

資料編



資料編 1 自転車を取り巻く状況

1 国内における自転車の交通事故の状況

(1) 自転車保有台数の推移

我が国の自転車の保有台数は、平成25年には約7,100万台と試算されており、自動車保有台数と同程度で増加中です。

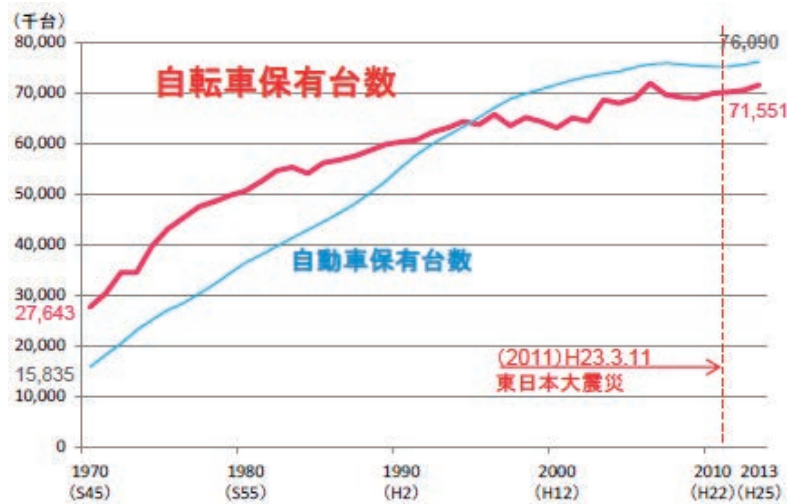


図 1 自転車及び自動車保有台数の推移

自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

(資料：国土交通省)

(2) 交通事故の状況

最近10年間で我が国の全交通事故の件数は約4割減少し、自転車関連事故の件数も約5割減少しています。

しかし、自転車と歩行者の事故件数については、最近10年間でほぼ横ばいであり、歩行者を守るための対策が求められています。

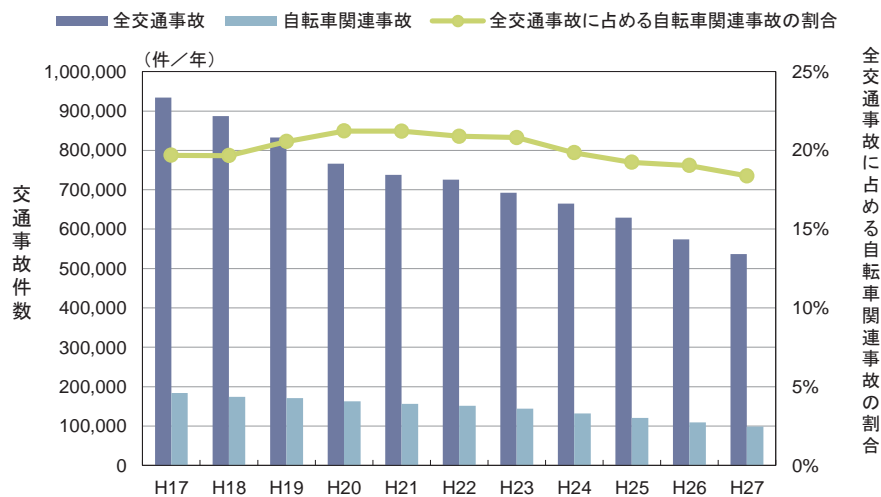


図 2 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



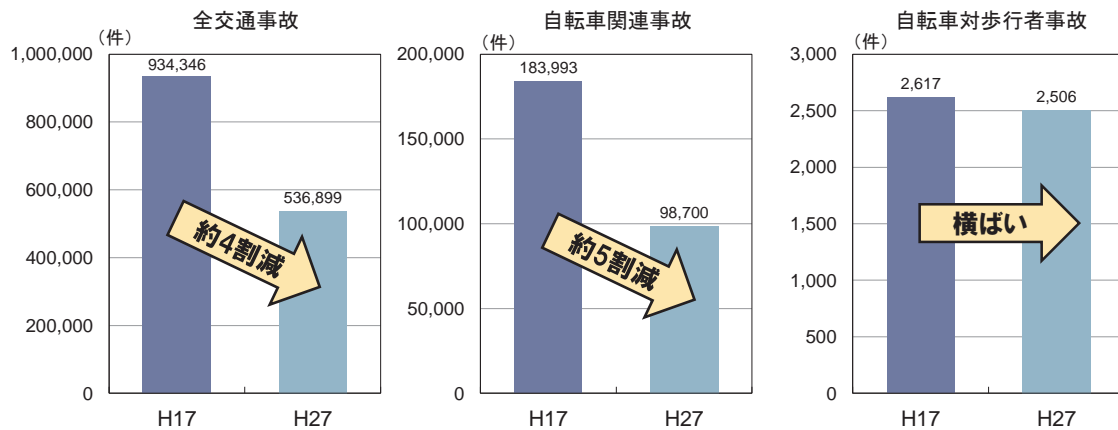


図3 全交通事故，自転車関連事故，自転車対歩行者事故に関する近年の傾向

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

(3) 交通事故に遭った自転車利用者の法令違反

自転車関連事故のうち、自転車利用者の法令違反がなかったものは全体の約4分の1にとどまっており、自転車利用者が法令に違反していることが多くの交通事故の要因になっていると考えられます。

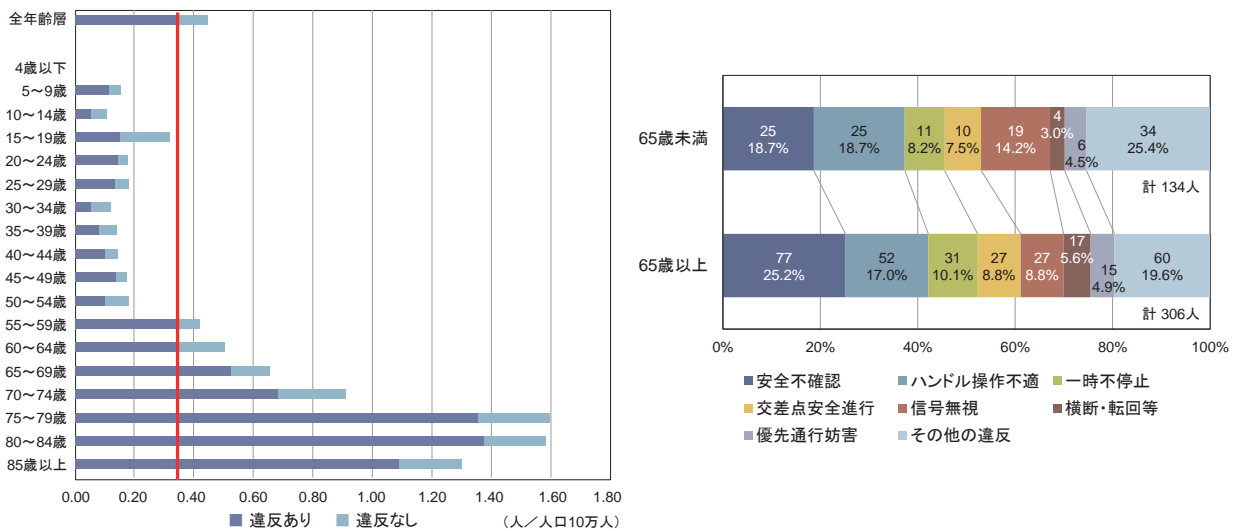


図4 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況 (平成27年)

(資料：警察庁)



2 自転車に関する国の施策

(1) 自転車に関する施策の変遷

自転車は、道路交通法の制定により「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となりました。しかし、昭和40年代のモータリゼーションの進展により、自動車と自転車の交通事故が急増したことへの対策として、国は、一定の条件のもと、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の通行位置の分離を図ってきました。この結果、交通事故死者数は大幅に減少したものの、自転車が車両であることの意識の希薄化により、歩道上を高速で通行する自転車と歩行者の事故が問題になりました。

このような状況を踏まえ、国では、自転車の利用環境の向上と歩行者の安全確保のため、ガイドラインを策定、改正するなど、さまざまな取組を行っています。

表 1 主な制度とその変遷

| 年 | 主な制度 | 内容 |
|--|---------------------------------------|---|
| 昭和 35 年 | 道路交通法の制定 | 自転車が「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となる。 |
| 自動車が増加し、自転車と自動車の事故が増加 | | |
| 昭和 45 年 | 道路交通法の改正 | 公安委員会が支障なしと認めた場合に、歩行者の通行を妨げない速度と方法で、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入される。 |
| | 自転車道の整備等に関する法律の制定 | 自転車が安全に通行することのできる自転車道等の整備に関し、自転車専用道路等の設置を求める。 |
| 昭和 53 年 | 道路交通法の改正 | 普通自転車歩道通行可の交通規制が導入される。 |
| 昭和 55 年 | 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の制定 | 自転車に係る道路交通環境の整備、自転車等の駐車対策の推進に関して必要な措置が定められる。 |
| 自転車が歩道を通行できる環境が増えることで、自転車は車両であることの意識が薄れ、歩道を危険走行し、自転車と歩行者の事故が社会問題化 | | |
| 平成 19 年 | 自転車安全利用五則の決定 | 自転車は車両であるという原則に基づき、自転車の安全利用を促進するため、内閣府が決定 |
| 平成 23 年 | 警察庁交通局長通達 | 自転車は車両であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を行うよう通達が出される。 (平成 23 年 10 月 25 日付け警察庁丙交企発第 85 号等) |
| 平成 24 年 | 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定 | |
| 平成 25 年 | 道路交通法の改正 | 自転車が道路の右側にある路側帯を走ることを禁止 |
| 平成 27 年 | 道路交通法の改正 | 危険な運転を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講が義務付けられる。 |
| 平成 28 年 | 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定 | |
| 平成 28 年 | 「自転車活用推進法」の公布（平成 28 年 12 月 16 日） | |



(2) 自転車安全利用五則

自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、国及び地方公共団体が自転車通行ルールを広報啓発するときには、自転車は「車両」とであるという原則に基づいた自転車安全利用五則を利用するものとされています。

表2 自転車安全利用五則(平成19年7月10日内閣府中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

| | 自転車安全利用五則 | 内容 |
|---|--|--|
| 1 | 自転車は、車道が原則、歩道は例外  | <p>自転車は道路交通法上車両であり、歩道と車道の区別がある場合では、車道通行が原則です。</p> <p>歩道上での歩行者との事故を防ぐために、自転車は車道通行が原則です。また、自転車の歩道通行は、自動車との出会い頭の事故を多発させています。自転車が歩道から交差点に進入したときの事故はさらに多くなっています。</p> <p>※13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者の方が運転する場合や、自転車の安全を確保するためやむを得ないときなどは、歩道通行が認められています。</p> |
| 2 | 車道は左側を通行  | <p>自転車は、道路の左側の端に寄って通行しなければなりません。</p> <p>車道左側通行は、後ろから来る自動車の動向がわからないので、自転車のすぐ横を通過しているように感じ、主観的には怖いように感じますが、現実には自動車から認識され、自動車も側方の距離を相当程度確保しているので事故は少なくなっています。</p> <p>右側通行での交差点侵入は、自転車が自動車から死角になり、出会い頭の事故が多発する要因となっています。自転車の右側通行は自転車事故の7割を占める交差点事故の大きな原因です。</p> |
| 3 | 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行  | <p>自転車の歩道内通行が認められている場合でも、歩道では、中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。</p> <p>歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。</p> <p>歩道上でスピードを出し、車道寄りを通行しない場合、歩行者に対する危険性だけではなく、自動車（沿道の店舗などの駐車場への出入り）と歩道上の出会い頭事故に遭う大きな原因になります。</p> |
| 4 | 安全ルールを守る  | <ul style="list-style-type: none"> ・飲酒運転の禁止 ・並進の禁止 ・信号遵守 ・二人乗りの禁止 ・夜間はライトを点灯 ・交差点での停止・安全確認 |
| 5 | 子どもはヘルメットを着用  | <p>自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。</p> <p>子どもが自転車を運転するときはもちろん、幼児を幼児用シートに乗せるときも、幼児用ヘルメットの着用が必要になります。</p> |

(資料：古倉宗治『実践する 自転車まちづくり』を参考に水戸市作成)



(3) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁が、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車ネットワーク形成の進め方や自転車通行空間の設計、自転車利用ルール of 徹底に関する施策や自転車の利用促進策など、ハード、ソフトの両面から幅広い取組について「ガイドライン」として策定しました。

平成 28 年 7 月には、「ガイドライン」が一部改定され、自転車歩行者道はネットワーク路線の対象外となること、自転車道は双方向ではなく一方通行を基本とすることなどが示されました。

① 自転車ネットワーク形成の進め方

安全で快適な自転車利用環境を創出するには、自転車通行空間を整備することが重要ですが、全ての路線で整備を行うことは現実的ではありません。そこで、「ガイドライン」では、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その整備方法を示したネットワーク計画の策定を市区町村に求めており、計画の策定方法と通行空間の整備形態について示しています。

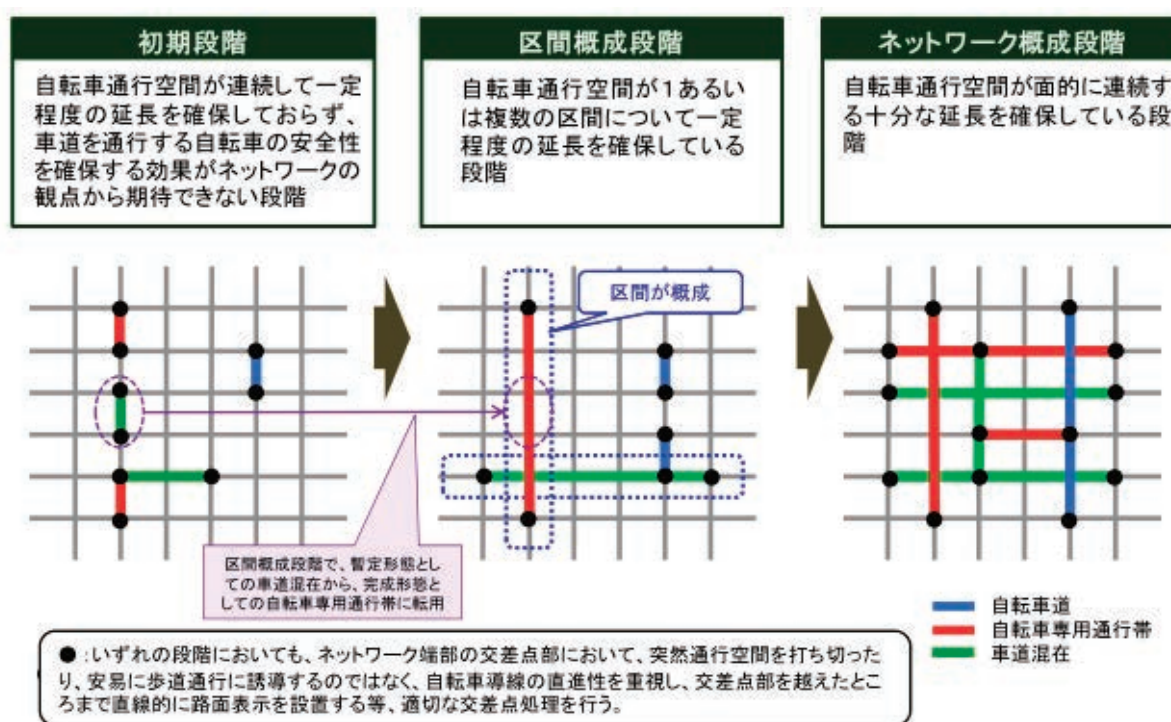


図 5 自転車ネットワーク形成段階と普通自転車歩道通行可の考え方

(資料: 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



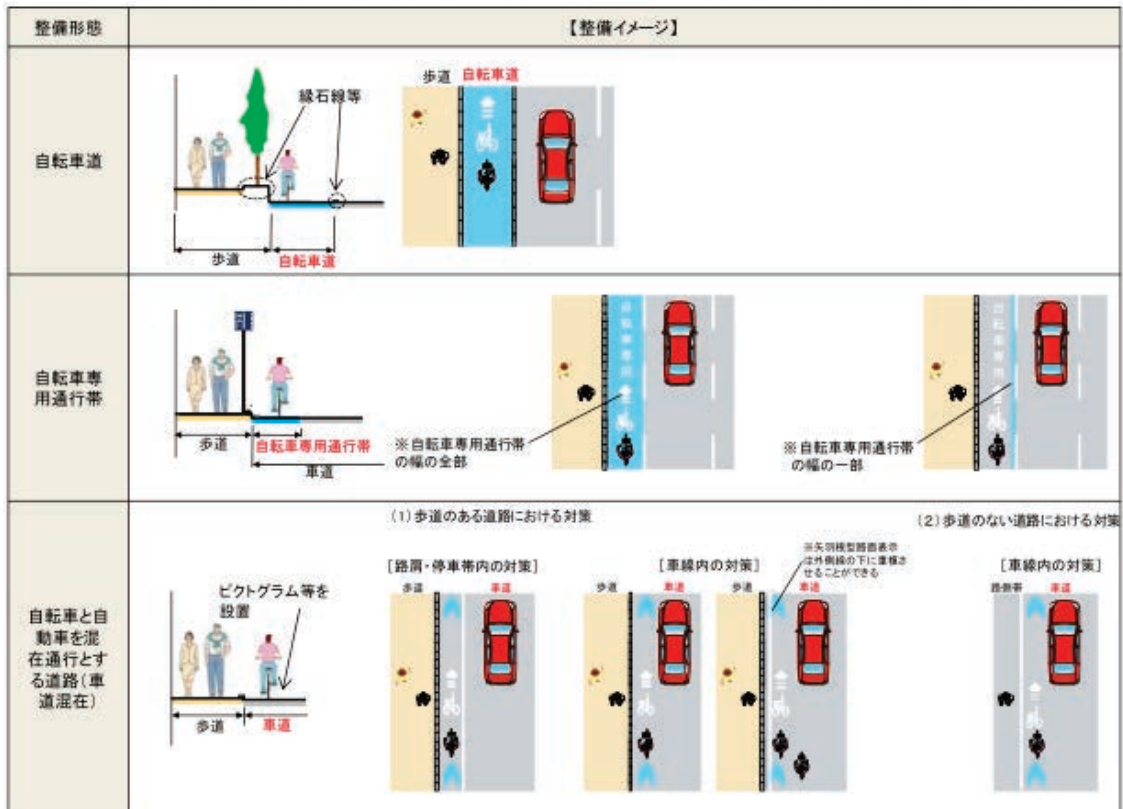


図6 基本的な整備形態（イメージ）

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）

② 自転車通行空間の設計

自転車ネットワーク路線に選定した路線について、自転車は「車両」とであるという原則のもと、自転車が車道を通るための安全で快適な自転車通行空間の設計の基本的な考え方について示しています。設計に当たっては、車道幅員の減少や自動車のスピード対策など、自動車交通量の抑制を含め、検討することとしています。

| | 形状 | 配置 | |
|-------|--|-----------------------------------|--|
| | | 歩道あり | 歩道なし |
| 仕様(案) | <p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p> | <p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p> | <p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上)※4</p> |
| 備考 | <p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p> | | |

図7 矢羽根型路面表示の標準仕様

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）



③ 利用ルールの徹底

自転車だけでなく、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するために、利用ルールの周知、利用ルールの遵守、交通違反に対する指導取締りの三つの観点から安全で快適な自転車利用環境の創出に取り組むべき内容を示しています。



図8 ルールに関するイベントの取組例

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

④ 自転車利用の総合的な取組

安全で快適な自転車利用環境を創出するためのソフト対策として、整備した自転車通行空間が安全で効果的に利用されるための取組と自転車の利用促進に向けた取組の二つの観点について示しています。

具体例として、駐停車・荷さばき車両対策やサイクル・アンド・ライドなどが紹介されています。



図9 路上駐輪場の設置事例

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



(4) 自転車活用推進法

平成 28 年 12 月 16 日に公布されたもので、基本理念として、自転車の活用が「公共の利益の増進に資する」ものであることが、初めて法律に定められました。

国に新たに設けられる自転車活用推進本部を司令塔に、国及び自治体が自転車活用推進計画をまとめ、適切な役割分担のもと、自転車の活用推進を実行していくことが求められています。

① 法の目的(第1条)

- ・ 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。

② 基本理念(第2条)

- ・ 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること。
- ・ 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと。
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること。
- ・ 交通の安全の確保が図られること。

③ 国等の責務(第3条・4条)

- ・ 国は、基本理念に則り、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する。
- ・ 地方公共団体は、基本理念に則り、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する。
- ・ 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める。

④ 基本方針(重点的に検討され、及び実施されるべき施策)(第8条)

- ・ 自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
- ・ 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- ・ シェアサイクル施設の整備
- ・ 交通安全に係る教育及び啓発
- ・ 自転車と公共交通機関との連携促進 等

⑤ 自転車活用推進計画(第9条～第11条)

- ・ 政府は基本方針に即し、自転車活用推進計画を定めなければならない。
- ・ 都道府県、市町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない。





資料編2 自転車ネットワークの検討

1 ネットワーク候補路線の選定

検討項目①

地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

「水戸市第6次総合計画」では、交通結節点の赤塚駅及び内原駅の周辺地区、並びに歴史的資源や一定の商業集積がある下市地区を周辺地区の核となる地域生活拠点と位置付け、都市核である中心市街地及びこれら地域生活拠点を中心とした既成市街地において、快適な歩行者空間や自転車走行空間の確保を進めることとしています。

また、「水戸市立地適正化計画」においても、水戸駅周辺中心市街地を中心拠点に、赤塚駅及び内原駅の周辺地区、並びに下市地区等を生活拠点に位置付け、医療をはじめ、福祉や商業等の都市機能の誘導・集約を目指し、これらの各種サービスの効率的な提供を図る都市機能誘導区域として設定しています。このため、上位・関連計画との整合を図り、都市核をはじめ、赤塚駅及び内原駅周辺地区、並びに下市地区において幹線道路等の主要な路線を選定するものです。

表1 拠点地区と選定した幹線道路

| 拠点地区 | 選定した幹線道路 |
|--------|---|
| 都市核 | 国道50号、国道118号、幹線市道1号線、幹線市道2号線、幹線市道4号線、幹線市道39号線 |
| 赤塚駅周辺 | 県道赤塚馬口労線、幹線市道21号線、幹線市道23号線、幹線市道24号線、幹線市道26号線、幹線市道37号線 |
| 内原駅周辺 | 市道内原8-0050号線 |
| 下市 | 国道51号、県道長岡水戸線、県道中石崎水戸線、市道浜田171号線 |
| 拠点間の結節 | 国道50号バイパス |



図1 水戸市の都市空間整備計画イメージ図

(資料：「水戸市第6次総合計画」)



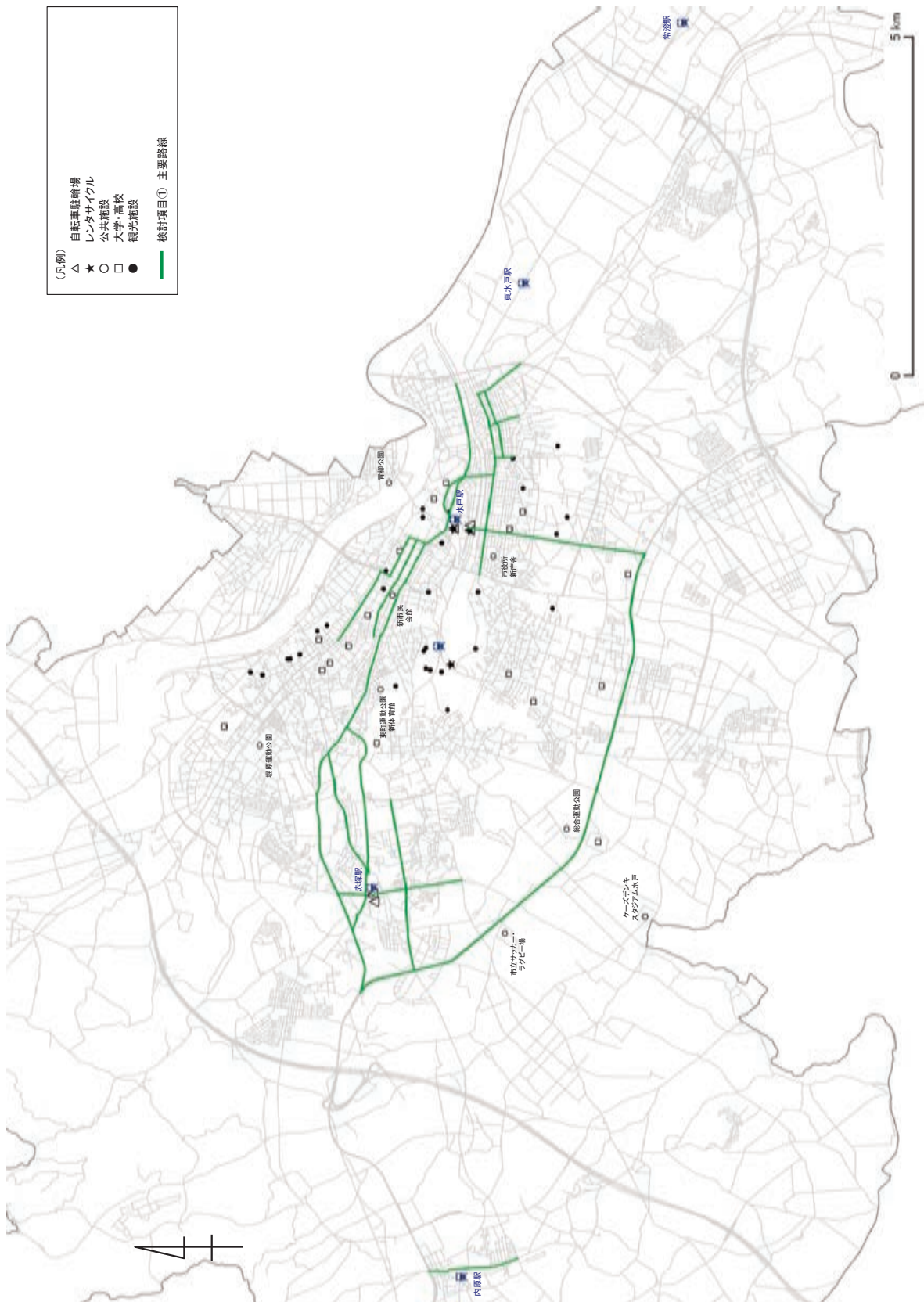


図2 検討項目①で選定したネットワーク候補路線



検討項目②

自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

第1章で整理したとおり、本市では自転車が関係する交通事故への対策が課題となっており、自転車事故が多い路線を選定するものです。

2012(平成24)年から2014(平成26)年にかけて、3年間の自転車交通事故が多数もしくは特定の箇所で集中して発生している路線を抽出します。信号交差点間で3件以上の自転車事故が発生している箇所を「事故が多い箇所」、2件の自転車事故が発生している箇所を「事故がやや多い箇所」と位置付け、事故形態を踏まえた上で路線を選定し、自転車通行空間を整備することで安全性の向上を図ります。



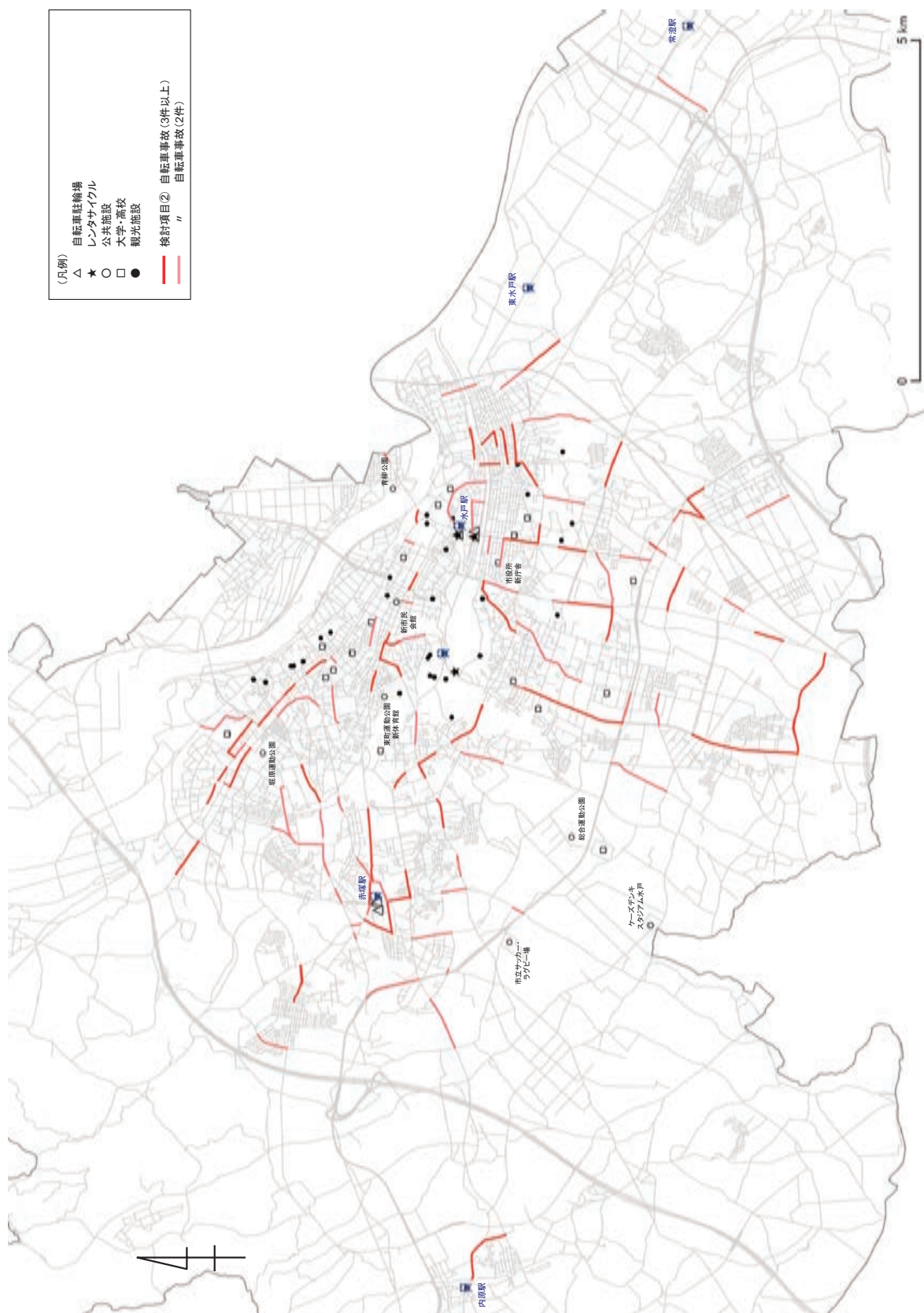


図3 検討項目②で選定したネットワーク候補路線

(資料：(公財)交通事故総合分析センター統計資料(H24-H26)より作成)



検討項目③

自転車通学路の対象路線

本市の特性として、多くの高校生や大学生が、水戸駅及び赤塚駅からの2次交通に自転車を利用して通学していることが挙げられます。「水戸市自転車等駐車場の定期利用学校別内訳(平成27年)」から「図4」に示すようなネットワーク間で、自転車の通学利用が多いと推定されるため、対応する主要道路をネットワーク候補路線に選定します。なお、中学生の自転車通学路については、個別に対策を行います。

表2 水戸市自転車等駐車場の定期利用学校別内訳(平成27年)

| 水戸市自転車等駐車場 | 収容台数 | 定期利用の主な学生利用者数 |
|-----------------|--------|---|
| ①水戸駅北口地下自転車等駐車場 | 1,130台 | ・茨城大学：71人 ・茨城高校：226人 ・水戸商業高校：314人 ・常磐大学高校：131人 ・水戸女子高校：16人 計758人 |
| ②水戸駅南口東棟自転車等駐車場 | 1,608台 | ・水戸工業高校：392人 計392人 |
| ③水戸駅南口西棟自転車等駐車場 | 1,972台 | ・緑岡高校：337人 ・水戸葵陵高校：298人 ・水戸啓明高校：296人 ・水戸桜ノ牧高校：166人 計1,097人 |
| ④赤塚駅北口自転車等駐車場 | 588台 | ・茨城大学：165人 計165人 |
| ⑤赤塚駅南口自転車等駐車場 | 636台 | ・常磐大学：57人 ・水戸桜ノ牧高校：302人 計359人 |
| ⑥赤塚駅南口第2自転車等駐車場 | 100台 | 定期利用はなし |

(資料：水戸市)

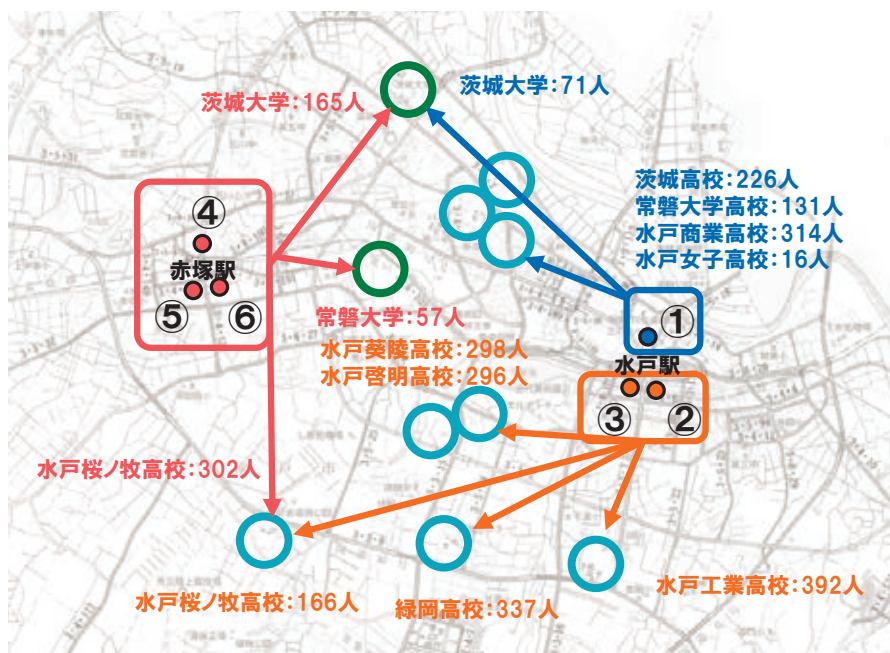


図4 通学利用が多いと推定されるネットワーク



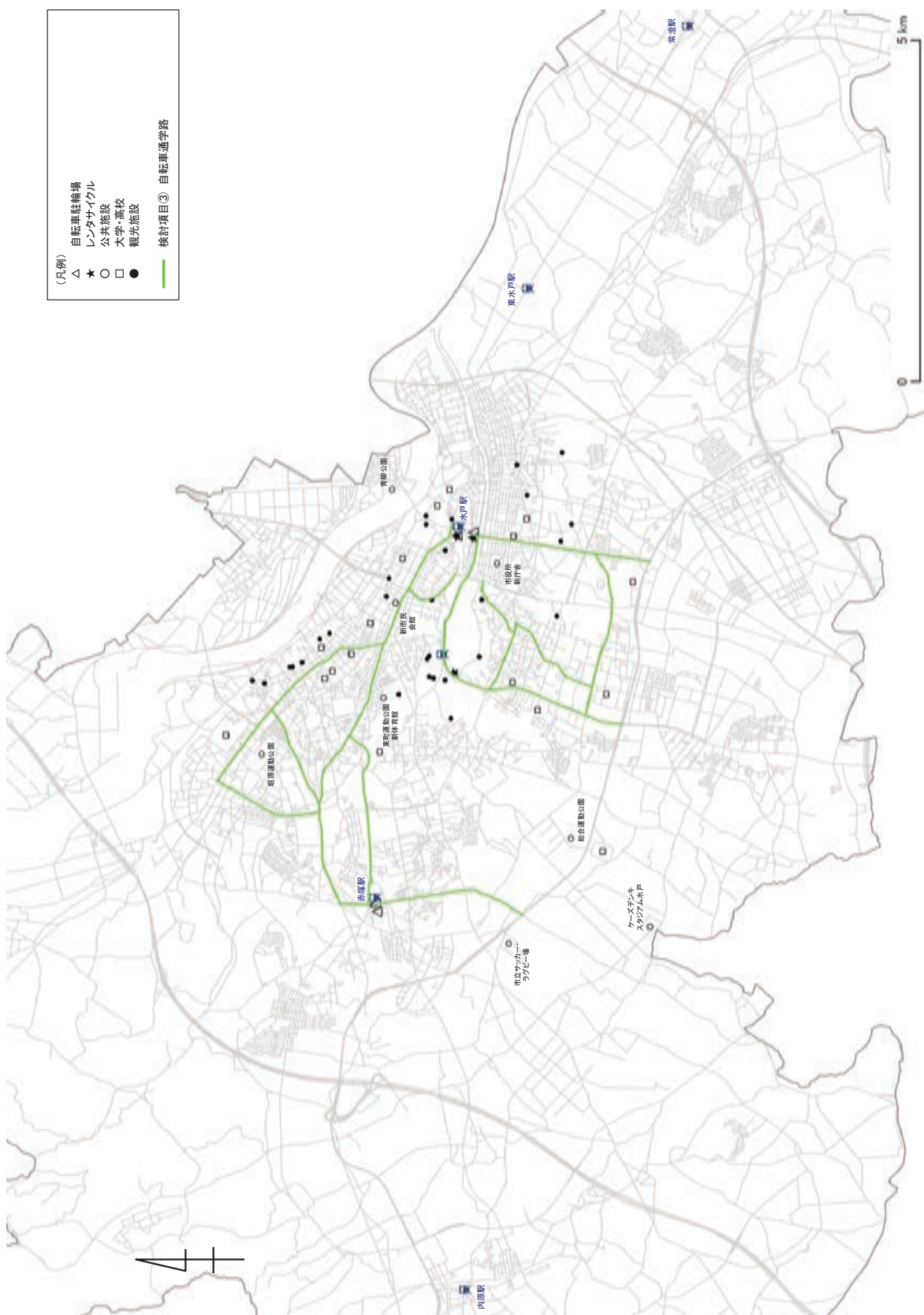


図5 検討項目③の選定したネットワーク候補路線



検討項目④

地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

「水戸市第6次総合計画」では、まちなか交通体系の確立に資する自転車走行空間の形成が位置付けられており、自転車には、まちなかのにぎわいを支援し、回遊性を向上させる役割が期待されています。

まちなかには、偕楽園や弘道館をはじめとする観光施設や水戸芸術館などが立地しており、新たな市民会館の建設も予定されています。これら魅力資源の回遊性の向上を図り、まちなかのにぎわい創出に資する自転車通行空間の整備に重点的に取り組みます。

また、自転車には、路線バス等の公共交通網を補完する交通手段としての役割も期待されていることから、「水戸市公共交通基本計画」に定められている交通結節点も考慮した上でネットワーク候補路線を検討することとします。

水戸駅周辺（上市・駅南地区）及び下市地区は、観光や買い物での自転車の利用ニーズが非常に高い地区です。また、赤塚駅や内原駅の周辺は通学利用に加え、買い物利用のニーズが高い地区です。このことから、ニーズが高いと考えられる地域を面的に選定し、その中からネットワーク候補路線を抽出します。

さらに、市道自転車道1号線（桜川サイクリングロード）及び千波湖園路は、すでに市民や観光客にサイクリングルートとして親しまれている一方で、歩行者と自転車が交錯して通行している状況があります。通行方法の適正化により安全性と快適性を確保し、観光における回遊性の強化を図るため、ネットワーク候補路線に選定します。

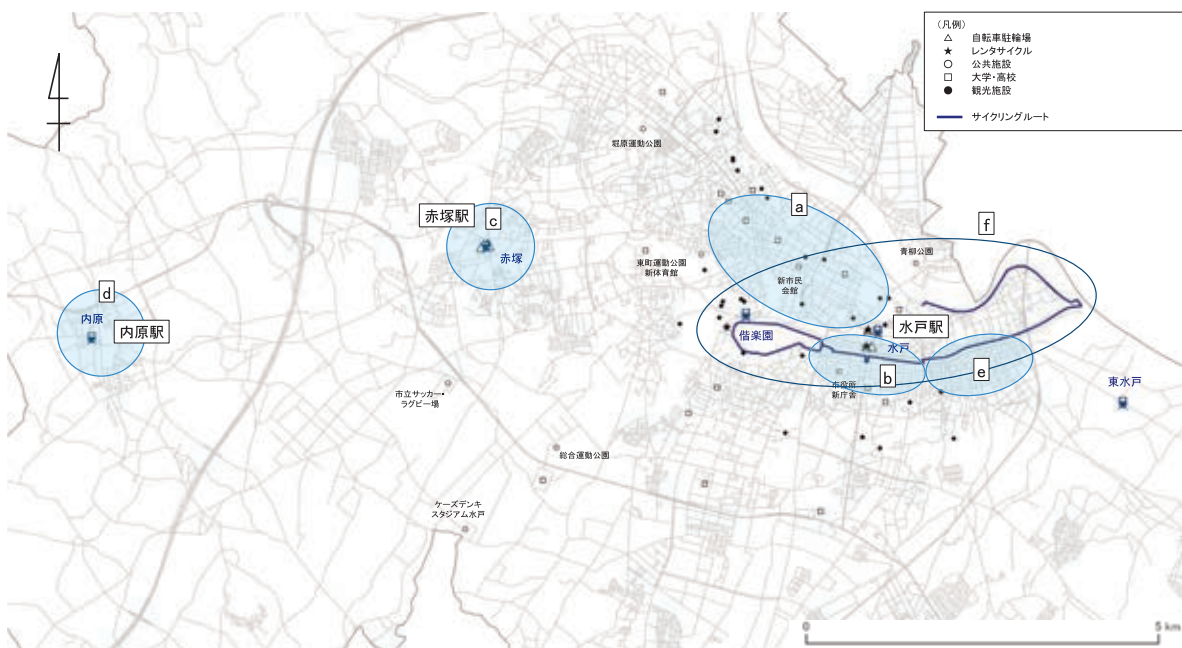


図6 検討項目④の選定地域



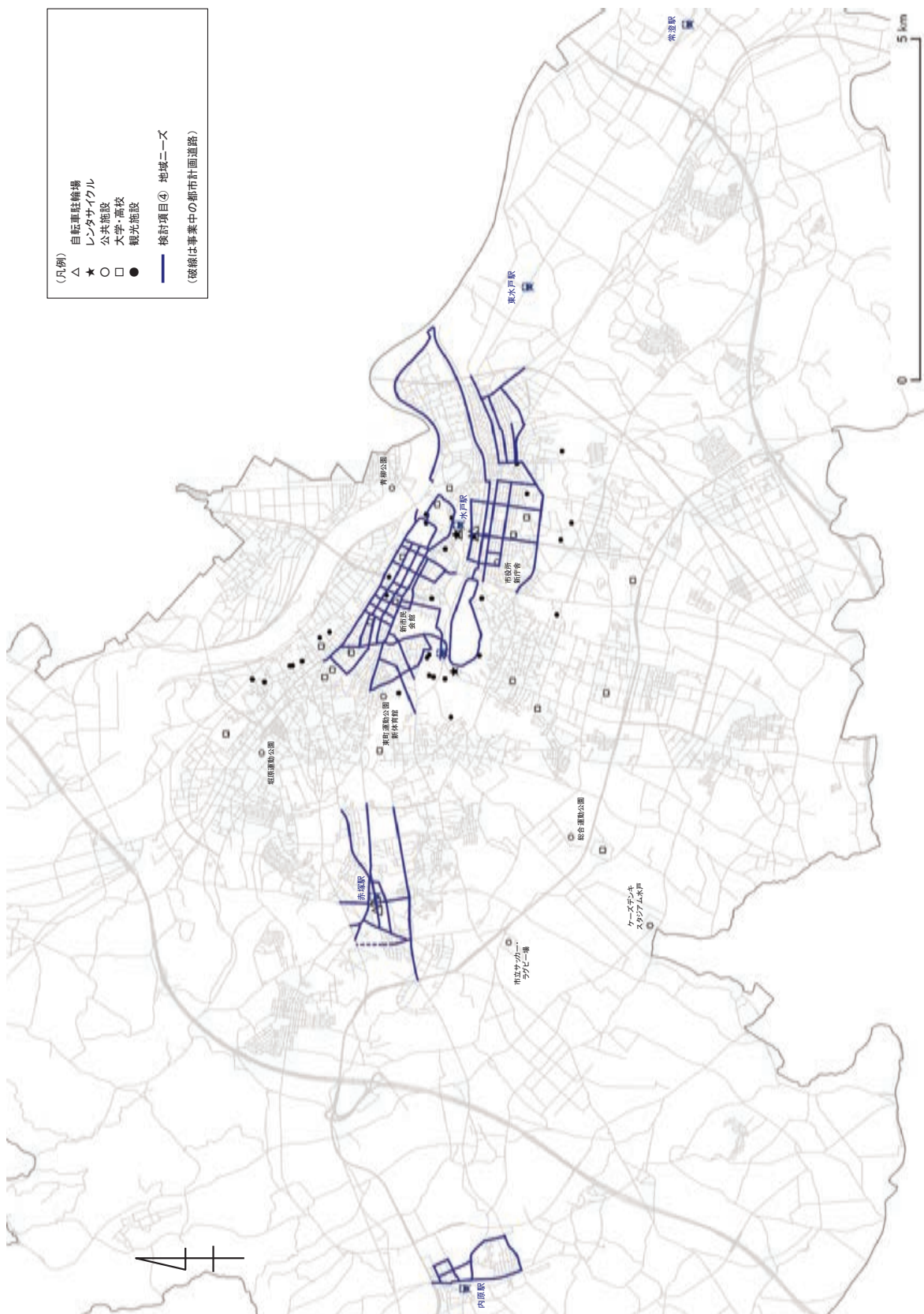


図7 検討項目④で選定したネットワーク候補路線



a 水戸駅周辺（上市地区）（通学支援，買い物支援，観光支援）

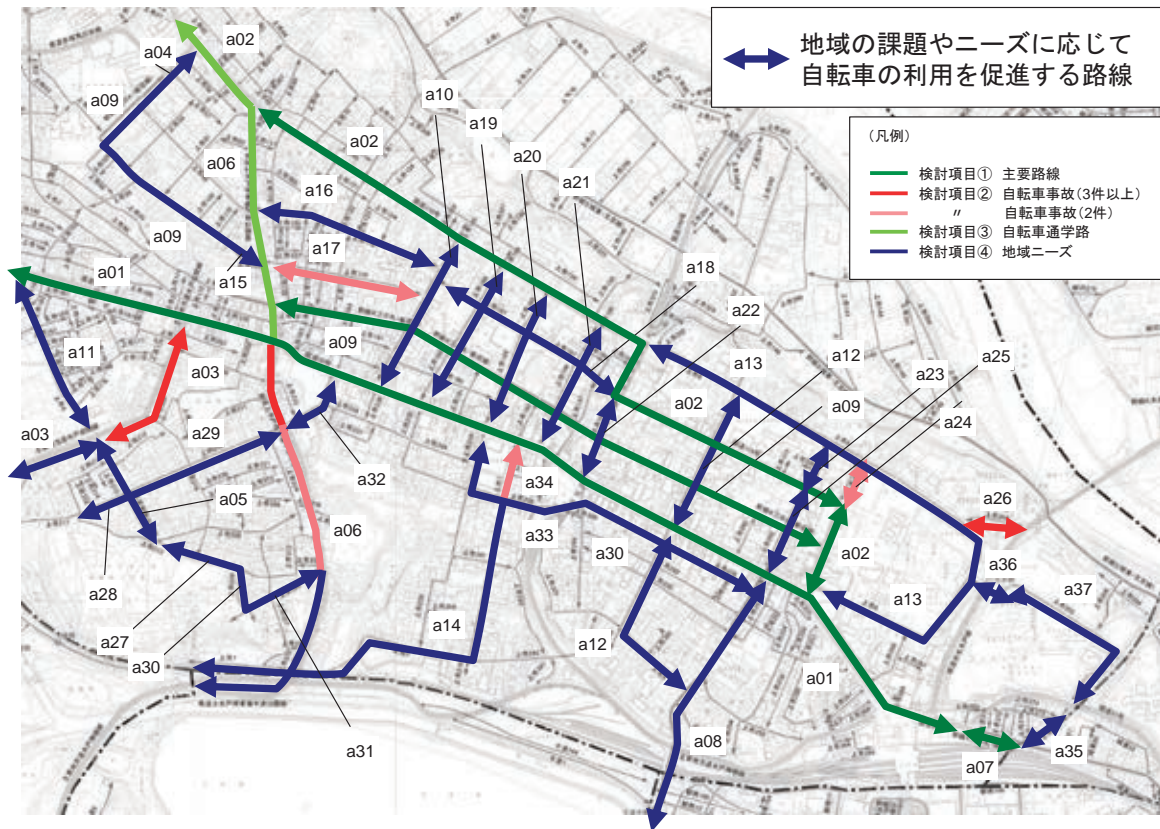


図 8 a 水戸駅周辺地域（上市地区）のネットワーク候補路線

表 3 a 水戸駅周辺地域（上市地区）のネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|-------|---------|----------------------|--------|
| 国土交通省 | 国道(国管理) | a01 国道50号 | 2.76 |
| 茨城県 | 国道(県管理) | a02 国道118号 | 2.34 |
| | 主要地方道 | a03 水戸岩間線 | 1.00 |
| | 県道 | a04 赤塚馬口労線 | 0.11 |
| | | a05 常盤公園線 | 0.31 |
| | | a06 上水戸停車場千波公園線 | 1.80 |
| | | 水戸市 | 市道 |
| | | a08 幹線3号線 | 0.52 |
| | | a09 幹線4号線 | 2.27 |
| | | a10 上市3号線 | 0.44 |
| | | a11 上市4号線 | 0.49 |
| | | a12 上市5号線 | 0.90 |
| | | a13 上市6号線 | 1.61 |
| | | a14 上市7号線 | 1.36 |
| | | a15 上市115号線 | 0.05 |
| | | a16 上市118号線 | 0.51 |
| | | a17 上市119号線 | 0.42 |
| | | a18 上市187号線 | 0.56 |
| | | a19 上市188号線 | 0.41 |
| | | a20 上市189号線 | 0.38 |
| | | a21 上市196号線 | 0.35 |
| | | a22 上市198号線 | 0.23 |
| | | a23 上市200号線 | 0.13 |
| | | a24 上市201号線 | 0.12 |
| | | a25 上市202号線 | 0.24 |
| | | a26 上市204号線 | 0.17 |
| | | a27 上市213号線 | 0.23 |
| | | a28 上市217号線 | 0.14 |
| | | a29 上市218号線 | 0.44 |
| | | a30 上市228号線 | 0.11 |
| | | a31 上市229号線 | 0.23 |
| | | a32 上市234号線 | 0.19 |
| | | a33 上市238号線 | 0.78 |
| | | a34 上市239号線 | 0.15 |
| | | a35 上市247号線 | 0.16 |
| | | a36 上市352号線 | 0.05 |
| | | a37 上市353号線(大手門区間含む) | 0.58 |
| 国土交通省 | | | 2.76 |
| 茨城県 | | | 5.56 |
| 水戸市 | | | 14.36 |
| 計 | | | 22.68 |



b 水戸駅周辺（駅南地区）（通学支援，観光支援）

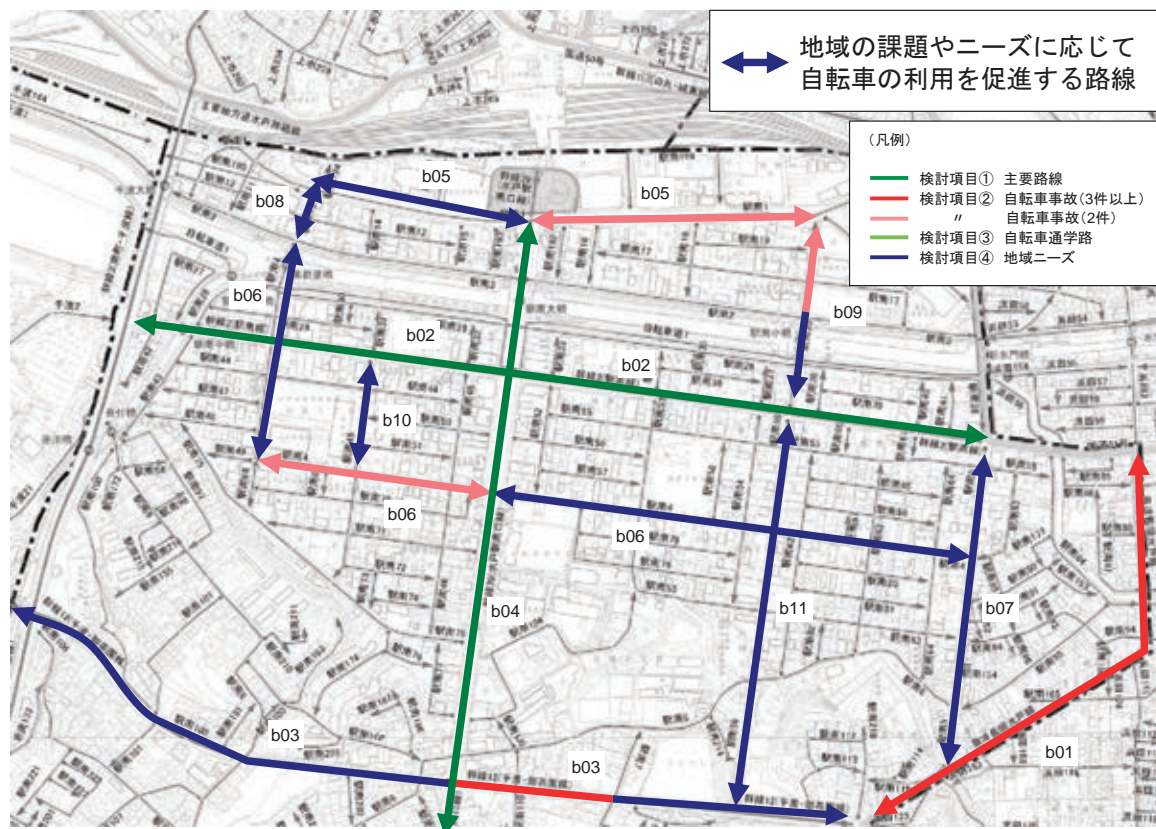


図9 b 水戸駅周辺地域（駅南地区）のネットワーク候補路線

表4 b 水戸駅周辺地域（駅南地区）のネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|-------|------|------------|--------|
| 茨城県 | 県道 | b01 長岡水戸線 | 0.90 |
| 水戸市 | 市道 | b02 幹線2号線 | 1.47 |
| | | b03 幹線12号線 | 1.49 |
| | | b04 幹線39号線 | 0.95 |
| | | b05 駅南1号線 | 0.86 |
| | | b06 駅南4号線 | 1.59 |
| | | b07 駅南5号線 | 0.56 |
| | | b08 駅南13号線 | 0.09 |
| | | b09 駅南20号線 | 0.33 |
| | | b10 駅南45号線 | 0.20 |
| | | b11 駅南59号線 | 0.69 |
| | | 茨城県 | |
| 水戸市 | | | 8.23 |
| 計 | | | 9.13 |



c 赤塚駅周辺（通学支援，買い物支援）

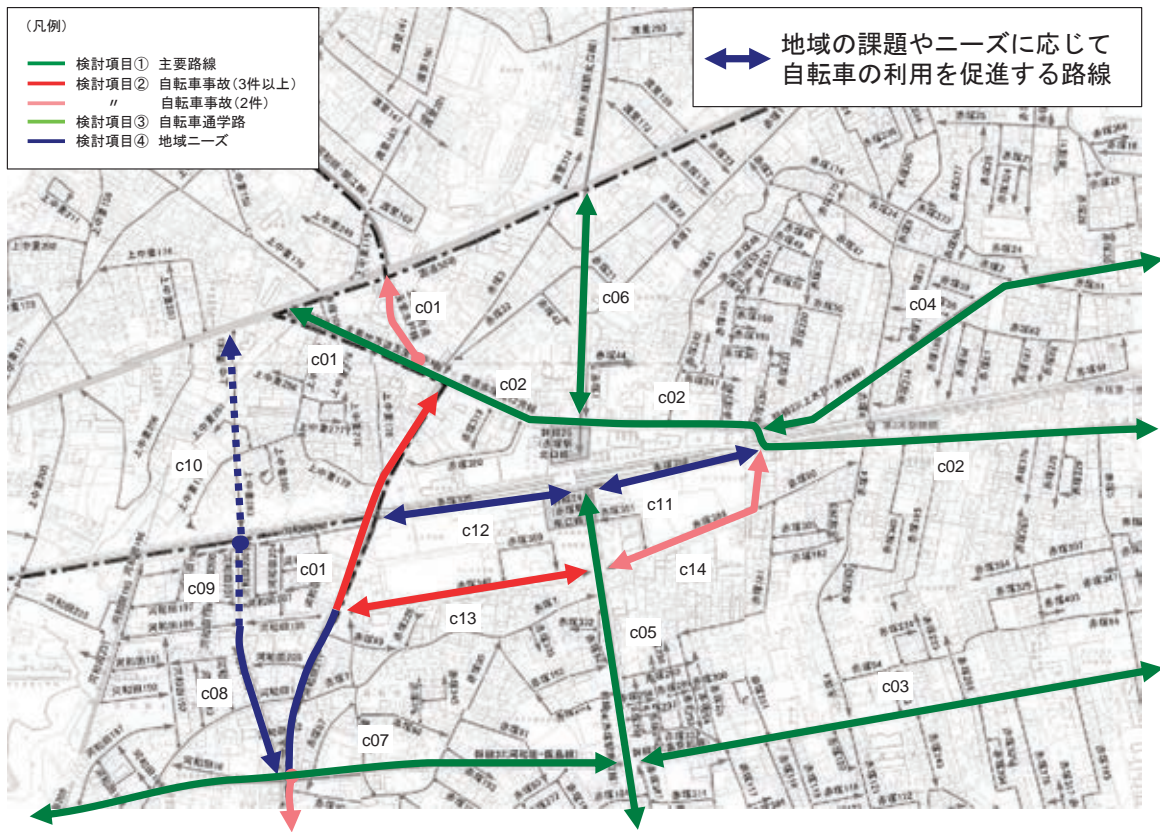


図 10 c 赤塚駅周辺地域のネットワーク候補路線

表 5 c 赤塚駅周辺地域のネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|-------|-------|-------------------|--------|
| 茨城県 | 主要地方道 | c01 玉里水戸線 | 1.22 |
| | 県道 | c02 赤塚馬口労線 | 1.71 |
| 水戸市 | 市道 | c03 幹線21号線 | 1.32 |
| | | c04 幹線23号線 | 1.14 |
| | | c05 幹線24号線 | 0.51 |
| | | c06 幹線26号線 | 0.41 |
| | | c07 幹線37号線 | 1.20 |
| | | c08 河和田180号線 | 0.20 |
| | | c09 河和田180号線(事業中) | 0.15 |
| | | c10 上中妻283号線(事業中) | 0.36 |
| | | c11 赤塚338号線 | 0.31 |
| | | c12 赤塚339号線 | 0.36 |
| | | c13 赤塚342号線 | 0.47 |
| | | c14 赤塚384号線 | 0.39 |
| 茨城県 | | | 2.93 |
| 水戸市 | | | 6.82 |
| 計 | | | 9.75 |



d 内原駅周辺（通学支援，買い物支援）

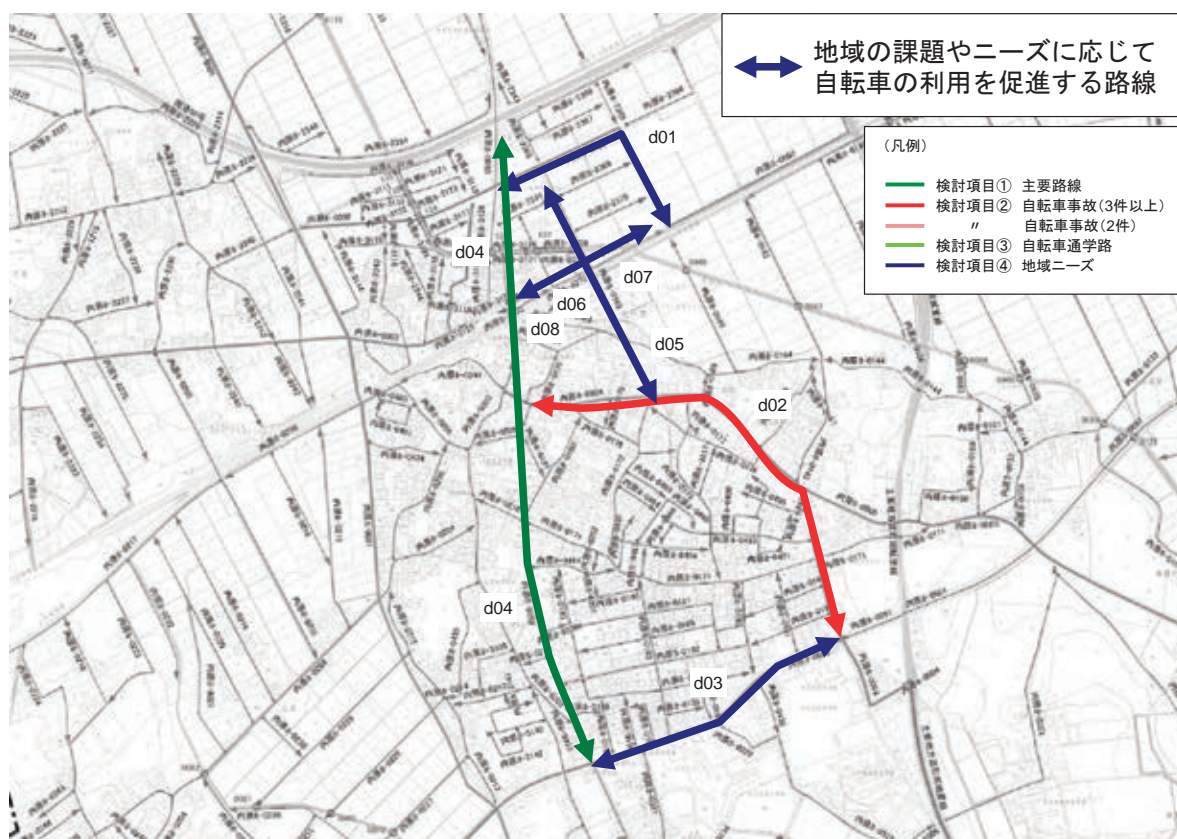


図 11 d 内原駅周辺地域のネットワーク候補路線

表 6 d 内原駅周辺地域のネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|-------|------|----------------|--------|
| 水戸市 | 市道 | d01 内原6-0002号線 | 0.48 |
| | | d02 内原6-0004号線 | 0.95 |
| | | d03 内原7-0058号線 | 0.56 |
| | | d04 内原8-0050号線 | 1.32 |
| | | d05 内原8-0163号線 | 0.52 |
| | | d06 内原8-2372号線 | 0.05 |
| | | d07 内原8-2374号線 | 0.20 |
| | | d08 内原8-3133号線 | 0.10 |
| 水戸市 | | | 4.18 |
| 計 | | | 4.18 |



e 下市周辺（観光支援，買い物支援）

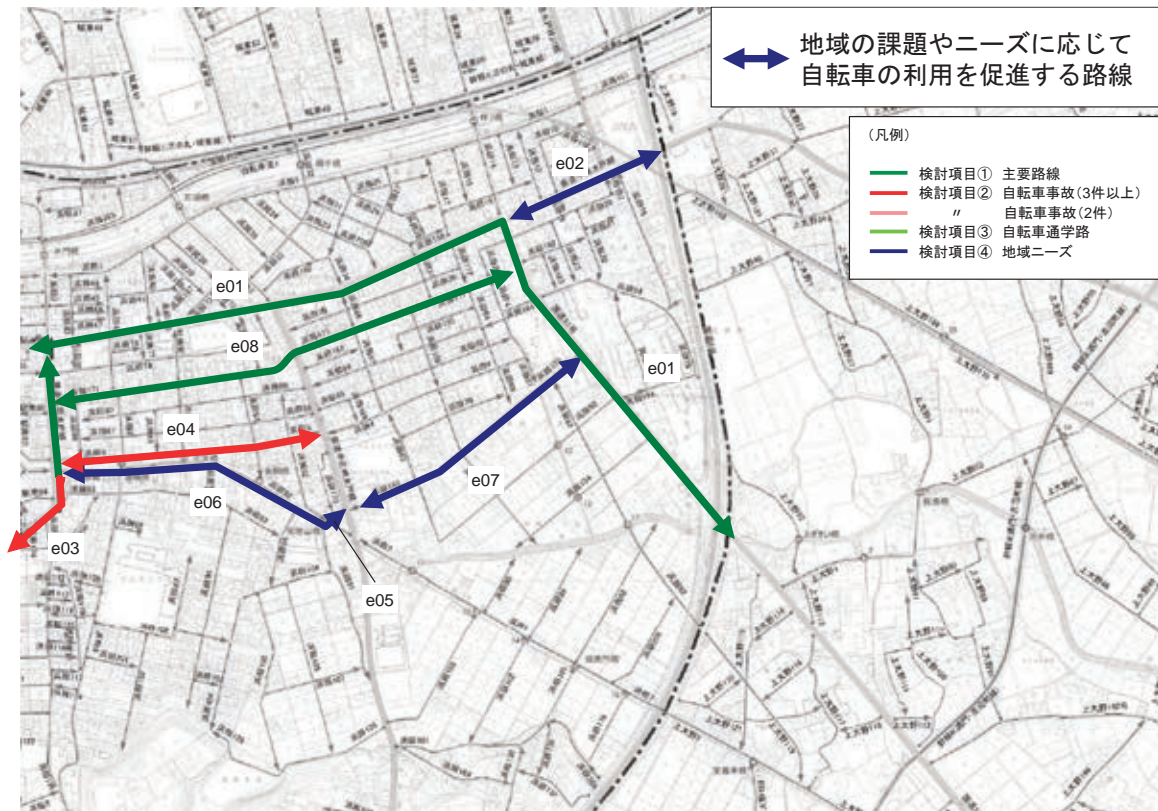


図 12 e 下市周辺地域のネットワーク候補路線

表 7 e 下市周辺地域のネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | | 延長(km) |
|-------|------|-----|---------|--------|
| 国土交通省 | 国道 | e01 | 国道51号 | 1.72 |
| 茨城県 | 県道 | e02 | 小泉水戸線 | 0.35 |
| | | e03 | 長岡水戸線 | 0.72 |
| 水戸市 | 市道 | e04 | 浜田5号線 | 0.56 |
| | | e05 | 浜田91号線 | 0.06 |
| | | e06 | 浜田92号線 | 0.58 |
| | | e07 | 浜田153号線 | 0.59 |
| | | e08 | 浜田171号線 | 1.01 |
| 国土交通省 | | | | 1.72 |
| 茨城県 | | | | 1.07 |
| 水戸市 | | | | 2.80 |
| 計 | | | | 5.59 |



f サイクリングルート（観光支援）

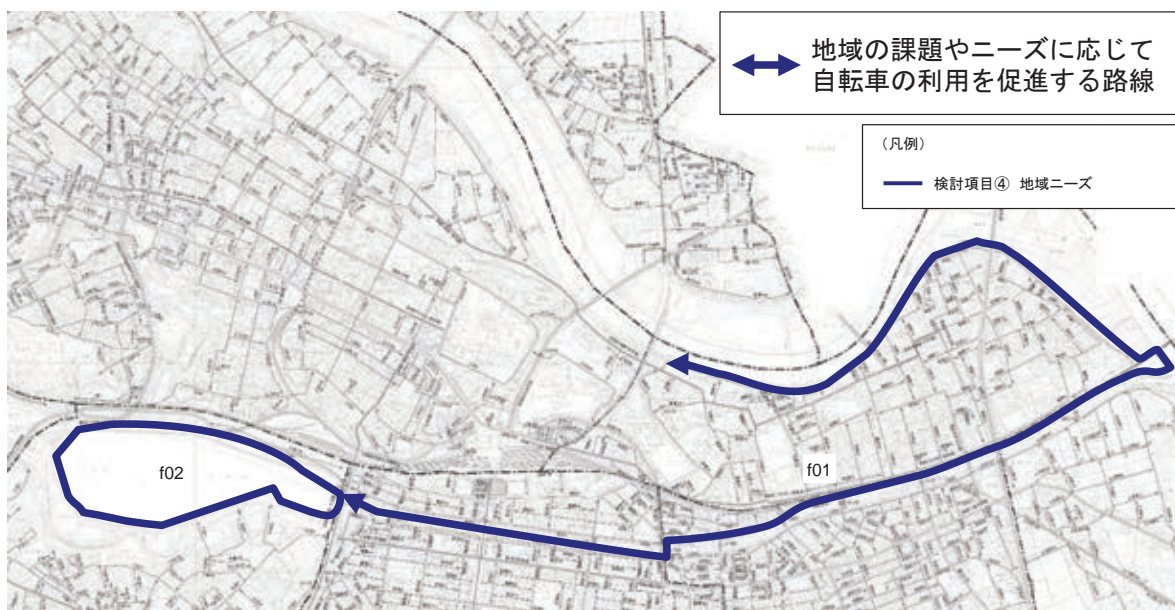


図13 f サイクリングルートのネットワーク候補路線

表8 f サイクリングルートのネットワーク候補路線の名称及び延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | | 延長(km) |
|-------|------|-----|---------|--------|
| 水戸市 | 市道 | f01 | 自転車道1号線 | 6.94 |
| | | f02 | 千波湖園路 | 3.00 |
| 水戸市 | | | | 9.94 |
| 計 | | | | 9.94 |



検討項目⑤

自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

本市で新たに施設立地が予定されている、市役所新庁舎（2018(平成 30)年度完成予定）や新市民会館(2021(平成 33)年度完成予定)及び東町運動公園新体育館（2018（平成 30）年度完成予定）には、市民をはじめ多くの方が訪れることが予想されます。自転車の利用増加も見込まれることから、これらの施設の周辺道路をネットワーク候補路線として選定を図ります。

また、2019（平成 31）年に開催される「いきいき茨城ゆめ国体」の会場として、市内の公共スポーツ施設が使用されることから、利用者の交通手段として自転車の活用を促すことを目的に、東町運動公園新体育館をはじめ、総合運動公園、ケーズデンキスタジアム水戸（市立競技場）、堀原運動公園、市立サッカー・ラグビー場（ツインフィールド）、青柳公園のそれぞれの周辺道路についてもネットワーク候補路線として選定します。



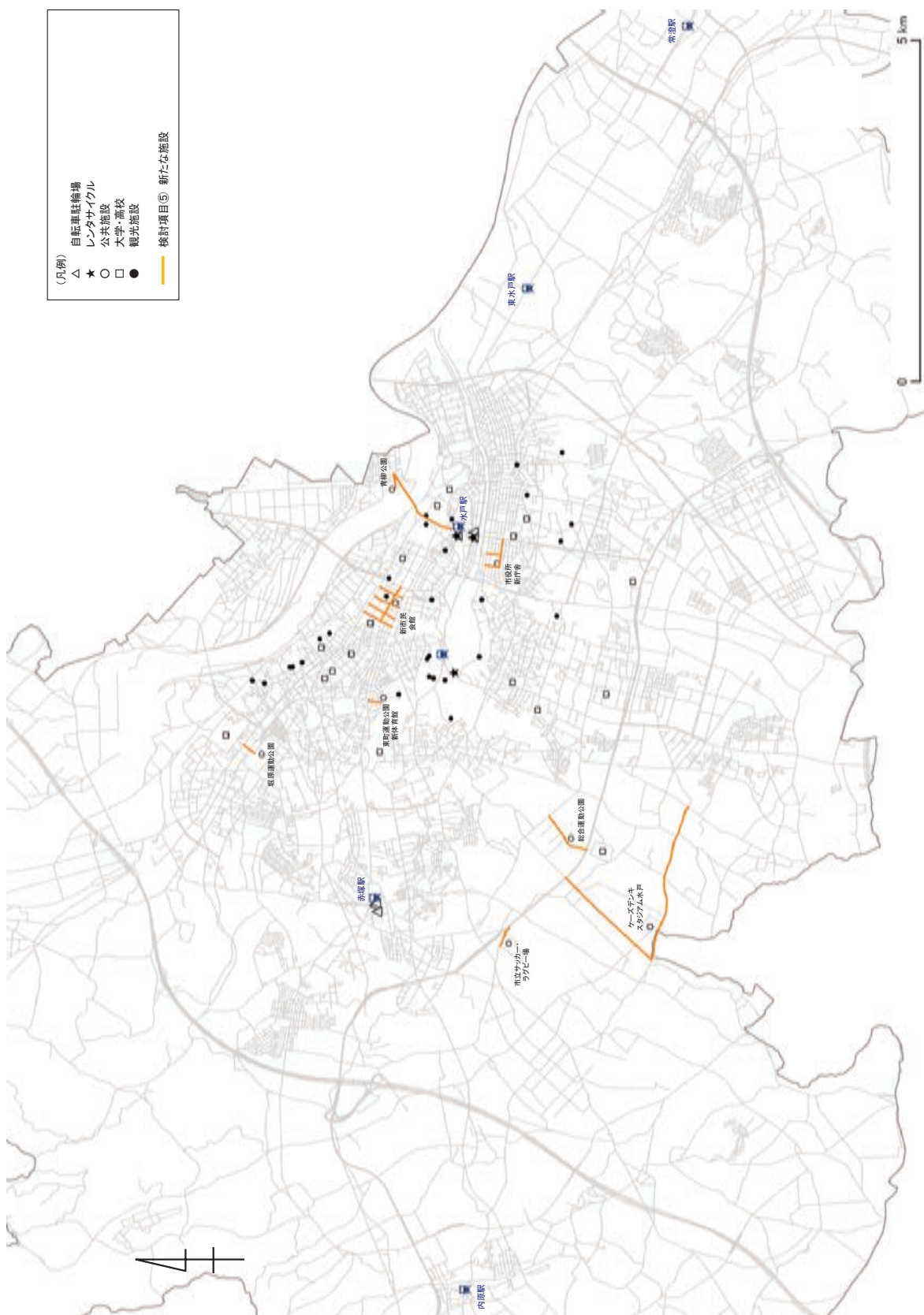


図 14 検討項目⑤で選定したネットワーク候補路線



検討項目⑥

既に自転車の通行空間（自転車道，自転車専用通行帯，自転車専用道路）が整備されている路線

過去に「ガイドライン」に適合する形態で整備された下記の路線を選定し活用します。

- ・国道 50 号バイパス桜ノ牧高校前
- ・市道千波 2 号線



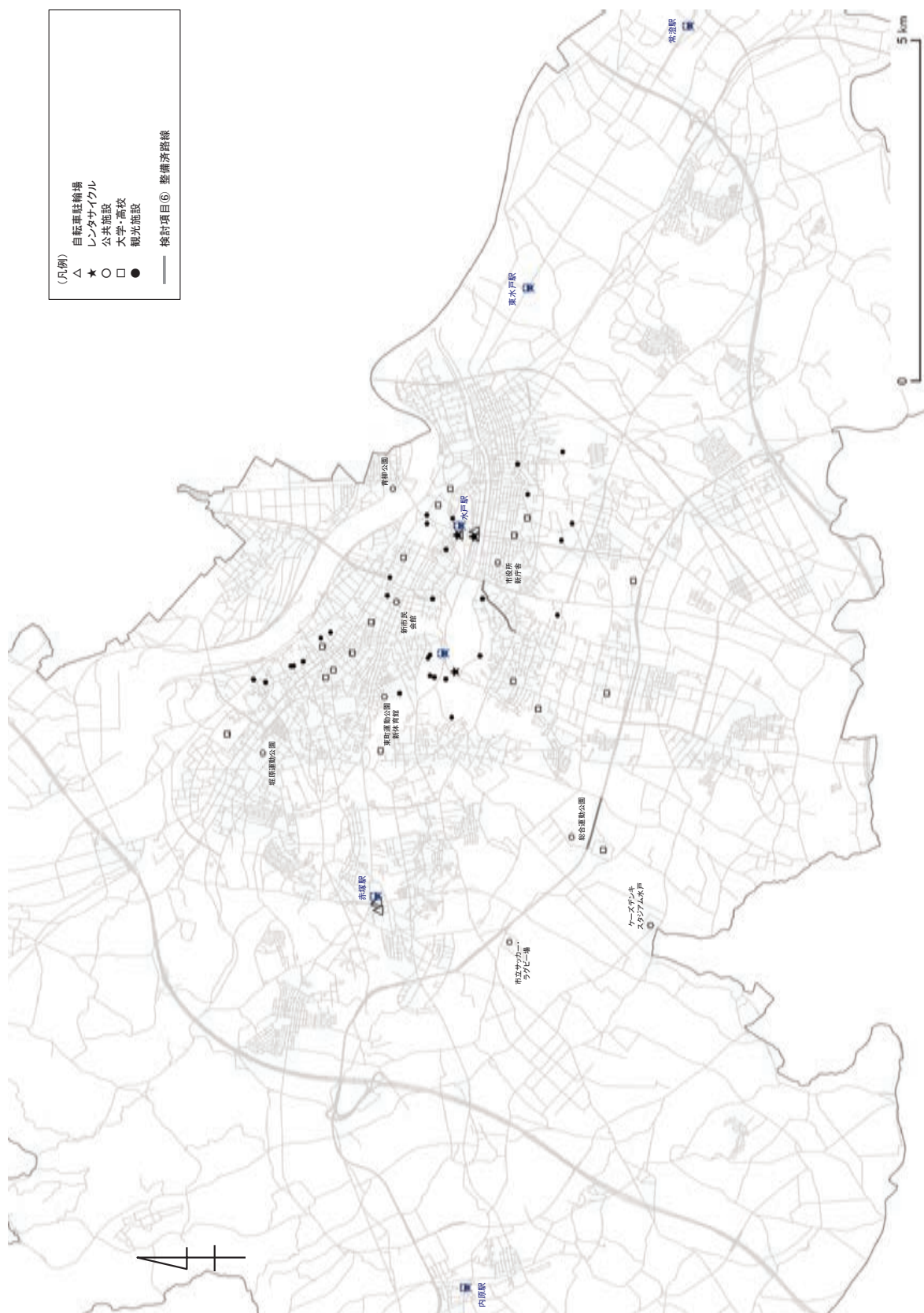


図 15 検討項目⑥で選定したネットワーク候補路線



検討項目⑦

その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

整備予定のある都市計画道路や市道のうち、ネットワーク形成に資する路線や、①から⑥までの検討項目で選定した路線のネットワークの連続性を確保するために、飛び石となった区間を補完する路線を選定します。

また、過去に自転車の通行空間整備が行われた路線のうち、現行「ガイドライン」に適合しない路線については、改良を前提として、ネットワークの連続性を確保するために必要な路線として選定します。



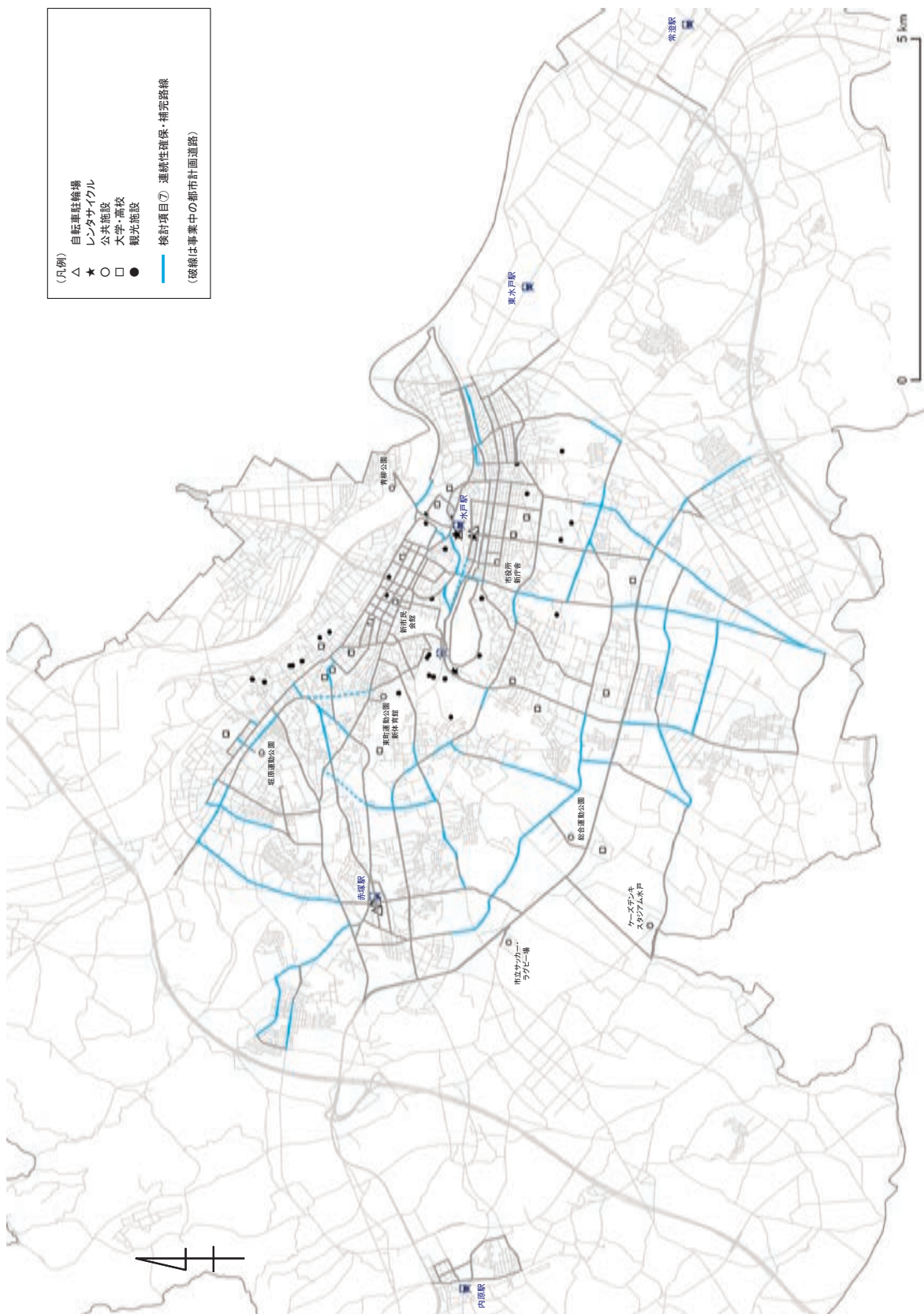


図 16 検討項目⑦で選定したネットワーク候補路線



2 優先整備路線の選定

選定要件① 自転車事故が多発するなど緊急性を要する路線

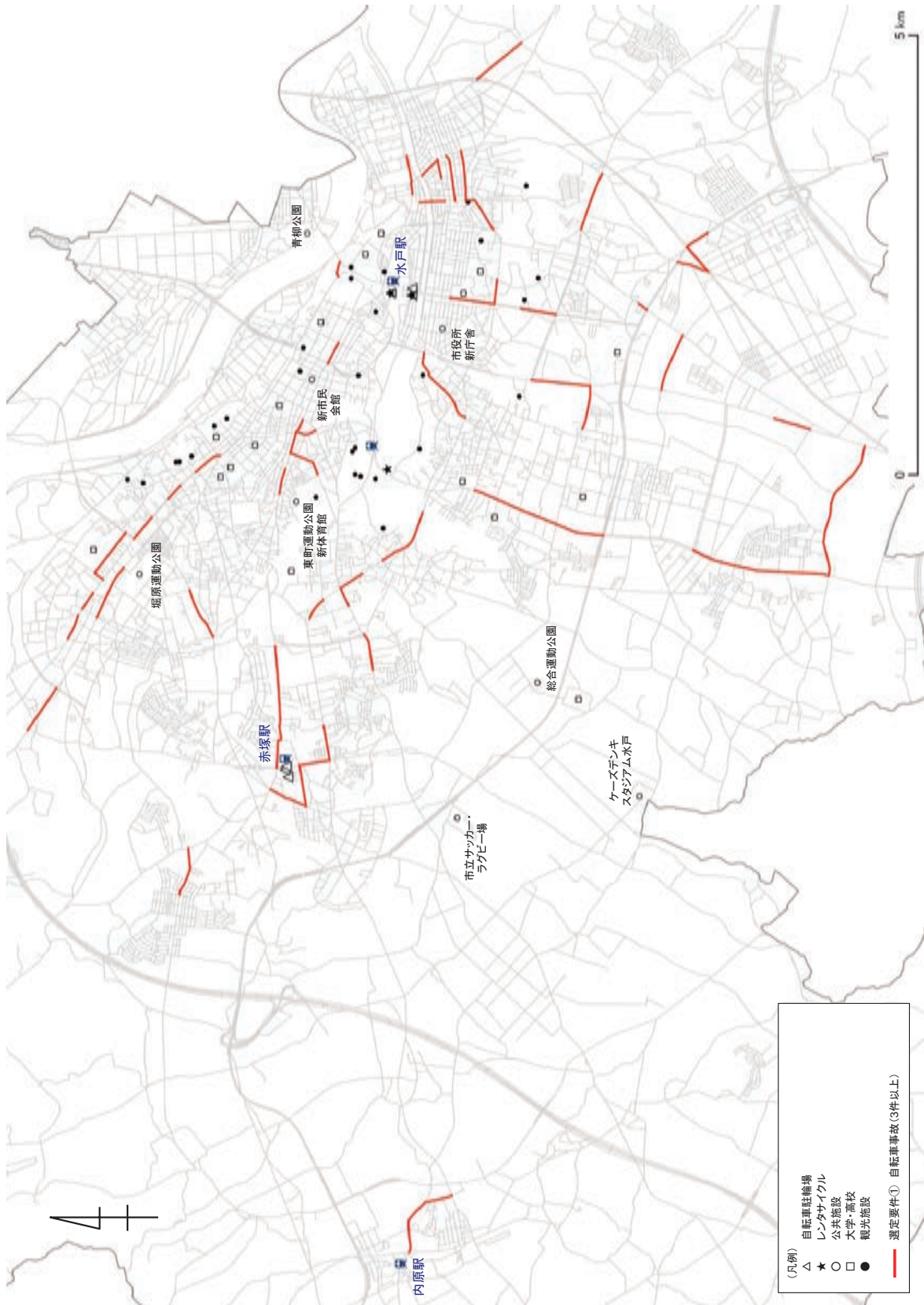


図 17 選定要件① 自転車事故が多発するなど緊急性を要する路線

(資料：(公財) 交通事故総合分析センター統計資料 (H24-H26) より作成)



選定要件② 自転車交通量が多い路線

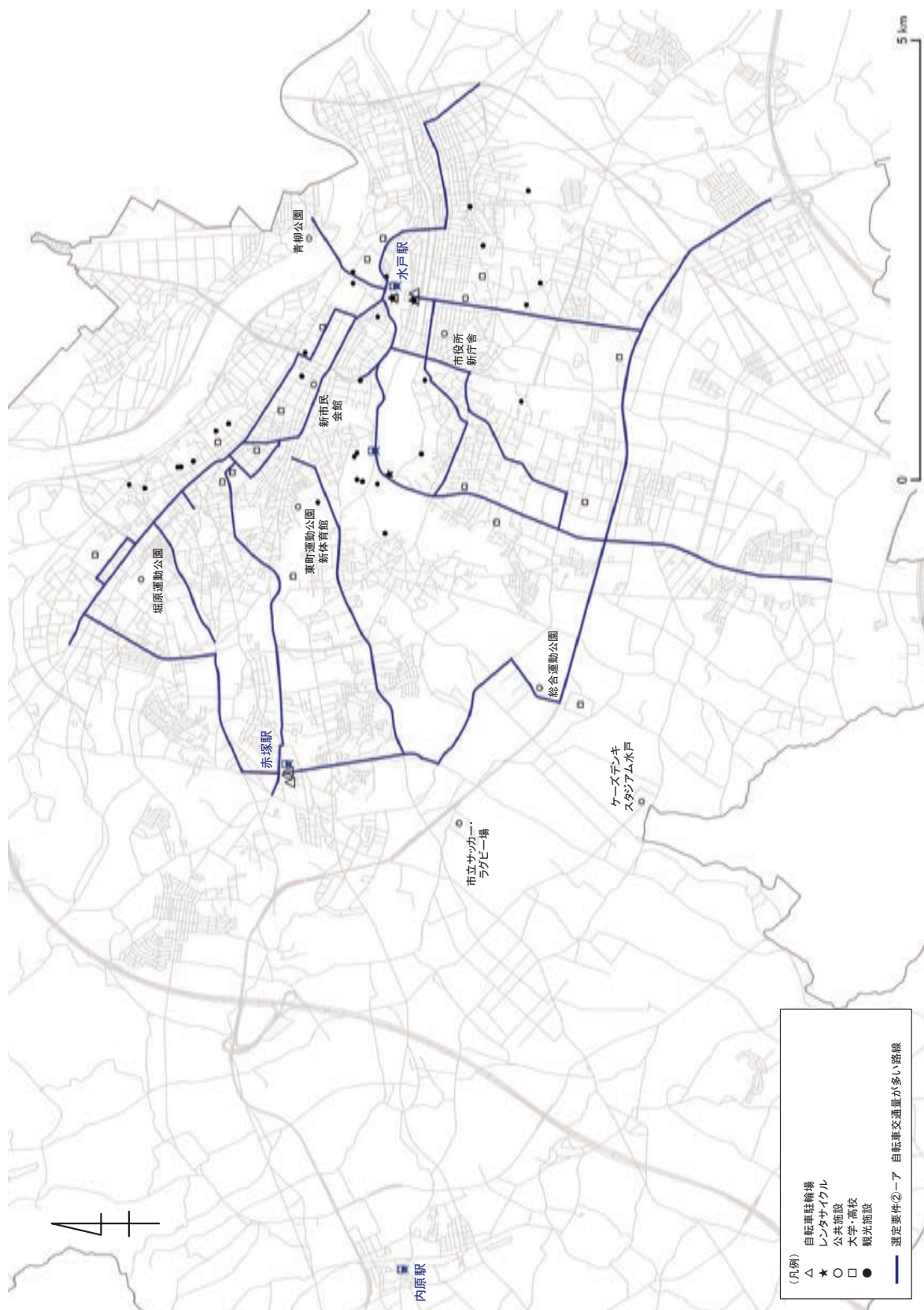


図 18 選定要件②-ア 客観指標から自転車交通量が多い路線



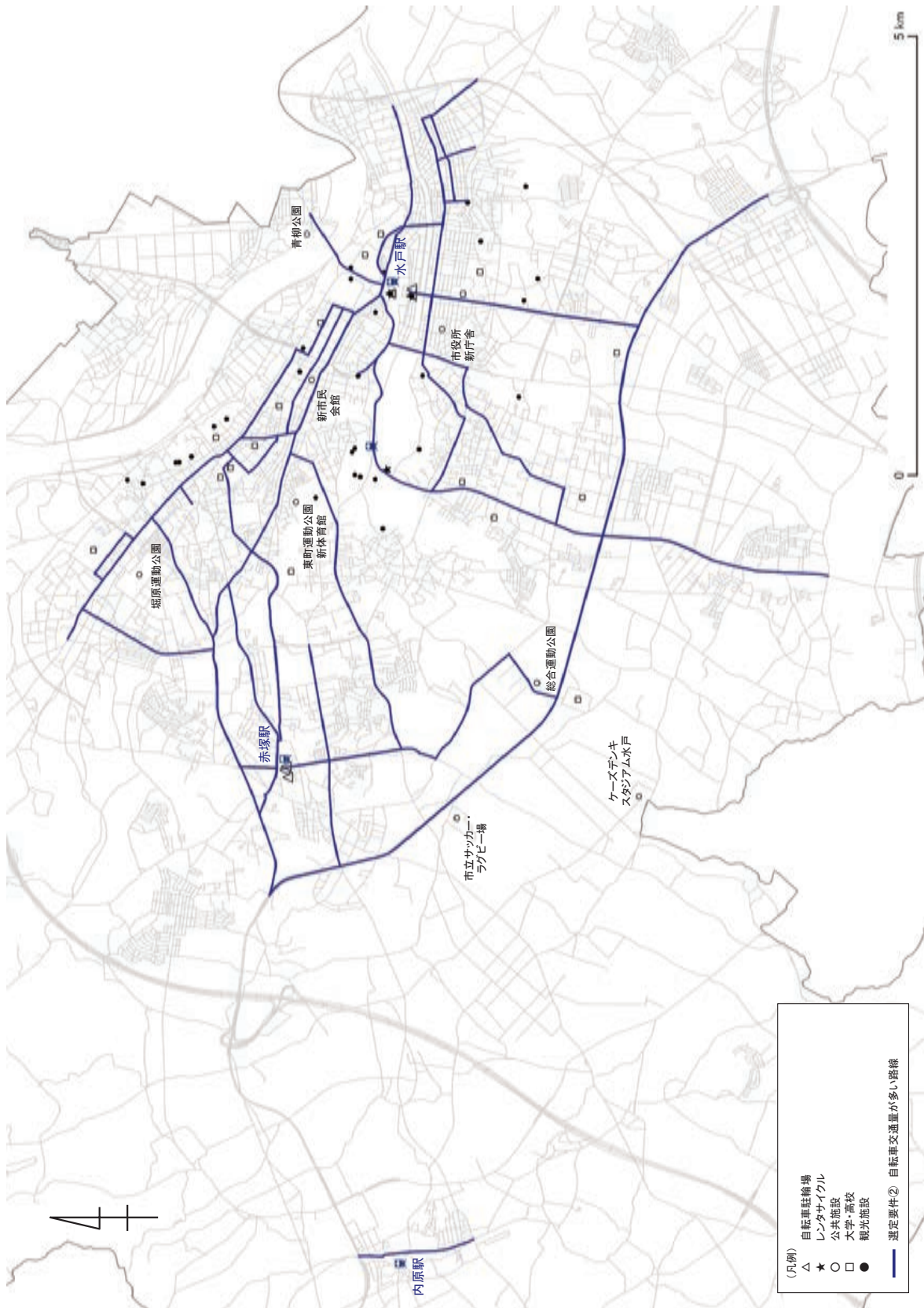


図 19 選定要件② 自転車交通量が多い路線（要件アとイの重ね合わせ）



選定要件③ 観光における回遊性の向上を図る必要がある路線

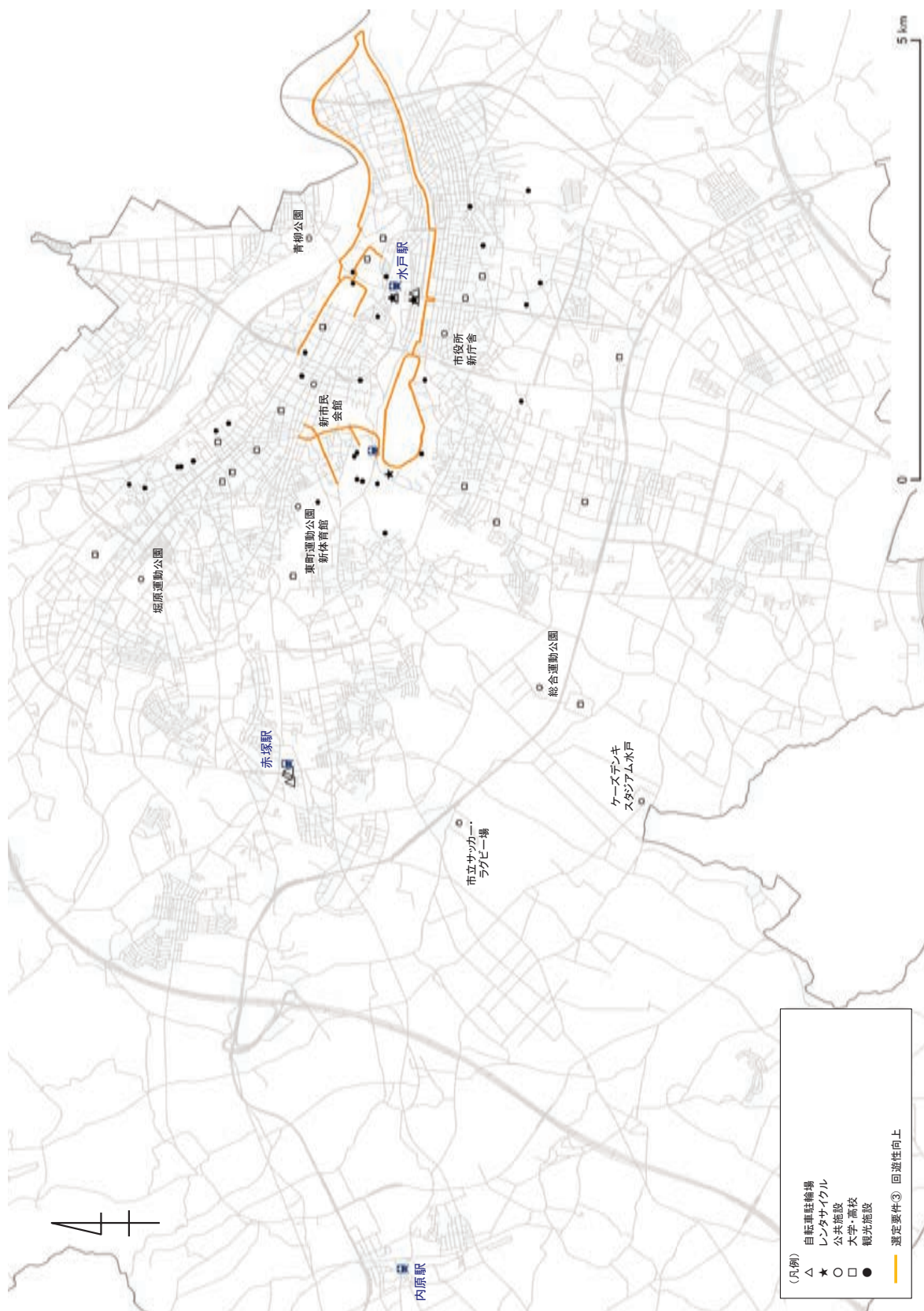


図 20 選定要件③ 観光における回遊性の向上を図る必要がある路線



選定要件④ 施設整備計画との整合性を要する路線

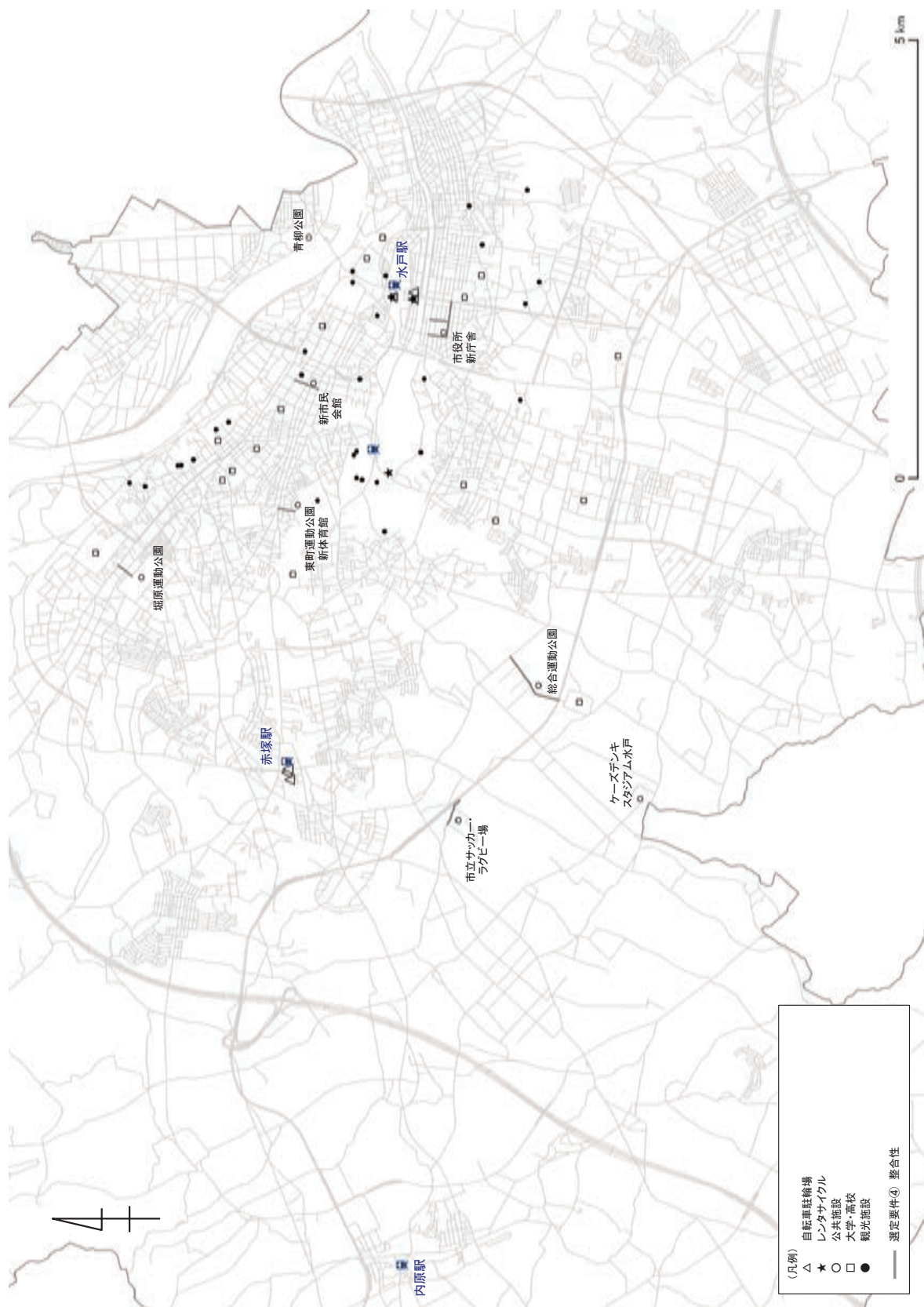


図 21 選定要件④ 施設整備計画との整合性を要する路線



水戸市自転車利用環境整備計画策定に係る経過の概要

| 年 月 日 | 内 容 |
|----------------------|---|
| 平成25年 8月8日 | 自転車走行空間整備計画策定検討会 ・計画策定に向けた準備の検討 |
| 9月11日 ～9月13日 | 水戸駅及び赤塚駅の駅駐輪場利用状況調査 |
| 平成26年 2月3日 ～3月31日 | 自転車利用に関する市民アンケート調査 ・一般市民、インターネットモニター、小中学校保護者、高校生を対象に実施 |
| 3月26日 | 水戸市自転車利用環境整備審議会条例 制定 |
| 3月27日 | 水戸市自転車利用環境整備計画に関する関係者会議 ・審議会設置に向けたキックオフイベント ・講演会「安全で快適な自転車利用環境創出に向けて」 |
| 4月1日 | 水戸市自転車利用環境整備審議会条例 施行 |
| 9月1日 | 水戸市長から水戸市自転車利用環境整備審議会に対して、水戸市自転車利用環境整備計画について諮問 |
| 同日 | 平成26年度第1回自転車利用環境整備審議会 ・計画策定の進め方について |
| 11月5日 | 現地走行調査 ・関係行政機関、審議会委員が自転車で、高校生の通学ルートや危険箇所の集中する路線を実走行調査 |
| 平成27年 1月28日 | 平成26年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・社会実験路線の選定と実施について |
| 7月28日 | 平成27年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・社会実験の実施について |
| 12月8日 ～12月9日 | 市道千波2号線沿線住民説明会 ・市道千波2号線の整備方針について |



| 年 月 日 | 内 容 |
|-------------------|--|
| 12月17日 ～12月24日 | 市道千波2号線に関するアンケート調査 ・整備前の利用状況について沿線住民を対象に実施 |
| 平成28年 2月 1日 | 市道千波2号線の社会実験開始（自転車通行空間の供用開始） |
| 2月17日 ～2月24日 | 市道千波2号線に関するアンケート調査 ・整備後の利用状況について主な利用者である高校生を対象に実施 |
| 3月22日 | 平成27年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・市道千波2号線における社会実験の実施と結果について ・自転車ネットワークの考え方について |
| 5月24日 | 政策会議 ・水戸市自転車利用環境整備計画基本方針(案)について |
| 7月 1日 ～7月23日 | 市道千波2号線に関するアンケート調査 ・整備後の状況について高校生，沿線住民，一般通行者を対象に実施 |
| 8月 1日 | 平成28年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車利用環境整備計画の策定について ・市道千波2号線社会実験の結果について |
| 10月17日 | 平成28年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車利用環境整備計画・骨子（案）について |
| 11月29日 | 平成28年度第3回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・自転車利用環境整備計画における自転車ネットワークについて |
| 平成29年 1月 6日 | 平成28年度第4回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車利用環境整備計画（素案）について |
| 1月12日 | 政策会議 ・水戸市自転車利用環境整備計画（素案）について |
| 1月23日 ～2月21日 | 水戸市自転車利用環境整備計画（素案）に係る意見公募手続き ・意見数 計 8人 26件 |



| 年 月 日 | 内 容 |
|--------|--|
| 3月 6日 | 平成 28 年度第 5 回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車利用環境整備計画（案）について |
| 3月 23日 | 水戸市自転車利用環境整備審議会から水戸市長に対して，水戸市自転車利用環境整備計画について答申 |
| 3月 27日 | 庁議 ・水戸市自転車利用環境整備計画の決定 |



建計諮問第1号
平成26年9月1日

水戸市自転車利用環境整備審議会 様

水戸市長 高橋 靖

水戸市における安全で快適な自転車の利用環境の整備を推進するため、水戸市自転車利用環境整備審議会条例（平成26年水戸市条例第6号）第2条の規定に基づき、下記のとおり諮問します。

記

（諮問）

- 1 自転車利用環境整備計画について



交通答申第1号

平成29年3月23日

水戸市長 高橋 靖 様

水戸市自転車利用環境整備審議会

会 長 金 利 昭

水戸市自転車利用環境整備計画について（答申）

平成26年9月1日付建計諮問第1号で諮問のあったことについては、別添計画書により答申します。

なお、安全で快適な自転車通行空間の早期実現に向け、本計画に位置付けた施策の推進に当たり、下記のとおり意見を付すものとします。

記

- 1 自転車活用推進法の施行に伴い、今後、国において関連法の制定や自転車活用推進計画の策定に動き出すことが予測されるため、これらの動向を注視して自転車政策を推進すること。また、国の自転車活用推進計画策定後には、県と連携を図りながら、水戸市の実情に即した市町村自転車活用推進計画を策定すること。
- 2 自動車に過度に依存したこれまでの都市交通政策を見直し、歩行者、自転車、公共交通、自動車の適正な役割分担を図ること。
- 3 上位計画や関連計画において、自転車に関連する施策を適正に位置付けるとともに、自転車政策に関する条例の制定を目指すこと。
- 4 自転車通行空間については、国、県の道路管理者をはじめ、交通管理者とも十分な連携を図り、整備を推進すること。また、より円滑に整備を進めるため、実務者レベルでの協議の場を設けること。
- 5 計画に位置付けた施策の推進に当たっては、関係部局の連携と人材確保が不可欠であることから、計画立案や社会実験実施の過程で会得した計画技術を着実に継承するとともに、国等が開催する研修会へ積極的に参加するなど、常に最新の知見の習得に努め、計画技術者と道路建設技術者の人材育成に尽力すること。



(設置)

第 1 条 本市における安全で快適な自転車の利用環境の整備を推進するため、水戸市自転車利用環境整備審議会(以下「審議会」という。)を置く。

(所掌事項)

第 2 条 審議会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- (1) 自転車の利用環境の整備に係る計画に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、安全で快適な自転車の利用環境の整備に関し、必要と認める事項に関すること。

(組織)

第 3 条 審議会は、市民、関係行政機関又は関係団体の役職員及び学識経験者のうちから、市長が委嘱する 20 人以内の委員をもって組織する。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、補欠により委嘱された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第 5 条 審議会に、委員の互選により会長を置く。

- 2 会長は、審議会の会務を総理する。
- 3 会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 審議会は、会長が招集し、会長は、会議の議長となる。

- 2 審議会は、委員の 2 分の 1 以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 審議会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(専門部会)

第 7 条 審議会に、第 2 条に規定する所掌事項について調査及び検討(以下「調査等」という。)をするため、専門部会(以下「部会」という。)を置くことができる。

- 2 部会の委員は、第 3 条に規定する委員のうちから、会長が指名する。
- 3 部会に、部会長を置く。
- 4 部会長は、部会の委員の互選により選出し、部会の運営については、前条の規定を準用する。
- 5 部会において調査等を行った場合は、当該調査等の結果を審議会に報告するものとする。

(関係者の出席)

第 8 条 審議会及び部会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第 9 条 審議会の庶務は、市長公室において行う。

(平 27 条例 9 ・ 一部改正)



(補則)

第10条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

付 則

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

付 則(平成27年3月24日条例第9号)

この条例は、平成27年4月1日から施行する。



水戸市自転車利用環境整備審議会委員名簿

(敬称略)

| 選出区分 | 所属 | 役職 | 氏名 | 在任期間 |
|---------------|------------------------------|----------------|---------------|----------------|
| 学識経験者 | 茨城大学工学部都市システム工学科 | 教授 | 金 利昭 | H26. 9. 1 から |
| | 茨城大学工学部都市システム工学科 | 准教授 | 平田 輝満 | H26. 9. 1 から |
| | 地球の友・金沢 | 自転車・歩行者安全マップ担当 | 三国 成子 | H26. 9. 1 から |
| | 特定非営利活動法人自転車活用推進研究会 | 理事長 | 小林 成基 | H26. 9. 1 から |
| 関係団体 | 茨城県交通安全母の会連合会 | 会長 | (神戸 礼子) | H26. 9. 1 から |
| | | | 山口 美知子 | H27. 7. 28 から |
| | 茨城県自転車二輪自動車商協同組合 | 理事長 | 川崎 辰男 | H26. 9. 1 から |
| | 水戸商工会議所 | 自動車交通部会副部会 | (加藤 昇) | H26. 9. 1 から |
| | | 副会頭 | 櫻場 誠二 | H28. 11. 29 から |
| | 水戸市肢体障害者福祉協会 | 会長 | 大野 光一 | H26. 9. 1 から |
| | 水戸女性会議 | 会長 | (鹿倉 よし江) | H26. 9. 1 から |
| | | 会計 | 渡辺 三代子 | H28. 8. 1 から |
| | 水戸女性フォーラム | 会長 | (藤田 絹代) | H26. 9. 1 から |
| | | 副会長 | (百地 榮子) | H28. 3. 22 から |
| 一般社団法人茨城県バス協会 | 専務理事 | 澤島 政志 | H26. 9. 1 から | |
| 茨城県高等学校長協会 | 水戸地区会長 | (桐原 武文) | H26. 9. 1 から | |
| | | (村田 一弘) | H27. 7. 28 から | |
| | | 澤畑 保男 | H28. 8. 1 から | |
| 関係行政機関 | 国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所道路管理第二課 | 課長 | (高橋 晃浩) | H26. 9. 1 から |
| | | | 横田 富士雄 | H28. 8. 1 から |
| | 茨城県土木部道路維持課 | 課長 | (勝山 均) | H26. 9. 1 から |
| | | | 大山 登志彦 | H28. 8. 1 から |
| | 茨城県土木部水戸土木事務所 | 所長 | (小泉 恵三) | H26. 9. 1 から |
| | | | 橋本 義彦 | H28. 8. 1 から |
| | 茨城県警察本部交通部交通規制課 | 課長 | (安田 浩) | H26. 9. 1 から |
| | | | (関根 義倫) | H27. 7. 28 から |
| | | | 藪部 修 | H28. 8. 1 から |
| | 茨城県水戸警察署 | 交通官 | (遅澤 隆夫) | H26. 9. 1 から |
| (渡辺 恭秀) | | | H27. 7. 28 から | |
| 仁瓶 正 | | | H28. 8. 1 から | |
| 市民 | 公募 | (江尻 大祐) | H26. 9. 1 から | |
| | | (横山 香織) | H26. 9. 1 から | |
| | | 井野 功一 | H28. 9. 1 から | |
| | | 渡辺 修宏 | H28. 9. 1 から | |

※委員は H29. 3. 31 現在

※ () 内は前任の委員

※水戸市自転車利用環境整備審議会条例第 4 条により H28. 9. 1 に委員の改選を実施



水戸市関係部署一覧

| 所 属 | | 関係課会議 | 審議会 |
|-------|-------------|-------|-----|
| 市長公室 | 政策企画課 | ○ | ○ |
| 総務部 | 行政改革課 | ○ | |
| | 新庁舎整備課 | ○ | |
| 財務部 | 財政課 | ○ | |
| 市民協働部 | 地域安全課 | ○ | |
| 生活環境部 | 環境課 | ○ | ○ |
| 保健福祉部 | 保健センター | ○ | ○ |
| 産業経済部 | 商工課 | ○ | ○ |
| | 観光課 | ○ | ○ |
| 建設部 | 建設計画課 | ○ | ○ |
| | 道路管理課 | ○ | ○ |
| | 道路建設課 | ○ | ○ |
| 都市計画部 | 都市計画課 | ○ | ○ |
| | 市街地整備課 | ○ | ○ |
| | 泉町周辺地区開発事務所 | ○ | ○ |
| 教育委員会 | 学校教育課 | ○ | ○ |
| 市長公室 | 交通政策課 | 事務局 | |

※部署名称は H29. 3. 31 現在





知っていますか？自転車のルール

自転車は、道路交通法で、「車両」に分類されていることをご存じですか。自転車を利用するときは、車両を運転しているという自覚を持つことが大切です。

国では、自転車の安全な利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を示しています。

自転車安全利用五則

- 一、**自転車は、車道が原則、歩道は例外**
(子どもや高齢者が運転する場合は、歩道通行が認められています)
- 二、**車道は左側を通行**
- 三、**歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**
- 四、**安全ルールを守る**
(交差点での一時停止など)
- 五、**子どもはヘルメットを着用**



川崎市



宇都宮市

川崎市、宇都宮市

自転車が行き交う空間を路面表示で確保。自転車利用者だけでなく、ドライバーにも認識されやすいように表示することで、安全性を高めています。

安全で快適な自転車利用に向けて

市では昨年、県民文化センターの周辺道路に、路面表示による自転車通行空間を整備しました。あわせて、地元の方や近隣の高等学校、水戸警察署と連携して、自転車の左側通行を促す通行指導を実施。今では、通学路として使う高校生の9割以上が車道の左側を通行するようになりました。

今後は、他市の先進事例などを参考に、自転車通行空間の整備を進めます。



県民文化センター前



金沢市(金沢市提供)

金沢市

城下町ならではの狭い路地で、自動車の追い越しを禁止する路面表示を行うことでドライバーに配慮を促し、自転車の安全性を確保しています。





安全で快適な自転車の 利用環境を目指して

近年、健康的で環境にもやさしい自転車が注目されています。その一方で、歩道を通行する自転車と歩行者の事故などが問題になっていることから、市では、自転車の利用環境整備を進めます。

問合せ／交通政策課（☎291・3804）

自転車の利用環境整備で歩行者やドライバーも安全で快適に

大切なことは、自転車の通行空間を車道に確保すること。そして、それぞれが交通ルールを守って、思いやりを持つことです。

道路はみんなのものです。互いが手を取合って、安全で快適な利用環境の実現を目指しましょう。



自転車は、子どもから高齢者まで、誰でも利用できる便利な交通手段です。その一方で、これまでの交通計画では、自転車に対する配慮が不足していました。

自転車の通行空間を整備することは、自転車の利用者はもちろん、歩行者やドライバーにもメリットがある取組です。自転車が車道を走ること、歩行者は安心して歩道を通行できるようになりますし、ドライバーは、自転車の存在に早く気づくことができ、交差点などでの事故防止につながります。



茨城大学工学部
都市システム工学科 金利昭教授
(水戸市自転車利用環境整備審議会会長)



路面表示参考図

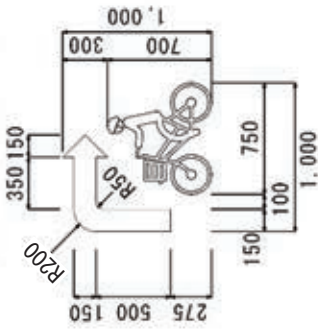
※出来形管理、品質管理は区画線工を準用

路面表示参考図

標準仕上り厚：1.5mm

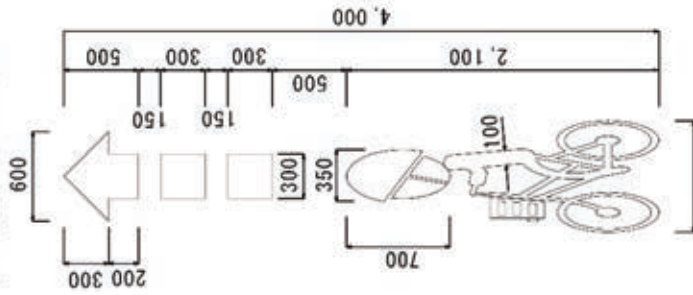
二段階右折表示

(白色・すべり止め入り)
すべり抵抗値60BPN以上



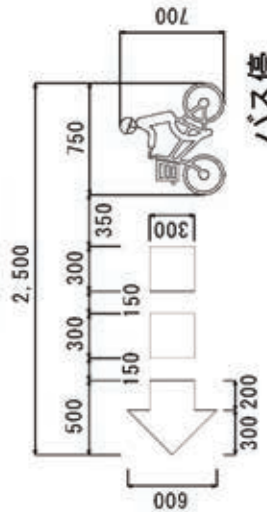
自転車ピクトグラム

一般単路部・標準
(白色・すべり止め入り)
すべり抵抗値60BPN以上

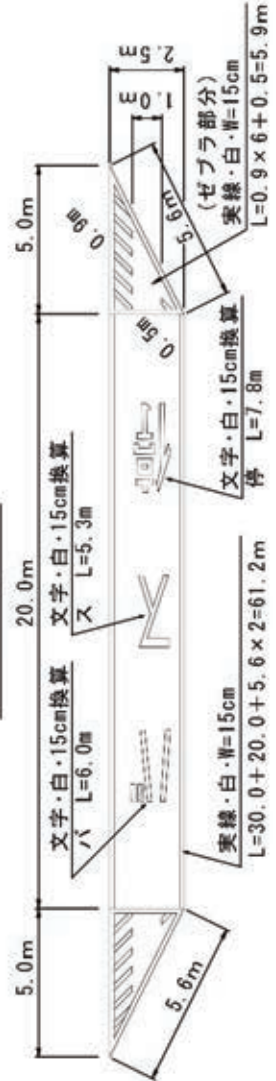


自転車ピクトグラム

細街路取り付け部
(白色・すべり止め入り)
すべり抵抗値60BPN以上

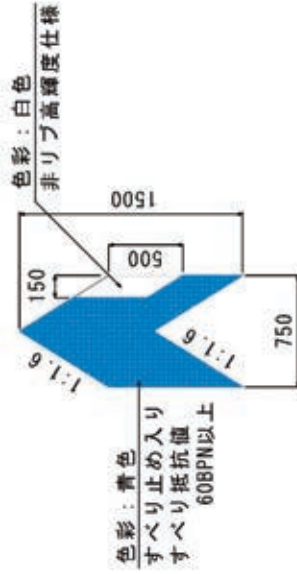


バス停



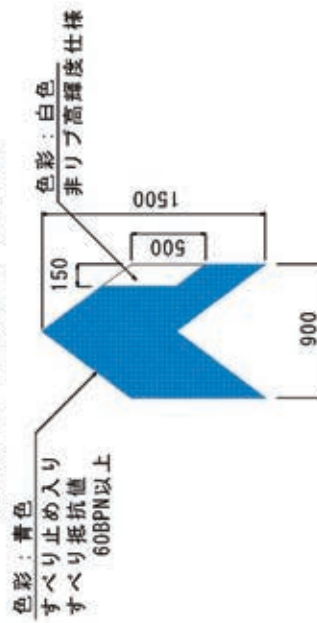
矢羽根

一般単路部・標準
(青色, W=750mm, H=1500mm)



矢羽根

交差点内部
(青色, W=900mm, H=1500mm)



| バス停 | | 1.0箇所当り材料表 | |
|-------|-------------|-------------|--------|
| 名称 | 形状・寸法 | 算式 | 数量 |
| 道路標示用 | 実線・白・W=15cm | 61.2÷5.9×2 | 22.0 m |
| 文字 | バス停 | 6.0+5.3+7.8 | 19.1 m |



用語解説

| 行 | 用語 | 説明 |
|--------|-----------------------|---|
| あ 行 | アウトカム指標 | 施策や事業の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標 |
| | 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン | 「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について、平成 24 年 11 月に国土交通省道路局と警察庁交通局が策定した。平成 28 年 7 月には、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定を行った。 |
| | エクササイズ | 英語で運動の意味。肉体能力の維持・強化や健康保持などを目的とした肉体的な運動の総称。また、厚生労働省が生活習慣病予防のために独自に定めた運動量の単位をいう。 |
| か 行 | 区画線 | 道路鋸、ペイント、石等により、道路の路面に描かれた線、記号又は文字 |
| | クロス集計 | アンケートの設問項目について、二つの項目に注目して同時に集計する手法の一つ。 ある項目への回答が選択肢五つあった場合、そのまま五つの回答数を集計することを単純集計といい、この五つに対して性別や年代別など別な要素への回答結果も含めて集計することをクロス集計という。 |
| | 交通安全指導員 | 保育所・幼稚園や学校などで、園児、児童生徒に対して交通安全教育を行ったり、交通指導を行う自治体等の職員 |
| | 交通結節点 | 同じ交通手段や異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ拠点 |
| | コミュニティサイクル | 複数の自転車貸出拠点が設置され、利用者がどこでも貸出・返却できる交通手段。「自転車シェアリング」、「サイクルシェアリング」、「都市型レンタサイクル」等とも称される。 |
| さ 行 | サイクル・アンド・ライド | 自転車から公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法 |
| | サイクルステーション | 自転車利用者のため、休憩スペースやロッカーなどを提供する施設 |



| 行 | 用語 | 説明 |
|--------|---|---|
| さ 行 | サイクルトレイン | 自転車を解体せずに鉄道車両内に持ち込むことができるサービス |
| | サイクルポート | コミュニティサイクルの自転車貸出拠点 |
| | 車道混在 | 自転車と自動車が車道上で混在して通行する形態 |
| | 自転車安全利用五則 | 自転車を利用するに当たり守るべきルール・マナー。平成 19 年 7 月 10 日に内閣府中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した。 |
| | 自転車活用推進法 | 身近な交通手段である自転車が公共の利益を増進するという基本理念を掲げ、国が策定する自転車活用推進計画のもと自治体にも計画の策定を促し、自転車の活用の推進に関する施策を進めることを規定した法律で、平成 28 年 12 月 16 日に公布された。 |
| | 自転車専用通行帯 | 道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯 |
| | 自転車通行環境整備モデル地区 | 国交省と警察庁が合同で指定した、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区。全国で 98 箇所が指定された。 |
| | 自転車通行空間 | 自転車が通行するための道路、又は道路の部分 |
| | 自転車等駐輪場 | 一定の区画を区切って設置される自転車等の駐輪のための施設（自転車法第 2 条第 3 項）。本計画では、施設の名称、自転車法の条文を用いる場合以外は「駐輪場」と表記する。 |
| | 自転車等放置禁止区域 | 自転車や原付を放置した場合、撤去される区域。「水戸市自転車等の放置防止に関する条例」により、当区域内に放置されている自転車や原付は、警告の後、市の保管所へ撤去・移動し、保管される。 |
| 自転車道 | 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線（車道と歩道を区分する石等で続いた線）又は柵、その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分（道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号） | |



| 行 | 用語 | 説明 |
|--------|------------------|---|
| さ 行 | 自転車ネットワーク計画 | 安全で快適な自転車通行空間を効果的，効率的に整備することを目的に，自転車ネットワーク路線を選定し，その路線の整備形態等を示した計画 |
| | 自転車ネットワーク路線 | 自転車通行空間を効果的，効率的に整備することを目的に選定した，面的な自転車ネットワークを構成する路線 |
| | 自転車歩行者道 (自歩道) | 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために，縁石線又は柵，その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分（道路構造令第2条第1項第3号）。 |
| | 自転車利用に関する市民アンケート | 平成26年2月から3月にかけて水戸市が市民の自転車利用実態を把握するために行ったアンケート調査。市民と高校生に調査票を配布し，市民 1,421人，高校生 757人から回答を得た。 |
| | 徐行 | 車両等が直ちに停止することができるような速度で進行すること |
| | 生活習慣病 | 食習慣，運動習慣，休養，喫煙，飲酒等の生活習慣が，その発症・進行に関与する疾患群。糖尿病，高血圧症，肥満，心臓病，脳卒中等が該当する。 |
| た 行 | タンデム自転車 | 複数のペダルやサドルを装備し，複数人が前後に並んで同時に駆動することができる自転車 |
| | T Sマーク | 自転車安全整備士が自転車を点検，整備して道路交通法例に定められた基準に適合した安全な普通自転車として確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には，傷害及び賠償責任保険が附帯される。 |
| | 電動アシスト車 | 充電用バッテリーを補助動力として使用する自転車 |
| | 道路管理者 | 道路を管理する主体（道路法第3章第1節）。一般的に都道府県道及び市町村道は該当する地方公共団体が道路管理者となる。国道については，国が直轄管理する道路と都道府県・政令指定都市が管理者になる道路がある。 |
| | 道路構造を定める法令 | 道路法第30条に規定する道路構造の技術的基準を定める法令，及び都道府県道及び市町村道の道路構造の技術的基準について，当該道路を管理する地方公共団体が定めた条例の総称 |



| 行 | 用語 | 説明 |
|--------|------------|---|
| た 行 | 道路交通法 | 道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図ることを目的とする法律。歩行者の通行方法、車両・路面電車の交通方法、運転者及び雇用者の義務、道路の使用、自動車・原動機付自転車の運転免許、罰則などについて規定 |
| | 道路交通センサス | 全国の道路及び道路交通の実態を捉え、将来の道路整備の基礎的資料とするため、国土交通省が5年ごとに定期的実施している道路交通量の計測をはじめとした調査。最新データは平成22年。自転車の交通量は10年に一度のため最新データは平成17年になる。 |
| | 道路標識 | 道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条から第4条に規定される。 |
| | 道路標示 | 道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示。路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等による線、記号又は文字が該当 |
| | 特例市 | 2000（平成12）年から施行された大都市制度の一つで、人口が20万人以上の都市に中核市に準じた事務の範囲が移譲されている。地方自治法の改正により、平成27年4月1日に制度は廃止された。 |
| は 行 | BMI | 体格指数の一つ。成人の体格指数として国際的標準指標になっており、主に肥満の判定に用いられる。計算式は、「体重(Kg)÷身長(m)÷身長(m)」。 |
| | ピクトグラム | 表現対象を文字以外のシンプルな図記号によって表したもの |
| | 普通自転車歩道通行可 | 道路交通法第63条の4に規定される、普通自転車が、歩道を通行することができること又は当該歩道における通行すべき道路の部分を指定する交通規制 |



| 行 | 用語 | 説明 |
|--------|-----------------|--|
| は 行 | 不法占用物件 | 道路の占用は道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して使用することをいう。道路を占有するためには、道路を管理している道路管理者の許可を受ける必要がある。 このような許可を受けずに道路上に置かれた立て看板や旗・のぼり等、歩道と車道の段差解消のため自動車の出入口などに置かれたブロックや鉄板のことをいう。 |
| ま 行 | 水戸市公共交通基本計画 | 2016（平成 28）年度から 2023（平成 35）年度までの 8 年間の水戸市の公共交通の基本方針を示した計画 |
| | 水戸市自転車利用環境整備審議会 | 本市における安全で快適な自転車利用環境の整備の推進を目的として設置した附属機関 |
| | 水戸市第 6 次総合計画 | 2014（平成 26）年度から 2023（平成 35）年度までの 10 年間の水戸市のまちづくりの基本方針を示した、各種計画の最上位計画 |
| | 水戸市立地適正化計画 | 都市計画法を中心とした従来の都市計画制度に加えて、都市機能の誘導、公共交通の充実により、コンパクトシティ化を推進する計画 |
| | モータリゼーション | 自動車が生活必需品として普及する現象 |
| ら 行 | レンタサイクル | 自転車を貸し出すサービス。自転車は借りた場所に返却しなければならない。 |
| | 路肩 | 道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分（道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号） |
| | 路側帯 | 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端よりに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたもの（道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4） |
| | 路面表示 | 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた標示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字 |



