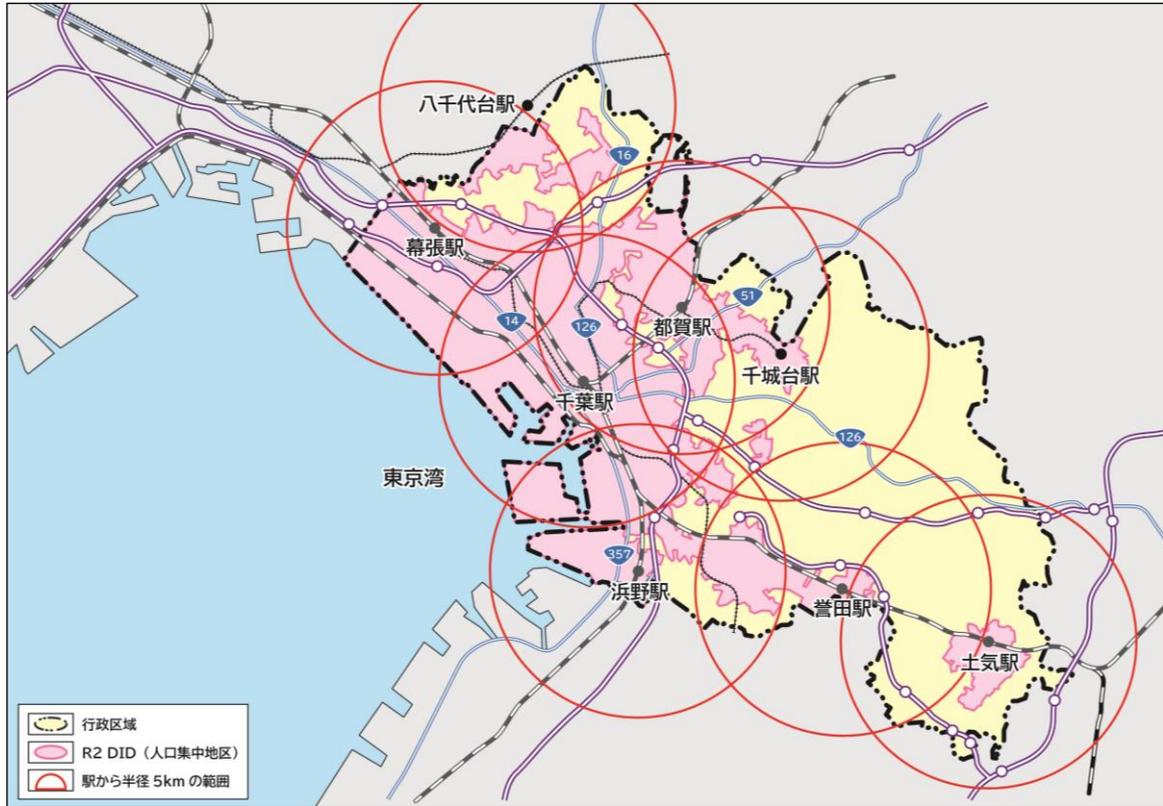


図 2-9 主要公共交通機関の駅から半径 5km の範囲

(3) 高い道路舗装率

- ・道路交通法の規定により自転車は軽車両に該当し、道路上においては車道を走ることが原則とされています。
- ・本市の道路（国道、県道、市道）の舗装率は 91.8% と高く、自転車が快適に走行しやすい環境にあります。

表 2-2 市内道路の舗装率

	延長 (km)	舗装延長 (km)	道路舗装率 (%)
国道（千葉市管理分）	23.7	23.7	100.0
県道	109.4	109.4	100.0
市道	3,235.9	2,960.0	91.5
合計	3,369.0	3,093.1	91.8

資料：庁内資料

(4) 自転車走行環境の整備

- ・本計画の実現に向けた個別計画として、平成25年(2013年)8月に「ちばチャリ・すいすいプラン」を策定、令和元年(2019年)8月に改定版を策定し、自転車通学路など優先順位を定めながら、自転車走行環境の整備を進めています。
- ・令和4年度末(2023年3月末)時点(見込み)で、76.4kmの自転車走行環境の整備が完了しており、令和2年度末(2021年3月)の49.3kmから大きく延びました。

自転車レーン(普通自転車専用通行帯)

自動車が行く車線の左端に自転車専用の車線を設置します。
 道路交通法上、「普通自転車専用通行帯」といいます。
 自転車レーンは、自転車専用の通行帯となりますので、原則、自動車や原付バイクは通行することはできません。

自転車レーンの場合、車の車線と自転車レーンとの間の白線が破線表示となります。

車道混在型

車道の左端に自転車の通行位置・進行方向を示す矢羽根マークを路面に表示します。
 自動車と自転車が同じ車線内を通行するため、自動車を運転する方へ青色の路面標示により注意喚起しています。

矢羽根マーク



自転車専用通行帯(自転車レーン)



車道混在型(矢羽根路面表示)

(5) シェアサイクルの推進

- ・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、令和4年（2022年）3月末時点でステーション数406箇所、自転車台数約1,900台に及んでいます。
- ・通勤・通学その他、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ほか、気軽に利用できることから、ポタリングなどのレジャーとして自転車を楽しめる環境にあります。

※ ポタリング

- ・特に目的地を定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でゆったり走ること。



シェアサイクルステーション

(6) 観光スポットが豊富

- ・本市には、日本一長い人工海浜があり、平坦で広幅員の走りやすい道路が整備されたベイエリア、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、全長約 12.8km に及ぶ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。
- ・花見川沿いのサイクリングコースは、稲毛海浜公園 検見川地区から弁天橋までをつなぎ、以北は印旛沼まで行くことができます。千葉市区間である花見川サイクリングコースは、沿川の四季折々の自然を楽しみながら利用できることから、近隣自治体と連携し、広域的な地域資源としての活用が期待できます。
- ・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、初心者から中級者まで、それぞれのレベルに応じたコースを楽しむことができます。

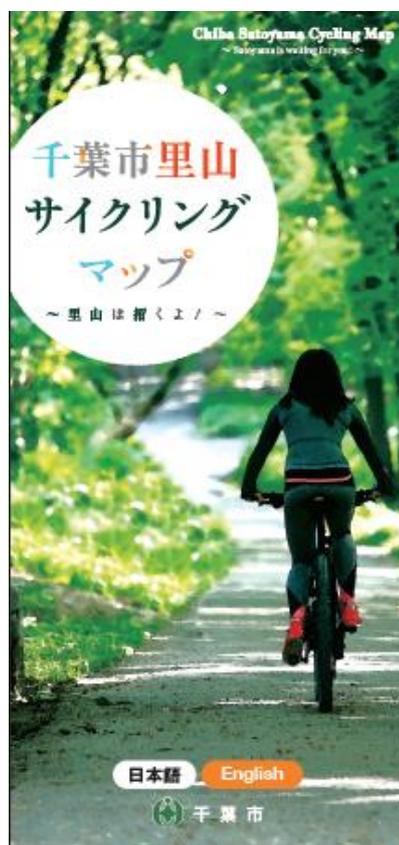


花見川サイクリングコース



幕張海浜公園マウンテンバイクコース

資料：日本マウンテンバイク協会



里山サイクリングマップ

(7) 自転車スポーツの拠点

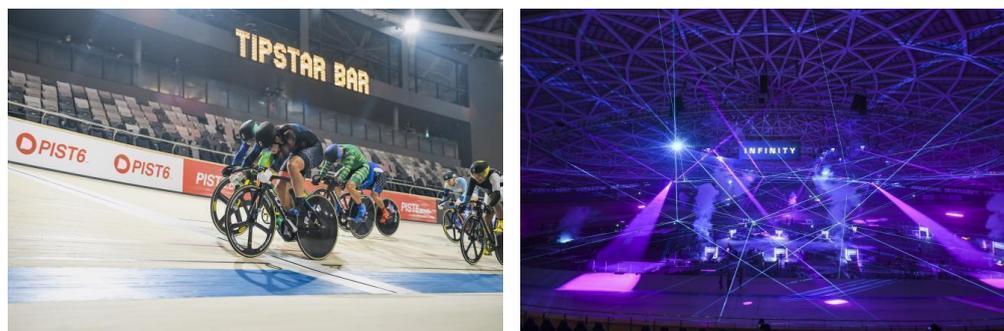
- ・本市では、国内3例目となる自転車競技の国際規格に基づいた250m木製トラックを有する多目的スポーツ施設「TIPSTAR DOME CHIBA（千葉 JPF ドーム）」が令和3年（2021年）5月に完成し、同年10月から新しい公営競技「250競走（PIST6）」の開催を開始したほか、令和4年（2022年）8月には千葉市で初となる国際自転車競技大会が開催されました。
- ・エンターテインメント性の高い演出や国際レベルの自転車レースが身近に開催されることで、市民の自転車スポーツへの関心が高まるとともに、自転車スポーツの重要な拠点としての活用が期待されます。

※ 250競走（PIST6）

- ・国際大会で行われる自転車トラック種目の「ケイリン」に基づいた、スポーツ色を強めた世界初の公営競技で、6人の選手が1周250mのバンクを6周し、最も早くゴールした選手が勝ちというシンプルな自転車レース。PIST6はその呼称。



TIPSTAR DOME CHIBA（千葉 JPF ドーム）の外観



250競走（PIST6）の様子

2-3 自転車を取り巻く環境

(1) 国の自転車政策の経過

- ・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などの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（2017 年）5 月に施行されました。
- ・この法律に基づき、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（2018 年）6 月に策定（令和 3 年（2021 年）5 月に第 2 次計画策定）されました。
- ・道路交通法等の改正も順次行われ、令和 4 年（2022 年）には「全ての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務化」されました（令和 5 年（2023 年）4 月 1 日施行）。
- ・交通秩序の整序化を図るため、自転車に乗る時に守るべきルールの中でも特に重要な内容を定めた「自転車安全利用五則」については、依然として交通ルールを遵守しない自転車利用者が多いことを受けて、令和 4 年（2022 年）11 月に「新自転車安全利用五則」が定められました。

H19	・ 自転車安全利用五則 （自転車の通行は車道が原則、歩道は例外とする 他）
H20	・ 改正道路交通法施行 （普通自転車の歩道通行可能要件を明確化）
H24	・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定 （H28 年度に改訂）
H25	・ 改正道路交通法施行 （自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備）
H27	・ 改正道路交通法施行 （自転車の悪質運転 14 項目を「危険行為」として規定）
H29	・ 自転車活用推進法施行 （自転車の活用を総合的かつ計画的に推進）
H30	・ 自転車活用推進計画策定 （R3 年度に第 2 次計画策定）
H31	・ 道路構造令改正 （道路交通法に基づく通行区分に「自転車通行帯」を位置付け）
R4	・ 改正道路交通法 （全ての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務(R5.4.1 施行) （車両区分に「特定小型原動機付自転車」が新設(R5.7.1 施行予定)） ・ 新自転車安全利用五則 （夜間はライト点灯、飲酒運転禁止、ヘルメット着用 他）

図 2-10 国の自転車政策の経過

新自転車安全利用五則

1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- ・自転車は「軽車両」であり、車の仲間です。
- ・歩道と車道の区別のあるところでは、車道通行が原則です。
- ・自転車は、車道の中央から左側部分を通行します。
- ・例外的に歩道を通行する場合は特に歩行者に注意して徐行し、歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は一時停止します。

2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ・信号機のある交差点では、信号に従わなければなりません。「歩行者・自転車専用」と表示されている信号機がある場合は、その信号機に従います。
- ・一時停止の標識等がある場合、狭い道から広い道に出るときや見通しの悪い交差点では一時停止を守って、安全確認をしましょう。

3. 夜間はライトを点灯

- ・夜間はライトを点灯して、自転車の存在を周りに知らせます。

4. 飲酒運転は禁止

- ・お酒を飲んだら自転車に乗るのは禁止です。

5. ヘルメットを着用

- ・乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ・保護責任者は、児童・子供に乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

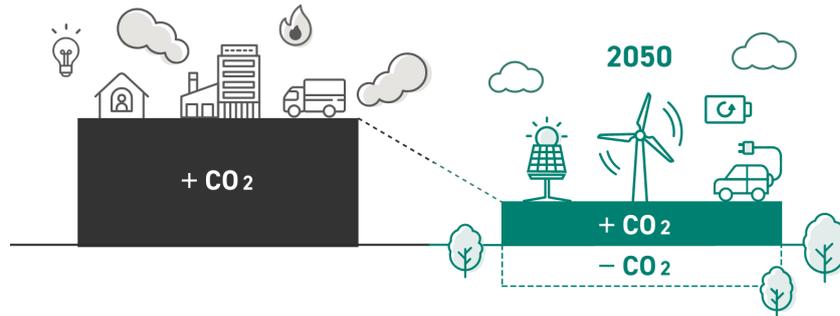
図 2-11 新自転車安全利用五則

※ 自転車が例外的に歩道を通行できる場合

- 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

(2) ゼロカーボンシティと自転車活用

- ・地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、国が 2050 年までに温室効果ガスの実質排出量をゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、これを受けて、2050 年に二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を表明した自治体数は、本市を含め令和 5 年（2023 年）1 月末時点で 831 に上ります。
- ・ゼロカーボンシティの実現には二酸化炭素の排出量を減らすことが重要であり、移動に際して二酸化炭素を排出しない自転車は、その実現に大きく貢献することが期待されます。



出典：脱炭素ポータル（環境省）

図 2-12 カーボンニュートラルのイメージ

- ・本市では、地球規模で直面している気候危機を、市民、団体、企業、大学、行政などの様々な主体が共有し、将来世代へ持続可能な社会を繋いでいくため、気候危機に立ち向かう行動を進めていくことを目的として、令和 2 年（2020 年）11 月 20 日に「千葉市気候危機行動宣言」を公表しました。

宣言内容

- (1)消費エネルギーの削減や再生可能エネルギーの創出に加え、再生可能エネルギー由来電力の活用を進めることにより、2050 年の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指します。
- (2)気候変動による自然災害や健康被害などの影響への適応策に取り組み、市民の生命・生活・安全がおびやかされることのないまちを目指します。
- (3)気候変動への危機意識を共有し、自ら行動を起こすことにより、将来世代も安心して暮らせる持続可能なまちを目指します。

- ・令和 4 年（2022 年）11 月 1 日には、環境省が実施する「脱炭素先行地域」に本市が県内で初めて選定され、今後、共同提案者である TN クロス株式会社と連携して脱炭素の取組を行っていきます。

主な取組内容

都市と自然の魅力をあわせ持つ本市の強みを脱炭素の視点でさらに強化するとともに、都市力の向上とレジリエンスの強化を実現するため、次の 3 エリアで脱炭素化を行う計画です。

- グリーン・MICE エリア（都市エリア）
- グリーン・ZOO エリア（自然エリア）
- グリーン・レジリエント・コミュニティ（施設群）

(3) SDGsと自転車活用

・SDGsが目指す17のゴールに対して、自転車の活用推進は「目標3 健康」「目標8 観光」「目標9 インフラ整備」「目標11 持続可能な都市」「目標13 気候変動対策」に特に寄与することが期待されており、国内外で自動車に代わるモビリティとして自転車活用の取組が進んでいます。

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や体力づくり	自転車活用による観光やレクリエーション	自転車活用のためのインフラ整備や維持管理	自転車活用による住みやすいまちづくり	自転車活用によるCO ₂ の排出削減

図 2-13 SDGsで定められた17のゴールと自転車活用

※ SDGs (持続可能な開発目標)

・2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標で、17のゴール・169のターゲットから構成されます。

(4) 自転車の多様化

- ・自転車のタイプは、いわゆる「ママチャリ」と呼ばれるシティサイクルが最も一般的ですが、近年では、電動アシスト付自転車、ロードバイクやクロスバイクなどのスポーツバイクへの人気が高まっています。
- ・また、平成 30 年（2018 年）4 月に千葉県道路交通法施行細則が一部改正され、二輪タンDEM自転車公道走行が可能となり、視覚障害者や脚力が弱い人でも自転車を楽しめるほか、観光面での利用も期待されています。



シティサイクル（ママチャリ）



ロードバイク



クロスバイク



マウンテンバイク



電動アシスト付自転車



資料：2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一般財団法人自転車産業振興協会）



タンDEM自転車



※タンDEM自転車は普通自転車とは車両区分が異なります

(5) 新たなモビリティ

- ・令和 4 年（2022 年）4 月の道路交通法改正（令和 5 年（2023 年）7 月 1 日施行予定）により、新たに「特定小型原動機付自転車」が規定され、最高速度 20km/h 以下、大きさは普通自転車のサイズ以内などの規定を満たすものについて、「免許不要」「ヘルメット着用は努力義務」で運転可能になり、さらに、時速 6km/h 以下の時に限り、歩道の走行も認められるようになります。
- ・いわゆる「電動キックボード」や「フル電動自転車」がこれに該当しますが、今後の自転車政策に影響を与える要素として、注視していく必要があります。



電動キックボード

(6) シェアサイクルの普及推進

- ・国の自転車活用推進計画では、目標の1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」の実現のため、「シェアサイクルの普及促進」を実施すべき施策に掲げており、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を重ねています。

(7) 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」を具体的にイメージしていただけるよう、今後、日常生活の中で取り入れていただきたい実践例の一つとして、「徒歩や自転車も併用する」ことを提案しています。

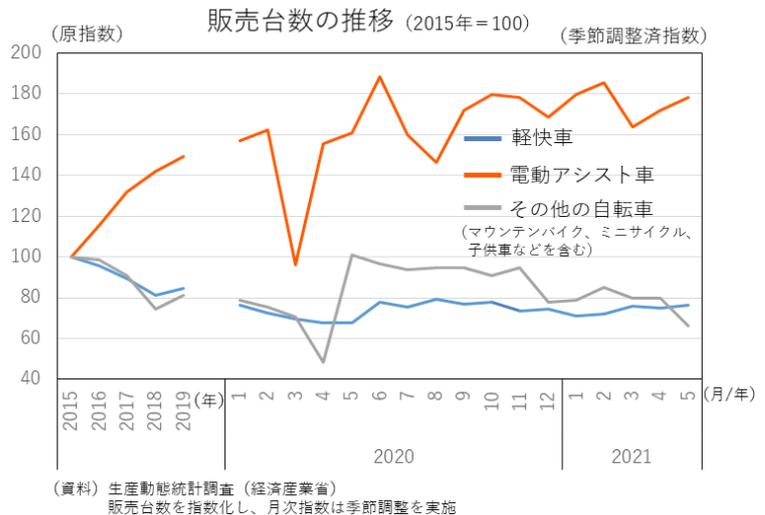
(3) 日常生活の各場面別の生活様式

<p>買い物</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 通販も利用 <input type="checkbox"/> 1人または少人数ですいた時間に <input type="checkbox"/> 電子決済の利用 <input type="checkbox"/> 計画をたてて素早く済ます <input type="checkbox"/> サンプルなど展示品への接触は控えめに <input type="checkbox"/> レジに並ぶときは、前後にスペース 	<p>公共交通機関の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 会話は控えめに <input type="checkbox"/> 混んでいる時間帯は避けて <li style="border: 2px solid red;"><input type="checkbox"/> 徒歩や自転車利用も併用する
<p>娯楽、スポーツ等</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 公園はすいた時間、場所を選ぶ <input type="checkbox"/> 筋トレやヨガは、十分に人との間隔をもしくは自宅で動画を活用 <input type="checkbox"/> ジョギングは少人数で <input type="checkbox"/> すれ違うときは距離をとるマナー <input type="checkbox"/> 予約制を利用してゆったりと <input type="checkbox"/> 狭い部屋での長居は無用 <input type="checkbox"/> 歌や応援は、十分な距離かオンライン 	<p>食事</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 持ち帰りや出前、デリバリーも <input type="checkbox"/> 屋外空間で気持ちよく <input type="checkbox"/> 大皿は避けて、料理は個々に <input type="checkbox"/> 対面ではなく横並びで座ろう <input type="checkbox"/> 料理に集中、おしゃべりは控えめに <input type="checkbox"/> お酌、グラスやお猪口の回し飲みは避けて
	<p>イベント等への参加</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 接触確認アプリの活用を <input type="checkbox"/> 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

出典：新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例を公表しました（厚生労働省）

図 2-14 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例（一部）

- ・自転車の販売台数は、新型コロナの感染拡大直後に大きく落ち込みましたが、その後は回復を見せ、特に電動アシスト付自転車は堅調に伸びています。密を避けながら運動不足を解消し、手軽に楽しむことができるアイテムとして、また、中長距離の移動手段として、自転車を利用する人が増えたことが考えられます。



出典：生産動態統計調査 (経済産業省)

図 2-15 自転車販売台数の推移

- ・巣ごもり需要の影響を受けて、フードデリバリー市場が急成長し、配達手段として機動性に優れる自転車の利用が増加しましたが、フードデリバリー配達員が起こした事故や交通違反が問題となっています。

(8) 自転車保険等加入の義務化

- ・全国的に自転車が加害者となる事故が増加し、加害者に高額な損害賠償請求が生じている事例を鑑み、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図るため、国は「自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例」を策定し、地方公共団体における条例制定を支援しています。
- ・本市においては、令和3年（2021年）4月1日から自転車保険を加入義務化とする条例改正を行っています。
- ・令和5年（2023年）1月現在、本市を含め60の県・政令市で自転車保険等の加入を義務化・努力義務化しています。

表 2-3 自転車保険の加入が義務化されている自治体

	都道府県	政令市
義務	31	19
努力義務	9	1

令和5年1月現在

第3章

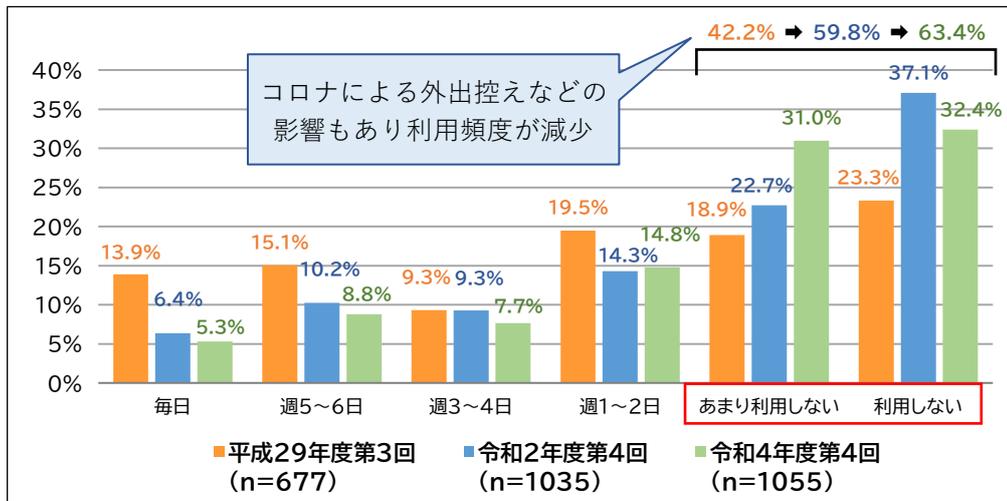
自転車利用の現状と課題



3-1 本市の自転車利用の現状

(1) 自転車の利用状況

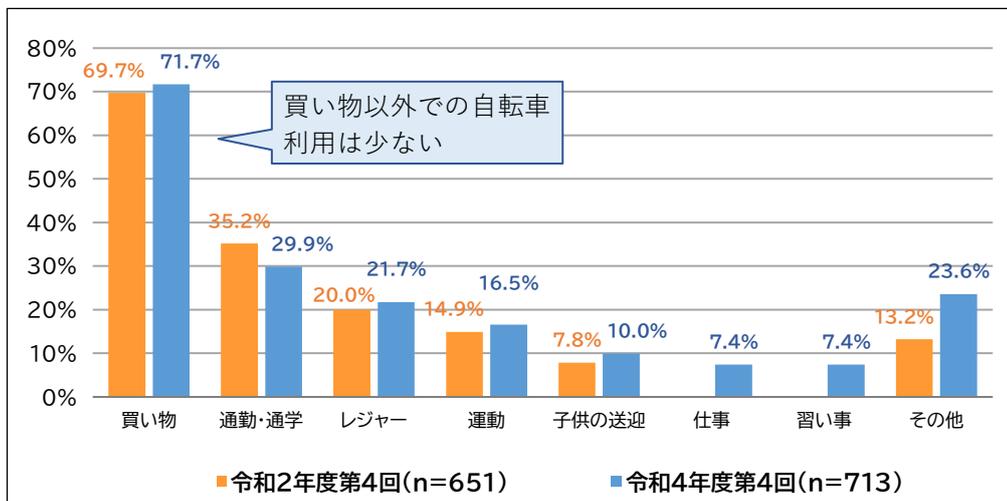
- ・自転車の利用頻度の経年変化を見ると、新型コロナ発生前の平成29年（2017年）度とそれ以降では、自転車の利用頻度が大きく低下しています。
- ・特に、「毎日」利用する人は半数以下に減少する一方、「あまり利用しない」と「利用しない」を足した割合は平成29年度の42.2%から令和4年（2022年）度には63.4%と大きく増加し、コロナによる外出控えなどの影響もあり利用頻度が減少しています。



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

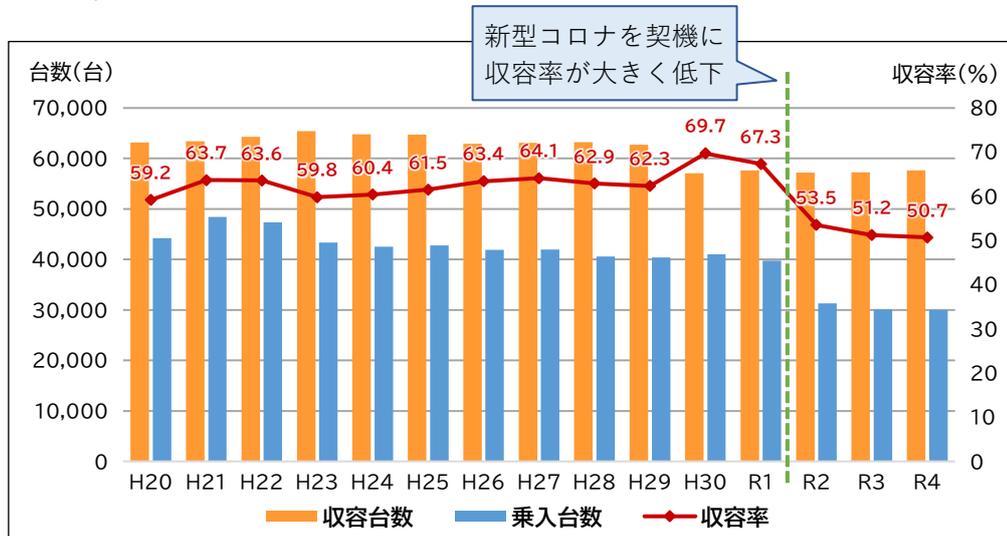
- ・自転車の利用目的では、「買い物」での利用が多くなっていますが、それ以外の目的での自転車利用は少ない状況です。
- ・令和2年（2020年）度と令和4年（2022年）度との比較では、「買い物」「レジャー」「運動」「子供の送迎」で微増となっていますが、「通勤・通学」は減少しています。



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

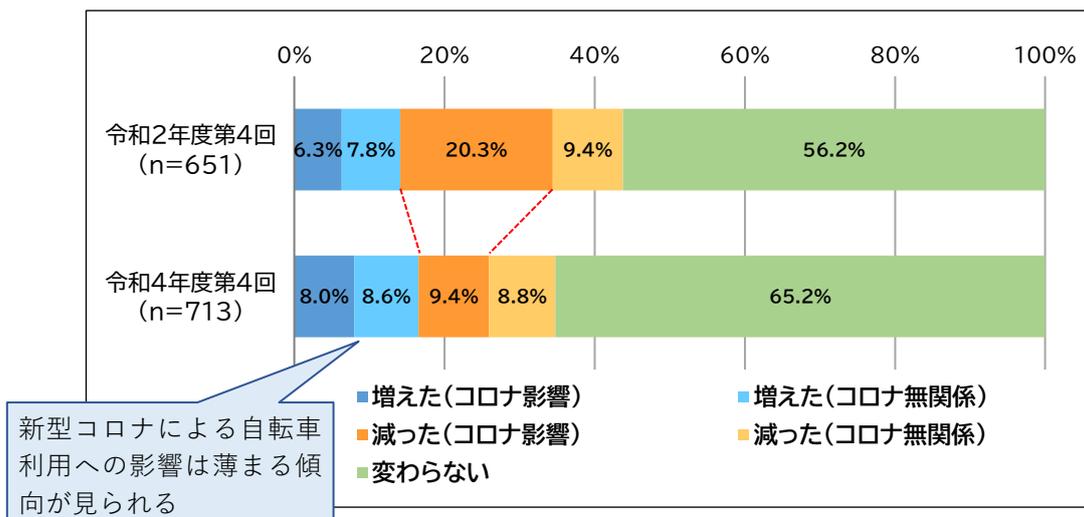
- ・また、本市が管理する駐輪場の利用状況の推移を見ると、新型コロナの発生前では、収容台数に対して概ね60%台の収容率で推移し、平成30年（2018年）には過去最高を記録しましたが、新型コロナが発生した令和2年（2020年）以降は収容率が大きく減少しています。



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

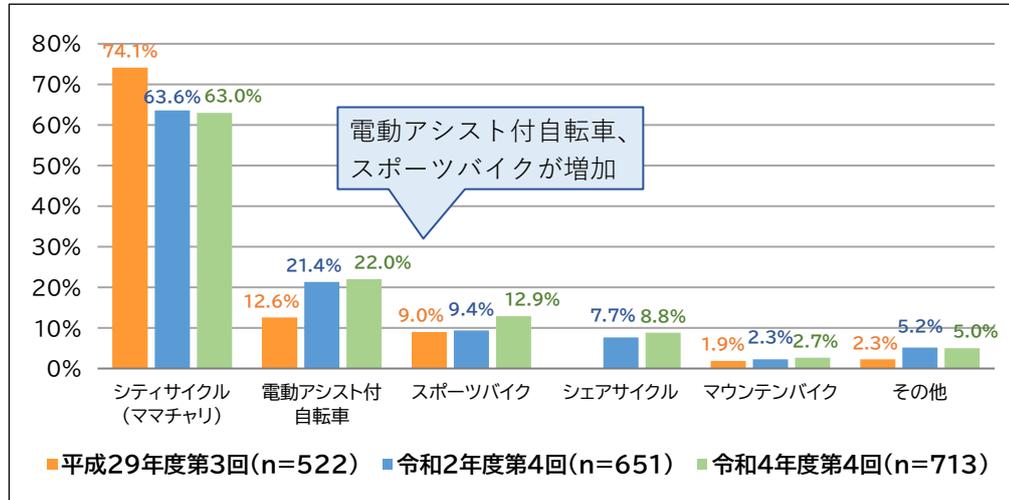
- ・一方、「コロナの影響で自転車利用が減った」という割合は、新型コロナが発生した令和2年（2020年）度には20.3%を占めていましたが、令和4年（2022年）度では9.4%となっており、新型コロナの影響で一時的に自転車の利用は減少しましたが、その影響は薄まる傾向にあります。



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

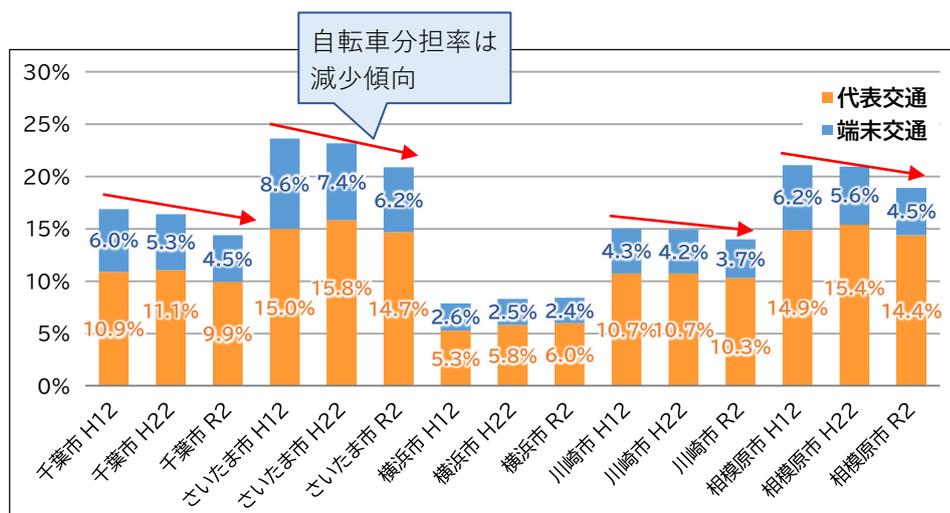
- ・利用している自転車の種類では、シティサイクル（ママチャリ）が半数以上を占めていますが、平成 29 年（2017 年）度と令和 4 年（2022 年）度との比較では、シティサイクルの割合は減少し、電動アシスト付自転車やスポーツバイクが増加しています。



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。



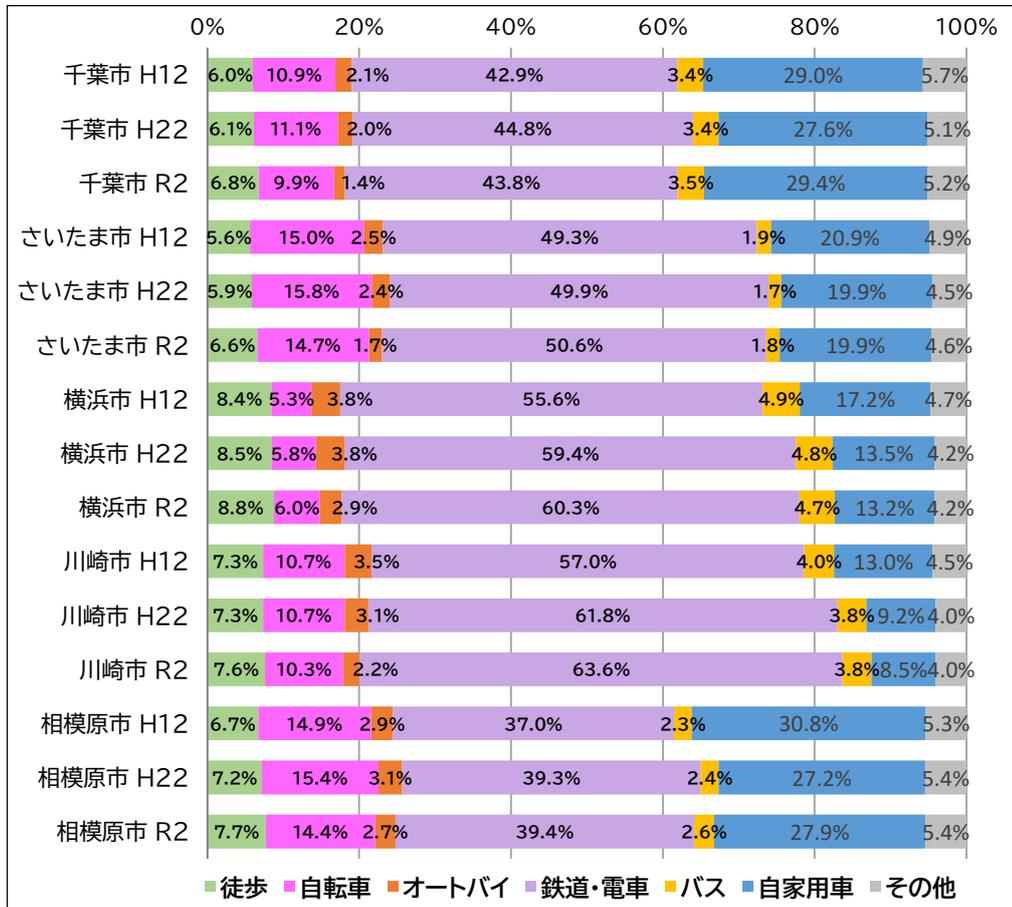
資料：国勢調査

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

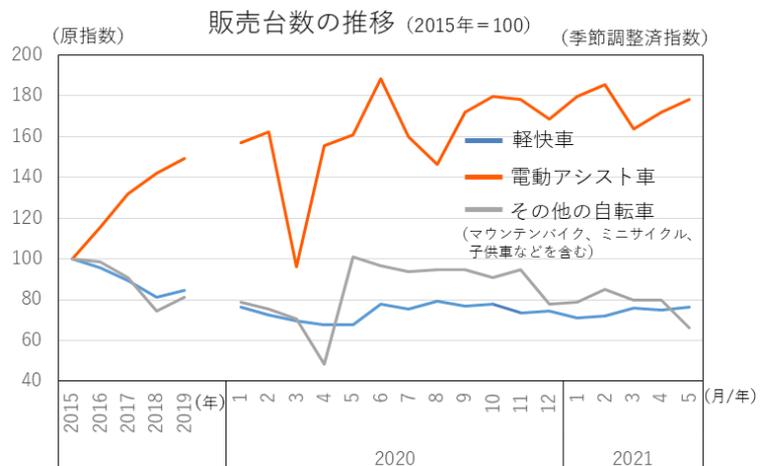
・ある目的をもって出発地から目的地まで移動する際に利用する交通手段ごとの割合。

・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)

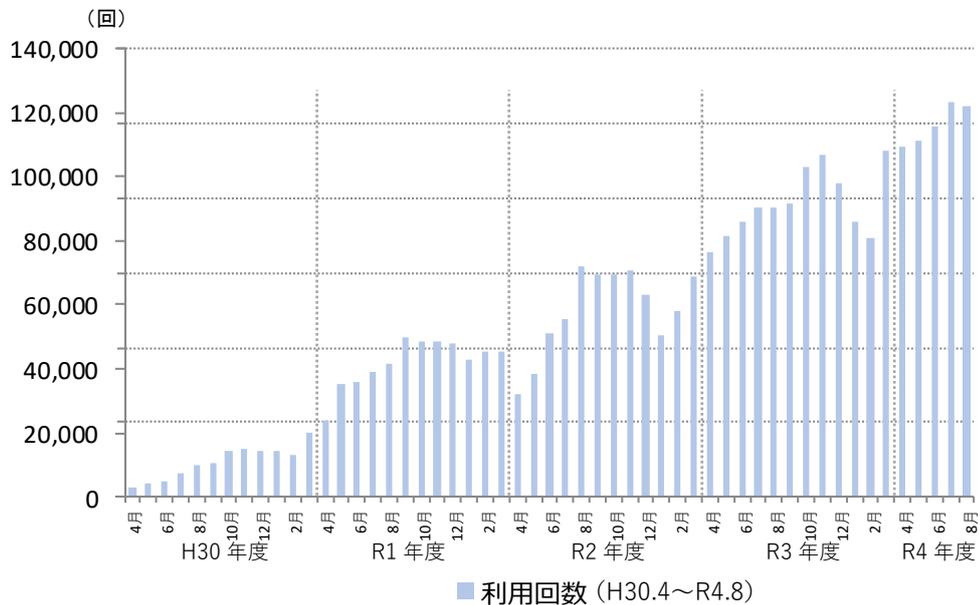
(資料) 生産動態統計調査(経済産業省)
販売台数を指数化し、月次指数は季節調整を実施

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

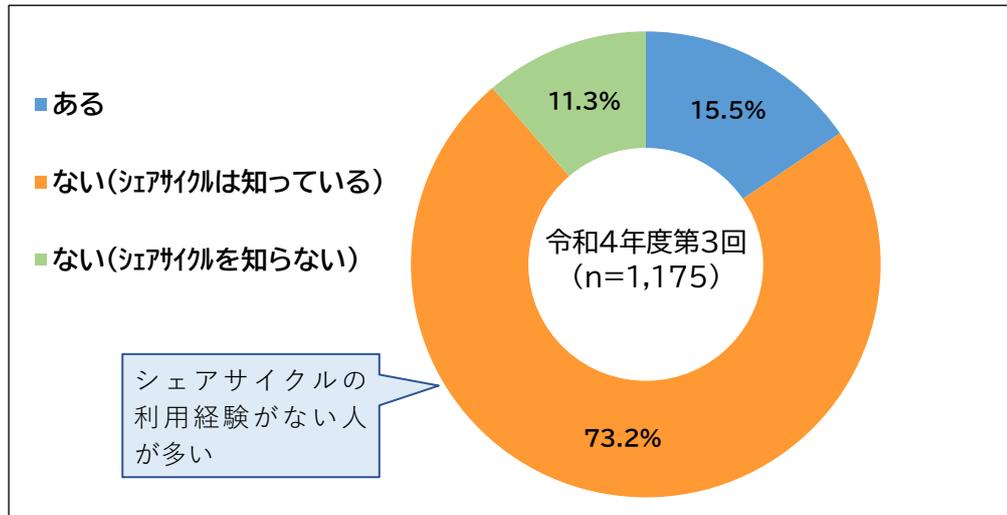
図 3-9 シェアサイクルの利用回数の推移

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

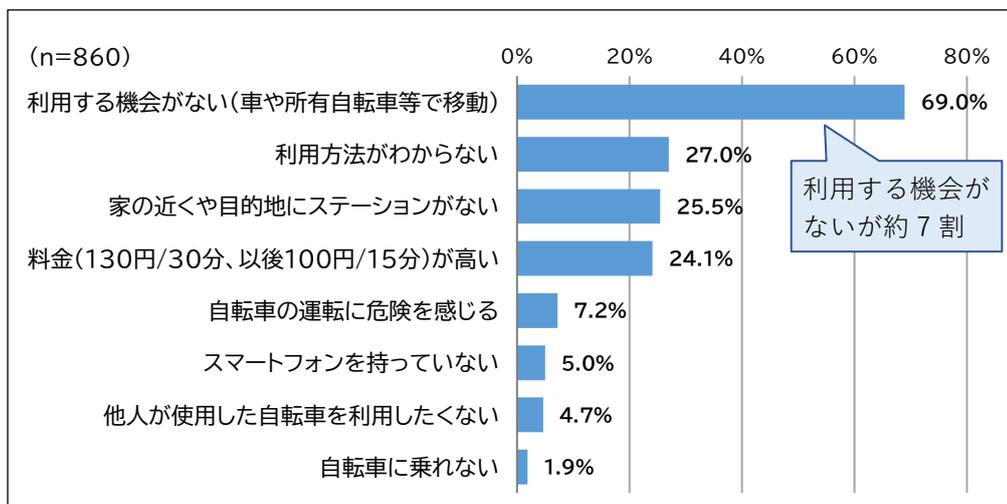
- ・一方、令和4年（2022年）第3回WEBアンケートの結果では、シェアサイクルは知っているものの、利用経験がないという人は約7割を占めています。



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）

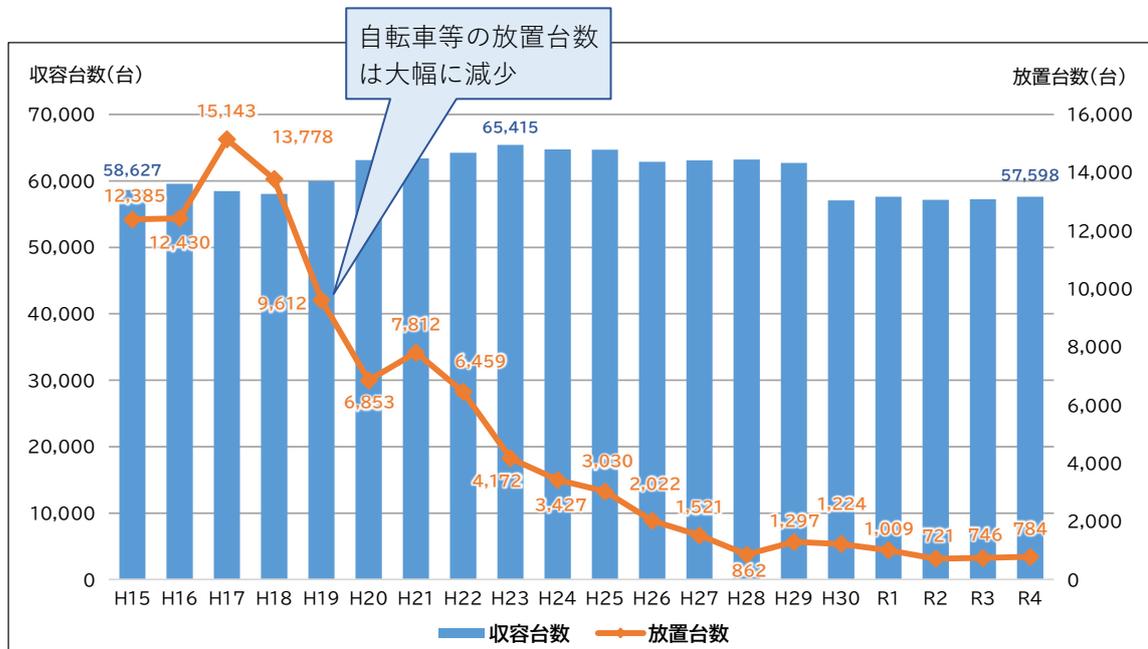
図3-11 シェアサイクルを利用したことがない理由

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箇所で駐輪場が整備され、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)

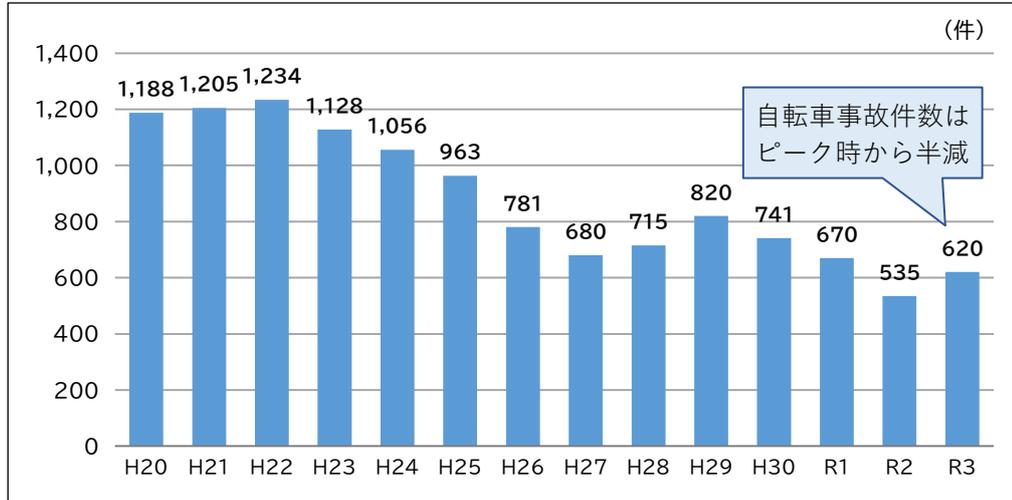
図3-12 駐輪場の収容台数と放置自転車等台数の推移

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。

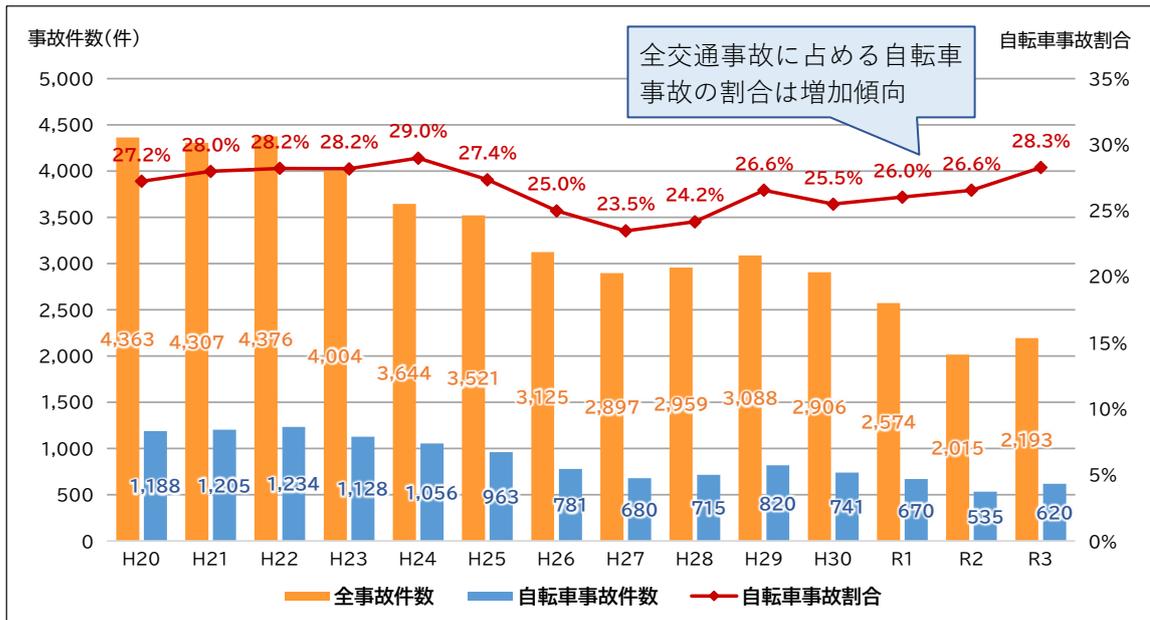
(4) 自転車事故件数

- ・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

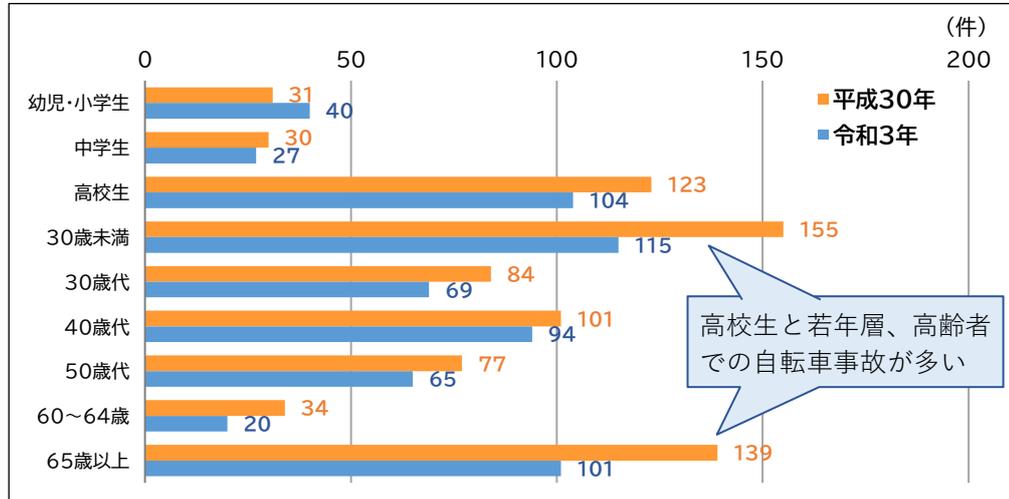
※ 第1当事者

- ・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。

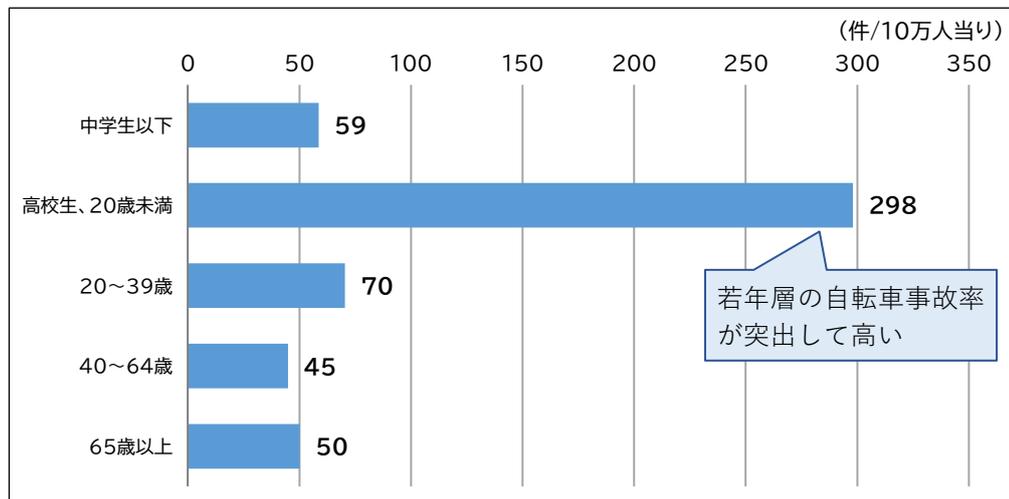
- ・ 自転車が関係する事故件数（実数）を年齢層別にみると、高校生で急激に増えて 20 歳代までで多く発生しています。
- ・ 年代が進むにつれて事故件数は少なくなる傾向にありますが、65 歳以上の高齢者で再び急激に増加しています。



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

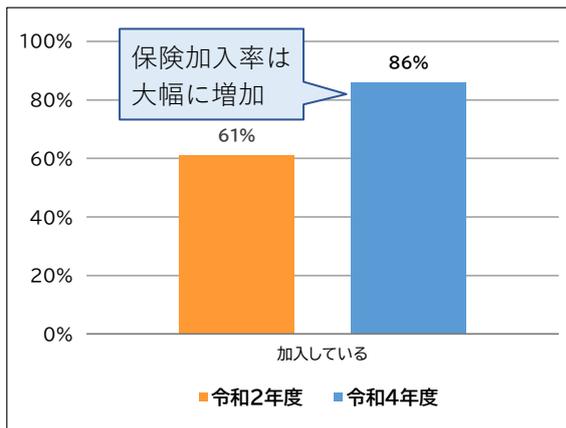
自転車事故件数は減少傾向にありますが、高校生年代が突出しているため、世代に応じた交通ルールやマナーの継続的な啓発が必要です。

(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

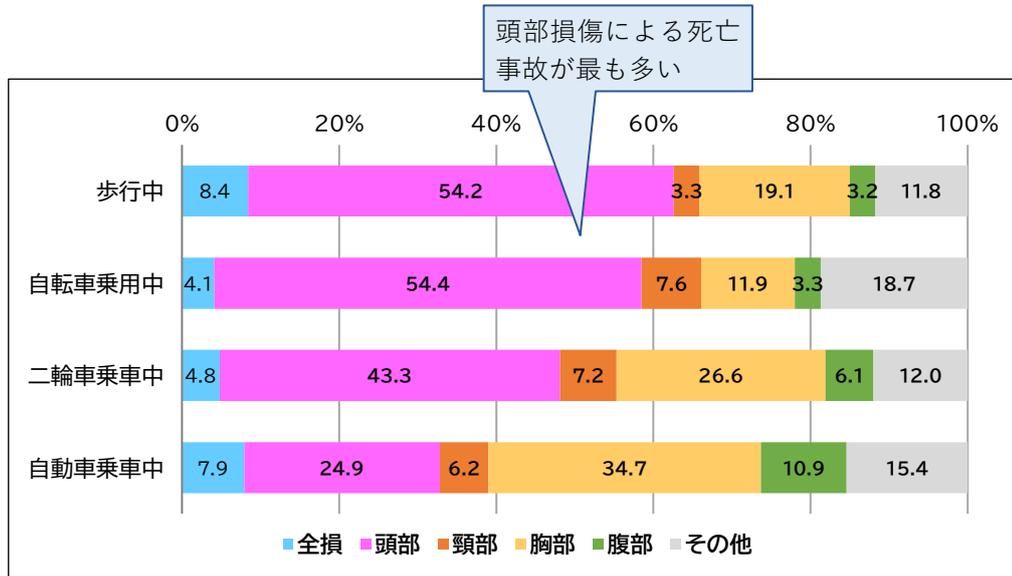
図 3-18 自転車保険等加入義務化の周知チラシ

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

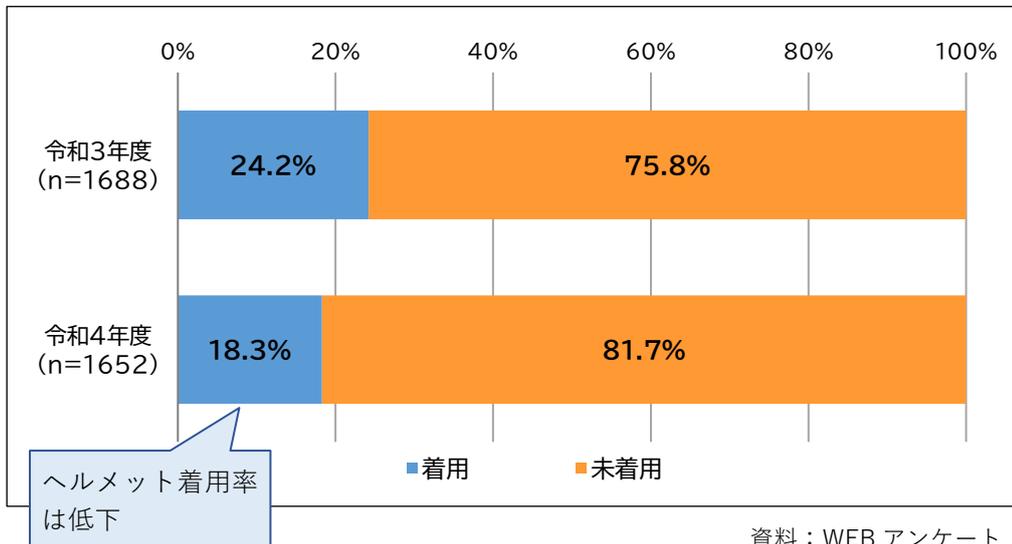
- 令和2年(2020年)中に全国で発生した自転車乗用中の死亡事故のうち、54.4%が頭部の損傷によるもので、他の乗り物と比べても高くなっています。



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

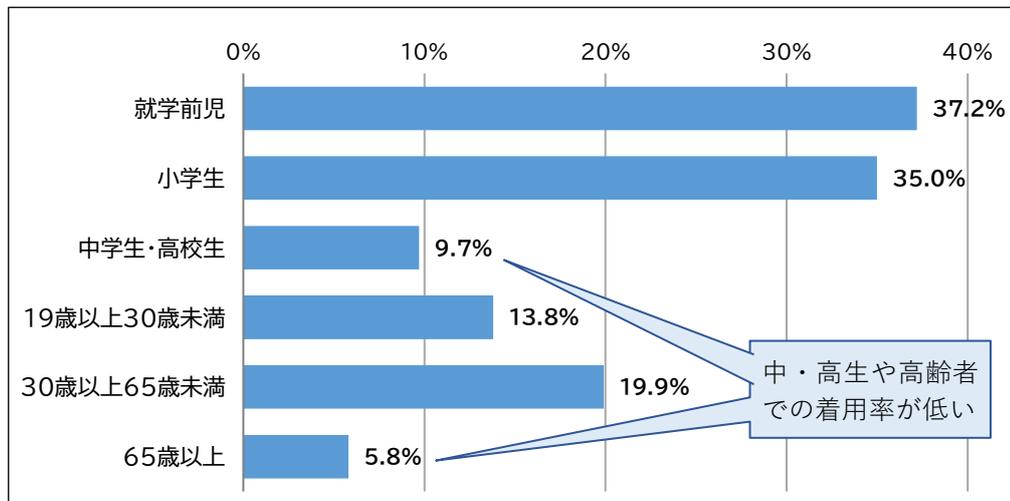
- 令和4年(2022年)度のヘルメット着用率は18.3%で、令和3年(2021年)度の24.2%から約6ポイント減少しています。



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

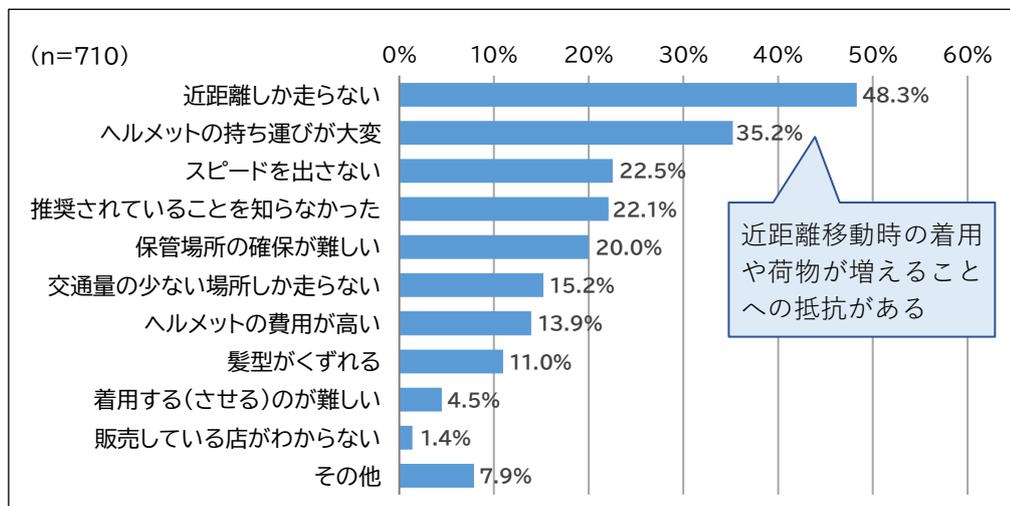
- ・ヘルメットの着用率を年代別にみると、就学前児と小学生で3割を超えていますが、中学生・高校生、65歳以上の高齢者での着用率が特に低くなっています。



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

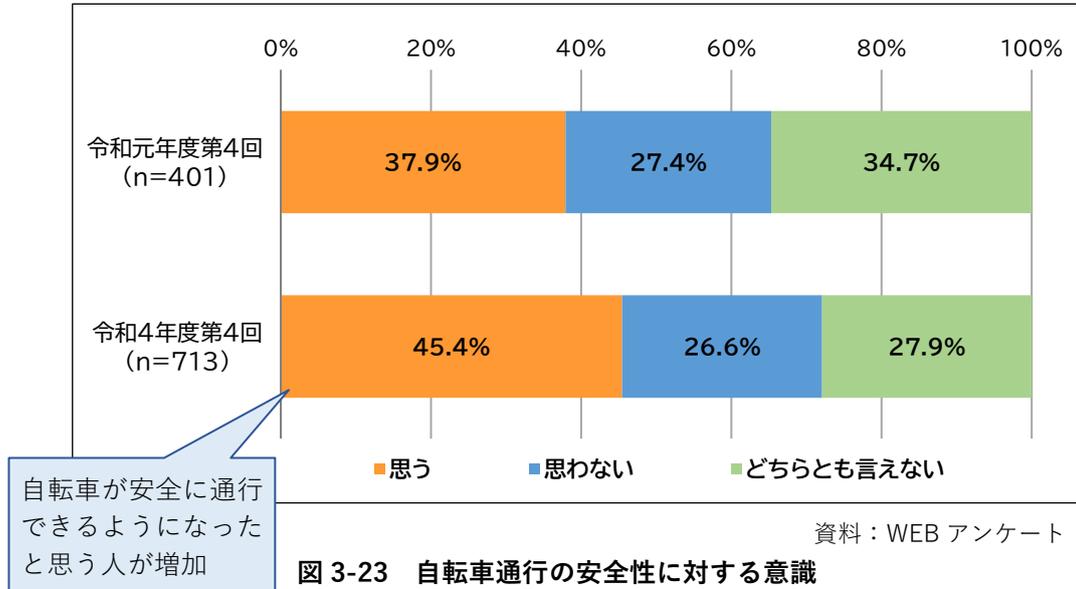
図3-22 ヘルメットを着用しない理由

まとめ

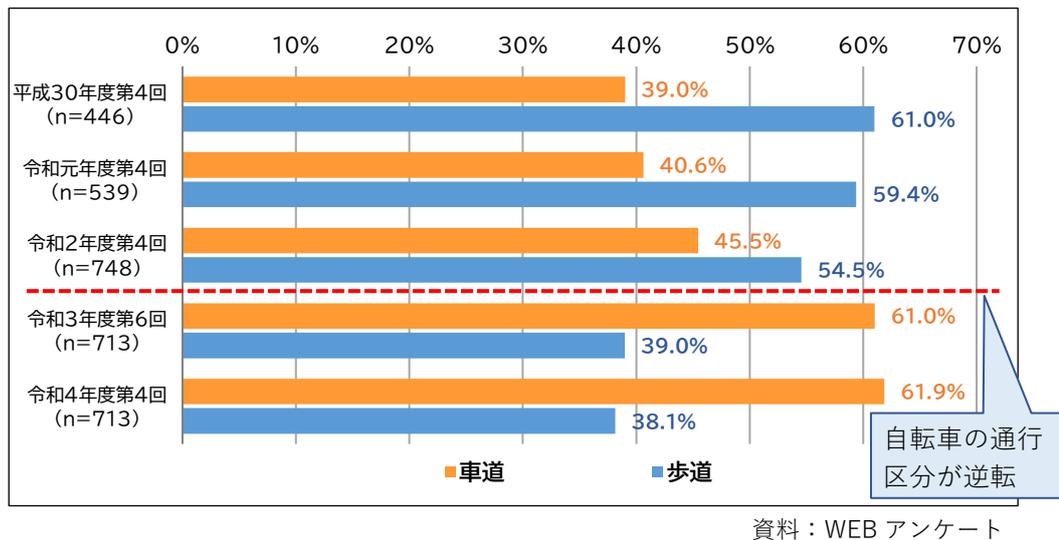
自転車事故で死に直結する頭部損傷に対する保護対策は極めて重要であるため、全ての自転車利用者に対してヘルメット着用を促していくことが必要です。

(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。

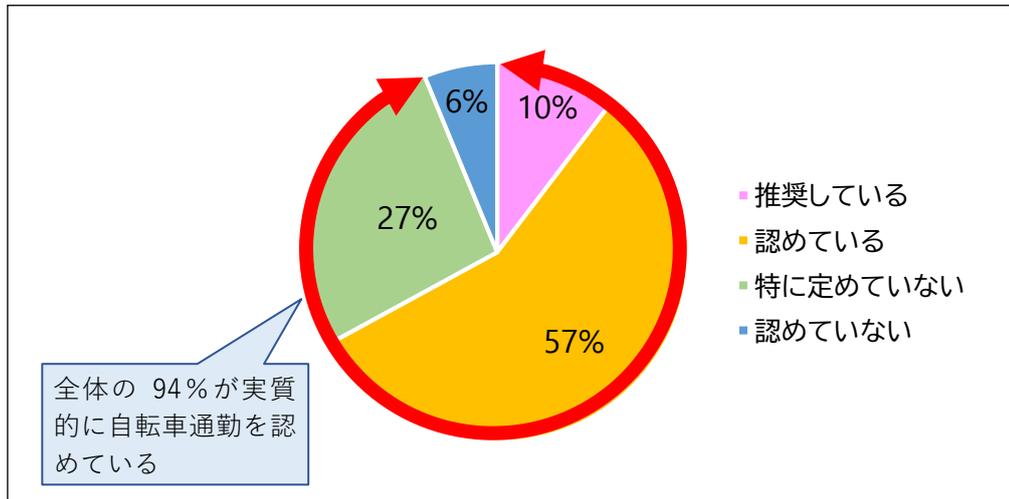


まとめ

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

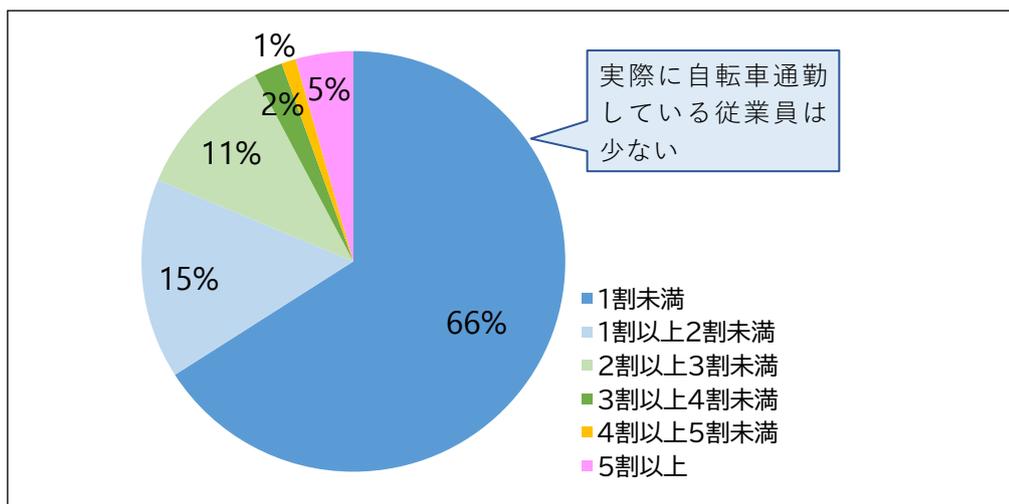
- ・令和3年(2021年)度に、本市と地球環境保全協定を締結している事業者849社へ行ったアンケート調査(回答97社)によると、実質的に自転車通勤を認めている事業者は91社で、全体の約94%を占めています。
- ・自転車通勤を認めていない理由としては、「安全上の問題」「駐輪場などの問題」「原則、公共交通機関を利用」「事業所の立地」などとなっています。



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】

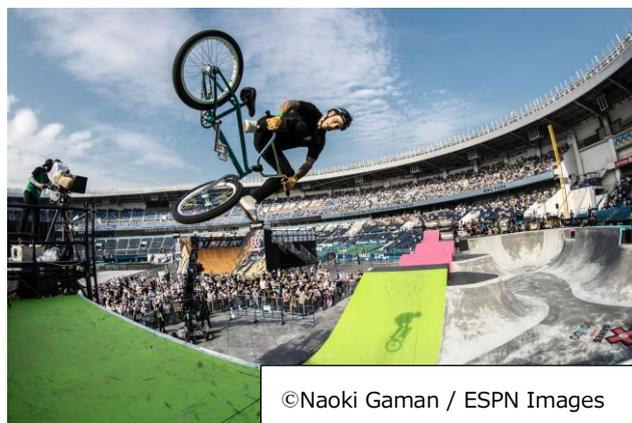
計画事業	取組項目	内 容	実績 (H30~R4)
JBCF 幕張新都心クリテリウムの共催	幕張新都心クリテリウムの共催	日本最大級の自転車イベントであるサイクルモード開催と連携し、公道を使用したレースを開催	H30:1回、R1:1回
自転車関連イベントの誘致・支援	サイクルスポーツ競技大会の誘致・支援	「いなげの浜」を中心にちばシティトライアスロン大会を開催	千葉シティトライアスロン大会を実施 (R3:1回、R4:1回)
	自転車関連イベントの誘致・支援	イベント誘致・支援	誘致・支援 (フクダ電子アリーナクリテリウム、千葉シティトライアスロン 等) 後援 (サイクルモード、山手サイクリング、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。

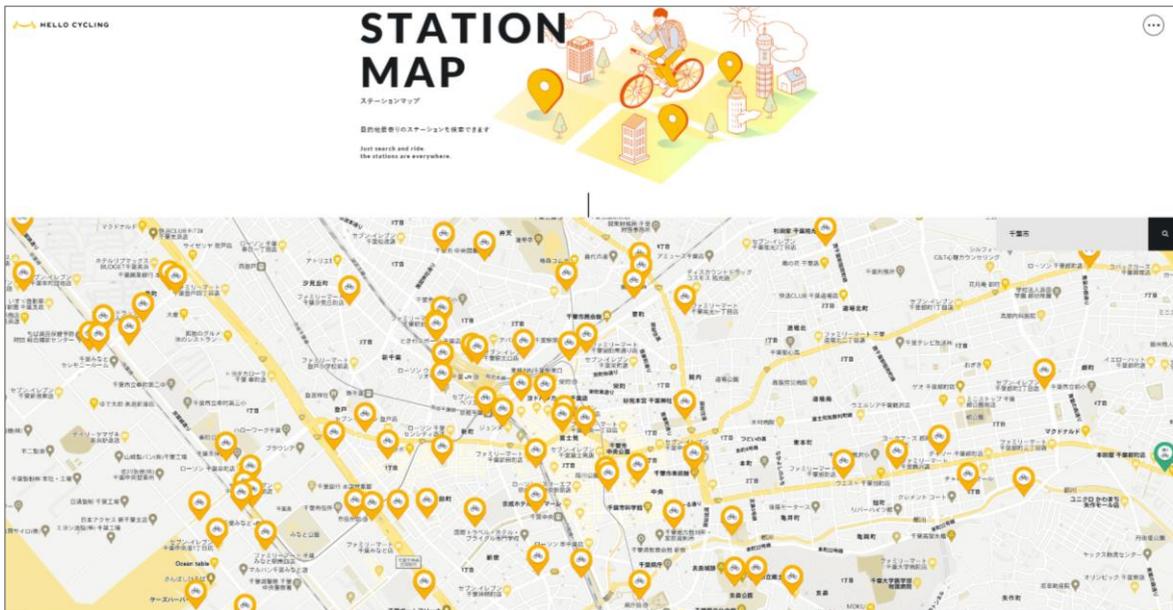


図 3-27 ステーションマップ (シェアサイクル) (出典 : HELLO CYCLING)

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）

現状値：1,009台
（令和元年(2019年)）

目標値：800台以下
（令和4年(2022年)）

達成値：746台
（令和4年(2022年)）

達成

【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。

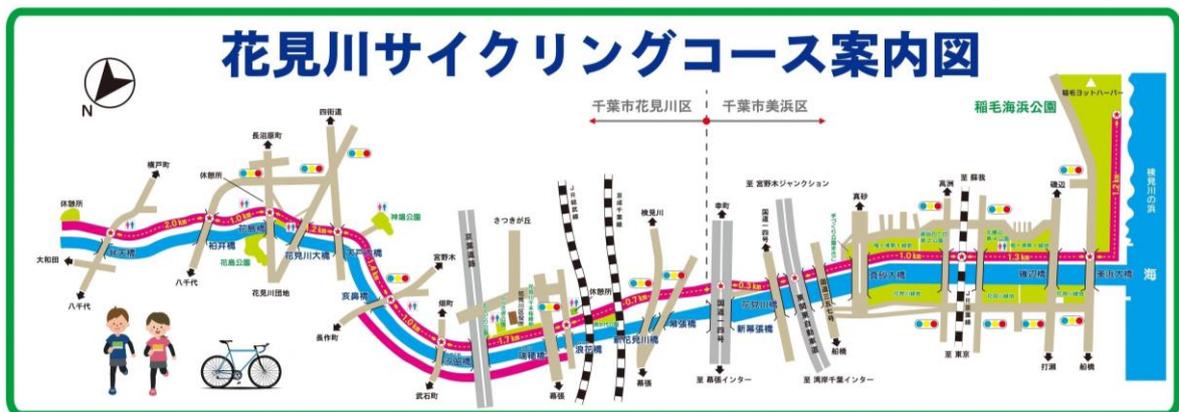


図 3-28 花見川サイクリングコースの案内図

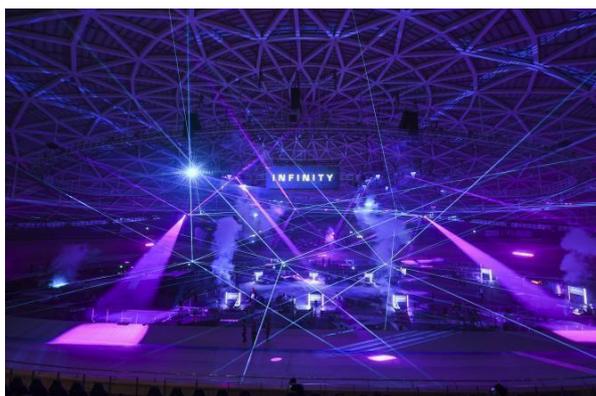
施策10 拠点施設の充実

【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】

- ・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。

第4章

自転車を活用したまちづくりの将来像



4-1 第2期計画策定の視点

「千葉県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。

千葉県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。

平成30年(2018年)3月に策定した第1期計画から令和3年(2021年)8月の第1期計画改訂版を挟んで5年間にわたる自転車政策の取組を行ってきた結果、自転車利用の環境整備が広がり、市民生活の中に楽しく安全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」が着実に根付いてきているものと考えています。

第2期計画の策定に当たり、現状や課題の整理を行ったところ、本市は自転車の利活用に適した特性(ポテンシャル)を持ちつつも、新型コロナウイルスによる外出控えなどの影響もあり、自転車の利用頻度が減少していることが判明しました。

また、本市のまちづくりにあたっては、環境負荷軽減への配慮や、健康増進意識の高まりなど社会情勢の変化に対応するための手段の一つとして、自転車の積極的な利活用が有効であると考えています。

そこで、第2期計画の策定の視点として、ちばチャリスタイルの更なる定着に向け、3つの施策の柱を継続しつつ、特に「楽：自転車の活用と利用促進」の柱を充実させるとともに、「走：自転車の利用環境の整備」「守：交通安全の確保」はよりきめ細やかに取り組むこととしました。

これらにより、自転車の良さを改めて市民の皆様にとって頂き、更に利用してもらうよう市民意識の醸成が図られることで、生活が豊かになり、自転車を活用したまちづくりの将来像の実現に近づくと考えております。

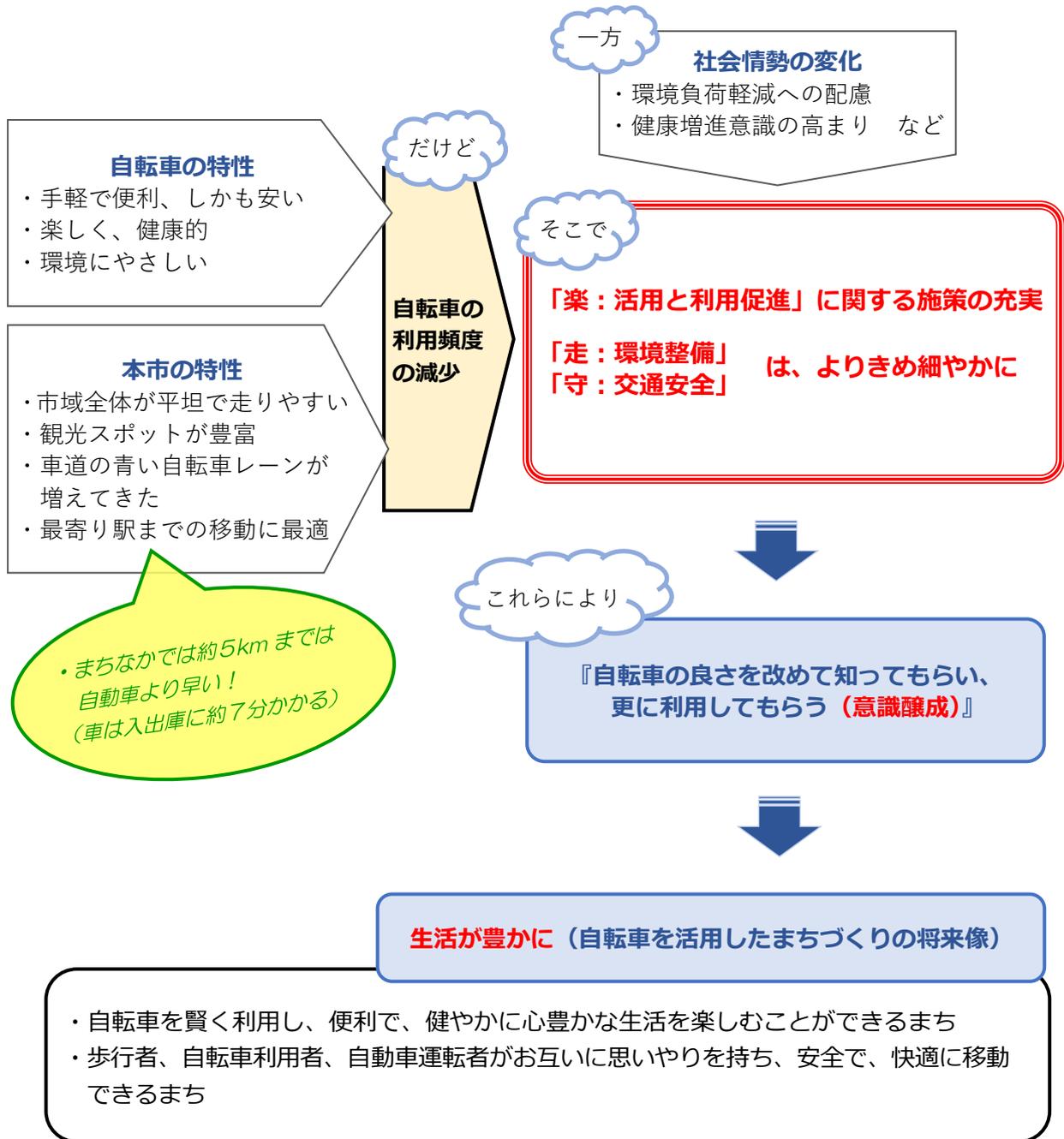


図 4-1 第2期計画のポイント

4-2 自転車を活用したまちづくりのコンセプト

はじめよう、ちばチャリストایل！



『ちばチャリストایل』
とは

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

- ・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」を実現するための取組を進めます。

4-3 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

4-4 協働による推進体制

自転車関連事業者や団体、企業、教育機関、市民・地域等が相互に連携を強化し、各々の強みを活かした取組を進めながら協働で取組んでいきます。



図 4-2 計画の推進体制



実施計画編

第5章

施策の体系



これまでの自転車政策の実績と評価から、「走：自転車の利用環境の整備」については、走行環境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。また、「守：交通安全の確保」は周知啓発の継続的な実施により、自転車事故件数の減少や自転車保険等加入率の増加などの成果が見られました。

このことから、自転車利用環境整備の広がりや自転車に対する意識変化があったことなどの成果を踏まえ、自転車を楽しく安全に利用する千葉市らしい生活スタイル「ちばチャリスタイル」のさらなる定着に向け、引き続き「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」の3つを施策の柱として推進します。

近年、本市における自転車の利用頻度はコロナによる外出控えなどにより減少しておりますが、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に関して市民の皆様へ改めて知っていただくため、自転車を利用する機会を多面的に増やす観点から、特に「楽：自転車の活用と利用促進」の施策を充実させるとともに、「走：自転車の利用環境の整備」「守：交通安全の確保」の施策はよりきめ細やかに展開します。これらにより、自転車を活用したまちづくりへの意識醸成を図り、将来像の実現を目指します。

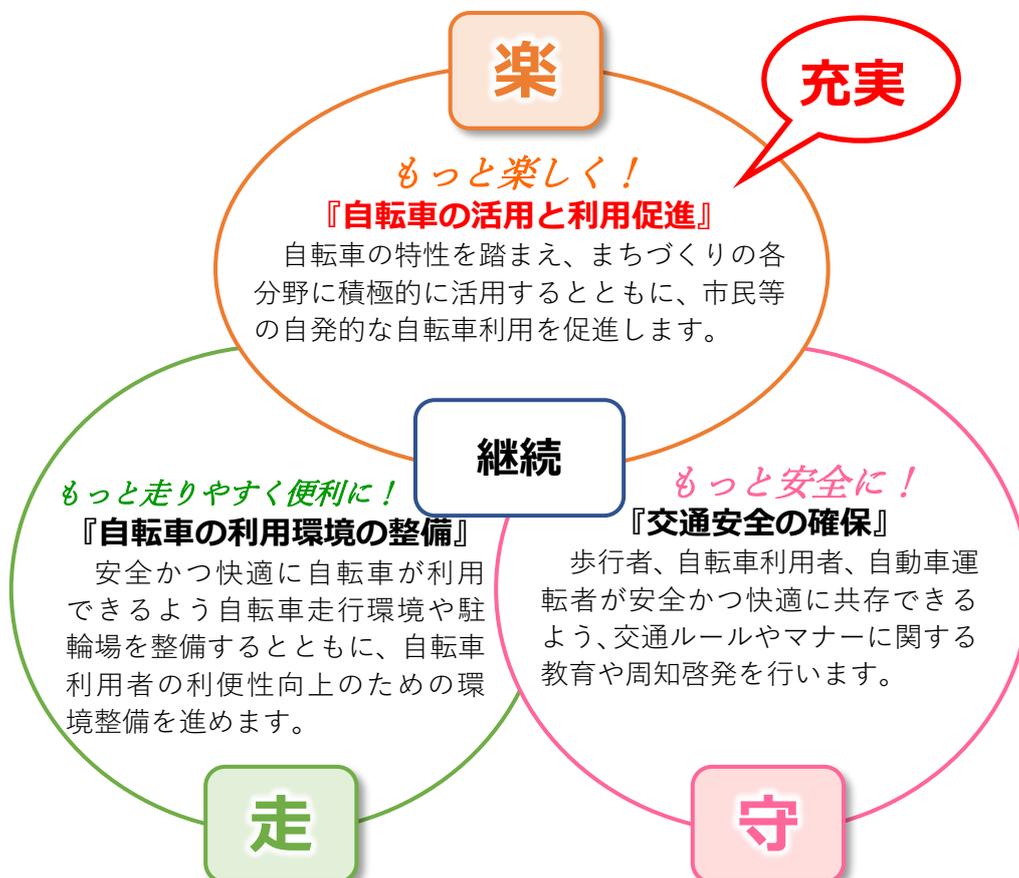


図 5-1 施策体系

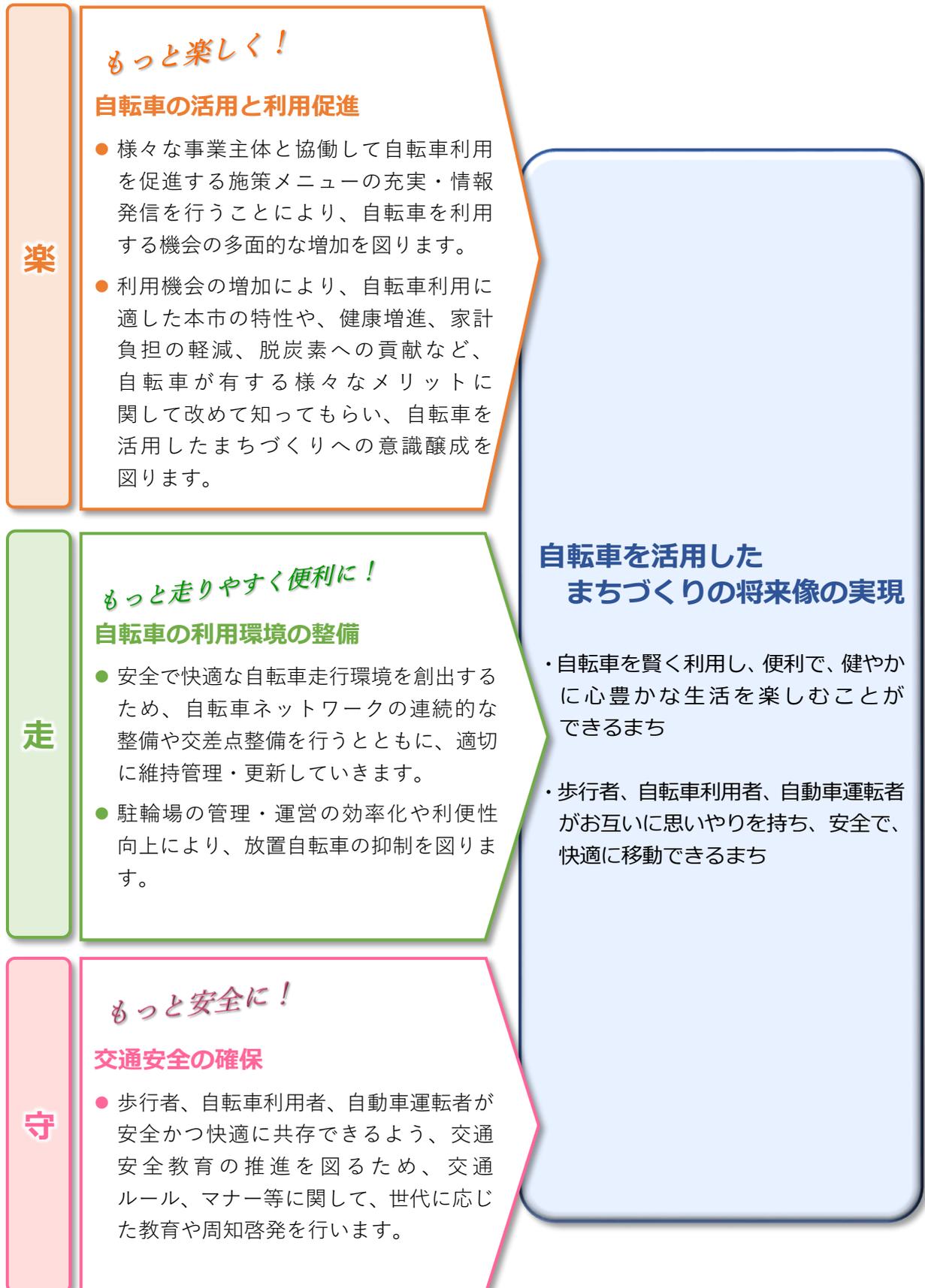


図 5-2 第 2 期計画における 3 つの施策の内容

自転車活用推進法の趣旨を踏まえ、国や県の自転車活用推進計画のほか、他都市の先進事例等も参考に、各施策の柱ごとに具体的な計画事業や取組項目を設定します。

また、千葉市の実情を勘案しながら評価指標を設定し、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の着実な推進を図ります。



図 5-3 施策の体系

第6章

施策の展開メニュー



楽 自転車の活用と利用促進 もっと楽しく！

- 様々な事業主体と協働して自転車利用を促進する施策メニューの充実・情報発信を行うことにより、自転車を利用する機会の多面的な増加を図ります。
- 利用機会の増加により、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に関して改めて知ってもらい、自転車を活用したまちづくりへの意識醸成を図ります。

施策1 自転車を活用したまちづくりの推進

方針

- ・ 日常生活において、自転車が手軽で便利なおうえ、健康増進や環境負荷軽減など付加価値の高い移動手段であることを改めて知ってもらい、自発的な利用を促すため、市と市民や企業等が協働して自転車利用促進に関する取組を実施するとともに、安全利用に関する自主的な取組を支援します。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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、タンデム自転車乗車体験イベント等）
		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）
		高齢者、障害者などの自転車利用機会の増進
		自転車の点検整備の必要性の啓発、自転車点検整備ができる店舗等の周知
	自転車関連企業との協働	自転車関連の組合、協会、自転車店と協働での事業実施
		HP等を活用した情報の発信・共有
自転車に関する情報の発信	自転車に関する情報のポータルサイト構築を検討	
	SNS等で自転車に関する施策の紹介	
走りやすさマップの更新	走行環境整備実績反映の他、自転車の拠点、観光等の情報やお勧めルートを追加	
自転車ボランティアの育成	自転車に関する交通安全や利用促進を啓発するボランティアの認定	
自転車利用を促進する施設整備・活用	公営公園内の自転車施設整備	千葉公園の再整備事業におけるパンプトラック（自転車やスケートボード等で走る凹凸の走行施設）の整備・活用 幕張海浜公園におけるマウンテンバイクコースの活用
	花見川緑地交通公園の機能充実	サイクリング利用者向け貸出設備等の供用

身近な自転車の拠点施設	コンビニ等との事業提携	(自転車の駅) 各店舗に空気入れ、工具、スタンド等を貸与し、啓発チラシ配架をする拠点づくり
自主的な自転車利活用を促進する取組の支援	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
		自転車通勤の推奨

評価指標の設定

自転車の利用頻度が週1回以上の割合 (WEB アンケート)

現状値 : 36.6%
(令和4年(2022年))

目標値 : 40%以上
(令和7年(2025年))

千葉市が自転車の良さを活かしたまちづくりに取り組んでいることを知っている人の割合 (WEB アンケート)

現状値 : 44.5%
(令和4年(2022年))

目標値 : 54%以上
(令和7年(2025年))



市政出前講座/令和4年



資料 : 宇都宮市



資料 : 静岡市

自転車の駅の事例

施策2 自転車イベントの誘致・支援

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」といった多様な機会を提供するため、自転車イベントの誘致・支援を行います。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
サイクルスポーツ競技大会の誘致・支援・共催	イベントによる自転車の魅力発信	Urban MTB Festival、X Games
	市民参加型大会等による体験機会の提供	「いなげの浜」を中心にちばシティトライアスロン大会
TIPSTAR DOME CHIBA の活用	自転車競技大会の誘致等	TIPSTAR DOME CHIBA での国内外の自転車競技大会などの開催、250 競走 (PIST6) の実施
	サイクルスポーツ文化の醸成	市内の学生の施設利用を検討
	自転車関連企業との協働 (再掲)	自転車関連企業との協働 (再掲)



TIPSTAR DOME CHIBA での競技大会時の様子

施策3 観光の促進

方針

- ・市内外の資源を活用しながら、近隣自治体と連携しつつ、自転車を活用した観光に寄与する取組を推進します。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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、サイクリングルートづくりコンテストの実施 サイクルイベント誘致
	自転車ボランティアの育成（再掲）	自転車に関する交通安全や利用促進を啓発するボランティアの認定
サイクリングの促進	サイクリングコースの利活用	サイクリングコースの活用検討（支川都川など）
		自治体との連携強化
		観光資源としての環境整備（距離標設置、マップ作成等）
		自転車利用環境の改善
	花見川サイクリングコースの利活用	通行ルールの周知
		観光資源として他自治体等との連携の強化
		観光資源としての環境整備（距離標設置、マップ作成等）（再掲）
	里山エリアの利活用	観光資源としてのPR活動（SNS等、民間との協働による広報）
カヤック体験等水辺のアクティビティとの連携		
		「里山サイクリング推進事業」等
		里山サイクリングマップの更新



花見川カヤックの様子



里山サイクリングマップ

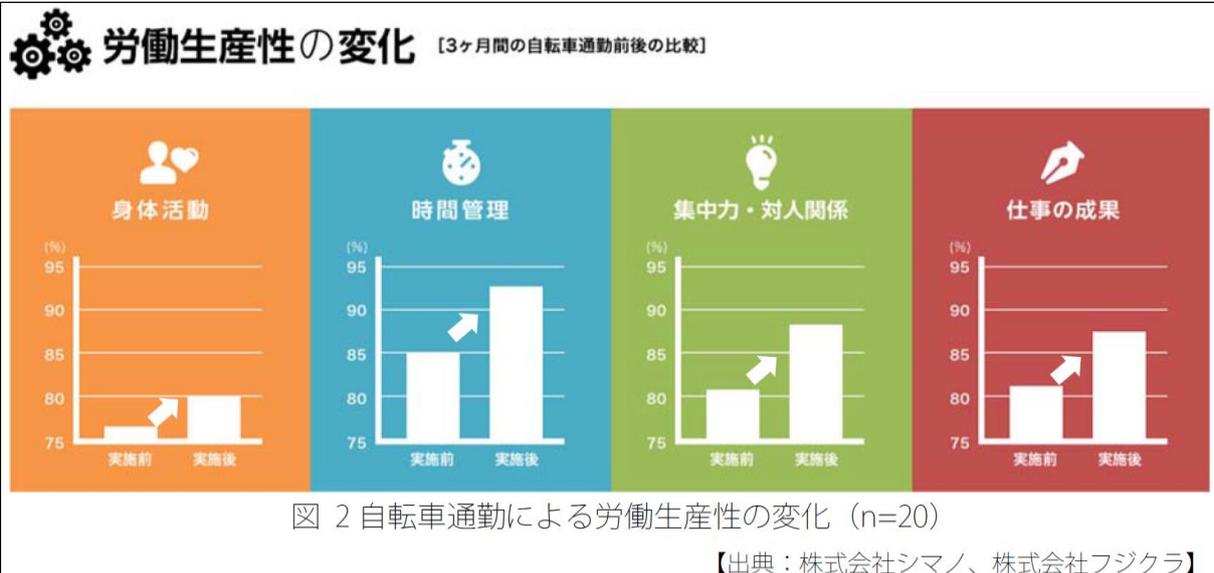
施策4 環境負荷の低減

方針

- ・2050年に脱炭素社会を実現するため、新たな地球温暖化対策実行計画を策定し、各施策をより一層強化しながら、市民や事業者に対する脱炭素型ライフスタイルへの転換に向けた取組として、自転車利用の促進を行い、過度な自動車利用の抑制を図ります。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
カーボンニュートラルの推進	CO ₂ 削減	普及啓発の実施
		自転車通勤の推奨（再掲）



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）

図 6-1 自転車通勤による効果

施策5 健康の増進

方針

- ・自転車を手軽な健康増進の手段と考え、自転車の適切な利用についても周知啓発を行います。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
自転車を活用した健康づくりの推進	自転車利用の効果に関する啓発、自転車での運動習慣の定着に向けた周知	健康づくりに関する講座等での自転車利用に関する啓発
		自転車通勤の推奨（再掲）
		高齢者、障害者などの自転車利用機会の増進（再掲）

施策6 都市交通の利便性向上

方針

- ・市民や来街者の利便性と回遊性の向上、地域活性化を目的としたシェアサイクルの利用促進に関する取組を進めるとともに、自転車を含めた都市交通のあり方や方向性の検討を進めます。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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
	災害時の市職員の無償使用の検討	緊急時に市職員の利用を無償化にすることによる行政への支援を検討
千葉県地域公共交通計画の推進	計画の推進	千葉県地域公共交通計画の推進

評価指標の設定

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）

現状値：15.5%
（令和4年(2022年)）

目標値：20%以上
（令和7年(2025年)）

走 自転車の利用環境の整備 もっと走りやすく便利に！

- 安全で快適な自転車走行環境を創出するため、自転車ネットワークの連続的な整備や交差点整備を行うとともに、適切に維持管理・更新していきます。
- 駐輪場の管理・運営の効率化や利便性向上により、放置自転車の抑制を図ります。

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、警察等の関係機関とも連携しながら、定期的な整備計画の更新、自転車レーン等ネットワークの連続的な整備、交差点内の通行処理方法の検討・整備を行うとともに、整備済み路線の適切な維持管理・更新を行います。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
自転車走行環境の整備	自転車ネットワークの構築	ちばチャリ・すいすいプラン（整備計画）の更新（ネットワークの連続性やエリアごとの特色（地形等）を踏まえて更新）、整備促進
	自転車レーン等の整備	自転車レーン整備、車道混在（矢羽根）等の設計・施工、道路空間の再配分の検討
	交差点の整備	安全性向上のため交差点内の通行処理方法の検討、モデル事業の実施
	走りやすさマップの更新（再掲）	走行環境整備実績反映の他、自転車の拠点、観光等の情報やお勧めルートを追加
	適切な維持管理	舗装補修、段差解消 矢羽根等の引き直し

評価指標の設定

自転車走行環境の整備延長（千葉市実績）

現状値：76.4km
(令和4年(2022年))

目標値：114km
(令和7年(2025年))

自転車が安全に走行できると思う人の割合（WEBアンケート）

現状値：45.4%
(令和4年(2022年))

目標値：55%以上
(令和7年(2025年))

施策8 駐輪環境の整備

方針

- ・駐輪場の需要を見据えた管理・運営の効率化や、さらなる利便性向上を目指して利用者ニーズを踏まえた駐輪場の整備を推進することにより、放置自転車の抑制を図ります。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
放置自転車等の対策	地域特性に応じた駐輪場の適正配置	道路用地の有効活用、鉄軌道事業者等の用地活用等、一時利用設備の拡充等
	民間駐輪場の整備促進	附置義務による駐輪場の確保、放置自転車の多い商業施設等への放置自転車対策協力要請等
	放置自転車等の抑制に向けた取組の推進	放置自転車対策に関するPRやルールの遵守・マナー向上、追放指導員の効率的配置等
管理・運営の効率化	効率的な運営に向けた施設整備・管理	駐輪場の統廃合、管理棟の適正配置、駐輪場用地の有効活用（シェアサイクルステーションの設置等）
	駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用	民間活用制度等を用いた管理手法の検討
	駐輪場料金の見直し	定期的な利用料金の見直し、無料駐輪場の有料化検討
	追放指導・保管場管理業務の効率化	追放指導、移動・保管に要する費用の縮減検討
利便性の向上	使いやすい駐輪環境の整備	自動二輪（125 cc以下）の受入、多様な車種の駐輪スペース確保、一時利用設備の拡充（再掲）等
	安全安心な施設整備	監視カメラの設置
	新たな料金徴収方法の導入検討	交通系ICカード、その他の決済サービス導入の検討

評価指標の設定

放置自転車の台数（千葉市駅前自転車等利用状況調査）

現状値：784台
（令和4年(2022年)）

目標値：630台以下
（令和7年(2025年)）

守 交通安全の確保 *もっと安全に!*

- 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して、世代に応じた教育や周知啓発を行います。

施策9 自転車安全利用の促進

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の意識醸成を図ります。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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	世代に応じたルール、マナーの啓発
		自転車安全利用講習会等の実施
		出前講座の実施
		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）
		街頭での啓発活動
		九都県市一斉自転車マナーアップキャンペーンの実施
ヘルメットの着用促進	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、教育機関との連携
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
自転車の点検整備の促進	自転車の点検整備の促進	自転車の点検整備の必要性の啓発、自転車点検整備ができる店舗等の周知（再掲）

評価指標の設定

自転車利用時のヘルメット着用率（WEB アンケート）

現状値：18.3%
（令和4年(2022年)）

目標値：40%以上
（令和7年(2025年)）



九都県市一斉自転車マナーアップキャンペーンの様子



自転車安全整備店の登録証

施策10 交通安全教育の推進

方針

- ・ 交通ルールの遵守やマナー向上のため、小学生、中学生、高校生などの世代の特徴に応じた周知、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の着用を推進します。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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 (高等学校)	交通安全教育実施の推進
	ヘルメット着用促進(再掲)	交通安全イベントや各種広報媒体における周知啓発、教育機関との連携
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
	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

評価指標の設定

自転車による交通事故死傷者数

現状値：579人
(令和4年(2022年))

目標値：470人以下
(令和7年(2025年))



幼児向け自転車イベントの様子



デンマーク式自転車ゲームの様子

施策11 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の意識醸成を図ります。

取組項目と施策メニュー

計画事業	取組項目	施策メニュー
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）
		出前講座の実施（再掲）
		タンDEM自転車乗車体験
		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

第7章

計画の進行管理



7-1 計画の推進体制

自転車に関連する施策は多岐にわたることから、庁内関係部局が連携を図ることに加えて、行政による取組には限界があることから、事業者や団体、企業、教育機関、市民・地域等が相互に連携を強化し、各々の強みを活かした事業を展開しながら、協働で取組んでいきます。

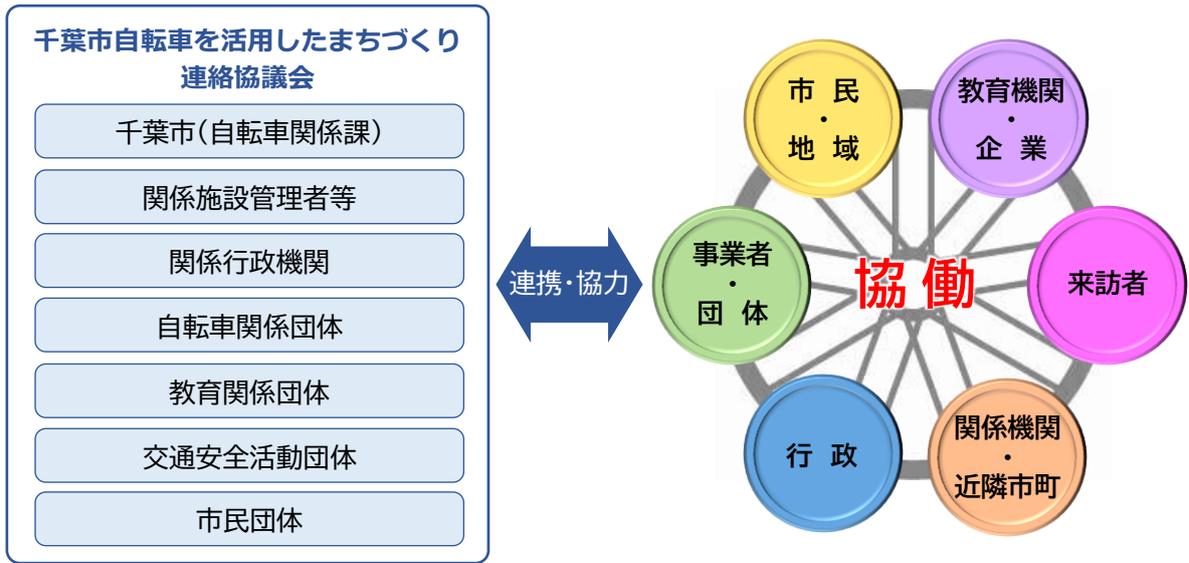


図 7-1 計画の推進体制

7-2 計画の進行管理と見直し（PDCA）

本計画に位置付けた施策メニューについて、定期的に千葉県自転車を活用したまちづくり連絡協議会に取組状況や事業進捗・成果を諮りながら推進します。

本計画の見直しについては、3年ごとにPDCAサイクルを実施し、本市における自転車を活用したまちづくりの状況を勘案するとともに、自転車関連法改正や社会ニーズの変化等に的確に対応しながら、より実効性の高い計画へと改善を行っていきます。

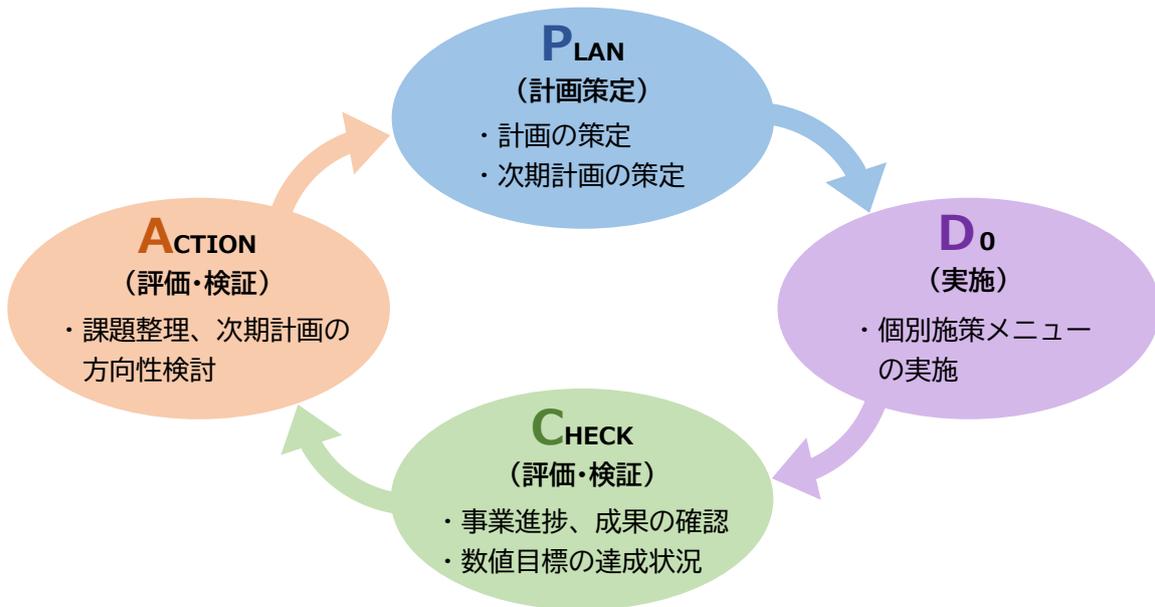


図 7-2 PDCAサイクル

表 7-1 計画の期間（再掲）

		計画期間（年度）														
		H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032
国	自転車活用推進計画	第1次計画			第2次計画											
	自転車活用推進計画			第1次計画												
千葉県	千葉県基本計画	基本計画	基本計画(H24～)				千葉県基本計画									
		実施計画	←→				← 3年ごとに見直し →									
	千葉県自転車を活用したまちづくり推進計画	基本計画	第1期計画		改訂版(延伸)		千葉県自転車を活用したまちづくり推進計画(第2期)									
		実施計画	←→		←→		← 3年ごとに見直し →									

資料編

【資料1】グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」の概要（一部）

省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくり  国土交通省

○ エネルギー消費ベースで我が国のCO₂総排出量の約3割を占める民生（家庭・業務等）部門等における省エネ、再エネ利用等を推進するため、住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化、インフラ等を活用した地域再エネの導入・利用拡大、カーボンニュートラルなまちづくり等を推進するとともに、気候変動リスクにも対応したスマートで強靱なまちづくりを推進する。

《住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化》

- 住宅・建築物の省エネ性能の向上に向けた改正建築物省エネ法（R3.4全面施行）の適切な運用
- LCCM住宅・建築物、ZEH・ZEBの普及促進
- 既存住宅・建築物の省エネ改修の促進
- 中小工務店等の省エネ住宅生産体制の整備・強化
- 省エネ性能等に関する認定・表示制度等の充実・普及
- 住宅を含む省エネ基準の適合義務づけ等の規制措置の強化を始めとする省エネ対策の強化
- 木造建築物の普及拡大
- 官庁施設における省エネ化、木質化の推進



《インフラ等を活用した地域再エネの導入・利用の拡大》

- 公的賃貸住宅、官庁施設、道路、空港、港湾、鉄道・軌道施設、公園、ダム、下水道等のインフラ空間等を活用した太陽光発電の導入拡大
- 下水道バイオマス、下水熱等のエネルギー利用の推進
- 小水力発電等の地域再エネ利用の円滑な推進



《脱炭素と気候変動適応策に配慮したまちづくりへの転換》

- 立地適正化計画等に基づく都市のコンパクト化、居心地が良く歩きたくなる空間形成
- 自転車利用を促進する都市・道路空間の再編
- AI・IoT等の新技術や官民データ等を活用したスマートシティの社会実装の推進
- 都市部のエリア単位でのエネルギーの面的利用の推進等の包括的な脱炭素化の推進
- グリーンファイナンスの活用促進を通じた環境性能に優れた不動産への投資促進
- スマートアイランドによる離島におけるRE100化等の推進
- 防災・減災のためのすまい方や土地利用の推進



柏の葉スマートシティの取組 3

出典：国土交通省グリーン社会実現推進本部

【資料2】SDGsの17のゴール

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：国際連合広報センター

【資料3】二輪タンデム自転車の広報チラシ

二輪タンデム自転車

二人乗りで道路を走れます!!

※平成30年4月1日、千葉県道路交通法施行細則一部改正

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



【改正前】 【改正後】

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ので、小回りが利きません。

注意点は

- ① 走る前に練習しましょう。
安全な場所で十分練習をしてから道路を走るようにしましょう。
- ② 乗員同士でコミュニケーションを取りましょう。
ペダルが連動しており、ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行うので、後席の乗員が把握するためにも声を掛け合って発進、停止、右左折等しましょう。
- ③ ヘルメットをかぶる、手袋をする等、安全対策しましょう。



千葉県・千葉県警察

交通法規上の注意

車両区分

タンデム自転車は軽車両の中の自転車です。
※普通自転車ではありません。



通行場所

タンデム自転車は車道の左側を走ります。歩道は走れません。
道路左側の路側帯は走れます（歩行者用路側帯は除く）。
歩道に「自転車及び歩行者専用」標識が設置されていても走れません。この「自転車」は「普通自転車」のことです。タンデム自転車は対象ではありません。



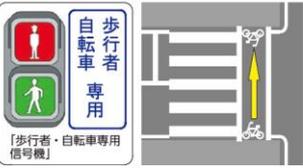
「自転車を除く」の補助標識

「自転車を除く」の補助標識が設置されていても、タンデム自転車は対象ではないので走れません。
この「自転車」は「普通自転車」のことです。



交差点の通行方法

タンデム自転車は車両用信号機に従って横断します。
歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用信号機」の標示があるときは、その信号に従わなければなりません。
自転車横断帯のある場所では、その自転車横断帯を使って横断しなければなりません。



※このチラシで交通法規とは「道路交通法」及び下位法令、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」を指します。

出典：千葉県 HP（交通安全教育の推進）

【資料4】高額な賠償金が請求された自転車事故の判例

賠償額	事故概要	判決
9,521 万円	・ 11 歳の男子小学生が夜間、帰宅中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の 62 歳女性と正面衝突した。女性は頭蓋骨骨折などを負い、意識が戻らない状態となった。	神戸地方裁判所 2013 年 7 月 4 日
9,266 万円	・ 男子高校生が昼間、自転車横断帯かなり手前の歩道から車道を斜めに横断、自転車で対向車線を直進してきた 24 歳男性会社員と衝突した。男性会社員に言語機能の喪失などの重大な障害が残った。	東京地方裁判所 2008 年 6 月 5 日
6,779 万円	・ 男性が夕方、ペットボトルを片手にスピードを落とさず下り坂を走行して交差点に進入し、横断歩道を横断中の 38 歳女性と衝突した。女性は脳挫傷などを負い 3 日後に死亡。	東京地方裁判所 2003 年 9 月 30 日
5,438 万円	・ 男性が昼間、信号表示を無視して交差点に高速度で進入し、青信号で横断歩道を横断中の 55 歳女性と衝突した。女性は頭蓋内損傷などを負い 11 日後に死亡。	東京地方裁判所 2007 年 4 月 11 日
4,746 万円	・ 男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進、青信号で横断歩道を横断中の 75 歳女性に衝突した。女性は脳挫傷などを負い 5 日後に死亡。	東京地方裁判所 2014 年 1 月 28 日

資料：交通事故弁護士ナビ

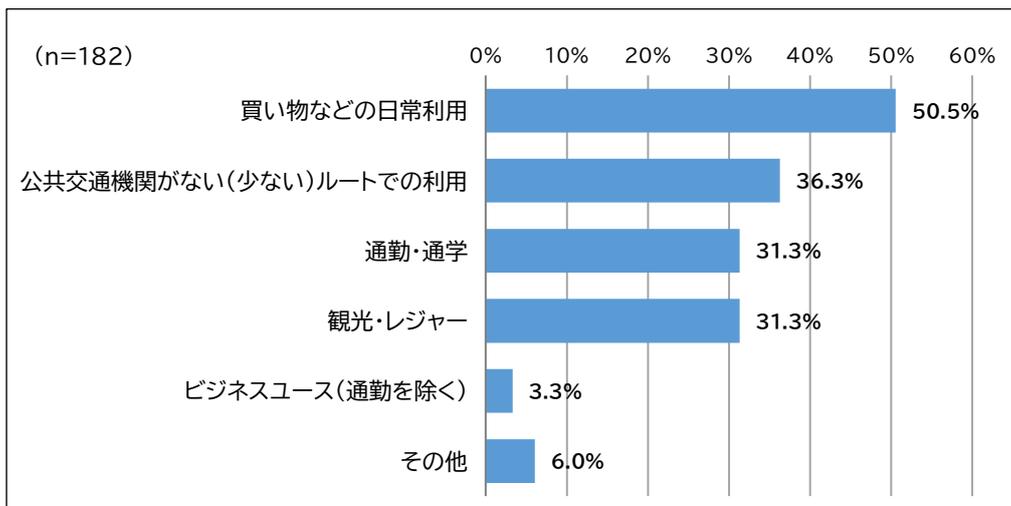
【資料5】自転車危険運転の15項目

自転車運転者講習の対象となる危険行為に
「妨害運転（あおり運転）」が追加されました。

<p>① 信号無視</p>	<p>② 通行禁止違反</p>	<p>③ 歩行者用道路における車両の徐行義務違反</p> <p>自転車が行き止まりの歩行者用道路を通行可能な場合には徐行！</p>	<p>④ 通行区分違反</p>
<p>⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害</p>	<p>⑥ 遮断踏切立ち入り</p>	<p>⑦ 交差点安全進行義務違反</p> <p>優先道路</p>	<p>⑧ 交差点優先車妨害等</p>
<p>⑨ 環状交差点安全進行義務違反等</p> <p>右折 交差点内優先 直進 左折 徐行</p>	<p>⑩ 指定場所一時不停止等</p>	<p>⑪ 歩道通行時の通行方法違反等</p>	<p>⑫ 制動装置不良自転車運転</p> <p>ブレーキなし ブレーキ不良</p>
<p>⑬ 酒酔い運転</p>	<p>⑭ 安全運転義務違反</p> <p>ながら運転 ヘッドフォン着用 傘差し運転 二人乗り</p>	<p>⑮ 妨害運転（7類型）</p> <p>他の車両（自転車を含む）に対して、通行妨害目的で幅寄せ、逆走、不必要なブレーキ、進路変更、などの行為</p>	<p>自転車における妨害運転</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 通行区分 ② 急ブレーキの禁止 ③ 車間距離の保持 ④ 進路の変更の禁止 ⑤ 追越しの方法 ⑥ 警音器の使用等 ⑦ 安全運転の義務

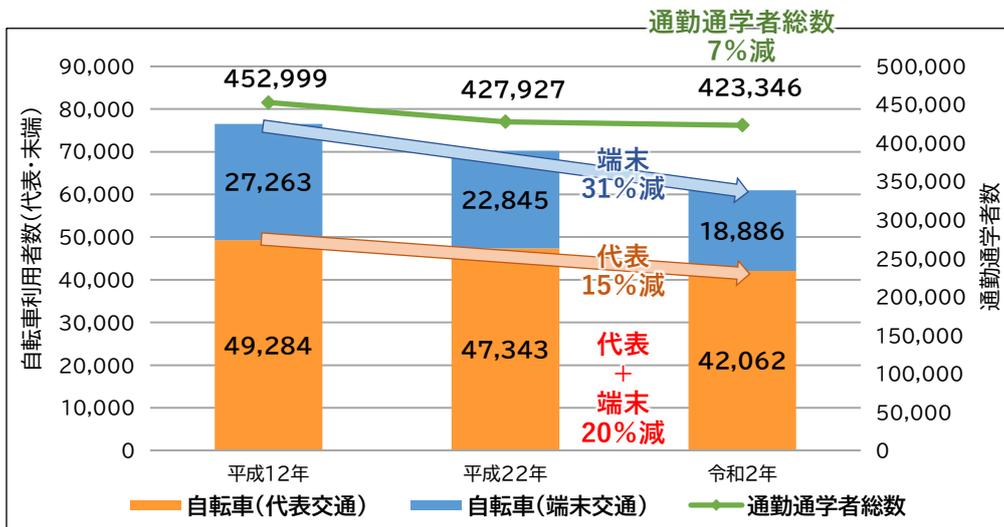
資料：千葉県警察

【資料6】シェアサイクルの利用目的



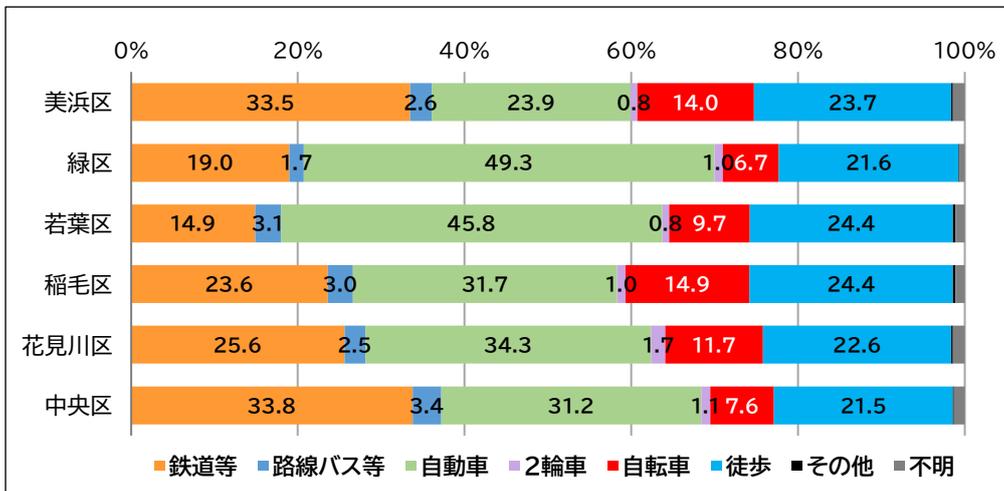
資料：令和4年第3回WEBアンケート

【資料7】通勤通学における自転車利用者数の推移



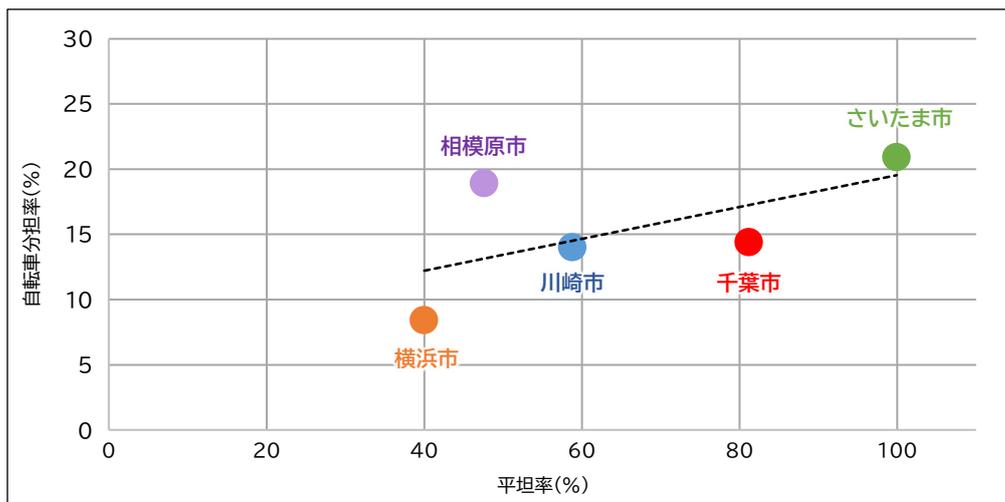
資料：国勢調査

【資料8】行政区別の交通手段の分担率



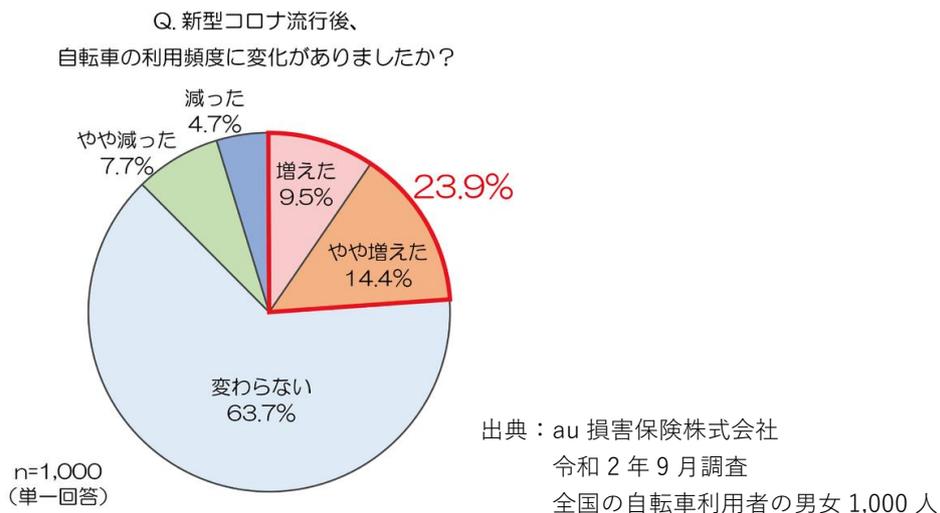
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年、東京都市圏交通計画協議会）

【資料 9】 地形の平坦率と通勤通学における自転車分担率との相関

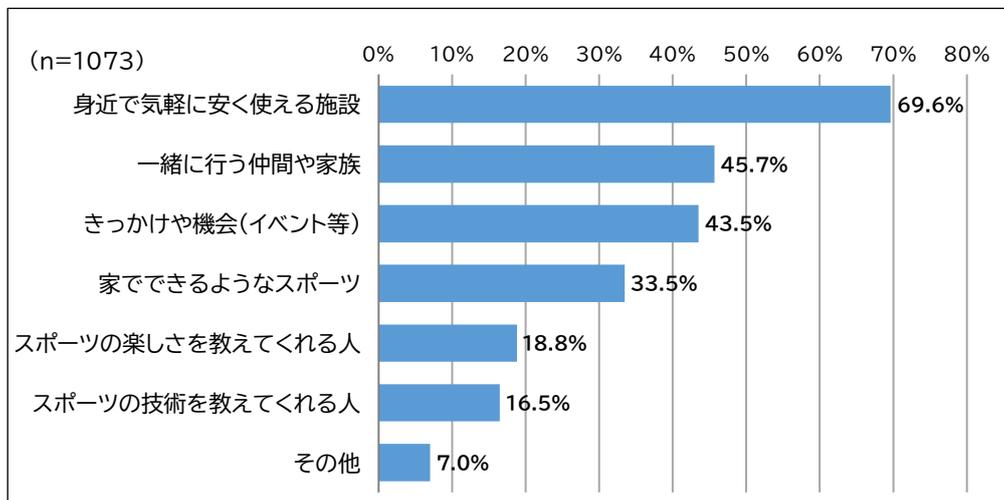


資料：さいたま自転車まちづくり大綱 × R2 国勢調査

【資料 10】 新型コロナによる全国の自転車利用の変化



【資料 11】 より多くスポーツを行うために必要だと思うこと



資料：令和 3 年第 6 回 WEB アンケート

【資料 12】 自転車走行環境の整備形態

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る</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「車両通行帯(109)」の設置</p> <p>歩道</p> <p>自転車通行帯</p> <p>車道</p> <p>民地側</p> <p>始点標識には、道路標示「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>幅員2.0m以上（やむを得ない場合1.5m以上）</p> <p>道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>民地側</p> <p>左側</p> <p>右側</p> <p>民地側</p> <p>緑石線等の工作物により区画</p> <p>緑石線等の工作物により区画</p> <p>【双方方向通行の場合】</p> <p>幅員2.0m以上</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>民地側</p> <p>緑石線等の工作物により区画</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

【資料 13】 自転車関連イベント一覧（平成 29 年度下期～令和 4 年度(予定含む)まで）

	イベント	主催	会場	開催日
平成 29 年度 下期	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
	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
	JBCF 幕張新都心クリテリウム	全日本実業団自転車競技連盟	幕張メッセ北側周回 コース	平成 29 年 11 月 3 日
	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
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
	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
	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
	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
	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
	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
	JBCF 幕張新都心クリテリウム	全日本実業団自転車競技連盟	幕張メッセ北側周回 コース	平成 30 年 11 月 10 日
	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
平成 31 年度・ 令和元年度	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
	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
	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
	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
	JBCF 幕張新都心クリテリウム	全日本実業団自転車競技連盟	幕張メッセ北側周回 コース	令和元年 11 月 2 日
	幕張クロス	幕張クロス 2019 実行委員会	幕張海浜公園	令和元年 11 月 2 日～3 日
	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
	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
令和 2 年度	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
	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	花見川緑地交通公園	※新型コロナのため中止
	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
	JBCF 幕張新都心クリテリウム	全日本実業団自転車競技連盟		※新型コロナのため中止
	ROCK'S CUP in イオンモール幕張新都心大会	ROCK'S CUP	若葉 3 丁目公園	令和 3 年 5 月 15 日
令和 3 年度	250 競走「PIST6 チャンピオンシップ」	千葉市	TIPSTAR DOME CHIBA	令和 3 年 10 月 2 日開幕
	サイクリングフェスティバルちば 2021	千葉県サイクリング協会	花見川緑地交通公園	※新型コロナのため中止
	2021 千葉シティトライアスロン大会	千葉シティトライアスロン 実行委員会	稲毛海浜公園	令和 3 年 10 月 10 日
	千葉城イベント	千葉市	千葉市郷土博物館	令和 4 年 11 月 20、21、23 日
	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 3 年 11 月 6 日～7 日
	250 競走「PIST6 チャンピオンシップ」	千葉市	TIPSTAR DOME CHIBA	令和 4 年 4 月 2 日開幕
	ROCK'S CUP In 幕張ベイパーク大会	ROCK'S CUP	若葉 3 丁目公園	令和 4 年 4 月 3 日
令和 4 年度	X Games Chiba 2022	X Games Japan 組織委員会	ZOZO マリスタジアム	令和 4 年 4 月 22 日～24 日
	JBCF 幕張新都心クリテリウム	全日本実業団自転車競技連盟	—	※新型コロナのため中止
	全日本学生 TRS 第 2 戦	日本学生自転車競技連盟	TIPSTAR DOME CHIBA	令和 4 年 7 月 17 日～18 日
	JICF INTERNATIONAL TRACK CUP & 第 5 回全日本学生選手権オムニアム大会	日本学生自転車競技連盟	TIPSTAR DOME CHIBA	令和 4 年 8 月 6 日～7 日
	2022 千葉シティトライアスロン大会	千葉シティトライアスロン 実行委員会	稲毛海浜公園	令和 4 年 10 月 16 日
	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 4 年 11 月 5 日～6 日

【資料 14】 自転車政策に関連する庁内の主な計画・構想等

計画・構想名	策定・改訂年	自転車政策に関連する事項
千葉市基本計画/政策企画課	R4.9	<ul style="list-style-type: none"> 本市行政に関わる各分野の最上位計画 自転車走行環境の整備、放置自転車対策の推進、自転車を活用したまちづくりの推進等を位置付け
健やか未来都市ちばプラン（中間見直し）/健康推進課	H30.3	<ul style="list-style-type: none"> 身体活動・運動に関する取組として「自転車利用による運動の普及啓発」を位置付け
ちばチャリ・すいすいプラン改定版/自転車政策課	R1.8	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の走行環境に係わる総合計画として、自転車走行環境の整備の方針、具体的な整備路線及び整備手法等を示す（2043年を見据え約330kmのネットワーク構築を目指す）
第3次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画 ～ちばチャリ・Pプラン～ /自転車政策課	R5.3	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等の放置の解消を目的として、「放置自転車等の対策」「管理・運営の効率化」「利便性の向上」を位置付け
千葉市自転車駐車場等維持管理計画/自転車政策課	R3.3	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場の老朽化等に対応し、「予防保全（長寿命化型、計画更新型）」、「保全コストの平準化」、「適正規模への見直し」を位置付け
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針/都市政策課	H28.2	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画区域毎に定める都市計画の基本的な方針を定めた計画 自転車駐輪場、自転車走行空間や自転車利用環境の整備を位置付け
千葉市都市計画マスタープラン/都市政策課	H28.3	<ul style="list-style-type: none"> より地域に密着した見地から、市町村が定める都市計画の方針を定めた計画 「安全で快適な自転車ネットワークの構築」、「サイクルツーリズムとの連携」、「駐輪場の整備・再整備」、「利便性の向上」等を位置づけ
千葉市立地適正化計画/都市政策課	H31.3	<ul style="list-style-type: none"> 居住や都市機能の立地を公共交通沿線や生活拠点周辺へ穏やかに誘導するための計画 ネットワークを維持確保・強化する施策として「自転車走行環境の整備」「シェアサイクルの促進」を位置づけ
千葉市地域公共交通計画/交通政策課	R4.3	<ul style="list-style-type: none"> 身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”を目指して、「意識醸成、市民活動支援」、「交通安全教室等の開催」、「自転車保険等への加入促進」、「シェアサイクルの促進」、「自転車レーンや自転車駐車場の整備」、「放置禁止区域における撤去・指導」等を位置付け
第11次千葉市交通安全計画/地域安全課	R3	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築を目指して、重点事項に「自転車の安全利用対策の強化」を位置付け
千葉市バリアフリーマスタープラン/交通政策課	R3.3	<ul style="list-style-type: none"> 道路のバリアフリー化の配慮事項として、「自転車走行空間の整備」、「自転車通行位置の明示」、「自転車利用者へのルール・マナーの啓発」等を位置付け
自動車公害防止計画/環境規制課	H23.4	<ul style="list-style-type: none"> 交通量対策として「通勤手段としての自転車利用の促進」と「日常生活での自転車利用の促進」を位置付け
千葉市環境基本計画/環境総務課	R4.3	<ul style="list-style-type: none"> 環境をめぐる様々な課題に対応するための施策の1つとして、「自転車を利用しやすいまちづくり」「シェアサイクルの普及促進」を位置付け
千葉市水環境・生物多様性保全計画/環境保全課	R5.3	<ul style="list-style-type: none"> 環境基本計画における水環境・生物多様性保全の個別計画として、「花見川サイクリングコースの充実（走行環境の改善、休憩スポットや誘導サイン等のアメニティ環境の充実）」を位置付け

計画・構想名	策定・改訂年	自転車政策に関連する事項
千葉市地球温暖化対策実行計画 /環境保全課	R5.3	・柱2「モビリティのゼロエミッション化」の基本施策に「公共交通等の利用促進」を掲げ、具体的な取組例として、「自転車を活用したまちづくりの推進」、「自転車利用環境の整備」を位置付け
千葉市国土強靱化地域計画 /危機管理課	H30.3	・大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能を確保するための方策として、「被災時における移動に自転車を活用」を位置付け
千葉市地域防災計画（共通編） /千葉市防災会議	R3.8	・道路分野に関する災害に強いまちづくりの推進として、「自転車等の放置防止に関する条例の徹底」、「市営・民営自転車駐車場の整備」を位置付け
第4次千葉市地域防犯計画【改訂版】 /地域安全課	R3.4	・安全で安心して暮らせるまちの実現に向けて、「道路等の公共の場所には自転車や原動機付自転車を放置しない」ことを位置付け
千葉市公共施設等総合管理計画 /資産経営課	R2.3	・人口減少や厳しい財政状況などを踏まえ、これまで整備してきた公共施設等の老朽化に対応するため、公共施設等の管理に関する基本的な考え方を定める
千葉市スポーツ推進計画 /スポーツ振興課	R3.2	・みんなが主役、元気でいきいき、スポーツ都市千葉の実現を目指して、「ライフステージに応じたスポーツ・レクリエーションの推進」、「トップスポーツの推進」、「スポーツ・レクリエーションを支える体制の整備」、「スポーツ・レクリエーションによる多様な交流の推進」の4つの基本方針を設定
千葉市緑と水辺のまちづくりプラン 2023/緑政課	R5.5 (予定)	・川辺に関する近隣レベルで展開する施策として、「花見川サイクリングコースの充実（走行環境の改善、休憩スポットや誘導サイン等のアメニティ環境の充実）」、緑と水辺に関わる人々に関する施策として、「シェアサイクルを活かした街の回遊性向上」を位置付け
第5次千葉市障害者計画ほか /障害者自立支援課	R3.3	・幅広い分野を対象とした障害者施策の総合的な計画であり、生活環境の整備として「自転車駐車場の確保、放置自転車の撤去」を位置付け
千葉市地域経済活性化戦略 /経済企画課	H24.3	・観光と連携した商業活動への支援策として、「サイクルツーリズムなど市内の健康スポットや施設を活用した観光事業との連携」を位置付け
千葉市経済成長アクションプラン /経済企画課	H30.3	・経済成長を目指す上で重点的に取り組んでいく施策として、「千葉公園ドームの整備」、「250 競輪の実施」、「サイクルツーリズムの推進」を位置付け
千葉駅周辺の活性化ランドデザイン/ 都心整備課	H28.3	・千葉都心全体の将来像や取組みの方向性を明確化したもので、千葉駅周辺での移動手段としてシェアサイクルを位置付け
海辺のランドデザイン/緑政課	H28.3	・稲毛・幕張海浜エリアにおける地域経済の活性化を目指したもので、エリア内での回遊ネットワークの形成として、「花見川サイクリングコース等の自転車回遊ネットワーク形成」、「コミュニティサイクル導入」を位置付け
都市再生整備計画（千葉市シェアサイクル推進地区）/ 国家戦略特区推進課	R2.1	・公園占用許可の特例を活用するステーションの設置

千葉県自転車を活用したまちづくり条例

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、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。

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、高等学校及び中等教育学校の長は、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。

(令和 3 条例 14・一部改正)

(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。

附 則(令和3年3月22日条例第14号)抄

この条例は、令和4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会員（構成組織）

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
株式会社ベイエフエム
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
千葉市