

令和7年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会 次第

- 日時：令和7年5月28日（水）14:00～
- 場所：水戸市役所4階 政策会議室

○ 開会

1 市長挨拶及び諮問

2 議事

- (1) 令和6年度実績及び令和7年度事業計画（案）について
- (2) 水戸市自転車活用推進計画（第2次）策定基本方針について

3 その他

○ 閉会

令和7年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会 委員名簿

令和7年5月28日現在

選出区分	所属・役職等	氏名
学識経験者	茨城大学 名誉教授	金 利昭
	茨城大学大学院理工学研究科 教授	平田 輝満
	地球の友・金沢 自転車・歩行者安全マップ責任者	三国 成子
	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
関係団体	水戸地区地域交通安全活動推進委員協議会 会長	金井 香代子
	茨城県自転車二輪自動車商協同組合 理事長	深澤 祐定
	水戸商工会議所 副会頭	和田 幾久郎（御欠席）
	水戸市障害者（児）福祉団体連合会 副会長	田口 美博
	水戸商工会議所女性会 副会長	小森谷 局子（御欠席）
	公益社団法人日本技術士会茨城支部 副支部長	佐藤 美律子
	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	古賀 重徳
	茨城県高等学校長協会 水戸地区会長 茨城県立笠間高等学校	渡邊 英一（御欠席）
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 副所長	川村 英明
	茨城県政策企画部スポーツ推進課 課長	瀬谷 尚男（御欠席）
	茨城県土木部道路維持課道路保全強化推進室 室長	高野 清彰（御欠席）
	茨城県水戸土木事務所 所長	成瀬 真勝（御欠席）
	茨城県水戸警察署 交通官	荒井 勝（御欠席）
市民	公募	辻井 文男
	公募	田辺 隆文

○オブザーバー

所 属	役 職	氏 名
茨城県政策企画部スポーツ推進課	主任	根本 健史
茨城県政策企画部スポーツ推進課	主事	大森 直稀
茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室	技佐	吉岡 博之
茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室	主任	和田 雅大
茨城県水戸土木事務所	係長	斉藤 一記
茨城県警察本部交通規制課	課長補佐	島根 崇
茨城県水戸警察署 交通第一課	課長	永山 晃右

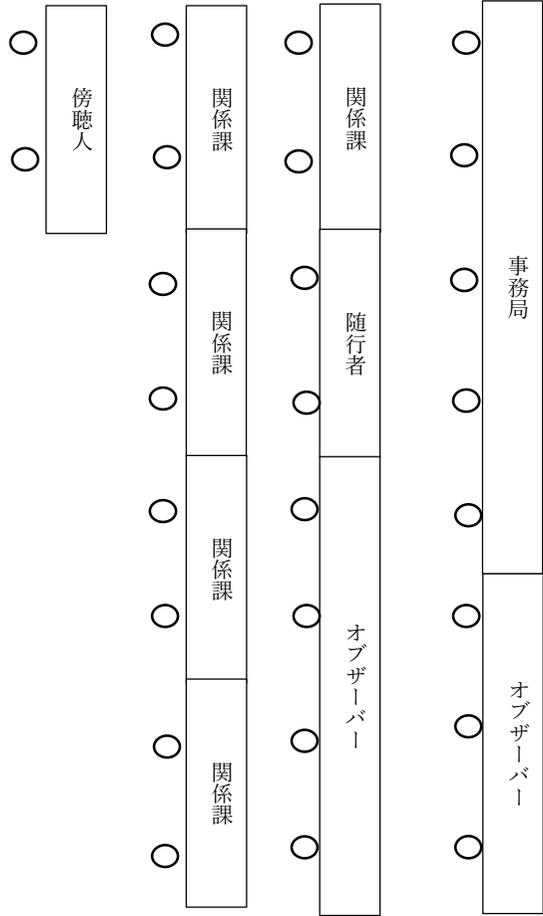
○事務局

所 属	役 職	氏 名
水戸市市長公室 交通政策課	課長	川上 悟
	課長補佐	江幡 将行
	係長	鈴木 翔
	主幹	佐藤 通

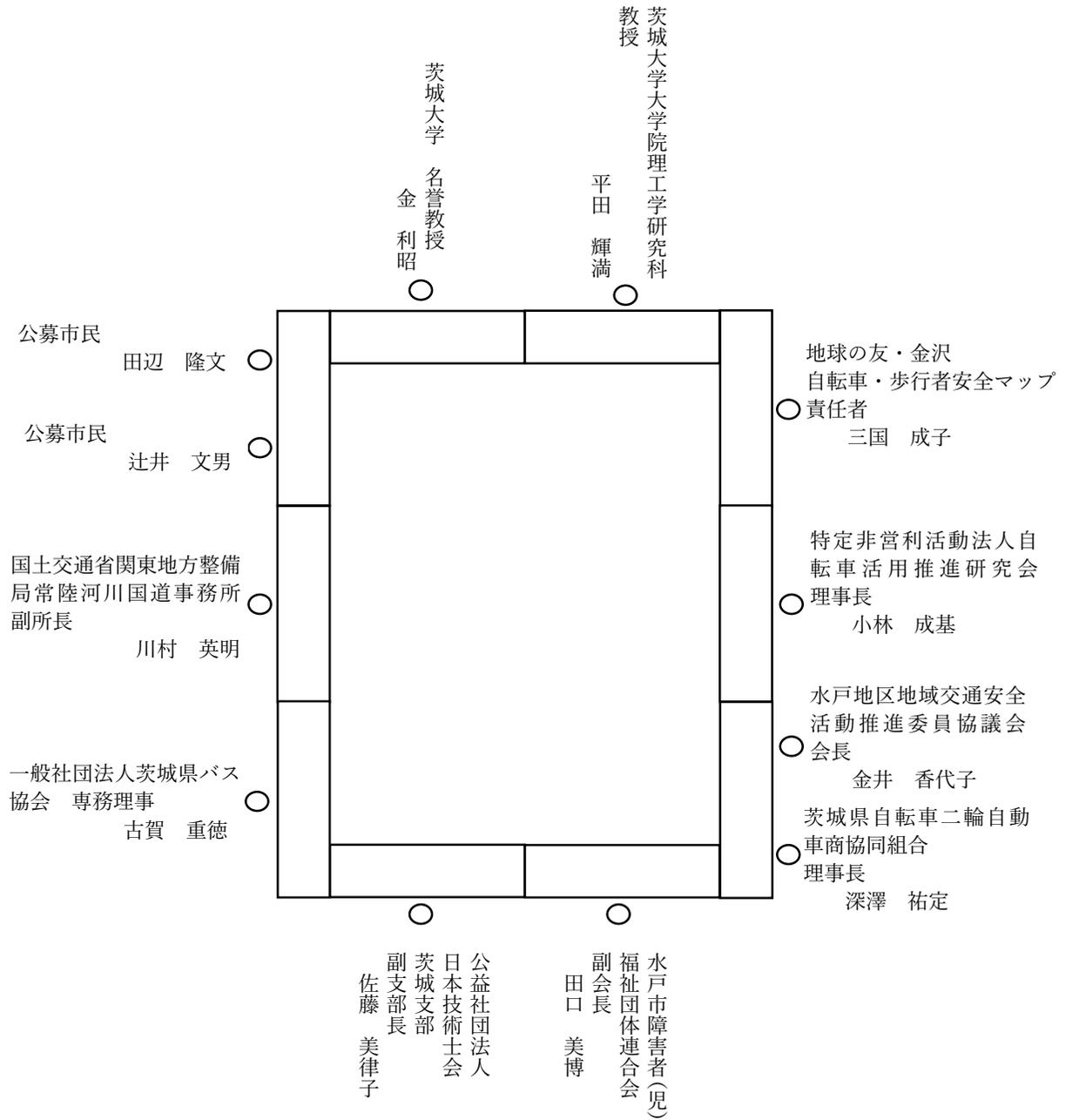
○関係課等

所 属	役 職	氏 名
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	係員	長井 来樹
国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所計画課	企画係	栗崎 和也
水戸市市民協働部 防災・危機管理課	課長	大冨 要之
水戸市市民協働部 生活安全課	課長	田沢 春彦
水戸市生活環境部 環境保全課	課長	潮田 修一
水戸市保健医療部 健康づくり課	課長補佐	春日 剛
水戸市産業経済部 観光課	課長	出沼 大
水戸市建設部 建設計画課	技監兼課長	上田 航
水戸市建設部 道路管理課	技監兼課長	大山 裕己
水戸市建設部 道路建設課	技監兼課長	有金 正義
水戸市都市計画部 都市計画課	参事兼課長	須藤 文彦
水戸市都市計画部 市街地整備課	技正	佐藤 拓也
水戸市教育部 学校保健給食課	課長	相沢 秀幸

令和7年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会座席表



— 出入口 —



令和6年度実績及び令和7年度事業計画(案)について

令和3年3月に策定した「水戸市自転車活用推進計画」では、本市の自転車利用の現状から整理した課題と対応方針に基づき、16項目の施策を掲げています。本報告は、令和7年5月時点における、各施策の実施状況についてまとめたものです。

凡例	検討	←---→
	実施	←====→

(施策一覧)

施策番号	施策	実施主体	水戸市自転車活用推進計画期間(年度)					
			2021	2022	2023	2024	2025	
			令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
①	自転車利用者への安全教育の充実	県警察、学校、地域及び市	←====→					
②	自動車運転者への啓発の充実	県警察及び市	←====→					
③	自転車損害賠償保険の加入促進	市ほか	←====→					
④	自転車利用による健康増進	市ほか	←====→					
⑤	自転車通勤の推奨	事業者及び市	←====→					
⑥	イベント開催時における自転車利用のPR	市ほか	←====→					
⑦	自転車ネットワークの構築	各道路管理者	←====→		中間見直し	←====→		
⑧	分かりやすい案内誘導サインの設置	市ほか	←====→					
⑨	道路事情に応じた自転車通行空間の整備	各道路管理者	←====→					
⑩	整備路線の適切な維持管理	各道路管理者	←====→					
⑪	駐輪環境の整備	市、各施設設置・管理者ほか	←====→					
⑫	コミュニティサイクル等の整備	市ほか	計画期間中に実施					
⑬	サイクル・アンド・ライドの推進	交通事業者及び市	←====→					
⑭	公共交通機関との連携	交通事業者及び市	←---→	←====→				
⑮	サイクルツーリズムの推進	県、市ほか	←====→					
⑯	災害時の自転車の活用	市ほか	←====→					

1 各施策の実施状況

基本方針 1 自転車に乗ってみたいくなる「意識づくり」

基本施策(1) 安全への意識づくり

施策番号	①	施策名	自転車利用者への安全教育の充実
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全教室の充実を図り、自転車の交通ルールやマナーの啓発に努める。 学校や警察、地域住民等と連携する体制を構築して、自転車通行空間を整備した箇所で通行指導を実施する。 自転車通行空間の整備箇所を利用する生徒・学生、周辺住民に正しい通行方法を示したパンフレットを配布する。 自転車の安全利用を推進するための条例の制定や新たな担い手づくりについて検討する。 		
実施主体	県警察、学校、地域及び市		

【令和6年度 実績】

(1) 整備路線における通行指導 ※11 ページ整備箇所図参照

- 4月の新入生向け及び9月の秋の交通安全運動に合わせた集中指導の実施
- 民間事業者や高校生ボランティアと連携した通行指導の実施
- ※ 審議会からの意見を踏まえ、通行指導の担い手を増やした。
- 令和6年度：30回実施、ボランティア62名参加



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
幹線 39	2					1	1			1		
千波 2	2	1		1		1		1	1		1	
幹線 24	2	1	1			3		1	1	1	2	
幹線 13				1				1				
幹線 12		1							1		1	



通行指導の様子

(2) 交通安全教室の開催

- ヘルメットの着用義務についての講習及び自転車の通行方法の実演 (市内小学校：81回)
- 自転車安全利用五則についての講習、点検方法実演及び損害賠償事例を用いた保険加入PR (市内中学校：15回)
- 各学校ごとの通学路における危険箇所を選定し、生徒が自分事として危険を考える教室を実施
- 歩車分離式信号を通行する際に、誤って歩行者用信号に従って進行する自転車が散見されることから、独自のチラシによる指導を実施

(3) 自転車マナーに関するチラシの作成

自転車マナーや保険加入についてのチラシを作成し、自転車通学者の多い高校へ配布 (5 ページ参照)



歩車分離式信号教材

【令和7年度 事業計画】

(1) 通行指導

- ・ 幹線市道 39 号線、市道千波 2 号線、幹線市道 13 号線、幹線市道 24 号線及び幹線市道 12 号線で通行指導を実施（4 月及び 9 月は春・秋の集中指導を実施）
- ・ 民間事業者や高校生ボランティアと連携した通行指導を実施
- ・ 自転車通行空間新規整備路線における通行指導の実施検討

(2) 交通安全教室の開催

市内の小・中学校で、ヘルメットの着用義務についての講習や自転車の通行方法の実演、保険加入 P R 等による交通安全教室を開催

(3) 自転車の交通ルールを示した新しいパンフレットの作成

自転車ルールや自転車保険について記載した新しいパンフレットを作成

(4) 自転車の安全利用の推進に向けた新たな施策の検討

幼児向け自転車教育の実施検討

(5) 広報みやま市ホームページ等による自転車交通ルール啓発

施策番号	②	施策名	自動車運転者への啓発の充実
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転者にもわかりやすい自転車通行空間の路面表示を行う。 ・通行指導の際、自動車に対して、自転車に配慮した運転の呼びかけを行う。 ・小・中学校で自転車の交通安全教育をする際に、家庭に持ち帰って自転車の安全ルールについて家族で話し合える教材を作成する。 ・広報みや市ホームページなどで自動車運転者に対し、自転車の交通ルールの啓発を行う。 		
実施主体	県警察及び市		
<p>【令和6年度 実績】</p> <p>(1) 水戸市寄附受け入れ事業の活用</p> <p>水戸市寄附受け入れ事業のカタログに、思いやり1.5mステッカー及び自転車ルール教本を掲載</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>水戸市 HP 水戸市寄附受け入れ事業</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p>(2) 通行指導時の自動車への呼びかけ</p> <p>通行指導時に、自転車通行空間の上に路上駐車をしている宅配事業者等に対し、自転車利用者への配慮の呼びかけを実施</p> <p>(3) 一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との連携による自動車運転者への自転車交通ルール啓発</p> <p>JAFの会報やSNSの中で、自転車交通ルール啓発を実施</p> <p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) 水戸市寄附受け入れ事業の活用</p> <p>(2) 広報みや市ホームページ等による自動車運転者に対する自転車交通ルール啓発</p> <p>(3) 自動車運転者にもわかりやすい自転車通行空間の路面表示についての検討</p> <p>(4) 一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との連携による自動車運転者への自転車交通ルール啓発</p>			

施策番号	③	施策名	自転車損害賠償保険の加入促進
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報みや市ホームページ等で、各種保険制度に関する啓発を行う。 ・ 事業所と連携し、自転車通勤者への各種保険制度に関する啓発を行う。 ・ 茨城県交通安全条例における自転車保険加入の努力義務について周知を行う。 		
実施主体	市ほか		

【令和6年度 実績】

(1) 自転車マナーに関するチラシの作成（再掲）

自転車マナーや保険加入についてのチラシを作成し、自転車通学者の多い高校へ配布



高校配布チラシ

(2) 一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との連携によるヘルメット着用率調査

通行指導と並行して、自転車利用者のヘルメット着用率を調査した。

幹線市道 39 号線：12.3%（1,061 台中 130 台）

市道千波 2 号線：11.0%（1,506 台中 166 台）

幹線市道 24 号線：6.7%（2,158 台中 145 台） 全体：9.3%

※ 審議会からの意見を踏まえ、ヘルメット着用率のデータを収集した。

【令和7年度 事業計画】

(1) 広報みや市ホームページ等による保険加入についての啓発

(2) 茨城県交通安全条例の周知及び警察と連携したヘルメット着用啓発

(3) 小・中学校や市内事業者に対する保険制度の周知

基本施策(2) マイカーに過度に依存しない意識づくり

施策番号	④	施策名	自転車利用による健康増進
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 生活習慣病予防や気軽に実践できる運動習慣の定着のために、自転車利用の健康面におけるメリットをPRする。 「みとちゃん健康マイレージ事業」や、茨城県のヘルスケア事業「元気アップ! リいばらき」をPRするなど、関係機関と連携を図りながら、年齢や性別等に応じた啓発に取り組む。 自転車通行空間の整備状況やサイクリングルートを示したマップを作成し、自転車が走りやすい環境をPRする。 		
実施主体	市ほか		

【令和6年度 実績】

(1) 茨城大学の学生と連携したサイクリングマップの作成

シェアサイクルの利用方法や、市内おすすめコースを掲載したサイクリングマップを作成し、市内でのサイクリングをPR



学生がデザインしたサイクリングマップ

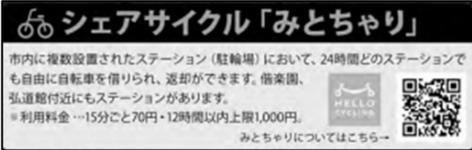
【令和7年度 事業計画】

(1) 「みとちゃん健康マイレージ」や「元気アップ! リいばらき」の活用等の検討及び周知



(2) 「広報みと」や市ホームページ等による自転車利用の健康面におけるメリットPR

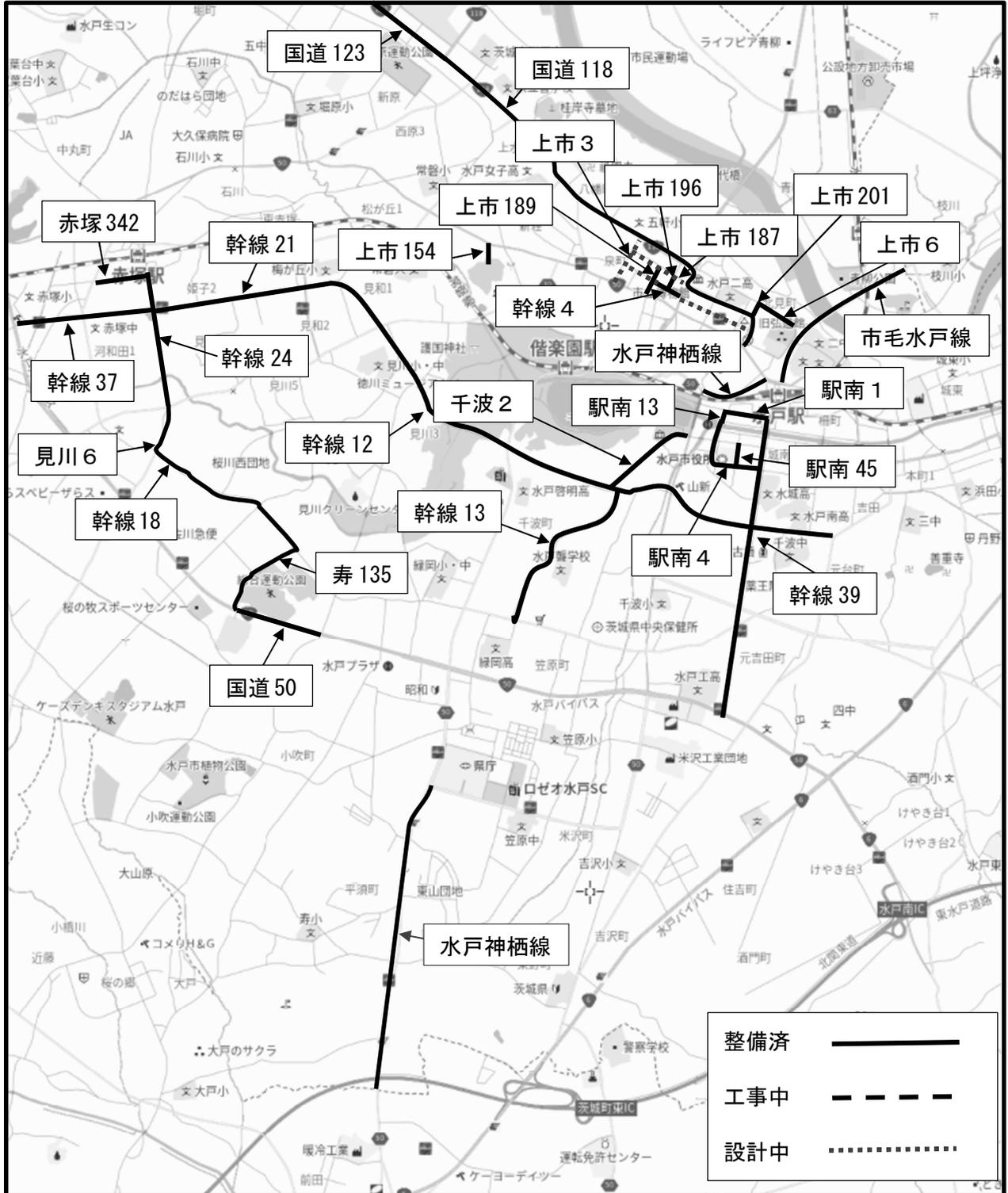
施策番号	⑤	施策名	自転車通勤の推奨
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・企業イメージの向上、従業員の健康状態の改善、通勤用の駐車場コスト削減など、事業所のメリットをPRすることで、自転車通勤を積極的に支援する事業所を増やす。 ・県央地域の9市町村が連携して取り組むエコ通勤チャレンジウィークなどを有効に活用し、通勤時の自転車の利用について呼びかけを行う。 ・自転車通勤チャレンジウィーク等、自転車通勤を推進する取組を行う。 		
実施主体	事業者及び市		
<p>【令和6年度 実績】</p> <p>(1) エコ通勤チャレンジウィーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコ通勤チャレンジウィークの際に自転車利用をPR ・エコ通勤チャレンジウィーク期間中の自転車通勤者数が増加 <p>9市町村合計 通常：326人 → 期間中：623人 うち水戸市のみ 通常：198人 → 期間中：347人</p> <p>※R6.12月エコ通勤チャレンジウィークの数字</p>		 <p>エコ通勤 CW 周知チラシ</p>	
<p>エコ通勤チャレンジウィーク</p> <p>県央地域の9市町村が、公共交通の利用を促進するとともに、過度なマイカー利用がもたらす地球温暖化問題への意識の高揚を図ることを目的に、マイカーの利用を1週間控えて、公共交通や自転車で通勤することを呼びかける事業</p>			
<p>(2) 住宅密集地へのシェアサイクルステーションの設置</p> <p>自転車通勤にシェアサイクルを活用できるよう、砂久保児童公園や六番池児童公園など、住宅地に隣接する公園にシェアサイクルのステーションを設置</p>			
<p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) エコ通勤チャレンジウィークの実施</p> <p>(2) 水戸商工会議所と連携した自転車通勤の取組の検討</p> <p>(3) 「自転車通勤導入に関する手引き」の活用</p> <p>(4) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトへの応募検討</p> <p>(5) ジテツウサポート事業の検討</p> <p>事業者の自転車駐輪環境整備に対する補助等、事業者が自転車通勤を推進しやすくなるような事業の実施の検討</p> <p>(6) シェアサイクルステーションの設置</p> <p>自転車通勤にシェアサイクルを活用できるよう、赤塚駅や住宅地に隣接する公園にシェアサイクルのステーションを設置</p>			

施策番号	⑥	施策名	イベント開催時における自転車利用のPR
計画期間	・自動車から自転車への転換を図るため、環境フェアや自動車での来場者が多いイベントなどでの、自転車利用PR活動を行う。		
施策内容	・大規模イベント開催時において自転車での来場の呼びかけを行う。		
実施主体	市ほか		
<p>【令和6年度 実績】</p> <p>(1) リリーアリーナ MITO へのシェアサイクルステーション設置 スポーツイベントの際にシェアサイクルでの移動ができるよう、リリーアリーナ MITO にシェアサイクルステーションを設置</p> <p>(2) 環境フェアでのシェアサイクルPR 環境フェアで、シェアサイクルのPRや電動アシスト付き自転車の走行体験を実施</p>  <p style="text-align: right;">環境フェアでのPRブース</p> <p>(3) 水戸の梅まつりパンフレットでのシェアサイクルPR シェアサイクルの利用を促進するため、水戸の梅まつりパンフレットの交通案内にシェアサイクルを掲載</p>  <p>(4) 一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との連携による自転車来場促進 ・県立歴史館の「歴史館いちようまつり」で、自転車来場者に入館料の割引などの特典を進呈 ・自転車二輪自動車商協同組合の御協力のもと、自転車無料点検も実施</p>			
<p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) 環境フェアでのシェアサイクルPR</p> <p>(2) イベント開催会場へのシェアサイクルステーション設置検討 ・イベントが実施される会場へのシェアサイクルステーション設置検討 ・イベント時のみの臨時ステーション設置検討</p> <p>(3) 水戸の梅まつりなどのイベント等のアクセス手段としてシェアサイクルをPR</p> <p>(4) イベント会場への自転車来場者の増加施策について検討</p>			

基本施策(1) 連続性を確保した回遊性の高い道づくり

施策番号	⑦	施策名	自転車ネットワークの構築																																																						
計画期間	・国が示す「ガイドライン」に基づき、道路管理者と連携しながら 自転車ネットワーク候補路線 を選定する。																																																								
施策内容	・自転車ネットワーク候補路線から 優先整備路線 を選定し、早期整備を図る。																																																								
実施主体	各道路管理者																																																								
【令和6年度 実績】			【令和5年度までの整備内容】																																																						
<table border="1"> <tr><td>市道見川6号線</td><td>L=0.4km</td></tr> <tr><td>幹線市道18号線</td><td>L=1.5km</td></tr> <tr><td>市道寿135号線</td><td>L=0.8km</td></tr> <tr><td>計</td><td>L=2.7km</td></tr> </table>			市道見川6号線	L=0.4km	幹線市道18号線	L=1.5km	市道寿135号線	L=0.8km	計	L=2.7km	<table border="1"> <tr><td>国道50号バイパス</td><td>L=0.7km</td></tr> <tr><td>市道千波2号線</td><td>L=0.9km</td></tr> <tr><td>幹線市道39号線</td><td>L=2.6km</td></tr> <tr><td>市道駅南4号線</td><td>L=0.6km</td></tr> <tr><td>市道駅南45号線</td><td>L=0.2km</td></tr> <tr><td>市道駅南1,4,13号線</td><td>L=0.7km</td></tr> <tr><td>幹線市道13号線</td><td>L=1.5km</td></tr> <tr><td>市道上市154号線</td><td>L=0.2km</td></tr> <tr><td>幹線市道24号線</td><td>L=1.2km</td></tr> <tr><td>市道上市6,201号線</td><td>L=0.6km</td></tr> <tr><td>国道118号</td><td>L=3.9km</td></tr> <tr><td>幹線市道21号線</td><td>L=1.5km</td></tr> <tr><td>幹線市道12号線</td><td>L=5.1km</td></tr> <tr><td>国道123号線</td><td>L=6.6km</td></tr> <tr><td>主要地方道水戸神栖線</td><td>L=3.3km</td></tr> <tr><td>県道市毛水戸線</td><td>L=1.5km</td></tr> <tr><td>幹線市道4号線</td><td>L=0.5km</td></tr> <tr><td>市道上市189号線</td><td>L=0.3km</td></tr> <tr><td>市道上市196号線</td><td>L=0.1km</td></tr> <tr><td>幹線市道37号線</td><td>L=1.1km</td></tr> <tr><td>市道赤塚342号線</td><td>L=0.5km</td></tr> <tr><td>計</td><td>L=33.6km</td></tr> </table>			国道50号バイパス	L=0.7km	市道千波2号線	L=0.9km	幹線市道39号線	L=2.6km	市道駅南4号線	L=0.6km	市道駅南45号線	L=0.2km	市道駅南1,4,13号線	L=0.7km	幹線市道13号線	L=1.5km	市道上市154号線	L=0.2km	幹線市道24号線	L=1.2km	市道上市6,201号線	L=0.6km	国道118号	L=3.9km	幹線市道21号線	L=1.5km	幹線市道12号線	L=5.1km	国道123号線	L=6.6km	主要地方道水戸神栖線	L=3.3km	県道市毛水戸線	L=1.5km	幹線市道4号線	L=0.5km	市道上市189号線	L=0.3km	市道上市196号線	L=0.1km	幹線市道37号線	L=1.1km	市道赤塚342号線	L=0.5km	計	L=33.6km
市道見川6号線	L=0.4km																																																								
幹線市道18号線	L=1.5km																																																								
市道寿135号線	L=0.8km																																																								
計	L=2.7km																																																								
国道50号バイパス	L=0.7km																																																								
市道千波2号線	L=0.9km																																																								
幹線市道39号線	L=2.6km																																																								
市道駅南4号線	L=0.6km																																																								
市道駅南45号線	L=0.2km																																																								
市道駅南1,4,13号線	L=0.7km																																																								
幹線市道13号線	L=1.5km																																																								
市道上市154号線	L=0.2km																																																								
幹線市道24号線	L=1.2km																																																								
市道上市6,201号線	L=0.6km																																																								
国道118号	L=3.9km																																																								
幹線市道21号線	L=1.5km																																																								
幹線市道12号線	L=5.1km																																																								
国道123号線	L=6.6km																																																								
主要地方道水戸神栖線	L=3.3km																																																								
県道市毛水戸線	L=1.5km																																																								
幹線市道4号線	L=0.5km																																																								
市道上市189号線	L=0.3km																																																								
市道上市196号線	L=0.1km																																																								
幹線市道37号線	L=1.1km																																																								
市道赤塚342号線	L=0.5km																																																								
計	L=33.6km																																																								
【令和7年度 事業計画】																																																									
<table border="1"> <tr><td>市道上市3号線</td><td>L=0.5km</td></tr> <tr><td>市道上市187号線</td><td>L=0.5km</td></tr> <tr><td>幹線市道4号線</td><td>L=1.0km</td></tr> <tr><td>計</td><td>L=2.0km</td></tr> </table>			市道上市3号線	L=0.5km	市道上市187号線	L=0.5km	幹線市道4号線	L=1.0km	計	L=2.0km																																															
市道上市3号線	L=0.5km																																																								
市道上市187号線	L=0.5km																																																								
幹線市道4号線	L=1.0km																																																								
計	L=2.0km																																																								
【A路線】 車道混在又はその他の手法により、整備の実現性の高い路線																																																									
【B路線】 整備手法の検討を要する路線																																																									
○自転車通行空間整備延長実績まとめ																																																									
優先整備路線				令和6年度末 整備済延長 (A、B合計)(km)																																																					
道路管理者	A路線 (km)	B路線 (km)	合計延長 (km)																																																						
国土交通省	0.7	21.5	22.2	0.7																																																					
茨城県	17.3	22.0	39.3	15.3																																																					
水戸市	24.7	38.7	63.4	20.3																																																					
計	42.7	82.2	124.9	36.3																																																					
※詳細は別紙「自転車通行空間整備事業箇所図」を参照																																																									

自転車通行空間整備事業箇所図 (令和7年5月28日現在)



施策番号	⑧	施策名	分かりやすい案内誘導サインの設置			
計画期間 における 施策内容	・駐輪場の位置情報や主要な観光施設等へのアクセスについて、ピクトグラムを活用するなど、自転車利用者が 分かりやすい案内表示板等 を設置する。					
実施主体	市ほか					
<p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) 自転車利用者が分かりやすい案内表示等の検討</p> <p>茨城大学の学生と連携して考案したサイクリングコースやシェアサイクルのおすすめコースについて、コース上のスポットや駐輪場等を案内誘導するサインなどについて検討</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center; vertical-align: top;">  <p>ルート案内（予告） 交差点手前 50m で右左 折を予告する看板 W：200mm, H：800mm</p> </td> <td style="width: 33%; text-align: center; vertical-align: top;">  <p>ルート案内（観光地等） 主要な観光地や展望台 などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：490mm</p> </td> <td style="width: 33%; text-align: center; vertical-align: top;">  <p>拠点施設案内 不特定多数の人が出入りする交通施設や商業施設などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：350mm</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">（参考）いばらき自転車ネットワークの案内表示</p>				 <p>ルート案内（予告） 交差点手前 50m で右左 折を予告する看板 W：200mm, H：800mm</p>	 <p>ルート案内（観光地等） 主要な観光地や展望台 などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：490mm</p>	 <p>拠点施設案内 不特定多数の人が出入りする交通施設や商業施設などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：350mm</p>
 <p>ルート案内（予告） 交差点手前 50m で右左 折を予告する看板 W：200mm, H：800mm</p>	 <p>ルート案内（観光地等） 主要な観光地や展望台 などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：490mm</p>	 <p>拠点施設案内 不特定多数の人が出入りする交通施設や商業施設などの方向と距離を案内する看板 W：200mm, H：350mm</p>				

基本施策(2) 安全で快適な道づくり

施策番号	⑨	施策名	道路事情に応じた自転車通行空間の整備
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は車道の左側を通行することを原則に、自動車の交通量・制限速度、車道の幅員や事故形態の分析等を踏まえ、道路事情に応じた自転車通行空間を整備する。 ・自動車運転者にもわかりやすい自転車通行空間の路面表示を行う。 ・車道の逆走を防止するために、路面表示の工夫や看板設置などの対策を講じる。 ・生活道路などで、歩行者や自転車が特に危険な状況が見られるときは、自動車のスピードや流入量を抑制する施策についても検討する。 		
実施主体	各道路管理者		
【令和7年度 事業計画】 (1) 道路事情に応じた整備手法の検討 中心市街地の幅が狭い道路への整備に向けた自転車を安全に通行させる整備手法の検討			

施策番号	⑩	施策名	整備路線の適正な維持管理
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽の管理や路肩の清掃、側溝などの構造物の維持管理を適切に行う。 ・路面表示は、通常点検や利用者からの情報をもとに、必要に応じて順次更新を行う。 ・違法路上駐車車両の排除を関係機関と連携して行う。 ・不法占用物件については、設置者への指導を行うことにより、整備路線の適正な維持管理を行う。 		
実施主体	各道路管理者		
【令和7年度 事業計画】 (1) 不法占有物件への対策についての検討 (2) 整備路線の適正な維持管理についての関係機関との連携 (3) 違法路上駐車車両への対策についての検討			

基本施策(1) 気軽に利用できるしくみづくり

施策番号	⑪	施策名	駐輪環境の整備
計画期間 における 施策内容	まちなかや主要な観光施設等に、盗難対策を実施するなど、 安心して自転車を駐車できる利便性の高い駐輪環境 を整備する。		
実施主体	市、各施設設置・管理者 ほか		
<p>【令和6年度 実績】</p> <p>(1) 奥久慈里山ヒルクライムルート利活用推進協議会及び大洗・ひたち海浜シーサイドルート利活用推進協議会との連携</p> <p>ルート沿線の施設をサイクルサポートステーションに認定し、サイクルラックや工具等を提供した。</p>			
		 <p>アダストリアみとアリーナ (水戸市緑町)</p>	 <p>NPO 法人ちいきの学校 (水戸市有賀町)</p>
<p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) 奥久慈里山ヒルクライムルート利活用推進協議会及び大洗・ひたち海浜シーサイドルート利活用推進協議会との連携</p> <p>(2) 利便性の高い駐輪環境の整備についての検討</p> <p>(3) 中心市街地の駐輪環境についての検討</p>			

施策番号	⑫	施策名	コミュニティサイクル等の整備
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験等により設備や仕組みを検討し、適切なシステムを導入する。 ・鉄道駅などの交通結節点や観光施設等への駐輪設備の設置を検討する。 ・自転車利用の拠点となるサイクルステーションの設置を検討する。 		
実施主体	市 ほか		

【令和6年度 実績】

(1) シェアサイクル事業の拡大

- ・4月末から5月当初にかけて、ステーションの増設と自転車の追加を実施
- ・10月下旬に、利便性向上と利用促進を図り、面的なステーション拡大を実施

※審議会からの意見を踏まえ、ステーション数を増やした。

ステーション

14箇所 → 42箇所 (28箇所増)

自転車

41台 → 98台 (57台増)

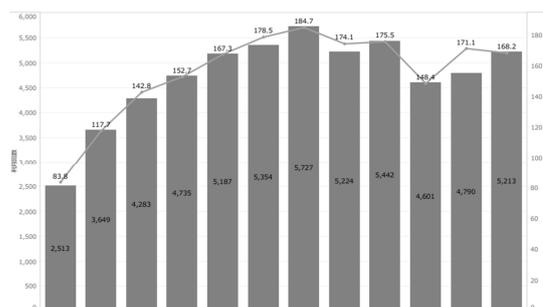


(2) 茨城大学学生との連携

- ・シェアサイクルのPRの一環として、茨城大学の学生と連携し、シェアサイクルの使い方などをまとめた特集を広報みとに掲載
- ・市内でのサイクリングをPRするため、シェアサイクルの利用方法や市内おすすめコースを掲載したサイクリングマップを作成 (6ページ参照)
- ・シェアサイクルの使い方などについて動画を制作し、市公式 SNS 等で公開

(3) シェアサイクル利用実績 (令和6年度末時点)

- ・ステーション数：42箇所 ・自転車台数：98台
- ・利用者数：7,975人 ・利用回数：56,718回



項目別に見た利用状況

- ・利用が集中する時間帯

月～金：16時～19時 土・日：13時～19時

- ・貸出回数 上位5ステーション

①水戸駅北口第2 10,695回 ②茨城大学 5,595回 ③水戸駅北口第1 3,765回
④水戸駅南口第1 3,734回 ⑤大工町トモス第2 2,876回

- ・返却回数 上位5ステーション

①水戸駅北口第2 10,477回 ②茨城大学 5,730回 ③水戸駅北口第1 3,753回
④水戸駅南口第1 3,730回 ⑤大工町トモス第2 2,863回

※利用時間を見ると全体の約48パーセントが15分以内の利用であった。

【令和7年度 事業計画】

(1) シェアサイクル事業の拡大

6月初旬、赤塚・見川エリアへのステーションの増設と自転車の追加を実施

(2) シェアサイクルのGPSデータの活用

(3) 既存のレンタサイクルとの比較、分析

(4) エリア拡大の検討

(5) 茨城大学の学生と連携したシェアサイクルのPRやマップ作成

基本施策(2) 公共交通と連携できるしくみづくり

施策番号	⑬	施策名	サイクル・アンド・ライドの推進
計画期間 における 施策内容	交通事業者等と連携し、鉄道駅や主要なバス停などに、安心して利用できる サイクル・アンド・ライド用駐輪場 を整備し、乗り継ぎの利便性を高める。		
実施主体	交通事業者及び市		
【令和7年度 事業計画】 (1) 駅やバス停への駐輪場整備についての検討 (2) 県庁バスターミナル駐輪場の周知			

施策番号	⑭	施策名	公共交通機関との連携
計画期間 における 施策内容	・閑散時間帯での鉄道やバスへの持ち込みや積載など、 自転車と公共交通機関との連携策 に取り組む。 ・コミュニティサイクル等の整備にあわせて、公共交通との連携を図る。		
実施主体	交通事業者及び市		
【令和6年度 実績】 (1) 交通結節点へのシェアサイクルステーションの設置（水戸駅南口、県庁バスターミナル）			
			
水戸駅南口第2ステーション		県庁バスターミナルステーション	
【令和7年度 事業計画】 (1) サイクルトレイン事業の推進 (2) 交通結節点へのシェアサイクルステーション設置検討			

基本施策(3) まちづくりを支えるしくみづくり

施策番号	⑮	施策名	サイクルツーリズムの推進
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「いばらき自転車活用推進計画」における「奥久慈里山ヒルクライムルート」や「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」の取組と連携を図りながら、サイクルツーリズムを推進する。 ・いばらき県央地域観光協議会のサイクルツーリズムの取組を推進する。 ・本市ならではのサイクリングルートや「散走」の企画などについて検討する。 		
実施主体	県、市 ほか		
<p>【令和6年度 実績】</p> <p>(1) 茨城大学の学生と連携したサイクリングマップの作成（再掲）</p> <p>市内でのサイクリングをPRするため、シェアサイクルの利用方法や市内おすすめコースを掲載したサイクリングマップを作成</p>			
<p>【令和7年度 事業計画】</p> <p>(1) 奥久慈里山ヒルクライムルート利活用推進協議会及び大洗・ひたち海浜シーサイドルート利活用推進協議会との連携</p> <p>(2) 茨城大学の学生との連携</p> <p>茨城大学の学生との連携によるシェアサイクルのPRやシェアサイクルの推奨ルートの作成等</p> <p>(3) 市内での自転車イベントの実施検討</p>			

施策番号	⑯	施策名	災害時の自転車の活用
計画期間 における 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・迅速な被災状況の把握など、危機管理体制の強化につなげるため、「水戸市地域防災計画」等を踏まえ、災害時の自転車の活用を推進する。 ・災害時に活用する自転車を確保するため、平常時から関係機関との連携体制の構築を図る。 ・公共交通機関が利用できない場合など、災害時を想定した自転車通勤を定期的に呼びかけ、防災意識の高揚とともに、災害対応力の向上を図る。 		
実施主体	市 ほか		
<p>【令和7年度 今後の予定】</p> <p>(1) 災害時の自転車の活用についての検討</p> <p>シェアサイクルのバッテリーからの給電や、災害時のシェアサイクル開放など、災害時におけるシェアサイクルの活用を検討</p>			

2 計画目標の達成状況

目標 1	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促進**する。

車道左側通行を遵守する自転車の割合

路線名	2023（令和 5）年度	2024（令和 6）年度	目標値 2025（令和 7）年度
市道千波 2 号線	85% (R5.11.30 調査)	85% (R6.11.22 調査)	100%
幹線市道 39 号線 (水戸駅南口線)	95% (R5.12.7 調査)	94% (R6.11.26 調査)	100%
幹線市道 24 号線 (赤塚駅南口線)	50% (R5.12.5 調査)	68% (R6.12.5 調査)	100%
幹線市道 12 号線 (千波・御茶園線)	77% (R5.12.14 調査)	83% (R6.11.28 調査)	100%
【観測条件】 ・市道千波 2 号線 午前 7 時 20 分から午前 8 時 20 分までの茨城県近代美術館付近における自転車の通行状況 ・幹線市道 39 号線 午前 7 時から午前 9 時までの水城高校付近における自転車の通行状況 ・幹線市道 24 号線 午前 7 時から午前 8 時 30 分までの赤塚駅南口付近における自転車の通行状況 ・幹線市道 12 号線 午前 7 時から午前 8 時 30 分までの好文橋付近における自転車の通行状況			

(資料：水戸市)

今後の取組について

幹線市道 39 号線や市道千波 2 号線における車道左側通行遵守率は高い水準を保っているが、依然として、車道の逆走や歩道の高速走行を行う自転車利用者がいるため、引き続き、通行指導等の施策を推進する必要がある。

また、幹線市道 24 号線及び幹線市道 12 号線については、車道左側通行遵守率の向上がみられた。特に、幹線市道 24 号線については、通行市道の回数を増やしたことや先の道路に自転車通行空間を整備したことが効果的だったと考えられる。

引き続き、通行指導をはじめ、沿線の学校等への啓発などの取組を強化しながら、エリアや路線に応じた対策を検討し、目標の達成を図る。

目標 2

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**を目指す。

本市における自転車事故発生件数（人身事故）

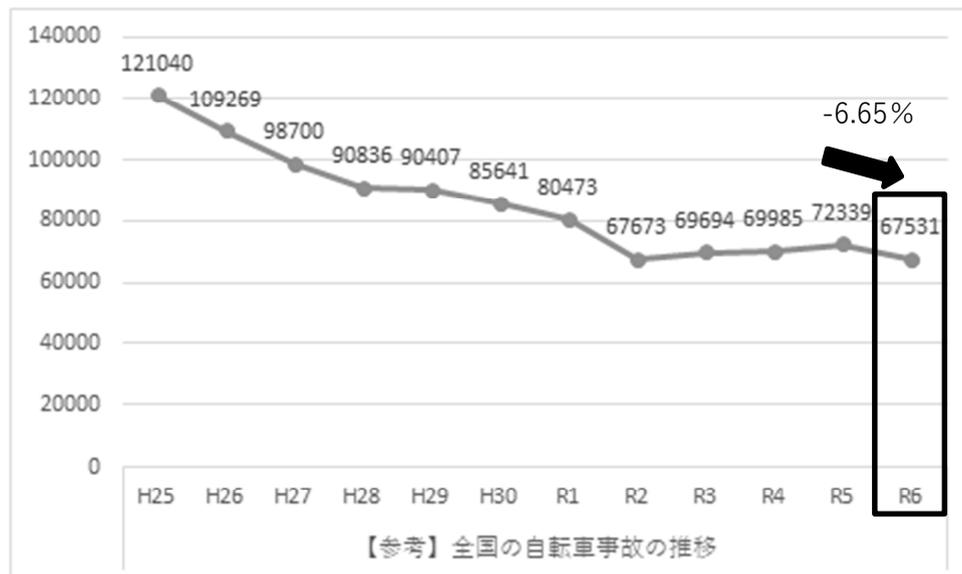
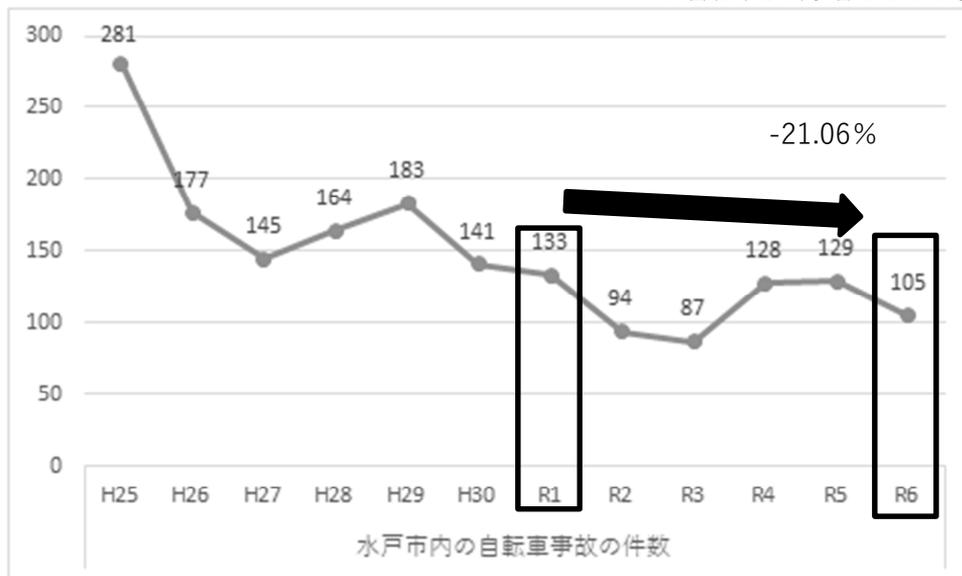
2019（令和元）年	2024（令和6）年	目標値 2025（令和7）年
133 件／年	105 件／年	2019 年から 70%以上の減少

（茨城県警察本部交通総務課聞き取り）
※人身事故の件数。物件のみの事故は含まない。

【参考】全国の自転車事故発生件数（人身事故）

2023（令和5）年	2024（令和6）年	前年比
72,339 件／年	67,531 件／年	-6.65%

（資料：令和6年中の交通事故の発生状況【警察庁】）
※自転車が当事者となった事故の件数



事故件数について

市内の自転車事故発生件数は昨年度からほぼ横ばいだが、以前増加傾向にある。全国の自転車事故件数についても増加傾向であるが、コロナ禍における行動変容により自転車利用者が全国的に増加したことが影響していると考えられる。

茨城県全体の自転車事故件数も増加傾向にあり、高校生の通学中の安全不確認による事故や、高齢者の買い物中の安全不確認による事故が多かった。水戸市内の事故についても同様の原因が考えられる。今後は、市内で発生した事故について、調査対象路線を増やすなど、可能な限り情報収集し、分析を行いたい。

主な整備路線における自転車事故発生件数（人身事故）

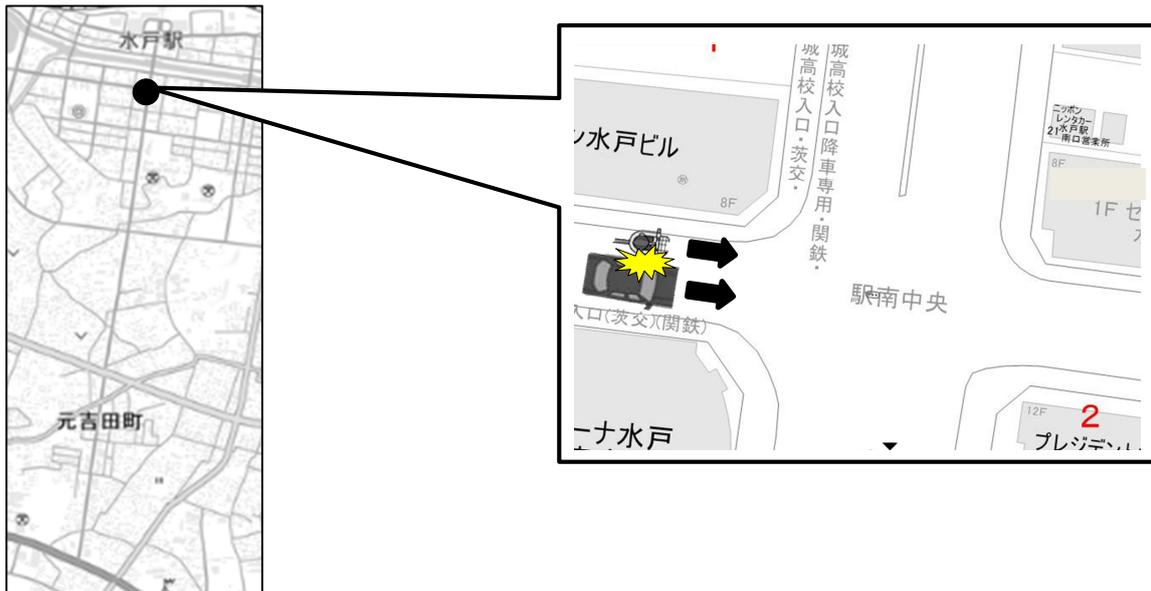
路線	2023（令和5）年	2024（令和6）年
千波2号線 ※供用開始平成28年2月	0件/年	0件/年
幹線市道39号線 ※供用開始平成30年2月	3件/年	4件/年
幹線市道24号線 ※供用開始令和元年5月	0件/年	0件/年

（水戸警察署交通第一課聞き取り）

事故の形態について

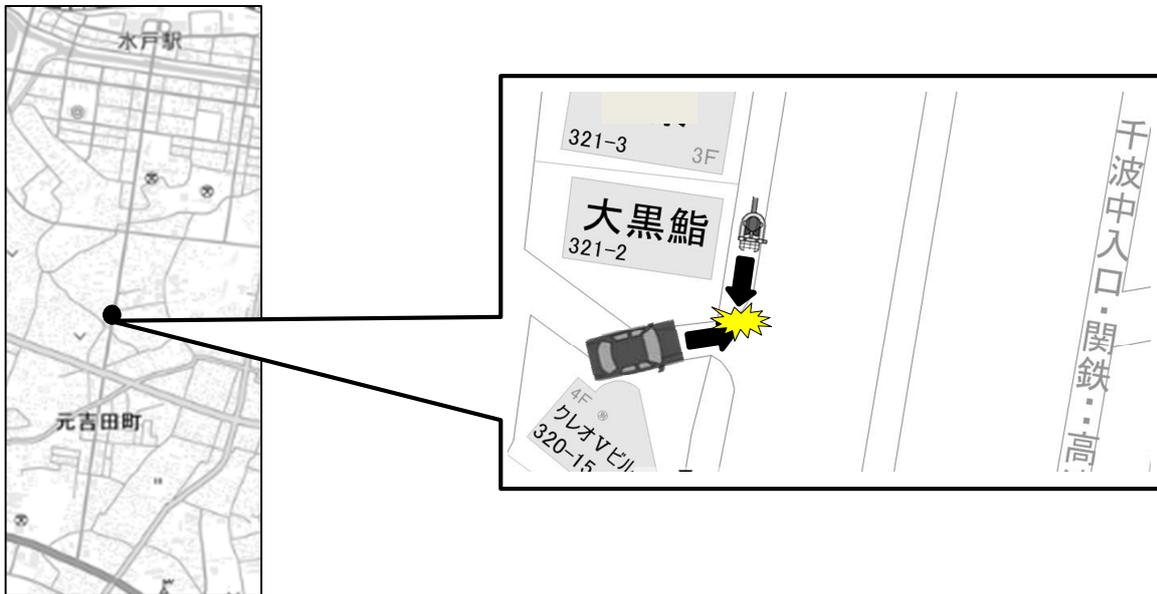
① 幹線市道39号線

- ・車道左側を走行していた自転車と、自転車を追い越そうとした車が衝突した。
- ・ドライバーが、無理に追い越そうとしたと考えられる。



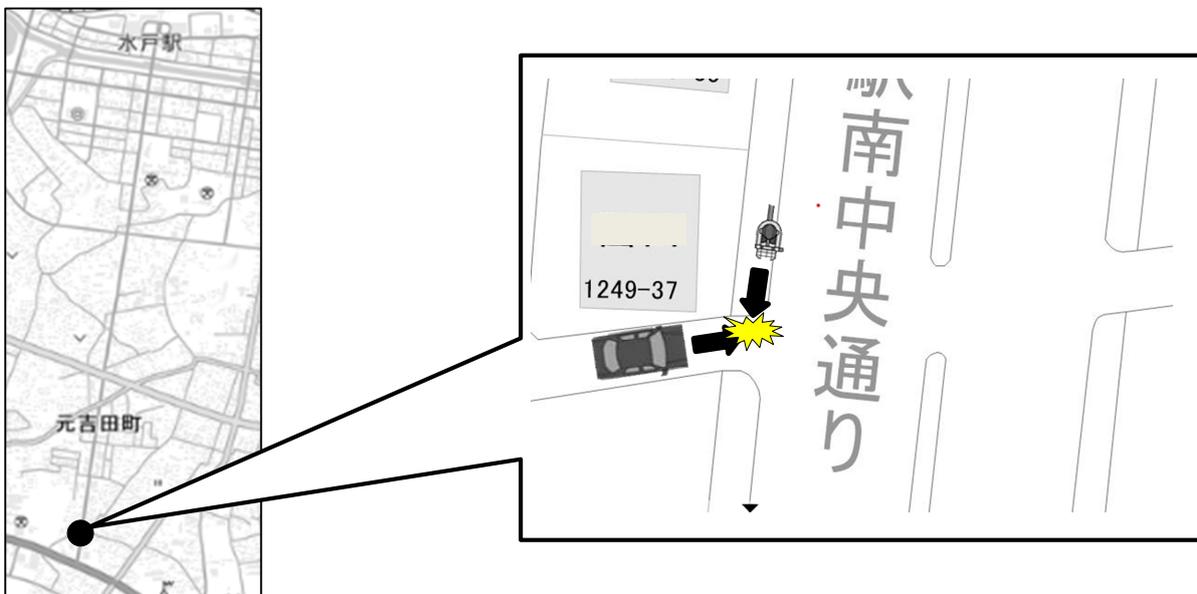
② 幹線市道 39 号線

- ・歩道走行中の自転車と、脇道から出てきた車が、出会い頭で衝突した。
- ・自転車利用者及びドライバー双方の確認不足があったと考えられる。
- ・歩道走行中の自転車に対し、ドライバー側の認識が遅れたと考えられる。



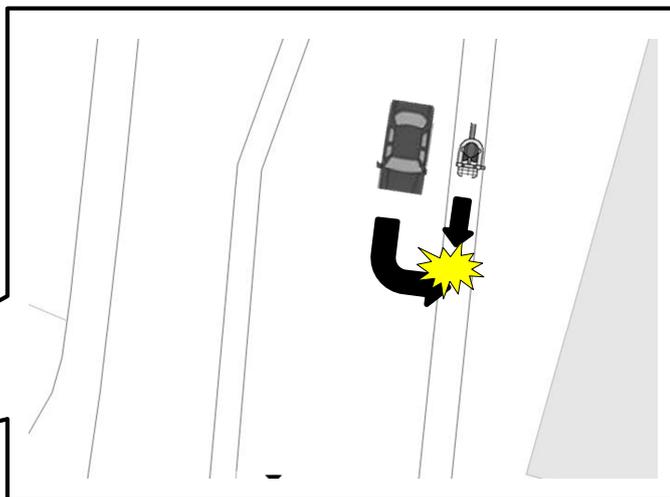
③ 幹線市道 39 号線

- ・歩道走行中の自転車と、脇道から出てきた車が、出会い頭で衝突した。
- ・自転車利用者及びドライバー双方の確認不足があったと考えられる。
- ・歩道走行中の自転車に対し、ドライバー側の認識が遅れたと考えられる。



④ 幹線市道 39 号線

- ・歩道走行中の自転車と、商店に入るために左折した車が衝突した。
- ・ドライバーの確認不足があったと考えられる。
- ・歩道走行中の自転車に対し、ドライバー側の認識が遅れたと考えられる。



整備路線での事故について

主な整備路線での自転車事故については、昨年より 1 件増加した。

発生した事故について、ほとんどが自転車の歩道走行中の事故であった。車道走行中の事故については、車の追い越し時に発生しており、ドライバーへの更なる啓発が必要であると考えられる。

引き続き、交通ルールの周知・啓発、ドライバーへの啓発等を強化していくとともに、自転車事故の情報収集と分析を行い、自転車事故発生件数の減少に向けた取組を検討していく。

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、市内における**自転車通行量の増加**を目指す。

中心市街地の自転車通行量（平日・休日の2日間の合計）

2023（令和5）年度	2024（令和6）年度	目標値 2025（令和7）年度
5,173 台 平日：3,832 台（曇時々晴） 休日：1,341 台（雨時々曇、雷を伴う）	6,151 台 平日：3,659 台（曇時々晴） 休日：2,492 台（晴一時曇）	9,500 台

（資料：令和6年度水戸市歩行者通行量調査報告書〔水戸市商工会議所・水戸市〕）

中心市街地の自転車通行量について

中心市街地の自転車通行量については、昨年度から増加した。

シェアサイクルの利用者が昨年度よりも増えており、シェアサイクルを含めた自転車移動がまちなかで増えているものと考えられる。

引き続き、駐輪環境の整備やシェアサイクルのPR、公共交通との連携等及び自転車に乗ってみたくなる仕組みづくりを推進していくことで、目標の達成を図る。

水戸市自転車活用推進計画（第2次）策定基本方針（案）

1 計画策定の趣旨

本市では、令和2年3月に「水戸市自転車活用推進計画」（以下「活用推進計画」という。）を策定し、「自転車に乗ってみたいくなるまちづくり」を目指す姿に掲げ、安全で快適な自転車利用環境の整備に取り組んでいるところです。

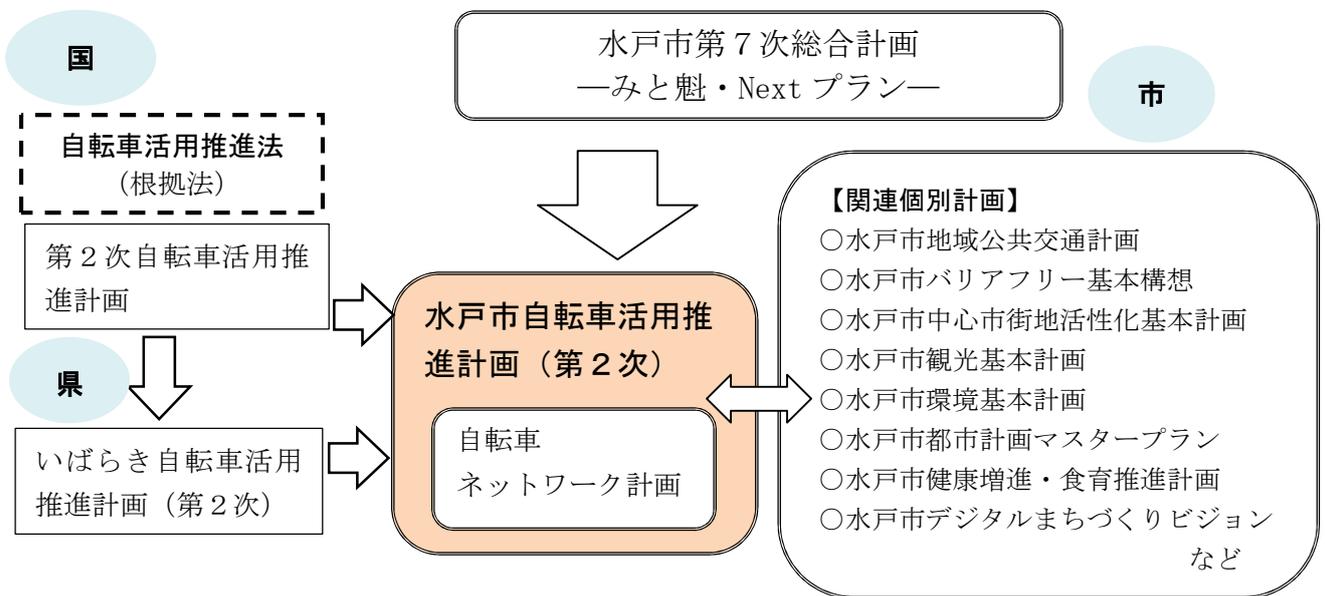
自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実を図るツールでもあります。また、情報通信技術の発展に伴い、自転車を含めた交通分野でデジタル化の更なる進展が見込まれます。

国においては、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定し、安全で快適に自転車を利用できる社会の実現に向けた取組や自転車の活用を一層推進しております。県においては、令和5年3月に「いばらき自転車活用推進計画（第2次）」を策定し、これまでの自転車の活用推進に向けた取組を強化・推進しながら、誰もが安全で快適に自転車を楽しく活用できる社会の実現を図っております。

本市においても、戦略的かつ計画的に自転車利用環境の向上を推進していくため、水戸市第7次総合計画や関連個別計画との整合を図るとともに、社会情勢の変化やSDGsの理念、本市を取り巻く課題を踏まえながら、国・県とも連携し、水戸市自転車活用推進計画（第2次）（以下「第2次計画」という。）を策定するものです。

また、本計画は、国が地方版自転車活用推進計画への位置付けを推奨している「自転車ネットワーク計画」を包含して策定するものです。

【図】計画の位置付け



2 計画策定の基本的姿勢

本市の自転車利用環境の向上を目指すとともに、地域の実情に応じた自転車活用を推進するため、国の計画を勘案し、次の四つの基本方針を掲げ、計画を策定します。

(1) 自転車に乗りやすい環境づくり

自転車通行空間を計画的、継続的に整備することで、誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境の創出を図ります。

また、モビリティの多様化を見据えながら、本市における公共交通や自転車等の移動手段の最適化を進め、マイカーに頼りすぎない環境を創出し、脱炭素化や道路交通の円滑化を目指します。

(2) 自転車健康づくり

スポーツとして自転車で遠出するサイクリングの普及により、市民の日常的な運動を促し、心身の健全な発達や生きがいのある豊かな生活の実現、市民の健康寿命の延伸を目指します。

また、自転車通勤の促進に取り組み、定期的な運動による生活習慣病の予防やメンタルヘルスの改善を図ります。

(3) 自転車地域のにぎわいづくり

シェアサイクルを活用したまちなか回遊を推進するとともに、茨城県が推進するサイクルツーリズムの取組との連携を図ります。

また、自転車の利便性・回遊性を生かして地域の魅力を再発見する機会を設けることにより、地域の活性化を目指します。

(4) 自転車を安全に利用する社会づくり

歩行者、自転車利用者及び自動車利用者が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう意識を醸成する取組などにより、自転車事故のない安全・安心な環境の創出を図ります。

また、災害時における市民の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ります。

3 計画の構成及び期間

(1) 計画の構成

活用推進計画の進捗状況や国・県の動向を踏まえ、本市における自転車利用環境整備や自転車の利活用の考え方、施策の方向性、施策の具体的展開等について定めます。あわせて、自転車通行空間を計画的、継続的に整備するため、自転車ネットワーク計画を位置付けます。

(2) 計画の期間

計画期間は2026（令和8）年度から2030（令和12）年度までの5か年とします。ただし、必要に応じて、計画の見直しを行うものとします。

4 計画策定の体制等

(1) 市民参加

ア 水戸市自転車利用環境整備審議会（附属機関）

学識経験者、市民、関係行政機関等で構成する水戸市自転車利用環境整備審議会を開催し、様々な立場の委員との連携により、計画の策定に必要な協議を行います。

イ 意見公募手続

広く市民の意見を計画に反映させるため、意見公募を実施します。

(2) 庁内組織

ア 庁 議

計画（案）の重要事項について審議し、計画を決定します。

イ 政策会議

意見公募手続に付す計画（素案）を決定し、計画（案）を審議します。

ウ 関係課長会議

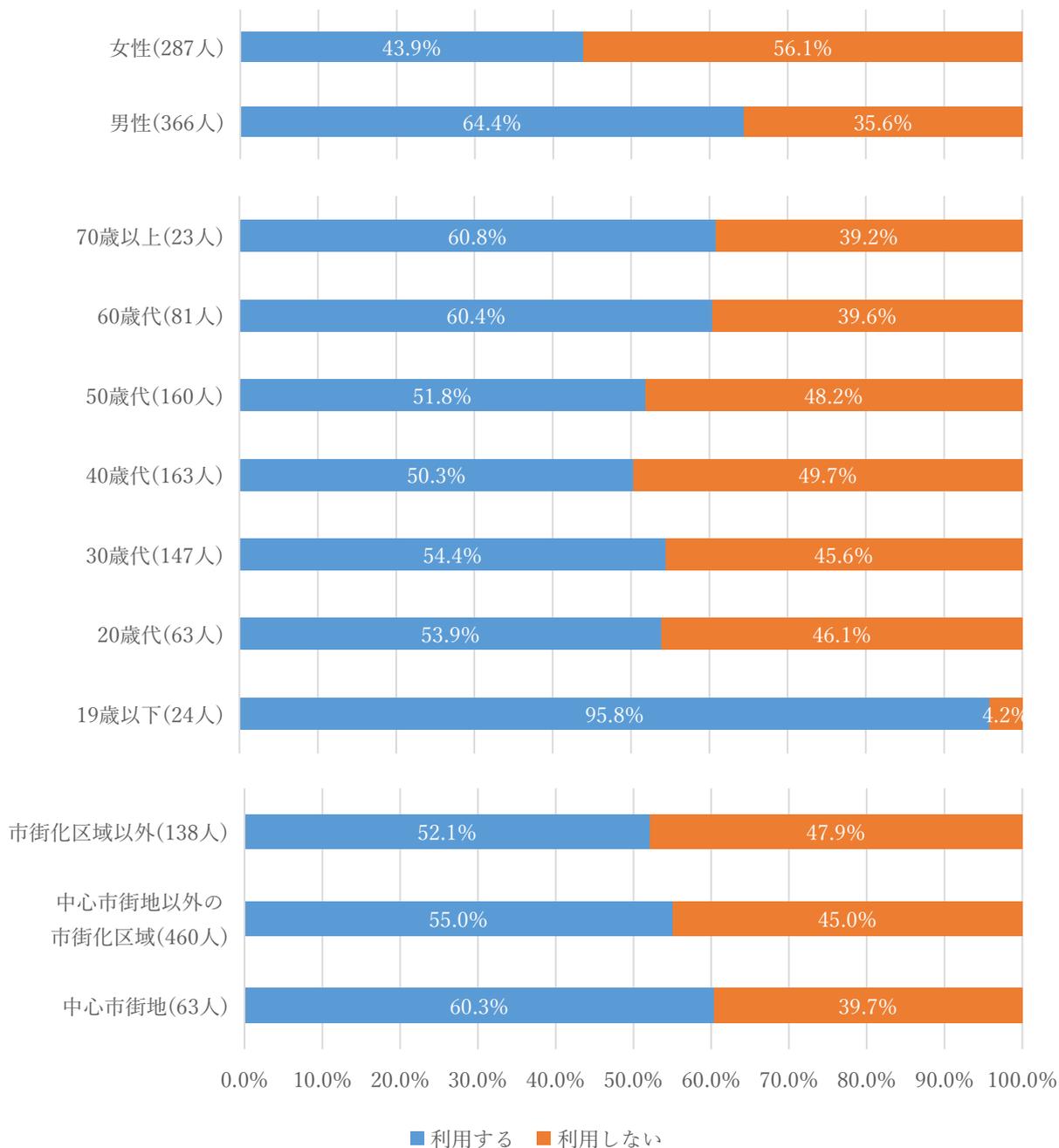
計画（素案）及び計画（案）について関係課との調整を行います。

5 策定スケジュール 別紙のとおり

自転車活用推進に関するアンケート調査 まとめ

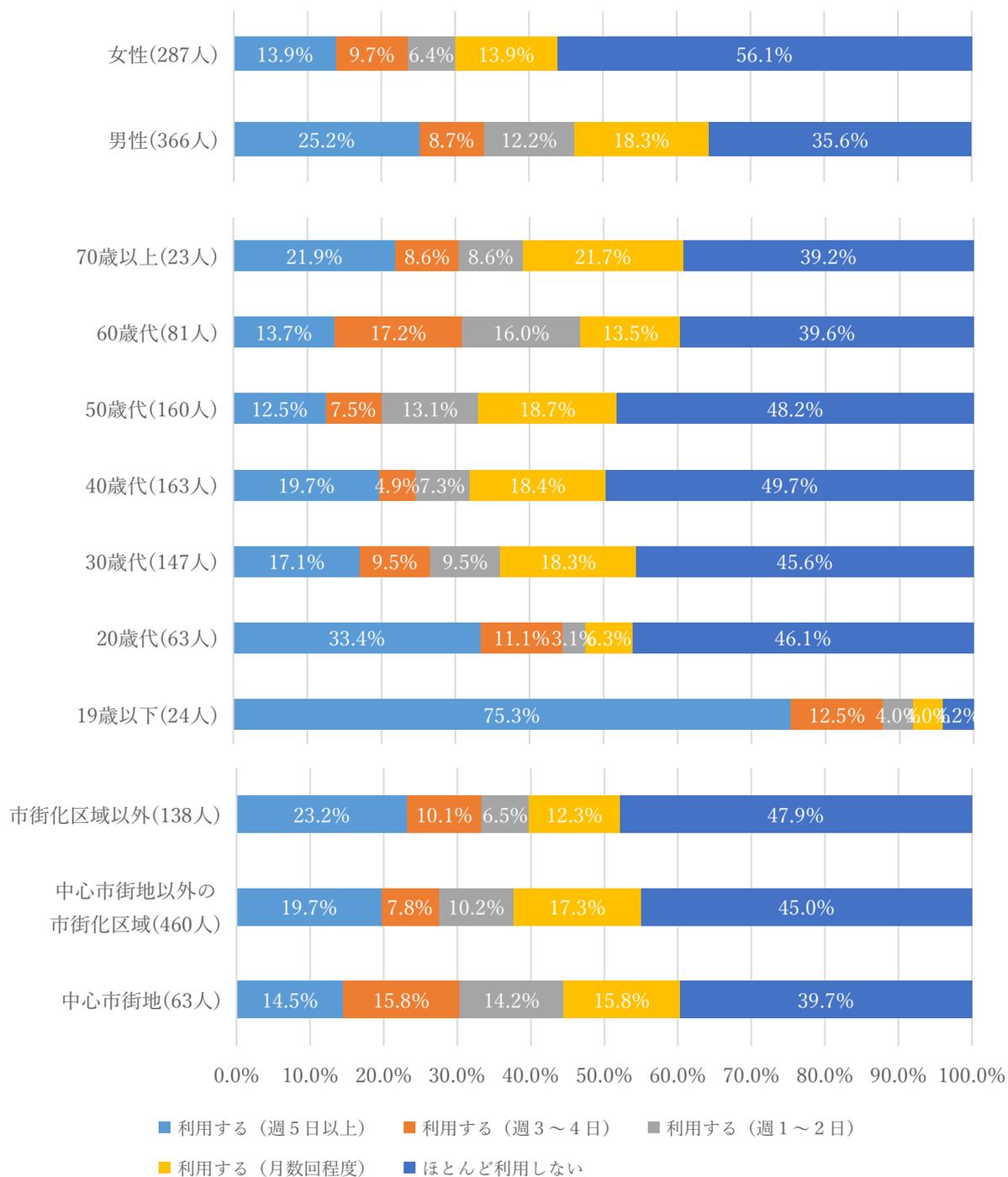
1 性別・年齢別・居住地別の自転車利用状況

- ・男性の回答者と比較して女性の回答者は、自転車を利用しない割合が高い。
- ・19歳以下の回答者については、自転車利用の割合が9割を超えており、それ以外は、おおむね5割を超えている。特に60歳以上は、6割を超えている。
- ・中心市街地に居住する回答者は、他のエリアに居住する回答者と比較して、自転車利用の割合が高い。



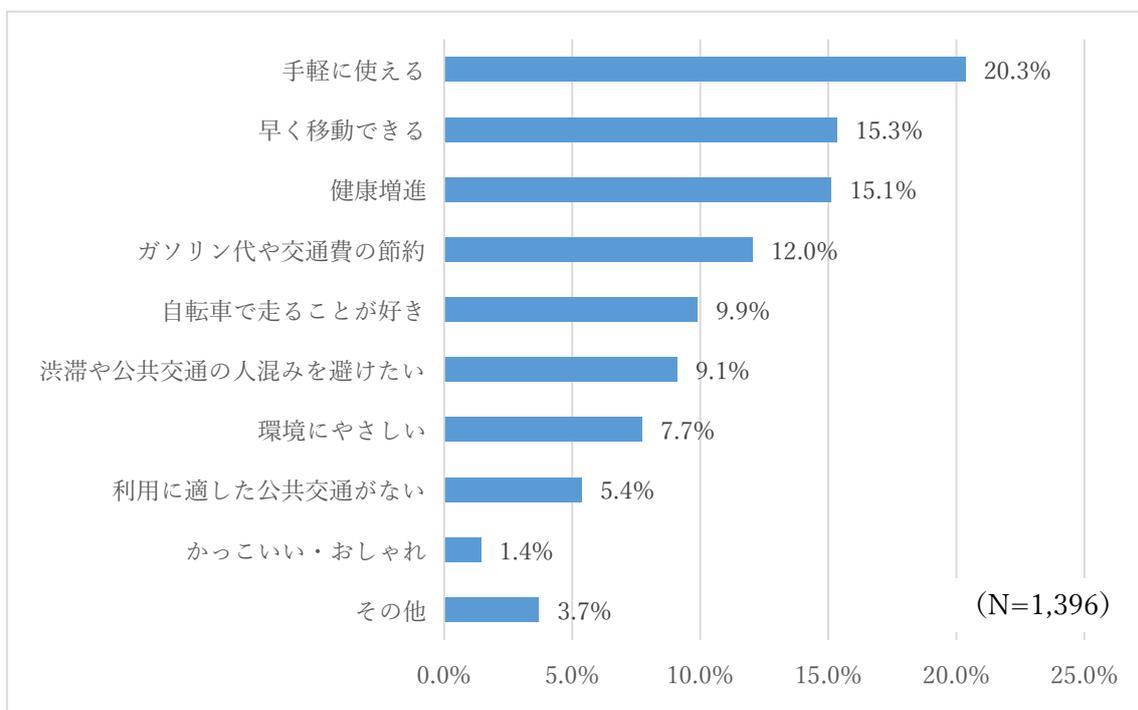
2 性別・年齢別・居住地別の自転車の利用頻度

- ・男性の回答者についても、女性の回答者についても、自転車を利用する方については、週5日以上利用する割合が高い。
- ・19歳以下の回答者については、7割以上が自転車を週5日以上利用している。
- ・20歳代の回答者については、自転車を週5日以上利用する方が3割程度で、それ以外の年代については、おおむね1割から2割程度となっている。



3 自転車を利用する理由

- ・手軽に使える、早く移動できる、健康増進を選択した回答者が多かったほか、自転車で走ることが好きという回答者も比較的多かった。
- ・車を利用できない事情がある回答者からの意見がみられた。

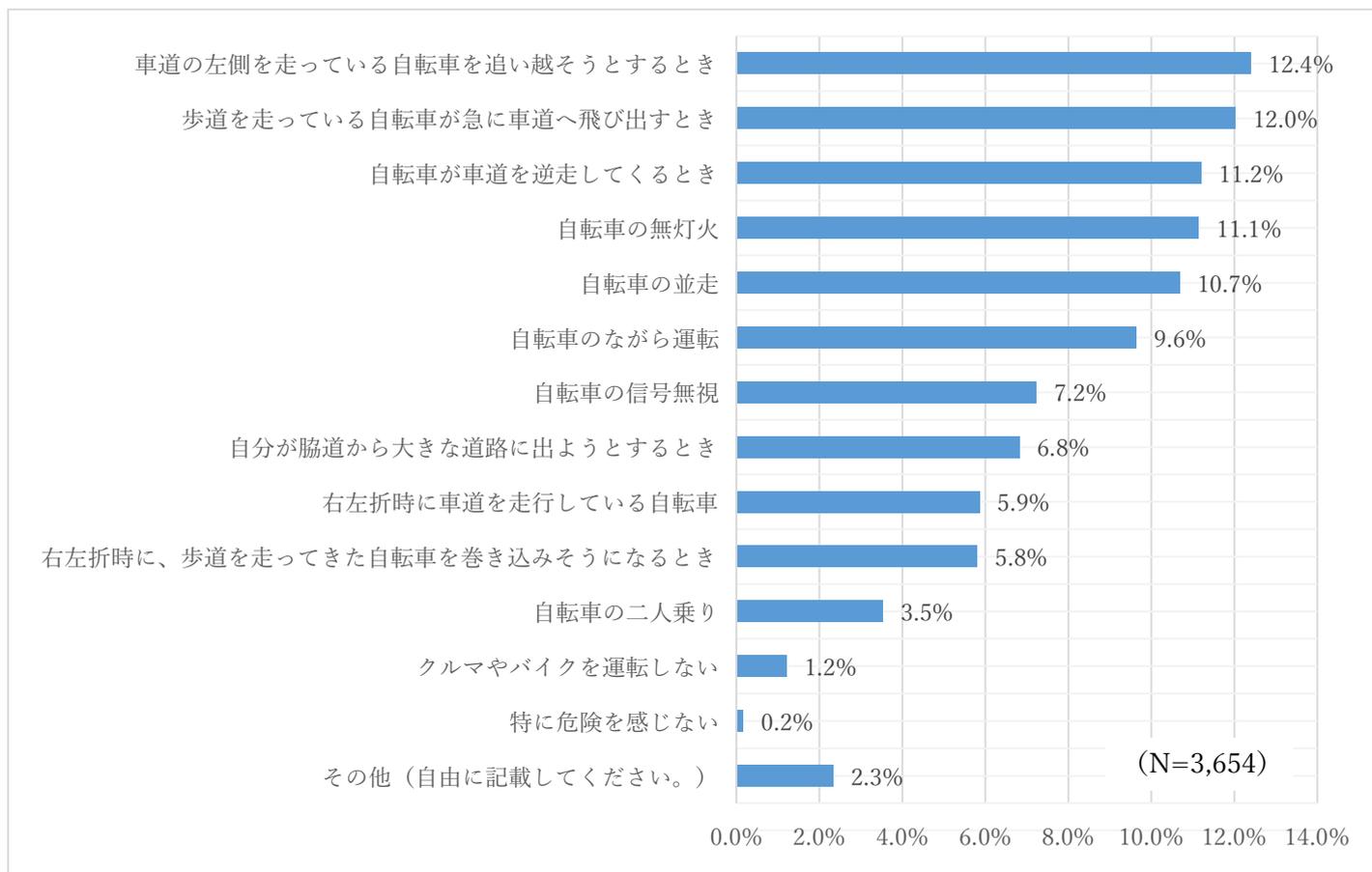


その他の理由

車を持っていないから。
駐車場を探さなくていいから。
こどもと一緒に走れるから。
近所はなるべく自転車だと思っているから。
運転免許を持っていないから。
車の運転が苦手だから。
職場が車で通勤できないため。

4 クルマやバイクの運転中に自転車に対して危険を感じる時の状況

- ・車道の左側を走る自転車を追い越すとき、歩道を走る自転車が車道に飛び出すとき、自転車が車道を逆走するときを選択した回答者が多かった。

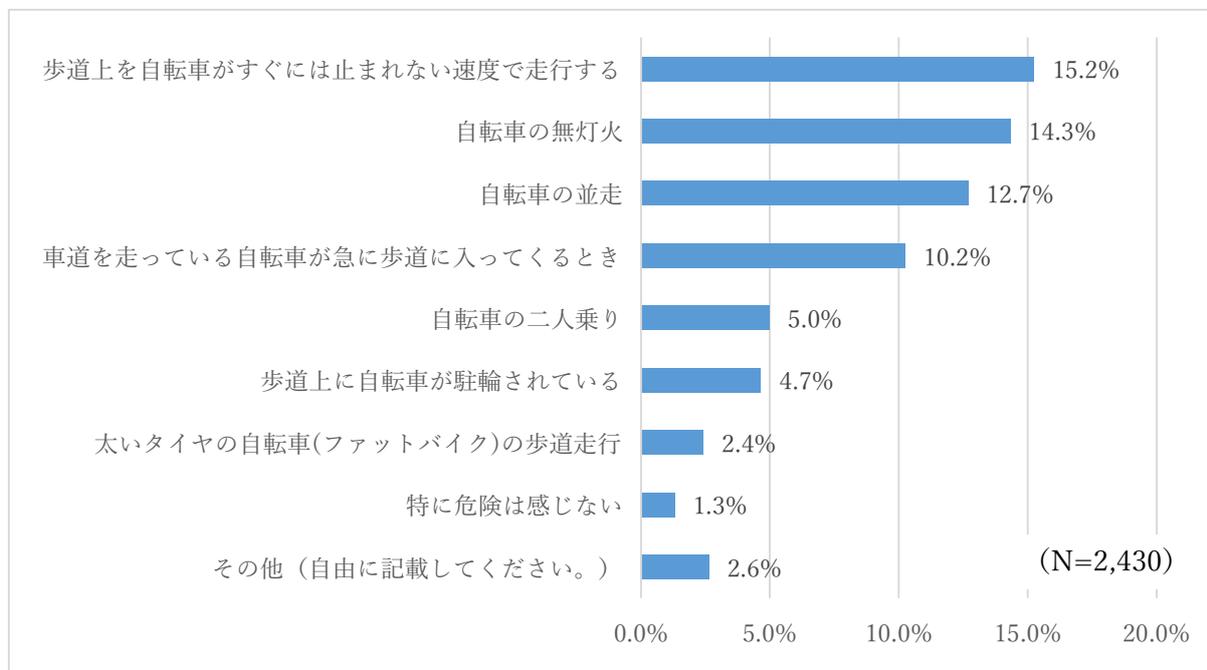


その他の状況

車道左側走行中の自転車が急に車道を横断するとき。
小学生や高齢者が車道を走っているとき。
ヘルメットを付けずに車道を走っているとき。
自転車と並走しているとき。
二段階右折をしないとき。
横断歩道がない車道を横断するとき。
道が狭いとき。
自転車が脇道から飛び出してくるとき。
渋滞中に車の間をすり抜けるとき。
自転車のスピードがとても速いとき。
一時停止の標識を守らないとき。

5 歩行者が自転車に対して危険を感じる時の状況

- ・歩道を自転車がすぐ止まれない速度で走行するとき、自転車が無灯火のとき、自転車が並走するときを選択した回答者が多かった。

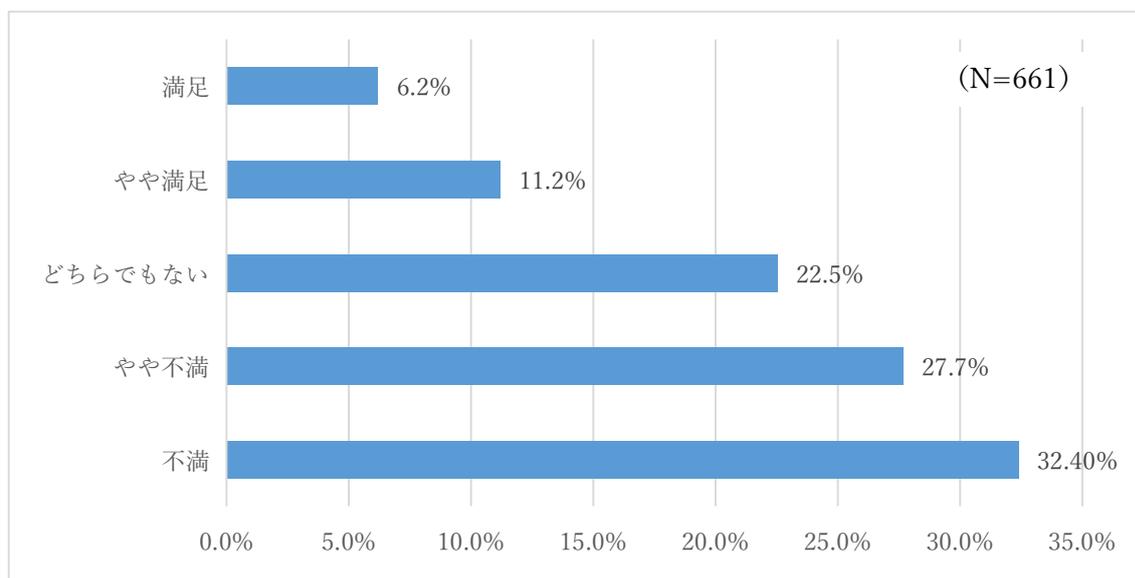


その他の状況

歩道上で後ろから抜かれるとき。
歩行者を避けようとしないうとき。
ベルを鳴らされる時。
集団で走行するとき。

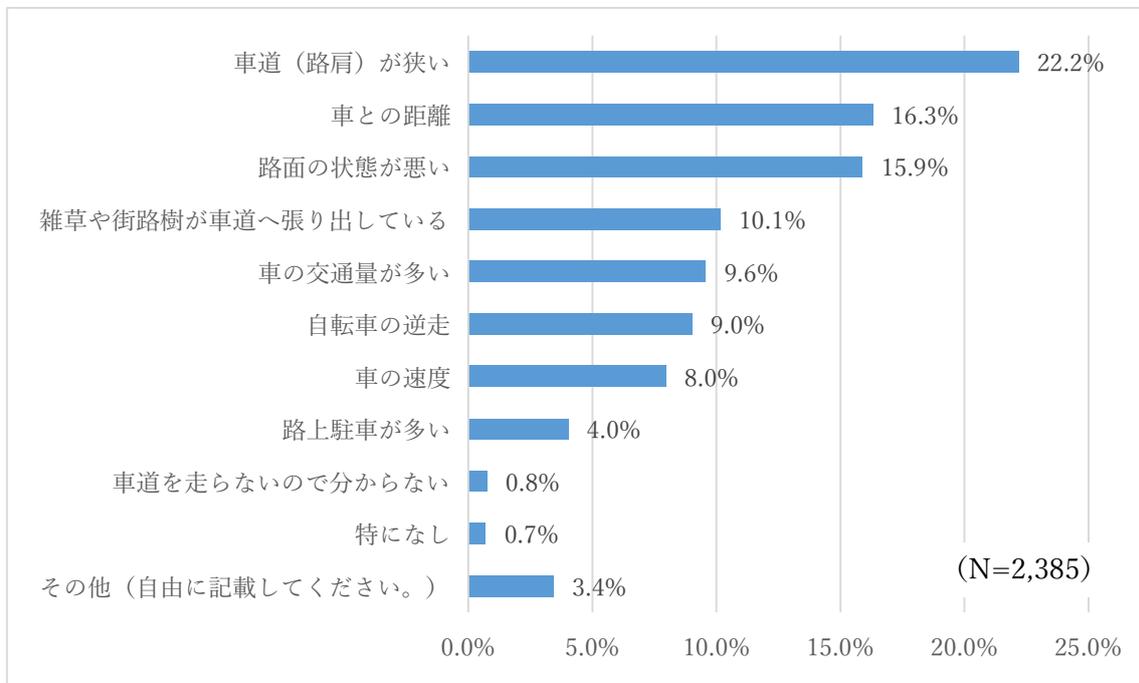
6 自転車での車道の走行環境の満足度

- ・車道の走行環境については、回答者の6割が不満を感じていた。



7 車道(路肩)を自転車で走行する際に不安・走りにくいと感じること

- ・車道（路肩）が狭いこと、車との距離、路面の状態の悪さを選択する回答者が多かった。

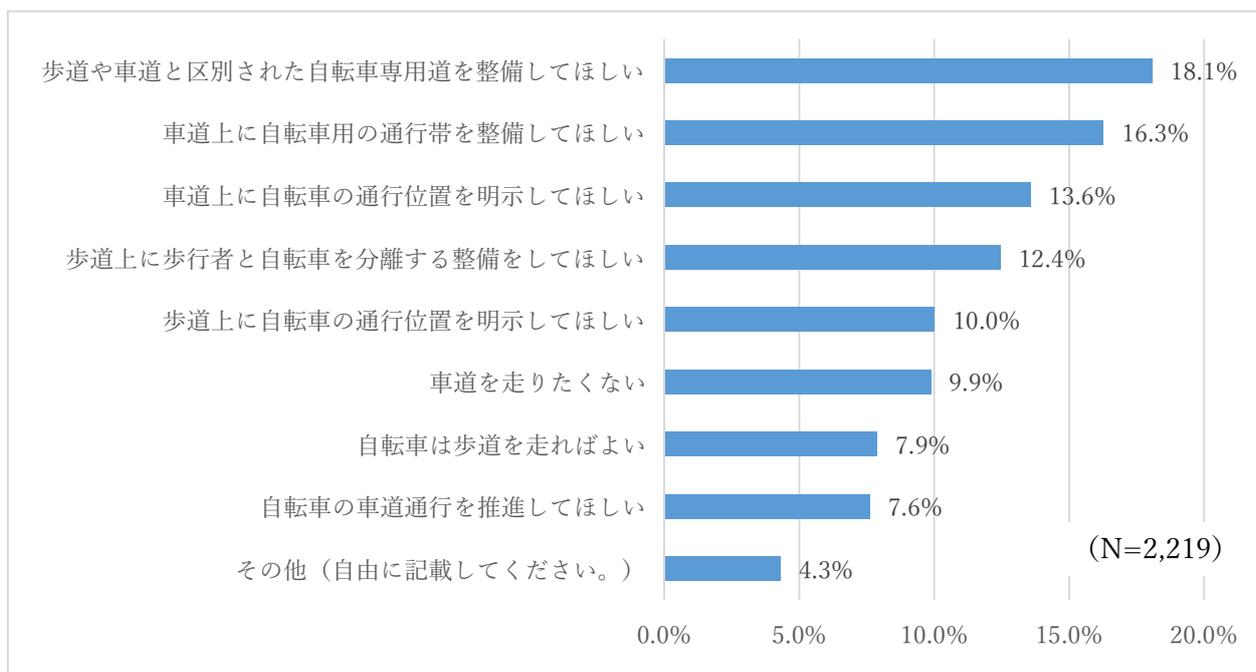


その他

車道と側溝との段差
街灯が少なく暗い。
坂が多い。
車にクラクションを鳴らされる。
車に幅寄せされる。
自転車専用レーンがない。
こどもを乗せて走ること。
右左折する車の確認不足
車道を並走する自転車

8 自転車の走行位置・環境について感じている・考えていること

- ・歩道や車道と区別された自転車専用道の整備を望む回答者が最も多く、次いで、車道上への自転車通行空間整備を望む回答者が多かった。
- ・歩道上への自転車通行空間整備を望む回答者も比較的多かった。
- ・道路整備に関する意見のほか、車や自転車のルール・マナーに関する意見もみられた。



その他感じている・考えていること

とにかく道を広げてほしい。
安心して走れる道が少ない。
速度に関係なく自転車が歩道にいるのは危ない。
ドライバーのマナーが悪い。
ルールを守っていない自転車が多い。
自転車が車道を走るのは危ない。
自転車のルールを知らない人が多い。
道路構造が現代の生活環境に合っていない。
歩行者がいない場合は歩道を走るべき。

9 車道上への青い矢羽根や自転車マークの整備についての意見

○肯定的な意見

- ・整備の効果・意義に関すること。

整備により、自転車は車道左側を走るということの理解が進んでいると思う。
車を運転していても自転車通行の可能性を認識できるため、とても良い。一方で、自転車の逆走も見受けられるため、自転車の進行方向をはっきりと分かりやすく明示してもらいたい。
とても良い取り組みで、ドライバーの意識は大きく変化したと思います。車道を走る自転車も増えました。
整備したところは、自動車から自転車の通行するところと認識してもらえるので走りやすい。
自転車の走行位置がわかりやすくてよい。
自転車を利用する側からすると、ここを走ってよいと安心して走行ができるからありがたい。
自転車の走行位置がわかりやすくなり、車に乗っていても気をつけようと思えるのでよいと思う。
非常にわかりやすくていいと思います。右左折する車が、自転車の巻き込みを気をつけるようになった気がします。
自転車が通ることを意識するのでいいと思います。
整備されていると、安心して走れます。
青矢羽根があると、ここを走ってもいいんだと思えるので安心します。
自転車通行位置をドライバーに認識してもらうことはとても良いことだと思う。
自動車を運転する側としては、路肩のマークがあることで、自転車を通るかも、という危機意識が高まるので、いいと思う。
あると走りやすくて嬉しい。
車道を通行しようという意識につながっている。
車を乗る人が、ここは自転車が走る場所だとわかるところが特に良いです。
自動車運転手は、整備により、自転車が多く走行する道路であることが認識できる。
自転車運転手は、路面表示のある場所を走行すれば自動車も幅寄せしてこないと安心できる。
矢印の向きで走行すべき方向を認識できる。
自転車の通行位置を意識するのに良い取組だと思います。高校生も整備された道路は左側通行をする方が増えたように感じます。
ドライバーにとっては、自転車が走っていることに気付きやすい。
自転車にとっては、車に気付いてもらいやすく車道を走りやすい。

矢羽根があることによって、逆走や歩道通行が少なくなっているように思います。
矢羽根があると、自転車がよく通る道なんだとわかりやすく意識しやすい。

・整備の推進・拡大への要望に関すること。

とてもよい取組。
整備に賛成です。
政策のひとつとしてある程度評価はできる。
ここ数年で、矢羽根が増えており、走っていて安心感を覚えます。
整備してから逆走自転車が減った気がする。
自転車の通行が多い場所に多く見られる様に感じるので、よい取組だと思います。
取り組みとしては良いと思います。
他市町村と比較して、整備が進んでいると感じている。
主に通学者が多い道路を優先に整備されていると見受けられる。
引き続き推進していただければありがたい。
分かりやすくてよいと思うが、まだまだ少なすぎる。
よい取組だと思います。どんどん拡大してください。
整備を進めるのは賛成であり、むしろどんどん整備を進めるべきであると思う。
もっと多くの車道に整備してほしい。
通行位置がわかりやすくて、とても助かります。もっと普及させて欲しいです。
自転車の走行位置がわかりやすくて良い。車を運転していると高校生の運転が怖いので、高校の近くの通学路はもっと普及してほしい。
どんどん推進してほしい。
もっと増やしてほしい。
道路の状況にもよると思いますが、可能な限り矢羽根の整備が今後も進むと良いと思います。
まだまだ少ないので整備してほしい。
さらなる促進を望みます。
青い矢羽根の設置箇所をもっと増やしてほしい。
もっと徹底的に推進してください。
良い取組だと思う。対象エリアをもう少し広げてもらいたい。
もっと多くの道路で整備してもらいたい。
大変いい取組だと思います。
整備できる車道に限られるかもしれませんが、進めて欲しい。
もっと郊外の中学生の通学路にも積極的に整備してほしい。
整備スピードを上げたほうがよい。

広い道路では見かけますが、車幅の狭い道路では整備されていない所が多いので、このあたりの整備を考えてほしい。
国道6号や50号などの主要道路には整備されていないので歩道を徐行するようにしているが、可能であれば車道のスペースを確保していただき、安全に車道を走行したい。
水戸駅の北側の高校の近くにも増えるとよい。
道幅が狭い箇所にも整備できないでしょうか？
あるのとないのとは違います。増やしてほしいです。
整備したところは、自動車から自転車の通行するところと認識してもらえるので走りやすい。もっと多くの道路で整備してもらいたい。
矢羽根があると、自転車がよく通る道なんだとわかりやすく意識しやすい。
水戸駅の北側の高校の近くにも増えるとよい。
まだまだ少ない。

- ・整備の維持・改善への要望に関すること。

設置して時間が経っているところは見えなくなっている。
自転車が走る道と車に知らせるためには有用なので、ぜひ補修してほしい。
自転車が走行すべき場所としてわかりやすいので、定期的に更新できるよう必要な予算を確保していくべき。
路面表示が消えている、薄くなっている所が見られる。路面の関係とは思いますが、常にはっきり見える状態にしておくべきと思う。特に高校生の通学路は整備をしっかりして欲しい。文化センターの所は、かなり消えている。
より大きくはっきりと整備してくれるとありがたい。
県道の矢羽根は、市道の矢羽根のように、もっと車道の左端に寄せるべき。
逆走禁止などの文字表示を増やしたほうがよい。
全国共通の表示にしてほしい。
一緒に整備している看板を、もう少し大きくしてもよいと思う。

○否定的な意見

- ・自転車道・自転車レーンの必要性に関すること。(現在の整備ではなく、より本格的な自転車インフラを求める意見)

予算の無駄。やるなら自転車道を整備して。
自転車専用レーンをきちんと整備し、自動車やバイクときちんと分離する必要がある。青い矢羽根を設置するよりも自転車専用道を整備してほしい。
もっと自転車道を増やしてほしい。

路面表示だけでなく、車道を広げてほしい。
青矢羽根よりも自転車専用通行帯の青いラインが必要。特に狭い車道にこそ整備してほしい。
50号バイパスに自転車道を整備しているが、車道とは逆向きに走行できるようにも整備している。逆走を誘発する行為であるので、車道と同様の方向にしか走れないようにしてほしい。
その場しのぎの整備をするのではなく、水戸駅～大工町間の車道を1車線まるまる自転車通行帯にするなどしてください。

・整備の効果への疑問・懸念に関すること。(整備の効果を薄いと感じている意見)

整備は推奨するが、整備してあっても自転車は歩道を走っており、効果が小さい。
整備されている場所は、自転車に乗る際には気兼ねなく車道を走っていますが、ない場所は車が自転車に近い場所を走ってくるので走行しづらいと思っています。
よいと思うがまだ歩道を走る自転車が多い。もっと周知すべき。
たまに警察官も歩道を走っているので車道通行を徹底してほしい。
整備は歓迎だが、無視しているドライバーが多い。「道路は車の所有者が納める税金で整備されており、自転車はそれにただ乗りしている」というドライバーの見解を聞いたことがある。行政からドライバーへ啓発をしてほしい。
車道だったり、県庁周辺は歩道だったり、表示が一貫していなくてわかりにくい。
路面表示があっても、車は左ギリギリを攻めて走っていて、車道を自転車で走るの怖いです。
まだまだ少なく、中途半端。

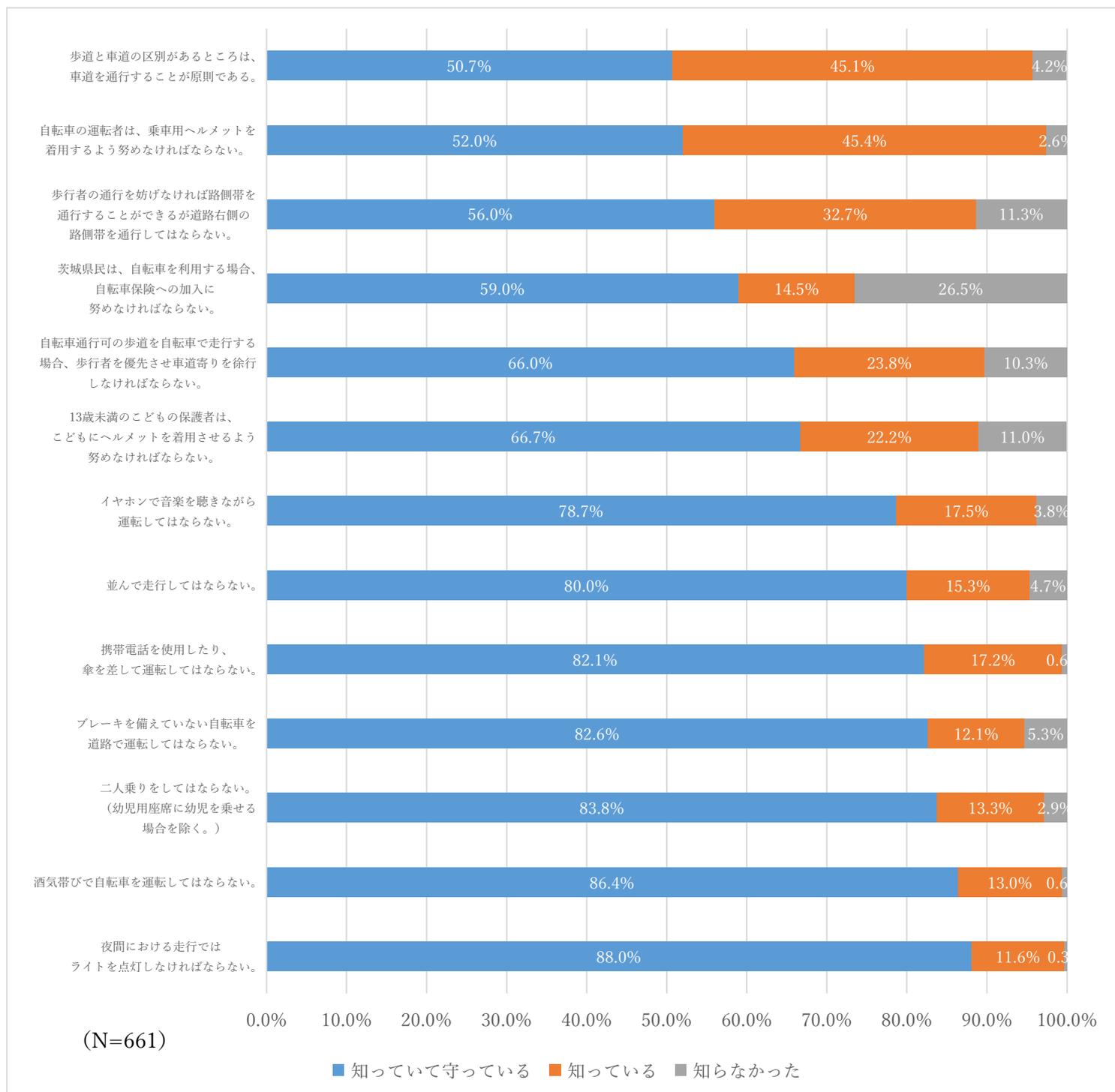
○その他(上記のいずれにも分類しにくい意見)

増えていくと嬉しいですが、小さな交差点だとちょっとうっとおしく感じます。
今後は歩道走行と逆走を如何に減らすか。
車道上への青い矢羽根はわかりやすくいいと思う。進行方向もわかりやすいと思うが、それでも逆走する自転車を時折見かける。
水戸駅の北側は高校が多いにもかかわらず、矢羽根整備が進んでいない。
免許証返納したひとが自転車を利用するケースもあると思うので、返納した時に矢羽根の意味を教えるとよい。
車のマナーが悪く、路上にマークがあっても自転車が車道を走るのは危険である。
美都里橋の様な整備がよいです。
一緒に整備している看板を、もう少し大きくしてもよいと思う。
もっとPRしたほうがよい。

ドライバーへの周知が不十分。
わかりやすく安全に自転車、車、歩行者が共存できる方法だと思うが、車社会の水戸市でそこに予算をかけるべきか疑問を感じる。
歩道が広いところの自転車マークは後回しでいいと思う。歩道が狭いところから整備してもらいたいです。
公共交通の利用促進にこれの予算をまわすべきだ。
この整備よりも公共交通の利用促進を推進してください。
水戸駅南中央通りは、路肩を塞ぐように停車している車が多く邪魔です。
文字の表示がおもしろいので、矢羽根以外の表示もどんどん試してみては。

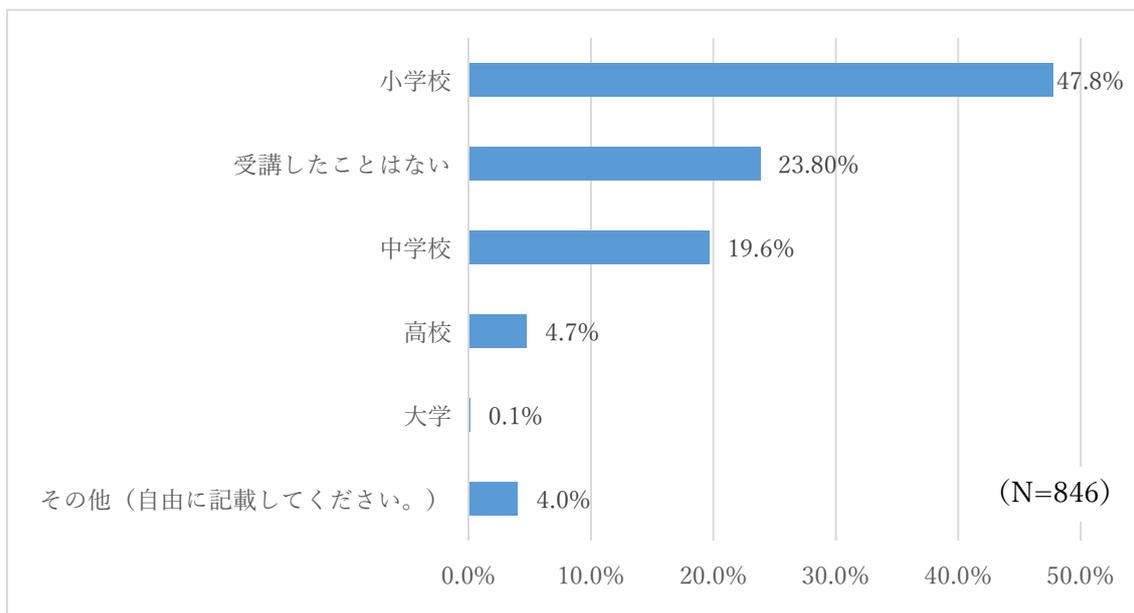
10 自転車交通ルールへの遵守状況

- ・自転車の車道通行の原則やヘルメットの努力義務については、知っているという回答者が多かった一方、知っていて守っているという回答者は他の交通ルールと比較すると少なかった。
- ・茨城県民の自転車保険加入努力義務については、知らなかったという回答者が他の交通ルールと比較すると多かった。



11 これまでに受講した自転車利用に関する交通安全教室や講座の時期

- ・小学校で受講したという回答者が最も多かった。



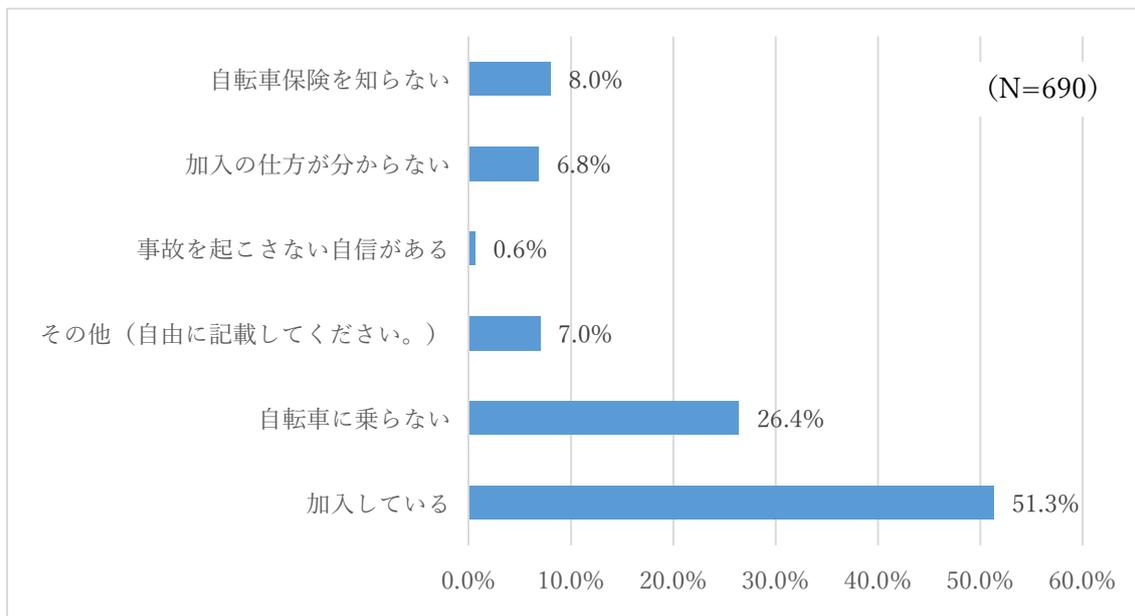
その他

受講したとは思いがいつか覚えていない。

ロードバイク購入時にショップで受講した。

12 自転車保険（自転車損害賠償責任保険等）に加入しない理由

- ・加入しない理由として、自転車保険を知らないと選択した回答者が最も多かった。
- ・回答者の5割以上が、既に参加していると回答した。



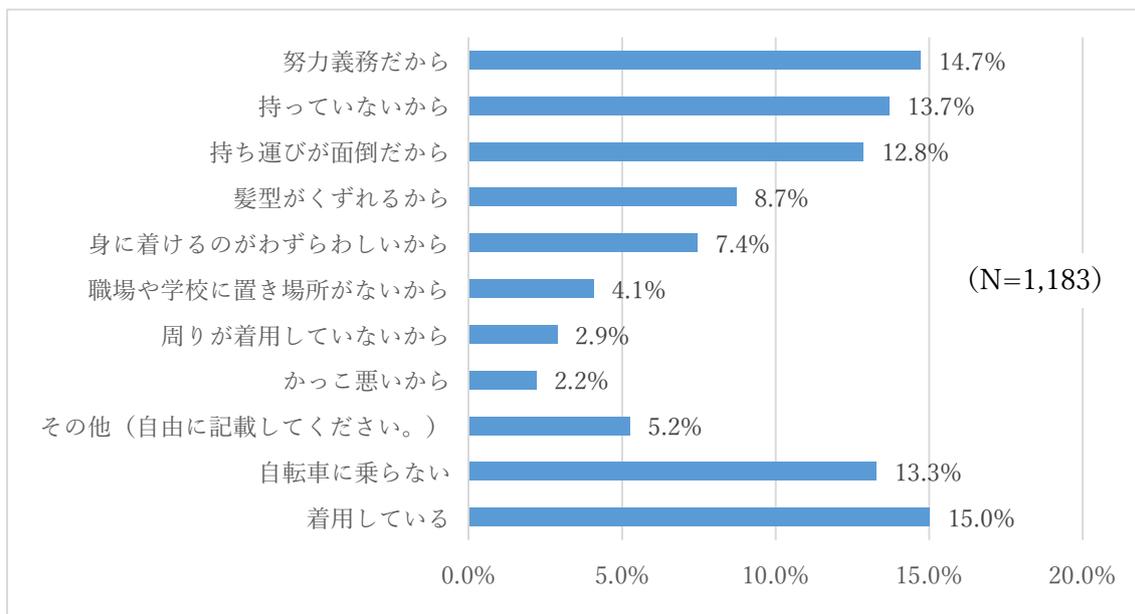
その他の理由

自転車に乗る頻度が少ないから。

みとちゃりしか使わないから。

13 自転車に乗る際にヘルメット着用しない理由

- ・努力義務だから、持っていないから、持ち運びが面倒だからという回答者が多かった。
- ・着用しているという回答者も多かった。

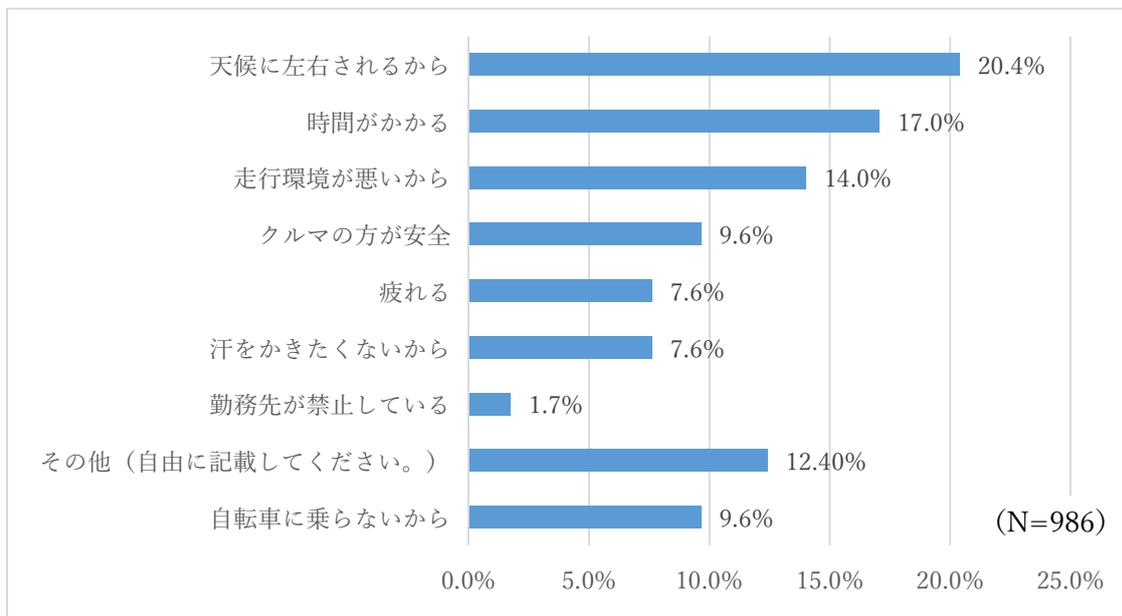


その他の理由

着けていると暑いから。
必要だと感じないから。
スピードを出さないから。
自転車に乗る頻度が少ないから。
ちょい乗りしかしないから。
盗難が心配だから。

14 自転車通勤をしていない理由

- ・天候に左右されるから、時間がかかるから、走行環境が悪いからという回答者が多かった。



その他の理由

公共交通機関を使うようにしているから。
職場に徒歩で行けるから。
荷物が多いから。
こどもの送迎があるから。
勤めていないから。
業務にもマイカーを使用しているから。
坂道が多いから。
自営業だから。
自転車が盗まれるから。
職場や職場の近くに駐輪場がないから。
ドライバーのマナーが悪いから。

15 自転車通勤が増えるためにはどのような取組が必要だと思うか

- ・自転車走行環境の整備に関すること。

自転車道の整備。(同様の意見が他に 8 件)
走行環境の整備。(同様の意見が他に 6 件)
全天候対応型自転車道の整備。地下に自転車専用道を整備。(同様の意見が他に 2 件)
水戸駅の南北を自転車で通りやすくする。(同様の意見が他に 2 件)
街灯の増設。

- ・シェアサイクルに関すること。

シェアサイクルの拡大。(同様の意見が他に 10 件)
シェアサイクルの定額利用制度の導入。(同様の意見が他に 2 件)
みとチャリを自転車通勤のきっかけとして位置づけるのはいいと思う。

- ・企業・職場環境の整備支援に関すること。

企業の駐輪場の充実。駐輪場整備補助。(同様の意見が他 7 件)
企業の更衣室やシャワー施設の整備。更衣室やシャワー施設の整備補助。(同様の意見が他 4 件)

- ・経済的インセンティブ・制度に関すること。

電動アシスト付自転車など自転車購入費の助成。(同様の意見が他 5 件)
自転車通勤者へのポイント付与。(同様の意見が他 2 件)
自転車で通勤可能な距離に住んでいる社員の自動車通勤に支給する交通費を意図的に引き下げ、自転車通勤したほうがより高い交通費を支給するなど、海外の取組を参考にすべき。
自転車通勤者を減税する。
企業に対し、自転車通勤者数に応じた法人税の減税を行う。
駐輪場にチェックイン・アウト管理機能を付けて、基準を満たした自転車通勤者に奨励金を出す。
自転車通勤ポイントを雨の日はバスの運賃として使える。
シェアサイクルのクーポンなどでインセンティブ付与。

- ・啓発・意識改革に関すること。

自転車通勤することがカッコいいと思えるような啓発。
健康や環境によいということをもっと PR する。
自転車通勤者の事例紹介。愛用品とか。

ドライバーに、自転車に配慮した運転を啓発。(同様の意見が他2件)
茨城では、自転車に乗る人は学生又は車を買う財力の無い人、という暗黙の認識があるように感じられる。

- ・公共交通との連携に関すること。

サイクルトレイン。(同様の意見が他2件)
駅付近やバス停付近にパークアンドライドしやすい駐輪場の整備。(同様の意見が他3件)
バスに自転車を乗せられるのもよい。
みとチャリ→バス停や駅→勤務先といった形でつながればより自転車通勤も増えるのではないかと思う。

- ・駐輪場の整備に関すること。

無料の駐輪場増設。公共の駐輪場増設。(同様の意見が他6件)

- ・公共交通の利便性の向上に関すること。

バスが少なく不便。それが改善すれば、雨の日の移動手段が確保できる。
自転車通勤よりも公共交通の通勤を推進しないと、水戸市は衰退します。
まず公共交通を使いやすくしましょう。
雨天時のことを考えると、バスの利便性向上が必要。本数を増やすなど。バスロケは京都のポケロケがいいと思います。

- ・その他

各企業で、時期をずらしてノーマイカーデー。渋滞緩和にもなる。
「RainRider Softtop grau」のような雨の日用の自転車アイテムを普及させるのもよい。
自転車店の誘致。
Google マップに自転車用ルートも表示されるとよい。
自動車の税金を上げる。
市から自転車を貸与して、自転車通勤を体験させる。自転車通勤トライアル事業。
「元気アップ!りいばらき」のサイクリングポイントが少なく感じます。アプリ自体の利便性も上げてほしいです。
ポケモン GO のような移動系のゲームと連携してはどうか。

- 16 イベント開催時に自転車で来場する人が増えるにはどのような取組が必要だと思うか
- ・シェアサイクルの拡充・利便性向上に関すること。

シェアサイクルの拡大。(同様の意見が他 13 件)
ロボットの試合のときなどにシェアサイクルの臨時ステーションを設置。(同様の意見が他 6 件)
駅から会場までをシェアサイクルでつなぐ。
郊外に大きな駐輪場を整備し、そこから会場までをシェアサイクルでつなぐ(同様の意見が他 2 件)
みとちゃりにこどもを乗せられるといいと思います。
駅周辺のシェアサイクルは充電満タンにしておく。

- ・自転車インフラの整備に関すること。

十分な広さの駐輪場の整備(同様の意見が他 7 件)
自転車通行空間の整備(自転車専用道の整備を含む)。(同様の意見が他 4 件)
会場近くに駐輪場を設置するなど、駐輪場の利便性の向上(同様の意見が他 3 件)
駐輪場を小さく、駐輪場を大きく。(同様の意見が他 2 件)
水戸駅北口・南口を自転車で行き来しやすくする。

- ・自転車利用者の利便性向上・安全対策に関すること。

ヘルメットなどを保管できるロッカーがあること。(同様の意見が他 2 件)
ロードバイクも止められるサイクルラックの設置。(同様の意見が他 2 件)
駐輪場の防犯対策。
工具の貸出がある。
ドライバーのマナーがよくなないと怖くて自転車乗れません。
駐輪場の案内図を広く周知すること。
イベントごとに、自転車来場者専用ブースがあるとか。例えば、千波湖の花火を優先的にみられるスペースを確保してもらえるととか。あと、駐輪場にもっと警備員を配置してほしいです。車よりも軽視されている気がします。
自転車預かりサービス。

- ・インセンティブ付与やイベントと連携した取組に関すること。

自転車来場者に割引や商品券などの特典を付与。(同様の意見が他 6 件)
移動もイベントにする。シェアサイクルの移動時間を計測できるのであれば、借りたステーションからイベント最寄りのステーションまでの所要時間について、50 番目、100 番目の人に景品を与えるとか。1 番を競わせると、事故になる。

帰りに荷物が増える場合、それが持ち帰りやすいこと。
イベント時に自転車のメンテナンスをしてもらえるとうれしいです。
イベントに、自転車に乗るコンテンツを組み込む。
イベント会場周辺の、自転車だとアクセスしやすいお店のマップ配布。

・他の交通手段との比較・連携に関すること。

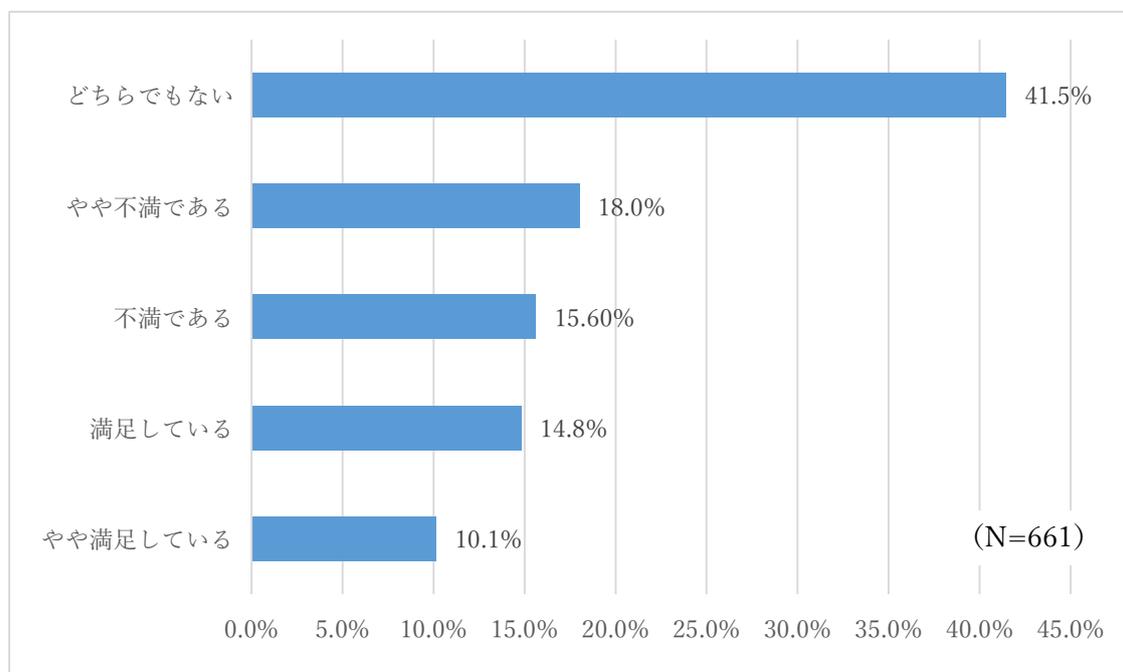
駐車場を小さくするか、高めの料金にする。
駐車場の料金を上げる。
駐車場は会場から遠くする。
自転車を乗せられる公共交通機関の整備。
イベント時は、自転車よりもバスを走らせたほうがよっぽどいい。
車も自転車も人が集まるところで走っていたら事故のもと。公共交通の利用を促進しましょう。
路面電車もいいですね。

・道路環境・交通規制に関すること。

車の通行規制。
自転車が走りやすい道のPR。
イベント会場周辺の走りやすい道をPR。

17 水戸市の駐輪環境の満足度

- ・どちらでもないという回答者が最も多かった。
- ・満足している回答者と不満である回答者を比較すると、不満である回答者が多かった。



18 水戸市の駐輪環境への意見

- ・バス停・公共交通機関との連携に関すること。

バス停まで自転車で行っても自転車をとめる場所がない。
バス停の近くには駐輪場ほしいです。
茨大前バス停や県庁バスターミナルにはもっと駐輪スペースがあってもいいと思う。
県庁バスターミナルの駐輪場をもっと大規模にしてはどうか。あとは、泉町の地下駐車場に駐輪スペースも設けてはどうか。
バス停付近に駐輪場が増えれば、自転車利用者だけでなく、公共交通利用者も増えると思います。
バス停近くに整備すれば公共交通の利用促進になると思います。
高速バス乗り場に整備してほしい。
バスとの連携がよくない。天気が悪くなったときに、とっさにバス停にとめてバスに乗り、後日回収できるなど、臨機応変な移動ができるとよい。

- ・まちなか・商業施設における駐輪に関すること。

まちなかのお店は駐輪場がないので、各店舗が自転車での来客者に対して工夫をするようになるとよい。
商店街やカフェに行くにも自転車を駐輪する場所はない。市が設営する駐輪場ではなく、個人商店が駐輪場を設けるように仕向けるべき。その場合、ベビーカー置き場も必須。
商店街が、商店街ごとに商店街の駐輪場をもっているといいのではないか。
下市商店街の歩道にとめられるスペースがあるといいなと思います。

- ・主要施設・イベント時の駐輪に関すること。

アダストリアみとアリーナの駐輪場がもっと広くなるとうれしい。
千波湖はどこに自転車をとめてよいかのかわかりにくい。広いので、スペースを複数つくってほしい。
市内の主要な施設は駐輪位置をもっとPRしたほうがよい。歴史館はわからなかった。
主要な施設については、駐輪場で困ったことはない。強いて言えば、防犯対策をしないと、盗難のリスクがあるくらいか。
イベント時の駐輪スペースが少ない。盗難も心配。

- ・駐輪場の整備・管理に関すること。

無料の駐輪場を増やしてほしい。
高額な自転車に対応した駐輪場を整備してください。特に盗難対策。
スタンドがないタイプの自転車も駐輪できるような整備をしてほしい。
どこに駐輪場があって、何台とめられるのかわかりません。
ヘルメットも安心して預けられる設備が必要。
路上に駐輪場ばかり増えても景観が悪くなる。市民会館周辺に、地下駐輪場を整備してはどうか。
早朝や深夜にふらっと使える無人の駐輪場を増やしてほしい。人件費がかかるので、無人でいいと思います。

- ・放置自転車・マナーに関すること。

放置自転車が少なくて、住みやすいまちだと思います。
放置自転車が少ないので満足しています。
茨大生の自転車が自宅前に放置されていることがあり、邪魔です。

- ・駐輪場整備を求めない意見に関すること。

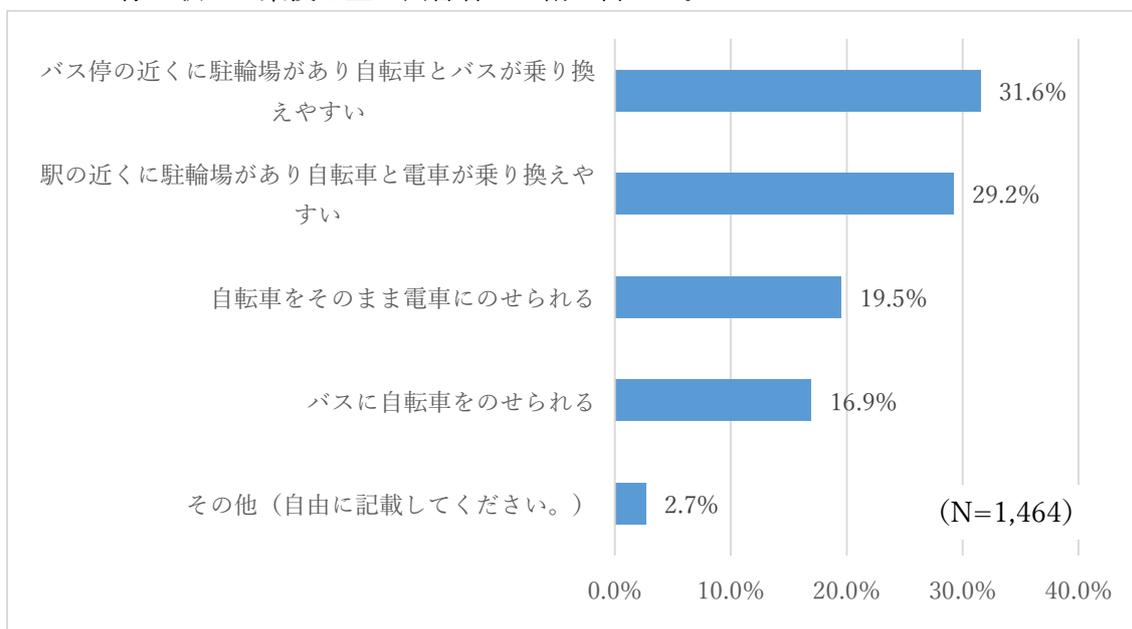
まちなかに固定の駐輪場が少ない気がするが、それにより、歩行者や障害者にやさしく、まちの見た目もきれいになっている。
駐輪場にわざわざ税金を使わないでください。

- ・その他

まちなかの駐車を駐輪場に変えてしまいましょう。まちなかから車を追い出す。

19 自転車と公共交通機関がどのように連携されるとよいと考えるか

・バス停や駅での乗換を望む回答者が6割を占めた。



その他

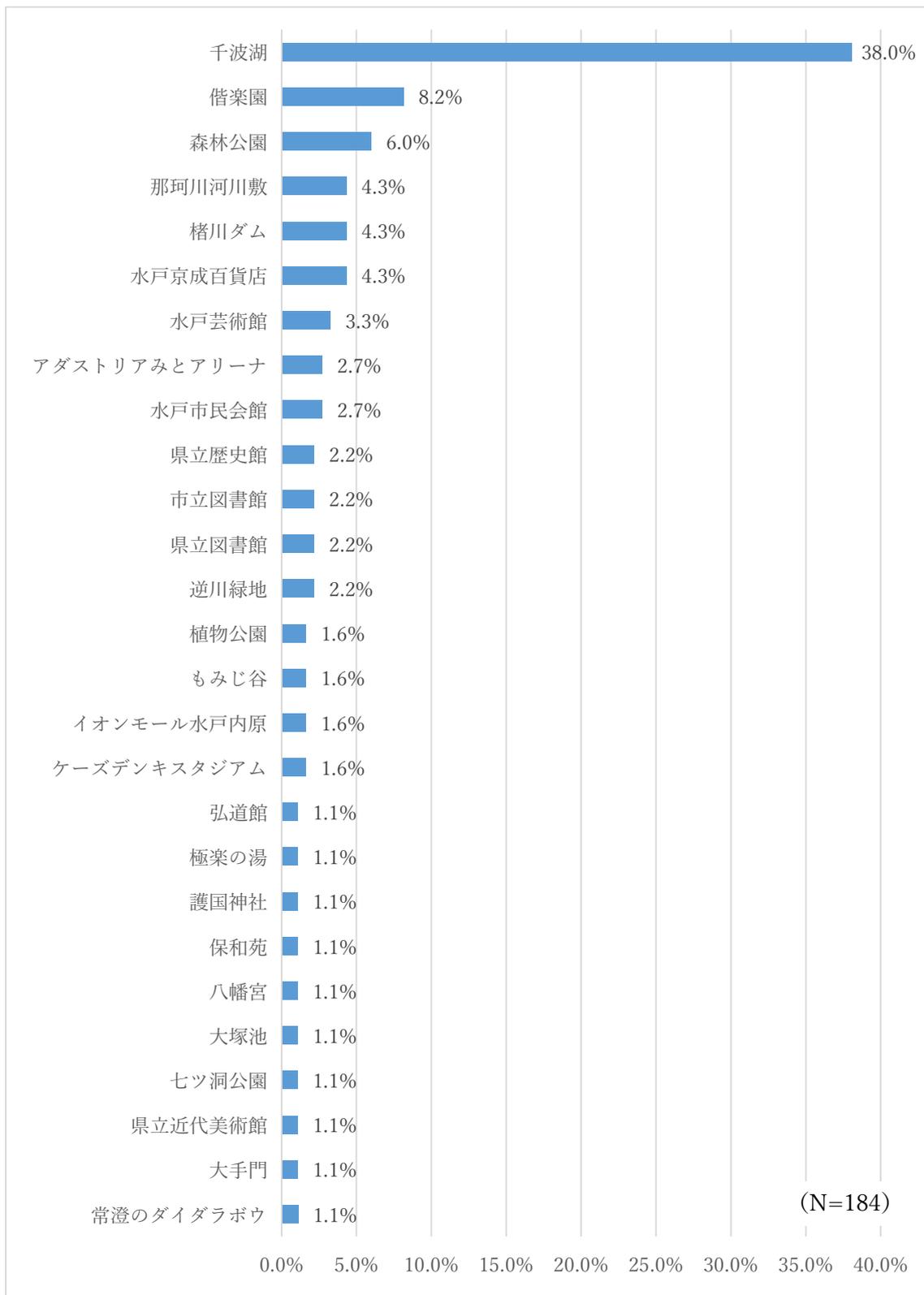
バス停や駅にみとちやりのステーションが増える。

サイクルアンドライド利用者が駐輪場や運賃の割引などの特典を得られる。

20 水戸市内でのサイクリングについて

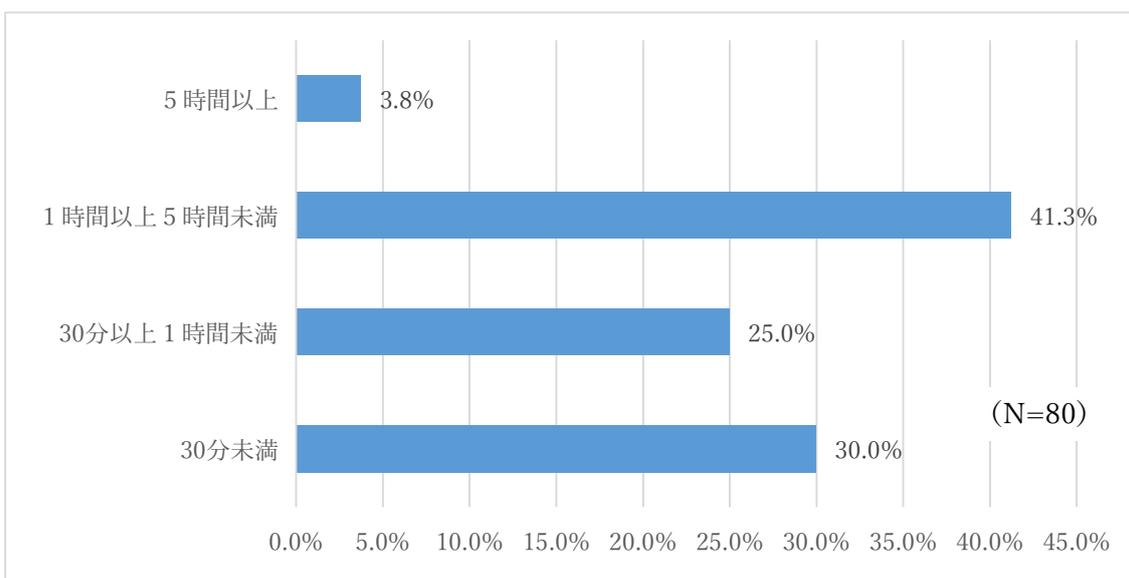
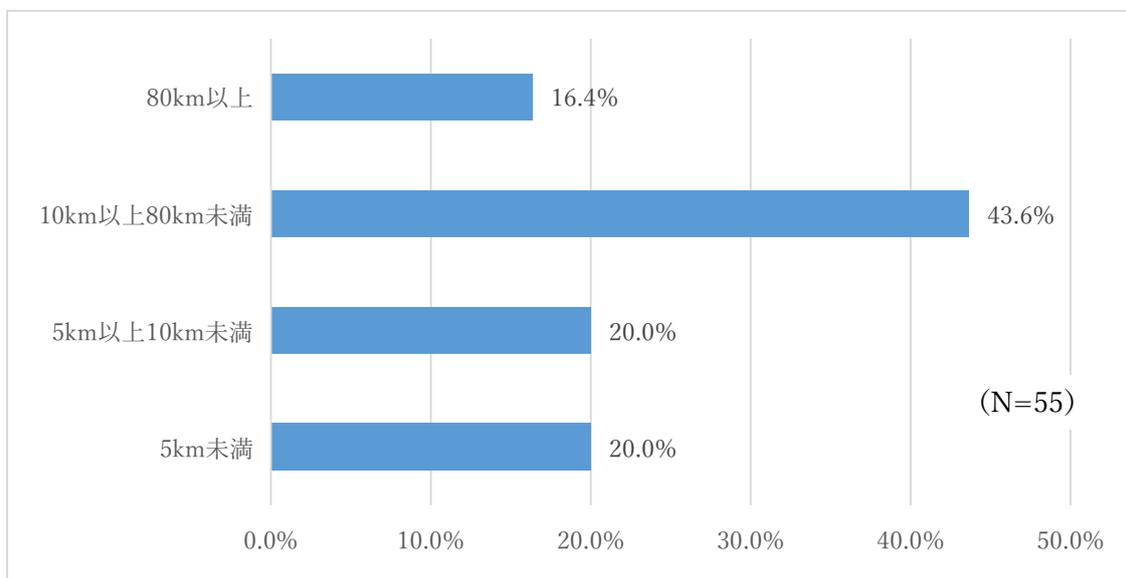
・サイクリングでよく訪れる場所

千波湖や偕楽園、森林公園など、景観がよく自然豊かな場所へ訪れる回答者が多かった。



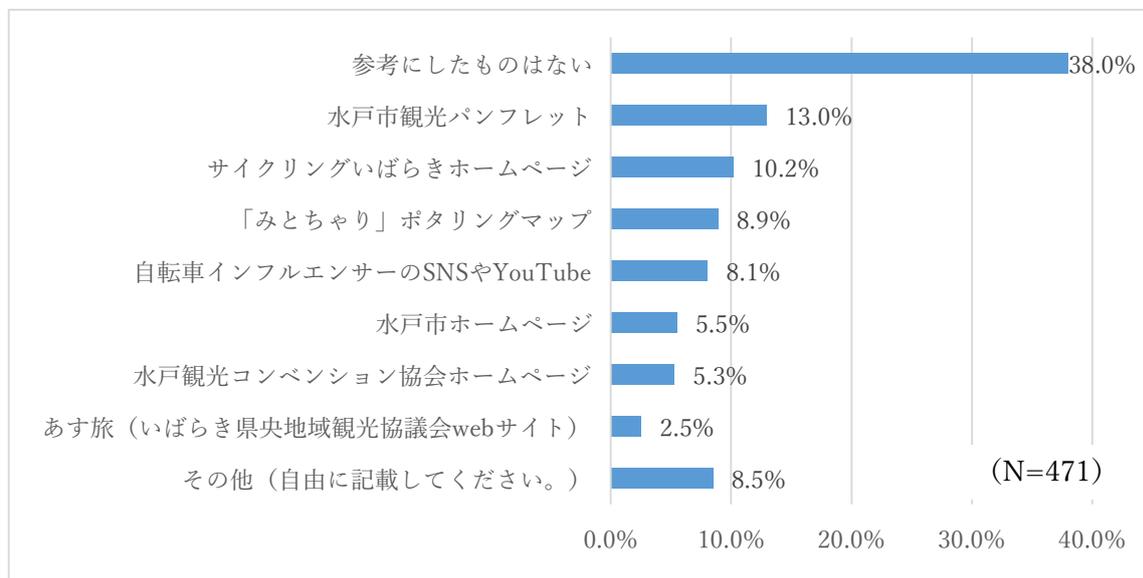
・サイクリングをする距離及び時間

10 キロメートル以上 80 キロメートル未満の距離を、1 時間以上 5 時間未満でサイクリングするという回答者が最も多かった。



21 サイクリングのコースや目的地を考えるのに参考にしたもの

- ・参考にしたものはないという回答者が最も多かった。
- ・口コミやサイクリングルートを共有できるアプリケーションを挙げる意見もみられた。



その他参考にしたもの

ストラバ
Google マップ
口コミ

22 水戸市内でサイクリングする人が増えるには何が必要だと思うか

○ハード施策

- ・自転車走行環境の整備に関すること。

自転車道の整備。
自転車道の整備。もしくは矢羽根。
自転車専用レーンの整備。
自転車専用道があることは、サイクリストにとって大きな魅力です。
完全に歩道・車道と分離している道が必要です。
自転車走行環境の向上。
サイクリングルートの整備。
まちなかにサイクリングロードをつくる。
那珂川の堤防をサイクリングロードにすること。

- ・公共交通機関との連携に関すること。

自転車に乗せたまま、電車やバスで大洗やひたちなかに行けたらサイクリングしようと思える。
サイクルトレイン。

- ・休憩・利便施設の充実に関すること。

荷物を一時的に預けられると助かる。
休憩所となるポイントの整備。街灯を増やす。
自転車乗り向けの休憩施設やシャワールームの整備。
カフェや軽食施設が増える。
目的地で手ぶら散歩ができるような無料ロッカー。
ヘルメットも安心して預けられる設備が必要。

- ・シェアサイクルの拡充に関すること。

シェアサイクルの充実。
シェアサイクルのステーションが水戸市内に満遍なくあること。
みとちゃりは、1団地に1ステーション。
アパートやマンションにシェアサイクルステーションを置く。
シェアサイクルにこどもを乗せられるとよい。

○ソフト施策

- ・情報発信・PRに関すること。

GoPro などを使った走行動画による PR。
サイクリストを歓迎してくれる飲食店の紹介。
走りやすい道の紹介。
インフルエンサーに、市内サイクリングのプランを作ってもらったり、カフェ巡りを案内してもらう。
小中学校で、インフルエンサーによるサイクリング体験。
YouTube にサイクリングチャンネルを開設したら。
市報でサイクリング特集。この場所に行くときこういう景色が見られるとか、こういう花が咲いているとか。
観光だけでなく、トレーニングスポットも紹介する。
自転車で寄りやすい飲食店の紹介。
自転車で行って、その先で別の体験もできる場所があるといい。
いろんな名前の坂道があるから、坂道マップを作って、健康とか歴史とかの目的で巡れるようにする。
市内の主要な施設は駐輪位置をもっと PR したほうがよい。
どこに駐輪場があって、何台とめられるのかわかりません。

- ・意識改革・イベントに関すること。

ドライバーの意識改革。
車至上主義の意識改革。
ドライバーが自転車に優しくなること。
自転車は車道を走る、車道は車だけのものではないという啓発を徹底する。
環境のことを考える機会を増やせば、自転車に乗るようになると思います。
こどもに乗り方の研修をして、乗れるこどもを増やす。
こどもと参加できる自転車イベントが定期的で開催されると、サイクリングするのが当たり前になるかも。
ロードレース大会を開催して観戦してもらうとか。
森林公園でヒルクライム体験。
サイクリングを楽しむ市民サークルの創出。

○その他

目的地づくり。
サイクリングのことよりもバスのことを考えてください。

シアトルやサンフランシスコでは、中心街に行くのに、郊外の駐車場に駐めてバスや地下鉄を利用するシステムが整っていた。まちなかから車が減ればサイクリングする人も増える。

23 災害時に自転車をどのように利活用できると思うか。

- ・移動手段としての活用に関すること。

渋滞緩和になる。
ガソリンを使わない移動手段として活用できる。
避難時は道路が渋滞するので、自転車がいい。
震災のときは自転車通勤でよかった。いち早く自宅にも、避難場所にも移動できた。
車では通れない道も通れる。
普段から乗り慣れていないと危険である。

- ・輸送手段としての活用に関すること。

小回りがきくので安否確認や物資を届けるなどに便利。
荷運び。人力より負担が小さい。

- ・発電・電源としての活用に関すること。

自転車を使って発電できるといい。
避難所で、自転車漕いで発電。電力確保と運動不足解消になる。やっている人も、役立っているという実感で元気になる。
電動アシスト自転車は電源に活用できませんか。
発電に使う。

- ・車種・性能に関する意見に関すること。

ママチャリでは難しいか。マウンテンバイクぐらい必要。
マウンテンバイクやグラベルバイクなど、悪路走行に適した自転車をPRしては。
パンクしないタイヤが必要になる。
オフロードタイプなら悪路も走れる。
ロードバイク乗りは、普段自転車には慣れているが、災害時、ロードバイクは適さない。
軽量で担げる自転車があると移動の幅が広がる。

- ・備え・情報共有に関する意見に関すること。

公共施設に配備しておくのもよい。
カメラ付きの自転車を用意して、撮影した映像を共有できれば、被災状況把握に役立つと思う。
シェアサイクルを災害時に開放すれば活用できる。
震災のときの自転車で助かった事例を集める。

災害時に使える最新の自転車の情報を市民に周知してほしい。

・その他

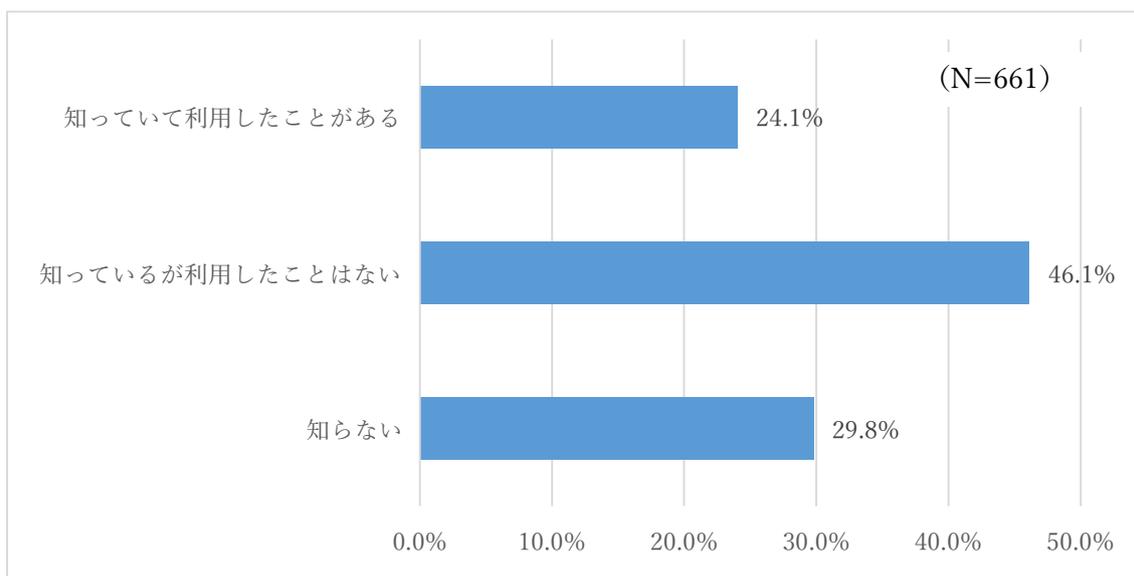
自転車でパトロールすることで、車よりも丁寧な観察ができる。

車道とは別に自転車専用道があることは有効だと思う。

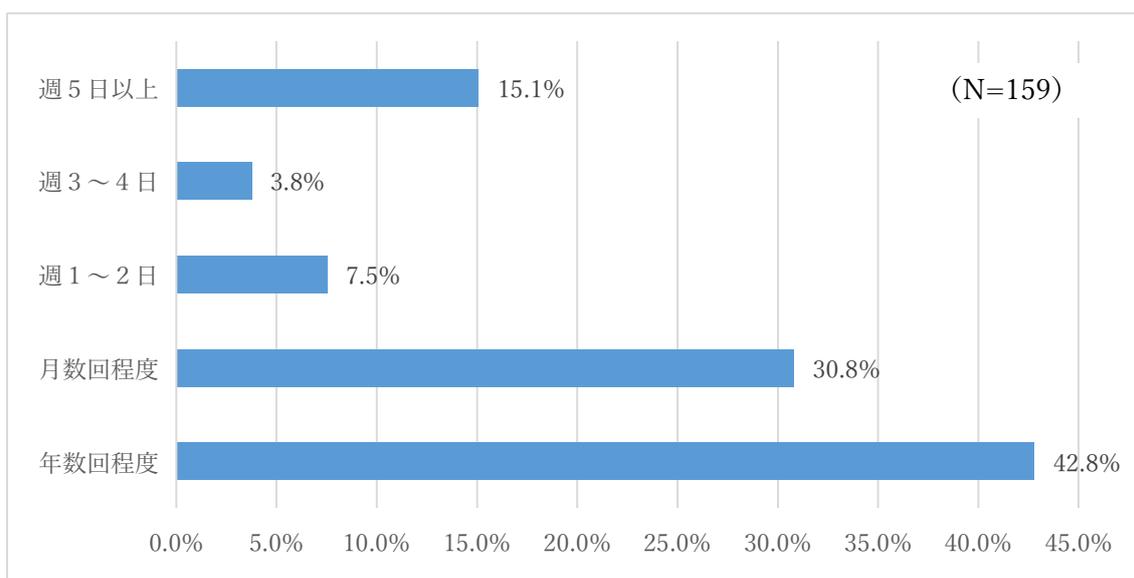
避難場所で自転車の修理ができれば、さらに活用できる。

24 水戸市シェアサイクル「みとちやり」を知っているか

- ・回答者の約7割が「みとちやり」を知っていた。

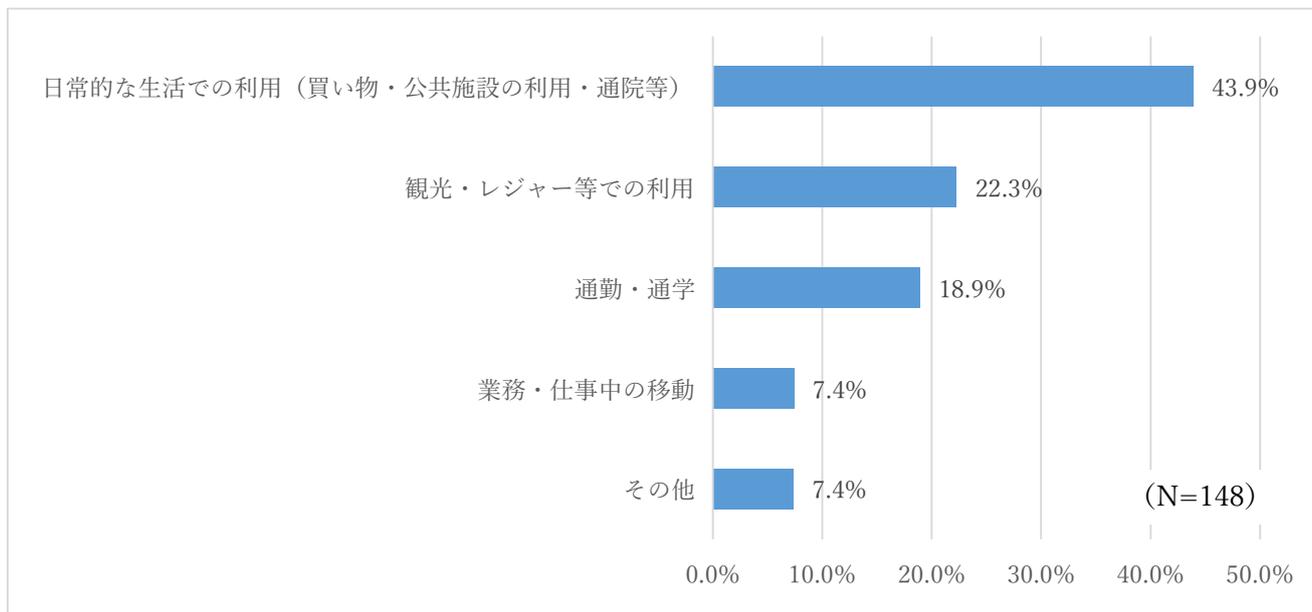


25 「みとちやり」を利用する頻度



26 「みとちやり」を利用する目的

- ・日常生活で利用する回答者が最も多く、次いで、観光利用が多かった。
- ・回答者の約2割が通勤・通学で利用していた。



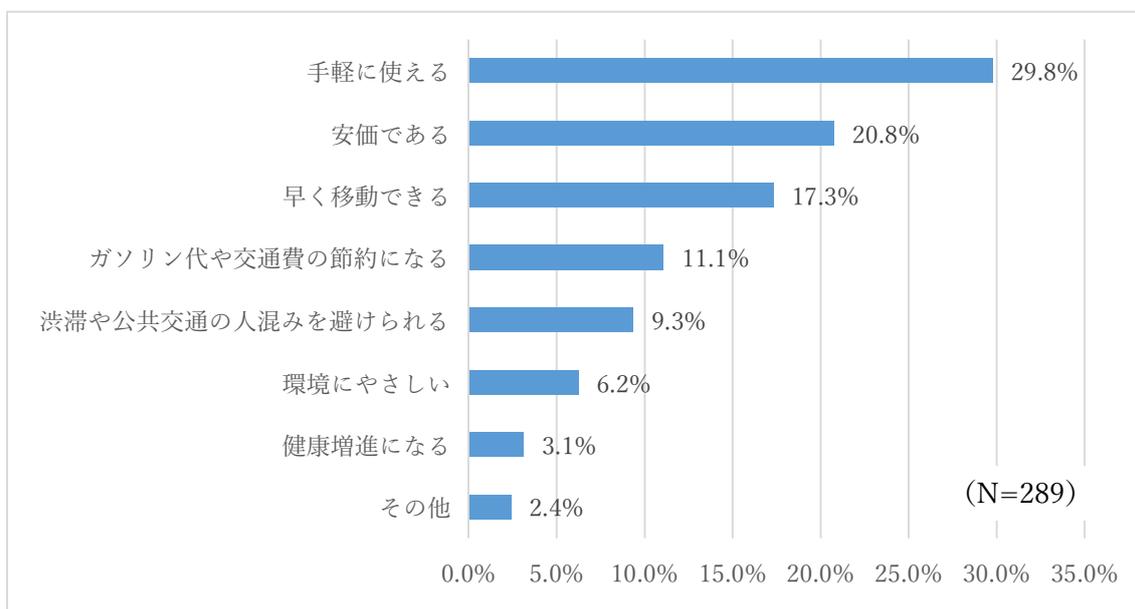
その他の目的

公共交通機関の時間外の移動手段

片道だけ自転車で移動するため

27 「みとちやり」で良いと思う点

・手軽に使える、安価であると選択した回答者が多く、合計すると回答者の5割に達する。



その他

自分のタイミングで使える。

自転車やステーションに清潔感がある。

電子マネーで決済できる。

24時間利用できる。

車で行けないところにもアクセスできる。

28 「みとちやり」に関する意見

- ・ステーション拡大要望に関すること。

赤塚駅、姫子方面にシェアサイクルを整備してほしい。
渡里町エリアにはステーションが無く、赤塚駅周辺にもポートがありません。この区間はバスでのアクセスが非常に悪く、自転車での移動が出来ればと感じることが多いです。この例に限らず、水戸市内はバスが運行している道路がかなり限定されている気がしますので、そのアクセスの悪さを解消するためのポート配置をいただけると、さらにユーザーが増加すると思います。
赤塚駅方面に行くことが多いため、赤塚駅周辺にも、みとちやりのステーションを設置していただけると嬉しい。知人からも同じ意見を聞くことがよくある。
中心市街地の活性化のためにも、駅近郊の公園、運動場など、きめ細かな「みとちやり」ステーションのさらなる整備を期待したい。
見和・見川方面に拡大してください。それなら自転車通勤もできます。
みとちやりを、赤塚や内原、けやき台、平須まで広げてほしい。常澄にも。
まだまだ少ない。値上げしてでも整備を広げてほしい。
赤塚駅周辺や図書館にもステーションを設置してほしい。
ステーションが少ない。ハローワークにもほしいです。
元吉田あたりにも増えるといいと思います。
けやき台にもほしいです。
使いやすく、安価で助かっています。赤塚駅方面にもステーションを増やしていただきたいです。
米沢町方面は使いたい人多いと思います。
都内でも使えるシェアサイクルが水戸でも使えると期待していたが、規模が小さくて使えません。もっとステーションを増やしてください。
大工町はまだまだ足りません。
便利です。もっと増やしてほしいです。赤塚駅周辺をお願いします。
自宅の近くにあれば通勤に使おうと思うのだが。マンションにもステーションを設置してはどうか。
便利、もっと拡大してほしい。隣接市町村との行き来ができるといい。
渡里町、堀町にもステーションがほしい。
コンビニにも置いてほしいです。
みとちやりは手軽でとても使いやすい。一度使えばほぼリピートすると思います。ロボットの試合の時は、アダストリアみとアリーナのステーションが埋まってしまうので、返却可能台数を増やしてほしいです。
水戸三中付近にもステーションがほしいです。

<p>自転車の数に対してポート数に十分な余裕がないと、車両はあるのに返却先に余裕が無いから利用できない、という状況によって利用が制限されるケースが多くなってしまおうと考えられます。さらなる車両数の拡充も望みますが、それ以上にポート数を拡充いただければ有難いです。</p>
<p>高速バスのバス停や主要バス停にステーションを整備してほしい。</p>

・肯定的な意見に関すること。

<p>みとちゃり、非常に便利なので利用させていただいています。</p>
<p>どんどん推進してほしい。</p>
<p>みとちゃりが最近増えてきたことは、素晴らしいと思います。</p>
<p>みとちゃりはよい取組です。もっと拡大してください。電動キックボードは危ないので、自転車だけでよい。</p>
<p>観光客のような人が使っているのを見かけると、なんだかうれしくなります。</p>
<p>シェアサイクルの普及状況は近年、都市レベルを計る指標になりつつあると個人的に感じています。そういった状況の中で水戸市の都市化のために積極的に普及のための取り組みをして下さっていること、そして以前シェアサイクルについて問い合わせをした際に、非常に丁寧に対応していただいたこと、交通政策課のご担当者様へ感謝申し上げます。</p>
<p>ステーションの数が年々増えており、利便性向上を実感しています。最近、住宅地の中などにある市営の小さな公園に積極的にポートが施設されたことも、それに大きく寄与していると感じています。</p>
<p>手軽で安価でとても便利。環境にもやさしい。</p>
<p>環境政策としても、みとちゃりはいいと思いました。</p>
<p>便利です。ロボッツの試合観戦のときはいつも使っています。</p>
<p>バスの時間を気にせず、楽に早く移動できるのがいい。</p>
<p>観光で来た人が、駅から移動するのにとてもいいと思います。</p>

・サービスについての意見に関すること。

<p>みとちゃりが定額利用できてよい。ステーションをもっと増やして欲しい。</p>
<p>ヘルメット着用者への割引サービスはどうか。写真にとって送ると、あとでクーポンがもらえるとか。</p>
<p>様々なタイプの自転車を利用できるようにしてほしい。</p>
<p>もっと安くしてほしい。</p>
<p>駐輪場にステーションがあると、自転車がとめられなくなる。みとちゃりは専用の場所をつくったほうがいい。</p>

朝晩の偏りが気になる。夜の決まった時間に状況に応じて満遍なく自転車を移動できる仕組みがあるといい。
タイヤが大きい車種もあるといい。
最初の 10 分無料など、無料の時間を設けてほしい。予約を 30 分より前からしたい。

- ・「みとちゃり」を使わない理由に関すること。

難しそうで使ってない。
電動アシスト自転車に乗り慣れていないと怖い。
東京から帰省したこどもたちは便利に活用している。私はよくわからなくて使ってない。
スマホを持っていないので使えません。
自分の自転車があるので使いません。
近くにあれば使いたい。
水戸市はみとちゃり、私はまいちゃりです。

- ・自転車についての意見に関すること。

もっとスタイリッシュなデザインに。いかにも行政のレンタルという感じ。
あまりオシャレではないですね。
もっとスタイリッシュな車体にしてください。
サドルをもっと高くできるように改善してほしい。

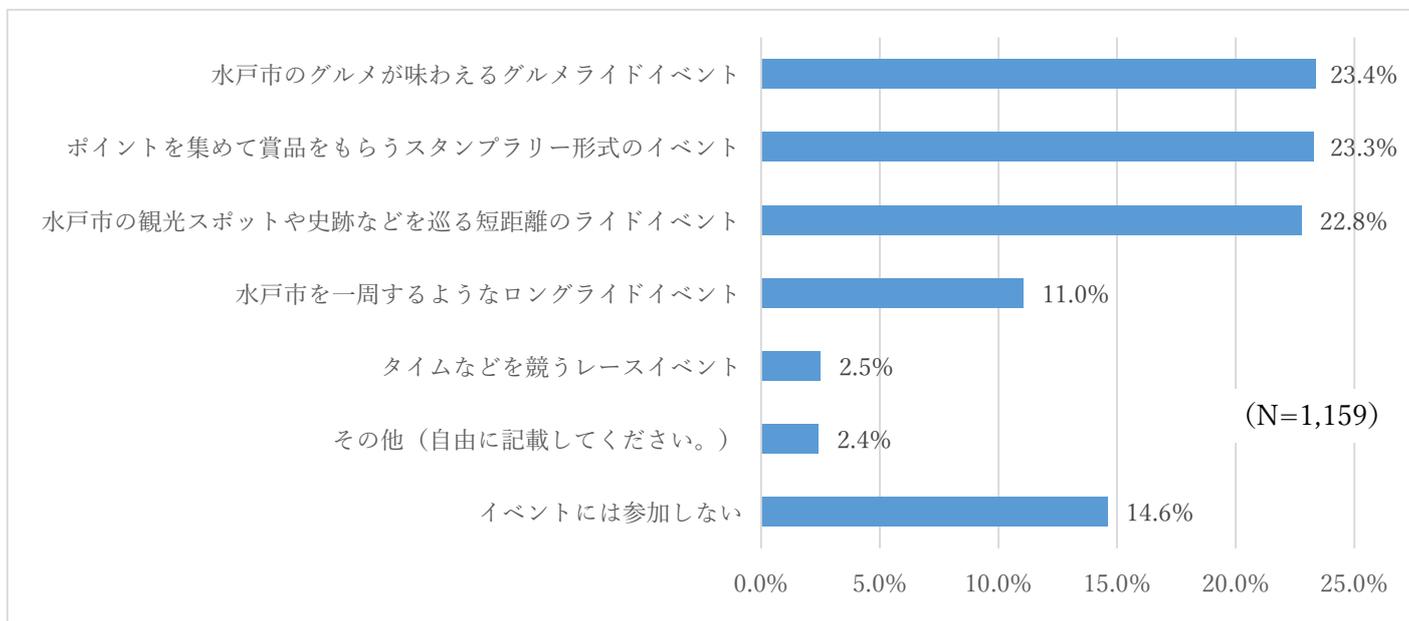
- ・周知や P R に関すること。

もっと PR したほうが良いと思います。
ステーションをもっと目立たせた方が良いと思います。あと、公共施設だけでなく、スーパーにも設置すると良いと思います。
設置場所が増えて、とても使いやすいです。観光客の方に向けて、水戸駅から、みとちゃりを利用して偕楽園などを周遊する案内を、増やしていただけたらと思います。
雨ざらしになっていて、耐用年数が気になります。あと、ステーションをなぜここに置いたのかという周知が不足しています。

- ・その他

公園に 3 台分のステーションを置くぐらいなら置かない方がよい。
みとちゃりが屋外で劣化してしまうのではないかと心配です。更新には費用がかかると思うので。
みとちゃりの利用が想定される道は安心して通れるようにしてほしい。

- 29 水戸市で自転車イベントが行われるとしたらどのようなイベントに参加してみたいか
- ・グルメライドイベント、スタンプラリー形式のイベント、観光スポットや史跡などを巡る短距離のライドイベントに参加したいという回答者が多く、ほぼ同率であった。

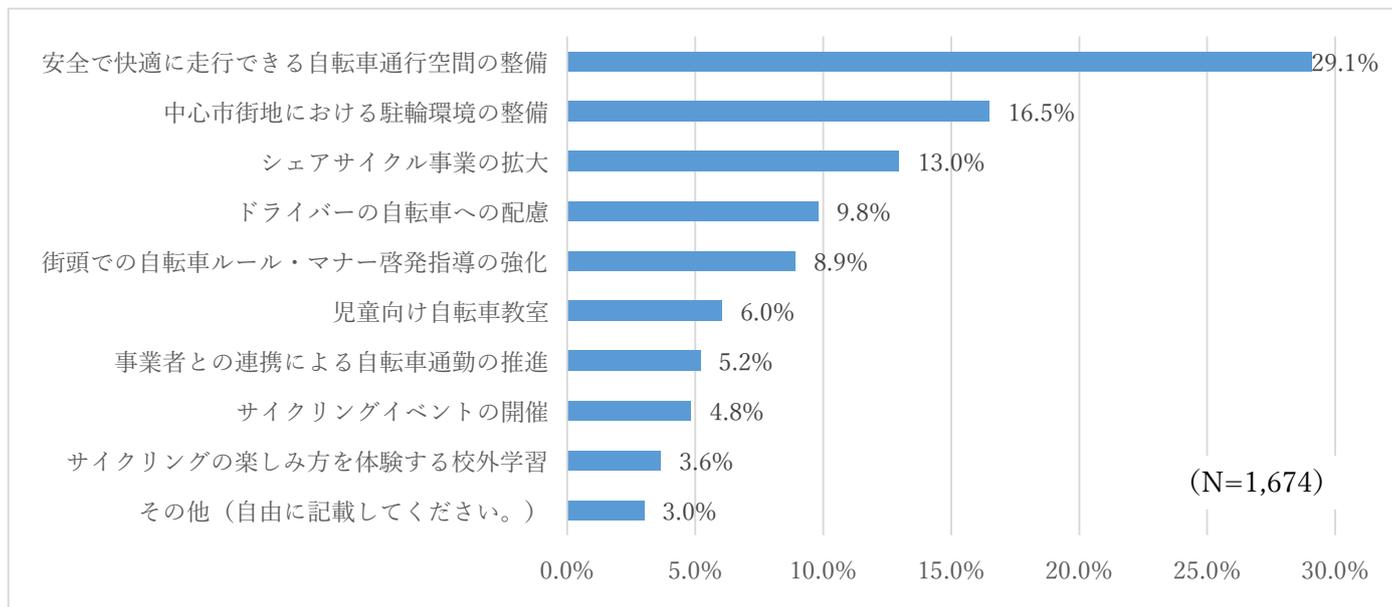


その他

自転車整備を体験するイベント
親子で楽しめるイベント
最新自転車の試乗イベント

30 「自転車に乗ってみたいくなるまち」になるにはどんな取組を重点的に推進すべきか

- ・安全で快適に走行できる自転車通行空間整備の推進を望む回答者が最も多く、次いで、中心市街地における駐輪環境整備の推進を望む回答者が多かった。



その他の取組

高齢者向け自転車講習
自転車の購入補助

31 水戸市の自転車政策に対する意見や要望

・自転車通行空間整備に関すること。

既存の道路が狭いので、自転車通行空間整備には時間と費用がかかると思う。頑張ってください。
自転車走行のマークを道路にすぐに整備していたのはよかったと思います。今でも悪質なドライバーはいますが以前よりは自転車が車道を走りやすくなったとは思いますが。(クラクションをしつこく鳴らしたりスピードを出して幅寄せしてくる危険なドライバーはたまにいますが。)
自転車道の整備をお願いします。
車道左端は平坦にしてほしい。
全国初となるような素晴らしい自転車道を整備してください。
年末に無駄な工事をするぐらいなら、その予算で自転車道を整備してほしい。
水戸駅から大工町までの歩道の上に屋根をつくり、その屋根の上を自転車専用道路にする。一方通行とか、大工町以降、歩道に降りた後は押し歩きなどのルールづくりも必要。
車道を一車線、一方通行にして、自転車通行空間を確保する。
新しい自転車道の整備などは時間や予算がかかるので、まずは、雑草や街路樹の車道へのはみだし、さらには舗装の補修など、道路の維持管理による自転車走行環境整備を優先すべき。道路のパトロールを自転車でも走行して実施してはどうか。
国や県と協力して、どんどん自転車道を整備してほしい。縁石の色を目立つ色に変えてほしい。
まずは道路の整備です。車は減速せずに自転車を追い越します。道路が広ければよいのですが。

・ルール・マナーに関すること。

自転車に係る諸整備は以前に比べかなり進んでいるように感じています。高校生の走行マナーが悪いと感じていますので、指導を進めていただきたいと思います。
車道内での車両と自転車の共存、歩道内での歩行者と自転車の共存するために、各立場での交通ルール・モラル向上のための教育、啓蒙活動が必要と思う。
土浦及びつくばの自転車利用者に比べ、水戸の自転車利用者のマナーはだいぶ良いと思う。
何度も自転車がパンクしたことがあります。道路整備をお願いします。高齢者、学生の自転車ルールの啓発をお願いしたいです。
高校生の自転車の乗り方が危ない。スマホ片手に運転している。
逆走をはじめ、危険運転には厳しく対処すべし。

中高生の自転車マナーが悪い。
車も、自転車も、誰もがルールを守るようにしてほしい。
町内会ごとに安全教室をやったほうがよい。
社会人に対する安全講習が必要だ。
ドライバーのマナーが悪い。
自転車ルールブックをつくって、各家庭に配布してほしい。
社会人向けの自転車教室の開催する。企業の協賛を受け、社員に対する交通事故（対歩行者、自転車同士、対自動車）をスタントマンを活用して開催する。

・アンケートに関すること。

このアンケートのおかげで、水戸市が自転車をもっと活用してほしいと思っていることを知ることができました。
アンケートが自転車のことを考えるきっかけになりました。自転車通勤をまた始めようかと思っています。
自転車は健康によく気分もよく環境によく、冬でも汗をかけて私にとって最高の趣味です。水戸市がサイクリングについてお考えいただけていることが分かりました。このアンケートも自転車のことをよく知っている職員の方のかなりの力作かと思えます。応援しています。
設問が多すぎます。
定期的にアンケートをやってほしい。

・その他肯定的な意見

少しずつだが自転車利用環境はよくなっていると思う。全国的にPRできるようなことに取り組んでいけるとよい(珍しいイベント、主要施設をつなぐ長い自転車専用道など)。通行指導もよくやっていると思う。
応援しています。頑張ってください。
現状でも特に大きな不便は感じていません。
自転車利用環境がよりよくなることを願っています。
法律と現実にギャップがあり、いろいろ難しいとは思いますが、よくやっていると思う。
自分は自転車生活なので、良さも分かっております。天候には左右されますがとても便利な乗り物だと思うので、自転車活用推進は凄く良い政策だと思います。
環境面からも健康面からも、自転車を推進するのはいいことだと思います。
自転車の利用、活用はどんどん進めてもらったほうがよい。自転車に乗りやすいまちづくりは、環境の面のほか、運動・保健分野でも、渋滞緩和でも、いろいろ利点を生むと思う。

街の活性化には、歩いて、ちょっと遠いところは自転車で。車では見えなかった小さな発見がたくさんあります。小さなお店や気づかなかった面白そうな場所。そんな発見をしながら自転車に乗るのはとても楽しいです！健康にも良いです！
自転車活用推進、期待しています。
計画策定頑張ってください。
今までのことを変えようとしていくことは、とても難しく、大変なことかと思いますが、応援しております。
ここ10年くらいで自転車政策は目に見える形でどんどん進んでいて感動しています。
車の利用を前提にまちをつくってきたと思うので、それを変えていくのはとても大変だと思います。少しずつですがよくなっていると思います。
自転車は、歩道を原則走れず、車道でも走りにくいという位置づけで、取扱いが難しい面があります。子どもと一緒に楽しく乗れるような環境整備が進むとよいと思います。がんばってください。
矢羽根が増えて、シェアサイクルも始まって、色々変わってきている印象がある。引き続き頑張ってください。
水戸市内の自転車環境整備の充実には目を見張るものがあります。大変便利に安全になっております。水戸市職員の御尽力のおかげです。ありがとうございます。
交通政策課の皆さまのご尽力に感謝します。応援しています。
環境は少しずつ良くなっていると思います。頑張ってください。
自転車利用環境は、よりよくなっていくと期待しています。
自転車はエコなので、どんどん進めてください。
シェアサイクルが始まって、いろいろこれからかなと思います。頑張ってください。
水戸市の自転車の日常利用を主とした施策の方向性は正しく、着実に成果が上がっているので引き続きよろしく願います。観光面での活用は県の施策だけで十分だと思います。

・車社会に関すること。

車が多く、渋滞も多いので、自転車が増えるといいと思う。
先進的な取り組みを積極的に行ってほしいと思います。自動車社会である茨城県で、あえて自動車が不便になり、必然的に自転車に乗るような取り組みをしてみてもうでしょう。
持続可能な街づくりの一環として、自動車に頼らない交通を整備しようとする取り組みは推進していくべきである。
まちなかを通過する自動車から通行税をとる。自動車のないまちへ。

<p>まだまだ車が優先される傾向が強いので、車利用者から批判が出るくらい自転車寄りに振ったインパクトがある政策を打ち出してほしい。</p>
<p>水戸駅周辺を自家用車進入禁止にしてもよいと思う。</p>
<p>中心街から自動車を締め出すなど、思い切った政策が必要です。宇都宮のLRTは成功しているように見えます。宇都宮は先鋭的な政策を実施しているイメージがあります。水戸も全国から視察来るような画期的な政策を期待しています。</p>
<p>自転車は自動車に乗るよりも地球環境に優しく自身の健康にも（安全対策をしっかり行えば）良いと思うので、ぜひ推進してほしい。自転車に乗る人が増えればより自転車通行環境も整備しやすくなるのではないかと。私も乗車マナーを今一度見直し、安全な走行を心がけようと思う。</p>
<p>自転車が使いやすい環境は、市そのものの安全安心な住環境の確保にもつながると思うので、是非強力に取り組んでほしい。</p>

・こどもに関すること。

<p>矢羽根やみとちゃりはとても頑張ってくださっていると感じております。自転車活用推進にあたっては、こどもの安全に最大の配慮をお願いします。</p>
<p>自転車の練習場所がなく、小学生になるこどもにまだ自転車を与えていません。マンション住まいなので保管場所や練習場所がネックで、このまま乗り方を含めルール等教えずに大きくなってしまおうのでは、と思っています。何か対策はとれないでしょうか。</p>
<p>自転車に乗る習慣がないまま成長する子が多いと感じます。公立中の生徒は自宅と学校の距離に関わらず、自転車通学を許可したらいかがでしょうか。</p>

・公共交通に関すること。

<p>健康面や渋滞回避のためにも自転車利用を推進してほしい。ダイヤなどを見直して路線バスが使いやすくなれば、サイクルアンドバスライドが増えると思う。</p>
<p>自転車に乗るよりも、歩く方が健康になる。自転車のせいで渋滞するし、自転車はマナーが悪い。自転車にはいいところがないので、自転車を推進するのではなく、小回りのきく小型バスを導入し、市内を走らせればよい。</p>
<p>自転車と公共交通を組み合わせるならば、まずバスの利便性をあげてください。</p>
<p>高齢者が増える中、高齢者の自転車が増えるのは危険だ。公共交通機関の利用促進をもっと進めるべき。市内循環バスや路面電車の整備をした方がいいのでは。</p>

・自転車活用推進に向けたアイデアに関すること。

<p>香川県で自転車、サイクリングを活用しているようなので、参考になるかと思えます。（うどん食べ歩き、カフェ巡り等）</p>
--

水戸駅の南北を自転車で楽に移動できるとよい。
免許返納した高齢者に、電動アシスト自転車をプレゼントしてはどうでしょう。
駐輪場マップを作ってはどうか。
婚活イベントに自転車を取り入れるのはどうか。自転車を利用してこなかった人が、自転車好きと知り合っ、て、自転車という共通の趣味を持つことで利用促進になる。
市長のサイクリング動画を撮影して、「自転車に乗ってみたいくなるまち」をPRしてはどうか。

・通勤・通学に関すること。

自転車通勤者の税金を下げましょう。
自転車通勤の推進は賛成です。
高校生は雨の日も自転車で通学している人が多く、危険を感じることもある。雨の日は昼でも見通しがきかない時があるので、目立つ雨カッパを着用するように学校から呼びかけてほしい。
水戸駅は南北の自転車アクセスが悪く、そこを経路に含む自転車通勤がしづらい。

・その他（否定的もしくは上記のいずれにも分類しにくい意見）

自転車屋が減っていて、自転車の整備が難しくなっている。そのことへの対策が何かできないか。
電動キックボードは安全とは思えません。
水戸市は坂道が多くて自転車利用にはむかない環境です。
特定小型原付のシェアリングサービスも導入してほしい。立ち乗りではなく、座れるタイプがよい。
自転車を使用することで何か得しない限り乗る人は増えないと思います。
自転車政策は、市だけでは難しい。企業や地域との連携が必要だと思う。
宇都宮を見習って先進的に進めてほしい。
現在の取組は継続しつつ、さらにインパクトのある取組ができるといいと思います。
さらに豊かな都市づくりのために、道路整備やシェアサイクルの予算を拡充いただければ幸いです。
かつて通勤や買い物など、自転車を日常的に利用していたときは、商店の前などに駐輪し、気軽に買い物や食事を楽しんでいました。そんな手軽さが自転車のいいところだと思います。
道路幅が変わらない中で歩道、自転車、車道と分けるのは無理がある。自転車も歩道を走り、歩行者がいるときのみ車道を走ればよいと思う。

2025年5月28日

委員長 金利昭

水戸市自転車への意見 ～これまで&これから～

■ これまで

- ・当初（2014年）は、市民の中に自転車の意識はまったくなかった。今現在自転車は認知されるに至った。
- ・通学自転車の安全確保からスタートした。
- ・整備路線は市内各所に目につく。自転車の一般利用者も増えた。
- ・これまでの自転車施策（原則車道・矢羽根整備）は広く支持されている。
- ・矢羽根整備路線の自転車遵守率は他都市に比して高い。街頭指導等教育・啓発の賜物
- ・安全な自転車通行帯と利便性の高い駐輪場はまだ不足
- ・危険な自転車・自動車はまだ多い。

■ （私の考える）方針

1. 水戸自転車の第二ステージ ⇒ 自転車利活用の積極的推進へ舵を切る
2. 安全を最優先
 - ・歩道の安全を最重視 ⇒ 歩行者と自転車の原則分離
 - ・安全安心な車道自転車通行帯は、広く利用され、結果歩道が安全になる。

■ （私の考える）これから

1. 明確な目標・自転車ビジョンの提示と利活用の推進
 - ・イラストパンフ等による自転車ビジョンの浸透 自転車利用場面・スタイル
 - ・一大キャンペーン等を活用したPR
 - ・市民の日常利用（普段使い）の推進 個人の行動変容と社会のトランジションを起こす
 - ・幼時からの教育
2. 安全な自転車通行帯と駐輪場 ⇒ 幅員確保, 自動車速度規制 40km/h, 路上駐停車排除
3. 安全教育・啓発・取り締まりの強化
 - ・自転車の危険行為 信号無視、逆走、ながら、飛び出し、並進 歩行者への危険
 - ・ドライバーの自転車への配慮教育 自動車教習所と連携（オブザーバー参加）
 - ・警察と連携した青切符の実行 自転車/ドライバー 歩道/車道

以上

金沢市の姉妹都市 ベルギー ゲント (GENT) 市交通計画の実施 「第2次水戸市自転車活用推進計画」策定に向けて

SUMP Gent (2015)

持続可能な都市モビリティ計画GENT市

> Circulation plan Gent (2017)

サーキュレーションシステム計画GENT市

> District mobility plans (2024)

地域モビリティ計画

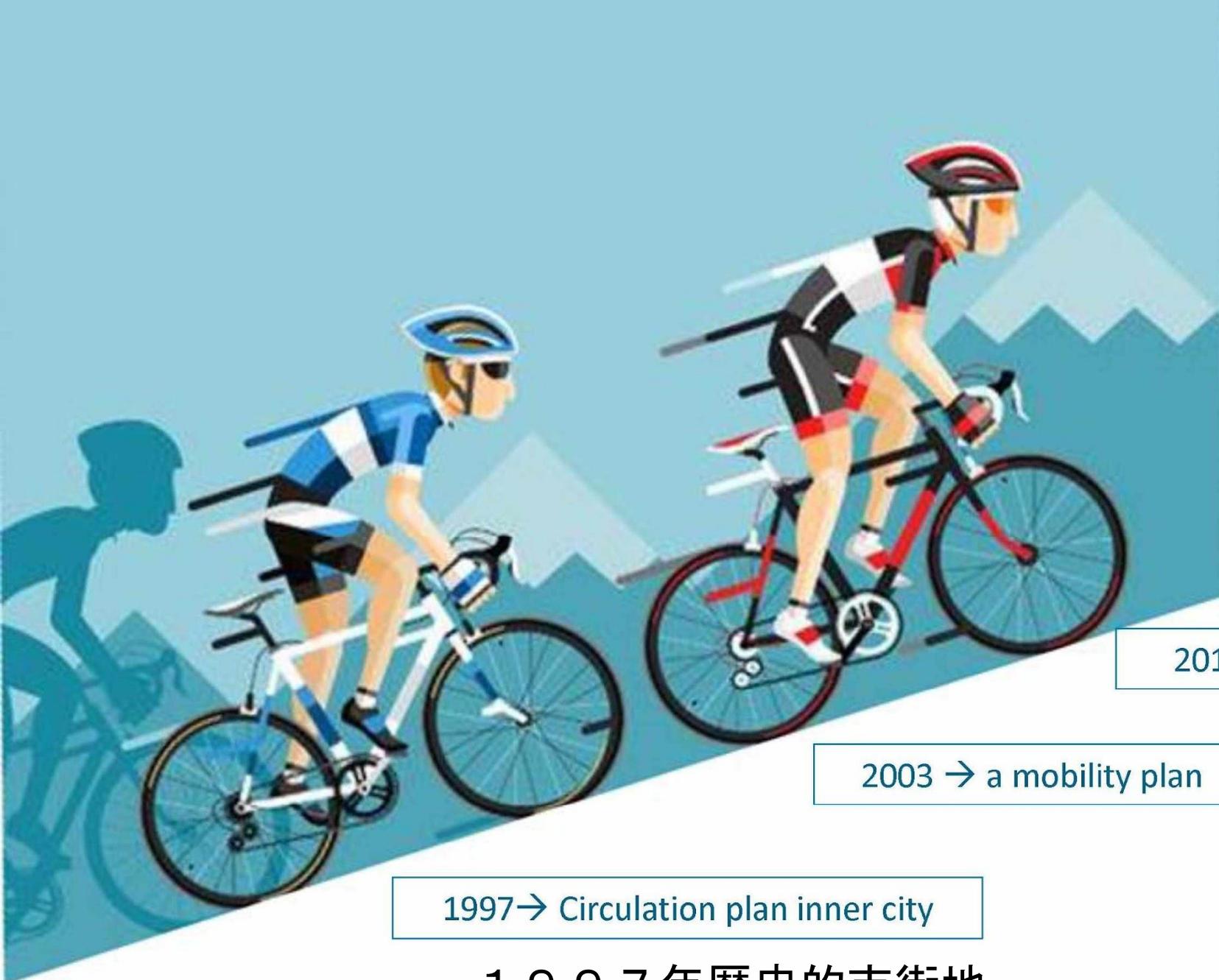
Friends of the Earth Kanazawa - JCC (Japan Cycling Congress) - 25/06/2024



2025年5月28日

地球の友・金沢
三国成子

出典 : Wim Schuddinck



2015 → The mobility plan

2003 → a mobility plan

1997 → Circulation plan inner city

1993 → 1st bike plan

1997年歴史的市街地
での通過交通禁止

1993年から自転車
計画はあったが、

2015年から持続可能な都市交通計画(SUMP)に基づいて取り組む

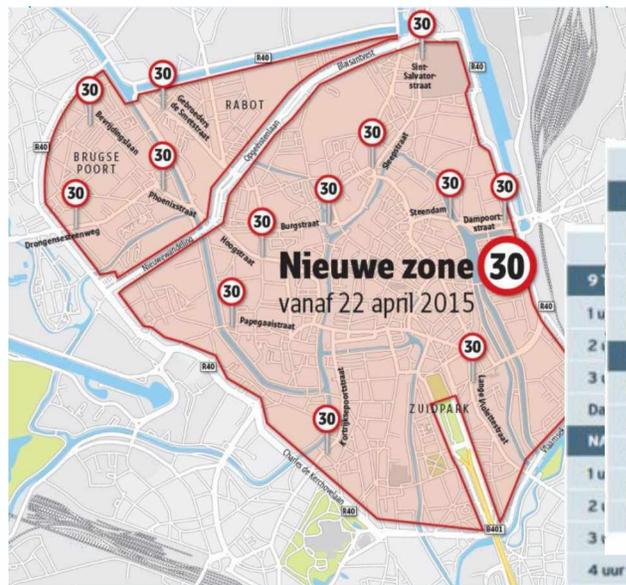
2015 – the biggest plan of them all!

- vision for Ghent 2030

- Focus on liveability and (selective) accessibility

Speed

Zone 30 between ring road
Afterwards zone 30 (= 18 mph) in
the districts



環状道路内はゾーン30

Parking cars and bikes

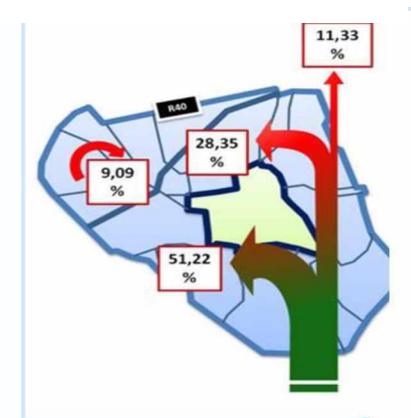
Principles:
City centre for residents or
short visits (3h) - Longer
visits → parking/P&R
Differentiated rates in
parking and on street

9 TOT 19U	ROOD	ORANJE	GEEL	GROEN
1 uur	2,50	1,50	1,50	0,80
2 uur	6,00	3,00	3,00	1,60
3 uur	10,00	4,50	4,50	2,40
Dagtarief (24u)	Niet mogelijk	6,00	Niet mogelijk	3,00
NA 19U	ROOD (tot 24u)	ORANJE (tot 23u)	GEEL	GROEN
1 uur	1,50	1,00	Gratis	Gratis
2 uur	3,00	2,00	Gratis	Gratis
3 uur	4,50	3,00	Gratis	Gratis
4 uur	6,00	4,00	Gratis	Gratis
5 uur	7,50	Niet van toepassing	Gratis	Gratis

都心ほど駐車料金を
高くする

Circulation

Principles:
No going through traffic
between ring road Bigger
restricted traffic area
which is monitored Focus
on active user (walk/bike)
and durable transport
(public)



約80%は
通過交通

4

ビジョン：住みやすさと選びやすさ利用しやすさ

三つの柱：**スピード**

駐車場

通過交通をなくす

(駐車場計画移行=ゴールではない)
より良い都市へのテコ入れ

gent:

ゾーン30

1/4/2015

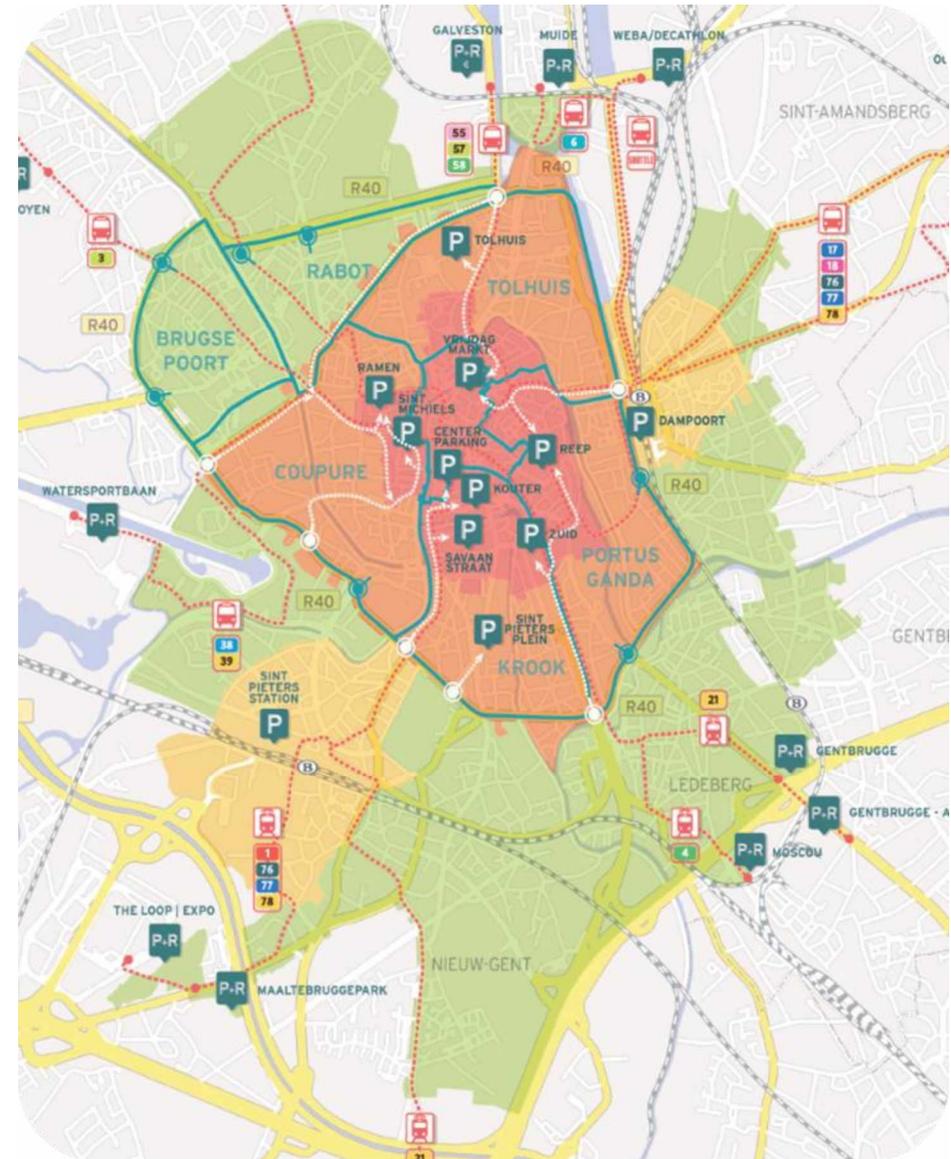


スピード

スピード

Parking plan

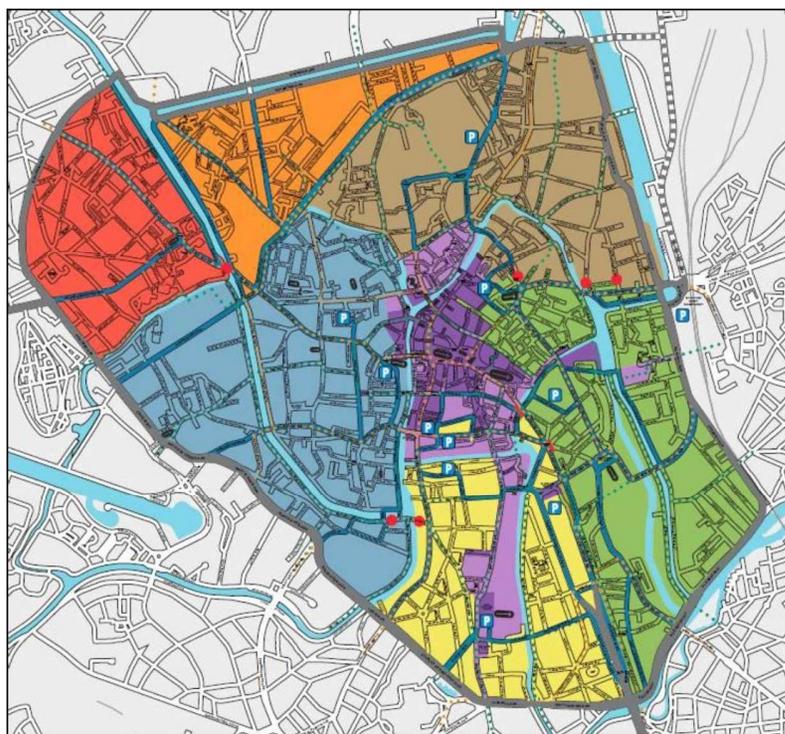
- > Parking plan= not a goal, but leverage for a better city
- > **Goal: liveability, modal shift**
 - Long term: Park-and-ride
 - Short term: (underground) garage
 - Residents: on street
- > On street parking
 - The closer to the city center, the more expensive
- > P+R
 - Raising Capacity and occupancy from 792 to 2390 places



駐車場

Mobility plan concept (2015)
=> Circulation plan reality (2017) =>
Positive evaluations (2018 & 2019)

金沢市のまちなかエリア
とほぼ同じ範囲



3km

CENTRUM IS VOOR BESTEMMINGSVERKEER

Grotere
Autoluwe
Zone

Knippen
van Té
Drukke Wegen

Méer Ruimte
voor Fietzers en
Voetgangers

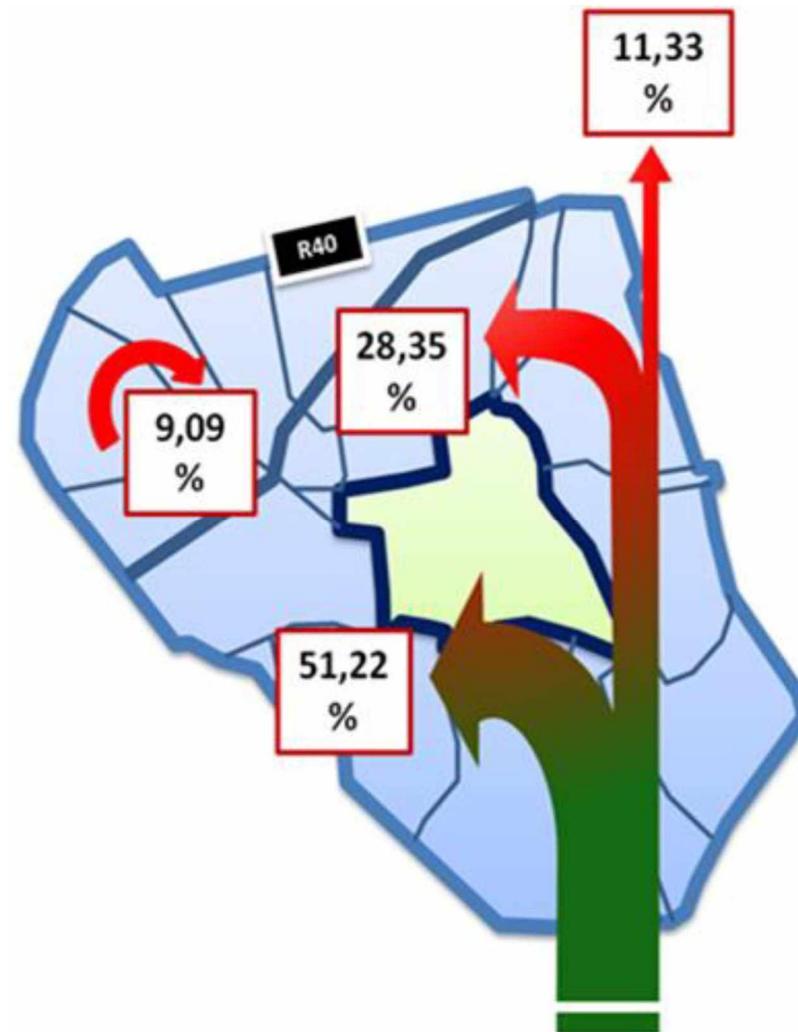
Rustiger
Aangenamer
Centrum

環状道路内に歩行者と自転車をアクセスしやすく

自動車は都心を通過できない目的地へは環状道路から入る

Why did Gent need a circulation plan?

- > Pedestrian zone (1997) was a succes story, but...
- > Growing numbers of bikes, cars,... in a limited public space
- > = disadvantageous for everybody
- > 11% pure transit traffic, 28% semi-transit traffic (avoiding city ring road), 51% destination traffic, 9% internal traffic



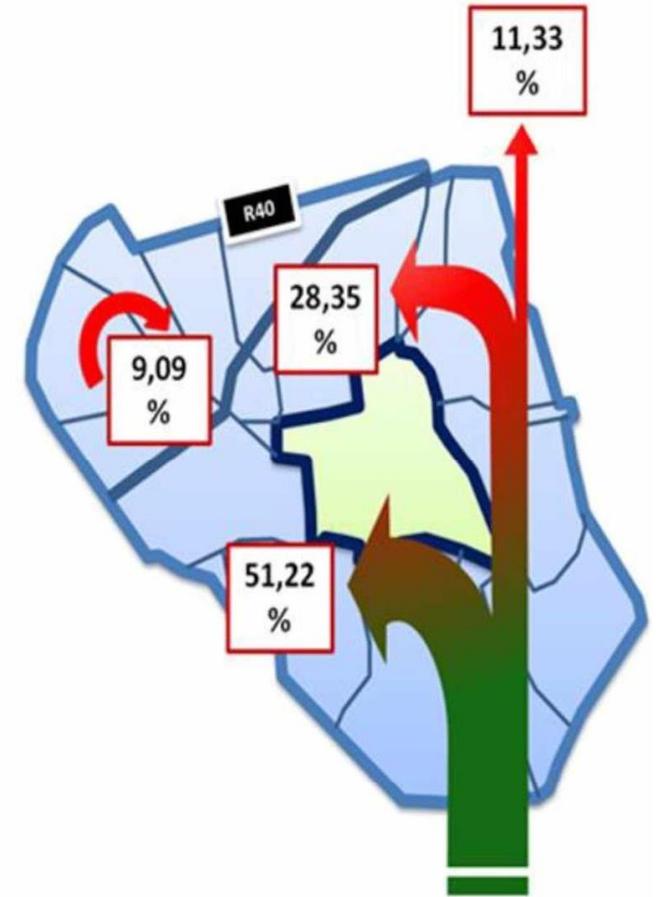
現状分析

10

純粋な交通量 11% 内部交通 9% ➡ 約20%
28%と51%は通過交通 ➡ 約80%

次に2つのプランを示す

Undesirable (semi)through traffic (previous P-route)



アイデアシナリオ1

11

通過交通のある場合

Without (semi)through traffic (before >< after circulation plan)



アイデアシナリオ2

通過交通をなくした場合

Untangling main routes for cyclists, public transport and cars

> **reducing conflicts** 交錯をなくす



15

アイデア

自転車、公共交通、自動車の主要ルートを改善する⇒交錯をなくす

Participation & information & building awareness: before, during and after



16

住民参加

説明会、意識向上
(参加前、参加中、参加後)

Participation in many forms

- > Information (mix of channels)
- > Feedback sessions (circulation plan)
- > Stakeholder sessions
- > Mobi coaches (economic & health care sector)



- > Training and collaboration between city administration
- > Evaluation platforms with citizens



Burgerkabinet

Lees voor

Lees voor

Het Burgerkabinet (150 Gentenaars) kreeg na de invoering van het Gentse circulatieplan inspraak bij de evaluatie en bijsturing ervan.

17

住民参加の形にはいろいろある

- ・ フィードバックセッション（計画）
- ・ ステークホルダーセッション
- ・ モビコーチ（経済・医療・ヘルスケア部門）
- ・ 都市行政間の研修と協力
- ・ 市民の評価委員会（プラットフォーム）

Participation generates new information, problems, ideas, interests,... to consider



営業車の扱い

18

関係者の参加は、新しい情報、問題、アイデア、興味を生み出します、考慮すべきことを運営計画に反映させる

D-day – shift in circulation in 24 hours...



21

実 行

D-day 24時間後の流通の変化 ・ ・ ・ ・

Pedestrian streets = no cycling (11 AM – 6 PM)



Bicycle gates to city center



自転車優先道（自動車は自転車を追い越さない）
中心市街地に自転車をアクセスしやすくする

New bicycle streets



 **新しい自転車道**
(当時は法定外であったが今は法定になっている)

Less cars => faster public transport



30

公共交通の定時制 自動車が減り公共交通が
より速くなった

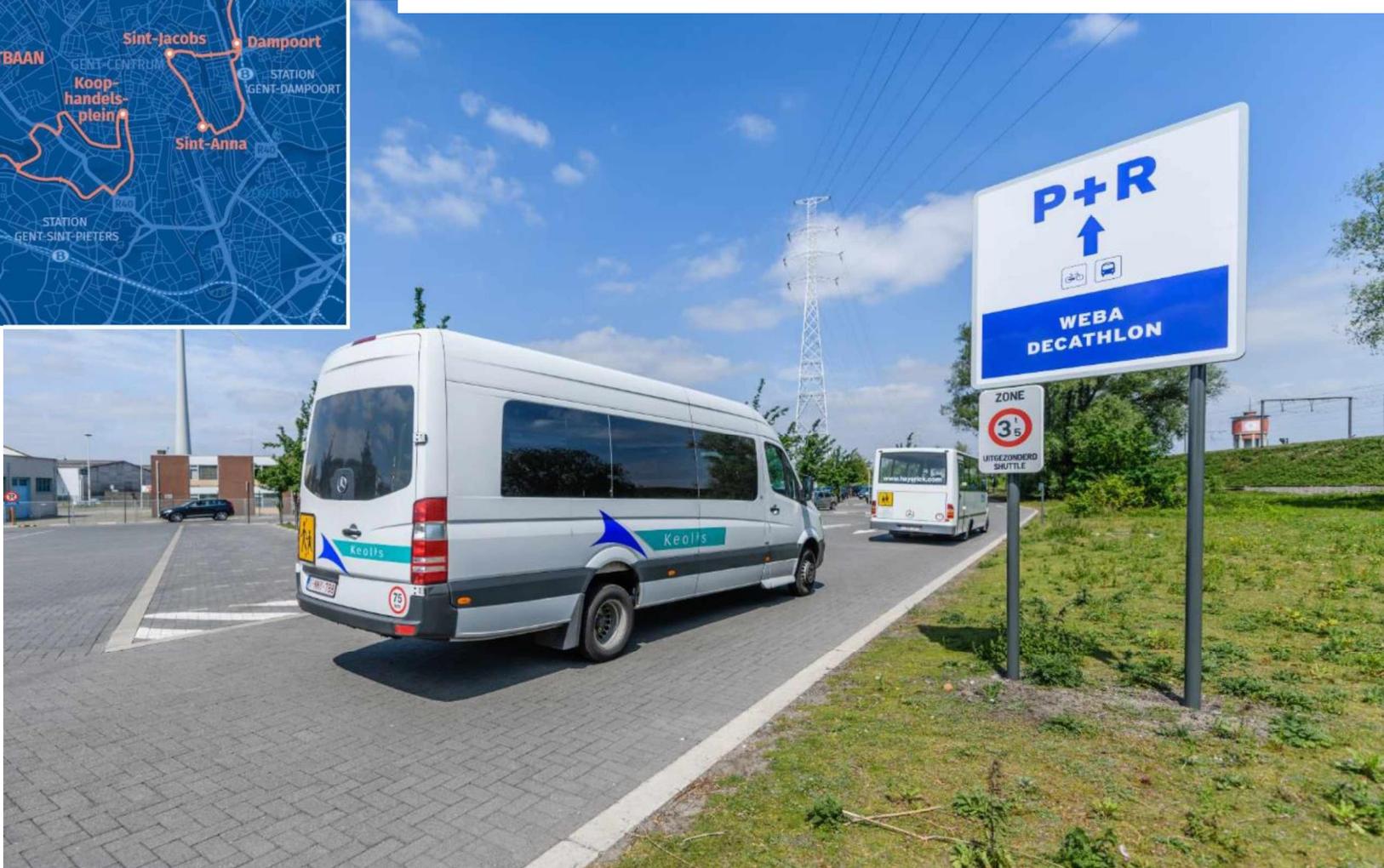
More Park + Ride-zones



31

パークアンドライド P+Rゾーンを増やす

P+R shuttle > to complement missing links in public transport



32

公共交通が繋がっていないところを補完する
P+Rシャトルバス

Monitoring, evaluating & adjusting



35

モニタリング（評価と調整）

New public spaces > temporary design = transition to reconstruction



Transition from parking zone to new public space > temporary after introduction circulation plan



変化

Transition from parking zone to new public space > permanent after reconstruction



変化 駐車場が本格的公共空間に

New uses for extra public space > children



変化

New uses for extra public space > terrasses

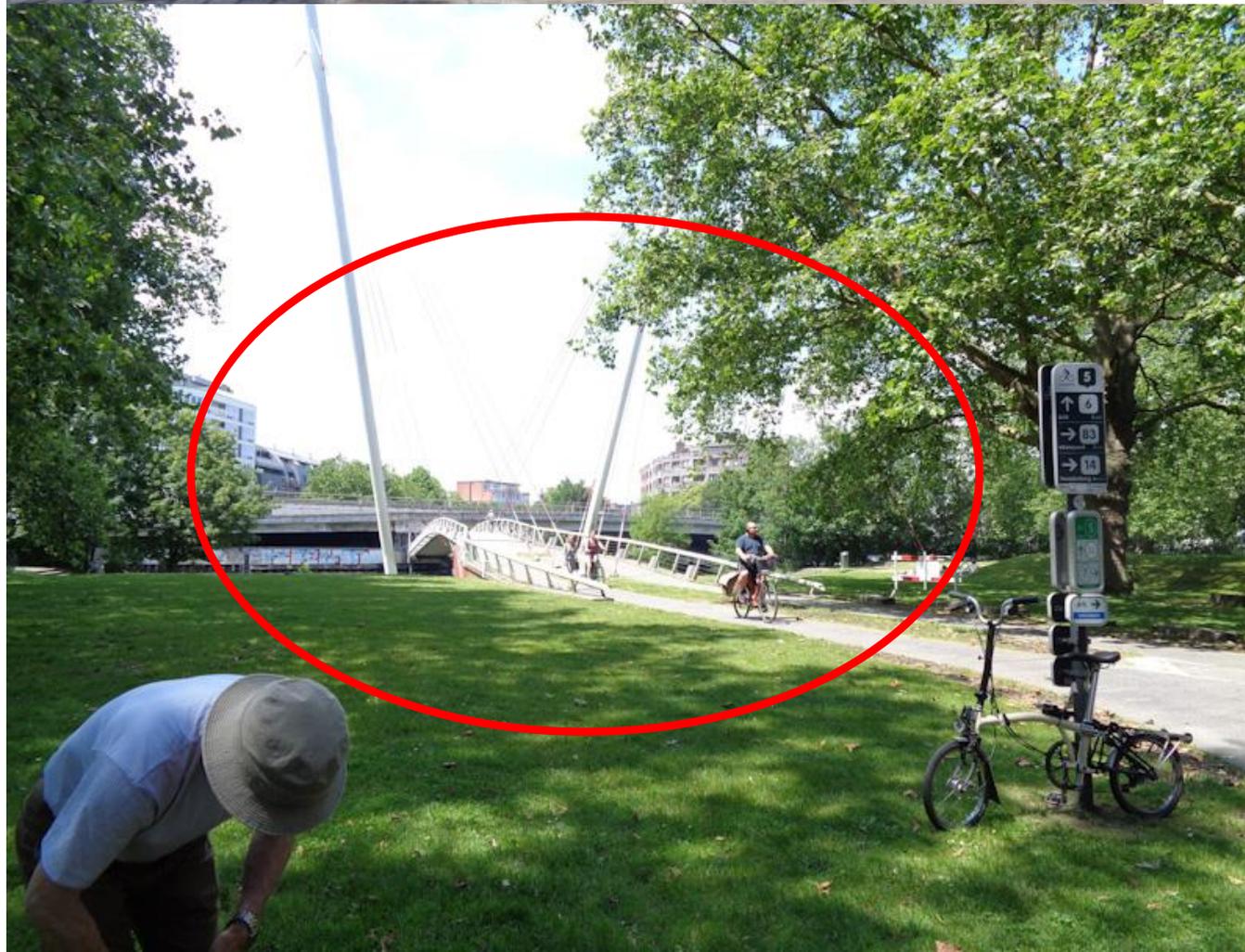


変化

2024年6月18日Sofieさんにご案内いただいた小学校6月25日にNGOの方にも案内された彼らの活動はこの**小学校**前の道を安全にすることから始まった



2024年6月25日GENT市安全な **自転車通行空間工夫** と自転車の利用促進



モニタリング効果検証

経済的効果 GENT市内の企業数増加（ホテル、レストラン、バーの増加） **+17%**

歩行者、自転車、公共交通機関のアクセスのしやすさ

都心部への移動がより簡単・安全・快適になった

- ・カーフリーゾーン拡大
- ・自動車交通減少+37%
- ・事故件数減少

自動車によるアクセスのしやすさ

- ・アクセスしにくくなった
- ・市街地での順番待ちはなくなった
 - ・アクセス道路での渋滞改善 4%
 - ・アクセス環状道路での所要時間が3分増加

住みやすさ

- ・ほとんどの道路での**自動車交通減少** 少数の例外あり
- ・事故件数-25% 被害者数-33%

空気の質 **NO2-18%**

環状道路 -8% アクセス道路-18% 住宅街-25%

感覚 都市の住みやすさ改善

50%の市民が計画に賛成 30%が反対

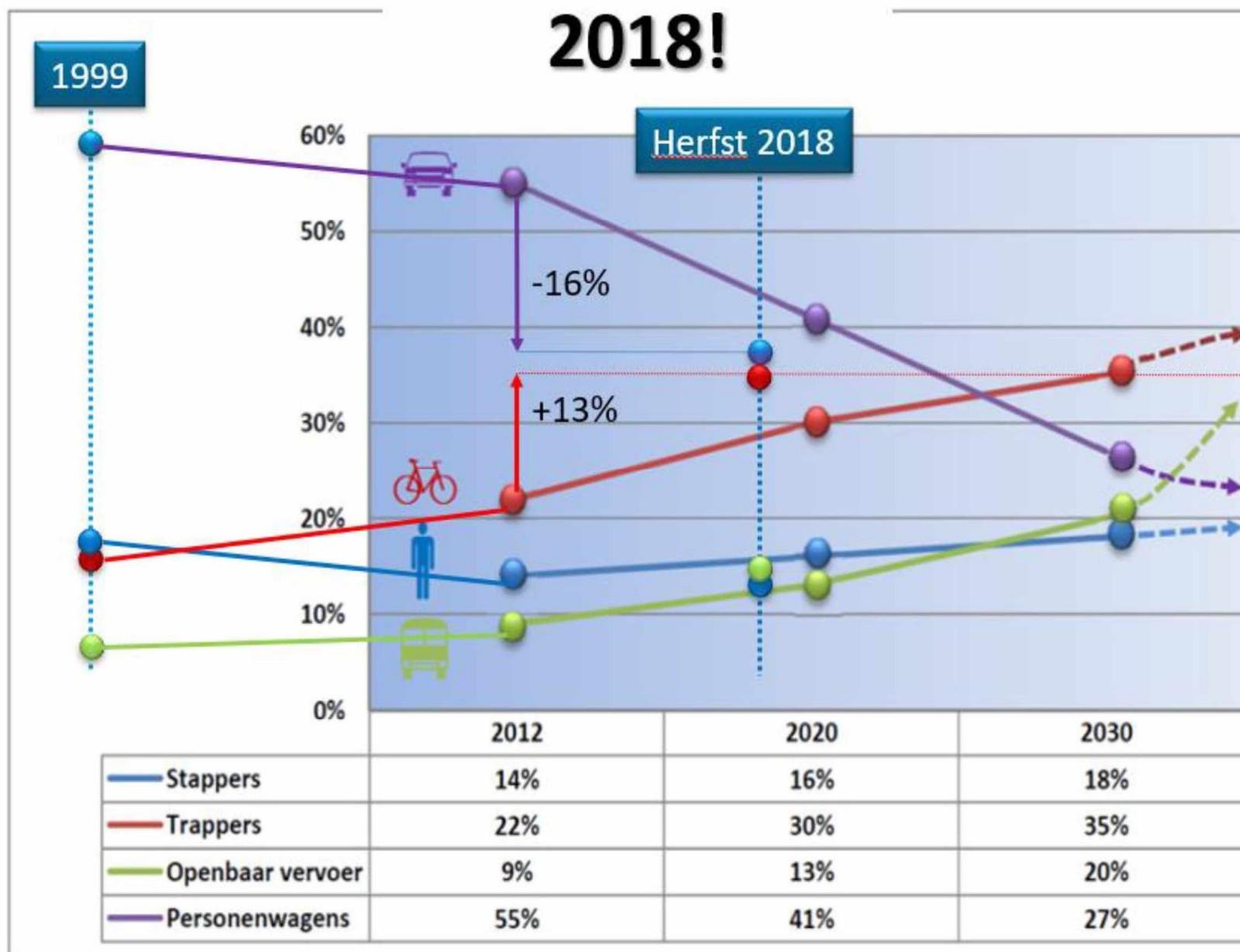
6か月での 通過交通をなくす 達成度

通過交通-60% セミ通過交通-85%

中心部での自動車交通減少 ※一部のアクセス道路では交通量増加

R40環状道路は有効である 約7%増加 メイン道路の交通量 -10%

Ambitious modal shift mobility plan > for cycling years ahead on schedule



結果

市内中心部の自動車が減った

2018年の時点で

自転車・歩行者・公共交通機関の目標値を上回る

教訓（中心市街地での取り組みから学んだこと）

- トップダウンではなくボトムアップ
- 三つの目標 1, 通過交通をなくす 2, 交通安全 改善 3, 生活の質
- それぞれの地域に異なったストーリーがある 特定のターゲットとオーダーメイド
- 住民参加を重視する
- 必要なプロセス 1, 調査 2, 概念ビジョン 3, 実行 4, 評価

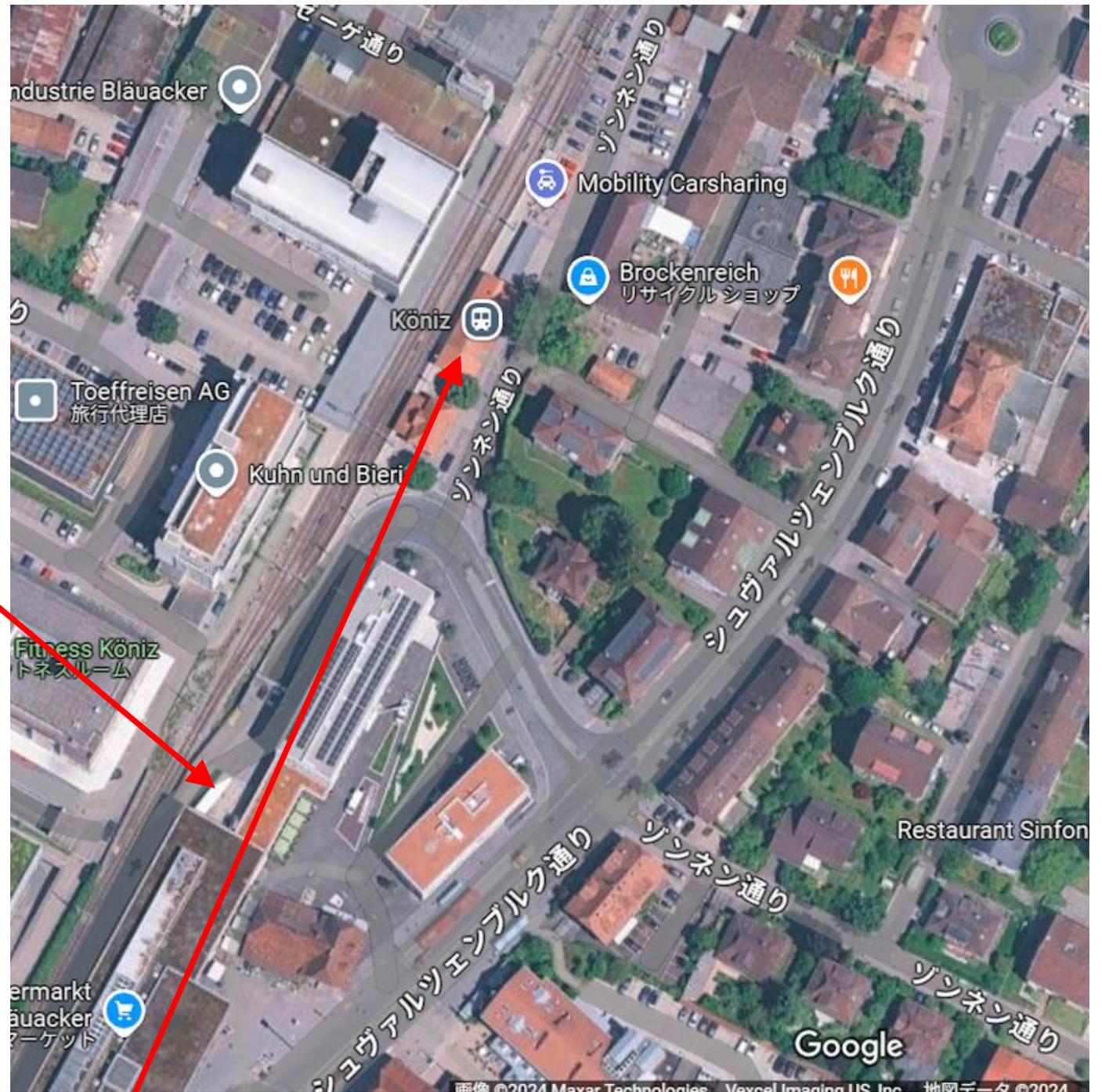


Ambitions outside city center => 7 district mobility plans

次へ 都心郊外の7地区モビリティ計画へ2024年から取り組んでいる

公共交通を便利にするためのパーク・アンド・ライド 参考例

地下駐車場入口



出典：Googleマップ

スイス、ベルン市南部のKONIZ（ケーニッツ）駅の近くのマーケットの地下が大規模駐車場（パーク・アンド・ライド）になっている。

駅前のシュヴァレツェン通りは、車の時速30km/h歩行者は、自由に横断できるシェアードスペースになっている（2012年に訪問）

自動車 → 公共交通へ
転換のポイントは？

①遅れない公共交通

(道路のバスレーンの充実、自動車交通量を減らす)

②P+R駐車場を作る

(確実に公共交通にアクセスできる)

③自転車でもアクセスしやすくする

(モビリティハブやまちなかへの安全なルートを調査し整備する)

R5(2023)

第3次金沢交通戦略

R9(2027)

2025年5月28日 文責：金 利昭

【NPO 自活研ニュース（会員用）】2025年5月21日 水曜日発信

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

【青切符制度に関する政令改正案へのパブリックコメント素案】

特定非営利活動法人自転車活用推進研究会としての
警察庁「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」に対する意見書（案）

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会は、自転車の安全利用の促進と、持続可能な社会の実現に寄与するため、本政令案に対して以下の意見を提出する。

1. 今回の改正にあたっての基本的な姿勢や方針

- ・本政令の運用にあたっては、自転車が健康増進、環境負荷低減、地域活性化に資する重要な移動手段であるという視点を強く持ち、自転車の活用を積極的に推進する観点から運用されることを強く希望する。
- ・なにより優先して撲滅すべき危険度の高い違反行為を徹底して注意、教育し、悪質な場合は躊躇なく取り締まる方針を明確に示していただきたい。反則金制度の施行によって、速やかで明らかな改善が示されることがなにより重要である。自転車を健全に利用する意識の拡がりが高く国民の共通認識となることが、更なる自転車活用推進の大きな一歩となる。
- ・他の施策と合わせた総合的な取り組み：反則金制度の導入と並行し、自転車通行環境の整備、交通安全教育の強化、交通規制の見直しなど、総合的な取り組みを進めるため、省庁際を超えた連携を強く望むものである。

2. 反則行為の重点化による取り締まりの実効性確保

- ・今回の政令案で示された反則行為の項目（113項目）は多岐にわたり、現行法の罰則に連動したものとは言え、いかにも総花的で、歩行者や自動車運転者はもとより自転車利用者や警察官双方にとっても、理解と運用が困難になることが懸念される。限られた人員や資

源で高い実効性を確保するためにも、取り締まり対象とする反則行為は、特に危険性が高く悪質なものに重点化すべきである。

- ・例えば、信号無視、通行区分違反（車道逆走）、携帯電話使用等、特に危険性の高い行為に対し重点的に注意、啓発、悪質な場合の反則金適用を徹底し、道路環境その他の事由により遵守しにくい行為については注意にとどめるなどメリハリの利いた運用を実行すべく全ての警察職員に強く指導されたい。
- ・重点化の判断基準として、重大性（他人に損害を与える確率や程度が大）、明確性（違反が明確に判断できる）、回避容易性（他の手段を選ぶことで反則行為を回避することが容易）の観点から取り締まり対象を絞り込むよう現場職員に徹底されたい。

3. 歩道等における徐行義務違反の取り締まり方法

- ・歩道等における自転車の高速走行は、歩行者との接触事故に繋がりやすく、自転車が加害者となる可能性も高いため、悪質である。ただし、徐行かどうかの判断が難しい場合や、車道が安全に走行できる状況にない場合など、杓子定規に取り締まることは社会的な反発を招き、法そのものへの不信感、さらには活用推進に逆行する自転車離れにつながる懸念がある。
- ・歩道等における徐行義務違反の取り締まりにあたっては、例えば「歩行者の歩行速度を大幅に超える速度での走行」「歩行者に急な回避行動を取らせるような接近」などを重点的に注意すべきであり、ここでもメリハリの利いた運用を強く望む。
- ・また、一時不停止や並進など、状況によって重大な危険が生じる場合もあれば、そうでない場合もあるような行為は、周辺状況や危険性の程度を勘案した上で悪質性の高い行為を対象に重点的な取り締まりを行うべきである。

4. 通行環境整備や交通規制の見直し・改善

- ・反則金制度の導入に賛成だが、自転車が安全かつ適法に通行できる道路環境十分に整備されていない現状では法に抵触せずに自転車を活用することがむづかしい。本政令の施行と同時に、各警察本部に自転車専用通行帯の整備計画を具体的に提示させるとともに、国が主導して早急な実現を図る必要がある。特に、自転車道や自転車レーンの整備を促進するとともに、警察として自治体、民間に対し路外駐車場の充実を促し、自転車走行空間整備効果を激減させる路上駐停車車両の徹底排除に務められたい。

- ・ここにおいても道路管理者やまちづくりを担う自治体との連携、協議により路上駐停車を可とする路線と徹底排除する路線を明確にし、メリハリの利いた実効性ある交通管理を推進されたい。

5. ルールの周知徹底と教育の強化

- ・重点化された反則行為については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS等あらゆるメディアを活用して自転車利用者のみならず歩行者、自動車運転者にも周知徹底を図るよう務められたい。特に、現場で注意し、取締りにあたる警察官も教育には万全を期していただきたい。
- ・本政令の施行までに、新たな制度に対応した教育プログラムを作成すべく作業が行われていると承知しているが、あらゆる関係者に対して、自転車の正しい交通ルール、特に歩道通行の例外規定や徐行義務について、更にいっそう集中的かつ継続的な周知啓発活動を具体化するため官民の連携を充実されたい。
- ・歩行者用信号機と車両用信号機のいずれに従うべきか、両方の都合の良い現示を利用することが合法かどうかなど、自転車利用者の多くが迷いを訴える実情に鑑み、我が国以外では一般に使われている自転車ピクトグラム式交通信号機の実験的な設置を求める。日本語を解さない外国人にとって「自転車専用」補助標識で示された丸形信号灯機は意味をなさない。自転車も信号機に従って通行する車両であることを広く直感的に知らしめることから教育を始めるよう強く求める。
- ・運転免許試験場や民間の自動車運転教習所のコースに、自転車の走行位置や方向を示す路面表示を早急に整備するよう指導されたい。免許更新時や学校教育の場を活用するだけでなく、地域住民向けの講習会や啓発資料の配布なども効果的である。特に、SNS等での誤った情報拡散を防ぐため、警察庁から判りやすく正確な法解釈を含む情報提供を積極的に行う必要がある。たとえば東京都が期間限定で推進した東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」など、各地で展開する交通安全教育活動の効果検証に務め、効果の高い取り組みの継続・拡大などを促すことを期待する。
- ・本制度導入後、一定期間（例：3年）を目途に、事故の減少率や違反件数の推移などのデータをオープンにし、制度の効果を検証し、必要に応じて見直すよう努力されたい。

■自転車が安全に通行できる環境整備こそが、反則金制度の効果を高め、交通事故撲滅を実現する上で不可欠であることを認識されたい。この観点から政令改正案に関連する次の点を指摘し、今後の課題としてご認識いただきたい。

- ・ 自転車が自転車専用通行帯を通行する際に駐停車車両が存在する場合、専用通行帯が塞がれているため、駐停車車両の右側を通行することになる。その際、後方から近づいてくる自動車があり、その自動車との距離が詰まることが一定程度予想される場合に、自転車が（二十六条2項）被側方通過車義務違反などにあたるのか、自動車運転者に義務づけられた自転車の側方通過時の安全間隔違反になるのか、双方の理解と寛容に期待したいが、弱者優先の大前提から考えれば、後方から接近する自動車側に、駐停車車両を避けようとする自転車の挙動を予想して速度を落とす、あるいは適正な離隔距離を確保する、または両方の安全策をとるよう強く指導されたい。
- ・ 路面状況の改善や路面表示の維持管理など、安全な通行を確保するための環境整備を徹底するとともに、自動車運転者に自転車等の安全な通行に配慮する義務について指導・啓発を強化すべきである。
- ・ 自転車等の側方を通過する際の（怖がる）安全な間隔について、数値基準がない現状を改め、国際標準（例：1.5メートル）を参考に、安全な間隔に関する基準づくりを進めるべきである。
- ・ 二段階右折ができない信号、自転車に反応しない感応式信号など、自転車の通行を考慮していない信号や通行ルールが多々見受けられる。自転車の立場に立った見直しを行い、安全かつ円滑な通行ができるような見直しを行うべきである。
- ・ また、実態に合わない「自転車通行止め」「普通自転車歩道通行可」「自転車横断帯」「普通自転車交差点進入禁止」などの交通規制が存在し、自転車利用者の混乱を招き、取り締まりの正当性を損なう可能性がある。本政令の施行前に、全国の交通規制を改めて点検し、誤った規制や不要な規制は速やかに解消すべきである。
- ・ 自転車に関する標識についても、意味が不明確なものや、自転車以外の車両に関するものと混同されやすいものが存在するため、改善を検討すべきである。
- ・ 将来において、徴収された反則金が直接、交通安全対策や自転車利用環境の改善に還元されるような仕組みを設けるべきである。
- ・ 一時停止や「譲れ」など国際基準に合わせた標識のあり方についても検討を進めるべきである。

以上、当会は、本意見書がより安全で快適な自転車利用環境の実現と、実効性のある交通安全対策の推進に貢献することを願ってやまない。

1 交通ビジョンとは

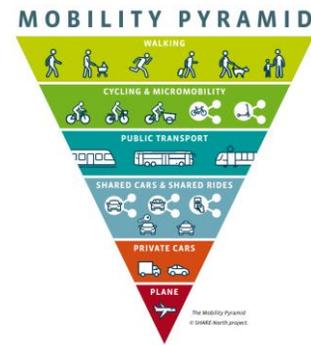
- 交通分野の将来ビジョンはどれを見ても個別施策・要素技術を網羅的に取り込んだ総花的、対立するビジョンは不明瞭。

公益社団法人日本交通政策研究会 日交研シリーズ A-883 「次世代モビリティを含む交通モードの優先順位に関する研究」 2023年10月



理想が総花的に書いてある
個別施策も書いてある
技術・ハード中心
人・生活が見えない
優先（順位）がない

欧米文献：「ビジョンを明確にし戦略・施策の優先順位をつけている」



- 将来ビジョンは、個人にとっては、実現させるものと実現を諦めるものとを対比させた価値判断であり、**優先順位**をつけた政策・施策の集合としての将来社会の選択の問題として捉えるべき。

道路ビジョン（通行帯）の「あるべき特徴（利害得失）」

自転車の通行場所	A案 自歩道	B案 車道混在(矢羽根・レーン)	C案 一方通行自転車道
特徴	歩道と車道の間に物理的な境界 歩行者と自転車を混在させる <u>歩道の車道側に自転車通行帯を明示（カラー化）</u> 自転車は 双方向通行 できる 速い自転車は車道を走行してよい	歩道と車道の間に物理的な境界 自動車と自転車を混在させる <u>車道の歩道側に自転車通行帯を明示（カラー化）</u> 自転車は自動車と同じ 一方向走行 子供と高齢者は歩道内を走行してよい	<u>歩道と自転車道の間、自転車道と車道の間</u> に物理的境界 歩行者と自転車と自動車に専用の場所がある 自動車利用の抑制が大前提 <u>都市構造とライフスタイルと移動を徒歩・自転車・公共交通中心にすれば低炭素社会に大きく貢献</u>
考え方	歩道を走りたい自転車を優遇 自動車ドライバーの安心利便を優先 ルール違反者により歩行者対自転車、自転車対自転車 <u>危険場面が発生</u>	歩行者の安全安心を優先 自転車は車両規則に従う 自動車は時速40km/h以下になり <u>自転車に配慮する</u>	歩行者と自転車は、A案とB案のメリットを持つ 車道の幅員縮小や車線削減が必要 なため 自動車の速度は低下し、 <u>混雑が発生する恐れ</u>
イメージ			
自転車は	歩道の車道側を <u>ゆっくり走る</u> 時速12km/h程度 歩道では 歩行者優先を徹底 <u>直線区間では自動車との事故リスク低い</u> <u>交差点や店舗出入口では自動車との事故リスク大</u>	速い速度で走行できる 自動車と同じ車両規則に従う <u>順走のみで逆走できない</u> （遠回りや歩道押し歩きを覚悟） ヘルメットは必須 ふらつきは危険 真剣に運転する 自動車リスクから身を守る覚悟	遅い自転車と早い自転車が混在 自動車と同じ車両規則に従う <u>自由なスピードで走れる</u> <u>順走のみで逆走できない</u> （遠回りや歩道押し歩きを覚悟） ヘルメットは必須
歩行者は	自転車通行帯に入らない 常に自転車に注意する 危険自転車との事故リスクがある <u>子供を自転車から守る</u> 高齢者・障がい者は自転車を怖がる	自転車を気にしないで安心して歩ける 子供も高齢者も障がい者も安全安心	自転車を気にしないで安心して歩ける
自動車は	直線区間を走る自転車は熟練している <u>交差点や店舗出入口では自転車の飛び出しに注意</u>	常に車道上の自転車に注意する 自転車のふらつきや飛び出しにも備える <u>交差点や店舗出入口の自転車の発見が容易で事故リスク小</u> <u>車道や駐車スペースの削減や狭小化が必要</u>	直線区間では 自転車はいない <u>交差点や店舗出入口の自転車の発見が容易で事故リスク小</u> <u>車道や駐車スペースの大幅な削減や狭小化が必要</u>

層別分析 安全性利便性視点 + 中長期社会レベル (地球環境、健康、医療費)

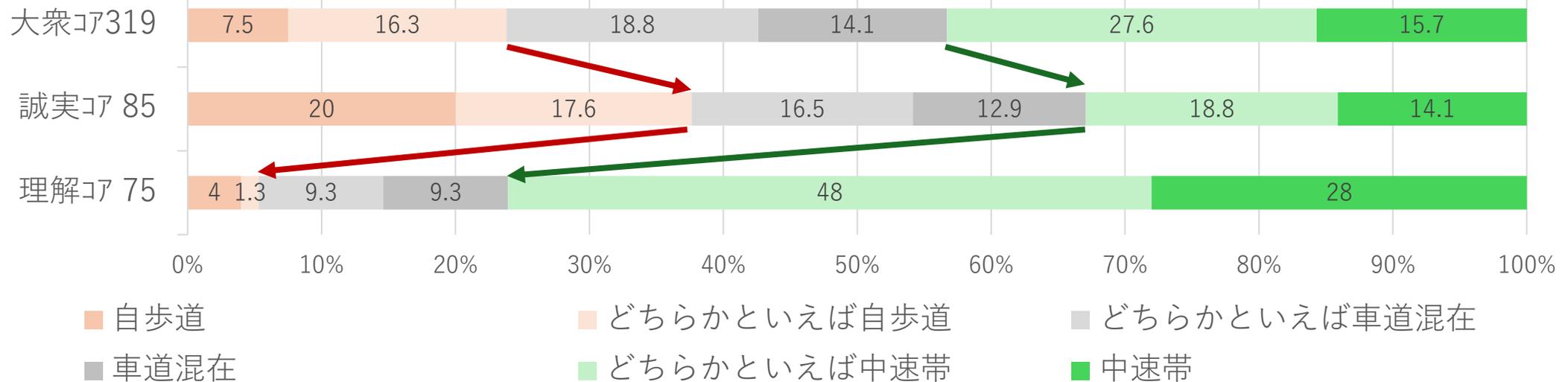
生活圏にある最寄り鉄道駅へ通じる片側二車線の幹線道路を想定した場合に、歩行者、自転車、自動車の通行する場所として三つの道路整備案（A案とB案とC案）が提案されています。三つの道路整備案（A案とB案とC案）の考え方や特徴、長所と短所を理解したうえで、次の設問に回答して下さい。

A案とB案は前の設問と同じです。C案はA案とB案の良いところを持っていますが、自動車利用の抑制が大前提で、車道や駐車スペースの大幅な削減や狭小化が必要となります。このためC案は低炭素社会に大きく貢献する案です。

自転車の通行場所	A案 歩道の車道側	B案 車道の歩道側	C案 歩道と車道の間
特徴	歩道と車道の間に物理的な境界 歩行者と自転車を区別させる 歩道の車道側に自転車専用通行帯（カマール） 自転車は歩道に通行できる 速い自転車は車道を走行してよい	歩道と車道の間に物理的な境界 自転車と自動車を区別させる 車道の歩道側に自転車専用通行帯（カマール） 自転車は歩道に通行できる 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい	歩道と自転車専用帯、自転車専用帯と車道の間に物理的な境界 歩行者と自転車と自動車を区別させる 歩行者と自転車専用帯は歩道に走行してよい 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい
考え方	歩道と車道の間に物理的な境界 歩行者と自転車を区別させる 歩道の車道側に自転車専用通行帯（カマール） 自転車は歩道に通行できる 速い自転車は車道を走行してよい	歩道と車道の間に物理的な境界 自転車と自動車を区別させる 車道の歩道側に自転車専用通行帯（カマール） 自転車は歩道に通行できる 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい	歩道と自転車専用帯、自転車専用帯と車道の間に物理的な境界 歩行者と自転車と自動車を区別させる 歩行者と自転車専用帯は歩道に走行してよい 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい
イメージ			
自転車は	歩道の車道側を歩くことになる。時速12km/分程度 歩道では歩行者優先を確保 道路幅が狭い歩行者と自転車の通行帯は歩道に走行してよい 交差点や信号機には自転車専用通行帯を確保	速い速度で走行できる。自転車と同じ車道ルールに合う 歩道の歩道側に走行して歩行者と自動車を区別させる 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい	速い自転車と歩行者が混在 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい 歩行者と自動車の通行帯は歩道に走行してよい

車利便 vs. 脱車 地球環境 歩行者安全 自転車安全

歩行者、自転車、自動車の通行する場所に関して、A案とB案とC案の考え方や特徴、長所と短所は異なります。では、あなたは総合的に考えて、A案とB案とC案のどちらの道路がよいと考えますか。



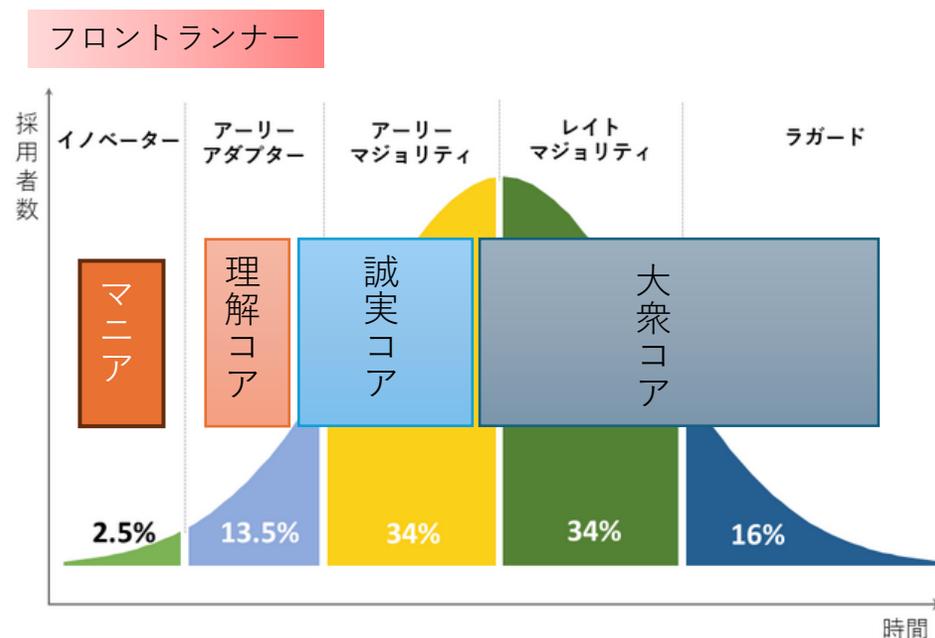
どのコアも自歩道派は少なく、車いじめをする車道混在や中速帯が多くなっている。理解コアで中速帯が顕著に増加する。脱車の将来像を具体的に示したことで、不安が払拭されたのではないかと推察される。

「個人の行動変容・社会のトランジション」考

1. ビジョンの利害得失を明確に示す正攻法によって、眠っている誠実理解層（アーリーアダプター）を叩き起こす。
2. 誠実層（アーリーマジョリティ）に対してはイメージ戦略
3. 大衆（例とマジョリティ）に対しては同調圧力

社会のトランジションを巻き起こすためには、現状の破壊（脱車施策）を伴う。

イノベーター理論 Sカーブ



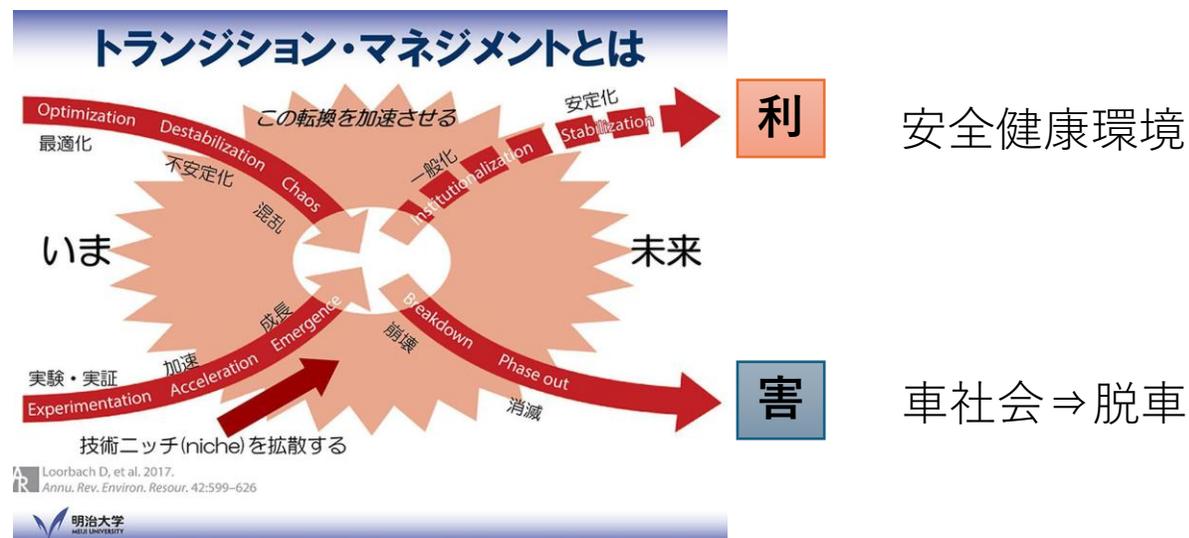
試案

利害得失
ビジョン
【熟議】

イメージ
かっこいい
...

同調圧力
...

トランジション・マネジメント Xカーブ



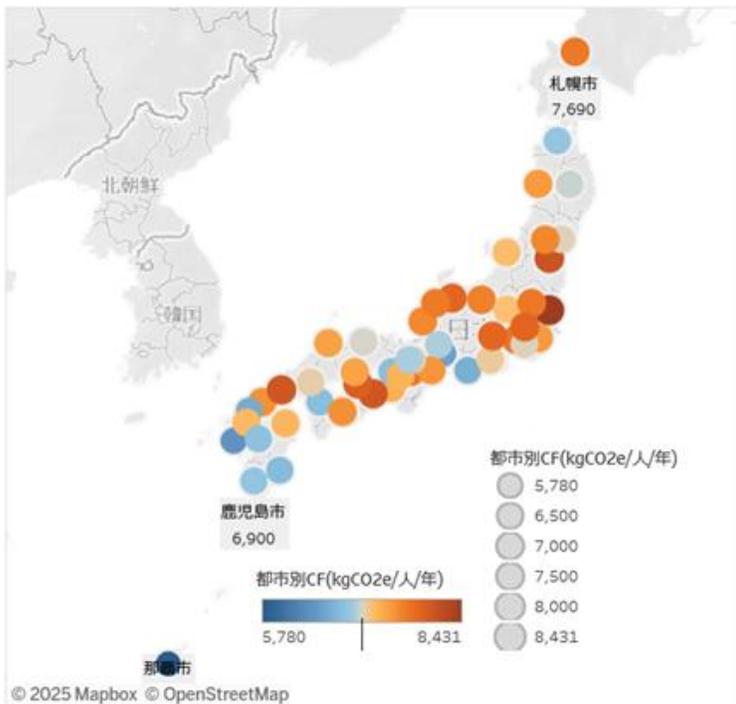
出典（下図）：明治大学 松浦正浩教授

都市別 家計消費のカーボンフットプリント

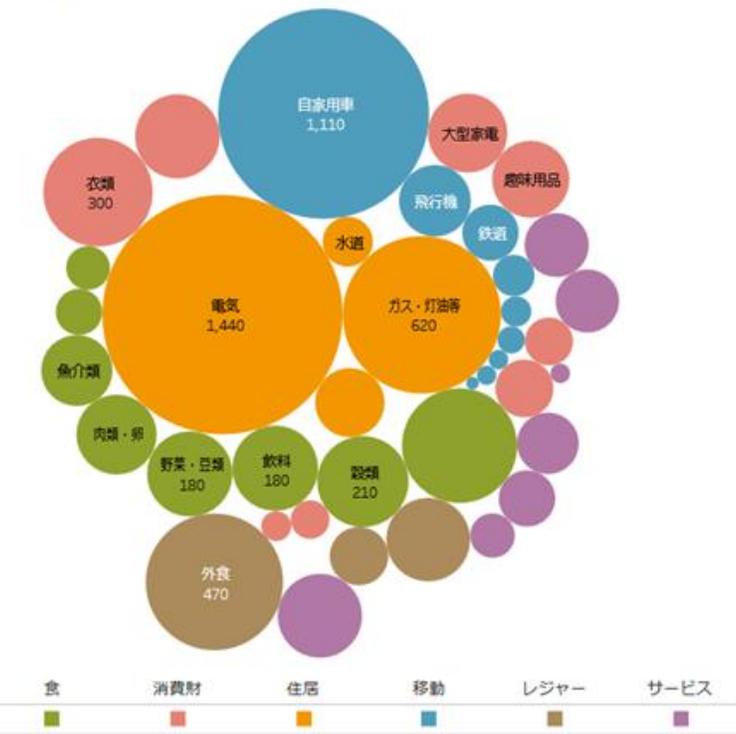
国立環境研究 <https://lifestyle.nies.go.jp/html/interactive.html>

水戸市自転車利用環境整備審議会20250528 資料
金利昭

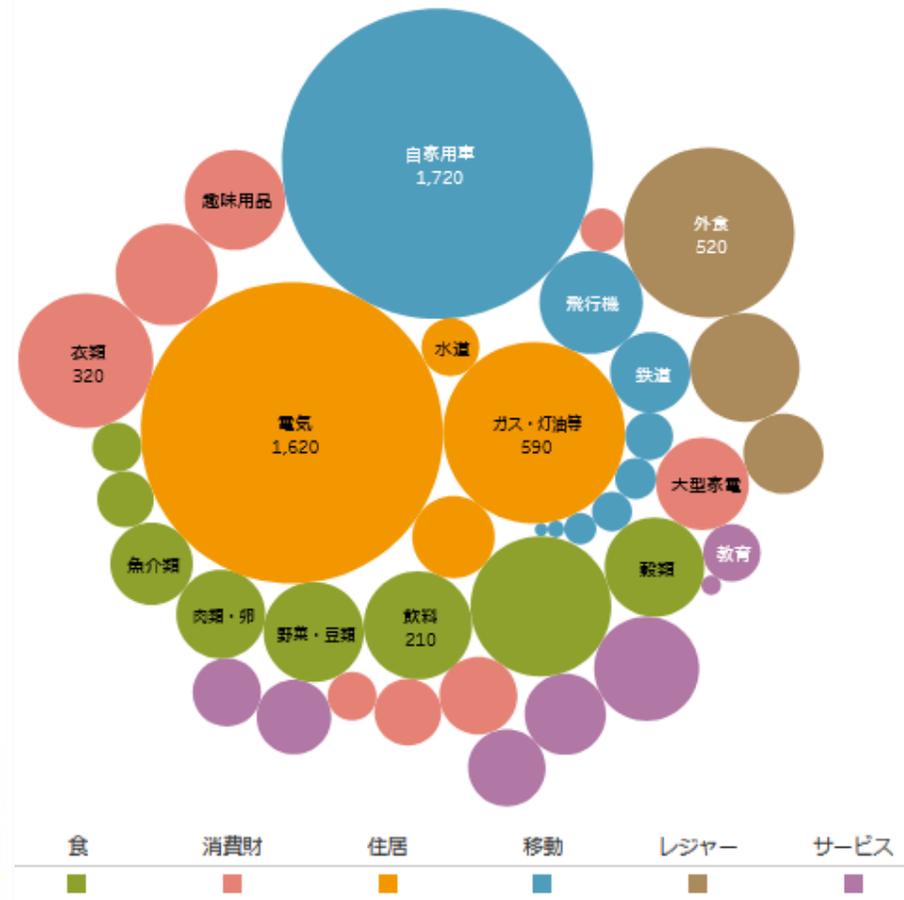
県庁所在地・政令指定都市52自治体別



該当都市の平均カーボンフットプリント(kgCO2e/人/年)



水戸市



都市別1人1年あたりカーボンフットプリント(kgCO2e/人/年)

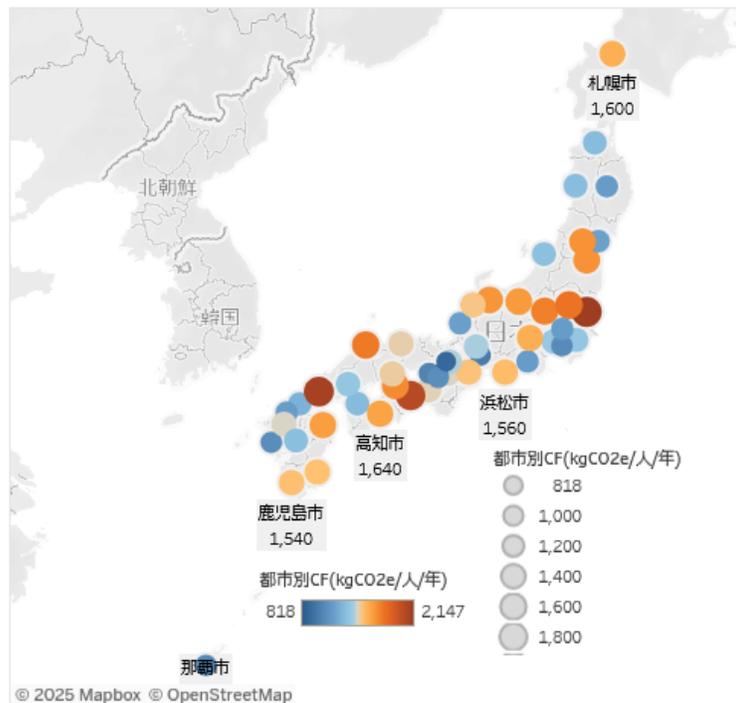


家計消費（移動）のカーボンフットプリント

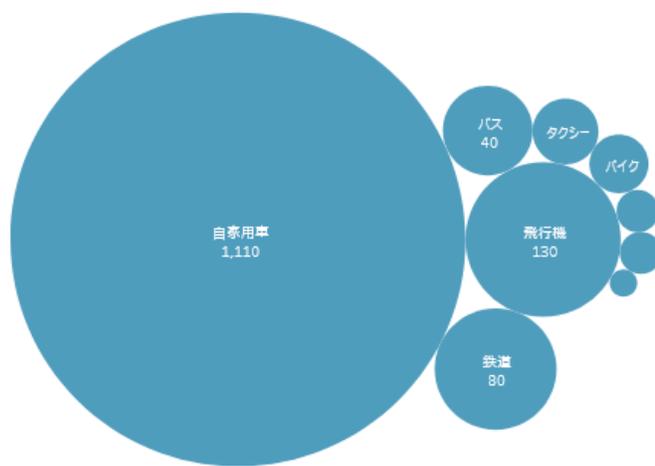
国立環境研究 <https://lifestyle.nies.go.jp/html/interactive.html>

水戸市自転車利用環境整備審議会20250528 資料
金利昭

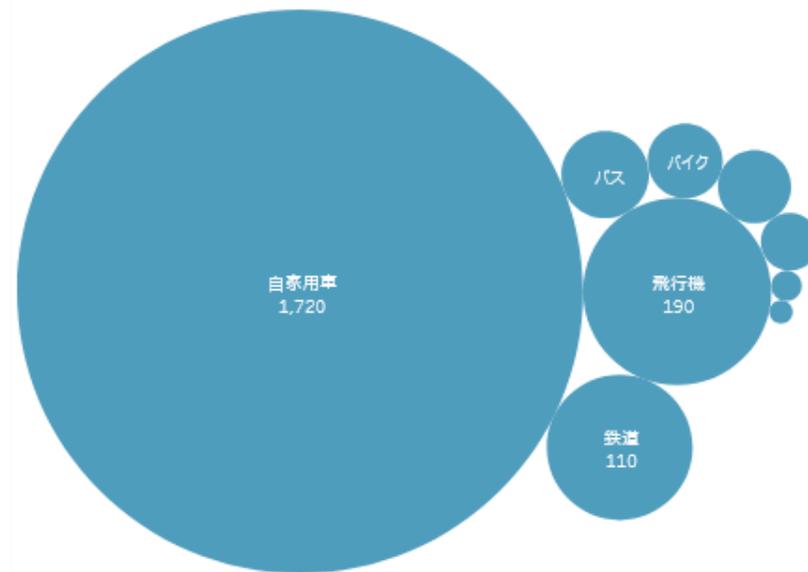
県庁所在地・政令指定都市52自治体別



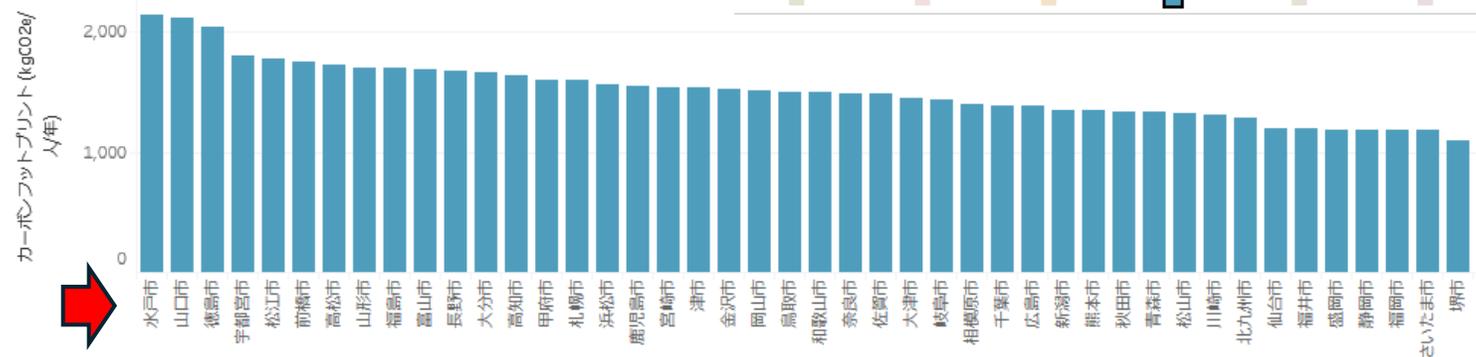
該当都市の平均カーボンフットプリント(kgCO2e/人/年)



水戸市



都市別1人1年あたりカーボンフットプリント(kgCO2e/人/年)



食 消費財 住居 移動 レジャー サービス

食 消費財 住居 移動 レジャー サービス