

(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

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310kmを計画し、令和3年度末までに約204km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
長生茂原自転車道線	19.2
和田白浜館山自転車道線	50.4
銚子小見川佐原自転車道線	38.2
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
佐原我孫子自転車道線	36.2
合計	310.6

b) 太平洋岸自転車道の整備

太平洋岸自転車道とは、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、和歌山県和歌山市に至る延長約 1,487km の自転車道構想である。

令和元年9月9日、政府の自転車活用推進本部において、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的としたナショナルサイクルルート制度が創設され、太平洋岸自転車道については、自転車通行空間やサイクルステーションなどの整備を令和2年までを目標に完了させ、速やかなナショナルサイクルルートの指定を目指すため、令和元年9月 27 日、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」が設立された。

全線を通じた統一的なコンセプトのもとで整備を進め、官民が連携した取組を行った結果、令和3年5月 31 日、自転車活用推進本部により、太平洋岸自転車道が第2次ナショナルサイクルルートに指定された。

引き続き、走行環境や受入環境等の充実のため、官民が連携した取組を進めている。



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 219 km)



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、市町村が策定した自転車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整備を進めていく。

県管理道路における自転車通行環境の主な整備済み（暫定整備を含む）延長※

種別	路線名	市町村名	延長 (km)	合計 延長 (km)
自転車道線	(一) 松戸野田関宿自転車道	松戸市、流山市	17.0	48.6
	(一) 我孫子流山自転車道	流山市	3.0	
	(一) 銚子小見川佐原自転車道	東庄町	8.4	
	(一) 和田白浜館山自転車道	南房総市	20.2	
車道混在型	(一) 津田沼停車場線	習志野市	0.5	197.9
	(主) 松戸野田線	松戸市	0.9	
	(国) 464号	鎌ヶ谷市	1.6	
	(一) 北柏停車場線	柏市	0.2	
	(一) 銚子公園線	銚子市	7.1	
	(国) 128号	御宿町、鴨川市、南房総市、館山市	39.8	
	ほか18路線	松戸市、銚子市、鴨川市、南房総市、館山市	147.8	

※市町村が策定した自転車ネットワーク計画に基づき、ガイドラインに準拠した整備延長



県道松戸野田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 プラス

生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度 30km/h の区域規制「ゾーン 30」とハンプ等、物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めている。



出典：国土交通省 HP

図 ゾーン 30 プラス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。

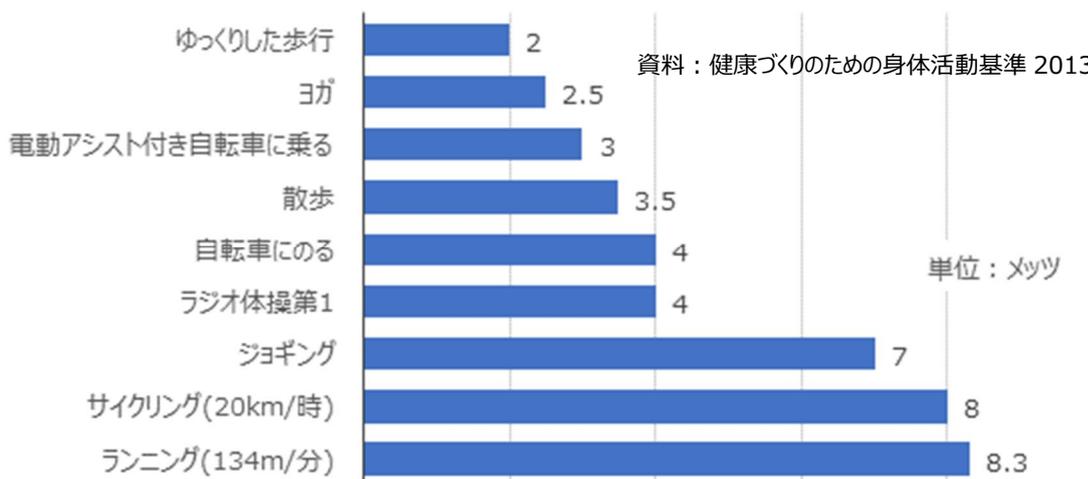


図 生活活動・運動の強度(例)

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。

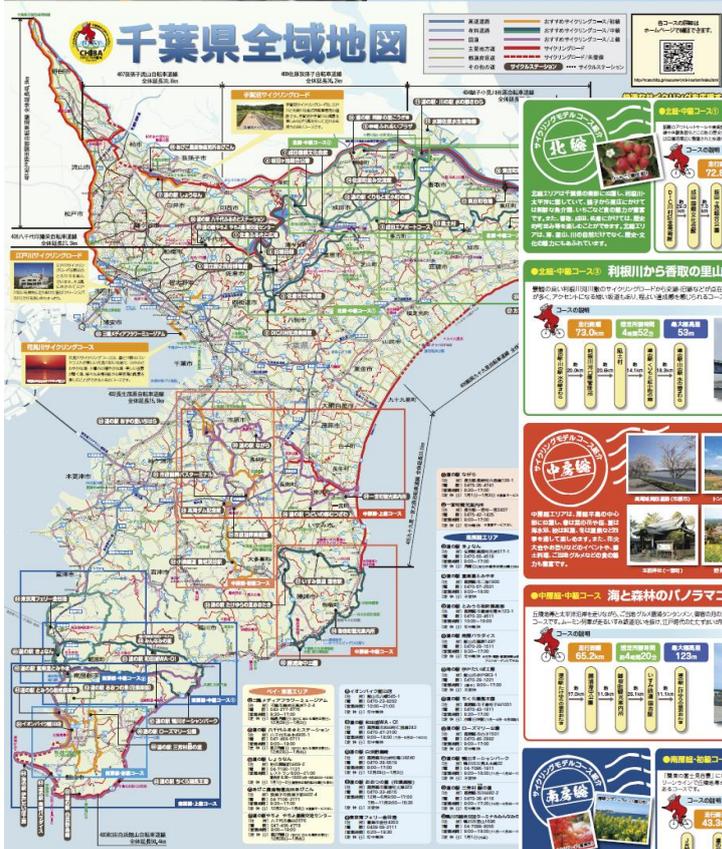
3) 観光

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。



※コース修正作業中
作業完了後 HP に公表予定



北総

●北総-中総コース 南下、門野の歴史と歴史スポットを巡る期間コース

コースの概要
 全長 27.5km | 所要時間 約4h30分 | 最大傾斜 14%

●北総-中総コース 市街地と城大利根川を巡る期間コース

コースの概要
 全長 47.8km | 所要時間 約7h30分 | 最大傾斜 14%

●北総-中総コース 利根川から香取の里山・田園を巡るコース

コースの概要
 全長 72.5km | 所要時間 約11h30分 | 最大傾斜 14%

●北総-中総コース 水郷から利根川河口・犬伏増太平洋を巡るコース

コースの概要
 全長 55.0km | 所要時間 約8h30分 | 最大傾斜 15%

●中総-北総コース サイクルトレインコース

コースの概要
 全長 55.0km | 所要時間 約8h30分 | 最大傾斜 15%

●中総-中総コース 海と森林のパノラマコース

コースの概要
 全長 65.2km | 所要時間 約9h30分 | 最大傾斜 12%

●中総-上総コース 丘陵ワインディングコース

コースの概要
 全長 96.0km | 所要時間 約14h30分 | 最大傾斜 12%

●南総-北総コース 爽快! 田園地帯コース

コースの概要
 全長 43.9km | 所要時間 約6h30分 | 最大傾斜 16%

●南総-中総コース Bay to Ocean 房総横断コース

コースの概要
 全長 71.3km | 所要時間 約10h30分 | 最大傾斜 17%

●南総-中総コース 金谷から紅葉・内房海岸線コース

コースの概要
 全長 51.9km | 所要時間 約7h30分 | 最大傾斜 33%

●南総-上総コース 南房総海岸ロングライドコース

コースの概要
 全長 104.9km | 所要時間 約15h30分 | 最大傾斜 17%

※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

平成 18 年より開催されており、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房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。

参加者募集中

秋の房総を走ろう!

CYCLE AID JAPAN ツール・ド・ちば

Tour de Chiba 2023

開催日 2023 **10.7 SAT** **START 7:30~**
30~40人でグループを作り順次出発します

START/FINISH **イオンモール木更津**
JR木更津駅から約3.1km・館山道「木更津南(C)」から約3.4km

体力や実力にあわせて選べる2つのコース

ロングコース 117km		ショートコース 70km	
イオンモール木更津	START 木更津市	イオンモール木更津	START 木更津市
ひらおかの里農村公園	25km 袖ヶ浦市	ひらおかの里農村公園	25km 袖ヶ浦市
高滝ダム野外音楽堂	44km 南房総市	旧君津市立小糸小学校	45km 君津市
旧君津市立小糸小学校	78km 君津市	イオンモール富津	62km 富津市
イオンモール富津	95km 富津市	イオンモール木更津	70km/FINISH 木更津市
イオンモール木更津	117km/FINISH 木更津市		

美しい自然と人情あふれる房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です。11歳以上で健康な方なら、どなたでも参加できます(中学生以下の参加は保護者の伴走が必要です)。詳しくは大会公式ホームページをご覧ください。

www.tour-de-chiba.jp

9月3日(日)までエントリー受付中!

あなたのスポーツがココにある **SPORTS ENTRY**
<https://www.sportsentry.ne.jp/>

エントリーはこちら

主催: ツール・ド・ちば2023実行委員会
 事務局 TEL.043-221-4477 E-mail: tdjchimukyoku@tour-de-chiba.jp

Facebook: TourdeChiba @Tourde_Chiba

出典: ツール・ド・ちば 2023 実行委員会

c) サイクルトレイン

列車内に自転車を分解・折りたたみせずを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)が運行している。

B.B.BASEは、平成30年1月から運行を開始しており、房総エリアでの「コトづくり」推進の一環として、都心から近く豊かな自然と温暖な気候に恵まれる「ちば」の強みを生かしたスポーツツーリズムの推進を目指し、両国駅と内房・外房方面、銚子・佐原方面などを結び、県内の自転車イベントや地元自治体と連携した魅力的な観光サービスを提供している。

<B.B.BASE 全車指定席スタート>



<B.B.BASE 2022 年秋のコラボ企画>

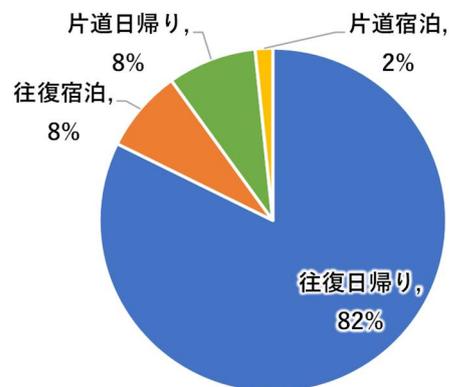


出典：「のって楽しい列車」資料 (JR 東日本 HP)

<B.B.BASE の利用状況>



<B.B.BASE の日程別割合：2021 年度>



※乗車人員は往復
 ※2020 年度は 2020 年 7 月～3 月の集計
 ※2021 年度は 2021 年 4～6 月、9～11 月の集計

出典：JR 東日本千葉支社ヒアリング資料 (令和 4 年 8 月 30 日)

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。

また、同条例の一部改正により、令和 4 年 7 月 1 日から自転車損害賠償保険等への加入が義務化された。



出典：千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

b) 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務

自転車の乗車用ヘルメットは、致死率を大幅に減少させることができるものであり、全ての年齢層の自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット着用の努力義務を課す道路交通法の一部を改正する法律が、令和5年4月1日に施行された。



警察庁・都道府県警察
出典：警察庁



千葉県警察
出典：千葉県警察

3. 目標と施策

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、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。

< 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安全で快適な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・効率化

施策 4 : 歩行者や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 : 自転車の活用を含め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

施策 3 : 自転車通勤等の推進

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安全で快適な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】23 市町(令和 4 年度)

【目標値】54 市町村(令和 8 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安全で快適な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

- 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 自転車ネットワーク計画に指定された道路等において、道路幅員の再配分等を検討するとともに、歩行者の安全等に配慮しつつ、関係機関と連携して、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。
- ③ 温室効果ガス排出を削減するための取組として、自転車利用に関する広報啓発を実施する。

【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

- 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・迷惑性の高い違反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。

施策3 シェアサイクル等の導入促進・効率化

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。
MaaS などデジタル技術を活用した公共交通サービスの導入を促進する。

◆具体的な取組

- ① 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、自転車と公共交通との連続性を確保した取組やシェアサイクル等の導入を検討している市町村と公共交通事業者との連携を促進する。
- ② シェアサイクル事業を実施する市町村と連携し、県有施設へのサイクルポートの設置を進める。
- ③ MaaS などデジタル技術を活用した公共交通サービスの導入に向けて、先進事例の調査研究や実証実験などに取り組む市町村等を支援する。

施策4 歩行者や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

- 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警察が連携して、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プラス」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。
- ② 歩行者利便増進道路の取組やまちなかウォークアブル推進事業等について周知を図るとともに、事業が行われる際は、これらと連携して、歩行者や地域の生活環境に配慮した自転車通行空間の整備を推進する。

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

- 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 29.4%
女性 25.0%、
65 歳以上 男性 44.1%
女性 39.0%
(令和 2 年度)
【目標値】増加を目指す。
(令和 8 年度)

施策 1 自転車の活用を含め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

- ① 自転車の利活用による健康増進の効果についての科学的知見を踏まえ、自転車の利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

- ① 市町村、千葉県サイクリング協会、地域スポーツコミッション及び DMO 等の関係団体と連携し、自転車に関するイベント等の開催や支援等を行い、サイクルスポーツの普及・振興を図る。

施策 3 自転車通勤等の推進

経済団体等を通じ、経費の削減効果等を周知し、企業における自転車通勤や業務利用の拡大を図る。

◆具体的な取組

- ① 企業における自転車通勤や業務利用を拡大するため、経済団体等を通じ、経費の削減効果等を周知するとともに、自転車利用を積極的に推進している事業者等の取組を共有する。

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
1

サイクルコース・サイクリトレイン情報等
のHP閲覧回数

目標
値

【実績値】89,426回(令和3年度)
【目標値】増加を目指す。(令和8年度)

指標
2

太平洋岸自転車道の代替ルートの
設定

目標
値

【目標】代替ルートを設定する。

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

- ① ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道(銚子～富津)等について、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受入環境を充実させ、持続的な磨き上げを図るとともに適切な維持管理を行う。
- ② 千葉県広域サイクリングロード計画図(P47 参照)により、新たなサイクリングロードを検討するとともに、自転車通行空間の整備を推進する。
- ③ 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、サイクリトレインの運行状況、地域の観光情報等をまとめた情報を発信する。
- ④ 観光地におけるサイクリストの受入環境の充実を図るため、道の駅においては設置者等へ働きかけを行うとともに既存施設の適切な維持管理を行う。
- ⑤ 市町村や観光に携わる民間事業者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を含むスポーツツーリズム等の推進)へ向けた取組に対し助成を行う。
- ⑥ 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、自転車と公共交通との連続性を確保した取組やシェアサイクル等の導入を検討し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)

○千葉県広域サイクリングロード計画図

千葉県広域サイクリングロード計画図は計画・構想を含め骨格となるサイクリングロードを取りまとめたものであり、広域的・計画的に自転車通行空間の整備を進めていく。



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

- ① 市町村、千葉県サイクリング協会、地域スポーツコミッション及び DMO 等の関係団体と連携し、自転車に関するイベント等の開催や支援等を行い、サイクルスポーツの普及・振興を図る。（再掲）

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

- 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、サイクルトレインの運行状況、地域の観光情報等をまとめた情報を発信する。（再掲）



写真：ツール・ド・ちば



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】3,253人(令和4年)
【目標値】減少を目指す。(令和8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

- 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、幅広い年齢層や宅配目的の自転車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 自転車指導啓発重点地区・路線を中心に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締りを強化する。
- 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。
- ⑥ 自動車運転免許更新時講習において使用する教本の中で、「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行っていく。
- ⑦ 高齢者講習において、自転車乗用中の死者数のうち高齢者の占める割合が高くなっていることや「ちばサイクルール」の遵守等について紹介するなど、高齢運転者に対して自転車の交通ルールの周知を図っていく。また、高齢者に対し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加体験・実践型の交通安全教室の開催など交通安全教育等を推進する。

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等の開催や教職員の指導力向上を図る。

◆具体的な取組

- 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。
- ② 学校安全に関する教職員向け研修会において、警察や交通安全に関する有識者を講師として招聘する講習を実施し、各学校の交通安全教室等における教職員の指導力向上を図る。

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

- 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

- 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

- 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損害賠償保険加入の必要性や必要な情報をポスター、チラシ、ウェブサイト等を用いて情報提供を行うとともに、関係事業者と連携した広報啓発等により保険加入への働きかけを行う。

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安全で快適な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

- 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。（再掲）
- ② 関係機関と連携して、自転車ネットワーク計画に指定された道路等において、歩行者の安全等に配慮しつつ、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。（再掲）

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

- 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、計画の進捗を把握するため、千葉県自転車活用推進会議の開催などにより、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8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。また、国の推進計画が改定された場合は、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
石田 文夫	(公社)千葉県観光物産協会 チーフアドバイザー
小高 栄二	(株)千葉銀行 執行役員 地方創生部長
竹内 弥彦	城西国際大学 健康科学研究科 教授
地引 弘	千葉県サイクリング協会 理事長
轟 朝幸	日本大学 理工学部 学部長 教授
榛澤 芳雄	日本大学 理工学部 名誉教授
増田 等	千葉県市長会事務局長 千葉県町村会常務理事
渡辺 淳一	一般社団法人ウェルネススポーツ鴨川 代表理事

※敬称略、50音順

所属・役職等はヒアリング当時（令和5年11月・12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2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。

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をいう。

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をいう。

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をいう。

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をいう。

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をいう。

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鋳、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) 路面表示

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。

14) 歩行者利便増進道路

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

15) まちなかウォークブル推進事業

車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する国の支援事業をいう。

16) 地域スポーツコミッション

スポーツと景観・環境・文化などの地域資源を掛け合わせ、戦略的に活用することでまちづくりや地域活性化につなげる取組を推進する、地方公共団体とスポーツ団体、観光産業などの民間企業が一体となった組織をいう。

17) DMO

観光地域づくり法人(DMO)は、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する地域経営の視点に立った観光地域づくりの司令塔として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人をいう。