

第2章 計画の基本的な考え方

【概要】

- ◇目指す姿 「自転車に乗ってみたいくなる まちづくり」
- ◇基本方針
 - 1 自転車に乗ってみたいくなる 「意識づくり」
 - 2 自転車に乗ってみたいくなる 「道づくり」
 - 3 自転車に乗ってみたいくなる 「しくみづくり」

1 本市の交通体系における自転車利用の位置付け

自転車は市民にとって欠かせない移動手段となっており、その利用を促進することは、利用者にはもちろん、社会的にも様々なメリットがあります。近距離の移動では、自動車よりも目的地までの所要時間が短く、かつ環境にもやさしいことから、**近距離の移動手段として最も効率的である**と言えます。そのため、自転車を鉄道や路線バスなどの公共交通を補完する役割として、本市の交通体系に位置付け、利用の促進を図るため、自転車を快適に利用できる環境の整備に取り組みます。

その一方で、第1章に記載したように、本市では、自転車に関係する交通事故への対策が課題となっています。多くの自転車利用者は歩道を通行している実態があるため、**自転車が安全に車道を通行できる環境の整備に取り組む必要**があります。その際、歩行者の安全確保の視点から、自転車は車両であることを明確にし、自動車に注意喚起を促すことが重要となります。

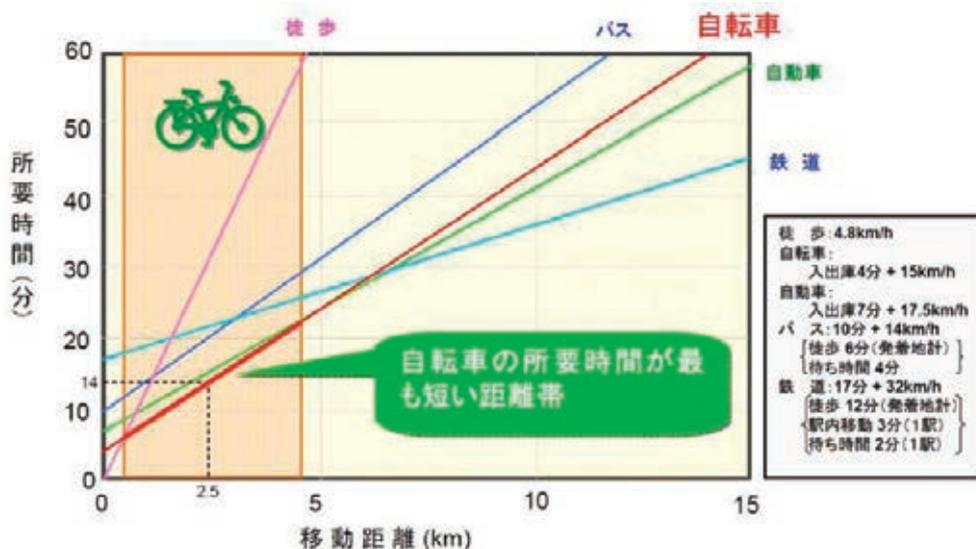


図 2-1 交通手段の移動距離と所要時間の関係

(資料：国土交通省)



2 目指す姿と基本方針

(1) 目指す姿

現状では、自転車に乗るための環境整備が遅れていることに加え、自動車運転者の自転車への配慮も十分ではないことから、本市では自転車を利用しにくい環境にあります。

このような自転車利用に関する現状や課題を踏まえ、安全で快適な自転車の利用環境を実現し、自転車の利用を促進するため、本市における目指す姿を次のとおり定めるものとします。

自転車に 乗ってみたいくなる まちづくり

(2) 基本方針

目指す姿である「自転車に 乗ってみたいくなる まちづくり」の実現に向け、次の三つの基本方針を掲げ、各種施策の検討を進めます。

基本方針1 自転車に乗ってみたいくなる「意識づくり」

安全な自転車の利用環境を創出するためには、自動車運転者が自転車の存在を認識し、尊重するとともに、自転車の通行に関するルールやマナーを利用者が正しく理解し、実践する必要があります。そこで、自転車利用者はもちろん、自動車運転者にも安全教育を実施することで、安全への「意識づくり」に取り組みます。

また、自転車の利用促進に向け、マイカーに過度に依存しない「意識づくり」として、自転車利用の楽しさやメリットについての情報を発信し、自転車がもつ優位性について周知を図ります。

これらの取組の効果をさらに高めるため、条例の制定や市民と行政との協働による安全教育の担い手づくりなど、社会全体で自転車の安全な利用を促進するための手法についても検討を進めます。

基本方針2 自転車に乗ってみたいくなる「道づくり」

自転車を安全で快適に利用するためには、意識づくりとともに、自転車が通行する空間を整備することも必要です。自転車通行空間を整備することで、自動車運転者に自転車の車道通行を周知する効果があり、自転車通行の安全性を高めることができます。

整備に当たっては、限られた道路空間を歩行者、自転車、自動車が分け合い、共有する「道づくり」に取り組み、歩行者や自転車の安全性を確保します。

また、自転車通行空間を効率的に整備して連続性を確保するため、ネットワーク化する路線を選定し、安全性の確保やまちなかの回遊性の向上を図るなど、重点的に自転車の利用環境の改善を図ります。

基本方針3 自転車に乗ってみたいくなる「しくみづくり」

自転車の利用を促進するためには、既存レンタサイクルの拡充や観光施設に安心して駐車できる駐輪環境の整備、公共交通との連携などにより、自転車を気軽に利用することができる「しくみづくり」に取り組む必要があります。



3 計画目標の設定

本計画を実施することによる市民生活への効果について、アウトカム指標を用いて評価を行います。基本方針に応じたアウトカム指標を計画目標として設定し、その実現に向けた施策を展開します。

なお、アウトカム指標については、今後の計画の進捗や施策の実施状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとします。

目標1(基本方針1)

自転車利用の楽しさやメリットについての情報を発信することで、利用促進を図り、**自転車の交通分担率の増加**を目指します。

本市における自転車の交通分担率（通勤・通学時）

現況	2010（平成22）年	目標値	2020（平成32）年
	11%		15%

【参考】

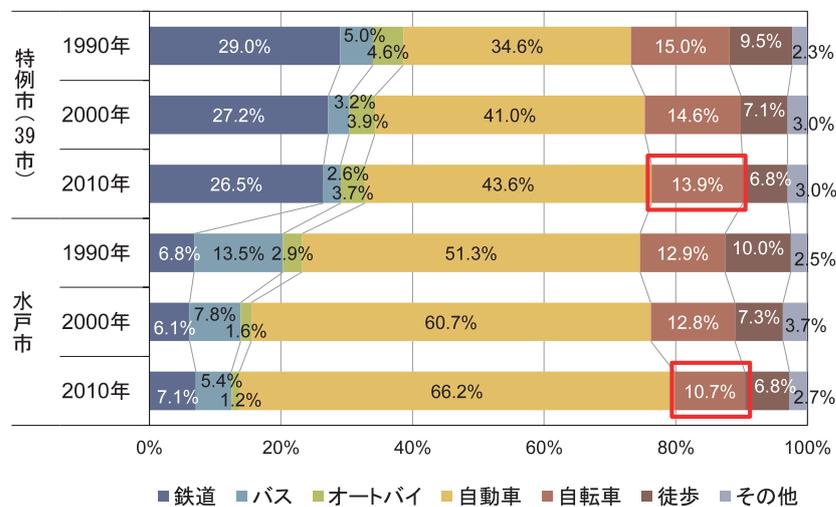


図 2-2 通勤・通学時の交通手段構成比（再掲）

（資料：国勢調査（平成22年））

【目標値の設定方法】

特例市における2010年平均値13.9パーセントを目安とし、それを上回る自転車の交通分担率15パーセントを目標値に設定しました。



目標2(基本方針1, 基本方針2)

自転車通行空間の整備にあわせ、通行指導を実施するなど、交通安全教育の充実を図ることで、自転車の車道左側通行を推進します。

なお、今後整備する路線についても、自転車の通行状況を調査し、交通ルールの遵守率の向上を図ります。

車道左側通行を遵守する自転車の割合

路線名	現況 2016 (平成 28) 年度	目標値 2023 (平成 35) 年度
幹線市道 39 号線	15%	100%
市道千波 2 号線	93%	100%

【参考】

・ 幹線市道 39 号線

午前 7 時から午前 9 時までの駅南中央交差点南側（観測点）における自転車の通行状況

車道の左側を通行する自転車 15%（自転車交通量 362 台のうち車道順走 54 台）

（平成 28 年 12 月 13 日実施）

・ 市道千波 2 号線

通学時間帯（午前 7 時 20 分から午前 8 時 20 分まで）の区間 I（図 1-22 参照）における自転車の通行状況

車道の左側を通行する自転車 93%（自転車交通量 280 台のうち 259 台）

（平成 29 年 3 月 17 日実施）

【目標値の設定方法】

整備路線における車道左側通行する自転車の割合を 100 パーセントに設定しました。



目標3(基本方針1, 基本方針2)

自転車に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車通行空間を整備し、そのネットワーク化を図ることで、自転車事故発生件数の減少を目指します。

本市における自転車事故発生件数

現況 2015 (平成 27) 年	目標値 2023 (平成 35) 年
145 件/年	45 件/年

【参考】

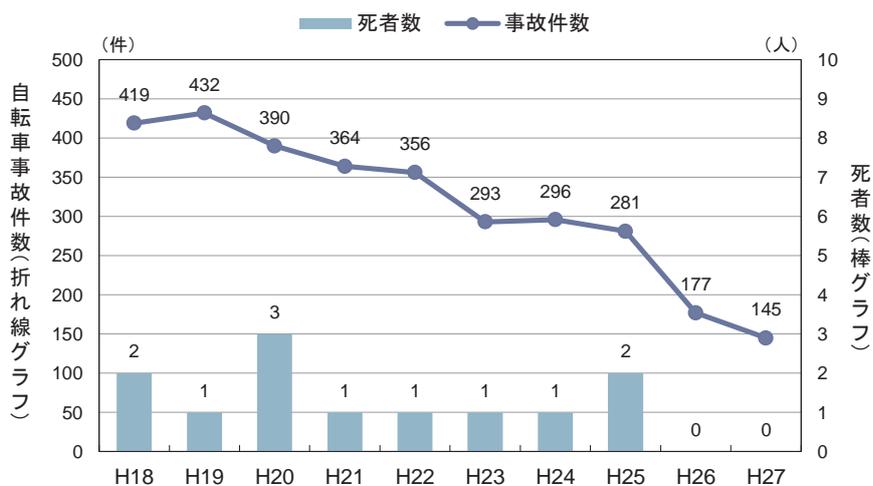


図 2-3 水戸市の自転車事故件数と死者数 (再掲)

(資料：茨城県警本部「交通白書」を参考に水戸市作成)

【目標値の設定方法】

平成 18 年から平成 27 年までの過去 10 年間の自転車事故の減少率を参考に、目標値を現況の約 3 分の 1 に設定しました。



目標4(基本方針2, 基本方針3)

都市核や地域生活拠点を中心に**自転車通行空間を整備**し、そのネットワーク化を図るとともに、まちなかに駐輪環境を整備するなど**自転車を利用しやすい環境を整備**することで、**中心市街地における自転車通行量の増加**を目指します。

中心市街地の自転車通行量（平日・休日の2日間の合計）

現況	2016（平成28）年度	目標値	2023（平成35）年度
	7,234 台		9,500 台

【参考】

過去3年間の中心市街地の自転車通行量

平成26年度	平成27年度	平成28年度
5,772 台	3,709 台	7,234 台

平成26年度	平日：1,945 台（雨）	休日：3,827 台（曇り）
平成27年度	平日：1,582 台（雨）	休日：2,127 台（雨時々曇り）
平成28年度	平日：3,989 台（曇り時々雨一時晴れ）	休日：3,245 台（曇り）

（資料：水戸市歩行者通行量調査（平成26年度～平成28年度））

【目標値の設定方法】

水戸商工会議所等実施の「歩行者通行量調査」をもとに、平成28年度調査の100,297人から、「水戸市第6次総合計画」の歩行者通行量目標値131,500人までの増加率を算出し、中心市街地の自転車通行量についても同じ増加率から算出した値を目標値として設定しました。

$$\left(\begin{array}{l} 131,500 \text{ 人} \div 100,297 \text{ 人} \approx 131.1\% \\ 7,234 \text{ 台} \times 131.1\% = 9,483 \text{ 台} \approx 9,500 \text{ 台 (目標値)} \end{array} \right)$$

