

# 柏市自転車総合計画 概要版

— 自転車利用環境整備（はしる・つかう）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



# 概要版目次

## 【自転車利用環境整備（はしる・つかう）編】

### 1 計画策定の趣旨

1. 計画策定の背景・目的…………… 1
2. 計画の位置づけと策定体制…………… 2
3. 計画期間…………… 3

### 2 自転車利用環境（はしる・つかう）の整備に関する基本方針

1. 基本方針・計画目標…………… 4
2. 施策の体系…………… 5

### 3 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…………… 6
2. 計画対象路線の選定…………… 9
3. 整備形態…………… 11
4. 路面標示・サイン設置の検討…………… 19
5. モデル路線の整備計画…………… 23
6. 自転車通行環境の実現に向けて…………… 25

### 4 自転車利活用（つかう）の推進

1. 健康づくりとサイクルシェア…………… 28
2. 環境負荷への対応…………… 29
3. 地域交流・観光活性化への活用…………… 30

※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の改定が行われた（以降、「改定ガイドライン」とする）。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。



# 1 計画策定の趣旨

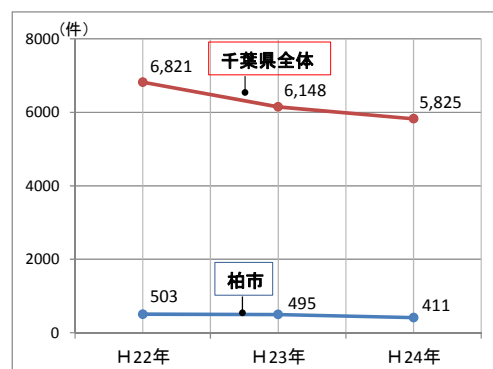
## 1. 計画策定の背景・目的

- ・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。
- ・柏市は、全国の「自転車通行環境整備モデル地区」（国土交通省・警察庁／平成20年1月）の中で、駅への交通手段（通勤・通学）の自転車利用がトップであり、市民要望では、自転車専用通行帯（自転車レーン）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。
- ・一方、本市は、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、自動車の錯綜など、交通事故の危険性が高くなっている。
- ・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。
- ・「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。なお、平成28年7月、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定が行われたことに合わせ、本計画も内容の一部改定を行った。



・柏の葉キャンパス駅周辺のサイクルフェスタ

■自転車事故発生件数の推移  
(H22年～23年)



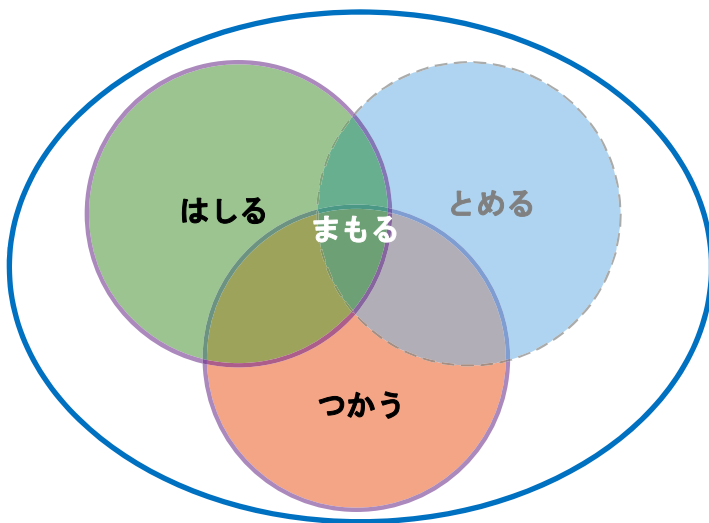
### 【計画策定の考え方】

**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。

■この概要版は、「はしる」「つかう」の視点に焦点をあてたものである

■計画策定の基本的な視点



●本概要版の対象範囲

【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

柏市自転車総合計画

〈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

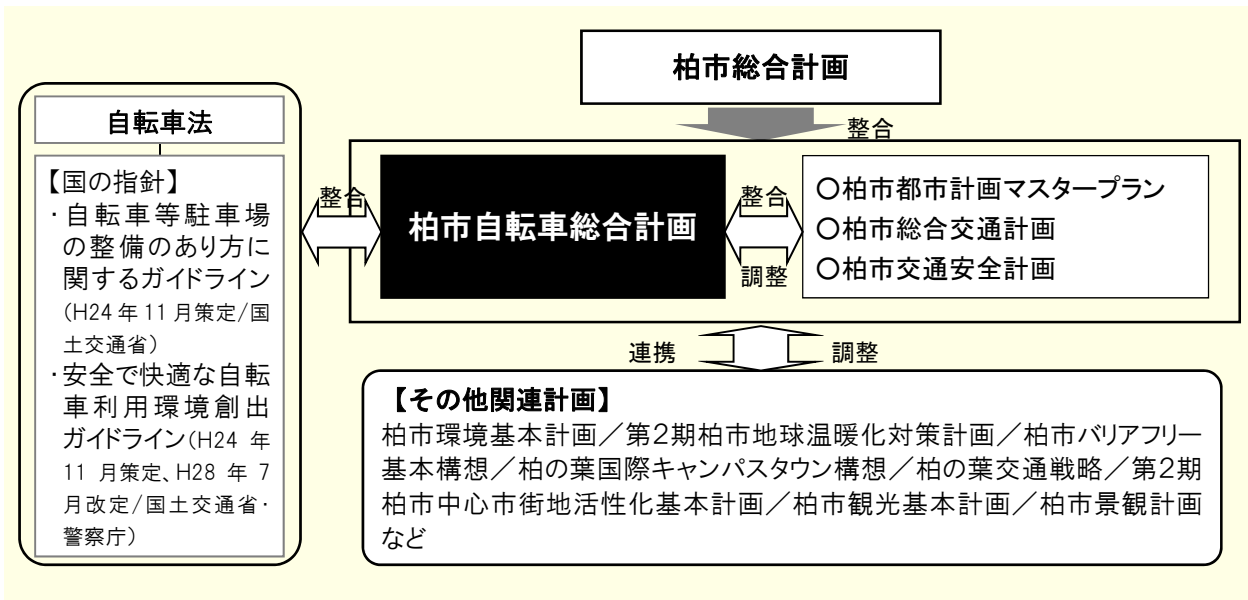


・小学校の自転車実技講習

2. 計画の位置づけと策定体制

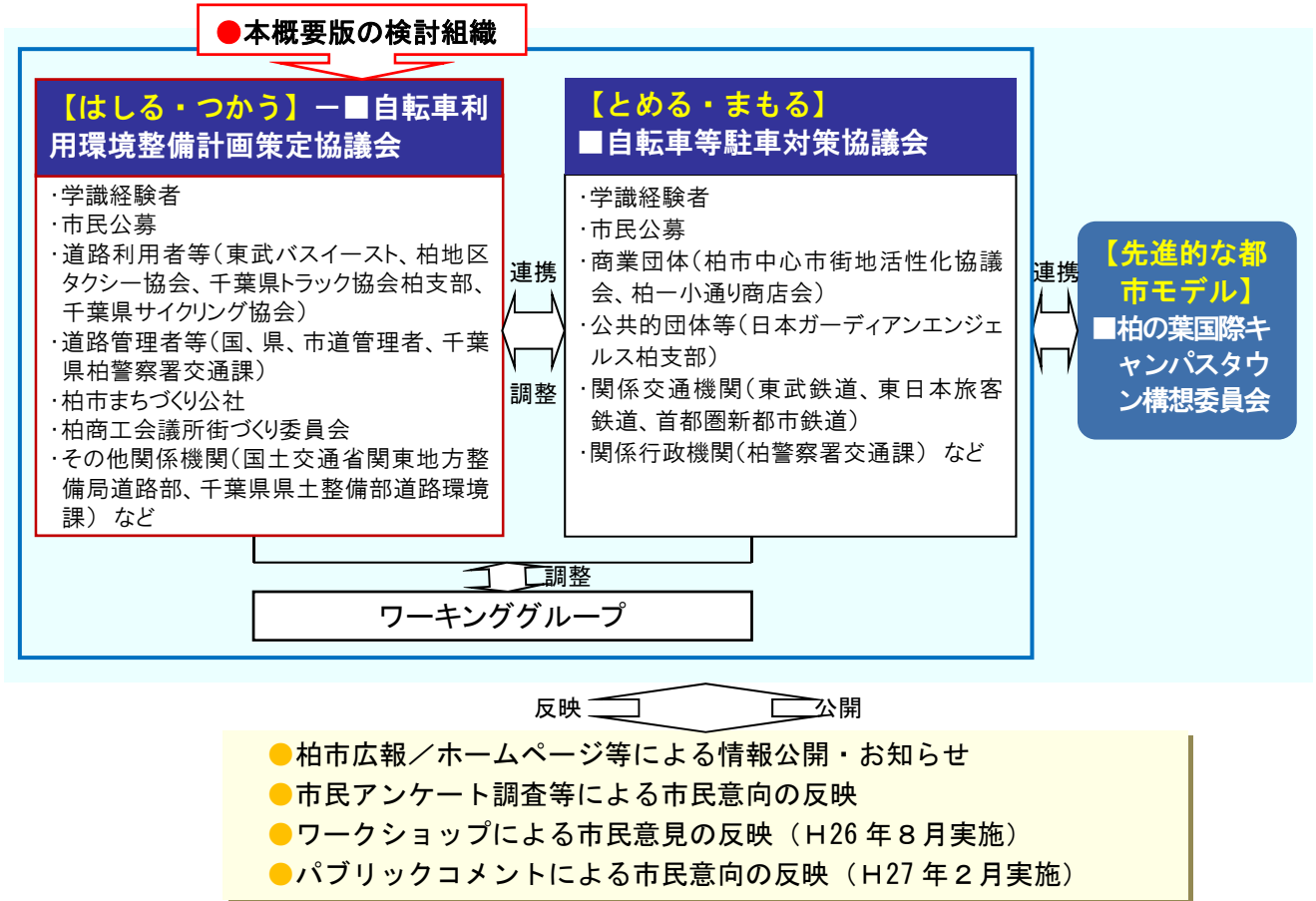
(1) 計画の位置づけ

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。



## 3. 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。

なお、本計画の対象地域は、柏市全域とする。

**■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。



・自転車利用の交通安全教室

## 2 自転車利用環境（はしる・つかう）の整備に関する基本方針

### 1. 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. 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・路面標示等の整備

- ・ わかりやすい案内・誘導サインの設置
- ・ 路面標示、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. 自転車を通じ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自転車を通じ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)

※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

### 3 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

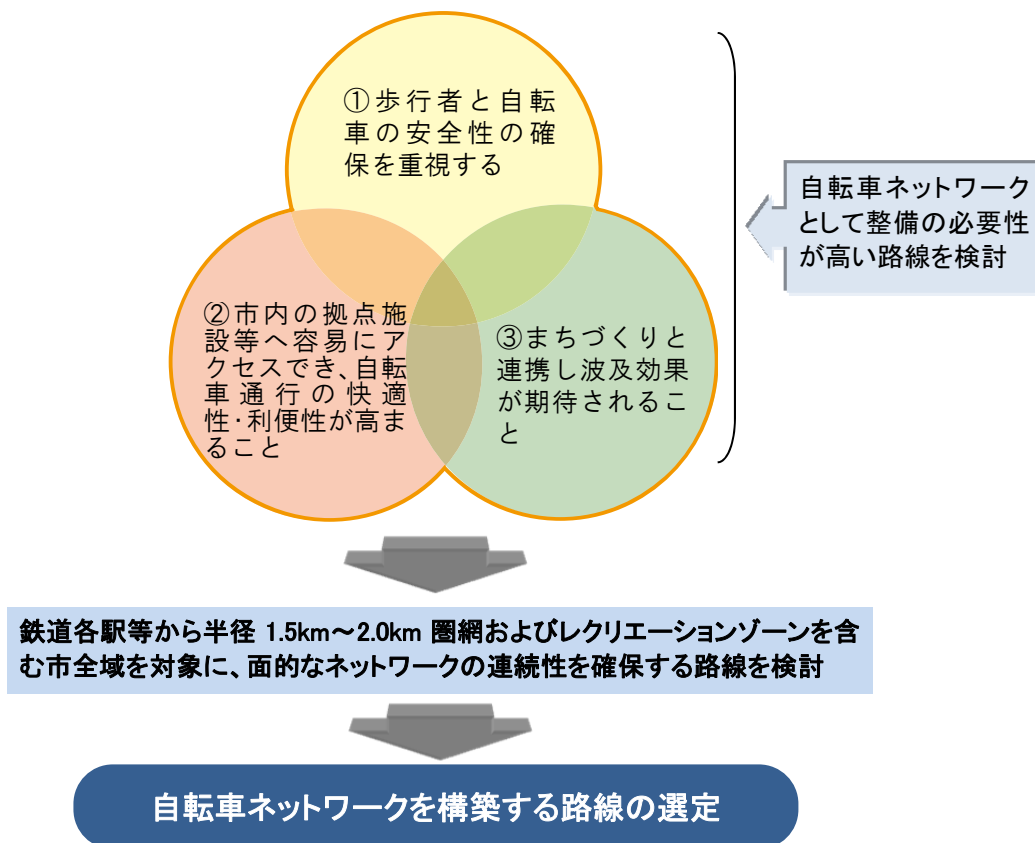
##### (1) 自転車ネットワーク整備の必要性

- 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性がある際は、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



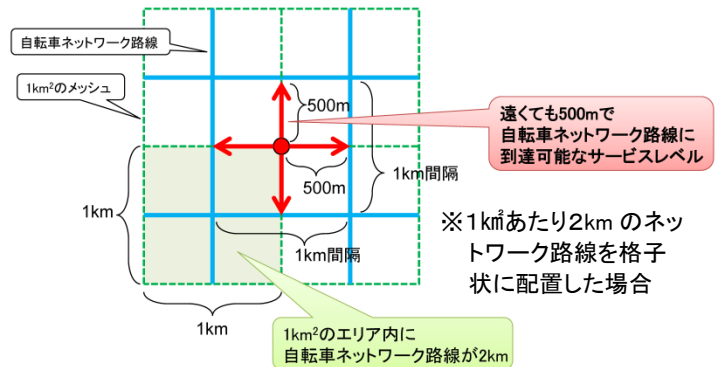
## 柏市における自転車ネットワーク路線の選定要件

- 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)
<b>合計</b>	<b>約300km</b>

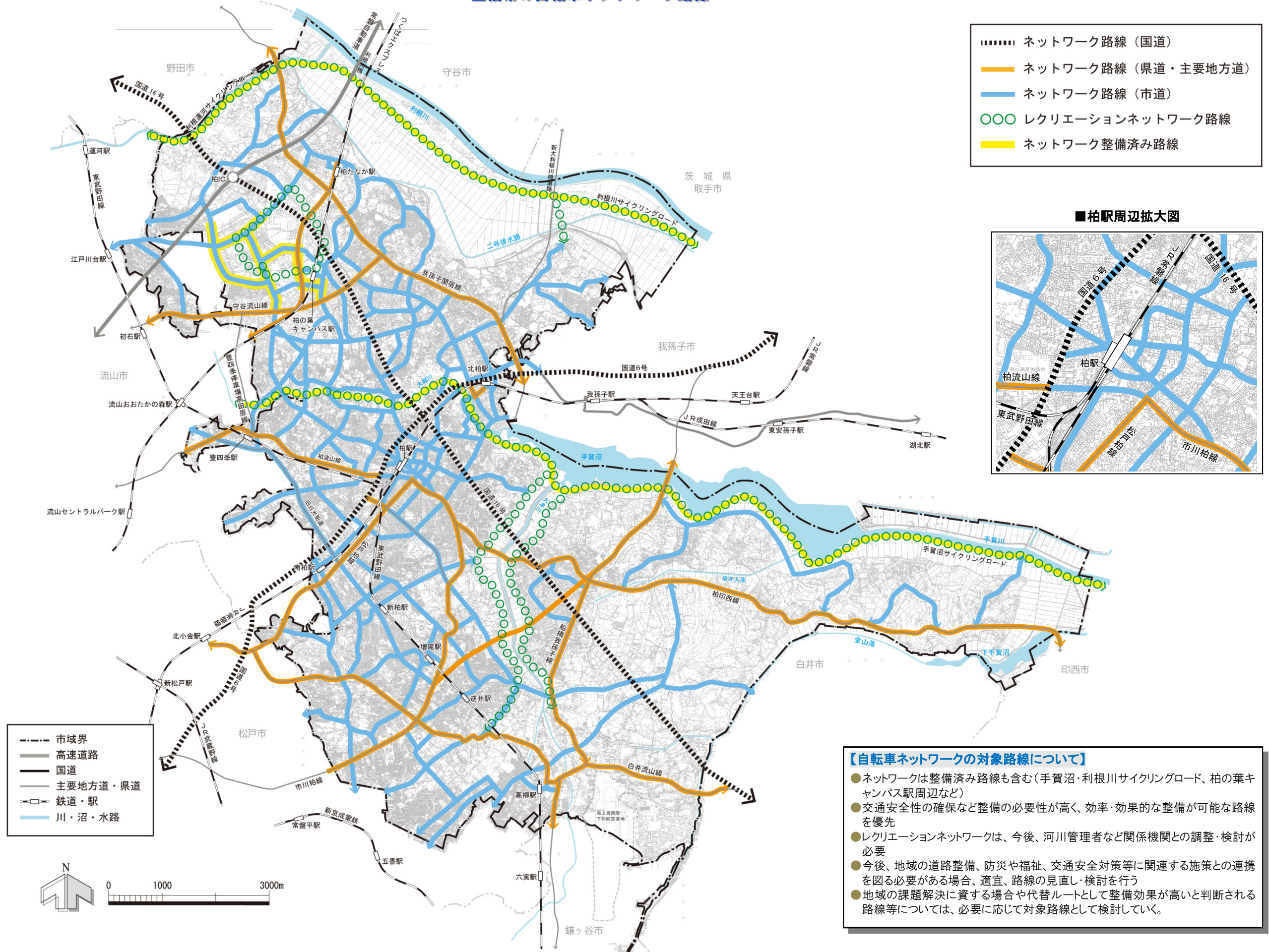
### (5) ネットワーク整備のスケジュールについて

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 km<sup>2</sup>)、調整区域 (60.37 km<sup>2</sup>) の 114.9 km<sup>2</sup>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 km<sup>2</sup>の倍) を目標とする



## ■柏市の自転車ネットワーク路線

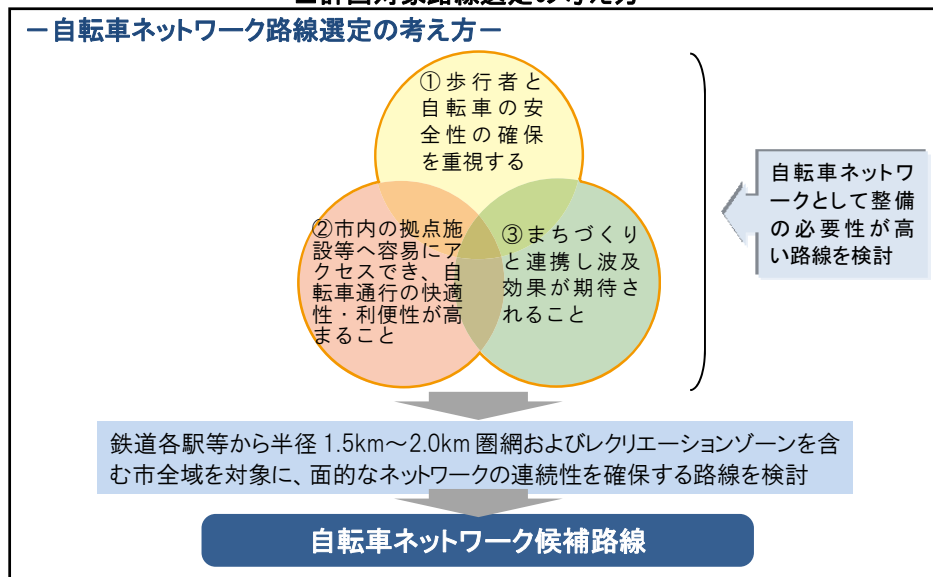


## 2. 計画対象路線の選定

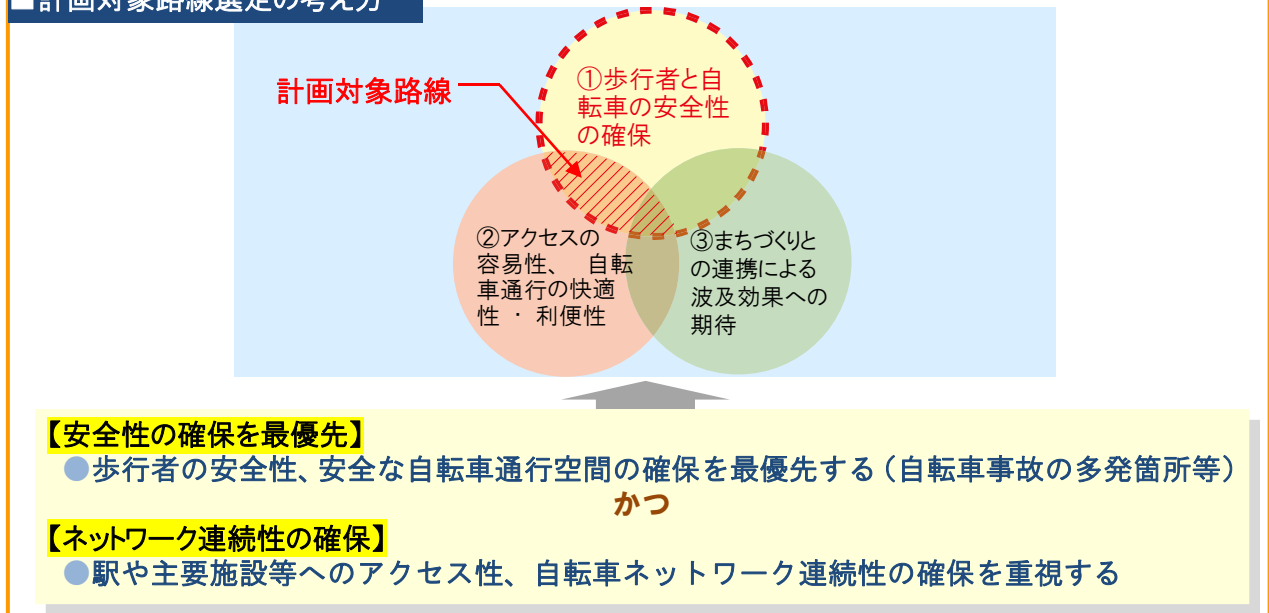
～「歩行者・自転車の安全性の確保」を第一に、自転車ネットワーク整備効果の早期発現が期待される路線を「計画対象路線」として位置づけ、計画期間 10 年における整備を推進します～

- ・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



### 計画対象路線の選定

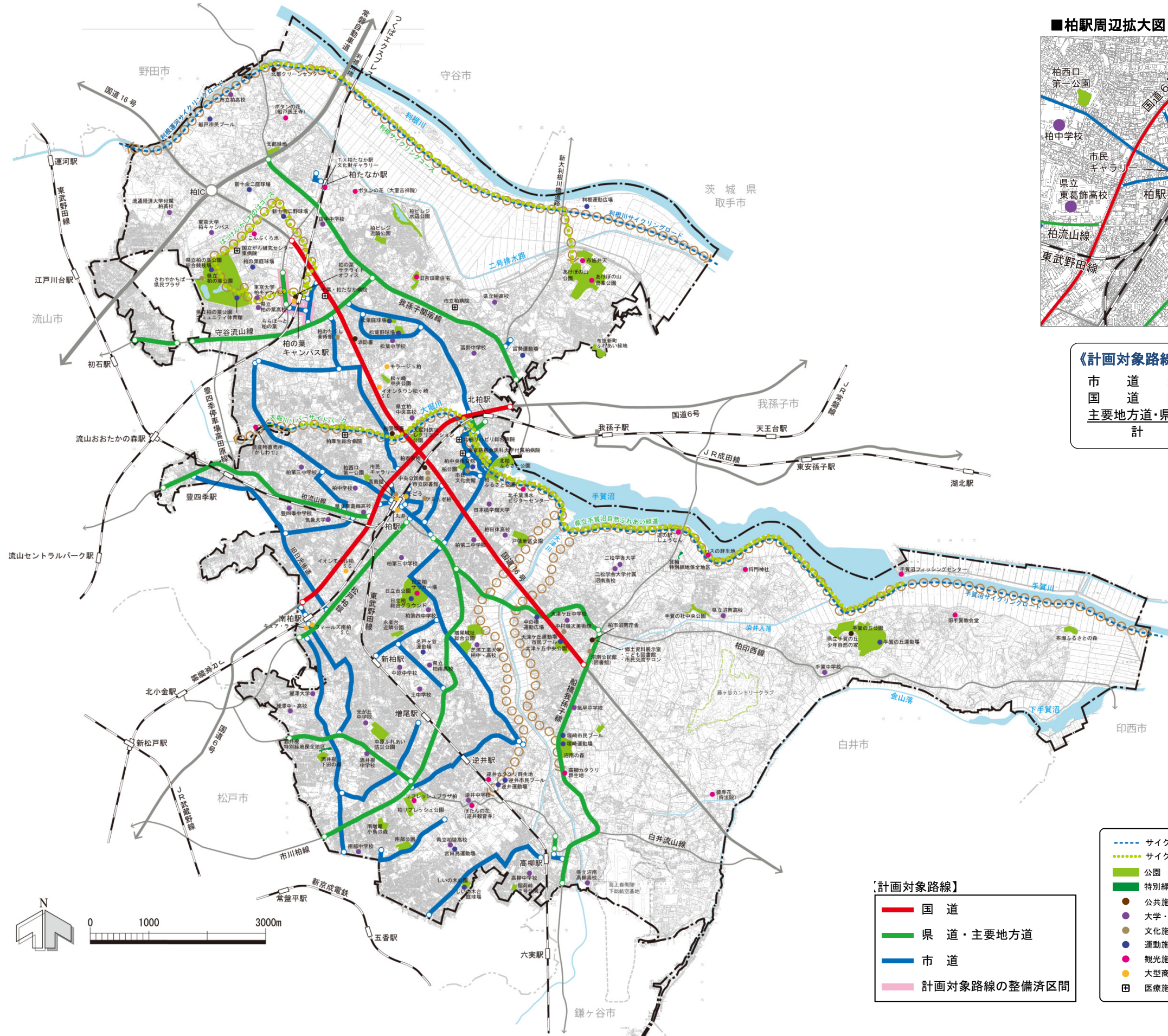
※安全性を最優先した路線のネットワーク化、市街化区域を先行的に推進する

「(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

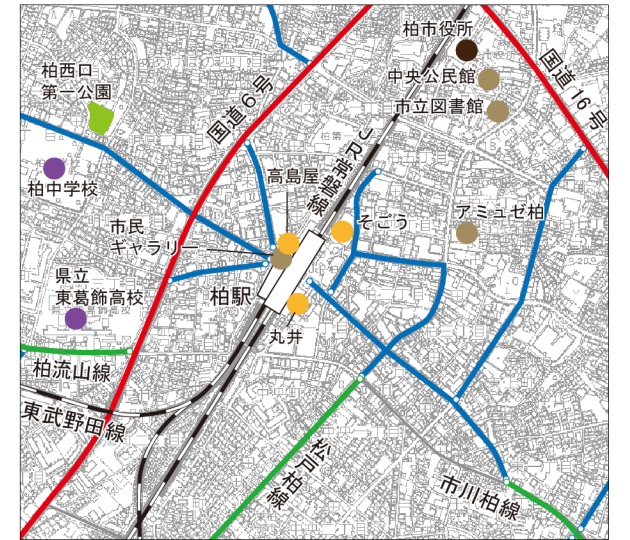
※「(仮称)かしわ自転車ネットワーク連絡調整会議」についてはp26を参照



# ■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
- 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。

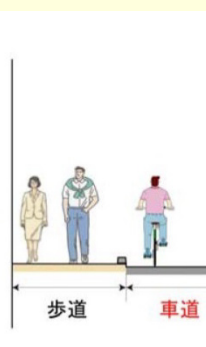
#### 整備形態の種類

- 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

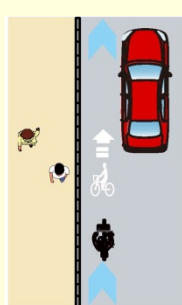
##### ■ 歩道のある道路



[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



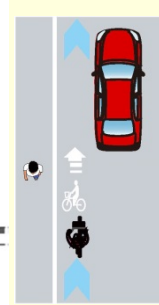
矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる



##### ■ 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△

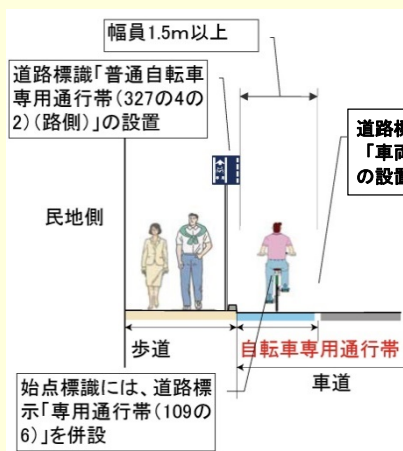
△ 物理的分離構造でないため、自動車との接触の危険性(他車両も通行可能な空間→注意喚起が必要)  
△ 基本的に徐行、“自転車徐行”の表示など歩行者との接触防止の必要性  
△ 一方通行なため、方向転換や反対側に行く場合、危険が伴う  
△ 交差点内では、断面構成、一方通行を踏まえた通行処理に留意

#### その他

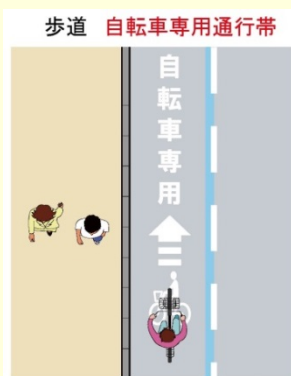
- ・ 自動車交通量が多い路線等では、自転車利用者の安全性確保のため、注意喚起表示等の対策が必要
- ・ バス停留所及び駐停車車両がある場合の走行に配慮が必要

■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○

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

短所△

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

その他

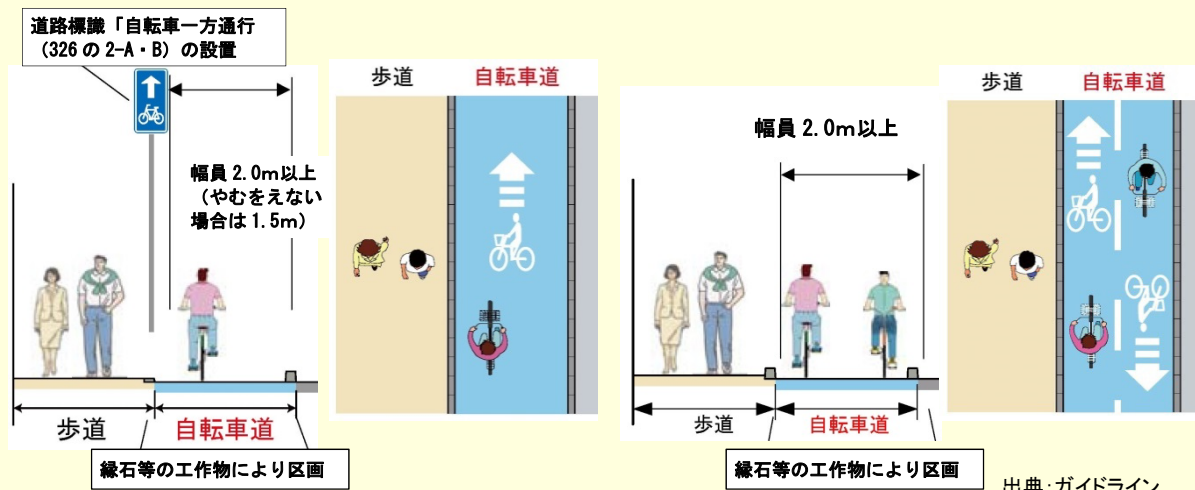
- ・路面カラー舗装による“自転車専用”の道路標識、進行方向を示すピクトグラムを設置
- ・駐車車両やバス停留所など、駐停車帯の確保や駐停車対策等の必要性
- ・自転車交通量の多い一方通行路線での整備、一定時間のみ自転車専用通行帯にするなどの検討も可能

■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



- 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
  - ◎理想的な自転車のための走行空間

長所○	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○自動車及び歩行者と接触する危険性が低い</li> </ul>
短所△	<ul style="list-style-type: none"> <li>△双方方向通行の場合は、すれ違い時に自転車同士の錯綜の可能性</li> <li>△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</li> <li>△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</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・路線状況に応じ停車帯の確保が望ましい</li> <li>・道路の各側への設置が望ましい</li> <li>・新規の広幅員道路整備の際は検討を行う</li> </ul>

## (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

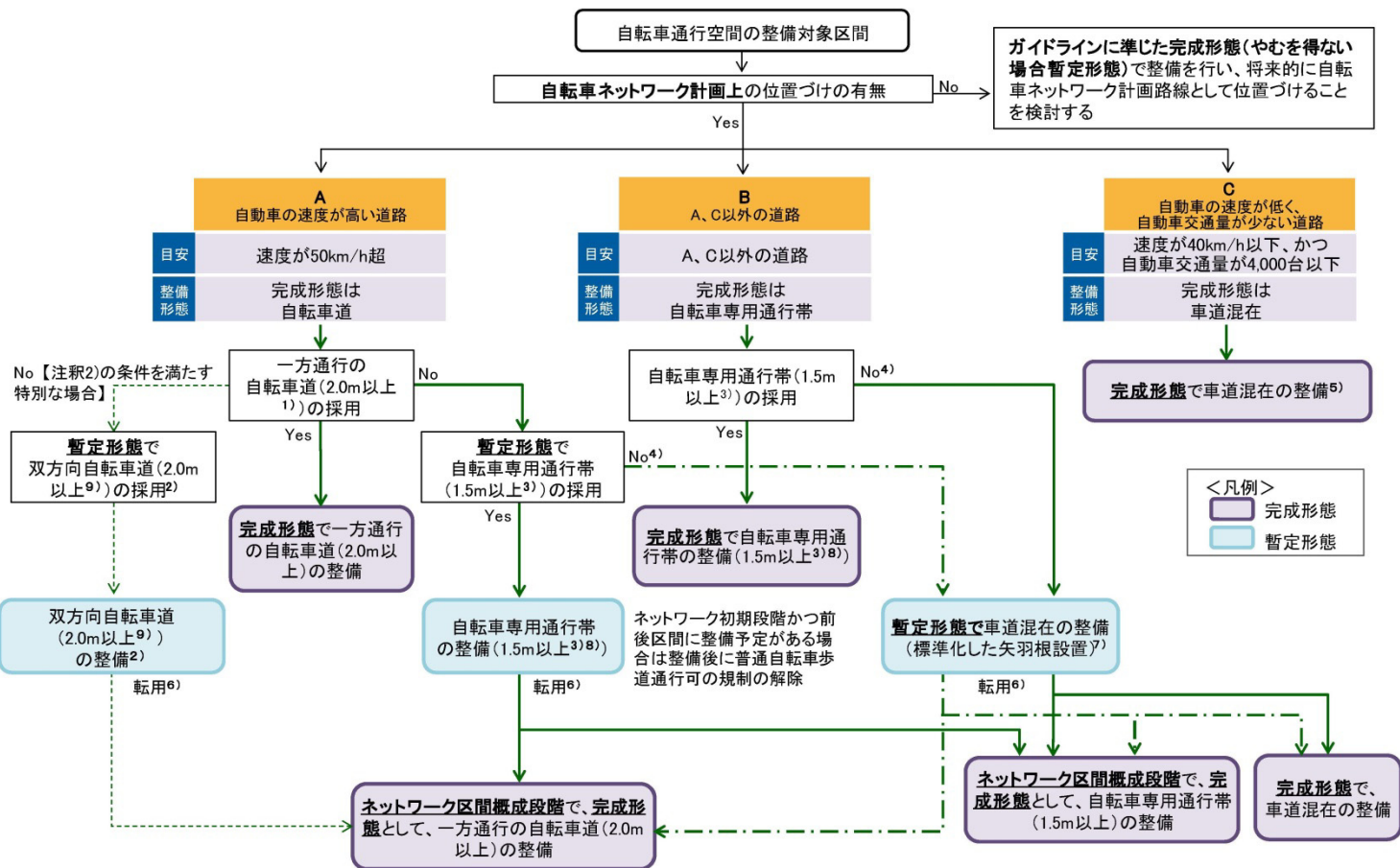
- ・自転車ネットワークの対象路線については、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎の交通状況や沿道利用状況等を踏まえて、適宜、ガイドラインに則った適切な形態での整備を推進していくものとする。
- ・自転車通行空間の整備手法は、次頁の検討フローに示すように、交通特性や道路の断面構成、整備形態の連続性、経済性、利用ニーズ等を踏まえながら、現状の道路幅員内における道路空間の再配分等による整備を基本とするが、対応が困難な場合、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）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。

### (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。

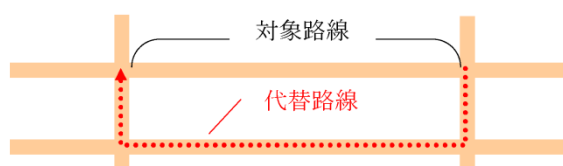
#### (4) 当面の整備形態や交通規制等による歩行者・自転車の安全性の確保

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

##### ■他路線への誘導・代替路線の検討

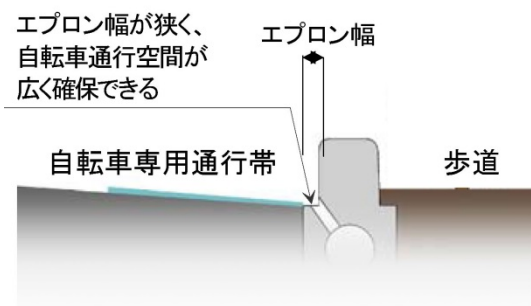


##### ②自転車に配慮した道路の改善・整備 ～安全な自転車通行環境づくり

- ・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. 路面標示・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、路面標示、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) 路面標示や統一的な案内標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

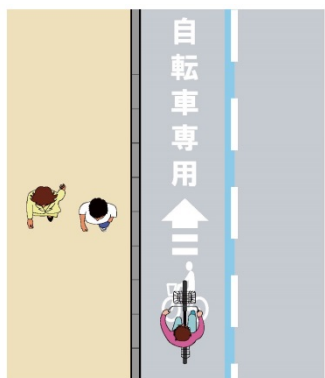
- **自転車通行帯は1.5mを標準とする**

(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。

#### ■ 歩道のある場合



自転車専用通行帯の一部着色

#### ■ 歩道の無い場合



自転車専用通行帯の一部着色

・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

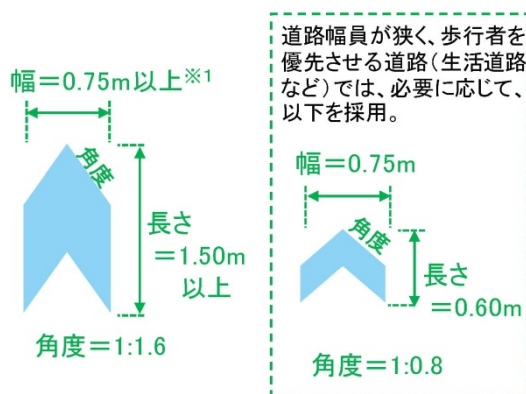
## ②車道混在の路面表示

- 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。

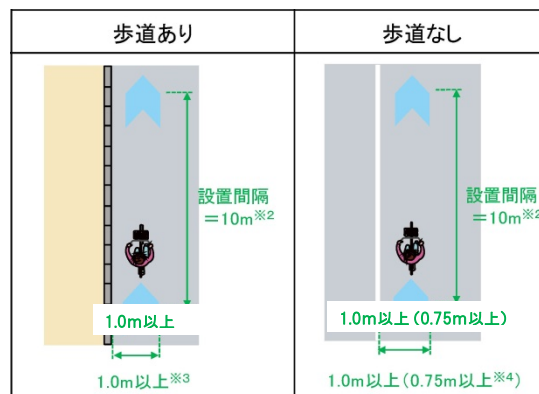
### ■単路部の路面表示

- 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



#### ■単路部の路面表示



※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。

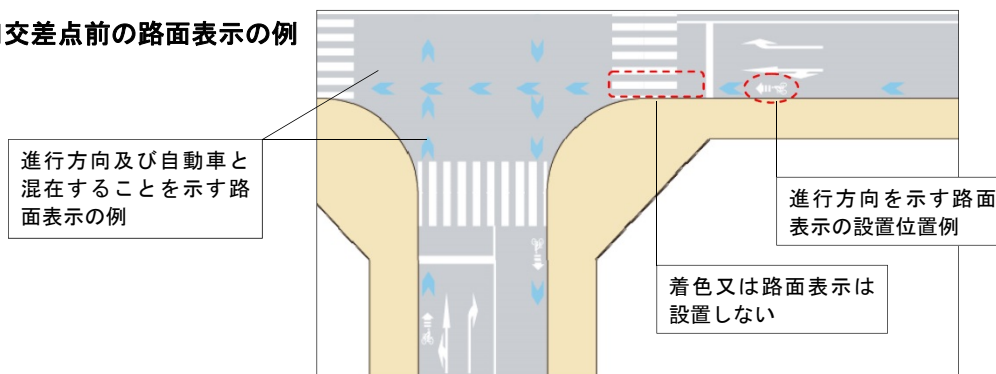
※4 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。

・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

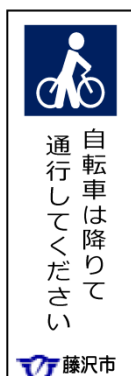
(2) 法定外の誘導サイン・看板等

- 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高まってのち再検討 など)

## 5. モデル路線の整備計画

### 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歩道整備済み
- ・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

#### ▶自転車レーンの設置

→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、ナビマーク・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

- 「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

※路面標示やナビマーク設置等の詳細は、p20～p22を参照

## ■モデル路線の位置

### モデル路線①

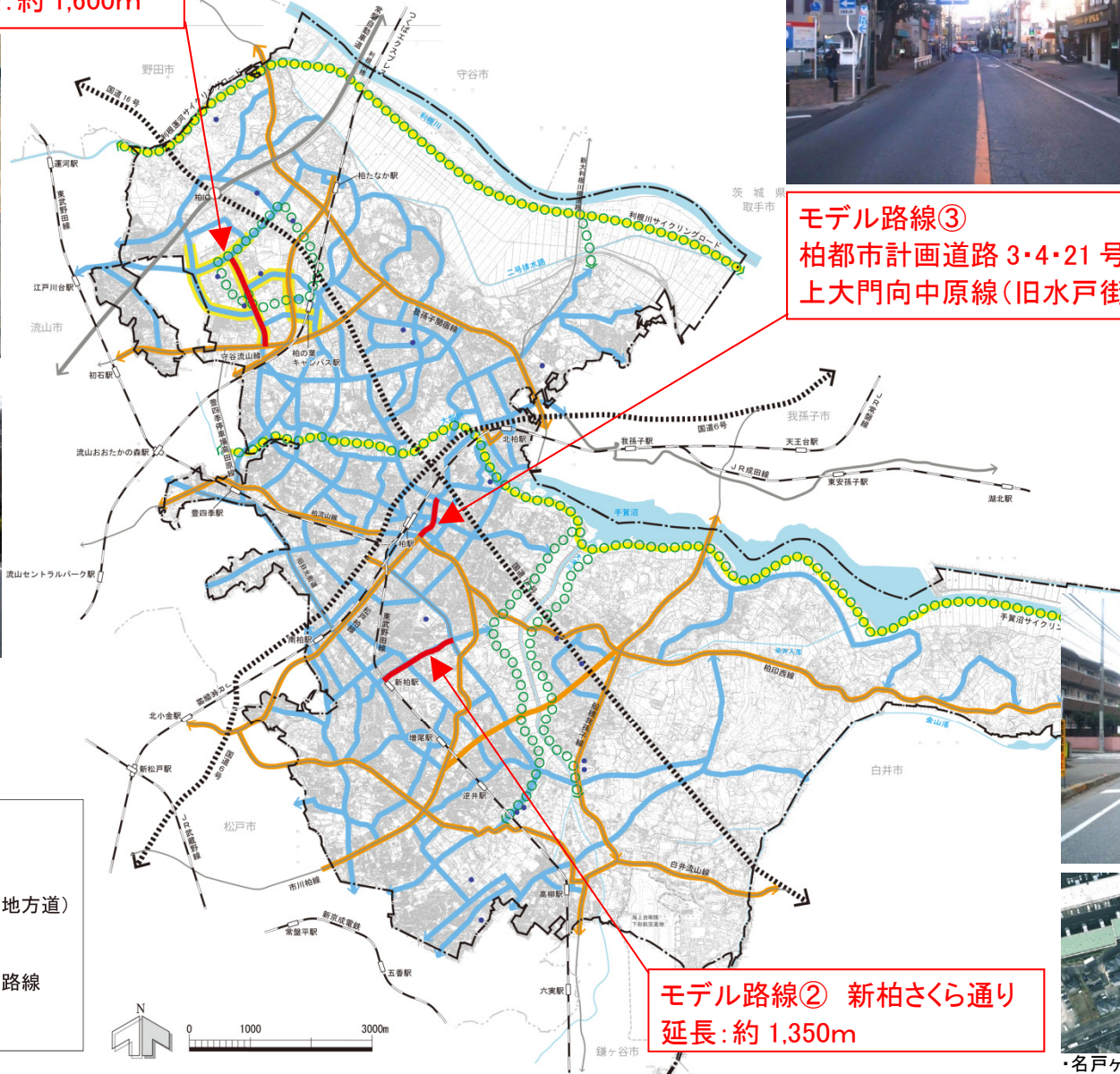
柏都市計画道路 3・4・9 号葉山十余二線  
(県立柏の葉公園東) 延長: 約 1,600m



・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



・名戸ヶ谷第四公園周辺

モデル路線② 新柏さくら通り  
延長: 約 1,350m

## 6. 自転車通行環境の実現に向けて

### (1) 計画対象路線等の整備スケジュール

本計画の期間は、平成36年度までの10ヵ年であるが、限られた期間の中、効果的に施策を実施するため、前期・中期・後期の3段階に目標達成を設定し、戦略的に早期に取り組むべきモデル路線や計画対象路線等について次のようなスケジュールを整理し、計画的な施策の展開を推進していくものとする。

■計画対象路線等の主な整備スケジュール

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		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	

### (2) 推進体制の構築

#### ①市民、事業者、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、一步一步着実な取り組みを進めていく

- ・自転車を取り巻く社会状況が大きな転換期を迎えているなかで、安全・安心、快適な自転車まちづくりを推進していくためには、行政の力のみでは限りがある。
- ・市民一人ひとり、NPO等の活動、そして事業者等の理解と協力が不可欠であり、お互いの創意工夫と智慧の結集による「協働」作業が重要となる。

**市民等**

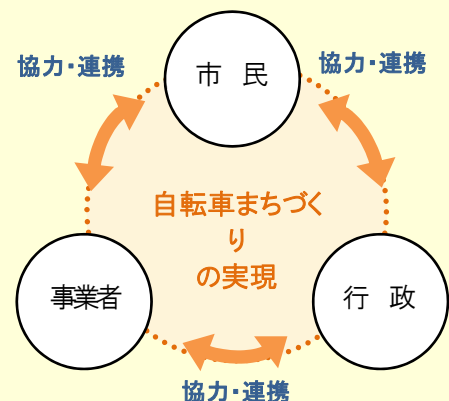
- 自らできることに自発的に取り組む問題意識を持った行動
- 正しい自転車利用のマナー・ルールの遵守と地域における連携
- 社会実験や計画実施等への積極的な参加  
…など

**事業者等**

- 自転車まちづくりの担い手の一員としての役割と責任の理解
- 専門的な知識を活かした協力・支援、サービスの充実
- 市民や市と緊密に連携した取り組みへの積極的な参加  
…など

**柏市**

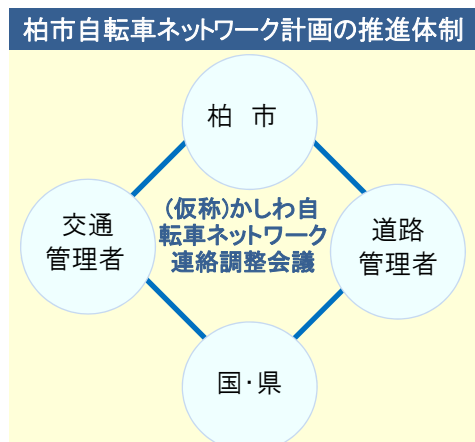
- 自転車まちづくりに関する情報提供や意識啓発の充実
- 市民との合意形成と活動への支援、緊密な連携による事業促進
- 市内推進体制の確立、関係機関(国・県・警察等)との連携・調整、円滑な事業の推進  
…など



## 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

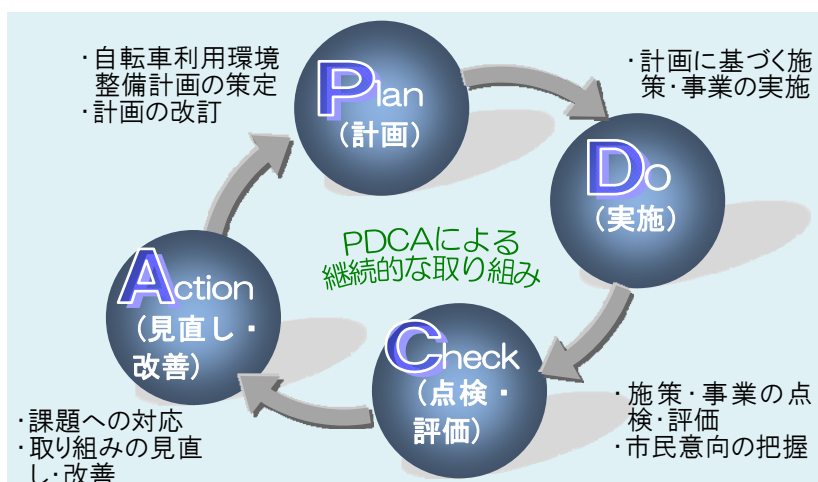
自転車ネットワークの連続性を確保するため、野田市や流山市等の隣接市との連携・調整を図る。

## (3) 計画の進行管理

### ①PDCA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。



## 4 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。

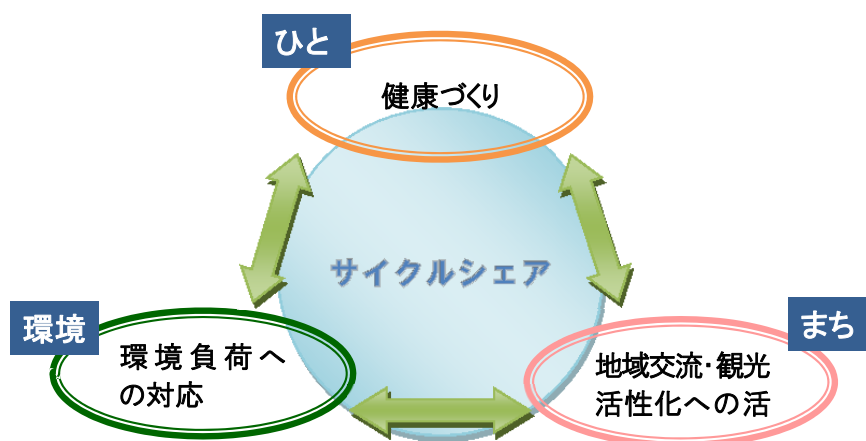
また、東日本大震災においては、自転車の持つ多様性が改めて見直されることとなり、現在、東京オリンピック開催に向け、国や東京都により自転車を有効活用したサイクルシェアの導入が進められているところである。



・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CO<sub>2</sub>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

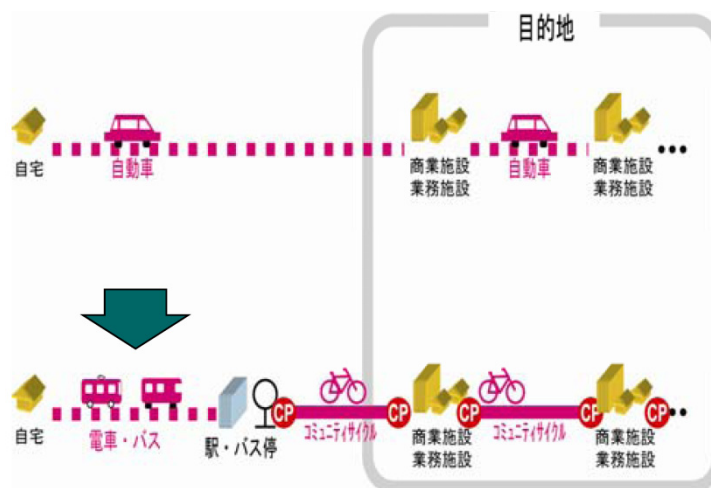


・サイクル&バスライドイメージ(宇都宮市)

### (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)

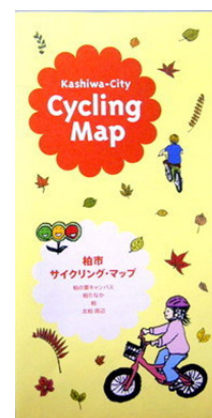
#### ■空き店舗を活用したサイクルポート例(名古屋市)



※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



## 柏市自転車総合計画一概要版

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/>