

6. 計画の実現に向けて

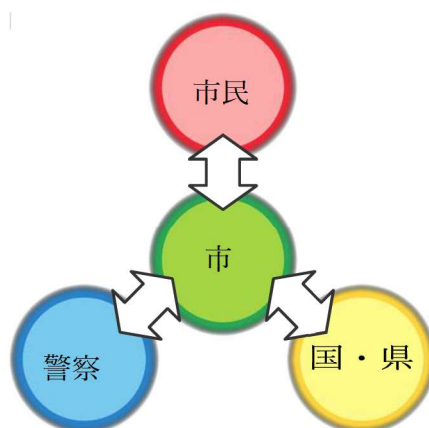
6-1. 計画推進に向けた取組み

道路の整備や改良などを実施する際は、原則として自転車走行環境に配慮した整備を行うこととします。新たな道路の整備だけでなく、歩道の整備、舗装の改良など、部分的な整備を行う場合であっても、以下の取組み方針に従って自転車が走行しやすい空間の確保に努める必要があることから、自転車政策課と事前協議を行うこととします。（維持補修工事は対象外）

（※詳細については整備マニュアル参照）

6-2. 計画の推進体制

本計画は、市民、警察、行政（国・県）などで連携して推進し、計画の進捗状況の点検、評価、見直しなどを行い、計画の着実な推進を図ります。



6-3. 計画の進捗管理

整備計画に対応する各種施策・事業については、PDCA サイクルで進捗管理を行い、実効力のある計画としていきます。

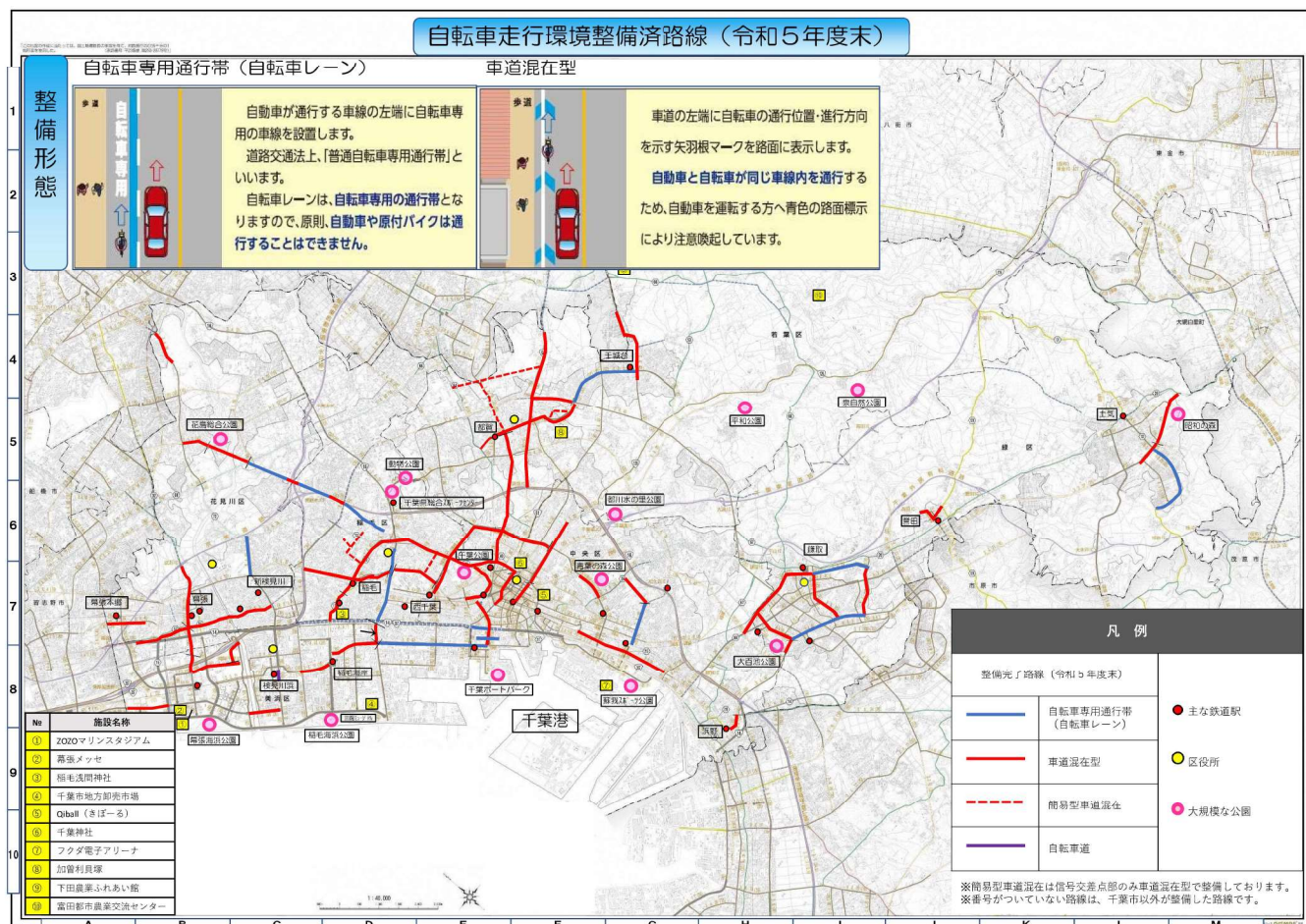
本計画は、5年に1度を目途に計画の見直しを行い、自転車走行環境の向上に努めます。

- ①自転車走行環境向上計画の策定
- ②計画に対応する事業・施策の実施
- ③実施した事業・施策の評価・見直し
- ④評価で明らかとなった各課題への対応



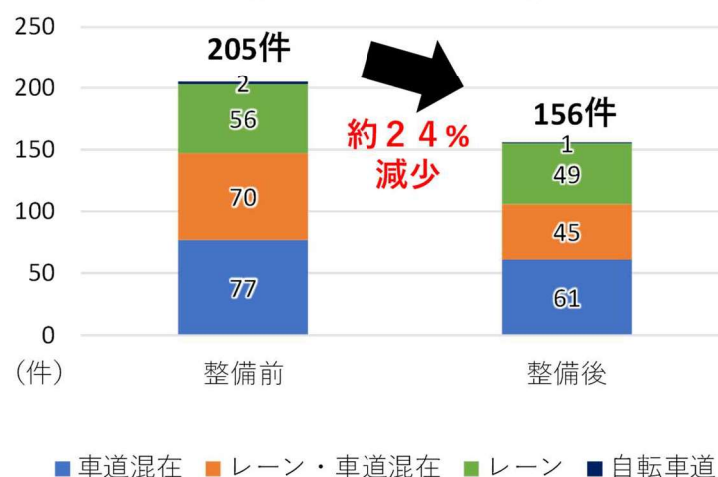
① 整備延長と整備率

計画延長	短中期計画（H26～35 年度）	85.6km
実施延長	H26～R5 年度	86.3km
	整備率	100.8%



② 走行環境整備前後3年間における自転車関連事故件数

整備前後の事故件数の変化



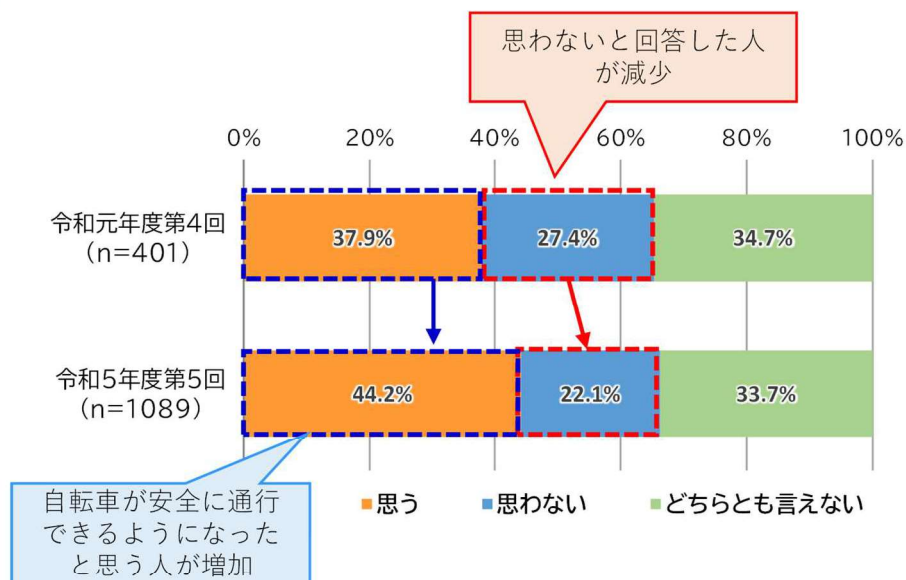
③ WEBアンケートの回答（2023年実施）

<調査概要>

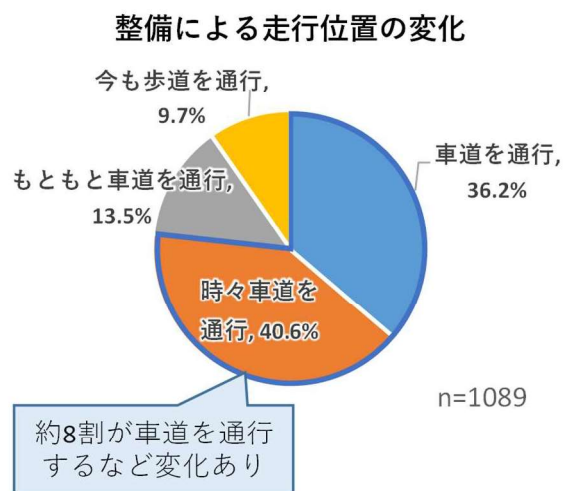
調査名：「自転車走行環境の整備効果」に関するアンケート調査

調査期間：令和5年8月1日～8月10日

自転車レーンなどが整備されたことによって、整備される前よりも自転車は安全に走行できるようになったと思いますか。

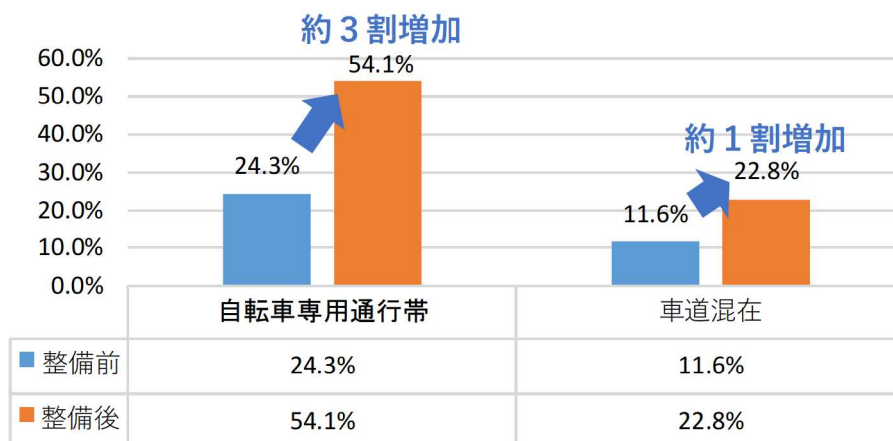


自転車レーンなどが整備された道路において、あなたは自転車で通行する位置に変化はありましたか。



④ 自転車の歩道から車道への転換率

【整備形態別】車道走行率の変化



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

路線名 整備形態	車道と歩道を走る自転車 のうち 車道走行割合		車道を走る自転車のうち 左側走行割合	
	整備前	整備後	整備前	整備後
高洲中央港線 専用通行帯	15.5%	47.8%	40.0%	99.7%
	32.3%	増加	59.7%	増加
新港穴川線 専用通行帯	8.1%	20.8%	90.7%	97.0%
	12.7%	増加	6.3%	増加
磯辺畑町線 専用通行帯	67.2%	86.7%	74.0%	91.5%
	19.5%	増加	17.5%	増加
南町大森線 専用通行帯	31.8%	54.7%	51.4%	83.5%
	22.9%	増加	32.1%	増加
都賀駅大草町線 車道混在	30.8%	46.5%	84.2%	92.5%
	15.7%	増加	8.3%	増加
都賀駅大草町線 専用通行帯	8.7%	29.8%	93.1%	100.0%
	21.1%	増加	6.9%	増加
千葉港黒砂台線 車道混在	29.3%	45.7%	86.0%	97.6%
	16.4%	増加	11.6%	増加
おゆみ野東南部2号線 車道混在	2.3%	6.2%	100.0%	100.0%
	3.9%	増加	0.0%	－
おゆみ野東南部3号線 車道混在	3.9%	18.2%	97.1%	99.1%
	14.2%	増加	2.0%	増加
おゆみ野東南部6号線 車道混在	10.0%	33.6%	88.2%	100.0%
	23.6%	増加	11.8%	増加
穴川横橋町線（園生町 571） 専用通行帯	24.3%	54.1%	67.5%	90.3%
	29.8%	増加	22.8%	増加
穴川横橋町線（園生町 273-9） 車道混在	4.1%	14.2%	100.0%	99.1%
	10.1%	増加	-0.9%	減
おゆみ野東南部5号線 車道混在	18.0%	41.2%	96.4%	98.6%
	23.2%	増加	2.3%	増加
坂月町下田町線 （千城台北 3 丁目 21-1 番地先） 車道混在	15.0%	25.7%	90.8%	93.2%
	10.6%	増加	2.4%	増加
幕張町弁天町線（轟町 2 丁目 2-9 番地先） 車道混在	5.7%	21.6%	88.9%	89.8%
	15.8%	増加	0.9%	増加
貝塚町宮崎町線 （南町宮崎町線～千葉大綱線） 車道混在	16.6%	42.2%	95.2%	91.1%
	25.7%	増加	-4.1%	減
新町若松町線（都賀 3 丁目 21 番） 車道混在	14.9%	24.4%	76.2%	92.1%
	9.5%	増加	15.9%	増加
新町若松町線（高品 247 番地） 車道混在	23.8%	36.6%	98.4%	98.5%
	12.8%	増加	0.0%	増加
幕張町弁天町線（弁天 1 丁目 16 番） 車道混在	36.1%	37.4%	74.5%	91.4%
	1.3%	増加	16.9%	増加
京成千葉中央駅線（中央 4 丁目 5-1） 車道混在	3.8%	9.0%	92.5%	94.9%
	5.1%	増加	2.4%	増加
路線合計で算出	15.2%	32.5%	75.2%	93.2%
	17.3%	増加	18.0%	増加

⑥ 車道混在型矢羽根マーク施工前後の自動車走行位置

自動車の種別	第1走行車線の左側外側線からのタイヤまでの距離		
	整備前	整備後	移動幅
軽自動車	77.4 cm	90.8 cm	13.4 cm
普通自動車	72.8 cm	88.5 cm	15.7 cm
大型自動車	49.9 cm	66.1 cm	16.2 cm
全車種平均	66.3 cm	81.4 cm	15.1 cm

⑦ 整備効果（自転車通行量）

単位：台/12h

	整備前	整備後	増減	率
おゆみ野東南部2号線	560	354	-206	63.2%
おゆみ野東南部3号線	861	583	-278	67.7%
おゆみ野東南部6号線	170	110	-60	64.7%
穴川犢橋町線(園生町 571)	786	1073	287	136.5%
穴川犢橋町線(園生町 273-9)	727	803	76	110.5%
おゆみ野東南部5号線	917	718	-199	78.3%
坂月町下田町線 (千城台北 3 丁目 21-1 番地先)	432	401	-31	92.8%
幕張町弁天町線 (轟町 2 丁目 2-9 番地先)	1,880	1359	-521	72.3%
貝塚町宮崎町線 (南町宮崎町線～千葉大綱線)	380	374	-6	98.4%
新町若松町線(都賀 3 丁目 21 番)	704	673	-31	95.6%
新町若松町線(高品 247 番地)	537	718	181	133.7%
幕張町弁天町線(弁天 1 丁目 16 番)	1,096	711	-385	64.9%
京成千葉中央駅線(中央 4 丁目 5-1)	2,079	1,958	-121	94.2%
合計	11,129	9,835	-99.5	88.4%

※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検証していく。

ちばチャリ・すいすいプラン
～自転車の街・千葉市を目指して～

発行 令和6年7月
編集 千葉市建設局道路部自転車政策課
〒260-8722 千葉市中央区千葉港1-1

