千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針

平成２８年２月

千　　葉　　市

はじめに

自転車は、買物や通勤、通学など、日常生活における身近な移動手段として多くの方々に利用されていますが、近年、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、環境負荷の小さい交通手段としてもその役割が注目されています。

本市は、坂が少なく全体として平坦であり、自転車を日常的に利用しやすく、また、海辺や河川・谷津田・里山など、自転車をレクリエーションとして楽しむ環境もあり、自転車を活用したまちづくりに適しています。これまで駐輪場整備や交通安全対策をはじめ、県内初となる自転車レーンの整備、観光に適した自転車ルートの選定・ＰＲなど、自転車に関する施策を推進してきました。

しかしながら、歩行者・自転車用の空間整備が未だ十分でないことや、自転車利用者のルール・マナーの理解が不十分であるなど、危険な状況も見られ、残念なことに、自転車利用者と歩行者の重大な事故も発生しています。自転車を活用したまちづくりにあたっては、自転車の利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者、高齢者、障害者に配慮したまちづくりも必要となります。

そこで、安全で快適に自転車を利用できる環境づくりを基本とし、自転車利用のメリットをまちづくりに活用するための方向性を明らかにするために、「千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針」を策定しました。

今後は、この基本方針のもと、自転車の利用者をはじめとする様々な関係者と連携を図り、市民の皆様の関心を高め、幅広く議論を進めることにより、自転車を活用したまちづくり施策の基本的な事項を定める条例の制定や、さらなる自転車施策の展開を目指してまいります。

環境にもやさしく、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」スタイルを実現することができるよう、全力で取り組んでまいりますので、市民をはじめとする関係者の皆様におかれましては、一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

末筆になりましたが、基本方針の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました、千葉市まちづくり未来研究所（市民シンクタンクモデル事業）の研究員の皆様をはじめ、関係各位に厚くお礼を申し上げます。

平成２８年２月

千葉市長 熊谷 俊人

目次

序章　策定の趣旨 1
第１章　方針の位置付け 2
第２章　自転車の特性・自転車を取巻く環境の変化 4
　第１節　自転車の特性 4
　　メリット１　近距離の移動に便利 4
　　メリット２　健康に有効 5
　　メリット３　環境にやさしい 6
　　メリット４　購入費と維持費が安い 6
　　メリット５　乗ると楽しい 7
　第２節　自転車を取巻く環境の変化 8
　　第１項　道路交通法の改正 8
　　第２項　事故と高額賠償 8
　　第３項　電動アシスト自転車やスポーツサイクル 9
　　第４項　災害時の自転車 10
第３章　自転車に適している本市 11
第４章　本市における自転車利用の現状・課題 14
　第１節　利用状況 14
　第２節　走行環境 17
　第３節　交通事故 19
　第４節　放置自転車・防犯 22
　第５節　環境問題 24
　第６節　生活習慣病等と自転車利用 25
　第７節　スポーツ・レクリエーション利用や集客観光 26
　第８節　都市交通と自転車 28
第５章　コンセプト 29
第６章　基本的方針、目標と施策の方向性 30
　基本的方針１　利用環境の整備・促進 30
　基本的方針２　ルール順守・マナー向上の促進 31
　基本的方針３　利用の促進 33
第７章　今後の取組み 35
　第１節　条例及び計画の策定 35
　　第１項　「（仮称）自転車を活用したまちづくり条例」 35
　　第２項　「（仮称）自転車を活用したまちづくり施策計画」 37
　第２節　推進体制の構築 37
参考　国や他都市の動き 38

序章　策定の趣旨

自転車は、生活に欠かせない身近な移動手段として、また、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの市民に利用されており、本市では自転車走行ネットワークの整備、駐輪場整備、交通安全対策など、様々な自転車に係る施策を展開してきました。特に、ここ数年は放置自転車対策や自転車が安全で快適に車道を通行できるような自転車走行環境の創出に重点的に取組んでいます。

しかしながら、依然として市内道路の多くは自動車中心の構造となっており、ルール違反やマナーの悪い自転車走行も相まって、市民の実感として、歩行者や自転車が安心して通行できるとは感じられない状況です。また、放置自転車も、鉄道駅周辺に駐輪場を計画的に整備してきた結果、ピーク時の８分の１まで減少しましたが、いまだ十分ではありません。

このような状況において、近年、短距離移動での優位性をはじめ、環境負荷の低減、自転車に乗ることの楽しさや健康増進効果など、自転車利用を見直す機運も高まっており、自転車の「安全利用」と「利用促進」の取組みが急速に進んでいます。具体的には、自転車に関係した道路交通法[1]の改正が近年相次いで行われたことや、交通政策基本法[2]に基づき、国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めた「交通政策基本計画」では、自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、自転車の活用に向けた取組を推進することとされています。さらに、本市が人口減少社会に直面する中、集約型都市構造を見据えた都市内交通手段としての自転車の活用、サイクリングなどのレジャー・観光での活用など、様々な自転車のメリットや特性をまちづくりに利用していく必要もあります。

そのため、本市が安全で快適に自転車を利用できる環境づくりを基本とし、自転車利用のメリットをまちづくりに活用することができるよう、「本市が自転車をまちづくりに活用していくという方向性」を明らかにする目的で本基本方針を策定しました。今後は、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、自転車を活用したまちづくりを進めていきますが、自転車に乗る人だけでなく、歩行者、自動車運転者、高齢者、障害者等、様々な方もメリットを享受することができるよう取り組んでいきます。

なお、平成２６年１０月より、「自転車のまちづくり」を研究テーマに「千葉市まちづくり未来研究所（市民シンクタンクモデル事業）」において自主運営のグループワークを行っていただきました。その成果として本市へ政策提言をいただき、本方針に一部反映させていただいております。

千葉市まちづくり未来研究所（市民シンクタンクモデル事業）について

千葉市まちづくり未来研究所（市民シンクタンクモデル事業）は市民自ら地域の課題を解決するための仕組みの１つとして、まちづくりに関する研究テーマについて知識・関心のある公募による研究員が、自主運営によるグループワーク等を通じ、政策提言をとりまとめ、さらに、その提言の実現に向け、様々な活動に主体的に参加する取組みです。

平成２６年１０月から、１５名の研究員が「自転車のまちづくり」をテーマに、役割分担やマスタースケジュール等を決めて進行管理を行う「全体会議」とテーマごとに実証実験や議論を行う「グループワーク」を構成し、市関係部署との意見交換も実施しながら、研究活動を行いました。そして平成２７年１１月の政策提言後は、その実現に向け様々な活動に取り組んでいます。

---

[1] 道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とした法律。

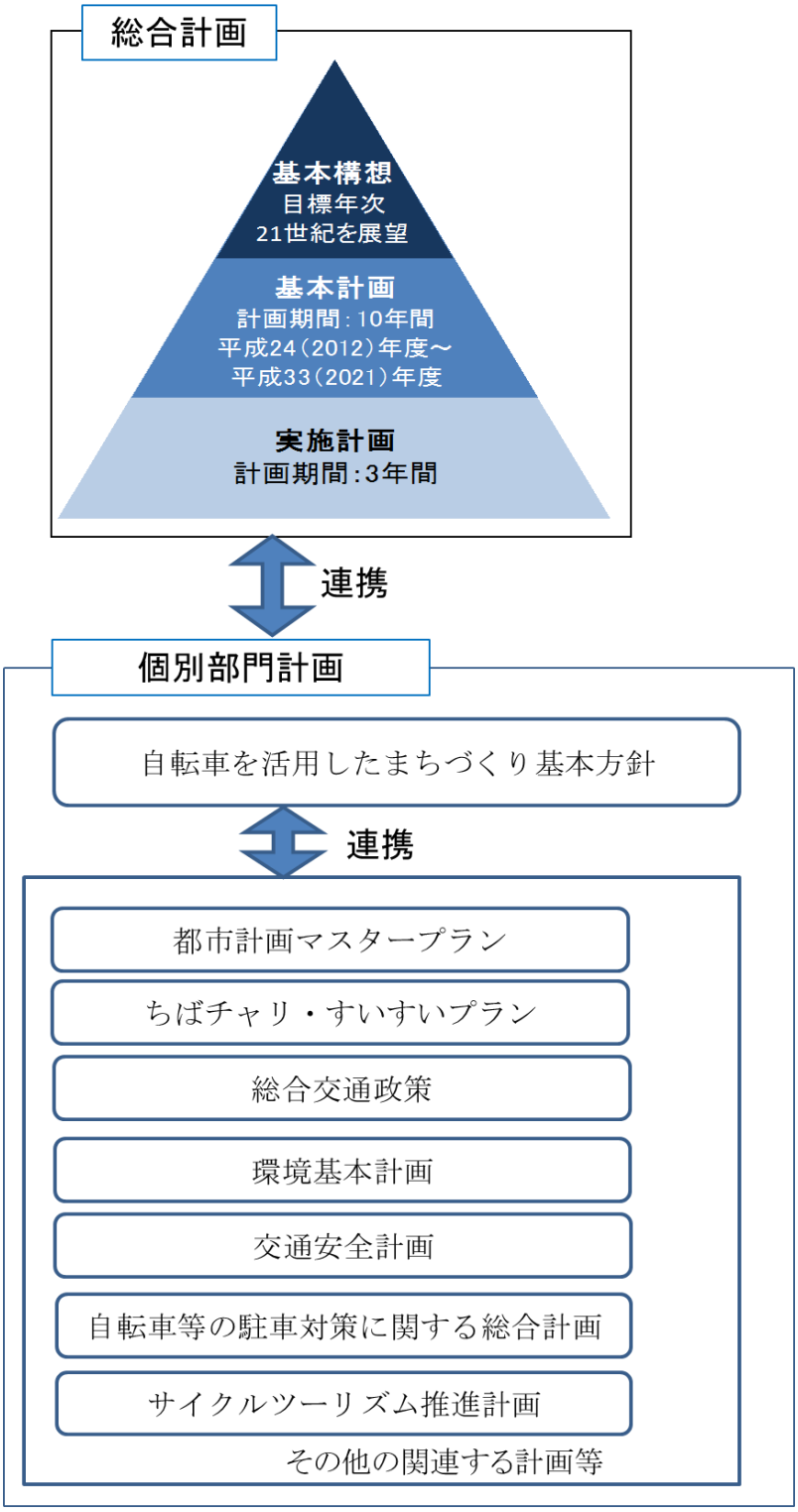
[2] 交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める。平成 25 年 11 月 27 日に「交通政策基本法」として成立し、同年 12 月 4 日に公布・施行。今後は、その理念を踏まえた施策の推進を図り、交通体系をより一層充実していくことが求められています。

第１章　方針の位置付け

本方針は、本市が「自転車を活用したまちづくり」を総合的に推進するための基本方針として位置づけます。

本方針は新基本計画やちばチャリ・すいすいプラン等の個別部門計画と連携します。（図表 1、2）

図表 1 本方針の位置付け



図表 2　関係計画

概要と自転車の位置づけ
新基本計画 【概要】 ・１０年・２０年後を見据え、千葉市の未来を豊かなものとするため、市民・団体・企業・大学など、様々な主体と行政がともに取り組む、まちづくりの計画。 【自転車の位置づけ】 ・市民の安全・安心な移動空間の確保を図るため、自転車レーンの設置など自転車走行環境の整備、放置自転車対策を推進することや、こどもたちの安全確保を図るため、交通安全教育を推進することとしている。
都市計画マスタープラン 【概要】 ・本市の都市計画に関する基本的な方針であり、都市づくりの将来像を描いたもの。 【自転車の位置づけ】 ・自転車走行環境の整備を進め、自転車走行環境ネットワークの形成を目指すこととしている。
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～ 【概要】 ・自転車走行に適した道路を有効に活用した自転車走行環境ネットワークの形成を目指すため、安全かつ快適な自転車走行環境の創出に向けた整備手法などの検討を行い、自転車走行環境の整備を効果的に進めるための計画。 【自転車の位置づけ】 ・計画目標 概ね３０年後を見据え、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す。 これにより、都心部で概ね５分以内、郊外部で概ね１０分以内に自転車ネットワーク路線にアクセスが可能となる。 ・基本方針 歩道上の歩行者の安全を図るとともに、自転車は車道を通行することが原則であるため、自転車が安全で快適に車道を通行できるよう、自転車走行環境を創出することにより、自転車の利用促進を図り、「自転車の街：千葉市」を目指す。
総合交通政策 【概要】 ・人口減少、少子高齢化の進展、自動車交通の発達による環境問題や交通渋滞の顕在化、市民のライフスタイルの変化など、本市の交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、今後の中長期的な交通政策として策定。 ・学識経験者・有識者で構成した千葉市総合交通政策会議から本市へ提出された助言・提言に基づき、千葉市総合交通ビジョンの内容を見直して追加・修正し、今後の中長期の交通政策としてとりまとめた。 【自転車の位置づけ】 ・都市内公共交通の関連施策として、放置自転車対策の推進及び自転車走行空間の確保の推進を位置付けている。 ・公共交通の利用促進及び各交通手段の乗継拠点を改善するため、サイクル＆ライドの導入を検討することや、モノレールの利用促進のため、駅におけるコミュニティサイクル導入に取り組むこととしている。
環境基本計画 【概要】 ・「千葉市環境基本条例」に基づき策定されるもので、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、基本的目標及び施策の方向性を定めた計画。 【自転車の位置づけ】 ・都市構造を二酸化炭素の排出や環境への負荷が少ないものとするため、鉄道事業者との協力・連携による鉄道駅周辺等における自転車駐車場の整備や、自転車走行空間（自転車レーン）の整備等を推進し、自転車利用の拡大に努めるとともに、都市型レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入検討等、自転車利用の促進に努めることとしている。 ・自動車からの大気汚染物質の排出を抑制するために、市民及び事業者へ、通勤手段等として自転車の利用に努めるよう求めている。
交通安全計画 【概要】 ・人命尊重の理念に基づき、高齢者・子どもの安全確保、歩行者・自転車の安全確保、生活道路等における安全対策や、地域ぐるみの交通安全の推進など、総合的な交通安全施策を推進するための計画。 【自転車の位置づけ】 ・道路交通安全の施策として自転車の安全利用の推進、道路交通環境の整備の施策として、自転車利用環境の総合的整備を位置付けている。
自転車等の駐車対策に関する総合計画 【概要】 ・自転車等の駐車対策に関する総合計画。 【自転車の位置づけ】 ・自転車等の放置の解消を図るため、駐輪場の確保や放置自転車等の撤去、利用マナーの向上を施策としている。
サイクルツーリズム推進計画 【概要】 ・サイクリングを通じた観光振興の推進・健康増を目的とした計画。 【自転車の位置づけ】 ・「サイクリングは楽しい」を理念として、サイクリング未経験者からサイクリング経験者まで、多種多様なニーズに対応できるよう、タウンライド（短距離な街乗り）推進計画・ロングライド（中長距離ライド）推進計画・サイクルイベント誘致という３つの柱を中心として計画を策定し、その実現を目指すこととしている。

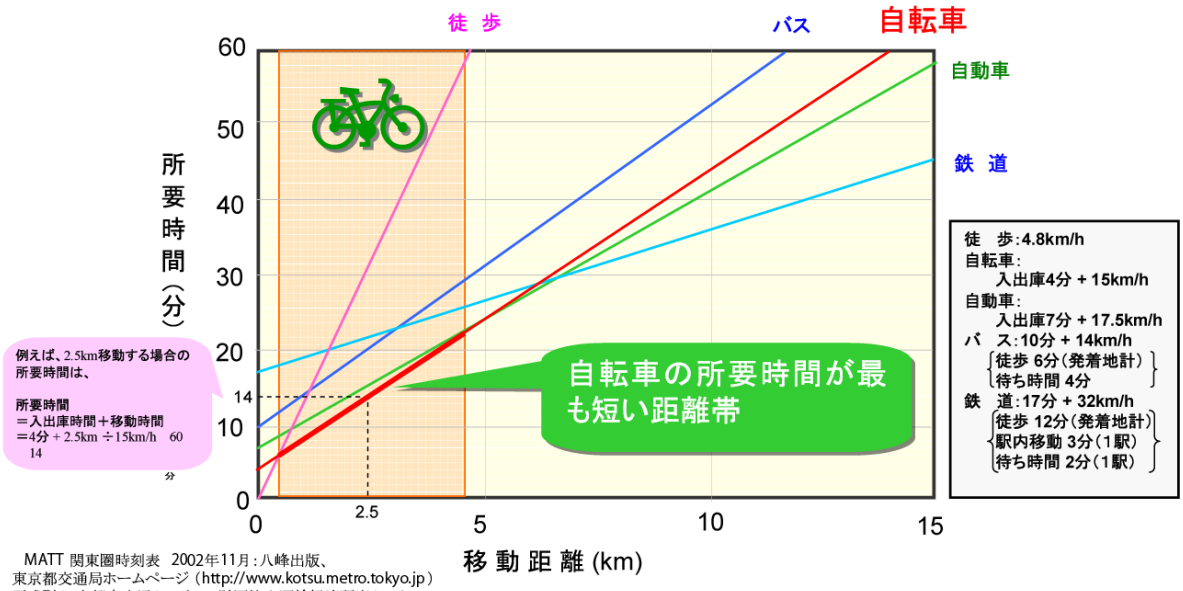
第２章　自転車の特性・自転車を取巻く環境の変化

第１節　自転車の特性

メリット１　近距離の移動に便利

移動距離が５km までの移動では、鉄道や自動車など交通手段と比べ、自転車が最も早く目的地に到達します。（図表 3）

図表 3　交通手段別の移動距離別の所要時間



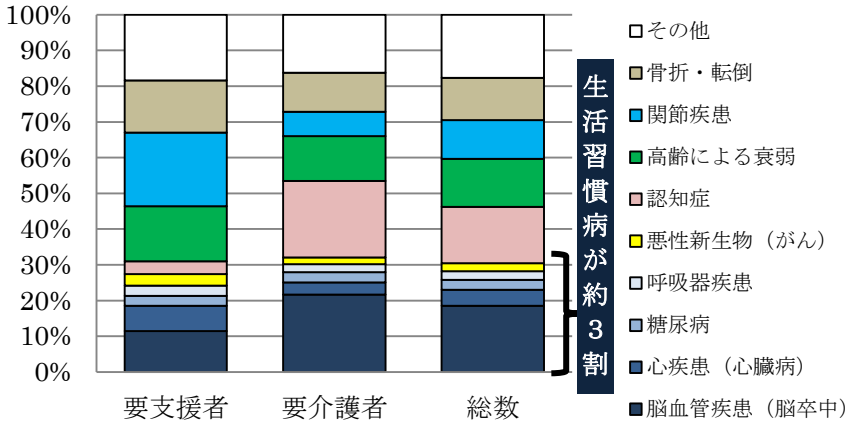
MATT 関東圏時刻表　2002年11月：八峰出版、
東京都交通局ホームページ（http://www.kotsu.metro.tokyo.jp）
平成7年　大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター、
平成11年　道路交通センサス：建設省道路局、
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局　監修、
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10　を基に分析］

（出典：第１回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会平成 19 年 5 月
資料３　自転車利用環境をとりまく話題　国土交通省）

メリット２　健康に有効

自転車は足腰への負担の少ない有酸素運動で、通勤・通学などで日常利用する人も多く、手軽で有効な運動のツールです。継続的な自転車利用は、生活習慣病の予防効果が高いと言われています。同じ時間であれば、歩行よりも自転車に乗ることは運動強度が強くなります。また、３０代男性が片道４ｋｍを通勤した場合、往復８ｋｍでの所要時間と消費カロリーは、自転車は最も早く移動できて、自動車よりも消費カロリーが多くなります。（図表 4、5、6）

図表 4　要支援・要介護者における介護が必要となった主な原因



近距離でのクルマ利用（通勤や買い物等）を、自転車利用に誘導することで、健康増進効果が期待できます。

（資料：平成 25 年国民生活基礎調査の概況 統計表 厚生労働省）

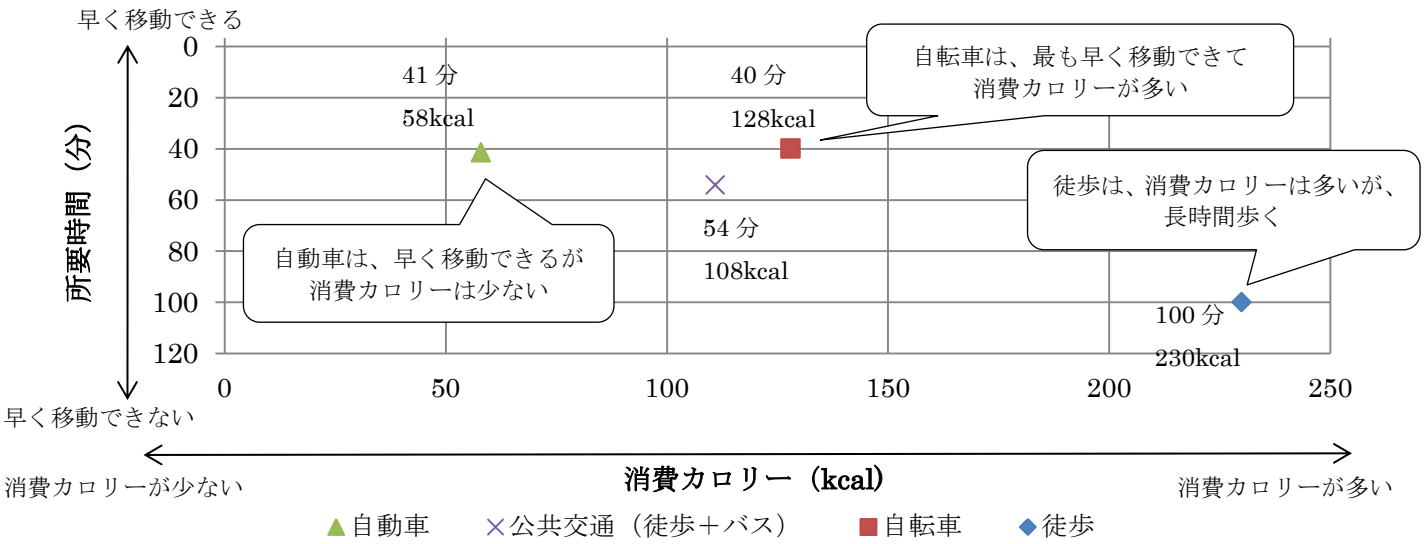
図表 5　生活活動のメッツ表

生活活動の例	メッツ（※）
普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて）	3.0
歩行（平地、75～85m/分、散歩）	3.5
自転車に乗る（≒16 ㎞/時未満、通勤）	4.0

（資料：健康づくりのための身体活動基準 2013　厚生労働省）

※メッツ（METs：metabolic equivalents）とは
運動強度の単位で、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。

図表 6　３０代男性が片道４ｋｍを通勤した場合の「往復８ｋｍの所要時間と消費カロリー」

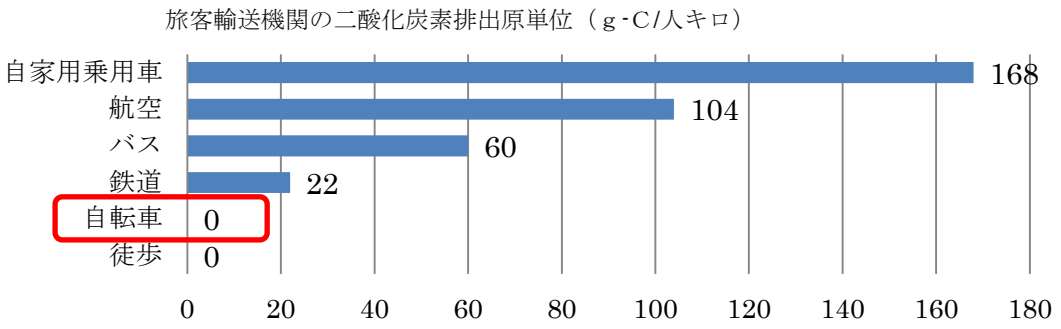


（出典：「エコ通勤」でダイエット!? 愛知県ホームページ http://www.pref.aichi.jp/0000010285.html における試算結果及び第１回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 平成 19 年５月資料３　自転車利用環境をとりまく話題　国土交通省より作成）

メリット３　環境にやさしい

交通手段別に排出される二酸化炭素排出量を比較すると、自家用乗用車が最も高く、自転車・徒歩による移動はゼロです。自転車は、環境にやさしい交通手段と言えます。（図表 7）

図表 7　１人を 1km 運ぶのに排出する二酸化炭素の量



（資料：運輸・交通と環境 2015 年版　公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）

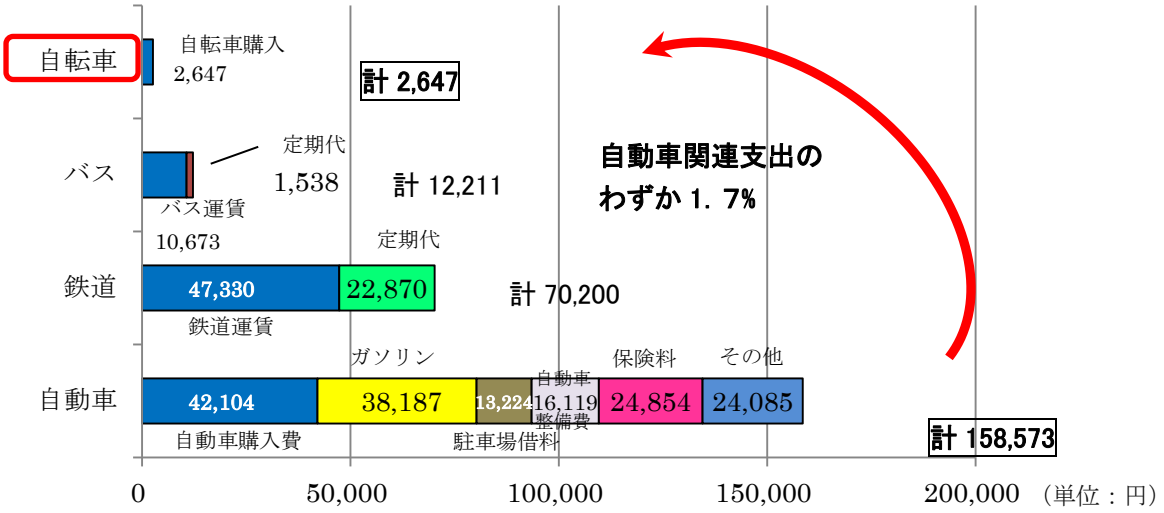
メリット４　購入費と維持費が安い

一般的に、自転車は自家用車と比べて購入費及び維持費が安価な乗り物です。（図表 8）

さらに、企業や自治体にとっても、従業者が自動車通勤から自転車通勤にシフトすることで、自動車通勤用の駐車場確保をはじめ経費の削減効果が期待できます。

図表 8　千葉市の１世帯あたり品目区別支出金額（円/年・世帯）

千葉市の世帯あたり年間の交通手段別支出を比較すると、自転車関連の支出が最も低く、自動車関連のわずか１．７％となっています。



（資料：家計調査年報（家計収支編）平成 26 年（2014 年）　総務省統計局）

メリット５　乗ると楽しい

自転車に乗る事は、身体を動かす心地よさ、いつでも好きな場所に移動できる自由、自動車及び徒歩より多くの景色を楽しむことができる、自分の力で移動しているという達成感、地域の魅力を発見する喜びなど、様々な楽しみがあります。

「レジャー白書（公益財団法人日本生産性本部）」によると、サイクルスポーツの参加人口は、近年、1,000 万人/年を超える参加人口で推移をしており、レジャーとしての自転車が広まりつつあります。[3]

千葉市まちづくり未来研究所でのディスカッション１
「自転車に乗る楽しみ」

自転車は単なる日常の移動手段としてだけではなく、乗って楽しい移動手段であるとともに、自転車ならではのデメリットもある。

メリット・デメリットを理解して、かしこく自転車を活用することが大切である。

楽しさ

- 体を使い、汗をかくことに達成感がある。
- 景色や水の流れる音など、個々人の感性に応じて楽しめる。
- 渋滞がない、駐車が楽、立ち寄りが　簡単など、手軽で自由度が高い。
- 自転車をカスタマイズする喜びがある。
- 費用をかけず、経済的に利用できる。

楽しくない

- 坂道等で疲れる。
- 雨や向かい風等の天候によって、楽しさが減る。
- 路面状態によっては危険。
- 路上駐車等のマナーの悪い自動車との関わりで怖い。
- 置く場所に困ったり、盗難の危険がある。

[3] 参考文献　レジャー白書　公益財団法人日本生産性本部

第２節　自転車を取巻く環境の変化

第１項　道路交通法の改正

近年の道路交通に係る社会情勢に対応するため、平成２３年に警察庁により、自転車は「車両」であり、原則車道走行を徹底することや、自転車の通行可能な歩道を見直すことを趣旨とする通知が発出されました。

そして、道路交通法改正により、平成２５年には自転車は車道の進行方向の左側路側帯走行を義務化、平成２７年には自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定が整備されるなど、安全な自転車利用への取組みが急速に進んでいます。

第２項　事故と高額賠償

最近、自転車と歩行者の事故において、自転車に過失があり歩行者に重篤な障害を与えてしまった場合、その賠償金額が多額になる事例が多くなっています（図表 9）。そのため、加害者となった場合の自転車事故に備えて、保険への加入を検討する方もいます。

図表 9　加害事故例

賠償額 (※)	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途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女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25 年 7 月 4 日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20 年 6 月 5 日判決）
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15 年 9 月 30 日判決）
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19 年 4 月 11 日判決）
4,043 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 17 年 9 月 14 日判決）

（※）賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額（上記金額は概算額）。

（出典　一般社団法人日本損害保険協会ホームページ　http://www.sonpo.or.jp/protection/jitensya/ の図から転載）

第３項　電動アシスト自転車やスポーツサイクル

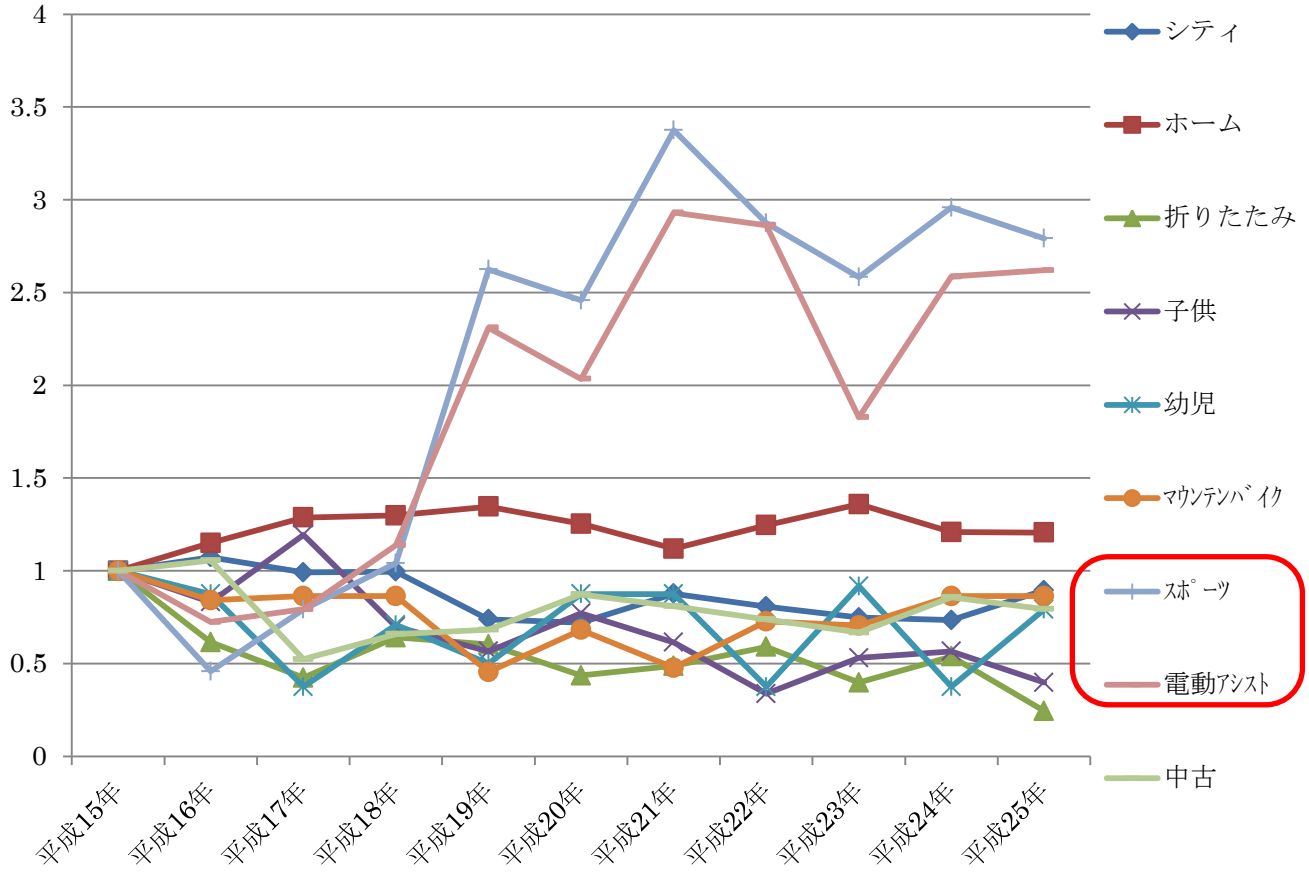
自転車は、これまでのシティ自転車だけでなく、電動アシスト車やスポーツ車の販売が伸びています。（図表 10）

また、平成２６年４月より、産業競争力強化法[4]に基づく企業実証特例制度を活用することにより、物流事業者は現行法令による規制よりもアシスト力の大きいリヤカー付電動アシスト自転車を活用できるよう規制が緩和されました。

このように、自転車は日常の通勤通学、買い物だけでなく、スポーツや物流などにも使われるようになっており、自転車利用者及び自転車の種類の多様化が進んでいます。

図表 10　自転車車種別販売実績（南関東；平成 15 年を 1 とした場合の比率）

スポーツ車と電動アシスト車の販売が顕著に増加している。



（資料：国内販売動向調査　年間総括表　自動車産業振興協会）

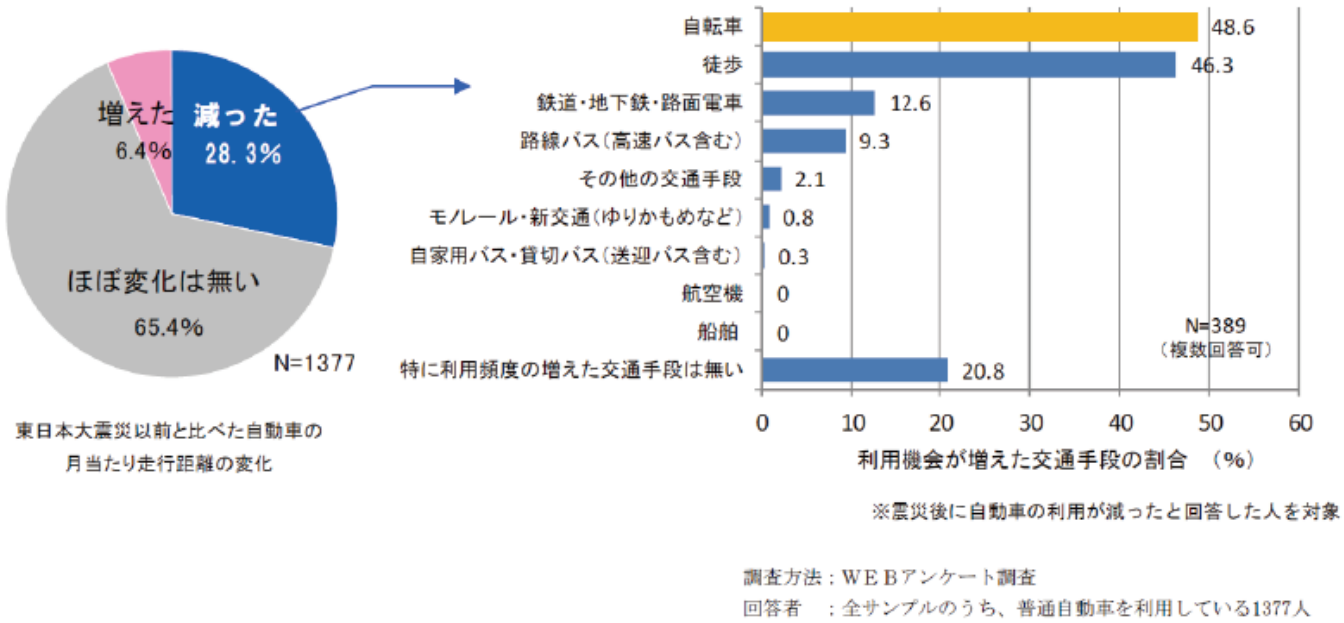
[4] 平成 25 年 12 月 4 日に成立した「産業競争力強化法」は、アベノミクスの第三の矢である「日本再興戦略」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)に盛り込まれた施策を確実に実行し、日本経済を再生し、産業競争力を強化することを目的としている。
具体的には、「企業実証特例制度」による企業単位での規制改革や、収益力の飛躍的な向上に向けた事業再編や起業の促進などの産業の新陳代謝を進めることで、我が国の産業競争力を強化する。
物流業におけるアシスト力の大きいリヤカー付電動アシスト自転車の活用は、物流業で貨物の配送業務に携わる女性や高齢者等の活躍を支援するものとして、雇用機会の拡大に資する他、物流業における CO2 排出量の削減を通じて、低炭素社会の実現に資するものとされている。

第４項　災害時の自転車

災害時には、自動車や公共交通の移動に制約が生じることがあります。その代替交通手段として、徒歩より早く、遠くに移動できる交通手段である自転車が考えられます。

自転車は、自動車や公共交通と比較して出発時間や目的地を自由に選択でき、移動に伴う料金が安価となることが利点となっています。[5, 6]（図表 11）

図表 11　東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



（出典：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（1 回目）　日本モビリティ・マネジメント会議
第 3 回安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会　国土交通省
参考資料 2-1 自転車利用環境に関する背景　）

5　参考文献　被災地周辺における震災直後の交通・給油行動に関する考察
岩手県立大学総合政策学部　元田良孝ら　第 32 回交通工学研究発表会論文集、平成 24 年 9 月

6　参考文献　東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題
一般財団法人　計量計画研究所　小島浩ら IBS Annual Report　研究活動報告 2012

第３章　自転車に適している本市

［本市の特徴］

・自転車利用に適した地形

本市は、坂が少なく全体として平坦であり、日常生活において自転車が利用しやすい地形です。（図表 12）

・自転車レーンと広幅員幹線道路

自転車レーン、広幅員幹線道路（既存の道路幅員で自転車走行空間を確保しやすい）も整備が進んでいます。（図表 13）

・自転車レクリエーション利用に適した環境

日本初で日本一長い人工海浜、花見川などの河川、田園部の谷津田・里山など豊かな水辺や自然環境に恵まれており、自転車のレクリエーション利用に適した環境を有しています。（図表 14）

東京圏という都市的集積地域に立地しつつも横浜市、川崎市、さいたま市など比較して、適度に東京都心から離れているので、個性的な都市ＰＲを行いやすいという特徴があります。

気軽にトイレ、水分補給等ができる立ち寄り地となりうる稲毛海浜公園 、幕張海浜公園、青葉の森公園などの公園も多く存在しています。（図表 15、17）

多くの外国の方が訪れる成田空港に近く、未来型の国際業務都市形成を目指しており、２０２０年にはオリンピック・パラリンピックの一部競技が開催される幕張新都心があるなど、首都圏にありながら多様な観光資源に恵まれています。（図表 16）

［自転車を活用したまちづくり］

・本市の有利性を最大限活かした自転車を活用したまちづくり施策の展開が必要です。

・商業施設、市民、企業など多くの関係者と行政が連携し、本市の景観や自然環境に配慮して地域の魅力を自転車でつなぎながら、他都市にはない個性的な自転車のまちを目指すことが必要です。

図表 12　本市の平坦性

	居住地面積（km2）	居住地傾斜度 3°未満の面積（km2）	居住地傾斜度 3°未満の割合
さいたま市	206.3	206.1	99.9%
大阪市	197.9	197.5	99.8%
新潟市	460.5	433.9	94.2%
名古屋市	308.5	262.2	85.0%
堺市	123.5	101.6	82.2%
千葉市	239.5	194.4	81.2%
札幌市	398.5	283.2	71.1%
福岡市	235.8	151.7	64.3%
熊本市	311.3	193.3	62.1%
川崎市	108.5	63.8	58.8%
岡山市	503.5	254.3	50.5%
仙台市	351.8	167.7	47.7%
相模原市	172.8	82.3	47.6%
浜松市	571.3	257.1	45.0%
京都市	297.0	133.2	44.8%
横浜市	396.7	158.7	40.0%
北九州市	304.6	121.4	39.9%
静岡市	322.4	115.0	35.7%
神戸市	348.2	116.0	33.3%
広島市	419.9	83.7	19.9%

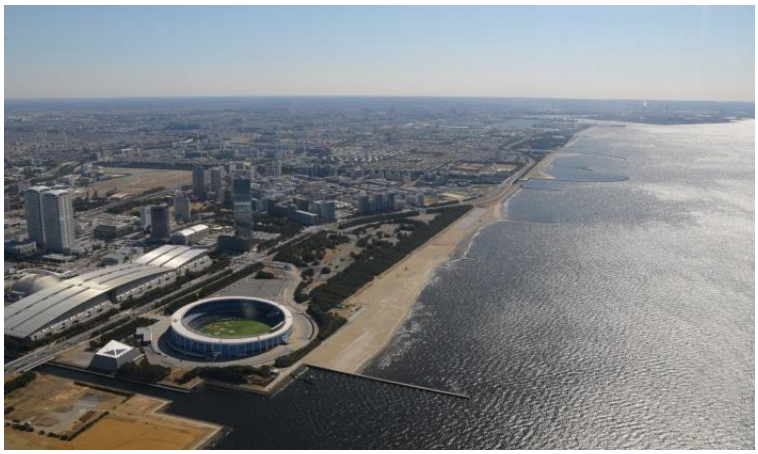
（出典　さいたま市自転車大綱　平成 27 年 4 月　平成 23 年度国土数値情報 、平成 22 年国勢調査）
居住地傾斜度 3°：さいたま市大綱自転車大綱によると「自転車道等の設計基準について（建設省都市局長・道路局長通達、昭和 49 年 3 月）」の「最急縦断勾配は原則５％（≒３）」より設定

図表 13　自転車レーン整備済延長

都市名	自転車レーン整備済延長
横浜市	9.3km
千葉市	9.1km
川崎市	3.1km
さいたま市	1.9km
相模原市	0.9km

（資料：自転車レーン整備済延長　千葉市聞き取り調査　平成 27 年 3 月末時点）

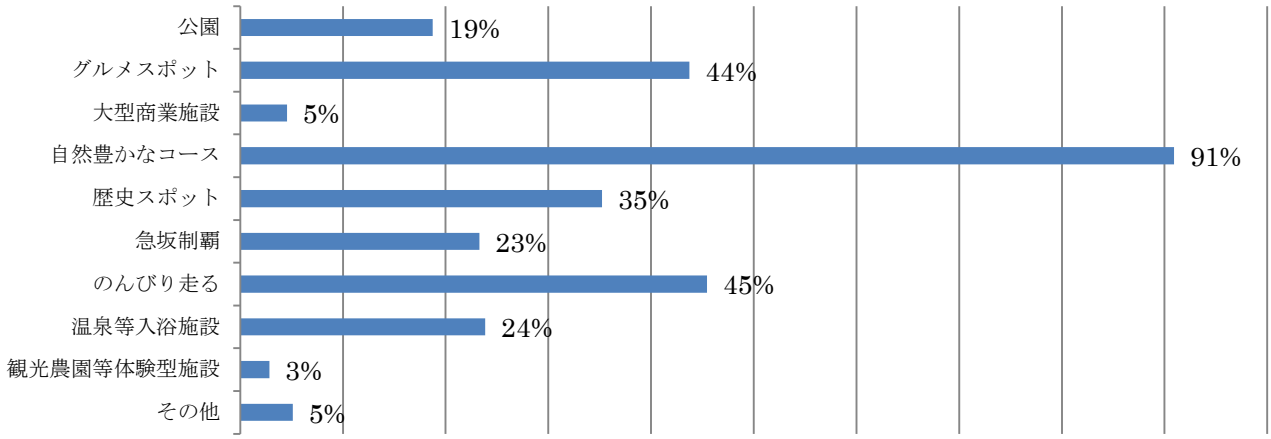
図表 14　自転車レクリエーション利用に適した環境



本市の海辺（人工海浜と海浜公園）

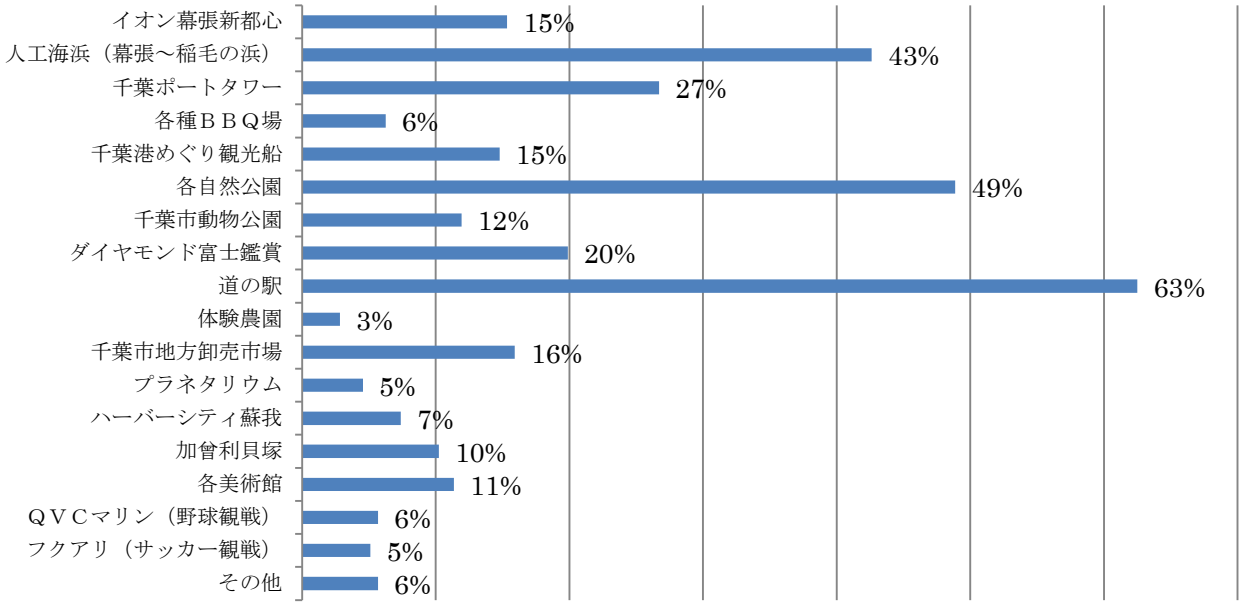
花見川サイクリングコース（13.8km）

図表 15　サイクリングの魅力やお楽しみスポット（複数選択可）



（出典　千葉県内及び千葉県近郊のサイクリストを対象としたアンケート（平成２６年）千葉市）

図表 16　サイクリングの際に千葉市内で立ち寄ってみたい場所、体験してみたいこと（複数選択可）



（出典　千葉県内及び千葉県近郊のサイクリストを対象としたアンケート（平成２６年）千葉市）

図表 17　近隣政令市の都市公園（１人当たりの都市公園面積）

（単位　面積＝ｈａ）　　平成25年度末

都　　市	都市公園		
	公園数	公園面積	１人当たり都市公園面積（㎡）
千　葉　市	1,037.00	883.10	9.20
さいたま市	919.00	639.07	5.09
横　浜　市	2,642.00	1,795.83	4.85
相模原市	599.00	295.10	4.13
川　崎　市	1,092.00	561.27	3.86
東京都区部	4,146.00	2,730.66	3.02

（資料：大都市比較統計年表　ＸＩＶ教育及び文化　11 公園数及び面積　平成 25 年　横浜市）

第４章　本市における自転車利用の現状・課題

第１節　利用状況

［現状］

・交通手段分担率と地域特性

本市の自転車の交通手段分担率（利用状況）は１３％と、東京都市圏１４％とほぼ同じレベルです。（図表 18）

行政区別でみると、若葉区や緑区などは車の利用割合が高く、自転車の分担率は約１０％と低い一方、花見川区や稲毛区、美浜区は１５％以上と高くなっています。（図表 19）

また、鉄道駅周辺に人口が集中しており（図表 20）、また比較的鉄道沿線に近いゾーンで自転車の端末利用が多いことから（図表 21）、鉄道の端末交通手段としての自転車利用に対する施策展開の可能性が高いと推測できます。

・年間約８万台の新規登録

自転車の新規登録数は近年、年間約８万台で推移しています。平成２３年度は東日本大震災の影響で公共交通機関の代替交通として特需的に増加しました。（図表 22）

・保有台数と利用目的

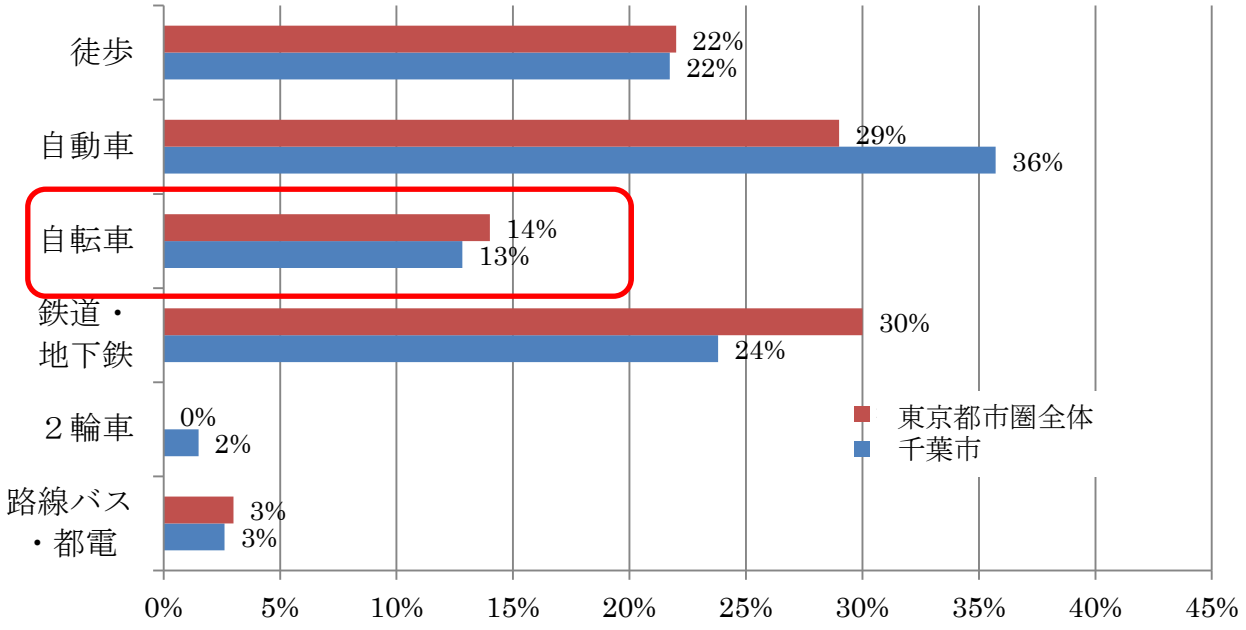
自転車の保有台数は首都圏政令市でも有数であり（図表 23）、買い物等を中心とした様々な目的で、自転車が利用されている都市（図表 24）と言えます。

［課題］

・地域特性を踏まえた自転車施策

行政区や個別エリアなど、地域特性を踏まえた自転車利用施策を立案する必要があります。

図表 18　東京都市圏と本市の交通手段分担率

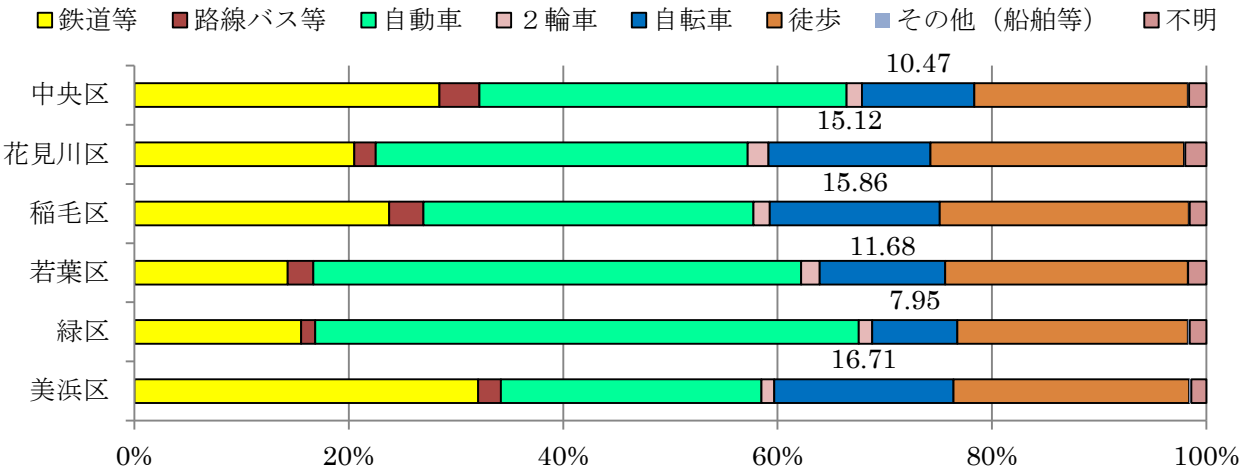


（出典：パーソントリップ調査　東京都市圏交通計画協議会[7]、平成 20 年度）

[7] 東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部）を対象とし、「東京都市圏交通計画協議会」として、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が相互に協力・調整し東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的として活動しています。

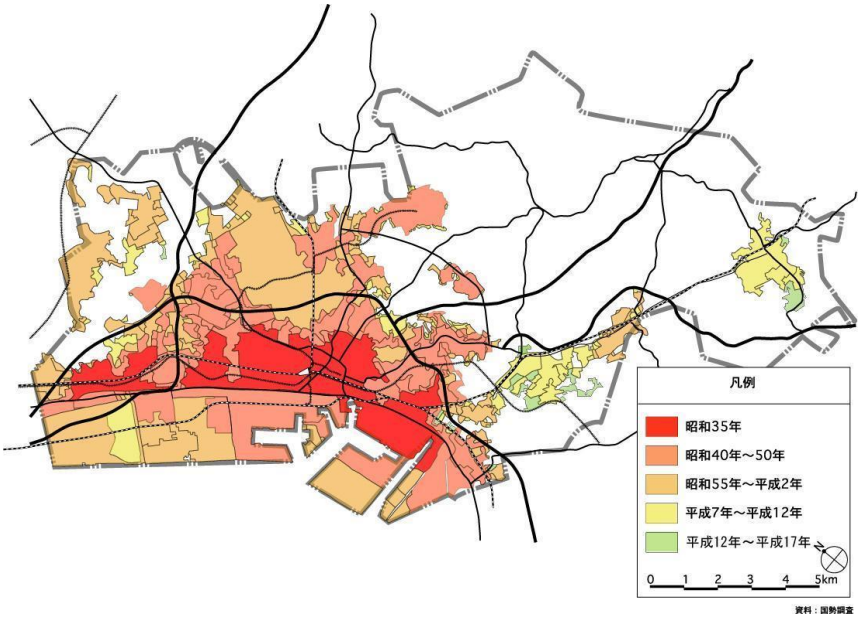
図表 19　行政区別の交通手段の分担率

若葉区や緑区では車利用が多く、自転車の分担率は非常に低い状況です。
一方、花見川区や稲毛区、美浜区は比較的、自転車利用が多くなっています。



（出典：パーソントリップ調査　東京都市圏交通計画協議会、平成 20 年度）

図表 20　人口集中地区[8]の変遷

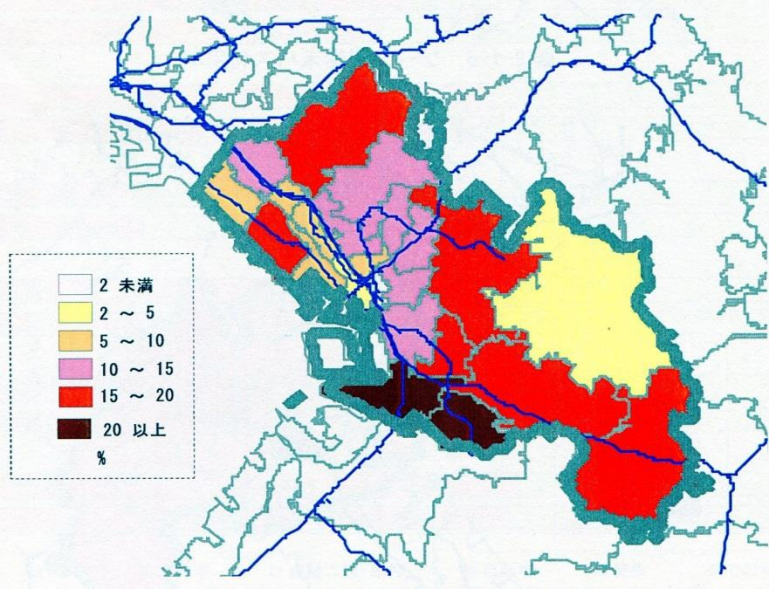


鉄道駅周辺に人口が集中しており、鉄道の端末交通手段としての自転車利用に対する施策展開の可能性が高いと推測。

（出典　千葉市新基本計画）

8 国勢調査区を基礎単位地区として、人口密度４，０００人／km²以上の調査区が隣接して、人口５，０００人以上の集団を構成する地区のこと。

図表 21　ゾーン別端末自転車利用率（平成 20 年）



比較的鉄道沿線に近いゾーンで自転車の端末利用が多い。

（出典　東京都市圏総合都市交通体系調査業務委託報告書　千葉市　平成 21 年度）

図表 22　自転車の新規登録数

本市の自転車の新規登録数は、近年、横ばい傾向です。平成２３年は東日本大震災の影響で公共交通機関の代替手段として特需的に自転車の購入・利用が増加しました。

平成 22 年	→	平成 23 年	→	平成 24 年	→	平成 25 年
77 千台		87 千台		78 千台		76 千台

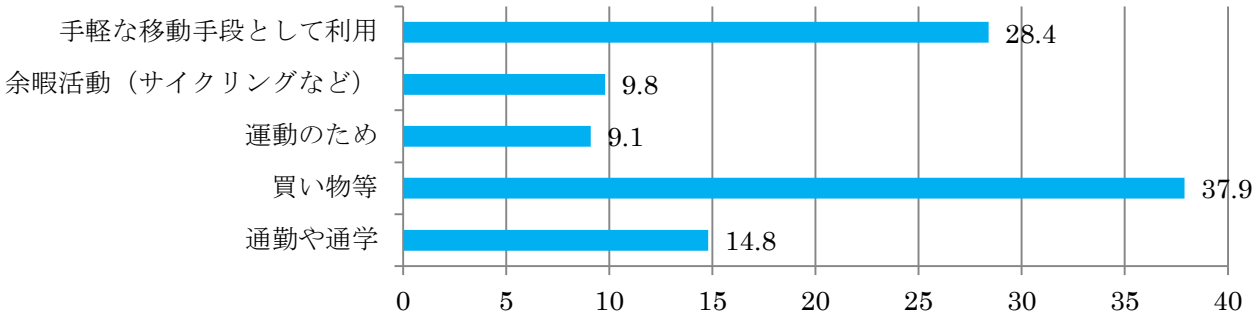
（資料：自転車防犯登録　千葉県防犯協会）

図表 23　自転車保有状況

	世帯の自転車保有率
さいたま市	８３．５％
京都市	８２．９％
大阪市	８２．０％
名古屋市	７４．５％
福岡市	７２．３％
千葉市	７１．３％
札幌市	６９．８％
広島市	６９．７％
川崎市	６８．２％
東京都区部	６５．８％
仙台市	６３．６％
神戸市	６０．２％
横浜市	５５．３％
北九州市	５２．７％

（資料：平成 24 年度　自転車保有実態に関する調査報告書　自転車産業振興協会）

図表 24　自転車の利用目的



（資料：千葉市インターネットモニターアンケート、平成 25 年）

第２節　走行環境

［現状］

・走行環境の整備

自転車走行環境の整備に力を入れるなど、自動車中心から自転車を考慮した道路空間として整備を進めています（図表 25、26）。

平成２２年度から３か年で、市民ボランティアの協力のもと市内道路の自転車での走りやすさを調査し、「自転車走りやすさマップ」を作成（図表 27）、平成２５年度に自転車走行環境の整備方針や具体的な整備路線及び手法などを示す「ちばチャリ・すいすいプラン」を策定し、交通事故の減少や自転車ネットワークの形成（自転車で走りやすい道路網の形成）を目指し、自転車走行環境の整備を推進しています。

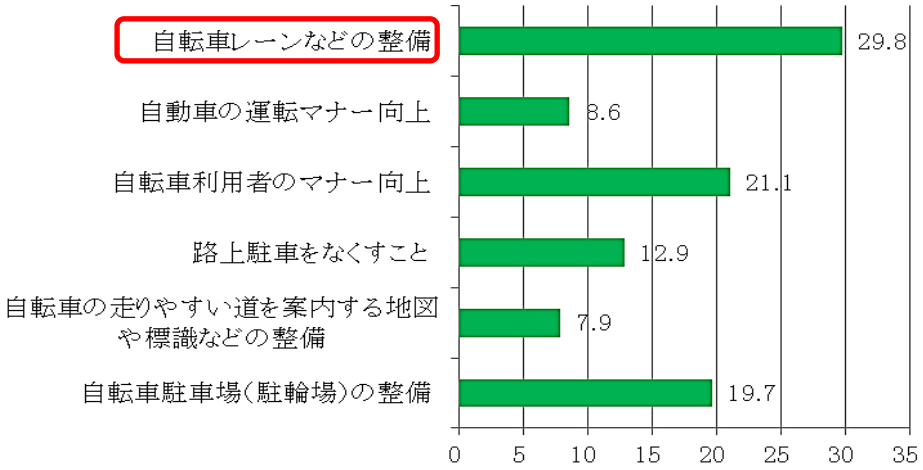
［課題］

・走行環境の整備

市内道路の多くは自動車中心の構造となっているため、引き続き、自転車走行空間の整備を推進するとともに、自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者を含め、安全で快適な道路空間を共有できる仕組みづくりが必要です。

図表 25　自転車の利用しやすい環境を整えるために必要だと思うこと（２つ選択）

市民アンケートの結果をみても、自転車専用の走行空間の整備が求められています。



（出典：千葉市インターネットモニターアンケート、平成 25 年）

図表 26 市の自転車走行環境の整備実績

（平成 27 年 3 月末時点）

種　　別	延長(km)
自転車レーン	9.1
自転車通行帯（路肩カラー化）	4.3
通行位置明示（歩道）	2.0
その他（自転車道、車道混在）	4.9
計	20.3
対計画(※)延長(331.4km)	6%

※計画（ちばチャリすいすいプラン）

図表 27 本市の「自転車レーン」と「千葉市自転車走りやすさマップ」

（千葉市自転車対策課ホームページに掲載）

第３節　交通事故

［現状］

・交通事故の傾向

自転車交通事故の総数は減少傾向ですが、自転車と歩行者の事故のみが漸増傾向で死亡事故にまで至っています。（図表 28）

年齢層別では、こどもや若年者の事故が多く、そのうち高校生の交通事故が多い状況です。（図表 29、30）

・交通事故の原因

自転車交通事故の大半は交差点で発生（図表 31）しており、交差点に進入する自動車ドライバーからは、歩道走行する自転車が視認しづらいことが原因と言われています。（図表 32）

「市内の道路は歩行者や自転車が安全に通行できる」と感じる市民の割合は、全体の２割程度にとどまっています。（図表 33）

・交通ルールの理解

自転車に関する交通ルールの理解が必ずしも十分ではない背景があるため、実技講習やスタントマンによる交通事故再現等を通じ、交通安全教育を行っています。（図表 34、35、36）

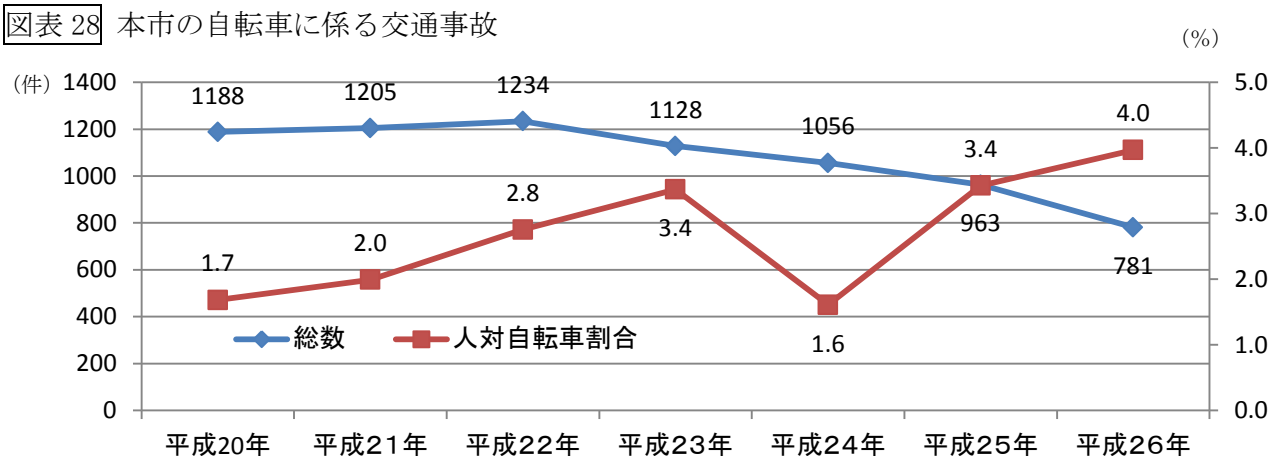
［課題］

・交通事故の対策

自転車の交通事故を防止する必要があるため、引き続き、自転車走行環境の整備に加え、交通安全教育の普及啓発を推進する必要があります。

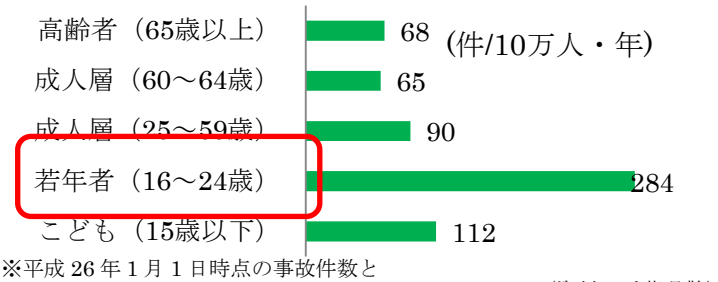
幼児から高齢者まで年代の特性に応じた安全教育に努めていく必要があります。（図表 34、35、36）

図表 28　本市の自転車に係る交通事故



（資料：千葉県警）

図表 29　本市の年齢階層別事故件数（平成 26 年）（10 万人当たり自転車関連事故件数）

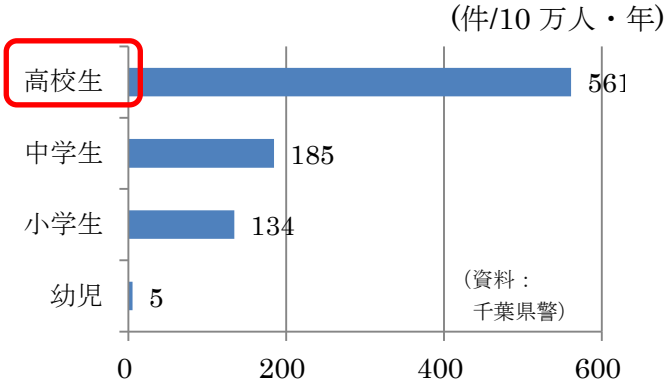


※平成 26 年 1 月 1 日時点の事故件数と平成 25 年 12 月 31 日時点の人口をもとに計算

（資料：千葉県警）

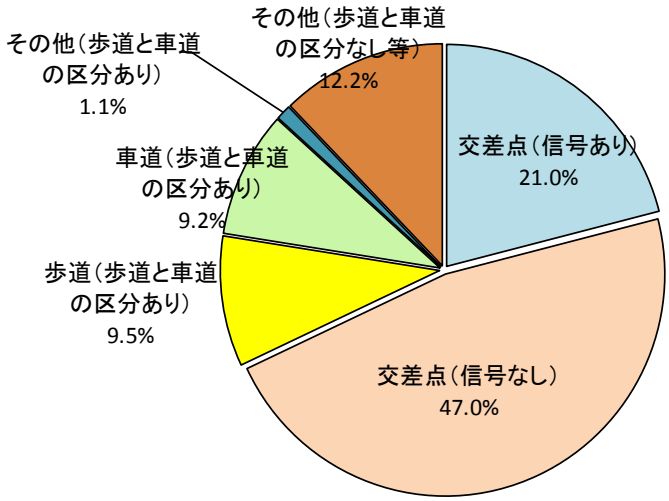
※上の図表の本市の自転車に係る交通事故の件数と異なるのは、「自転車対自転車」の事故件数を重複カウントしているため。

図表 30　本市の高校生以下自転車交通事故件数（平成 26 年）（10 万人当たり自転車関連事故件数）



（資料：千葉県警）

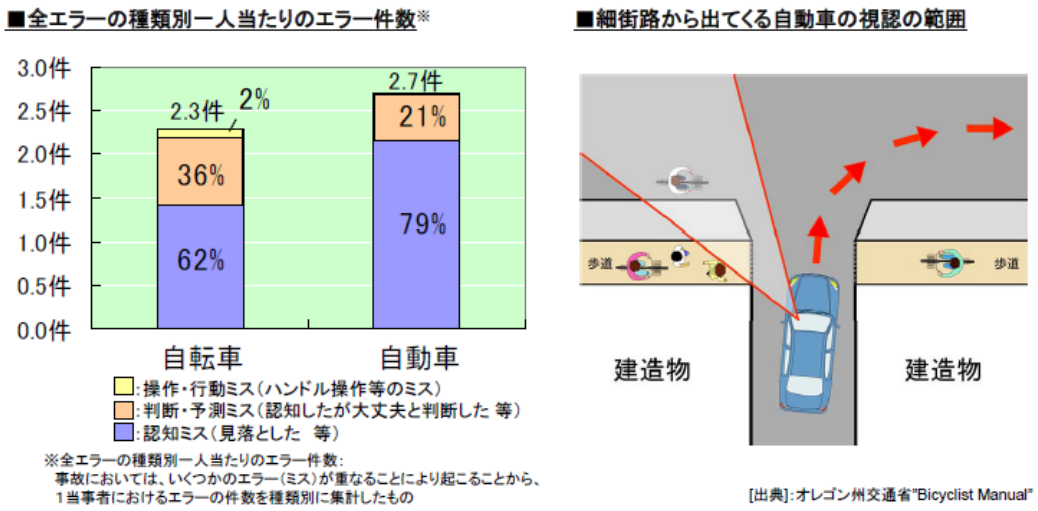
図表 31 自転車事故の発生場所



（出典：古倉宗治氏資料（2011 交通事故総合分析ｾﾝﾀｰ、警視庁ﾃﾞｰﾀより古倉宗治氏作成））

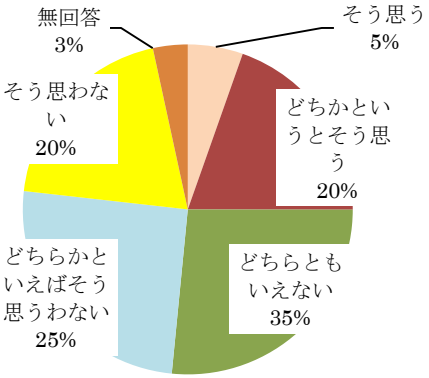
図表 32 車両の追突事故の原因と、自転車ドライバーの視認範囲

車両追突事故の原因は、認知ミス（認知不足）による事故が多く、交差点に進入する自動車からは、歩道を走行する自転車は車道を走行する自転車よりも認知しにくく、認知ミスによる事故が多くなります。



（出典：「イタルダインフォメーション」の「自転車事故２」及びオレゴン州”Bicyclist Manual”（財）交通事故総合分析センター）

図表 33　市内の道路は、歩行者や自転車が安全に通行できると感じる市民の割合



（出典：市民１万人アンケート（平成 26 年））

【市民のみなさんの声】

・自転車を毎日利用していますが、道路が歩道、車道どちらを使えばいいのか気をつかいます。

・安全に自転車で移動出来るように。

・自転車専用道路を作って欲しい。

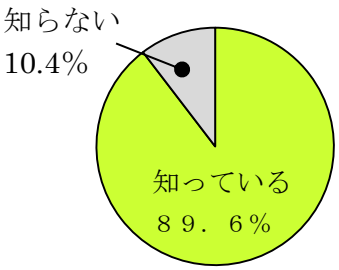
・自転車の暴走が気になる。歩道内を平気で走っている。

・自転車のマナーが悪い。特に高校生。

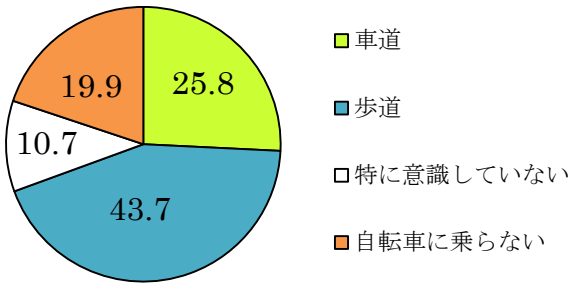
（出典：市民１万人アンケート、平成 26 年）

図表 34　市民の自転車通行ルールの認知度（単位：%）

①自転車は、車道の左側通行が原則で、歩道通行は例外であることを知っているか。



②歩道のある道路を通行するとき、主にどこを通行するか



（出典：千葉市インターネットモニターアンケート（平成25年））

図表 35　自転車走行ルールの実技講習

（出典：千葉市）

図表 36　スタントマンによる交通事故再現

（出典：千葉市）

第４節　放置自転車・防犯

［現状］

・放置自転車

放置自転車は、歩行者の通行障害や緊急車両の侵入阻害、まちの景観の阻害など、様々な問題を引き起こしています。

「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に基づき、鉄道駅周辺への駐輪場整備や放置自転車の撤去、利用マナー向上のための普及啓発等を進めてきた結果、平成１７年の約１万５千台から、平成２６年には約２千台となるなど、減少しています。（図表 37、38）

一方、一部の駅周辺は、買い物利用者などによる、放置台数が多いエリアもあることから、引き続き、対策が求められています。

・防犯

本市における窃盗事件において、自転車盗の割合が一番高くなっています。放置自転車は自転車に関する犯罪の発生を誘発し、さらにその自転車が犯罪に使われる危険性もあります[9]。

（図表 39、40）

［課題］

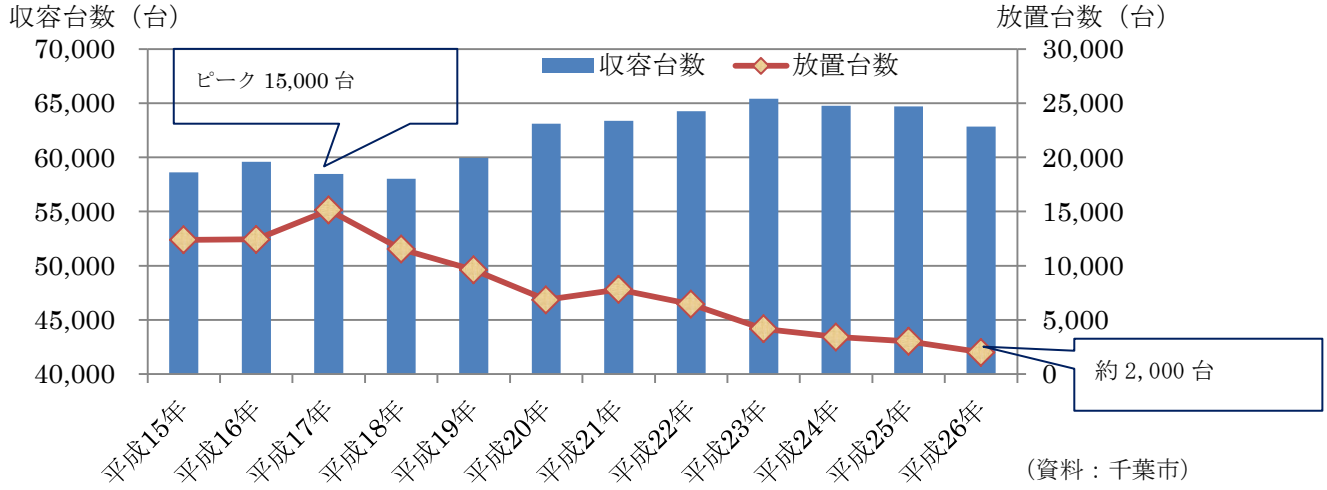
・駐車対策の展開

自転車は、利用場所や目的により駐輪時間も様々です。本市が管理運営する駐輪場についてはもちろんですが、一定規模以上の「銀行、信用金庫その他の金融機関」、「遊技場」、「百貨店、スーパーマーケットその他小売店」、「飲食店」など、不特定多数の自転車需要を生じさせる施設を新築又は増築する方が設置する駐輪場について、関係者の協力を得ながら、利用者の特性に応じた、きめ細かな自転車等駐車対策の取組みを促進していくことが必要です。

また、鉄道利用者が多い駅における自転車等駐車場整備については、鉄道事業者と連携して整備に取り組むとともに、駅周辺の放置自転車が鉄道利用者のみならず商業施設利用者等も混在する場合については、商業関係者との連携により自転車等駐車場整備を図ることが必要です。

併せて、自転車窃盗の発生を防止する環境づくりも進める必要があります。

図表 37　本市の自転車収容台数と放置自転車台数の推移



（資料：千葉市）

9 参考文献　警視庁「自転車盗」の防犯対策 http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/seian/bouhan/tounan/bicycle_theft_.htm

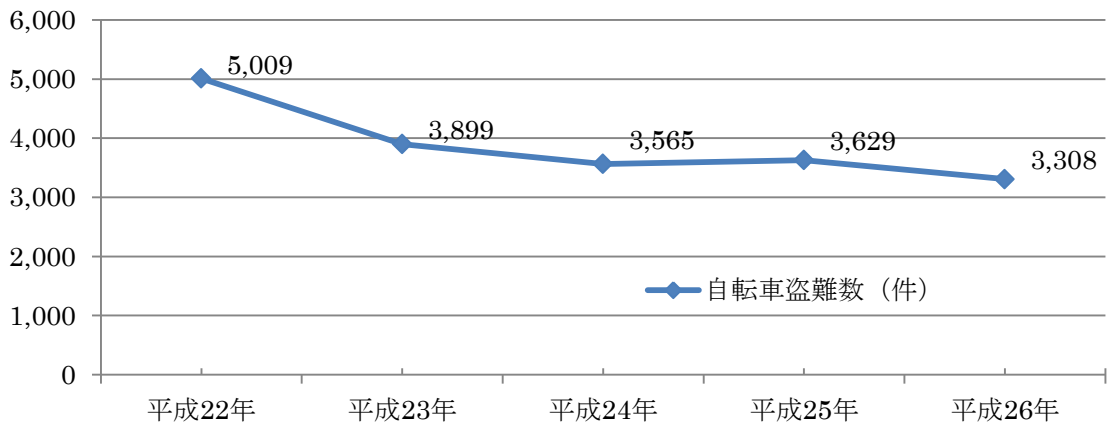
図表 38　放置自転車台数の多い駅

順位	駅名	放置台数	放置率%
1	千葉中央駅・葭川公園駅	283	93.5
2	西千葉駅	144	15.1
3	千葉駅	137	3.4
4	みつわ台駅	127	58.5
5	都賀駅	76	3.9
6	新検見川駅	72	3.5
7	海浜幕張駅	72	2.2
8	稲毛海岸駅	70	2.5
9	検見川浜駅	62	3.0
10	稲毛駅	57	1.4

（資料：千葉市調査、平成 27 年 6 月時点）

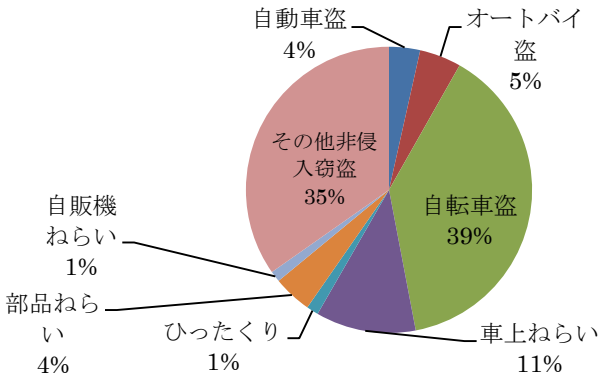
＊放置率とは、放置自転車等の台数を乗入台数で除し、１００を乗じて得た数値のこと。

図表 39　市内の自転車盗（警察認知数）



（出典：千葉市調査：千葉県警察へ照会）

図表 40　千葉市内の窃盗（非侵入盗）の内訳（平成２６年）



（資料：千葉県警）

第５節　環境問題

［現状］

・二酸化炭素排出削減及び大気汚染物質削減

地球温暖化や大気汚染など環境問題は、市民や事業者などの日常生活や事業活動が発生原因となっており、家庭部門においては自動車利用を控えることが二酸化炭素排出削減及び大気汚染物質削減に大きな効果を及ぼすと言われています。（図表 41、42）

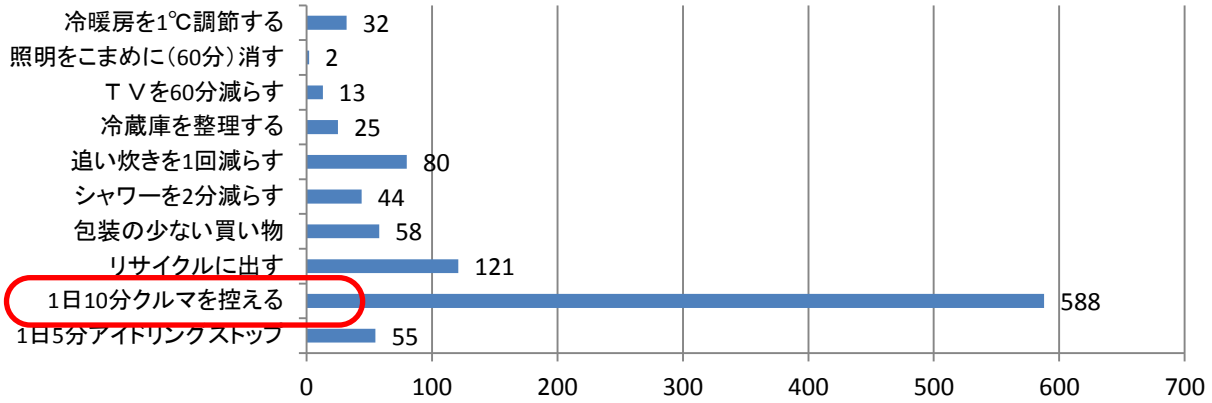
本市でも過度に自動車に頼らず、公共交通へ誘導する都市づくりや、環境負荷低減のためのエコ通勤や普及啓発等を行っています。（図表 43）

［課題］

・環境負荷の少ない自転車の利用促進

関係行政機関、団体等とも連携し、地球温暖化防止及び大気汚染防止に向け、環境負荷の少ない自転車利用を促進する必要があります。

図表 41　１世帯が１年間で削減できる二酸化炭素排出量（単位：ｋｇ）



（出典：エコ通勤を考えよう（参考資料）国土交通省北海道運輸局　４ページの図を転載）

図表 42　自動車の代替手段

順位	自動車の代替手段（割合）
1	自転車　　約６３％
2	電車　　約４５％
3	家族の運転する車　　約３１％
4	バス　　約２７％
5	徒歩のみ　　約２１％
6	バイク　　約１５％

（出典　平成 24 年安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会資料、複数回答
国土交通省道路局と警察庁交通局）

図表 43　本市における「自動車から公共交通への利用転換促進施策」と「自動車の環境負荷低減施策」

「自動車から公共交通への利用転換促進施策」と「自動車の環境負荷低減施策」	
方針	施策
バリアフリーへの対応	・鉄軌道駅におけるエレベータなどの整備 ・ノンステップバスの導入促進　等
環境負荷の低減	・低公害車の普及促進 ・エコドライブの啓発
鉄道の利便性向上	・鉄道における混雑率の緩和促進 ・鉄道の東京及び房総方面などへのアクセス性の向上促進 ・鉄道新駅の整備促進　等

（資料：千葉市総合交通政策、千葉市自動車公害防止計画）

第６節　生活習慣病等と自転車利用

［現状］

・自転車利用と生活習慣病の予防

自転車は足腰への負担の少ない有酸素運動で、通勤・通学などで日常利用する人も多く、手軽な運動のツールで、継続的な自転車利用は、生活習慣病の予防効果が高いと言われています。

同じ時間であれば、歩行よりも自転車に乗ることは運動強度が強くなります。また、３０代男性が片道４ｋｍを通勤した場合、往復８ｋｍでの所要時間と消費カロリーは、自転車は最も早く移動できて、自動車よりも消費カロリーが多くなります。（図表 44、45）

［課題］

・健康増進効果のための積極的な自転車利用

医療費の削減や介護予防のため、自転車の健康増進効果を正しく評価し、健康づくりのツールとして利活用することが求められています。

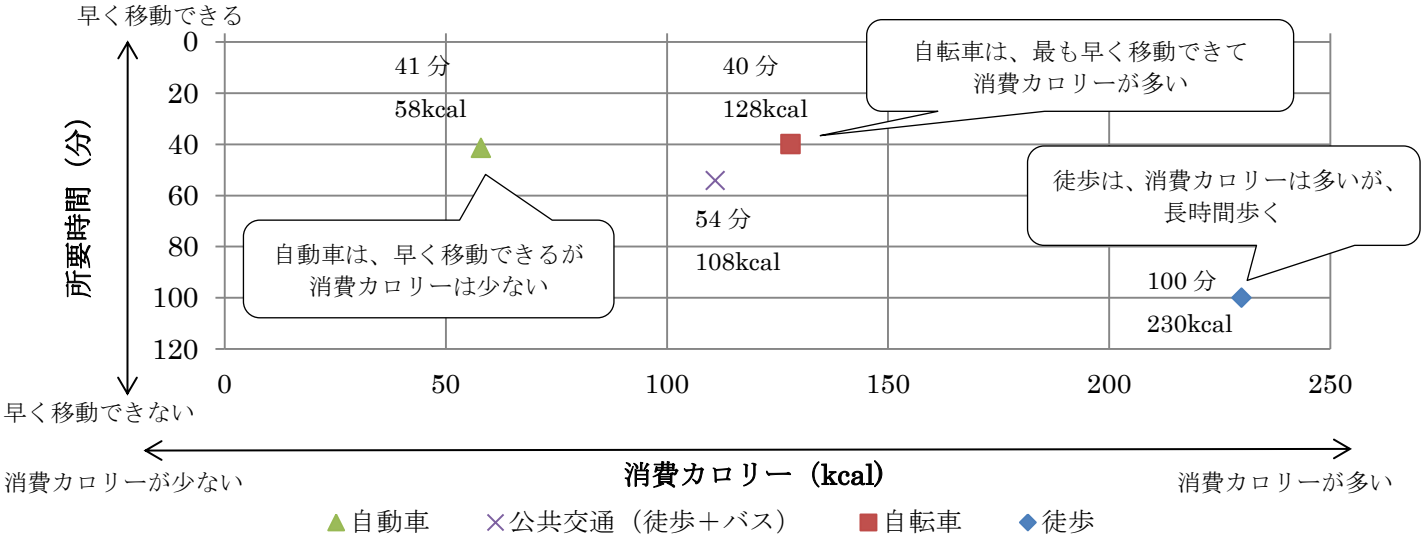
図表 44　生活活動のメッツ表（再掲）

生活活動の例	メッツ（※）
普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて）	3.0
歩行（平地、75～85m/分、散歩）	3.5
自転車に乗る（≒16 km/時未満、通勤）	4.0

（資料：健康づくりのための身体活動基準 2013　厚生労働省）

※メッツ（METs：metabolic equivalents）とは
運動強度の単位で、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。

図表 45　３０代男性が片道４ｋｍを通勤した場合の「往復８ｋｍの所要時間と消費カロリー」（再掲）



（出典：「エコ通勤」でダイエット!? 愛知県ホームページ http://www.pref.aichi.jp/0000010285.html における試算結果及び第１回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 平成 19 年５月資料３　自転車利用環境をとりまく話題　国土交通省より作成）

第７節　スポーツ・レクリエーション利用や集客観光

［現状］

・スポーツサイクルイベント

国内最大級の自転車フェスティバルである「サイクルモード」が毎年、幕張メッセで開催されており、また様々な自転車イベントが開催されるようになってきています。（図表 46）

日本自転車競技連盟加盟登録者数は増加（図表 47）しており、トラック・レース、ロード・レース、オフロードを舞台とするマウンテンバイク・レースなど、スポーツとしての自転車利用も増えています。

・レクリエーション需要に応える走行空間

花見川サイクリングコースや海浜公園沿いの専用ルート（幕張稲毛シーサイドランニングコース）、幕張海浜公園内にはモトクロスバイク専用コースをはじめ、魅力的な観光資源が点在する海辺（美浜区）など、自転車のレクリエーション需要に応える走行空間があります。（図表 48）

［課題］

・スポーツ・レクリエーション施策の推進、集客観光の促進

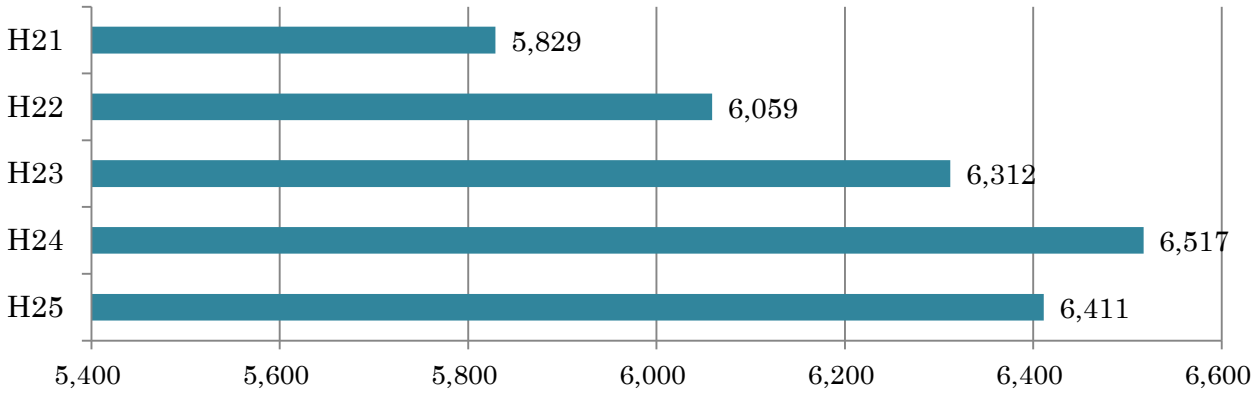
自転車のレースやイベントは集客効果があり、本市を訪れる人（交流人口）の増加につながるため、民間事業者等と連携し、イベント開催などスポーツ・レクリエーション施策の推進や集客観光を促進する必要があります。

施策の展開には、本市の有する特性である海辺や田園、大規模公園などの資源を有効に活用する必要があります。

図表 46　千葉市内の自転車関連イベント（平成 25,26 年度）

	イベント	主催	会場	参加者数・来場者数
平成25年度	ブロンプトン・ワールドチャンピオンシップ	BROMPTON JAPANESE CHAMPIONSHIP 実行委員会	幕張海浜公園	平成 24 年度来場者実績 500 人超（平成 25 年度実績不明）
	サイクルモード	サイクルモード実行委員会	幕張メッセ	約 30,000 人
	バイクナビ・グランプリ幕張新都心エンデューロ	バイクナビ・グランプリ実行委員会	幕張海浜公園	参加者数　247 名 観客数　約 500 名
	イオン幕張サイクルフェスタ イオンバイクエンデューロ 2013	イオンバイク株式会社	幕張海浜公園	約 600 人
	第 2 回 JBCF 幕張クリテリウム／幕張エンデューロ in サイクルモード	一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟	幕張海浜公園	出走者数 1,500 名 観客想定数 7,000 名
平成26年度	木もれ陽サイクリング	千葉県サイクリング協会	検見川浜～花見川サイクリングロード	参加者数 73 人
	若葉区発　魅力発見サイクリング	若葉区地域振興課	若葉区内	参加者数 13 人
	サイクルモード	サイクルモード実行委員会	幕張メッセ	約 30,000 人
	バイクナビ・グランプリ幕張新都心エンデューロ	バイクナビ・グランプリ実行委員会	幕張海浜公園	参加者数　349 人 観客数　約 800 人
	イオン幕張サイクルフェスタ イオンバイクエンデューロ 2014	イオンバイク株式会社	幕張海浜公園	約 600 人
	第 3 回 JBCF 幕張クリテリウム／幕張エンデューロ in サイクルモード	一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟	幕張海浜公園	参加者数 462 名 役員スタッフ 60 名 観客数 700 名
	シクロクロス千葉 2015	シクロクロス千葉実行委員会	幕張海浜公園	カテゴリーレース 240 名 エンジョイレース 50 組

図表 47　日本自転車競技連盟加盟登録者数



（資料：事業報告書　日本自転車競技連盟）

図表 48　幕張稲毛シーサイドランニングコース

第８節　都市交通と自転車

［現状］

・集約型都市構造への転換

人口増加の時代には市街地を拡大し住宅を大量に供給する必要がありました。しかし人口減少が続けば一部の地域において公共交通サービスやコミュニティを維持できなくなる恐れがあります。また中心市街地が空き家や空き店舗の増加により衰退を招く恐れがあります。さらには人口密度の低い市街地が広がることにより、道路や下水道等のインフラは非効率な状態になり維持費用が負担になります。

本市では、市民の安全で快適な生活と効率的な都市経営を両立させるため、住宅や商業・業務など市民生活に必要な諸機能を、駅などを中心とした徒歩圏内に集約し、利便性の高い生活拠点を目指します。（図表 49）

［課題］

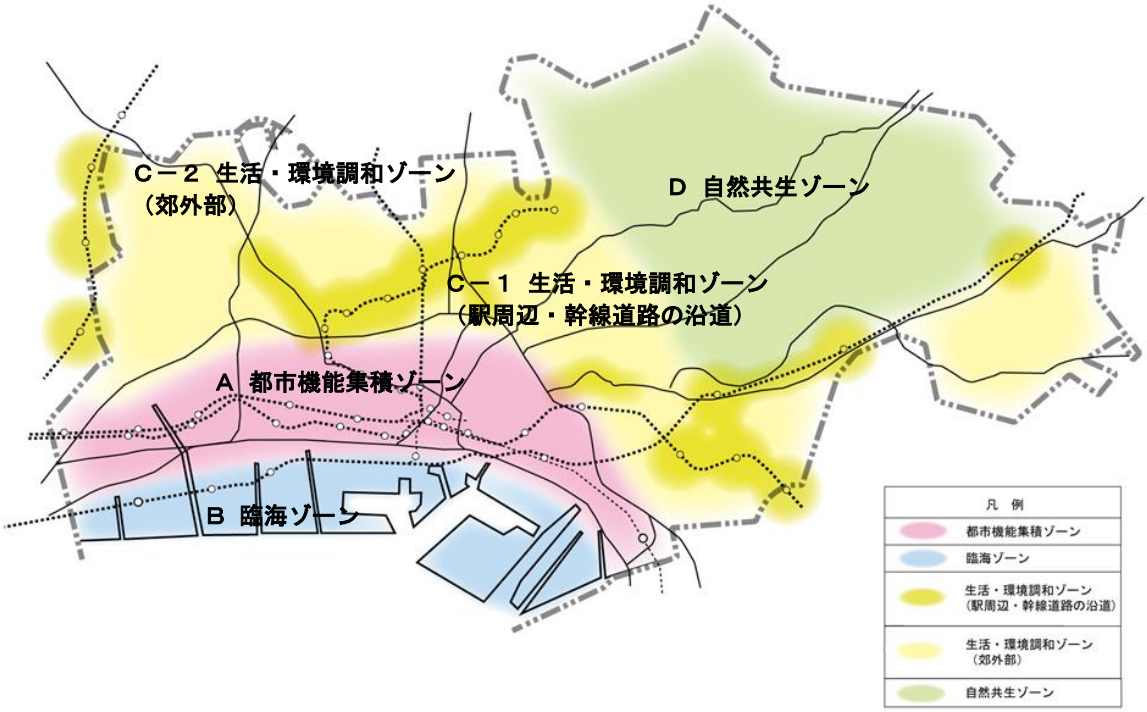
・「交通施策」と「まちづくり」の総合的な施策展開

進展する少子・超高齢社会への対応、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の交通手段が連携し適切な役割分担のもと、集約型都市構造への転換を進める必要があります。

そのため、公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった「交通施策」と「まちづくり」が一体となり、目標を共有しながら、総合的な施策を展開することが不可欠です。

今後、自転車の都市内交通手段としての役割は今後ますます重要となる中、自転車の走行空間の整備を推進するとともに、サイクル＆ライドのための駐輪スペースの確保などが求められています。

図表 49　本市の目指す都市構造



（出典　千葉市都市計画マスタープラン）

第５章　コンセプト

自転車は、通勤・通学、レジャーなど様々な目的で多くの人々に利用されている交通手段です。自転車利用には短距離移動での優位性をはじめ、環境負荷の低減、自転車に乗ることの楽しさや健康増進効果など、様々なメリットや特性があります。

本市は自転車をまちづくりに利用することが適している都市であり、今後、自転車は、電動アシスト自転車の進化やスポーツやレクリエーションへの活用など、生活や移動の質の向上をもたらす可能性を秘めているのではないでしょうか。

そこで、本市において自転車を活用したまちづくりを進めるにあたり本方針のコンセプトを次のように設定します。

はじめよう、「ちばチャリ」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、環境にもやさしく、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」スタイルを実現することができるよう取組みを進めます。

千葉市まちづくり未来研究所でのディスカッション２「２０年後、３０年後の自転車利用」

少子超高齢化、人口減少社会の到来により、自転車の利用台数そのものは減少するものの、電動アシスト自転車の低廉化やスポーツサイクルの普及などますます便利になり、若者のクルマ離れと相まって、自転車の存在感は増すのではないかと思われる。

また高齢者の自転車の利用については、便利になるとともに、危険性も少なくないことから、今後議論が深まるものと予想される。

背景

- 少子超高齢化、人口減少
- 新しい移動手段の登場
- 環境意識の向上
- 若者を中心としたクルマ離れ
- 外国人の増加
- 魅力のあるまちは自転車と相性が良い
- 自転車に乗ると楽しいことに気づいていない
- 自転車の構造は昔よりあまり変化していない
- 多様化、高級化
- 自転車は健康に良い（リハビリ・認知症予防）
- 歩行者にとって危険
- 高齢者にも便利だが、乗車が危険につながる

将来の姿：自転車の台数は減るが、分担率が上昇し、存在感は増す

- 通勤、通学の利用者は減るが、分担率は上昇する。
- 自転車はより便利になる。（電動アシスト自転車の低価格化、転倒防止等）
- 自転車を活用することで、風を感じて健康になる。
- 自転車を通じて、人と人が交流する。
- 車の自動運転化等、車は安全になる一方で、自転車は歩行者にとってますます危険な存在になる。
- 高齢者の乗車に対する規制や新しい移動手段の開発により、高齢者は自転車に乗らなくなる可能性がある。

第６章　基本的方針、目標と施策の方向性

コンセプトのもと、３つの「基本的方針」をもって「自転車を活用したまちづくり」を推進します。さらに基本的方針について目指すべき「目標と施策の方向性」を定めます。（図表 50、51）

基本的方針１　利用環境の整備・促進

自転車のメリットをまちづくりに活用するために、まず、安全に自転車で移動できる環境を整備する必要があります。

～目標と施策の方向性①～

自転車が安全に走行できるよう、走行環境を整備する。

道路交通法上、軽車両[10]と位置付けられている自転車[11]は、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則で、道路の左側を通行しなくてはなりません。

しかしながら、これまで自動車を中心とした道路整備が行われてきており、自転車の安全を確保するために、幅員の広い歩道である自転車歩行者道[12]を中心とした歩行者・自転車が混在することを前提とする空間の整備となっています。そのことが、自転車対自動車、歩行者対自転車事故の一因となっています。

そのため、車道通行が原則である自転車が安全に走行できるよう、走行環境を整備します。

～目標と施策の方向性②～

公共交通事業者や企業等と連携、協働し、自転車利用環境の整備を促進する。

公共施設や商業施設、事務所等の自転車の利用が多い施設では、駐輪場が設置されていないと自転車が道路等の公共の場所に溢れ、歩行者の迷惑になるばかりでなく、災害時の避難にも危険が伴います。このようなことから、施設の所有者が、これらの施設の敷地内またはその周辺に利用者や従業員のための駐輪場を設置するとともに、自転車がその施設周辺の道路等に放置されないよう対策が必要です。

また、公共交通機関と自転車の特性を踏まえた相互の適切な役割分担により、最適な移動手段として自転車を選択することができるような環境の整備も重要です。

そのため、公共交通事業者や企業等との連携や協働により、自転車利用環境の整備を促進します。

---

10 道路交通法では、法２条１項１１号。

11 道路交通法では、法２条１項１１号の２。自転車　ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

12 道路構造令では、令第２条第１項第３号。専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

基本的方針２　ルール順守・マナー向上の促進

自転車関連事故や放置自転車は大きな社会問題となっており、自転車が原因となる事件や事故、放置自転車を防止するためには、利用者のルール順守はもちろんのこと、マナー向上を促進する必要があります。

～目標と施策の方向性①～

市民の安全のため、ルール順守・マナー向上の意識を醸成する。

市民の安全のために、自転車、歩行者、自動車運転者等が安全に道路を共有できるよう、お互いの理解が必要です。

そして、事故が起きないよう、自転車の安全整備が必要であるとともに、事故を起こしてしまった場合は、自転車で人にけがをさせたときなどに補償を受けることができる自転車保険やヘルメットなどの備えも必要です。

そのため、ルール順守・マナー向上の市民意識を醸成します。

～目標と施策の方向性②～

放置自転車を発生させないような市民意識を醸成する。

放置自転車は交通安全や景観上の問題がありますが、その防止には単に施設整備や交通規制だけでなく、社会的ジレンマ（個人個人が自分のことだけを考えて行動した場合、皆が公共を考えた行動するよりも損をしてしまうという葛藤）を克服する必要があり、人々の公共心[13]を高めることが必要です。[14]また、自転車を路上に放置していると簡単に盗まれるなど、犯罪を誘発する恐れもあります。

そのため、歩行者や車両の移動を阻害し、街の景観も損ねるとともに、犯罪に悪用される恐れのある放置自転車を発生させないような市民意識を醸成します。

---

13 公共のためを思う心。

14 参考文献　土木学会論文集，No. 667/IV-50, pp. 41-58, 2001,
TDM と社会的ジレンマ：交通問題解消における公共心の役割　藤井 聡 京都大学大学院

千葉市まちづくり未来研究所でのディスカッション３
「自転車保険の義務付け」

近年、自転車事故による損害賠償額は、高額化する傾向にある。平成２７年７月に、千葉市内で自転車による死傷事故が発生しており、自転車まちづくり条例の制定に当たり、自転車保険の義務付けについては十分に検討する必要がある。

検討に当たり、事故件数とコスト、自動車と違う自賠責・免許制度等を踏まえて、整理する必要がある。

検討課題

【前提条件】
- 自転車は凶器にもなる。
- 賠償の高額化
- 人対自転車の事故件数の少なさ。
  千葉市：20～30件/年
  兵庫県：200件/年
  自転車ADRセンター：１～２件/月
- 自動車と違う自賠責・免許制度
  （強制加入、免許携帯義務等）

【論点】
- 市町村の条例で規制・義務付けが必要か。
（実施した場合）
- コストとメリットは妥当か。
- 実効性は担保できるか。
- タイミングは妥当か。

検討の方向性

案１　規制・義務付け

- 義務化による被災者・加害者救済
- 免許制（高齢者等危険な人の乗車禁止）

⇔

- 実現に要するコスト
- 実効性の担保
- 自転車活用意識減退

案２　努力義務

- 行政、関係者による啓発、駐輪場の優先使用等インセンティブ導入による加入促進
- 加入容易な保険制度

⇔

- 被災者救済の漏れ
- 実現に要するコスト
- 自転車店、保険会社等の協力

案3　市で保険加入、市域内の全事故を保険の対象化

- 市域内での被災者・加害者救済
- 独自性による「自転車のまちづくり」ＰＲ

⇔

- 自治体加入の是非
- 保険の有無
- 実現に要するコスト

基本的方針３　利用の促進

自転車利用のあらゆるメリットを確保し、自転車を移動手段のみならず、スポーツ、観光などの様々なツールととらえて、社会に広めるため、自転車の自発的な利用の促進が必要です。

～目標と施策の方向性①～

交通手段として適切に自転車を選択できるように取り組みを進める。

自発的な自転車の利用促進には、自転車レーンの整備等、いわゆる施設整備の取組みだけでは限界があり、利用者である市民等の自転車の利用促進の取組みを支援することも必要です。

そのため、いわゆる施設整備や単純な啓発ではなく、自転車に係る様々な関係者が相互に継続的な連携を図り、利用者の意識や認知に直接働きかけ、自転車を自発的に利用することを促すことにより、市民自らが自転車のまちを創出していきます。

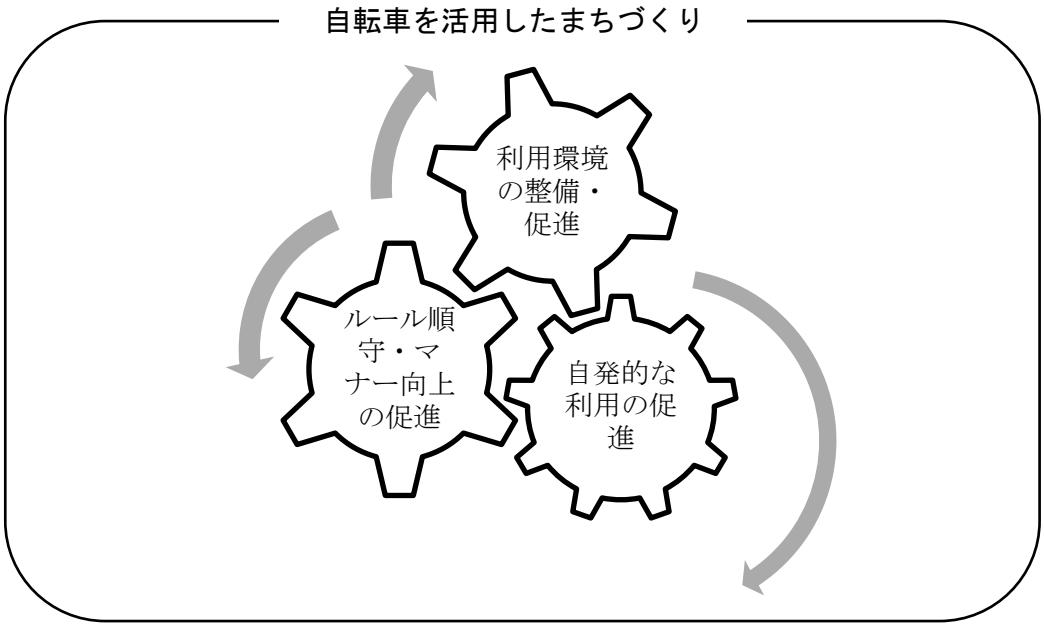
～目標と施策の方向性②～

自転車の魅力を活用した地域活性化の取り組みを進める。

自転車の魅力を活用した地域活性化の取組みを推進し、もって魅力あふれる都市の実現を達成することも必要です。

そのため、魅力ある都市の実現に向けて、観光の振興、地域の魅力再発見などの地域活性化の取り組みを進めます。

図表 50　基本的方針と自転車を活用したまちづくりのイメージ



図表 51 自転車を活用したまちづくりのイメージ

自転車の特性・自転車を取巻く環境の変化

特性
・近距離の移動に便利
・健康に有効
・環境にやさしい
・購入費と維持費が安い
・乗ると楽しい

自転車を取巻く環境の変化
・自転車の利用及び種類が多様化。
・自転車が加害者となる事故で高額損害賠償判決が多くなっている
・災害時の代替交通手段として自転車が考えられる

千葉市の特徴

・自転車に適した地形
・自転車レーンの整備が進んでいる
・自転車レクリエーション利用に適した環境

本市における自転車利用の現状・課題

・利用状況
・走行環境
・交通事故
・放置自転車・防犯　・環境問題
・生活習慣病等と自転車利用
・スポーツ・レクリエーション利用や集客観光
・都市交通と自転車

千葉市「自転車を活用したまちづくり」
～自転車利用のメリットをまちづくりに活用します～

コンセプト

はじめよう、「ちばチャリ」スタイル！

基本的方針、目標と施策の方向性

1　利用環境の整備　　2　ルール順守・マナー向上の促進　　3　利用の促進

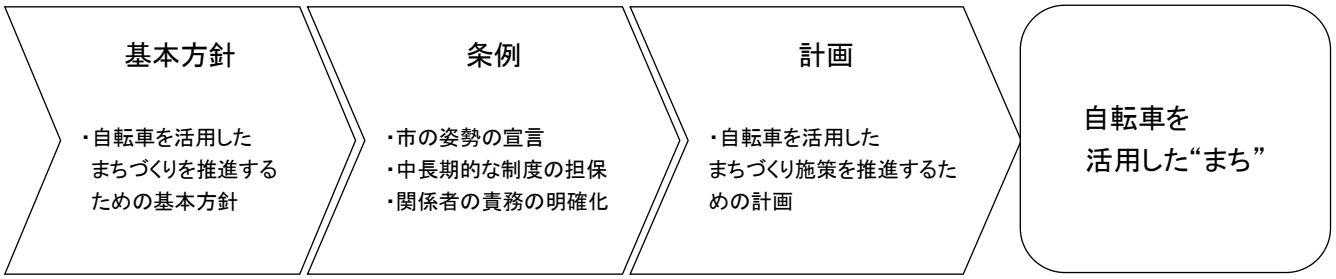
コンセプトのもと、自転車の特性を生かし、課題解決に取り組みます

第７章　今後の取組み

基本的方針、目標と施策の方向性を具体化するため、「(仮称) 自転車を活用したまちづくり条例」と「(仮称) 自転車を活用したまちづくり施策計画」の策定を目指します。(図表 52)

また、個別計画間の整合・連携を十分に図るための体制を構築します。

図表 52 基本方針等の関係



第１節　条例及び計画の策定

第１項　「(仮称) 自転車を活用したまちづくり条例」

・自転車施策の基本的な事項の条例化

自転車を活用したまちづくりには、行政だけではなく、自転車の利用者をはじめとする様々な関係者と連携を図り、市民の関心を高め、幅広く議論を進めていく必要があります。そのため「自転車を活用したまちづくり施策の基本的な事項」を定める条例の制定を目指します。

(図表 53)

[条例の特徴]

・市の姿勢の宣言

地方分権の流れの中で制定権限が拡大された条例には、市の行政活動の根拠を市民に明確に示す重要な意義があり、自転車を活用したまちづくりにおいても、条例を制定することにより市の姿勢を宣言します。

・中長期的な自転車を活用したまちづくり制度の担保

条例で定めた内容について、行政には誠実に運用する義務、市民等には遵守する義務が生じることになり、中長期的に自転車を活用したまちづくり制度を担保します。

・様々な関係者の責務の明確化

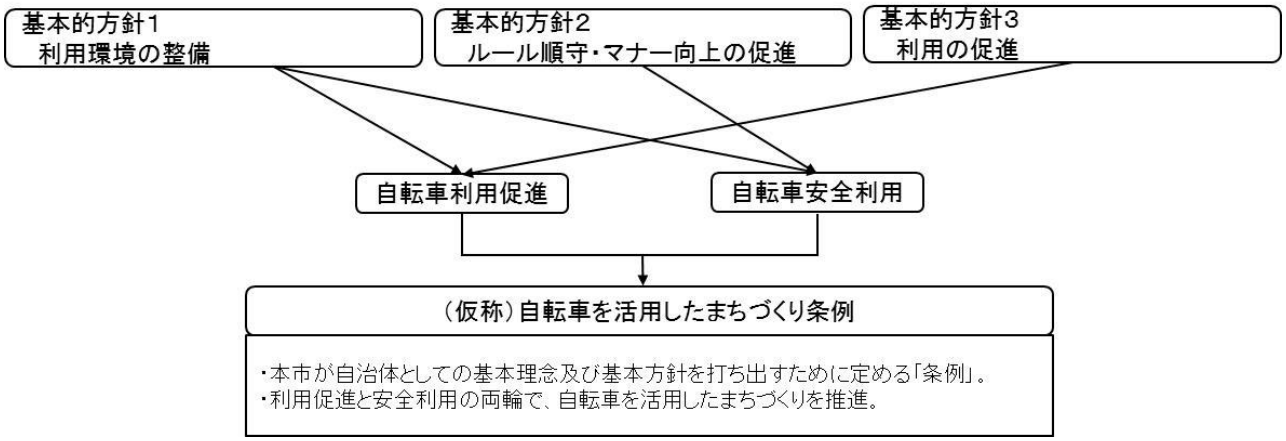
条例は地方自治における最高意思決定手段です。議会での審議を経る条例制定過程はオープンに行われることから、市民への説明責任に応えたうえで、関係者の責務を明確にします。

[役割]

自転車施策の基本的な事項として、自転車を活用したまちづくり施策を総合し、推進体制などを定めます。

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ることができるよう、本市が自治体としての基本理念及び基本方針を打ち出す「条例」の制定を目指します。

図表 53 自転車を活用したまちづくり条例イメージ



千葉市まちづくり未来研究所でのディスカッション４「自転車のまちづくりの主体」

自転車のまちづくりを効果的に進めるためには、千葉市や千葉県警はもちろん、市民の方々や自転車販売事業者等関係団体の積極的な取り組みが必要になる。

自転車のまちづくりの主体とその役割の具体例として、下記のような内容が想定される。

安全利用

学校
　→子どもにルール・マナーを教育
市民・自転車利用者
　→市民にルール・マナーを教育
自転車製造事業者・販売事業者
　→自転車利用者にルール等啓発
駐輪場受託事業者
　→ルール啓発等の役割も分担

利用促進

利用者
　→自転車の楽しさを伝達
企業
　→自転車通勤従業者に
　　インセンティブ付与
自転車製造事業者・販売事業者
　→自転車関連イベント等の提供
商店街
　→駐輪場の提供

第２項　「（仮称）自転車を活用したまちづくり施策計画」

・自転車施策の展開

「（仮称）自転車を活用したまちづくり条例」制定後、具体的な自転車施策を展開するため、「（仮称）自転車を活用したまちづくり施策計画」の策定を目指します。

［役割］

自転車を活用したまちづくりに関する事業を効果的に進めるために、関連施策を体系化する計画です。緊急性・実施効果・実現までのプロセスなどを踏まえ、本方針の施策の方向性に基づく個別施策について全体的な推進スケジュールなどを示します。

また、必要に応じ、関係者の実施する事業についても取り込むことを検討します。

第２節　推進体制の構築

「（仮称）自転車を活用したまちづくり条例」は、「（仮称）自転車を活用したまちづくり連絡協議会」を設置し、検討を進めていきます。「（仮称）自転車を活用したまちづくり施策計画」の策定及び施策推進にあたっては、条例制定後、関係行政機関、団体等とも連携する体制を構築し、総合的な施策展開を図ります。

参考　国や他都市の動き

・国の安全な自転車利用への取組み

国は、平成１９年度に自転車走行空間の整備を推進するため、全国９８か所で「自転車通行環境整備モデル地区」の指定を行い、モデル調査の検証結果により、自転車走行空間の整備手法として、自転車レーンの整備が最も自転車交通事故の減少に効果があることが認められました（本市も当該モデル地区指定を受け、自転車レーンを整備ました）。（図表 54、55）

また、近年、道路交通法の改正等により、安全な自転車利用への取組みが急速に進んでいます。（図表 56）

・他都市の自転車の安全利用推進やまちづくりへの活用

他都市でも、「自転車保険を条例で義務化する」、「自動車の車線を減らして自転車道を整備する」、「放置自転車撤去区域を全市街地に適用する」、「高齢者らの自転車用ヘルメット費を補助する」など、自転車の安全利用推進やまちづくりへの活用が進められています。

また、近年、余暇活動としての自転車利用や競技人口が増加しており、自転車レースやイベントの集客効果に着目して、レース等を開催・誘致する自治体等が増加しています。また、地域振興の視点から、自転車を活用し積極的に観光資源の魅力向上や地域ブランディングを行う自治体も増加しています。

図表 54 整備手法別の交通事故発生状況

国土交通省と警察庁が指定した「自転車通行環境モデル地区」における自転車専用の走行空間の交通事故発生状況を整備前後で比較すると、特に自転車レーンで自転車関連事故の減少に大きな効果が認められました。

整備手法　（　）内は路線数	整備前（件/年・km）	整備後（件/年・km）	増減率
自転車道（28）	3.8	2.8	▲26%
自転車専用通行帯〔自転車レーン〕（35）	**3.7**	**2.4**	**▲36%**
自転車歩行者道〔普通自転車歩道通行可〕（54）	2.7	2.4	▲11%
自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示(90)	3.5	3.0	▲14%

（出典：自転車通行環境モデル地区の調査結果、国土交通省　平成 23 年度）

図表 55 整備手法別の自転車通行位置（自転車レーン整備後）

自転車レーンを整備した後の自転車利用者の通行位置を検証したところ、自転車レーンが５３％、歩道又は自転車歩行者道が４６％となりました。

自転車レーンを通行しない理由として、自動車との接触の敬遠や、自転車レーンに路上駐車する自動車があるなどが考えられ、今後、自転車レーン走行の安全性をはじめ、交通安全の普及啓発や交通規制の徹底などが求められています。

自転車専用通行帯を整備した場合	歩道又は自転車歩行者道	自転車専用通行帯（自転車レーン）	車　道
自転車の通行位置	46%	53%	1%

（出典：自転車通行環境モデル地区の調査結果、国土交通省　平成 23 年度）

図表 56　国の自転車政策の経過

昭和 35 年	・道路交通法	・自転車は車両・車道通行が原則 ⇒混合交通、自転車事故が増加
昭和 45 年	・自転車道の整備法	・レクリエーションのためのハード整備を開始
昭和 53 年	・改正道路交通法	・指定歩道で自転車通行可 ⇒緊急避難措置が後に歩道通行が原則のように運用
昭和 55 年	・自転車法	・放置自転車急増に対し、駐輪場整備＋撤去＋駐輪場附置義務を規定
平成 5 年	・改正自転車法	・駐輪場の設置に対する鉄道事業者の協力義務 ・市が撤去した自転車等の保管、処分などの手続きを明確化
平成 10 年頃		・自転車の交通事故増加（歩行者と自転車）
平成 13 年	・道路構造令改正	
平成 20 年	・通行環境整備モデル地区	・車道中心の道路構造の再構築・見直し
平成 23 年	・自転車交通総合対策（警察庁） ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	⇒自転車道、自歩道及び歩道の設置要件の明確化 ・全国で自転車レーン等モデル設置 ・自転車の原則車道走行の徹底 ・自転車通行可能な歩道見直し、指導・取締強化
平成 25 年	・道路交通法一部改正	・自転車通行空間の設計・計画、利用ルールの徹底など自転車利用の総合的な取組みを示したガイドライン
平成 27 年	・道路交通法一部改正	・道路の進行方向左側路側帯の走行義務化 ・警察官による危険自転車の検査 ・自転車の運転による交通の危険を防止するための講習

2016 年は千葉開府 890 年

千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針

策 定 平成２８年２月

発 行 千葉市 総合政策局 総合政策部 政策企画課
〒260－8722 千葉市中央区千葉港１番１号
電話 043 - 245 - 5057

千葉市
CHIBA CITY