



4. アクションプランの方針

4.1 推進方針

アクションプランでは、「自転車安全利用促進計画」の将来像である「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば ～安全で快適なりんりんつくば～」の実現に向け、「自転車安全利用促進計画」に位置づけられた12の施策を着実に推進するための実施メニューを定めます。また、実施メニューの施策の実効性や実現性を踏まえたスケジュールを設定し、計画的かつ効率的に推進できるようにします。

4.2 施策体系



図 4-1 施策体系



4.3 リーディングプロジェクト

アクションプラン全体の着実な成果を上げるために、牽引役となる実施メニューを「リーディングプロジェクト」として設定します。

リーディングプロジェクトは、「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」の実現に向け、「自転車安全利用促進計画」に定める3つの基本目標を達成するために、特に重要と考えられる実施メニューを視点にして設定します。

「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」の実現に関わるプロジェクト

基本目標1 自転車の安全な利用につながる意識づくり

- 中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育（施策1:実施メニュー2）
- 高校生のための自転車の安全利用に関する教育（施策1:実施メニュー3）
- 高齢者のための自転車利用等の交通安全に関する教育（施策1:実施メニュー5）
- 自転車安全利用サポーター制度（施策2:実施メニュー1）

基本目標2 安全で快適に自転車で走ることができる環境づくり

- 生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備（施策5:実施メニュー1）
- 交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備（施策5:実施メニュー2）
- ペDESTリアンデッキ整備（施策5:実施メニュー4）
- 中心市街地の駐輪場の活用事業（施策7:実施メニュー1）
- 交通拠点に付設した駐輪場整備事業（施策8:実施メニュー1）

基本目標3 環境にやさしく健康に役立つ自転車を楽しむまちづくり

- クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業（施策10:実施メニュー1）
- サイクリングマップの作成事業（施策11:実施メニュー1）
- 自転車を利用したイベントの企画・支援（施策11:実施メニュー2）

図 4-2 リーディングプロジェクト

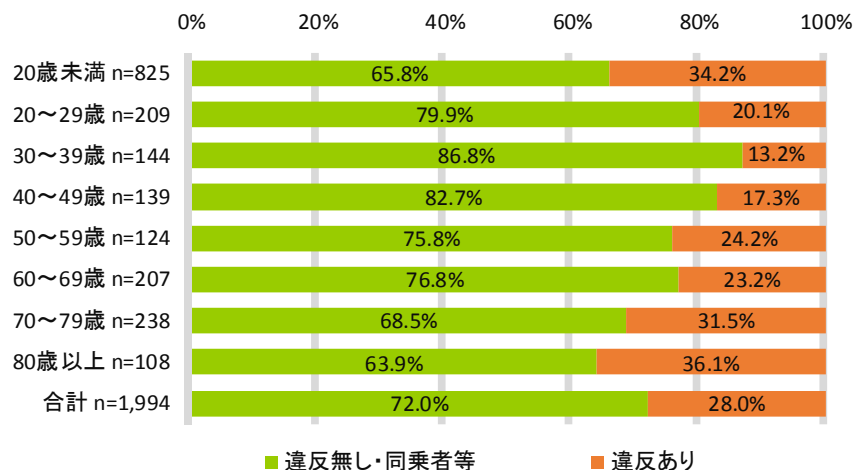


基本目標1 自転車の安全な利用につながる意識づくり

交通ルールの遵守は、安全かつ快適な自転車利用の基本であり、道路整備に先立つものです。自転車乗用中の事故の原因を見ると、法令違反をしている割合は、20歳未満と60歳以上が高いため、これらの世代に対する啓発が必要です。特に、通学における安全確保を実現するために、自転車の利用機会が多くなる中学生及び高校生を主たる対象にし、自転車安全利用教育を展開します。

また、全ての年齢層に対し、自転車安全利用の啓発を実施するために、自転車の安全利用のロールモデルとなる「自転車安全利用サポーター」を養成します。日常的な自転車安全利用教育の充実を目指し、市民と協働で取り組んでいきます。

対象者のライフステージに応じた自転車安全利用教育及び自転車安全サポーター制度をリーディングプロジェクトにします。



資料：茨城県警

図 4-3 事故原因別・年齢層別自転車事故死傷者数(H24 茨城県)

- 中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育（施策1：実施メニュー2）
- 高校生のための自転車の安全利用に関する教育（施策1：実施メニュー3）
- 高齢者のための自転車利用等の交通安全に関する教育（施策1：実施メニュー5）
- 自転車安全利用サポーター制度（施策2：実施メニュー1）



基本目標2 安全で快適に自転車で走ることができる環境づくり

安全に自転車で走ることができる環境づくりとして、自転車走行空間整備は重要です。同様に自転車駐輪空間の整備も重要な施策です。自転車施策に関するアンケート調査における自転車施策の重要度に関する回答では、「中心市街地における駐輪場の整備・活用と周辺地域の交通拠点整備」は「新たな自転車走行空間ネットワークの整備の推進」と同程度の重要性が求められています。

安全・安心な自転車の利用促進につなげるために、自転車の走行空間及び自転車駐輪空間の整備に関わる下記のメニューをリーディングプロジェクトとします。

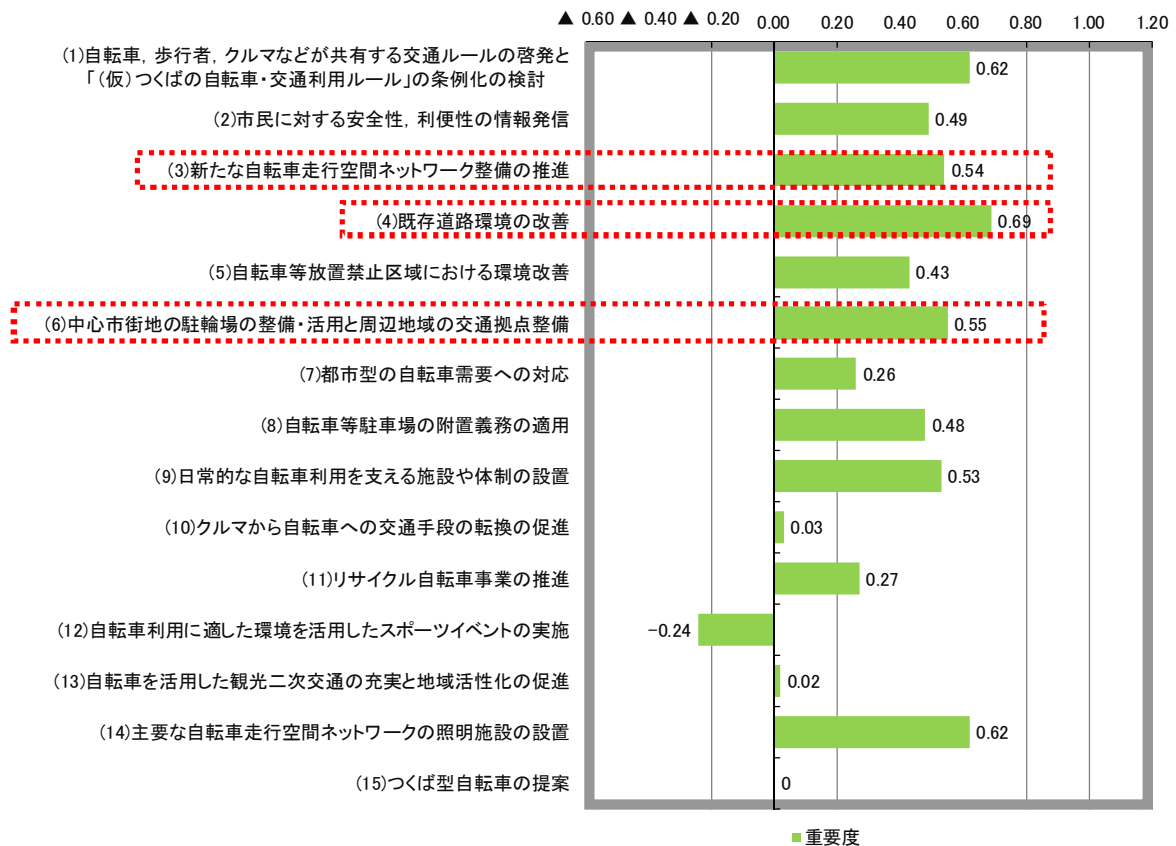


図 4-4 自転車施策の重要度

- 生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備（施策5：実施メニュー1）
- 交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備（施策5：実施メニュー2）
- ペDESTリアンデッキ整備（施策5：実施メニュー4）
- 中心市街地の駐輪場の活用事業（施策7：実施メニュー1）
- 交通拠点に付設した駐輪場整備事業（施策8：実施メニュー1）



基本目標3 環境にやさしく健康に役立つ自転車を楽しむまちづくり

自転車施策に関するアンケート調査において、全体では、約85%が自転車利用を「楽しい」あるいは「どちらかという楽しい」と感じています。年齢層別でも、10歳代が若干低い傾向ですが、年齢層が上がると上昇していきます。日常生活の通勤・通学等の移動手段として自動車を利用する年齢層においても、自転車利用を楽しいと感じている人が多いと考えられます。

自転車を楽しんで利用する“きっかけ”につながる情報提供をすることにより、より多くの市民が自転車を利用するようになる可能性があります。楽しい自転車の利用促進につながる自転車関連情報を提供するメニューや自転車イベントをリーディングプロジェクトとします。

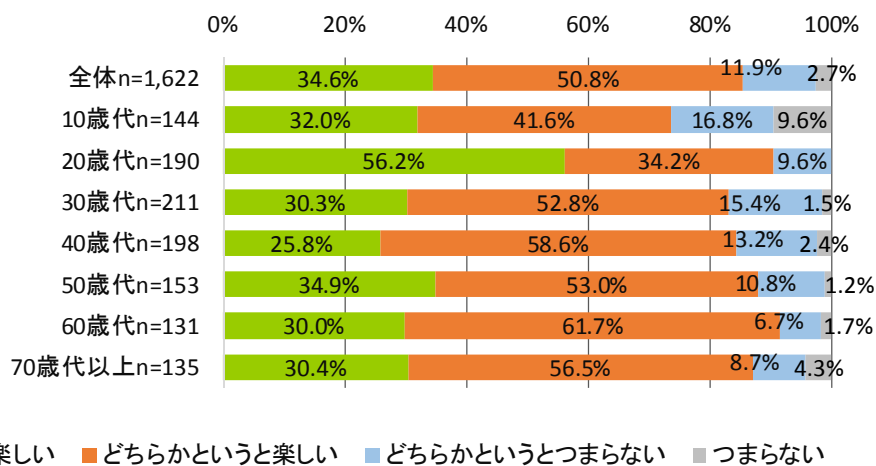


図5 自転車利用を楽しいと感じるか(年齢層別)

- クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業（施策10：実施メニュー1）
- サイクリングマップの作成事業（施策11：実施メニュー1）
- 自転車を利用したイベントの企画・支援（施策11：実施メニュー2）



5. 施策の実施メニュー

第5章では、施策ごとに基本方針、具体的な実施メニュー、全体スケジュールと実施体制、成果目標を定めます。

基本目標	施策の方向性	施策	実施メニュー	
基本目標1 自転車の安全利用につながる意識づくり 安全・安心	施策の方向性1 自転車安全利用を促すための教育の充実	施策1 ライフステージに応じた自転車利用等の交通安全に関する教育の促進	1. 小学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育 2. 中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育 3. 高校生のための自転車の安全利用に関する教育 4. 保護者のための自転車利用等の交通安全に関する教育 5. 高齢者のための自転車利用等の交通安全に関する教育	
		施策2 自転車安全利用を促す啓発活動	1. 自転車安全利用サポーター制度 2. 幼児2人同乗用自転車購入費補助事業 3. 自転車保険加入促進事業 4. 自転車ヘルメット利用促進事業	
	施策の方向性2 自転車の安全な利用を見守る社会の構築	施策3 連携・協働による自転車安全利用促進体制の充実	1. 自転車の安全利用を促進するためのコンソーシアム	
		施策4 自転車安全利用教育を応援する体制の構築	1. 自転車安全利用教育に携わる指導者の育成	
	基本目標2 安全で、快適に自転車で走ることができる環境づくり 安全・安心 まちづくり	施策の方向性3 自転車走行環境の形成	施策5 歩行者・自転車等の通行環境の整備・充実	1. 生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備 2. 交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備 3. 長距離を安全に楽しく自転車走行できるルートの整備 4. ヘドストリアンデッキ整備
		施策の方向性4 自転車を快適に利用できるサービスの構築	施策6 駐輪場の整備と放置自転車の対策	1. 自転車等放置禁止区域における環境改善事業 2. 自転車等駐車場の附置義務の施行 3. リサイクル自転車活用事業
施策7 サイクリングを楽しむためのサービス環境の充実			1. 中心市街地の駐輪場の活用事業 2. 休憩施設や自転車用無料空気入れなどの設置事業 3. シャワー施設や自転車修理等の情報提供事業 4. パーク&サイクルライド推進事業	
施策8 公共交通と連携した自転車利用の促進		1. 交通拠点に付設した駐輪場整備事業 2. 自転車積載バス運行事業 3. サイクルシェアリング事業 4. レンタサイクル事業		
基本目標3 環境にやさしく健康に役立つ自転車を楽しむまちづくり 環境 健康 まちづくり	施策の方向性5 環境にやさしい自転車利用の促進	施策9 温室効果ガス排出量削減を旨とした行動の拡大	1. エコ通勤促進事業 2. 温室効果ガス排出量削減促進事業	
		施策10 交通手段転換へのサポートの充実	1. クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業 2. 自転車とバスを連携した利用促進事業 3. バス×りんりんつばおかケキャンペーン	
	施策の方向性6 健康づくりにつながる自転車利用の促進	施策11 健康づくりを旨とした自転車利用の充実	1. サイクリングマップの作成事業 2. 自転車を利用したイベントの企画・支援	
		施策12 自転車を活用した健康づくりを応援するサービスの充実	1. サイクリング記録アプリの開発 2. 健康サイクリング情報発信事業	

図 5.1-1 実施メニューの一覧



5.1 施策 1 ライフステージに応じた自転車利用等の交通安全に関する教育の促進

➤ 現状の課題と基本方針

自転車は、子供から高齢者まで幅広い年齢層の人々に利用されています。自転車施策に関するアンケート調査の結果では、「自転車を所有している」及び「家族等で自転車を所有しており、利用することができる」が約9割を占めています。全ての年齢層において、多くの市民が自転車を所有している現状にあります。また、同調査結果で6割以上の方が週に1日以上利用している状況にあります。自転車関連事故数については、「20歳未満の事故が多い」、「15歳以下では違反を伴う事故が多い」など、年齢層によって傾向が異なります。

自転車安全利用に関する教育は、各年齢層における交通安全及び自転車安全利用への意識や理解の深さの違いを踏まえ、実効性の高い内容を展開します。

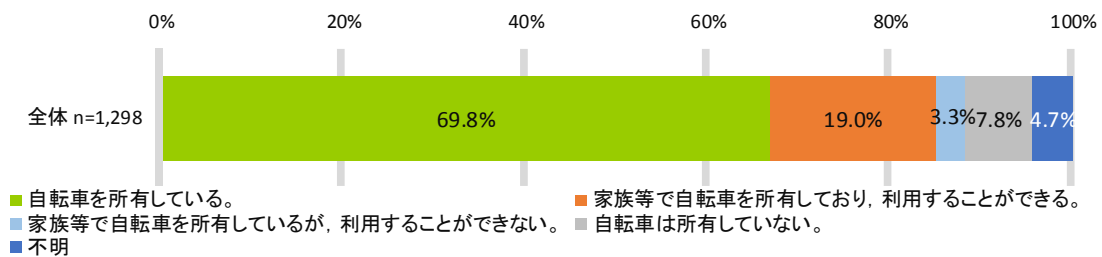


図 5.1-2 つくば市の自転車利用頻度

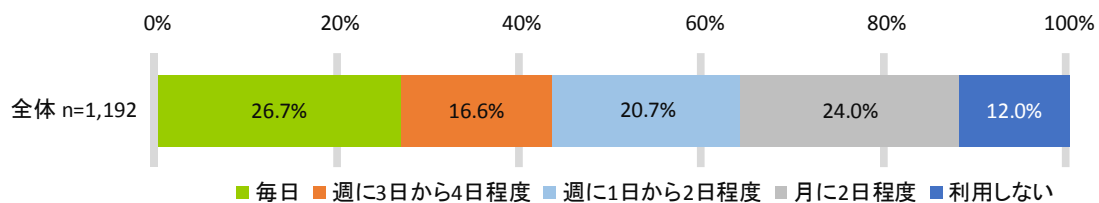


図 5.1-3 つくば市の自転車利用頻度

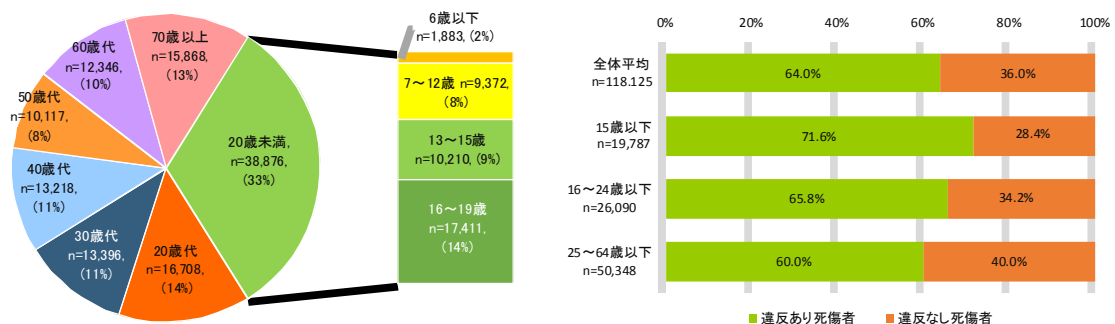


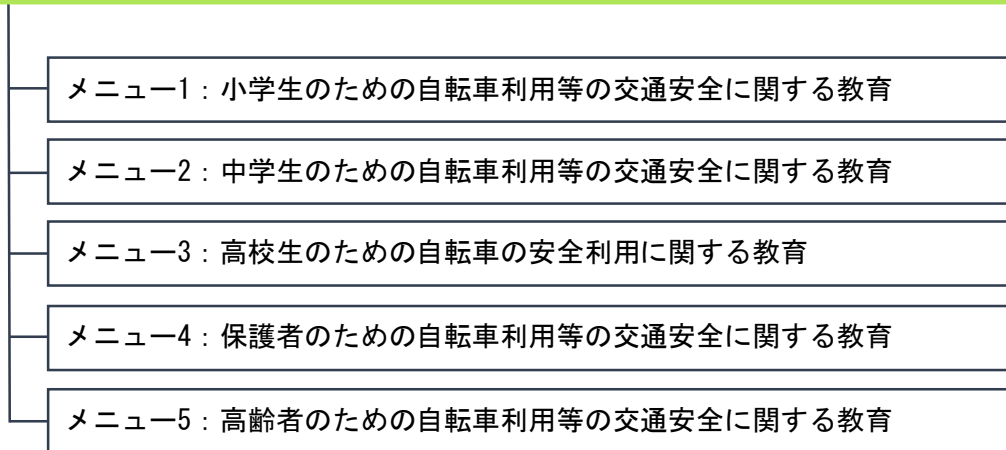
図 5.1-4 年代別の自転車関連事故の死傷者数(全国) / 違反有無による死傷者割合

資料:平成 25 年度交通事故統計年報 /警察庁統計局 平成 25 年中の交通事項の発生状況



➤ 施策体系

【施策1】ライフステージに応じた自転車利用等の交通安全に関する教育の促進



メニュー1：小学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育【新規】

➤ 目的

自転車の安全利用に対する意識を育むため、自転車や自動車等の移動手段の特性を考慮した交通ルールとマナーを学ばせます。また、自ら運転する自転車の乗り方のルール及びマナーも習得させます。

➤ 施策の効果

自転車に乗り始める時期に、自転車を含む様々な交通手段のルールやマナーを学び、交通事故の防止につなげます。児童自身の自転車安全利用に対する主体的な自覚を育みます。

➤ 具体的な取組内容

① 小学生のための交通安全教室の開催

小学校において、児童のための交通安全教室を開催し、自転車のルールやマナー、安全な乗り方を学ばせます。

② 小学生のための「自転車安全利用5則」のチラシの配布

自転車安全利用を周知するために、「自転車安全利用5則」等を盛り込んだ小学生向けのチラシを作成、配布します。

➤ 進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
小学校のための交通安全教室実施回数（回）	128	130	130	132	132	133
チラシ配布数（枚）	—	検討	15,000	15,000	15,000	15,000

➤ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
危機管理課						



メニュー 2： 中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育【新規】

≫ 目的

中学生になると、通学等における長時間の自転車利用が始まり、自転車利用のルール違反の割合は高まります。日常的に自転車を利用することで、自転車事故の被害者にも加害者にもなる可能性が高くなるため、自転車事故に対する責任の重さを自覚させます。

≫ 施策の効果

事故の恐ろしさを体感することにより、自転車の安全利用に対する自覚を深めるとともに、事故に対して予防することの重要性を認識させます。

≫ 具体的な取組内容

① 中学生のための交通安全教室の開催

中学校において、生徒のための交通安全教室を開催し、自転車の安全な乗り方を学習させます。

② 体験型自転車安全教育プログラムの導入

被害者と加害者の両方の視点から自転車利用等を考えるために、自転車事故の怖さを認識することが必要です。ICT を有効に活用した体験型の交通安全教育プログラムを導入します。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
中学生のための交通安全教室実施回数（回）	15	16	16	17	18	20
体験型自転車安全教育プログラムの導入（校数）	—	検討	3	3	3	5

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
危機管理課						

メニュー 3： 高校生のための自転車の安全利用に関する教育【新規】

≫ 目的

高校生になると、通学等における交通手段も多様化し、複数の移動手段を講じて、通学をするようになります。今までの自転車や徒歩という手段だけでなく、公共交通や二輪車等の利用を開始するため、視野を広げて安全性を考えることが必要になります。様々な交通手段の特性や権利について、広い視野で考える力を深めていきます。

≫ 施策の効果

様々な交通手段の特性や権利についての理解を深めることで、移動全体の安全性や、「ひと・自転車・クルマの共生できるまちづくり」に対する意識を育成できます。



具体的な取組内容

① 高校生のための自転車のまちづくりを考える講座の開催

高等学校と連携し、高校生のための交通安全に関する出前講座を実施し、様々な交通手段の権利や特性や「ひと・自転車・クルマの共生できるまちづくり」について考える機会を提供します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
高校生のための講座の開催数	—	1	3	5	7	7

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						

メニュー 4： 保護者のための自転車利用等の交通安全に関する教育【新規】

目的

子供の交通安全に対する意識を育むために、保護者が自転車等のルールやマナーを理解して教育することが重要です。保護者が主体的に自転車の安全利用について子供に教えることができるよう、意識を高めます。

施策の効果

家庭において、保護者が自転車の安全利用について正しい知識を子供に教えることから、子供の自転車等安全利用に対する理解が深まります。保護者への教育を展開することにより、地域社会全体で自転車安全利用を見守る気運醸成になります。

具体的な取組内容

① 保護者のための交通安全教室の開催

保護者のための自転車利用等の交通安全に関する教育の機会を設け、家庭における児童生徒の自転車等安全利用教育を充実します。

② 子供に教えるための自転車安全利用教育教材の導入

親子で自転車安全利用について考えることができる教材等を導入します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
小学生保護者のための交通安全教室実施回数(回)	—	3	3	3	5	6
自転車安全利用教育教材の導入(校数)	—	検討	3	3	5	6

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
危機管理課						



メニュー 5： 高齢者のための自転車利用等の交通安全に関する教育【新規】

≫ 目的

高齢者は日常的に自転車を利用しており、事故にあう可能性も高まります。自転車利用時の危険性に関する認識を深め、自転車のルールを再確認させます。

≫ 施策の効果

自転車事故の怖さを再認識させ、自転車の安全利用に対する意識を育成します。

≫ 具体的な取組内容

① 高齢者のための交通安全教室の開催

高齢者が受講できる自転車利用等の交通安全教室を開催します。

② 高齢者のための自転車安全利用に関する普及広報活動

自転車の安全な乗り方に関するチラシ等を配布するとともに、市広報紙等において情報提供をします。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	H31 年度
交通安全教室 実施回数(回)	38	38	38	38	39	40
市広報などによる 情報提供回数(回)	-	4	4	4	4	4

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
危機管理課						



5.2 施策 2 自転車安全利用を促す啓発活動

➤ 現状の課題と基本方針

全国的な自転車事故の状況としては、法令違反を伴う自転車事故が数多く発生しており、法令違反による死傷者数は、違反をしていない場合と比較して約2倍となっています（表5.1-1 参照）。つくば市においても、自転車事故数は微減傾向にありますが、市民に対し、安全な利用を促す必要性は高いです。

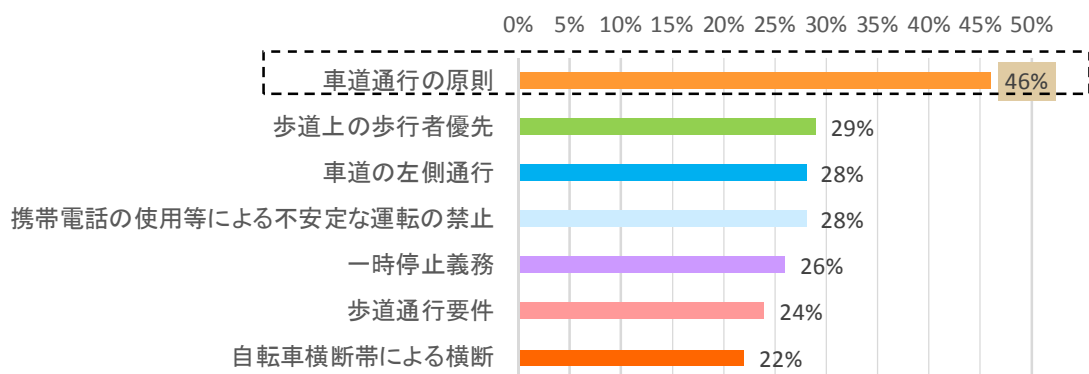
また、交通ルール・マナーの遵守は、安全・快適な自転車利用の基本であるため、自転車利用に関する交通ルールを周知することは、自転車の安全利用推進にあたって最も重要な事項です。平成23年に警視庁が実施した「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査」によると、「自転車に関する交通ルールは知っているが守らないことがある」との回答が46.0%と半数近くを占めています。交通ルール・マナーを周知し、理解を深め、実際にルールを守る行動がとれるよう社会全体で連携し、様々な観点から市民の意識を啓発していきます。

表 5.1-1 自転車乗用者の法令違反別・年齢層別死傷者数(全国)【再掲】

○ 自転車乗用者（第1・2当事者）の法令違反別・年齢層別死傷者数（平成25年中）

年齢層別 法令違反別	15歳以下		16～24歳		25～64歳		65歳以上		合計	
	死傷者数	構成率	死傷者数	構成率	死傷者数	構成率	死傷者数	構成率	死傷者数	構成率
違反あり死傷者	14,163	71.6	17,163	65.8	30,186	60.0	14,144	64.6	75,656	64.0
違反なし死傷者	5,624	28.4	8,927	34.2	20,162	40.0	7,756	35.4	42,469	36.0

資料：警察庁統計局 平成25年中の交通事故の発生状況(P14)



資料：警察庁 自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査

図 5.1-5 対象とした交通ルールについて知っているが「守らないこともある」
又は「あまり守らない」と答えた者の割合



施策体系

【施策2】自転車安全利用を促す啓発活動

メニュー1：自転車安全利用サポーター制度

メニュー2：幼児2人同乗用自転車購入費補助事業

メニュー3：自転車保険加入促進事業

メニュー4：自転車ヘルメット利用促進事業

メニュー1：自転車安全利用サポーター制度【新規】

目的

自転車の安全利用は、自転車を利用の有無に関わらず、全ての市民にとって重要です。市民全体の交通ルール遵守意識や自転車利用者のマナー向上のため、自転車を安全で適正に模範走行する「自転車安全利用サポーター制度」を市民と協働で構築します。

施策の効果

自転車安全利用サポーターが日常的に自転車の安全利用の模範を示すことで、市民全体の交通ルール遵守意識の向上や自転車関連交通事故の抑止効果を高めていきます。

具体的な取組内容

① 自転車安全利用サポーターの公募

自転車を安全で適正に模範走行する自転車安全利用サポーターを公募し、サポーターになるための研修を経て、認定します。サポーターには「自転車安全利用サポーター認定証」を交付します。

② 模範走行の実施

自転車安全利用サポーターは、通勤・通学等の日常生活における自転車利用時に、自転車安全サポーターとして、安全で適正に模範走行をします。サポーターによる模範走行を広げることで、他の自転車利用者に対する安全利用の啓発につなげます。

③ キャンペーン等への参加

自転車安全利用サポーターは、交通安全キャンペーン等に参加し、自転車の安全利用の普及活動に協力します。

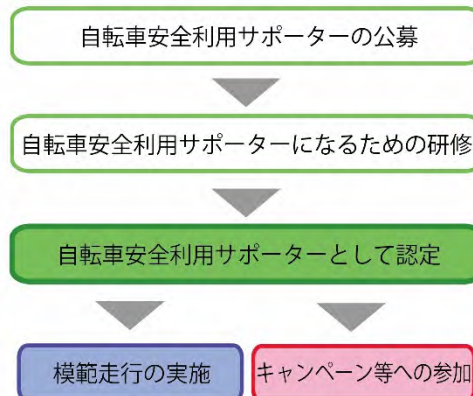


図 5.1-6 自転車安全利用サポーター制度



進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
自転車安全利用 サポーター数(人)(累積)	-	検討	300	600	1,200	2,000

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課					

メニュー 2： 幼児 2 人同乗用自転車購入費補助事業【継続】

目的

幼児 2 人同乗自転車の利用は、交通ルール上、幼児(6 歳未満)を対象としており、幼児期の一定期間のみの利用となってしまうため、購入を控える、あるいは基準を満たさない自転車に幼児用座席を装着して利用するということがあります。基準を満たさない自転車は動作が不安定になる可能性があります。場合によっては交通事故の原因となる危険性もあります。子育てをする市民に安全で快適な自転車利用を促進するため、経済的支援を実施します。

施策の効果

幼児 2 人同乗用自転車の購入・利用を促進し、子育て世代の自転車利用時の安全性を高めることで、自転車事故削減が期待されます。また、これまで子供と乗ることができる自転車がなかったために短距離の移動でも自動車を利用していた世帯においても自転車を利用する機会が増え、自動車から自転車への交通手段の転換も期待されます。

具体的な取組内容

・ 幼児 2 人同乗用自転車購入費補助事業

幼児 2 人同乗用自転車を購入する世帯に対し、購入費用の一部を補助します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
幼児 2 人同乗用自転車 購入費補助件数(件)	50	50	50	50	50	50

担当課とスケジュール

実施主体	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
こども課						



メニュー 3： 自転車保険加入促進事業【新規】

目的

自転車事故において、自転車利用者は、被害者となる場合もありますが、歩行者等に対して加害者となる可能性もあります。近年、自転車事故による高額賠償が課せられた事例が多数出てきており（表 5.1-2 参照）、加害者となるのは大人ばかりではなく、賠償能力のない子供となることも少なくありません。

このような背景を踏まえ、自転車事故に備えるため、自転車保険への加入を促進する普及広報活動を展開します。

表 5.1-2 自転車事故の損害賠償例（一般社団法人日本損害保険協会）

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。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 (神戸地方裁判所,平成25(2013)年7月4日判決)(図5.1-7参照)
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,平成20(2008)年6月5日判決)(図5.1-8参照)

(※)賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額(上記金額は概算額)。

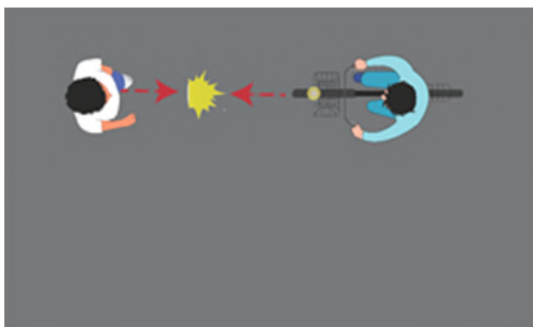


図 5.1-7 事故発生状況①

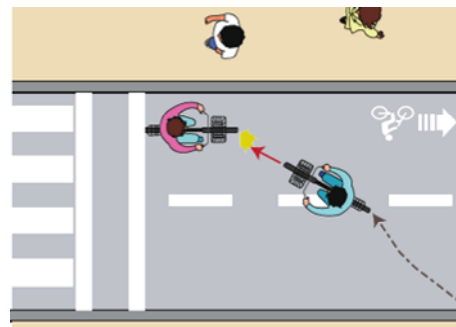


図 5.1-8 事故発生状況②

施策の効果

自転車保険に加入することで、自転車事故を起こした場合の被害者の救済と、自身の経済的な負担軽減が図られます。また、自転車保険に加入をすることで、安心感を持って自転車を利用できるため、自転車の利用促進にもつながります。

具体的な取組内容

① 自転車保険に関する普及広報活動

市広報紙及びイベント等において、自転車事故を起こした場合の高額賠償例や自転車保険について周知し、自転車保険への加入意識の向上を図ります。

② 自転車保険に関するパンフレットの配布

自転車保険を扱う保険会社と連携し、交通安全運動や自転車関連イベントなどで保険に関するパンフレット等を配布し、加入を促進します。



③ 自転車小売業者による普及広報活動

自転車小売業者においても、自転車購入者に対し、TS マーク付帯保険⁶や個人損害賠償保険など自転車保険への加入を促進するための普及広報活動を実施します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
普及広報活動実施回数 (回)	—	6	12	24	24	24
自転車購入者における 保険加入率(%)	—	75	80	85	100	100

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						

メニュー 4： 自転車ヘルメット利用促進事業 【新規】

目的

平成 20 年の道路交通法改正⁷において、児童又は幼児を保護する責任のある者に対しヘルメット着用努力義務が導入されています。ヘルメットの正しい着用は、頭部損傷による死亡割合を約 1/4 に低減するとされています。

つくば駅周辺のペDESTリアンデッキにおける自転車利用者のヘルメット着用状況調査では、ヘルメット着用率は 4.3%程度であり、ヘルメットを着用している自転車利用者は少ない状況です。自転車の安全利用の一環として、自転車ヘルメットの着用を促進するための普及広報活動を展開します。

施策の効果

ヘルメットの着用が促進されることにより、自転車乗用中に交通事故にあった際の自身のケガ等が軽減され、自転車乗用中の交通事故死者数の削減が図られます。

また、安心感を持って自転車を利用できることから、自転車の利用促進にもつながります。

具体的な取組内容

① 自転車ヘルメット着用に関する普及広報活動

市広報紙及びイベント等において、ヘルメット着用の重要性について周知し、ヘルメット着用を促進します。

② 自転車小売業者による自転車ヘルメット着用促進活動

自転車小売業者等のヘルメットを販売している店舗において、自転車購入者に対して、

⁶ 財団法人日本管理技術協会が推進母体となり、自転車利用者の求めに応じて、「自転車安全整備店」の「自転車安全整備士」が「普通自転車の点検整備基準」に定める項目に従って自転車を点検・整備し、道路交通法に規定する「安全な自転車」であることを確認したとき、その証として「TS マーク（傷害保険・賠償責任保険付）」を貼付するものです。

⁷ 平成 20 年 6 月 1 日より道路交通法及び同施行令の一部が改正され、施行されました。道路交通法第六十三条の十一では、「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」と記載されています。



自転車ヘルメットのカタログ等を配布し、ヘルメット購入を推奨します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
普及広報活動実施回数 (回)	—	6	12	24	24	24
自転車購入者における ヘルメット購入率(%)	—	40	45	50	70	100

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						



5.3 施策3 連携・協働による自転車安全利用促進体制の充実

➤ 現状の課題と基本方針

つくば市では、社会全体で自転車の安全で適正な利用を促進するため、「自転車安全利用促進条例」を制定し、平成26年4月1日から施行しています。

本条例では、「市」、「自転車利用者」、「自転車小売を業とする者等」、「市民及び事業者」の各主体の責務を明らかにするとともに、市、市民等及び関係機関相互の連携を求めています。特に、条例第16条では、「市は、茨城県、警察署、学校等その他関係機関及び交通安全等の取組を行う団体と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するため必要な措置を講じるものとする」と定めており、関係者の連携・協働により自転車の安全利用促進施策を積極的に展開するための体制を構築します。

➤ 施策体系

【施策3】 連携・協働による自転車安全利用推進体制の充実

メニュー1：自転車の安全利用を促進するためのコンソーシアム

メニュー1： 自転車の安全利用を促進するためのコンソーシアム 【新規】

➤ 目的

自転車の安全な利用を推進するためには、市、警察、地元企業、自治会、市民等の各種主体が持つノウハウ等を出し合い、連携を図りながら施策を展開していくことが必要です。各主体が協働で自転車安全利用をより一層推進していくために、コンソーシアムを設立します。

➤ 施策の効果

多様な主体が連携し、オールつくばで取り組むことにより、自転車安全利用を強力に推進していくことができます。



具体的な取組内容

・コンソーシアムの設立

自転車の安全利用を促進するためのコンソーシアムを設立し、自転車安全利用をより一層推進していきます。

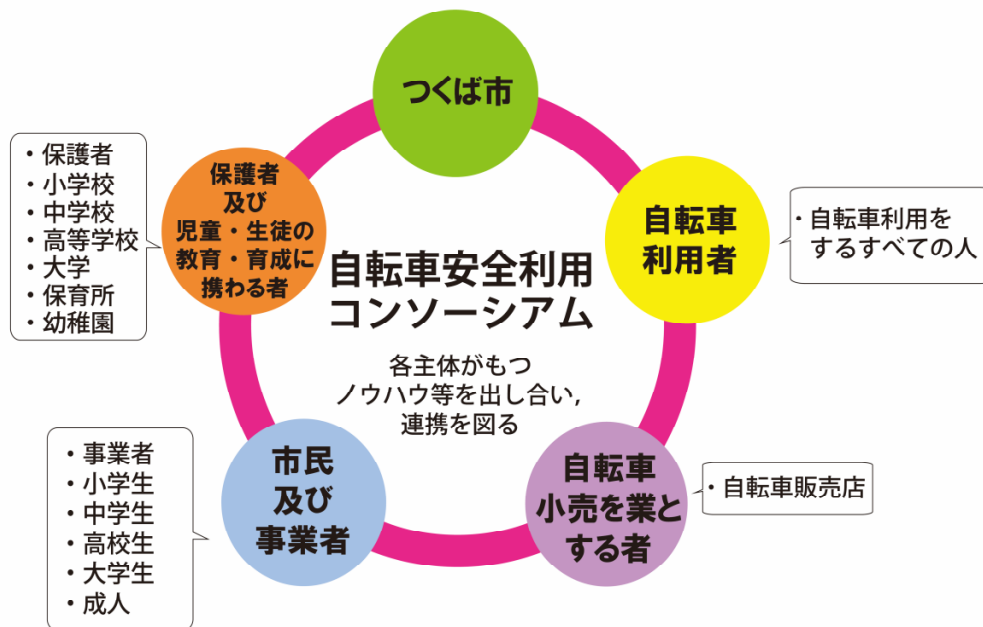


図 5.1-9 コンソーシアムのイメージ

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
コンソーシアムの設立	-	検討	検討	設立	運用	運用

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課				



5.4 施策 4 自転車安全利用教育を応援する体制の構築

現状の課題と基本方針

自転車の安全利用の指導及び教育の拡充を図るために、人材育成は重要な課題ですが、自転車の安全利用について熟知し、教えることのできる人材が少ない現状です。自転車の安全利用教育をサポートし、多くの人たちが主体的に自転車安全利用教育を実施できる体制を構築します。

施策体系

【施策 4】自転車安全利用教育を応援する体制の構築

メニュー1：自転車安全利用教育に携わる指導者の育成

メニュー1： 自転車安全利用教育に携わる指導者の育成 【新規】

目的

自転車安全利用教育を充実させるため、自転車の安全な利用方法を教えることができる人材を育成します。

施策の効果

自転車安全利用教育に携わる指導者が増えることで、安全指導や啓発活動が拡大し、多くの市民に自転車の安全利用に関するルールやマナーが浸透します。

具体的な取組内容

・ 職場における自転車安全利用教育指導者の育成

市内の事業者の従業者を対象とした自転車の安全利用の教育方法に関する講座等を開催し、職場における自転車安全利用教育に携わる指導者の役割を担う自転車安全利用教育指導者として認定します。指導者は、職場等において、自転車の安全利用に関わるワンポイントアドバイス等を行い、安全利用の普及活動を実施します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
自転車安全利用教育指導者を配置する事業者数(社)(累積)	-	検討	30	60	120	240

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課					



5.5 施策 5 歩行者・自転車等の走行環境の整備・充実

➤➤ 現状の課題と基本方針

つくば駅周辺に整備されているペDESTリアンデッキ（メイン）は、平成22年から改修整備を進め、平成25年度末までに83%の改修整備が完了しました。また、つくば駅周辺に、約8km（平成25年度末共用済）の自転車専用通行帯の敷設をし、自転車走行環境の整備を実施してきました。

自転車の利用目的は多様であり、生活に密着した地域内の移動や駅等の交通拠点への端末交通手段として利用されています。自転車施策に関するアンケート調査によると、学生の通学利用では自転車の利用時間が長くなる傾向が見られ、長距離を自転車のみで移動するケースもあります。近年では、健康やレジャーのため自転車利用は増大しており、私事利用で45分以上60分以下の利用が7%を占めています。

道路空間の状況や自転車利用者の利用目的を踏まえ、エリア・路線を抽出し、自転車のさらなる利用促進を促すための走行環境の整備・充実を図っていきます。

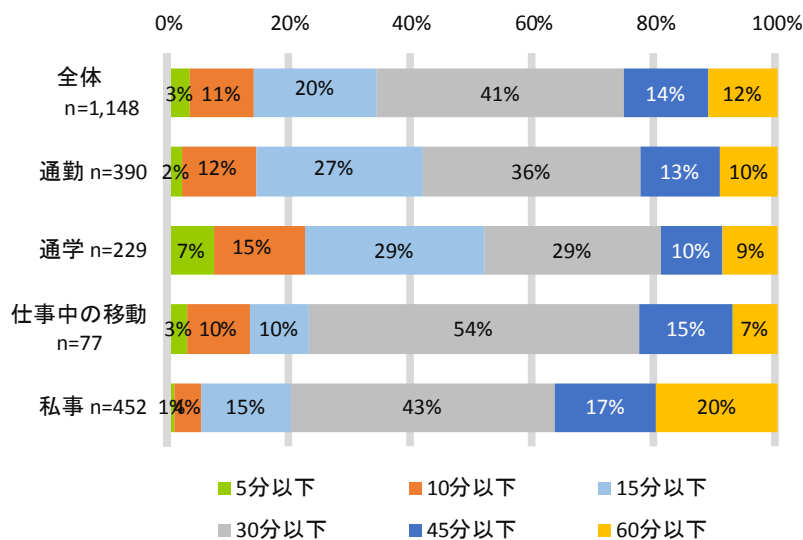


図 5.1-10 利用目的別自転車利用時間

➤➤ 施策体系

【施策5】歩行者・自転車等の走行環境の整備・充実

メニュー1：生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備

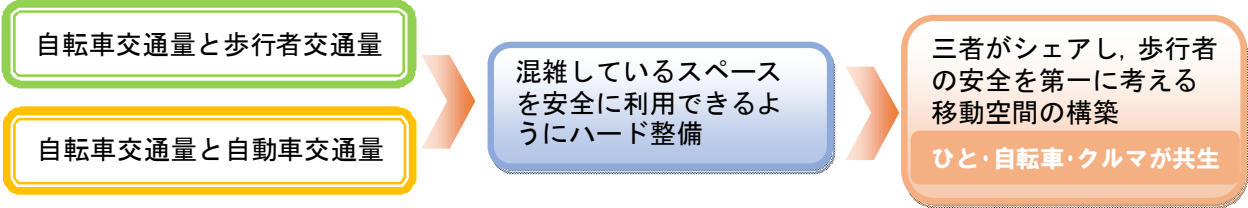
メニュー2：交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備

メニュー3：長距離を安全に楽しく自転車走行できるルートの整備

メニュー4：ペDESTリアンデッキ整備



「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」
～安全で快適なりんりんつくば～ イメージ



「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」に向けて、ポイントになる事項は2点あります。

第1は、自転車交通量と歩行者交通量です。自転車、歩行者ともに交通量が多い場合、両者が安全・快適に協調して利用できる空間にする必要があります。第2に、自転車交通量と自動車交通量の関係です。自転車は自動車の仲間ですが、自動車と比較すると弱い乗り物です。自転車の安全な走行環境を守るために、自動車と自転車のよりよい関係が求められています。

つくばの玄関口となるつくば駅を中心に、つくばのメインストリートである学園東大通り、学園西大通り、学園北大通り、学園南大通りに囲まれた空間は、歩行者、自転車、自動車の三者とも交通量が多いエリアです。このようなエリアにおいて、歩行者、自転車、自動車の三者が道路をシェアし、歩行者の安全を守ることを第一に考える移動空間の構築を目指します。

なお、つくば駅前だけでなく、市民の生活に密着したエリアや他の交通拠点を含むエリアにおいても、同様の考え方で移動空間を構築していきます。

課題 通勤・通学の時間帯を中心に、歩行者、自転車とも利用者が多い路線です。

整備イメージ 4つの大通りは、歩行者と自転車を区分した歩車分離空間にします。歩行者と自転車の両者が安全かつ快適に移動できる空間とします。

課題 歩行者と自転車の移動が混在しています。高速の自転車走行は、歩行者にとって危険です。

整備イメージ つくば駅付近のペDESTリアンデッキは、自転車と歩行者の混在空間となっています。ペDESTリアンデッキ内利用空間の分離をはかり、両者にとって安全な空間にします。

課題 通常の自歩道において、歩行者と自転車が交錯して利用しています。自転車専用通行帯の有効利用が重要です。

整備イメージ つくば駅を中心とした南北の市道には自転車専用通行帯を敷設し、専用通行帯の利用促進を図ります。通行帯を敷設した部分の自歩道は、歩行者のための空間とするため、歩道化していきます。



メニュー 1： 生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備【継続】

≫ 目的

全ての年代において移動の手段として自転車が利用されており、地域の中で走りやすい道路を利用者自身が選択して、自転車走行空間として利用しています。特に、通勤・通学において多くの市民が自転車を利用し、生活に密着したエリアを走行しています。通学等において利用される生活に密着したエリアの走行空間を歩行者、自転車、自動車の三者が共生できるようにするため、安全な自転車走行空間を構築します。

≫ 施策の効果

生活に密着したエリアの自転車走行空間を整備することで、中学生等が走行する身近な道路の安全性が向上し、自転車の安全利用及び利用促進につながります。

≫ 具体的な取組内容

① 整備対象エリアの設定

小・中学生の通学の安全性を守ることを第一に据え、自転車通学の集中する中学校中心の半径3km圏の整備対象エリアを設定します。

② エリアの現状把握

整備対象エリアにおいて、市民や道路管理者による点検パトロールや自転車利用者からの情報収集（中学生及び高校生へのアンケート等）した結果から、要修繕箇所や学校までの自転車通学が集中する路線・路線上の問題箇所を抽出します。

③ 整備路線の選定・優先度の設定

現状把握の結果を踏まえ、学校までの自転車通学が集中する路線を整備対象として選定します。自転車通学利用の集中の度合い及び道路交通状況を踏まえ、路線間の優先度を定めます。

④ 整備形態の考え方

対象路線の規制速度及び現況の道路交通状況を踏まえて、整備形態を確定します。

≫ 推進指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
自転車走行空間検討エリア数 (箇所)	—	3	4	4	4	4

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
道路維持課						



メニュー 2： 交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備【継続】

➤ 目的

通勤・通学において、鉄道やバスなどの公共交通を補完する交通手段として、自動車や自転車が利用されています。駅やバス停等の交通拠点までのアクセスルートにおける歩行者、自転車、自動車の安全性を確保するため、自転車の走行空間を構築します。

➤ 施策の効果

交通拠点までのアクセスルートを整備することで、自転車利用の安全性が向上します。また、安全なアクセスルートの確保により、短距離移動において自動車から自転車への交通手段の転換が図られ、温室効果ガス排出量の削減による環境負荷軽減にもつながります。

➤ 具体的な取組内容

① 整備対象エリアの選定

公共交通と連携した自転車の利用促進を目指すために、つくば市内の鉄道駅やバスターミナル等の主たる交通拠点を中心としたエリア（概ね3km程度）を設定し、エリア内の路線の選定をします。

② エリアの現況把握

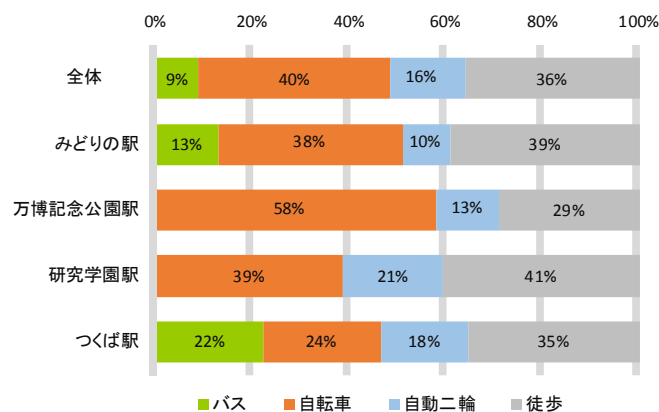
整備対象として設定したつくば市内の鉄道駅やバスターミナル等の主たる交通拠点周辺エリアについて、交通拠点利用者から情報収集を行い、交通拠点へのアクセス路線及び要修繕箇所の選定をします。

③ 整備路線の選定・優先度の設定

現状把握の結果を踏まえ、交通拠点を中心とするエリア内の自転車交通が集中する路線を整備対象路線として選定します。選定された路線において、自転車利用者の集中の度合い及び道路交通状況を踏まえ、路線間の優先度を定めます。

④ 整備形態の選定

整備路線として確定した路線について、対象路線の規制速度及び現況の道路交通状況を踏まえて、整備形態を選定します。



資料：平成 23 年度 つくば総合都市交通体系調査

図 5.1-11 市内各駅の端末手段構成比



進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
自転車走行空間検討エリア数 (箇所)	—	1	2	3	2	—

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
道路維持課					

メニュー3： 長距離を安全に楽しく自転車走行できるルートの整備【継続】

目的

日常の長距離移動及びスポーツやレジャーとして自転車を利用するニーズに対応するため、利用される路線の自転車走行空間を構築していきます。

施策の効果

長距離移動に利用される自転車走行空間を整備することで、スポーツ・レジャーにおける自転車利用が促進され、市民の健康増進やサイクリング利用の増加につながります。

具体的な取組内容

① 道路状況に関する定期的な点検パトロール

市内の幹線的な道路等において、走行上危険がある場所を把握するため、市民及び道路管理者が点検パトロールをします。

② 自転車道、自転車専用通行帯等の整備

生活拠点間を結ぶ道路やりんりんロードなどのサイクリングロードにおいて、自転車道、自転車専用通行帯など安全で快適に走行できる自転車走行空間を整備します。

【整備内容】

- 生活拠点間を結ぶ一般道
 - ・ 道路交通状況に応じた自転車走行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）の整備
 - ・ 自転車、歩行者の安全性を確保するための既存の自転車歩行者道改善
- サイクリングロード
 - ・ 小貝川沿いに自転車歩行者専用道路を整備
 - ・ りんりんロードへのアクセス性を高めるアクセス道路の整備

進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
自転車道、自転車専用通行帯等の整備延長(km<累積>)	3.7	6.2	—	—	—	—

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
道路維持課	



メニュー4： ペDESTリアンデッキ整備【継続】

➤ 目的

市内 48 kmにわたり、自転車及び歩行者の専用空間としてペDESTリアンデッキが整備されており、自転車・歩行者に主要な通行経路として利用されています。双方が安全に利用できる空間にするため、安全性・快適性の向上を目指した整備を実施します。

➤ 施策の効果

ペDESTリアンデッキにおける歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上を図ることで、より自転車の利用促進につながります。また、ペDESTリアンデッキ内における自転車と歩行者の事故等を防ぐことができます。

➤ 具体的な取組内容

① 車止めの改善

ペDESTリアンデッキ(サブ)においては自転車の走行上危険な車止めが見られるため、危険な車止めの改善（反射材の貼付、配置の見直し、自転車から認識しやすい形式への見直し等）を実施します。

② 夜間照明に関する調査・改善実施

自転車施策に関するアンケート調査等において夜間の照明について不満が指摘されているため、照度調査を踏まえ照明の増設位置の検討、設置を実施します。

③ 路面標示や看板、サインの設置

自転車・歩行者の通行の整序化を図るため、路面表示や看板などのサインの設置を実施します。

④ 道路状況に関する定期的なパトロール・維持管理

定期的なパトロールを踏まえ、通行の支障となる植栽の剪定や舗装の更新等の維持管理を継続的に実施します（特にサブ区間）。

➤ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
ペDESTリアンデッキ(メイン)改修整備率(%)(累積)	83	—	90	100	—	100
ペDESTリアンデッキ(サブ)の点検・整備箇所数(箇所)	—	17	17	17	17	17

➤ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
道路維持課						



5.6 施策 6 駐輪場の整備と放置自転車の対策

➤➤ 現状の課題と基本方針

放置自転車対策として、TX各駅周辺に自転車等放置禁止区域を指定し、自転車等の違反駐輪防止指導・警告を行っています。その結果、放置自転車撤去台数は減少傾向にあります。(表 5.1-3 参照)。今後もさらに、自転車等放置禁止区域での啓発事業と連携しながら、駐輪場利用を促進し、違反駐輪の防止を図ることが必要です。

また、TX各駅周辺に住宅が増え、自転車等の利用率が高まりつつあるため、計画的な駐輪場整備を進めていくことが必要です。

違反駐輪は都市の景観が損なわれるだけでなく、災害時の救済活動や歩行者等の通行に支障をきたします。駐輪場の整備を進めるとともに、巡回パトロールを強化し、違反駐輪の減少を図っていくことが必要です。

表 5.1-3 放置自転車指導・警告及び撤去件数

項目	実施年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
違反駐輪指導延べ件数(件)		466	631	549
違反駐輪警告延べ件数(件)		10,106	8,769	9,398
放置自転車撤去台数(台)		1,409	1,288	1,118

➤➤ 施策体系

【施策 6】 駐輪場の整備と放置自転車の対策

メニュー1：自転車等放置禁止区域における環境改善事業

メニュー2：自転車等駐車場の附置義務の施行

メニュー3：リサイクル自転車活用事業

メニュー 1： 自転車等放置禁止区域における環境改善事業 【継続】

➤➤ 目的

放置自転車削減のため、撤去活動を実施します。自転車等放置区域において、環境改善のために引き続き監視・撤去などの事業を実施します。

➤➤ 施策の効果

自転車等放置禁止区域における放置自転車の削減を図ることで、全ての市民にとって、安全な移動空間が構築されます。



具体的な取組内容

① サインによる情報提供

自転車利用者に自転車等放置禁止区域を認識してもらうため、サインを掲示することにより周知活動を行います。

② 自転車等放置禁止区域における監視・撤去の継続実施

現在、年間1,000台以上の放置自転車を撤去しています。引き続き自転車等放置禁止区域において、監視・撤去を実施し、放置自転車数の減少を目指します。

③ 利用しやすい駐輪場の維持管理

既存駐輪場において清掃等の維持管理を継続的に実施し、利用しやすい駐輪場の維持に努めます。

進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
放置自転車撤去台数(台)	1,118	1,068	1,018	968	868	860

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
公園・施設課						

メニュー2： 自転車等駐車場の附置義務の施行【継続】

目的

放置自転車の削減を図るために駐輪場の整備は必要です。自転車施策に関するアンケート調査においても重要度の高い施策となっています。安全で快適な歩行環境の確保、交通の円滑化及び良好な都市環境の確保のため、事業者等と連携し、自転車等駐車場の附置義務に基づく駐輪場整備の促進を図ります。

施策の効果

事業者等による駐輪場が整備されることで、全ての市民にとって安全な移動空間が構築されるとともに、自転車利用者の利便性向上につながります。

具体的な取組内容

・ 附置義務駐輪場の設置の徹底

事業者等に対して自転車等駐車場附置義務条例の周知を図り、駐輪場の設置を徹底します。

進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
附置義務駐輪場設置箇所数(箇所)	3	1~3	1~3	1~3	1~3	1~3



担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
公園・施設課						

メニュー 3： リサイクル自転車活用事業【継続】

目的

自転車の有効活用を促進するため、引き取りがされない放置自転車等をリサイクルし、新たな自転車利用者に届けます。

施策の効果

放置自転車のリサイクルにより、資源の有効利用を図ることができます。リサイクル自転車の販売と併せて放置自転車禁止のPR活動を展開することで、放置自転車の削減につなげていきます。

具体的な取組内容

① 保管期間を経過した放置自転車の販売

これまでの放置自転車提供台数は、平成 22 年度が 745 台、平成 23 年度が 637 台、平成 24 年度が 736 台、平成 25 年度が 778 台と増加傾向にあります。放置自転車の撤去等における保管期間を経過した自転車の有効活用として、補修整備を行った上で、販売します。

② リサイクル自転車販売と併せた自転車マナーに関する広報

リサイクル自転車販売時に自転車放置防止の啓発を併せて実施し、購入者に対する駐輪ルールの啓発及び放置自転車防止の広報を実施します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
リサイクル自転車提供台数 (台)	778	650	610	570	530	530

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
公園・施設課					



5.7 施策7 サイクリングを楽しむためのサービス環境の充実

➤➤ 現状の課題と基本方針

近年、全国的な傾向として、通勤・通学以外の目的で自転車を利用する人が増加しつつあります。つくば市においても、通勤・通学目的に加え、スポーツやレジャー等に自転車を利用する人が増加しつつあります。今後、環境にやさしく、健康に役立つ自転車のさらなる利用促進を図るために、自転車利用を楽しむためのサービスを充実させていくことが求められています。

➤➤ 施策体系

【施策7】サイクリングを楽しむためのサービス環境の充実

メニュー1: 中心市街地の駐輪場の活用事業

メニュー2: 休憩施設や自転車用無料空気入れなどの設置事業

メニュー3: シャワー施設や自転車修理等の情報提供事業

メニュー4: パーク&サイクルライド推進事業

メニュー1: 中心市街地の駐輪場の活用事業【継続】

➤➤ 目的

中心市街地の活性化のためには、自転車で中心市街地を訪問する人を増加させることが重要になります。多くの市民が自転車を利用して中心市街地に集まることのできるよう、安心して利用できる駐輪場を整備します。

➤➤ 施策の効果

駐輪場が利用しやすくなることで、中心市街地への外出が容易になります。また、駐輪場の利用率が向上し、中心市街地の放置自転車の削減、自転車利用の利便性向上を図ることにつながります。

➤➤ 具体的な取組内容

・ 駐輪場の維持管理

清掃等の維持管理作業を実施し、利用しやすい駐輪場となるよう維持管理を図っていきます。

➤➤ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
中心市街地の駐輪場利用台数 (台)	2,425	2,449	2,473	2,497	2,545	2,545



担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
公園・施設課						

メニュー 2： 休憩施設や自転車用無料空気入れなどの設置事業【継続】

目的

自転車の利用しやすい環境をつくるため、自転車用無料空気入れの設置及び休憩ができる空間の整備等を進めていきます。

施策の効果

休憩スペースや自転車用無料空気入れなどの設置により、自転車利用の快適性・利便性が保証され、自転車の利用促進につながります。

具体的な取組内容

① 休憩施設の情報提供

休憩スペース（公園等）の整備と併せ、自転車マップ等による情報提供を行います。

② 自転車用無料空気入れ設置箇所の拡大、情報提供

民間企業や店舗等と連携し、自転車用無料空気入れ設置箇所を拡大するとともに、自転車マップ等による情報提供します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
休憩施設設置箇所数 (箇所 <累積>)	163	175	185	185	186	186
空気入れ設置箇所数 (箇所 <累積>)	—	10	15	20	30	50

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
公園・施設課						



メニュー 3： シャワー施設や自転車修理等の情報提供事業【継続】

≫ 目的

快適な自転車利用環境を提供するため、シャワー施設や自転車修理対応施設等の情報を収集・発信します。自転車利用時に役立つ多様な情報を提供することで、自転車の利用を身近に感じることができ、利用促進につなげていきます。また、情報提供していくために、幅広い観点から、効率的に情報を収集する仕組みを構築します。

≫ 施策の効果

シャワー施設や自転車修理施設の情報提供によって、自転車利用の快適性・利便性が向上し、自転車利用の促進が図られます。また、有益な情報を効率的に発信することで、より安全・快適な自転車利用環境の整備につながり、市民の自転車利用に対する満足度が向上します。

≫ 具体的な取組内容

① シャワー施設や自転車修理等の情報提供

事業所等と連携し、既存施設で通勤時等に利用できるシャワー施設の有無について調査し、利用可能な施設について情報提供（自転車マップへの掲載）を進めます（例：スポーツクラブ等）。事業所等と連携し、自転車修理等ができる施設（自転車販売店）を調査し、情報提供（自転車マップへの掲載）を行います。出張して自転車修理を対応できる自転車販売店等については、連絡先を自転車マップ等に記載します。

② 自転車に関わる情報収集の仕組み構築

既存サービス（「市長へのたより・メール」、「道路課への相談・連絡」等）を活用し、自転車利用環境に関わる意見を収集します。Twitter など SNS で発信されているつくば市の自転車利用に関わる情報も参考にし、自転車関連情報（自転車利用に適した道路環境や修繕が必要な道路、市内施設における駐輪ラックの設置意向等）として収集します。

収集した情報については自転車マップに掲載するとともに、自転車利用環境の維持管理に反映します。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
情報提供する施設箇所数 （箇所）	—	検討	10	10	30	30
自転車関連情報の収集件数 （件）	—	収集方法 検討	50	50	100	100

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課					



メニュー 4： パーク & サイクルライド推進事業【継続】

≫ 目的

つくばの地域特性（例：りんりんロード、筑波山）を活かし、自動車で来訪して自転車に乗り換え、自転車で周遊できる環境を整備するため、「パーク&サイクルライド」の導入に向けた検討を行います。

≫ 施策の効果

新たなサイクリングの形態を創出し、つくばならではのサイクリングを促進することで、市民の自転車利用の促進と市外からの来訪者の増加につながります。

≫ 具体的な取組内容

① パーク&サイクルライドの導入検討

パーク&サイクルライドの導入に向けた検討を行い、実施エリア、パーク&サイクルライド駐車場の設置場所等について計画を策定します。

② パーク&サイクルライドを利用した自転車ツアーの実施

パーク&サイクルライドの手軽さや楽しさを実感してもらうこと及び自転車の利用促進のためにお試しツアーを実施します。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
計画策定状況	—	検討	計画策定	—	—	—

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課 公園・施設課



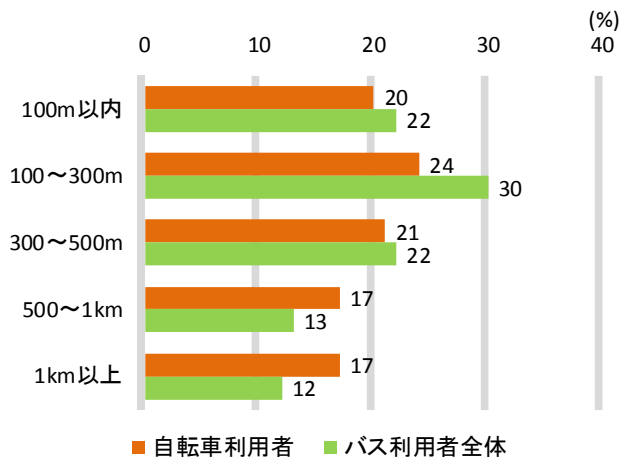
5.8 施策 8 公共交通と連携した自転車利用の促進

➤➤ 現状の課題と基本方針

地球温暖化対策の観点から、自動車分担率の削減及び公共交通の利用促進は大きな課題です。そのため、つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ及びTX各駅前に自転車駐輪場が整備されている現状を踏まえ、公共交通と自転車を有機的に連携させることが、温室効果ガス削減につながるものと期待されます。

平成22年度のつくば市地域公共交通総合連携計画における調査では、バス停までの交通手段について、自転車利用者の方が、徒歩よりも比較的遠くからバスを利用している実態もあるため、自転車との連携がバス利用の拡大にもつながるものと考えられます。

交通拠点への駐輪場整備、自転車積載バスの運行、サイクルシェアリングやレンタサイクルなど公共交通と連携した自転車利用の推進に必要な施策を、引き続き検討・実施し、公共交通の充実を図ります。



資料：つくば市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月)

図 5.1-12 利用しているバス停までの距離

➤➤ 施策体系

【施策8】公共交通と連携した自転車利用の促進

メニュー1：交通拠点に付設した駐輪場整備事業

メニュー2：自転車積載バス運行事業

メニュー3：サイクルシェアリング事業

メニュー4：レンタサイクル事業



メニュー 1： 交通拠点に付設した駐輪場整備事業【継続】

≫ 目的

公共交通の利用促進のため、交通拠点に付設した駐輪場等を整備し、バスへの乗り換えがしやすい環境を構築します。

≫ 施策の効果

交通拠点に付設した駐輪場を整備することで、バス利用との連携強化が図られ、公共交通を利用した移動の利便性が向上します。自動車から、自転車やバスへの移動手段の転換を促すことができます。

≫ 具体的な取組内容

① 交通拠点整備と連携した駐輪場整備

交通拠点の整備に併せて、サイクル&バスライド促進のための駐輪場の整備を実施します。

② バス停の新設と併せた駐輪場設置

バス停の整備に併せ、バス停に付設した駐輪場の設置を検討、整備します。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
バス停に付設した駐輪場整備箇所数(箇所)	-	設置箇所検討	2	2	2	2

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課				

メニュー 2： 自転車積載バス運行事業【継続】

≫ 目的

自宅からバス停や駅だけでなく、公共交通で移動した先でも自転車を利用したいというニーズへ対応するため、自転車積載バスの利用促進に取り組みます。

≫ 施策の効果

自転車積載バスの利用促進により、移動手段として、バスと自転車の連携が図られ、移動の利便性が向上します。バスと自転車の利便性が高まることにより、自動車から、自転車やバスへの移動手段の転換を図ることができます。

≫ 具体的な取組内容

・ 自転車積載バスに関する情報提供

自転車積載バスの利用促進に向けて、広報、周知を図ります。具体的には、時刻表やホームページに対応車両の運行状況を記載します。



進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
自転車積載バス利用者数 (人)	10	120	180	240	360	360

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						

メニュー 3： サイクルシェアリング事業【継続】

目的

移動手段としての自転車の利用促進及び移動の利便性向上のため、来訪者や在住者・在勤者の短距離移動手段としたサイクルシェアリングの実施を検討します。

施策の効果

サイクルシェアリングの実現により、電車やバスを降りた後の移動手段を充実させることができます。

具体的な取組内容

① サイクルシェアリングの検討

サイクルシェアリングの実現に向けた検討をします。サイクルポートの設置場所、利用料金、自転車管理システム等について設計をします。

② 民間主体による運営検討

サイクルシェアリングの運営については、将来的には民間主体に運営することを想定しています。実証実験等を開始する時点から運営企業を公募により選定し、協働で実施します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
サイクルシェアリングの研究	1	調査研究	社会実験	社会実験	実証運用	—

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課					



メニュー 4： レンタサイクル事業【継続】

≫ 目的

観光客誘致のために、市内観光施設等の移動のためのレンタサイクルシステムを運営します。

≫ 施策の効果

公共交通と連携したレンタサイクルシステムにより、つくば駅周辺や筑波山口周辺での観光客の誘致につながります。また、規模の小さい商店や観光スポットなどにも立ち寄ることが期待されます。

≫ 具体的な取組内容

① つくば駅レンタサイクル

レンタサイクルの運営・広報を継続的に実施します。

また、利便性向上につなげるために、つくば駅レンタサイクルの利用者のニーズ調査等も実施します。現状の事業の枠を超えた連携（観光・交通・環境など）も含め、今後の展開を検討します。（例：家族連れでも楽しめるような子供用二人乗り自転車の提供等）

② 筑波山口レンタサイクル

筑波山口レンタサイクルの運営・広報を継続的に実施します。

また、利便性向上につなげるために、筑波山口レンタサイクルの利用者のニーズ調査の実施等、自転車観光促進に向けたレンタサイクル事業の今後の展開を検討します。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
つくば駅レンタサイクル 利用台数(台)	2,744	2,800	2,850	2,900	3,000	3,250
筑波山口レンタサイクル 利用台数(台)	484	515	550	585	655	830

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
観光物産課						



5.9 施策 9 温室効果ガス排出量削減を目指した行動の拡大

➤➤ 現状の課題と基本方針

つくば市では、2008年に市民、企業、大学・研究機関、行政と様々な主体が協力し、2030年までに市民一人あたり温室効果ガス排出量 50%削減を目標とした低炭素社会づくりに取り組んでいます。しかしながら2006年から2011年まで、温室効果ガス排出量は、明確な増減傾向は見られず横ばい状態となっています。また、排出総量における約25%を運輸（自動車や鉄道運行による排出量）が占めており、自動車利用者の低減により温室効果ガス排出量の削減が見込めます。

自転車利用施策に関するアンケート調査の結果では、「クルマから自転車への交通手段の転換の促進」施策の満足度については、「満足」、「どちらかといえば満足」と回答した割合が約25%と比較的低くなっています。これまでの取組を継続しつつ、エコ通勤の促進など新たな取組を行い、温室効果ガス排出量削減を目指した行動を拡大します。

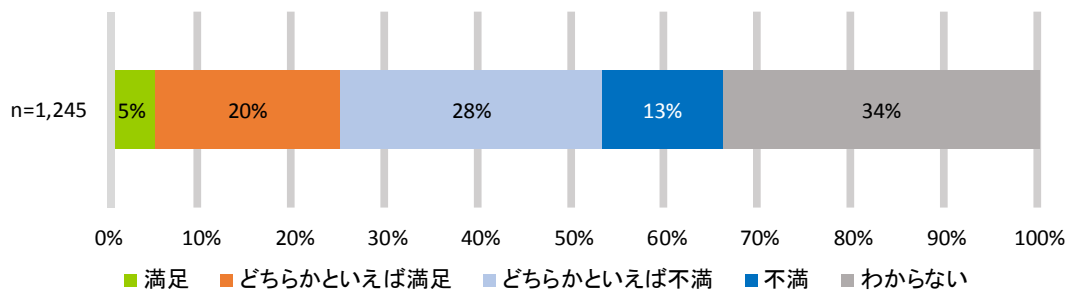


図 5.1-13 「クルマから自転車への交通手段の転換の促進」に対する満足度調査

➤➤ 施策体系

【施策 9】 温室効果ガス排出量削減を目指した行動の拡大

メニュー1：エコ通勤促進事業

メニュー2：温室効果ガス排出量削減促進事業



メニュー1：エコ通勤促進事業【継続】

目的

つくば市内における環境負荷を軽減するため、通勤・通学等における交通手段として、環境にやさしい自転車の利用を促進します。

施策の効果

通勤・通学等における自転車の利用促進、自動車から自転車への移動手段の転換を図ることで、自動車による温室効果ガスの排出が抑えられます。

具体的な取組内容

① エコ通勤の実施

エコ通勤を実施し、通勤・通学時の交通手段として、自動車から自転車への転換を促進します。

② 事業所等へのエコ通勤協力依頼

市内の企業や大学・研究機関等に対して、エコ通勤の協力依頼を行います。自転車通勤によるメリット（事業所等のイメージアップ、従業員等の健康増進）に関する情報提供をし、積極的に取り組む事業所等を増加させていきます。

進捗指標

進捗指標	H25年度	H27年度	H28年度	H29年度	H31年度	H36年度
エコ通勤における自転車利用者数(人)	179	190	200	210	230	280

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
環境都市推進課						

メニュー2：温室効果ガス排出量削減促進事業【新規】

目的

日常的かつ継続的な自転車利用につなげるため、自転車が環境負荷軽減に貢献していることを見える化する温室効果ガス削減量の算出ツールを提供します。

施策の効果

自転車利用に伴う温室効果ガス削減量を確認できるようにすることで、環境にやさしい行動への行動変容を促進します。

具体的な取組内容

・ 温室効果ガス削減量の算出ツールの提供

自転車利用に伴う温室効果ガス削減量を簡単に算出するための早見表及び記録カードを作成・配布するとともに、ホームページからもダウンロードできるようにします。記録カードは温室効果ガス削減量だけでなく、体重や消費カロリー等も記録できるようにし健康管理にも活用できるようにします。



進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
早見表・記録カードの配布枚数(枚)	-	検討	1,000	1,000	1,000	1,000

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
環境都市推進課 交通政策課					

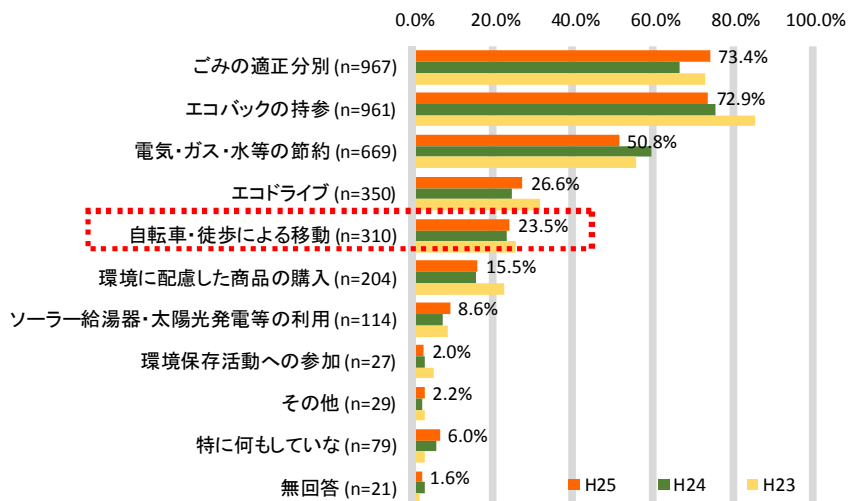


5.10 施策 10 交通手段転換へのサポートの充実

現状の課題と基本方針

平成 25 年度に実施したつくば市市民意識調査の結果では、地球温暖化対策として「自転車・徒歩による移動」を実施していると回答した割合は、平成 23 年度の 22.6%から、平成 25 年度には 23.5%に向上しており、環境面から自転車を利用する人が増加していると考えられます。自動車から自転車への転換には、自転車を安全に利用できる自転車走行空間などの環境整備が必要ですが、市民の交通手段転換を促す取組として効果的な情報提供等のソフト施策も重要です。

また、自転車安全利用の視点から、自動車、自転車、徒歩等の移動手段に応じた特性や権利を考えることで、三者が安全・安心に共有する移動空間を構築することができます。環境面、安全面等の観点により、自動車から自転車への移動手段の転換を促すためのソフト施策を推進します。



資料：市民意識調査

図 5.1-14 つくば市の公共交通に関する意識調査

施策体系

【施策 10】 交通手段転換へのサポートの充実

メニュー1：クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業

メニュー2：自転車とバスを連携した利用促進事業

メニュー3：バス×りんりんつくばオデカケキャンペーン



メニュー1：クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業【継続】

≫ 目的

市民一人ひとりの自動車から自転車へ移動手段を転換する意識づくりをするため、モビリティマネジメントを実施します。

≫ 施策の効果

多様な移動手段について考えることで、自転車・自動車・徒歩等の移動手段ごとの特性や権利に関する意識を育みます。モビリティマネジメントの実施を通じて、移動手段として自転車の利用促進を図ります。また、多様な移動手段について考えることで、他者に配慮し、安全・安心な移動のあり方を身につけることができます。

≫ 具体的な取組内容

・ 楽しい自転車利用に関する講座開催

自転車の利用促進のために、楽しい自転車利用に関する情報提供及び講座を開催します。非日常の自転車利用から、日常生活における自転車利用へ考えを広げていきます。様々な移動手段の特性や権利を考えることで、安全・安心に移動をするための他者への配慮を考えるきっかけにします。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
広報の実施回数(回)	1	6	12	24	24	24
講座の回数(回)	—	4	12	12	12	24

※実施回数：実績(最大値)を継続

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						

メニュー2：自転車とバスを連携した利用促進事業【新規】

≫ 目的

自動車から自転車等への移動手段の転換を促進するため、自転車と公共交通(バス等)を連携した移動手段の利便性の向上を目指します。

≫ 施策の効果

自転車とバスを組み合わせた移動の利便性を向上させることで、自動車から自転車への移動手段の転換を促進することができます。

≫ 具体的な取組内容

① 既存バス停への駐輪スペース確保

自転車とバスを組み合わせた移動の利便性を向上させるため、市と交通事業者が連携し、既存バス停へのサイクル&バスライド駐輪場の整備を行います。



② 公共交通機関と連携した情報提供の実施

交通事業者と連携した自転車とバスを組み合わせた利用メリットの広報（車両内へのポスター掲示）やバス停周辺の駐輪スペースについて情報提供（バス停への掲示等）を行います。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
既存バス停への駐輪スペース整備数(箇所)	—	2	4	4	4	8
広報・情報提供の実施回数(回)	—	6	12	24	24	24

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						



資料: 横浜市

図 5.1-15 サイクル&バスライド駐輪場の情報提供の例

メニュー3：バス×りんりんつくばオデカケキャンペーン【新規】

目的

日常的に自転車やバスの利用を促進するため、環境に優しく健康に役立つバス及び自転車の情報提供を実施します。バス×りんりんつくばオデカケマップの作成及びキャンペーンを実施することで、バスや自転車による移動の楽しさと利便性を発信します。

施策の効果

バスと自転車の連携を盛り込んだオデカケマップをとおして、バス及び自転車の日常的な利用を定着させていきます。移動手段の転換は、環境負荷の低減及び健康づくりの一環につなげることができます。

具体的な取組内容

① バス×りんりんつくばオデカケマップの作成

バスと自転車を利用したつくば市内の楽しいオデカケコースを掲載したマップを作成します。オデカケマップを通じて、バスや自転車の利用に関する情報を発信します。



② バス×りんりんつくばオデカケキャンペーンの実施

バス×りんりんオデカケマップを活用し、スタンプラリーキャンペーンを実施します。自転車やバスを利用してスタンプを集め、スタンプを集めることで行動の記録を見える化し、移動交通手段の転換の継続性をフォローしていきます。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
オデカケマップ配布数(枚)	—	2,500	3,000	3,000	3,000	3,000

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						



5.11 施策 11 健康づくりを目指した自転車利用の充実

➤ 現状の課題と基本方針

近年、自転車の利用目的は、日常的な交通手段としての利用だけでなく、サイクリング等のスポーツやレジャーとしての利用へと多様化してきています。

自転車施策に関するアンケート調査の結果では、全体の約5割の利用者が自転車の1回あたりの利用時間が15分以下となっています。健康増進に寄与する自転車の利用を促進するために、日常的に自転車を利用する時間を多くさせることが重要です。

また、自転車利用の促進のために、現在自転車を利用している人だけではなく、自転車を利用していない人に対しても利用促進につながる情報発信をする必要があります。そのため日常的な利用の視点だけでなく、サイクリングやポタリング等のレジャーとしての楽しむ自転車利用の視点を提供することも求められています。健康づくりを目指した楽しい自転車利用につながる情報提供やイベントの企画・支援に取り組んでいきます。

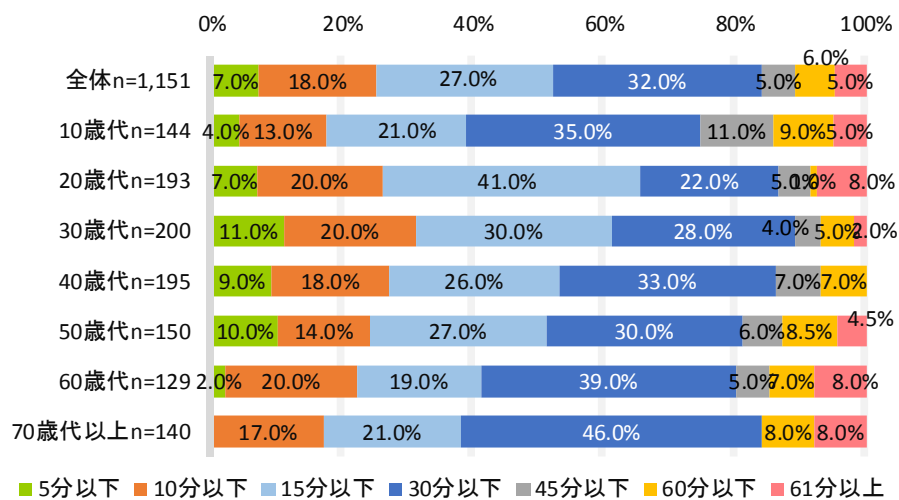


図 5.1-16 自転車利用の利用時間に関する調査

➤ 施策体系

【施策 11】 健康づくりを目指した自転車利用の充実

メニュー1：サイクリングマップの作成事業

メニュー2：自転車を利用したイベントの企画・支援



メニュー1：サイクリングマップの作成事業【継続】

目的

自転車の利用促進のため、つくば市内のおすすめサイクリングルートや自転車の安全利用に関するルールやマナー等を盛り込んだサイクリングマップを作成・配布します。

施策の効果

サイクリングマップを活用することで、気軽にサイクリングにチャレンジできます。また、自転車の安全利用に関する啓発につなげることができます。

具体的な取組内容

① サイクリングマップの情報更新

定期的に自転車走行空間調査を行い、既存サイクリングマップの走行ルートに関する危険箇所に関する情報を更新します。

② サイクリングおすすめルート情報の収集

市民及び市内の自転車愛好家等を対象にしたサイクリングマップワークショップを開催し、おすすめサイクリングルートを作成します。

③ サイクリングマップの配布及び情報提供

サイクリングマップは市の施設や自転車販売店等で配布するとともに、市のホームページにおいても情報提供します。



図 5.1-17 サイクリングマップ

推進指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
サイクリングマップの印刷枚数 (枚)	-	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
サイクリングマップ WS 参加者数 (人)	-	20	40	50	50	50

※印刷枚数：年間 5000 枚印刷（平成 26 年度実績）

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						



メニュー 2：自転車を利用したイベントの企画・支援【継続】

≫ 目的

市民の自転車への興味関心を喚起し、自転車の利用に対する意識につなげるため、自転車の安全利用の促進及び自転車の楽しさを伝えるイベントの企画・支援をします。

≫ 施策の効果

自転車安全利用に関するイベントへ多くの市民に参加してもらうことで、自転車の安全利用に対する意識づくりにつながるとともに、自転車の利用促進が図られます。また、市民と一体となってイベントを企画・実施することで、市民総ぐるみで自転車のまちづくりを推進することができます。

≫ 具体的な取組内容

① 市民・関連団体と連携した新規イベントの検討

市民や自転車関連の団体と連携し、自転車の安全利用及び利用促進を推進するイベントを開催します。

② イベントに関する広報等の支援

各種団体等が主催する自転車を利用したイベントに対し、企画や広報等の支援をします。

≫ 進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
自転車イベント実施回数 (回)	—	3	5	7	10	10

≫ 担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課						

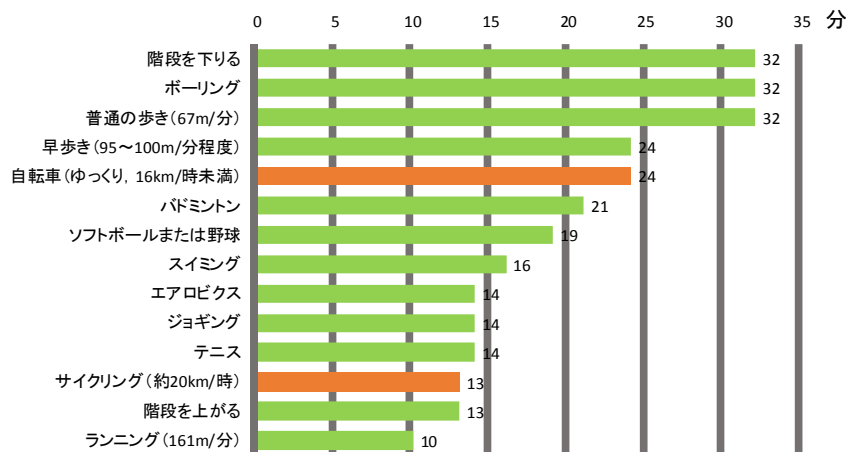


5.12 施策 12 自転車を活用した健康づくりを応援するサービスの充実

➤ 現状の課題と基本方針

自転車はゆっくりとしたスピードで移動しても、早歩きと同等のカロリーを消費することができます。また、自転車は、日常生活のなかで気軽に利用でき、移動を支援するツールという役割だけでなく、健康づくりにもつながるツールです。

つくば市健康増進計画「健康つくば21」アンケートによれば、運動習慣のある人は4割に満たず、特に30歳代では、8割以上の人々が「運動習慣がない」と答えており、生活習慣病が懸念されます。そのため、生活習慣病の予防のために手軽にできる運動として、自転車利用による健康づくりを推進していきます。健康のために習慣として継続的に自転車を利用することができるように、自転車を活用した健康づくりを応援するサービスの充実を図ります。



資料: 厚労省 健康づくりのための運動指針 2006

図 5.1-18 活動内容別の100kcalのエネルギーを消費する時間

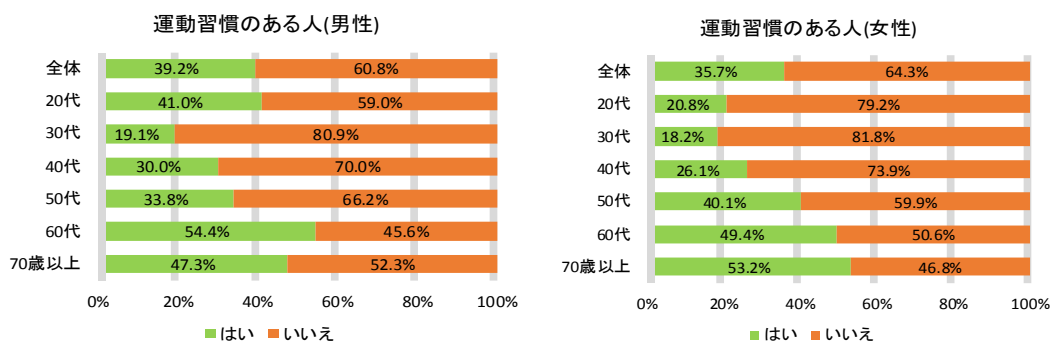


図 5.1-19 運動習慣に関する調査



施策体系

【施策12】 自転車を活用した健康づくりを応援するサービスの充実

メニュー1：サイクリング記録アプリの開発

メニュー2：健康サイクリング情報発信事業

メニュー1：サイクリング記録アプリの開発【新規】

目的

健康づくりを目的とした自転車利用及びサイクリングは、活動の継続化が重要です。サイクリングへのモチベーションを高めるため、サイクリング記録を見える化するアプリケーションを開発します。

施策の効果

サイクリングアプリをとおして、自転車の利用促進及び活動の継続化をサポートし、健康づくりとしての活動の定着を促進します。

具体的な取組内容

・ サイクリングに関する機能を備えたアプリの開発

ルート検索やナビゲーションなどの基本機能に加え、走行ログや消費カロリー、過去のベストタイムとの比較など自転車利用者のニーズを捉えたサイクリング記録アプリを開発します。

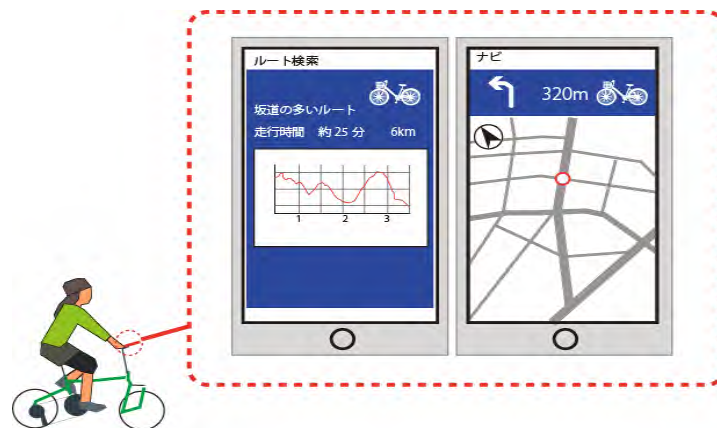


図 5.1-20 サイクリング記録アプリ

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
アプリの開発状況	-	検討	検討	提供	-	-

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
交通政策課



メニュー 2：健康サイクリング情報発信事業【新規】

目的

サイクリング未経験者が、気楽にサイクリングを始められるようにするため、サイクリングによる健康づくりやサイクリングのノウハウに関する情報発信をします。健康づくりのためのサイクリングを始めるきっかけを提供します。

施策の効果

未経験者がサイクリングについて学ぶことができ、サイクリングを始めることで、自転車利用による健康づくりが進みます。

具体的な取組内容

・ 健康サイクリングに関する情報発信

自転車利用に関する健康面のメリットやサイクリングコース、サイクリングのための準備運動法等に関する情報をサイクリングマップ等に掲載して提供します。

進捗指標

進捗指標	H25 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H31 年度	H36 年度
情報提供回数(回)	-	検討	2	2	4	4

担当課とスケジュール

担当	短期					中長期
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H36年度
健康増進課 交通政策課					