

# 自転車ネットワークについて 1/2

<市長公約> -自転車のまちづくり関連-

「自転車の移動が楽しいまち」  
へ向けた転車移動支援

- ① 自転車専用レーンの拡大
- ② 会員登録型の都市型レンタサイクルシステムの導入
- ③ 公共交通と自転車移動をつなぐために、幹線バス停に駐輪スペースを整備

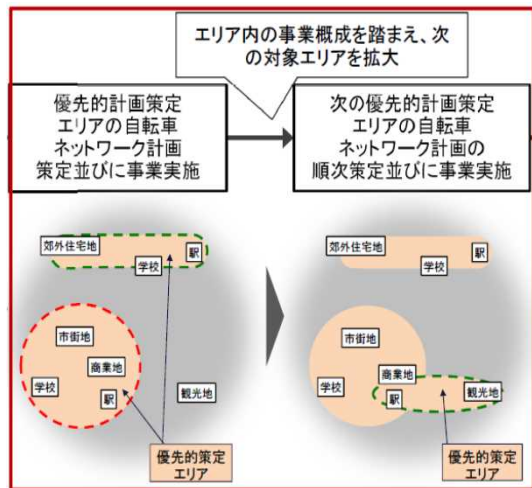
ネットワーク  
整備

## <現状>

- ◇ 並木地区、天久保地区等にモデル的・試行的整備 約2.5 km
- ◇ 市内自転車走行空間ネットワーク路線・エリアの考え方を明示  
→つくば市自転車安全利用促進計画アクションプラン
- ◇ 《国》安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改訂(H28.7)

### 【ポイント】

- ・ 段階的な計画策定方法の導入



【優先的計画策定エリアを設定】

- ・ 暫定形態の積極的な活用

【完成形態】

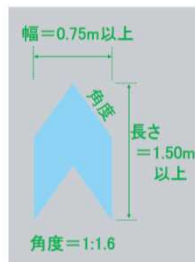


【暫定形態】



市内自転車専用レーン

- ・ 路面表示の仕様の標準化



【午羽組】



【ピクトグラム】

自転車安全利用促進計画アクションプラン(p.121)  
-自転車走行空間ネットワーク路線・エリアの考え方-

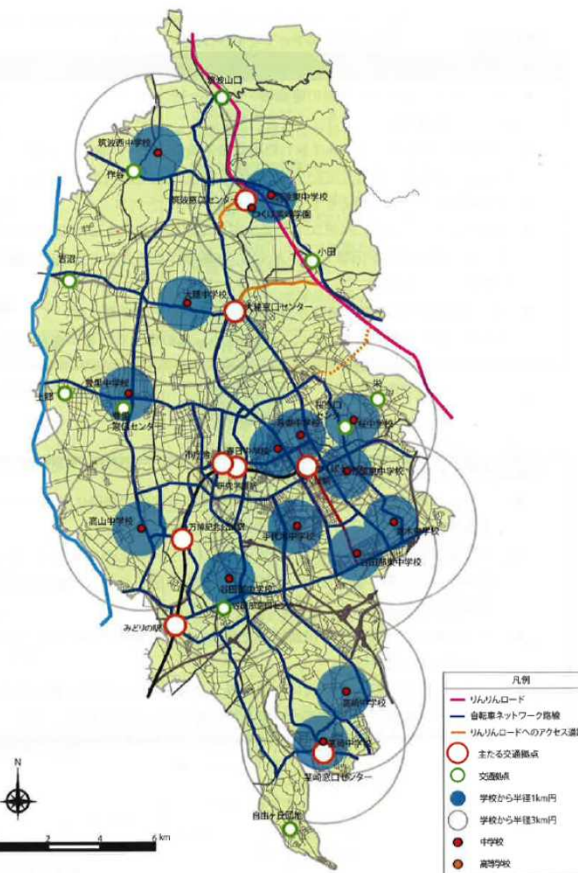


図 6-23 自転車走行空間ネットワーク路線・エリア図

# 自転車ネットワークについて 2/2

## <必要性と課題>

- \*全交通事故件数が最近10年で4割減少している一方、自転車対歩行者事故の件数は、ほぼ横ばい<全国的傾向>
- \*自転車は車両であり、車道の左側走行が原則<外国からの留学生など、基本的なルールを知らない場合も多い>
- \*つくば市民の自転車施策の満足度ワースト <1位 ; 既存道路環境の改善 / 4位 ; 新たな自転車ネットワーク整備の推進>

## 課題

### ※1 道路舗装の全面打換え

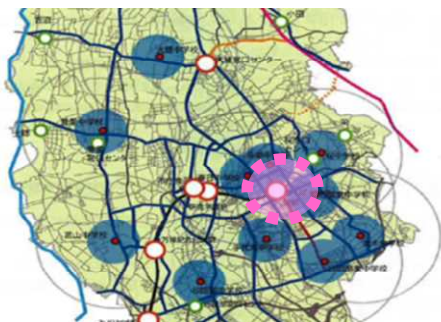
→メリット：国から補助(交付)金・路面表示を長寿命化し維持管理費削減 / デメリット；整備費用が大きいため路線・整備区間が限定

### ※2 道路管理者・公安・土地利用等との調整

→国道・県道等の幹線道路への整備 / 交差点・バス停・出入りが多い施設入り口・荷下ろし等

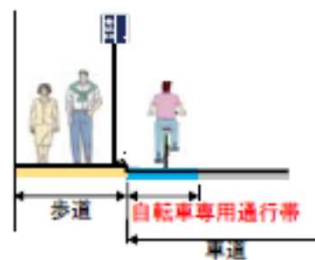
## <今後の自転車レーン（自転車ネットワーク）>

### 1) 優先的エリアの整備促進



### 2) 整備形態

#### ①専用通行帯



#### 現状つくば市の形態



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例 (幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例 (幅の一部をカラー化)

#### ②車道混在

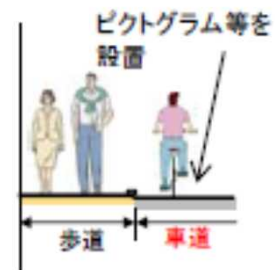


写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のある道路)

### 3) 外国語サイン



水郷筑波サイクリング環境整備ガイドライン (茨城県) より