



柏市の自転車を取り巻く現状と課題について



1. 柏市の自転車を取り巻く現状

- 1.1 地勢
- 1.2 人口
- 1.3 交通基盤
- 1.4 交通特性
- 1.5 駐輪
- 1.6 放置自転車
- 1.7 施設立地状況
- 1.8 観光
- 1.9 健康
- 1.10 新モビリティ
- 1.11 現状のまとめ
- 1.12 柏市の自転車を取り巻く課題

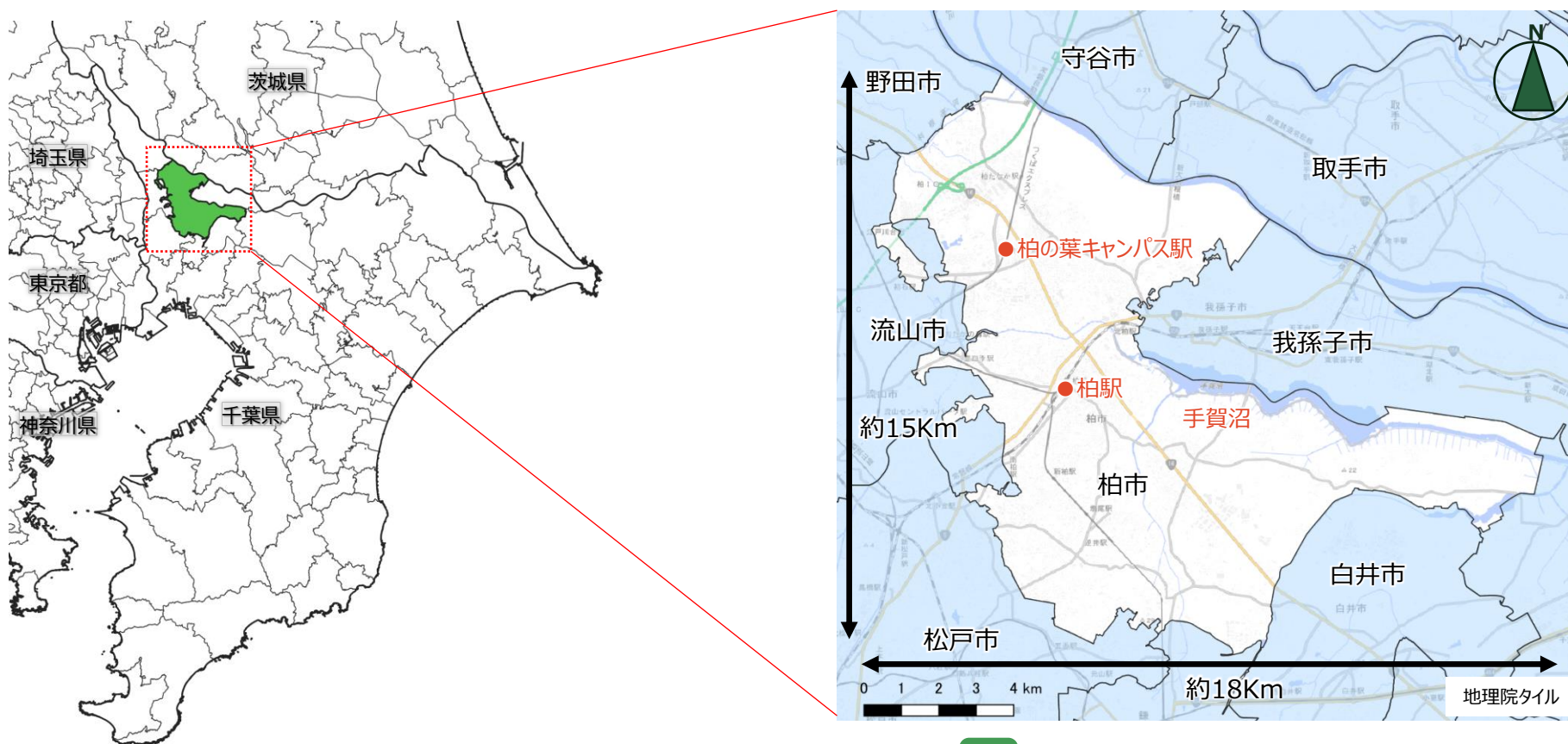


1.1 地勢

(1) 位置

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

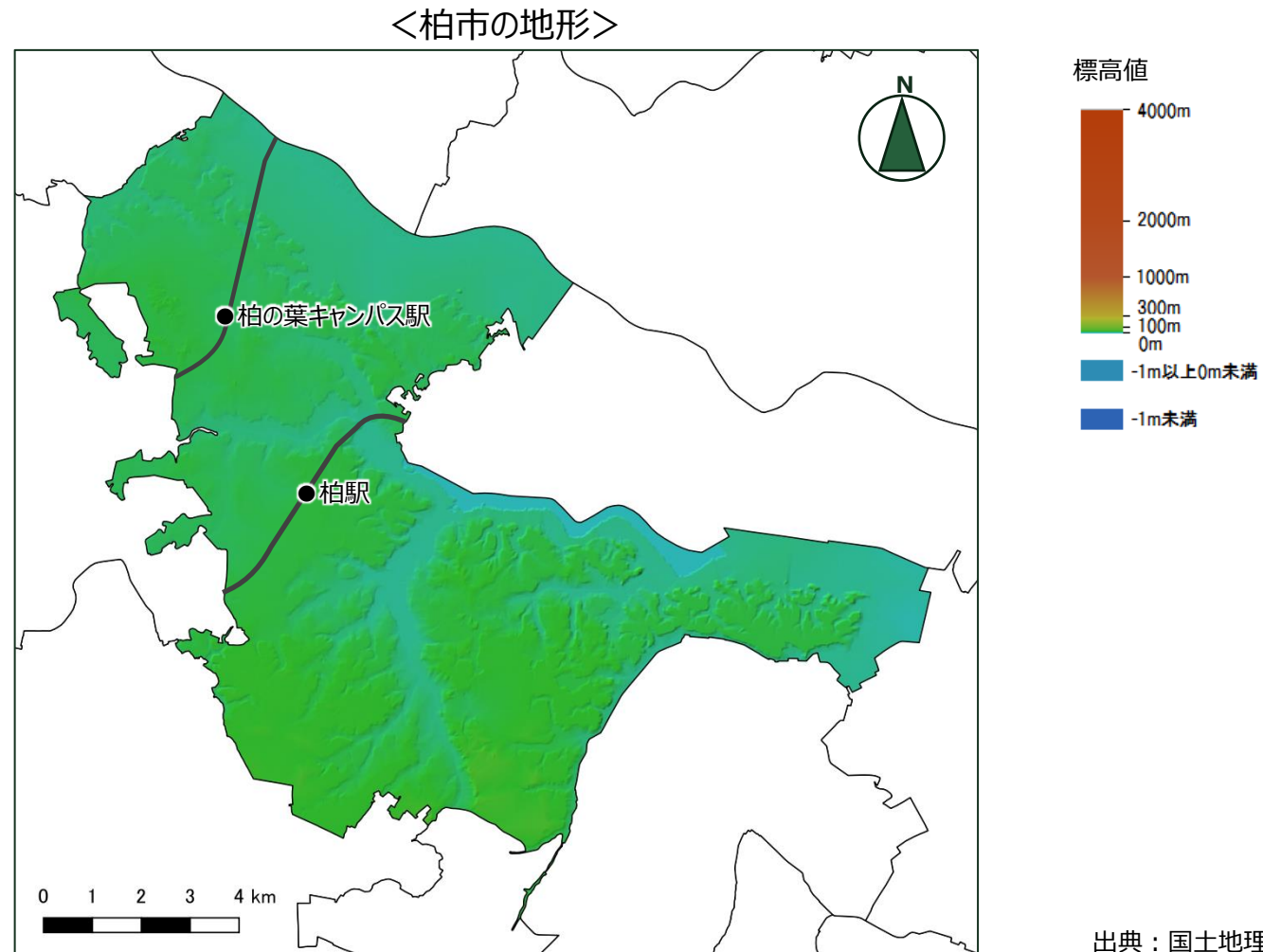
<柏市の位置>



1.1 地勢

(2) 地形

- 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。

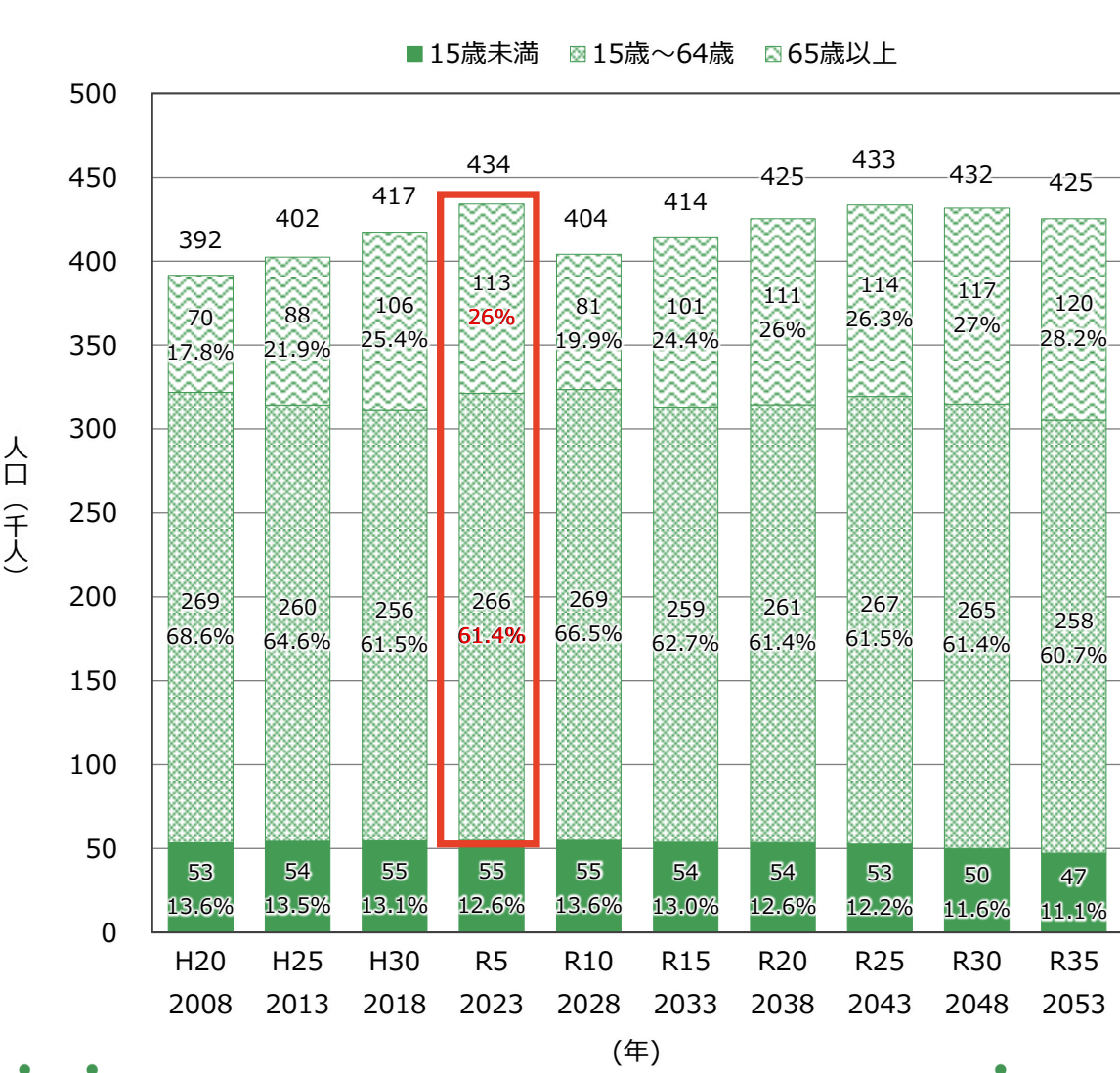


出典：国土地理院地図

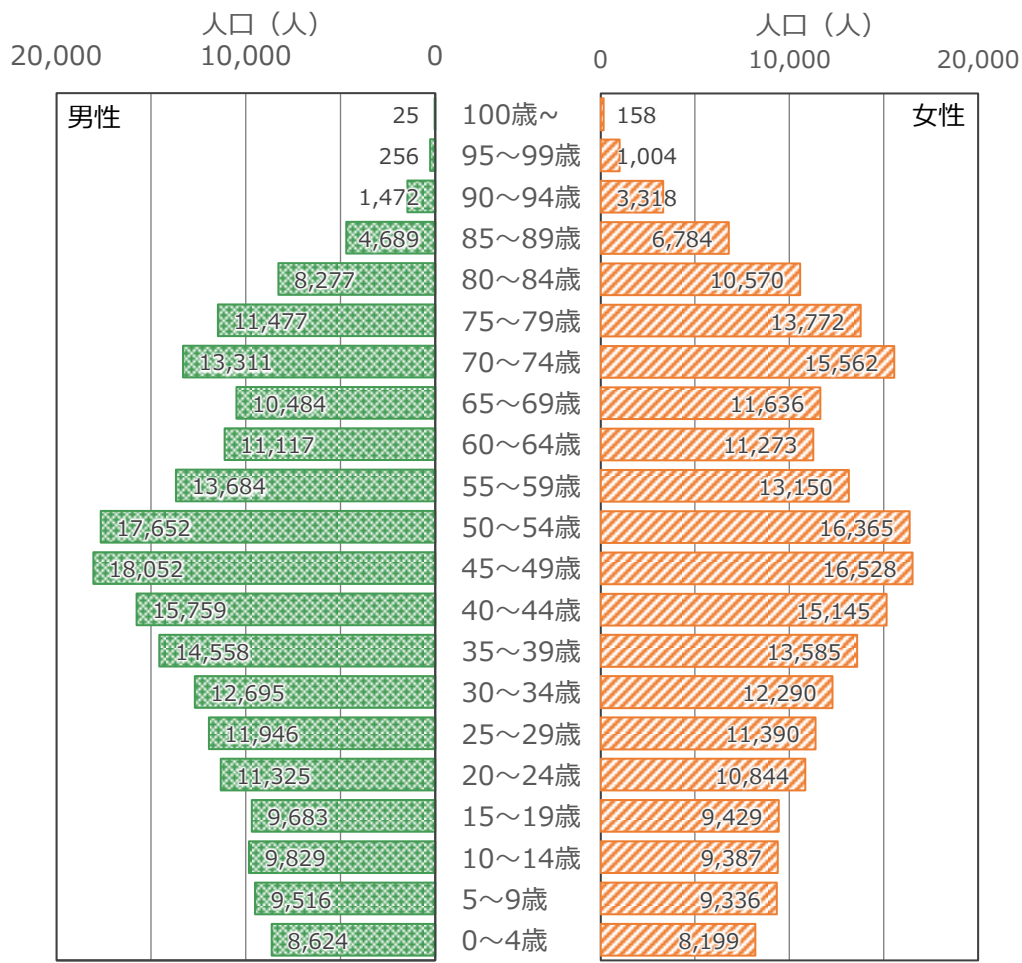
1.2 人口

- 柏市の総人口の推移は、過去15年間で増加したものの、今後はやや減少しその後横ばいと推計される。
- 15歳～64歳の人口が、令和5年は全体の約 6 割、65歳以上の高齢層は約3割である。

<人口推移(各年 4 月1日現在) >



<年齢別人口(令和5年4月1日現在) >



出典：千葉県 統計情報



1.3 交通基盤

(1) 道路網

- 常磐自動車道や国道16号、国道6号など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。
- 都市計画道路整備率は県内主要都市と比較して低い状況にある。

<道路網>

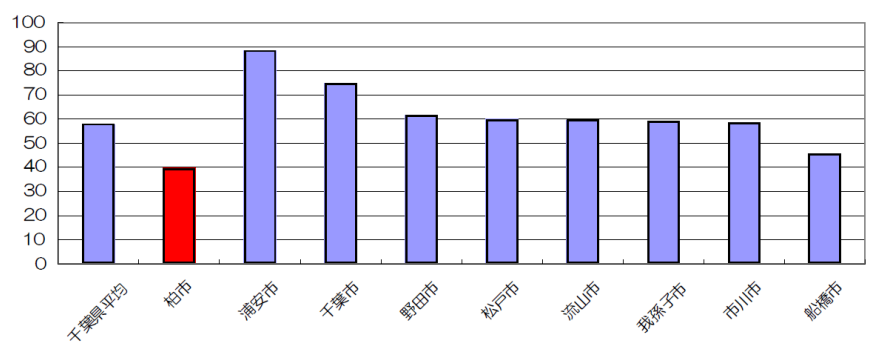


<柏市都市計画道路整備状況>

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

※カッコ内数値は総延長に対する割合
出典：第3次柏市都市計画道路等整備プログラムより作成

<都市計画道路整備状況主要都市比較>

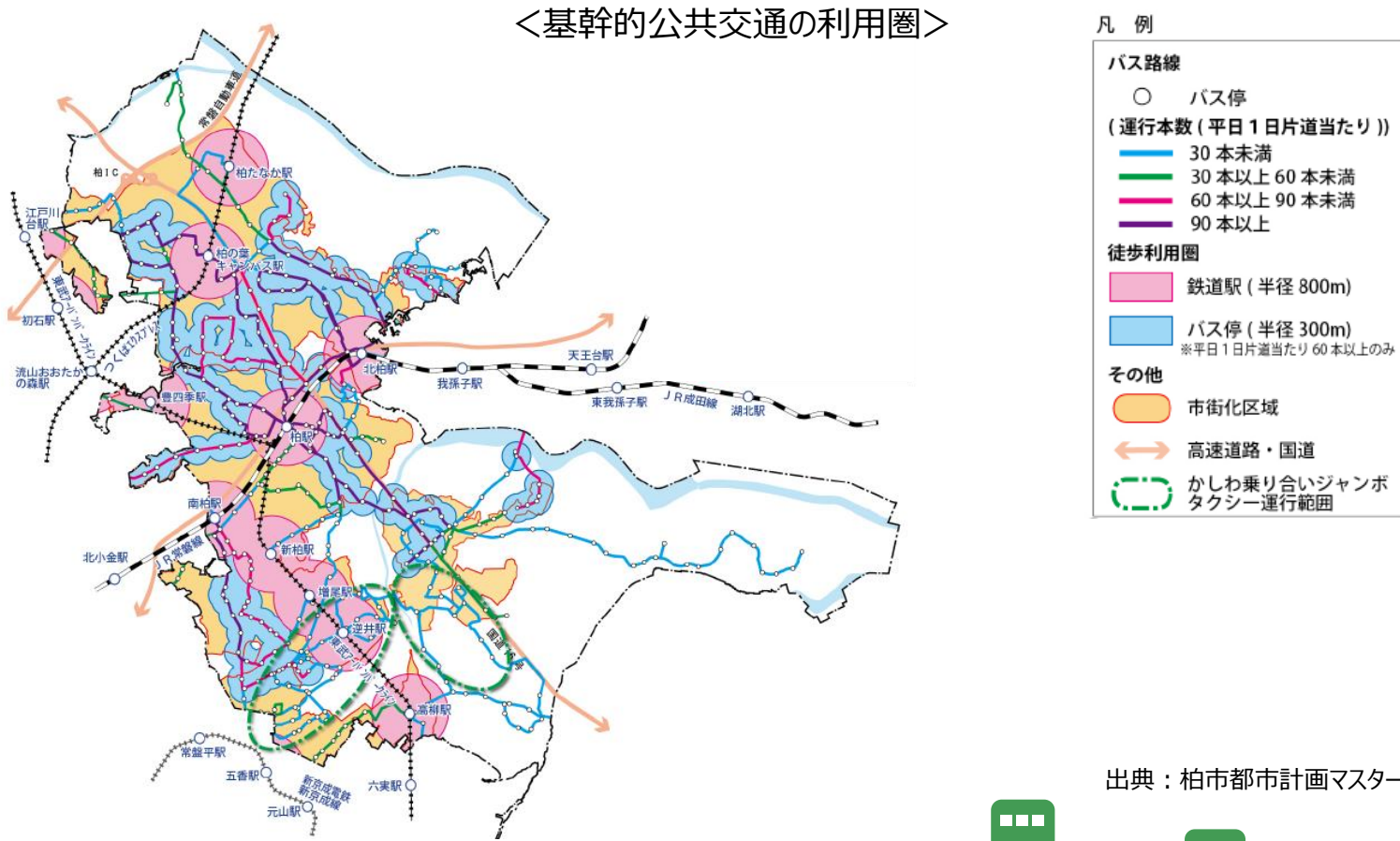


出典：第3次柏市都市計画道路等整備プログラム

1.3 交通基盤

(2) 公共交通網（鉄道、路線バス、コミュニティバスなど）

- 鉄道は、3路線（JR常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレス） 11駅が立地しており、バス路線は、主に市街化区域内において展開されている。
- 平日 1 日片道当たり60本以上のバス路線のバス停の徒歩利用圏(バス停から半径300m)と鉄道駅の徒歩利用圏(鉄道駅から半径800m)を併せたゾーンには、市民の約66%が居住している。



出典：柏市都市計画マスタープラン（平成30年）



1.3 交通基盤

(3) 市内における渋滞箇所

- 呼塚交差点を起点に、多くの主要渋滞区間・箇所が特定されている。

＜柏市主要渋滞箇所＞



No	区間名	箇所名
2	一般国道6号 呼塚地区～前ヶ崎地区	呼塚
		旭町5丁目
		旭町交番前
		旧日光街道入口
3	一般国道16号 呼塚地区～大井地区	呼塚
		桜台
4	市川柏線 大塚町地区～若葉町地区	(仮称)柏市東2丁目
		(仮称)柏セントラルホール前
		(仮称)柏駅入口

No	箇所名	No	箇所名
4	柏IC入口	16	(仮称)柏市豊四季
5	高田原交番前	17	大島田
6	若柴	19	(仮称)光ヶ丘団地入口
7	十余二	21	南増尾
8	松ヶ崎	24	高柳小山
9	布施入口	25	(仮称)高柳

出典：国土交通省関東地方整備局「主要渋滞箇所の特定結果」

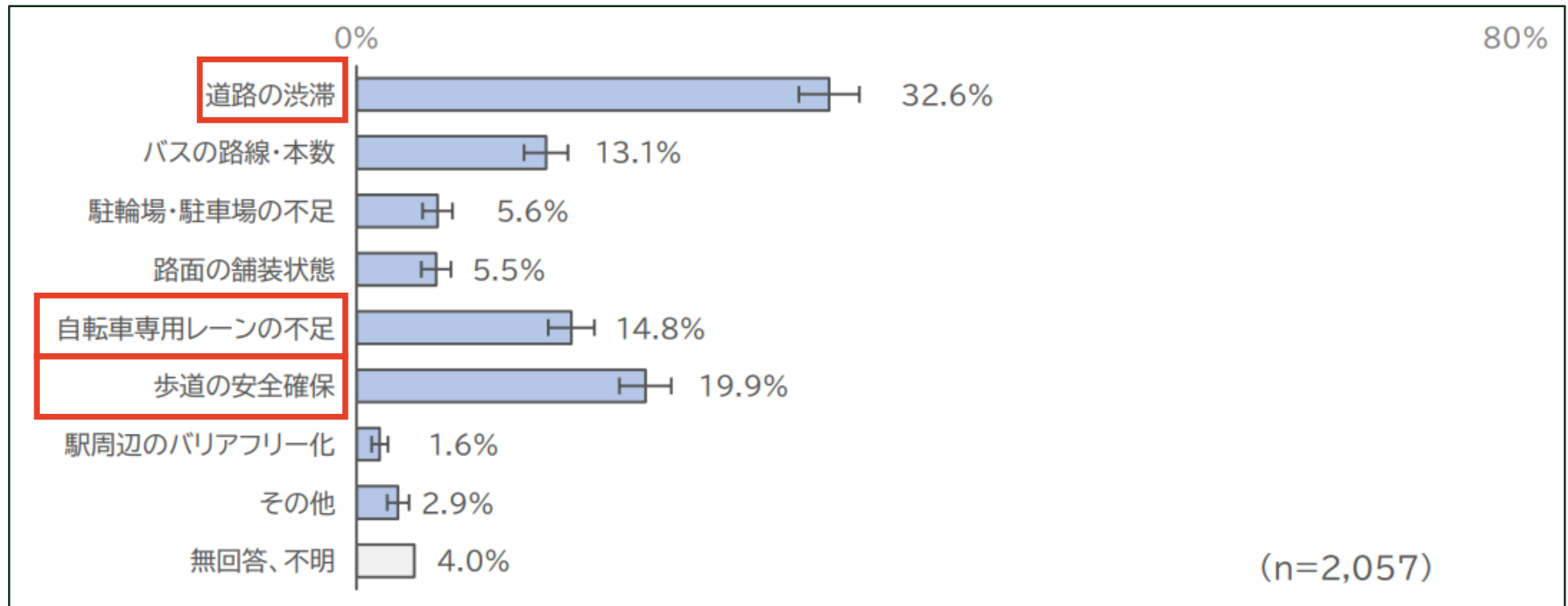
1.3 交通基盤

(4) 移動に関する市民の意見

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

<アンケート調査結果>

■ Q:市内の移動に関して最も不満に思うことは何か1つ教えてください。



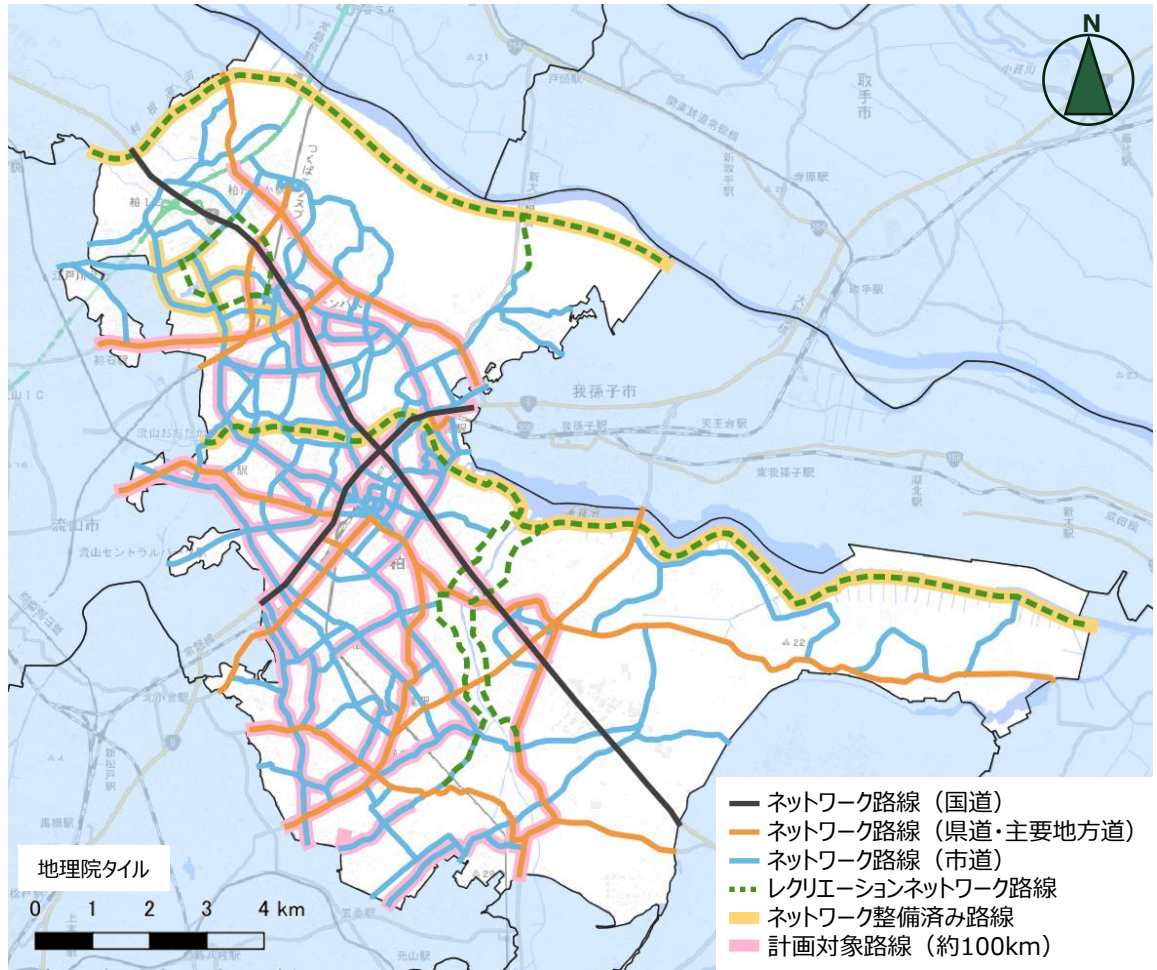
出典：令和4年度柏市まちづくり推進のための調査結果報告書

1.3 交通基盤

(5) 自転車通行空間

- 自転車通行空間は、柏の葉周辺や駅周辺（新柏駅、南柏駅）を中心に整備されている。
- 計画期間における目標であった市内約100kmの計画対象路線のうち、整備済は約7km。

＜自転車ネットワーク路線図＞



① 柏の葉周辺（自転車専用通行帯） ② 新柏周辺（車道混在）



③ 南柏（車道混在） ④ 高田小周辺（車道混在）



＜自転車通行空間（市道）の整備状況＞

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

※ 柏市自転車総合計画策定まで

1.3 交通基盤

（６）モデル路線における自転車通行空間の整備効果（新柏一丁目）

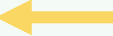
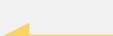
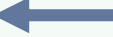
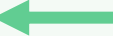
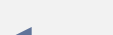
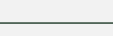
- ナビライン（車道混在）敷設前後で、ほぼすべての観測地点で車道通行の割合が増加。
- 車道逆走も、ほぼすべての観測地点で減少。ただし一部、駐輪場方向からの逆走は増加。

<調査地点：新柏一丁目13番地先>



出典：国土地理院地図

<調査結果>

車道通行				車道逆走									
			敷設前		敷設後					敷設前		敷設後	
記号	通行道	進行方向	上り方向				記号	通行道	進行方向	上り方向			
	車道	新柏	51.7%		59.4%		車道	新柏	10.3%		2.5%		
	歩道	新柏											
	車道	さくら通り	85.7%		82.9%		車道	さくら通り	76.9%		39.1%		
	歩道	さくら通り											
	車道	新柏	52.2%		54.3%		車道	新柏	15.6%		8.9%		
	歩道	新柏											
			下り方向							下り方向			
	車道	名戸ヶ谷	52.2%		58.5%		車道	名戸ヶ谷	8.3%		5.3%		
	歩道	名戸ヶ谷											
	車道	東口第一駐輪	95.0%		96.2%		車道	東口第一駐輪	6.9%		15.0%		
	歩道	東口第一駐輪											
	車道	名戸ヶ谷	50.7%		51.0%		車道	名戸ヶ谷	9.6%		8.5%		
	歩道	名戸ヶ谷											

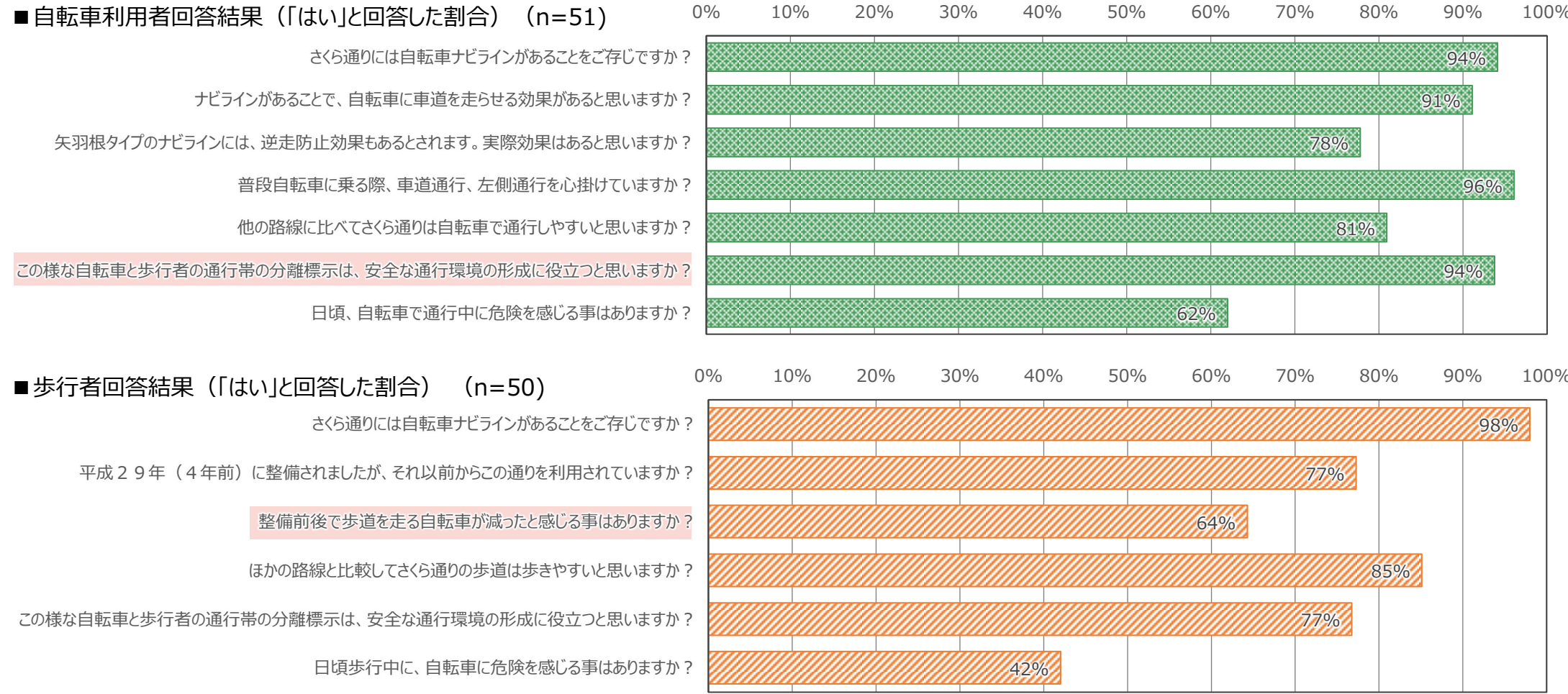
出典：柏市資料

1.3 交通基盤

（７）モデル路線（新柏さくら通り）のナビライン整備に関するヒアリング結果

- ナビライン整備により、「安全な通行環境の形成に期待する」自転車利用者は94%である。
- 「整備前後で歩道を走る自転車が減った」と感じた歩行者は64%である。

＜アンケート結果＞



出典：柏市資料より作成

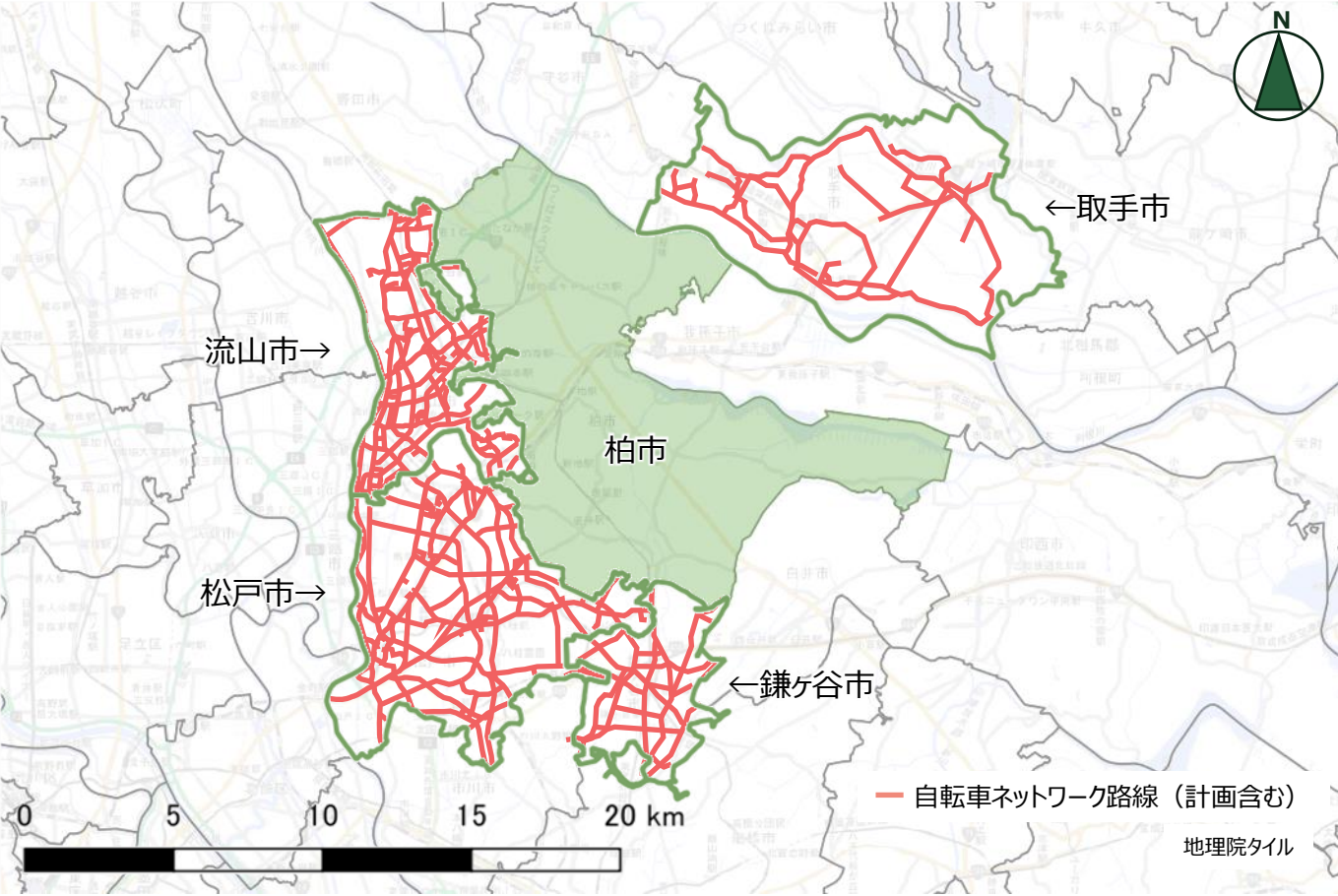


1.3 交通基盤

(8) 周辺市における自転車通行空間

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

＜周辺市における自転車通行空間＞



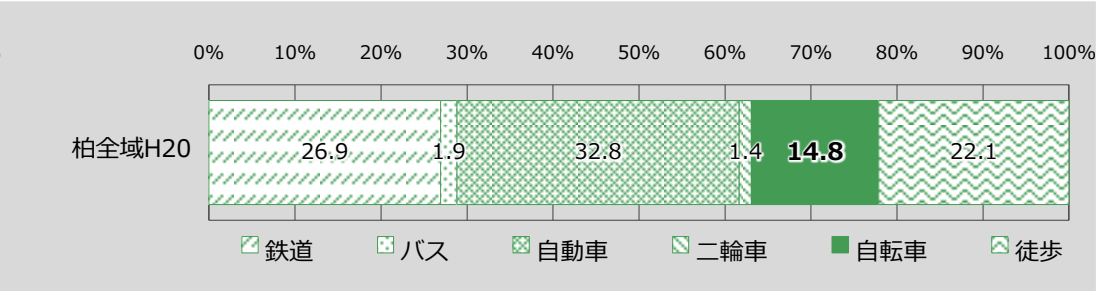
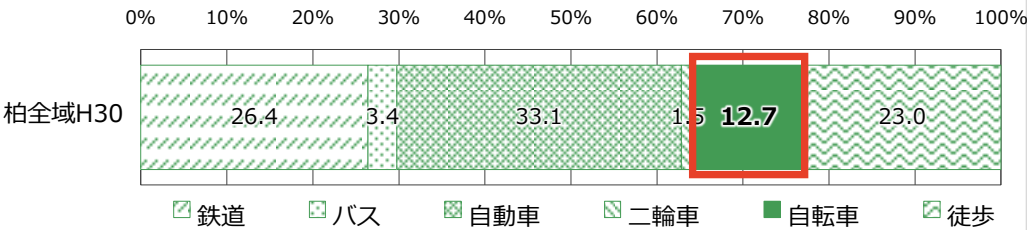
出典：鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画（H31.3）
 取手市自転車活用推進計画（R5.7）
 松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画（H30.7）
 流山市自転車ネットワーク計画（R3.6）より作成

1.4 交通特性

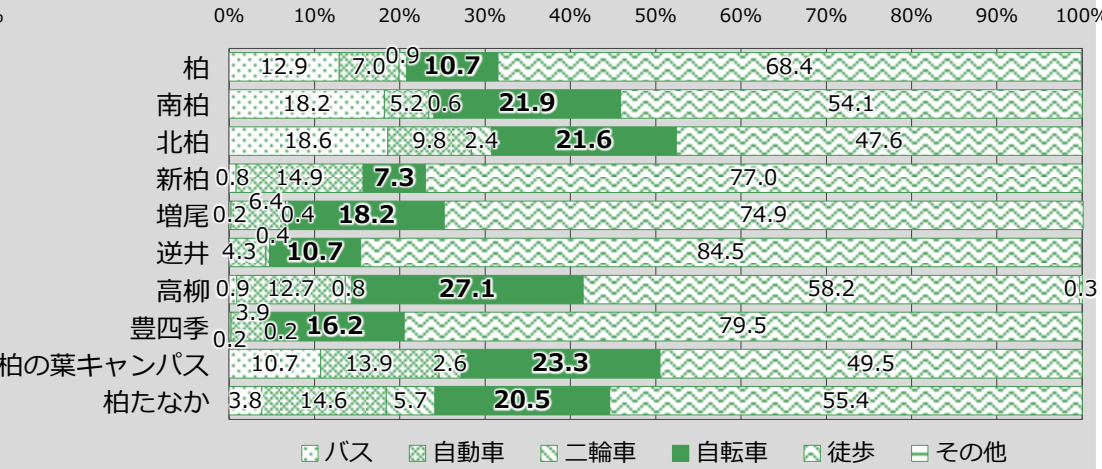
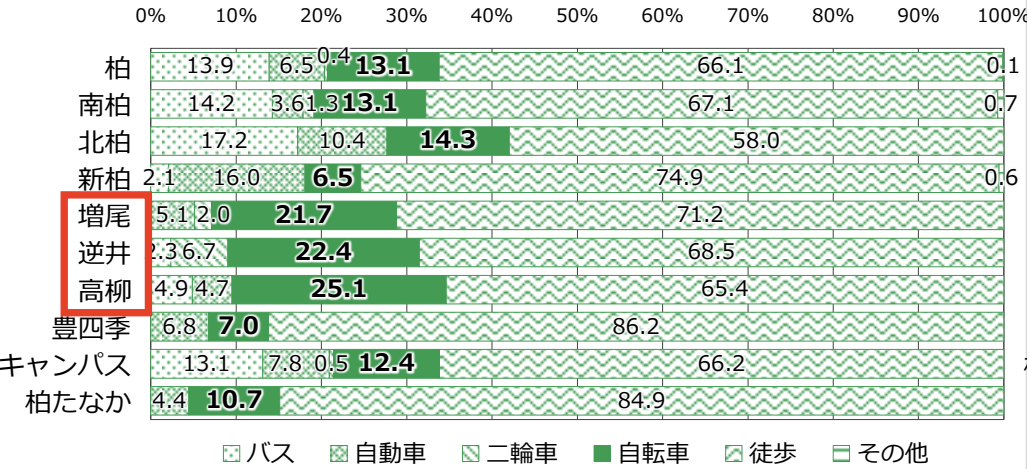
(1) 代表・駅端末交通手段割合

- 柏市の代表交通手段（自転車）は、柏全域で12.7%となり、H20PT調査よりやや減少した。
- 駅別の端末交通手段では、増尾・逆井・高柳駅では自転車の分担率が20%を超え、その他の駅より高い傾向となっている。

<代表交通手段分担率（左:平成30年度PT 右:平成20年度PT）>



<駅端末交通手段（左:平成30年度PT 右:平成20年度PT）>

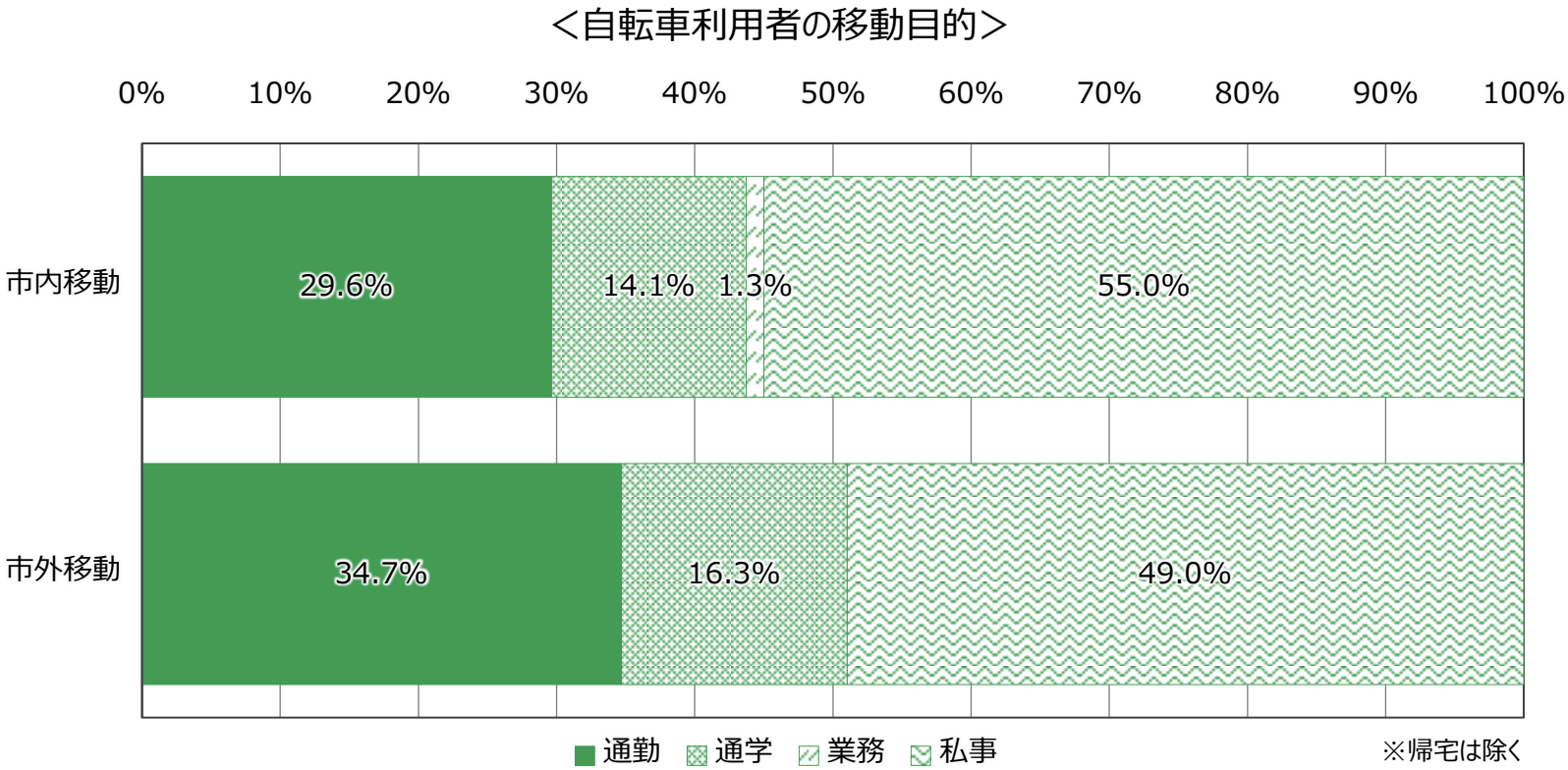


出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より作成
柏市自転車総合計画資料編より作成

1.4 交通特性

(2) 自転車利用者の移動目的

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



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

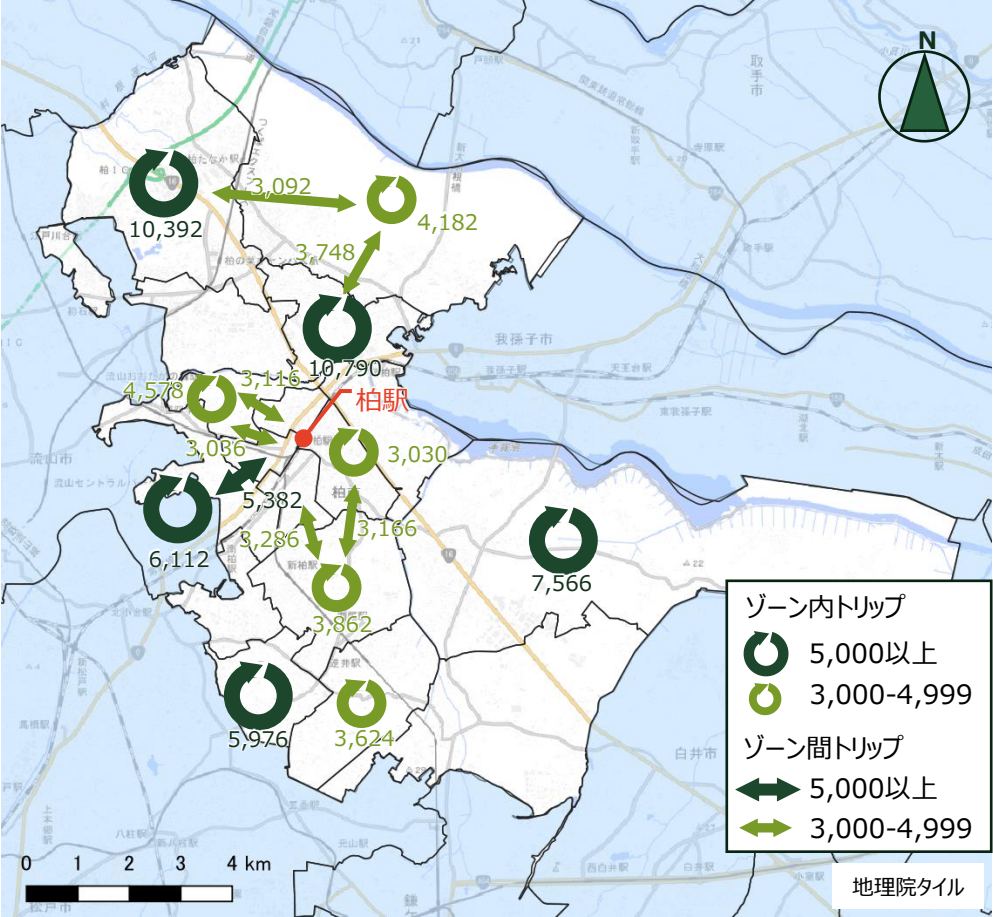


1.4 交通特性

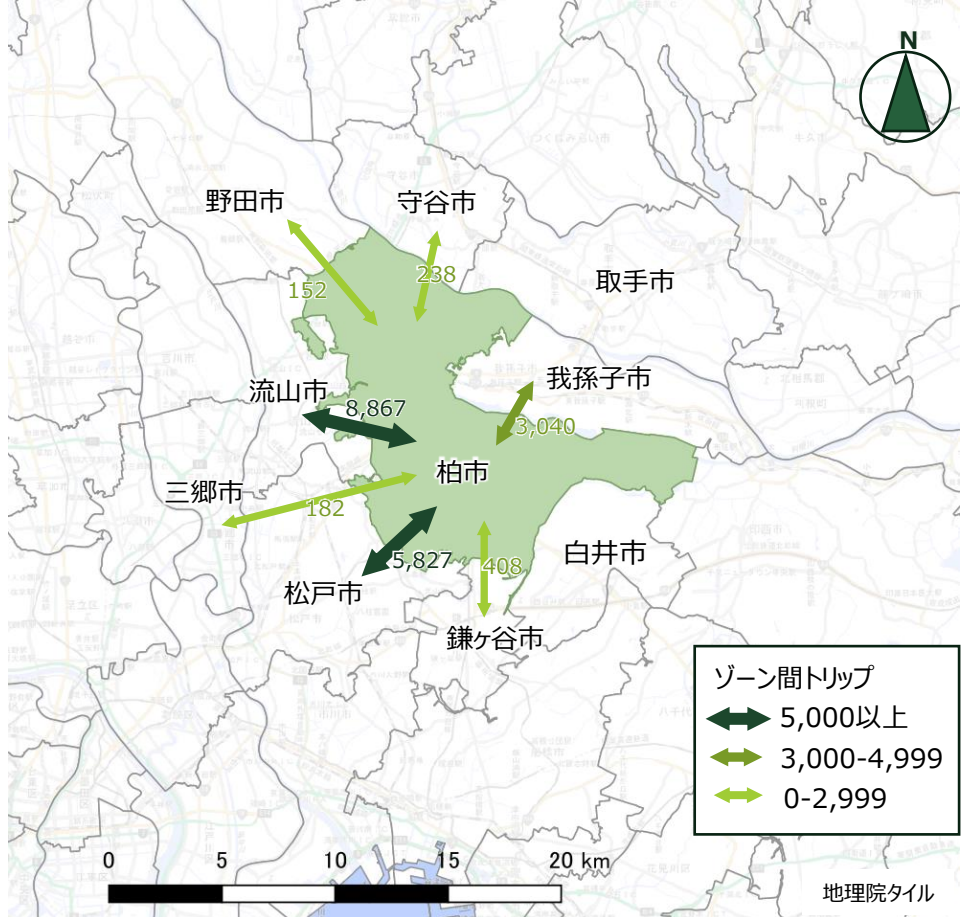
(3) 自転車利用の移動実態

- 市内移動では、柏駅の位置する周辺ゾーンでの移動が多い傾向である。
- 市外移動では、隣接する流山市との移動が最も多く、次いで松戸市、我孫子市との移動も多い。

＜自転車利用の移動実態＞



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より作成



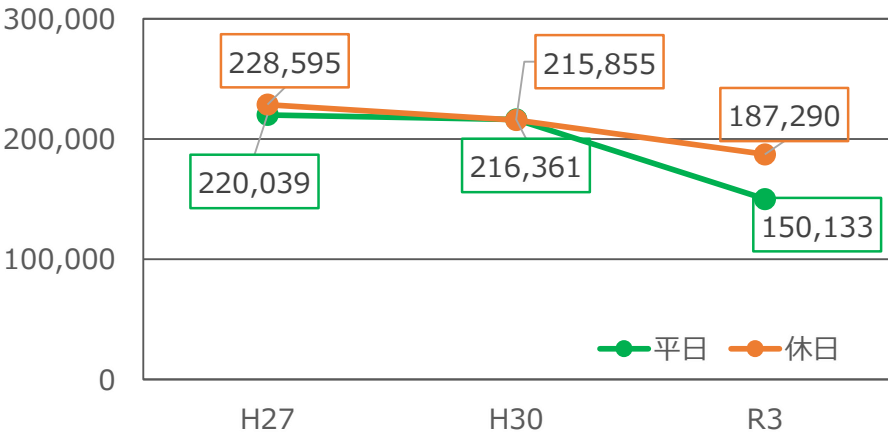
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

1.4 交通特性

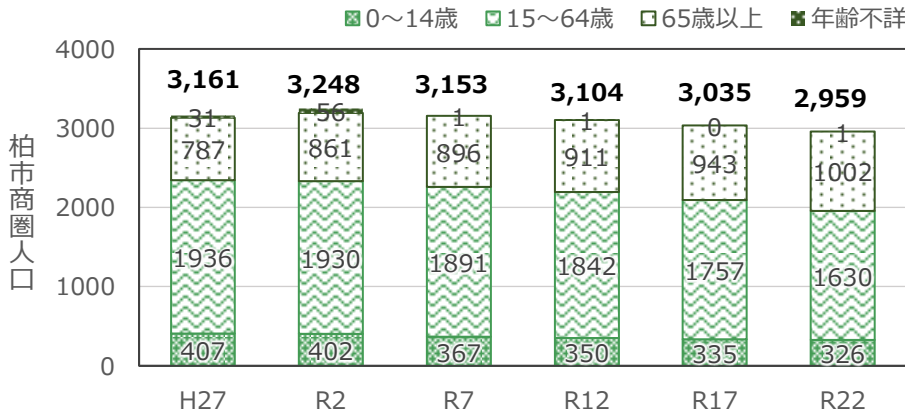
(4) 市内への来訪者実態

- 柏駅周辺の歩行者自転車通行量は、平日・休日共に減少傾向にある
- 柏市商圏人口は近年増加傾向にあるが、人口減少の影響が懸念されている。
- 道の駅しょうなんにおける観光入込客数は、H27年からR3年にかけて減少傾向が見られた。

＜柏駅周辺の平日休日別歩行者及び自転車通行量＞

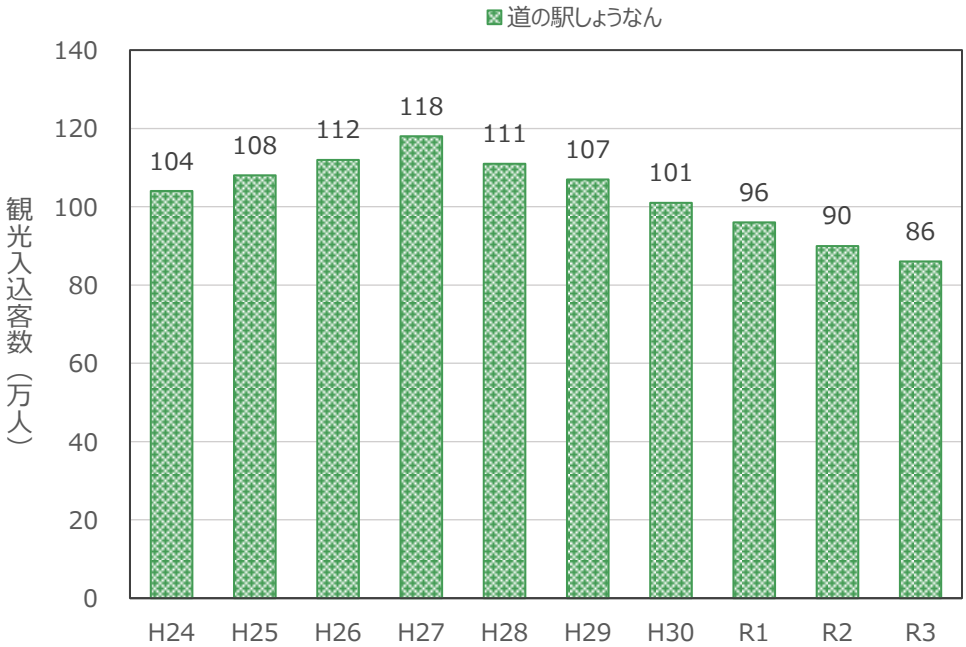


＜柏市商圏人口＞



出典：令和4年柏市商業実態調査報告書

＜道の駅しょうなんにおける観光入込客推移＞

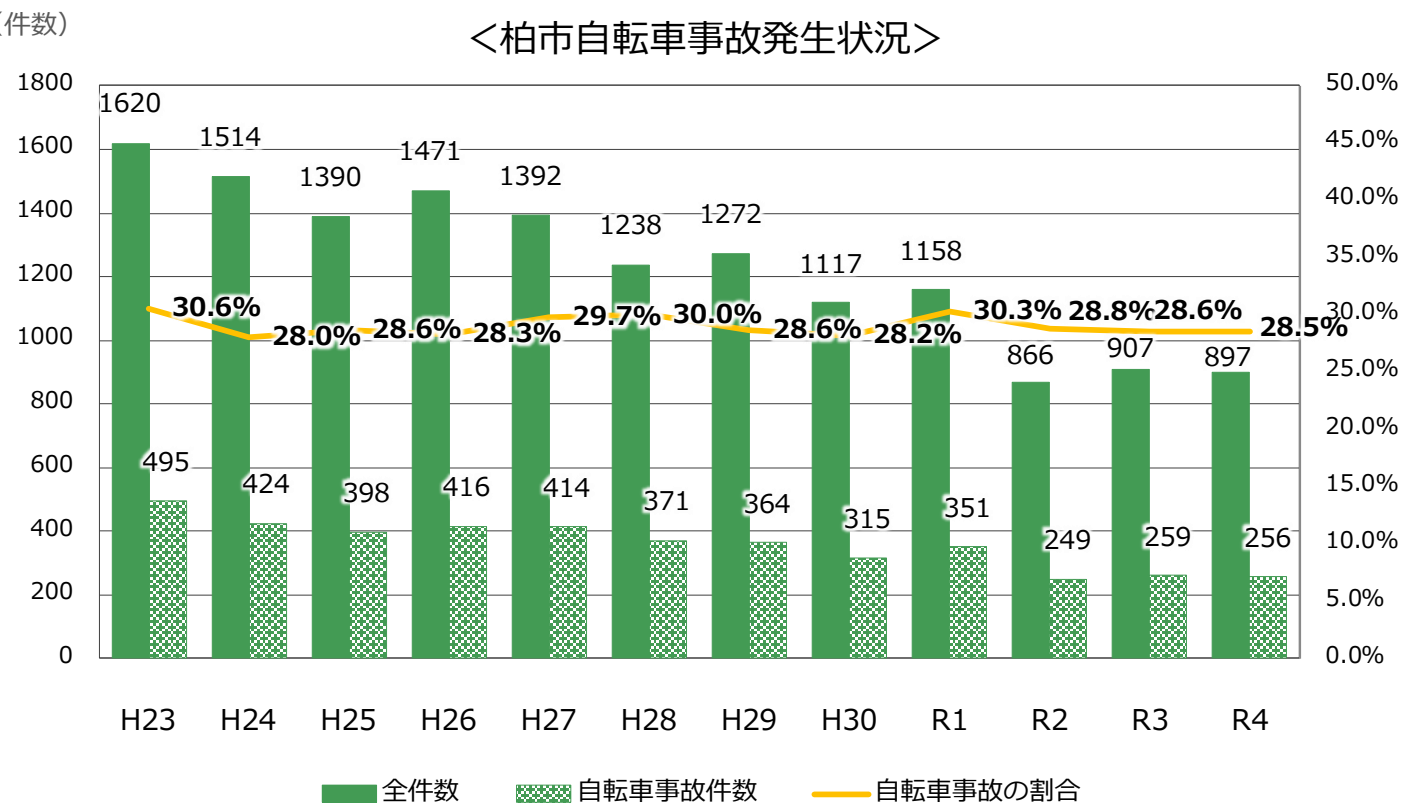


出典：H24～R3年千葉県観光入込調査報告書より作成

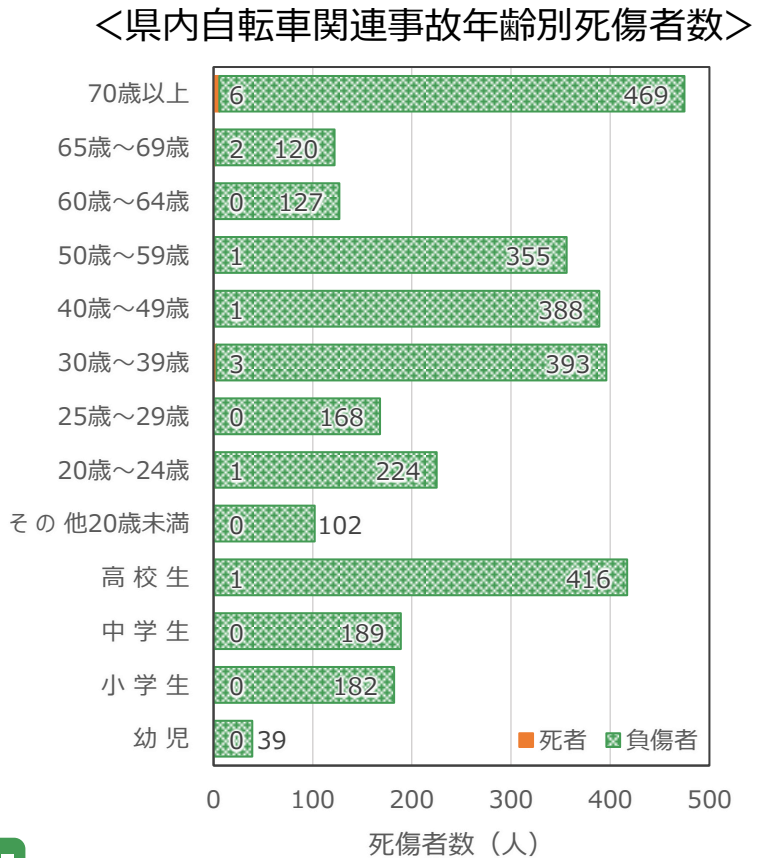
1.4 交通特性

(5) 自転車事故発生状況

- 自転車事故の発生件数は、H27と比較して40%程度の減少となっている。
- 全事故に対する自転車事故発生件数は、30%付近で横ばいとなっている。
- 年齢別では70歳以上の死傷者数が最も多く、次いで高校生、20～50代と幅広い年代で事故が発生している。



出典：交通事故統計資料集（千葉県警察本部）



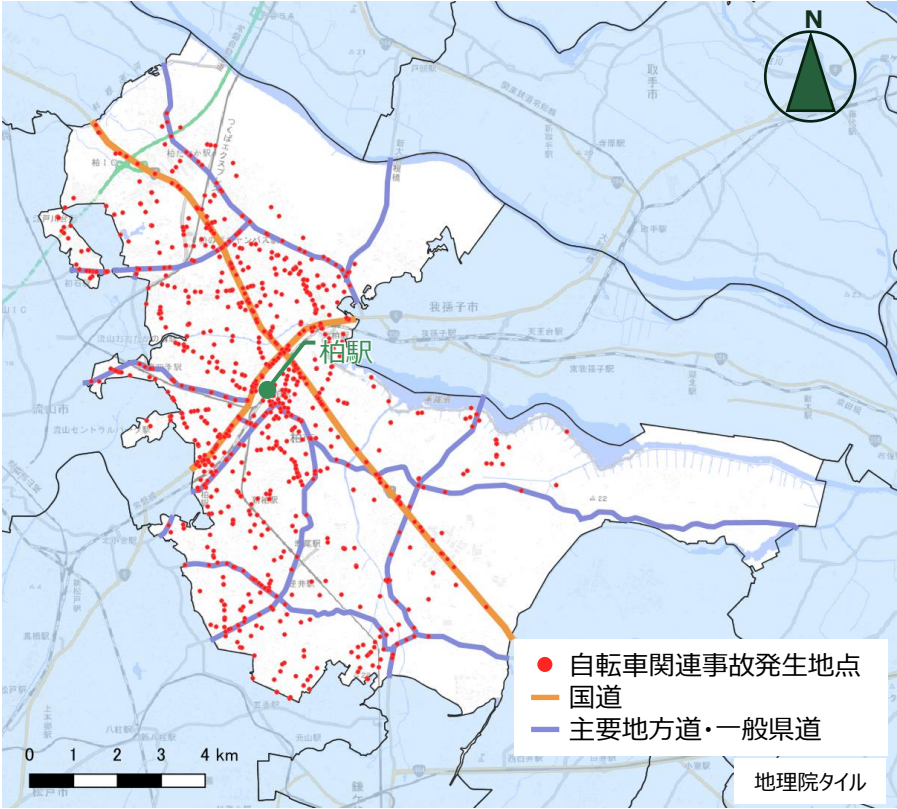
出典：千葉県警R4交通白書

1.4 交通特性

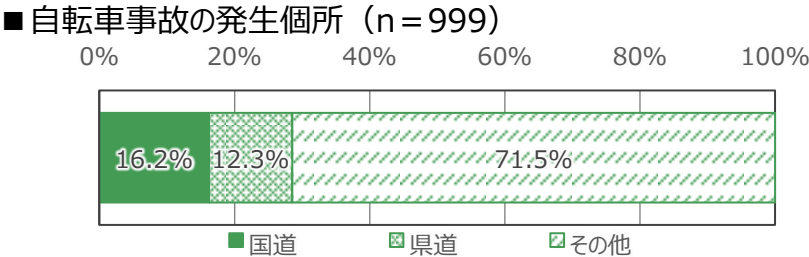
(6) 自転車事故発生地点、当事者種別

- 市内の自転車関連事故は、国道・県道沿いでの28.5%が発生している。
- 自転車関連事故は、対自動車が87.6%と最も高く、次いで対歩行者が7.8%である。
- 事故発生場所は、交差点内が68.3%と最も高い。

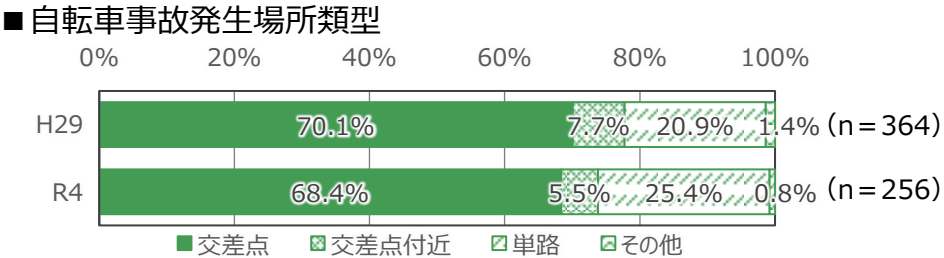
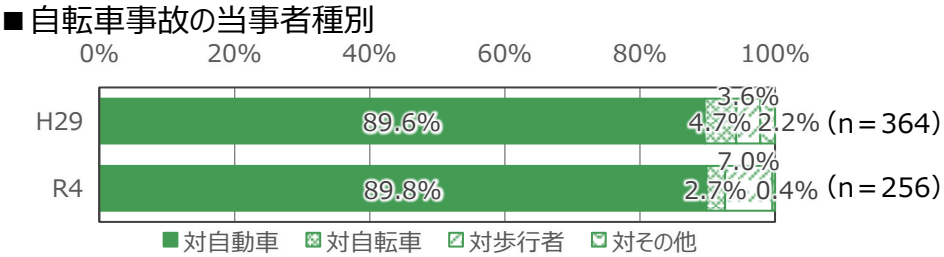
＜自転車事故発生状況＞



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



出典：交通事故統計情報のオープンデータ(2022年)(警察庁)より作成



出典：H29・R4交通事故統計資料集より作成

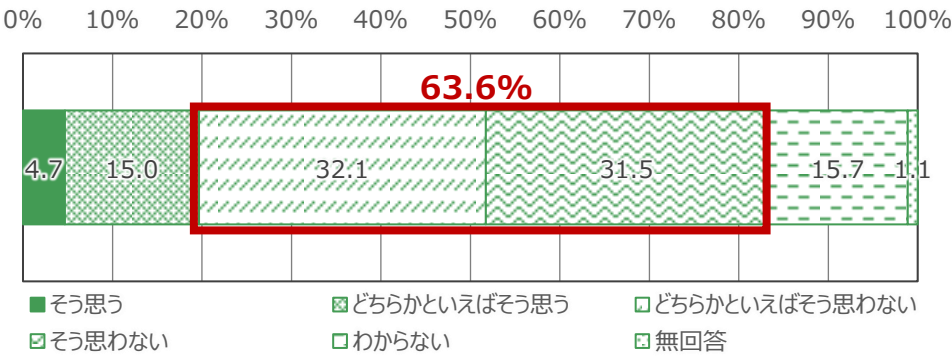
1.4 交通特性

(7) 自転車利用環境に関する市民の意見

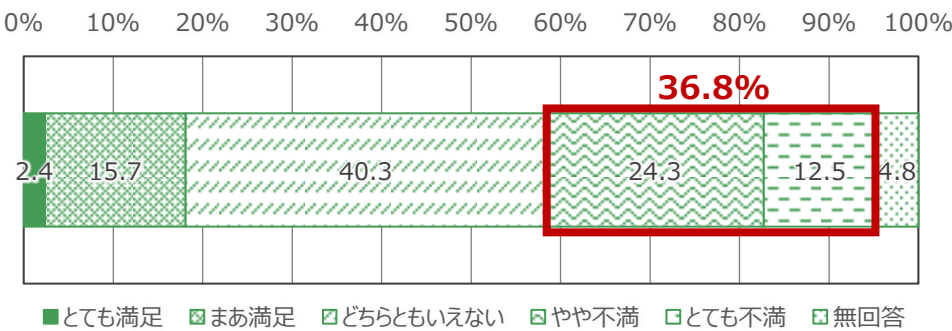
- 「自転車の走りやすさ」について、柏駅周辺は「走りにくい」が約6割である一方、北部地域周辺は「走りやすい」が約6割である。
- 市内住環境に対する満足度アンケート全15項目のうち、「自動車・自転車への安全対策」が最も満足度が低い（約4割が不満）。

<アンケート結果>

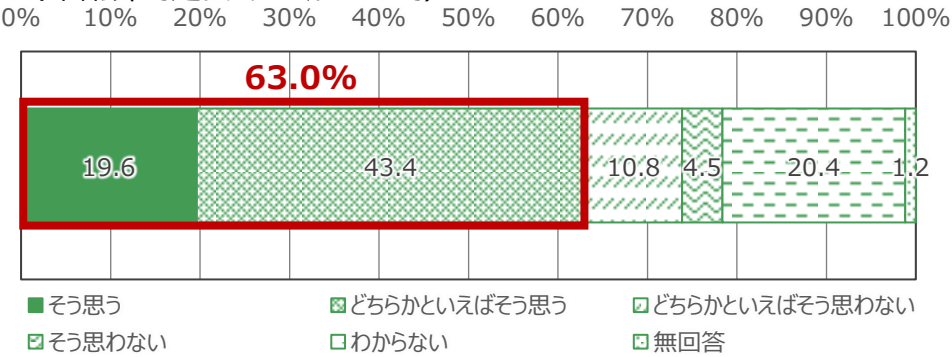
■ Q: 柏駅周辺の環境をどう思うか（“自転車で走りやすい”かについて）



■ Q: 柏市の住環境をどう思うか（“自動車・自転車への安全対策”について）



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



出典：令和2年度柏市まちづくり推進のための調査結果報告書より作成

(1) 市営駐輪場の状況

- 市営駐輪場の全体の収容台数は、利用者数に対して十分確保されているが、駅別でみると新柏駅や柏たなか駅等の5駅で許可率が100%を超えて利用されている。
- 一方、駐輪場によっては5割を下回り、駐輪場によって利用に差がある。
- 令和5年4月時点で駐輪場のキャンセル待ちは78人発生している。

<駅別駐輪場の整備状況>

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

※許可率 = 利用者数/収容台数

<駐輪場別許可率>



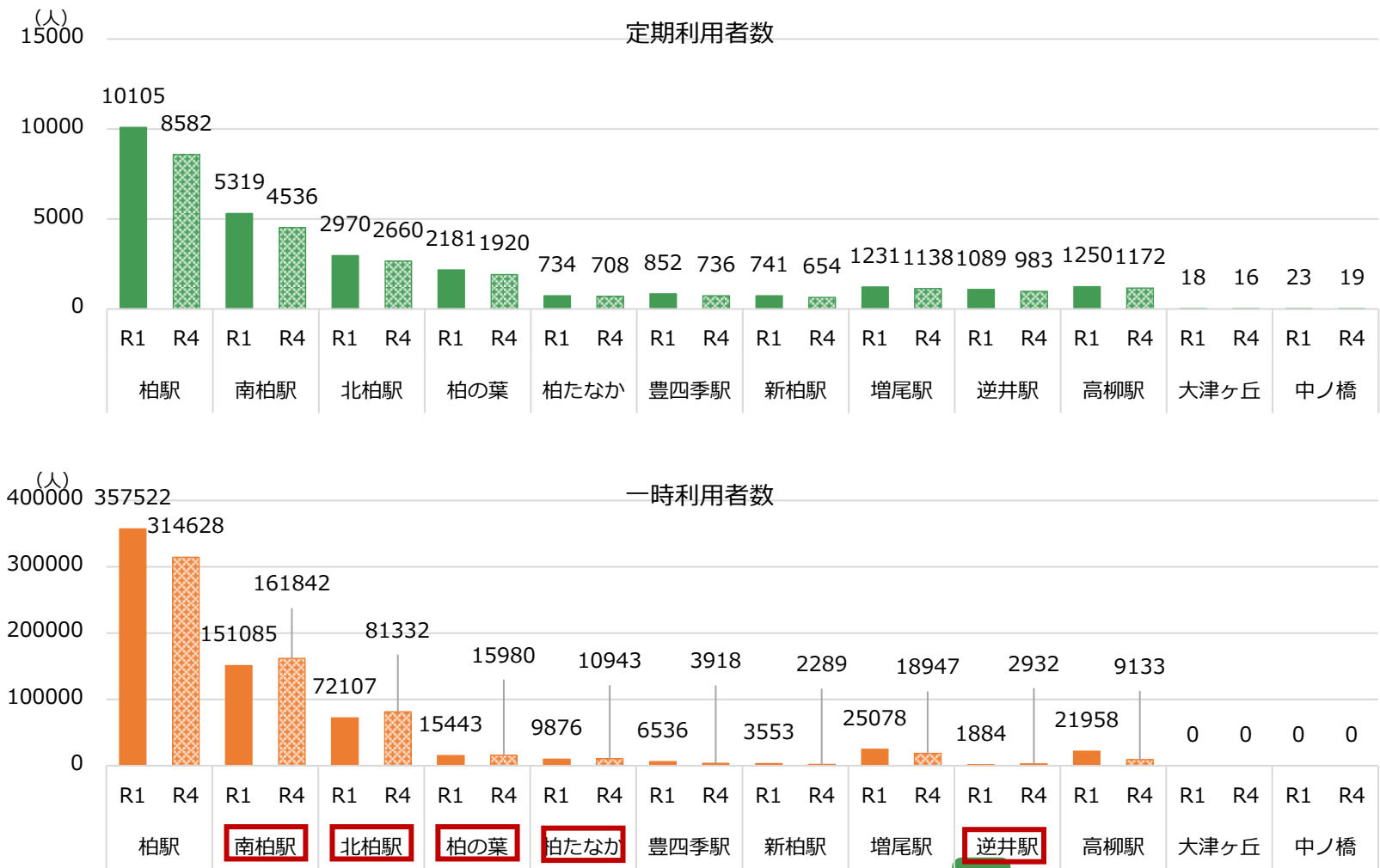
駐輪場名	北柏駅北口第一	増尾駅西口第一	逆井駅東口第一	高柳駅西口第一
キャンセル待ち申請人数 (R5.4時点)	61人	1人	9人	7人

出典：柏市資料
柏市自転車総合計画資料編より作成

1.5 駐輪

(2) 駐輪場利用者の利用方法の変化

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



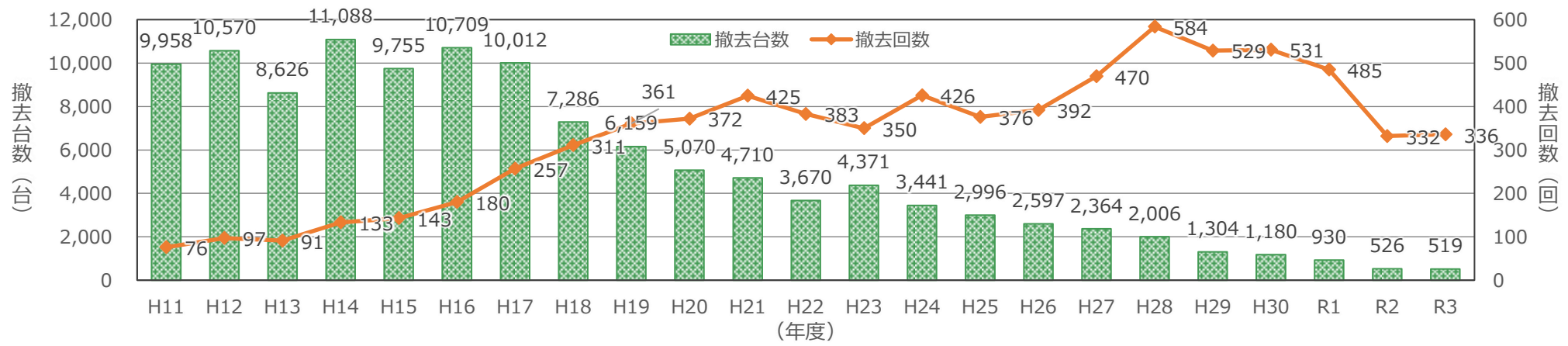
出典：柏市資料



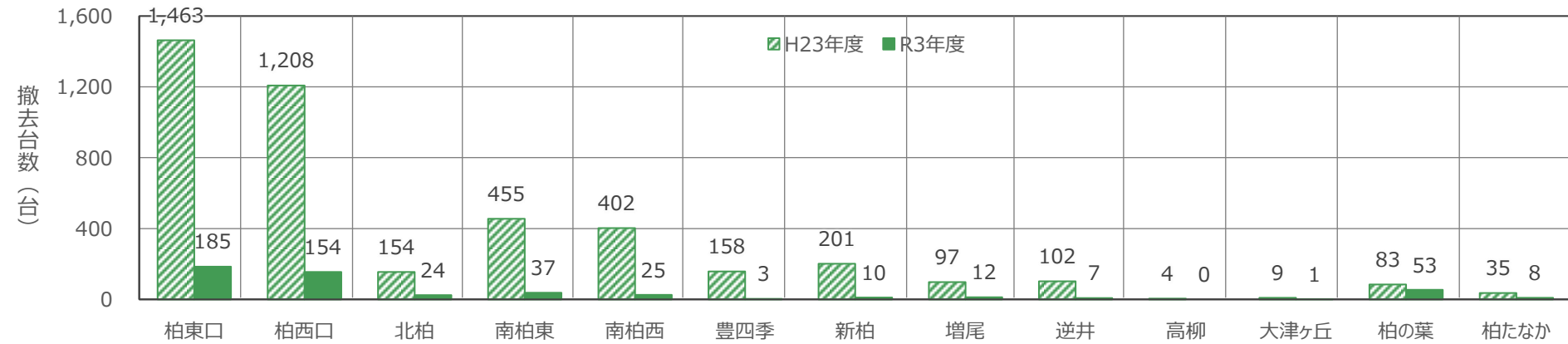
1.6 放置自転車

- 撤去された放置自転車の台数は、年々減少傾向であり、令和3年度は現行計画の初年度（平成24年度）と比較し約8割の減少となった。
- 駅別では柏駅東口において撤去された放置自転車が最も多いが、平成24年度と比較し約1割まで削減できている。

＜放置自転車撤去台数の推移＞



＜駅別の放置自転車撤去台数の比較＞

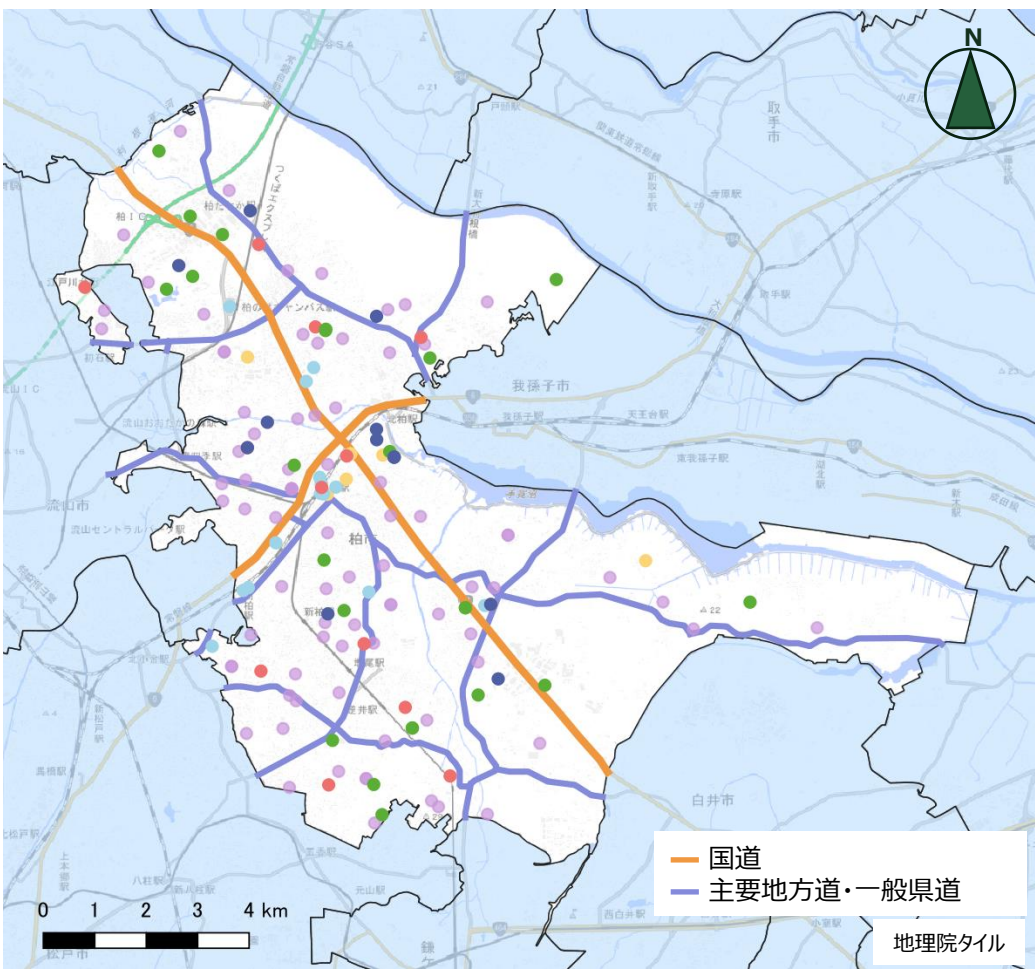


出典：柏市自転車協議会資料より作成

1.7 施設立地状況

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

＜施設立地状況＞



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

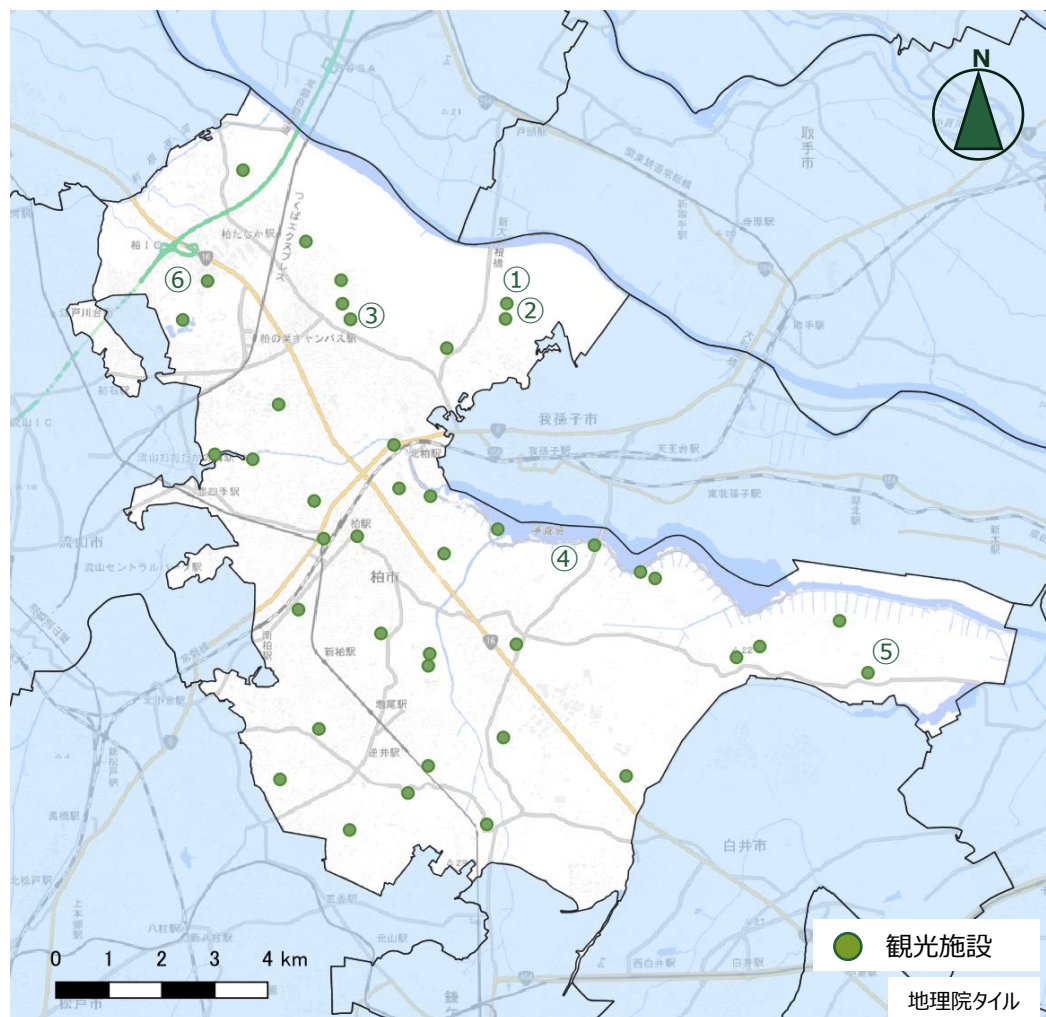
出典：柏市HP施設一覧

1.8 観光

(1) 観光スポット

- 市内には、観光スポットが点在し、駅からやや離れて立地している。

＜観光スポットの位置図＞



①あけぼの山農業公園



②布施弁天



③旧吉田家住宅歴史公園



④手賀沼



⑤柏しょうなん夢ファーム



⑥柏の葉T-SITE／アクアテラス



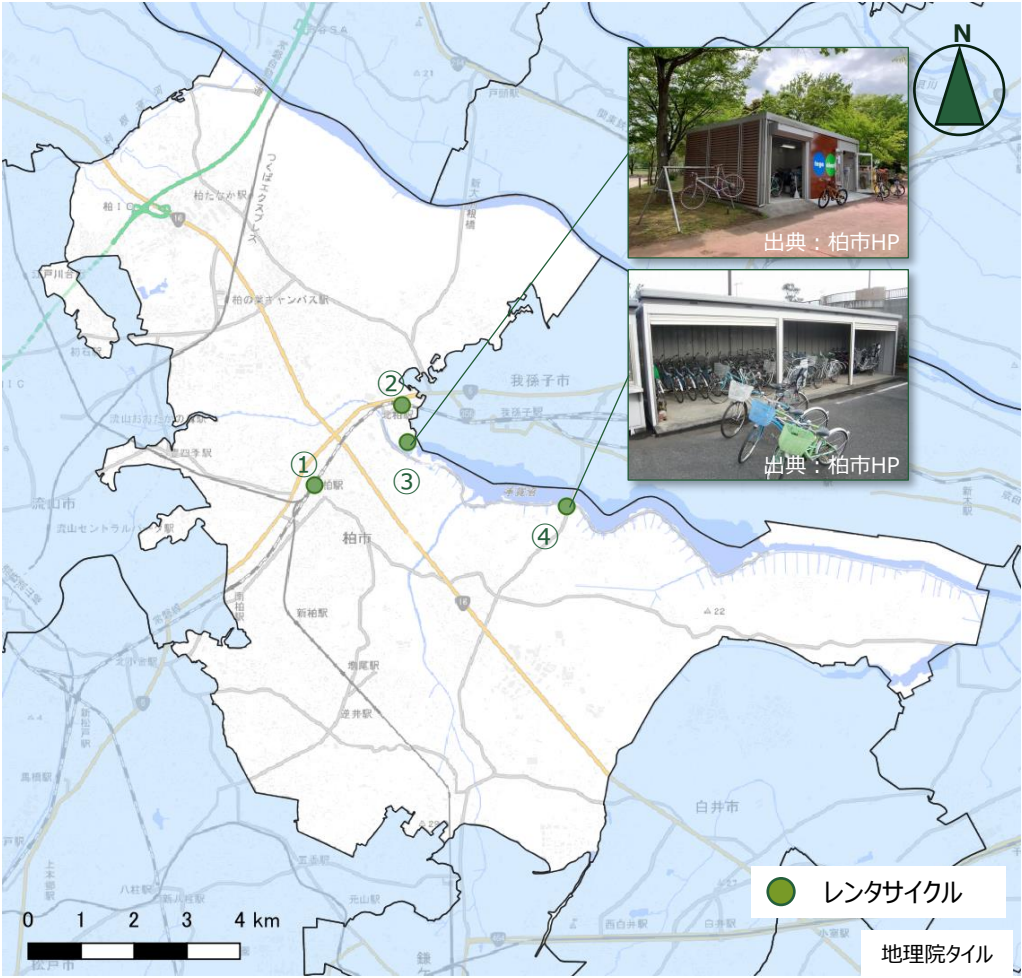
①④出典：柏市 ②③⑤出典：柏市観光協会HP ⑥出典：UDCK-TM HP

1.8 観光

(2) 市内のレンタサイクル運営概要

- 柏市内では、4箇所でレンタサイクルが運営されている。
- 手賀沼周遊レンタサイクルは5カ所（我孫子市含む）で乗り捨てが可能となっている。

<レンタサイクルの位置図>



■ 柏市レンタサイクル一覧

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

■ 柏駅のレンタサイクル利用詳細

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

■ 手賀沼周遊レンタサイクル利用詳細

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

(3) 手賀沼周辺におけるサイクリング環境

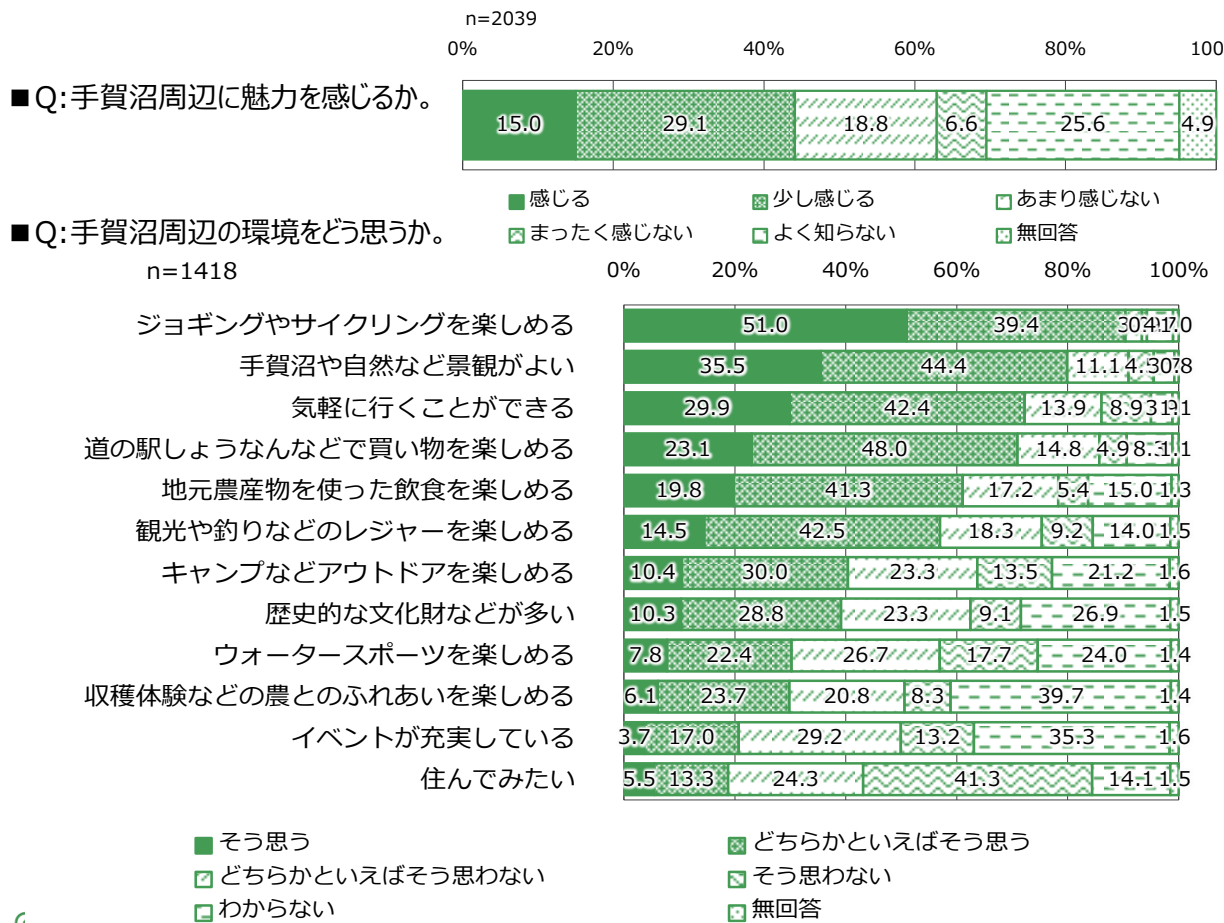
- 手賀沼周辺では、周辺自治体含め気軽にサイクリングできる環境が整備されている。
- 市民調査結果、手賀沼周辺に魅力を感じると回答する市民が44.1%であり、その魅力として、「ジョギングやサイクリングを楽しめる」が最も高く評価されている。
- 一方で、4人に1人は「よく知らない」と回答し、手賀沼周辺の魅力が市民に十分に認知されていない。

<手賀沼サイクリングロードの概要>



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

<市民意識調査アンケート結果>



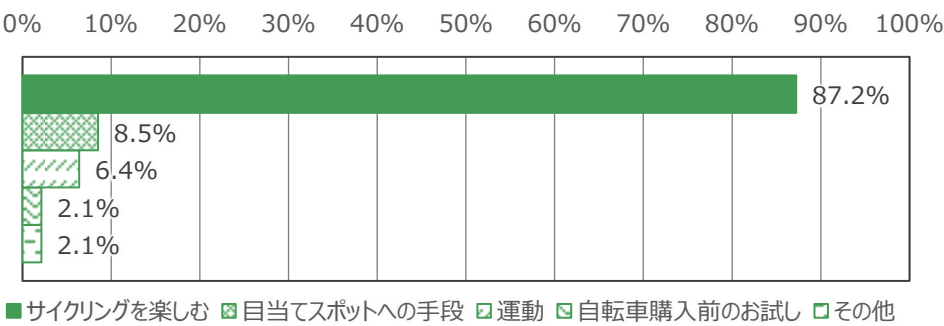
1.8 観光

（４）テガチャリ利用者へのアンケート調査結果

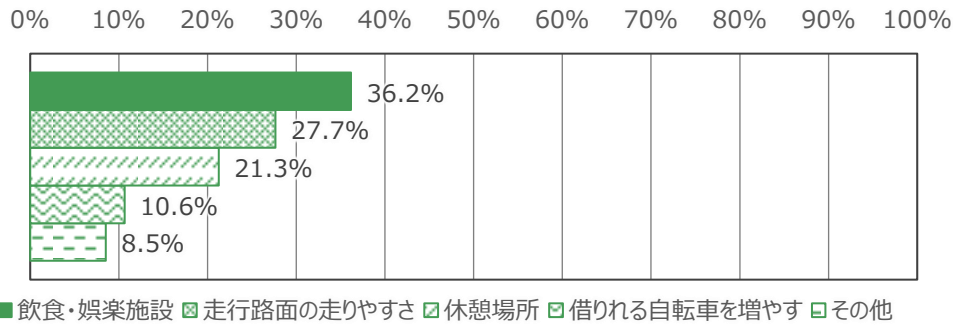
- テガチャリの利用目的は、「サイクリングを楽しむ（87.2%）」が最も高い。
- サイクリング時、「道の駅しようなん（ 72.3% ）」への立ち寄りが最も高い。
- 手賀沼にあると良いものとして、「飲食・娯楽施設」、「走行路面の走りやすさ」の回答が多い。
- 困ったこと・改善要望では、休憩場所の設置や地図、看板の設置を求める声が多かった。

<アンケート結果>

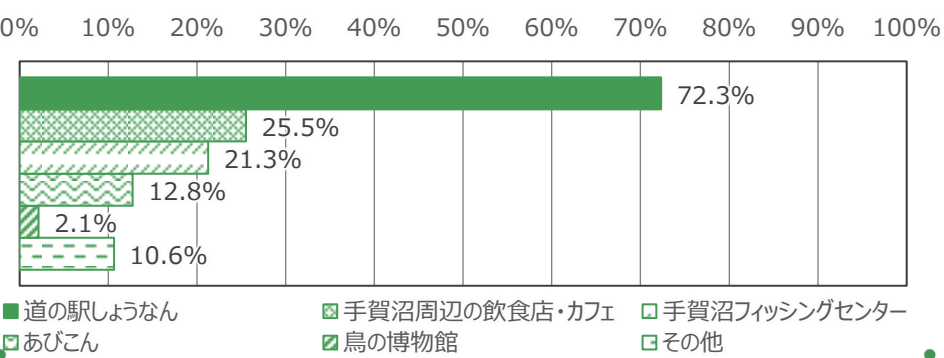
■ Q:テガチャリを利用した1番の目的は何ですか。（複数回答あり） （n=47）



■ Q:手賀沼に何があるとより良いと感じますか。（複数回答あり） （n=47）



■ Q:サイクリングでどこに寄りましたか。（複数回答あり） （n=47）



■ Q:サイクリング中に困ったこと・改善してほしいところがありましたか。（n=47）

- ・ 休憩場所の設置（トイレ、ベンチ、自販機等）：8件
- ・ 地図、看板の設置：5件
- ・ サイクリングロードの道が分からない：3件
- ・ 草を刈ってほしい：2件
- ・ 道幅が狭い：2件
- ・ テガチャリの空気圧が弱い：2件
- ・ 他

1.8 観光

(5) B.B.BASE手賀沼

- JR東日本がサイクリスト向けの車両を不定期で運行しており、都心から布佐駅（我孫子市）で降車することで、手賀沼周辺を気軽にサイクリングに来ることができる。

<B.B.BASE手賀沼概要>

B.B.BASEとは、BOSO（房総）BICYCLE（自転車）BASE（基地）を意味し、JR東日本が所有する車両の名称である。電車そのものをサイクリングの「基地」にし、自転車を解体せずに電車に持ち込むことができ、主に内房、外房、佐倉・銚子、佐原・鹿島、鹿野山・菜久留トレインの5コースで定期運行されている。

B.B.BASE手賀沼とはJR東日本千葉支社と成田線活性化推進協議会が連携し、両国・布佐駅間で運行されたもの。

■開催日：令和4年10月22日（土曜）/23日（日曜）

■布佐駅降車人数：(1日目) 自転車有58名/59名中
(2日目) 自転車有19名/19名中

■車両時刻：(往路) 両国駅発：7時51分 布佐駅着：9時28分
(復路) 布佐駅発：15時44分 両国駅着 17時27分

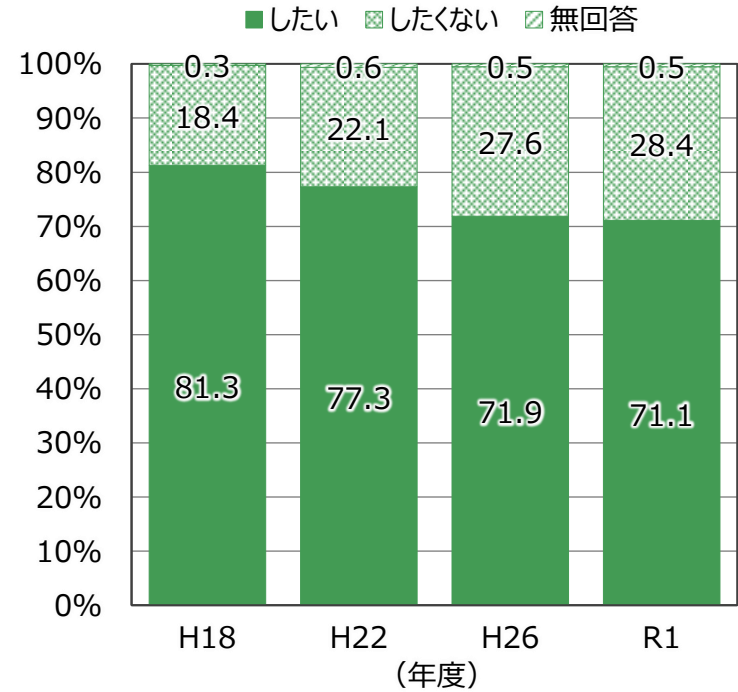


地理院タイル

1.9 健康

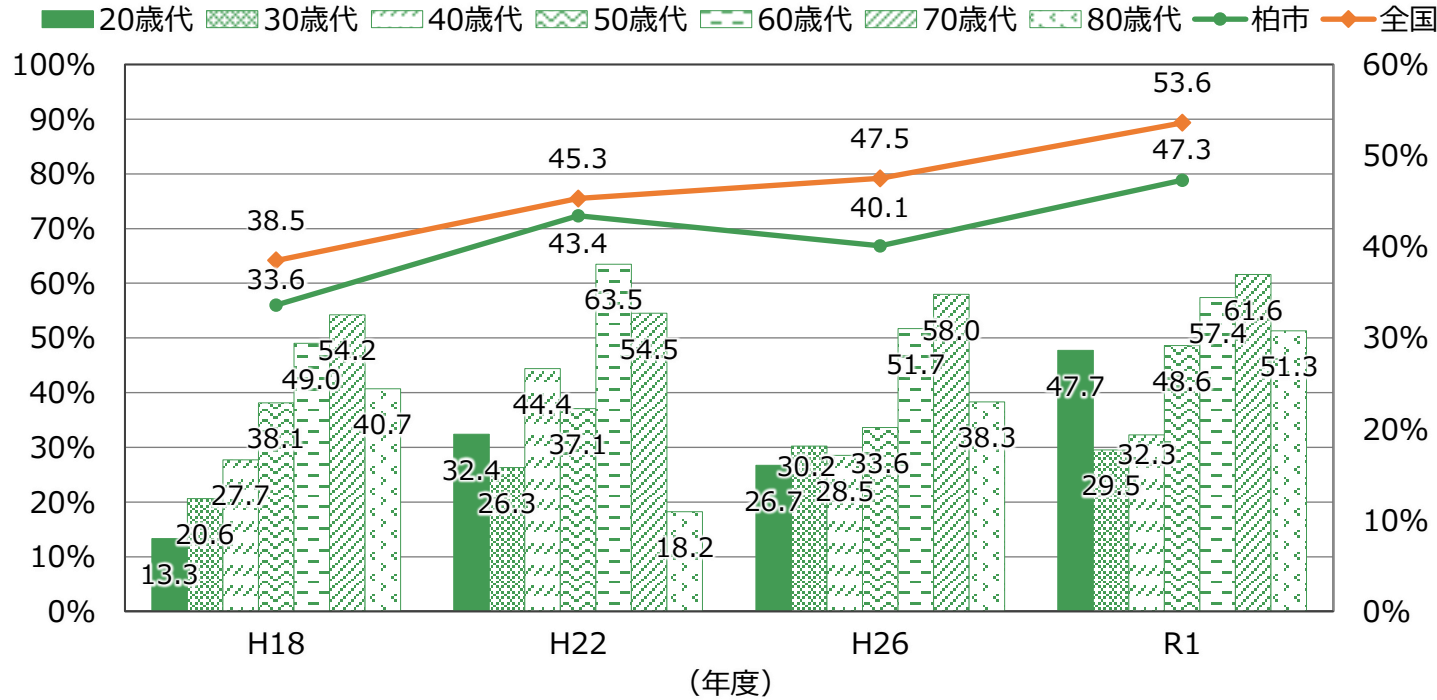
- 柏市民のスポーツへの意欲は平成18年度から年々下がっており、令和元年度においては約3割がスポーツをしたくないと考えている。
- 令和元年度における週1回以上のスポーツ実施率は70歳代が最も多く61.6%であり、子育て世代の30歳代～40歳代が最も少ない。また、全国に比べ柏市のスポーツ実施率は低くなっている。

<スポーツへの意欲>



出典：第2期柏市スポーツ推進計画（令和3年5月）

<週1回以上のスポーツ実施率>



出典：第2期柏市スポーツ推進計画（令和3年5月）



1.10 新たなモビリティ

- 近年、自転車の多様化や電動キックボードをはじめとする新たな電動小型モビリティが登場し、通勤時や観光地等で誰もが気軽に利用できる移動手段として活用が期待されている。
- 特に、電動キックボードは、道路交通法の改正により、今後さらなる普及も想定される。
- 柏市では、2021年に実証実験を実施している。周辺自治体では、流山市において現在電動キックボードのシェアリングサービスが実施されている。

＜道路交通法改正に伴う電動キックボードの交通ルール＞

改正前		道路交通法改正（令和5年7月1日以降）		
		電動キックボード (個人所有)	電動キックボード シェアリング (実証実験)	電動キックボード等
車両区分		原動機付 自転車	小型特殊 自動車	原動機付自転車
				一般 特定小型 特例特定小型
最高速度		30km/h (法定速度)	15km/h 以下	30km/h (法定速度) 20km/h 以下 (最高速度表示灯点灯) 6km/h 以下 (最高速度表示灯点滅)
運転免許		原付機自動車 免許	普通自動車免 許等	原付機自動車 免許 不要 (ただし16歳未満の運転禁止)
ヘルメット着用		必要	任意	必要 努力義務
走行 位置	歩道	×	×	×
	自転車 レーン	×	○	○ 「普通自転車等及び歩行者 等専用」の道路標識等が設 置されている歩道に限る
ナンバープレート		必要	必要	必要

＜柏市の電動キックボード行動実証実験概要＞

項目	内容
概要	「産業競争力強化法」に基づく新事業特例制度において、規制の特例措置として行われる実証実験。柏市内全域が対象。
実施期間	2021年5月27日から12月31日
利用料金	利用開始料金100円。以降1分15円

＜流山市の電動キックボードポートシェアリングサービス概要＞

項目	内容
概要	令和4年から市と電動キックボード「BIRD」によるシェアリングサービスの実証実験を実施。令和5年7月1日の改正道路交通法の施行に合わせ、走行エリアを拡大。市内12カ所にポートが設置され、指定エリア内で利用可能。
利用時間	6時～22時
利用料金	利用開始料金100円。以降1分10円
支払い方法	専用アプリ内で支払い方法を設定(クレジットカード決済のみ)し、支払い

出典：特定小型原動機付自転車電動キックボード等について（令和5年5月1日）警察庁 ホームページ を基に作成

出典：流山市ホームページより作成



1.1 1 現状のまとめ

※課題事項：太字

項目	現状
地勢・人口	- 地形は概ね平坦であり、その大部分は台地上に位置する。標高差は最大32mほどなだらかな地形となっている。 - 将来人口は現状と同程度と想定されている。
交通基盤	- 道路網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が高い。 - 鉄道は、3路線（JR常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレス）11駅が立地しており、バス路線は、主に市街化区域内において展開されている。 - 呼塚交差点を起点に、多くの主要渋滞区間・箇所が特定されている。市民の移動への不満として、上位に「道路の渋滞」「自転車専用レーンの不足」があげられる。 - 計画期間における目標であった市内約100kmの自転車ネットワーク計画対象路線のうち、整備済は約7km。 - 計画道路への矢羽根敷設前後で、車道通行の割合は増加し、車道逆走の割合は減少となった。
交通特性（移動関連）	- 柏市の代表交通手段における自転車分担率は、柏全域で12.7%となり、H20PT調査より2.1%の減少となった。 - 駅別の端末交通手段では、増尾・逆井・高柳駅では自転車の分担率が20%を超える。 - 自転車利用者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く、次いで「通勤」である。 - 市内移動では、柏駅の位置する周辺ゾーンでの移動が多い傾向である。 - 柏駅周辺の歩行者自転車通行量は、平日・休日共に減少傾向にある。柏市商圏人口は近年増加傾向にあるが、人口減少の影響が懸念されている。 - 道の駅しようなんにおける観光入込客数は、H27年からR3年にかけ減少傾向である。
交通特性（安全関連）	- 柏市での自転車事故の発生件数はH27から比較し、約4割減少しており、全事故に対する自転車事故発生件数は、30%付近で横ばいとなっている。 - 年齢別では70歳以上の死傷者数が最も多く、次いで高校生、20～50代と幅広い年代で事故が発生している。 自転車関連事故は、令和4年においては対自動車が87.6%と最も高く、次いで対歩行者が7.8%となっている。 - 市内の自転車関連事故発生地点は、交差点内が約7割である。 - 自転車の走りやすさについて、柏駅周辺は「走りにくい」が約6割である一方、北部地域周辺は「走りやすい」が約6割である 市内住環境に対する満足度アンケートのうち、「自動車・自転車への安全対策」が最も満足度が低い（約4割が不満）
駐輪	- 市内駐輪場の収容台数は、駅別では新柏駅や柏たなか駅等の5駅で許可率が100%を超えている。一方、駐輪場によっては5割を下回り、利用に差がある。 - 市営駐輪場の定期利用者は、コロナ禍以降減少傾向である。 - 一方、南柏・北柏・柏の葉キャンパス駅など一部エリアの駐輪場で、一時利用者数は微増傾向にある。
放置自転車	- 撤去された放置自転車の台数は、年々減少傾向であり、現行計画の初年度（平成24年度）と比較し約8割の減少となった。 - 駅別では柏駅東口において撤去された放置自転車が最も多かった。
施設立地	市内には公共施設、総合病院、運動施設等が点在し、主な商業施設は国道沿いに多く立地している。
観光	- 柏市内では、レンタサイクルが4か所で運営されている。 手賀沼周辺に魅力を感じると回答する市民が44.1%であり、その魅力として、「ジョギングやサイクリングを楽しめる」が最も高く評価されている。一方で、4人に1人は「よく知らない」と回答し、手賀沼周辺の魅力が市民に十分に認知されていない。 - テガチャリの改善要望では、休憩場所の設置や地図、看板の設置を求める声が多い。 - B.B.BASE手賀沼において布佐駅で降車したサイクリストは手賀沼サイクリングコースを利用し手賀沼を周遊可能となる。
健康	- 柏市民のスポーツへの意欲は平成18年度から年々下がっている。 全国に比べ柏市のスポーツ実施率は低くなっている。
新モビリティ	- 近年、自転車の多様化や新たな電動小型モビリティが登場し、誰もが気軽に利用できる移動手段として活用が期待されている。 - 流山市では、電動キックボードのシェアリングサービスの実証実験を実施している。

2. 柏市の自転車を取り巻く課題

- 現状を踏まえ、柏市における自転車を取り巻く課題を以下のとおり整理。

市が抱える問題

**全事故に対する
自転車事故件数の
割合が横ばい
(安全)**

**慢性的な交通渋滞
(環境)**

**来街者数の減少
(活力)**

**運動意欲の低下
(健康)**

① はしる（通行空間）に関する課題

- ・ 自転車の走りにくさ（特に柏駅周辺）に対して、約6割の市民が不満を持っていることから、自転車通行空間に対する早急な整備が必要である。
（市内約100kmの計画対象路線のうち、整備済は約7kmに留まる。）

② とめる（駐輪環境）に関する課題

- ・ コロナ禍以降、駐輪場利用のされ方（定期利用者が減少し、一時利用者が微増）に変化がある。
- ・ 撤去される放置自転車の台数は、駐輪場の整備等の対策により、年々減少傾向となっており、引き続き対策継続が必要。

③ つかう（活用）に関する課題

- ・ 市民だけでなく、来訪者も多い手賀沼周辺は、既に気軽にサイクリングできる環境が整いつつあるが、更なる自転車利用環境の向上、魅力発信となる自転車利用機会づくりが必要。
- ・ 市民の運動に対する意欲向上、健康維持の手段として自転車を活用してもらうため、日常的に自転車を活用しやすい環境づくりが必要。

④ まもる（ルールマナー）に関する課題

- ・ 市民満足度調査において「自動車・自転車への安全対策」が最も満足度が低く、自転車通行空間の整備や交通ルールの周知が不十分。
- ・ 交通安全教育が十分に浸透していない世代（高齢者、20～40代の子育て世代等）に対する幅広い交通安全教育機会の提供が必要。

※今後、市民・来訪者向けのアンケート調査結果の他、庁内関係部局等へのこれまでの取組に関する調査を踏まえ更新予定

