



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。

フェーズ1

H25～R5（10年間）

自転車の走行位置を早期に明示し、広く周知するため、速やかに工事が可能な「矢羽根の路面標示」を中心とした整備を行ってきた



自転車の車道走行認知度の向上、安全性の向上など一定の整備効果を確認

- 自転車の通行が歩道から車道へ2割転換
- 自動車の走行位置が道路中央側に移動

フェーズ2

R6～

より安心して走行できる環境を創出するため、道路空間の再配分により自動車と通行空間を分離した「自転車レーン」を中心に整備する。

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。

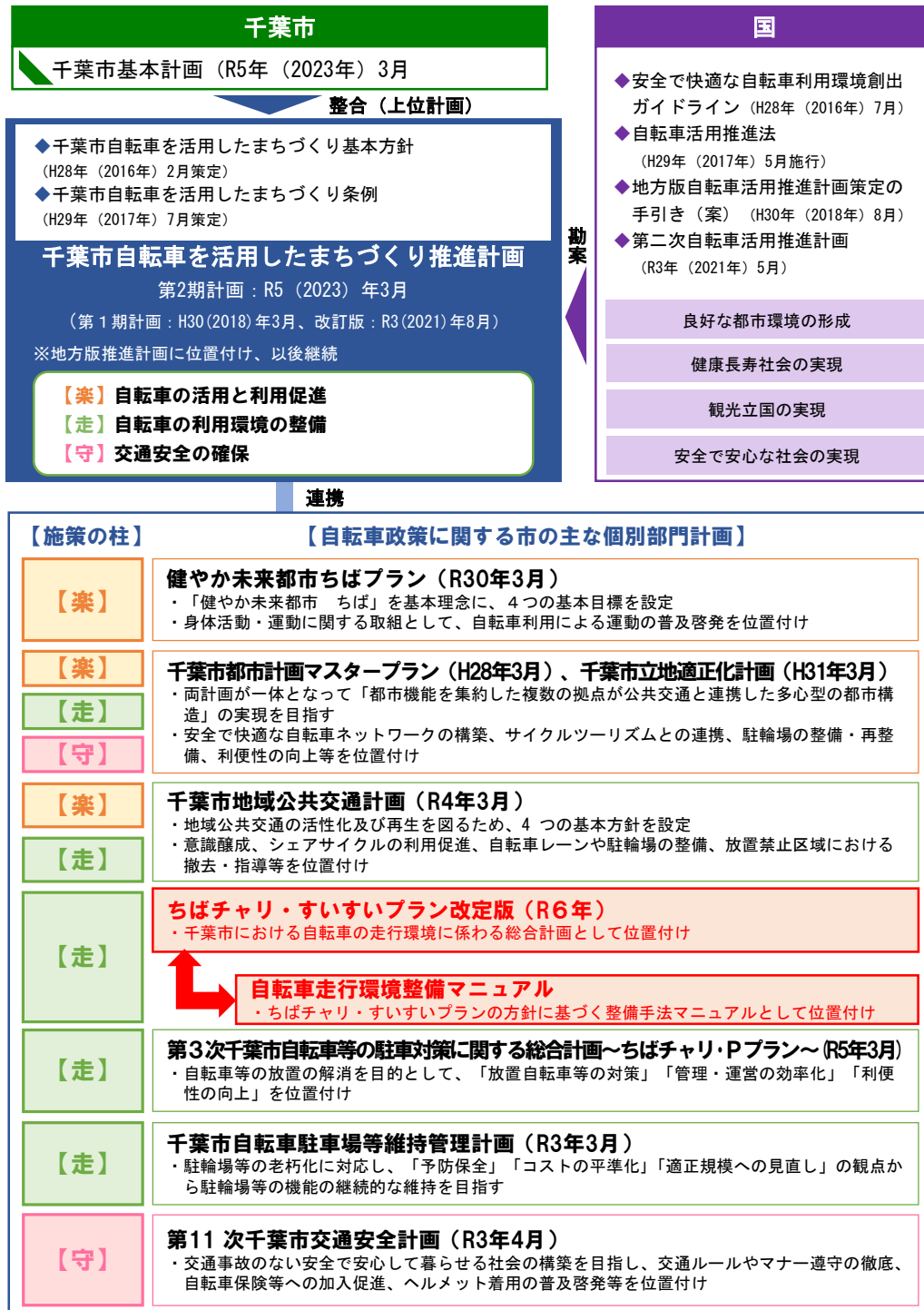
（サイクリングコースは令和6年度末決定を目指す。）

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

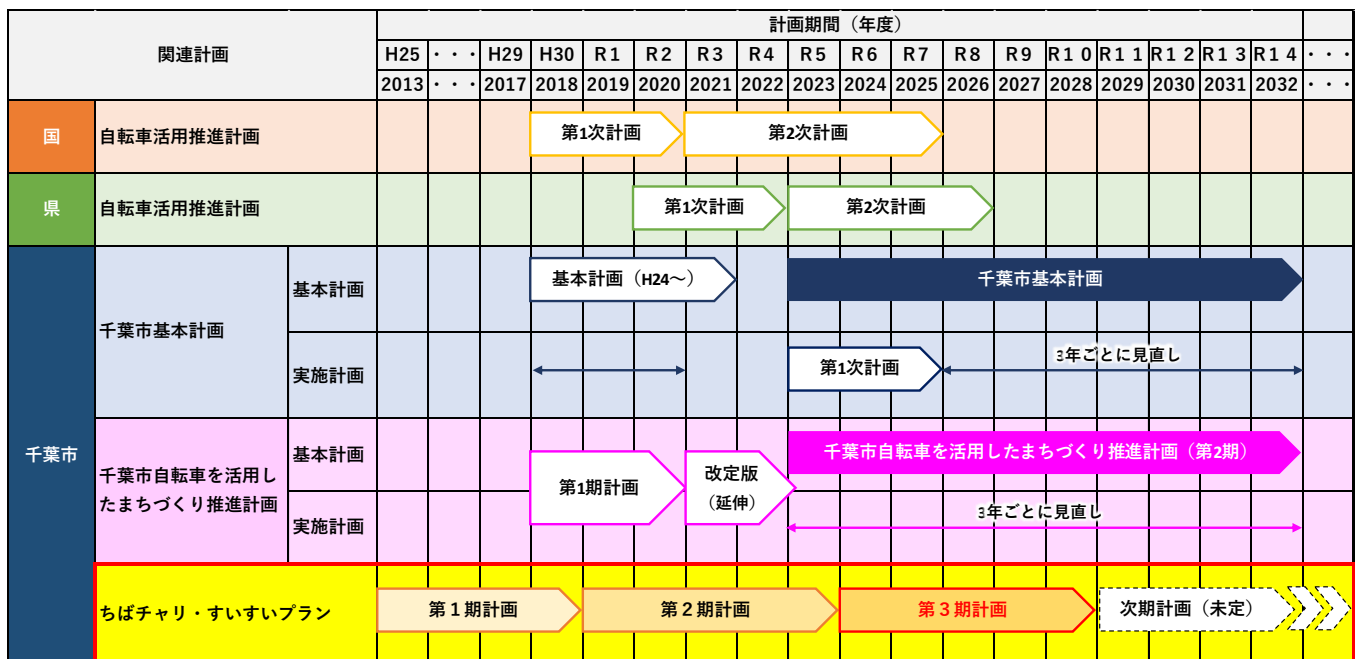
(1) 計画の構成

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



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自転車に関係する事故の減少……………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）

整備形態

自転車専用通行帯（自転車レーン）

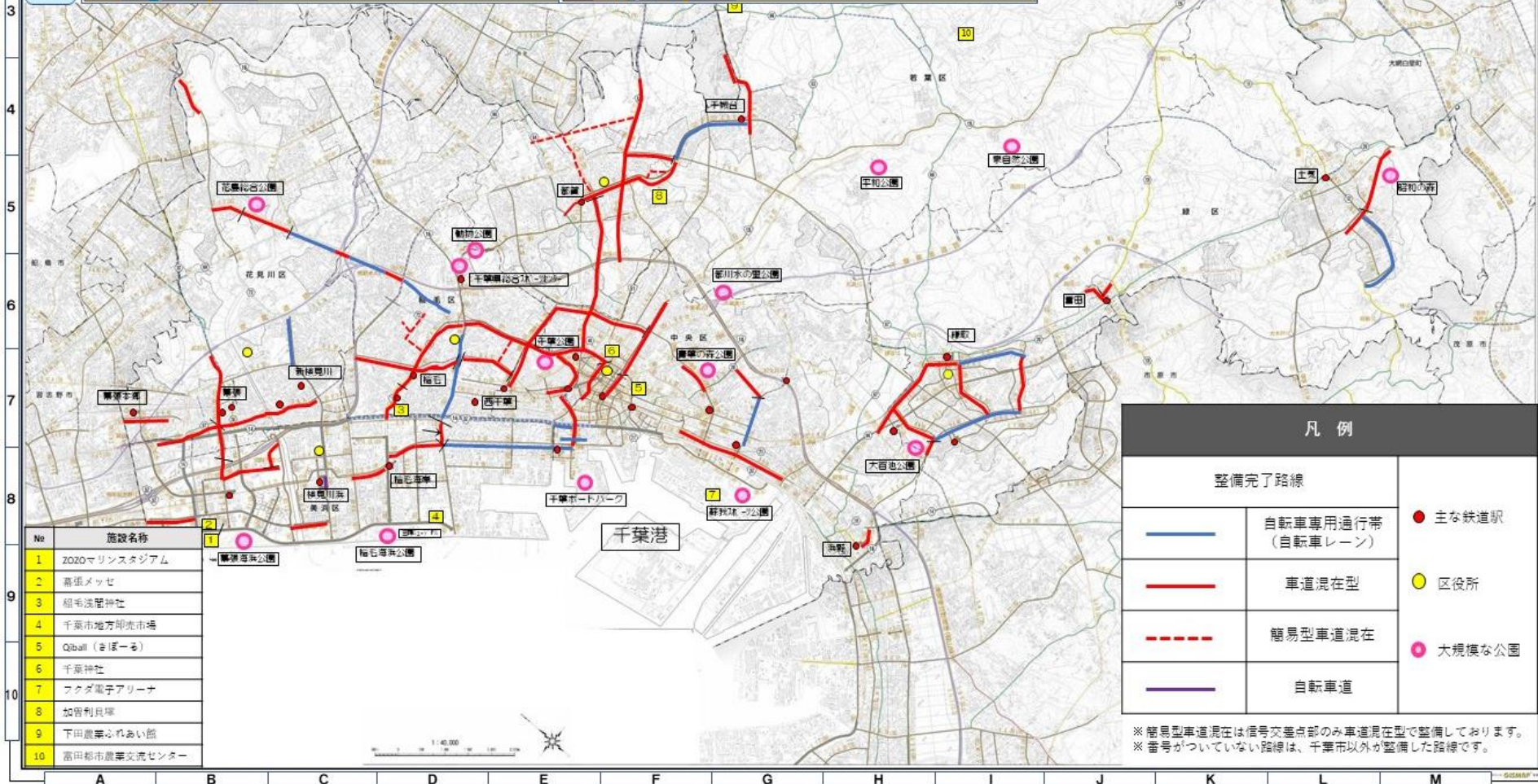


自動車が通行する車線の左端に自転車専用の車線を設置します。
 道路交通法上、「普通自転車専用通行帯」といいます。
 自転車レーンは、自転車専用の通行帯となりますので、原則、自動車や原付バイクは通行することはできません。

車道混在型



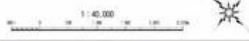
車道の左端に自転車の通行位置・進行方向を示す矢羽根マークを路面に表示します。
 自動車と自転車と同じ車線内を通行するため、自動車を運転する方へ青色の路面標示により注意喚起しています。



No	施設名称
1	ZOZOマリンスタジアム
2	番張メッセ
3	船毛法観神社
4	千葉市地方卸売市場
5	Qiball（きぼーる）
6	千葉神社
7	アクダ電子アリーナ
8	加賀利良塚
9	下田農業ふれあい館
10	富田都市農業交流センター

凡例	
整備完了路線	
	自転車専用通行帯（自転車レーン）
	車道混在型
	簡易型車道混在
	自転車道
	主な鉄道駅
	区役所
	大規模な公園

※簡易型車道混在は信号交差点部のみ車道混在型で整備しております。
 ※番号がっていない路線は、千葉市以外が整備した路線です。



(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



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、以下に取り組み。
 - ・ 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、将来に渡る使いわれ方等に留意しガイドラインも見直し）
＜自転車歩行者に配慮した排水構造の例＞

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

- 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

- 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＞
- 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＜森林でのMTB走行＞
- 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。
＜三輪アシスト自転車研究＞
- 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ایل』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。

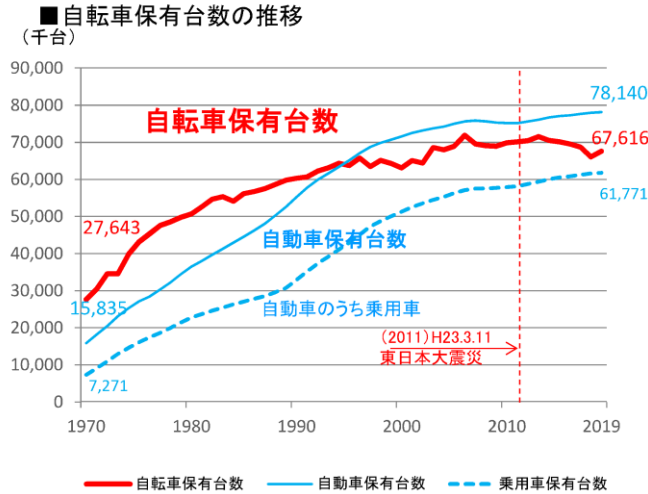
表2-1 現状把握項目

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世帯当たり保有台数 (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)

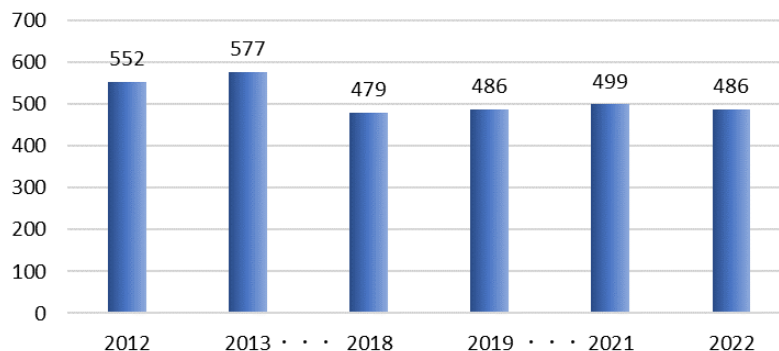


図2-2 自転車及び自動車保有台数の推移（全国）

【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。

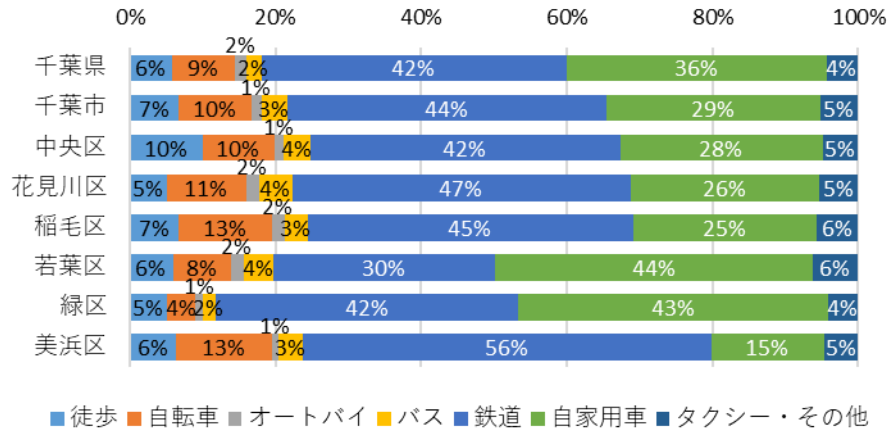


図2-3千葉市の通勤・通学時の代表交通手段分担率

【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。

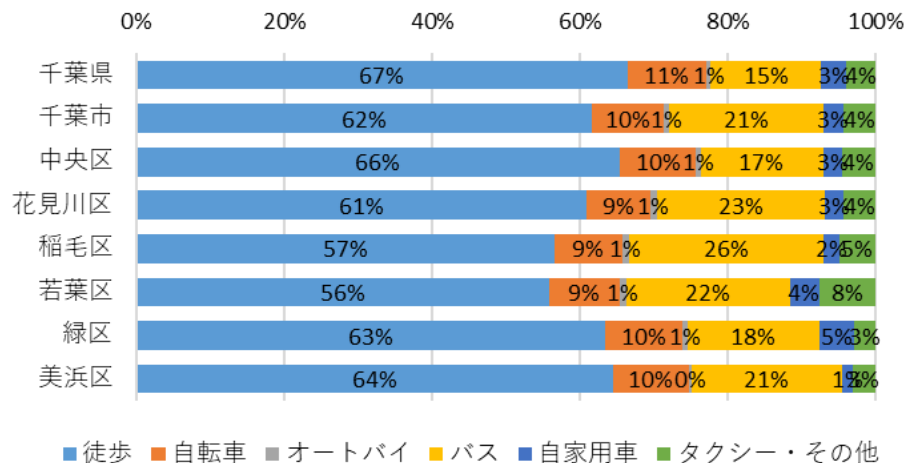


図2-4千葉市の通勤・通学時の端末交通手段分担率

【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。

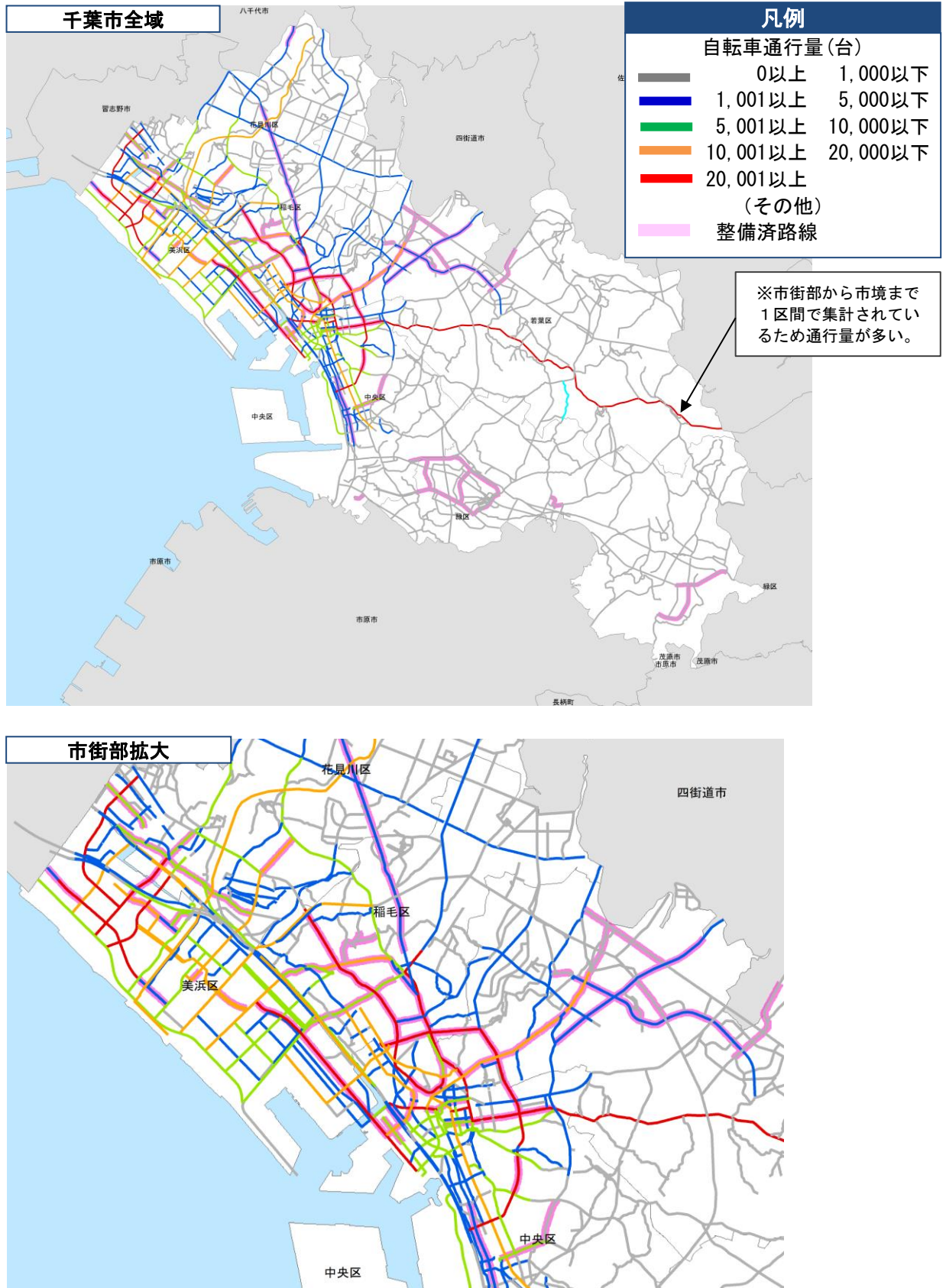


図 2-5 自転車通行量【データ期間：2022年9月1日～2022年11月31日（3カ月）】
【出典：OpenStreet 株式会社のシェアサイクルデータより作成】

(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。

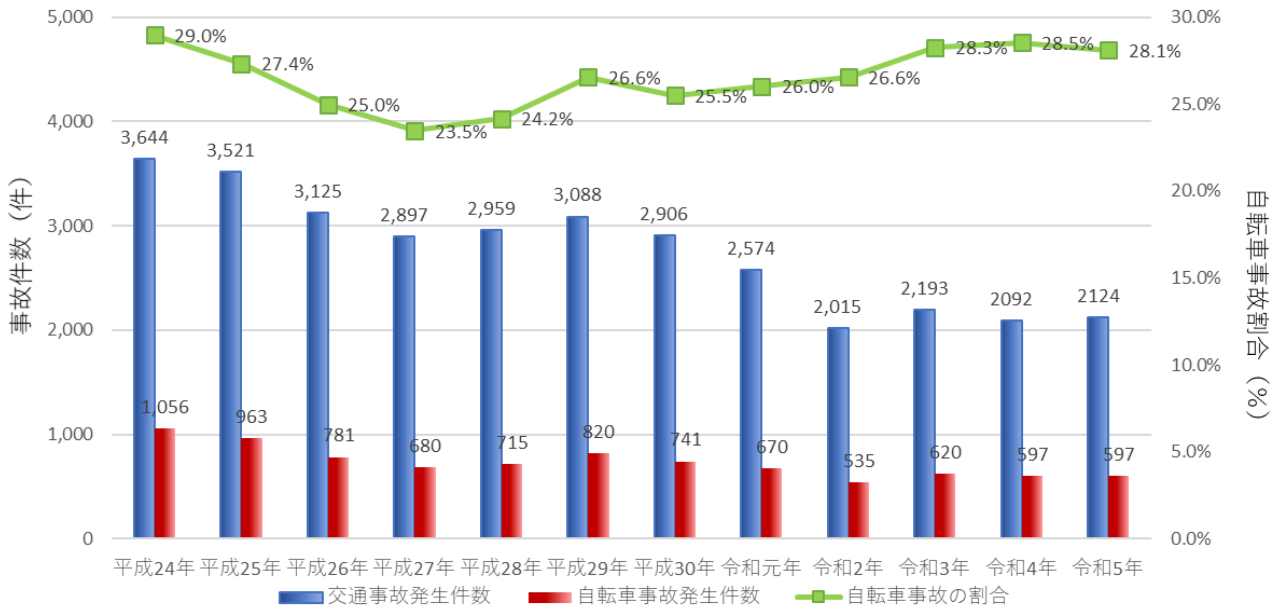


図 2-6 千葉市の事故発生件数の推移

【出典：千葉市自転車事故統計】

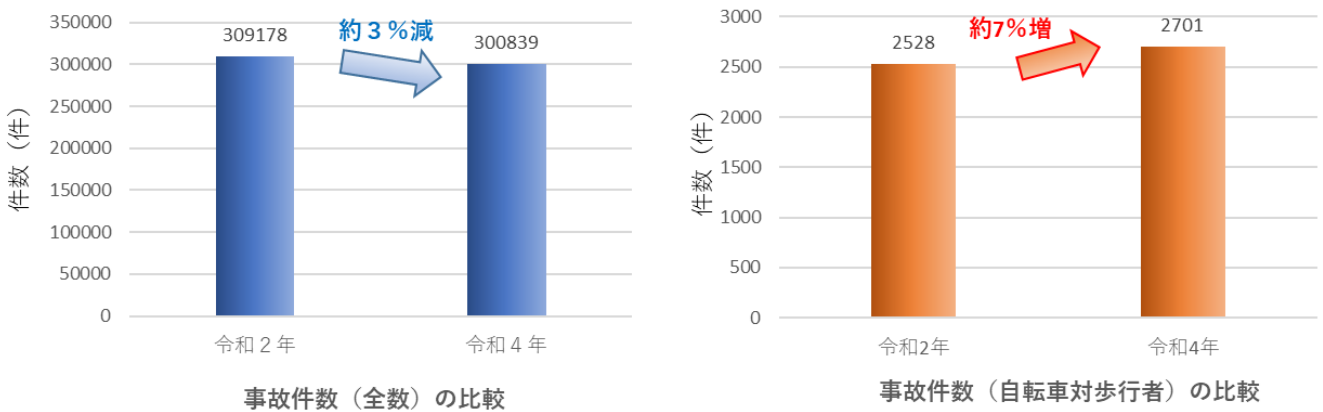


図 2-7 自転車に係わる交通事故の動向（全国）

【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年間において、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。

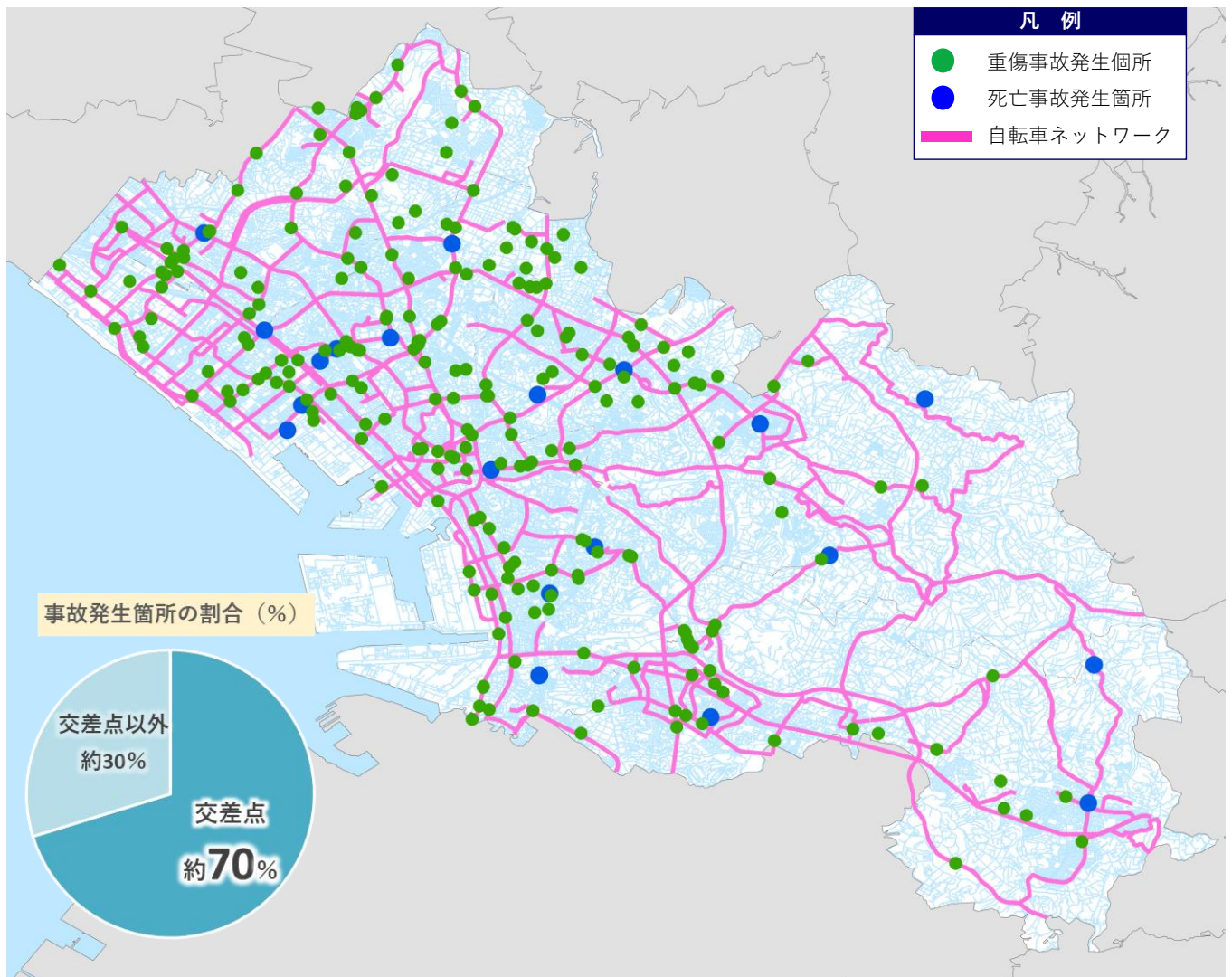


図 2-8 死亡および重傷事故地点【データ期間：2019年～2023年(5年間)】

【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年間において、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。

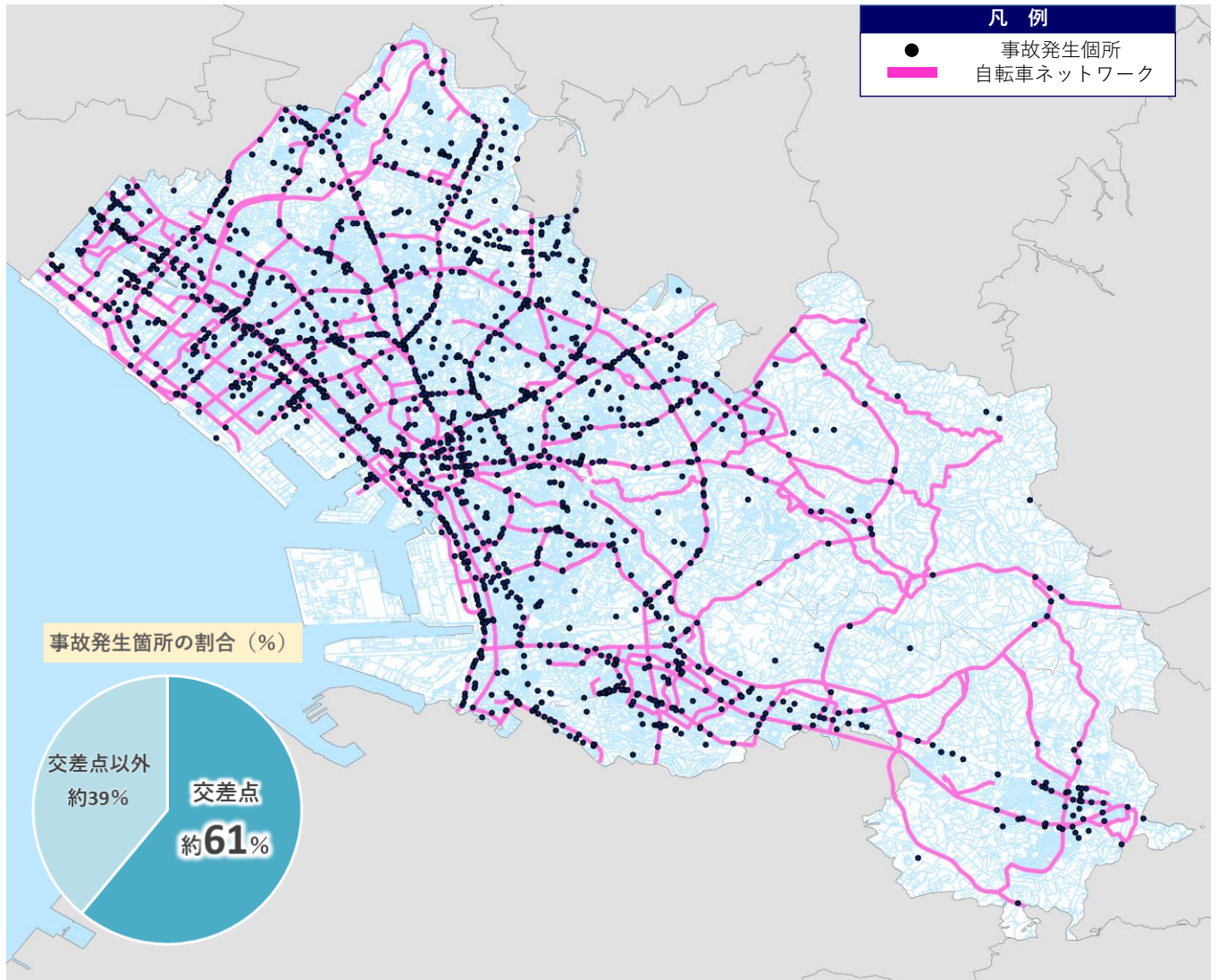


図 2-9 軽傷事故発生地点【データ期間：2019年～2023年(5年間)】

【出典：千葉県警察本部提供の交通事故データ】

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）」）。

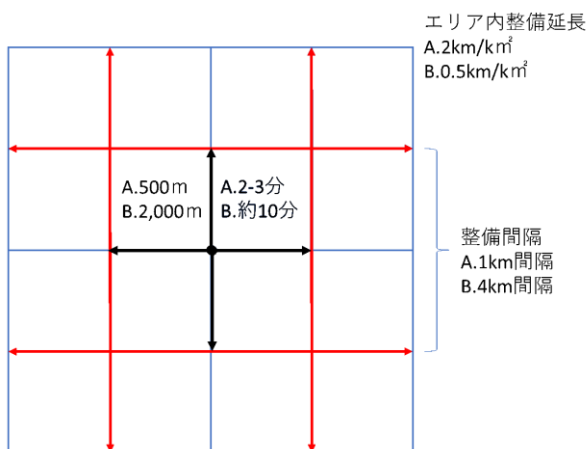
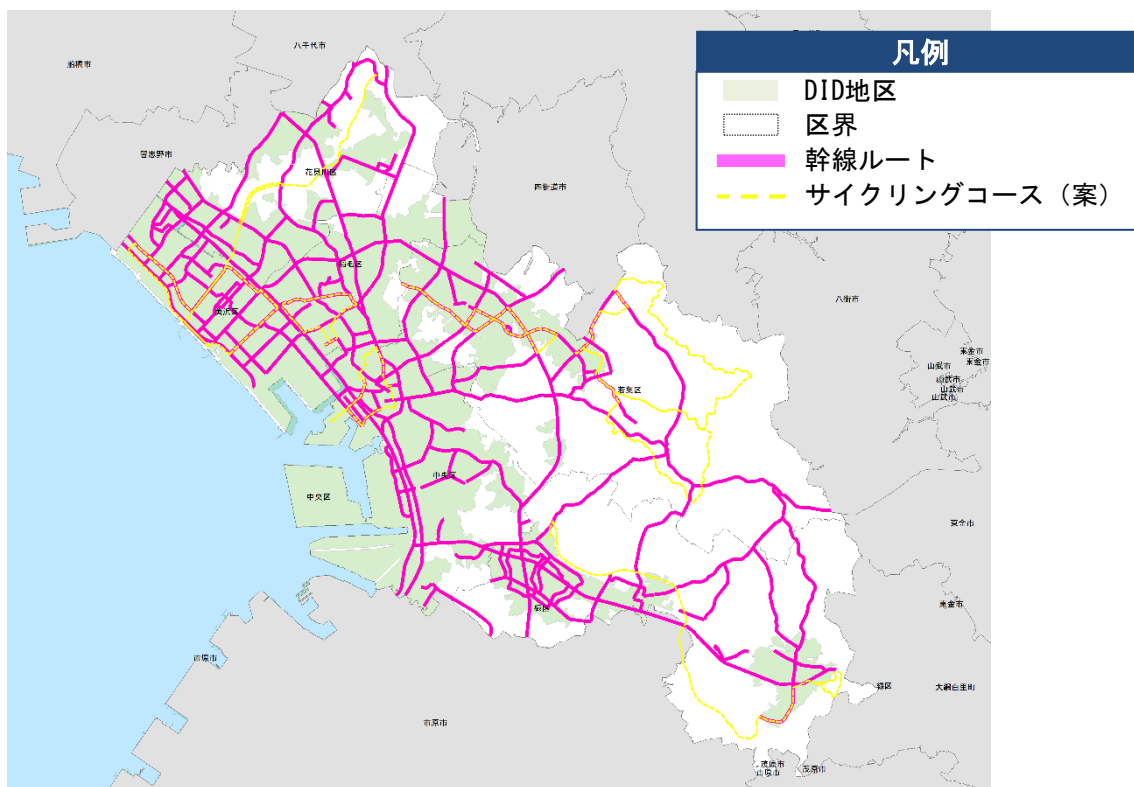
既計画（フェーズ1）では、当初計画から概ね30年後（2044年）を見据えた自転車ネットワークの構築を目指してきましたが、今回の計画改定（フェーズ2）により、道路空間の再配分による自転車専用通行帯（自転車レーン）を中心とした整備に転換したことで、整備に時間を要することから、フェーズ2からは長期目標年を撤廃し、PDCAサイクルとして5年後に計画を見直しすることとします。

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」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。

4. 整備対象路線の見直しについて

整備対象路線の見直しについては、下記のフローに基づき実施しました。

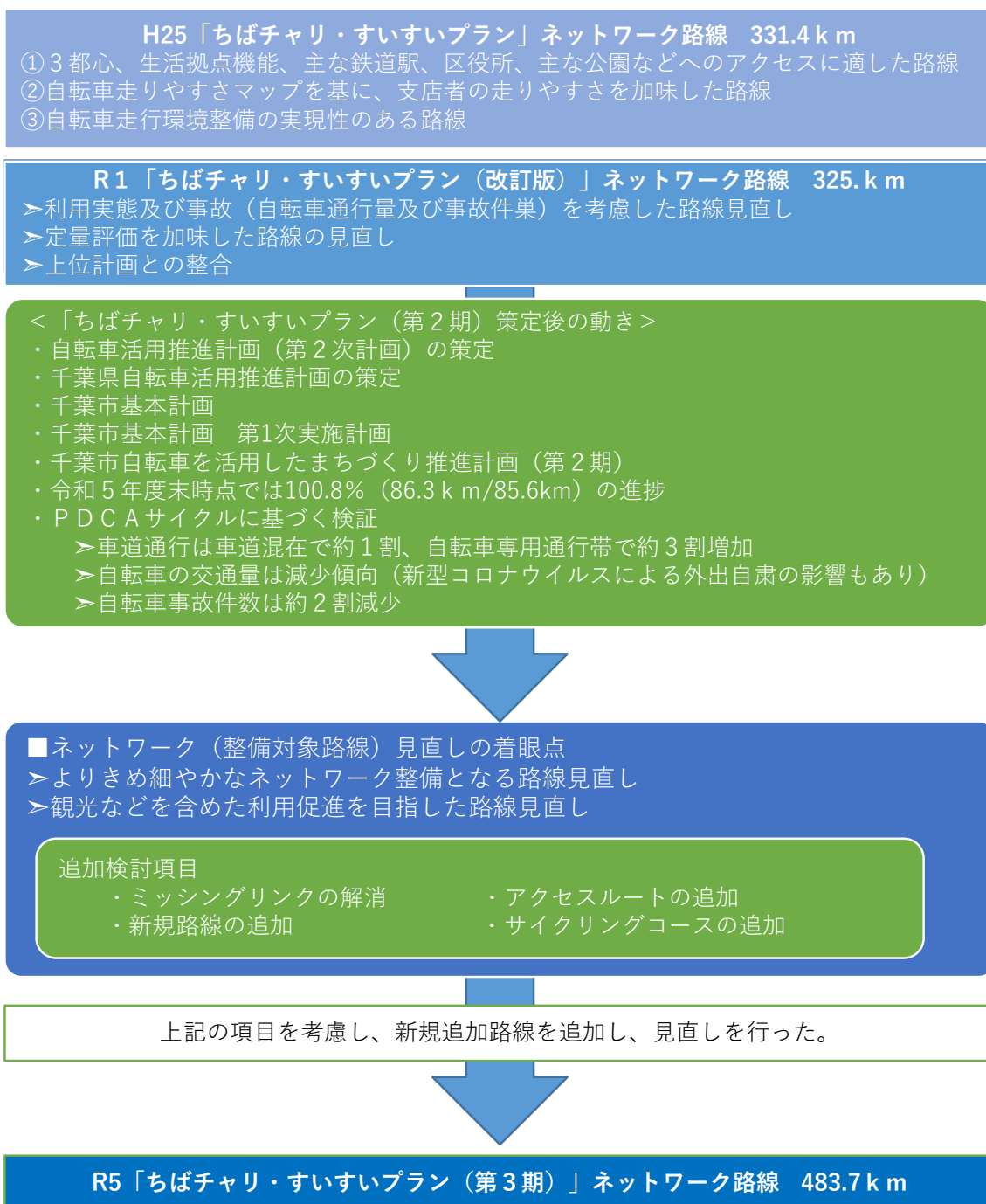


図 4-1 整備路線の見直しフロー

表4-1 ちばチャリ・すいすいプラン（改訂版）ネットワーク路線

幹線ルート	354.1 km	市管理 323.5 km 市管理外 30.6 km
アクセスルート	17.5 km	
サイクリングコース	112.1 km	
計	483.7 km	うち整備済 86.3 km

4-1. 追加ネットワーク路線（幹線ルート）

幹線ルートは、これまで整備を進めてきた現ネットワークを基本としつつ、新たに道路の新設や改築を行う区間や、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）の区間を追加します。

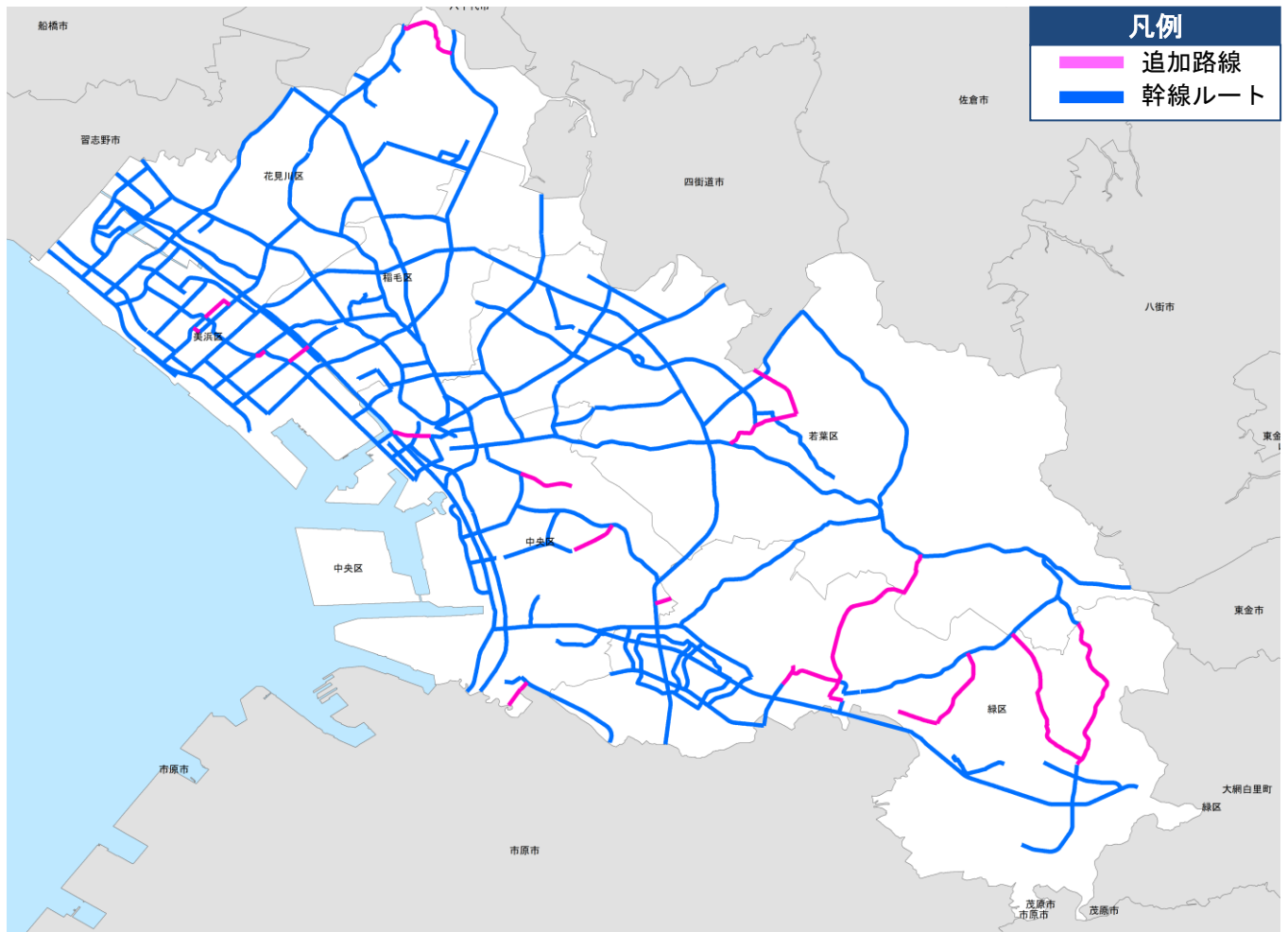


図 4-2 幹線ルートの追加ネットワーク路線

表 4-2 追加ネットワーク路線

区	路線名	路線番号		区間延長 (km)
美浜	磯辺畑町線	18	6	0.2
美浜	磯辺真砂線	19	3	0.8
美浜	海浜公園稲丘町線	24	3	0.6
美浜	高洲 41 号線	307	1	0.3
若葉	若松町金親町線	90	1	0.3
若葉	若松町金親町線	90	2	0.6
若葉	金親町 69 号線	91	1	0.7
若葉	千葉川上八街線	92	1	0.8
若葉	千葉川上八街線	92	2	1.0
若葉 緑	誉田町野呂町線	93	1	1.7
緑	大膳野町誉田町線	76	4	0.6
緑	千葉大網線	64	3	0.3
緑	千葉大網線	64	4	0.9
緑	土気停車場千葉中線	83	2	0.2
緑	土気町 17 号線	89	1	4.0
緑	誉田町野呂町線	93	2	2.4
緑	誉田町野呂町線	93	3	1.0
緑	誉田町 94 号線 誉田町 259 号線	94	1	0.8
緑	誉田町 264 号線	94	2	0.3
緑	平川町 30 号線	95	1	0.7
緑	平川町 32 号線	95	2	1.5
花見川	横戸町 78 号線	96	1	1.1
花見川	横戸町 78 号線	96	2	0.5
中央	国道 14 号	49	2	0.8
中央	本町星久喜町線	58	3	1.2
中央	加曾利町大森町線	86	1	1.1
中央	村田町線	87	1	0.6
中央	生実本納線	88	1	0.4
中央	中央今井町線	97	1	1.8
中央	中央今井町線	97	2	0.8
中央	国道 16 号	104	1	0.2
計				28.2

4-2. アクセスルートの追加

幹線ルートから市内の各鉄道駅付近の自転車駐車場へのアクセスを考慮し、ネットワークから最寄り駅の自転車駐車場までのアクセス路線をアクセスルート（約17.5 km）として位置付けました。

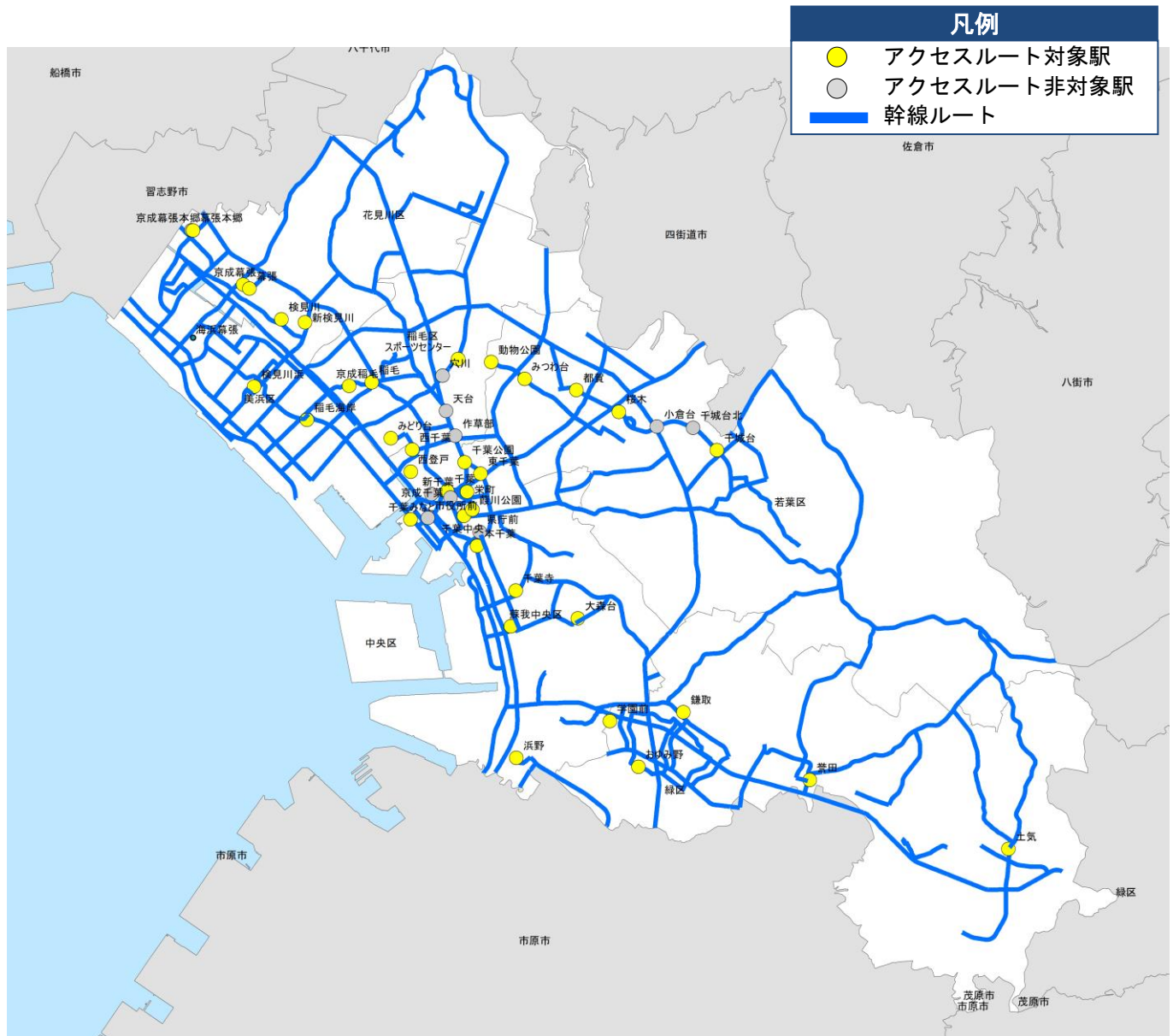


図 4-3 アクセスルート

表 4-3 アクセスルート

	区	アクセスルート対象駅	区間延長 (km)
1	花見川	幕張本郷駅	0.6
2	花見川	幕張駅	0.9
3	花見川	新検見川駅	1.3
4	稲毛	稲毛駅	1.2
5	中央	西千葉駅	0.1
6	中央	千葉駅	0.5
7	中央	東千葉駅	0.4

	区	アクセスルート対象駅	区間延長 (km)
8	若葉	都賀駅	1.6
9	中央	本千葉駅	0.1
10	中央	蘇我駅	1.6
11	緑	鎌取駅	0.8
12	緑	誉田駅	0.1
13	緑	土気駅	1.3
14	中央	浜野駅	0.8
15	美浜	海浜幕張駅	2.7
16	美浜	検見川浜駅	-
17	美浜	稲毛海岸駅	1.2
18	中央	JR 千葉みなと駅	0.1
19	花見川	検見川駅	0.7
20	稲毛	京成稲毛駅	0.1
21	稲毛	みどり台駅	0.1
22	中央	西登戸駅	0.2
23	中央	新千葉駅	-
24	中央	千葉中央駅・モノレール葭川公園駅	0.1
25	中央	千葉寺駅	0.4
26	中央	大森台駅	0.4
27	緑	学園前駅	0.1
28	緑	おゆみ野駅	-
29	中央	モノレール市役所前駅	-
30	中央	モノレール県庁前駅	-
31	中央	モノレール千葉公園駅	-
32	稲毛	モノレール作草部駅	-
33	稲毛	モノレール天台駅	-
34	稲毛	モノレール六川駅	-
35	稲毛	モノレールスポーツセンター駅	-
36	稲毛	モノレール動物公園駅	-
37	若葉	モノレールみつわ台駅	0.1
38	若葉	モノレール桜木駅	-
39	若葉	モノレール小倉台駅	-
40	若葉	モノレール千城台北駅	-
41	若葉	モノレール千城台駅	-
42	美浜	幕張豊砂駅	-
計			17.5

4-3. サイクリングコース（案）の追加

観光や健康増進を取り入れたサイクリングコース（案）を各区に設定し、ネットワーク路線に追加します。なお、今後作成する観光マップの公表に合わせてサイクリングコースを確定します。

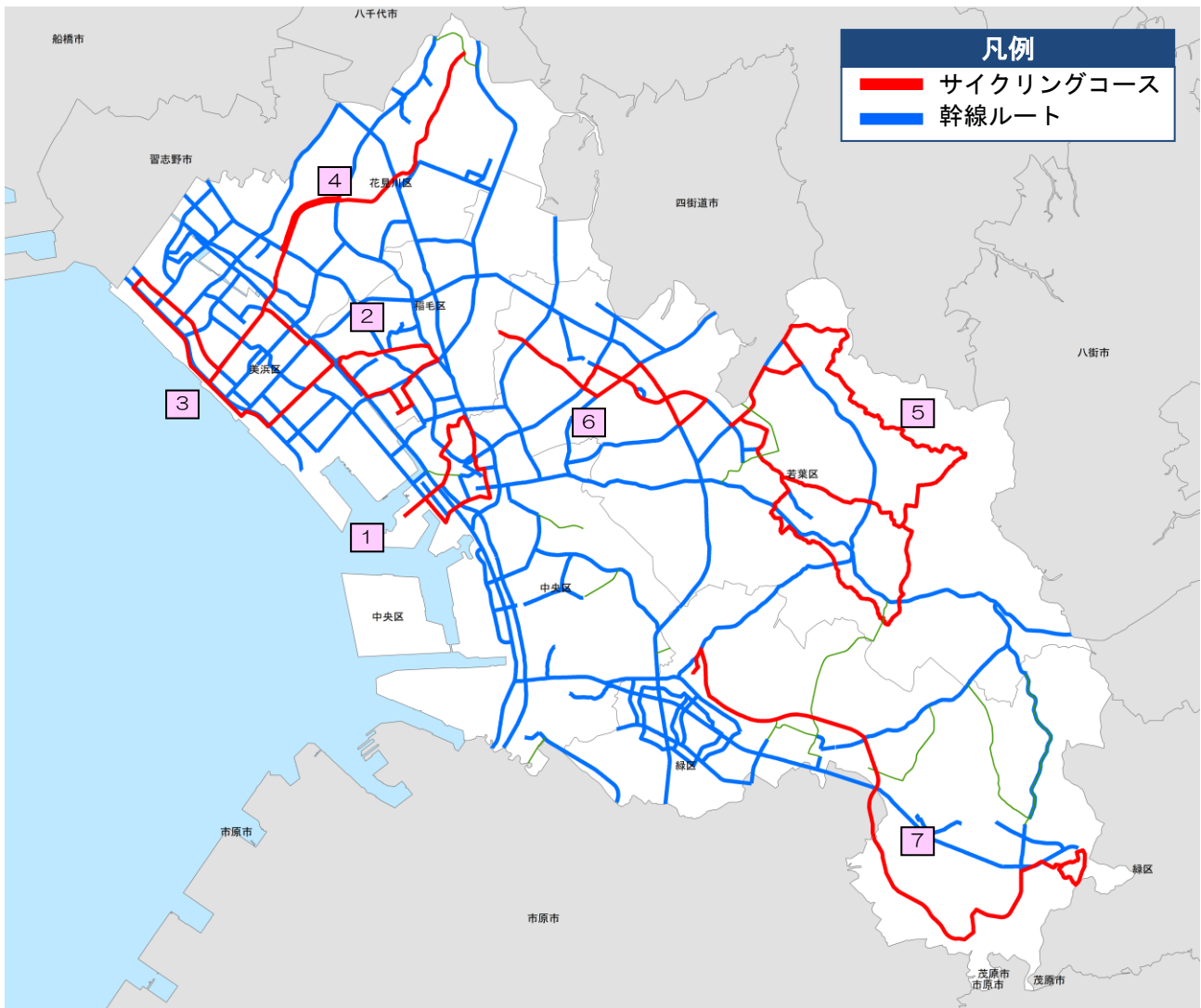


図 4-4 サイクリングコース（案）

表 4-4 サイクリングコース（案）

区	名称	サイクリングコース案 コンセプト	区間延長 (km)	
1	中央	—	観光・周遊	8.1
2	稲毛	—	健康	7.4
3	美浜	—	観光・海辺	15.1
4	花見川	花見川サイクリングコース	自然	15.6
5	若葉	里山サイクリングコース	自然	36.0
6	若葉	—	観光・学び	10.9
7	緑	—	サイクリスト・健康	19.0
計				112.1

4-4. 自転車ネットワークの更新（マスタープラン）

幹線ルートにおけるネットワーク路線延長については、325.9km⇒354.1km（28.2km増）になります。

また、今回追加したサイクリングコース112.1 km、アクセスルート17.5 kmを加えた、ネットワーク路線の合計延長は483.7 kmとなります。

表 4-5 自転車ネットワーク延長

		改定前	改定後
自転車 ネット ワーク	幹線ルート (内整備済み)	325.9 km (86.3 km 26.5%)	354.1 km (86.3 km 24.4%)
	アクセスルート	—	17.5 km
	サイクリングコース	—	112.1 km
	合計	325.9 km	483.7 km
	内整備済み	86.3 km	
		26.5%	17.8%

※内整備済みは令和5年度末時点



5. 整備計画

- ・ 自転車通行量が多い路線、自転車事故数、駅等の拠点施設周辺の路線及び整備済み路線の連続性について、点数評価し、整備優先順位を定めます。

5-1. 幹線ルート

(1) 路線区間評価

自転車通行量や自転車関連の事故数などの項目ごとの評価により点数化し、加えて実現性や渋滞対策などの視点を加えて評価します。

【主な評価項目】

- ・ 自転車通行量
- ・ 自転車関連の事故数（死亡、重傷など事故の種別ごとに評価）
- ・ ネットワーク沿いに駅、拠点施設があるか
- ・ 整備済み路線との連続性
- ・ 自動車通行量
- ・ 実現性（道路空間再配分の可能性があるか）
- ・ 渋滞対策

(2) 整備計画

原則、路線区間評価が高い順に整備する方針とします。

また、すいすいプランはPDCAサイクルにより5年間で見直しすることから、今回の改定では、短期計画として5年間（2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度））で約20kmの整備を目指す計画とします。

(3) 整備手法

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～」（以降、「整備マニュアル」という。）に基づき整備します。

整備マニュアルでは、これまでの整備における整備状況や課題を踏まえ、より一層の自転車の活用の推進を図るため、自転車走行環境における整備手法を定めています。（※詳細については整備マニュアルを参照）

表 5-1 整備計画表 (1/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	1	0.3		自転車通行帯	
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	2	1.0		自転車通行帯	
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	3	0.7		自転車通行帯	
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	4	0.1		自転車通行帯	
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	5	1.1		自転車通行帯	
花見川区	幕張町弁天町線	千葉市	1	6	1.3		自転車通行帯	
稲毛区	幕張町弁天町線	千葉市	1	7	1.6	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	幕張町弁天町線	千葉市	1	8	0.7	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	幕張町弁天町線	千葉市	1	9	1.2	済 (車道混在)	※2	
中央区	幕張町弁天町線	千葉市	1	10	0.6		自転車通行帯	
中央区	幕張町弁天町線	千葉市	1	11	1.3	済 (車道混在)	※2	
花見川区	幕張町線	千葉市	2	1	0.4	済 (車道混在)	※2	
花見川区	幕張町線	千葉市	2	2	0.8	済 (車道混在)	※2	
花見川区	中瀬幕張本郷線	千葉市	3	1	0.4		自転車通行帯	
花見川区	中瀬幕張本郷線	千葉市	3	2	0.6		自転車通行帯	
花見川区	豊砂幕張町線	千葉市	4	1	1.2		自転車通行帯	
美浜区	千葉船橋海浜線	千葉市	5	1	1.6		自転車通行帯	
美浜区	千葉船橋海浜線	千葉市	5	2	0.4		自転車通行帯	
美浜区	千葉船橋海浜線	千葉市	5	3	1.0		自転車通行帯	
美浜区	中瀬幕張町線	千葉市	6	1	0.4		自転車通行帯	○
美浜区	中瀬幕張町線	千葉市	6	2	0.8		自転車通行帯	○
美浜区	中瀬幕張町線	千葉市	6	3	0.3	済 (車道混在)	※2	
美浜区 花見川区	中瀬幕張町線	千葉市	6	4	0.8	済 (車道混在)	※2	
花見川区	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉市	7	1	1.3	済 (車道混在)	※2	
花見川区	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉市	7	2	0.8	済 (車道混在)	※2	
花見川区	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉市	7	3	1.7		自転車通行帯	
花見川区	千葉鎌ヶ谷松戸線 幕張八千代線	千葉県	7	4	2.2		自転車通行帯	
美浜区	ひび野幕張町線	千葉市	8	1	0.3		自転車通行帯	
美浜区	ひび野幕張町線	千葉市	8	2	0.6		自転車通行帯	
美浜区	ひび野幕張町線	千葉市	8	3	0.5		自転車通行帯	
美浜区 花見川区	ひび野幕張町線	千葉市	8	4	0.9		自転車通行帯	
美浜区	ひび野中瀬1号線	千葉市	9	1	0.5	済 (車道混在)	※2	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-2 整備計画表 (2/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
美浜区	若葉5号線 若葉13号線	千葉市	10	1	0.9	済 (車道混在)	※2	
美浜区	幕張西2号線 幕張西61号線	千葉市	11	1	0.9		車道混在	
美浜区	中瀬幕張本郷線	千葉市	11	2	0.1		車道混在	
美浜区	浜田1号線	千葉市	11	3	0.7		自転車通行帯	
美浜区	磯辺打瀬線	千葉市	12	1	0.8	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	打瀬豊砂線	千葉市	12	2	0.9		車道混在	
美浜区	打瀬豊砂線	千葉市	12	3	0.5		自転車通行帯	
美浜区	打瀬豊砂線	千葉市	12	4	0.7		自転車通行帯	
美浜区	打瀬豊砂線	千葉市	12	5	1.1	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	高洲打瀬線 若葉高洲線	千葉市	13	1	1.7		自転車通行帯	○
美浜区	高洲打瀬線 若葉高洲線	千葉市	13	2	0.6		自転車通行帯	○
美浜区	高洲打瀬線 若葉高洲線	千葉市	13	3	0.7	済 (車道混在)	※2	
花見川区	幕張町武石町線	千葉市	14	1	0.5		自転車通行帯	
花見川区	幕張町検見川町線	千葉市	15	1	1.3	済 (車道混在)	※2	
花見川区	稲毛120号線	千葉市	15	2	0.9	済 (車道混在)	※2	
美浜区	若葉14号線	千葉市	16	1	0.6	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	真砂31号線 真砂72号線	千葉市	16	2	1.1		自転車通行帯	
美浜区	真砂69号線	千葉市	16	3	0.6		自転車通行帯	
美浜区	千葉臨海線	千葉市	17	1	5.7		自転車通行帯	
美浜区	磯辺畑町線	千葉市	18	1	0.2	済 (自転車道)	-	
美浜区	磯辺畑町線	千葉市	18	2	1.1		自転車通行帯	
花見川区	磯辺畑町線	千葉市	18	3	0.4		自転車通行帯	
花見川区	磯辺畑町線	千葉市	18	4	0.5		自転車通行帯	○
花見川区	磯辺畑町線	千葉市	18	5	1.0	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	磯辺畑町線	千葉市	18	6	0.2		自転車通行帯	○
美浜区	磯辺真砂線	千葉市	19	1	0.4		自転車通行帯	○
美浜区	磯辺真砂線	千葉市	19	2	1.2		自転車通行帯	○
美浜区	磯辺真砂線	千葉市	19	3	0.8		自転車通行帯	○
美浜区	磯辺179号線	千葉市	20	1	0.6		自転車通行帯	○
美浜区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	1	0.6		自転車通行帯	
美浜区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	2	0.7		自転車通行帯	
美浜区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	3	1.0		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-3 整備計画表 (3/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
稲毛区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	4	1.4		自転車通行帯	
稲毛区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	5	1.4		自転車通行帯	
稲毛区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	6	1.7		自転車通行帯	
稲毛区 若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	7	4.7		自転車通行帯	
若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	8	1.1		自転車通行帯	
若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	9	0.7		自転車通行帯	
若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	10	1.0		自転車通行帯	
若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	11	0.5		自転車通行帯	○
若葉区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	12	2.4		自転車通行帯	
若葉区 緑区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	13	0.9		自転車通行帯	○
中央区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	14	1.8		自転車通行帯	
緑区	磯辺茂呂町線	千葉市	21	15	3.0		自転車通行帯	
美浜区	高洲1号線 高浜1号線	千葉市	22	1	1.3		自転車通行帯	○
美浜区	高浜3号線	千葉市	22	2	0.6		自転車通行帯	○
美浜区	高浜3号線	千葉市	22	3	0.7		自転車通行帯	○
美浜区	高浜3号線	千葉市	22	4	0.7		自転車通行帯	○
美浜区	海浜公園稲毛海岸線	千葉市	23	1	0.4		自転車通行帯	
美浜区	海浜公園稲毛海岸線	千葉市	23	2	1.1		自転車通行帯	
美浜区	海浜公園稲毛海岸線	千葉市	23	3	0.7		自転車通行帯	
美浜区	海浜公園稲丘町線	千葉市	24	1	0.4		自転車通行帯	○
美浜区	海浜公園稲丘町線	千葉市	24	2	1.5		自転車通行帯	○
美浜区	海浜公園稲丘町線	千葉市	24	3	0.6		自転車通行帯	○
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	1	0.6	済 (車道混在)	※2	
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	2	0.5	済 (車道混在)	※2	
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	3	1.5	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	4	0.8	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	5	0.5	済 (自転車通行帯)	-	
美浜区	高洲中央港線	千葉市	25	6	1.0		自転車通行帯	
美浜区	新港穴川線	千葉市	26	1	0.5	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	新港穴川線	千葉市	26	2	1.3	済 (自転車通行帯)	-	
稲毛区	新港穴川線	千葉市	26	3	0.6	済 (自転車通行帯)	-	
稲毛区	新港穴川線	千葉市	26	4	0.1		自転車通行帯	
稲毛区	穴川天戸線	千葉市	27	1	1.2		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-4 整備計画表 (4/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
稲毛区 花見川区	穴川天戸線	千葉市	27	2	1.3		自転車通行帯	
花見川区	穴川天戸線	千葉市	27	3	0.5		自転車通行帯	
花見川区	穴川天戸線	千葉市	27	4	0.5		自転車通行帯	
花見川区	穴川天戸線	千葉市	27	5	1.9		自転車通行帯	
花見川区	天戸町横戸町	千葉市	28	1	1.2		自転車通行帯	
花見川区	天戸町横戸町	千葉市	28	2	1.2		自転車通行帯	
花見川区	天戸町横戸町	千葉市	28	3	1.0		自転車通行帯	
花見川区	天戸町横戸町	千葉市	28	4	0.8	済 (自転車通行帯)	-	
花見川区	三角町柏井町線	千葉市	29	1	0.3		自転車通行帯	
花見川区	犢橋町13号線	千葉市	30	1	1.6	済 (車道混在)	※2	
花見川区	犢橋町13号線	千葉市	30	2	0.9		自転車通行帯	
花見川区	犢橋町千種町線 犢橋町3号線	千葉市	31	1	0.9		自転車通行帯	
花見川区	三角町線	千葉市	32	1	1.9		自転車通行帯	
花見川区	畑町222号線 さつきヶ丘49号線	千葉市	33	1	1.5		自転車通行帯	
稲毛区	穴川犢橋町線	千葉市	34	1	0.2		自転車通行帯	
稲毛区	穴川犢橋町線	千葉市	34	2	1.4	済 (自転車通行帯)	-	
稲毛区 花見川区	穴川犢橋町線	千葉市	34	3	2.1	済 (自転車通行帯)	-	
花見川区	穴川犢橋町線	千葉市	34	4	0.7	済 (自転車通行帯)	-	
稲毛区	稲毛停車場稲毛海岸線	千葉市	35	1	0.7	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	稲毛停車場線穴川線	千葉市	36	1	0.4	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	稲毛停車場線穴川線 穴川天戸線	千葉市	36	2	1.5	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	稲毛東40号線 稲丘町23号線	千葉市	37	1	0.8		自転車通行帯	○
稲毛区	緑町7号線 弥生町3号線	千葉市	38	1	0.4		自転車通行帯	
稲毛区 中央区	椿森弥生町線	千葉市	39	1	0.4		自転車通行帯	○
中央区	松波新港線	千葉市	40	1	0.6		自転車通行帯	
美浜区	松波新港線	千葉市	40	2	0.4		自転車通行帯	
稲毛区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	1	0.9	済 (車道混在)	※2	
稲毛区 中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	2	1.1	済 (車道混在)	※2	
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	3	0.7	済 (車道混在)	※2	
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	4	1.2	済 (車道混在)	※2	
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	5	0.8	済 (車道混在)	※2	
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	6	1.0		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-5 整備計画表 (5/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	41	7	0.4		自転車通行帯	
中央区	中央港14号線	千葉市	42	1	0.4		自転車通行帯	
中央区	千葉港5号線	千葉市	43	1	0.6	済 (自転車通行帯)	-	
中央区	千葉港5号線	千葉市	43	2	0.4		自転車通行帯	
中央区	千葉港黒砂台線	千葉市	44	1	0.6	済 (車道混在)	※2	
中央区	千葉港黒砂台線	千葉市	44	2	0.5	済 (車道混在)	※2	
中央区	新町若松町線	千葉市	45	1	0.7		自転車通行帯	
中央区	新町若松町線	千葉市	45	2	0.7	済 (車道混在)	※2	
若葉区	新町若松町線	千葉市	45	3	1.0	済 (車道混在)	※2	
若葉区	新町若松町線	千葉市	45	4	0.9	済 (車道混在)	※2	
若葉区	新町若松町線	千葉市	45	5	0.6	済 (車道混在)	※2	
若葉区	東寺山町山王町線	千葉市	46	1	2.8		自転車通行帯	
若葉区 稲毛区	東寺山町山王町線	千葉市	46	2	0.9		自転車通行帯	○
稲毛区	東寺山町山王町線	千葉市	46	3	1.5		自転車通行帯	
若葉区	西都賀53号線 西都賀54号線	千葉市	47	1	1.5	済 (車道混在)	-	
若葉区	源町桜木線	千葉市	48	1	0.5		自転車通行帯	
若葉区	源町桜木線	千葉市	48	2	1.9		自転車通行帯	
若葉区	源町桜木線	千葉市	48	3	0.4		自転車通行帯	
若葉区	源町桜木線	千葉市	48	4	0.4		自転車通行帯	
中央区	国道14号	千葉市	49	1	0.6	済 (車道混在)	※2	
中央区	国道14号	千葉市	49	2	0.8		自転車通行帯	
中央区	千葉駅富士見線	千葉市	50	1	0.3		自転車通行帯	
中央区	富士見加曾利町線	千葉市	51	1	0.5	済 (車道混在)	-	
中央区	新町問屋町線 本千葉停車場線	千葉市	52	1	0.9		自転車通行帯	
中央区	本千葉停車場線 問屋町2号線	千葉市	52	2	0.6		自転車通行帯	
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	1	0.6		自転車通行帯	○
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	2	0.5		自転車通行帯	○
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	3	1.2		自転車通行帯	
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	4	1.2	済 (車道混在)	※2	
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	5	1.1	済 (車道混在)	※2	
中央区	新田町村田町線	千葉市	53	6	2.5		自転車通行帯	
中央区	国道126号	千葉市	54	1	0.7	済 (車道混在)	※2	
中央区	国道126号	千葉市	54	2	1.1	済 (車道混在)	※2	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-6 整備計画表 (6/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
稲毛区	国道126号	千葉市	54	3	1.3	済 (車道混在)	※2	
稲毛区	国道126号	千葉市	54	4	0.6		自転車通行帯	
中央区	京成千葉中央駅線	千葉市	55	1	0.6	済 (車道混在)	※2	
中央区	市場町4号線 千葉大網線	千葉市	56	1	1.0		自転車通行帯	
中央区	千葉大網線 寒川1号線	千葉市	57	1	0.5		自転車通行帯	
中央区	中央星久喜町線	千葉市	58	1	0.2		自転車通行帯	
中央区	中央星久喜町線	千葉市	58	2	0.8		自転車通行帯	
中央区	本町星久喜町線	千葉市	58	3	1.2		自転車通行帯	
中央区 若葉区	貝塚町宮崎町線	千葉市	59	1	1.2		自転車通行帯	
若葉区	都賀駅千城台南線	千葉市	60	1	1.0	済 (車道混在)	※2	
若葉区	都賀駅千城台南線	千葉市	60	2	1.4	済 (車道混在)	※2	
若葉区	都賀駅千城台南線	千葉市	60	3	2.0	済 (自転車通行帯)	-	
若葉区	都賀駅千城台南線	千葉市	60	4	1.1		自転車通行帯	
中央区	富士見加曾利町線	千葉市	61	1	1.1		自転車通行帯	
若葉区	桜木町小倉町線	千葉市	62	1	2.1		自転車通行帯	
若葉区	坂月町下田町線	千葉市	63	1	1.1		自転車通行帯	
若葉区	坂月町下田町線	千葉市	63	2	2.0	済 (車道混在)	※2	
	四街道市道	四街道市	63	3	0.8		自転車通行帯	
中央区	千葉大網線	千葉市	64	1	0.9		自転車通行帯	
中央区	千葉大網線	千葉市	64	2	3.2		自転車通行帯	
緑区	千葉大網線	千葉市	64	3	0.3		自転車通行帯	
緑区	千葉大網線	千葉市	64	4	0.9		自転車通行帯	
中央区	貝塚町宮崎町線	千葉市	65	1	0.9	済 (車道混在)	※2	
中央区	南町大森町線	千葉市	66	1	1.0	済 (自転車通行帯)	-	
中央区	南町大森町線	千葉市	66	2	0.6		自転車通行帯	
中央区	川崎町南北線	千葉市	67	1	1.0		自転車通行帯	
中央区	川崎町南北線	千葉市	67	2	0.7		自転車通行帯	
中央区	川崎町南北線	千葉市	67	3	1.0		自転車通行帯	
中央区	今井6号線 川崎町東西2号線	千葉市	68	1	0.3		自転車通行帯	
中央区	塩田町誉田町線	千葉市	69	1	0.8		自転車通行帯	
中央区	塩田町誉田町線	千葉市	69	2	2.1		自転車通行帯	
緑区	塩田町誉田町線	千葉市	69	3	2.7		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

5-7 整備計画表 (7/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
緑区	塩田町誉田町線	千葉市	69	4	0.8		自転車通行帯	
緑区	塩田町誉田町線	千葉市	69	5	1.2		自転車通行帯	
	市原市道	市原市	69	6	1.3		自転車通行帯	
緑区	越智町土気町線	千葉市	69	7	2.9		自転車通行帯	
緑区	越智町土気町線	千葉市	69	8	1.9		自転車通行帯	
緑区	越智町土気町線	千葉市	69	9	1.6	済 (車道混在)	※2	
中央区 緑区	浜野四街道長沼線 おゆみ野「東南部3号	千葉市	70	1	2.5	済 (車道混在)	※2	
緑区	おゆみ野島南部3号線	千葉市	71	1	1.4	済 (自転車通行帯)	-	
緑区	おゆみ野東南部6号線	千葉市	72	1	1.3	済 (自転車通行帯)	-	
緑区	浜野町大金沢町線	千葉市	73	1	0.5	済 (車道混在)	※2	
緑区	浜野町大金沢町線	千葉市	73	2	1.9	済 (自転車通行帯)	-	
緑区	浜野町大金沢町線	千葉市	73	3	1.1		自転車通行帯	
	市原市道	市原市	73	4	0.3		自転車通行帯	
緑区	おゆみ野東南部2号線	千葉市	74	1	1.2	済 (自転車通行帯)	-	
緑区	おゆみ野東南部5号線	千葉市	75	1	1.4	済 (車道混在)	※2	
	市原市道	市原市	76	1	0.3		自転車通行帯	
緑区	大膳野町誉田町線	千葉市	76	2	0.5		自転車通行帯	
緑区	大膳野町誉田町線	千葉市	76	3	0.4		自転車通行帯	
緑区	大膳野町誉田町線	千葉市	76	4	0.6		自転車通行帯	
中央区	浜野駅東口線	千葉市	77	1	0.3	済 (車道混在)	※2	
中央区	千葉茂原線	千葉市	78	1	2.8		自転車通行帯	
緑区	日吉誉田停車場線	千葉市	79	1	0.4		自転車通行帯	
緑区	誉田北口線	千葉市	80	1	0.5	済 (車道混在)	※2	
緑区	誉田町215号線	千葉市	81	1	0.6	済 (車道混在)	※2	
緑区	誉田停車場中野線	千葉市	81	2	5.3		自転車通行帯	
緑区	土気町大高町線	千葉市	82	1	1.1		自転車通行帯	
緑区	土気町大高町線	千葉市	82	2	0.8		自転車通行帯	
緑区	土気停車場千葉中線	千葉市	83	1	6.1		自転車通行帯	
緑区	土気停車場千葉中線	千葉市	83	2	0.2		自転車通行帯	○
緑区	土気停車場金剛地線	千葉市	84	1	0.9		自転車通行帯	
緑区	土気停車場金剛地線	千葉市	84	2	2.1	済 (自転車通行帯)	-	
緑区 若葉区	浜野四街道長沼線	千葉市	85	1	11.2		自転車通行帯	
中央区	加曾利町大森町線	千葉市	86	1	1.1		自転車通行帯	
中央区	村田町線	千葉市	87	1	0.6		自転車通行帯	
中央区	生実本納線	千葉市	88	1	1.0		自転車通行帯	○
緑区	土気町17号線	千葉市	89	1	4.0		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-8 整備計画表 (8/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	見直し 整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
若葉区	若松町金親町線	千葉市	90	1	0.3		自転車通行帯	
若葉区	若松町金親町線	千葉市	90	2	0.6		自転車通行帯	
若葉区	金親町69号線	千葉市	91	1	0.7		自転車通行帯	
若葉区	千葉川上八街線	千葉市	92	1	0.8		自転車通行帯	
若葉区	千葉川上八街線	千葉市	92	2	1.0		自転車通行帯	
緑区	誉田町野呂町線	千葉市	93	1	0.6		自転車通行帯	○
緑区	誉田町野呂町線	千葉市	93	2	1.1		自転車通行帯	
緑区	誉田町野呂町線	千葉市	93	3	2.4		自転車通行帯	
緑区	誉田町野呂町線	千葉市	93	4	1.0		自転車通行帯	
緑区町259号線	誉田町94号線 誉田町259号線	千葉市	94	1	0.8		自転車通行帯	
緑区	誉田町264号線	千葉市	94	2	0.3		自転車通行帯	
緑区	平川町30号線	千葉市	95	1	0.7		自転車通行帯	
緑区	平川町32号線	千葉市	95	2	1.5		自転車通行帯	
花見川区	横戸町78号線	千葉市	96	1	1.1		自転車通行帯	
花見川区	横戸町78号線	千葉市	96	2	0.5		自転車通行帯	
中央区	中央今井町線	千葉市	97	1	1.8		自転車通行帯	
中央区	中央今井町線	千葉市	97	2	0.8		自転車通行帯	
若葉区	桜木町65号線	千葉市	98	1	0.7		車道混在	
花見川区	国道14号	千葉国道事務所	100	1	4.7		自転車通行帯	
稲毛区 美浜区	国道14号 国道357号	千葉国道事務所	100	2	3.1		自転車通行帯	
美浜区 中央区	国道14号 国道357号	千葉国道事務所	100	3	2.4	済 (自転車道等)	-	
中央区	国道357号	千葉国道事務所	100	4	6.5		自転車通行帯	
稲毛区 花見川区	国道16号	千葉国道事務所	101	1	3.8		自転車通行帯	
花見川区	国道16号	千葉国道事務所	101	2	4.3		自転車通行帯	
若葉区	国道51号	千葉国道事務所	102	1	1.6	済 (車道混在)	※2	
若葉区	国道51号	千葉国道事務所	102	2	2.9	済 (車道混在)	※2	
若葉区	国道51号	千葉国道事務所	102	3	0.7		自転車通行帯	
若葉区	国道51号	千葉国道事務所	102	4	0.1		自転車通行帯	
中央区	国道126号	千葉市	103	1	0.3		自転車通行帯	
中央区	国道126号	千葉市	103	2	1.8	済 (車道混在)	※2	
若葉区	国道126号	千葉市	103	3	14.6		自転車通行帯	
中央区	国道16号	千葉国道事務所	104	1	0.2		自転車通行帯	

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

表 5-9 整備計画表 (9/9)

区	路線名	道路管理者	区間番号 (別図)		区間 延長 (km)	整備済 有無	整備形態※1	整備計画(時期)
								短期 令和6年度～ 令和10年度
花見川区	柏井町101号線	千葉市	200	1	0.3		車道混在	
花見川区	柏井町33号線	千葉市	201	1	1.0		車道混在	
花見川区	千種町3号線 三角町98号線 三角町99号線	千葉市	202	1	0.6		車道混在	
花見川区	三角町60号線 三角町99号線 条例指定道路千種町12号 線	千葉市	202	2	0.8		車道混在	
稲毛区	長沼町14号線 宮野木町269号線	千葉市	203	1	1.4		自転車通行帯	
稲毛区	小中台町105号線 小中台町99号線	千葉市	204	1	0.8	済 (車道混在)	-	
稲毛区	園生町153号線	千葉市	204	2	0.5	済 (車道混在)	-	
稲毛区	轟町5号線	千葉市	205	1	0.6	済 (車道混在)	-	
若葉区	若松町金親町線	千葉市	206	1	2.1	済 (車道混在)	※2	
若葉区	若松町14号線 若松町21号線 若松町20号線	千葉市	206	2	1.0	済 (車道混在)	※2	
若葉区	桜木町118号線 桜木町14号線	千葉市	207	1	0.4	済 (車道混在)	-	
若葉区	高根79号線 多部田町48号線 北谷津町3号線 北谷津町4号線 金親町64号線 大草町53号線 大草町55号線 千城台184号線 千城台215号線	千葉市	208	1	2.5		自転車通行帯	
中央区	生実町65号線 鵜の森町8号線	千葉市	209	1	0.7		自転車通行帯	
中央区	生実町126号線 南生実町136号線 南生実町159号線	千葉市	210	1	1.2		車道混在	
緑区	大木戸10号線 条例指定道路越智町21号線 条例指定道路越智町19号線 越智町75号線 越智町58号線	千葉市	211	1	1.5		自転車通行帯	
美浜区 花見川区	花見川サイクリングコース外	千葉市	300	1	11.2		—	
美浜区	海浜1号線	千葉市	301	1	1.9	済	—	
緑区	おゆみ野四季の道	千葉市	303	1	8.4		—	
花見川区 美浜区	中瀬幕張本郷線	千葉市	304	1	2.0		自転車通行帯	
花見川区	磯辺畑町線	千葉市	305	1	0.3		自転車通行帯	
花見川区 美浜区	磯辺畑町線	千葉市	305	2	0.3		自転車通行帯	
中央区	西千葉駅稲荷町線	千葉市	306	1	0.3		自転車通行帯	
美浜区	高洲41号線	千葉市	307	1	0.3		自転車通行帯	○
合計					354.1			
内訳	短期路線				19.7			
	整備済み路線(千葉市管理分)				79.4			
	整備済み路線(千葉市管理以外)				6.9			

※1 整備形態については、整備時に交通状況等を考慮し、関係機関と協議の上、決定します。

※2 再度整備する際には、最新の整備マニュアルまたは、ガイドラインに基づき検討します。

5-2. アクセスルート

(1) 整備計画

5年間（2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度））で149.3kmの整備を目指す計画とします。

(2) 整備手法

「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」に基づき整備します。
（※詳細については「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）」

表 5-10 整備計画表

区	アクセスルート対象駅	区間延長 (km)	整備済 有無	整備形態	整備計画(時期)
					短期 令和6年度～ 令和10年度
花見川区	幕張本郷駅	0.6		ピクトグラム	○
花見川区	幕張駅	0.9		ピクトグラム	○
花見川区	新検見川駅	1.3		ピクトグラム	○
稲毛区	稲毛駅	1.2		ピクトグラム	○
中央区	西千葉駅	0.1		ピクトグラム	○
中央区	千葉駅	0.5		ピクトグラム	○
中央区	東千葉駅	0.4		ピクトグラム	○
若葉区	都賀駅	1.6		ピクトグラム	○
中央区	本千葉駅	0.1		ピクトグラム	○
中央区	蘇我駅	1.6		ピクトグラム	○
緑区	鎌取駅	0.8		ピクトグラム	○
緑区	誉田駅	0.1		ピクトグラム	○
緑区	土気駅	1.3		ピクトグラム	○
中央区	浜野駅	0.8		ピクトグラム	○
美浜区	海浜幕張駅	2.7		ピクトグラム	○
美浜区	検見川浜駅	-		-	-
美浜区	稲毛海岸駅	1.2		ピクトグラム	○
中央区	千葉みなと駅	0.1		ピクトグラム	○
花見川区	検見川駅	0.7		ピクトグラム	○
稲毛区	京成稲毛駅	0.1		ピクトグラム	○
稲毛区	みどり台駅	0.1		ピクトグラム	○
中央区	西登戸駅	0.2		ピクトグラム	○
中央区	新千葉駅	-		-	-
中央区	千葉中央駅・モノレール葭川公園駅	0.1		ピクトグラム	○
中央区	千葉寺駅	0.4		ピクトグラム	○

区	アクセスルート対象駅	区間 延長 (km)	整備済 有無	整備形態	整備計画(時期)
					短期 令和6年度～ 令和10年度
中央区	大森台駅	0.4		ピクトグラム	○
緑区	学園前駅	0.1		ピクトグラム	○
緑区	おゆみ野駅	-		-	-
中央区	モノレール市役所前駅	-		-	-
中央区	モノレール県庁前駅	-		-	-
中央区	モノレール千葉公園駅	-		-	-
稲毛区	モノレール作草部駅	-		-	-
稲毛区	モノレール天台駅	-		-	-
稲毛区	モノレール穴川駅	-		-	-
稲毛区	モノレールスポーツセンター駅	-		-	-
稲毛区	モノレール動物公園駅	-		-	-
若葉区	モノレールみつわ台駅	0.1		ピクトグラム	○
若葉区	モノレール桜木駅	-		-	-
若葉区	モノレール小倉台駅	-		-	-
若葉区	モノレール千城台北駅	-		-	-
若葉区	モノレール千城台駅	-		-	-
美浜区	幕張豊砂駅	-		-	-
合計		17.5			
内訳	短期路線	17.5			
	整備済み路線(千葉市管理分)	-			
	整備済み路線(千葉市管理以外)	-			

5-3. サイクリングコース

(1) 整備計画

5年間（2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度））で112.1kmの整備を目指す計画とします。なお、今後作成する観光マップの公表に合わせてサイクリングコースを確定します。

(2) 整備手法

「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」に基づき整備します。
（※詳細については「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）

表 5-11 整備計画表

区	コース名	区間延長 (km)	整備済 有無	整備形態	整備計画(時期)
					短期 令和6年度～ 令和10年度
中央区	—	8.1		ピクトグラム等	○
稲毛区	—	7.4		ピクトグラム等	○
美浜区	—	15.1		ピクトグラム等	○
花見川区	花見川サイクリングコース	15.6		ピクトグラム等	○
若葉区	里山サイクリングコース	36.0		ピクトグラム等	○
若葉区	—	10.9		ピクトグラム等	○
緑区	—	19.0		ピクトグラム等	○
合計		112.1			
内訳	短期路線	112.1			
	整備済み路線(千葉市管理分)	0			
	整備済み路線(千葉市管理以外)	0			

5-4. 短期整備計画

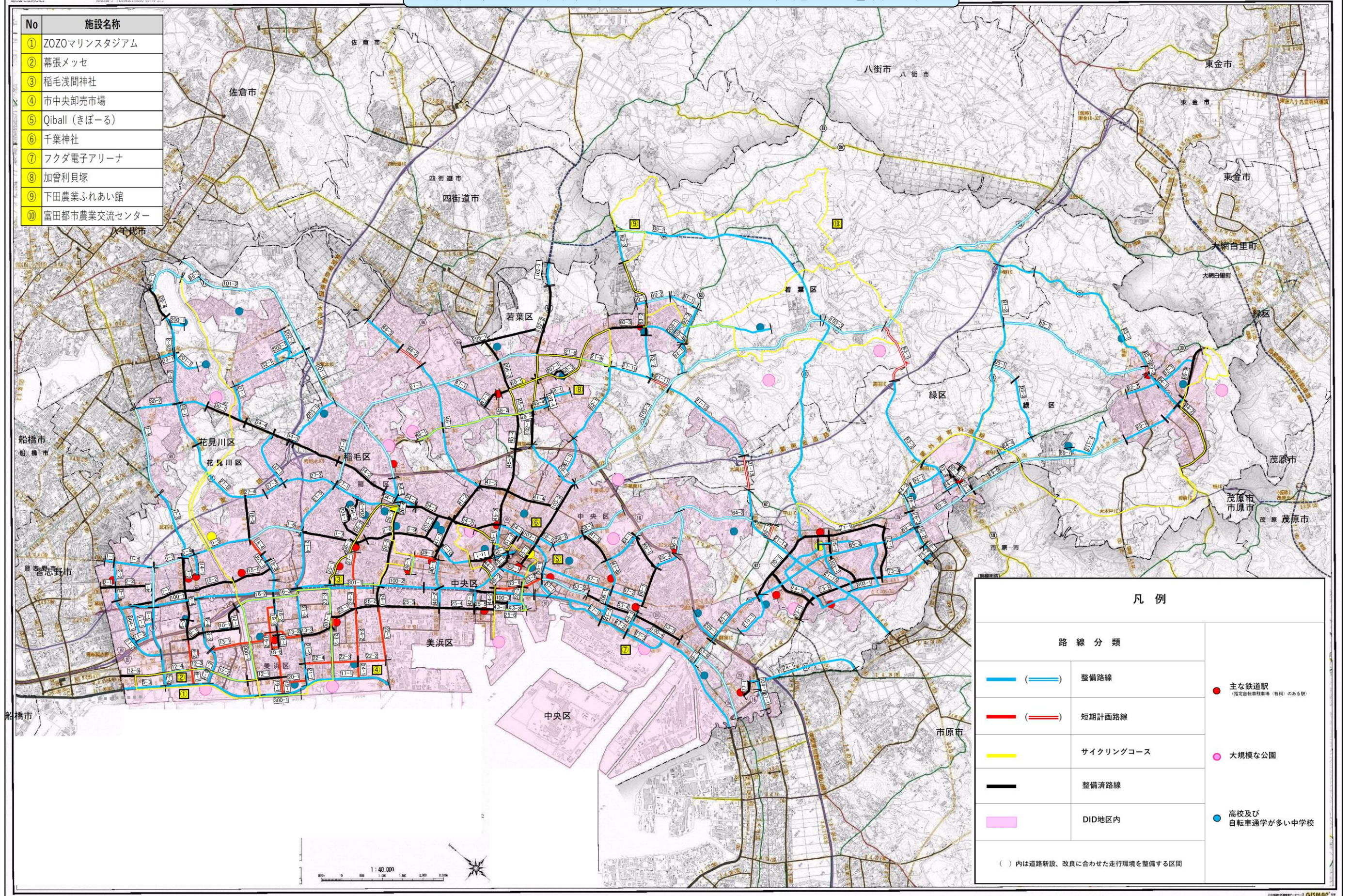
5年間（2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度））で整備を行う延長は幹線ルートが19.7km、サイクリングコース112.1km、アクセスルート17.5km、合計延長149.3kmの整備を目指す計画とします。

表 5-12 短期整備計画延長

		R6～R10 短期整備計画	
自転車 ネット ワーク	幹線ルート (R10 年度整備完了予定)	自転車専用通行帯	19.7 km (106 km 30.0%)
		車道混在	0 km
	アクセスルート サイクリングコース	ピクトグラム	17.5 km
		ピクトグラム等	112.1 km
	合計	149.3 km	
R10 年度未整備完了予定	235.6 km 48.7%		

千葉市の自転車ネットワーク（短期計画路線図）

No	施設名称
①	ZOZOマリンスタジアム
②	幕張メッセ
③	稲毛浅間神社
④	市中央卸売市場
⑤	Qiball（きぼーる）
⑥	千葉神社
⑦	フクダ電子アリーナ
⑧	加曾利貝塚
⑨	下田農業ふれあい館
⑩	富田都市農業交流センター



凡例	
路線分類	
	整備路線
	短期計画路線
	サイクリングコース
	整備済路線
	DID地区内
	主な鉄道駅 <small>（指定自転車駐輪場（有料）のある駅）</small>
	大規模な公園
	高校及び 自転車通学が多い中学校
<small>（ ）内は道路新設、改良に合わせた走行環境を整備する区間</small>	

6. 計画の実現に向けて

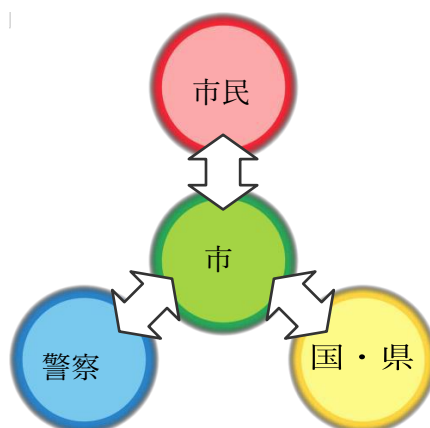
6-1. 計画推進に向けた取組み

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

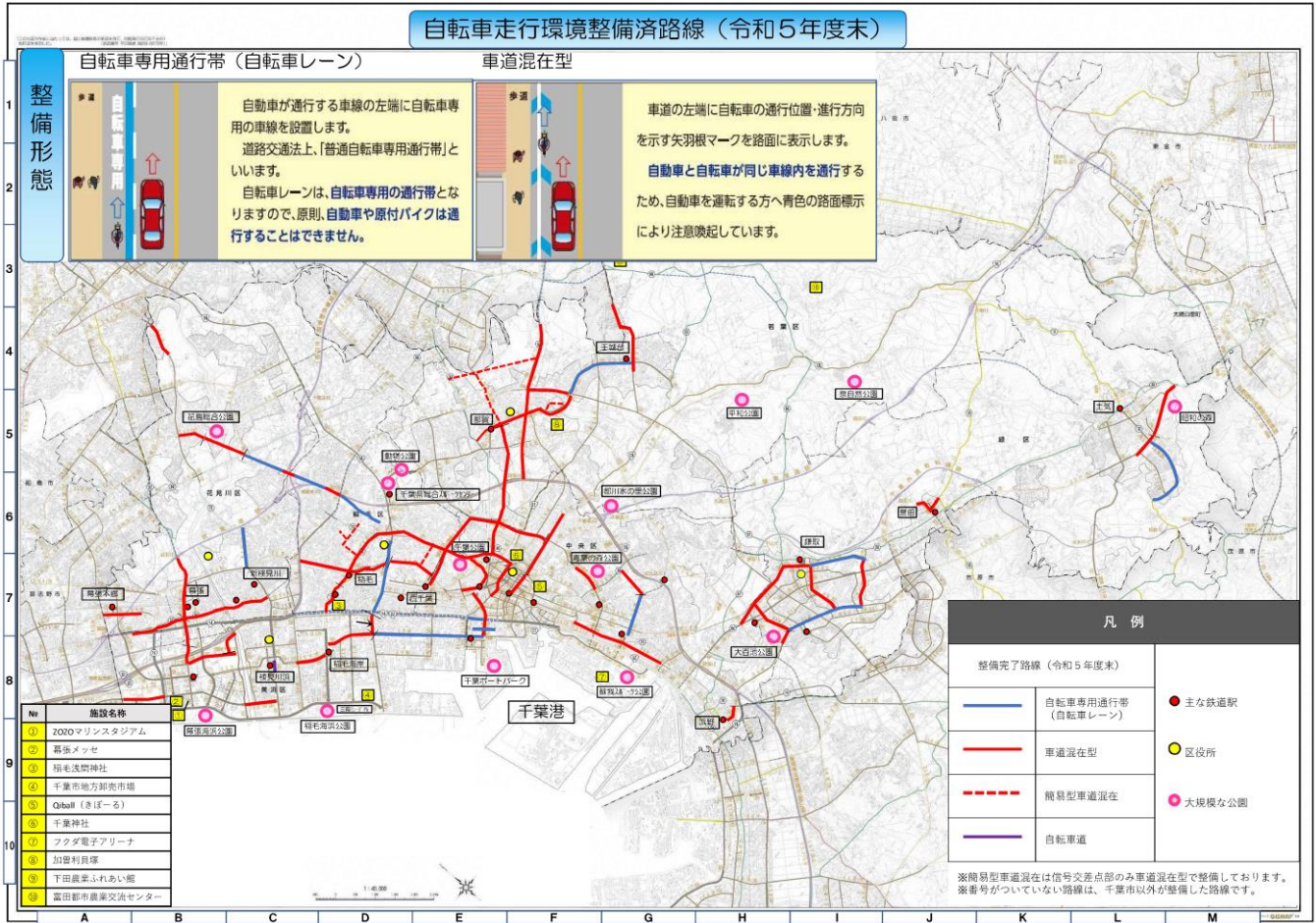




参考資料

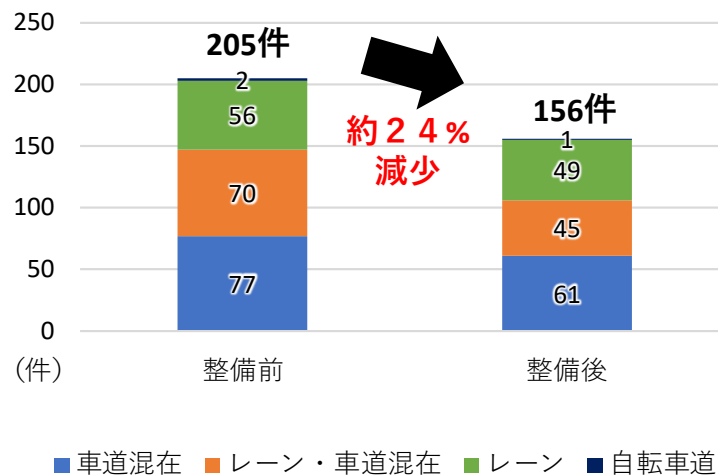
① 整備延長と整備率

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



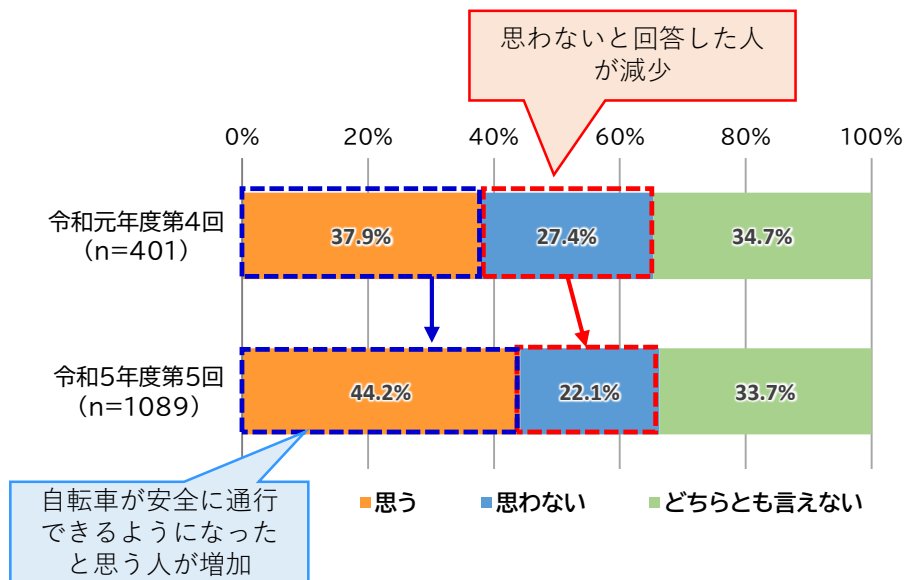
③ WEBアンケートの回答（2023年実施）

<調査概要>

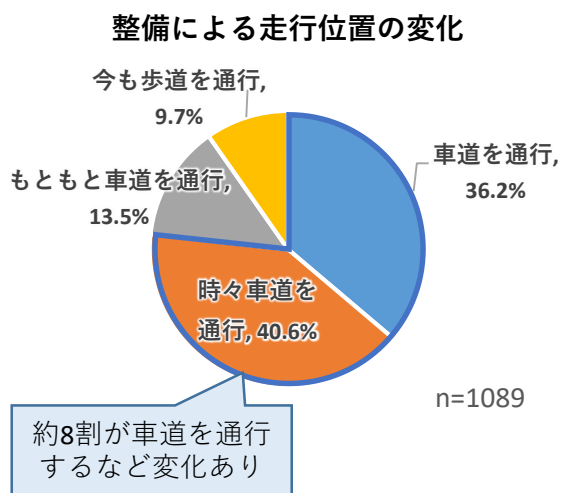
調査名：「自転車走行環境の整備効果」に関するアンケート調査

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。

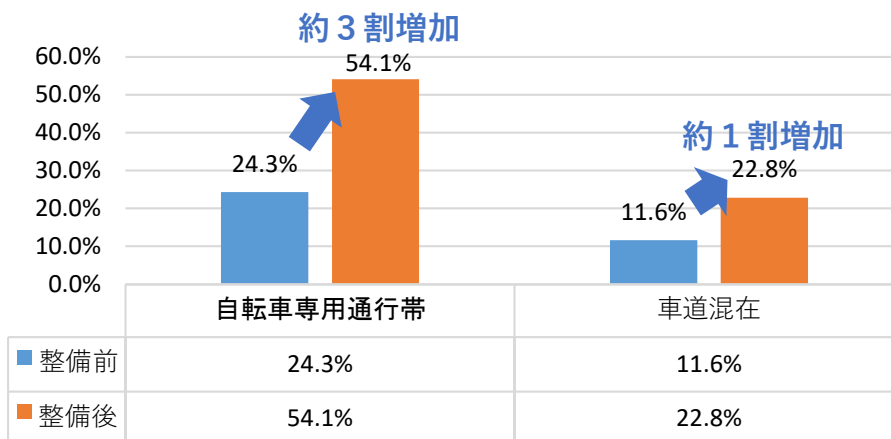


自転車レーンなどが整備された道路において、あなたは自転車で通行する位置に変化はありましたか。



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
新港六川線 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
六川犢橋町線（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
六川犢橋町線（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

