



柏市自転車活用推進計画 《R6.5.24 説明資料》



令和6年度第1回柏市交通政策審議会

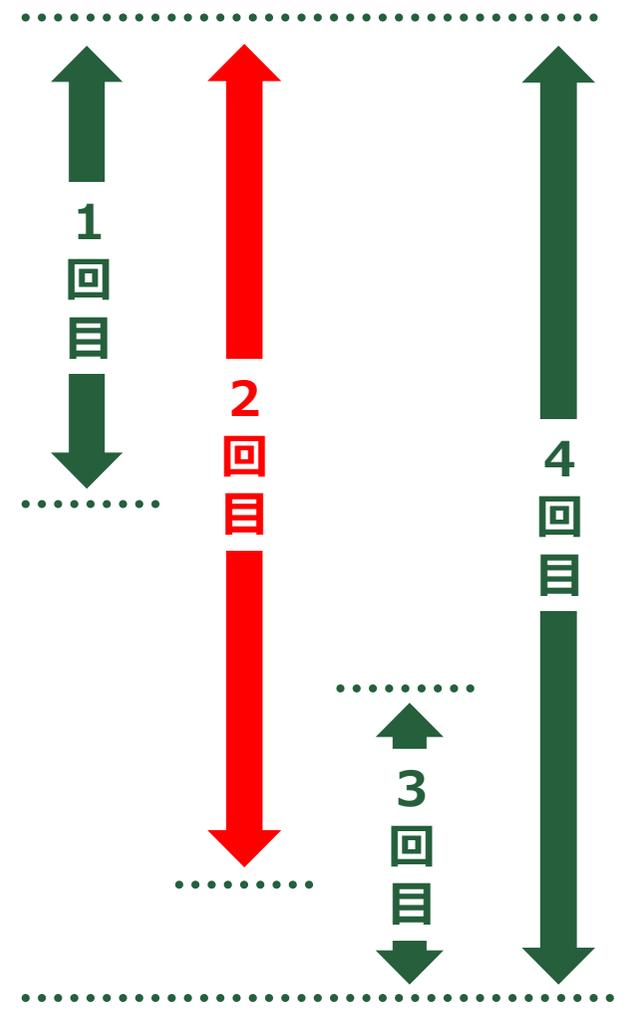
計画の目次構成（案）

● 柏市自転車活用推進計画の目次構成（案）は以下のとおり。

<目次構成（案）>

- 第1章. はじめに**
 - ・計画策定の背景・目的
 - ・計画の位置づけ
 - ・計画対象地域・計画期間
 - ・計画の構成
- 第2章. 現状及び課題**
- 第3章. 計画で目指す将来像と計画目標**
 - ・4つの計画目標（テーマ）：①はしる ②つかう ③とめる ④まもる
- 第4章. 実施すべき施策、実施スケジュール**
- 第5章. 自転車ネットワークに関する計画**
- 第6章. 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法**

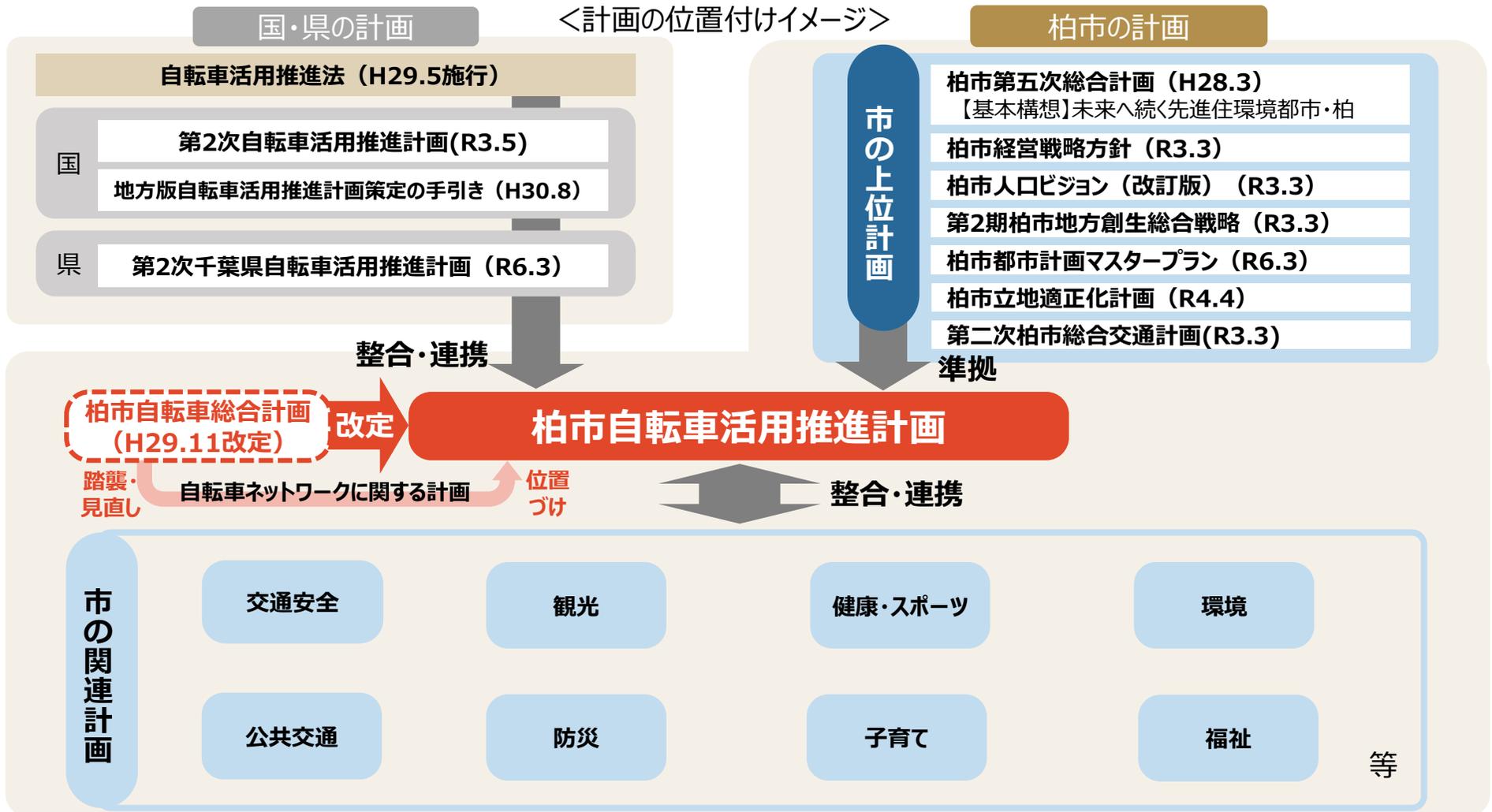
<前回、本日の説明範囲（目安）>



【第1章】はじめに

計画の位置づけ（案）

- 本計画は自転車活用推進法第十一条に基づき、国や千葉県の計画を勘案して、柏市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るものである。
- その推進にあたっては、市の上位計画や関連計画と適切に連携を図るものとする。



【第1章】はじめに

区域・対象期間（案）

- 本計画の対象区域は、市全域とする。
- 計画期間は、国計画（令和7年度まで）及び県計画（令和8年度まで）を踏まえ、10ヵ年（令和10年度中間見直し）とする。

＜本計画の区域＞



＜本計画の対象期間（案）＞

令和（年度）	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
西暦（年度）	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
柏市自転車活用推進計画	前期（5年）					後期（5年）				



【第2章】 現状及び課題

【市民アンケート調査結果】 自転車利用環境への意識・意向

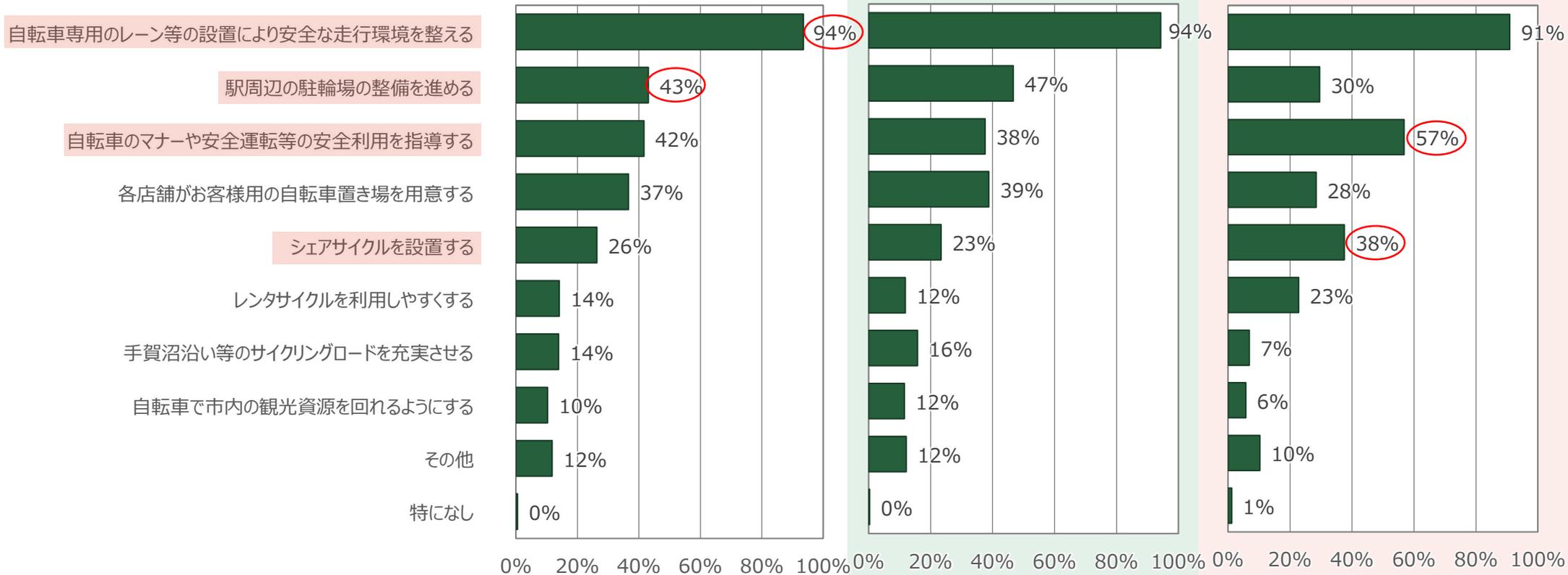
- 自転車の利用環境への要望は、全体では「**自転車専用のレーン等の設置により安全な走行環境を整える**」が**94%**で最も高く、次いで「**駅周辺の駐輪場の整備を進める**」が**43%**。
- 非自転車利用者では「**自転車のマナーや安全運転等の安全利用を指導する**」が**57%**、「**シェアサイクルを設置する**」が**38%**と比較的高かった。

<全体>

N=418

自転車利用環境への要望

Q: 今後柏市において、どのような環境を整えばより自転車を利用しやすくなると思いますか（最大5つ）



- 各種調査（アンケート結果等）を踏まえ、柏市における自転車を取り巻く課題を以下のとおり整理。

① 通行空間に関する課題

- ・ 自転車通行空間が不足
- ・ 自転車通行空間の早急な整備

② 駐輪環境に関する課題

- ・ 市民ニーズに合わせた適切な駐輪規模への見直し
- ・ 放置自転車対策の継続

③ 活用に関する課題

- ・ 手賀沼などのサイクリングロードを活かした地域の魅力発信
- ・ 更なる自転車利用環境の向上
例) マップや休憩スポットの充実
- ・ レンタサイクルなどを通じた自転車利用機会づくり
- ・ 運動・健康維持のための、日常的に自転車を活用しやすい環境づくり

④ ルールマナーに関する課題

- ・ 交通ルールの周知が不十分
特に、交通安全教育が十分に浸透していない高齢者、20～40代の子育て世代等



【第3章】 計画で目指す将来像と計画目標

計画で目指す将来像（案）

- 上位関連計画等を踏まえ、本計画では、自転車を活用したまちづくりの将来像を、以下のように設定する。

第五次柏市
総合計画

未来へつづく先進住環境都市・柏

市の都市づくり（将来都市像）の実現へ寄与

第二次柏市
総合交通計画

くらし・まち・ひとの活動をささえ、未来へつづく交通を実現

自転車活用の側面から、市の交通全体の理念の実現へ寄与

柏市自転車活用推進計画

本計画の
目的

市民の
健康増進



環境負荷
低減



地域の
活性化



本計画で目指す
将来像（案）

**安全で快適な自転車利用環境の創出と
魅力ある自転車まちづくりの実現**



施策の実行
イメージ

通行空間
（はしる）

利用環境
（つかう）

安全・安心
（まもる）

駐輪環境
（とめる）



【第3章】 計画で目指す将来像と計画目標（案）

計画目標および施策の方向性（案）

- 国や県の自転車活用推進計画を踏まえつつ、現行計画を踏襲しながら、計画目標の方向性を以下に示す。

今回の
主な議題範囲

目標

1 はしる

安全で快適な道路空間、自転車通行空間をつくる

【施策の方向性】：

自転車通行環境の整備促進・優先整備路線の選定 等

目標

2 つかう

様々な場面で、自転車の活用を楽しめる環境をつくる

【施策の方向性】：

市民の健康増進・観光・レンタサイクル／シェアサイクル 等

目標

3 とめる

自転車を適切に駐輪できる環境をつくる

【施策の方向性】：

駐輪場の適正配置・無人機械化 等

目標

4 まもる

自転車を地域の交通手段として活用していくために、
交通ルールや走行マナーの意識を高める

【施策の方向性】：

安全教育啓発・ヘルメット・自転車保険・防災 等

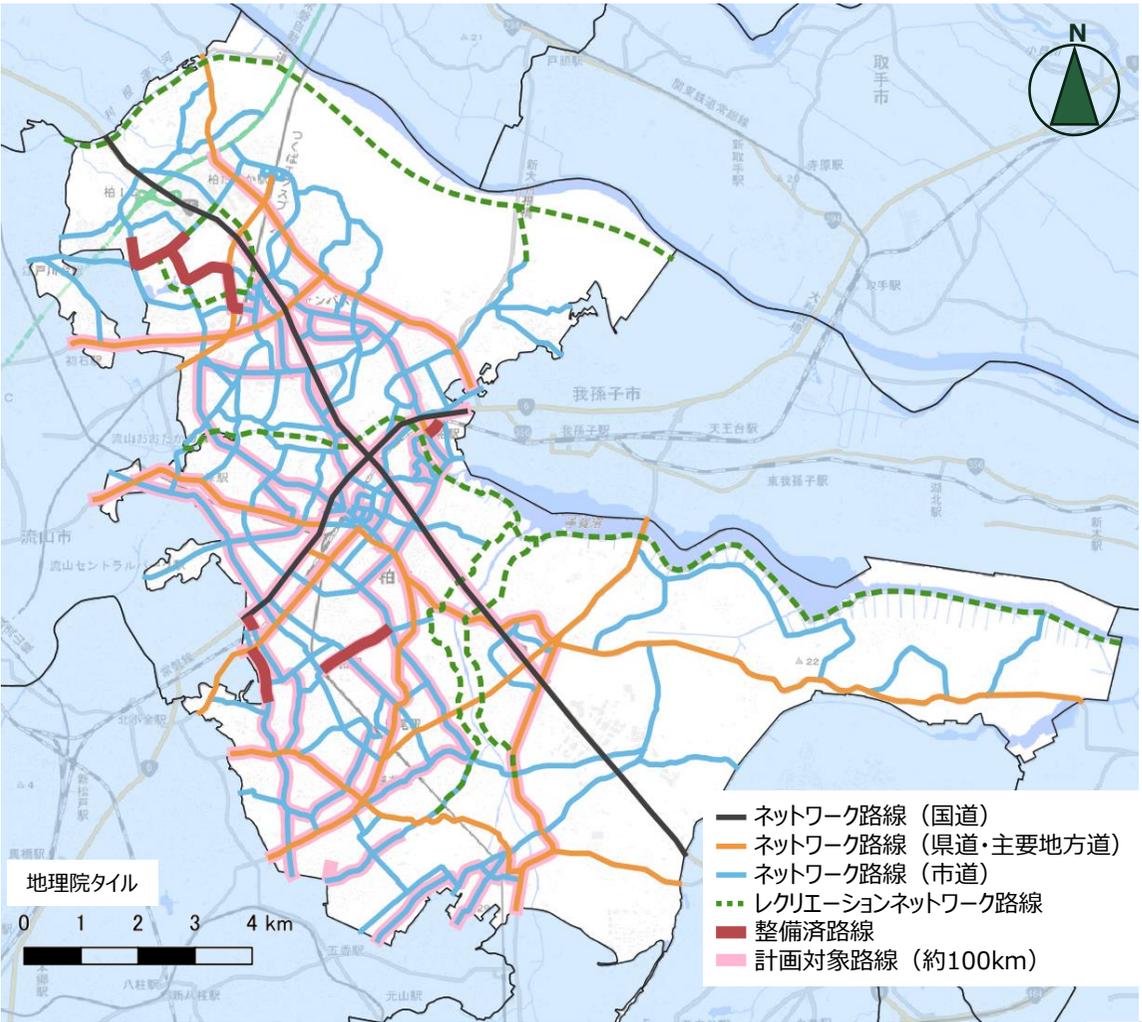


【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる <現状及び課題> 自転車通行空間の整備進捗

- 自転車通行空間は、柏の葉周辺や駅周辺（新柏駅、南柏駅）を中心に整備されている。
- 計画期間における目標であった市内約100kmの計画対象路線のうち、整備済は約7km。

<自転車ネットワーク路線図>



① 柏の葉周辺（自転車道）



② 柏の葉周辺（自転車専用通行帯）



③ 新柏周辺（車道混在）



④ 南柏（車道混在）



<自転車通行空間（市道）の整備状況>

整備形態	～令和5年度 (km)
自転車道	2.96
自転車専用通行帯	0.55
車道混在	3.38
計	6.89

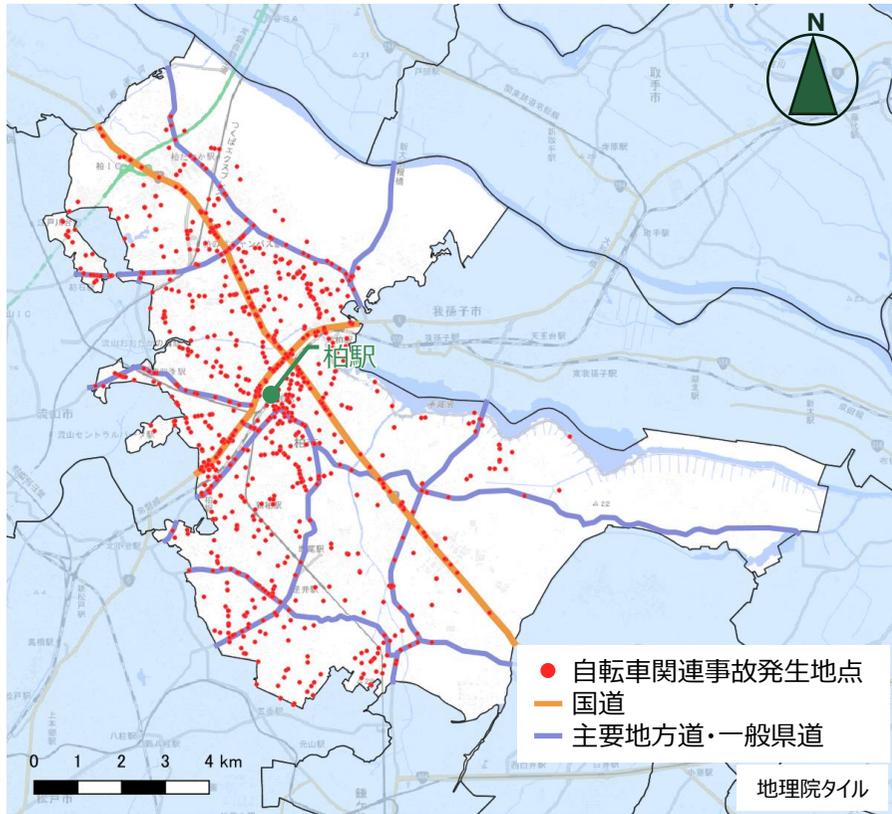


【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる <現状及び課題> 自転車に関連する事故発生状況

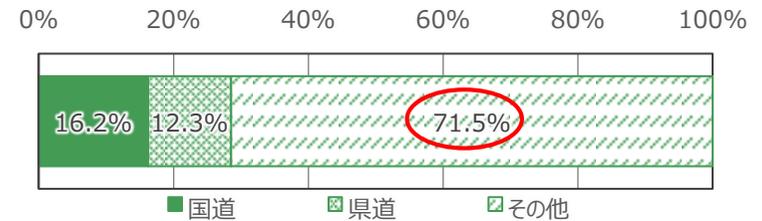
- 市内の自転車関連事故は、市道等で71.5%発生している。
- 自転車関連事故（R4年度）は、対自動車が89.8%と最も高く、次いで対歩行者が7.0%である。
- 事故発生場所（R4年度）は、交差点内が68.4%と最も高い。

<自転車事故発生状況>



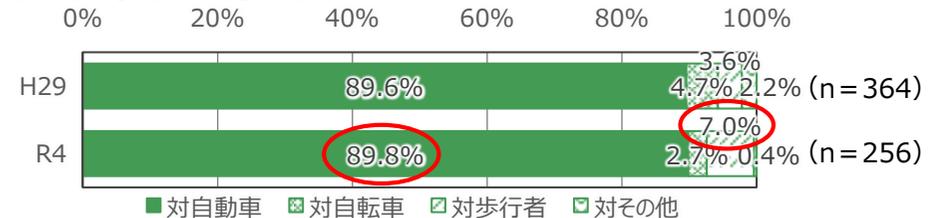
出典：交通事故統計情報のオープンデータ(2019年～2022年)(警察庁)より作成

■ 自転車事故の発生個所 (n=999)

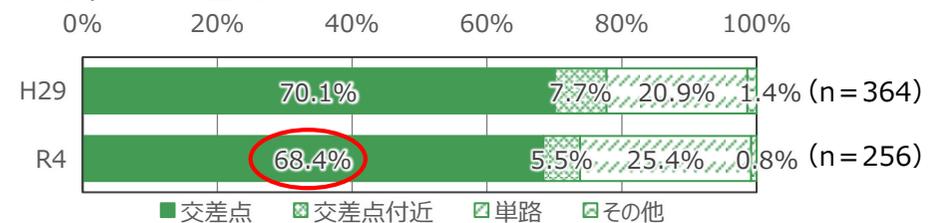


出典：交通事故統計情報のオープンデータ(2022年)(警察庁)より作成

■ 自転車事故の当事者種別



■ 自転車事故発生場所類型



出典：H29・R4交通事故統計資料集より作成



【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる

現行計画（H27年策定）と今後の方向性

自転車ネットワーク路線を設定【全300km】

様々な観点を重ね合わせ、将来的に自転車通行環境を整備すべき土台となる路線を示したもの

交通事故

自転車の多さ

都市計画

通学路

バリアフリー

サイクリング

計画対象路線を設定【全100km】

自転車ネットワーク路線のうち10年間（R6年度末）で整備を目指す路線を示したもの

実績：約7kmの整備にとどまる

<要因>

合理的に整備を進めるために、道路改良工事や区画整理事業などの他事業に合わせて整備しようとしたものの、計画対象路線におけるこれらの工事が進まなかったことによるもの

新たに優先整備路線を設定【全15km程度】

他事業に関わらず、今後10年で優先的に整備すべき具体的な路線を設定し、整備進捗を図る。

現行計画

今後

【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる 「整備優先度」の設定

- 計画対象路線の中から優先的に整備を行うための「整備優先度」を設定する。

＜整備優先度の考え方（案）＞

計画対象路線の100kmのうち、優先的に自転車通行環境を整備すべき路線を設定

一番大事にすること

市民が安全かつ快適に自転車を
使えるようにする

交通事故
の状況

自転車の
多さ

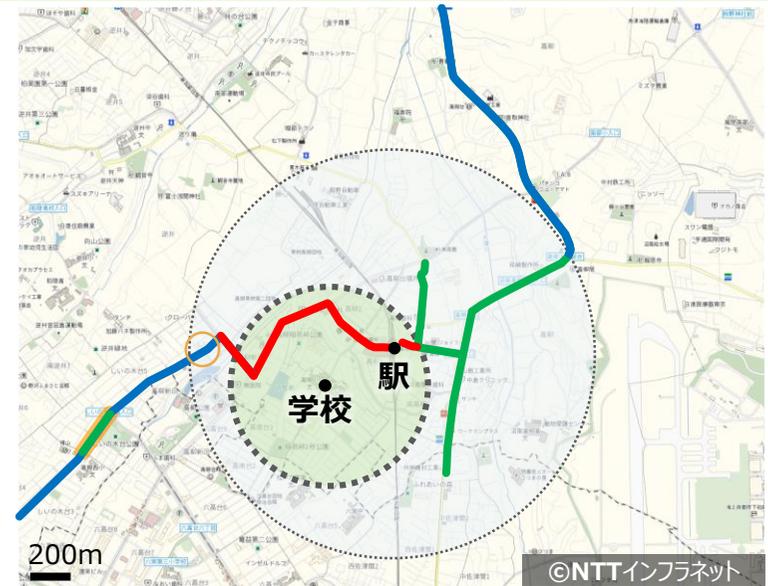
市民要望

その他

詳細は次回お示しします。

＜整備優先度の設定イメージ＞

- ・ 自転車が集中する路線（駅や学校までのアクセス）
- ・ 自転車に関わる交通事故の多い場所
などの要素から整備の優先度を設定（下図参照）



整備優先度： — A（前期） — B（中期） — C（後期）

学校500m圏内

駅1km圏内

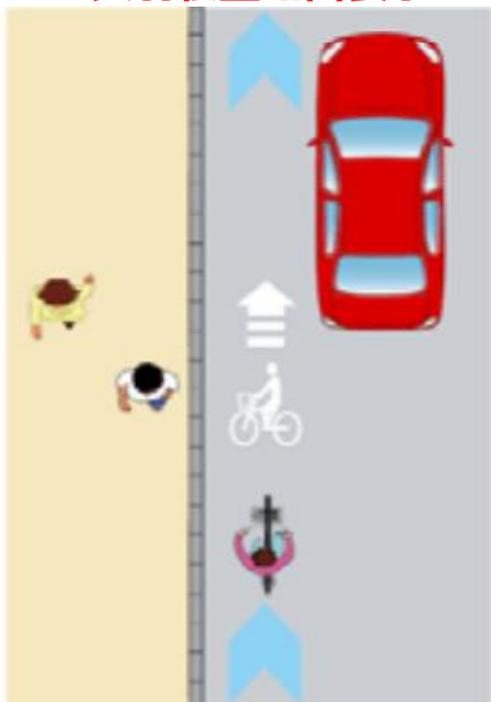
整備要望の多くある路線

はしる 整備形態のイメージ

- 通行環境の整備については、道路幅員等を鑑みて、国のガイドラインに則った整備形態を選定する。

● 車道混在

矢羽根型路面表示



【幅員1.0m基準】
自転車が車道を通行する
ことを明示するもの

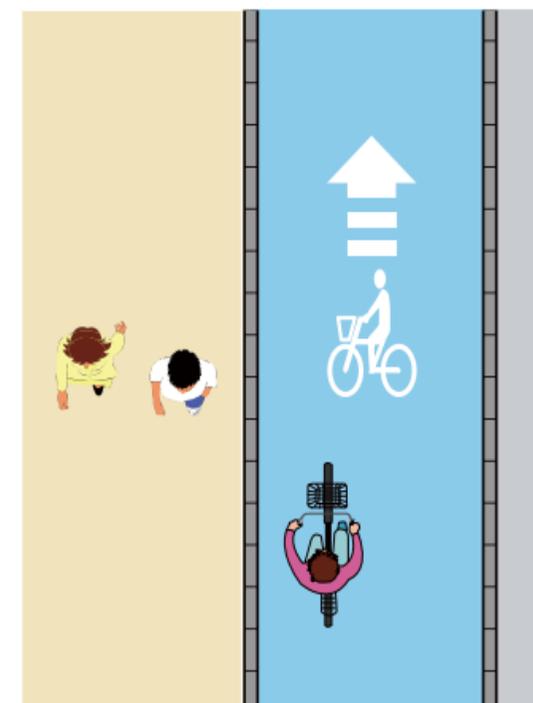
市内の道路状況を鑑みた
主となる整備形態

● 自転車専用通行帯



【幅員1.5m基準】
視覚的に自転車と他交通が
分離されるもの

● 自転車道



【幅員2.0m基準】
縁石などにより物理的に自転車と
他交通が分離されるもの



はしる 新柏一丁目 さくら通りの事例

- 矢羽根型路面表示 敷設前後で、ほぼすべての観測地点で自転車の車道通行の割合が増加。
- 車道逆走も、ほぼすべての観測地点で減少。ただし一部、駐輪場方向からの逆走は増加。

<調査地点：新柏一丁目13番地先>



出典：国土地理院地図

<調査結果>

記号	車道通行		車道逆走	
	敷設前	敷設後	敷設前	敷設後
	上り方向		上り方向	
← (solid yellow)	51.7%	59.4%	10.3%	2.5%
← (dotted yellow)	85.7%	82.9%	76.9%	39.1%
← (dashed yellow)	52.2%	54.3%	15.6%	8.9%
下り方向		下り方向		
← (solid green)	52.2%	58.5%	8.3%	5.3%
← (dotted green)	95.0%	96.2%	6.9%	15.0%
← (dashed green)	50.7%	51.0%	9.6%	8.5%

出典：柏市資料



はしる 新柏一丁目 さくら通りにおける通行者へのヒアリング結果

- 矢羽根型路面表示整備により、「安全な通行環境の形成に役立つ」と考える自転車利用者は94%である。
- 「整備前後で歩道を走る自転車が減った」と感じた歩行者は64%である。

<アンケート結果>

■ 自転車利用者回答結果（「はい」と回答した割合）（n=51）

さくら通りには矢羽根型路面表示があることをご存じですか？

矢羽根型路面表示があることで、自転車に車道を走らせる効果があると思いますか？

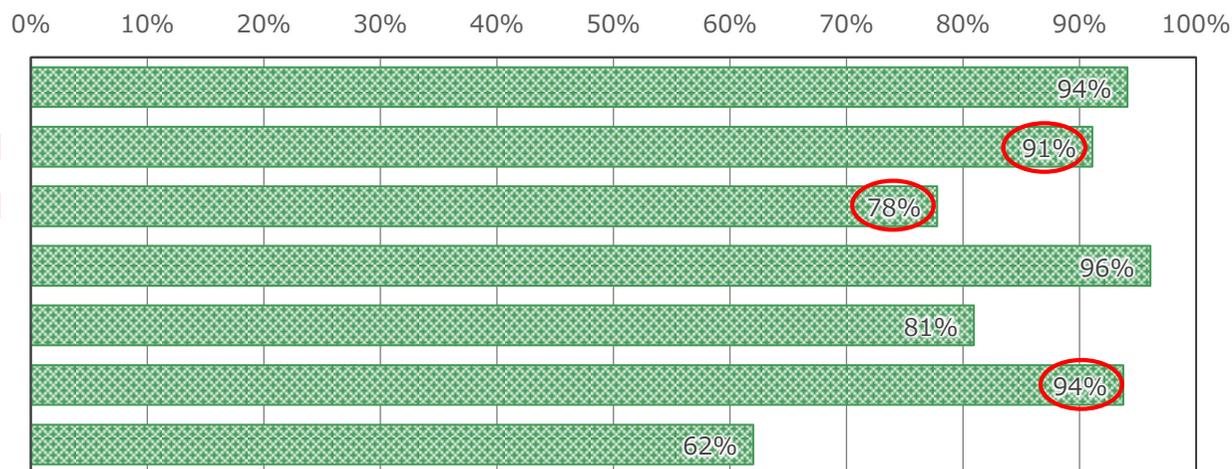
矢羽根型路面表示には、逆走防止効果もあるとされます。実際効果はあると思いますか？

普段自転車に乗る際、車道通行、左側通行を心掛けていますか？

他の路線に比べてさくら通りは自転車で通行しやすいと思いますか？

自転車と歩行者の通行帯の分離標示は、安全な通行環境の形成に役立つと思いますか？

日頃、自転車で通行中に危険を感じることはありますか？



■ 歩行者回答結果（「はい」と回答した割合）（n=50）

さくら通りには矢羽根型路面表示があることをご存じですか？

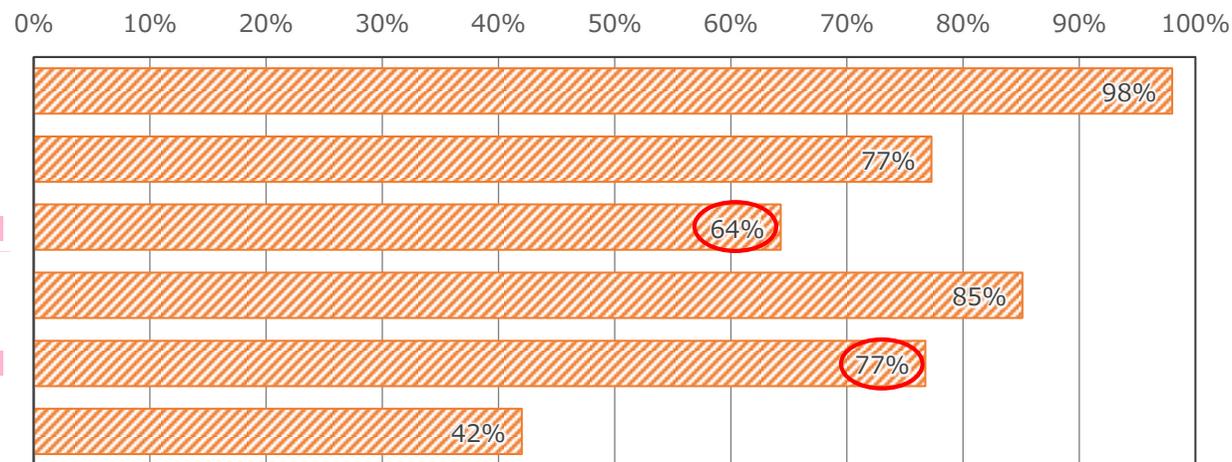
平成29年に整備されましたが、それ以前からこの通りを利用されていますか？

整備前後で歩道を走る自転車が減ったと感じることはありますか？

他の路線に比べてさくら通りの歩道は歩きやすいと思いますか？

自転車と歩行者の通行帯の分離標示は、安全な通行環境の形成に役立つと思いますか？

日頃歩行中に、自転車に危険を感じることはありますか？



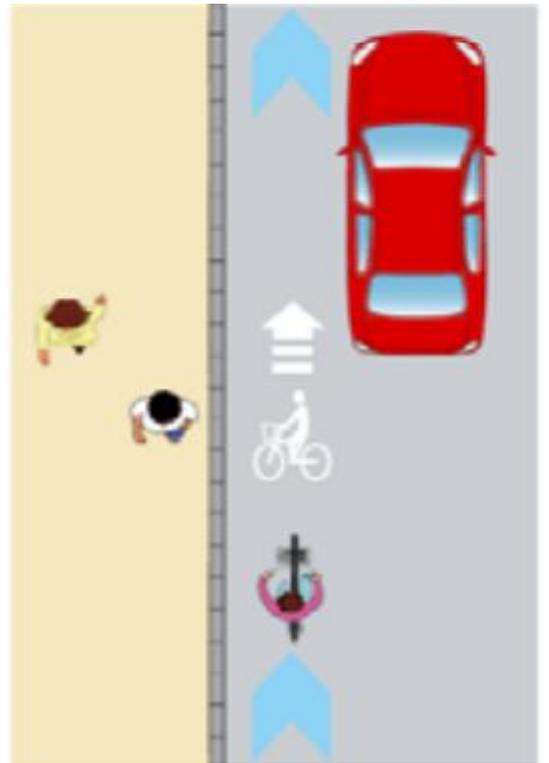
出典：柏市資料より作成



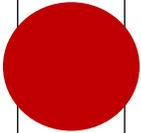
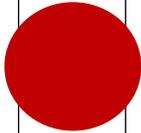
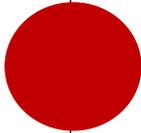
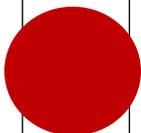
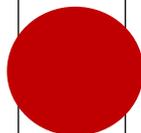
はしる 矢羽根型路面表示の整備効果 まとめ

- 矢羽根型路面表示による整備においても、市民が安全に通行できる環境づくりに役立つと考えられる。

【新柏さくら通り（矢羽根型路面表示）】



今後のスケジュール

令和5年度			令和6年度											
1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	2/1(木)			5/24(金)										
														
審議会	→ 第1回			→ 第2回			→ 第3回			→ 第4回			→ (答申)	
主な議題	→ 第1章 第2章			→ 第3章			→ 第4章 第6章			→ 計画書(案) とりまとめ			→ パブリック コメント実施	→ 計画策定

