

柏市自転車総合計画

本 編

人と地球にやさしい自転車利用を
安全で快適にしていくために

平成27年4月

(平成29年11月改定)

柏 市

本編目次

はじめに

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景・目的	1
1.2 計画の位置づけと策定体制	4
1.3 計画対象地域・計画期間	5
1.4 計画の構成	6

【はしる・つかう編】

第2章 自転車利用環境(はしる・つかう)の整備に関する基本方針

2.1 自転車利用環境(はしる・つかう)の課題	9
2.2 基本方針・計画目標	10
2.3 施策の体系	11

第3章 施策の取組み

3.1 自転車利用環境(はしる・つかう)の施策の取組み	12
3.2 自転車通行環境(はしる)の整備	24
1) 自転車ネットワーク路線の選定	24
2) 計画対象路線の選定	31
3) 整備形態	33
4) 路面標示・サイン設置の検討	42
5) モデル路線の整備計画	46
6) 自転車通行環境の実現に向けて	54
3.3 自転車利活用(つかう)の推進	56
1) 健康づくりとサイクルシェア	57
2) 環境負荷への対応	58
3) 地域交流・観光活性化への活用	59
4) 主な取組み	60

【とめる・まもる編】

第4章 自転車利用環境(とめる・まもる)の整備に関する基本方針

4.1 自転車利用環境(とめる・まもる)の課題	63
4.2 基本方針・計画目標	66
4.3 施策の体系	71

第5章 施策の取組み

5.1 自転車駐車等の対策	72
1) 駐輪施設の整備	72
2) 公設駐輪施設の運営効率化	77
3) 民間駐輪施設の誘導（制度の工夫・活用）	82
4) 駐輪場のPRと監視の強化（放置自転車対策）	85
5.2 自転車のルール・マナーの啓発	89
1) 市民への安全教育（教育、交通安全教室）	89
2) 広報活動の推進	92
3) 交通安全に関する人材の育成（ボランティアの育成）	93
4) 取締りの強化	95
5.3 施策の実現に向けて	98
1) 施策の取組み方針	98
2) 施策の重点的な取組み	99
3) 施策の取組みスケジュール	100

【先進的な都市モデルの取組み編】

第6章 柏の葉キャンパス駅周辺地区の取組み

6.1 自転車利用環境（柏の葉キャンパス駅周辺地区）の課題	101
6.2 柏の葉キャンパス駅周辺地区の施策の取組み	102
1) 自転車ネットワークの構築	102
2) サイクルシェアを中心とした自転車利活用の推進	104
3) 必要な駐輪場の確保	105
4) 自転車マナー対策の推進	106

〈参考資料編〉

1. 法規・条例等	107
2. パブリックコメントの募集・結果	140
3. 自転車総合計画策定に向けた関係者名簿	141
4. 用語の説明	144

※平成28年7月、自転車ネットワーク計画の早期進展と安全な自転車通行空間の早期確保を目的に、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以降、「ガイドライン」とする）の改定が行われた。それに合わせ、本計画も内容の一部改定を行った。

なお、本編に記載している『かしわスマートサイクル実証実験』は、平成29年3月に終了している。

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景・目的

1) 計画策定の背景

・自転車は、通勤・通学・買物など、日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどのレジャーの手段などとして、多くの人々に利用されており、近年、クリーンかつ騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、その利用ニーズが更に高まっている。



・柏の葉キャンパス駅周辺のサイクルフェスタ

・柏市はこれまで、自転車利用環境向上のため、自転車歩行者道など自転車通行空間の整備や市営駐輪場の整備、「柏市自転車等放置防止条例」（昭和 58 年 10 月）や「柏市駐輪場等条例」（平成 15 年 10 月）の制定、放置自転車の撤去活動、及び、自転車利用マナーの向上に向けた啓発活動等を行ってきた。



・市営駐輪場の整備(高柳駅東口)

・しかしながら、これらの取組みは、急増する自転車利用ニーズの多様化から生じる問題に対し、当面の個別の対症療法策として行われてきた傾向があり、行われてきた対応が相互に連携し相乗効果を生み出すまで至っていない現状もみられ、より多面的で総合的な自転車利用への対応施策が必要であるとの認識に至っている。

・また、全国の自転車関連事故は近年 10 年間で約 3 割減少しているものの、交通事故全体に占める割合は増加傾向にあり、柏市においても千葉県警察署管内で最も自転車事故発生件数が高い状況（平成 24 年）にあり、対応策が急務となっている。



・自転車利用の交通安全教室

・自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているが、ルールやマナーに対する意識の低さも問題視されているところである。

2) 計画策定の目的

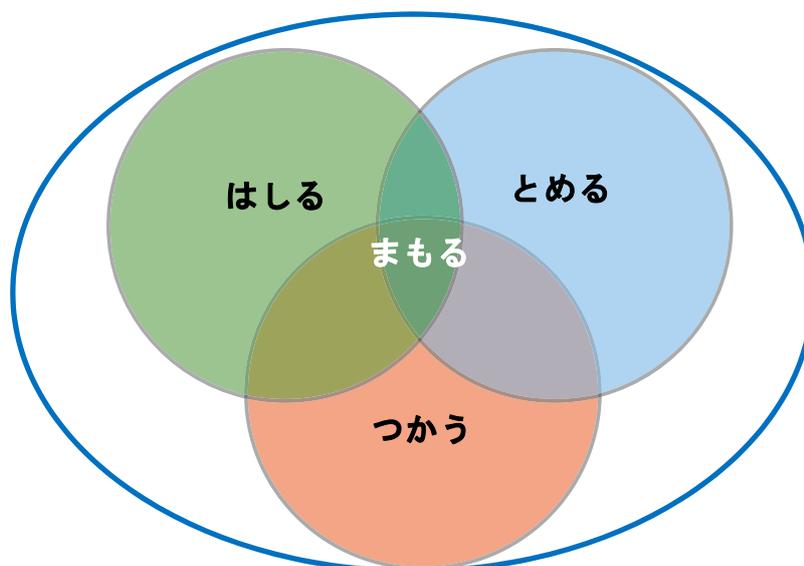
- ・「柏市自転車総合計画」は、これまでの経緯や今後の時代潮流を見据え、安全で快適な自転車利用環境向上のための基本的な施策を示すとともに、地域の課題や市民の自転車利用に関する多様なニーズに対応し、施策を総合的かつ効果的に実施していくための指針として、ハード・ソフト施策の両面から、体系的・計画的な自転車利用環境に関する総合計画を策定するものである。

【計画策定の考え方】

市民、事業者、および行政の協働により、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を実現していくことを目標とする。

- ・本計画は、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、交通手段として自転車を利用する際の「はしる」「つかう」「とめる」「まもる」という4つの側面^{※1}に着目し、これを計画策定の基本的な視点として、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目指すものとする。

■計画策定の基本的な視点



柏市自転車総合計画

【4つの基本的な視点】^{※1}

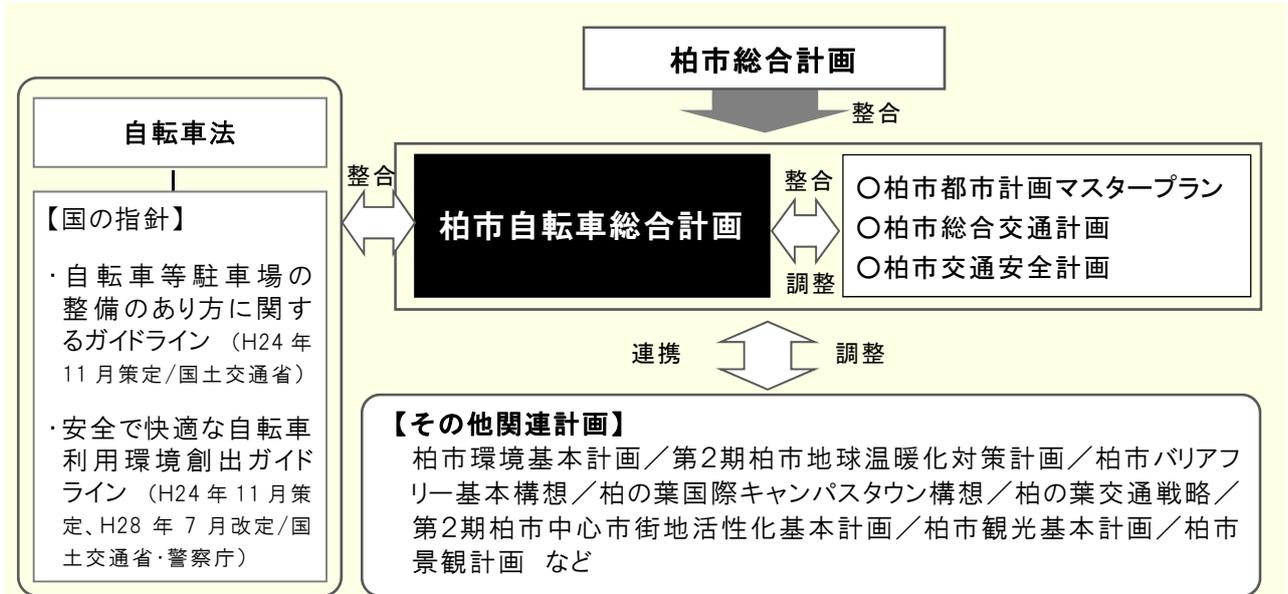
- 「はしる」－自転車の通行環境整備に関すること
- 「つかう」－自転車を活かした街づくりに関すること
- 「とめる」－自転車利用の駐輪に関すること
- 「まもる」－自転車利用のルール・マナーに関すること

【はじめに】

1.2 計画の位置づけと策定体制

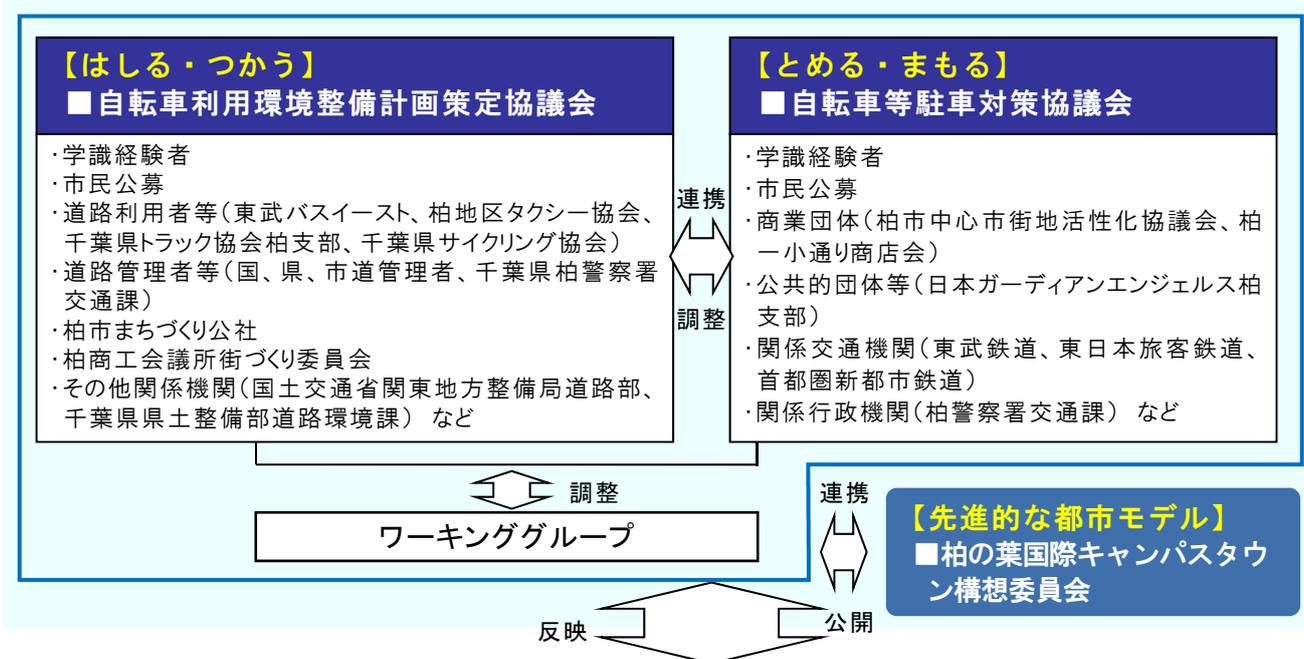
1) 計画の位置づけ

本計画は、自転車法に基づく国の指針等との整合を図るとともに、「柏市総合計画」を最上位計画とし、柏市都市計画マスタープランや柏市総合交通計画等における施策との整合、および、環境基本計画やバリアフリー基本構想等のその他関連計画との連携・調整を図り、戦略性の高い、実効性のある計画として位置づける。



2) 策定体制

本計画の策定にあたっては、自転車総合計画の基本的な視点に基づく次の2つの検討組織による検討・調整を行い、多様な関係機関との調整、および、市民意向の把握と計画への反映に努めながら、総合的かつ専門的な見地から検討を行ってきた。



- 柏市広報／ホームページ等による情報公開・お知らせ
- 市民アンケート調査等による市民意向の反映
- ワークショップによる市民意見の反映（H26年8月実施）
- パブリックコメントによる市民意向の反映（H27年2月実施）

1.3 計画対象地域・計画期間

1) 計画対象地域

本計画の対象地域は、柏市全域とする。

■ 対象地域：柏市全域



2) 計画期間

本計画の期間は、平成27年度（2015年）～平成36年度（2024年）の10ヵ年とし、前期・中期・後期に分けて取り組むものとする。また、社会経済情勢等の変化に応じ、中期を目安として、適宜、計画の見直しを行うものとする。

■ 計画期間：平成27年度～平成36年度（10ヵ年）

前期4年、中期3年、後期3年

※中期を目安に適宜見直しを行う。

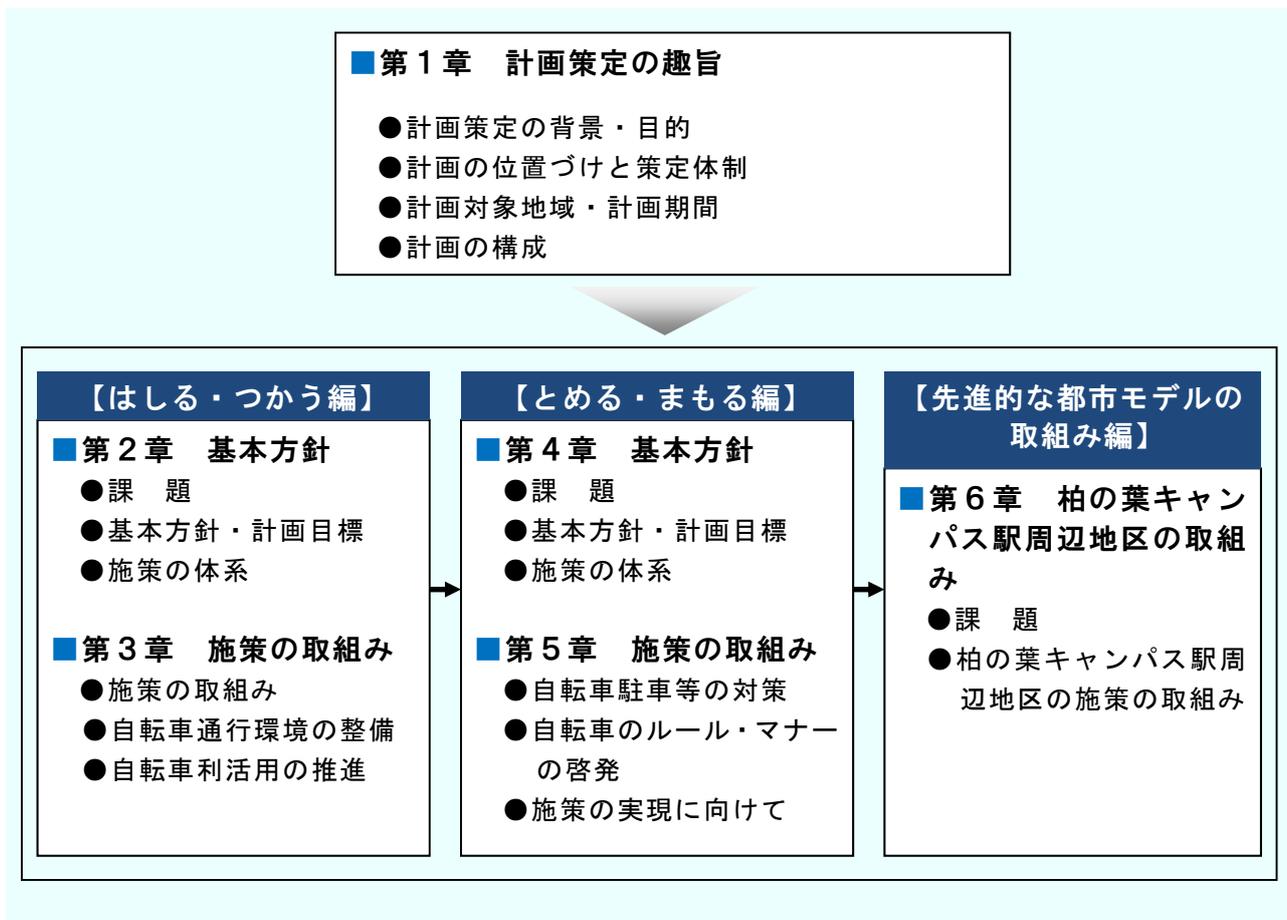
【はじめに】

1.4 計画の構成

本計画は、計画策定の基本的な視点とした4つの柱について、自転車利用する際の関連する柱立て（視点）により現況を整理し、それぞれの視点による課題を把握した上で、基本方針や具体的な施策の取組みなどについて方向性を示すとともに、現在、市で進めている先進的な取り組みも含めた次の6つの章で構成するものとする。

※現況整理については、「柏市自転車総合計画－資料編」を参照

■ 計画の構成



〈参考〉自転車法に基づく位置づけ

■自転車総合計画・協議会の位置づけ

- ・自転車総合計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年11月制定。以下「自転車法」という。)」に基づき、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するために、市町村が定める計画である。
- ・また、自転車等の駐車対策に関して検討を進めている「柏市自転車等駐車対策協議会」は、同法に基づき、柏市自転車等放置防止条例により定められた機関である。

■自転車法に基づく総合計画・自転車等駐車対策協議会の位置づけ

項目	自転車法の位置づけ
総合計画	<p>第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。</p> <p>2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。</p> <p>一 総合計画の対象とする区域</p> <p>二 総合計画の目標及び期間</p> <p>三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要</p> <p>四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置</p> <p>五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針</p> <p>六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項</p> <p>七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項</p> <p>3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。</p> <p>4～7 略</p>
自転車等駐車対策協議会	<p>第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。</p> <p>2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。</p> <p>3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。</p> <p>4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。</p>

・資料:「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」より抜粋作成

【はじめに】

■関係者の役割及び責務

- ・自転車総合計画の策定にあたっては、自転車法に基づく、下表の関係者の役割や責務の内容に配慮するものとする。

■自転車法に基づく関係者の役割及び責務

目的	主体	責務の内容
良好な自転車交通網の形成 (第4条)	道路管理者	良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進する
	都道府県公安委員会	良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施する
自転車等の駐車対策の総合的推進 (第5条)	地方公共団体又は道路管理者	通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努める
	鉄道事業者	鉄道の駅の周辺における前項(上段の記述)の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。 (ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない)
	大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者(官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等)	周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない
	都道府県公安委員会	自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図る
自転車等の利用者の責務 (第12条)	自転車を利用する者	道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない
		自転車等駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない
		利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録を受けなければならない
自転車製造業者等の責務 (第14条)	自転車の小売を業とする者	自転車の販売にあたっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない

・資料:自転車法より抜粋して作成

第2章 自転車利用環境(はしる・つかう)の整備に関する基本方針

2.1 自転車利用環境(はしる・つかう)の課題

柏市は、これまで自転車利用に関わる様々な取組みを行ってきたが、現状の問題等から次の3つの課題に対応し、自転車通行空間の整備と併せ、歩行者と自転車の安全性が高まるような自転車利用環境の改善・充実に取り組む必要がある。

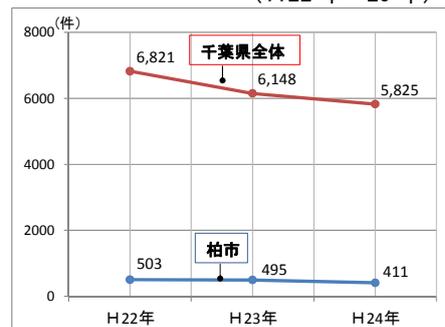
①歩行者・自転車のための道路整備が不十分

◇自転車通行空間の改善・整備が必要

- 本市では、柏の葉キャンパス駅周辺など、一部、自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)が整備されているが、全体的に歩行者・自転車のための道路整備は不十分であり、歩行者、自転車、自動車とが錯綜するなど、交通事故の危険性が高い。
- 柏市は、千葉県警察署管内において最も自転車事故発生件数が高く(平成24年)、県全体とともに近年事故件数は減少傾向にあるものの、早期の対策が求められている。
- 本市は、全国の「自転車通行環境整備モデル地区」の中で、駅への交通手段(通勤・通学)の自転車利用がトップ(平成20年)であり、市民要望では、自転車専用通行帯等の走行環境整備や、自転車マナーの向上など、安全・快適に利用できる自転車通行空間整備や利用環境の向上が求められている。

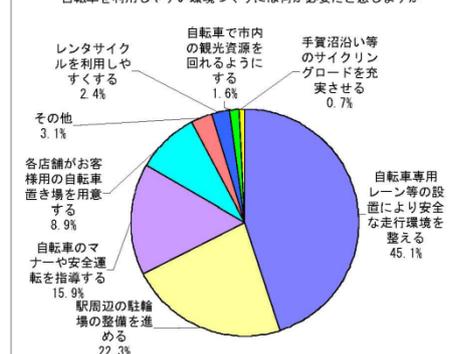
■自転車事故発生件数の推移

(H22年～23年)



■自転車の環境づくり

自転車を利用しやすい環境づくりには何が必要だと感じますか



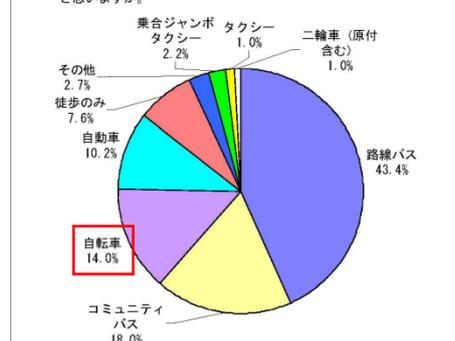
②自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

◇ルール・マナーの周知徹底

- 道路交通法では、自転車は車道通行が原則である。
- 市民アンケート調査では、自転車走行の原則は6割程度守られているが、現実には、歩道通行可規制の有無にかかわらず、歩道通行をしているのが実態である。
- 一部、自転車の歩道上での無謀な通行やルール違反、マナーの悪さが指摘され、交通事故の減少と安全・快適な自転車利用環境の向上に向け、ルール・マナーの周知徹底を図る必要がある。

■駅周辺までの充実すべき交通手段

問13で選んだ駅周辺まで、主にどの交通手段を充実させたいと思いますか。



③駐輪場等の利用環境整備は進んでいるが、充分活かされていない

◇自転車ネットワークの構築と計画的な利用環境の整備

- 主要駅周辺を中心に、駐輪場整備や放置自転車対策、レンタサイクル等が実施され、一定の成果を上げているが、総合的な自転車ネットワークとして組み込まれていないため、整備効果が十分発揮されていない状況にある。
- そのため、計画的な自転車ネットワークの構築と併せ、効果的かつ計画的な利用環境の整備を図る必要がある。

・出典:市民の交通に関する意識アンケート調査(H21年)

〈参考〉自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用



・小学校の自転車実技講習

2.2 基本方針・計画目標

歩行者および自転車の安全性の向上や自転車本来の走行性・利便性・快適性の確保に向け、次のような理念に基づき、基本方針と計画目標を以下のように設定する。

理念：**安全で快適な自転車利用環境の創出と魅力ある街づくりを実現していく**

■基本方針

基本方針：

1. 安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出

～限られた道路空間を効果的に活用し、歩行者、自転車、自動車の通行空間の分離による安全で快適な道路空間、自転車通行空間を創出する～

2. 自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進

～自転車利用者の多様なニーズに対応するとともに、安全・快適な回遊性の高い連続した自転車ネットワークの構築と、効果的な利用環境整備を促進する～

3. 自転車を通した魅力ある街づくりの推進

～自転車で安全・快適にめぐることができる環境を整えることにより、自転車が生活により身近になり、走ることを楽しみ体感することのできる、自転車を通した魅力ある街づくりを推進する～



・自転車専用通行帯
出典：ガイドライン

・路面表示
出典：ガイドライン



・手賀沼サイクリングロード



・柏の葉キャンパス周辺まちの発見ツアー
(自転車イベント)

■計画目標

目標1：自転車に関わる事故を削減する（基本方針1）

▶安心・安全な通行環境の創出とルール遵守など市民意識の醸成により、自転車交通事故発生件数を2割削減 →平成24年424件(千葉県警察交通白書)から2割削減

目標2：自転車利用環境に関する市民満足度の向上を図る（基本方針1）

▶自転車ネットワークモデル路線整備に対し、市民の満足度をアンケート調査 →8割以上の方が満足と感じる

目標3：自転車ネットワークの構築を目指す（基本方針2）

▶概ね10年後を見据え、目的地まで安全・快適に通行できる連続した自転車ネットワークや通行空間の構築 →概ね市街地部5～10分以内に自転車ネットワーク路線にアクセス可能な、市内約100kmのネットワークの構築

目標4：自転車を交通手段の一つとして十分に機能させる（基本方針3）

▶安全な通行空間や自転車利用環境整備により、安全・快適に楽しく自転車が使えるよう、自転車を交通手段の一つとして位置づけた取り組みの推進 →平成20年東京都市圏パーソントリップ調査代表交通分担率約15%を2割増加

2.3 施策の体系

計画の理念と基本方針に基づき、自転車利用環境整備の目標実現に向けた、今後取り組むべき施策の体系を次に示す。

■施策の体系

基本方針

1. 安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出

主要施策

① 安全・快適な自転車通行空間の確保

主な取組み

- ・ 歩行者・自転車の通行空間の分離
- ・ 「柏市バリアフリー基本構想」（H22年3月）と連携した安心・安全な通行空間の確保
- ・ 既存道路の環境改善、交差点における安全対策
- ・ 幹線道路や生活道路など交通特性・地域特性に応じた適切な通行環境の改善・整備

② 統一的な案内サイン・路面表示等の整備

- ・ わかりやすい案内・誘導サインの設置
- ・ 路面表示、路面着色等による自転車通行空間の明示

③ 自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の推進

- ・ 多様な利用環境に対応した自転車通行空間の検討
- ・ 歩行者・自転車の交通安全施設の充実（カーブミラーなど）
- ・ 広報・パンフレット等を活用した利用ルールの遵守・マナー向上
- ・ 交通ルール・罰則対象の周知、取締り強化の要請

2. 自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進

① 自転車ネットワーク路線の構築

- ・ 安全・快適な連続した自転車ネットワーク路線の構築
- ・ 道路新設・改修時における自転車通行空間整備の検討
- ・ 関連事業等と連携した実践的な整備の検討

② 自転車ネットワークの先導的な取り組み

- ・ 計画対象路線、モデル路線の選定と整備推進、実施検証等

③ 自転車ネットワークの利用環境整備の促進

- ・ サイクルシェアの充実（「柏の葉交通戦略」（H25年9月）との連携、レンタサイクルの充実）
- ・ レクリエーションネットワークの充実と効果的な活用
- ・ 駐輪場、サイクルポート整備との連携、サイクルスポットの設置検討

3. 自転車を通した魅力ある街づくりの推進

① 都市内交通手段としての自転車活用の促進

- ・ 「柏市総合交通計画」（H22年3月）との連携、自転車活用による市街地交通量の低減
- ・ 「柏の葉国際キャンパスタウン構想」（H20年3月）と連携した移動システムの検討

② 地球環境問題・高齢化社会等への対応

- ・ 「第2期柏市地球温暖化対策計画」（H26年3月）との連携による環境負荷の軽減
- ・ 公共交通との連携強化（サイクル&バスライドなど）
- ・ モビリティマネジメントの展開（エコ通勤など）

③ 市民の健康づくりの促進

- ・ 「柏市スポーツ推進計画」（H24年6月）と連携したサイクル&スポーツ施策の充実
- ・ 市民の健康維持・増進に向けた自転車活用（市民サイクリングなど）

④ 自転車を通した街の魅力を楽しむ機会づくり

- ・ 「柏市観光基本計画」（H26年3月）と連携した自転車を活用した地域交流・観光活性化の促進
- ・ サイクルイベント・ツアーの充実
- ・ 自転車利活用に関わる情報発信・PRの充実（自転車マップなど）

第3章 施策の取組み

3.1 自転車利用環境（はしる・つかう）の施策の取組み

基本方針に基づく「はしる・つかう」に関する施策については、様々な関係者の連携のもと、これまでの取組みの拡充や新たな考え方による取組みを推進し、安全で快適な自転車利用環境の創出と魅力のある街づくりの実現を図るものとする。

■施策の体系－1

基本方針1：安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出

主要施策

①安全・快適な自転車通行空間の確保



・歩行者との分離

②統一的な案内サイン・路面表示等の整備



・自転車専用通行帯の路面表示
出典：ガイドライン

③自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の推進



・利用ルールの周知
出典：ガイドライン

主な取組み

- ・歩行者・自転車の通行空間の分離
- ・「柏市バリアフリー基本構想」（H22年3月）と連携した安心・安全な通行空間の確保
- ・既存道路の環境改善、交差点における安全対策
- ・幹線道路や生活道路など交通特性・地域特性に応じた適切な通行環境の改善・整備

- ・わかりやすい案内・誘導サインの設置
- ・路面表示、路面着色等による自転車通行空間の明示

- ・多様な利用環境に対応した自転車通行空間の検討
- ・歩行者・自転車の交通安全施設の充実（カーブミラーなど）
- ・広報・パンフレット等を活用した利用ルールの遵守・マナー向上
- ・交通ルール・罰則対象の周知、取締り強化の要請

1) 安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出

(1) 安全・快適な自転車通行空間の確保

① 歩行者・自転車の通行空間の分離

- ・自転車は道路交通法において「軽車両」として位置づけられており、車道の左側通行が原則であり、歩道は例外的に通行が認められている。
- ・国において、自転車に関連する法制度が見直されたことから、これまで曖昧だった自転車の位置づけが都市の交通手段の一つとして明確化されてきている。(歩行者・自転車・自動車の共生を目指す“歩道・自転車道・路肩・車道”の明確な区別化等の道路構造例令の改正(平成13年度)、自転車が歩道通行する際の要件が示された道路交通法の改正(平成20年度)など)。
- ・自転車通行空間の整備は、道路管理者が行う視覚的(舗装の色など)あるいは物理的(柵など)分離のほか、交通管理者が行う自転車通行部分指定(白線による分離)など複数の整備手法があり、それぞれ自転車通行に関するルールが異なるなど、利用者には分かりにくい側面があった。
- ・昨今、自転車利用者の増加や自転車に関わる交通事故増加の背景から、歩行者・自転車・自動車の分離がより一層求められるようになってきている。
- ・今後、可能な限り歩行者と自転車の通行空間の分離を図り、自転車の通行位置の明確化や適切な走行方法の習慣づけを促すことを目標として、歩行者の安全性・快適性の向上、および、自転車本来の走行性・利便性・快適性の確保を図るものとする。
- ・具体的には、道路空間の再配分など、限られた道路空間を効果的に活用する整備形態の検討とともに、明確な分離形態が困難な場合は、わかりやすい路面表示やサイン設置等により適正な自転車通行空間への誘導を図り、交通ルールの遵守・マナーの向上を促すものとする。
- ・また、周辺の道路整備や地域住民との協議等により自動車交通の転換が可能な道路においては、車道の一方通行化や交通規制等による自転車通行空間の確保も検討していく。

② 「柏市バリアフリー基本構想」(H22年3月)と連携した安心・安全な通行空間の確保

- ・「柏市バリアフリー基本構想」では、道路のバリアフリー方針において、歩行者の安全性の確保に向けた道路の改善・整備とともに、重点整備地区とバリアフリー経路を位置づけている。
- ・道路は、歩行者をはじめ車椅子、自転車、原動機付自転車、自動二輪車、自動車など、様々な交通手段により利用される空間であるということを、お互いが十分意識することが重要である。
- ・本計画においては、「歩行者>自転車>車両」の優先順位による通行空間の確保を基本として、自転車ネットワークの構築にかかる計画対象路線等の具体的な整備検討に際して、歩行者・自転車の安心・安全な通行空間を確保する先導的整備のモデル例として、これらの施策との十分な調整・連携を図るものとする。

③ 既存道路の環境改善

- ・既存道路の改善の際には、歩行者や自転車等に配慮した整備・改善を図るとともに、路肩など車道端部の路面における通行の妨げとなる段差や溝の解消、滑りにくい構造への改良など、自転車の安全な通行が可能な道路環境整備を推進する。

【はしる・つかう編】

- ・駐停車・荷捌き車両対策については、通勤・通学時間帯での駐停車禁止や違法駐停車の取締り強化、自転車通行空間が目立つ路面表示や注意看板の設置等の安全対策を図る。
- ・バス乗降客との接触の危険性があるバス停付近においては、自転車利用者への注意喚起を促すなど、歩行者、自転車利用者双方の安全を確保するための対策を検討する。
- ・特に、自転車に関する事故の多くは交差点等での出会い頭や右左折時に発生しており、信号交差点を始め、見通しの悪い交差点等での事故防止に向けた整備手法の検討や、注意看板の設置等による対策など、交通安全上で局部的に課題があり早急な対応が必要となる箇所については、個別に安全対策を講じるものとする。

④幹線道路や生活道路など交通特性・地域特性に応じた適切な通行環境の改善・整備

- ・市街地の国道・県道等の幹線道路では、車道通行する自転車は多くは見られないものの、多様な交通が一極集中する現状において、自転車の車道通行は安全確保の面から課題となっている。
- ・市街地周辺の住宅地や学校施設周辺的生活道路では、限られた場所での限られた時間帯に交通が集中し、車道における交通障害の輻輳は少ないものの、スピードを出す自動車も多く、歩行者や自転車の安全確保が課題となっている。
- ・鉄道駅周辺は、歩行者・自転車・自動車全ての交通が錯綜し、歩道や道路の幅員に余裕のない箇所もあり、自転車の押し歩きなどの歩行者等への配慮が必要となっている。
- ・自転車通行空間の確保に際しては、路線の交通特性や地域特性を踏まえ、適宜、適切な自転車通行環境の改善・整備を図りつつ、ハード・ソフト両面を踏まえた最善となる手法を検討し、関係行政機関が連携した取組みの推進を図るものとする。

(2) 統一的な案内サイン・路面表示等の整備

自転車の通行位置や方向を明示するサインは、標識、道路標示（路面表示）、路面着色、看板等様々存在するが、その主たる目的は「通行誘導」と「注意喚起」である。

適正な自転車通行箇所へとわかりやすく誘導し、自転車通行を歩行者・ドライバーに認識させるため、安全性や視認性に配慮しつつ、統一的な案内サイン・路面表示等を適宜組み合わせ設置し、自転車の通行位置、通行方向を明確化していくものとする。

なお、改定されたガイドラインでは自転車のピクトグラムや矢羽根等の路面表示の仕様が標準化されたことを受け、本市でもガイドラインに則った整備を進めることとする。

①わかりやすい案内・誘導サインの設置

- ・案内・誘導サイン、ピクトグラムは、全ての道路利用者が一見してその意味を理解でき、かつ利用者の混乱を招かない統一的なデザインとすることが重要である。そのため、既存の案内等との整合性やガイドライン、「柏市公共サインマニュアル」（平成10年3月）等と調整を図り、安全性や視認性、まちの景観にも配慮したわかりやすいサイン設置を検討する。
- ・また、本市の自転車施策の象徴となるような、市独自のシンボリックなデザインを用いた共通サインを検討し、路面表示、看板、配布ステッカー等での活用を図り、本市の自転車まちづくりの取り組みの認知度を高め、誘導を図っていくものとする。シンボルサインの検討にあたっては、市民公募を検討するなど、早い段階から柏市の自転車まちづくりのPR・周知への活用を検討する。

②路面表示、路面着色等による自転車通行空間の明示

- ・自転車が通行すべき「車道左側端」の適正な通行位置や通行方向を視覚的に認識させるとともに、自動車への注意喚起を促す、路面表示や路面着色、法定外看板の設置を検討する。
- ・路肩のカラー化や矢羽根型路面表示による自転車通行箇所の明示については、法令上の位置づけがないなどの課題が残されているものの、早期整備により、自転車通行ルールを分かりやすく伝えるよう誘導を図り、交通ルールの遵守・マナーの向上を促していくものとする。

(3) 自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の推進

①多様な利用環境に対応した自転車通行空間の検討

- ・道路は、あらゆる交通手段により利用され、自転車を都市内移動の交通手段として位置づけるにあたっては、自転車通行の安全性はもとより、歩行者を始めとし、その他の道路利用者が安全に通行できる道路空間にしていくことが重要である。
- ・車道でのスピート走行が可能なロードバイクや、朝の通勤・通学時に多いスピードを出す自転車利用者、買い物時の歩行者とママチャリの錯綜など、自転車はコンパクトで機動性が高い反面、あらゆる場面で様々な通行方法の選択が可能なことから、知らず知らずのうちに適切な通行方法がとられていない場合も多く見られる。
- ・そのため、歩行者や自転車が多く自転車通行空間の構造的な分離が困難な路線では、徐行運転や一時停止、車道側を車両と同じ方向に通行、自転車の降車（押しチャリ）を促すようなサイン設置の検討を図る。
- ・また、事故危険性の回避から車道通行が困難な場合の高齢者・児童、幼児同乗自転車等に対しては、歩行者優先での歩道の車道寄り通行を誘導するなど、適宜、多様な利用環境に応じた安全な歩行者・自転車通行空間の確保に努めるものとする。

②歩行者・自転車の交通安全施設の充実

- ・自転車利用の多い路線・区間や通学路、交差点、夜間の危険箇所など歩行者・自転車の安全対策が必要な箇所については、カーブミラー、ガードパイプ、反射板等の設置について、調査・検討を図り、安心して通行できる道路環境づくりを推進する。

③広報・パンフレット等を活用した利用ルールの遵守・マナー向上

- ・千葉県、および警察や交通安全対策推進委員会等の関係機関では、「自転車安全利用五則」のチラシ配布等による周知をはじめ、自転車の交通ルールの遵守・マナー向上に関わる様々な取り組みを行っている。
- ・本市においても、自転車の安全な利用方法や事故の防止など、交通ルールの遵守・マナー向上に向けて、市の広報紙やホームページの活用、総合的な利用パンフレットの作成・配布など、様々な広報媒体を活用し、広く市民に周知を図るものとする。また、ドライバーに対しても、違法駐車を行わないなど、自転車の安全走行に配慮を促す広報活動等を検討していく。
- ・さらに、自転車が加害者となる事故は年々増加傾向にあり、万一の事故に備え、自転車保険加入促進についても周知を図るものとする。

④交通ルール・罰則対象の周知、取締り強化の要請

- ・「自転車も車両である」「自転車も法律を守らなくてはならない」「車道左側端通行」を基本に、交通ルール・マナーの啓発や教育活動について、関係機関や地域住民、学校、NPO、事業者等と連携し、一体的かつ総合的に自転車利用意識の向上を促す取り組みを進め、歩行者・自転車が安全に移動できる環境づくりを進めていくことが重要である。
- ・そのため、地域と連携したルール遵守・マナー向上を図る先導的なモデル地区の検討、効果的な街頭指導等の実施・強化、児童や高齢者など学校や生涯学習等を活用した幅広い層を対象とした交通安全教室の充実、啓発イベントの開催など、自転車利用ルールの周知徹底を促進する。
- ・また、ルールを知らない自転車利用者も多く、自転車通行違反等についての周知を図るとともに、必要に応じて警察署と協議を行い、特に違反が多い場所等では指導取締りの強化要請を検討する。

〈参考〉自転車の主な違反と罰則

違反名	罰則等	要旨
飲酒運転の禁止	5年以下の懲役又は、100万円以下の罰金	酒気を帯びて自転車を運転してはならない
信号無視	3ヶ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金	道路を通行する際は、信号機等に従わなければならない
車道通行	3ヶ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金	自転車は、歩道と車道の区別のあるところは、車道が原則、歩道は例外
左側通行等	3ヶ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金	自転車は、車道の左側を通行(右側通行は禁止)
一時不停止	3ヶ月以下の懲役又は、5万円以下の罰金	道路標識等により一時停止すべきとされているところでは、停止線の直前で一時停止しなければならない
運転者の遵守事項に関する規定	5万円以下の罰金	ヘッドホン使用など外部の音が聞こえない運転の禁止、安定を失う片手運転や傘差し運転等の禁止、自転車乗車中の携帯電話等の使用禁止(千葉県道路交通法施行細則第9条関係)
無灯火	5万円以下の罰金	夜間は、ライトを点灯しなければならない
合図の不履行	5万円以下の罰金	右、左折時には合図をしなければならない
二人乗り等の禁止	2万円以下の罰金又は、科料	自転車は原則として二人乗りをしてはならない ※幼児以外の者を乗せた二人乗り、要件に合致した自転車以外に幼児二人を乗せることはできない(千葉県道路交通法施行細則第7条)
軽車両の並進の禁止	2万円以下の罰金又は、科料	自転車など軽車両は、他の軽車両と並進してはならない
普通自転車の歩道通行	2万円以下の罰金又は、科料	道路標識等で通行できる歩道を通行する時は、歩道中央から車道寄りを徐行、また、歩行者の通行の妨げとなる時は一時停止しなければならない
自転車横断帯による交差点通行	2万円以下の罰金又は、科料	交差点又はその付近に自転車通行帯がある時は、その自転車横断帯を通行しなければならない

■施策の体系－2

基本方針2：自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進

主要施策

① 自転車ネットワーク
路線の構築



・自転車専用通行帯(仙台市)

② 自転車ネットワーク
の先導的な取り組み



・自転車利用環境に関する実証実験(H21年11月)「柏の葉自転車利用促進計画」より

③ 自転車ネットワーク
の利用環境整備の
促進



・柏市レンタサイクル

主な取り組み

- ・安全・快適な連続した自転車ネットワーク路線の構築
- ・道路新設・改修時における自転車通行空間整備の検討
- ・関連事業等と連携した実践的な整備の検討

- ・計画対象路線、モデル路線の選定と整備推進、実施検証等

- ・サイクルシェアの充実(「柏の葉交通戦略」(H25年9月)との連携、レンタサイクルの充実)
- ・レクリエーションネットワークの充実と効果的な活用
- ・駐輪場、サイクルポート整備との連携、サイクルスポットの設置検討

2) 自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進

(1) 自転車ネットワーク路線の構築

①安全・快適な連続した自転車ネットワーク路線の構築

- ・環境負荷の少ない都市交通の重要な手段であり、安全で快適な移動を可能とする連続した自転車ネットワークを構築し、自転車による都市内の回遊性や快適性を高めていくものとする。また、歩行者の安全を第一とし、自転車利用者の安全にも配慮した効率的かつ効果的な自転車通行空間のネットワーク化を図るものとする。
- ・ネットワーク推進にあたっては、国・千葉県と連携し、相互の調整、および、自転車ネットワークの整合を図り、市内外との連続性を確保するとともに、サイクルシェアや駐輪施設整備等の関連計画との整合を図るものとする。
- ・なお、本計画においては、各ネットワーク路線の具体的な整備形態の選定は行わず、今後、関係機関との協議により、個々の路線の状況を踏まえた整備形態や手法等の検討を行い、必要に応じて、自転車ネットワークの見直しを図るものとする。

②道路新設・改修時における自転車通行空間整備の検討

- ・道路の新設、改修時においては、歩行者の安全を最優先とし、歩行者と自転車の分離や計画幅員の中での整備手法の選定、道路空間の再配分等による整備の検討、または、自転車が安全に車道を左側通行できる路肩の確保など、車道上での自転車通行空間の確保を検討していくものとする。

③関連事業等と連携した実践的な整備の検討

- ・自転車ネットワークの構築にあたっては、歩行者や自転車の安全性・快適性の向上に資するネットワーク及び自転車通行空間の早期整備に向け、効率性や波及効果も考慮し、市街地開発や区画整理事業等における道路整備、バリアフリー整備など諸計画との調整・整合を図り、実践的な整備を検討する。

(2) 自転車ネットワークの先導的な取り組み

①計画対象路線、モデル路線の選定と整備推進、実施検証等

- ・自転車通行環境の整備を推進し、自転車ネットワークを構築していくためには、早期に課題を把握し対応策を検討する必要がある。そこで、本計画に位置づけた自転車ネットワーク路線から、計画期間である平成 36 年度までの整備を目指す路線を計画対象路線として位置づけるとともに、今後の自転車通行空間整備の先例となるモデル路線を選定し、国、県、市の道路管理者等と連携しながら、計画的かつ効果的な整備推進を図るものとする。
- ・また、モデル路線等の整備による効果の検証から、引き続き関係機関との連携や情報共有を図り、自転車通行空間整備における課題の把握や対応策を検討し、さらに有効な取り組みを進めていくなど、ステップを着実かつ確実に積み上げ、将来的な柏市の自転車ネットワークの構築を図るものとする。

(3) 自転車ネットワークの利用環境整備の促進

① サイクルシェアの充実

- ・「柏の葉交通戦略」では、長期ビジョンにおいて、最先端の技術で環境負荷の低い（スマート）、行動の選択肢が充実した自家用車依存が不要（マルチモーダル）な姿を理想とした交通環境の実現に向け、多様な交通手段のシェアリングシステムズを位置づけている。
- ・これまで、本市では IT 導入によるスマートサイクルシステムの構築に向けた実証実験等を実施してきた（かしわスマートサイクル実証実験は平成 29 年 3 月に終了）。
- ・今後も、自転車ネットワークの構築による安全で快適な自転車通行空間を活用し、レンタサイクルの充実など、自転車を都市内の有効な交通手段の一つとして位置づけ、事業の枠を超えた連携（観光・交通・環境など）により、自転車を共有することからこれまでの交通課題への新たな波及効果を生み出す、サイクルシェアの充実と事業展開を図るものとする。

※本市では、コミュニティサイクルは以降「かしわスマートサイクル」とする

② レクリエーションネットワークの充実と効果的な活用

- ・利根川や手賀沼周辺等では、身近に自然に親しむ良好な環境として、連続した走行が可能な長距離のサイクリングロードを多くの市民が利用している。
- ・今後、これらの充実とともに、大堀川や大津川等の河川空間、あけぼの山公園等の公園・緑地、観光資源や主要交通結節点等を結ぶ回遊ルートづくりを進め、本市の魅力にふれ、楽しみをより体感することのできる、レクリエーションネットワークの構築と効果的な活用を図るものとする。

③ 駐輪場、サイクルポート整備との連携、サイクルスポットの設置検討

- ・本計画における自転車利用の駐輪に関する（「とめる」）施策では、自転車駐輪機能の利便性の向上やサービスの高質化、民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指すことを基本方針の理念として掲げている。
- ・駐輪場等については、現状ではストックを増やすより利用しやすい環境づくりが重要であり、自転車ネットワークの構築にあたっては、これらの施策と連携した自転車を使いやすい利用環境整備が欠かせず、今後も相互の連携のもと、自転車まちづくりの総合的な施策の展開を推進していく。
- ・また、自転車ネットワーク上にある既存の公園・緑地、公共施設や観光施設、さらにはコンビニエンスストア等にも協力を求めながらこれらを活用し、自転車利用者が気軽に立ち寄れる自転車修理が可能な場や、利用者のニーズの把握、自転車に関する情報発信等を行うサイクルスポットの設置を検討し、自転車利用のネットワーク化を図るものとする。

■施策の体系－3

基本方針3：自転車を通した魅力ある街づくりの推進

主要施策

① 都市内交通手段としての自転車活用の促進



・柏の葉ベロタクシー（H19年）

② 地球環境問題・高齢化社会等への対応



・サイクル&バスライド

出典：ガイドライン

③ 市民の健康づくりの促進



・手賀沼サイクリングロード

④ 自転車を通した街の魅力を楽しむ機会づくり



・柏の葉キャンパスタウンまちの発見
ツアー自転車イベント

主な取り組み

- ・「柏市総合交通計画」（H22年3月）との連携、自転車活用による市街地交通量の低減
- ・「柏の葉国際キャンパスタウン構想」（H20年3月）と連携した移動システムの検討

- ・「第2期柏市地球温暖化対策計画」（H26年3月）との連携による環境負荷の軽減
- ・公共交通との連携強化（サイクル&バスライドなど）
- ・モビリティマネジメントの展開（エコ通勤など）

- ・「柏市スポーツ推進計画」（H24年6月）と連携したサイクル&スポーツ施策の充実
- ・市民の健康維持・増進に向けた自転車活用（市民サイクリングなど）

- ・「柏市観光基本計画」（H26年3月）と連携した自転車を活用した地域交流・観光活性化の促進
- ・サイクルイベント・ツアーの充実
- ・自転車利活用に関わる情報発信・PRの充実（自転車マップなど）

3) 自転車を通した魅力ある街づくりの推進

(1) 都市内交通手段としての自転車活用の促進

① 「柏市総合交通計画」(H22年3月)との連携、自転車活用による市街地交通量の低減

- ・「柏市総合交通計画」では、本計画に関わり、環境負荷に対応した自動車交通量の削減や、良好な歩行者・自転車環境を確保した、歩いて暮らせるまちづくり等の方針を位置づけている。
- ・自転車通行環境整備を推進することが、自転車利用促進につながり、自家用車からの利用転換など自動車に過度に頼らない円滑な都市の移動を可能とし、市街地交通量の低減に結びつくなど、本市の総合的な交通施策との連携を図るものとする。

② 「柏の葉国際キャンパスタウン構想」(H20年3月)と連携した移動システムの検討

- ・自転車は、地域内移動の「代表交通手段」の一つであり、鉄道等に乗り継ぐ「端末交通手段」として重要な役割を担い、公共交通(バス等も含む)と並ぶ重要な都市の交通手段である。
- ・「柏の葉国際キャンパスタウン構想」は、環境交通モデルとなる移動システムを整えることを目的とし、自転車通行環境整備に関するモデル地区の指定を受け、自転車通行空間整備やネットワーク形成の方向性を掲げ、ITS実証実験などの実践的な施策の展開を進めてきた。
- ・柏の葉国際キャンパスタウンにおける多様な試みが、柏市全体の自転車まちづくりに効果的に波及拡大するよう、これらの取り組みとの連携を図り、快適な移動システムや都市内ネットワークの構築を推進するものとする。

(2) 地球環境問題・高齢化社会等への対応

① 「第2期柏市地球温暖化対策計画」(H26年3月)との連携による環境負荷の軽減

- ・1997年の「地球温暖化防止京都会議」においてCO₂削減の目標が示され、温暖化対策に自転車が注目されるようになった。国では、都市内交通手段としての自転車への転換の促進が呈示されるようになり、「5km圏内ではもっとも効率が良く、健康にもよく、環境にやさしい乗り物」として、現在、自転車が大きく注目されているところである。
- ・「第2期柏市地球温暖化対策計画」では、環境に優しく健康的な移動手段として、自転車利用の促進と利用環境整備を位置づけており、これらの施策と連携し、安全で快適な自転車走行環境の整備や公共交通との連携、ルール・マナーの向上など、ハード・ソフト両面による施策の展開から環境負荷の軽減に努めていくものとする。

② 公共交通との連携強化

- ・高齢社会の進展に伴い、高齢者の公共交通機関の利用増加に加え、自転車の利用機会増加が想定されている。サイクル&バスライドは、バス交通網が不十分な地域を自転車が補完するような役割を担うことにより、交通空白地域の解消や公共交通の利用促進に結びついていく取り組みであり、高齢者のモビリティ確保の視点からも期待されているものである。
- ・柏市では、大津ヶ丘地区等においてサイクル&バスライドに取り組んでいるが、運用面での課題を検討するとともに、交通事業者と連携を図りながら、駅までのアクセスを担う自転車通行空間の整備や利用ニーズを踏まえた駐輪場・サイクルポート整備、サイクルシェアの推進など、自転車とバスの乗り換えの利便性を向上させ、通勤・通学、高齢者の移動、観光・

レクリエーション等の利用に供する交通手段として、サイクル&バスライドの拡充を図るものとする。

- ・また、鉄道との接続性を強化することが、自転車の長距離の移動を可能とし、行動半径や利用環境も大きく広がることから、電車内へ自転車を持ち込むサイクルトレインや、駅改札に自転車ゲートを設置するサイクルスルーシステム等についても、鉄道会社とその可能性について検討を図るものとする。

③モビリティマネジメントの展開

- ・自家用車に過度に頼らない低炭素社会を目指し、公共交通および自転車・歩行者による移動のネットワーク強化を図り、多くの選択肢から適切な移動手段を選ぶことができるモビリティマネジメントの展開が重要である。
- ・交通渋滞の緩和やCO₂の排出削減に向け、ノーマイカーデーの実施による自転車通勤の奨励、自転車通勤を実施する市内事業所に対する支援策（通勤手当の優遇、自転車や公共交通での通勤を奨励する事業所の認定、自転車通勤を顕彰する制度等の導入）など、自家用車から自転車へ通勤手段の転換を促していく取り組みを検討する。
- ・自転車通勤は、従業員が健康・経済等の面で恩恵を受けるだけでなく、事業所も経済面でメリットを享受できること、企業イメージの向上につながることなど事業主の理解を得ながら、他の自治体や民間企業での取り組みも踏まえ、エコ通勤に向けた取り組みを働きかけていく。
- ・また、市役所職員から率先して自転車通勤に切り替え、エコ通勤の有用性を周知するなど、一歩ずつ取り組みを拡げていくよう検討を進める。

(3)市民の健康づくりの促進

①「柏市スポーツ推進計画」（H24年6月）と連携したサイクル&スポーツ施策の充実

- ・「柏市スポーツ推進計画」では、市民が気軽に楽しめるスポーツの充実、スポーツによる健康づくりの推進を位置づけ、重点プロジェクトの一つとして、日常的なスポーツの奨励、市民スポーツの導入等の健康体力向上プロジェクトを掲げている。
- ・これらの取り組みと連携し、身近な健康維持・増進の手段としての自転車活用、スポーツ・レクリエーション等を通じた市民の運動機会の増加に向け、サイクル&スポーツ施策の充実に努めるものとする。

②市民の健康維持・増進に向けた自転車活用

- ・自転車は、自分のペースで快適な移動を可能にする健康的な乗り物であり、日常生活の中で無理なく体力の維持・向上を図ることが可能となる。
- ・このような自転車のメリットを活かし、市民交流を目的とした市民サイクリングや健康モデルコースづくり、自転車利用による健康増進や環境意識の啓発、自転車健康づくりフォーラム等のイベント開催と広報活動、自転車モニターによる効果の検証など、体感・体験・啓発型の健康づくりに着目した、市民の健康維持・増進に向けた自転車の活用を促進する。
- ・また、イベント等の開催に際しては、既存の地元サイクリングクラブや自転車関連団体等の協力により、自転車利用ルール・マナーの周知・啓発を併せて検討し、自転車まちづくりに向けた交流ネットワークの拡大を図るものとする。

(4) 自転車を通じた街の魅力を楽しむ機会づくり

①「柏市観光基本計画」（H26年3月）と連携した自転車を活用した地域交流・観光活性化の促進

- ・本来、自転車は自分の意志で動かし様々な場所に行くことが可能な、自由で楽しい乗り物である。環境にやさしく健康増進にもつながる自転車を、単に移動目的の交通手段として考えるだけでなく、自転車の利用そのものを楽しみ、街乗りを楽しむ機会や環境を向上させていくことも重要である。
- ・「柏市観光基本計画」では、市内の観光拠点を結ぶサイクルロード整備や、柏駅周辺、あけぼの山公園周辺、手賀沼周辺、柏の葉周辺エリアを重点地域として、自転車を活用した観光活性化の施策を掲げている。これらの施策と連携し、重点エリアにおける自転車通行空間の効果的な整備を検討し、自転車ならではのメリットを活かした交流・活性化を促進していく。
- ・また、市街地での回遊性の向上に向け、中心市街地商店街等と連携し、サイクルシェア等を活用したまちなかポタリング（自転車散歩）の推進やサイクルポートの充実、駐輪場利用者等に対する特典等の導入、自転車を活用したイベント開催等の取り組みを検討する。
- ・さらに、自転車ネットワークやサイクリングロードを活用した観光ルート、サイクルシェアで回遊できるような観光コースを検討するとともに、柏市の魅力を発見・体感する環境づくりに向けて、来訪者が市内を安全に周遊できるようサポートする観光サイクルサポーターの育成等に向けた取り組みの検討を図る。

②サイクリングイベント・ツアーの充実

- ・千葉県では、平成23年より、房総地域等を対象とした「千葉県サイクルツーリズムモデル事業」に取り組んでいる。また、つくばエクスプレスでは、「TX フェスタ」の開催でサイクリングマップを配布し、サイクルラリーなどの積極的な自転車イベントを実施している。
- ・本市においても、自転車を介した市民との協働によるイベントが街の一体感の創出につながるよう、サイクリングモデルコースやガイドマップの検討、民間事業者など多様な主体との連携による情報発信等を進め、街の魅力を知る機会ともなる、柏版のサイクルツーリズムや自転車ガイドツアー等のイベント開催の検討を図る。

③自転車利活用に関わる情報発信・PRの充実

- ・総合的な自転車まちづくりを推進し、ハード面・ソフト面の効果を最大限に発揮するため、主要公共施設や観光資源、自転車ネットワークやサイクリングルート、バスルート、放置自転車禁止区域、駐輪場、また、自転車の適切な利用を促す情報等を周知する自転車マップを作成し、市民や来街者への情報発信の充実を検討していく。
- ・自転車マップは、より利用ニーズに即し、市民の関心を高め、自転車まちづくりと交流・活性化双方への相乗効果をもたらすよう、地域住民との協働による作成を検討する。
- ・また、自転車関連情報やルール・マナーの啓発等に役立つ自転車情報サイトを立ち上げ、本市の自転車まちづくりのイメージアップを図りながら施策の展開を図るものとする。

3.2 自転車通行環境（はしる）の整備

1) 自転車ネットワーク路線の選定

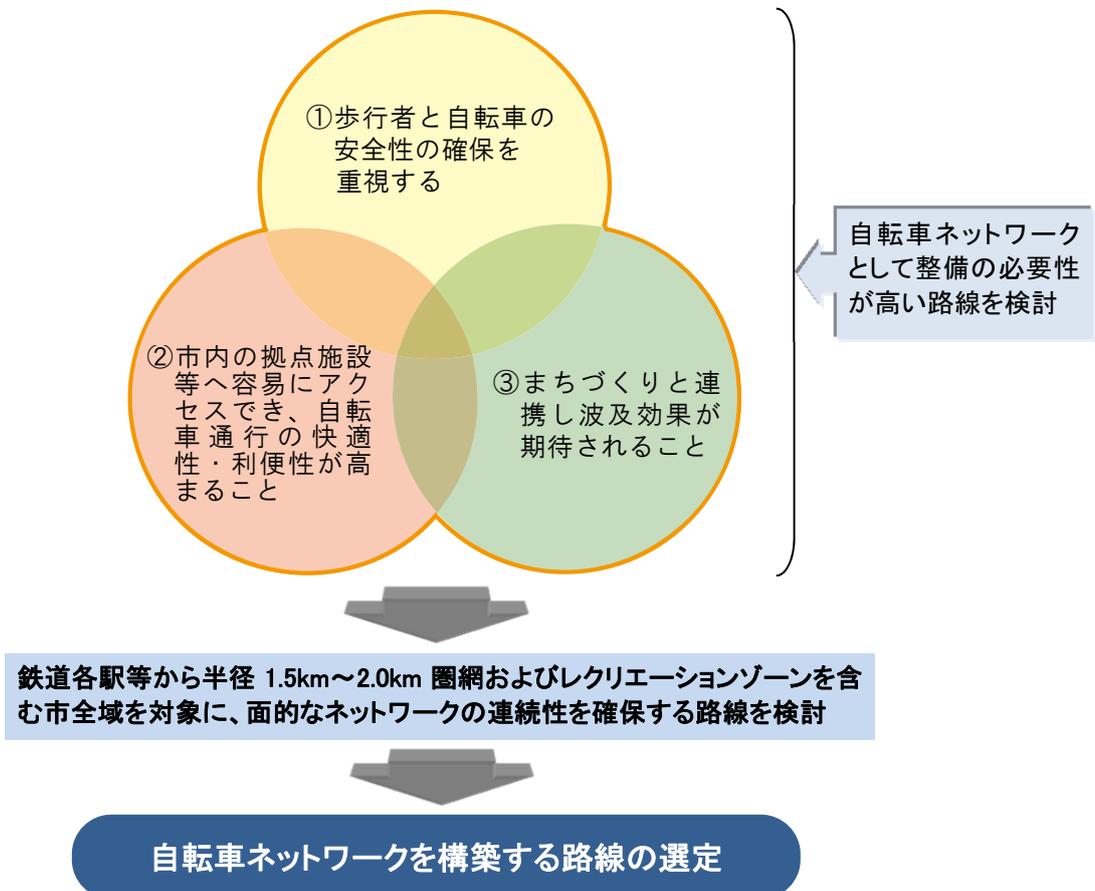
(1) 自転車ネットワーク整備の必要性

- 車道上の通行空間は断片的ではなく、安心な利用環境を連続的に確保することが重要
- 面的な整備ネットワークを計画し、市民、関係者と共有することが重要
- 市内全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的に不可能
- 変化する地域の課題やニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間の効果的・効率的な整備や、選定路線の柔軟な見直しも必要

(2) 自転車ネットワーク路線の選定要件

- ・ 計画目標に掲げた自転車ネットワークを構築するため、自転車利用環境の現状と課題を踏まえ、大きく次のような考え方のもと選定要件を整理し、自転車ネットワーク路線の選定に向けた検討を行った。
- ・ 今後、関係機関や地域との調整のもと、選定したネットワーク路線から、順次、自転車通行空間の整備検討を進めていくが、地域のまちづくり施策等との調整や地域の課題解決を図る必要がある際は、必要に応じて適宜路線の見直し・検討を図る。

■ 自転車ネットワーク路線選定の考え方



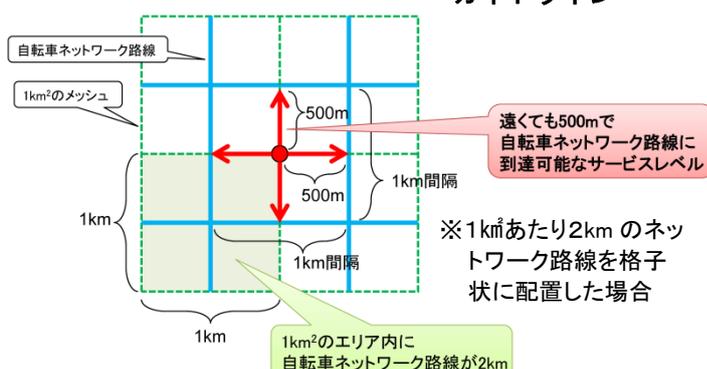
柏市における自転車ネットワーク路線の選定要件

- 自転車利用が多く自転車通行空間を確保すべき路線
 - 通勤・通学・買い物など歩行者交通量・自転車交通量が多く錯綜している路線
 - 自転車交通事故の危険性が高く安全性の向上を図るべき路線
 - 歩行者の安全性の確保が必要な路線(バリアフリー経路、スクールゾーン、モール・商店街等)
-
- 公共施設、文化交流施設、大型商業施設、レクリエーション施設等の多くの市民が利用する拠点施設を結び、日常の自転車利用の主要路線としての役割を担う路線
 - 市内の自転車ネットワーク間を接続し連続性を確保する路線(既定の自転車通行空間との連携等)
 - 隣接市の自転車ネットワークと接続・連動する路線
 - 鉄道駅やバス等の公共交通利用と接続・連携する路線
 - 駐輪場やサイクルポート等へのアクセス路線
 - サイクリングロードや公園、地域の主要資源などを結び、地域の魅力向上に資する路線
-
- 上位計画や関連計画との調整・整合を図るべき路線
 - まちづくりとの連携により効率的な整備や波及効果が期待される路線
 - 地域の課題やニーズに応じて自転車利用を促進する路線
 - 市民の自転車利用に関するルールの周知・意識啓発に向けた効果が期待される路線

(3) 自転車ネットワークの概念

- **広域ルート**: 周辺市町と広域的な連携を担うネットワーク路線
- **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ネットワーク路線

■ 自転車ネットワーク路線の密度の目安(参考) - ガイドライン -



(4) 自転車ネットワークの対象路線

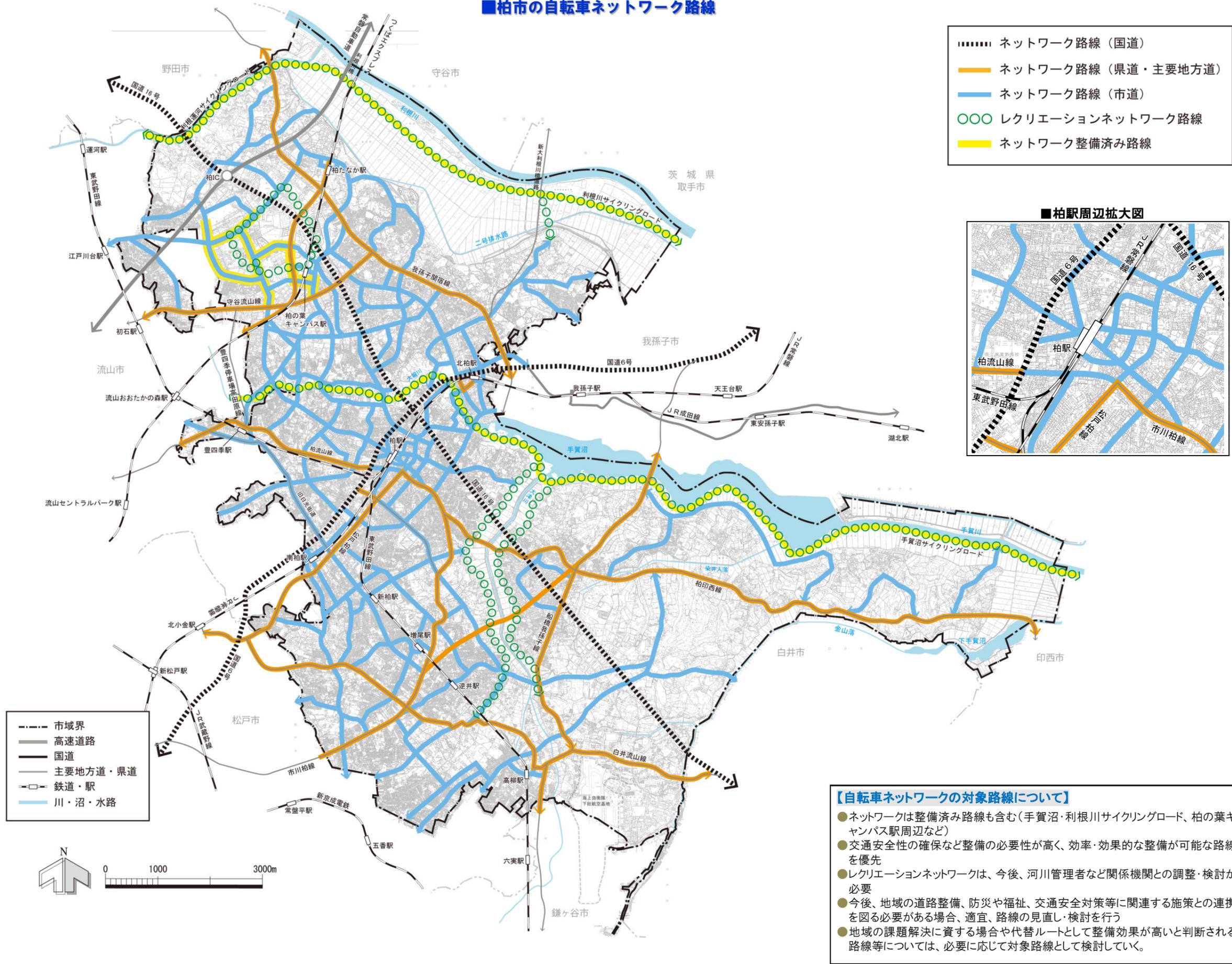
市道	: 約166km(約6km 整備済)
国道	: 約 22km
主要地方道・県道	: 約67km(約1km 整備済)
レクリエーションネット	: 約45km(約 30km 整備済)
合計	約300km

(5) ネットワーク整備のスケジュールについて

これまで	約37km
27~36年度まで	約37km→約137km
37年~	約137km→約300km

市域は、**市街化区域 (54.53 km²)**、**調整区域 (60.37 km²)** の **114.9 km²** であり、今後 10 年において、市街地から重点的に整備を進め、上記の考え方から **約 100km (54.53 km² の倍)** を目標とする

■柏市の自転車ネットワーク路線



〈参考-1〉自転車ネットワーク路線選定に向けた検討 - 候補路線の重ね図(候補路線①~③)

●以降に示す①~③の「候補路線」を重ね合わせたもの。これをベースとし、ネットワーク連続性の確保に向けた路線の追加、自転車が通れない等の適切ではない路線を再検討し、ネットワーク対象路線を抽出・整理した。



【自転車ネットワーク路線の選定について】

● 鉄道各駅等から半径 1.5km~2.0km 圏網により、概ね市街地部を5~10分以内でネットワーク路線にアクセスが可能となる面的ネットワークを検討

※国道や県道等については、選定したネットワーク網との連携により、整備効果がより向上することが期待されること、また、広域的な防災、環境等への波及効果も含め、ネットワーク候補路線の対象とし、今後、各道路管理者との連携・調整が重要であるため、自転車通行空間の整備を要望していくものとする。

〈参考-2〉自転車ネットワーク候補路線の検討 ー候補路線①

①歩行者と自転車の安全性の確保 ~自転車利用の多い路線、歩行者と自転車の錯綜、自転車事故の多い路線、主要通学路、バリアフリー主要経路 など

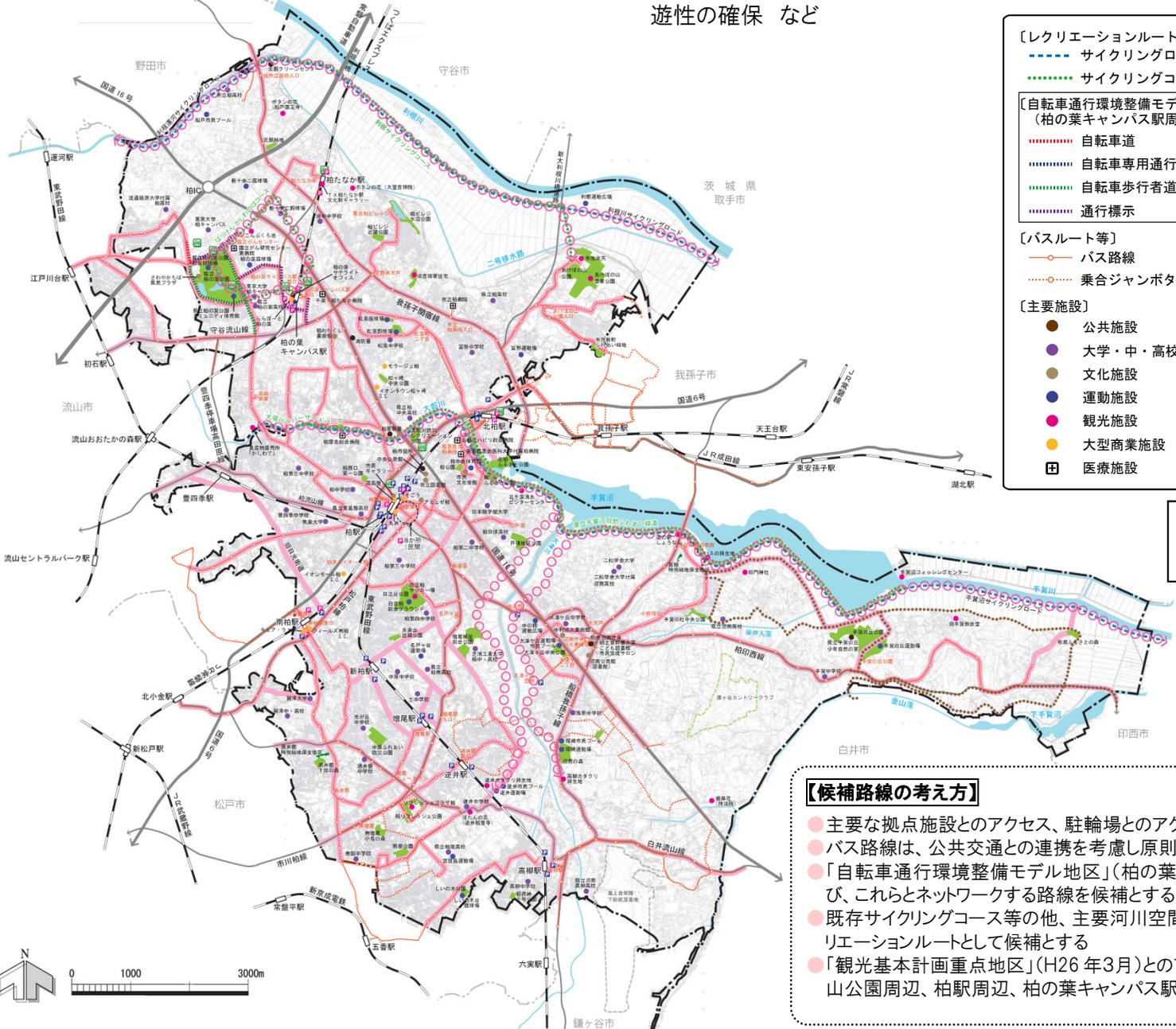
【候補路線の考え方】

- 自転車事故が多発した箇所(柏警察署H24・25年中)と交差点に接続する区間を、安全な通行空間確保のため候補とする
- 小・中学校通学路については、今後、代替ルートや交通規制等による安全性の確保も考慮し、候補路線の参照として検討を図る
- 高校は、原則通学路指定は無いが、自転車通学が多く、推奨通学路や駐輪場指定を行っているものについては、上記同様、候補路線の参照として検討を図る(通学時間や経路を違える等の通行集中の分散や危険箇所の通知、通学マップの作成等を行っている高校もある)
- 主要拠点施設とのアクセスルートや駅周辺、通学・通勤ルート、商店街周辺等は、自転車利用の多い(集中する)路線として他候補要件との重複を考慮する
- バリアフリー主要経路(「バリアフリー基本構想重点整備地区」H22年3月)は、歩行者・自転車の分離と安全性確保のため候補とする(今後、関係課との調整が必要)
- 「車両交通量(平日12時間)5,000~15,000台」については、今後、自転車道・自転車専用通行帯の整備形態を検討



〈参考-2〉自転車ネットワーク候補路線の検討 - 候補路線②

②自転車通行の快適性・利便性、ネットワークの連続性の確保 ~拠点(主要施設)ネットワーク、既存ネットワーク、駐輪場とのアクセス、公共交通との連携、回遊性の確保 など



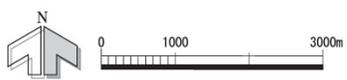
<p>〔レクリエーションルート〕</p> <ul style="list-style-type: none"> --- サイクリングロード サイクリングコース <p>〔自転車通行環境整備モデル地区(柏の葉キャンパス駅周辺地区)〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車道 自転車専用通行帯 自転車歩行者道 通行標示 <p>〔バスルート等〕</p> <ul style="list-style-type: none"> --- バス路線 乗合ジャンボタクシー <p>〔主要施設〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>〔主な公園・緑地〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 公園 ■ 特別緑地保全地区 <p>〔駐輪場〕</p> <ul style="list-style-type: none"> P 公的駐輪場 P 民間駐輪場 🚲 柏スマートサイクル自転車ポート 市内サイクリストによる主なサイクリングコース <p>--- 市域界</p> <p>--- 高速道路</p> <p>--- 国道</p> <p>--- 主要地方道・県道</p> <p>--- 鉄道・駅</p> <p>--- 川・沼・水路</p>
---	---

--- ネットワーク候補路線

○○ レクリエーションネットワーク

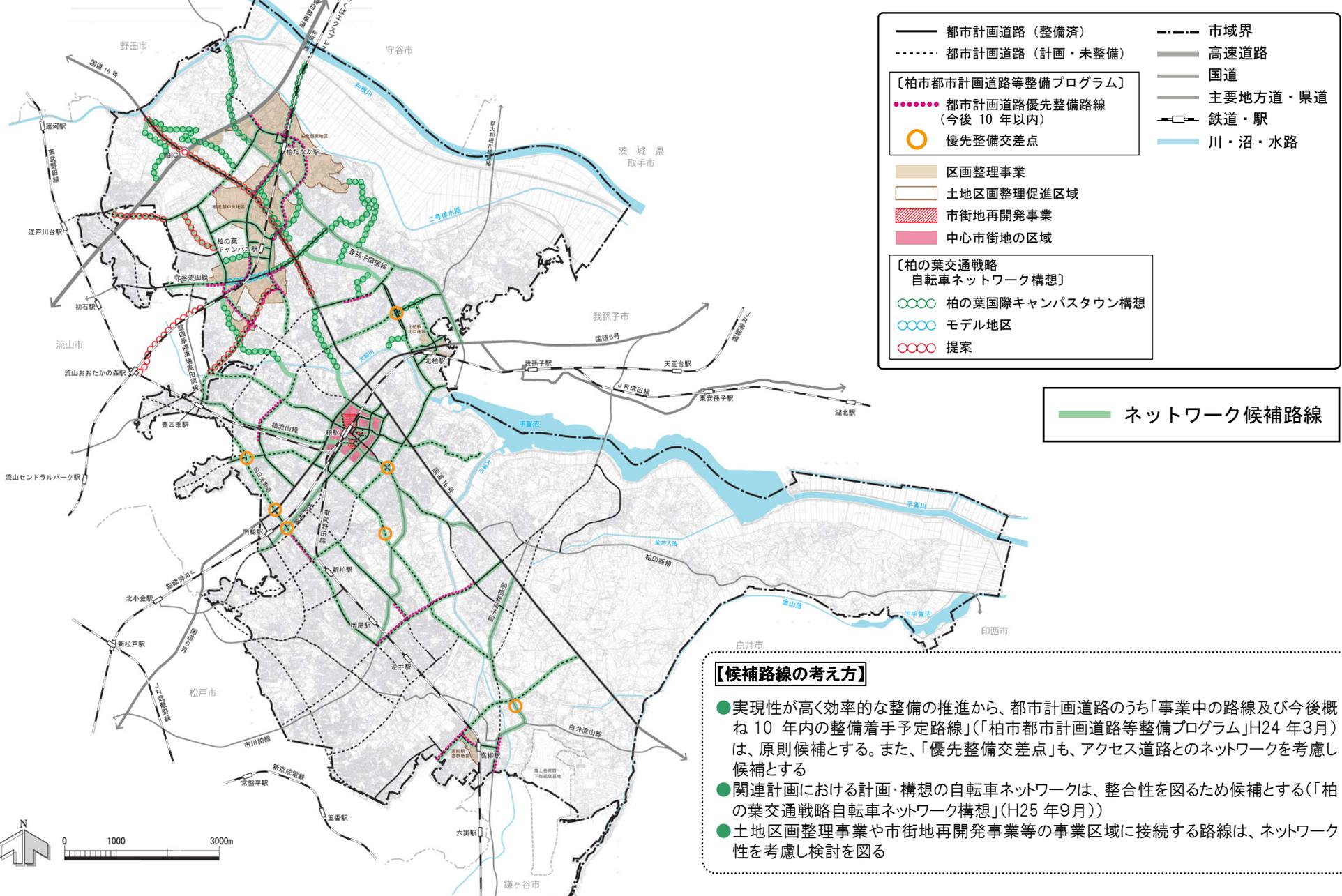
【候補路線の考え方】

- 主要な拠点施設とのアクセス、駐輪場とのアクセス路線を候補とする
- バス路線は、公共交通との連携を考慮し原則候補とする
- 「自転車通行環境整備モデル地区」(柏の葉キャンパス駅周辺地区)の整備済路線、および、これらとネットワークする路線を候補とする
- 既存サイクリングコース等の他、主要河川空間と沿川の緑地、地域資源を結ぶルートをレクリエーションルートとして候補とする
- 「観光基本計画重点地区」(H26年3月)とのアクセス性も考慮する(手賀沼周辺、あけぼの山公園周辺、柏駅周辺、柏の葉キャンパス駅周辺地区)



〈参考-2〉自転車ネットワーク候補路線の検討 ー候補路線③

③まちづくりとの連携による波及効果への期待 ～既定計画における自転車ネットワーク構想、都市計画道路優先整備路線、土地区画整理事業など、その他

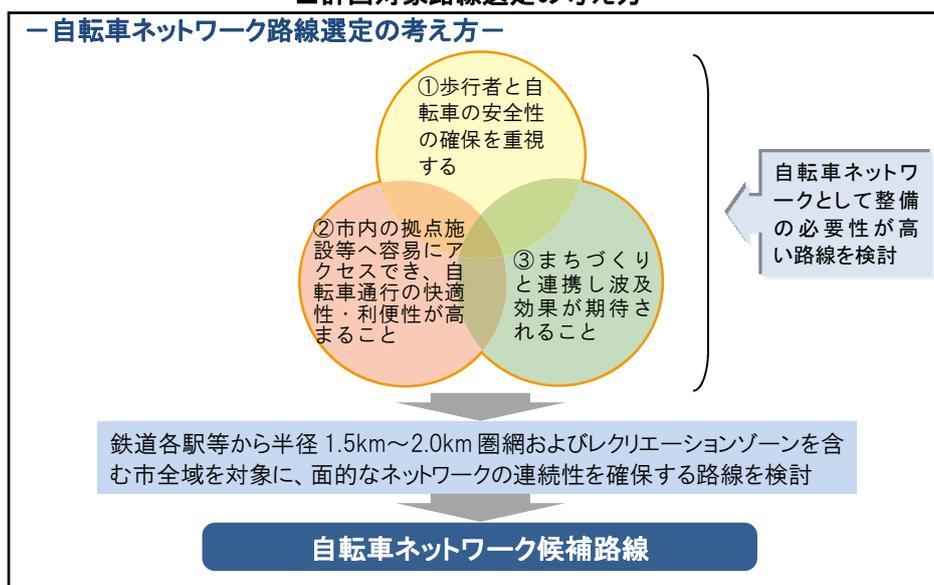


2) 計画対象路線の選定

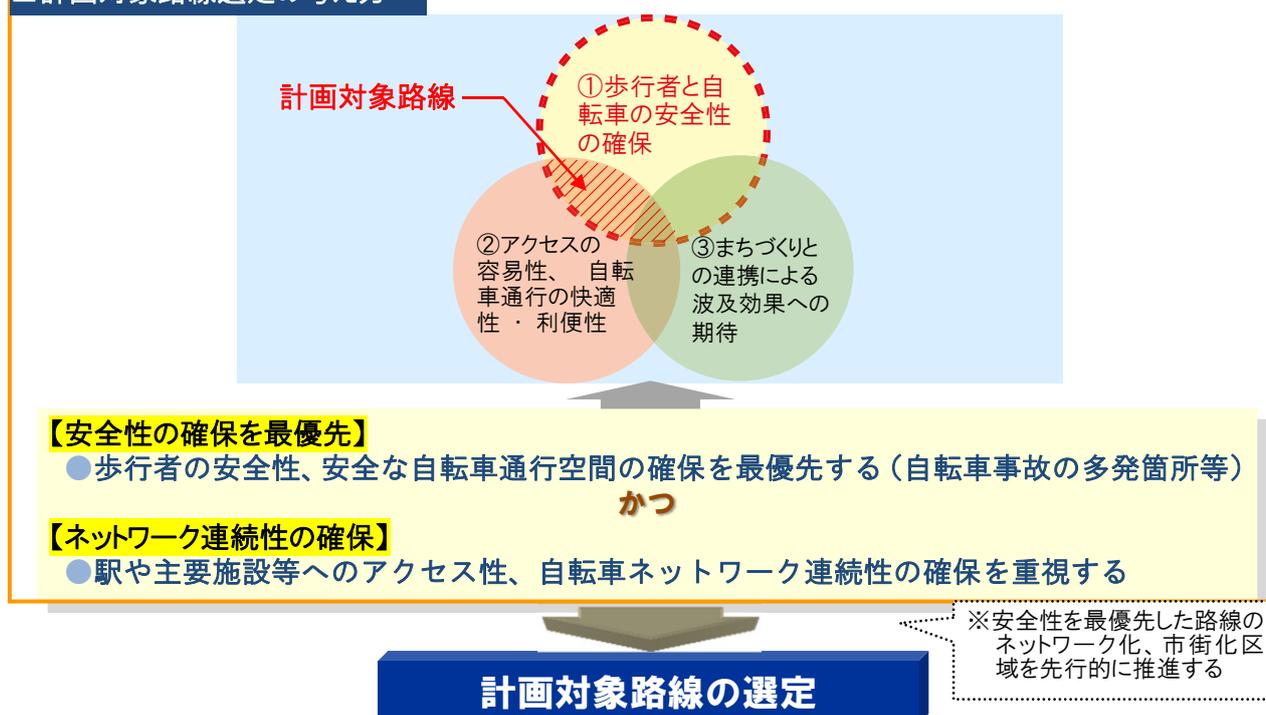
～「歩行者・自転車の安全性の確保」を第一に、自転車ネットワーク整備効果の早期発現が期待される路線を「計画対象路線」として位置づけ、計画期間 10 年における整備を推進します～

- ・自転車ネットワークの整備は、今後、関係機関と連携のもと長期的な取り組みが必要である。
- ・計画期間10年という限られた中で、計画そのものが机上の空論とならないよう、一歩ずつでも目に見えるかたちで実現化し、その波及効果により更に推進していくことが重要である。
- ・そのため、本市においては「歩行者・自転車の安全性の確保」を重視し、自転車ネットワーク路線のうち「計画対象路線」を選定し、整備効果の早期発現と自転車ネットワーク形成の早期実現に向けた取り組みを推進するものとする。

■ 計画対象路線選定の考え方



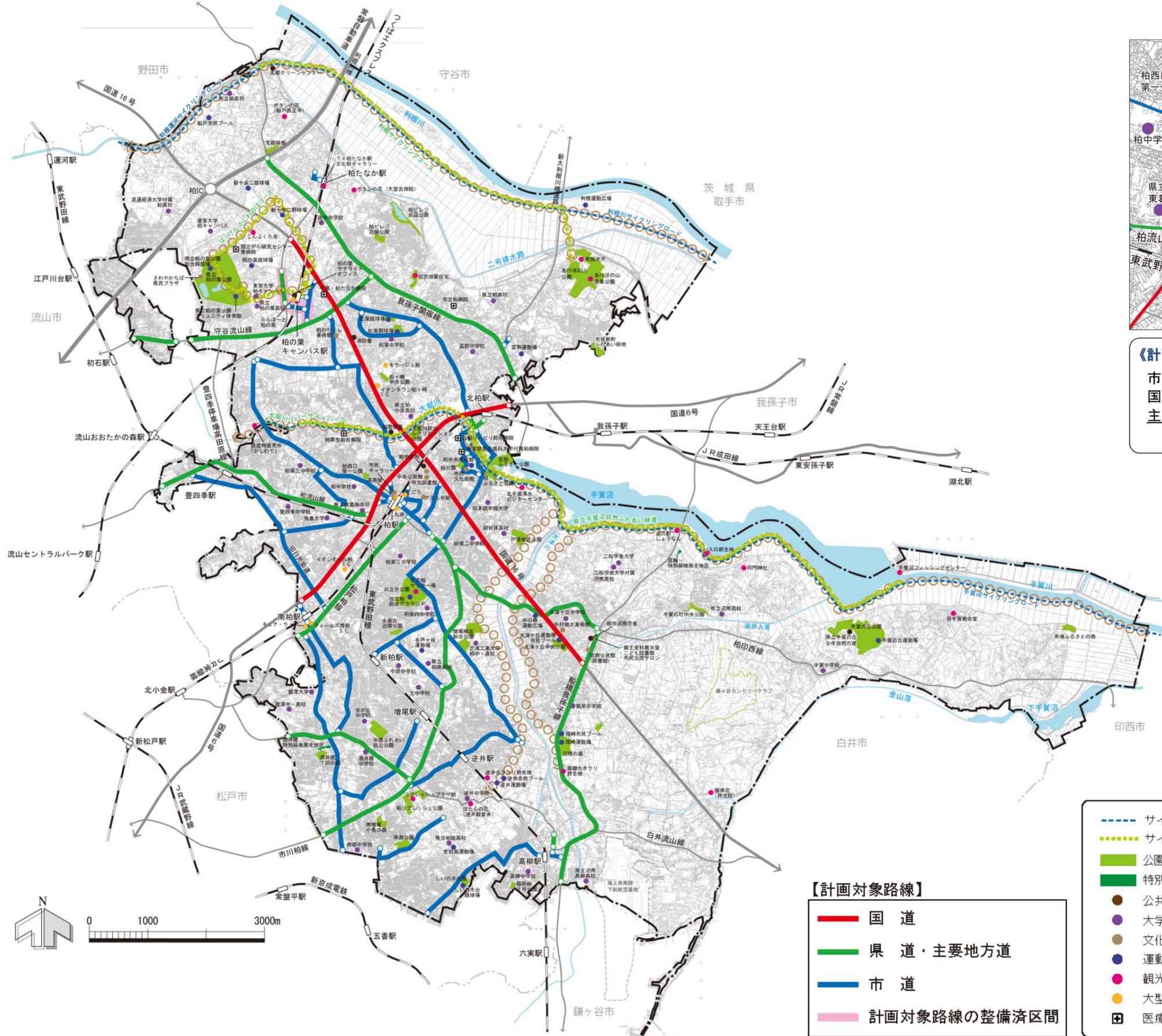
■ 計画対象路線選定の考え方



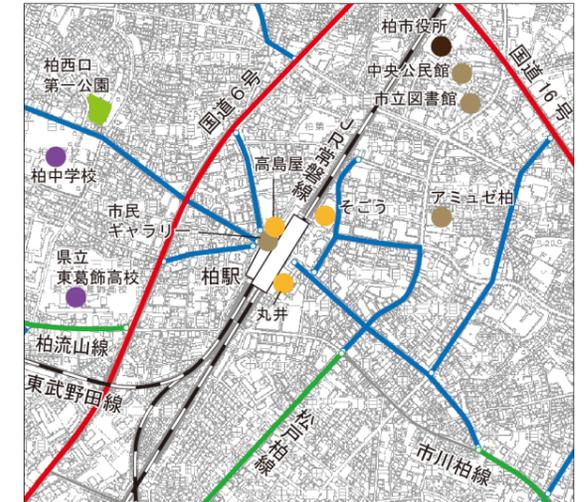
「(仮称)かしわ自転車ネットワーク連絡調整会議」での調整・検討による実施

※「(仮称)かしわ自転車ネットワーク連絡調整会議」についてはp55を参照

■計画対象路線



■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

3) 整備形態

(1) 整備形態の種類

- ・自転車ネットワークの対象路線の整備については、ガイドラインに則り、以下のいずれかの整備形態を選定するものとする。

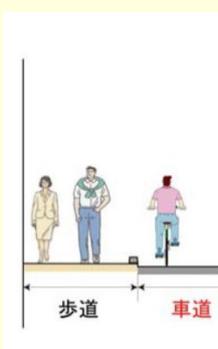
整備形態の種類

- 車道混在(他の車両と共存) > 自転車専用通行帯の幅員が確保できない場合、視覚的分離
- 自転車専用通行帯(自転車レーン) > 視覚的分離
- 自転車道 > 工作物等により物理的に分離

■ 整備形態の種類と整備イメージ 1

■ 車道混在

■ 歩道のある道路



[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる



■ 歩道の無い道路(路側帯あり)



[車線内の対策]



出典:ガイドライン

- 幅員 1.0mを標準とする
 - 通行方法 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
 - 主な整備内容 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
- 〈特徴〉
- ◎ 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△

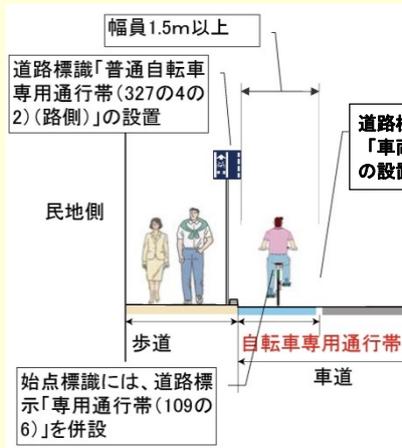
△ 物理的分離構造でないため、自動車との接触の危険性(他車両も通行可能な空間→注意喚起が必要)
△ 基本的に徐行、“自転車徐行”の表示など歩行者との接触防止の必要性
△ 一方通行なため、方向転換や反対側に行く場合、危険が伴う
△ 交差点内では、断面構成、一方通行を踏まえた通行処理に留意

その他

- ・ 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

■整備形態の類型と整備イメージ-2

■自転車専用通行帯（自転車レーン）



■歩道のある道路



■歩道の無い道路



出典：ガイドライン

- 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○	<ul style="list-style-type: none"> ○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△	<ul style="list-style-type: none"> △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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

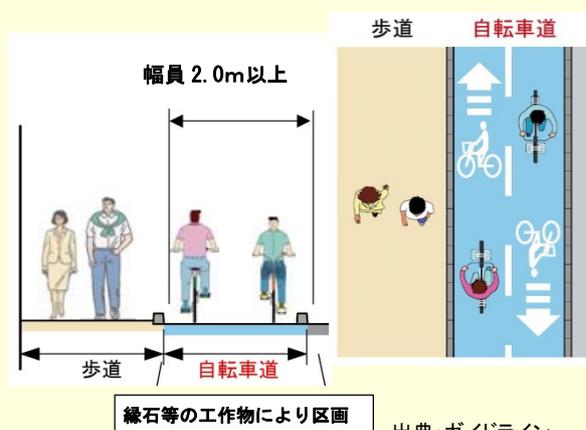
■整備形態の類型と整備イメージ-3

■自転車道

■一方通行の場合



■双方方向通行の場合



出典:ガイドライン

- 幅員 2.0mを標準とする(やむをえない場合は舗装面 1.5m以上)
 - 通行方法 一方通行が基本
 自転車道のある道路は、原則として自転車道を通行しなければならない
 道路の片側のみに自転車道がある場合も、当該自転車道を通行しなければならない
 - 主な整備内容 石・柵等の工作物や植樹帯等により、自転車走行空間を歩道・車道と物理的に連続して分離
- 〈特徴〉
- ◎広幅員の道路における整備が可能
 - ◎理想的な自転車だけの走行空間

長所○	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○自動車及び歩行者と接触する危険性が低い
短所△	<ul style="list-style-type: none"> △双方方向通行の場合、すれ違い時に自転車同士の錯綜の可能性 △交差点内は、断面構成、双方方向通行を踏まえた通行処理に留意 △既存道路に整備する場合は、車道幅削減や歩道との調整等、道路空間の再構成が必要であり、長期間・高コストとなる
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・縁石や工作物の連続のため、沿道出入り、荷捌き、ゴミ収集、緊急車両等に配慮する必要性 ・路線状況に応じ停車帯の確保が望ましい ・道路の各側への設置が望ましい ・新規の広幅員道路整備の際は検討を行う

(2) 柏市の交通状況等を踏まえた整備形態の検討

● 柏市は、ガイドラインに則った適切な形態での整備を推進する

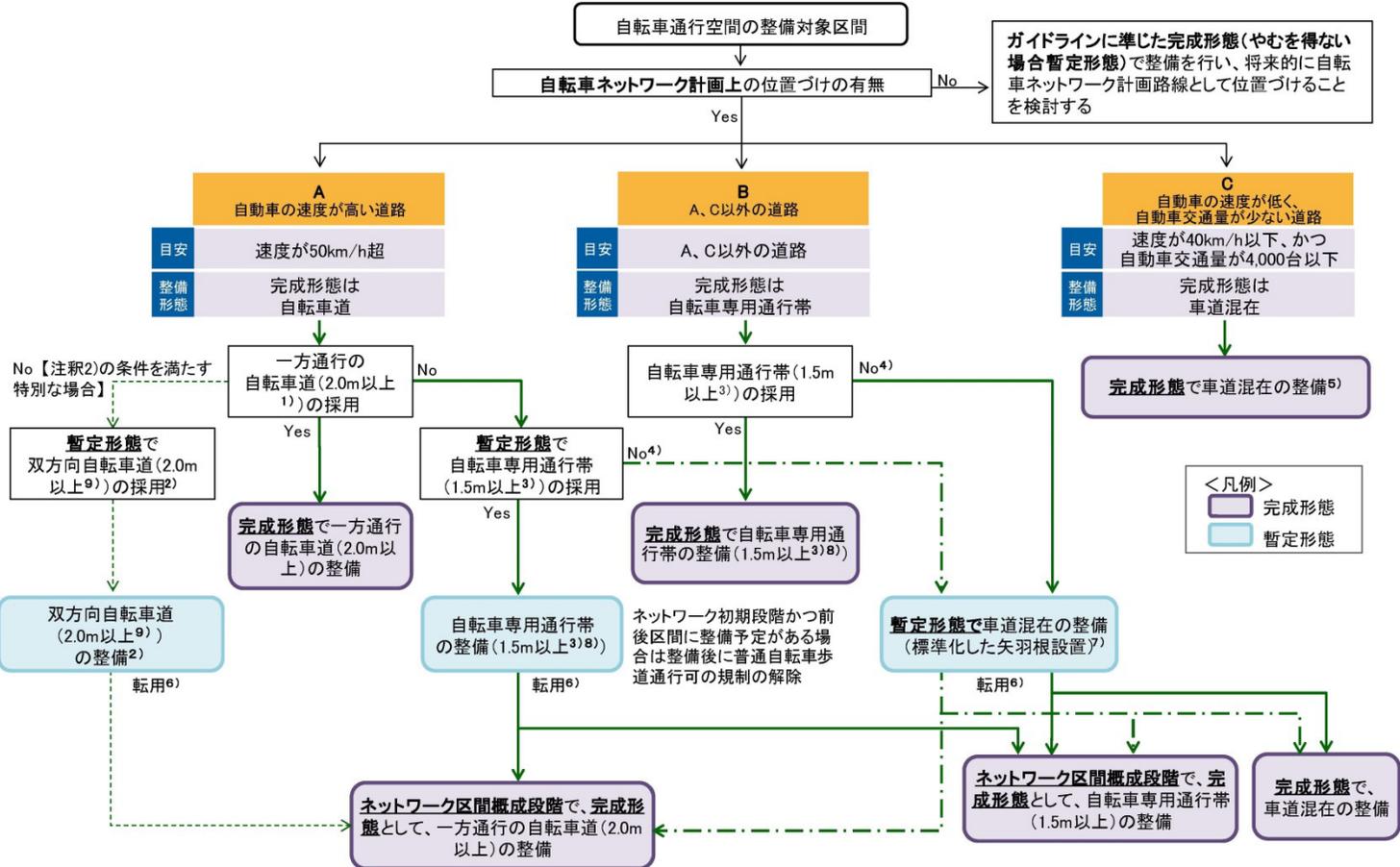
- ・ 自転車ネットワークの対象路線については、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎の交通状況や沿道利用状況等を踏まえて、適宜、ガイドラインに則った適切な形態での整備を推進していくものとする。
- ・ 自転車通行空間の整備手法は、次頁の検討フローに示すように、交通特性や道路の断面構成、整備形態の連続性、経済性、利用ニーズ等を踏まえながら、現状の道路幅員内における道路空間の再配分等による整備を基本とするが、対応が困難な場合、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間の整備を推進していくものとする。
- ・ また、ネットワーク路線において、戦略的に整備を展開し、今後の先駆的事例となるモデル路線の整備手法の検討を進め、自転車ネットワークの形成につなげていくものとする。
- ・ さらに、通行空間の整備と併せて、広く情報の周知や交通ルール・マナー啓発の手法も取り入れ、ハード・ソフトの両面において関係機関が連携した取り組みに努めていく。

■ 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	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
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

■整備形態の検討フロー



・出典: ガイドライン

- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

■ 柏市の交通状況等を踏まえた整備形態の分類イメージ（市内主要路線）

● 車道混在の整備検討



・自動車の速度が 40km/h 以下、自転車通行空間 0.75m 以上を確保

● 車道混在・自転車専用通行帯の整備検討



・自動車の速度が 50km/h 以下、自転車通行空間 0.75m～1.5m を確保（新柏さくら通り）

● 路肩の再検討（車道混在）



・歩行者との分離

● 自転車専用通行帯・自転車道の整備検討



・自転車通行空間 1.5m～2.0m 以上を確保（柏の葉公園周辺）

● 支障物件の撤去・段差解消等（車道混在）



・街渠と舗装の段差解消

(3) 計画対象路線における整備形態

- ・本来は、歩行者と自転車の通行空間を明確に分離した自転車道や自転車専用通行帯が望ましい整備形態となるが、本市の道路事情等を踏まえながらの早期整備推進には困難が伴うことが想定される。
- ・そのため、計画対象路線については、自転車専用通行帯整備を目標とし、それが困難な場合は、当面は自転車の車道通行の安全性を確保した車道混在を検討しつつ段階的に通行分離を図るなど、次の視点を考慮し、早期かつ着実な整備を推進していくものとする。

【計画対象路線における整備形態の考え方】

- 当面の整備形態としては、「自転車専用通行帯」を目標としつつ、ガイドラインに則した自転車通行位置の明示やサイン設置等による「車道混在」を積極的に活用する検討を進め、段階的な移行を含めた早期整備を推進する
- 既存の道路空間を活用し、現状の道路幅員内での再配分による自転車通行空間の確保を基本とする
- 道路の新設・改良等の計画がある場合は、併せて車道における自転車通行空間の確保を検討する
- 連続する道路空間において複数の整備形態となる場合は、自転車通行帯の連続性に配慮した検討を行う



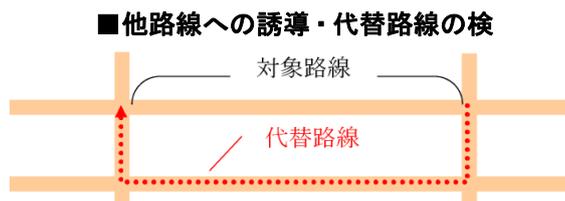
- 今後、計画対象路線の交通状況等の詳細な調査を進め、国や県、道路管理者、交通管理者等と協議・調整のうえ、適宜、適切な個別の整備検討を行うものとする。

(4) 当面の整備形態や交通規制等による歩行者・自転車の安全性の確保

これまでの検討により、自転車通行空間の創出を図っていくが、道路空間の再配分や道路拡幅等が困難な場合は、次のような取り組みにより、歩行者・自転車の安全性の確保を図るものとする。

①自転車通行帯の整備が困難な場合など

- ・自転車通行帯の整備が困難な場合は、「車道混在」による整備形態を推進
- ・自転車通行空間の確保が困難な場合、他路線への誘導、迂回路・代替路等の暫定的な運用による自転車ネットワークの機能性の確保を検討

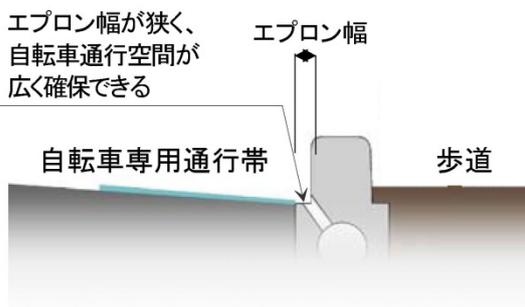


②自転車に配慮した道路の改善・整備 ～安全な自転車通行環境づくり

- ・自転車通行空間の安全性を引き上げるため、また、自転車ネットワークの波及効果がより図られるよう、一体的な整備・改良を検討

- 道路の小規模改良(側溝・暗渠・集水柵の段差や傾斜、溝の解消等の平坦性の確保、グレーチングやマンホール蓋の改良(ノンスリップ・目を細かくなど))
- 反射板の設置
- メンテナンスの充実など

■街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



・出典:ガイドライン

■グレーチング蓋の格子の形状を工夫した事例



・出典:ガイドライン

③交通規制等による安全性の確保

- ・住宅地の細街路や自転車通学がある学校周辺など、特に自転車・歩行者の安全確保が必要な箇所については、地域住民や交通管理者と充分連携を図りながら、次のような取り組みにより安全性の高い道路空間の創出を検討

- 車両進入制限、時間帯通行制限、一方通行化等による自転車通行空間の創出(生活道路の一方通行化により、車両相互通行可能な部分を自転車通行空間に転換する←住民の合意形成が必要)
- 制限速度の見直し、面的な車両の速度規制の導入(ゾーン 30 等)などの自動車走行速度の抑制策の導入など

※ゾーン 30:住宅地域などをゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者等の安全を確保すること



・車両進入制限、時間帯通行制限



・生活道路における速度規制

④その他の安全対策

- ・その他、次のようなハード・ソフト両面から、地域における様々な工夫による取り組みを検討

- 無電柱化、植栽帯の縮小等の自転車通行空間の確保
- ドライバーへの自転車・自動車混在空間での危険予防・回避など注意喚起の看板設置
- 自転車マップの作成等による迂回路の情報提供
- 「ゆずり合い」の意識啓発等のマナー向上活動、「自転車は左側端通行、並進の禁止」、「自動車は自転車の保護や駐車禁止」等を徹底させるなどの通行ルールの周知 など



・「ゆずり合い」マークイメージ例 (金沢市)

4) 路面表示・サイン設置の検討

自転車通行空間を自転車利用者、および、歩行者・ドライバーへわかりやすく提示することは、整備に伴うソフト対策とも関連して、自転車通行上の安全性や利用促進の面で非常に重要である。

そのため、次のような基本的な考え方にに基づき、路面表示、誘導サイン、標識・看板等を適宜組み合わせ、自転車の通行位置、通行方法等を明確化していくものとする。

基本的な考え方

- ガイドラインに則しつつ、既存の案内との整合性や近隣市との連携を図った、わかりやすい表示・サインとする
- 視覚的に伝わりやすいシンプルなデザイン・色彩、交通状況や地域意向等を踏まえた適切な配置とする
- 安全性の向上や地域景観への影響等に配慮する

・道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークの区域内において、法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方・仕様・色彩の統一を図るとともに、近隣地域との整合性に配慮する。

・そのため、本市はガイドラインにおける標準仕様を基本として自転車通行空間を明示していく



・路面表示の例 出典:吹田市

(1) 路面表示や統一的な案内表示による自転車通行空間の明示

① 自転車専用通行帯

● 一般的に、市内の道路は街渠エプロンが0.5m程度を占めることが多いため、これに1.0mの平坦な舗装面を加えた**1.5mの自転車専用通行帯を標準とする**

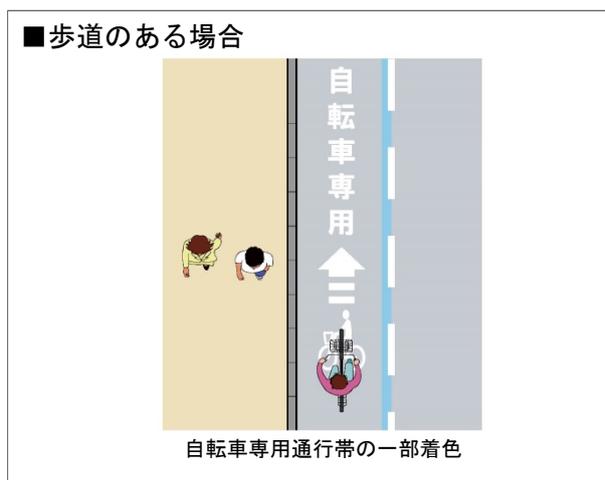
■ 標準部の幅員

● 自転車通行帯は**1.5mを標準とする**

(道路幅員に余裕が無い場合→自転車通行連続性確保のため、街渠エプロンなしを用いた、街渠を除く舗装面で1.0mを確保。)

■ 表示方法

- 路面表示は、ガイドラインで定められた標準仕様を用いて、带状路面表示を設置するものとする。
- 带状路面表示の幅は、自転車通行専用帯の幅全部もしくは一部のいずれかを選択できることから、柏市では一部着色を基本とする。



・出典:ガイドライン

● ピクトグラム

- 交差部の前後や自動車と自転車の交差の機会が多い区間等に設置することを基本とする
- 自転車のピクトグラムは、ガイドラインで定められた標準仕様を用いて設置するものとする
- ピクトグラムの大きさは、自動車交通量や速度等の場所の特性に応じ**75~90cmを適宜検討**する

■ ピクトグラムの標準仕様



■ バス停付近のピクトグラム(イメージ)



・出典:ガイドライン

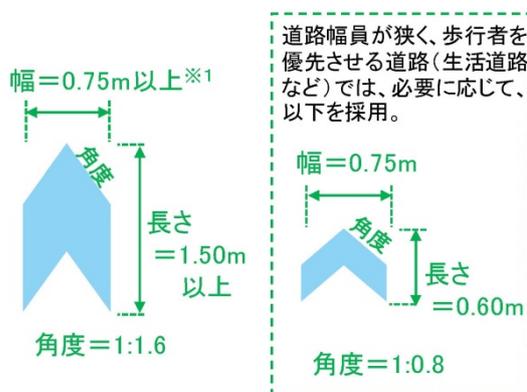
②車道混在の路面表示

- 車道混在の自転車通行空間は、**1.0m幅を標準**とする。また、ガイドラインに則した**矢羽根型路面表示とピクトグラム**を設置する。

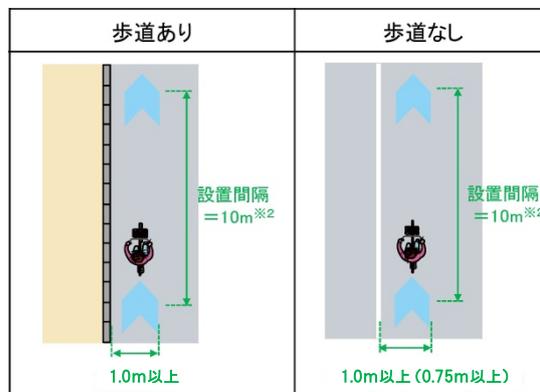
■標準部の幅員

- 単路部は、1.0m幅の自転車通行空間を想定し、進行方向を示す**75cm以上の幅の矢羽根型路面表示**を設置する(自転車専用通行帯との混同を防ぐため、帯状の路面表示は用いない)
- 矢羽根型路面表示は、自転車利用者やドライバーからの視認性を踏まえ、**概ね10m間隔(交差点以外)**で設置し、必要に応じピクトグラムを設置する(ピッチは、交通量や速度など場所の特性に応じ、見え方に配慮し適宜検討)

■矢羽根型路面表示の形状



■単路部の路面表



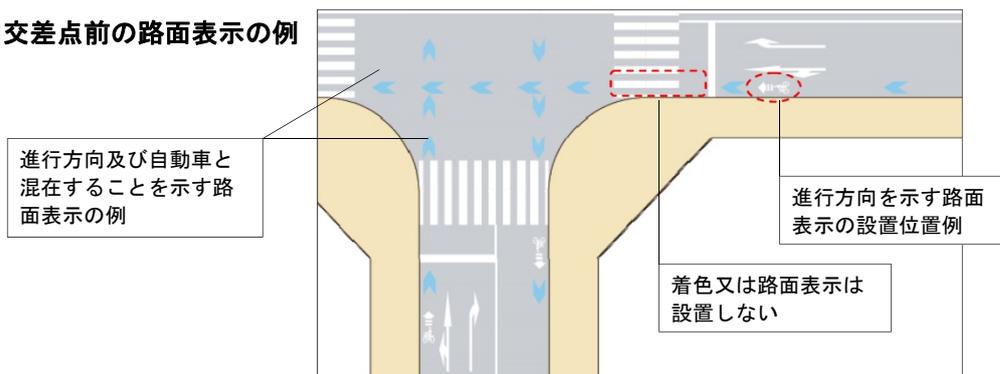
- ※1 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。
- ※2 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。
- ※3 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。
- ※4 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。

・出典:ガイドライン

■交差点前・交差点内の路面表示

- 交差点前は、自転車通行の必要幅と方向を示す**矢羽根を概ね5m間隔**で設置し、視認性を高めるピクトグラムを設置する(交通量等の特性に応じ適宜検討)
- 交差点内は、自転車通行位置の明示等の安全対策に配慮し、矢羽根は**概ね2m間隔**とする

■交差点前の路面表示の例



・出典:ガイドライン

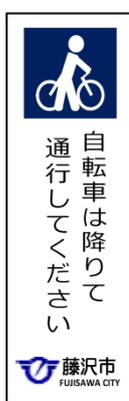
(2) 法定外の誘導サイン・看板等

- 自転車通行空間が適切に利用されるよう、必要に応じ、全ての道路利用者が一見してその意味を理解し、かつ、道路標識等と混同されない、注意喚起や案内効果を高める法定外のサイン・看板等を設置する(警察・地域意向等と連携をとった適切な配置を検討)

■注意喚起の主なサイン(例)

<p>a. 自転車通行の誘導</p>	 <p>・川崎市</p>	 <p>・三鷹市</p>
<p>b. 歩行者への配慮</p>	 <p>・三鷹市</p>	 <p>・金沢市</p>
<p>c. バス停位置の明示、注意喚起</p>	 <p>・新座市</p>	 <p>・新潟市</p>

■看板デザイン(例)



・藤沢市



・八王子市

■ 柏市独自の
共通の自転車シンボルサインの検討

柏市の取り組みの発信や自転車通行への意識を高めるため、本市独自の共通サインを検討する(主要箇所への設置による意識啓発、注意喚起・誘導等のメッセージは認知度が上がった後に再検討 など)

5) モデル路線の整備計画

(1) モデル路線の選定

モデル路線選定の考え方

— 柏市の自転車通行空間の早期整備と波及効果を高めるため、
戦略的な展開を図る「モデル路線」を位置づけ、今後の整備に結びつけていく —

- 自転車は「車両」である大原則に基づき、歩行者・自動車と分離された自転車通行空間を戦略的に展開するための先駆的事例とする
- 今後、本市の主要な整備パターンとしての波及効果が期待されるモデル路線（前期：概ね4年）を位置づけ、整備形態の検討を行う
- 計画段階からの地域住民や関係機関との連携、適正な利用誘導等の啓発活動等を促進し、その効果を全市的に発信する
- 整備課題の把握や対応策を検討し、今後の自転車ネットワークの構築に順次活かしていく

【既存の道路空間の再配分により自転車通行空間を確保】

●モデル路線① 柏都市計画道路3・4・9号葉山十余二線(県立柏の葉公園東)

- ・都市計画道路として自転車歩行者道を整備済み
- ・柏の葉キャンパス駅周辺においては、公園、教育施設、医療施設等の主要施設が集積し自転車需要も高いものの、歩道で歩行者・自転車の錯綜がみられる

▶自転車専用通行帯の設置

→歩道と分離した自転車専用空間の確保と、地区における自転車ネットワークの拡大波及を図る

●モデル路線② 新柏さくら通り

- ・新柏駅を発集拠点として通勤・通学、買い物等の自転車需要が高いが、逆走も多く自転車事故も多い

▶車道混在、矢羽根型路面表示・ピクトグラムの設置

→原則歩行者と分離、車道を自動車と混在利用する自転車通行空間の整備と利用者の十分な安全性を確保

【事業に併せて効果的・効率的な自転車通行空間を確保】

●モデル路線③ 柏都市計画道路3・4・21号上大門向中原線(旧水戸街道)

- ・柏駅周辺で歩行者・自転車通行が輻輳し自転車事故も多い
- ・手賀沼緑道やふるさと公園へのアクセス路でもある

▶車道混在、矢羽根型路面表示・ピクトグラムの設置

→バリアフリー主要経路整備(歩道のバリアフリー化)に併せて、駅周辺の歩行者・自転車通行を明確に分離し、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上に向けた効果的・先導的な整備を推進

■整備に際しての共通の配慮事項

※①、②のモデル路線の整備計画(案)を提示

- 「歩行者＞自転車＞車両」の優先順位で、それぞれ明確に明示された通行空間を確保する
- 原則、既存の道路空間を活用し、現況の道路幅員の中で再配分を行い、自転車通行空間を確保する
- 地域特性や各路線の交通状況に応じて、適宜、適正な整備内容を検討する
- 本計画においての整備形態は暫定的なものとし、今後、道路管理者や交通管理者等と調整を図り、詳細な検討を行う

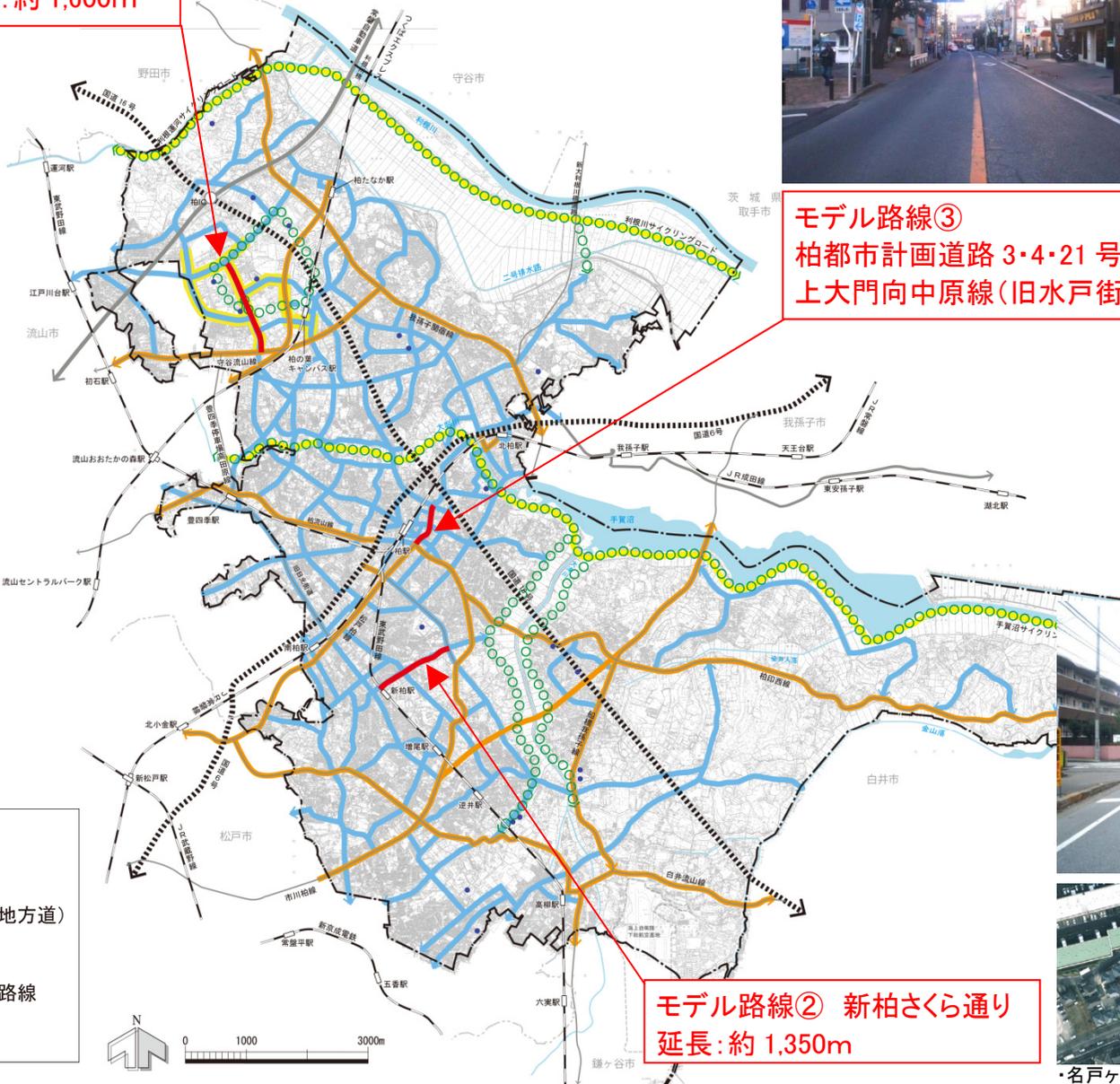
※路面表示や矢羽根型路面表示設置等の詳細は、p42～p45を参照

■モデル路線の位置

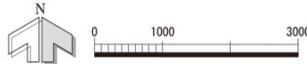
モデル路線①
 柏都市計画道路 3・4・9 号葉山十余二線
 (県立柏の葉公園東) 延長: 約 1,600m



・東京大学柏Ⅱキャンパス周辺



- モデル路線
- ネットワーク路線 (国道)
- ネットワーク路線 (県道・主要地方道)
- ネットワーク路線 (市道)
- ○ ○ レクリエーションネットワーク路線
- ネットワーク整備済み路線



モデル路線③
 柏都市計画道路 3・4・21 号
 上大門向中原線(旧水戸街道) 延長: 約 720m

- 市域界
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・県道
- 鉄道・駅
- 川・沼・水路



モデル路線② 新柏さくら通り
 延長: 約 1,350m

・名戸ヶ谷第四公園周辺

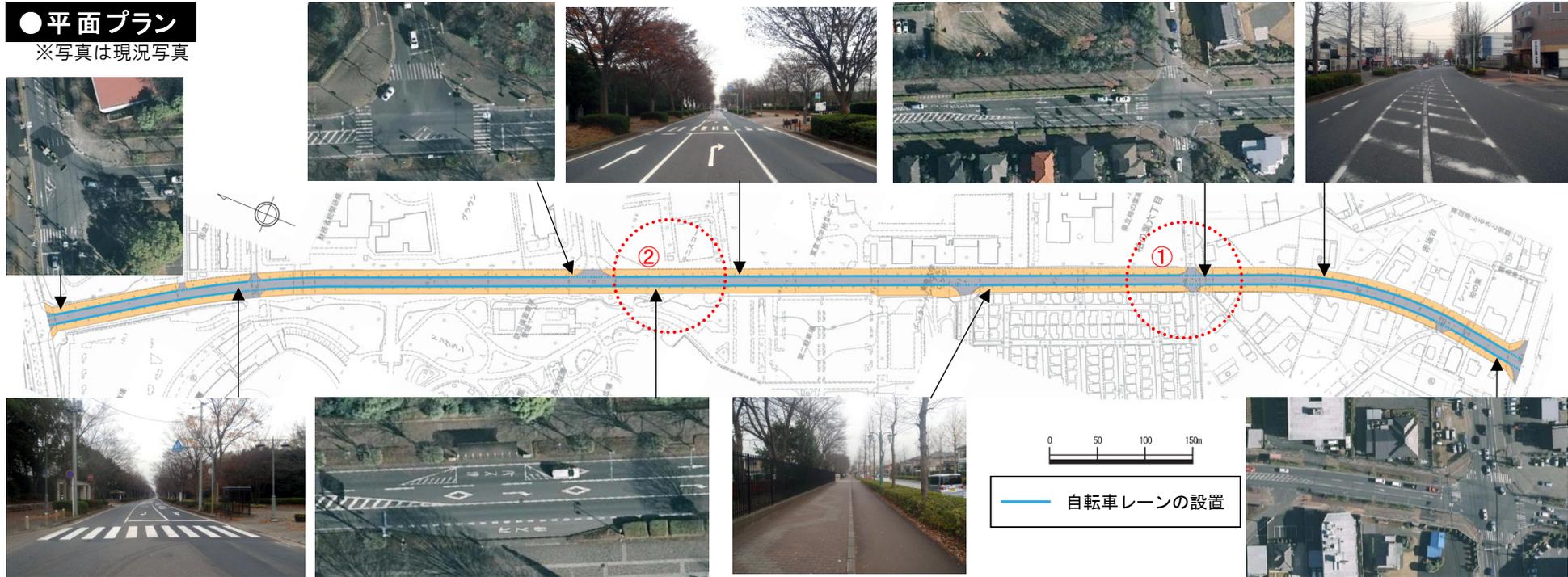
(2) モデル路線の整備計画 (案)

■ モデル路線①：自転車専用通行帯 ▶ 柏都市計画道路 3・4・9 号葉山十余二線（県立柏の葉公園東）

【概要】	【現況特性】
<ul style="list-style-type: none"> ・路線延長：約 1,600m ・標準幅員：28.0m ・事業主体：柏市 ・道路状況：2車線、路肩有り ・法定速度：60km/h ・自転車歩行車道を整備済み（H12年4月供用開始） 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク整備短期整備路線の位置づけ（柏の葉交通戦略（H25年9月）） ・バス路線有り、一部通学路指定 ・主要周辺施設：県立柏の葉公園、国立がん研究センター東病院、東京大学柏キャンパス、県立柏の葉高校、ひばり保育園、科学警察研究所、柏の葉公園団地など ・一部、地区計画区域、柏の葉一丁目景観重点地区 ・通勤・通学、通院など柏の葉キャンパス駅や沿道主要施設へのアクセス路線 ・広い歩道での自転車通行が多く、歩行者・自転車の錯綜がみられる

■ 整備プラン (案)

● 平面プラン
※写真は現況写真

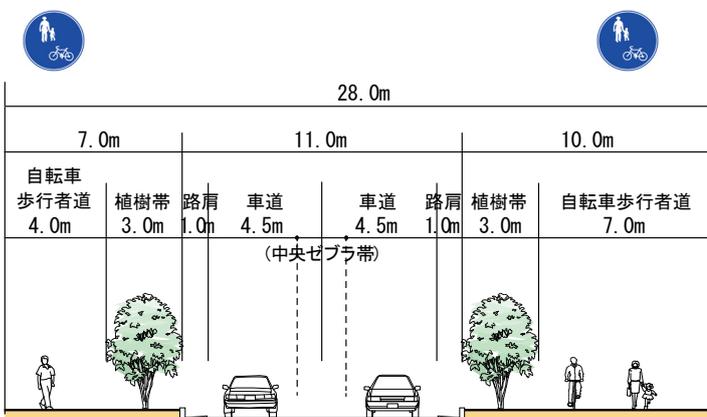


【整備の基本的な方向性(案)】

- 既存の歩道幅員は変更せず、中央ゼブラ帯を撤去し、車道両側に自転車専用通行帯を整備(交差点部の右折レーン等により有効幅員が狭い箇所は、一部車道混在を検討)
- 路肩活用の幅員 1.5mの自転車専用通行帯を確保、平坦性の確保など街渠の段差解消等を行う
- “自転車専用”の路面表示、矢羽根型路面表示・ピクトグラムを設置とともに、車両と分離するための破線表示を検討
- 既存の自歩道は、安全性の向上に向け、歩行者・自転車の明確な分離による通行空間へ移行
- 歩道段差・植栽による通行空間の構造的な分離により、緑豊かで快適な道路空間を維持
- 道路交通法により車両のうち自転車しか通行できないため、違法駐車抑制のための注意看板等の設置、併せて、自転車利用者への通行ルール・マナーの啓発を行う

● 標準的な構造

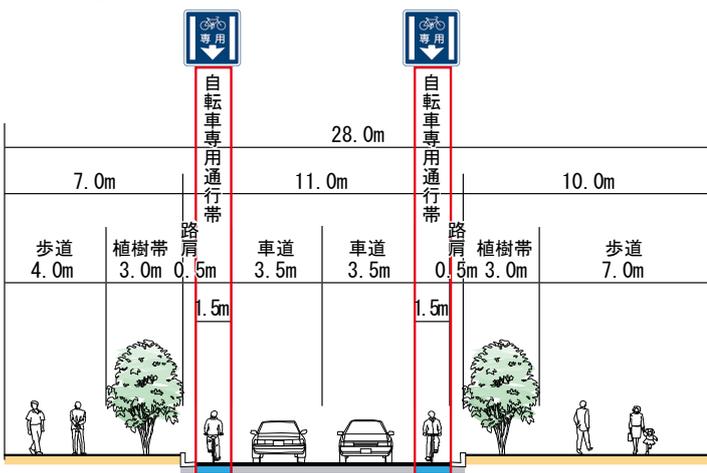
〈整備前〉



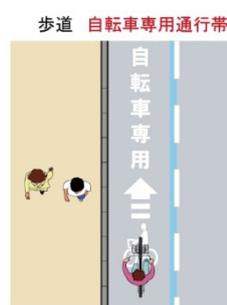
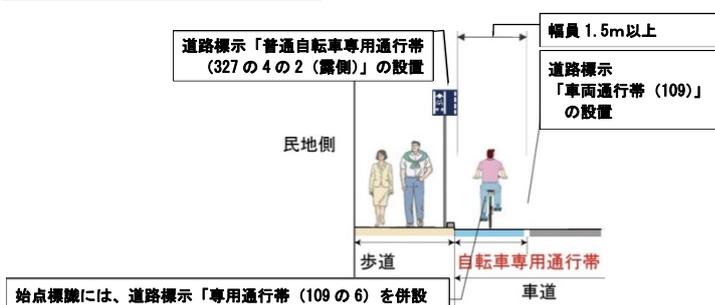
〈整備後〉



・自転車専用通行帯整備イメージ 出典:ガイドライン



● 路線整備のイメージ



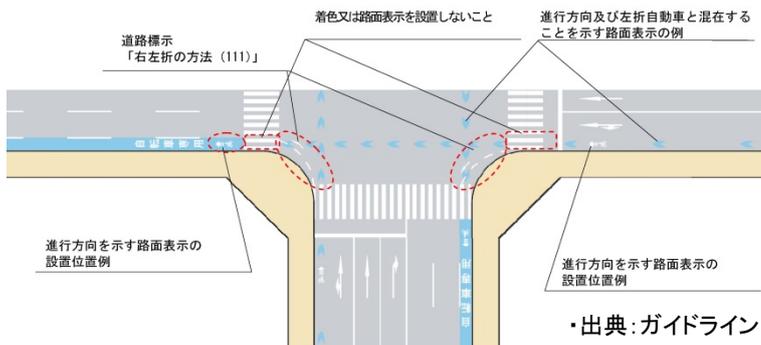
・出典:ガイドライン

●交差点①

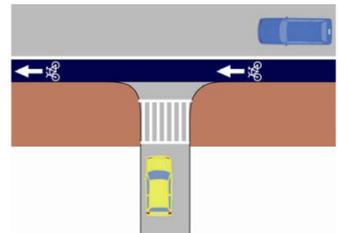
- 交差点部は、自転車通行の直進性に配慮し、自転車横断箇所(自転車横断帯)を明示する
- 車両の停止線より前(交差点側)に自転車停止線を設置する
- 自転車の横断を示す看板、ミラーの設置等を検討する
- 小規模な交差点も、自転車通行空間の連続性や車両への注意喚起、通行ルール周知等の事故防止対策を検討する



・交差点の整備イメージ(千葉市)



●細街路の横断イメージ

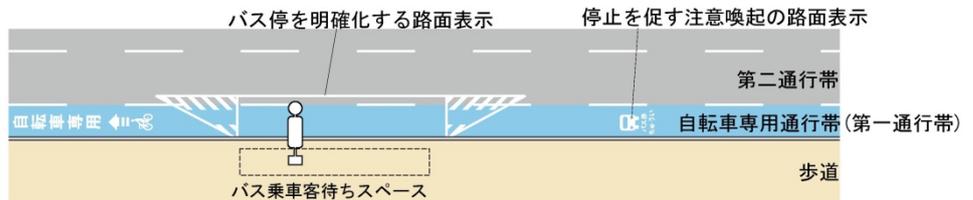


●バスベイ②

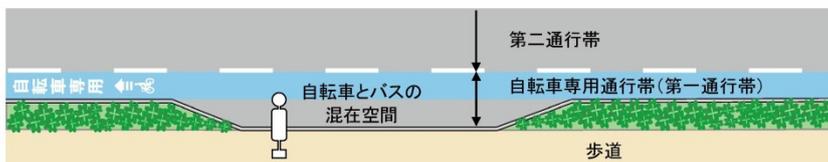
- バス停付近での通行空間の明示とともに、バス乗降客の安全確保に努める
- 自転車通行空間の連続を原則とする
- バスの停車と自転車との混在空間となるため、自転車への注意喚起を行う

●整備イメージ

■バス交通が多くない路線



■バス交通が多く道路空間に余裕がある路線



※自転車専用通行帯を全面着色する場合のイメージ
・出典: ガイドライン

■モデル路線②：車道混在 ▶新柏さくら通り

【概要】

- ・路線延長：約 1,350m
- ・標準幅員：16.0m
- ・事業主体：柏市
- ・道路状況：2車線、路肩有り
- ・法定速度：40km/h
- ・一部、自転車横断帯有り

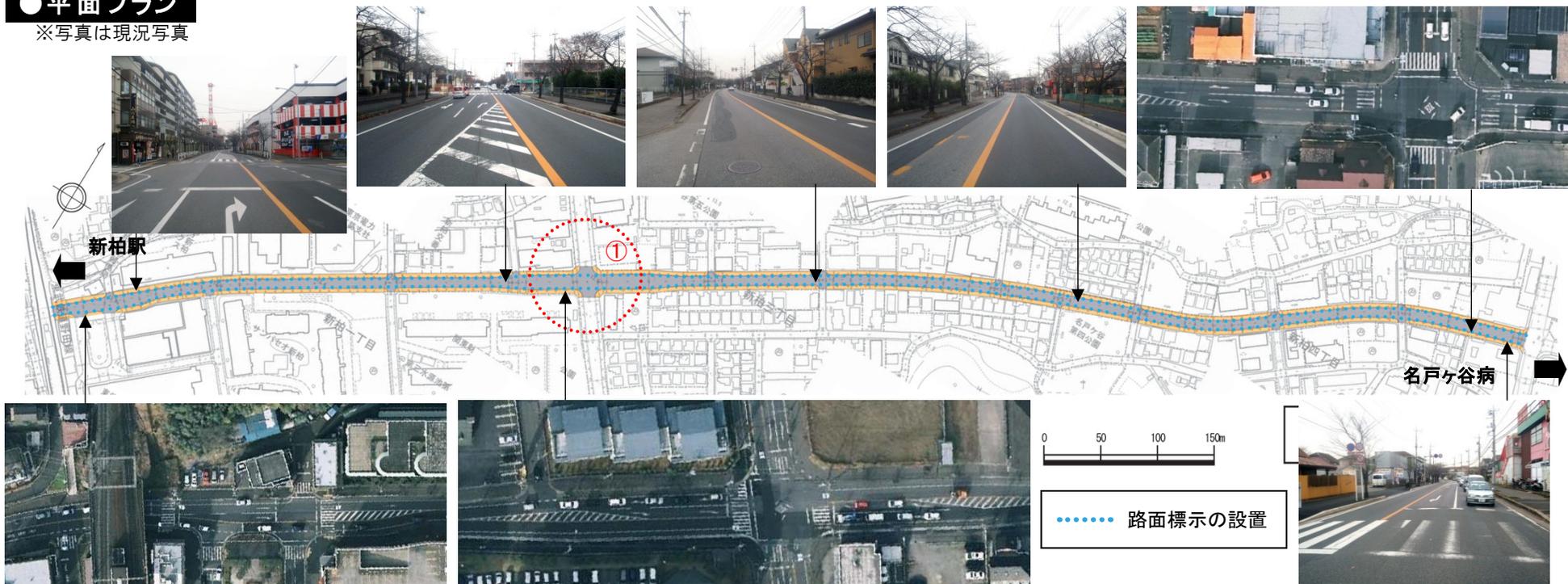
【現況特性】

- ・バリアフリー重点整備地区とバリアフリー主要経路の位置づけ(バリアフリー基本構想重点整備地区(H22年3月))
- ・バス路線(H26年9月29日より運用開始)、一部通学路指定
- ・主要周辺施設：新柏駅、永楽台近隣公園、名戸ヶ谷第四・五公園、柏第八小学校、柏第四中学校、東武ストアなど
- ・新柏駅や沿道商業施設の集積、住宅団地が多く通勤・通学、買物等のアクセス路線
- ・歩行者、自転車、自動車ともに通行量が多く、歩行者・自転車が輻輳している
- ・自転車の逆走が多く、自転車事故も多い

■整備プラン(案)

●平面プラン

※写真は現況写真

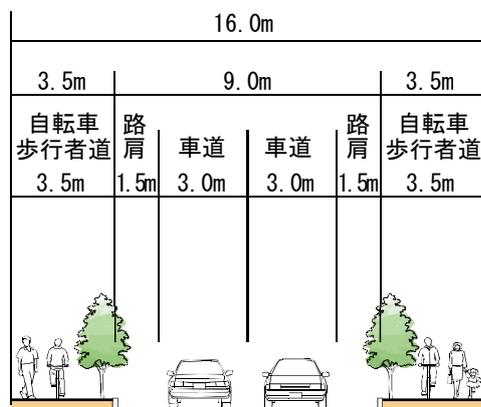


【整備の基本的な方向性(案)】

- 既存の歩道や車道の幅員は変更せず、車道両側に自転車通行位置を明示した自転車通行空間を確保
- 広い路肩を活用した幅員 1.0mの自転車通行空間を確保、平坦性の確保など街渠を改良
- 自動車との混在や他車両通行可能な空間となるので、車両との錯綜および自転車専用空間と認識されないよう、矢羽根型路面表示・ピクトグラム等の適切な路面表示とともに、必要に応じた注意喚起の法定外の誘導サイン・看板等の設置を検討
- 新柏駅周辺はバリアフリー重点整備地区に指定されており、今後、自転車ネットワークの構築に向けた関係部局との調整が必要

● 標準的な構造

〈整備前〉

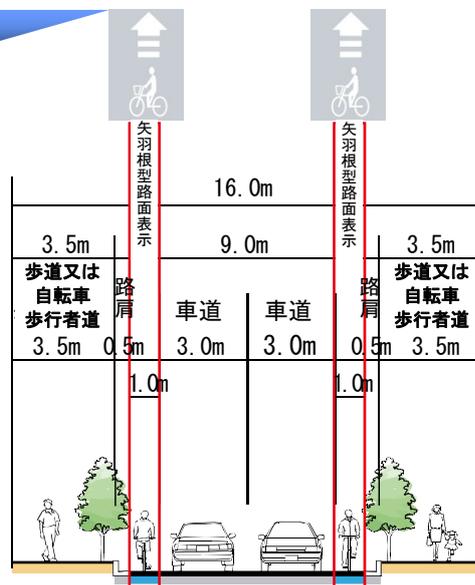


〈整備後〉

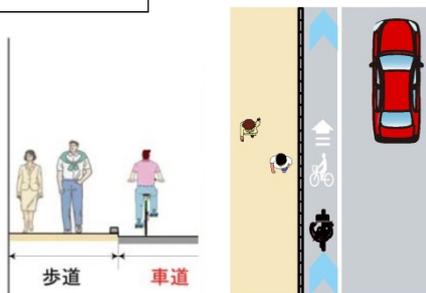
■ 路面表示の事例



・路面表示整備イメージ 出典:ガイドライン



● 路線整備のイメージ



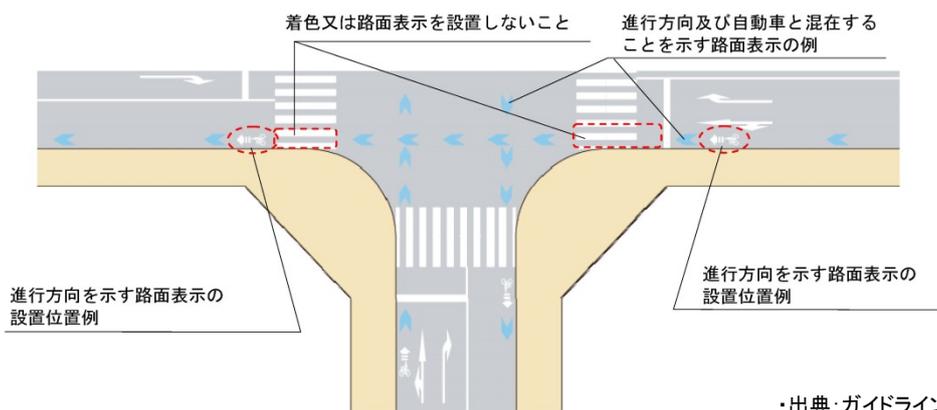
・歩道のある道路(車道混在)における路面表示例
・出典:ガイドライン

● 交差点 ①

- 交差点部は、自転車通行の直進性に配慮し、自転車横断箇所を明示する。但し、主道路・従道路ともに「混在の場合」であるため、道路標示の右左折方法指定規制は設置しない
- 自転車・自動車の混在空間を周知する路面表示、又は、看板、ミラー等の設置を検討する
- 小規模な交差点も、自転車通行空間の連続性や車両への注意喚起、通行ルール周知等の事故防止対策を検討する



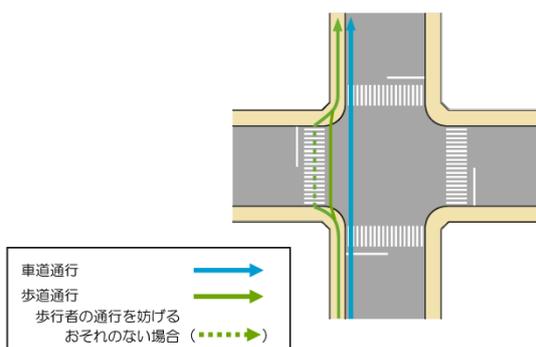
・交差点の整備イメージ(千葉市)



・出典:ガイドライン

● 交差点を直進する際の通行方法イメージ

- 自転車横断帯がある交差点を通行する際は、これを通行しなければならないため、直進性に配慮し、自転車横断箇所の明示や横断帯の再配置の検討が必要
- 左折時は道路の左側端に沿って徐行、右折時は二段階右折をしなければならない



・出典:ガイドライン

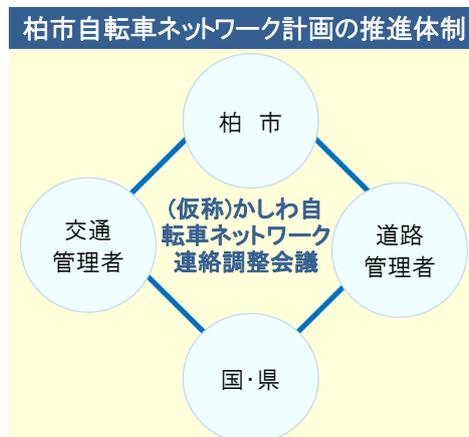


・交差点直進のイメージ(千葉市)

② 「(仮称) かしわ自転車ネットワーク連絡調整会議」の設置検討

自転車ネットワーク計画の実施主体は柏市だが、計画の推進にあたっては、市内の体制づくりはもとより、道路管理者・交通管理者、警察等の関係機関等が相互に連携し、それぞれの取り組みを一体的に推進していく必要があり、そのため、次のような推進体制の構築を図る。

- 関連機関等からなる、十分な協議・調整を行う
「(仮称)かしわ自転車ネットワーク連絡調整会議」の設置を検討し、継続的な施策の展開を図る
(計画内容の詳細な検討や課題の共有化、進捗状況や評価指標における効果の把握等)
- 地域との協働を強化し、整備効果を検証しつつ継続するよう、自転車ネットワーク連絡調整会議と地域との連携を図っていく



③ 国・県や隣接市との連携強化

■ 国、千葉県との連携・調整

柏市自転車利用環境整備計画で示した自転車ネットワークは、国道や県道も含まれている。そのため、各道路管理者に自転車通行空間の整備を要望していくとともに、自転車ネットワークの連続性を考慮し、国・千葉県における諸計画との連携を図り、自転車ネットワークの構築を推進する。

■ 隣接市との連携・調整

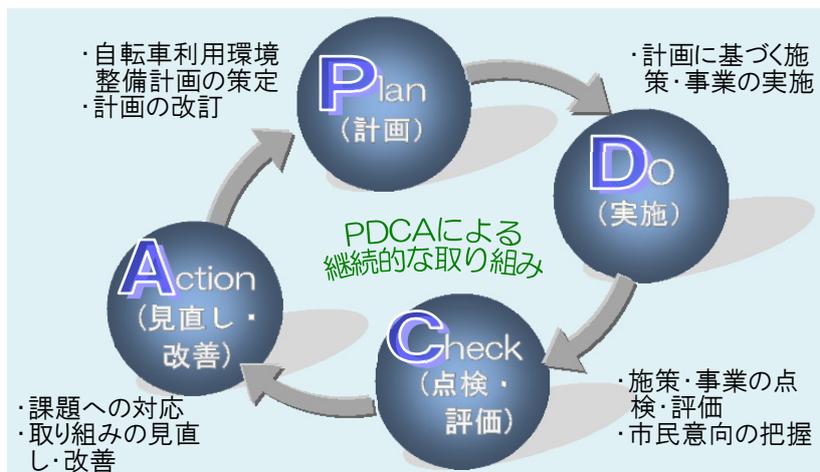
自転車ネットワークの連続性を確保するため、野田市や流山市等の隣接市との連携・調整を図る。

(3) 計画の進行管理

① PDCAサイクルによる取り組み

本計画は、平成27年～36年の10カ年を計画期間としているが、計画に掲げた施策は、社会情勢等の変化も踏まえ、将来的にも持続し取り組む必要性があり、そのため、次のような進行管理の検討を図るものとする。

- PDCAサイクルを導入し、適切な進行管理を行いつつ、継続的に実効性の高い計画の進展を図る(計画の進捗状況の確認、結果についての検証、必要に応じた改善など)



② 計画の見直し

- ・ 自転車利用環境は全国的に転換期の状況を迎え、整備・検討事例も増加し、今後、最も適切な整備形態の導入や見直しも想定される。
- ・ そのため、交通環境や自転車利用形態の変化、関係法令等の改変の可能性も踏まえ、今後も社会経済状況の変化に柔軟に対応しつつ、多様な事例を踏まえた検討の継続と、必要に応じた計画の見直しを図る。

3.3 自転車利活用（つかう）の推進

柏市では、CO2削減や安全な自転車利用の促進、交通渋滞の解消や市民の健康増進等を目的として、柏の葉キャンパス駅周辺や手賀沼周遊等のレンタサイクルの充実を図っている。

近年、健康志向や共有志向への対応、環境負荷の緩和、駐輪場の有効利用や放置自転車対策、観光活性化等を担い、最も身近で新たな交通手段ともなる「サイクルシェア」が注目されている。

また、東日本大震災においては、自転車の持つ多様性が改めて見直されることとなり、現在、東京オリンピック開催に向け、国や東京都により自転車を有効活用したサイクルシェアの導入が進められているところである。

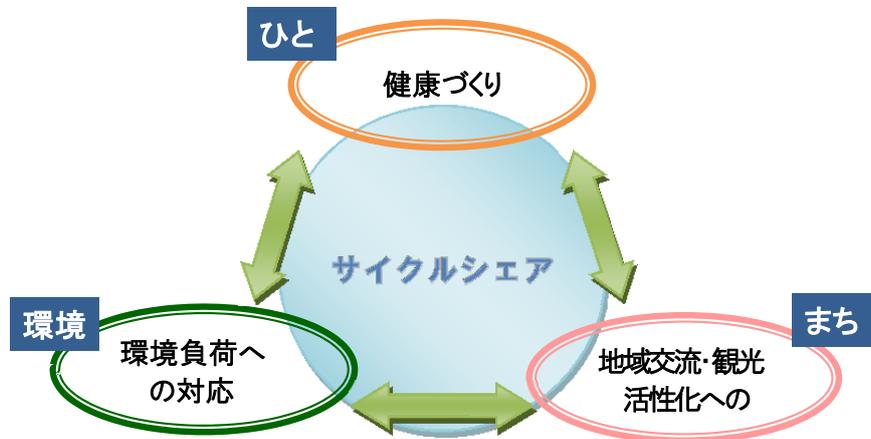


・手賀沼周遊レンタサイクル



本市は、「つかう」視点からこれまでの取り組みを最大限に活かすため、本計画の基本方針「自転車を通した魅力ある街づくり」への波及効果を促す、サイクルシェアを中心とした自転車利活用の検討を図る。

■サイクルシェアを中心とした自転車利活用のイメージ



1) 健康づくりとサイクルシェア

まちなかを、自転車で安全・快適にめぐることができる環境を整えることにより、通勤・通学やスポーツ・レクリエーション等を通じた市民の運動機会の増加や高齢者等の外出機会の増加など、総合的に市民の健康増進が図られるよう、サイクルシェアを活用した健康的なライフスタイルづくりを検討する。

(1) 市民の健康づくりの促進

- 通勤や買い物などの日常的な自転車の利用に加えて、スポーツや趣味などの余暇・健康増進の手段としての様々な自転車の楽しみ方、好きな時に好きな場所で自転車を借りたり返したりできる行動範囲の広さや機能性など、健康づくりに着目したサイクルシェアのメリットの活用を検討する

(2) サイクリングコースの充実、モデルコースづくり

- 水辺空間のサイクリングコース(手賀沼、利根川、大堀川等)など、市街地において身近に自然に親しむ良好な環境を擁しており、誰もが気軽に楽しく市内を周遊するサイクリングコースを充実する
- 柏ならではの良好な環境を活かし、レンタサイクルを活用し、駅や主要施設と手賀沼等の水辺空間を結ぶモデルコースづくりを検討する

(3) 高齢化社会への対応

- 高齢化の進展に伴い、マイカーから鉄道やバスなどの公共交通機関の利用機会や自転車利用の増加が想定されるため、自在に広範囲にまちなかを移動できるサイクルシェアの機能性を活用する
- 電動アシスト自転車や幼児同乗用自転車の導入など、高齢者や誰もが安全に利活用できる、サイクルシェア利用環境の充実と周知に努める

■ サイクルシェア利活用のイメージ



・広島市のコミュニティサイクル利用イメージより

2) 環境負荷への対応

エコ通勤の普及や、自動車から“公共交通＋サイクルシェア”への転換によるCO₂排出量の削減、自転車の所有から共有への転換による放置自転車台数の削減など、良好な都市環境の形成に寄与するサイクルシェアを活用した環境負荷の低減を図る。

(1) 公共交通との連携強化

- 大津ヶ丘地区等において自転車からバスに乗り継ぐサイクル&バスライドを行っており、今後、運用面等の課題を検討する
- 利用ニーズを踏まえたサイクルポートの設置、公共交通を補完する新たな地域交通としてのサイクルシェアの導入を検討する

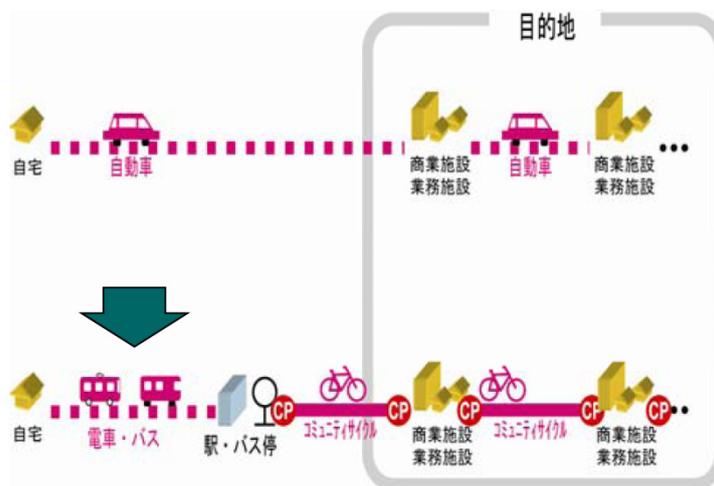


・サイクル&バスライドイメージ(宇都宮市)

(2) エコ通勤、モビリティマネジメントの展開

- 自動車通勤から公共交通・自転車通勤への利用転換を促すモビリティマネジメントの展開を図る
- 事業所等と協力し、鉄道駅等からの通勤時のイグレス交通(通勤時に会社に近い駅を下車してからの会社までの移動手段)に、サイクルシェアを活用した「エコ通勤」への転換の奨励を検討する

■ サイクルシェア活用のエコ通勤



※参考:コミュニティサイクル導入の現状と課題(H24年1月/国土交通省)

3) 地域交流・観光活性化への活用

自転車通行空間の整備による安全性・快適性の向上に加え、サイクルシェアの気軽に体感できる移動の楽しさや自在に移動できる利用形態、都市内の回遊性の向上等の特徴を活かし、柏市ならではの良さにふれあい楽しむことのできる、地域交流や観光活性化に資する利活用の検討を図る。

(1) 地域資源を活かした回遊ルート、観光サイクリングルートの創出

- 本市は、中心市街地の都市的景観や柏の葉キャンパスタウンの個性的な景観、潤いある水辺空間や里山・農村集落景観など、様々な表情に身近にふれあうことができる。
- 自転車ネットワークの構築とともに、レンタサイクルを活用し、サイクルポートで地域資源や観光スポット等を結び回遊する、柏市の魅力を体感する観光サイクリングルートづくりを検討する



・手賀沼周遊レンタサイクル

(2) 観光サイクルシェアの充実、サイクルスポットづくり

- 商店街や民間事業者等との連携による観光サイクルシェアの充実に努める(質の高い自転車の導入、空き店舗等を活用したサイクルポートの充実、観光サイクルサポーターの育成など)
- サイクルスポットづくりの検討と自転車利用のネットワーク化に取り組む(観光施設や公共施設、公園等の活用、民間駐車場等との連携、自転車店やコンビニエンスストア等との協力による、休憩や自転車整備スペース、ルール・マナーや自転車利用に関する情報発信等の場づくり)

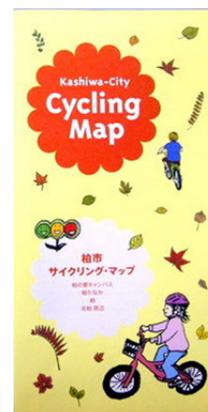
■空き店舗を活用したサイクルポート例(名古屋市)



※参考:コミュニティサイクル導入の現状と課題(H24年1月/国土交通省)

(3) 自転車マップの作成、PRの充実など

- 自転車マップの充実(レンタサイクル、駐輪場、放置自転車禁止区域、自転車観光ルート・サイクリングルート、バスルート、自転車利用者に役立つ施設情報など)
- 自転車に関連する情報サイトの設置を検討する
- サイクルシェアの普及促進や自転車利用ルールの周知に関わるフォーラム・イベントの開催など、PRの充実に努める



・柏市サイクリングマップ

4) 主な取り組み

(1) レンタサイクル

本市は、エコで健康にもやさしいレンタサイクルの利活用を推奨し、次に示すような5拠点でレンタサイクル事業を実施している。

平成21年には、コミュニティサイクル事業を想定した、「レンタサイクル相互利用実証実験」を4拠点（JR 柏駅、北柏駅、TX 柏の葉キャンパス駅、柏たなか駅）にて実施した。

●鉄道駅周辺の既存駐輪場を拠点としている「駅前型」レンタサイクル

～鉄道からの乗換により、端末交通としての利用が多い

- ・ 柏駅東口第二駐輪場、柏の葉キャンパス駅第一駐輪場（北側）、柏たなか駅第一駐輪場

●手賀沼周辺に拠点のある「公園型」レンタサイクル

～サイクリングなどのレジャー利用が多い

- ・ 道の駅しょうなん、北柏ふるさと公園、セブンパークアリオ柏（3ヶ所とも手賀沼周遊レンタサイクル）

【駅前型レンタサイクルの主な運営概要】

貸出拠点		管理(運営)	利用方法	利用時間	利用料金(円)	台数(台)
駅前型	○柏駅東口第二	交通施設課 (シルバー人材センター)	一時利用	6:00～22:00	大人210、高校生以下100	20
			一月利用	18:00～翌8:00	大人2,060、高校生以下1,030	50
				8:00～18:00		
	○柏の葉キャンパス駅第一	柏市まちづくり公社 (サイカパーキング)	一時利用	6:00～20:00	大人300、高校生以下150	80
			一月利用		大人3,000、高校生以下1,500	
	○柏たなか駅第一		一時利用	6:00～20:00	大人300、高校生以下150	15
一月利用			大人3,000、高校生以下1,500			

※貸出・返却:同一場所

※許可申請:現地の駐輪場へ身分証明書と使用料を持参し、レンタサイクル利用許可申請書に必要事項を記入
1月利用は前月の1日～25日に現地の駐輪場で受付

・資料:柏市交通施設課資料より作成(H27年2月現在)



・レンタサイクル(柏駅東口)



・レンタサイクル誘導サイン(柏駅東口)



・レンタサイクルロゴマーク

「公園型レンタサイクル」である手賀沼周辺では、現在、柏市と我孫子市との相互乗り入れ方式によるレンタサイクル事業を行っている。

手賀沼周遊レンタサイクルの概要

経緯・背景

- 平成11年3月、手賀沼を囲む柏市・我孫子市・沼南町2市1町により「手賀沼を生かしたまちづくり推進事業構想」を策定、環状・進入ルート形成関連事業の一つとして位置づけられたレンタサイクル事業を共同で運営
- 平成14年8月より「手賀沼周遊レンタサイクル」として事業を開始
- 市民が、サイクリングにより健全な余暇を楽しみながら体力の増進を図ることができるよう、コースを整備し管理運営を図ること、および、交通安全意識の高揚を目的とする
- 年間貸出台数は減少傾向(平成21年度約4,300台、平成22年度約3,400台、平成23年度約3,000台)
- 事業の運営主体であった(財)我孫子市あゆみの郷公社が平成24年度末をもって解散したことに伴い、平成25年度以降は柏市と我孫子市が事業を運営

今後の取り組み等

- 現在、柏市と我孫子市が協議し、本事業の運営主体の一元化や観光の視点を加えた事業の見直しを図っている
- 今後、健康促進の他、観光、交通や環境への取り組みを考慮し、関係部署との連携により手賀沼周遊の活性化を図る必要がある

【手賀沼周遊レンタサイクルの主な運営概要等】

- 貸出場所：柏市：道の駅しょうなん／北柏ふるさと公園
 我孫子市：手賀沼公園／サイクルパーク我孫子南／鳥の博物館へステーション設置
 ※自転車乗り捨て方式、我孫子市との相互乗り入れ可
- 貸出期間：4月1日～11月30日の土・日・祝日・県民の日（6月15日）
 ※春休み期間は月曜日を除く毎日
- 貸出時間：4月1日～9月30日：午前9時～午後5時
 10月1日～11月30日と春休み期間：午前9時～午後4時
- 貸出料金：一般300円、小学生以下100円（身分証明書必要） ※県民の日は無料
- 自転車種類：20～26インチ（チャイルドシート付、マウンテンバイク有り）
- サイクリングロード：手賀沼湖岸堤防を走る北柏駅から手賀曙橋までの総距離約9.4km

■手賀沼周遊レンタサイクルマップ



・資料：「手賀沼周遊レンタサイクルのご案内」(H27年3月)より

【はしる・つかう編】

(2) かしわスマートサイクル (コミュニティサイクル)

かしわスマートサイクルは、貸出・返却が同一場所であるレンタサイクルと異なり、複数のポートを設置し、どこでも貸出・返却可能な、まち全体で自転車を共有する仕組みである。多様な利用形態が想定できることから、新しい交通システムとして全国各地で取り組まれている。

本市では、「柏の葉国際キャンパスタウン構想」(平成 20 年 3 月、千葉県・柏市・東大・千葉大)に基づき、環境次世代都市づくりを理念とし、環境に優しい移動交通システムの構築に向けた ICT 活用の次世代型コミュニティサイクルにより、モビリティの向上と環境への配慮を目的としている。

※ICT:IT 技術の総称



かしわスマートサイクルの概要

経緯・背景

○柏市は、平成 21 年 6 月に ITS 実証実験モデル都市に選定、コミュニティサイクルの社会実験を開始、同年 11 月「かしわスマートサイクル」として自転車ポートの無人管理システムを導入(人的対応のコミュニティサイクルの課題→IT 導入による「スマートサイクル」システムの構築)

※ITS(Intelligent Transport Systems):高度道路交通システム

○平成 22 年 2 月「柏 ITS 推進協議会」を設立、ITS を活用した取り組みや実証実験を実施(ペロタクシーの試験運行、サイクルマップ作成やサイクルツアーの実施、レンタサイクルの相互利用など)

○かしわスマートサイクル(平成 27 年 4 月現在、柏の葉を中心とした市内 6 カ所のポート)は、自転車共同利用(コミュニティサイクル)の社会実験であり、ポート設置箇所の整理・増加、シェアリング自転車台数の増加などを継続中

○ポート間乗り降り自由のため、交通手段の選択肢の広がりや、ICT 利用によるポートの無人化などにより、従来のレンタサイクルより利用者の活動範囲の拡大が期待されている

今後の取り組み等

○有効なポート設置による利用率の向上、無人化の利点を生かす交通手段として利用提供、観光利用への活用、WEBを利用した登録の簡素化や柔軟な料金体系の展開など、利便性の向上に向け検討

【かしわスマートサイクルの主な運営概要】

乗降場所: 全ての自転車ポート間で乗り降り自由

営業時間: 5:00~24:00 ※返却は 25 時まで

貸出方法: 専用の FeliCa のみで利用手続き ※公衆電源サービス「espot カード」を発行

※携帯・WEB・窓口にて事前登録が必要(無料)、基本クレジットカード決済

料 金: 1 回利用(60 分ごとに 100 円)、月定額(900 円) ※インセンティブ・ポイントを発行

主 催: 柏市、柏市まちづくり公社

協 力: 県立柏の葉公園、柏北部東地区農あるまちづくり実行委員会、民間企業、NPO 法人こんぶくろ池自然の森、柏の葉アーバンデザインセンター



・かしわスマートサイクルポートマップ(H27 年 4 月現在)



・柏の葉キャンパス駅サイクルポート

※かしわスマートサイクル実証実験は平成 29 年 3 月に終了

第4章 自転車利用環境(とめる・まもる)の整備に関する基本方針

4-1 自転車利用環境(とめる・まもる)の課題

1) 自転車利用の現状からみた問題の整理

《自転車利用ニーズの背景と変化》

○自転車利用ニーズが高い柏市民

・首都圏の通勤住宅地である柏市は、東京方面への通勤通学者の自転車利用とともに、柏駅周辺の大規模商業施設等への買物目的等の自転車利用もあり、市民生活の足として、重要な交通手段の一つとしての自転車利用が必須である。

○自転車利用ニーズの高まり

・環境志向や健康志向を背景とした自転車利用への関心の高まり、東日本大震災等を契機としたエネルギー負荷の小さい自転車利用指向の高まり等を背景として、全国的な傾向として、自転車利用に関するニーズが高まってきている。

《自転車利用環境の脆弱性》

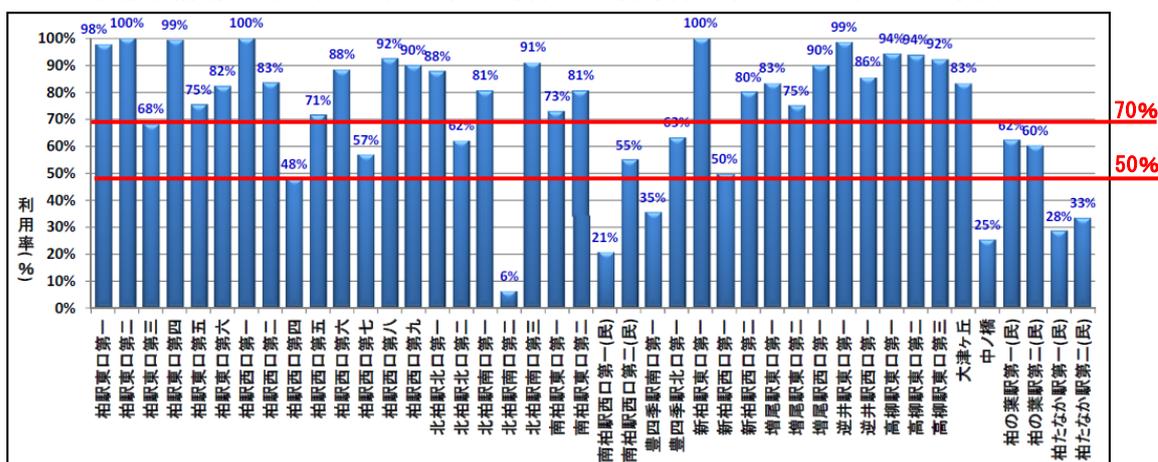
○自転車駐輪場の需給のギャップとなくなる放置駐輪

・駐輪場の利用実態にみられるように、市内の駐輪場は、駅及び場所による利用の差が大きく、自転車利用に不可欠な駐輪場の需給バランスが悪くなっている。

：柏駅周辺の駐輪場に利用が集中→柏駅周辺では依然として放置駐輪が多い

：周辺駅や各駅から遠い駐輪場ではむしろ施設は余っている状況がみられる。

■市営駐輪場の利用状況(自転車定期利用の最高利用率：H25年10月時点)



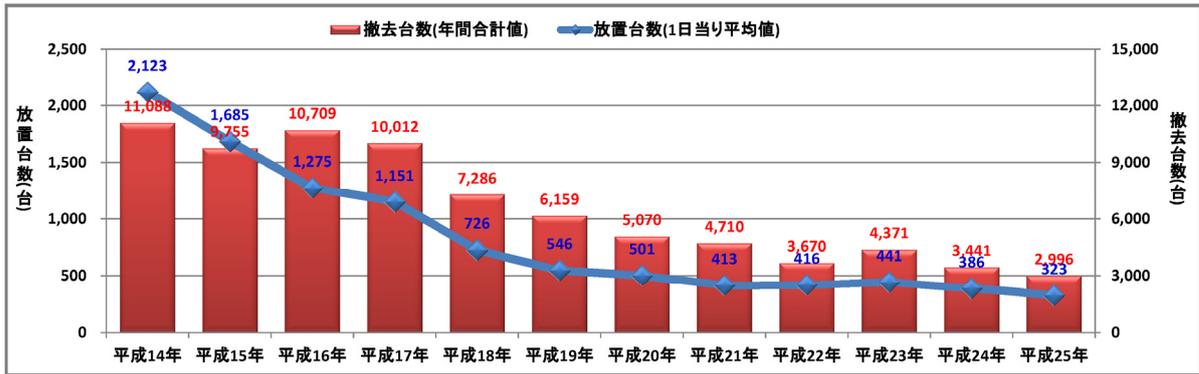
・資料：柏市交通施設課資料

・10～20年前に比べ、市内に大量の駐輪場が供給されたことによる放置駐輪の沈静化はあるものの、自転車利用ニーズの細かな特性への対応が求められるようになってきている。

：アンケート調査にもみられる、「遠い」「有料」「短時間だから」といった利用しない理由をみると、主に買物や銀行利用等の短時間駐輪ニーズに対して、公的な駐輪場が十分に対応できていないことを示しているとみられる。

：柏駅周辺での放置駐輪の大半は、大規模商業施設の周辺で且つ特定の場所に集中するとともに、それが常態化している。

■ 放置自転車台数及び撤去台数の推移



・資料: 柏市交通施設課資料

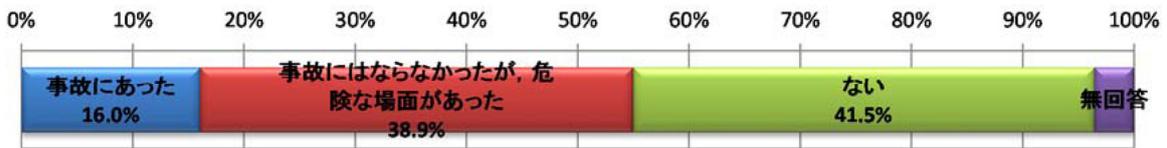
○ 自転車を利用する総合的な環境が整っていない

・ 駐輪場の需給のミスマッチに加えて、自転車利用における安全面での問題も多くなってきており、自転車を利用しやすい総合的な環境にも問題が多い。

： アンケート調査では、市内の道路環境の脆弱性（幅員の不足や歩道の狭小さ）のために、走行の危険を感じるとの指摘もみられる。

： 自転車の歩道走行や放置によって、歩行環境が悪化している、歩行の危険を感じるとの指摘も多くみられる。

■ 自転車に関連する事故又は事故の危険（アンケート調査による）



・資料: 柏市交通施設課資料

・ 自転車利用の基本である「走る」「とめる」という2つの機能について、依然として十分な環境整備ができていない。

： 「走る」ための基盤整備の問題もさることながら、アンケートでは歩行者や自動車との共存のためのルールやマナーについての課題指摘も多かった。

： 「とめる」ための駐輪場は、量的には充足しているにもかかわらず、「とめたい場所がない」「もっと増やしてほしい」といったアンケートの指摘にみるように、求められているニーズへの対応が十分ではないといえる。

《問題点の整理》

・ 柏市の地域特性に起因する自転車利用特性、具体の駐輪場の利用状況や放置自転車の状況等からみた問題点

① 市民の自転車利用ニーズ、駐輪ニーズに対する、公的な駐輪場の供給のミスマッチ

： 柏駅周辺での供給不足、配置のミスマッチ

： 東武野田線各駅やバス停周辺における駐輪場の利用率の低下

②敏感な自転車利用ニーズ（買物等の短時間利用）を受け止められる、柔軟な運用が可能な駐輪場の供給が不足している。

- ：市営の一時利用駐輪場が有効に活用されていない
 - － 一日単位の管理では、短時間駐輪ニーズには対応が難しい
 - － 一日単位の管理では、利用者の買い回り行動等に対応できない
- ：広範囲に広がっている商業業務地域への来街者に対する駐輪場としては、公的な駐輪場の配置は使い勝手が悪い
 - － 駅利用の利便性だけでは、商業施設利用者には不便

③自転車利用の増加に伴い、自転車利用者の事故や危険への遭遇機会が増加しており、自転車利用に関するルール・マナーの問題が重要視される。

- ：アンケート調査結果にみるように、自転車利用者の半数以上が、事故の経験があると同時に、事故の危険を感じている。
- ：また放置駐輪が走行環境の悪化の一因ともなっており、駐輪場の適正な供給が十分でないことが、自転車走行のルールやマナー問題の一因になっている。

2) 安全で快適な自転車利用のための取組み課題

- ・以上のような自転車利用問題に対し、柏市民の安全で快適な自転車利用を促進するためには、駐輪場の適正利用や、質的变化がみられる自転車利用ニーズへの柔軟な対応を、機動的に且つ地域一帯で取組んでいく必要がある。
- ・以下に、取組むべき基本的な対応課題を示す。

- ①人口減少や自転車利用ニーズの質的变化を見据えた自転車利用環境整備の必要**
 - ：高齢者や女性の自転車利用の増加に対応した安全で快適な利用環境の整備
 - ：短時間駐輪ニーズに対応した駐輪場の供給
- ②既設駐輪場施設の有効活用による自転車利用ニーズの質的变化への対応の必要**
 - ：既設駐輪場の利用の平準化による有効活用
 - ：既設駐輪場の一時利用ニーズの受止めによる有効活用
- ③多様な課題に機動的に対応するための多様な主体による連携協働の必要**
 - ：民間活力の導入による効率的で機動的な対応
 - ：地域一体での自転車利用問題への対応

4.2 基本方針・計画目標

1) 基本理念(自転車総合計画の目標)

- ・総合計画や都市計画マスタープランでは、基本的な方向性として、市民の交通手段の一つとして、自転車利用を促進することとしている。つまり、自動車に過度に依存しない交通体系の確立によって、より安全で暮らしやすい都市環境を形成していく、との趣旨である。
- ・上位計画が目指す、安全で快適な自転車利用の促進の方向性を踏まえるとともに、柏市における自転車利用の現状や課題を踏まえ、柏市民の自転車利用について、より安全で快適に、且つそれを効率的、効果的に実現するために、以下のような基本理念を設定する。

理念1 = 自転車駐輪機能の利用利便性の向上やサービスの高質化を目指す (⇒量的充足から質的充足へ)

- ：柏市民の自転車利用の多様化を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境を整備していくために、自転車駐輪機能の利用利便性向上やサービスの高質化を目指すものとする。

理念2 = 民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指す (⇒公共主体から官民連携へ)

- ：利用利便性向上やサービスの高質化のための、より適切な供給主体として民間活力の導入を目指す。

理念3 = 多様な自転車利用のための安全で快適な環境づくりのために、地域ぐるみによるルール・マナー遵守の啓発活動を目指す (⇒公共主導から地域ぐるみでの安全環境づくりへ)

- ：多様な利用者、多様な利用ニーズを背景にした自転車利用環境を安全快適に保つために、利用者の特性や地域の特性に配慮した、きめ細かなマナー・ルールの啓発活動を目指す。

2) フレーム（将来の駐輪需要量）

- ・ 柏市次期総合計画における人口フレームを基準に、各駅の将来の駐輪需要を推計すると下表のとおりであり、将来需要はトータルでは若干減少するとみられる。

■ 将来の駐輪需要量

項目		H25年現在	概ね10年後	増減
柏市全体での需要量		26,500台	26,200台	▲300台
駅及び 沿線別	柏駅	10,200台	10,200台	+0台
	JR線沿線(柏駅除く)	8,500台	8,200台	▲300台
	東武線沿線(柏駅除く)	5,100台	4,800台	▲300台
	TX沿線 (内柏の葉キャンパス駅)	2,600台 (2,200台)	3,000台 (2,500台)	+400台 (+300台)
参 考				
		H22年値	H37年推計値	増減
柏市人口		40.4万人	41.9万人	+1.5万人
(内生産年齢人口)		(26.9万人)	(25.5万人)	(▲1.4万人)
(内前期高齢者人口)		(4.8万人)	(4.4万人)	(▲0.4万人)

注：各駐輪需要量は100台単位で四捨五入を行っているため、駅及び沿線別の需要量の合計値と柏市全体での需要量は数値が合わない場合がある。

注：H25年の駐輪台数は実績値。概ね10年後の駐輪需要量の推計値は、柏市の人口推計を基に下図の手順で推計。

注：なお概ね同時期の柏市の総人口及び年齢別人口を表の下段に参考資料として示した。

一同上は、国勢調査をベースにした実績値（H22年）と、それを基にした柏市の将来推計値（H37年）である。

○ 推計手順

○ 現状(H25年10月時点)の各駅の自転車駐輪需要

- ・ 自転車駐輪需要 = 駐輪場利用台数 + 放置自転車台数

○ 駅勢圏(※)(自転車駐輪需要がある区域)の設定

- ※ 駅勢圏：駐輪場利用者台帳より想定(字単位で設定)
- ：20台以上の定期利用登録がある区域(字)

○ 現状(H25年10月時点)の各駅勢圏毎の自転車駐輪需要

- ・ 各駅の自転車駐輪需要を各駅勢圏内の定期利用登録台数割合に応じ各駅勢圏へ按分

○ 各駅勢圏の将来の生産年齢人口の伸び率

- ・ 将来の生産年齢人口及び前期高齢者人口(人口の伸び率)は以下を使用
- ：柏市-柏市第五次総合計画における将来人口フレーム(字単位で設定)
- ：柏市以外-「日本の地域別将来推計人口(H25年3月推計)(国立社人研)」

○ 各駅勢圏毎の自転車駐輪将来需要

- ・ 各駅勢圏の自転車駐輪将来需要
- = 「現状の各駅勢圏の自転車駐輪需要」 × 「各駅勢圏の将来の生産年齢人口の伸び率」

○ 各駅毎の自転車駐輪将来需要

- = 各駅勢圏毎に駅別利用割合を乗じ駅毎の集計
- = 駅毎のΣ(各駅勢圏の自転車駐輪将来需要 × 各駅利用割合)
- ※ 駅別利用割合は、上記の定期利用登録台数の割合(現状)と同じ

3) 基本方針

- ・自転車利用の「基本理念」を受け、柏市の将来人口の変化（減少傾向への移行と生産年齢人口の減少等）を踏まえ、より機動的な自転車利用環境の整備のための基本方針を、以下のように設定する。

● とめる

理念1 = 自転車駐輪機能の利用利便性の向上やサービスの高質化を目指す

→量的充足から質的充足へ

- ・既設の駐輪場は、駐輪場毎の利用率に差があるとともに、定期利用の空スペースが十分に活用されていないといった状況がみられることから、既設施設の最大限の利活用が必要である。
 - ：柏駅直近の駐輪場の利用率に比べ、駅から離れた駐輪場の利用率が悪く、施設利用の効率化が求められている。
 - ：定期利用スペースの空き(土日等)について、一時利用を柔軟に受け止めるといった効率運用が求められている。

基本方針1

⇒駐輪場の有効利用やサービスの充実

既存駐輪場の有効利用（長期利用や統廃合、限定的施設整備及び利用バランスの整序等）を進めるとともに、より充実した設備・サービスの提供を進める。

- ：既設の駐輪場個々の利用のアンバランスを平準化(既設施設の最大限の効率利用)するために、料金体系や運営管理方式の見直しを進める。
- ：利用の平準化のためには、既設駐輪場の施設設備について、全体の利用バランスに資するような機能強化(利用者ニーズを踏まえた)を進める。
- ：既設駐輪場における一時利用ニーズの受止めを拡大するために、利用者ニーズに応じた柔軟な運営管理方策の導入を進める。

理念2 = 民間活力の導入を視野に入れた、より効率的な施設整備や施策の運用を目指す

→公共主体から官民連携へ

- ・安全で快適な自転車利用を支えるためには、利用の目的に応じて、駐輪場の確保が不可欠である。
 - ：通勤通学目的では、利用駅周辺で大量の長時間の駐輪需要への対応が必要である。
 - ：対して市内の買物等の目的では、目的地周辺での短時間(目的に必要な時間)の駐輪需要が発生する。しかも、複数の目的がある場合が多く、行動目的に応じた複数の駐輪場が必要になる。

基本方針 2-1 民間活力導入

今後はより**多様な利用目的に沿った、多様な主体（民間活力導入）による駐輪場の確保を進めるものとする。**

- ：従来以上に、中心市街地内に様々な方法を組合せながら、多くの駐輪場の確保を進める。
- ：短時間駐輪の特性に対応したとめやすい駐輪場とするために、利用者のニーズに即応できるような駐輪場の運営管理の導入を進める。

基本方針 2-2 一体的な放置対策

短時間駐輪ニーズに対応した施設確保とともに、駐輪施設の案内やPRを充実するとともに、違法駐輪の撤去・誘導（駐輪場への）活動等のソフト施策の充実を図るものとする。

- ：駐輪場の確保を進めたとしても、自転車利用者の行動の全てをカバーする（目的地全てに駐輪場を確保する）ことは現実的に困難である。また市民アンケート調査にみるように、駐輪場が「遠い」や「面倒」によって違法駐輪に繋がる現状もあることから、市営民営を問わず、駐輪場の場所や利用方法についての案内やPR活動の強化を進める。
- ：併せて、違法駐輪の撤去活動の強化も進める。

● まもる

理念3 = ●多様な自転車利用のための安全で快適な環境づくりのために、地域ぐるみによるルール・マナー遵守の啓発活動を目指す

→公共主導から地域ぐるみでの安全環境づくりへ

- ・自転車利用における快適性と安全性を確保するためには、自転車利用者みずからのルール遵守の意識の醸成が求められるとともに、地域全体の問題として取組むといった関係者全体の意識向上がより一層求められている。
 - ：道路交通法の改正に伴う自転車の車道通行の原則の不徹底等は、法律改正趣旨の浸透に時間がかかっているとの見方もできるが、止むを得ず歩道を走行する必要がある、あるいは目的施設へのアクセスのためにやや安易な意識で危険な走行に繋がっているといった、周辺環境との相互関係で引き起されている問題も少なくないと想定される。そうした、微妙な問題に対しては、自転車利用者はもとより、利用目的となる施設(店舗、銀行、学習塾等)及び地域が一体となって、安全性と快適性を確保する努力が必要である。
 - ：違法駐輪については、自転車駐車禁止区域での放置駐輪をしないとのルール遵守意識の向上とともに、放置しにくい環境を作っていくという関係者の環境づくりも必要である。

基本方針3-1 啓発(情報発信)活動の継続

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についての**啓発活動(情報発信等)**を継続的且つ多様な方法で推進するものとする。

- ：交通ルールについては、その周知を徹底するための啓発活動を多様な方法で推進する。
- ：走行マナーについては、まずルールを守るというマナーの徹底を推進(啓発推進)するとともに、マナーを遵守する意識の浸透を地域環境の中で作っていくといった運動の展開を推進する。

基本方針3-2 地域全体での多面的取組み

自転車利用者、利用目的となる施設の所有者や管理者、及び走行環境に係わる地域住民や地域で活動する人々等、**地域全体での総合的で多面的な取組(地域の人材育成を含む)**を推進する。

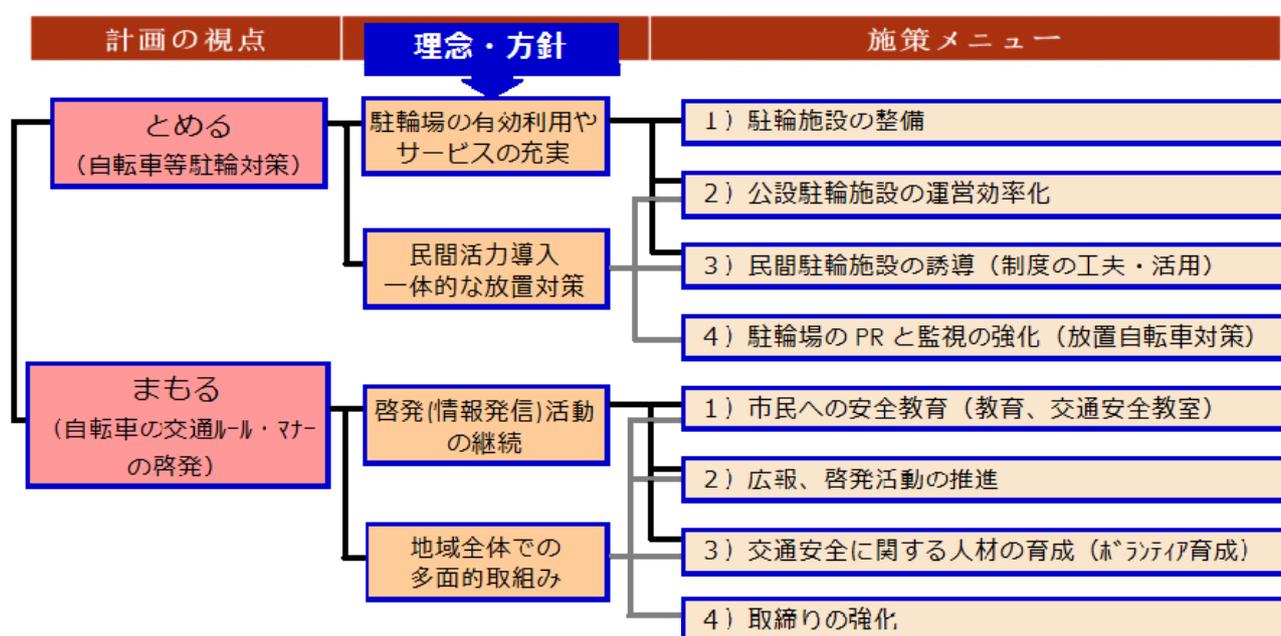
- ：自転車利用が集中する地域については、地域の総合的な安全性と快適性の向上を目的に、地域で活動する様々な主体が連携・協働し、自転車利用のルール、マナーの向上に係る活動を積極的に推進するものとする。

4.3 施策の体系

- ・ 4つの視点（目標）、柏市民の自転車利用ニーズ及び取巻く環境（既設駐輪場、道路交通環境、各種の案内誘導施設等）の現状及び課題等を総合的に勘案し、以下に施策体系を示す。

：今後の自転車利用対策は、自転車利用ニーズが量的に増加するとともに、質的にも多様化することを踏まえ、より効率的で柔軟な対応を可能にするために、その手法・手段として、民間の活力、民間の技術力、民間のビジネスとしての可能性といった視点も加えた施策体系とした。

■施策の体系



第5章 施策の取組み

5.1 自転車駐車等の対策

1) 駐輪施設の整備

(1) 取組み方針

- ・人口増加を背景に各種の市営駐輪場（路外駐輪場及び一部路上駐輪場）の整備やその運営管理及び附置義務制度の創設による民間の駐輪場整備を推進するとともに、放置対策やマナー啓発活動等を積み重ねてきたことにより、大量の放置自転車問題に一応の成果がみえてきたこと、また、市営駐輪場全体の利用状況に余裕があること、市の人口が今後横ばいないしは減少に転じるとみられていることから、今後、市営駐輪場の新設は原則行わないものとする。
- ・ただし、駅周辺の市街地整備や地域開発の進捗等による局所的な需要増が見込まれる地域については、必要に応じ駐輪場整備を行っていくものとする。
 : 面整備事業を実施している北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域は、事業の進捗を見ながら駐輪場整備を行っていく。
- ・また、将来人口予測（年齢階層等に配慮した）、利用者の利便性、既設駐輪場の地権者の意向などを勘案しつつ、施設の必要性を見極めながら、既存の市営駐輪場の統廃合を進めていく。
- ・さらに、依然として一時利用駐輪場の不足が続いており、多様な手法を活用しながら一時利用対応の駐輪場の供給を進める。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①施設の安全性の向上 (修繕を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の長寿命化 <ul style="list-style-type: none"> →定期的な点検・メンテナンス、耐震補強の実施 →一定の整備後経過年数に応じ、外壁改修や内装塗装等の修繕 ・利用者の安全安心の向上 <ul style="list-style-type: none"> →防犯カメラの設置（安全確保と犯罪抑止）
②新規整備 (民間誘導を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地開発事業による局所的な需要増への対応 <ul style="list-style-type: none"> →北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域での駐輪場整備 →市営・民間駐輪場を、地域特性やニーズに応じ柔軟に供給 ・柏駅周辺を中心に、一時利用対応の民営の駐輪スペースを供給 <ul style="list-style-type: none"> →多様な手法の活用、必要な場所に必要な量を供給
③既存の利用区分変更 (定期利用と一時利用の柔軟な運用)	<ul style="list-style-type: none"> ・定期利用駐輪場の有効活用 <ul style="list-style-type: none"> →利用状況によって一時利用スペースを柔軟に増減させる →ICT等インターネットを活用した案内情報サービスの向上
④適正利用・適正配置、再配置 (廃止を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用が十分でない駐輪場等の利用増進 <ul style="list-style-type: none"> →施設スペック(屋根、スロープ等)の向上 ・統廃合の推進 <ul style="list-style-type: none"> →利用需要等を勘案し、適正配置を再検討 ・短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給 <ul style="list-style-type: none"> →民間駐輪場を中心に、必要な場所に必要な量を、適正供給

(2) 主な施策

① 施設の安全性の向上（修繕を含む）

- ・自転車利用者の安心安全な利用ニーズに応えるため、既存施設（市内 37 の駐輪場）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出来る限り既存施設の利用を継続していく。
- ・併せて、全ての駐輪場に防犯カメラを設置し、利用者の安全の確保と、犯罪抑止による利用者の安心の向上や施設メンテナンスの効率化を進める。
- ・また、主要なメンテナンスとして、既存施設の一定の整備後経過年数に応じ、外壁改修や内装塗装等の修繕を実施する。

※駐輪場の場所、経過年数及び施設スぺック

- ・各駐輪場の立地・施設の状況をみると、最寄駅からの距離が 300m 以上の駐輪場が 30% 超である。
- ・整備年別にみると、開設後 20 年以上が半数以上で、30 年超も 3 割弱ある。
- ・屋根ナシが 6 割弱を占めている。

■市営駐輪場の整備状況

		全 数		構成比	
			うち民営		
最寄駅からの距離	100m以内	5	1	10.9%	
	100～200m	13	2	28.3%	
	200～300m	12	4	26.1%	
	300m以上	16	2	34.8%	
整備年数	S 59 年以前	13	0	28.3%	
	S 60～H 6 年	14	0	30.4%	
	H7～H16 年	10	2	21.7%	
	H17～H26 年	8	7	17.4%	
	不明	1	0	2.2%	
施設形態	平置き	屋根ナシ	25	0	54.3%
		屋根付き	1	0	2.2%
		高架下	11	9	23.9%
	建屋 (鉄骨造)	1階2層	4	0	8.7%
		3階以上	5	0	10.9%
	合 計		46		100.0%

・資料：柏市交通施設課資料

② 新規整備（民間誘導を含む）

- ・市街地整備によって局所的な需要増が見込まれる北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域については、必要な駐輪場を整備する。直近においては、高柳駅西口について、高柳駅東西連絡通路の整備時期に合わせ平成 29 年度以降に駐輪場の新規整備を行う。
- ・上記駐輪場の整備に関しては、市営駐輪場、民間駐輪場（附置義務駐輪場、民間経営駐輪場等）を、地域特性や利用者ニーズを勘案しつつ柔軟に供給するものとする。
- ・商業集積が高い柏駅周辺等については、一時利用対応の民営の駐輪スペースを、多様な手法を活用しながら、必要な場所に必要な量の供給を推進する。

※現在の供給状況

- ：市内では、市営駐輪場が 37 箇所(指定管理含む)、民営駐輪場が 9 箇所、計 46 箇所の駐輪場が鉄道駅周辺を中心に整備されている。
- ：各駅別の収容台数は、柏駅が最も多く、全体の約 3 割、次いで JR 沿線の南柏駅、北柏駅と続き、東武線沿線では増尾駅、TX 沿線では柏の葉キャンパス駅に多く設置されている。
- ：一時利用の収容台数は、柏駅をはじめとした JR 沿線各駅と柏の葉キャンパス駅に多く、特に JR 沿線各駅に約 75%が集中している。

■先進事例＝民営事業者による公共駐輪場再整備／足立区

- ・足立区は、平成 24 年に開業後 30 年以上が経過し老朽化が進んでいた足立区営綾瀬東駐輪場について民間活力を導入し、民間資金による駐輪場の再整備(総工費 2 億円)を実施。再整備により電子マネー決済、ポイント付与サービスなどの導入による駐輪場の利便性向上とともに、WEB 監視カメラ設置によるセキュリティ強化が図られている。

■駐輪場概要

項目	概要	項目	概要
収容台数	3,785 台 ：一時利用 368 台 ：定期利用 3,417 台	導入サービス	Suica PASMO 決済 ポイント付与サービス WEB 監視カメラ(64 台) 管理人常駐

■駐輪場の状況



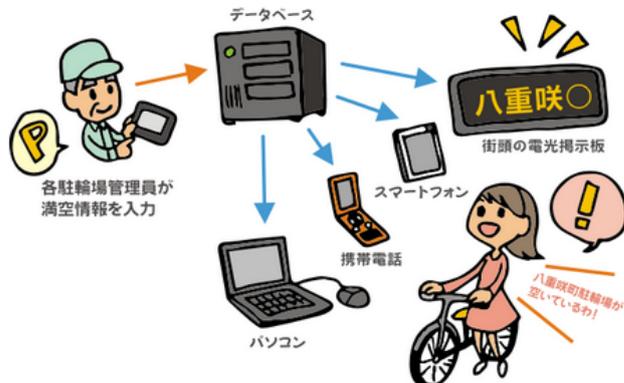
③既存の利用区分変更（定期利用と一時利用の柔軟な運用）

- ・定期利用駐輪場は、平日・土日とも定期利用スペースに一定の空きが発生していることから、その日の駐輪場の利用状況を踏まえ、一時利用スペースの増減を柔軟に行いながら、既設駐輪場の有効活用を推進する。
 - ：基本的には、全駐輪場について一時利用の受入ができるようにするとともに、一時利用回数券等の販売を促進し、駐輪場の有効利用を推進する。
- ・空きスペースの柔軟な活用にあたっては、ICT 等インターネットを活用した案内情報サービスの向上も併せて推進する。

■先進事例＝放置自転車等一時駐輪利用案内・誘導システム／公益財団法人 平塚市まちづくり財団

・各駐輪場管理員が満空情報を入力し、駐輪場のリアルタイムな満空情報が、携帯電話、スマートフォン、パソコン、街頭の電光掲示板で確認することができる

※現在は、自転車のみで、バイクについては対応していません。



空車あり・空わずが・満車のいずれかの情報が確認でき、利用者は事前にとの駐輪場を利用するか検討することができます。
満空情報は、下記の方法で確認することができます。

④適正利用・適正配置、再配置（廃止を含む）

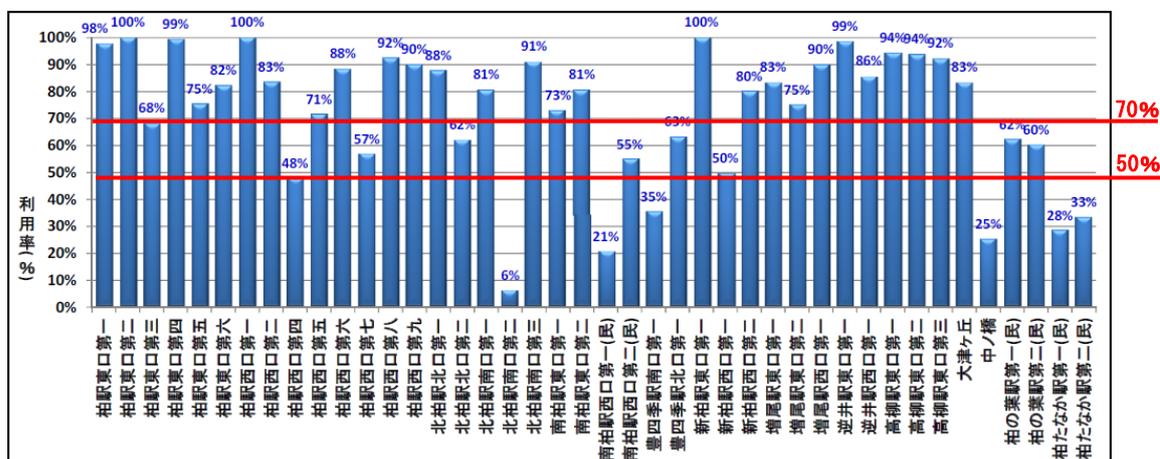
- ・市営駐輪場の利用の偏りを是正し、既存施設を最大効率で利用するために、利用が十分でない駐輪場等については、施設スペック(屋根、スロープ等)の向上を図るものとする。
- ・また、今後の利用需要等を勘案し、適正な配置計画に基づいた統廃合を進める。
- ・買物目的等の短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給については、必要な場所に必要量の供給が必要であり、民間駐輪場を中心に適正な配置での供給を進める。

(①の3段目と対応)

※既設駐輪場の利用の偏り

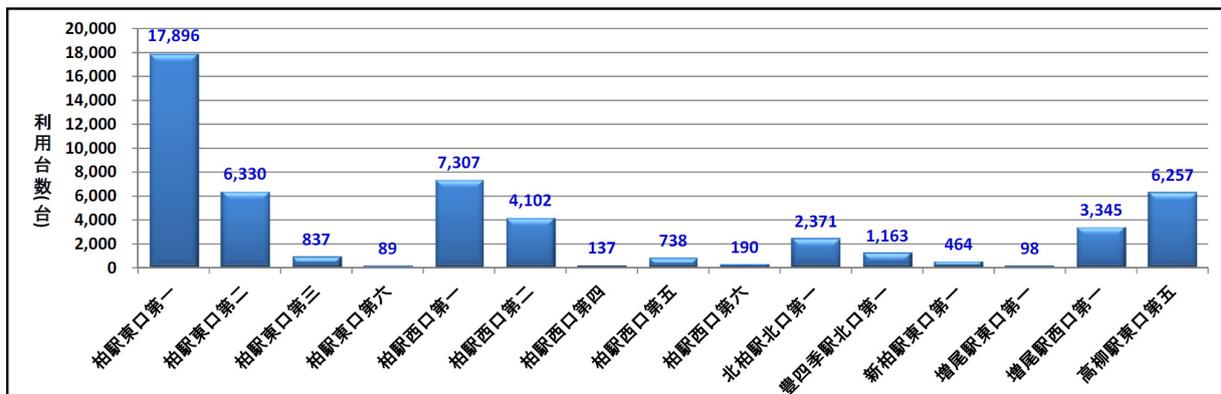
- ・市内の駐輪場は、その利用に偏りがあり、距離、階層、屋根の有無等で駐輪場が適正に使われていない現状がある。

■市営駐輪場の利用状況(自転車定期利用の最高利用率：H25年10月時点)



・資料：柏市交通施設課資料

■市営駐輪場の利用状況（H25年度一時利用台数（月平均利用台数））



・資料：柏市交通施設課資料

2) 公設駐輪施設の運営効率化

(1) 取組み方針

- ・既存の駐輪場については、駅からの距離等の利用利便性によって利用率に差があるとともに、利用者ニーズに運営管理サービスが十分に対応できていないこと等が指摘されている(アンケート結果やワークショップでの意見等)。
- ・従って、既存駐輪施設の利用効率を上げるために、具体的には駅からの利便性により即した料金体系の導入による利用の平準化を目指すものとする。
- ・また、運営管理の効率化やサービス向上のためには、個々の駐輪場の利用ニーズを勘案しつつ、運営管理における情報システムの活用や民間ノウハウの活用及び民営化等を進めるものとする。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①民営化	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場運営におけるサービスの向上と経費の削減 →指定管理者や民間主体による管理
②使用料の改定 (立地場所別料金・屋根の有無・階層別料金等)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐輪場の需給バランスの平準化 →駅近傍の定期利用料金の引き上げ →駅から離れた利用が少なく安価な駐輪場への誘導 ※併せて放置自転車や短時間駐輪ニーズの受け入れスペース確保
③料金収納の方法	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場利用者の利便性向上と行政コスト削減 →駐輪場料金の収納方法の工夫 →月極料金設定、コンビニ料金収納 等 ・電子マネーの活用・利用
④サービスの向上、柔軟な利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・料金改定と併せての利用利便性の向上 →設備やサービスの高質化(ラック、屋根設置 等) →セキュリティの充実 →上記を加味した料金設定の検討
⑤レンタサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場空きスペースを活用した自転車利用促進 →レンタサイクルの利用推進 →ポート整備や運営管理方式の検討

(2) 主な施策

①民営化

- ・多様化する利用者ニーズに効果的、効率的に対応するために、民に出来ることは民に(民間活力の導入)を基本スタンスとして、指定管理者や民間委託による管理の改善や効率化を推進し、サービスの向上と経費の削減を図るものとする。

：具体的には、個別駐輪場の採算性などを勘案し、柏駅周辺の市営駐輪場(14箇所)について、指定管理等による駐輪場経営を進める。

※指定管理者制度の導入のねらい

- ・市民サービスの向上→月極の導入、カード決済やポイント制の導入
- ・行政コストの削減→公的管理では限界がある24時間セキュリティの確保等

※指定管理者制度導入における柏駅周辺と他の駅での取組みの差別化

- ・柏駅と他の駅では、駐輪場の利用ニーズ(特に一時利用ニーズ)に差があり、よりニーズが先鋭化している柏駅周辺については、民間駐輪場運営会社等による機動的な運営管理を推進する。
- ・柏駅以外の駅周辺の駐輪場については、今後の高齢者の社会参加の場の確保の

必要性等を勘案し、シルバー人材センターの活用を継続しつつ、より効率的な運営管理の方法を検討するものとする。

②使用料の改定（立地場所別料金、月額料金・屋根の有無・階層別料金等）

- ・ 駅近傍の駐輪場は、人気も高く、定期・一時利用とも利用が偏っていることを是正し、既存駐輪場の需給バランスを平準化するため、駅近傍の定期利用料金を引き上げることによって、駅から離れた利用が少なく安価な駐輪場への移動を促し、放置自転車や短時間の一時利用駐輪ニーズの受け入れスペースの確保を進める。

※使用料の改定について

- ・ 利便性の高い駅近傍と駅から離れた駐輪場での利用ニーズの差が大きく、需要（人気度合）に応じた料金設定のあり方の検討が必要になってきている。
 - ： 具体的には、利用ニーズが高い駐輪場については、「柏市受益者負担の適正化基準(平成 25 年)」による最大の 1.5 倍まで引き上げることを検討する。
 - ： また、受益者負担については、経常的な運営管理費用だけでなく、長期的なメンテナンス費用等も含めた受益者負担のあり方についても検討する必要がある。

※使用料引き上げに関する市民説明における留意事項

- ・ ワークショップにおいて「市は料金を上げたいのか?」「今の料金が高いか安いかは感覚的な問題」との意見もあり、料金引き上げにおいては以下に留意する必要がある。
 - 明確な理由（改訂の目的や必要性）
 - 判りやすい料金体系（及び必要な設備やサービスの向上）
 - 同時にサービスの高度化等を P R（別途の予算措置等が必要）
 - 時間をかけた周知（広報や H P 等の活用）

③料金収納方法の工夫の検討

- ・駐輪場利用者の利便性ニーズへ対応しつつ、同時に行政コストの削減を図るために、駐輪場料金の収納方法の工夫について検討するものとする。
- ・具体的には、利用希望期間の長短がある現状に対応するための月極料金設定や、料金収納における利用者の煩雑さを解消するための工夫等の導入を進める。
：コンビニ収納の導入や駐輪場における自動料金支払機の設置等が想定される。
- ・短時間駐輪需要に対応するためには、短時間無料制の導入、電子マネー、ポイントの付与など民間駐輪場が行っている手法の導入を検討する。

■先進事例＝コンビニ収納／船橋市

- ・金融機関の窓口（ゆうちょ銀行・郵便局を除く）、にて納付書払いが可能です。また、平成25年11月22日よりコンビニエンスストアでも納付書払いが可能となりました。

■先進事例＝クレジットカードによる自転車等駐車場使用料の支払い／市川市

- ・クレジットカードを利用して市税・料金が支払える（H25.4から）。
- ・インターネットからも支払えるので24時間手続可能。

インターネットから24時間手続きができる！



■先進事例＝草加駅東口短時間無料駐輪場1／草加市

- ・2時間無料。その後2時間ごとに100円（125cc以下の原付バイクは200円）

注意事項：短時間（2時間の無料時間）駐輪を想定した料金としています。長時間駐輪すると高額な利用料金が発生します。3時間まで無料の草加駅西口短時間駐輪場を利用するか、鉄道利用時など長時間の駐輪となる場合は周辺の民間駐輪場を利用してください。利用料金の上限は500円（原付バイクは1000円）です。48時間を超えて駐輪している車両は撤去対象となります。撤去対象となった自転車は放置自転車保管所に移送する場合があります。



■先進事例＝短時間駐輪場2 / 市川市

お買い物駐輪場コーナーを設置
・市川第7駐輪場→日中の放置自転車対策として「買い物等による短時間利用」の駐輪場へ
*使用形態は、一時使用で機械ゲート式無人管理。
*料金は、2時間まで無料。以降2時間ごとに100円で、1日(24時間)最大500円。
*収容台数は、210台



④サービスの向上、柔軟な利用促進

- ・利便性が低い駅から遠い駐輪場は価格が安くても利用が増えないことも考えられることから、料金改定のみではなく、利用利便性の向上に資する設備やサービスの高質化を視野に入れ、需給バランスが図られるよう工夫する。

※需給バランス工夫のためのサービスの向上とは

- ・人気度／月極・階層別・屋根の有無別など、きめ細やかな料金設定により利用者の選択肢を増やす。
- ・併せて、「屋根の設置」「ラックの利便性向上」「高価な自転車を安心して駐輪できるようなセキュリティの充実」等、サービス向上のための「機器の導入」を進める。

■駐輪場利用料金に関わる市民意識(ワークショップでの意見)

項目	意見
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> ・料金に対する利用者の感覚は、料金単独では判定しにくく、<u>設備や管理面(料金徴収の簡素化や短期契約の導入等)でのサービスに見合った料金設定(短期契約等を含む)が必要</u> ・利便性に基づく料金格差をつけていくとともに、<u>利用者のニーズに応じてきめ細かな配慮したり、全体的に利用利便性を上げていくようなサービス面での工夫(充実)が重要</u>である

⑤レンタサイクルの推進

- ・放置対策や自転車利用のシェアリングを目指し、既設駐輪場利用の平準化や効率利用と併せた駐輪場の有効活用として、レンタサイクルの利用を推進する。

：レンタサイクルの利用促進のためには、貸出・返却場所が複数用意され、利用の自由度を確保する必要がある、そのための情報システムの確立やレンタサイクルの配置バランスの確保の仕方等を含めた運営管理の方法等について検討を深めるものとする。

■柏駅のレンタサイクル（柏市駐輪場マップより抜粋）

レンタサイクル **レンタサイクルを
利用してみませんか。**



皆様が安全・安心にお使いいただくために点検・整備を行っております。

レンタサイクルをご利用の際は、次の利用者のために大切にお使い下さい。

■設置場所： 柏駅東口第二駐輪場
（柏そごう本館と常磐線との間）

■電話番号： 04 (7164) 7144

■利用方法： 1月利用・1日利用

■受付時間： 6:00～22:00

■利用時間： 1月利用
・正利用…18:00～翌日の8:00
・逆利用…8:00～18:00
1日利用…6:00～22:00

■収容台数： 1月利用 (50台)
1日利用 (30台)

■使用料

	1月利用	1日利用
一般	2,060円	210円
高校生以下	1,030円	100円

■許可申請方法
本人確認のできるものと使用料を持参し駐輪場へ、1月利用の許可申請は、前月の1日～25日に駐輪場で受付を行ないます。

■休業日： 年末年始（12月29日～1月3日）

○現在の利用状況は、ほぼフル稼働に近く、採算ベースにも乗った運営がされている。



〈参考資料〉

○駐輪場利用（収支）のバランス

- ・本市では、手数料制度から利便性を金額の差で公平性を図る目的で使用料金制とした。
→鉄道沿線別、駅舎からの距離別、利用率別に5ランクにわけ料金を設定。
- ・現状で、駐輪場によって利用率が異なることから、現料金では需給バランスが図られておらず、市内駐輪場毎の収支バランスでは、駐輪場毎の差が大きくなっている。
 - ：収支が良い駐輪場 収入／支出が150%以上の駐輪場
→柏駅東口第一、柏駅東口第六、高柳駅東口第五
 - ：収支が悪い駐輪場 収入／支出が75%未満の駐輪場
→柏駅東口第四、柏駅東口第五、柏駅西口第二、柏駅西口第五、柏駅西口第六、柏駅西口第七、柏駅西口第八、柏駅西口第九、北柏駅南口第一、北柏駅北口第一、豊四季駅南口第一、豊四季駅北口第一、新柏駅西口第一、新柏駅西口第二、増尾駅東口第一、増尾駅東口第二、逆井駅西口第一、高柳駅東口第一、大津ヶ丘、中ノ橋
 - ：駐輪場全体での収支は、77.9%（＝受益者負担率）。
→駅直近の駐輪場の収支が、駐輪場全体の収支を75%超まで引き上げている。

○近隣自治体とのバランス

- ・本市と周辺市における駐輪場使用料を比較すると、本市の駐輪場使用料は割安となっている。

： 柏市の一般利用者の駐輪料金	310～ 930 円／月	
： 近隣他市の料金	船橋 640～ 750 円／月	
	松戸 820～1,540 円／月	
	市川 1,080～2,160 円／月	
	千葉 400～2,000 円／月	※H27年1月現在

3) 民間駐輪施設の誘導（制度の工夫・活用）

(1) 取組み方針

- ・主に買物等目的等の自転車利用者の駐輪ニーズに効率的・効果的に対応する(必要などころに必要な量を確保する)ために、民間の自転車駐輪施設の整備を促進する。
- ・民間駐輪場の整備促進を支援するための環境整備や制度整備を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①鉄道事業者への働きかけ	・鉄道事業者への自転車法に基づく自転車駐車対策への協力や自主的な取り組みを働きかける。
②附置義務の見直し	・自転車条例の附置義務条項見直しにより、必要な駐輪場を確保する。 →附置義務基準の緩和（敷地から少し離れた場所でも可） →きめ細かな民間駐輪場供給
③民間駐輪場の誘導・支援(補助金や制度の創設)	・民間駐輪場設置のための助成・優遇措置適用の制度創設により、放置者や買物客の受け皿となる駐輪場を確保する。 →民間駐輪場整備に助成金

(2) 主な施策

①鉄道事業者への働きかけ

- ・鉄道事業者に対して、自転車法第5条第2項に基づき積極的に自転車駐車対策への協力や自主的な取り組みを働きかける。

②附置義務の見直し

- ・必要な場所に必要な駐輪場を確保するために、利用者にとって利便性の高い駐輪場が確保されるよう、また附置義務対象の事業者が設置しやすいよう、自転車条例の附置義務条項の見直しを進める。

：附置義務設置基準の緩和と適用基準の見直し（敷地から少し離れた場所でも可等）

：きめ細かな民間駐輪場供給と連携

※附置義務見直しの効果について

- ・附置義務条例の適用は施設整備を契機とするものであり、見直し効果の即効性は期待できないものの、建築確認における事前協議において、附置義務駐輪場の有効な整備を担保できるような工夫について検討する。

参考：建築基準法施行規則第一条の三（確認申請書の様式）に以下の書類の添付が明記（表二の八十五に記載）。

○対象建築物＝自転車法第五条第四項の規定が適用される建築物

○添付図書＝自転車法第五条第四項の条例の規定に適合することの確認に必要な図書

○明示事項＝当該条例で定められた制限に係る駐車施設に関する事項

■先進事例＝柏市と全国政令市での附置義務の比較

柏市における附置義務の概要	○対象用途＝百貨店・スーパー・その他小売、銀行・金融機関、遊技場、学習塾・文化教室等、その他市町が必要と認めるもの ○設置場所＝敷地内又は施設から50m以内
全国政令市の概要	○柏市の対象用途以外を対象としているもの ・飲食店→さいたま市、千葉市、川崎市、新潟市、名古屋市、京都市、堺市 ・映画館→仙台市、さいたま市、川崎市、静岡市、名古屋市、京都市 ・カラオケボックス、スポーツ施設、病院、官公署等→さいたま市、川崎市、京都市 ・郵便局→さいたま市、川崎市、静岡市、名古屋市、京都市 ・コンビニエンスストア→京都市 ・事務所→仙台市、静岡市、福岡市 ○設置場所の違い ・50m以内→札幌市、さいたま市、川崎市、新潟市、名古屋市、広島市、北九州市、福岡市 ・100m以内→仙台市、岡山市 ・250m以内→京都市（原則50m以内で、やむを得ない場合） ・敷地内又は周辺→千葉市、静岡市、堺市、神戸市

③民間駐輪場の誘導・支援（補助金や制度の創設）

- ・①と同様に必要な場所に必要な駐輪場を確保するために、民間経営の駐輪場の設置に関して、助成及び優遇措置を適用するといった制度創設の検討を進める。
- ・助成・優遇措置とともに、民間駐輪場経営の進出を促すための環境づくりを支援する。
 - ：商店街における駐輪空間の整備の支援
 - ：鉄道事業者や商店会等の協働による駐輪場整備の調整支援
 - ：民間駐輪場を積極的に誘導する地域における、さらなる放置禁止の徹底や、近傍の市営駐輪場の料金設定の見直し等の検討

※駐輪需要と供給のミスマッチ

- ・アンケート・ワークショップでは「とめたい場所に駐輪場がない」「少しの時間だから」「駐輪場の位置がわからない」「有料だから」などの理由で自転車を放置しているとの意見が多数あった。
- ・自転車利用者の意見を踏まえれば小規模であっても、駐輪場が目的地の近くに点在していることが望まれる。

■先進事例＝民間自転車等駐車場整備助成金事業①／京都市

1 助成要件	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等駐車場の設置の目的が不特定多数の者の利用に供するものであること。また、自動二輪車のみを収容することを目的としたものでないこと。 ・自転車等駐車場の位置は、鉄道駅またはバス停留所から概ね 250 メートル以内、又は立地等について市長が適当と認めるものであること。 ・自転車等駐車場における自転車等の収容台数が 10 台以上であること。ただし、収容台数の計算に当たり、原動機付自転車及び自動二輪車については、1 台につき自転車 1.5 台分として換算するものとする。 ・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第 5 条第 2 項（鉄道事業者の協力義務）に基づき、整備するものでないこと。 ・京都市が出資金、基本金その他これらに準じるものの 4 分の 1 以上を出資している法人により整備するものでないこと。 ・自転車等駐車場を、開設の日から継続して 5 年以上運営すること。 ・自転車等駐車場の位置、構造及び設備について利用者の安全が確保されており、自転車等が容易に駐車できるものであること。 ・自転車等駐車場整備の工事着手は、交付対象事業への指定決定以後に行うこと。 ・自転車等駐車場の運営及び構造等に関し、市長が適当と認めるものであること。 ・京都市補助金等の交付等に関する条例第 11 条第 1 項第 2 号に規定する中止又は廃止により第 7 条に規定する申請が 1 年以内にされた事業でないこと。
2 助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・次の (1) (2) のいずれか低い方の額に 3 分の 2 を乗じた額（1,000 円未満は切捨て）とし、上限額は 400 万円とします。ただし、市長が特に必要と認めるものについては、600 万円（※1）とします。 （1）駐輪場設置のための土地取得費を除く建設費及び駐車器具整備費の合計額（※2） （2）標準整備費（下表を参照） ・1 台当たりの設備費に収容台数を乗じた額（原動機付自転車及び自動二輪車については、1 台につき自転車 1.5 台分として計算する。）

■標準整備費

形式	1 台当たりの設備費
平面式	60,000 円
立体式(機械式含む)※3	100,000 円

※1：H24 年度助成事業より適用する。

※2：整備費に含むものの例：駐輪器具、屋根、舗装、料金精算機、区画線、フェンス、建築確認申請費用等
整備費に含まないものの例：土地取得費、建物解体費等

※3：立体式とは 2 階建て以上の建築物、機械式とは機械収納型をいう（2 段式ラックや電磁ロック式ラックは平面式として扱う。）。

■先進事例＝民間自転車等駐車場整備助成金事業②／川崎市

補助対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者又は民間駐輪場運営事業者、商店街等 ※鉄道事業者は駐輪場設置の努力義務があるため、適用除外となります。
補助要件	<ol style="list-style-type: none"> 1 対象施設 <ul style="list-style-type: none"> ・一般公共の用に供される自転車等駐車場 ※商業施設等がその利用者や従業員のために設置する駐輪場は、対象外となります。 2 対象区域（(1)及び(2)の条件を満たした区域とします。） <ol style="list-style-type: none"> (1) 平成 26 年度に補助対象となる駅周辺は、以下のとおりとなります。 <ol style="list-style-type: none"> ①放置禁止区域の未指定駅周辺【2 駅】〔平間駅、宿河原駅〕 ②放置自転車の多い駅周辺、駐輪場の収容台数が不足している駅周辺【14 駅＝駅名略】 ③周辺環境の変化が生じている駅周辺<区画整理事業等>【2 駅】〔登戸駅、向ヶ丘遊園駅〕 (2) 鉄道駅を中心に概ね 300m 以内 (川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、武蔵溝ノ口駅周辺については、概ね 500m 以内) 3 施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・収容台数 自転車 30 台以上を新設又は増設する場合 (原動機付自転車及び 125cc 以下の自動二輪車は、1.5 台分として換算します。) 4 補助金の返還 <ul style="list-style-type: none"> ・補助の交付を受けてから下記の期間内に廃止等をする場合には、期間に応じて補助金の全部又は一部の返還が必要となります。 ※平置式 5 年以上、立体自走式 7 年以上、立体機械式 10 年以上
補助金額	<ul style="list-style-type: none"> ・土地取得費を除く、「建設費」及び「駐車器具整備費」の一部を補助します。 ・補助金額は、「建設費及び駐車器具整備費の合計額」又は「自転車 1 台当たりの整備費の基準単価に収容台数を乗じて得た額」のいずれか低い額の 2/3 となります。

■1 台当たりの整備費の基準単価

構造	自転車	原動機付自転車又は 125cc 以下の自動三輪車
平置式	6 万円	9 万円
立体自走式	20 万円（立体機械式 30 万円）	30 万円（立体機械式 45 万円）

4) 駐輪場のPRと監視の強化（放置自転車対策）

(1) 取組み方針

- ・ 放置自転車を減らすためには、駐輪場への適正誘導と一体となった定期的な見回り巡回監視の実施がポイントになるが、現在の公的な駐輪場運営管理方法や巡回方法では自ずと限界があり、これらを経済合理的に実施するために、順次、民間の柔軟な経営や工夫の導入を図っていくものとする。
- ・ また、具体的な撤去活動についても、民間との連携を図る等、より効率的な活動を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①駐輪場運営と放置自転車対策(街頭巡回、撤去、保管)の連携や一体化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合管理体制の導入 <ul style="list-style-type: none"> → 駐輪場管理と放置自転車対策(巡回指導・撤去)を一体運営 ※民間の運営管理による効率的な放置駐輪対策 ・ 地域や商店会等と連携した放置対策強化 <ul style="list-style-type: none"> → 放置自転車の駐輪場への誘導・案内 → 例) 地域ぐるみによる巡回監視の運動推進
②駐輪場の適正利用誘導(案内)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多種多様な手法による案内情報の発信強化 <ul style="list-style-type: none"> → 既存駐輪場(市営及び民営)の有効利用の促進 → 巡回指導員業務の見直し(①施策と連携)
③撤去活動+巡回指導活動の強化(午後の撤去の追加、一時利用スペースの活用)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車放置の抑止力強化 <ul style="list-style-type: none"> → 買い物客の放置が多い午後時間帯での撤去活動強化
④返還業務の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 撤去自転車等の引き取りやすさ等返還業務の効率化 <ul style="list-style-type: none"> → 撤去後の情報提供の強化 ・ 撤去能力の維持・強化 <ul style="list-style-type: none"> → 例) 保管スペースの確保 → 例) 既設駐輪場の空スペースを保管場所として活用

(2) 主な施策

①駐輪場運営と放置自転車対策（街頭巡回、撤去、保管）の連携や一体化

- ・ 効率的で機動的な放置駐輪対策のため、駐輪場の管理運営と放置自転車対応(巡回指導、撤去)を一体的に運営する総合管理体制の導入を進める。

※総合管理委託のメリット

- ・ 駐輪場管理と放置自転車対策を一体的に運営管理することにより、街頭巡回員が自社管理する駐輪場の空きスペースに放置自転車を誘導し、放置の減少と管理運営者の料金収入増の両立が期待される。
- ・ 駐輪場管理と巡回業務が兼任できるなど、効率化が図れ経費の削減が可能。
- ・ 管理、撤去、返還のスピードアップやタイムリーな情報発信によって市民サービスの向上が期待される。
- ・ 駐輪場利用者への窓口対応、撤去自転車等の問い合わせなどの一括対応サービスによって、市民サービスの向上が期待される。

- ・ 上記のような一括管理ができない場合や地域についても、効率的・効果的な巡回指導を工夫するとともに、商店会等と連携した駐輪場への誘導策の工夫を検討する。

- ：ボランティアによる巡回監視の実施
- ：商店会とタイアップした駐輪場利用回数券の提供などの検討

■先進事例＝駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化の事例①／江戸川区

・東京都の東端に位置し、周辺を川と海に囲まれた水辺豊かな江戸川区。自転車問題に関して先進的な取り組みを実施しており、全国的にも注目を集めています。とくに、「自転車の走るまち・放置自転車ゼロ」を目指して始めた「総合自転車対策」は、大きな成果をあげていることで知られています。この総合自転車対策は、平成17年度より4本の柱をコンセプト（①駅前駐輪場の整備、②放置禁止区域のエリア制実施、③自転車業務駅別委託による放置自転車啓発活動の効率化、④自転車利用者のマナー向上）に始められました。なかでも、自転車業務駅別委託による放置自転車啓発活動の効率化については、従来別々に業務委託がされていた、「駐輪場運営」「啓発・撤去」「集積・返還」の業務を駅別一括委託し業務の効率化を図る、放置自転車対策として画期的な施策となっています。この取り組みの結果、江戸川区の放置自転車は、大幅に減少しました。

■先進事例＝駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化の事例②／足立区

業務内容	自転車駐車場の管理運営 放置自転車の撤去・移送業務（6駅周辺） 撤去自転車返還業務	
実施場所	東京都足立区 北千住駅・他5駅周辺	
従事者数	45名	
管理台数	北千住南自転車駐車場	1218台
	レンタサイクル	10台
	千住大橋自転車駐車場	347台
	五反野北自転車駐車場	673台
	関屋自転車駐車場	164台
	ベルモント公園、自転車駐車場	194台
移送所	中央本町移送所	
	所在地	東京都足立区足立四丁目
	収容台数	1000台

■先進事例＝市民協働型自転車利用適正化事業／西淀川区（大阪市）

・放置自転車問題を解決するために、平成20年度から市民に身近な区役所が中心となって、3年間の試行・検証を行う市民協働型自転車利用適正化事業を実施しています。

○市民協働型自転車利用適正化事業「Do!プラン」

- ・平成23年11月29日（火）、30日（水）、12月1日（木）に（御幣島・千船・福・出来島）駅前において放置自転車防止啓発活動を市民協働で実施しました。
- ・自転車の利用者や歩行者の方々に「やめよう放置自転車」のチラシと啓発ティッシュと啓発マスクを配布しました。

■先進事例＝天神チューリンクーポン／福岡市

- ・駐輪券を見せるだけでいろんなお店で特典・サービスが受けられます。
- ・下記4つの駐輪場の駐輪券がそのままクーポンになります。
- ・とめている間は何店でも使えます。（天神近郊80店以上）
- ・駐輪場の利用は3時間無料です。

○クーポン対象駐輪場

- ・天神駐輪場（警固公園地下）／営業時間＝午前6:00～午前0:30／収容台数＝1,502台
- ・きらめき通り駐輪場（岩田屋新館地下2F）／営業時間＝午前6:00～午前0:30／収容台数＝1,071台
- ・ソリアターミナル駐輪場（三越南側地下3F）／営業時間＝午前6:00～午前0:00／収容台数＝50台
- ・VIORO(ヴィオロ)駐輪場／営業時間＝午前10:00～午前0:00／収容台数＝自転車275台・ミニバイク57台

※上記はいずれも3時間無料

②駐輪場の適正利用誘導（案内）

- ・既存駐輪場(市営及び民営)の有効利用を促進するために、多種多様な手法によって案内情報の発信を強化する。
 - ：パソコン及び携帯端末向けホームページへの掲載
 - ：インターネット利用での駐輪場空き情報の発信
 - ：駐輪場マップの作成・配布における地元商店会や町内会との連携強化
 - ：案内看板設置の工夫(自転車走行環境整備方策等との連携)
- ・巡回指導員業務の見直し(①施策と連携)

③撤去活動＋巡回指導活動の強化（午後の撤去の追加、一時利用スペースの活用）

- ・買い物客の放置が多い時間帯に放置自転車の撤去を行うことで、自転車放置の抑止力を高める。
 - ：柏駅周辺においては、買物目的での放置が増える午後時間での撤去活動の強化
 - ：また、放置禁止区域全般では、撤去活動時間を予告しない、ランダムな時間帯での撤去活動の実施

※午後撤去活動の必要性

- ・放置自転車の撤去は、午前中の決められた時間に実施しているが、それ以外の時間(特に午後2時～午後5時)に放置が増加するといった傾向がみられることから、その対応が必要である。

④返還業務の効率化

- ・撤去自転車等の引き取りやすさの向上や保管場所土地確保の困難性等を勘案し、撤去後の情報提供の強化による返還業務の効率化を図る。
- ・また、撤去能力の維持・強化のため、保管スペースの確保に努める。
 - ：利用率が低い駐輪場の空きスペースを撤去自転車保管場所として活用 等

■先進事例＝撤去自転車照会サイト-京都市

- 撤去自転車照会とは。
- ・京都市では、大量の自転車等が放置されることにより、通行の障害や危険が大きくなるおそれのある地域を「自転車等撤去強化区域」に指定して放置を禁止し、重点的に撤去を実施しています。また、それ以外の地域でも、相当数の放置があり、通行等に障害が生じている地域においては、撤去を実施しています。
 - ・撤去された自転車が保管所に保管されているかの検索を当サイトにて行えます。
- 撤去自転車照会の仕方
- ・防犯登録番号か車体番号を選択し、番号を入力後、照会ボタンをクリックして下さい。
- ※上記説明文の下に、照会用の入力照会画面が添付されている（下記参照）。

防犯登録番号 車体番号

京都府 ▼

※防犯登録番号で照会される場合は都道府県を選択してください。

上記で選択したいいずれかに該当する番号を入力して照会してください。

- ・防犯登録番号
漢字、英数字、-(ハイフン)等に続く連続する数字(5～8桁)を入力してください。
(例)「京都府警 01-0234567」の場合、「0234567」
「大阪府警 曾根 123456」の場合、「123456」
- ・車体番号
全てのアルファベットと数字を入力してください。

※いずれも完全に一致しなければ、正しい照会結果が表示されません。

5.2 自転車のルール・マナーの啓発

1) 市民への安全教育（教育、交通安全教室）

(1) 取組み方針

- ・すべての市民が年代に応じて自転車の安全利用に関する十分な教育が受けられるよう、これまで各機関が行ってきた安全教育の内容を整理し、連携した取り組みを推進する。
- ・ルール・マナーなどの安全教育の指導を受けた者には、インセンティブ付与等の制度導入の検討を進める。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①世代を問わない交通安全教育	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の状況に即した交通安全教育の推進 →幼児から高齢者に至るまでの各世代毎の交通安全教育 ・自転車安全利用講習の受講者増加施策の推進 →講習会開催のPR強化 →例) 受講者へのインセンティブ付与の検討 (受講者の駐輪場の優先的利用、TSマーク付帯保険の助成等) ・自転車利用者及び市民の意識改革の推進 →交通安全子ども自転車大会(ルールの学習と運転技術を競う)等への積極的参加の誘導
②交通安全教育の主体の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者に身近な主体による交通安全教育の推進 →保育園、幼稚園や小・中学校、老人会等が主体となった交通安全教育の推進

(2) 主な施策

①世代を問わない交通安全教育

- ・幼児から高齢者に至るまでの各世代を対象とした交通安全教育を推進する。
 - ：教育機関と連携した自転車安全利用講習会を強化する。
 - ：市営駐輪場の利用者に対し、直接自転車安全利用の講習会を実施していくなど検討する。

※安全教育の充実について

- ・自転車利用の多様化を背景に、高齢者や自転車が絡む交通事故の割合が多くなっている傾向が進んでおり、年齢、学校、職種など、それぞれの特性によって、きめ細やかなルールやマナーの実践を習慣づけるための啓発活動や、充実した交通安全教室の継続的な実施が必要である。
- ・現状の問題・課題
 - ：法令改正への迅速かつ正確な対応が必要。
 - ：交通安全教室の開催頻度や、利用者ニーズへの対応が必要。
 - ：ビデオ上映、交通安全講話等で、実践を習慣づけることが必要。

- ・自転車安全利用講習会の受講者へのインセンティブとして、駐輪場の優先的利用、TSマーク付帯保険の助成などを検討する。
- ・交通安全子ども自転車大会など、交通ルールの学習と運転技術の安全性を競う場への積極的参加の誘導により、自転車利用者及び市民の意識改革を推進する。
 - ：併せて、スケアードストレイトなどを介した学習によって、ルールとマナーの重要性の再認識を促す。

■先進事例＝子ども自転車ヘルメットの購入費助成／八王子市

- ・SGマークの付いたヘルメット1個につき、2,000円を助成します。但し、購入金額が2,000円未満の場合は、当該金額となります。
(子ども一人に1個までの助成です。平成23年4月以降に補助を受けたお父さんは利用できません。)
- ・事業協力店で購入助成申込券(本チラシ)を持参し、ヘルメットの購入助成を申し出てください。販売店にある申請書に必要事項を記入のうえ、助成額を差し引いた購入代金を支払ってください。

■先進事例＝エルダーヘルメットの普及促進／大阪府

- 「自転車マナーアップ強化月間」の実施
- ：主催＝大阪府交通対策協議会(大阪府、大阪府警察本部、大阪市、堺市など26機関)
 - ：目的＝自転車利用に関する交通ルール徹底と交通マナーの向上を図り、自転車による交通事故の防止。
 - ：期間＝平成26年9月1日(月曜日)から9月30日(火曜日)までの1カ月間
 - ：重点項目
 - 高齢者の自転車ヘルメット(エルダー・ヘルメット)着用の推進
 - 自転車利用者のルール遵守の徹底
 - ：主な取組内容
大阪府交通対策協議会に参画する各機関が連携し、自転車安全利用の促進と、自転車利用者による交通事故防止のための取組みを行います。
交通安全教室等、各種行事における高齢者向け自転車ヘルメットの普及・促進

■先進事例＝エルダーヘルメットの無料配布事業／大阪府

- ・大阪府交通対策協議会は、自転車利用高齢者の頭部負傷を原因とする交通死亡事故を防止するため、高齢者の自転車ヘルメットであるエルダーヘルメットの着用を推進しているところですが、高齢者が自転車利用時にヘルメットを着用する環境を早期に構築するため、
 - 自転車事故により負傷し、警察署に届け出た
 - 運転免許証を自主返納した※(抽選)
- 75歳以上の高齢者に期間、個数等限定で無料配布する事業を企業・団体様のご協力により開始。

■参考図＝エルダーヘルメット



②交通安全教育の主体の多様化

- ・それぞれの自転車利用の特性に応じて、保育園、幼稚園、小・中学校、老人クラブなどの身近な主体によって、積極的な交通安全教育への取組みが推進されるよう支援を進める。
 - ：交通安全教育実施主体の育成とボランティアの育成
 - ：平成29年度から保育園、幼稚園は自ら園主体で交通安全教育を行う

※安全教育の現状と課題について

- ・人命尊重はもとより、事故そのものの減少を図ることを理念に、市内の各幼稚園・保育園・小学校・中学校・高等学校・保護者・高齢者福祉施設などへ柏市交通指導員が出向き交通安全教室を行っている。
- ・交通指導員のための活動には限界があり、交通安全教室の主体を担える人材育成が求められている。

■先進事例＝自転車運転免許証／町田市

- | |
|--|
| <p>○小学3年生以上を対象に自転車運転免許証を交付（2014年2月現在）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故の防止と運転マナーの向上を目的とした取り組みの強化を図ろうと、警察と協力し、平成17年度から「町田市自転車運転免許証」の交付を開始。 |
| <p>○交付対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ・活動範囲が広がり始めるといわれている小学3年生以上。 <p>○「自転車運転教室」を開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車運転教室」の中で、交通安全教育講習・自転車実技講習・筆記試験を受けた子どもたちに「町田市自転車運転免許証」を交付。 |

2) 広報活動の推進

(1) 取組み方針

- ・ 情報発信の多様化が進展している状況を活用し、地域の事情に即した、且つ効率的で訴求力のある広報活動に取り組んでいく。
- ・ また、多様な情報発信媒体を活用した、地域や利用者主体でのルール・マナーの啓発活動等への支援に取り組む。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①ルール・マナーに関する情報提供(ポスター、HP、広報等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ あらゆる場所でのルール・マナー情報発信 → 公益施設、柏駅、商店街、駐輪場に、ポスターの掲示 ・ 多様な情報発信 → 市報、市ホームページ、ツイッター及びケーブルテレビ、デジタルサイネージ等

(2) 主な施策

①ルール・マナーに関する情報提供（ポスター、HP、広報等）

- ・ 市内の公益的施設や柏駅を中心とした商店会、駐輪場などに、自転車利用のルール・マナー向上を促すポスターを掲示する。
 - ：ルール・マナーのポスター等の掲示
- ・ 市のホームページ、市報やケーブルテレビ、デジタルサイネージによる自転車関連情報提供の充実を図る。
 - ：柏市ホームページの充実、ツイッターやデジタルサイネージの活用
 - ：自転車法での責務を担う関係者のホームページとの連携
 - ：柏市内の自転車利用の総合的なポータルサイトの設置及び運営の検討
 - ：市報などによる定期的な情報提供(スポット情報の織込み)

3) 交通安全に関する人材の育成（ボランティアの育成）

(1) 取組み方針

- ・自転車利用の安全性や快適性の向上に係わる関係者相互の交流・連携を深めるとともに、関係者(柏市、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、地域のコミュニティー団体(町会、商店会等)、市民(家庭))個々が主体的な取組みを進められるような『場や機会の設置等』の支援を推進する。
- ・以上の総合的な活動支援によって、交通安全に係る人材育成を推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①地域の人材育成	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な人材育成の仕組みづくり →市の取組みの継続とノウハウの広範囲な引き継ぎ ・交通安全教育体制の充実 ・交通安全教育・指導における企画や支援活動の強化
②交通ボランティア	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全指導のためのボランティア要員の育成を支援 ・県の交通安全推進隊との連携
③主体的な活動ヘシフト	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体でのルール・マナーの習得 →地域や市民が主体的に取組むような環境づくり →市は、主体的な活動の促進と必要な援助・助言

(2) 主な施策

①地域の人材育成

- ・市の取組みの継続とともに、そのノウハウを広範囲に受け継ぎ、交通安全活動を広範囲かつ総合的に推進していくための人材育成の仕組みづくりを検討するものとする。

※安全教育の人材育成について

- ・市職員2名がこれまで取り組んできたが、自転車利用ニーズの多様化や量的な増加を勘案すると、新たな人材育成や、次世代へ受け継いでいくための仕組みづくりが不可欠。

- ・交通指導の対象となる市民生活に即した交通安全教育体制の充実を推進するものとする。
 - ：幼児や児童から小中高校生を対象に、教職員が直接交通安全に係る指導を行えるよう取り組む。
 - ：大学生等については、学生自らが主体になり交通安全の指導に取り組む。
 - ：一般市民については、町会単位等を中心に、町会自ら街頭指導が実施できるようリーダー育成に取り組む。
- ・上記のような地域における総合的な交通安全教育を展開していくために、柏市は交通安全教育における、企画や支援活動を強化するものとする。
 - ：これまでの柏市の役割「企画、調整、実施」⇒今後の役割「企画、育成、助言」

②交通ボランティア

- ・リーダー育成に加えて、交通安全教育のためのボランティア要員の育成を支援するものとする。
 - ：損害保険会社などとの協力や連携を進める。

【とめる・まもる編】

- ：県の交通安全推進隊との連携を進める。
- ：ボランティアについては、継続的な活動が可能なように市は支援に努める。

③主体的な活動へシフト

- ・次世代リーダーの育成施策に連動するが、交通安全指導におけるルール・マナーの習得を地域や市民が主体的に取り組むような環境づくりを促進する。
- ・市は、主体的な活動の促進と必要な援助・助言を行う。

4) 取締りの強化

(1) 取組み方針

- ・ 道路交通法の改正に伴う自転車走行ルールの取締り強化や罰則規定の盛り込み、またこれらに連動して、道路空間整序のための放置駐輪の取締り強化の流れを受け、必要な指導・取締りを行う。
- ・ また自転車利用は手軽な乗り物であることから、ルールが安易なマナーに置き換えられる傾向があること等を勘案し、自転車利用に関するマナーの徹底を図るといった、意識の転換を促進する。
- ・ 上記の方向性を地域ぐるみで共有するといった環境づくりを推進する。

《施策メニュー》

施策	ねらい・内容
①取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルール遵守の意識浸透を地域ぐるみで推進 <ul style="list-style-type: none"> → 警察による自転車走行の取り締まり強化（危険運転者への講習受講命令等の徹底） → （一般）市民参加での巡回監視の検討 ・ 警察による指導及び取締りの効果的な推進 <ul style="list-style-type: none"> → 警察と柏市相互で走行ルール違反や放置実態等の情報の共有 → 市民(自転車利用者等)への情報発信を強化
②交通ボランティア等による指導の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ぐるみのルール遵守運動の展開 <ul style="list-style-type: none"> → 市及び様々なグループ・団体との情報共有や連携強化
③関係機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関の連携強化による街頭巡回活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> → 柏警察署、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会等の連携強化 → 情報発信の強化 ・ 自転車の安全利用に関する情報発信や身近な相談窓口の支援 <ul style="list-style-type: none"> → 高齢者への一時利用回数券の配布（免許証返納に併せて） → 自転車販売店や自転車メーカー等と連携した情報発信 → 販売店での自転車購入時のルール・マナー等の啓発

(2) 主な施策

①取締りの強化

- ・ 警察による自転車走行の取締りに加え、一般市民も参加したルール遵守の意識の浸透を地域ぐるみで推進する。
- ・ 警察による指導及び取締りをタイムリーで効果的に推進するために、警察と柏市相互で走行ルール違反や放置実態等の情報の共有化を図るとともに、市民(自転車利用者等)への情報発信を強化する。

②交通ボランティア等による指導の強化

- ・ 地域ぐるみでのルール遵守運動を展開するために、様々なグループ・団体との連携強化を図る。
 - ： 地元商店会有志によるルール遵守のための巡回活動
 - ： 高校生マナーアップ隊による活動

■先進事例＝クリーンキャンペーンの実施／柏市等

■平成26年度 駅前放置自転車クリーンキャンペーン実施計画	
1	<p>ポスター掲示</p> <p>標語：『困ります！ 自転車置きざり 知らんぷり』</p> <p>(1) 各近隣センター 21箇所</p> <p>(2) 市内各学校 76校（小学校：42校／中学校：20校／高等学校：14校）</p> <p>(3) 市内各駅 9駅（JR：柏駅、南柏駅、北柏駅／東武：柏駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、豊四季駅、高柳駅）</p> <p>(4) 各駐輪場 41箇所</p> <p>(5) その他 15箇所（柏市役所本庁舎、沼南支所、中央公民館、沼南公民館、図書館、市民文化会館、アミューゼ柏、消費生活センター、富勢出張所、柏駅前行政サービスセンター、柏市インフォメーションセンター、篠籠田自転車保管所、柏市シルバー人材センター、柏市リサイクルプラザ（廃棄物政策課）、保育運営課（保育園48箇所）</p>
2	<p>広報活動</p> <p>(1) 広報かしわ（10月1日号）に掲載</p> <p>(2) 10月1日から11月30日の期間、柏市ホームページに掲載</p>
3	<p>撤去活動</p> <p>※10月22日（水）から10月31日（金）まで強調期間</p>
4	<p>街頭啓発活動（別添詳細）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10月22日から10月31日の強調期間中、柏警察署、柏市自転車等駐車対策協議会委員、鉄道事業者、地元商店会、百貨店等の協力のもと、のぼり旗を掲げ、柏駅周辺で啓発物の配布と合わせ、自転車を放置しようとした人々に対し、駐輪場へ案内する等の街頭啓発活動を実施する。 <p>※実施時間帯：午後3時00分から午後4時00分まで</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10月23日（木）柏駅東口、柏駅西口（雨天中止）
5	<p>配布物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通ルールチラシ、反射材 ・ポケットティッシュ

■駅前放置自転車クリーンキャンペーン街頭啓発実施計画	
1	<p>内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千葉県自転車等問題対策委員会が主唱する「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の一環として、柏駅周辺の放置自転車等禁止区域に自転車等を放置する人々に対し、街頭啓発活動を一斉に実施する。
2	<p>日時・場所</p> <p>(1) 平成26年10月23日（木）</p> <p>(2) 柏駅東口（東口駅入口（2階ダブルデッキ）集合）</p> <p>集合時間午後2時50分／活動時間午後3時から午後4時まで</p>
3	<p>参加者</p> <p>(1) 柏駅東口周辺啓発 14名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元商店会、百貨店、鉄道会社、日本ガーディアンエンジェルス、柏市自転車等駐車対策協議会、その他民間団体 <p>(2) 柏駅西口周辺啓発 16名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元商店会、柏警察署、柏駅周辺見廻隊(チャオ)、柏市自転車等駐車対策協議会、シルバー人材センター



※クリーンキャンペーンは、毎年実施されている。

③関係機関との連携

- ・ 柏警察署、柏交通安全協会、千葉県柏地区安全運転管理者協議会等の関係機関との連携強化。
- ・ 上記に関して、情報発信を強化する。
- ・ 自転車販売店や自転車メーカー等と連携して、自転車購入時などにルール・マナー等の啓発を実施するとともに、自転車の安全な利用に関する情報発信。
 : 併せて、自転車保険（盗難保険及び損害賠償保険）の加入を促進する。
- ・ 総合的な交通安全施策である高齢者の免許証返納に併せ、高齢者の安全な自転車利用を促進するために、駐輪場の一時利用回数券の配布等、インセンティブについて検討する。

■先進事例＝日本トイザラス、「自転車交通安全講習会」を開催

- ・ 日本トイザラスは、お客様の自転車の安全利用推進を目的として、2014年4月から5月中旬の週末において、「自転車交通安全講習会」を開催。
 - ・ 「自転車交通安全講習会」は、警察署の協力により、お子様やご家族に向けて、全国30店舗のトイザラスで実施され、ご参加いただいたお子様は、交通ルールや交通マナー、正しい自転車の乗り方等を学んでいただけます。（日本トイザラスー2014.4.11プレス発表資料より）
- ※近隣では、トイザラス柏店、野田店、松戸店等で開催されている。

■先進事例＝TX主催（柏市後援）で交通安全教室を開催

- ・ 柏の葉キャンパス駅側のららぽーと柏の葉2Fで、サイクルフェスタが開催され、自転車利用の交通安全教室が実施されている。
- ・ 実施体制は以下のとおり。
 - 主催：首都圏新都市交通鉄道株式会社（TX）／○後援：柏市、守谷市
 - 協力：三井不動産株式会社／三井不動産レジデンシャル株式会社／ららぽーと柏の葉／BICYCLE NAVI

TX サイクルフェスタ in 守谷&柏の葉 2014

爽やかな風を家族みんなで感じよう!

5.10 SAT 参加無料

12:30-13:00 交通安全教室

自転車の安全利用について教えていただきます。
協力: 柏市・柏警察署

スピーフィもくるよ!

おたのしみ トークショーの後はじゃんけん大会も開催!
自転車やTXグッズ、ららぽーと柏の葉お買物券などが当たります!

河西啓介 (BICYCLE NAVI・ディレクター)

ゲスト

団長 (安田大サーカス)

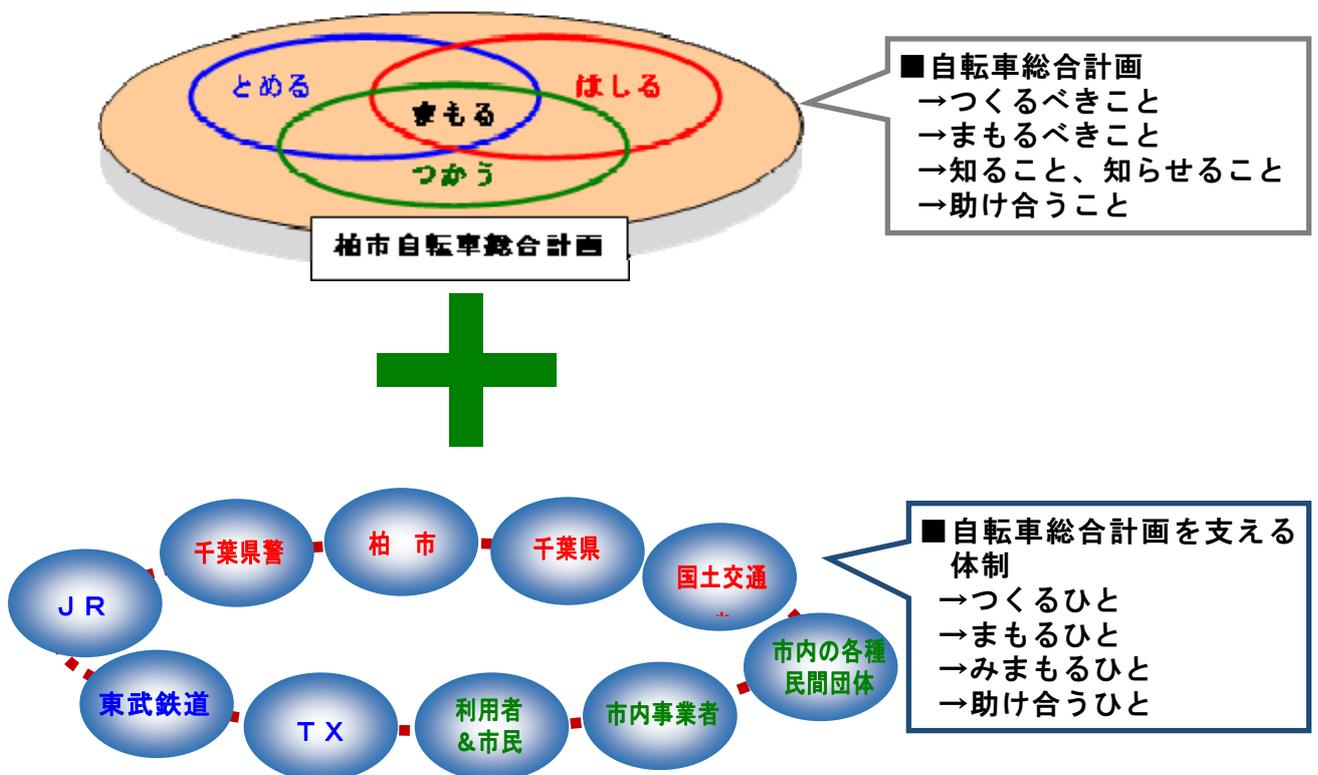
“自転車のある生活”の楽しみを提案するバイシクル・ライフスタイル誌 BICYCLE NAVI
寄数月20日発売 1,098円 www.bicycle-navi.net

5.3 施策の実現に向けて

1) 施策の取組み方針

- ・自転車総合計画は、自転車を利用する人、自転車利用の環境を整備する人(道路管理者や警察及び地方公共団体)、自転車利用の目的地・目的施設を運営する人(駅や商店、銀行等)が総合的に係わって初めて計画内容の実現が期待される。
- ・本自転車総合計画では、地方公共団体（柏市）が中心となって、自転車利用の安全性と快適性の向上を目指すとともに、関係者との連携協働によって、計画の実現性を高めていくものとする。

■自転車総合計画の取組みの全体像



2) 施策の重点的な取組み

《施策の要となる重点施策》

- ・総合計画では、柏市民の多様な自転車利用ニーズの高まりに対応するために、安全で快適な自転車利用環境を整えていくことを目標としている。そのためには、以下を具体的な目標に、放置自転車の減少と駐輪場の利用満足度の向上を目論んでいる。

：出来るだけ利用者がとめたい場所に自転車をとめられるようにする
 ：安心して且つ快適に駐輪場や道路を使えるようにする

- ・3.1、3.2 では、体系的な施策のあり方を示したが、上記の目標を実現するためには、既存駐輪場の現状や自転車利用ニーズの質的变化を勘案し、「**既存施設の柔軟な活用**」「**民間活力の導入**」「**地域との連携の強化**」等の新たな視点に着目し、以下に示す施策について、特に重点的に取組むものとする。

■重点的に取組む施策メニュー

視点	施策の体系	重点的に取組む施策の内容
とめる	1) 駐輪施設の整備	②新規整備→市街地開発事業による局所的な需要増への対応（北柏駅北口、高柳駅西口、柏北部地域 等） →柏駅周辺を中心に一時利用対応の民間駐輪スペースの供給 ③既存の利用区分変更→全ての定期利用駐輪場に一時利用スペースを確保
	2) 公設駐輪施設の運営効率化	①民営化→駐輪場運営における指定管理者の導入等 ②使用料改定→既存駐輪場の需給平準化（近くは高く、遠くは安く） ③料金収納の方法→短時間無料制の導入
	3) 民間駐輪施設の誘導	②附置義務の見直し→基準見直しによる供給促進 ③民間駐輪場の誘導→支援(補助金制度の創設)
	4) 駐輪場のPRと監視の強化	①駐輪場運営と放置自転車対策の連携や一体化→(民間)総合管理体制の導入
まもる	1) 市民への安全教育	②交通安全教育の主体の多様化→身近な主体による交通安全教育
	2) 広報活動の推進	①ルールに関する情報提供→ポスター、HP、広報等
	3) 交通安全に関する人材の育成	①地域の人材育成→継続的な人材育成の仕組みづくり ②交通ボランティア→ボランティア要員の育成支援
	4) 取締りの強化	③関係機関との連携→自転車の安全利用に関する情報発信

注：施策の体系及び重点的に取組む施策の内容について、項目の頭の数字は、5.1、5.2 で示した施策の内容表の数字に対応している。

《パッケージ化による施策の推進》

- ・上表の重点施策の、特に「とめる」の施策において、民間の活力を最大限有効に活用するために、パッケージ化した施策として一体的に推進する。

：駐輪場運営の民営化（指定管理等）・・・・・・・・・・←2)の①
 ：民間駐輪施設の誘導（附置義務緩和、補助金制度創設）・・・・←3)の②③
 ：運営と放置対策を一体的に取組む総合管理体制の導入・・・・←4)の①

3) 施策の取組みスケジュール

・各施策の取組みについては、以下のとおりとする。

○「とめる」に関する施策

- ・既設の駐輪場のサービスの向上や運営の効率化を急ぐ必要があることから、「2)公設駐輪施設の運営効率化」「3)民間駐輪施設の誘導」を早期に着手する。
- ・「1)駐輪施設の整備」については、継続的なメンテナンスを実施するとともに、区画整理事業等の進捗に応じた新設整備を進める。また、「4)駐輪場のPRと監視の強化」については、継続的な施策として取り組む。

○「まもる」に関する施策

- ・「1)市民への安全教育」「4)取締りの強化」については、日常的に必要な施策であり、継続的な施策とし取り組む。
 - ：交通安全教育の対象別では、すでに準備が整いつつある幼児及び保護者については前期、小学生、高齢者についてはその次の中期、それ以外については中期から後期にかけて順番に取り組むものとする。
- ・「2)広報、啓発活動の推進」「3)交通安全に関する人材の育成」については、取組みの手段や方法及び体制のあり方等、地域ぐるみでの活動実施に向けた検討を十分に行いつつ施策に取り組むものとする。

表 自転車総合計画の施策の取組みスケジュール

計画の視点	施策メニュー	前期	中期	後期
とめる (自転車等駐輪対策)	1) 駐輪施設の整備	■	■	■
	2) 公設駐輪施設の運営効率化	■	■	
	3) 民間駐輪施設の誘導(制度の工夫・活用)	■	■	
	4) 駐輪場のPRと監視の強化(放置自転車対策)	■	■	■
まもる (自転車の交通ルール・マナーの啓発)	1) 市民への安全教育(教育、交通安全教室)	■	■	■
	2) 広報、啓発活動の推進		■	■
	3) 交通安全に関する人材の育成(ボランティア育成)		■	■
	4) 取締りの強化	■	■	■

注:表中の期間区分は、前期4年、中期及び後期を各3年とする。

第6章 柏の葉キャンパス駅周辺地区の取組み

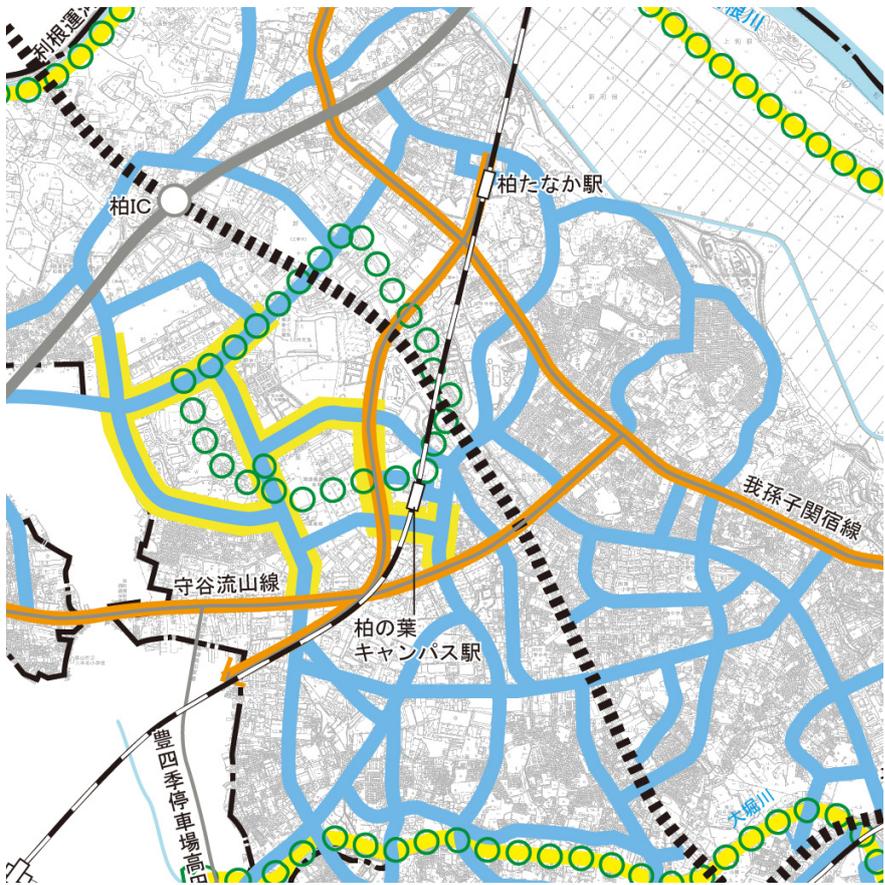
6.1 自転車利用環境（柏の葉キャンパス駅周辺地区）の課題

柏の葉キャンパス駅周辺を中心に、柏の葉エリアの自転車利用環境に関する現況と課題を下記に概観する。

	現況	課題
全般	<ul style="list-style-type: none"> 『柏の葉国際キャンパスタウン構想』に基づいて、公・民・学連携のまちづくりが進む。 →構想に「自転車分担率10%増加」および「自動車分担率10%低下」を位置づけている。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車分担率を10%上げるには、複合的に自転車利用促進施策を展開する必要がある。
はしる	<ul style="list-style-type: none"> 柏北部中央地区：大規模な土地区画整理事業が進行中。 道路内に自転車通行空間が先行整備されている箇所もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存道路…自転車通行空間が確保されていない路線における対応。 整備予定道路…自転車通行空間の確保。
つかう	<ul style="list-style-type: none"> 自転車共同利用推進の取り組みとして、レンタサイクル事業とコミュニティサイクル実証実験を実施（かしわスマートサイクル実証実験は平成29年3月に終了）。 	<ul style="list-style-type: none"> 企業による通勤利用、健康増進を志向したレジャー利用など、多角的な自転車利用促進策が必要。
とめる	<ul style="list-style-type: none"> TX高架下に公的駐輪場を整備・運営。 ※TXの土地を市が無償貸与を受け、公社が駐輪場を運営。 『柏市自転車等放置防止条例』に基づいて、駅前商業施設ほか各施設に附置義務駐輪場が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理事業に伴う住宅増、立地企業増に応じた鉄道利用者向けの公的駐輪台数の確保。 利用者のニーズに応じた駐輪場運営システムが必要。
まもる	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行の規制されている道路での通行が目につく ※駅前広場やTX高架脇の歩行者専用道路など 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者特性に応じたルール・マナー啓発

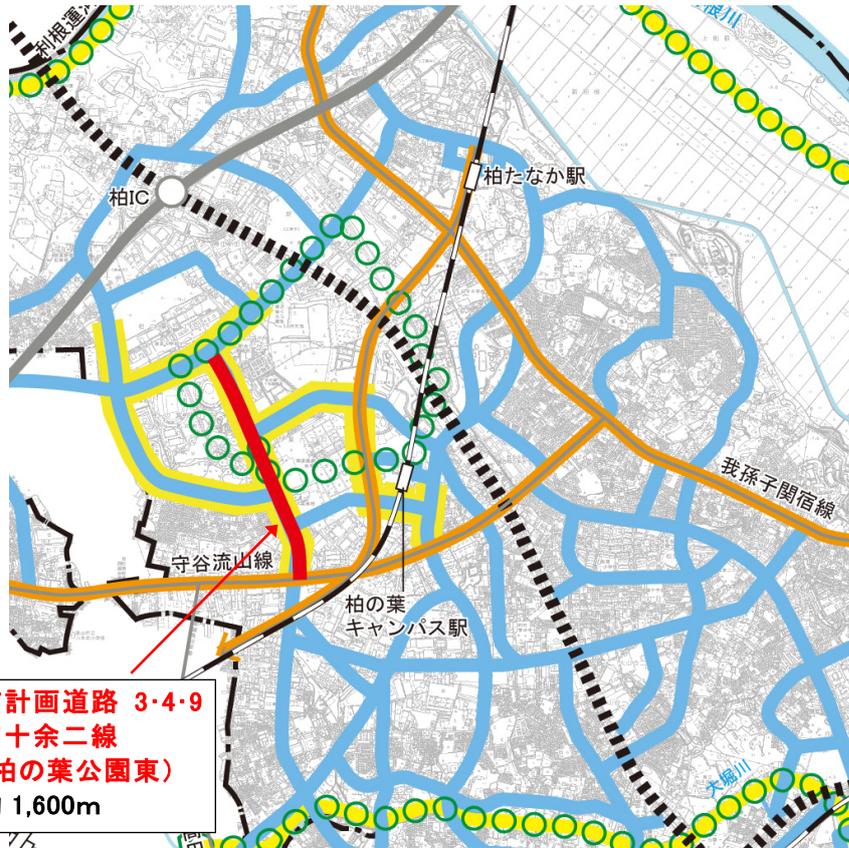
6.2 柏の葉キャンパス駅周辺地区の施策の取組み

1) 自転車ネットワークの構築

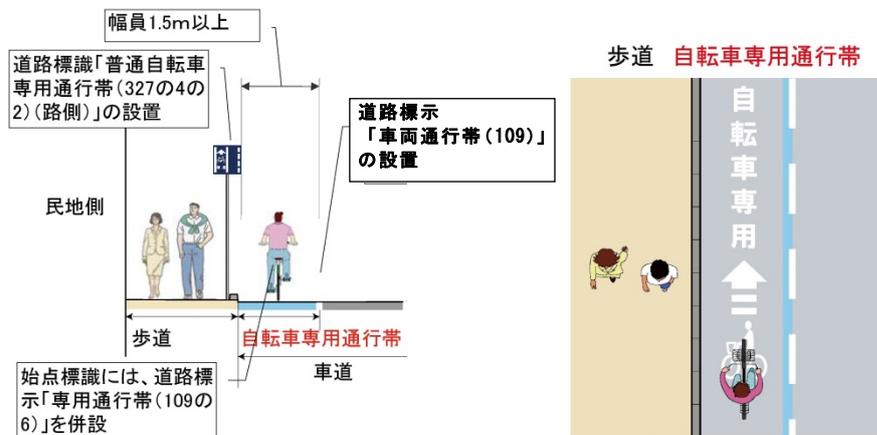
方針	自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進	
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・快適な連続した自転車ネットワーク路線の構築 ・土地区画整理事業等と連携した実践的な整備の検討 ・計画対象路線・モデル路線の選定と整備推進、実施検証等 ・レクリエーションネットワークの充実と効果的な活用 (既存サイクリングロードの充実、回遊ルートづくり等) ・駐輪場、サイクルポート整備との連携 	
	<p style="text-align: center;">■ 自転車ネットワーク路線</p>  <p style="text-align: center;">[ネットワーク路線]</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ----- 市域界 —— 高速道路 —— 国道 —— 主要地方道・県道 —+— 鉄道・駅 —— 川・沼・水路 </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ネットワーク路線（国道） —— ネットワーク路線（県道・主要地方道） —— ネットワーク路線（市道） ○○○ レクリエーションネットワーク路線 —— ネットワーク整備済み路線 </td> </tr> </table>	<ul style="list-style-type: none"> ----- 市域界 —— 高速道路 —— 国道 —— 主要地方道・県道 —+— 鉄道・駅 —— 川・沼・水路
<ul style="list-style-type: none"> ----- 市域界 —— 高速道路 —— 国道 —— 主要地方道・県道 —+— 鉄道・駅 —— 川・沼・水路 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク路線（国道） —— ネットワーク路線（県道・主要地方道） —— ネットワーク路線（市道） ○○○ レクリエーションネットワーク路線 —— ネットワーク整備済み路線 	

施策概要

■モデル路線

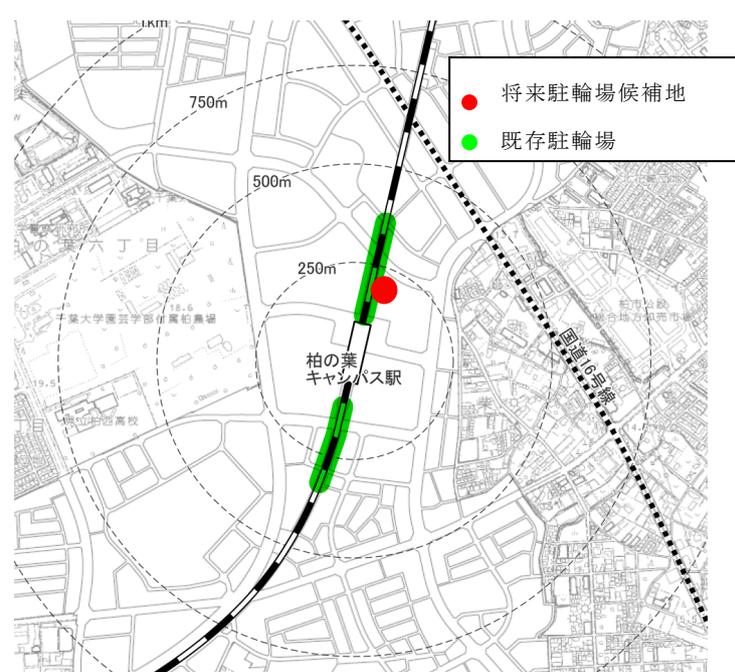


柏都市計画道路 3・4・9号葉山十余二線
(県立柏の葉公園東)
延長約 1,600m

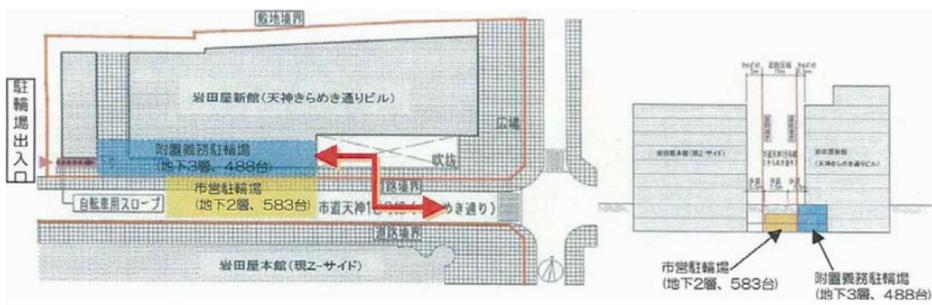


出典：ガイドライン

3) 必要な駐輪場の確保

方針 開発進捗に応じた駅周辺の公的駐輪台数増 施策概要	基本は、既存の駐輪場で対応していくが、今後、予想以上の人口増加が生じた場合や駐輪場利用の利便性を考慮し、新たな駐輪場整備を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・居住人口増に付随する乗換需要台数増に応じた駅周辺駐輪場整備 ・就業人口増に付随する乗換需要台数増に応じた駅周辺駐輪場整備 

■ 附置義務駐輪場と公共駐輪場の合築事例…きらめき通り駐輪場（福岡市天神）



▲きらめき通り駐輪場（位置図、断面図）



▲きらめき通り駐輪場の駐輪状況



▲商業施設と直結した地下出入口



▲自動ドアゲート式の出入口

・国土交通省都市局『自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン』2012年11月より抜粋

方針	駐輪場運営の連携・効率化
施策概要	<p>[A] 公的駐輪場、施設附置駐輪場の運営連携 →主として一時利用(1日利用～時間利用)に対して</p> <p>※附置義務駐輪場における通勤・通学目的の「なりすまし駐輪」対策の検討</p>

方針	駐輪場附置誘導
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・企業等における職員用・訪問者用駐輪場の整備誘導 ・学校施設における通学者用駐輪場の整備誘導 ・集客施設における来場者用駐輪場の整備誘導

4) 自転車マナー対策の推進

方針	自転車利用に関するルール・マナー講習
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の受講修了者に対する各種優待インセンティブ提供 ・交通安全教室の受講ニーズ対応 <p>◎インセンティブ例:</p> <ul style="list-style-type: none"> →既存駐輪場と提携 →保険等の優遇 →地域イベントと提携…地域ポイントなど →ららぽーと柏の葉 などと連携 <p>◎受講ニーズ対応:</p> <ul style="list-style-type: none"> →勤め人や在勤者の受講しやすいタイミング設定…土日、アフター5 など

〈参考資料編〉

1. 法規・条例等

1.1 国の法規

■自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

(昭和55年11月制定)

○自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

(昭和五十五年十一月二十五日)

(法律第八十七号)

第九十三回臨時国会 鈴木(善幸)内閣

改正 平成五年一月二二日法律第九七号

自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律をここに公布する。

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

(平五法九七・改称)

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。(平五法九七・一部改正)

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自転車 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。

二 自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。

三 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。

四 道路 道路法(昭和三十七年法律第八十号)第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

五 道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。(平五法九七・一部改正)

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。(平五法九七・一部改正)

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

- 3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
 - 4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車を設置しなければならない旨を定めることができる。
 - 5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。
 - 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。（平五法九七・一部改正）
- 第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認めるところにおいて条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。
- 2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
 - 3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。
 - 4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
 - 5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。
 - 6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。（平五法九七・追加）
- （総合計画）
- 第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。
- 2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 総合計画の対象とする区域
 - 二 総合計画の目標及び期間
 - 三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
 - 四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置
 - 五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
 - 六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
 - 七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項
 - 3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。

5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となった者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となった者は、総合計画に従って必要な措置を講じなければならない。

（平五法九七・追加）

（自転車等駐車対策協議会）

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。

3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。

4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。（平五法九七・追加）

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。（平五法九七・旧第六条繰下・一部改正）

（都市計画等における配慮）

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。（平五法九七・旧第七条繰下・一部改正）

（交通安全活動の推進）

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。（平五法九七・旧第八条繰下）

（自転車等の利用者の責務）

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。（平五法九七・旧第九条繰下・一部改正）

（自転車の安全性の確保）

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。（平五法九七・旧第十条繰下）

（自転車製造業者等の責務）

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実を努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。（平五法九七・旧第十一条繰下）

(国の助成措置等)

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあっせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

(平五法九七・旧第十二条繰下・一部改正)

附 則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(昭和五六年政令第一四九号で昭和五六年五月二〇日から施行)

1.2 柏市の条例

■柏市自転車等放置防止条例（昭和 58 年 10 月 7 日）

○柏市自転車等放置防止条例

昭和 58 年 10 月 7 日

条例第 21 号

改正 昭和 59 年 9 月 28 日 条例第 32 号

平成 7 年 3 月 30 日 条例第 10 号

〔題名改正〕

平成 8 年 3 月 29 日 条例第 2 号

平成 8 年 3 月 29 日 条例第 10 号

〔題名改正〕

平成 12 年 3 月 24 日 条例第 18 号

平成 15 年 10 月 17 日 条例第 16 号

平成 17 年 3 月 22 日 条例第 84 号

平成 25 年 12 月 25 日 条例第 52 号

〔注〕平成 7 年から改正経過を注記した。

（目的）

第 1 条 この条例は、公共の場所における自転車等の放置の防止を図ることにより、通行機能及び歩行者の安全を確保し、もって良好な都市環境を保持することを目的とする。

（平 8 条例 10・一部改正）

（定義）

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。

(2) 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。）をいう。

(3) 放置 自転車等の利用者が自転車等を離れて、直ちに当該自転車等を移動させることができない状態をいう。

(4) 駐輪場 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号。以下「法」という。）第 2 条第 3 号に規定する自転車等駐車をいう。

(5) 公共の場所 駅前広場、道路、公園その他の公共の用に供する場所で、駐輪場以外の場所をいう。

（平 8 条例 10・一部改正）

（市長の責務）

第 3 条 市長は、第 1 条の目的を達成するために必要な施策の実施に努めるものとする。

2 市長は、法第 12 条第 3 項の規定による自転車の防犯登録について、自転車の利用者又は所有者（以下「利用者等」という。）に対する広報啓発に努めるものとする。

（平 8 条例 10・一部改正）

（利用者等の責務）

第 4 条 自転車等の利用者は、公共の場所に自転車等を放置しないように努めなければならない。

2 自転車の利用者等は、当該自転車の見やすい箇所に氏名及び連絡先を明記するように努めなければならない。

3 自転車等の利用者等は、市長の実施する施策に協力しなければならない。

（平 8 条例 10・一部改正）

（鉄道事業者等の責務）

第 5 条 鉄道事業者及び路線バス事業者（以下「鉄道事業者等」という。）は、その利用者のために、自ら駐輪場の設置に努めなければならない。

2 鉄道事業者等は、本市が駐輪場を設置するときはその用地の提供に努めるとともに、市長の実施する施策に積極的に協力しなければならない。

（平 8 条例 10・一部改正）

（協議会の設置）

第 6 条 法第 8 条第 1 項の規定により、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議するため、柏市自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置く。

2 協議会は、市長が委嘱する委員 15 人以内をもって組織する。

3 委員の任期は 2 年とし、補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

4 協議会に会長及び副会長1人を置き、それぞれ委員の互選により定める。

5 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

6 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(平8条例10・全改)

(協議会の会議)

第6条の2 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、在任委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 協議会は、調査審議のため必要があるときは、会議に関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(平8条例10・追加)

(放置禁止区域の指定)

第7条 市長は、公共の場所において、自転車等の放置を防止する必要があると認める区域を自転車等放置禁止区域(以下「禁止区域」という。)として指定することができる。

2 市長は、禁止区域を指定したときは、その旨を告示するものとする。

3 前項の規定は、禁止区域の指定の解除及びその区域の変更について準用する。

(平8条例10・一部改正)

(自転車等の放置禁止)

第8条 自転車等の利用者は、禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

(平8条例10・一部改正)

(放置に対する措置)

第9条 市長は、禁止区域内に自転車等が放置されている場合は、当該自転車等を撤去することができる。

2 市長は、禁止区域以外の公共の場所において、自転車等が放置され、歩行者の安全が脅かされていると認められる場合又は相当の期間にわたり自転車等が放置され、良好な都市環境を悪化させていると認められる場合は、当該自転車等を撤去することができる。

3 市長は、前2項の規定により自転車等を撤去したときは、当該自転車等を保管するものとする。

(平8条例10・一部改正)

(保管した自転車等の措置)

第10条 市長は、前条第3項の規定により自転車等を保管したときは、その旨を告示するものとする。この場合において、市長は、当該自転車等の利用者等の確認に努め、利用者等が確認できたときは、当該利用者等に対し、速やかに引き取るよう通知するものとする。

2 市長は、前条第3項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による告示の日から2月を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不当な費用を要するときは、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。

3 前項の規定による売却手続については、本市の契約事務の例による。

4 市長は、第2項に規定する場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、当該自転車等の廃棄等の処分をすることができる。

(平8条例10・一部改正)

(費用の徴収)

第11条 市長は、第9条の規定による自転車等の撤去及び保管並びに前条第1項及び第2項の規定による自転車等の売却その他の措置に要した費用を当該自転車等の利用者等から徴収することができる。ただし、市長が特別の理由があると認めるときは、この限りでない。

2 前項の規定により徴収する費用の額は、自転車等1台につき3,090円とする。

(平8条例10・平25条例52・一部改正)

第12条及び第13条 削除

(平15条例16)

(施設を新築する場合の駐輪場の設置)

第14条 商業地域及び近隣商業地域(以下「商業地域等」という。)内において、別表の左欄の用途に供する施設で、同表の中欄の規模のものを新築しようとする者は、同表の右欄により算定した規模以上の駐輪場を当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置しなければならない。

2 別表の左欄の2以上の用途に供する施設(以下「複合用途施設」という。)の新築については、当該用途ごとに同表の右欄により算定した駐輪場の規模の合計が10台以上である場合に、その合計した駐輪場の規模を同表の右欄により算定した駐輪場の規模とみなして、前項の規定を適用する。

3 店舗面積（施設の床面積のうち、規則で定める部分をいう。以下同じ。）が 5,000 平方メートルを超える施設（複合用途施設を除く。）の新築については、第 1 項の規定にかかわらず、店舗面積が 5,000 平方メートルまでの部分について別表の右欄により算定した駐輪場の規模に、店舗面積が 5,000 平方メートルを超える部分について同表の右欄により算定した駐輪場の規模に 2 分の 1 を乗じて得た規模を加えた規模をもって、同表の右欄により算定した駐輪場の規模とする。

4 複合用途施設で各用途の店舗面積の合計（以下本項において「合計面積」という。）が 5,000 平方メートルを超えるものの新築をする場合には、第 2 項の規定にかかわらず、合計面積が 5,000 平方メートルまでの部分における各用途の店舗面積が 5,000 平方メートルに占める割合と、合計面積が 5,000 平方メートルを超える部分における当該割合とを等しくし、合計面積を前項の店舗面積とみなして同項の算定方法を用いて算定した規模をもって、第 2 項の駐輪場の規模とする。

（平 8 条例 10・平 15 条例 16・一部改正）

（施設を増築する場合の駐輪場の設置）

第 15 条 商業地域等内において、次の各号に掲げる増築をしようとする者は、当該増築後の施設（当該施設のうち、この条例の施行の日前に建築された部分を除く。）をすべて新築したとみなして前条の規定により算定した駐輪場の規模から、現にこの条例により設置され、又は設置されているとみなすことができる駐輪場の規模を控除した規模以上の駐輪場を当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置しなければならない。

(1) 別表の左欄の用途に供する施設についての同表の中欄の規模となる増築又は当該施設で当該規模のものについての増築

(2) 複合用途施設となる増築又は複合用途施設についての増築で、当該増築後の施設をすべて新築したとみなして用途ごとに別表の右欄により算定した駐輪場の規模の合計が 10 台以上である場合に係るもの

（平 8 条例 10・平 15 条例 16・一部改正）

（駐輪場の設置の届出）

第 16 条 前 2 条の規定により駐輪場を設置しようとする者は、あらかじめ市長に届け出なければならない。届け出た事項を変更する場合も同様とする。

2 市長は、前項の規定による届出のあったときは、駐輪場の設置者に対し、駐輪場の整備に関し必要な指導を行うものとする。

（平 8 条例 2・平 8 条例 10・一部改正）

（駐輪場の管理）

第 17 条 第 14 条及び第 15 条の規定により設置された駐輪場の所有者又は管理者は、その駐輪場をその目的に適合するよう管理しなければならない。

（平 8 条例 10・一部改正）

（立入検査）

第 18 条 市長は、必要があると認めるときは、当該職員をして第 14 条及び第 15 条の規定により設置された駐輪場の立入検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

（平 8 条例 10・一部改正）

（勧告）

第 19 条 市長は、第 14 条、第 15 条又は第 17 条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、駐輪場の設置、原状回復その他当該違反を是正するために必要な措置を講じるよう命じることができる。

（平 8 条例 2・平 8 条例 10・一部改正）

（公表）

第 20 条 市長は、前条の規定による命令を受けた者が正当な理由なく、その勧告に従わなかったときは、その者に意見を述べる機会を与えた上で、次に掲げる事項を広報紙に掲載して公表することができる。

(1) 公表対象施設の所在地及び名称

(2) 前条の規定による勧告の内容

（平 8 条例 2・一部改正）

（委任）

第 21 条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

（施行期日）

〈参考資料編〉

1 この条例は、公布の日から起算して6月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(昭和58年規則第42号により第1条から第7条まで、第12条、第13条及び第21条の規定については昭和59年1月10日から、その他の規定については同年4月1日から施行)

(平17条例84・旧附則・一部改正)

(沼南町との合併に伴う経過措置)

2 平成17年3月28日(以下「沼南町との合併日」という。)前に沼南町自転車の放置防止に関する条例(平成6年沼南町条例第2号。以下「沼南町条例」という。)の規定によりされた処分、手続その他の行為(沼南町条例第7条第1項に規定する町営駐車場内に置かれた自転車(沼南町条例第2条第1号に規定する自転車をいう。)の沼南町条例第14条第2項の規定による保管場所への移送を除く。)は、この条例の相当規定によりされた処分、手続その他の行為とみなす。

(平17条例84・追加)

3 沼南町との合併日から平成17年6月30日までの間に沼南町との合併日の前日における沼南町の区域に相当する区域(以下「旧沼南町の区域」という。)の商業地域等内における別表の左欄の用途に供する施設で同表の中欄の規模のもの(以下「特定用途施設」という。)又は複合用途施設の新築又は増築に係る確認(建築基準法(昭和25年法律第201号)第6条第1項に規定する確認をいう。以下同じ。)の申請をする者については、第14条から第20条までの規定は、適用しない。

(平17条例84・追加)

4 平成17年7月1日以後に旧沼南町の区域の商業地域等内における特定用途施設又は複合用途施設の新築に係る確認の申請をする者に係る第15条の規定の適用については、同条中「この条例の施行の日」とあるのは、「平成17年7月1日」とする。

(平17条例84・追加)

附 則(昭和59年条例第32号)

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の柏市自転車の放置防止に関する条例第13条第4項の規定は、昭和60年度分の利用登録から適用し、昭和59年度分の利用登録については、なお従前の例による。

附 則(平成7年条例第10号)

この条例は、平成7年4月1日から施行する。

附 則(平成8年条例第2号)

この条例は、平成8年10月1日から施行する。

附 則(平成8年条例第10号)

(施行期日)

1 この条例は、平成8年4月1日から施行する。ただし、第12条第1項ただし書、同条第2項第2号及び第3号並びに同条第3項の改正規定並びに別表第1の改正規定中レンタサイクルに関する部分は、規則で定める日から施行する。

(平成8年9月規則第62号で、同8年9月17日から施行)

(経過措置)

2 この条例の施行前にこの条例による改正前の柏市自転車放置防止条例(以下「改正前の条例」という。)の規定によりなされた平成8年4月1日以後の自転車駐車場の利用登録に関する手続等については、この条例による改正後の柏市自転車等放置防止条例(以下「改正後の条例」という。)の相当規定によりなされた駐輪場の利用登録に関する手続等とみなす。

3 この条例の施行前に改正前の条例第7条の規定によりなされた放置自転車整理区域の指定及び変更並びにその旨の告示は、改正後の条例第7条の規定によりなされた自転車等放置禁止区域の指定及び変更並びにその旨の告示とみなす。

4 この条例の施行の際現に改正前の条例の規定により設置した自転車駐輪場は、改正後の条例の相当規定により設置した駐輪場とみなす。

5 この条例の施行の際現に改正前の条例の規定により移送し、保管している自転車の措置及び費用の徴収については、なお従前の例による。

附 則(平成12年条例第18号)

この条例は、平成12年6月1日から施行する。

附 則（平成 15 年条例第 16 号抄）

（施行期日）

1 この条例は，平成 15 年 12 月 1 日から施行する。

附 則（平成 17 年条例第 84 号）

この条例は，平成 17 年 3 月 28 日から施行する。

附 則（平成 25 年条例第 52 号抄）

（施行期日）

1 この条例は，平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

（経過措置）

2 この条例による改正後の各条例の規定は，この条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後の使用等に係る使用料等について適用し，施行日前の使用等に係る使用料等については，なお従前の例による。

別表（第 14 条, 第 15 条）

（平 8 条例 10・一部改正，平 15 条例 16・旧別表第 2・一部改正）

施設の使用	施設の規模	駐輪場の規模
百貨店，スーパーマーケット その他の小売店舗	店舗面積が200平方メートル を超えるもの	店舗面積20平方メートルご とに1台
銀行その他の金融機関	店舗面積が150平方メートル を超えるもの	店舗面積15平方メートルご とに1台
遊技場	店舗面積が100平方メートル を超えるもの	店舗面積10平方メートルご とに1台
学習塾，文化教室その他これ らに類するもの	店舗面積が100平方メートル を超えるもの	店舗面積10平方メートルご とに1台
上記以外のもので市長が必要 と認めるもの	店舗面積が300平方メートル を超えるもの	店舗面積30平方メートルご とに1台

備考

1 遊技場とは，ぱちんこ屋，ゲームセンターその他これらに類するものをいう。

2 駐輪場の規模の算定に当たって1台未満の端数が生じたときは，これを切り捨てるものとする。

■柏市自転車等放置防止条例施行規則（昭和 59 年 1 月 10 日）

○柏市自転車等放置防止条例施行規則

昭和 59 年 1 月 10 日

規則第 1 号

改正 平成元年 1 月 21 日規則第 1 号

平成 7 年 4 月 1 日規則第 21 号

〔題名改正〕

平成 8 年 3 月 29 日規則第 20 号

〔題名改正〕

平成 15 年 10 月 17 日規則第 61 号

〔注〕平成 7 年から改正経過を注記した。

（趣旨）

第 1 条 この規則は、柏市自転車等放置防止条例（昭和 58 年柏市条例第 21 号。以下「条例」という。）の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

（平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正）

（柏市自転車等駐車対策協議会の委員）

第 1 条の 2 条例第 6 条第 1 項の規定により設置する柏市自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）の委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 関係行政機関の職員
- (2) 関係交通機関の職員
- (3) 公共的団体等の代表者
- (4) 商業団体の代表者
- (5) その他市長が必要と認める者

（平 8 規則 20・追加）

（守秘義務）

第 1 条の 3 協議会の委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（平 8 規則 20・追加）

（会議の運営等）

第 1 条の 4 協議会の議事及び運営に関し必要な事項は、協議会の会長が協議会に諮って定める。

（平 8 規則 20・追加）

（自転車等放置禁止区域標識の設置）

第 2 条 市長は、条例第 7 条第 1 項の規定により自転車等放置禁止区域（以下「禁止区域」という。）を指定したときは、当該禁止区域内に自転車等放置禁止区域標識を設置するものとする。

（平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正）

（撤去の通告等）

第 3 条 市長は、条例第 9 条第 1 項又は第 2 項の規定により自転車等を撤去する場合は、あらかじめ当該自転車等に撤去通告書を付けて、撤去することを通告するものとする。

2 条例第 9 条第 2 項に規定する相当の期間とは、7 日以上とする。

（平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正）

（引取りの通知等）

第 4 条 市長は、条例第 9 条第 3 項の規定により自転車等を保管したときは、保管台帳に当該自転車等の特徴等を記載するものとする。

2 条例第 10 条第 1 項の規定による通知は、引取通知書により行うものとする。

（平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正）

（自転車等の返還）

第 5 条 条例第 9 条第 3 項の規定により保管した自転車等の所有者又は利用者が当該自転車等の返還を受けようとするときは、返還願を市長に提出しなければならない。

（平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正）

第 6 条から第 13 条まで 削除

（平 15 規則 61）

（店舗面積）

第 14 条 条例第 14 条第 3 項に規定する規則に定める店舗面積とは、別表に掲げるとおりとする。

（商業地域等の内外にわたる施設に係る駐輪場の設置）

第 15 条 条例第 14 条及び第 15 条に掲げる施設が商業地域及び近隣商業地域とこれらの地域として指定されていない区域にわたるときは、当該施設のうち当該これらの地域として指定されていない区域に存する部分を存しないものとみなして条例第 14 条及び第 15 条の規定を適用する。

(平 8 規則 20・一部改正)

(施設の周辺に設置する駐輪場)

第 16 条 条例第 14 条及び第 15 条の規定により施設の周辺に設置する駐輪場は、当該駐輪場から当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね 50 メートル以内である場所に設置しなければならない。

(平 8 規則 20・一部改正)

(駐輪場の構造及び設備)

第 17 条 条例第 14 条及び第 15 条の規定により設置する駐輪場の設備は、利用者の安全が確保され、かつ、自転車等が有効に駐車できるものでなければならない。

(平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正)

(駐輪場の設置の届出)

第 18 条 条例第 16 条第 1 項に規定する駐輪場の設置の届出は、建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）に基づく建築確認申請書を提出しようとする日の 30 日前までに駐輪場設置届出書により行わなければならない。届出事項の変更（建築確認申請の伴わないものを除く。）の場合も同様とする。

(平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正)

(立入検査証)

第 19 条 条例第 18 条第 2 項に規定する身分を示す証明書は、立入検査証とする。

(平 7 規則 21・一部改正)

(勧告)

第 20 条 条例第 19 条に規定する勧告は、勧告書により行うものとする。

(平 7 規則 21・平 8 規則 20・一部改正)

(意見を述べる機会の付与)

第 21 条 柏市行政手続条例（平成 8 年柏市条例第 1 号。以下「手続条例」という。）第 27 条、第 28 条並びに第 29 条において準用する第 15 条第 3 項及び第 16 条の規定は、条例第 20 条の規定による意見を述べる機会の付与について準用する。この場合において、手続条例第 27 条中「行政庁」とあるのは「市長」と、「弁明書」とあるのは「意見書」と、同条例第 28 条中「行政庁」とあるのは「市長」と、「弁明書」とあるのは「意見書」と、「不利益処分」とあるのは「公表」と、同条例第 29 条において準用する同条例第 15 条第 3 項及び第 16 条第 4 項中「行政庁」とあるのは「市長」と読み替えるものとする。

(平 8 規則 20・全改)

(補則)

第 22 条 この規則に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、昭和 59 年 4 月 1 日から施行する。ただし、第 1 条、第 7 条から第 11 条まで及び第 22 条の規定は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 この規則の施行の日（以下「施行日」という。）前に、条例第 14 条又は第 15 条に規定する施設で建築確認通知書の交付又は建築確認申請書の受理がなされたものについては、第 14 条から第 21 条までの規定は適用しない。

3 第 19 条の規定の適用については、条例第 14 条又は第 15 条に規定する施設で建築確認申請書を提出しようとする日が施行日から 30 日未満のものにあつては、第 19 条中「建築確認申請書を提出しようとする日の 30 日前までに」とあるのは「建築確認申請書を提出する前に」と読み替えるものとする。

附 則（平成元年規則第 1 号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成 7 年規則第 21 号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成 8 年規則第 20 号）

〈参考資料編〉

(施行期日)

1 この規則は、平成8年4月1日から施行する。ただし、第20条及び第21条の改正規定は平成8年10月1日から、第8条の2の改正規定、第9条及び第10条の改正規定中レンタサイクルに関する部分、第10条の2の改正規定、第11条の2の改正規定中レンタサイクルに関する部分並びに第11条の3の改正規定は、柏市自転車放置防止条例の一部を改正する条例（平成8年柏市条例第10号）附則第1項ただし書に規定する部分の施行の日から施行する。

(経過措置)

2 この規則の施行の際現にこの規則による改正前の柏市自転車放置防止条例施行規則第8条第2項の規定により交付された自転車駐車場利用登録許可証及び登録証は、この規則による改正後の柏市自転車等放置防止条例施行規則第8条第2項の規定により交付された定期利用登録許可証及び登録証とみなす。

附 則（平成15年規則第61号抄）

(施行期日)

1 この規則は、平成15年12月1日から施行する。

別表（第14条）

施設の用途	店舗面積
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店舗	売場、売場間の通路、ショーウィンド、ショールーム、承り所、物品加工修理場等の床面積
銀行その他の金融機関	銀行室、一般応接室、ショーウィンド等の床面積
遊技場	遊技室、景品交換所等の床面積
学習塾、文化教室その他これらに類するもの	教室、実習室等の床面積

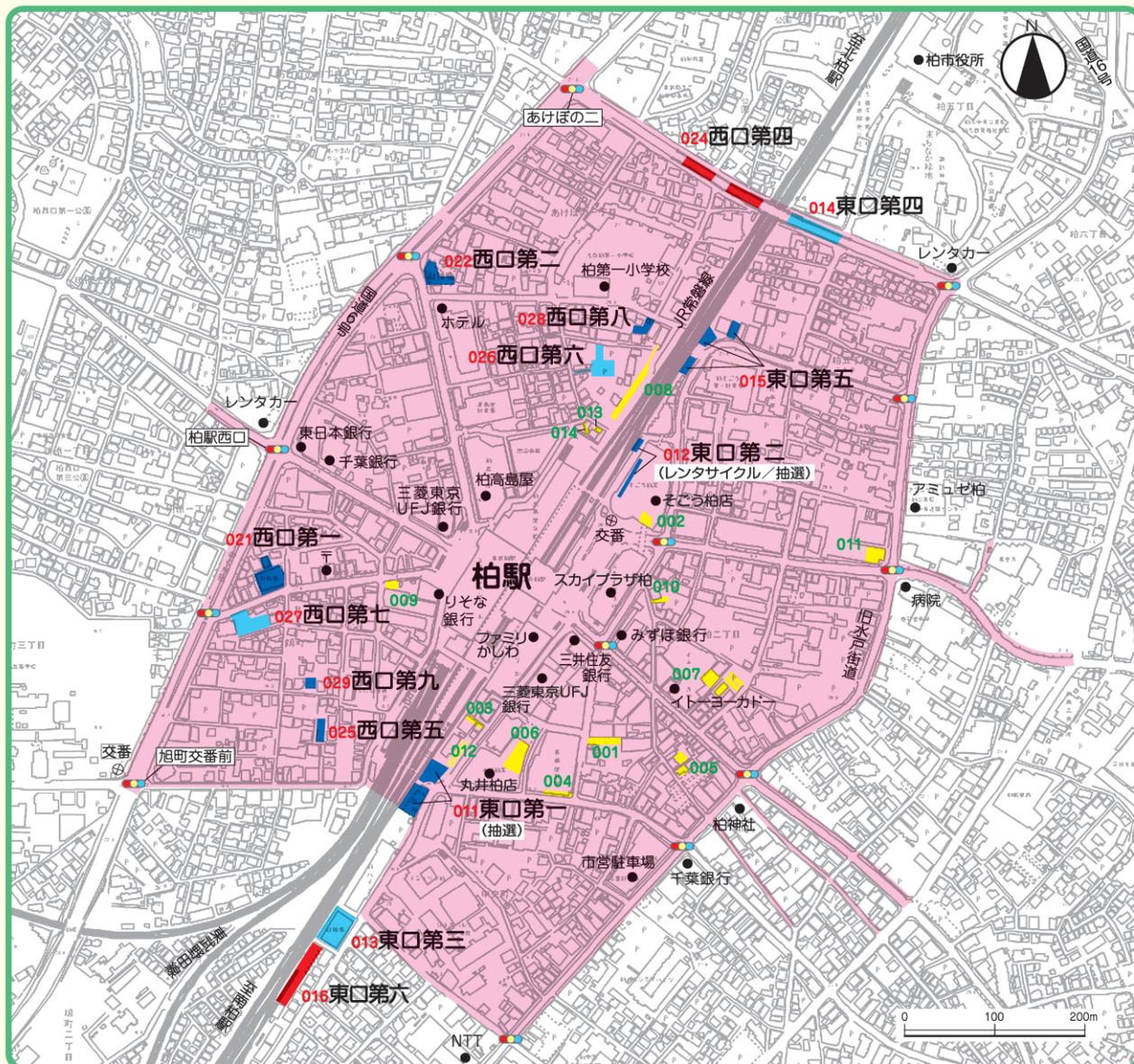
〈参考〉自転車等放置禁止区域図(平成 27 年度)

「自転車の放置はやめましょう！」

自転車等放置禁止区域

柏市では、特に自転車や原付の放置を禁止する区域を条例で定めて自転車や原付が放置されないよう係員が巡回しております。また、放置されている自転車や原付は撤去しております。

柏駅周辺



【凡例】

- | | |
|--|-----------------------------|
| 自転車のみ | 011 駐輪場番号 |
| 原動機付自転車のみ | 111 駐輪場番号 (指定管理者駐輪場) |
| 自転車・原動機付自転車 | 001 民間が運営している買い物一時利用者用駐輪場番号 |
| 自転車・原動機付自転車・自動二輪車 | |
| 民間駐輪場 | |

■柏市駐輪場等条例（平成 15 年 10 月 17 日）

○柏市駐輪場等条例

平成 15 年 10 月 17 日

条例第 16 号

改正 平成 17 年 3 月 22 日条例第 85 号

平成 17 年 6 月 27 日条例第 101 号

平成 17 年 12 月 21 日条例第 134 号

平成 18 年 12 月 27 日条例第 52 号

平成 19 年 6 月 29 日条例第 27 号

平成 19 年 12 月 26 日条例第 63 号

平成 20 年 12 月 22 日条例第 38 号

平成 21 年 6 月 29 日条例第 24 号

平成 21 年 12 月 24 日条例第 36 号

平成 22 年 12 月 24 日条例第 45 号

平成 23 年 12 月 21 日条例第 41 号

平成 25 年 6 月 28 日条例第 29 号

平成 25 年 12 月 25 日条例第 52 号

平成 26 年 12 月 22 日条例第 47 号

（設置）

第 1 条 駅周辺等の自転車等の放置を防止し、及び自転車等の利用者の利便を図るため、柏市駐輪場（以下「駐輪場」という。）及び柏市レンタサイクル（以下「レンタサイクル」という。）を設置する。

（名称及び位置）

第 2 条 駐輪場及びレンタサイクルの名称及び位置は、別表第 1 のとおりとする。

（定義）

第 3 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
- (2) 原動機付自転車 道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
- (3) 自動二輪車 道路交通法第 3 条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。）をいう。
- (4) 自転車等 自転車、原動機付自転車及び自動二輪車をいう。

（指定管理者による管理）

第 3 条の 2 駐輪場のうち別表第 1 第 1 項の表第 16 号から第 20 号までに掲げるもの（以下「指定駐輪場」という。）の管理は、法人その他の団体であって本市が指定するもの（以下「指定管理者」という。）に行わせるものとする。

（平 21 条例 24・追加）

（指定管理者に行わせる業務の範囲）

第 3 条の 3 前条の規定により指定管理者に行わせる指定駐輪場の管理に係る業務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 第 4 条の 2 ただし書の規定による利用時間の変更に関すること。
- (2) 第 5 条の規定による利用の許可等、第 6 条の規定による利用の拒否、第 7 条の規定による利用中止の届出及び第 8 条の規定による許可の取消し等に関すること。
- (3) 第 11 条の 2 の規定による利用料金の收受等、第 11 条の 3 の規定による利用料金の減免及び第 11 条の 4 ただし書の規定による利用料金の返還に関すること。
- (4) 第 12 条第 1 項の規定による利用票の交付に関すること。
- (5) 指定駐輪場の施設、設備、物品等の維持管理に関すること。
- (6) 指定駐輪場内の清掃その他の環境整備に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める業務

（平 21 条例 24・追加）

（利用形態等）

第 4 条 駐輪場及びレンタサイクルの利用の形態は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 駐輪場定期利用（3 月 31 日を終期とする 1 年以内（指定駐輪場にあつては、1 月以上 1 年以内）の期間を単位として駐輪場に自転車等を駐車させることをいう。以下同じ。）
- (2) 駐輪場一時利用（1 回（自転車等を駐輪場に入場させてから退場させるまでをいう。）を単位として駐輪場に自転車等を駐車させることをいう。以下同じ。）
- (3) レンタサイクル 1 月利用（1 月（月の初日から末日までをいう。）を単位としてレンタサイクルを利用することをいう。以下同じ。）

(4) レンタサイクル1日利用（1日のうち規則で定める時間を単位としてレンタサイクルを利用することをいう。以下同じ。）

2 前項の規定にかかわらず、市長は、駐輪場（指定駐輪場を除く。以下この項、第9条第2項及び第12条第3項において準用する同条第2項において同じ。）及びレンタサイクルの管理上必要があると認めるときは、駐輪場及びレンタサイクルの利用時間を規則で定めることができる。

3 駐輪場定期利用及び駐輪場一時利用の対象とする駐輪場及び当該駐輪場の利用の対象とする自転車等の種類は、別表第2のとおりとする。

（平17条例85・平21条例24・平26条例47・一部改正）

（指定駐輪場の利用時間）

第4条の2 指定駐輪場の利用時間は、午前零時から午後12時までとする。ただし、指定管理者が必要と認めるときは、市長の承認を得て、これを変更することができる。

（平21条例24・追加）

（利用の許可等）

第5条 駐輪場又はレンタサイクルを利用しようとする者は、あらかじめ市長（指定駐輪場にあつては、指定管理者。次項及び第3項、次条から第8条まで並びに第12条において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、駐輪場一時利用の場合にあつては、この限りでない。

2 前項の許可（以下「許可」という。）を受けようとする者は、規則で定めるところにより、市長に申請をしなければならない。

3 市長は、次の各号のいずれかに該当するときは、駐輪場定期利用に係る許可をしないことができる。この場合において、市長は、規則で定めるところにより、その旨及びその理由を前項の申請をした者（以下「申請者」という。）に通知するものとする。

(1) 駐輪場の収容台数を超えるとき。

(2) 申請者が公の秩序又は善良な風俗を乱すおそれがあるとき。

(3) 申請者が駐輪場の施設、附帯設備等を汚損し、破損し、又は滅失するおそれがあるとき。

(4) 前3号に定めるもののほか、駐輪場の管理上支障があると認めるとき。

4 市長は、次の各号のいずれかに該当するときは、レンタサイクル1月利用又はレンタサイクル1日利用に係る許可をしないことができる。この場合において、市長は、規則で定めるところにより、その旨及びその理由を申請者に通知するものとする。

(1) レンタサイクルの台数を超えるとき。

(2) 申請者が公の秩序又は善良な風俗を乱すおそれがあるとき。

(3) 申請者がレンタサイクルを汚損し、破損し、又は滅失するおそれがあるとき。

(4) 前3号に定めるもののほか、レンタサイクルの管理上支障があると認めるとき。

（平21条例24・平22条例45・一部改正）

（利用の拒否）

第6条 市長は、駐輪場一時利用に係る駐輪場の収容台数を超えるときは、当該駐輪場に係る駐輪場一時利用を拒むことができる。

（利用中止の届出）

第7条 駐輪場定期利用又はレンタサイクル1月利用に係る許可を受けた者は、当該許可に係る駐輪場又はレンタサイクルの利用を中止しようとするときは、規則で定めるところにより、その旨を市長に届け出なければならない。

（許可の取消し等）

第8条 市長は、前条の規定による届出があつたときは、許可を取り消すものとする。

2 市長は、次の各号のいずれかに該当するときは、許可を取り消し、又は利用を制限し、若しくは利用の停止を命じることができる。この場合において、市長は、規則で定めるところにより、その旨及びその理由を当該許可を受けた者（以下「使用者」という。）に通知するものとする。

(1) 使用者が偽りその他不正の行為により許可を受けたとき。

(2) 使用者がこの条例又はこの条例に基づく規則に違反したとき。

(3) 使用者がその利用に係るレンタサイクルを柏市自転車等放置防止条例（昭和58年柏市条例第21号）第7条第1項に規定する禁止区域内に放置し、又はレンタサイクルの利用に際し道路交通法その他の法令の規定に違反する行為をしたとき。

(4) 災害、事故、駐輪場の補修その他の理由により駐輪場又はレンタサイクルを利用に供することができなくなったとき。

(5) 前各号に掲げるもののほか、市長が特に必要があると認めるとき。

（使用料の額等）

第9条 次の各号に掲げる者は、それぞれ当該各号に定める額の使用料（以下「使用料」という。）を納付しなければならない。

- (1) 使用者（指定駐輪場に係る許可を受けた者を除く。）及び駐輪場一時利用（指定駐輪場に係るものを除く。次項及び第3項並びに第12条第3項において準用する同条第2項において同じ。）をしようとする者（第3項に規定する回数券を使用する者を除く。） 別表第3第1項の表から第3項の表までに定める額
- (2) 第3項の規定による回数券の発行（以下「回数券の発行」という。）を受けようとする者 別表第3第4項の表に定める発行額
- 2 使用料は、駐輪場定期利用（指定駐輪場に係るものを除く。）並びにレンタサイクル1月利用及びレンタサイクル1日利用に係るものについては許可を受けた際に、駐輪場一時利用に係るもの（回数券の発行に係るものを除く。）については駐輪場に自転車等を入場させる際に、駐輪場一時利用に係るもの（回数券の発行に係るものに限る。）については当該回数券の発行を受ける際に納付しなければならない。ただし、市長が必要と認めるときは、この限りでない。
- 3 市長は、1枚につき24時間まで駐輪場一時利用をすることができる回数券（以下「回数券」という。）を発行するものとする。
- 4 回数券の額面、発行単位及び発行額は、別表第3第4項の表のとおりとする。
- 5 回数券の有効期間は、回数券の発行を受けた日から起算して1年間とする。
- 6 回数券は、再発行しない。
（平17条例85・平21条例24・平26条例47・一部改正）
（使用料の減免）
- 第10条 市長は、規則で定めるところにより、使用料の減額又は免除をすることができる。
- 2 前項の減額又は免除を受けようとする者は、規則で定めるところにより、市長に申請をしなければならない。
（使用料の返還）
- 第11条 既に納付した使用料は、返還しない。ただし、市長は、第8条第2項第1号から第3号までのいずれかに該当することにより許可を取り消した場合を除き、必要があると認めるときは、当該使用料の全部又は一部の返還をすることができる。
- 2 前項ただし書の返還を受けようとする者は、規則で定めるところにより、市長に申請をしなければならない。
（利用料金）
- 第11条の2 使用者（指定駐輪場に係る許可を受けた者に限る。）及び駐輪場一時利用（指定駐輪場に係るものに限る。）をしようとする者は、指定駐輪場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）を指定管理者に支払わなければならない。
- 2 利用料金は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める時に支払わなければならない。ただし、指定管理者が必要と認めるときは、この限りでない。
- (1) 駐輪場定期利用 許可を受けた際
- (2) 駐輪場一時利用（利用料金の精算及び收受をするための機器が設置されている車輪止め装置（以下「料金精算等機能付車輪止め装置」という。）を利用してするものを除く。） 指定駐輪場に自転車等を入場させる際
- (3) 駐輪場一時利用（料金精算等機能付車輪止め装置を利用してするものに限る。） 指定駐輪場から自転車等を退場させる際
- 3 利用料金は、指定管理者の収入とする。
- 4 利用料金の額は、別表第3第1項の表及び第2項の表に定める額の範囲内において、指定管理者が市長の承認を得て定めるものとする。
（平21条例24・追加、平26条例47・一部改正）
（利用料金の減免）
- 第11条の3 指定管理者は、規則で定めるところにより、利用料金の減額又は免除をすることができる。
（平21条例24・追加）
（利用料金の返還）
- 第11条の4 既に支払った利用料金は、返還しない。ただし、指定管理者は、規則で定めるところにより、当該利用料金の全部又は一部の返還をすることができる。
（平21条例24・追加）
（利用票の交付等）
- 第12条 市長は、駐輪場定期利用、駐輪場一時利用（回数券を使用してするもの（指定駐輪場にあつては、料金精算等機能付車輪止め装置を利用してするもの）を除く。）又はレンタサイクル1月利用に係る使用料（指定駐輪場にあつては、利用料金。以下この条及び第14条において同じ。）の納付があつたときは当該使用料を納付した者に利用票を交付するものとする。

- 2 前項の規定による利用票の交付を受けた者は、規則で定めるところにより、駐輪場に駐車させる自転車等に当該利用票を貼付し、若しくは掲示し、又は当該利用票を携帯しなければならない。
- 3 前項の規定は、回数券を使用して駐輪場一時利用をする者について準用する。この場合において、同項中「利用票を貼付し、若しくは掲示し、又は当該利用票を携帯しなければ」とあるのは、「回数券を掲示しなければ」と読み替えるものとする。

(平 21 条例 24・平 26 条例 47・一部改正)

(返却)

第 13 条 レンタサイクル 1 月利用又はレンタサイクル 1 日利用に係る使用者は、規則で定めるところにより、利用に係るレンタサイクルを返却しなければならない。ただし、市長がやむを得ないと認めるときは、この限りでない。

(権利等の譲渡等の禁止)

第 14 条 使用者及び駐輪場一時利用に係る使用料を納付した者は、駐輪場若しくはレンタサイクルの利用の権利、回数券、第 12 条第 1 項の利用票又は利用に係るレンタサイクルを第三者に譲渡し、又は貸与してはならない。

(平 26 条例 47・一部改正)

(禁止事項)

第 15 条 駐輪場を利用する者は、駐輪場においては、次に掲げる行為をしてはならない。

- (1) 駐輪場の施設、附帯設備等又は駐車中の他の自転車等を汚損し、破損し、又は滅失するおそれのある行為をすること。
- (2) 他の自転車等の駐車を妨げること。
- (3) 発火、引火若しくは爆発のおそれのある物又は悪臭を発生する物を持ち込むこと。
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、駐輪場の管理に支障を及ぼすおそれのある行為をすること。

2 レンタサイクルを利用する者は、次に掲げる行為をしてはならない。

- (1) レンタサイクルを改造し、汚損し、破損し、又は滅失するおそれのある行為をすること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、レンタサイクルの管理に支障を及ぼすおそれのある行為をすること。

(損害賠償)

第 16 条 駐輪場の施設、附帯設備等又はレンタサイクルに損害を与えた者は、市長が相当と認める損害額を賠償しなければならない。ただし、市長は、やむを得ない理由があると認めるときは、その額を減額し、又は免除することができる。

(無許可駐車自転車等に関する措置)

第 17 条 市長は、第 5 条第 1 項、第 9 条第 1 項又は第 12 条第 2 項の規定に違反して駐輪場内に相当の期間にわたり駐車してある自転車等があり、かつ、当該駐輪場の他の利用者の利用を著しく妨げていると認めるときは、当該自転車等を移動し、保管することができる。

2 市長は、前項の規定による自転車等の移動及び保管に要した規則で定める額の費用を当該自転車等の所有者又は利用者から徴収することができる。ただし、市長が特別の理由があると認めるときは、この限りでない。

(平 17 条例 85・一部改正)

(市長による管理等)

第 17 条の 2 指定管理者の指定の取消し等により指定管理者に指定駐輪場の管理を行わせることができない場合においては、第 11 条の 2 から第 11 条の 4 までの規定は適用せず、第 4 条第 2 項、第 4 条の 2、第 5 条第 1 項、第 9 条第 1 項第 1 号及び第 2 項並びに第 12 条第 1 項の規定の適用については、第 4 条第 2 項中「駐輪場（指定駐輪場を除く。以下この項、第 9 条第 2 項及び第 12 条第 3 項において準用する同条第 2 項において同じ。）」とあるのは「駐輪場」と、第 4 条の 2 中「指定管理者が必要と認めるときは、市長の承認を得て」とあるのは「市長が必要と認めるときは」と、第 5 条第 1 項本文中「市長（指定駐輪場にあつては、指定管理者。次項及び第 3 項、次条から第 8 条まで並びに第 12 条において同じ。）」とあるのは「市長」と、第 9 条第 1 項第 1 号中「使用者（指定駐輪場に係る許可を受けた者を除く。）及び駐輪場一時利用（指定駐輪場に係るものを除く。次項及び第 3 項並びに第 12 条第 3 項において準用する同条第 2 項において同じ。）」とあるのは「使用者及び駐輪場一時利用」と、同条第 2 項中「駐輪場定期利用（指定駐輪場に係るものを除く。）」とあるのは「駐輪場定期利用」と、第 12 条第 1 項中「回数券を使用してするもの（指定駐輪場にあつては、料金精算等機能付車輪止め装置を利用してするもの）」とあるのは「回数券を使用してするもの」と、「使用料（指定駐輪場にあつては、利用料金。以下この条及び第 14 条において同じ。）」とあるのは「使用料」とする。

(平 21 条例 24・追加、平 26 条例 47・一部改正)

(罰則)

第 18 条 詐欺その他不正の行為により使用料の徴収を免れた者は、その徴収を免れた金額の 5 倍に相当する金額（当該 5 倍に相当する金額が 50,000 円を超えないときは、50,000 円とする。）以下の過料に処する。

(委任)

第 19 条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成 15 年 12 月 1 日から施行する。ただし、附則第 9 項の規定は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例の施行の際現に附則第 8 項の規定による改正前の柏市自転車等放置防止条例（以下「旧条例」という。）第 12 条第 1 項の規定による登録を受けている者は第 5 条第 1 項の規定による許可を受けた者とみなし、当該登録は同項の規定による許可とみなす。
- 3 前項の規定により第 5 条第 1 項の規定による許可を受けた者とみなされた者であって、前項の規定により許可とみなされた登録に係る旧条例第 13 条第 1 項の規定による登録手数料を納付したものは第 9 条第 1 項の規定により使用料を納付した者とみなし、当該登録手数料は同項に規定する使用料とみなす。
- 4 附則第 2 項の規定により第 5 条第 1 項の規定による許可を受けた者とみなされた者が交付を受けた附則第 2 項の規定により許可とみなされた登録に係る登録証又は登録カードは、第 12 条第 1 項の規定による交付を受けた利用票とみなす。
- 5 この条例の施行の際現に旧条例に基づき本市が設置した駐輪場内に旧条例又は旧条例に基づく定め違反して置かれ、又は相当の期間にわたり放置されている自転車又は原動機付自転車の処理については、なお従前の例による。
- 6 この条例の施行の日から平成 16 年 3 月 31 日までの間の駐輪場定期利用に係る許可を受けた者が納付すべき使用料の額は、第 9 条第 1 項の規定にかかわらず、次の表に定める額とする。

駐輪場定期利 用に係る許可 を受けた日の 属する月	使用料（円）					
	自転車（1台当たり）				原動機付自転車（1台当たり）	
	柏市、松戸市、我孫子市、流山市、野田市の市区町		左欄以外の市区町		柏市、松戸市、左欄以外の市区	
	子市、流山市、野田村に居住する者		我孫子市、流山町村に居住する者		市、野田市及び沼南町に居住する者	
	一般	高校生以下	一般	高校生以下	者	
平成15年12月	2,400	1,200	4,800	2,400	4,800	9,600
平成16年1月	1,800	900	3,600	1,800	3,600	7,200
平成16年2月	1,200	600	2,400	1,200	2,400	4,800
平成16年3月	600	300	1,200	600	1,200	2,400

備考 「高校生以下」とは、学校教育法（昭和 22 年法律第 26 号）第 1 条に規定する小学校、中学校、高等学校その他これらに類する教育施設として市長が別に定めるものに通学する者をいう。

7 この条例の施行の日前に旧条例第 13 条第 1 項の規定による納付のあった登録手数料（附則第 3 項の規定により使用料とみなされた登録手数料を含む。）の還付については、なお従前の例による。

(柏市自転車等放置防止条例の一部改正)

8 柏市自転車等放置防止条例の一部を次のように改正する。

第 12 条及び第 13 条を次のように改める。

第 12 条及び第 13 条 削除

第 13 条の 2 を削る。

第 14 条及び第 15 条中「別表第 2」を「別表」に改める。

〈参考資料編〉

(準備行為)

9 第5条の規定による申請及び許可，第7条の規定による届出，第9条の規定による使用料の納付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，第5条，第7条及び第9条の規定の例により行うことができる。

附 則 (平成17年条例第85号)

(施行期日)

1 この条例は，平成17年3月28日から施行する。ただし，第1条中第4条及び第9条の改正規定並びに別表第2を別表第3とし，別表第1の次に1表を加える改正規定は同年4月1日から，第2条及び附則第4項の規定は同年7月1日から施行する。

(沼南町との合併に伴う経過措置)

2 この条例の施行の日（以下「沼南町との合併日」という。）前にされた町営駐車場（沼南町自転車の放置防止に関する条例（平成6年沼南町条例第2号。以下「沼南町条例」という。）第7条第1項に規定する町営駐車場をいう。）内に置かれた自転車（沼南町条例第2条第1号に規定する自転車をいう。）の沼南町条例第14条第2項の規定による保管場所への移送は，第1条の規定による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）の規定によりされた駐輪場内の自転車又は原動機付自転車の移動及び保管とみなす。

3 沼南町との合併日から平成17年6月30日までの間に次の表に掲げる駐輪場を利用しようとする者については，改正後の条例第5条（第4項を除く。），第7条から第12条まで，第14条，第17条及び第18条の規定は，適用しない。この場合において，当該期間内に同表に掲げる駐輪場を利用しようとする者は，午前零時から午後12時までの間，自転車又は原動機付自転車を同表に掲げる駐輪場に駐車させることができる。

高柳駅東口第一駐輪場
高柳駅東口第二駐輪場
高柳駅東口第三駐輪場
高柳駅東口第四駐輪場
大津ヶ丘駐輪場
中ノ橋駐輪場

4 次の表に掲げる駐輪場について平成17年7月1日から平成19年3月31日までの間の駐輪場定期利用に係る許可を受けた者が納付すべき使用料の額は，改正後の条例第9条第1項の規定にかかわらず，同表に定める額とする。

駐輪場	使用料(円)			
	自転車(1台当たり)		原動機付自転車(1台当たり)	自動二輪車(1台当たり)
	一般	高校生以下		
高柳駅東口第一駐輪場	4,800	2,400		
高柳駅東口第二駐輪場	4,800	2,400		
高柳駅東口第三駐輪場	4,800	2,400	9,600	14,400
高柳駅東口第四駐輪場	4,800	2,400		
大津ヶ丘駐輪場	2,400	1,200		
中ノ橋駐輪場	2,400	1,200		

備考

1 5月1日以後の日から当該日の属する年度の末日までの間の利用に係る使用料の額は，この表に定める額を12で除して得た額に許可を受けた日の属する月から当該許可を受けた日の属する年度の末日の属する月までの月数を乗じて得た額とする。

2 「高校生以下」とは、学校教育法第1条に規定する小学校、中学校、高等学校その他これらに類する教育施設として市長が別に定めるものに通学する者をいう。

附 則（平成17年条例第101号）

（施行期日）

1 この条例は、平成17年8月24日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

(1) 附則第3項の規定 平成17年9月1日

(2) 別表第1第2項の表の改正規定 平成17年10月1日

（経過措置）

2 この条例の施行の日から平成17年9月30日までの間に柏の葉キャンパス駅第一駐輪場又は柏たなか駅第一駐輪場を利用しようとする者については、この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）第5条、第7条から第12条まで、第14条、第17条及び第18条の規定は、適用しない。

（準備行為）

3 柏の葉キャンパス駅レンタサイクルのレンタサイクル1月利用に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可、改正後の条例第7条の規定による届出、改正後の条例第9条の規定による使用料の納付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は、別表第1第2項の表の改正規定の施行の日前においても、改正後の条例第5条、第7条及び第9条の規定の例により行うことができる。

附 則（平成17年条例第134号）

（施行期日）

1 この条例は、平成18年4月1日から施行する。ただし、附則第4項の規定は、同年3月2日から施行する。

（経過措置）

2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）別表第3第1項の表の規定はこの条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後の駐輪場定期利用について適用し、施行日前の駐輪場定期利用についてはなお従前の例による。

3 大津ヶ丘駐輪場及び中ノ橋駐輪場における平成18年4月1日から平成19年3月31日までの間の駐輪場定期利用（原動機付自転車の利用に係るものに限る。以下この項において同じ。）に係る許可を受けた者が納付すべき使用料の額は、改正後の条例第9条第1項の規定及び柏市駐輪場等条例の一部を改正する条例（平成17年柏市条例第85号）附則第4項の規定にかかわらず、次の表に定める額とする。

駐輪場定期利用に係る許可の期間の初日の属する月	使用料(円) (1台当たり)
平成18年4月	4,800
平成18年5月	4,400
平成18年6月	4,000
平成18年7月	3,600
平成18年8月	3,200
平成18年9月	2,800
平成18年10月	2,400
平成18年11月	2,000
平成18年12月	1,600
平成19年1月	1,200
平成19年2月	800
平成19年3月	400

〈参考資料編〉

(準備行為)

- 4 柏駅西口第五駐輪場における駐輪場定期利用並びに大津ヶ丘駐輪場及び中ノ橋駐輪場における駐輪場定期利用（原動機付自転車の利用に係るものに限る。）に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可，改正後の条例第7条の規定による届出，改正後の条例第9条の規定による使用料の納付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，施行日前においても，改正後の条例第5条，第7条及び第9条の規定の例により行うことができる。

附 則（平成18年条例第52号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成19年4月1日から施行する。ただし，次項の規定は，同年3月2日から施行する。

(準備行為)

- 2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）に規定する南柏駅東口第一駐輪場における駐輪場定期利用及び豊四季駅南口第一駐輪場における自動二輪車に係る駐輪場定期利用に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可，改正後の条例第7条の規定による届出，改正後の条例第9条の規定による使用料の納付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，改正後の条例第5条，第7条及び第9条の規定の例により行うことができる。

附 則（平成19年条例第27号）

この条例は，公布の日から施行する。

附 則（平成19年条例第63号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成20年4月1日から施行する。ただし，次項の規定は，同年3月3日から施行する。

(準備行為)

- 2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）に規定する柏の葉キャンパス駅第二駐輪場における駐輪場定期利用に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可，改正後の条例第7条の規定による届出，改正後の条例第9条の規定による使用料の納付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，改正後の条例第5条，第7条及び第9条の規定の例により行うことができる。

附 則（平成20年条例第38号）

この条例は，平成21年4月1日から施行する。

附 則（平成21年条例第24号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成22年4月1日から施行する。ただし，別表第1第1項の表及び同表第2項の表の改正規定は公布の日から，次項の規定は同年3月2日から施行する。

(準備行為)

- 2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）第3条の2に規定する指定駐輪場における駐輪場定期利用（駐輪場の利用を開始しようとする日が平成22年4月1日であるものに限る。）に係る改正後の条例第4条の2ただし書の規定による利用時間の変更，改正後の条例第5条の規定による利用の許可等，改正後の条例第7条の規定による利用中止の届出，改正後の条例第8条の規定による許可の取消し等，改正後の条例第11条の2の規定による利用料金の收受等，改正後の条例第11条の3の規定による利用料金の減免，改正後の条例第11条の4ただし書の規定による利用料金の返還及び改正後の条例第12条第1項の規定による利用票の交付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，改正後の条例第4条の2ただし書，改正後の条例第5条，改正後の条例第7条，改正後の条例第8条，改正後の条例第11条の2，改正後の条例第11条の3，改正後の条例第11条の4ただし書及び改正後の条例第12条第1項の規定の例により，改正後の条例第3条の2に規定する指定管理者に行わせることができる。

附 則（平成21年条例第36号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成22年4月1日から施行する。ただし，別表第1第1項の表の改正規定は公布の日から，次項の規定は同年3月2日から施行する。

(準備行為)

- 2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）に規定する柏駅西口第三駐輪場における原動機付自転車に係る駐輪場定期利用に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可，改正後の条例第7条の規定による届出，改正後の条例第9条の規定による使用料の納付，改正後の条例第12条第1項の規定による利用票の交付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，改正後の条例第5条，第7条，第9条及び第12条第1項の規定の例により行うことができる。

附 則（平成22年条例第45号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成23年4月1日から施行する。ただし，第5条第3項の改正規定は公布の日から，次項の規定は同年3月2日から施行する。

(準備行為)

- 2 この条例による改正後の柏市駐輪場等条例（以下「改正後の条例」という。）に規定する柏駅西口第六駐輪場における駐輪場定期利用に係る改正後の条例第5条の規定による申請及び許可，改正後の条例第7条の規定による届出，改正後の条例第9条の規定による使用料の納付，改正後の条例第12条第1項の規定による利用票の交付並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は，この条例の施行の日前においても，改正後の条例第5条，第7条，第9条及び第12条第1項の規定の例により行うことができる。

附 則（平成23年条例第41号）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成24年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例の施行の日前の柏駅西口第三駐輪場の駐輪場定期利用及び駐輪場一時利用並びに豊四季駅南口第一駐輪場の駐輪場一時利用に係る使用料については，なお従前の例による。

附 則（平成25年条例第29号）

この条例は，平成25年7月1日から施行する。

附 則（平成25年条例第52号抄）

(施行期日)

- 1 この条例は，平成26年4月1日から施行する。ただし，附則第6項の規定は，同年1月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例による改正後の各条例の規定は，この条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後の使用等に係る使用料等について適用し，施行日前の使用等に係る使用料等については，なお従前の例による。

(準備行為)

- 6 次に掲げる使用料等のうち，施行日以後に使用等をするものであって，基準日から施行日の前日までの間に許可等を受けたものに関し必要な手続その他の行為は，施行日前においても，この条例による改正後の各条例の規定の例により行うことができる。

(1)から(11)まで 略

(12) 駐輪場及びレンタサイクルの利用に係る使用料又は利用料金

附 則（平成26年条例第47号）

この条例は，平成27年4月1日から施行する。

別表第1（第2条，第3条の2）

（平17条例85・平17条例101・平17条例134・平18条例52・平19条例27・平19条例63・平20条例38・平21条例24・平21条例36・平22条例45・平23条例41・平25条例29・一部改正）

〈参考資料編〉

1 駐輪場

号	名称	位置
1	柏駅東口第一駐輪場	柏市中央町866番1ほか
2	柏駅東口第二駐輪場	柏市柏一丁目112番の一部
3	柏駅東口第三駐輪場	柏市泉町766番276ほか
4	柏駅東口第四駐輪場	柏市柏五丁目77番13ほか
5	柏駅東口第五駐輪場	柏市柏五丁目68番26ほか
6	柏駅東口第六駐輪場	柏市泉町766番283
7	柏駅西口第一駐輪場	柏市旭町一丁目14番24ほか
8	柏駅西口第二駐輪場	柏市あけぼの一丁目226番17ほか
9	削除	
10	柏駅西口第四駐輪場	柏市あけぼの一丁目81番3ほか
11	柏駅西口第五駐輪場	柏市旭町一丁目829番66の一部
12	柏駅西口第六駐輪場	柏市末広町60番3ほか
13	柏駅西口第七駐輪場	柏市旭町一丁目15番1ほか
14	柏駅西口第八駐輪場	柏市末広町67番9
15	柏駅西口第九駐輪場	柏市旭町一丁目829番75
16	南柏駅東口第一駐輪場	柏市南柏中央4番4ほか
17	南柏駅東口第二駐輪場	柏市豊四季511番46先
18	北柏駅南口第一駐輪場	柏市根戸1880番5ほか
19	北柏駅南口第二駐輪場	柏市根戸1588番6ほか
20	北柏駅南口第三駐輪場	柏市北柏一丁目15番ほか
21	北柏駅北口第一駐輪場	柏市根戸294番ほか
22	北柏駅北口第二駐輪場	柏市根戸2009番3ほか
23	豊四季駅南口第一駐輪場	柏市豊四季1005番5
24	豊四季駅北口第一駐輪場	柏市豊四季154番16ほか
25	新柏駅東口第一駐輪場	柏市新柏一丁目12番5の一部
26	新柏駅西口第一駐輪場	柏市豊住三丁目155番1
27	新柏駅西口第二駐輪場	柏市つくしが丘四丁目1810番256の一部
28	増尾駅東口第一駐輪場	柏市増尾一丁目1859番3の一部
29	増尾駅東口第二駐輪場	柏市増尾一丁目1860番20ほか
30	増尾駅西口第一駐輪場	柏市加賀三丁目1942番11ほか
31	逆井駅東口第一駐輪場	柏市逆井藤ノ台31番1ほか
32	逆井駅西口第一駐輪場	柏市逆井二丁目14番26ほか
33	高柳駅東口第一駐輪場	柏市高柳1514番24ほか
34	高柳駅東口第二駐輪場	柏市高柳1476番3の一部
35	高柳駅東口第三駐輪場	柏市高柳1485番1ほか
36	高柳駅東口第五駐輪場	柏市高柳1489番1ほか
37	大津ヶ丘駐輪場	柏市大津ヶ丘四丁目2番7の一部
38	中ノ橋駐輪場	柏市大井101番

2 レンタサイクル

名称	位置
柏駅東口レンタサイクル	柏市柏一丁目112番の一部

別表第2（第4条第3項）

（平17条例85・追加，平17条例101・平17条例134・平18条例52・平19条例63・平20条例38・平21条例36・平22条例45・平23条例41・平26条例47・一部改正）

駐輪場	駐輪場定期利用			駐輪場一時利用		
	自転車	原動機付自転車	自動二輪車	自転車	原動機付自転車	自動二輪車
柏駅東口第一駐輪場	○			○		
柏駅東口第二駐輪場	○			○		
柏駅東口第三駐輪場	○	○		○		
柏駅東口第四駐輪場	○	○		○		
柏駅東口第五駐輪場	○			○		
柏駅東口第六駐輪場	○	○	○	○	○	○
柏駅西口第一駐輪場	○			○		
柏駅西口第二駐輪場	○			○		
柏駅西口第四駐輪場	○	○	○	○	○	○
柏駅西口第五駐輪場	○			○		
柏駅西口第六駐輪場	○	○		○		
柏駅西口第七駐輪場	○	○		○	○	
柏駅西口第八駐輪場	○			○		
柏駅西口第九駐輪場	○			○		
南柏駅東口第一駐輪場	○	○		○	○	
南柏駅東口第二駐輪場	○	○	○	○	○	○
北柏駅南口第一駐輪場	○	○		○		
北柏駅南口第二駐輪場	○	○	○	○	○	○
北柏駅南口第三駐輪場	○			○		
北柏駅北口第一駐輪場	○	○	○	○	○	○
北柏駅北口第二駐輪場	○			○		
豊四季駅南口第一駐輪場	○	○	○	○		
豊四季駅北口第一駐輪場	○	○	○	○	○	○
新柏駅東口第一駐輪場	○	○		○	○	
新柏駅西口第一駐輪場	○			○		
新柏駅西口第二駐輪場	○	○		○		
増尾駅東口第一駐輪場	○	○		○	○	
増尾駅東口第二駐輪場	○			○		
増尾駅西口第一駐輪場	○	○		○	○	
逆井駅東口第一駐輪場	○	○		○		
逆井駅西口第一駐輪場	○	○		○		
高柳駅東口第一駐輪場	○			○		
高柳駅東口第二駐輪場	○			○		
高柳駅東口第三駐輪場	○	○	○	○		
高柳駅東口第五駐輪場				○	○	○
大津ヶ丘駐輪場	○	○		○		
中ノ橋駐輪場	○	○		○		

別表第3（第9条第1項及び第4項、第11条の2第4項）

（平17条例85・旧別表第2繰下・一部改正，平17条例101・平17条例134・平18条例52・平19条例63・平20条例38・平21条例24・平21条例36・平22条例45・平23条例41・平25条例52・平26条例47・一部改正）

1 駐輪場定期利用の使用料又は利用料金

駐輪場	使用料又は利用料金（円）			
	自転車（1台当たり）		原動機付自転車 （1台当たり）	自動二輪車 （1台当たり）
	一般	高校生以下		
柏駅東口第一駐輪場	11,160	11,160		
柏駅東口第二駐輪場	11,160	11,160		
柏駅東口第三駐輪場	7,440	3,720	14,760	
柏駅東口第四駐輪場	5,520	2,760	11,160	
柏駅東口第五駐輪場	9,240	4,680		
柏駅東口第六駐輪場	5,520	2,760	11,160	16,680
柏駅西口第一駐輪場	7,440	3,720		
柏駅西口第二駐輪場	7,440	3,720		
柏駅西口第四駐輪場	5,520	2,760	11,160	16,680
柏駅西口第五駐輪場	9,240	4,680		
柏駅西口第六駐輪場	7,440	3,720	14,760	
柏駅西口第七駐輪場	7,440	3,720	14,760	
柏駅西口第八駐輪場	7,440	3,720		
柏駅西口第九駐輪場	9,240	4,680		
南柏駅東口第一駐輪場	9,240	4,680	18,480	
南柏駅東口第二駐輪場	5,520	2,760	11,160	16,680
北柏駅南口第一駐輪場	9,240	4,680	18,480	
北柏駅南口第二駐輪場	5,520	2,760	11,160	16,680
北柏駅南口第三駐輪場	11,160	11,160		
北柏駅北口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	22,200
北柏駅北口第二駐輪場	9,240	4,680		
豊四季駅南口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	22,200
豊四季駅北口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	22,200
新柏駅東口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	
新柏駅西口第一駐輪場	7,440	3,720		
新柏駅西口第二駐輪場	5,520	2,760	11,160	
増尾駅東口第一駐輪場	5,520	2,760	11,160	
増尾駅東口第二駐輪場	7,440	3,720		
増尾駅西口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	
逆井駅東口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	
逆井駅西口第一駐輪場	7,440	3,720	14,760	
高柳駅東口第一駐輪場	7,440	3,720		
高柳駅東口第二駐輪場	7,440	3,720		
高柳駅東口第三駐輪場	7,440	3,720	14,760	22,200
大津ヶ丘駐輪場	3,720	1,800	7,440	
中ノ橋駐輪場	3,720	1,800	7,440	

備考

- 5月1日以後の日から当該日の属する年度の末日までの間の利用に係る使用料の額は、この表に定める額を12で除して得た額に許可を受けた日の属する月から当該許可を受けた日の属する年度の末日の属する月までの月数を乗じて得た額とする。
- 利用の期間が1年未満のものについての利用料金の額は、この表に定める額を12で除して得た額に100分の130を乗じて得た額に利用の期間の初日の属する月から利用の期間の末日の属する月までの月数を乗じて得た額とする。
- 「高校生以下」とは、学校教育法第1条に規定する小学校、中学校、高等学校その他これらに類する教育施設として市長が別に定めるものに通学する者をいう。

2 駐輪場一時利用の使用料（回数券の発行に係るものを除く。以下この項において同じ。）又は利用料金

自転車等（1台当たり）	使用料又は利用料金（円）
自転車	100
原動機付自転車	210
自動二輪車	310

備考 使用料又は利用料金の額は、当初の24時間までこの表に定める額とし、以後24時間増すまでごとにこの表に定める額を加算した額とする。

3 レンタサイクル利用使用料

利用形態（1台当たり）	使用料（円）	
	一般	高校生以下
レンタサイクル1月利用	2,060	1,030
レンタサイクル1日利用	210	100

備考 「高校生以下」とは、学校教育法第1条に規定する小学校、中学校、高等学校その他これらに類する教育施設として市長が別に定めるものに通学する者をいう。

4 回数券の額面、発行単位及び発行額

自転車等（1台当たり）	額面（円）	発行単位	発行額（円）
自転車	100	11枚	1,000
原動機付自転車	210		2,100
自動二輪車	310		3,100

■柏市駐輪場等条例施行規則（平成 15 年 10 月 17 日）

○柏市駐輪場等条例施行規則

平成 15 年 10 月 17 日

規則第 61 号

改正 平成 17 年 3 月 25 日規則第 50 号

平成 17 年 8 月 1 日規則第 134 号

平成 18 年 12 月 1 日規則第 115 号

平成 19 年 1 月 15 日規則第 2 号

平成 20 年 11 月 7 日規則第 121 号

平成 21 年 6 月 29 日規則第 54 号

平成 21 年 12 月 4 日規則第 73 号

平成 22 年 9 月 1 日規則第 65 号

平成 22 年 12 月 24 日規則第 73 号

平成 24 年 10 月 31 日規則第 98 号

平成 25 年 12 月 25 日規則第 102 号

平成 26 年 10 月 31 日規則第 75 号

平成 26 年 12 月 22 日規則第 80 号

（趣旨）

第 1 条 この規則は、柏市駐輪場等条例（平成 15 年柏市条例第 16 号。以下「条例」という。）の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

（レンタサイクル 1 日利用の時間）

第 2 条 条例第 4 条第 1 項第 4 号の規則で定める時間は、午前 6 時から午後 10 時までとする。

（利用時間）

第 3 条 条例第 4 条第 2 項に規定する駐輪場及びレンタサイクルの利用時間は、次の各号に掲げる利用の形態の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める時間とする。

(1) 駐輪場定期利用及び駐輪場一時利用 午前零時から午後 12 時まで

(2) レンタサイクル 1 月利用 次に掲げる利用の区分に応じ、それぞれに定める時間

ア 正利用（夜間にレンタサイクルを利用することをいう。以下同じ。） 12 月 29 日から翌年の 1 月 3 日までの日（以下「年末年始の休日」という。）を除く日の午後 6 時から翌日の午前 8 時まで

イ 逆利用（昼間にレンタサイクルを利用することをいう。以下同じ。） 年末年始の休日を除く日の午前 8 時から午後 6 時まで

(3) レンタサイクル 1 日利用 年末年始の休日を除く日の午前 6 時から午後 10 時まで

（平 21 規則 73・一部改正）

第 4 条 削除

（平 17 規則 50）

（許可申請書）

第 5 条 条例第 5 条第 2 項の申請（以下「許可申請」という。）は、次の各号に掲げる許可申請の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める書面を市長（指定駐輪場（条例第 3 条の 2 に規定する指定駐輪場をいう。以下同じ。）にあっては、指定管理者（同条に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）。次条、第 8 条、第 10 条及び第 14 条において同じ。）に提出して行わなければならない。

(1) 駐輪場定期利用の許可に係る許可申請（以下「駐輪場定期利用許可申請」という。） 駐輪場定期利用許可申請書

(2) レンタサイクル 1 月利用の許可に係る許可申請（以下「レンタサイクル 1 月利用許可申請」という。） レンタサイクル 1 月利用許可申請書

(3) レンタサイクル 1 日利用の許可に係る許可申請（以下「レンタサイクル 1 日利用許可申請」という。） レンタサイクル 1 日利用許可申請書

（平 21 規則 54・一部改正）

（許可申請期間等）

第 6 条 許可申請は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める期間又は期日に行わなければならない。ただし、市長が必要と認めるときは、この限りでない。

(1) 駐輪場定期利用許可申請 次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれに定める期間又は期日

ア 駐輪場の利用を開始しようとする日（以下「利用開始希望日」という。）が 4 月 1 日である場合 利用開始希望日の属する年度の前年度の 3 月 2 日から当該利用開始希望日（その日が柏市休日条例（平成元年柏市条例第 3 号）第 2 条第 1 項に規定する休日（以下「本市の休日」という。）であるときは、その日前において、その日に最も近い本市の休日でない日）までの間

イ 駐輪場の利用開始希望日が 4 月 1 日以外の日である場合 利用開始希望日の当日（その日が本市の休日であるときは、その日前において、その日に最も近い本市の休日でない日）

(2) レンタサイクル1月利用許可申請 レンタサイクルの利用開始希望日の属する月の前月の1日から同月の25日までの間

(3) レンタサイクル1日利用許可申請 レンタサイクルを利用しようとする日の当日
(抽選)

第7条 前2条の規定にかかわらず、別表に掲げる駐輪場（以下「抽選対象駐輪場」という。）に係る4月1日を利用開始希望日とする駐輪場定期利用許可申請をしようとする者は、あらかじめ当該駐輪場定期利用許可申請に係る抽選を申し込み、これに当選しなければならない。

2 前項に規定する抽選の申込み（以下「抽選申込み」という。）は、抽選対象駐輪場を利用しようとする年度の前年度の12月10日から翌年の1月25日までの間に、駐輪場定期利用抽選申込書を市長に提出して行わなければならない。ただし、市長が必要と認めるときは、この限りでない。

3 市長は、抽選を行い、当該抽選の結果を駐輪場定期利用抽選結果通知書により抽選申込みをした者に通知するものとする。

4 抽選に当選した者が行う第1項の駐輪場定期利用許可申請は、前2条の規定にかかわらず、抽選対象駐輪場を利用しようとする年度の前年度の3月2日から同月31日（当該3月31日が本市の休日であるときは、当該3月31日前において、当該3月31日に最も近い本市の休日でない日）までの間に、市長に対し、前項の駐輪場定期利用抽選結果通知書の写し及び駐輪場定期利用許可申請書の提出並びに当該駐輪場定期利用許可申請をする者が本人であることを確認するに足りる書類の写しの提出又は提示をしなければならない。ただし、市長が認めるときは、当該駐輪場定期利用抽選結果通知書の写しの提出を省略することができる。

5 次の各号のいずれかに該当する抽選申込みは、無効とする。

(1) 同一人が一の駐輪場においてした複数の抽選申込み

(2) 第2項の規定に違反してなされた抽選申込み

（平17規則50・平18規則115・平20規則121・平22規則73・平24規則98・一部改正）

（許可等の方法等）

第8条 市長は、条例第5条第1項の許可をする旨の決定をしたときは、その旨を次の各号に掲げる許可申請の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める許可証（以下「許可証」という。）により当該許可申請をした者に通知するものとする。

(1) 駐輪場定期利用許可申請 駐輪場定期利用許可証

(2) レンタサイクル1月利用許可申請 レンタサイクル1月利用許可証

(3) レンタサイクル1日利用許可申請 レンタサイクル1日利用許可証

2 条例第5条第3項後段の規定による通知は、駐輪場定期利用不許可通知書により行うものとする。

3 条例第5条第4項後段の規定による通知は、レンタサイクル利用不許可通知書により行うものとする。

4 許可証の交付を受けた者は、駐輪場又はレンタサイクルを利用するときは、当該許可証を携帯し、係員の請求があったときはこれを提示しなければならない。

5 許可証の交付を受けた者は、当該許可証を著しく汚損し、破損し、又は紛失したときは、次の各号に掲げる許可証の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める申請書により市長に許可証の再交付を申請することができる。

(1) 駐輪場定期利用許可証 駐輪場定期利用許可証再交付申請書

(2) レンタサイクル1月利用許可証及びレンタサイクル1日利用許可証 レンタサイクル1月・1日利用許可証再交付申請書

第9条 削除

（平22規則73）

（利用中止の届出）

第10条 条例第7条の規定による届出（以下「利用中止届出」という。）は、次の各号に掲げる許可の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める書面を市長に提出して行わなければならない。

(1) 駐輪場定期利用に係る許可 駐輪場定期利用中止届出書

(2) レンタサイクル1月利用に係る許可 レンタサイクル1月利用中止届出書

2 前項の書面には、当該許可に係る許可証及び条例第12条第1項の利用票（以下「利用票」という。）を添付しなければならない。ただし、市長が必要と認めるときは、この限りでない。

3 利用中止届出は、次の各号に掲げる許可の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める期日までに行わなければならない。

(1) 駐輪場定期利用に係る許可 駐輪場定期利用を中止しようとする日の前日（その日が本市の休日であるときは、その日前において、その日に最も近い本市の休日でない日）

(2) レンタサイクル1月利用に係る許可 レンタサイクルの利用を中止しようとする日の属する月の前月の末日（その日が本市の休日であるときは、その日前において、その日に最も近い本市の休日でない日）

（許可の取消し等）

第11条 条例第8条第2項の規定による通知は、次の各号に掲げる許可の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める通知書により行うものとする。

(1) 駐輪場定期利用に係る許可 駐輪場定期利用許可取消・制限・停止通知書

(2) レンタサイクル1月利用に係る許可 レンタサイクル1月利用許可取消・制限・停止通知書

(3) レンタサイクル1日利用に係る許可 レンタサイクル1日利用許可取消・制限・停止通知書

（使用料の減免）

第12条 条例第10条第1項の規定による使用料の減額又は免除（以下「使用料の減免」という。）をすることができる場合及び割合は、次のとおりとする。

(1) 生活保護法（昭和25年法律第144号）に基づく被保護者のうち高校生以下のものが駐輪場定期利用をする場合 100パーセント

(2) 身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者のうち利用に係る年度の前年度分の市町村民税が非課税のものが駐輪場定期利用をする場合 100パーセント

(3) 前2号に掲げる場合のほか、市長が必要があると認める場合 市長が定める割合

2 条例第10条第2項の規定による申請は、使用料減額・免除申請書を市長に提出して行わなければならない。

3 前項の使用料減額・免除申請書には、第1項第1号又は第2号に該当することにより使用料の減免を受けようとするときはその事実を証する書面の写しを、同項第3号に該当することにより使用料の減免を受けようとするときは市長が必要と認める書類を添付しなければならない。ただし、市長が当該書面の写し又は当該書類の添付を要しないと認めるときは、この限りでない。

4 市長は、使用料の減免をする旨の決定をしたときはその旨を口頭により、使用料の減免をしない旨の決定をしたときはその旨及びその理由を使用料減免不可決定通知書により当該申請をした者に通知するものとする。

（平19規則2・平21規則54・一部改正）

（使用料の返還）

第13条 条例第11条第2項の規定による申請は、使用料返還申請書を市長に提出して行わなければならない。

2 市長は、条例第11条第1項ただし書の返還をする旨の決定をしたときはその旨を口頭により、返還をしない旨の決定をしたときはその旨及びその理由を使用料返還不可決定通知書により当該申請をした者に通知するものとする。

（利用料金の減免）

第13条の2 条例第11条の3の規定による利用料金の減額又は免除（以下「利用料金の減免」という。）をすることができる場合及び割合は、次のとおりとする。

(1) 生活保護法に基づく被保護者のうち高校生以下のものが駐輪場定期利用をする場合 100パーセント

(2) 身体障害者福祉法に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者のうち利用に係る年度の前年度分の市町村民税が非課税のものが駐輪場定期利用をする場合 100パーセント

(3) 前2号に掲げる場合のほか、指定管理者が必要があると認める場合 指定管理者が定める割合

2 利用料金の減免を受けようとする者は、指定管理者が別に定める書面の提出又は提示により指定管理者に申出をし、その承認を受けなければならない。ただし、指定管理者が当該提出又は提示を要しないと認めるときは、当該提出又は提示によらずに当該申出をすることができる。

3 指定管理者は、前項の承認をしたときは、書面により、その旨を前項の申出をした者に通知するものとする。ただし、指定管理者が必要があると認めるときは、書面によらないで当該承認をする旨の通知をすることができる。

（平21規則54・追加）

（利用料金の返還）

第13条の3 条例第11条の4ただし書の規定による利用料金の全部又は一部の返還（以下「利用料金の返還」という。）をすることができる場合は、条例第8条第2項第1号又は第2号のいずれかに該当することにより許可を取り消した場合を除き、指定管理者が必要があると認めるときとする。

- 2 利用料金の返還をすることができる額は、指定管理者が別に定める額とする。
- 3 利用料金の返還を受けようとする者は、指定管理者が別に定める書面の提出又は提示により指定管理者に申出をし、その承認を受けなければならない。ただし、指定管理者が当該提出又は提示を要しないと認めるときは、当該提出又は提示によらずに当該申出をすることができる。
- 4 指定管理者は、前項の承認をしたときは、書面により、その旨を前項の申出をした者に通知するものとする。ただし、指定管理者が必要があると認めるときは、書面によらないで当該承認をする旨の通知をすることができる。

(平 21 規則 54・追加)

(複数の駐輪場定期利用の許可を受けている者に係る使用料の減免又は利用料金の減免)

第 13 条の 4 同時に複数の駐輪場又は複数の自転車等に係る駐輪場定期利用の許可を受けている者に係る使用料の減免又は利用料金の減免は、当該駐輪場定期利用の許可のうち 1 の許可に係る使用料の減免又は利用料金の減免に限りするものとする。ただし、使用料の減免にあつては市長が、利用料金の減免にあつては指定管理者が必要と認めるときは、この限りでない。

(平 21 規則 54・追加)

(利用票)

第 14 条 駐輪場定期利用に係る利用票の交付を受けた者は、利用に係る自転車等の後方から見やすい位置に当該利用票を貼付しなければならない。

- 2 駐輪場一時利用に係る利用票の交付を受けた者は、利用に係る自転車等の後方から見やすい位置に当該利用票を掲示しなければならない。
- 3 レンタサイクル 1 月利用に係る利用票の交付を受けた者は、レンタサイクルを利用するときは当該利用票を携帯し、係員の請求があつたときはこれを提示しなければならない。
- 4 次の各号に掲げる利用票の交付を受けた者は、当該利用票を著しく汚損し、破損し、又は紛失したときは、それぞれ当該各号に定める申請書により市長に利用票の再交付を申請することができる。ただし、指定駐輪場における駐輪場定期利用に係る利用票にあつては、指定管理者が当該申請書によることを要しないと認めるときは、当該申請書によらずに当該利用票の再交付の申請をすることができる。

(1) 駐輪場定期利用に係る利用票 駐輪場定期利用票再交付申請書

(2) レンタサイクル 1 月利用に係る利用票 レンタサイクル利用票再交付申請書

(平 20 規則 121・平 21 規則 54・一部改正)

(回数券)

第 14 条の 2 前条第 2 項の規定は、条例第 9 条第 3 項に規定する回数券を使用して駐輪場一時利用をする者について準用する。

(平 26 規則 80・追加)

(返却)

第 15 条 条例第 13 条の規定による返却は、次の各号に掲げる利用の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める時まで利用に係るレンタサイクルを原状に回復して行わなければならない。

(1) レンタサイクル 1 月利用 次に掲げる利用の区分に応じ、それぞれに定める時

ア 正利用 レンタサイクルを利用する日の翌日の午前 8 時

イ 逆利用 レンタサイクルを利用する日の当日の午後 6 時

(2) レンタサイクル 1 日利用 レンタサイクルを利用する日の当日の午後 10 時

(移動保管料)

第 16 条 条例第 17 条第 2 項の規則で定める額は、自転車又は原動機付自転車については 1 台当たり 3,090 円とし、自動二輪車については 1 台当たり 5,140 円とする。

(平 17 規則 50・平 25 規則 102・一部改正)

(市長による管理等)

第 17 条 指定管理者の指定の取消し等により指定管理者に駐輪場の管理を行わせることができない場合においては、第 13 条の 2 及び第 13 条の 3 の規定は適用せず、第 5 条、第 13 条の 4 及び第 14 条第 4 項の規定の適用については、第 5 条各号列記以外の部分中「市長（指定駐輪場（条例第 3 条の 2 に規定する指定駐輪場をいう。以下同じ。）にあつては、指定管理者（同条に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）次条、第 8 条、第 10 条及び第 14 条において同じ。）」とあるのは「市長」と、第 13 条の 4 中「使用料の減免又は利用料金の減免」とあるのは「使用料の減免」と、「利用料金の減免にあつては指定管理者が必要と」とあるのは「必要と」と、第 14 条第 4 項各号列記以外の部分中「できる。ただし、指定駐輪場における駐輪場定期利用に係る利用票にあつては、指定管理者が当該申請書によることを要しないと認めるときは、当該申請書によらずに当該利用票の再交付の申請をすることができる。」とあるのは「できる。」とする。

(平 21 規則 54・追加)

〈参考資料編〉

(補則)

第 18 条 この規則に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

(平 21 規則 54・旧第 17 条繰下)

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成 15 年 12 月 1 日から施行する。

(柏市自転車等放置防止条例施行規則の一部改正)

2 柏市自転車等放置防止条例施行規則(昭和 59 年柏市規則第 1 号)の一部を次のように改正する。

第 6 条から第 13 条までを次のように改める。

第 6 条から第 13 条まで 削除

(柏市財務規則の一部改正)

3 柏市財務規則(昭和 59 年柏市規則第 4 号)の一部を次のように改正する。

別表第 5 第 1 項の表土木部の項交通施設課の目出納員の欄中「自転車登録手数料」を「駐輪場等使用料」に改める。

(柏市行政組織規則の一部改正)

4 柏市行政組織規則(平成 13 年柏市規則第 7 号)の一部を次のように改正する。

第 19 条の表に次のように加える。

土木部交通施設課	柏市駐輪場
	柏市レンタサイクル

別表第 1 第 12 項の表交通施設課の項第 9 項中「駐輪場」の次に「及びレンタサイクル」を加える。
(平成 17 年度の駐輪場定期利用許可申請期間の特例)

5 次の表の左欄に掲げる駐輪場における駐輪場定期利用(同表の右欄に掲げる自転車等の種類を当該駐輪場の利用の対象とするものに限る。)に係る利用開始希望日が平成 17 年 7 月 1 日である場合の駐輪場定期利用許可申請を行わなければならない期間は、第 6 条の規定にかかわらず、同年 5 月 9 日から同年 7 月 1 日までの間とする。

駐輪場	利用の対象とする自転車等の種類
柏駅東口第六駐輪場	自動二輪車
柏駅西口第四駐輪場	自動二輪車
南柏駅東口第二駐輪場	自動二輪車
南柏駅西口第一駐輪場	自動二輪車
北柏駅南口第二駐輪場	自動二輪車
北柏駅北口第一駐輪場	自動二輪車
豊四季駅北口第一駐輪場	自動二輪車
高柳駅東口第一駐輪場	自転車
高柳駅東口第二駐輪場	自転車
高柳駅東口第三駐輪場	自転車等
高柳駅東口第四駐輪場	自転車
大津ヶ丘駐輪場	自転車
中ノ橋駐輪場	自転車

(平 17 規則 50・追加, 平 17 規則 134・一部改正)

6 柏の葉キャンパス駅第一駐輪場及び柏たなか駅第一駐輪場における自転車又は原動機付自転車を利用の対象とする駐輪場定期利用に係る利用開始希望日が平成17年10月1日である場合の駐輪場定期利用許可申請を行わなければならない期間は、第6条の規定にかかわらず、同年8月24日から同年9月30日までの間とする。

(平17規則134・追加)

附 則 (平成17年規則第50号)

この規則は、平成17年4月1日から施行する。ただし、附則に1項を加える改正規定は同年5月9日から、第16条の改正規定は同年7月1日から施行する。

附 則 (平成17年規則第134号)

この規則は、平成17年8月24日から施行する。

附 則 (平成18年規則第115号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成19年規則第2号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成20年規則第121号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成21年規則第54号)

この規則は、平成22年4月1日から施行する。ただし、別表第1の改正規定は、公布の日から施行する。

附 則 (平成21年規則第73号)

この規則は、平成22年4月1日から施行する。

附 則 (平成22年規則第65号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成22年規則第73号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成24年規則第98号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成25年規則第102号)

(施行期日)

1 この規則は、平成26年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の第16条の規定は、この規則の施行の日以後の自転車、原動機付自転車及び自動二輪車(以下「自転車等」という。)の移動保管料について適用し、同日前の自転車等の移動保管料については、なお従前の例による。

附 則 (平成26年規則第75号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成26年規則第80号)

この規則は、平成27年4月1日から施行する。

別表(第7条第1項)

(平17規則50・旧別表第2繰上、平21規則54・平22規則65・一部改正、平22規則73・旧別表第1・一部改正、平24規則98・平26規則75・一部改正)

柏駅東口第一駐輪場
柏駅東口第二駐輪場
高柳駅東口第一駐輪場
高柳駅東口第二駐輪場

2. パブリックコメントの募集・結果

「柏市自転車総合計画（案）」について、市政モニター制度に基づき「パブリックコメント」を実施した。主な概要は次の通りである。

- 実施期間：平成 27 年 2 月 6 日（金）～ 3 月 2 日（月）
- 資料入手方法：市ホームページおよび各近隣センター、行政資料室（市役所本庁舎 1 階）、行政資料コーナー（沼南庁舎 1 階）、交通政策課、交通施設課において閲覧
- 意見提出方法：郵送・FAX（交通政策課宛）、直接持参、ホームページの送信フォーム ※住所・氏名・年齢・電話番号・意見（様式自由）を明記
- 募集結果：2 件 ※下記参照

■パブリックコメントの意見と対応

いただいたご意見の概要及び、これに対する市の考えは次のとおりである。

番号	意見	市の考え方
1	・放置自転車対策に係る廃棄予定の自転車を花木鉢置台、物置台などに再利用してはどうか。	<ul style="list-style-type: none"> ・撤去した自転車で一定の保管期間を過ぎた自転車は、レンタサイクルとして市が貸し出しをしたり、再利用を目的に自転車販売店等に入札によって売却処分したりしております。 ・売却後、やむを得ず廃棄物となったものは、廃棄物の処理及び清掃に関する法律、その他の関連法令に遵守し処分するよう仕様書で定めておりますが、それ以外については引渡しを受けた業者の主体性にお任せしております。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用のルール・マナーの啓発をより積極的に進めていく必要がある。 ・学校においては、保護者も含めた講習会が必要であり、市営駐輪場などの施設利用者に対する講習会の義務付けや施設の管理者から利用者への啓発を義務付けるなどの取り組みを検討すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで、警察署、保育園、幼稚園、学校、交通安全を推進する団体、関係事業者などと連携し、幼児及び小学生の保護者を含め幼児から高齢者までを対象とし、幅広く交通安全教室を実施し、ルールやマナーの確立を図ってまいりました。 ・自転車利用には、ルールの遵守やマナーの向上は、本計画推進の大前提であることから、今後も、交通安全教室などを通じ、これまで以上、ルールやマナーについて、学びの場と機会を広げて行きたいと考えております。 ・なお、講習会や啓発の義務付けにつきましては、今後具体化に向けて検討してまいります。

3. 自転車総合計画策定に向けた関係者名簿

① 策定協議会委員名簿

■ 自転車利用環境整備計画策定協議会

※ 順不同、敬称略

	分類		氏名	所属・役職
1	学識	大学関係	鈴木 美緒	東京工業大学 大学院総合理工学研究科 助教
2	道路利用者他	バス事業者	竹内 昭彦	東武バスイースト株式会社 運輸統括部 業務課長
3		タクシー事業者	片岡 膳一	柏地区タクシー協会 会長
4		トラック協会団体	奥田 憲一	千葉県トラック協会柏支部 事務局長
5		自転車関連団体	佐藤 明弘	千葉県サイクリング協会 会長
6		市民公募	片山 徹	柏市高柳在住
7		市民公募	永安 幸子	柏市今谷南町在住
8		道路管理者他	国道管理者	竹内 辰典
9	県道管理者		中村 義光	柏土木事務所 調整課長
10	市道管理者		後藤 清	柏市土木部道路管理課 課長
11	交通管理者		中村 祐三	千葉県柏警察署 交通課長
12	関連行政部署	まちづくり団体	長妻 克典	一般財団法人柏市まちづくり公社 事務局長
13	沿道関係者	地域経済団体	寺嶋 郁夫	柏商工会議所街づくり委員会 委員長
14	その他関係機関	オブザーバー	後藤 勝志	国土交通省関東地方整備局 道路部 特定道路工事対策官
15		オブザーバー	實川 常博	千葉県県土整備部道路環境課 副課長



■自転車等駐車対策協議会

※順不同、敬称略

(平成26年8月現在)

区 分	職 名 等	氏 名	連続の任期数	任 期
関係行政機関の職員	柏警察署交通課長	中 村 祐 三	2	H26.8.8 ～ H28.8.7
関係交通機関の職員	東武鉄道株式会社 東武柏駅長	諏 訪 光 伸	2	
	東日本旅客鉄道(株) 東京支社 総務部企画室	加 藤 晃 一	2	
	首都圏新都市鉄道株式会社 経営企画部推進役	飯 島 秀 紀	2	
公共的団体等の代表者	日本ガーディアンエンジェルス 柏支部代表	増 谷 弘 美	4	
商業団体の代表者	柏市中心市街地 活性化協議会	浅 野 芳 嗣	4	
	柏一小通り商店会 副会長	増 尾 直 文	3	
その他市長が 必要と認める者	麗澤大学経済学部教授 (学識経験者)	高 辻 秀 興	3	
	公募委員	増 田 ユ キ	4	
	公募委員	大 塚 房 眺 生	2	
	公募委員	松 本 茂	2	



② 庁内ワーキンググループ名簿

■自転車総合計画策定庁内ワーキンググループ

※順不同

No.	所 属	備 考
1	企画部 企画調整課	
2	環境部 環境政策課	26年度のみ参加
3	都市部 都市計画課	25年度のみ参加
4	〃 北部整備課	
5	〃 中心市街地整備課	
6	土木部 道路管理課	25年度は道路維持管理課
7	〃 〃 道路維持補修室	
8	〃 道路整備課	
9	一般財団法人 柏市まちづくり公社	
10	【事務局】土木部 交通政策課	
11	【事務局】土木部 交通施設課	

4. 用語の説明

区分	用語	解説
あ行	ICT	情報通信技術のこと。従来の IT に替わる表現として、「コミュニケーション」（共同）性が具体的に表現されている点に特徴がある。ICT とは、ネットワーク通信による情報・知識の「共有」が念頭に置かれた表現である。
	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省が警察庁と連携し、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底を進めるために策定したガイドライン。
	イグレス交通	ある目的地へ移動するための経路や移動する行為。複数交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでの交通を「アクセス交通」といい、アクセス交通とは逆に主要な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るまでの交通を「イグレス交通」という。
	一時利用	24 時間単位で市営駐輪場を一時的に利用する形態。主に買い物やレジャー等の用途に利用される。
	インセンティブ	業務の成果や実績に応じて報奨などを与えること。
	エコ通勤	CO ₂ (二酸化炭素)の排出量を抑えるために、自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などで通勤すること
	NPO	NPO とは、「Nonprofit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略で、広義では非営利団体のこと。社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体等を指す。
	エプロン	L 型の側溝の水が流れる部分。
	縁石	歩道や安全地帯と車道を区別したり、花壇の境界を示すために置く石またはコンクリートブロック。えんせき。
か行	グレーチング	金属をすのこ状にした道路の側溝や排水口の蓋などに使われる土木建築材。
	交通安全推進隊	『交通安全推進隊』は、平成 13 年 12 月に施行された千葉県交通安全条例第 9 条に基づき、県民の積極的な参加による『交通安全県ちば』を確立するため、平成 14 年度からスタートしたボランティア制度で、現在約 4,200 名の方が、主に子どもの通学路における街頭監視、保護、誘導を中心に活動している。柏市内で約 300 人の方が登録し、地域の子どもや高齢者を交通事故から守る活動をしている。
	コミュニティサイクル	街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる自転車シェア。
さ行	サイクル＆バスライド	自宅から自転車で最寄のバス停留所まで来て、バスに乗換えること。

	サイクルトレイン	自宅などから乗ってきた自転車を電車内に持ち込み、目的地まで行けるサービス。
	サイクルポート	自転車置き場のこと。またコミュニティサイクルにおいては貸出・返却を行う場所のことをいう。
	市街化区域	都市計画法による都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域および今後優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	市街化調整区域	市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る区域として、開発や建築が制限されている区域。
	指定管理者制度	地方公共団体が民間の事業者等を「指定管理者」として指定し、地方公共団体が管理運営する「公の施設」を民間のノウハウを活用し、施設の管理運営に関する権限を包括的に委任することで利用者のサービス向上と経費の節減等を図ることを目的とした制度。
	受益者負担	市の駐輪場やスポーツ施設など特定の方がサービスの提供を受ける場合、利用する方に一定の費用負担を求めるもの。
	スケアードストレイト	実際に起きた交通事故の模様や事故につながる危険な行為、事故の発生しやすい場所や状況を再現し、プロのスタントマンが実演してみせることで交通ルールを守ることの大切さを実感させる交通安全教育の手法の一つ。
た行	定期利用	1年間単位で市営駐輪場を利用する形態。主に通勤・通学等の用途に利用される。
	デジタルサイネージ	平面ディスプレイなどに、デジタル技術を利用した通信により映像や情報を表示する広告媒体のこと。
な行	ノーマライゼーション	障害者や高齢者などに関わらず、あらゆる人が社会の中で他の人々と同じように生活し活動することが、社会の本来あるべき姿であるという考え方。
は行	パーソントリップ調査	一定の調査対象地域内において、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。全体の移動（トリップ）に対するある交通手段を利用したトリップの割合を分担率という。
	バリアフリー	高齢者や障害者が社会生活を送るうえで、障壁となるものを取り除くこと。当初は、道路や建物の段差や仕切りをなくすことをいったが、現在では、社会制度、人々の意識、情報の提供などに生じるさまざまな障壁をふくめて、それらを取り除くことをいう。

	附置義務	商業地域、近隣商業地域内において、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設を新築又は増築しようとする場合、条例で当該施設もしくはその敷地周辺に駐輪場の設置を義務づけること。
	ピクトグラム	一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つである。
	PDCA サイクル	業務プロセスの管理手法の一つで、計画(plan)→実行(do)→評価(check)→見直し改善(action)という 4 段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法。
	放置	自転車等の利用者が自転車等を離れて、直ちに当該自転車等を移動させることをできない状態。
	ポタリング	自転車またはオートバイであちこちを気楽にぶらつくことで、「のんびりする」とか「ぶらつく」意味の英語「putter」に現在分詞や動名詞を示す接尾辞「-ing」を付けた和製英語。
ま行	モビリティマネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。
ら行	レンタサイクル	自転車を有料で貸し出す事業。



柏市自転車総合計画

平成27年4月

(平成29年11月改定)

編集・発行 柏市土木部交通政策課
柏市土木部交通施設課

〒277-8505 柏市柏五丁目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/>