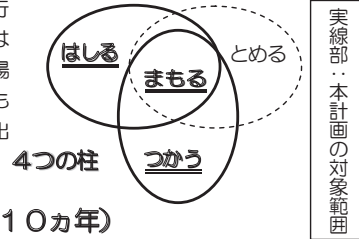


1 自転車利用環境整備計画の基本方針

(1) 計画策定の考え方

理念：安全で快適な自転車利用環境の創出と魅力ある街づくりを実現していく。

歩行者および自転車の安全性の向上や自転車本来の走行性・利便性・快適性の確保に向け、自転車通行環境の整備（はしる）、自転車を活かしたまちづくり（つかう）、適正な駐輪場の整備（とめる）と併せ、ルールの遵守、マナーの向上（まもる）の4つの柱を設定し、安全で快適な自転車利用環境の創出と魅力ある街づくりを実現していきます。



■計画期間 **平成27年度～平成36年度（10カ年）**

前期4年、中期3年、後期3年 ※中期を目安に適宜見直しを行う。

■対象区域 **市域全域**

(2) 基本方針・計画目標

■基本方針

基本方針：

- 1. 安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出（はしる・まもる）**
～限られた道路空間を効果的に活用し、歩行者、自転車、自動車の通行空間の分離による安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出を図ります～
- 2. 自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進（はしる・まもる）**
～自転車利用者の多様なニーズに対応するとともに、安全・快適な、回遊性の高い連続した自転車ネットワークの構築と、効果的な利用環境整備の促進を図ります～
- 3. 自転車を通した魅力ある街づくりの推進（つかう）**
～自転車で安全・快適にめぐることができる環境を整えることにより、自転車が生活により身近になり、走ることを楽しみ体感することのできる、自転車を通した魅力ある街づくりの推進を図ります～

■計画目標

目標1：自転車に関わる事故を削減します（基本方針1）

▶自転車が安心・安全に通行できる環境の創出と、自転車のルール遵守など市民意識の醸成により自転車交通事故発生件数を2割削減する。→平成24年411件（千葉県警察交通白書）から2割削減

目標2：自転車利用環境に関する市民満足度を向上します（基本方針1）

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

目標3：自転車ネットワークの構築を目指します（基本方針2）

▶概ね10年後を見据え、自転車が目的地まで安全・快適に通行できる連続したネットワークや通行空間を構築する。→概ね市街地部5～10分以内に自転車ネットワーク路線にアクセスできる市内約100kmの自転車ネットワークの構築

目標4：自転車を交通手段の一つとして十分に機能させます（基本方針3）

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

自転車利用環境整備計画策定協議会（第2回）資料

(3) 自転車利用環境整備の取り組み施策

自転車利用環境の向上に向け、新たな考え方や施策の拡充を図り、様々な関係者が連携した次のような取り組みを推進します。

■施策の体系

基本方針	
1. 安全で快適な道路空間、自転車通行空間の創出	
主要施策	主な取り組み
①安全・快適な自転車通行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車の通行空間の分離（構造的・視覚的分離、交通規制等） 「柏市バリアフリー基本構想」（H22年3月）と連携した安心・安全な通行空間の確保 既存道路の環境改善（路面改修、自動車駐停車対策の検討など）、交差点における安全対策 幹線道路や生活道路など交通特性・地域特性に応じた適切な通行環境の改善・整備
②統一的な案内サイン・路面標示等の整備	<ul style="list-style-type: none"> わかりやすい案内・誘導サインの設置 路面標示、路面着色等による自転車通行空間の明示
③自転車利用環境改善に向けた交通安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 多様な利用環境に対応した自転車通行空間の検討（ママチャリからスポーツサイクル等） 歩行者・自転車の交通安全施設の充実（カーブミラー、ガードパイプ等） 広報・パンフレット等を活用した利用ルールの遵守・マナー向上 交通ルール・罰則対象の周知、取締り強化の要請
2. 自転車ネットワークの構築と効果的な利用環境整備の推進 見直し	
①自転車ネットワーク路線の構築	<ul style="list-style-type: none"> 安全・快適な連続した自転車ネットワーク路線の構築 道路新設・改修時における自転車通行空間整備の検討 関連事業等と連携した実践的な整備の検討（区画整理事業、バリアフリー整備等）
②自転車ネットワークの先導的な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> 計画対象路線、モデル路線の選定と整備推進、実施検証等
③自転車ネットワークの利用環境整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> サイクルシェアの充実（「柏の葉交通戦略」（H25年9月）との連携、レンタサイクル、かしわスマートサイクルの充実、コミュニティサイクルの拡充） レクリエーションネットワークの充実と効果的な活用（既存サイクリングロードの充実、回遊ルートづくり等） 駐輪場、サイクルポート整備との連携、サイクルスポットの設置検討
3. 自転車を通した魅力ある街づくりの推進 新規	
①都市内交通手段としての自転車活用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 「柏市総合交通計画」（H22年3月）との連携、自転車活用による市街地交通量の低減 「柏の葉国際キャンパスタウン構想」（H20年3月）と連携した移動システムの検討
②地球環境問題・高齢化社会等への対応	<ul style="list-style-type: none"> 「第2期柏市地球温暖化対策計画」（H26年3月）との連携による環境負荷の軽減 公共交通との連携強化（サイクル&バスライドの充実、サイクルトレイン等） モビリティマネジメントの展開（エコ通勤、ノーマイカーデーの検討等）
③市民の健康づくりの促進	<ul style="list-style-type: none"> 「柏市スポーツ推進計画」（H24年6月）と連携したサイクル&スポーツ施策の充実 市民の健康維持・増進に向けた自転車活用（市民サイクリングの検討、健康モデルコースづくり、モニター設置と効果検証の検討、自転車健康づくりフォーラム・広報等の充実等）
④自転車を通した街の魅力を楽しむ機会づくり	<ul style="list-style-type: none"> 「柏市観光基本計画」（H26年3月）と連携した自転車を活用した地域交流・観光活性化の促進（重点地域の検討、商店街等との連携、まちなかポタリング・観光ルートづくり等） サイクルイベント・ツアーの充実（自転車ガイドツアー、サイクルツーリズムの検討等） 情報発信・PRの充実（サイクリングマップの充実、自転車関連情報サイトの設置等）

2 自転車ネットワーク計画

(1) 自転車ネットワーク路線の選定

① 自転車ネットワーク整備の必要性

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

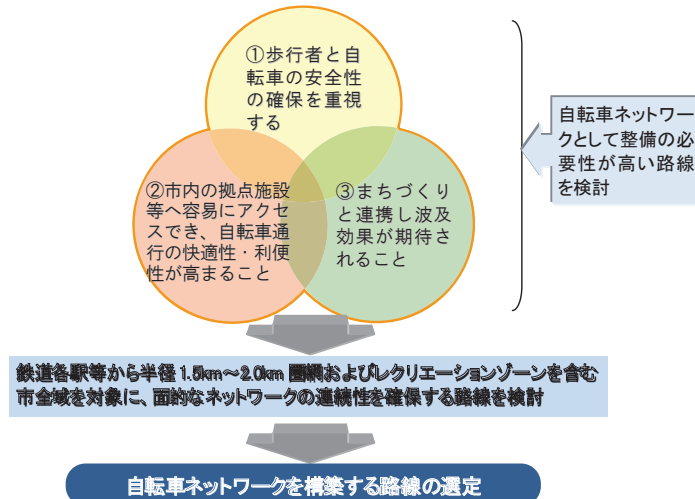
② 自転車ネットワーク路線の選定要件

見直し

計画目標に掲げた自転車ネットワークを構築するため、自転車利用環境の現状と課題を踏まえ、大きく次のような考え方のもと選定要件を整理し、自転車ネットワーク路線の選定に向けた検討を行いました。

今後、関係機関や地域との調整のもと、選定したネットワーク路線から、順次、自転車通行空間の整備検討を進めていきますが、地域のまちづくり施策等との調整や地域の課題解決を図る必要がある際は、必要に応じて適宜路線の見直し・検討を図ります。

■自転車ネットワーク路線選定の考え方



〈参考〉「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国交省・警察庁、H24年11月)における選定項目

※下記路線を適宜組み合わせ選定

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線
- ⑥その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

※歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街等、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意する

柏市における自転車ネットワーク路線の選定要件

選定要件① 歩行者と自転車の安全性の確保

- 自転車利用が多く自転車通行空間を確保すべき路線
- 通勤・通学・買い物など歩行者交通量・自転車交通量が多く錯綜している路線
- 自転車交通事故の危険性が高く安全性の向上を図るべき路線
- 歩行者の安全性の確保が必要な路線(バリアフリー経路、スクールゾーン、モール・商店街等)

選定要件② 自転車通行の快適性・利便性、ネットワークの連続性の確保

- 公共施設、文化交流施設、大型商業施設、レクリエーション施設等の多くの市民が利用する拠点施設を結び、日常の自転車利用の主要路線としての役割を担う路線
- 市内の自転車ネットワーク間を接続し連続性を確保する路線(既定の自転車通行空間との連携等)
- 隣接市の自転車ネットワークと接続・連動する路線
- 鉄道駅やバス等の公共交通利用と接続・連携する路線
- 駐輪場やサイクルポート等へのアクセス路線
- サイクリングロードや公園、地域の主要資源などを結び、地域の魅力向上に資する路線

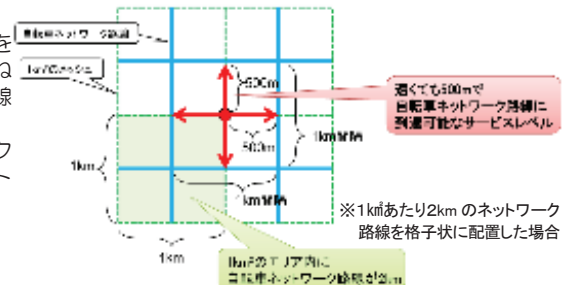
選定要件③ まちづくりとの連携による波及効果への期待

- 上位計画や関連計画との調整・整合をはかるべき路線
- まちづくりとの連携により効率的な整備や波及効果が期待される路線
- 地域の課題やニーズに応じて自転車利用を促進する路線
- 市民の自転車利用に関するルールの周知・意識啓発に向けた効果が期待される路線

③ 自転車ネットワークの概念

- 広域ルート：周辺市町と広域的な連携を担うネットワーク路線
- 地域アクセスルート：地域間の連携や各拠点を結び、市街地においては概ね500mで自転車ネットワーク路線にアクセス可能となる路線
- レクリエーションルート：市民や来訪者のレクリエーション利用に資するネットワーク路線

■自転車ネットワーク路線の密度の目安(参考) —国交省・警察庁ガイドライン—



④ 自転車ネットワークの対象路線 (p3図参照)

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

⑤ ネットワーク整備のスケジュールについて

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