

柏市自転車総合計画

資料集【別冊】

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

柏市

資料集

1 上位計画・関連計画

- 1) 法律、国の指針等 1
- 2) 柏市の上位計画 2
- 3) その他関連計画 5

2 柏市の概況と交通特性

- 1) 柏市の位置・地勢 10
- 2) 柏市の人口 11
- 3) 柏市の地域特性 13
- 4) 主要施設の立地状況 14
- 5) 交通基盤等の状況 17

3 自転車利用環境の状況

- 1) 自転車利用の交通分担率 22
- 2) 自転車ネットワークの取組み 28
- 3) サイクルシェア等の取組み 32

4 駐輪場の現況と将来需要

- 1) 駐輪場の整備状況 35
- 2) 駐輪場の利用状況 37
- 3) 放置自転車の実態 39
- 4) 駐輪場の将来需要 42

5 自転車に関する市民意識

- 1) 自転車施策について 43
- 2) 放置自転車について 46
- 3) 駐輪場利用料金について 47
- 4) 安全・マナーについて 48

6 自転車交通事故に関する主な状況・要因

- 1) 自転車交通事故の主な状況・要因のまとめ 51
- 2) 全国における自転車事故 55
- 3) 全国における高齢者の自転車事故 64
- 4) 柏市における自転車事故 67
- 5) 千葉県における自転車事故 73

1 上位計画・関連計画

1) 法律、国の指針等

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24年11月）

—国土交通省道路局・警察庁交通局

項目	主な内容
●自転車通行空間の計画	<ul style="list-style-type: none">・自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標等の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画作成手順を提示・車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示・整備に当たり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示
●自転車通行空間の設計	<ul style="list-style-type: none">・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方(分離工作物、幅員、路面表示等)を提示・直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示等
●利用ルールの徹底	<ul style="list-style-type: none">・以下の3つの観点から利用ルール徹底の取組を提示: 全ての利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等): ルール遵守のインセンティブ付与(児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等): 指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)
●自転車利用の総合的な取組	<ul style="list-style-type: none">・駐停車・荷捌き車両対策、放置自転車対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組を提示・利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組を提示

2) 柏市の上位計画

■ 柏市第四次総合計画 後期基本計画（H23年度～H27年度）－H23年3月策定

項目	主な内容
● 交通分野の基本施策	○ 総合交通体系の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性を高めることで、自動車に多くを依存しない選択性の高い交通体系を構築し、温室効果ガスの排出を抑制した、人と環境にやさしいまちを目指します。
● 自転車に関する取り組み	○ 自転車利用環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化した既存駐輪場の計画的な再整備と放置自転車撤去活動の推進により、放置自転車の解消に努めます。また、市営駐輪場の指定管理者制度の拡充や道路占用制度を活用した駐輪場の民営化促進など、民間事業者が駐輪場業務に参入しやすい環境を整備します。 ・ 自転車と歩行者等との分離や自転車マナーの向上により、交通事故の回避を図ります。また、自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの導入により、自転車の利用しやすい交通環境の整備に努めます。

■ 柏市第四次総合計画 第六次実施計画（H25年度～H27年度）－H25年3月策定

項目	主な内容
● 自転車利用環境の向上	○ 既設駐輪場の再整備事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 立体駐輪場のうち、老朽化が顕著な施設から順次改修工事を行う。また駐輪場内のセキュリティの強化を図るため、防犯カメラを順次設置する ○ レンタサイクル事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤通学や観光等に、1台の自転車を複数の人が利用するレンタサイクルの利用促進を図り、駐輪台数を抑制することで、自転車の利用しやすい交通環境を整備する。 ○ 自転車等総合計画策定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場の再配置計画・修繕計画・使用料金改定のほか、放置自転車対策、自転車安全利用対策等を含め、自転車等の各種対策を総合的な見地から計画的に実施していくため、自転車等総合計画を策定する。

■柏市都市計画マスタープラン（H21年度～H37年度）－H21年6月策定

項目	主な内容										
<p>●道路・交通分野の基本方針</p>	<p>○低炭素型都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車を過度に利用しない交通システムへの転換を進めていくとともに、公共交通や歩行者・自転車ネットワークを重視した道路整備などにより「歩いて暮らせるまち」を目指します。 ・鉄道・バスなどの公共交通機関の充実を図り、広域及び市内における移動のしやすさの向上を目指します。 										
<p>●自転車に係る施策</p>	<p>○自転車ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の手軽なレクリエーションや健康づくりのため、自転車ルート of 整備充実を図ります。現在、手賀沼沿いや利根川沿いに整備されていますが、今後、大津川沿いにもネットワーク化していきます。 ・利根川や利根運河等の河川敷沿いのサイクリングロード、布施弁天、旧吉田家住宅、その他の歴史的建造物、公園、緑地など周辺施設を結ぶ自転車ルート of 設定や、レンタサイクルの乗り捨てに対応した駐輪施設の整備などを進めます。 ・北部ゾーンにおいては、「柏の葉国際キャンパスタウン構想」により自転車を利用しやすい環境整備と利用の仕組みを確立し、他のゾーンにおいても自転車利用の普及促進を図ります。 <p style="text-align: center;">■自転車ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車法に基づく自転車利用総合計画を策定し、自転車利用の促進を図ります。 <p>○駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺における駐車場の整備や駐輪場のリニューアル、民営駐輪場の誘致などの各種放置自転車防止策による駅前放置自転車の解消対策を推進します。 ・駐輪場附置義務制度をより効果的な制度となるよう見直します。 <p>■ 放置自転車対策</p> <table border="1" data-bbox="472 1809 1414 2063"> <thead> <tr> <th data-bbox="472 1809 596 1845">対象</th> <th data-bbox="596 1809 1414 1845">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="472 1845 596 1951" rowspan="3">駐輪場の整備等</td> <td data-bbox="596 1845 1414 1881">市営駐輪場のリニューアル及び高度化・複合化、民営駐輪場の誘致</td> </tr> <tr> <td data-bbox="596 1881 1414 1917">上記による市営駐輪場の整理・統合による借地の縮小及び効率的な管理運営</td> </tr> <tr> <td data-bbox="596 1917 1414 1951">鉄道事業者や施設設置者及び道路管理者等との適切な役割分担、民間活力等の導入</td> </tr> <tr> <td data-bbox="472 1951 596 2063" rowspan="3">放置防止誘導策</td> <td data-bbox="596 1951 1414 1986">放置防止街頭指導員</td> </tr> <tr> <td data-bbox="596 1986 1414 2022">自転車の放置防止の啓発、利用マナー・ルールの確立</td> </tr> <tr> <td data-bbox="596 2022 1414 2063">放置自転車対策（撤去等）の強化</td> </tr> </tbody> </table>	対象	内容	駐輪場の整備等	市営駐輪場のリニューアル及び高度化・複合化、民営駐輪場の誘致	上記による市営駐輪場の整理・統合による借地の縮小及び効率的な管理運営	鉄道事業者や施設設置者及び道路管理者等との適切な役割分担、民間活力等の導入	放置防止誘導策	放置防止街頭指導員	自転車の放置防止の啓発、利用マナー・ルールの確立	放置自転車対策（撤去等）の強化
対象	内容										
駐輪場の整備等	市営駐輪場のリニューアル及び高度化・複合化、民営駐輪場の誘致										
	上記による市営駐輪場の整理・統合による借地の縮小及び効率的な管理運営										
	鉄道事業者や施設設置者及び道路管理者等との適切な役割分担、民間活力等の導入										
放置防止誘導策	放置防止街頭指導員										
	自転車の放置防止の啓発、利用マナー・ルールの確立										
	放置自転車対策（撤去等）の強化										

■ 柏市総合交通計画（H22年度～H31年度）－H22年3月策定

項目	主な内容
<p>● 自転車に関する基本方針</p>	<p>○ 自動車に過度に頼らずに生活できる選択性の高い交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車に過度に頼らず移動できるよう、鉄道・バス・自転車などの既存交通機関の多様な特性を生かし、連携しながら適切に組合わせて利用する効率的で多様な交通手段が確保された利用しやすい交通環境の整備を図る。 <p>○ 良好な歩行者・自転車環境が確保された、歩いて暮らせるまちの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行空間のユニバーサルデザイン化など移動円滑化を進め、良好で連続した歩行環境の整備を進めるとともに、既存サイクリングロードとの一体的ネットワーク形成に配慮しながら、自転車も利用しやすい交通環境の実現に取り組む。 <p>○ 優先順位の評価による効率的な道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏における広域連携拠点としての発展を支え、拠点及び地域間を連絡したり、鉄道駅等交通結節点へのアクセス道路などの緊急性・重要性の高い道路に加え、公共交通や歩行者・自転車ネットワークを重視した道路などの優先的かつ効率的な整備を推進する。
<p>● 自転車に関する施策</p>	<p>○ 自転車利用環境の整備(自転車利用環境の向上(重点的取組施策))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者、自転車、自動車の交通量等の実態、道路の構造を踏まえて、走行環境の分離を推進していく。 ・ 自転車等の駐車対策に関する総合計画を策定し、関係機関がそれぞれの役割を分担し、相互に連携・協力しながら、必要な措置を講じていく。 <p>○ ルールの周知徹底、マナーの向上(自転車利用環境の向上(重点的取組施策))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用者の通行ルールの周知徹底、マナー向上を関係機関と連携した啓発活動等を通じ実施していく。 <p>○ 自動車交通量の削減(環境負荷の低減)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関利用への啓発や誘導、パーク&ライド、エコドライブ、カーシェアリング等の様々な取り組みを実践し、自動車交通量の総量削減に努めていく。 <p>○ 地域ICT利活用モデル事業(次世代型環境都市モデルの展開(重点的取り組み施策))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 柏の葉地域を中心として、ICT(情報通信技術)の利活用により、簡単に複数交通手段から自分の状況とニーズに合った交通手段を選択できるよう支援したり、サイクルシェア導入を視野において、必要な手続きを簡単に出来るよう支援するシステムの構築を目指していく。

3) その他関連計画

■ 柏市交通安全計画（H23年度～H27年度）

項目	主な内容
<p>● 自転車に係る施策</p>	<p>○ 自転車の交通事故防止対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 手軽で便利な交通手段、環境配慮や健康志向等の点から自転車利用者の増加に伴い、自転車の関係する交通事故が多発しています。交通事故防止対策として自転車安全利用五則等、交通ルールとマナーの啓発、警察署による指導及び取締りの強化、交通安全協会や安全運転管理者協議会、サイクリング協会等関係機関と協力し啓発活動を実施していきます。また、多くの自転車利用者が使用する市営駐輪場において、利用者への自転車の安全利用のチラシの配布や啓発看板の設置等行っていきます。 ・ 自転車が歩道通行するようになり、自転車と歩行者、自転車と自転車の事故も増え、加害者になることもあるため、賠償責任保険が付加された、TSマーク付帯保険や民間の自転車保険の加入促進を図っていきます。 ・ 今後、市内全域を対象とした自転車の駐輪・走行環境・安全誘導など、自転車利用の環境整備に関する計画の策定を予定しており、市内の自転車交通環境のあり方について検討を進めていきます。 ・ また、安全基準を満たした「幼児2人同乗自転車」の普及促進、13歳未満の子どものヘルメット着用を推進していきます。 <p>○ 駐輪場の整備及び放置自転車対策の推進</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 駐輪場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化した既存駐輪場の計画的な再整備や利便性の向上及び防犯対策の強化に努めるとともに、レンタサイクルを含む自転車シェアリング事業の推進による駐輪需要の総量抑制や既存駐輪場の配置・規模の見直し、民間活力を活かした駐輪場整備や民間駐輪場誘致のための支援制度の創設などに取り組みます。 2) 放置自転車対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内各駅周辺の放置自転車台数及び放置自転車撤去台数は、共に年々減少しているが、依然として放置が絶えないことから、従前の平日午前撤去に加え、商店会等の協力を得て、放置の多い平日午後の撤去に努めます。 3) 駐車秩序の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・ 健常者はもとよりお年寄りや車椅子利用者など全ての歩行者が安全に安心して歩道を通行できるよう、自転車利用者に対し法令の遵守、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を行い、社会的、道義的責任の自覚を求め、道路の通行機能及び歩行者の安全確保に努めます。 4) 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの活動の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 全国的に駅周辺の放置自転車による交通障害や街の景観悪化が大きな社会問題となっている実情を踏まえ、放置から駐輪場利用への転換を図るため、商店街、鉄道事業者等の関係機関及び市民と連携してクリーンキャンペーン活動を拡充します。

■ 柏市環境基本計画（H21年度～H27年度）－H21年3月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	○ 自転車を利用しやすい環境の整備(自動車交通対策(自動車交通の円滑化や抑制)の推進) <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車の撤去 ・ 公共空地を利用した駐輪場整備 ・ 民営駐輪場への支援 ・ 自転車専用道路の整備

■ 第2期柏市地球温暖化対策計画－H26年3月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	○ 環境に優しく、健康的な移動手段 ー 自転車利用の促進と利用環境整備【環境政策課、交通政策課、交通施設課】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車の排気ガスが温暖化を促進していることは、今日では広く知られています。また、健康志向と相俟って東日本大震災以降、確実な移動手段として自転車利用者が増加しています。温暖化対策としては、通勤、買い物など日常の移動手段が車主体から自転車へ転換されることが望ましい姿ですので、環境政策として、自転車の利用を促進していきます。 しかし、残念ながら自転車同士や歩行者を巻き込む事故が増加しているのが現状です。また、依然として放置自転車が後を絶ちません。こうしたことから、自転車総合計画（平成27年3月予定）を策定し、歩行者・自転車との通行空間の分離による安全で快適な走行環境の整備、放置自転車対策、駐輪場の適正配置や利用方法の改善、自転車のルールの徹底やマナーの向上などハード・ソフト施策を展開していきます。 ○ 柏市が描く明るい低炭素社会 ー 自転車・バス交通の充実による歩いて暮らせる街の創出 ー <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車に過度に頼らずに生活できる選択性の高い交通環境を整備する。具体的には、歩行者及び自転車利用者に対する利用環境の整備・ネットワーク化により、環境に配慮した交通への転換を誘導する。

■ 柏市バリアフリー基本構想（H22年度～H37年度）－H22年3月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	○ 道路のバリアフリー方針 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道の段差、勾配、路面の凸凹等を改善し、歩道の平坦性を確保します。 ・ バリアフリー経路の歩道の幅員は2m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）を確保します。 ・ 歩道がない区間は歩行空間を確保し、安全性を高めます。 ・ 可能な限り、歩行者と自転車の分離を工夫します。 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置や改善を行います。 ・ 歩行者の動線上にある排水ます等のふたは、溝が細かいグレーチングに変えるなど、改善を行います。 ・ 夜間においても、高齢者・障害者等が安全で安心して歩けるように、照明施設の整備により、歩行空間の適切な明るさを確保します。 ・ 路上の障害物を整理し、十分な通行空間を確保します。 ・ バリアフリー化の観点からも、電線類地中化の推進に努めます。 ・ バス停を設ける歩道は、高齢者・障害者等がノンステップバスに円滑に乘降できる構造にします。 ・ バリアフリー経路の整備にあたっては、わかりやすい案内標識の整備や休憩できるベンチの設置にも配慮しながら進めます。

■ノーマライゼーションかしわプラン（H24年度～H32年度）－H19年4月策定

項目	主な内容
●自転車に係る施策	<p>○障害のある人に配慮した都市基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国のバリアフリー新法、千葉県福祉のまちづくり条例、柏市福祉のまちづくりのための施設整備要綱、柏市バリアフリー基本構想などにに基づき、障害のある人・高齢者の利用に配慮した都市基盤整備に努めます。 ：「福祉のまちづくり」の推進 ：安心して利用できる公園の整備 ：交通安全対策の推進 ：柏市バリアフリー基本構想 ：市営駐輪場の「思いやりスペース」 ：安心して通行できる道路・歩行空間の整備 ：学校施設のバリアフリー整備 <p>○歩行者の妨げとなる違法物への対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行の障害となる、無許可で設置された立て看板の撤去を実施します。また、警察や商店会の協力を得ながら、路上に設置・陳列されている商店の看板や商品の撤去指導を実施していきます。さらに、「放置自転車対策事業」として、自転車等放置禁止区域における自転車放置防止対策を講じるとともに、放置自転車の撤去作業を行います。 ：歩行者の妨げとなる違法物対策 ：放置自転車対策事業

■柏の葉国際キャンパスタウン構想－H20年3月策定

－千葉県、柏市、千葉大学、東京大学－

項目	主な内容
●自転車に係る施策	<p>○世界の環境交通モデルとなる移動のシステムを整える</p> <p>○「柏の葉自転車利用促進計画」（H22年3月）の策定</p> <p>○「自転車グランドビジョン（案）」の作成、モビリティフォーラムの開催</p> <p>○自転車通行環境整備に関するモデル地区の指定（H20年、柏の葉キャンパス駅周辺地区）、ITS実証実験モデル都市への指定（H21年）</p> <p>○歩行者と自転車の楽しい移動を可能とするネットワークをつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべての幹線道路への自転車レーンの設置等のネットワーク整備、フリーサイクルや共同自転車等のシステム導入、地域資源を活かす魅力ある歩行者空間とネットワーク形成など（自転車分担率10%増加） ・すべての幹線道路への自転車レーン設置などのネットワーク整備 ・フリーサイクルや共同自転車などのシステム導入 ・地域資源を活かす魅力ある歩行空間とネットワーク形成 <p>○自動車利用を削減するための総合的な施策展開（自動車分担率の10%低下）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリングの実施 ・環境にやさしいエネルギーの利用 など

■ 柏市観光基本計画－H26年3月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	<p>○観光プロモーション活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の各観光拠点（あけぼの山公園、手賀沼等）を結ぶ公共交通やサイクルロード等について検討します。 <p>○重点地域別施策より</p> <ul style="list-style-type: none"> －柏駅周辺エリア～駅前回遊の促進－ ・駐輪場を整備することで、駅前や商店街での放置自転車をなくし、歩行者が安心安全に楽しめるまちづくりを目指します。 －手賀沼周辺エリア～手賀沼とその周辺の整備と啓発－ ・自転車利用者の利便性を向上するため、サイクルポートなどの設備を整備します。

■ 柏市緑の基本計画－H21年6月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	<p>○サイクリングネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利根川・利根川運河の堤防や大堀川リバーサイドパーク、手賀沼ふれあい緑道等の既存のサイクリング道路などを活用して、拠点の緑や文化財、鉄道駅・大学・スポーツ施設等を結ぶサイクリングネットワークづくりを検討します。

■ 第2期柏市中心市街地活性化基本計画－H26年4月策定

項目	主な内容
● 自転車に係る施策	<p>○事業名7－柏駅東口第二駐輪場耐震補強整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・柏駅東口第二駐輪場は建設から30年以上が経過しており、著しい老朽化への早急な対応が必要であるため、改修工事を実施する <p>○事業名9－柏駅東口第三駐輪場整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・柏駅東口第三駐輪場は建設から20年以上が経過しており、著しい老朽化への早急な対応が必要であるため、改修工事を実施する <p>○事業名29－自転車総合計画策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の駐輪・放置自転車対策、走行環境、交通安全指導及び啓発などに関する自転車全般に係る総合計画を策定する（25～26年度） <p>○事業名30－コミュニティサイクル民営化実証実験事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクルのシステム改良を行い、自転車のシェアによる都市環境の向上を図る事業について、民営化が可能であるか実証実験を行う（25～26年度） <p>○事業名31－モビリティ・マネジメント事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家用車の利用から公共交通への転換を促す、コミュニティ施策を展開する（27～28年度） <p>○事業名33－放置自転車等街頭防止事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・柏駅周辺において、街頭巡回指導員が自転車等放置禁止区域を巡回し、指導及び啓発を行う

■ 柏の葉自転車利用促進計画－H22年3月策定（UDCKの他民間企業3社）

項目	主な内容
● 自転車の街の目標	<p>○ 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活圏での移動を日常的に行う場合の手段として、3Km以下の移動を中心として、自動車から自転車に転換するとともに、この割合をキャンパスタウン構想に基づいて、10%を自家用車から自転車に移動することとして、自転車分担率を27%の目標として設定するものとする。 <p>○ 目標達成のための方策</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民等に対するインセンティブとなる施策及び柏の葉キャンパスタウンに適した施策の検討 自転車の他の交通手段との関係を考慮した自転車施策の検討
● 基本計画	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の用途別の利用方策 自転車の走行・駐車空間、車体の方策 自転車利用促進方策の拡大戦略 自転車関連施策及び実施主体の整理、自転車利用促進効果の高い項目とそれを支える施策

■ 柏の葉交通戦略－H25年9月策定（柏の葉国際キャンパスタウン構想委員会）

項目	主な内容
● 自転車に関する基本方針	<p>○ 長期ビジョン（～2022年度目標年次）</p> <ul style="list-style-type: none"> マルチモーダルビジョン－政策優先順位（案） （サイクルシェア、個人利用自転車、レンタサイクル） シェアリングシステムズの位置づけ （サイクルシェア、レンタサイクル）
● 自転車に関する施策	<p>○ 短期戦略（H25年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワークの整備 <ul style="list-style-type: none"> －鉄道端末交通手段としての自転車利用だけでなく、柏の葉エリア内の代表交通手段としての自転車利用も促進させるため、連続した自転車通行空間を整備する （特に柏の葉キャンパス駅、柏の葉公園周辺地区との間の区間の先行的な自転車通行空間の整備） 駐輪場の効果的な配置・運用 <ul style="list-style-type: none"> －駅周辺での個人利用自転車の過剰な利用の抑制、地区内循環バスやシェアリングシステムズへの誘導 －特定の駐輪場への需要の一極集中を避けるため駅周辺の駐輪場料金体系の方向性の統一 －公設・民設の駐輪場の連携と駅周辺駐輪台数の確保

2 柏市の概況と交通特性

1) 柏市の位置・地勢

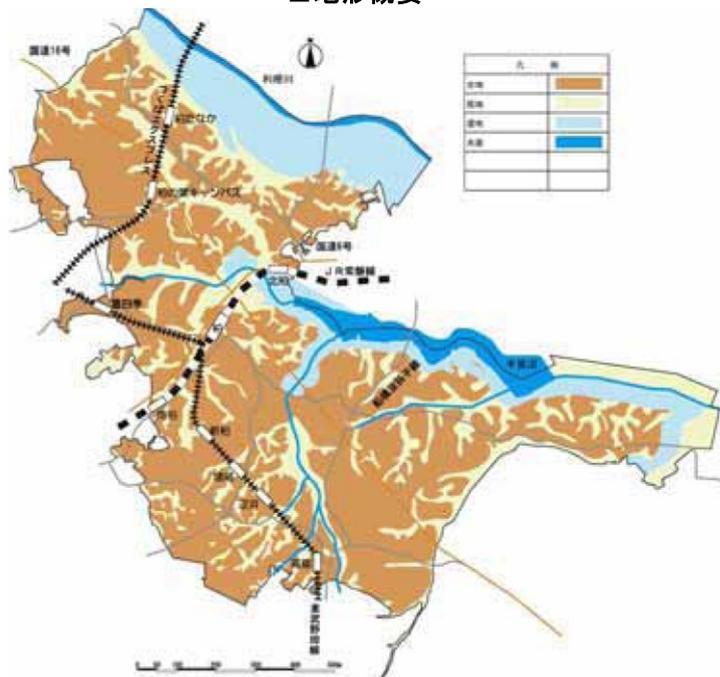
柏市は、下総台地北西部の台地上に位置し、地勢は概ね平坦地でほぼなだらかな地形であり、温暖な気候であるなど、自転車利用に適した環境を持っている。

- ・柏市は、都心から30km 圏の千葉県北西部に位置し、東西約18km、南北約15km、面積は114.9 km²です。東に我孫子市・印西市、利根川を挟んで茨城県取手市及び守谷市、南に鎌ヶ谷市・白井市、西に松戸市・流山市、北に野田市が隣接している。
- ・地勢は概ね平坦であり、下総台地の北西部に位置し、その大部分は台地上にあり、標高差は最大32m でほぼなだらかな地形となっている。市の北東部には利根川が流れ、台地に入り込んだ大堀川、大津川、金山落などの川沿いや、手賀沼や利根川沿いに分布している低地は、干拓事業や治水事業などが進められ、まとまった農地等となっている。
- ・平成24年、平均気温15.3℃、年間降水量は1,499mmで、晴れの日が多いなど温暖な気候となっている。

■広域的位置



■地形概要



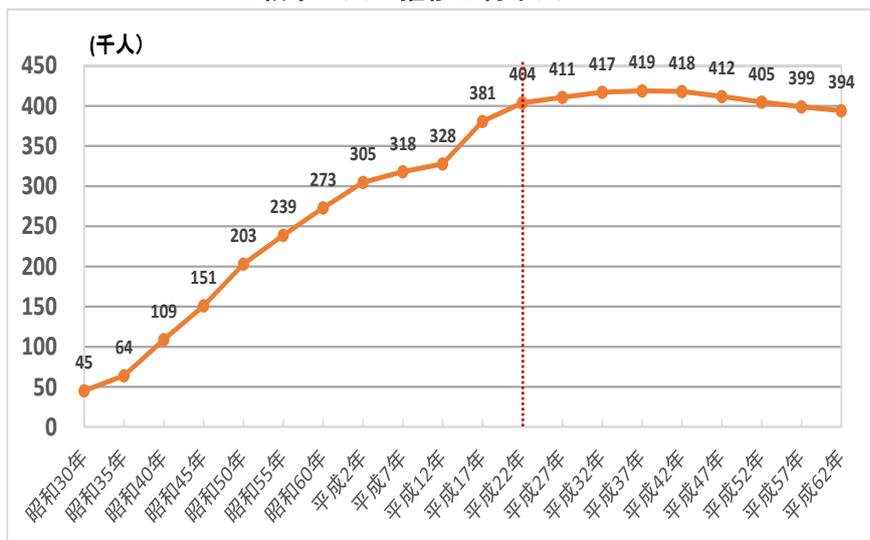
2) 柏市の人口

本市の人口は、平成 22 年現在約 40 万人で、柏駅周辺部から柏の葉キャンパス駅にかけて人口は増勢基調を維持している。人口の伸びは、近年、鈍化傾向にあり、老年人口が約 20% とゆるやかに高齢化が進行している。また、市内から市外への通勤者の半数以上は東京方面に向かっており、市内での通勤・通学の殆どは隣接地域の居住者となっている。

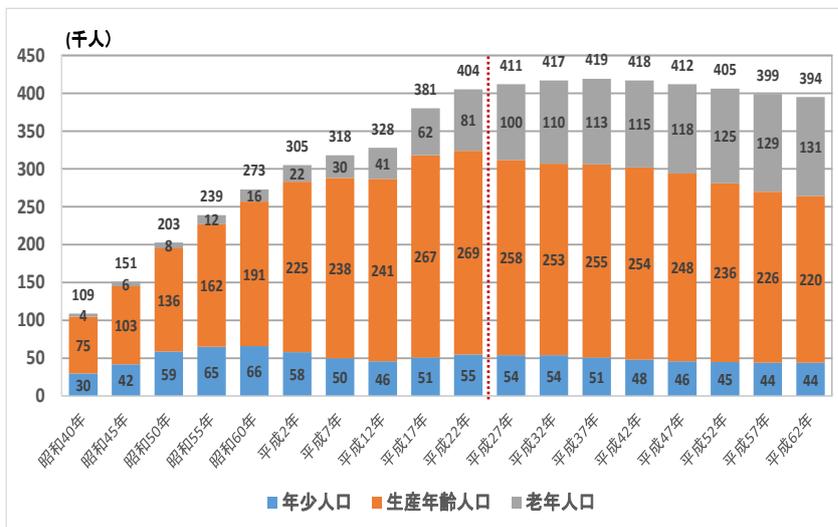
(1) 人口

- ・市の人口は平成 22 年時点で約 40.4 万人であり、このうち、主な自転車利用ユーザー（通勤通学や買物利用）と想定される生産年齢人口については、約 26.9 万人（総人口の約 65%）となっている。地域的には、つくばエクスプレス沿線地区への人口流入により柏駅周辺部から柏の葉キャンパス駅にかけての人口は増勢基調を維持している。
- ・堅調な増勢で推移した人口も、昨今の伸びは鈍化傾向にある。今後もつくばエクスプレス沿線地区の開発を中心とした人口流入により、しばらくは人口増加が続くことが予想されるが、全国的な少子高齢化の流れの中で、人口の伸びは次第に鈍化し、平成 37 年をピークに、市の総人口は減少に転じるとともに、生産年齢人口は一貫して減少基調であると予想されている。

■ 柏市の人口推移と将来人口



■ 柏市の年齢別人口の推移と将来人口



参考 柏市の年齢別人口構成

項目	H27年	H37年
総人口(A)	411千人	419千人
年少人口(B)	54千人	51千人
生産年齢人口(C)	258千人	255千人
老年人口(D)	100千人	113千人
生産年齢人口割合(C/A)	62.8%	60.9%
老年人口割合(D/A)	24.3%	27.0%

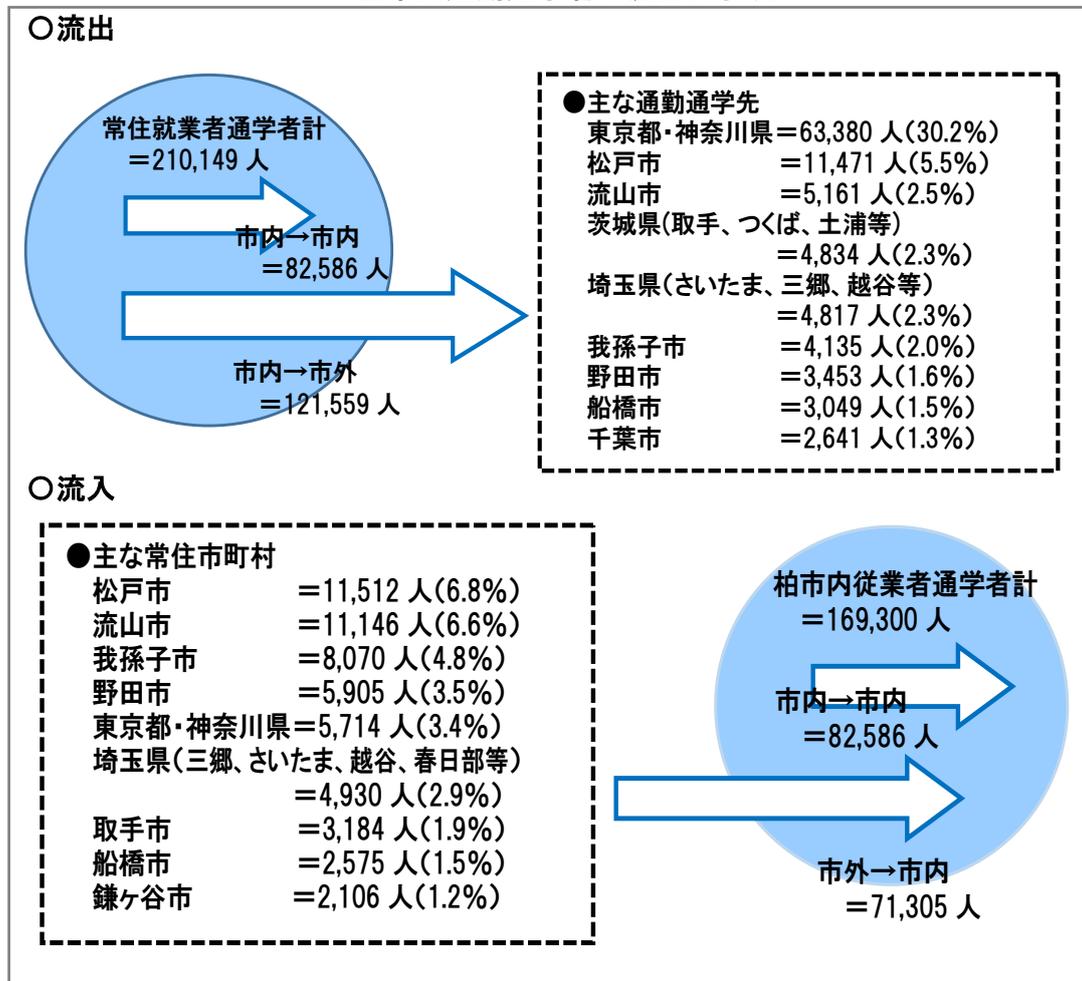
注)：人口は各年 10 月 1 日現在(上の 2 図とも)

・資料：現況は国勢調査、推計値は柏市推計(上の 2 図とも)

(2) 人口流動

- ・市内から市外への通勤・通学者の総数は、平成22年現在で約12万人、その半数以上（通勤通学者全体約21万人の3割）が東京方面に向かっている。一方、通勤通学で市内に流入するものは約7万人で、殆どが隣接地域の居住者となっている。

■市内通勤通学者の流出入状況



・資料：H22年国勢調査より作成

3) 柏市の地域特性

柏市は、首都圏における広域連携拠点として位置づけられており、圏域の交通の要衝地、中心市街地における高度な商業機能の集積、つくばエクスプレス開通に伴う北部地域整備などの都市化が進展する一方、スポーツ交流が盛んで、豊かな自然や田園空間などの地域資源が特色となっている。

● 東京都心から30km圏に位置する首都圏における広域連携拠点としての中心的な地域

柏市は、首都圏東部、東京都心から30km 圏に含まれ、千葉県北西部の東葛飾地域に位置し、首都圏東部における広域連携拠点として中心的な地域となっている。

● 首都圏の交通の要衝

東京都心から放射状にJR東日本・常磐線、東京メトロ・千代田線及びつくばエクスプレスが、南北には東武野田線が通っている。

道路は、東京、茨城方面へ常磐自動車道と国道6号が、埼玉、千葉方面へ国道16号が通り、首都圏の放射状と環状の交通幹線の交差点に位置する交通の要衝となっている。

● 首都圏のベッドタウンとしての都市化の進展

昭和29年の市制施行以来、著しい人口の流入による都市化が進み、昭和30年代、国内初の大規模住宅団地を初めとする住宅団地建設や工業団地への企業進出が図られた。

● 住宅都市から広域的な商業拠点都市への発展

常磐線の複々線化（昭和46年4月）、柏駅東口市街地再開発事業の完成（昭和48年10月）を契機として、住宅都市から広域的な商業拠点都市への発展を遂げてきた。特に、柏駅に隣接して出店した「柏そごう（昭和48年10月：柏駅東口市街地再開発事業）」及び「柏高島屋（昭和48年11月）」という2つの百貨店は、千葉県北西部及び茨城県南部における商業力を決定づけ、以後、現在に至るまでその役割を担い続けている。

● 自然環境の豊かさ

手賀沼やあけぼの山農業公園をはじめ、広大な緑地や農地など、都心部に位置しながら水と緑に恵まれた豊かな自然環境を有している。

● 都市の成熟化、スポーツの盛んなまちへ

経済社会の成熟化に伴い単なる「生活の便利さ」のみならず「緑と水」、「うるおいとやすらぎ」といった快適な居住環境へのニーズが高まっている。

また、Jリーグのチームである「柏レイソル」のホームタウンとしても知られており、スポーツを通して地域の活性化と市民の交流を図る「スポーツによるまちづくり」を推進している。

● 市町村合併～中核市に移行

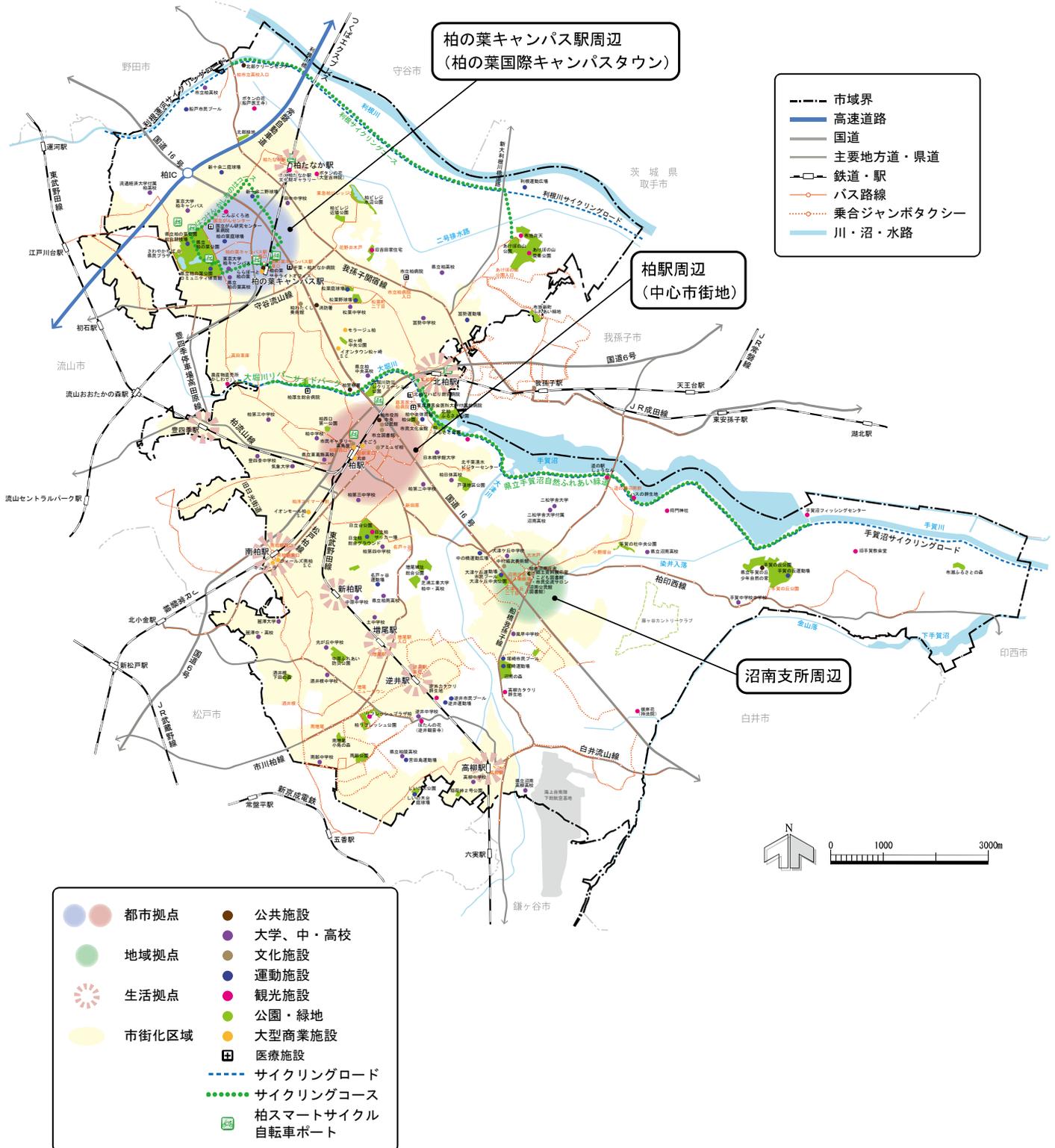
平成17年3月に旧沼南町との合併により新「柏市」が誕生、同年8月に北部地域の「つくばエクスプレス」の開通により、柏駅を中心とした都市構造から柏の葉キャンパス駅周辺地区との2極化が進行するなど、本市の都市構造が変化してきている。

このような都市規模の拡大とともに、分権型社会に対応していくため、平成20年、中核市への移行とともに、東葛広域行政連絡協議会において政令指定都市に向けた研究を進め検証を行っている。

4) 主要施設の立地状況

柏市の公共的施設は次のようなものが挙げられるが、主な施設は、JR常磐線柏駅、北柏駅、TX柏の葉キャンパス駅、及び、沼南庁舎周辺に集中し立地している。また、北部・南部地域は、良好な住宅地整備と文化・レクリエーション施設等の都市的土地利用が進展している。

■主要施設等の分布状況



■公共的施設一覧(1)

(平成22年3月現在)

	施設	箇所数	名称
官公庁施設	市役所	1	柏市役所
	支所	1	沼南庁舎
	保健所	1	柏市保健所
	健康管理センター	1	健康管理センター
	保健センター	2	柏市中央保健センター 柏市沼南保健センター
	警察署	1	柏警察署
	税務署	1	柏税務署
	県税事務所	1	柏県税事務所
	ハローワーク	1	ハローワークプラザ柏
	年金相談センター	1	柏年金相談センター
	消費生活センター	1	消費生活センター
福祉施設	地域生活支援センター	1	柏市地域生活支援センターあいネット
	社会福祉協議会	1	柏市社会福祉協議会(介護予防センターいきいきプラザ内)
	ボランティアセンター	1	柏市社会福祉協議会ボランティアセンター(教育福祉会館内)
	地域福祉センター	1	地域福祉センター(教育福祉会館内)
	社会福祉センター	1	沼南社会福祉センター
	老人福祉センター	4	中央老人福祉センター(教育福祉会館内) 老人福祉センター柏寿荘 南部老人福祉センター 沼南老人福祉センター「いこい荘」
	シルバー人材センター	1	柏市シルバー人材センター
	介護予防センター	2	介護予防センター「いきいきプラザ」 介護予防センター「ほのぼのプラザますお」
	地域包括支援センター	7	北柏地域包括支援センター 柏西口地域包括支援センター 柏東口地域包括支援センター 沼南地域包括支援センター(沼南社会福祉センター内) 柏北部地域包括支援センター 光ヶ丘地域包括支援センター 柏南部地域包括支援センター
	身体障害者福祉センター	1	身体障害者福祉センター(教育福祉会館内)
医療施設	病院(一般病床100床以上)	9	おおたかの森病院
			柏厚生総合病院
			柏光陽病院
			市立柏病院
			国立がんセンター東病院
			千葉・柏たなか病院
			東京慈恵会医科大学附属柏病院
			名戸ヶ谷病院
辻仲病院柏の葉			

■公共的施設一覧(2)

(平成 22 年 3 月現在)

	施設	箇所数	名称
文化施設	アミュゼ柏	1	アミュゼ柏
	市民文化会館	1	市民文化会館
	県民プラザ	1	さわやかちば県民プラザ
	図書館本館	1	図書館本館
	公民館	2	中央公民館 沼南公民館
	勤労会館	1	勤労会館
運動施設	総合競技場	1	県立柏の葉公園総合競技場
	体育館	2	中央体育館 沼南体育館
	日立柏サッカー場	1	日立柏サッカー場
商業施設※	大規模小売店舗(10,000㎡～)	13	柏駅前第一ビル(丸井)
			イトーヨーカ堂柏店
			長崎屋サンショッピングセンター柏店
			スカイプラザ柏
			(株)高島屋柏店
			東武柏駅ビル・(株)高島屋柏店・(仮称)柏駅西口共同ビル
			柏ショッピングセンター
			柏駅前共同ビル(丸井)
			コジマNEW柏・松ヶ崎ショッピングセンター
			エディオン柏沼南店
			モラージュ柏
			イオン柏ショッピングセンター
			ららぽーと柏の葉
その他	郵便直営店	1	柏郵便局
	斎場	1	ウイングホール柏斎場
避難場所	広域避難場所	4	廣池学園
			(株)日立製作所柏総合グランド
			県立柏の葉公園
			中原ふれあい防災公園
公園・緑地	地区公園	3	戸張地区公園
			柏リフレッシュ公園
			中原ふれあい防災公園
	総合公園	2	増尾城址総合公園
			手賀の丘公園
	特殊公園	1	あけぼの山公園
	広域公園	8	県立柏の葉公園
			新十余二第一緑地
			松葉町緑地
			あかね緑地
柏の葉第2水辺公園			
柏ビレジ水辺公園			
布施新町ふれあい緑地			
西十余二第一公園			
酒井根下田の森緑地			
あけぼの山農業公園	1	あけぼの山農業公園	
駐車場	市営駐車場	1	市営駐車場

注) 平成 22 年 3 月廃止施設は含まず、4 月開設施設を含む。

※千葉県大規模小売店舗名簿(平成 20 年 12 月末日現在)から対象施設とその名称を掲載。

・資料: 柏市バリアフリー基本構想(H22 年3月)

5) 交通基盤等の状況

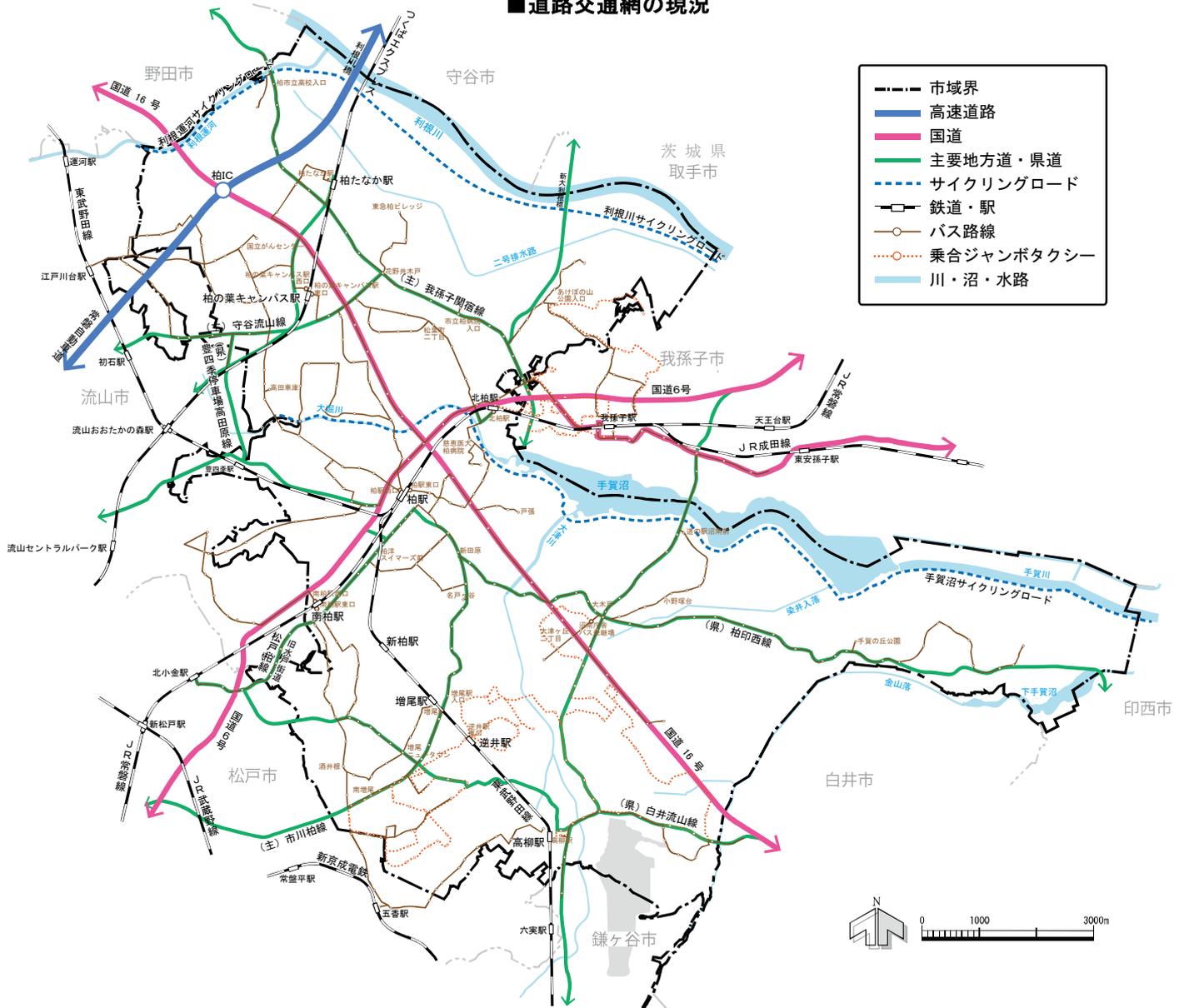
(1) 道路網

柏市は、常磐自動車道や国道16号、国道6号など広域的な交通アクセスに優れており、骨格となる幹線道路が格子状に地域を結ぶ交通利便性の高い都市である。本市の都市計画道路は63路線計画決定されており、整備済・概成済は総延長区間の約46%と、整備率は県内主要都市と比較して低い状況にある。

① 主要な道路網

- ・高規格道路としては、常磐自動車道が本市北部を横断しており、市内に柏ICが位置している。
- ・広域幹線道路としては、市を南北に縦貫する国道16号、本市中心を東西に横断する国道6号（水戸街道）が位置し、慢性的な交通渋滞となっている国道16号は、渋滞緩和を図るためのバイパス整備の検討が進められている。
- ・また、本市の骨格を形成している主要な幹線道路としては、我孫子関宿線、守谷流山線、市川柏線、船橋我孫子線などが挙げられ、2つの広域幹線道路を骨格とし、柏駅周辺地区を中心とした放射・環状系道路配置と概ね格子状の道路網となっている。

■ 道路交通網の現況



②都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路は、平成 25 年現在 63 路線が計画決定されており、総延長は 150.2km である。このうち、改良済区間延長が約 55.1km (総延長の約 37%)、概成済区間延長が約 13.5km (総延長の約 9%)、整備済・概成済あわせて約 68.6km (総延長区間の約 46%) であり、柏市の都市計画道路整備率は、県内主要都市と比較しても低い状況にある。

■都市計画道路の整備状況 (H20~24年度)

各年3月31日現在

年 度	路 線 数	計画延長(m)	完成延長(m)	完 成 率(%)
平成 20 年度	63	150,310	55,062	36.6
21	63	150,310	55,062	36.6
22	63	150,310	55,090	36.7
23	63	150,310	55,090	36.7
24	63	150,200	55,090	36.7

・資料: 柏市の統計(H25 年版一道路整備課)

■都市計画道路の整備状況



・資料: 柏市道路整備プログラム作成業務報告書(H24 年3月)

(2) 公共交通

東京都心へ直結する JR 常磐線と首都圏の環状鉄道網である東武野田線が本市中心部に乗り入れているほか、北部地域につくばエクスプレスが開通、また、バスは柏駅を中心に市内を放射状にネットワークし運行されている。鉄道・バスともに利用者は近年減少傾向にあるが、TX 線各駅の乗客数は、沿線地区の開発を中心とした人口流入により増加傾向にある。

① 鉄 道

- ・ 柏市は、JR東日本と東武鉄道の2つの鉄道があり、市内にはJR常磐線の柏駅、南柏駅、北柏駅の3駅、東武野田線の豊四季駅、南柏駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅の6駅が位置している。また、平成17年8月につくばエクスプレス（以下、TXとする）が開業し、市内に「柏の葉キャンパス駅」及び「柏たなか駅」の2駅が設置されている。
- ・ 平成24年度のJR線各駅の日平均乗客数は、約170千人、東武鉄道各駅の日平均乗客数は、約106千人、計約276千人となっている。また柏駅は、JR常磐線と東武野田線駅が同じ駅舎にあり、両社柏駅の乗客数は、一日平均約188千人で、柏市全体の乗降客数の約68%を占めている。TX線2駅の1日平均乗車人員は、平成24年度で約16千人となっている。
- ・ 乗客数の推移をみると、JR各駅・東武線各駅は減少傾向にある一方、TX線各駅の乗客数は沿線地区の開発を中心とした人口流入により、着実に増加傾向となっており、市内西北部のJR線利用者の多くがTX各駅利用に転じているものと想定される。

■ 鉄道網の状況



・資料：柏市内の公共交通（H26年9月）

■ 各鉄道駅の1日平均乗車人員（人/日）－H24年度

■ JR東日本線（JR東日本東京支社）

柏駅	南柏駅	北柏駅
119,064	31,616	19,243

■ 東武鉄道線（東武鉄道株式会社営業部審査課）

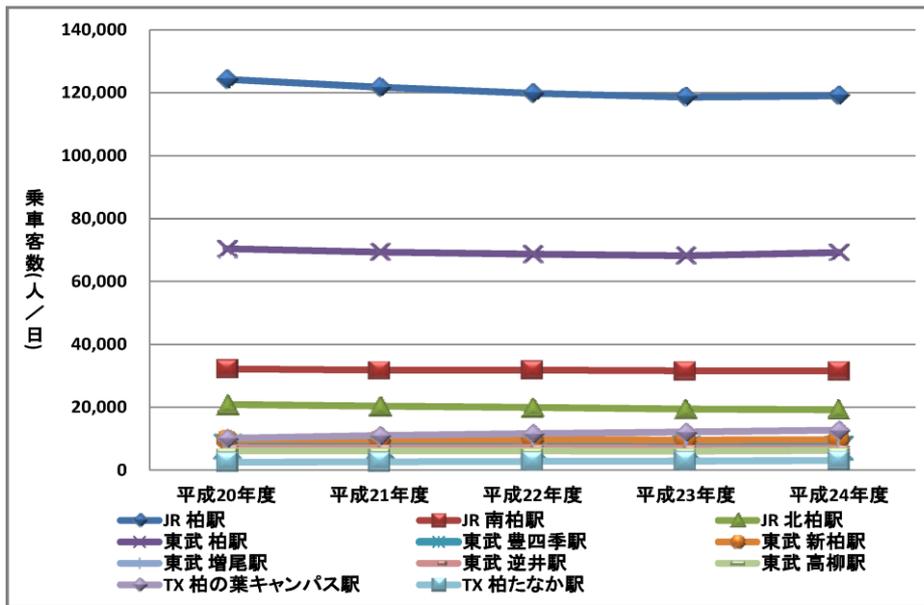
柏駅	豊四季駅	新柏駅
69,343	7,073	9,688
増尾駅	逆井駅	高柳駅
6,599	6,981	6,191

■ つくばエクスプレス線（首都圏新都市鉄道株式会社）

柏の葉キャンパス駅	柏たなか駅
11,677	2,786

・資料：第2期柏市中心市街地活性化基本計画（H26年4月）

■各駅の乗車客数の推移



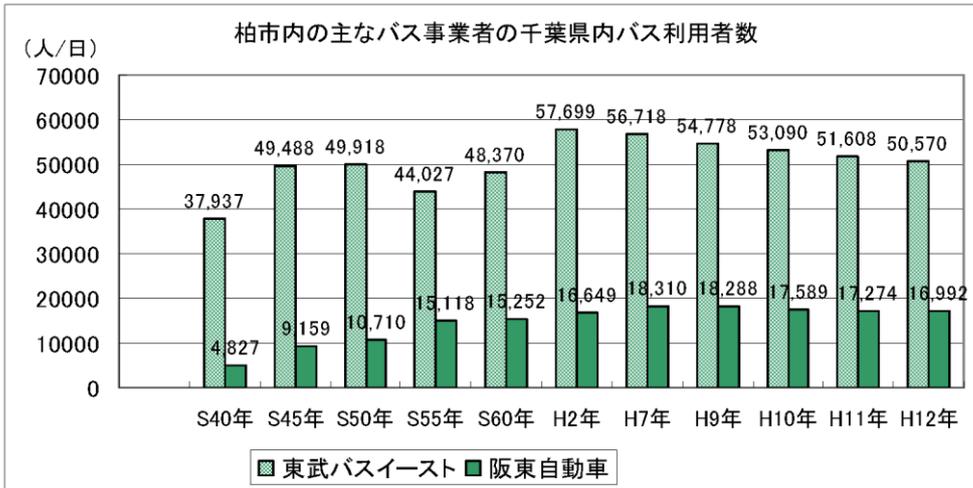
・資料: 柏市統計書(H25 年版)より作成

②バス交通

- ・ 柏市の路線バスの運行状況をみると、柏駅を中心に放射状のネットワークとなっており、JR 3 駅を中心に路線網が整えられ、JR 線以西の地域で運行本数が多くなっている。
- ・ 路線バスは 4 社で運行され、路線数が最も多いのは柏駅西口で、次に柏駅東口、南柏駅東口となっており、柏駅西口と柏の葉方面を結ぶ路線は、市内の路線では最も便数が多くなっている。
- ・ 路線バスの利用者は、平成 2 年をピークに減少傾向にある。
- ・ また、交通不便地域を解消し、公共公益施設への連絡機能を高めるため、かしわコミュニティバスの一部・代替（若白毛コース、岩井コースー平成25年3月終了）として、沼南地域を中心に、かしわ乗合ジャンボタクシー、予約型相乗りタクシー「カシワニクル」が運行されている。

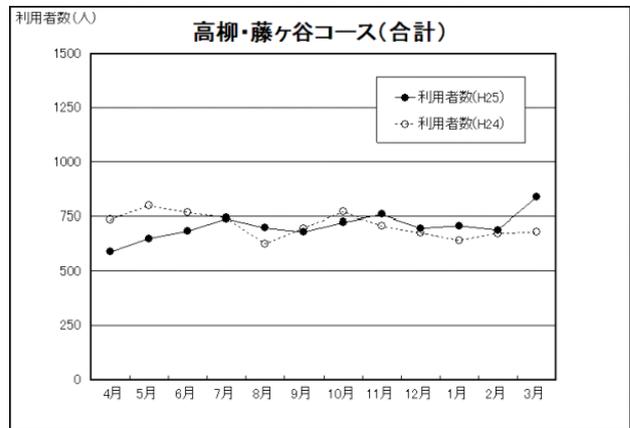
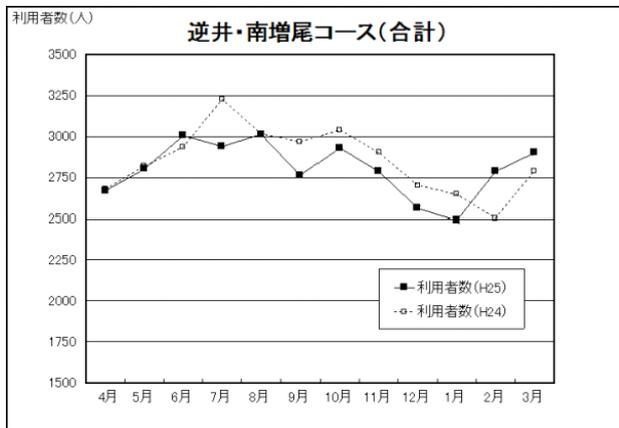
■柏市内のバスの運行状況





・資料:千葉県交通計画課資料

■かしわ乗合ジャンボタクシーの利用者実績 (H24~25年度)



・資料:柏市内の公共交通(H26年9月)

■コミュニティバス路線図



・資料:柏市交通政策課資料

3 自転車利用環境の状況

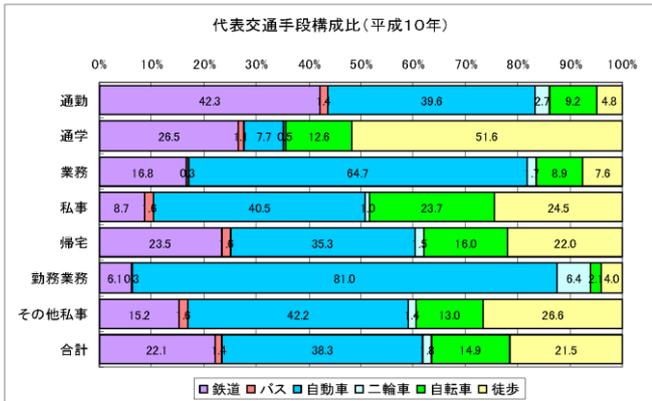
1) 自転車利用の交通分担率

代表交通手段における自転車利用は15%程度だが、鉄道駅へのアクセスは徒歩・自転車が主体であり、柏市の駅への交通手段（通勤・通学）の自転車利用は「自転車利用環境モデル地区」の中でも全国トップと駅までの自転車利用が多いことが明らかとなっている。また、自転車利用の目的では、買い物・レジャー等の私事目的が高いものの、近年、通勤・業務の目的が上昇している。

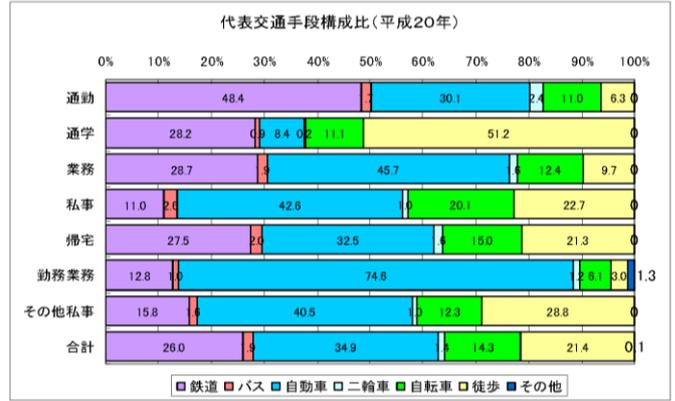
(1) 交通手段における自転車利用の割合

- ・平成20年の代表交通手段の構成比をみると、通勤においては鉄道利用が最も多いものの、通勤を除いては自動車利用が多くなっている。
- ・平成10年から20年にかけて鉄道とバスが増加しているが、自動車、二輪車、自転車が少なくなっている。鉄道・バスの増加については、平成17年につくばエクスプレスが開業し、それに伴い北部地域におけるバス路線も整備されたことの影響が出ているものと想定される。
- ・また、代表交通手段分担率の推移をみても、自動車の合計割合が最も高く、次に、鉄道、徒歩となり、自転車利用は4番で、その分担率は15%程度となっている。

■代表交通手段の構成



出典：平成10年東京都市圏パーソントリップ調査



出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

■柏市の代表交通手段分担率の推移

	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他
平成10年	2番目 (23.1%)	6番目 (1.4%)	1番目 (36.5%)	5番目 (1.8%)	4番目 (15.4%)	3番目 (21.8%)	7番目 (0.0%)
平成20年	2番目 (26.9%)	5番目 (1.9%)	1番目 (32.8%)	6番目 (1.4%)	4番目 (14.8%)	3番目 (22.1%)	7番目 (0.1%)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査「ゾーン別目的の種類別代表交通手段別発生量、集中量」/東京都市圏交通計画協議会/H10・H20より作成 ※旧沼南町を除く柏市全域。

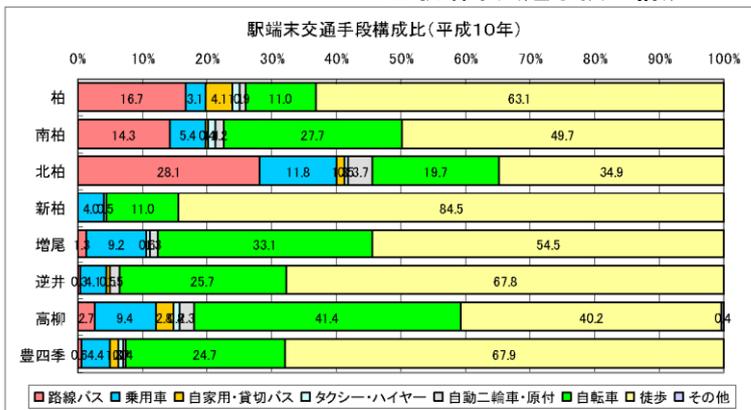
(2) 駅利用者の交通分担率

① 駅利用者の自転車利用の割合

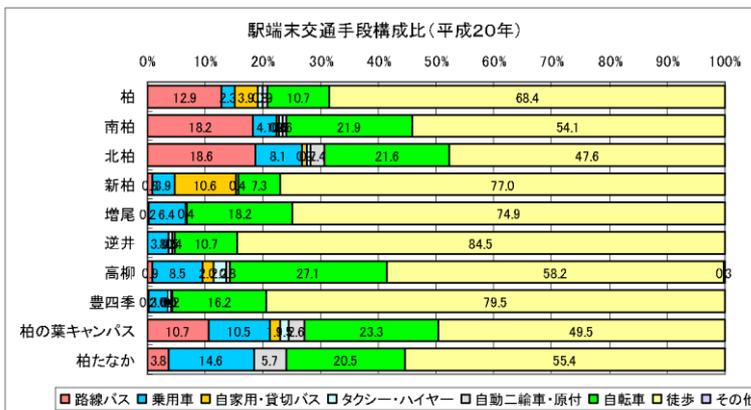
- ・ 鉄道駅へのアクセスは、全体に徒歩・自転車が主体であり、JR 各駅へは路線バス利用が 14～28%と多く、自転車利用割合は 1～3 割となっている。
- ・ 平成 20 年の自転車による駅利用をみると、高柳駅の自転車利用が最も多く、次に、柏の葉キャンパス駅、南柏駅、北柏駅となっているが、高柳駅や逆井駅、増尾駅など東武野田線の各駅は平成 10 年から自転車利用が大きく減少している。
- ・ また、駅別の自転車利用割合をみると、乗客数の多い JR 柏駅では約 1 割、他の多くの駅では約 2 割（新柏駅と逆井駅は 1 割程度）程度となっているものの、自転車利用の実数(トリップ数)でみると柏駅が市全体の約 4 割、南柏、北柏と合わせた JR 3 駅で約 7 割を占めている。

※1トリップ: 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位

■ 駅端末交通手段の構成



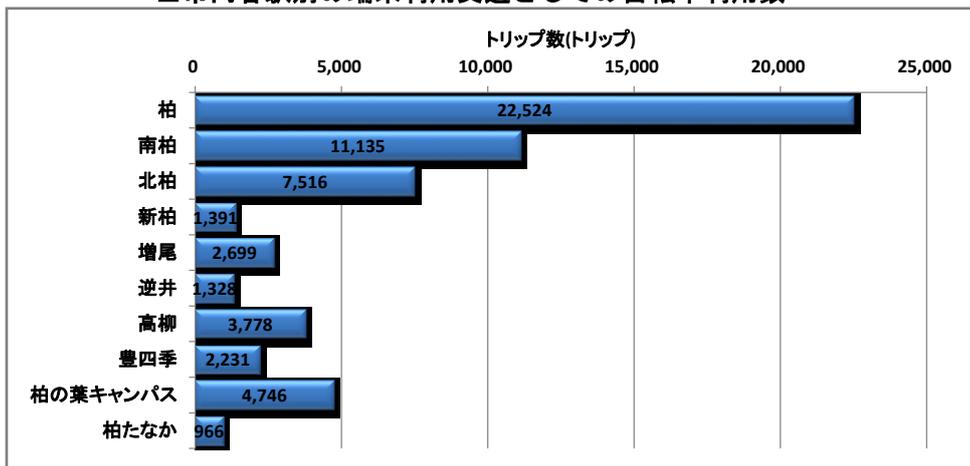
出典：平成 10 年東京都市圏
パーソントリップ調査



・グラフ中の ■ 箇所が自転車利用の割合

出典：平成 20 年東京都市圏
パーソントリップ調査

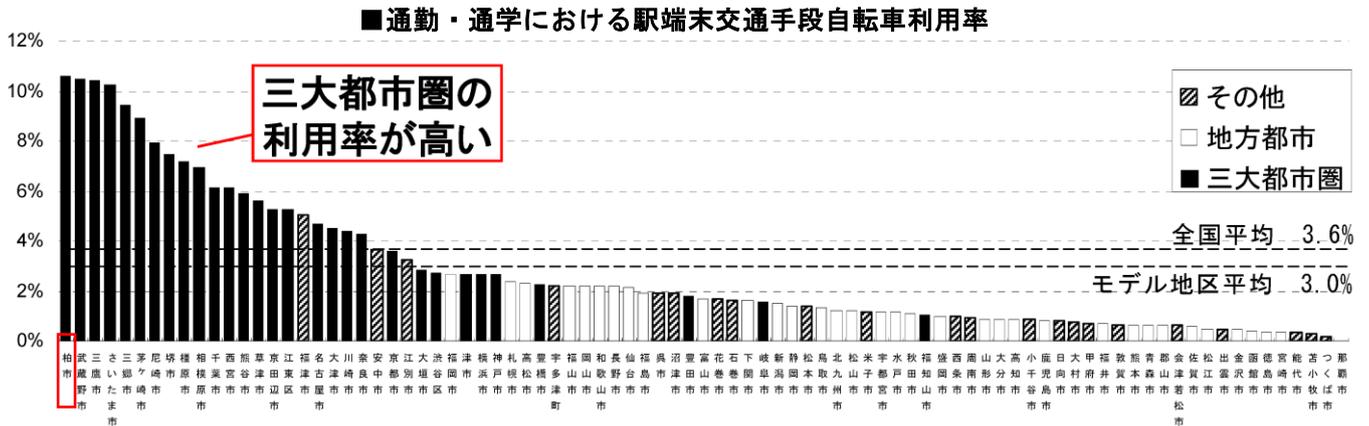
■ 市内各駅別の端末利用交通としての自転車利用数



・資料：H20 年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

②全国における柏市の駅利用者の自転車利用率

- 国土交通省の自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料「自転車通行環境整備モデル地区の取り組み状況」によると、柏市の通勤・通学の自転車利用（駅端末交通手段としての自転車利用率）は、「自転車利用環境モデル地区」の市町村の中では、全国トップであるとの結果が出ており（全国平均が 3.6% に対し柏市は 10.6%）、柏市は全国的に見ても駅までの自転車利用が多いことが明らかとなっている。



・資料: 自転車通行環境整備モデル地区の取り組み状況 (H20年・国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室)

(3) 自転車利用の目的分担率

- 平成 20 年の目的別代表交通手段分担率をみると、自転車においては、買い物・レジャー等の私事目的が最も高くなっている。
- また、平成 10 年から平成 20 年にかけて、自転車の分担率が上昇したのは通勤と業務で、通学と私事は減少傾向にある。

■目的別代表交通手段分担率（H20年）

	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他	合計
通勤	50.6%	1.7%	27.4%	2.3%	11.4%	6.5%	0.0%	100%
通学	27.6%	0.9%	8.1%	0.3%	<u>10.9%</u>	52.4%	0.0%	100%
業務	32.4%	2.1%	40.5%	1.8%	12.6%	10.6%	0.0%	100%
私事	11.6%	2.7%	40.4%	1.0%	<u>20.9%</u>	23.4%	0.0%	100%
帰宅	28.5%	2.0%	30.5%	1.6%	15.5%	21.9%	0.0%	100%
勤務業務	13.8%	1.1%	72.5%	1.4%	6.6%	3.2%	1.4%	100%
その他私事	16.6%	1.7%	38.4%	1.0%	12.5%	29.9%	0.0%	100%
合計	26.9%	1.9%	32.8%	1.4%	<u>14.8%</u>	22.1%	0.1%	100%

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査「ゾーン別目的種類別代表交通手段別発生量、集中量」/東京都市圏交通計画協議会/H20 より作成 ※旧沼南町を除く柏市全域。

■自転車の目的別分担率の推移（H10年～20年）

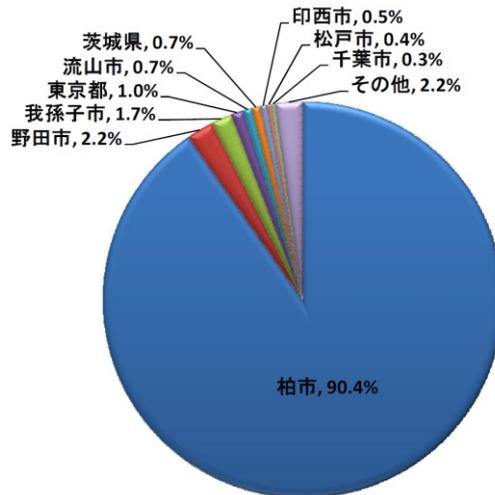
	通勤	通学	業務	私事	帰宅	勤務業務	その他私事
平成 10 年	5 番目 (9.6%)	4 番目 (12.0%)	6 番目 (9.0%)	1 番目 (24.6%)	2 番目 (16.5%)	7 番目 (2.1%)	3 番目 (13.2%)
平成 20 年	5 番目 (11.4%)	6 番目 (10.9%)	4 番目 (12.6%)	1 番目 (20.9%)	2 番目 (15.5%)	7 番目 (6.6%)	3 番目 (12.8%)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査「ゾーン別目的種類別代表交通手段別発生量、集中量」/東京都市圏交通計画協議会/H10・H20 より作成 ※旧沼南町を除く柏市全域。

〈参考〉柏市の買い物利用状況

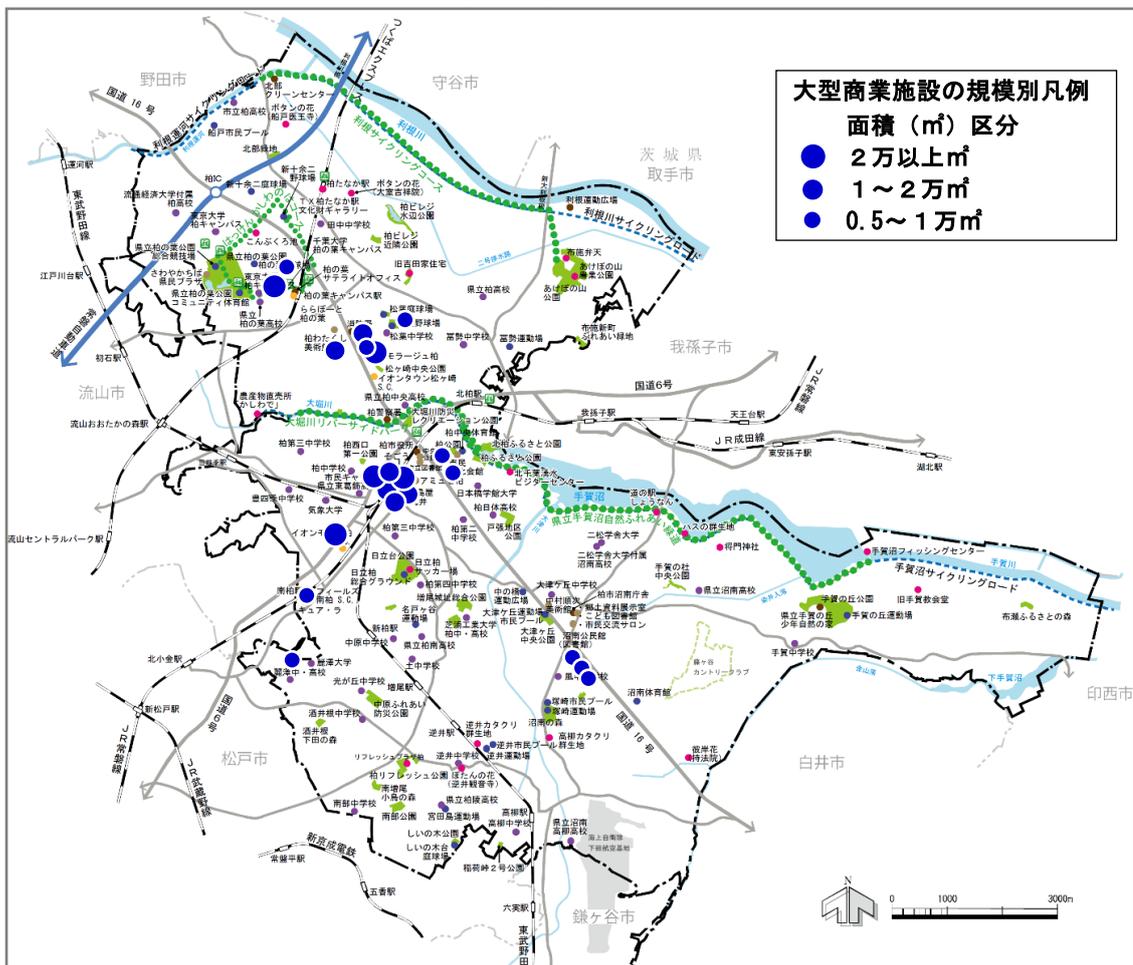
- ・市内における買物目的での自転車利用割合は約2割あり、通勤・通学目的での自転車利用割合は1割程度となっている。
- ・なお、市内居住者の買物における購買地をみると、柏市内が9割と圧倒的に多く、買物目的の行動における市外への移動は僅かで、ほぼ市内で完結しているようにみられる。その目的地と想定される主要な(大型)商業施設は、柏駅周辺に多く、その他南柏駅、柏の葉キャンパス駅などにも立地している。

■市内居住者の買物における購買地



・資料: 千葉県の商圈(H24年度消費者購買動向調査、H25年3月千葉県商工労働部)より作成

■主な商業施設の立地状況



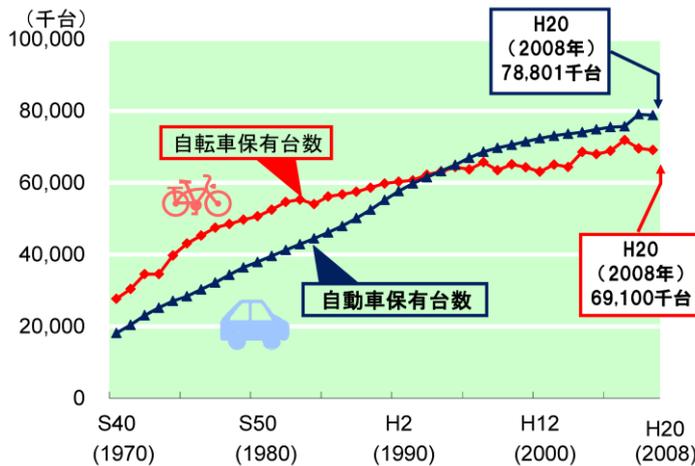
・資料: 千葉縣市町村別大規模小売店舗名簿(H25年12月末)(千葉県商工労働部)より作成

〈参考〉全国における自転車利用の状況

- 全国的に、自転車の保有台数は多少の増減はあるものの、全体的には増加傾向にある。
- 自転車は身近な移動手段として、都市内交通等において重要な役割を担っていると同時に、大都市近郊では、通勤通学における駅端末交通として活用されている。
- 健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっている。

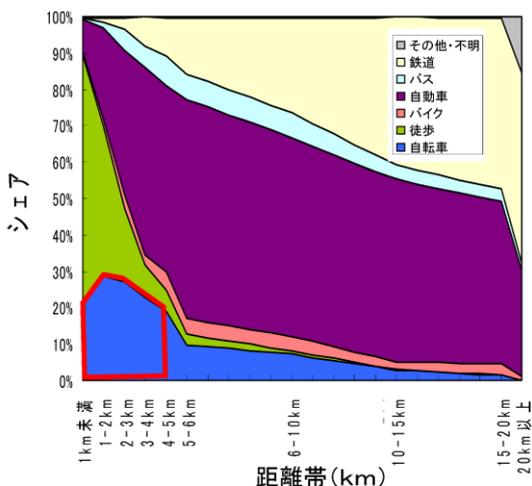
- ・全国における自転車の保有台数は、平成20年現在、約6,900万台であり、年により増減はあるものの、全体的には増加傾向にある。
- ・移動距離別の交通手段をみると、平成17年全国都市交通特性調査では、5km未満の交通手段の2割を自転車が担っている。
- ・また、大都市周辺のベッドタウンでは、通勤通学における自転車の駅端末利用の割合が高く、特に千葉県は約41%が駅端末利用と最も高くなっている（平成12年国勢調査）。
- ・自転車に乗る理由としては、平成24年現在、所用時間が短く一番早く目的地に着ける利便性の高さを第1として、その他、健康・環境を挙げる人が多くなっている。

■自転車及び自動車保有台数の推移



【出典：自転車保有台数は、(社)自転車協会資料
自動車保有台数は、道路統計年報2007～2010：国土交通省道路局】

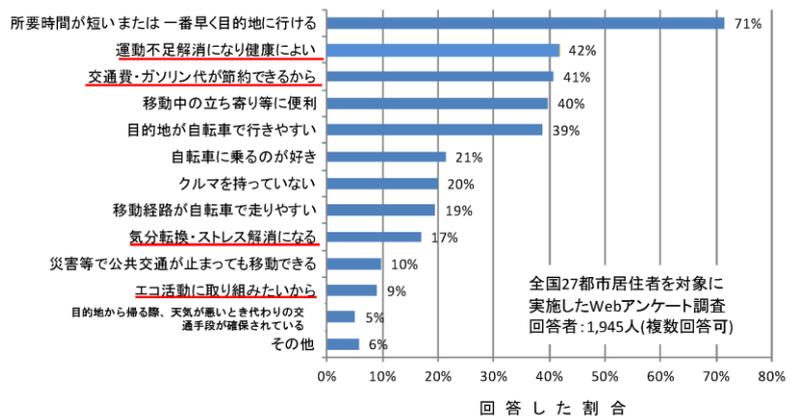
■移動距離帯別の交通手段別利用割合



【出典：H17全国都市交通特性調査(全国PT)】

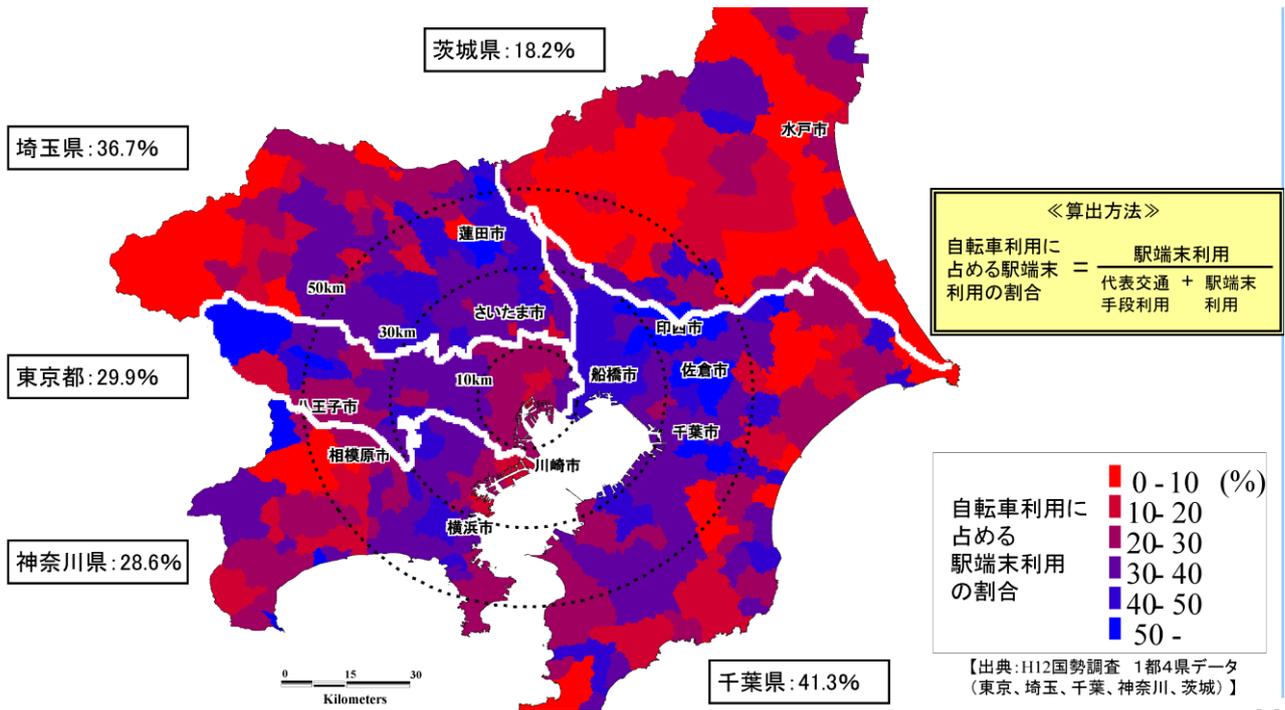
※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

■自転車利用の目的



【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

■通勤・通学における自転車利用に占める駅端末利用の割合（関東近郊都市圏）



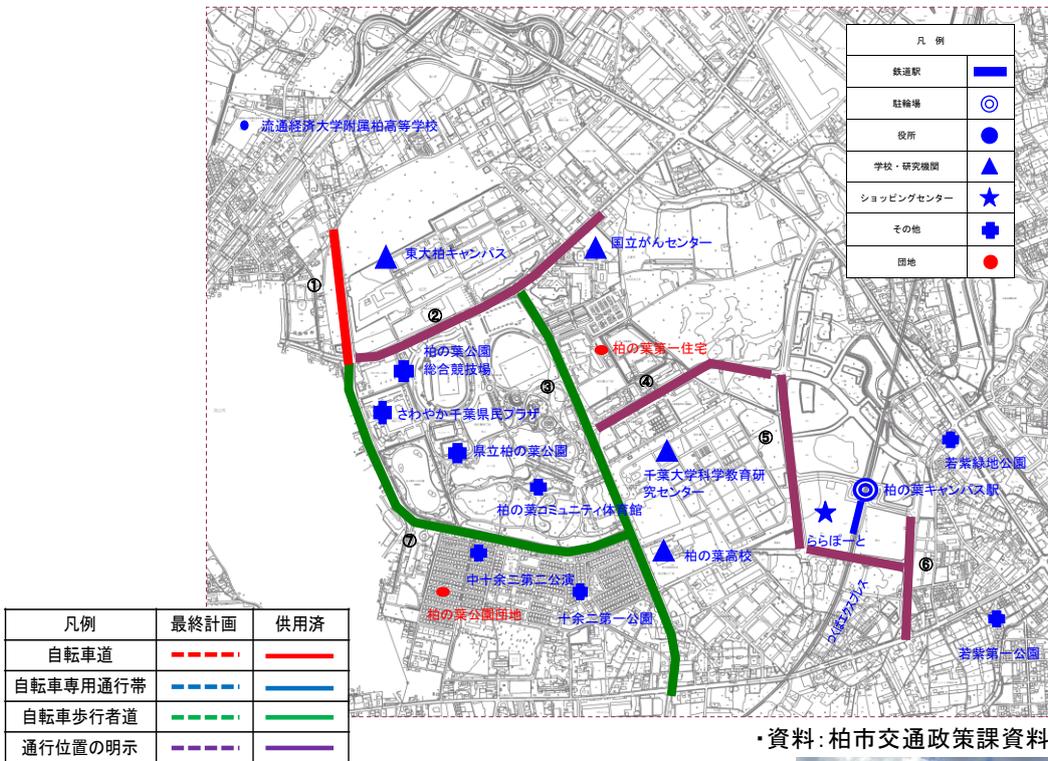
2) 自転車ネットワークの取組み

(1) 自転車道の整備状況

交通利便性の高い道路網と併せ、自転車利用に適した道路環境を有しているが、自転車道や自転車ルートは、北部地域及び河川や手賀沼周辺など限られた地域の整備となっている。

- ・本市では、「柏の葉キャンパスタウン構想」(H20年3月)におけるサステナブルな移動交通システムを目指し、「柏の葉自転車利用促進計画」(H22年3月)により、柏の葉キャンパス駅周辺において、自転車道1区間500m、自転車歩行者道2区間3,000m、通行位置の明示4区間3,200mの整備を推進している。
- ・また、手賀沼周辺、利根川周辺、大堀川周辺において自転車ルートが整備されている。

■柏の葉キャンパス駅周辺の自転車ネットワーク



・資料: 柏市交通政策課資料



・手賀沼周遊サイクリングロード



・大堀川リバーサイドパーク



・利根川サイクリングロード

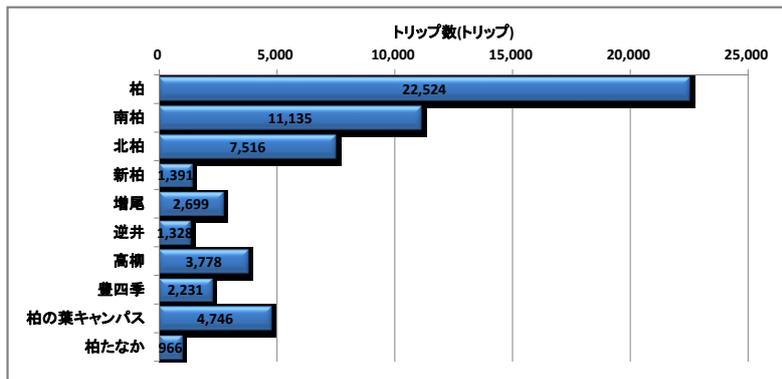
(2) 柏市の自転車利用と自転車ネットワークの検討

自転車利用を駅別で見ると、柏駅が約4割、南柏、北柏を含めたJR3駅で市全体の約7割を占め多くなっている。

今後、歩行者を含め安全性を確保した自転車通行空間の改善が急務であり、自転車利用の実情に即した、安全・快適な自転車通行空間のネットワーク化を図る必要がある。

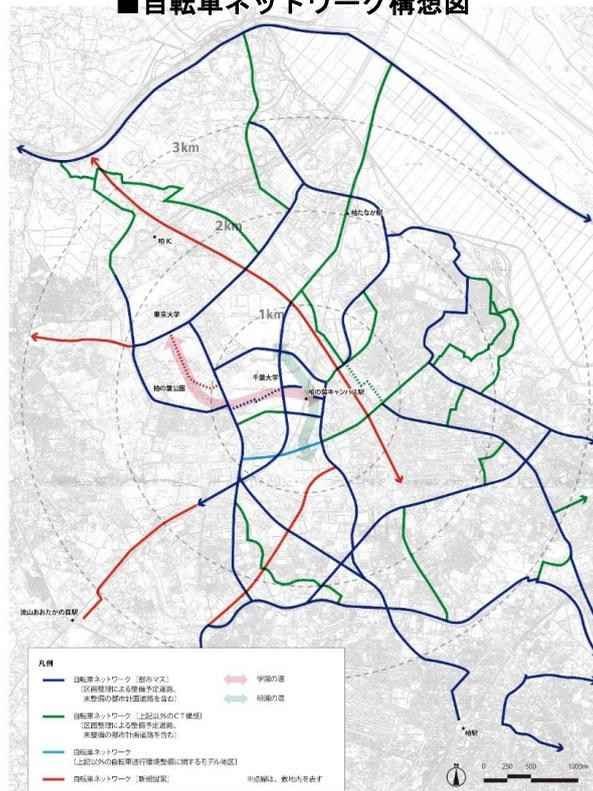
- ・平成20年の駅端末交通手段では高柳駅の自転車利用が最も多くなっているが（東京都市圏パーソントリップ調査）、自転車利用の実数で見ると（トリップ数）、柏駅が約4割、南柏、北柏と合わせたJR3駅で市全体の約7割を占め、自転車利用が高くなっている。
- ・駅周辺を始めとして、歩行者を含め安全性を確保した自転車通行空間の改善が急務であるが、現状の道路形態や沿道利用状況を踏まえると困難が伴うことが想定される。
- ・これまで、都市計画マスタープランや柏の葉交通戦略等において本市の自転車ネットワーク（案）を提示しているが、今後、関連計画との調整・整合を図るとともに、自転車利用の実情に即した、安全・快適な自転車通行空間のネットワーク化を図る必要がある。

■市内各駅別の端末利用交通としての自転車利用数



・資料：H20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

■自転車ネットワーク構想図



・資料：柏の葉交通戦略
(H25年9月)

■道路形態の例

○広めの歩道、広めの路肩



○広めの歩道、狭い路肩



○狭い歩道、狭い路肩



○狭い歩道、路肩無し



○歩道無し、路側帯無し



○広い路側帯



○狭い路側帯(ほとんど側溝)



○「自転車歩行者」の標示



○国道6号



○国道16号



○路面標示なし



○路肩、路側帯の変わった使い方



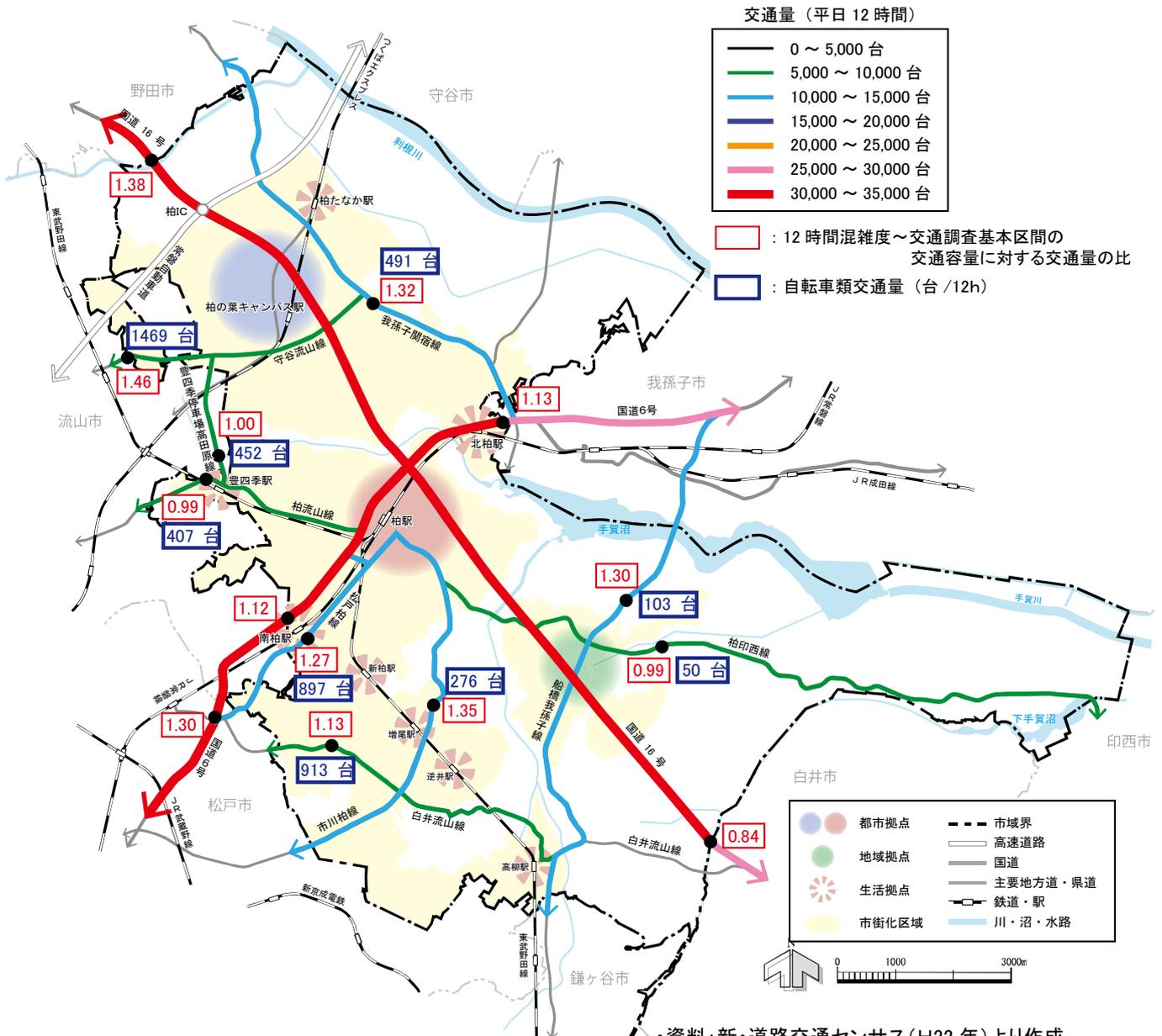
○路肩、路側帯の変わった使い方



〈参考〉主要道路における車輛交通量および混雑度

- ・平成22年度の道路交通センサスによると、柏市内の主要道路における平日12時間の車輛交通量の多い路線は、国道をはじめとして、我孫子関宿線、松戸柏線、市川柏線、船橋我孫子線等となっており、観測地点における12時間混雑度が最も高いのは、守谷流山線の市境周辺となっている。我孫子関宿線や市川柏線は、車輛交通量も多く混雑度も高くなっている。
- ・国道6号、16号においては、都市計画道路など市内の道路網整備の遅れや流入交通量の増加などにより、道路混雑が慢性化している状況となっている。
- ・また、上記路交通センサスでは、交通量調査地点において自転車交通量も調査（国道を除く）されており、守谷流山線の平日約1,500台/12hが最も高く、その他駅周辺が高くなっている。
- ・道路交通センサスからみると、守谷流山線や交差する我孫子関宿線、松戸柏線の南柏駅周辺が車輛交通量や混雑度、自転車交通量が高く、自転車通行空間の改善・整備の検討の必要性が伺える。

■車輛・自転車交通量と車輛混雑度



3) サイクルシェア等の取組み

(1) レンタサイクルの状況

レンタサイクルは、平成27年現在、駅前型3箇所、公園型2箇所の計5つの拠点を実施している。近年、将来的な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実施し、自転車を共同利用する「かしわスマートサイクル」に取り組んでいる。

- ・ 柏市では、平成27年現在、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と、手賀沼周遊レンタサイクルとして、道の駅しょうなん、北柏ふるさと公園の5つの拠点をレンタサイクル事業が実施されている。
- ・ 鉄道駅周辺の既存駐輪場を拠点として実施している「駅前型」は、JR 柏駅東口第二、TX 柏の葉キャンパス駅第一、TX 柏たなか駅第一の3拠点を実施されており、鉄道からの乗換により端末交通として利用される性格が強くなっている。（TX 柏たなか駅は平成21年12月から事業実施）
- ・ 一方、手賀沼周辺に拠点のある「公園型」は、レジャー利用としての性格が強くなっている。
- ・ また、平成21年6月～7月、及び、10月～11月の2回に渡り、JR 柏駅、北柏駅、TX 柏の葉キャンパス駅、柏たなか駅周辺の4つの既存駐輪場を拠点として、どの拠点においても返却可能な「レンタサイクル相互利用実証実験」を実施した。
- ・ これは、将来的なコミュニティサイクル事業を想定した実証実験だが、現時点では、各レンタサイクル事業の管理者及び運営者が異なることや、周知不足、拠点間の台数補正に手間や環境負荷がかかってしまうことなど、実験を通していくつかの課題が明らかとなっている。

■ レンタサイクル事業の主な運営概要

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 8:00～18:00	大人2,060、高校生以下1,030	50
	○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	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	15
			一月利用		大人3,000、高校生以下1,500	
公園型	○道の駅しょうなん	柏市まちづくり公社	一時利用	9:00～17:00(4月1日～9月30日)、 9:00～16:00(10月1日～11月30日、春休み期間)	一般300、小学生以下100 ※県民の日は無料	39
	○北柏ふるさと公園					39

・資料: 柏市交通施設課資料、「手賀沼周遊レンタサイクルのご案内」(H27年3月)より作成

■ レンタサイクル相互利用実証実験事業概要

		管理者 運営者	利用方法	利用時間	利用料金(円)	台数 (台)	実質 (1日平均・台)
実験	レンタサイクル 相互利用 実証実験	実証実験 都市振興公社	一時利用	6月から7月 6:00～18:00	300(大人) 150(高校生以下)	20	1.9
				10月から11月 6:00～18:00	300(大人) 150(高校生以下)	58	3.1

・資料: レンタサイクル事業一覧表(柏市交通政策課(H22年現在))

(2) 現在の取り組み施策

主な取り組み	概要
<p>●サイクリングネットワークの整備</p>	<p>○利根川、手賀沼、大堀川等のサイクリングロードを利用したネットワークづくり</p> <p>○「花野井・布施地区自転車ネットワーク策定業務」(H22年2月) (旧吉田家住宅歴史公園をはじめとした観光資源が集積する当該地区を中心とし、自転車の「観光」利用の視点も含めたネットワーク構築の検討)</p>
<p>●かしわスマートサイクル実証実験 －H22年～</p>	<p>○自動車からの転換による温室効果ガス低減を目的に、自転車利用促進事業の1つとして実証実験を実施 ※詳細は次ページ参照</p>
<p>●レンタサイクル相互利用実証実験 －H21年6～7月、10月～11月－</p>	<p>○TX 柏の葉キャンパス駅、TX 柏たなか駅、JR 柏駅、JR 北柏駅の4箇所を拠点とし、自転車の貸出場所、返却場所を自由に選べる実証実験の実施</p>
<p>●コミュニティサイクル民営化実証実験事業 －H24～26年度－</p>	<p>○柏北部地区において、車以外の移動手段確保に向けた実証実験事業の実施 (都市再生整備計画－柏北部地区：ポート整備、システム改良等)</p>
<p>●自転車関連イベントの実施</p>	<p>○TX サイクルフェスタ (毎年春)</p> <p>○手賀沼トライアスロン大会 など</p>
<p>●その他</p>	<p>○サイクル&バスライドの取り組み (大津ヶ丘、中ノ橋のバス停)</p> <p>○環境的に持続可能な交通 (EST) モデル事業実施に関する調査 (H18年3月) ・TX 各駅への自転車駐輪場整備など</p> <p>○東京大学柏キャンパスにおける通勤・通学マネジメント事業 (H18年3月) ・通勤・通学バスサービス、共同自転車システム、MM 事業の実施</p> <p>○手賀沼周遊レンタサイクル事業 (道の駅、北柏ふるさと公園に2つのステーション設置)</p> <p>○放置自転車実態調査－柏駅自転車放置禁止区域内 (H25年8月～11月)</p> <p>○市内駐輪場の実態調査 (H25年度)</p> <p>○駐輪場の老朽度合いに関する調査</p> <p>○自転車交通事故防止の広報・PR (千葉県、県警察、県教育委員会、県交通安全対策推進委員会) など</p>

〈参考〉かしわスマートサイクル実証実験



柏市【実証実験】
かしわスマートサイクル

☆自動車からの転換による温室効果ガスの低減を目的に、自転車利用促進事業の1つとして「かしわスマートサイクル」を導入するため、実証実験を実施
 ☆お得な深夜料金制度！！ 夜9時～翌朝9時、上限200円
 ☆完全無人化によるポート運営！！
 ☆お助けポナーズポイント制度！！

独自の取組み

※登録料：無料
 ※夜9時～翌朝9時：上限200円
 ※平日の夜9時～翌朝9時：上限200円
 ※1ポイント＝1円

【実験概要】

実施期間	H22/4/28(水)～ 継続中
運営時間	5:00～24:00 ※茨城県内は5:00まで
施設	50台
規模	9箇所
料金体系 (※登録料：無料)	①月定額プラン：基本料金900円/月 (最初の30分無料, 60分超過ごとに100円) ②1回利用プラン：100円/60分 ※夜9時～翌朝9時：上限200円
初期登録	携帯・Web登録、または窓口にて申込書に記入し、専用ICカードを発行
登録場所	UDCK、まちづくり公社
管理方法	ポートは無人管理、管理者は利用状況を専用サーバーで確認
貸出・返却の管理	専用ICカードの認証 (個人認証も兼務)
集中管理	サーバー管理
料金収受	①クレジットカード ②登録場所にて現金前払い
自転車車両	①ミヤマ製 26インチ 外装6段 内装3段 ②ブリヂストン製 20インチ ③無印製 26インチ 内装3段 ④オリジナル 前輪20インチ 後輪24インチ
ラック	①オートロック式 ②簡易式(利用者によるワイヤーロック)

運営主体：柏市まちづくり公社(TEL04-7164-4141)

柏市土木部交通政策課(TEL04-7167-1219)



1 柏市北部の自転車走行環境が良いため、主要施設等に自転車ポートを設置



1 ICカード専用ポート
1 ICカード専用ポート
1 ICカード専用ポート
1 ICカード専用ポート

駅名	駅種別	駅構造	駅名	駅種別	駅構造	駅名	駅種別	駅構造	駅名	駅種別	駅構造
柏駅	1	10	14	23	0	289	1	C	0	343	
柏駅西口	2	1	396	38	13	6,053	4	C	76	6,748	
柏駅南口	1	66	42	25	3	1,890	3	C	66	2,104	
柏駅南口西側	2	2	19	8	98	343	3	C	7	483	
柏駅南口東側	20	540	62.7	0.70	397	1,048	38	24	42	1,009	
柏駅南口北側	3	4	3	4	0	8	23	2	0	4.7	
柏駅南口南側	U	U	U	U	U	36	5	5	2.66	3.05	
柏駅南口東側西側	0	0	10	7	0	34	1	303	23	393	
計	66	439	688	2,165	5.2	9,705	60	383	440	2,066	

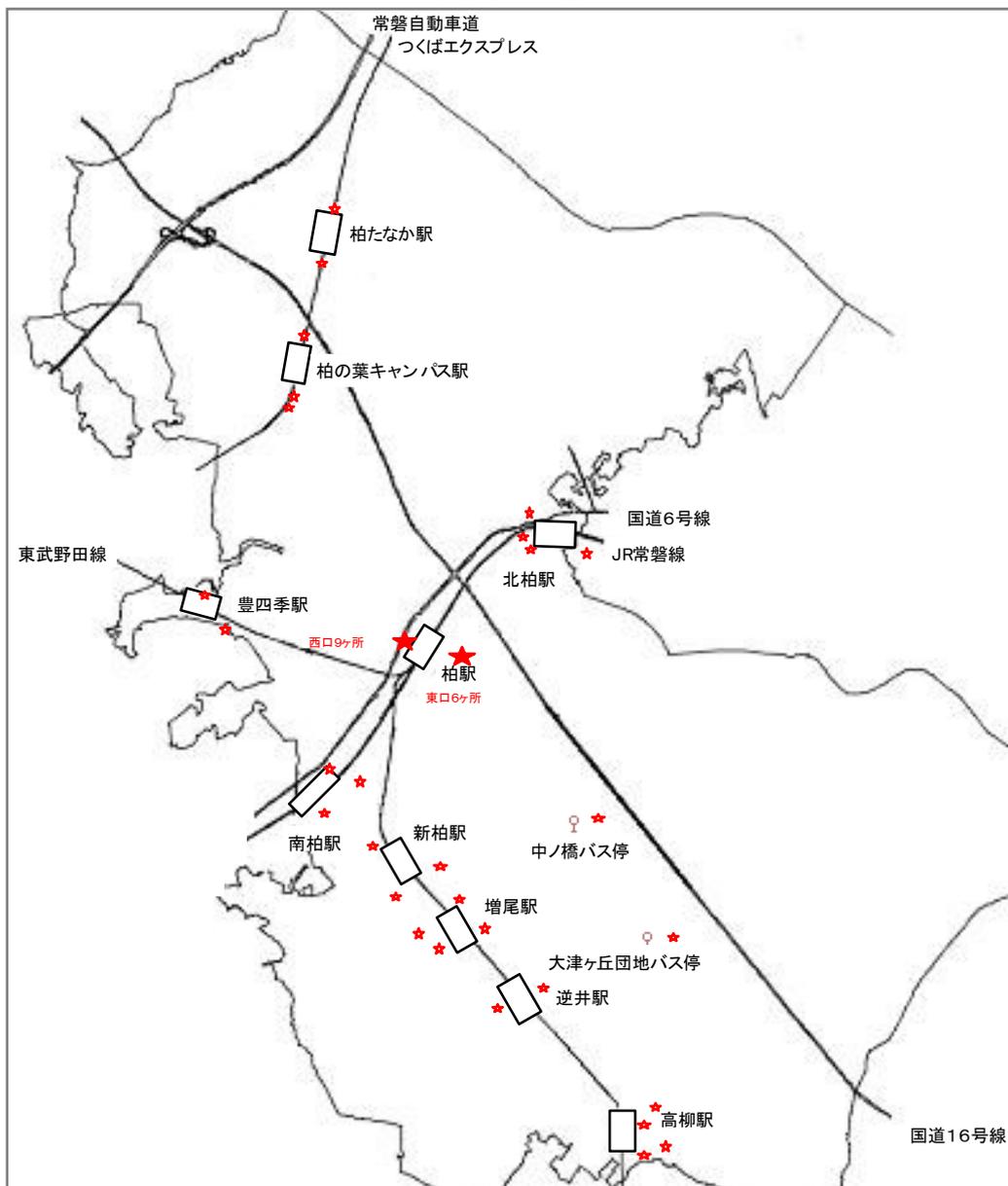
各ポート別の利用回数(22年4月28日～26年3月31日)⇒

4 駐輪場の現況と将来需要

1) 駐輪場の整備状況

- ・市内では、計 46 箇所の市が整備した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(定期利用)は、柏駅が最も多く、全体の約 3 割、次いで JR 沿線の南柏駅、北柏駅と続きこの 3 駅で市全体の約 7 割を占めている、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 7 割が集中している。
- ・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 以内に約 65%の駐輪場が整備されており、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。また、屋根ナシが 6 割を占めている。

■ 公的駐輪場の整備状況



・資料: 柏市統計書(H25 年版)

■各駅の公的駐輪場の収容台数

管理・駅別		種別	定期利用収容台数		一時利用収容台数	
			合計	構成比	合計	構成比
市営	柏 駅		9,617	33.4%	1,592	38.3%
	北柏駅		3,945	13.7%	511	12.3%
	南柏駅		3,721	12.9%	454	10.9%
	新柏駅		767	2.7%	29	0.7%
	豊四季駅		1,103	3.8%	161	3.9%
	増尾駅		1,329	4.6%	135	3.2%
	逆井駅		1,037	3.6%	0	0.0%
	高柳駅		1,300	4.5%	242	5.8%
	バス停		99	0.3%	0	0.0%
	市営計		22,918	79.5%	3,124	75.2%
民営	南柏駅		3,240	11.2%	420	10.1%
	柏の葉キャンパス駅		1,950	6.6%	550	13.2%
	柏たなか駅		760	2.6%	60	1.4%
	民営計		5,950	20.5%	1,030	24.8%
駐輪場計			28,868	100.0%	4,154	100.0%

・資料: 柏市交通施設課資料(H26年10月1日現在)

■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	S59年以前	13	0	28.3%	
	S60~H6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) 駐輪場の利用状況

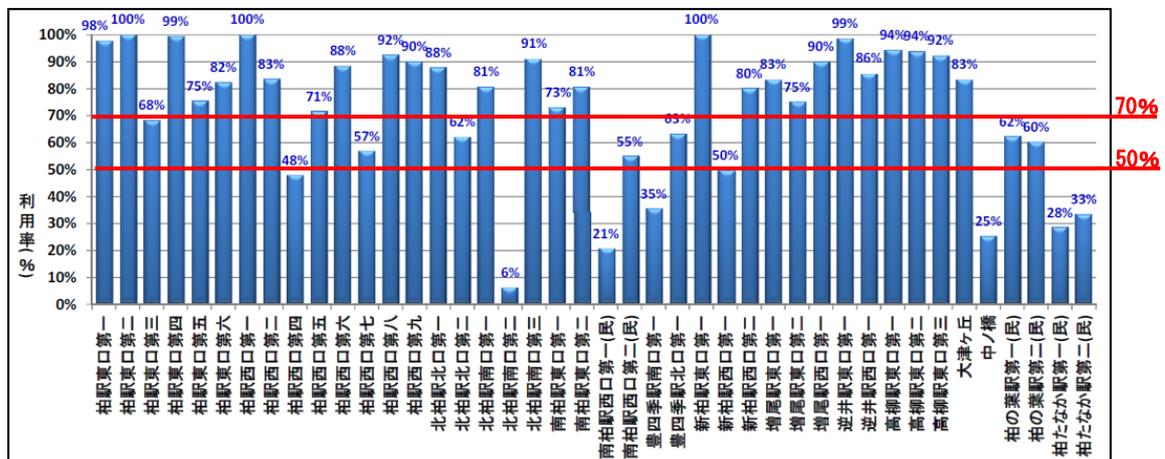
- 各駐輪場の利用状況をみると、定期利用では JR 沿線駅の利用率が相対的に高く、駅別ではより使いやすい（駅に近い等）駐輪場が選ばれている。なお、柏駅では東口の方が西口より利用率が高い状況となっている。
- 一時利用については、「柏駅東口第一」が突出して多く、次いで「柏駅東口第二」「柏駅西口第一」「柏駅西口第二」「高柳駅東口第五」の利用が多い。また、一時利用については、柏駅だけでなく東武野田線沿いの各駅での利用も比較的多い。
- 柏駅周辺には大型商業施設等が設置した民間駐輪場があり、その利用率は概ね 7 割以上となっている。

■駐輪場別の利用状況（H25 年度定期利用の最高利用率）

利用率の区分	鉄道路線	該当駐輪場
比較的利用率が高い駐輪場 (最高利用率 70%以上)	J R 沿線	一 柏駅東口第一、第二、第四、第五、第六 一 柏駅西口第一、第二、第五、第六、第八、第九 一 北柏駅北口第一、南口第一、第三 一 南柏駅東口第一、第二
	東武野田線	一 新柏駅東口第一、西口第二 一 逆井駅東口第一 一 増尾駅東口第一、第二、西口第一 一 逆井駅東口第一、西口第一 一 高柳駅東口第一、第二、第三
	バス停	一 大津ヶ丘
次いで利用率が高い駐輪場 (最高利用率 50~70%)	J R 沿線	一 柏駅東口第三 一 柏駅西口第七 一 北柏駅北口第二 一 南柏駅西口第二(民)
	東武野田線	一 新柏駅西口第二
	T X 沿線	一 柏の葉キャンパス駅第一(民)、第二(民)
利用率が半分以下の駐輪場 (最高利用率 50%以下)	J R 沿線	一 柏駅西口第四 一 北柏駅南口第二
	東武野田線	一 豊四季駅南口第一、北口第一
	T X 沿線	一 柏たなか駅第一(民)、第二(民)
	バス停	一 中ノ橋

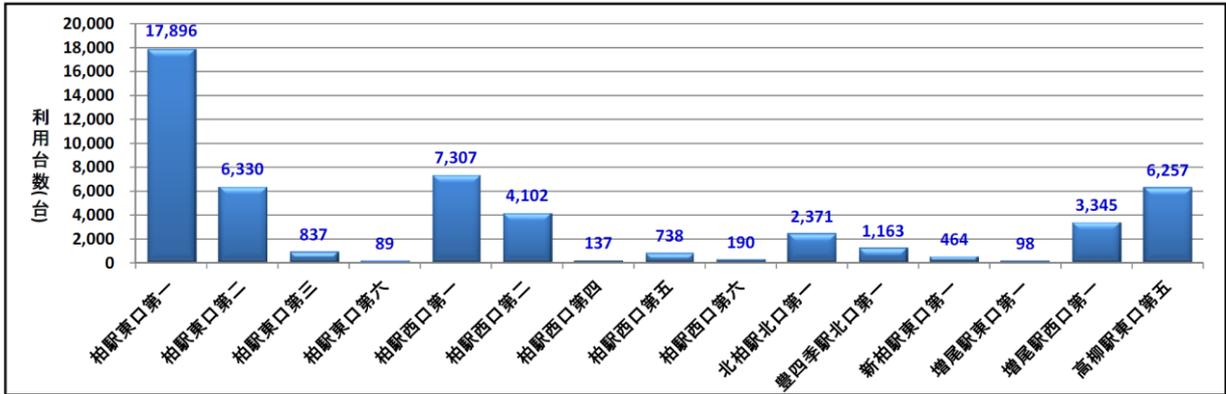
・資料: 柏市交通施設課資料

■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）



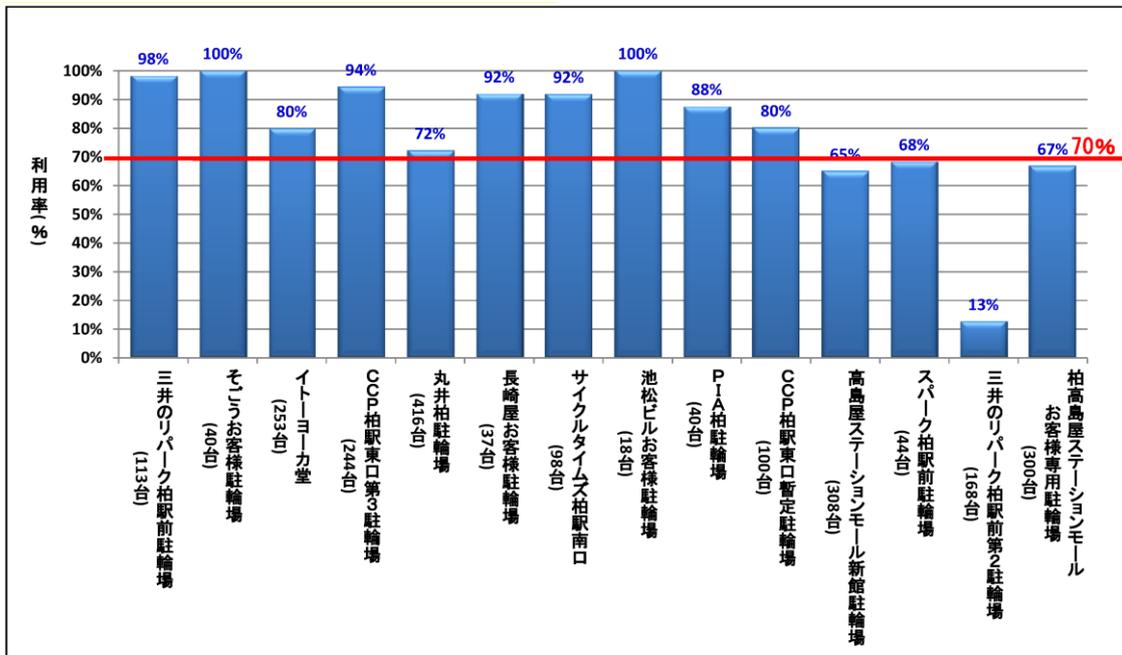
・資料: 柏市交通施設課資料

■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

■柏駅周辺の主な民間駐輪場の利用率



・注: 利用率は、調査時点(H25年11月19日の13時~15時の時点)の断面時の利用台数と駐輪場の収容台数(利用台数/収容台数)より算出しておりであり、トータルの利用率ではない。

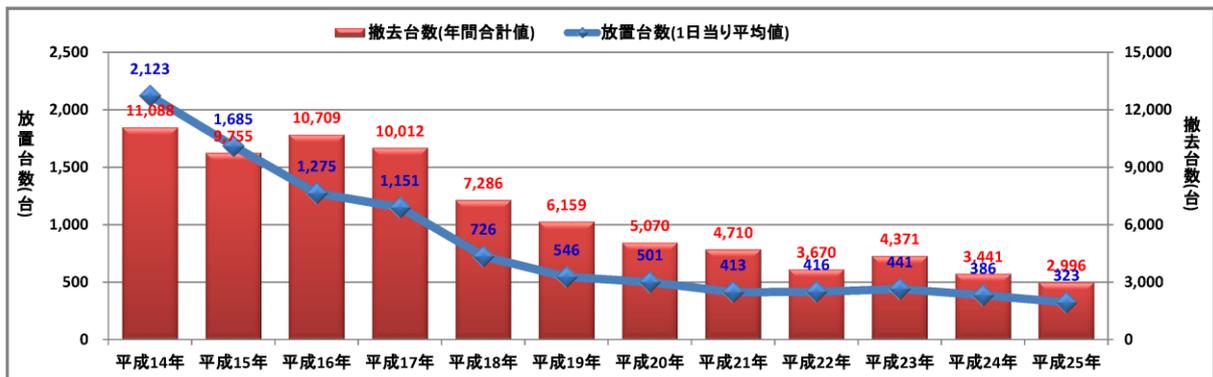
・駐輪場名の()内の台数は当該駐輪場の収容台数

・資料: 柏市交通施設課資料

3) 放置自転車の実態

- 市内では自転車放置禁止区域が設定され、市による放置自転車等の撤去、街頭巡回指導員による警告・口頭指導などの放置自転車対策が行われており、市内各駅周辺の放置自転車台数は減少傾向にあるものの、平成21年以降は400台前後のまま横ばい傾向となってきた。
 : 撤去活動等（主に午前）によって、通勤通学利用等の長時間の放置自転車が減少してきたものの、依然として買物利用等の短時間の放置自転車が一定量残る状況が続いているとみられる。

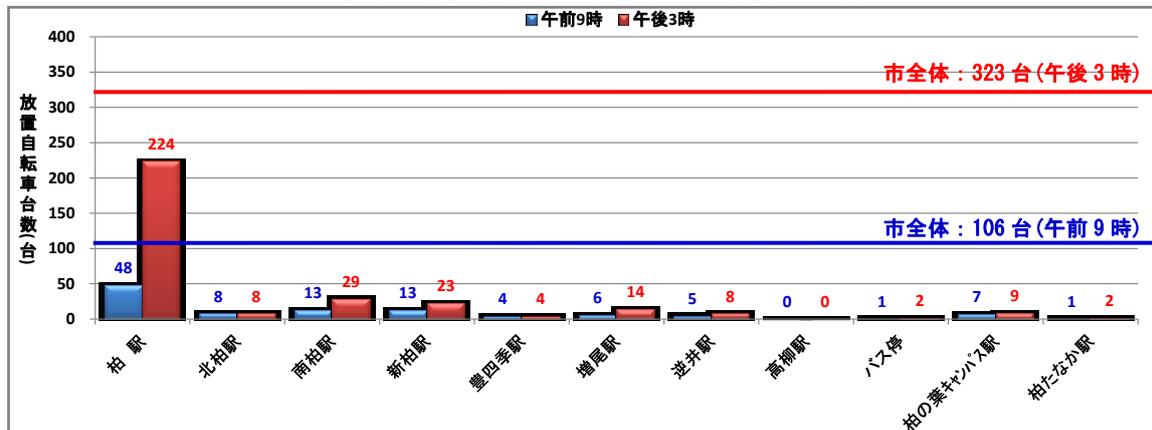
■ 放置自転車台数及び撤去台数の推移



・資料：柏市交通施設課資料

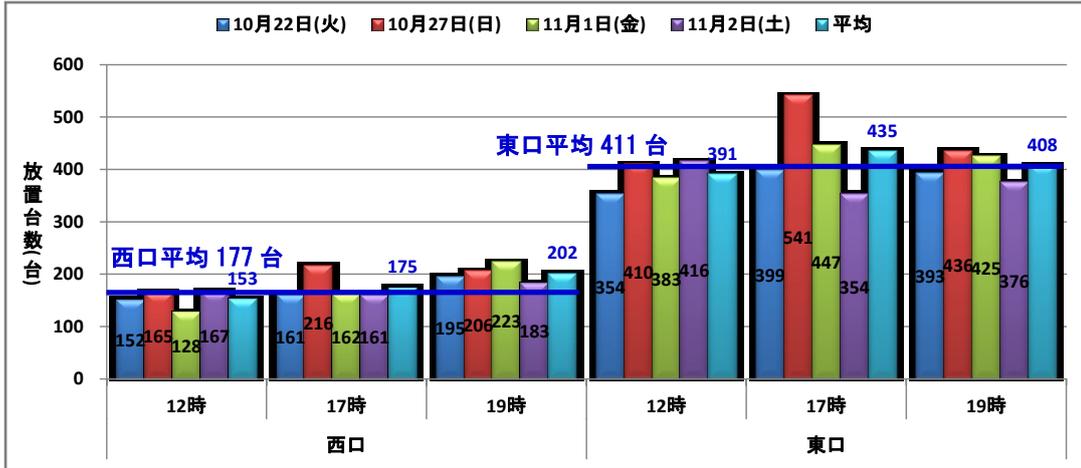
- 駅別に放置自転車の台数をみると、柏駅周辺が突出して多く、市内全体の放置自転車台数の約7割を占めている。
- 放置自転車台数の多い柏駅周辺の実態調査(平成25年10月末～11月の平日、休日各2日間実施)結果によると、放置自転車台数は曜日・時間帯により異なるが、民地の放置を含め、平均で約600台(西口：約180台、東口：約410台)となっている。
 : 時間帯別では、夕方の午後5時頃をピークに午後7時頃まで放置が多く、特に柏駅東口が多く、東口の特定の商業施設の周辺に集中している。

■ 各駅の放置自転車の状況(H25年度日平均)



・資料：柏市交通施設課資料

■ 柏駅の放置自転車の台数



■ 柏駅周辺の主な放置場所



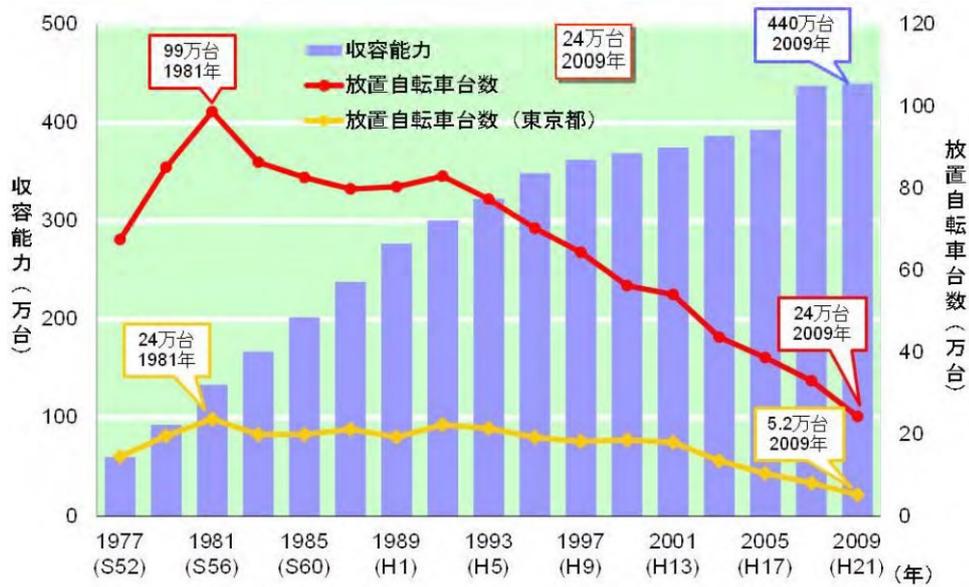
・資料: 柏市交通施設課資料

〈参考〉全国における放置自転車及び駐輪場の稼働状況

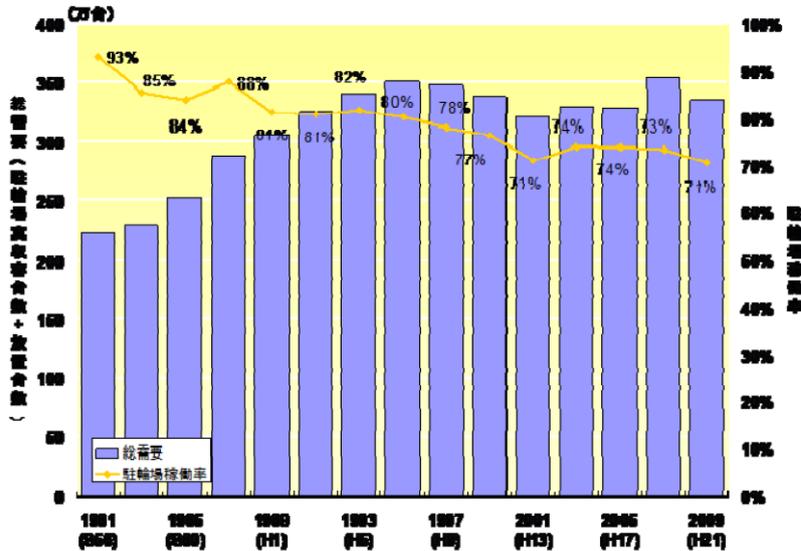
○放置自転車は近年減少傾向にあるものの、都市部を中心に多くの放置自転車が存在している。
 ○駐輪場の整備は進んでいるものの、稼働率は7割程度となっており、放置自転車対策としては、ニーズに対応した駐輪施設が充分ではないことが伺える。

- ・全国における平成 21 年の放置自転車台数は 24 万台、そのうち、東京都市部に占める割合は約 22%となっている。収容能力の増加とともに、放置自転車は平成 3 年頃から減少傾向にある。
- ・駐輪場・保管所の整備は進んでいるものの、駐輪場の稼働率は平成 21 年 71%と、年々減少傾向にある。

■放置自転車の状況



■駐輪場稼働率



・資料：以上、「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(H22年)内閣府政策統括官交通安全対策担当調査

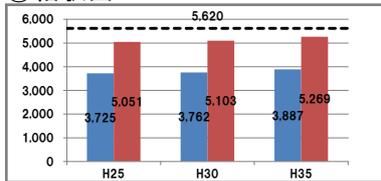
4) 駐輪場の将来需要

- 平成 25 年の自転車需要(台数)及び将来人口をもとに、将来の自転車需要の推計を行った結果、柏たなか駅、柏の葉キャンパス駅については需要増加をするものの、その他の駅については需要減少が見込まれる。
- また、柏の葉キャンパス駅の将来需要(台数)は現状の駐輪場収容可能台数を上回る可能性があると思われ、その他の駅についてはいずれの駅も将来需要(台数)が現状の駐輪場収容可能台数を上回ることはないと思われる。

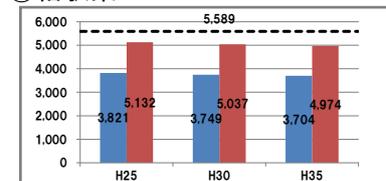
■ 自転車駐輪将来需要の推計結果 (凡例: 平均需要 最大(ピーク時)需要 駐輪場収容台数(現状))

○ JR 沿線

① 柏駅西口



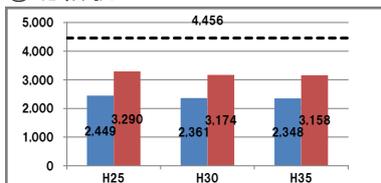
② 柏駅東口



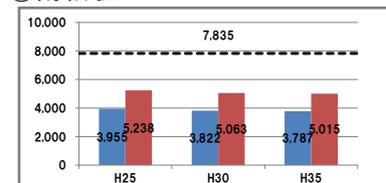
注: 棒グラフの種別内容は以下のとおり

- 平均需要
=H25 年 10 月の平均需要(平均利用台数)を基準にした推計
- 最大(ピーク時)需要
=H25 年 10 月の最大需要(最大利用台数)を基準にした推計

③ 北柏駅

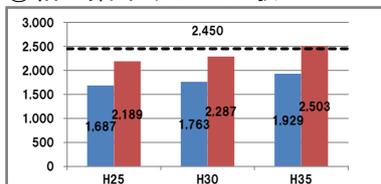


④ 南柏駅

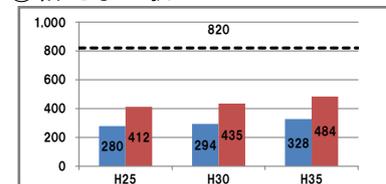


○ TX 沿線

⑤ 柏の葉キャンパス駅

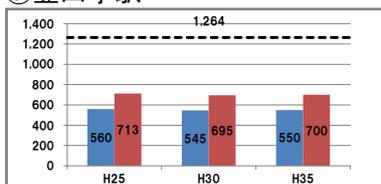


⑥ 柏たなか駅

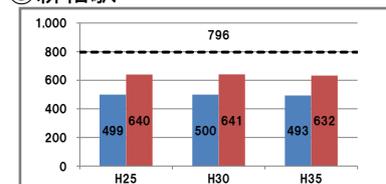


○ 東武線沿線

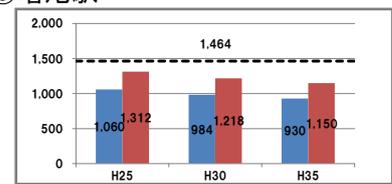
⑦ 豊四季駅



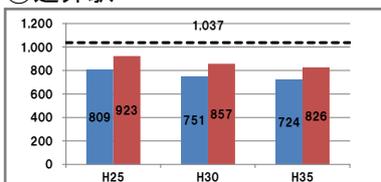
⑧ 新柏駅



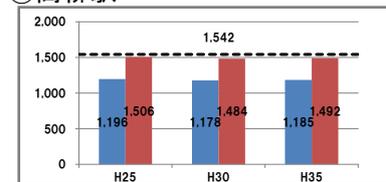
⑨ 増尾駅



⑩ 逆井駅

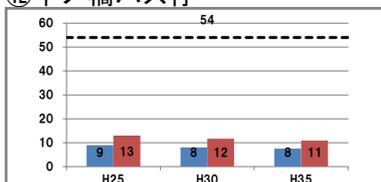


⑪ 高柳駅

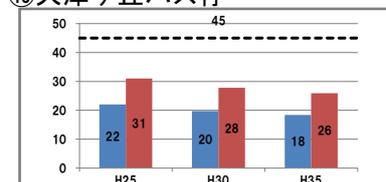


○ その他

⑫ 中ノ橋バス停



⑬ 大津ヶ丘バス停



5 自転車に関する市民意識

1) 自転車施策について

◆市民の交通に関する意識アンケート調査

「市民の交通に関する意識アンケート調査」は、市民の外出時の交通行動、現在の交通環境に関する満足度、今後の交通施策に関する意識等を把握し、将来の総合的な交通計画策定に向けた基礎資料とするため実施したものであり、その調査結果から自転車交通に関する事項について抜粋し整理した。

■調査の概要

- 調査地域：柏市全域
- 調査対象：市内在住の16歳以上の男女4,000人
- 抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出
- 調査方法：郵送による配布、回収
- 調査実施期間：平成21年2月21日（土）～平成21年3月2日（月）
- 回収結果：有効回収数1,444票 有効回収率36.1%

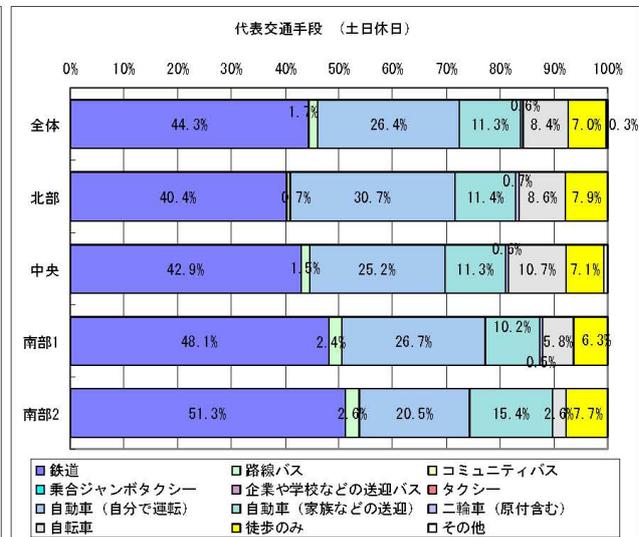
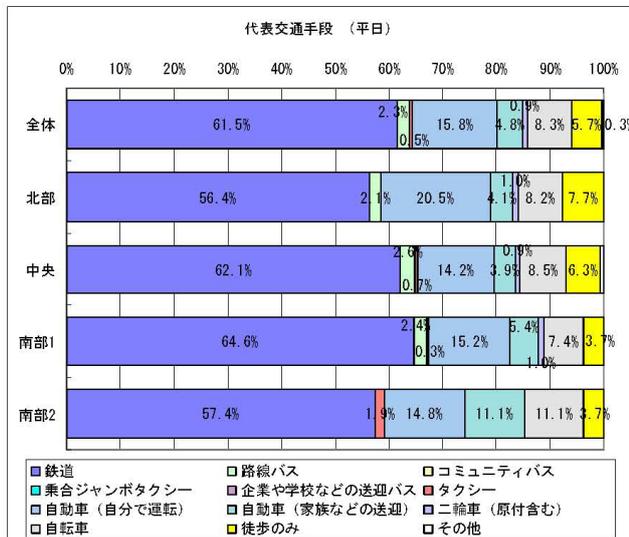
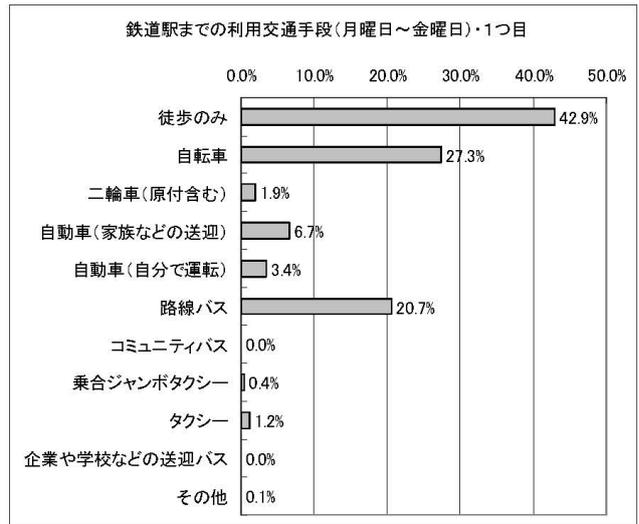
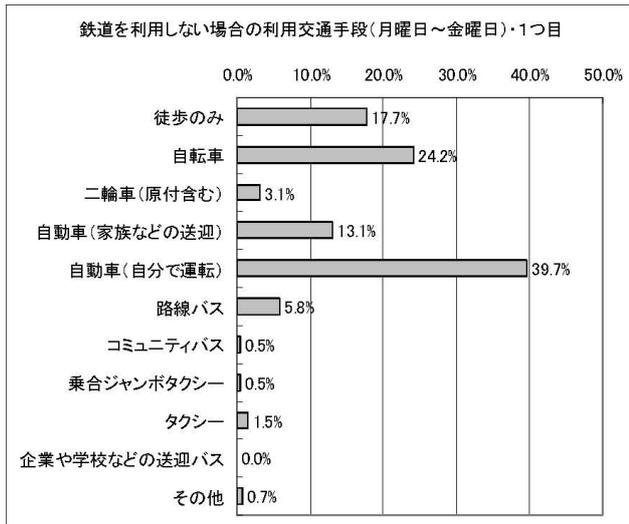
■自転車交通に関する調査結果のまとめ

- 鉄道を利用しない場合の交通手段は、自動車に次いで自転車利用が高く、鉄道駅までの交通手段についてはほとんどが徒歩及び自転車利用となっている。
- 自転車を利用しやすい環境づくりでは、「自転車専用レーン等の設置による安全な走行環境の確保」を最も重視し、次に、駅周辺への駐輪場整備となっている。
- 駅周辺の優先すべき交通手段では、バス交通に続いて自転車を充実すべきとし、駅周辺の将来については、公共交通の乗り継ぎや自家用車の活用しやすさとともに、「自転車の走行環境の整備と駐輪場の使いやすさ」を望んでいる。
- 今後10年先を見通した交通環境の方向性については、「自転車利用の向上に向けた自転車専用レーン等の走行環境の整序」を一番に優先すべきとし、併せて、全体には「生活移動環境の向上に向けたバス等の公共交通の充実」への意向も高く、自転車と公共交通機関との連携のあり方等も検討課題の一つとなることが想定される。

■主な調査結果 ※自転車交通に関し抜粋

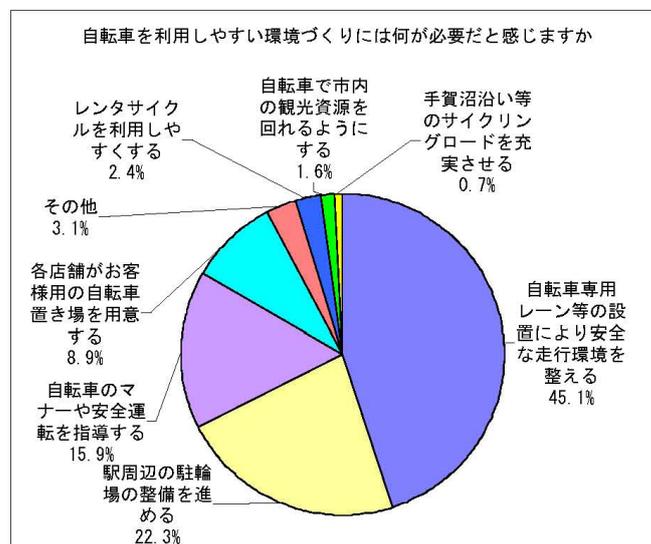
①利用交通手段について

- ・「鉄道を利用しない場合の交通手段」は自動車が最も多く、次に自転車、徒歩の順となっている。
- ・「鉄道駅までの利用手段」については、ほとんどが徒歩及び自転車利用であり、次に、路線バスとなっている。
- ・「代表交通手段」は、平日では「中央地域」と「南部1地域」で鉄道利用が60%を超えているほか、「北部地域」では「自動車（自分で運転）」が19.0%と、4地域の中で最も高くなっている。
- ・休日の「代表交通手段」は、総体的に「自動車（自分で運転）」の割合が増加している。



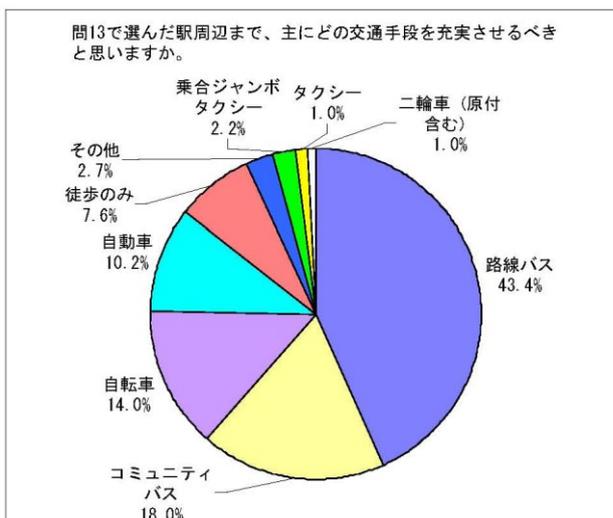
②自転車の環境づくりについて

- ・自転車を利用しやすい環境づくりで必要と感じることは、「自転車専用レーン等の設置による安全な走行環境の確保」が最も多く全体の45.1%を占め、次に、通勤・通学で利用される「駅周辺への駐輪場整備」が22.3%となっている。



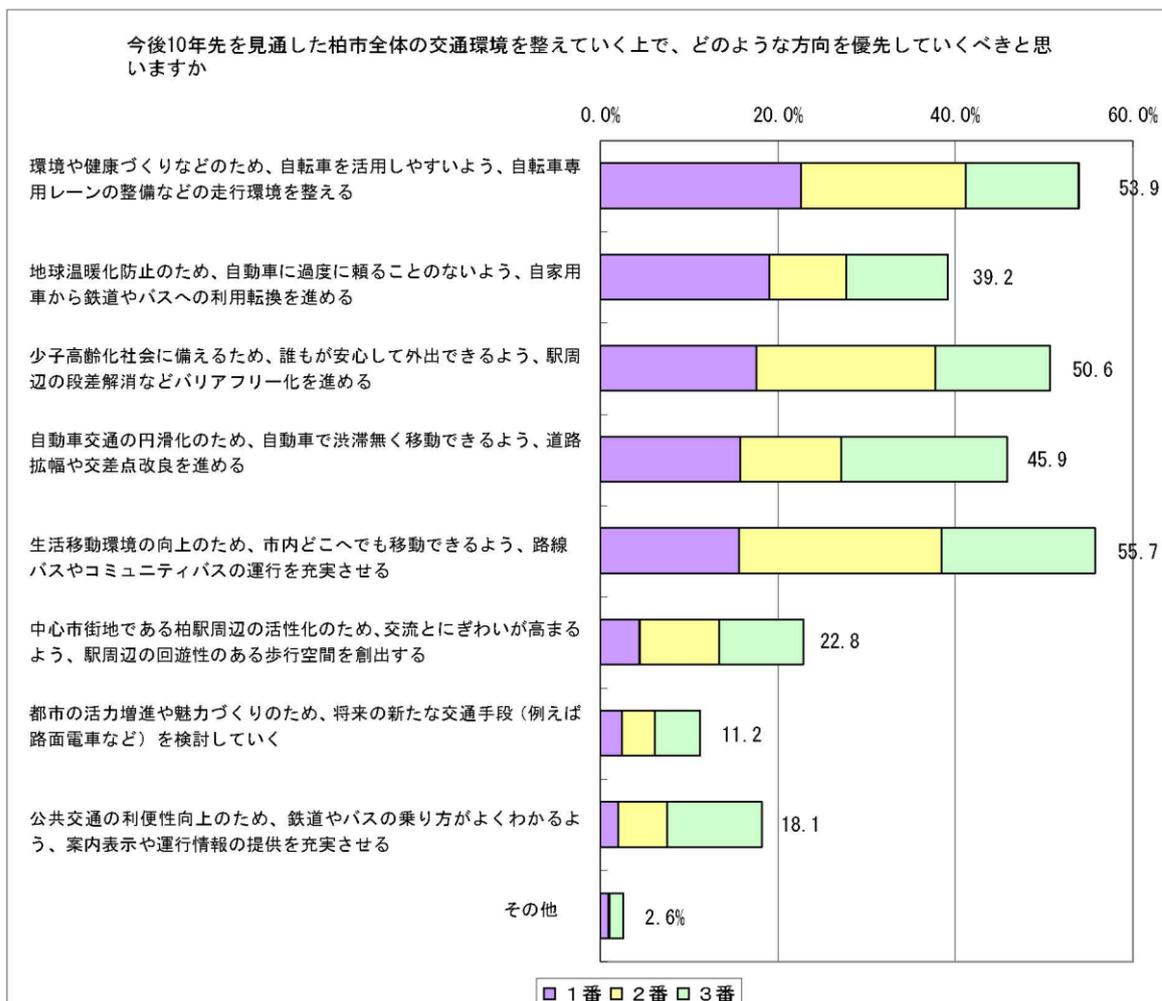
③ 駅周辺の将来について

- ・ 駅周辺の充実すべき交通手段では、「路線バス」が43.4%と最も多く、次に、コミュニティバス18.0%、自転車14.0%と続いている。



④ 今後10年を見通した交通環境の将来方向について

- ・ 今後10年先を見通した交通環境を整える上で優先すべき方向性では、最も優先すべき方向性の第1位として「環境や健康づくりのため、自転車を活用しやすいよう、自転車専用レーンの整備などの走行環境を整える」となっている。
- ・ また、「生活移動環境の向上のため、市内どこへでも移動できるよう、路線バスやコミュニティバスの運行を充実させる」は、上位3位まで選択されている回答数が最も多くなっている。

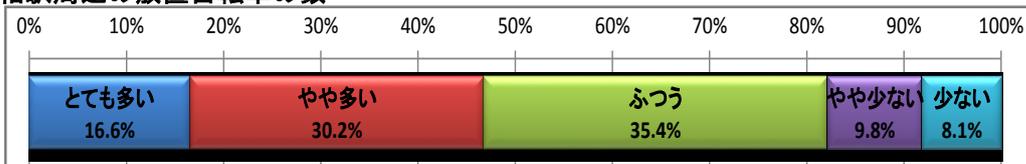


2) 放置自転車について

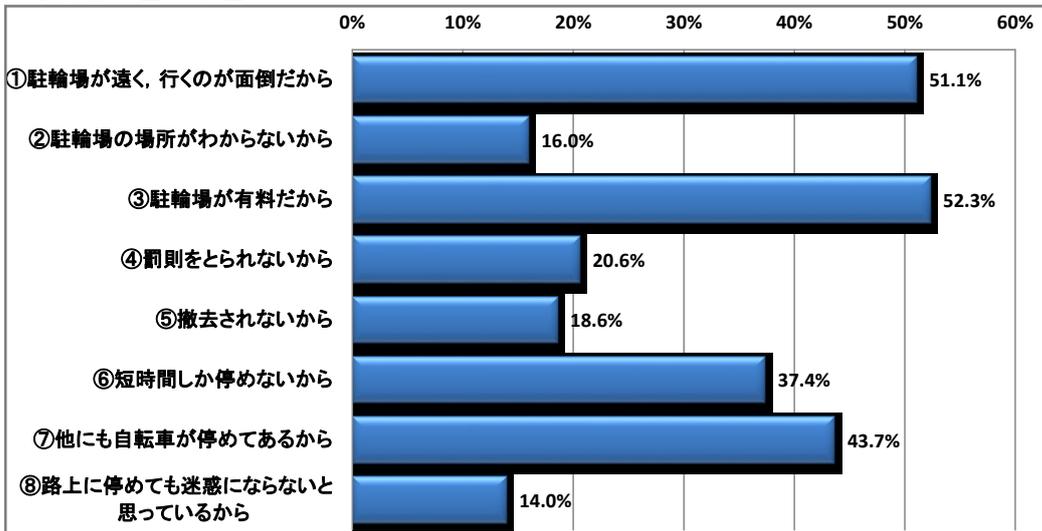
- ・市による放置自転車等の撤去、街頭巡回指導員による警告・口頭指導などの放置自転車対策により放置自転車は減少傾向にあるが、市民アンケートでは、5割近くの人が「放置自転車の数が多い」と認識している。
- ・自転車を放置する理由については、「目的地から遠い」「有料だから」が多く、次いで「他にも自転車がとめてある」、「短時間しかとめない」などが多く、自転車利用者の意識としてみると、放置がなくなる背景が伺える。

■放置自転車に関わる市民意識(アンケートによる)

○柏駅周辺の放置自転車の数



○自転車を放置する理由



・資料: 柏市交通施設課資料

■放置自転車に関わる市民意識(ワークショップでの意見)

項目	意見
放置自転車の現状	・ <u>歩行環境や美観、風紀等の面で問題</u> があると認識されている。
放置自転車が発生する理由	・ 駐輪場の場所が <u>不便、混雑でとめるのが面倒、短時間の有料が不満</u> 、といった理由で、 <u>軽い気持ちでの違法駐輪</u> が発生しているのが現状。
放置自転車への対策	・ <u>収容台数の増設</u> 、既存施設の <u>有効利用</u> 及び <u>罰則強化</u> を基本としつつ、 <u>空き情報サービス、周辺商業との連携(ポイント還元等)</u> 等のアイデアが出された。

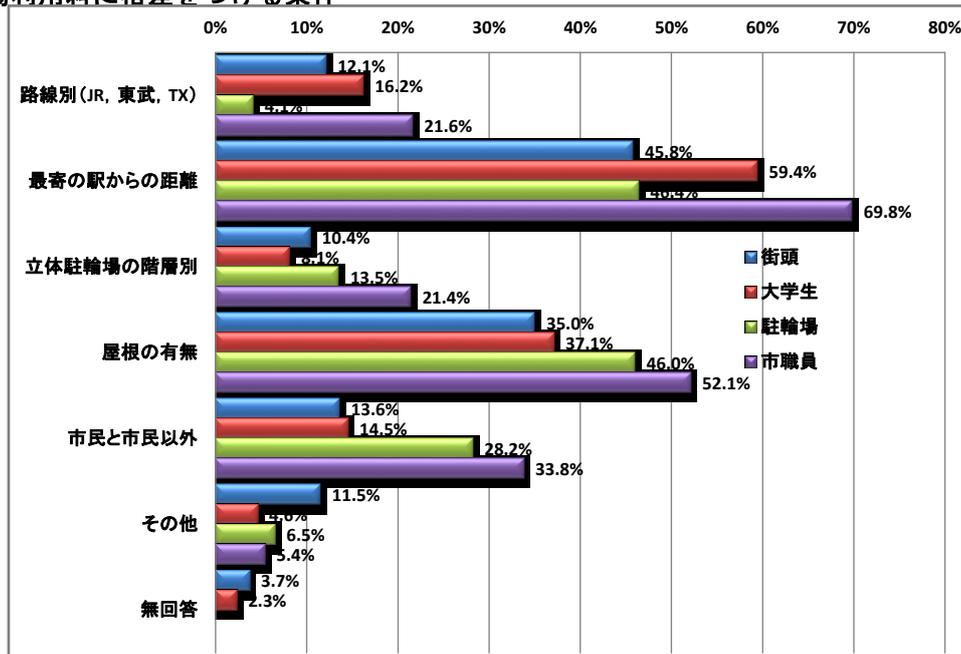
3) 駐輪場利用料金について

・柏市の市営駐輪場利用料金（定期利用）は年額 3,720 円～11,160 円（自転車の一般利用の場合）であり、周辺都市の中で最も低額な料金となっている。料金は「鉄道沿線別」「駅舎からの距離別」「利用率別」に5ランクにわけた料金が設定されている。しかし、周辺都市では、以上の他、「屋根の有無」「居住地域別」等様々な条件を加味した料金差が付けられている。

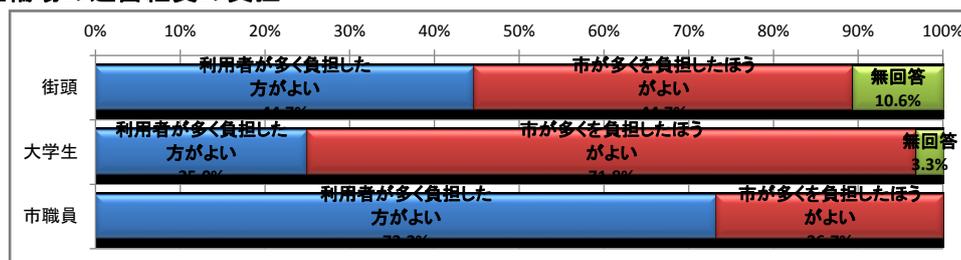
：アンケート調査による駐輪場利用料金に関する市民意識をみると、「駅からの距離」「屋根の有無」等で差をつけた方がいいとの回答が多い。

■駐輪場利用料金に関わる市民意識(アンケートによる)

○駐輪場利用料に格差をつける条件



○市営駐輪場の運営経費の負担



・資料: 柏市交通施設課資料

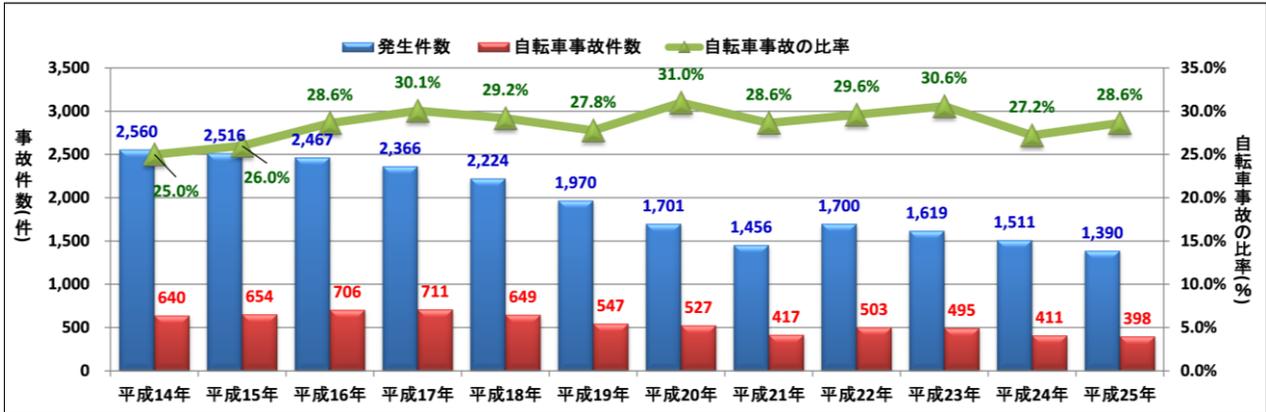
■駐輪場利用料金に関わる市民意識(ワークショップでの意見)

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> ・料金格差のつけ方については、駅からの距離や屋根の有無等による料金差は分かりやすいが、<u>利便性の評価は利用者によって差が出ることから、これという形を決めるのは難しい</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)が重要である</u>
一時利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・一時利用料金については、目的の近くでの利用や短時間利用に対応するためには、<u>民間のやり方も踏まえて、柔軟な一時利用料金の設定が必要</u>との意見が中心であった。さらに、<u>短時間の時間無料性を導入するためには、一時利用の管理を自動化</u>する必要がある
運営費の負担	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の運営経費の市と利用者間での負担割合については、市が応分を負担することは当然との感覚が伺えるが、どのような負担割合が妥当かについては、特段の意見は出なかった。 ・また、駐輪場を市が運営することについても、<u>民営化の必要性は認識しつつ、市の役割は大きいとの認識</u>であった。

4) 安全・マナーについて

- ・柏警察署管内の平成 25 年現在の自転車に係る事故発生は約 400 件、千葉県警察署管内において最も自転車交通事故発生件数が多いものの、近年は減少傾向にある。

■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

- ・自転車加害者となる事故では、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払う事例が発生している。市においても「自転車マナーアップ隊の結成」「各種啓発活動」「交通安全教室の実施」「交通安全子ども自転車大会への参加」など警察署、交通安全協会などの関係機関と連携し、自転車マナー向上に向けた取り組みを行っている。

■自転車の加害事故の損害賠償の事例

賠償額	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨を骨折し、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、2013年7月4日判決)
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(東京地方裁判所、2008年6月5日判決)
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。(東京地方裁判所、2003年9月30日判決)
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。(東京地方裁判所、2007年4月11日判決)
4,043万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工(62歳)の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。(東京地方裁判所、2005年9月14日判決)

・資料: 一般社団法人日本損害賠償協会HP資料

・注: 未成年者が引き起した自転車事故としては、損害賠償額が大きく、盗難保険に加えて、損害賠償保険等への加入の必要性を示唆している。

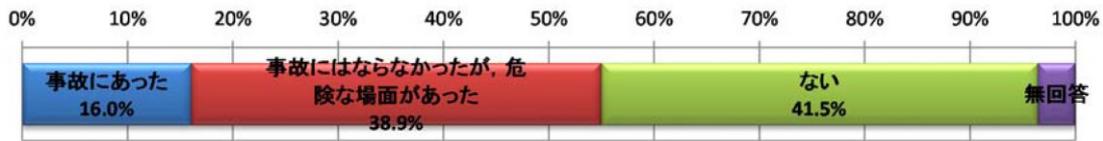
- ・市民アンケート調査によれば、回答者の半数以上が自転車に関連する事故又は事故の危険に遭遇している。

：危険だと感じる自転車の行動で、最も多いのは「信号無視」「夜間、ライトをつけない」で、次いで「車道への飛出しや急な進路変更」「スピードの出しすぎ」「イヤホン・携帯電話などの使用」「傘さし」などが多くなっている。

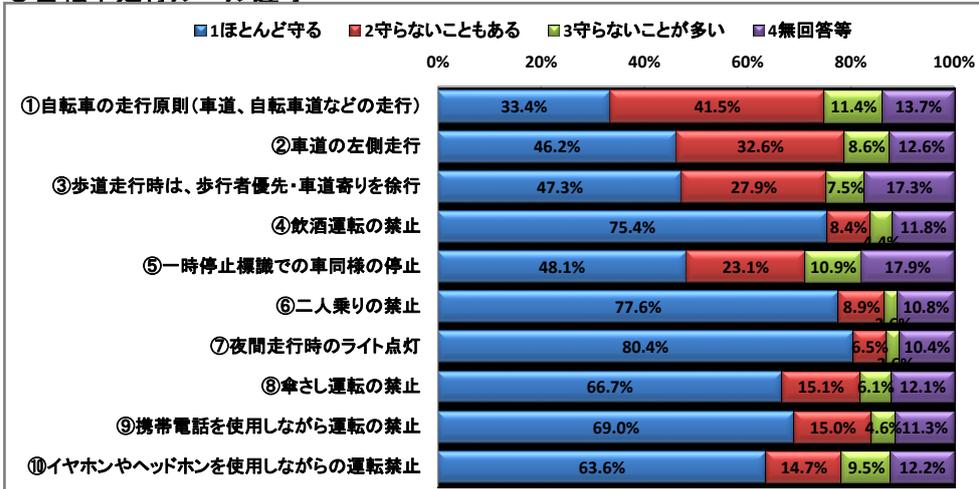
- ・自転車のマナーに関しては「通行帯」、「一時停止」、「歩行者優先」が守られていない傾向があり、マナーを学んだ場所としては「学校での指導」「テレビ」「市の交通教室」「親の指導」などが多くなっている。

■自転車の事故、マナーに関する市民意識(アンケートによる)

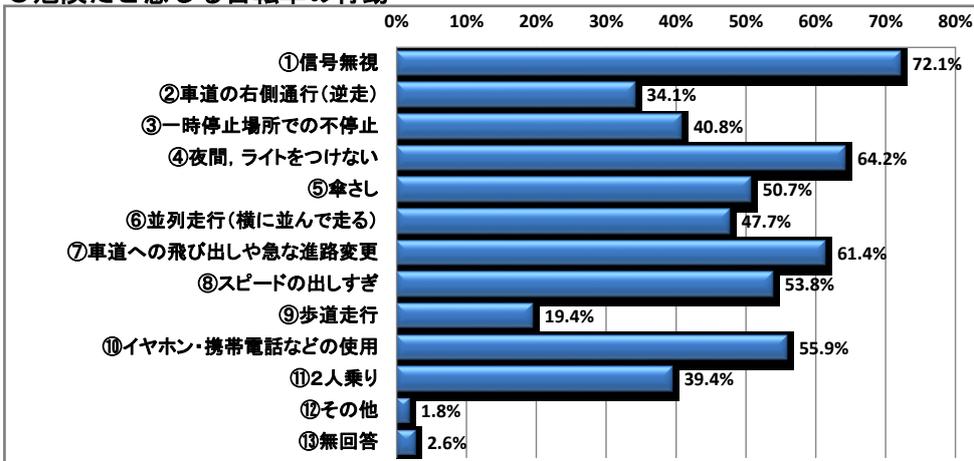
○自転車に関連する事故又は事故の危険



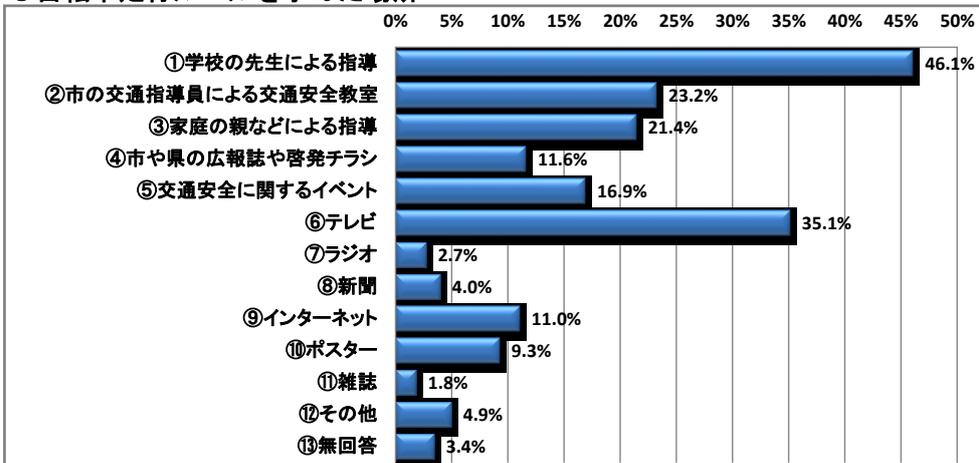
○自転車走行ルール遵守



○危険だと感じる自転車の行動



○自転車走行ルールを学んだ場所



・資料: 柏市交通施設課資料

・注: アンケート調査は、該当インタビュー形式により、通行者を実験的に抽出して実施したものである。

6 自転車交通事故に関する主な状況・要因

1) 自転車交通事故の主な状況・要因のまとめ

■全国における自転車事故

□全国における自転車交通事故の概要 【p55～56 参照】

- 交通事故は近年 10 年間で約3割減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は約 1.5 倍に増加
- 交通事故全体に占める自転車関連事故は増加傾向にあり、平成 23 年は約2割を占める
- 自転車乗車中の死傷者数の約4割は安全運転義務の怠り、死傷者の約 2/3 は何らかの法令違反
- 平成 23 年の自転車乗車中における死亡事故では、65 歳以上の高齢者が約6割を占める

●年齢別 【p57-①参照】

- ・年齢別では、16～19 歳の若年層の事故件数が多い。一方、死亡事故は 65 歳以上の高齢層が非常に多く、特に 75 歳以上が多い。高齢層では、加齢とともに死亡者が増加する傾向が見られ、若年層と比較して負傷者数に対し死亡者数が非常に多くなっている。

●性別 【p58-②参照】

- ・性年齢別の負傷者をみると、20 歳未満では男性の負傷者が多く、20 歳以上では女性の負傷者が多く、50 歳代では男性の 2 倍となっている。

●時間帯 【p58-③参照】

- ・全事故・対自動車事故ともに朝 8～10 時、夕方 16～18 時の時間帯の事故が多い。小学生は下校時間帯、中・高校生は登校時間帯が多く、高齢者は比較的日中が多い。

●通行目的 【p59-④参照】

- ・通行目的の事故件数では、「買い物」、「訪問」が多い。

●相手当事者 【p59-⑤参照】

- ・自転車事故の8 割強が対自動車であるが、近年、自転車利用者が加害者となるケースが多い自転車同士や対歩行者事故の増加が著しい。

●道路形状・事故類型 【p60-⑥参照】

- ・道路形状では、交差点事故が約 7 割、直線路と併せると事故全体の 9 割を占め、対人では、一般端路での事故が多いのが特徴である。
- ・車輻相互での出会い頭事故が 5 割強を占め、次に右左折時が 2 割強となっている。
- ・歩行者との事故は近年 10 年間で 4.3 倍に増加、対面通行中・背面通行中の事故が増加している。
- ・交差点事故は、信号機のない交差点が 5 割、信号機のある交差点が 2 割であり、信号機のない交差点は出会い頭事故が 8 割、信号機のある交差点は右左折事故が 6 割を占める。
- ・死亡事故では、信号機の有無に関わらず出会い頭事故が最も多い

●法令違反状況 【p61-⑦参照】

- ・自転車事故のうち、7 割近くが自転車側に違反がある。安全不確認が最も多く 3 割近くを占め、次に動静不注視、交差点安全進行となっている。
- ・相手当事者別では、対自動車事故の場合、自転車側の 65%に違反がある。
- ・年齢別では、15 歳以下の違反ありが 7 割強で、安全不確認が最も多い。
- ・信号機のない交差点での出会い頭事故による法令違反では、一時不停止が約半数を占める。

●自転車に対する取締り状況 【p62-⑧参照】

- ・平成 17 年度中の指導警告票交付件数は、無灯火と二人乗りが最も多く併せて 6 割強を占めており、警察では、マナーの悪化を受け、自転車利用者に対する交通指導取締りを強化している。

■全国における高齢者の自転車事故

●**高齢者事故の特徴**：①非高齢者と比較して亡くなりやすい、②出会頭事故で亡くなる割合が高い、③頭部の怪我で亡くなる割合が高い

●**出会頭事故における特徴**(自転車乗用中の事故の高齢死者の半数以上が出会頭事故)
：亡くなりやすいのは「優先通行妨害」、死者数が多いのは「安全運転義務違反」など、いずれも法定ルールに関するものである。自転車乗用中の高齢死者に運転免許保有者が少ない状況を見ると、非免許保有者を対象とした講習が重要といえ、義務化の検討の必要がある。

●**年齢別自転車乗車中の死亡事故の状況** 【p64-①参照】

- ・自転車乗車中の死亡事故は、10～25歳代、65～80歳代が多いが、近年減少傾向にある。
- ・高齢化の進行とともに死者数の増加傾向が伺える。

●**高齢者の事故類型別事故の状況** 【p64-②参照】

- ・自転車乗用中の高齢者死者の約半数以上が出会い頭事故で、加齢に伴い構成割合は高くなる傾向。

●**事故の損傷主部位** 【p65-③参照】

- ・事故の損傷主部位では、頭部損傷の死者が高齢者・非高齢者ともに高く、加齢に伴い腰部損傷の割合も高くなり、致命傷に至る部位が増えている。

●**出会い頭事故における法令違反別事故の状況** 【p65-④参照】

- ・高齢者はどの法令違反でも死亡割合が高くなる傾向があり、特に、「優先通行妨害」違反の死亡割合が高い。また、高齢者は安全確認のおろそか(安全運転義務違反)で亡くなる人が最も多い。

●**出会い頭事故における人的事故要因・安全確認の有無** 【p66-⑤参照】

- ・「発見の遅れ」が7割強を占め、「安全確認不十分」が5～6割となり、加齢に伴い増加している。

●**運転免許保有別の状況** 【p66-⑥参照】

- ・自転車事故の高齢死者の多くは、運転免許を保持しておらず、道路交通に関する教育を受けていない、または、免許を失効・返納し、交通ルールに関する講習等も受けていない可能性がある。

※優先通行妨害(優先道路通行車妨害)：道路交通法の第36条に規定する優先道路を通行する車両の進行を妨害すること。「優先道路」の道路標識がある道路は優先道路であり、例えば、信号機のない交差点では、道路標識等によって示された優先道路、明らかに幅の広い方の道路、徐行・一時停止の道路標識がない方の交通が優先となる。これらで優先関係が定まらない場合には、「左方優先」となる。

■ 柏市における自転車事故

□ 柏市における自転車交通事故の概要 【p67～69 参照】

- 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いが、近年、県全体とともに事故件数は減少傾向
- 平成 24 年の事故発生は、16～18 時の夕方の通学・通勤時間帯、木曜日が多く、交差点での事故が6割強、自転車対車が全体の9割強を占め多くなっている

● 高校生・高齢者の自転車事故死傷者の状況 【p70-①参照】

- ・ 近年、高校生の自転車事故の死傷者件数は減少傾向にあるが、高齢者は前年度より増加している。
- ・ 平成 25 年中の高校生の交通事故のうち、負傷者の 88%が自転車事故、高校生は自転車および二輪車事故（自動車は同乗中）に限定されるなかで、自転車事故の負傷者は増加傾向にある。
- ・ 平成 25 年中の高齢者の交通事故のうち、死者の 50%、負傷者の約 27%が自転車事故であり、高齢者は四輪車事故の当事者も想定されるなかで、自転車事故の死亡者が5割と高い。

● 年齢層別・原因別自転車事故の発生状況 【p71-②参照】

- ・ 平成 24 年の自転車事故発生件数 424 件、平成 25 年は 417 件と事故件数は減少傾向にあるが、近年、第 1 当事者となる事故が増加し、幼児～高校生は第 1 当事者が増加、高齢者は第 1・第 2 当事者ともに増加、その他の年齢層は横ばい傾向にある。
- ・ 平成 25 年の自転車事故の第 1 当事者は、安全不確認が最も多い。
- ・ 全体に、安全運転義務違反が突出して高く、その他は、一時不停止や交差点安全通行義務、右側通行等の事故原因が高い。
- ・ 違反なしが減少傾向にあるなかで、高齢者のみ横ばい状況にある。
- ・ 幼児～高校生は安全不確認や前方不注意、高齢者は安全不確認や動静不注視の安全運転義務の怠りが多い。

● 車両原因からみた高校生・高齢者の自転車事故の発生状況 【p72-③参照】

- ・ 高校生・高齢者の車両事故に占める自転車事故の割合は増加傾向、推移で見ると、高齢者が第 1 当事者となる自転車事故が平成 25 年は前年度の 3 倍となっている。
- ・ 平成 25 年の自転車事故では、高校生は第 1 当事者、高齢者は第 2 当事者になる傾向が高い。
- ・ 高校生は、安全不確認や前方不注意の安全運転義務違反、交差点安全進行義務の違反が多い。
- ・ 高齢者の安全運転義務違反は、平成 25 年は前年度の約 3 倍と増加が顕著である。

■千葉県における自転車事故

□千葉県における自転車交通事故の特徴 【p73 参照】

- 平成 24 年中の自転車関連事故は全事故の約 26%を占めるが、事故発生件数は年々減少傾向
- 事故状況は、通学時間帯での交差点事故が多く、9割強が自転車対車、死亡事故では高齢者が5割を占め、事故要因は安全運転の怠りが7割となっている

●年齢層別自転車事故死傷者の状況 【p74-①参照】

- ・自転車事故の死傷者は、各世代ともに前年度より減少傾向にある。
- ・自転車事故の死者は、若者より高齢者が多い。
- ・交通事故における負傷者のうち、高校生の自転車事故による負傷者は約7割近く、高校生を含む若者は3割強となっている。

●子どもの原因別自転車事故死傷者の状況 【p74-②参照】

- ・子どもの交通事故発生状況のうち、自転車事故の死傷者は4割近く、そのうち、小学生が5割近くを占める。
- ・自転車乗車中の事故では、小学生の約2割、中学生の約4割近くが違反なしとなっている。
- ・幼児における自転車事故では、同乗中の幼児用座席での死傷者が最も多い。

●年齢層別・原因別自転車事故の発生状況 【p75-③参照】

- ・高校生、若者、高齢者ともに安全運転義務違反が突出し、次に、一時不停止、信号無視である。
- ・安全運転義務のなかでは、安全不確認が最も多く、特に高齢者の第2当事者が高い。また、高校生を含む若者は前方不注意が多いが、高齢者はハンドル操作不適が多い。
- ・若者よりも、高齢者の方が自転車事故の第2当事者となる傾向が高い。

2) 全国における自転車事故

(1) 全国における自転車事故の概要

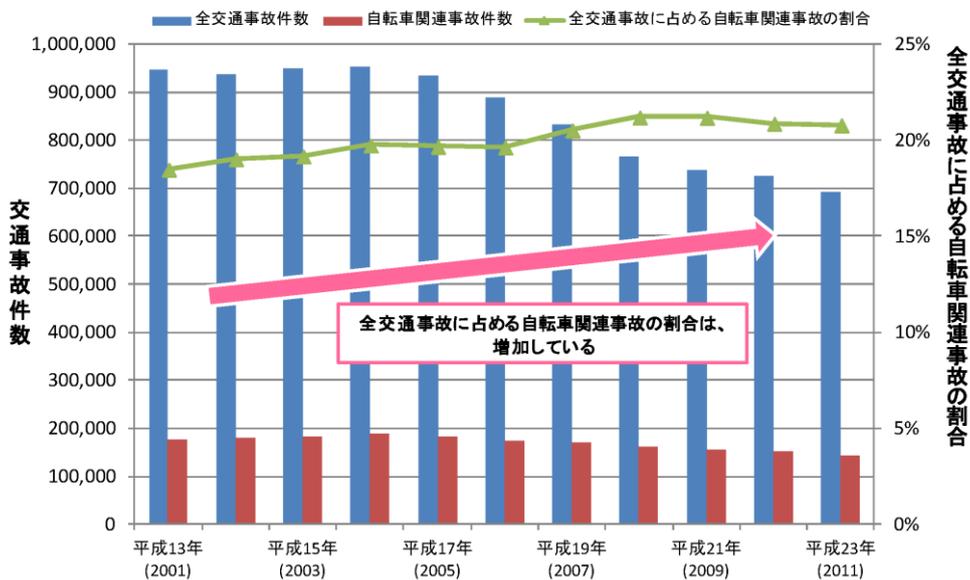
交通事故の総件数は、近年10年間で約3割減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1.5倍に増加している。

全国において、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあり、平成23年は約2割を占めている。

自転車乗用中の事故（死傷者数）は、約4割が安全運転義務の怠りであり、自転車事故死傷者の約2/3は何らかの法令違反となっている。また、平成23年の自転車乗車中における死亡事故では、65歳以上の高齢者が約6割を占め多くなっている。

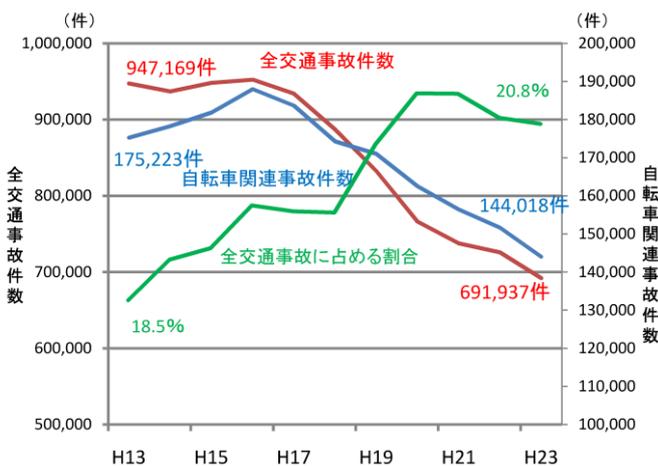
■自転車関連事故の推移と全事故に占める割合

○全事故件数に占める自転車関連事故の割合は増加している

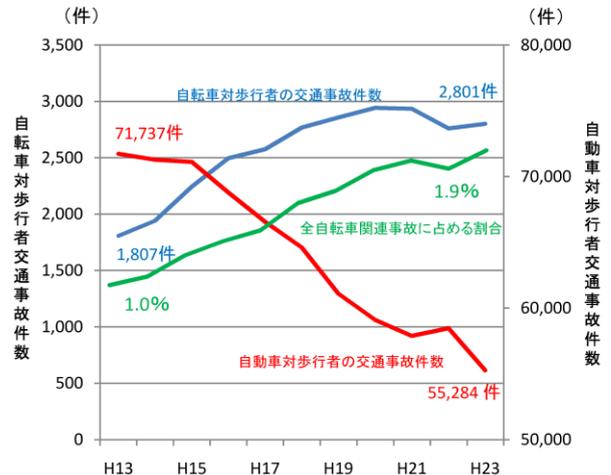


・資料：安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて PPT
資料－出典：交通事故の発生状況（警察庁）

■全交通事故と自転車交通事故の推移

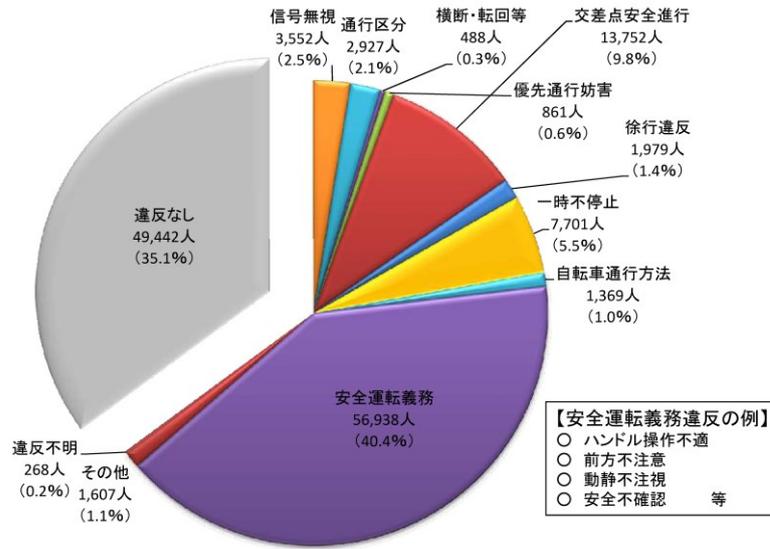


■自転車対歩行者事故件数の推移

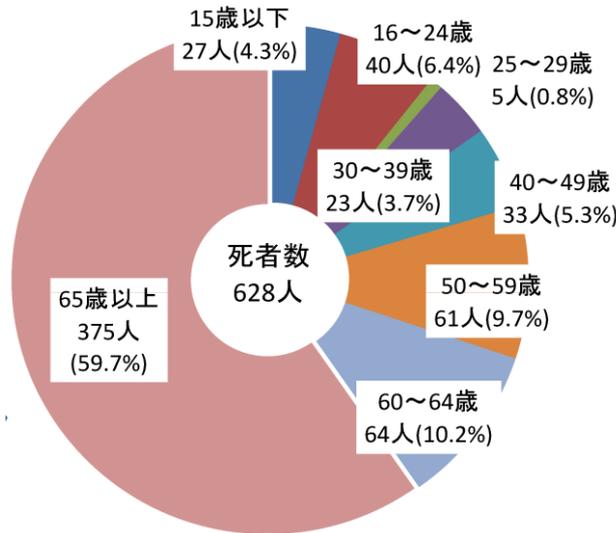


・資料「自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルール徹底方策の現状」(警察庁交通局交通企画課－H24年10月)

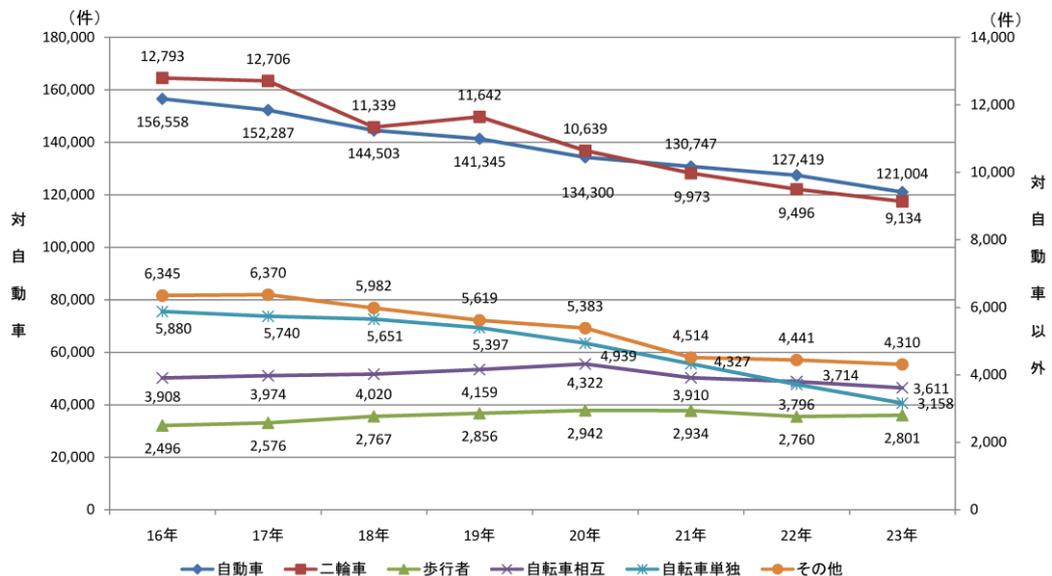
■ 自転車乗用車（第1,2当事者）の法令違反別死傷者数（H23年）



■ 自転車乗車中の年齢層別死者数（H23年）



■ 相手当事者別自転車関連事故件数の推移



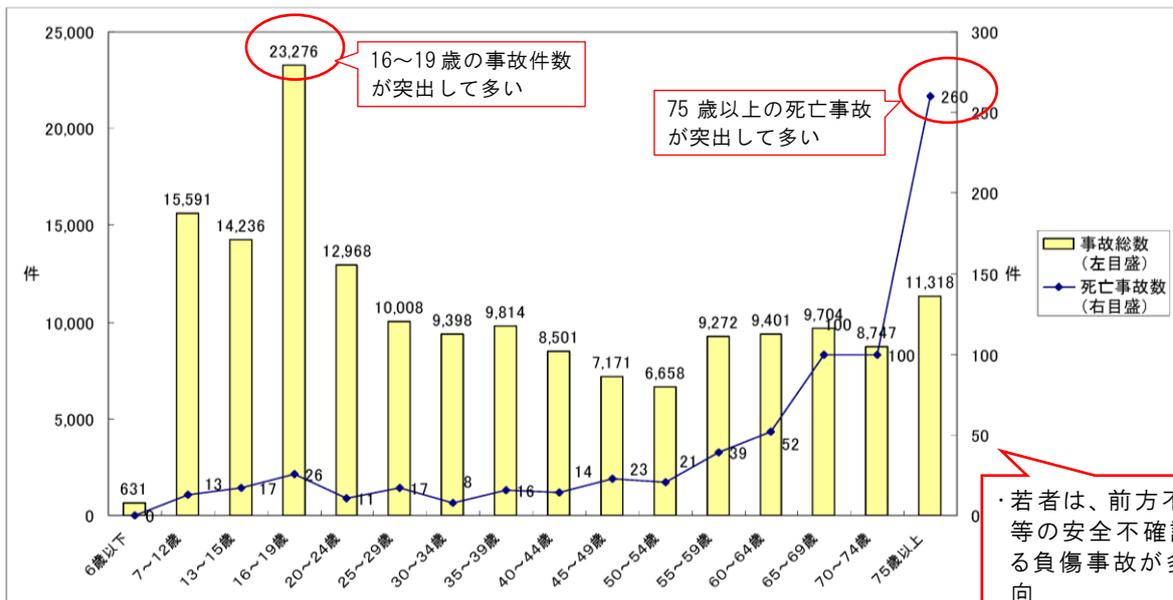
・資料：以上、「自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状」(警察庁交通局交通企画課－H24年10月)

(2) 全国の自転車事故の主な状況・要因

① 年齢別事故状況

- 年齢別事故件数では7歳～24歳までの若年層が多い傾向にあり、特に16歳～19歳の層が非常に多くなっている。
- これに対し、死亡事故では若年層では目立った特徴はみられず、65歳以上の高齢層が他の年齢層と比較して非常に多く、特に75歳以上の高齢者が非常に多くなっている。
- 高齢層の各歳別傾向をみると、負傷者数は、概ね61歳前後に緩やかなピークが見られる一方、死亡者数は年齢によるばらつきが大きく明確な傾向ではないが、概ね加齢とともに増加する傾向が見られる。また、若年層と比較して負傷者数に対して死亡者数が非常に多くなっている。

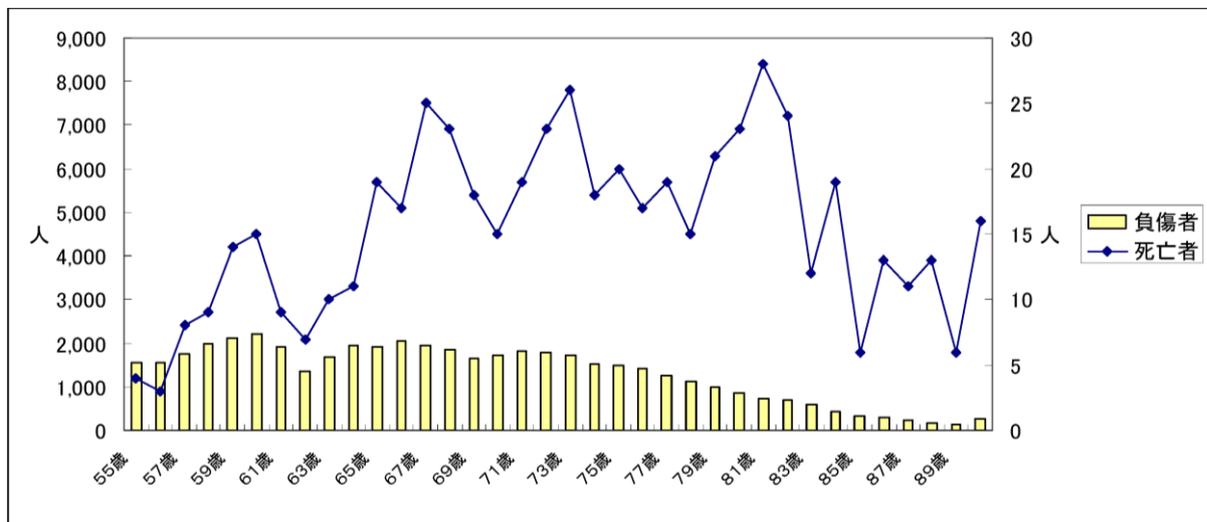
■ 年齢別自転車乗用中事故件数・死亡事故件数（H20年）



資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」

- ・若者は、前方不注意等の安全不確認による負傷事故が多い傾向
- ・高齢者は、出会い頭事故による頭部損傷、および、安全運転義務違反での死亡が加齢に伴い高い傾向

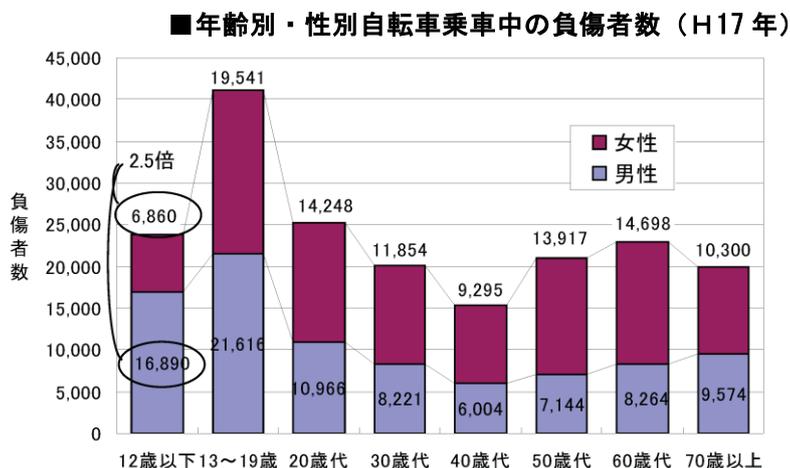
■ 年齢別自転車乗用中負傷者・死亡者数－65歳以上（H20年）



資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」

②性別の事故状況

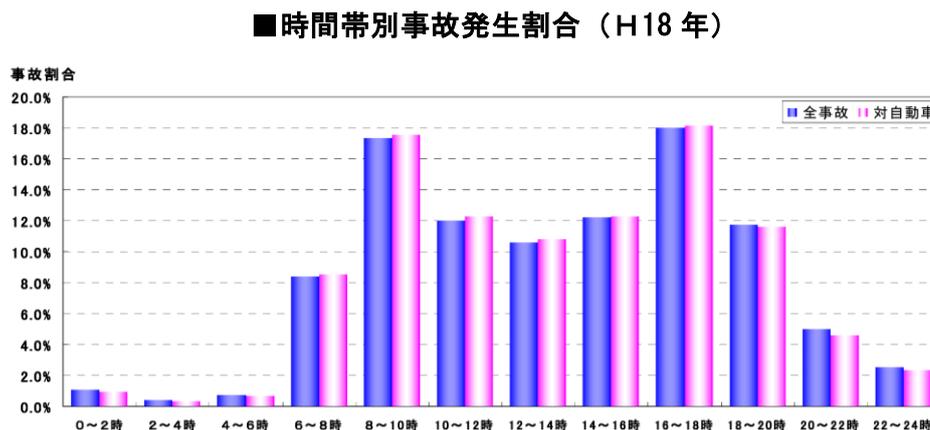
- 年齢別・性別の負傷者をみると、20歳未満では女性と比較して男性の負傷者が多く、特に12歳以下では男性が女性の2.5倍となっている。
- 20歳以上では、逆に男性より女性の負傷者が多く、50歳代では男性の2倍、60歳代では1.8倍である(平成16年)。



資料:「自転車事故防止に関する研究」、日本交通政策研究会、平成17年3年

③時間帯別事故の発生状況

- 時間帯別事故の発生状況は、全事故・対自動車とも朝8～10時、夕方16～18時の時間帯が高い。
- 自転車事故の多い時間帯の死傷者数でみると、小学生は、14時～17時台の下校時間帯、中・高生は6時～9時台の登校時間帯での事故が多い。
- 65歳以上の高齢者は、時間帯に大きな特徴は見られないが、10時～17時台の日中が多くなっている。



資料:「自転車事故防止に関する研究 報告書」日本交通政策研究会 2006.3

■自転車事故の多い時間帯－時間帯別・死傷者数 (H19年)

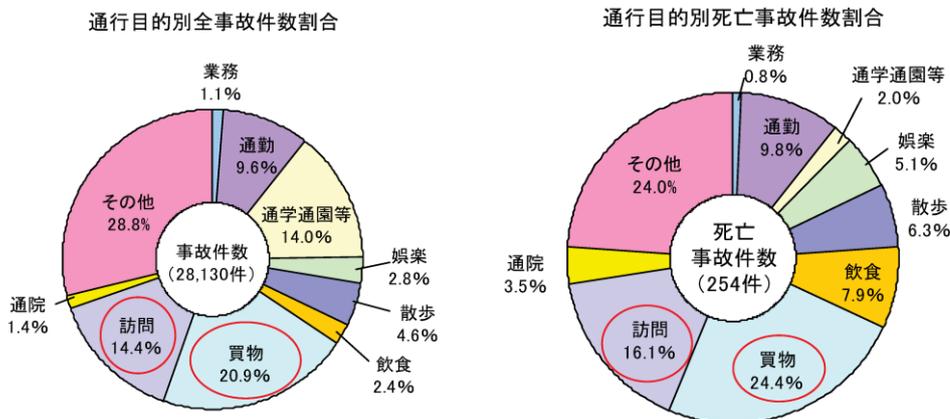
	0—6歳	7—12歳	13—18歳	19—24歳	25—49歳	50—64歳	65—74歳	75歳以上
02—05時台	5	23	136	303	717	466	257	92
06—09時台	710	1,220	13,634	4,366	13,424	6,625	4,044	2,499
10—13時台	863	2,502	4,442	3,041	8,849	7,386	6,926	4,573
14—17時台	1,639	10,016	9,392	3,611	9,776	7,329	5,838	3,315
18—21時台	376	1,879	6,975	3,418	8,369	4,388	2,135	761
22—01時台	11	26	742	1,142	2,456	872	297	57

参考:警察庁 平成19年全国データ

④通行目的別事故の発生状況

- 通行目的別では「買い物」が最も多く約2割を占め、次に、「訪問」「通学・通園」となっている。
- 死亡事故は事故件数と同様に「買い物」、「訪問」の順に多いが、事故件数で多かった「通学・通園」は死亡事故に占める割合は低い。

■通行目的別事故件数及び死亡事故件数（H17年）



資料：「自転車事故防止に関する研究」、日本交通政策研究会、平成18年3月

⑤相手当事者別事故の発生状況

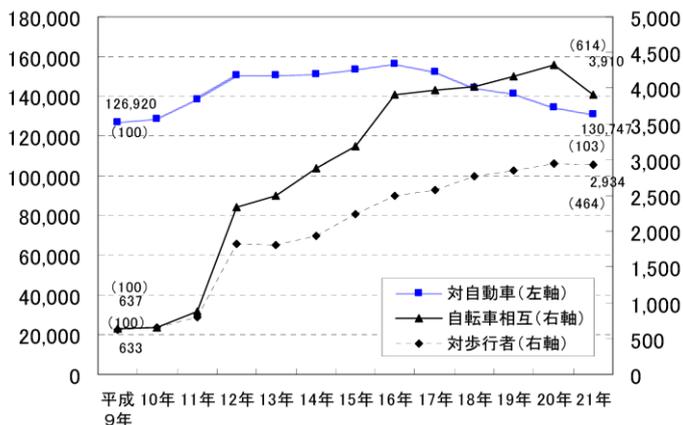
- 相手当事者別の交通事故件数で見ると、約8割強は対自動車である。
- また、自転車利用者が加害者となるケースが多い自転車対歩行者事故や、自転車同士の事故が増加しており、対歩行者事故は平成9年の633件から2,934件へと約4.6倍、自転車同士の事故は同637件から同3,909件へと6.1倍となっている。

■自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）

相手当事者別	年	平成9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
自転車関連事故	対自動車（左軸）	126,920	128,665	138,211	150,471	150,309	151,160	153,336	156,558	152,287	144,503	141,345	134,300	130,747
	うち死亡事故	980	900	952	905	899	887	873	777	763	734	665	637	593
	二輪車	10,826	10,451	11,494	12,704	12,835	12,981	12,436	12,793	12,706	11,339	11,642	10,639	9,973
	うち死亡事故	32	36	39	24	28	30	33	24	27	21	24	19	25
	対歩行者（右軸）	633	661	801	1,827	1,807	1,941	2,243	2,496	2,576	2,767	2,856	2,942	2,934
	うち死亡事故	2	3	1	2	4	3	6	6	6	6	8	4	4
	自転車相互（右軸）	637	664	889	2,346	2,498	2,892	3,186	3,908	3,974	4,020	4,159	4,322	3,910
	うち死亡事故	0	5	2	0	1	2	4	2	3	0	3	3	5
	自転車単独	1,512	1,477	1,615	3,143	3,496	4,154	4,838	5,880	5,740	5,651	5,397	4,939	4,327
	うち死亡事故	36	20	24	38	46	56	49	40	39	42	40	45	56
その他	976	1,099	1,500	3,385	4,278	5,161	5,806	6,345	6,370	5,982	5,619	5,383	4,514	
うち死亡事故	13	19	16	13	15	13	15	14	11	11	7	13	9	
計		141,504	143,017	154,510	173,876	175,223	178,289	181,845	187,980	183,653	174,262	171,018	162,525	156,405
構成率		18.1	17.8	18.2	18.7	18.5	19.0	19.2	19.7	19.7	19.6	20.5	21.2	21.2%
うち死亡事故		1,063	983	1,034	982	993	991	980	863	849	814	747	721	692
構成率		11.5	11.2	11.9	11.3	11.8	12.4	13.1	12.2	12.8	13.2	13.4	14.3	14.5

注釈）構成率は交通（死亡）事故全体に占める自転車関連事故の占める割合である。

資料）警察庁資料。



⑥道路形状・事故類型別事故の発生状況

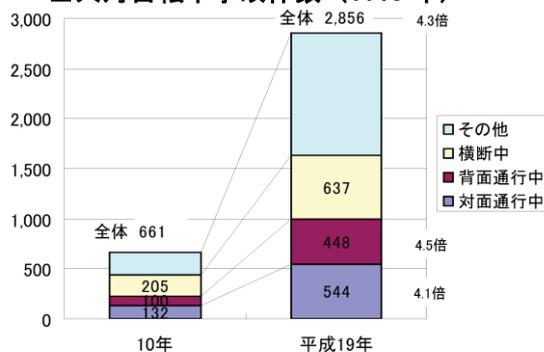
- 道路形状に関しては、自転車交通事故全体では交差点での事故が68%と最も多く、これに次いで直線路等での事故が24%で、この二項目で全体の9割を占めている。
- 対人に限ると、交差点・交差点付近の事故よりも、一般単路での事故が多いのが特徴である。
- 事故類型別に関しては、自転車交通事故全体では車両相互での出会い頭が54%と最も多く、これに次いで右左折時が23%となっている。
- 歩行者との事故は増加傾向にあり、事故件数は近年10年間で4.3倍に増加している。また、対面通行中及び背面通行中の事故件数は近年10年間で4倍以上増加している。
- 事故の多い交差点では、特に信号機のない交差点事故の割合が全体の5割を占める。信号機のない交差点事故のうち8割近くは出会い頭事故である。信号機のある交差点では、右左折時の事故が全体の6割近くを占め、出会い頭事故は約3割となっている。

■道路形状別・事故類型別自転車関連事故（H21年）

	対人	車両相互						小計	車両単独	列車	合計	割合
		正面衝突	追突	出会い頭	追越時	右左折時	その他					
交差点	715	559	273	69,359	592	29,804	4,081	104,668	795	0	106,178	68%
交差点付近	260	397	247	2,387	501	1,378	2,021	6,931	413	0	7,604	5%
カーブ	57	791	69	220	133	100	668	1,981	257	0	2,295	1%
直線路等	1,771	1,404	1,333	11,700	2,828	4,509	11,282	33,056	2,584	0	37,411	24%
その他	131	122	78	859	95	230	1,117	2,501	278	7	2,917	2%
合計	2,934	3,273	2,000	84,525	4,149	36,021	19,169	149,137	4,327	7	156,405	100%
割合	2%	2%	1%	54%	3%	23%	12%	95%	3%	0%	100%	

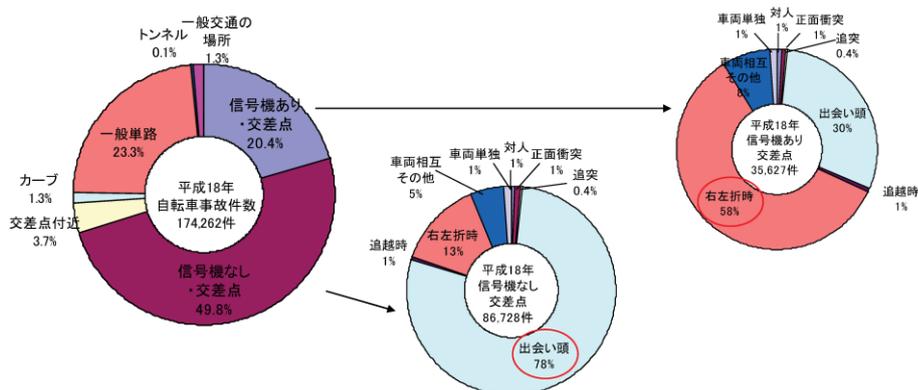
資料) 警察庁ウェブサイト「自転車の安全利用の推進」

■人対自転車事故件数（H19年）



資料: 平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月

■道路形状（発生箇所）別事故状況（H21年）

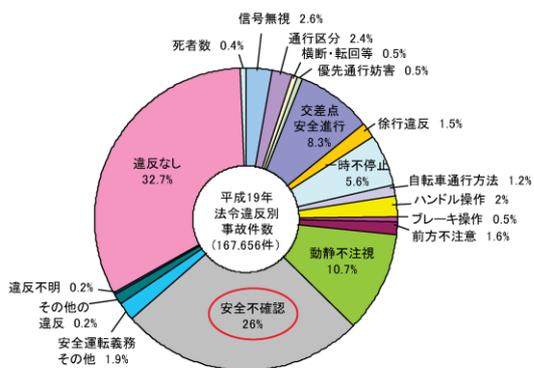


資料: 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 第2回資料

⑦法令違反別事故状況

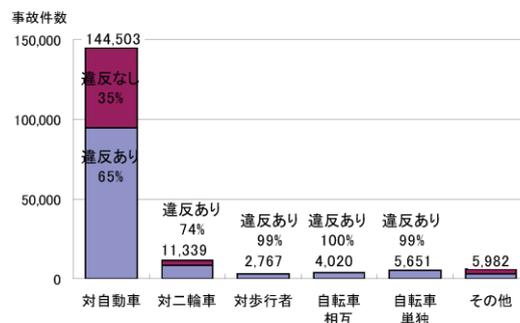
- 自転車関連事故のうち、7割近くが自転車側に違反がある。内容をみると、安全不確認が最も多く26%を占め、次に、動静不注視、交差点安全進行となっている。
- 相手当事者別では、対自動車事故の場合、自転車側の65%に違反がある。
- 年齢別で違反の有無をみると、16歳以上の年齢層における「違反あり」は6割強に対し、15歳以下では「違反あり」が75%である。
- 15歳以下の違反では、安全不確認が最も多く3割強、次に、一時不停止が1割となっている。
- 信号のない交差点での出会い頭による法令違反では、一時不停止が約半数を占め、次に、安全不確認が3割近くとなっている。

■自転車事故発生理由・違反状況（H19年）



資料：平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月

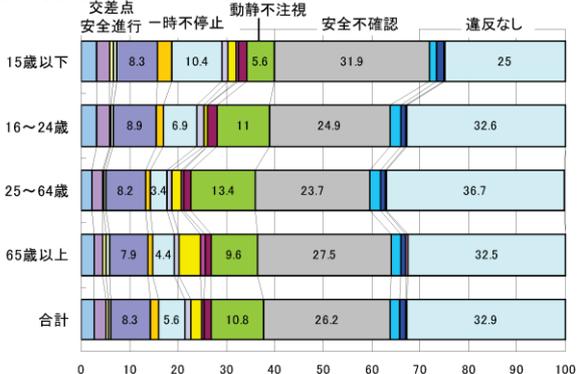
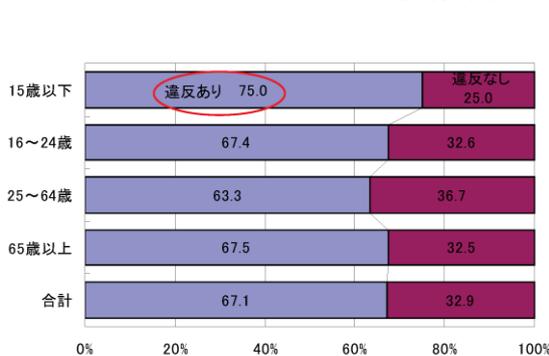
自転車事故発生理由



資料：自転車の安全な通行方法等に関する懇談会、第1回資料

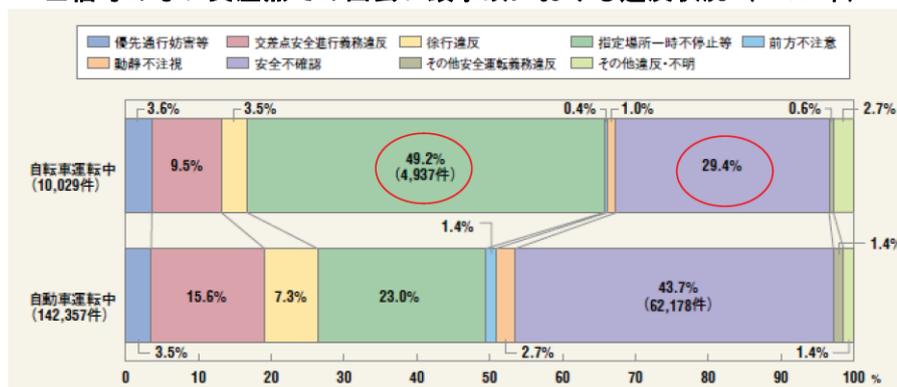
自転車事故発生時の違反状況

■年齢別自転車事故違反状況（H19年）



資料：平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月

■信号のない交差点での出会い頭事故における違反状況（H19年）



出典：イタルデザインフォーメーションNo.69、財)交通事故総合分析センター、2007年8月

⑧自転車に関する取締り状況

- 警察では、自転車利用者による交通違反に対し、指導警告票を交付するとともに、特に、悪質・危険な交通違反に対して検挙措置を講じている。
- 平成17年度中の指導警告票交付件数は、無灯火と二人乗りが約3割、併せて6割強を占めている。
- 警察では、マナーの悪化を受け、自転車利用者に対する交通指導取締りを強化している。

■自転車に係わる指導警告票交付件数（H17年）

違反別	交付件数	比率
無灯火	365,379	32.4%
二人乗り	335,874	29.8%
信号無視	81,379	7.2%
一時不停止	82,103	7.3%
歩道通行者に危険を及ぼす違反	100,710	8.9%
その他	161,886	14.4%
合計	1,127,331	100.0%

※平成17年

[出典：自転車の安全利用の促進に関する提言：自転車対策検討懇談会]

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会、第1回資料

〈参考〉「自転車通行環境整備モデル地区」の取り組みによる整備効果（事故の状況）

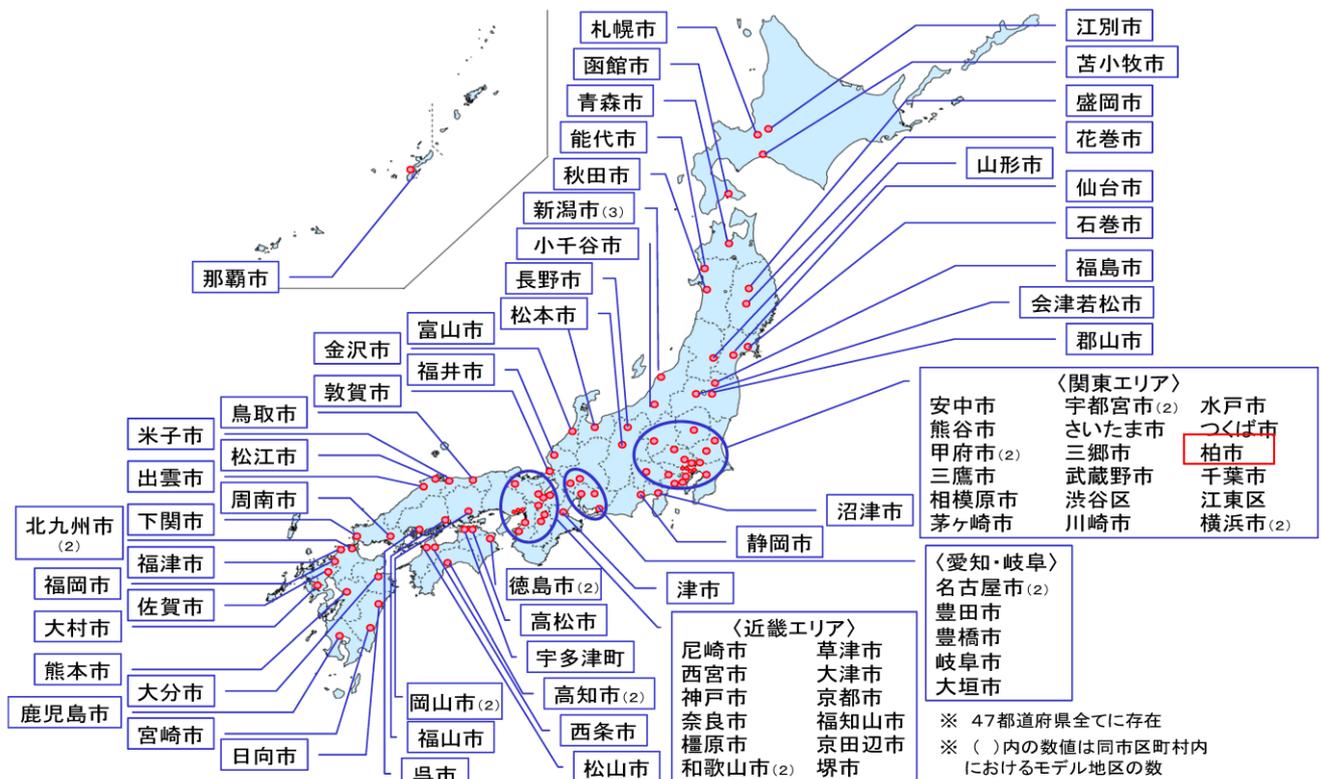
- 全ての整備形態について、自転車通行空間を整備した路線における1年間の自転車関連事故の発生件数は、整備前よりも減少している。
- 特に、自転車道や自転車専用通行帯を整備した路線における自転車関連事故の減少幅が大きくなっている。

■事故件数の整備前後の比較

整備形態	整備前 (件/年・km)	整備後 (件/年・km)	増減率
自転車道 (28路線)	3.8	2.8	-26%
自転車専用通行帯 (35路線)	3.7	2.4	-36%
自転車歩行者道 (普通自転車歩道通行可) (54路線)	2.7	2.4	-11%
自転車歩行者道内の 自転車通行位置の明示 (普通自転車の歩道通行部分) (90路線)	3.5	3.0	-14%

・資料:「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて」(国土交通省、警察庁)
 ~国土交通省記者発表資料(H23年7月21日)

■自転車通行環境整備モデル地区（全国98地区）



・資料:「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて」(国土交通省、警察庁)

3) 全国における高齢者の自転車事故

(1) 全国における高齢者自転車事故の主な状況・要因

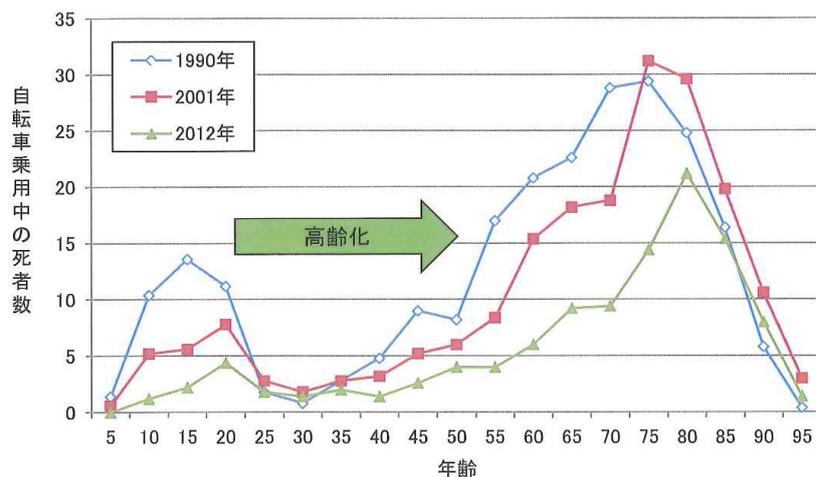
自転車交通事故の動向からは、高齢者事故や死亡事故の多さ、出会い頭事故、また、法定ルールに関する違反が原因で亡くなる事故が多く、高齢者の自転車乗用中における死亡事故等から、事故の主な状況・要因の分析を行っている。

・資料：(財)交通事故総合分析センター(H20年～H24年5年間の合計値分析より)

①年齢別自転車乗車中の死亡事故の状況

- 自転車乗車中事故の死者数は、10～25歳代、65～80歳代をピークに多くなっているが、近年は減少傾向にある。
- 50歳代から死者数は増加傾向、80歳代をピークとして減少傾向に転じるが、高齢化の進行とともに死者数の増加傾向が伺える。

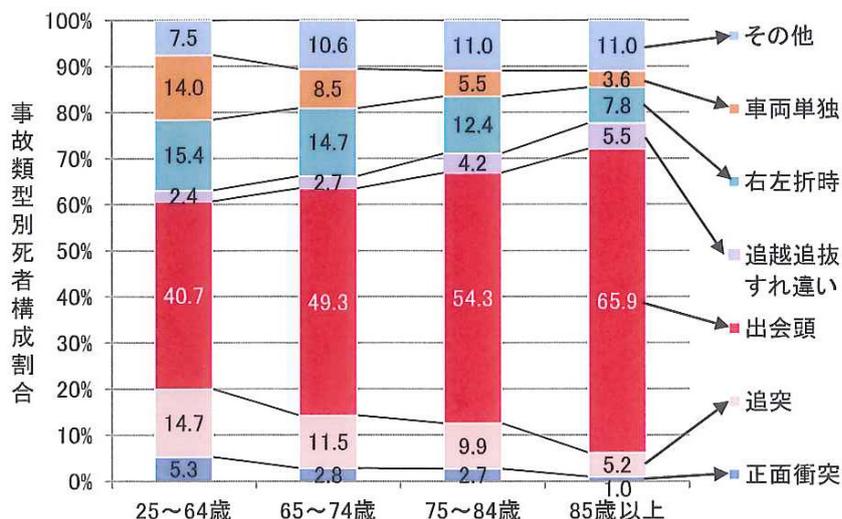
■自転車乗用中の死者数の年比較



②高齢者の事故類型別事故の状況

- 自転車乗用中の高齢者死者の約半数以上が出会い頭事故となっており、加齢に伴い出会い頭事故の構成割合は高くなり、車両単独、右左折時、追突事故の構成割合は減少している。

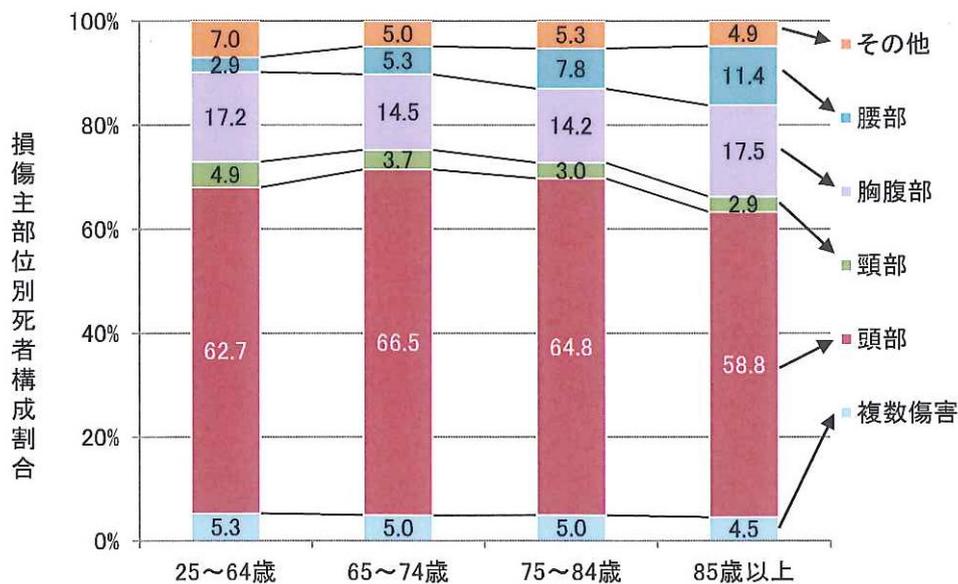
■高齢者の事故類型別死者構成割合



③事故の損傷主部位

- 損傷主部位別の死者構成割合をみると、頭部損傷で亡くなる割合が高齢者、非高齢者ともに高い。
- 加齢に伴い腰部の損傷で亡くなる割合が高くなり、加齢に伴い致命傷に至る部位が増えている。

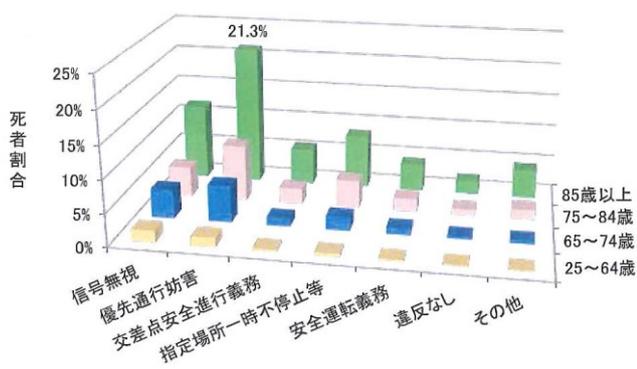
■ 損傷主部位別死者構成割合



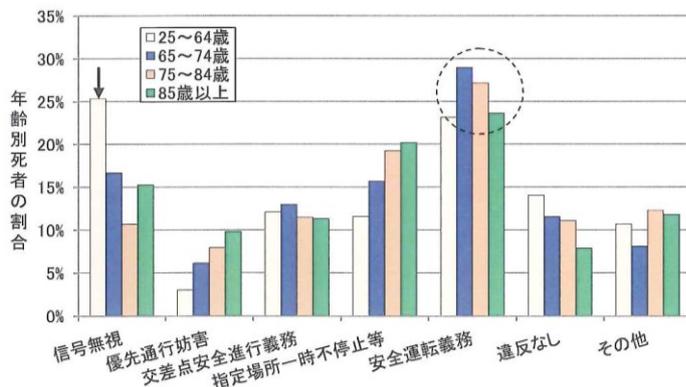
④出会い頭事故における法令違反別事故の状況

- 高齢者では、どの法令違反についても加齢に伴い死者割合が高くなる特徴がある。中でも特に、「優先通行妨害」の違反をした自転車乗用中の高齢死者割合が高い。
- 出会い頭事故では、25歳~64歳の非高齢者は信号無視で亡くなる人が最も多く、高齢者は安全確認がおろそか(安全運転義務違反)で亡くなる人が最も多い。

■ 出会い頭事故における法令違反別死者割合

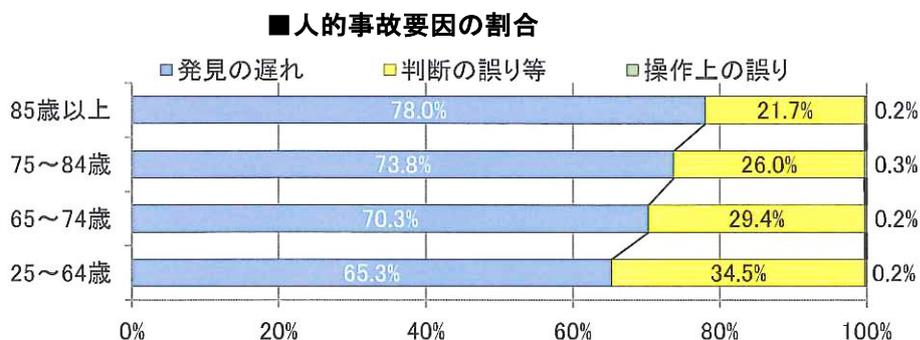


■ 出会い頭事故における法令違反の割合

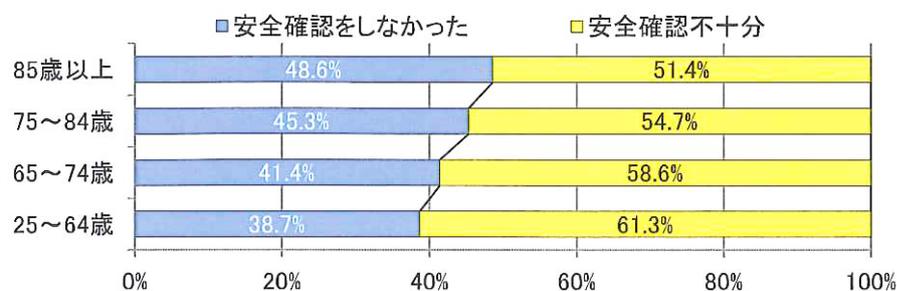


⑤ 出会い頭事故における人的事故要因・安全確認の有無

- 高齢者の出会い頭事故における人的事故要因及び安全確認の有無では、「発見の遅れ」が全体の7割強を占め、「安全確認不十分」が5～6割となっている。
- 加齢に伴い「発見の遅れ」と「安全確認をしなかった」割合が増加している。



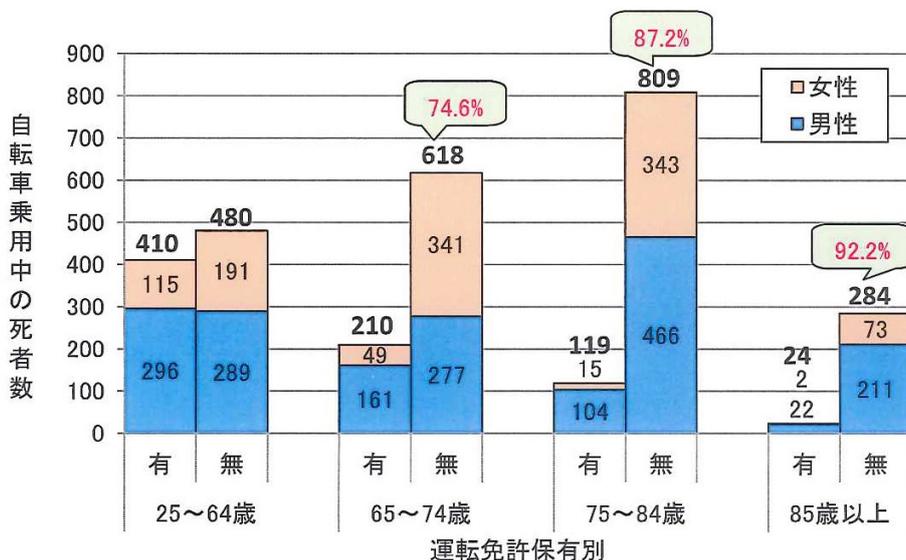
■ 安全確認の割合（「発見の遅れ」のうち、安全確認をしなかった者と不十分の者の割合）



⑥ 運転免許保有別の状況

- 自転車乗用中の高齢死者の多くは、運転免許を保持しておらず、道路交通に関する教育を受けていない、または、運転免許を失効・返納し、交通ルールに関する講習等も受けていない可能性がある。
- 目に見えるわかりやすい標識等の理解はあっても、標識が無い交差点での優先通行妨害等の法定ルールに対しては、何らかの教育を受けなければ知る機会は無く、自己流の運転方法になっている可能性も想定される。

■ 運転免許保有別死者数（全ての事故類型で集計）



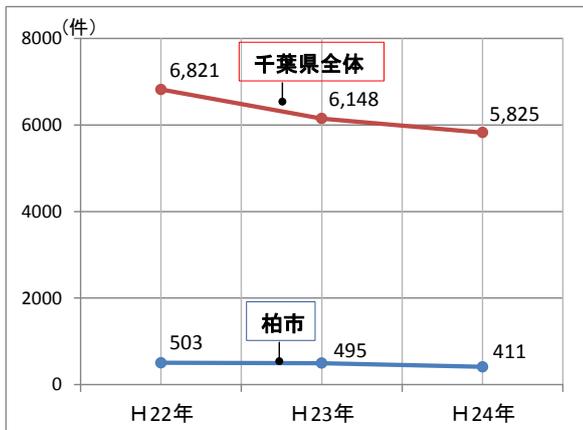
4) 柏市における自転車事故

(1) 柏市における自転車事故の概要

柏市は、千葉県警察署管内において最も自転車交通事故発生件数が高いものの、県全体とともに、近年、事故件数は減少傾向にある。また、平成 24 年の事故発生状況は、16～18 時の夕方の通学・通勤時間帯、木曜日の事故件数が最も多く、交差点での事故が 6 割強、自転車対車が全体の 9 割強を占め多くなっている。

- ・警察署別の自転車交通事故発生状況では、柏警察署管内の平成 24 年現在の事故発生は 411 件、平成 22 年からの 3 年間の推移でみると減少傾向にあるが、千葉県の警察署管内では、3 年間ともに事故発生件数は最も高くなっている。
- ・また、平成 24 年の柏警察署管内における事故状況をみると、時間別では 16 時～18 時が 17.3% と最も多く、次に 8～10 時が 16.8%、曜日別では木曜日、道路形状別では交差点が 62.3%、事故類型別では自転車対車が全体の 94.1% を占め多くなっている。

■ 自転車交通事故発生件数の推移 (H22年～23年)



■ 柏市警察署管内における自転車交通事故発生状況

区分	事故の発生状況(H23年)			事故の発生状況(H24年)		
	件数	割合(%)	計(件)	件数	割合(%)	計(件)
時間別	0～2時	3	0.6	6	1.5	495
	2～4時	4	0.8	1	0.2	
	4～6時	4	0.8	5	1.2	
	6～8時	56	11.3	49	11.9	
	8～10時	87	17.6	69	16.8	
	10～12時	62	12.6	43	10.5	
	12～14時	55	11.1	38	9.2	
	14～16時	70	14.1	48	11.7	
	16～18時	67	13.6	71	17.3	
	18～20時	58	11.7	50	12.2	
	20～22時	19	3.8	22	5.3	
22～24時	10	2.0	9	2.2	411	
曜日別	日曜日	50	10.1	50	12.2	495
	月曜日	63	12.7	52	12.6	
	火曜日	72	14.5	66	16.1	
	水曜日	74	15.0	58	14.1	
	木曜日	71	14.4	80	19.5	
	金曜日	93	18.8	60	14.6	
	土曜日	72	14.5	45	10.9	
	日曜日	—	—	—	—	
道路形状別	交差点	359	72.5	256	62.3	495
	交差点付近	13	2.6	36	8.7	
	単路その他	116	23.5	110	26.8	
	踏切	—	—	—	0	
	その他	7	1.4	9	2.2	
事故類型別	自転車対人	8	1.6	9	2.2	495
	自転車対車	482	97.4	387	94.1	
	自転車対自転車	4	0.8	13	3.2	
	自転車単独	1	0.2	2	0.5	
	踏切	—	0	—	0	

・資料: 千葉県警察交通白書

■千葉県内警察署別自転車交通事故発生状況（H24年度）

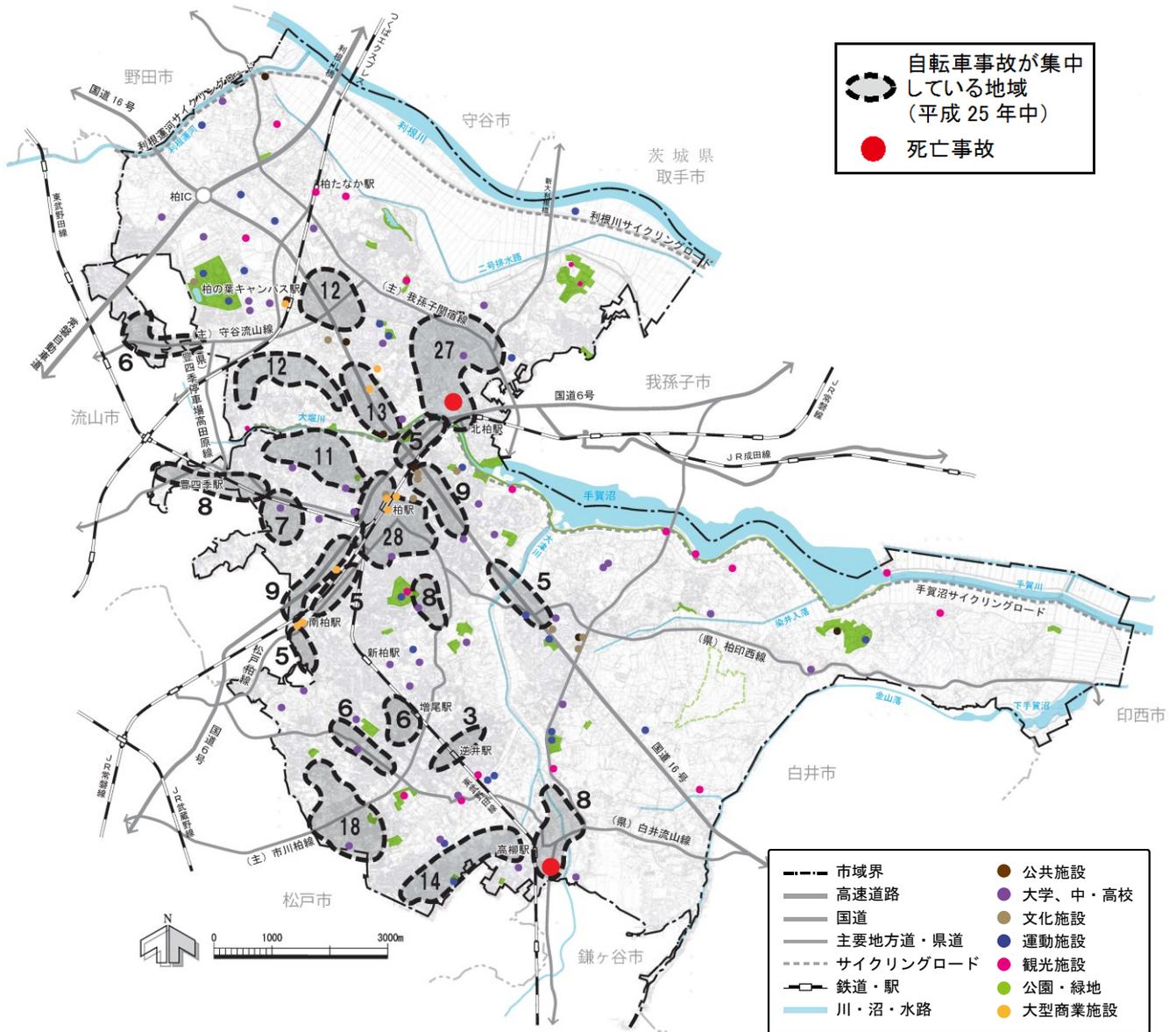
年別等 署別	発生件数				死者数				負傷者数			
	平成24年	平成23年	増減数	増減率(%)	平成24年	平成23年	増減数	増減率(%)	平成24年	平成23年	増減数	増減率(%)
千葉中央	243	245	▲ 2	▲ 0.8	1	1	0	-	245	243	2	0.8
千葉東	177	199	▲ 22	▲ 11.1	1	1	0	-	175	197	▲ 22	▲ 11.2
千葉西	281	325	▲ 44	▲ 13.5	1	0	1	-	286	312	▲ 26	▲ 8.3
千葉南	118	134	▲ 16	▲ 11.9	1	0	1	-	118	133	▲ 15	▲ 11.3
千葉北	237	225	12	5.3	0	2	▲ 2	▲ 100.0	239	224	15	6.7
習志野	197	187	10	5.3	1	0	1	-	198	183	15	8.2
八千代	180	158	22	13.9	0	0	0	-	181	160	21	13.1
船橋	384	336	48	14.3	2	1	1	100.0	377	339	38	11.2
船橋東	226	237	▲ 11	▲ 4.6	0	1	▲ 1	▲ 100.0	223	238	▲ 15	▲ 6.3
鎌ヶ谷	172	192	▲ 20	▲ 10.4	1	1	0	-	172	196	▲ 24	▲ 12.2
市川	290	336	▲ 46	▲ 13.7	1	0	1	-	291	334	▲ 43	▲ 12.9
行徳	118	116	2	1.7	0	0	0	-	119	120	▲ 1	▲ 0.8
浦安	183	214	▲ 31	▲ 14.5	0	0	0	-	179	212	▲ 33	▲ 15.6
松戸	225	240	▲ 15	▲ 6.3	0	2	▲ 2	▲ 100.0	228	234	▲ 6	▲ 2.6
松戸東	188	221	▲ 33	▲ 14.9	1	0	1	-	197	223	▲ 26	▲ 11.7
野田	218	181	37	20.4	2	0	2	-	217	182	35	19.2
柏	411	495	▲ 84	▲ 17.0	3	1	2	200.0	410	489	▲ 79	▲ 16.2
流山	174	186	▲ 12	▲ 6.5	2	2	0	-	175	183	▲ 8	▲ 4.4
我孫子	86	106	▲ 20	▲ 18.9	0	0	0	-	85	101	▲ 16	▲ 15.8
佐倉	251	277	▲ 26	▲ 9.4	2	0	2	-	243	278	▲ 35	▲ 12.6
四街道	50	84	▲ 34	▲ 40.5	1	0	1	-	49	83	▲ 34	▲ 41.0
成田	176	142	34	23.9	0	0	0	-	173	142	31	21.8
空港	0	0	0	-	0	0	0	-	0	1	▲ 1	▲ 100.0
印西	98	141	▲ 43	▲ 30.5	0	0	0	-	100	144	▲ 44	▲ 30.6
香取	60	53	7	13.2	0	1	▲ 1	▲ 100.0	60	52	8	15.4
銚子	34	50	▲ 16	▲ 32.0	0	0	0	-	35	49	▲ 14	▲ 28.6
旭	33	55	▲ 22	▲ 40.0	1	1	0	-	33	54	▲ 21	▲ 38.9
匝瑳	19	25	▲ 6	▲ 24.0	1	0	1	-	17	26	▲ 9	▲ 34.6
山武	57	64	▲ 7	▲ 10.9	1	1	0	-	56	62	▲ 6	▲ 9.7
東金	138	106	32	30.2	2	4	▲ 2	▲ 50.0	139	102	37	36.3
茂原	171	154	17	11.0	1	0	1	-	169	153	16	10.5
いすみ	24	32	▲ 8	▲ 25.0	1	0	1	-	22	32	▲ 10	▲ 31.3
勝浦	13	11	2	18.2	0	0	0	-	12	10	2	20.0
市原	268	301	▲ 33	▲ 11.0	0	2	▲ 2	▲ 100.0	269	298	▲ 29	▲ 9.7
木更津	120	109	11	10.1	1	0	1	-	123	109	14	12.8
君津	68	78	▲ 10	▲ 12.8	0	1	▲ 1	▲ 100.0	66	77	▲ 11	▲ 14.3
富津	24	29	▲ 5	▲ 17.2	1	0	1	-	23	29	▲ 6	▲ 20.7
館山	83	76	7	9.2	1	0	1	-	80	76	4	5.3
鴨川	30	28	2	7.1	0	0	0	-	30	29	1	3.4
高速隊	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-
計	5,825	6,148	▲ 323	▲ 5.3	30	22	8	36.4	5,814	6,109	▲ 295	▲ 4.8

・資料：千葉県警察交通白書（H24年）

〈参考〉 柏市内で自転車事故が集中している地域

- JR 常磐線駅周辺での事故が多く、特に柏駅周辺に自転車事故が集中している
- 北柏駅～我孫子関宿線周辺に事故の集中がみられる
- 全体的に、駅周辺および JR 常磐線以北～守谷流山線の間には事故が集中する傾向がみられる

■自転車事故が集中している地域（H25 年中）



・資料: 柏警察署データより、自転車事故の多い箇所(重傷、軽傷)をゾーニングで作成(ゾーン内数字は事故の件数)

(2) 柏市の自転車事故の主な状況・要因

・資料:千葉県警察交通白書(H24年・25年中)－柏市内交通事故発生状況より抜粋作成

①高校生・高齢者の自転車事故死傷者の状況

- 近年、高校生の自転車事故の死傷者件数は減少傾向にあるが、高齢者の自転車事故の死傷者件数は前年度より増加している。
- 平成25年中の高校生の交通事故のうち、負傷者の88%が自転車事故となっており、高校生は自転車および二輪車の事故(自動車は同乗中)に限定されるなかで、自転車事故による負傷者は増加傾向にある。
- 平成25年中の高齢者の交通事故のうち、死者の50%、負傷者の約27%が自転車事故となっており、高齢者は四輪車事故の当事者も想定されるなかで、自転車事故の死亡者が5割という高さとなっている。

■死傷者の状態別事故発生状況の推移(高校生・高齢者)

区 分			平成23年				平成24年				平成25年			
			死者		負傷者		死者		負傷者		死者		負傷者	
			人数	構成率(%)	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)
高校生	自転車	乗車中	1	100.0	64	82.1	1	100.0	45	68.2	—	—	44	88.0
		同乗中	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	その他の事故	—	—	14	17.9	—	—	21	31.8	—	—	6	12.0	
高齢者	自転車	乗車中	—	—	78	28.6	1	50.0	60	26.0	2	50.0	67	26.5
		同乗中	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	その他の事故	—	—	195	71.4	1	50.0	171	74.0	2	50.0	186	73.5	

※その他の事故:歩行中、二輪車、四輪車、その他

②年齢層別・原因別自転車事故の発生状況

- 平成24年の自転車事故発生件数424件、平成25年は417件と自転車事故件数は減少傾向にあるが、近年、第1当事者となる事故が増加しており、幼児～高校生は第1当事者が増加、高齢者は第1・第2当事者ともに増加、その他の年齢層は横ばい傾向にある。
- 平成25年の自転車事故の第1当事者は、安全不確認が最も多くなっている。
- 全ての年齢層において、安全不確認等の安全運転義務違反が突出して高く、その他の事故状況は一時不停止や交差点安全通行義務、右側通行等の原因が高くなっている。
- 違反なしの第2当事者事故が減少傾向にあるなかで、高齢者のみは横ばい状況にある。
- 幼児～高校生は安全不確認や前方不注意、高齢者は安全不確認や動静不注視の安全運転義務の怠りが多くなっている。

■年齢層別・原因別自転車事故の発生状況（H24年・25年中）

区 分	平成24年中						平成25年中					
	幼児～高校生		高齢者		その他		幼児～高校生		高齢者		その他	
	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者
信号無視	—	—	—	—	1	1	1	—	1	—	—	—
右側通行	2	—	—	2	—	6	—	—	—	—	—	3
右折違反	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
左折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
優先通行	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
交差点安全通行義務	—	1	1	1	1	3	2	—	—	—	—	2
徐行違反	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2
一時不停止	1	—	—	—	5	—	2	—	—	—	2	—
灯火違反	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
自転車の通行方法	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
安全運転義務	ハンドル操作不適	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	ブレーキ操作不適	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
	前方不注意	2	1	—	—	2	—	3	1	2	—	4
	動静不注視	1	1	—	2	5	6	—	2	—	4	6
	安全不確認	1	14	—	2	6	12	5	3	3	8	9
	安全速度	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	予測不適	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	計	4	16	1	4	16	18	8	7	5	12	19
その他	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
違反なし	—	74	—	52	—	209	—	65	—	52	—	203
計	8	94	2	59	23	238	13	73	6	64	23	
自転車事故発生総数	第1当事者：33			第2当事者：391			第1当事者：42			第2当事者：375		

※高齢者：65歳以上、その他：その他20歳未満、20歳～64歳

③車両原因からみた高校生・高齢者の自転車事故の発生状況

- 高校生・高齢者の車両を原因とする事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあり、推移で見ると、高齢者が第1当事者となる自転車事故が平成25年は前年度の3倍となっている。
- 平成25年の自転車事故をみると、高校生は第1当事者になる傾向、高齢者は第2当事者になる傾向が高くなっている。
- 高校生の自転車事故要因は、安全不確認や前方不注意の安全運転義務違反、交差点安全進行義務の違反が多くなっている。
- 高齢者の自転車事故要因は、安全運転義務違反が平成25年は前年度の約3倍と増加が顕著である。

■原因車両側による高校生・高齢者の自転車事故発生状況（H24年・25年中）

区分		平成24年中				平成25年中				
		高校生		高齢者		高校生		高齢者		
		第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	
自転車	信号無視	—	—	—	—	1	—	1	—	
	右側通行	1	—	—	2	—	—	—	—	
	右折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	左折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	優先通行	—	—	—	—	—	—	—	—	
	交差点安全進行義務	—	1	1	1	2	—	—	—	
	徐行違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	一時不停止	—	—	—	—	1	—	—	—	
	安全運転義務	ハンドル操作不適	—	—	1	—	—	—	—	—
		ブレーキ操作不適	—	—	—	—	—	—	—	—
		前方不注意	1	1	—	—	2	1	2	—
		動静不注視	—	1	—	2	—	—	—	4
		安全不確認	—	5	—	2	4	2	3	8
		その他安全運転	—	1	—	—	—	—	—	—
	計	1	8	1	4	6	3	5	12	
その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
違反なし	—	37	—	52	—	37	—	52		
自転車の事故原因 計		2	46	2	59	10	40	6	64	
その他の車両側の事故原因(件)		3	3	240	78	1	0	230	85	
車両側事故 計(件)		5	49	242	137	11	40	236	149	
車両事故に占める自転車の比率(%)		40.0	93.9	0.8	43.1	90.9	100.0	2.6	43.0	

※車両側：四輪車、二輪車、自転車

5) 千葉県における自転車事故

(1) 千葉県における自転車事故の概要

千葉県全体において、平成 24 年自転車に関係した事故は全事故の約 26%を占めており、事故発生件数は年々減少傾向にある。事故状況では、通学時間帯での交差点事故が多く、9割強が自転車対車、また、死亡事故では高齢者が5割を占め、事故の原因は安全運転の怠りが7割となっている。

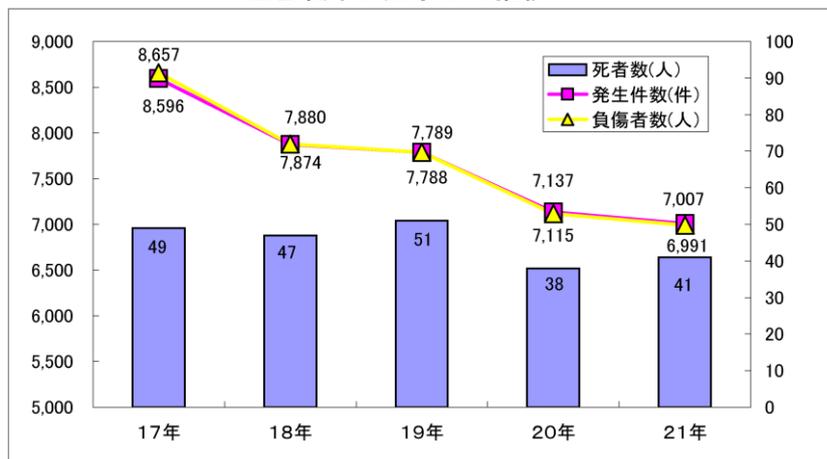
- ・千葉県において自転車に関係した交通事故は、平成 24 年 5,825 件（全事故の 25.4%）であり、平成 23 年の前年比からは減少、また、平成 17 年からも発生件数は減少傾向にある。
- ・平成 24 年の事故状況は、交差点事故が 65.7%、時間別では午前 8 時～10 時が 17.3%と多く、年齢別では、小・中学校、高校の児童・生徒が 32.8%を占め、通学時間帯での交差点事故が多いことが伺える。自転車事故の内容では、9割強が自転車対車となっており、全交通死亡事故件数の中でも自転車対車は約 2割近くを占め、車対方向者に次いで高くなっている。
- ・平成 21 年の自転車乗車中の死亡事故では、高齢者が 5割を占め、自転車 1 当事者の事故の発生原因は、安全運転義務の怠りが 7割を占めている。

■千葉県における自転車交通事故発生状況

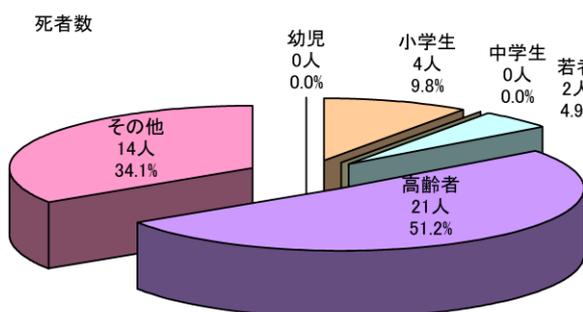
年別等 区分	平成 24 年		平成 23 年		前年比	
	数	全事故比(%)	数	全事故比(%)	増減数	増減率(%)
発生件数	5,825	25.4	6,148	26.3	▲ 323	▲ 5.3
死者数	30	17.1	22	12.6	8	▲ 36.4
負傷者数	5,814	20.4	6,109	21.1	▲ 295	▲ 4.8

・資料：千葉県警察交通白書（H24 年）

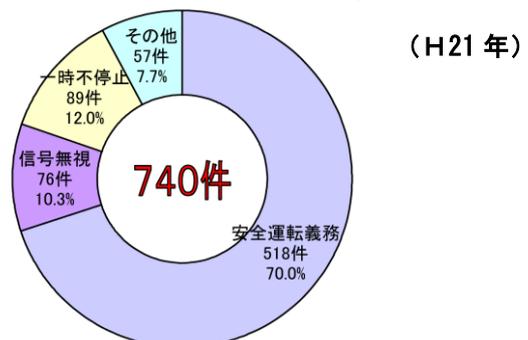
■自転車交通事故の推移



■自転車乗車中の年齢別死傷者数（H21 年）



■自転車事故の原因別発生状況－自転車 1 当事者（H21 年）



資料：以上、「千葉県の交通事故状況資料」(千葉県環境生活部生活・交通安全課H22 年7月)

(2) 千葉県の自転車事故の主な状況・要因

・資料：千葉県警察交通白書（H25年中）一年齢層別交通事故発生状況より抜粋作成

①年齢層別自転車事故死傷者の状況

- 自転車交通事故の死傷者は、各世代ともに前年度より減少傾向にある。
- 交通事故における自転車事故の死者は、若者より高齢者が多い。
- 交通事故における負傷者のうち、高校生の自転車事故による負傷者は約7割近く、高校生を含む若者では3割強となっている。

■自転車事故死傷者の状態別発生状況（H25年）

※若者：高校生、大学生、その他学生、その他 19歳以下～24歳迄

区分	平成24年								平成25年							
	死者		負傷者		各世代の交通事故死者数	各世代の交通事故負傷者数	死者		負傷者		各世代の交通事故死者数	各世代の交通事故負傷者数				
	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)			人数	構成率(%)	人数	構成率(%)						
自転車	高校生	乗車中	3	50.0	712	67.7	6	1,052	—	—	640	67.5	4	948		
		同乗中	—	—	4	0.4			—	—	5	0.5				
	若者	乗車中	5	21.7	1,300	31.2	26	4,170	2	10.5	1,190	31.1	22	3,827		
		同乗中	—	—	5	0.1			—	—	10	0.3				
	高齢者	乗車中	20	24.1	1,167	28.3	83	4,125	18	19.1	1,039	26.2	94	3,967		
		同乗中	—	—	—	—			—	—	—	—				

②子どもの原因別自転車事故死傷者の状況

- 子どもの交通事故発生状況のうち、自転車事故の死傷者は約37%となっており、そのうち、小学生が約47%を占め高くなっている。
- 子どもの自転車乗車中の事故では、小学生の約2割、中学生の約4割近くが違反なしとなっている。
- 幼児における自転車事故では、同乗中の幼児用座席での死傷者が最も多くなっている。

■子どもの原因別自転車事故死傷者の状況（H25年）

区分	幼児		小学生		中学生		合計			
	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)		
自転車乗車中	信号無視	0	—	3	0.3	6	1.1	9	0.4	
	右側通行	0	—	5	0.4	8	1.5	13	0.6	
	交差点安全進行義務	0	—	3	0.3	0	—	3	0.1	
	徐行違反	0	—	3	0.3	5	0.9	8	0.4	
	通行方法違反	0	—	0	—	0	—	0	—	
	その他	7	1.3	127	11.3	104	19.5	238	10.7	
	なし	10	1.8	227	20.1	209	39.1	446	20.1	
	同乗中	幼児用座席	68	12.2	5	0.4	0	—	73	3.3
		その他	7	1.3	4	0.4	8	1.5	19	0.9
	計	92	16.5	377	33.5	340	63.7	809	36.5	
子どもの交通事故発生状況								2,213		

③自転車事故の年齢層別・原因別発生状況

- 年齢層別・原因別自転車事故の発生状況では、高校生、若者、高齢者ともに安全運転義務の怠りが最も高く突出しており、次に、一時不停止、信号無視となっている。
- 安全運転義務のなかでは、安全不確認が最も多く、特に高齢者の第2当事者が高くなっている。
- また、高校生を含む若者は前方不注意が多いが、高齢者はハンドル操作不適が多くなっている。
- 若者よりも、高齢者の方が自転車事故の第2当事者となる傾向が高い。
- 違反なしは、高齢者の第2当事者が多くなっている。

■年齢層別・原因別自転車事故の発生状況（H25年）

※若者：高校生含む大学生、その他学生、その他19歳以下～24歳迄

区 分	高校生		若者		高齢者		
	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	
信号無視	10	2	17	4	13	2	
右側通行	—	12	1	28	—	10	
車間距離不保持	—	—	1	—	—	—	
右折違反	—	—	—	—	—	—	
左折違反	—	—	—	—	—	—	
優先通行	2	1	2	1	1	—	
交差点安全通行義務	5	2	6	2	2	3	
歩行者妨害	1	—	2	—	—	—	
徐行違反	—	7	1	12	—	3	
一時不停止	23	1	46	2	17	2	
自転車の通行方法	—	—	—	—	1	1	
安全 運 転 義 務	ハンドル操作不適	2	—	7	—	30	3
	ブレーキ操作不適	1	1	2	2	2	1
	前方不注意	19	3	35	5	10	2
	動静不注視	12	15	18	30	7	23
	安全不確認	37	68	70	113	37	111
	その他安全運転	2	7	2	14	10	10
	計	73	94	134	164	96	150
その他	1	4	1	8	1	1	
違反なし	—	459	—	872	—	774	
計	115	582	211	1,093	131	946	



柏市自転車総合計画

平成27年4月

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5丁目10番地1号
TEL:04-7167-1111(代表) FAX:04-7160-1788
ホームページ:<http://www.city.kashiwa.lg.jp/>