

様式第3号（第7条関係）

パブリックコメント募集案件公表書
【案件名：つくば市自転車活用推進計画(案)】

令和7年(2025年)1月
つくば市都市計画部サイクルコミュニティ推進室

案件名	つくば市自転車活用推進計画
募集期間	令和 7 年（2025 年） 1 月 7 日 ～令和 7 年（2025 年） 2 月 6 日
担当課	都市計画部サイクルコミュニティ推進室
問合せ	TEL 029-883-1111（内線 3423）

■ 意見募集の趣旨

現在、つくば市では、より快適に自転車利用していただけるよう、自転車活用推進計画の策定を進めています。

本計画の策定に当たり、市民の意見を広く募集し、事業内容に反映させるため、パブリックコメントを実施します。

■ 資料

- ・つくば市自転車活用推進計画（案）
- ・つくば市自転車活用推進計画（案）概要版

■ 提出方法

- 直接持参
 - ・ サイクルコミュニティ推進室（3 階）
 - ・ 各窓口センター
 - ・ 各地域交流センター
 - ・ つくば市民センター
 ※施設閉庁日を除く。

- 郵便

〒305－8555
 つくば市研究学園一丁目 1 番地 1
 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

- ファクシミリ 029-868-7626

- 電子メール tnp043@city.tsukuba.lg.jp

- ホームページの電子申請・届出サービス

※ 意見の提出については、別に定める「パブリックコメント意見提出様式」又はホームページの電子申請・届出サービスの入力フォームに必要事項を入力して意見をお寄せください。ただし、意見は様式以外でも提出できます。必ず計画・条例等の名称並びに氏名及び住所（法人その他の団体は、名称、代表者氏名及び所在地）を明記の上、提出してください。

■ 提出された意見の取扱い

- パブリックコメント手続は、計画等の案の賛否を問うものではなく、内容をより良いものにするために、意見を募集し、意思決定の参考とするものです。提出された意見を十分考慮した上で、つくば市自転車活用推進計画の最終決定を行います。
- 提出された意見は、集計後から市の考え方を公表するまでの間、原文を公表します。個人情報等の取扱いには十分注意するとともに、公表に際しては、個人が識別できるような内容及び個人又は法人等の権利利益を害するおそれのある情報など公表することが不適切な情報（つくば市情報公開条例第5条に規定する不開示情報をいいます。）については、公表しません。
- 提出された意見に対する市の考え方は、意見をいただいた方々に個別に回答するのではなく、類似する意見を集約するなどして、意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

また、案の修正を行った場合は、その修正案を公表します。

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方の公表時期並びに公表場所

- 公表時期 令和7年（2025年）3月頃を予定しています。
- 公表場所 市ホームページ、サイクルコミュニティ推進室、
情報コーナー（庁舎1階）、
各窓口センター、各地域交流センター、つくば市民センター

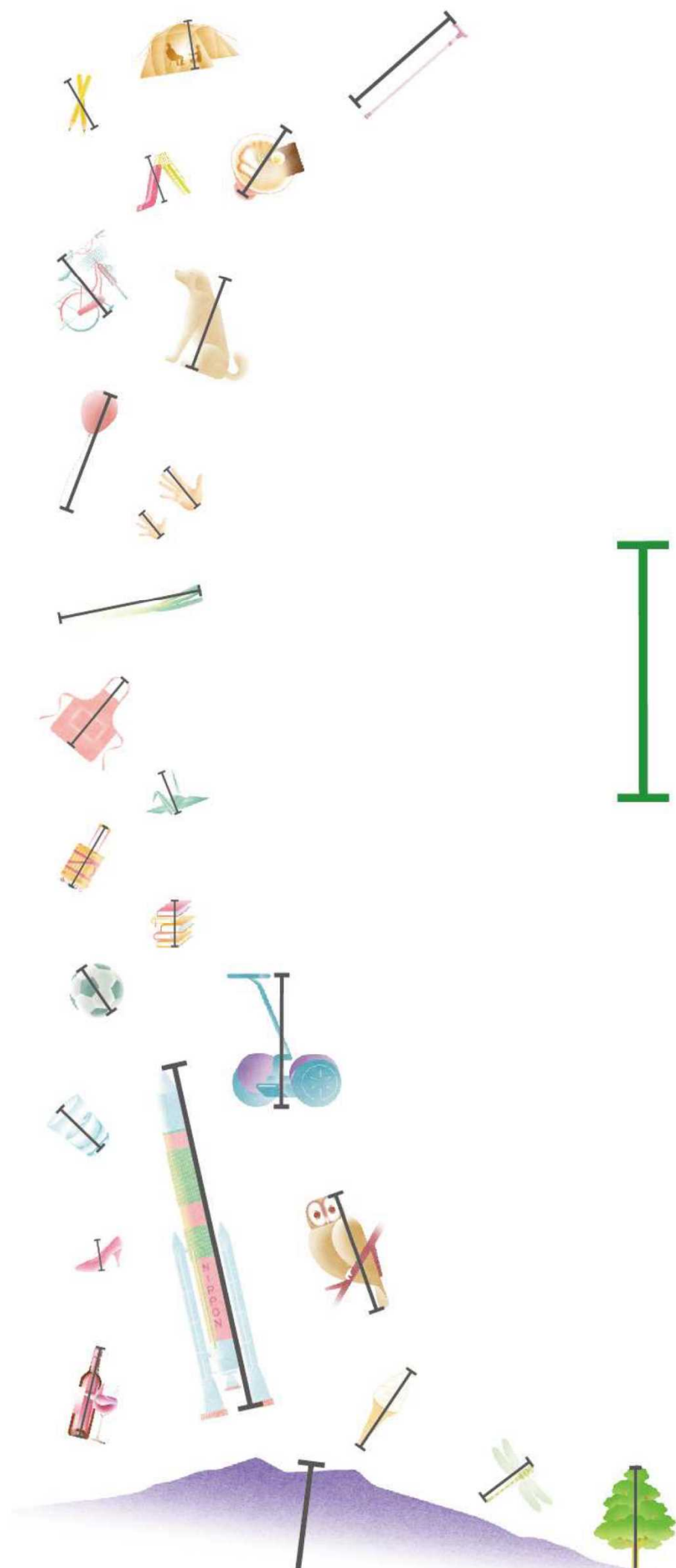


つくば市 自転車活用推進計画 (案)

令和■年(202■年)■月

〔対象期間〕

令和■年度(202■年度)から
令和■年度(202■年度)まで



目 次

第1章	はじめに	1
1.	計画策定の背景・目的	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画対象区域・計画期間	2
第2章	現状及び課題	4
1.	地勢	4
2.	人口	5
3.	交通基盤	6
4.	交通特性	14
5.	交通安全	19
6.	駐輪環境、放置自転車	24
7.	施設立地状況	28
8.	レンタサイクル・シェアサイクル	30
9.	観光	35
10.	環境	40
11.	健康	42
12.	現状のまとめ	44
13.	つくば市の自転車を取り巻く課題	46
第3章	目指す将来像と計画目標	47
1.	目指す将来像	47
2.	計画目標	48
第4章	実施する施策	49
1.	実施する施策	49
2.	施策内容	50
第5章	自転車ネットワークに関する計画	71
1.	自転車ネットワーク計画の方針	71
2.	自転車ネットワーク路線の選定方針	74
3.	自転車ネットワーク路線の選定	75
4.	自転車ネットワーク路線の整備形態	88
5.	整備優先度の設定	90
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	95
1.	計画の推進体制	95
2.	計画のフォローアップ及び見直し方法	95

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景・目的

(1) 計画の背景

わが国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年（2016年）法律第113号。以下「法」という。）が平成29年（2017年）5月1日に施行されました。

この法に基づき、平成30年（2018年）に策定された第1次自転車活用推進計画により、「自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る」ことが定められました。

その後、令和3年（2021年）5月には第2次自転車活用推進計画が策定され、社会情勢の変化や今後の動向を踏まえつつ、「持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の一層の推進を図る」ことが定められています。

茨城県は平成31年（2019年）に「いばらき自転車活用推進計画」を策定し、目指すべき将来像を「誰もが安全で安心・快適に自転車を楽しく活用することができる地域社会の実現」として各種取組を進め、その後、令和6年（2024年）3月に、ポストコロナを見据えた新しい日常への対応を加えた改定がなされました。

つくば市では、平成27年（2015年）に策定した「つくば市自転車安全利用促進計画」等に基づき、都市計画マスタープラン等の各種計画との連動を図りながら、市街地のペDESTリアンデッキの整備など、様々な取組が進められており、「自転車のまちつくば推進委員会」によるフォローアップも毎年行われています。

市域の多くが平坦なだけでなく、高低の変化に富む筑波山やナショナルサイクルルート（以下、NCR）に指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」や、「小貝・鬼怒ツインリバールート」等のサイクリング環境、国内屈指のプロチーム「弱虫ペダルサイクリングチーム」の拠点を有する等、つくば市は日常・嗜好の両面において自転車利用の高いポテンシャルや先進性を有しています。

一方で、令和4年（2022年）における市の自転車関連事故件数は県内ワースト2位であることや高い自家用車依存の状態であることなどの課題が顕在化している状況です。

(2) 計画の目的

前述の背景に鑑み、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」』の実現を目指し、つくば市自転車活用推進計画を策定します。

2. 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

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す。なお、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に基づく自転車安全利用促進計画を包含します。

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します。



図 1.1 計画の位置づけ

3. 計画対象区域・計画期間

(1) 計画対象区域

本計画の対象区域は、つくば市全域とします。

(2) 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。

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、さらに日常の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程度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 ■

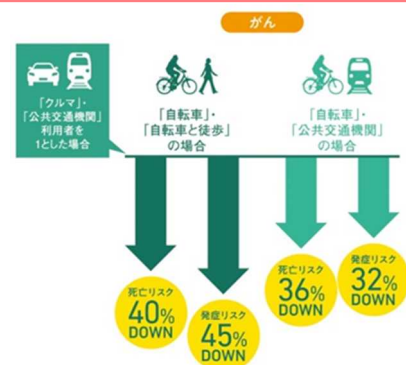
公共交通機関までが遠く不便なエリアや公共交通の路線が無いエリア等において、短中距離帯の移動の利便性の向上につながる。

■ 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（致死性でないものを含む）、がんの発症
・心疾患とがん、全原因による死亡

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。

■ 経費の削減 ■

自転車通勤により、固定費の削減（通勤手当や車の駐車場料金等）につながる。

■ 事業者のイメージアップ ■

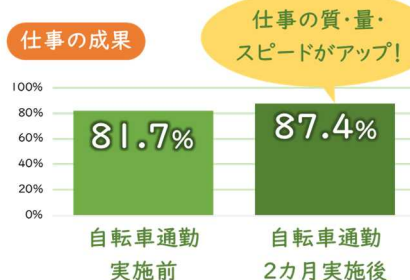
社会的評価、健康経営企業への認定につながる。

出典：株式会社シマノ Health Data File を 被験者：男性19名

加工して作成

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。

図 従業員の生産性の向上の効果



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）

第2章 現状及び課題

1. 地勢

(1) 位置

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

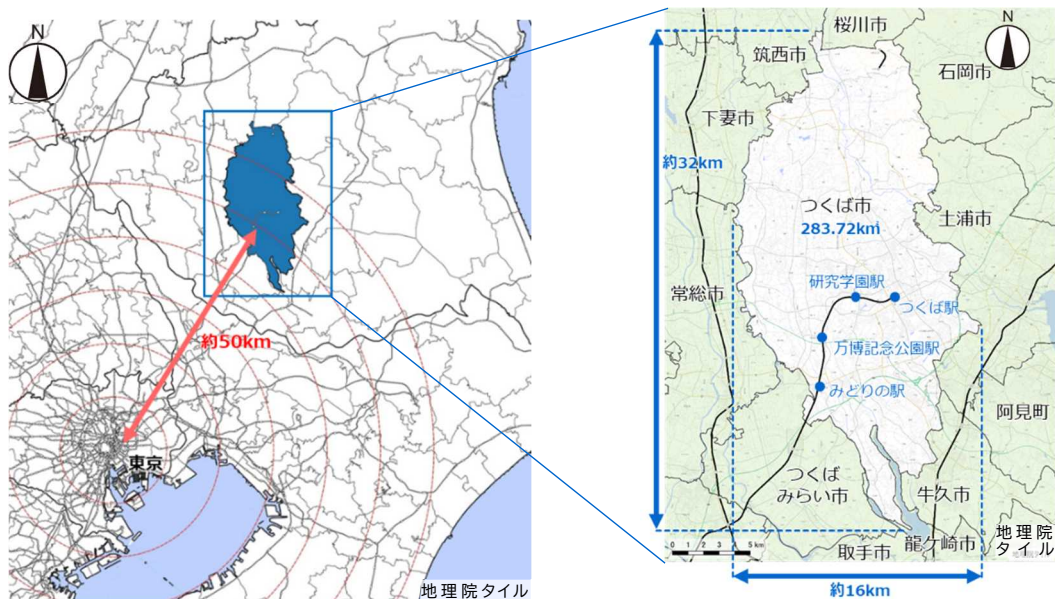


図 2.1 つくば市の位置

(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、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ます。



図 2.2 上)筑波山 下)つくば市中心部

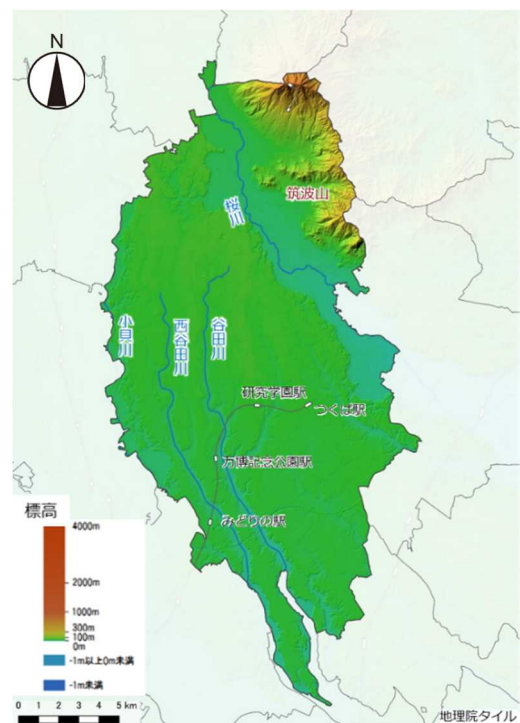
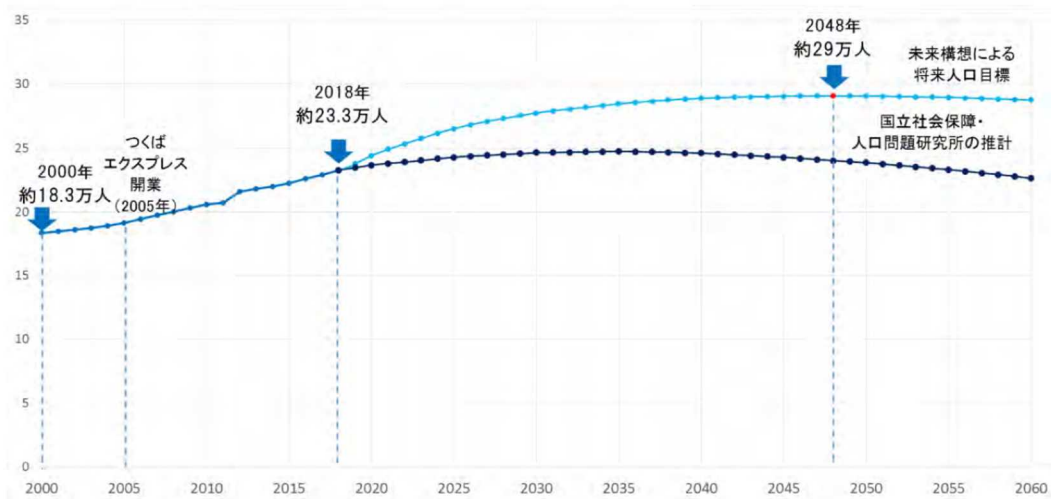


図 2.3 つくば市の地形

2. 人口

(1) 人口の将来展望

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ます。

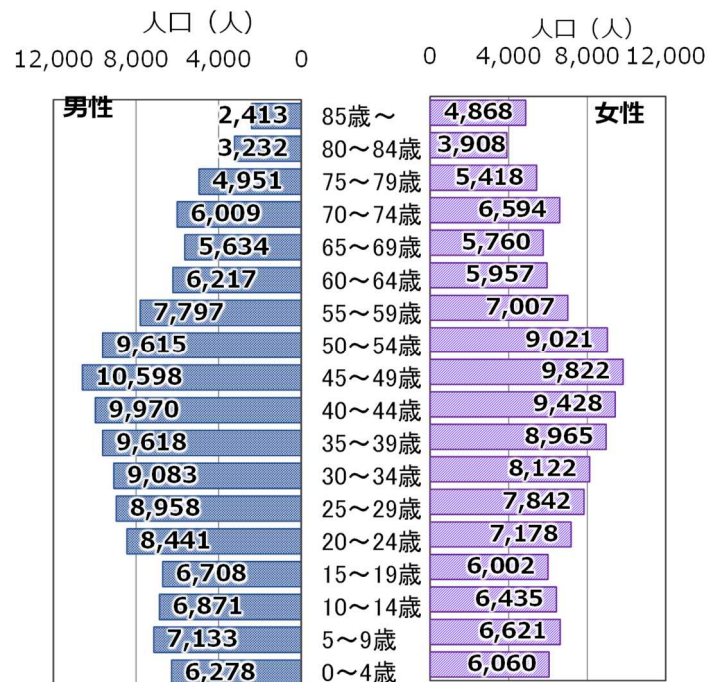


出典：つくば市未来構想

図 2.4 つくば市の人口推計

(2) 年齢別人口

令和5年（2023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割を占めています。



出典：つくば市オープンデータ

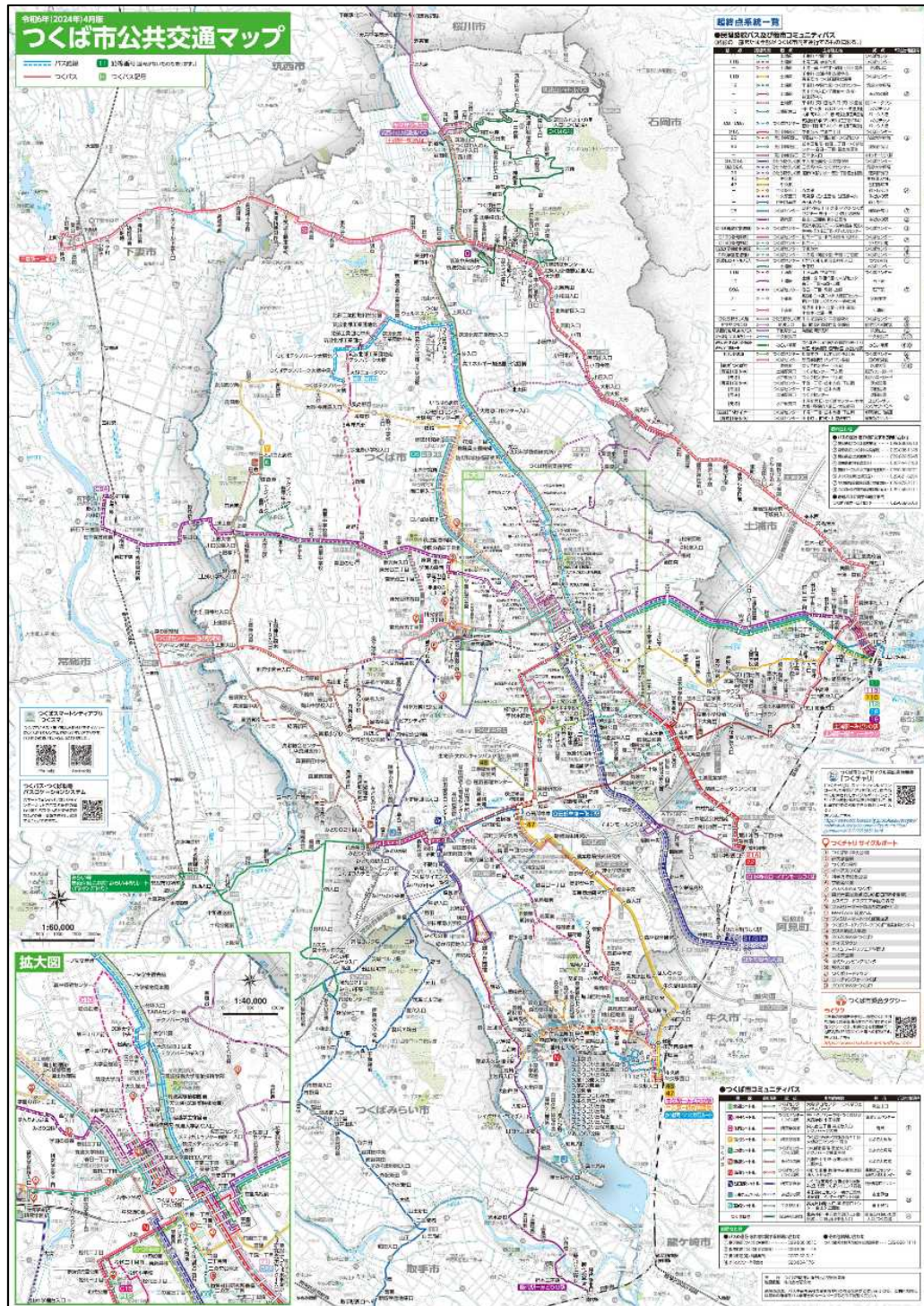
図 2.5 つくば市の年齢別人口（令和5年10月1日時点）

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駅が立地しています。

市内では、路線バス38路線※が運行(コミュニティバスを除く)しています。

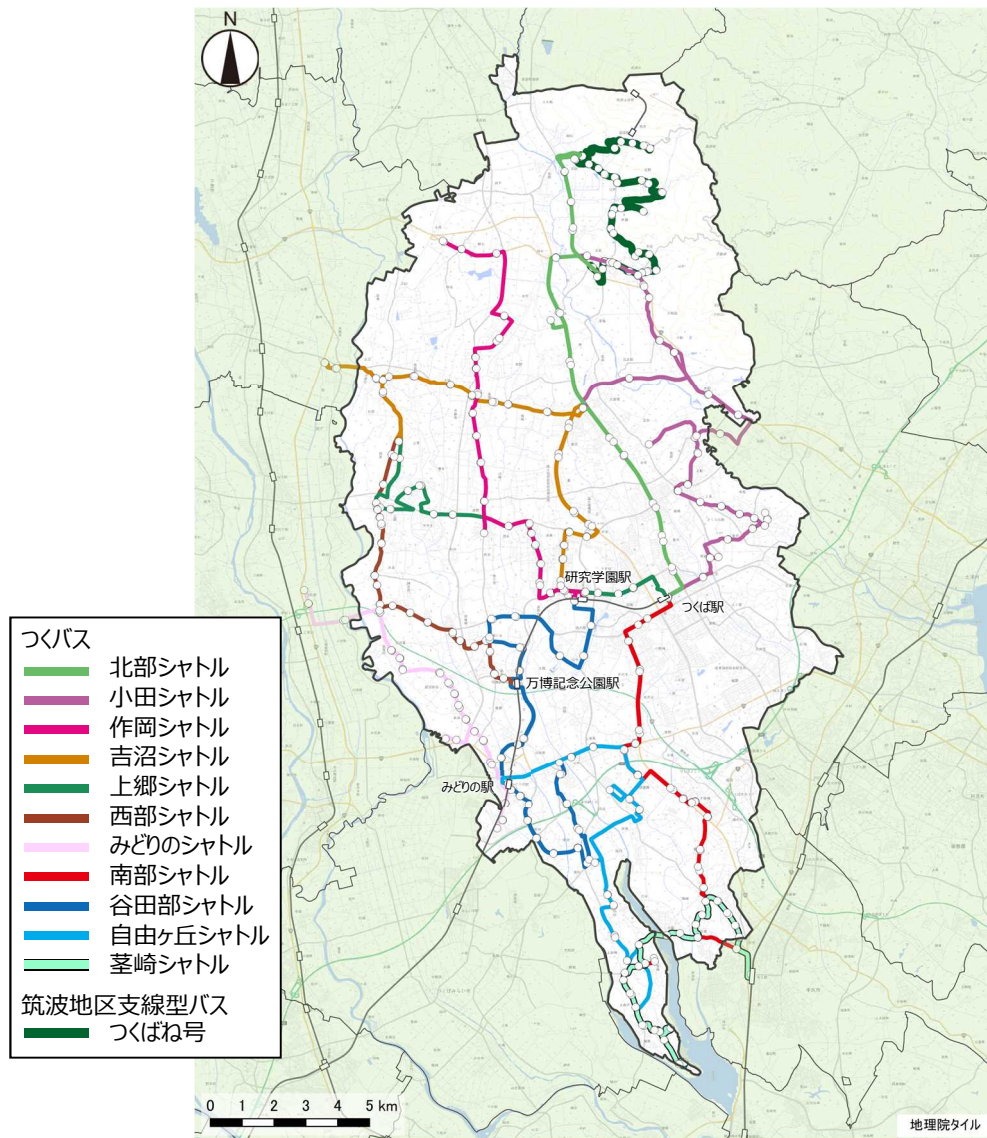


※出典：令和6年度つくば市公共交通マップ（2024年4月）

図 2.6 つくば市の公共交通網

(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」を運行しています。
平日9時台～16時台には、予約制の乗り合いタクシー「つくタク」の利用も可能となっています。



出典：つくば市オープンデータ



図 2.7 つくば市の公共交通網(コミュニティバス等)

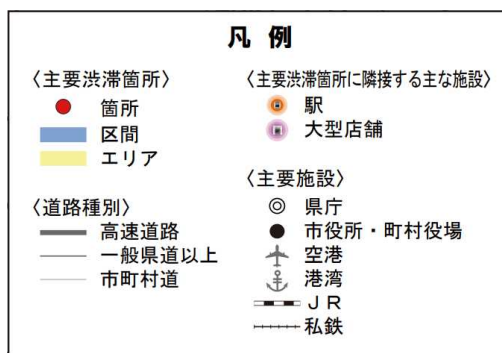
(3) 市内における渋滞箇所

国道354号や408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※に指定されています(平成25年(2013年))。

(ただし、平成25年(2013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です)

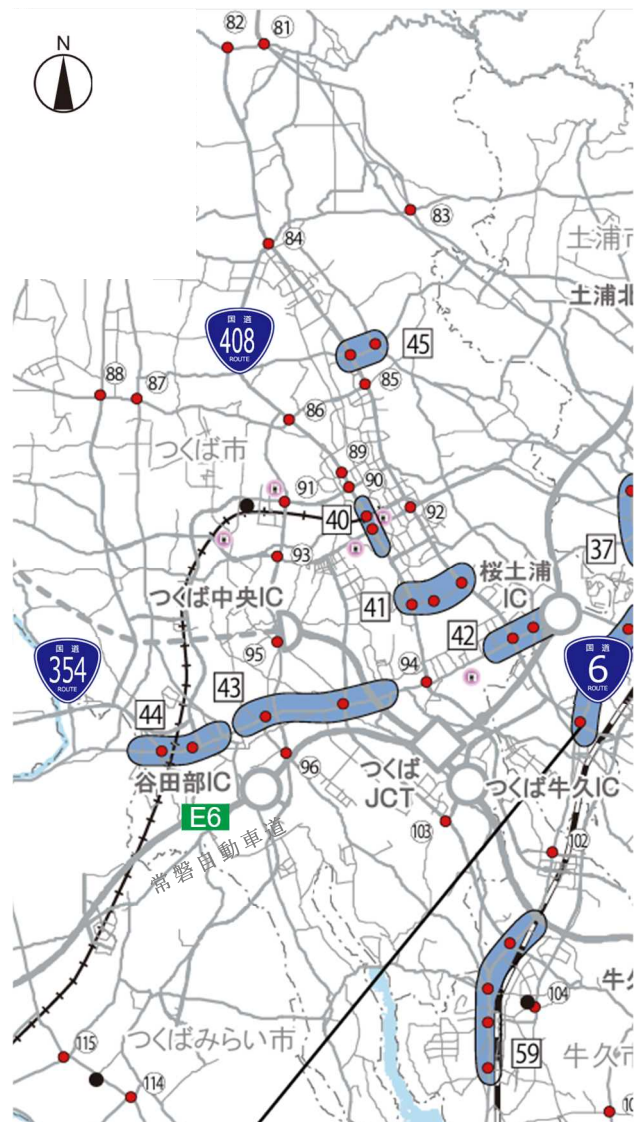
※主要渋滞箇所

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



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



出典：常陸河川国道事務所 茨城県の主要渋滞箇所の特定結果（H25）

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

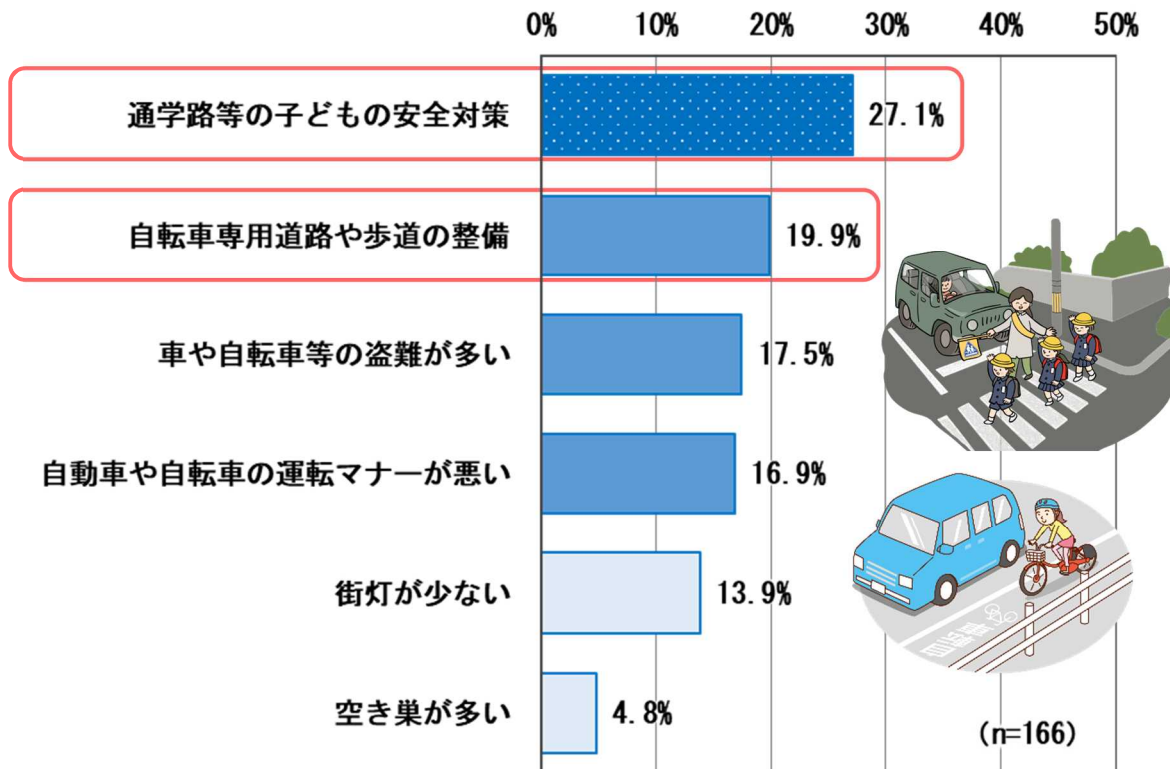
箇所名
92 学園東
93 大境
94 稲荷前
95 海道
96 谷田部付近
98 辺田
99 内守屋工業団地入口
100 菅生南
101 矢作
102 ひたち野北大通入口
103 大井北

出典：常陸河川国道事務所 茨城県の主要渋滞箇所の特定結果（H25）

図 2.8 市内における主要渋滞箇所

(4) 市民の意見

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%)」が高くなっています。



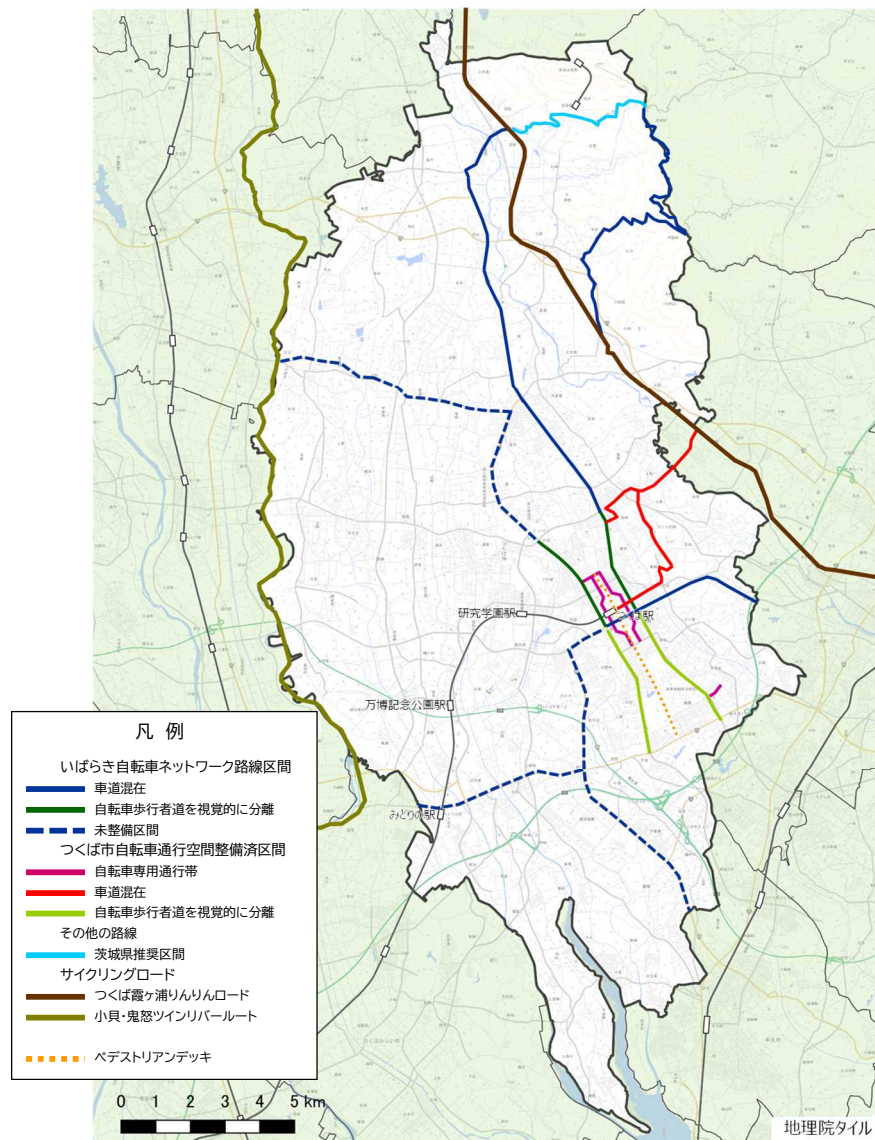
出典：令和5年度つくば市民意識調査

図 2.9 市内の現状やまちづくりへの取組に対する市民の意見
(防犯対策、交通安全環境に関する不満の理由)

(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は、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号等で車道混在の自転車通行空間が整備されています。

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されています。



＜自転車専用通行帯＞
市道認定道路201号線



＜車道混在＞
主要地方道土浦境線
(学園中央通り)



＜ペDESTリアンデッキ＞

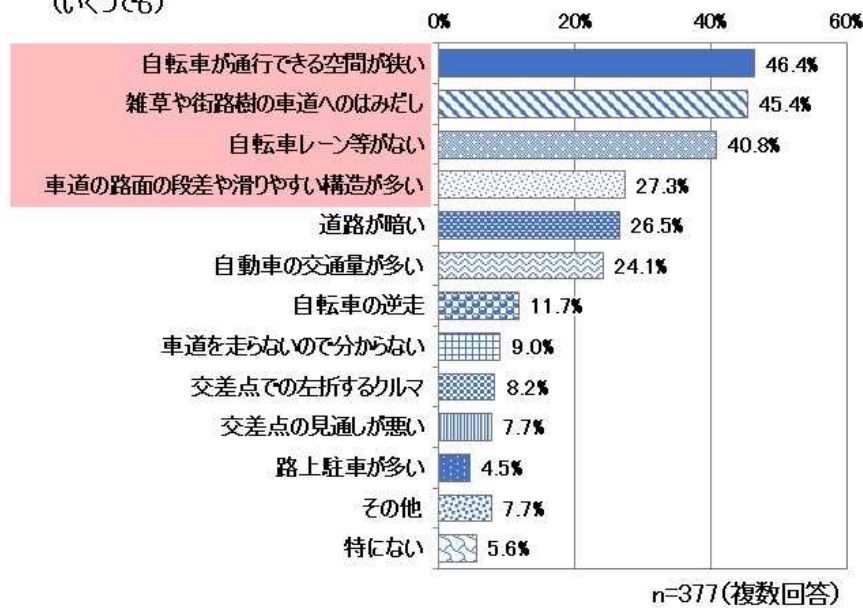
図 2.10 市内の自転車通行空間の整備状況(令和6年11月時点)

本計画策定にあたり、市民（16歳以上）、中学生、市外来訪者に対し、自転車利用に関するアンケート調査（以下、『自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）』という。）を実施しています。

調査では、車道通行時、市民（16歳以上）は「自転車通行空間の狭さ」、「雑草や街路樹の車道へのはみだし」、「自転車通行空間がないこと」について、不安・走りにくいと感じています。

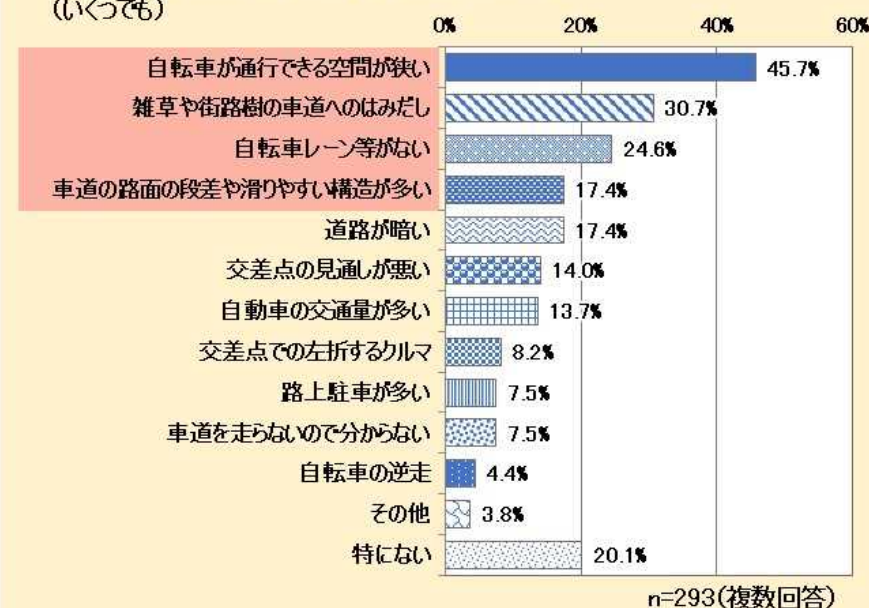
<市民(16歳以上)>

Q: あなたがお住いの地域での道路の左側を自転車で走行する際に不安・走りにくと感じていることについて教えてください
(いくつでも)



<中学生>

Q: あなたがお住いの地域での道路の左側を自転車で走行する際に不安・走りにくと感じていることについて教えてください
(いくつでも)



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.11 車道走行時の不安

(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

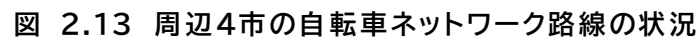
茨城県においては、広域サイクリングを対象とした「いばらき自転車ネットワーク」として、ナショナルサイクルルートに指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のほか、「つくば霞ヶ浦りんりんルート」や「小貝・鬼怒ツインリバールート」等を設定しています。

また、市の周辺4市(土浦市、常総市、桜川市、石岡市)において、自転車ネットワーク計画が策定済です。



出典：いばらき自転車活用推進計画（第2次）

図 2.12 いばらき自転車ネットワーク



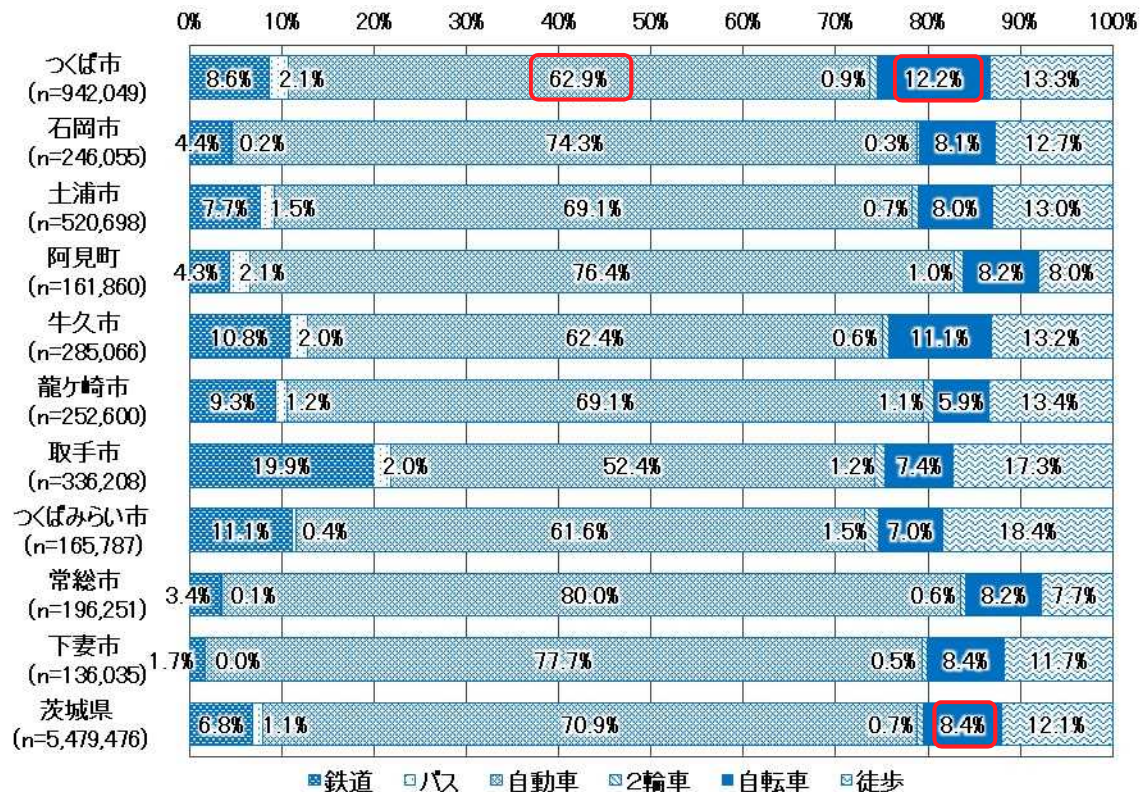
自治体	計画	策定年月	計画期間
土浦市	土浦市自転車のまちづくり構想	R5.3改訂	R2～R6年度
常総市	常総市自転車活用推進計画	R4.3	R4～R13年度
桜川市	桜川市自転車活用推進計画	R5.3	R5～R14年度
石岡市	石岡市りんりんタウン構想	R1.3	R1～R10年度

13

4. 交通特性

(1) 代表・駅端末交通手段※別分担率

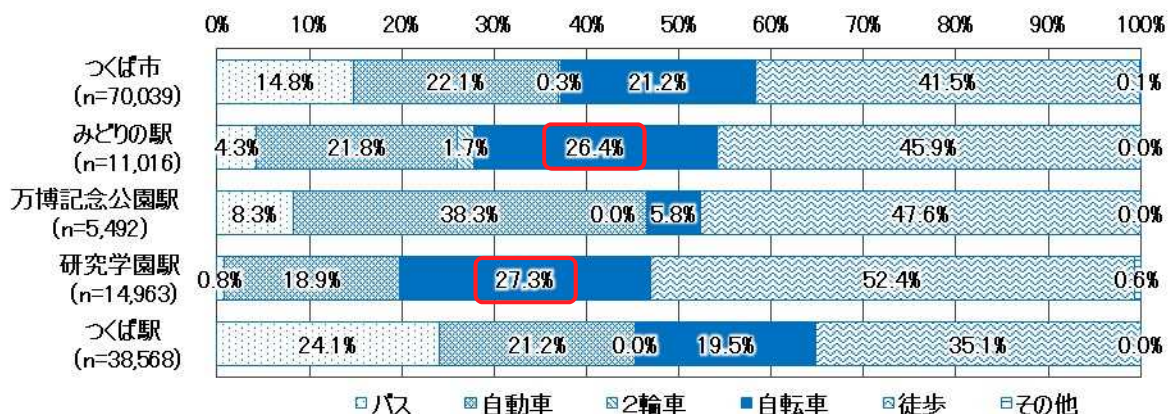
つくば市における代表交通手段分担率は、自動車62.9%で最も高くなっています。自転車は12.2%であり、県平均値(8.4%)よりも高く、県南部地域では最も高い水準となっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.14 代表交通手段別分担率

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%)」が高くなっています。



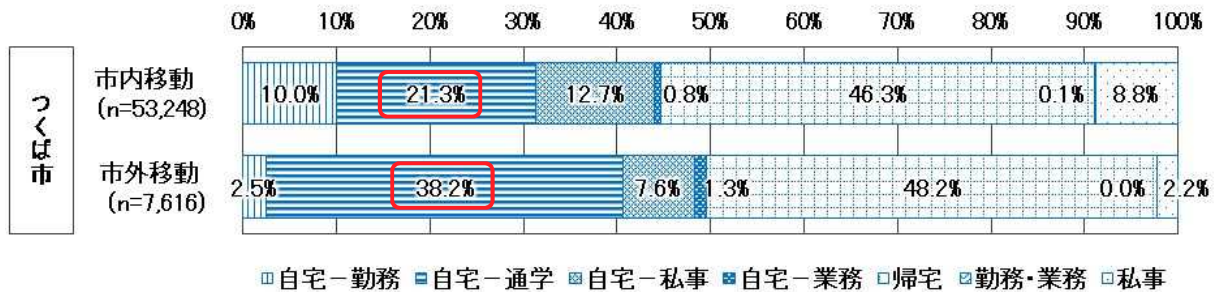
※駅端末交通手段：出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの移動における利用交通手段のこと。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.15 駅端末交通手段別分担率

(2) 自転車利用の移動目的

自転車利用の移動目的は、市内移動、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%となっています。



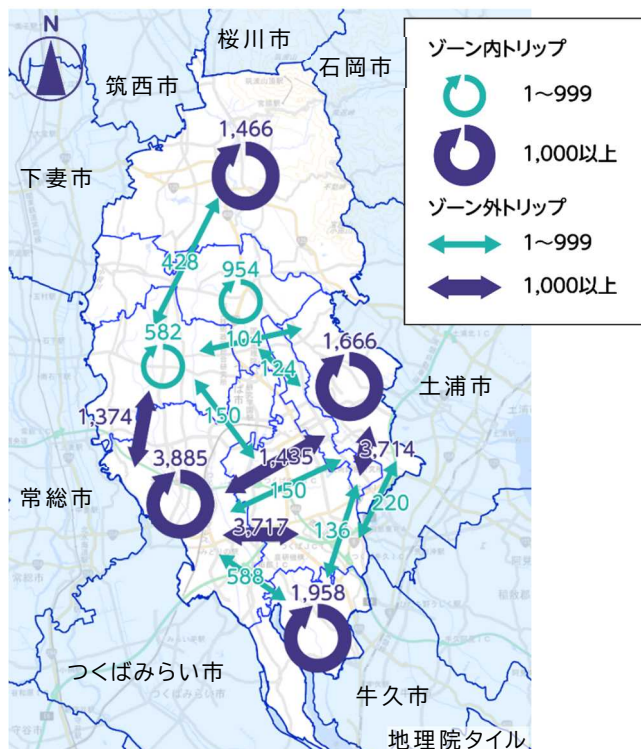
※ 自宅-勤務、通学、私事、業務：自宅から着目的への移動、帰宅：自宅へ向かう移動

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.16 自転車利用者の移動目的

(3) 自転車利用の移動実態

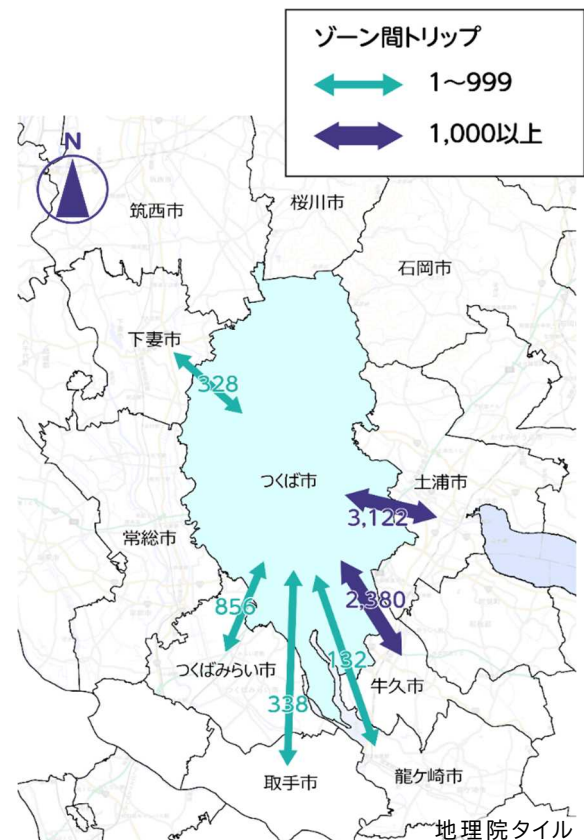
自転車利用の市内移動では、市西部でゾーン内トリップが多くなっています。
自転車利用の市外移動では、土浦市、牛久市への移動が多くなっています。



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。

図 2.17 自転車利用の移動実態
（市内移動）



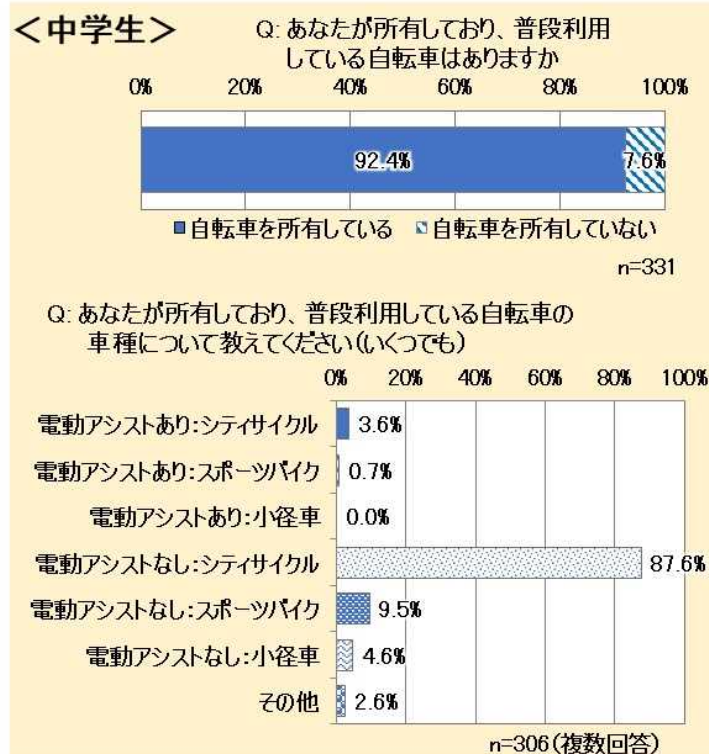
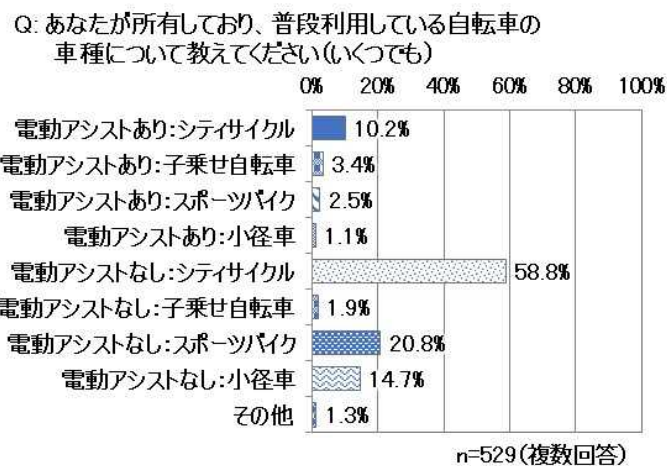
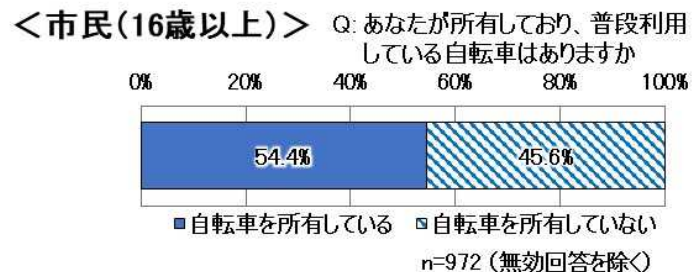
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.18 自転車利用の移動実態
（市外移動）

(4) 自転車所有状況

市民(16歳以上)の自転車所有状況は、「所有」が54.4%、「所有していない」が45.6%です。

所有車種は、市民(16歳以上)・中学生共にシティサイクル(電動アシストなし)が最も多くなっています。



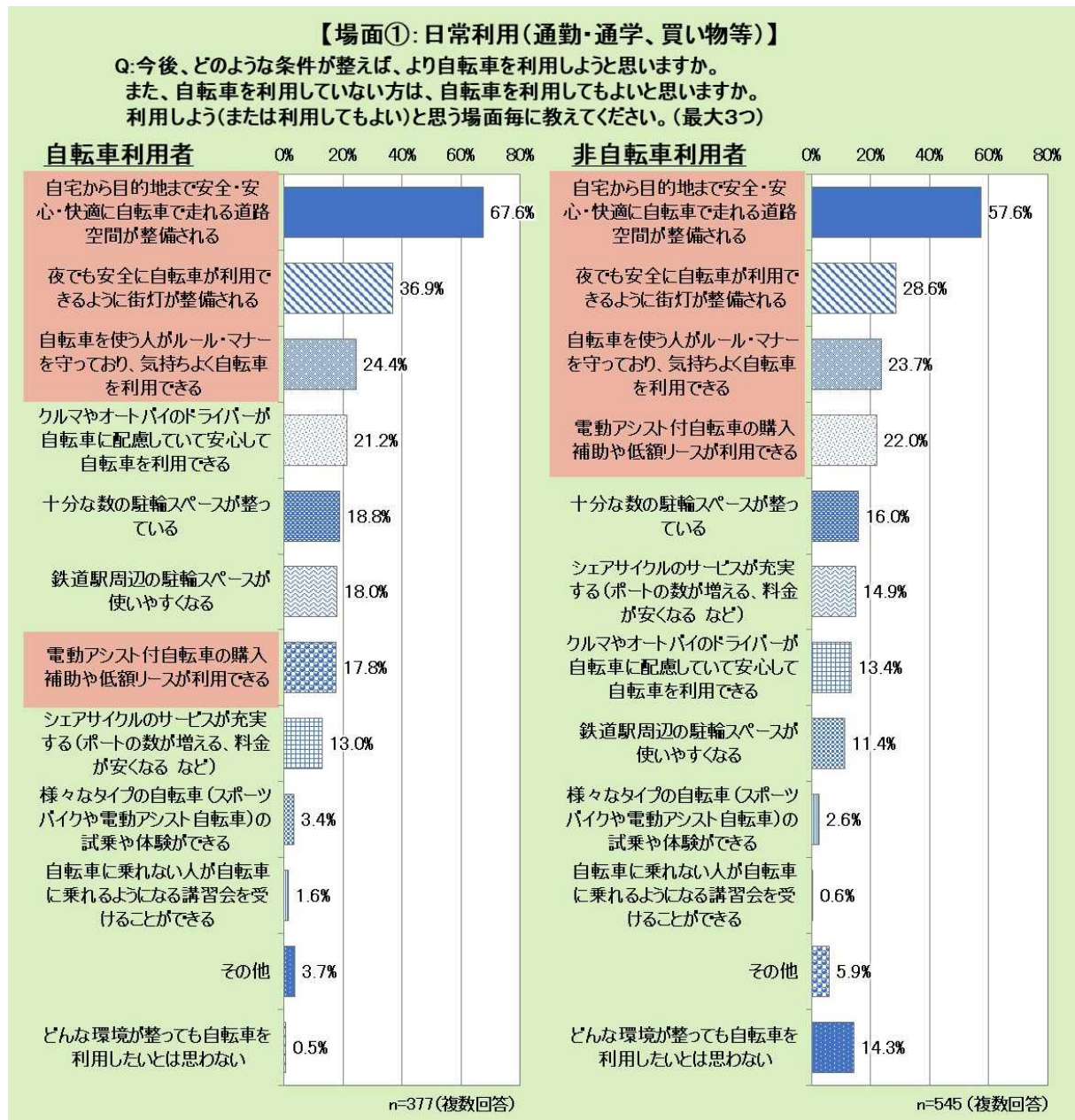
出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.19 自転車所有状況

(5) 自転車の利用環境へのニーズ

日常利用の自転車利用環境へのニーズとして、自転車利用者も非自転車利用者も「安全・安心・快適な自転車通行空間整備」が最も高く、次いで「街灯の整備」、「自転車利用者のルール・マナー」となっています。

非自転車利用者は、「電動アシスト付自転車の購入補助や低額リース」が自転車利用者よりも高い割合です。

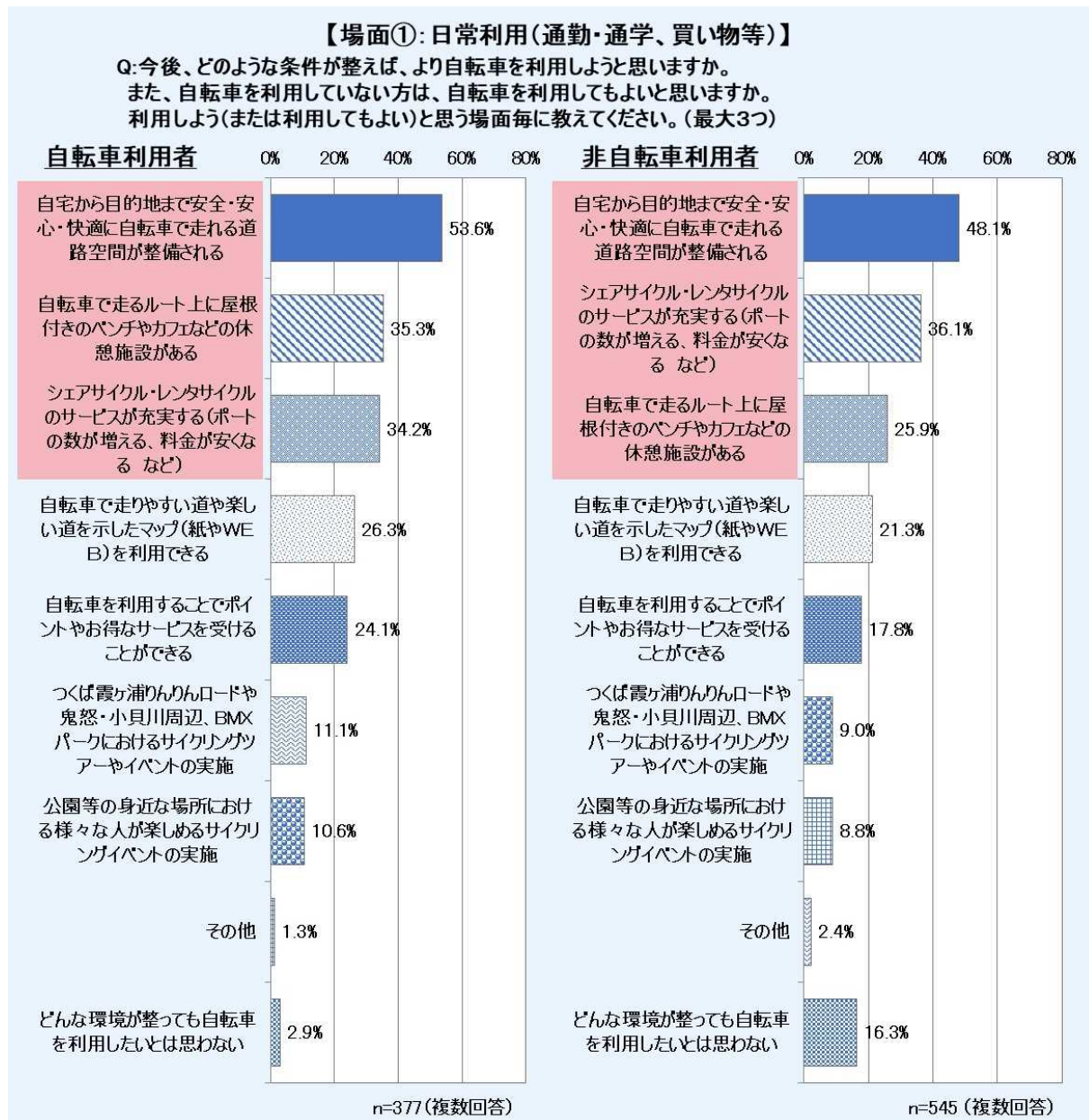


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.20 自転車の利用環境へのニーズ【日常利用】(市民(16歳以上))

観光利用の自転車利用環境へのニーズとしても、自転車利用者・非自転車利用者ともに「自宅から目的地まで安全・安心・快適に自転車で走れる道路空間整備」が最も高い割合です。

次いで、「屋根付きのベンチやカフェなどの休憩施設」、「シェアサイクル・レンタサイクルのサービスの充実」が高い割合となっています。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

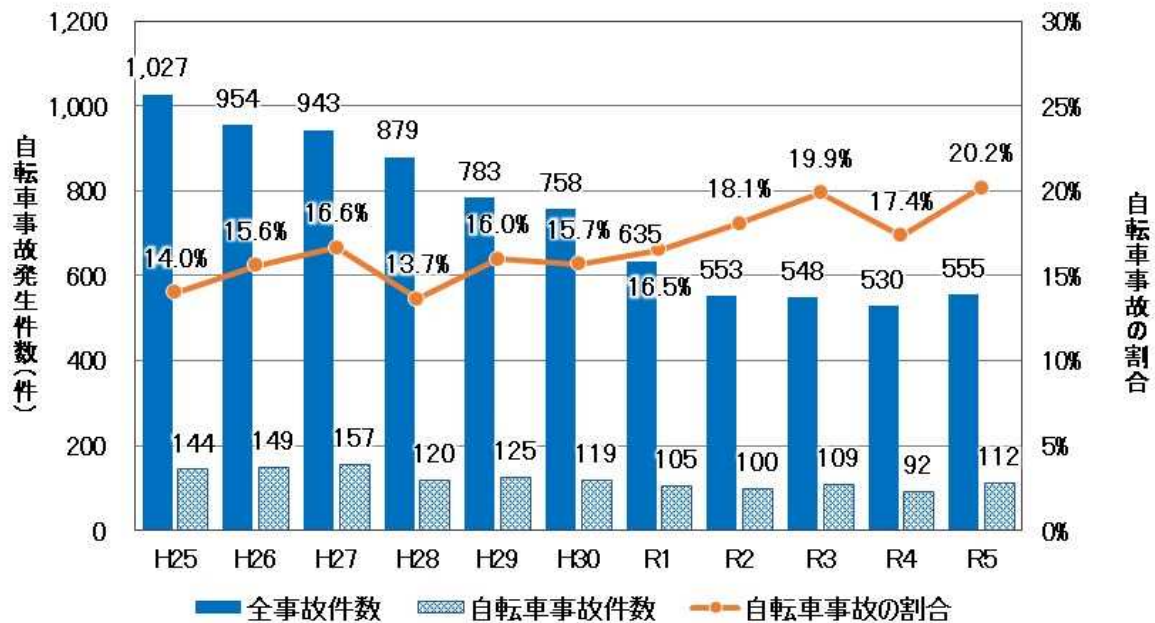
図 2.21 自転車の利用環境へのニーズ【観光利用】（市民（16歳以上））

5. 交通安全

(1) 自転車事故の発生状況

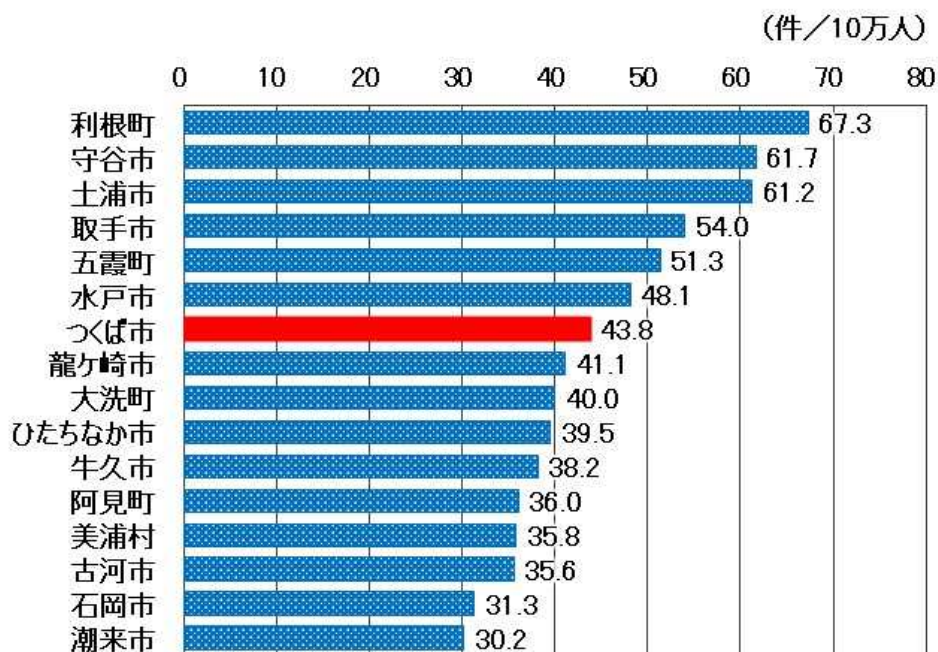
市内の自転車事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事故件数当たりの自転車事故の割合は増加傾向となっています。

人口10万人当たりの自転車事故件数は、県内ワースト7位となっています。



出典：茨城県警察 交通白書(H25～R5)

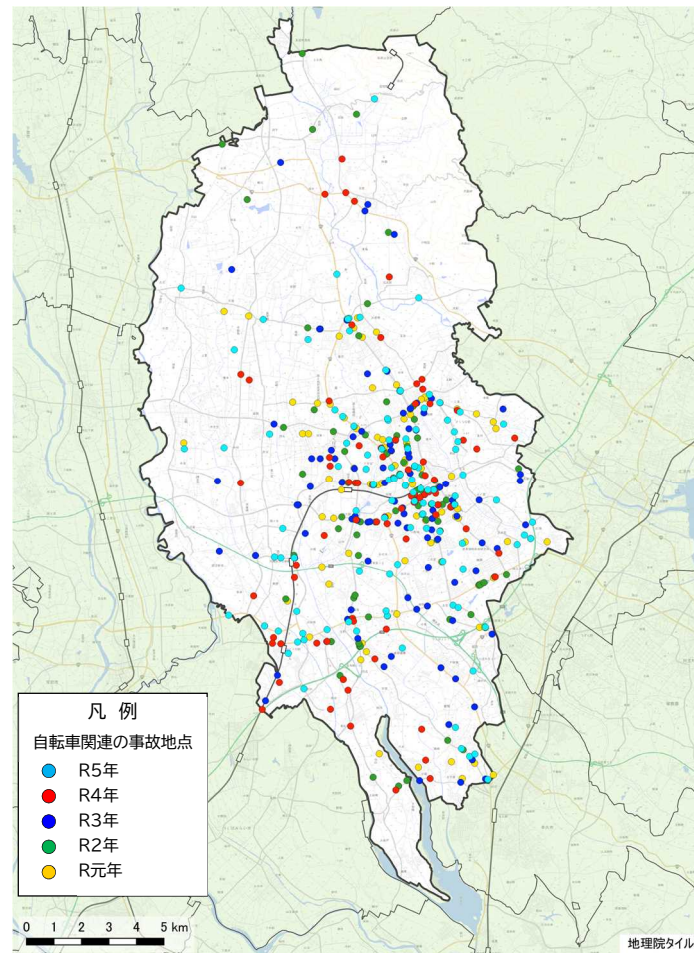
図 2.22 つくば市内の自転車事故発生件数



出典：警察庁オープンデータ (R5)

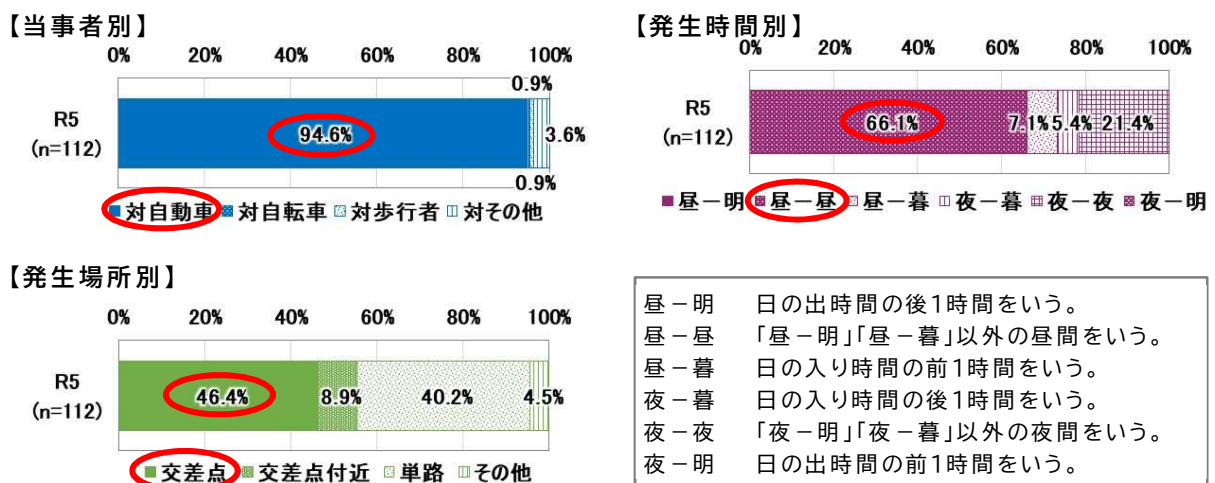
図 2.23 茨城県内のおもな市町村別 人口10万人当たり自転車事故件数

自転車事故を当事者種別でみると、対自動車が94.6%で最も多くなっています。発生場所としては交差点が最も多く46.4%、時間帯では、日中が66.1%で最も多くなっています。



出典：警察庁オープンデータ（R1～R5年）

図 2.24 自転車事故の発生地点



出典：警察庁オープンデータ（R5）

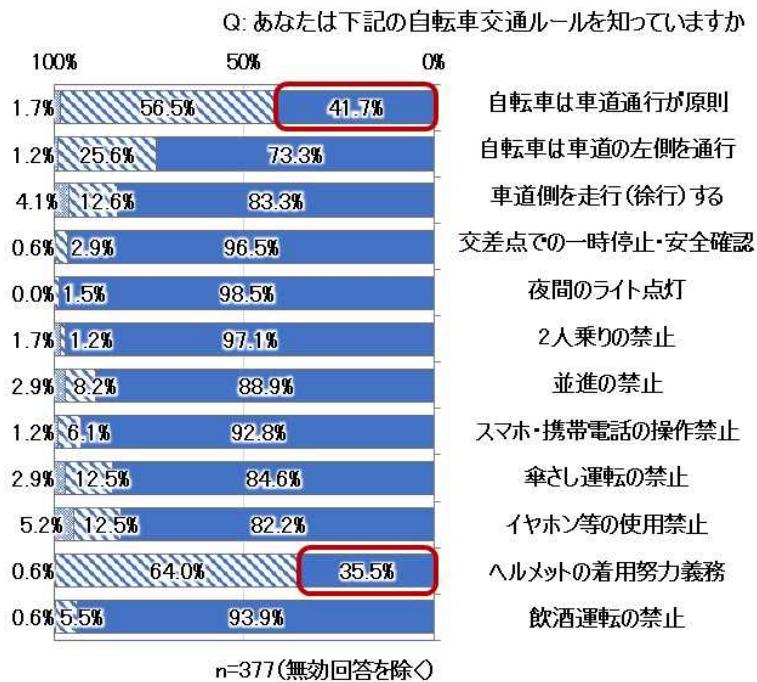
図 2.25 自転車事故の状況

(2) 自転車利用者のルール・マナーの認知・遵守状況

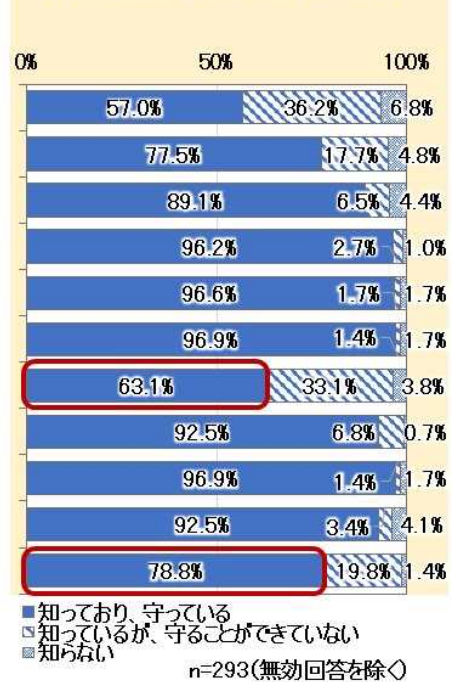
自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、「自転車の車道通行原則」を守っている市民(16歳以上)は、41.7%です。また、「並進の禁止」を守っている中学生は、63.1%です。

ヘルメット着用努力義務は、市民(16歳以上)の35.5%、中学生の78.8%が遵守しています。

<市民(16歳以上)(自転車利用者)>



<中学生(自転車利用者)>



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.26 自転車利用者のルール・マナーの認知・遵守状況

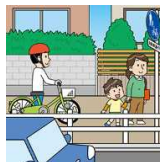
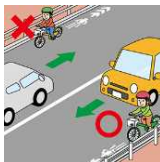
コラム

自転車安全利用五則

自転車に乗る時に守るべき交通ルールのうち、特に重要なものを以下の5つにまとめた「自転車安全利用五則」が15年ぶりに改定されました。

※令和4年(2022年)11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用



出典：内閣府ホームページ

交通ルールは歩行者・自転車・自動車など道路を利用する人すべてが、安全に道路を通行し交通事故を未然に防ぐためのものです。ルールを認知しているだけでなく、それらをきちんと遵守することが大切です。

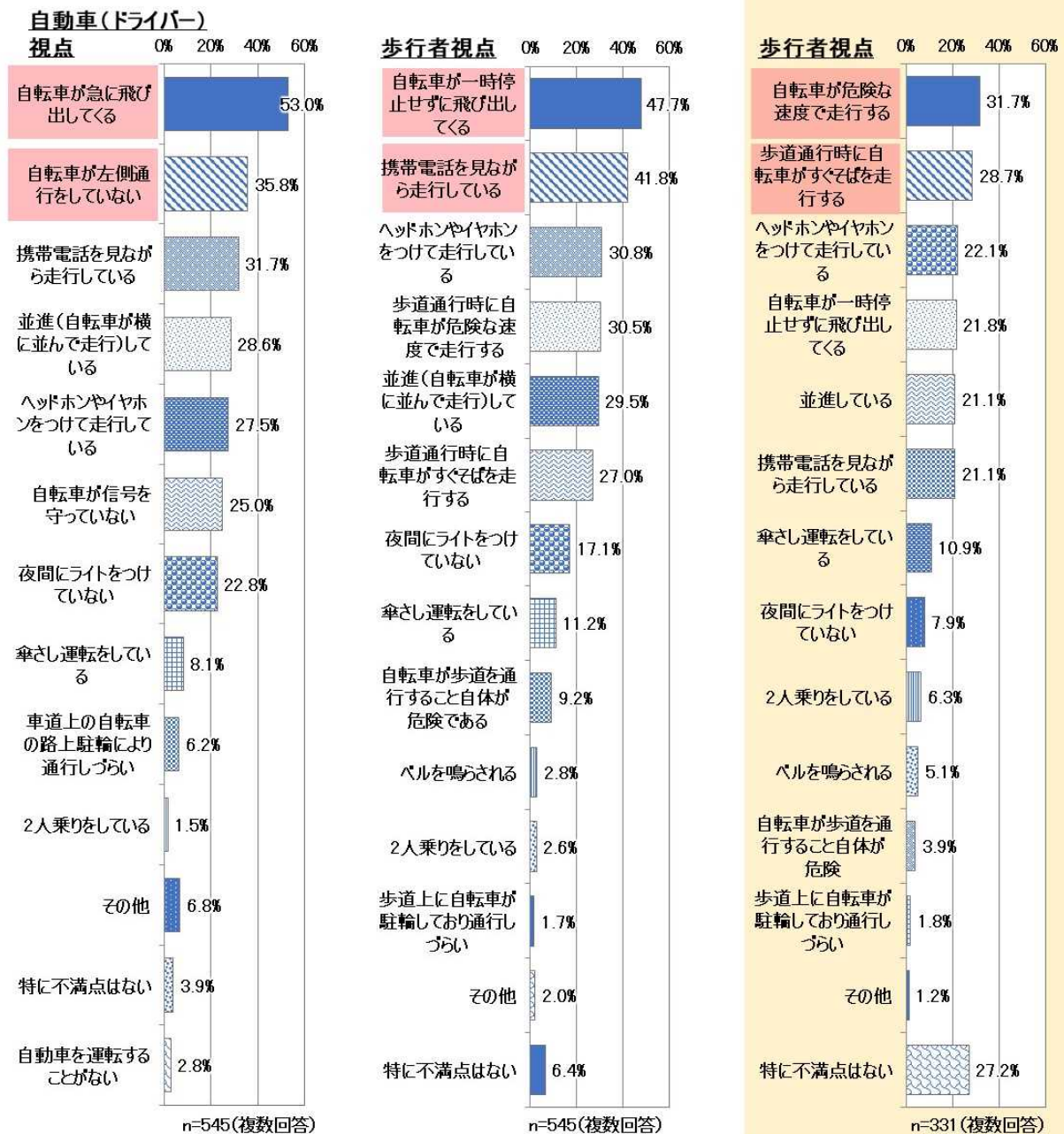
(3) 歩行者視点・ドライバー視点からの自転車への不満

自転車に対し、市民(16歳以上)の歩行者は、「急な飛び出し」や「携帯電話のながら運転」について、ドライバーは、「急な飛び出し」や「左側通行していないこと」について、不満を感じています。

中学生の歩行者は、「自転車が危険な速度で走行する」や「歩道通行時に自転車がすぐそばを走行する」について、不満を感じています。

<市民(16歳以上)(非自転車利用者)>

Q. 歩行者の視点から自転車利用者に対して危険を感じる場面や不満について教えてください(最大3つ)



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.27 歩行者視点・ドライバー視点からの自転車への不満

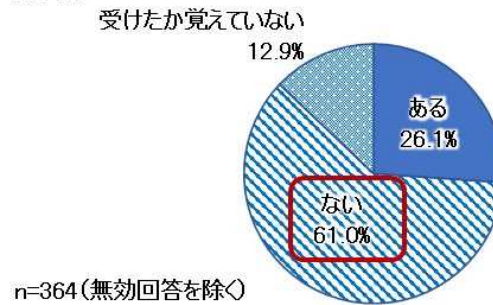
(4) 交通安全講習の経験、自転車保険加入状況

自転車利用に関する交通安全講習は、市民(16歳以上)の約6割が「受講経験がない」と回答しています。

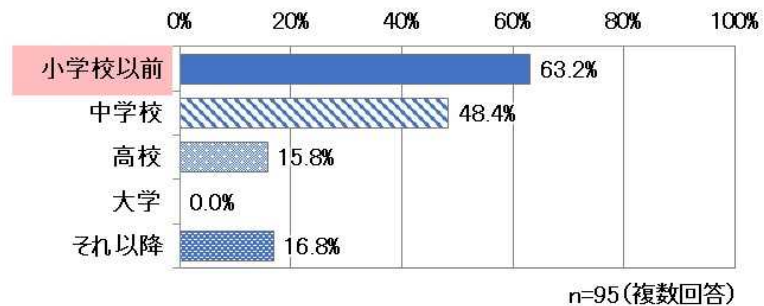
また、受講経験がある市民(16歳以上)の受講時期は、小学校以前が63.2%で最も多くなっています。

<市民(16歳以上)(自転車利用者)>

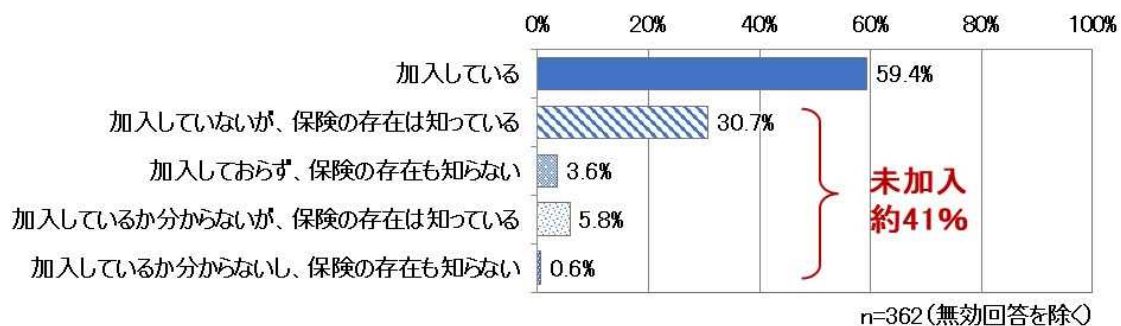
Q.いままで自転車に関する交通安全講習を受講したことはありますか



Q.これまでに交通安全教育を受講した時期はいつですか(いくつでも○)



Q.あなたは自転車保険に加入していますか
また、そのような保険があることを知っていますか



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査(R6)

図 2.28 交通安全講習の経験、自転車保険加入状況(市民(16歳以上))

コラム

自転車保険に加入しましょう

自転車事故を起こした場合、被害の大きさによっては数千万円の賠償金を支払う必要がある場合もあります。あなたと被害者を守るため、事故を起こしてしまったときに備えて自転車保険に入りましょう。

6. 駐輪環境、放置自転車

(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ます。

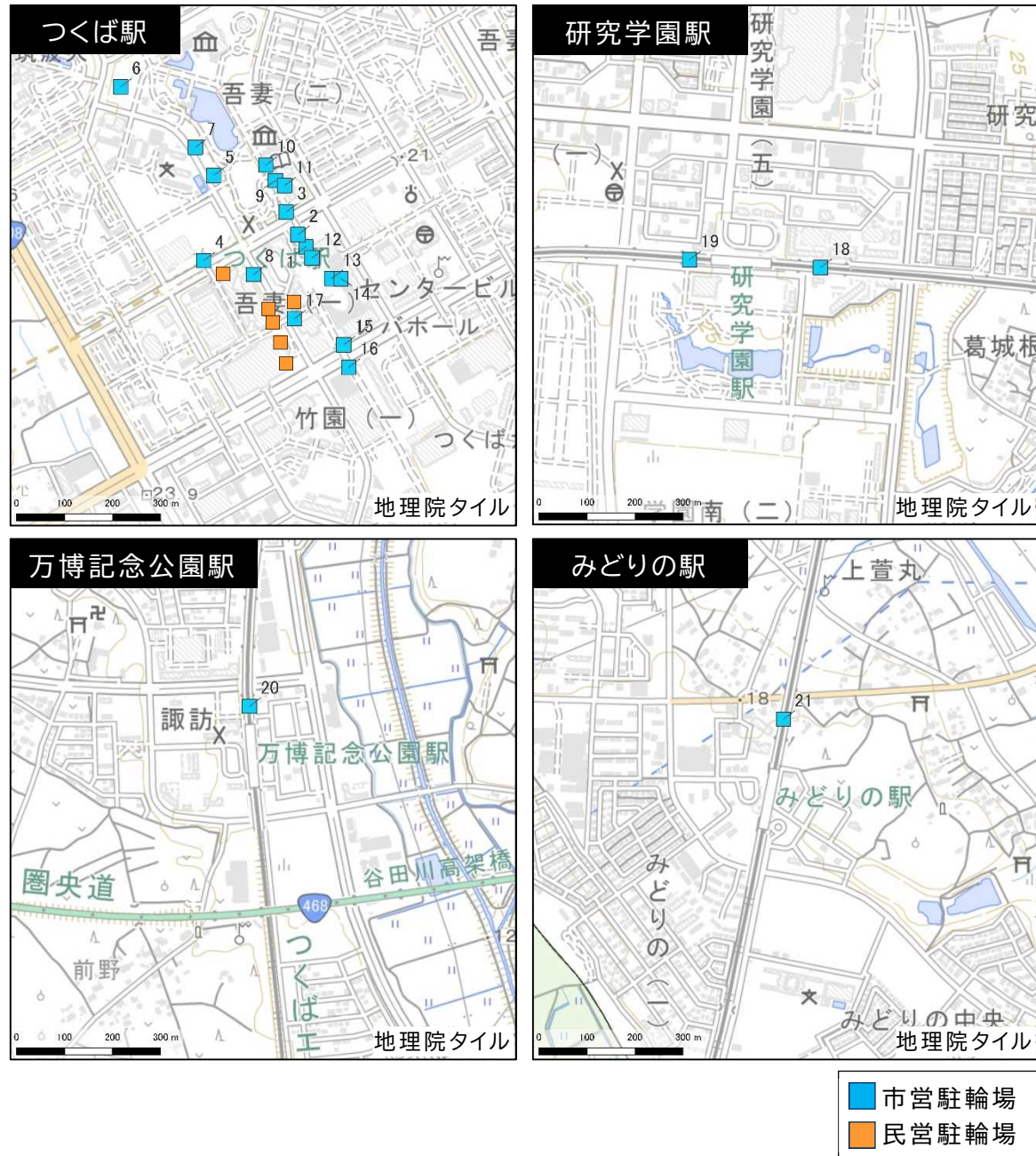


図 2.29 駅周辺の駐輪場位置(令和6年11月時点)

表 2.2 市営駐輪場一覧(令和6年11月時点)

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 ※1
	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 ※1
	10	つくば中央図書館西路上自転車駐車場	一時	-	-	162	-	有料 ※1
	11	つくば中央図書館南路上自転車駐車場	一時	-	-	50	-	有料 ※2
	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 ※1
	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	-		315		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

※1 2時間以内は無料

※2 市立中央図書館又は県立近代美術館つくば分館の利用者は無料

(2) 市営駐輪場の利用状況

市営駐輪場の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年(2020年)に大きく減少しました。つくば駅では令和元年(2019年)の水準まで戻っていない状況です。

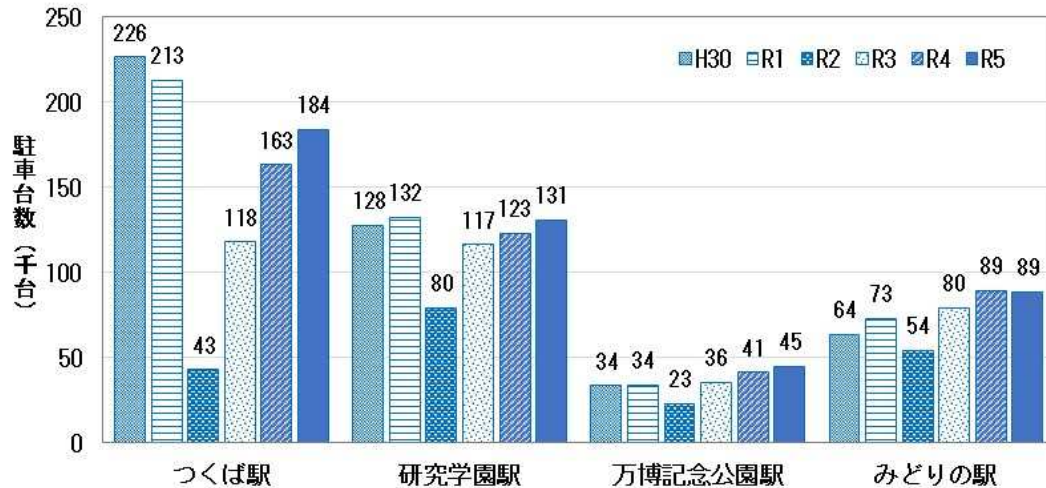
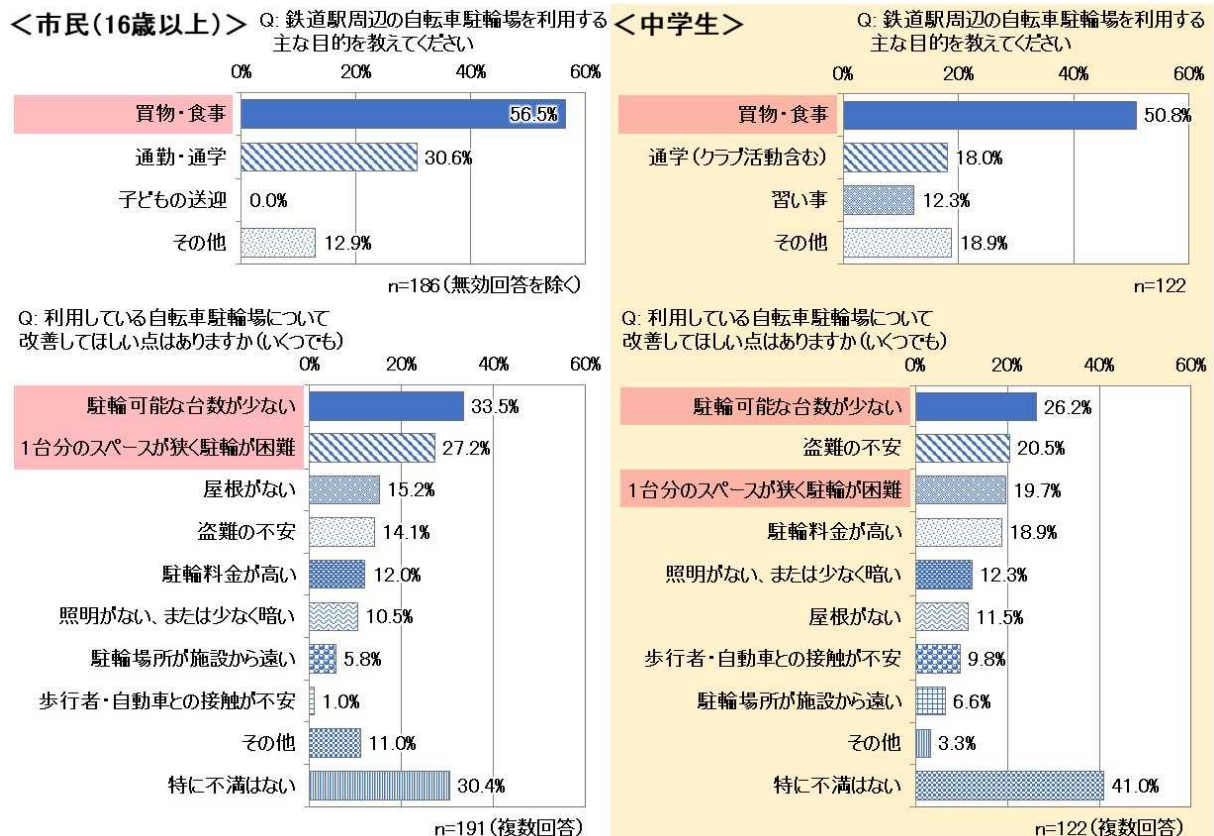


図 2.30 駅別における市営駐輪場の利用状況

鉄道駅周辺の駐輪場の利用目的は、「買い物・食事」が最も多いです。また、改善してほしい点として、「駐輪台数の少なさ」、「1台分のスペースの狭さ」が指摘されています。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査(R6)

図 2.31 自転車駐車場の利用目的やニーズ

(3) 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ます。

放置自転車台数の推移では、令和3年(2021年)以降全体としてやや増加傾向にあり、特に令和5年(2023年)はつくば駅周辺で放置自転車が増加しています。

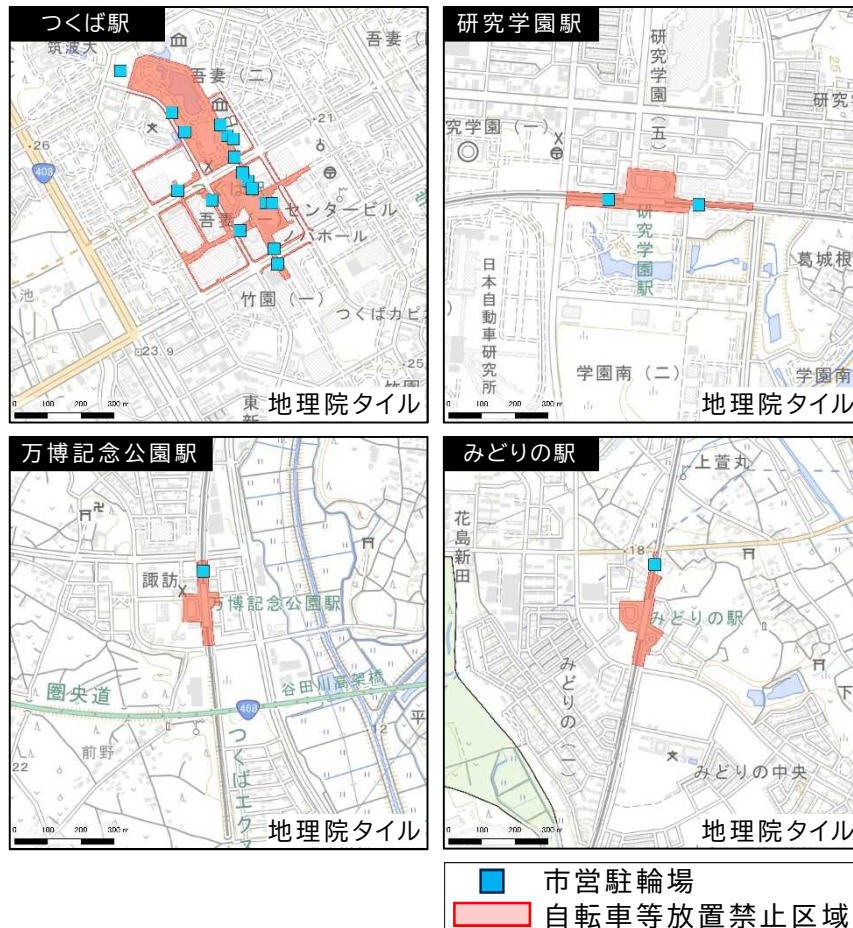
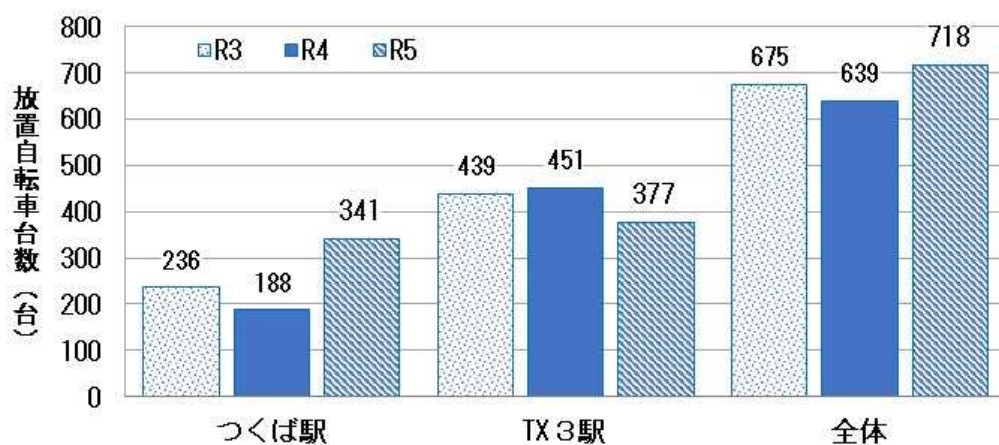


図 2.32 放置自転車の位置(令和6年11月時点)



出典：つくば市放置自転車実績（R3～R5年度）

図 2.33 放置自転車台数の推移

7. 施設立地状況

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ます。

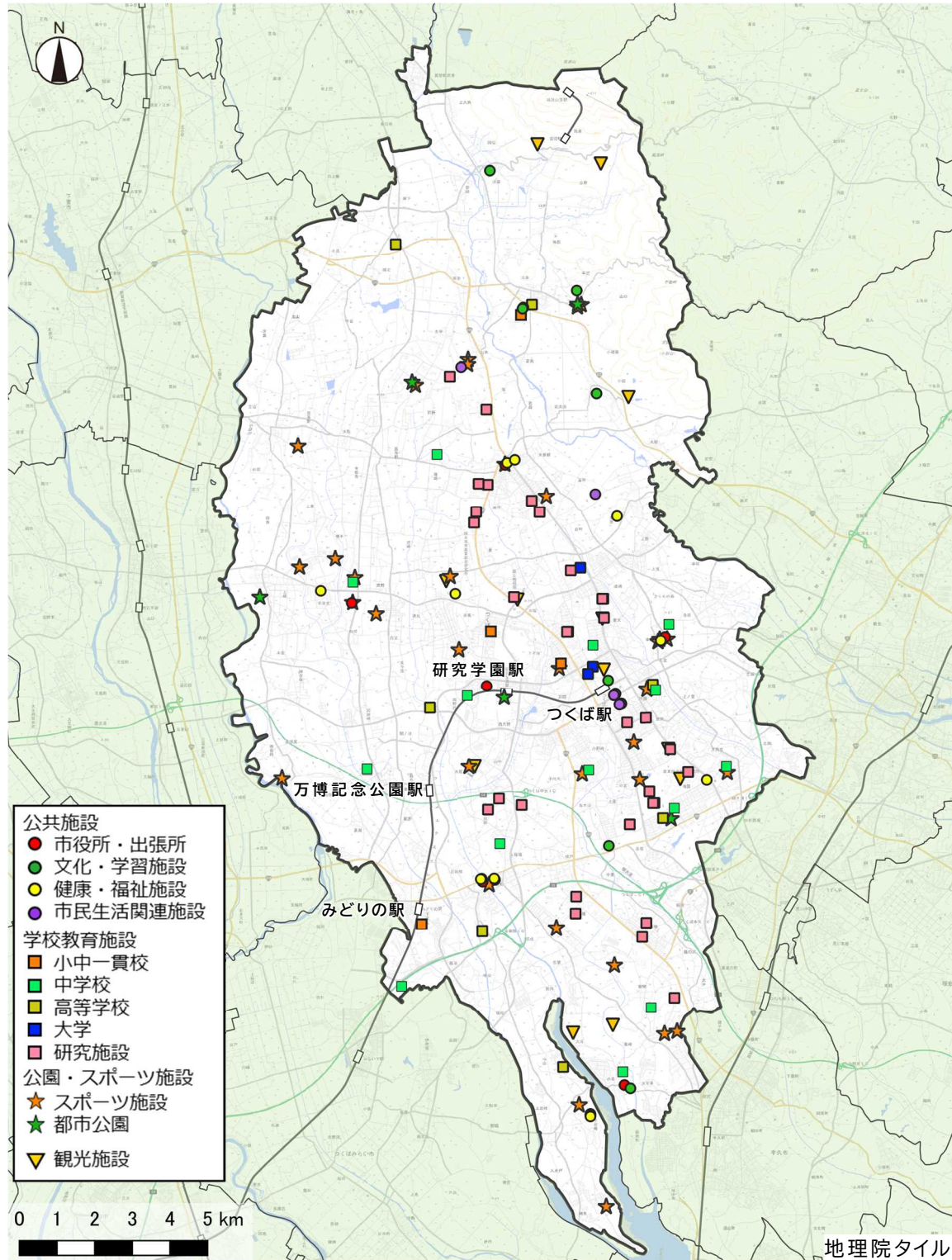


図 2.34 自転車利用が想定される施設

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）が立地しています。

自転車を電車で運び（輪行）、現地で組み立ててサイクリングを楽しむための自転車拠点として、つくば駅前商業施設内に自転車組立スペースを設置しています。また、国内最高峰のBMXレーシングコースを備えた自転車拠点として、「サイクルパークつくば」を令和5年（2023年）に開所しました。



サイクルパークつくば

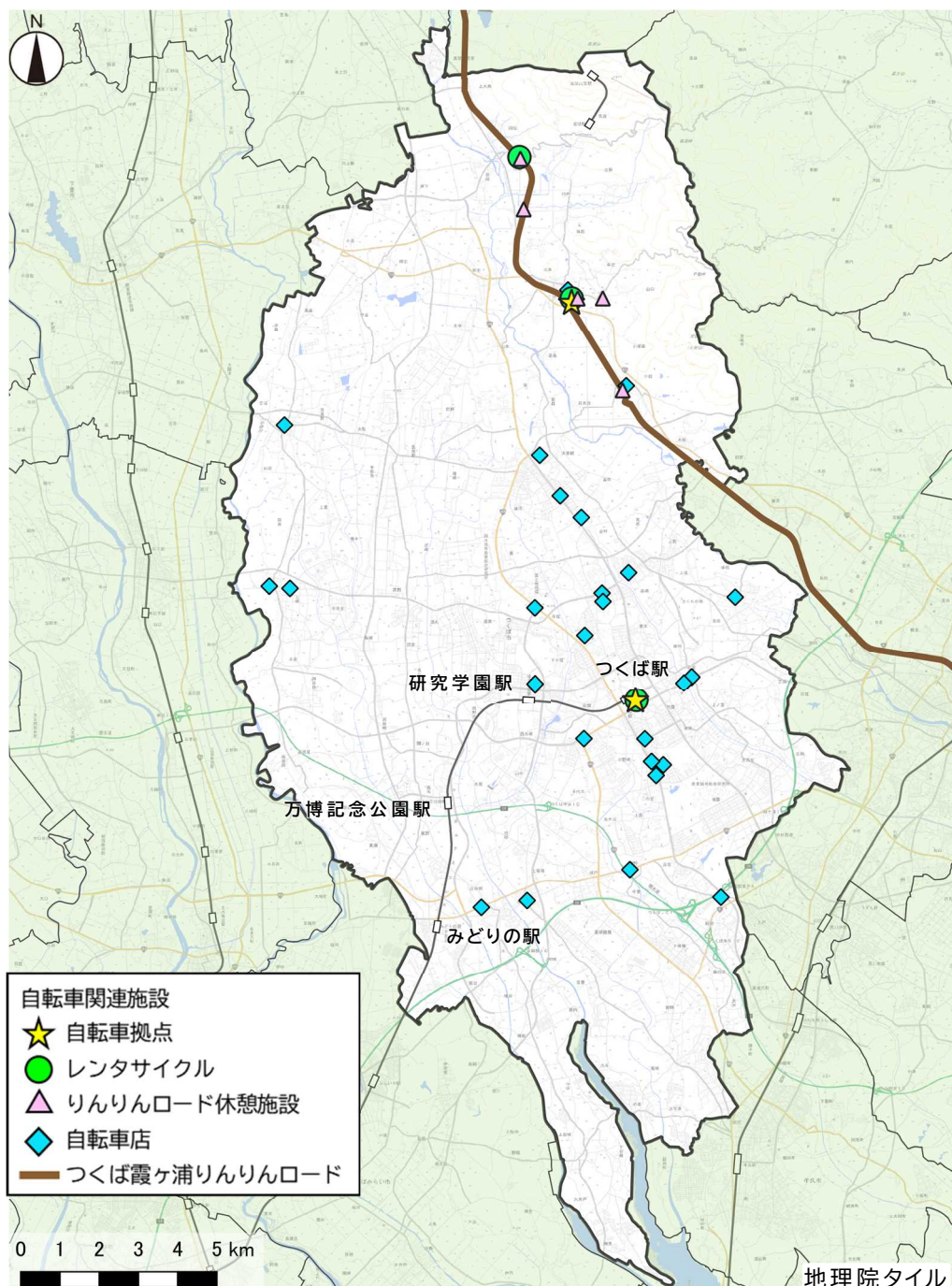
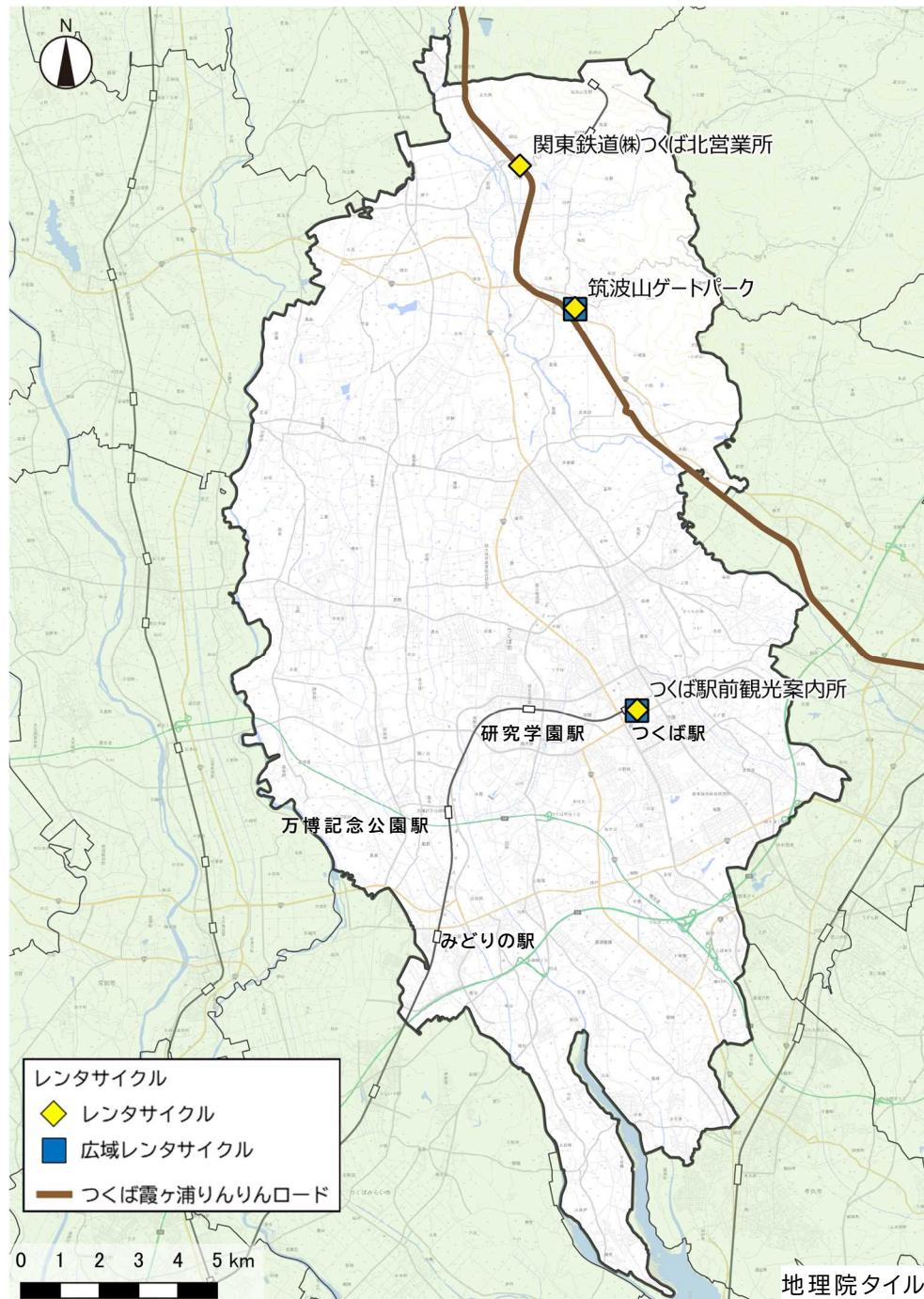


図 2.35 自転車関連施設

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ます(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)。



出典：【広域レンタサイクル】茨城県「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ホームページ（2024年10月時点）

図 2.36 レンタサイクルの位置

表 2.3 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	備考
つくば駅前 レンタサイクル	つくば駅前 観光案内所	大人用 26台 子ども用 4台	500円/日 小学生以下 250円/日	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	500円/日 小学生以下 250円/日	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 9台※1 小学生以下 9台	500円/日 小学生以下 250円/日	午前9時 ～ 午後4時30分	ヘルメット無料貸出 ※1 うち幼児2人 同乗用自転車2台
		E-BIKE 5台	500円/2時 間。一日最大 2,000円		ヘルメット無料貸出 サイクルパークつく ばBMXレーシング コース内のみ使用可 能
		BMX大人用 8台 子ども用 28台	500円/日		
広域レンタサイクル	筑波山 ゲートパーク ・ つくば駅前 観光案内所	クロスバイク	2,000円/日	筑波山 ゲートパーク 午前9時 ～午後4時 火曜定休 ・ つくば駅前 観光案内所 午前9時30分 ～午後4時	ヘルメット無料貸出
		ロードバイク	2,500円/日		
		ミニベロ	2,000円/日		
		Eバイク	3,000円/日		
		ジュニアクロス バイク	500円/日		ヘルメット無料貸出 対 応 身 長 : 135 ～ 150cm

出典：【広域レンタサイクル】茨城県「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ホームページ（2024年10月時点）

(2) シェアサイクル(つくチャリ)

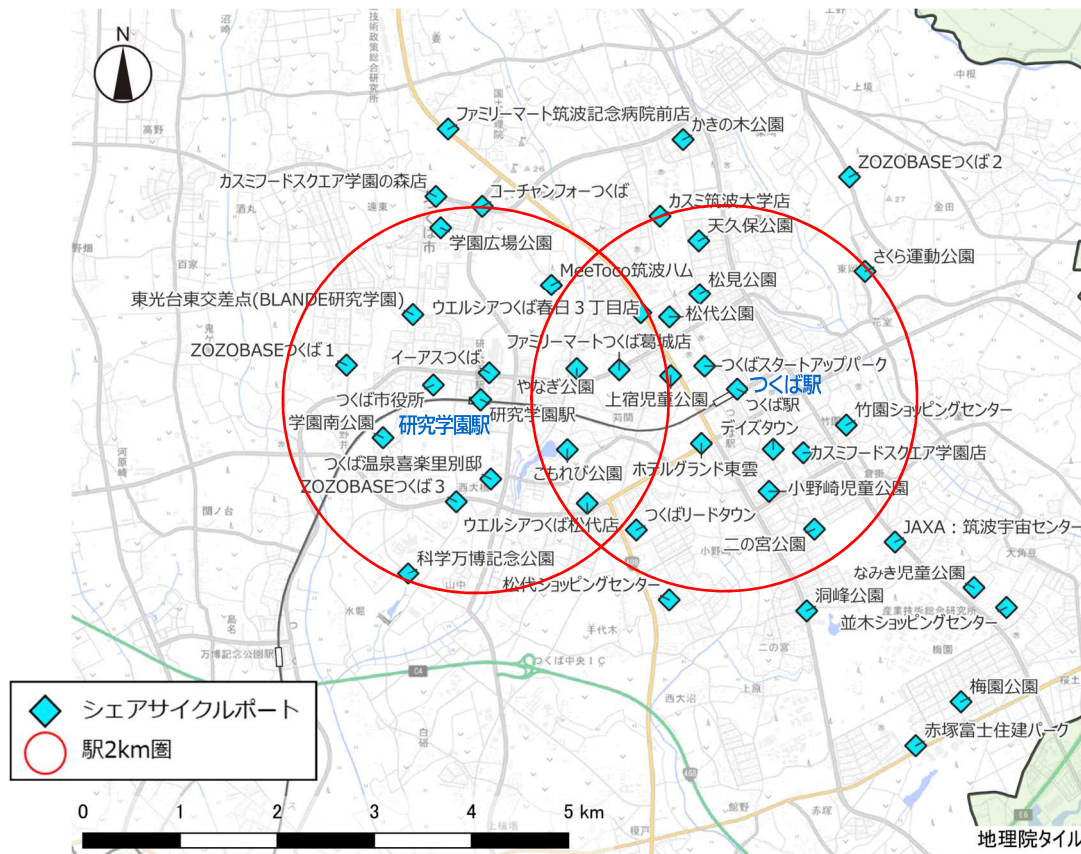
市の実証実験事業として、「つくチャリ」が令和3年(2021年)10月に開始しました。令和6年(2024年)10月より本格運用となり、つくば駅、研究学園駅周辺に43ポート設置(令和6年(2024年)10月現在)しています。



図 2.37 つくチャリ

表 2.4 つくチャリの概要

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として開始され、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である。令和6年(2024年)10月より本格運用している。
期間	令和3年(2021年)10月1日～令和6年(2024年)9月30日(実証実験) 令和6年(2024年)10月1日～(本格運用)
利用料	77円/15分, 上限1,500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	43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 ・シリコー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



つくチャリの利用状況は、市の当初目標値を大幅に上回り利用されています。

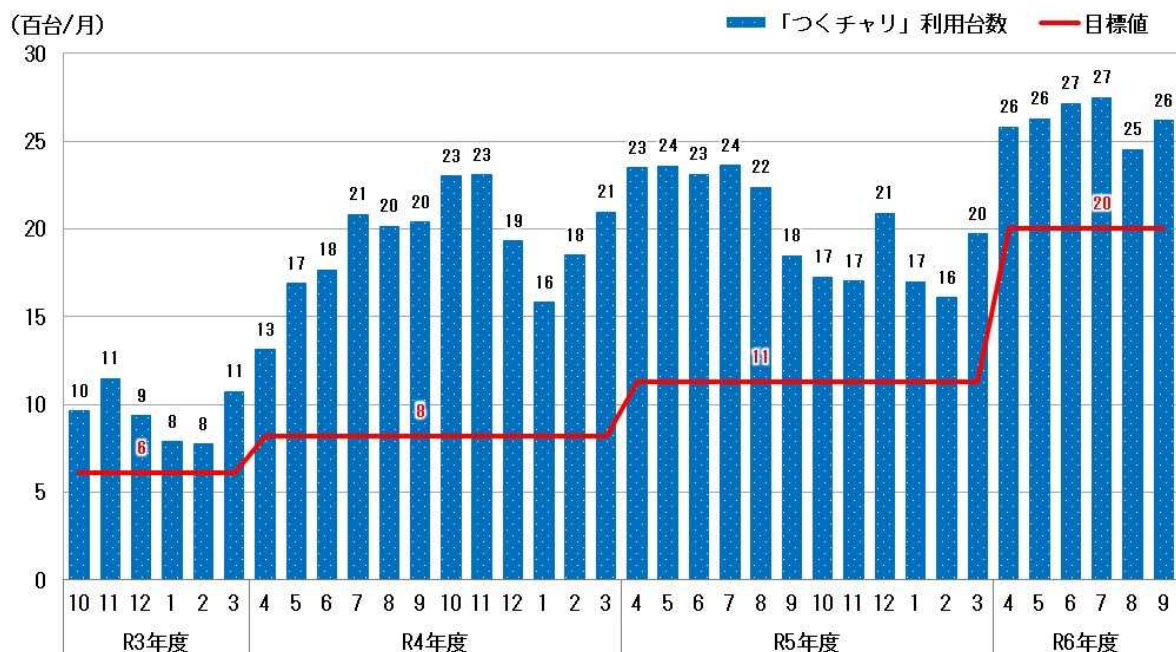


図 2.39 月別つくチャリ利用台数(令和3年10月～令和6年9月)

自転車利用に関するつくば市民アンケート調査において、つくチャリの認知度はエリアが限定されていることから、市民(16歳以上)の5割程度に留まっています。

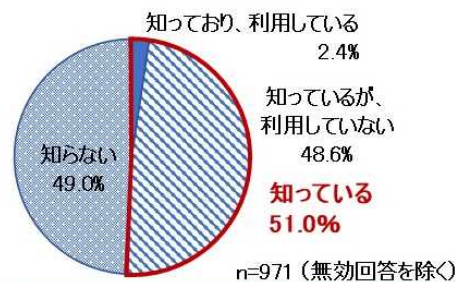
また、つくチャリを利用した市民(16歳以上)の47.8%、中学生の81.8%が「満足」、「やや満足」と回答しており、市民(16歳以上)の30.4%、中学生の9.0%が「不満」、「やや不満」と回答しています。

＜市民(16歳以上)＞ Q:あなたは「つくチャリ」を知っていますか 知っている方は、利用していますか

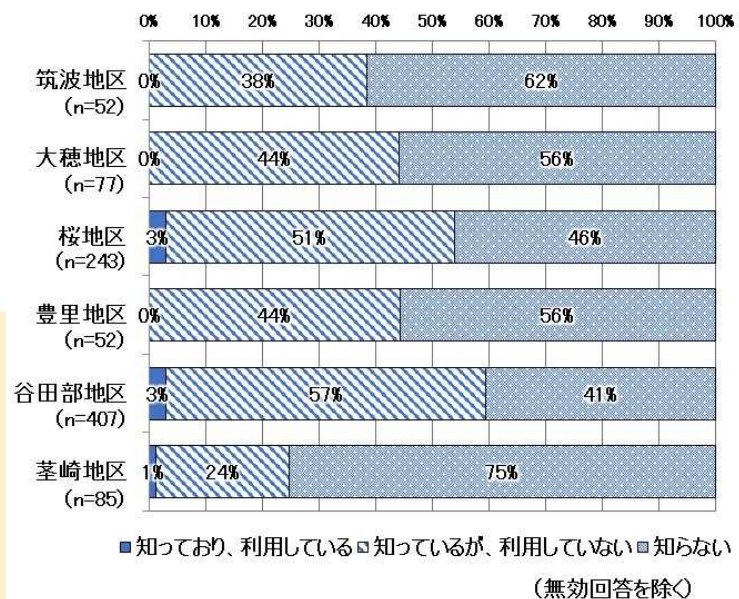
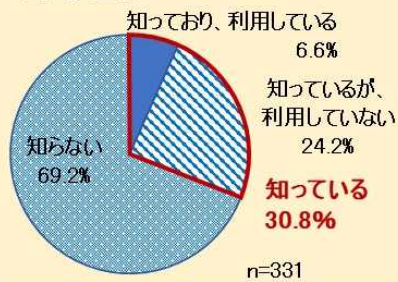
【全体】

【地区別】

Q:あなたは「つくチャリ」を知っていますか
知っている方は、利用していますか



＜中学生＞

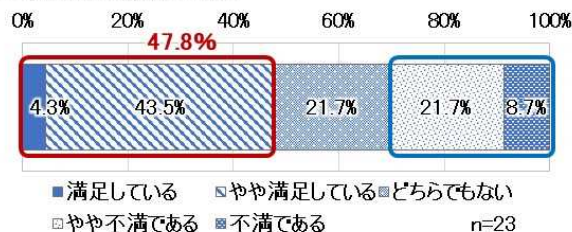


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.40 つくチャリ(シェアサイクル)の認知度

Q:つくチャリを「知り、利用している」を選んだ方
「つくチャリ」に対する満足度を教えてください

＜市民(16歳以上)＞



＜中学生＞



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.41 つくチャリの満足度

9. 観光

(1) 市内における観光実態

市では観光政策に関し、第3次つくば市観光基本計画で定めた基本理念の下、持続可能な観光を目指しています。

一方、数値目標となっている観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて令和2年(2020年)に減少し、令和5年(2023年)時点で令和元年(2019年)の水準まで戻っていない状況です。

【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(2026年度):500万人/年 令和6年度(2024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(2025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(2025年):60.6%

出典：第3次つくば市観光基本計画（令和4年4月）

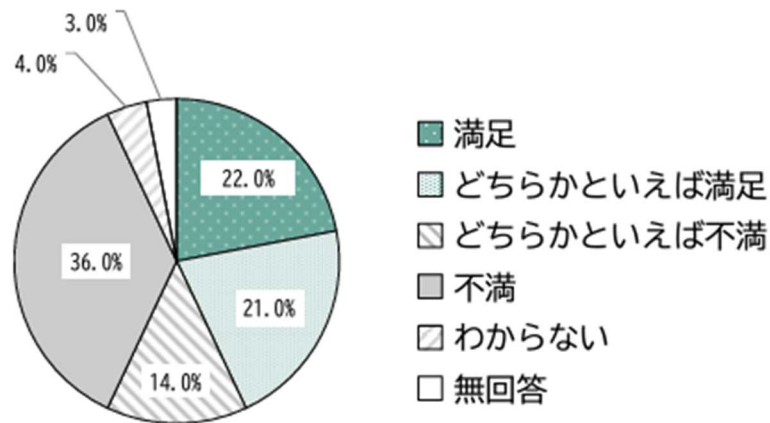
図 2.42 市の観光政策における基本理念と目標指標



出典：茨城県 観光客動態調査

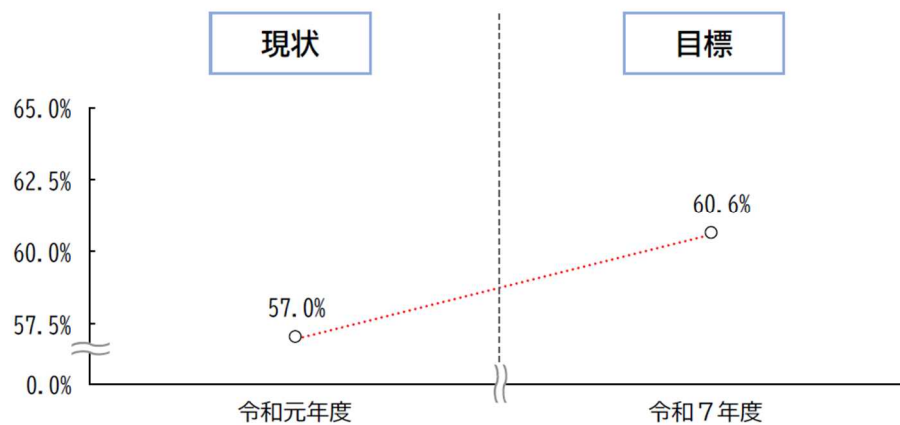
図 2.43 観光入込客数の推移

観光の振興に関する市民の満足度は、「満足」、「どちらかといえば満足」が43.0%を占めています。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(2019年度)時点で57.0%となっています。



出典：つくば市市民意識調査（令和元年度）（第3次つくば市観光基本計画（2022））

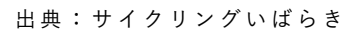
図 2.44 観光の振興に関する満足度



出典：第3次つくば市観光基本計画（2022）

図 2.45 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

利用者数(令和4年(2022年)で約12.5万人)は年々増加し、開通した平成28年(2016年)と比べて2.6倍となっています。



利用者数（千人／年度）

年度	利用者数（千人／年度）
H28	48
H29	55
H30	81
R1	93
R2	105
R3	110
R4	125
R5	125

約2.6倍

図 2.47 つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数の推移

コラム

ナショナルサイクルルートとは

ナショナルサイクルルート制度とは、自転車活用推進法を踏まえ創設された制度で、下記5つの項目で「一定の要件」を満たすサイクリングルートを対象に国の「推奨ルート」として指定しています。

①ルート設定／②走行環境／③受入環境／④情報発信／⑤取組体制

令和元年(2019年)11月に茨城県の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、滋賀県の「ビワイチ」、愛媛県と広島県にまたがる「しまなみ海道サイクリングロード」の3ルートが、さらに令和3年(2021年)5月には北海道の「トカプチ400」、千葉県・神奈川県・静岡県・愛知県・三重県・和歌山県にまたがる「太平洋岸自転車道」、富山県の「富山湾岸サイクリングコース」の3ルートがナショナルサイクルルートに指定されました。



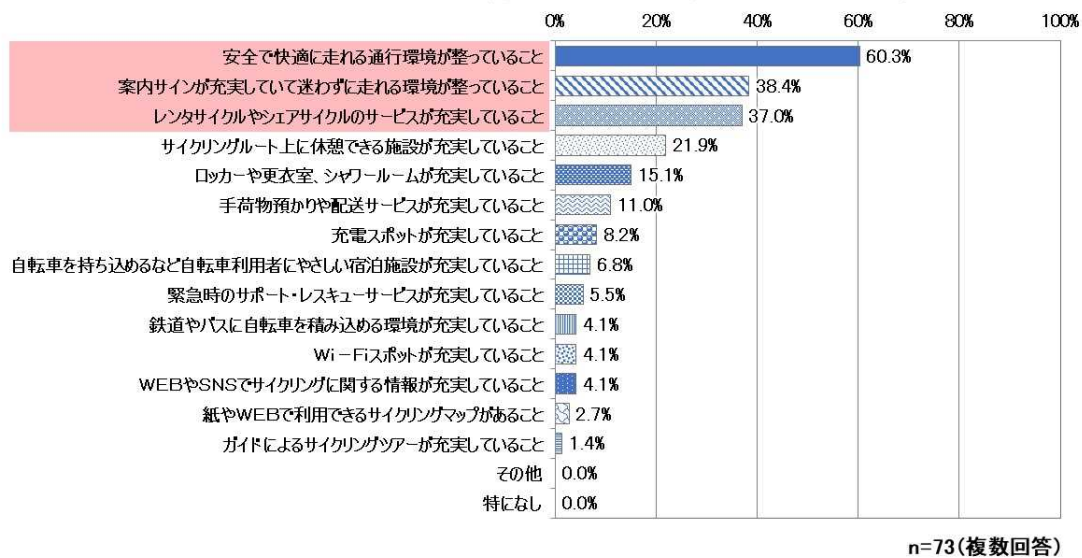
出典：ナショナルサイクルルート リーフレット 国土交通省ホームページ
(https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_jp.pdf)

図 ナショナルサイクルルート

(3) 観光・サイクリング目的の来訪に関する意向

令和6年度に実施したつくば市来訪者アンケート調査では、観光目的で自転車利用する際にあるとよい整備・サービスとして、「安全・快適な通行環境」、「充実した案内サイン」、「レンタサイクルやシェアサイクルのサービス充実」が上位3つを占めています。

(整備・サービスの要望) Q: つくば市内で観光やサイクリング目的で自転車を利用する際、どのような整備・サービスがあればより観光やサイクリングを楽しめると感じましたか。

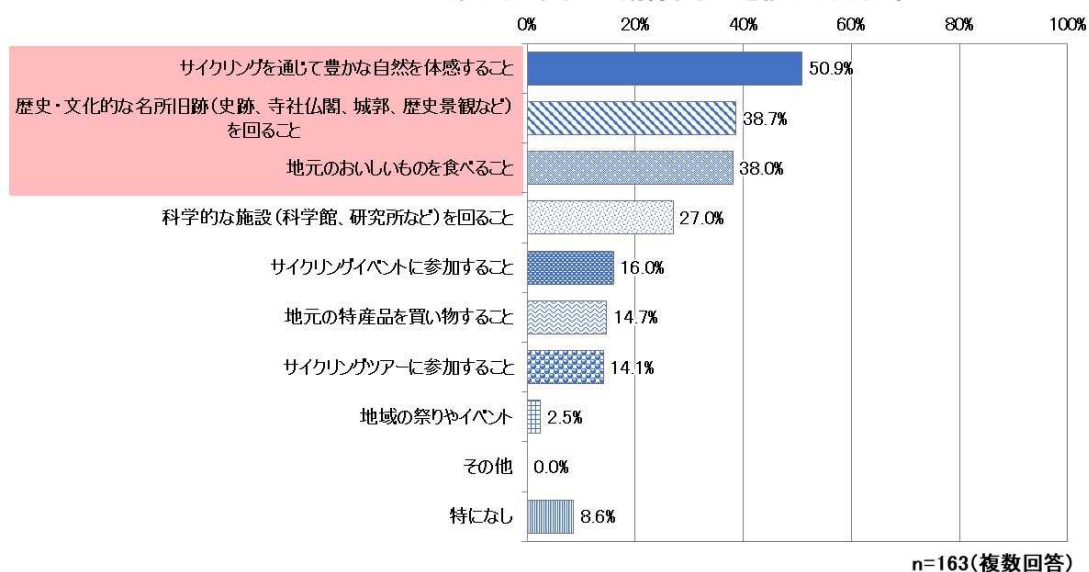


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.48 必要な設備・サービス

観光目的で自転車利用する際に、楽しみにすること・期待することとして、「サイクリングを通じた豊かな自然体験」、「歴史・文化的な名所旧跡巡り」、「地元のおいしいものを食べること」が上位3つを占めています。

(自転車の利用で期待すること) Q: つくば市で観光やサイクリング目的で自転車を利用する場合、楽しみにすること・期待することを教えてください。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.49 自転車の楽しみ・期待すること

10. 環境

国は平成25年度(2013年度)比で、令和12年度(2030年度)に温室効果ガスを46%削減、令和32年度(2050年度)にカーボンニュートラルを目指しています。

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おり、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(2022年)2月)」において表明しています。

表 2.5 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
H10(1998).10	つくば市環境基本条例を公布
H19(2007).10	大学、研究機関等と連携して「つくば3Eフォーラム」を結成
H21(2009).7	「つくば環境スタイル行動計画」を策定
H24(2012).3	「つくば環境スタイルサポーターズ」を発足
H25(2013).3	国から「環境モデル都市」に選定
H25(2013).4	「つくば市環境モデル都市行動計画」を策定
H30(2018).6	国から「SDGs未来都市」に選定
R2(2020).4	「第3次つくば市環境基本計画」を策定 「つくば市地球温暖化対策実行計画区域施策編」を策定
R4(2022).2	つくば市ゼロカーボンシティ宣言
R5(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(改定版)」を策定
R5(2023).11	国から脱炭素先行地域に選定

<つくば市ゼロカーボンシティ宣言>

つくば市は、令和4年(2022年)に、令和32年(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、平成30年(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。



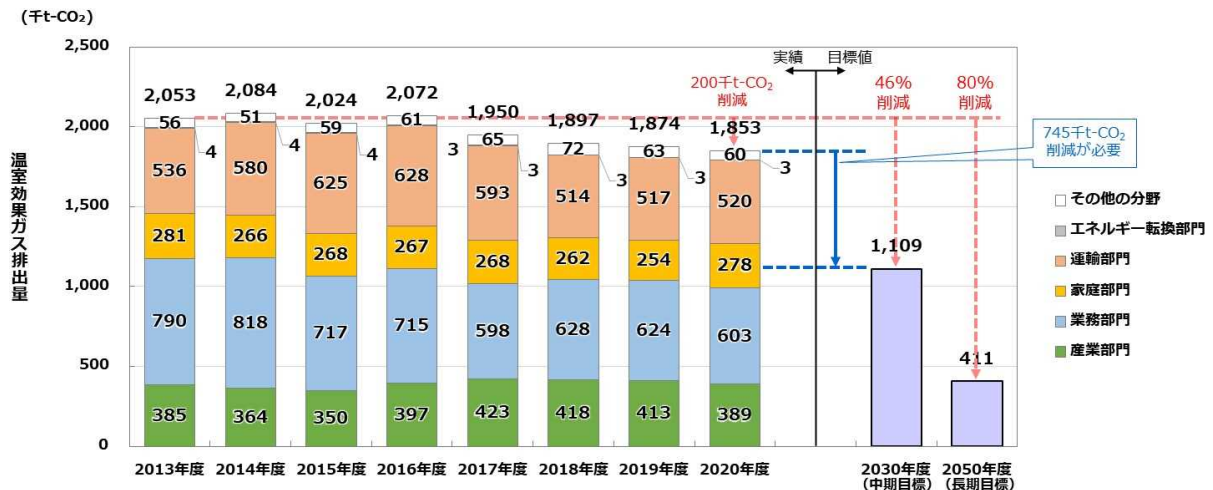
ゼロカーボンシティとは

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。

市の温室効果ガス排出量の推移をみると、平成25年(2013年)から令和元年(2019年)にかけて179千t-CO₂減少しました。しかし、令和32年(2050年)のカーボンニュートラル達成に向けては、令和3年(2021年)から令和12年(2030年)にかけて745千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となっています。

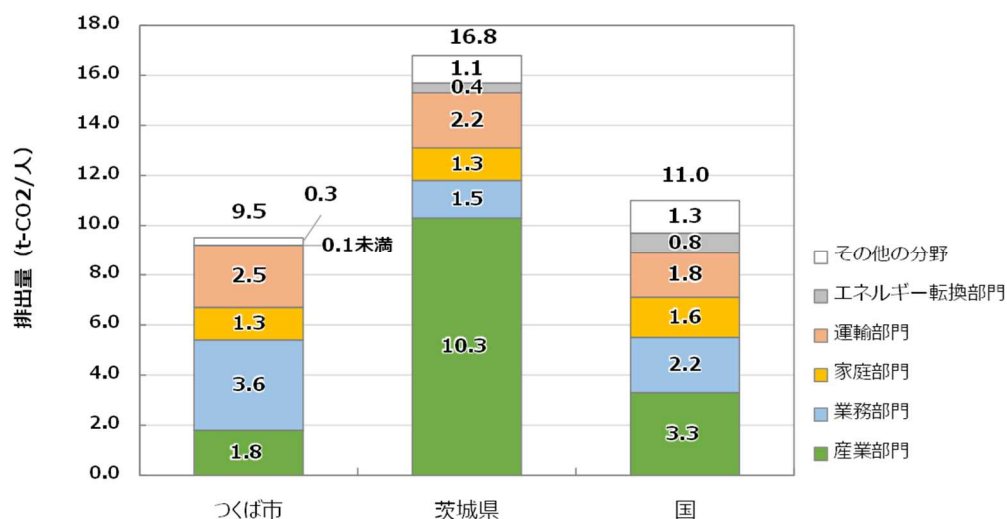


出典：つくば市生活環境部環境政策課「ゼロカーボンで住みよい2050年に向けたつくば市の現状」、つくば市地球温暖化対策 実行計画 区域施策編 (2020) より作成

図 2.50 市の温室効果ガス排出量の推移

人口1人当たりの温室効果ガス排出量は、国や県と比較して低い状況です。

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・割合が高い状況となっています。



出典：つくば市生活環境部環境政策課「ゼロカーボンで住みよい2050年に向けたつくば市の現状」、つくば市地球温暖化対策 実行計画 区域施策編 (2020) より作成

図 2.51 人口1人当たりの温室効果ガス排出量(2013年)

11. 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、第4期つくば市健康増進計画において、より「健康寿命の延伸」、「生活の質の向上」、「社会環境の質の向上」を基本目標に設定しています。

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しています。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(2015年)調査と比べて令和元年(2019年)は20ポイント程度減少しています。

【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



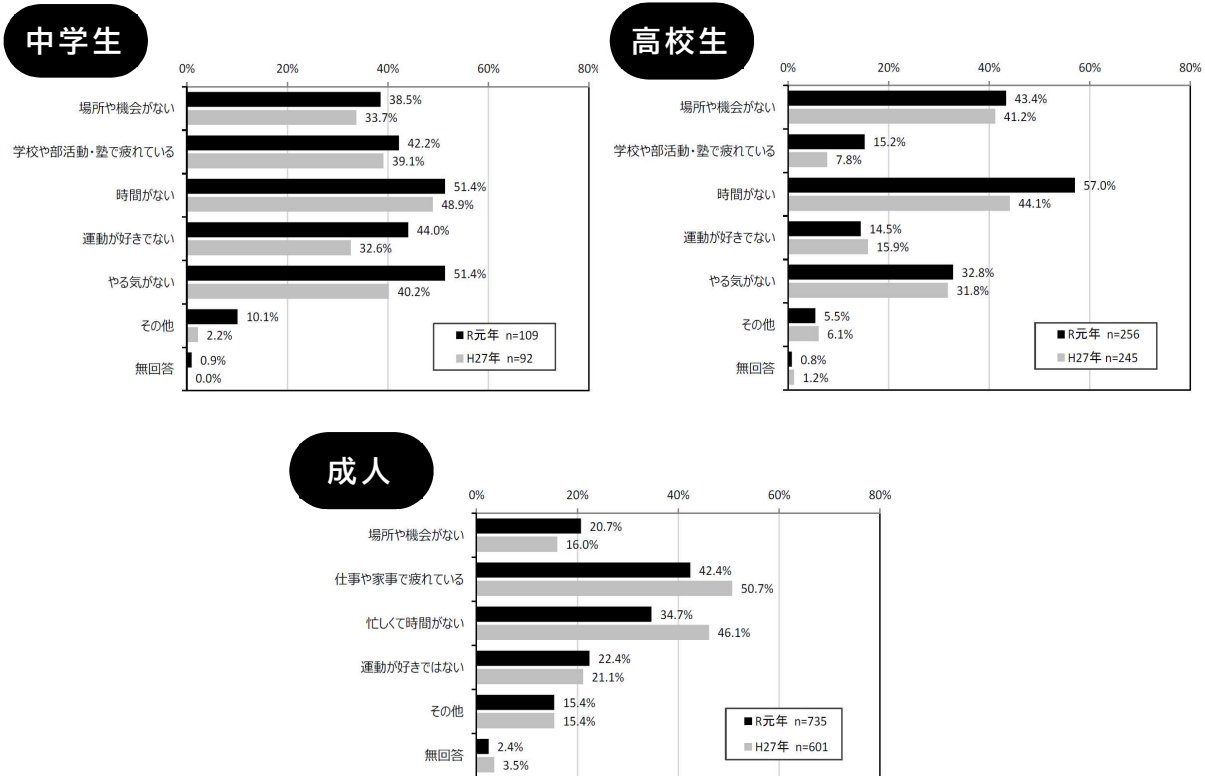
対象	平成27年	令和元年	増減
成人男性	49.1% (n=442)	28.1% (n=844)	-21.0
成人女性	38.6% (n=604)	20.7% (n=714)	-17.9

出典：第4期つくば市健康増進計画（2021）

図 2.52 市の健康政策における基本理念と基本目標

中学生、高校生の運動しない理由は、「時間がない」が最も多くなっており、特に高校生では12.9ポイント増で半数を超えています、また、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ポイント以上増加しています。

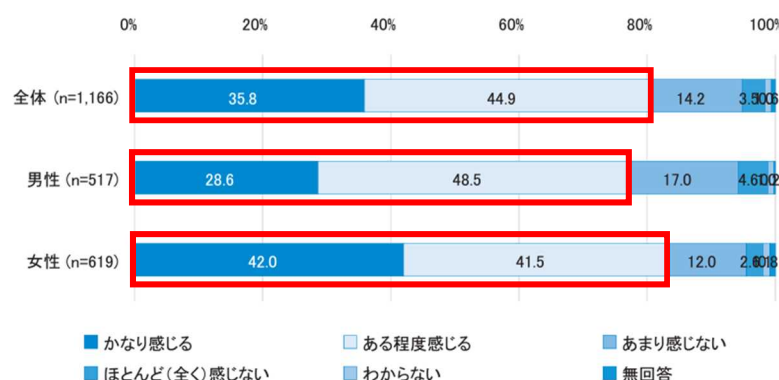
成人では、「仕事や家事で疲れている(42.4%)」が最も多く、次いで「忙しくて時間がない(34.7%)」が多くなっています。



出典：第4期つくば市健康増進計画（2021）

図 2.53 運動をしない理由

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割を超えています。



出典：つくば市スポーツ推進計画 中間年度見直し版（2019）

図 2.54 運動不足を感じている人の割合(2019年)

12. 現状のまとめ

表 2.6 現状のまとめ(1/2)

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24年間で人口は増加。将来人口としては、約29万人(2048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38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」、予約制乗り合いタクシー「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。 - 車道通行時、「自転車通行空間の狭さ」、「雑草や街路樹の車道へのはみだし」、「自転車レーン等がないこと」に、不安・走りにくいと感じている。 - 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済み。 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済み。 - 市の周辺4市で自転車ネットワーク計画が策定、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、小貝・鬼怒ツインリバールート)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。 - 自転車の代表交通手段分担率は12.2%であり、県南部地域では最も高い水準。 - 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、市内移動、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%)。 - 市民(16歳以上)の自転車所有状況は、「所有」が54.4%、「所有していない」が45.6%。 - 最も多い所有車種は、シティサイクル(電動アシストなし) - 日常利用の自転車利用環境へのニーズとして、「安全・安心・快適な自転車通行空間整備」、「夜間でも安全に自転車利用できるように街灯の整備」、「自転車利用者のルール・マナー」が求められている。
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。全事故件数当たりの自転車事故の割合は増加傾向にある。 - 令和5年度の自動車事故状況では、当事者種別では「対自動車」(94.6%)、発生場所では「交差点」(46.4%)、時間帯では「日中」(66.1%)がそれぞれ最も多い。 - 自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、自転車の車道通行原則を遵守している市民(16歳以上)は41.7%。 - 中学生は、「並進の禁止」を「守っている」(63.1%)、「守っていない」(33.1%)。 - ヘルメット着用努力義務について、市民(16歳以上)の35.5%、中学生の78.8%が遵守している。 - 自転車に対し、歩行者は「一時停止せずに飛び出し」や「携帯電話のながら運転」について、ドライバーは「急な飛び出し」や「左側通行していないこと」について不満を感じている。 - 自転車利用に関する交通安全講習の受講経験がない市民(16歳以上)が約6割。

表 2.7 現状のまとめ(2/2)

項 目	現 状
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、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年(2020年)に大きく減少。つくば駅、研究学園駅では令和元年(2019年)の水準まで戻っていない。 - 放置自転車は令和3年(2021年)以降全体としてはやや増加傾向にあり、特に令和5年(2023年)はつくば駅周辺で放置自転車が増加している。 - 駐輪場の利用目的は、市民(16歳以上)も中学生も「買い物・食事」が最も多い。 - 駐輪環境で改善してほしい点として、「<u>駐輪台数の少なさ</u>」、「<u>1台分のスペースの狭さ</u>」が多い。
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(2023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(2021年)10月に開始、つくば駅、研究学園駅周辺に43ポート整備。 「つくチャリ」の利用状況は、市の当初目標値を大幅に上回った。 - つくチャリの「利用経験がない」のは、市民(16歳以上)97.6%、中学生94.4%。<u>利用した市民(16歳以上)の約48%は満足、約30%は不満。</u>
観光	<u>観光入込客数は令和元年(2019年)までは増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少。令和5年(2023年)時点では令和元年(2019年)の水準に戻っていない。</u> - 観光の振興に関する市民の満足度は、「満足・どちらかといえば満足」が43.0%、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(2022年)で約12.5万人であり、平成28年(2016年)と比べて2.6倍増。 - 観光目的で自転車利用する際にあるとよい整備・サービスとして、「安全・快適な通行環境」、「充実した案内サイン」、「レンタサイクルやシェアサイクルのサービス充実」が上位。 - 楽しみにすること・期待することとして、「サイクリングを通じた豊かな自然体験」、「歴史・文化的な名所旧跡巡り」、「地元のおいしいものを食べること」が上位。
環境	- 令和4年(2022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、令和32年(2050年)にカーボンニュートラルの達成には、更なる取組みの推進が必要。 - 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低いものの、<u>市では業務部門、運輸部門で排出量・割合が高い。</u>
健康	- 小学生から成人まで<u>市民の運動習慣の割合が低下</u>(特に、成人は平成27年(2015年)調査と比べて20ポイント程度減少)。 - 市民のうち、運動不足を「かなり感じる」、「ある程度感じる」と回答した人は、8割超。

13. 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します。

表 2.8 つくば市の自転車を取り巻く課題

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 ポイント程度減少。
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(2019 年)までは増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症の影響で減少。令和 5 年(2023 年)時点では令和元年(2019 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 万人当たり)は県内ワースト 7 位。市民向け調査において、「自転車専用道路や歩道の整備」や「自転車利用者のルール・マナー」が改善要望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。

第3章 目指す将来像と計画目標

1. 目指す将来像

自転車は、誰でも手軽に利用でき、健康に良く環境に優しい、そして何より”楽しい”乗り物です。日常の生活や観光・レジャーにおいて、自動車で済ませていた移動に自転車を使ったり、公共交通機関の末端交通※として自転車を使うなど、自転車を活用することによって、個人や事業者、地域全体にとって様々なメリットがあります(p.3「コラム 自転車のメリット」参照)。

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作られていく』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として「Pedaling Our Green Tomorrow グリーンなあしたへ漕ぎ出そう」を掲げました。このGreen(グリーン)という言葉は環境だけでなく、より健康的な生活、“楽しさ”という意味を内包しており、“楽しく”自転車に乗ることによって「グリーンなあした」をつくっているという将来像を、みんなで実現していこうという想いを込めています。

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・快活につながる「ウェルネス」、地域の魅力向上・賑わい創出につながる「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がる「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。

こうした自転車活用の推進によって、本計画の目的である環境負荷の低減、市民の健康・快活の実現、地域の魅力向上・賑わい創出、そして持続可能な『自転車のまちつくば』の実現を目指すとともに、つくば市の最上位計画である「つくば市未来構想」で掲げる『つながりを力に 未来をつくる』というまちづくりの理念の実現につなげていきます。

※末端交通：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。



図 3.1 計画で目指す将来像

2. 計画目標

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します。

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

自転車を活用することは、環境負荷低減に効果があることから、市民の生活に自転車を取り入れやすくするための情報発信や利用しなくなった自転車のアップサイクル等、カーボンニュートラルに向けた環境にやさしいまちづくりを推進します。

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

市民の健康増進や快活につなげるため、自転車で気軽に出かけたいなる機会や環境の創出、自転車利用の有用性に関する情報発信などの取組を推進します。

コミュニティ

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

つくば霞ヶ浦りんりんロードや地域の魅力的な資源を活かしたサイクルツーリズムに官民一体となって取り組み、市民や来訪者が自転車の移動自体を楽しめるような利用環境を整えることで、地域の活性化や賑わいの創出を図ります。

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

道路を利用する全ての人が安全・安心に通行できる環境を整えるために、自転車通行空間の計画的な整備・維持管理、世代に応じた自転車の安全教育、正しい自転車利用に向けた取組を推進します。

第4章 実施する施策

1. 実施する施策

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の措置について、次のとおり定めます。

スコープ	施 策	措 置		
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～				
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	1-1	自転車利用促進に向けた総合的な情報発信	
		1-2	自転車通勤や業務利用に向けた啓発活動	
	2	自転車のアップサイクル推進	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
			-	スコープ2～4の取組は共通(環境負荷低減に寄与)
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～				
1	誰もが手軽に自転車を利用できる環境づくりの推進	1-1	シェアサイクルの利用促進	
		1-2	駐輪場の環境整備	
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	2-1	サイクルイベント等の実施	
		2-2	自転車を活用した健康づくりの促進	
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～				
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	1-1	レンタサイクルの利用促進	
		1-2	サイクリストフレンドリーな環境づくり	
2	市民や来訪者が自転車を楽しめる仕掛けづくり	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	
		2-2	サイクルパークつくばを活用した地域の活性化	
3	サイクルツーリズムの情報発信・PR	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	
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～				
1	自転車通行空間の計画的な整備推進	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	
		1-2	自転車通行空間の維持管理	
		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	
2	自転車安全利用の促進	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	
		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	
		2-3	自転車ヘルメット着用の促進	
		2-4	自転車損害賠償保険等の加入促進	
3	安全性の高い自転車等の普及	3-1	安全性の高い製品購入の促進	
		3-2	自転車の点検整備を促進するための広報啓発	

2. 施策内容

スコープ1 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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説 明
市公式ホームページ「ツクバサイクル」による総合的な情報発信	「ツクバサイクル」において、自転車活用に関する情報を発信することで、環境負荷低減につながる自転車利用を促します。
自転車関連情報（ルート情報等）のオープンデータ化	ルート情報や駐輪場の位置等に関する各種データをオープンデータとして公開し、自転車関連データの利活用を推進します。
気候市民会議ロードマップの推進	ゼロカーボン移動への転換に応じて、アプリ等へのポイントが付与される仕組みを構築するなど、気候市民会議で提言された取組について推進します。

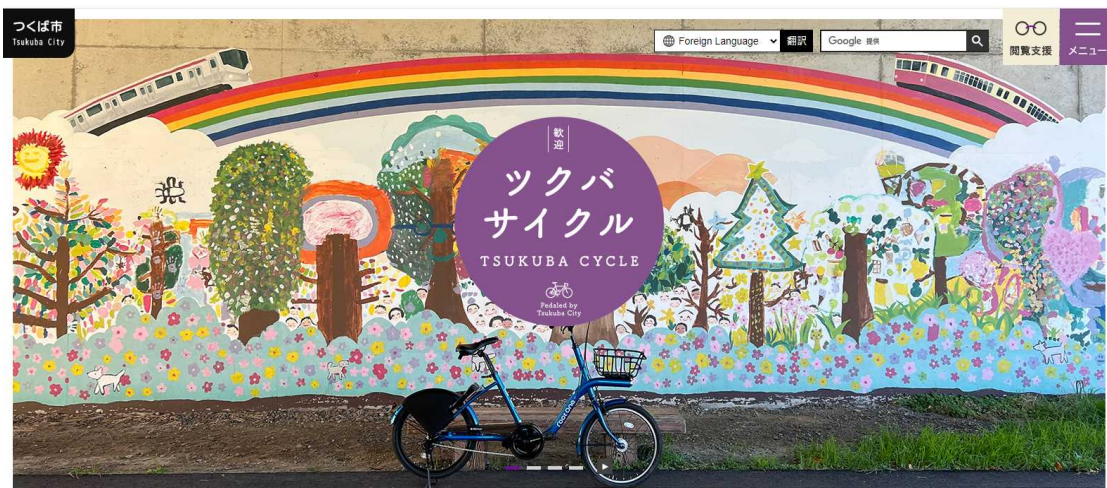


図 4.1 「ツクバサイクル」ホームページ

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

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

措置1-2 自転車通勤や業務利用に向けた啓発活動

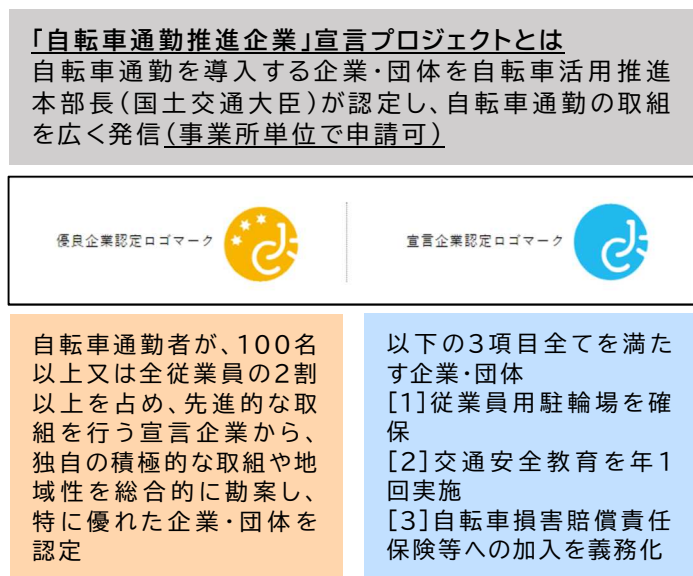
▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
「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	国が進める「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、事業所等に情報提供をするなどの支援を行います。



出典：自転車活用推進官民連携協議会ホームページ

図 4.2 自転車通勤導入に関する手引き



出典：自転車活用推進官民連携協議会ホームページより作成

図 4.3 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの概要

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、市内事業者・団体等

▶▶▶ 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
「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの認定に向けた市内企業・団体への支援	新規実施					

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説 明
放置禁止区域における放置自転車の撤去、保管	つくば市自転車等放置防止条例に基づき、道路、公園、駅前広場など公共の場所で放置されている自転車に対する指導・警告及び撤去を行います。
市内指定自転車店におけるリサイクル自転車の販売	放置自転車を有効活用するため、協定を締結している茨城県自転車二輪自動車商協同組合及び公益社団法人つくば市シルバー人材センターに譲渡し、整備の上、指定の店舗にて販売を行います。

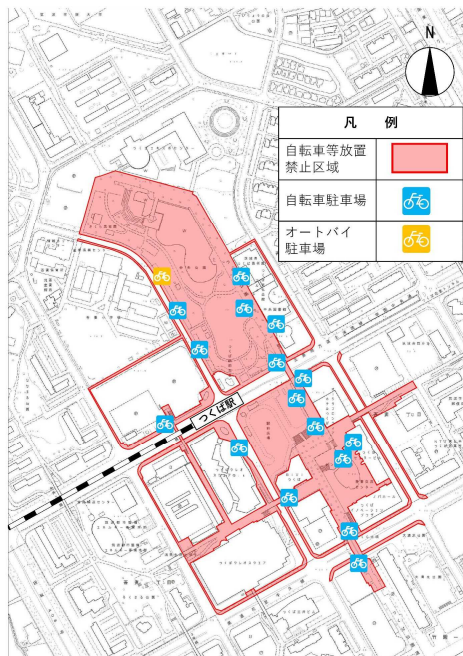


図 4.4 自転車等放置禁止区域
(つくば市駅周辺)



図 4.5 放置自転車の保管場所

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶

市、自転車二輪自動車商協同組合、
公益社団法人つくば市シルバー人材センター等

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

スコープ2 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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
つくチャリの運営及びポートの拡充	シェアサイクル「つくチャリ」を運営し、より多くの方に利用されるよう周知広報を行うほか、利用者の声を勘案し、ポートを拡充していきます。

🚲 サイクルポートマップ（2024年10月1日現在）



図 4.6 シェアサイクル「つくチャリ」

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、シェアサイクル事業者等

▶▶▶ 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
つくチャリの運営及びポートの拡充	継続					見直し・継続

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1-2 駐輪場の環境整備

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
つくばエクスプレス各駅周辺の駐輪場の整備	自転車と鉄道の接続や駅周辺の商業施設等へのアクセス性向上のため、駐輪場を整備します。
交通の結節点となる拠点への駐輪場の整備	サイクル&バスライドを実現するため、交通の結節点となる拠点に駐輪場を整備します。

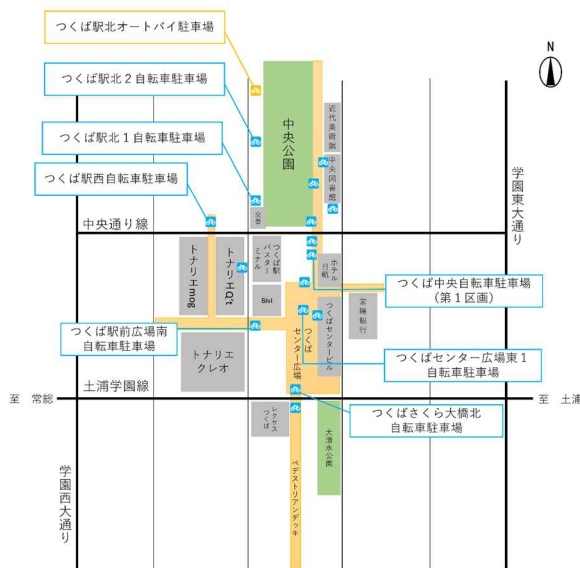


図 4.7 TX駅周辺の自転車駐車場
(定期利用)(令和6年11月時点)



図 4.8 サイクル&バスライド駐輪場
(つくば市役所)

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、バス事業者等

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

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
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	初心者から自転車愛好家まで広く楽しめるイベントである 「PEDAL DAY GO Mt. TSUKUBA -ペダルでいご〜筑波山-」を 継続して開催し、自転車に乗る楽しさを発信します。



図 4.9 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)

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 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
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	継続		(見直し・継続)			

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2-2 自転車を活用した健康づくりの促進

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車通勤に関する広報啓発	自転車通勤による健康効果の情報など、各種情報を発信することで、自転車通勤を推奨するとともに、健康づくりを促進します。
高齢者電動アシスト自転車等購入費補助	高齢者の自動車に代わる移動手段の確保、社会参加の促進、心身の健康増進、介護予防を推進することを目的として、電動アシスト自転車購入の補助をします。



図 4.10 高齢者電動アシスト自転車等購入費補助事業

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 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
自転車通勤に関する広報啓発	継続					
高齢者電動アシスト自転車等 購入費補助	継続					

スコープ3 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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
ニーズに応じたレンタサイクルの見直し	レンタサイクル事業を運営するとともに、貸出場所の追加やE-BIKEや電動アシスト自転車の導入など、利用者のニーズに応じたレンタサイクルの見直しを行います。



図 4.11 筑波山口レンタサイクル



図 4.12 レンタルE-BIKE

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、鉄道駅事業者、バス事業者等

▶▶▶ 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
ニーズに応じたレンタサイクルの見直し	継続					

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1-2 サイクリストフレンドリーな環境づくり

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
来訪者の受入環境の整備	サイクルツーリズムを推進するため、休憩施設や自転車点検スペースの整備、パーク＆ライドに供する駐車場の整備、多言語化対応等、来訪者を受入れる環境づくりを行います。
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	県や協議会の事業と連携し、サイクルサポートステーションや、サイクリストに優しい宿などの情報を発信するほか、サイクルレスキュー制度の紹介をするなど、サイクリストに対するサポート体制を充実させます。



図 4.14 自転車組立スペース(上)と
コインロッカー(下)
(BiViつくば内)



図 4.13 筑波休憩所

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、鉄道駅事業者、バス事業者等

▶▶▶ 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
来訪者の受入環境の整備	継続					
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	継続					

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
サイクリングイベントでのツアー実施	サイクルパークつくばを核として、PEDAL DAY GOにおけるツアーやジオサイクルツアーなど、地域資源を生かしたツアーを実施します。



図 4.15 つくば霞ヶ浦りんりんロード



図 4.16 渡辺航先生とのファンサイクリング

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、市民団体等

▶▶▶ 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
サイクリングイベントでのツアー実施	新規					

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2-2 サイクルパークつくばを活用した地域の活性化

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
サイクルパークつくばの運営	自転車拠点であるサイクルパークつくばを運営し、多様なサイクリストを呼び込むとともに、BMXレーシング等の自転車競技大会を誘致することで、地域の活性化につなげます。
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	サイクルパークつくばにおいて、周辺地域や関連団体の情報を発信することで、サイクルパークつくばを拠点とした回遊を促し、地域振興を図ります。



図 4.17 サイクルパークつくば

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、事業者等

▶▶▶ 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
サイクルパークつくばの運営	継続		(見直し・継続)			
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	継続					

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車で巡るつくば市周遊モデルコースの構築、発信	季節に応じた楽しみ方や目的地を周遊する自転車ツアーのコースを構築し、特設ホームページを核にSNS発信やツアー催行等を通してPRしていきます。



図 4.18 春のつくば霞ヶ浦りんりんロード



図 4.19 夏の不動峠

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 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
自転車で巡るつくば市周遊モデルコースの構築、発信	新規					

スコープ4 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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
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や気候市民会議の提言に基づき、路面表示および看板等の設置といった自転車通行空間整備を実施します。



＜自転車専用通行帯＞
市道認定道路2021号線



＜車道混在＞
主要地方道土浦境線(学園中央通り)

図 4.20 市内の自転車通行空間の整備状況

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 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
計画的な自転車通行空間の整備	整備計画 の検討	調整 ・検討	設計・施工・管理			

措置1-2 自転車通行空間の維持管理

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車通行空間における危険箇所の把握、維持管理	道路パトロールを通じ、自転車通行に際して危険箇所を把握し、補修を行うなど、適切な維持管理を実施します。
自転車利用時の利用者の声（ヒヤリハット情報）の把握	自転車利用者から自転車通行に関して危険を感じる箇所の情報を広く収集します。



図 4.21 道路パトロール車

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 実施工期 ▶▶▶

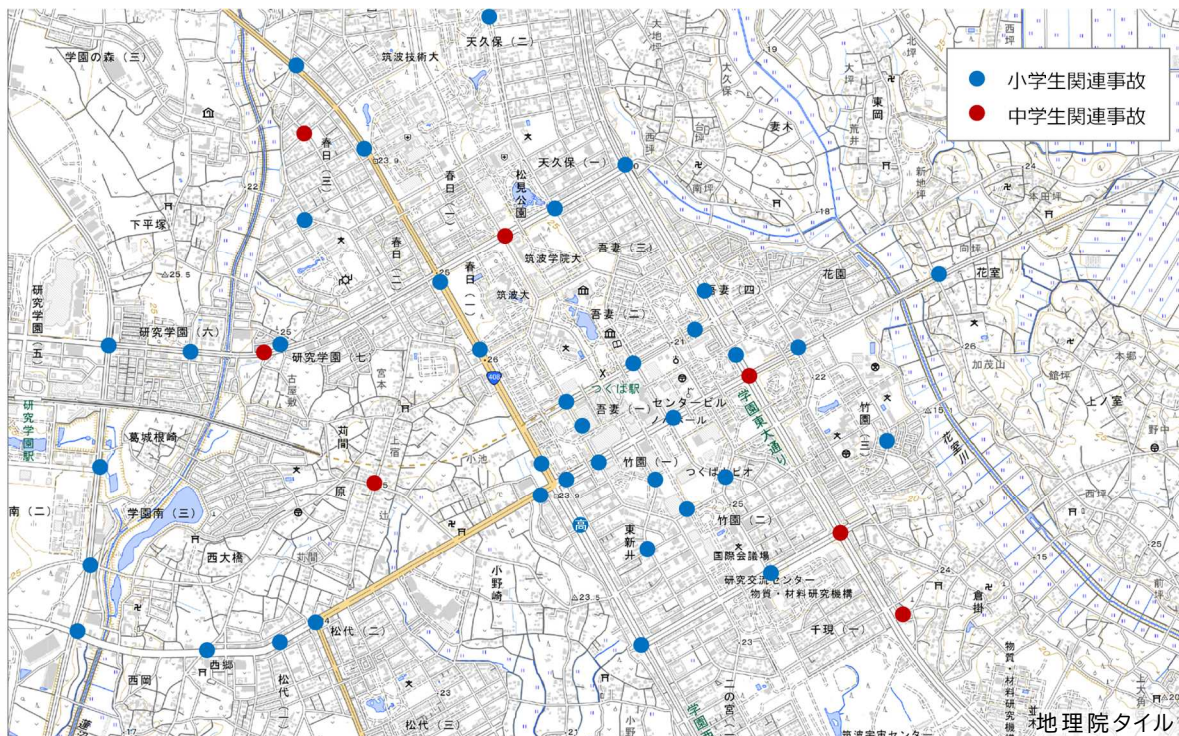
	R7年度 2025年度	R8年度 2026年度	R9年度 2027年度	R10年度 2028年度	R11年度 2029年度	R12年度 2030年度
自転車通行空間における危険箇所の把握、維持管理	継続					
自転車利用時の利用者の声（ヒヤリハット情報）の把握	継続					

施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
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	通学路での自転車利用において、危険箇所を把握し、マッピング等を行って周知を図るほか、通行空間の改善に活かします。



※上記は、イメージ図であり、実際の事故発生地点とは異なります。

図 4.22 通学路における交通事故発生マップのイメージ図

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、教育委員会、学校、警察、道路管理者等

▶▶▶ 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
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	新規					

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
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	年代・国籍を問わず交通安全教室を実施し、自転車の安全利用について学ぶ機会を創出します。



図 4.23 小学生向け夏休み交通安全教室

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、警察、交通安全協会等

▶▶▶ 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
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	継続					

施策2 自転車安全利用の促進

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車の通行ルールの広報啓発	市の広報紙やチラシの配布を通じ、自転車通行に関するルールやマナーについて広報します。
自動車ドライバーに対する思いやり運転の啓発	警察や交通安全協会と連携し、自動車ドライバーに対し、車道における自転車と自動車の共存「シェア・ザ・ロード」の精神を啓発します。
弱虫ペダルラッピングバスによる広報	弱虫ペダルサイクリングチームとコラボレーションし、自転車利用や通行のルール・マナーに関するメッセージをラッピングしたバスを運行します。



図 4.24 自転車安全利用五則啓発チラシ



図 4.25 弱虫ペダルラッピングバス

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、バス事業者等

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

措置2-3 自転車ヘルメット着用の促進

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車用ヘルメット着用の広報啓発	自転車利用に際し、ヘルメット着用が努力義務となったことから、広報紙やチラシの配布を通じて広報します。



図 4.26 ヘルメットの着用



図 4.27 ヘルメット着用啓発のメッセージ

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市

▶▶▶ 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
自転車用ヘルメット着用の広報啓発	継続					

コラム

自転車ヘルメット努力義務化

改正道路交通法の施行により、令和5(2023)4月1日から、すべての自転車利用者について、ヘルメットの着用が努力義務化されました。

自転車に乗るときは、交通事故による被害軽減のため、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

なお、幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

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に努めます。



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）

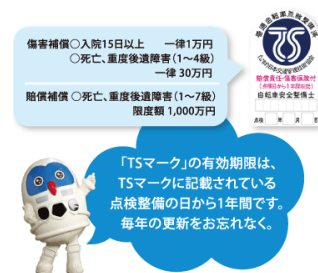


図 4.29 青色TSマーク（第一種点検整備済TSマーク）

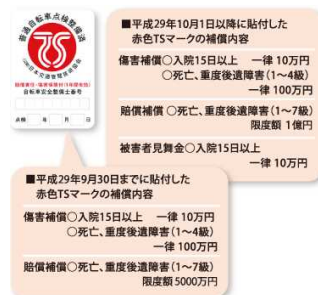


図 4.30 赤色TSマーク（第二種点検整備済TSマーク）

▶▶▶ 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					

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

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
幼児2人同乗用自転車購入補助	小学校入学前の児童を監護する世帯に対し、安全に配慮された自転車の普及を促進し、外出時の児童の安全性を確保することを目的として、購入補助を行います。
自転車用ヘルメット購入補助	市民の交通事故の被害を軽減する自転車用ヘルメットの利用の促進を図り、自転車の安全利用の促進に資することを目的として、補助を行います。
安全性を高める製品の広報啓発	自転車利用に際し、安全性の高い自転車の車体を選ぶほか、安全性を高める製品を利用するよう広報します。



図 4.31 幼児2人同乗用自転車



図 4.32 SGマークの付いたヘルメット

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、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
幼児2人同乗用自転車購入補助	継続					
自転車用ヘルメット購入補助	継続					
安全性を高める製品の広報啓発	継続					

施策3 安全性の高い自転車等の普及

措置3-2 自転車の点検整備を促進するための広報啓発

▶▶▶ 実施内容 ▶▶▶

実施内容	説明
自転車点検整備に関する情報発信	自転車の点検整備の重要性を広報するとともに、自身でできる点検や自転車整備士等による整備の必要性について、ホームページや交通安全教室を通じて周知広報します。
自転車店と連携した点検整備や防犯登録の必要性の発信	自転車店と連携し、自転車の販売、組立て及び整備の機会を通じ、点検整備の必要性、日常点検の方法、防犯登録の必要性、その他の自転車を安全で適正に利用するために必要な情報の提供を図るよう働きかけます。

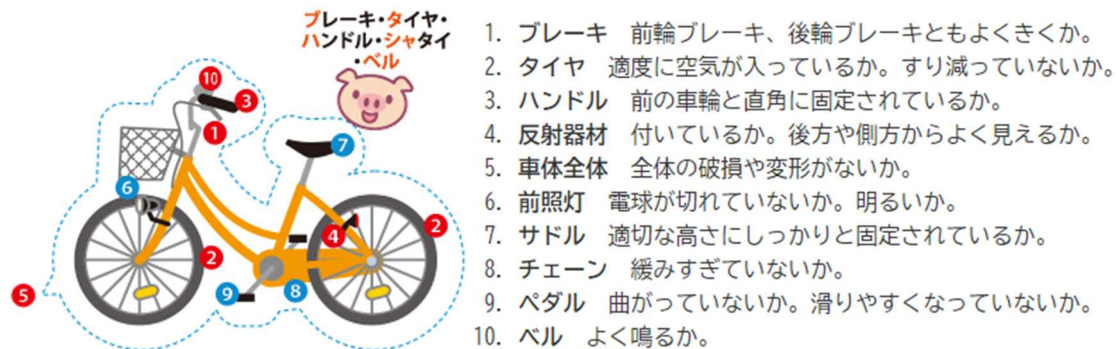


図 4.33 自転車の「点検・整備」

▶▶▶ 実施主体・関係主体 ▶▶▶ 市、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
自転車点検整備に関する情報発信	継続					
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	継続					