

木更津市自転車活用推進計画 (素案)

令和8年●月

木更津市自転車活用推進計画（素案）

目 次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画の対象区域	3
1-4	計画の期間	3
第2章	自転車を取り巻く環境	4
2-1	自転車活用の推進に関する国や県の動向	4
2-2	国・県の自転車活用推進計画	6
2-3	自転車の特性	8
第3章	上位計画・関連計画等の整理	12
第4章	自転車の利用に関する現状分析と課題	13
4-1	地勢	13
4-2	人口	14
4-3	交通基盤	16
4-4	交通特性	18
4-5	都市機能	20
4-6	スポーツ実施状況	21
4-7	本市の自転車の利用環境	22
4-8	自転車利用に関するアンケート	32
4-9	自転車利用における課題	43
第5章	目指す将来像と目標	44
5-1	目指す将来像	44
5-2	計画の目標	45
5-3	施策体系	46
第6章	実施すべき施策・スケジュール	47
第7章	計画の推進	66
7-1	計画の推進体制	66
7-2	計画のフォローアップ	66
7-3	計画指標の設定	67
付録	用語集	68



第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代の市民が利用でき、環境だけでなく家計にも優しい身近な交通手段であり、また、その活用は健康づくりや観光・スポーツの振興等にもつながることから、自転車を活用した取組への関心がこれまで以上に高まっています。

一方で、その手軽さや気軽さ故に、自転車の通行ルールやマナーの浸透が追いついていない状況であり、自転車に関連した事故は増加する傾向にあります。

国は、平成 29 (2017) 年 5 月に自転車活用推進法（以下「法」という。）を施行し、環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の重要な課題に対応するため、身近な交通手段である自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することとしました。

法では、国の責務等を明らかにし、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ことを目的の1つとしており、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、国の自転車活用の推進に関する基本となる施策・措置を定めた自転車活用推進計画が平成 30 (2018) 年 6 月に閣議決定されました。

その後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、令和 7 (2025) 年度までを計画期間とする「第2次自転車活用推進計画」が令和 3 (2021) 年 5 月に閣議決定されています。

各地方公共団体においても、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ることとされており、千葉県では「第2次千葉県自転車活用推進計画」を令和 6 (2024) 年 3 月に策定し、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づけられるとともに、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とされています。

本市は、房総半島のほぼ中央部西海岸に位置し、東京湾に面しており、清澄山系を源として東京湾に流入する小櫃川や市街地を流れる矢那川によって形成される沖積平野が広がり、東部から南部にかけては低い丘陵が続くなど、様々な場面や目的に応じたサイクリングができる環境にある一方で、市民の自転車利用頻度は低く、自転車の通行環境に対する満足度も低いなどの課題を抱えています。

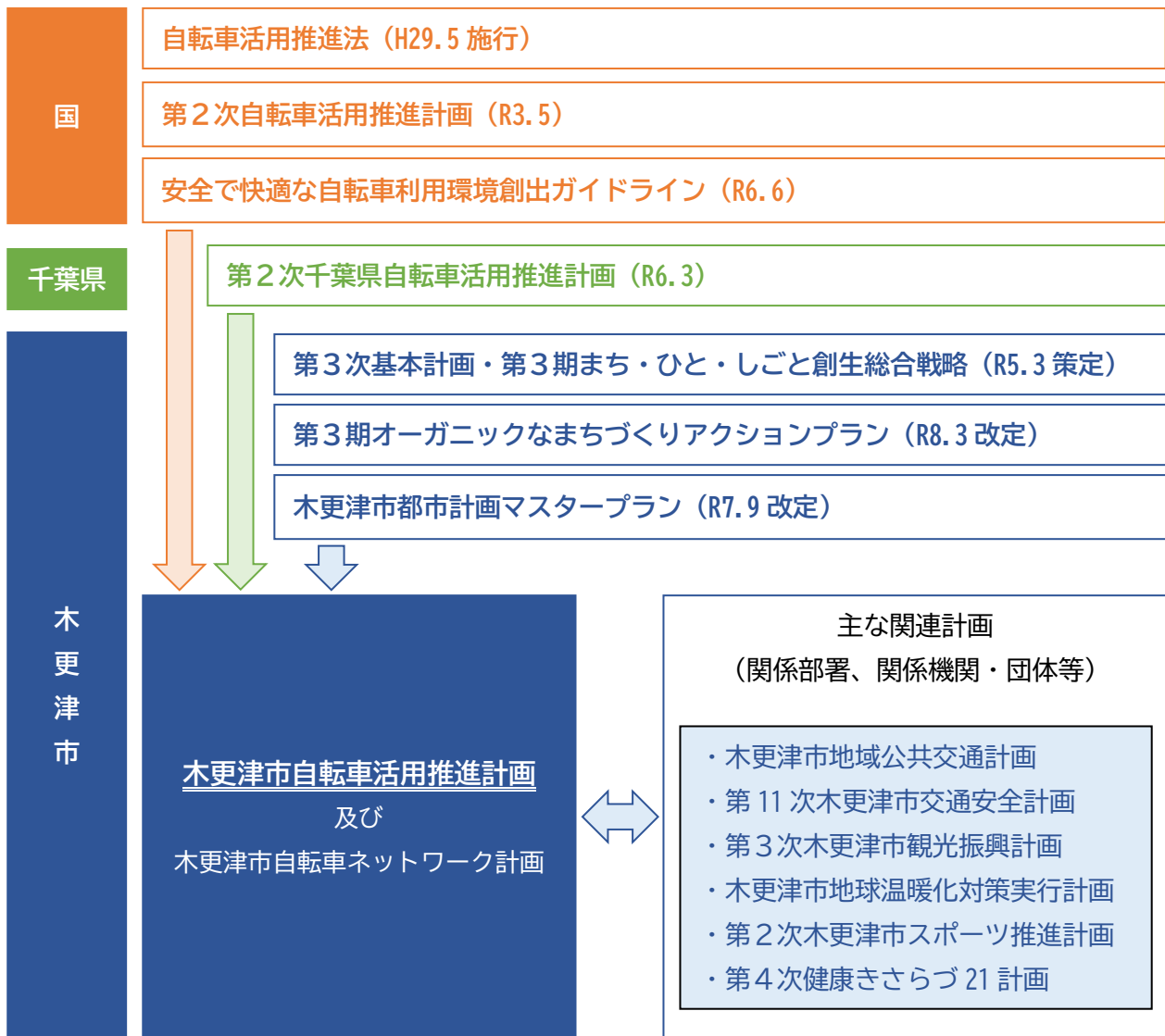
本計画は、本市の特性や現状・課題、市民意見、国や県の動向、社会情勢の変化等を踏まえ、関係機関や庁内での横断的な連携・取組を効率的・効果的に進め、自転車施策を総合的・計画的に展開していくことを目的とします。



1-2 計画の位置づけ

本計画は、法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画として策定するものであり、本市における自転車施策に関する最上位計画となります。

国及び千葉県の「自転車活用推進計画」を勘案するとともに、本市のまちづくりに関する指針を示した「第3次基本計画・第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「第3期オーガニックなまちづくりアクションプラン」、「木更津市都市計画マスタープラン」を上位計画として、庁内及び関係機関等の関連計画と連携・調整を図りながら策定します。





1-3 計画の対象区域

本計画の区域は、本市の全域としますが、広域的な取組が必要な事項については、近隣自治体と連携を図っていきます。



図 1-1 対象区域図

○ 平地
○ 丘陵地

1-4 計画の期間

本計画の期間は、策定日から令和 18（2036）年 3 月 31 日までの約 10 年間とし、定期的に評価を実施し、必要に応じて見直しを行っていきます。



第2章 自転車を取り巻く環境

2-1 自転車活用の推進に関する国や県の動向

平成 29 (2017) 年に法が施行され、都道府県・市区町村による計画策定が努力義務化されました。国では、平成 30 (2018) 年に第 1 次自転車活用推進計画、令和 3 (2021) 年に第 2 次自転車活用推進計画を閣議決定しました。また、自転車が関連した事故等が増大していることを受けて、自転車の通行に関する様々な規制強化を図っています。

千葉県では、令和 6 (2024) 年に第 2 次千葉県自転車活用推進計画を策定しており、令和 8 (2026) 年度に計画期間を迎えます。

	国の動向	千葉県の動向
H19	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車安全利用五則 (自転車の通行は車道が原則、歩道は例外とする他) 	
H20	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法施行 (普通自転車の歩道通行可能要件を明確化) 	
H24	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定 (自転車ネットワーク計画の策定の推進、R6 年度に改訂) 	
H25	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法施行 (自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備) 	
H27	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法施行 (自転車の悪質運転 14 項目を「危険行為」として規定) 	
H29	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進法施行 (自転車の活用を総合的かつ計画的に推進) 	
H30	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進計画策定 (R3 年度に第 2 次計画策定) 	
H31	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路構造令改正 (道路交通法に基づく通行区分に「自転車通行帯」を位置づけ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 1 次千葉県自転車活用推進計画 (計画期間：R2～R4)
R4	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新自転車安全利用五則 (夜間はライト点灯、飲酒運転禁止、ヘルメット着用他) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ちばサイクルールの制定 (内閣府の「自転車安全利用五則」をもとに「千葉県自転車条例」の内容を取り入れて制定)
R5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法 (全ての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務 (R5.4.1 施行)) (車両区分に「特定小型原動機付自転車」が新設(R5.7.1 施行)) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正 (自転車保険 (自転車損害賠償保険等) への加入が義務化) ・ 第 2 次千葉県自転車活用推進計画 (計画期間：R5～R8)
R6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正道路交通法 (運転中のスマホ、酒気帯び運転の罰則強化(R6.11.1 施行)) 	
R8	<ul style="list-style-type: none"> (自転車交通違反の青切符導入(R8.4.1 施行)) 	



自転車活用推進法とは…

目的

基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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

基本理念

- ・ 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・ 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・ 交通安全の確保

国等の責務

- ・ 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・ 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・ 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・ 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

自転車ネットワーク計画とは…

安全で快適な自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な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



2-2 国・県の自転車活用推進計画

(1) 国の第2次自転車活用推進計画

国の第2次自転車活用推進計画では、自転車の活用の推進に関する4つの目標と、目標ごとに実施すべき以下の22の施策を定めています。

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

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の推進
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

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

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. 自転車を活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

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

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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

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
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



(2) 第2次千葉県自転車活用推進計画

第2次千葉県の自転車活用推進計画は、第1次計画を継続し、自転車の活用の推進に関する4つの目標と、実施すべき以下の18の施策を定めています。

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

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
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
3. シェアサイクル等の導入促進・効率化
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
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

6. 自転車の活用を含めた健康づくりの推進
7. サイクルスポーツ振興の推進
8. 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

9. サイクルツーリズムの推進
10. サイクルスポーツ振興の推進（再掲）
11. 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

12. 自転車の安全な利用の促進
13. 交通安全教育の推進
14. 通学路の安全点検の推進
15. 自転車の点検整備の促進
16. 自転車損害賠償保険等の加入促進
17. 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）
18. 災害時における自転車の活用の推進



2-3 自転車の特性

自転車は、特に次の6つの特性から、身近な乗り物として積極的な活用が期待されています。



(1) 近距離の移動に便利

移動距離別にかかる所要時間を交通手段別に比較すると、約500mから概ね5km以内であれば、鉄道やバス、自動車など他の交通手段よりも、自転車は最も短時間で目的地に到着することができる移動手段です。

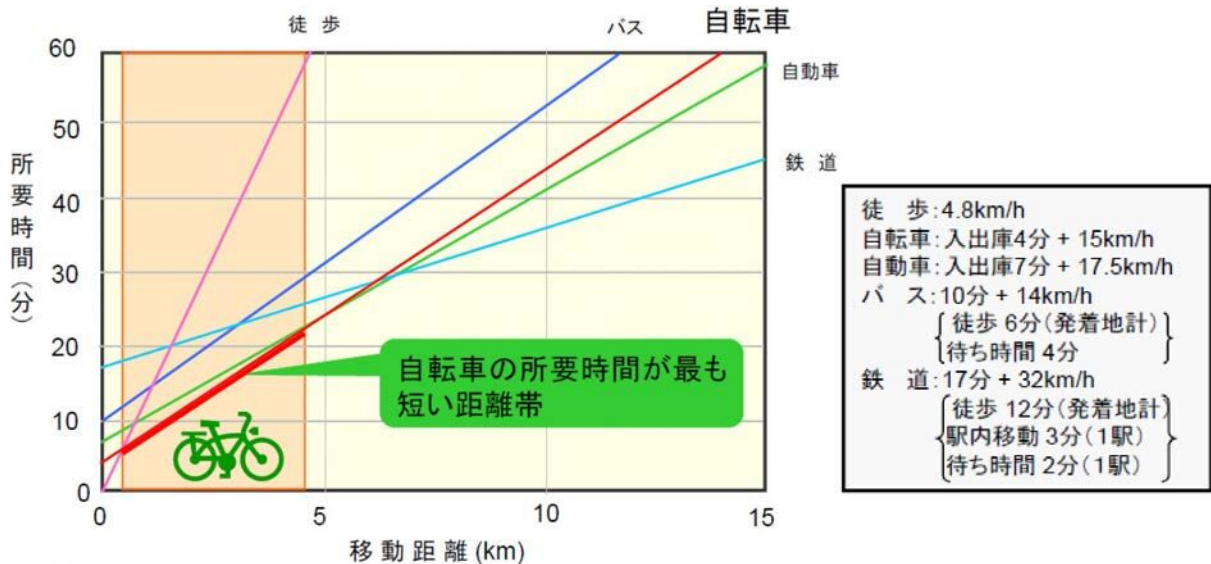


図 2-1 自転車利用の時間的利便性

[出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）]



(2) 心身の健康増進に効果的

ジョギングやランニングに比べて、自転車は足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人が始めてもケガをしにくいメリットがあります。

全身を使う有酸素運動のため、心肺機能の強化や筋力アップ、ダイエット効果があり、生活習慣病やロコモティブシンドローム(※1)の予防、ひいては健康寿命の延伸まで期待できるとも言われています。(参考：国土交通省 HP GOOD CYCLE JAPAN)

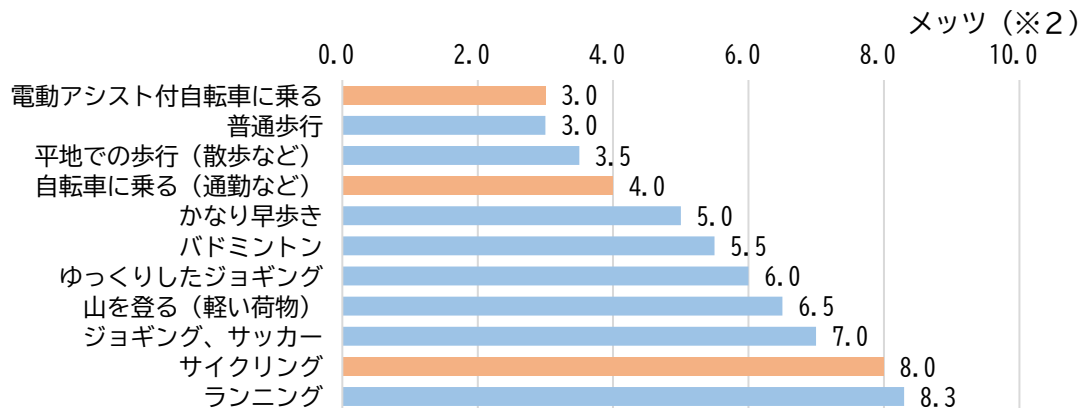


図 2-2 身近な運動種類別の運動強度

[資料：健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023 (厚生労働省)]

※1 ロコモティブシンドローム

・運動器の障害のために立ったり歩いたりするための身体能力 (移動機能) が低下した状態。

※2 メッツ

・運動や身体活動の強度の単位で、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) 乗ると楽しい

自転車に乗ることで、身体を動かす心地よさや爽快感が得られるほか、いつでも好きな場所に移動できる自由度、自動車や徒歩とは違う景色との出会い、見逃していた地域の魅力発見など、様々な楽しみを発見することができます。





1年間に実施した種目について、61種目の中で「サイクリング・自転車・BMX」は、運動・スポーツとしての参加率も高く、男女問わず楽しまれています。

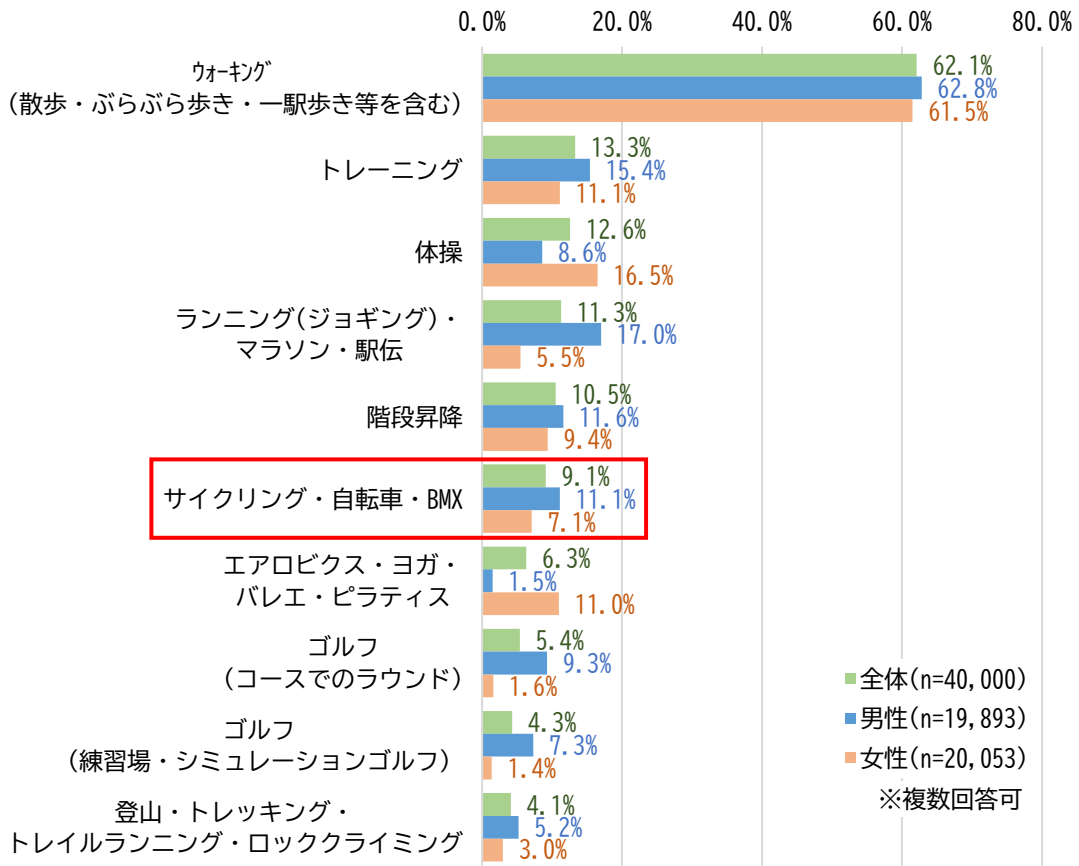


図 2-3 この1年間に実施した運動・スポーツの種目 (61種目中、上位10位抜粋)
[資料：令和6年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査 (スポーツ庁)」を基に作成]

(4) 環境負荷低減に寄与

自転車は二酸化炭素排出量がゼロであり、カーボンニュートラルに寄与する移動手段です。また、騒音や振動など、周辺の住環境に影響を与えません。

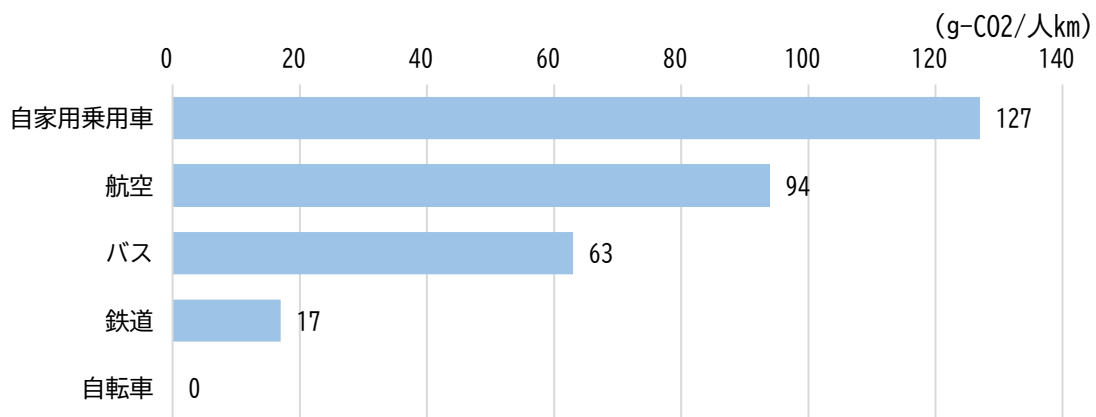


図 2-4 令和5年度 輸送量当たりの二酸化炭素排出量の比較 (旅客)
[資料：運輸部門における二酸化炭素排出量 (旅客) / 国土交通省を基に作成]

(5) 購入費と維持費が安い

関東地方1世帯当たりの自転車関連支出（購入費）は3,206円で、自動車関連支出（195,828円）のわずか1.6%であり、バスや鉄道の公共交通機関と比べても安くなっています。特に、近年の物価上昇やガソリン価格高騰などの社会情勢にある中で、自転車は家計負担の少ない移動手段です。

企業においては、業務における近距離移動や従業員の自転車通勤を促進することで、交通費やガソリンなどの燃料代、駐車場用地の確保などに関わる経費の削減につながります。

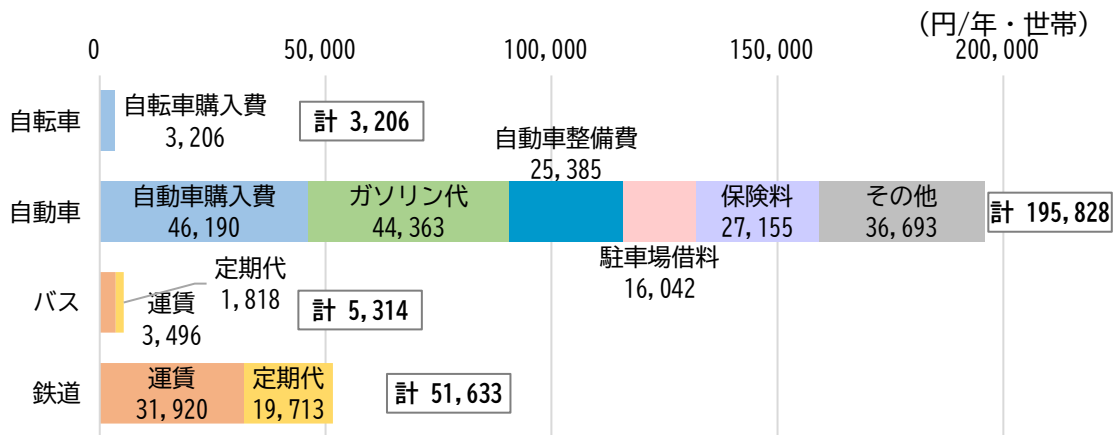


図 2-5 関東地方1世帯当たりの年間品目別支出金額（交通関連）
 [資料：家計調査年報（家計収支編）令和6年（総務省統計局）]

(6) 災害時に機動的

大規模な災害時には、自動車や公共交通機関による移動に制約が生じることがあります。東日本大震災時には、自動車の利用が減少した一方で自転車の利用が増加しました。

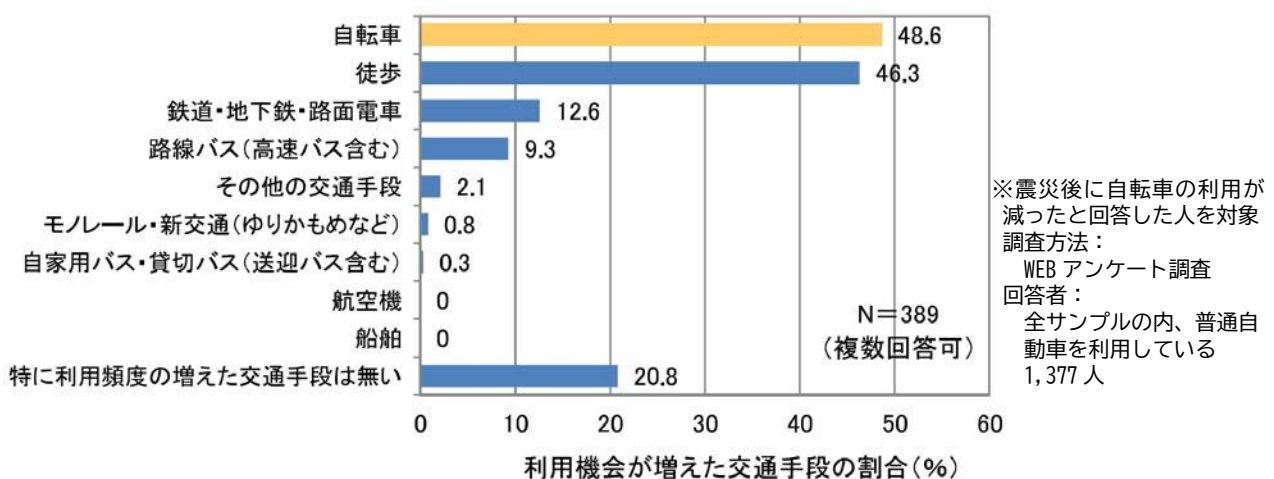


図 2-6 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段（関東、関西、宮城、広島）
 [出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（第1回）
 （日本モビリティ・マネジメント会議）]



第3章 上位計画・関連計画の整理

自転車に関連する取組が以下に示す木更津市の計画等に記載されています。

分野	計画	将来像/基本理念/目標	自転車に関連する取組
基本計画 ・総合戦略	第3次基本計画 第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略 (R5.3策定)	魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結び 躍動するまち～	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な自転車通行空間を確保するため、交通安全施設を整備 ・マナー等の啓発活動の実施 ・「ちばサイクルール」を周知 ・車から公共交通への意識啓発を実施
まちづくり	第3期オーガニックなまちづくりアクションプラン (R8.3改定)	「通称:オーガニックなまちづくり条例」のもと、以下を実施 『経済循環を高める食×農プロジェクト』『木更津発 脱炭素化プロジェクト』『支え合いによる防災・減災プロジェクト』	<ul style="list-style-type: none"> ・「エコ通勤」を推進するとともに、エコ通勤優良事業者認証を促進 ・サイクルツーリズムの推進
	木更津市都市計画マスタープラン (R7.9改定)	魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結び 躍動するまち～ 人・結び・創造・躍動	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライド、サイクル&ライドによる、公共交通の利用を促進 ・日常利用やサイクリングなどの利用に適した自転車ネットワークの整備を検討 ・自転車利用者が安全で快適に利用できる環境の整備
交通	木更津市地域公共交通計画(R7.8変更)	魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結び 躍動するまち～ 持続可能なまちづくりを支援、利用者のニーズに応えた、地域公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなモビリティサービスの活用を関係者と共に検討 ・エコ通勤の推進 ・レンタサイクルを活用した久留里線利用促進
	第11次木更津市交通安全計画(R3策定)	総合的かつ長期的な交通安全施策を実施し、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまちづくり」を推進	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全利用にかかる広報活動の推進 ・点検整備や損害賠償保険への加入促進 ・利用環境の整備 ・放置自転車の撤去 など
観光	第3次木更津市観光振興計画(R7.3策定)	自然とふれあう木更津時間 ～オーガニックツーリズムの推進～	<ul style="list-style-type: none"> ・スポーツイベントにおけるPRの実施 ・サイクルツーリズムの拡充 ・自転車活用推進計画の策定と推進
環境	きさらづ「ゼロカーボンシティ宣言」 (R3.2策定)	国の二酸化炭素排出削減目標(2030年度に2013年度比で26%削減)を超える27.5%	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ型ライフスタイルの定着 ・エネルギーの地産地消の強化 ・循環型社会の形成 ・環境に配慮した設備や仕組みを面的に導入したまちづくりの推進
	木更津市地球温暖化対策実行計画 (R5.3策定)	資源を大切に 地球環境にやさしい まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・「エコ通勤」を推進するとともに、エコ通勤優良事業者認証を促進 ・利用環境整備による自転車利用の促進、自転車レンタル事業の拡大
健康	第2次木更津市スポーツ推進計画 (R5.3策定)	スポーツを楽しみ いきいきと暮らすまち きさらづ	<ul style="list-style-type: none"> ・チャレスポ in KISARAZU ・木更津トライアスロン大会 ・スポーツ関係団体と連携
	第4次健康きさらづ21(R6.3策定)	高めよう健康意識 実践しよう健康づくり つかもう健康長寿	<ul style="list-style-type: none"> ・「+10(プラステン)」を普及 ・徒歩または自転車登校の啓発 ・エコ通勤の呼びかけ



第4章 自転車の利用に関する現状分析と課題

4-1 地勢

- 本市の地形は、鉄道沿線では平坦地が広がっていますが、東部から南部にかけては低い丘陵地が続いています。
- また、土地利用は木更津駅～巖根駅沿線に市街地が形成され、東部では森林が多くを占めています。

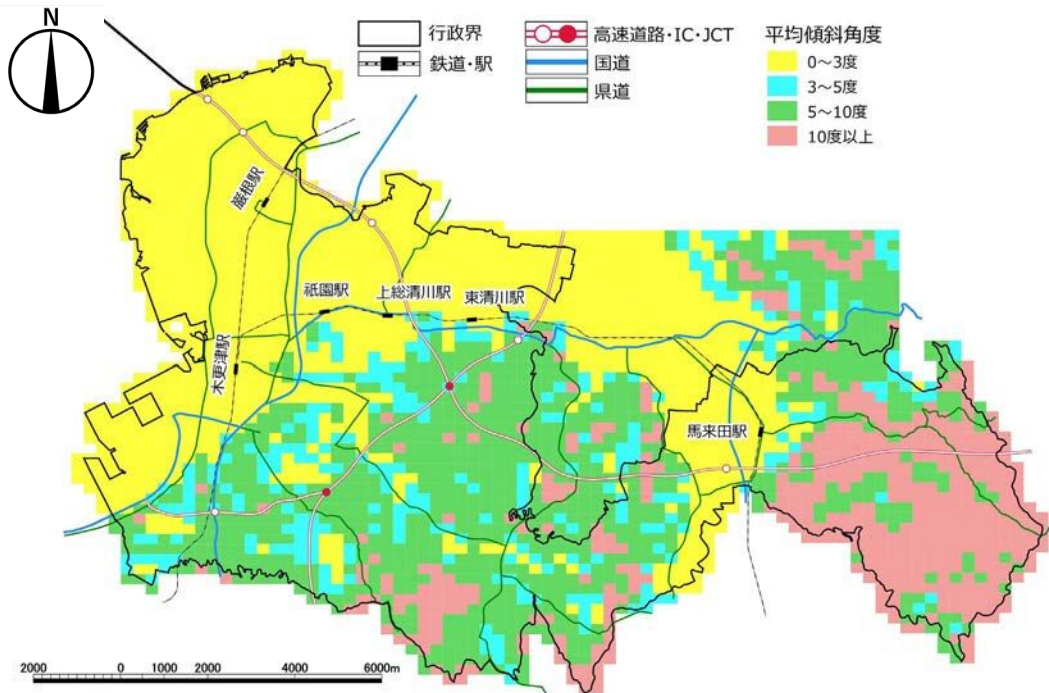


図 4-1 傾斜5次メッシュ [資料：国土数値情報]

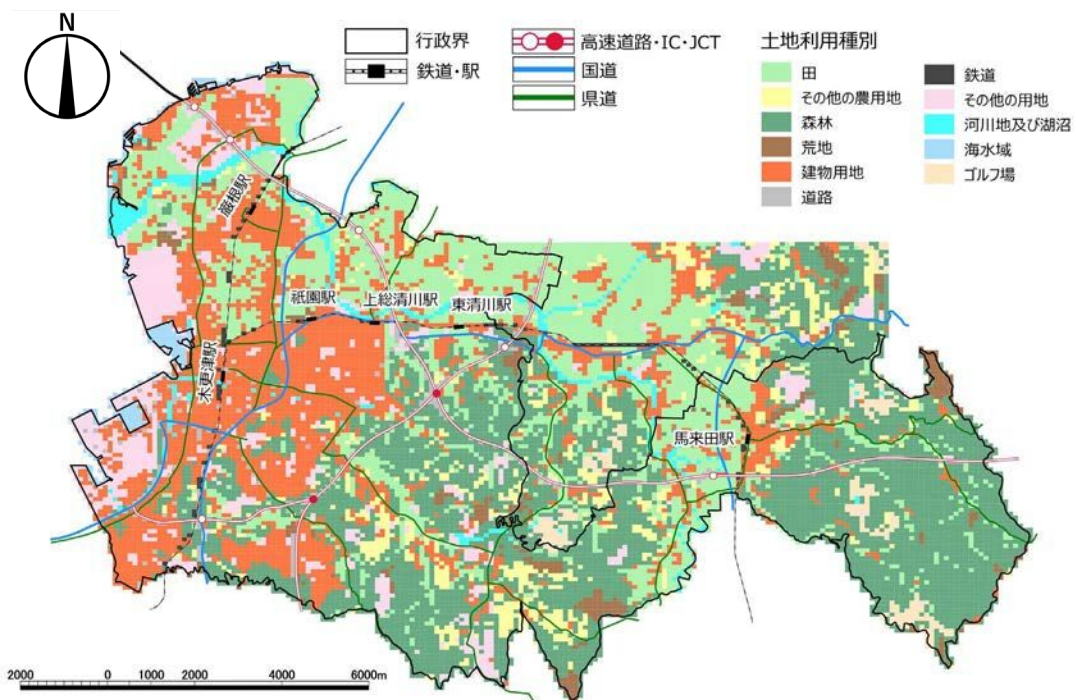


図 4-2 令和3年度土地利用細分メッシュ [資料：国土数値情報]



4-2 人口

(1) 人口の推移と将来予測

- 本市の令和2（2020）年の人口は約136,000人であり、平成17（2005）年以降増加傾向にありますが、国立社会保障・人口問題研究所によると、令和22年には減少に転じると予測されています。
- 高齢化率は増加傾向であり、一方で15歳未満の年少人口、15歳～64歳の生産年齢人口は、減少傾向にあります。

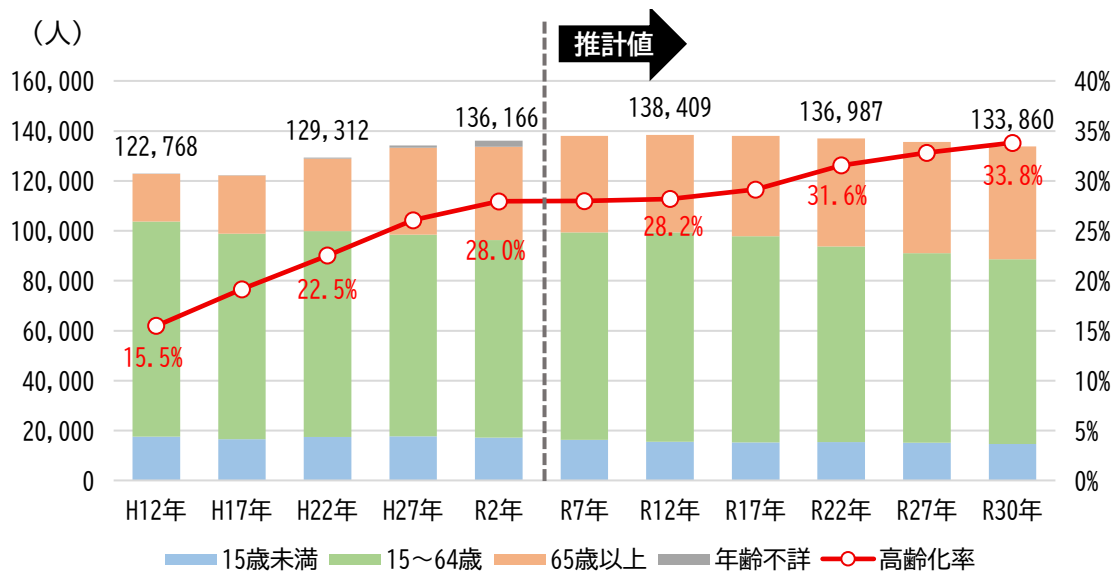


図 4-3 年齢階層別人口と高齢化率の推移

[資料：実績値*国勢調査、推計値（国立社会保障・人口問題研究所）]



(2) 人口分布

- 木更津駅、祇園駅、上総清川駅、巖根駅の周辺に特に人口が集積し、その他では団地等に集積しています。
- 高齢化率は、東清川駅周辺や金田地区、富来田地区で高くなっています。

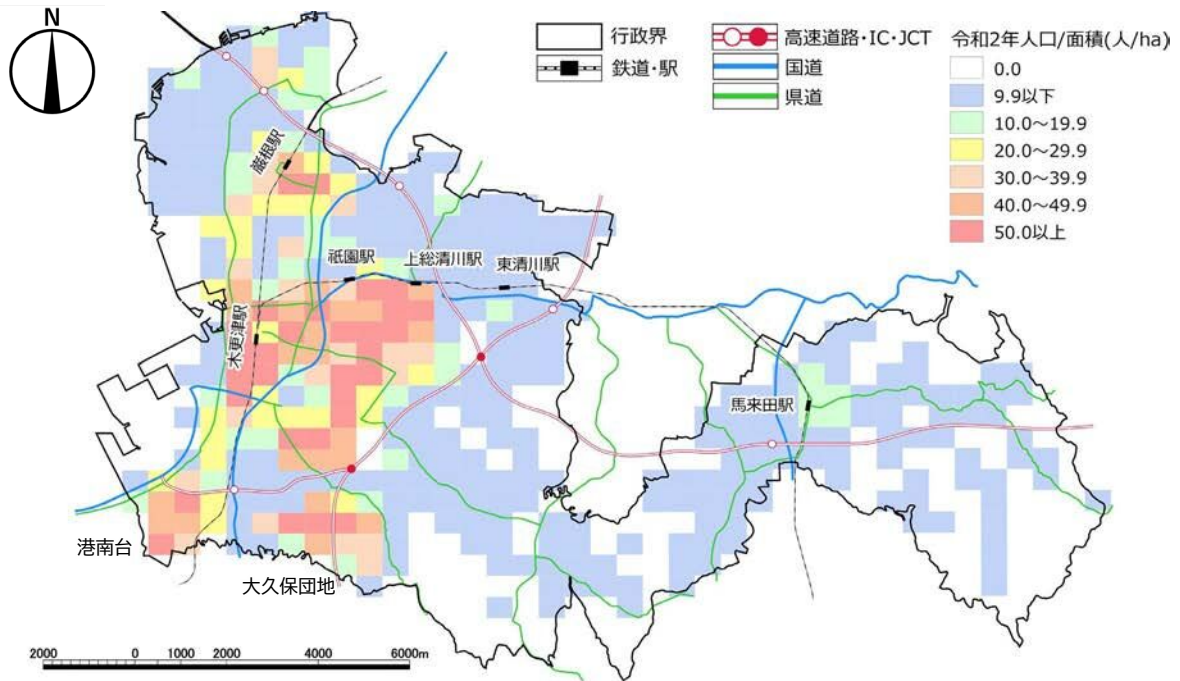


図 4-4 総人口密度 (500m メッシュ) [資料：令和2年国勢調査]

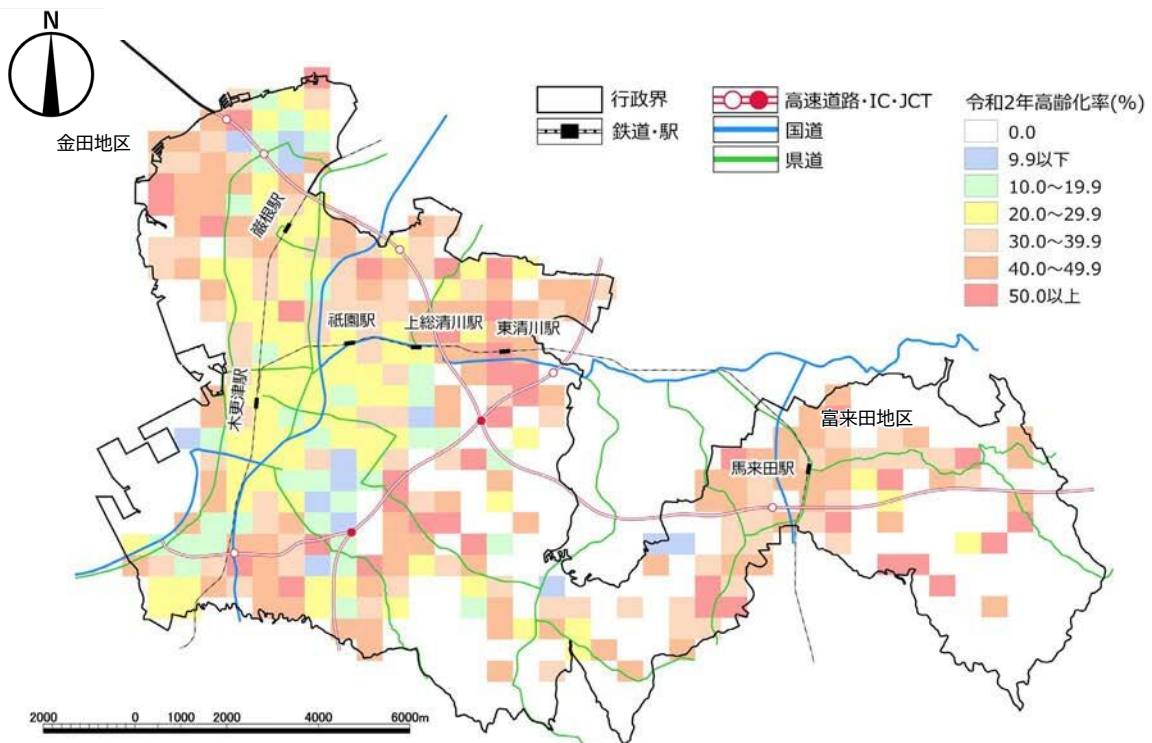


図 4-5 高齢化率 (500m メッシュ) [資料：令和2年国勢調査]



4-3 交通基盤

(1) 道路ネットワーク

- 本市の主要な道路網は、広域的な幹線道路であるアクアライン・圏央道及び館山自動車道を軸に、東西・南北に配置されています。

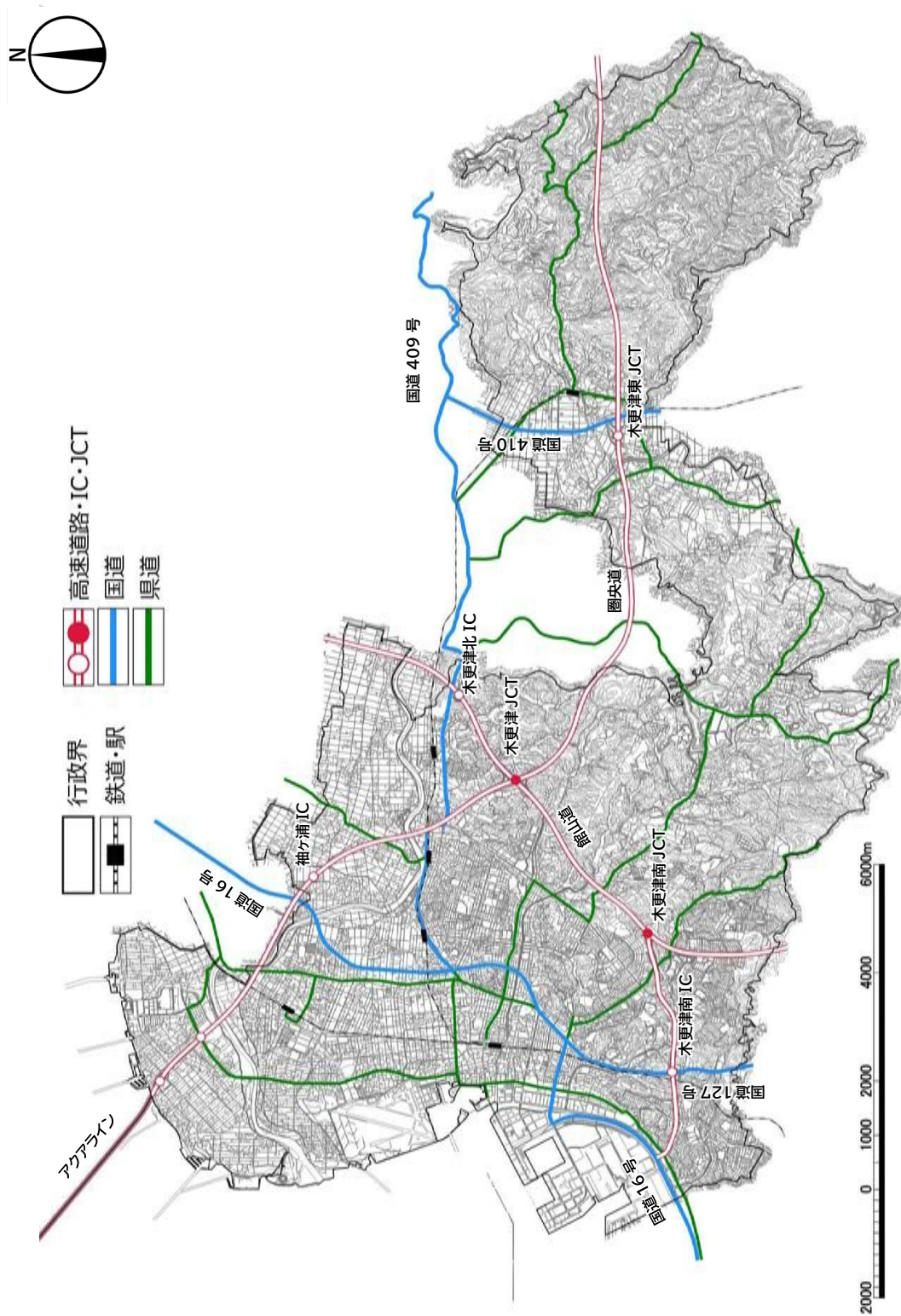


図 4-6 主要道路ネットワーク図 [資料：木更津市]



(2) 公共交通ネットワーク

- 本市の公共交通は、鉄道2路線、路線バス18路線のほか、富来田地区では自家用有償旅客運送を運行しています。

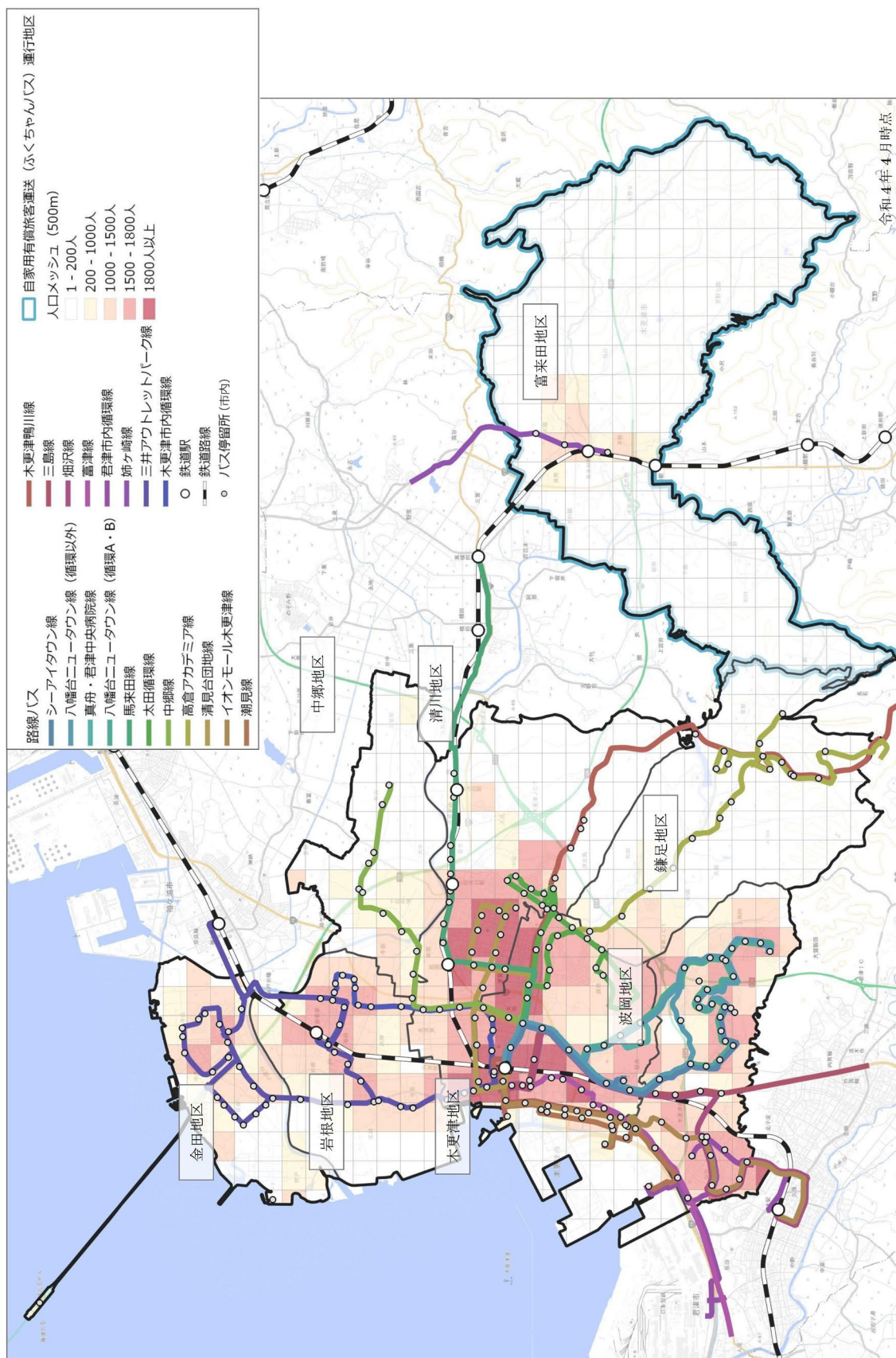


図 4-7 人口分布と公共交通の運行状況 [出典：木更津市地域公共交通計画]



4-4 交通特性

(1) 交通分担

- 本市の通勤通学時の交通手段として、自転車のみを使用している割合（代表交通分担率）と自転車と公共交通機関を組み合わせている割合（端末交通分担率）を合計した自転車の分担率の経年変化をみると、平成12（2000）年から令和2（2020）年にかけて減少が続いています。
- 令和2（2020）年の分担率を、県庁所在地の千葉市と比較すると、約半数となっています。

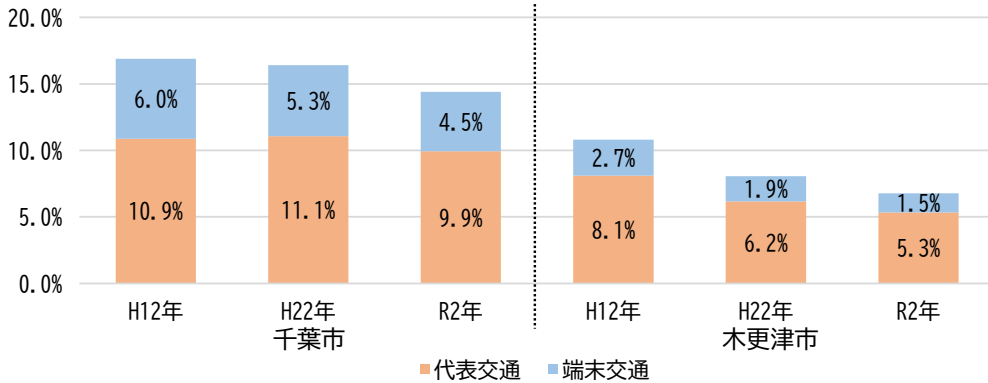


図 4-8 自転車分担率の推移と比較 [資料：国勢調査]

※分担率：ある目的をもって出発地から目的地まで移動する際に利用する交通手段ごとの割合。

(2) 交通量

- 本市を通る国道・県道の交通量は以下のとおりとなっています。

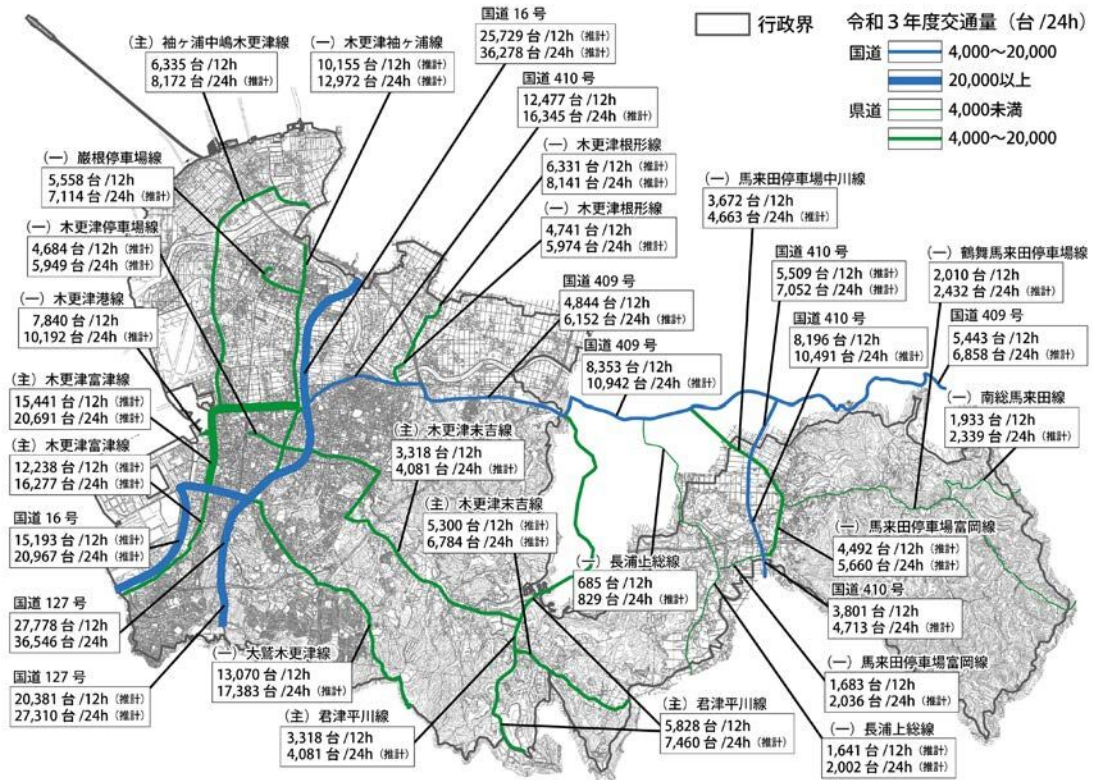


図 4-9 国道・県道の交通量

[資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査（国土交通省）]



(3) 自転車通行空間の整備状況

- 本市は市街地整備の時期が古く、自転車の通行空間が確保された道路がありません。
- 現在、シンボルロードとなる富士見通りにおいて、快適な歩行空間の形成と合わせて自転車通行空間の確保を進めています。



図 4-10 富士見通り整備完了後のイメージ [出典：木更津市]

(4) 自転車関連事故の発生場所

- 自転車関連事故の発生場所は、木更津駅周辺や県道沿いに集中しています。
- 令和6（2024）年の状況をみると、自転車事故は38件、うち1件は死亡事故で、負傷者数は37人となっています。

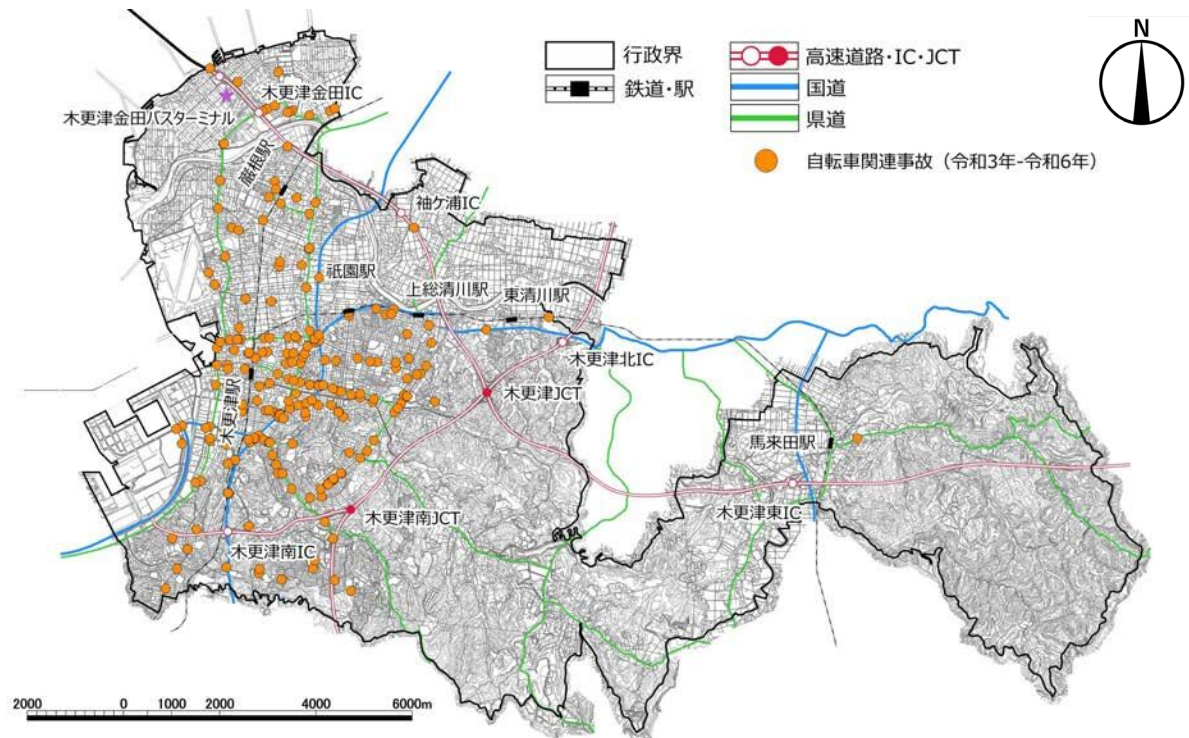


図 4-11 自転車関連事故発生場所（R3-R6）計233件
 [資料：交通事故統計情報のオープンデータ 木更津市内（警察庁）]



4-5 都市機能

(1) 主要施設の立地状況

- 木更津駅を中心に、公共施設や商業施設が多く集積しています。
- 小学校では、私立を除いて通学路を指定しています。

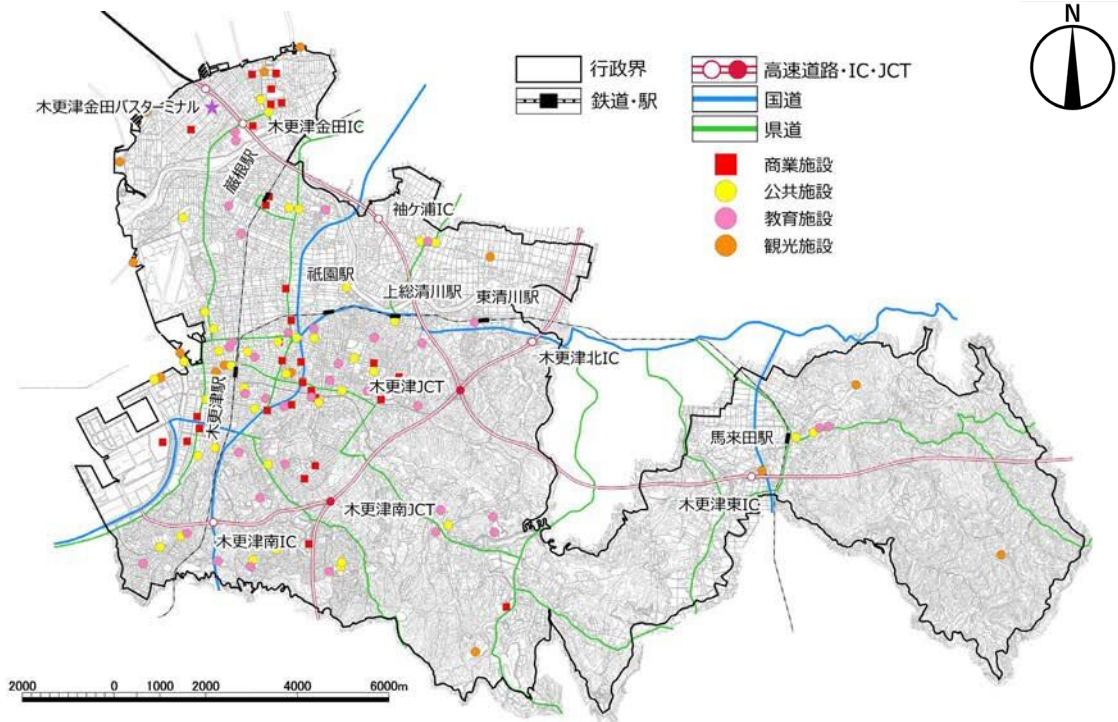


図 4-12 主要施設の立地状況

[資料：商業施設*市町村別大規模小売店舗名簿、その他施設*木更津市]

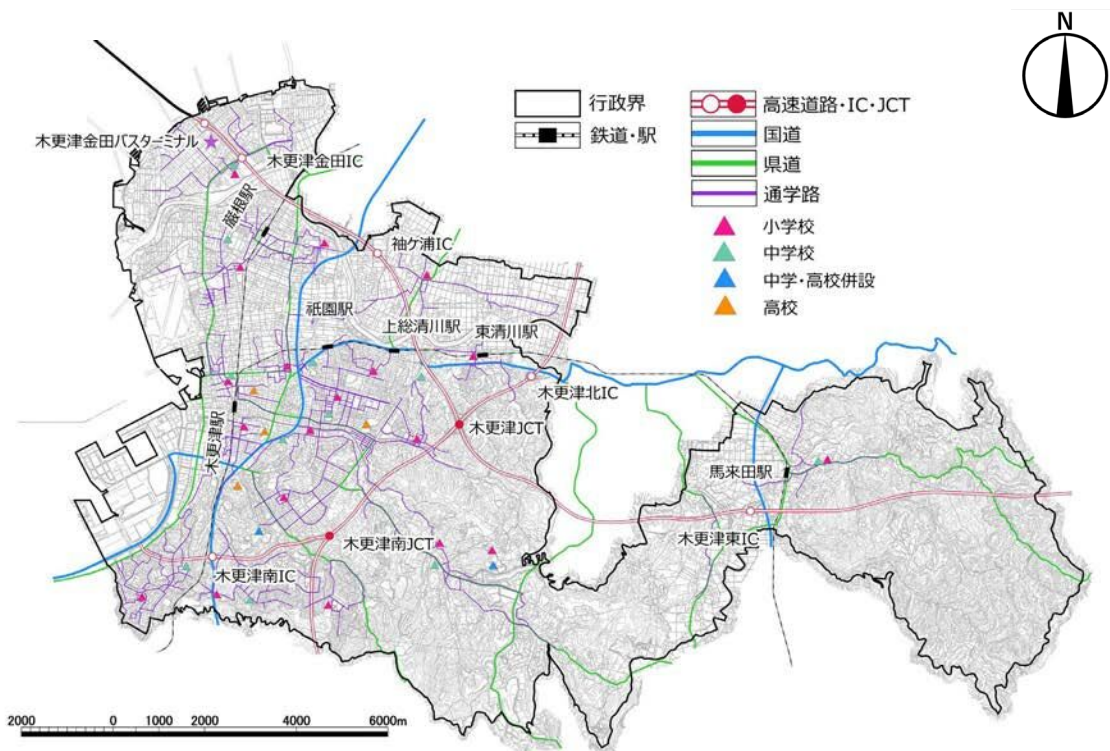


図 4-13 教育施設の立地状況・通学路の指定状況 [資料：木更津市]



4-6 スポーツ実施状況

- 「スポーツに関する意識調査」によると、20歳以上の各年代では「過去1年間にスポーツを行わなかった」人が40%以上となっています。

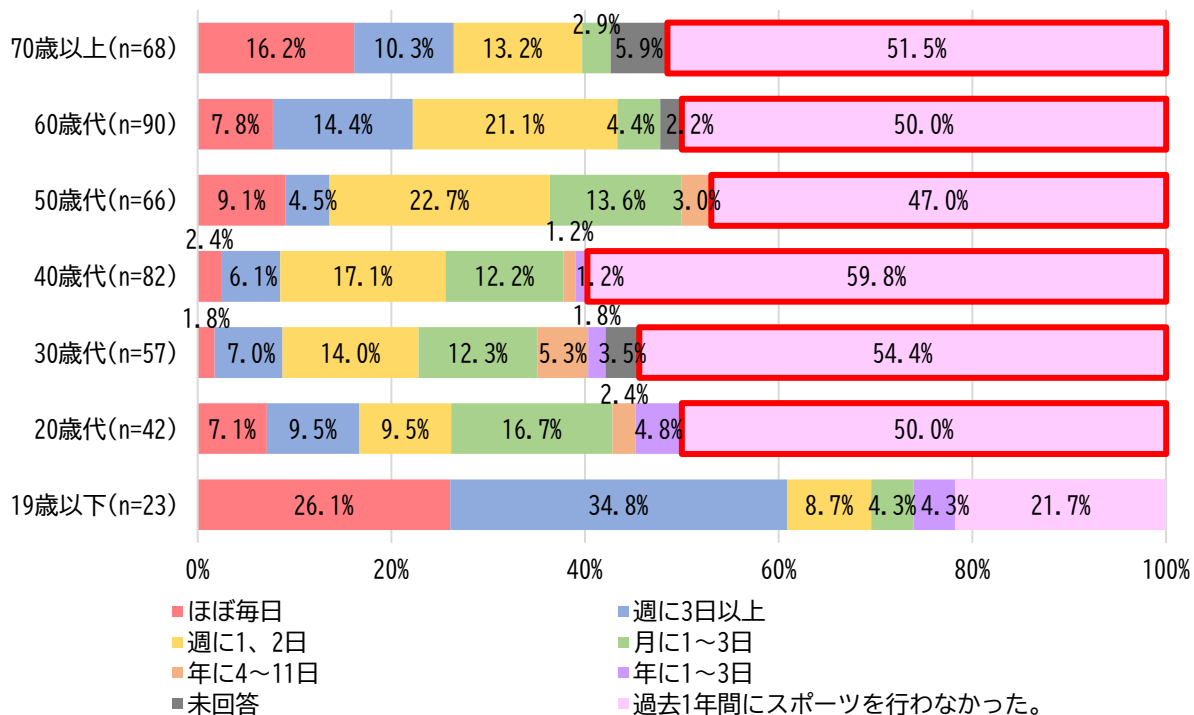


図 4-14 スポーツ実施率 [資料：第2次木更津市スポーツ推進計画]

※15歳以上の木更津市民1,000人を令和4年3月1日現在の住民基本台帳より無作為抽出し、木更津市スポーツに関する意識調査を実施。(回答率43.3%)



4-7 本市の自転車の利用環境

(1) 市営自転車駐車場

- 市営自転車駐車場は木更津駅、巖根駅、東清川駅、馬来田駅に設置されており、木更津駅及び巖根駅（西口）は有料、巖根駅（東口）及び東清川駅、馬来田駅は無料となっています。

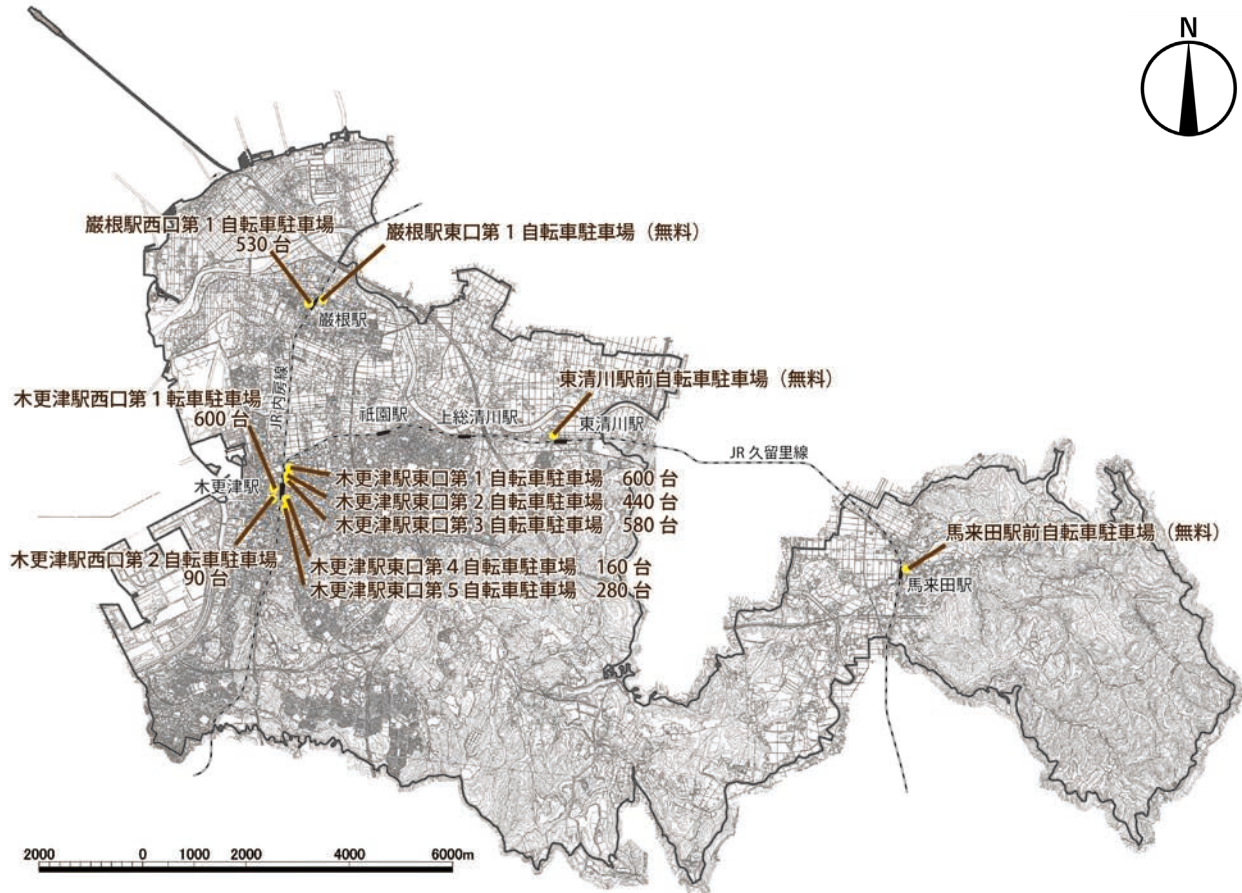


図 4-15 自転車駐車場の位置と駐車台数 [資料：木更津市]



(2) 放置自転車

- 本市では、J R木更津駅及びJ R巖根駅周辺に自転車等放置禁止区域を設定しています
- このうち、木更津駅周辺の放置自転車の撤去台数は概ね 150 台前後で推移しています。

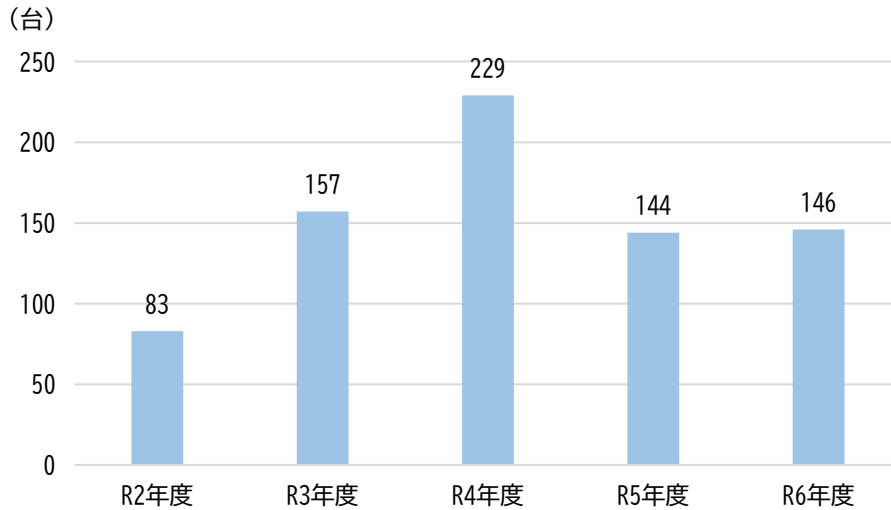


図 4-16 放置自転車撤去台数の推移（木更津駅周辺）[資料：木更津市]

参考)木更津市 放置自転車対策:放置禁止区域の設定



図 4-17 放置禁止区域

(左：木更津駅周辺放置禁止区域 右：巖根駅周辺放置禁止区域) [資料：木更津市]



(3) レンタサイクル

- 本市では、市営自転車駐車場の指定管理者と一般社団法人木更津市観光協会（以降、「観光協会」）においてレンタサイクル事業を実施しています。
- 観光案内所でのレンタサイクルの貸出台数は概ね 490 台前後で推移しています。
- 放置自転車のうち所有者が引き取りに来ず、木更津市自転車等の放置防止に関する条例及び同条例施行規則に基づく保管期間を経過した物の中で、再利用可能な自転車をレンタサイクルとして貸出しています。令和6（2024）年度は 48 台の利用がありました。

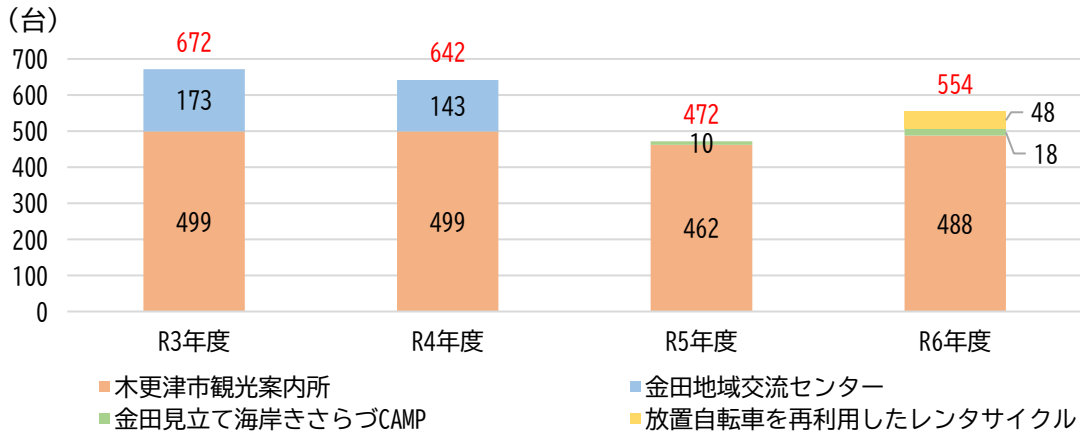


図 4-18 レンタサイクル貸出の推移 [資料：木更津市]

※金田地域交流センターは令和5年3月末でレンタサイクル貸出終了。

参考)木更津市 レンタサイクル

自転車駐車場指定管理者は放置自転車を再利用したレンタサイクルを、木更津市観光協会はイタリアの老舗ブランド「Bianchi」社製のレンタサイクルを貸出しています。



図 4-19 レンタサイクル(左：指定管理者自主事業 右：観光協会) [資料：木更津市]



(4) ヘルメットの購入補助

- 本市では、令和6（2024）年度から自転車乗車用ヘルメットの着用普及促進のため、購入費の補助を行っています。
- 令和6（2024）年度10月から令和8（2026）年度2月までに、申請件数は818件、948個の購入補助を行いました。

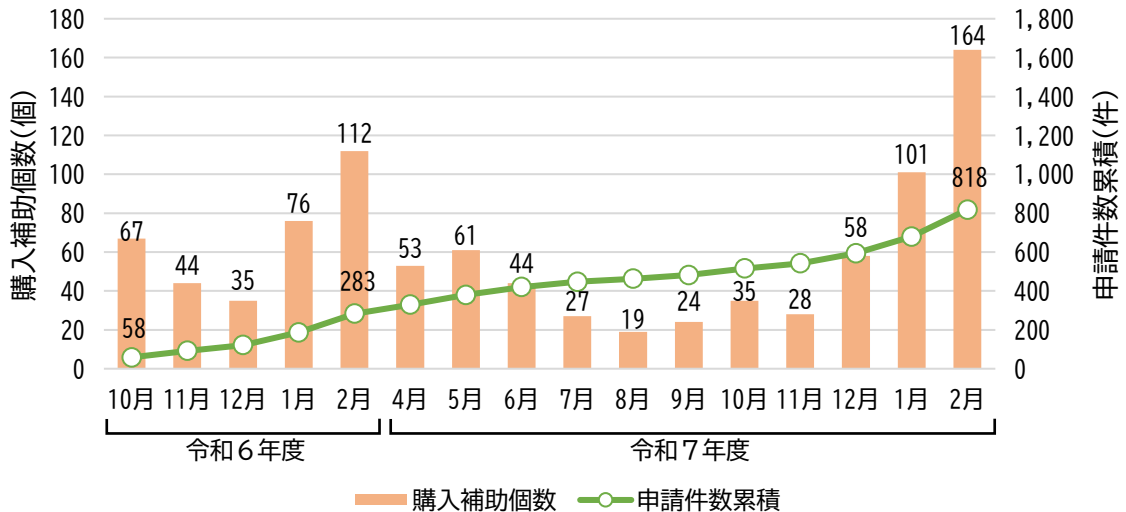


図 4-20 ヘルメット購入補助金の申請件数の推移 [資料：木更津市]

※令和6年度は10月～2月末まで実施、令和7年度は4月～2月末まで実施。

参考)令和7年度木更津市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金概要

- ・申請期間：令和7年4月1日から令和8年2月27日
- ・募集件数：先着2,040件
- ・対象ヘルメット：申請期間までに購入されたもの、新品のもの、安全基準を満たしたマークがついているもの

SG マーク	JCF マーク	CE マーク	GS マーク	CPSC マーク
一般財団法人 製品安全協会の安全認証	公益財団法人 日本自転車競技連盟の安全認証	EU 加盟国の安全認証 自転車用ヘルメットの規格は『EN1078』	ドイツ製品安全法の安全認証	米国消費者製品安全委員会の安全認証 自転車用ヘルメットの規格は『CPSC1203』

- ・補助金の額：ヘルメット1個の購入費（税込）の2分の1（100円未満切捨）
（上限2,000円）送料、装飾品の費用を除く



(5) 自転車関連施設

- 本市では、公園内の施設を利用して楽しく遊びながら、交通に対する正しい知識や道徳を学べる場として、吾妻公園内に交通公園を整備しています。
- 現在、子どもから高齢者まで多世代が、気軽に集い、学び・憩える・心地よい空間の創出を目指し、交通公園だけでなく、ホール・図書館・中央地域交流センターを複合した文化芸術施設や大屋根広場、遊具エリアなどの整備に取り組んでいます。



図 4-21 吾妻公園整備イメージ [出典：吾妻公園文化芸術施設 基本設計（公園）令和7年3月]



(6) 実施している自転車関連イベント

① サイクルボール

- ・ ツール・ド・ニッポンが主催する、日本の名だたる1周コースをめぐる期間限定のサイクリイベントで、本市では令和7（2025）年度に房総半島を一周するコースで実施されました。



図 4-22 サイクルボール チラシ [出典：サイクルボール公式 HP]

② 木更津トライアスロン

- ・ 木更津駐屯地内にて毎年開催され、滑走路を駆け抜ける迫力のあるレースに参加者だけでなく、多くの観覧者が訪れています。



図 4-23 木更津トライアスロンの様子 [出典：木更津市]



(7) 千葉県サイクリング協会の活動

- 千葉県サイクリング協会は、サイクリングを中心としたスポーツ・レクリエーション活動を通じて、青少年の健全な育成及び中高年の健康増進・体力の保持向上に寄与し、明るく豊かな住みやすい地域社会づくりに貢献することを目的とした団体です。
- 本市に関係する活動では、「房総半島サイクリングハンドブック」に掲載されているコース（木更津発着の素掘りトンネル巡り）の作成や、ツール・ド・ちばの運営に参画するなどの取組を行っています。



図 4-24 千葉県サイクリング協会 HP トップページ [出典：千葉県サイクリング協会]



(8) サイクリングコース

- 本市の魅力を知ることができる、7つのサイクリングコースを設定しています。

① 川沿いカフェコース (距離: 15.3km 最大標高: 23m)



② きさライドコース (距離: 40.0km 最大標高: 168m)



③ アクアラインコース (距離: 20.0km 最大標高: 10m)



④ オーガニックシティきさらづコース (距離: 59.2km 最大標高: 126m)





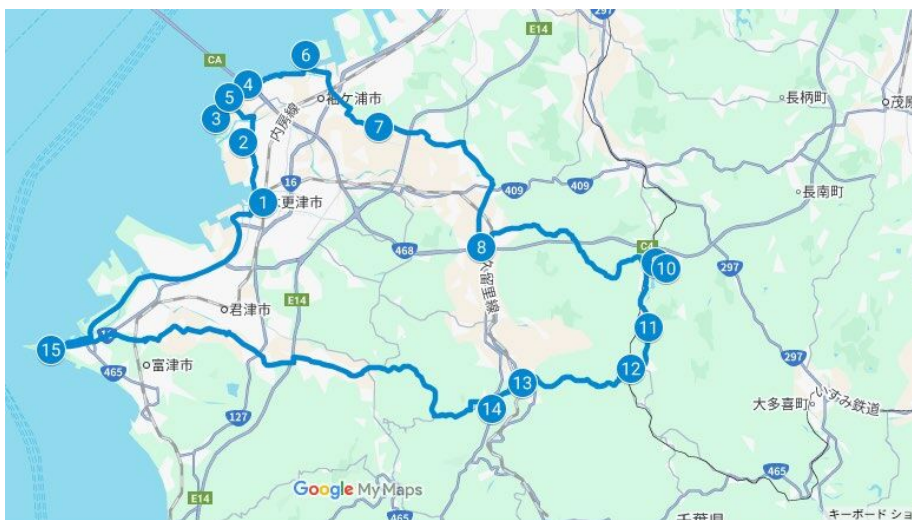
📍 5 木更津里山周遊ツアー（ショート）（距離：39.4km 最大標高：122m）



📍 6 木更津里山周遊ツアー（ロング）（距離：49.9km 最大標高：203m）



📍 7 房総クイントットコース（距離：105.9km 最大標高：291m）



[出典：KISARAZU CYCLING HP]



- 木更津市及び南房総市が連携して、房総半島を堪能できる6つのサイクリングコースを設定しています。

📖 房総半島サイクリングコースガイド

房総半島サイクリング コースガイド

房総半島サイクリングハンドブックは、海山の自然情緒あふれる房総半島の南エリアを堪能できるサイクリングコースの紹介をしています。日頃から、このエリアを走り尽くしたサイクリングチームが紹介するコースです。実際のコースや高低差は、アプリで紹介しています。ぜひ、ご覧ください。

- ① 半チーバくん
- ② 房総縦断 道の駅巡り
- ③ 房総縦断 グランフォンド
- ④ 万葉の里発着 素掘りトンネル巡り
- ⑤ HEGURI HUB 発着 素掘りトンネル巡り
- ⑥ 神社巡りスタンプラリー



アプリ ride with gps
<https://ridewithgps.com/>
 まずはアプリをダウンロードしてください。「房総半島サイクリングガイドブック」のアカウントのルートにて上記コース①～⑥をご覧ください。



[出典：木更津市]



4-8 自転車利用に関するアンケート

(1) 調査概要

本計画の策定にあたり、木更津市民や学生の自転車利用状況やニーズ等を把握することを目的に、アンケート調査を実施しました。アンケート調査の概要は以下のとおりです。

また参考として、木更津市観光協会がレンタサイクル利用者を実施したアンケートについても整理しました。

◆ 市民アンケート調査

①調査対象・方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：木更津市内在住の20歳以上の市民(居住地、年齢階層に配慮して、2,000人を無作為抽出) 調査方法：郵送による配付・回収、webアンケートの併用 	
②調査項目	回答者属性	性別、年代、居住地、普段最も利用する交通手段
	自転車の利用状況等について	自転車の利用状況、利用環境、安全対策、レンタサイクルの利用状況
	今後の自転車	自転車利用促進の施策・支援、今後の利用意向、意見・要望
③実施時期	令和7年8月28日(木曜日)から9月11日(木曜日)まで	
④回答数	599件(回収率30.0%)	

◆ 学生アンケート調査

①調査対象・方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：太田中学校に在学する全生徒(700人) 木更津高校に在学する1、2年生(630人) 調査方法：webアンケートによる配布・回収 	
②調査項目	回答者属性	性別、居住地
	日常の移動実態	目的別の外出頻度、行先、交通手段、時間帯
	自転車の利用状況等について	通学時の交通手段、自転車の利用目的、通行空間の満足度、自転車の利用状況
今後の自転車	自転車利用促進の施策・支援、今後の利用意向、意見・要望	
③実施時期	令和7年8月26日(火曜日)から9月12日(金曜日)まで	
④回答数	<ul style="list-style-type: none"> 太田中学校 630件(回収率90.0%) 木更津高校 458件(回収率72.7%) 	



◆ きさらづみなトーク

①調査対象・方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：きさらづみなトーク利用者 調査方法：きさらづみなトーク上で意見募集
②調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 「自然と調和した暮らしを目指す木更津市ならではの、市民がもっと自転車を使いたくなるようなアイデアを募集！！」と題して意見募集
③実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年8月19日(火曜日)から9月12日(金曜日)まで
④回答数	<ul style="list-style-type: none"> 36件

◆ レンタサイクル利用者アンケート調査（※木更津市観光協会が実施）

①調査対象・方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象：レンタサイクル利用者 調査方法：レンタサイクル返却後に回答依頼
②調査項目	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクルを知ったきっかけ、利用目的、行先、今後の利用意向
③実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年4月2日(金曜日)から令和7年3月23日(日曜日)まで
④回答数	<ul style="list-style-type: none"> 571件

※集計について

図表内の割合を示す数値は、小数点以下第二位を四捨五入していますので、必ずしも割合の合計が100%とはなりません。

地区別の集計では、西部地区（木更津地区、波岡地区、岩根地区、金田地区）、中部地区（清川地区、鎌足地区、中郷地区）、東部地区（富来田地区）で分類しました。



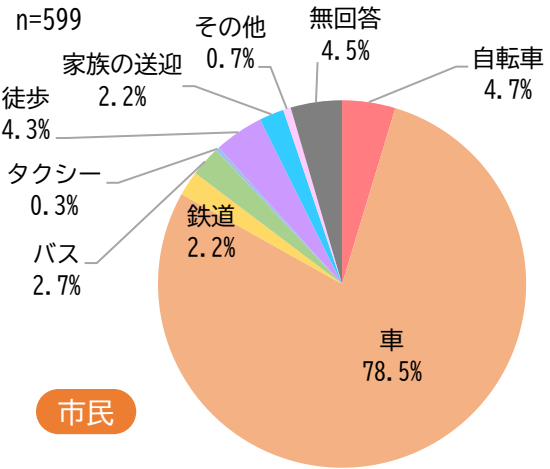
(2) 集計結果

市民：市民アンケート調査結果

① 普段の最も利用する交通手段

- 「車」が約8割を占め、「自転車」は1割未満となっています。

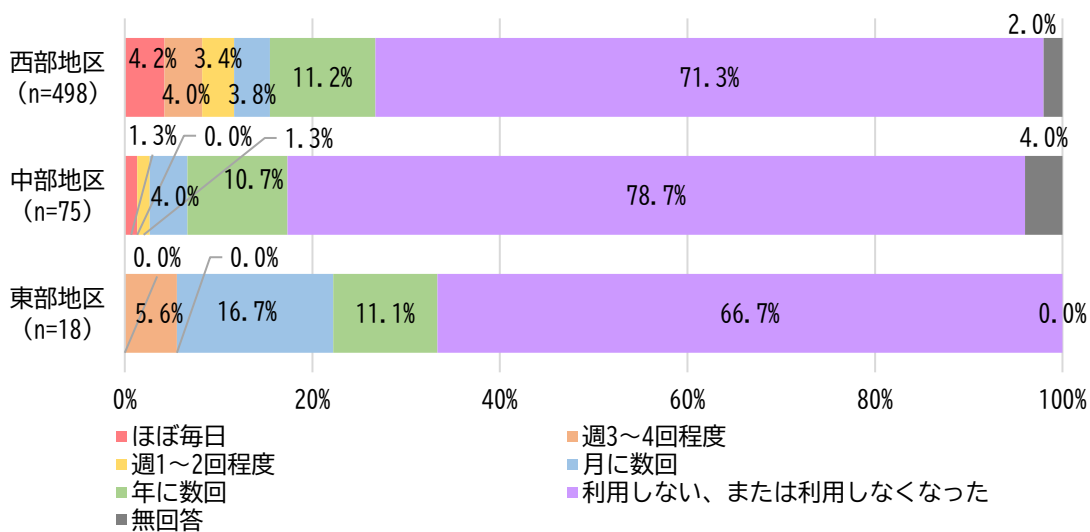
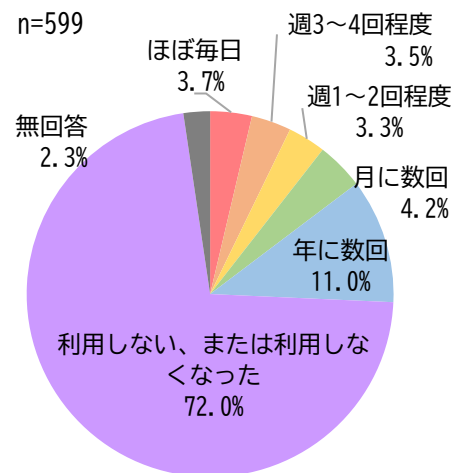
学生：学生アンケート調査結果



② 自転車の利用頻度

- 「利用しない、または利用しなくなった」が約7割を占めています。
- 「ほぼ毎日」～「年に数回」は3割程度です。
- 地区別では、特に西部・中部地区で「利用しない、または利用しなくなった」が多く、東部地区では、利用頻度が「週3～4回程度」未満となっています。

市民

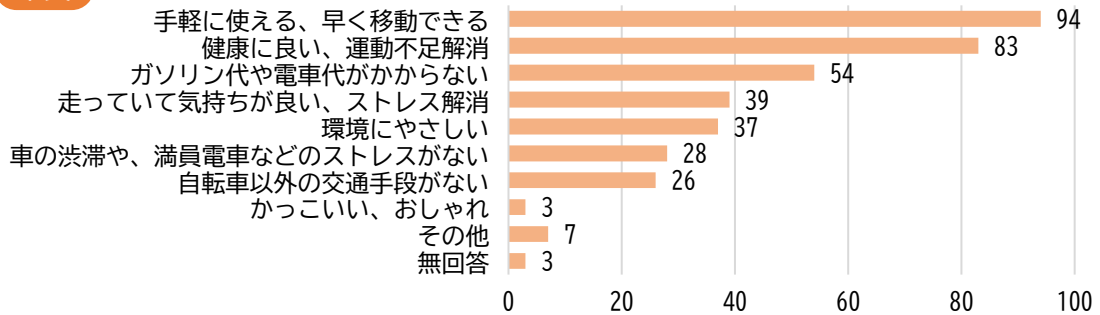




③ 自転車を利用する理由

- 自転車を利用する理由では、「手軽に使える、早く移動できる」「健康に良い、運動不足解消」が多くなっています。

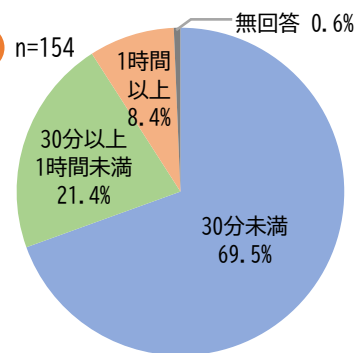
市民 n=154



④ 普段の1回の利用時間

- 自転車を利用する際の1回あたりの利用時間は、30分未満が約7割、1時間未満では約9割を占めています。

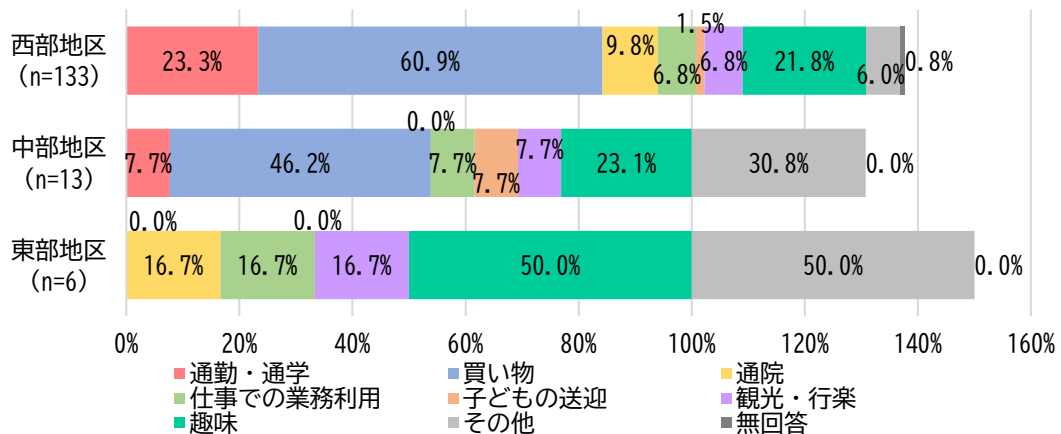
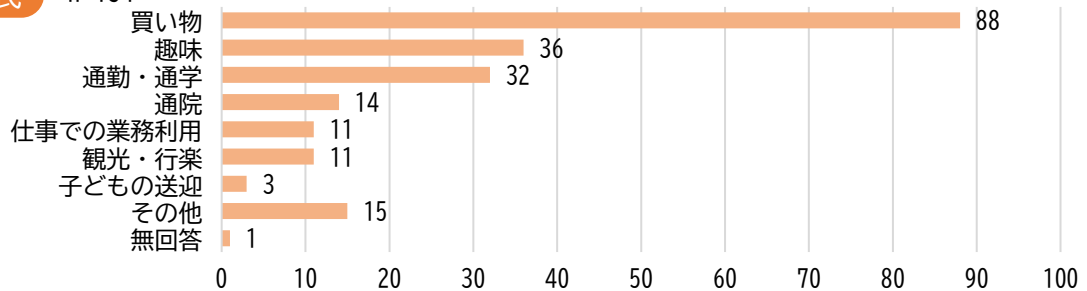
市民 n=154



⑤ 自転車を利用する目的

- 自転車を利用する目的として、全体では買い物が多く、西部・中部地区では買い物や通勤・通学、趣味での利用が多く、東部地区では趣味や通院、仕事、行楽等での利用が多くなっています。

市民 n=154

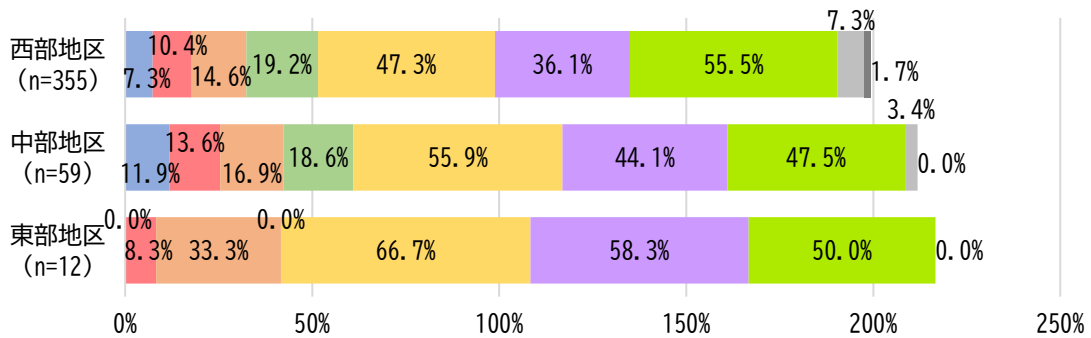
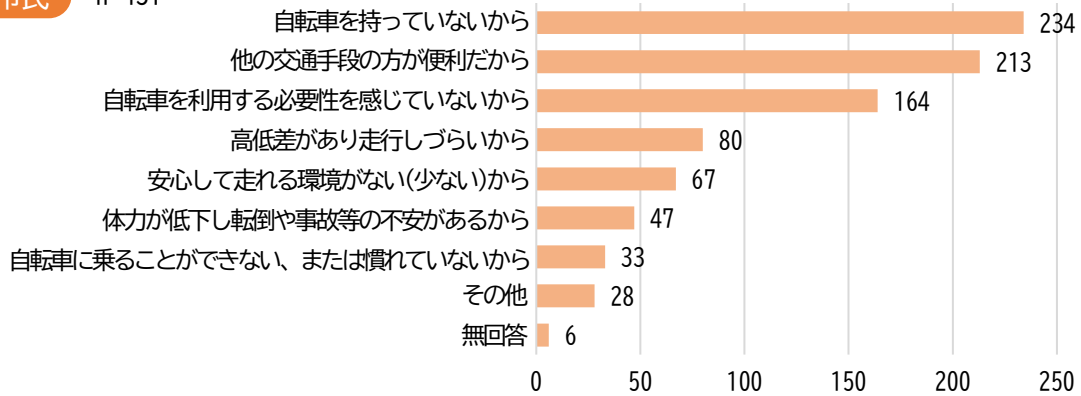




⑥ 自転車を利用しなくなった理由

- 利用しなくなった理由として、「自転車を持っていないから」が最も多く、次いで「他の交通手段の方が便利だから」、「自転車を利用する必要性を感じていないから」が多くなっています。
- 地区別では、西部・中部地区では「自転車に乗ることができない、または慣れていないから」や「高低差があり走行しづらいから」が多く挙げられています。

市民 n=431

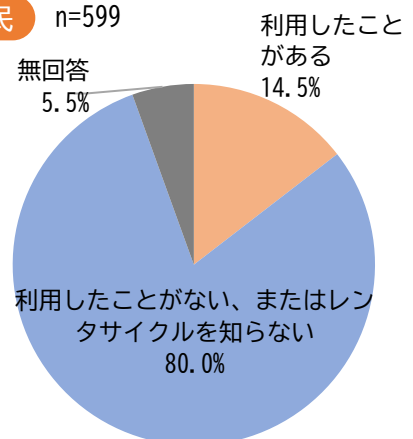


- 自転車に乗ることができない、または慣れていないから
- 体力が低下し転倒や事故等の不安があるから
- 安心して走れる環境がない(少ない)から
- 高低差があり走行しづらいから
- 他の交通手段の方が便利だから
- 自転車を利用する必要性を感じていないから
- 自転車を持っていないから
- その他
- 無回答

⑦ レンタサイクルの利用状況

- 「利用したことがない、またはレンタサイクルを知らない」が8割を占め、「利用したことがある」を大きく上回っています。

市民 n=599

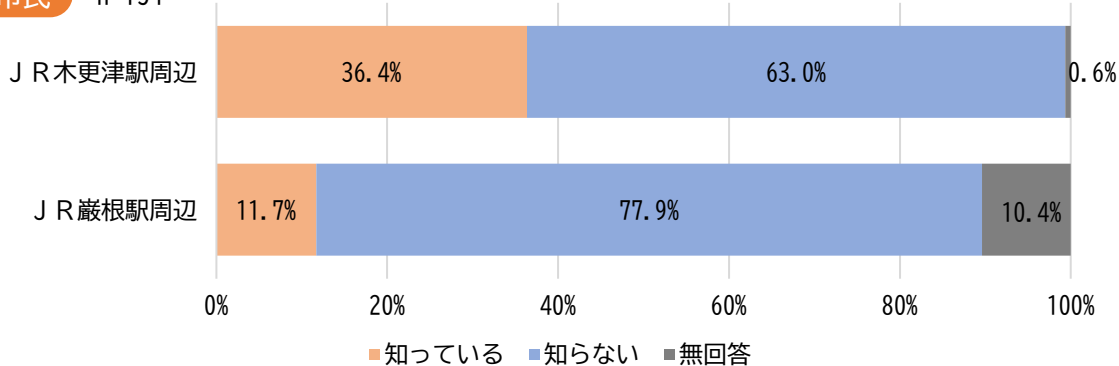




⑧ 自転車等放置禁止区域の認知度

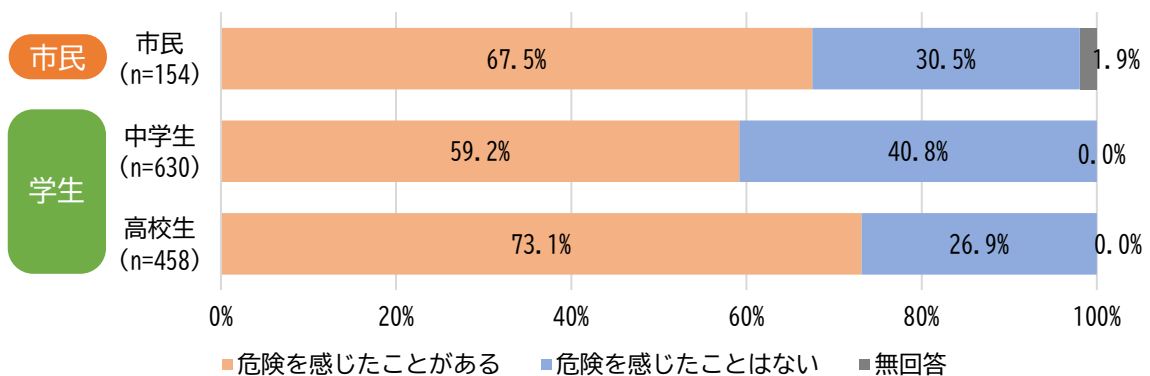
- 本市では、JR木更津駅及びJR巖根駅周辺に自転車等放置禁止区域を設定していることについて、それぞれ「知らない」がそれぞれ6割を超えています。

市民 n=154



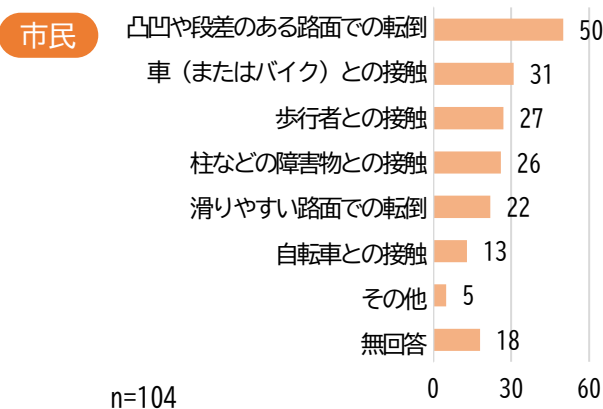
⑨ 自転車利用時に危険を感じたこと

- 「危険を感じたことがある」が6割以上を占めており、具体的な状況では路面状態の低下や、車や自転車同士の接触や歩行者との接触が多くなっています。

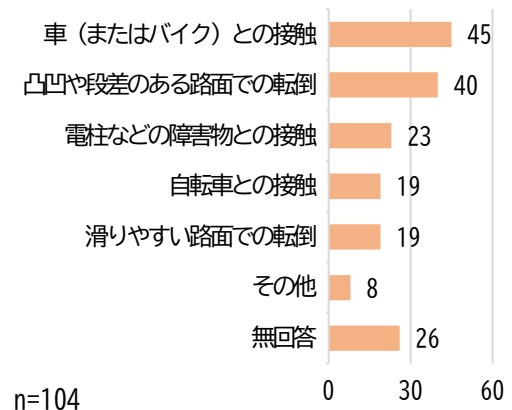


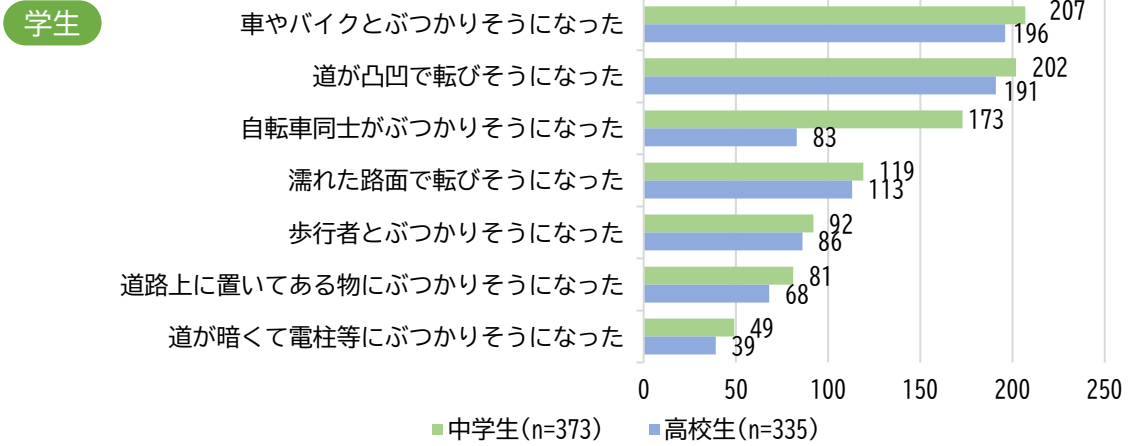
▶具体的に危険を感じたこと

【歩道を通行時】



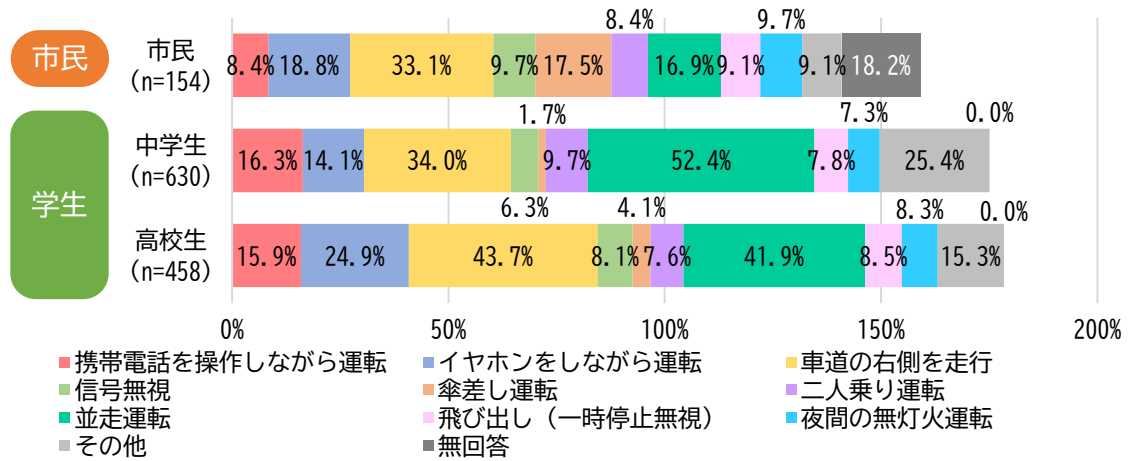
【車道を通行時】





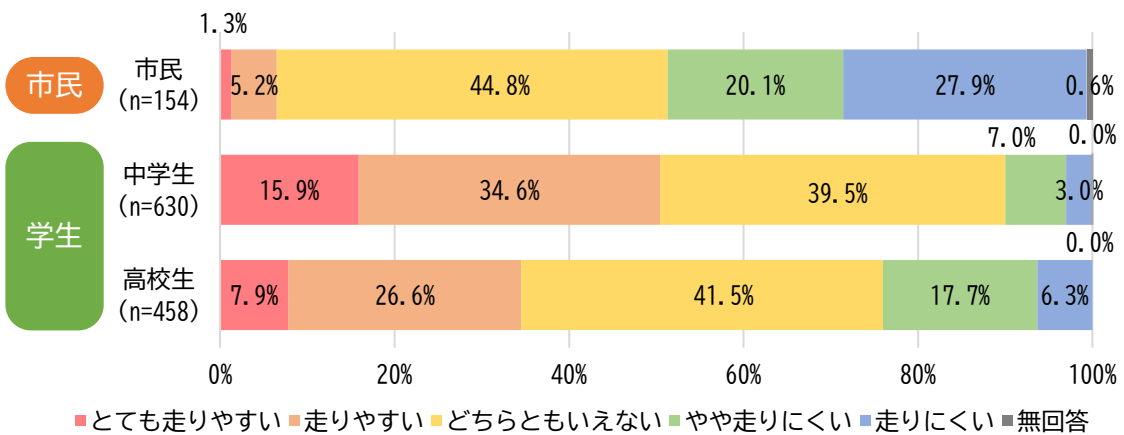
⑩ 自転車での走行経験

- 「携帯電話を操作しながら運転」「イヤホンをしながら運転」等のながら運転や、走行時の「車道の右側を走行」「並走運転」が多く、市民では「傘差し運転」も多くなっています。



⑪ 自転車通行空間に対する満足度

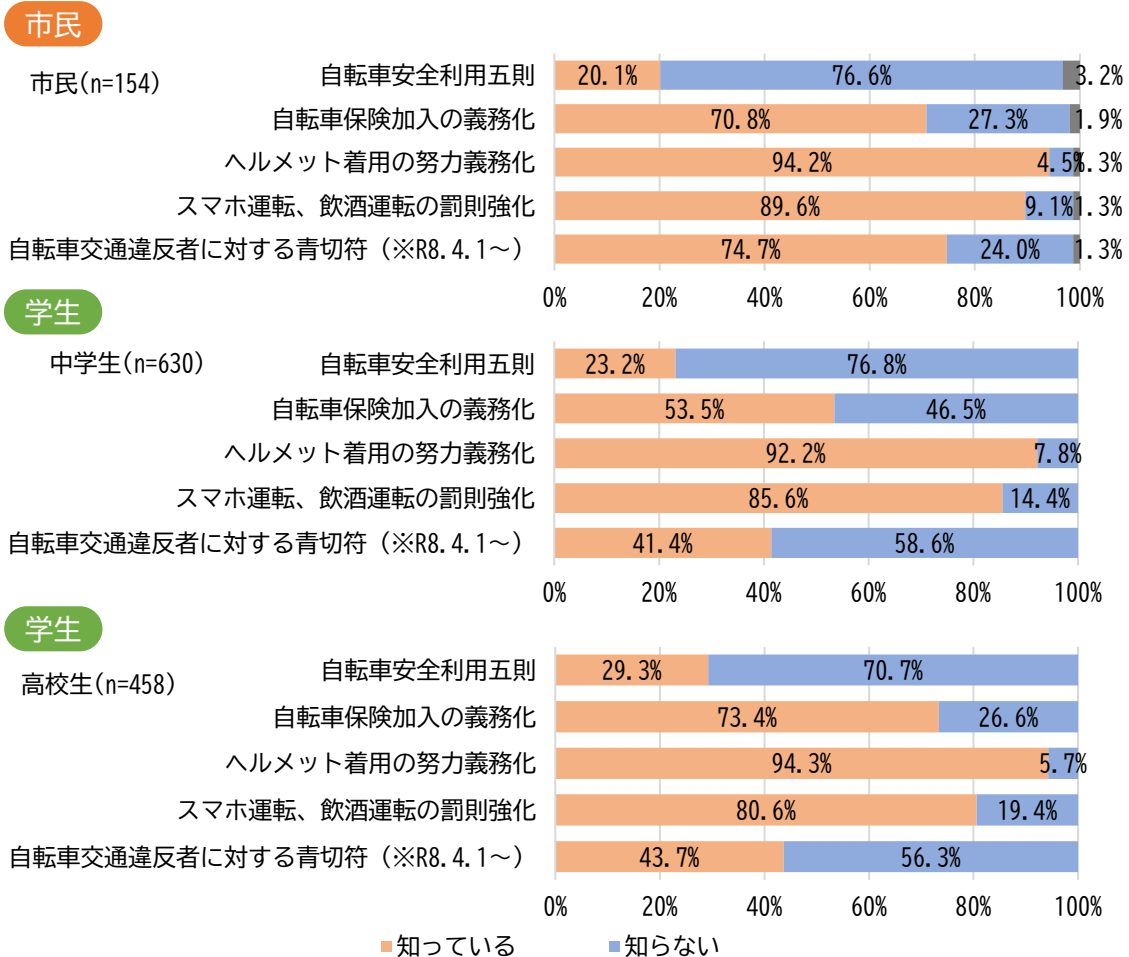
- 「とても走りやすい」「走りやすい」は、学生では3割～5割を占めるのに対し、市民では1割未満で、逆に「やや走りにくい」「走りにくい」が約5割を占めています。





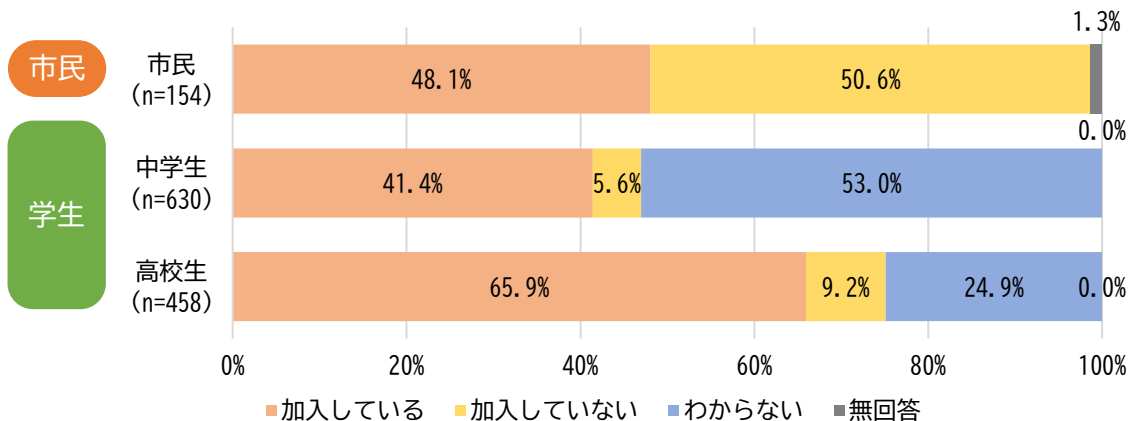
⑫ 法改正に対する認知度

- 自転車に関する近年の法改正に対する認知度について、「自転車保険加入の義務化」や「ヘルメット着用の努力義務化」、「スマホ運転・飲酒運転の罰則強化」に関する認知度は高くなっています。



⑬ 自転車保険の加入状況

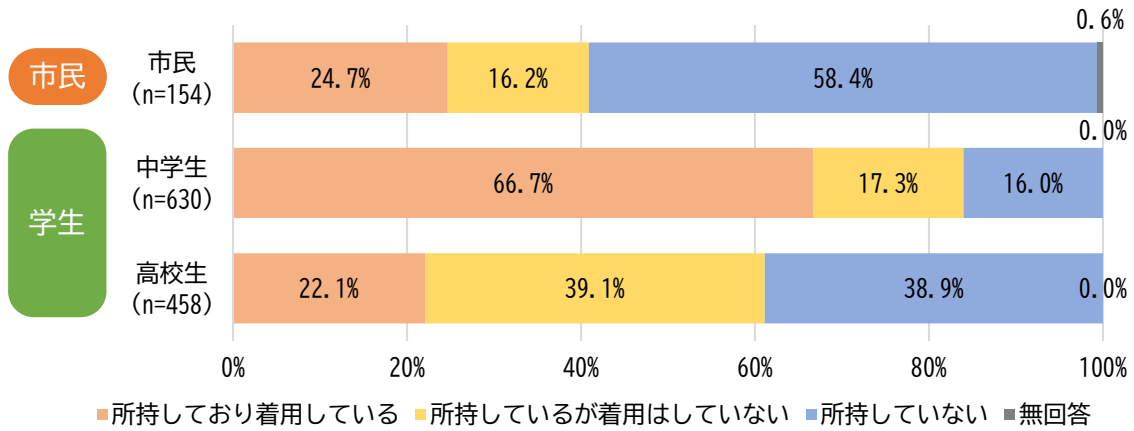
- 自転車保険の加入状況は、市民で約5割、高校生は約7割、中学生は約4割となっています。





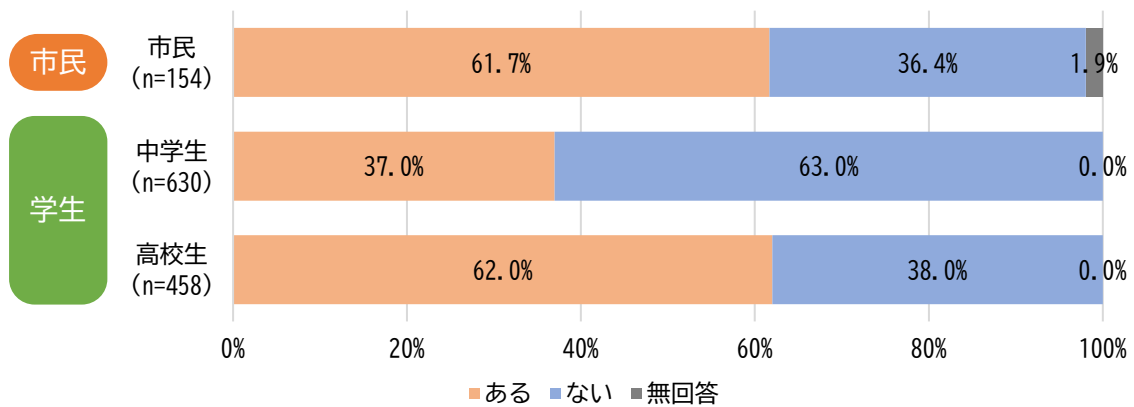
⑭ ヘルメット所持・着用状況

- 中学生では「着用している」が約7割であるのに対して、市民や高校生では3割未満となっています。



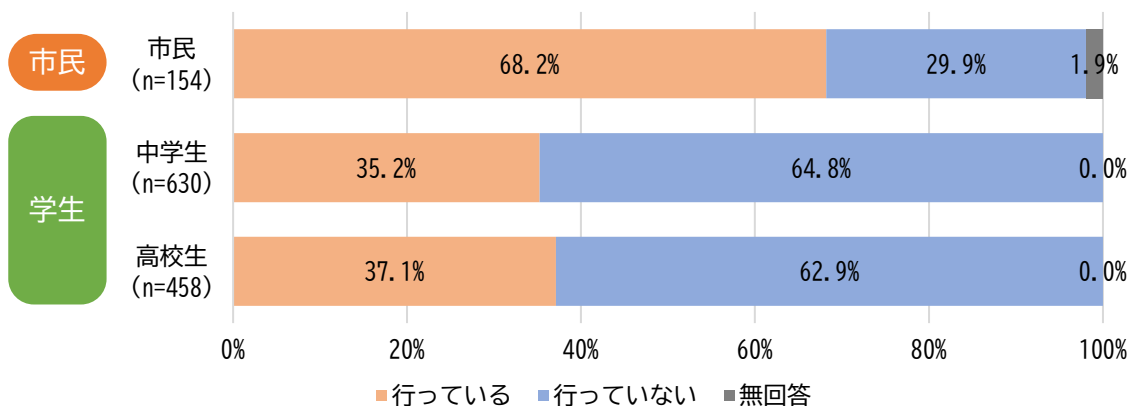
⑮ ヘルメット着用への抵抗感の有無

- 市民や高校生においてヘルメット着用に対する抵抗感が強くなっています。



⑯ 自転車の点検実施の有無

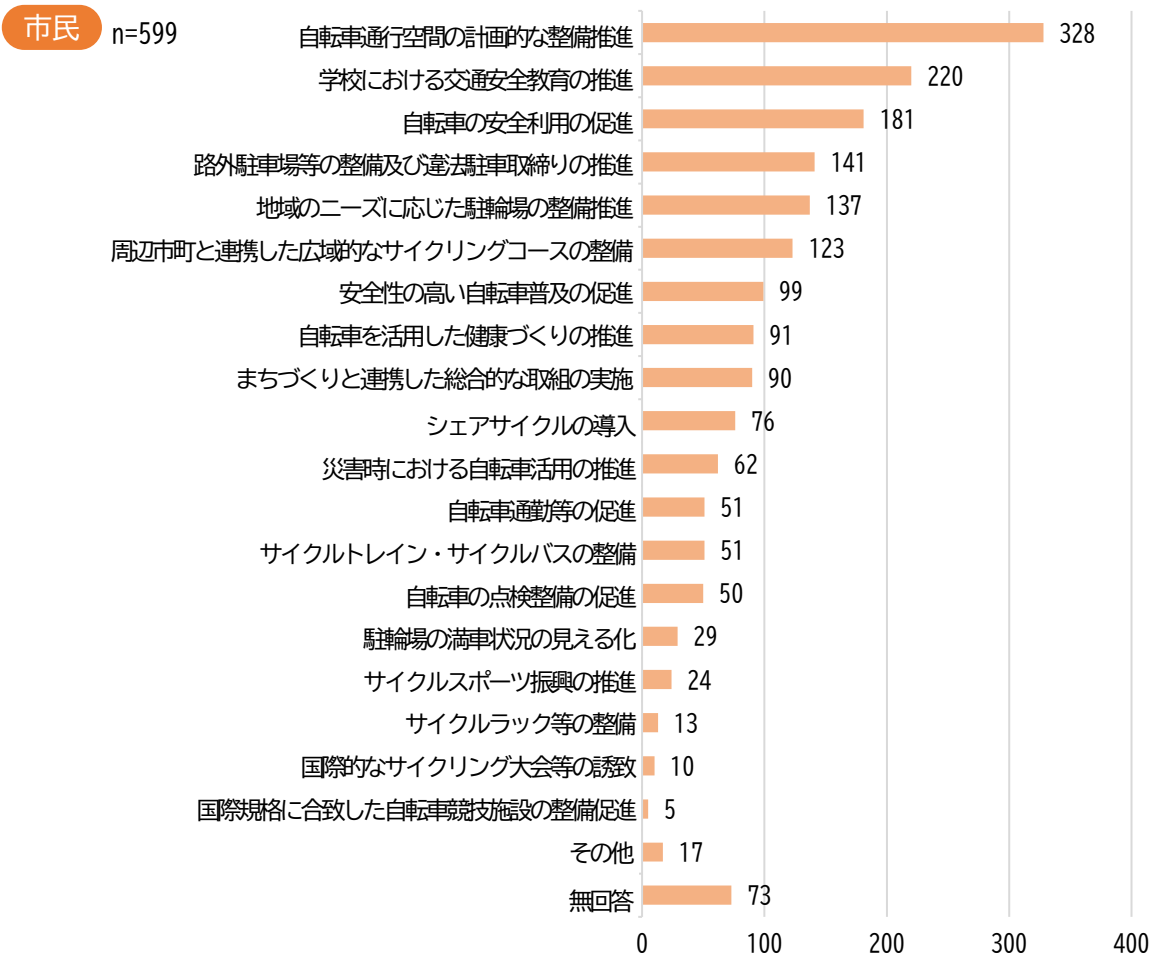
- 自転車に乗る前の安全点検を行っている人は、市民では約7割であるのに対して、中学生・高校生は約4割となっています。

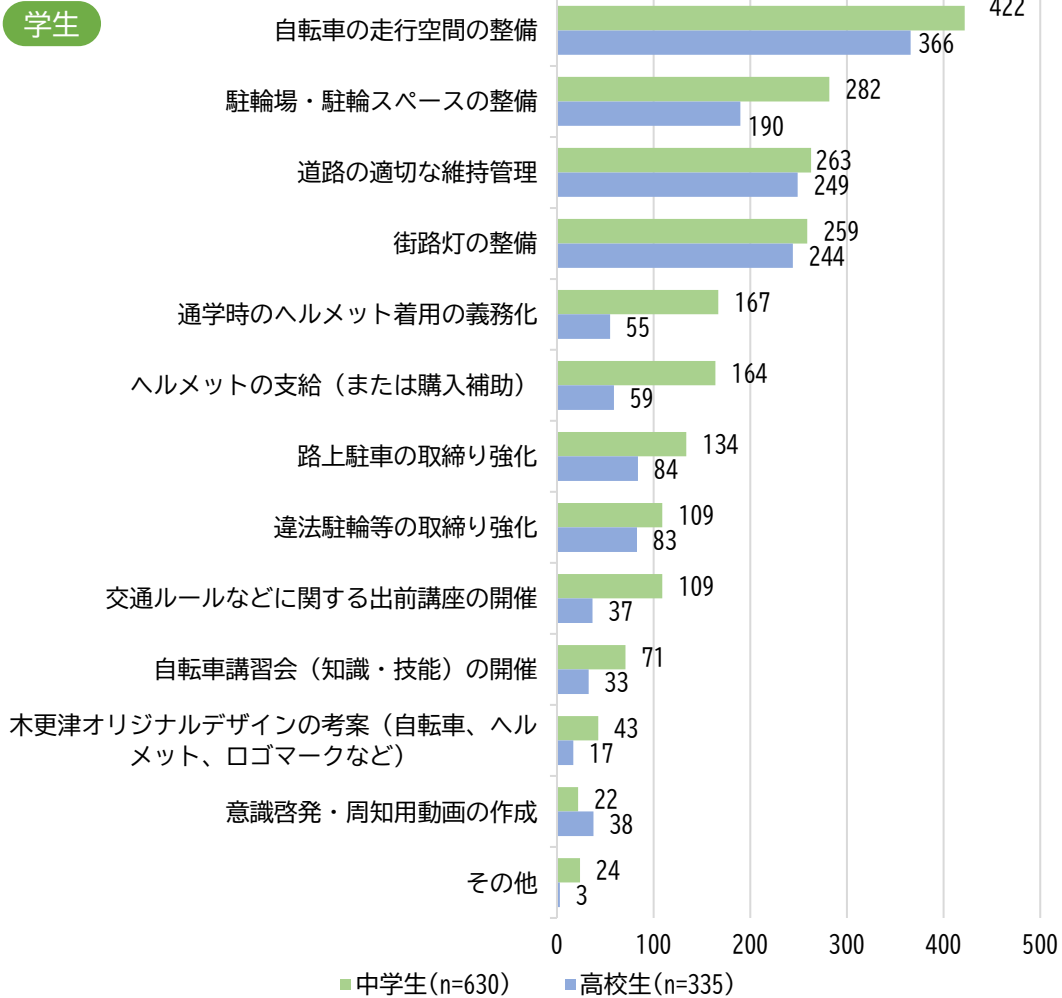




⑰ 自転車に必要な施策・支援

- ハード面では、全体で「自転車の通行空間の整備」「駐輪場・駐輪スペースの整備」などが多い状況です。
- ソフト面では、市民は「学校における交通安全教育の推進」、中学生は「通学時のヘルメット着用の義務化」や「ヘルメットの支給」が多い状況です。





⑱ その他自由意見の整理

- 自由意見では、代表的な意見として以下が挙げられました。

市民アンケート調査

きさらびみなトーク

- ・道路や歩道が狭く、段差・凸凹・雑草などで、自転車通行が危険。
- ・道路整備や駐輪場の設置が不十分。
- ・ヘルメット購入補助金の申請期間が短く、期間外購入者への補助も検討してほしい。
- ・レンタサイクルは借りた場所以外で返却できる仕組みがあると便利。
- ・サイクリングイベントの企画があると良い。
- ・自転車利用者の交通ルール・マナー違反が多く、事故の危険性が高い。
- ・学校での交通ルール教育や講習、啓発活動の強化。

学生アンケート調査

- ・道路や歩道の拡幅等、草刈りなど自転車通行空間の整備。
- ・ヘルメット着用の推奨。
- ・駐輪場の増設や環境整備。

レンタサイクル利用者アンケート調査

- ・カゴ付き自転車をもっと増やしてほしい。
- ・利用可能時間をもう少し長くしてほしい。
- ・ビアンキやクロスバイクなど、普段乗れない車種に乗れて嬉しかった。
- ・観光案内や説明が丁寧で分かりやすかった。



4-9 自転車利用における課題

自転車に関する国・県の動向や本市の現状、アンケート調査結果を踏まえ、本市の自転車利用における課題を次のとおり整理します。

視点	現 状	課 題
自転車の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の移動手段として、自動車への依存度が高い ・自転車を利用していない人、利用しなくなった人が7割超 ・東部地区に住んでいる人は自転車の利用頻度が低い ・自転車を利用する場面は、買い物、通勤・通学、趣味が多い ・1回あたりの自転車利用時間は30分未満の人が多い 	自転車利用に対する動機付けと自転車利用への転換が必要
自転車の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行空間として整備された道路はなく、自転車の通行空間に対する市民の満足度が低い ・自転車を利用しない理由として、西部・中部地区で高低差があり走りづらいと答えた人が比較的多い ・自転車の利用を促進する上で、駐輪場・駐輪スペースの確保が必要と考える人が特に中学生・高校生で多い 	地域特性を踏まえた自転車通行空間や利用環境の整備が必要
自転車利用の安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が関連した事故は年間約60件で推移 ・自転車に乗っていて危険を感じたことがある人が約7割 ・危険を感じた内容として、歩行者や車・バイク・自転車同士の接触だけでなく、凹凸や段差での転倒、障害物との接触を挙げた人が多い ・自転車に乗る前の安全点検を行っている人が約7割、中学生・高校生では約1/3 	自転車及び自転車通行空間の適切な維持管理が必要
自転車利用のマナー・適正利用	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車撤去台数はピークより減少したが、近年は横ばい ・保険加入の義務化、ヘルメット着用の努力義務化、危険運転の罰則強化に対する認知度は高い ・保険に加入している人は約5割、ヘルメットを着用している人は約1/4 ・ヘルメット着用に対する抵抗感があり、学生では特に高校生で強い ・イヤホン・スマホ等のながら運転、右側通行や並走、傘差し運転等を経験している人が多い 	関係機関と連携した効果的な情報発信と意識啓発が必要
地域振興・まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・木更津トライアスロン大会など大規模なイベントを開催 ・南房総市等と連携したサイクリングコースを設定 ・レンタサイクルの利用者数は横ばいで、市民の認知度が低い ・自転車を利用することにより、環境負荷の軽減、生活習慣病予防や健康寿命の延伸など、様々な効果が期待される 	多様な自転車利用を推進するための体制や環境づくりが必要



第5章 目指す将来像と目標

5-1 目指す将来像

<目指す将来像>

海風のって 街中はしり 里山めぐる サイクルライフ木更津

「海風のって 街中はしり 里山めぐる サイクルライフ木更津」は、本市の多彩な魅力を自転車の特性を活かして快適に楽しめる未来を描いた将来像です。

自転車は、短距離から中距離まで効率よく移動できる「機動性」、走行時に二酸化炭素を排出しない「環境負荷の低さ」、日常生活の中で気軽に運動ができる「健康づくりへの効果」、そして目的地を柔軟に選んで回遊できる「気軽さと自由度」といった特性を備えており、本市が進める「オーガニックなまちづくり」×「地域循環共生圏」×「ウェルビーイング」に寄与する乗り物です。

こうした自転車の強みを本市の特色と結びつけることで、市民や来訪者がより安全・快適に自転車を利用できる環境づくりを進めます。

海沿いでは海風を感じながら走れるサイクリングコースを充実させ、街中では買い物や通勤がしやすい自転車ネットワークを整備し、さらに里山へは気軽に足を運べる道づくりや仕掛けづくりを行うことで、日常の移動から観光・レクリエーションまで、自転車が活躍する場面を広げていきます。

これらの取組により、自転車が生活に溶け込み、健康づくり、環境への配慮、地域のにぎわい創出が同時に進む、木更津らしい持続可能な「サイクルライフ」の実現を目指します。



5-2 計画の目標

自転車の活用により目指す将来像を実現するため、基本的な考え方として4つの目標を設定します。

目標1

自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり

- 自転車の活用を促進する上で、安全で快適に自転車が通行できる環境整備はもちろんのこと、利用促進に向けた広報啓発や、公共交通との連携を強化します。
- 過度な自家用車への依存を抑制し、二酸化炭素排出削減に向けた環境に優しいまちづくりを目指します。

目標2

自転車利用を通じた健康なまちづくり

- 市民の身近な生活に自転車を取り入れ、体力向上や健康増進につなげていけるよう、多くの人が自転車利用を楽しめる機会の創出や積極的な情報発信を推進します。

目標3

自転車で楽しむ観光まちづくり

- サイクリングマップやレンタサイクルなどを活用して、本市の魅力発信や観光まちづくりを推進します。
- 近隣の自治体と連携した連続的な自転車通行空間の整備などにより、広域的な移動利便性を確保します。

目標4

自転車事故のない安全・安心な社会づくり

- 歩行者と自転車が安全に通行できる環境整備を進めるとともに、自転車が車両であることや交通ルールの周知徹底、年代に応じた安全教育・意識啓発の機会創出を通じて、安全な自転車利用を推進します。
- 災害発生時における機動力を確保するため、自転車の活用を検討します。



5-3 施策体系

本計画では、4つの基本目標に基づいた、20の施策を実施することとし、施策体系を以下のとおり示します。

【課題】

【将来像】

【目標・施策】

課題1

自転車利用に対する動機付けと自転車利用への転換が必要

課題2

地域特性を踏まえた自転車通行空間や利用環境の整備が必要

課題3

自転車及び自転車通行空間の適切な維持管理が必要

課題4

関係機関と連携した効果的な情報発信と意識啓発が必要

課題5

多様な自転車利用を推進するための体制や環境づくりが必要

海風のとって 街中はしり 里山めぐる サイクルライフ 木更津

目標1

自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり

- (1)安全な自転車通行空間の整備と維持管理
- (2)鉄道駅やバス停との接続強化
- (3)駐輪環境の整備
- (4)放置自転車対策の広報・啓発活動
- (5)身近な移動における自転車利用の推進
- (6)エコ通勤の推進

目標2

自転車利用を通じた健康なまちづくり

- (1)健康増進に向けた広報・啓発活動
- (2)身近に自転車を利用できるイベント機会の創出
- (3)国際的なサイクリング大会等の開催

目標3

自転車で楽しむ観光まちづくり

- (1)レンタサイクルの利用環境の向上
- (2)公共交通（鉄道・バス）との連携
- (3)サイクリングマップの更新・充実
- (4)地域産業との連携
- (5)近隣自治体と連携したサイクリングコースの整備
- (6)サイクリングコースの広報活動

目標4

自転車事故のない安全・安心な社会づくり

- (1)自転車通行空間の整備と維持管理
- (2)安全性の高い自転車の普及
- (3)自転車に関するルール・法令等の周知徹底
- (4)地域や企業、関係機関と連携した取組
- (5)災害時の自転車利用推進



第6章 実施すべき施策・スケジュール

4つの目標を具体化するため、それぞれに施策・取組を位置づけ、計画の実現に努めていきます。計画期間中は各取組のスケジュールに基づき推進し、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。



目標1 自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり

(1) 安全な自転車通行空間の整備と維持管理

具体的な取組	<p>① 矢羽根の設置（車道混在型）</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 自転車ネットワーク計画に基づき、矢羽根設置を基本として自転車の通行空間を明示します。 <p>② 道路空間再配分の検討（自転車専用通行帯、自転車道）</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 今後の道路整備の状況等に応じて、国のガイドライン等を踏まえた整備形態を検討します。 	 <p>▲車道混在型（矢羽根設置）のイメージ</p>		
	<p>③ 自転車通行空間の維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 路面の凹凸解消や道路脇の除草、路面標示の補修等により、自転車通行空間の安全性を維持します。 <p>④ 違法な路上駐車防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 警察等の関係機関と連携しながら、自転車の通行を妨げる違法な路上駐車防止に向けた広報活動等を行います。 			
担当課	地域共生推進課、管理用地課、土木課			
関係機関	国土交通省、千葉県、木更津警察			
スケジュール		開始予定時期		
	具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 矢羽根の設置	➡		
	② 道路空間再配分の検討	➡		
	③ 自転車通行空間の維持管理	➡		
④ 違法な路上駐車防止	➡			




(2) 鉄道駅やバス停との接続強化

具体的な取組	<p>① 鉄道駅周辺の駐輪環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 鉄道駅周辺の駐輪環境の整備により、自転車と鉄道の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。 <p>② サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 観光利用を目的とした既存の B.B.BASE の利用拡大を要望します。 ▶ 自転車による移動の選択肢や行動範囲の拡大を図るため、自転車を持ち込み可能な鉄道（久留里線）やバスの日常的な運行を交通事業者に要望します。 	 <p>▲ サイクルトレインのイメージ [出典：B. B. BASE (JR東日本 HP)]</p> <p>詳しくはこちら▽</p> 		
	担当課	地域政策室、地域共生推進課、観光振興課		
関係機関	東日本旅客鉄道株式会社、日東交通株式会社、小湊鐵道株式会社			
スケジュール		開始予定時期		
	具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 鉄道駅周辺の駐輪環境の整備		➡	
② サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望			➡	



(3) 駐輪環境の整備

具体的な 取組	① 鉄道駅周辺の駐輪環境の整備【再掲】 ② 市営自転車駐車場の維持管理 ▶市営自転車駐車場を安全・快適に利用できる環境を維持するため、適正な維持管理を行います。 ※市営自転車駐車場…P. 22 参照 ③ 市営自転車駐車場の再整備 ▶市営自転車駐車場の老朽化等に対応して、順次、再整備を行います。 ④ 市営自転車駐車場決済の電子マネー化の検討 ▶市営自転車駐車場の利便性向上と運営の効率化を図るため、電子マネー決済の導入を検討します。 ⑤ 公共施設等へのサイクルラックの設置 ▶木更津市で製作したサイクルラックを公共施設等へ設置します。 ⑥ 公共施設等に設置されたサイクルラックの維持管理 ▶設置済みのサイクルラックについて、継続的な維持管理を行います。				
	 ▲サイクルラックのイメージ				
	担当課	市民活動支援課、地域共生推進課、観光振興課、市街地整備課、土木課			
	関係機関	東日本旅客鉄道			
	スケジュール		開始予定時期		
			具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)
①		鉄道駅周辺の駐輪環境の整備【再掲】		➤	
②		市営自転車駐車場の維持管理	➤		
③		市営自転車駐車場の再整備		➤	
④		市営自転車駐車場決済の電子マネー化の検討		➤	
⑤		公共施設等へのサイクルラックの設置	➤		
⑥	公共施設等に設置されたサイクルラックの維持管理	➤			



(4) 放置自転車対策の広報・啓発活動

具体的な取組	<p>① 放置自転車の防止</p> <p>▶自転車の放置を防止するため、広報・啓発活動やパトロール・取締りの強化を行います。</p>		<p>▲自転車等放置禁止区域 (J R 巖根駅周辺) 詳しくはこちら▽</p>	
	<p>② 放置自転車の再利用</p> <p>▶保管期限を過ぎた放置自転車で再利用可能なものをレンタサイクルやリサイクル自転車として有効活用します。</p>			
担当課	地域共生推進課			
関係機関	—			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 放置自転車の防止	➡		
② 放置自転車の再利用	➡			

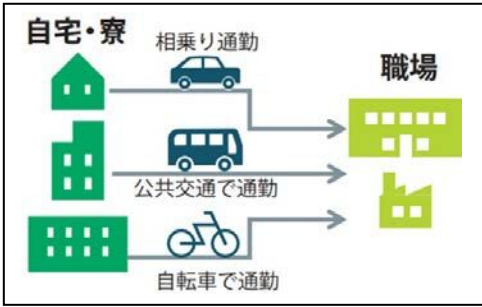



(5) 身近な移動における自転車利用の推進

具体的な取組	① 自転車の利用促進に向けた広報・啓発活動 ▶市民の通勤・通学や日常的な買い物等の移動に対して、自転車利用の促進を図ります。			
	② ヘルメット購入に対する補助 ▶市内在住者に対し、自転車乗車用ヘルメット購入費の補助を実施します。			
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">木更津市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <p style="font-size: 0.8em;">令和5年4月1日の道路交通法の改正により、自転車に乗車する際には、ヘルメットの着用が努力義務になりました。 自転車乗車時の交通事故の6割が頭部に致命傷を負っています。自転車乗車用ヘルメットの着用普及促進のため、購入費の補助を行います。</p> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 5px;"> <p style="font-size: 0.7em;">詳しくはこちら▽</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">▲ヘルメット購入費補助金</p>			
	③ 電動アシスト自転車購入に対する補助の検討 ▶免許返納者や子育て世帯の自転車の利用を促進するため、身体的負担を軽減できる電動アシスト自転車の購入補助制度を検討します。			
④ シェアサイクル導入の検討 ▶市内での移動の利便性を高め、地域の回遊性向上や市民の健康増進、環境負荷の低減等につなげるため、シェアサイクルの導入を検討します。				
担当課	地域政策室、地域共生推進課、こども政策課、高齢者福祉課、環境政策課、土木課			
関係機関	—			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 自転車の利用促進に向けた広報・啓発活動	➡		
	② ヘルメット購入に対する補助	➡		
	③ 電動アシスト自転車購入に対する補助の検討	➡		
④ シェアサイクル導入の検討	➡			



(6) エコ通勤の推進



具体的な 取組	<p>① エコ通勤の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶市内企業等と連携し、通勤方法をマイカーから自転車等の環境に優しい方法に切り替えるエコ通勤を推進します。 ▶合わせて、国土交通省が推奨する「エコ通勤優良事業所認証制度」の普及・活用を図ります。 		 <p>▲エコ通勤のイメージ 詳しくはこちら▽ [出典：エコ通勤リーフレット (国土交通省)]</p> 	
	<p>② 『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトの広報</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶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、国土交通省が推奨する「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の広報を行います。 			
担当課	地域政策室、地域共生推進課、健康推進課、環境政策課			
関係機関	—			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① エコ通勤の推進	➡		
	② 『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトの広報	➡		



目標2



自転車利用を通じた健康なまちづくり

(1) 健康増進に向けた広報・啓発活動



<p>具体的な取組</p>	<p>① 自転車を活用した健康づくりに関する情報発信 ▶市民の健康維持・増進を図るため、自転車の活用による健康づくりに関する情報発信を行います。</p> <p>② エコ通勤の推進【再掲】</p>	 <p>▲自転車活用による健康増進に関する広報 [出典：GOOD CYCLE JAPAN(国土交通省 HP)]</p> <p>詳しくはこちら▽</p> 		
<p>担当課</p>	<p>地域政策室、健康推進課、環境政策課</p>			
<p>関係機関</p>	<p>—</p>			
<p>スケジュール</p>	<p>具体的な取組</p>	<p>開始予定時期</p>		
	<p>① 自転車を活用した健康づくりに関する情報発信</p>	<p>短期(R8~R10)</p> 	<p>中期(R11~R13)</p>	<p>長期(R14~R17)</p>
	<p>② エコ通勤の推進【再掲】</p>			



(2) 身近に自転車を利用できるイベント機会の創出

具体的な取組	① 気軽に楽しめるサイクルイベントの開催 ▶ 自転車関係団体等と連携し、市民が身近に参加できるサイクルイベント等を開催します。	 <p>▲サイクルボール チラシ [出典：サイクルボール公式HP]</p> <p>詳しくはこちら▽ </p>		
	担当課	スポーツ振興課、観光振興課		
関係機関	—			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 気軽に楽しめるサイクルイベントの開催	➤		



(3) 国際的なサイクリング大会等の開催

具体的な取組	① 木更津トライアスロン大会の開催 ▶ 自衛隊と連携し、滑走路を利用した木更津トライアスロン大会を開催します。	 <p>▲木更津トライアスロン大会 詳しくはこちら▽ </p>		
	② 多様な自転車大会の開催及び誘致 ▶ 県内外から多くの参加が見込まれる自転車関連イベントを開催・誘致し、市民の参加を促すことで市民スポーツの振興及び健康増進につなげます。			
担当課	スポーツ振興課			
関係機関	—			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 木更津トライアスロン大会の開催	➤		
	② 多様な自転車大会の開催及び誘致		➤	



目標3 **自転車で楽しむ観光まちづくり**

(1) レンタサイクルの利用環境の向上

具体的な取組	<p>① レンタサイクルの周知・広報活動 ▶観光協会等と連携してレンタサイクルの情報を発信し、利用を促進します。</p> <p>② レンタサイクルの運営形態の見直し ▶利用者のニーズを踏まえ、貸出時間や料金体系の見直し、自転車やポートの増設などを検討します。</p> <p>③ 観光施設や宿泊施設等との連携 ▶観光施設等と連携し、レンタサイクル利用者を対象とした割引サービス等を検討します。</p>	 <p>▲レンタサイクル貸出場所 詳しくはこちら▽ [出典：木更津市観光案内所 (木更津市観光協会 HP)]</p> 
担当課	観光振興課	
関係機関	木更津市観光協会	



スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期 (R8~R10)	中期 (R11~R13)	長期 (R14~R17)
	① レンタサイクルの周知・広報活動	➤		
	② レンタサイクルの運営形態の見直し	➤		
	③ 観光施設や宿泊施設等との連携	➤		

(2) 公共交通（鉄道・バス）との連携

具体的な取組	① サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望【再掲】			
担当課	地域政策室、観光振興課			
関係機関	東日本旅客鉄道株式会社、日東交通株式会社、小湊鐵道株式会社			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期 (R8~R10)	中期 (R11~R13)	長期 (R14~R17)
	① サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望【再掲】			➤





(3) サイクリングマップの更新・充実

<p>具体的な取組</p>	<p>① KISARAZU CYCLING マップの更新・充実 ▶サイクリングコースの見直し、サイクルステーションや地域情報を追加するなど、マップの更新・充実を図ります。</p> <p>② 観光ガイドマップの充実 ▶レンタサイクルの貸出場所や自転車駐車場、サイクルステーション等の位置を掲載するなど、マップの更新・充実を図ります。</p>	 <p>▲KISARAZU CYCLING HP トップページ [出典：KISARAZU CYCLING HP]</p> <p>詳しくはこちら▽ </p>		
<p>担当課</p>	<p>観光振興課</p>			
<p>関係機関</p>	<p>木更津市観光協会、きさらづDMO</p>			
<p>スケジュール</p>	<p>具体的な取組</p>	<p>開始予定時期</p>		
<p>① KISARAZU CYCLING マップの更新・充実</p>		<p>短期(R8~R10)</p>	<p>中期(R11~R13)</p> <p style="text-align: center;">➔</p>	<p>長期(R14~R17)</p>
<p>② 観光ガイドマップの充実</p>		<p style="text-align: center;">➔</p>		

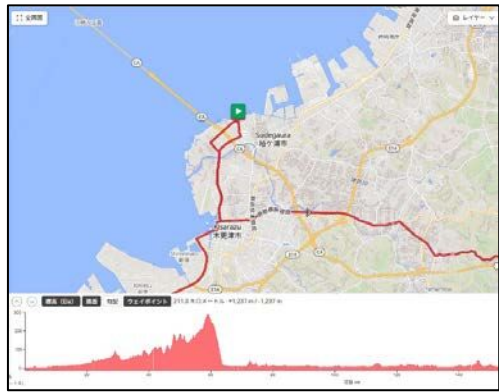



(4) 地域産業との連携

具体的な取組	① 公共施設等へのサイクルラックの設置【再掲】 ② 公共施設等に設置されたサイクルラックの維持管理【再掲】 ③ サイクルラック等設置に係る補助制度の運用 ▶補助制度の運用により、観光施設や店舗等へのサイクルラックの設置を推進します。	 <p>▲DMOによる レンタサイクルの運用 [出典：木更津観光協会HP]</p> <p style="text-align: right;">詳しくはこちら▽</p> 		
	④ 観光協会等と連携したサイクルラックの設置 ▶観光協会からサイクルラック設置について照会いただき、観光施設や店舗等へのサイクルラック設置を推進します。 ⑤ 公共施設等への修理キット等の設置 ▶自転車の修理キット等を設置し、利便性向上を図ります。 ⑥ サイクルステーションの整備の検討 ▶観光施設や公共施設等に利用者のニーズを踏まえ、輪行袋のサポート等ができるサイクルステーションの整備を検討します。 ⑦ きさらづDMO（観光地域づくり法人）と連携したガイドの育成 ▶きさらづDMO等と連携し、観光ガイドの育成を実施します。			
担当課	市民活動支援課、地域共生推進課、観光振興課、市街地整備課、土木課			
関係機関	木更津市観光協会、きさらづDMO			
スケジュール	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 公共施設等へのサイクルラックの設置【再掲】	➡		
	② 公共施設等に設置されたサイクルラックの維持管理【再掲】	➡		
	③ サイクルラック等設置に係る補助制度の運用	➡		
	④ 観光協会等と連携したサイクルラックの設置		➡	
	⑤ 公共施設等への修理キット等の設置	➡		
	⑥ サイクルステーションの整備の検討	➡		
⑦ きさらづDMOと連携したガイドの育成		➡		







(5) 近隣自治体と連携したサイクリングコースの整備

具体的な取組	① 房総半島サイクリングガイドブックなど誘客ツールの充実 ▶房総半島サイクリングガイドブックをはじめとする誘客ツールについて、コースや周辺観光情報等の掲載内容の充実を図ります。		 <p>▲①半チーバくん コース [出典：房総半島サイクリングガイドブック(Ride with GPS)]</p> <p>詳しくはこちら▽</p> 		
	② 近隣自治体や関係機関等と連携したサイクリングコースの開発やイベントの開催 ▶近隣自治体や関係機関等と連携し、多様なサイクリングコースの設定、イベントの共同開催等により、地域全体の魅力向上と誘客・回遊の促進を図ります。				
担当課	観光振興課				
関係機関	—				
スケジュール		開始予定時期			
		具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	①	房総半島サイクリングガイドブックなど誘客ツールの充実	➡		
②	近隣自治体や関係機関等と連携したサイクリングコースの開発やイベントの開催			➡	



(6) サイクリングコースの広報活動


<p>具体的な取組</p>	<p>① 房総半島サイクリングガイドブック等を活用した広報活動 ▶房総半島サイクリングガイドブック等を活用し、広域エリアにわたる広報活動を実施します。</p> <p>② 近隣自治体と連携した広域的な広報活動 ▶近隣自治体や既存の組織等と連携し、サイクリングコースの広報活動を実施します。</p>	 <p>▲房総半島サイクリングガイドブック [出典：房総半島サイクリングガイドブック]</p> <p>詳しくはこちら▽</p> 		
<p>担当課</p>	<p>観光振興課</p>			
<p>関係機関</p>	<p>—</p>			
<p>スケジュール</p>	<p>具体的な取組</p>	<p>開始予定時期</p>		
		<p>短期(R8~R10)</p>	<p>中期(R11~R13)</p>	<p>長期(R14~R17)</p>
	<p>① 房総半島サイクリングガイドブック等を活用した広報活動</p>			
<p>② 近隣自治体と連携した広域的な広報活動</p>				



目標4

自転車事故のない安全・安心な社会づくり

(1) 自転車通行空間の整備と維持管理

具体的な取組	① 矢羽根の設置（車道混在型）【再掲】	 <p>▲通学路合同点検の様子</p>		
	② 自転車通行空間の維持管理【再掲】			
③ 自転車登校ルート of 安全点検の推進 ▶生徒の通学時の安全性を確保するため、PTA 等と連携して自転車登校ルートの安全点検を徹底します。				
担当課	土木課、学校教育課			
関係機関	木更津市PTA			
スケジュール		開始予定時期		
	具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 矢羽根の設置【再掲】	➡		
	② 自転車通行空間の維持管理【再掲】	➡		
③ 自転車登校ルートの安全点検の推進	➡			



(2) 安全性の高い自転車の普及

具体的な取組	<p>① 自転車販売時の安全利用の啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶自転車販売店と連携し、日常的な点検整備の必要性や自転車を安全で適正に利用するために必要な情報等の提供・意識啓発を行います。 <p>② 自転車販売時の保険加入の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶自転車販売店と連携し、損害賠償責任保険への加入を促進します。 <p>③ 自転車の点検整備の普及・啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶自転車の日常的な点検整備の重要性を広報するとともに、自身でできる点検・整備方法について周知します。 ▶専門店による点検整備と付帯保険がセットになっている TS マーク制度の普及を進め、安全な自転車利用環境の向上を図ります。 <p>④ 電動アシスト自転車購入に対する補助の検討【再掲】</p>	<p>▲自転車保険案内チラシ 詳しくはこちら▽ [出典：千葉県・千葉県交通安全対策推進委員会]</p>		
	担当課	地域共生推進課、こども政策課、高齢者福祉課、環境政策課		
関係機関	—			
スケジュール		開始予定時期		
	具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	① 自転車販売時の安全利用の啓発	➡		
	② 自転車販売時の保険加入の促進	➡		
	③ 自転車の点検整備の普及・啓発	➡		
④ 電動アシスト自転車購入に対する補助の検討【再掲】	➡			



(3) 自転車に関するルール・法令等の周知徹底


具体的な 取組	① 自転車ルール・マナーの啓発 ▶自転車ルールブックを活用し、自転車のルールやマナーを幅広く啓発します。	 <p>▲小学校中高学年用 リーフレット [出典：千葉県 ・千葉県教育委員会 ・千葉県警察]</p> <p>詳しくはこちら▽</p>
	② 交通公園を活用した交通安全教室の開催 ▶子ども達が正しい交通知識や交通道徳を学ぶため、交通公園を利用した安全教室等を開催します。	
	③ 学校での交通安全教室の開催 ▶千葉県のスケアード・ストレイト教育技法等を活用し、自転車の安全利用について学ぶ機会を創出します。	
	④ 高齢者に対する自転車講習会の支援 ▶高齢者の自動車に代わる移動手段として自転車利用を促進し、心身の健康増進や介護予防等を図るため、関係機関が実施する自転車講習会の開催を支援します。	
	⑤ 自転車安全利用に関するコンテストの支援 ▶自転車利用時の交通安全意識の向上を図るため、市民参加型コンテストの開催を支援します。	
	⑥ 自動車ドライバーに対する安全教室の支援 ▶自動車ドライバーに対して、自転車事故の危険性等の注意喚起を行う安全教室の開催を支援します。	
	⑦ 千葉県警等が公表している啓発動画の活用 ▶交通安全教育の強化を目的として千葉県警等が公開している啓発動画を活用し、子どもから高齢者まで幅広い世代に対して交通安全意識の浸透を図ります。	
	⑧ 悪質・危険な自転車運転者に対する交通指導に向けた警察等との連携 ▶悪質・危険な自転車運転による事故を防ぐため、警察や地域、各種団体、教育機関等と連携・協働した指導体制を構築します。	
担当課	地域共生推進課、学校教育課	
関係機関	千葉県、千葉県警察	



	具体的な取組	開始予定時期		
		短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
スケジュール	① 自転車ルール・マナーの啓発	➤		
	② 交通公園を活用した交通安全教室の開催		➤	
	③ 学校での交通安全教室の開催	➤		
	④ 高齢者に対する自転車講習会の支援	➤		
	⑤ 自転車安全利用に関するコンテストの支援	➤		
	⑥ 自動車ドライバーに対する安全教室の支援	➤		
	⑦ 千葉県警等が公表している啓発動画の活用	➤		
	⑧ 悪質危険な自転車運転者に対する交通指導に向けた警察等との連携	➤		





(4) 地域や企業、関係機関と連携した取組

具体的な取組	<p>① 小中高生を対象としたヘルメットデザインコンテストの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶学校と連携してヘルメットペイントを企画し、ヘルメット着用を義務ではなく身に着けたくなる文化として広げます。 <p>② 高校との連携による街頭キャンペーンの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶自転車の安全利用を同世代が呼び掛けることで、意識啓発の効果を高めます。 <p>③ 防犯ボックスや関係機関と連携した合同パトロール</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶防犯ボックスや関係機関と連携したパトロールの実施など、地域の見守り体制を強化し、安全な地域環境を確保します。 				
	 <p>▲防犯ボックス 詳しくはこちら▽</p> 				
	④ 自転車利用者（通勤者）に対する安全グッズの配布				
	▶自転車通勤者等に対して反射材等の安全グッズを配布し、事故防止を図ります。				
担当課	地域共生推進課、学校教育課				
関係機関	—				
スケジュール		開始予定時期			
		具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	①	小中高生を対象としたヘルメットデザインコンテストの開催	➡		
	②	高校との連携による街頭キャンペーンの開催	➡		
	③	防犯ボックスや関係機関と連携した合同パトロール	➡		
④	自転車利用者に対する安全グッズの配布	➡			



(5) 災害時の自転車利用推進

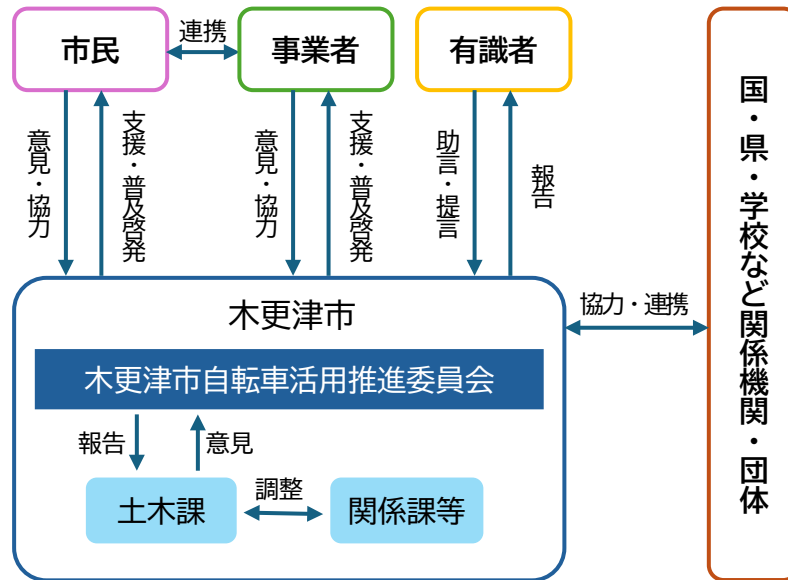
具体的な取組	① 災害時の巡回や物資輸送等の手段としての自転車活用 ▶災害時における巡回や物資輸送等の手段として自転車を活用します。  詳しくはこちら▽  <p>▲道路管理における緊急点検用自転車の配備 [出典：地方版自転車活用推進計画策定手引き(案)(国土交通省)]</p>				
	② 災害時にレンタサイクルを利用できる仕組みづくり ▶大規模な災害発生時など公共交通や自動車での移動が困難な場合の代替移動手段として、レンタサイクルを利用できる仕組みづくりを行います。 ③ 災害時にシェアサイクルを利用できる仕組みづくり ▶レンタサイクルと同様に、災害時にシェアサイクルを利用できる仕組みづくりを行います。				
担当課	危機管理課、地域政策室、地域共生推進課、観光振興課				
関係機関	木更津市観光協会				
スケジュール		開始予定時期			
		具体的な取組	短期(R8~R10)	中期(R11~R13)	長期(R14~R17)
	①	災害時の巡回や物資輸送等の手段としての自転車活用		➤	
	②	災害時にレンタサイクルを利用できる仕組みづくり	➤		
③	災害時にシェアサイクルを利用できる仕組みづくり		➤		



第7章 計画の推進

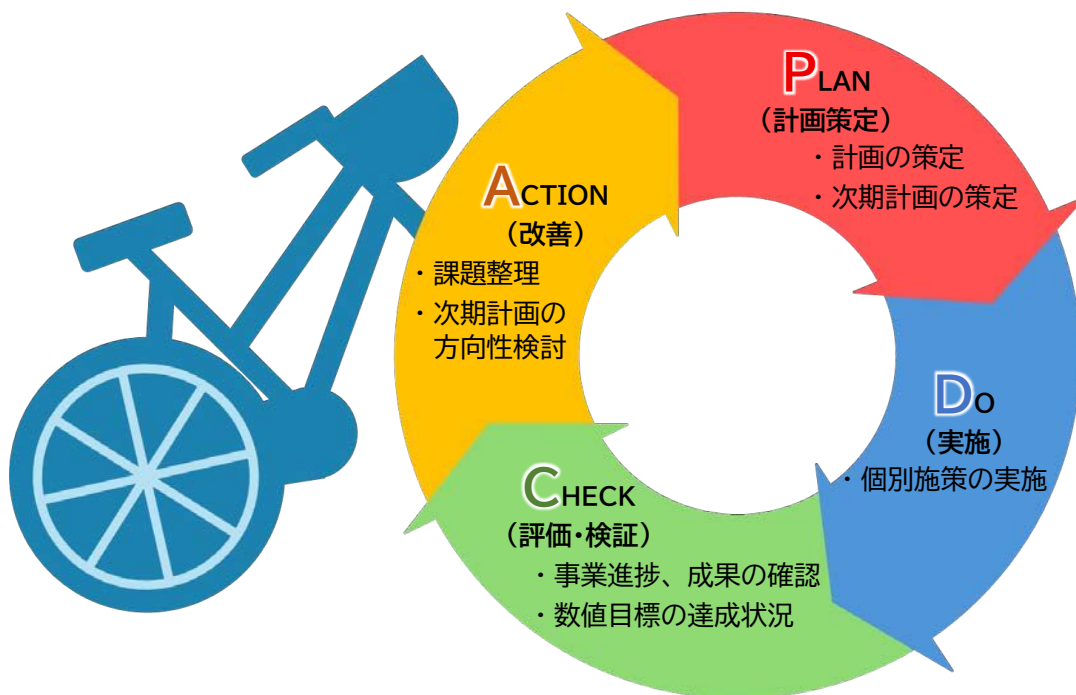
7-1 計画の推進体制

本計画の策定にあたっては、木更津市自転車活用推進委員会において検討を行いました。計画の推進にあたっては、委員会のほか、学校関係者や企業等を含め、それぞれの関係者が役割に応じて相互に連携し、各施策に取り組んでいきます。



7-2 計画のフォローアップ

計画の進捗や指標については、計画の策定 (Plan)、計画の実行 (Do)、目標指標の確認などの実行内容に対する評価 (Check)、評価結果を踏まえた改善 (Action) のPDCAサイクルを実施することで、計画の着実な推進を図ります。第6章で掲げた施策及び取組について、毎年度、進捗状況・成果を各担当課や関係機関と連携して確認するとともに、委員会において深度化を図ります。





7-3 計画指標の設定

計画の推進においては、施策の進捗や効果を定量的に評価できる指標を以下のように設定しました。

目標	指標名	基準値 (R8年度)	目標値 (R12年度)	指標設定の考え方	対応する 施策※
1. 自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり					
	矢羽根設置延長	0km (R7)	91.1km	自転車ネットワーク路線に位置づけられる路線のうち、計画期間内に整備が予定されている路線の延長 (目標値：木更津市自転車ネットワーク計画整備優先路線)	(1)
	市営自転車駐車場年間登録者数(木更津駅及び巖根駅)	2,888人 (R7)	3,254人	木更津駅及び巖根駅周辺市営自転車駐車場の年間登録者数 (目標値：再整備計画で予定している最大駐車台数から、常時駐車台数を想定)	(3)
	放置自転車等の台数	146台 (R6)	80台	木更津駅周辺で撤去した放置自転車数 (目標値：直近5年間での最小台数)	(4)
	ヘルメット購入補助の申請件数	614件 (R7)	991件	ヘルメット購入補助の申請件数 (基準値：R7補助個数 目標値：R8募集件数)	(5)
	自転車の利用頻度が週1回以上の割合	10.5% (R7)	現状より増加	自転車に関するアンケートの集計	(5)(6)
2. 自転車利用を通じた健康なまちづくり					
	エコ通勤優良事業所認証事業所数	実績なし	4件	エコ通勤優良事業所認証を取得した事業所数 (目標値：第3期オーガニックなまちづくりアクションプラン)	(1)
	交通手段における自転車の分担率	6.8% (R2)	10%	本市内の通勤通学時で、自転車の代表交通分担率と端末交通分担率の合計(国勢調査) (目標値：国の第3次自転車活用推進計画(案)で掲げる目標値と同程度の増加)	(1)
3. 自転車で楽しむ観光まちづくり					
	レンタサイクルの貸出台数	554台 (R6)	670台	木更津市観光案内所、金田見立て海岸きさらづCAMP、放置自転車再利用レンタサイクルの貸出台数 (目標値：レンタサイクル開始当初の台数)	(1)
	サイクルラックの設置	1基 (R7)	20基	サイクルラックの設置数 (目標値：主要な公共施設等の合計)	(4)
	自転車関連イベントの開催件数	2件/年 (R7)	4件/年	市が主催もしくは共催する自転車関連イベントの年間開催件数 (目標値：季節ごとに1件)	(5)
4. 自転車事故のない安全・安心な社会づくり					
	年間自転車事故件数	38件 (R6)	現状より減少	警察庁が公表している交通事故統計情報を基に、本市内の自転車関連事故発生場所を集計	(1)～(4)
	自転車利用時に危険を感じたことがある割合	67.5% (R7)	現状より減少	自転車に関するアンケートの集計	(1)～(4)
	交通安全教室の開催数	72回 (R7)	現状より増加	学校または交通公園での開催	(3)

※第6章 実施すべき施策・スケジュールの施策番号に対応。



付録

用語集

あ行

- エコ通勤** 車から、環境にやさしいエコな通勤手段（電車通勤、バス通勤、自転車通勤、徒歩通勤など）に転換すること。
- エコ通勤優良事業所認証** 公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して、高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組を国民に広く紹介する制度。
- オーガニックなまちづくり** 木更津市独自で進めているまちづくりのあり方。
「オーガニック」は、「有機」や「有機的な」と訳され、人間の体のように、一つ一つの細胞がつながりあって、バランス良く連携・補完しあい、全体を形成している様子を意味する。この様子を「まち」のあり方として、一人ひとりが自立し、つながり、循環しながら、まちの形成を目指している。

か行

- きさらづDMO（観光地域づくり法人）** 千葉県木更津市の観光地域づくりを担う法人（DMO：Destination Management / Marketing Organization）であり、一般社団法人木更津市観光協会の事業部として設置された。
DMOは観光庁が定義する「観光地域づくり法人」のことで、地域の“稼ぐ力”を引き出し、観光を軸に地域経営を行う。

さ行

- サイクルツーリズム** 自転車を活用して観光を行うことを目的とした旅行・観光形態。
- サイクルトレイン・サイクルバス** 自転車を解体せず、また「輪行袋」（解体した自転車をすべて覆うように入れる袋）に入れることなく、鉄道やバスの車内にそのまま持ち込む、あるいは車外サイクルラックに搭載するなどして輸送する鉄道・バス及びそのサービス。
- シェアサイクル** 都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる交通システム。
- 自転車** 道路交通法では、ペダルまたはハンド・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であって、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のものとしている。
本計画では、以降車両を対象とする。

- シティサイクル（通称 ママチャリ）



- 電動アシスト自転車
走行中にペダルを漕ぐ力を電動モーターが補助（アシスト）する仕組みの自転車で、ペダルを漕がないとモーターが駆動しない。



- マウンテンバイク
オフロードと呼ばれる凹凸の激しい悪路を走ったり、急勾配の山道を登り降りしたりすることに特化している。



- クロスバイク
ロードバイクとマウンテンバイクの特徴を合わせた自転車で、前傾姿勢をとらずに乗車できるため安定感がある。



- ロードバイク
舗装路で速く・遠くまで走ることに特化した自転車で、ドロップハンドルと呼ばれる湾曲したハンドルバーが特徴。



自転車安全利用五則 自転車を安全に利用するための基本的な交通ルール。

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト

国土交通省が創設した、「自転車通勤を積極的に進める企業・団体を認定する制度」。企業の取組を広く発信し、自転車通勤や業務利用の拡大を促すことを目的としている。

スケアード・ストレイト教育技法

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。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。



た行

ちばサイクルール

千葉県自転車条例の施行を契機として、内閣府の「自転車安全利用五則」を基に、千葉県独自の安全対策（保険義務化など）を追加したもの。

- 自転車に乗る前のルール 5項目
 - ① 自転車保険に入ろう
 - ② 点検整備をしよう
 - ③ 反射器材を付けよう
 - ④ ヘルメットをかぶろう
 - ⑤ 飲酒運転はやめよう

- 自転車に乗るときのルール 5項目
 - ① 車道の左側を走ろう
 - ② 歩いている人を優先しよう
 - ③ ながら運転はやめよう
 - ④ 交差点では安全確認しよう
 - ⑤ 夕方からライトをつけよう

T S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。マークには賠償責任保険と傷害保険等が付いている。