



千葉開府 Road to
since 1126 900



ちばチャリ・すいすいプラン
第3期改定版

～自転車の街・千葉市を目指して～



2024年7月

千 葉 市



目次

1	計画の策定にあたって.....	1
1-1	計画改定の主旨.....	1
(1)	計画改定の背景及び目的.....	1
(2)	見直しの視点.....	2
1-2	計画の位置づけと役割.....	3
(1)	計画の位置づけ.....	3
(2)	計画の役割.....	4
1-3	計画の構成と対象.....	4
(1)	計画の構成.....	4
(2)	計画の期間.....	4
2	自転車利用の現状と課題.....	5
2-1	10年経過時点の目標達成状況検証.....	5
(1)	目標指標の達成状況.....	5
(2)	課題・考察.....	7
2-2	関連計画や国の基準等の状況.....	8
(1)	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン.....	8
(2)	第2期自転車活用推進計画.....	9
(3)	千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画.....	10
2-3	自転車の利用実態とデータでみる自転車利用状況.....	10
(1)	自転車保有台数.....	11
(2)	交通手段分担率.....	13
(3)	自転車通行量.....	15
(4)	自転車交通事故.....	16
3	計画の目標と基本方針.....	19
3-1	計画の目標像.....	19
3-2	基本方針.....	21
4	整備対象路線の見直しについて.....	23
4-1	追加ネットワーク路線（幹線ルート）.....	24
4-2	アクセスルートの追加.....	26
4-3	サイクリングコース（案）の追加.....	28
4-4	自転車ネットワークの更新（マスタープラン）.....	29

5	整備計画	30
5-1	幹線ルート	30
(1)	路線区間評価	30
(2)	整備計画	30
(3)	整備手法	30
5-2	アクセスルートサイクリングコース	40
(1)	整備計画	42
(2)	整備手法	42
5-3	サイクリングコース	42
(1)	整備計画	42
(2)	整備手法	42
5-4	短期整備計画延長	42
6	計画の実現に向けて	44
6-1	計画推進に向けた取組み	44
6-2	計画の推進体制	44
6-3	計画の進捗管理	44
	参考資料	45
①	整備延長と整備率	45
②	走行環境と整備前後3年間における自転車関連事故件数	45
③	WEBアンケートの回答（2023年実施）	46
④	自転車の歩道から車道への転換率	47
⑤	整備前後の自転車の車道と歩道の走行数、車道左側走行数の割合	48
⑥	車道混在型矢羽根マーク施工前後の自動車走行位置	49
⑦	整備効果（自転車通行量）	49

※別冊 「自転車走行環境整備マニュアル」

1. 計画の策定にあたって

1-1. 計画改定の主旨

(1) 計画改定の背景及び目的

当初計画策定時、自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、ルールやマナーに対する認知度が低いことなどから、歩道通行など無秩序な利用が常態化していました。

これを改善するため、2013年（平成25年）8月に自転車走行環境整備の当初計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」を策定し、整備を推進してきました。

これまでの10年間は、自転車の車道走行が原則であることの周知を優先し、早期に広範囲に整備するため、現道内で工事が可能な「車道混在（矢羽根の路面標示）」を中心に約86kmの整備を行いました。（フェーズ1）

これにより、車道を走行する自転車の割合が増加し、歩道上の安全性が向上したことや、計画策定前に比べ自転車に関与する事故件数が約4割削減するなどの効果が得られました。

このことから、車道を走行する自転車が増加する状況を踏まえ、さらなる安全性の向上を図る必要があることや、「車と混在して車道を通行することに不安を感じる」との意見を多くいただいていることから、より安心して走行できる環境を創出することが重要となってきています。

また、本市は、海辺や河川、里山などの地域資源に恵まれていることに加え、全体として平坦な地形となっており、自転車を利用しやすい環境であるため、楽しく安全に自発的に利用するよう、自転車を活用したまちづくりを進めているところです。

近年、2050年の脱炭素社会の実現に向けた新たな温暖化対策実行計画の策定や、脱炭素先行地域に指定（令和4年11月）されるなど、環境にやさしく、健康にもよい自転車の更なる利用促進の必要性も高まっています。

このような背景から、歩道上の安全性の向上と自転車が車道を通行できる環境の創出を図ることや、さらなる自転車の利用促進を目的に、第3期すいすいプランとして改定することとしました。（フェーズ2）

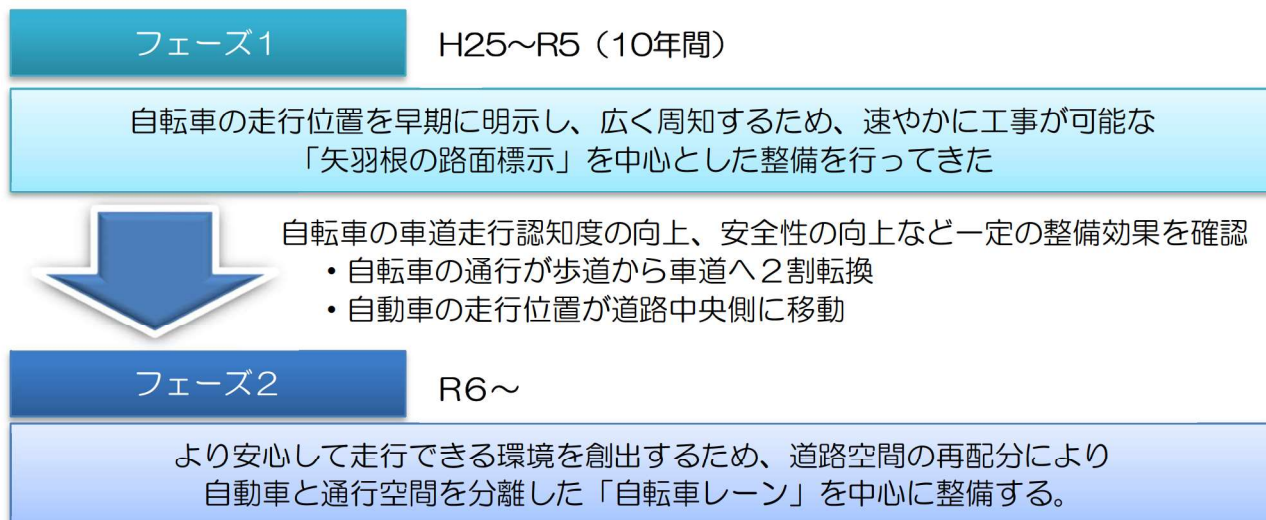


(2) 見直しの視点

これまで、車道混在（矢羽根の路面標示）を中心に整備してきたことにより、自転車は車道走行が原則であることの認知度は向上しましたが、さらなる安全性の向上や利用促進を図るため、道路空間の再配分などにより「自転車専用通行帯（自転車レーン）」を中心とした整備方針へ転換します。

また、歩行者、自転車等の交通が輻輳する鉄道駅周辺で、自転車事故が多いことから安全性向上を図ることや、ネットワーク上の自転車通行禁止区間を解消し利便性向上を図るため、よりきめ細やかなネットワークを構築します。

さらに、自転車を活用した観光などの利用促進を図るためサイクリングコースを設定します。



①さらなる車道走行への転換を目指した整備

自転車専用通行帯（自転車レーン）や車道混在などで整備した路線（幹線ルート）により、自転車走行環境の認知度が向上した。このことから、更なる車道走行への転換や走行環境の質の向上を図ることとし、道路空間の再配分を行い、自転車専用通行帯（自転車レーン）を中心とした整備を行う。

② よりきめ細やかなネットワーク

これまでは、幹線道路の整備を進めてきたが、幹線ルートから駅など拠点施設までを誘導するアクセスルートを新たに設定し整備を行う。また、ネットワーク上において自転車が交通規制により車道通行禁止となっている陸橋などミッシングリンクも解消を図る。

③ 観光など利用促進を図るためのネットワーク

自転車を活用した「観光振興」「地域活性化」「健康増進」の促進を図るため「千葉うみさとライン」や「チバノサトエリア」などを巡る、区ごとに特色をもったサイクリングコース（案）を設定する。

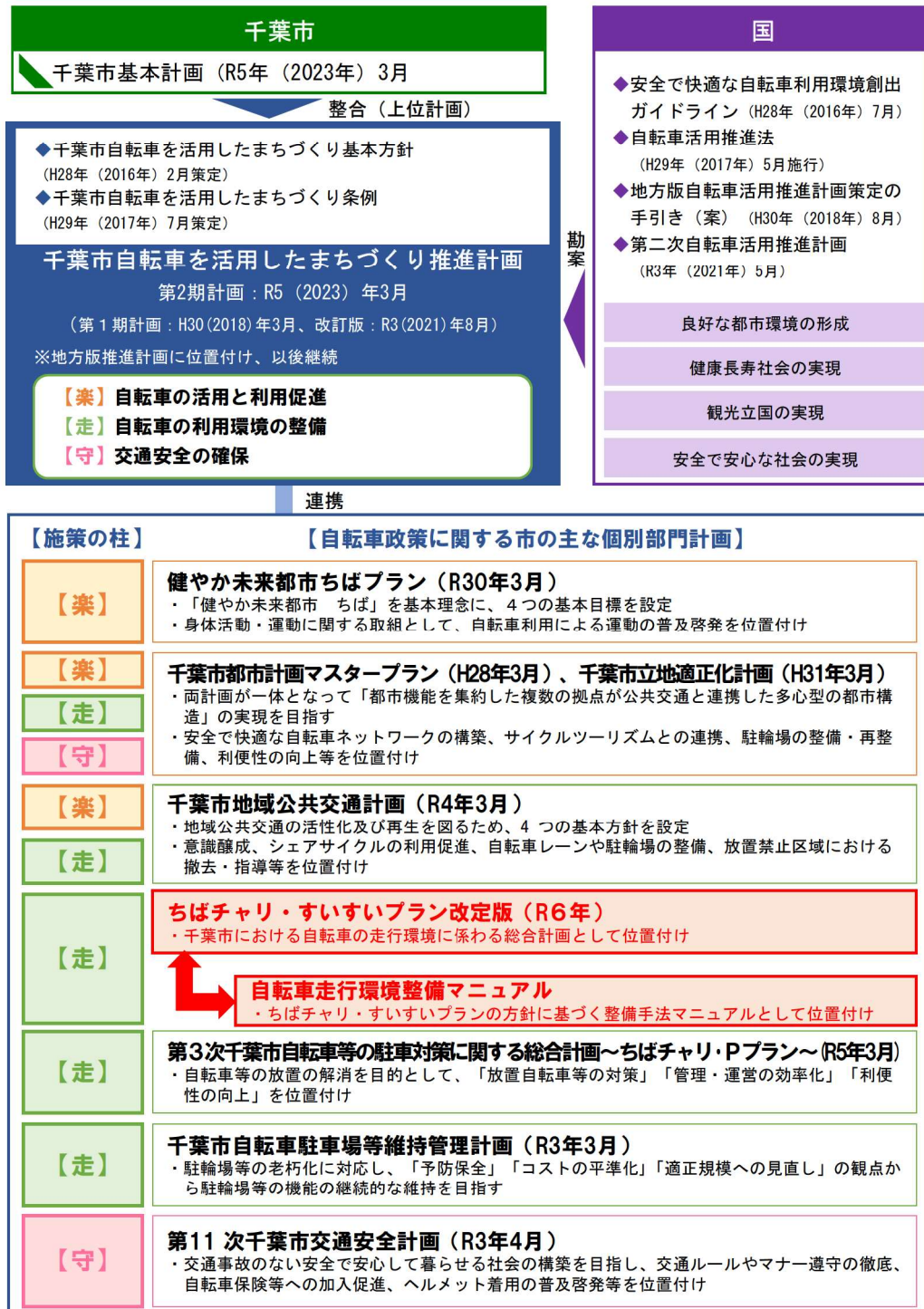
（サイクリングコースは令和6年度末決定を目指す。）

1-2. 計画の位置づけと役割

(1) 計画の位置づけ

本計画は、21世紀を展望した市の行政運営の基本的方針である「千葉市基本構想」、2022年（令和4年）度からの11年間のまちづくりの基本方針や施策展開の方向性を示す「千葉市新基本計画」を上位計画とし、「千葉市都市計画マスタープラン」や「千葉市総合交通政策」、「千葉市環境基本計画」などと連携した自転車走行環境改善のための総合計画の位置付けを有しています。

また、「千葉市自転車を活用したまちづくり条例」に基づき策定された「推進計画」の個別計画にも位置付けられ、自転車を活用したまちづくりの推進に資する「自転車の利用環境の整備」に位置付けられています。



(2) 計画の役割

本市における自転車の走行環境に係わる総合計画であり、自転車走行環境の整備方針、具体的な整備路線などを示すものです。

1-3. 計画の構成と対象

(1) 計画の構成

本計画は、大きく6つの章で構成し、すいすいプラン10年経過（R5年度末）時点の指標の達成状況、自転車関連の法令や基準の策定等の状況及び自転車の利用実態と課題を踏まえ、計画の目標及び基本方針を定め、整備対象路線や整備計画を見直し、計画実現に向けた取組方法について示す構成としています。

(2) 計画の期間

本計画では、策定（2013年（平成25年）8月）から概ね30年後の自転車ネットワーク（マスタープラン）を見据え、5年間ごとの短期計画を設定し、効率的に整備を進めることとしています。今回の改定は、2024年（令和6年）度から2028年（令和10年）度までを第3期計画期間とします。

図 1-1 関係計画の計画期間

