



柏市自転車活用推進計画

＜＜R6.8.5 説明資料＞＞



令和6年度第2回柏市交通政策審議会

本日の説明範囲

- 柏市自転車活用推進計画の目次構成の第4章～第5章を説明いたします。

<目次構成>

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

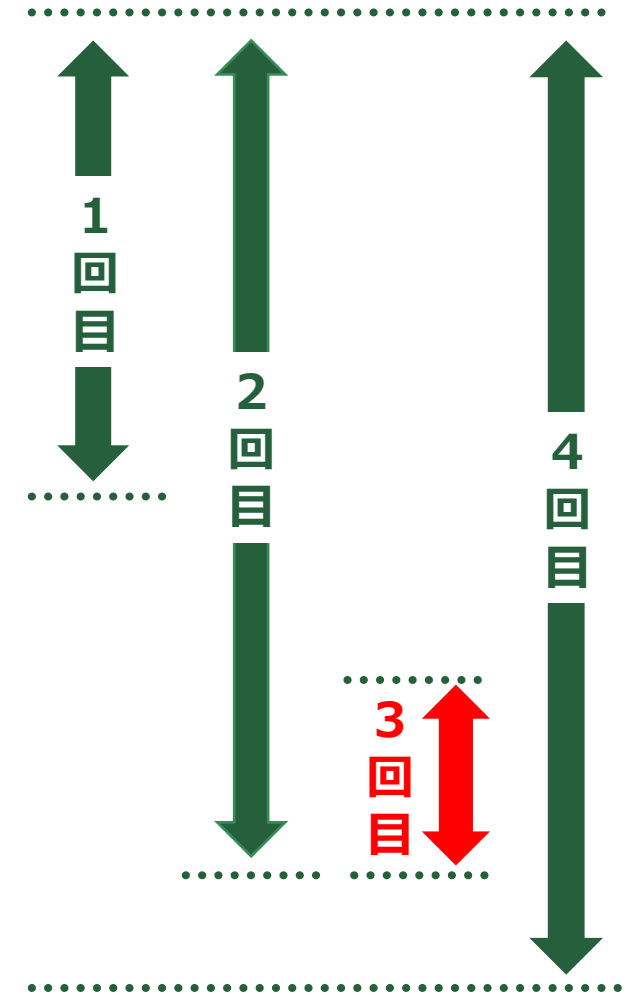
- ・4つの計画目標（テーマ）：①はしる ②つかう ③とめる ④まもる

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

<本日の説明範囲>



【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

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。
国・県道については、市道の整備進捗も鑑みながら、道路管理者と協議の上で整備を推進。

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

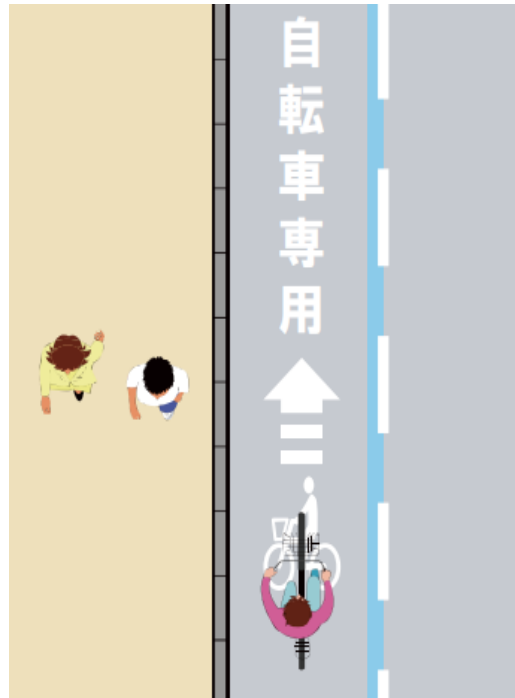
矢羽根型路面表示



【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

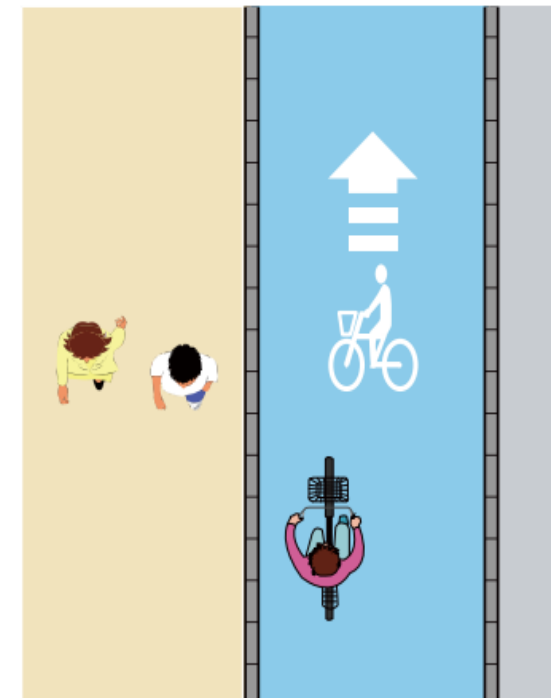
市内の道路状況を鑑みた
主となる整備形態

● 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



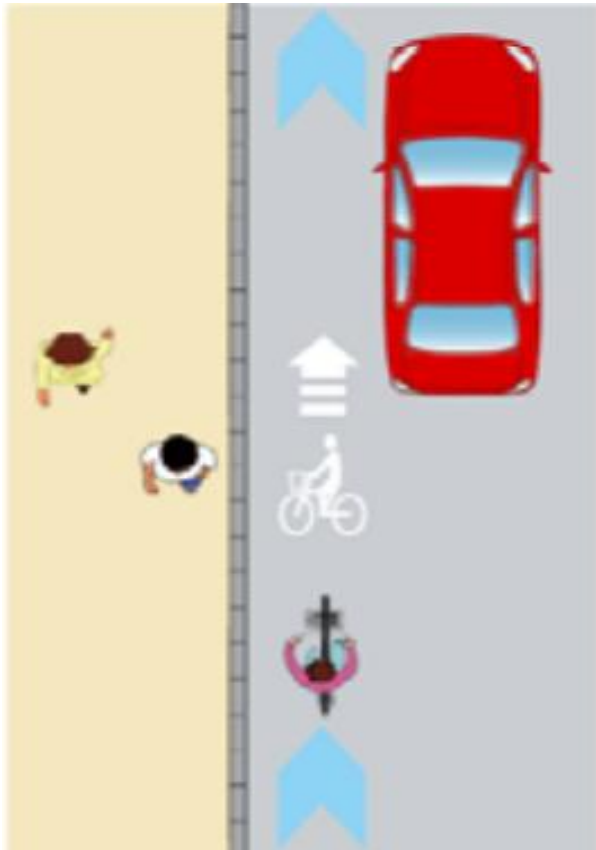
【幅員2.0m基準】
縁石などにより物理的に自転車と
他交通が分離されるもの



【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる 自転車通行環境整備（矢羽根型路面表示）により期待される効果

● 矢羽根型路面表示



自転車の
車道通行を
明示することで

● 歩行者目線

自転車が歩道から車道に移り
安全・安心に通行できる。

● 自転車目線

乗車時に走るべき場所・方向を
明確にする効果が期待できる。

● 自動車目線

自転車が車道内を通行する注意
喚起に繋げる効果が期待できる。



【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる 「優先整備路線」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「優先整備路線」を設定する。

＜優先整備路線の考え方（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

市民要望

自転車の
多さ

通学路

＜なかでも、今回の改定で重視する視点（案）＞

① 自転車だけではない道路利用者全体の 安全・快適性の確保

⇒計画対象路線のうち、歩行者・自転車・自動車など
様々な交通手段、子どもから高齢者まで多様な道路
利用者が集中する鉄道駅1km圏内に着目

② 件数の多い生徒・学生の自転車事故への対応

⇒計画対象路線のうち、通学路に着目



- 歩行者や自動車の視点において、**ほとんど全ての人は自転車に対して何かしらの不満**を持っている。
- それぞれの立場から見た最大の不満要素は、単にルール・マナーだけの問題ではなく、**通行位置（空間）や通行方向などインフラが関与する項目**となっている。

⇒市の自転車活用推進に向けたハード整備においては、

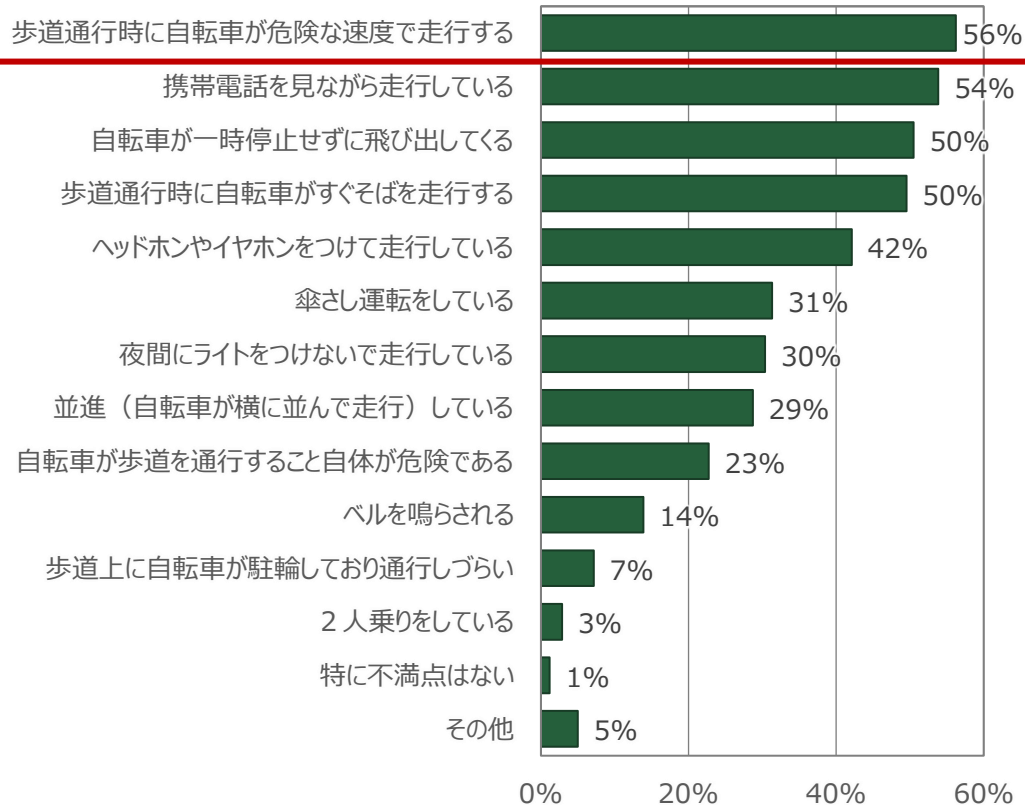
歩行者や自動車など、すべての道路利用者の便益に繋げる視点が肝要。

＜歩行者・自動車（ドライバー）視点からの自転車への不満＞（市民アンケート調査結果より）

自転車への不満（歩行者視点） N=418

Q:歩行者の視点から自転車に対する不満点について教えてください（最大5つ）

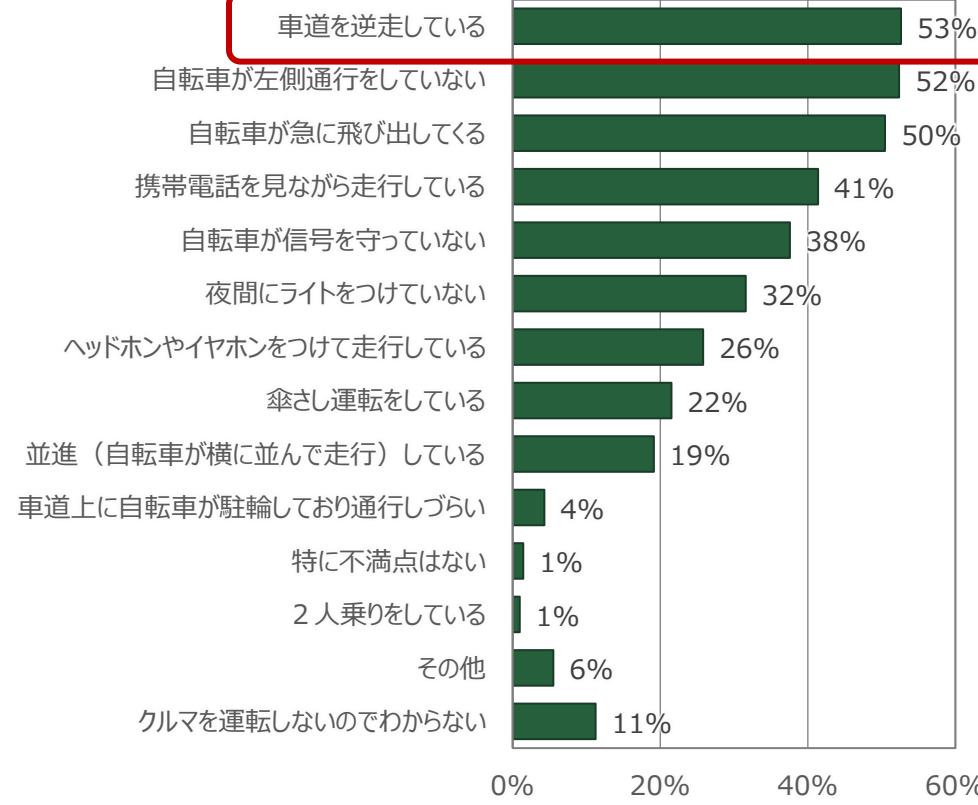
通行位置（空間）の問題



自転車への不満（自動車視点） N=418

Q:自動車（ドライバー）の視点から自転車に対する不満点について教えてください（最大5つ）

通行方向の問題



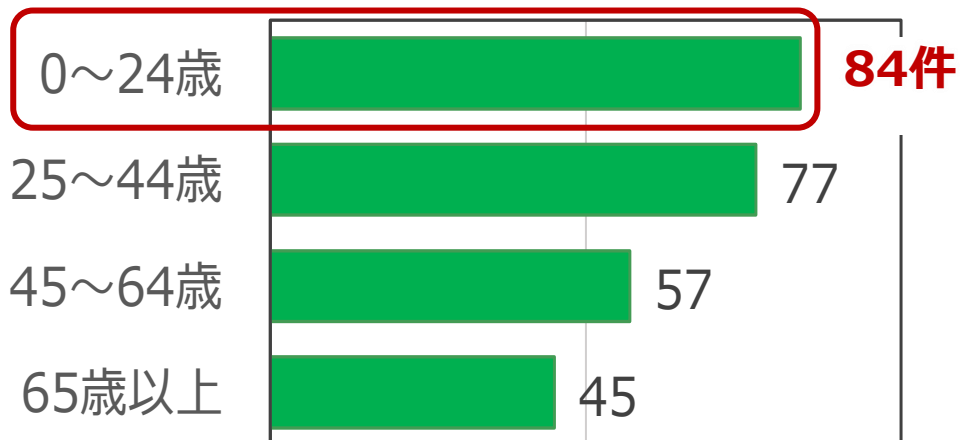
【参考】市内の自転車事故の傾向

- 年代別にみると、生徒・学生が多くを占めると考えられる24歳以下の年代が多い。
 - 社会的に問題視されている自転車対歩行者事故においては、自転車利用者の6割が24歳以下。
 - 交差点ではなく単路での事故が8割程度を占めることが特徴。
- ⇒**歩行者の安全確保**という点からも、**生徒・学生の自転車事故への対応が必要と考えられる。**

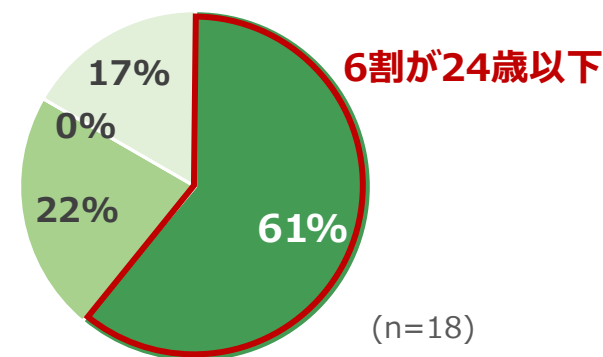
＜年代別の自転車事故件数＞

自転車事故は多くを生徒・学生が占めると考えられる
24歳以下の年代が多い

2022年 (n=256)

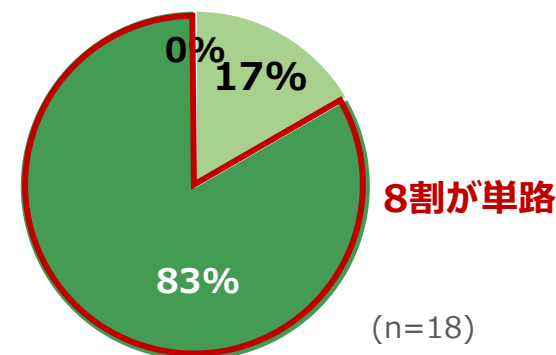


＜歩行者自転車事故での自転車利用者の年齢構成＞



■ 0～24歳 ■ 25～44歳 ■ 45～64歳 ■ 65歳以上
出典：警察庁オープンデータ（2022年）

＜歩行者自転車事故での衝突地点＞



■ 交差点 ■ 単路 ■ その他
出典：警察庁オープンデータ（2022年）

【第5章】自転車ネットワークに関する計画（案）

はしる 「優先整備路線」の設定

- 今回の改定で重視する視点を踏まえ、以下の方法により優先整備路線を設定する。

＜優先整備路線の設定方法（案）＞

【視点（案）】

【対象】

評価項目

【交通事故
の状況】

【市民要望】

【自転車の
多さ】

【通学路】

① 自転車だけではない道路利用者全体の安全・快適性の確保

駅1km
圏内

自転車の
事故率
(件/km・年)

危険と思う
箇所や区間
(市民アンケート)

駅への
自転車
利用者数
(人/年)

通学路の
有無

② 突出して多い生徒・学生の自転車事故への対応

中学生
高校生等

計画対象路線のうちの市道区間（約50km）を、区間ごとに評価項目について点数付け

合計点数の上位を**優先整備路線**として設定

【参考】評価項目の点数付けの考え方

- 計画対象路線の各区分に対し、以下の考え方のもと、評価項目ごとに点数付けを行う。

＜評価項目ごとの点数付けの考え方＞

評価項目		使用データ	点数
交通事故の状況	自転車の事故率 (件/km・年)	警察庁データ(2019～2022年) ※自転車事故:1,115件	・0点：事故率が平均未満 ・1点：事故率が平均以上～1.5倍未満 ・2点：事故率が1.5倍以上 ※計画対象路線（市道）の平均事故率：1.344件/km・年
市民要望	危険と思う箇所や区間	市民アンケート結果(2023年) ※回答数:111件	・0点：危険と思う箇所や区間に該当しない ・1点：危険と思う箇所や区間に該当する
自転車の多さ	駅への自転車利用者数 (人/日) ※日平均乗車人員× 駅端末自転車分担率 にて算出	・日平均乗車人員： ・JR（2022年） ・つくばエクスプレス（2023年） ・東武アーバンパークライン（2023年） ・駅端末自転車分担率： ・東京都市圏PTデータ（2018年）	・0点：駅への自転車利用者数が中央値の半分未満 ・1点：駅への自転車利用者数が中央値の半分以上～中央値未満 ・2点：駅への自転車利用者数が中央値以上 ※市内10駅の自転車利用者数の中央値：1,688人/日 （柏駅の利用者数のみ群を抜いて多いため、中央値を使用）
通学路	通学路（小・中）の有無	・柏市データ	・0点：通学路に該当しない ・1点：通学路に該当する

以下の要素を適宜考慮する

【その他】

- ・評価対象とする区間の設定において、一定の延長を持たせる等、NW性を考慮
- ・優先整備路線の抽出において、駐輪場へのアクセス性やNWとしての連続性 等



はしる 「優先整備路線」の設定

- 優先整備路線の設定方法に基づき、計画対象路線について区間ごとに評価項目の状況を整理。

<視点①の対象（駅1km圏内）>

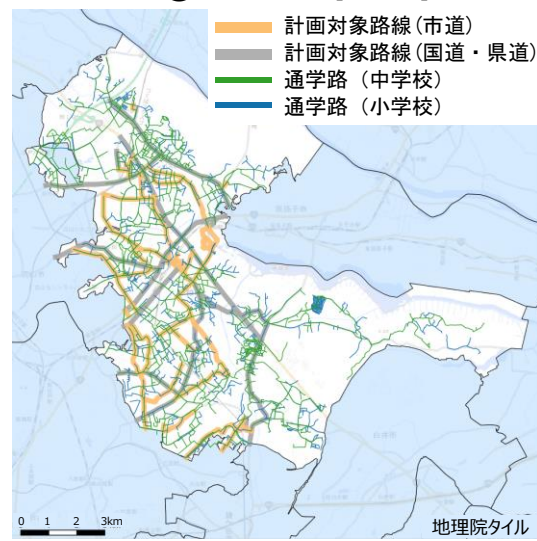


各路線の区間ごとに
評価項目をプロット

交通事故
の状況

市民要望

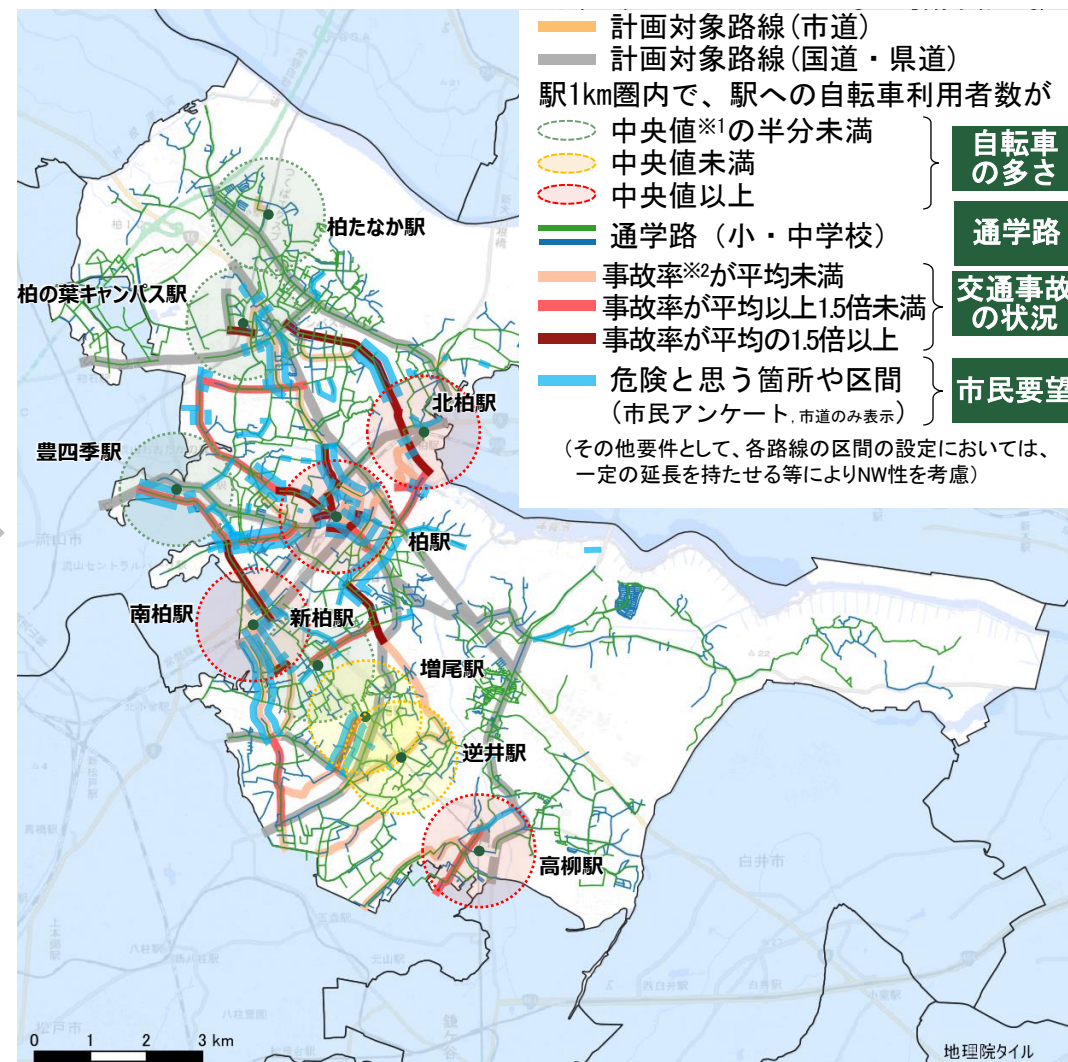
<視点②の対象（学生）>



自転車の
多さ

通学路

<区間ごとの評価項目の状況>



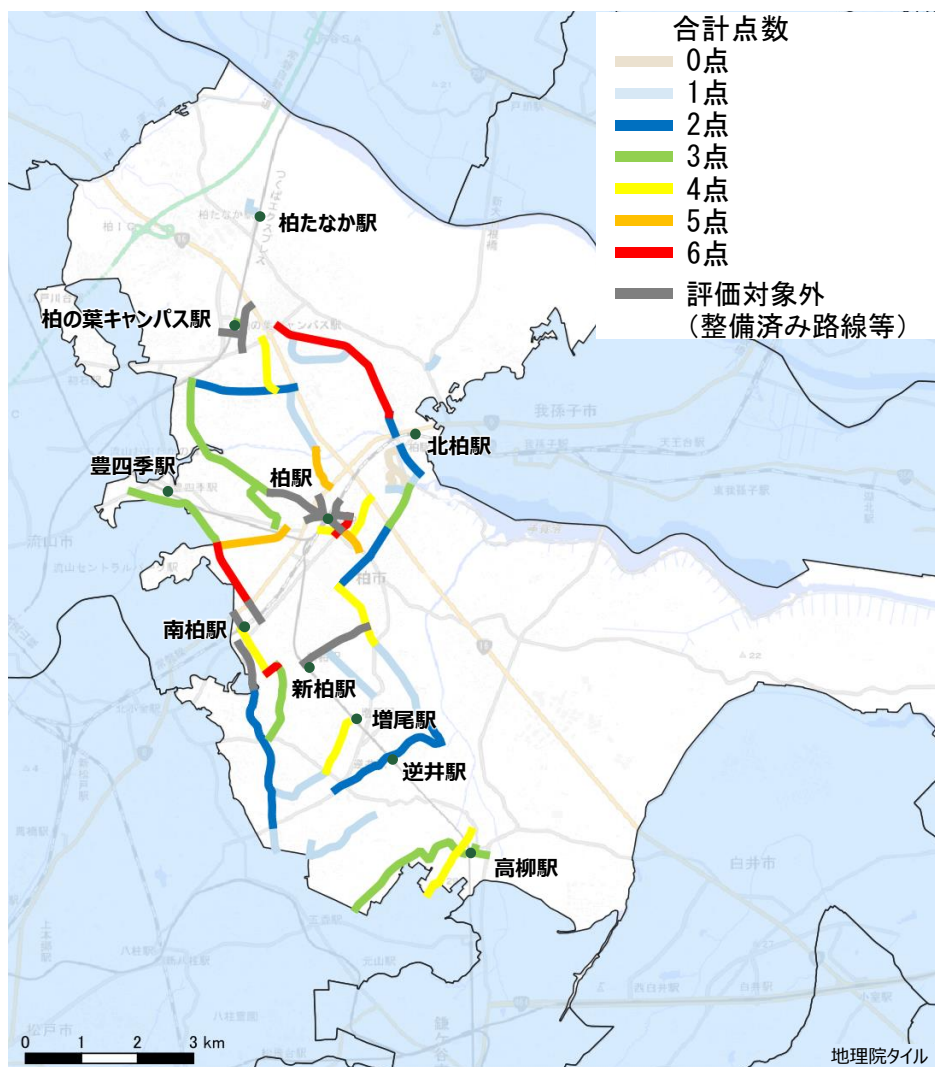
※1 駅への自転車利用者数の中央値(10駅): 1,688人/日 (H30東京都市圏PTおよび各鉄道事業者データより)

※2 計画対象路線(市道)の事故率の平均: 1,339件/km・年(2019~2022年の警察庁データの自転車事故より)

はしる 「優先整備路線」の設定

- 区間ごとに点数付けし、合計点数の上位（**4点以上**）より「優先整備路線（約15km）」を抽出。

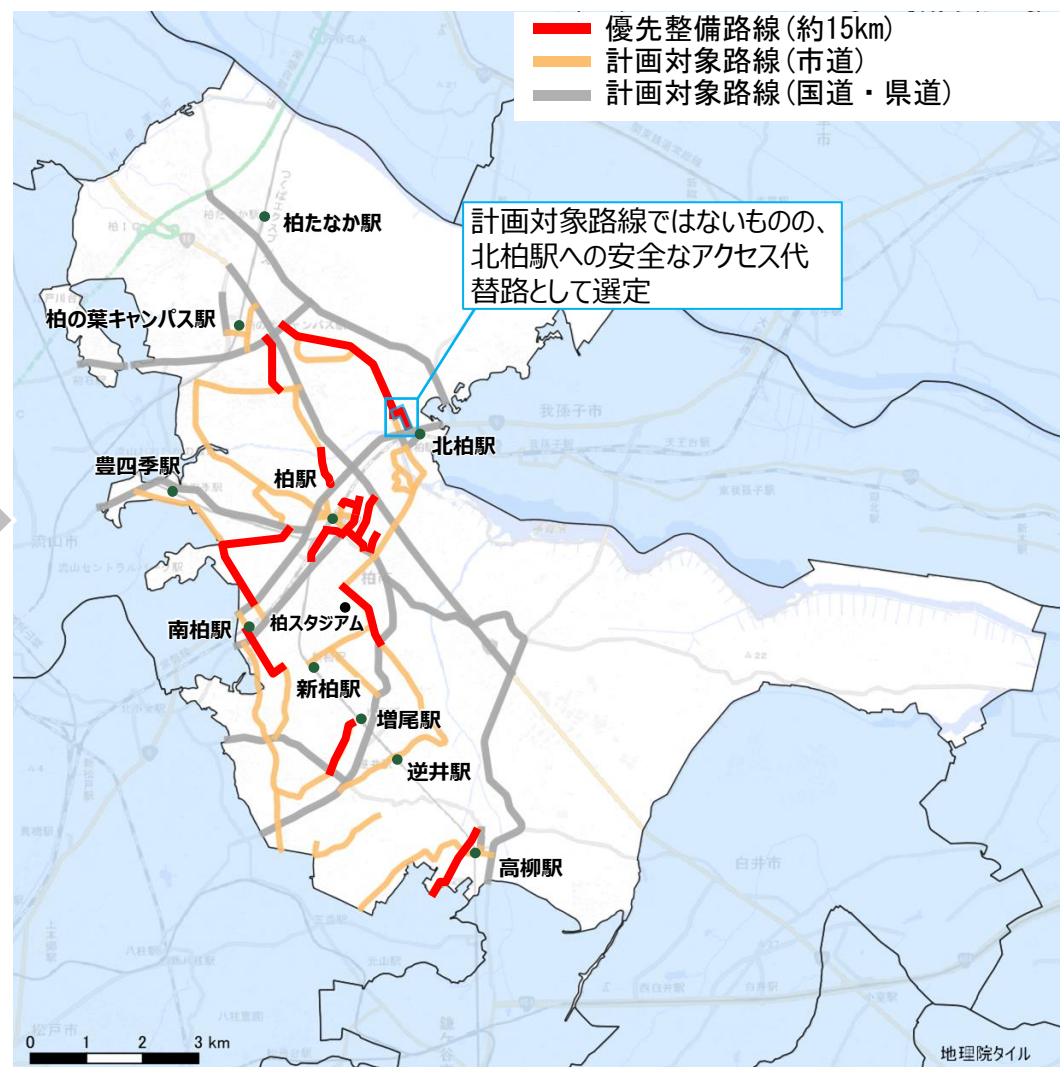
＜区間ごとの点数付けの結果＞



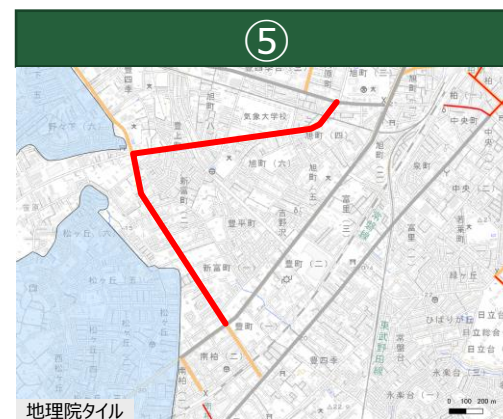
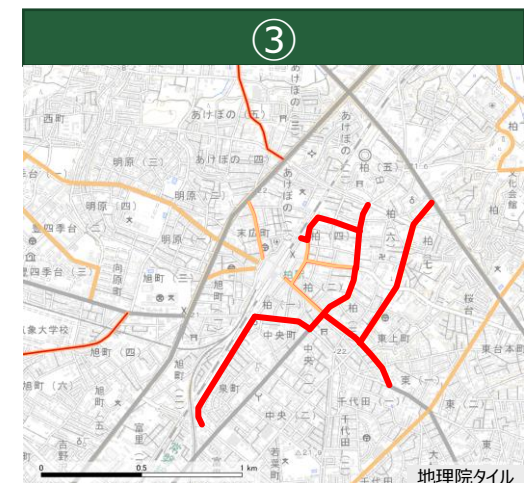
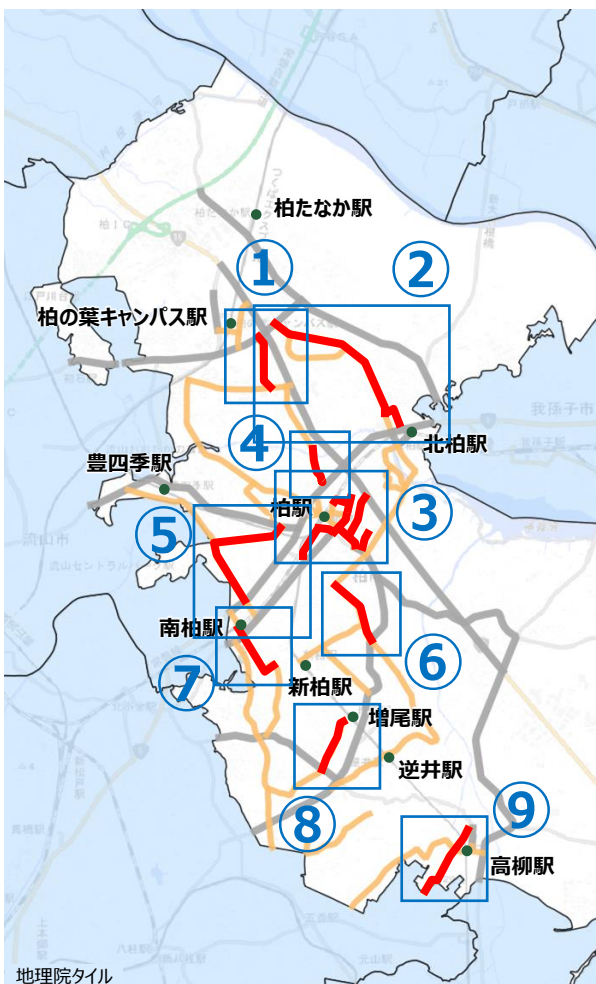
合計点数の上位より

「優先整備路線」を抽出

＜優先整備路線の設定結果＞



【参考】優先整備路線の詳細



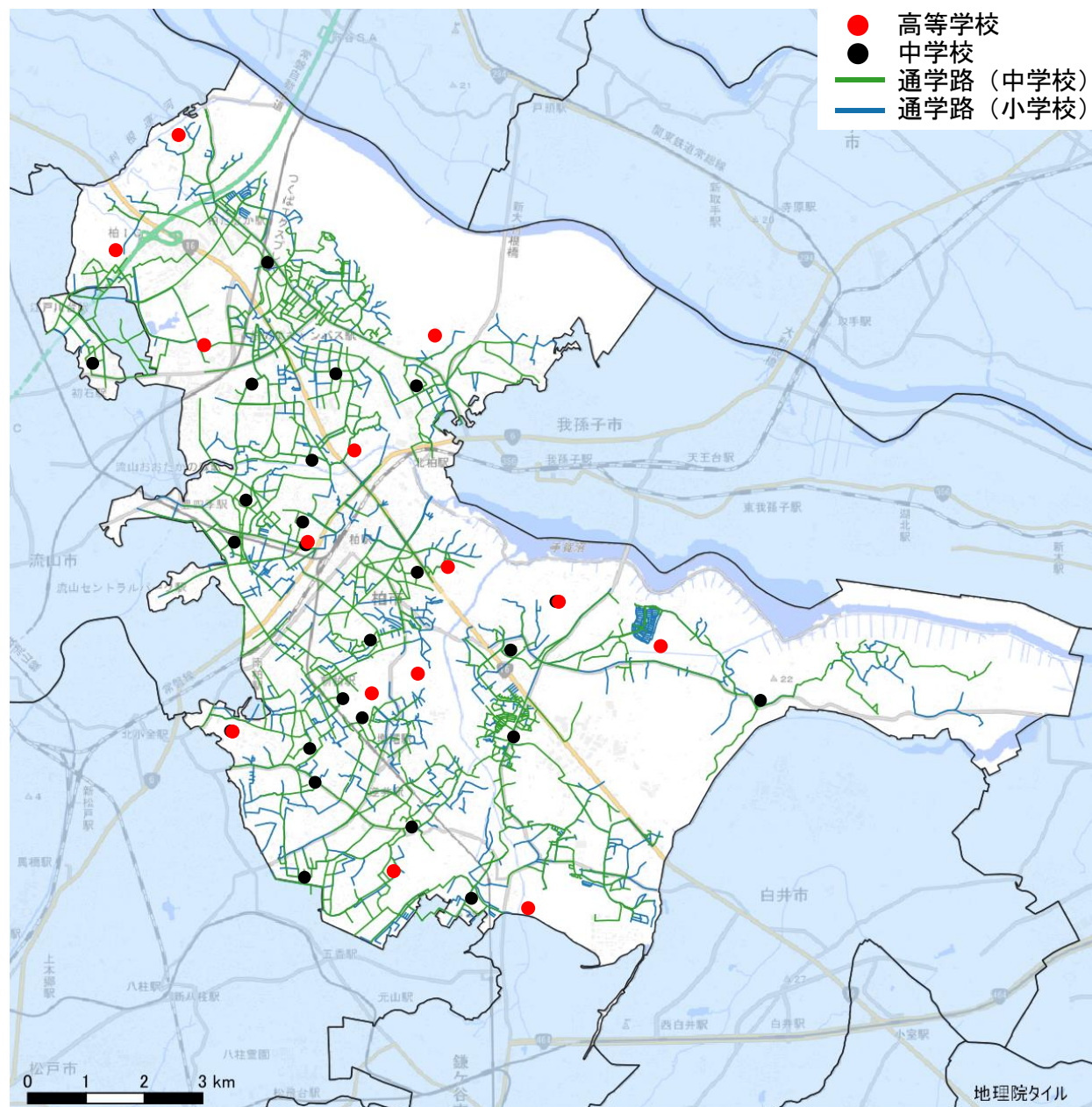
【参考】駅への自転車利用者数

＜駅への自転車利用者数＞

駅名	日平均乗車人員 (人/日)		駅端末自転車分担率 (2018)	駅への自転車利用者数 (人/日)
	(人/日)	年度		
柏	179,145	2022	13.1%	23,468
南柏	28,943	2022	13.1%	3,792
北柏	16,560	2022	14.3%	2,368
新柏	10,107	2023	6.5%	657
増尾	6,168	2023	21.7%	1,338
逆井	6,444	2023	22.4%	中央値 ← ÷ 2 { 1,443 1,932
高柳	7,699	2023	25.1%	
豊四季	7,544	2023	7.0%	528
柏の葉キャンパス	17,241	2023	12.4%	2,138
柏たなか	7,565	2023	10.7%	809
			合計	38,474
			平均値	3,847
			中央値	1,688



＜通学路（小・中学校）と高校の分布＞

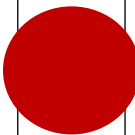
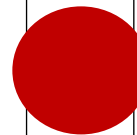
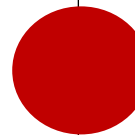
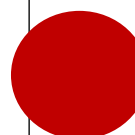
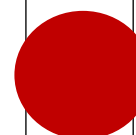


審議会



主な議題



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)		8/5(月)								
														
	第1回			第2回		第3回				第4回			(答申)	
	第1章 第2章			第3章		第4章 第5章				第6章 計画書(案) とりまとめ				計画策定
											パブリック コメント実施			

