

千葉県 自転車活用推進計画 (案)



千葉県

令和2年7月

— 目 次 —

1. 計画の概要	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の対象区域	2
(3) 計画期間	3
(4) 計画の位置づけ	3
2. 千葉県の自転車を取り巻く状況	4
(1) 自転車に関する現状及び課題	4
(2) 千葉県内の取組	1 8
(3) 計画の目標	3 0
3. 実施すべき施策	3 1
4. 計画の推進体制	4 0
5. 計画のフォローアップ及び見直し方法	4 0
(1) 計画のフォローアップ	4 0
(2) 計画の見直し	4 0
6. 学識者・有識者ヒアリング	4 1
7. 用語の定義	4 2

1. 計画の概要

(1) 計画の目的

自転車は、買い物や通勤、通学等、日常生活における身近な移動手段であるとともに、サイクルスポーツにも利用される等、多くの人々に利用される乗り物である。

また、近年では自転車利用による健康の増進も期待され、二酸化炭素の排出、騒音、排気ガスの排出が無い「環境にやさしい」乗り物として、自転車利用のニーズが高まっている。

このような中、自転車の活用による国民の健康増進、災害時における交通機能の維持、環境負荷の低減をはかること等、新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月 1 日に施行された。

また、自転車活用推進法に基づき、自転車活用推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された。

自転車活用推進法では、都道府県・市町村(特別区を含む。)は、国の推進計画を勘案し、地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(都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画)を定めるよう努めなければならない旨が記されている。

本計画は、自転車の活用により、環境負荷の低減、災害時の機動性、健康増進に寄与し、また、観光振興や地域活性化にも資するものであることから、自転車の活用の推進に必要な施策を定め、SDGs の理念を踏まえながら、自転車が安全・安心に利用できる環境づくりを進め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

※SDGsとは…

『SDGs』とは、「持続可能な開発目標」のことで、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標。

持続可能な世界を実現するための 17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人取り残さない(leave no one behind)ことを誓っている。

国の SDGs 推進本部が平成 28(2016)年に決定した『SDGs 実施指針』では、地方自治体に各種計画等の策定や改定に当たり、SDGs の要素を最大限反映することを奨励しつつ、SDGs 達成に向けた取組を促進することとされている。

(2)計画の対象区域

本計画の対象区域は千葉県全域とする。



図 対象区域図

(3)計画期間

国の推進計画では、自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保等の課題は、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要であることが示されている。

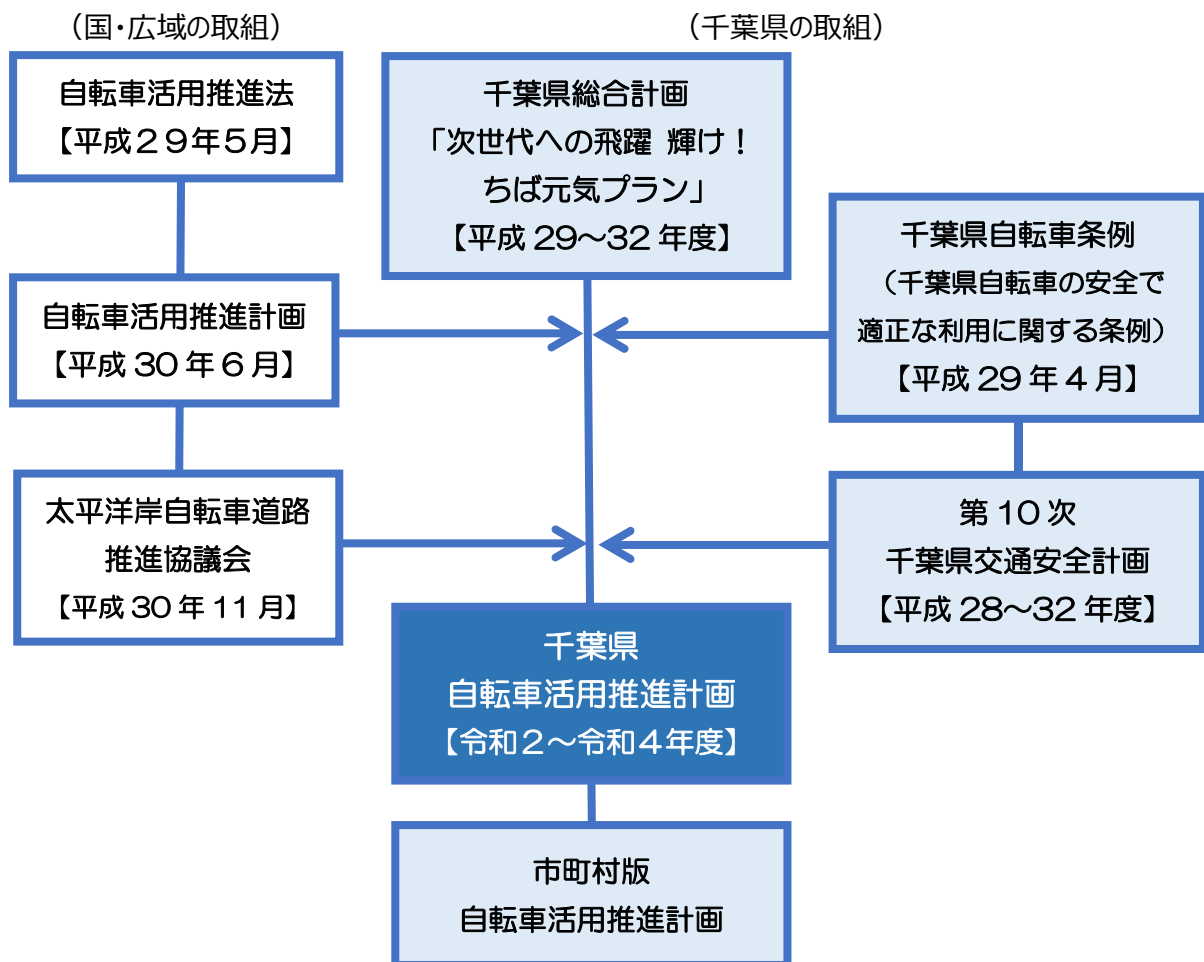
また、自転車活用推進計画との関連を有し、令和2年度を計画期末とする「交通政策基本計画」等の各種計画との連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、平成30年度から令和2年度までの3箇年を計画期間としている。

千葉県自転車活用推進計画においては、国の推進計画の計画期間を勘案し、令和2年度から令和4年度までの3箇年を計画期間とする。

なお、令和3年度には国の推進計画が改定される予定であるため、改定内容と本計画の記載内容との整合性を確認し、必要に応じて計画の見直しを行う。

(4)計画の位置づけ

本計画は千葉県における自転車活用推進に関する政策の最上位計画として位置付けられ、県内市町村による自転車活用推進計画の策定において指針となる計画である。



2. 千葉県の自転車を取り巻く状況

(1) 自転車に関する現状及び課題

自転車は、温室効果ガスを出さない環境にやさしいモビリティであるとともに、健康増進へも寄与することから、近年自転車利用に対する価値観が大きく変化している。

しかしながら、便利で健康的であり環境にも優しい自転車であるが、放置自転車や運転マナーの向上等への対策が必要である。また、これと併せて計画的な環境整備を進めていく必要がある。

ここでは、千葉県の自転車を取り巻く現状および課題について整理する。

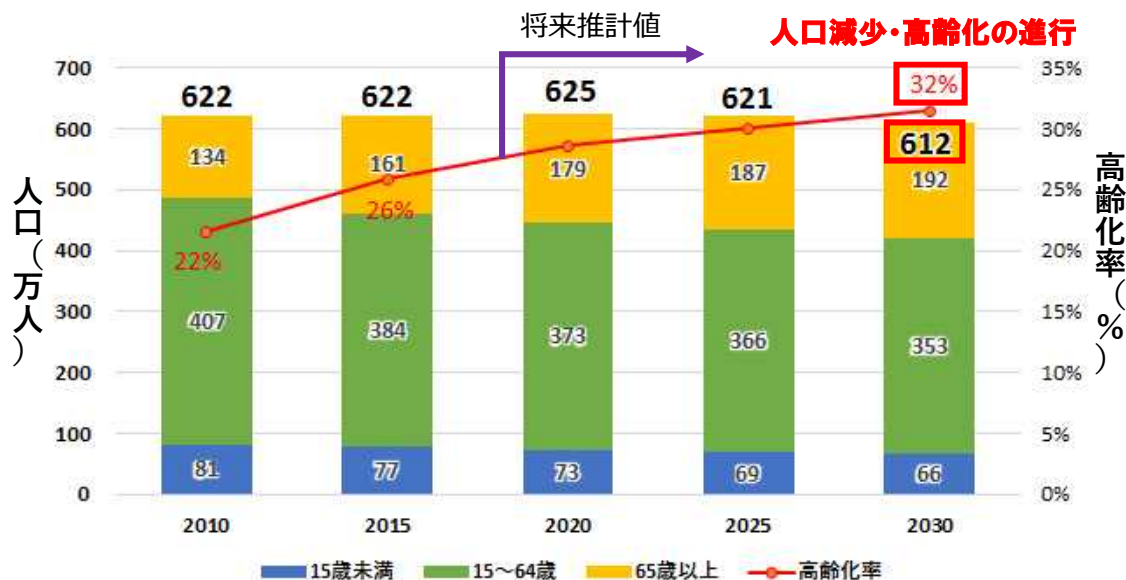
1) 人口

《現状》

- 2015 年(平成 27 年)時点で約 622 万人である県の人口は、15 年後の 2030 年(令和 12 年)には約 612 万人に減少すると予測
- 高齢化率も 2015 年の約 26%に対し、2030 年には 32%にまで上昇すると予測

《課題》

- 今後の少子高齢化を見据え、子どもやお年寄り、障がい者等、誰もが利用しやすい自転車環境の整備が必要



出典：千葉県「政策検討基礎調査」（平成 29 年）平成 22 年及び平成 27 年は総務省「国勢調査」

図 県の将来推計人口と高齢化率の推移

2) 地勢

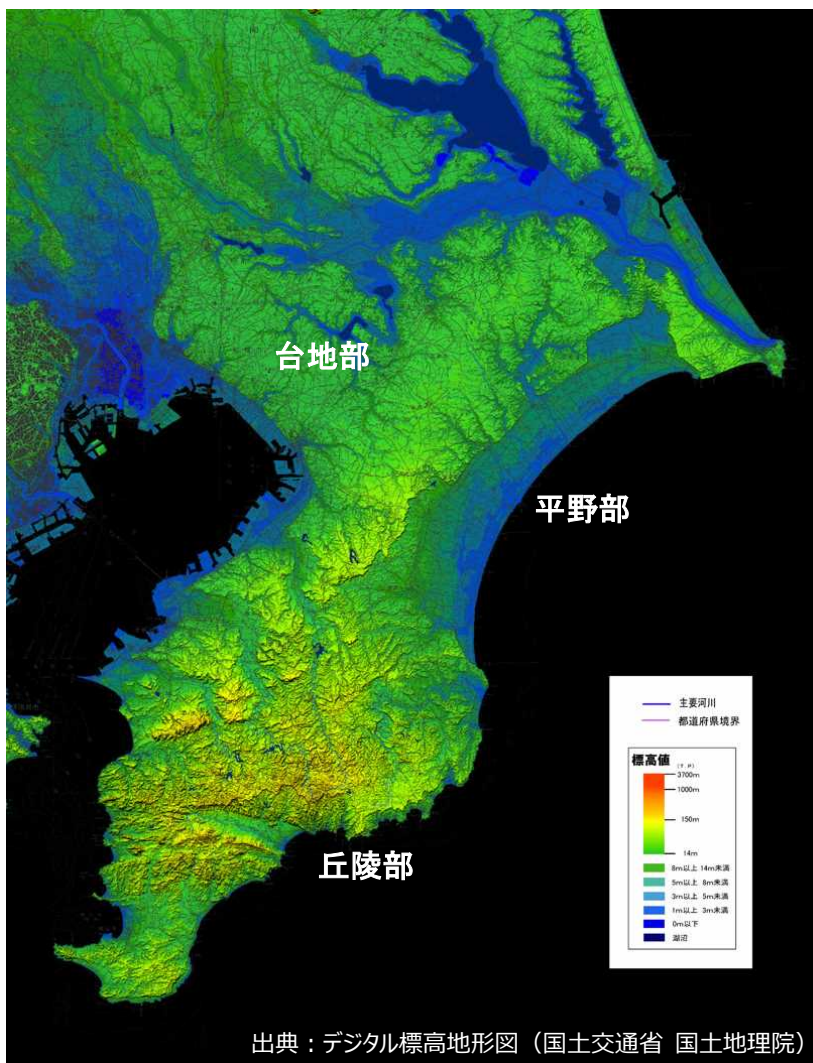
《現状》

- 本州中央部の東端に位置し、東西に狭く、太平洋と東京湾に囲まれた半島（房総半島）にある。太平洋と東京湾に囲まれた半島部の海岸線と、半島のつけねを流れる利根川・江戸川に囲まれ、水で囲まれた島のような環境を成す
- 南から北に向かって大きく丘陵、台地、平野の三つに区分
- 房総半島の中央山間部は千葉県で最も高く、特に房総丘陵といわれる南部には、標高300m以上の山地が連なる

出典：千葉県地域防災計画

《課題》

- 地形を考慮・活用した、施策の検討が必要



出典：デジタル標高地形図（国土交通省 国土地理院）

図 県の地形

3) 健康

a) 平均寿命・健康寿命・運動習慣

《現状》

- 平均寿命・健康寿命ともおおむね全国平均を上回って増加しているが、男性の健康寿命の伸びが平均寿命の伸びを下回る状況
- 運動習慣の割合は男女とも働く世代に低くなる傾向がみられる

《課題》

- 県民の健康寿命延伸を目指し、継続的な運動習慣の定着が必要

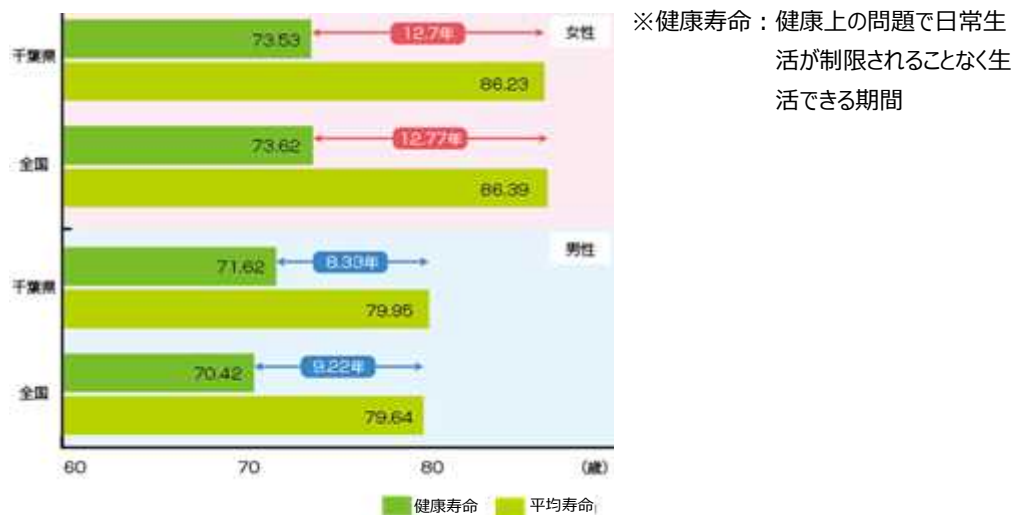


図 全国と千葉県の平均寿命と健康寿命(平成 22 年)

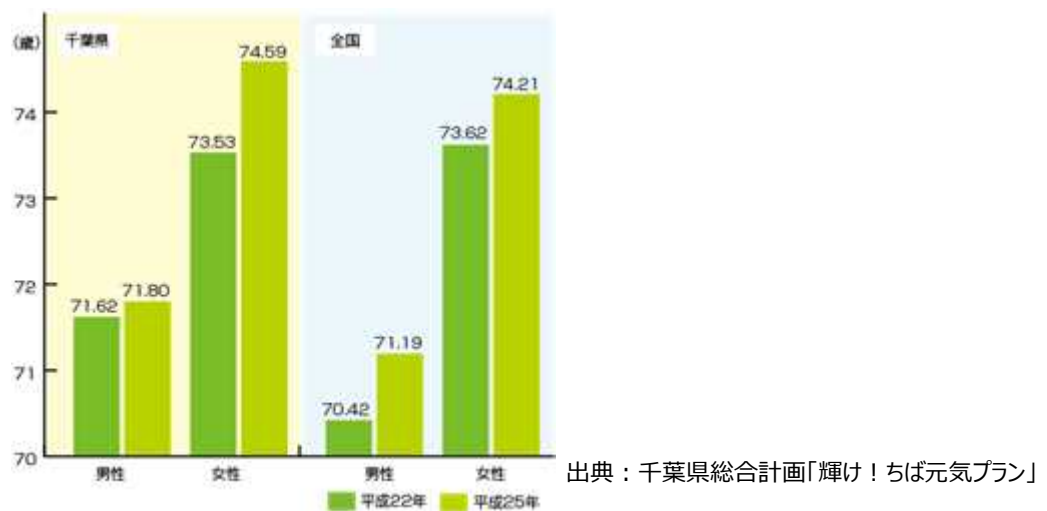
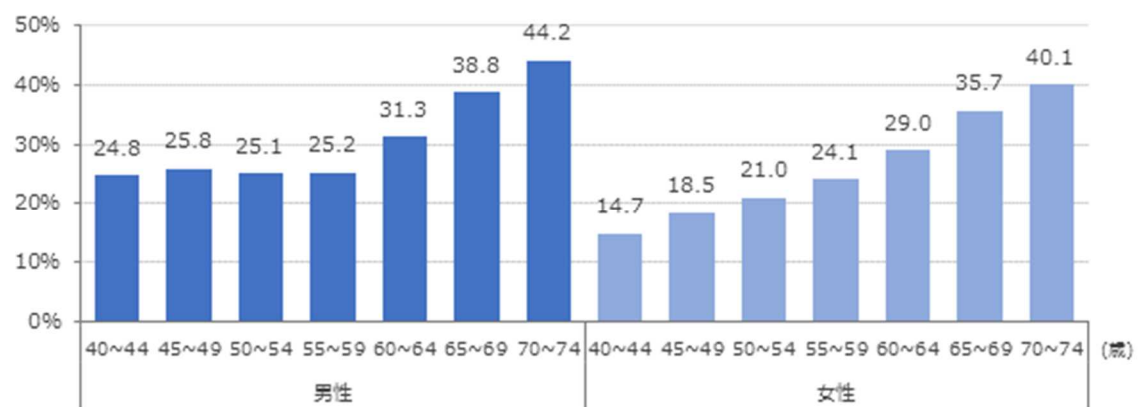


図 全国と千葉県の健康寿命の推移(平成 22 年・25 年)



資料：千葉県特定健診・特定保健指導のデータ集計結果(平成 29 年度)

図 運動習慣のある者の割合(平成 29 年度)

4) 自転車通行空間

《現状》

- 県内の自転車ネットワーク策定済市町村は 19 市町

《課題》

- 現状の自転車通行空間は十分でなく、効率的・計画的な自転車通行空間の整備が必要

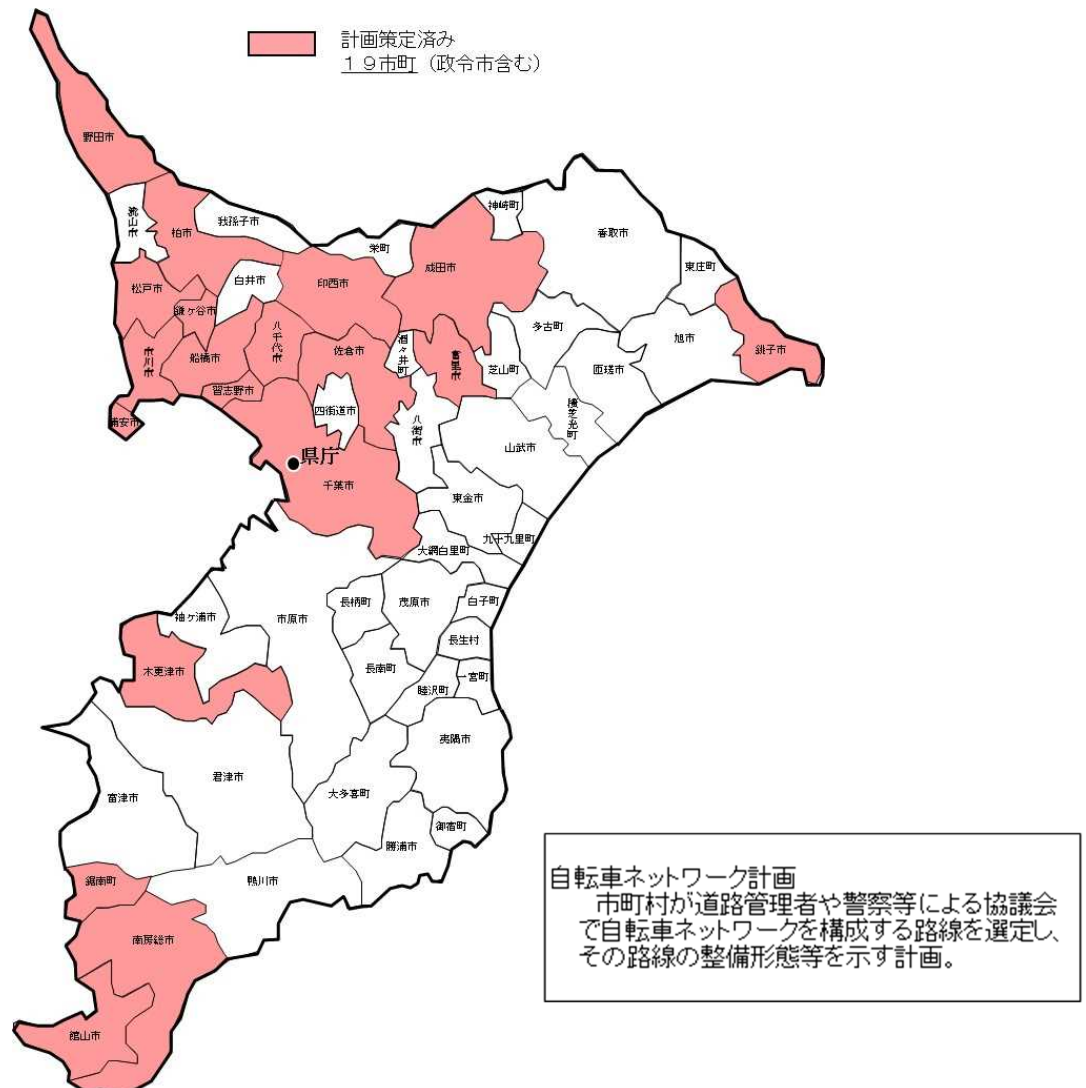


図 県内市町村の自転車ネットワーク計画策定状況(令和2年3月時点)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策

出典：国土交通省、警察庁

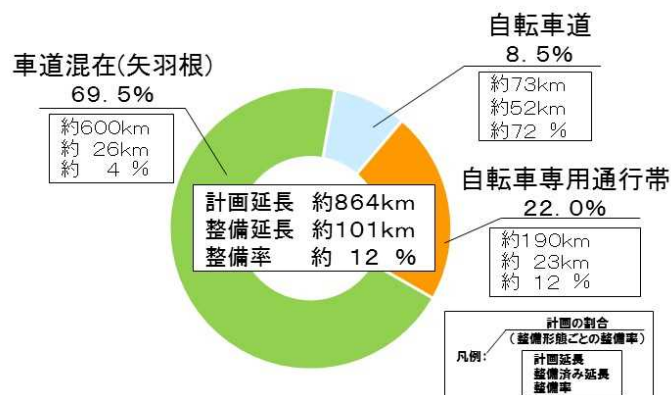
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28）

図 自転車通行空間の整備形態

※自転車通行空間：

- ・自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

自転車専用道路（道路法第 48 条の 13 第 1 項）、自転車道（道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号）、自転車専用通行帯（道路交通法第 20 条第 2 項）及び車道混在（矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る）



※計画延長、整備延長ともに千葉市を除く
※対象路線は、国道、県道、市町村道

図 自転車ネットワーク計画策定路線の整備状況(令和2年3月時点)

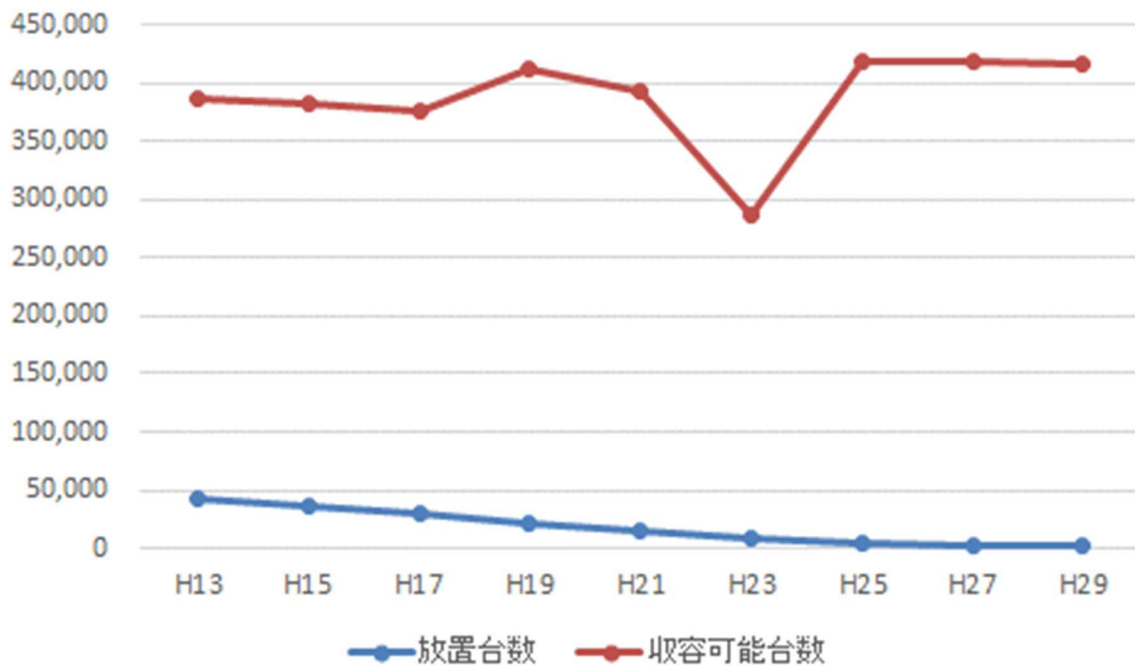
5) 自転車の利用状況および駐輪場の設置状況

《現状》

- 通勤通学時の自転車利用率は県全体で 16%、自転車利用率が高いのは、浦安市、市川市、美浜区、習志野市、柏市で 20%を越える
- 千葉県の自転車収容可能台数は駐輪場整備に伴い徐々に増加しており、駅周辺における自転車の放置台数は平成 13 年時点の約 4.3 万台に比較し平成 29 年時点では約 0.2 万台と大きく減少しているが未だに放置自転車は点在している状況

《課題》

- 自転車の放置防止に向けた広報啓発が必要

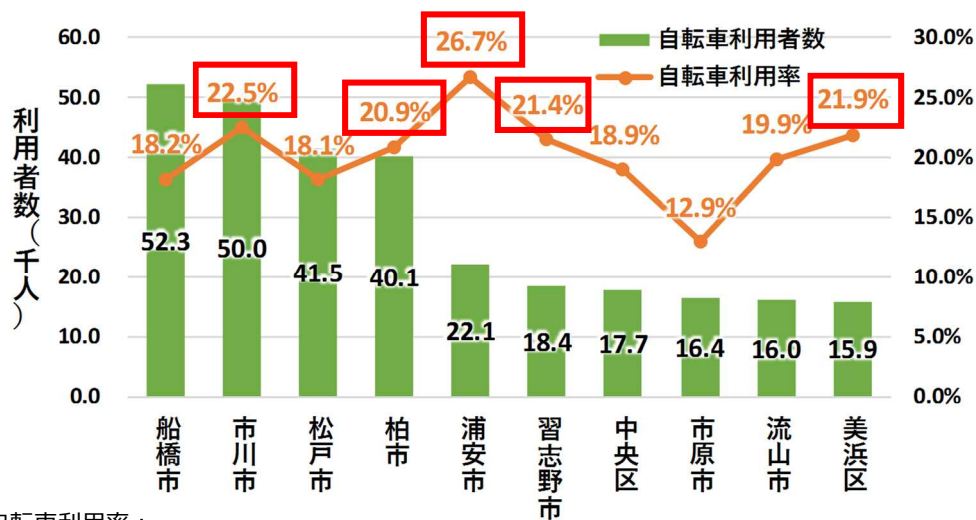


出典：内閣府 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H13-H29）

※調査方法：各地方公共団体による実態調査の結果を収集・集計

※駅周辺とは、駅から概ね半径 500 メートル

図 駅周辺における自転車の千葉県内放置台数・収容可能台数の推移



※自転車利用率：

国勢調査における「常住地による利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」における「自転車」の「総数」に対する割合（自転車÷総数）

出典：国勢調査

図 通勤通学時の自転車利用者数上位 10 市と自転車利用率 (H22)

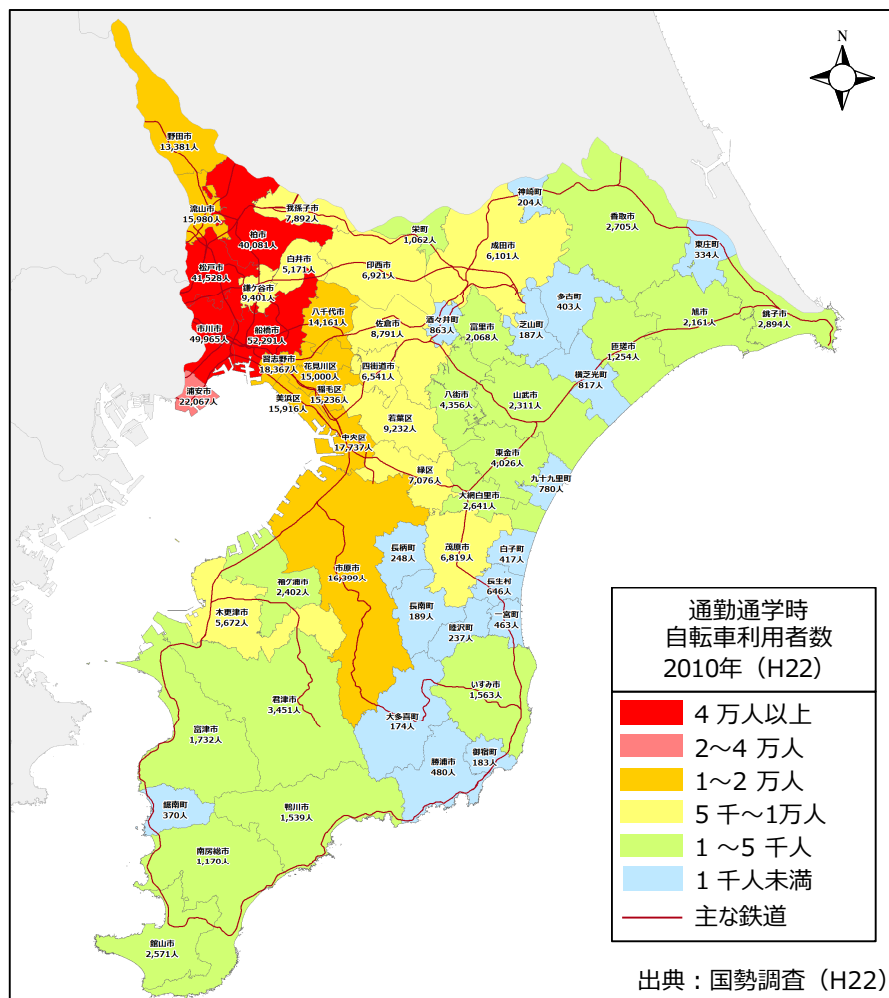


図 市町村別通勤通学時自転車利用者数 (2010 年: H22)

6) シェアサイクル等

《現状》

- 県内では、32 箇所でレンタサイクルの取組を実施中
- サイクルステーションは県内で 92 箇所設置済み
- シェアサイクルについては、県内では 1 市（千葉市）で導入

《課題》

- シェアサイクルの普及・拡大には、事業の採算性の確保、サイクルポートの設置場所の確保や公共交通との連携による利便性の向上が必要

※シェアサイクル：他人と自転車を共有（シェア）し、好きな場所（ポート）、タイミングで借り出し、必要な時間利用し、好きなポートに返却できる仕組みのこと

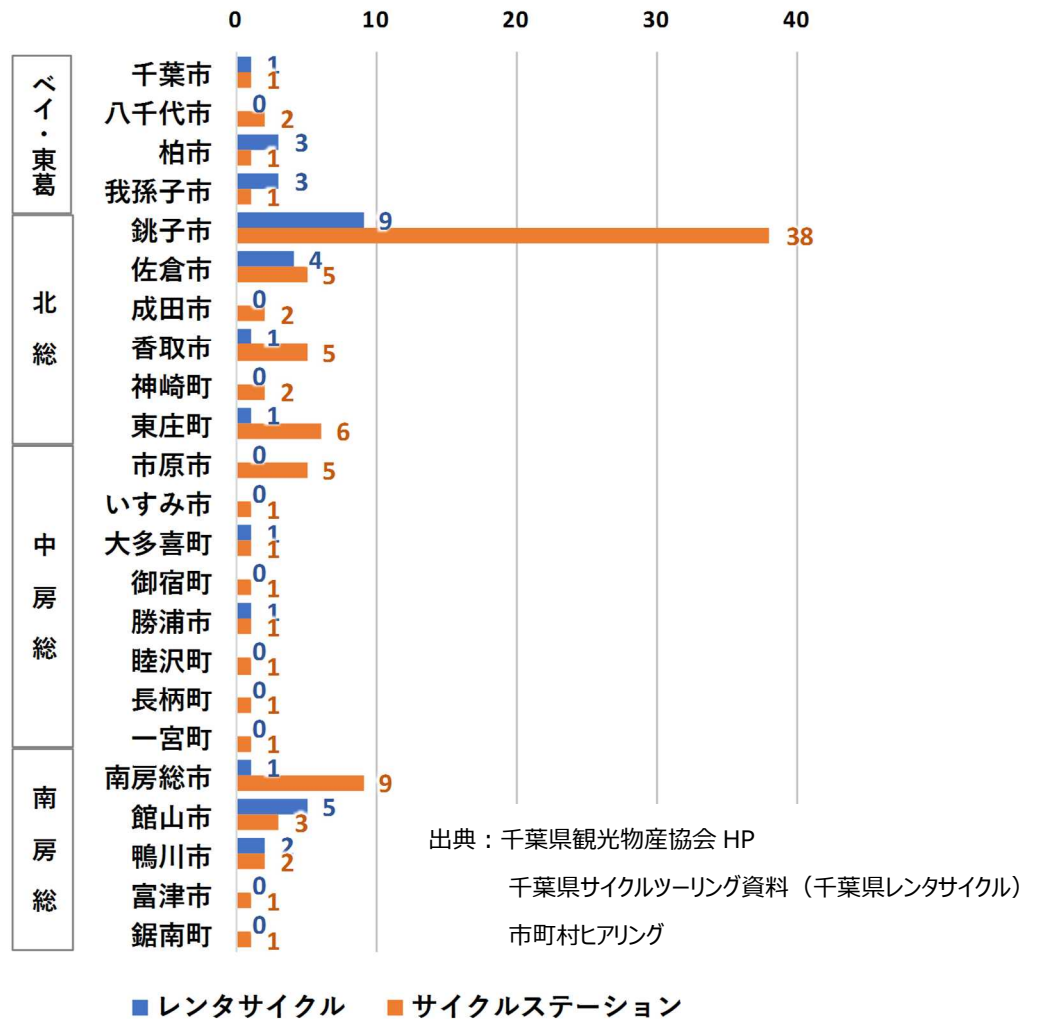


図 千葉県のレンタサイクル、サイクルステーション箇所数（令和2年2月時点）

7) 自転車イベント

《現状》

- 全国的な自転車イベントとして「ツールドちば」や J R と連携したサイクルトレイン「B・B・BASE」によるサイクルツアーが県内で開催され、インバウンドも含めた自転車を活用した観光サービスの充実や地域の活性化が期待される

《課題》

- 民間との連携による魅力的な自転車観光コンテンツやサイクリストの受け入れ態勢の強化が重要

高尾王宮もバックに観光

伊予ヶ丘に到着してからスタート

Chiba Cycling Association CCA

春 いちばん!

主 催 千葉県サイクリング協会

後 援 船山市、船山市観光協会、東京船市、南房総市観光協会、京日新聞社、本田自転車商店、道の駅ちば南房総、道の駅ローズマリー公園

協 賛 南房総（あわの国）サイクルツーリズム協会

タンデムや e-Bike も大歓迎!

南房総里山・里海サイクリング

温暖な気候に恵まれた南房総の早春は、菜の花、ポピー、キンセンカなどが咲き誇り、お花畑を彩ります。里山には木々や草花が芽吹き始める準備を始め、その香りが小高い山や田舎からの風で運ばれてきます。今年はおいしいお弁当などのおもてなしもご用意しました。ほどよいアップダウンの里山と潮風香る里海の道をかけぬけ、南房総の早春の自然と食をご堪能ください。

開催日：2020年 2月16日 日

受付：午前8時00分
開会式：午前8時45分
スタート：午前9時00分

集 合 場 所：平群クラブハウス
(スタート・ゴール会場)

車の駐車場は十分な台数を確保していますので、係員の指示に従って駐車してください。

お昼ごはんは春を感じるお弁当!

イメージ

コース

募集人数：200人（中学生以下は保護者同伴のこと）

参 加 費：CCA会員 3,000円 非会員 4,000円

申込方法：スポーツエントリー（<https://cycle.spoen.jp/search/chiba/>）から（詳細は裏面へ）

コース概要：多少起伏のある初・中級者向けコース ● 総走行距離 65.8km ● 獲得標高 527m

※前半は平坦基調で、後半は安房グリーンラインの起伏があります。

走行形態：フリー走行（スタート時はグループ内）

スタッフ立哨や矢印看板の設置はありおせんので、事前にコースを確認してください。

Photo © 松本 千景

出典：千葉県サイクリング協会 HP

図 千葉県のサイクリングイベントの一例

8) 自転車関連事故

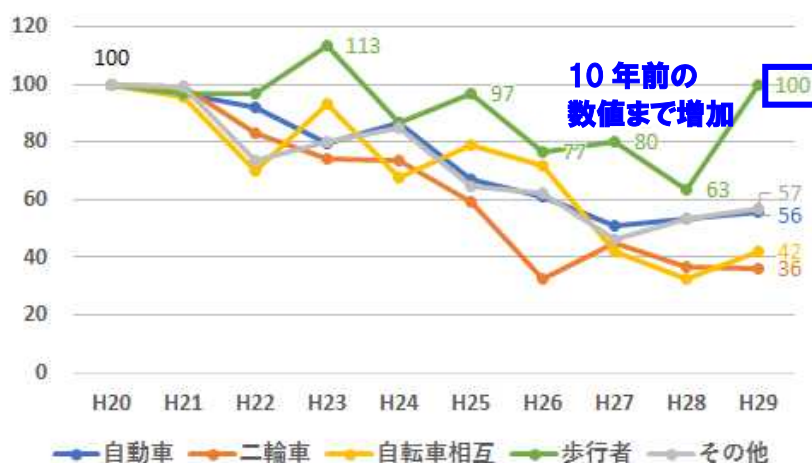
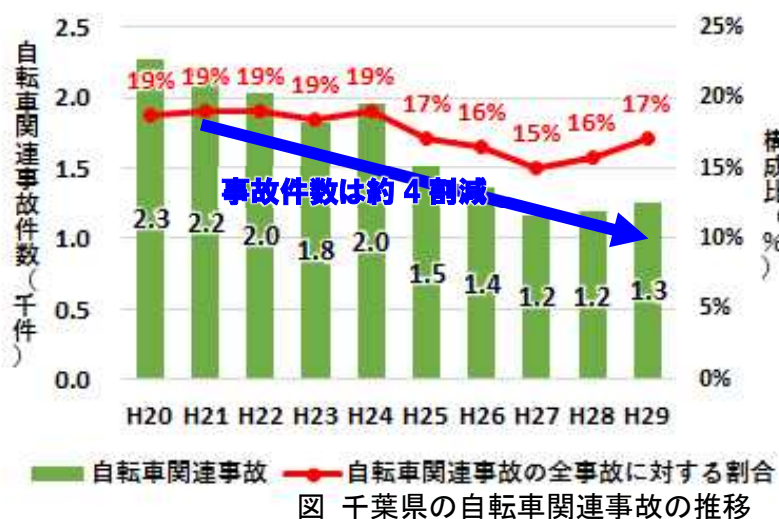
a) 事故発生状況

《現状》

- 自転車関連事故件数は、過去 10 年間（H20～H29）で約 4 割減少しているが、全事故に対する割合は約 2 割で横ばいで推移、自転車対歩行者の事故件数は近年減少していたが、直近では増加に転じている

《課題》

- 交通事故は減少傾向にあるが、自転車関連事故の減少率は低く、更なる自転車関連事故の削減が必要
- 自転車利用者の安全意識向上や交通安全確保のため、「ちばサイクルール」の広報周知や交通安全対策の継続的な取組が重要



- ※自転車関連事故：
当事者種別で1当または2当が「自転車」
- ※1当：第1当事者
(事故の相対過失大、加害側)
- ※2当：第2当事者
(事故の相対過失小、被害側)

b) 事故特性

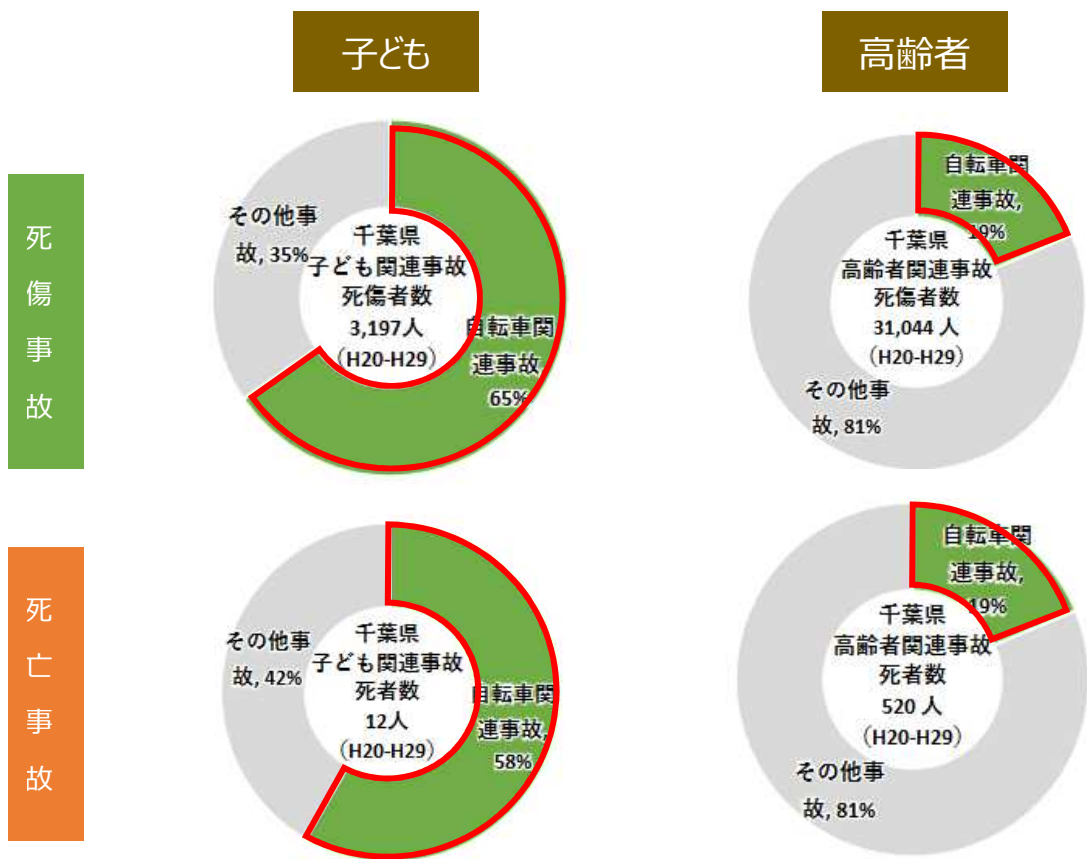
《現状》

- 県内の子ども関連事故の死傷者数の 7 割、死者数の 6 割、高齢者関連事故の死傷者数・死者数の 2 割を自転車関連事故が占める
- 高齢者ドライバーが増加し、自転車の高齢者関連事故死傷者数は、全体が半減する中で 3 割の減少に留まり、H27 から H28 は死者数も増加
- 自転車が被害側である死傷事故は 9 割であり、死亡事故では高齢者が 6 割を超える
- 自転車が加害者になる事故も発生している
- 自転車事故死者数のうち、損傷部位別で分類すると頭部の損傷が 6 割以上を占める



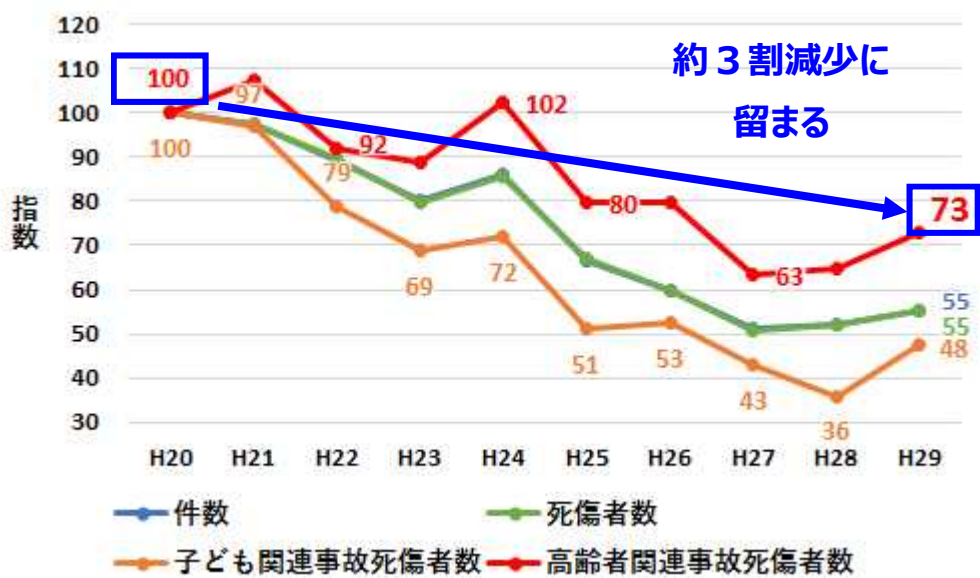
《課題》

- 若年層の自転車事故だけでなく、高齢化に伴う高齢者関連事故が多く、死亡数も増加しており、子どもや高齢者等の交通弱者対策が必要
- 万が一の事故に備えて、自転車保険加入の必要性を説明し自転車保険加入促進を図ることが必要
- ヘルメットを正しく着用することは、自転車事故時の被害軽減に繋がるため、ヘルメットの正しい着用促進を図ることが必要



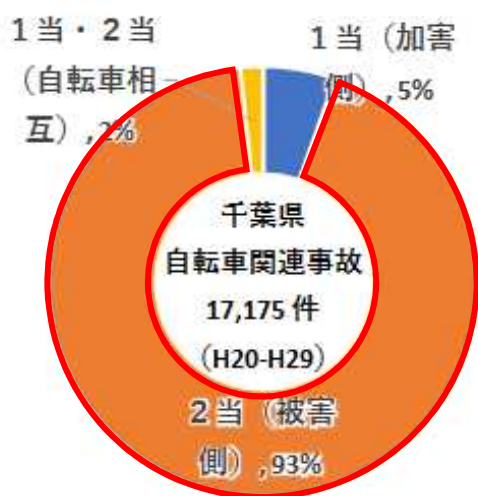
出典：イタルダ事故別データ (H20～H29)

図 子ども関連事故および高齢者関連事故における自転車関連事故割合

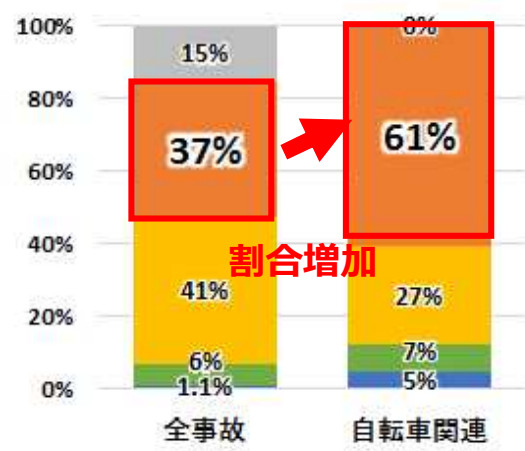


出典：イタルダ事故別データ (H20～H29)

図 自転車関連事故の指数の推移 (H20=100)



<2当：被害側>

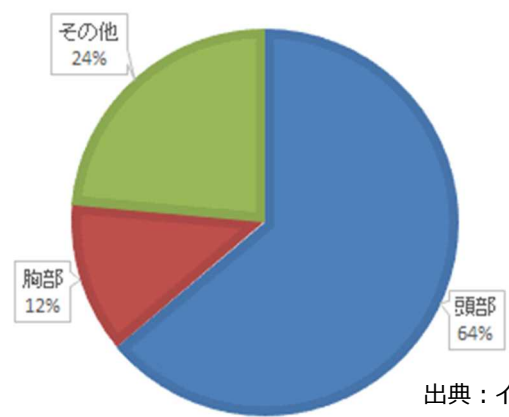


※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：第1当事者（事故の相対過失大、加害側）
 ※2当：第2当事者（事故の相対過失小、被害側）

※自転車相互を含む死者数の割合

出典：イタルダ事故別データ（H20～H29）

図 自転車関連事故の当事者別（1当・2当）の推移と構成比



出典：イタルダインフォメーション

図 自転車死亡事故における損傷部位別構成割合（H21～H23）

ヘルメット着用状態別 死者の割合



出典：イタルダインフォメーション

図 ヘルメット着用状態別死者の割合（H19～H23）

(2) 千葉県内の取組

千葉県内における取組のうち、分野毎の主な取組を例示する。

1) 自転車環境

a) 千葉県の自転車道整備状況

千葉県では、昭和40年代後半から自転車道の整備を進め、これまでに9路線、総延長約307kmを計画し、令和元年度末までに約191kmが完成している。



図 千葉県の自転車道整備状況

路 線 名	計画延長
松戸野田関宿自転車道線	40.9
和田白浜館山自転車道線	50.4
九十九里一宮大原自転車道線	33.0
八千代印旛栄自転車道線	27.3
我孫子流山自転車道線	30.8
飯岡九十九里自転車道線	34.6
銚子小見川佐原自転車道線	38.2
佐原我孫子自転車道線	36.2
長生茂原自転車道線	15.9
合 計	307.3

b) 太平洋岸自転車道の整備

太平洋岸自転車道構想は、昭和 45 年の「自転車道の整備等に関する法律」の成立を受け、国及び各県が昭和 40 年代後半より大規模自転車道整備事業として着手し、千葉県銚子市を起点として神奈川、静岡、愛知、三重の各太平洋沿岸を走り、和歌山市に至る延長約 1,400km の自転車道構想である。

これまで、各道路管理者が地域の実情に応じ自転車通行空間の整備を行ってきたところであるが、平成 29 年5月1日に自転車活用推進法が施行され、平成 30 年6月8日に同法に基づく自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である自転車活用推進計画が、閣議決定された。

同計画内において、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」を掲げており、官民様々な関係者が連携して、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指すこととされている。

また、令和元年9月9日には、政府の自転車活用推進本部において、日本を代表し、世界に誇るナショナルサイクルルート制度が創設され、太平洋岸自転車道も、自転車通行空間やサイクルステーションなどの整備について、2020年までを目標に完了させ、速やかな指定を目指すため、令和元年9月27日に国と関係各県各市によって「太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会」を設立した。このため、オリンピック・パラリンピックの開催等を見据えて、太平洋岸自転車道の早期実現、全線を通じた統一的なコンセプトのもとで整備が進められるよう、基本的な方針について、必要な検討や調整等を行うため、協議会を設立し、官民が連携した取組を行っている。



図 太平洋岸自転車道ルート

出典：太平洋岸自転車道協議会資料

千葉県内の太平洋岸自転車道 (計画延長219km)



図 千葉県内の太平洋岸自転車道ルート

出典：太平洋岸自転車道協議会資料

c)自転車通行環境の整備

千葉県では、これまで自転車通行環境の整備として、自転車が歩道を通行できる幅員を確保した自転車歩行者道の整備を進めてきたところである。

しかし、国において平成24年11月に策定、平成28年7月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により、車道通行を基本とした整備形態が示されたことから、今後は、市町村や交通管理者等と連携し、市町村のネットワーク計画に位置付けられた路線から路面標示等の設置を講じていくよう、検討を進めていく。

県管理道路における自転車道等の整備済み（暫定整備を含む）延長

種別	路線名	市町村名	延長（km）
自転車道	（主）千葉船橋海浜線	習志野市 船橋市	2.3 0.5
自転車専用通行帯			0
車道混在型	（一）津田沼停車場線	習志野市	0.5
	（一）北柏停車場線	柏市	0.2
	（主）千葉鎌ヶ谷松戸線	船橋市	0.5
	（一）松戸原木線	松戸市	0.1



県道千葉鎌ヶ谷松戸線や県道北柏停車場線においては、安全・安心な自転車通行空間を創出するため、矢羽根等を設置し、自転車の分離を推進し、交通安全の向上を図っている。

d)自転車安全利用に関する取組

国土交通省から送付のあった「自転車通行空間の整備に合わせた自転車の通行ルール」に関する広報啓発※チラシについて、庁舎内に掲示を行い、また、各土木事務所や市町村に対し、活用を依頼した。

※広報啓発

自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）や「令和元年度秋の全国交通安全運動国土交通省実施計画（令和元年7月30日付道路局長通知）」に位置付けられた取組



図 自転車通行空間の整備に合わせた自転車の通行ルール等の広報啓発チラシ

出典：国土交通省 提供資料

e) 条例の改正

国における道路構造令の一部改正(平成 31 年 4 月 19 日公布)により、自転車通行帯の設置が必要となる道路の条件が新たに規定されたことから、県が管理する県道においても自転車通行空間の整備を進めるため、令和元年 12 月 1 日に県が管理する県道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正し、県道における自転車通行帯の技術的基準を新たに加えた。

主な改正内容

- ①県道における自転車通行帯の構造の技術的基準（幅員が原則 1.5m 以上）を規定するとともに、設置を必要とする道路の条件（自転車及び自動車の交通量が多い道路等）を定める。
- ②その他所要の規定の整備を行う。



図 条例改正の概要図

f) ゾーン 30

生活道路における歩行者や自転車等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図ることにより、生活道路対策を実施。



図 ゾーン 30 における主な対策内容

2) 健康

a)健康づくりの推進

千葉県では、県民が健康でこころ豊かに暮らす社会の実現を基本理念に身体活動・運動の効果に関する普及啓発や、市町村等で運動指導を行う指導者育成を推進している。

また、千葉県健康増進計画「健康ちば21(第2次)中間評価報告書」では、『目指そう！元気ちば』をキャッチフレーズとした重点的な取組のひとつとして、働く世代を中心に、今より10分多く体を動かす『+10(プラステン)※』の普及・啓発をしている。

※+10(プラステン)とは

厚生労働省の「健康づくりのための身体活動基準 2013」で定められた基準を達成するための実践の手立てとして、『+10(プラステン):今より10分多くからだを動かそう』をメインメッセージに、国民向けのガイドライン「アクティブガイド」が示された。

今より10分多くからだを動かすだけで、死亡、生活習慣病、がんのリスクを3.2%減らせることがわかっている。

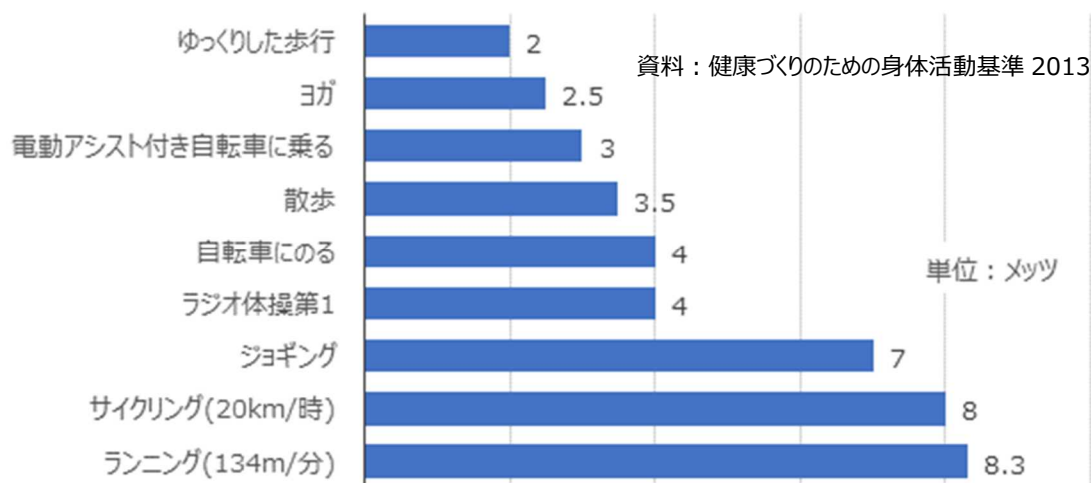


図 生活活動・運動の強度(例)

メッツ(METs)…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。

3) 観光

a) 千葉県サイクリングガイド

千葉県内でのサイクリングをより楽しいものとするため、サイクリングロード・おすすめコース・サイクルステーション等を掲載した「千葉県サイクリングガイド」を作成し、快適なサイクリングをサポート。



※サイクルステーション：

サイクリングの途中でトイレ、食事、水分補給などのために気軽に立ち寄ることができるサイクリストのための休憩スポット

出典：千葉県

b) ツール・ド ちば

2006 年より開催されている、全国のサイクリストを千葉に迎え、美しい自然と人情あふれる秋の北総路を自らの体力と気力で走ることを目的とし、スピードを競わず交通法規と大会規定を守り、完走した人を賞する大会。


よくある質問 お問い合わせ ホーム

大会について	日程・種目	大会規則	コース	大会レポート	お申し込み
--------	-------	------	-----	--------	-------

2018年10月6日(土)・7日(日)・8日(祝)
北総往還 開催決定。





B.B.BASE
BOSO BICYCLE BASE

ツール・ド・ちば2018に
B.B.BASE運行決定!

※詳しい情報は追って当ホームページにてお知らせします

■10/6 (往復)
両国6:30頃——千葉9:10頃
猿田17:18頃——両国19:29頃

■10/8 (片道)
猿田17:18頃——両国19:29頃

※時刻については変更となる場合があります



CYCLE AID JAPAN
Tour de Chiba 2018





2018.10/6-7-8

北総の魅力を味わい尽くすロングライド

6 Stage-1 銚子・旭
68km
START/ 銚子スポーツタウン
FINISH/ 銚子スポーツタウン
出発式 10:00～ スタート10:30～

7 Stage-2 銚子・成田
80km
START/ 銚子スポーツタウン
FINISH/ 成田市大谷津球場
出発式 9:00～ スタート9:30～

8 Stage-3 成田・銚子
106km
START/ 成田市大谷津球場
FINISH/ 銚子スポーツタウン
出発式 8:00～ スタート8:30～

3日間参加・2日間参加・1日参加の7つのコースを用意しています。詳しくは大会ホームページをご覧ください。

エントリー受付中!!
8月31日まで

※参加には別途申し込みが必要です。

帰路バス運行! (7日・8日)
1日参加でもスタート地点までバスでスタート地点まで戻れます (有料)

フィニッシュ後にBBQ (6日)
千葉県産の食材を使用したイベントや抽選会で盛り上がる! (事前申込み・当日参加可)

豪華商品が当たる抽選会 (6日・7日・8日)
フィニッシュ後のお楽しみ! 完走した参加者に自転車グッズなど当たるチャンス! (無料)

写真を投稿しよう! (6日・7日・8日)
大会期間中、ちばとphoto部に写真を投稿しよう! 抽選ですてきな商品をプレゼント!

PR大使


吉木りさ子
タレント (千葉県出身)


小嶋菜月
元AKB48 (千葉県出身)

Guest Cyclist

●主催 「ツール・ド・ちば2018」実行委員会 問い合わせ先 「ツール・ド・ちば2018」大会事務局 TEL.043-221-4477 FAX.043-222-6540

出典：ツール・ド・ちば 2018HP

27

列車内に自転車^①を分解・折りたたみせずに持ち込める専用列車であり、県内では、JR東日本の「B.B.BASE」(BOSO BICYCLE BASE(房総バイシクルベース)の略称)や小湊鐵道が運行している。

B.B.BASE

BOSO BICYCLE BASE



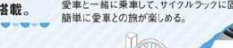


愛車と一緒に乗車して、サイクルラックに固定するだけ。
簡単に愛車との旅が楽しめる。

自転車解体せず、そのまま車内のサイクルラックへ搭載。

■ 大切な愛車をしっかりと固定。

① 前・後輪を
サイクルラックに
収納し固定。



② 前・後輪を
サイクルラックに
収納し固定。

■ サイクルラック
搭載可能自転車

サイズタイプ	18・20インチタイプ	1800mm以下
タイヤ幅	50mm以下	100mm以下
ハンドル幅	500mm以下	1100mm以下
重量	20kg以下	110kg以下
重量中心	500mm以下	1000mm以下
前後・後サスペンションの有無	無し	無し

※ 各駅に設置しているサイクルラックの仕様は、各駅で異なります。

[illegible]

ひび

2020.3/1~6/28
※期間限定コースにのみ適用

B.B.BASEで行く! BOBO BICYCLE BASE



BOSO RIDE

鉄道と自転車の
新しい旅

facebook.com/hibi
<https://www.facebook.com/kubabase/>

専用HPをチェック! **bbbase**

ひび 新ビートルサービス

日帰り旅行

B.B.BASEで行く! BOSO RIDE (2020/3/1)

1名様から参加可能! 大人1名 ¥1,000(税別) ※小学生以下は別途料金あり

4) 安全・安心

a) 千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に通行し、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的として、平成29年4月1日に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行された。

千葉県自転車条例

平成29年4月1日に「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されます。
自転車は車両です。交通ルールとマナーを守り、自転車を安全に利用しましょう。

ルールとマナー

- 道路交通法を守りましょう
- スマホや傘差しなど危険な「ながら運転」はやめましょう
- タ方からライトを点灯しましょう
- 歩行者に配慮しましょう

ヘルメット着用

● 子ども(高校生以下)と高齢者はヘルメットをかぶりましょう

点検・整備

● タイヤの空気圧やブレーキの効きなどの点検をしましょう

反射器材

● 自転車の側面にも反射器材をつけましょう



チーバくん

自転車保険

- 万が一の加害事故に備え、自転車保険に加入しましょう
- まずは、加入している保険の内容を確認しましょう

ご家庭や職場、学校などで、改めて自転車のルールやマナーを確認しましょう。

千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

詳しくは、千葉県ホームページをご覧ください。

千葉県自転車条例 検索

千葉県自転車条例のポイント

ヘルメットをかぶりましょう

子ども(高校生以下)や高齢者(65歳以上)が自転車に乗るときは、ヘルメットを着用しましょう。転倒したときに衝撃から頭を守ってくれます。




ヘルメットを正しく着用することにより頭部損傷による死者の割合はおおよそ4分の1に低減するというデータもあります。

ITADATA INFORMATION
千葉県統計センター(TEL:0477-771111)平成28年11月より

自転車保険に加入しましょう

万が一の加害事故に備え、自転車損害賠償保険等に加入しましょう。
自動車の任意保険や傷害保険の特約として付いている場合があるので、まずは自分が加入している保険を確認してみましょう。

高額賠償事例

賠償額 9,521万円

小学生が、夜間自転車で坂道を下っていたところ、歩行者に正面衝突。歩行者は頭の骨を折り重傷を負った事例。



タ方からライトを点灯しましょう

買い物や帰宅時間が重なるタ方から夜間にかけての時間帯は、自転車の事故が多く発生しています。
薄暗くなってきたら早めにライトを点灯し、歩行者や他の車両に自分の存在を示して事故を防ぎましょう。



自転車の側面にも反射器材をつけましょう

自転車の前部にライトを装着するだけではなく、側面にも反射器材を取り付けましょう。
車輪スポーク部分に反射器材を取り付ければ、夜間道路横断中の事故を防止するために効果的です。



交通安全教育をしましょう

学校・職場・家庭など、それぞれの環境で交通安全教育を行いましょう。子どもや従業員に対する教育・啓発に努め、地域の集まりなどで改めて確認し合うことも重要です。



交通ルールとマナーを守りましょう

自転車は車両です。道路交通法を守り、安全に通行しましょう。

- 信号や標識を守ろう
- 車道の左側を通行しよう

- 歩道は歩行者優先
- 二人乗りや並進、飲酒運転の禁止

危険な「ながら」運転はやめましょう



● 傘をさしながら



● スマホ操作をしながら



● ヘッドホン等で音楽を聴きながら

(条例に準ずるお問い合せ先)
千葉県くらし安全推進課 電話 043-223-2263

詳しくは、千葉県ホームページをご覧ください。

千葉県自転車条例 検索

出典：千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

(3)計画の目標

本計画では、千葉県を取り巻く自転車の現状・課題および県内における取組を踏まえ、千葉県が有する特色に配慮した、下記の4つの目標を設定し、計画を推進する。



目標 1



自転車の役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり

目標 2

自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現

目標 3

自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立

目標 4

自転車事故のない安全・安心な社会の実現

3. 実施すべき施策

本計画において、目標の実現のため実施すべき施策を以下の通り設定し、それぞれの目標における指標・目標値や、施策を着実に実行するための具体的な取組みを次ページ以降に示した。

< 目 標 >

< 施 策 >

目標 1

自転車の
役割拡大に向けた
人と環境にやさしい
自転車環境づくり

施策 1：県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進

施策 2：違法駐車取締りの促進等による自転車通行空間の確保

施策 3：シェアサイクル等の導入促進

施策 4：自転車の安全な通行に配慮した道路環境づくり

施策 5：放置自転車対策の推進

目標 2

自転車利用の普及
拡大による活力ある
健康長寿社会の実現

施策 1：自転車を活用した健康づくりの推進

施策 2：サイクルスポーツ振興の推進

目標 3

自転車を活用した観光
の活性化と交流基盤の
確立

施策 1：サイクルツーリズムの推進

施策 2：サイクルスポーツ振興の推進（再掲）

施策 3：自転車の利用促進

目標 4

自転車事故のない
安全・安心な
社会の実現

施策 1：自転車の安全な利用の促進

施策 2：交通安全教育の推進

施策 3：通学路の安全点検の推進

施策 4：自転車の点検整備の促進

施策 5：自転車損害賠償保険等の加入促進

施策 6：県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）

施策 7：災害時における自転車の活用の推進



目標 1 自転車の役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり

指標

自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）が策定済みの県内市町村数

目標値

【実績値】19市町(令和元年度)

【目標値】54市町村(令和4年度)

施策 1 県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進

千葉県内の市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定を促進すると共に、県管理道路において自転車通行空間の計画的な整備を推進する。また、県内市町村における自転車通行空間の整備等が進むよう支援する。

◆具体的な取組み

- ① 千葉県内の市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定が進むよう、策定による効果や参考となる取組事例等を積極的に発信し、計画の策定を支援する。
- ② 国や関係する市町村と連携して、自転車活用推進計画に指定された道路において、交通状況等を踏まえて自転車通行空間の整備を推進する。

【自転車通行空間の整備形態】



＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



＜車道混在(矢羽根)＞

施策 2 違法駐車取締りの促進等による自転車通行空間の確保

自転車通行空間上の違法駐車取締りの促進等により、自転車通行空間の確保を推進する。

◆具体的な取組み

- ① 自転車通行の安全性を向上させるため、新たに自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐車禁止区域の規制実施を検討する。
- ② 地域住民の意見・要望を踏まえて、悪質性、危険性、迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯を塞ぐ違法駐車について、取締りを積極的に推進する。
- ③ 自転車活用推進計画に指定された県管理道路において、適切な路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの必要性を検討する。

施策3 シェアサイクル等の導入促進

シェアサイクル等と公共交通機関との接続強化を図るため、シェアサイクル等の導入を促進する。

◆具体的な取組み

- ① 公共交通を補完する移動手段の一つとして捉え、シェアサイクル等の導入を考えている市町村と公共交通事業者との連携を促進する。

施策4 自転車の安全な通行に配慮した道路環境づくり

生活道路における通過交通の抑制や自転車通行空間の整備に対する取組を実施する。

◆具体的な取組み

- ① 生活道路における歩行者や自転車等の安全な通行を確保することを目的として道路管理者と千葉県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の指定や狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施する。

施策5 放置自転車対策の推進

市町村・関係機関・団体と相互に協力し、自転車の放置防止に向けた広報啓発を推進する。

◆具体的な取組み

- ① 市町村・関係機関・団体と相互に協力し、自転車の放置防止に向けた広報啓発を推進する。

目標 2 自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現

指標	運動習慣者の増加	目標値	【実績値】40～64 歳 男性 27.3% 女性 24.2%、
			65 歳以上 男性 41.8% 女性 38.1% (平成 29 年度)
			【目標値】増加を目指す。 (令和 4 年度)

施策 1 自転車を活用した健康づくりの推進

自転車を通じて運動習慣者を増加させる。

◆具体的な取組み

- ① 自転車の活用を含めた身体活動・運動の効果に関する普及啓発や、市町村等で運動指導を行う指導者の育成を推進し、運動習慣者の割合を増加させる。

施策 2 サイクルスポーツ振興の推進

県内における自転車に関するイベント等を通じて、サイクルスポーツの振興を図る。

◆具体的な取組み

- ① 千葉県サイクリング協会等の関係団体と連携し、自転車に関するイベント等の支援を行い、サイクルスポーツの振興を図る。

目標3 自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立

指標

ナショナルサイクルルートへの
登録ルート数

目標値

【実績値】0ルート(令和元年度)
【目標値】1ルート(令和4年度)

施策1 サイクルツーリズムの推進

官民が連携した走行環境整備や受入環境整備等によるサイクルツーリズムの推進を図る。

◆具体的な取組み

- ① 県内の太平洋岸自転車道(銚子～富津)のナショナルサイクルルート制度への指定を目指し、官民が連携してホームページ等を活用した情報発信や、誰もが安全・快適に走行できる環境として、路面表示や案内看板などの走行環境及びいつでも休憩できる環境などの受入環境の整備を図る。
- ② 鉄道事業者が実施するサイクルトレイン等の取組と連携するなどしてサイクルツーリズムを推進する。
- ③ 市町村等が行う地域資源を活用した観光コンテンツ開発(サイクルツーリズム等の振興)へ向けた取組に対し助成を行う。
- ④ シェアサイクル等を、公共交通を補完する移動手段の一つとしてとらえ、シェアサイクルの導入を考えている市町村と公共交通事業者との連携を促進する。(再掲)

施策2 サイクルスポーツ振興の推進(再掲)

県内における自転車に関するイベント等を通じて、サイクルスポーツの振興を図る。

◆具体的な取組み

- ① 千葉県サイクリング協会等の関係団体と連携し、自転車に関するイベント等の支援を行い、サイクルスポーツの振興を図る。

施策3 自転車の利用促進

県内のサイクルルート等をまとめた情報を発信する。

◆具体的な取組み

- ① 自転車の利用促進が図られるよう、地域の多彩なサイクルルートやサイクルステーションの設置場所、地域の観光情報、駐輪場の位置、放置自転車禁止区域、公園等の公共用地での利用状況等をまとめた情報を発信する。



写真: ツール・ド・ちば

提供(公社)千葉県観光物産協会



写真: 房総サイクリング

提供(公社)千葉県観光物産協会

目標 4 自転車事故のない安全・安心な社会の実現

指標

自転車に関係する交通事故
死傷者数

目標値

【実績値】4, 075人(令和元年)
【目標値】減少を目指す。(令和4年)

施策1 自転車の安全な利用の促進

県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施により自転車の安全な利用を促進する。

◆具体的な取組み

- ① 関係機関や民間団体と連携し、「ちばサイクルール」を始めとした自転車交通ルールやマナーの広報啓発を行うことにより、幅広い年齢層の利用者に対する通行ルールの周知を図る。
- ② 交通事故の被害を軽減するため、交通安全教育等の機会やインターネット等を活用して、子供や高齢者等をはじめとした自転車利用者に対し、ヘルメットの着用促進に向けた広報啓発を図る。
- ③ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者に対し、自転車運転者講習制度の確実な運用を図る。
- ④ 自転車に関係する交通事故の発生状況等を踏まえて、自転車利用者の交通違反に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する取り締まりを強化する。
- ⑤ 自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、四季の交通安全運動や自転車安全利用推進月間等の機会を活用した、広報啓発に努める。

施策2 交通安全教育の推進

自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。

◆具体的な取組み

- ① 小中高生及び高齢者など、各年齢層に応じた自転車の安全利用に関する交通安全教室等を開催する。

施策3 通学路の安全点検の推進

児童生徒等の通学時の安全を確保するため、関係機関との連携体制を構築し、定期的な通学路の安全点検を推進する。

◆具体的な取組み

- ① 自転車事故の防止のため、通学路あるいは学区周辺において、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による安全点検を実施する。

施策4 自転車の点検整備の促進

安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等を図る。

◆具体的な取組み

- ① 自転車の安全利用と事故防止を図るためにTSマークの普及促進を図るとともに、交通安全教育の機会を利用し日常点検実施の習慣化等の広報啓発を推進する。

※TSマーク：

- ・自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して添付するマーク。
- 損害保険及び賠償責任保険が附帯されています。

TS：Traffic Safety



TSマーク

施策5 自転車損害賠償保険等の加入促進

自転車損害賠償保険等の加入促進を図る。

◆具体的な取組み

- ① 自転車安全教室実施時に過去の裁判結果を例示する等により自転車保険加入の必要性や必要な情報を説明・提供し、各種自転車損害賠償保険等の加入促進を図る。

また、今後、千葉県自転車条例施行後の自転車損害賠償保険等の加入状況や交通安全に関する取組結果などを分析し、更なる加入促進を図るための検討を進める。

施策6 県内市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）

千葉県内の市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定を促進すると共に、県管理道路において自転車通行空間の計画的な整備を推進する。また、県内市町村における自転車通行空間の整備等が進むよう支援する。

◆具体的な取組み

- ① 千葉県内の市町村における自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定が進むよう、策定による効果や参考となる取組事例等を積極的に発信し、計画の策定を支援する。
- ② 国や関係する市町村と連携して、自転車活用推進計画に指定された道路において、交通状況等を踏まえて自転車通行空間の整備を推進する。

施策7 災害時における自転車の活用の推進

災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

◆具体的な取組み

- ① 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用方法を検討する。
- ② 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、自転車を配備した危機管理体制の強化を検討する。

4. 計画の推進体制

本計画における施策は多岐にわたり、様々な部局や団体が関係する。そのため、目標の達成に向け関係部局、関連団体が緊密に連携して施策の推進を図る。

また、関連部局が多いことから、計画の進捗を把握するため、千葉県自転車活用推進会議を開催し、推進状況を共有する。

5. 計画のフォローアップ及び見直し方法

(1) 計画のフォローアップ

各施策の進捗状況等に関するフォローアップを毎年度実施し、その結果を公表するものとする。

(2) 計画の見直し

計画期末である令和4年度時点において、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行う。

なお、令和3年度には国の推進計画が改定される予定であるため、改定内容と本計画の記載内容との整合性を確認し、必要に応じて計画の見直しを行う。

6. 学識者・有識者ヒアリング

本計画の策定にあたっては、以下の学識者・有識者の方々にヒアリングを実施し、いただいた意見を参考にして進めた。

氏 名	所属・役職等
淡路 睦	(株) 千葉銀行 地方創生部長
石田 文夫	(公財) 千葉県観光物産協会 チーフアドバイザー
竹内 弥彦	千葉県立保健医療大学 健康科学部 リハビリテーション学科 准教授
轟 朝幸	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
榛澤 芳雄	日本大学 理工学部 名誉教授
矢代 嘉郎	千葉県サイクリング協会 理事
山根 康夫	千葉県市長会事務局長 千葉県町村会常務理事
渡辺 淳一	城西国際大学 観光学部 観光学科 客員教授

※敬称略、50音順

所属・役職等はヒアリング当時（令和2年1月）

7. 用語の定義

1) 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

2) 自転車

道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、ほかの車両を牽引(けんいん)していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190センチメートル

ロ 幅 60センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 側車を付していないこと。

ロ 1の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

3) 自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵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。

なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。

4) 自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

5) 自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵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进行。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

本書では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

6) 歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵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进行。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

7) 路肩

道路構造令第2条第1項12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。

8) 自転車専用道路

道路法第48条の13第1項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路进行。

9) 道路標識

道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～4条により規定される。

10) 看板

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板进行。

11) 道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等による線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

12) 区画線

道路法第45条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第5条～第7条に規定される区画線をいう。

具体的には同命令別表第4で規定される様式に従って道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

13) 路面標示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。