

つくば市の自転車走行空間整備について

(1) つくば市内の自転車走行空間整備状況について

○平成 30 年 7 月 1 日現在で、つくば市内では以下のような自転車走行空間整備が行われている。

つくば駅周辺自転車レーン整備	つくば駅周辺の主要な市道において自転車レーン整備を実施している。 【平成 32 年度完了予定】 計画総延長 5,200m 整備延長 3,200m	
並木地区自転車レーン整備	並木中学校前の車道に自転車レーン整備、歩道に塗装を実施。 【平成 21 年 3 月供用開始】 車道：580m 歩道：260m	
歩道における自転車誘導帯整備 (国道 408 号線、県道 55・244 号線で実施)	歩道をラインで分割し、自転車・歩行者の通行位置を明示する整備を実施。 一部区間では塗装等の整備を実施。 東大通り：柴崎～大角豆間 西大通り：西平塚～赤塚間	
ペDESTリアンデッキ整備	メイン区間（メディカルセンター～洞峰公園）を修繕。 竹園公園～洞峰公園間を着色により歩行者・自転車を区分。	

(2) つくば市自転車走行空間ネットワークについて

1) つくば市自転車走行空間ネットワークの現状について

○つくば市自転車安全利用促進計画アクションプランにおいて、「歩行者・自転車・クルマが共生し、安全で快適に走行できるネットワークを構築する」ため以下 3 つの考え方をもとに自転車走行空間ネットワーク路線・エリアを選定している。

○ネットワーク路線における優先順位や具体的な整備形態を検討していく必要がある。

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

➡自転車通学の集中するエリアと捉え、中学校から半径 3 km のエリア設定。

□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促進につながる路線

➡鉄道駅から半径 3 km、バスターミナル等の主たる交通拠点から半径 1 km でエリアを設定。

◆考え方 1・2 において、自転車利用者の集中の度合いや道路交通状況を踏まえて優先する路線を定めることとしている。

□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

➡つくば霞ヶ浦りんりんロードへのアクセスする道路を位置づけ。

2) ネットワーク路線の優先順位の検討方法(案)

検討の方向性

- ネットワーク路線の優先度検討には、以下の3つの項目（エリア要件）に該当するかを判断し、まずエリアの優先度を整理する。
- エリアは、各中学校から半径3 kmとし、各中学校名を付したエリア名で整理する。
- 優先度1エリアについて、更に3つの項目（路線要件）に該当するかを判断し、路線整備の優先順位を整理する。

【エリア優先度の検討】（エリア要件）

①自転車通学者が多い※ ¹ 路線を含む
②TX 駅、または、バス運行本数が多い交通拠点を含む
③りんりんロード、または、ペDESTリアンデッキを含む



①～③すべてに該当	優先度1エリア
いずれか2つに該当	優先度2エリア
いずれか1つに該当、または該当なし	優先度3エリア

【路線優先度の検討】（路線要件）

①自転車通学が集中する路線※ ¹ （中学校・義務教育学校へ接続する路線）
②自転車交通が集中する路線（駅等※ ² へ接続する路線）
③りんりんロードやペDESTリアンデッキへ接続する路線※ ¹
④自転車関連の交通事故が発生している路線※ ³



①～④いずれか3つ以上に該当	優先度1路線
いずれか2つに該当	優先度2路線
いずれか1つに該当	優先度3路線

※1：アクションプランでは含まれていないが、検討においては高校生や大学生の自転車通学も考慮していくこととする。

※2：TX 各駅、大穂窓口センター等の主たる交通拠点への接続のほか、大規模商業施設への接続も考慮していくこととする。

※3：自転車関連交通事故については、今後、事故の件数、状況、原因、及び道路構造等を整理していく。

(3) 自転車走行空間の考え方

1) 市道における自転車走行空間の考え方

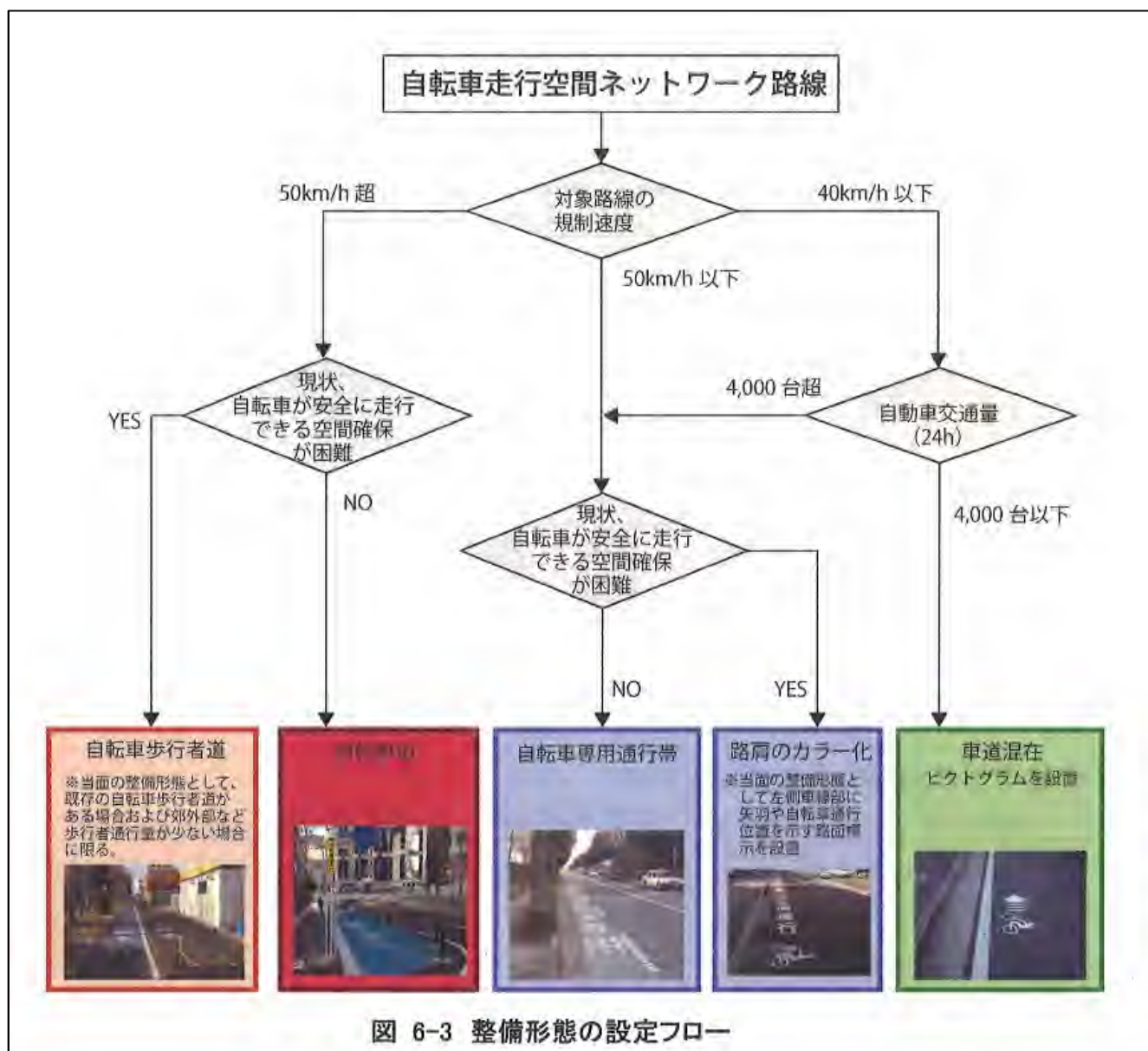
○自転車走行空間ネットワークにおいて、市道は8路線位置づけられている。

○路線ごとに自転車安全利用促進計画アクションプランの整備形態の選定フローで整理を行う。

<整理するポイント>

- ➡対象路線のクルマの制限速度が「50km/h」を超えているかどうか。
- ➡車道に自転車レーンを整備する余地（1m以上）があるかどうか。
- ➡クルマの交通量が4000台以上（24時間交通量）であるかどうか。

○なお、県道も含めたフローの整理結果は「資料 No.4 別紙 参考3」を参照。



2) 自転車走行空間ネットワーク路線における市道の整理

○自転車走行空間ネットワークに位置づけられている市道について、制限速度等を踏まえて以下のように整理した。

○今後、各路線について整備優先順位を検討していく。

○自転車走行空間ネットワーク路線は、シティサイクルからロードバイクまで多様な自転車の通行が考えられる路線であることから、整備形態の設定フローにおいて自転車歩行者道等の区分であっても、車道への自転車走行空間整備を行っていくことが望ましい。

No.	位置	区間	制限速度	道路の概況	想定される整備の方向性
1	テクノパーク桜	天王台～桜	40km/h	車道：路肩余地あり 歩道：概ね 4m幅員の自歩道	整備優先度や自動車交通量、自転車の交通状況を勘案して、具体的な整備方針を検討していく。 【考えられる整備方法】 ○自転車専用通行帯設置 ○路肩のカラー化 <ul style="list-style-type: none"> ・左側車道部分に矢羽根 ・車道外側線脇を着色 ・自転車通行位置を示す路面標示 ○車道混在 <ul style="list-style-type: none"> ・道路左端に自転車の通行位置を示す路面標示やピクトグラムを設置 ◆自転車道は、設置できる余地のある道路が無く、設置には歩道を含めた大規模な道路空間再配分が必要となるため、現実的ではないことから方向性から除外。
2	東光台	酒丸～面野井	60km/h	車道：一部の路肩で余地あり 歩道：概ね 2～3m幅員の自歩道	
3	学園の森	学園の森～面野井	60km/h	車道：路肩余地なし 歩道：概ね 4m程度幅員の自歩道	
4	西部工業団地	学園南～柳橋	60km/h	車道：路肩余地あり 歩道：概ね 2m 程度幅員の自歩道	
5	洞峰公園北	二の宮～並木	40km/h	車道：路肩余地なし 歩道：片側に 2m以下の歩道	
6	みどりの駅前 (花島新田)	みどりの～台町	60km/h	車道：路肩余地なし 歩道：概ね 4m程度の自歩道	
7	荃崎若栗～小荃	若栗～小荃	40km/h	車道：路肩余地なし 歩道：片側に 2m 以下の歩道	
8	荃崎高崎～小荃	高崎～小荃	40km/h	車道：路側帯のみ 歩道：なし（路側帯）	

※車道混在：ピクトグラム（絵）を車道に整備し、自転車とクルマを共存させる整備方法。

※自歩道：自転車が通行してもよい歩道（道路構造令第2条第1項第3号に規定される自転車及び歩行者の通行に供される道路の部分）