

# 船橋市自転車活用推進計画

令和5年度（2023年度）～令和8年度（2026年度）



令和5年3月  
船橋市

# 目次

<b>1. 計画策定の主旨</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景 .....	1
1-2 計画の目的 .....	1
1-3 計画の対象 .....	2
1-4 計画の位置づけ .....	3
<b>2. 自転車利用の現状と課題</b> .....	<b>4</b>
2-1 市の概況 .....	4
2-2 自転車の利用環境 .....	7
2-3 自転車の利用状況 .....	9
2-4 自転車に関する市民意識 .....	13
2-5 自転車の活用に向けた課題 .....	14
<b>3. 実施すべき施策、実施スケジュール</b> .....	<b>15</b>
3-1 計画の目標 .....	15
3-2 施策の体系 .....	15
目標 1 良好な都市環境の形成のための自転車交通の役割拡大【都市環境】 .....	16
施策 1-1 自転車走行環境の整備推進 .....	16
施策 1-2 自転車駐車環境の整備推進 .....	18
施策 1-3 シェアサイクルの普及促進 .....	19
施策 1-4 まちづくりと連携した総合的な取り組み .....	20
目標 2 健康寿命の延伸のための自転車利用の促進【健康】 .....	24
施策 2-1 自転車を活用した健康づくりの推進 .....	24
施策 2-2 自転車通勤の促進 .....	25
目標 3 回遊性向上のための自転車利用の促進【観光】 .....	26
施策 3-1 自転車利用による回遊性向上のための情報発信 .....	26
目標 4 自転車事故のない安全・安心な社会の実現【安全・安心】 .....	28
施策 4-1 自転車の安全利用の推進 .....	28
施策 4-2 交通安全教育の推進 .....	30
<b>4. 計画の推進</b> .....	<b>31</b>
4-1 計画推進のための目標 .....	31
4-2 計画の推進体制 .....	32
4-3 計画のフォローアップ .....	32
<b>付録 用語集</b> .....	<b>33</b>

# 1. 計画策定の主旨

## 1-1 計画の背景

本市ではこれまで、日常生活における身近な移動手段として、自転車が多くの市民に利用されている一方で、自転車に関連する事故も多く発生していることから、自転車の安全な走行環境を早期に整備するため、「船橋市自転車走行環境整備計画」を平成27年（2015年）3月に策定し、計画的な自転車ネットワークの整備を進めてきました。

また国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程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」（平成28年法律第113号）が平成29年（2017年）5月1日に施行されました。

その後、同法第9条に基づき、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」（以下「国の推進計画」と呼ぶ。）が、平成30年（2018年）6月8日に閣議決定されました。さらに、同法第10条に基づき、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として、千葉県では、令和2年（2020年）11月に「千葉県自転車活用推進計画」を策定しております。

こうした状況を踏まえ、本市においては、同法第11条に基づき、「船橋市自転車活用推進計画」（以下「本計画」と呼ぶ。）を策定することとしました。

## 1-2 計画の目的

本計画では、自転車活用推進法の目的や基本理念、国の推進計画である4つの目標の達成を目指し、本市における自転車利用の現状や課題を踏まえ、自転車の活用を推進していきます。

自転車の利用促進を図るためには、引き続き自転車ネットワークの整備が必要であることから、本計画を整備計画と位置づけ、自転車の利用環境を整えるとともに、自転車の多目的利用を推進するために必要な施策や環境整備など、多様な取り組みを行うことによって、自転車の活用を促すことを目指します。

## 1-3 計画の対象

### 1) 区域

本計画の対象は、船橋市全域とします。

### 2) 車両

本計画で対象とする車両は、自転車とします。

※現時点では、今後の普及が想定される新たなモビリティ（小型モビリティ等）は対象としていませんが、走行場所等が自転車にも影響することから、継続的な情報収集や連携方策の検討を進めていきます。

### 3) 期間

本計画は、令和5年度（2023年度）から令和8年度（2026年度）までの4年間で計画期間とします。

今後、国・県などの新たな施策が実施された時などに計画の修正や追加が必要となった場合は、本計画を適宜見直します。

表 1 計画期間

計画		H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
国	自転車活用推進計画				第1次計画			第2次計画					
千葉県	千葉県自転車活用推進計画												
船橋市	船橋市自転車活用推進計画										本計画		
	船橋市自転車走行環境整備計画												
	船橋市自転車ネットワーク整備計画								見直し				
	船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画												

## 1-4 計画の位置づけ

本計画は、本市のまちづくりの指針である「第3次船橋市総合計画」、国が策定する「自転車活用推進計画」、千葉県が策定する「千葉県自転車活用推進計画」を上位計画とし、本市が並行して行う各種関連施策との整合を図りながら立案しました。

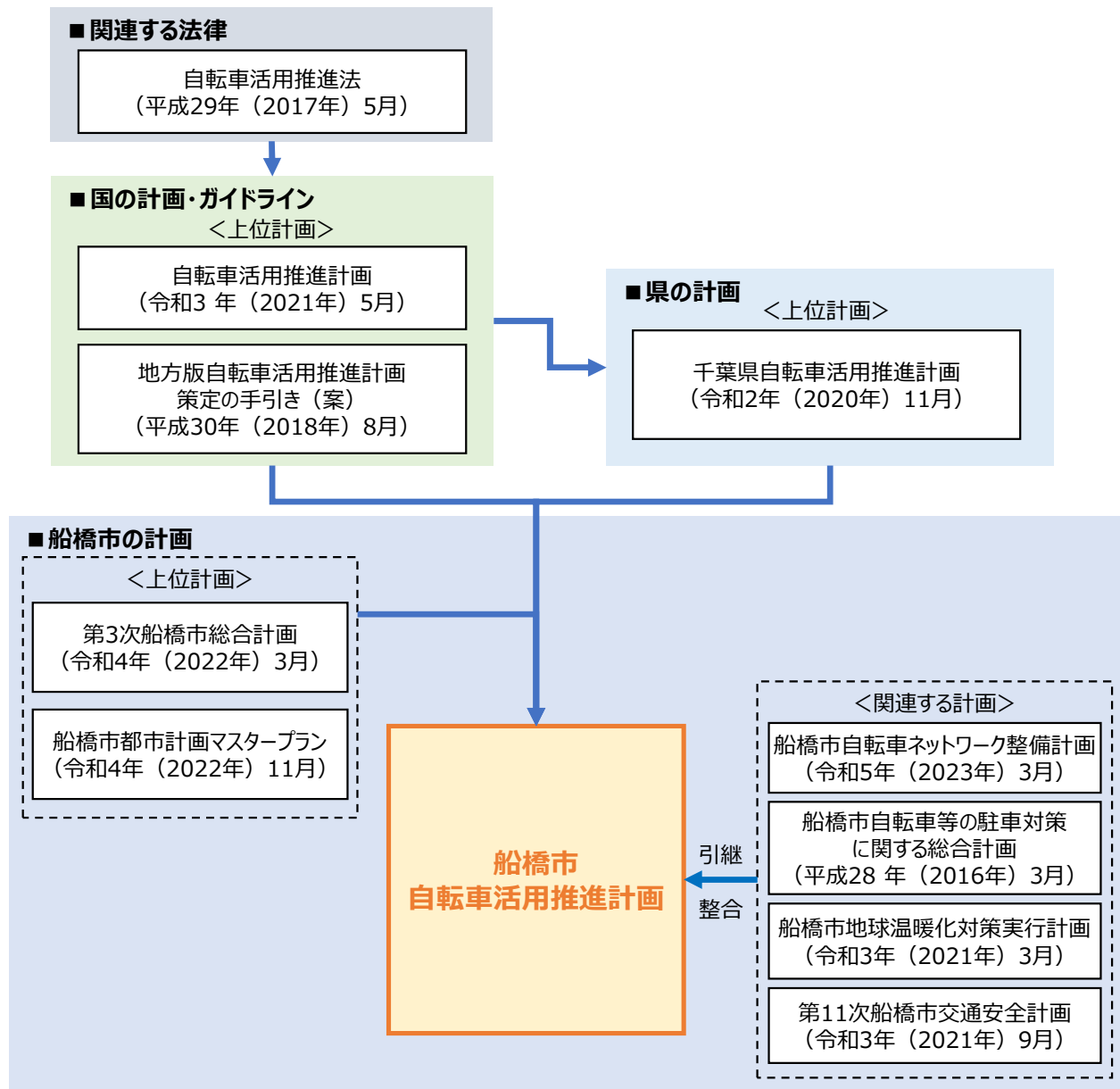


図 1 計画の位置づけ

## 2. 自転車利用の現状と課題

### 2-1 市の概況

#### (1) 人口

本市の現在の人口は約 64.7 万人、世帯数は約 31.6 万世帯であり、千葉市に次いで県内 2 番目の人口規模となっています。

24 地区コミュニティ別では、塚田、法典、前原、葛飾、習志野台、宮本の順に多く、いずれも 40,000 人を超えています。

表 2 人口・世帯数（現況）

国籍	人口（人）			世帯数
	男性	女性	合計	
日本人	312,647	315,126	647,037	315,830
外国人	9,402	9,862		

出典：住民基本台帳（令和 5 年（2022 年）1 月）

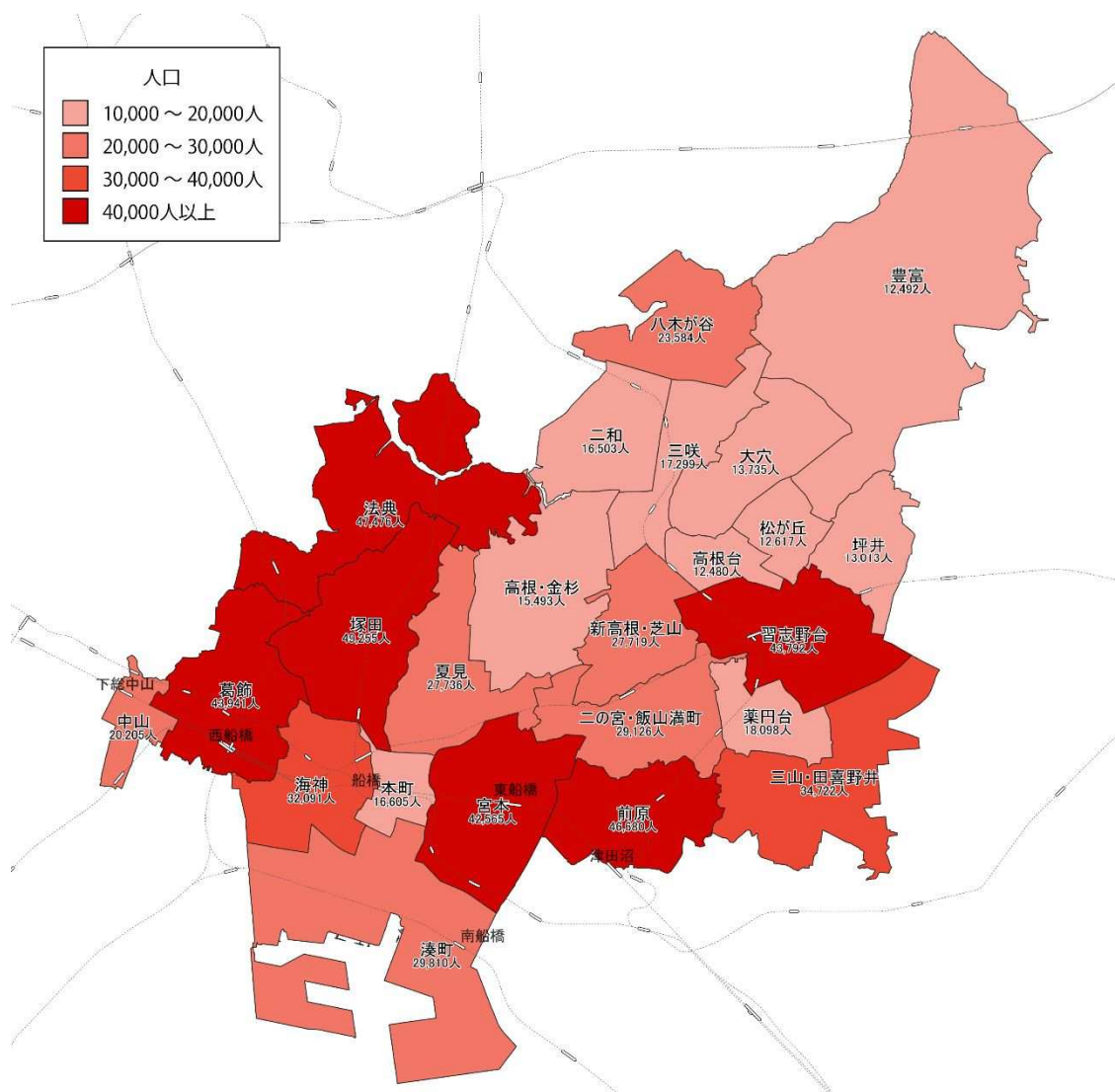


図 2 24 地区コミュニティ別の人口

出典：住民基本台帳（令和 5 年（2022 年）1 月）

## (2) 将来人口

将来の人口は、令和15年（2033年）まで緩やかに増加を続け、66.4万人をピークに、以降は減少し、少子高齢化が年々進むと予測されています。



図3 年齢3区分別人口の将来推計

出典：人口推計調査報告書（令和元年（2019年）5月）

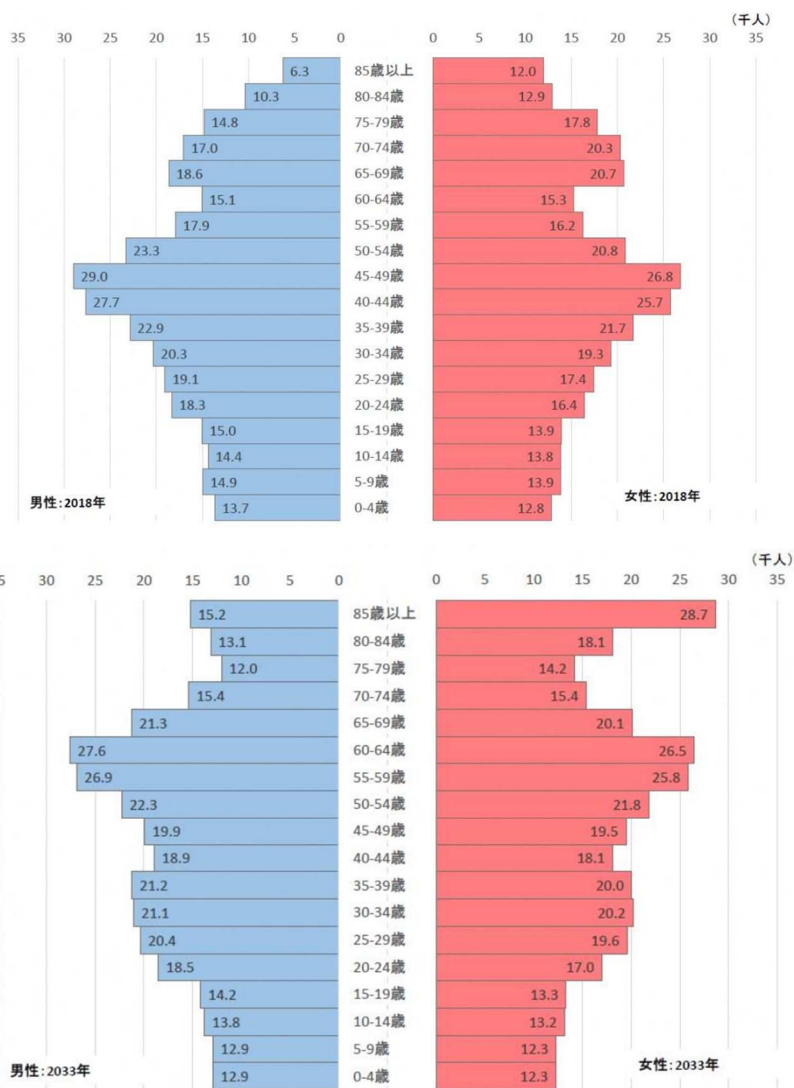


図4 人口ピラミッド（上：平成30年（2018年）、下：令和15年（2033年））

出典：人口推計調査報告書（令和元年（2019年）5月）

### (3) 気象

市内の気象について、年間の平均気温は約 15～17℃、平均湿度は約 70%前後、平均風速は約 2.2m/s、年間降水量は約 1,000～1,600 mmであり、比較的温暖です。

月別では、7月中旬から8月にかけて最高気温が 30℃を上回る傾向にあり、11月から4月中旬にかけては最低気温が 10℃を下回る傾向にあります。また、6月中旬から7月上旬にかけての梅雨時期や9月から10月にかけては年間のうち降水量が多い傾向にあります。また、冬季において積雪はほぼ観測されていません。

表 3 気象概況

年	気温 (°C)			平均湿度 (%)	平均風速 (m/s)	降水量 (mm)
	最高	最低	平均			
平成 29 年 (2017 年)	36.5	-1.6	15.9	67.8	2.3	1,162.0
平成 30 年 (2018 年)	37.7	-3.0	17.1	69.4	2.4	1,001.5
令和元年 (2019 年)	35.3	-1.0	16.5	70.3	2.2	1,456.5
令和 2 年 (2020 年)	36.2	-2.4	16.5	71.7	2.2	1,150.0
令和 3 年 (2021 年)	36.1	-3.1	16.6	67.8	2.3	1,610.5

出典：令和 3 年版船橋市統計書

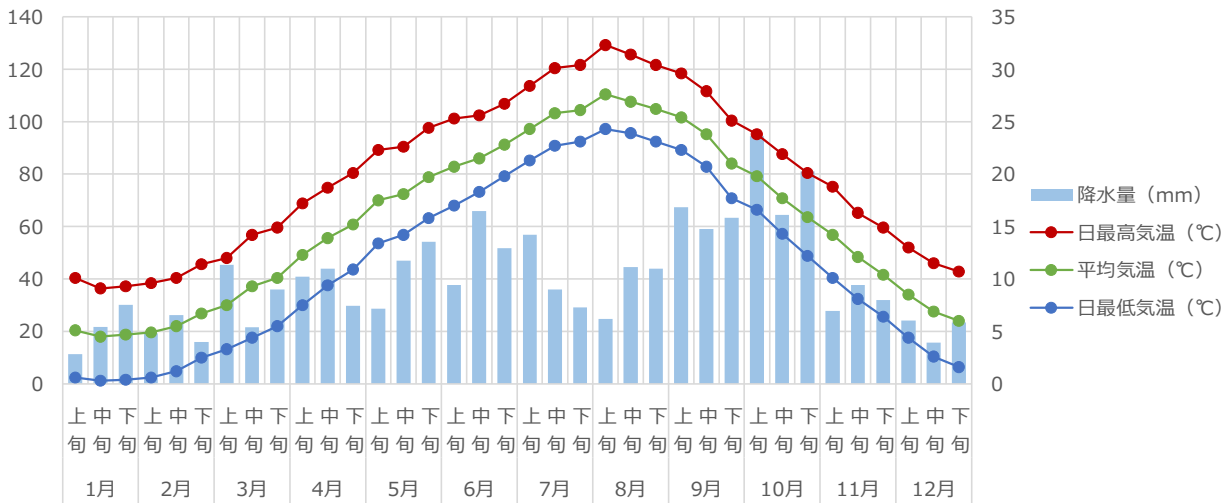


図 5 気温・降水量 (旬別)

資料：気象庁 (平成 11 年 (1999 年) ~令和 2 年 (2020 年) における 22 年間の平年値)







## 2-3 自転車の利用状況

### (1) 通勤・通学時の自転車利用

本市常住で市内外に従業・通学する15歳以上の自宅外就業者・通学者の利用交通手段をみると、市内に通勤・通学している約9.4万人のうち約30%が自転車を利用しています。他市区町村に通勤・通学している場合、約19.4万人のうち約11%が自転車を利用しています。

本市は、千葉県全体の中でも、自転車をはじめ徒歩や鉄道・電車を利用する割合が高く、自動車の割合が低い傾向にあります。

表4 通勤・通学時の利用交通手段

利用交通手段	船橋市				千葉県			
	自市区町村で従業・通学		他市区町村で従業・通学		自市区町村で従業・通学		他市区町村で従業・通学	
	人数	割合※	人数	割合※	人数	割合※	人数	割合※
総数	94,665	100.0%	194,727	100.0%	1,010,935	100.0%	1,770,679	100.0%
徒歩のみ	16,788	17.7%	1,066	0.5%	149,775	14.8%	8,149	0.5%
鉄道・電車	22,469	23.7%	155,040	79.6%	108,247	10.7%	1,091,548	61.6%
乗合バス	5,682	6.0%	20,699	10.6%	55,954	5.5%	190,186	10.7%
勤め先・学校のバス	1,515	1.6%	3,495	1.8%	16,918	1.7%	33,484	1.9%
自家用車	23,453	24.8%	30,438	15.6%	466,217	46.1%	599,196	33.8%
ハイヤー・タクシー	112	0.1%	355	0.2%	1,155	0.1%	3,098	0.2%
オートバイ	4,283	4.5%	3,861	2.0%	28,583	2.8%	32,351	1.8%
自転車	28,444	30.0%	22,221	11.4%	232,727	23.0%	186,980	10.6%
その他	1,048	1.1%	2,243	1.2%	12,669	1.3%	25,168	1.4%
利用交通手段「不詳」	1,550	1.6%	1,391	0.7%	16,184	1.6%	13,809	0.8%

※複数回答のため、交通手段別の人数の合計と総数は一致しない。

資料：令和2年度国勢調査

### (2) 鉄道駅における自転車利用

本市に関連する鉄道駅における駅端末交通として自転車利用者の多い駅では津田沼駅、船橋駅、西船橋駅が挙げられます。駅利用者のうち自転車利用者の割合が高い駅では、二和向台駅、馬込沢駅が挙げられます。

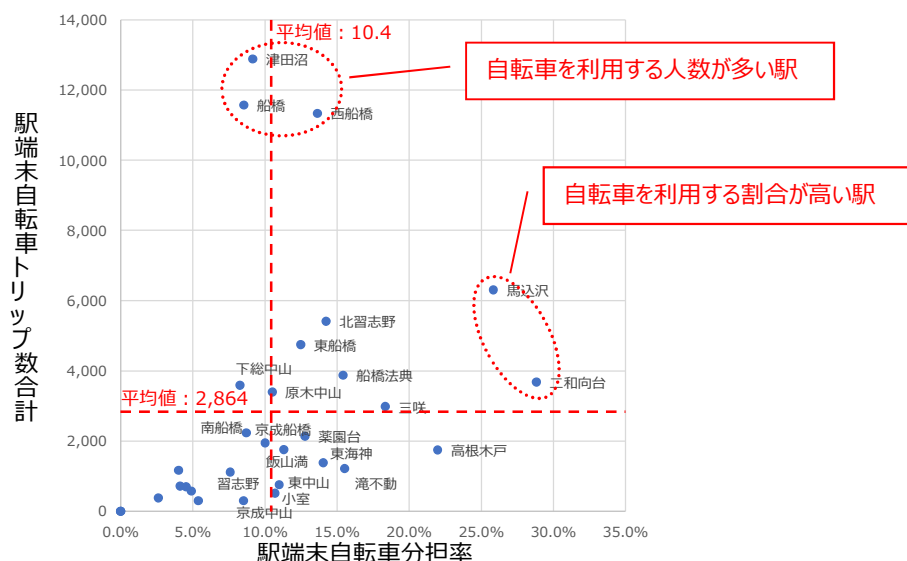


図8 市内鉄道駅の自転車トリップ数と自転車の交通手段分担率

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

### (3) 自転車利用と自転車保険の加入

市政モニターアンケートの結果、65.8%が自転車を利用していると回答しています。また、自転車保険に加入していると回答したのが全体の39.3%で、20.4%が加入していない、6.2%は加入しているかわからないと回答しています。

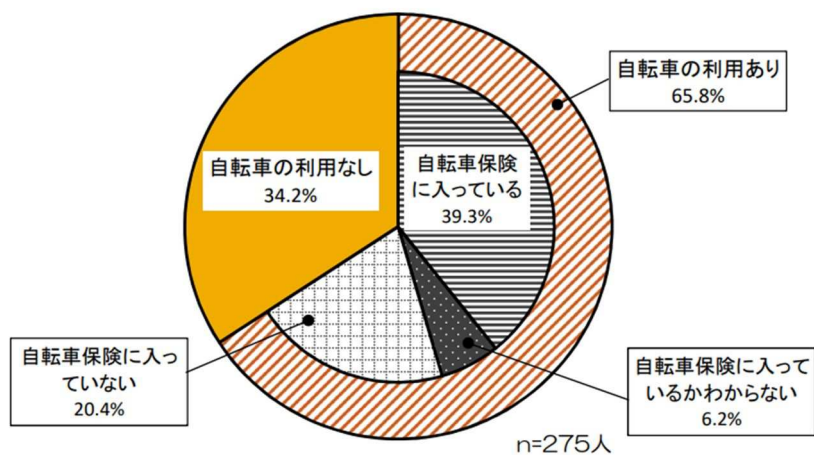


図 9 自転車利用及び自転車保険の加入状況

資料：令和3年度 市政モニターアンケート

#### (4) 自転車事故

市内の自転車の交通事故は、令和元年（2019年）には447件（死者数4人、負傷者数421人）、令和2年（2020年）には398件（死者数0人、負傷者数386人）、令和3年（2021年）には387件（死者数1人、負傷者数374人）発生しています。

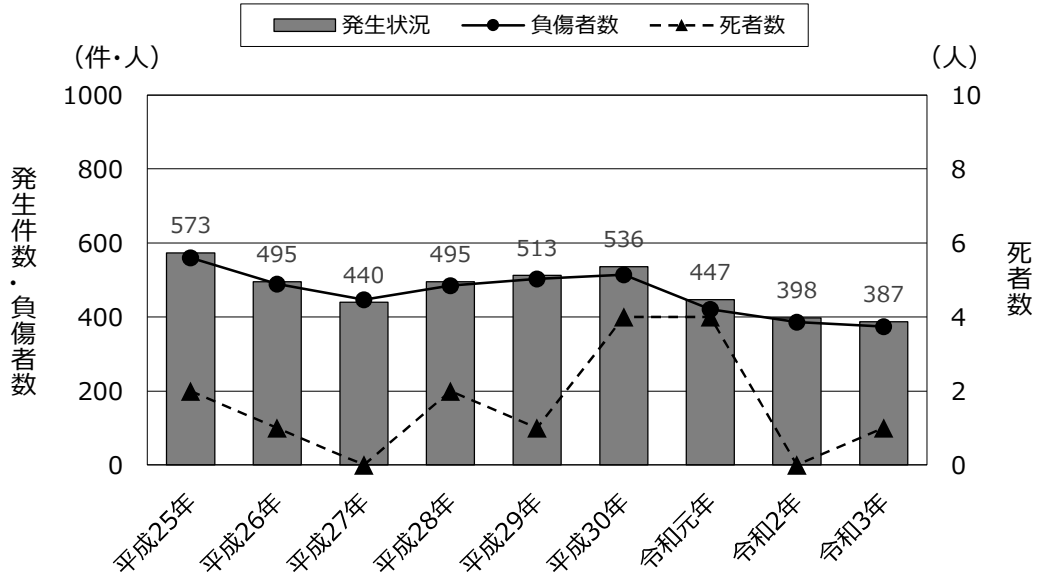


図 10 自転車事故発生状況

出典：船橋市交通安全概要（平成 29 年度（2017 年度）～令和 3 年度（2021 年度））

なお、市内では、船橋東警察署管内が 140 件であるのに対し、船橋警察署管内は約 1.8 倍の 247 件となっています。また、事故類型別では自転車対車両の事故が約 9 割を占め、道路形状別では交差点または交差点付近が約 7 割を占めています。

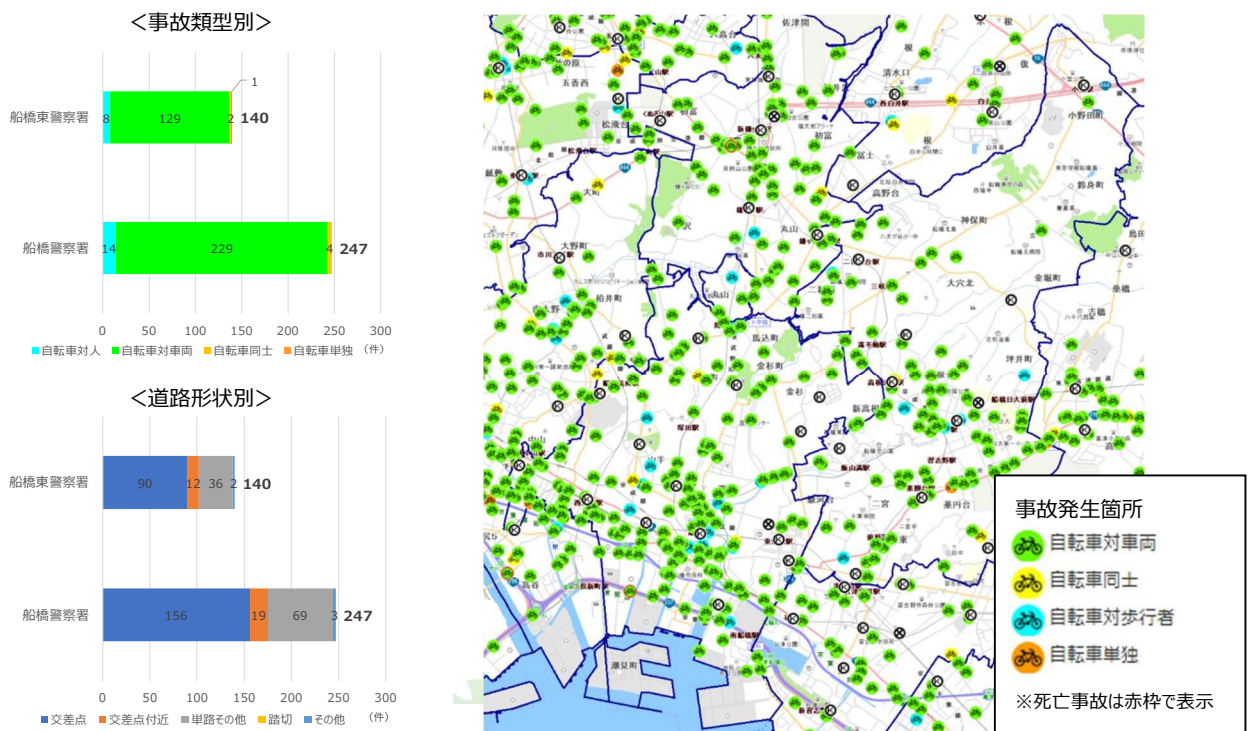


図 11 自転車事故発生箇所（令和 3 年（2021 年））

出典：千葉県警察ホームページ（交通事故統計資料集、暮らしの安全マップ（交通事故発生マップ））

## (5) 放置自転車

市内の放置自転車数は年々減少しており、年間4回の調査結果の合計値は令和3年度（2021年度）では約1,300台程度であり、1回の調査当たり平均約330台です。駅別では、船橋駅、西船橋駅、北習志野駅で台数が多い状況です。

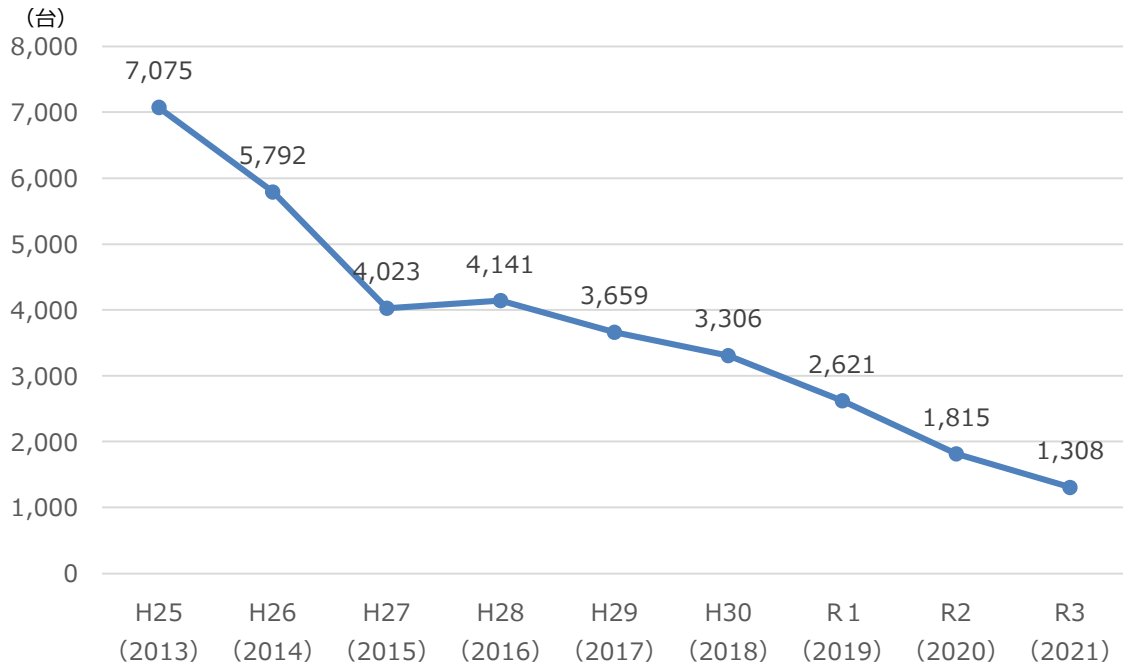


図 12 放置自転車の台数（年度別）

資料：船橋市による放置自転車調査結果より作成（年間4回の調査結果の合計台数）

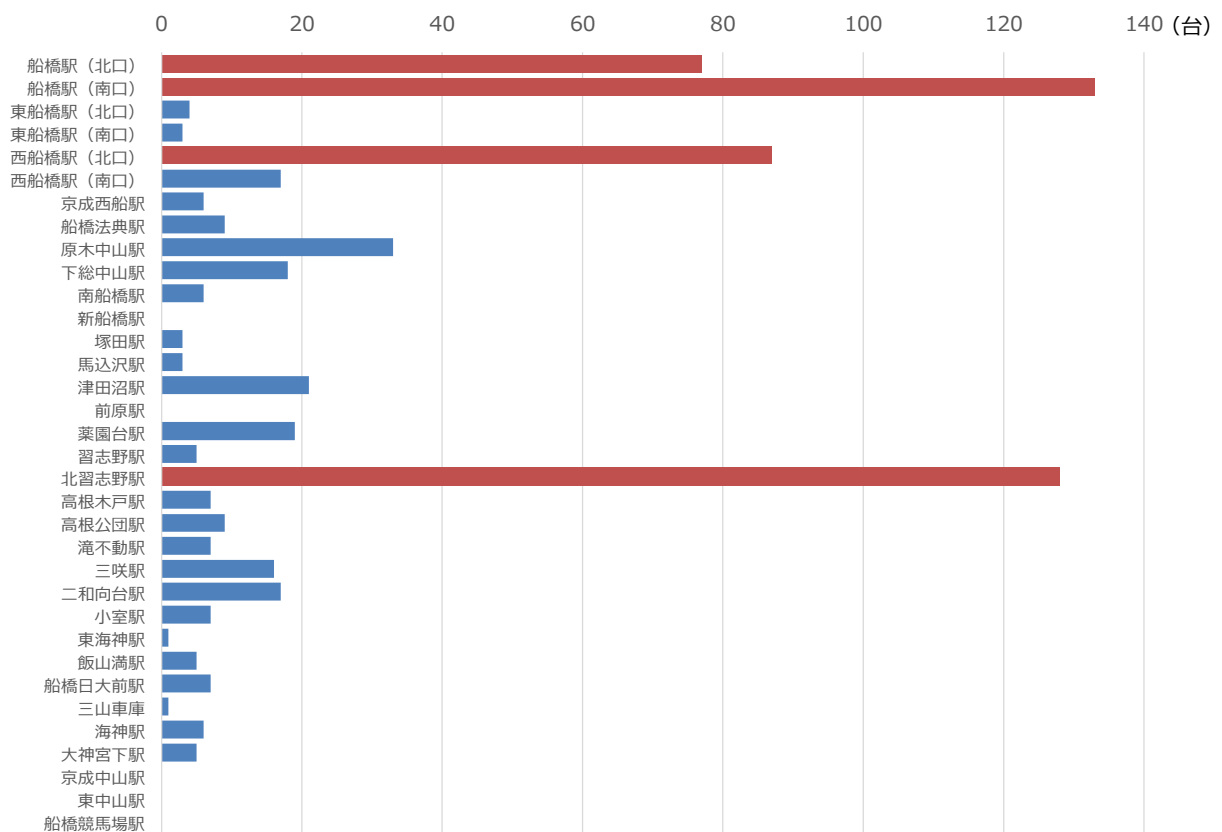


図 13 放置自転車の台数（駅別）

資料：船橋市による放置自転車調査結果より作成（年間4回の調査結果の合計台数）

## 2-4 自転車に関する市民意識

### (1) 市民意識調査（令和3年度（2021年度））

令和3年度（2021年度）に実施した市民意識調査では、満18歳以上の3,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が実施されており、回答者の約半数が交通渋滞の緩和や歩行者・自転車利用者の安全に配慮した道路の整備に力を入れるべきだと回答しています。

#### 「市の施策」について、力を入れるべきもの（5つまで）



図14 令和3年度（2021年度）に実施した市民意識調査

出典：市民意識調査(令和4年（2022年）3月)

### (2) 船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査

「市がこれまで取り組んできた施策に対する満足度」や、「今後特に力を入れてほしい取り組み」などについて、市民の意見を集約し、新たな総合計画の策定にあたっての基礎資料とするため、平成30年（2018年）にアンケート調査が実施されています。

その中で、「歩行者や自転車のための道路整備」や「自転車専用レーン設置など自転車走行空間の整備・維持」に力を入れてほしいという回答が得られています。

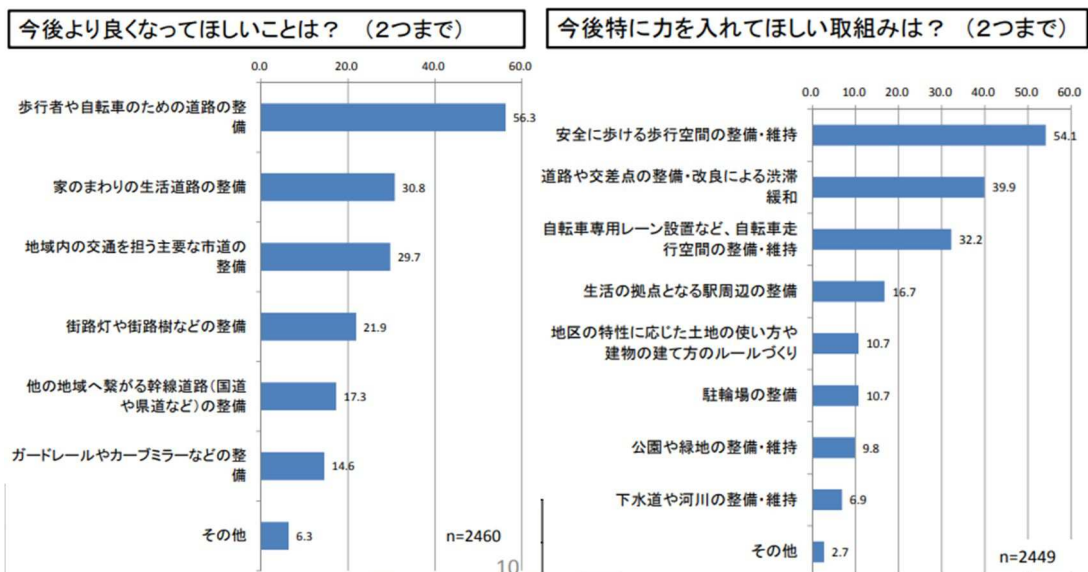


図15 船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査  
（左：地域の道路整備状況について、右：都市基盤整備について）

出典：船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査報告書

## 2-5 自転車の活用に向けた課題

本市の自転車利用の現状から課題を整理すると、以下のようになります。

### 自転車利用の現状

- ・人口約65万人で、県内2番目の人口規模を誇る都市である一方、将来的には少子高齢化が進み高齢化率が30%を超えることが予測される。
- ・自転車走行環境は既存計画の元で整備が進められているものの、ネットワーク化が未だ不十分
- ・船橋市シェアサイクル事業では、船橋駅から半径2kmを対象とした試験施行において、需要や有効性等を確認
- ・「JR船橋駅南口周辺部と臨海部エリアの回遊性創出に向けた基本計画」にレンタサイクルポートを設定しているが未達
- ・通勤・通学時に自転車を利用する割合が高い。
- ・自転車保険の加入状況は約4割程度（アンケート調査より）
- ・自転車対車両の事故、交差点や交差点付近での事故が多数発生
- ・市内では、駅周辺を中心に自転車が放置
- ・自転車が安心して走行できる道路空間の整備に対するニーズがある。

### 自転車利用の課題

- ・今後の少子高齢化を見据え、安全で安心な歩行者・自転車の走行環境の整備が必要
- ・健康増進のための自転車の活用機会の創出が必要
- ・自転車走行環境の一層の整備が必要
- ・シェアサイクルを利用しやすい環境とするため、サイクルポートの設置エリアや設置数拡大が必要
- ・JR船橋駅南口周辺部と臨海部エリアへのサイクルポートの設置が必要
- ・自転車走行環境の整備が必要
- ・自転車保険等への加入促進に向けた広報啓発が必要
- ・自転車利用マナーの向上が必要
- ・自転車利用マナーの向上が必要
- ・自転車走行環境の整備が必要



### 3. 実施すべき施策、実施スケジュール

#### 3-1 計画の目標

本計画では、本市を取り巻く自転車の現状・課題を踏まえ、下記の4つの目標を設定し、計画を推進していきます。

**目標 1 良好な都市環境の形成のための自転車交通の役割拡大**

【都市環境】

**目標 2 健康寿命の延伸のための自転車利用の促進**

【健康】

**目標 3 回遊性向上のための自転車利用の促進**

【観光】

**目標 4 自転車事故のない安全・安心な社会の実現**

【安全・安心】

#### 3-2 施策の体系

4つの目標を実現するための9つの施策を以下のとおり整理しました。

表 5 施策の体系

【目標 1：都市環境】 良好な都市環境の形成のための自転車交通の役割拡大	
●目標実現のための施策	●具体的な取り組み
1-1 自転車走行環境の整備推進	・自転車ネットワーク整備計画に基づく整備推進
1-2 自転車駐車環境の整備推進	・自転車等の駐車対策に関する総合計画に基づく整備推進
1-3 シェアサイクルの普及促進	・シェアサイクルポートの設置数拡大
1-4 まちづくりと連携した総合的な取り組み	・他道路事業と併せた自転車走行環境の整備推進 ・カーボンニュートラル ・ふなばしメディカルタウン構想 ・新たなモビリティ（小型モビリティ等）の導入促進
【目標 2：健康】 健康寿命の延伸のための自転車利用の促進	
●目標実現のための施策	●具体的な取り組み
2-1 自転車を活用した健康づくりの推進	・自転車を活用した健康づくりに関する情報発信
2-2 自転車通勤の促進	・自転車通勤の促進等
【目標 3：観光】 回遊性向上のための自転車利用の促進	
●目標実現のための施策	●具体的な取り組み
3-1 自転車利用による回遊性向上のための情報発信	・既存マップの活用
【目標 4：安全・安心】 自転車事故のない安全・安心な社会の実現	
●目標実現のための施策	●具体的な取り組み
4-1 自転車の安全利用の推進	・「ちばサイクルール」の普及促進 ・ヘルメットの着用促進 ・自転車の点検整備の促進 ・自転車保険等への加入促進
4-2 交通安全教育の推進	・自転車交通安全教室の実施 ・スケアード・ストレイト自転車交通安全教室の実施 ・反射材等の普及

施策 1-1 自転車走行環境の整備推進

本市における自転車走行環境の整備は、「船橋市自転車ネットワーク整備計画」において推進していくこととします。

また、新たな整備が実施される際は「自転車活用推進計画」の見直しを適宜行います。

(1) 自転車ネットワーク整備計画に基づく整備推進

狭隘な道路網で自動車による道路混雑の激しい本市において、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、多くの市民に利用されています。その一方で、全国と同様に、狭隘な道路環境にあることから自転車の歩道走行も見られ、自転車関連事故も多く発生しています。

このような状況を受けて、市内において早期に安全な自転車走行環境を整備するため、「船橋市自転車ネットワーク整備計画」に基づき、道路の現状等を踏まえながら自転車走行環境を計画的に整備していきます。

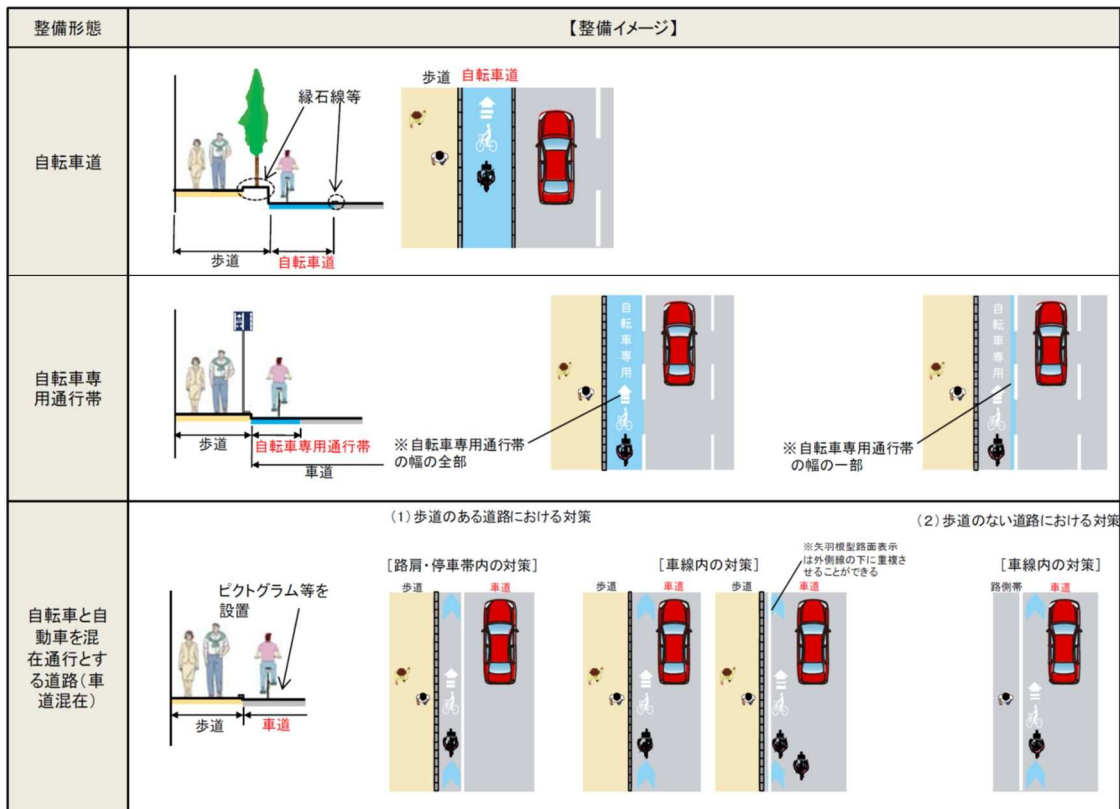


図 16 自転車走行環境の整備イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）国土交通省・警視庁

本計画では、自転車走行環境の整備に対する要望、自転車事故の発生状況、自転車交通量、駅等の主要な拠点の立地状況等を考慮して、効率的かつ効果的に整備を進めていくための自転車ネットワーク路線を選定しています。

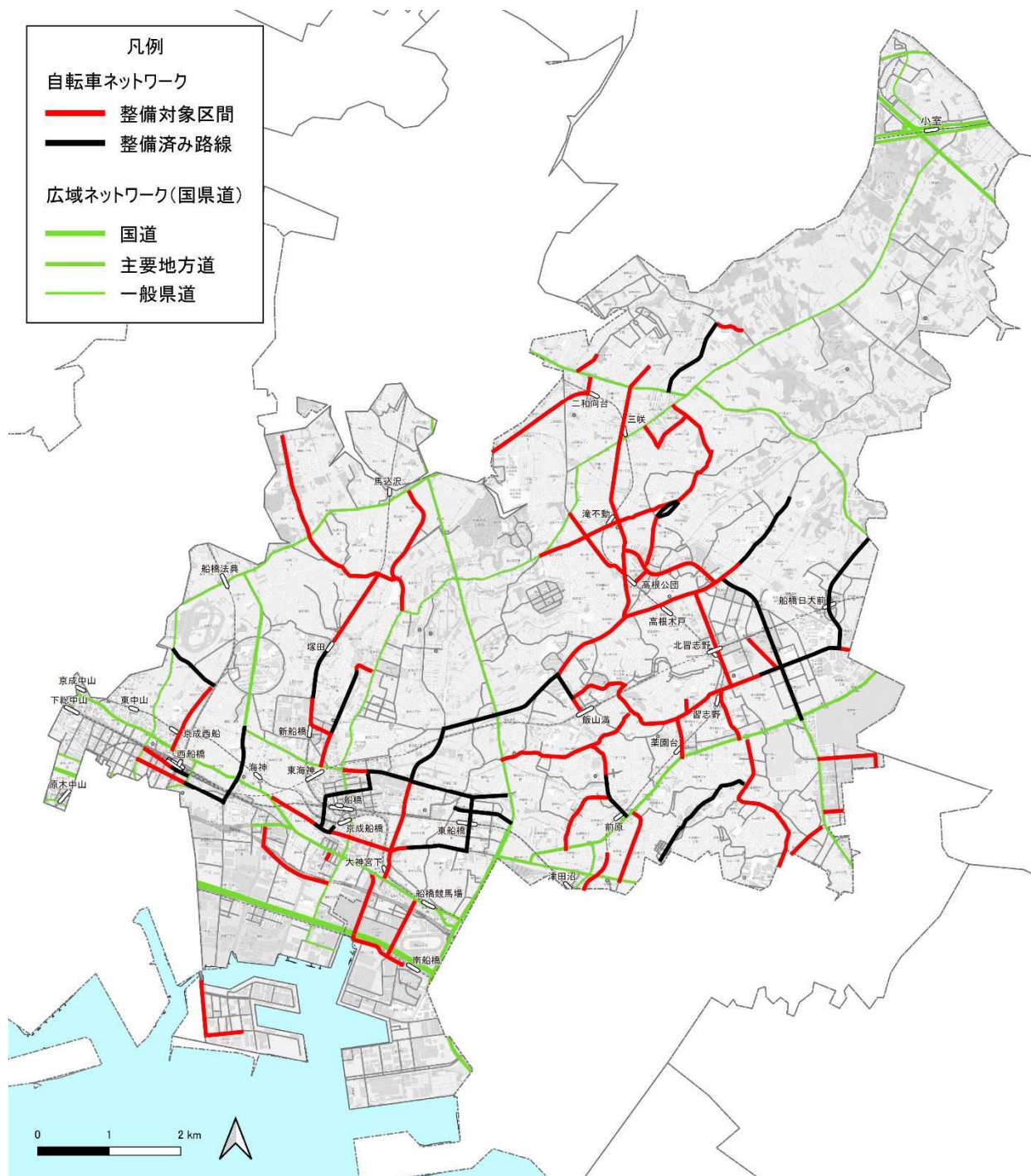


図 17 自転車ネットワーク図

## 施策 1-2 自転車駐車環境の整備推進

本市における自転車駐車環境の整備は、「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に基づき推進していきます。

### (1) 自転車等の駐車対策に関する総合計画に基づく整備推進

#### 1) 駐輪場の確保や既設駐輪場の利用促進

駐輪需要等を踏まえ、必要な駐輪台数の確保を目指します。また、空きのある駐輪場への利用者の誘導を行い、既設駐輪場の利用促進を図ります。さらに、駐輪場ごとの利便性等に応じた料金に改定、民間事業者への助成制度により、民間参入の促進を図ります。

#### 2) 放置自転車対策の強化

放置自転車の実態に応じた禁止区域の見直しを行います。また、駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施や看板等による周知を行い、放置防止に関する啓発活動によって放置自転車対策を強化します。



図 18 船橋市における放置自転車対策の実施（自転車等放置禁止区域の啓発等）

## 施策 1-3 シェアサイクルの普及促進

交通の混雑緩和、環境への負荷の低減、市民の健康増進などの効果が期待できる自転車利用を促進するため、民間事業者と共同したシェアサイクルの普及促進を図ります。

### (1) シェアサイクルポートの設置数拡大

シェアサイクルとは、専用のサイクルポート（駐輪場）が設置されている場所であれば、どこでも自転車を借りて、返すことができるサービスです。本市では、船橋駅周辺を中心に令和4年度（2022年度）から民間事業者と共同でシェアサイクル事業を開始し、船橋市シェアサイクル事業で設置したものを含めた、合計40箇所のポート（令和4年（2022年）12月14日時点）が設置されています。

駅周辺や公共施設、民間施設へのシェアサイクルポートの増設を事業者とともに促進します。これにより、各施設周辺では拠点機能の強化を図り、市全体ではシェアサイクルがより利用しやすい環境づくりを目指します。

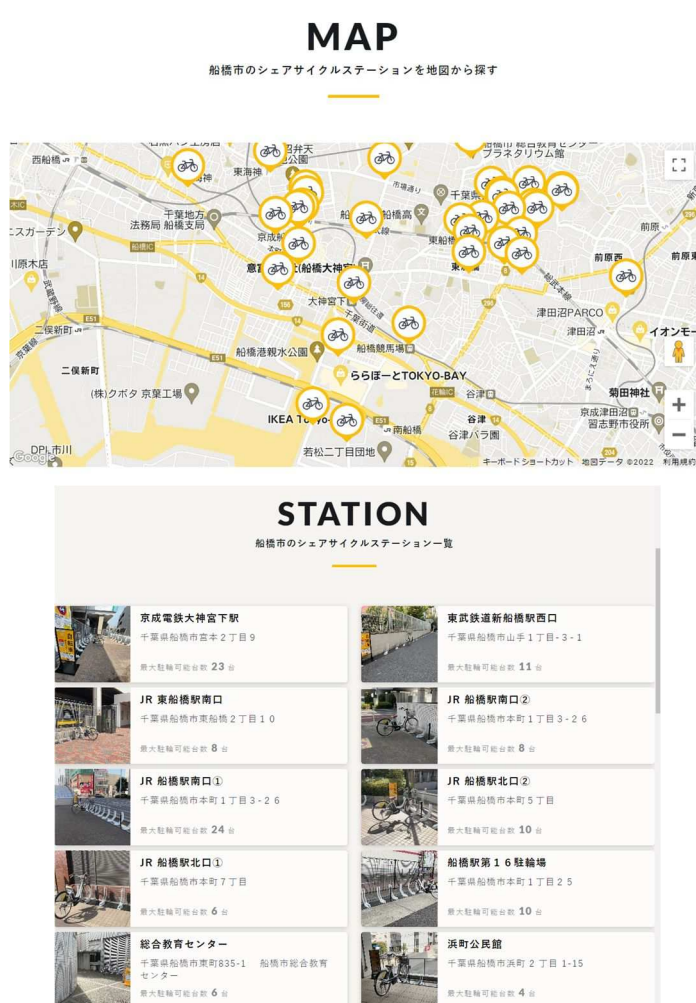


図 19 船橋市シェアサイクル事業

## 施策 1-4 まちづくりと連携した総合的な取り組み

自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成に向けて、自転車まちづくりと連携した総合的な取り組みを推進します。

### (1) 他道路事業と併せた自転車走行環境の整備推進

自転車ネットワーク路線において、都市計画道路整備事業、無電柱化、ゾーン30・ゾーン30プラスなどの他の道路事業が実施される際は、これらの事業と併せて地域のニーズに合わせた整備方法を検討していきます。

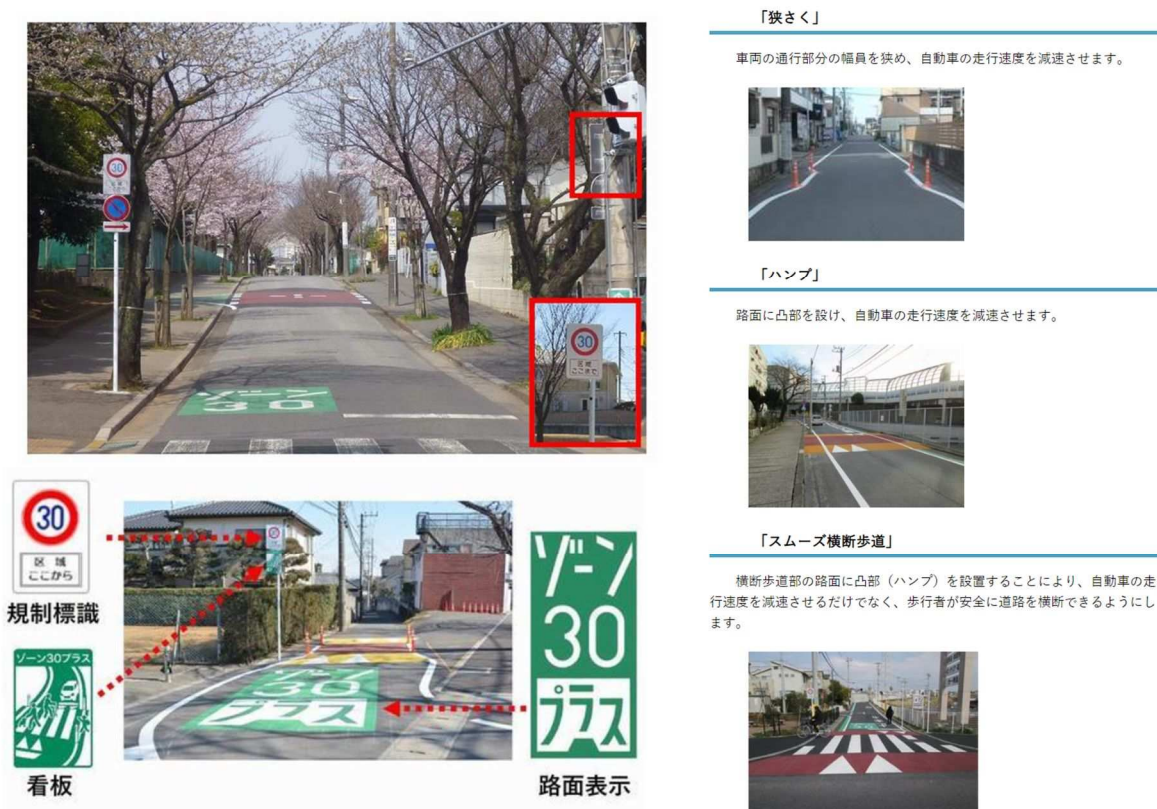
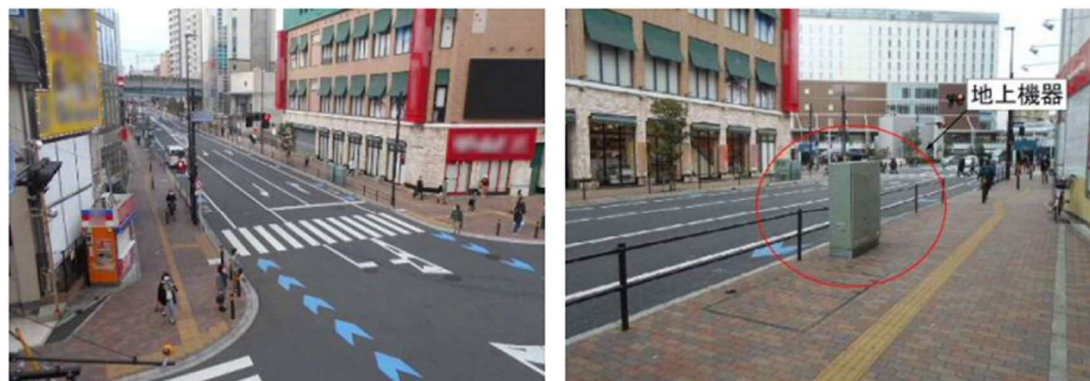


図 20 ゾーン30・ゾーン30プラスの整備イメージ



市道第00-192号線(本町1) 電線共同溝※1

※1 電線共同溝：道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する整備手法。

図 21 船橋市における無電柱化の整備事例

## (2) カーボンニュートラル

「船橋市地球温暖化対策実行計画」では、国と同様に温室効果ガス排出量を 2030 年度までに 46%削減（2013 年度比）することを中期目標、2050 年ゼロ・カーボンへの挑戦を長期目標に掲げています。また、これらの目標に対する緩和策、適応策及び横断的な施策（8 つの施策の柱）を定めている中で、交通の低炭素化推進（施策の柱 5）において、自転車の利用を推進することにより自家用車の利用頻度の削減に取り組むこととしています。

ゼロ・カーボン達成のため  
温室効果ガス削減の中期目標が変わります

**中期目標**  
⇒2030 年度までに 2013 年度比 26%削減 → **46%**削減

**長期目標**  
⇒意欲的な目標として 2050 年**ゼロ・カーボン**に挑戦

部 門	①2013 基準排出量 (千t-CO <sub>2</sub> )	2030年度排出量(千t-CO <sub>2</sub> )			
		現状趨勢ケース (将来推計)	②削減量 (見込量)	排出量	削減率(%) (②/①)
産業部門 業務その他部門	2,139		727	1,412	34.0
家庭部門	962		635	327	66.0
運輸部門	531		362	169	68.2
その他分野	210		42	168	20.0
合 計	3,842		<b>1,766</b>	2,076	<b>46.0</b>

### ■「まちづくり」における取組の方向性

#### 施策の柱 5：交通の低炭素化推進

- 徒歩や自転車、公共交通機関の利用推進
- 物流に係る輸送形態や輸送方法、輸送手段の合理化
- ハイブリッド自動車や電気自動車など、低燃費・低排出の次世代自動車の普及促進



#### 施策の柱 6：環境負荷の少ない都市形成の推進

- 二酸化炭素を吸収する森林や緑地の保全・整備
- まちなかの緑化の推進
- 都市機能の集約、省エネルギー型建築物の普及促進



図 22 船橋市地球温暖化対策実行計画（令和 3 年（2021 年）3 月）

### (3) ふなばしメディカルタウン構想

海老川上流地区に、医療センター移転や新駅誘致を核とした土地区画整理事業と地区計画等による新たなまちづくりが始まっています。「ふなばしメディカルタウン構想」とは、医療や健康をテーマとした新たなまちづくりの考え方です。

ふなばしメディカルタウン構想に示された6つの目指すまちの姿を実現させるため、今後必要となる取り組みや、都市基盤整備の基本的な考えをまとめたものとして、船橋市海老川上流地区土地区画整理組合と共同で、「(仮称)ふなばしメディカルタウン実現方針(令和4年(2022年)10月)」を策定しています。

医療や健康をテーマとした新たなまちづくりの考え方に基づいて、船橋市と同組合との協議のもとで安全で連続した自転車利用環境の整備を推進するため、船橋市と土地区画整理組合で協議を進めてまいります。

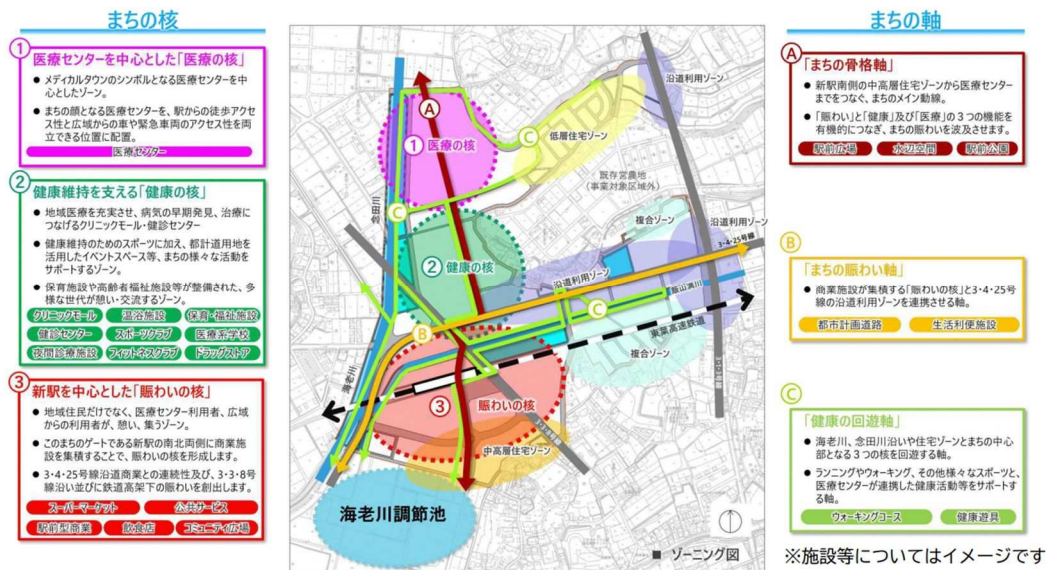


図 23 ふなばしメディカルタウン構想の概要

出典：(仮称)ふなばしメディカルタウン実現方針(令和4年(2022年)10月)

#### ■自転車利用環境の整備

##### 整備方針

- 船橋市自転車走行環境整備計画と連携する安全で連続した自転車利用環境を整備

##### 整備イメージ

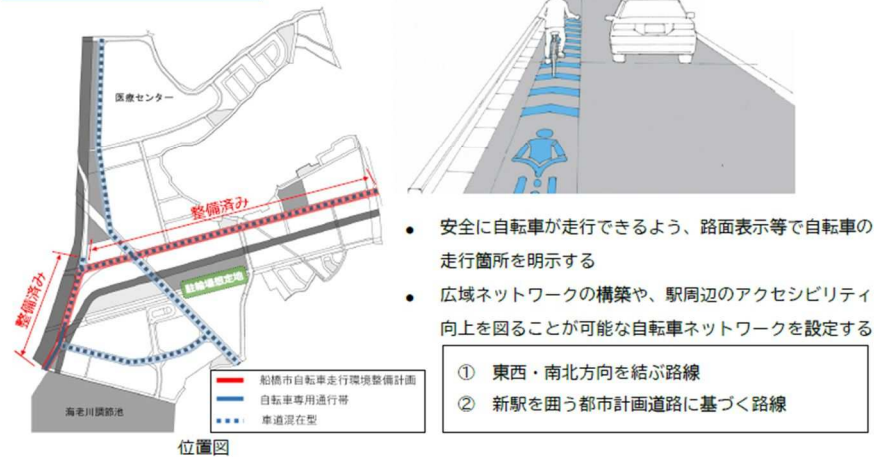


図 24 自転車利用環境の整備

出典：(仮称)ふなばしメディカルタウン実現方針(令和4年(2022年)10月)



#### (4) 新たなモビリティ（小型モビリティ等）の導入促進

誰もが安全かつ気軽に利用できる新たなモビリティの登場が、今後、自転車走行環境にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車走行環境の整備を一層推進するとともに、地域における国などの新たな施策に対応した公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）についても検討していきます。

- 近年、諸外国において、移動サービスの多様化とそれに対応した「新たなモビリティ」の開発・利用が進んでいる。
- これらの新たなモビリティは、誰もが安全かつ気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や観光地におけるアクティビティ等としての活用が期待されている。



図 25 新たなモビリティのイメージ

出典：国土交通省資料（令和4年度 車両安全対策検討会）

施策 2-1 自転車を活用した健康づくりの推進

自転車利用を促進し、自転車を活用した健康づくりを推進します。

(1) 自転車を活用した健康づくりに関する情報発信

糖尿病、心臓病、脳卒中、がん、ロコモティブシンドローム、うつ、認知症などになるリスクを下げ、健康寿命の延伸に有効な「+10（プラステン）：今より10分多く体を動かすこと」の実践を推進します。

通勤や買い物など、普段の生活スタイルの中で自転車の利用を取り入れた健康づくりの方法について情報発信する取り組みについて検討します。



図 26 +10（プラステン）の概要

出典：アクティブガイド -健康づくりのための身体活動指針-（厚生労働省）

## 施策 2-2 自転車通勤の促進

健康増進や環境負荷の低減のほか、感染症リスクを回避する上でもメリットがある自転車通勤の促進に向けた取り組みを推進します。

### (1) 自転車通勤の促進等

企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、国土交通省自転車活用本部が策定した「自転車通勤導入に関する手引き（令和元年（2019年）5月公表）」や自転車通勤を推進する企業・団体の認証する「自転車通勤推進企業宣言」プロジェクト制度等の活用を検討します。



図 27 自転車通勤導入に関する手引き（令和元年（2019年）5月公表）

自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

図 28 「自転車通勤推進企業宣言」プロジェクト制度

施策 3-1 自転車利用による回遊性向上のための情報発信

自転車利用による回遊性の向上を図るための情報発信をします。

(1) 既存マップの活用

市民や来訪者が自転車を活用して本市の魅力をより深く感じて、観光振興や地域振興につなげていくための取り組みを推進します。具体的には、自転車利用による回遊性の向上を図るため、観光マップ等に自転車やシェアサイクルでのアクセス情報を追加することや既存マップの情報を WEB サイトにて発信することなどを実施します。

表 6 既存マップ一覧

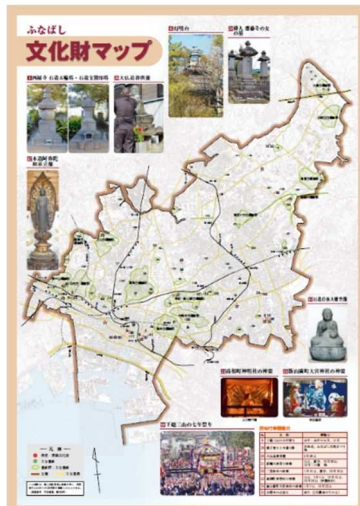
名称
ふなロケマップ
船橋の遺跡マップ
ふなばし文化財マップ
川端康成と船橋
太宰治と船橋
船橋市デジタルミュージアム 野外彫刻位置図
ふなばし探訪手帖
船橋市農水産物直売所マップ



図 29 シェアサイクルで回遊できる市内のロケ情報が満載の「ふなロケマップ」



船橋の遺跡マップ



ふなばし文化財マップ

【中央公園駅の入口前には、太宰治ゆかりの文学碑等もあります】

○ 文学碑と文学碑 (中央公園駅前広場)

中央公園駅前の広場に太宰治の建てた文学碑と文学碑、説明板があります。  
文学碑は、昭和10年(1935)7月~昭和11年(1936)10月、船橋町五日市本町一〜二八(現宮本一丁目)の邸宅を買い取った時に敷地内に建てられていたものです。

- 文学碑 昭和58年(1983)3月30日、駅前より移築。
- 文学碑 昭和58年11月3日建立。



「文学碑」「文学碑」「説明板」

○ 大塚遺蹟

藤老川に架かる橋(昭和63年11月8日完成)、太宰治ゆかりの橋。太宰治の肖像や年譜、「忘れメロス」の一面、小袋の一面のレリーフが橋下に彫られています。



「人間失格」のレリーフ「此の橋は太宰治の若し橋」と彫られています。他に「もの思ふ妻」「藤橋」「船橋」「地獄園」「原爆被害」のレリーフがあります。

○ 舟のり橋の遺蹟地図

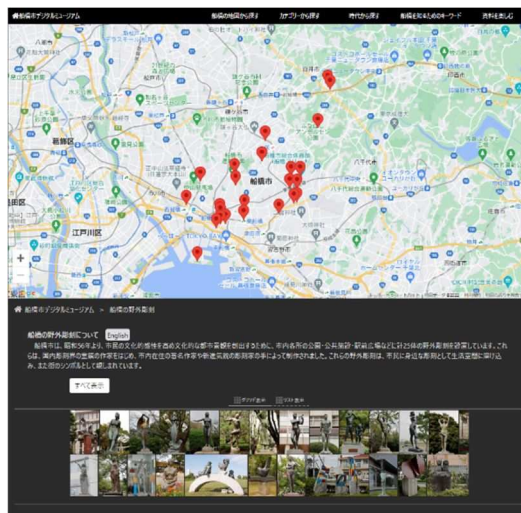


○ 舟のり橋MAP



川端康成と船橋

太宰治と船橋



船橋市デジタルミュージアム 野外彫刻位置図



ふなばし探訪手帖



船橋市農水産物直売所マップ

図 30 自転車利用促進の情報発信として活用する既存マップのイメージ

施策 4-1 自転車の安全利用の推進

自転車の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図るとともに、「ちばサイクルール」の普及、ヘルメットの着用、自転車の点検整備及び自転車保険等への加入を促進することにより、自転車の安全利用を推進します。

(1) 「ちばサイクルール」の普及促進

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、幅広い年齢層の自転車利用者に対する通行ルールの周知を図ります。

The image displays two versions of the 'Chiba Cycle Rules' (ちばサイクルール) poster. The left poster is a larger, more detailed version with 10 numbered items, including: 1. Bicycle insurance, 2. Regular maintenance, 3. Reflective gear, 4. Helmet use, 5. No drinking while cycling, 6. Safety at intersections, 7. Lights on, 8. Yield to pedestrians, 9. No driving while talking on a phone, and 10. No driving while using a smartphone. The right poster is a smaller, simplified version with 10 numbered items, including: 1. Drive on the left side of the road, 2. Give priority to pedestrians, 3. Stop driving when necessary, 4. No driving while talking on a phone, 5. No driving while using a smartphone, 6. Safety at intersections, 7. Lights on, 8. Yield to pedestrians, 9. No driving while talking on a phone, and 10. No driving while using a smartphone.

図 31 自転車の安全利用ルールを 10 項目にまとめた「ちばサイクルール」（千葉県）

(2) ヘルメットの着用促進

交通事故の被害を軽減するため、交通安全教育の機会やインターネット等を活用して、自転車利用者に対する、ヘルメットの着用促進に向けた広報啓発を図ります。

なお、道路交通法の一部改正により、令和 5 年（2023 年）4 月 1 日から全ての自転車利用者についてヘルメットの着用が努力義務化されています。

### (3) 自転車の点検整備の促進

自転車の安全利用と事故防止を図るため、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、日常点検の習慣化に向けた広報啓発を図ります。

### (4) 自転車保険等への加入促進

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提供し、各種自転車保険等への加入促進を図ります。

なお、千葉県では、令和4年（2022年）7月1日から、自転車保険等への加入が義務化されました。

## 自転車保険 入ってますか？

千葉県では加入は**義務**です！（令和4年7月1日から）

1億円近い  
損害賠償を負う  
事故も発生！



チーベくん

千葉県では「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、令和4年7月1日から、**自転車利用中の事故で他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等への加入が義務化**されました。

あなたと被害者を守るため、自転車保険（自転車損害賠償保険等）に加入しましょう。

**Q 自転車専用の保険に新たに入らなくてはいけませんか？**

**A** 既に加入している保険（自動車保険・火災保険等）の個人賠償責任補償特約等で自転車事故に対応している場合は、新たに加入する必要はありません。また、個人賠償責任保険等の多くは家族（未婚の子や同居親等）も補償範囲となっている場合がありますので、まずはご自身や家族が加入している保険の内容・補償範囲の確認と、特約等の追加で対応できないかなどご確認ください。

**Q 自転車保険はどこで加入したら良いですか？**

**A** 自転車保険は、インターネット等で簡単に加入できる保険も多数出ています。詳しくは各損害保険や共済等の会社や保険代理店等に、TSマークについては、自転車安全整備士のいる自転車販売店にお問い合わせください。

千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会

### 自転車保険（自転車損害賠償保険等）の加入確認チェックシート

～万が一の加害事故に備えて、ご家族でご確認ください～

**ここからスタート**

自転車向けの保険など、自転車の事故による損害賠償に対応している保険や共済に加入していますか？

いいえ → **自転車保険に加入する必要があります。**

いいえ → **自転車保険への加入が必要です。**

わからない → **加入している保険会社に補償内容をご確認ください。自転車事故に対応していない場合は、特約の追加などで対応するか、新たに自転車保険に加入してください。**

現在、右の保険等に加入していますか？

- 自動車任意保険
- 住宅火災保険
- そこに個人賠償責任補償特約など
- 傷害保険
- 共済
- 自転車の事故による損害賠償を補償してくれる内容が含まれていますか？
- PTAや学校が窓口となる保険
- クレジットカードの付帯保険

いいえ → **加入している保険会社に補償内容をご確認ください。自転車事故に対応していない場合は、特約の追加などで対応するか、新たに自転車保険に加入してください。**

わからない → **加入している保険会社に補償内容をご確認ください。自転車事故に対応していない場合は、特約の追加などで対応するか、新たに自転車保険に加入してください。**

利用する自転車に「TSマーク」が貼ってありますか？

それは有効期限内ですか？

※有効期間は点検日から1年間

いいえ → **自転車保険への加入が必要です。**

**補償の対象範囲もチェック！**

※補償の対象となる保険の内容により、補償範囲が異なる場合があります。また、補償範囲が広い保険に加入している場合は、補償範囲が狭い保険に加入している場合と比べて、補償範囲が広い保険に加入していることが望ましいです。

### 自転車保険（自転車損害賠償保険等）の種類と補償の対象

自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などに補償される保険の種類は次のとおりです。以下はあくまで一例です。保険の種類や契約内容によって、補償の対象が異なる場合がありますので、保険証券や加入者証、保険会社のホームページなどで契約内容をご確認ください。

種類・名称	補償の対象 (加害事故の場合)	事故の相手		
		生命 からだ	財産	生命 からだ
個人賠償責任保険	◆自動車の任意保険	○	○	△
	◆傷害保険 ◆火災保険	○	○	△
	◆会社等の団体保険	○	○	△
	◆クレジットカードに付帯した保険	○	○	△
PTAや学校が窓口の保険	○	○	△	
小・中・高生協会の傷害保険、国民生活総合補償制度	○	○	△	
全国高校総体賠償責任補償制度 等	○	○	△	
自転車向け保険	○	○	○	
TSマーク付帯保険	※補償対象に要件(死亡・重度障害等)があります。	○	×	○

※特約の名称は保険により異なる場合があります。また、業務上の自転車事故は個人賠償責任保険では補償されないため、事業者用の賠償責任保険に加入する必要があります。

自転車保険加入義務化についてのお問合せ 千葉県環境生活部くらし安全推進課 ☎043-223-2263  
千葉県ホームページにQ&Aを掲載していますので、そちらもご確認ください。 千葉県 自転車保険 義務化 検索

図 32 自転車保険啓発チラシ（千葉県）

## 施策 4-2 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、小・中学校等における交通安全教室の開催等を推進します。

### (1) 自転車交通安全教室の実施

小中学生及び高齢者など、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を開催します。

### (2) スケアード・ストレイト自転車交通安全教室の実施

中学生を主な対象として、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れたスケアード・ストレイト自転車交通安全教室を実施し、交通事故の恐怖を直視することにより交通安全意識の高揚等を図ります。



図 33 船橋市における交通安全教室

### (3) 反射材等の普及

夕暮れ時から夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい色の服装の着用及び反射材の活用を促進します。





## 4. 計画の推進

### 4-1 計画推進のための目標

本計画の全体目標は、自転車走行環境整備延長を指標とし、計画期間である令和 8 年度末までの目標達成に向けて取り組めます。

また、全体目標のほか、4 つの目標に応じた指標と評価基準を設け、各施策の進捗状況を定期的に確認することで、目標達成に向けて取り組めます。

表 7 計画推進のための目標

目 標	指 標	現 状	評価基準	
都市環境	【全体目標】 自転車走行環境整備延長※1	24,153m 令和 5 年 (2023 年) 3 月	50,400m	
	目標 1 良好な都市環境の形成のための 自転車交通の役割拡大	駅周辺の 放置自転車等の台数※2	2,621 台 令和元年度 (2019 年度)	現状より 減少
		サイクルポートの設置数※3	40 箇所 令和 4 年 (2022 年) 12 月	現状より 増加
健康	目標 2 健康寿命の延伸のための 自転車利用の促進	交通手段における 自転車の分担率※4	30.0% 令和 2 年度 (2020 年度)	現状より 増加
観光	目標 3 回遊性向上のための 自転車利用の促進	市 HP の自転車関連ページ※5 の閲覧数	—	現状より 増加
安全・安心	目標 4 自転車事故のない 安全・安心な社会の実現	年間自転車事故件数※6	447 件 令和元年 (2019 年)	現状より 減少

※1 船橋市自転車走行環境整備計画で位置付けられた路線における整備完了箇所

※2 放置禁止指定区域内の放置台数調査の年 4 回実施の合計値（新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して令和元年（2019 年）の数値を基準）

※3 船橋市シェアサイクル事業による設置を含む市内のシェアサイクルポートの設置数

※4 本市内の通勤・通学時で、交通手段として自転車を利用する人の割合

5 年ごとに実施される国勢調査のデータを用いて算出するものとする（現況値については、令和 2 年度（2020 年度）国勢調査）。

※5 施策 3-1 で位置づけた既存マップなど

※6 船橋市自転車事故件数（新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して令和元年（2019 年）の数値を基準）

## 4-2 計画の推進体制

本計画に位置付けられた指標を達成するため、庁内関係部署、関連団体が緊密に連携し、各施策の進捗状況等を確認することで施策の推進を図ります。

## 4-3 計画のフォローアップ

必要に応じて有識者等の助言を受けつつ、毎年度当初に、各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表します。



## 付録 用語集

---

語句	説明
<b>英数字</b>	
TSマーク	自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています（付帯保険）。
<b>あ行</b>	
駅端末交通	鉄道駅まで（から）の交通手段のことです。
駅端末自転車トリップ数	鉄道駅まで（から）自転車を利用する移動の数のことです。 ※トリップとは、人の移動の単位のことです。出発地から目的地まで移動すると1回とカウントします。
駅端末自転車分担率	鉄道駅まで（から）のすべての交通手段による移動のうち、自転車を利用する移動が占める割合のことです。
<b>か行</b>	
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることです。 令和2年（2020年）10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しています。
回遊性	人々が買い物や観光等の目的で複数のまち・拠点を移動する性質のことです。
狭さく	通行車両の走行速度抑制のために車線幅員を前後より縮小する箇所のことです。
小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいいます。
<b>さ行</b>	
サイクルポート	シェアサイクル専用自転車の貸出、返却ができる拠点（駐輪場）です。
シェアサイクル	専用のサイクルポート（駐輪場）が設置されている場所であれば、どこでも自転車を借りて、返すことができるサービスです。



語句	説明
自転車	<p>道路交通法では、自転車は、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。）であって、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものとされています。</p> <p>また、内閣府令で定める以下の基準に適合し、他の車両をけん引していないものを「普通自転車」といいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 長さ 百九十センチメートル</li> <li>ロ 幅 六十センチメートル</li> </ul> </li> <li>二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 四輪以下の自転車であること。</li> <li>ロ 側車を付していないこと。</li> </ul> </li> <li>ハ 一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。</li> <li>ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。</li> <li>ホ 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。</li> </ul>
自転車活用推進計画	<p>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です。</p>
自転車活用推進法	<p>極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、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して、平成 29 年（2017 年）5 月 1 日に施行された法律です。</p> <p>第十一条にて、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とされています。</p> <p>（市町村自転車活用推進計画）</p> <p>第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の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（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。</p> <p>2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。</p>
スケアード・ストレイト	<p>「恐怖の直視」という意味で、怖い思い、ヒヤッとする体験を通じて啓発効果を高める教育技法です。具体的には、スタントマンによるリアルな交通事故再現という手法を取り入れたものです。</p>

語句	説明
ゼロ・カーボン	カーボンニュートラルと同義です。
ゾーン 30	交通管理者である警察庁から出された施策で、生活道路における歩行者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）を定めて速度 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（交差点カラー舗装等）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生活道路の安全対策です。
ゾーン 30 プラス	「ゾーン 30」と、車両の通行部分の幅員を狭める「狭さく」や、路面に凸部を設ける「ハンブ」等の物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策です。
<b>た行</b>	
千葉県自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づいて、千葉県において自転車の活用を総合的・計画的に推進するために策定された、千葉県版の自転車活用推進計画です。
ちばサイクルール	千葉県が定めた、自転車の安全利用ルール（10 項目）です。
トリップ	人の移動の単位のこと、出発地から目的地まで移動すると 1 回とカウントします。
<b>は行</b>	
ハンブ	道路に設置した凸型路面を用いて、ドライバーに事前の視認や通過時のショックを与えることにより、速度低下を促す物理的なデバイスのことです。
物理的デバイス	生活道路において、歩行者等の安全な通行を確保するため、自動車の走行速度を減速させる道路の構造です。
+10（プラステン）	今より 10 分多く体を動かすことです。
<b>ま行</b>	
無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすことです。
<b>ら行</b>	
ロコモティブシンドローム	骨・関節・筋肉などの運動器の障害のために、要支援や要介護になる危険の高い状態のことをいいます。





船橋市自転車活用推進計画

発行 令和5年(2023年)3月  
編集 船橋市建設局道路部道路計画課  
〒273-8501 千葉県船橋市湊町2-10-25  
TEL:047-436-2563 FAX:047-436-2592