

令和6年度(2024年度)第4回自転車のまちつくば推進委員会 次第

日時:令和7年(2025年)2月21日(金)
14時00分～

場所:つくば市役所コミュニティ棟 会議室1

1 開会

2 委員長挨拶

3 議事

(1) パブリックコメントを踏まえたつくば市自転車活用推進計画(案)について

4 その他

5 閉会

<配布資料>

資料 1-1 パブリックコメントの結果について

資料 1-2 パブリックコメント意見原文

資料 2 つくば市自転車活用推進計画(案)

資料 3 つくば市自転車活用推進計画 概要版(案)

パブリックコメントの結果について

■ 意見集計結果

令和7年1月7日から令和7年2月6日までの間、つくば市自転車活用推進計画(案)について、意見募集を行った結果、17人(団体を含む。)から37件の意見の提出がありました。これらの意見について、適宜要約した上、項目ごとに整理し、それに対する市の考え方をまとめました。

提出方法別の人数は、以下のとおりです。

提出方法	人数(団体を含む。)
直接持参	1人
郵便	人
電子メール	2人
ファクシミリ	人
電子申請	14人
合計	17人

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方

○ 自転車通行空間の整備 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	つくば市内に自転車専用道を整備していただきたい。 (つくば駅や街中からりんりんロード、筑波山、霞ヶ浦まで、研究所の外周など)	5件	自転車ネットワーク計画において整備優先度の高い路線から整備を進めていきますが、いただいたご意見も参考にしながら、今後検討していきます。
2	ペDESTリアンデッキや、西大通り・東大通りにおける歩行者と自転車の分離を明確にしてほしい。	2件	自転車ネットワーク補完路線として選定した東大通り・西大通りについては、管理者である茨城県と協議していきます。他の路線については、いただいた意見を参考にしながら、整備の必要性を含め、今後検討していきます。
3	ロードバイクが快適に走ることができるよう、歩道内の	1件	自転車ネットワーク計画において整備優先度の高い路線から整

	自転車通行帯だけではなく、全ての車道に専用マークを施してほしい。		備を進めていきますが、いただいたご意見も参考にしながら、今後検討していきます。
4	各川沿いの土手に専用ロード（レーン）を整備してほしい。	1件	現在、当市も構成員となっている、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会が中心となって小貝川堤防上サイクリングロードの整備に向けて、進めているところです。
5	東光台入口からゆかりの森内まで安全に通行できる自転車路線を整備してほしい。	1件	東光台入口からゆかりの森までは本計画において日常利用における路線として位置づけており、整備に向けて調査検討を進めていきます。

○ 道路の維持管理 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	歩道内の自転車通行帯のひび割れや段差、根上りをなくしてほしい。	4件	スコープ4施策1措置 1-2 において記載のとおり、道路の適切な維持管理に努めます。
2	408号線の地面の起伏が激しく、スピードが出せない。路面を滑らかにしてほしい。	2件	現在、路面状況について調査を進めており、結果をもとに道路管理者である茨城県に要望していきます。
3	ペDESTリアンデッキと市道が交差する場所でのポールの間隔を広げてほしい。	1件	スコープ4施策1措置 1-2 において記載のとおり、道路の適切な維持管理に努めます。
4	路面の清掃など、道路の維持管理を適切に行ってほしい。	2件	スコープ4施策1措置 1-2 において記載のとおり、道路の適切な維持管理に努めます。
5	路肩がうまく擦り付けられておらず、走行できる幅があるのに危険。フラットにしてほしい。	1件	スコープ4施策1措置 1-2 において記載のとおり、道路の適切な維持管理に努めます。

○ シェアサイクル事業 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
	最寄りの駅から各バス停留		頂いたご意見や利用者の声を勘

1	所までのシェアサイクルの配置。	1件	案しながらシェアサイクルのポートを拡充します。
2	家庭で使わなくなった自転車や放置自転車をレンタサイクル・シェアサイクル事業に活用してはどうか。	1件	使わなくなった自転車については、シルバー人材センターにて回収及び修理販売を行っています。また、市で定める自転車等放置禁止区域内に放置されている自転車については、市で回収し、市内指定自転車店においてアップサイクルに取り組んでいます。頂いたご意見を参考に、レンタサイクル等への活用について検討していきます。
3	サブスクによるレンタサイクルの利用を実施してほしい。レンタサイクルは使用する場所が特定されてしまうのが欠点なので、どこの駐輪場でも使用、乗り捨てできるようなシステムにし、駐輪場以外の道端で乗り捨てられた車両に関しては、回収すると利益（ポイントや現金）が得られるようなシステムを採用してほしい。	1件	現在、市で運営しているレンタサイクルのほかに、ポート間を自由に行き来できるサービスとしてシェアサイクル事業「つくチャリ」を運営しています。サブスクリプションやポイント制といったサービスの提供については、いただいたご意見を参考にしながら検討していきます。

○ 自転車安全利用の促進 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	P68 自転車損害賠償保険の加入の周知について、整備付帯保険である TS マーク付帯保険を紹介しているのは不適ではないか。	1件	p68 記載の TS マークについては、自転車損害賠償保険の一例として記載していました。一方で、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できるよう、損害賠償に対応できる保険の加入周知のため、ご指摘を踏まえ、市ホームページに掲載している自転車損害賠償保険加入チェックフロ

			一図に修正します。
2	老人会や学校単位、親子で交通安全教育を受ける機会や施設を設けてはどうか。	1件	現在、市内の全小中義務教育学校で自転車交通安全教室を実施し、安全利用の啓発に努めています。一方で、より広い層への働きかけが必要であると考えするため、年代・国籍を問わず、交通安全教室を受講できるよう、機会を創出していきます。
3	無灯火や逆走など、自転車利用者が多い割にマナーや規則が守られていないことが多い。安全啓発してほしい。	5件	スコープ4施策2措置 2-1 において記載のとおり、道路交通法に則った自転車安全利用の啓発に努めます。
4	反射板についても補助を出してほしい。難しければ商品の紹介等をしてほしい。	1件	スコープ4施策3措置 3-1 において記載のとおり、反射材を含め、安全性を高める製品の広報啓発に進めていきます。

○ イベント等の充実 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	筑波山でのサイクリイベントについて、来場者の多さに対応できていなかった。より充実させてほしい。	1件	次年度以降も筑波山麓にある、サイクルパークつくばにて、同様のイベントを実施する予定ですので、いただいたご意見は今後のイベント運営に活かしていきます。
2	自転車初心者が楽しめるようなイベントを開催してほしい。	1件	スコープ2施策2措置 2-1 において記載のとおり、イベントの企画実施に際し、いただいたご意見を参考にしていきます。

○ 自転車を利用しやすい環境の整備 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	空気入れを交流センターや公園など、公共施設に設置してほしい。	1件	現在は市役所本庁舎や観光案内所など、一部施設には設置していますが、いただいたご意見を参考にしながら、設置場所の拡充について検討します。

2	ペDESTリアンデッキに街灯を整備してほしい。	1件	本計画以外にも関わる意見のため、関係部署に共有し、検討していきます。
3	ルート上に補給ステーションを設けてほしい。	1件	スコープ3施策1措置1-2において記載のとおり、自転車利用環境の整備を推進いたします。

○ 自転車に対する表現 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	自転車が「何より“楽しい”乗り物です。」と言い切るのは言い過ぎではないか。	1件	本計画の策定に際し、計画に掲げる目標を達成するには、まず自転車に乗ってもらう必要があり、自転車に乗るきっかけや継続する根幹になるのは、「楽しい」ということがあると考え、自転車の楽しさを強く伝えたいということから、このような表現としています。一方で、「他のどんな乗り物よりも楽しい」とも読めてしまうことから、表現を修正いたします。

No	意見原文
1	<p>セーフティ施策1に関して。 ソフト的な改善ばかりではなく、ハード的な環境整備を望みます。 つくば市と近隣には、りんりんロード、筑波山、霞ヶ浦といったサイクリスト(ロードバイク乗り)にとって魅力的なスポットがあります。これらは市外からの観光客を呼べる力がある場所ですので、TXで輸送(自転車を持ち運んで)して来る人が多くいると思います。つくば駅からりんりんロードや筑波山(不動峠)、霞ヶ浦までの道を安全に通行できるように整備していただきたいです。大通りを通らないで行ける自転車専用道があるとよいです。ご検討の程どうぞよろしくお願いいたします。</p>
2	<p>ペDESTリアンで自転車利用する方が多いと思いますが歩行者と自転車の分割が明確でなく自転車利用者も歩行者にも不便、危険だと思うことがあります。既に歩行者と自転車のみのみ通れる道で大きな工事などなく自転車利用しやすい改善がまだできるのではないかと思います。また、つくば駅やペDESTリアンとりんりんロードの間の自転車アクセスを改善していただきたい。</p>
3	<p>毎日職場まで片道30分弱通勤しています。電動自転車などの購入費用を援助することより、自転車道(歩道)の整備をお願いしたいです。横断歩道の段差が大きいところや凸凹した道は、ストレスが大きく、その道避けるために大回りをする場合があります。私は408号線をよく走りますが、地面の起伏が激しくスピードを出せません。道を滑らかにすれば、自転車の利用者が自然と増えるのではないかと思います。また、大通りに自転車レーンがある場合がありますが、一般的な自転車車で速度の出た車と並走することは危ないと感じています。自転車道の整備をぜひ、よろしくお願いいたします。</p>
4	<p>P68 自転車損害賠償保険の加入の周知 資料記載のように、市の条例では、加入すべき損害賠償保険について第15条に「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」というように規定されており、条例の趣旨としてはいわゆる「人身及び物損事故」についてもその損害を賠償することができる保険の加入であると推察する。 条例が「人身のみならず財産の補償」を努力義務としており、TSマーク付帯保険はその対象を「対人補償のみ」としている。しかも、掲載されている赤や青色のTSは補償範囲が「後遺障害1～4級や1～7級以上」の場合には傷害補償等の対象になるが、それ以外はわずかな見舞金が出るだけである。 TSマークは緑色であれば通常の自転車保険と同様の補償があるが、残念ながら市内で取り扱っている自転車店のごく少数である。 そのことを前提してみると、P68の図4.30は、点検整備済であることを証する「TSマーク」を掲載しているのか、付帯保険を意味するTSマークを掲載しているのか、それとも両方を示す趣旨なのか明確ではない。 もし、点検整備を証するマークとして掲載するのであれば、付帯保険の内容を表示記載するのは余り好ましくはなく、また条例とTSマーク付帯保険を結びつける趣旨であるなら、市はTSマーク付帯保険の「青」や「赤」程度の補償でも良いと考えるのか疑問が残る。条例との整合性をとるべきであり、再考を求めたい。</p> <p>ここに記載すべきか迷ったが、同様に、高齢者の電動アシスト自転車の助成金交付要件についても「TSマークの貼付」が要件であったが、これも新車購入であることという要件があるのに、「TSマーク」の貼付を要件にしたことは付帯保険が付いていることが背景にあるのではないかと推察する。なぜなら新車購入時には基本的に組み立て点検整備した自転車を販売することとなりTSマークを貼付することが要件であることに疑問を持っていた。また、条例との関係で言えば「自転車保険に加入していることを証明する書類」を要件として、TSに限らず自転車保険に加入することを推奨すべきではないのと考える。もし令和7年度も同様施策を行う場合には再考を希望する。</p> <p>P49、23の関係で交通安全教育に関して 交通安全教育受講者が26%であるという結果を踏まえ、高越安全教育の機会をもっと多くも受ける施策が必要ではないかと考える。やり方については、市民交通安全ビデオライブラリー、巡回交通安全教育などいろいろ検討を要すると思う。私が認識していなかったら申し訳ないのですが、自転車都市宣言をしているつくば市内に「交通公園」、「交通安全教育センター」のような施設がないことが気になる。BMXの練習場はあるが、老人会や学校単位で自転車の交通安全教育を受けたり、親子で交通安全教育を受ける施設(公園等)を設けるようには如何でしょうか？</p>
5	<p>去年4月に筑波の環境が気に入り転居してきた者です。 私自身趣味でロードバイクに乗ります。 りんりんロードを始め霞ヶ浦周辺をガチではなく走っています。 自転車利用者が多い割にマナーや規則が守られていないと感じています。 大通り沿いの自転車通行帯は道が悪く、快適に走れません。 逆走も当たり前で危ない思いも多々しています。</p> <p>ロードバイカーからの提案としましては、 ・快適に走れるように歩道中の自転車通行帯のひび割れや段差をなくす。 ・歩道内だけの自転車通行帯だけでなく、ロードバイクが快適に走れるように車道にもそれ用のマークを全てに施していただく。 ・街中からりんりんロードへのアクセスを良くするために大通りから専用ロード(レーン)を整備していただく。 ・同じく筑波山や霞ヶ浦への専用ロード(レーン)を整備していただく。 ・各川沿いの土手を整備し、専用ロード(レーン)としていただく。 ・ルート上に補給ステーションを設ける。</p> <p>もう一つ違う観点からの意見としまして、 ・サブスクによるレンタサイクルの利用 ・レンタサイクルは使用する場所が特定されてしまうのが欠点なので、どこの駐輪場でも使用、乗り捨てできるようなシステムにする。 ・駐輪場以外の道端で乗り捨てられた車両に関しては、回収すると利益(ポイントや現金)が得られるようなシステムを採用する。 ・全ては携帯アプリで管理できると思います。 利用者のマナー教育が大事ですので、主要な場所でのイベントセミナーやTVCM、チラシの投函等を実施して意識を高めていければと思います。 以上です。</p>
6	<p>①自転車は極力歩道を走らないように指導して頂きたい ②ある程度広い車道には自転車走行車線を設けてほしい ③広域な面積を有する研究所施設の外周には自転車道路を設置してほしい (例)東大通りと西大通りをつなぐ道路(洞峰公園の南側)の歩道および車道が狭いため自転車走行がしにくい。産総研やJAXAの敷地の端の部分で自転車に提供していただく等</p>
7	<p>P91 図 5.18 日常利用の自転車ネットワークの整備状況 について、 整備優先度の高い日常利用ネットワークが記載されています。 図の北西の隅には、P28 図 2.34 自転車利用が想定される施設に該当するゆかりの森があり、 自転車道の終点とみなせそうに思います。 東光台入口交差点は交通量が多く、北側へ行く自動車道も未整備かと思いますが、 ゆかりの森内まで安全に通行できる枝線的な自転車路線の整備を希望します。</p>
8	<p>最寄りの駅から各バス停留所迄のシェアサイクルの配置</p>
	<p>ペDESTリアンデッキに対してもう少しパトロールしてほしいなと思いました。 茗溪学園の生徒が並走してるのが多く、無灯火走行の方も多いです。更に通学時間にはかなり混雑しており、2台並走すると追い越しができないほど狭いので、すれ違うときや、追い越しが怖く感じてしまいます。</p>

No	意見原文
9	落ち葉や枝の掃除はいつもされているので、ちゃんと管理されていることがわかり、とても感謝しておりますが、道路のメンテナンスとパトロールもしてほしいなと思いました。
10	県道かもしれないけど、筑波記念病院から春日の方に伸びる道の自転車通行可の歩道が凸凹。走りにくい。 県道なら、市からお願いして欲しい。
11	ペDESTリアンと一般道の交差点について提案のご連絡です。 ペDESTリアンを毎朝夕自転車で行りますが、一般道を横断する場所にあるポールの幅が狭く、いつも怖いです。 特に朝の通勤通学時間帯は、自転車と歩行者で混雑し、複数ヶ所に注意を払う必要があり、危ないと感じます。 (エキスポセンター側から筑波学院大側に渡る横断歩道の所) そのためポールの間隔を少し広くしたり、本数を減らして欲しいです。 ご検討いただけますと幸いです。
12	30ページから34ページに現状について記載されているレンタサイクル・シェアサイクルに関連した意見ですが、家庭で使われなくなった自転車や所有者がわからないまま放置された自転車をレンタサイクル・シェアサイクル事業で活用いただけませんか？ 我が家には使わないまま放置している自転車が10台近くあり、もし活用いただけるのであればどこかに売却または寄付させていただけるところを探しています。 我が家のように使わない自転車の置き場に困っているご家庭があるのではないかと思います。
13	しっかりと調査に基づいていると感じました。ほぼ全体計画に同意ですが、その運用面での参考意見として以下あげます。すべてページは概要版の3ページ目、実施する施策に関連づけます。 ・ウェル2-1: 筑波山のサイクルイベントに以前参加しましたが、来場者の多さに対応しきれていない印象(景品、マップの不足など)です。来場者が良い思いをできるような力をいれることを期待いたします。 ・ウェル2-1、コミュ2-1: 筑波山のサイクルイベントは自転車が既に趣味の方向けのイベントと感じます。素人が、自転車好きの助けを借りながら、自転車が好きになるイベントがあればと思います。つくば駅中心部からりんりんロードは、自転車に乗り慣れない者にとっては遠いのがネック。例えば、筑波山までバス無償、りんりんロードでのサイクリングを楽しみ、自転車に詳しい方からの楽しみ方の紹介、地域特産(十子供でも好むような工夫をした)お昼も食べさせてもらえる、位の、「えっ、こんな楽しい思いをして良いの?」くらいのイベントがあっても良いと思います。 ・コミュ2-2: さくら交通公園も有効活用されると良いと思います。また、ここに来場した大人向けに、自転車を自身が、また家族の楽しみとして将来も、もっと活用してみようかな、と思わせる仕掛けがあっても良いと思います。 ・セーフ1-2: 歩道環境改修工事感謝いたします。雑草管理、ルーチン以上の回数は予算的に厳しいかもしれませんが、要望があった際に、通常の順番を少しアレンジして要望箇所を優先して作業する等もご検討いただければと思います ・セーフ1-2、2-2: 冬場の408号の自転車は、歩道に落ちた街路樹(ふう?)の実にタイヤをとられます。茨城県やつくば市も清掃されるかと思いますが、それが入るまでの、例えば1月などに、ボランティア清掃を呼びかけるなどされても良いかもしれません。 ・セーフ2-2: 車歩分離式信号で、自転車はどちらを見るべきか、歩道通行可の歩道から、左折して歩道通行不可の道路の車道に出るときにはどの信号に従ってどう動くのが良いのか、とか。周知の際のご参考にいただければと存じます。 ・セーフ2-2: 自転車で歩道を通行中、脇に見通しの悪い小道がある場合、私は歩行者が出てくるかとも思いスピードを落としますが、落とさず通行する自転車も多い。そういった、安全のイロハも丁寧にご周知いただければ幸いです。 ・セーフ3-1: 反射板についてもご配慮いただきたい。補助は難しければ、まずは商品や販売店の紹介など。
14	自転車の空気入れを、公的な交流センターや公園など施設に常設することを要望します。 他自治体で実施されている所もあり、良いアイデアなので、ぜひつくば市でも取り入れて欲しいと考えます。 実際には、公園の駐輪場に、(盗難対策として)鎖で空気入れを繋ぎ設置していました。 いつでも誰でも自由に使える事で高い利便性と、空気入れをシェアできる事で各家庭で所有しなくても良いエコ要素も実現されていると考えます。 また、自転車の空気入れが身近な公的施設で可能になる事で、より快適に自転車を使える上に、出かけるきっかけにもなり利用する頻度が増えると考えます。ぜひ、ご検討よろしくお願い致します。
15	ふだん買い物や通勤で自転車を使い、ウォーキングで歩道も使う立場でコメントします。 10ページ (5) 自転車通行空間 について @ 自転車は軽車両なので、市道認定道路2021号のように自転車専用通行帯を整備すべきだが、ほんの一部でしか見られない。多くは車道に青い矢印のようなものを付けているが、わかりにくいという一応ここを走れよ、と言わんばかりおざなりな印象。クルマから見てもここを走る自転車を危ないと感じたことがある。また、ほとんどの車道の雨水を流す部分との境目付近は、十分フラットに舗装されていないし雨水を流す部分とびったりつながっていないので不安定な状態で走っている。せっかく走れる幅があるのに走れない。安全に走れるようにしっかりフラットに舗装または通行帯を整備してほしい。強くお願いします。(例: つくば真岡線(45号)のエキスポ通り以北やアグリロード他多数) @ 西大通り、東大通りなど、歩道が広いところは一本線を引いて自転車と歩行者を分けているが、交差点にのみ歩行者自転車の表示が路面にあるだけなので、レーンを守っていない人が多い(歩行者自転車ともに)し、中高生の多くは構わず広がって走っている。 すぐできる解決策は、自転車歩行者のマーク(文字ではなく)を10mごとに書く、さらに色を塗れば、分離通行が向上する。線が引かれていない広い歩道は、自転車を狭く歩行者を広くとって引いてほしい(西東大通りのように)。 また、自転車は不整地や段差をとて嫌うので、歩行者レーンに、自転車は走りたくないけれども歩行には問題がないという細工をすればどうでしょう(バンプをつけるとか)。 木の根が盛り上がり舗装がガタガタの部分がとても多く(例: 西大通りの東平塚信号以北、R408の大井北信号以北)、夜走ることもあるのでとても危険。こればすぐにできないが何とかしてほしい。 @ 横断歩道のように車道とつながる部分にある段差がスムーズに走れないのでとても不快。ほとんど段差がないようにしてあるところもあるので、改善してほしい。 * 19ページ 5交通安全 車道逆走、スマホいじりが多い 自転車と歩行者からするとスマホいじり、クルマからすると逆走が特に恐怖である。こういう輩がいるから、自転車乗りはチャリカスといわれる。だから、警察の取り締まりをとて厳しくしてもらいたい。これは、50年以上自転車をふだん乗り続けた者の声です。 以上
16	p.62 施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進 ペDESTリアンデッキは自転車走行可能であるが、歩行者ゾーンと自転車ゾーンが明示してある箇所(竹園公園のあたり)と、そうでない箇所(中央公園のあたり)がある。ペDESTリアンデッキは通学路になっているが、朝の通勤・通学時間帯はスピードを出している自転車が近く、通学中の小学生とぶつかりそうになっている。安全のためゾーニングをしてほしい。 また、ペDESTリアンデッキの橋の部分が坂になっているため、スピードを出す自転車が近く危険である。例えば、中央図書館前などはかなりスピードが出ている。最近注意書きの看板などもできたが、対策を講じてほしい。 ペDESTリアンデッキも含め、歩道が暗く、無灯火の自転車もいるので危険である。街灯の整備(現在設置してあるものの点検も含め)を行ってほしい。
17	47ページ冒頭 「そして何より”楽しい”乗り物です。」 これは言い過ぎでしょう。 「…乗り物でもあります。」この程度が適切だと思います。

資料 2 については、修正箇所のみ抜粋しています。

コラム 自転車のメリット

自転車は、誰でも手軽に利用できる交通手段であるとともに、二酸化炭素を排出しないことから地球環境に優しく、さらに日常生活に自転車を取り入れることにより、身体の健康、精神面の健康、経済性等の面でのメリットが期待できます。

また、企業等の事業者にとっても従業員の健康の維持・増進やストレス解消等による生産性の向上が期待でき、健康経営につながるほか、地域においては環境負荷の低減、公共交通の利便性や移動の包摂性の向上、周遊の促進による交流人口や消費の拡大等のメリットが期待できます。

個人のメリット

■ 移動時間の短縮 ■

自転車は約500m～5km弱の都市移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短い。

■ 移動の利便性の向上 ■

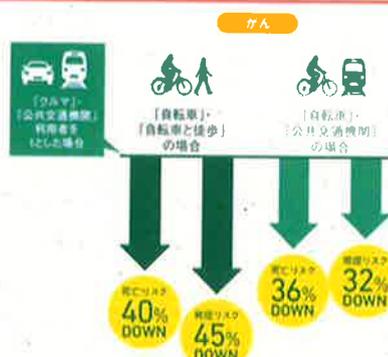
公共交通機関までが遠く不便なエリアや公共交通の路線が無いエリア等において、短中距離帯の移動の利便性の向上につながる。

■ 健康の維持・増進 ■

自転車を利用することで、運動習慣の確保や、体重や体脂肪、中性脂肪や悪玉コレステロール等の改善、血糖値の改善、ロコモ、心臓疾患、がんの発症・死亡リスクの低下などにつながる。

■ 楽しい移動に寄与 ■

自転車は五感刺激が多く、疾走感や開放感があり、気持ち良く楽しい乗り物。自転車を適切に活用することで、楽しみながら移動することができる。



被験者 : イギリス 22 カ所から抽出した 263,540 人
主な測定内容 : 心疾患 (致死性でないものも含む)、がんの発症
・心疾患とがん、全領域による死亡

出典: 株式会社シマノ Health Data File

図 ガンの発症・死亡リスクの低下

事業者のメリット

■ 従業員の生産性の向上 ■

自転車通勤により、従業員の仕事の質や量・スピードの向上につながる。

■ 事業者のイメージアップ ■

社会的評価、健康経営企業への認定につながる。

仕事の成果

仕事の質・量・スピードがアップ!



出典: 株式会社シマノ Health Data File を加工して作成

図 従業員の生産性の向上の効果

被験者 : 男性19名

実験方法 : 自己回答型のテストを自転車通勤実施前と実施後に行い、「時間管理」「身体活動」「集中力・対人関係」「仕事の成果」について100%を最大としたときの数値を自転車通勤の前後で比較。

地域のメリット

■ 公共交通の利便性や移動の包摂性の向上 ■

自転車の活用によって、公共交通の端末交通※の補完、公共交通の路線がないエリアなどの移動が補完される。
※端末交通とは、出発地から駅やバス停、または駅やバス停から目的地までの交通手段のこと

■ 渋滞の緩和 ■

自転車を積極的に利用し、クルマの利用量を減らすことで、渋滞緩和につながる。

■ 環境負荷の低減 ■

自転車のCO₂排出量はゼロで、他の乗り物よりも地球環境にやさしい。

■ 交流人口や消費の拡大 ■

サイクルツーリズムにより、国内外からの誘客や地域での消費の拡大につながる。



出典: 松本市自転車活用推進計画

図 人を運ぶのに必要なスペースの比較 (左がクルマ、右が自転車)

施策2 自転車安全利用の促進

措置2-4 自転車損害賠償保険等の加入促進

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
市ホームページ等の広報媒体を活用した保険加入の周知	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、自転車損害賠償保険等への加入について、ホームページや交通安全教室を通じて周知広報します。
自転車店等と連携した情報発信	自転車店等と連携し、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の情報を提供するよう努めます。



出典：茨城県「茨城県交通安全条例について」

図 4.28 茨城県交通安全条例改正ポスター(茨城県)



図 4.29 自転車保険加入状況チェックフロー(茨城県)

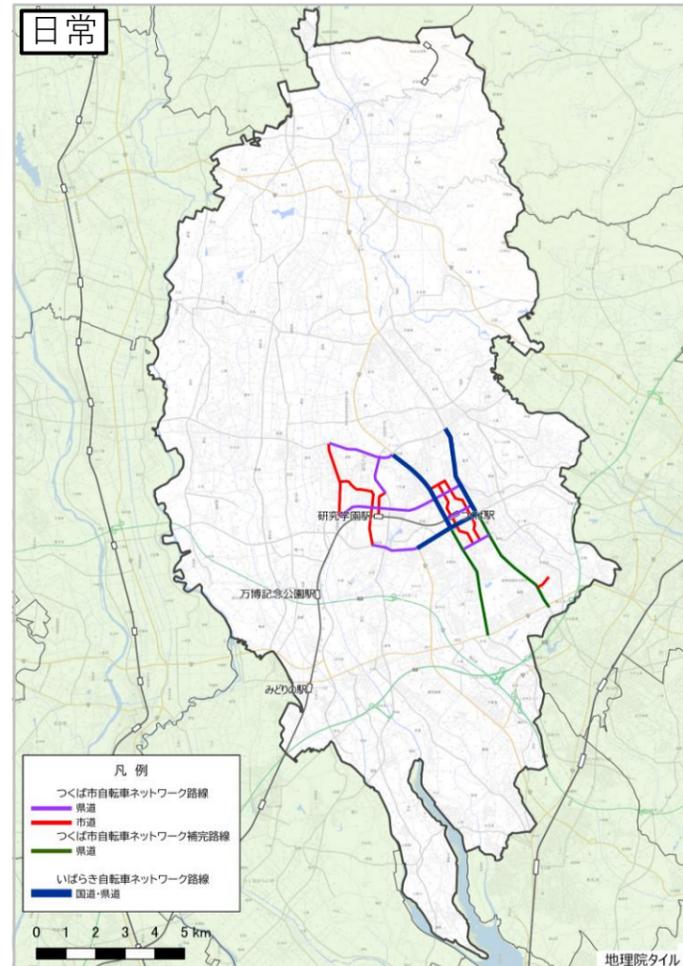
▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、警察、教育委員会、自転車店等

▶▶▶ 実施工期 ▶▶▶

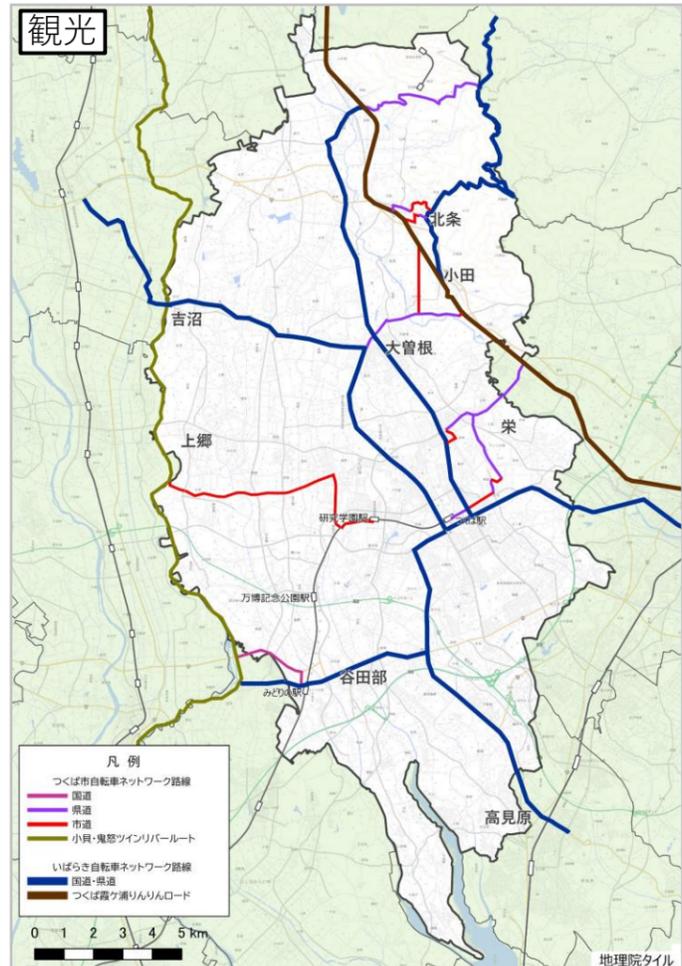
	R7年度 2025年度	R8年度 2026年度	R9年度 2027年度	R10年度 2028年度	R11年度 2029年度	R12年度 2030年度
市ホームページ等の広報媒体を活用した保険加入の周知	継続					
自転車店等と連携した情報発信	継続					

自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線として、「日常利用の自転車ネットワーク路線」、「観光利用の自転車ネットワーク路線」の2種類の自転車ネットワークを定めました。



▲日常利用の自転車ネットワーク路線



▲観光利用の自転車ネットワーク路線

つくば市自転車活用推進計画 概要版 (案)

計画の目的

本計画では、自転車を誰でも安心・安全に楽しく利用できる環境を形成し、自転車の適切な活用を促進することで、環境負荷の低減や市民の健康・快活の実現、地域の魅力向上や賑わい創出を図るとともに、市が目指すまちの姿の実現に寄与する持続可能な『自転車のまち「つくば」』を目指します。

計画対象地域

本計画の対象区域は、つくば市全域とします。

計画期間

国・県の計画に合わせ5か年を基本としますが、「つくば市未来構想・戦略プラン」を踏まえた改定を見据え、本計画は、6か年(2025~2030年度)とします。

目指す将来像と計画目標

つくば市では、『みんなが「楽しいから自転車に乗る」、これによって持続可能な社会がつくられていく』という姿を目指していくことが、市のまちづくりとして自転車を活用推進する上での重要な方向性と考えています。そこで、本計画で目指す将来像を「Pedaling Our Green Tomorrow グリーンなあしたへ漕ぎ出そう」と掲げます。



計画のフォローアップ及び見直し方法

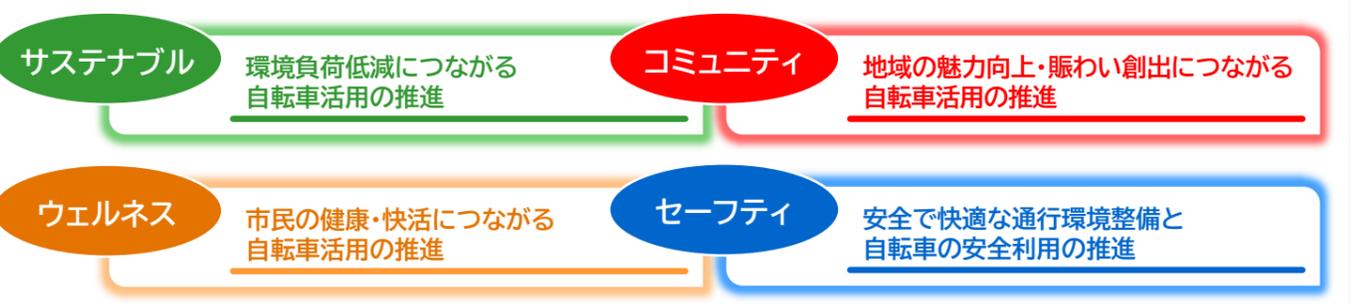
計画の進行管理にあたっては、PDCAサイクルを着実に展開していき計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し・改善等に取り組みます。また、計画の進捗状況については、毎年度、自転車のまちつくば推進委員会による計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し・改善等を実施します。

スコープ	アウトカム指標	現状値		目標値		重点措置	アウトプット指標	
		(R5)	(R12)	(R5)	(R12)		(R5)	(R12)
サステナブル	日常利用する交通手段で自転車を選択する人の割合	25.4%	28.7%			(他のスコープと共通)		
ウェルネス	シェアサイクルの利用回数	24,256回/年	37,500回/年	シェアサイクルの利用促進	自転車及びサイクルポート台数の追加	23箇所	54箇所	
コミュニティ	サイクルパークつくばの利用者数	3,040人/年(11月開所)	7,500人/年	サイクルパークつくばを活用した地域の活性化	サイクルイベント・ツアー等の開催回数	1回	6回	
セーフティ	市内の自転車事故発件数(3か年平均)	104件/年(R3~5)	94件/年(R10~12)	自転車通行空間の計画的な整備推進	整備延長(市道)	10km	30.5km	

▲指標および目標値

つくば市自転車活用推進計画 概要版
 令和●年(202●年)●月
 つくば市 都市計画部 総合交通政策課 サイクルコミュニティ推進室
 〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1 TEL 029-883-1111 (代表)

この将来像の実現に向けて、セーフティ、ウェルネス、コミュニティ、サステナブルの4つのスコープ(視点)を定めました。「セーフティ」は安全で快適な通行環境や自転車の安全利用といった自転車活用の推進の土台となるものであり、その上で、市民の健康・快活につなげる「ウェルネス」、地域の魅力向上・賑わい創出につなげる「コミュニティ」、そして全ての取組に共通して環境負荷の低減につなげる「サステナブル」を位置づけ、具体的な施策展開を図っていきます。



実施する施策

前述した4つのスコープを踏まえ、実施する10の施策を定め、計画期間中に実施する21の具体的な措置について、次のとおり定めます。

サステナブル ～環境負荷低減につながる自転車活用の推進～

施策1 環境負荷低減につながる自転車活用推進に向けた広報啓発

○措置1-1 自転車利用促進に向けた総合的な情報発信

- ◆市公式ホームページ「つくばサイクル」による総合的な情報発信
- ◆自転車関連情報(ルート情報等)のオープンデータ化
- ◆気候市民会議ロードマップの推進

○措置1-2 自転車通勤や業務利用に向けた啓発活動

- ◆「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業認定に向けた市内企業・団体への支援

施策2 自転車のアップサイクル推進

○措置2-1 資源循環に寄与する放置自転車のアップサイクル推進

- ◆放置禁止区域における放置自転車の撤去、保管
- ◆市内指定自転車店におけるリサイクル自転車の販売



▲市公式ホームページ「つくばサイクル」による総合的な情報発信



▲自転車通勤導入に関する手引き、優良企業・宣言企業の認定
出典：自転車活用推進官民連携協議会ホームページ

ウェルネス ～市民の健康・快活につながる自転車活用の推進～

施策1 誰もが手軽に自転車を利用できる環境づくりの推進

○措置1-1 シェアサイクルの利用促進

- ◆つくチャリの運営及びポートの拡充

○措置1-2 駐輪場の環境整備

- ◆つくばエクスプレス各駅周辺の駐輪場の整備
- ◆交通の結節点となる拠点への駐輪場の整備

施策2 自転車の楽しさを通じた日常生活や余暇における自転車利用のきっかけづくり

○措置2-1 サイクルイベント等の実施

- ◆サイクルコミュニティイベント「PEDAL DAY GO Mt. TSUKUBA -ペダルでいご〜筑波山-」の開催

○措置2-2 自転車を活用した健康づくりの促進

- ◆自転車通勤に関する広報啓発 ◆高齢者電動アシスト自転車等購入費補助



▲シェアサイクル「つくチャリ」



▲弱虫ペダルサイクリングチームとコラボしたイベント(2023年11月)

コミュニティ ～地域の魅力向上・にぎわい創出につながる自転車活用の推進～

施策1 市民や来訪者が楽しめるサイクルツーリズムの環境づくり

○措置1-1 レンタサイクルの利用促進

- ◆ニーズに応じたレンタサイクルの見直し

○措置1-2 サイクリストフレンドリーな環境づくり

- ◆来訪者の受入環境の整備
- ◆茨城県やつくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会と連携したサポート体制の充実

施策2 市民や来訪者が自転車を楽しめる仕掛けづくり

○措置2-1 つくば霞ヶ浦りんりんロード等におけるツアーの推進

- ◆サイクリングイベントでのツアー実施

○措置2-2 サイクルパークつくばを活用した地域の活性化

- ◆サイクルパークつくばの運営
- ◆周辺地域の情報や市内自転車関連団体の活動(市民向け)に関する情報発信

施策3 サイクルツーリズムの情報発信・PR

○措置3-1 四季折々の体験と連携したサイクリングルートの構築・発信

- ◆自転車で巡るつくば市周遊モデルコースの構築、発信



▲筑波山口レンタサイクル

▲春のつくば霞ヶ浦りんりんロード



▲サイクルパークつくばを活用した地域の活性化

セーフティ ～安全で快適な通行環境整備と自転車の安全利用の推進～

施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

○措置1-1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備推進

◆計画的な自転車通行空間の整備

<自転車ネットワーク計画の概要>

自転車ネットワーク路線の選定

- ◆日常利用の自転車ネットワーク路線
- ◆観光利用の自転車ネットワーク路線

4頁目参照

整備形態

- ◆自転車ネットワーク路線の整備方法(自転車歩行者専用道路、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在等)

整備優先度

- ◆自転車ネットワーク路線のうち、優先的に整備する路線等



▲自転車専用通行帯(市道認定道路2021号線の例)



▲車道混在(主要地方道土浦境線(学園中央通り)の例)

○措置1-2 自転車通行空間の維持管理

- ◆自転車通行空間における危険箇所の把握、維持管理
- ◆自転車利用時の利用者の声(ヒヤリハット情報)の把握

○措置1-3 つくば市通学路交通安全プログラム及び交通事故発生マップ等の活用

- ◆つくば市通学路交通安全プログラム等を活用した危険箇所の把握



▲自転車通行空間における危険箇所の把握(道路パトロール車)

施策2 自転車安全利用の促進

○措置2-1 ライフステージや利用者層に応じた交通安全教育の充実

- ◆幼児、小中学生、高校生、保護者、高齢者、外国籍の方向けの交通安全教室の実施

○措置2-2 交通ルール遵守・マナー向上に関する周知啓発の推進

- ◆自転車の通行ルールの広報啓発
- ◆自動車ドライバーに対する思いやり運転の啓発
- ◆弱虫ペダルラッピングバスによる広報

○措置2-3 自転車ヘルメット着用の促進

- ◆自転車用ヘルメット着用の広報啓発

○措置2-4 自転車損害賠償保険等の加入促進

- ◆市ホームページ等の広報媒体を活用した保険加入の周知
- ◆自転車店等と連携した情報発信



▲小学生向け夏休み交通安全教室



▲弱虫ペダルラッピングバス、シェアザードの啓発



▲自転車安全利用五則啓発チラシ

施策3 安全性の高い自転車等の普及

○措置3-1 安全性の高い製品購入の促進

- ◆幼児2人同乗用自転車購入補助
- ◆自転車用ヘルメット購入補助
- ◆安全性を高める製品の広報啓発

○措置3-2 自転車の点検整備を促進するための広報啓発

- ◆自転車点検整備に関する情報発信
- ◆自転車店と連携した点検整備や防犯登録の必要性の発信



▲ヘルメットの着用



▲ヘルメット着用啓発のメッセージ