

3. 計画の目標と基本方針

3-1. 計画の目標像

本市では、自転車の街・千葉市を目指して、以下の計画目標を掲げて整備を推進していきます。

【2019年（令和元年）改定時の計画目標】

概ね25年後（2044年）を見据え、市内に約330kmの安全で快適な自転車ネットワークの構築を目指します。

これにより、DID地区（市民の91%）※で概ね2-3分程度（500m程度）、郊外部（DID地区以外）で概ね10分以内（2km程度）に自転車ネットワーク路線にアクセスが可能となります。

※ 国勢調査において設定される統計上の地域区分であり、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区（調査区）が互いに隣接、かつ隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域のこと。

本市におけるDID地区の人口は、市全体の人口の約91%を占める（「千葉市統計書（平成27年度版）」）。

見直しにより

【2024年（令和6年）改定時の計画目標】

整備計画延長は、既計画の330kmに加え、「アクセスルート（約18km）」「サイクリングコース（約112km）」「道路の新設・改良路線やミッシングリンクの解消路線等（約28km）」を追加し、市内に約484kmの安全で快適な自転車ネットワークの構築を目指します。

これにより、DID地区（市民の91%）※で概ね2-3分程度（500m程度）、郊外部（DID地区以外）で概ね10分以内（2km程度）に自転車ネットワーク路線にアクセスが可能であることに加え、「観光振興」「地域活性化」「健康増進」を含めた自転車利用促進を図り、よりきめ細やかなネットワークの構築を目指します。

※ 国勢調査において設定される統計上の地域区分であり、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区（調査区）が互いに隣接、かつ隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域のこと。

本市におけるDID地区の人口は、市全体の人口の約91%を占める（「千葉市統計書（平成27年度版）」）。

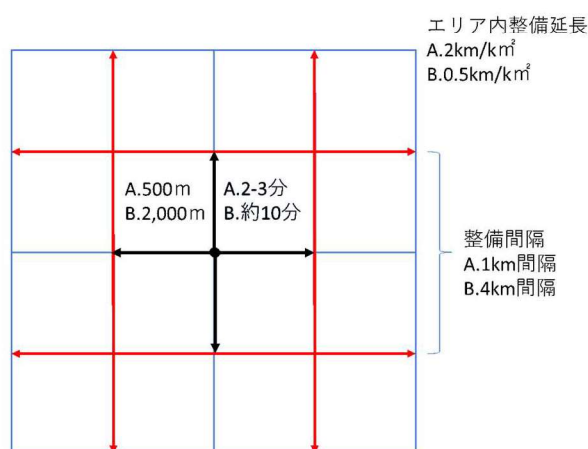
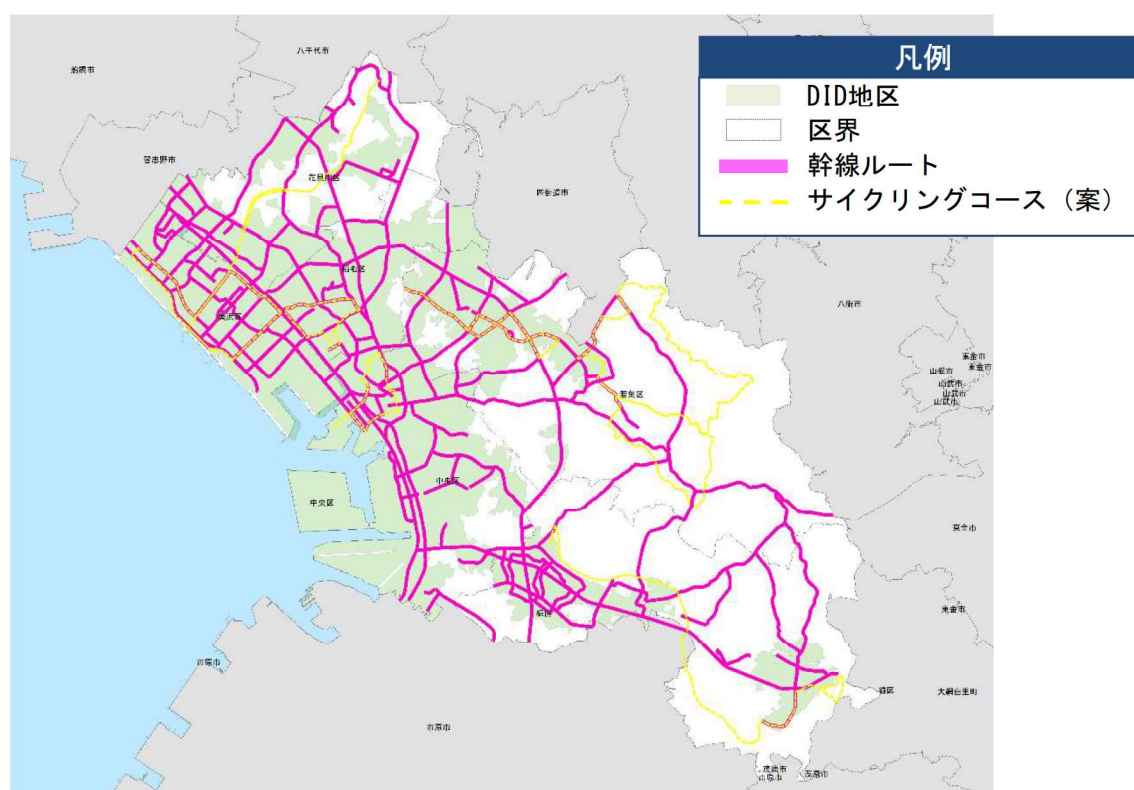
既計画（フェーズ1）では、当初計画から概ね30年後（2044年）を見据えた自転車ネットワークの構築を目指してきましたが、今回の計画改定（フェーズ2）により、道路空間の再配分による自転車専用通行帯（自転車レーン）を中心とした整備に転換したことで、整備に時間を要することから、フェーズ2からは長期目標年を撤廃し、PDCAサイクルとして5年後に計画を見直しすることとします。

国の自転車活用推進計画の「自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標」の中で定義されている「市街地（DID地区）において、歩行者と分離された自転車通行空間の面積あたり延長（ネットワーク密度）が2（ km/km^2 ）以上」の指標と照らし合わせてみると、千葉市のDID地区面積は121.83 km^2 であることから、上記のネットワーク密度を満たすには244km以上の計画が必要となり、これらを超える計画となっています。

<ネットワーク図の概念>

A.DID地区…概ね1km間隔で整備すると、1 km^2 あたり2kmのネットワーク密度となり、少なくとも2-3分以内には自転車ネットワーク路線にアクセスが可能となる。

B.郊外部（DID地区以外）…概ね4km間隔で整備すると、1 km^2 あたり0.5kmのネットワーク密度となり、少なくとも約10分以内には自転車ネットワーク路線にアクセスが可能となる。



※DID地区とは、人口集中地区であり、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものである。

図 3-1 市内のDID地区と自転車ネットワーク図（見直し後）

3-2. 基本方針

本市では、自転車の街・千葉市を目指して、以下の計画目標を掲げて整備を推進していきます。

【基本方針】

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「ちばチャリストایل」の実現を目指すため、自転車走行環境整備における「質の向上」や「自転車の利用促進」を図る。

【達成指標】

- ①整備延長 短期計画路線の整備率による評価
- ②自転車に関係する事故の減少 整備前後の達成指標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 自転車の利用頻度等による評価

今回の見直しにあたり、整備対象路線の追加と整備手法について、見直しを図っています。

【今回の主な見直し方針】

ちばチャリスタイルの実現を目指すため、自転車走行環境整備における、質の向上、自転車の利用促進を図る。

■整備対象路線の追加

- ・ 更なる利用促進を目指し、質の向上を目指す「幹線ルート」、よりきめ細やかな走行環境を目指す「アクセスルート」、自転車の利用促進を目指す「サイクリングコース」を追加します。
- ・ その他ネットワーク路線については、現計画のままとします。

■整備手法の見直し

- ・ 自転車専用通行帯（自転車レーン）や車道混在などの整備路線（幹線ルート）においては、これまでの整備により、自転車走行環境の認知度が向上したことから、更なる車道走行への転換や走行環境の質の向上を図るため、道路空間の再配分を積極的に行い、自転車専用通行帯（自転車レーン）を中心とした整備します。
- ・ 自転車走行方向の認知の向上を目的とし、ピクトグラムのデザインを変更します。
- ・ コスト削減の対応として、自転車専用通行帯における帯の幅や矢羽根の路面標示の設置間隔を変更します。
- ・ 逆走防止等を促す方策について、路面標示を用いた啓発の効果が大きいことから、法定外看板設置から路面標示を用いた啓発に変更します。
- ・ その他「幹線ルート」「アクセスルート」「サイクリングコース」については別に整備手法を設定します。（※詳細は別冊の「ちばチャリ・すいすいプラン～自転車走行環境整備マニュアル～」を参照）

■整備路線の優先度見直し

- ・ 幹線ルートでは、従前の自転車通行量や自転車関連事故が多い箇所などの評価基準に加えて、今後は整備効果（渋滞が多い交差点、ミッシングリンク）および整備実現性について評価を行い、優先順位を定め整備を行います。
- ・ アクセスルートおよびサイクリングコースは幹線ルートの整備進捗や連携等を踏まえつつ優先度を定めて整備します。

■上位計画等との整合

- ・ 「自転車活用推進計画」との整合を図ります。