

令和5年度(2023 年度)第2回自転車のまちつくば推進委員会 次第

日時:令和6年(2024年)3月19日(火)

13 時 00 分～

場所:つくば市役所本庁舎会議室 204

1 開会

2 市長挨拶

3 委員長選出

4 議事

- (1) 計画策定の背景について
- (2) つくば市の現況と課題について
- (3) 計画の方向性について
- (4) 計画策定に向けて実施する調査について
- (5) 自転車通行空間の整備の方向性について
- (6) 計画策定までのスケジュールについて

5 その他

閉会

<配布資料>

- | | |
|--------|---------------------|
| 資料 1 | 計画策定の背景について |
| 資料 2 | つくば市の現況と課題について |
| 資料 3 | 計画の方向性について |
| 資料 4 | 計画策定に向けて実施する調査について |
| 資料 5 | 自転車通行空間の整備の方向性について |
| 資料 6 | 計画策定までのスケジュールについて |
| 参考資料 1 | 自転車通行空間の整備形態・事例について |
| 参考資料 2 | 自転車のまちつくば推進委員会設置要項 |
| 参考資料 3 | 自転車のまちつくば推進委員会委員名簿 |

計画策定の背景について

じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba



1. 自転車活用推進計画に関する国や県の動向

- 平成29年に自転車活用推進法が施行され、都道府県・市区町村による計画策定が努力義務化。
- 国は、平成30年に第1次自転車活用推進計画、令和3年に第2次自転車活用推進計画を閣議決定。
- 茨城県は、令和5年度にいばらき自転車活用推進計画（第2次）を策定しており、令和8年度で計画期間満了。

＜自転車活用推進計画に関する国や県の動向＞

平成29年5月1日
(2017年)

国

自転車活用推進法の施行

(国の自転車活用推進計画を定めることと、都道府県・市区町村での自転車活用推進計画策定が努力義務化)

平成30年6月8日
(2018年)

国

国の第1次自転車活用推進計画が閣議決定

(令和2年度までの3か年計画)

平成31年3月
(2019年)

県

いばらき自転車活用推進計画(第1次)が策定

※ 令和2(2020)年3月 一部改定
(令和3年度までの3か年計画)

令和3年5月
(2021年)

国

国の第2次自転車活用推進計画が閣議決定

(令和7年度までの5か年計画)

令和5年4月
(2023年)

県

いばらき自転車活用推進計画(第2次)が策定

(令和8年度までの4か年計画)

2. 自転車活用推進法

- 自転車活用推進法では、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、基本理念を定めるとともに、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項等を定めている。

＜自転車活用推進法に示された基本理念と国等の責務＞

目的	基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進 すること
基本理念	・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的 ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果 ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大 ・交通安全の確保
国等の責務	・国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進 ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施 ・公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

出典：国土交通省

3. 国の第2次自転車活用推進計画

- 国の第2次自転車活用推進計画では、自転車の活用の推進に関する4つの目標と、実施すべき22の施策が定められている。
- また、以下に示した22の施策を具体的に実行する94の措置が掲げられている。

<第2次自転車活用推進計画の4つの目標と22の施策>

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取り締まりの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

施策

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及【新規】
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備(再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

出典：第2次自転車活用推進計画（国土交通省）

4. いばらき自転車活用推進計画（第2次）

- 茨城県の自転車活用推進計画では、自転車の活用の推進に関する4つの施策目標と、取り組むべき15の施策が定められている。
- また、以下に示した15の施策を具体的に実行する54の措置が掲げられている。

＜いばらき自転車活用推進計画の4つの施策目標と15の施策＞

施策目標1 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

施策

1. 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり
2. 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの更なる向上とサイクルツーリズムの全県的な波及
3. サイクリング情報の効果的な発信
4. 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築
5. 安全・安心にサイクリングできる環境の構築

施策目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

1. 多様な交通安全教育の推進
2. 自転車の安全利用の促進
3. 自転車の交通安全教育に係る人材の育成
4. 災害時における自転車活用の推進

施策目標2 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備

施策

1. 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進
2. 新設県管理道路における自転車通行空間整備の推進
3. 市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定支援
4. 自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進

施策目標4 自転車を活用した県民の健康増進と環境対策

施策

1. 健康増進や環境対策等につながる自転車活用の促進
2. 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発

出典：いばらき自転車活用推進計画（第2次）

5. つくば市における自転車施策の経緯

- つくば市は、平成29年「自転車活用推進法」施行前から、「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」を制定した上で、自転車施策の取組を進めている。

＜つくば市の自転車施策の経緯＞

つくば市

「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」制定

平成24年の国土交通省・警察庁からの自転車の安全利用に関する提言等を受け、市、自転車利用者、事業者、市民等の関係の責務を定めた条例を制定

「つくば市自転車安全利用促進計画」策定

自転車の利用ニーズの高まりの反面、自転車の無秩序な利用や事故の増加を背景として、「ひと・自転車・クルマが共生できるまちつくば」を掲げ、3つの基本目標のもと12の施策を定めた計画を策定。

進めてきた主な施策

- 交通安全教室：交通安全指導員が小中学校を訪問し実施
- 補助金事業：「幼児2人同乗用自転車購入費補助金(上限2万円)」や「児童用ヘルメット購入費補助金(上限2千円)」を実施
- 自転車走行空間整備：つくば駅周辺の市道を中心に自転車専用通行帯整備(約9km)
- つくば駅とりんりんロードをつなぐアクセスルート整備(約13km)
- レンタサイクル事業：つくば駅、筑波山口(筑波山麓のバスターミナル)で実施
- 「つくば市サイクリングガイド」：Web、冊子にてサイクリングコースや自転車関連情報を発信
- つくチャリ：つくば市の公共交通を補完する新しいシェアサイクルサービスを開始
- サイクルパークつくば：国内最高峰のBMXレーシングコースを備えた自転車施設を開設



出典：つくば市HP



出典：つくば市HP

県

平成28年(2016年)
「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画」・「水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン」策定

平成31年(2019年)
「いばらき自転車活用推進計画」・「いばらきサイクルツーリズム構想」策定

令和2年(2020年)
「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」策定

令和5年(2023年)
「いばらき自転車活用推進計画(第2次)」改定、「水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン」一部策定

国

平成28年(2016年)
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂

平成29年(2017年)
「自転車活用推進法」施行

平成30年(2018年)
「自転車活用推進計画」を国土交通省自転車活用推進本部が策定

令和元年(2019年)
ナショナルサイクルルート(NCR)指定「つくば霞ヶ浦りんりんロード」等

令和3年(2021年)
「第2次自転車活用推進計画」策定

令和3年(2021年)
第2次NCR指定

令和5年(2023年)
「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」、「サイクルトレイン・サイクルパス導入の手引き」作成

平成26年
(2014年)

平成27年
(2015年)

令和5年
(2023年)

6. 自転車に関する最新の動向

- 近年、自転車保険の加入義務化・自転車安全利用五則の一部改正・ヘルメット着用の努力義務化・電動キックボードに関する道路交通法一部改正等、自転車を取り巻く社会情勢が変化している。

平成26年3月
(2014年)

市

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

自転車ヘルメット着用の努力義務化など

(つくば市では、令和2年より「児童用ヘルメット購入費補助金(上限2千円)」を実施)

令和元年6月
(2019年)

県

茨城県交通安全条例の改正

「自転車の安全な利用の推進」と「自転車損害賠償責任保険への加入の促進」に関する条文が追加

県民に対して、自転車損害賠償責任保険への加入の努力義務など

令和4年11月
(2022年)

国

自転車安全利用五則の一部改定

令和4(2022)年11月1日に、自転車利用五則が改定(2007年以来の改定)。
(すべての自転車利用者に対して、自転車ヘルメット着用の努力義務など)

令和5年4月
(2023年)

国

ヘルメット着用の努力義務化

令和5年4月1日から、すべての自転車利用者に対して、自転車ヘルメット着用の努力義務化

令和5年7月
(2023年)

国

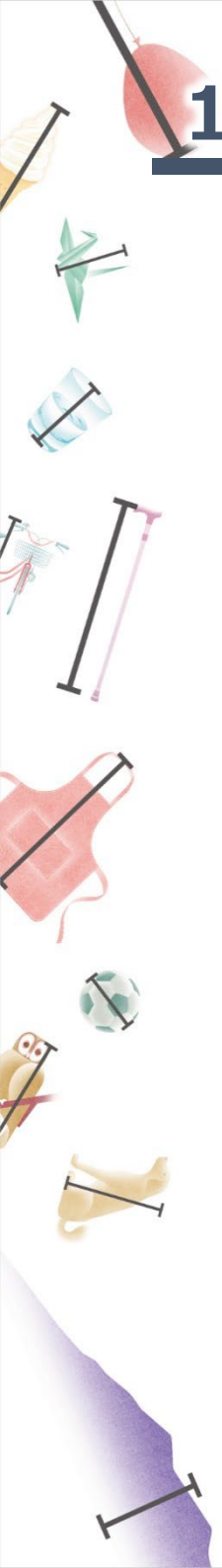
電動キックボードに関する道路交通法一部改正

令和5年7月1日から、道路交通法の一部を改正する法律のうち、特定小型原動機付自転車(いわゆる電動キックボード等)の交通方法等に関する規定が施行

つくば市の現況と課題 について

じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba





1. つくば市の現況と課題について

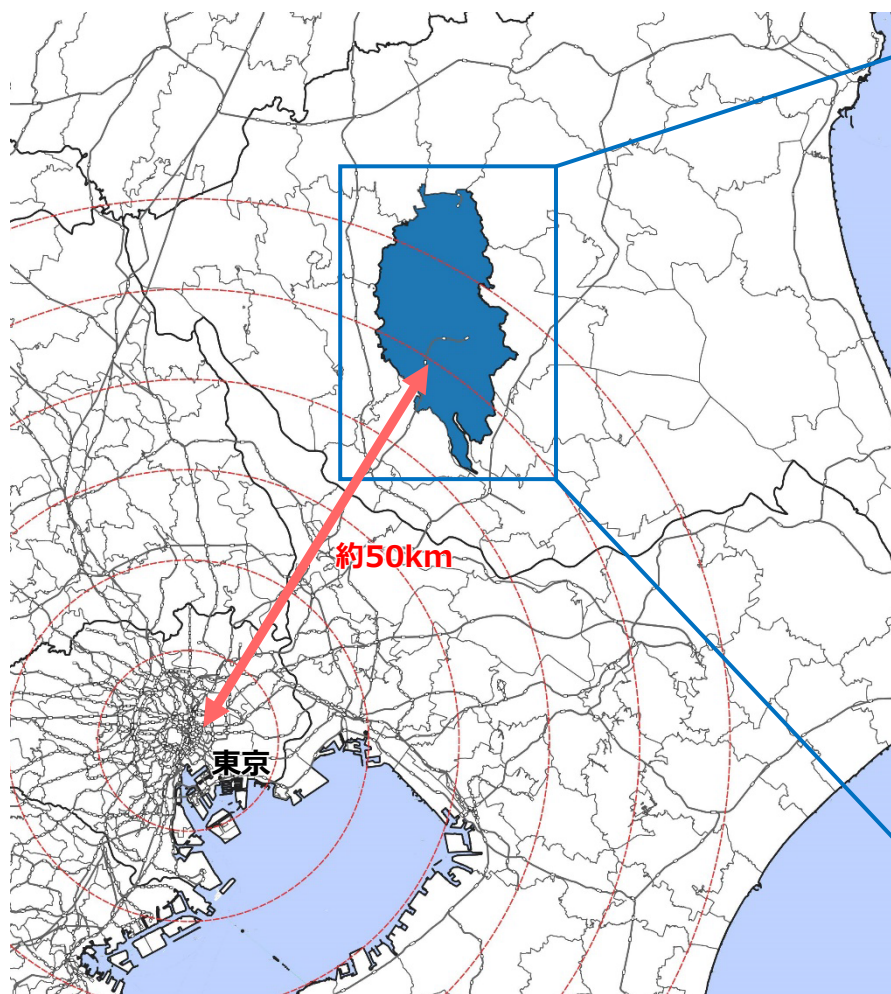
- 1.1 地勢
- 1.2 人口等
- 1.3 交通基盤
- 1.4 交通特性
- 1.5 自転車駐車場の立地状況
- 1.6 放置自転車
- 1.7 施設立地状況
- 1.8 シェアサイクル・レンタサイクル
- 1.9 観光
- 1.10 環境
- 1.11 健康
- 1.12 現状のまとめ

1.1 地勢

(1) 位置

- つくば市は、茨城県南西部に位置し、東京から北東に約50kmに位置している。
- 東西に約16km、南北に約32km、面積は283.72km²で県内4番目の広さである。

＜つくば市の位置＞



出典：国土数値情報



1.1 地勢

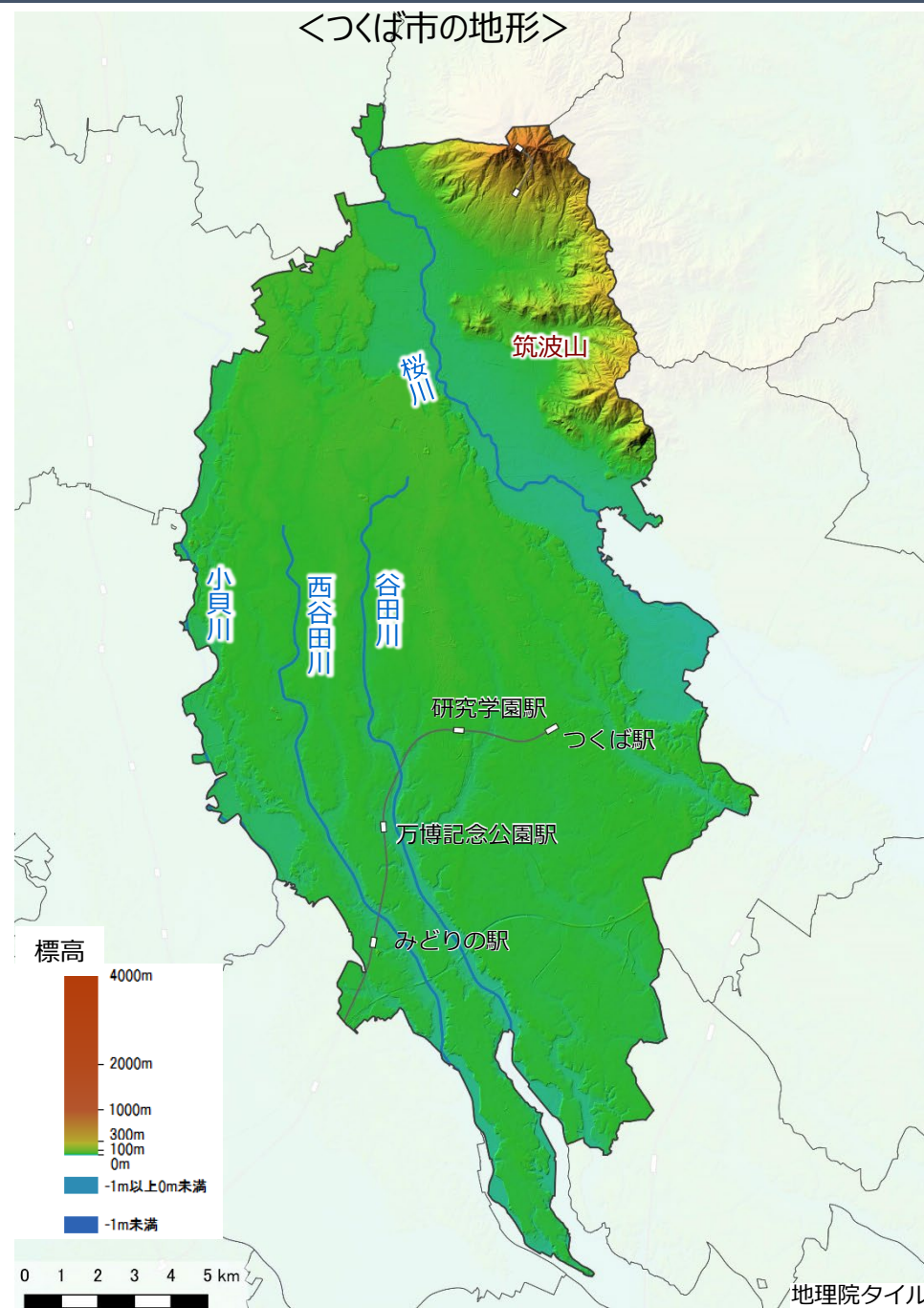
(2) 地形

- 筑波・稲敷台地と呼ばれる標高20～30mの関東ローム層に覆われた平坦な地形である。
- 北東部に関東の名峰筑波山、南北には小貝川、桜川、谷田川、西谷田川と自然環境に恵まれている。

<つくば市の風景>



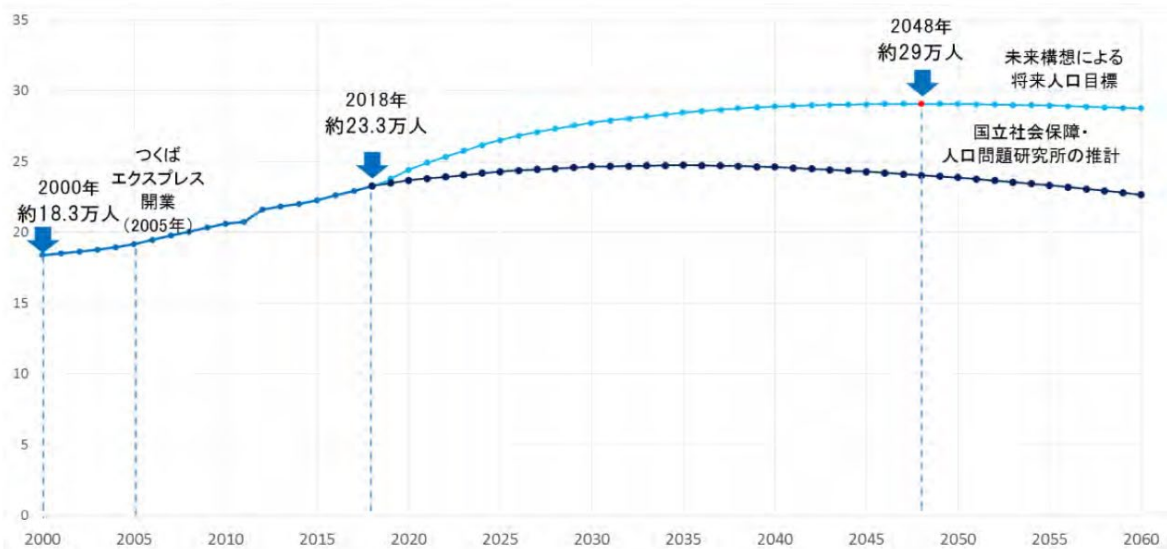
出典：つくば市ホームページ



1.2 人口等

- 市の人口はこれまで増加傾向であり、今後は2048年の約29万人をピークにやや減少と推計されている。
- 令和5年の年齢層別人口では、15歳～64歳が約6割、65歳以上が約2割を占める。

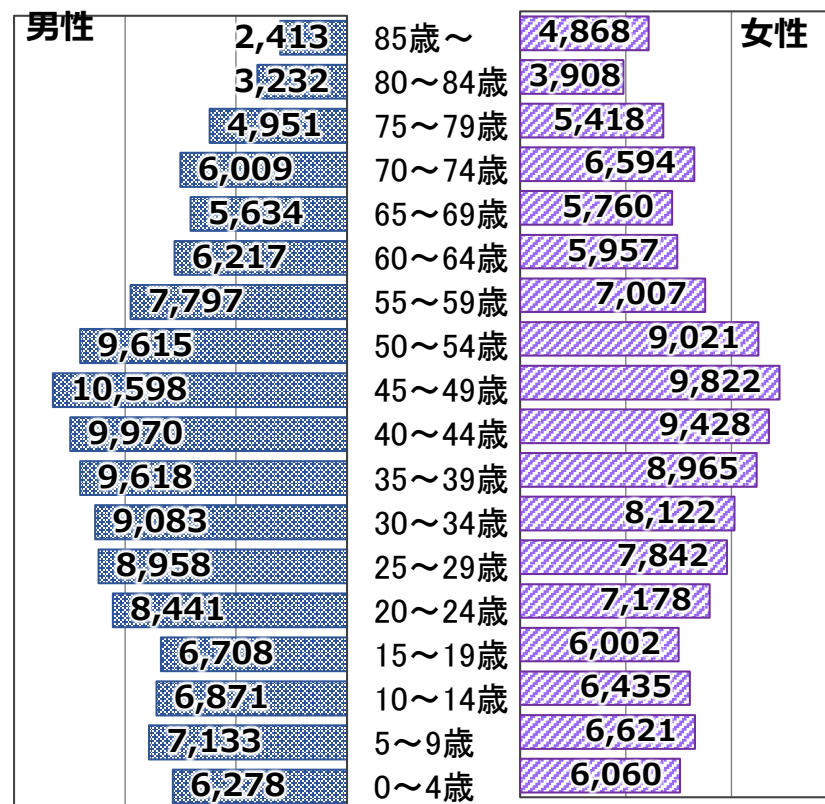
<人口の将来展望>



出典：つくば市未来構想

<年齢別人口(令和5年10月1日現在)>

人口(人) 12,000 8,000 4,000 0 0 4,000 8,000 12,000



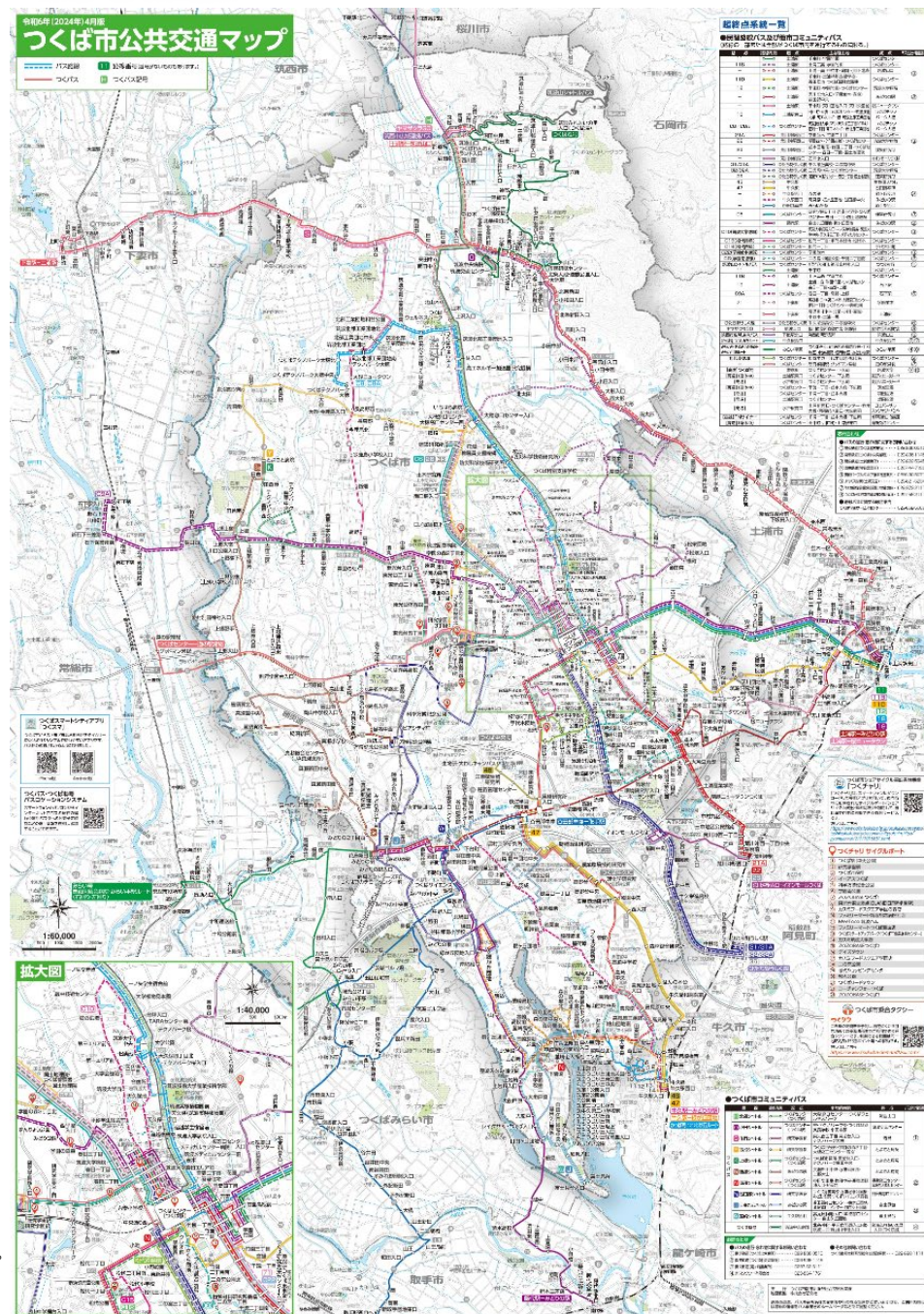
出典：つくば市オープンデータ（令和5年度 地域・年齢別人口）

1.3 交通基盤

(1) 公共交通網（鉄道、路線バス）

- 鉄道は、1路線（つくばエクスプレス）4駅が立地
- 市内では、路線バス35路線が運行（コミュニティバスを除く）

<公共交通網>



出典：令和4年度つくば市公共交通マップ
(2022年度12月発行)

1.3 交通基盤

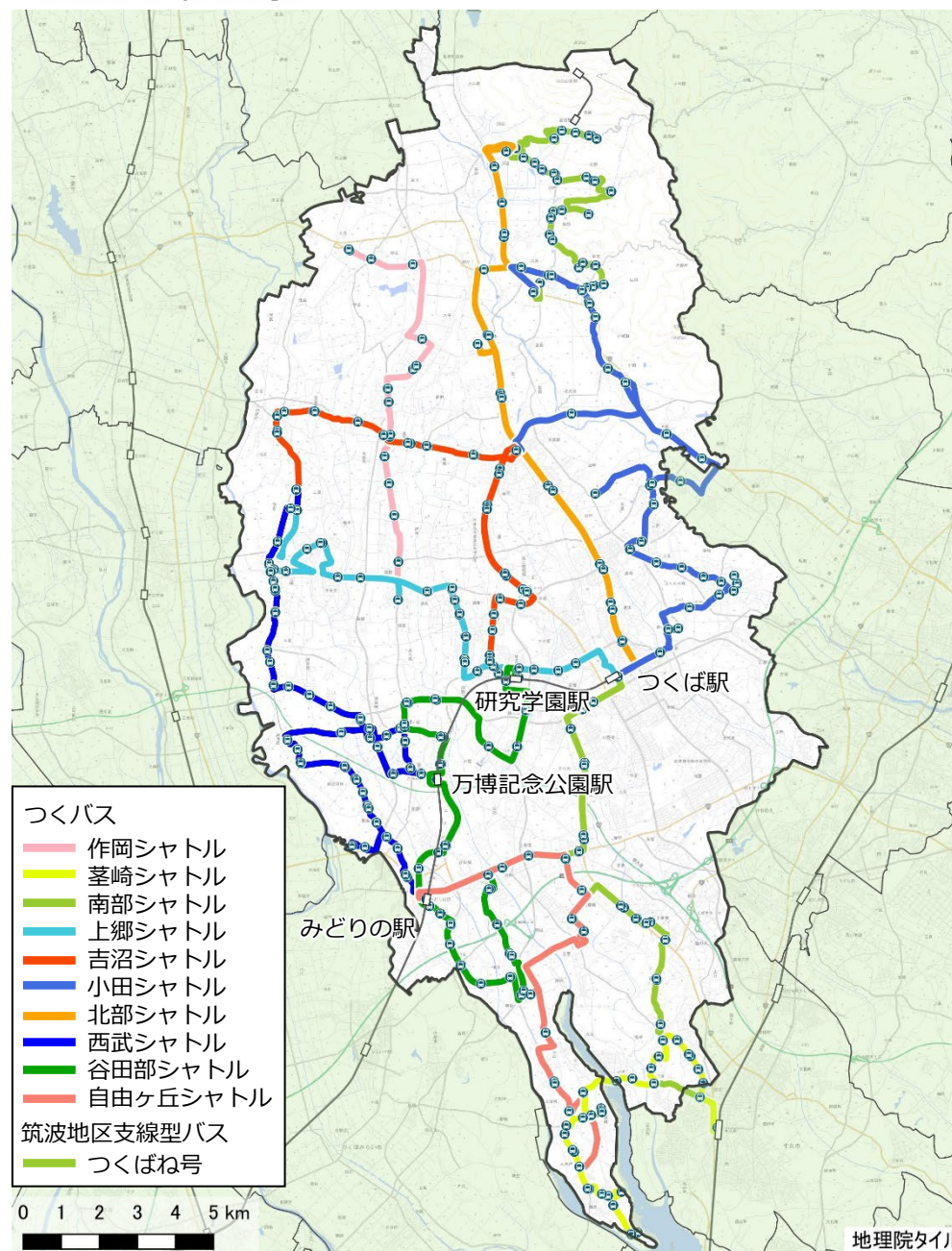
(2) 公共交通網 (コミュニティバス等)

- コミュニティバス「つくバス」、筑波地区支線型バス「つくばね号」が運行されている。平日9時台～16時台には、予約制の乗合タクシー「つくタク」の利用も可能である。



出典：つくば市ホームページ

<コミュニティバス等>



1.3 交通基盤

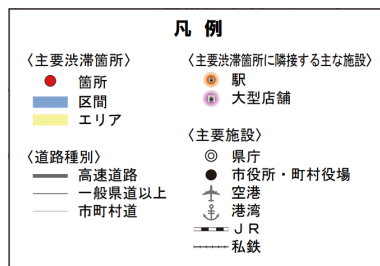
(3) 市内における渋滞箇所

※主要渋滞箇所：交通データや道路利用者の意見を踏まえて、国や警察、交通事業者等によって組織された協議体により選定された渋滞が多発している箇所や区間のこと

- 国道408号や354号、県道藤沢豊里線、市道洞峰公園周辺等、市内の約30箇所が主要渋滞箇所※に指定されている（平成25年）。

（ただし、平成25年以降、道路の整備状況や住宅、店舗等の施設の立地等の状況が変化していることに留意が必要）

<主要渋滞箇所>



区間：交差点等が連担する等、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域



区間名		箇所名
40	国道408号 つくば駅周辺	吾妻西、学園西
41	市道 洞峰公園周辺	並木1丁目、洞峰公園北東部三叉路、 洞峰公園北西部入口
42	国道354号 下広岡周辺	大角豆、下広岡
43	国道354号 榎戸～谷田部	谷田部診療所前、榎戸
44	国道354号 菅丸区間	上菅丸、菅丸
45	県道藤沢豊里線 台坪区間	栗原付近、台坪入口

箇所名	
81	内町下
82	田中
83	小田付近
84	西大通り入口
85	柴崎
86	西平塚
87	高野十字路
88	高野付近
89	春日3丁目
90	春日1丁目西
91	研究学園

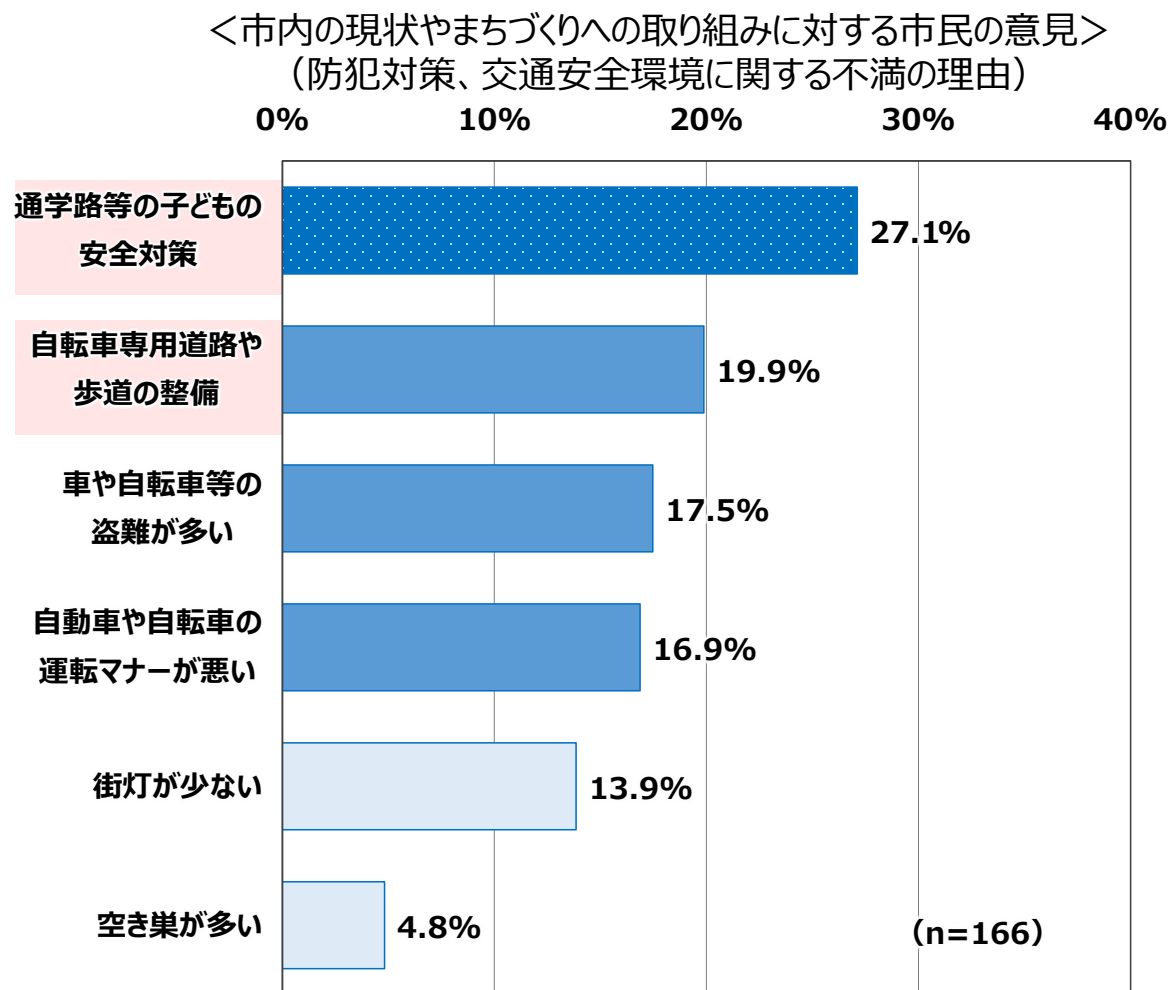
箇所名	
92	学園東
93	大境
94	稲荷前
95	海道
96	谷田部付近
98	辺田
99	内守屋工業団地入口
100	菅生南
101	矢作
102	ひたち野北大通入口
103	大井北

出典：常陸河川国道事務所 茨城県的主要渋滞箇所の特定結果（H25）

1.3 交通基盤

(4) 市民の意見（不満の理由）

- 市内の現状やまちづくりの取組に対する市民の不満として、「通学路等の子どもの安全対策（27.1%）」の割合が最も高く、次いで「自転車専用道路や歩道の整備（19.9%）」が高い。

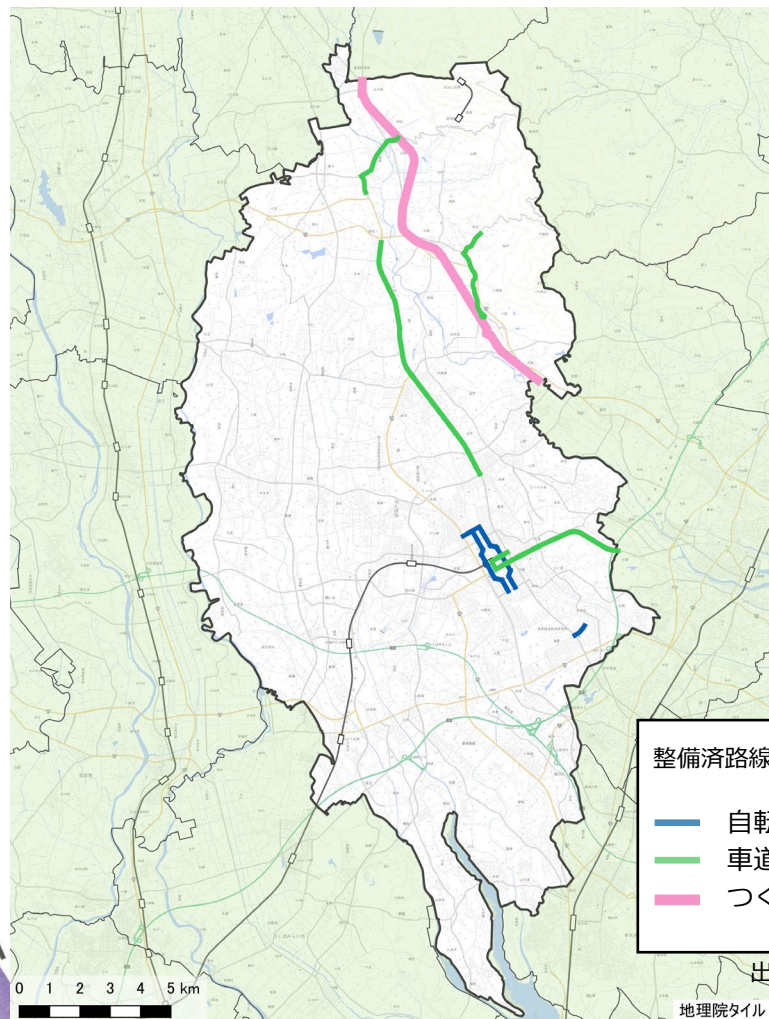


1.3 交通基盤

(5) 自転車通行空間

- 市内の自転車通行空間の整備状況として、つくば駅周辺の市道で自転車専用通行帯、国道408号や県道55号等において車道混在の自転車通行空間が整備されている。
- また、つくば駅周辺には、歩行者・自転車が通行可能なペDESTリアンデッキが整備

＜市内の自転車通行空間の整備状況＞



＜自転車専用通行帯＞
(市道認定道路 2017号線)



＜車道混在＞
(東大通)



＜ペDESTリアンデッキ＞



出典：つくば市ホームページ

1.3 交通基盤

(6) 周辺自治体や茨城県の自転車ネットワーク計画やルート

- 市の周辺4市（土浦市、常総市、桜川市、石岡市）において、自転車NW計画が策定済
- 茨城県においては、広域サイクリングを対象とした「いばらき自転車ネットワーク」として、ナショナルサイクルルートに指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のほか、「つくば霞ヶ浦りんりんルート」や鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮称)等を設定

＜周辺4市の自転車ネットワーク路線の状況＞



＜周辺4市の自転車ネットワーク計画の策定状況＞

自治体	計画	策定年月	計画期間
土浦市	土浦市自転車のまちづくり構想	R2.2	R2～R6年度
常総市	常総市自転車活用推進計画	R4.3	R4～R13年度
桜川市	桜川市自転車活用推進計画	R5.3	R5～R14年度
石岡市	石岡市りんりんタウン構想	R1.3	R1～R10年度

出典：土浦市自転車のまちづくり構想（R5）、常総市自転車活用推進計画（R4）
桜川市自転車活用推進計画（R5）、石岡市りんりんタウン構想（R1）

＜いばらき自転車ネットワーク＞



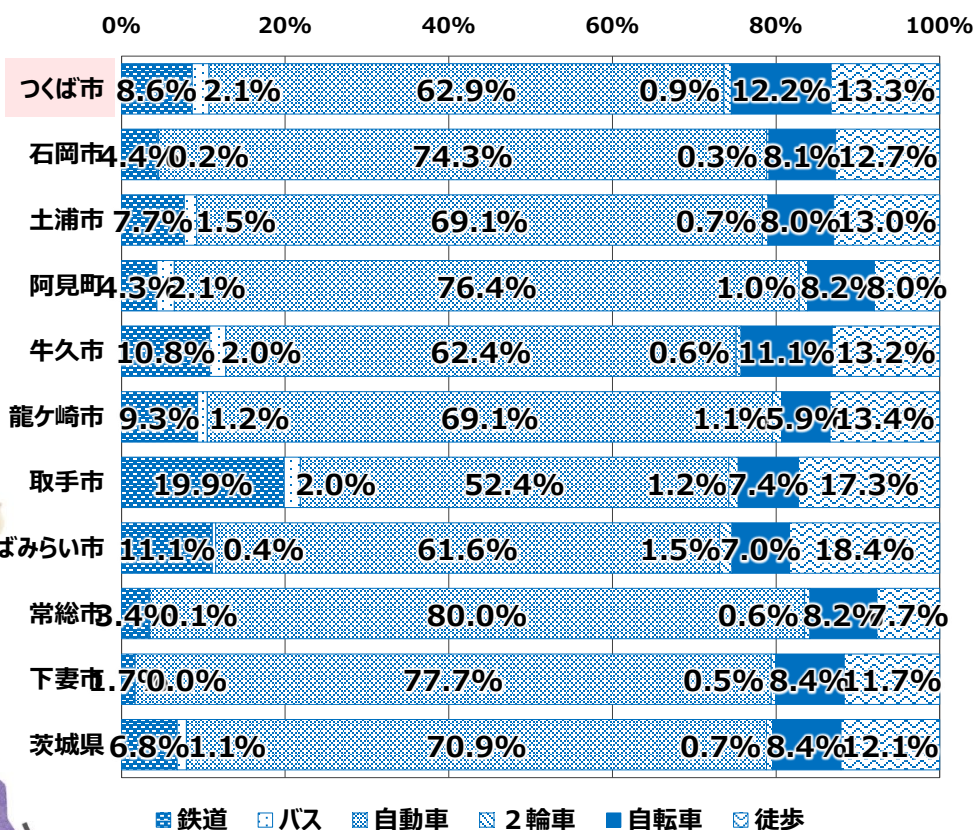
出典：いばらき自転車活用推進計画（第2次）

1.4 交通特性

(1) 代表・駅端末交通手段分担率

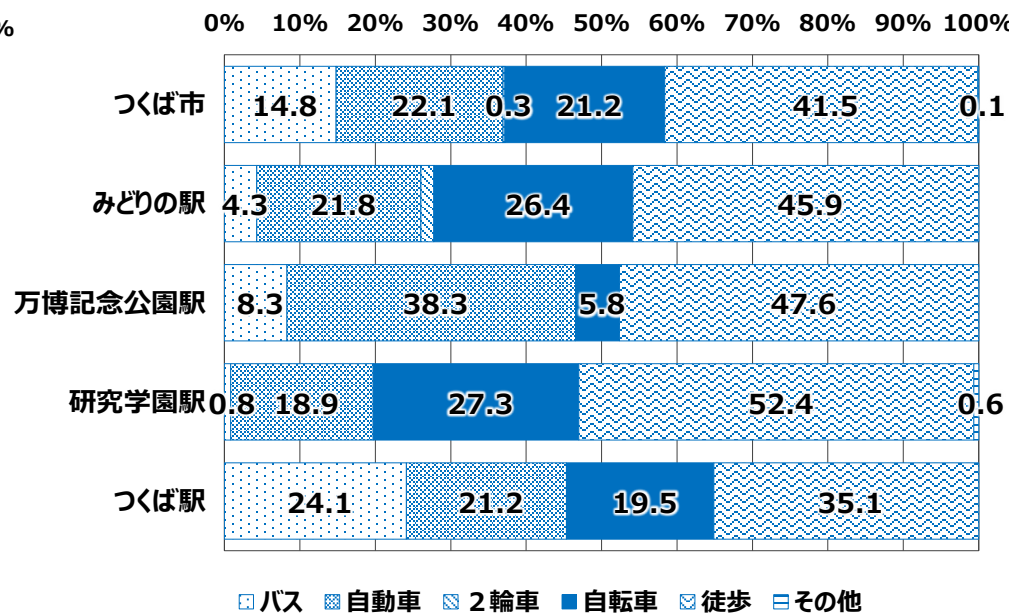
- つば市における代表交通手段分担率は、自動車が62.9%で最も高い。自転車は12.2%であり、県平均値（8.4%）よりも高く、県南部地域のお市町の中では最も高い水準である。
- 駅端末における自転車の交通手段分担率では、「研究学園駅（27.3%）」が最も高く、次いで「みどりの駅（26.4%）」が高い。

<代表交通手段分担率>



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

<駅端末交通手段※分担率>



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

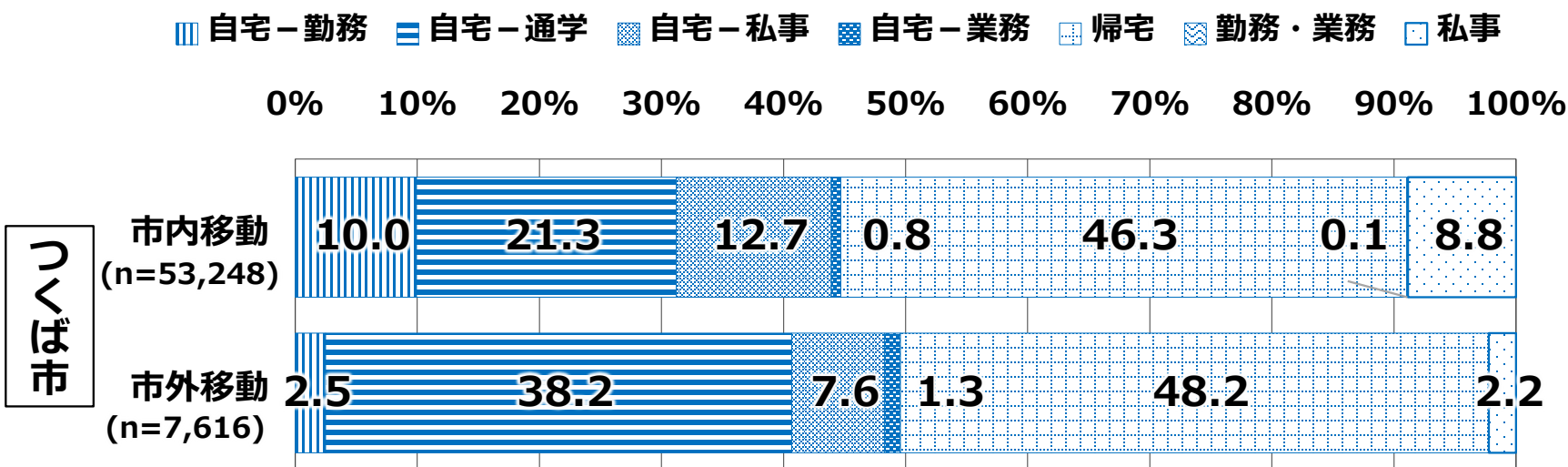
※駅端末交通手段：出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの移動における利用交通手段のこと。

1.4 交通特性

(2) 自転車利用の移動目的

- 自転車利用の移動目的は、市内、市外移動（市内⇔市外）ともに「通学」が最も高く、市内移動の「通学」目的が21.3%、市外移動の「通学」目的が38.2%である。

＜自転車利用者の移動目的＞



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

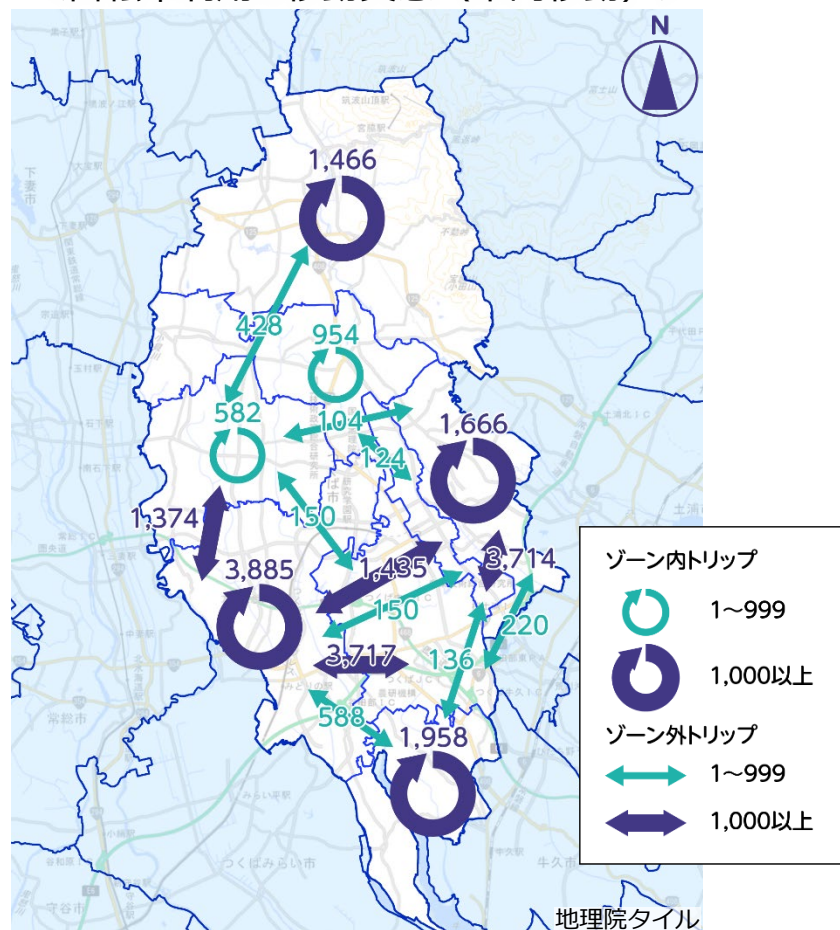
※自宅－勤務、通学、私事、業務：自宅から着目的への移動
帰宅：自宅へ向かう移動

1.4 交通特性

(3) 自転車利用の移動実態

- 自転車利用の市内移動では、市西部でゾーン内トリップが多い。
- 自転車利用の市外移動では、土浦市、牛久市への移動が多い。

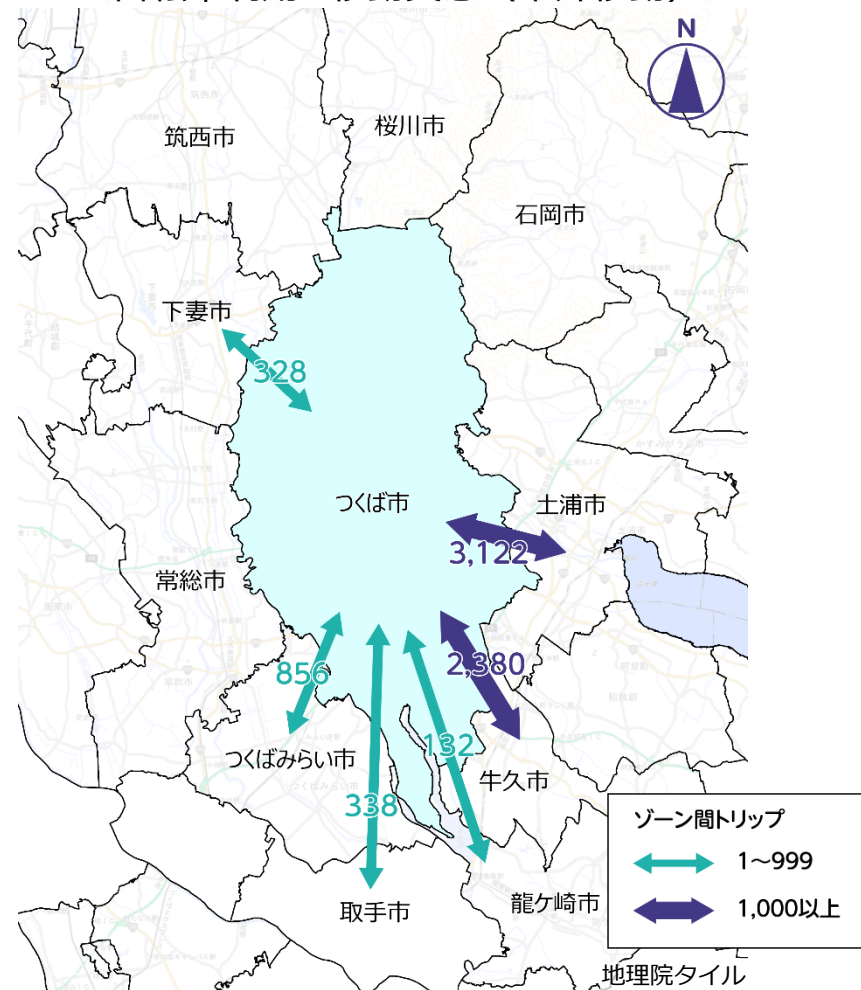
＜自転車利用の移動実態（市内移動）＞



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）（ゾーン区分は、東京都市圏PT調査の計画基本ゾーン※による）

※計画基本ゾーン：広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル。

＜自転車利用の移動実態（市外移動）＞



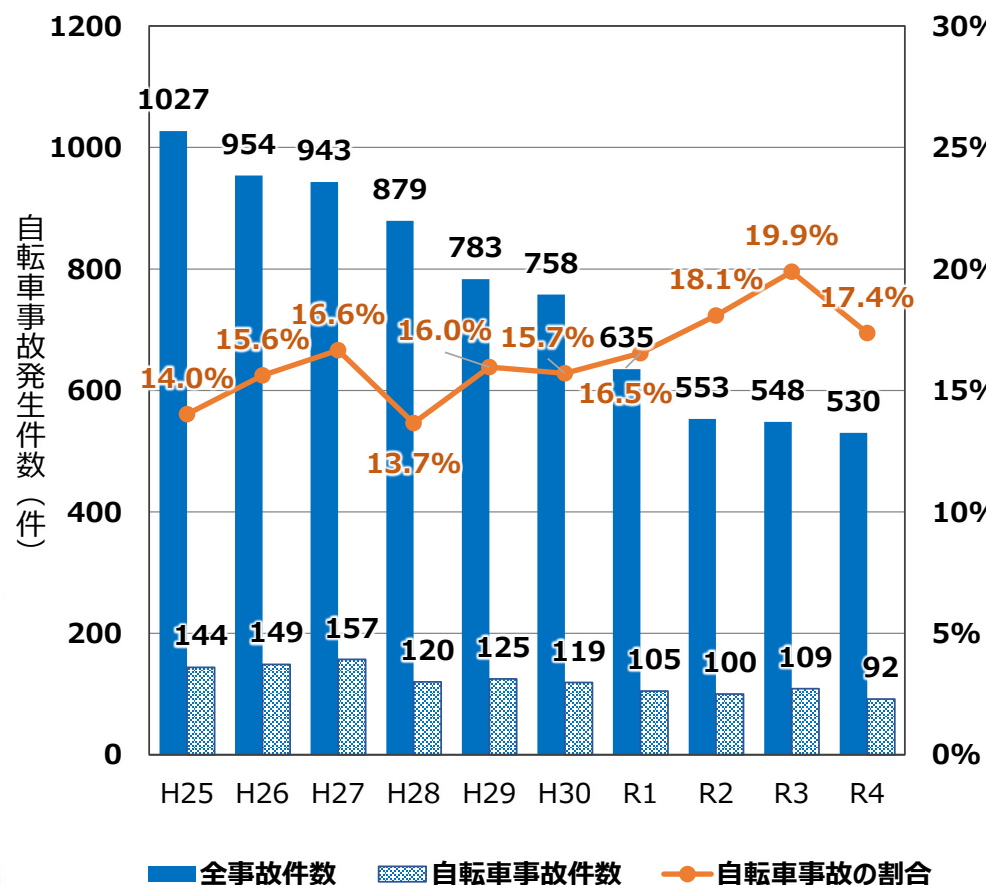
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

1.4 交通特性

(4) 自転車事故の発生状況

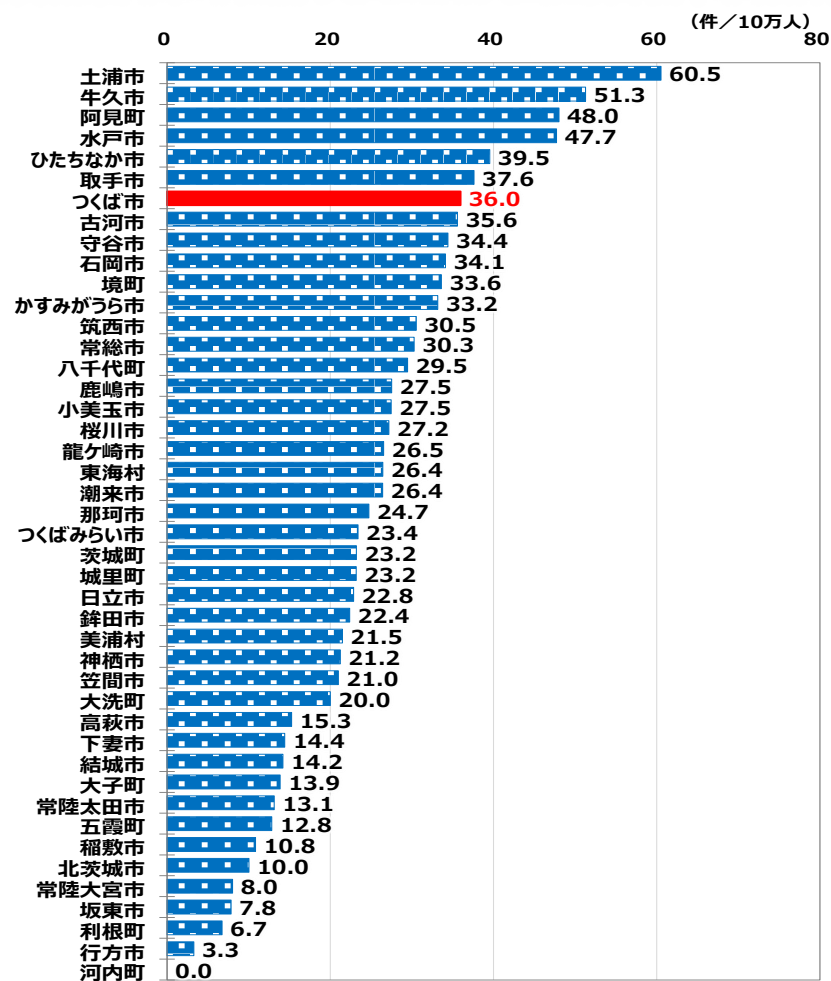
- 市内の自転車事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事故件数あたりの自転車事故の割合は増加傾向である。
- 人口10万人当たりの自転車事故件数は、県内ワースト7位である。

＜つくば市内の自転車事故発生件数＞



出典：茨城県警察 交通白書（H25～R4）

＜茨城県内市町村別 人口10万人当たり自転車事故件数＞

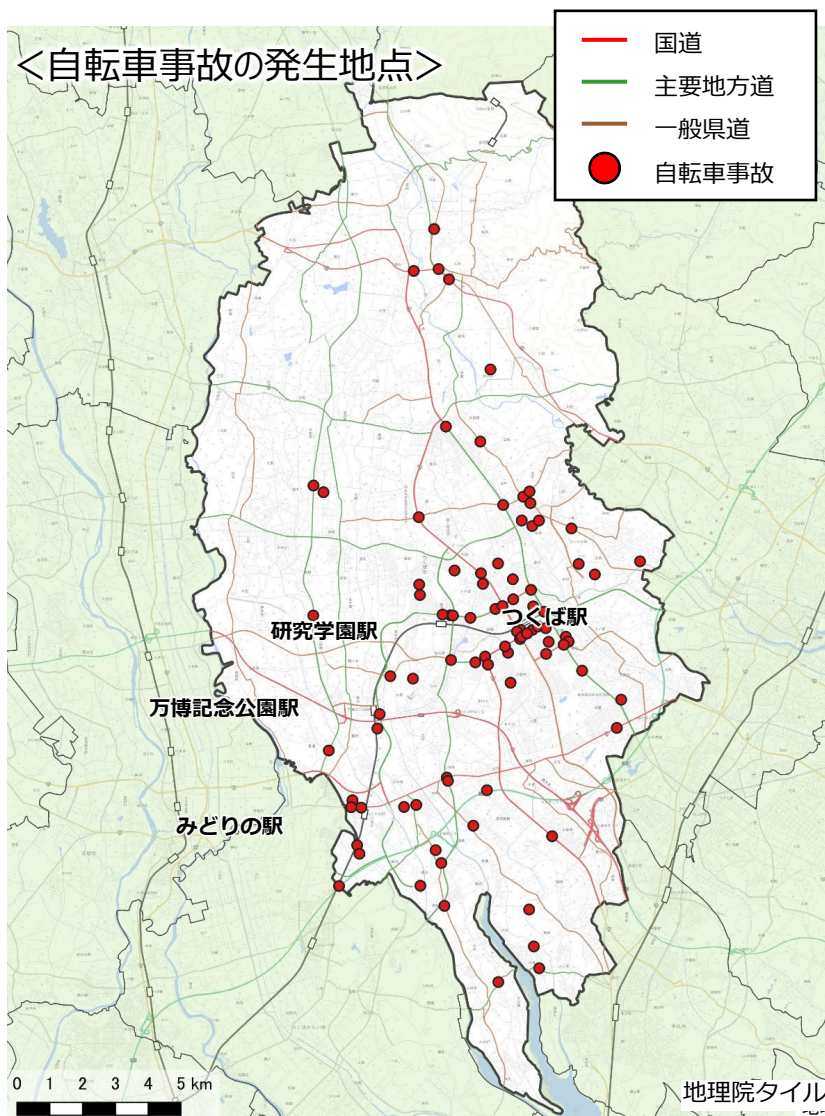


出典：警察庁オープンデータ（R4）

1.4 交通特性

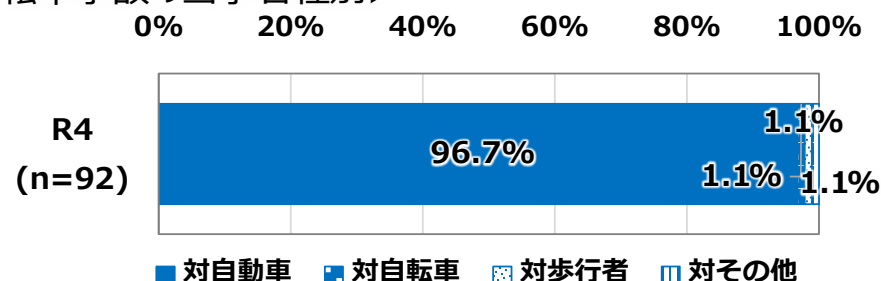
(4) 自転車事故の発生状況

- 自転車事故を当事者種別でみると、対自動車が96.7%で最も多い。また、発生場所として単路が最も多く38.0%である。時間帯では、日中が57.6%で最も多い。

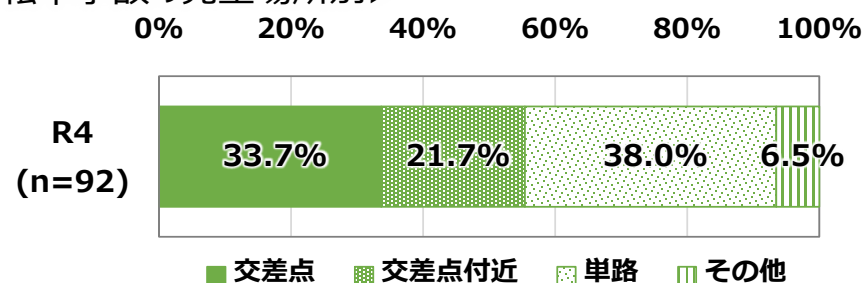


出典：警察庁オープンデータ(R4)

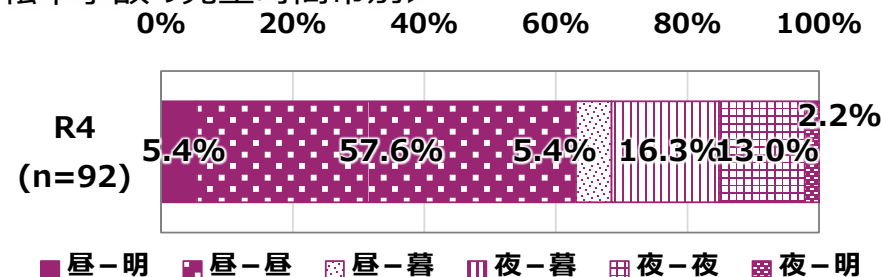
＜自転車事故の当事者種別＞



＜自転車事故の発生場所別＞



＜自転車事故の発生時間帯別＞



昼-明：日の出時間の後1時間

昼-昼：「昼-明」「昼-暮」以外の昼間

昼-暮：日の入り時間の前1時間

夜-暮：日の入り時間の後1時間

夜-夜：「夜-明」「夜-暮」以外の夜間

夜-明：日の出時間の前1時間

出典：警察庁オープンデータ(R4)

1.5 自転車駐車場の立地状況

(1) 市営駐輪場の立地状況

- 市営駐輪場は市内に21箇所整備されており、つくば駅周辺の駐輪場の一部は定期利用も可能となっている。

＜市営駐輪場の位置図＞



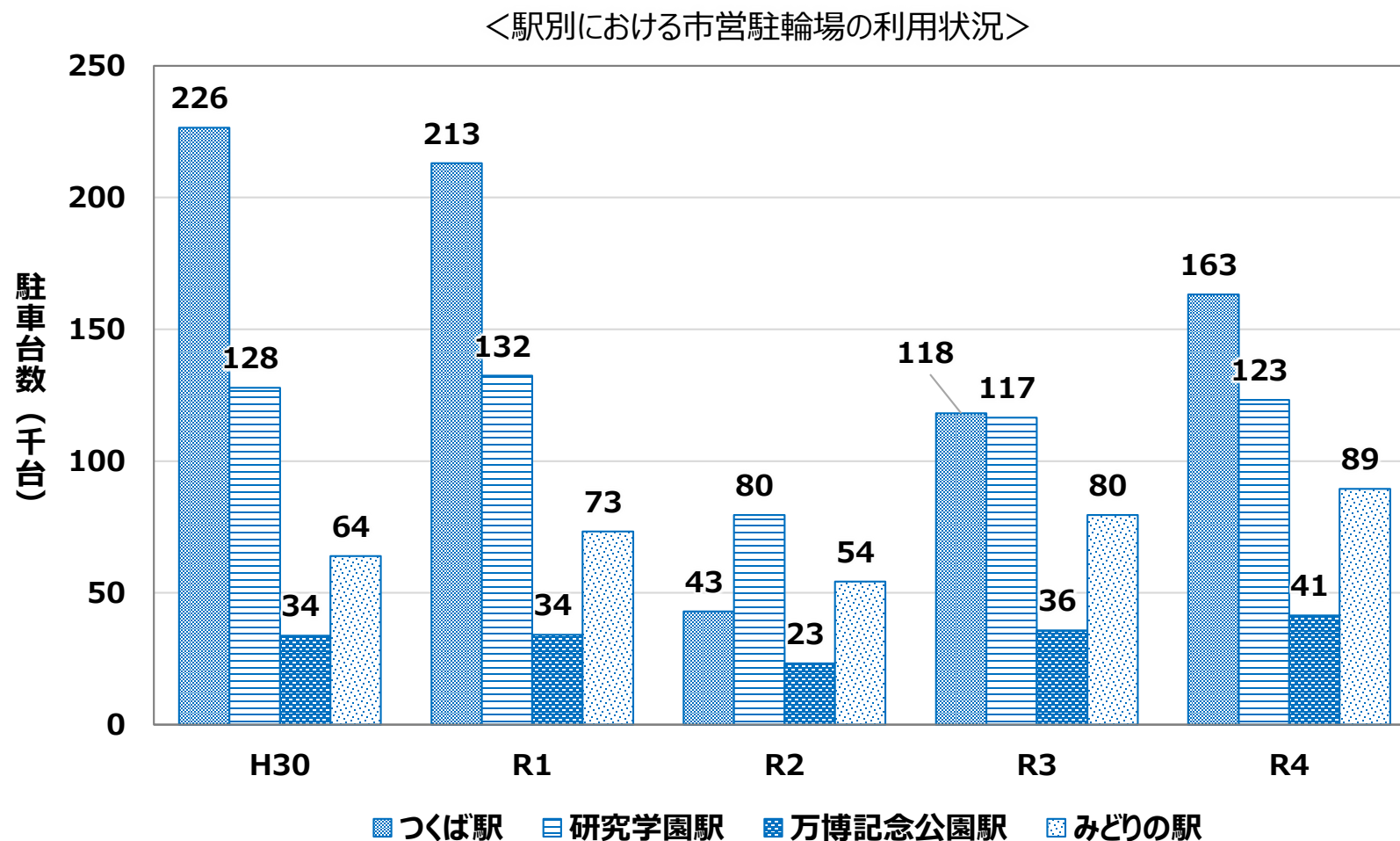
TX駅	No	駐輪場名称	駐車区分	供用台数(台)				料金
				定期		一時		
				自転車	原付・自動二輪	自転車	原付・自動二輪	
つくば駅周辺	1	つくば駅中央自転車駐車場 第1区画	一時・定期	770	50	150	23	有料
	2	つくば駅中央自転車駐車場 第2区画	一時	-	-	58	-	有料
	3	つくば駅中央自転車駐車場 第3区画	一時	-	-	88	-	有料
	4	つくば駅西自転車駐車場	定期	121	-	-	-	有料
	5	つくば駅北1自転車駐車場	定期	293	-	-	-	有料
	6	つくば駅北2自転車駐車場	定期	305	-	-	-	有料
	7	つくば駅北オートバイ駐車場	一時・定期	-	55	-	8	有料
	8	つくば駅A5南路上駐車場	一時	-	-	60	-	有料
	9	つくば中央公園東 路上自転車駐車場	一時	-	-	39	-	有料
	10	つくば中央図書館西路上自転車駐車場	一時	-	-	162	-	有料
	11	つくば中央図書館南路上自転車駐車場	一時	-	-	50	-	有料
	12	つくば駅前広場自転車駐車場	一時	-	-	96	-	有料
	13	つくばセンター広場 東1自転車駐車場	定期	55	-	-	-	有料
	14	つくばセンター広場 東2自転車駐車場	一時	-	-	44	-	有料
	15	つくばさくら大橋北自転車駐車場	定期	309	-	-	-	有料
	16	つくばさくら大橋南自転車駐車場	一時	-	-	117	-	有料
	17	つくば駅前広場南自転車駐車場	一時・定期	500	-	42	13	有料
研究学園駅周辺	18	研究学園駅東自転車駐車場(1工区,2工区)	一時	-	-	216	-	無料
	19	研究学園駅西自転車駐車場(1工区,2工区,3工区)	一時	-	-	492	-	無料
万博記念公園駅周辺	20	万博記念公園駅北自転車駐車場(1工区,2工区)	一時	-	-	317	-	無料
みどりの駅周辺	21	みどりの駅北自転車駐車場(1工区,2工区,3工区)	一時	-	-	624	-	無料

出典：つくば市オープンデータ

1.5 自転車駐車場の立地状況

(2) 市営駐輪場の利用状況

- 市営駐輪場の利用状況は、コロナ禍の影響で令和2年に大きく減少。つくば駅及び研究学園駅では令和元年の水準まで戻っていない。



出典：つくば駅－〔駐輪場利用状況〕

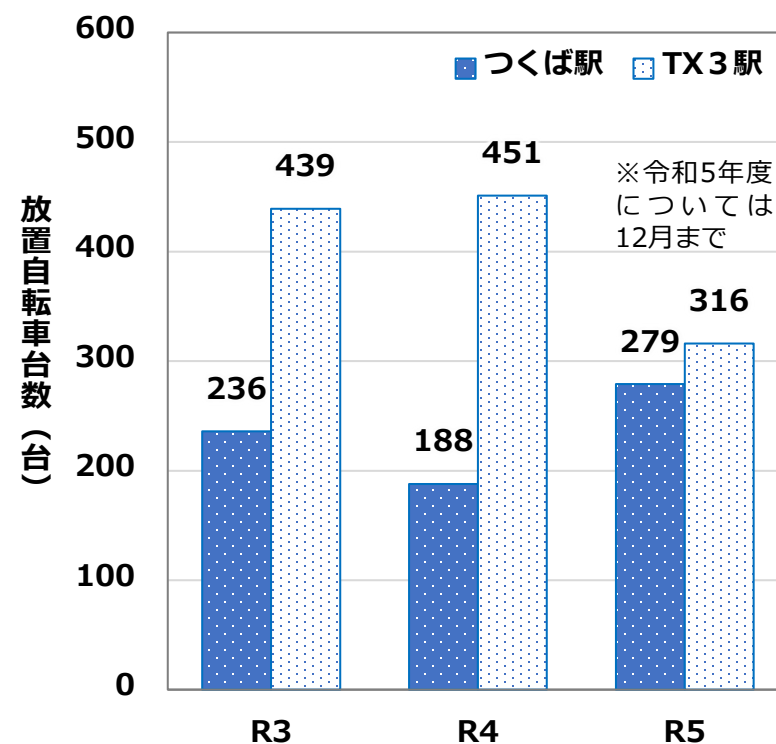
研究学園駅・万博記念公園駅・みどりの駅－〔TX3駅高架下駐輪場利用状況〕

1.6 放置自転車

- つくば市では、「つくば市自転車等放置防止条例 第7条」に基づき、市内各駅で自転車等放置禁止区域を指定している。
- 放置自転車台数の推移では、令和3年以降全体としては減少傾向にあるものの、令和5年はつくば駅周辺で放置自転車が増加している。



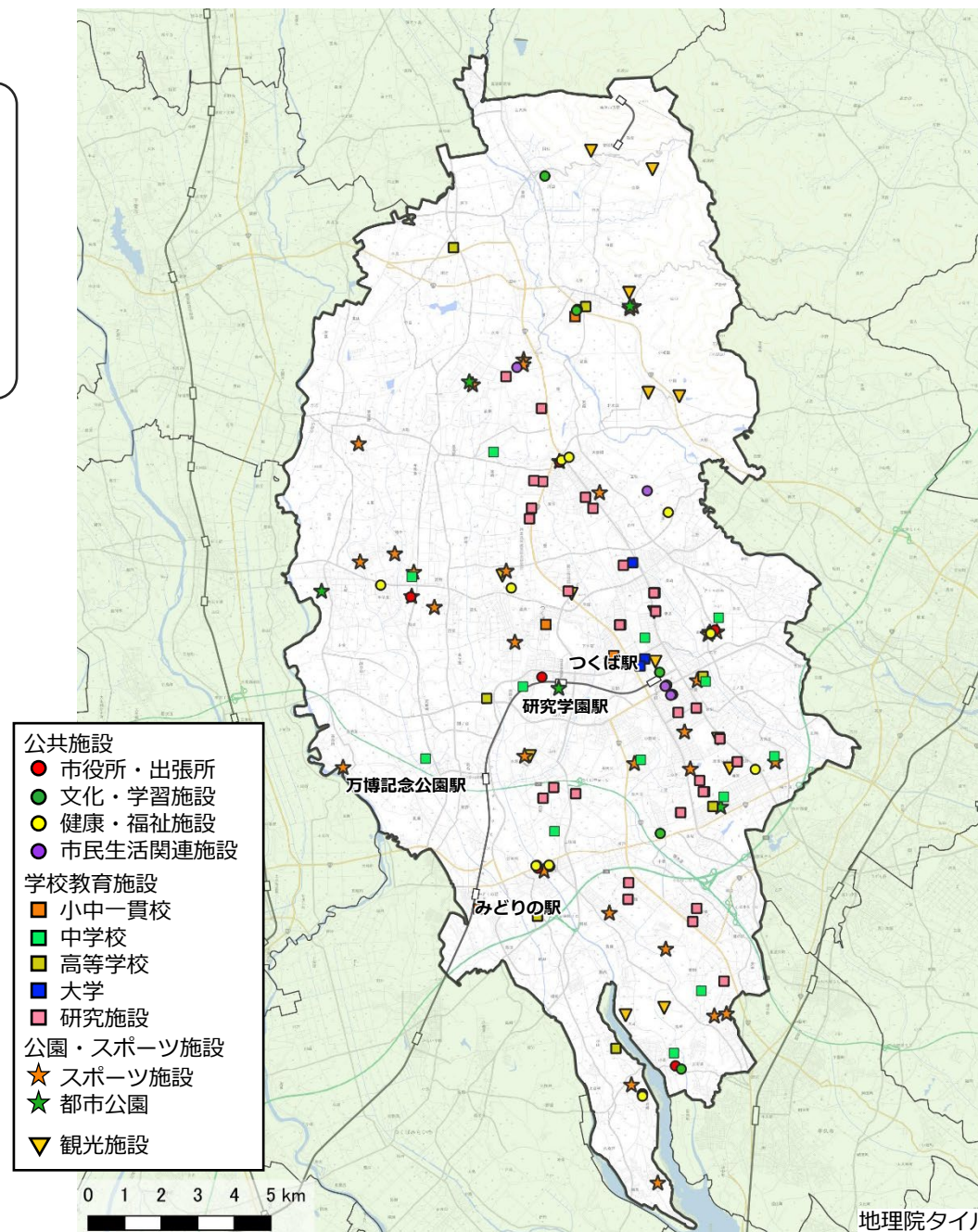
＜放置自転車台数の推移＞



1.7 施設立地状況

(1) 自転車利用が想定される施設

- 自転車利用が想定される施設（公共施設、学校教育施設、公園・スポーツ施設、観光施設等）は、駅周辺だけではなく、市内に広く点在している。



1.7 施設立地状況

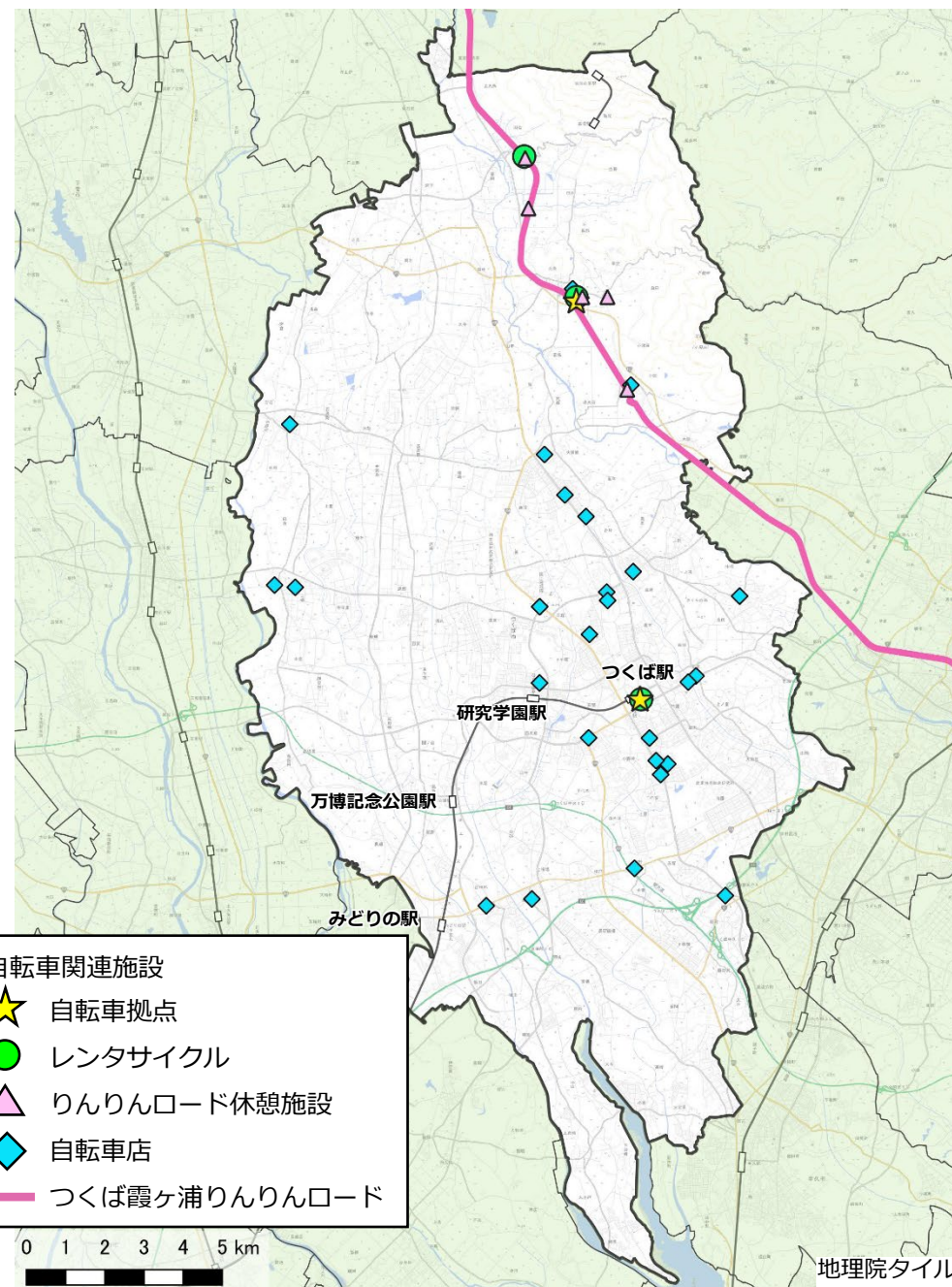
(2) 自転車関連施設

- つくば霞ヶ浦りんりんロード沿いを中心に、自転車関連施設（休憩施設が5箇所等）が立地している。
- 国内最高峰のBMXレーシングコースを備えた自転車施設として、「サイクルパークつくば」を令和5年に開所

<サイクルパークつくば>



出典：つくば市ホームページ



出典：つくば市ホームページ 20

1.8 レンタサイクル・シェアサイクル

(1) レンタサイクル

- レンタサイクルは、市内3箇所で開催されている。(市中心部1箇所、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿い2箇所)

<レンタサイクルの概要>

名称	貸出場所	車種・台数	料金	利用時間
BiViつくば レンタサイクル	BiViつくば1階 観光案内所 (つくば駅前)	大人用 26台 子ども用 4台	500円 /日 小学生以下 半額	午前9時 ～ 午後5時
筑波山口 レンタサイクル	関東鉄道(株) つくば北営業所	大人用 16台 子ども用 2台		午前8時30分 ～ 午後5時
サイクルパーク つくば レンタサイクル	筑波山 ゲートパーク内	シティサイクル 大人用7台 子ども用9台	2,000円 /日	午前9時 ～ 午後4時30分
		E-BIKE5台		
		BMX大人用8台 子ども用26台	500円 /日	

出典：つくば市ホームページ



1.8 レンタサイクル・シェアサイクル

(2) シェアサイクル (1 / 2)

- 市の実証実験事業として、「つくチャリ」が令和3年10月に開始
- つくば駅、研究学園駅周辺に23ポート設置 (令和6年3月現在)

<つくチャリ概要>

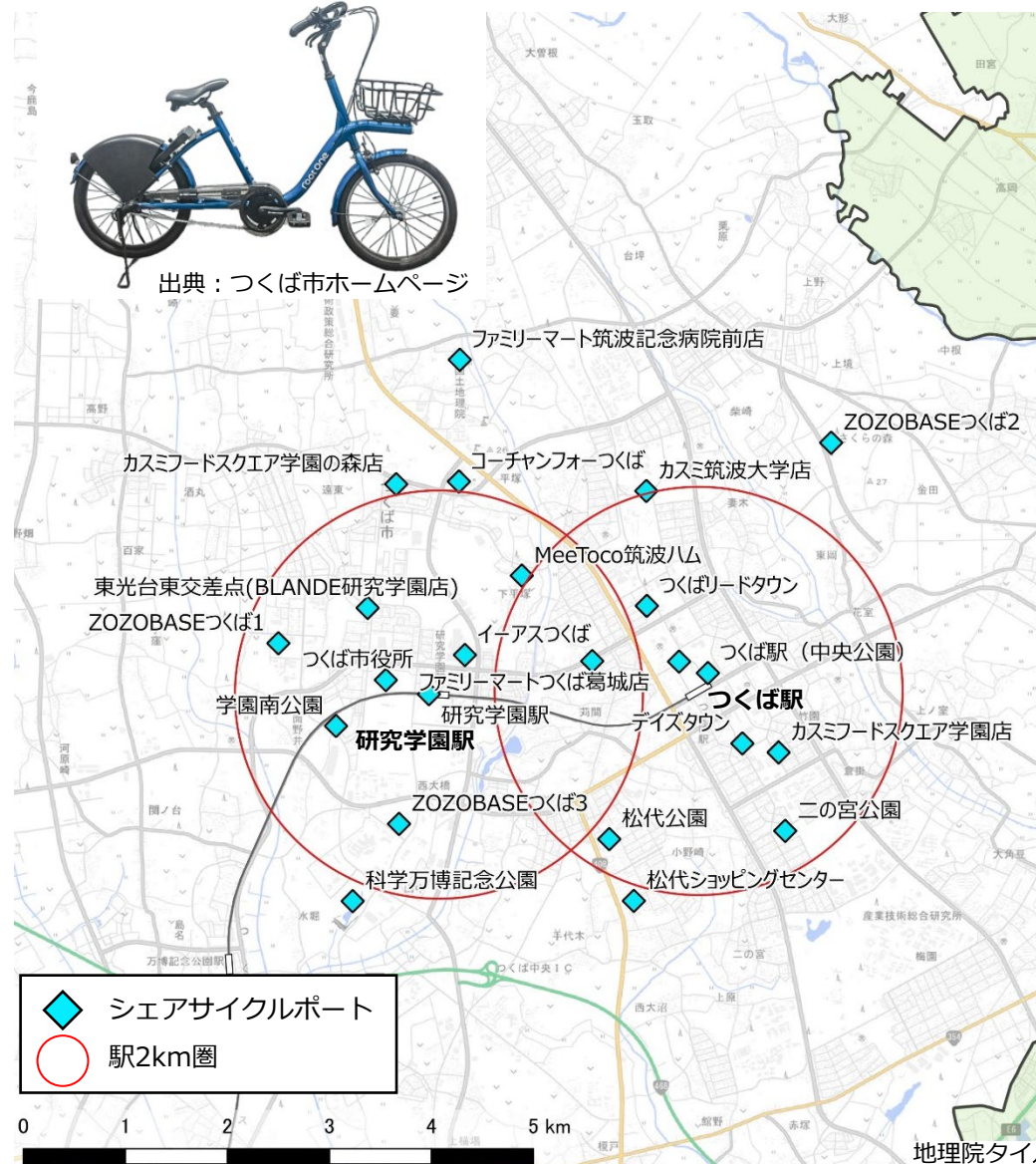
項目	内容
概要	つくば市の公共交通を補完する新しい移動手段であるシェアサイクル「つくチャリ」は、市のシェアサイクル実証実験事業であり、各地に配置されたサイクルポート (シェアサイクル貸出・返却場所) 間を自由に移動できる有料サービス。
実証実験期間	2021年10月1日～2024年9月30日
利用料	77円/15分, 上限1500円/8時間 (8時間以降は再び77円/15分を加算) クレジットカードまたはキャリア決済のみ
ポート数	23ポート
特徴	・ 24時間利用可能 ・ スマホアプリで利用可能 ・ アプリ上でポートの空き状況が確認できる ・ シリコンの反発で楽にこぐことができる自転車「Root One (ルートワン)」を全国で初めてシェアサイクルとして導入

出典：つくば市ホームページ

<つくチャリ>



出典：つくば市ホームページ

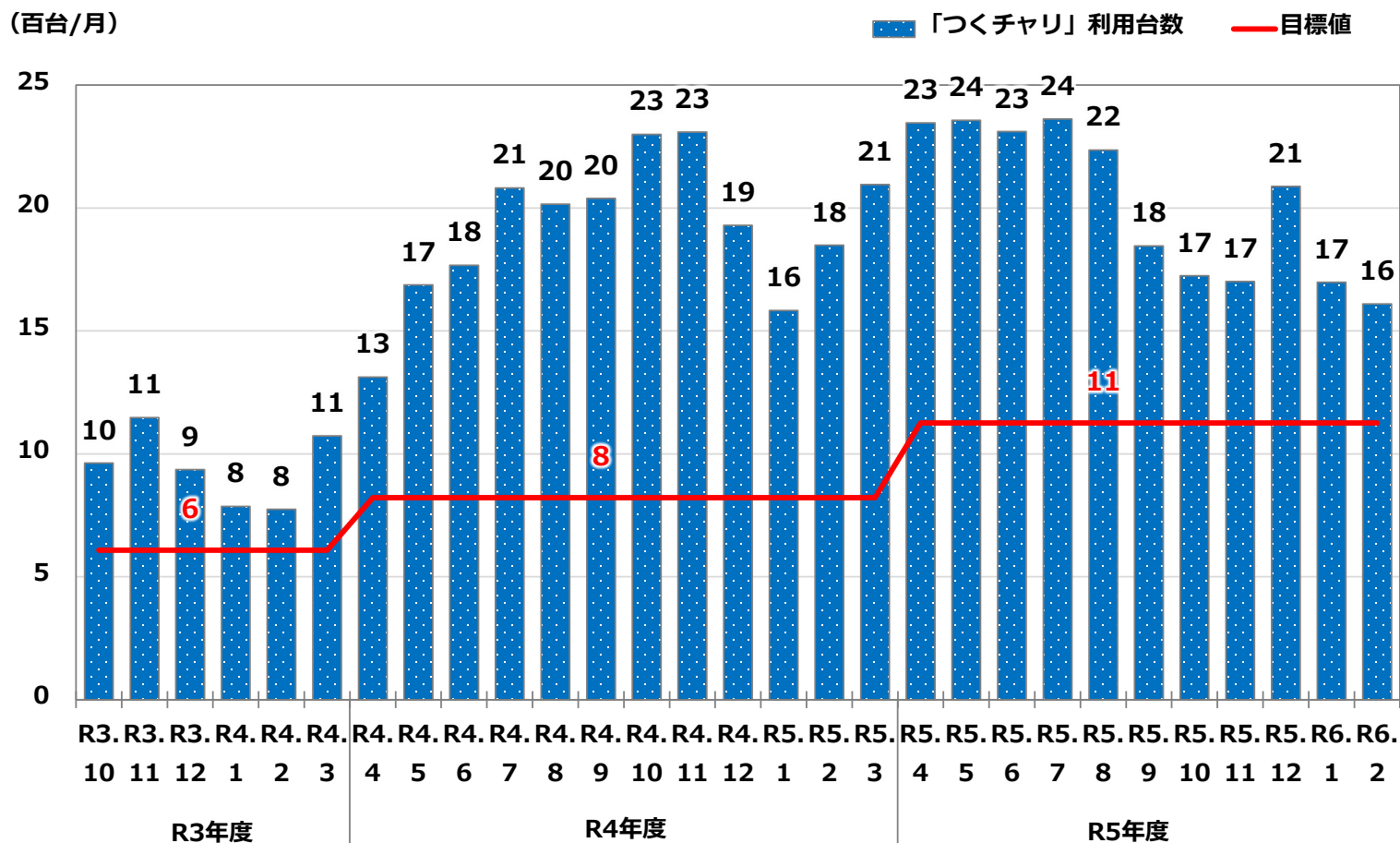


1.8 レンタサイクル・シェアサイクル

(2) シェアサイクル (2 / 2)

- シェアサイクルの利用状況は、市の当初目標値を大幅に上回り利用されている。

<月別つくチャリ利用台数>



1.9 観光

- 市では観光政策に関し、基本理念の下、持続可能な観光を目指している（第3次つくば市観光基本計画（令和4年4月）より）。
- 一方、数値目標となっている観光入込客数は、コロナ禍の影響を受けて令和2年に減少し、令和3年時点で令和元年の水準まで戻っていない状況

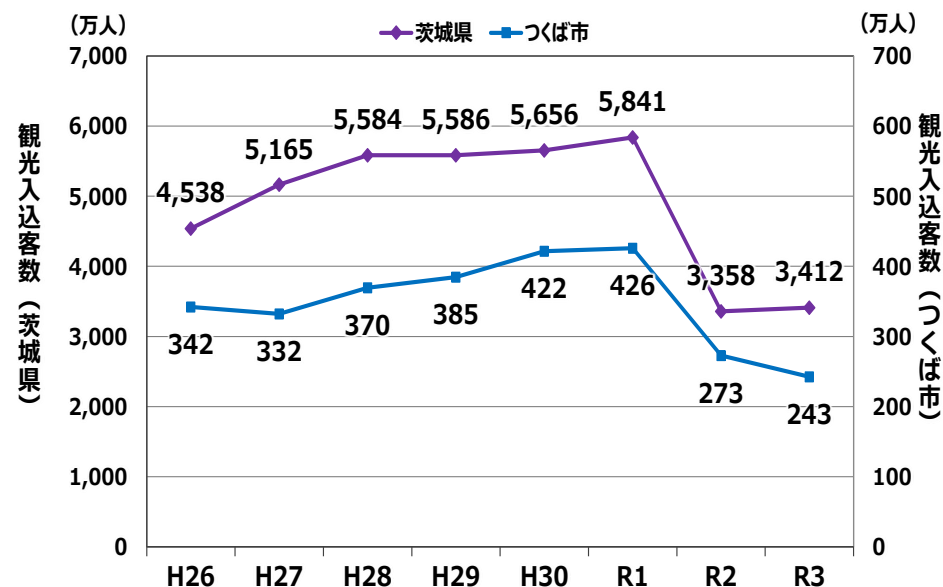
＜市の観光政策における基本理念と目標指標＞
（第3次つくば市観光基本計画（令和4年4月））

【基本理念】

つくばと“つながる”つくばが“つながる”
—つくばの自然・科学・歴史・文化で人と地域と世界をつなぐ—

目標指標	内容
（数値目標） 観光入込客数	令和8年度：500万人／年 令和6年度：472万人／年
（市民意識の醸成） 市の観光振興の満足度	令和7年： 満足度指数をプラスへと向上
（市民意識の醸成） つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい（自慢したい）と思う市民の割合	令和7年：60.6%

＜観光入込客数の推移＞



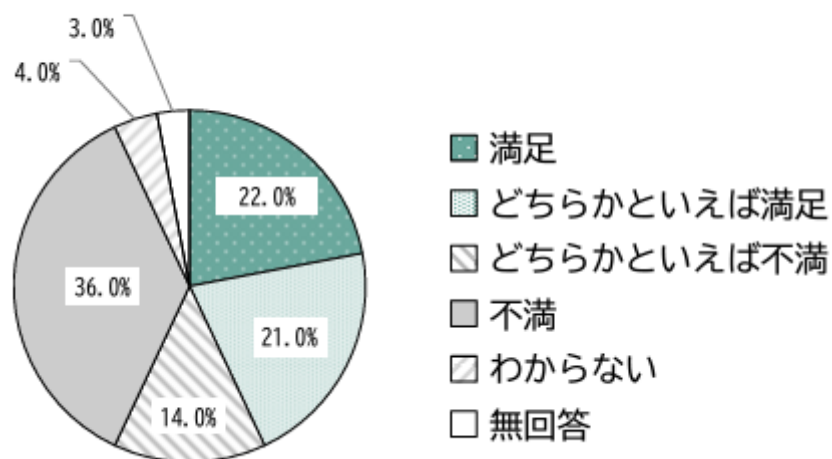
出典：茨城県 観光客動態調査

1.9 観光

- 観光の振興に関する市民の満足度は、「不満」「どちらかといえば不満」が50%を占めている。
- また、つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい（自慢したい）と思う市民の割合は、令和元年度時点で57.0%である。

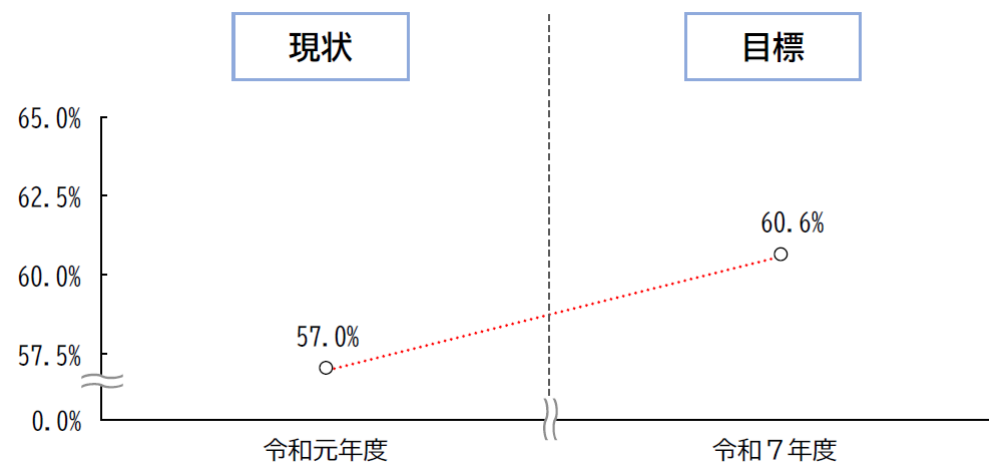
＜観光の振興に関する満足度＞

観光の振興に対する満足度



出典：つくば市市民意識調査R1（第3次つくば市観光基本計画（2022））

＜つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい（自慢したい）と思う市民の割合＞



出典：第3次つくば市観光基本計画（2022）

A vertical strip of various objects, each with a dimension line indicating its length. The objects include a lemon, a green plant, a blue cup, a pink and black measuring tape, a red apron, a soccer ball, a cartoon owl, a yellow cat, and a purple object. The dimension lines are black with white ends.

-



1.10 環境

- 市では環境政策に関し、これまで様々な計画策定や取組を実施している。
- 市民や地域、事業者と協力して脱炭素社会の実現に向けて取り組むことを、「つくば市ゼロカーボンシティ宣言（令和4年2月）」において表明している。
（国は2013年度比で、2030年度に温室効果ガスを46%削減、2050年度にカーボンニュートラル目指す）

＜地球温暖化対策に関するつくば市の動向について＞

年月	主な動向
2007.10	「つくば3Eフォーラム」の結成
2009.7	「つくば環境スタイル行動計画」を策定
2012.3	「つくば環境スタイルサポーターズ」の発足
2013.3	「環境モデル都市」に国が選定
2013.4	「つくば市環境モデル都市行動計画」の策定
2018.6	「SDGs未来都市」に国が選定
2020.4	「つくば市地球温暖化対策実行計画 区域施策編」の策定
2022.2	「つくば市ゼロカーボンシティ」宣言
2023.4	「第3次つくば市役所地球温暖化対策実行計画 事務事業編（改訂版）」の策定
2023.11	第4回脱炭素先行地域に国が選定

＜つくば市ゼロカーボンシティ宣言＞

つくば市は、令和4（2022）年に、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「つくば市ゼロカーボンシティ宣言」を行いました。

つくば市は、2018年にSDGs未来都市に選定され、経済・社会・環境の面で持続可能都市に向けた取組を進めるとともに、「地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を策定し、市域全体における温暖化対策を進めています。今後、市と市民、地域、事業者等が危機感を共有し、協力して脱炭素社会の実現に向けて取り組んでいきます。



ゼロカーボンシティとは

環境省では、「2050年にCO₂（二酸化炭素）を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体」をゼロカーボンシティとしています。

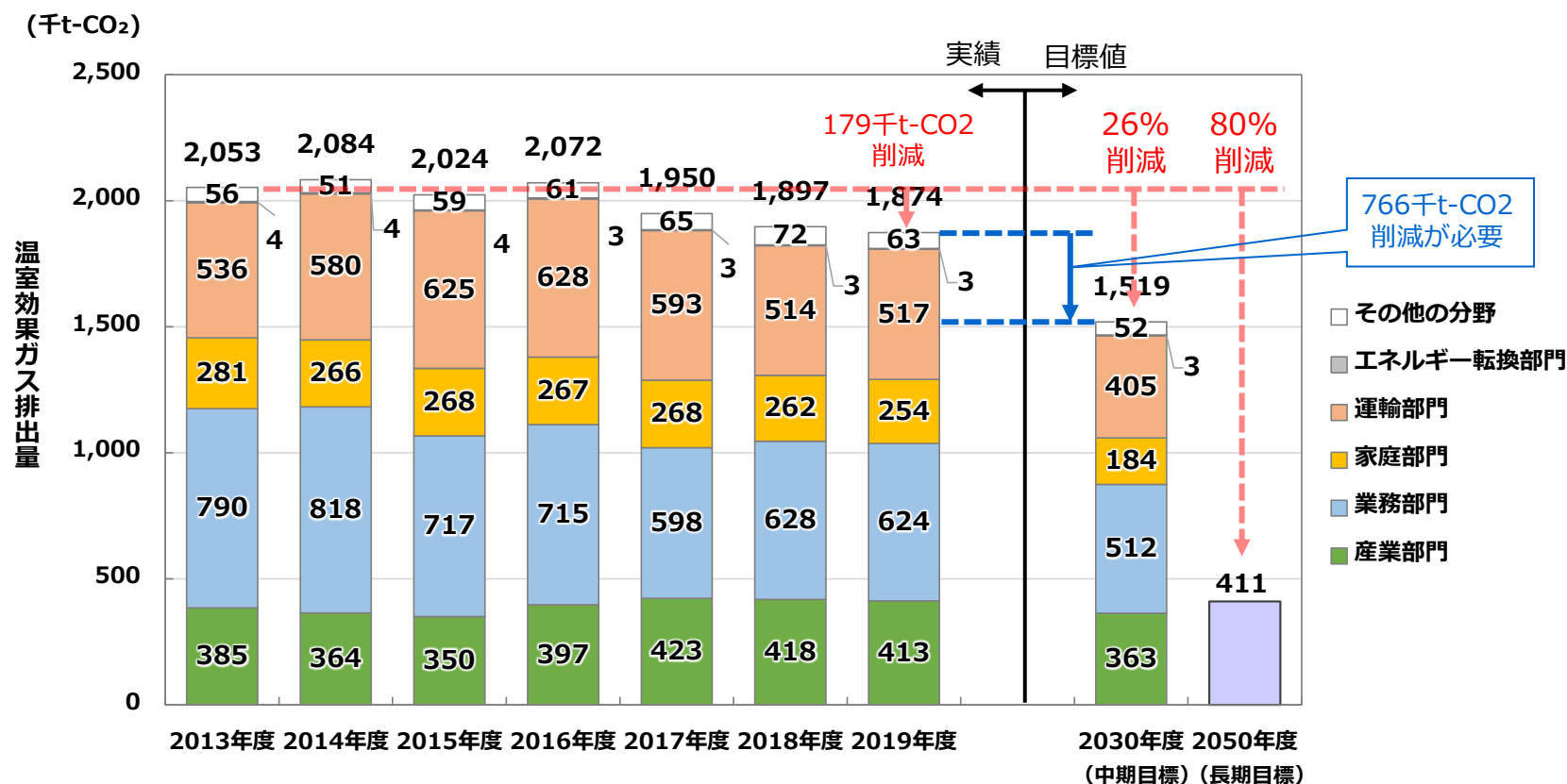
宣言の背景

2015年のパリ協定で、世界の平均気温上昇を産業革命以前から1.5℃以内に抑える努力をすることが掲げられました。日本では、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとするカーボンニュートラルを目指し、2030年度における温室効果ガスの削減目標を46%減（2013年度比）としています。

1.10 環境

- 市の温室効果ガス排出量の推移をみると、2013年から2019年にかけて179千t-CO₂を削減。しかし、2050年のカーボンニュートラル達成に向けては、2020年から2030年にかけて766千t-CO₂の削減が必要であり、更なる取組の推進が必要な状況である。

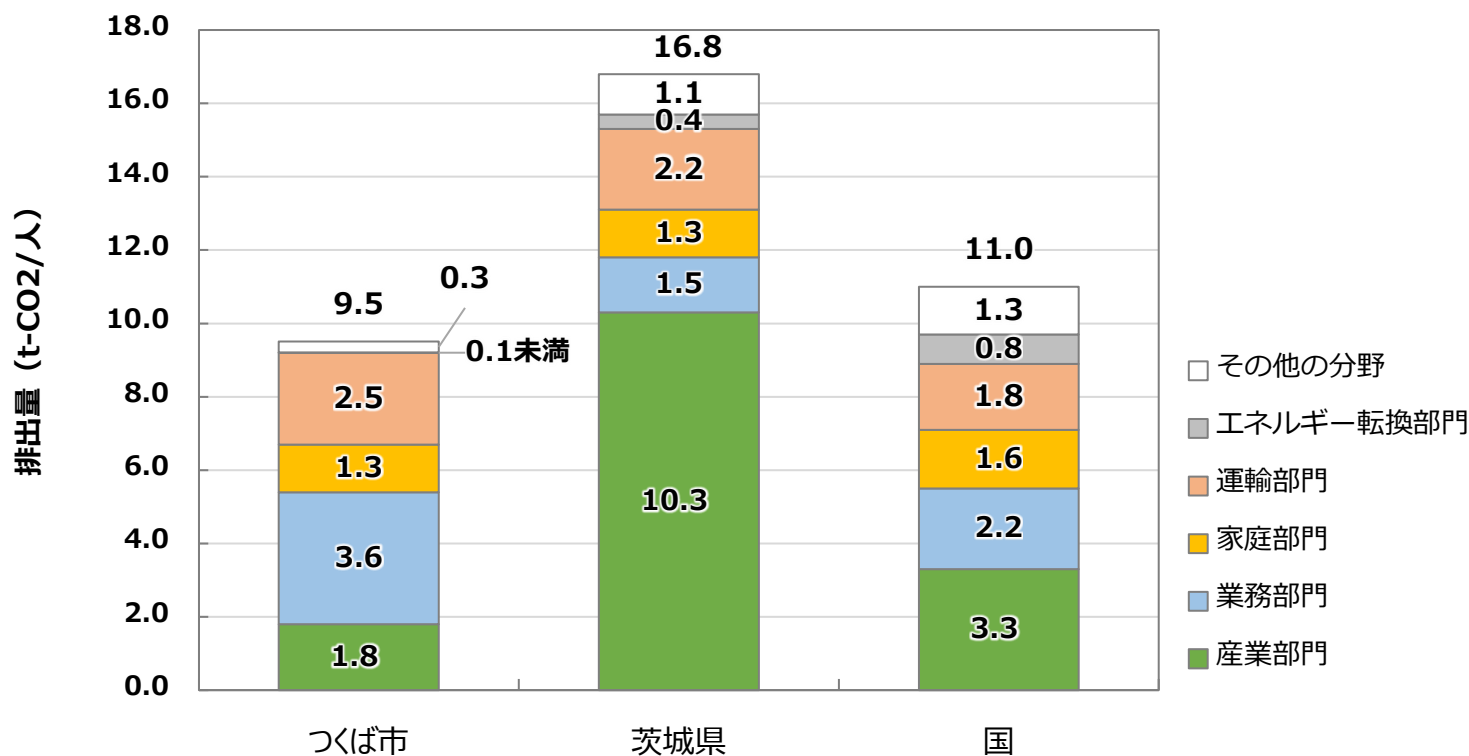
＜市の温室効果ガス排出量の推移＞



1.10 環境

- 人口1人当たりの温室効果ガス排出量は、国や県と比較して高くない。
- つくば市の特性として、業務部門（研究所の多数立地）、運輸部門（自動車社会）の排出量・割合が高い状況。

＜人口1人当たり温室効果ガス排出量（2013年）＞



出典：つくば市地球温暖化対策 実行計画 区域施策編（2020）

※ 茨城県：「茨城県地球温暖化対策実行計画」（茨城県）より作成

※ 国：「地球温暖化対策計画」（環境省）より作成

1.1 健康

- 市では健康政策に関し、つくば市民一人ひとりが、いきいきと暮らせるまちを実現するため、「健康寿命の延伸」、「生活の質の向上」、「社会環境の質の向上」を基本目標に設定（第4期つくば市健康増進計画（令和3年3月）より）。
- 市民の運動習慣の現状として、小学生から成人まで運動習慣の割合が低下。特に、息が弾む程度の運動を週2回以上している成人は男性28.1%、女性20.7%であり、平成27年調査と比べて令和元年は20ポイント以上減少している。

＜市の健康政策における基本理念と基本目標＞
（第4期つくば市健康増進計画（令和3年3月））

【基本理念】

自分らしく いきいきと暮らせるまちつくば

基本目標	内容
基本目標（1） 健康寿命の延伸	日常生活で支援や介護を要しない自立して生活できる期間を延ばす
基本目標（2） 生活の質の向上	健やかで心豊かな生活を送り、生きがいや幸せを実感できる
基本目標（3） 社会環境の質の向上	家族や地域・職場等、さまざまな面から「健康を支えあえる社会」を構築する

＜市民の運動習慣の現状＞

【小学生】

放課後、身体を使って遊んだり運動する日が週3日以上ある人の割合

対象	平成27年	令和元年	増減
小学生	88.9% (n=397)	79.5% (n=400)	-9.4

【中学生・高校生】

体育の授業以外で、息が弾む程度の運動を週2回以上している人の割合

対象	平成27年	令和元年	増減
中学生	75.3% (n=372)	74.3% (n=424)	-1.0
高校生	47.2% (n=464)	39.6% (n=420)	-7.2

【成人】

息が弾む程度の運動を週2回以上している人の割合

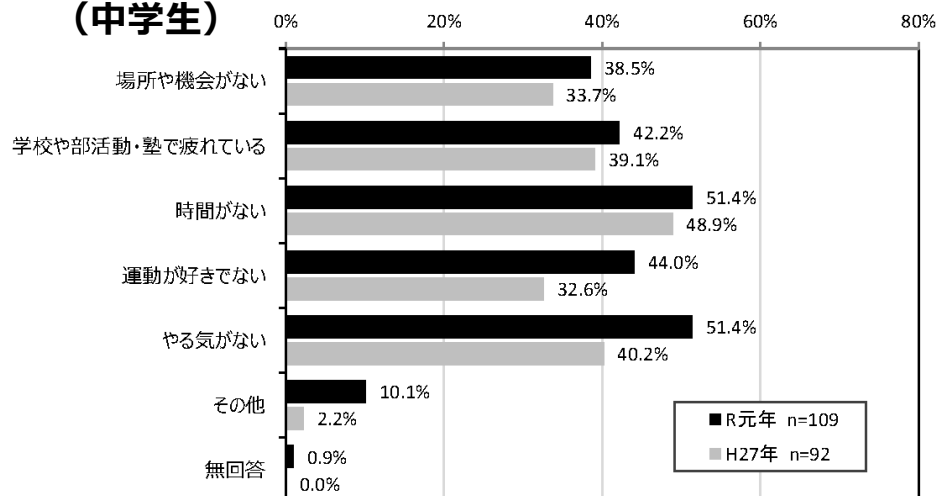
対象	平成27年	令和元年	増減
成人男性	49.1% (n=442)	28.1% (n=844)	-21.0
成人女性	38.6% (n=604)	20.7% (n=714)	-17.9

1.1 1 健康

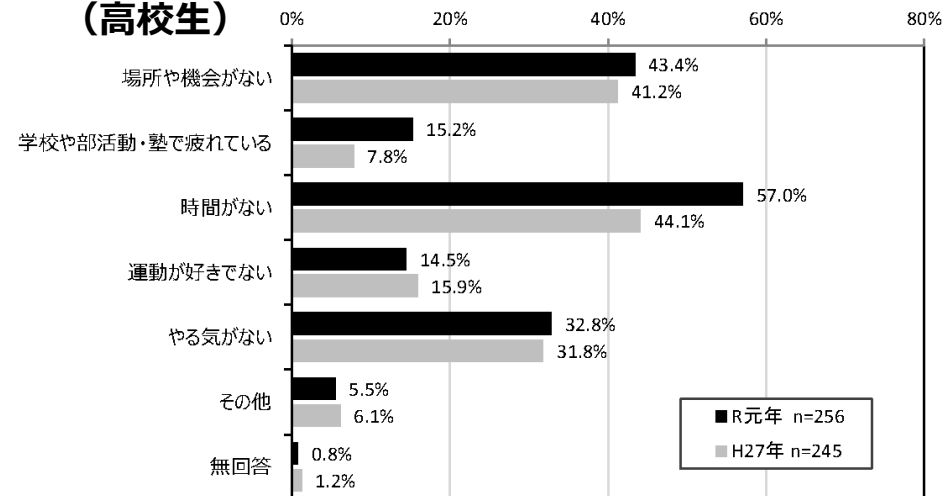
- 中学生、高校生の運動しない理由は、「時間がない」が最も多い。中学生に関して、「やる気がない」、「運動が好きでない」の割合が10ポイント以上増加。
- 成人では、「仕事や家事で疲れている（42.4%）」が最も多く、次いで「忙しくて時間がない（34.7%）」が多い。

<運動をしない理由>

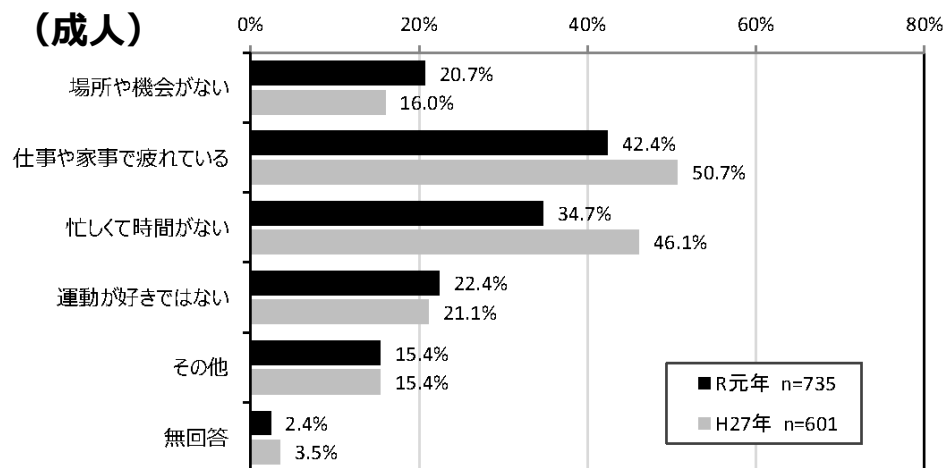
(中学生)



(高校生)



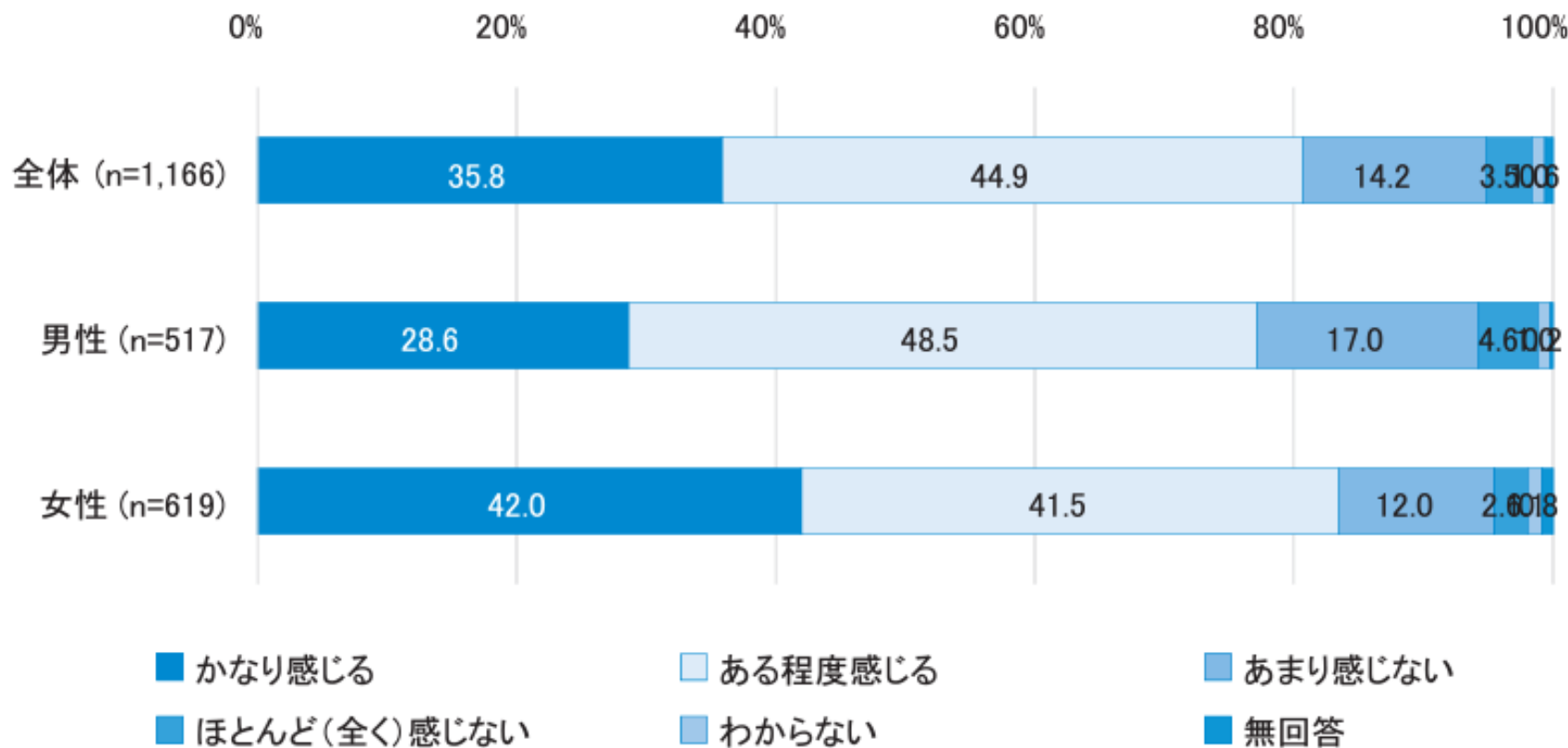
(成人)



1.1 1 健康

- 市民のうち、運動不足に関して「かなり感じる」、「ある程度感じる」と回答した人は8割を超える。

＜運動不足を感じている人の割合（2018年）＞



出典：つくば市スポーツ推進計画 中間年度見直し版（2019）

1.12 現状のまとめ

項 目	現 状
地勢・人口等	- 東西に約16km、南北に約32kmの広さ、平坦な地形。市の北東部には筑波山を有し、自然環境に恵まれている。 - 過去15年間で人口は増加。将来人口としては、約29万人（2050年）をピークに減少していくと推計。
交通基盤	- 鉄道は1路線（つくばエクスプレス）4駅が立地しており、路線バスは35路線が運行。 - コミュニティバス「つくバス」、筑波地区支線型バス「つくばね号」、予約制乗合タクシー「つくタク」が運行。 - 市内で約30箇所が主要渋滞箇所に指定（国道354、408号や県道藤沢豊里線、市道洞峰公園周辺等）。 - 市民の交通安全環境等に対する不満として、「通学路等の子どもの安全対策」、「自転車専用道路や歩道の整備」が上位。 - つくば駅周辺の自転車専用通行帯や、国道408号・県道において車道混在の自転車通行空間が整備。また、つくば駅周辺には、歩行者・自転車が通行可能なペDESTリアンデッキが整備。 - 市の周辺4市で自転車NW計画が策定、県はいばらき自転車ネットワーク（つくば霞ヶ浦りんりんロード、鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮称)等）を設定。
交通特性 (移動関連)	- 代表交通手段分担率は、自動車が62.9%で最も高い。 - 県南部地域の他市町の中では自転車の代表交通手段分担率は12.2%であり、最も高い水準。 - 駅端末における自転車の交通手段分担率では、みどりの駅、研究学園駅で25%を超える。 - 自転車利用の移動目的は、市内、市外移動ともに「通学」が最も高い（市内移動:21.3%、市外移動:38.2%）。
交通特性 (安全関連)	- 市内の自転車事故発生件数（10万人当たり県内ワースト7位）は減少傾向。全事故件数あたりの自転車事故の割合は増加傾向にある。 - 当事者種別では「対自動車」（96.7%）、発生場所では「単路」（38.0%）、時間帯では「日中」がそれぞれ最も多い（57.6%）。
自転車駐車場の 立地状況、 放置自転車	- 市営駐輪場の利用状況は、コロナ禍の影響で令和2年に大きく減少。研究学園駅では令和元年の水準まで戻っていない。 - 放置自転車は令和3年以降全体としては減少傾向にあるものの、令和5年はつくば駅周辺で放置自転車が増加している。
施設立地状況	- 公共施設、学校教育施設、公園・スポーツ施設、観光施設等、自転車利用が想定される施設は市内に広く点在。 - 自転車関連施設はつくば駅周辺と、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿いを中心に立地。「サイクルパークつくば」が令和5年に開所。
レンタサイクル・ シェアサイクル	- レンタサイクルは、市内3箇所（市中心部1箇所、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿い2箇所）で実施。 - シェアサイクルは、「つくチャリ」が令和3年10月に開始、つくば駅、研究学園駅周辺に23ポート整備。 「つくチャリ」の利用状況は、令和4年度から令和5年度にかけては横ばいの状況。
観光	- 観光入込客数は令和元年までは増加傾向だったが、コロナ禍の影響で大きく減少。令和3年時点では令和元年の水準に戻っていない。 - 観光の振興に関する市民の満足度は、「不満・どちらかといえば不満」が50%、つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい（自慢したい）と思う市民の割合は57.0%。 - ナショナルサイクルルートの「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の利用者数は、令和4年で約12.5万人であり、平成28年と比べて2.6倍増。
環境	- 令和4年2月、「つくば市ゼロカーボンシティ宣言」を行い、脱炭素社会の実現に向けて取り組むことを宣言。 - 現状のCO2削減ペースでは、2030年に46%削減、2050年にカーボンニュートラルの達成は難しい状況にある。 - 温室効果ガスは人口1人当たりの排出量は国や県と比較して高くないものの、市では業務部門、運輸部門で排出量・割合が高い。
健康	- 小学生から成人まで市民の運動習慣の割合が低下（特に、成人は平成27年調査と比べて20ポイント以上減少）。 - 市民のうち、運動不足に関して「かなり感じる」、「ある程度感じる」と回答した人は8割超。

2. つくば市の自転車を取り巻く課題

- 現状を踏まえ、つくば市における自転車を取り巻く課題として、それぞれ「環境」、「健康」、「観光（賑わい）」、「安全」に関して以下のとおり整理。

① 環境に関する課題

まとめ

高いクルマ依存の状態にあり、慢性的な交通渋滞への対策が必要。（市の自動車分担率は約6割で最も高い。市内主要渋滞箇所は30箇所等）

対策の方向性

カーボンニュートラルの達成に向けて、日常・非日常の移動において環境に優しい交通手段の活用を促す等、**環境負荷低減につながる自転車活用を推進することが必要。**

② 健康に関する課題

まとめ

小学生から成人まで市民の運動習慣の割合が低下。特に、息が弾む程度の運動を週2回以上している成人は、男女とも20ポイント以上減少。

対策の方向性

市民の健康寿命や生活の質（QoL）等の向上に向けて、生活の中で運動普及等を推進するために、**市民の健康・快活につながる自転車活用を推進することが必要。**

③ 観光（賑わい）に関する課題

まとめ

観光入込客数は令和元年までは増加傾向だったが、コロナ禍で減少。令和3年時点では令和元年の水準に戻っていない。

対策の方向性

地域の賑わい創出や持続可能な観光地域づくりに向けて、市の特色である科学や文化、つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとした地域資源を活用しながら、イベントやコンテンツづくり等の**地域の魅力向上・賑わい創出につながる自転車活用を推進することが必要。**

④ 安全に関する課題

まとめ

市内の自転車関連事故（人口10万あたり）は県内ワースト7位。市民満足度調査においても、「自転車専用道路や歩道の整備」が不満の上位となっている。

対策の方向性

自転車を誰でも安心・安全に楽しく利用できる環境の形成に向けて、**安全で快適な通行環境整備と自転車の安全利用を推進することが必要。**

計画の方向性について

じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba



1. 計画の目次構成（案）

- つくば市自転車活用推進計画の目次構成（案）は以下のとおり。

<目次構成（案）>

第1章. はじめに

- ・計画策定の背景・目的【資料1に記載】
- ・自転車利用のメリット【同上】
- ・計画の位置づけ【本資料に記載】
- ・計画対象地域・計画期間【同上】
- ・計画の構成【同上】

第2章. 現状及び課題【資料2に記載】

第3章. 計画で目指す将来像と計画目標【本資料に記載】

第4章. 実施すべき施策、実施スケジュール

第5章. 自転車ネットワークに関する計画

第6章. 計画の推進体制、 計画のフォローアップ及び見直し方法

<委員会での議題（案）>

新計画の方向性

- ①計画策定の背景について
- ②つくば市の自転車を取り巻く現況と課題について
- ③計画の方向性について
- ④計画策定に向けて実施する調査について

新計画骨子審議

- ①新計画骨子(案)について
- ②調査結果について

新計画素案審議

- ①つくば市自転車活用推進計画(案)について

新計画案審議

- ①パブリックコメント実施について

新計画最終確認

- ①パブリックコメントでの意見等及び対応について
- ②計画(案)の承認について

.....
↑
R5
第2回

.....
↑
R6
第1回
.....

.....
↓
.....
↑
R6
第2回
第3回

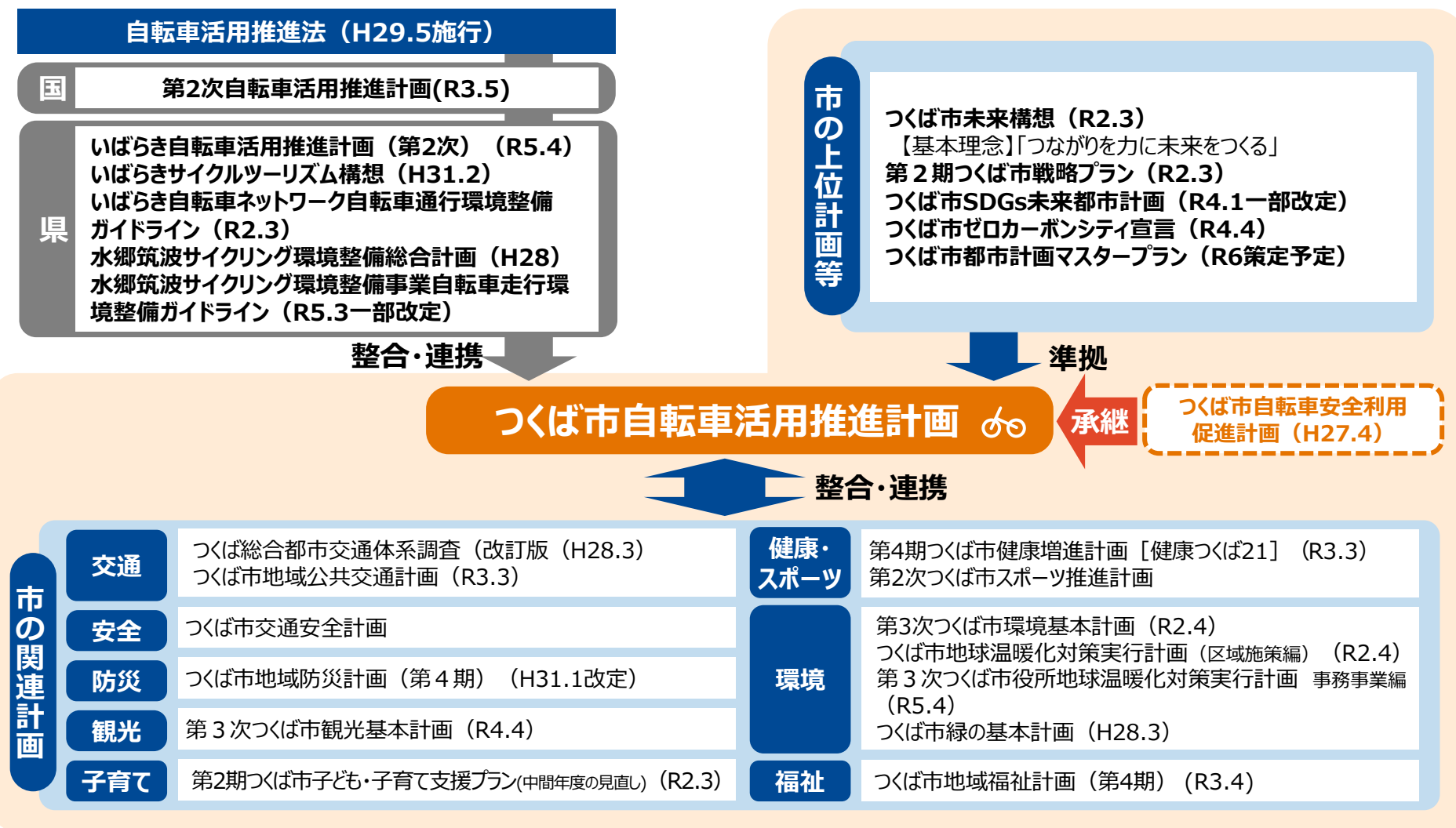
.....
↓
.....

R6第4回は新計画の承認

2. 計画の位置づけ（案）

- 本計画は自転車活用推進法第十一条に基づき、国や茨城県の計画を勘案して、つくば市の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めるものである。
- その推進にあたっては、市の上位計画や関連計画と適切に連携を図るものとする。

＜計画の位置付けイメージ＞



3. 区域・対象期間（案）

- 本計画の対象区域は、現行計画と同様に、つくば市全域とする。
- 計画期間は、国・県の計画に合わせ5か年を基本とするが、第1次計画のみ「つくば市未来構想 戦略プラン」を踏まえた改定を見据え、6か年とする。

区域

つくば市全域

計画期間

2025～2030年度（6か年）

＜本計画の対象期間（案）＞

令和（年度）	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22-	
西暦（年度）	2020	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40-	
つくば市未来構想	2030年の未来像																					
	戦略プラン					戦略プラン					戦略プラン					戦略プラン						
つくば市都市計画 マスタープラン	2015～2024年度					2025～2045年度																
つくば市 自転車活用推進計画						2025～2030年度（6か年）					2031～2035年度（5か年）					2036～2040年度（5か年）						
【国】 第2次自転車活用推進計画	2021～2025年度					第3次自転車活用推進計画																

4. 計画で目指す将来像と計画目標（案）

（1）計画で目指す将来像（案）

- 上位関連計画等を踏まえ、本計画では、自転車を活用したまちづくりの将来像を、以下のように設定する。

つくば市
未来構想

まちづくりの理念

つながりを力に 未来をつくる

自転車活用の側面から、

市のまちづくり全体の理念の実現へ寄与

つくば市
自転車活用推進計画

本計画の
目的

本計画で目指す
将来像(案)

施策の4つ
のスコープ

持続可能なまち

環境負荷
低減

市民の
健康・快活

地域の
魅力向上
賑わい創出

Pedaling Our Green Tomorrow
グリーンなあしたへ漕ぎ出そう

Project
サステナブル

Project
ウェルネス

Project
コミュニティ

Project
セーフティ

4. 計画で目指す将来像と計画目標（案）

（2）計画目標および施策の方向性（案）

- 国や県の自転車活用推進計画を踏まえつつ、施策の4つのスコープに沿った、具体的な施策の方向性を以下に示す。

<つくば市未来構想>

I 魅力をみんなで創るまち
(コミュニティ、魅力・賑わい など)

II 誰もが自分らしく生きるまち
(健康・快活、安全・安心、
バリアフリー・シームレス(共通)など)

III 未来をつくる人が育つまち
(育み、多様性(共通) など)

IV 市民のために科学技術を
いかすまち
(新技術(共通)、持続可能性 など)

施策の4つのスコープ

Project
サステナブル

Project
ウェルネス

Project
コミュニティ

Project
セーフティ

<プロジェクト（計画目標）の方向性（案）>

環境負荷低減につながる自転車活用の推進

【要素例】：
環境（渋滞緩和等）、他目標と共通 等

市民の健康・快活につながる自転車活用の推進

【要素例】：
健康、労働（通勤）、公共交通、駐輪環境、
スポーツ・レク 等

地域の魅力向上・賑わい創出につながる自転車活用の推進

【要素例】：
自転車観光、レンタサイクル、シェアサイクル、公共交通、
駐輪環境、N C R、広域連携、イベント促進 等

安全で快適な通行環境整備と自転車の安全利用の推進

【要素例】：
通行空間、自転車安全教育、保険、防災 等

5. 本計画の目的（案）

- 以上を踏まえ、つくば市自転車活用推進計画の目的を以下に示す。

本計画は、
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の維持・増進、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『じてんしゃのまち「つくば」』**を目指すものです。

計画策定に向けて実施する調査 について

じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba



計画策定に向けて実施する調査の概要（案）

- 計画の策定に向けて、市民、市外来訪者を対象とした調査を実施。

＜調査概要＞

対象	調査実施方法	想定数
①市民	【アンケート調査（紙面及びQRコード回答）】 ・ <u>郵送配布・回収</u> ※紙調査票に記載したQRコードを用いたWEB回答も受付	1,000票 程度 回収
②市外来訪者	【WEBアンケート調査】 ・ つくば市に来訪する人に対して、 <u>WEBアンケート調査</u> を実施	200票 回収

※詳細については、今後検討

自転車通行空間の整備の方向性 について

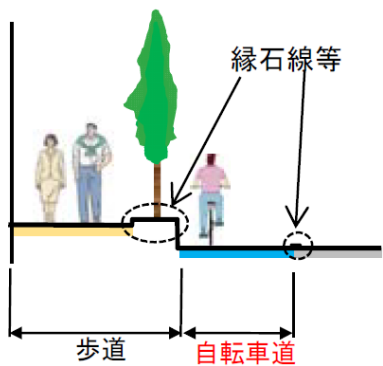
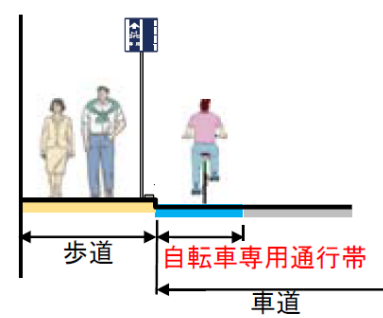
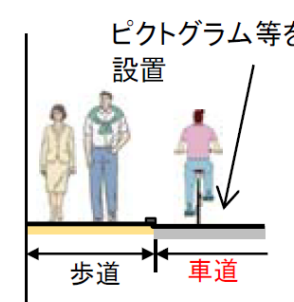
じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba



自転車通行空間の整備の方向性（案）

- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局 H28.7）に則り、**「自転車の車道通行を原則」**とする整備形態を基本とする。

＜「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」における自転車通行空間の整備形態＞

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
 歩道 自転車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 歩道 車道
 図 自転車道の事例	 図 自転車専用通行帯 (市道認定道路 2017号線)	 図 車道混在の事例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局 H28.7）、平成30年度第1回自転車のまちづくば推進委員会資料4、東京都自転車通行空間整備推進計画

- 現在「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定中
- 「第4回 安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」（令和6年2月26日）にて素案が提示されている
- 自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画（閣議決定）を踏まえ、①自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映、②質の高い自転車通行空間の整備促進、③自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化、④利用ルールの徹底 の4つの視点で改定が進められている

自転車通行空間の整備の方向性（案）

- 一方、幹線道路（東大通りや西大通りなど）で**広幅員の自転車歩行者道が整備**。**自転車ネットワークを補完する経路**として、宮城県仙台市等のような**歩道の活用可能性も検討**する。

＜東大通の自転車歩行者道の例＞



現在の東大通りには自転車歩行者道に自転車の通行空間が整備されている。

＜宮城県仙台市の自転車歩行者道の例＞



＜「ガイドライン」における歩道の活用に関する記載＞

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
（H28.7） p. I -18より）

2.3 整備形態の選定

（1）技術検討項目

3）暫定形態の検討

～（中略）～

なお、自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討するものとする。

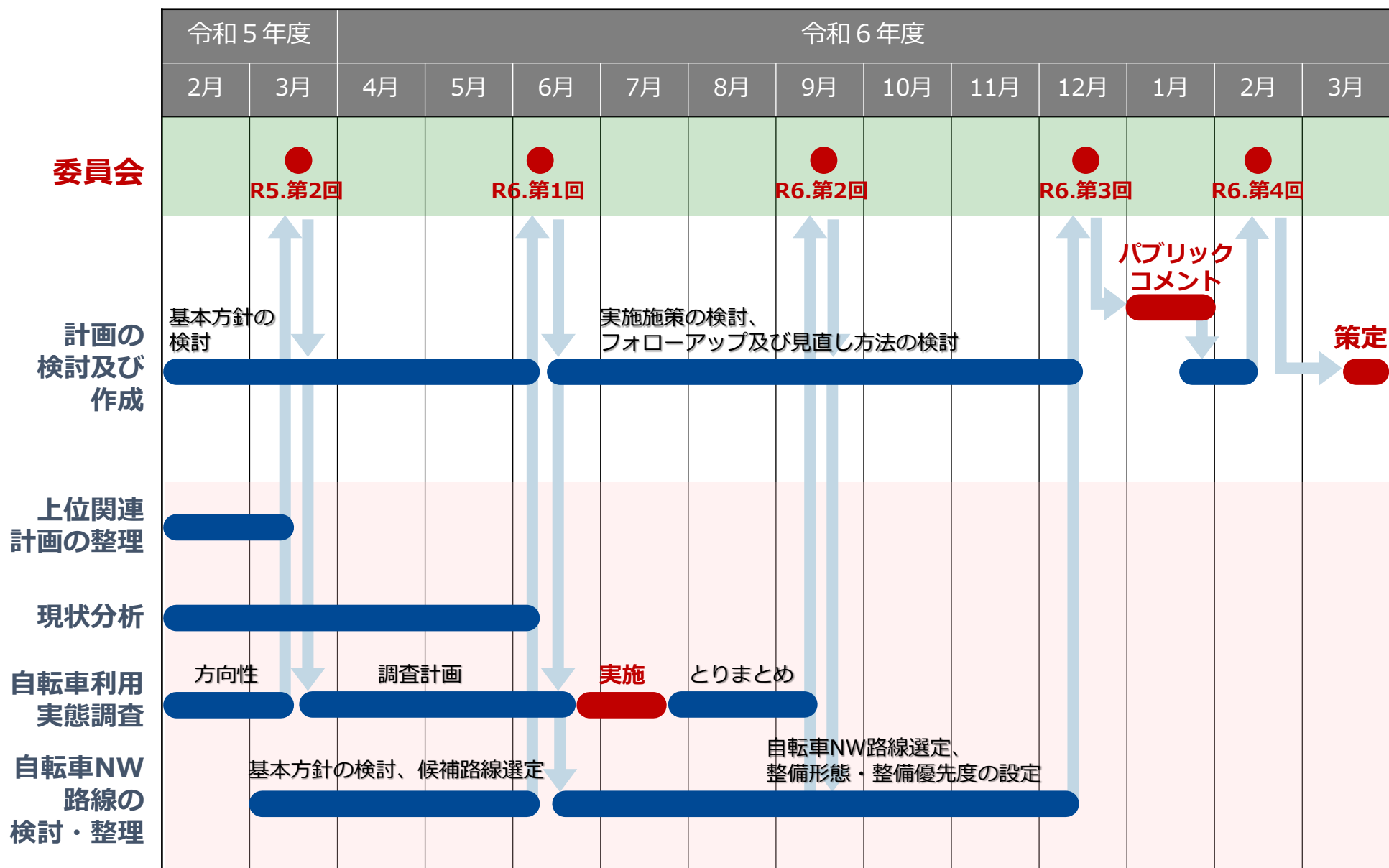
やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。

計画策定までのスケジュールについて

じてんしゃのまち
つくば市
Bikeable City Tsukuba



計画策定までのスケジュール（案）



※スケジュールは、必要に応じて変更となる場合あり