



6. 自転車走行空間ネットワーク

6.1 自転車走行空間ネットワーク形成の目的

「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」を実現するために、三者が安全・安心に移動できることを目指し、自転車走行空間ネットワークを形成します。ネットワークを形成するにあたっては、4つの視点から目的を設定します。

安全で安心して通行できる道路空間の創出

- ・歩行者、自転車、自動車が安全で快適に移動するための走行空間の構築を目指します。ひと（歩行者）の安全を第一に考えた自転車走行空間ネットワークとします。
- ・ペDESTリアンデッキは、自転車と歩行者の利用空間の分離を図り安全性を向上させます。両者が安全かつ快適に利用できる空間の構築を目指します。

温室効果ガス削減等の環境への寄与

- ・移動行動をするにあたり、環境配慮の視点から移動手段の転換を促すネットワークを構築します。安全に移動できる環境を構築することで、自動車から自転車への移動手段の転換を推進します。
- ・自転車と公共交通のスムーズな連携を図ることで、公共交通の利用促進及び公共交通へのアクセス手段としての自転車の利用促進を目指します。自動車分担率削減につなげていきます。

自転車利用による市民の健康増進

自転車を楽しみながら健康づくりにつなげるポタリングやサイクリング等を楽しむことができる走行空間の構築を目指します。

移動利便性の向上

安全・安心な自転車走行空間を構築し、自転車を第3の公共交通として位置づけ、レンタサイクルの充実及びサイクルシェアリングの導入を検討します。電車やバスなどの公共交通の補完的な交通手段として自転車の役割を高めることを目指します。



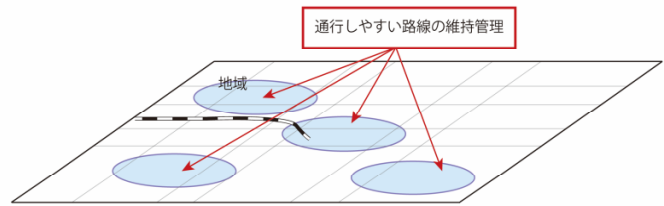
6.2 自転車走行空間ネットワーク路線選定の考え方

(1) 走行空間を構築するための考え方

自転車による各エリア及び各路線の利用のされ方を踏まえ、自転車走行空間ネットワーク路線の設定基準を定めます。「自転車安全利用促進計画」における「走行空間を構築するための考え方」を基本に、考え方ごとに検討エリア及び路線を選定します。

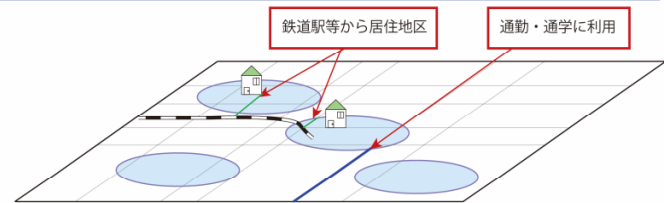
考え方1 地域住民の生活利便性の向上につながり、安全・安心な自転車利用の促進につながる路線

| | |
|------------|--|
| 路線選定の基準 | 【日常生活における走行空間】 |
| | <input type="checkbox"/> 通学・通勤等で利用がされる路線 <input type="checkbox"/> 効率的にネットワークを形成する路線 ・ 拠点（商業施設含む）や集落を効率的に連絡する路線 |
| 走行空間構築の方向性 | 生活に密着した自転車走行環境の整備、道路全体の維持管理と連携をした整備を進める。 |



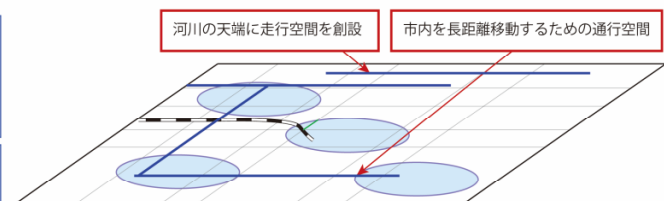
考え方2 公共交通機関との連携、環境負担軽減としての自転車利用の促進につながる路線

| | |
|------------|---|
| 路線選定の基準 | 【交通拠点へ集積させる走行空間】 |
| | <input type="checkbox"/> 地域内における自転車利用の主要路線 ・ 地域内における公共交通施設（TX4駅）、交通の結節点と主な居住地区等を結ぶ路線 |
| 走行空間構築の方向性 | 公共交通と連携した自転車利用促進を図るために、公共交通の結節点への安全・安心なアクセスルートの確保をする。 |

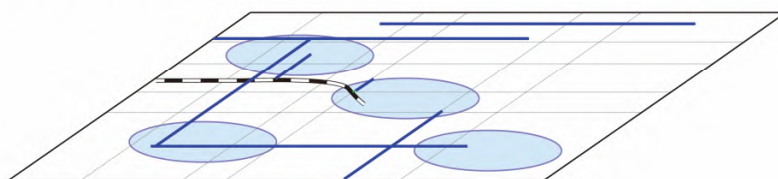


考え方3 健康づくりに寄与し、楽しむ自転車利用の促進につながる路線

| | |
|------------|---|
| 路線選定の基準 | 【自転車を楽しむための走行空間】 |
| | ・ 地域の課題や自転車利用のニーズに応じて自転車利用を促進する路線 |
| 走行空間構築の方向性 | 健康づくりを目的とした自転車活用を促進するために、楽しく自転車走行できるルートを確認する。 |



【自転車走行空間ネットワーク】





(2) 整備対象エリアの優先度の考え方

「走行空間を構築するための考え方」に沿って自転車走行空間ネットワーク路線を検討するために「整備対象エリアの優先度の設定フロー」(図 6-1)に基づいて、整備対象エリアの優先度を検討します。

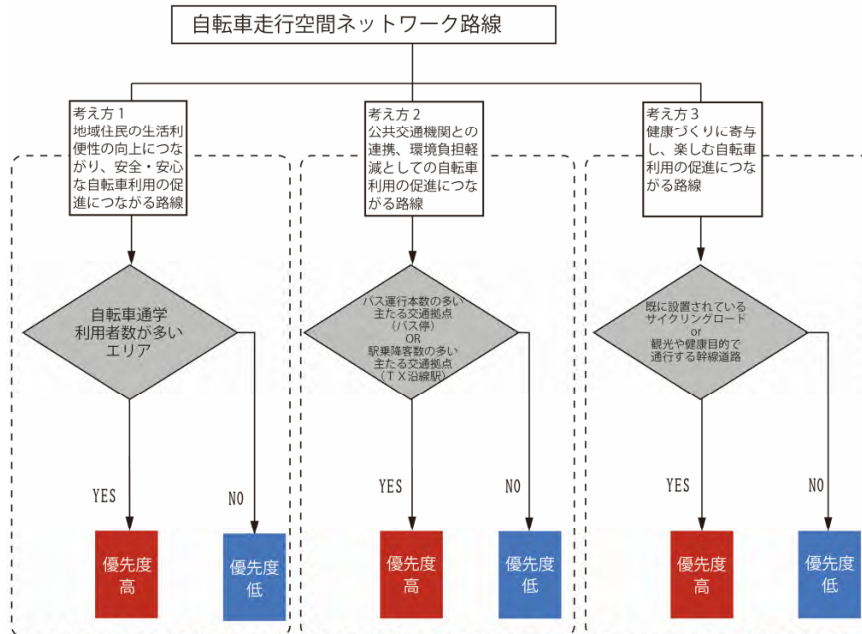


図 6-1 整備対象エリアの優先度の設定フロー

(3) 整備対象路線の優先度の考え方

整備の優先度が高いと定められたエリアに対し、「整備対象路線の優先度の設定フロー」(図 6-2)を用いて、自転車利用の需要や現状の安全性等を考慮し、同エリア内の整備対象路線の優先度を検討します。

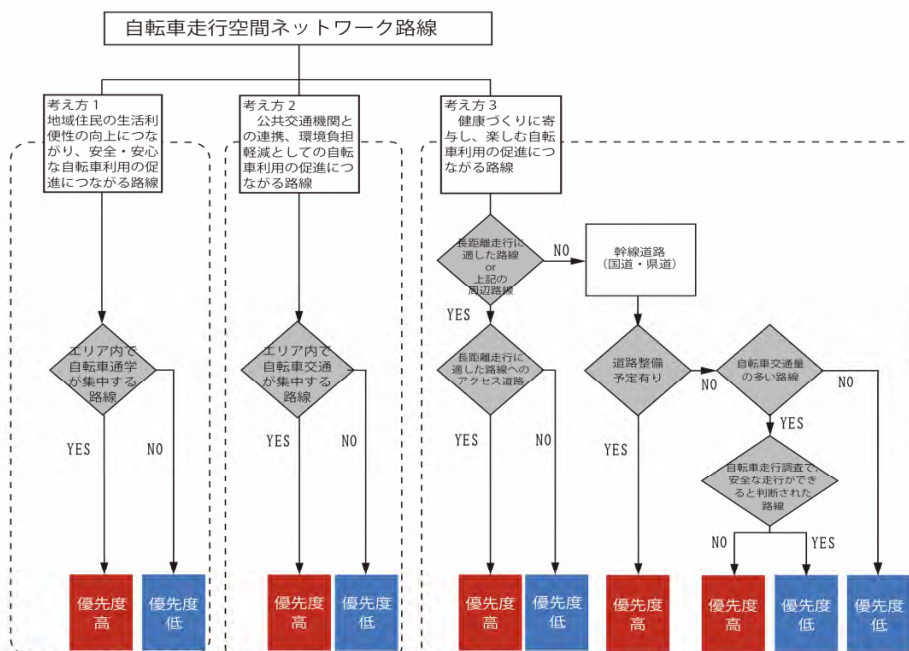


図 6-2 整備対象路線の優先度の設定フロー



(4) 整備形態の考え方

整備の優先度が高いと定められた路線に対し、整備形態を検討します。特に、「対象路線の規制速度」及び「自動車交通量」の観点を中心に据えて検討します。なお、自転車歩行者道は、自転車道や自転車レーンが整備できない場合の当面の整備形態と位置づけます。

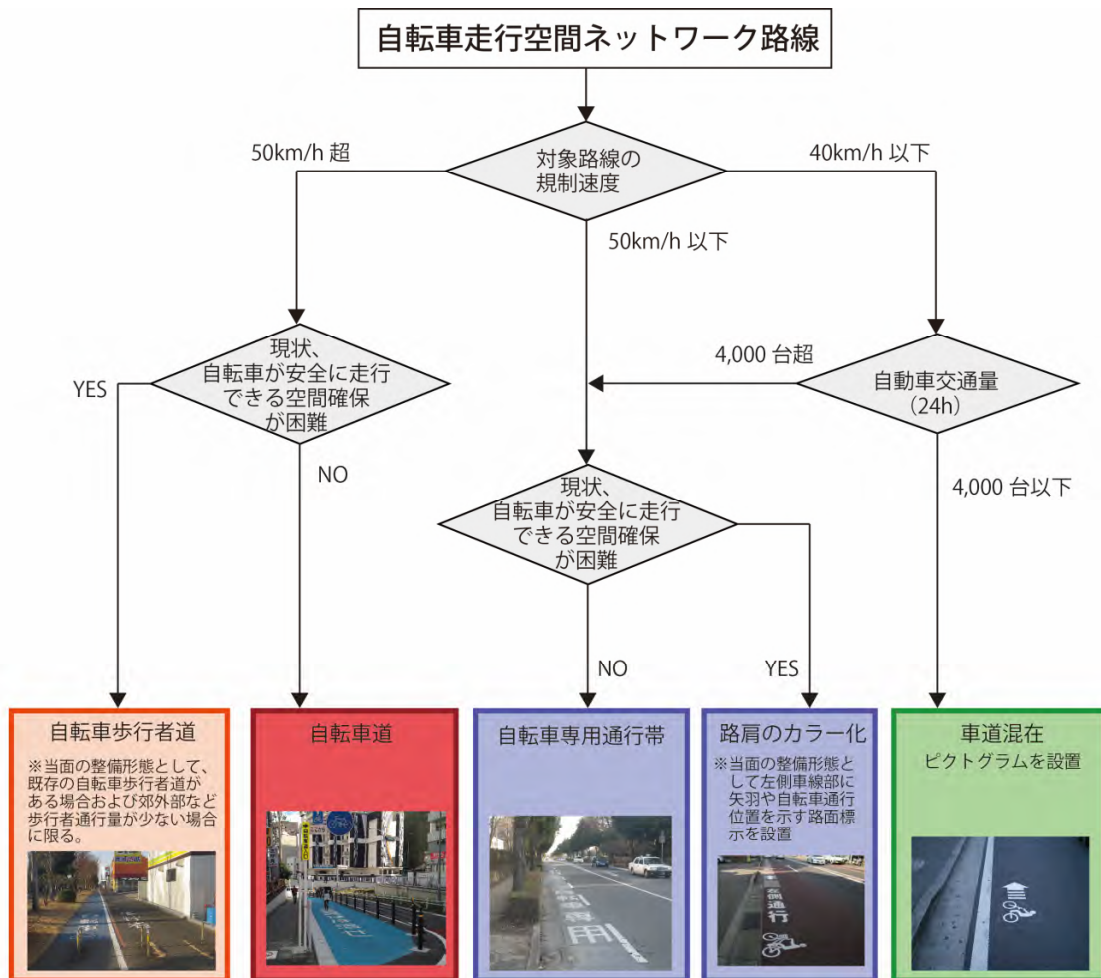


図 6-3 整備形態の設定フロー

(5) 整備の進め方

整備対象路線について整備形態が決定した後、市全体の自転車走行空間の状況及び道路整備状況等を踏まえて総合的に判断し、整備開始の時期を定めます。

社会情勢の変化及び経済情勢の推移等を考慮して、実施していきます。



6.3 自転車走行空間ネットワークエリア・路線の検討

歩行者・自転車・自動車が共生し、安全で快適に走行できるネットワークを構築するために、次の手順で「走行空間を構築するための考え方」ごとに、整備の方法を検討します。

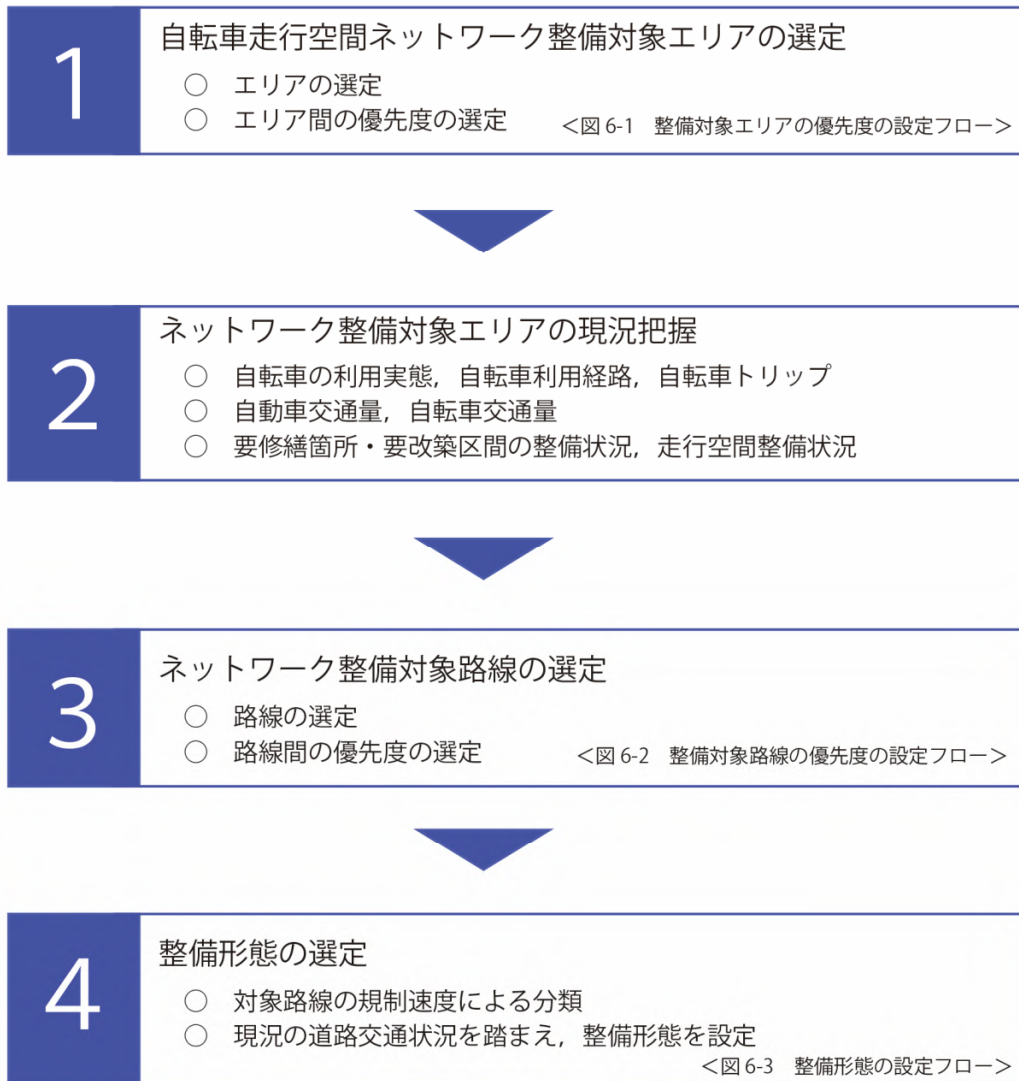


図 6-4 自転車走行空間ネットワーク作成手順



【考え方1】

地域住民の生活利便性の向上につながり、安全・安心な自転車利用の促進につながる路線

(1) 整備対象エリアの設定

生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備は、道路全体の維持管理と連携して進めます。特に、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エリアを設定します。市内における距離帯別の鉄道駅端末交通手段別分担率（図 6-5 参照）では、3～5 km 以内の移動の際に自転車を利用している市民の割合が約 20%～40%となっています。また、自転車利用経路に関するアンケート調査結果から、自転車のトリップは地域内の移動が主となるため、中学校を中心にした半径 3 km 圏の整備対象エリアを設定します。

エリア間の優先度は、児童・生徒数の推移及び自転車通学者数の増加状況、現在の整備状況等を考慮しながら定めます。なお、つくば紫峰学園においては小中一貫校の施設整備を進めており、遠距離の自転車通学をする生徒が増加する可能性を考慮し、早期に検討を実施します。

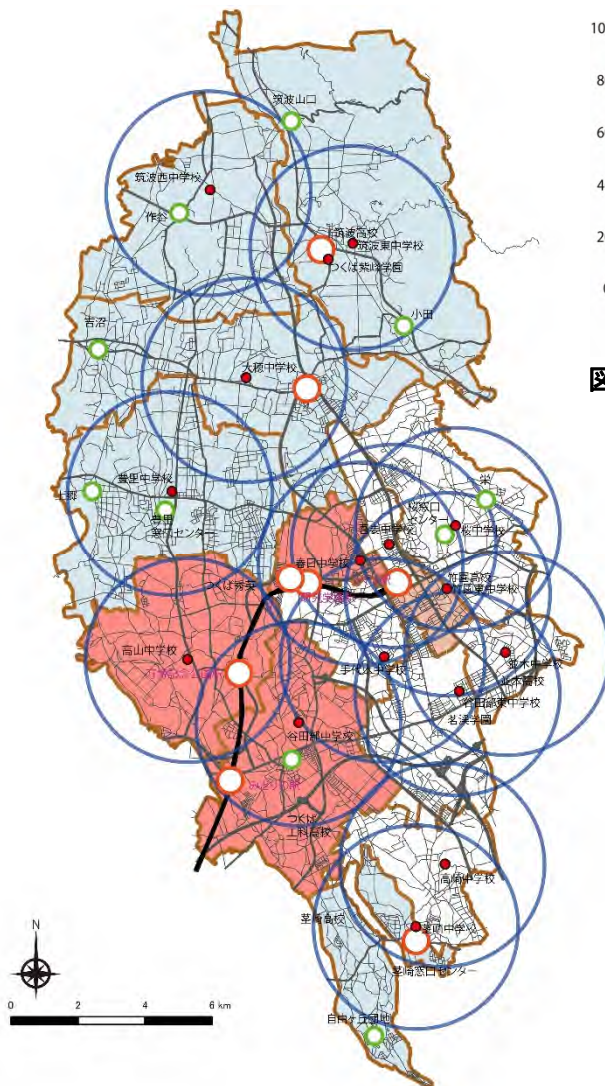


図 6-6 整備対象エリア

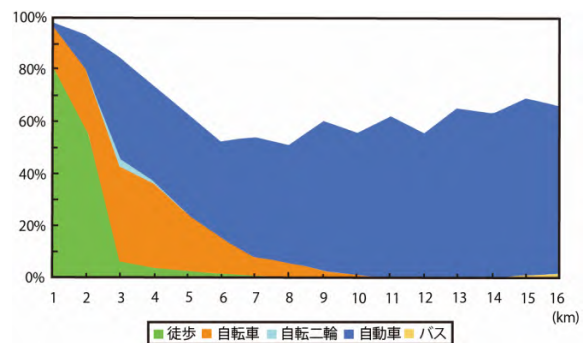


図 6-5 距離帯別鉄道駅端末交通手段別分担率

資料：平成 20 年度パーソントリップ調査

| 凡例 | |
|----------------------------|--------------|
| | 中学校区 |
| | 中学校 |
| | 高等学校 |
| | 交通拠点 |
| | 学校から半径3km圏 |
| 将来の生徒増減割合 (平成25年～平成45年) | |
| | ① 1.5～ |
| | ② 1.25～1.5 |
| | ③ -1.25～1.25 |
| | ④ -1.25～-1.5 |



(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。

【把握すべき事項】

- 自転車の利用実態，自転車トリップ
- 自動車交通量，自転車交通量
- 要修繕箇所・要改築区間の整備状況，自転車走行空間の整備状況

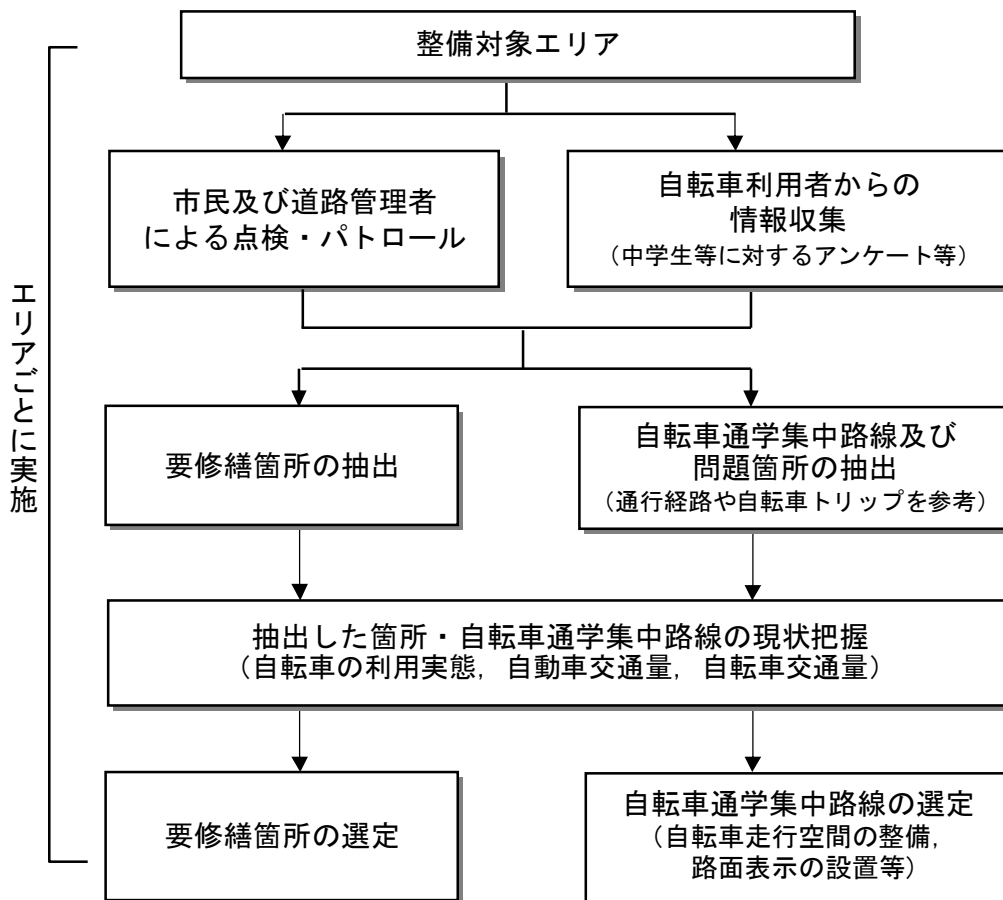


図 6-7 整備フロー



(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。選定された路線において、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。

<イメージ>

○整備路線の選定

A中学校区においては、自転車通学利用経路として駅から国道B号線方面に向かう路線を中心に利用が多く見られるため、整備対象の路線として選定します。

○優先度の設定

国道B号線、県道C号線、県道D号線等の幹線道路において自動車交通量が多く、また自転車利用経路も集中しているため優先度が定められます。

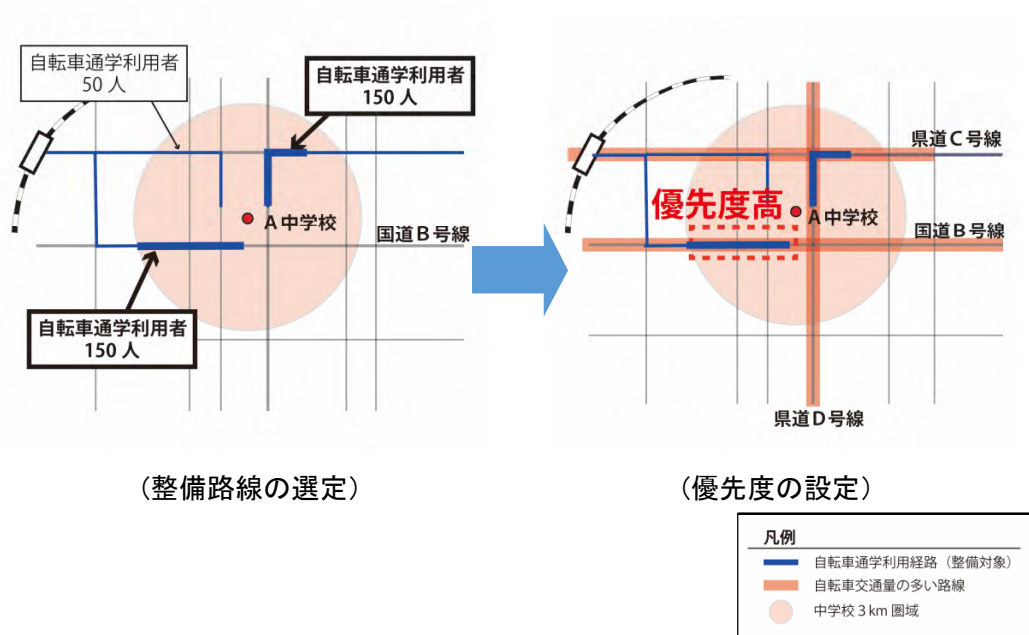


図 6-8 整備路線の選定・優先度の設定イメージ



(4) 整備形態の選定

整備路線として選定された路線について、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、整備形態を確定します。また、要修繕箇所については、適切に修繕し、安全・安心な空間にしていきます。

○自転車通学集中路線の整備

- 道路交通状況に応じた自転車走行空間（自転車専用通行帯，車道混在）の整備
- 自転車走行空間の整備が困難な場合は、歩行者の通行状況を踏まえた上で、既存自転車歩行者道の走行性の改善を行い、自転車の安全を確保



図 6-9 自転車専用通行帯



図 6-10 車道混在(整備イメージ)

○要修繕箇所の修繕

- 舗装のやり直し（舗装が劣化した箇所）
- 植栽の剪定
- 破損した側溝蓋の修繕
- 車止めの見直し（蛍光テープの貼付，配置の見直し等）



図 6-11 隆起



図 6-12 舗装劣化



【考え方2】

公共交通機関との連携，環境負担軽減としての自転車利用の促進につながる路線

(1) 整備対象エリアの選定

つくば駅及び研究学園駅周辺では，面的に自転車利用需要が高い状況にあります。全ての鉄道駅周辺においても自転車が走行しやすい路線に利用が集中している傾向にあります。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。

エリア間の優先度は，バス等の運行本数，交通拠点全体の利用者数，当該交通拠点の地域特性などを踏まえて検討し，平成27・28年度は，つくば駅，筑波地区交通拠点，荖崎地区交通拠点，平成29年度は，研究学園駅，大穂地区交通拠点，平成30年度は万博記念公園駅，みどりの駅を整備対象エリアとします。

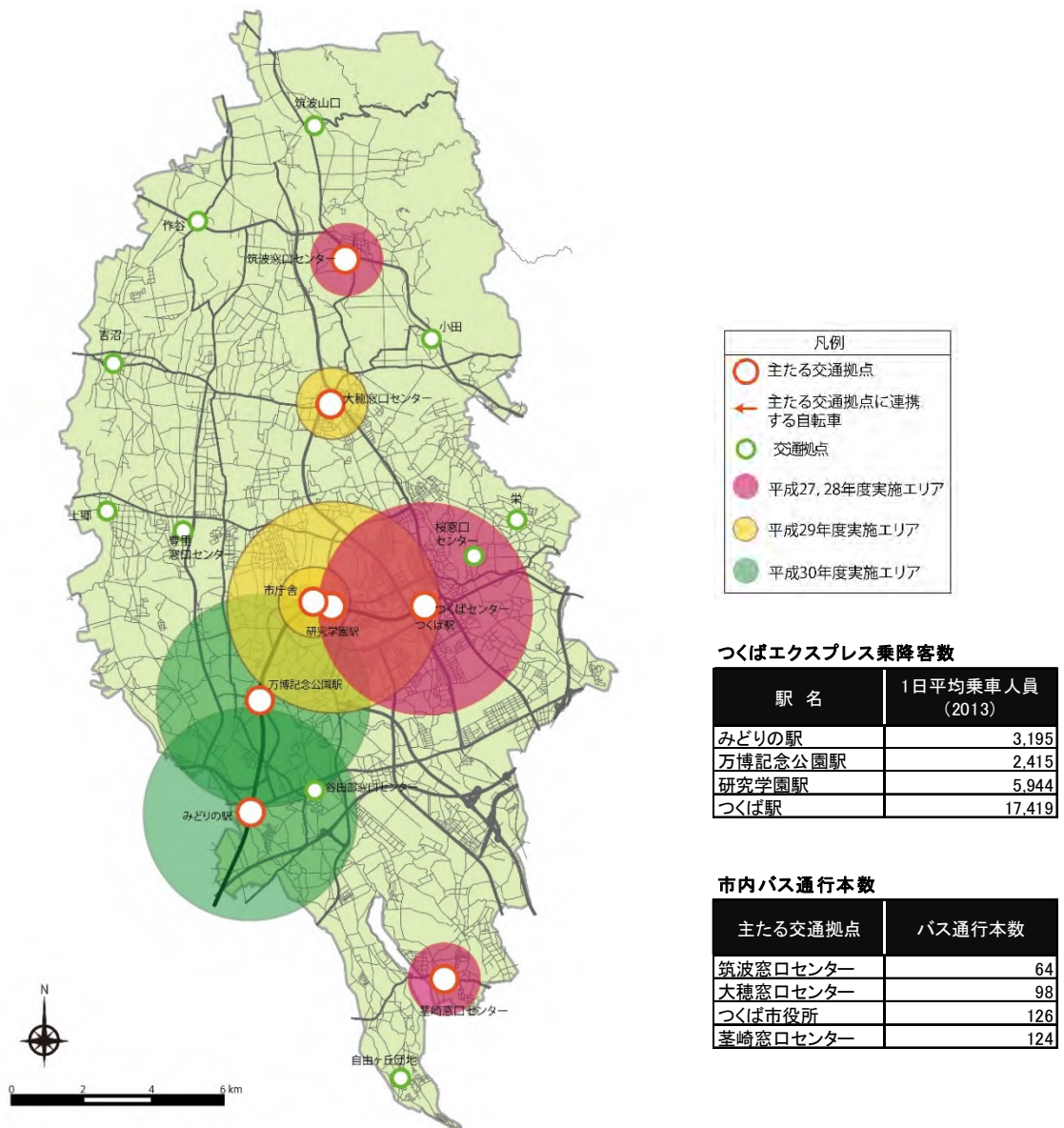


図 6-13 整備エリア



(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を選定をします。

【把握すべき事項】

- 自転車の利用実態，自転車トリップ
- 自動車交通量，自転車交通量
- 要修繕箇所・要改築区間の整備状況，自転車走行空間の整備状況

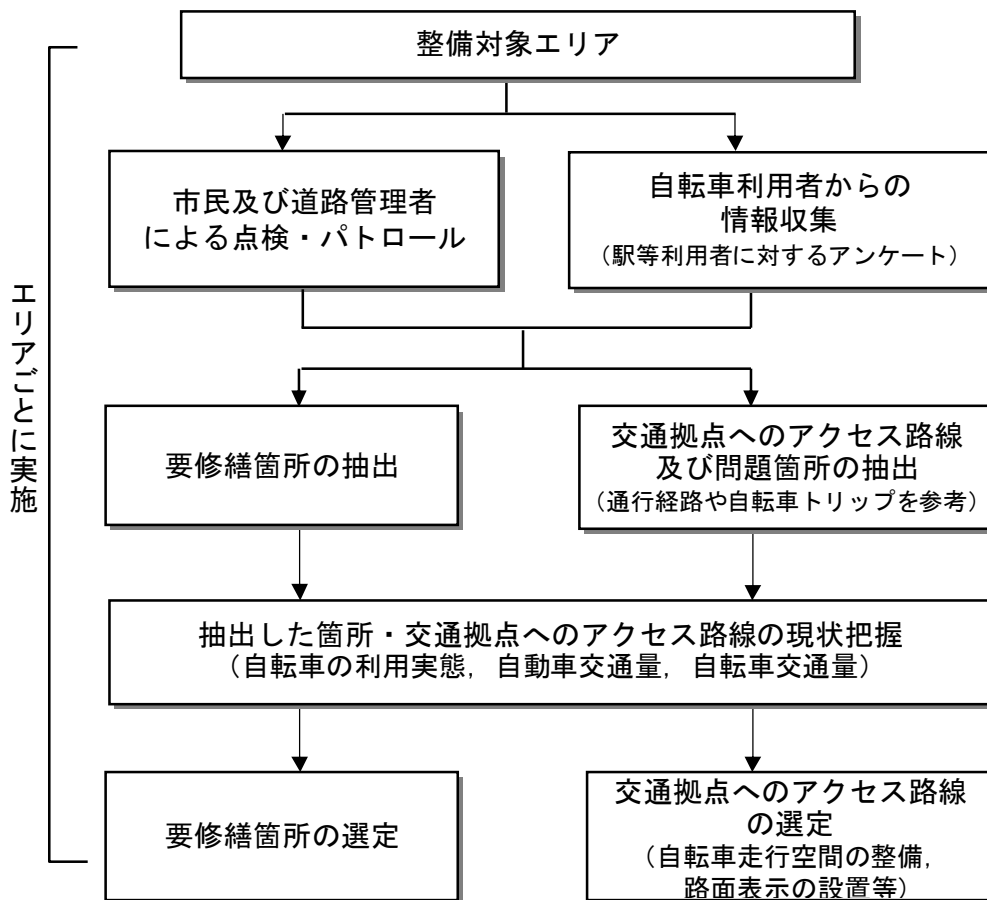


図 6-14 整備フロー



(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。

<イメージ>

○整備路線の選定

A駅周辺においては、ペDESTリアンデッキ及び大通りなどの幹線道路で自転車利用が多く見られているため、整備対象の路線として選定します。

○優先度の設定

A駅周辺の大通りは自動車交通量が多い路線です。A駅南部側で特に自転車交通量が500台/12hと多くなっており、優先的な整備が求められます。なお国道B号線・県道C号線については、既に通行位置の明示がされていることから、特に市道D号線において優先的に整備をする必要があります。

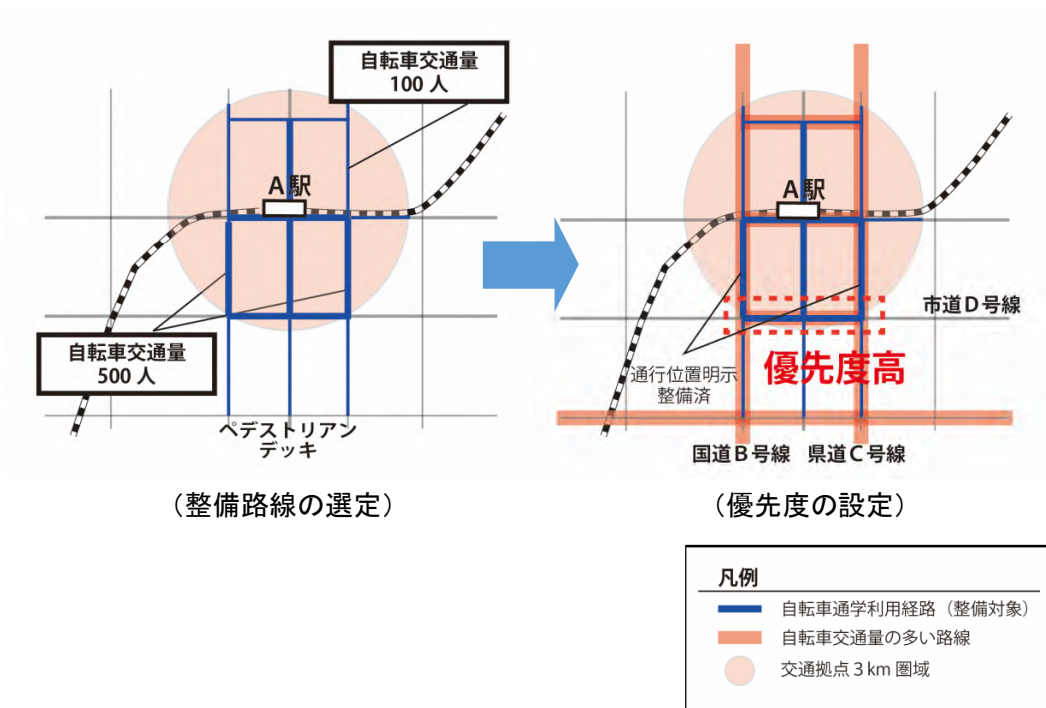


図 6-15 整備路線の選定・優先度の設定イメージ



(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。また、要修繕箇所については、適切に修繕し、安全・安心な空間にしていきます。

○アクセス経路の整備

- 自転車専用通行帯等の自転車走行空間の整備
- 自転車専用通行帯等が整備できない場合、路肩に自転車通行位置を示す路面表示の設置
- 交差点での飛び出し防止など安全通行を促す啓発看板の設置等



図 6-16 整備実施済の自転車専用通行帯

○要修繕箇所の修繕

- 舗装のやり直し（舗装が劣化した箇所）
- 植栽の剪定
- 破損した側溝蓋の修繕
- 車止めの見直し（蛍光テープの貼付，配置の見直し等）



図 6-17 隆起



図 6-18 舗装劣化



【考え方3】

健康づくりに寄与し、楽しむ自転車利用の促進につながる路線

(1) 整備対象エリアの選定

健康づくりに寄与する路線として整備済みの「つくばりんりんロード」（県道、自転車歩行者専用道）のほか、一級河川である小貝川の堤防上の空間を安全・安心に走行できる自転車走行空間として構築できるよう河川管理者等と連携しながら検討をします。

また、市内全域を観光や健康目的で自転車を移動する需要に対応するため、市内の幹線的な道路を自転車走行空間ネットワークとして組み込みます。サイクリング等を安全・安心に楽しむことができるように環境整備に取り組みます。

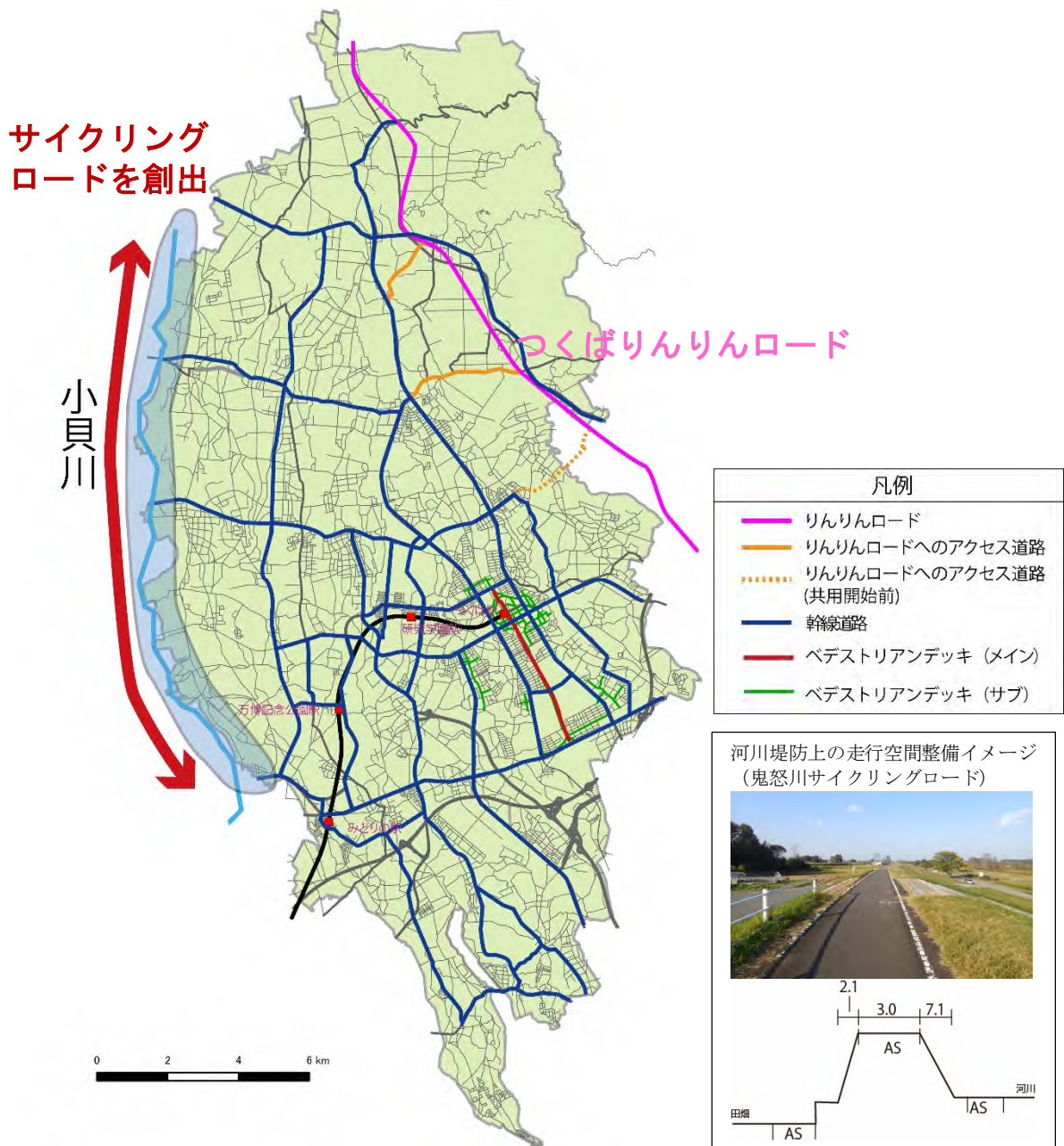


図 6-19 健康づくりに寄与し、楽しむ自転車利用の促進につながるネットワーク路線



(2) エリアの現況把握

○りんりんロード・りんりんロードへのアクセス道路

りんりんロードの利用促進につなげるために、りんりんロードへのアクセス道路の改善を図ります。現地調査を実施し、問題箇所を抽出した上で修繕を行います。

○小貝川沿いのサイクリングロード

長距離のサイクリングに適した空間を創出するために、新たに整備の検討をします。現地調査を実施し、既存の空間の有効活用を検討し、サイクリングロードとして整備・修繕をしていきます。

○市内の幹線的な道路

整備対象として設定したつくば市内の幹線的な道路について、市民及び道路管理者による点検・パトロールにより情報を収集するとともに、対象道路の現況把握を行い、整備必要区間及び要修繕箇所の抽出をします。

【把握すべき事項】

- 自転車の利用実態
- 自動車交通量，自転車交通量
- 要修繕箇所・要改築区間の整備状況，自転車走行空間の整備状況

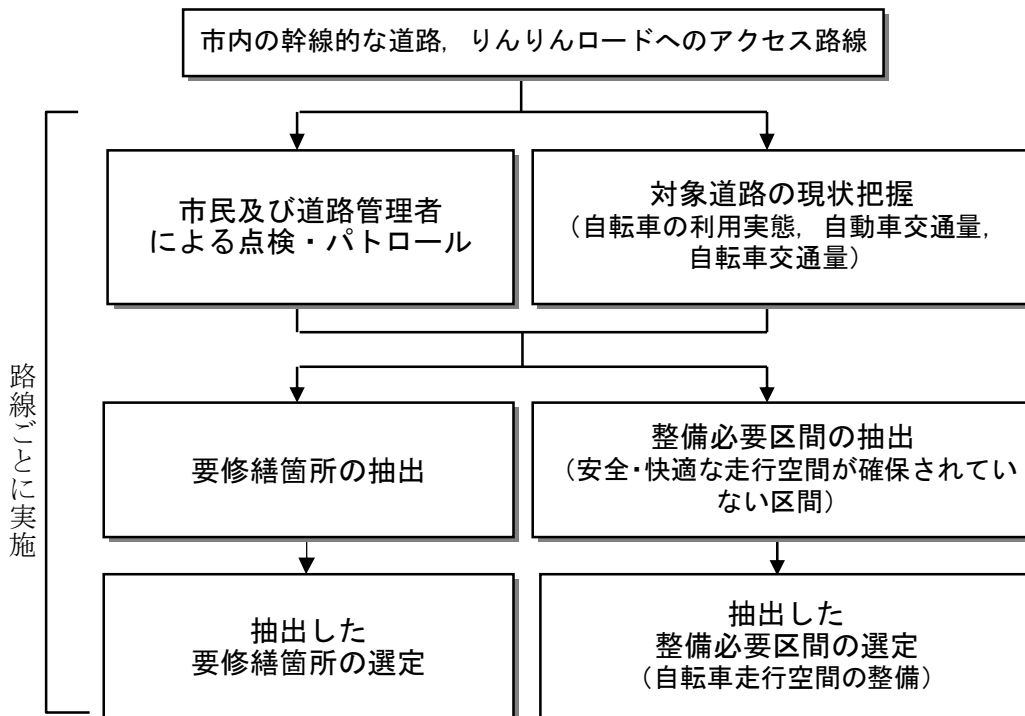


図 6-20 整備フロー



(3) 整備路線の選定・優先度の設定

他市とも連続しており、既に整備されているりんりんロードの利用を促進させるために、りんりんロードへアクセスする路線を整備の対象とします。また、小貝川沿いにおけるサイクリングロードについては、平成27年度から現状調査を実施し、河川管理者と協同して概ね5年を目標に整備を実施する方針とします。

(4) 整備内容

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など自転車走行空間ネットワークにおいて、自転車道、自転車専用通行帯などの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】

○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
- りんりんロードの利用者のためのパーク&サイクルライド駐輪場の整備



図 6-21 自転車歩行者専用道路の整備イメージ

○幹線道路

- 自転車専用通行帯（自転車レーン）等の自転車走行空間の整備



図 6-22 自転車専用通行帯



【考え方1～3】自転車走行空間ネットワーク路線・エリア

走行空間を構築するための考え方1～3に基づき設定した自転車走行空間ネットワーク路線・エリアを統合すると、下記に示す路線・エリアとなります。

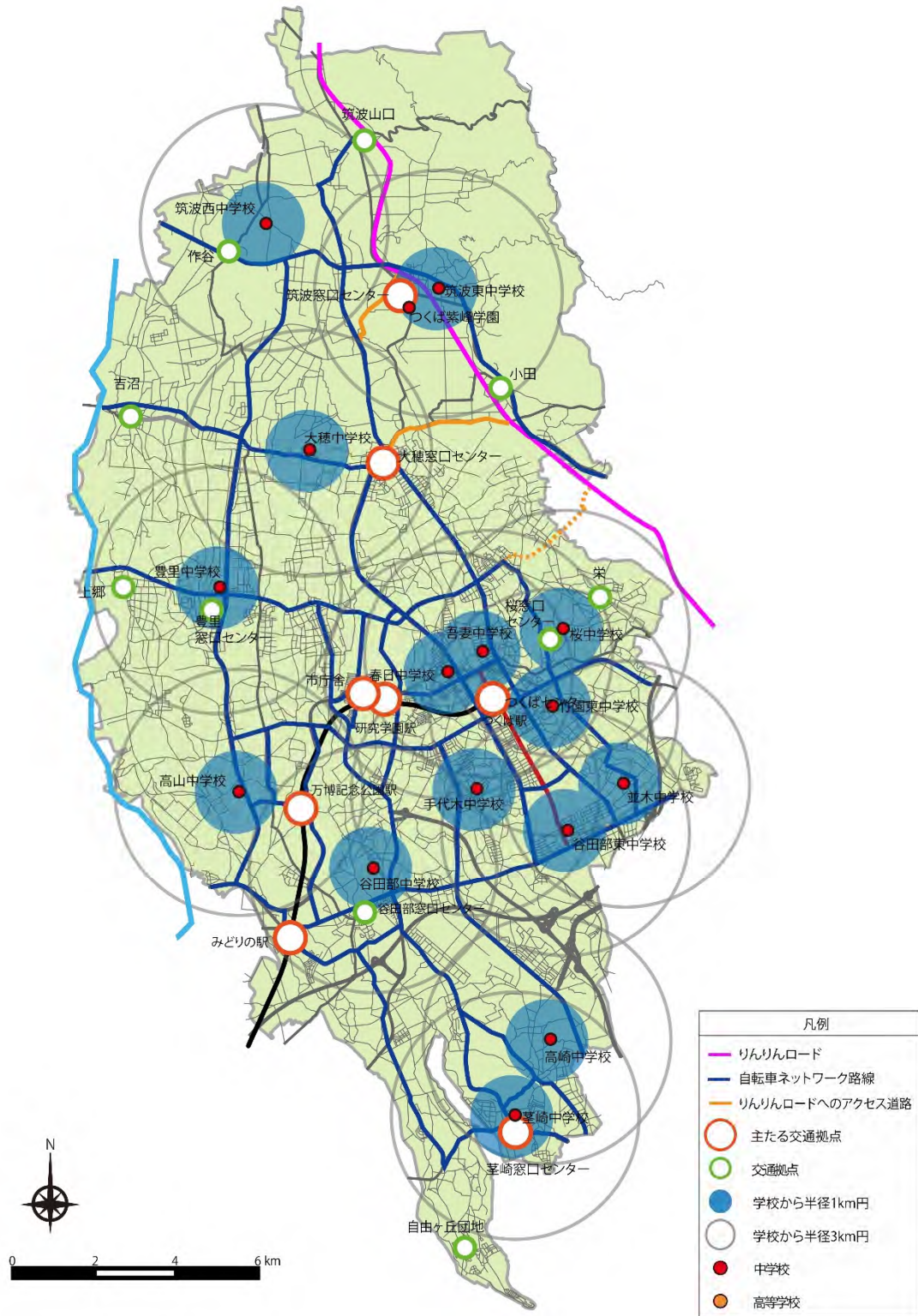


図 6-23 自転車走行空間ネットワーク路線・エリア図



6.4 ペDESTリアンデッキ

(1) ペDESTリアンデッキの今後の使い方

「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」のシンボリック路線であるペDESTリアンデッキの今後の利用の方向性を定めます。

現状の利用

- 歩行者・自転車が安全に通行できるルートとして市民に利用されています。
- ペDESTリアンデッキ周辺の建築物・施設もペDESTリアンデッキから入りやすいように接続されています。
- ペDESTリアンデッキ（メイン）の南北の主軸は、ピーク時（7～9時）には500台以上の自転車が走行しています。同様に、歩行者も500人以上歩行しています。
- サブ区間はメイン区間よりも通行量は少ない状況です。
- 市民アンケートでは、ペDESTリアンデッキが歩行者にとって安全な空間となっていると65%の人が回答していますが、年齢層が高くなると安全と回答する割合が低下しています。
- つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ（メイン）上の広場においては、自転車と歩行者の通行空間が分離されていないため、自転車と歩行者が混在しています。



今後のペDESTリアンデッキの方向性

- 子供から高齢者までの全ての歩行者・自転車が安全で快適に利用できる空間にします。
- つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ（メイン）上の広場では、歩行者・自転車の混在空間が多いため、双方の安全確保を図るために、適切な速度での自転車走行を推進します。
- つくば駅周辺の自転車専用通行帯を敷設している場所においては、専用通行帯の利用促進を図ります。
- ペDESTリアンデッキにおける歩行者・自転車双方の安全を確保するために、歩行者と自転車の走行空間の分離及び利用のルール化を検討します。



(2) ペDESTロリアンデッキの現況

自転車走行調査の結果、ペDESTロリアンデッキ（メイン）は概ね安全・快適な空間となっているものの、「植栽の状況」や「車止め」に関する問題が出ています。また、ペDESTロリアンデッキの交通状況調査の結果、ペDESTロリアンデッキ（メイン）において、自転車及び歩行者交通量が多く、自転車・歩行者が混在している状況です。

表 6-1 ペDESTロリアンデッキの現況と課題

| 項目 | | 現況 |
|------|---|---|
| 走行環境 | 車止め | <ul style="list-style-type: none"> ● ペDESTロリアンデッキのあるエリア全域で、様々な車止めが設置されています。 ● 夜間などに視認性が低く、走行上危険な車止め(反射材のないタイプ、地上高の低いタイプ)が、駅周辺地域を除くエリアで複数見られます。 |
| | 隆起 | <ul style="list-style-type: none"> ● つくば駅周辺エリア及び並木エリア、赤塚公園周辺エリアで、大きな樹木の根による隆起が見られます。 |
| | 舗装の老化 | <ul style="list-style-type: none"> ● ほとんどのエリアで舗装の老化に伴う段差や陥没等が数箇所で見られます。 |
| | 植栽 | <ul style="list-style-type: none"> ● 松代エリア、赤塚公園周辺エリアで自転車走行時に接触の可能性のある植栽の張り出しが見られます。 |
| | 街灯の設置 | <ul style="list-style-type: none"> ● 街灯は設置されています。 |
| | 休憩施設の設置 | <ul style="list-style-type: none"> ● ベンチ等があります。ルート沿いには、公園が多数あるため休憩施設やトイレ等を有効活用することができます。 |
| | 自転車・歩行者の混在 | <ul style="list-style-type: none"> ● ペDESTロリアンデッキの多くの区間で、自転車と歩行者の通行空間は分離されておらず、混在する状態となっています。自転車交通量及び歩行者交通量が多いペDESTロリアンデッキ（メイン）周辺では、分離を留意する必要があります。 |
| | 幅員 | <ul style="list-style-type: none"> ● ペDESTロリアンデッキ（メイン）は、概ね幅員3m以上で自転車歩行者道として十分な幅員が確保されていますが、つくば駅南部の一部において幅員3m未満と狭くなっています。また、ペDESTロリアンデッキ（サブ）は、つくば駅の東の区間で幅員が3m未満と狭くっており、植栽の状況によっては通行に支障があります。 |
| 安全性 | <ul style="list-style-type: none"> ● ルールは守られていますが、マナーの向上には問題があります。 | |
| 交通量 | 自転車交通量 | <ul style="list-style-type: none"> ● 朝のピーク時には、ペDESTロリアンデッキ（メイン）の自転車交通量が500台/2hと一般車道において自動車交通との分離を留意すべき交通量の基準を超えている区間が多くなっています。 ● 自転車専用通行帯は、利用されているもののペDESTロリアンデッキの交通量と比較すると利用が少ない現状が把握できます。 |
| | 歩行者交通量 | <ul style="list-style-type: none"> ● 朝のピーク時においては、ペDESTロリアンデッキ（メイン）の歩行者交通量は、つくば駅周辺になるほど多くなっています。 ● つくば駅北部側よりもペDESTロリアンデッキの幅員が狭まるつくば駅南部での交通量が多くなっています。 |



(3) ペDESTリアンデッキのネットワーク路線について

現地調査結果及び交通量調査結果を踏まえ、南北に走るペDESTリアンデッキ(メイン)を中心に、効率的なネットワーク路線として構築します。

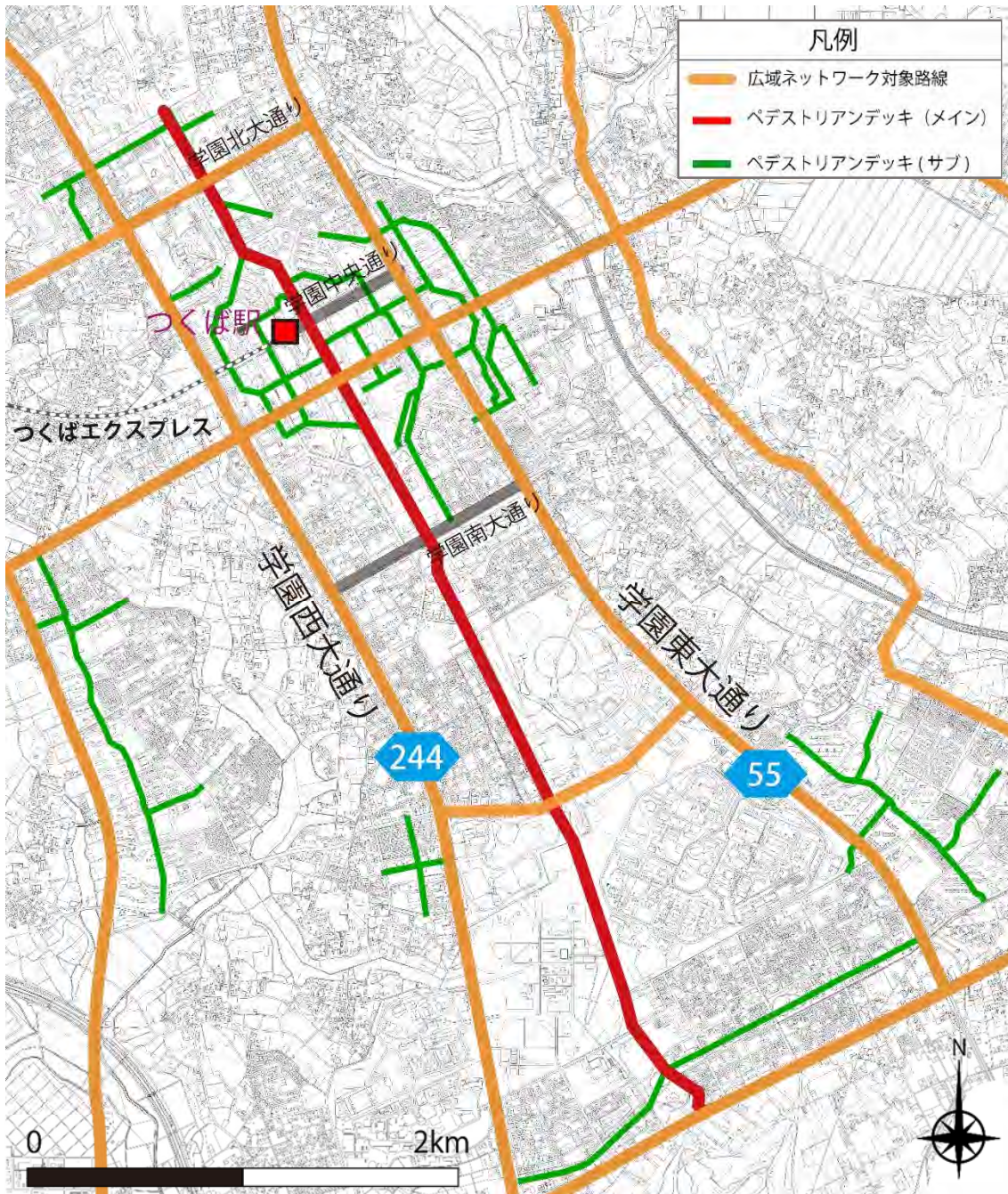


図 6-24 ペDESTリアンデッキのネットワーク路線



(4) 整備方針

1) ペDESTリアンデッキ（メイン）の整備の考え方

自転車及び歩行者の混在による危険性を解消することを中心に据え、ペDESTリアンデッキ（メイン）の整備の方向性を整理します。

表 6-2 ペDESTリアンデッキ（メイン）の整備の考え方

| | 項目 | 対策 |
|---|------------|---|
| ① | 自転車・歩行者の混在 | <p>【啓発サイン及び自転車専用通行帯の利用促進サインの設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ（メイン）の上の広場では、歩行者と自転車が混在しているため、走行する自転車等に対して適切な速度で走行をするよう、啓発用サイン等を設置します。 ● つくば駅周辺の自転車専用通行帯が敷設されている場所においては、専用通行帯の利用を促すためのサインを設置します。 <p>【通行ルールや速度抑制手法の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ（メイン）の上の広場においては、ペDESTリアンデッキの通行ルール及び低速エリアの設置等について検討します。 |
| ② | 幅員 | <p>【幅員の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 狭幅員区間において自歩道の最低幅員（3 m）を確保します。 |
| | 植栽 | <p>【剪定の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 植栽の悪化箇所については、剪定等を実施します。 |
| | 路面性状 | <p>【修繕の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路面性状の悪化箇所（陥没等）については、修繕等を実施します。 <p>【車止めへの反射材の追加】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車止めについては、夜間でも分かりやすいように、反射材を追加します。 |
| ③ | 街灯 | <p>【夜間照度の把握】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全区間、夜間の照度に関する状況を把握し、適宜増設等の検討をします。 <p>【ライト点灯の啓発活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車走行時のライト点灯について啓発活動を実施します。 |
| ④ | 案内看板 | <p>【案内用サインでの休憩施設周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ペDESTリアンデッキ沿いにある公園等においてトイレ及び飲料が確保できる施設が多数あるため、案内用サイン等で休憩施設を周知し、利便性の向上を図ります。 |



表 6-3 区間別整備方針（メインルート）

| 区 間 | 整備方針 | | | | | | |
|--------|------------------|-------------------------|-------|---------|---------|------------------------|-----------------------|
| | ①自転車・歩行者の混在対策 | ②道路状況に関する定期的なパトロール・維持管理 | | | ③車止めの改善 | ④夜間照明に関する調査・改善実施 | ⑤案内看板設置 |
| | | 幅員の確保 | 植栽の剪定 | 路面性状の改善 | | | |
| 1 | ○ (レーンへの案内誘導) | | ○ | | ○ | | |
| 2 | | | ○ | ○ | | | |
| 3 | | | ○ | ○ | | | |
| 4 | ○ (速度抑制) | | | | | 夜間状況を調査し、照度不足の箇所を把握、設置 | 現在設置の案内看板の内容を確認し情報を追加 |
| 5 | | | | ○ | ○ | | |
| 6 | | | | ○ | ○ | | |
| 7 | | | | ○ | | | |
| 8 | | ○ | | ○ | ○ | | |

注) ○印は整備を実施することを示す。

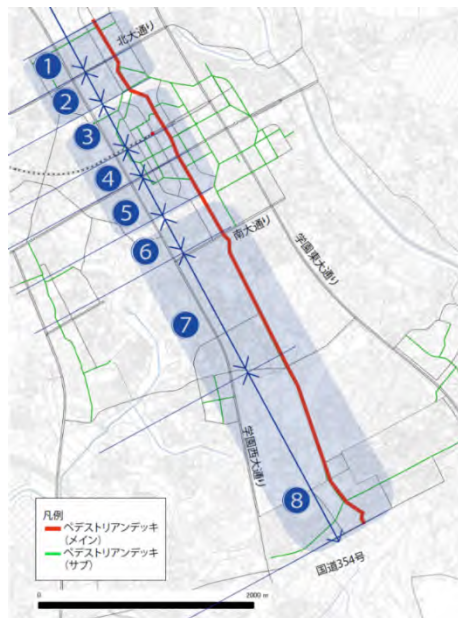


図 6-25 ペDESTリアンデッキ（メイン）の整備方針

2) ペDESTリアンデッキ（サブ）の整備の考え方

自転車走行上の危険性を解消することを中心に据え、ペDESTリアンデッキ（サブ）の整備の方向性を整理します。

表 6-4 ペDESTリアンデッキ（サブ）の整備の考え方

| | 項目 | 対策 |
|---|-----------------|--|
| ① | 植栽 | ● 植栽の悪化箇所については、早急に剪定等を実施します。 |
| | 路面性状 | ● 路面性状の悪化箇所（陥没等）については、早急に修繕等を実施します。 |
| | 車止め | ● 車止めは夜間でも分かりやすいように、反射材を追加します。 |
| ② | 夜間照明に関する調査・改善実施 | ● 全区間で整備されていますが、利用者からの不満も多いため、夜間の状況照度に関する状況を把握した上で、適宜増設を行ないます。 |



(5) 整備内容

1) 自転車・歩行者の錯綜対策

ペDESTリアンデッキの今後の方向性として、歩行者・自転車が安全で快適に利用できるようにするために、歩行者と自転車の分離や交差部分における安全対策、混在・錯綜対策が必要となります。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（速度抑制の標示，メインからサブへの案内・地図看板等）。



図 6-26 誘導看板イメージ



図 6-27 自転車利用者に向けた路面標示

2) 道路状況に関する定期的なパトロール・維持管理

道路状況に関する定期的なパトロールを踏まえ、歩行者及び自転車利用者がペDESTリアンデッキ通行時に支障となる植栽の剪定や舗装の更新等の維持管理を定期的に行います。特に、自転車走行調査によりペDESTリアンデッキ（メイン）と比較して道路状況に問題の多いペDESTリアンデッキ（サブ）で実施します。



図 6-28 通行時に支障となる植栽



3) 車止めの改善

ペDESTリアンデッキ（特にサブ）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をします（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）。



図 6-29 反射材のない車止め



図 6-300 認識しにくい車止め

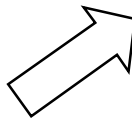
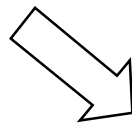


図 6-31 車止め前にライトを設置したイメージ

4) 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では、ペDESTリアンデッキの夜間照明について多くの市民から不満として指摘されており、安全な走行に支障がある場所もあります。今後、ペDESTリアンデッキの照度調査を踏まえて照明の増設位置の検討、設置を実施します。

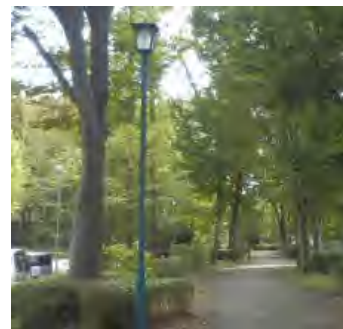


図 6-31 樹木が多い茂る区間で設置間隔が広い街灯

5) 案内看板設置

現在設置されている案内看板の情報に、周辺のトイレや商業施設への案内を追加します。利用者への情報提供を充実させます。



図 6-32 情報を掲載する案内看板



7. 進行管理

7.1 PDCAサイクルに基づく進行管理

本アクションプランで定めた事業の実施状況及びその効果について、PDCAサイクルに基いて毎年点検・評価を行い、次年度実施する事業の見直しをします。

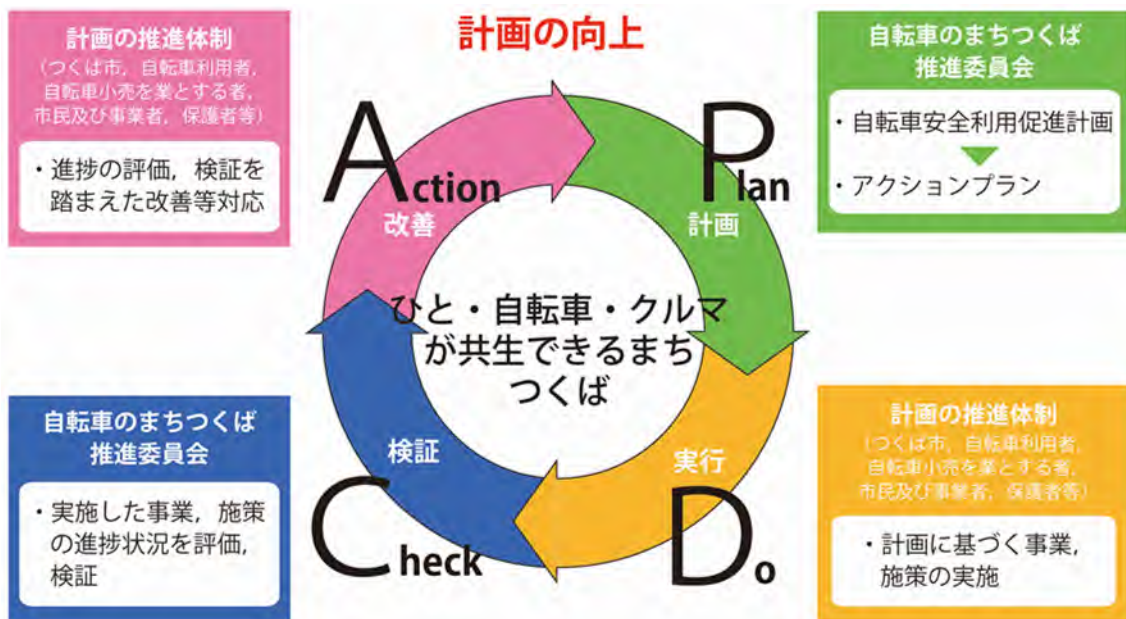


図 7-1 PDCA サイクルの概念図



7.2 進行管理方法

アクションプランの進行管理は、事業進捗と施策効果についてそれぞれ指標を設定し、点検・評価を実施します。

事業進捗については、実施メニューごとにアウトプット指標を設定し、計画どおりに事業が進んでいるか確認を行います。施策効果については、基本目標及び計画全体に対しアウトプット指標及びアウトカム指標を設定し、点検・評価を行います。評価結果を次年度の事業計画に反映し、アクションプランを推進します。

表 7-1 進行管理方法

| 把握項目 | 評価単位 | 実施時期 | 指標 |
|------|--------|------------------------------|-------------------------|
| 事業進捗 | 実施メニュー | 毎年 | 実施メニュー別成果目標 アウトプット指標 |
| 施策効果 | 基本目標 | 毎年 ※指標の調査時期により複数年に1回の場合あり | 進行管理指標 |
| | 計画全体 | | アウトプット指標 アウトカム指標 |

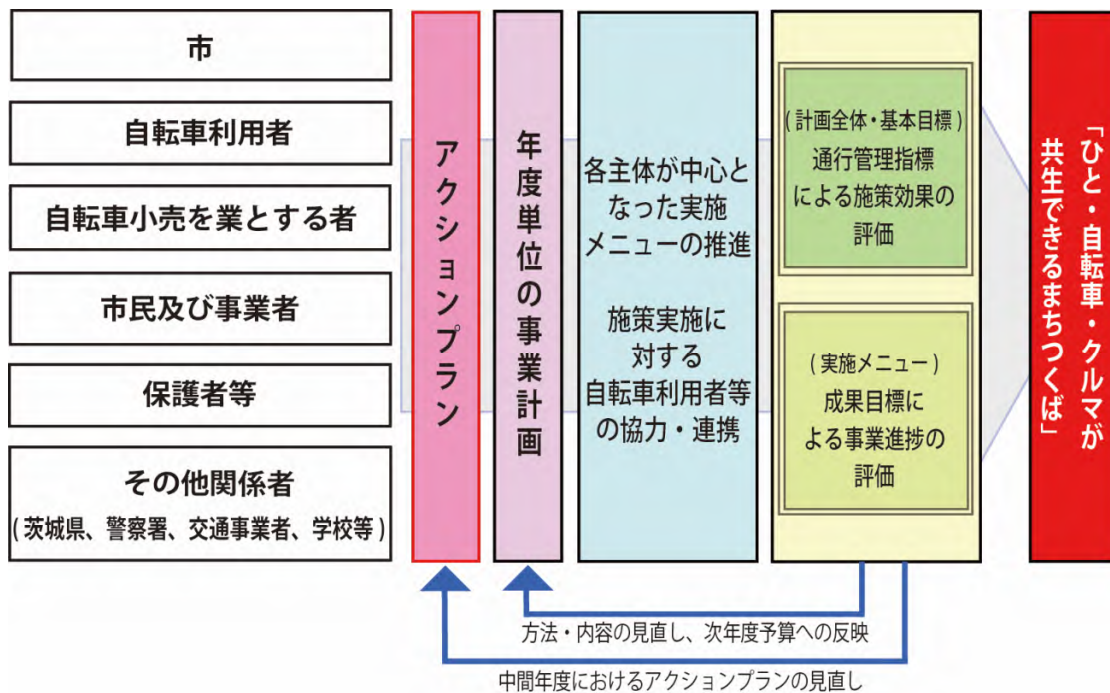


図 7-2 進捗管理のスキーム



7.3 計画全体の進行管理指標

歩行者、自転車、自動車の三者が快適かつ安全に空間を共有できることは、安全・安心なまちづくりの視点の上で極めて重要です。

アクションプランの実効性及び「ひと・自転車・クルマの共生できるまち つくば」の実現度を点検・評価するために、三者の共生に関する市民の意識の変化を指標として設定します。指標は、市民に対するアンケート調査を定期的実施することにより把握します。

(1) 歩行者・自転車・自動車が共生できていると感じる割合（全体）



(2) 歩行者・自転車・自動車が共生できていると感じる割合（ペDESTリアンデッキ）



7.4 基本目標の進行管理指標

基本目標別の進行管理指標として、リーディングプロジェクトに基づく、以下のアウトカム指標を設定します。

基本目標 1 自転車の安全な利用につながる意識づくり

基本目標 1 に関わる施策の実効性及び自転車の安全な利用につながる意識づくりの実現度を評価するため、自転車関連事故の変化と意識づくりを支援する自転車安全利用サポーター数を指標として設定します。

| リーディングプロジェクト | 進行管理指標 |
|--------------------------|-------------------|
| 中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育 | (1) 自転車関連事故件数 |
| 高齢者のための自転車利用等の交通安全に関する教育 | |
| 自転車安全利用サポーター制度 | (2) 自転車安全利用サポーター数 |

| | |
|---------|---------|
| 平成 25 年 | 平成 31 年 |
| 144 | — |

| | |
|----------|----------|
| 平成 26 年度 | 平成 31 年度 |
| 0 | 50 |



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

基本目標2に関わる施策の実効性及び安全で快適に自転車で走ることができる環境づくりの実現度を評価するため、自転車走行空間に対する市民の意識の変化、放置自転車台数や駐輪場利用状況の変化を指標として設定します。

| リーディングプロジェクト | 進行管理指標 |
|------------------------|--|
| 生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備 | (1) 自転車走行空間に対する満足度 平成26年度 35% → 平成31年度 40% |
| 交通拠点への安全・安心なアクセスルートの整備 | (2) ペDESTリアンデッキが歩行者にとって安全な空間になっていると回答した割合 平成26年度 61% → 平成31年度 70% |
| ペDESTリアンデッキ整備 | (3) 駐輪場利用台数 平成25年度 2,425 → 平成31年度 2,545 |
| 中心市街地の駐輪場の活用事業 | (4) 駐輪場利用率 平成25年度 85.3% → 平成31年度 90.0% |
| 交通拠点に付設した駐輪場整備事業 | |

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

基本目標3に関わる施策の実効性及び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の実現度を評価するため、地球温暖化対策や健康づくりにおける自転車利用に対する市民意識の変化、市民が日常利用する交通手段の変化を指標として設定します。

| リーディングプロジェクト | 進行管理指標 |
|-------------------------|--|
| クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業 | (1) 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 平成25年度 23.5% → 平成31年度 30% |
| サイクリングマップの作成事業 | (2) 健康づくりのために「自転車・徒歩による移動」を実施していると回答した割合 平成26年度 - → 平成31年度 15% |
| 自転車を利用したイベントの企画・支援 | (3) つくば市民の日常利用する交通手段（自転車の割合） 平成26年度 28.6% → 平成31年度 30% |



8. 資料編

■ つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

（目的）

第1条 この条例は、自転車の利用に関し、基本理念を定め、及びつくば市（以下「市」という。）、自転車を利用する者（以下「自転車利用者」という。）、事業者、市民その他の関係者の責務を明らかにするとともに、市の基本的な施策、関係者が講じるべき措置等を定めることにより、自転車の安全で適正な利用を促進することを目的とする。

（基本理念）

第2条 自転車は、自転車利用者にとって高い利便性を有するとともに、自転車利用の推進により環境負荷の低減と健康にも寄与するなど市民生活に極めて重要な役割を果たす一方で、自転車に係る交通事故の多発や放置自転車の問題など不適切な利用により市民の安全な生活の妨げとなっていることに鑑み、市、市民等及び関係機関の相互の連携により、その安全で適正な利用が促進されなければならない。

（市の責務）

第3条 市は、市民等と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策（以下「安全利用促進施策」という。）を総合的に実施するものとする。

2 市は、自転車の安全で適正な利用を促進するため、市民等に対し、必要な広報活動及び啓発活動を行うものとする。

（自転車利用者の責務）

第4条 自転車利用者は、自転車が車両（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第8号に規定する車両をいう。）であることを認識して歩行者の通行の安全を確保し、同法その他の関係法令を遵守するとともに、自転車を安全かつ適正に利用するものとする。

（自転車小売を業とする者等の責務）

第5条 自転車の小売、組立て及び整備を業とする者（以下「自転車小売業者等」という。）は、自転車が安全で適正に利用されるよう必要な措置を講じるとともに、市が実施する安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。

（市民及び事業者の責務）

第6条 市民及び事業者は、自転車の安全で適正な利用について理解を深め、交通事故の防止に努めるとともに、市が実施する安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。

（自転車安全利用促進計画）

第7条 市長は、自転車の安全で適正な利用を促進するための計画（以下「安全利用促進計画」という。）を策定するものとする。



2 市長は、安全利用促進計画の策定に当たっては、市民等の意見を反映することができるよう、適切な措置を講じるものとする。

3 市長は、安全利用促進計画を策定したときは、これを公表するものとする。

4 前2項の規定は、安全利用促進計画の変更について準用する。

(市による自転車の安全で適正な利用のための技能及び知識の習得)

第8条 市は、自転車利用者が自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識を習得するための機会の提供その他の必要な措置を講じるものとする。

(事業者による自転車通勤者の技能及び知識の習得)

第9条 事業者は、自転車を利用して通勤する従業者が自転車を安全かつ適正に利用することができるよう、情報の提供その他の必要な措置を講じることにより、技能及び知識を習得させるよう努めなければならない。

(自転車利用者の技能及び知識の習得)

第10条 自転車利用者は、自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識の習得に努めなければならない。

(保護者による児童・生徒の技能及び知識の習得)

第11条 父母その他の保護者は、その保護する児童・生徒（18歳未満の者をいう。以下同じ。）に対して、指導、助言その他の必要な措置を講じることにより、自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識を習得させるよう努めなければならない。

(児童・生徒の教育又は育成に携わる者による指導等)

第12条 児童・生徒の教育又は育成に携わる者は、当該児童・生徒が自転車を安全かつ適正に利用することができるよう、指導、助言その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

(安全に資する器具の利用)

第13条 自転車利用者は、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具を利用するよう努めるものとする。

2 父母その他の保護者は、その保護する児童・生徒に対して、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具を利用させるよう努めるものとする。

3 自転車小売業者等は、自転車の販売、組立て及び整備の機会を通じ、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進するために必要な情報の提供に努めなければならない。

(点検整備の実施)

第14条 自転車利用者は、その利用する自転車について、安全性を確保するため、点検整備を行うよう努めなければならない。

2 父母その他の保護者は、その保護する児童・生徒が利用する自転車について、安全性を確保するため、点検整備をし、又はその保護する児童・生徒に対して、その利用する自転車について、点検整備をさせるよう努めなければならない。

3 自転車小売業者等は、自転車の販売、組立て及び整備の機会を通じ、点検整備の必要性、日常点検の方法その他の自転車を安全で適正に利用するために必要な



情報の提供に努めなければならない。

(自転車損害賠償保険等への加入等)

第15条 自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済への加入その他必要な措置を講じるよう努めなければならない。

2 父母その他の保護者は、その保護する児童・生徒が利用する自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済への加入その他必要な措置を講じるよう努めなければならない。

3 自転車小売業者等は、自転車の販売、組立て及び整備の機会を通じ、自転車損害賠償保険等への加入その他必要な措置に関する情報の提供に努めなければならない。

(関係機関との連携)

第16条 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み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。

附 則

この条例は、平成26年4月1日から施行する。



■ 自転車のまちつくば推進委員会 委員名簿（平成 26 年度）

※敬称略

| 区分 | 職名等 | 氏名 | 備考 |
|---------|--|--------|------|
| 学識経験者 | 茨城大学工学部都市システム工学科 教授 | 金 利昭 | 委員長 |
| | 筑波大学芸術系 准教授 | 渡 和由 | 副委員長 |
| | 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室 | 小林 寛 | |
| | 独立行政法人国立環境研究所 社会環境システム研究センター 環境経済・政策研究室長 | 松橋 啓介 | |
| 市民代表 | つくば市区会連合会 筑波地区代表区長 | 鈴木 忠雄 | |
| | つくば市区会連合会 大穂地区代表区長 | 木田 和雄 | |
| | つくば市区会連合会 豊里地区代表区長 | 坂本 義治 | |
| | つくば市区会連合会 桜地区代表区長 | 一色 喜美子 | |
| | つくば市区会連合会 谷田部地区代表区長 | 峯本 誠一 | |
| | つくば市区会連合会 荃崎地区代表区長 | 小原 正彦 | |
| 自転車利用者 | NPO法人りんりんプロジェクト 代表 | 有野 真由美 | |
| | つくば市PTA連絡協議会 会長 | 中村 貴之 | |
| | 茨城県立筑波高等学校 校長 | 高橋 郷史 | |
| | 筑波大学全学学類・専門学群代表者会議 生活環境委員会 施設交通班長 | 早川 なつみ | |
| | つくば市体育協会 会長 | 宇木 博明 | |
| | つくば市工業団地企業連絡協議会 副会長 | 竹之内 元 | |
| 自転車関連団体 | つくば市商工会 青年部長 | 堀口 直之 | |
| | 一般社団法人つくば青年会議所 | 塚田 勇人 | |
| | 首都圏新都市鉄道株式会社 経営企画部 推進役兼事業企画課長 | 本橋 建一 | |
| | 関東鉄道株式会社 取締役兼自動車部部长 | 武藤 成一 | |
| | 輪業組合 筑波支部 役員 | 庄司 新市 | |
| | 輪業組合 つくば中央支部長 | 中島 利男 | |
| | 一般財団法人つくば都市交通センター 理事 企画業務担当 | 福田 光宏 | |
| | つくば中央地区交通安全母の会連合会 会長 | 飯島 和子 | |
| 行政機関 | つくば北地区交通安全母の会連合会 会長 | 鮎川 礼子 | |
| | 茨城県つくば中央警察署 交通課長 | 小高 正路 | |
| | 茨城県つくば北警察署 交通課長 | 古内 新一 | |
| | 茨城県企画部つくば地域振興課 課長 | 池畑 直美 | |
| | 茨城県土浦土木事務所 次長兼道路整備第一課長 | 大野谷 祐二 | |
| | 独立行政法人年再生機構首都圏ニュータウン 本部茨城業務部 | 野津 治夫 | |
| つくば市 | 宇津野 卓夫 | | |



■ 検討経緯

| 年月 | 会議等 | 検討内容、議題等 |
|----------------|--------------------------------------|--|
| 平成 26 年 4 月 | 自転車のまちつくば行動計画 進捗状況調査 | 重点施策、短期施策に関する進捗状況を調査 |
| 7 月 | 平成 26 年度 第 1 回 自転車のまちつくば 推進委員会 | (1) 自転車安全利用条例普及広報活動について (2) 自転車のまちつくば基本計画及び行動計画 の評価について (3) 自転車安全利用促進計画基本計画策定につ いて |
| 8～10 月 | 各種調査の実施 | (1) 自転車施策に関するアンケート調査 (2) 自転車利用経路に関するアンケート調査 (3) 自転車走行空間調査 (4) 交通状況調査 |
| 10 月 | 各種調査結果の整理・分析 | (1) 施策の実施状況に関する分析 (2) 施策の効果に関する分析 (3) 施策の再検討に向けた分析 |
| 12 月 | 平成 26 年度 第 2 回 自転車のまちつくば 推進委員会 | (1) 各種調査結果の概要について (2) 自転車安全利用促進計画について (3) 中長期施策から展開される施策メニュー |
| 平成 27 年 3 月 | 自転車安全利用促進計画アク シヨンプラン（素案）の完成 | |
| 3 月 | 平成 26 年度 第 3 回 自転車のまちつくば 推進委員会 | (1) 自転車安全利用促進計画について (2) アクシヨンプランについて (3) 自転車施策の取組状況について |
| 3 月 | 自転車安全利用促進計画アク シヨンプランの完成 | |



■ つくば市自転車安全利用促進計画（概要版）

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〉

— つくば市自転車安全利用促進計画 概要版 —



1 自転車安全利用促進計画の策定にあたり

(1) 計画策定の目的

本計画は、「つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（以下、「自転車安全利用促進条例」）の趣旨を実現するため、環境にやさしく、健康づくりにつながる自転車の安全利用及びつくば市に適した自転車走行環境ネットワークの形成を目指すことを目的に策定します。

(2) 自転車安全利用促進条例

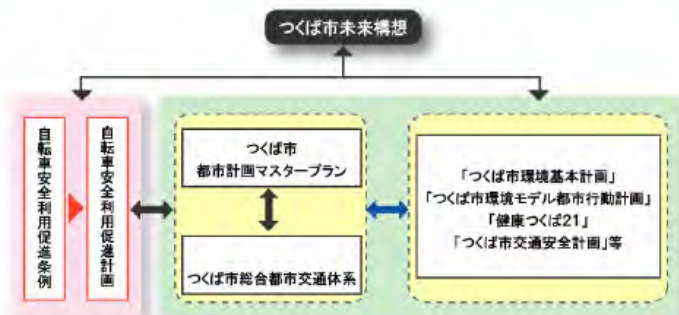
本条例では、自転車の利用について、市、市民等及び関係機関の相互の連携により、その安全で適正な利用が促進されるようにすることを基本理念に定め、つくば市、自転車を利用する者、事業者、市民その他の関係者の責務を明らかにしています。

また、市の自転車安全利用に関する基本的な施策や関係者が実施すべき事項等を定め、社会全体で自転車の安全で適正な利用を促進することを目的にしています。

(3) 各種構想等との連携

本計画は「自転車安全利用促進条例」に基づく計画です。

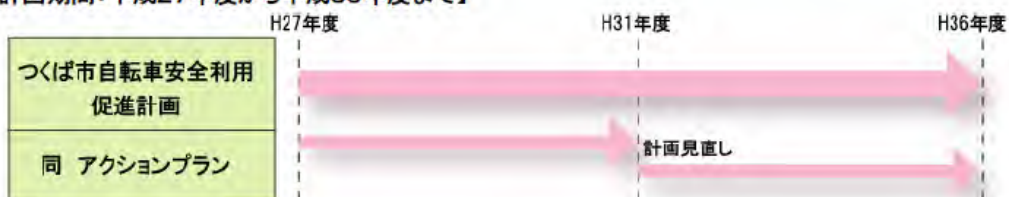
「つくば市未来構想」、「つくば市都市計画マスタープラン」、「つくば市総合都市交通体系」と整合を図り、「つくば市環境基本計画」、「つくば市環境モデル都市行動計画」、「健康つくば21」等と連携した計画としての位置づけを有します。



(4) 計画期間

本計画は、つくば市における自転車の安全利用の促進及び走行環境の向上に関わる基本計画として、各種自転車施策の展開方針を示すものです。本計画の下に具体的な実施メニューを整理したアクションプランを策定します。

【計画期間：平成27年度から平成36年度まで】

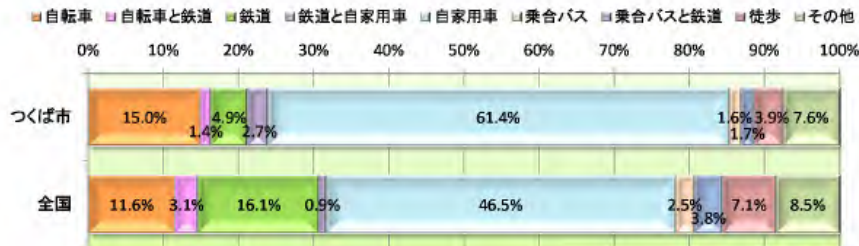




2 つくば市の自転車利用者の状況

■通勤通学時における利用交通手段

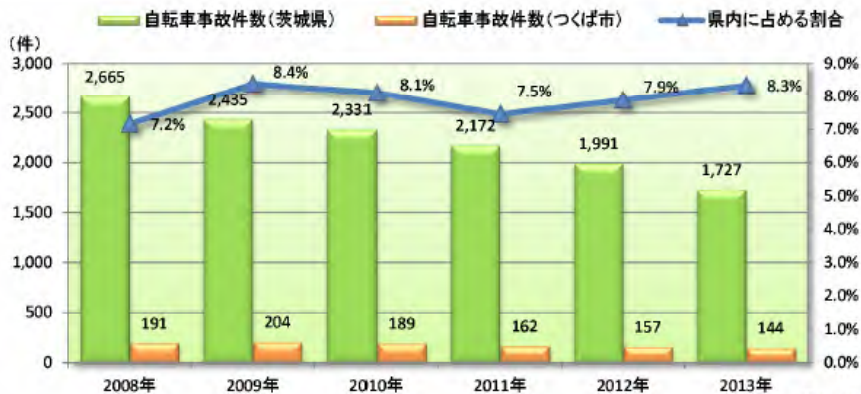
国勢調査の結果では、自転車単独の利用は全国平均を大きく上回っています。多くの市民が移動手段として自転車を利用している傾向にあります。



資料：平成22年国勢調査(総務省)

■交通事故発生状況

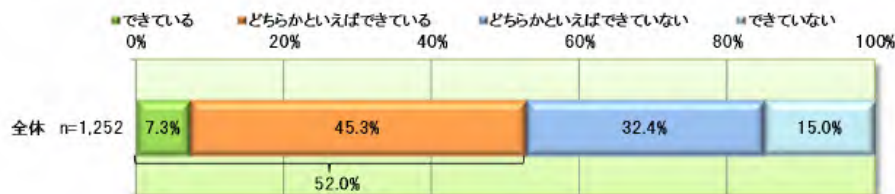
つくば市内の自転車交通事故数は微減傾向ですが、茨城県内におけるつくば市の自転車事故数が占める割合は上昇しています。



資料：茨城県警交通企画課

■歩行者、自転車、自動車の共生に関する意識

歩行者、自転車、自動車の三者が快適かつ安全に空間を共有することができることは、安全・安心なまちづくりの視点の上で極めて重要なことです。三者が「共生できている」及び「どちらかといえば共生できている」と回答は52%を占めています。



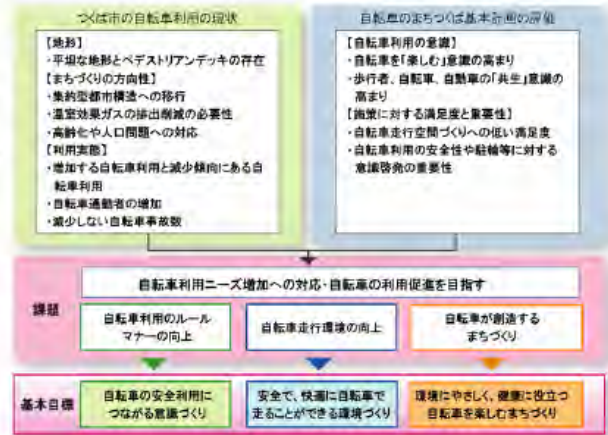
資料：つくば市アンケート調査



3 課題と今後の展望

市全体としては、環境負荷の軽減の視点等から、さらなる自転車の利用促進に取り組むことが重要です。通勤・通学において自転車を利用する市民が増加していること、利用意向が徐々に高まりつつあることをきっかけに、自転車利用ニーズを育成していくことが必要になっています。

全体的な課題としては、自転車利用の増加に対応するための走行環境等ハード面の充実、ソフト面としては自転車の安全な利用促進について、着実に取り組む必要があります。これらの課題を解決するために、3つの基本目標を設定します。



●課題1 自転車利用のルール・マナーの向上

現在、つば市における自転車事故数は微減傾向にあります。さらなる自転車事故数減少に向けて、一層の努力をすることが求められています。自転車事故数の減少を目指し、ひと、自転車、クルマの三者が安全・安心に共生できるようにするため、自転車利用に関するルール・マナーの遵守を促す自転車安全利用教育の充実を基本目標1に設定します。

- ● ● 基本目標1 自転車の安全利用につながる意識づくり

●課題2 自転車走行環境の向上

自転車の利用環境及び利用状況からみると、自転車利用環境のハード面が充実している場所や地域において、自転車利用が促進されている状況です。快適な自転車走行空間があることにより、自転車利用が促進されている状況です。自転車利用の需要増加に対応をするため及び自転車の利用促進のために、駐輪場の整備、その他快適な自転車利用環境づくりに取り組む施策を基本目標2に設定します。

- ● ● 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

●課題3 自転車が創造するまちづくり

つば市では、環境モデル都市として、市全体として環境負荷軽減への取組を強化していくことが求められています。現在、市民の自転車の利用への意識は少しずつ高まりつつありますが、環境負荷軽減に対する貢献はまだ不足しています。環境負荷軽減の視点からも、今後自転車のさらなる利用促進を働きかけていきます。また、健康づくりに役立つ自転車の利用促進の視点からも、楽しい自転車利用を働きかけていく必要があります。

二酸化炭素(CO2)削減目標達成を目指すために、環境に優しい自転車の利用促進を図る施策を展開するとともに、健康づくりの視点から、サイクリング等を推奨するためのソフト面を含む施策の展開を基本目標3に設定します。

- ● ● 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



4 自転車のまちつくばに向けた取り組み

(1) 将来像と基本テーマ

つくば市では、「つくば市未来構想」において、「住んでみたい 住み続けたいまちつくば」を未来の都市像とし、スマート・ガーデンシティの構築に取り組んでいます。本理念及び「自転車安全利用促進条例」基本理念を踏まえ、安全・安心、環境、健康等に視点をおき、自転車を利用する子供から高齢者までの全ての市民を対象に、「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＞」を推進していきます。

- 安全・安心の視点では、平成26年4月から「自転車安全利用促進条例」を施行し、自転車の安全利用促進に取り組んでいます。誰もが安全で快適に移動をすることができるように自転車のルールやマナーの啓発及び走行空間の構築に積極的に取り組みます。
- 環境の視点では、環境モデル都市であるつくば市においては、温室効果ガス排出削減を推進するためにも、つくばエクスプレスの駅を中心にした交通体系の中で自転車利用を交通手段のひとつとして位置づけ、快適で楽しく、安全・安心に利用できる環境整備に取り組んでいく必要があります。移動手段としての自転車の利用を促進し、自転車分担率を高めることに取り組みます。
- 健康の視点では、サイクリングのための環境整備やサイクリングマップの作成等に取り組み、健康づくりと自転車をつないでいきます。

自転車安全利用促進計画

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＞

- 「つくば市未来構想」におけるまちづくりの理念を踏まえ、安全・安心、環境、健康等に視点をおいた「自転車のまちづくり」を推進していく。
- つくばエクスプレスの駅を中心にした交通体系に、自転車利用を交通手段のひとつとして位置づけ、快適で楽しく、安全・安心に利用できる環境づくりを推進していく。

基本目標1
自転車の安全利用に
つながる意識づくり

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

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

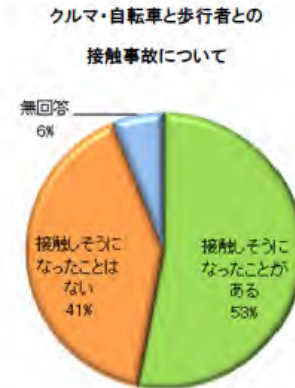


(2)基本目標と施策の方向性

基本目標1 自転車の安全な利用につながる意識

市内の自転車事故数は微減傾向にあります。市民対象のアンケート調査の「クルマ・自転車と歩行者との接触事故を起こそうになったことがありますか？」という設問では、53%が接触しそうになったことがあると回答しています。自転車はクルマと同じ目線で、歩行者の安全を守らなければなりません。自転車は車両であり、クルマの仲間です。道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことへの理解を徹底しなければなりません。

基本目標1では、自転車の安全利用を意識づけるための教育の充実及び社会づくりを目標に取り組みます。



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

「自転車安全利用促進条例」に基づき、自転車の安全利用促進に関する普及啓発活動を積極的に展開します。

施策1 ライフステージに応じた自転車安全利用教育の促進

- 交通安全教育の受講状況により、安全に関する意識及び行動に影響があるため、ライフステージに応じた安全利用に関する講座等を実施し、年齢層に応じて多様な機会に多様な手法による自転車安全利用に関する教育を充実していきます。全ての市民の自転車安全利用の意識を育てていきます。

施策2 自転車安全利用を促す啓発活動

- 自転車ヘルメットの着用及び自転車保険への加入等、自転車を安全に利用するための啓発活動として、キャンペーン等の普及広報活動を実施します。

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

自転車の安全利用を推進するために、自転車を取り巻く社会全体の構築が期待されています。社会全体で自転車の安全利用を見守る気運を高めていきます。多様な主体が連携・協力することを促し、歩行者、自転車、自動車が生産できるまちづくりに取り組む意識の醸成を目指します。

施策3 連携・協働による自転車安全利用促進体制の充実

施策4 自転車安全利用教育を応援する体制の構築

- 自転車や歩行者の通行場所に関するルールの理解状況をみると、「自転車は車道の左側を通行しなければならない」、「自転車は原則車道通行」などについて、「必要性を感じているが実行していない」が25%以上を占めています。必要性を感じているにも関わらず、実行できていない状況を、実行できるようにさせるためにも、自転車の安全な利用を見守る社会づくりが重要になります。また、自転車の整備・点検についても、社会全体で見守る体制を構築しながら周知していきます。
- 「自転車安全利用促進条例」において、市民(自転車利用者)、事業者(自転車小売業者等)、市の各々の立場から自転車の安全利用に対する果たすべき責務が定められています。市では、各者が連携・協力し各々の責務を果たすように主導していきます。



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

ひと、自転車、クルマが共生し、誰もが安全で快適に安心して通行できる環境づくりを進めていくために、「ひと(歩行者)優先」の考え方を基本に、自転車走行空間を構築していきます。自転車やクルマに対し弱い立場にあるひと(歩行者)の安全確保を第一に考えて、自転車走行空間を構築していきます。市民アンケート調査結果からみると、自転車の安全な走行を促すための施策として1番望ましいのは、「自転車の通行空間を整備する」ことが、73.4%となっています。

市民の声を踏まえ、基本目標2では、自転車で安全かつ快適に走行するためのハード・ソフト両面からの施策を目標に定めます。

施策の方向性3 自転車走行環境の形成

自転車の走行環境を構築し、自転車の利用者の増加及び安全利用の促進につなげることを目指します。

施策5 歩行者・自転車等の通行環境の整備・充実

- ・「走行空間を構築する考え方」を基本に、走行空間の創り方を定めます。考え方の前提に、「自転車で走行しやすい路線」を中心に据え、市内全域における市民の自転車利用の実態や走行空間の在り方を路線・エリアの特性などを踏まえて検討します。
- ・基本的に市内全ての路線を走行空間構築の対象路線とします。ただし、ペDESTリアンデッキについては、走行空間を構築するための考え方を別に定めます。

【自転車のまちづくりネットワーク構想総合概念図】

走行空間を構築するための考え方

【考え方1】

(研究学園地区・TX沿線開発地域)
地域住民の生活利便性の向上につながり、安全・安心な自転車利用の促進につながる路線

日常生活における走行空間

…生活に密着した自転車走行環境の整備、道路全体の維持管理と連携した整備を進める。

【考え方2】

(研究学園地区・TX沿線開発地域)
公共交通機関との連携、環境負荷軽減としての自転車利用の促進につながる路線

交通拠点へ集積させる走行空間

…公共交通と連携した自転車利用促進を図るために、公共交通の結節点への安全・安心なアクセスルートの確保をする。

【考え方3】

(りんりんロード・小貝川沿い)
健康づくりに寄与し、楽しむ自転車利用の促進につながる路線

自転車を楽しむための走行空間

…健康づくりを目的とした自転車活用を促進するために、楽しく自転車走行できるルートを確認する。





● 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

自転車走行環境の形成と連携し、自転車を快適に利用できるサービスも充実させます。特に、レンタサイクル等の貸出し自転車サービスを含む自転車を「第三の公共交通」として位置づけていくために、交通拠点に駐輪場を整備する等の自転車の集積を図るための施策を展開します。

施策6 駐輪場の整備と放置自転車対策

- ・ 自転車利用需要に対するサポートとして、駐輪場の整備、放置自転車対策等にも引き続き進めていきます。

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

- ・ 環境にやさしく、健康に役立つ自転車の利用促進のために、自転車を楽しむための情報提供及びサービス環境を充実させていきます。

施策8 公共交通と連携した自転車利用の促進

- ・ 自転車利用を促進するために、自転車に関連する情報の収集及び発信等のサービスも検討します。ソフト施策面からも、自転車を快適に利用できる空間やサービスづくりに取り組みます。

● 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

自転車は環境にやさしく、健康づくりに役立つ乗り物です。自転車安全利用促進条例の基本理念を踏まえて、自転車利用促進のための施策を充実していきます。市民意識調査の結果からみると、環境配慮のもと自転車・徒歩による移動が微増しつつあります。このような結果を踏まえ、基本目標3では、環境や健康づくりの視点から、自転車を楽しむまちづくりを目標に定めます。

● 施策の方向性5 環境にやさしい自転車利用の促進

環境負荷軽減の視点から、自転車の利用促進を目指します。積極的に自転車を利用する動機付けにつながる施策を展開します。

施策9 温室効果ガス低減を目指した行動の拡大

- ・ 交通手段として自転車を利用することで、温室効果ガス排出量低減の一助となるなど、環境の視点から自転車利用を促すための普及広報活動を実施します。

施策10 交通手段転換へのサポートの充実

- ・ 通勤・通学における自転車利用増加傾向にあるため、積極的に自動車から自転車への交通手段の転換を図る社会づくりに取り組みます。自転車がいつもあるライフスタイルづくりに取り組みます。

● 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

健康増進に寄与するサイクリングやポタリング(自転車またはオートバイで気楽にぶらつくこと。自転車をを用いる「散歩」的なサイクリングのこと。)の推奨をします。

施策11 健康づくりを目指した自転車利用の充実

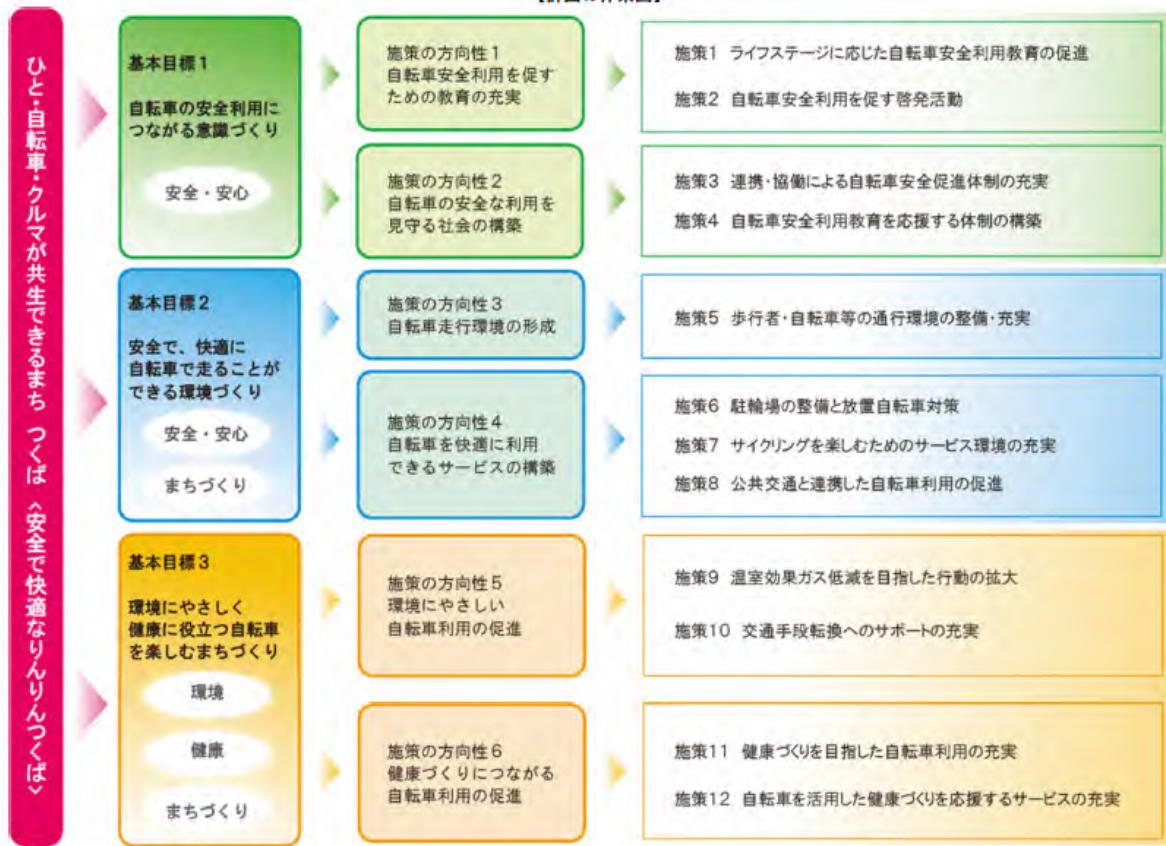
- ・ サイクリング等に関する情報発信やレンタサイクル事業等とおして、サイクリングを楽しむ環境づくりに取り組みます。親子で楽しめるポタリング等、自転車を気軽に利用する機運も高めていきます。

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

- ・ 健康づくりの視点からの日常的な自転車利用者を増やしていくために、体力づくりや健康増進にポイントをおいた自転車利用促進情報を提供します。



【計画の体系図】



5 自転車のまちつくばの推進

「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」を実現化させるために、自転車安全利用促進計画を具体的に進めていきます。

□「自転車安全利用促進計画」のフォローアップ

社会情勢の変化等を踏まえ、つくば市の自転車施策及び環境をモニタリングしながら「自転車安全利用促進計画」の見直しを実施します。より質の高い自転車利用環境を効率的につくるために効果的にフォローアップしていきます。

□自転車のまちつくば推進委員会の継続

つくば市における安全で快適な自転車の利用の促進に関する事項、その他自転車関連施策の検討を行うため、自転車のまちつくば推進委員会を継続して開催します。

□アクションプランの策定

「自転車安全利用促進計画」に掲げた各施策の着実な推進を図るため、関係機関との協議、調整を踏まえつつ、施策の具体的内容、実施スケジュール、実施主体・役割分担等について検討を行い、「アクションプラン」を策定します。



つくば市自転車安全利用促進計画アクションプラン

平成 27 年 4 月

つくば市まちづくり推進部交通政策課

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目 1 番地 1

電 話 029-883-1111 (代表)