

# つくば市自転車安全利用促進計画

平成27年4月

つくば市



## 目 次

<b>1</b>	<b>自転車安全利用促進計画の策定にあたり</b> .....	<b>1</b>
1.1	計画策定の主旨 .....	1
1.2	自転車安全利用促進条例 .....	2
1.3	各種構想等との連携 .....	5
<b>2</b>	<b>自転車のまちづくばの現状</b> .....	<b>6</b>
2.1	地勢・人口 .....	6
2.2	自転車利用の現況 .....	9
2.3	交通事故発生状況 .....	13
2.4	温室効果ガス排出状況 .....	14
<b>3</b>	<b>自転車のまちづくりに関する市民意識</b> .....	<b>15</b>
3.1	自転車利用に対する意識 .....	15
3.2	歩行者、自転車、自動車の共生に関する意識 .....	16
3.3	各種自転車施策に対する満足度と重要度に関する意識 .....	18
3.4	自転車環境ハードに対する重要度に関する意識 .....	19
3.5	ペDESTリアンデッキの走行空間に対する意識 .....	21
<b>4</b>	<b>課題と今後の展望</b> .....	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>自転車のまちづくばに向けた取組</b> .....	<b>25</b>
5.1	将来像と基本テーマ .....	25
5.2	基本目標と施策の方向性 .....	26
5.3	計画の体系 .....	40
<b>6</b>	<b>自転車のまちづくばの推進</b> .....	<b>41</b>
<b>■</b>	<b>資料編</b> .....	<b>42</b>



# 1 自転車安全利用促進計画の策定にあたり

## 1.1 計画策定の主旨

### (1) 計画策定の背景

自転車は、子供から高齢者まで近距離を手軽に、かつ、短時間で移動することができるツールとして広く利用されています。通勤・通学や買物等日常生活における身近な移動手段やサイクリング等の楽しみ・レジャー・スポーツ手段として、多くの人々に利用されています。

また、近年、環境に対する国民の意識の高まりを受けて、自転車は温室効果ガスを排出しない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康づくりの視点から自転車の利用がされる等ライフスタイルの変化を背景に、自転車の利用ニーズは高まりつつあります。

反面、自転車は道路交通法上の「軽車両」に該当し、「車道の左側端」を通行することが原則とされているにも関わらず、ルールやマナーに対する意識が低い状況にあり、多くの問題が発生しています。自転車の並走、逆走、歩道通行等の無秩序な利用は常態化しており、自転車対歩行者あるいは自転車相互の事故が全国的に増加傾向にあります。つくば市内の事故の総件数は減少傾向にあるものの、自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。全国的にも同様の傾向にあるため、平成24年4月には国土交通省道路局及び警察庁交通局に「みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー」が提出され、平成24年11月には、同提言を踏まえた「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）が策定されています。全国的に安全な自転車走行環境の整備が求められている現状にあります。

つくば市においては、平成26年4月から「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」（以下「自転車安全利用促進条例」）を施行しており、自転車を安全かつ快適に利用できる環境づくりの新たなステージを迎えていると言えます。

### (2) 計画策定の目的

本計画は、「自転車安全利用促進条例」の趣旨を実現するため、環境にやさしく、健康づくりにつながる自転車の安全利用の促進及びつくば市に適した自転車走行環境ネットワークの形成を目指すことを目的に策定します。



## 1.2 自転車安全利用促進条例

### (1) 自転車安全利用促進条例の目指すところ

本条例では、自転車の利用について、市、市民等及び関係機関の相互の連携により、その安全で適正な利用が促進されるようにすることを基本理念に定め、つくば市、自転車を利用する者、事業者、市民その他の関係者の責務を明らかにしています。

また、市の自転車安全利用に関する基本的な施策や関係者が実施すべき事項等を定め、社会全体で自転車の安全で適正な利用を促進することを目的としています。

### (2) 自転車安全利用促進条例で定めている事項

本条例は、16条の条文で構成しており、目的や基本理念を定め、市・自転車利用者・自転車小売を業とする者等・市民及び事業者の責務やその講じる措置を明確にしています。

第3条から第6条は、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策を推進するための各者の役割分担を定めています。

第7条では、市長が「自転車の安全で適正な利用を促進するための計画」を策定することを定めています。

第8条から第12条は、自転車の安全で適正な利用のための技能及び知識の習得等についての各者の役割を定めています。市は、自転車が安全で適正に利用されるよう、必要な技能、知識の習得の機会を提供します。自転車利用者は、必要な技能、知識を習得するよう努めます。保護者等は、児童・生徒（18歳未満の者をいう。以下同じ。）に対し交通ルールの教育や指導等を実施するよう努めます。

第13条、第14条は、自転車を安全に利用するために、自転車利用者やその保護者、自転車小売業者等に対し、各々の立場において、安全に利用するための反射材等の器具の使用、自転車ヘルメットの着用、適切な点検整備の実施等の責務を定めています。

第15条は、自転車が加害者となり、高額な損害賠償責任が生じた交通事故が発生していることから、自転車利用者等に自転車損害賠償保険等への加入、自転車小売業者等には、自転車損害賠償保険等への加入促進のための対応をするように定めています。

第16条は、市は、茨城県や警察署、学校等その他関係機関及び交通安全等の取組を行う団体と連携して、自転車の安全で適正な利用を促進するために必要な施策を実施することを定めています。

本計画では、本条例で定めている事項について、関係する各主体の果たすべき役割と責務も明確にしていきます。



### (3) 安全利用に関する各主体の役割等

社会全体で自転車の安全利用を促進するために、「自転車安全利用促進条例」において、自転車に関わる主体の役割等を定めています。市、自転車利用者、自転車小売を業とする者等、事業者、保護者、児童・生徒の教育又は育成に携わる者には、それぞれ次のような観点から、自転車安全利用促進の責務が求められます。

#### つくば市

市は、市民等と連携して自転車の安全で適正な利用を推進するための施策を総合的に実施します。自転車に関わる様々な主体による自転車安全利用の取組が社会全体で効果的に行われるよう、支援をします。

特に本計画の策定主体として、自転車に関わる多様な主体の連携・協力のもと、本計画を踏まえた取組を促進するためのリーダーとなります。

#### 自転車利用者

自転車利用者は、自転車が車両であることを認識し、歩行者の安全を確保する視点で、自転車を安全に利用すべきであることを自覚する責任があります。道路交通法その他の法律を遵守し、自転車を安全かつ適切に利用します。

#### 自転車小売を業とする者

自転車小売を業とする者等は、自転車の販売等といった事業活動及び自転車の関わりの内容に応じて、自転車が安全に利用されるように適切なサービスや情報を提供し、自転車が安全かつ適切に利用されるようにする責任があることを自覚し、取組を実施します。また、市が実施する安全利用促進施策に協力するように努めます。

#### 市民及び事業者

市民は、自転車の利用の有無に関わらず、自転車の安全利用についての理解を深め、交通事故の防止に努めます。事業者は、従業員の業務における自転車の利用及び従業員の通勤における自転車の利用時の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

また、両者とも、市が実施する安全利用促進施策に協力するように努めます。



### 保護者及び児童・生徒の教育・育成に携わる者

保護者及び児童・生徒の教育・育成に携わる者は、児童・生徒が自転車を安全かつ適正に利用することができるよう、必要な交通ルールやマナーを習得させるように努めなければなりません。

自転車安全利用の指導をするとともに、児童・生徒の交通ルール・マナーに関する規範意識を醸成します。

各主体が各々の役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、本計画を策定します。自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り込まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。



### 1.3 各種構想等との連携

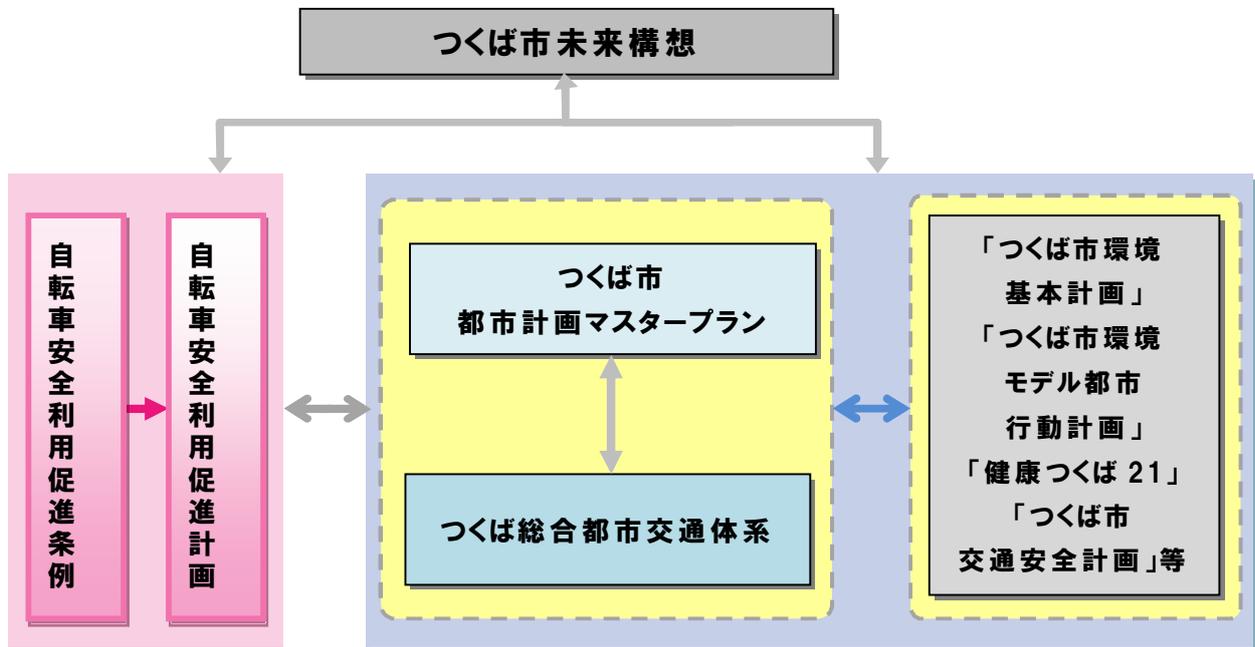
#### (1) 各種構想等との連携

本計画は、「自転車安全利用促進条例」に基づく計画です。

「つくば市未来構想」、「つくば市都市計画マスタープラン」、「つくば総合都市交通体系」と整合を図り、「つくば市環境基本計画」、「つくば市環境モデル都市行動計画」、「健康つくば21」等と連携した計画としての位置付けを有します。

平成22年度から実施してきた「自転車のまちつくば基本計画」及び「同行動計画」の成果と課題を踏まえつつ、今後のつくば市の自転車施策の方針を示す計画となります。

図 1-1 各種構想等との関係



#### (2) 計画期間

本計画は、つくば市における自転車の安全利用の促進及び走行環境の向上に関わる基本計画として、各種自転車施策の展開方針を示すものです。本計画の下に具体的な実施メニューを整理したアクションプランを策定します。

**計画期間：平成27年度から平成36年度まで**

図 1-2 計画期間





## 2 自転車のまちづくばの現状

### 2.1 地勢・人口

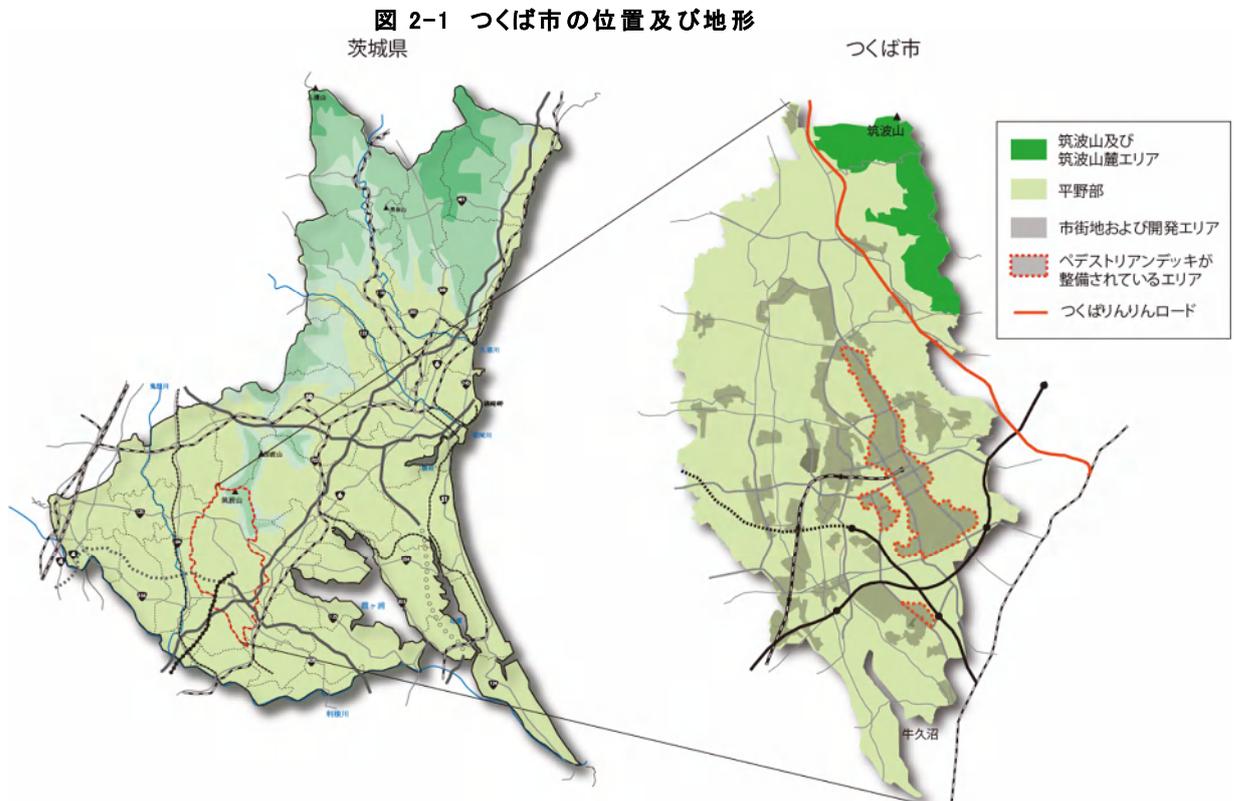
#### (1) 地勢

つくば市は、東西 14.9 km、南北 30.4 kmと南北に長い形状となっており、北端に筑波山、南端に牛久沼が位置します。山河や田園、研究学園地区、つくばエクスプレス沿線市街地、周辺市街地や農村から構成されています。市域が広がる台地上の標高は 20~30m で、関東ローム層に覆われたほぼ平坦な地形をしています。

平成 26 年に策定をした「つくば市未来構想」における土地利用計画では、集約型の都市構造への移行を考慮し、「豊かな自然と都市機能が調和したハブアンドスポーク型都市構造の創出」を目指したまちづくりの構想が示されています。

「ハブアンドスポーク型都市構造」において、自転車が果たすことができる役割として、つくば市の核（ハブ）である研究学園地区及びつくばエクスプレス沿線市街地と従来からの生活拠点である旧市街地が連携（スポーク）するための移動ツールの一つとして位置付けることができます。まちづくりの視点からも、自転車の利用促進及び自転車による移動がしやすい環境づくりを進めることを目指していきます。

また、地形的な視点からも標高 20~30m の平坦な台地上に広がる都市であるため、自転車の利用環境に適しており、環境にやさしい自転車の利用促進をしています。







## (2) 人口

現在、つくば市の人口はつくばエクスプレスの開通や地域環境整備等により増加傾向が続いていますが、今後は人口減少していく時期が訪れると予測されています。人口推計（中位）では、今後も一定の人口定着が続きますが、2035年の約25万2千人をピークとして、緩やかに人口減少に転じると示されています。

(人)

図 2-3 つくば市の人口見通し



資料：つくば市

年齢別人口では、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）が減少する一方、高齢人口（65歳以上）は増加すると予測されています。このことから、今後は過度に自動車に依存しない、コンパクトプラスネットワークなまちづくりを進めていくことが求められています。

図 2-4 つくば市の年齢別人口構成比の見通し



資料：つくば市



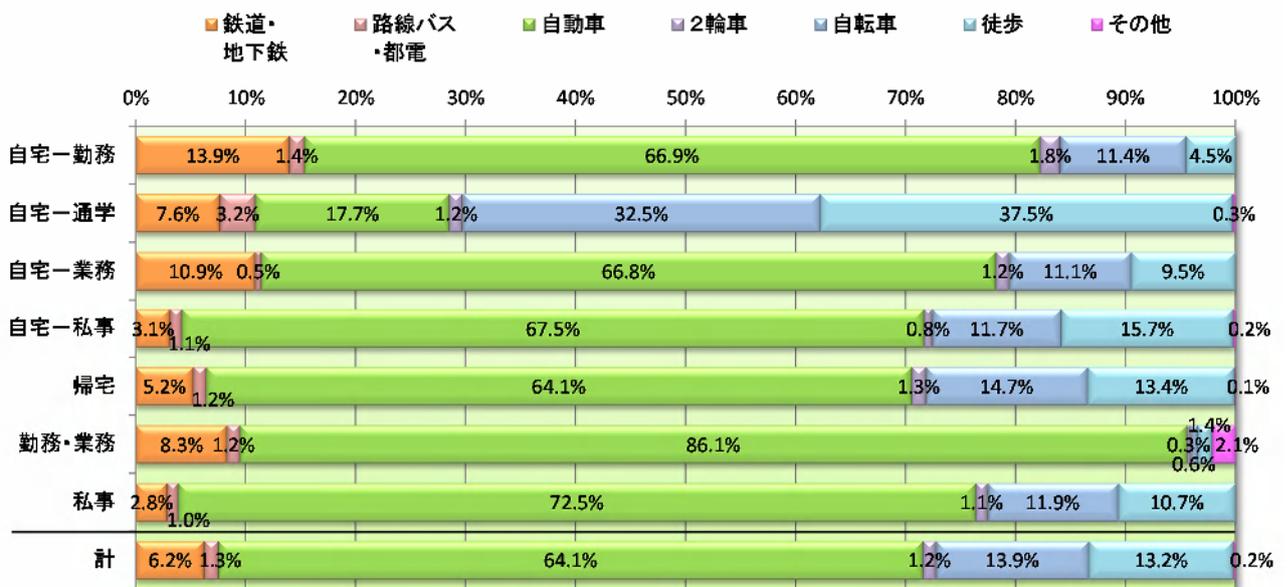
## 2.2 自転車利用の現況

### (1) 移動目的別の交通手段分担率

平成 20 年（第 5 回）の東京都市圏パーソントリップ調査<sup>1</sup>（以下「東京 PT」）の結果と平成 10 年の東京 PT の結果と比較すると、つくば市の自転車利用は微増（13.6%から 13.9%）していますが、自動車の占める割合（67.8%から 64.1%に減少）や鉄道・地下鉄の占める割合（3.2%から 6.2%に増加）の方が大きな変化があり、他の交通手段に比較すると自転車の利用割合の伸びは低いです。鉄道分担率の増加は、平成 17 年のつくばエクスプレスの開通の効果です。

また、目的別発生交通量における自転車利用割合では、「自宅→通勤」と「私事」が微増傾向にあります。鉄道分担率の増加に伴い、駅までの移動に自転車を利用したりする生活パターンが生まれつつあると推測されます。

図 2-5 つくば市の目的別発生交通量の交通手段（平成 20 年）

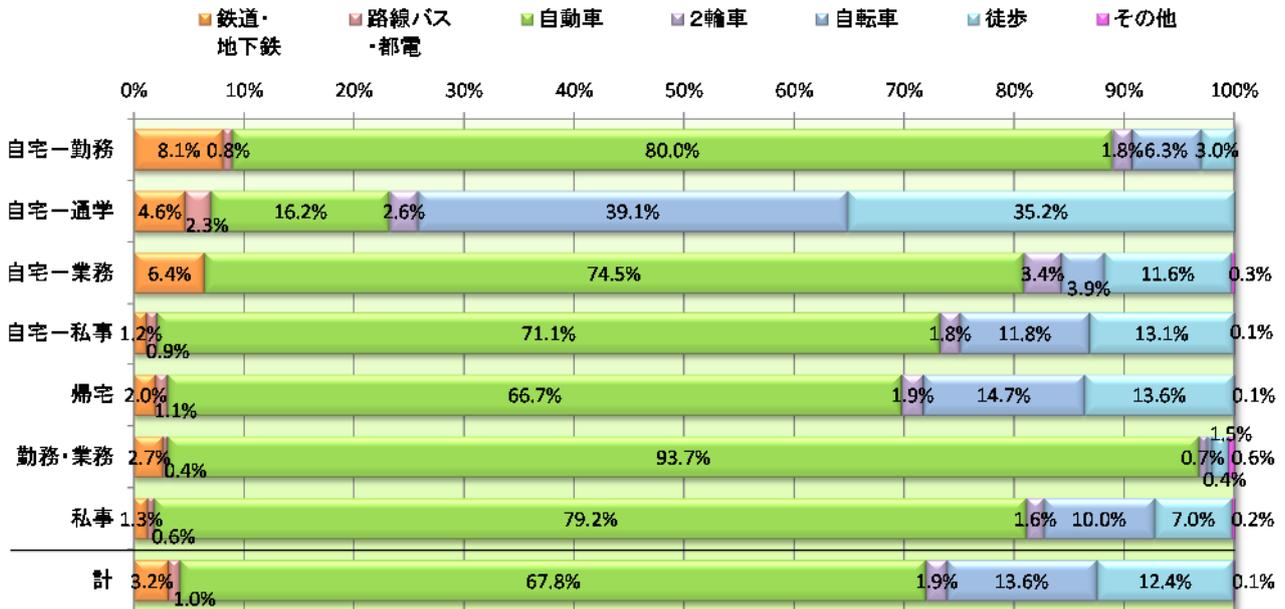


資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

<sup>1</sup>パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べるもので、東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）では 10 年に一度、調査が実施されている。



図 2-6 つくば市の目的別発生交通量の交通手段(平成 10 年)



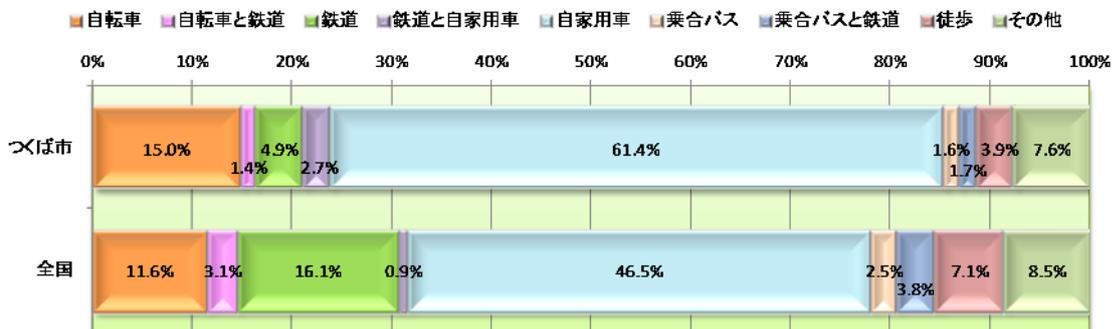
資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

## (2) 通勤・通学時に利用する交通手段分担率

### ■ 国勢調査からの利用状況

国勢調査における通勤・通学時に利用する交通手段をみると、市内を通過する鉄道は 1 路線しかないため、自転車と鉄道のペアの利用は全国平均よりも低いですが、自転車単独の利用は全国平均を大きく上回っています。

図 2-7 通勤通学時に利用する交通手段(つくば市と全国)



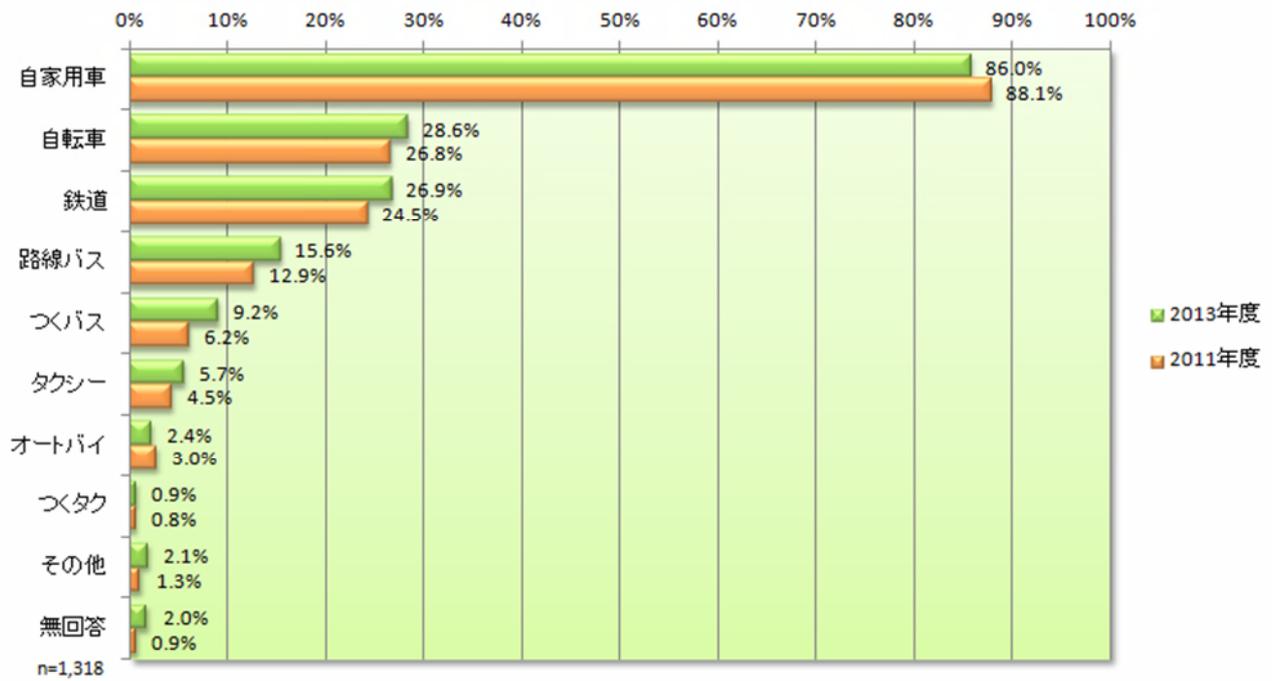
資料：平成 22 年国勢調査（総務省）



## ■ 市民意識調査からの利用状況

2年ごとに実施している「つくば市民意識調査」の結果では、自家用車の利用意識は減少しつつ、自転車及び鉄道・路線バス等の公共交通の利用に対する市民の意識は向上傾向にあります。

図 2-8 つくば市民の日常利用する交通手段



資料：平成 25 年度つくば市民意識調査

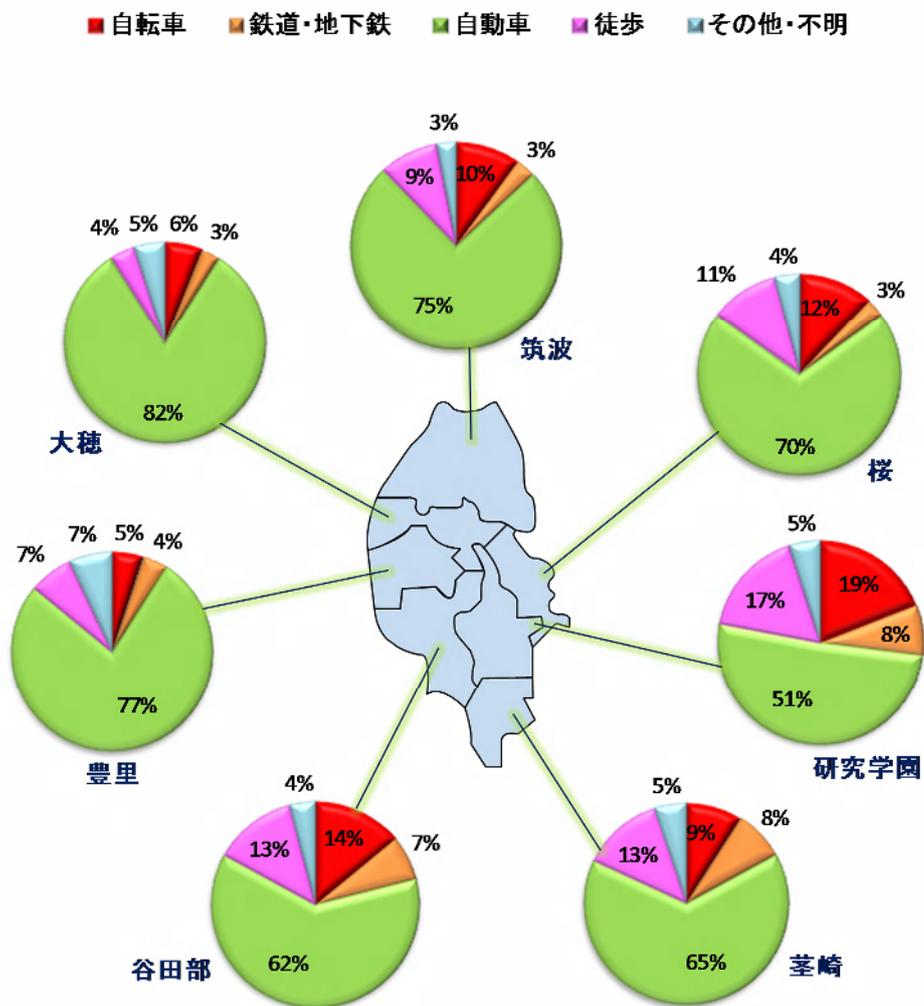


### (3) 地区別の交通手段分担率

地区別の自転車の利用状況をみると、「研究学園地区」、「桜地区」、「谷田部地区」において比較的自転車の利用が多くなっています。市内中心部のペDESTリアンデッキの整備等、自転車走行空間の整備状況がよい効果を生み出しているようです。

また、周辺地区では、近隣商店等の減少の影響から、日常的に自動車を利用する生活に傾いているものと考えられます。

図 2-9 東京 PT における地区別の交通手段



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）



## 2.3 交通事故発生状況

茨城県内の自転車交通事故数は減少しているにもかかわらず、つくば市内の自転車事故数はほぼ横ばいであることから、茨城県内におけるつくば市の自転車事故数が占める割合は上昇しています。

つくば市内の事故数全体に占める自転車事故数の割合は、事故数が増加しているため、相対的に減少しています。

図 2-10 茨城県及びつくば市の自転車事故件数の推移

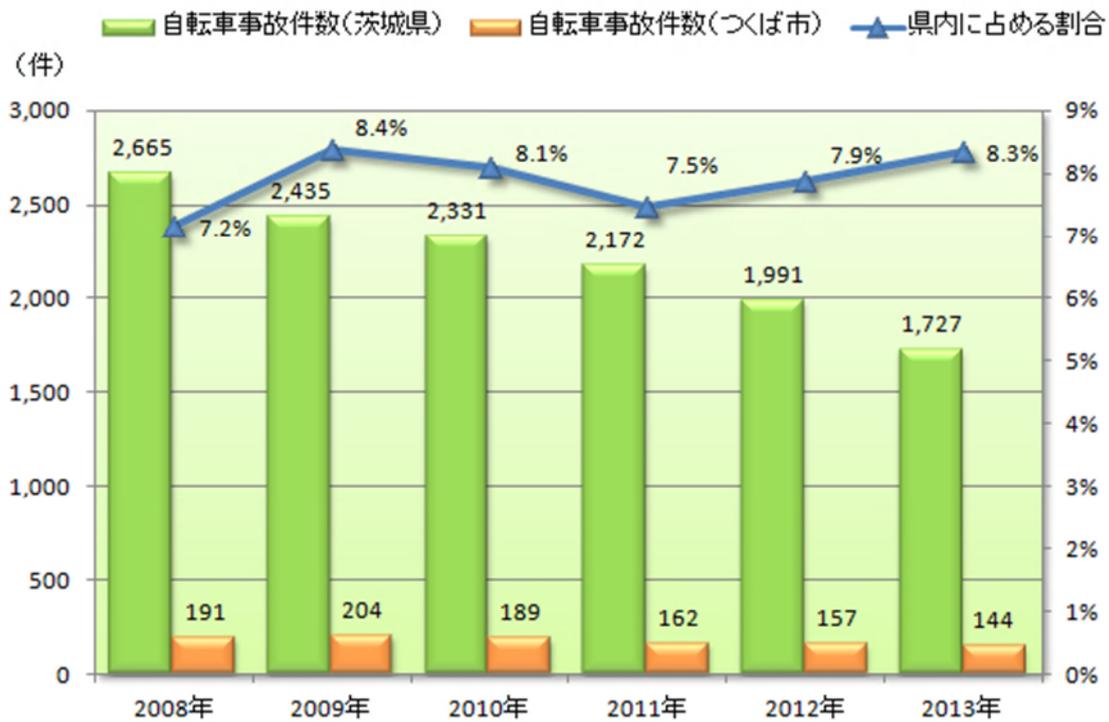


表 2-1 つくば市内の事故数及び自転車事故数

単位：人

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
事故数	7,865	7,873	8,089	7,939	8,315	8,542
自転車事故数	191	204	189	162	157	144
事故数における自転車事故が占める割合	2.4%	2.6%	2.3%	2.0%	1.9%	1.7%

資料：茨城県警交通企画課



## 2.4 温室効果ガス排出状況

つくば市では、環境モデル都市として、温室効果ガス排出量の抑制に努めていますが、現在の将来推計では、市民一人当たりの温室効果ガス削減目標値を実現するためには、さらなる努力が必要とされています。そのため、環境にやさしい自転車の利用促進を強化していく必要性があります。

図 2-11 温室効果ガス排出量の将来予測結果（現状すう勢ケース）



表 2-2 温室効果ガス排出量の将来予測結果（現状すう勢ケース）

単位：t-CO<sub>2</sub>

	2006年度 (実績値)	2007年度 (実績値)	2008年度 (実績値)	2009年度 (実績値)	2010年度 (実績値)	2011年度 (実績値)	2020年度 (予測値)	2030年度 (予測値)
温室効果ガス総排出量	1,872,765	2,081,597	2,029,917	1,911,582	1,969,649	1,986,657	2,090,185	2,190,737
市民1人当たりの排出量	9.2	10.1	9.7	9.0	9.2	9.2	9.0	8.8

資料：つくば環境スタイル“SMILe”（つくば市環境モデル都市行動計画）



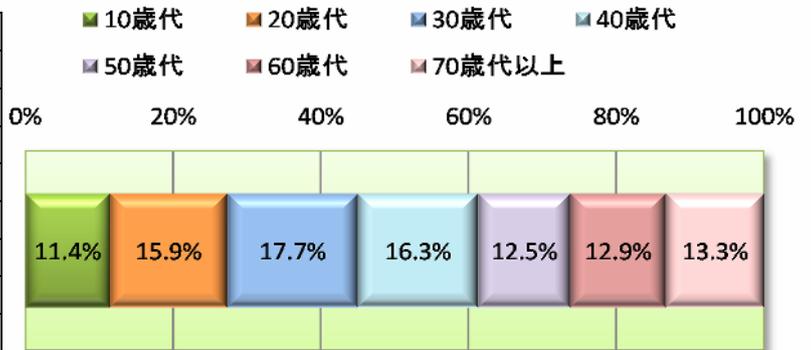
### 3 自転車のまちづくりに関する市民意識

「自転車のまちつくば基本計画」及び「同行動計画」の進捗状況に対する市民の意見を聴取するために、アンケート調査を実施しました。

表 3-1 アンケート調査回答者属性

	回答数	割合
10歳代	154	11.4%
20歳代	216	15.9%
30歳代	240	17.7%
40歳代	221	16.3%
50歳代	170	12.5%
60歳代	175	12.9%
70歳以上	181	13.3%
合計	1,358	100.0%

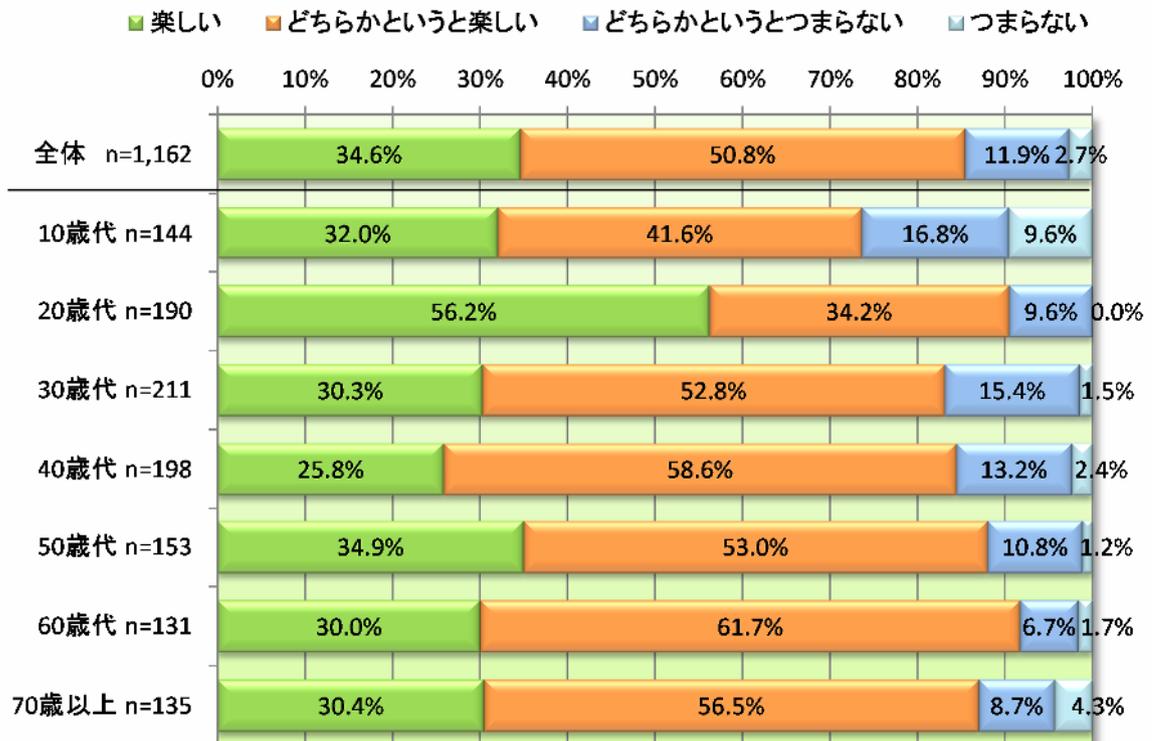
図 3-1 アンケート調査回答者属性



#### 3.1 自転車利用に対する意識

自転車の利用に対する意識としては、全体として「楽しい」及び「どちらかというとな楽しい」が80%を占めており、多くの市民が楽しんで自転車を利用しているようです。

図 3-2 自転車利用に関する意識(年代別)



※未回答を除く

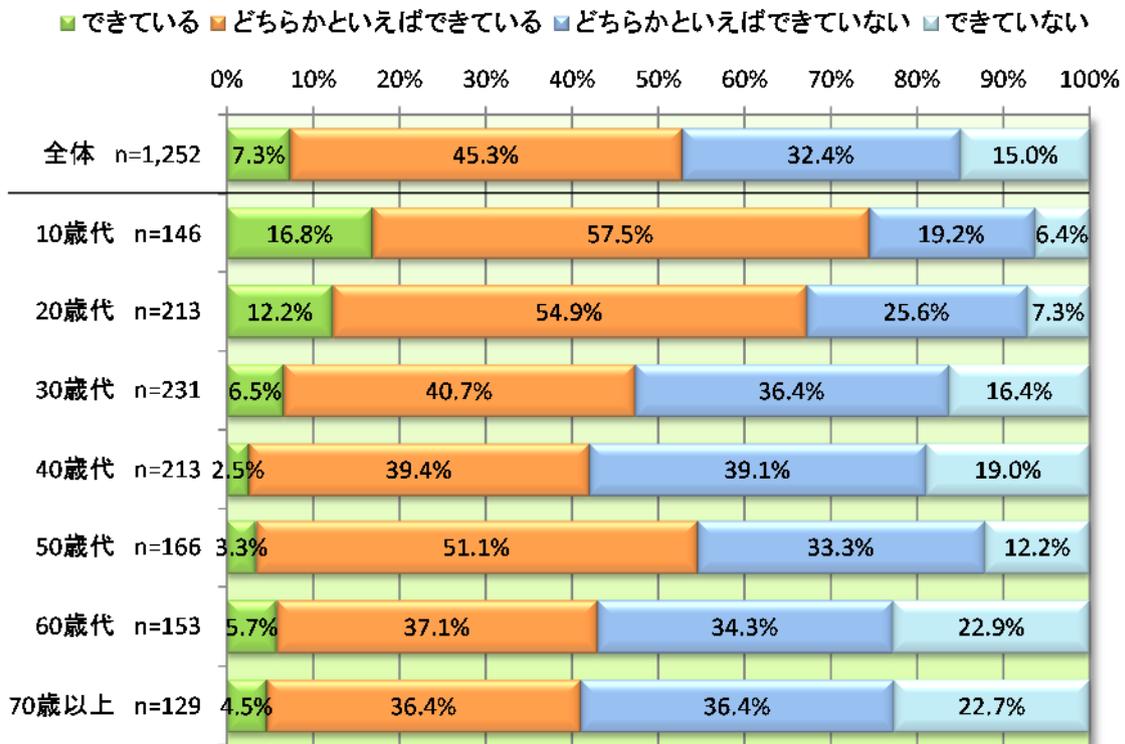


### 3.2 歩行者、自転車、自動車の共生に関する意識

歩行者、自転車、自動車の三者が快適かつ安全に空間を共有することができることは、安全・安心なまちづくりの視点の上で極めて重要なことです。三者が「共生できている」及び「どちらかといえば共生できている」との回答は52%となり、安全・安心に三者が空間を共有するまちづくりへの取組のさらなる充実が今後の課題といえます。

年代別にみると、60歳代以上において「共生できていない」及び「どちらかといえば共生できていない」が50%以上（60歳代：57.2% 70歳代：59.1%）を占めており、高齢者にとって安全・安心なやさしい空間づくりを検討する必要があります。

図 3-3 歩行者、自転車、自動車の共生について(年代別)

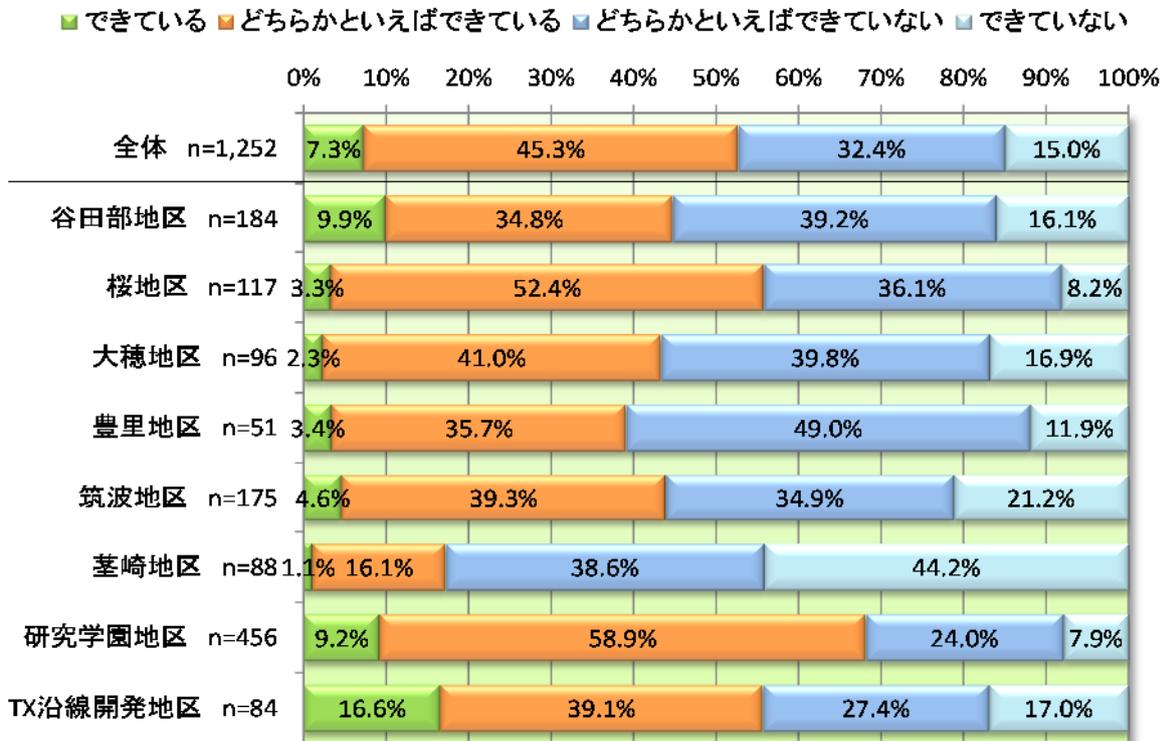


※未回答を除く



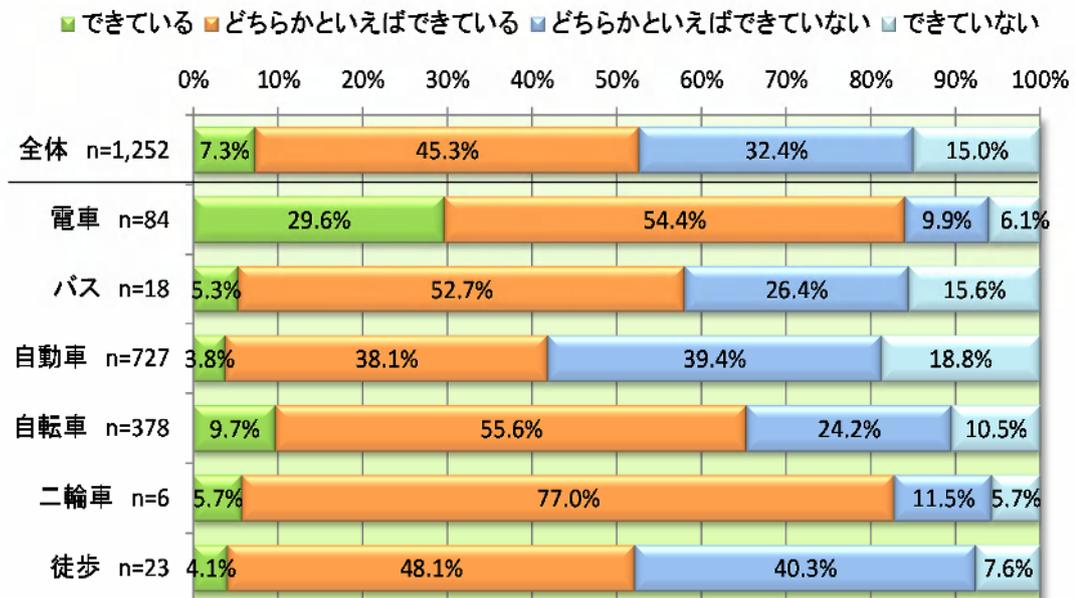
地区別の回答をみると、ペデストリアンデッキ等の自転車走行空間が整備されている「桜地区」及び「研究学園地区」においては、「共生できている」及び「どちらかといえば共生できている」と回答する割合が高い傾向にあります。

図 3-4 歩行者、自転車、自動車の共生について(地区別)



利用交通手段別の「共生できている」及び「どちらかといえば共生できている」と回答する割合をみると、自転車利用者は 65.3%，歩行者は 52.2%を示しています。歩行者の視点からの施策の検討が必要です。

図 3-5 歩行者、自転車、自動車の共生について(利用交通手段別)

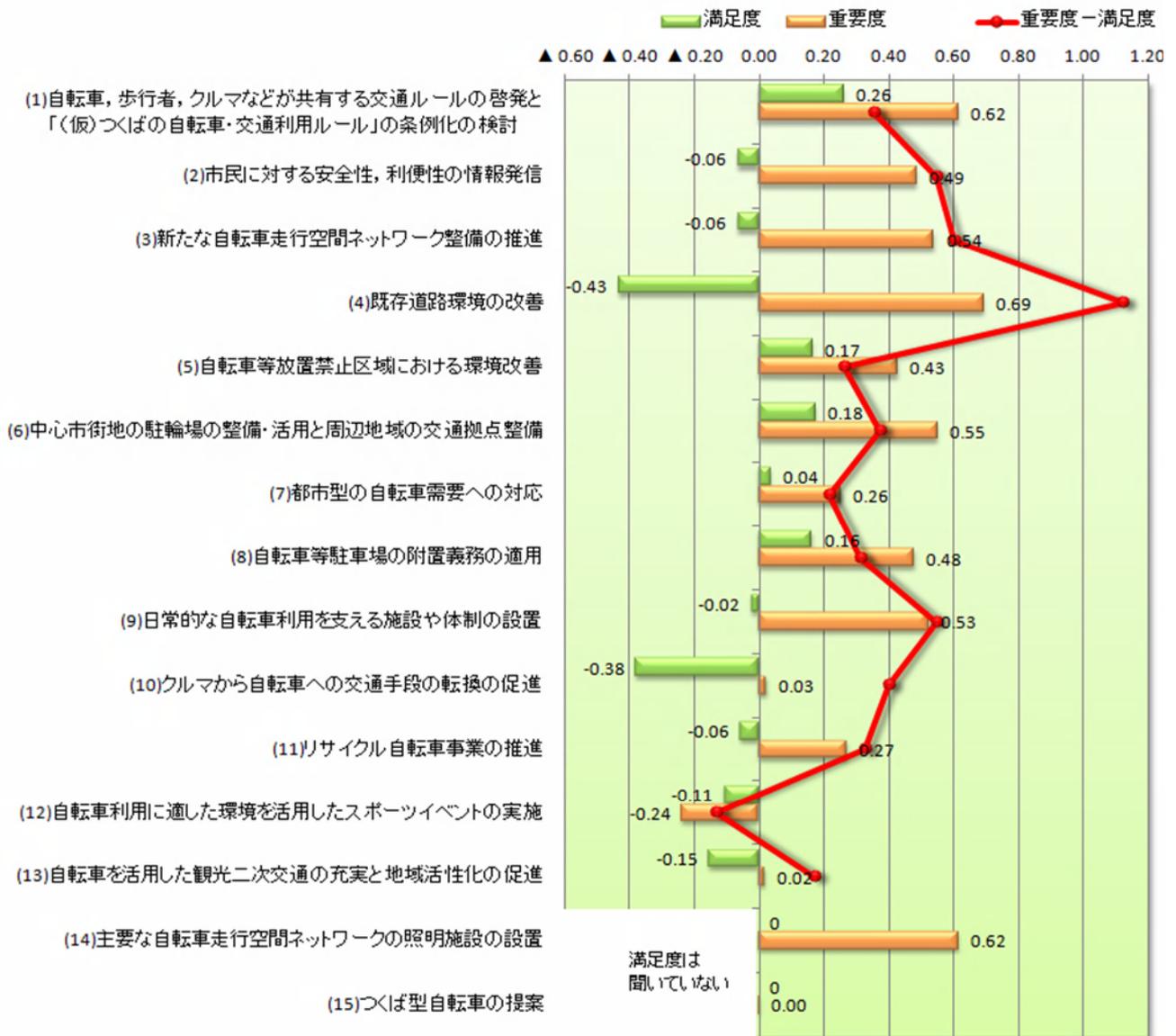




### 3.3 各種自転車施策に対する満足度と重要度に関する意識

全体として全ての自転車施策とも重要度が高いとして認識されているが、満足度が低い傾向にあります。満足度が高い施策は、「自転車安全利用促進条例の制定」です。条例を施行したことが評価され、満足度が向上していると考えられます。重要度と満足度の乖離が大きい施策は「自転車走行空間づくりに関する施策」、重要度が高い施策は「照明施設の設置に関する施策」等のハード整備ができています。「自転車のまちつくば基本計画」、「同行動計画」に基づき施策を展開してきましたが、さらなる施策の強化・充実を検討する必要があります。

図 3-6 自転車のまちつくば基本計画の施策評価



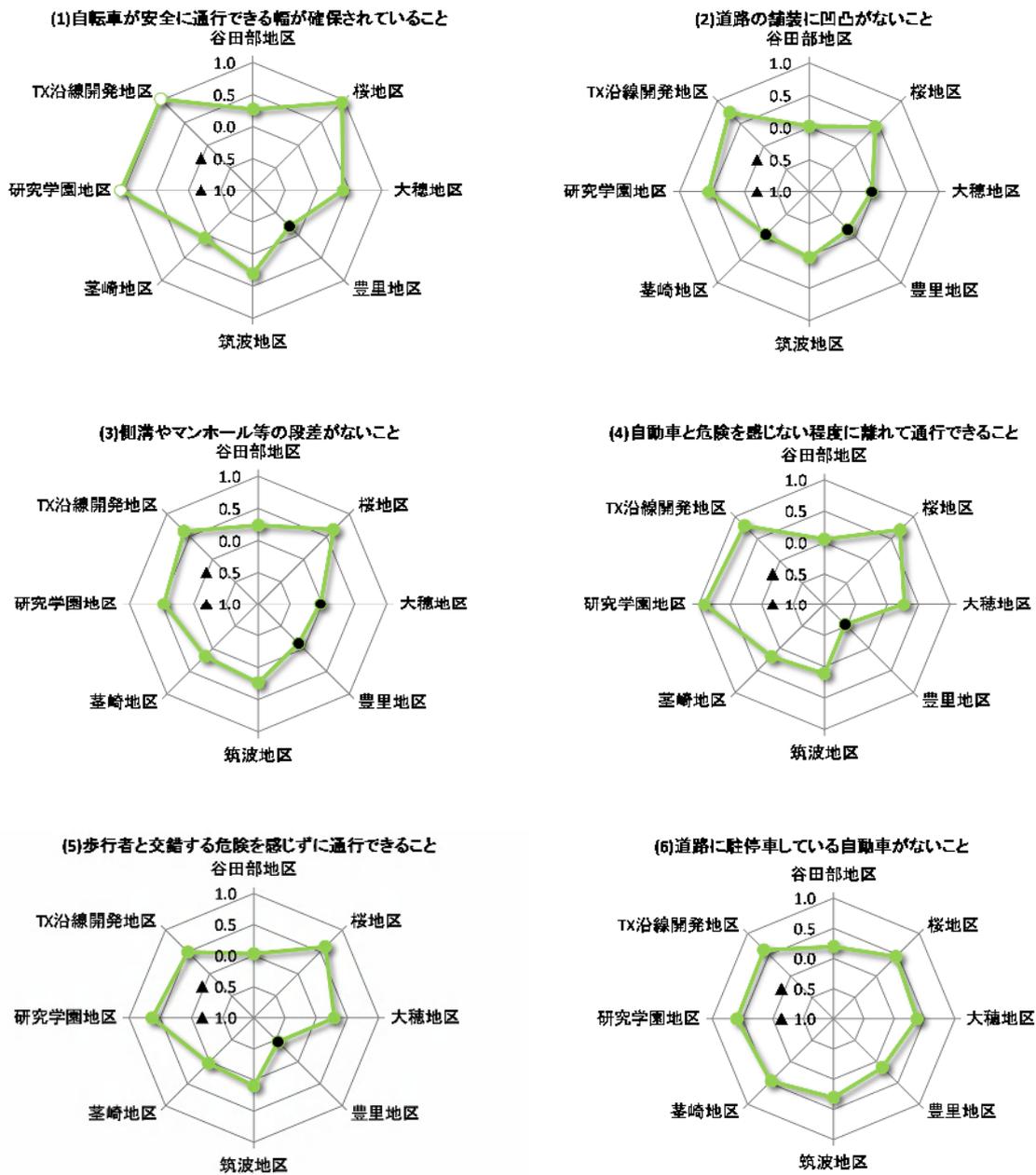
2 「高い」を 2 ポイント、「どちらかといえば高い」を 1 ポイント、「どちらかといえば低い」を -1 ポイント、「低い」を -2 ポイントに換算し集計した。「未回答」「わからない」を除いた。

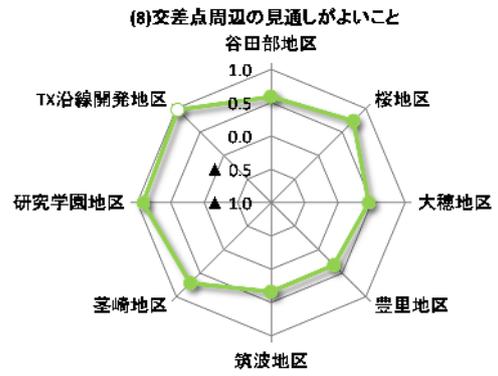
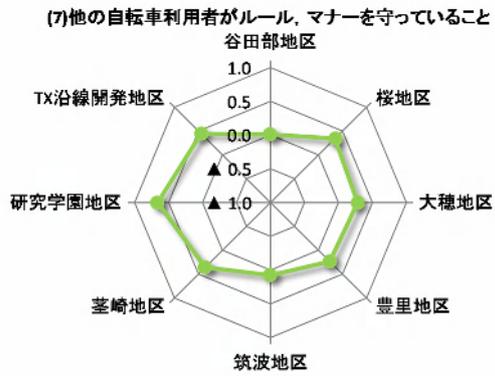


### 3.4 自転車環境ハードに対する重要度に関する意識

「研究学園地区」及び「TX沿線開発地区」は環境整備についての重要度が高い傾向にあり，周辺地区では全般的に重要度が低い傾向にあります。自転車利用が多い地域において，市民のニーズが高いと想定されます。全市的には「幅員確保」及び「交差点見通し確保」の重要度が高い傾向にあります。

図 3-7 自転車走行空間の整備に関する重要度（地区別）





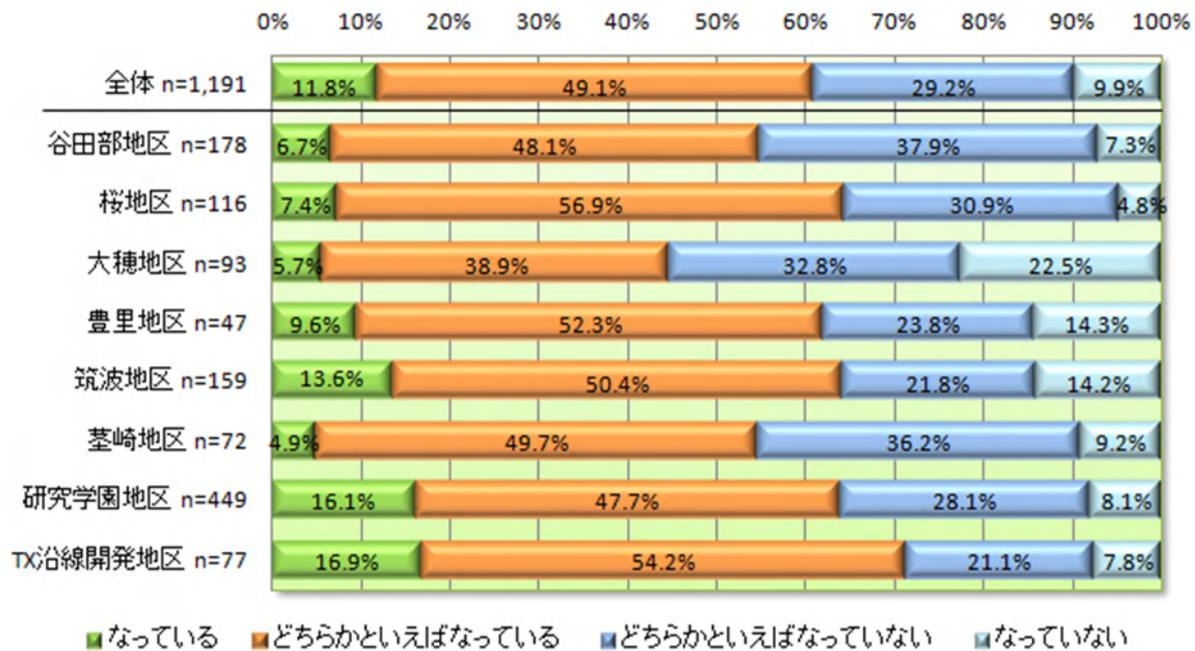
<sup>3</sup> 「高い」を2ポイント,「どちらかといえば高い」を1ポイント,「どちらかといえば低い」を-1ポイント,「低い」を-2ポイントに換算し集計した。「未回答」「わからない」を除いた。



### 3.5 ペDESTリアンデッキの走行空間に対する意識

市内 48 km にわたるペDESTリアンデッキの走行空間について、自転車と歩行者の両者の視点からの意識をみると「安全になっている」、「どちらかといえば安全になっている」が 61% を占めており、全体として歩行者と自転車の双方が安全に利用できる空間だと認識されています。ペDESTリアンデッキの歩行者と自転車の分離については、ある程度効果が現れているので、引き続き安全な空間づくりに取り組んでいく必要があります。

図 3-8 現在のペDESTリアンデッキが歩行者にとって安全な空間だと思うか(地区別)





## 4 課題と今後の展望

現在、つくば市では人口増加に伴い自転車利用が増加しつつあり、今後も自転車利用の増加が見込まれています。交通手段における自転車分担率も増加傾向にあり、自転車利用者の増加に対応するために、自転車の安全利用に対する意識の醸成や安全・安心な走行空間の構築が求められています。

市全体としては、環境負荷の軽減の視点等から、さらなる自転車の利用促進に取り組むことが重要です。通勤・通学において利用する市民が増加していること、利用意向が徐々に高まりつつあることをきっかけに、自転車利用ニーズを育成していくことが必要になっています。

このような現在の状況及びつくば市の自転車施策の課題を整理すると、全体的な課題としては、自転車利用の増加に対応するための走行環境等ハード面の充実、ソフト面としては自転車の安全な利用促進について、着実に取り組むことがあります。これらの課題を解決するために、3つの基本目標を設定します。

### 課題1 自転車利用のルール・マナーの向上

現在、つくば市における自転車事故数は微減傾向にあります。さらなる自転車事故数減少に向けて、一層の努力をすることが求められています。そのため、交通ルール及び自転車利用のマナーについて、子供から高齢者まで広く啓発をしていくことが必要です。

そのため基本目標1として、自転車事故数の減少を目指し、歩行者、自転車、クルマの三者が安全・安心に共生できるようにするため、自転車利用に関するルール・マナーの遵守を促す自転車安全利用の充実を設定します。

#### 基本目標1 自転車の安全利用につながる意識づくり

### 課題2 自転車走行環境の向上

自転車の利用環境及び利用状況からみると、自転車利用環境のハード面が充実している場所や地域において、自転車の利用が多い傾向です。快適な自転車走行空間があることにより、自転車利用が促進されている状況です。

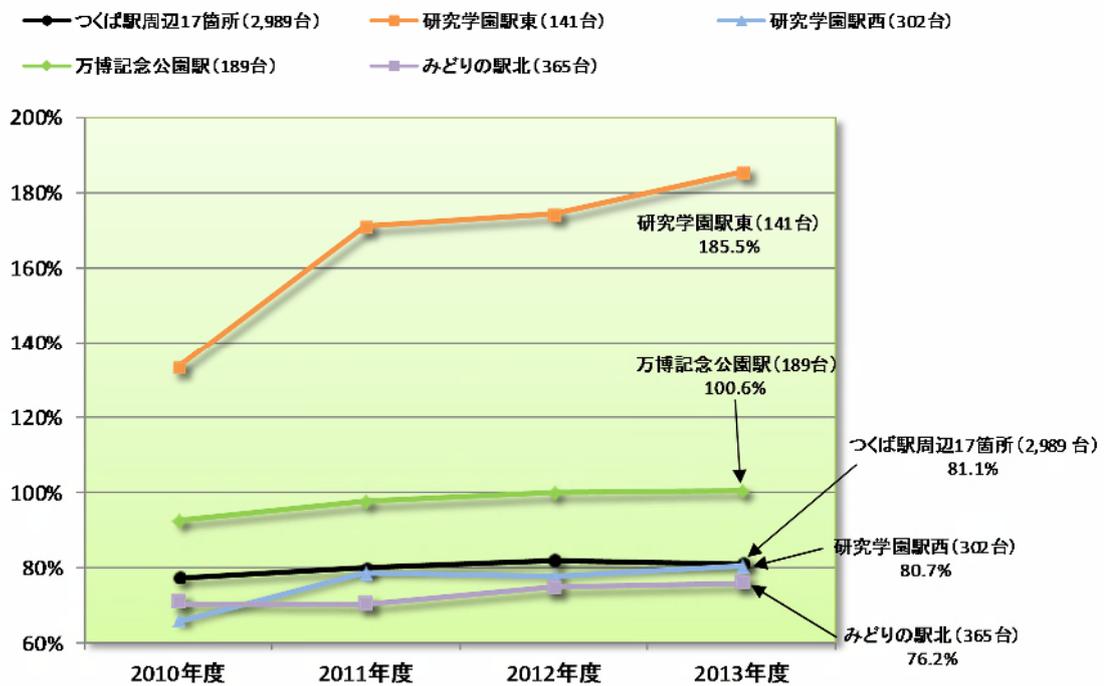
駐輪場の利用状況としては、研究学園駅東駐輪場及び万博記念公園駐輪場では、駐輪場の利用に関する需要量に対し供給量が不足していますが、その他の駐輪場では、需要量に対し供給量が上回っており、利用者のニーズに対応できています。

目標としては、自転車利用の需要増加に対応をするため及び自転車の利用促進のために、駐輪場の整備、その他快適な自転車利用環境づくりに取り組む施策を設定します。

#### 基本目標2 安全で、快適に自転車で走ることができる環境づくり



図 4-1 つくば市の自転車駐輪場利用率の推移



### 課題3 自転車創造するまちづくり

つくば市では、環境モデル都市として、市全体として環境負荷軽減への取組を強化していくことが求められています。現在、市民の自転車の利用への意識は少しずつ高まりつつありますが、環境負荷軽減に対する貢献はまだ不足しています。環境負荷軽減の視点からも、今後自転車のさらなる利用促進を働きかけていきます。

また、環境負荷の軽減だけでなく、健康づくりに役立つ自転車の利用促進の視点からも、楽しい自転車利用を働きかけていく必要があります。

基本目標として、温室効果ガス削減目標到達を目指すために、環境に優しい自転車の利用促進を図る施策を展開するとともに、健康づくりの視点から、サイクリング等を推奨するためのソフト面を含む施策の展開を設定します。

### 基本目標3 環境にやさしく、健康に役立つ自転車を楽しむまちづくり