

柏の葉キャンパスタウンにおける不動産開発事業とあわせた自転車活用モデル

モデルの内容

◆商業、住宅、業務施設など複合的な街づくりを推進する民間開発事業者がアンケート調査や実証実験を行い、自転車利用促進に向けたハード・ソフトが一体となった「柏の葉自転車利用促進計画」を策定。

◆自転車利用促進計画は、大規模開発により生じる移動エネルギーの削減や交通に係る温室効果ガス排出の低減を図る自転車を活用した低炭素型街づくりのモデルとなる。

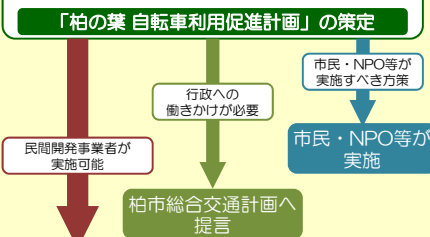
◆なお、これら検討内容は、柏市が現在策定中の総合交通計画に提言し、より効果的で持続可能な施策となることを目指す。

I アンケート調査

- ・地域内の在住者、企業、学生等を対象とした、自転車利用に関するアンケート調査。
- ・現状の課題やニーズを把握し、自転車利用の可能性及び計画の有効性について分析。

III 自転車活用計画の検討

アンケート調査と実証実験を踏まえ、自転車利用促進に向けてハード・ソフト面の計画を検討。



民間開発事業者の取り組みによる自転車活用型街づくり

「柏の葉国際キャンパスタウン構想」における
《自転車分担率10%アップ 自動車分担率10%ダウン》

を実現し、
《温室効果ガス排出の低減》を目指す。

II 自転車利用環境に関する実証実験

- ・自転車利用環境及び自転車ネットワークを組み込んだまちづくりの評価。
- ・自動車から自転車への転換の可能性とその際の条件について分析。



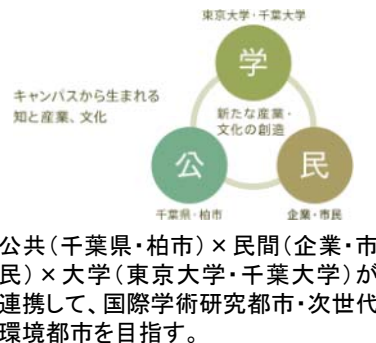
調査のポイント

《1.まちづくりが進行中》

柏北部中央地区一体型土地区画整理事業（千葉県施行、約272.9ha）とともに、公・民・学の連携による壮大で新しい街づくり「柏の葉国際キャンパスタウン構想」が進行中。



《2.キャンパスタウン構想》



《3.自転車活用のまちに最適》

- 都市計画的条件**
 - ・土地区画整理事業による自転車走行環境を確保しやすい。
- 自然的条件**
 - ・地形が平坦。
 - ・区域の広さが自転車移動可能範囲。
- 地域的条件**
 - ・自転車での回遊に適した地域資源等が存在。
 - ・通勤等での自転車利用が盛ん。
- 行政的条件**
 - ・キャンパスタウン構想での具体的目標。
 - ・柏市が自転車活用のまちづくりを推進。

CO2削減効果

街全体の良好な自転車環境によるCO2削減効果 1,080 (t-CO2/年)

《 自動車から自転車への転換効果：自動車分担率 8.6% ダウン 》

走行空間の整備による
CO2削減効果

520 (t-CO2/年)

自転車専用レーンなど
自転車が走行しやすい道路整備の
効果

その他利用促進施策による
CO2削減効果

560 (t-CO2/年)

民間開発事業者による
CO2削減効果

260 (t-CO2/年)
(4,000 (t-CO2/年)) ※1

※1 () 内の数値は事業モデルが柏市全域に波及した場合の効果

事業化・普及の方法

《 アンケート・実証実験から 自転車利用促進効果の高い項目 》

1. 自転車走行空間の整備
(自転車レーン、ネットワーク)
2. 自転車駐輪空間の整備
3. しゃれた高質な自転車
(電動アシスト、オリジナル自転車)
4. レンタサイクル (スマートサイクル)
5. サイクルポイント
6. サイクルマップ
7. 自転車による直接通勤(通勤手当)

※民間開発事業者が実施可能な取組み

《 民間開発事業者による 自転車活用型まちづくり 》

① 公共駐輪場と商業施設駐輪場の相互利用

- ・駅利用者との適切な融通利用。
- ・駐輪対策として行政と商業事業者との連携。

② マンションや商業施設等

不動産開発に伴う駐輪場の整備

- ・商業施設では、入り口に近い場所での駐輪場の整備。
- ・マンションでは、各戸分の駐輪場を整備。
また、新たな取り組みとしてサイクルシェアリングを導入。

③ オリジナル デザイン自転車の導入

- ・サイクルシェアリングにオリジナルデザイン自転車を提供。



《 事業化・普及に向けての課題 》

① 事業の取捨選択

- ・自転車活用型まちづくりは、民間開発事業者の取り組みだけでは限界があるため、行政、地元NPO、住民との連携による総合的な施策を展開することが重要。
- ・特に、自転車利用促進効果の最も高い走行区間の整備では行政が主体となり、民間開発事業者等がこれと連携した施策を展開するなど事業の取捨選択が必要。

② 事業内容の継続

- ・民間開発事業者の取り組みは、まちづくりの初期に限定される場合があるため、その後の運用・管理段階においては行政や地元NPO、住民への引き継ぎなど事業を継続する仕組み作りが重要。

③ 行政の支援

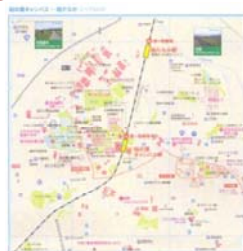
- ・事業の普及に向けては、まちづくりの計画段階から民間開発事業者への支援策(事業モデル策定費用、社会実験費用など)が重要。

④ 新しいレンタサイクルの導入

- ・オリジナルデザイン自転車を活用した乗捨て自由なスマートサイクルの導入。
- ・社会実験の実施とサイクルポイントと連携したシステムの構築。



⑤ サイクルマップによる情報提供



- ・安全運転の知識、自転車利用の効果・メリット等の掲載
- ・走行空間の安全・快適性評価、自転車によるアクセス時間を掲載。
- ・周辺の地域資源など日常見落としがちな情報を掲載。
- ・日常利用のみならず回遊での自転車利用促進と地域振興に寄与。

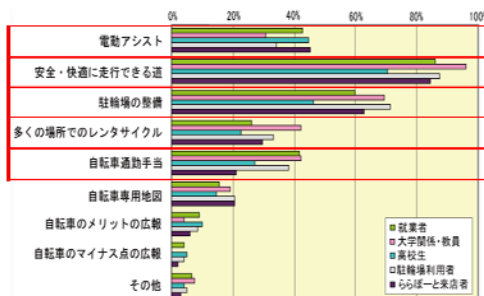
⑥ 自転車利用に関するイベントの開催

- ・自転車利用促進に向けた地域のコミュニケーション。
- ・サイクルマップ等の広報や情報提供。



アンケート結果

《 自転車利用促進策 》



《 実証実験におけるタイプ別道路の評価 》

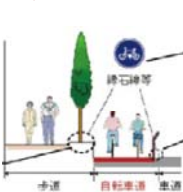
自転車歩行者道



自転車レーン



自転車道



《 自動車から自転車への転換率 》

		10%以下	10～20%	20～30%	30～40%	40～50%	50%以上
走行空間の整備による転換率		52.4%	55.8%	77.1%	83.2%	64.6%	
走行空間策以外の転換率	1位	駅や勤務先に十分な駐輪場がある	駅や学校に十分な駐輪場がある	商業施設の出入口に近い場所に駐輪場がある	向向き施設に十分な駐輪場がある	安全快適に走行できる自転車マップ	
	2位	勤務先にシャワーやロッカールームがある	自転車利用促進の方針や推薦をさだめる	自転車利用時に買物ポイントが貯まる	自治体の自転車利用のキャンペーンがある	観光・レジャー施設の駐輪場	
	3位	自転車通勤手当の支給や増額がある	電動アシスト自転車を利用できる	商店の自転車来店奨励のキャンペーンがある	自治体等の自転車来店奨励キャンペーンがある	使い勝手の良いレンタルサイクルが利用できる	
		5.8%	3.8%	6.0%	4.4%	11.5%	

アンケート調査では、“自転車歩行者道”が6割以上支持されていたが、実証実験では、“自転車歩行者道”より“自転車レーン”を支持。

