

2. 自転車利用の現状と課題

2-1. 10年経過時点の目標達成状況検証

(1) 目標指標の達成状況

【「ちばチャリ・すいすいプラン」達成指標】

- ①整備延長.....整備率による評価
- ②自転車に関する事故の減少.....整備前後の事故件数による評価
- ③歩行者・自転車利用者の安心感の向上.....アンケート・調査による評価
- ④自転車の利用促進.....整備前後の自転車通行量による評価

① 達成指標1 整備延長 達成

- 当初計画策定から10年の短期計画目標85.6kmに対し、2023年（令和5年）度末時点86.3km整備完了したため、進捗率100.8%を達成した。

② 達成指標2 自転車関係事故の減少 達成

- 整備済み路線の事故数は整備前と比較して約2割減少。

③ 達成指標3 歩行者・自転車利用者の安心感向上 達成

- 「千葉市WEBアンケート（2023年） 第5回 自転車走行環境の整備効果」の結果、自転車走行環境の整備により、約4割の人が「自転車が安全に通行できるようになったと思う」、約8割の人が「整備されたところでは車道を走行するようになった」と回答。
- 自転車走行環境整備前後で、自転車で車道を走行する人は、自転車専用通行帯で約3割、車道混在で約1割増加。
- 車道混在で整備した区間では、自動車の走行位置が平均15cm車道中央側に移動したため、車道における自転車と自動車の間の距離が広がり、自転車利用者の安心感の向上に繋がった。

④ 達成指標4 自転車の利用促進 整備効果 未達成

- 自転車走行環境整備前後の比較調査で、自転車の交通量が100台程度減少。
※走行環境整備後の交通量調査をR2～R4年の新型コロナウイルスによる外出自粛の影響が考えられる時期に行ったため、異例値と考える。今後、改めて交通量調査を行うなどを検討する。

自転車走行環境整備済路線（令和5年度末）

自転車専用通行帯（自転車レーン）

車道混在型

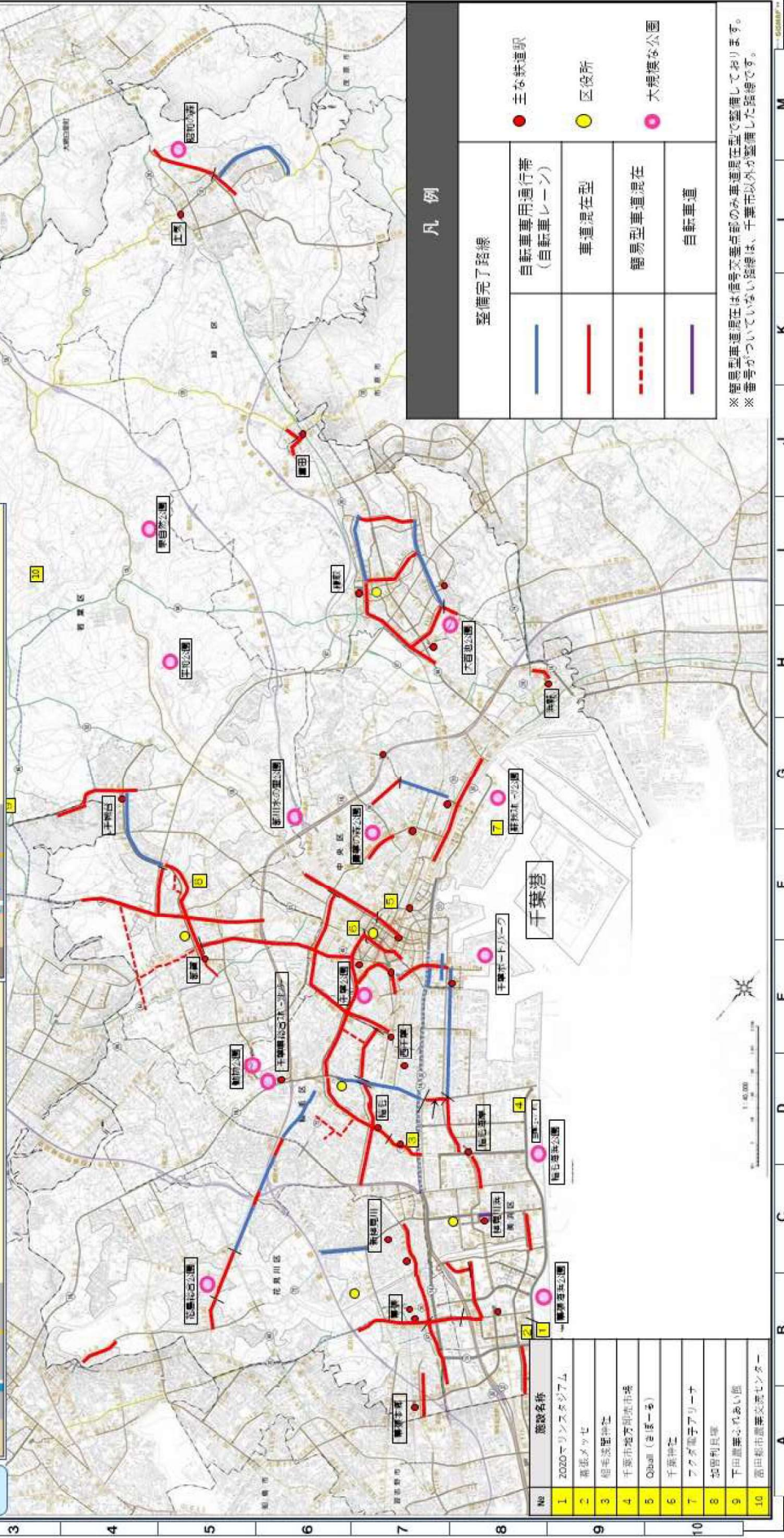
整備形態



自動車専用通行帯の左端に自転車専用通行帯を設置します。
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。



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。



凡例

整備完了路線

自転車専用通行帯（自転車レーン）	主な鉄道駅
車道混在型	区役所
混在型車道混在	大規模な公園
自転車道	

※混在型車道混在は、道路交差点部のみ車道混在型で整備しております。
※「車道混在型」は、道路交差点部のみ車道混在型で整備しております。

（２） 課題・考察

① 更なる車道走行への転換を目指した整備手法の見直し

当初計画策定から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が可能な「矢羽根の路面標示」を中心とした整備を行ったことにより、認知度が向上し車道を通行する自転車割合は増加したものの、「車と混在して車道を通行することに対する不安を感じる」との声をいただいているなどから、利用者の安心感を向上させることで、更なる車道走行への転換を図るため、今後は積極的に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推進する必要がある。

② よりきめ細やかなネットワーク整備

これまでは市域に広く整備を進めるため幹線道路のネットワーク路線を対象に整備を進めてきたが、自転車ネットワークから駅など拠点施設までを誘導するアクセスルートなど細部に渡るまでのルートや、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の解消を図る必要がある。

③ 観光などを含めた利用促進

自転車交通量が減少傾向にあることから、千葉市基本計画の施策である「健康づくりの促進」、「地域資源の発掘・活用」「観光資源の価値向上」にも資する新たな視点で自転車の利用促進を図る必要がある。

2-2. 自転車関連の法令や国の基準の策定等の状況

(1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※

「ちばチャリ・すいすいプラン」の策定後に国土交通省・警察庁の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が2016年（平成28年）7月に改定されており、第2期すいすいプランにてはガイドライン改定に伴う項目を考慮して策定しました。

本計画改定時である2024年（令和6年）5月末時点では、ガイドラインは改定されておらず、今後改定が公表され次第、必要に応じて改定項目を考慮した検討を実施します。

※国土交通省と警察庁が連携して、自転車をより安全・快適に利用すべく自転車通行空間の計画・調査やルールの徹底、自転車利用の総合的にとりまとめたもの。

(2) 第2期自転車活用推進計画

国では、2016年（平成28年）12月に自転車活用推進法が成立し、2017年（平成29年）5月に施行。その後、2018年（平成30年）6月に自転車活用推進計画（2021年（令和3年）5月改定）が策定されました。

各地方公共団体においても区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努め、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図ることとされています。

第2次自転車活用推進計画の概要



.. 総論 ※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る使い分け等に留意しガイドラインも見直し）
 <自転車の走行性に対応した排水構造の例>

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等
 <自転車走行データの分析(前橋市)>

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等
 <企業の駐輪スペースの設置>

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

.. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○ 関係者の連携・協力 ○ 計画のフォローアップと見直し ○ 調査・研究、広報活動等 等

【出典：第2次自転車活用推進計画の概要】

(3) 千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画

千葉市では、2017年（平成29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」に基づき、自転車を活用したまちづくりを総合的に推進するため2018年（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（第1期）」を策定しており、2023年（令和5年）3月には第1期の成果や課題を踏まえ、引き続き、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ある『ちばチャリストাইル』をコンセプトに、「自転車の活用と利用促進」「自転車の利用環境の整備」「交通安全の確保等」を3つの施策の柱とした第2期計画を策定しています。

なお、2019年（平成31年）2月20日に同計画を自転車活用推進法第11条第1項に規定する市町村自転車活用推進計画に位置づけています。

2-3. 自転車の利用実態とデータでみる自転車利用状況

ちばチャリ・すいすいプランの見直しにあたり、以下の項目により自転車利用の現状を把握しました。

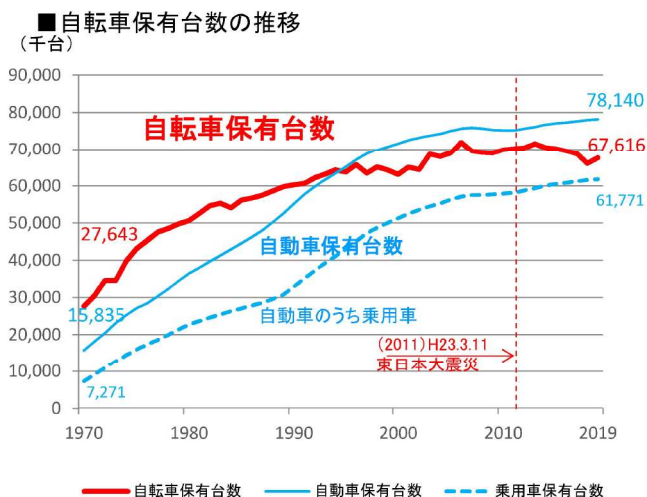
表2-1 現状把握項目

No.	項目	資料
1	自転車保有台数	①全国：自転車（S45～H20）（社）自転車協会、（H21～H25）（財）自転車産業振興協会、（H26～H29）自転車保有台数推計報告書（財）自転車産業振興協会、自動車（財）自動車検査登録情報協会
		②千葉県：2021年度自転車保有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）
		③千葉市：2021年度自転車保有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）
2	交通手段分担率	①代表交通手段：従業地・通学地による常住市区町村，利用交通手段（16区分）別15歳以上自宅外就業者・通学者数（令和2年国勢調査）
		②端末交通手段：従業地・通学地による常住市区町村，利用交通手段（16区分）別15歳以上自宅外就業者・通学者数（令和2年国勢調査）
		③ 駅別端末交通手段：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査
3	自転車通行量	OpenStreet 株式会社シェアサイクルデータ（令和4年度千葉市内自転車走行環境整備に係るデータ分析業務委託）より作成
4	自転車交通事故	千葉市自転車事故統計（2012～2023年） 警察庁統計（2020年および2022年） 千葉市警察本部提供の交通事故データ（2019～2023年）

(1) 自転車保有台数

① 全国

全国的に自転車保有台数は、2013年（平成25年）頃まで増加傾向にあり約7,155万台となっていました。2019年（令和元年）には約6,761万台となっており、減少に転じています。



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

図2-1 自転車及び自動車保有台数の推移（全国）

【出典：自転車（S45～H20）（社）自転車協会、
（H21～H25）（財）自転車産業振興協会
（H26～H29）自転車保有台数推計報告書（財）自転車産業振興協会、
自動車（財）自動車検査登録情報協会】

② 千葉県

都道府県別の自転車保有台数を見ると、1世帯あたりの自転車保有台数は1.069台/であり、全国的に見てもさほど多くはないものの、県全体の保有台数は全国で6番目に多く295万台となっています。

表2-2 都道府県別自転車保有台数

順位	都道府県	2021年 保有台数 (千台)
1	東京都	7,692
2	大阪府	5,596
3	埼玉県	4,024
4	愛知県	3,768
5	神奈川県	3,759
6	千葉県	2,959
7	兵庫県	2,607
8	北海道	2,069
46	鳥取県	213
47	長崎県	212

表2-3 都道府県別1世帯あたりの
自転車保有台数

順位	都道府県	2021年 1世帯あたり 保有台数 (台)
1	大阪府	1.356
2	高知県	1.293
3	埼玉県	1.274
4	滋賀県	1.196
17	静岡県	1.082
18	千葉県	1.069
19	東京都	1.066
46	沖縄県	0.491
47	長崎県	1.381

【出典：2021年度自転車保有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）】

③ 千葉市

2021年（令和3年）時点での自転車保有台数は、本市全体で49.9万台、1世帯あたり1.12台となっています。また、本市の全世帯に占める自転車保有世帯の割合（保有率）は約68%であり全国平均よりやや高い水準となっています。

その他、千葉市における自転車保有台数の推移をみると、全国と同様に2013年以降減少に転じており、2018年以降は50万台弱と、ほぼ横ばいとなっています。

表2-4 14大都市別自転車保有台数及び保有率

	2021年保有台数 (千台)	2021年1世帯 当たり保有台数 (台)	保有率
全国	57244	1.028	59.6%
札幌市	857	0.886	57.4%
仙台市	490	0.935	56.4%
さいたま市	765	1.316	67.0%
千葉市	499	1.119	67.8%
東京都区部	5312	1.02	60.1%
横浜市	1375	0.788	47.4%
川崎市	682	0.914	50.7%
名古屋市	1201	1.073	63.6%
京都市	872	1.196	67.1%
大阪市	1942	1.326	78.7%
神戸市	5221	0.71	47.1%
広島市	562	1.014	61.0%
福岡市	707	0.851	59.2%
北九州市	265	0.609	39.7%

【出典：2021年度自転車保有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）】

自転車保有台数
(千台)

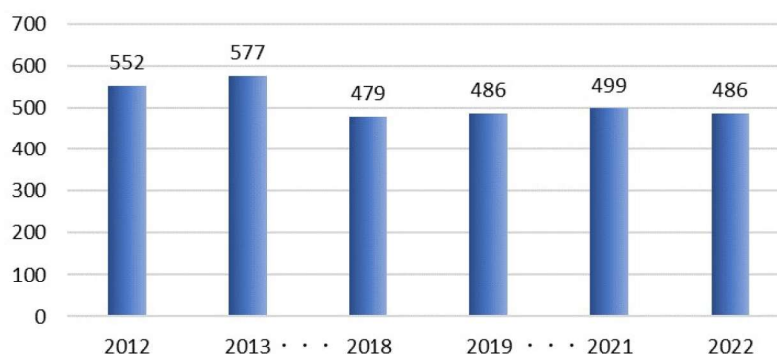


図2-2 自転車及び自動車保有台数の推移（全国）

【出典：2021年度自転車保有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）】

(2) 交通手段分担率

① 代表交通手段の交通分担率

2021年（令和2年）国勢調査における通勤通学者の利用交通手段の分担率（代表交通手段）を見ると、本市全体の自転車分担率は10%であり、千葉県平均の9%を上回っています。また、区別の自転車分担率を見ると稲毛区や美浜区などでは、本市の10%を上回っている一方、若葉区や緑区では、本市全体の自転車分担率を下回る結果となっています。

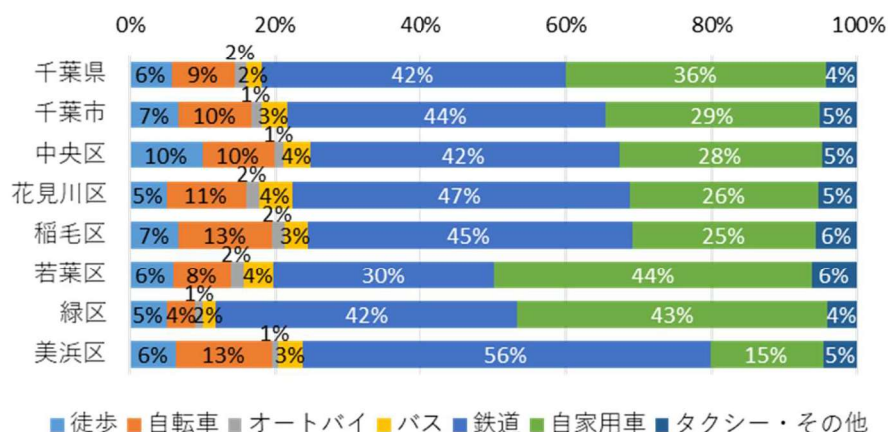


図2-3千葉市の通勤・通学時の代表交通手段分担率

【出典：令和2年国勢調査（従業地・通学地による常住市区町村、利用交通手段(16区分)別15歳以上
自宅外就業者・通学者数を上記区分で再集計）】

② 端末交通手段の交通分担率

上記の利用交通手段のうち、鉄道を代表交通手段としている人の、駅までの交通手段の分担率（端末交通手段）を見ると、本市全体の自転車分担率は10%であり、千葉県平均の11%よりも下回っています。また、区別の自転車分担率を見ると、緑区や中央区、美浜区では、本市全体の10%と同等である一方、花見川区や稲毛区、若葉区では、本市全体の10%を下回る結果となっています。

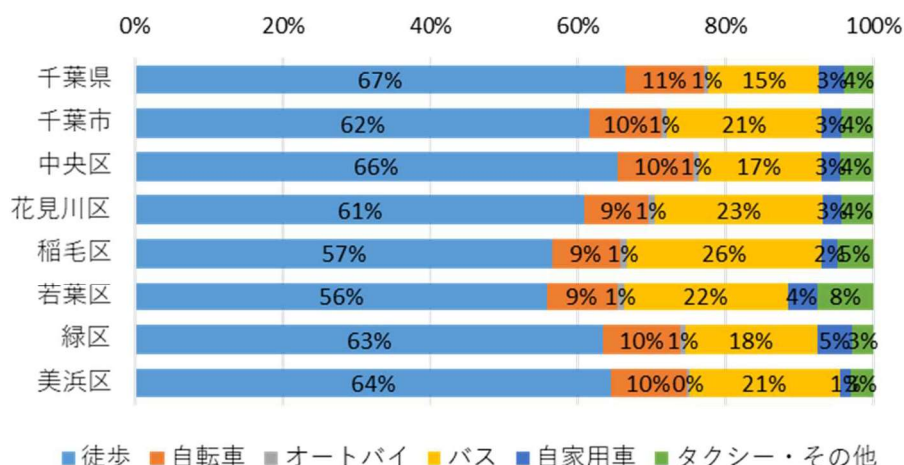


図2-4千葉市の通勤・通学時の端末交通手段分担率

【出典：令和2年国勢調査（従業地・通学地による常住市区町村、利用交通手段(16区分)別15歳以上
自宅外就業者・通学者数を上記区分で再集計）】

③ 駅別端末交通の自転車分担率

端末交通手段を自転車にしている人の駅別の自転車分担率を見ると、「桜木」「作草部」「検見川」など比較的外縁部で分担率が高く、中心市街地（千葉駅周辺）の分担率は低い傾向にあることがわかります。

表 2-5 駅別端末交通の自転車分担率

鉄道駅名	端末交通の自転車分担率	鉄道駅名	端末交通の自転車分担率
9209:桜木	25.4	1315:幕張本郷	7.6
9203:作草部	24.3	8503:学園前	7.4
5503:検見川	20.7	2911:海浜幕張	6.7
2601:鎌取	19.3	9204:天台	6.2
9210:小倉台	16.2	1319:西千葉	6.1
2503:浜野	16	5507:新千葉	6
2913:稲毛海岸	15.1	1320:千葉	3.8
9205:穴川	14.2	5505:みどり台	3.1
2912:検見川浜	14.1	2501:本千葉	2.7
9211:千城台北	13.7	2914:千葉みなと	2.7
5504:京成稲毛	13.1	5509:千葉中央	2.6
8501:千葉寺	12.5	8502:大森台	2.4
5502:京成幕張	11.9	5501:京成幕張本郷	0
2502:蘇我	11.8	5508:京成千葉	0
1324:都賀	11.6	1323:東千葉	0
9212:千城台	10.8	9202:千葉公園	0
2602:誉田	10.8	9201:市役所前	0
2603:土気	10.8	9206:スポーツセンター	0
1317:新検見川	10.6	9207:動物公園	0
1318:稲毛	9.8	5506:西登戸	0
1316:幕張	9.7	9213:栄町	0
9208:みつわ台	9.7	9214:葭川公園	0
8504:おゆみ野	8.1	9215:県庁前	0

【出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査】

(3) 自転車通行量

市街部（中央区、美浜区等）において通行量が多く（シェアサイクルが密に走行している）、2023（R5年）度末時点で整備済みの路線は概ね通行量が多い傾向にあります。

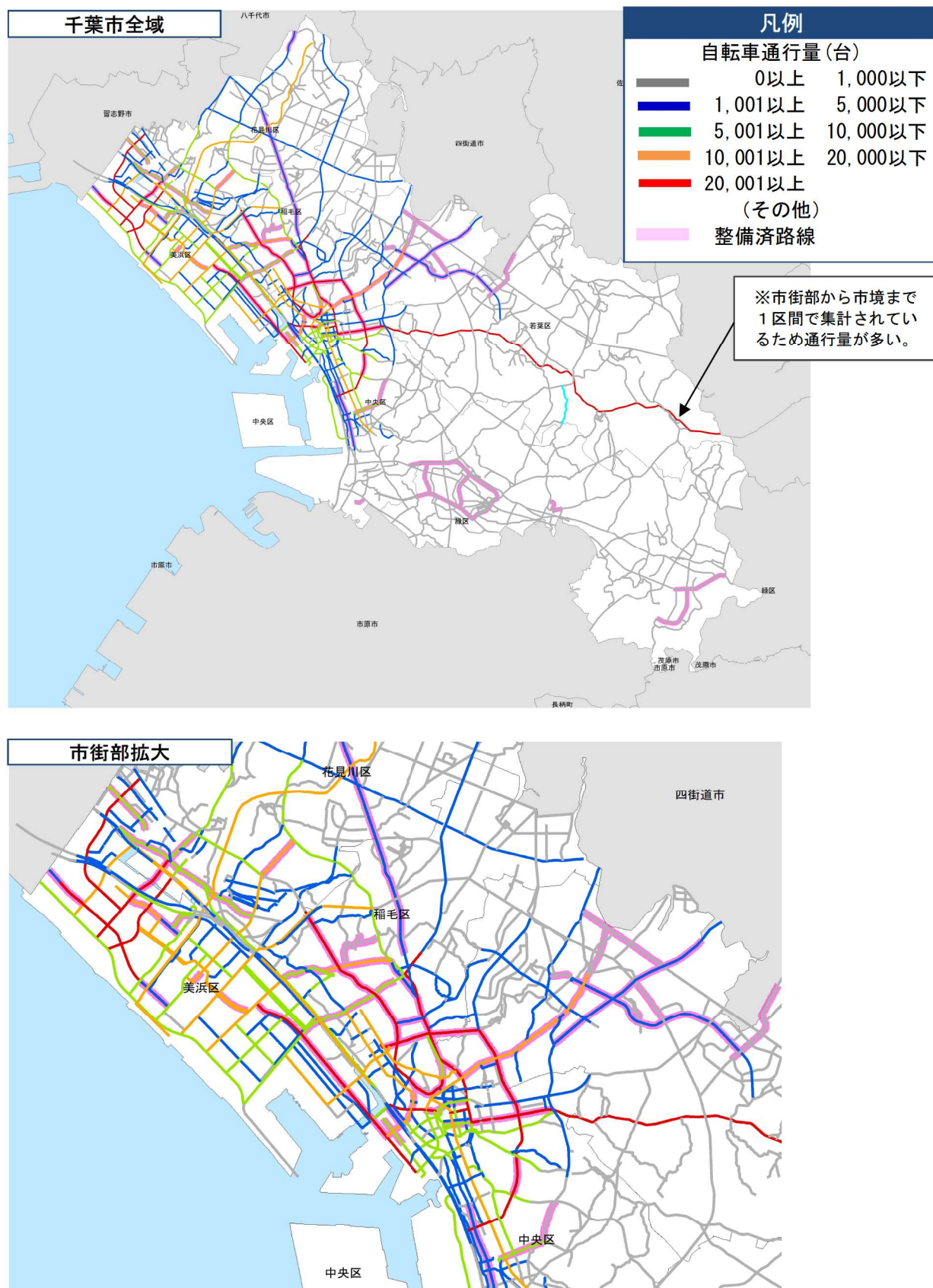


図 2-5 自転車通行量【データ期間：2022年9月1日～2022年11月31日（3ヵ月）】

【出典：OpenStreet 株式会社のシェアサイクルデータより作成】

（４） 自転車交通事故

① 件数の推移

本市における自転車関連事故は2012年（平成24年）以降減少傾向にあり、その後2016年（平成28年）から再度増加したものの、2018年（平成30年）は減少傾向となっています。（2023年（令和5年）は微増傾向）

一方で、全事故に占める自転車事故割合は増加傾向にあります。

また、全国的に見ると、自転車を含めた交通事故全数はここ3年間で減少傾向ではあるものの、自転車と歩行者の事故は約7%増加しています。

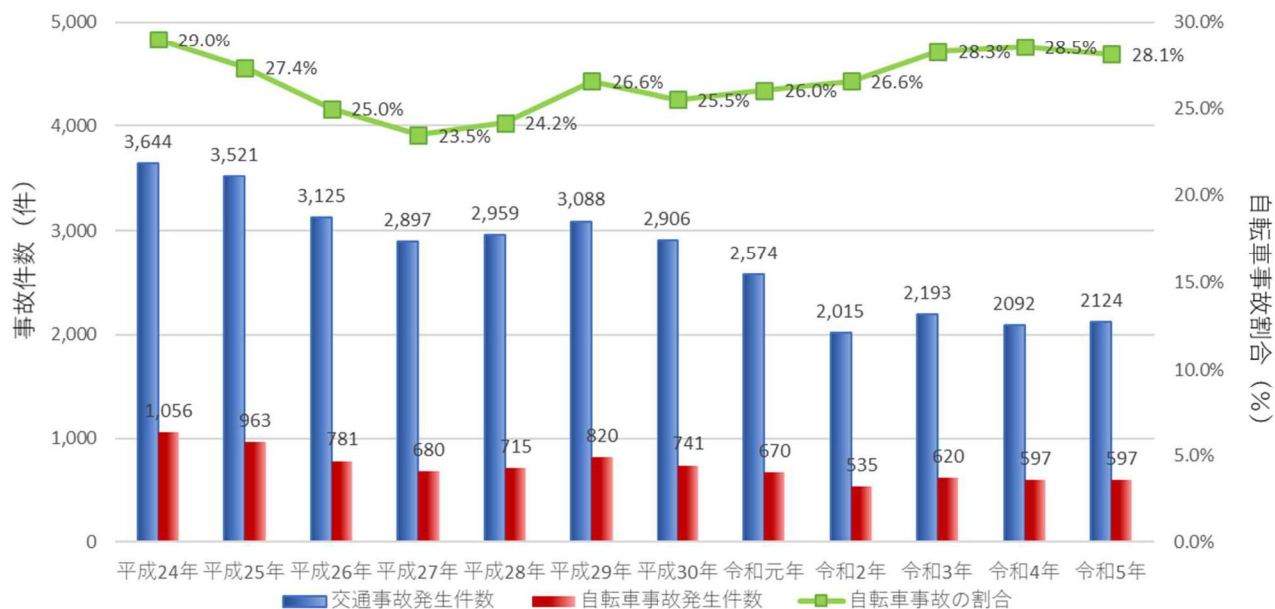


図 2-6 千葉市の事故発生件数の推移

【出典：千葉市自転車事故統計】

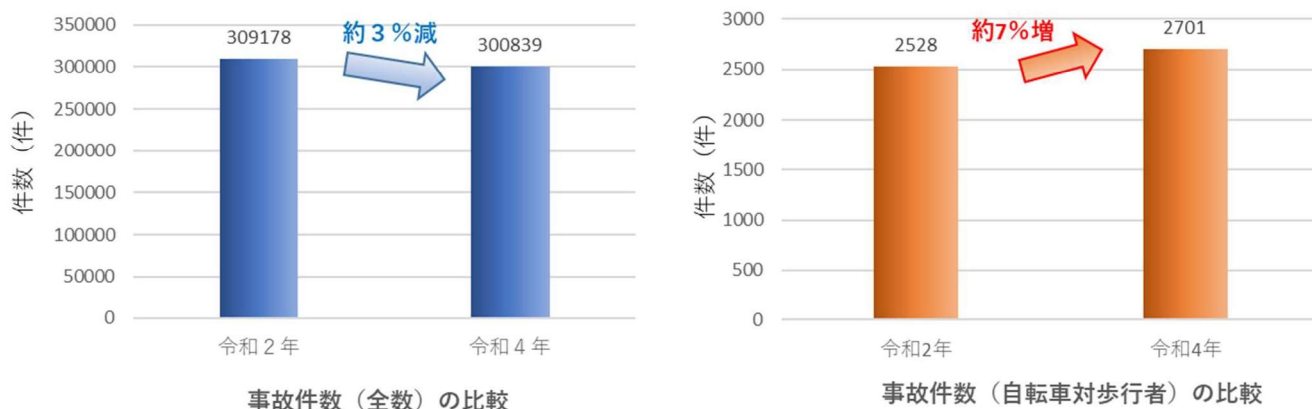


図 2-7 自転車に係わる交通事故の動向（全国）

【出典：警察庁統計】

② 死亡および重傷事故発生地点

本市では2019年（令和元年）から2023年（令和5年）の5年間に、自転車に関連する死亡事故が21件、重傷事故が241件発生しており、このうちの約7割が交差点で発生しています。

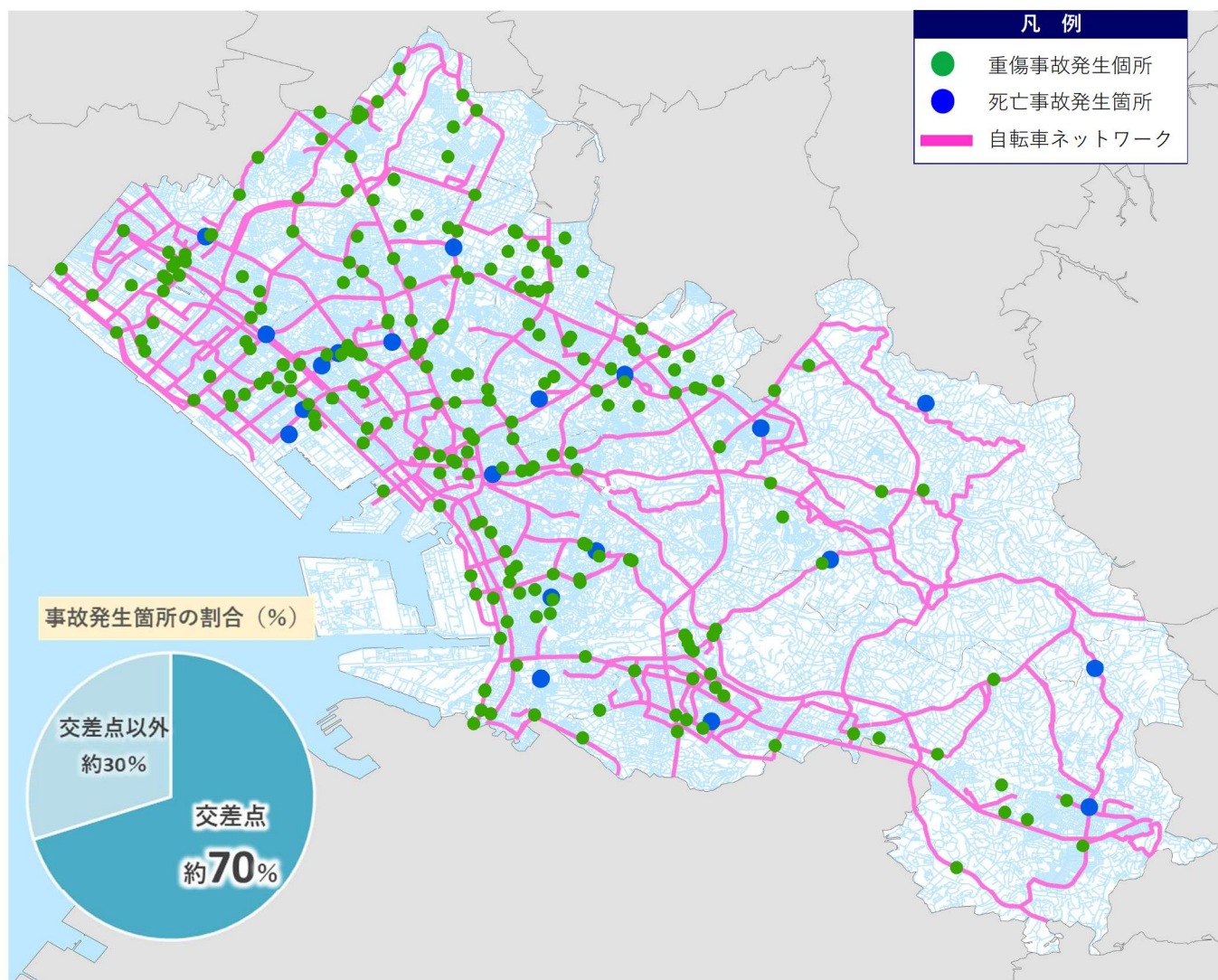


図 2-8 死亡および重傷事故地点【データ期間：2019年～2023年(5年間)】

【出典：千葉県警察本部提供の交通事故データ】

③ 軽傷事故発生地点

本市では2019（令和元年）年から2023年（令和5年）の5年間に於いて、自転車に係る軽傷事故が2,162件発生しておりこのうちの約6割が交差点部で発生しています。

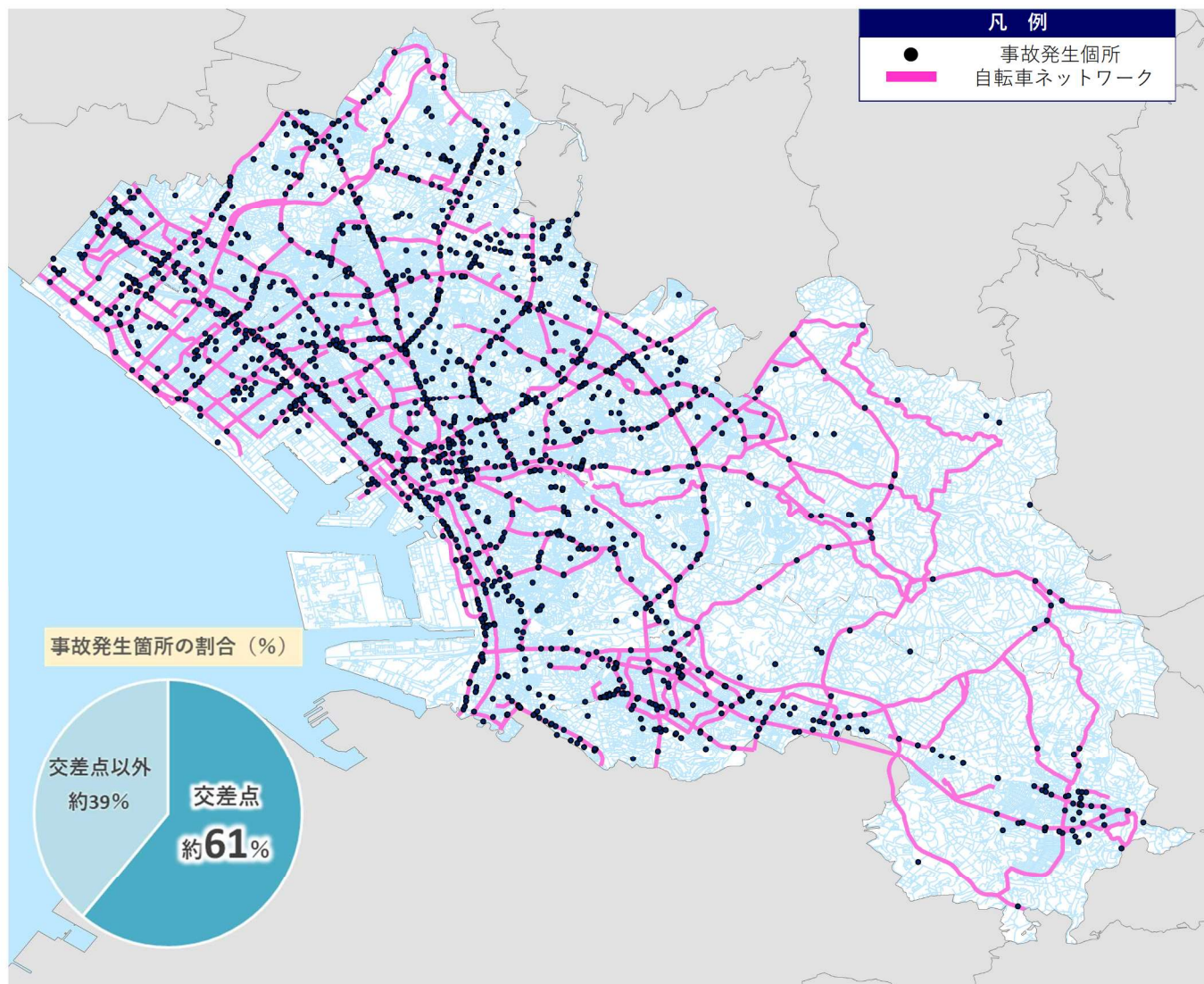


図 2-9 軽傷事故発生地点【データ期間：2019年～2023年(5年間)】

【出典：千葉県警察本部提供の交通事故データ】