

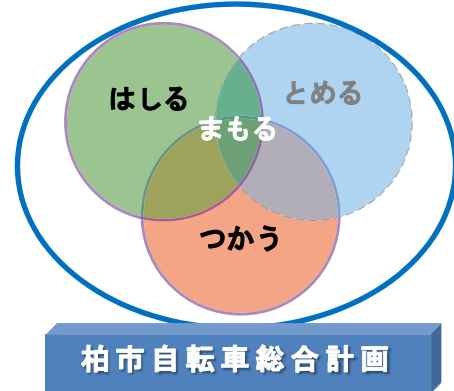
柏市自転車総合計画 ~はしる・つかう編概要~

1 基本方針・計画目標

編集・発行 柏市土木部交通政策課(平成27年4月(平成29年11月改定))

■計画策定の基本的な視点

本編は、次の計画策定の基本的な視点のうち、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、「はしる」「つかう」の視点に焦点をあてた計画概要をまとめたものである。



※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。

- 【4つの基本的な視点】**
- 「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
- 本編の対象範囲**

■基本方針・計画目標

■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

■基本方針と主要施策

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
- ②統一的な案内サイン・路面標示等の整備
- ③自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の推進



・歩行者との分離

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
- ②自転車ネットワークの先導的な取り組み
- ③自転車ネットワークの利用環境整備の促進



・手賀沼サイクリングロード

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
- ②地球環境問題・高齢化社会等への対応
- ③市民の健康づくりの促進
- ④自転車を通した街の魅力を楽しむ機会づくり



・柏の葉キャンパス周辺まちの発見ツアー(自転車イベント)

■計画期間

平成27年度～平成36年度(10ヵ年)

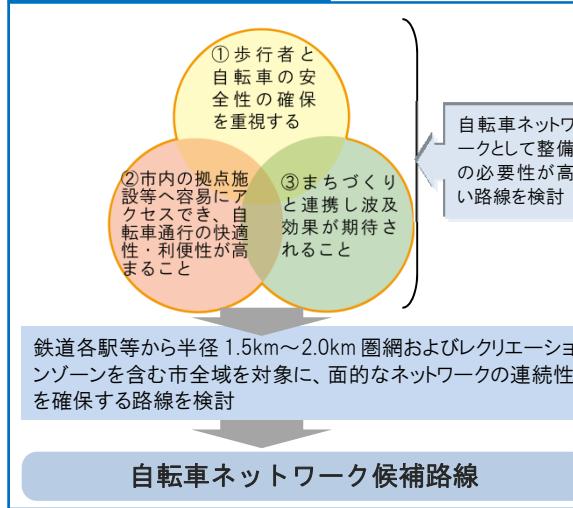
前期4年、中期3年、後期3年 ※中期を目安に適宜見直しを行う。

2 自転車通行環境(はしる)の整備

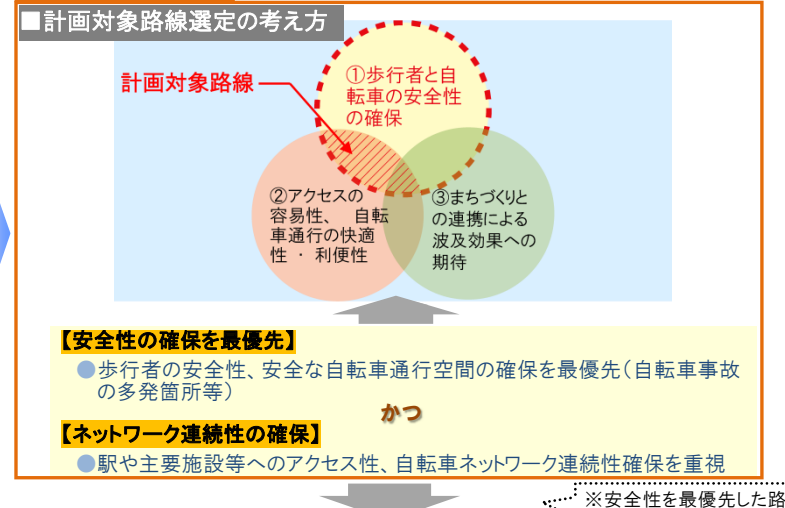
1. 自転車ネットワーク路線と計画対象路線の選定

次の選定要件より、面的な自転車ネットワークを構築し、そのうち早期実現に向けた計画対象路線を位置づける。

●自転車ネットワーク路線



●計画対象路線



計画対象路線の選定

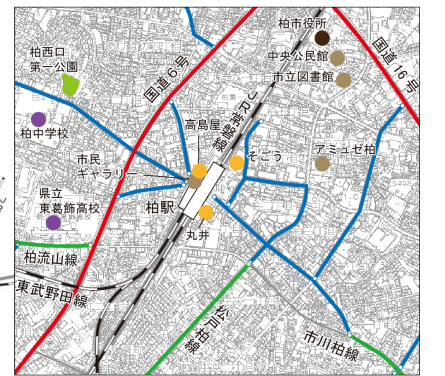
※安全性を最優先した路線のネットワーク化、市街化区域を優先的に推進する

「(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

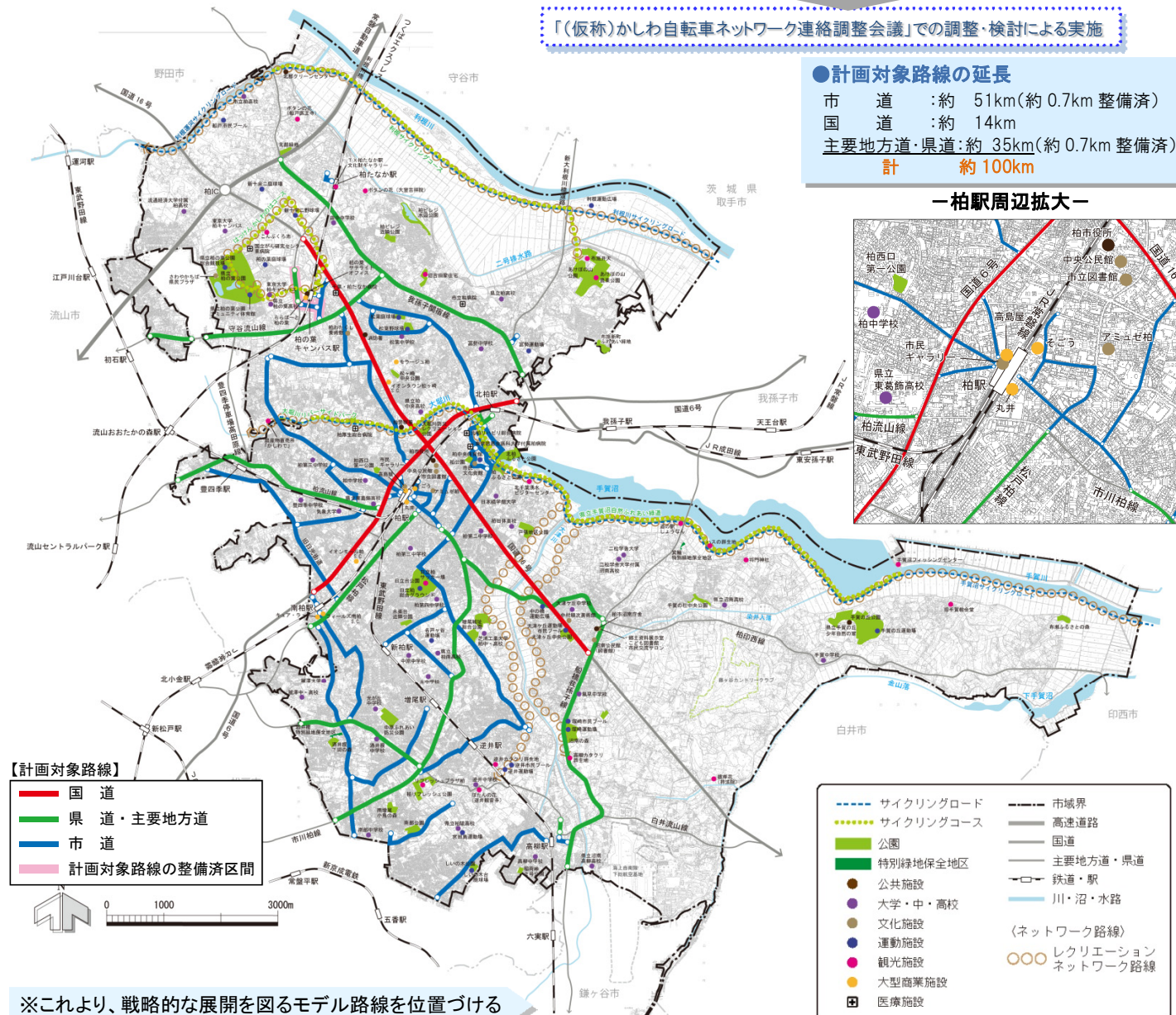
●計画対象路線の延長

- 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

一柏駅周辺拡大



■計画対象路線



※これより、戦略的な展開を図るモデル路線を位置づける

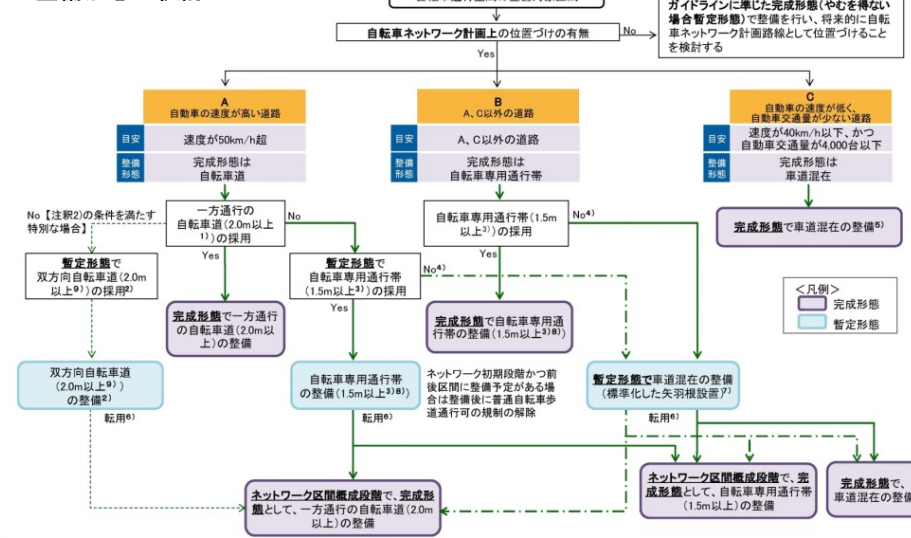
2. 整備形態

● 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

整備形態の類型

- 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

整備形態の検討フロー



・出典:ガイドライン

3. 路面標示・サイン設置の検討

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

■ 車道混在

- 車道混在の自転車通行空間は、**1.0m幅を標準**とする
- 進行方向を示す**矢羽根型路面表示 (75cm以上の幅)**は、**単路部**では概ね**10m間隔**で、**交差点前**では概ね**5m間隔**(交差点内は概ね**2m間隔**)で設置する

■ 自転車専用通行帯 (自転車レーン)

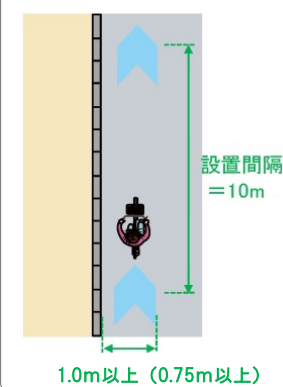
- 自転車専用通行帯の自転車通行空間は、**1.5mを標準**とする
- 路面表示は、ガイドラインで定められた標準仕様を用いて、**一部着色の帯状路面表示**を設置する

■ ピクトグラムパターン

- ガイドラインで定められた標準仕様を用いて設置する
- 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

- 必要に応じ、注意喚起や案内効果を高める法定外の誘導サイン・看板等を設置する
- 取り組みの情報発信や自転車通行への意識を高めるため、**本市独自の共通の自転車シンボルサイン**を検討する

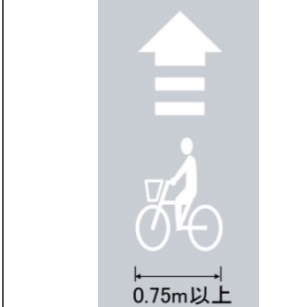
■ 車道混在の路面標示 (歩道のある場合)



■ 自転車専用通行帯の路面標示 (歩道のある場合)



■ 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

4. 自転車通行環境の実現に向けて

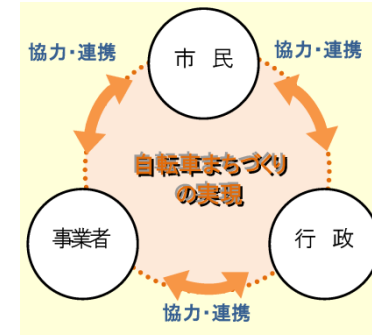
■ 計画対象路線等の整備スケジュール

・効果的に施策を実現するため、段階的な目標達成を設定し、計画的な施策の展開を推進していく。

主な取組み	短期 (4年) (平成27年~30年)	中期 (3年) (平成31年~33年)	後期 (3年) (平成34年~36年)
● 関係機関連絡調整会議	■	■	■
● モデル路線の整備検討・着手	■		
● モデル路線の効果検証		■	
● 計画対象路線の調査・整備検討・着手	■	■	■
● 安全教育や交通安全等のソフト施策	■	■	■
● 計画の見直し・評価		■	

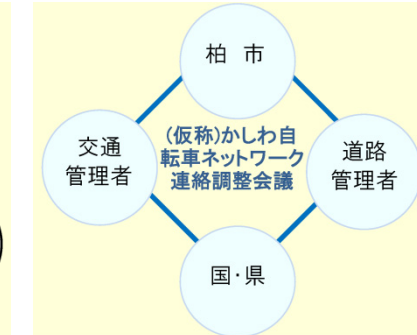
■ 推進体制の構築

● 市民、事業者等、市の協働体制と役割分担



市民、事業者等、行政それぞれの適切な役割分担と協働による推進体制を構築し、自転車まちづくりの実現に向け、一歩一歩着実な取り組みを進めていく。

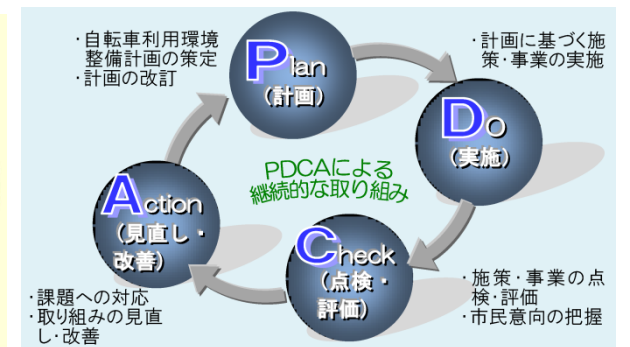
● 「(仮称)かしま自転車ネットワーク連絡調整会議」の設置検討



関連機関等からなる、十分な協議・調整を行う「(仮称)かしま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。

■ 計画の進行管理

● PCDAサイクルによる取り組み

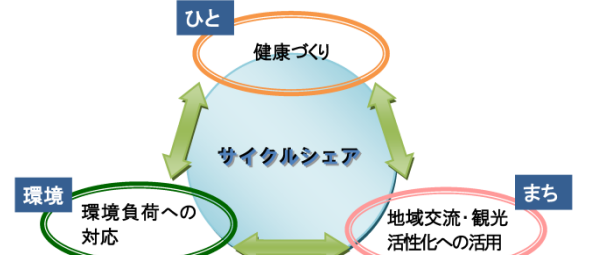


PDCAサイクルを導入し、適切な進行管理を行いつつ、継続的に実効性の高い計画の進展を図る (計画の進捗状況の確認、結果についての検証、必要に応じた改善など)。

3 自転車利活用 (つかう) の推進

柏市は、「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



サイクルシェアを中心とした自転車利活用の推進



・手賀沼周遊レンタサイクル

- **健康づくりとサイクルシェア**
 - 市民の健康づくりの促進
 - サイクリングコースの充実、モデルコースづくり
 - 高齢化社会への対応
- **環境負荷への対応**
 - エコ通勤、モビリティマネジメントの展開
 - 公共交通との連携強化
- **地域交流・観光活性化への活用**
 - 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
 - 観光サイクルシェアの充実、サイクルスポットづくり
 - 自転車マップの作成、PRの充実など

柏市自転車総合計画 ～とめる・まもる編概要～

1 基本理念・基本方針

編集・発行 柏市土木部交通施設課(平成27年4月)

○自転車利用の問題と課題

問題の所在	具体的内容
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	： 市営の一時利用駐輪場が有効に活用されていない ： 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
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	： 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(アンケート調査) ： 放置駐輪が走行環境の悪化の一因でもあり、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。

《対応すべき課題》

- 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
- 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
- ⑤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

○自転車利用の適正化に向けた基本理念・基本方針

・現状での問題・課題を解消しつつ、新たな自転車利用ニーズに的確且つ効率的に対応すべく、以下を自転車利用(とめる・まもる)の適正化のための計画の基本理念・基本方針とする。

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)

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。

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)

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。

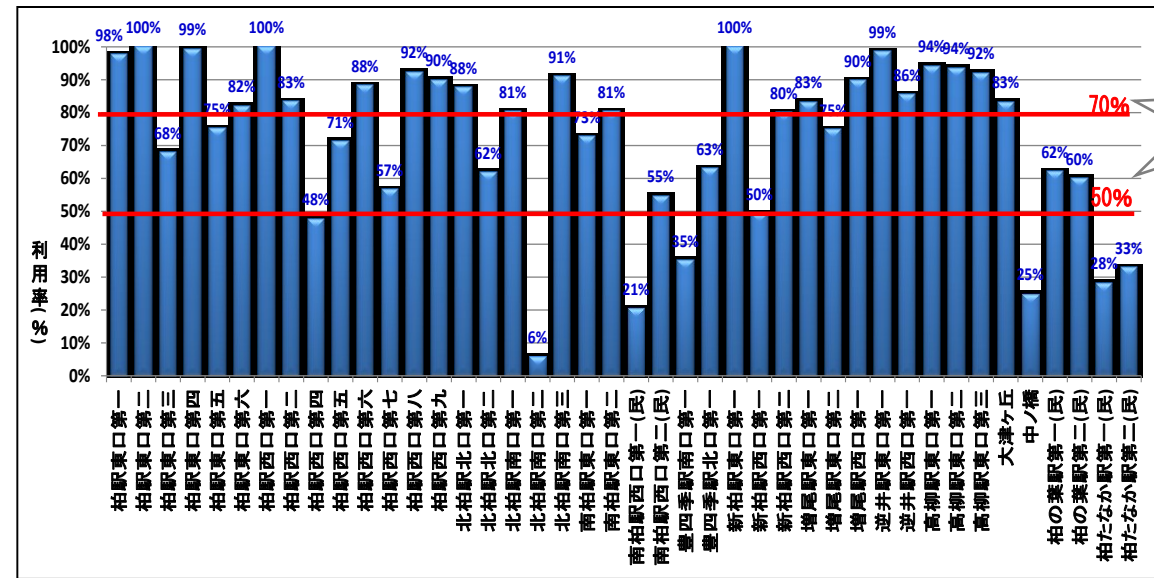
基本方針2-2 ⇒ 一体的な放置対策
・短時間駐輪ニーズに対応した施設確保とともに、駐輪施設の案内やPRを充実するとともに、違法駐輪の撤去・誘導(駐輪場への)活動等のソフト施策の充実を図るものとする。

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)

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。

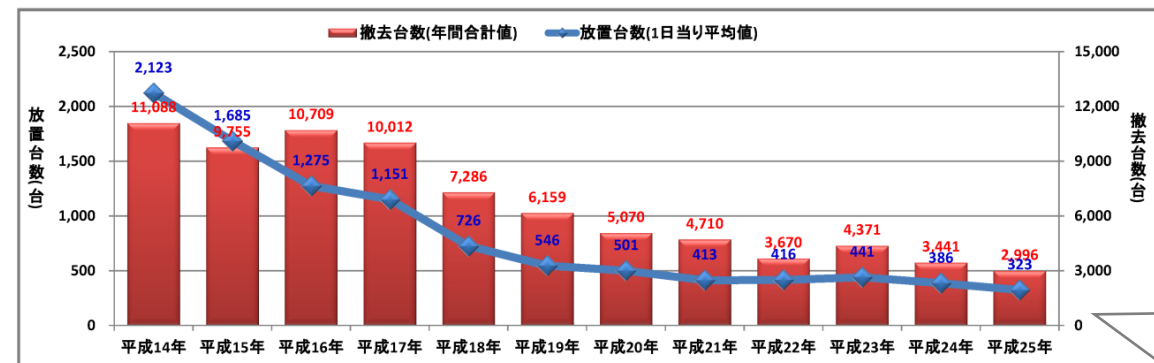
基本方針3-2 ⇒ 地域全体での多面的取組み
・自転車利用者、利用目的となる施設の所有者や管理者、及び走行環境に係わる地域住民や地域で活動する人々等、地域全体での総合的で多面的な取組(地域の人材育成を含む)を推進する。

図1 市営駐輪場の利用状況(自転車定期利用の最高利用率:平成25年10月時点)



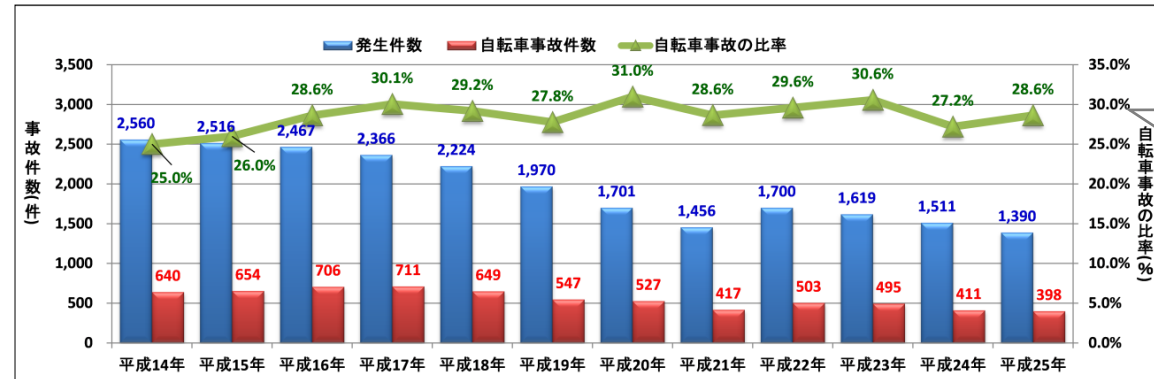
資料: 柏市交通施設課資料

図2 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

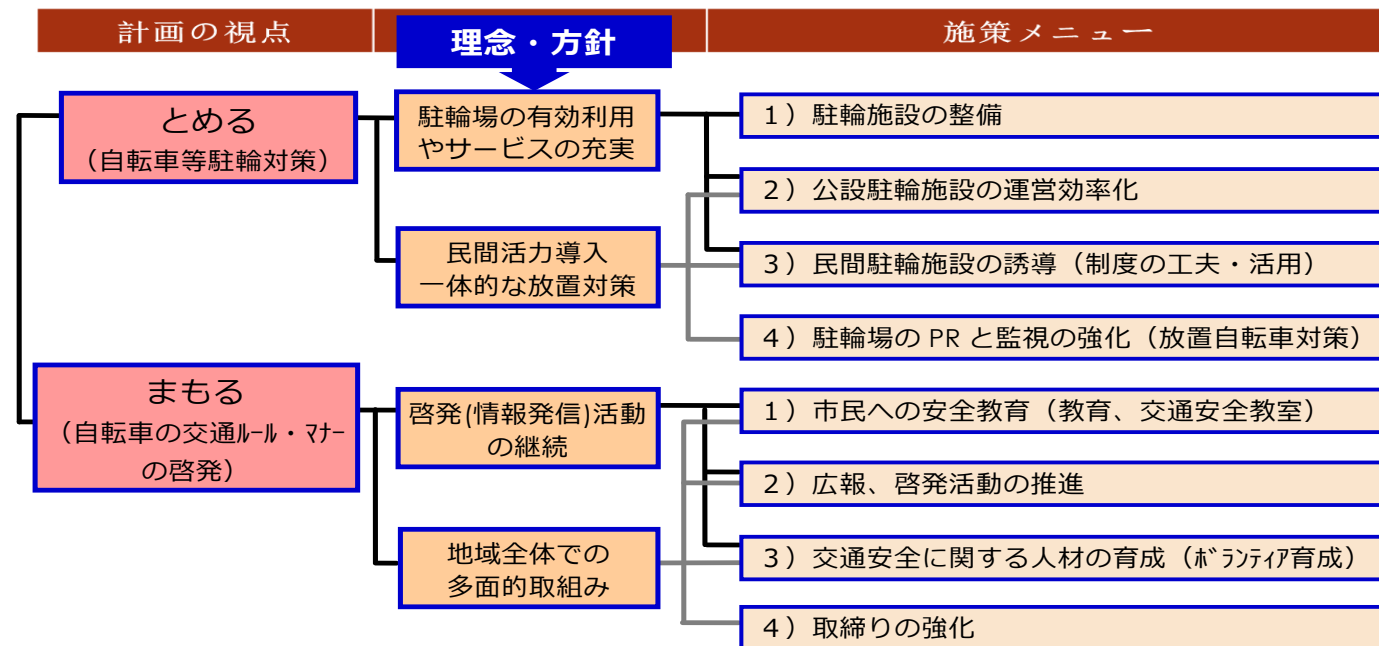
図3 市内の自転車に係る交通事故の発生状況



資料: 柏市交通施設課資料

2 計画方針と施策の体系

・現状の問題・課題や自転車利用ニーズの変化を踏まえた計画の基本理念を、基本的な視点(とめる・まもる)に即して対応施策を具体化すると、以下のような体系となる。



3 施策の取組み

1. とめる(自転車等駐輪対策)

1) 駐輪施設の整備

施策	ねらい・内容
①施設の安全性の向上(修繕を含む)	・既存施設の長寿命化 ・利用者の安全安心の向上
②新規整備(民間誘導を含む)	・市街地開発事業による局所的な需要増への対応 ・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
③既存の利用区分変更(定期と一時利用の柔軟運用)	・定期利用駐輪場の有効活用
④適正利用・適正配置、再配置(廃止を含む)	・利用が十分でない駐輪場等の利用増進 ・統廃合の推進 ・短時間駐輪需要に対応する駐輪場の供給

2) 公設駐輪施設の運営効率化

施策	ねらい・内容
①民営化	・駐輪場運営におけるサービスの向上と経費の削減
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)	・既存駐輪場の需給バランスの平準化 ※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	・駐輪場利用者の利便性向上と行政コスト削減 ・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	・料金改定と併せての利用利便性の向上
⑤レンタサイクルの推進	・駐輪場空きスペースを活用した自転車利用促進

3) 民間駐輪施設の誘導(制度の工夫・活用)

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輪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。
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。

4) 駐輪場のPRと監視の強化(放置自転車対策)

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	・総合管理体制の導入 ・地域や商店会等と連携した放置対策強化
②駐輪場の適正利用誘導(案内)	・多種多様な手法による案内情報の発信強化
③撤去活動+巡回指導活動の強化	・自転車放置の抑止力強化
④返還業務の効率化	・撤去自転車等の引き取りやすさ等返還業務の効率化 ・撤去能力の維持・強化

2. まもる(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)

施策	ねらい・内容
①世代を問わない交通安全教育	・利用者の状況に即した交通安全教育の推進 ・自転車安全利用講習の受講者増加施策の推進 ・自転車利用者及び市民の意識改革の推進
②交通安全教育の主体の多様化	・対象者に身近な主体による交通安全教育の推進

2) 広報活動の推進

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)	・あらゆる場所でのルール・マナー情報発信 ・多様な情報発信

3) 交通安全に関する人材の育成(ボランティアの育成)

施策	ねらい・内容
①地域の人材育成	・継続的な人材育成の仕組みづくり ・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	・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主体的な活動へシフト	・地域主体でのルール・マナーの習得

4) 取締りの強化

施策	ねらい・内容
①取締りの強化	・ルール遵守の意識浸透を地域ぐるみで推進 ・警察による指導及び取締りの効果的な推進
②交通ボランティア等による指導の強化	・地域ぐるみのルール遵守運動の展開
③関係機関との連携	・関係機関の連携強化による街頭巡回活動の強化 ・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

4 施策の実現に向けて

表1 重点的に取り組む施策メニュー

視点	施策の体系	重点的に取り組む施策の内容
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 →柏駅周辺を中心に一時利用対応の民営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・マナーに関する情報提供→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や身近な相談窓口の支援