

～ りんりんつくば ～

自転車のまちつくば行動計画

平成 23 年 8 月

つくば市

～ りんりんつくば ～

自転車のまちつくば行動計画

目 次

【本編】

1. 行動計画策定の主旨	1
1.1. 策定の目的	1
1.2. 計画期間	1
1.3. 行動計画の位置付け	1
1.4. 自転車のまちつくばの実現	1
2. 自転車のまちつくばの行動方針	2
2.1. 行動方針	2
2.2. 施策体系	2
2.3. 施策展開の考え方	3
2.3.1. 施策展開の方針	3
2.3.2. 施策展開マップ	3
2.4. 重点的に取り組む施策の概要	4
3. 施策の実施メニュー	6
3.1. 実施メニューの内容	6
3.1.1. 施策 1 自転車，歩行者，クルマなどが共有する交通ルールの啓発と「(仮)つくばの自転車・交通利用ルール」の条例化の検討	7
3.1.2. 施策 2 市民に対する安全性，利便性の情報発信	9
3.1.3. 施策 3 新たな自転車走行空間ネットワーク整備の推進	11
3.1.4. 施策 4 既存道路環境の改善	13
3.1.5. 施策 5 主要な自転車走行空間ネットワークの照明施設の設置	15
3.1.6. 施策 6 自転車等放置禁止区域における環境改善	16
3.1.7. 施策 7 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	17
3.1.8. 施策 8 都市型の自転車需要への対応	19
3.1.9. 施策 9 自転車等駐車場の附置義務の適用	21
3.1.10. 施策 10 日常的な自転車利用を支える施設や体制の設置	23
3.1.11. 施策 11 クルマから自転車への交通手段の転換の促進	25
3.1.12. 施策 12 リサイクル自転車事業の推進	27
3.1.13. 施策 13 自転車利用に適した環境を活用したスポーツイベントの実施	29
3.1.14. 施策 14 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	31
3.1.15. 施策 15 つくば型自転車の提案	33
3.2. 進捗状況の確認方法	35
3.2.1. スケジュール一覧	35
3.2.2. 進捗状況の確認方法	36

【資料編 1】 自転車走行空間ネットワーク整備計画（素案）

【資料編 2】 葛城地区の自転車利用のまちづくり基本計画

【資料編 3】 自転車のまちつくば推進委員会・幹事会概要

1. 行動計画策定の主旨

1.1. 策定の目的

「自転車のまちつくば基本計画」に位置付けられた 15 の施策について、計画的に着実に推進するため、今後約 10 年間の具体的な取組み内容を取りまとめたものとして、「自転車のまちつくば行動計画」を策定します。

1.2. 計画期間

平成 23 年度(2011 年度)から平成 32 年度(2020 年度)までの約 10 年間を計画期間とします。

1.3. 行動計画の位置付け

「自転車のまちつくば基本計画」(平成 22 年 7 月)に基づき、「つくば環境スタイル行動計画」(平成 21 年 7 月)など関連計画との整合、「つくば市地域公共交通総合連携計画」(平成 22 年 3 月)との連携を図り、戦略性の高い、実効性のある計画とするものです。

本計画は、「自転車のまちつくば推進委員会」における検討を踏まえ、関係機関との協議・調整を行って、策定したものです。

「自転車のまちつくば基本計画」の目標

自転車の担う市内の交通分担率を現状の 5%(注)から 2013 年までに 10%、2030 年までに 20%にすることを目標とします。(注：自転車の市内の交通分担率(現状)出典：平成 18 年度つくば市居住者交通動向調査(国総研・筑波大学))

1.4. 自転車のまちつくばの実現

行動計画では、基本計画で位置付けられた自転車のまちつくばの目標である「つくばの環境を活かし自転車を活用する市民の多様なライフスタイルの実現」を目指した、具体的な取組み内容について位置付けています。



図 自転車のまちつくばの将来像と行動計画の位置付け

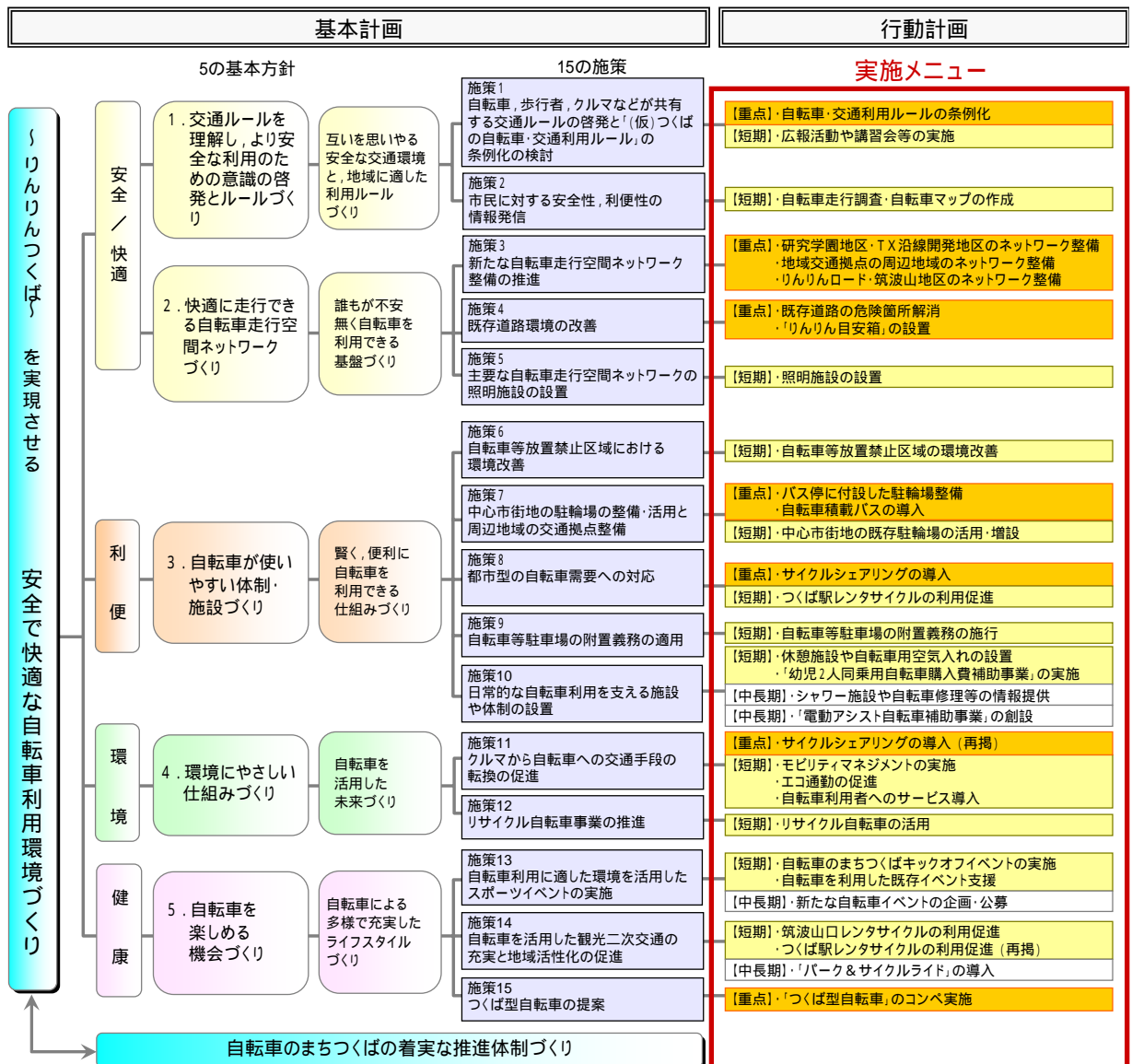
2. 自転車のまちづくばの行動方針

2.1. 行動方針

自転車のまちづくばの将来像の実現に向けて、基本計画に位置付けられた15の施策を着実に推進するため、平成32年度(2020年度)までの実施メニューを具体化するとともに、優先度や現実性を踏まえた実施スケジュールを設定し、計画的効率的に推進します。

2.2. 施策体系

実施メニューの必要性や重要度を踏まえて、基本計画における15の施策の各実施メニューを「重点施策」、「短期で実施可能な施策」、「中長期的に取組む施策」として体系的に位置付けて、順次推進していきます。



橙色：重点施策
 黄色：短期実施可能施策
 白色：中長期的に取組む施策

図 施策体系

2.3. 施策展開の考え方

2.3.1. 施策展開の方針

基本計画における 15 の施策の具体的な実施メニューについて、以下の考え方にに基づき、重点施策、短期で実施可能な施策、中長期的に取り組む施策に区分を行い、着実に推進していきます。

【重点施策】

次に該当する施策については、短期（3 年以内；平成 25 年度まで）で着手する施策として位置付け、スケジュールを具体化し着実に実施します。

他の施策に先行して実施することが望まれる施策（ルールの周知など）

根幹を成す施策（ネットワーク整備など）

先進性の高い施策

【短期で実施可能な施策】

次の該当する施策についても、短期（3 年以内；平成 25 年度まで）で着手する施策として位置付け、実施可能な取組みは着実に推進します。

短期に着手が可能な施策（計画熟度が高い、調査・検討など段階的に着手できるなど）

引き続き継続する施策

【中長期的に取り組む施策】

法制度、関係機関との調整、財源などの面から短期の着手が困難な施策については、中長期（平成 26 年度以降に具体化）に取り組む施策に位置付け、今後、内容やスケジュールなどについて検討・調整し、具体化を図っていきます。

2.3.2. 施策展開マップ

自転車のまちづくりを進めるにあたり、まず交通ルールを理解していただき、また、歩行者、自転車、クルマなど全ての人が安全な道路空間の利用のためのルールづくりを検討・条例化を行います。

あわせて、つくば市の自転車利用環境は、りんりんロード、自転車レーンやペDESTリアンなど、既に整備されている所も多く、部分的な危険箇所の改修など出来る箇所から始めて、継続的に着実にネットワーク整備を進めていきます。

さらに、駐輪場など自転車が使いやすい体制・施設づくり、環境にやさしい仕組みづくりを進め、自転車を楽しめる機会づくりなどを実施していきます。

なお、計画推進にあたっては、毎年の各事業の進捗確認のほか、中間年度、最終年度には計画の評価を行います。

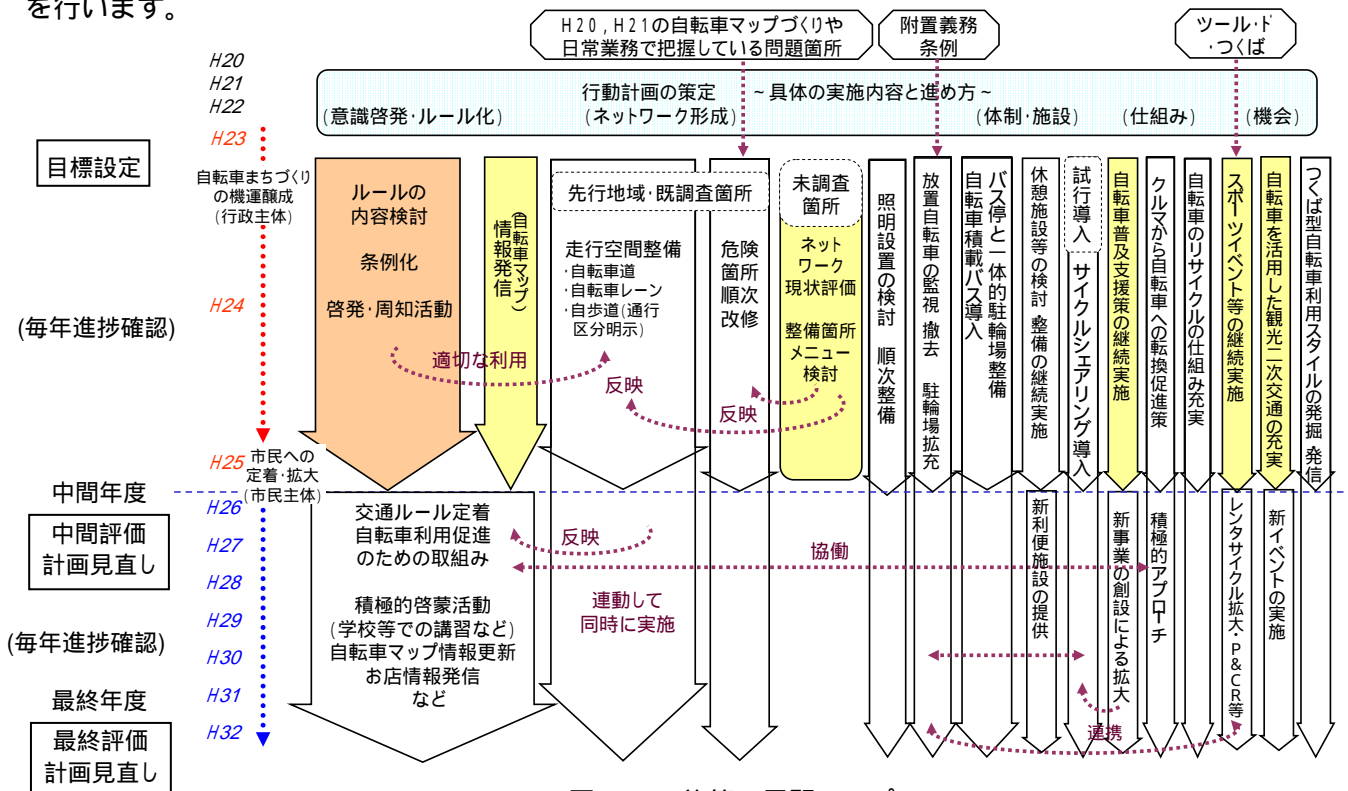


図 15 の施策の展開マップ

2.4. 重点的に取組む施策の概要

基本計画に示された5つの基本方針に基づく15の施策のうち、行動計画において重点施策として位置付け、重点的に取組む施策の概要を整理すると、次のとおりです。

なお、ここで紹介した重点施策及び他の施策の詳細については、3章において施策ごとに整理しています。

5つの基本方針	重点施策 NO.
1. 交通ルールを理解し、より安全な利用のための意識の啓発とルールづくり	施策 1
2. 快適に走行できる自転車走行空間ネットワークづくり	施策 3, 施策 4
3. 自転車を使いやすい体制・施設づくり	施策 7
4. 環境にやさしい仕組みづくり	施策 11
5. 自転車を楽しめる機会づくり	施策 15

基本方針1 交通ルールを理解し、より安全な利用のための意識の啓発とルールづくり

ルール・マナーの遵守は、安全・快適な自転車走行の基本であり、道路整備にも先立つものであることから、つくばの自転車・交通利用ルールの条例化に重点的に取組み、誰もが安全に道路を利用できる環境づくりを推進します。



まずはルールづくりとルールの定着から 【施策 1】

- ・ 車道やペDESTリアンなどにおける自転車と歩行者・クルマとの共存のためのルールづくりについて、平成 23 年度中に調査・検討に着手し、平成 24 年度にはワークショップの開催などにより市民とともに議論し、平成 25 年度中に「(仮)つくばスタイル(つくば自転車・交通利用ルール編)」として条例化を図ります。
- ・ 条例制定後は、交通ルール・マナーの周知活動を行います。

基本方針2 快適に走行できる自転車走行空間ネットワークづくり

利用者が自転車で安全快適に走行できる空間を確保するため、短期で着手し重点的に実施します。

当面は広域活性化拠点、地域交通拠点へのアクセスを確保するとともに、拠点間を連絡するネットワークの形成について早期実現を目指し、地域の状況に応じて検討・整備を行います。



市内を結ぶ自転車の安全・快適な走行空間ネットワークを形成します 【施策 3, 4】

- ・ 市内の主な拠点に連絡するネットワークを構築するため、葛城地区など先進的取組み地区では平成 25 年度中までに自転車走行空間整備を完了させ、その他の重要区間についても平成 25 年度までに着手し、順次整備を行います。
- ・ 既に良好な自転車走行空間が確保されている区間についても、段差や凹凸などの危険箇所について順次改修を進め、危険箇所の解消を図ります。
- ・ 自転車走行空間整備にあたっては、自転車利用に関する要望や苦情などの意見を常時継続的に受け付ける「りんりん目宝箱」を設置するなどにより、利用者の声を反映します。

基本方針3 自転車がいやすい体制・施設づくり

自転車走行空間ネットワークの形成と並行して実施する必要があることから、重点及び短期に着手します。

周辺地域の交通拠点については、サイクル&バスライド促進のため、拠点となるバス停に駐輪場を順次整備すると共に、自転車積載バスの導入拡大を行います。

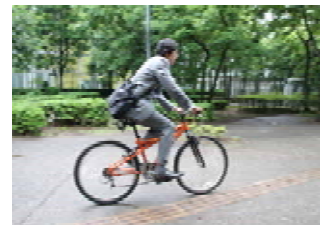


バスとの連携で自転車の利用範囲を一層広げます 【施策7】

- ・サイクル&バスライド促進のため、自転車からバスへの乗り換えを便利にする取組みとして、バス停に隣接した駐輪場を整備します。平成21年に大穂庁舎に設置しており、平成24年度の荃崎庁舎への駐輪場設置をはじめ順次拡大し、平成32年度中には地域交通拠点全てに設置することを目指します。
- ・また、平成22年に導入した自転車積載バスを増加し、平成23年度には合計4台で実証実験を行い、その後の導入拡大について検討していきます。

基本方針4 環境にやさしい仕組みづくり

環境や健康のため、通勤や業務における自転車利用を促進するため、レンタサイクルの新しい利用形態であるサイクルシェアリングについて、実証実験などを行いつつ、その導入可能性を検討します。



通勤や業務における自転車利用を促進するサイクルシェアリングを導入・実践します 【施策11】

- ・環境や健康のため、通勤や業務における自転車利用を促進するため、サイクルシェアリングを導入します。
- ・サイクルシェアリングとは、複数の自転車を複数の利用者で共有する自転車の利用形態で、市内に設置されたサイクルポートに駐輪された専用自転車を、登録者は誰でも自由に利用することができます。
- ・まずは、平成23年度中に試行的に導入し、本格実施に向けた検討を行います。

朝夕は通勤に自転車を利用し、その自転車を昼間は他の利用者が業務や買い物等の移動に利用します。

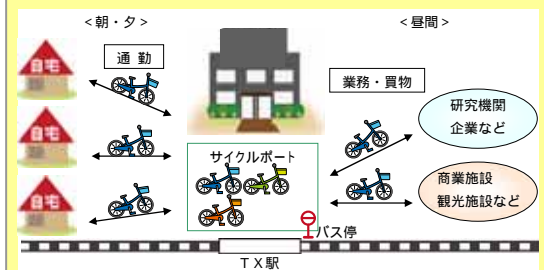


図 サイクルシェアリングのイメージ

基本方針5 自転車を楽しめる機会づくり

自転車利用に適したつくば市の特徴を踏まえ、新たな利用手法や新技術を含む「つくば型自転車」について検討します。

新しい発想や技術を取り入れ、市民や企業と協働して取り組むため、コンペティション形式（技術提案）にて、アイデア募集を実施します。



市民の皆様から「つくば型自転車」の提案を公募しアイデアを実現します 【施策15】

- ・新しい発想や技術を取り入れた「つくば型自転車」について、アイデアを市民や企業の皆様から公募し、採用されたアイデアについて取り組んでいきます。
- ・平成23年度中に準備をはじめ、平成24年度に公募を実施し、平成25年以降に募集したアイデアの具体化について検討し、つくばにふさわしい先進的な自転車の普及を行います。

3. 施策の実施メニュー

3.1. 実施メニューの内容

次頁以降に、15 の施策ごとに施策の基本方針，具体的な実施メニュー，全体スケジュールと実施体制，成果目標を記載します。

成果目標の目標値中の「 - 」は未定であり，中間評価時に再設定していきます。

15 の施策	位置付け	実施メニュー	頁
1 自転車，歩行者，クルマなどが共有する交通ルールの特発と「(仮)つくばの自転車・交通利用ルール」の条例化の検討	重点	「自転車・交通利用ルール」の条例化	7
	短期(継続)	広報活動や講習会等の実施	
2 市民に対する安全性，利便性の情報発信	短期(継続)	自転車走行調査・自転車マップの作成	9
3 新たな自転車走行空間ネットワーク整備の推進	重点	研究学園地区，TX沿線開発地域のネットワーク整備	11
	重点	地域交通拠点の周辺地域のネットワーク整備	
	重点	りんりんロード・筑波山地区のネットワーク整備	
4 既存道路環境の改善	重点	既存道路の危険箇所解消	13
	重点	「りんりん目安箱」の設置	
5 主要な自転車走行空間ネットワークの照明施設の設置	短期(継続)	照明施設の設置	15
6 自転車等放置禁止区域における環境改善	短期(継続)	自転車等放置禁止区域の環境改善	16
7 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	重点	バス停に付設した駐輪場整備	17
	重点	自転車積載バスの導入	
	短期(継続)	中心市街地の駐輪場の活用・増設	
8 都市型の自転車需要への対応	重点	サイクルシェアリングの導入	19
	短期(継続)	つくば駅レンタサイクルの利用促進	
9 自転車等駐車場の附置義務の適用	短期(継続)	自転車等駐車場の附置義務の施行	21
10 日常的な自転車利用を支える施設や体制の設置	短期(継続)	休憩施設や自転車用空気入れの設置	23
	短期(継続)	「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」の実施	
	中長期	シャワー施設や自転車修理等の情報提供	
	中長期	「電動アシスト自転車補助事業」の創設	
11 クルマから自転車への交通手段の転換の促進	重点	サイクルシェアリングの導入 (再掲)	25
	短期(継続)	モビリティマネジメントの実施	
	短期(継続)	エコ通勤の促進	
	短期(着手可)	自転車利用者へのサービス導入	
12 リサイクル自転車事業の推進	短期(継続)	リサイクル自転車の活用	27
13 自転車利用に適した環境を活用したスポーツイベントの実施	短期(着手可)	自転車のまちつくばキックオフイベント実施	29
	短期(継続)	自転車を利用した既存イベント支援	
	中長期	新たな自転車イベントの企画・公募	
14 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	短期(継続)	筑波山口レンタサイクルの利用促進	31
	短期(継続)	つくば駅レンタサイクルの利用促進 (再掲)	
	中長期	「パーク&サイクルライド」の導入	
15 つくば型自転車の提案	重点	「つくば型自転車」のコンペ実施	33

重点：重点施策として短期に着手する施策

短期(継続)：引き続き継続する事業

短期(着手可)：計画熟度が高いなど短期に着手が可能な施策

中長期：短期の着手が困難で中長期に取組む施策

詳細は P3 の施策展開の方針を参照

3.1.1. 施策1 自転車，歩行者，クルマなどが共有する交通ルールの啓発と「(仮)つくばの自転車・交通利用ルール」の条例化の検討

施策の基本方針

ルール・マナーの遵守は，安全・快適な自転車走行の基本であり，道路整備にも先立つものであることから，つくばの自転車・交通利用ルールの条例化について重点的に取り組み，誰もが安全に道路を利用できる環境づくりを推進します。

基本的な交通ルールや自転車の正しい乗り方などを指導する安全教室については，対象者や実施内容の拡充を検討しながら継続して実施し，市民の理解と実践を促進します。

具体的な実施メニュー

【重点施策】「自転車・交通利用ルール」の条例化

歩行者と自転車が交錯しているペDESTリアン（歩行者自転車専用道）などにおける安全な利用の仕方を「(仮)つくばスタイル（つくば自転車・交通利用ルール編）」として条例化に取組みます。

【具体的な取り組み内容】

- ・ペDESTリアンをはじめ，車道や歩道におけるクルマや歩行者と自転車との共存のためのルールづくりを企画立案します。
- ・ワークショップ等にて市民と共に議論し，「(仮)つくばスタイル（つくば自転車・交通利用ルール編）」の条例手続きを行います。
- ・条例制定後に，市民や事業者に，自転車のまちつくばの市民として自ら模範となるよう交通ルール・マナーを遵守していただくため周知活動を行います。

【短期施策(継続)】 広報活動や講習会等の実施

歩行者，自転車，クルマ各々の立場における交通ルール・マナーについて，学校・市民等に向けた啓発事業として，交通安全教室，交通指導・パトロール，広報などを実施します。

【具体的な取り組み内容】

- ・警察との連携により，引き続き，街頭立哨指導・巡回広報パトロールを継続的に実施し，交通安全意識及びマナーに対する市民の理解を求めます。
- ・自転車の盗難防止に関わる広報活動（ホームページ，バス車内放送等）を継続的に実施します。
- ・交通ルール・マナーの周知活動（交通安全教室など）にあたっては，ドライバー，子供や高齢者など各々の自転車利用の実情や要望に応じた，適切な内容・広報の方法（警察，学校，福祉施設・自治会などとの連携）について検討します。
- ・また，安全な自転車利用の推進を図るため，自転車の灯火や自転車用ヘルメットの着用促進に向けての取り組みや，自転車と歩行者，自転車とクルマとの事故の危険性から，自転車保険加入促進についても，周知を行うための広報を行います。

民間駐輪場への自転車盗難防止広報の例



施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】「自転車・交通利用ルール」の条例化のスケジュール

- ・平成 23 年度は，条例作成に向けた企画・検討を行います。
- ・平成 24 年度は，ワークショップ（WS）・委員会の開催，条例案の作成等を行います。
- ・平成 25 年度は，パブリックコメントの実施，制定の手続き，条例の周知を行うための広報を行います。

【短期施策(継続)】 広報活動や講習会等の実施のスケジュール

- ・平成 23 年度以降も引き続き，交通安全教室，街頭立哨指導・巡回パトロール，防犯，自転車保険加入促進の広報を行ないます。

実施体制

実施主体：つくば市

連携機関：茨城県警察

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	条例化の企画・検討	WS・委員会，条例案の作成	パブコメ，制定，周知(継続)	
	交通安全教室，交通指導	パトロール，広報(継続)		
茨城県警察	交通安全教室，交通指導	パトロール，広報(継続)		

【協力機関の役割】 大学や国土技術政策総合研究所（以下，国総研）などの研究機関は，施策に協力し，助言等を行います。

【市民・事業者の役割】 学校は，警察や市と連携した交通安全教室を実施します。利用主体である市民や事業者は，交通ルール・マナーの遵守に努め，ワークショップなどへ参加します。

成果目標

【重点施策】「自転車・交通利用ルール」の条例化の成果目標

平成 25 年度の条例施行をめざします。

【短期施策(継続)】 広報活動や講習会等の実施の成果目標

成果指標 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
交通安全教室の実施回数	160 回	160 回	160 回	160 回	170 回	170 回
交通指導・パトロール日数	301 日	363 日	-	-	-	-
防犯パトロール日数	362 日	363 日	-	-	-	-

注 1：防犯パトロールは平成 24 年度以降も実施予定ですが，交通指導・パトロールと同時実施を検討中です。

注 2：つくば市内の自転車関連人身事故件数は平成 22 年に 189 件ありますが，「自転車・交通利用ルール」の条例化や講習会等の実施により，引き続き自転車関連人身事故の発生を無くしていくよう取り組んでいきます。

3.1.2. 施策2 市民に対する安全性，利便性の情報発信

施策の基本方針

これまでに実施してきた「つくば自転車スローライフ」(以下，自転車マップ)の作成・配布は，自転車の安全な利用ルートについての情報提供として，安全快適な自転車利用に加え，既存ネットワークの有効活用の観点からも重要なため短期施策とし，今後も継続的に実施していきます。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】 自転車走行調査・自転車マップの作成

自転車マップが作成されていない周辺地域交通拠点へのルートについて，走行調査(以下，自転車ワークショップ)を実施し，自転車利用の利便性向上に向けた情報発信として自転車マップを作成・配布します。

自転車マップ作成済みの地域についても，道路状況など走行環境は変化することから，一定期間経過後に再調査を実施し，情報を更新します。

【具体的な取り組み内容】

- ・未調査区間について，自転車ワークショップによる自転車走行調査と自転車ネットワークの現況評価を実施します。
- ・自転車ワークショップの調査結果は，自転車マップとして整理します。
- ・自転車マップの内容改善についても検討・更新を行い，配布します。(例：自転車ルール，自転車ショップ，休憩施設・トイレ情報，パーク&サイクルライドができる施設の掲載など)
- ・調査済み区間についても，一定期間後に再調査を行い，情報を更新します。

施策の全体スケジュールと実施体制

【短期施策(継続)】 自転車走行調査・自転車マップの作成のスケジュール

- ・平成 23 年度以降も引き続き，自転車ワークショップの実施，自転車マップの作成を計画，実施します。

実施体制

実施主体：つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	掲載内容・情報更新の検討	自転車マップの作成・配布	自転車走行調査の計画	自転車走行調査の実施

【市民・事業者の役割】利用主体である市民や事業者は，自転車ワークショップへ参加すると共に，自転車マップを利用します。

成果目標

【短期施策(継続)】 自転車走行調査・自転車マップの作成の成果目標

指標名 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
ワークショップ参加者数	18 名	-	-	-	-	-
自転車マップ印刷部数	-	-	15,000 部	-	-	-

自転車ワークショップの風景

走行調査



協議



調査結果とりまとめ



自転車マップの作成例

情報提供



平成 20 年度



平成 21 年度

3.1.3. 施策3 新たな自転車走行空間ネットワーク整備の推進

施策の基本方針

利用者が自転車で安全快適に走行できる空間を確保するため、短期で着手し重点的に実施します。当面は広域活性化拠点、地域交通拠点へのアクセスを確保するとともに、拠点間を連絡するネットワークの形成について早期実現を目指し、地域の状況に応じて検討・整備を行います。

具体的な実施メニュー

市内の主な拠点に連絡するネットワークを構築するため、本計画に位置付けた自転車走行空間ネットワーク整備計画（素案）をもとに、ネットワークについて協議・検討を各実施主体と実施し、計画的に整備します。

自転車走行空間ネットワーク整備計画(素案)については、巻末の資料編1(37頁)を参照下さい。

【重点施策】研究学園地区、TX沿線開発地域のネットワーク整備

研究学園地区の自転車走行空間は概ね確保されているため、主に自転車通行位置の明示を行いつつ、需要が多く歩行者との交錯が想定されるTX駅周辺で、自転車の車道走行に問題がない箇所における自転車レーンの整備を検討します。

TX関連土地区画整理事業（葛城地区の自転車利用のまちづくり基本計画、島名・福田坪地区整備）などに位置付けられている、先進的取組み地域を優先的に整備します。

葛城地区の自転車利用のまちづくり基本計画は、巻末の資料編2(54頁)を参照下さい。

【具体的な取組み内容】

- ・事業実施中の先進的取組み地域については、行動計画の内容を考慮しながら自転車走行空間整備事業を着実に推進します。
- ・具体的には計画に基づき、自転車レーン・自転車歩行者道（以下、自歩道）の整備、自転車通行位置明示・案内サインの設置などを順次進めます。
- ・その他の地域については、ネットワーク整備計画をもとに各実施主体にて事業化を検討します。

自転車レーンの整備事例(並木高校周辺)



自歩道の整備事例(新都市中央通り線)



【重点施策】地域交通拠点の周辺地域のネットワーク整備

自転車走行空間が確保されていないため、地域交通拠点への自転車走行経路の現状を調査・把握するとともに、道路・交通状況に応じた整備形態や案内サインの設置について検討し、順次整備します。

【具体的な取組み内容】

- ・ネットワーク整備計画をもとに各実施主体にて事業化を検討するとともに、自転車ネットワーク未調査区間について、自転車走行経路の現状を調査・把握します。

自転車走行調査の例(上郷周辺)



【重点施策】りんりんロード・筑波山地区のネットワーク整備

レクリエーションや地域住民の生活活動のための自転車走行空間ネットワークを形成するため、自転車走行位置の明示や案内サインを改善します。

【具体的な取組み内容】

- ・ネットワーク整備計画をもとに各実施主体にて事業化を検討するとともに、自転車通行位置明示・案内サインの改善などを順次進めます。

りんりんロードの整備事例



施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】つくば市全域のネットワーク整備のスケジュール

- ・平成 23 年度は、ネットワーク整備計画策定に向けた実施主体、関係機関の協議・検討を行うとともに、事業実施中の先進的取組み地域においては、順次、自転車走行空間整備を行います。
- ・平成 24 年度は、その他の地域について、ネットワーク整備計画に基づき、各実施主体にて事業優先順位を検討し、具体の対象区間に合わせた事業化を検討します。
- ・平成 25 年度には、先進的取組み地域の整備は完了、その他の地域の自転車走行空間整備に着手します。

実施体制

実施主体：つくば市，茨城県，(独)都市再生機構

連携機関：茨城県警察

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	ネットワーク計画の協議・検討	事業化検討	整備（継続）	
	先進的取組み地域の整備			
茨城県	ネットワーク計画の協議・検討	事業化検討	整備（継続）	
	先進的取組み地域の整備	（継続）		
都市再生機構	先進的取組み地域の整備	（継続）		
茨城県警察	ネットワーク計画の協議・調整	（継続）		

[協力機関の役割] 大学や国総研などの研究機関は、施策に協力し、助言等を行います。

[市民・事業者の役割] 利用主体である市民や事業者は、自転車走行空間ネットワークを利用します。

成果目標

【重点施策】つくば市全域のネットワーク整備の成果目標

指標名 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
市道の自転車道整備率 (注1)	32%	46%	60%	71%	100%	
県道の自転車走行環境整備 (注1)	1,300m	1,620m	-	-	-	-
県道(新都市中央通り線)自歩道整備 (注2)	200m	-	-	4,600m	-	-
UR 施工の自転車レーン整備率	0%	33%	66%	100%		
UR 施工の道路整備率	50%	67%	84%	100%		
市道の案内サイン設置数 (注3)	6 箇所	12 箇所	12 箇所	10 箇所	50 箇所	-

注 1：市道の自転車道整備率および県道の自転車走行環境整備は、研究学園地区内の整備率・延長を示します。

注 2：県道（新都市中央通り線）の自歩道整備は、先進的取組み地域（島名・福田坪地区）内の延長を示します。

注 3：市道の案内サインには、路面標示を含みます。

3.1.4. 施策4 既存道路環境の改善

施策の基本方針

利用者が自転車で安全快適に走行できる空間を確保するため、必要な整備を短期で着手し重点的に推進します。

早期かつ効率的に自転車走行空間ネットワークを確保するため、段差の解消など既存の自転車走行環境の改善、メンテナンスを重点施策とし、地域の状況に応じて検討・整備を行います。

具体的な実施メニュー

【重点施策】既存道路の危険箇所解消

自転車ワークショップでの走行評価結果を踏まえた、既存道路の危険箇所解消を順次実施します。

自転車走行空間ネットワークに位置付けられた路線を対象に、自転車走行空間の調査を行い、危険箇所解消を順次実施します。

【具体的な取組み内容】

- ・ 自転車が安全快適に走行できる空間を確保するため、段差や凹凸などの危険箇所を順次改修を進め、危険箇所を解消します。
- ・ 自転車ワークショップ調査済みの区間については、ネットワーク整備計画に基づき、危険箇所の点検・調査により事業優先順位を検討し、具体の対象区間に合わせた事業化について検討します。
- ・ 実態調査を踏まえて、事業実施中のペDESTリアン改修整備は継続的に実施します。

改修されたペDESTリアンの例
(通行位置の明示:舗装色)

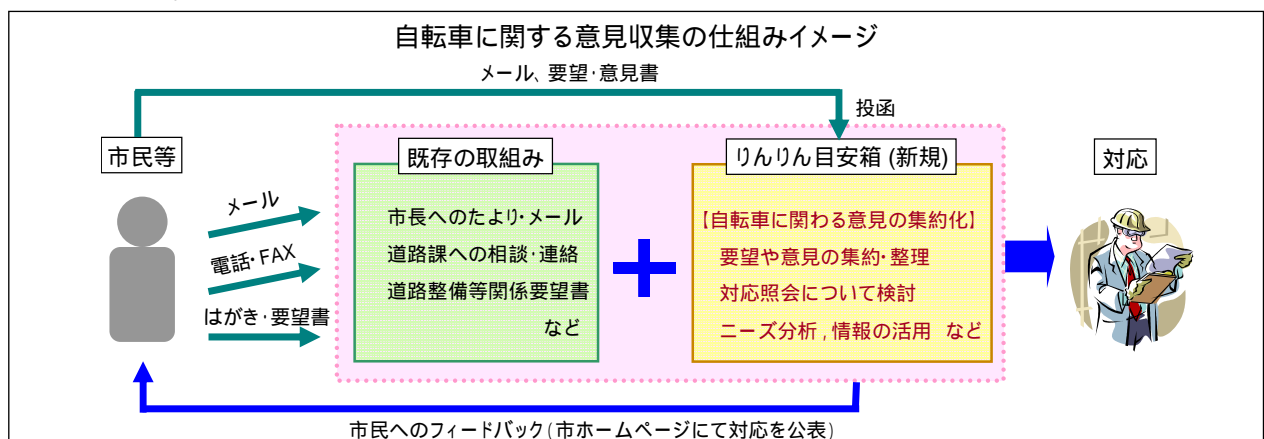


【重点施策】「りんりん目安箱」の設置

市民や事業者などの利用者の声を反映するため、自転車に関わる意見を常時受付ける「りんりん目安箱」を設置します。

【具体的な取組み内容】

- ・ 要望や意見を入れられる投函箱の設置や、メールによる受付が可能な仕組みをつくり、既存の意見収集の仕組みと一体的に、自転車通行空間の補修や放置自転車、ルール・マナーなどに関する要望や苦情など、自転車に関わる市民の意見を常時継続的に受け付けます。
- ・ 意見の収集にあたっては、既存の「市長へのたより・メール」や「道路課への相談・連絡」、「道路整備等関係要望書」等に寄せられた、自転車に関わる意見について集約できる仕組みとします。
- ・ 市民などから寄せられた危険箇所などの情報については、関係機関で共有できるような方法を検討します。



3.1.6. 施策6 自転車等放置禁止区域における環境改善

施策の基本方針

T X 4 駅周辺では、歩行者の通行と安全を守ること、災害時のスムーズな救済活動を行うこと、市民生活が快適に守られることを目的に、公共の場所等における放置自転車を防止するため、自転車等放置禁止区域が指定されています。指定区域の情報提供、監視・撤去作業を短期施策として、継続的に実施します。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】 自転車等放置禁止区域の環境改善
 自転車等放置禁止区域の情報提供、放置自転車の監視・撤去を実施します。

【具体的な取り組み内容】

- ・ 自転車等放置禁止区域の情報提供を行います。
- ・ 自転車等放置禁止区域の放置自転車の監視・撤去を実施します。



施策の全体スケジュールと実施体制

【短期施策(継続)】 自転車等放置禁止区域の環境改善のスケジュール

- ・ 平成 23 年度以降も引き続き、自転車等放置禁止区域の情報提供、監視・撤去作業を行います。

実施体制

実施主体 : つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 ~ 32 年度
つくば市	自転車等放置禁止区域の環境改善 (継続)			

[市民・事業者の役割] 利用主体である市民や事業者は、駐輪場以外のところに、自転車の放置をしないようにします。

成果目標

【短期施策(継続)】 自転車等放置禁止区域の環境改善の成果目標

放置自転車の撤去台数は平成 22 年度に 1,756 台であります。広報活動や講習会などの実施、適切な駐輪場整備により、引き続き自転車等放置禁止区域の環境改善を行います。

3.1.7. 施策7 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

施策の基本方針

本施策は、自転車走行空間ネットワークの形成と並行して実施する必要があることから、重点及び短期に着手します。

周辺地域の交通拠点については、サイクル&バスライド促進のため、拠点となるバス停に駐輪場を順次整備すると共に、自転車積載バスの導入拡大を行います。

中心市街地の交通結節点であるT×4駅周辺に、通勤・通学・商業施設利用等の需要に対応した駐輪場の検討、設置を促進します。

具体的な実施メニュー

【重点施策】バス停に付設した駐輪場整備

周辺地域の交通拠点においては、サイクル&バスライド促進のため、バス停に付設した駐輪場を順次整備します。

【具体的な取り組み内容】

- ・平成21年に大穂庁舎バス停において、バス停に隣接した駐輪場を整備しました。
- ・引き続き、周辺地域の交通拠点となるバス停全てに設置できるように検討します。

バス停に付設した大穂庁舎駐輪場



【重点施策】自転車積載バスの導入

自転車を直接積載できるバスを導入します。

【具体的な取り組み内容】

- ・自転車ラックを設置したバスを平成22年度に3台、平成23年度は1台導入し、引き続き実証実験を行っていきます。
- ・今後は、その結果を踏まえながら、導入拡大を検討していきます。

自転車積載バス（つくバス北部シャトル）



【短期施策(継続)】中心市街地の駐輪場の活用・増設

中心市街地の駐輪場については、既存施設の有効活用を図ることを基本としつつ、必要に応じて駐輪場の増設を検討します。

【具体的な取り組み内容】

- ・既存駐輪場の利用状況、違法駐輪自転車の撤去数等の調査結果から需要予測を行い、必要に応じ、既存駐輪場の有効活用や増設を検討していきます。
- ・T×沿線開発地区の都市再生機構のまちづくり計画と整合をとりながら、交通拠点周辺部や自転車利用の多いエリア内の駐輪場整備を検討していきます。

中心市街地の駐輪場の整備



施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】バス停に付設した駐輪場整備のスケジュール

- ・平成 23 年度は，荳崎庁舎駐輪場の検討を行います。
- ・平成 24 年度は，荳崎庁舎駐輪場の整備を行います。
- ・平成 25 年度は，その他の地域交通拠点について，バス停に付設した駐輪場を順次検討・整備を行い，平成 32 年度までに全ての路線への設置をめざします。

【重点施策】自転車積載バスの導入のスケジュール

- ・平成 23 年度は，自転車ラック設置バス 1 台を追加して計 4 台で引き続き実証実験を行います。
- ・平成 24 年度以降は，自転車積載バスの利用状況や利用者ニーズを踏まえ，自転車ラックの仕様や導入拡大を検討します。

【短期施策(継続)】中心市街地の駐輪場の活用・増設のスケジュール

- ・平成 23 年度以降も引き続き，既存駐輪場の有効活用検討，T X 4 駅周辺の駐輪場整備を行います。
- ・事業中の T X 沿線開発地域内(葛城地区)の駐輪場整備は，平成 25 年度完成予定で進めます。

実施体制

実施主体：つくば市

連携機関：バス事業者，(独)都市再生機構

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	荳崎庁舎駐輪場の検討	荳崎庁舎駐輪場の整備	その他拠点の駐輪場の検討	その他拠点の駐輪場の整備
	自転車積載バスの実証実験	自転車積載バス導入拡大検討	自転車積載バス導入拡大実施	
	中心市街地駐輪場の有効活用検討			
バス事業者	自転車積載バスの実証実験	自転車積載バス導入拡大検討	自転車積載バス導入拡大実施	
都市再生機構	T X 沿線開発地域の駐輪場整備	(継続)		

〔市民・事業者の役割〕利用主体である市民や事業者は，駐輪場や自転車積載バスを利用します。

成果目標

【重点施策】バス停に付設した駐輪場整備，自転車積載バスの導入の成果目標

バス停に付設した駐輪場は，平成 24 年度に 1 箇所(旧荳崎庁舎)，平成 32 年度までには地域交通拠点 4 地点(旧谷田部・旧豊里・旧筑波・旧桜庁舎)への設置をめざします。

自転車積載バスは，平成 23 年度に 1 台追加し実証実験を行い，平成 24 年度以降に導入拡大を検討します。

【重点施策】中心市街地の駐輪場の活用・増設の成果目標

指標名 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
駐輪場の利用台数	2,950 台	2,950 台	3,570 台	3,880 台	4,410 台	7,940 台
駐輪場の利用率	85.1%	85.1%	89.6%	94.0%	89.0%	94.7%

注：駐輪場は，つくば市営の駐輪場を対象とします。

3.1.8. 施策8 都市型の自転車需要への対応

施策の基本方針

環境や健康のため、通勤や業務における自転車利用を促進するため、レンタサイクルの新しい利用形態であるサイクルシェアリングについて、実証実験などを行いつつ、その導入可能性を検討します。

つくば駅の既存レンタサイクルの利用状況を踏まえ、市内観光や業務に使いやすいレンタサイクルシステムに向けた事業拡大・充実を図ります。

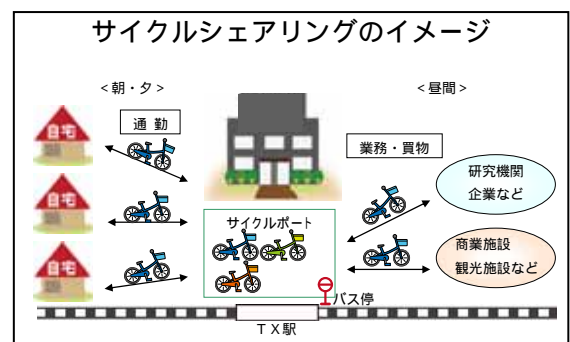
具体的な実施メニュー

【重点施策】サイクルシェアリングの導入

環境や健康のため、通勤や日常業務での利用を想定したサイクルシェアリング導入を検討、実証実験・評価、サイクルシェアリング導入拡大に向けた検討を行います。

【具体的な取り組み内容】

- ・通勤や業務における自転車利用を促進するため、サイクルシェアリングを導入します。
- ・まずは市や研究機関職員などが通勤や日常業務で試行的に利用し、サポート企業・団体を募って順次利用拡大を図ります。
- ・自転車管理システムには、コストや環境面を考慮し、無人自転車管理システムを導入するとともに、また、自転車はリサイクル自転車を活用します。



【短期施策(継続)】つくば駅レンタサイクルの利用促進

現在のつくば駅レンタサイクルの運営・広報を継続し、利用状況を踏まえた、市内観光や業務に使いやすいレンタサイクルシステムを検討します。

【具体的な取り組み内容】

- ・つくば駅レンタサイクルの運営・広報を継続的に実施します。
- ・都市型自転車需要への対応の一つとして、自転車保険加入促進のための広報を合わせて実施します。
- ・つくば駅レンタサイクルの利用台数等の調査を継続して行います。
- ・より使いやすいレンタサイクルシステムについて、現状の事業の枠を超えた連携(観光・交通・環境など)も含め、今後の展開を検討します。
- ・その際、他機関で実施する調査・検討も参考にします。



施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】サイクルシェアリングの導入のスケジュール

- ・平成 23 年度は，試行的に導入し，利用状況や効果，課題等について検討を行います。
- ・平成 24 年度は，試行結果に基づく課題を改善し，本格導入に向けた検討を行います。
- ・平成 25 年度は，エリアや参画団体の拡大，継続的实施に向けた検討を行います。

【短期施策(継続)】つくば駅レンタサイクルの利用促進のスケジュール

- ・平成 23 年度以降，レンタサイクルの運営・広報を継続しつつ，レンタサイクルの課題を検討します。

実施体制

実施主体：つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	サイクルシェアリング計画・準備・試行	改善検討	本格導入	拡大検討
	レンタサイクル運営・広報・検討	(継続)		

[協力機関の役割] 大学や国総研などの研究機関は，サイクルシェアリングに参画します。

[市民・事業者の役割] 利用主体である市民や事業者，観光客は，レンタサイクルを利用します。

成果目標

【重点施策】サイクルシェアリングの導入の成果目標

サイクルシェアリングの平成 23 年度試行をめざします。

【短期施策(継続)】つくば駅レンタサイクルの利用促進の成果目標

指標名 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
つくば駅レンタサイクル利用台数	2,891 台	2,320 台	2,920 台	2,940 台	3,000 台	3,000 台

3.1.9. 施策 9 自転車等駐車場の附置義務の適用

施策の基本方針

安全で快適な歩行環境の確保，交通の円滑化及び良好な都市環境を確保することを目的とし，「つくば市自転車等駐車場附置義務条例」(平成 21 年 10 月施行)が制定されました。この条例は，一定規模の施設の新設，増改築時には自転車等駐車場（以下，駐輪場）の設置を義務付けており，厳格に施行します。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】自転車等駐車場の附置義務の施行

「つくば市自転車等駐車場附置義務条例」に基づき，一定規模の施設における駐輪場の設置を推進します。

【具体的な取り組み内容】

- ・ T X 4 駅を含む商業地域を対象として，自転車等の大量の駐車需要を生じさせる商業施設や集客施設等の新築，増築，改築及び建物の用途を変更する場合は，規定台数以上の駐輪場の設置を推進します。
- ・ 継続的にホームページ等による広報，指導などの周知活動を実施します。

施策の全体スケジュールと実施体制

【短期施策(継続)】自転車等駐車場の附置義務の施行のスケジュール

- ・ 平成 23 年度以降も引き続き，「自転車等駐車場附置義務条例」に基づく，駐輪場の設置を徹底します。

実施体制

実施主体：つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	自転車等駐車場附置義務条例	(継続)		
	の施行			

【市民・事業者の役割】事業者は条例に基づき，駐輪場を設置します。利用主体である市民は，駐輪場を利用します。

成果目標

【短期施策(継続)】自転車等駐車場の附置義務の施行の成果目標

指標名 / 目標値	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H27 年度	H32 年度
駐輪場の設置箇所数	1 箇所	2 箇所	5 箇所	5 箇所	7 箇所	5 箇所

商業施設の駐輪場の設置例（TXつくば駅周辺）



3.1.10. 施策 10 日常的な自転車利用を支える施設や体制の設置

施策の基本方針

自転車利用環境の整備と併せて、自転車利用促進のため、休憩施設や自転車用無料空気入れ、シャワー施設や自転車修理等の情報提供について検討します。

また、子育て世代の安全な自転車利用の促進に向けた「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」の実施、高齢者や筑波山地区での利用に向けた「電動アシスト自転車補助事業」の創設について検討します。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】 休憩施設や自転車用無料空気入れの設置

自転車走行空間ネットワーク沿線への休憩施設(公園など)の設置、施設の情報提供を行います。
自転車用無料空気入れ設置箇所を拡大し、設置箇所の情報提供を行います。

【具体的な取組み内容】

- ・事業中のT X 駅沿線開発地域(葛城地区)では、小休憩やあまやどりができる「自転車のレストスポット」などを整備します。
葛城地区の計画は、巻末の資料編2(54頁)を参照下さい。
- ・休憩施設(公園など)の整備と合わせ、休憩施設の情報提供(自転車マップへの掲載)を行います。
- ・民間企業等への呼びかけ協力のもと、自転車用無料空気入れ設置箇所を拡大し設置を推進するとともに、空気入れ設置箇所の情報提供(自転車マップへの掲載)を行います。

休憩施設の設置例(りんりんロード筑波休憩所)



自転車用無料空気入れの設置例(研究学園駅周辺の商業施設)



【短期施策(継続)】 「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」の実施

「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」を引き続き実施します。

【具体的な取組み内容】

- ・子育て世代の安全な自転車利用の促進のため、市内の子育て世代に対する「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」(H22.1創設)を引き続き実施します。
- ・事業実施3年を目途に、継続・廃止・見直し等の検討を図ります。

幼児2人同乗用自転車の例



【中長期施策】 シャワー施設や自転車修理等の情報提供

自転車利用者などへのシャワー施設や自転車修理等の情報提供について、整備に向けた検討を行います。

【具体的な取組み内容】

- ・自転車の利活用を促進する拠点として、シャワー施設や自転車修理等の情報提供を民間企業による協力に向けて検討します。

実施主体や運営主体についての検討・調整が必要なため、中長期的に取り組むこととしました。

【中長期施策】「電動アシスト自転車補助事業」の創設

「電動アシスト自転車補助事業」の創設に向けた検討を行います。

【具体的な取り組み内容】

- ・「電動アシスト自転車補助事業」の創設について検討し、高齢者の移動や筑波山地区などの自転車利用を支援します。

新たな事業制度創設に時間を要することから、中長期的に取り組むこととしました。

施策の全体スケジュールと実施体制

【短期施策(継続)】休憩施設や自転車用無料空気入れの設置、「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」の実施のスケジュール

- ・平成23年度以降も引き続き、休憩施設(公園など)や自転車用無料空気入れの設置、「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」を実施します。

【中長期施策】シャワー施設や自転車修理等の情報提供、「電動アシスト自転車補助事業」の創設のスケジュール

- ・平成26年度以降、シャワー施設や自転車修理等の情報提供、「電動アシスト自転車補助事業」の創設を検討着手します。

実施体制

実施主体：つくば市、(独)都市再生機構

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23年度	H24年度	H25年度	H26～32年度
つくば市	休憩施設(公園など)の設置	自転車マップへの掲載・広報	(継続)	
	無料空気入れ設置の呼びかけ	自転車マップへの掲載	広報検討(継続)	
	幼児2人同乗用自転車購入費補助実施	事業の効果検証(継続)		シャワー施設や自転車修理等の情報提供
				電動アシスト自転車補助事業の創設
都市再生機構	先進的取り組み地域の休憩施設の整備	(継続)		

【市民・事業者の役割】公共施設・商業施設・民間企業(自転車販売店)等の事業者は、自転車利用者へのサービス提供施設の設置に協力します。利用主体である市民や事業者、観光客は、サービスを利用します。

成果目標

【短期施策(継続)】休憩施設や自転車用空気入れの設置、「幼児2人同乗用自転車購入促進補助事業」の成果目標

指標名/目標値	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H27年度	H32年度
公園整備箇所数 (注)	155箇所	157箇所	159箇所	163箇所	167箇所	179箇所
ベンチ設置箇所数 (注)	155箇所	157箇所	159箇所	163箇所	167箇所	179箇所
空気入れ設置箇所数			10箇所	-	-	-
自転車購入費補助件数	48件	40件	-	-	-	-

注：公園整備箇所数とベンチ設置箇所数は、つくば市の都市公園と休憩所(宝篋山小田休憩所)、りんりんロードの筑波休憩所(県)の整備済箇所の合計数を示します。

3.1.11. 施策 11 クルマから自転車への交通手段の転換の促進

施策の基本方針

環境面、コスト、健康増進などの観点から、クルマから自転車への転換を促すためのソフト施策を推進します。

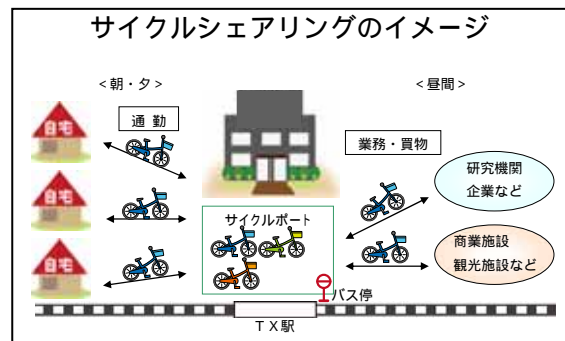
具体的な実施メニュー

【重点施策】サイクルシェアリングの導入（再掲）

環境や健康のため、通勤や日常業務での利用を想定したサイクルシェアリング導入を検討，実証実験・評価，サイクルシェアリング導入拡大に向けた検討を行います。

【具体的な取組み内容】

- ・通勤や業務における自転車利用を促進するため，サイクルシェアリングを導入します。
- ・まずは市や研究機関職員などが通勤や日常業務で試行的に利用し，サポート企業・団体を募って順次利用拡大を図ります。
- ・自転車管理システムには，コストや環境面を考慮し，無人自転車管理システムを導入するとともに，また，自転車はリサイクル自転車を活用します。



【短期施策(継続)】モビリティマネジメントの実施

自転車マップなどを活用したモビリティマネジメントを引き続き実施します。

【具体的な取組み内容】

- ・「つくば自転車スローライフ」にクルマから自転車への転換を促す内容を掲載し，行動変更の動機付けを行います。

【短期施策(継続)】エコ通勤の促進

エコ通勤継続実施による通勤交通の自転車への転換を引き続き実施します。

【具体的な取組み内容】

- ・平成 21～22 年度に実施したエコ通勤（H21：5 日間，H22：81 日間）を継続することにより，クルマから自転車等の環境にやさしい（低炭素な）通勤方法への転換を促します。
- ・ノーマイカーデーいばらぎ（茨城県：2～3 月）との連携を図ります。
- ・市内企業へのエコ通勤優良事業所認定制度（国交省，交通エコロジー・モビリティ財団：H21.6.創設）取得促進を図るなど，インセンティブ（動機付け）を検討します。



【短期施策(着手可)】 自転車利用者へのサービス導入

商業施設や公共施設等と連携し，駐輪場利用者やレンタサイクル利用者に対する特典などの導入を検討します。

【具体的な取り組み内容】

- ・ 来訪者へ自転車を利用した市内観光のPRや市内短距離移動の自転車利用促進のため，バスとの連携による割引，レンタサイクルの鍵や駐輪券等の提示による特典の導入について，企画検討を行います。

施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】 サイクルシェアリングの導入のスケジュール

- ・ 平成 23 年度は，試行的に導入し，利用状況や効果，課題等について検討を行います。
- ・ 平成 24 年度は，試行結果に基づく課題を改善し，本格導入に向けた検討を行います。
- ・ 平成 25 年度は，エリアや参画団体の拡大，継続的实施に向けた検討を行います。

【短期施策】 モビリティマネジメント，エコ通勤，自転車利用者へのサービス導入のスケジュール

- ・ モビリティマネジメントは，平成 24 年度に自転車マップを活用し実施します。
- ・ エコ通勤は，平成 23 年度以降も継続的に実施していきます。
- ・ 自転車利用者サービスは，平成 23 年度以降に導入検討を行います。

実施体制

実施主体：つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	サイクルシェアリング計画・準備・試行	改善検討	本格導入	拡大検討
	モビリティマネジメントの計画	自転車マップへの掲載	モビリティマネジメントの計画	
	エコ通勤の促進検討・実施	(継続)		
	自転車利用者サービスの導入・検討	自転車利用者サービスの実施		

【協力機関の役割】 大学や国総研などの研究機関は，サイクルシェアリングへ参画します。

【市民・事業者の役割】 利用主体である市民や事業者は，モビリティマネジメントへの理解，エコ通勤を実施し，自転車利用者へのサービスを利用します。

成果目標

【重点施策】 サイクルシェアリングの導入の成果目標

サイクルシェアリングの平成 23 年度試行をめざします。

【短期施策】 モビリティマネジメント，エコ通勤，自転車利用者へのサービス導入の成果目標

モビリティマネジメントは，平成 24 年度に実施します。

エコ通勤は，平成 23 年度以降も継続的に実施します。

自転車利用者へのサービスは，平成 23 年度以降に検討着手します。

3.1.12. 施策 12 リサイクル自転車事業の推進

施策の基本方針

撤去された放置自転車や粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車について、再利用可能なものを点検・整備し、リサイクル自転車として活用し、安価な販売を実施します。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】 リサイクル自転車の活用

放置自転車の有効活用を推進します。

粗大ゴミ自転車の有効活用を推進します。

【具体的な取り組み内容】

- ・ 放置自転車の撤去等における保管期間を超過した自転車の有効活用として、補修整備を行い、販売を致します。
- ・ 粗大ゴミとしてクリーンセンターに持ち込まれた廃棄自転車の有効活用として、補修整備を行い、販売をしておりますが、自転車の防犯登録の問題もあり、現在、検討中です。



施策の全体スケジュールと実施体制

【短期施策(継続)】リサイクル自転車の活用のスケジュール

- ・平成23年度以降、放置自転車のリサイクル自転車の管理・選別・販売を継続します。

実施体制

実施主体：つくば市

連携機関：茨城県自転車二輪自動車商協同組合筑波支部・つくば中央支部（表中では、輪業組合）

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23年度	H24年度	H25年度	H26～32年度
つくば市	放置自転車の管理・選別	(継続)		
	廃棄自転車の防犯登録検討			
輪業組合	リサイクル自転車の販売	(継続)		

[市民・事業者の役割] 利用主体である市民や事業者は、リサイクル自転車を購入します。

成果目標

【短期施策(継続)】リサイクル自転車の活用の成果目標

指標名 / 目標値	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H27年度	H32年度
リサイクル自転車台数	450台	400台	450台	460台	500台	610台

3.1.13. 施策 13 自転車利用に適した環境を活用したスポーツイベントの実施

施策の基本方針

既存の自転車スポーツイベントを引き続き実施するとともに、利用ルール周知や新製品紹介等の新たなイベントを検討します。

具体的な実施メニュー

【短期施策(着手可)】「自転車のまちつくばキックオフイベント」の実施

「自転車のまちつくばキックオフイベント」を実施します。

【具体的な取組み内容】

- ・行動計画策定後、「自転車のまちつくばキックオフイベント」を企画・実施します。

【短期施策(継続)】自転車を利用した既存イベント支援

自転車を利用した既存のスポーツイベントへの支援を行います。

【具体的な取組み内容】

- ・「ツール・ド・つくば」((社)つくば青年会議所)への協力内容を検討します。(例:自転車のまちつくばに関わる広報活動と合わせたPRを行うなど)
- ・市催事において、チラシや自転車マップの配布など、協力・参加・広報を行います。
- ・既存イベント時に、自転車利用を促す広報や自転車関連の催事(茨城県:りんりんロードフォトコンテストなど)の広報を行います。

【中長期施策】新たな自転車イベントの企画・公募

新たな自転車関連イベントの企画・公募を検討します。

【具体的な取組み内容】

- ・環境にやさしい交通手段である自転車やパーソナルモビリティを活用した、新規イベントについての企画・公募を検討します。

実施主体や運営主体、費用分担等についての検討・調整が必要なため、中長期的に取り組むこととしました。

ツール・ド・つくば 2009
(第1回筑波山ヒルクライム大会)



市催事(つくば環境フェスティバル)への参加(H22)



3.1.14. 施策 14 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

施策の基本方針

筑波山地区について、筑波山口レンタサイクルを活用した観光二次交通の充実と地域活性化を図ります。筑波山麓の回遊性向上のため、りんりんロードや観光拠点間の連絡など利用状況を踏まえた自転車利用の促進を図ります。

つくば駅の既存レンタサイクルの利用状況を踏まえ、市内観光や業務に使いやすいレンタサイクルシステムに向けた事業拡大・充実を図ります。

具体的な実施メニュー

【短期施策(継続)】筑波山口レンタサイクルの利用促進

現在の筑波山口レンタサイクルの運営・広報を継続し、利用状況を踏まえた、筑波山周辺の周遊に使いやすいレンタサイクルシステムを検討します。

【具体的な取り組み内容】

- ・筑波山口レンタサイクルの運営・広報を継続的に実施します。
- ・筑波山口レンタサイクルの利用台数等の調査を継続して行います。
- ・自転車観光促進に向けた、レンタサイクル事業の今後の展開を検討します。

筑波山口レンタサイクル



【短期施策(継続)】つくば駅レンタサイクルの利用促進 (再掲)

現在のつくば駅レンタサイクルの運営・広報を継続し、利用状況を踏まえた、市内観光や業務に使いやすいレンタサイクルシステムを検討します。

【具体的な取り組み内容】

- ・つくば駅レンタサイクルの運営・広報を継続的に実施します。
- ・都市型自転車需要への対応の一つとして、自転車保険加入促進のための広報を合わせて実施します。
- ・つくば駅レンタサイクルの利用台数等の調査を継続して行います。
- ・より使いやすいレンタサイクルシステムについて、現状の事業の枠を超えた連携(観光・交通・環境など)も含め、今後の展開を検討します。
- ・その際、他機関で実施する調査・検討も参考にします。

つくば駅レンタサイクル



【中長期施策】「パーク&サイクルライド」の導入

観光地周辺におけるパーク&サイクルライド導入に向けた検討を行います。

【具体的な取り組み内容】

- ・クルマで観光地周辺までアクセスし、そこから自転車に乗りかえ、自転車で周遊できる「パーク&サイクルライド」に取組みます。
- ・まずは、りんりんロードや小貝川沿いなどへの導入や既存施設の活用について検討します。

実施主体や運営主体、費用分担等についての検討・調整が必要なため、中長期的に取組むこととしました。

りんりんロード周辺の駐車場(平沢官衙遺跡)



3.1.15. 施策 15 つくば型自転車の提案

施策の基本方針

自転車利用に適したつくば市の特徴を踏まえ、新たな利用手法や新技術を含む「つくば型自転車」について検討します。

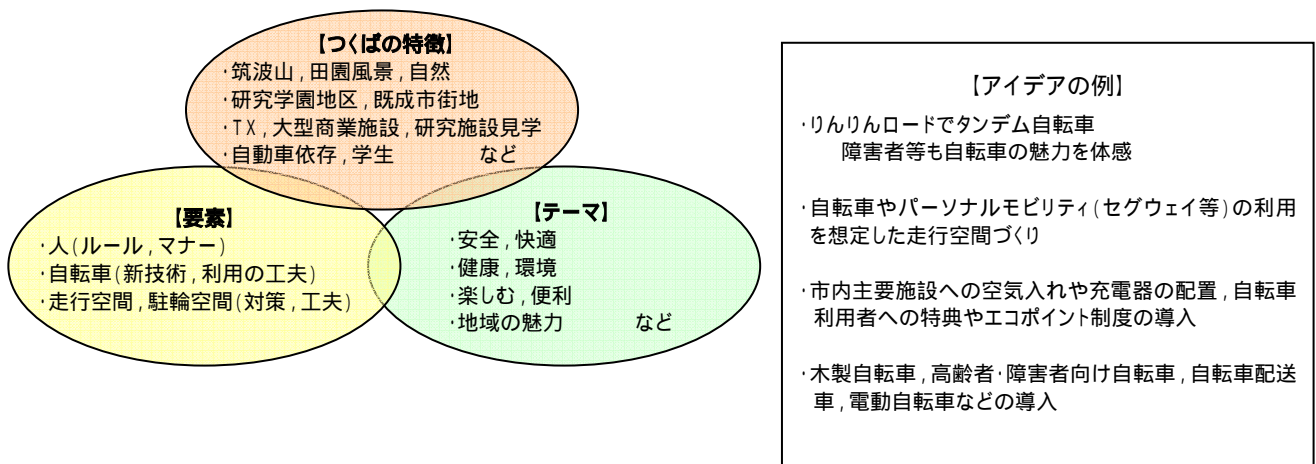
新しい発想や技術を取り入れ、市民や企業と協働して取り組むため、コンペティション形式（技術提案）にて、アイデア募集を実施します。

具体的な実施メニュー

【重点施策】「つくば型自転車」のコンペ実施

「つくば型自転車」のコンペを行い、つくば市にふさわしい先進的な自転車の普及をめざします。

- ・ 自転車利用に適したつくばの特徴（都内などからの良好な鉄道アクセス・平坦な地形、りんりんロードと筑波山の観光資源など）を踏まえ、新しい発想や技術を取り入れた「つくば型自転車」利用方法を市民や企業の皆様から公募し、採用されたアイデアについて具体化し、取り組んでいきます。
- ・ 例えば、以下のテーマが考えられます。
 - a. 歩行者、クルマ、自転車が安全に道を利用するための提案
 - b. 楽しく、快適に自転車が使える環境づくりのための提案
 - c. 健康アップ、エコスタイルのための自転車利用に関する提案
 - d. 自転車を使った公共サービスやサイクルイベント等の新たな魅力づくりの提案



施策の全体スケジュールと実施体制

【重点施策】つくば型自転車のコンペ実施のスケジュール

- ・平成 23 年度は，コンペの企画，選定委員会の立ち上げを行います。
- ・平成 24 年度は，コンペを実施し，新しい発想や技術のあるアイデアを募集・選定します。
- ・平成 25 年度は，選定案の実現化について検討します。

実施体制

実施主体：つくば市

	実施スケジュール			
	短期			中長期
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26～32 年度
つくば市	コンペ企画，委員会立ち上げ	コンペ実施 推奨案選定	選定案の実現化検討	

[協力機関の役割] 大学や国総研などの研究機関は，施策に協力し，助言等を行います。

[市民・事業者の役割] 利用主体である市民や事業者は，コンペへの応募を行います。

成果目標

【重点施策】つくば型自転車のコンペ実施の成果目標

「つくば型自転車」のコンペを平成 24 年度に実施し，つくばにふさわしい先進的な自転車の普及を行います。

3.2. 進捗状況の確認方法

3.2.1. スケジュール一覧

以下のスケジュールに基づき、計画的に施策事業を実施していきます。

15の施策	位置付け	実施メニュー	H23	H24	H25	H26～32
1 意識啓発 ・ルール化	重点	「自転車・交通利用ルール」の条例化	- - - - -	- - - - -	- - -	
	短期(継続)	広報活動や講習会等の実施				
2 情報発信 (自転車マップ)	短期(継続)	自転車走行調査・自転車マップの作成	- - - - -		- - - - -	
3 ネットワーク形成	重点	研究学園地区、TX沿線開発地域のネットワーク整備	- - - - -	- - - - -		
	重点	地域交通拠点の周辺地域のネットワーク整備	- - - - -	- - - - -		
	重点	りんりんロード・筑波山地区のネットワーク整備	- - - - -	- - - - -		
4 危険箇所改修	重点	既存道路の危険箇所解消	- - - - -			
	重点	「りんりん目安箱」の設置	- - -			
5 照明設置	短期(継続)	照明施設の設置	- - - - -			
6 放置自転車 禁止区域	短期(継続)	自転車等放置禁止区域の環境改善				
7 駐輪場整備	重点	バス停に付設した駐輪場整備	- - - - -		- - - - -	
	重点	自転車積載バスの導入		- - - - -	- - - - -	
	短期(継続)	中心市街地の駐輪場の活用・増設				
8 都市型自転車 需要への対応	重点	サイクルシェアリングの導入	- - -	- - -	- - -	
	短期(継続)	つくば駅レンタサイクルの利用促進				
9 駐輪場附置義務	短期(継続)	自転車等駐輪場の附置義務の施行				
10 自転車利用支援	短期(継続)	休憩施設や自転車用空気入れの設置				
	短期(継続)	「幼児2人同乗用自転車購入費補助事業」の実施		- - - - -	- - - - -	
	中長期	シャワー施設や自転車修理等の情報提供				- - - - -
	中長期	「電動アシスト自転車補助事業」の創設				- - - - -
11 クルマからの 転換	重点	サイクルシェアリングの導入（再掲）	- - -	- - -	- - -	
	短期(継続)	モビリティマネジメントの実施	- - - - -		- - - - -	
	短期(継続)	エコ通勤の促進				
	短期(着手可)	自転車利用者へのサービス導入	- - - - -	- - - - -	- - - - -	
12 リサイクル	短期(継続)	リサイクル自転車の活用				
13 イベント	短期(着手可)	自転車のまちつくばキックオフイベント実施	- - -			
	短期(継続)	自転車を利用した既存イベント支援				
	中長期	新たな自転車イベントの企画・公募				- - - - -
14 観光二次交通	短期(継続)	筑波山口レンタサイクルの利用促進				
	短期(継続)	つくば駅レンタサイクルの利用促進（再掲）				
	中長期	「パーク＆サイクルライド」の導入				- - - - -
15 つくば型自転車	重点	「つくば型自転車」のコンペ実施	- - - - -	- - -	- - - - -	

- - - : 企画・検討・調査 ,  : 実施・整備・設置

3.2.2. 進捗状況の確認方法

毎年、各実施主体による事業評価を行い、計画中間年度（平成 26 年度）、計画最終年度（平成 32 年度）に「自転車のまちつくば行動計画」全体のチェック、計画の見直しを行います。

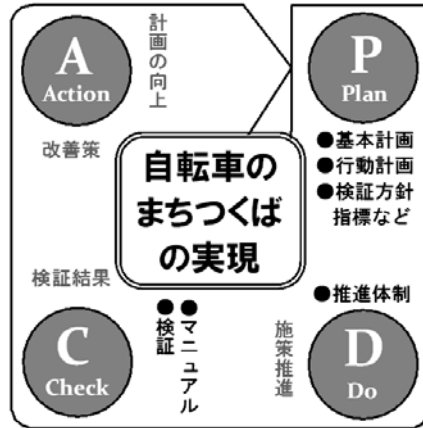


図 PDCAサイクルの概念

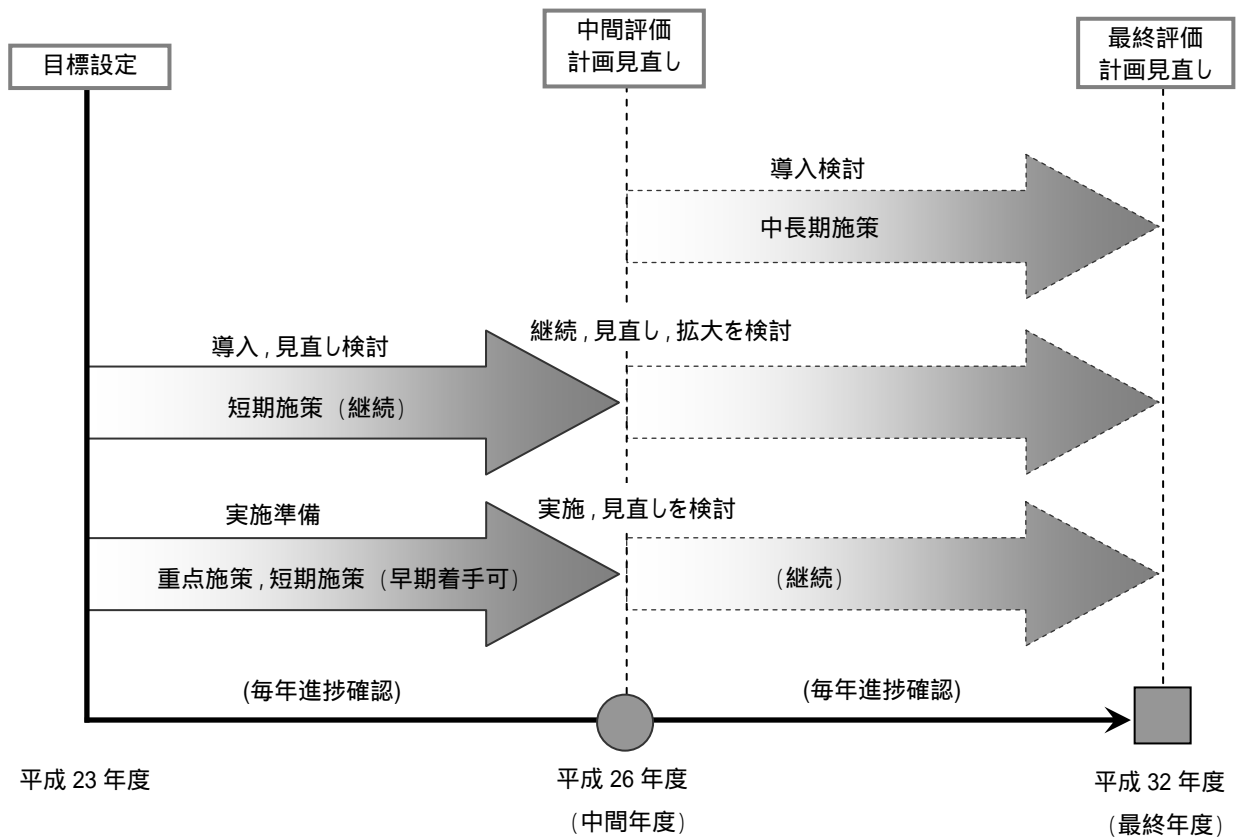


図 計画の進捗状況確認イメージ

【資料編 1】自転車走行空間ネットワーク整備計画（素案）

行動計画においては、重点施策、短期実施可能施策に位置付けられ早期に整備する施策 3～5 の具体化として、ネットワークおよび整備の進め方について素案を作成し、平成 23 年度以降に順次事業化検討・整備を推進することとします。

(1) 自転車走行空間ネットワーク形成の考え方

a) ネットワーク整備計画の検討手順

ネットワーク整備の進め方は、以下のとおりです。

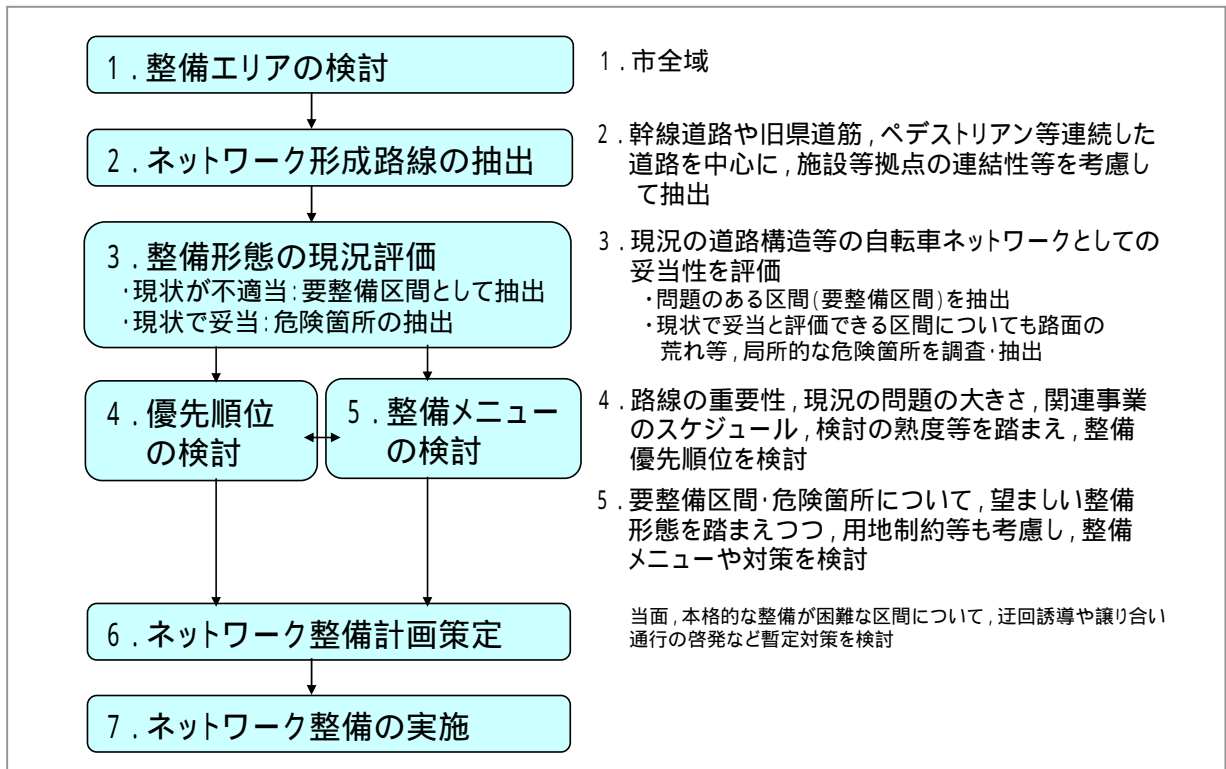


図 ネットワーク整備計画の検討手順

b) ネットワーク形成の考え方

地域住民の生活利便性向上，公共交通機関との連携，観光振興の観点から，次のようなネットワーク形成の実現を目指します。

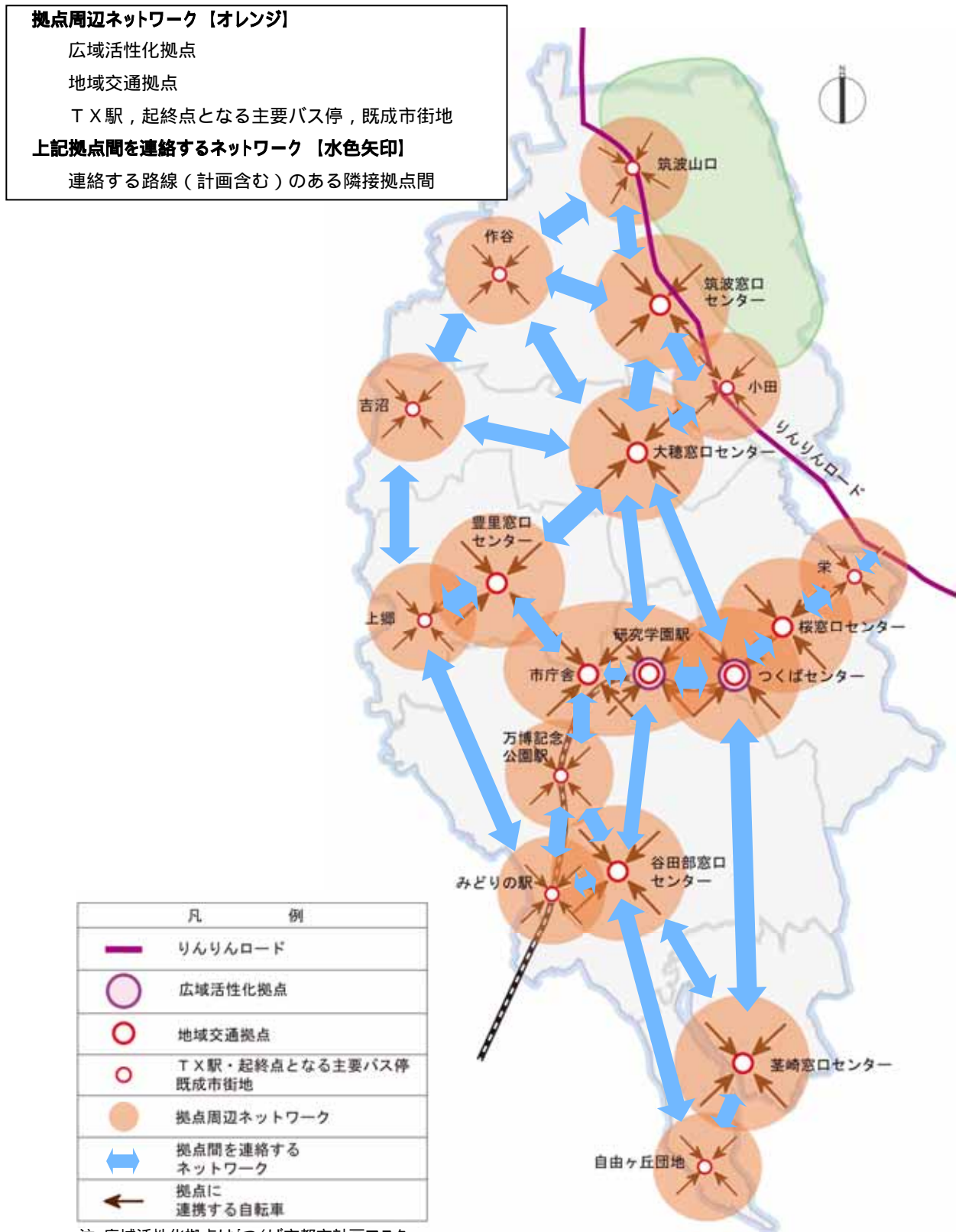


図 ネットワーク形成の概念図

c) ネットワーク構成路線の抽出

以下の観点から、ネットワークを構成する路線を抽出しました。

《基本的考え方》

拠点連絡性

【拠点周辺ネットワーク】

各拠点と概ね 3 km の範囲にある主要施設等との連絡路線

集落や住宅団地

公共施設（主要な公民館，保育園・幼稚園，学校，主要な公園，レンタサイクルなど）

【上記拠点間の連絡】

隣接する拠点間を連絡する路線

安全性・効率性

走りやすいルート

時間最短ルート

重要性（路線の位置付け）

基本計画において骨格路線（幹線）に位置付けられている路線

自転車利用環境整備モデル地区，葛城地区自転車利用のまちづくり基本計画

に位置付けられている路線

サイクリングロード（りんりんロード・ペDESTリアンなど）

【選定対象とした路線】

・具体的な路線選定作業においては，次の点を考慮して路線選定しました。

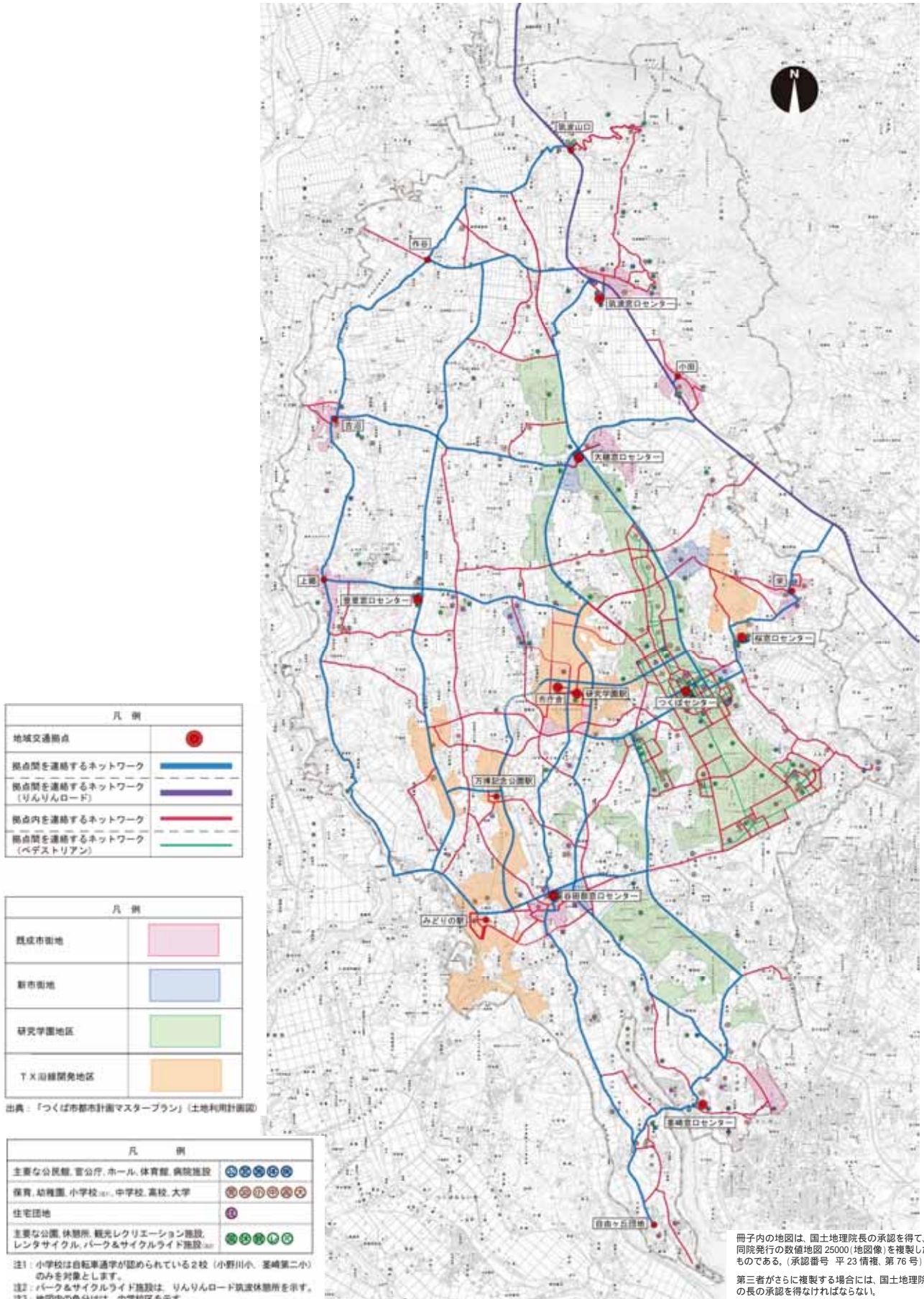
自転車で走行しやすい路線

- ・自転車走行調査で走行しやすいと評価された道路
- ・都市再開発や T X 沿線開発に伴い整備された道路（主に研究学園地区および T X 沿線開発地域）
- ・旧街道や裏道（主に既成市街地） など

効率的にネットワークを形成する路線

- ・条件に該当する拠点間を連絡する路線が複数ある場合には，拠点や集落を効率的に連絡するよう配慮（結果的に，直接的ではなく，他拠点を経由した路線となるケースもあります）

d) ネットワーク構成路線の抽出結果



冊子内の地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 25000(地図像)を複製したものである。(承認番号 平 23 情複 第 76 号)
 第三者がさらに複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。

図 自転車走行空間ネットワーク図(素案)

本ネットワークは現時点の情報によるもので、今後、計画を具体化する過程で、現地の状況等によって、見直されることもあります。

(2) ネットワーク整備の優先順位の考え方

自転車走行空間ネットワーク整備の優先順位の考え方は、以下のとおりです。

今後、この考え方にしたがい、優先性の高い区間・箇所について、具体的な整備内容を検討し、順次整備を進めていきます。

要改築区間（走行空間整備箇所）の取組み方針 【施策3に該当】

- ・優先度 1「整備予定区間」については、平成 25 年度までに整備完了
- ・優先度 2～3「重要区間」については、平成 23 年度に整備内容について調査・検討し、平成 24～25 年度までに整備完了
- ・優先度 4～5 については、平成 26 年度以降整備内容について調査・検討し、順次整備

要修繕箇所（危険箇所対策）の取組み方針 【施策4に該当】

- ・優先度 1～2 については、平成 25 年度までに順次確認・検討を行い、対策を実施
- ・優先度 3 については、平成 26 年度以降、順次確認・対策を実施

注:上記の取組み方針は現時点の見込みであり、次年度以降の社会情勢により、完了年度を一部見直すことがあります。

a) 整備優先度の判断基準

以下の基準により、優先度を設定しました。

表 自転車走行空間ネットワーク整備の取組みのレベル

分類	定義	凡例	
調査済箇所	行動計画における自転車走行空間ネットワークの中で、ワークショップなどにより自転車走行の視点で道路状況について調査された区間 調査結果などを参考に、整備内容や整備優先順位について検討します。 今後、具体化する検討過程で、一部見直されることもあります。	-	
整備済 又は良好な区間	走行空間整備が計画されており、既に新設・改築が完了した区間 既往調査等の結果、走行空間が良好な区間 ペDESTリアン	黒線	
うち要修繕箇所 (危険箇所対策)	走行空間は整備されているが、危険箇所がある地点 走行空間整備が必要な区間に存する危険箇所は走行空間整備にあわせて対策	優先度 1:重要区間で修繕が容易	赤星印
		優先度 2:重要区間だが修繕は容易でない 又は重要区間でないが修繕が容易	緑星印
		優先度 3:重要区間でなく修繕が容易でない	青星印
要改築区間 (走行空間整備箇所)	走行空間の整備が必要な区間 走行空間整備計画に位置付けられている整備が未完了の区間 既往調査等の結果、走行空間に課題のある区間	優先度 1:整備予定区間	赤線
		優先度 2:緊急性高い重要区間	橙線
		優先度 3:問題のある重要区間	緑線
		優先度 4:その他の緊急性ある区間	青線
	優先度 5:その他の問題のある区間	紫線	
要調査箇所	行動計画における自転車走行空間ネットワークの中で、自転車走行の視点で道路状況について調査されていない区間 H23 年度以降、順次調査を実施し、整備優先順位や整備内容について検討します。	黄	

要修繕箇所（危険箇所対策）の重要区間・整備の容易性の判断基準

表 要修繕箇所(危険箇所対策)の優先度の判断基準

重要区間の判断基準	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかに該当する区間を重要区間とする <ul style="list-style-type: none"> 大学・高校, 中学校・小学校^(注1), 幼稚園・保育園への動線 鉄道駅, 地域交通拠点への動線 歩行者または自転車の通行量が多い ペDESTリアン
整備の容易性の判断基準	<ul style="list-style-type: none"> 以下の修繕^(注2)に該当するものが容易なもの <ul style="list-style-type: none"> 舗装補修, 段差解消, 植栽管理, 道路占用物除去, 路面標示, 交通安全施設設置, 車道舗装補修, 路肩補修, 側溝改修 など 以下の修繕に該当するものが容易でないもの <ul style="list-style-type: none"> 用地買収や空間再構築を伴うもの(自転車レーンや自歩道等の設置・拡幅, 車道の拡幅, 線形改良) など

注1: 小学校は, 自転車通学が認められている2校(小野川小, 荳崎第二小)のみを対象とします。

注2: 自転車マップに示された区間の要因が, 局所的な場合は修繕に含めています。

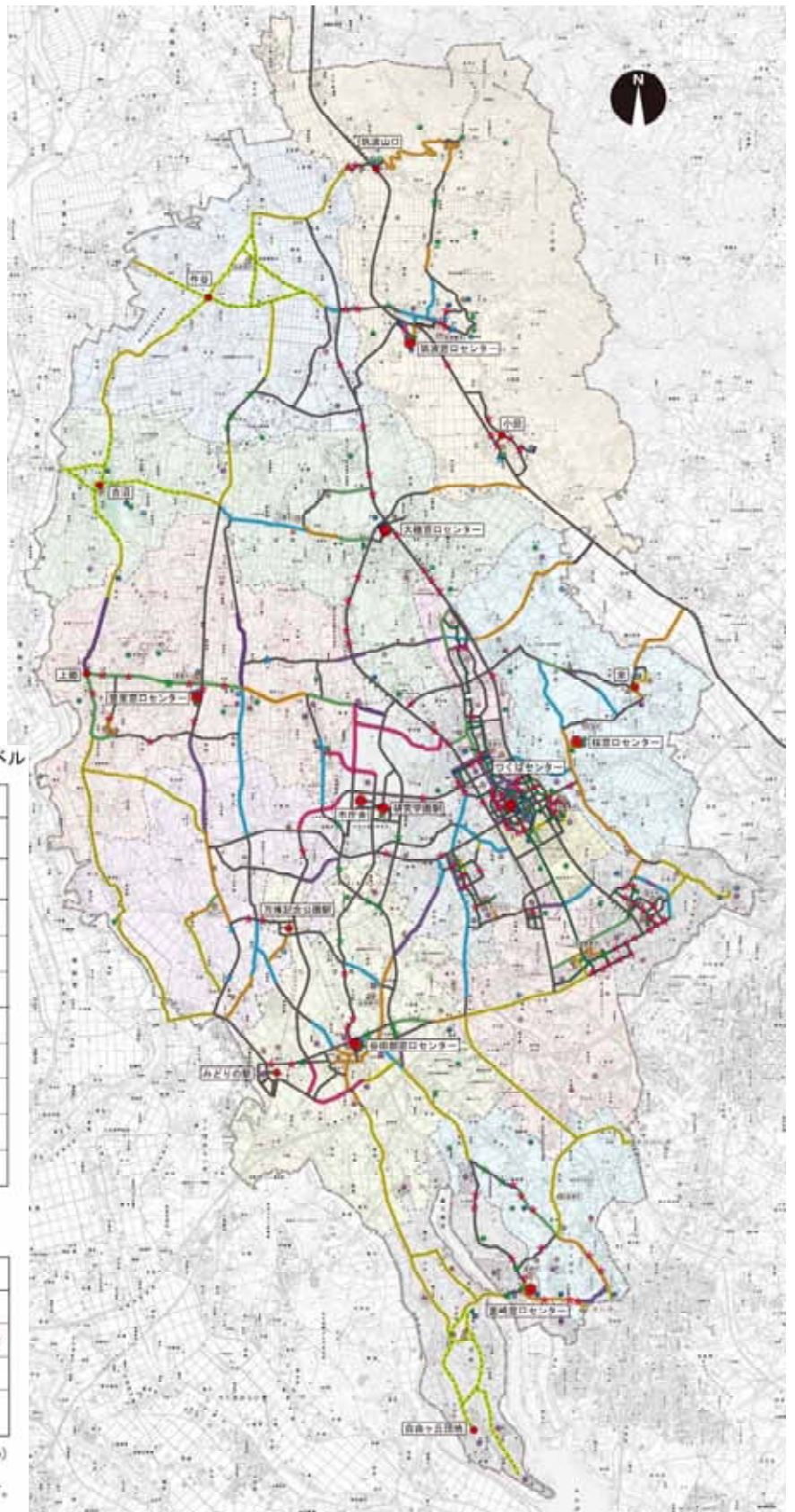
要改築区間（走行空間整備箇所）の整備優先度の判断基準

表 要改築区間(走行空間整備箇所)の整備優先度の基準

優先度ランク	カテゴリ	基準
優先度 1	整備予定区間	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかに該当する区間 <ul style="list-style-type: none"> モデル地区など先行的整備区間 関連計画において整備予定の区間
優先度 2	緊急性高い重要区間	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかに該当する区間で, 車道も歩道(両側とも)も安全な通行が困難で, 代替できる並行道路がない <ul style="list-style-type: none"> 大学・高校, 中学校・小学校^(注), 幼稚園・保育園への動線 鉄道駅, 地域交通拠点への動線 歩行者または自転車の通行量が多い ミッシングリンク解消となる区間 りんりんロード, 及びりんりんロードへのアクセス路線 ()車道通行は自動車の速度が速く危険で, 歩道上も歩行者が多く交錯がある
優先度 3	問題のある重要区間	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかに該当する区間で問題はあるが, 走りやすい代替路(並行道路)がある, または歩道(片側だけでも)または車道は通行できる <ul style="list-style-type: none"> 通学路 大学・高校, 中学校・小学校^(注), 幼稚園・保育園への動線 鉄道駅, 地域交通拠点への動線 歩行者または自転車の通行量が多い ミッシングリンク解消となる区間 りんりんロード, 及びりんりんロードへのアクセス路線
優先度 4	その他の緊急性ある区間	<ul style="list-style-type: none"> 上記以外で, 車道も歩道(両側とも)も安全な通行が困難で, 代替できる並行道路がない
優先度 5	その他の問題のある区間	<ul style="list-style-type: none"> 問題はあるが, 走りやすい代替路(並行道路)がある, または車道または歩道(片側だけでも)は通行できる

注: 小学校は, 自転車通学が認められている2校(小野川小, 荳崎第二小)のみを対象とします。

b) ネットワーク整備の優先順位



自転車走行空間ネットワーク整備の取組みレベル

凡 例	
要調査箇所 (緑点線は、次回調査予定箇所)	
整備済み又は良好な区間 (緑線は、ベデストリアン)	
要修繕箇所	優先度 1
	優先度 2
	優先度 3
要改築区間	優先度 1
	優先度 2
	優先度 3
	優先度 4
	優先度 5

凡 例	
主要な公民館、官公庁、ホール、体育館、病院施設	
保育、幼稚園、小学校、中学校、高校、大学	
住宅団地	
主要な公園、休憩所、観光レクリエーション施設、レンタサイクル、パーク&サイクルライド施設	

注1：小学校は自転車通学が認められている2校（小野川小、聖崎第二小）のみを対象とします。
 注2：パーク&サイクルライド施設は、りんりんロード筑波休憩所を示す。
 注3：地図内の色分けは、中学校区を示す。

図 自転車走行空間ネットワーク整備の優先順位（素案）

本ネットワークは現時点の情報によるもので、今後、計画を具体化する過程で、現地の状況等によって、見直されることもあります。

なお、今後、現地の状況や整備の容易性などから、優先順位について照査を行い、実施可能な所から整備を行います。
 なお、ネットワーク整備については、近隣の自治体や大学、関係機関等と協議・調整しながら進めていきます。

(3) 自転車通行空間整備の考え方

今後整備が必要な要改築区間について、次のような考え方に基づいて、自転車通行空間の整備を行います。

a) 基本的考え方

理想的な自転車通行空間の検討にあたっては、以下のように考えます。

いずれも、ネットワークとして、道路構造的にも連続性を確保できるよう配慮が必要です。

また同時に、自転車利用者に加え、歩行者やドライバーの方々へのルールの周知・教育も合わせて行う必要があります。

ペDESTリアン

- ・自転車と歩行者や自動車の交錯のある箇所については、歩行者優先を原則としつつ、各々の通行区分の明確化などの使い方の工夫を、ルールづくりと共に行うことが望ましいと考えます。

街区内道路

- ・沿道アクセス交通が主で交通量も多くないため、自動車の速度を抑制した歩車共存道路として空間の再構築を図ることが望ましいと考えます。

- ・特に生活街区内においては、面的規制により歩行者や自転車の安全な通行空間を確保することも考えられます。

幹線道路

- ・自動車や歩行者の交通状況に応じて、次のような空間整備を行うことが望ましいと考えます。

表 幹線道路における自転車通行空間の考え方

自動車と自転車の分離		歩行者の状況と分離の考え方		
自動車の状況		多い	少ない	極めて少ない
速度高い		歩道(2) + 自転車道	自歩道	自歩道 (狭くてよい)
速度やや高い		歩道(2) + 自転車レーン	歩道(2) + 自転車レーン	路側帯 広幅員路肩
速度低い	交通量少くない	歩道(2) + 自転車レーン	又は 自歩道	
	交通量少ない	歩道 + 路肩		路側帯, 路肩

1: 大型車(貨物車, バスなど)が多い場合には物理的分離が望ましい。

2: 子供や高齢者等遅い自転車を考慮する場合には、歩道を自歩道にする。

出典: 『第41回土木計画学研究発表会 『交通状況に応じた整備すべき自転車通行空間の選択に関する一提案』 (大脇, 濱本, 木下, 上坂)』などを参考に作成

b) 地域特性に応じた自転車通行空間整備の例

自転車通行空間の整備においては上記の考え方が基本となりますが、個々の地域特性により用地の確保や費用面から容易ではなく、理想通りにいかない場合、ハード・ソフト両面を勘案して様々な工夫により対応する必要があります。

特に幹線道路ではいろいろな制約が多いので、やむ得ない場合、以下の対応が考えられます。

- 例: 1) 自動車の速度を抑制し、自転車を車道走行させる。
 2) 自転車道が難しい場合は、少なくとも自歩道(遅い自転車を考慮)とする。
 3) 歩道 + 自転車レーンが難しい場合には、自転車レーンではなく幅広路肩とする、あるいは少なくとも歩道は設置(自転車の押し歩きを考慮)する。 など

上記の理想的な考え方、やむ得ない場合を踏まえ、つくば市の既存の道路空間にあてはめて見ると、次頁のようになります。

なお、これらは代表的な例示であり、実際の整備にあたっては、個別の交通状況や道路状況に応じて、適切な整備内容を詳細に検討していきます。また、自転車通行空間を確保するにあたっては、迂回路・代替路によるネットワークとしての機能確保の可能性についても考慮することが望まれます。

表 道路の特徴別の自転車通行空間の考え方

道路状況		特徴	自転車通行空間の考え方	事例写真
専用道路	りんりんロード	大規模自転車道(歩行者通行可)	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には自転車の通行空間であるが、歩行者も通行可能であるため、譲りあいや、歩行者は飛び出さないなどのマナーを周知する。 	
	ペDESTリアン	自転車歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先を原則としつつ、自転車の通行位置を明示するなどの工夫を行う。 	
郊外の非幹線道路	1車線歩道なし	主に農村部を通過する道路で、自動車の交通量は少ないが速度はやや高い	<ul style="list-style-type: none"> 基本的に自動車、自転車、歩行者の交通量が少ないため、自転車は車道通行させる。 自動車の速度抑制のため、歩行者・自転車優先のルールを徹底する。 	 白井集落周辺
	2車線歩道なし	主に郊外の既存集落内の生活道路で、交通量は少ない	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度を抑制し、自転車は路側帯、又は路肩を通行させる。 自動車の速度抑制のため、歩行者・自転車優先のルールを徹底する。 	 島名集落周辺
	2車線歩道あり	主に沿道が研究施設の道路で、業務用のアクセス交通が主で交通量は少ない	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度を抑制し、自転車は車道通行させる。 自動車の速度がやや高く、歩行者が少ない場合には、自転車は歩道を徐行させる。なお、歩行者の通行を妨げる場合には、自転車は押し歩きをするなど歩行者優先のルールを徹底する。 幅員に余裕がある場合は、自転車通行位置の明示を行うことも考えられる。 	 テクノパーク豊里周辺
市街地の非幹線道路	1車線歩道なし	主に街区内や集落内の道路で、沿道アクセス交通が主で交通量は少ない	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度を抑制し、自転車は車道通行させる。 自動車の速度抑制のため、歩行者・自転車優先のルールを徹底する。 住宅街や商業地等では狭さくなどを設けた歩車共存道路として道路空間を再構築することが望ましい。 	 小田集落周辺
	2車線歩道なし			 北条商店街周辺
	2車線歩道あり	主に既成市街地などの道路で、自動車の交通量は比較的多く速度はやや高い	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度を抑制し、自転車は車道通行させる。 同時に、歩行者との交錯をさけるため、歩道への「自転車の歩道通行可」は指定しないことが望ましい。 自動車の速度がやや高い場合には、自転車レーンを設置することが望ましいが、自動車の速度を抑制して、車道を自転車と自動車で共有させることも考えられる。 	 並木高校周辺

道路状況		特徴	自転車通行空間の考え方	事例写真
地区の幹線道路	2車線以上 歩道は かなり広い (幅員に 余裕あり)	主にTX沿線開発 地域の駅周辺な どの道路で、自動 車の交通量は少 ないが速度はや や高い	<ul style="list-style-type: none"> ・本来は、歩道 + 自転車道、あるいは歩道 + 自転車 レーンに空間を再構築することが望ましい。 ・自動車の速度がやや高く、歩行者が少ない場合に は、幅員が広いので、自歩道に自転車通行位置の 明示を行い、自転車を通行させる。なお、歩行者 の通行を妨げる場合には、自転車は押し歩きをす るなど、歩行者優先のルールを徹底する。 	 TX沿線開発地域周辺
	2車線以上 歩道広い	主に研究学園地 区などの道路で、 自動車の交通量 は比較的多いが 速度はやや高い	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自動車と分離するため、自転車レーンを 整備し、自転車は車道を通行させる。 ・同時に、歩行者との交錯をさけるため、歩道への 「自転車の歩道通行可」は指定しないことが望ま しい。 ・高齢者など低速の自転車は歩道部分を通行させ ることとし、低速と中速の各自転車の通行部分 が認識できるよう、ピクトグラムの標示に工夫を 施すことも考えられる。 	 中央消防署周辺
	2車線 歩道狭い (幅員に 余裕なし)	主に既成市街地 などの道路で、自 動車の交通量は 比較的多く速度 はやや高い	<ul style="list-style-type: none"> ・本来は、拡幅による歩道 + 自転車レーンまたは 自歩道に空間を再構築することが望ましい。 ・沿道土地利用上の制約等により拡幅が難しい 場合、交通状況に応じて次の措置が考えられる。 規制による自動車の速度抑制 自動車の速度がやや高く、歩行者が少ない 場合には、自転車は歩道を徐行させる。なお、 歩行者の通行を妨げる場合には、自転車は押し 歩きをするなど歩行者優先のルールを徹底する。 	 荳崎窓口センター周辺
市街地の 広域的 幹線道路	2車線以上 歩道広い (幅員に 余裕あり)	主に都市の外郭 道路やバイパス などで、自動車 は高速で走行す る	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が多い場合には、歩道 + 自転車道に空間 を再構築することが望ましい。 ・歩行者が少ない場合には、幅員が広いので、 自転車は自歩道を通行させる。なお、歩行者の 通行を妨げる場合には、自転車は押し歩きを するなど、歩行者優先のルールを徹底する。 	 学園西大通り
郊外の 広域的 幹線道路	2車線 歩道広い	主に都市の外郭 道路やバイパス などで、自動車 は高速で走行す る	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の速度が高く、歩行者が少ないため、 自転車は自歩道を通行させるが、歩行者の通行 を妨げる場合は、自転車は押し歩きをするなど 歩行者優先のルールを徹底する。 ・幅員に余裕がある場合は、自転車通行位置の 明示を行うことも考えられる。 	 つくば真岡線バイパス
	2車線 歩道狭い			 豊里ゆかりの森周辺

c) 配慮事項

自転車通行空間の整備とあわせて、ルールづくりとその遵守について、取り組めます。

また、あわせて次の点についても配慮が必要であり、学識経験者や関係機関に意見等を頂きながら、その具体的な内容を検討します。

自転車レーン・標識・路面標示などの工夫による適切な通行促進のための工夫
わかりやすさ、統一性、景観などに配慮した自転車レーン・標識・路面標示などの色やデザイン

自転車が快適に走行できる信号制御による速度コントロールなどの工夫

さらに、つくば市は「搭乗型移動支援ロボット（モビリティロボット）の公道実証実験特区」に指定され、つくばエクスプレス沿線の歩道で実証実験を行うこととしています。パーソナルモビリティと自転車や歩行者、自動車とが安全・円滑に通行するためのルールや通行空間について、関係法制度を踏まえつつ、関係機関との協議・調整を行いながら、今後検討していきます。

<参考：道路交通法上の自転車安全利用ルール>

自転車は道路交通法上、車両の一種(軽車両)です。

**① 自転車は、車道が原則
歩道は例外**

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰則】 3か月以下の懲役または5万円以下の罰金



**② 車道は
左側を通行**

自転車は、それぞれの道路の左側に寄って通行しましょう。

【罰則】 3か月以下の懲役または5万円以下の罰金



自転車は歩道通行できるのは…

道路標識(右図)等で指定された場合
運転者が、13歳未満・70歳以上・身体の不自由な方
車道または交通の状況からみてやむを得ない場合

「自転車および歩行者専用」

※警察官が、歩行者の安全を確保するために必要があると認めて指示したときは通行してはいけません



**③ 歩道は歩行者優先で、
自転車は車道寄りを徐行**

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止、または自転車から降りて、押して歩きましょう。

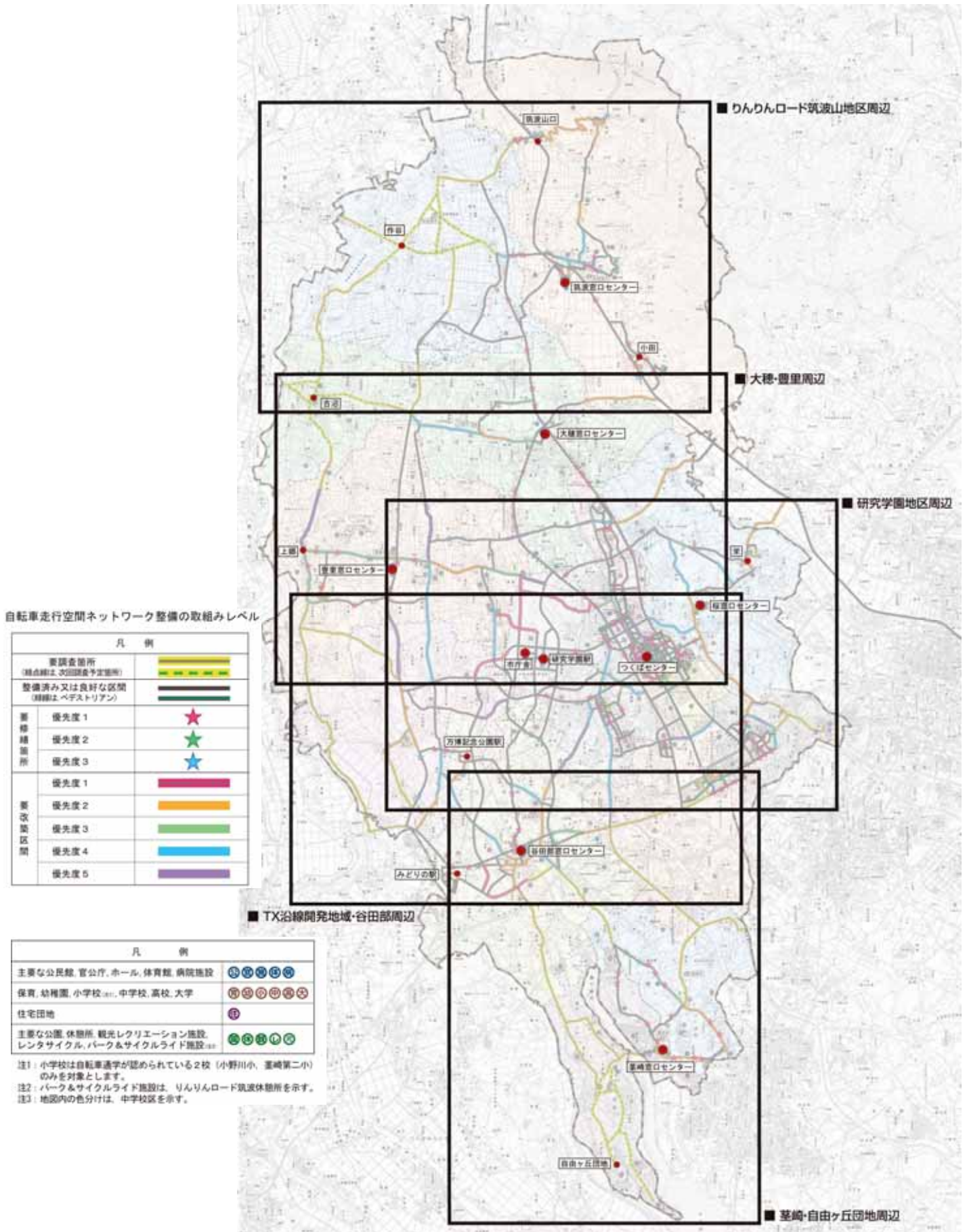
【罰則】 2万円以下の罰金または料料

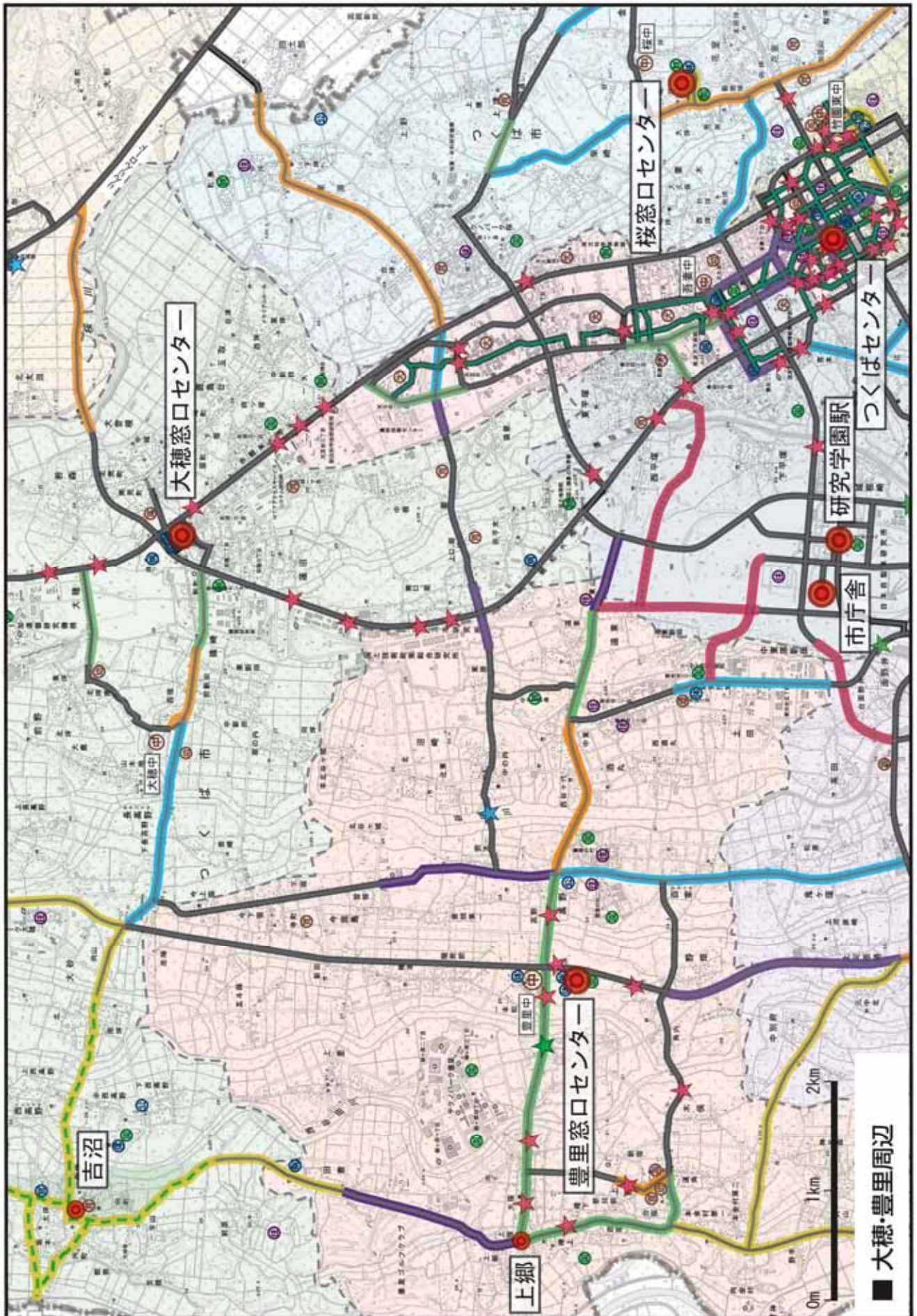


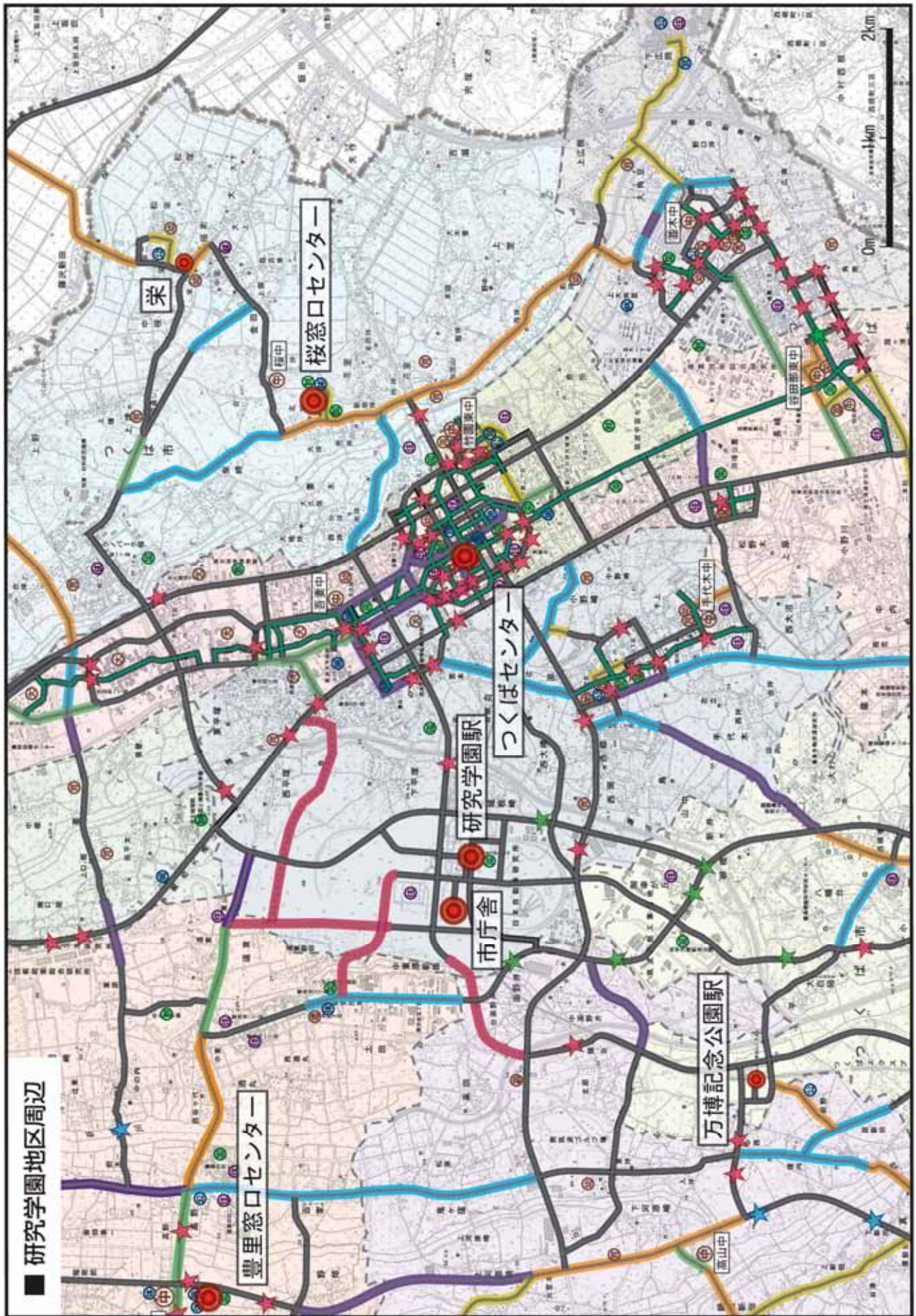
注: 上記は、道路交通法改正(H20.6.1)を踏まえた内容です。

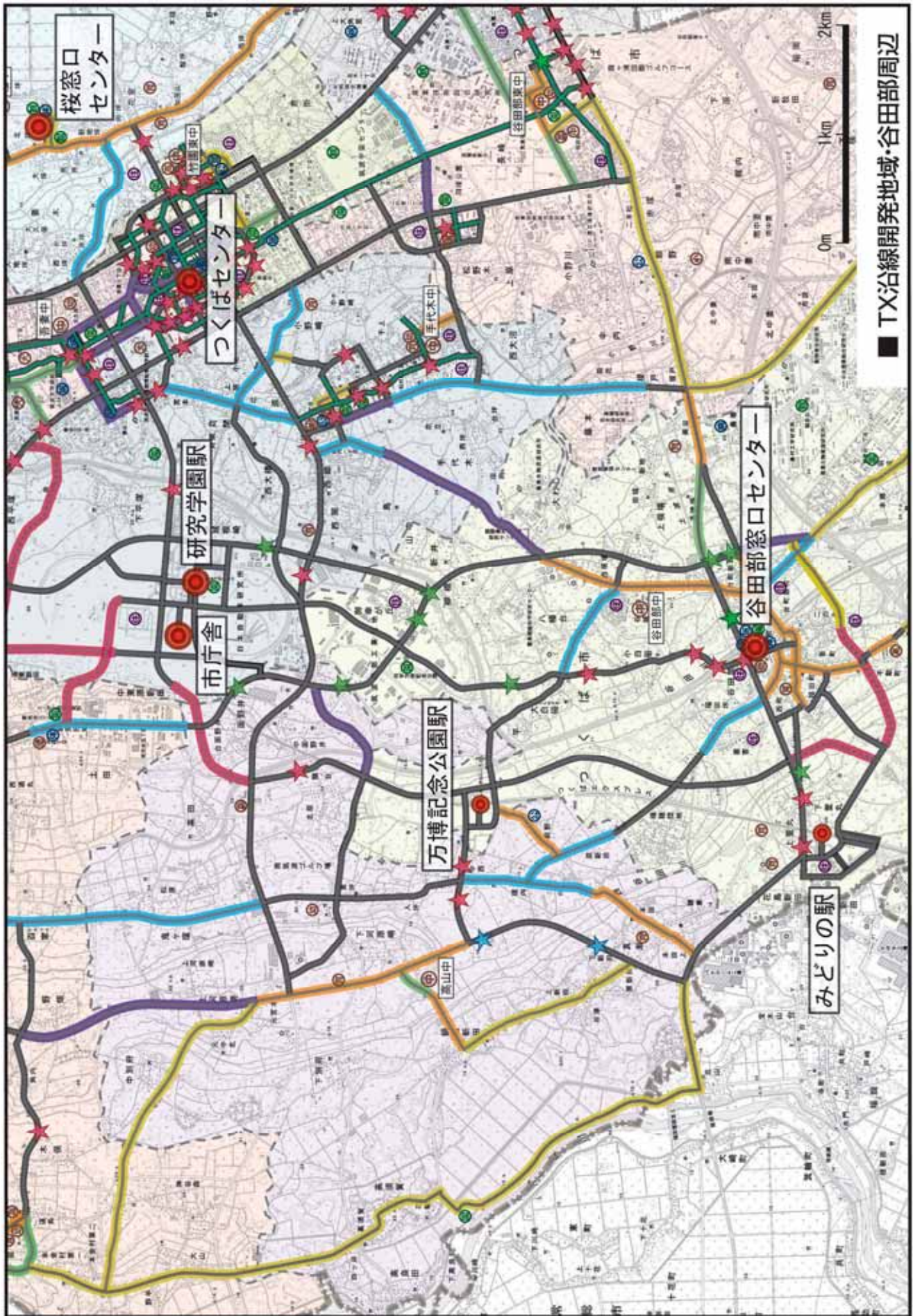
出典: 広報つくば(H21.3.1)

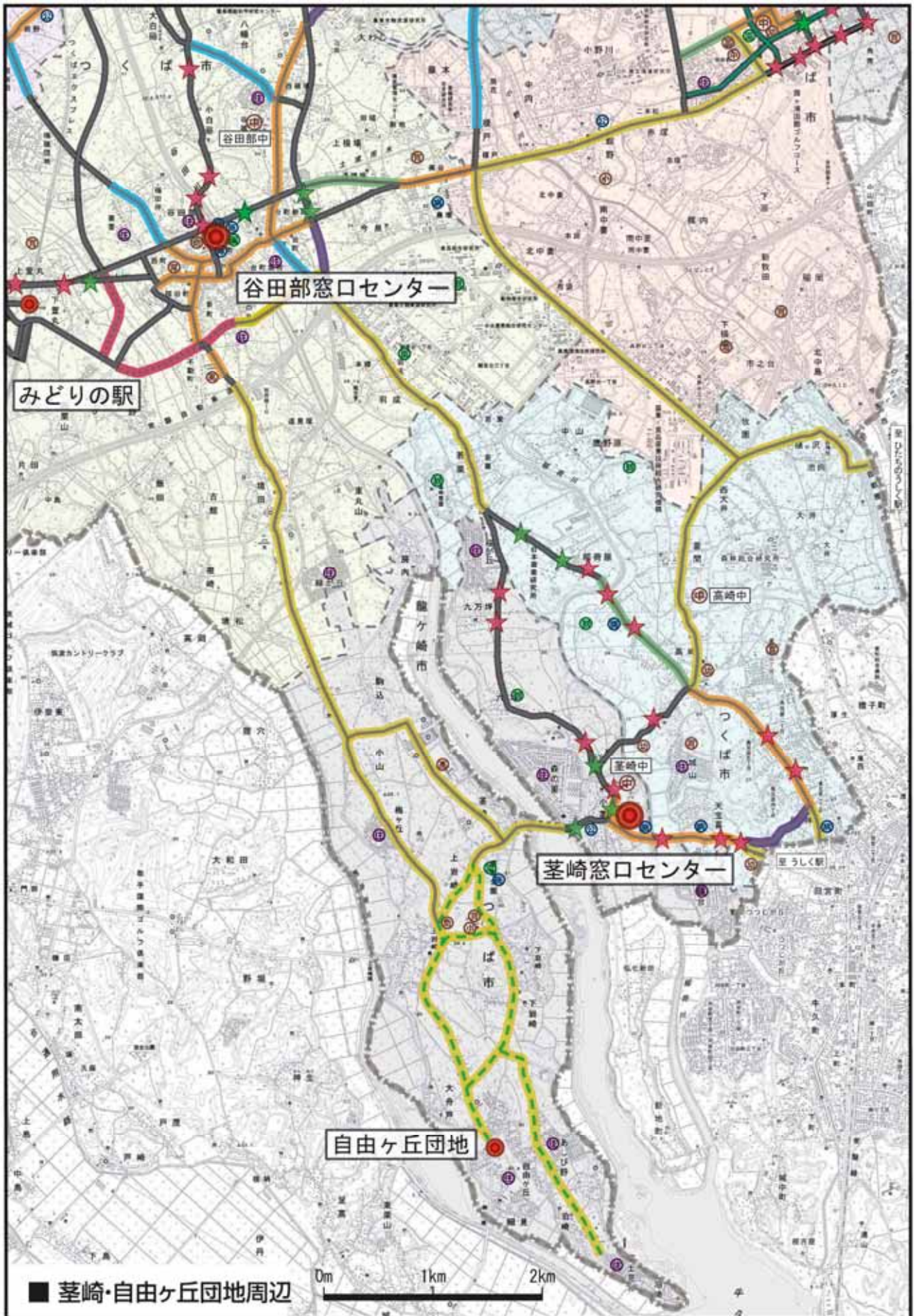
< 参考：自転車走行空間ネットワーク整備の優先順位（素案）の拡大図 >
 43 頁の図の拡大を以下の分割で、次頁以降に示します。









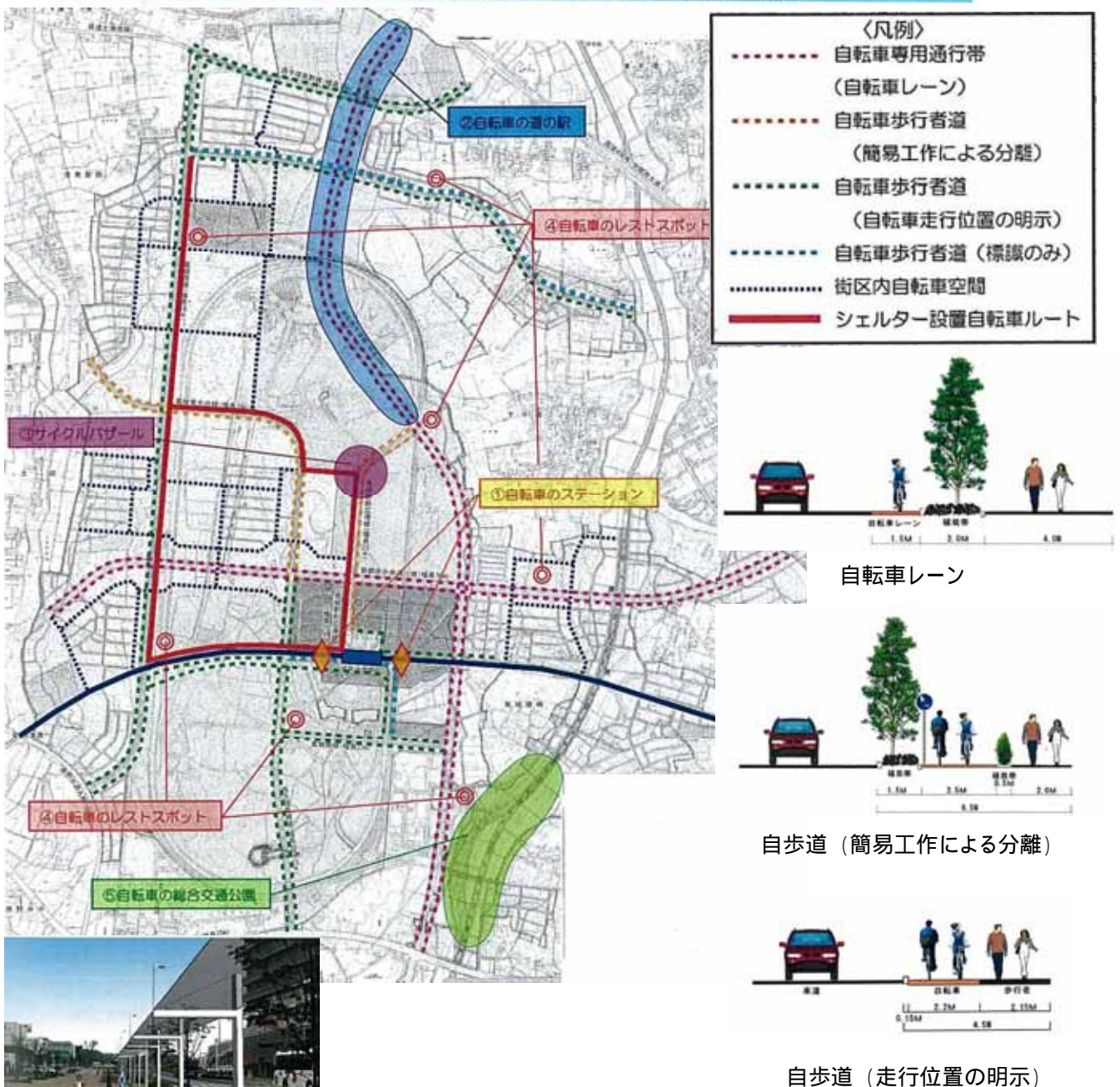


【資料編 2】葛城地区の自転車利用のまちづくり基本計画

葛城地区における自転車利用のまちづくり計画の概要は、以下のとおりです。

葛城地区の自転車走行空間ネットワーク：16km（地区内の総延長）

①自転車のステーション	高品質の自転車でも安心して利用できる駐輪場や、その他自転車利用に便利な機能を併せ持つ「自転車のステーション」を、研究学園駅付近に整備する。
②自転車の道の駅	筑波山やりんりん道路など、遠方から周辺地区に自転車レクリエーションに訪れる人を対象として、休憩・物販や情報収集ができる施設（自動車の「道の駅」に相当）を整備する。
③サイクルバザール	自転車購入の殿堂として、様々な自転車および関連グッズが展示され、試乗ができる「サイクルバザール」を整備する。
④自転車のレストスポット	地区内を自転車で移動する途中で、小休憩やあまやどりができる「自転車のレストスポット」を整備する。
⑤自転車の総合交通公園	子供は本格的なコースで自転車の利用ルールを学べ、大人は様々な自転車コースを楽しめる自転車総合交通公園を整備する。



シェルターの整備イメージ

出典：「葛城地区における自転車利用のまちづくり基本計画策定業務報告書（概要版）」
（平成 21 年 5 月，（独）都市再生機構）

【資料編3】自転車のまちつくば推進委員会・幹事会概要

本計画の検討及び事業推進に関わる協議を行うため、以下に示す幹事会・委員会等を行った。

表 委員会・幹事会等の開催概要

会議	開催日時	議 題	写 真
第1回 委員会	平成22年 5月14日 (金)	1. 自転車のまちつくば基本計画(案)について 2. 行動計画及び今後の進め方について	
第1回 幹事会	平成22年 9月30日 (木)	1. 行動計画の検討方針について 2. 検討対象施策(案) 3. ネットワーク整備計画の検討方針について	
第2回 委員会	平成22年 10月12日 (火)	1. 行動計画の検討概要について 2. 個別施策の実施概要と実施スケジュール(素案) 3. 自転車走行空間ネットワーク整備計画の検討方針	
ワーク ショップ	平成23年 2月6日 (日)	自転車ネットワークづくりについて 1. 荃崎地区の道路の走りやすさについて 2. 豊里地区の道路の走りやすさについて	
第2回 幹事会	平成23年 2月21日 (月)	1. 自転車のまちつくば行動計画(素案) 2. 自転車走行空間ネットワーク整備計画(素案)	
第3回 委員会	平成23年 4月27日 (水)	1. 自転車のまちつくば行動計画(素案) 2. 自転車走行空間ネットワーク整備計画(素案)	
パブ リック コメント	平成23年 6月1日 ~30日	~りんりんつくば~ 自転車のまちつくば行動計画(案)について	
第4回 委員会	平成23年 7月11日 (月)	1. 前回委員会の議題とパブリックコメント(案)の紹介 2. 自転車のまちつくば行動計画(案)の修正箇所 3. 最終的な策定・公表の形について	

表 委員会・幹事会名簿

No	区分	所属	職名	H23氏名	H22氏名	備考
1	有識者	茨城大学工学部都市システム工学科	教授	金 利昭	金 利昭	委員長 幹事長
2		筑波大学大学院 人間総合科学研究科芸術学系	准教授	渡 和由	渡 和由	副委員長 副幹事長
3		国土技術政策総合研究所 道路空間高度化研究室	主任研究官	本田 肇	大脇 鉄也	幹事
4		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	主任研究員	松橋 啓介	松橋 啓介	幹事
5	自転車 利用者	女性代表		阿部 直子	阿部 直子	
6		つくば市PTA連絡協議会	会長	山海 直	酒井 昌夫	H23年5月7日会長交代
7		茨城県立竹園高等学校	副校長	柴山 希一	市村 博	H22年 市村委員(校長)
8		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	山下 拓郎	大島 洋音	
9		つくば市体育協会	会長	宇木 博明	片岡 光雄	
10		つくば市工業団地企業連絡協議会	会長	岡田 久夫	岡田 久夫	
11	団体等	つくば市商工会	青年部長	土子 光之	中村 重雄	
12		社団法人つくば青年会議所	ツールドつくば実行委員長	貝沢 智彦	勝村 健司	
13		イーアスつくば	副支配人	松本 茂	松本 茂	
14		首都圏新都市鉄道株式会社 経営企画部	経営促進課長	川上 敬一	河田 英介	
15		関東鉄道株式会社 自動車部	部長	武藤 成一	武藤 成一	
16		輪業組合	筑波北支部長	庄司 新市	庄司 新市	
17		輪業組合	つくば中央支部長	中島 利男	中島 利男	
18		バイクショップ フォルツァ	代表取締役	武井 亨介	武井 亨介	
19		財団法人つくば都市交通センター	理事	岡田 嘉久	岡田 嘉久	
20	行政 機関	茨城県つくば中央警察署	交通課長	入江 邦夫	入江 邦夫	
21		茨城県つくば北警察署	交通課長	大槻 孝男	大槻 孝男	
22		茨城県企画部つくば地域振興課	課長	櫛田 浩司	櫛田 浩司	幹事
23		茨城県土木部土浦土木事務所	道路整備第一課長	小杉 俊一	小松崎 誠	
24		独立行政法人都市再生機構首都圏 ニュータウン本部茨城地域事業本部 事業部	事業調整第2チームリーダー	村田 知厚	本木 政幸	幹事
25		つくば市都市建設部	部長	大内 一義	大内 一義	幹事
26	つくば市企画部	企画部長	石塚 敏之	本位田 祐	幹事	

その他 自転車のまちつくば推進委員会にご協力いただいた方々
 三富 健史(櫛田委員代理)
 武井 一郎(市村委員代理)
 荻谷 政義(小松崎委員代理)
 多久 孝一郎(大島委員、山下委員代理)
 東 寛之(武井委員代理)

(敬称略)

用語解説

ページ	用語	意味・内容	
本編	P1	コンフォータブルライフ (Comfortable Life)	快適な生活の意味。
	P2	モビリティマネジメント (Mobility Management) (略称 MM)	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が、社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みのこと。
	P2	パーク&サイクルライド (P & C R)	自宅から駐車場まではクルマで行き、そこから目的地や勤務地までは自転車を利用すること。クルマを使う時間が減るので、環境にやさしく、郊外で自転車に乗り換えるため、渋滞のイライラを感じることなく、時間通りに目的地まで行くことができる。
	P3	自転車レーン	自転車の通行区分が道路標示で指定された専用通行帯(「普通自転車の歩行通行部分」は除く)をいう。並木高等学校前などの市道において、青色に塗られた自転車レーンが整備されている。
	P3	ペDESTリアン	高架化などにより車道から立体的に分離された歩行者や自転車等のための専用通路のこと。つくば市内では、研究学園地区を中心に整備されている。
	P4	ワークショップ	特定の課題に対応するために、課題に感心をもつ人が集まり、協働作業や話し合いなどの諸活動を行なうこと。少人数(5~10人程度)のグループに分かれ、意見交換や問題解決に向けた作業を行う。
	P5	サイクル&バスライド (C & B R)	自宅からバス停留所までは自転車で行き、そこから目的地や勤務地まではバスを利用すること。クルマを使う時間が減るので、環境にやさしく、郊外で公共交通機関(主に鉄道やバス)に乗り換えるため、渋滞のイライラを感じることなく、時間通りに目的地まで行くことができる。
	P23	レストスポット	休憩ができる場所。
	P25	インセンティブ	人の意欲を引き出すために外部から与える刺激(動機付け)のこと。自転車の利用促進にあたって、エコ通勤の実施や自転車利用者に限定したポイント制度の実施などを指す。
	P29	パーソナルモビリティ (Personal Mobility)	人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制するという意図のもとに、自動車と一線を画した一人乗りの移動機器をいう。
	資料編	P33	タンデム自転車 (Tandem Bicycle)
P36		P D C A サイクル	プロジェクトの実行に際し、「計画をたて(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)に基づいて改善(Action)を行う」という工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)
P42		ミッシングリンク (Missing-link)	幹線道路などの道路ネットワークにおいて、つながりが分断されている部分で比較的顕著な間隙をいう。
P45		狭さく	身近な生活道路で車がゆっくり走るように、左右交互の植栽やカラー舗装等を行ない車両の速度を落とす方法。
P46		ピクトグラム	情報を文字や言語によらず見て分かる方法で伝えるための図記号で、具体的には方向を示す矢印や自転車や人を表す図形を示し、自転車や歩行者の通行箇所などを路面や標識に表示し用いる。

最初に用語が掲載されているページを示しています。