

ひと・自転車・クルマの共生できるまち つくば <安全で快適なりんりんつくば> 自転車安全利用促進計画 アクションプラン【概要版】

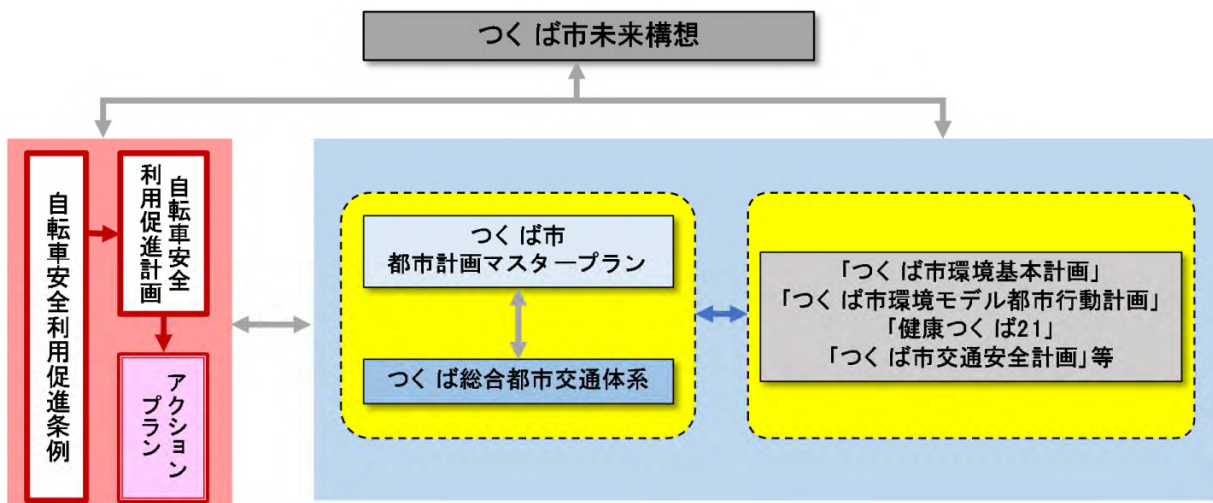


1 アクションプラン策定の目的

アクションプランは、「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策定した「つくば市自転車安全利用促進計画」（以下「自転車安全利用促進計画」）の実現性及び実効性を担保するために策定します。「ひと・自転車・クルマの共生できるまち つくば <安全で快適なりんりんつくば>」を実現するためのアクションプランにします。

2 各種構想等との連携

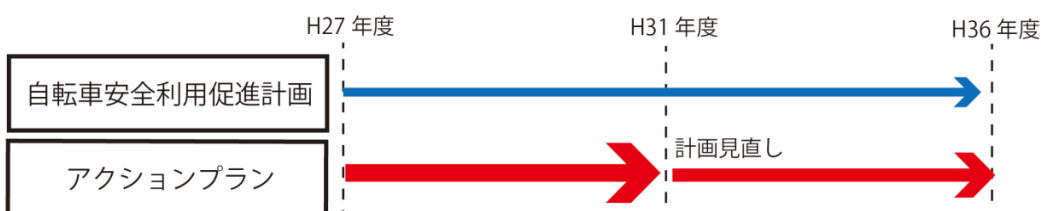
アクションプランは、「自転車安全利用促進条例」及び「自転車安全利用促進計画」に基づく計画です。「自転車安全利用促進計画」に掲げた各施策の着実な推進を図るため、関係機関との協議、調整を踏まえつつ、施策の具体的内容、実施スケジュール、実施主体・役割分担等を定めます。



3 計画期間

アクションプランの計画期間は、平成 27 年度から平成 36 年度までです。計画内容は毎年進捗管理をし、点検・評価します。また、中間年度の平成 31 年度に見直しを行ないます。

平成 27 年度から平成 36 年度まで

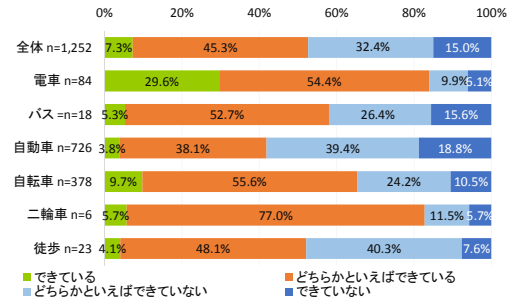


4 現状把握調査

● 自転車施策に関するアンケート調査

市民の全体的傾向として、自転車所有状況は高いですが、毎日の利用状況は決して高くありません。しかし、利用時間は自転車の所有状況が高いこと、15分以下が大半を占めていることから、鉄道やバスへのアクセスツールとして、自転車の利用促進を図ることができる可能性があります。

自転車等の利用環境に対する意識（ひと、自転車、クルマの共生に対する意識）では、利用する移動手段によって、評価にばらつきがあります。他の移動手段の権利や特性に対する理解を深め、他者に配慮した移動行動をとる意識づくりをする必要があります。



共生に対する意識（利用移動手段別）

● 自転車走行空間調査

駅に向かう自転車走行ルートとしては、TX各駅周辺の幹線道路及びつくば駅周辺のペデストリアンデッキが利用されています。また、地域の主要幹線道路も通学等において、利用されています。自転車利用者のトリップとしては、地区内の移動が主となっていますが、高校生の通学等による長距離移動もあります。駅等の交通拠点及び市民の日常生活及び通学等において利用されている主要幹線道路を中心とした自転車走行ルートの環境整備も重要になります。

自転車走行空間の状況としては、全体的に「舗装の劣化」、「植栽の状況」、「路肩の狭さ」、「車止め」の問題等があります。それぞれの問題に対し、修繕や注意喚起、維持管理が必要です。



舗装の劣化

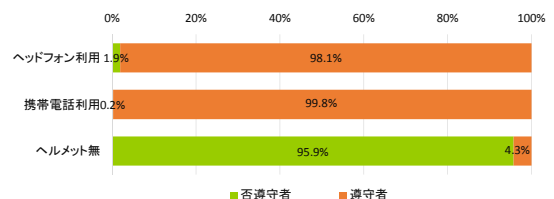


路肩の狭さ

● 交通状況調査

自転車交通量は、TXつくば駅周辺に集中する形で全ての路線で発生しています。他の3駅でも自転車交通量は発生していますが、つくば駅に比較すると少ない状況です。TXつくば駅への移動手段として自転車が大量に利用されている傾向がわかります。交通拠点への移動に自転車利用を促進させるために、つくば駅及びその他の交通拠点における環境整備が必要です。

また、自転車専用通行帯の逆走やヘルメット未着用など交通ルールやマナーを守らない自転車利用者がいる現状を踏まえ、ルール・マナーの面で一層改善及び啓発を図る必要があります。



ペデストリアンデッキにおける交通ルールの遵守状況

5 自転車のまちつくば行動計画の評価

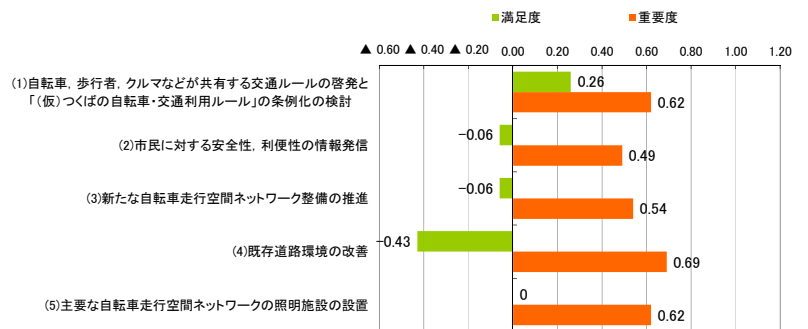
「自転車のまちつくば行動計画」の基本目標（「安全／快適」、「利便」、「環境」、「健康」）について、これまでの取組の評価、課題、今後の方向性について整理しました。

■安全／快適

安全な自転車利用のための意識啓発・ルールづくり・快適に走行できる自転車走行空間ネットワークづくりを推進してきました。自転車事故の削減や自転車安全利用促進条例の施行に関する高い満足度など一定の効果が現れているものと考えられます。一方で、自転車施策に関するアンケート調査では、「安全／快適」に関する施策全体が重要度は高いと評価されていますが、満足度は低い傾向となっています。

引き続き、交通ルールの啓発・教育や市民に対する安全性・利便性の情報発信に関する施策を実施するとともに、自転車走行空間ネットワーク整備を推進します。

アウトカム指標			
効果イメージ	評価指標	平成22年	平成25年
自転車の交通事故の減少	自転車関連事故件数	189件	144件
自転車走行環境の満足度の向上	走行環境の満足度として「新たな自転車走行空間ネットワーク整備の推進」を満足していると回答した割合	-	35%
自転車の利用全般の安全に関する満足度向上	安全に関する満足度として「既存道路環境の改善」を満足していると回答した割合	-	34%

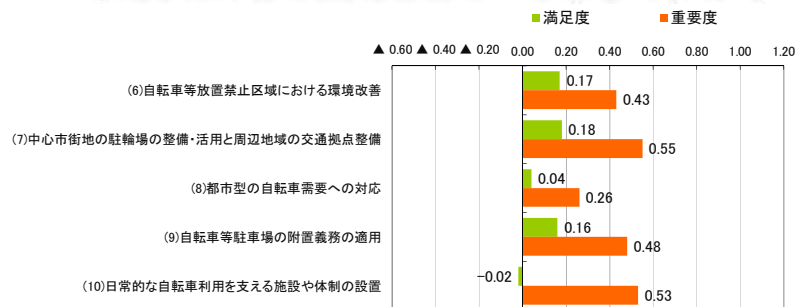


■利便

自転車のまちづくりの一環として、自転車を使いやすい体制や施設づくりを推進してきました。自転車施策に関するアンケート調査では、各施策に対する満足度は着実な取組が評価され、高い傾向にあります。しかし、自転車利用を支える施設や体制の設置については、市民の重要度は高いものの満足度は低い状況です。

市民満足度の高い従来の取組を継続していくとともに、自転車利用を支える施設に関する情報提供を行うなど、内容の充実を図っていきます。

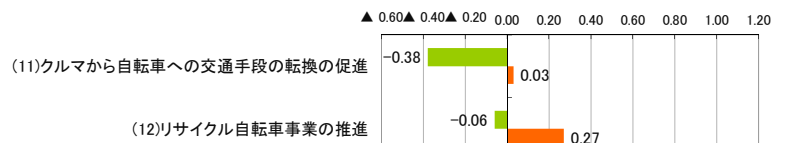
アウトカム指標			
効果イメージ	評価指標	平成22年	平成25年
駐輪場に関する満足度が向上	駐輪場に関する満足度として「中心市街地の駐輪場の整備・活用と周辺地域の交通拠点整備」を満足していると回答した割合	-	45%
市民の自転車利用環境に対する満足度の向上	「日常的な自転車利用を支える施設や体制」を満足していると回答した割合	-	40%



■環境

環境配慮の視点から自転車を使いやすい体制・施設づくりを推進してきました。市民意識調査において、「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」と回答した割合も増加しています。

アウトカム指標			
効果イメージ	評価指標	平成22年	平成25年
環境配慮のために行動するように変化	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	22.6% (H23)	23.5%



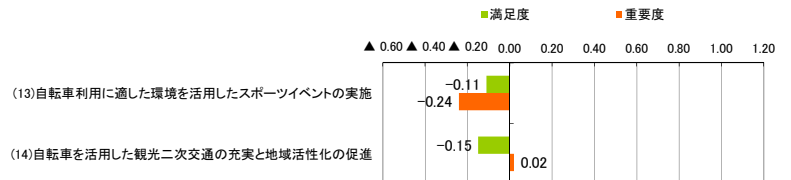
一方で、クルマから自転車への交通手段の転換に関しては市民満足度が低い傾向にあります。

自転車通勤者の増加に寄与していると考えられる施策は継続して実施するとともに、クルマから自転車への交通手段の転換に関わる施策については、更なる行動変容を促すモビリティマネジメントを実施します。

健康

自転車を楽しめる機会づくりを進める施策を推進してきました。レンタサイクルについては一定の利用者を確保しておりますが、今後は利用促進のために、利便性の向上を図っていきます。また、市民の自転車利用に関する興味関心を喚起しながら、施策・サービスを展開していきます。

アウトカム指標			
効果イメージ	評価指標	平成22年	平成25年
市民の自転車への関心の高まり	自転車への関心度として「自転車を活用した観光二次交通の充実と地域活性化の促進」を満足していると回答した割合	-	29%



6 アクションプランの方針

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」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。

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、12施策35実施メニューを設定するとともに、牽引役となる「リーディングプロジェクト」を定めます。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」の実現や「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です。

「ひと・自転車・クルマが共生できるまち つくば」

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）

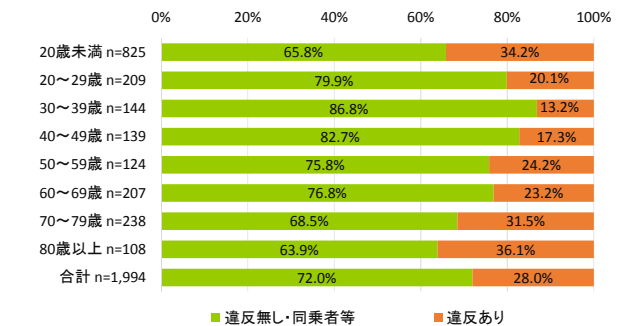
基本目標3 環境にやさしく健康に役立つ自転車を楽しむまちづくり

- 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）

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。

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利用サポーター制度をリーディングプロジェクトにします。



事故原因別・年齢送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。

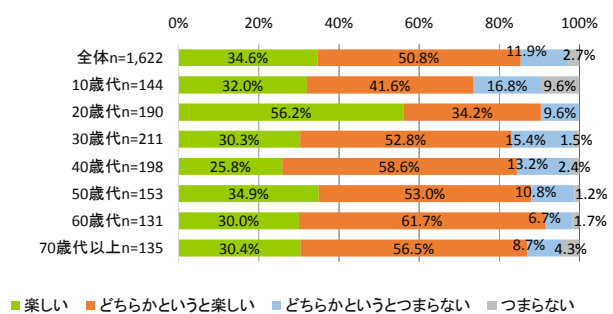
安全・安心な自転車の利用促進につなげるために、自転車の走行空間及び自転車駐輪空間の整備に関わるメニューをリーディングプロジェクトとします。

- 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。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、自転車利用を楽しんで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。



自転車利用を楽しんでいるか（年齢別）

- 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）

7 施策の実施メニュー

12の施策ごとに施策の基本方針，具体的な実施メニュー，スケジュールと担当，成果目標を定めます。

■ 施策体系



■実施メニューの内容

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

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。

具体的には、対象者別に交通安全教室を実施するほか、中学生に対しては、体験型の自転車交通安全教育プログラムの導入、高校生に対しては、自転車のまちづくりを考える講座の開催、保護者に対しては、子供に教えるための自転車安全利用教育教材の導入等、対象者に応じたメニューを実施します。

施策2 自転車安全利用を促す啓発活動

全国的な自転車事故の状況として、法令違反を伴う事故が数多く発生しています。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。

具体的には、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するとともに、幼児2人同乗用自転車の購入補助事業、自転車保険加入及び自転車ヘルメット利用を促進するための啓発活動を実施します。

施策3 連携・協働による自転車安全利用促進体制の充実

「自転車安全利用促進条例」の第16条では、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の構築について定めています。

具体的には、つくば市、自転車利用者、自転車小売を業とする者、市民及び事業者、保護者及び児童・生徒の教育・育成に携わる者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ため、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。

施策4 自転車安全利用教育を応援する体制の構築

自転車安全利用教育を実施できる体制の構築を行います。具体的には、市内の事業者の従業員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指導者を認定します。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。

施策5 歩行者・自転車等の走行環境の整備・充実

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を促進するための走行環境の整備・充実を図っていきます。

具体的には、生活に密着したエリア、交通拠点への安全・安心なアクセスルート、長距離を安全に楽しく自転車走行できるルートにおける自転車走行空間を整備するとともに、ペDESTリアンデッキの歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上を目指した整備を実施します。

施策6 駐輪場の整備と放置自転車の対策

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きます。

具体的には、自転車等放置禁止区域における監視・撤去、附置義務駐輪場の設置の徹底等を図るとともに、保管期間を経過した放置自転車については補修整備を行った上でリサイクルします。

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

近年、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、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環境を充実させていきます。

具体的には、中心市街地の駐輪場が利用しやすくなるような維持管理、自転車用無料空気入れ等の設置及び自転車利用に役立つ施設等に関する情報提供を実施するとともに、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8 公共交通と連携した自転車利用の促進

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。

具体的には、交通拠点整備やバス停新設と連携した駐輪場整備を行うとともに、自転車積載バスやレンタサイクルの利用促進のための広報活動を実施します。また、サイクルシェアリングの実現に向け、サイクルポートの設置場所や利用料金等を検討します。

施策9 温室効果ガス排出量削減を目指した行動の拡大

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。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。

具体的には、事業所等への協力依頼等によりエコ通勤を促進するとともに、日常の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（早見表及び記録カード）を提供します。

施策10 交通手段転換へのサポートの充実

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。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。

具体的には、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、楽しい自転車利用に関する講座を開催しモビリティマネジメントを実施します。自転車とバスを連携した利用を促進するため、既存バス停への駐輪スペース確保等を行います。また、自転車とバスの利用を促進する「バス×りんりんつくばオデカケキャンペーン」を実施します。

施策11 健康づくりを目指した自転車利用の充実

日常的に自転車を利用する時間を多くさせるとともに、自転車を利用していない人に対しても利用促進につなげるため、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等に取り組んでいきます。

具体的には、つくば市内のおすすめサイクリングルートのほか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・配布するとともに、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

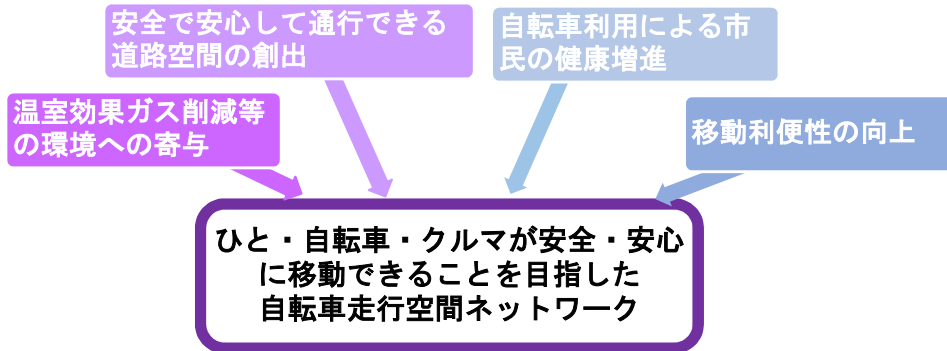
生活習慣病の予防のために手軽にできる運動として、自転車利用による健康づくりを推進していきます。健康のために習慣として継続的に自転車を利用することができるように、自転車を活用した健康づくりを応援するサービスの充実を図ります。

具体的には、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するとともに、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、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。

8 自転車走行空間ネットワーク

■ 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。



■ 自転車走行空間ネットワーク路線選定の考え方

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。	

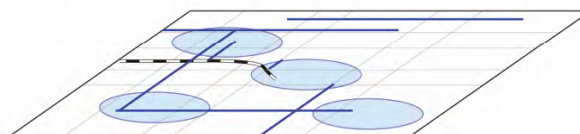
考え方2 公共交通機関との連携、環境負担軽減としての自転車利用の促進につながる路線

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つなぐ路線	
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

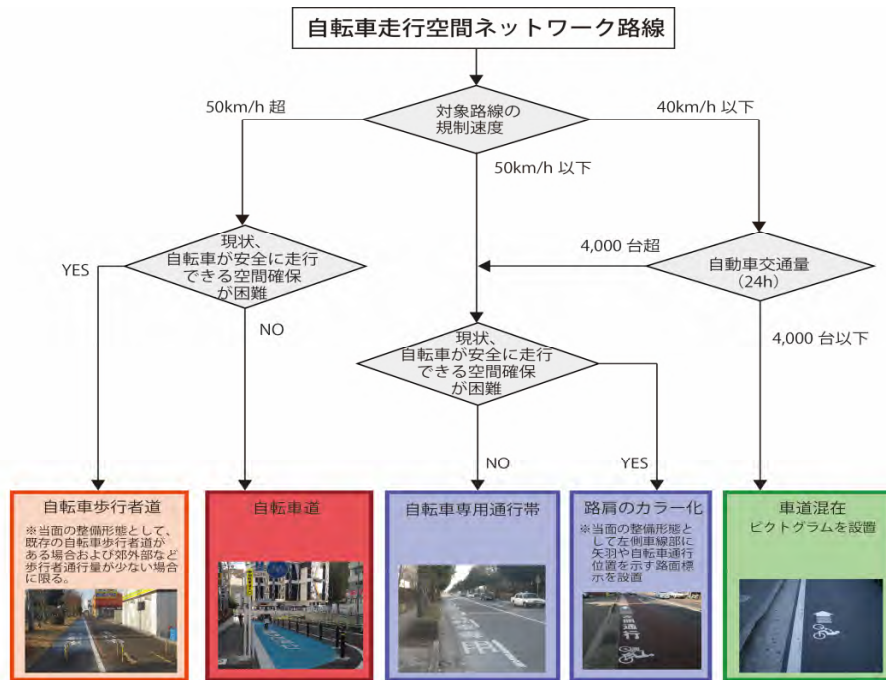
路線選定の基準	【自転車を楽しむための走行空間】 ・ 地域の課題や自転車利用のニーズに応じて自転車利用を促進する路線	
走行空間構築の方向性	健康づくりを目的とした自転車活用を促進するために、楽しく自転車走行できるルートを確認する。	

【自転車走行空間ネットワーク】



■自転車走行空間ネットワーク路線の整備形態の考え方

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。



■自転車走行空間ネットワークエリア、整備の優先度

【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

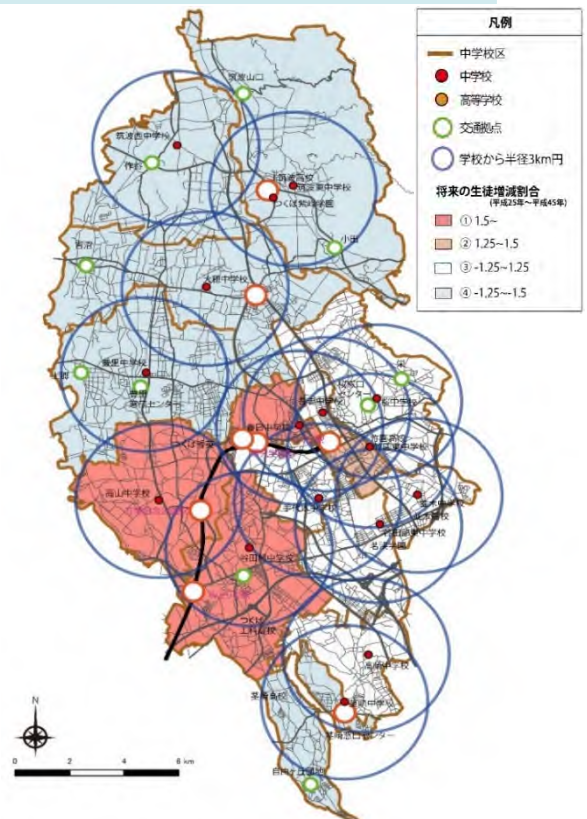
●整備対象エリア

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では、3～5km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、中学校を中心とした半径3km圏の整備対象エリアを設定します。

●整備の優先度

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。



【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

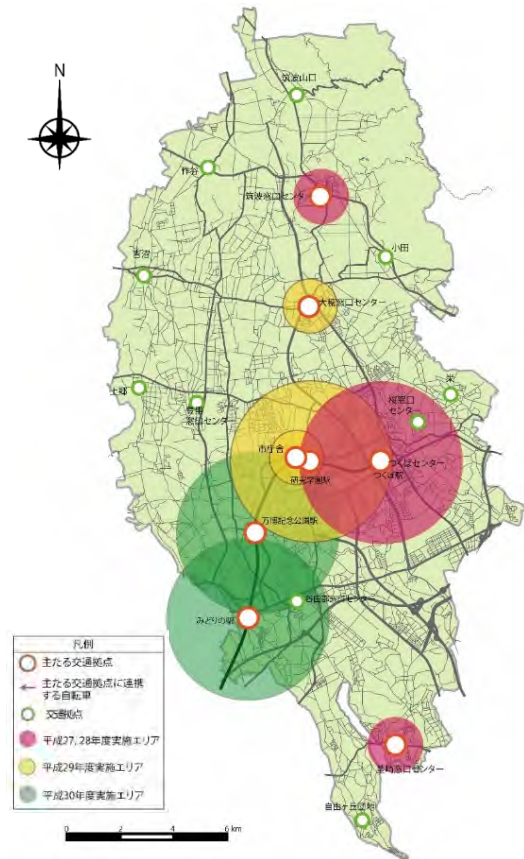
●整備対象エリア

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交通が通行しやすい路線に自転車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。

●整備の優先度

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，下記を整備対象エリアとします。



【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

●整備対象エリア

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。

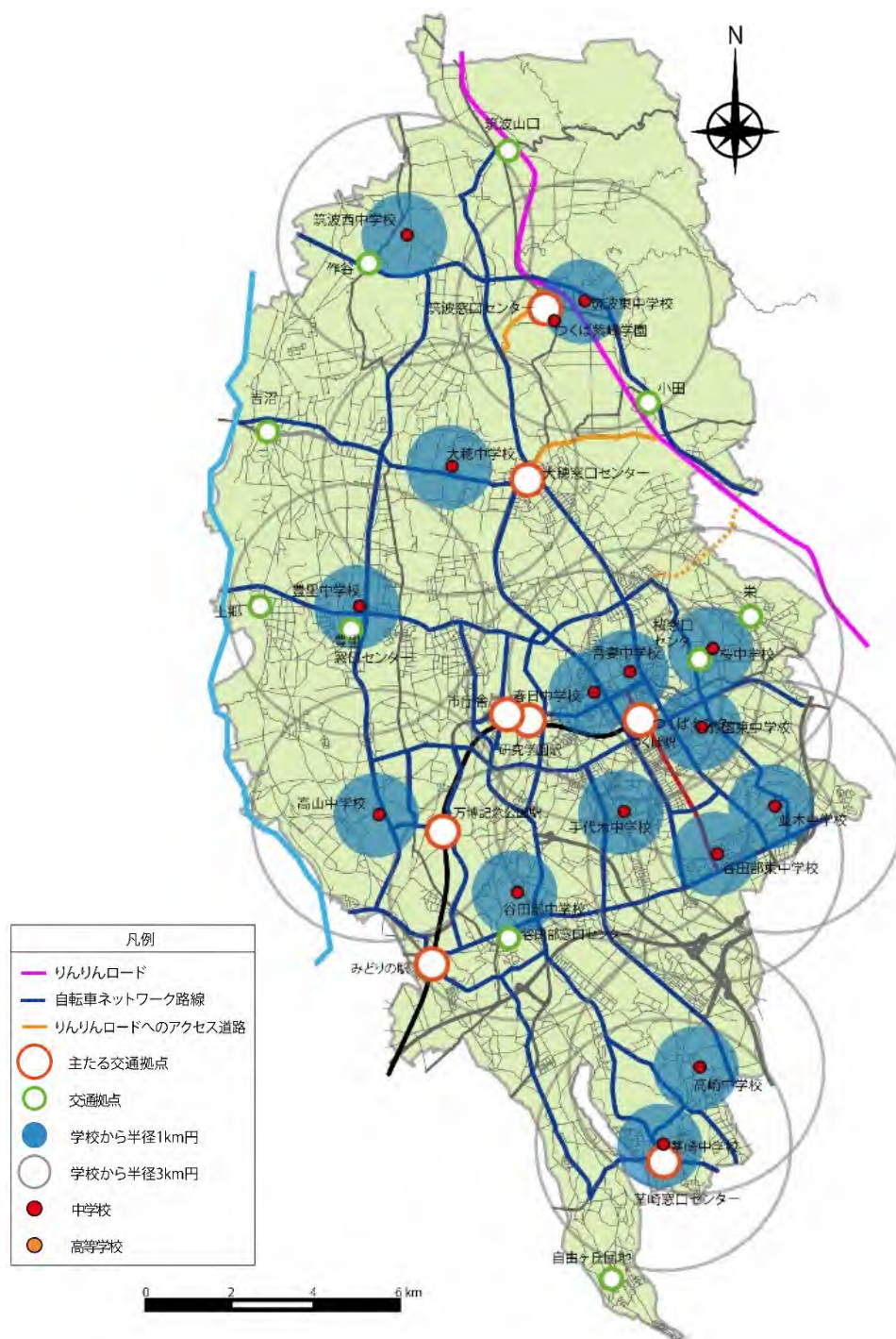
●整備の優先度

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。



【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。



■ペDESTリアンデッキ

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方向性を定めます。

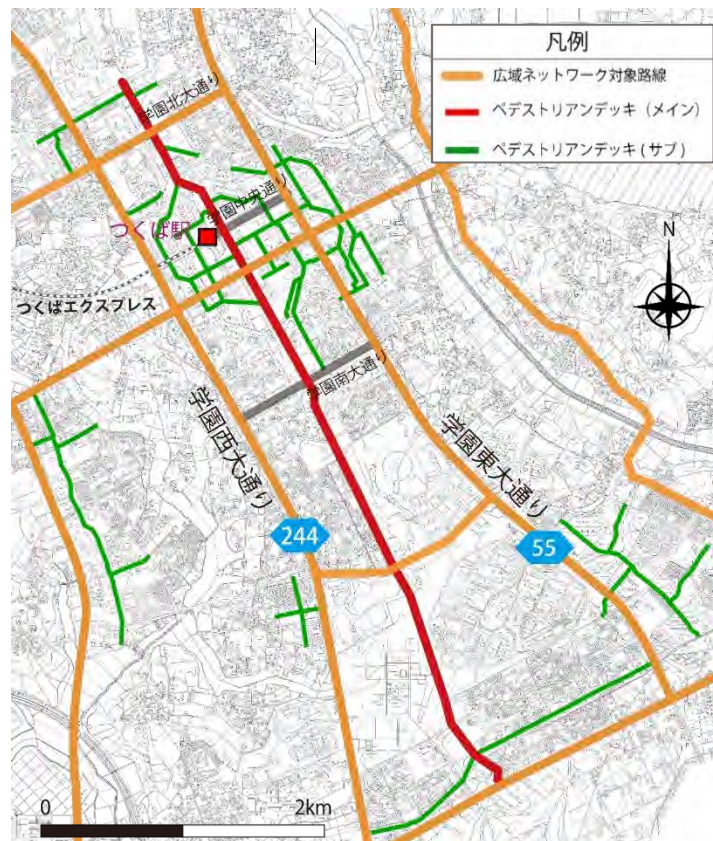
●ペDESTリアンデッキの今後の使い方

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）の上の広場では、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。

●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、南北に走るメインルート及び幅員の広い路線を中心に、効率的なネットワーク路線を構築します。



●整備内容

自転車・歩行者の錯綜対策

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）。



誘導看板イメージ



自転車利用者に向けた路面標示

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、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。



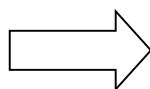
通行時に支障となる植栽

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）。



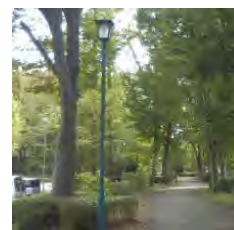
反射材のない車止め



車止め前にライトを設置したイメージ

夜間照明に関する調査・改善実施

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。



樹木が多い茂る区間で設置間隔が広い街灯

案内看板設置

現在設置されている案内看板の情報を、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。

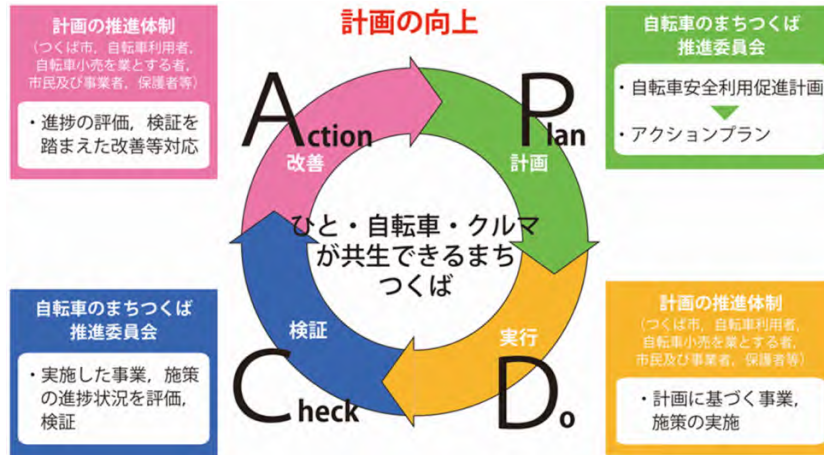


情報を掲載する案内看板

9 進行管理

■PDCAサイクルに基づく進行管理

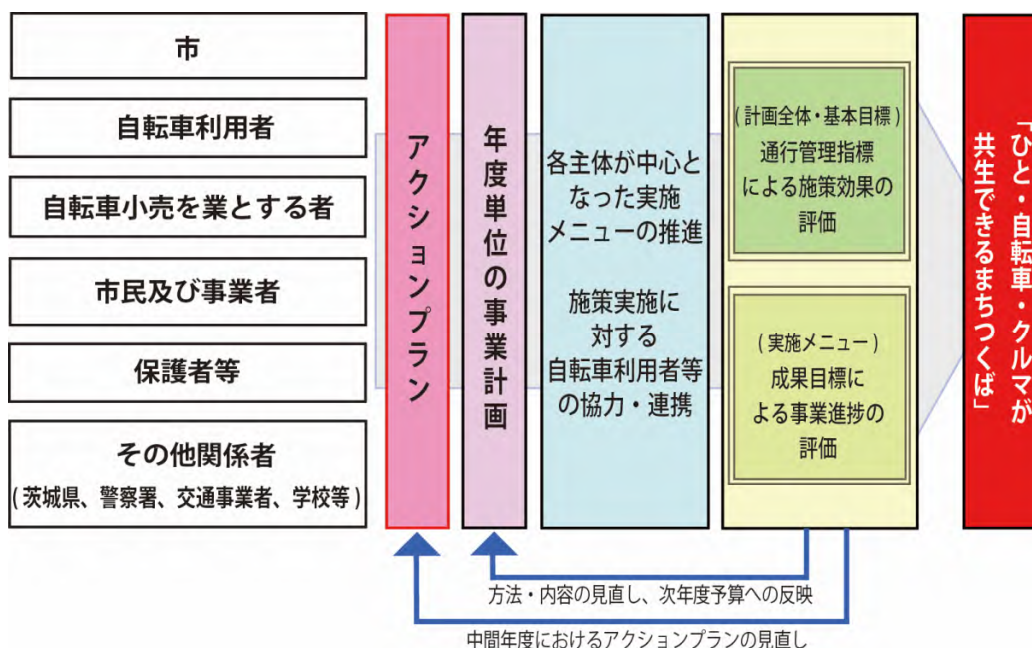
本アクションプランで定めた事業の実施状況及びその効果について、PDCAサイクルに基づいて毎年点検・評価を行い、次年度実施する事業の見直しをします。



■進行管理方法

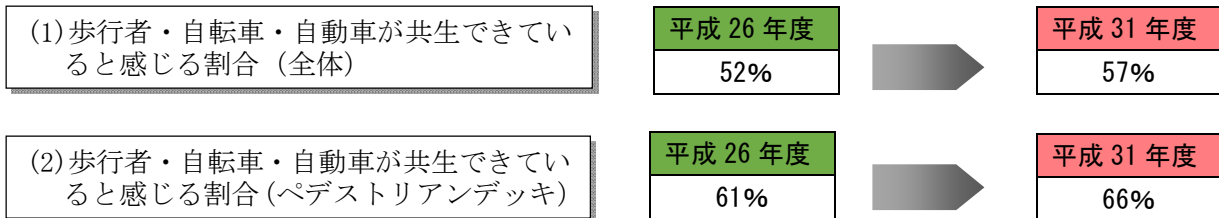
アクションプランの進行管理は、事業進捗と施策効果についてそれぞれ指標を設定し、点検・評価を実施します。

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 アウトプット指標
	計画全体		アウトカム指標



■計画全体の進行管理指標

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。



■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	リーディングプロジェクト	進行管理指標
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。	中学生のための自転車利用等の交通安全に関する教育 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	(1) 自転車関連事故件数 平成 25 年 144 → 平成 31 年 — (2) 自転車安全利用サポーター数 平成 26 年度 0 → 平成 31 年度 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。	生活に密着したエリアの自転車走行空間の整備 交通拠点への安全・安心なアクセルートの整備 ペDESTリアンデッキ整備 中心市街地の駐輪場の活用事業 交通拠点に付設した駐輪場整備事業	(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% (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% (3) 駐輪場利用台数 平成 25 年度 2,425 → 平成 31 年度 2,545 (4) 駐輪場利用率 平成 25 年度 85.3% → 平成 31 年度 90.0%
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。	クルマから自転車へのモビリティマネジメント事業 サイクリングマップの作成事業 自転車を利用したイベントの企画・支援	(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% (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% (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%