

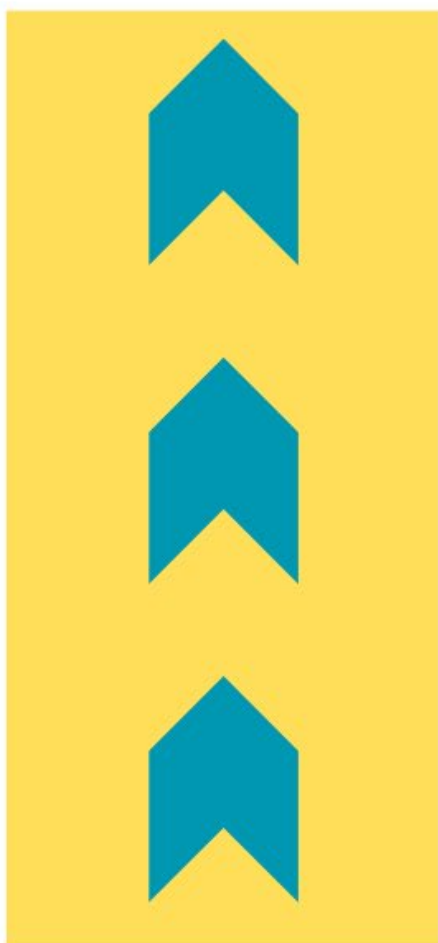


柏市



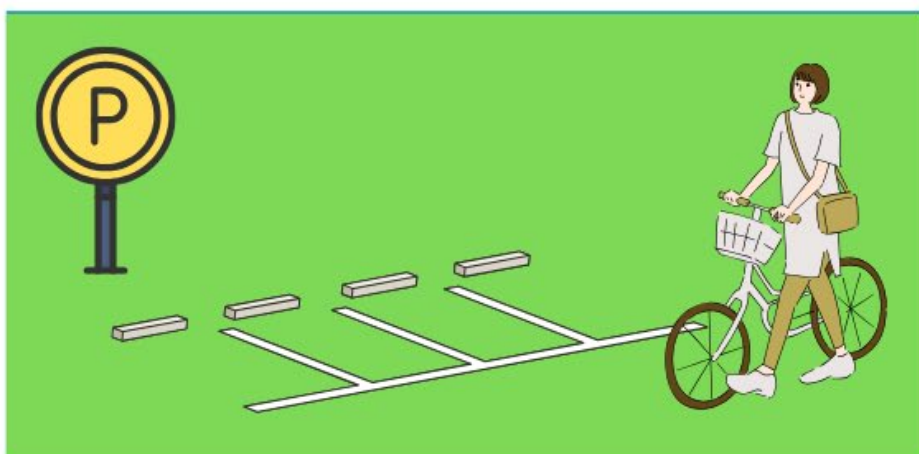
自転車活用

推進計画



令和7年

4月





目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景・目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画対象区域・計画期間	3
2. 現状及び課題	4
2.1 地域特性.....	4
2.2 自転車利用を取り巻く現状	10
2.3 柏市における自転車活用に関する現況と課題	43
3. 計画で目指す将来像と計画目標	46
3.1 本計画で目指す将来像	46
3.2 計画目標.....	47
4. 実施すべき施策、実施スケジュール	48
5. 自転車ネットワークに関する計画	83
5.1 自転車ネットワークに関する計画の概要	83
5.2 自転車ネットワーク路線	84
5.3 優先整備路線.....	88
5.4 整備形態.....	93
6. 計画の推進体制、計画のフォローアップ[°]及び見直し方法	98
6.1 計画の推進体制	98
6.2 関係者の連携・協力	98
6.3 計画のフォローアップ	98



1 章

はじめに

1.1 計画策定の背景・目的

わが国では、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機能の維持、国民の健康増進等を図ることが重要な課題であることを鑑み、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、交通の安全の確保を図りつつ、交通体系における自転車の交通の役割の拡大、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る国民の健康増進・交通混雑の緩和といった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）（以下「法」という。）が 2017 年 5 月 1 日に施行されました。

国においては、この法に基づき 2018 年に策定された自転車活用推進計画により、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な取組が行われてきたところです。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大などによる昨今の社会情勢の変化を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用を一層推進するため、2021 年 5 月には第 2 次自転車活用推進計画が策定されました。また、千葉県においては、2024 年 3 月に「第 2 次千葉県自転車活用推進計画」が策定されました。

柏市は、東西に約 18km、南北に約 15km、概ね平坦な地形をしており、東京駅へ約 30 分圏内で県内第 3 位の利用者数を誇る JR 柏駅 や、スマートシティの先駆けである柏の葉エリアを中心に都市施設が充実しているほか、多くの観光客やサイクリストが訪れる手賀沼等の自然豊かな水辺空間を有しています。また、人口増加率が中核都市第 3 位の柏市は、子育て世代が多いことが特徴です。

自転車に関しては、2015 年に「柏市自転車総合計画」を策定（2017 年 11 月改定）し、「はしる」「つかう」「とめる」「まもる」の 4 つの視点から取組を進めています。

こうした背景から、柏市においても、国や県の動向、SDGs、市の上位計画や関連計画との整合等を踏まえつつ、自転車利用の多様な場面やニーズに総合的に対応するために、「はしる」「つかう」「とめる」「まもる」という 4 つの側面を計画策定の基本的な視点とし、自転車利用における安全性、利便性、快適性の総合的な向上により、市民の健康増進や地域の活性化、環境負荷の低減を図るとともに、市が目指す将来像「未来へつづく先進住環境都市・柏」へ寄与する持続可能なまちづくりに繋げることを目的とし、「柏市自転車活用推進計画」を定め、誰もが安全で快適に自転車を活用できるまちづくりに取り組んでまいります。



1.2 計画の位置づけ

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す。

市の上位計画や関連計画と適切に連携を図り、柏市における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための最上位の計画とします。

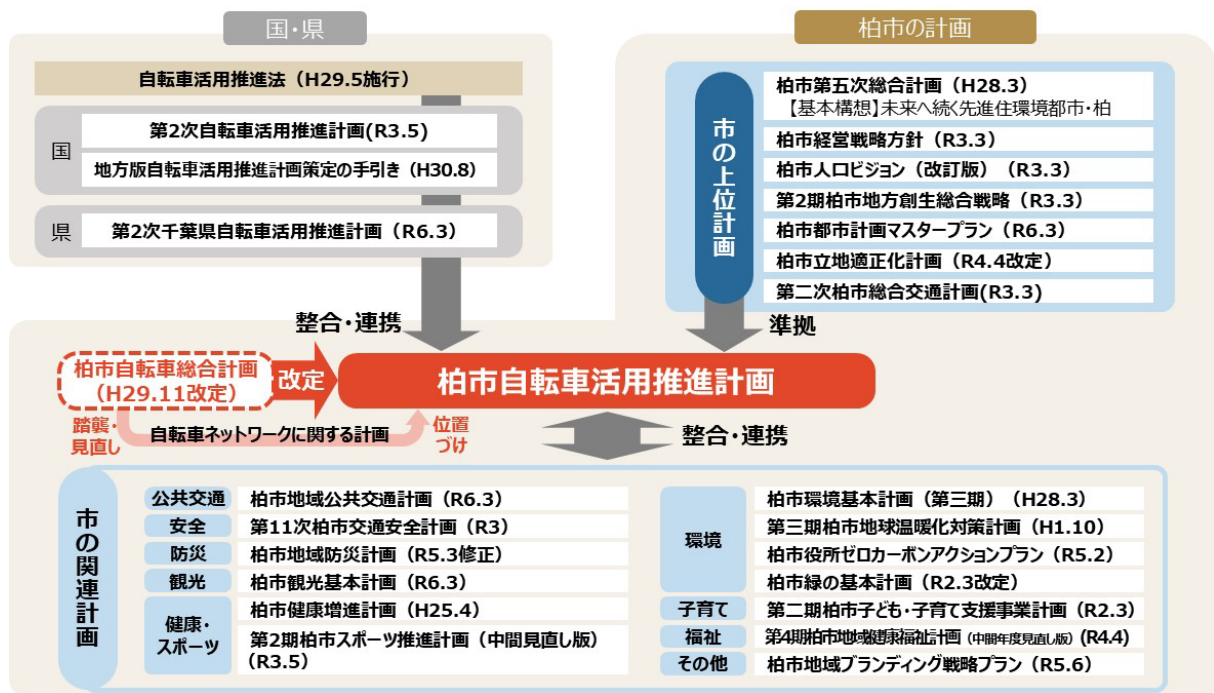


図 1-1 計画の位置づけ



1.3 計画対象区域・計画期間

本計画の対象区域は、市全域とします。

また、自転車活用推進法の目的や理念を踏まえ、自転車の活用を推進するためには、長期的な視点に立った取組が必要です。

その一方で、急速に変化する昨今の社会経済情勢を踏まえて策定した上位計画との連携を図りながら、本計画を推進していく必要があります。

以上のことから、計画期間は、国の計画（令和 7 年度まで）及び県の計画（令和 8 年度まで）を踏まえ、10 か年（令和 10 年度中間見直し）とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて計画を見直します。



出典：国土地理院地図を基図に作成

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）				

図 1-2 対象区域と期間



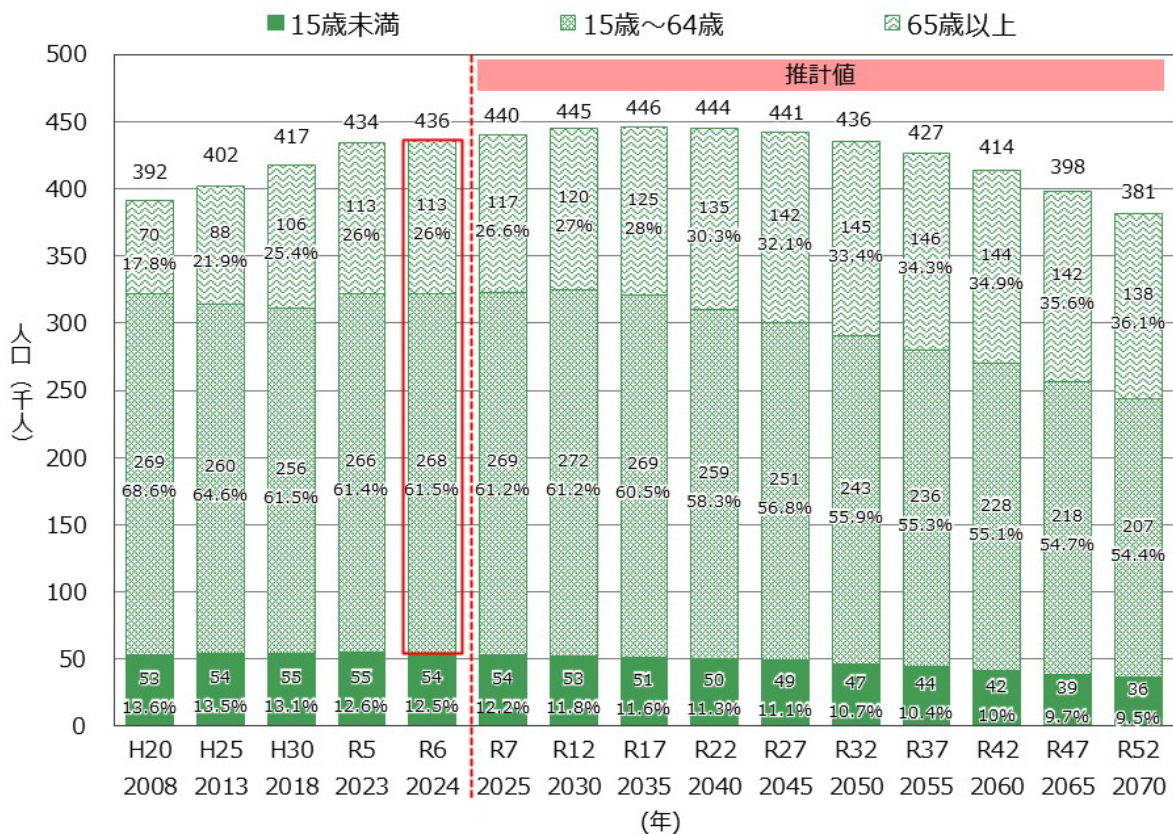
2 章

現状及び課題

2.1 地域特性

(1) 人口

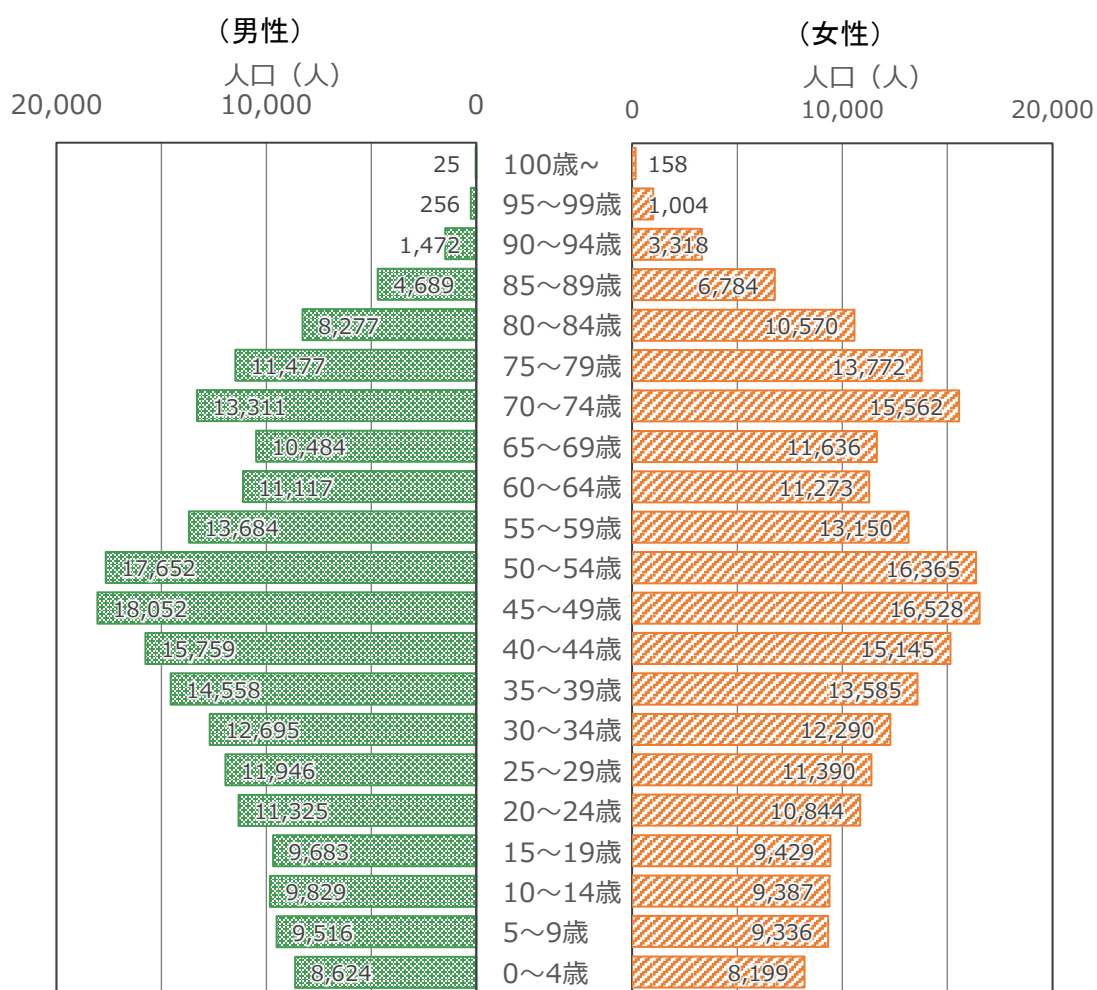
- 柏市の総人口の推移は、過去 15 年間で増加したものの、今後はやや減少し、その後横ばいになると推計されます。
- 令和 6 年の人口は、15 歳～64 歳は全体の約 6 割、65 歳以上の高齢層は約 3 割を占めています。



出典：毎月常住人口（各年4月1日時点）、
将来人口推計値（柏市将来人口推計報告書 2023年推計）

図 2-1 人口推移





出典：千葉県統計情報

図 2-2 年齢別人口（令和5年4月1日現在）





(2) 地勢

1) 位置

- 柏市は、千葉県の北西部に位置し、北は茨城県守谷市と取手市、千葉県野田市、西は流山市と松戸市、東は我孫子市、南は白井市と鎌ヶ谷市に隣接しています。
- 東西に約 18km、南北に約 15km であり、面積は 114.74km²、千葉県内で 15 番目の大きさです。



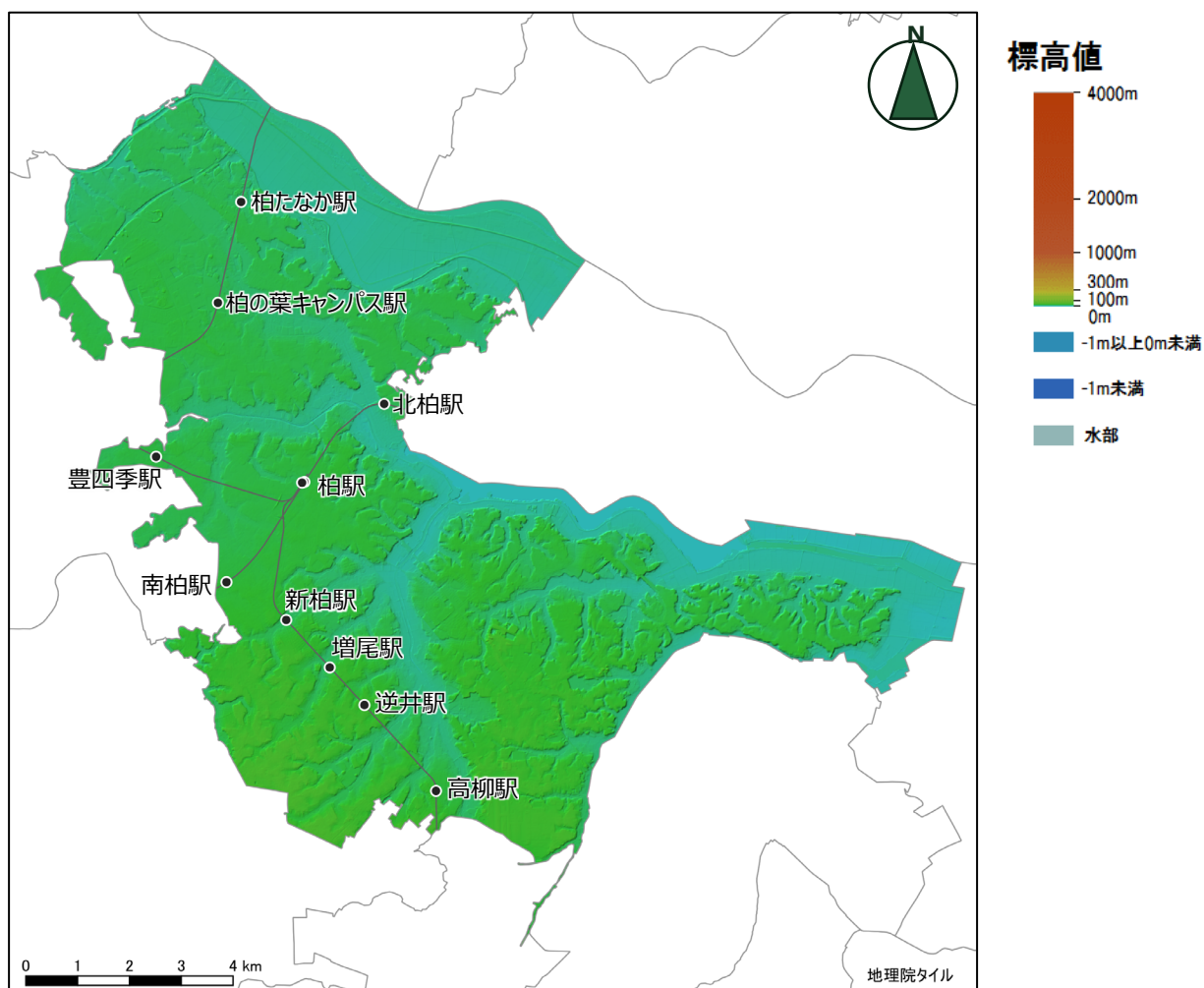
出典：国土地理院地図を基図に作成

図 2-3 柏市の位置



2) 地形

- 地形は概ね平坦であり、下総台地の北西部に位置し、その大部分は台地上にあり、標高差は最大 32m です。



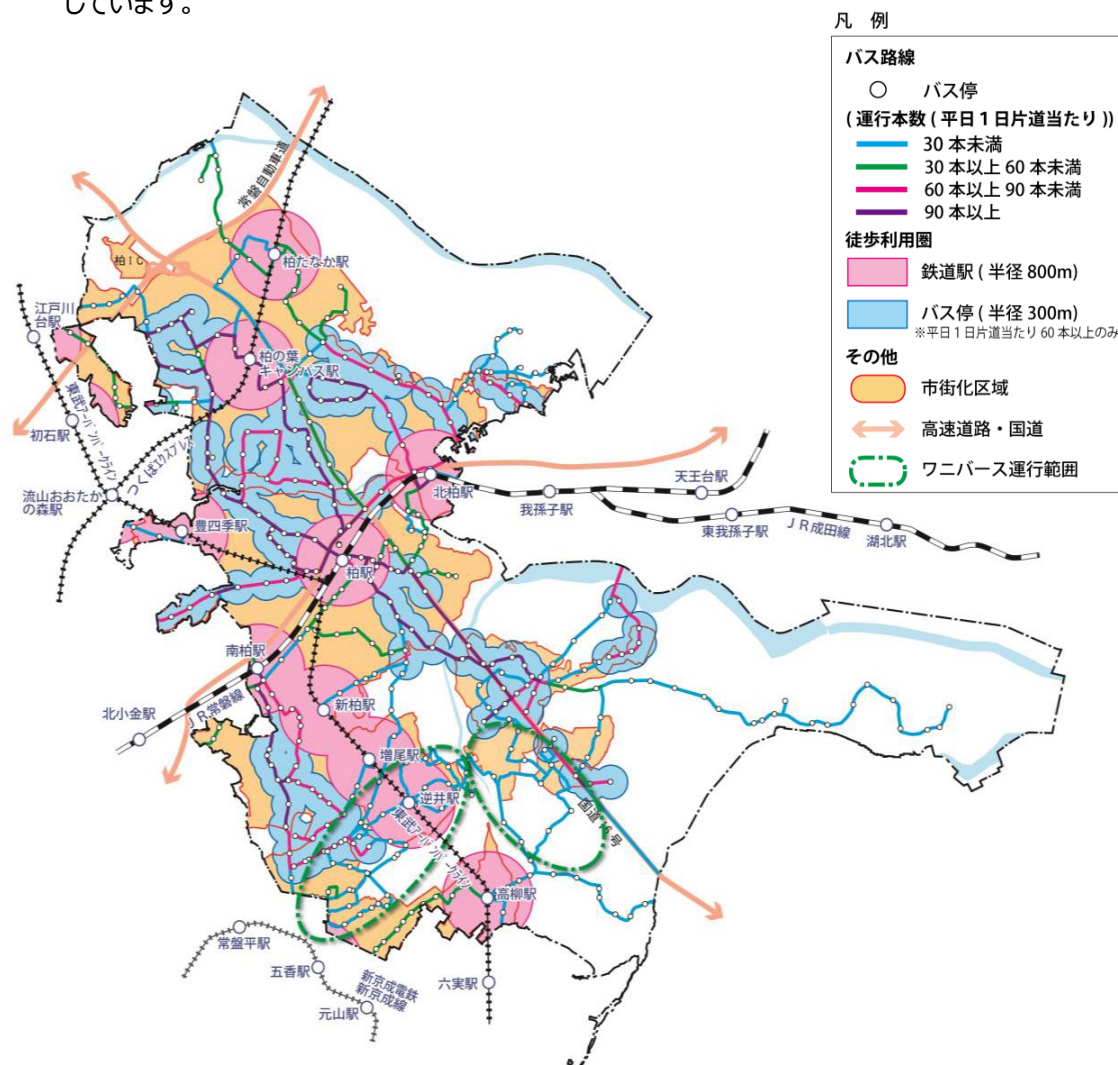
出典：国土地理院地図を基図に作成

図 2-4 柏市の地形



(3) 公共交通

- 鉄道は、3 路線（JR 常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレス） 11 駅が立地しており、バス路線は、主に市街化区域内において展開されています。
- 平日 1 日片道当たり 60 本以上のバス路線のバス停の徒歩利用圏(バス停から半径 300m)と鉄道駅の徒歩利用圏(鉄道駅から半径 800m)を併せたゾーンには、市民の約 65%が居住しています。



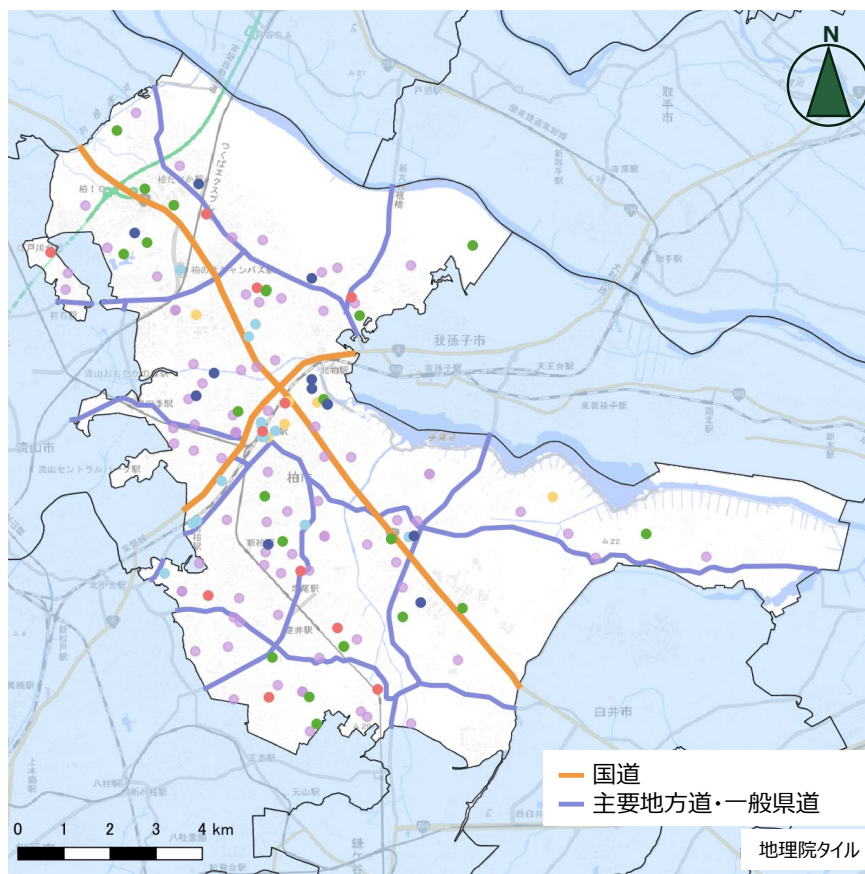
出典：柏市都市計画マスタープラン（令和6年）

図 2-5 基幹的公共交通の利用圏



(4) 施設立地

- 市内には生活の中で自転車利用が見込まれる公共施設、総合病院、運動施設等が点在しています。
- 主な商業施設は国道沿いに多く立地しています。



出典：国土地理院地図を基図に、柏市HP施設一覧より作成

図 2-6 施設立地状況

表 2-1 施設数一覧

凡例	施設名	箇所数
●	市役所・出張所	13
●	総合病院・医療関連	13
●	文化施設	10
●	運動施設	23
●	小・中・高等学校	81
●	主な商業施設	15



2.2 自転車利用を取り巻く現状

(1) 交通基盤

1) 道路網

- 常磐自動車道や国道 16 号、国道 6 号など骨格となる幹線道路が格子状に地域を結び、広域的な交通アクセスに優れています。
- 都市計画道路整備率は県内主要都市と比較して低い状況にあります。



出典：柏市都市計画マスタープラン（令和6年）

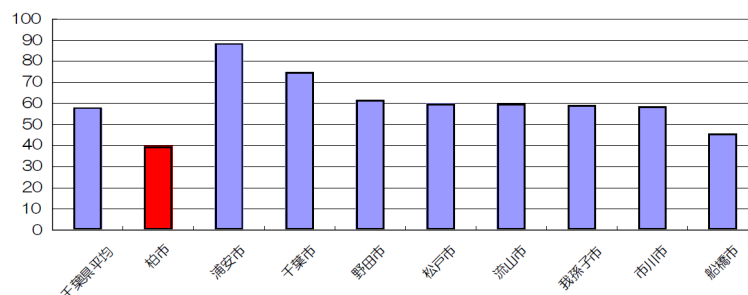
図 2-7 道路網

表 2-2 都市計画道路整備状況

路線数	総延長	整備済	概成済
63	150.3km	57.2km (38.1%)	14.4km (9.6%)

※カッコ内数値は総延長に対する割合

出典：第3次柏市都市計画道路等整備プログラムより作成



出典：第3次柏市都市計画道路等整備プログラム

図 2-8 都市計画道路整備状況主要都市比較



2) 市内における渋滞箇所

- 市内には、呼塚交差点を起点に、多くの主要渋滞区間・箇所があります。



出典：国土交通省関東地方整備局「主要渋滞箇所の特定結果（平成25年）」

No	区間名	箇所名	
2	一般国道6号 呼塚地区～前ヶ崎地区	呼塚	
		旭町5丁目	
		旭町交番前	
		旧日光街道入口	
3	一般国道16号 呼塚地区～大井地区	呼塚	
		桜台	
4	市川柏線 大塚町地区～若葉町地区	(仮称)柏市東2丁目	
		(仮称)柏セントラルホール前	
		(仮称)柏駅入口	
No	箇所名	No	箇所名
④	柏IC入口	⑬	(仮称)柏市豊四季
⑤	高田原交番前	⑭	大島田
⑥	若柴	⑮	(仮称)光ヶ丘団地入口
⑦	十余二	⑯	南増尾
⑧	松ヶ崎	⑰	高柳小山
⑨	布施入口	⑱	(仮称)高柳
⑭	手賀大橋南詰		

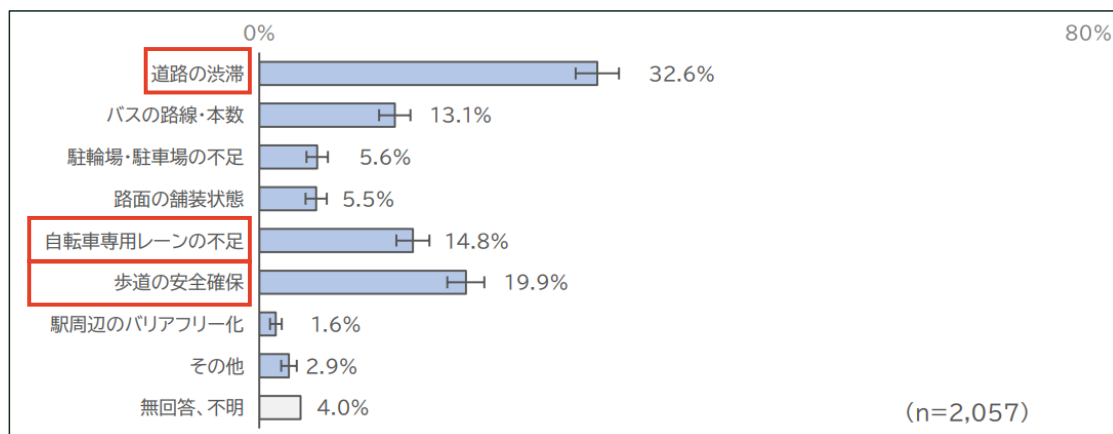
図 2-9 柏市主要渋滞箇所図及び箇所名一覧



3) 移動に関する市民の意見

- 市内移動に関する市民の不満は、「道路の渋滞」の割合が 32.6%と最も高く、次いで「歩道の安全確保」、「自転車専用レーンの不足」となっています。

■ Q:市内の移動に関して最も不満に思うことは何か1つ教えてください。



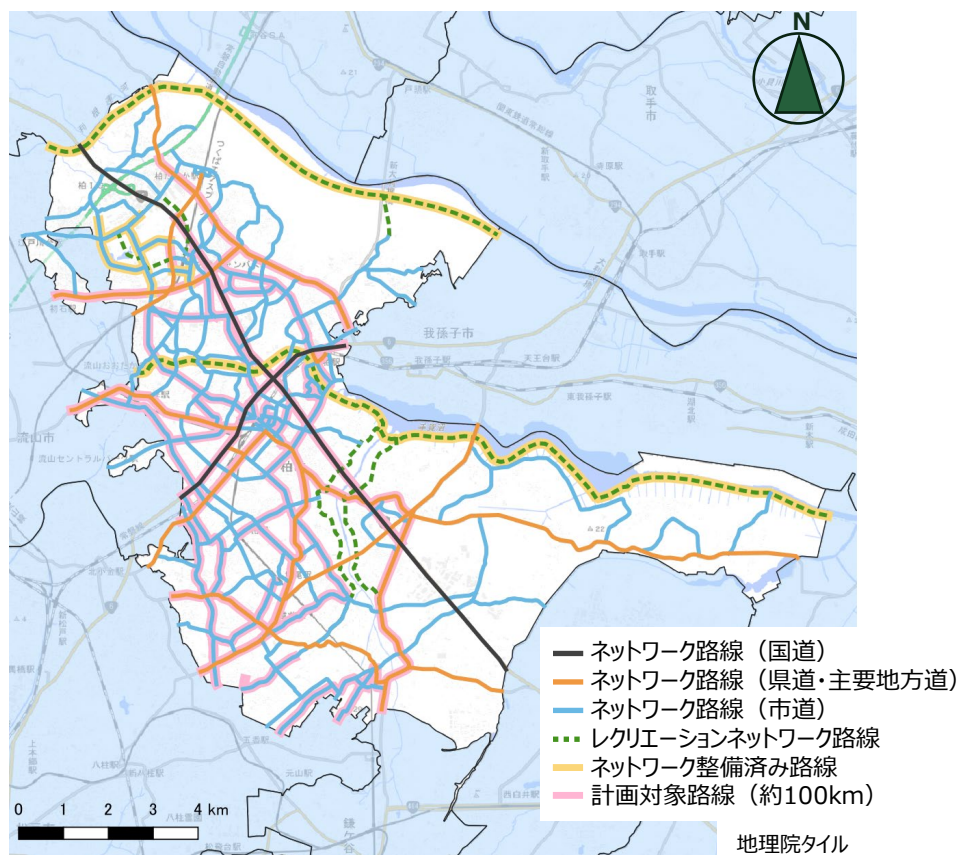
出典：令和4年度柏市まちづくり推進のための調査結果報告書

図 2-10 アンケート調査結果（市内の移動に関する不満）



4) 自転車通行空間

- 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ます。
- 前計画の整備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 となっています。



出典：国土地理院地図を基図に作成

図 2-11 自転車ネットワーク路線図

柏の葉周辺（自転車専用通行帯）



新柏周辺（車道混在）



南柏（車道混在）



高田小周辺（車道混在）



図 2-12 市内で整備済の自転車通行空間

表 2-3 自転車通行空間種別の整備状況

	平成26年度※（km）	～令和6年度（km）	計（km）
自転車道	1.48	0	1.48
自転車専用通行帯	0	0.55	0.55
車道混在	0	3.38	3.38
自転車歩行者道（視覚分離）	1.48	0	1.48
合計	2.96	3.93	6.89

※柏市自転車総合計画策定時



5) モデル路線における自転車通行空間の整備効果（新柏一丁目）

- モデル路線として新柏一丁目で整備した自転車通行空間（車道混在）は、整備前後で、ほぼすべての観測地点で車道通行の割合が増加しています。
- 車道逆走は、ほぼすべての観測地点で減少しています。



出典：国土地理院地図を基図に作成

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	
	51.7%	 59.4%	10.3%	 2.5%
	85.7%	 82.9%	76.9%	 39.1%
	52.2%	 54.3%	15.6%	 8.9%
	下り方向		下り方向	
	52.2%	 58.5%	8.3%	 5.3%
	95.0%	 96.2%	6.9%	 15.0%
	50.7%	 51.0%	9.6%	 8.5%

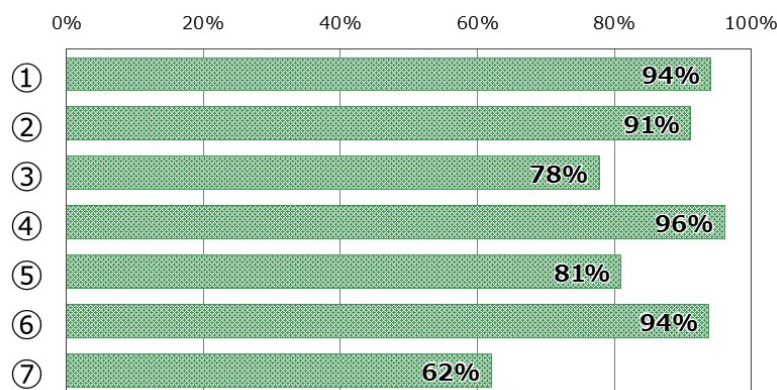
出典：柏市資料

図 2-13 調査結果



【モデル路線（新柏さくら通り）の自転車通行空間整備に関するヒアリング結果】

- モデル路線（新柏さくら通り）の自転車通行空間整備により、「安全な通行環境の形成に期待する」自転車利用者は 94%です。



- ① さくら通りには自転車ナビラインがあることをご存じですか？
- ② ナビラインがあることで、自転車に車道を走らせる効果があると思いますか？
- ③ 矢羽根タイプのナビラインには、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？
- ④ 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？
- ⑤ 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？
- ⑥ この様な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？
- ⑦ 日頃、自転車で走行中に危険を感じる事がありますか？

出典：柏市資料（モデル路線（新柏）アンケート調査）

図 2-14 モデル路線（新柏さくら通り）の自転車通行空間整備に関するヒアリング結果
＜自転車利用者対象＞

- 「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%です。



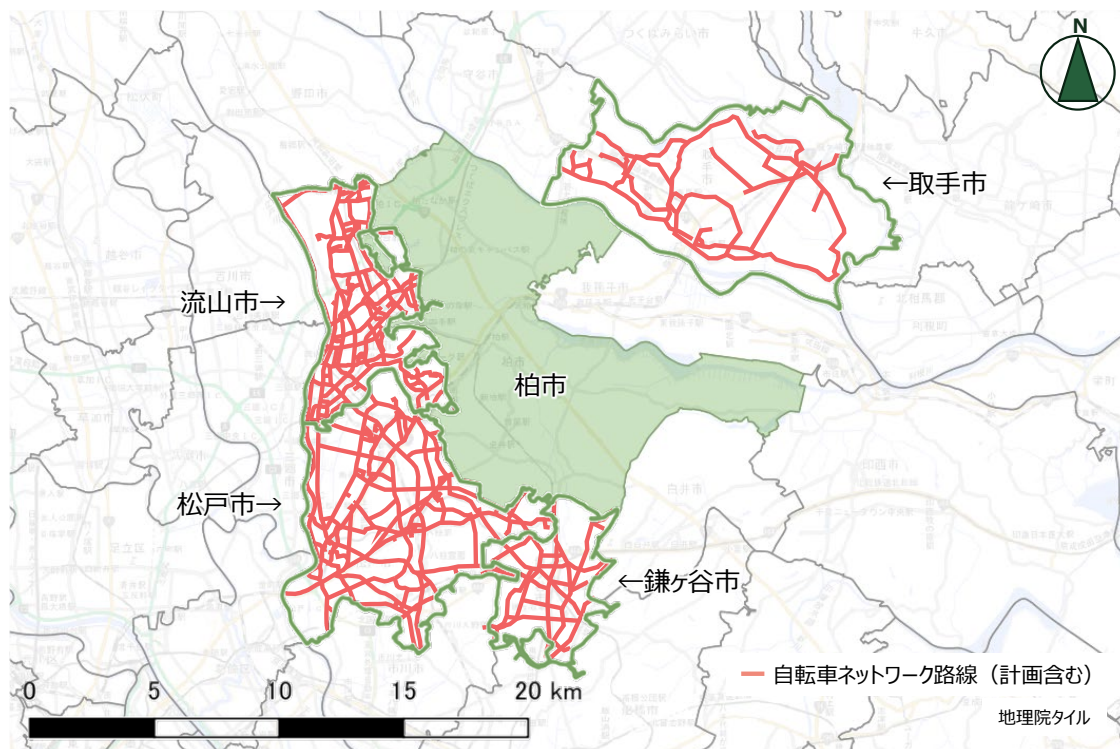
- ① さくら通りには自転車ナビラインがあることをご存じですか？
- ② 平成 29 年（4 年前）に整備されましたが、それ以前からこの通りを利用されていますか？
- ③ 整備前後で歩道を走る自転車が減ったと感じる事がありますか？
- ④ ほかの路線と比較してさくら通りの歩道は歩きやすいと思いますか？
- ⑤ この様な自転車と歩行者の通行帯の分離標示は、安全な通行環境の形成に役立つと思いますか？
- ⑥ 日頃歩行中に、自転車に危険を感じる事がありますか？

出典：柏市資料（モデル路線（新柏）アンケート調査）

図 2-15 モデル路線（新柏さくら通り）の自転車通行空間整備に関するヒアリング結果
＜歩行者対象＞

6) 周辺市における自転車通行空間

- 柏市周辺では、取手市、流山市、松戸市、鎌ヶ谷市において自転車ネットワーク路線が計画されており、柏市との市境で対象路線が接続しています。



出典：国土地理院地図を基図に、鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画（H31.3）、
取手市自転車活用推進計画（R5.7）、
松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画（H30.7）、
流山市自転車ネットワーク計画（R3.6）より作成

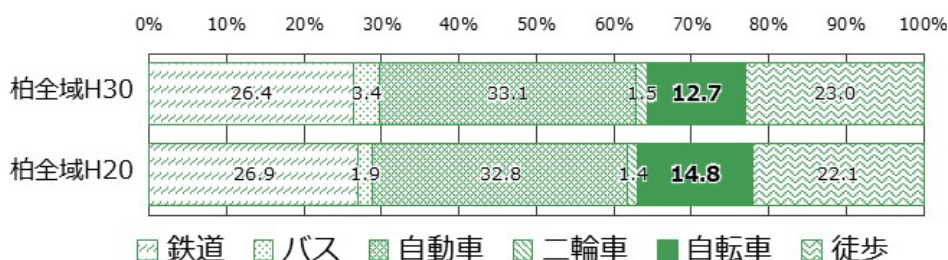
図 2-16 周辺市における自転車通行空間

(2) 交通特性

1) 代表・駅端末交通手段割合

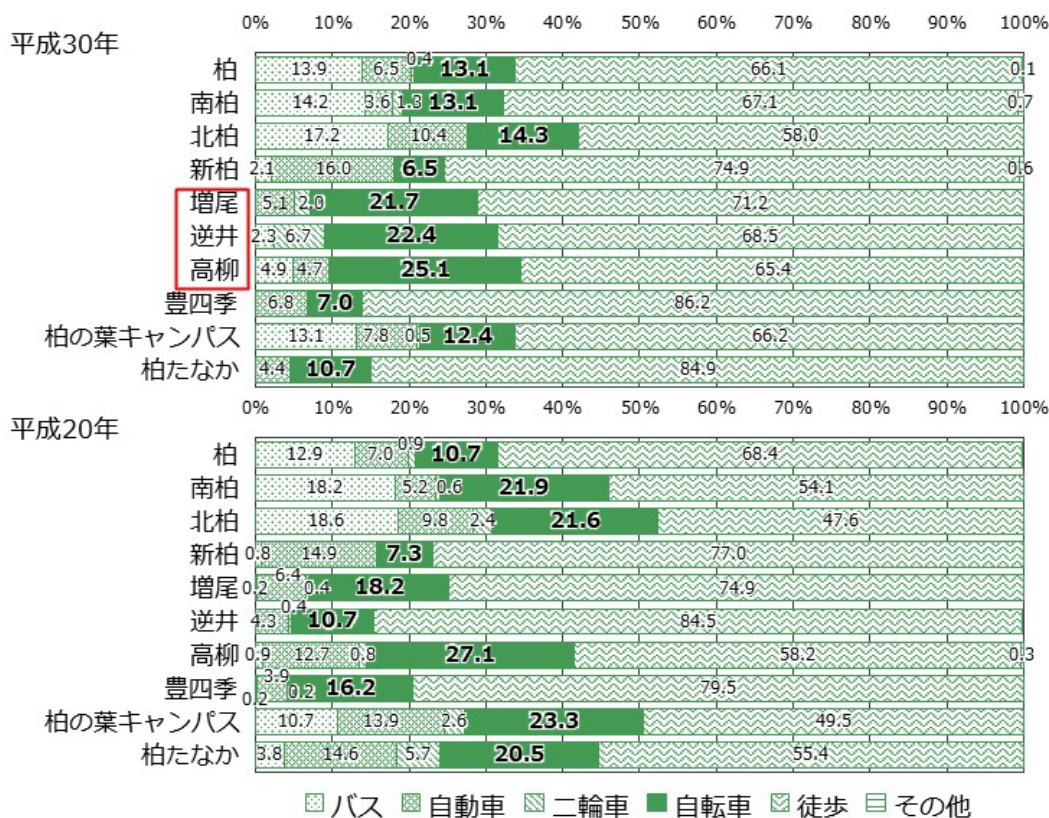
- 平成 30 年度東京都市圏パーソナリティ調査※（以下 PT）の結果より、柏市の代表交通手段のうち自転車を見ると、柏全域では 12.7%となり、平成 20 年度の調査結果よりやや減少しています。
- 駅別の端末交通手段を見ると、増尾・逆井・高柳駅では自転車の分担率が20%を超え、その他の駅より高い傾向となっています。

※都市における人の移動に着目した調査。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することが可能。



出典：平成30年度東京都市圏パーソナリティ調査、柏市自転車総合計画資料編より作成

図 2-17 交通手段分担率（上：平成30年度PT 下：平成20年度PT）



出典：平成30年度東京都市圏パーソナリティ調査、柏市自転車総合計画資料編より作成

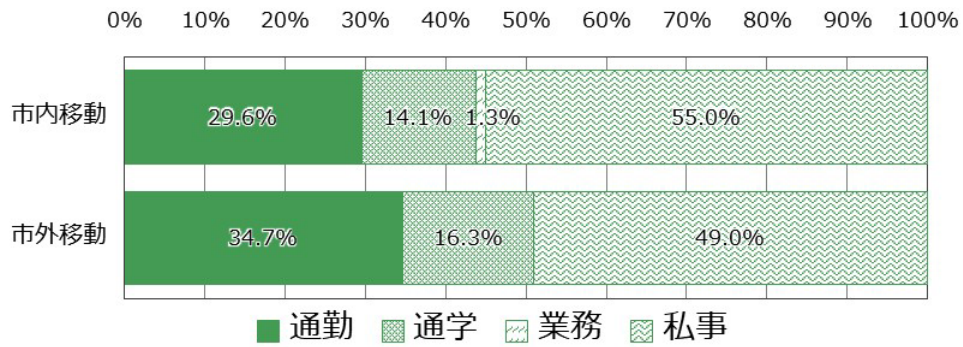
図 2-18 駅端末交通手段（上：平成30年度PT 下：平成20年度PT）





2) 自転車利用者の移動目的

- 自転車利用者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く、市内移動で 55.0%、市外移動で 49.0%となり、次に「通勤」が多くなっています。



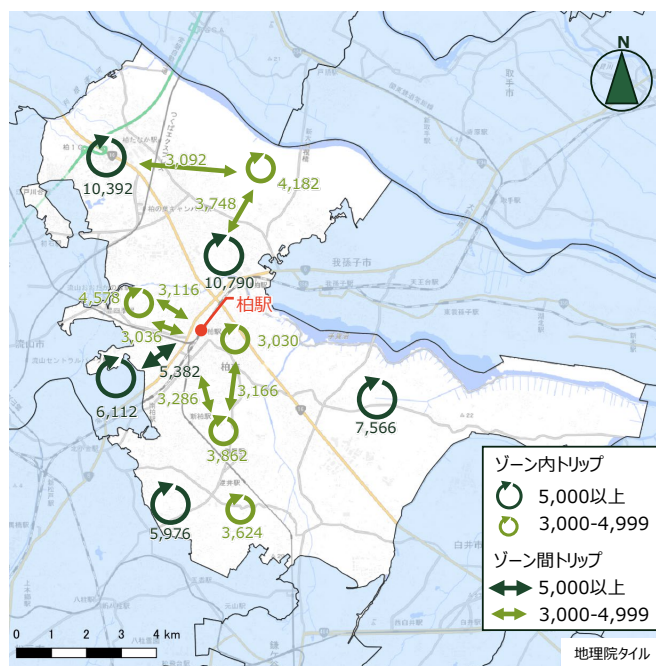
出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-19 自転車利用者の移動目的



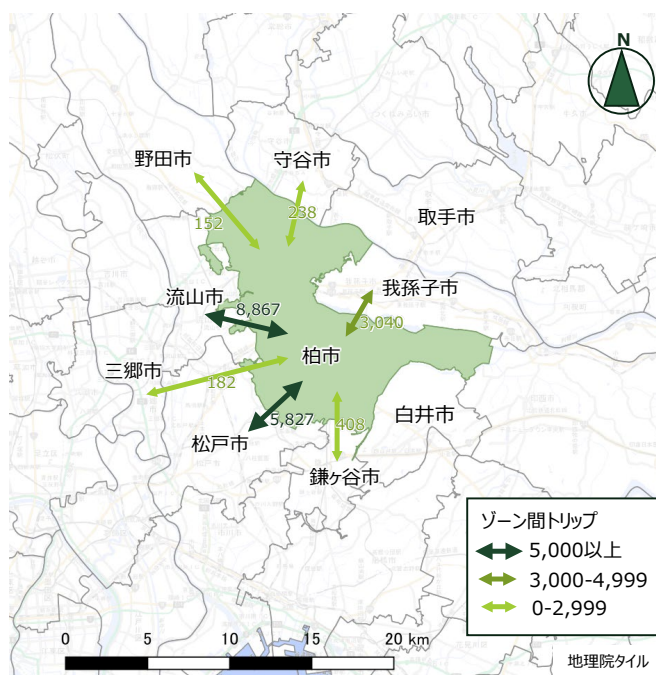
3) 自転車利用の移動実態

- 市内移動では、柏駅の位置する周辺の移動が多い傾向です。
- 市外移動では、隣接する流山市との移動が最も多く、次に松戸市、我孫子市との移動も多くなっています。



出典：国土地理院地図を基図に、平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図 2-20 自転車利用の移動実態（市内）



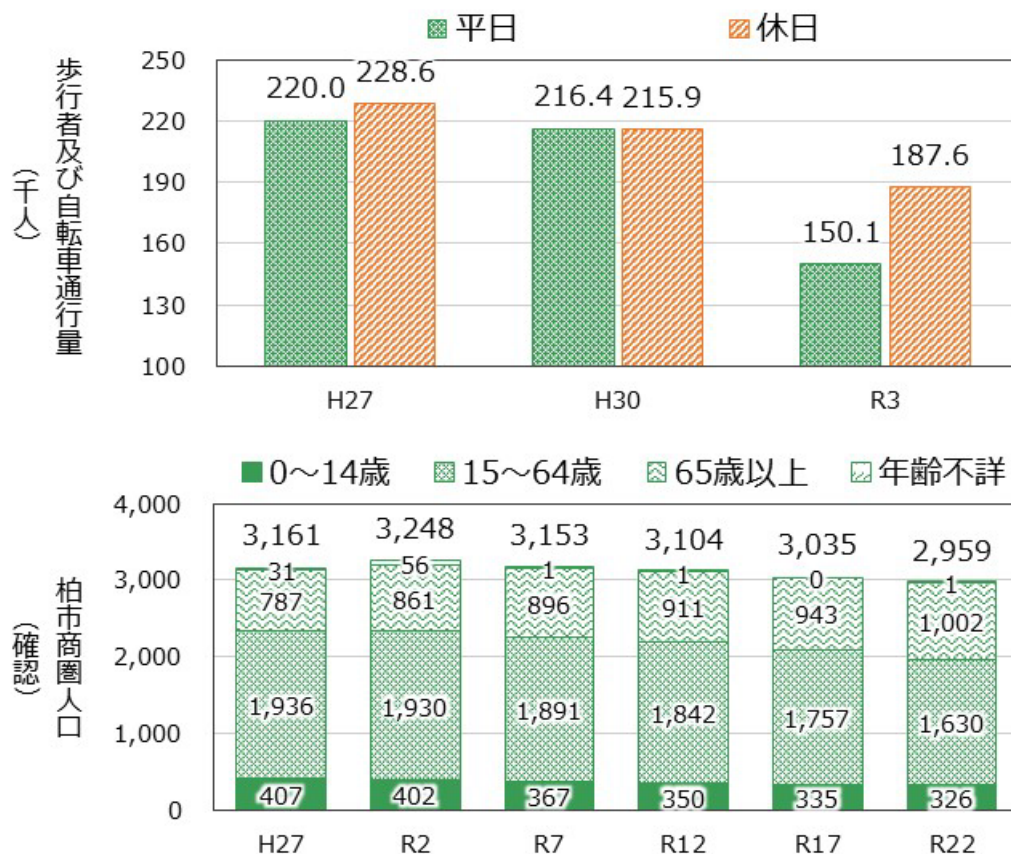
出典：国土地理院地図を基図に、平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図 2-21 自転車移動の利用実態（市外）



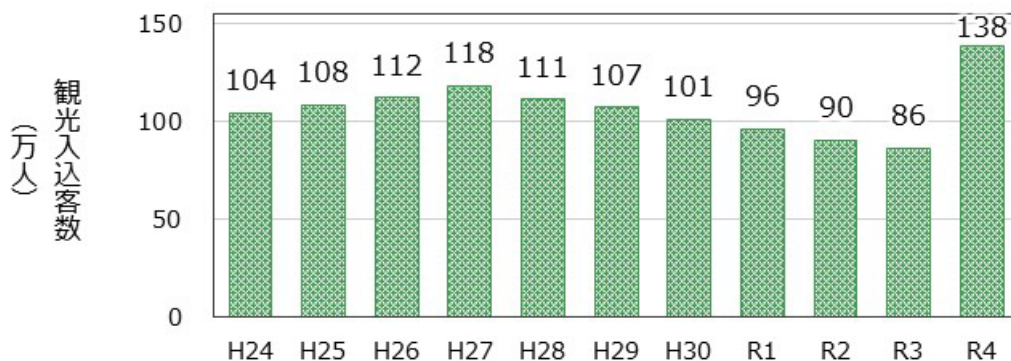
4) 市内への来訪者実態

- 柏駅周辺の歩行者自転車通行量は、平日・休日共に減少傾向にあります。
 - 柏市商圏人口は近年増加傾向にありますが、人口減少の影響が懸念されています。
- 道の駅しょうなんにおける観光入込客数は、平成 27 年から令和 3 年にかけ減少傾向が見られましたが、令和 4 年に増加に転じています。



出典：令和4年柏市商業実態調査報告書

図 2-22 柏駅周辺の平日休日別歩行者及び自転車通行量（上）、柏市商圏人口（下）



出典：平成24～令和4年千葉県観光入込調査報告書より作成

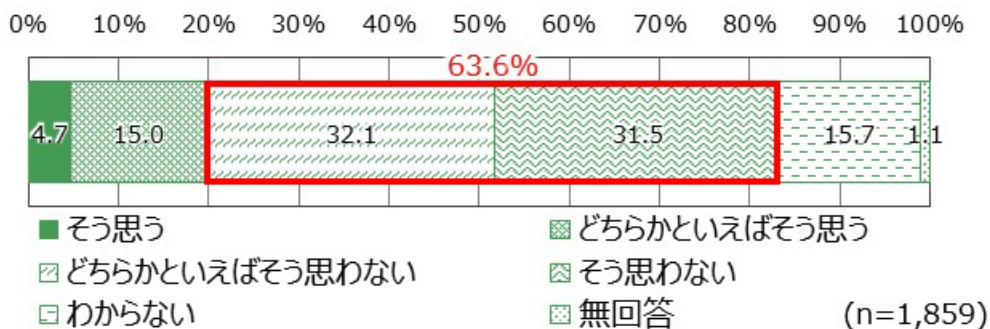
図 2-23 道の駅しょうなんにおける観光入込客推移



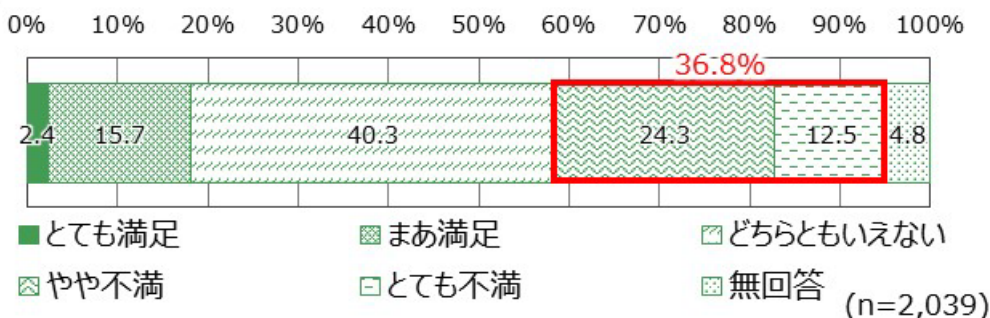
5) 自転車利用環境に関する市民の意見

- 「自転車の走りやすさ」について、柏駅周辺は「走りにくい」との評価が約 6 割である一方、北部地域周辺は「走りやすい」との評価が約 6 割を占めています。
- 市内住環境に対する満足度アンケート全 15 項目のうち、「自動車・自転車への安全対策」が最も満足度が低くなっています（約 4 割が「不満」と回答）。

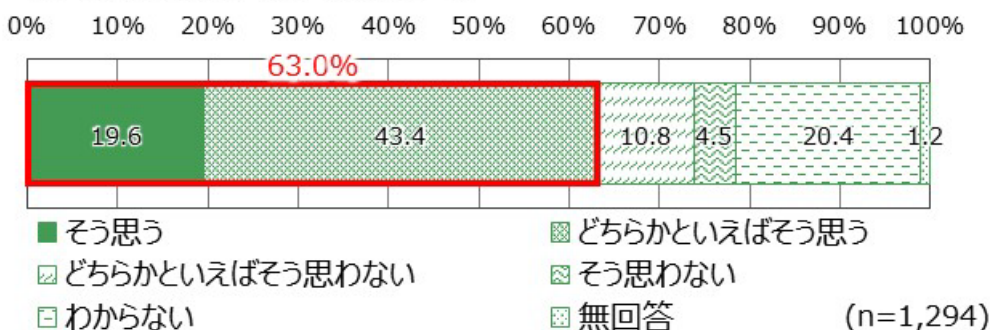
Q: 柏駅周辺の環境をどう思うか（“自転車で走りやすい”かについて）



Q: 柏市の住環境をどう思うか（“自動車・自転車への安全対策”について）



Q: 北部地域（柏の葉キャンパス駅・柏たなか駅周辺）の環境をどう思うか（“自転車で走りやすい”かについて）



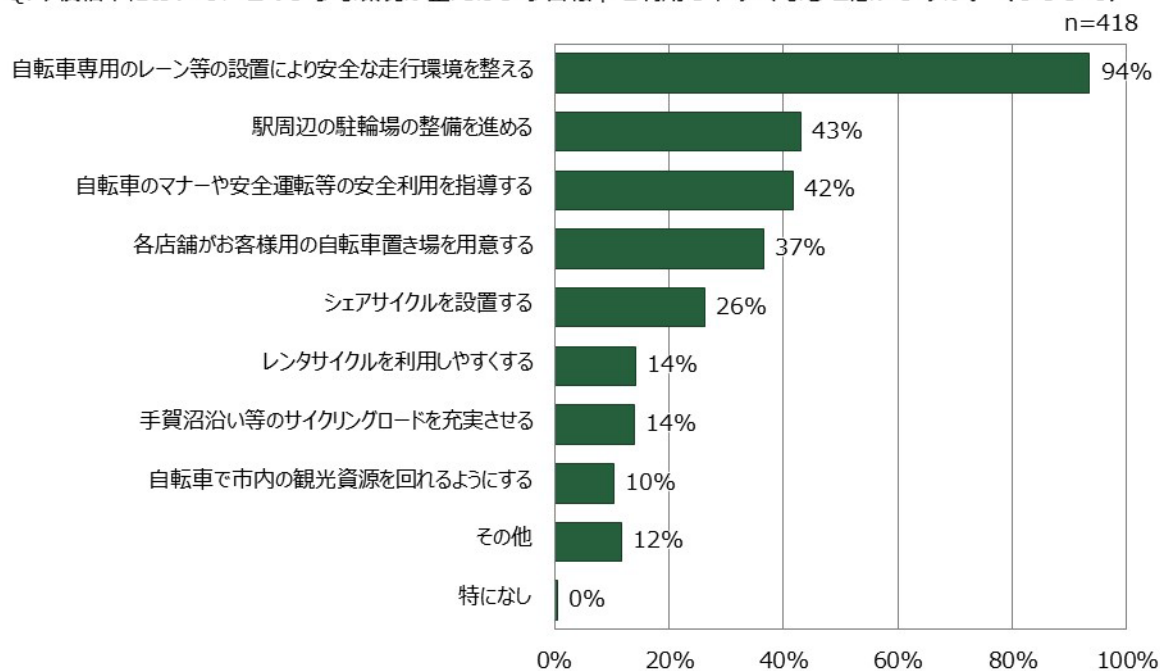
出典：令和2年度柏市まちづくり推進のための調査結果報告書より作成

図 2-24 市内住環境に対する満足度アンケート結果



- 本計画策定にあたり、自転車利用に関して、市民アンケート調査を実施しました（以下、令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果）。自転車の利用環境への要望は、「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%と最も高くなっています。

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



出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

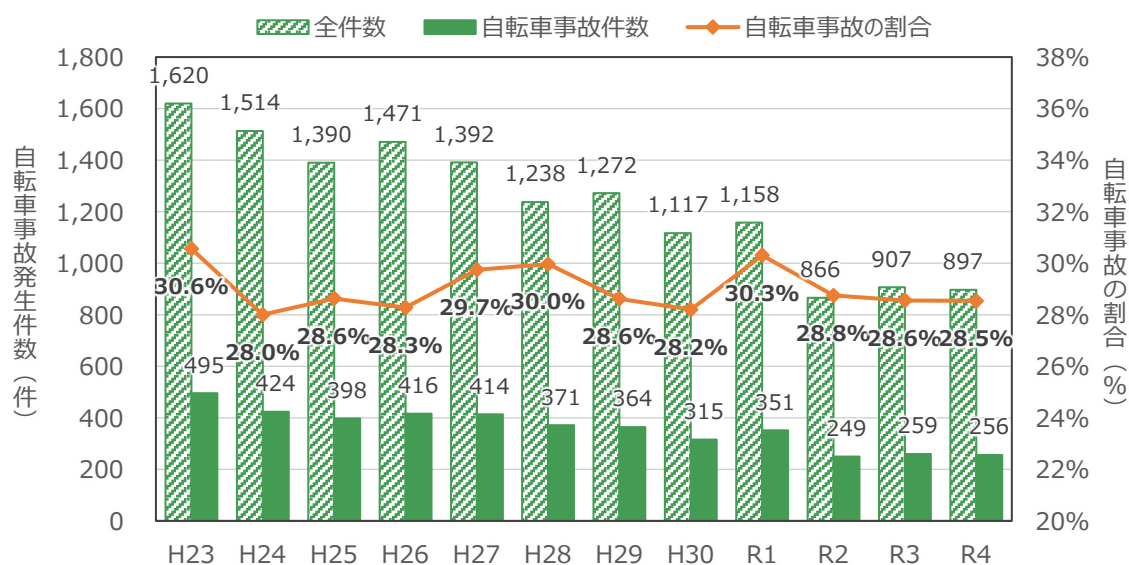
図 2-25 自転車利用環境への要望



(3) 交通安全

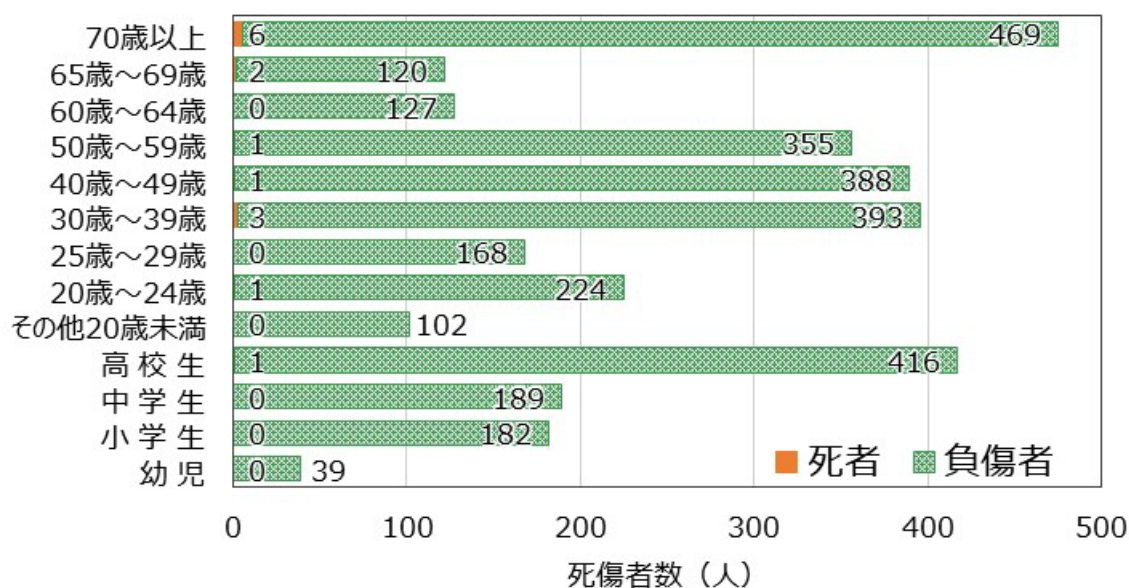
1) 自転車事故発生状況

- 自転車事故の発生件数は、平成 27 年と比較して 40% 程度の減少となっています。
- 全事故に対する自転車事故発生件数は、30% 付近で横ばいとなっています。
- 年齢別では 70 歳以上の死傷者数が最も多く、次いで高校生、20～50 代と幅広い年代で事故が発生しています。



出典：交通事故統計資料集（千葉県警本部）

図 2-26 柏市自転車事故発生状況

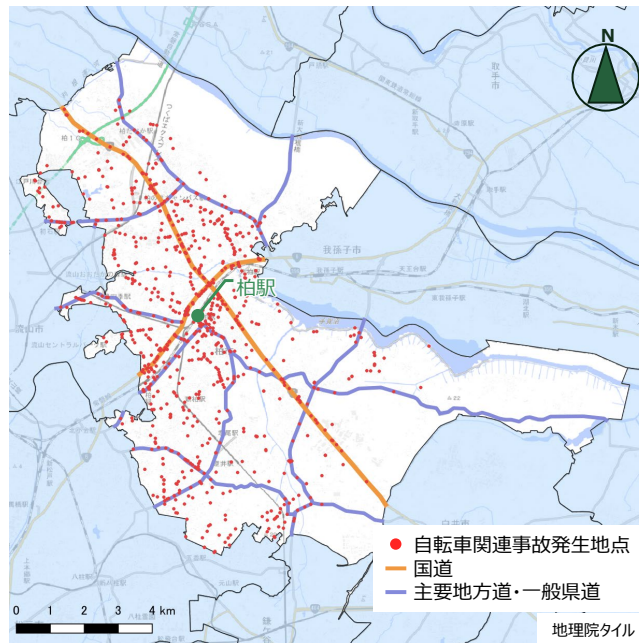


出典：令和4年交通事故統計資料集（千葉県警本部）

図 2-27 県内自転車関連事故年齢別死傷者数

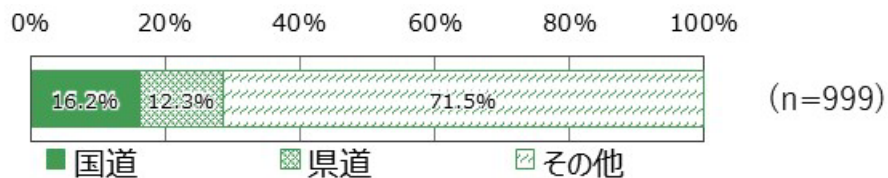
2) 自転車事故発生地点、当事者種別

- 市内の自転車関連事故は、全体の28.5%が国道・県道沿いで発生しています。
- 自転車関連事故（R4）は、対自動車が89.8%と最も高く、次に対歩行者が7.0%です。
- 事故発生場所（R4）は、交差点内が68.4%と最も高いです。



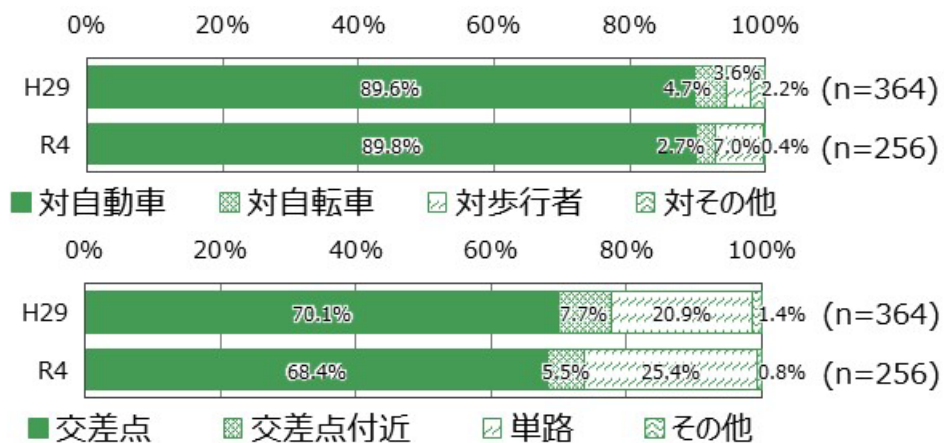
出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2019年～2022年）（警察庁）より作成

図 2-28 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

図 2-29 自転車事故の発生個所



出典：H29・R4交通事故統計資料集（千葉県警本部）より作成

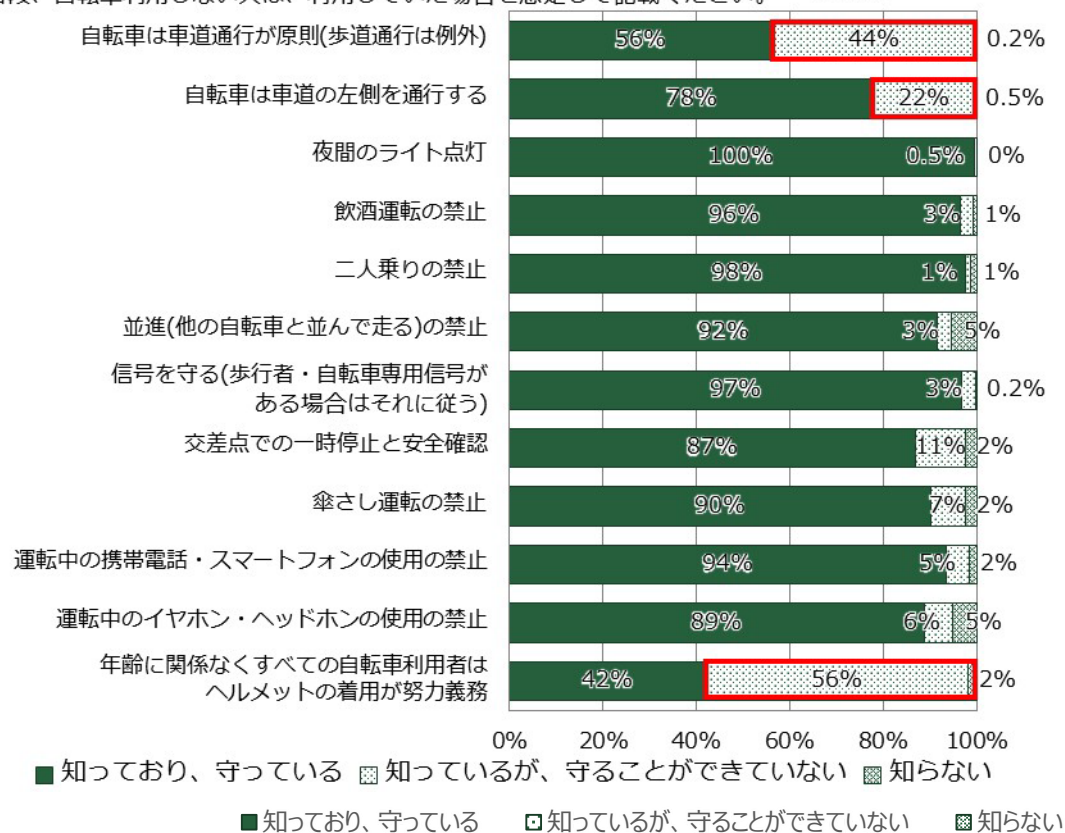
図 2-30 自転車事故の当事者種別（上）、発生場所類型（下）

3) 自転車利用のマナー・ルールの認知、安全教育

- 自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、自転車の車道通行原則を守っている人は56%です。
- 自転車の安全教育を受けた経験について、市民の4割は「ない」または「受けたか覚えていない」と回答しています。
- 令和5年4月1日より施行された「全ての自転車利用者のヘルメット着用努力義務」について、市民の約6割は「知っているが守ることができていない」と回答しています。

Q:あなたは以下の自転車の交通ルールを知っていますか。

※普段、自転車利用しない人は、利用していた場合を想定して記載ください。 n=418

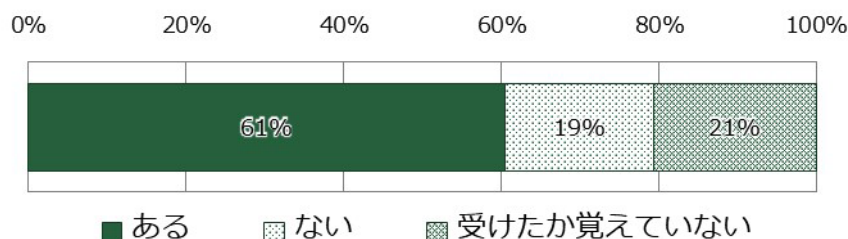


出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

図 2-31 自転車の交通ルールの認知・遵守

Q:これまでに交通安全教育を受けたことがありますか。

n=418



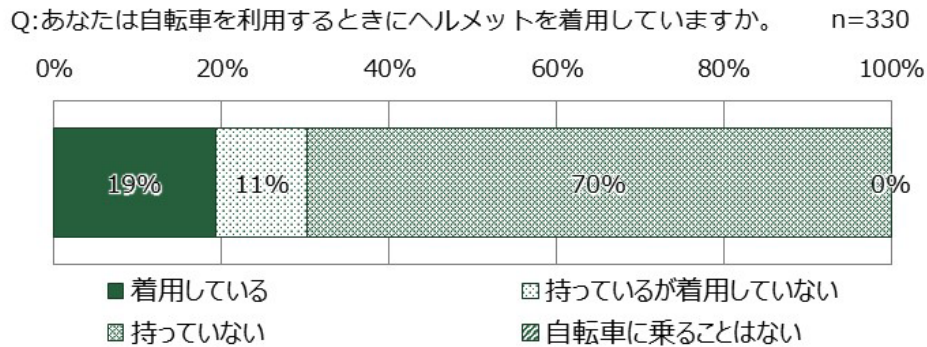
出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

図 2-32 交通安全教育の受講の有無



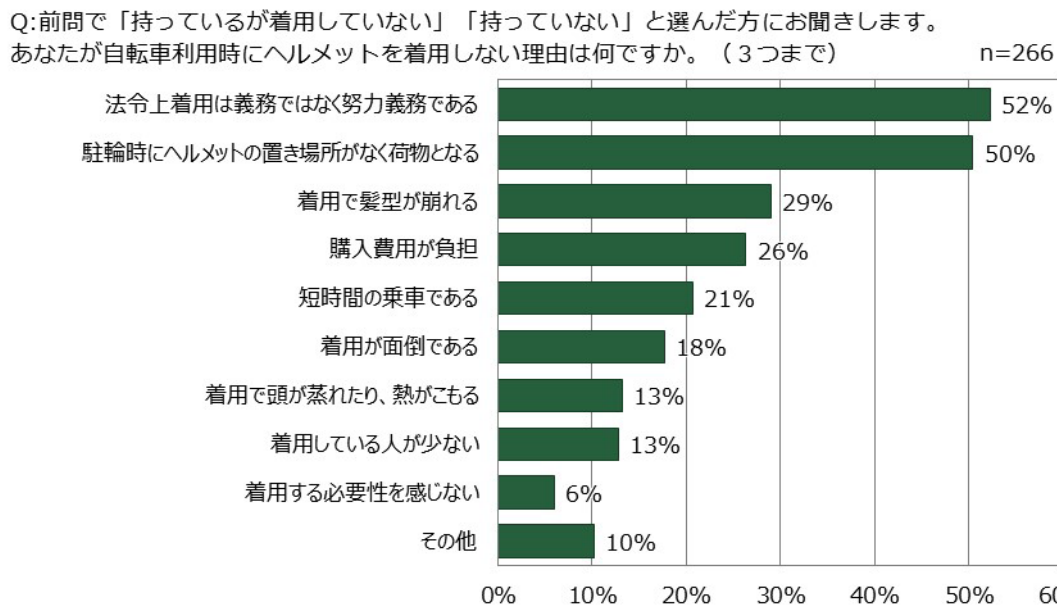
4) ヘルメットの着用状況

- ヘルメット着用について、自転車利用者の約 7 割が「持っていない」と回答しています。
- ヘルメットを着用していない理由として、「努力義務であること」、「駐輪時の置き場所がない」と回答しています。



出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

図 2-33 ヘルメット着用状況（自転車利用者）



出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

図 2-34 ヘルメットを着用しない理由（自転車利用者）



(4) 駐輪環境

1) 市営駐輪場の状況

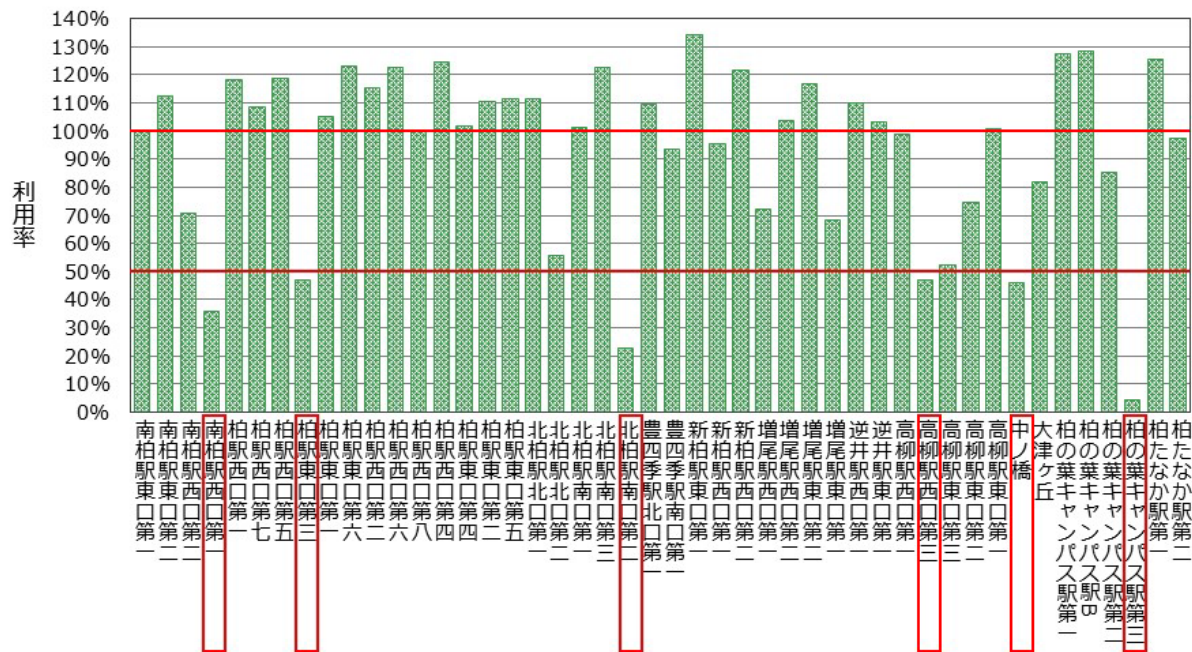
- 市営駐輪場の全体の収容台数は、利用者数に対して十分確保されています。
- 駅別にみると、新柏駅や柏たなか駅等の 5 駅で利用率が 100%を超えて利用されています。
- 一方、駐輪場別にみると、利用率が 5 割を下回るところもあり、駐輪場によって利用に差があります。
- 令和 5 年 4 月時点で駐輪場のキャンセル待ちは 78 人発生しています。

表 2-4 駐輪場の整備状況

駅名	H26	R1		
	収容台数	収容台数	利用者数	利用率
南柏駅	6,961	6,018	5,156	86%
柏駅	9,617	8,890	8,500	96%
北柏駅	3,945	2,605	2,656	102%
新柏駅	767	630	732	116%
豊四季駅	1,103	808	853	106%
増尾駅	1,329	1,259	1,200	95%
逆井駅	1,037	985	1,067	108%
高柳駅	1,300	1,682	1,231	73%
柏の葉キャンパス駅	1,950	2,280	2,162	95%
柏たなか駅	760	550	619	113%
その他	—	74	42	57%
合計	28,769	25,781	24,218	94%

※利用率 = 利用者数 / 収容台数

出典：柏市資料、柏市自転車総合計画資料編より作成



出典：柏市資料、柏市自転車総合計画資料編より作成

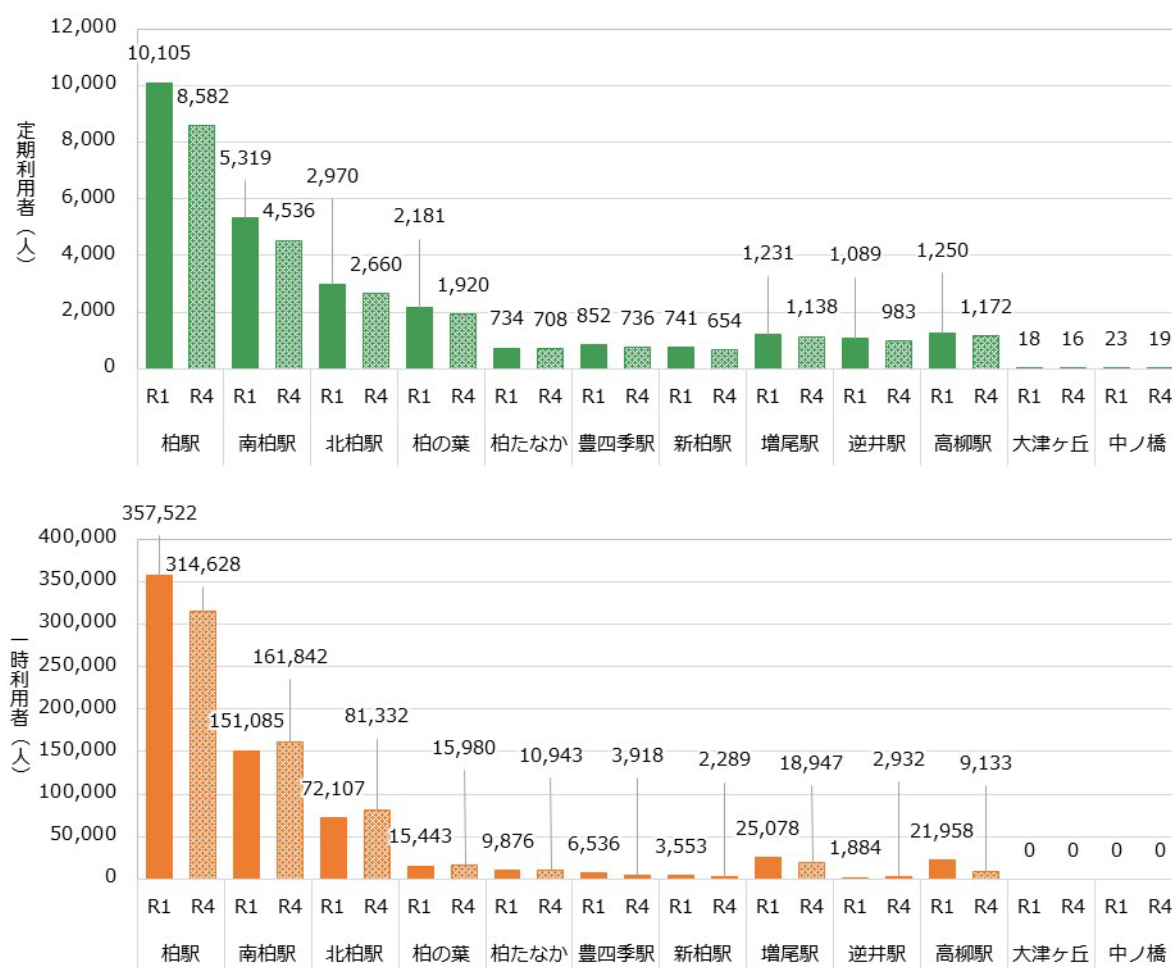
図 2-35 駐輪場別利用率

表 2-5 キャンセル待ち申請人数

駐輪場名	北柏駅 北口第一	増尾駅 西口第一	逆井駅 東口第一	高柳駅 西口第一
キャンセル待ち 申請人数 (R5.4時点)	61人	1人	9人	7人

出典：柏市資料より作成

- 市営駐輪場の定期利用者は、コロナ禍以降減少傾向にあります。
- 一方、南柏・北柏・柏の葉キャンパス駅など一部エリアの駐輪場で、一時利用者数は微増傾向にあります。



出典：柏市資料

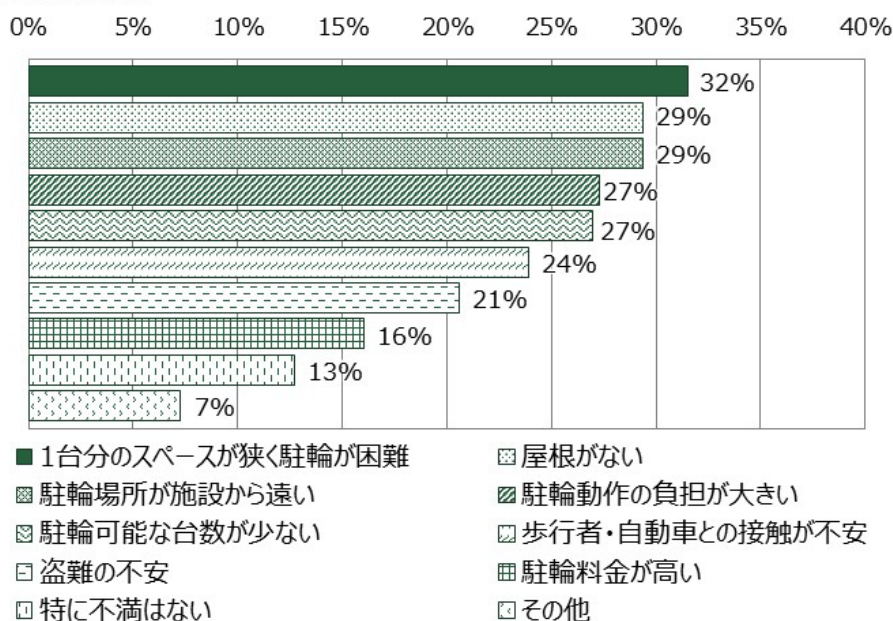
図 2-36 駐輪場利用者数（上：定期利用者 下：一時利用者）



3) 駐輪場の利用環境に関する意見

- 駐輪場環境への不満として、「1 台分のスペースが狭く駐輪が困難」、「屋根がない」、「駐輪場所が施設から遠い」という回答が多くなっています。

Q:あなたが柏市内で利用する駐輪場について、不満に感じていることを教えてください。
(最大3つまで) n=330



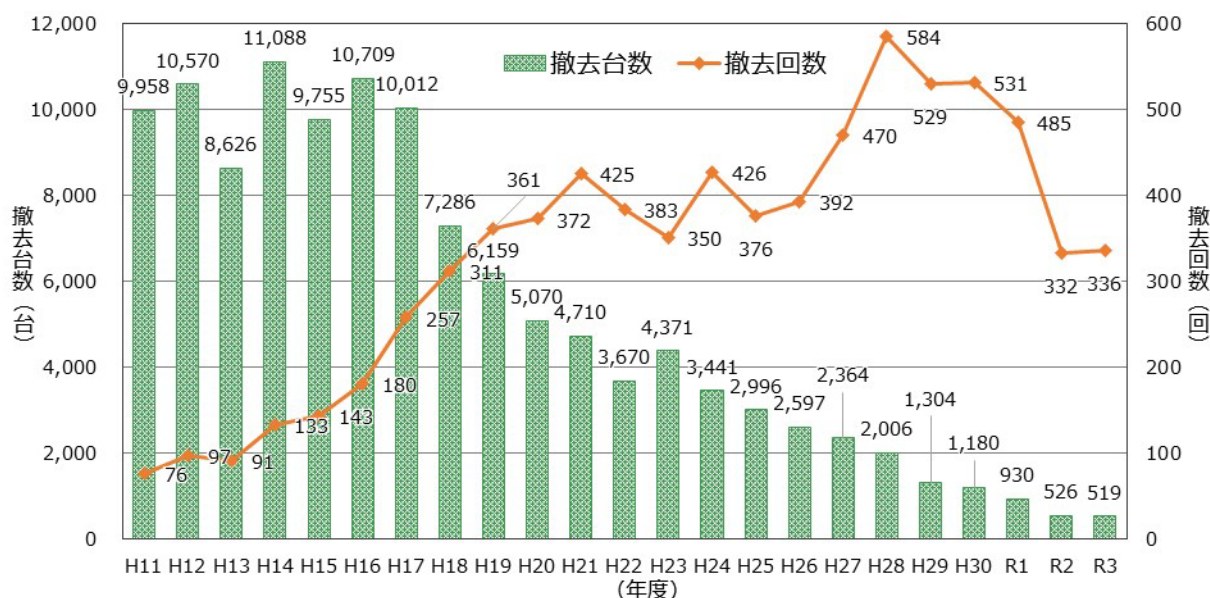
出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果

図 2-37 駐輪場への不満



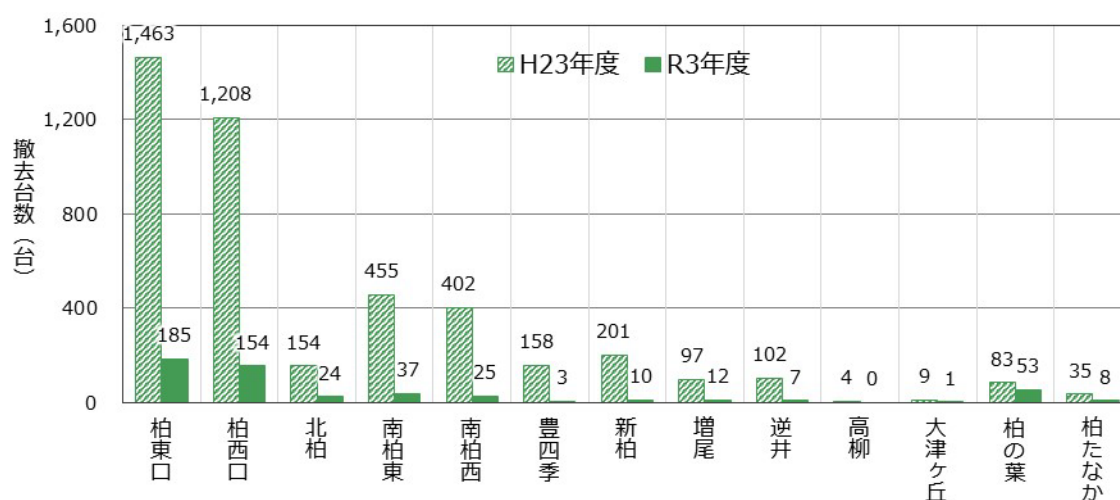
4) 放置自転車

- 撤去された放置自転車の台数は、年々減少傾向であり、令和 3 年度は前計画の初年度（平成 24 年度）と比較して、約 8 割減少しました。
- 駅別にみると、柏駅東口において撤去された放置自転車が最も多くなっていますが、平成 24 年度と比較すると約 1 割にまで削減できています。



出典：柏市自転車協議会資料より作成

図 2-38 放置自転車撤去台数の推移



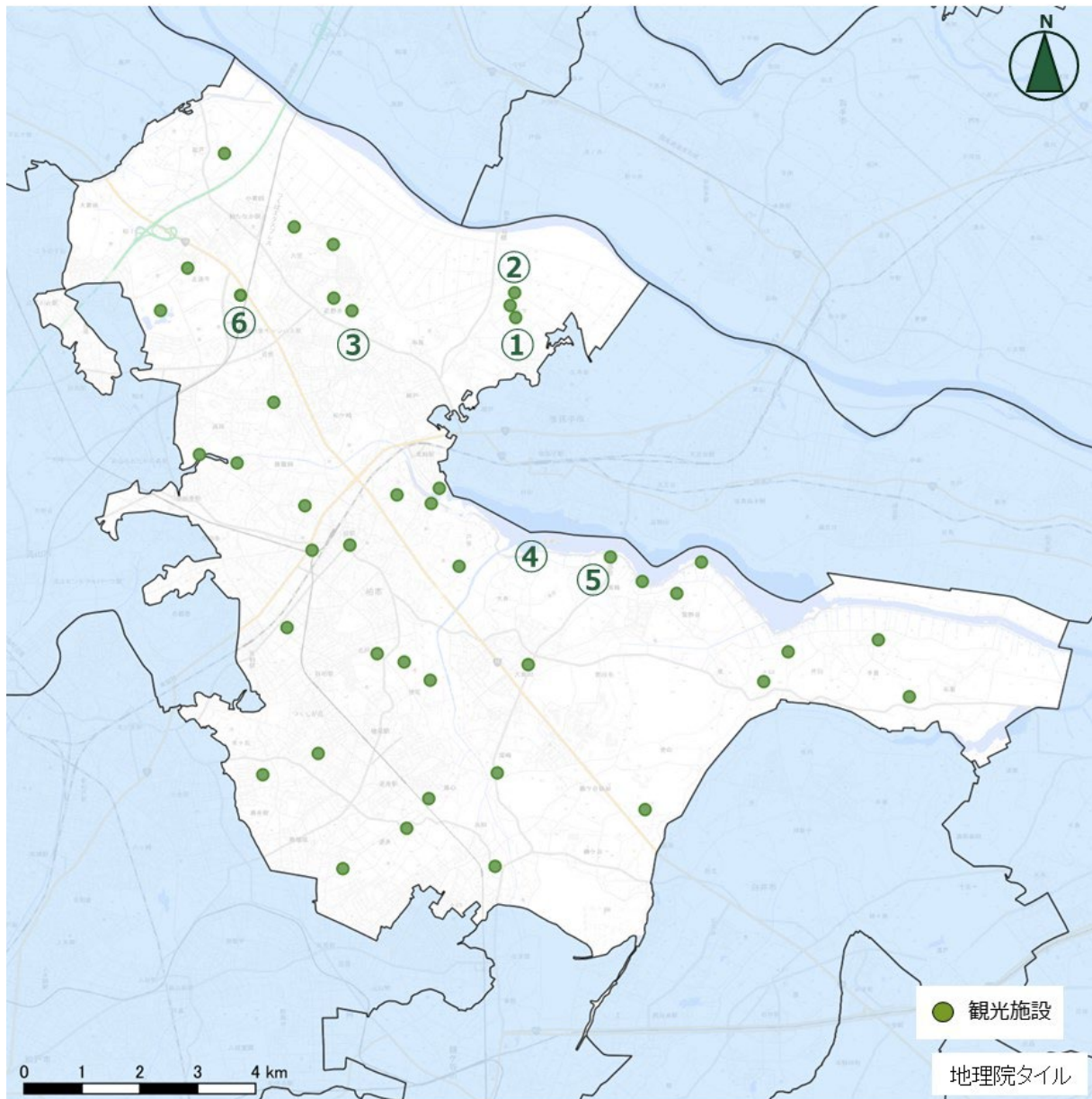
出典：柏市自転車協議会資料より作成

図 2-39 駅別の放置自転車撤去台数の比較

(5) 観光

1) 観光スポット

- 市内には、観光スポットが点在し、駅からやや離れて立地しています。



出典：国土地理院地図を基図に作成

図 2-40 観光スポットの位置図

①あけぼの山農業公園



②布施弁天



③旧吉田家住宅歴史公園



④手賀沼



⑤道の駅しょうなん



⑥柏の葉T-SITE／アクアテラス



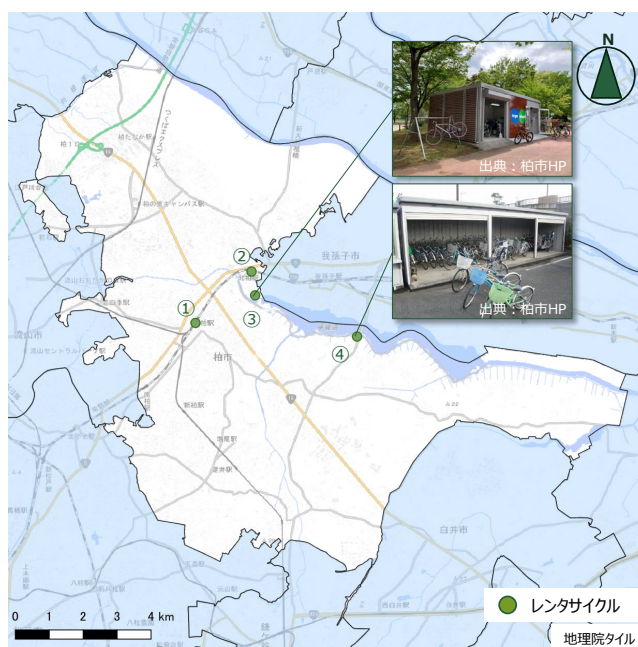
出典：①④柏市、②③⑤柏市観光協会HP、⑥UDCK-TM HP

図 2-41 主な観光スポット一覧



2) 市内のレンタサイクル運営概要

- 柏市内では、4 箇所でレンタサイクルが運営されています。
- 手賀沼周遊レンタサイクルは 3 カ所で乗り捨てが可能となっています。



出典：国土地理院地図を基図に作成

no	サービス名	受付場所
①	柏駅のレンタサイクル	柏駅東口第二駐輪場
②	北柏駅のレンタサイクル	北柏駅南口第一駐輪場
③	手賀沼周遊レンタサイクル	北柏ふるさと公園
④		道の駅しょうなん

図 2-42 市内のレンタサイクル実施箇所

表 2-6 ①柏駅のレンタサイクル利用詳細

利用種別	利用時間	料金(一般)	料金(高校生以下)
1日利用	6時から22時まで	210円	100円
1月利用	正利用：18時から翌日8時まで 逆利用：8時から18時まで	2,100円	1,050円

表 2-7 ③④手賀沼周遊レンタサイクル利用詳細

利用種別	利用時間	料金(一般)	料金(小学生以下)
1日利用	9時から17時まで (4月から9月の場合)	500円	300円
備考	・基本土日祝日のみの運営 ・5カ所(我孫子市含む)のステーションで返却可能		



3) 手賀沼周辺におけるサイクリング環境

- 手賀沼周辺は、周辺自治体含め気軽にサイクリングできる環境が整備されています。
- 市民意識調査結果によれば、手賀沼周辺に魅力を感じると評価した市民が 44.1%にのぼり、その魅力として、「ジョギングやサイクリングを楽しめる」が最も高く評価されています。
- 一方で、4 人に 1 人は「よく知らない」と回答し、手賀沼周辺の魅力が市民に十分に認知されていない状況です。

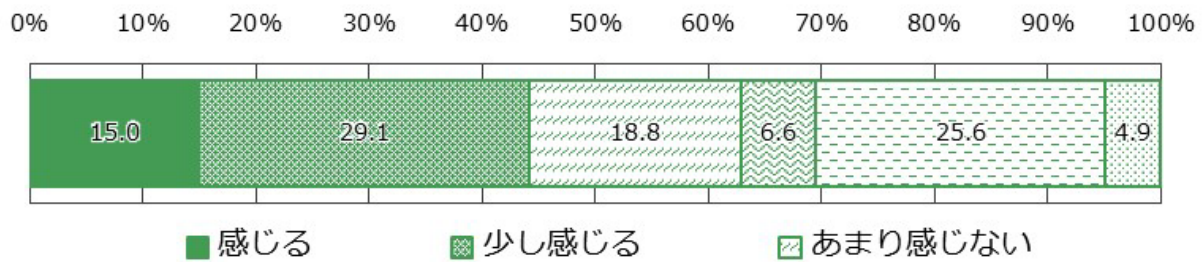


項目	内容
概要	1 周約18km（北柏駅～手賀曙橋：約9.4km）
沿線施設	駐車場：7箇所（柏市：4箇所） トイレ：8箇所（柏市：5箇所） レンタサイクル：5箇所（柏市：2箇所）
周辺立ち寄り施設	道の駅しょうなん、北柏ふるさと公園、手賀の丘公園、手賀沼フィッシングセンター等

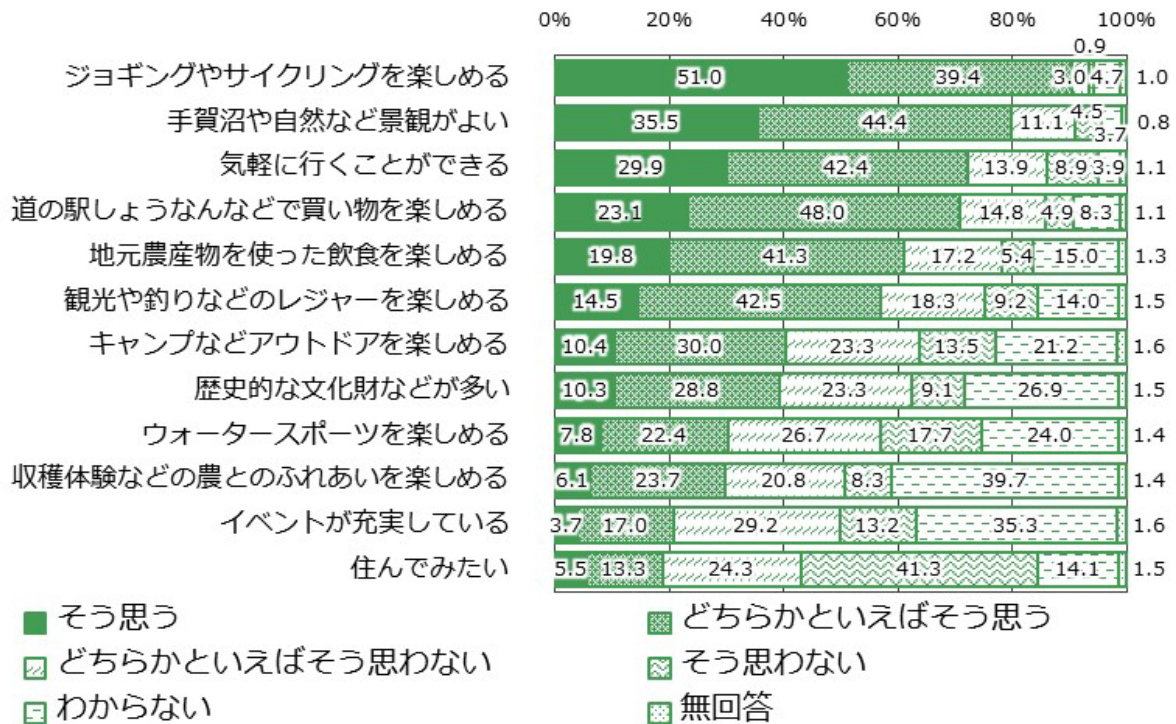
図 2-43 手賀沼サイクリングロードの概要



Q:手賀沼周辺に魅力を感じるか。(n=2039)

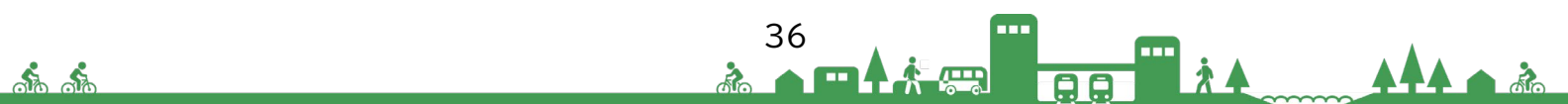


Q:手賀沼周辺の環境をどう思うか。(n=1418)



出典：令和2年度柏市まちづくり推進のための調査結果報告書より作成

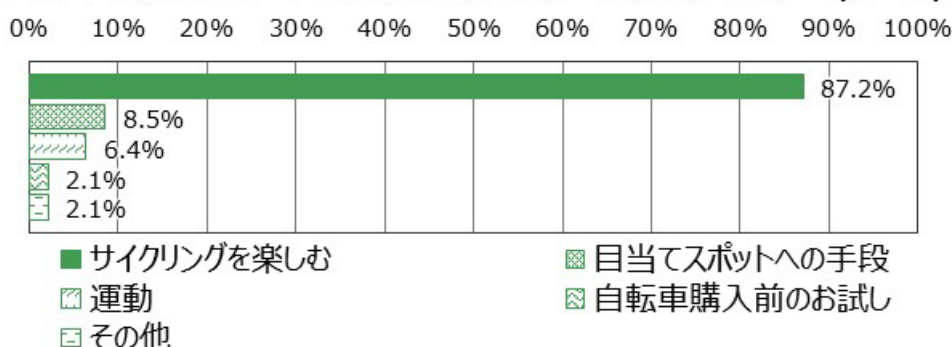
図 2-44 市民意識調査アンケート結果



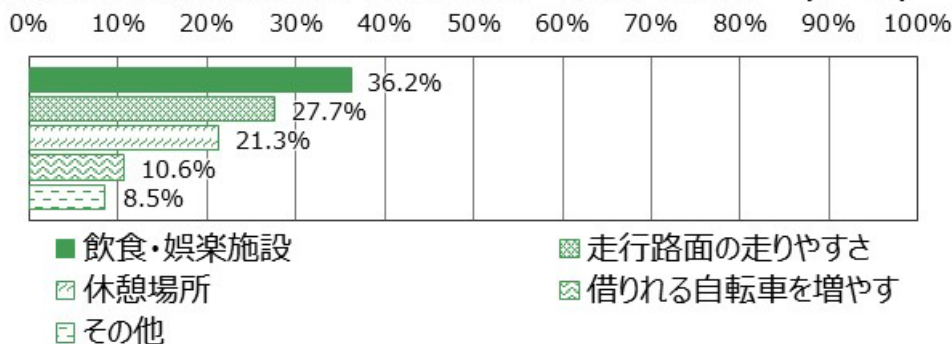
4) 手賀沼周遊レンタサイクル（テガチャリ）利用者へのアンケート調査結果

- 手賀沼周遊レンタサイクル（テガチャリ）の利用目的として最も多かった回答は、「サイクリングを楽しむ（87.2%）」でした。
- 手賀沼にあると良いものとして最も多かった回答は、「飲食・娯楽施設（36.2%）」、次に「走行路面の走りやすさ（27.7%）」でした。
- サイクリング時の立ち寄り場所として最も多かった回答は、「道の駅しょうなん（72.3%）」でした。
- 困ったこと・改善要望は、休憩場所の設置や地図、看板の設置を求める声が多くなっています。

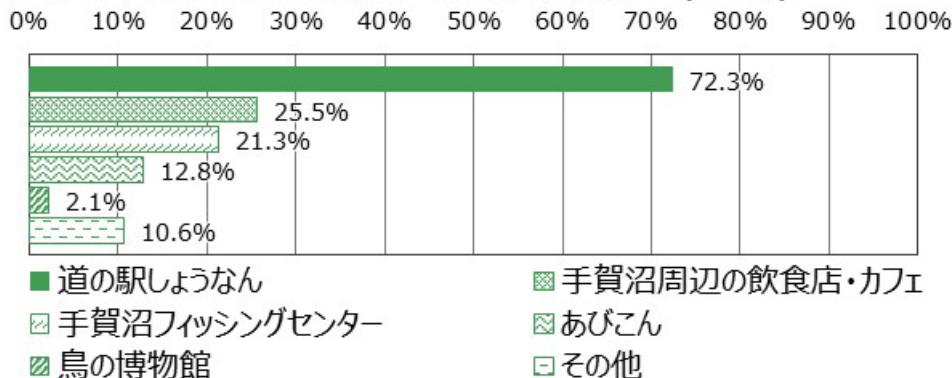
Q:テガチャリを利用した一番の目的は何ですか。（複数回答あり）（n=47）



Q:手賀沼に何があるとよい良いと感じますか。（複数回答あり）（n=47）



Q:サイクリングでどこに寄りましたか。（複数回答あり）（n=47）



出典：柏市資料

図 2-45 手賀沼周遊レンタサイクル（テガチャリ）利用者へのアンケート結果



5) 事業者へのヒアリング

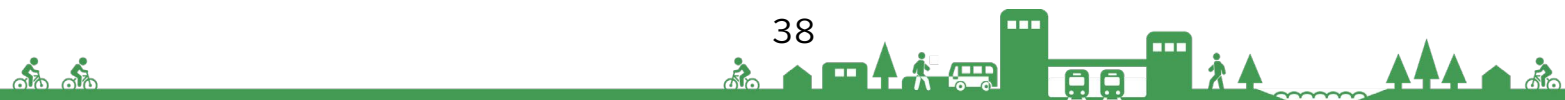
- 本計画策定にあたり、自転車の観光利用（サイクルツーリズム）に関する取組の状況や課題、今後の展望等を把握するため、レンタサイクル事業者・ツアー関連団体に対してヒアリング調査を実施しました。
- 手賀沼周遊レンタサイクルは運営主体によって運用ルールがそれぞれ異なり、利用者にとって不便な状況となっています。
- 手賀沼のサイクリングロードを1周できるよう自治体間で連携したハード整備や情報発信を求める声や、手賀沼の周辺店舗と連携した自転車を活用した地域イベントの開催を求める声があります。

表 2-8 調査対象団体

ヒアリング対象	団体
団体数	3 団体 (レンタサイクル事業者 2 団体、ツアー関連団体 1 団体)

表 2-9 事業者からの回答

項目	回答
運営上の課題	・ 市内のレンタサイクル拠点が少ない。 ・ レンタサイクルの予約が出来ず、一般公募ツアーの実施が出来ない。 ・ 周遊レンタサイクルのルールや貸出方法、予約方法について、柏市と我孫子市で統一されていない。 ・ 観光情報の発信源が統一されていない。
自転車施策で行政に期待すること	・ 手賀沼のサイクリングロードを1周できるよう自治体間で連携したハード整備や情報発信。 ・ レンタサイクルの拠点増設、予約受付、乗り捨てシステム。 ・ ヘルメットを着用しやすい仕組みづくり
今後の展望	・ 手賀沼の周辺店舗と連携した自転車を活用した地域イベントの開催。



- 市民の 42%、市外来訪者の 70%は、シェアサイクルを「利用したい・やや利用したい」と回答しています。
- 市民の 18%、市外来訪者の 58%は、シェア電動キックボードを「利用したい・やや利用したい」と回答しています。

出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果、令和5年度市外来訪者アンケート調査結果

図 2-46 シェアサイクルの利用意向（市民、市外来訪者）

出典：令和5年度自転車利用に関する市民アンケート調査結果、令和5年度市外来訪者アンケート調査結果

図 2-47 シェア電動キックボードの利用意向（市民、市外来訪者）



- 市外来訪者の自転車利用環境のニーズは、「利用レベルに応じた多彩なサイクリングコースの設定」、「レンタサイクルを利用しやすくすること」が、それぞれ約4割で上位となっています。
- 市外来訪者の66%は、サイクリングツアーの利用意向があります。

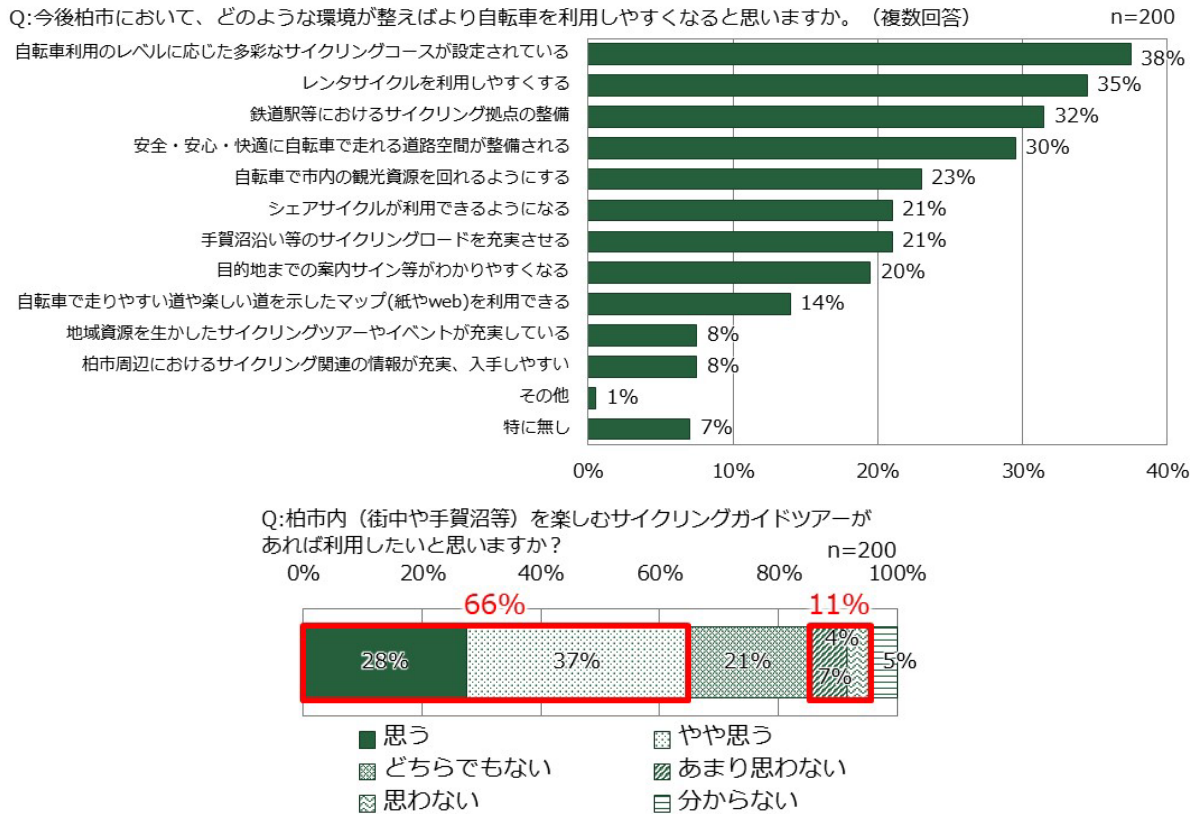


図 2-48 市外来訪者の自転車利用環境のニーズ(上)、
サイクリングガイドツアーの利用意向(下)

-Column- 特定小型原動機付 自転車



令和5年7月1日から電動キックボード等に関する改正道路交通法が施行されました。

これまで、電動キックボード等は、いわゆる原付バイクまたは自動車と同じ扱いで、運転免許が必要でしたが、道路交通法の改正により、下記の基準を満たす電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」と定義され、16歳以上であれば、運転免許がなくても運転ができるようになりました。車道通行を原則とし、自転車とも通行空間を供するものとなります。

<特定小型原動機付自転車とは>

車体の大きさ:長さ190cm以下幅60cm以下

車体の構造:原動機として、定格出力が0.60kW以下の電動機を用いること

時速20km/hを超えて加速することができない構造であること

走行中に最高速度の設定を変更することができないこと

AT機構がとられていること

道路運送車両の保安基準第66条の17に規定する最高速度表示灯が備えられていること

7) B.B.BASE手賀沼

- B.B.BASE 手賀沼とは東日本旅客鉄道株式会社千葉支社と成田線活性化推進協議会が連携し、両国・布佐駅間で運行されたものです。
- JR 東日本がサイクリスト向けの車両を不定期で運行しており、都心から布佐駅（我孫子市）で降車することで、手賀沼周辺へ気軽にサイクリングに来ることができます。
- B.B.BASEとは、BOSO（房総）BICYCLE（自転車）BASE（基地）を意味し、JR 東日本が所有する車両の名称です。電車そのものをサイクリングの「基地」にし、自転車を解体せずに電車に持ち込めるもので、主に内房、外房、佐倉・銚子、佐原・鹿島、鹿野山・菜久留トレインの5コースで定期運行されています。



出典：東日本旅客鉄道株式会社



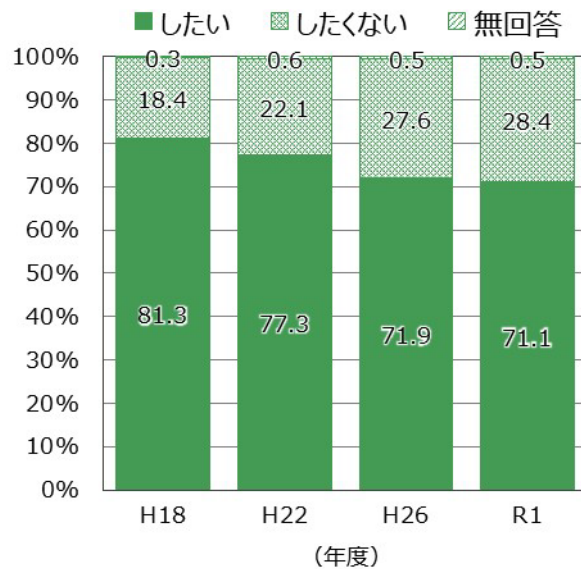
出典：国土地理院地図を基図に作成

図 2-49 B.B.BASE手賀沼到着駅（布佐駅）と手賀沼サイクリングロードの位置関係



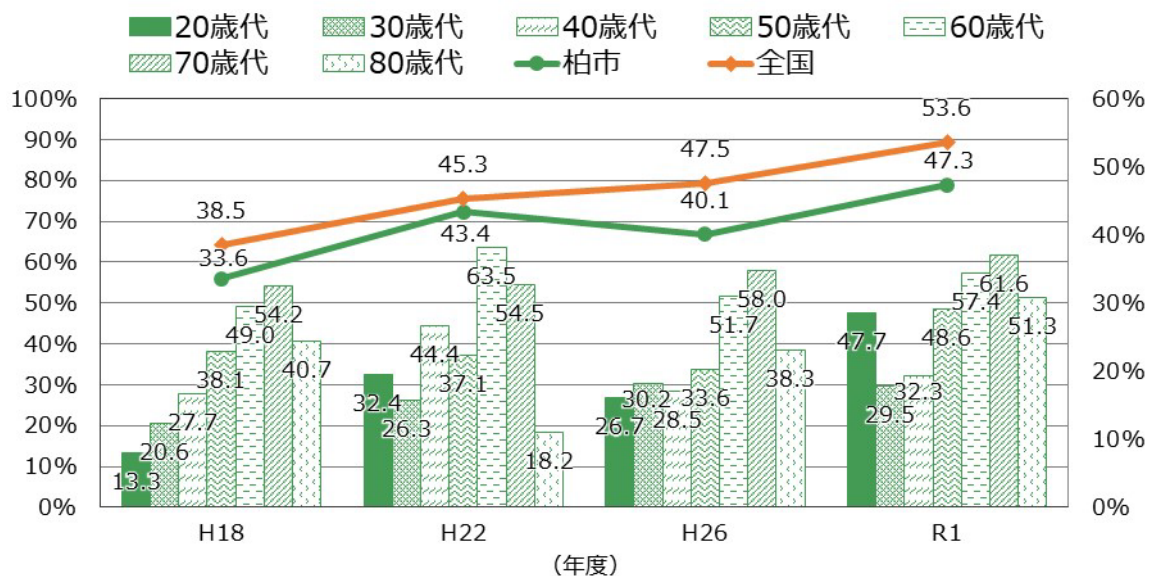
(6) 健康

- 柏市民のスポーツへの意欲は平成 18 年度から年々下っており、令和元年度においては約 3 割が「スポーツをしたくない」と回答しています。
- 令和元年度における週 1 回以上のスポーツ実施率は 70 歳代が最も高く 61.6%であり、子育て世代の 30 歳代～40 歳代が最も少ない結果となりました。また、全国に比べ柏市のスポーツ実施率は低くなっています。



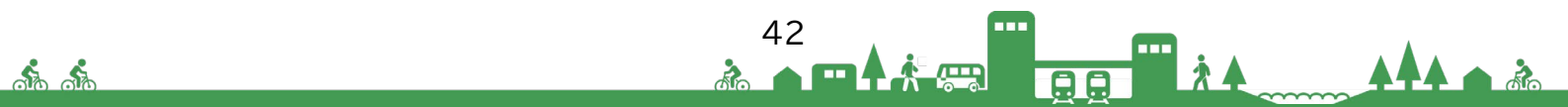
出典：第2期柏市スポーツ推進計画（令和3年5月）

図 2-50 スポーツへの意欲



出典：第2期柏市スポーツ推進計画（令和3年5月）

図 2-51 週1回以上のスポーツ実施率



2.3 柏市における自転車活用に関する現状と課題

(1) 自転車活用に関する現状

表 2-10 現状まとめ (1/2)

項目	現状
地勢・人口	・地形は概ね平たんであり、その大部分は台地上に位置する。標高差は最大 32m。 ・将来人口は現状と同程度と想定。
交通基盤	・常磐自動車道や国道 16 号、国道 6 号など、骨格となる幹線道路が格子状に地域を結び、広域的な交通アクセスに優れている。 ・鉄道 3 路線（JR 常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレス）、11 駅が立地し、バス路線は主に市街化区域内において展開。 ・呼塚交差点を起点に、主要渋滞区間・箇所が市内に存在。市民の移動への不満として、「道路の渋滞」、「自転車専用レーンの不足」が上位。 ・計画期間の整備目標であった市内約 100km の自転車ネットワーク計画対象路線のうち、整備済は約 7km。 ・新柏のモデル路線整備前後で、車道通行の割合は増加し、車道逆走の割合は減少。
交通特性 (移動関連)	・柏市の代表交通手段における自転車分担率は、柏全域で 12.7%となり、平成 20 年 PT 調査より 2.1%の減少。 ・駅別の末端交通手段は、増尾・逆井・高柳駅での自転車の分担率が 20%超。 ・自転車利用者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く、次いで「通勤」。 ・市内移動は、柏駅の位置する周辺の移動が多い傾向。 ・柏駅周辺の歩行者自転車通行量は、平日・休日共に減少傾向。柏市の商圏人口は近年増加傾向にあるが、人口減少の影響も懸念。 ・道の駅しやなんの観光入込客数は、平成 27 年から令和 3 年にかけて減少傾向だったが令和 4 年は上昇。
交通特性 (安全関連)	・柏市での自転車事故の発生件数は平成 27 年と比較し約 4 割減少しているものの、全事故に対する自転車事故発生件数は、30%付近で横ばい。 ・年齢別では 70 歳以上の死傷者数が最も多く、次いで高校生、20～50 代と幅広い年代で事故が発生。 ・自転車関連事故は対自動車 が 89.8%と最も高く、次いで対歩行者が 7.0%（令和 4 年）。 ・市内の自転車関連事故の発生地点は、交差点内が約 7 割。 ・自転車の走りやすさについて、柏駅周辺は「走りにくい」が約 6 割である一方、北部地域周辺は「走りやすい」が約 6 割。 ・市内住環境に対する満足度アンケートのうち、「自動車・自転車への安全対策」が最も満足度が低い（約 4 割が不満）。 ・自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、自転車の車道通行原則を守っている人は 56%。 ・令和 5 年 4 月 1 日より施行された「全ての自転車利用者のヘルメット着用努力義務」について、市民の約 6 割は「知っているが守ることができていない」。 ・ヘルメットを着用していない理由として、「努力義務であること」、「駐輪時の置き場所がない」と回答。 ・市民の 4 割は自転車の安全教育を受けた経験が「ない」または「受けたが覚えていない」。 ・自転車の利用環境への要望は、「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」。



表 2-11 現状まとめ (2/2)

項目	現状
駐輪	・市内駐輪場の収容台数は、5 駅（新柏駅や柏たなか駅等）で利用率が 100%超。一方、駐輪場によっては 5 割を下回り、利用に差。 ・市営駐輪場の定期利用者は、コロナ禍以降減少傾向。 ・一方、南柏・北柏・柏の葉キャンパス駅など一部エリアの駐輪場で、一時利用者数は微増傾向。 ・駐輪場環境への不満として「1 台分のスペースが狭く駐輪が困難」、「屋根がない」、「駐輪場所が施設から遠い」。
放置自転車	・撤去された放置自転車の台数は、年々減少傾向であり、前計画の初年度（平成 27 年度）と比較し約 8 割の減少。 ・一方で、柏駅東口において撤去された放置自転車が最多。 ・「駐輪場以外の道路や歩道上に駐車することがある」人は約 3 割、その理由は、「目的地から遠い」、「近くの駐輪所を知らない」が上位。
施設立地	・市内には公共施設、総合病院、運動施設等が点在し、主な商業施設は国道沿いに多く立地。
観光	・柏市内では、レンタサイクルを 4 か所で実施。 ・手賀沼周遊レンタサイクルは運営主体によって運用ルールがそれぞれ異なり、利用者にとって不便な状況となっている（車体、貸出方法、予約方法等のルールが主体毎に異なる）。 ・手賀沼のサイクリングロードを 1 周できるよう自治体間で連携したハード整備や情報発信を求める声や、手賀沼の周辺店舗と連携した自転車を活用した地域イベントの開催を求める声。 ・手賀沼周辺に魅力を感じると回答する市民は 44.1%であり、その魅力として「ジョギングやサイクリングを楽しめること」を最も高く評価。一方で、4 人に 1 人は「よく知らない」と回答し、一部の市民は手賀沼周辺の魅力十分に認知していない。 ・テガチャリの改善要望では、休憩場所の設置や地図、看板の設置を求める声。 ・B.B.BASE 手賀沼において布佐駅で降車したサイクリストは手賀沼サイクリングコースを利用し手賀沼を周遊可能。 ・市民の 42%、市外来訪者の 70%はシェアサイクルを利用したい・やや利用したいと回答。また、市民の 18%、市外来訪者の 58%はシェア電動キックボードを利用したい・やや利用したいと回答。 ・市外来訪者の自転車利用環境へのニーズは「利用レベルに応じた多彩なサイクリングコースの設定」、「レンタサイクルを利用しやすくすること」が約 4 割。 ・サイクリングツアーの利用意向は 66%。
健康	・柏市民のスポーツへの意欲は平成 18 年度から年々減少。 ・全国に比べ柏市のスポーツ実施率は低い状況。
新モビリティ	・近年、自転車の多様化や新たな電動小型モビリティが登場し、誰もが気軽に利用できる移動手段として活用が期待。 ・流山市では、電動キックボードのシェアリングサービスの実証実験を実施。 ・市民の 18%、市外来訪者の 58%はシェア電動キックボードを利用したい・やや利用したいと回答。



(2) 自転車を取り巻く課題

現状を踏まえ、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します。

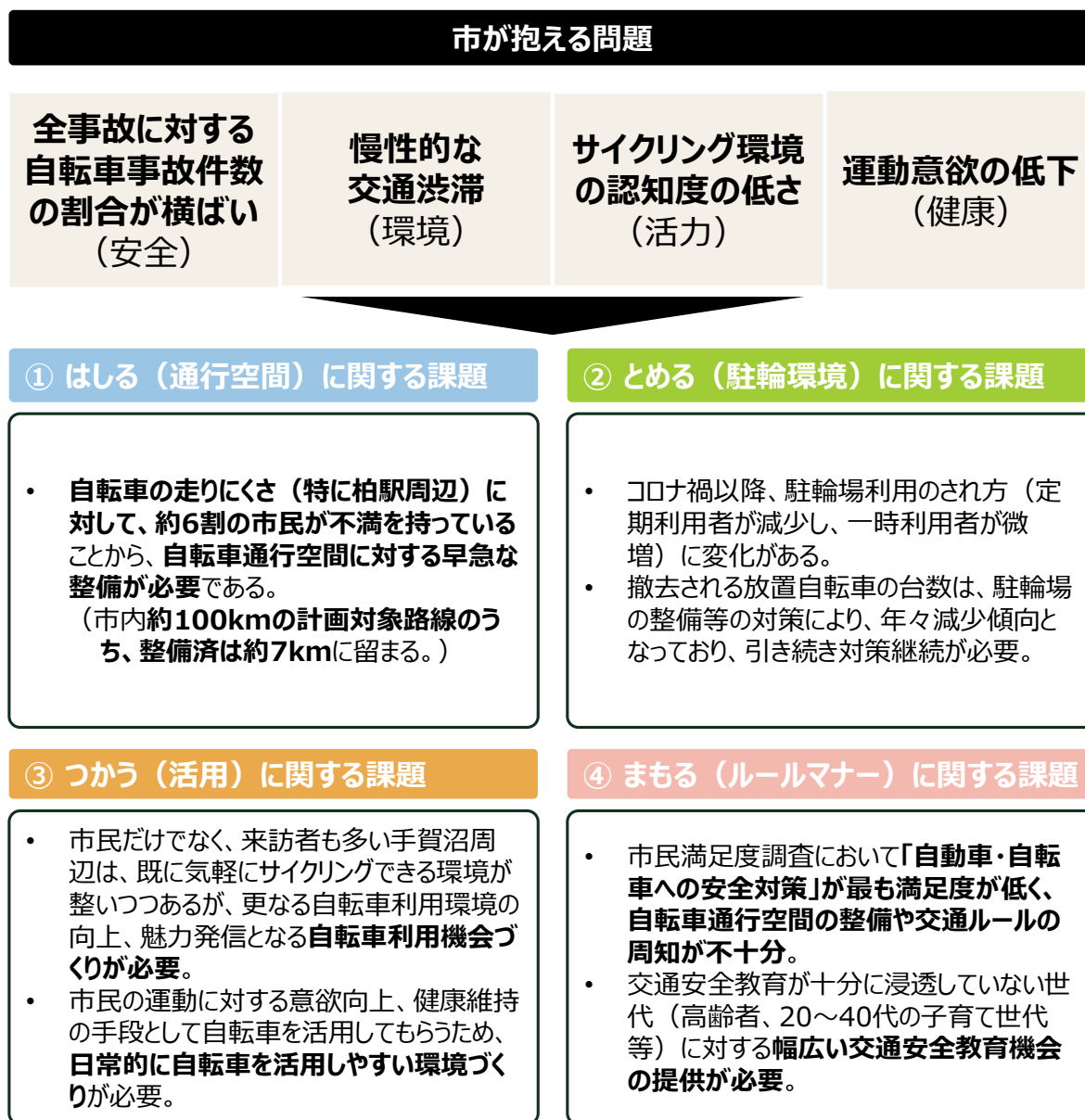


図 2-52 自転車を取り巻く課題



3 章

計画で目指す将来像と計画目標

3.1 本計画で目指す将来像

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「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」とします。



図 3-1 本計画で目指す将来像



3.2 計画目標

国や県の自転車活用推進計画を踏まえつつ、前計画を踏襲しながら、計画目標の方向性を以下のとおり掲げ、自転車の活用推進に係わる取組を推進します。

はしる

安全で快適な道路空間、自転車通行空間をつくる

目的地まで、自転車で快適におでかけしやすい環境とするために、安全で快適に通行できる自転車通行空間の計画的な整備・維持管理を推進します。また、適切に自転車通行空間を利用してもらうため、路上駐車への対策を推進します。

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

いつでもだれでも自転車で気軽に移動できる機会を増やし、まちなかへのおでかけにつながるような自転車の活用、また、自転車通勤や観光における自転車利用が増えるような環境づくりを推進します。

とめる

自転車を適切に駐輪できる環境をつくる

多様化する自転車や、通勤、買物、観光等のさまざまな自転車によるおでかけニーズに対応した駐輪場の環境整備を推進します。また、放置自転車対策を引き続き行います。

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

自転車利用者だけでなく、道路を利用するだれもが安全に安心して快適に通行できるおでかけ環境を創出するため、自転車利用者の交通ルール遵守やマナー向上に関する啓発など安全に自転車を利用する取組を推進します。



4 章

実施すべき施策、実施スケジュール

市が抱える問題

課 題

計 画 目 標

交通基盤・交通特性

- ・計画対象路線の整備進捗が滞っている。
- ・市民の「移動への不満」は慢性的な道路渋滞、自転車通行空間の不足。
- ・柏駅周辺の歩行者自転車通行量は減少傾向。

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

はしる

安全で快適な道路空間、
自転車通行空間をつくる

観 光

- ・サイクリング環境の認知度の低さ
- ・手賀沼周遊レンタサイクルは利用者にとって不便な状況

② 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
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

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

健 康

- ・市民の運動意欲、スポーツ実施率の低下

地 勢・人 口

- ・総人口推移は、今後やや減少し、その後横ばいと推計。

③ 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

とめる

自転車を適切に
駐輪できる環境をつくる

駐 輪・放 置 自 転 車

- ・駐輪場によって、利用率に差がある
- ・放置自転車台数は、年々減少傾向であり、引き続き対策継続が必要。

④ ルールマナーに関する課題

- ・交通ルールへの周知が不十分
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

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

安 全

- ・全事故に対する自転車事故件数の割合が横ばい
- ・交通安全教育が十分に浸透していない世代がいる

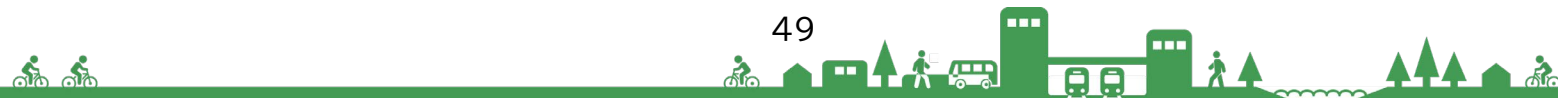




施 策 ・ 措 置

進 捗 指 標

1 自転車が走りやすい空間づくり	1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備 2 自転車通行空間の通行方法に関する広報啓発 3 違法な路上駐車の削減に向けた広報啓発 4 自転車通行空間の適切な維持管理	○自転車通行空間の整備延長 ⇒22km
2 自転車の安全に配慮した環境づくり	1 生活道路における安全対策の検討	
1 日常の移動を自転車で	1 シェアサイクルの導入・レンタサイクルの充実化 2 環境に優しく健康的な移動手段としての自転車利用の普及啓発 3 自転車通勤に関する情報提供	○シェアサイクルステーション数 ⇒中間評価時に決定
2 柏を楽しむサイクルツーリズム	1 自転車マップ等による自転車利活用に係る情報発信、PRの充実 2 手賀沼サイクリングロード等を楽しむ自転車利用環境の充実 3 サイクルトレイン等の取組との連携 4 自転車利用の拠点施設の設置検討	○自転車に乗るきっかけ作りとなる情報発信回数 ⇒年間4回
3 サイクスポーツを身近なものに	1 自転車に関するイベント等の支援 2 誰もが楽しめるサイクリングツールの発信	
4 サイクル&バスライド	1 公共交通+自転車による移動への転換	
1 ニーズに応じた駐輪環境づくり	1 多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備 2 駐輪場の安全対策 3 施設や料金収受の機械化、電子決済化 4 駐輪場の適正配置の推進	○需要に応じた駐輪場スペースの適正配置(利用率) ⇒100%
2 放置自転車を無くすために	1 民間事業者との協力による駐輪場整備、駅周辺巡回の実施 2 放置自転車削減に向けた広報・啓発	
1 自転車に関わる事故を減らすために	1 様々な年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実 2 交通安全の意識向上を図る広報啓発 3 道路利用者(歩行者・自転車・自動車等)の安全促進 4 地域と連携した交通安全指導の強化	○交通安全教育の開催回数 ⇒現状維持
2 自分自身をまもるために	1 自転車ヘルメット着用の広報啓発	○ヘルメット着用に関する情報発信回数 ⇒年間4回
3 万が一の事故に備えて	1 自転車損害賠償保険等の加入促進のための広報啓発	





【はしる】 施策 1 自転車が走りやすい空間づくり

取組 1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備

概要

安全で快適な自転車走行環境を創出するため、警察等の関係機関とも連携しながら、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車専用通行帯・車道混在等の整備形態で自転車通行空間の整備を行います。



新柏さくら通り（車道混在）



柏の葉周辺（自転車専用通行帯）

図 4-1 車道混在・自転車専用通行帯の整備検討

取組内容

- 計画的な自転車通行空間整備（優先整備路線の設計・施工）
- 道路空間の再配分の検討

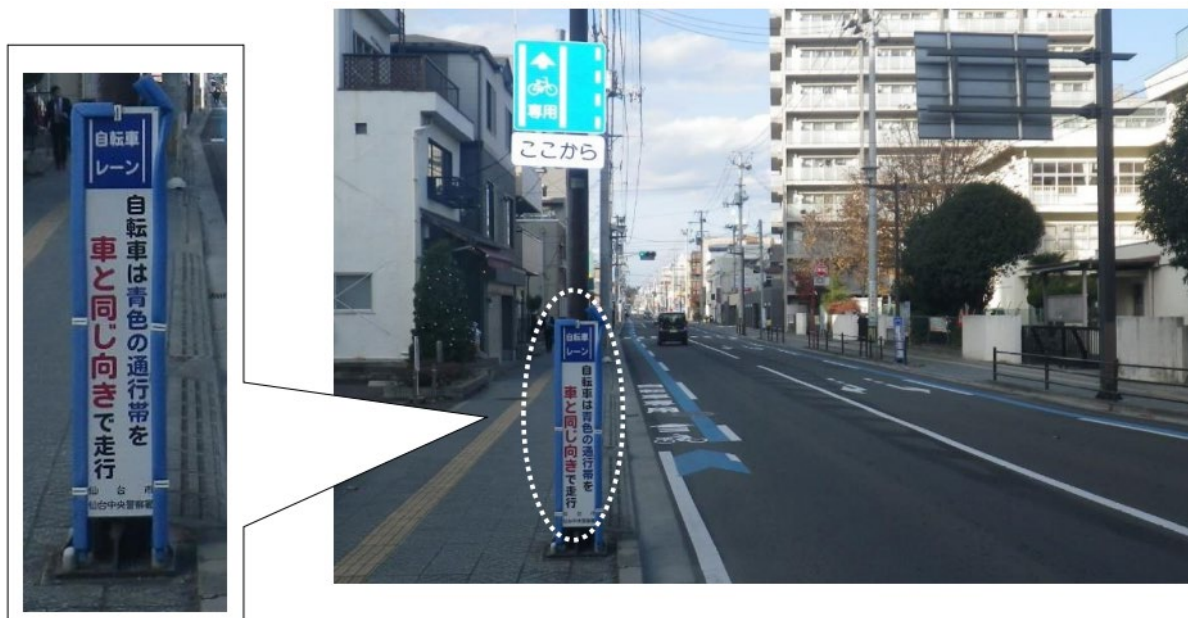


【はしる】 施策 1 自転車が走りやすい空間づくり

取組 2 自転車通行空間の通行方法に関する広報啓発

概要

本市の自転車通行空間整備と車道通行の認知度を高めるための案内看板等の設置を行います。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年）

図 4-2 通行ルールを示す看板設置の例

取組内容

- 市独自の自転車施策の象徴となる共通サインの検討、設置
- 自転車通行空間の利用方法（通行方法等）を周知する案内看板等の設置
- 様々な路面標示手法等の検討



【はしる】 施策 1 自転車が走りやすい空間づくり

取組 3 違法な路上駐車への削減に向けた広報啓発

概要

安全・安心・快適な自転車通行空間を形成するために、警察と連携を図り、自転車通行の支障となる違法な路上駐車への削減に向けた広報啓発等を実施します。



図 4-3 自転車通行空間上の路上駐車禁止に関する看板の例

取組内容

- 案内看板等による広報啓発



【はしる】 施策 1 自転車が走りやすい空間づくり

取組 4 自転車通行空間の適切な維持管理

概要

既に整備した自転車通行空間について、対象路線全体の状況等を踏まえ、適切な時期に維持管理・更新を行います。



図 4-4 舗装が剥がれかけている矢羽根（新柏周辺）

取組内容

- 舗装補修、段差解消
- モデル路線等で先行整備した路線における矢羽根等について、路線全体の状況を鑑みて修繕を実施



【はしる】 施策 2 自転車の安全に配慮した環境づくり

取組 1 生活道路における安全対策の検討

概要

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・町会等が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、地域の実情に即した安全対策の実施を検討します。



出典：柏市自転車総合計画（平成29年11月改定）

図 4-5 生活道路における速度規制

取組内容

- 自動車の速度抑制などの安全対策の検討

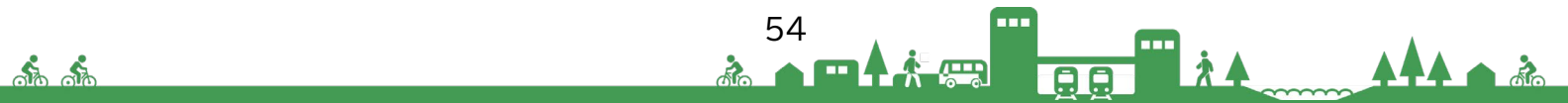
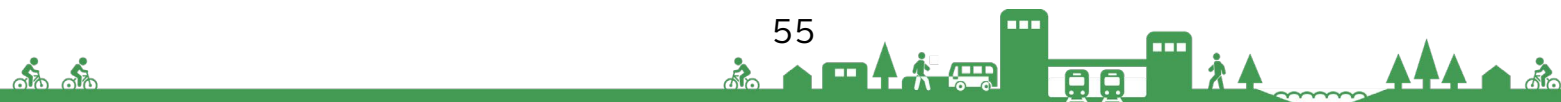




表 4-1 はしるに関する施策の実施スケジュール

取組内容	前期	後期
施策 1 自転車が走りやすい空間づくり		
取組 1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備		
1-1 ① 計画的な自転車通行空間整備（優先整備路線の設計・施工）	継続	
② 道路空間の再配分の検討	新規	
取組 2 自転車通行空間の通行方法に関する広報啓発		
1-2 ① 市独自の自転車施策の象徴となる共通サインの検討、設置	検討	設計・施工
② 自転車通行空間の利用方法（通行方法等）を周知する案内看板等の設置	検討	設置
③ 様々な路面標示手法等の検討	新規	
取組 3 違法な路上駐車削減に向けた広報啓発		
1-3 案内看板等による広報啓発	新規	
取組 4 自転車通行空間の適切な維持管理		
1-4 ① 舗装補修、段差解消	継続	
② モデル路線等で先行整備した路線における矢羽根等について、路線全体の状況を鑑みて修繕を実施	調査	修繕
施策 2 自転車の安全に配慮した環境づくり		
取組 1 生活道路における安全対策の検討		
2-1 ① 自動車の速度抑制などの安全対策の検討	新規	





【つかう】 施策 1 日常の移動を自転車で

取組 1 シェアサイクルの導入・レンタサイクルの充実化

概要

放置自転車を低減するとともに、市内及び隣接自治体への移動の利便性を向上させ、まちなかの回遊性向上や外出支援等を行うため、公共的な交通手段であるシェアサイクルを事業者と連携し導入します。併せて、市内レンタサイクルの利用環境の充実化に努めます。

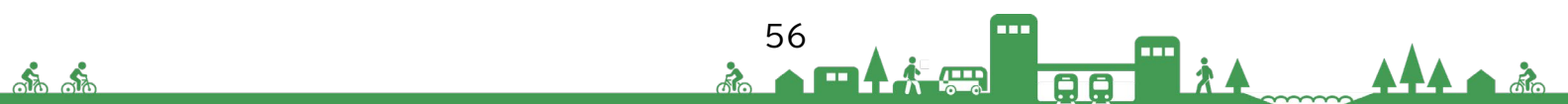


出典：OpenStreet(株)

図 4-6 シェアサイクルの設置イメージ

取組内容

- 民間事業者との連携協定の締結及び公共用地等へのポート設置促進
- 市内のレンタサイクルの充実化（観光なども考慮した多様な車種の選定等）
- 手賀沼周辺レンタサイクルに関する統一した利用形態の検討
- 新たなモビリティ（電動キックボード等）の導入検討



【つかう】 施策 1 日常の移動を自転車で

取組 2 環境に優しく健康的な移動手段としての自転車利用の普及啓発

概要

自動車から環境負荷の小さい自転車への転換を図り、自転車を適切に利用してもらうことで子どもから高齢者までの幅広い世代の外出機会が増え、活動範囲が広がり、市民の健康の維持・増進にもつながることから、環境に優しく健康的な移動手段として、日常的に自転車を利用してもらえるような広報啓発を図ります。

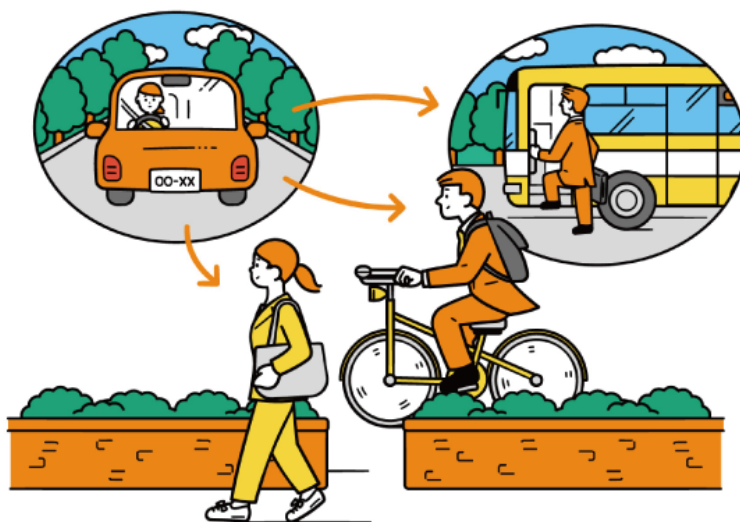


図 4-7 転換イメージ 出典：環境省

運動活動	METs	生活活動
	1	安静に座っている状態(1) デスクワーク(1.5)
ヨガ・ストレッチ(2.5)	2	料理、洗濯(2.0)
ウォーキング(3.5) 軽い筋トレ(3.5)	3	犬の散歩(3.0) 掃除機かけ(3.3) 風呂掃除(3.5)
水中ウォーキング(4.5)	4	自転車(4.0) ゆっくり階段上る(4.0) 通勤や通学(4.0)
かなり速いウォーキング(5.0)	5	動物と活発に遊ぶ(5.3) 子どもと活発に遊ぶ(5.8)

図 4-8 身体活動のメッツ表 出典：スポーツ庁

取組内容

- 自転車の利用による環境負荷の軽減や健康メリットに関する情報を市 HP 等で発信
- 手賀沼サイクリングロードにおける市民サイクリングの実施検討



【つかう】 施策 1 日常の移動を自転車で

取組 3 自転車通勤に関する情報提供

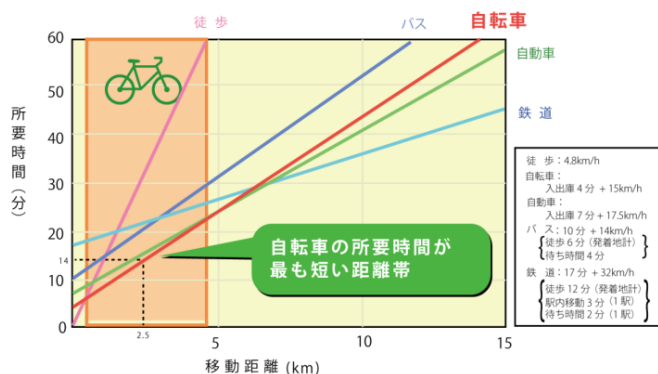
概要

自転車通勤は、事業者の健康経営や従業員の心身の健康維持・増進等に伴う生産性の向上等も期待されるため、事業者に対し、自転車通勤を促す広報啓発を推進します。

自転車通勤導入に関する手引き



令和6年7月
自転車活用推進官民連携協議会



出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和6年7月）（自転車活用推進官民連携協議会）

図 4-9 自転車通勤導入に関する手引き

取組内容

- 市民の自転車通勤の促進に関する市 HP 等での情報発信
- 事業者が適切に自転車通勤制度を導入・運用できるよう、「自転車通勤制度導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）」の市 HP 等での情報発信
- 「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」への応募促進のための情報発信





【つかう】 施策 2 柏を楽しむサイクルツーリズム

取組 1 自転車マップ等による自転車利活用に係る情報発信、PR の充実

概要

自転車の利用促進が図られるよう、柏市内のサイクリングルートやサイクリー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します。

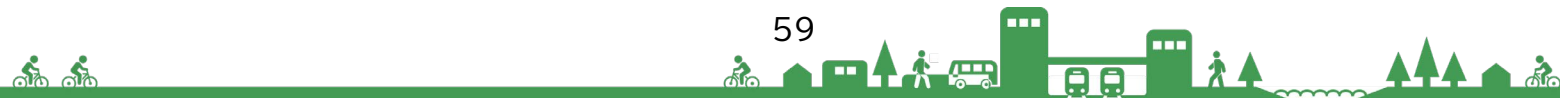


出典：柏市

図 4-10 手賀沼周辺のサイクリングマップ

取組内容

- 柏市全体における自転車の総合的・統一的な情報の発信・充実





【つかう】 施策 2 柏を楽しむサイクルツーリズム

取組 2 手賀沼サイクリングロード等を楽しむ自転車利用環境の充実

概要

手賀沼サイクリングロードを核とした市内外の資源を活用しながら、県や近隣自治体と連携しつつ、自転車を活用した観光に寄与する取組を推進します。



出典：柏市民公益活動情報サイト かしわん、ぽっ？

図 4-11 市民団体が主催するサイクリングツアー



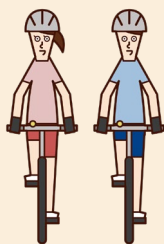
出典：柏市

図 4-12 手賀沼サイクリングロード

取組内容

- レンタサイクル・シェアサイクルで巡る市内観光ツアー等の市民活動の後援
- 市内のサイクリングロードに関する情報発信や統一した案内表示
- 県道我孫子流山自転車道線の柏市区間のルート検討等、千葉県事業との連携構築
- 利根川サイクリングロードへの動線検討
- サイクリングロード上の休憩施設の拡充

-Column-
サイクルツーリズム



サイクルツーリズムとは、自転車を活用した観光形態のことを指します。自転車に乗ることが主な目的の観光旅行だけでなく、観光旅行における移動手段の一つとして自転車を利用すること含まれます。

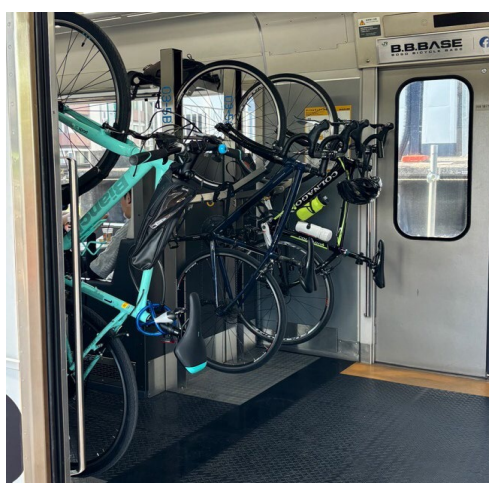


【つかう】 施策 2 柏を楽しむサイクルツーリズム

取組 3 サイクルトレイン等の取組との連携

概要

我孫子市（布佐駅）を終点とするサイクルトレイン（B.B.BASE 手賀沼）の実施状況について、情報の周知を図るとともに、サイクルトレインの運行拡大やサイクルバスの運行などについて、各交通事業者に検討を促します。



撮影：柏市

図 4-13 B.B.BASE手賀沼

取組内容

- 市ホームページにおけるサイクルトレインの情報周知
- サイクルトレイン利用者へのサイクリング情報発信
- サイクルバスの運行検討



【つかう】 施策 2 柏を楽しむサイクルツーリズム

取組 4 自転車利用の拠点施設の設置検討

概要

自転車ネットワーク上にある既存の施設（公園・公共施設・観光施設等）を活用し、自転車利用者が気軽に立ち寄れる拠点施設の設置を検討します。



撮影：柏市

図 4-14 道の駅しょうなんに設置されているサイクルラック

取組内容

- 公園・公共施設・観光施設等での自転車に関する情報発信（レンタサイクル・観光情報、ルール・マナー等）
- 市内コンビニエンスストア等への休憩・整備機能（サイクルラック・空気入れ・簡易工具）の配置検討



【つかう】 施策 3 サイクスポーツを身近なものに**取組 1 自転車に関するイベント等の支援****概 要**

自転車関係団体と連携し、サイクスポーツに関するイベント等の支援を行い、サイクスポーツの振興を図ります。各種サイクリングイベントの企画や、自転車の安全運転啓蒙とマナーの向上のため自転車教室、道の駅しようなんでの交通安全啓発などの活動をされている「柏市サイクル協会」等の団体の支援を行います。



出典：柏市サイクル協会ホームページ

図 4-15 柏市サイクル協会の活動風景



撮影：柏市

図 4-16 柏市・柏警察署・柏市サイクル協会連携による
自転車交通安全啓発活動（道の駅しようなん）

取組内容

- 柏市サイクル協会等の自転車関連団体やイベントの後援

**【つかう】 施策 3 サイクスポーツを身近なものに****取組 2 誰もが楽しめるサイクリングツールの発信****概要**

視覚に障害のある人でもサイクリングを楽しめるタンデム自転車等の多様な自転車を活用し、市民の運動機会の創出や観光誘客を図るため、広報啓発を実施します。

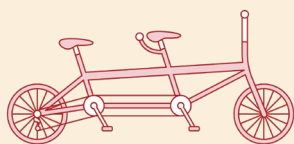


撮影：柏市

図 4-17 北柏ふるさと公園（テガチャリ）に導入されたタンデム自転車

取組内容

- 新たな観光誘客や市民の運動機会につながるツールとして、タンデム自転車のレンタルに関する広報啓発

**-Column-
タンデム自転車の
公道走行**

タンデム自転車は、2 人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車です。千葉県では、平成30年4月1日に千葉県道路交通法施行細則を一部改正し、タンデム自転車の公道走行が可能となりました。

柏市では、北柏ふるさと公園内のレンタサイクルステーション「テガチャリ」において、タンデム自転車のレンタルを実施しており、手賀沼周辺のサイクリングで利用ができます。

利用料	1 日 2,000 円/4 時間 1,000 円
サイズ	26 インチ 1 台/20 インチ 1 台
利用条件	利用者は、前方後方共に両足接地できる方 前方乗車は、16 歳以上。



【つかう】 施策 4 サイクル&バスライド

取組 1 公共交通 + 自転車による移動への転換

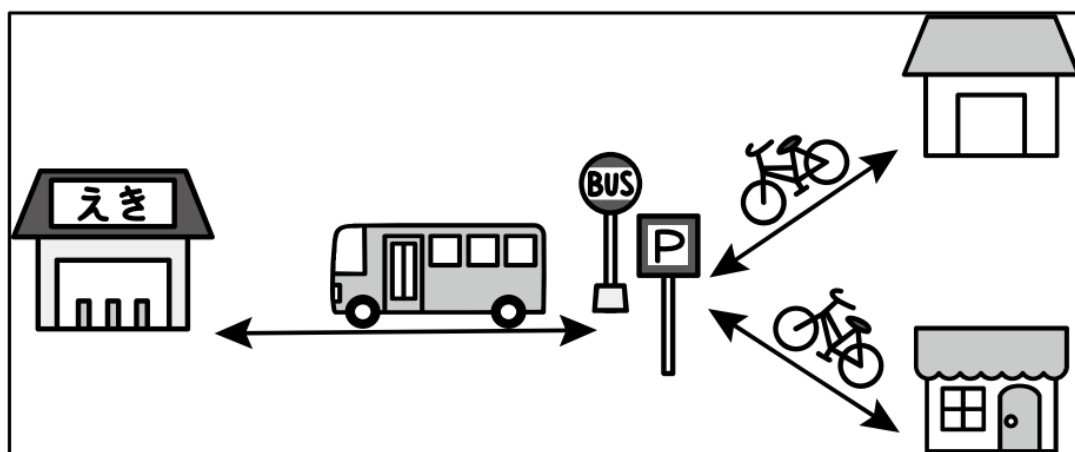
概要

自転車とバス利用を掛け合わせた移動方法による利便性向上や、自動車から「公共交通 + 自転車」への転換による環境負荷低減などのメリットを踏まえ、「サイクル&バスライド」による効率的な移動方法の普及促進を図ります。



撮影：柏市

図 4-18 バス停至近のシェアサイクルポート（松戸市）



出典：第二次柏市総合交通計画（令和3年3月）

図 4-19 サイクル&バスライド イメージ

取組内容

- サイクル&バスライドによる効率的な移動方法の普及啓発
- バス停付近へのシェアサイクルポート設置検討
- 実施済箇所における運用面における課題把握



表 4-2 つかうに関する施策の実施スケジュール（1 / 2）

取組内容	前期	後期
施策 1 日常の移動を自転車で		
取組 1 シェアサイクルの導入・レンタサイクルの充実化		
1-1 ① 民間事業者との連携協定の締結及び公共用地等へのポート設置促進	継続	
② 市内のレンタサイクルの充実化（観光なども考慮した多様な車種の選定等）	新規	
③ 手賀沼周辺レンタサイクルに関する統一した利用形態の検討	継続	
④ 新たなモビリティ（電動キックボード等）の導入検討	検討	導入
取組 2 環境に優しく健康的な移動手段としての自転車利用の普及啓発		
1-2 ① 自転車の利用による環境負荷の軽減や健康メリットに関する情報を市 HP 等で発信	新規	
② 手賀沼サイクリングロードにおける市民サイクリングの実施検討	検討	開催
取組 3 自転車通勤に関する情報提供		
1-3 ① 市民の自転車通勤の促進に関する市 HP 等での情報発信	継続	
② 事業者が適切に自転車通勤制度を導入・運用できるよう、「自転車通勤制度導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）」の市 HP 等での情報発信	新規	
③ 「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」への応募促進のための情報発信	新規	
施策 2 柏を楽しむサイクルツーリズム		
取組 1 自転車マップ等による自転車利活用に係る情報発信、PR の充実		
2-1 ① 柏市全体における自転車の総合的・統一的な情報の発信・充実	新規	
取組 2 手賀沼サイクリングロード等を楽しむ自転車利用環境の充実		
2-2 ① レンタサイクル・シェアサイクルで巡る市内観光ツアー等の市民活動の後援	新規	
② 市内のサイクリングロードに関する情報発信や統一した案内表示	新規	
③ 県道我孫子流山自転車道線の柏市区間のルート検討等、千葉県事業との連携構築	新規	
④ 利根川サイクリングロードへの動線検討	新規	
⑤ サイクリングロード上の休憩施設の拡充	継続	
取組 3 サイクルトレイン等の取組との連携		
2-3 ① 市ホームページにおけるサイクルトレインの情報周知	新規	
② サイクルトレイン利用者へのサイクリング情報発信	新規	
③ サイクルバスの運行検討	新規	





表 4-3 つかうに関する施策の実施スケジュール（2 / 2）

取組内容	前期	後期
取組 4 自転車利用の拠点施設の設置検討		
2-4 ① 公園・公共施設・観光施設等での自転車に関する情報発信（レンタサイクル・観光情報、ルール・マナー等）	継続	
② 市内コンビニエンスストア等への休憩・整備機能（サイクルラック・空気入れ・簡易工具）の配置検討	新規	
施策 3 サイクルスポーツを身近なものに		
取組 1 自転車に関するイベント等の支援		
3-1 ① 柏市サイクル協会等の自転車関連団体やイベントの後援	新規	
取組 2 誰もが楽しめるサイクリングツールの発信		
3-2 ① 新たな観光誘客や市民の運動機会につながるツールとして、タンデム自転車のレンタルに関する広報啓発	継続	
施策 4 サイクル＆バスライド		
取組 1 公共交通＋自転車による移動への転換		
4-1 ① サイクル＆バスライドによる効率的な移動方法の普及啓発	継続	
② バス停付近へのシェアサイクルポート設置検討	新規	
③ 実施済箇所における運用面における課題把握	継続	





【とめる】 施策 1 ニーズに応じた駐輪環境づくり

取組 1 多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備

概要

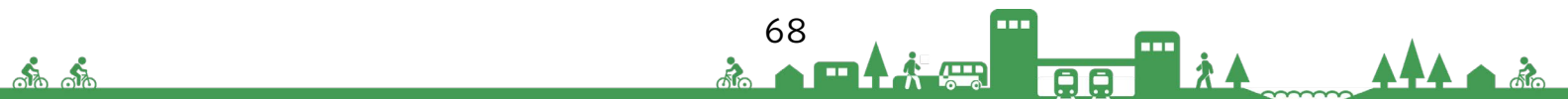
さらなる利便性向上を目指して、様々な駐輪ニーズを踏まえた駐輪場の整備を推進します。



図 4-20 市内駐輪場の電動アシスト付き・子供乗せ自転車専用駐輪スペース

取組内容

- 子供乗せ自転車や電動アシスト付き自転車などの自転車の多様化や新たなモビリティ（電動キックボード等）に対応した駐車スペースの確保
- 施設や設備の更新に合わせ、二段式や駐車間隔が狭く利用しにくいラックの改修や屋根設置等の環境整備



【とめる】 施策 1 ニーズに応じた駐輪環境づくり

取組 2 駐輪場の安全対策

概要

駐輪場利用者の利便性や快適性を向上させるための防犯カメラや照明灯の設置やヘルメット管理等のサービス品質を高める取組を進めます。

また、既存施設の定期的な点検・メンテナンス、耐震補強などによって長寿命化を図りながら、できる限り既存施設の利用を継続していきます。



図 4-21 市内駐輪場における防犯カメラの設置

取組内容

- 防犯カメラや照明灯の設置
- 自転車ヘルメットの管理方法の検討
- 施設、設備等の計画的な修繕



【とめる】 施策 1 ニーズに応じた駐輪環境づくり

取組 3 施設や料金収受の機械化、電子決済化

概要

駐輪場利用者の利便性や快適性を向上させるため、料金収受等の機械化や、電子決済などの情報通信技術を活用します。



図 4-22 交通系 I C カードでの支払いに対応する駐輪場精算機

取組内容

- 定期利用の自動更新機の設置
- 一時利用の料金収受の電子決済の拡充
- 満空情報の提供等



【とめる】 施策 1 ニーズに応じた駐輪環境づくり

取組 4 駐輪場の適正配置の推進

概要

市営駐輪場の利用の偏りを是正し、効率的に利用するために、利用需要等を考慮し、適正配置し、自転車駐輪しやすい環境整備計画に基づき、検討を進めます。

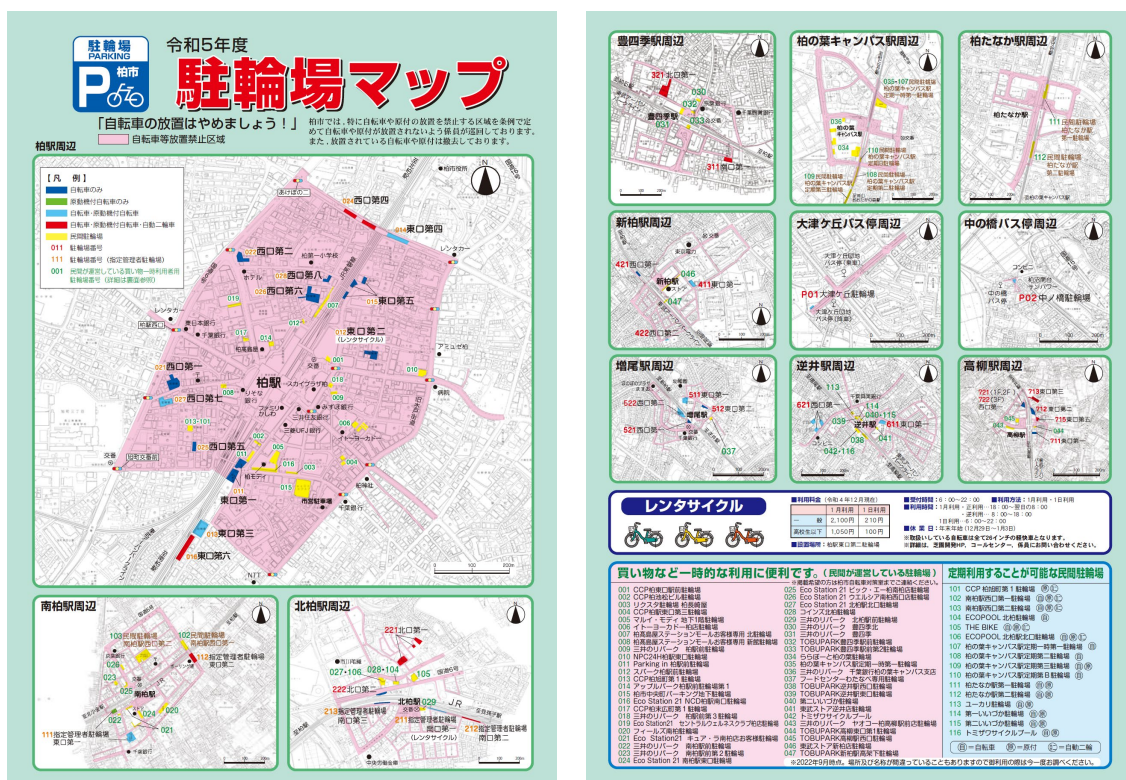


図 4-23 駐輪場マップ（令和 5 年度）

取組内容

- 鉄道高架下用地活用等を鉄道事業者と連携
- 短時間駐車需要への対応
- 空きスペースを活用したシェアサイクルポートの設置
- 再開発事業、土地区画整理事業等をとらえた駐輪場の再配置・統廃合の推進



【とめる】 施策2 放置自転車を無くすために

取組1 民間事業者との協力による駐輪場整備、駅周辺巡回の実施

概要

民間事業者による駐輪場の整備を促進し、駅前や商業エリアの駐輪場確保、周辺放置自転車対策を図ります。



図 4-24 指定管理制度により運営している市営駐輪場（柏駅東口第一駐輪場）

取組内容

- 大型商業店舗等の新築時における駐輪場の附置義務の活用等による駐輪場整備
- 市営駐輪場における短時間駐輪の無料サービスの継続・拡充
- 駅周辺街頭巡回による放置自転車対策



【とめる】 施策 2 放置自転車を無くすために

取組 2 放置自転車削減に向けた広報・啓発

概要

適切な駐輪を誘導し、駅周辺の放置自転車を減らすため、放置自転車の撤去の推進、警察、鉄道事業者などの関係機関と連携した広報啓発を実施します。



出典：柏市ホームページ

図 4-25 「首都圏放置自転車クリーンキャンペーン」ポスター（令和5年度）

取組内容

- 地元、警察、鉄道事業者等の関係機関と連携した発信
- 啓発グッズ等の街頭キャンペーンの実施
- 市公式情報発信媒体を活用した呼びかけ



表 4-4 とめるに関する施策の実施スケジュール

取組内容	前期	後期
施策 1 ニーズに応じた駐輪環境づくり		
取組 1 多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備		
1-1 ① 子乗せ自転車や電動アシスト付き自転車などの自転車の多様化や新たなモビリティ（電動キックボード等）に対応した駐車スペースの確保	継続	
② 施設や設備の更新に合わせ、二段式や駐車間隔が狭く利用しにくいラックの改修や屋根設置等の環境整備	継続	
取組 2 駐輪場の安全対策		
1-2 ① 防犯カメラや照明灯の設置	継続	
② 自転車ヘルメットの管理方法の検討	新規	
③ 施設、設備等の計画的な修繕	継続	
取組 3 施設や料金収受の機械化、電子決済化		
1-3 ① 定期利用の自動更新機の設置	継続	
② 一時利用の料金収受の電子決済の拡充	継続	
③ 満空情報の提供等	新規	
取組 4 駐輪場の適正配置の推進		
1-4 ① 鉄道高架下用地活用等を鉄道事業者と連携	新規	
② 短時間駐車需要への対応	継続	
③ 空きスペースを活用したシェアサイクルポートの設置	検討	設置
④ 再開発事業、土地区画整理事業等をとらえた駐輪場の再配置・統廃合の推進	継続	
施策 2 放置自転車を無くすために		
取組 1 民間事業者との協力による駐輪場整備、駅周辺巡回の実施		
2-1 ① 大型商業店舗等の新築時における駐輪場の附置義務の活用等による駐輪場整備	継続	
② 市営駐輪場における短時間駐輪の無料サービスの継続・拡充	継続	
③ 駅周辺街頭巡回による放置自転車対策	継続	
取組 2 放置自転車削減に向けた広報・啓発		
2-2 ① 地元、警察、鉄道事業者等の関係機関と連携した発信	継続	
② 啓発グッズ等の街頭キャンペーンの実施	継続	
③ 市公式情報発信媒体を活用した呼びかけ	継続	



【まもる】 施策 1 自転車に関わる事故を減らすために

取組 1 様々な年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実

概 要

幼児と保護者、小学生、中学生、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します。



図 4-26 交通安全教室（幼稚園・小学校・中学校）、高齢者交通安全講習会、道の駅でのマナーアップキャンペーンの様子

取組内容

- 幼児と保護者、小学生、中学生、高齢者向け交通安全教室の実施
- 幼児などを対象とした交通安全教材の貸し出し



【まもる】 施策 1 自転車に関わる事故を減らすために

取組 2 交通安全の意識向上を図る広報啓発

概要

交通安全意識の向上に資する広報啓発活動により自転車の安全な利用を促進します。



出典：千葉県ホームページ

図 4-27 ちばサイクルール啓発チラシ

取組内容

- 自転車に乗るときの交通ルール・マナー周知活動



【まもる】 施策 1 自転車に関わる事故を減らすために**取組 3 道路利用者（歩行者・自転車・自動車等）の安全促進****概 要**

教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による通学路あるいは学区周辺における安全点検を実施します。



出典：柏市ホームページ

図 4-28 市内通学路点検の様子

取組内容

- 各種関連団体を連携した通学路安全点検

取組 4 地域と連携した交通安全指導の強化**概 要**

地域ぐるみのルール遵守運動を展開するために、様々なグループ・団体との交通安全指導の取組に関する連携の中で、交通安全指導を実施します。

取組内容

- 柏警察署、道路管理者、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会、地域コミュニティ（町会）等との連携（活動援助、助言）



【まもる】 施策2 自分自身をまもるために

取組 1 自転車ヘルメット着用の広報啓発

概要

自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務になったことに伴い、自転車事故における死亡リスクの低減を図るため、すべての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の普及・広報啓発を推進します。

柏市在住の
皆さんへ

予算がなくなり次第終了！！

つづいて
つづいて

自転車用ヘルメット

最大 **2,000**円

値引き購入できます

令和5年4月から自転車ヘルメットの
着用が努力義務になりました。

対象者	ヘルメット購入時及び補助金申請時に 市内在住で市税を滞納していない方
期間	8月1日から令和7年2月購入分まで ※予算がなくなり次第終了します
購入方法	店舗販売・販売協力店を利用すると値引価 格で購入できます 通信販売・市ホームページから補助申請を すると補助金が支給されます ※対象ヘルメットは裏面をご覧ください

問い合わせ先
柏市危機管理部防災安全課
TEL 04-7167-1115

柏市
Utsunomiya City

出典：柏市ウェブサイト

図 4-29 自転車乗車用ヘルメット購入補助金（柏市）

取組内容

- 自転車事故における死亡リスクの低減を図るため、交通安全イベントや各種広報媒体における周知啓発や教育機関と連携し、すべての年齢層へ自転車乗車用ヘルメットの着用を促進
- 千葉県補助金を積極的に活用し、ヘルメット購入補助金を実施

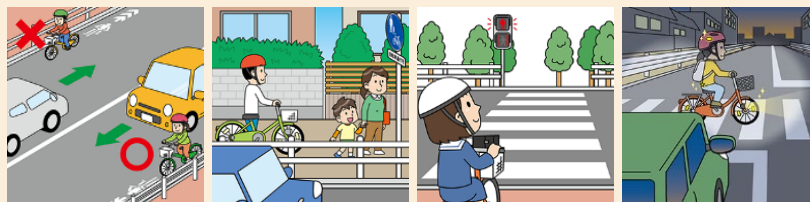


-Column- 自転車安全利用五則 を守りましょう

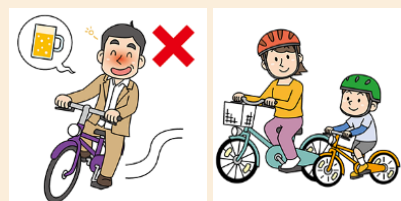


自転車に乗る時に守るべき交通ルールのうち、特に重要なものを以下の5つにまとめた「自転車安全利用五則」が15年ぶりに改定されました。

※令和4(2022)年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定



- 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



出典：内閣府ホームページ

交通ルールは歩行者・自転車・自動車など道路を利用する人すべてが、安全に道路を通行し交通事故を未然に防ぐためのものです。ルールを認知しているだけでなく、それらをきちんと遵守することが大切です。

-Column- ヘルメット着用の 努力義務化



改正道路交通法の施行により、令和5(2023)年4月1日から、すべ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ました。

自転車に乗るときは、交通事故による被害軽減のため、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

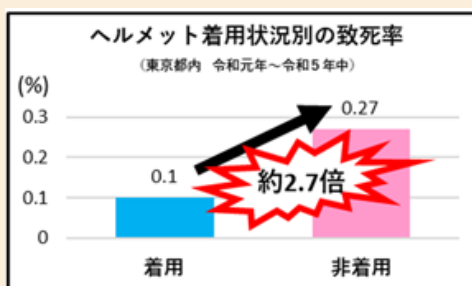
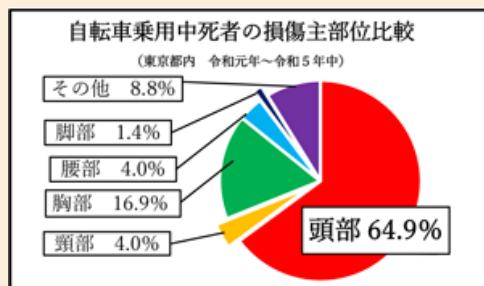
なお、幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乘せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

～ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は約2.7倍～

自転車事故で亡くなられた方の約7割※が、頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は、着用していた場合と比べると、約2.7倍も高くなっています。

正しくヘルメットを着用し、頭を保護することは、大切な命を守ることにつながります。

※令和元年から令和5年までの東京都内における自転車乗車中死者の損傷部位の割合



出典：警視庁ホームページ



【まもる】 施策 3 万が一の事故に備えて

取組 1 自転車損害賠償保険等の加入促進のための広報啓発

概要

自転車損害賠償保険加入の必要性や必要な情報の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。



自転車保険啓発チラシ



事業者向け自転車保険啓発チラシ

出典: 千葉県ホームページ

図 4-30 啓発チラシ(千葉県)

取組内容

- 警察、学校、自転車店、通勤先事業者等の関係機関と連携した情報発信
- 市 HP 等の広報媒体を通じた保険加入の情報周知
- 保育園等の施設入園時における保護者向けの周知



-Column- 自転車損害賠償 保険等



自転車事故を起こした場合、被害の大きさによっては数千万円の賠償金を支払う必要がある場合もあります。

令和4年7月1日から、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」改正により、千葉県内での自転車利用者等に自転車事故の賠償に備えた保険の加入が義務化されています。あなたと被害者を守るため、事故を起こしてしまったときに備えて自転車保険に入りましょう。

表 自転車での加害事故例

判決容認額※	事故の概要
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡しました。 （高松高等裁判所、令和2（2020）年7月22日判決）
9,521 万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となりました。 （神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残りました。 （東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5日判決）

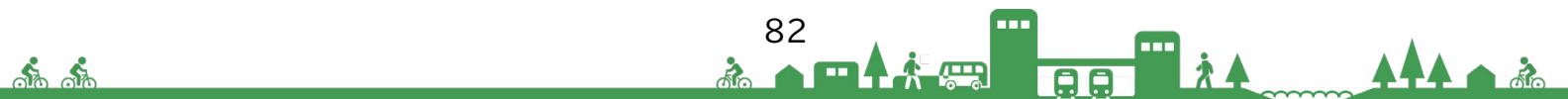
※ 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

出典：自転車事故と保険（一般社団法人 日本損害保険協会）より作成



表 4-5 まもるに関する施策の実施スケジュール

取組内容	前期	後期
施策 1 自転車に関わる事故を減らすために		
取組 1 様々な年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実		
1-1 ① 幼児と保護者、小学生、中学生、高齢者向け交通安全教室の実施	継続	
② 幼児などを対象とした交通安全教材の貸し出し	継続	
取組 2 交通安全の意識向上を図る広報啓発		
1-2 ① 自転車に乗るときの交通ルール・マナー周知活動	継続	
取組 3 道路利用者（歩行者・自転車・自動車等）の安全促進		
1-3 ① 各種関連団体を連携した通学路安全点検	継続	
取組 4 地域と連携した交通安全指導の強化		
1-4 ① 柏警察署、道路管理者、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会、地域コミュニティ（町会）等との連携（活動援助、助言）	継続	
施策 2 自分自身をまもるために		
取組 1 自転車ヘルメット着用の広報啓発		
2-1 ① 自転車事故における死亡リスクの低減を図るため、交通安全イベントや各種広報媒体における周知啓発や教育機関と連携し、すべての年齢層へ自転車乗車用ヘルメットの着用を促進	継続	
② 千葉県の補助金を積極的に活用し、ヘルメット購入補助金を実施	継続	検討
施策 3 万が一の事故に備えて		
取組 1 自転車損害賠償保険等の加入促進のための広報啓発		
3-1 ① 警察、学校、自転車店、通勤先事業者等の関係機関と連携した情報発信	継続	
② 市 HP 等の広報媒体を通じた保険加入の情報周知	継続	
③ 保育園等の施設入園時における保護者向けの周知	新規	



5 章

自転車ネットワークに関する計画

5.1 自転車ネットワークに関する計画の概要

(1) 自転車ネットワークに関する計画とは

自転車ネットワークに関する計画では、本市において自転車が安全かつ連続的に通行可能な自転車通行空間のネットワーク（以下、自転車ネットワーク）を形成するための路線を選定し、それらの路線の整備形態や整備優先度等を定めます。自転車ネットワークに関する計画は、柏市自転車活用推進計画に包含された計画として位置づけられます。なお、自転車ネットワークの考え方や路線は、前計画の柏市自転車総合計画を踏まえるものとします。

また、自転車ネットワークに関する整備の方針や整備形態の考え方は、令和 6 年 6 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（国土交通省、警察庁）（以下「国のガイドライン」という。）」に示されており、本計画もガイドラインを踏まえて作成します。

(2) 自転車ネットワークに関する計画の目的

自転車ネットワークに関する計画は、柏市自転車活用推進計画で目指す将来像「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」に向けて、通行空間の側面から、自転車利用における安全性、利便性、快適性の総合的な向上を図ることを目的とします。

(3) 自転車ネットワークに関する計画の位置づけ

自転車ネットワークに関する計画は、柏市自転車活用推進計画に包含された位置づけであるため、「計画目標 1：はしる」に対応した計画とします。ただし、本計画の検討に当たっては、「計画目標 2：つかう」にて想定される自転車の活用シーンも考慮しながら検討します。

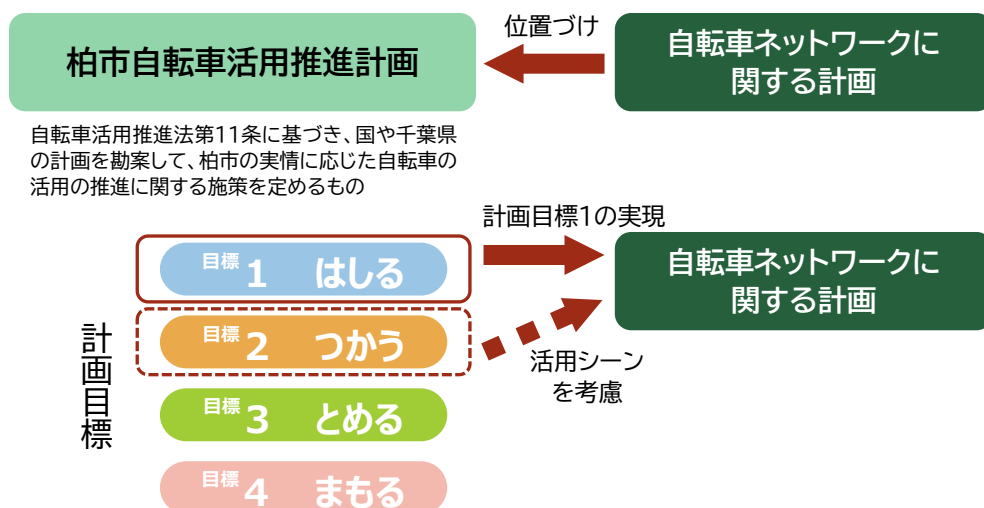


図 5-1 自転車ネットワークに関する計画の位置づけ



5.2 自転車ネットワーク路線

(1) 自転車ネットワーク路線の考え方

自転車ネットワーク路線とは自転車ネットワークを形成する路線を表します。

前計画である柏市自転車総合計画より、日常・非日常の多様な移動目的に対応した自転車ネットワークを形成するために、自転車ネットワーク路線は以下の3つの概念のルートによって構成されています。

- 広域ルート：周辺市町と広域的な連携を担う路線
- 地域アクセスルート：地域間の連携や各拠点を結び、市街地においては概ね 500m で自転車ネットワーク路線にアクセス可能となる路線
- レクリエーションルート：市民や来訪者のレクリエーション利用に資する路線

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の考え方に基づき、以下に示す選定の考え方により、本市における将来的な理想形である「自転車ネットワーク路線（全 300km）」と、整備効果の早期発現および自転車ネットワーク形成の早期実現に向けた「計画対象路線（約 100km）」がそれぞれ設定されています。

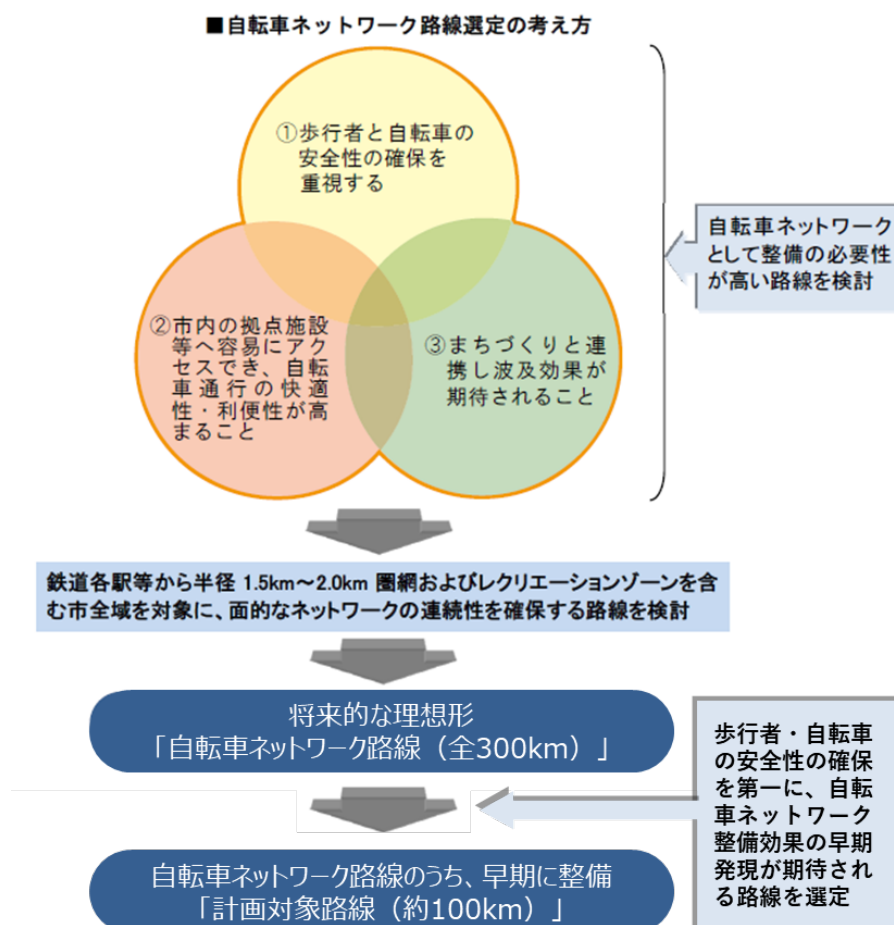


図 5-2 自転車ネットワーク路線選定の考え方



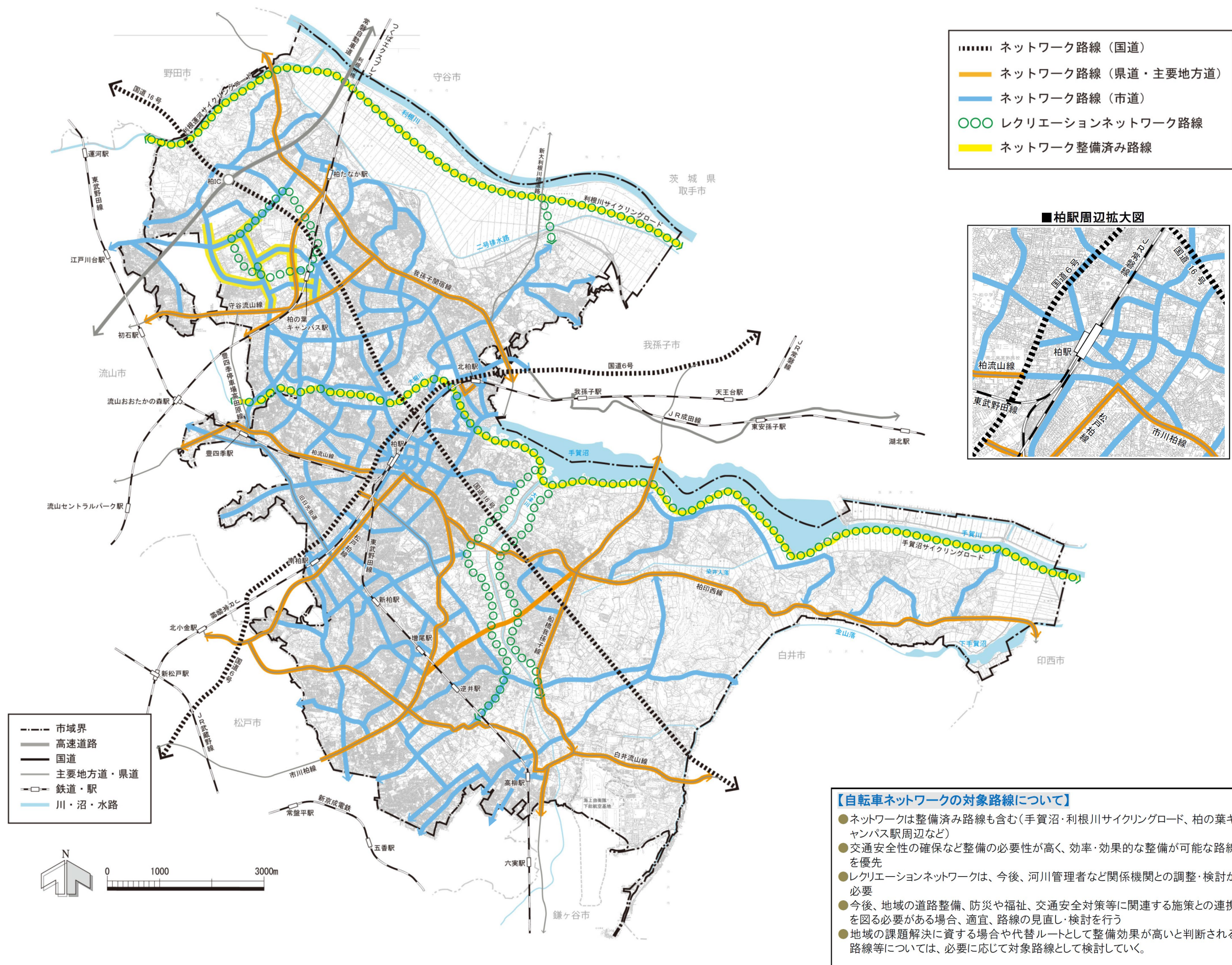
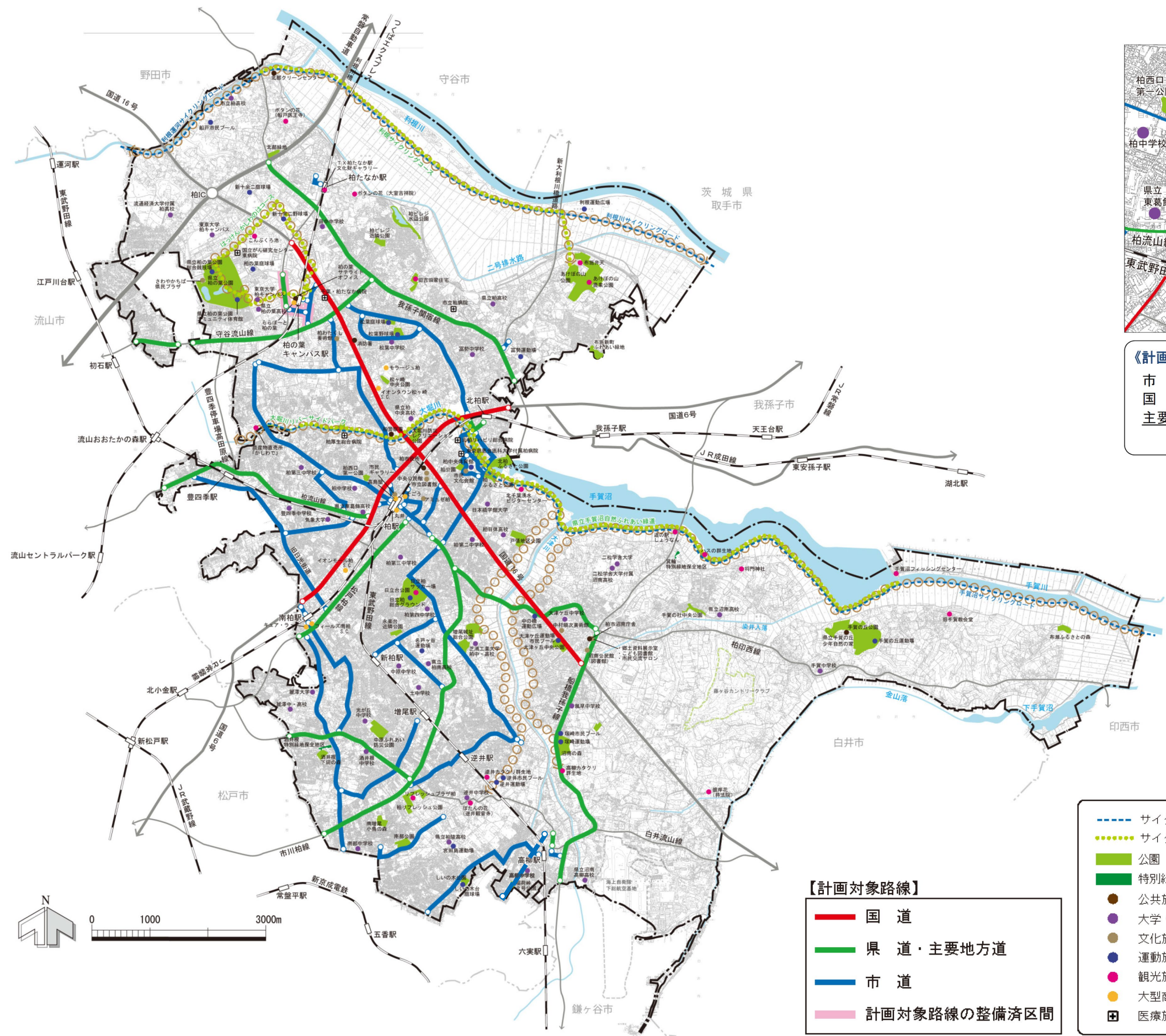
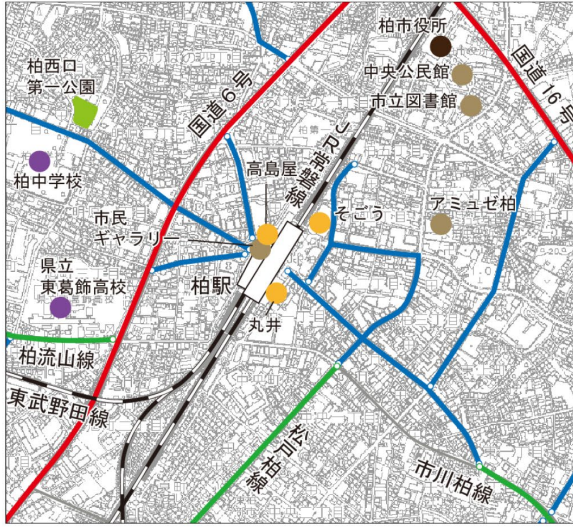


図 5-3 自転車ネットワーク路線



■ 柏駅周辺拡大図



《計画対象路線の延長》

市 道 : 約 51km(約 0.7km 整備済)
国 道 : 約 14km
主要地方道・県道: 約 35km(約 0.7km 整備済)
計 約 100km

【計画対象路線】

- 国 道
- 県 道・主要地方道
- 市 道
- 計画対象路線の整備済区間

- サイクリングロード
- サイクリングコース
- 公園
- 特別緑地保全地区
- 公共施設
- 大学・中・高校
- 文化施設
- 運動施設
- 観光施設
- 大型商業施設
- 医療施設
- 市域界
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・県道
- 鉄道・駅
- 川・沼・水路
- 〈ネットワーク路線〉
- レクリエーションネットワーク路線

図 5-4 計画対象路線



(3) 自転車ネットワーク路線の整備状況

前計画の計画期間（平成 27 年度～令和 6 年度）において、「計画対象路線」の整備状況は約 7km にとどまる状況です。

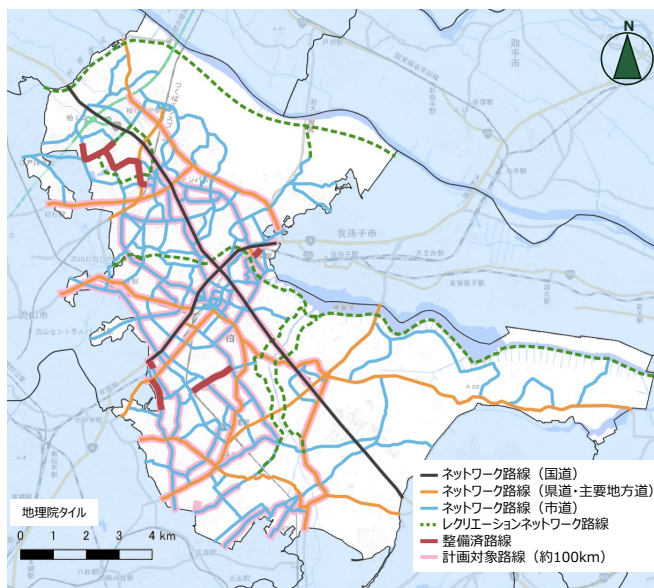


図 5-5 計画対象路線の整備状況（令和6年度末）

これは、予定していた道路改良工事や区画整理事業等の他事業に合わせた整備が進まなかったことによるものですが、今後 10 年間では、他事業に関わらず優先的に整備すべき具体的な路線として、次節に示す「優先整備路線」を設定し、着実な整備を図ります。



図 5-6 前計画の進捗状況と今後の方向性



5.3 優先整備路線

(1) 優先整備路線とは

優先整備路線とは、本市の自転車ネットワーク路線の着実な整備を図るため、「計画対象路線」のうち、優先的に自転車通行環境を整備すべき路線として設定するものです。

(2) 優先整備路線の考え方

優先整備路線は、計画対象路線のうち「市道」約 50km を対象として、「市民が安全かつ快適に自転車をつかえるようにする」ために、安全面や自転車の利用状況、市民のニーズを踏まえて設定します。特に、現状と課題を踏まえ、自転車の利用者だけでなく道路利用者全体の安全・快適性の確保や、事故件数の多い生徒・学生の自転車事故への対応を重視して設定を行います。なお、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するものとします。

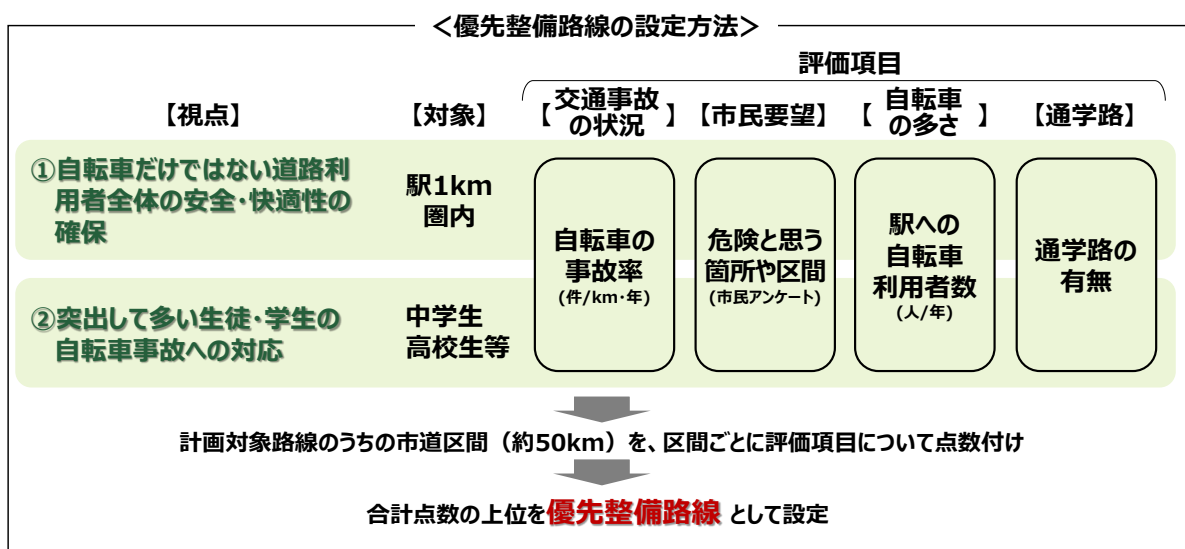
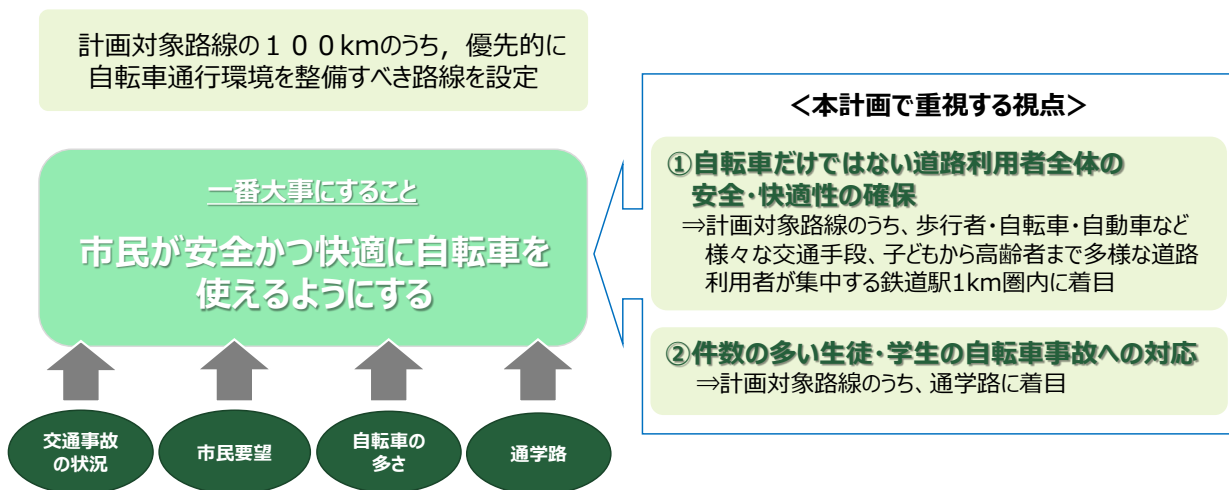
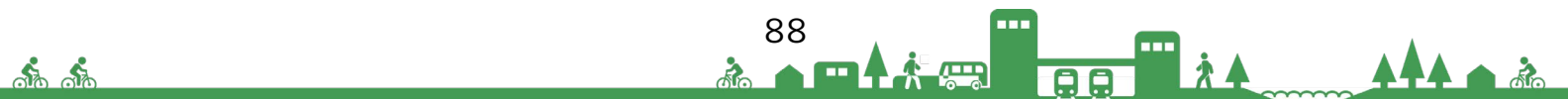


図 5-7 優先整備路線の考え方



なお、優先整備路線の設定における評価項目ごとの点数付けは、以下の考え方で行うものとします。

表 5-1 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（2023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

【その他】以下の要素を適宜考慮する。

- ・ 評価対象とする区間の設定において、連続的な自転車通行空間となるように一定の延長を持たせることを考慮
- ・ 優先整備路線の抽出において、上位計画との整合・連動や駐輪場等へのアクセス性確保を考慮 等



(3) 優先整備路線の設定

優先整備路線の考え方を踏まえ、設定した「優先整備路線」約 15km を以下のとおり示します。
今後 10 年間では、この「優先整備路線」を対象に着実な整備を図ります。

なお、「優先整備路線」は市道を対象としたものですが、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します。

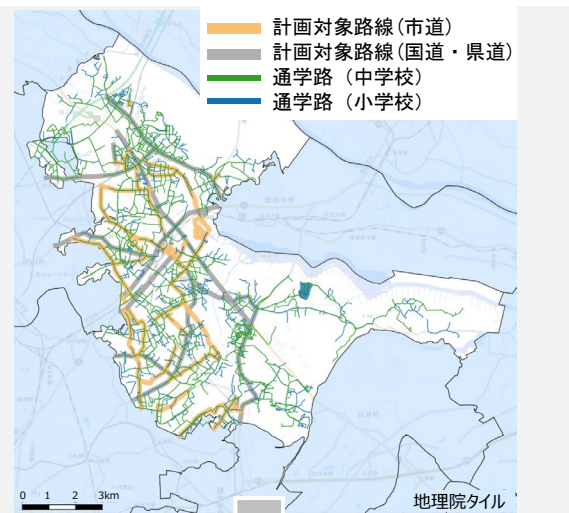
【優先整備路線の設定プロセス】

○プロセス 1：優先整備路線の設定方法に基づき、対象の路線について評価項目の状況を整理

＜視点①の対象（駅1km圏内）＞



＜視点②の対象（生徒・学生）＞



交通事故
の状況

市民要望

自転車の
多さ

通学路

＜区間ごとの評価項目の状況＞

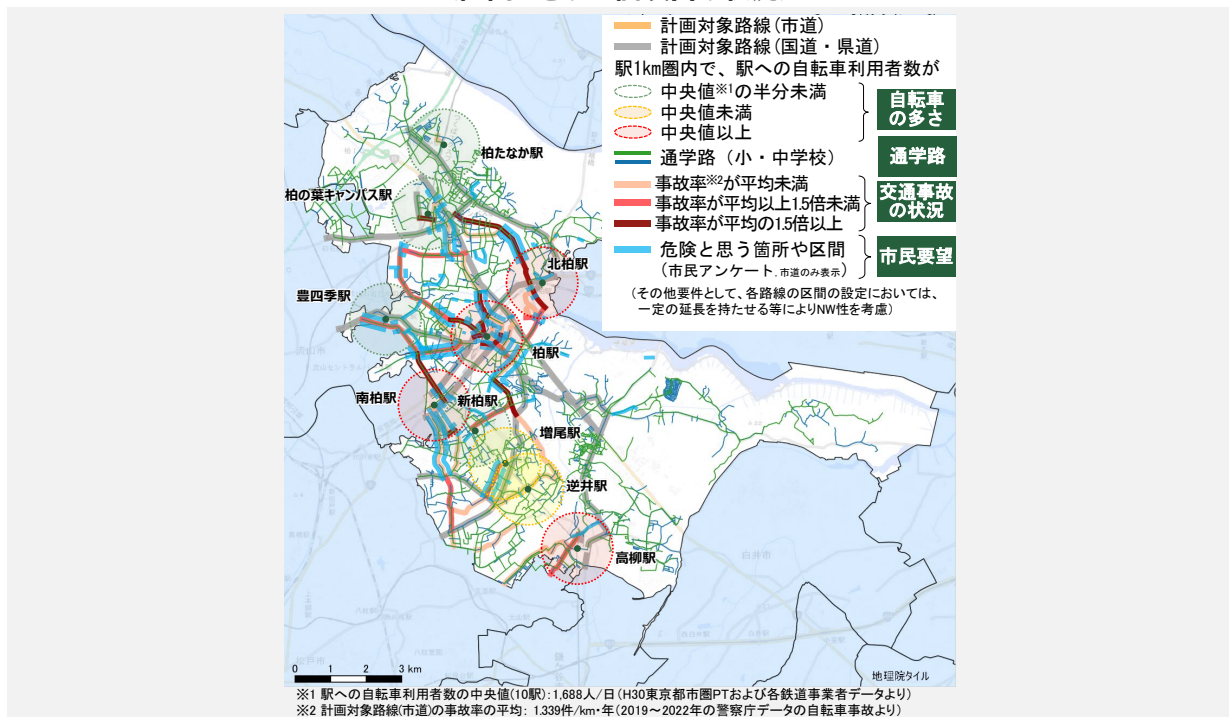
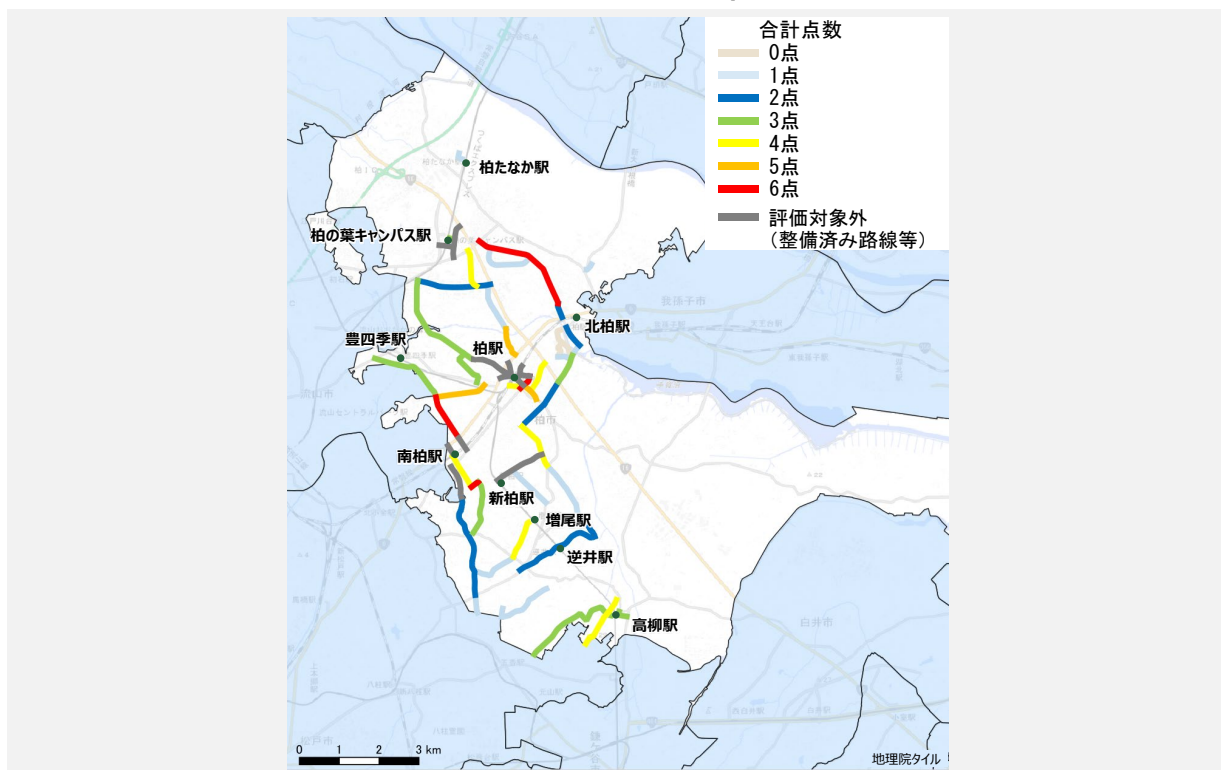


図 5-8 優先整備路線の設定プロセス 1 の概要

○プロセス2：区間ごとに点数付けし、合計点数の上位を「優先整備路線」として抽出

＜区間ごとの点数付けの結果＞



合計点数の上位（4点以上）を「優先整備路線」として抽出

＜優先整備路線の設定結果＞



図 5-9 優先整備路線の設定プロセス2の概要

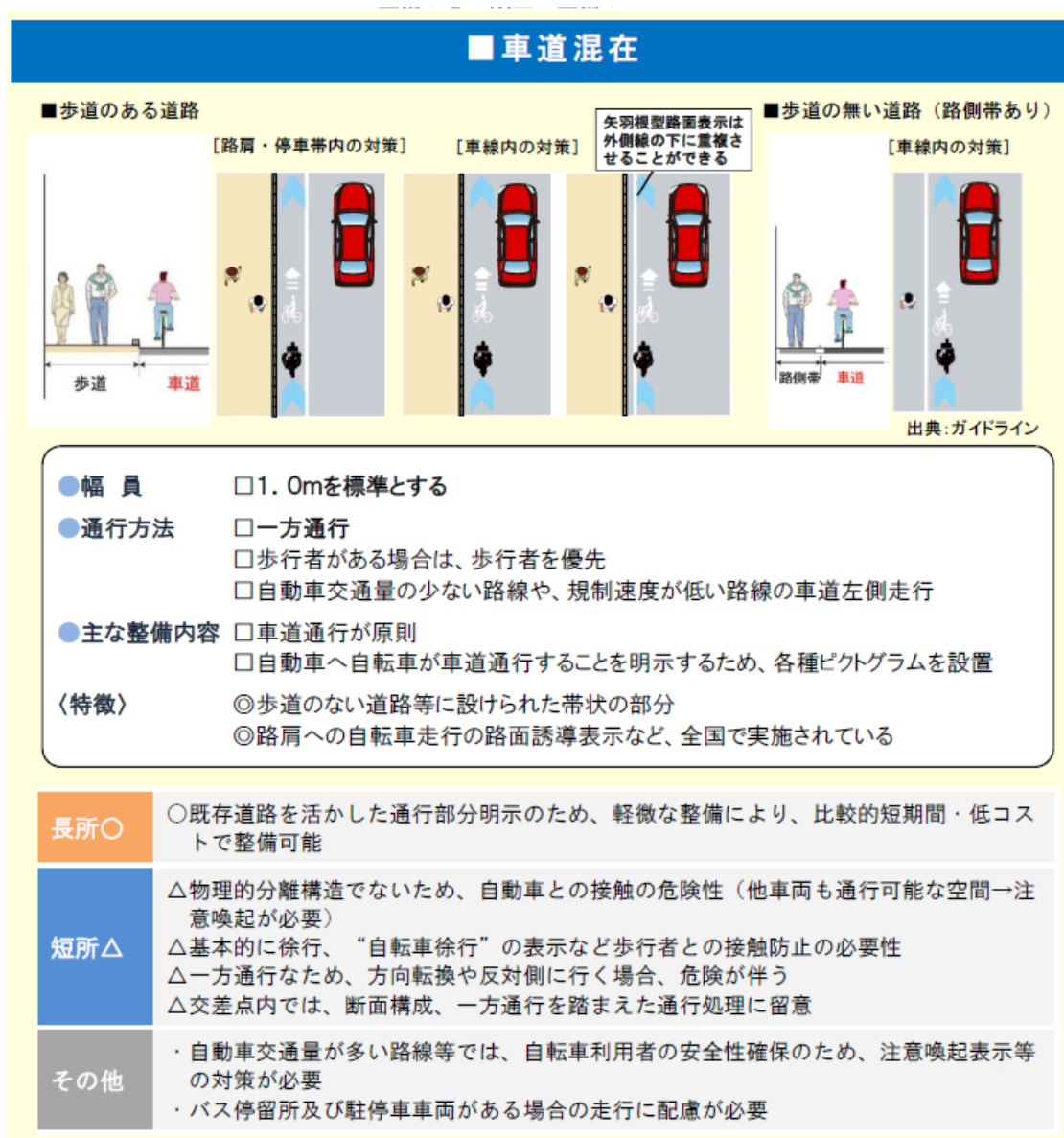


5.4 整備形態

(1) 整備形態とは

自転車ネットワーク路線の整備については、国のガイドラインに基づき、以下のいずれかの整備形態を選定するものとします。

- 車道混在（矢羽根型路面標示）
- 自転車専用通行帯
- 自転車道



● 幅員

● 通行方法

● 主な整備内容

〈特徴〉

□ 1.0mを標準とする

□ 一方通行

□ 歩行者がある場合は、歩行者を優先

□ 自動車交通量の少ない路線や、規制速度が低い路線の車道左側走行

□ 車道通行が原則

□ 自動車へ自転車が車道通行することを明示するため、各種ピクトグラムを設置

◎ 歩道のない道路等に設けられた帯状の部分

◎ 路肩への自転車走行の路面誘導表示など、全国で実施されている

長所○	○ 既存道路を活かした通行部分明示のため、軽微な整備により、比較的短期間・低コストで整備可能
短所△	△ 物理的分離構造でないため、自動車との接触の危険性（他車両も通行可能な空間→注意喚起が必要） △ 基本的に徐行、“自転車徐行”の表示など歩行者との接触防止の必要性 △ 一方通行のため、方向転換や反対側に行く場合、危険が伴う △ 交差点内では、断面構成、一方通行を踏まえた通行処理に留意
その他	・ 自動車交通量が多い路線等では、自転車利用者の安全性確保のため、注意喚起表示等の対策が必要 ・ バス停留所及び駐停車車両がある場合の走行に配慮が必要

図 5-11 整備形態の類型（車道混在）



■ 自転車専用通行帯（自転車レーン）



- 幅員 ☐ 1.5mを標準とする(やむをえない場合は舗装面 1.0m以上)
- 通行方法 ☐ 一方通行（自動車と同じ方向）
☐ 車道上は、自転車専用通行帯内を通行しなければならない
- 主な整備内容 ☐ 歩道とのみ物理的な分離
☐ 車道内に自転車専用の1車線を設け、自転車専用空間を明確化した通行帯を創出
- 〈特徴〉
 - ◎ 道路交通法による公安委員会の交通規制がされているため、車両のうち自転車しか通行できない
 - ◎ 自転車が安全に走行できると判断できる場合に選択

長所○

- 自転車と他交通が分離され、スムーズな自転車走行が可能（速度はある程度出せる）
- 歩行者と接触する危険性が低い
- 既存道路の路肩を活用した整備が可能で、比較的短期間・低コストで整備可能

短所△

- △ 物理的分離構造でないため、自動車と接触する危険性有り
- △ 一方通行なため、方向転換や反対側に行く場合、危険が伴う
- △ 交差点内では、断面構成、一方通行を踏まえた通行処理に留意

その他

- ・ 路面カラー舗装による“自転車専用”の道路標識、進行方向を示すピクトグラムを設置
- ・ 駐車車両やバス停留所など、駐停車帯の確保や駐停車対策等の必要性
- ・ 自転車交通量の多い一方通行路線での整備、一定時間のみ自転車専用通行帯にするなどの検討も可能

図 5-12 整備形態の類型（自転車専用通行帯）



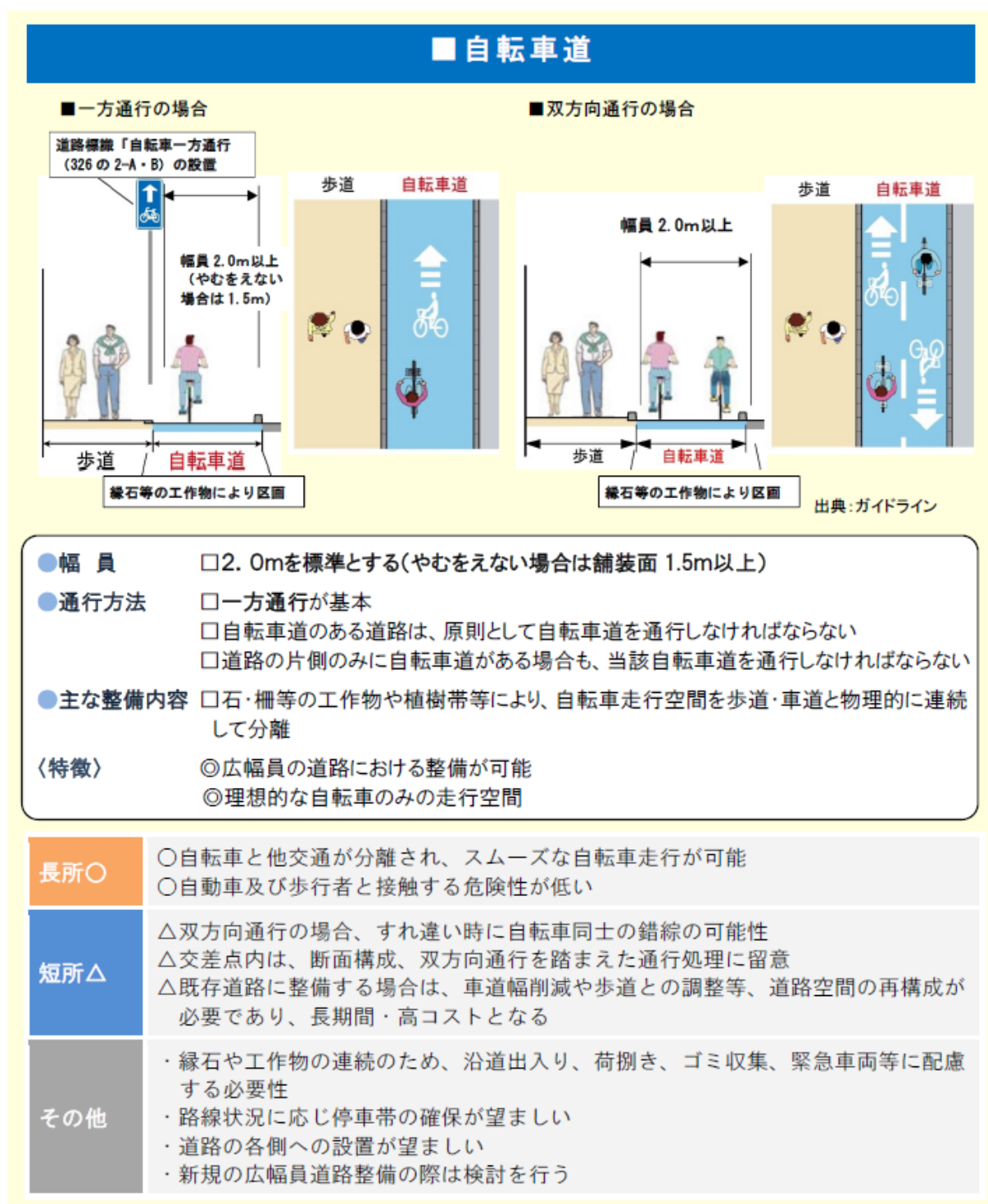


図 5-13 整備形態の類型 (自転車道)

(2) 整備形態の選定の考え方

自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインに基づき、下表を踏まえて選定します。

表 5-2 整備形態の選定の考え方

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6）

ただし、市内の道路状況を鑑みて、優先整備路線等において自転車道や自転車専用通行帯での整備が当面困難と考えられる場合は、『車道混在（矢羽根型路面標示）』による整備を進めます。

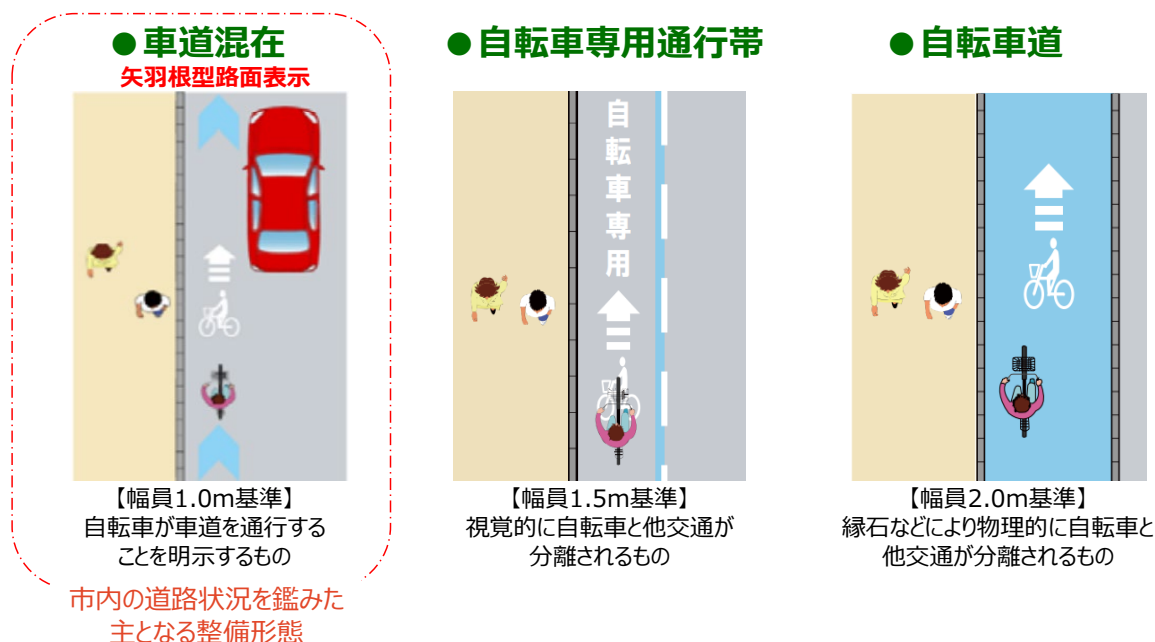
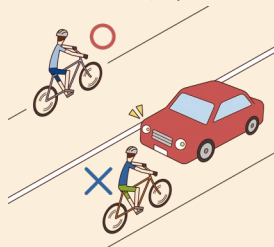


図 5-14 整備形態の選定イメージ

-Column- 矢羽根型路面表示 の効果



矢羽根型路面表示の整備により自転車の車道通行を明示することで、自転車にとっては乗車時に走るべき場所・方向が明確となるとともに、自動車に対して自転車が車道内を通行することの注意喚起に繋げる効果が期待できます。また、歩行者にとっては自転車が歩道から車道に移ることで安全・安心に通行できるようになります。

● 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。

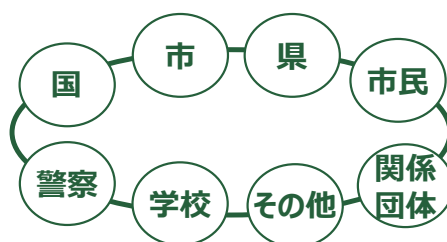


6 章

計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

6.1 計画の推進体制

市、国や県、関係団体、学校、警察、市民等がそれぞれの役割の中で、相互に連携を深めながら自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。



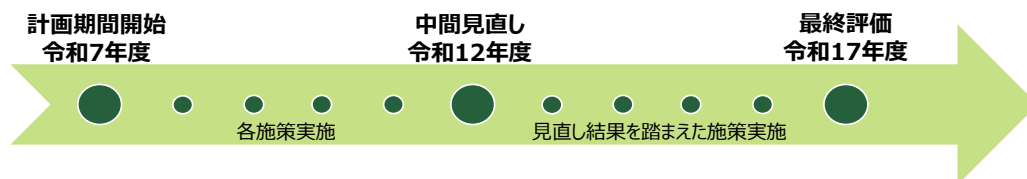
6.2 関係者の連携・協力

国や県、関係機関と連携しながら先導的な取組を推進するとともに、他の都道府県との広域的な連携による施策展開や情報収集を行います。

さらに、地域の様々な主体からなる自転車活用に係る協議会組織の立ち上げ支援や、当該組織との連携などを図ります。

6.3 計画のフォローアップ

計画の進捗状況や指標の達成状況を把握し、PDCA サイクルを着実に展開していきます。また、5年に1度の見直しとして、柏市交通政策審議会において進捗状況の評価結果等を提示し、柏市交通政策審議会において計画や事業の見直し・改善等についてご意見を伺います。



1) 計画のフォローアップ

表 6-1 進捗指標の目標値

計画目標	指標	現況値 (R6 年度)		目標値 (R17 年度)	測定方法
はしる	自転車通行空間の整備延長	7 km		2 2 km	市事業調書
つかう	シェアサイクルステーション数	—		中間評価時 決定	市事業調書
	自転車に乗るきっかけ作りとなる 情報発信回数	0 回		年間 4 回	市事業調書
とめる	需要に応じた駐輪場スペースの 適正配置（※利用率）	定期	平均 8 9 %	平均 1 0 0 %	市事業調書
		一時	平均 4 5 %	平均 5 5 %	
まもる	交通安全教育の開催回数	1 5 2 回 (R5 年度)		現況値以上	市事業調書
	ヘルメット着用に関する 情報発信回数	1 回		年間 4 回	市事業調書

※利用率：利用許可台数÷収容台数

各駐輪場ごとに利用率を算出し、それらの平均を目標値とする。

表 6-2 効果指標の目標値

基本方針	指標	現況値	目標値	指標の 測定方法
はしる	自転車の事故率 (優先整備路線)	2.00 (件/km・年)	現況値よりも減少	警察庁オープンデータ
	車道の通行環境の満足度	「満足」「やや満足」 5%	現況値よりも増加	市民アンケート調査 (R12 及び R17)
つかう	シェアサイクルの利用回数	—	中間評価時 決定	市事業調書
	交通手段における自転車の割合 (自転車のみ+駅端末が自転車)	16.5% (H30)	現状維持	東京都市圏 PT 調査 (R10)
とめる	撤去自転車台数	729 台/年	500 台/年	市事業調書
	駐輪環境への満足度	「満足」「やや満足」 21%	現況値よりも増加	市民アンケート調査 (R12 及び R17)
まもる	ヘルメット着用率 (市営駐輪場の利用者)	5 %	1 %/年 増加	カウント調査
	自転車利用者のマナー満足度	「満足」「やや満足」 9%	現況値よりも増加	市民アンケート調査 (R12 及び R17)
共 通	各施策に関する積極的な情報 発信	数値化しない		



2) 計画の見直し

2030 年度を計画の中間見直しの年度とし、計画の進捗状況や指標の達成状況のフォローアップを行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図ります。

また、計画の見直しに当たっては、社会情勢の変化、県の上位・関連計画、自転車関連事故状況、市民への世論調査や等を考慮するとともに、MaaS、自動運転等の新技術や新モビリティ、まちづくりとの連携等を踏まえ実施します。



柏市自転車活用推進計画

令和7年4月

発行：柏市 編集：柏市土木部交通政策課
〒277-8505 千葉県柏市柏5丁目10番1号
TEL：04-7167-1111（代表）
FAX：04-7160-1788
ホームページ：<http://www.city.kashiwa.lg.jp/>

