

令和 7 年度第 2 回水戸市自転車利用環境整備審議会 次第

○ 日時：令和 7 年 9 月 12 日（金）14:00～

○ 場所：水戸市役所 4 階 政策会議室

○ 開会

1 会長挨拶

2 議事

(1) 水戸市自転車活用推進計画（第 2 次）骨子素案について

3 その他

○ 閉会

令和7年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会 委員名簿

令和7年9月12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（御欠席）
	水戸商工会議所 副会頭	和田 幾久郎
	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（御欠席）
	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
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
茨城県自転車二輪自動車商協同組合	常務理事	俵 靖
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	規制実施係長	足立 貴之
茨城県水戸警察署 交通第一課	課長	永山 晃右

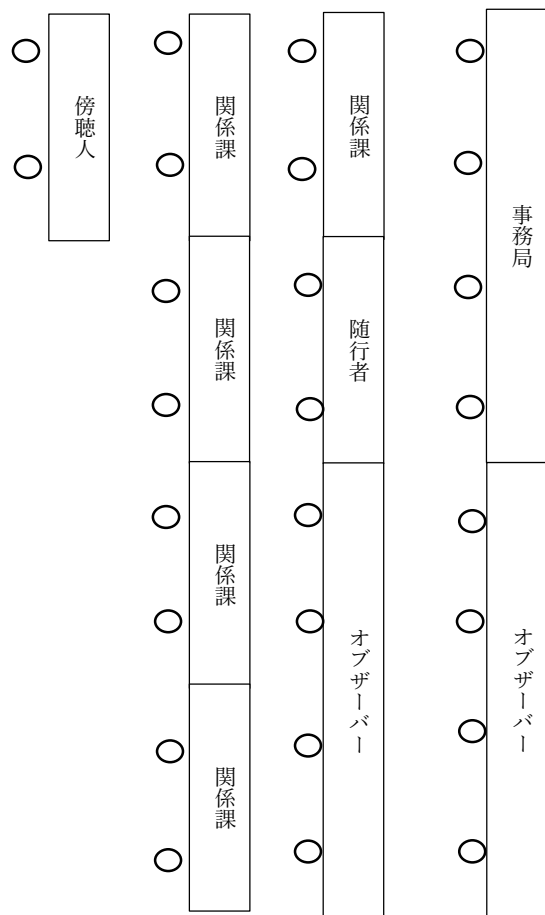
○事務局

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

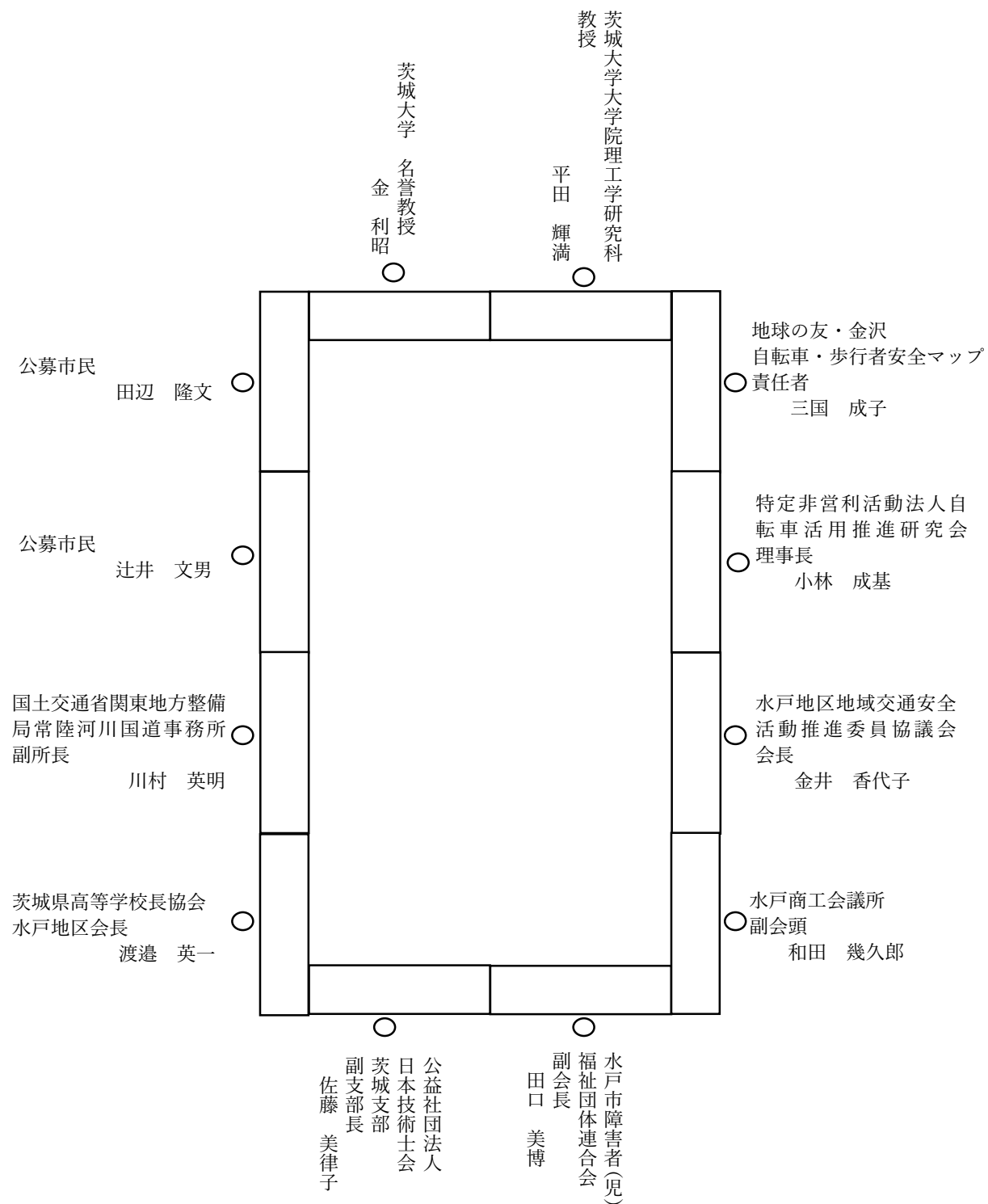
○関係課等

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	係員	栗崎 和也
水戸市市長公室 政策企画課	課長	坪井 正幸
水戸市市民協働部 防災・危機管理課	課長	大図 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	課長	平澤 俊之
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2回水戸市自転車利用環境整備審議会座席表



出入口



水戸市自転車活用推進計画

(第 2 次)

骨子素案

目 次

1	計画に関する基本事項	1
1-1	計画の目的	
1-2	計画の区域	
1-3	計画の期間	
1-4	計画の位置付け	
1-5	自転車の特性	
1-6	これまでの主な取組	
2	現状と課題	7
2-1	人口・地形	
(1)	人口	
(2)	地形	
2-2	自転車利用の状況	
(1)	交通手段別の利用状況	
(2)	年齢別の利用状況	
(3)	居住エリア別の利用状況	
2-3	住民ニーズ	
(1)	自転車を利用する理由	
(2)	自転車で車道を通行する場合の満足度	
(3)	自転車で車道を通行する時に不安だと感じる事	
(4)	自転車の走行位置及び走行環境についての意見	
(5)	駐輪環境の満足度	
(6)	自転車と公共交通機関との連携についての意見	
2-4	交通事故の発生状況	
(1)	自転車に関係する交通事故件数の推移	
(2)	人口 10 万人当たりの自転車事故件数の推移	
2-5	自転車の駐輪環境	
(1)	市営駐輪場の設置状況	
(2)	放置自転車の状況	
2-6	自転車通行空間の整備の進捗	
2-7	自転車交通ルールに関する課題	
(1)	車道の左側通行について	
(2)	交通安全教育の受講状況	
2-8	自転車利用環境を取り巻く課題	
(1)	都市環境	
(2)	健康増進	
(3)	利便性・回遊性	
(4)	安全・安心	

3	計画の方向	17
3-1	目指すまちの姿	
3-2	基本方針	
3-3	目標と施策	
3-4	成果指標	
4	施策の概要	22
目標1	自転車ネットワークの形成	
①	自転車通行空間整備の推進	
②	自転車道・自転車専用通行帯の整備の検討	
③	自転車施設の案内表示や通行空間の情報提供	
目標2	気軽に自転車を利用できる環境づくり	
④	シェアサイクル事業の推進	
⑤	公共空間を活用した駐輪環境の整備	
目標3	自転車を活かした健康づくり	
⑥	自転車利用による健康管理	
⑦	自転車通勤の促進	
目標4	環境にやさしい都市の実現	
⑧	移動手段のベストミックス	
⑨	イベント開催時における自転車利用の促進	
目標5	地域資源を活かした回遊性向上	
⑩	サイクリングマップの作成	
⑪	地元プロスポーツチームと連携した取組の推進	
目標6	サイクリングを楽しむ機会の創出	
⑫	自転車利用促進イベントの実施	
⑬	サイクルツーリズムの推進	
目標7	自転車に対する安全意識の向上	
⑭	自転車利用者への安全教育の充実	
⑮	自動車ドライバーへの啓発の充実	
⑯	自転車損害賠償保険の加入促進	
目標8	自転車による地域の安全の向上	
⑰	災害時の自転車の活用	
5	計画のフォローアップ	23
5-1	計画の推進体制	
5-2	計画の進捗管理	

1 計画に関する基本事項

1-1 計画の目的

本市では、2020（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の利用環境整備に取り組んでいるところです。

昨今の自転車利用を取り巻く社会情勢においては、コロナ禍における交通行動の変容やデジタル技術の発展、脱炭素社会に向けた動きなどが見られます。国においては、2021（令和3）年5月に「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定するとともに、県においては、2023（令和5）年3月に「いばらき自転車活用推進計画（第2次）」を策定しており、これまでの取組を強化・推進しながら、それらを踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図ることとしています。

本市におきましても、水戸市第7次総合計画や関連個別計画との整合を図りながら、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、国・県とも連携し、戦略的かつ計画的に自転車利用環境の向上を推進することを目的として、水戸市自転車活用推進計画（第2次）を策定するものです。

1-2 計画の区域

本市における自転車施策としては、都市部でのにぎわい創出や快適な住環境づくり、回遊性の向上などの日常生活の利用から、郊外部における自然、歴史・文化、スポーツなどの交流拠点におけるレクリエーションとしての利用まで、幅広く対象とすることを想定し、計画の区域を市域全域とします。

1-3 計画の期間

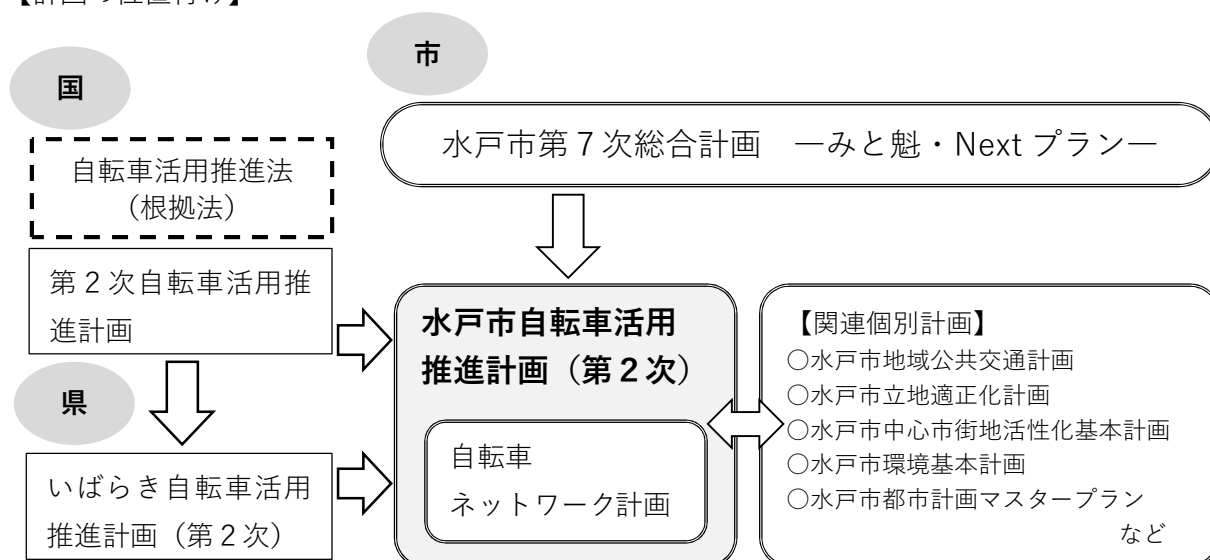
本計画の計画期間は、各事業主体における施策の実効性等を踏まえ、2026（令和8）年度から2030（令和12）年度までの5か年とします。

ただし、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うものとします。

1-4 計画の位置付け

- 本計画は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）第 11 条に基づき、国の第 2 次自転車活用推進計画及び茨城県のいばらき自転車活用推進計画（第 2 次）を踏まえて策定するものであり、本市の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けます。
- 本市における自転車通行空間の整備を計画的かつ効率的に行っていくため、国が定める「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）に基づく「自転車ネットワーク計画」を本計画に包含します。
- 計画の策定に当たっては、上位計画である「水戸市第 7 次総合計画－みと魁・Next プラン－」をはじめ、「水戸市地域公共交通計画」等の関連計画との整合及び連携を図るものとします。

【計画の位置付け】



【SDGs との関連について】

本計画は、SDGs の視点を踏まえ、市民一人一人が自転車の活用による、環境負荷軽減や健康づくり、地域の活性化などに取り組むことに対して支援するため、様々な施策を講じるものです。



① 近距離移動の利便性

鉄道・バスの運行頻度による待ち時間に影響せず、目的地まで5キロメートル程度の短距離移動であればマイカーを使うよりも移動時間が短いという試算があります。

また、小回りの利く自転車での移動は交通渋滞の影響も受けにくく、狭い路地でも容易に移動ができます。

最近では、電動アシスト自転車なども普及しており、坂の多い地域でも自転車は短距離移動に優れた交通手段と言えます。

② 環境にやさしい交通手段

自転車は走行中に二酸化炭素を含む温室効果ガスはもちろんのこと、私たちの健康に悪影響を及ぼす可能性のある粒子状物質などの大気汚染物質も一切排出しません。

移動手段として自転車を選択することは、地球環境への負荷を減らすだけでなく、私たちが暮らす街の空気をきれいに保つことにもつながる、まさに環境にやさしい交通手段です。

③ 健康面でのメリット

自転車での移動は高血圧、糖尿病、脂質異常症などの生活習慣病の予防に効果的です。

また、自転車で通勤・通学することで、自然と運動習慣が身につく、心肺機能の向上や筋力アップにつながり、アンチエイジングにも効果があります。

さらには、新鮮な空気や景色を感じることで、ストレス軽減やリフレッシュ効果が期待できます。

④ 手軽にできるスポーツ

自転車は、サイクリングから自転車レースまで、年齢や性別、体力レベルに関わらず、誰もが気軽に始められるスポーツです。

健康維持や本格的な競技などの目的に応じて、自転車の種類や運動強度を変えながら、それぞれの楽しみ方を見つけることができます。

⑤ 観光周遊やサイクルツーリズム

サイクルツーリズムとして、地域の名所などを自転車で巡りながら、地元の食材を使った食事を味わったり、地元の名産品を扱う店に気軽に立ち寄ったりするのも、自転車ならではの魅力です。

また、公共交通機関ではアクセスしにくい場所や、見過ごしてしまいがちな小さな魅力を発見できるのは、自転車ならではの醍醐味です。

⑥ 災害時に機動的

地震などの災害発生時には、道路が損傷し、自動車が使えなくなる状況も想定されます。小回りの利く自転車は、そのような時の移動手段として活用が期待されます。

また、電動アシスト自転車のバッテリーは、専用のインバーターを使うことで、災害時におけるスマートフォンなどの機器の充電など非常用電源として活用できます。

1-6 これまでの主な取組

2021（令和3）年12月に策定した水戸市自転車活用推進計画では、「自転車に乗ってみたいくなるまちづくり」を目指す目標に定め、「自転車に乗ってみたいくなる「意識づくり」」、「自転車に乗ってみたいくなる「道づくり」」、「自転車に乗ってみたいくなる「しくみづくり」」の三つの基本方針のもと、様々な取組を推進してきました。

【水戸市自転車活用推進計画に基づく主な取組】

（基本方針1）自転車に乗ってみたいくなる「意識づくり」

- | | |
|------------------|----------------------|
| ・自転車利用者への安全教育の充実 | ・自転車利用による健康増進 |
| ・自動車運転者への啓発の充実 | ・自転車通勤の推奨 |
| ・自転車損害賠償保険の加入促進 | ・イベント開催時における自転車利用のPR |

（基本方針2）自転車に乗ってみたいくなる「道づくり」

- | | |
|-------------------|---------------------|
| ・自転車ネットワークの構築 | ・道路事情に応じた自転車通行空間の整備 |
| ・わかりやすい案内誘導サインの設置 | ・整備路線の適切な維持管理 |

（基本方針3）自転車に乗ってみたいくなる「しくみづくり」

- | | |
|------------------|---------------|
| ・駐輪環境の整備 | ・公共交通機関との連携 |
| ・コミュニティサイクル等の整備 | ・サイクルツーリズムの推進 |
| ・サイクル・アンド・ライドの推進 | ・災害時の自転車の活用 |

基本方針1 自転車に乗ってみたいくなる「意識づくり」の主な取組について

自転車利用者への安全教育の充実

- 学校や警察、地元企業や学生ボランティアと連携して、自転車通行空間を整備した箇所での通行指導を実施しました。
- 自転車通行空間の整備箇所を利用する学生に正しい通行方法を示したチラシを配布しました。
- 市内の高校や駅駐輪場等でヘルメット着用についてPRしました。

自転車損害賠償保険の加入促進

- 地元大学の学生の協力のもと、自転車損害賠償保険の加入促進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しました。

自転車利用による健康増進

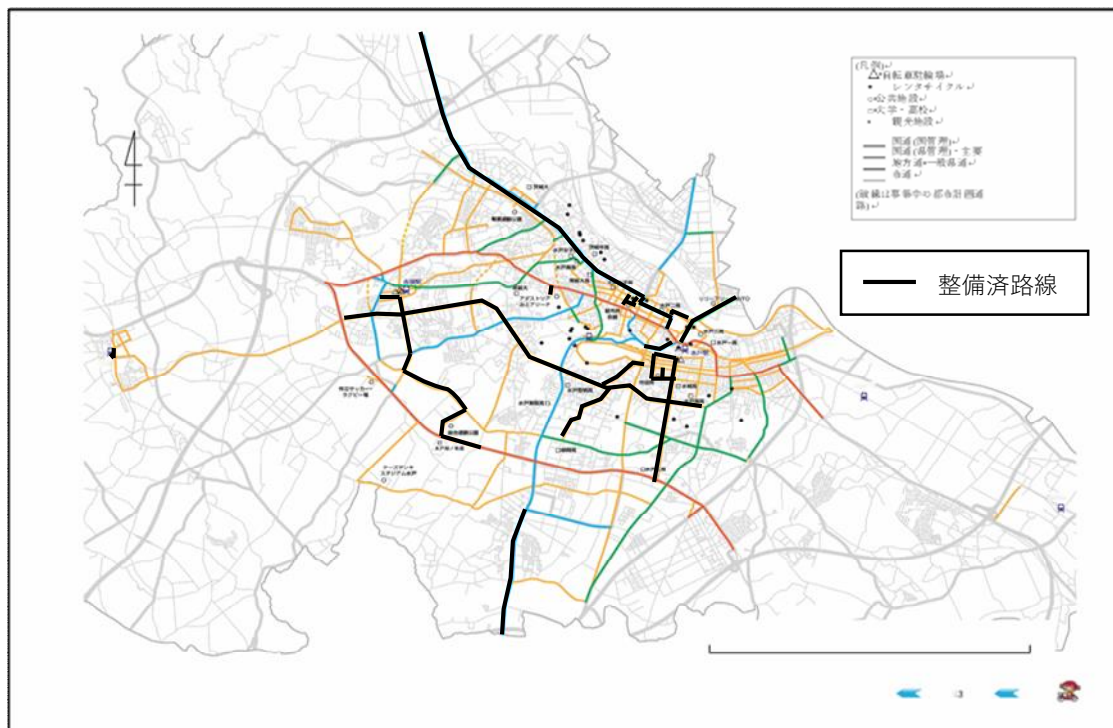
- 地元大学の学生や地元企業との連携のもと、シェアサイクルの利用方法や市内おすすめコースを掲載したサイクリングマップを作成し、市内でのサイクリングをPRしました。

基本方針2 自転車に乗ってみたいとなる「道づくり」の主な取組について

自転車ネットワークの構築

- 国が示すガイドラインに基づいて、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しました。
- 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、整備を進めました。

■自転車ネットワーク候補路線図



■自転車通行空間整備延長（2024（令和6）年度末）

優先整備路線				2024（令和6） 年度末整備済 延長(A,B 合計)	進捗率
道路管理者	A 路線	B 路線	合計延長		
国土交通省	0.7 km	21.5 km	22.2 km	0.7 km	3.2%
茨城県	17.3 km	22.0 km	39.3 km	15.3 km	38.9%
水戸市	24.7 km	38.7 km	63.4 km	20.6 km	32.5%
計	42.7 km	82.2 km	124.9 km	36.6 km	29.3%

基本方針3 自転車に乗ってみたいになる「しくみづくり」の主な取組について

駐輪環境の整備

- 県で設置した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連携し、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て、サイクルラック等を提供しました。

コミュニティサイクル等の整備

- 2023(令和5)年4月1日から水戸市シェアサイクル事業「みとちゃり」を開始しました。
- サイクステーションは、水戸駅を起点としたまちなかの観光・文化施設などの拠点への配置に加え、利便性向上のため、居住地エリアへの面的な配置を行いました。

【整備状況】※2025（令和7）年7月末時点

自 転 車 台 数：148 台

ステーション数：54 か所（357 ラック）

【利用状況】※2025（令和7）年7月末時点

累計利用回数：約 10 万回

災害時の自転車の活用

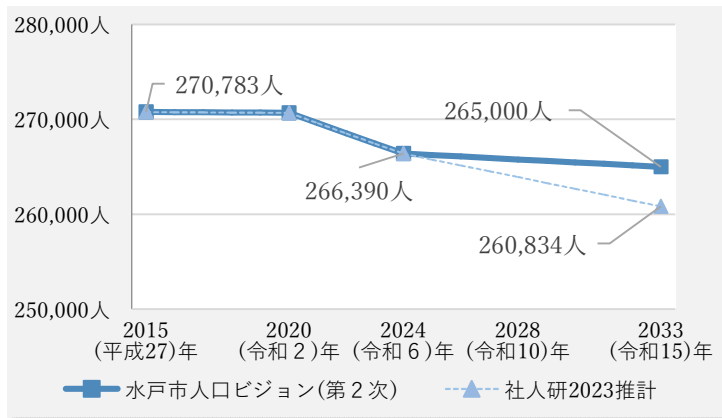
- シェアサイクルを導入する際、電動アシスト自転車のバッテリーを災害時の非常用電源として利用出来るコンバーターもあわせて試験的に導入しました。
- 大規模災害時に、道路が損壊し、自動車での移動が困難な場合でも、職員が被災現場へ迅速に駆けつけることができるよう、市職員用のカードキーを用意し、シェアサイクルを災害時の移動手段として活用できるようにしました。

2 現状と課題

2-1 人口・地形

(1) 人口

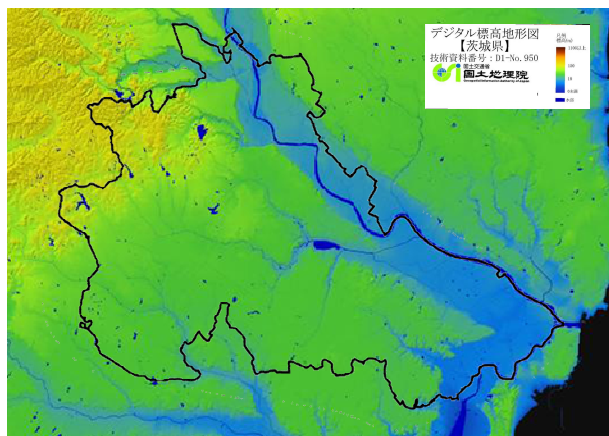
- 本市の人口は 2024（令和 6）年で 266,390 人となっています。
- 将来的な目標人口は 2033（令和 15）年において、265,000 人としています。



(出典：水戸市地域公共交通計画)

(2) 地形

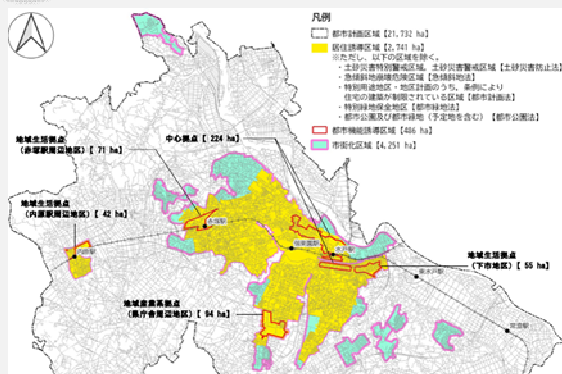
- 本市の面積は 21,732 ヘクタールとなっており、那珂川と千波湖に囲まれた台地と低地が複雑に組み合わせられた地形が特徴となっています。
- 中心市街地が、高低差が約 30 メートルある馬の背状の高台に位置しています。



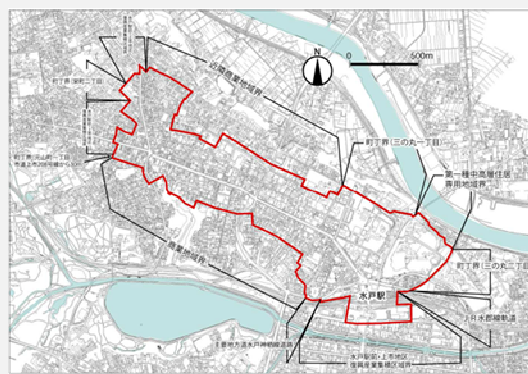
(出典：国土地理院ホームページ)

コラム

関連する個別計画における各区域について



水戸市立地適正化計画における
「居住誘導区域」

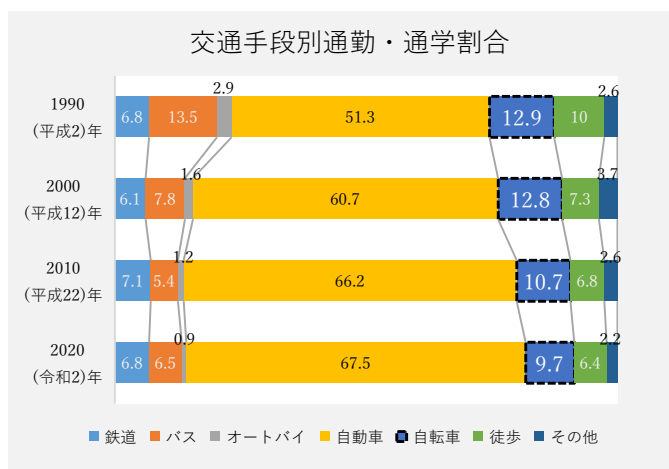


水戸市中心市街地活性化基本計画における
「都市中枢ゾーン」

2-2 自転車利用の状況

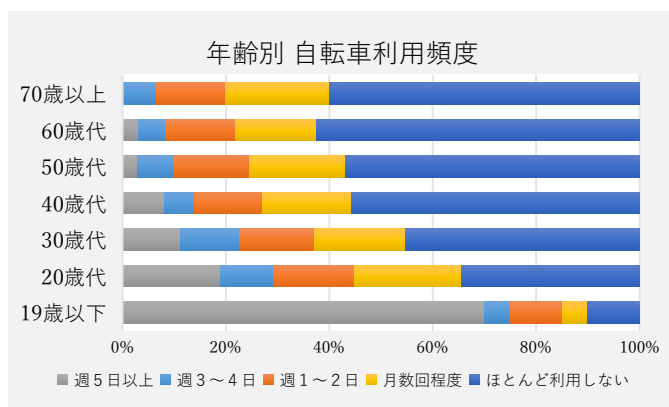
(1) 交通手段別の利用状況

- 本市の通勤、通学時の移動手段のうち、自転車を利用する割合は年々減少しており 2020（令和 2）年は 9.7 パーセントとなっています。
- 国全体でも自転車を利用する割合は年々減少しています。それに対し、自動車の割合は年々増加しています。
- 水戸市の自動車の割合も年々増加しており、2020（令和 2）年は 67.5 パーセントと高い割合となっています。



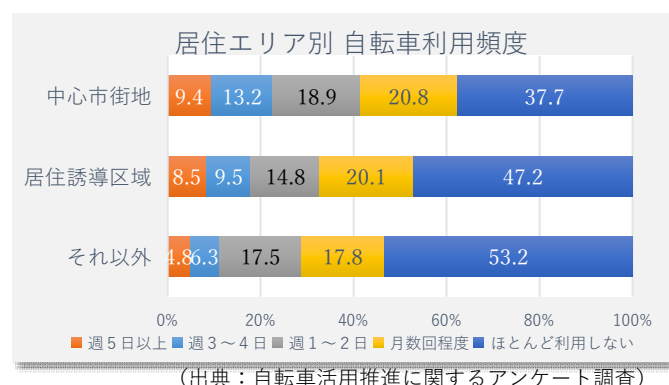
(2) 年齢別の利用状況

- 19 歳以下は”週 5 日以上”利用する割合が非常に高くなっています。
- 20 歳代から 60 歳代までは年代が上がるにつれて”ほとんど利用しない”の割合が増加しています。



(3) 居住エリア別の利用状況

- 週に 1 回以上自転車を利用する割合は、中心市街地では 41.5 パーセントと高く、居住誘導区域でも 32.8 パーセントとなっています。
- それ以外の地域では半数以上の人々が自転車をほとんど利用しないとなっています。



※ 中心市街地及び居住誘導区域については、7 ページ「関連する個別計画の各区域について」を参照

住民のニーズや課題を把握し、より実効性の高い計画を策定するため、自転車活用推進に関するアンケート調査を実施しましたので、その結果の要約を以下に示します。

※アンケート調査の概要については参考資料の〇〇ページを参照してください。

(1) 自転車を利用する理由

- 「手軽に使える」が最も高い割合(20.3%)となっており、次に「早く移動できる」(15.3%)となっていることから、利便性や効率性が重視されています。
- 「健康増進」(15.1%)や「ガソリン代や交通費の節約」(12.0%)も高い割合となっていることから、健康志向や経済性も動機の一つとなっています。

項 目(n=1396)	件数	割合
手軽に使える	284	20.3%
早く移動できる	214	15.3%
健康増進	211	15.1%
ガソリン代や交通費の節約	168	12.0%
自転車で走ることが好き	138	9.9%
渋滞や公共交通の人混みを避けたい	127	9.1%
環境にやさしい	108	7.7%
利用に適した公共交通がない	75	5.4%
カッコいい・おしゃれ	20	1.4%
その他	51	3.7%

(2) 自転車で車道を通行する場合の満足度

- 「不満」が最も高い割合(32.4%)となっており、次いで「やや不満」(27.7%)と、約6割の人が車道走行に対して不満を感じています。

項 目(n=661)	件数	割合
満足	41	6.2%
やや満足	74	11.2%
どちらでもない	149	22.5%
やや不満	183	27.7%
不満	214	32.4%

(3) 自転車で車道を通行する時に不安だと感じること

- 「車道(路肩)が狭い」が最も高い割合(22.2%)となっており、「路面の状態が悪い」(15.9%)、「雑草や街路樹が車道へ張り出している」(10.1%)と、走行する道路環境について不安を感じている割合が高くなっています。
- 「車との距離」(16.3%)、「車の交通量が多い」(9.6%)、「車の速度」(8.0%)など、道路を共有する車に対する割合も高くなっています。

項 目(n=2386)	件数	割合
車道(路肩)が狭い	529	22.2%
車との距離	389	16.3%
路面の状態が悪い	379	15.9%
雑草や街路樹が車道へ張り出している	242	10.1%
車の交通量が多い	228	9.6%
自転車の逆走	215	9.0%
車の速度	190	8.0%
路上駐車が多い	96	4.0%
車道を走らないので分からない	18	0.8%
特になし	17	0.7%
その他	83	3.5%

(4) 自転車の走行位置及び走行環境についての意見

- 「自転車道の整備」(18.1%)や「自転車専用通行帯の整備」(16.3%)が高い割合となっており、矢羽根整備などの「自転車通行位置の表示」(13.6%)や「歩道上への自転車通行帯の設置」(12.4%)と合わせると自転車通行空間整備に関する意見だけで約6割となっています。
- 「歩道上への自転車通行位置の表示」(10.0%)や「車道は走りたくない」(9.9%)、「自転車は歩道を走行」(7.9%)など、自転車の車道走行を避ける考えも多くなっています。

項 目(n=2219)	件数	割合
歩道や車道と区別された自転車道を整備してほしい	401	18.1%
車道上に自転車用通行帯を整備してほしい	361	16.3%
車道上に自転車の通行位置を明示してほしい	301	13.6%
歩道上に歩行者と自転車を分離する整備をしてほしい	276	12.4%
歩道上に自転車の通行位置を明示してほしい	222	10.0%
車道を走りたくない	219	9.9%
自転車は歩道を走ればよい	175	7.9%
自転車の車道通行を推進してほしい	169	7.6%
その他	95	4.3%

(5) 駐輪環境の満足度

- 「どちらでもない」(41.5%)と回答した割合が最も高くなっており、「不満」と「やや不満」を合せた割合も約3割と高い割合となっています。
- 「満足」と「やや満足」を合わせた割合(24.9%)より、不満と答えた割合が高いことから、駐輪環境の改善が求められていると考えられます。

項 目(n=661)	件数	割合
満足している	98	14.8%
やや満足している	67	10.1%
どちらでもない	274	41.5%
やや不満である	119	18.0%
不満である	103	15.6%

(6) 自転車と公共交通機関との連携についての意見

- 「バス停の近くに駐輪場がある」、「駅の近くに駐輪場がある」を合わせると約6割の人が公共交通機関に乗り換えやすいと答えています。
- 電車やバスに自転車をそのまま乗せられると回答した割合も合計で36.4パーセントと高くなっています。

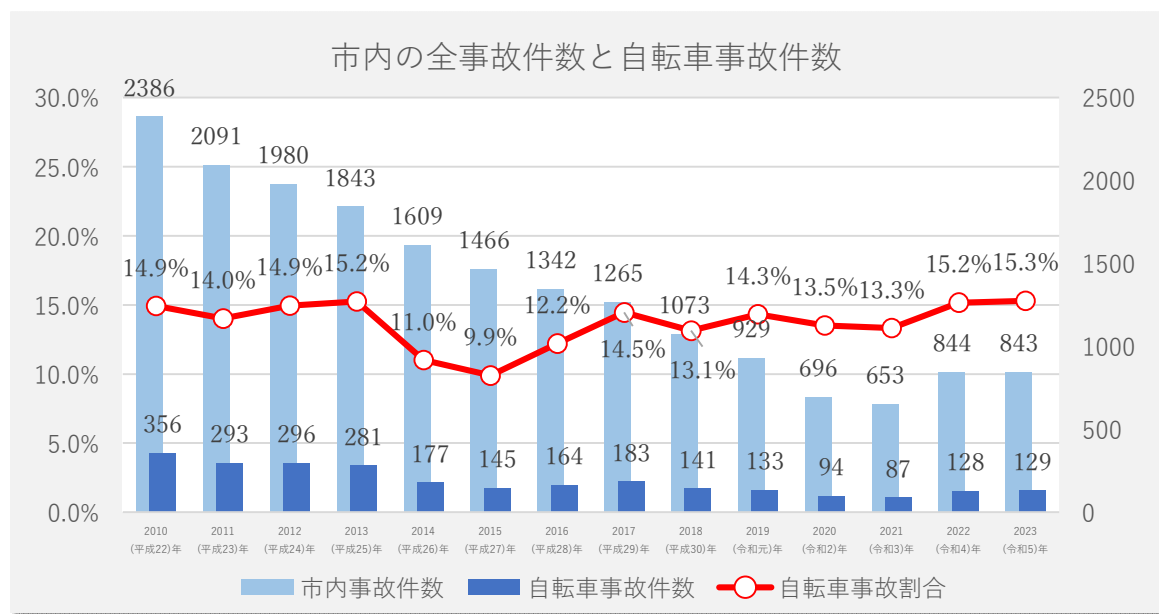
項 目(n=1464)	件数	割合
バス停の近くに駐輪場があり自転車とバスが乗り換えやすい	462	31.6%
駅の近くに駐輪場があり自転車と電車が乗り換えやすい	428	29.2%
自転車をそのまま電車にのせられる	286	19.5%
バスに自転車をのせられる	248	16.9%
その他	40	2.7%

● アンケート結果のまとめ ※アンケート調査の概要については参考資料の〇〇ページ参照

自転車通行空間整備やシェアサイクルなど、前計画に位置付けたこれまでの取組に対し肯定的な意見が多く見られました。本市の自転車政策について、多くの市民の方に御理解、御賛同いただいている結果となりました。

(1) 自転車に関係する交通事故件数の推移

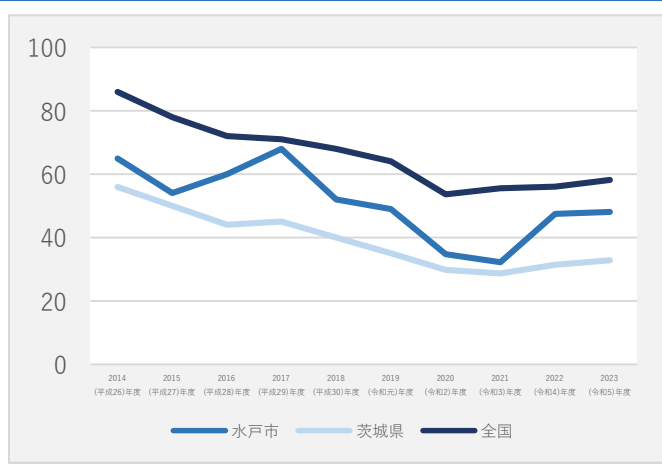
- 本市の自転車の事故件数は、2010（平成22）年から2023（令和5）年までを比較すると、外出自粛期間のあった2020（令和2）年と2021（令和3）年を除いても、減少傾向となっています。
- 全事故件数に対する自転車事故件数の割合はおおむね横ばいとなっています。



(出典：交通白書)

(2) 人口10万人当たりの自転車事故件数の推移

- 全国の値と比較すると本市の事故件数は低くなっていますが、茨城県と比較すると高い値となっています。
- 2014（平成26）年度から2023（令和5）年度までの推移を見ると、全国と茨城県は同じように推移していますが、本市の近年の値は高くなっています。



(出典：交通白書)

	2014 (平成26) 年度	2015 (平成27) 年度	2016 (平成28) 年度	2017 (平成29) 年度	2018 (平成30) 年度	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度	2023 (令和5) 年度
水戸市	65	54	60	68	52	49	35	32	47	48
茨城県	56	50	44	45	40	35	30	29	31	33
全国	86	78	72	71	68	64	54	56	56	58

(1) 市営駐輪場の設置状況

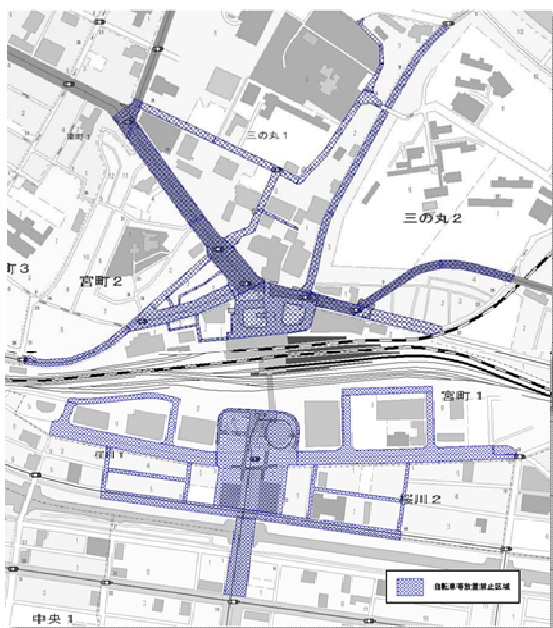
- 市では、主に駅前の放置自転車対策として市営駐輪場の整備を進めており、令和5年度時点で、水戸駅で4,710台分、赤塚駅で1,324台分の自転車等が駐輪可能となっています。
- 市営駐輪場の利用状況は、定期利用者が毎日利用したと仮定した場合の一日平均利用台数は、水戸駅で3,021台、赤塚駅で1,241台となります。

水戸市自転車等駐輪場	供用開始	収容可能台数	使用台数	
			定期使用 (月平均)	一時使用 (日平均)
①水戸駅北口地下自転車等駐輪場	1993(平成5)年度	1,130台	835台	95台
②水戸駅南口東棟自転車等駐輪場	2002(平成14)年度	1,608台	1,020台	78台
③水戸駅南口西棟自転車等駐輪場	2003(平成15)年度	1,972台	995台	なし
④赤塚駅北口自転車等駐輪場	2001(平成13)年度	588台	465台	61台
⑤赤塚駅南口自転車等駐輪場	2000(平成12)年度	636台	655台	23台
⑥赤塚駅南口第2自転車駐輪場	2012(平成24)年度	100台	なし	38台

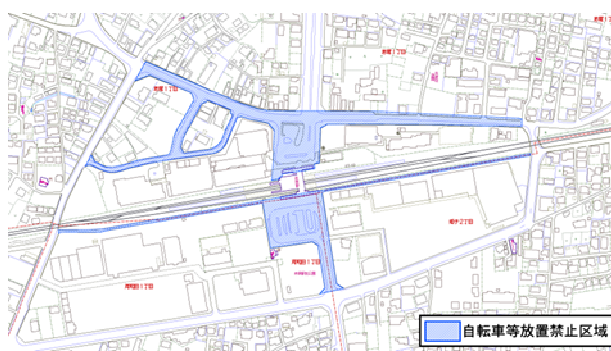
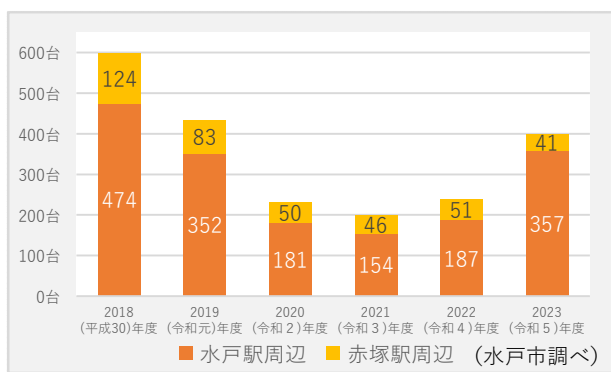
(水戸市調べ)

(2) 放置自転車の状況

- 水戸駅及び赤塚駅周辺の自転車等放置禁止区域における放置自転車等の撤去件数は、令和3年度まで減少していましたが、近年、増加しています。



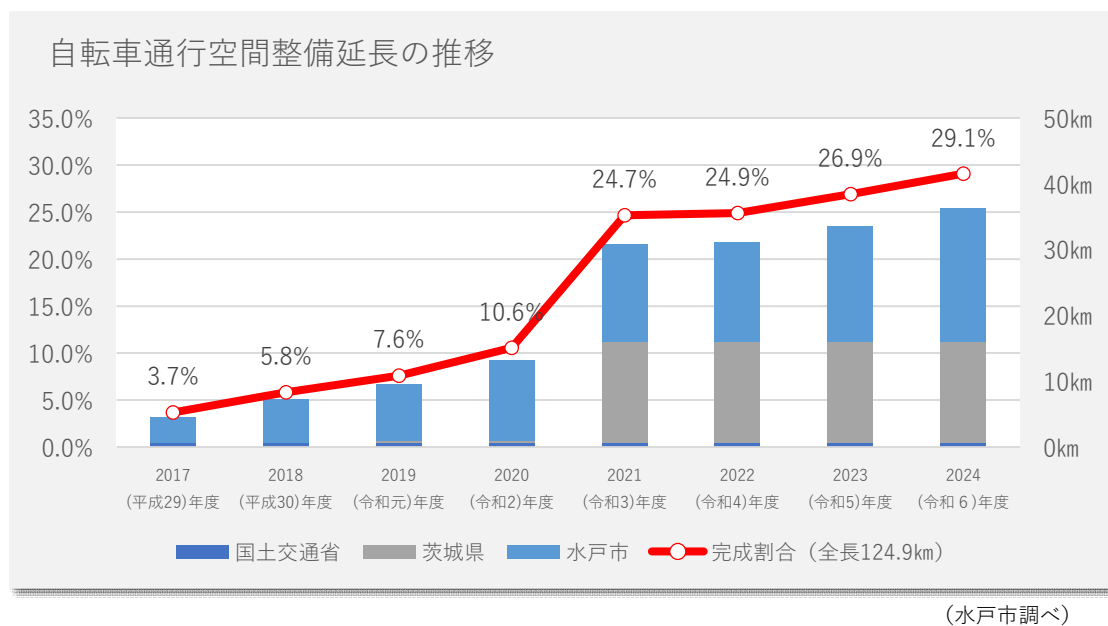
水戸駅周辺 自転車等放置禁止区域



赤塚駅周辺 自転車等放置禁止区域

2-6 自転車通行空間の整備の進捗

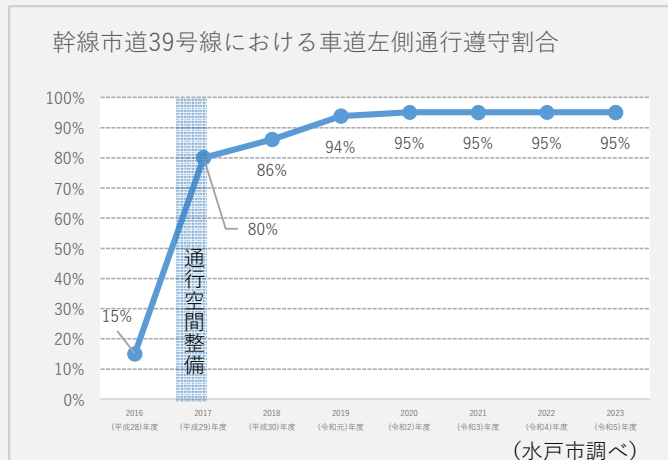
- 市では、これまで国のガイドラインに基づき選定したネットワーク候補路線のうち、過去に自転車事故が多かった路線や自転車の交通量が多い路線などを優先整備路線として選定し、2024（令和6）年度末時点で36.6キロメートルの自転車通行空間を整備しています。
- 整備した路線については、自転車の交通ルールやマナーの啓発のため、高校生ボランティアや地元企業と連携し通行指導を行っています。



コラム

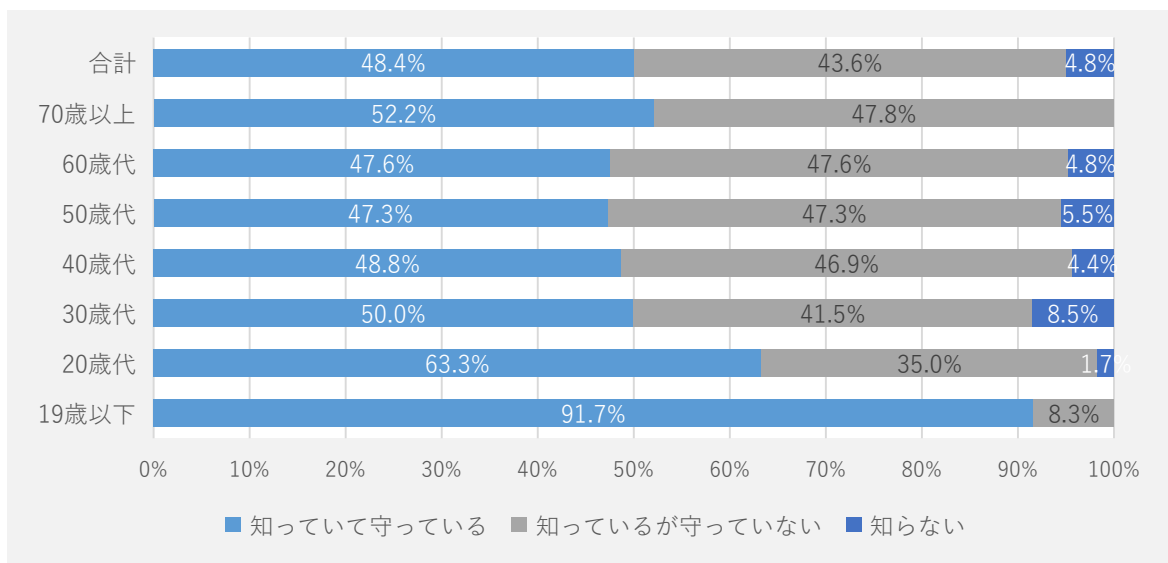
幹線市道 39 号線の自転車通行空間の整備について

- 2017(平成 29)年度に水戸駅南口から南側へ延びる幹線市道 39 号線の通行空間を整備しました。
- 自転車の通行状況調査の結果、車道左側通行の遵守率が極めて高い状況となっています。



(1) 車道の左側通行について

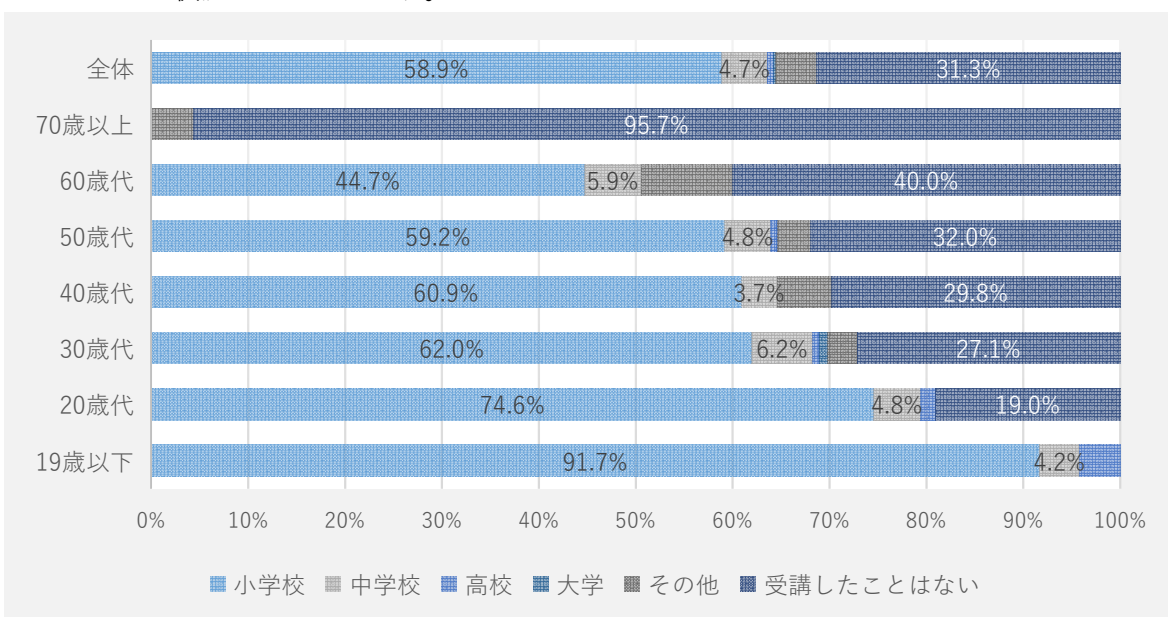
- 19歳以下では、ルールを知っていて守っている割合が91.7パーセントと最も高くなっていますが、20歳代では63.3パーセントと減少し、30歳代以上では50パーセント前後まで減少しています。
- ルール自体を知らない割合は30歳代で8.5パーセントと高くなっており、40歳代から60歳代までは一定割合でルールを知らない状況となっています。



(出典：自転車活用推進に関するアンケート調査)

(2) 交通安全教育の受講状況

- 19歳以下では高校までに全ての人が受講しており、20歳代以降は、60歳代まで年代が上がるにつれて受講していない割合が増加し、70歳代では95.7パーセントの割合で受講していない状況となっています。



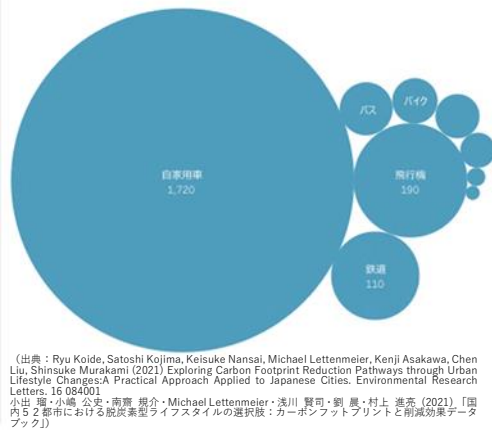
(出典：自転車活用推進に関するアンケート調査)

2-8 課題整理

都市の現状から浮かび上がる、本市の今後の自転車活用に向けた課題を、以下の四つのテーマに分類し、整理します。

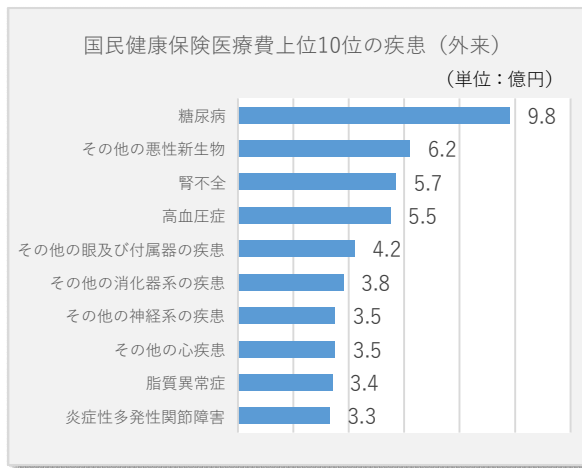
(1) 都市環境

- これまで、自転車ネットワーク計画を策定し通行空間を整備してきましたが、アンケート調査の結果をみると、自転車の走行環境に不満を感じる市民が多いことから、より安全で快適な移動手段として自転車を利用してもらえる環境の創出が必要となっています。
- 地球温暖化対策が喫緊の課題となっている中、2022年12月に国立環境研究所が公表した「日本の52都市におけるカーボンフットプリント比較」において、本市はワースト1位となっています。
- 自転車や公共交通の利用率が減少する中で、自動車の利用率が増えていることから、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが必要となっています。

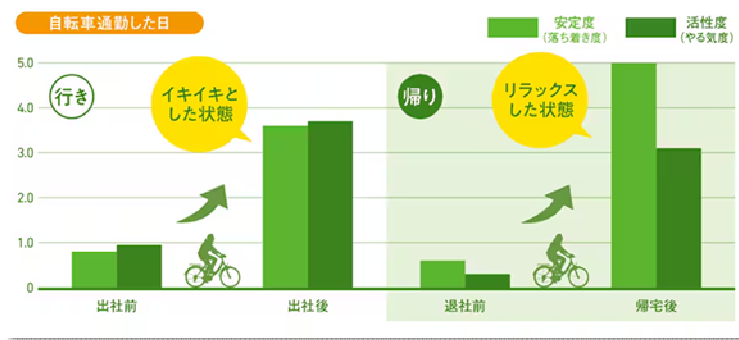


(2) 健康増進

- 市の医療受診状況をみると、外来において糖尿病、腎不全、高血圧症等で受診する人が多い状況となっているため、栄養バランスのとれた食事に加え、運動習慣づくりの普及・啓発による生活習慣の改善を図り、生活習慣病の発症予防と重症化予防に取り組む必要があります。
- 自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼やストレス発散に効果的であり、生活習慣病の予防やメンタルヘルスの改善が期待できることから、自転車通勤をはじめとする日常生活での自転車の利用促進を図ることが求められています。
- アンケート調査の結果をみると、自転車を健康増進のために利用する割合が高く、利用を更に促進することで、市民の健康寿命延伸を図ることができると考えられます。

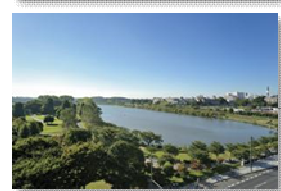


(出典：水戸市データヘルス計画（第2次）)



(3) 利便性・回遊性

- 観光振興による経済効果を高めるため、自転車を利用し、偕楽園や弘道館、千波湖などの観光資源間の回遊性を高めるとともに、飲食や宿泊、土産品購入など、観光消費につながる取組を展開していく必要があります。
- 近年、商品を所有する「モノ」消費から体験を重視する「コト」消費へと消費スタイルがシフトするなど、自転車利用環境においても、地域を巡り、名所や食などの魅力を体験するサイクルツーリズムの取組が注目されていることから、来訪者のニーズに対応した取組が求められています。
- 中心市街地などで行われるイベントやプロスポーツの試合などの際、アクセスが良い反面、交通渋滞が生じていることから、公共交通や自転車での来場を促す取組が求められています。
- アンケート調査の結果をみると、シェアサイクルの利便性の向上を求める意見が多いことから、利便性や回遊性を踏まえた事業拡大を検討するとともに、シェアサイクルの利活用を図る必要があります。



(4) 安全・安心

- 全交通事故件数は減少傾向ですが、自転車関係事故の占める割合は横ばいの状況となっていることから、自転車の事故防止対策を強化していく必要があります。
- アンケート調査の結果をみると交通ルールを知っているが守れていないという市民が多く、また、2026（令和8）年4月から自転車にも交通反則通告制度いわゆる「青切符」が導入されることから、自転車事故の減少と交通マナーの向上を図るため、引き続き、幅広い世代に対する自転車利用ルールの周知・教育の徹底に取り組み、安全・安心に利用するための取組を実施していく必要があります。

🚲 自転車安全利用五則 🚲

**① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

- ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ★ 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左側に寄って通行しなければなりません。

- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りやすくして停止できる速度で通行しなければなりません。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。

普通自転車歩道通行可

② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ★ 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。

⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶらしましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。

警察庁

（出典：警察庁ホームページ）

3 計画の方向

3-1 目指すまちの姿

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

その一方で、本市では、自転車に関係する交通事故への対策が課題となっています。多くの自転車利用者は歩道を走行している実態があるため、自転車が安全に車道を走行できる環境の整備に取り組む必要があります。その際、歩行者の安全確保の視点から、自転車は車両であり車道走行が原則であるという意識を定着させるとともに、自転車は歩道よりも車道の左側を走行した方が事故リスクが低く安全であるということを認識してもらうことが重要となります。

本市では、これまでに自転車の通行空間整備及び自動車運転者や自転車利用者へのマナー啓発などを進めてきましたが、自転車の利用環境については、十分に整備しきれていません。

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

自転車に 乗ってみたいくなる まちづくり

3-2 基本方針

目指すまちの姿である「自転車に 乗ってみたいくなる まちづくり」の実現に向け、次の四つの基本方針を掲げ、各種施策に取り組みます。

基本方針1 自転車に乗りやすい環境の創出

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、自転車通行空間の整備手法の再検討を進めるとともに、様々なシェアリングサービスが利用しやすい環境の創出を図ります。

基本方針2 健康的で環境にやさしい社会の実現

サイクリングの普及により、市民の日常的な運動を促すとともに、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を図ることで、市民の健康寿命の延伸を目指します。

また、公共交通や自転車等の移動手段の最適化を進め、自転車の利用促進によるカーボンニュートラルへの貢献を図ります。

基本方針3 地域のにぎわいの創出

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、地域のにぎわいの創出を目指します。

基本方針4 自転車を安全に利用する社会の実現

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、尊重しあう意義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。

3-3 目標と施策

基本方針ごとに目標を設け、目標を達成するための施策を以下に整理します。

■ 目標

■ 施策

1 自転車ネットワークの形成

- ① 自転車通行空間整備の推進
- ② 自転車道・自転車専用通行帯の整備の検討
- ③ 自転車施設の案内表示や通行空間の情報提供

2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

- ④ シェアサイクル事業の推進
- ⑤ 公共空間を活用した駐輪環境の整備

3 自転車を活かした健康づくり

- ⑥ 自転車利用による健康管理
- ⑦ 自転車通勤の促進

4 環境にやさしい都市の実現

- ⑧ 移動手段のベストミックス
- ⑨ イベント開催時における自転車利用の促進

5 地域資源を活かした回遊性向上

- ⑩ サイクリングマップの作成
- ⑪ 地元プロスポーツチームと連携した取組の推進

6 サイクリングを楽しむ機会の創出

- ⑫ 自転車利用促進イベントの実施
- ⑬ サイクルツーリズムの推進

7 自転車に対する安全意識の向上

- ⑭ 自転車利用者への安全教育の充実
- ⑮ 自動車ドライバーへの啓発の充実
- ⑯ 自転車損害賠償保険の加入促進

8 自転車による地域の安全の向上

- ⑰ 災害時の自転車の活用

3-4 成果指標

基本方針ごとに、目標の達成状況に関する成果指標を設定します。

【基本方針ごとの指標】

基本方針	目標	指標
自転車に乗りやすい環境の創出	1 自転車ネットワークの形成	自転車通行空間における適切な走行割合（平均） 【現況】 R6：82.5% ⇒R12：90%
	2 気軽に自転車を利用できる環境づくり	
健康的で環境にやさしい社会の実現	3 自転車を活かした健康づくり	通勤・通学時の自転車利用割合 【現況】 R2：9.7% ⇒R12：13%
	4 環境にやさしい都市の実現	
地域のにぎわいの創出	5 地域資源を活かした回遊性向上	シェアサイクル利用回数（累計） 【現況】 R6 末：72,404 回 ⇒R12 末：800,000 回
	6 サイクリングを楽しむ機会の創出	
自転車を安全に利用する社会の実現	7 自転車に対する安全意識の向上	自転車通行空間整備済路線における自転車事故件数 【現況】 R6：一件 ⇒R12：0 件
	8 自転車による地域の安全の向上	

4 施策の内容

別紙 1 参照

5 計画のフォローアップ

5-1 計画の推進体制

計画を進めるに当たっては、市民、交通事業者及び行政（道路管理者及び県警察を含む）がそれぞれ主体的に事業に取り組むとともに、連携・協働して互いの役割にあった責任ある行動・働きかけを行うことにより、事業の効果を高めていく必要があります。

市民・交通事業者・行政の役割

市民 の役割	短距離移動の自転車利用	特に5キロメートル未満の移動は、自家用車から自転車へ切り替えることで、家庭からのCO2排出量を大幅に削減できます。
	通勤・通学時の自転車利用の促進	自転車で通勤・通学することで、個人の健康増進だけでなく、社会全体の環境負荷低減に貢献します。
	自転車利用時交通ルールの遵守	交通ルールを守り、事故のリスクを減らし、歩行者や自動車等との共存を図ります。
	自転車の点検と整備	定期的に点検と整備を行い、安全に走行することで事故を未然に防ぐことができます。
	公共交通機関との連携	サイクル&ライドなどを積極的に利用することで、移動の選択肢を広げ、より効率的な移動を実現できます。
交通事業者 の役割	自転車との連携の推進	公共交通機関と自転車が円滑につながる取組を推進することで、移動範囲の拡大と利便性の向上に貢献します。
	情報提供と啓発	公共交通機関と連携した自転車利用のメリットなどの情報を提供し、市民の自転車利用を促進します。
	駐輪施設の整備と連携	駅やバス停などで駐輪スペースの確保と管理を適切に行うことで、公共交通機関への乗り換えをスムーズにします。
行政 の役割	計画に位置付けた取組の推進	事業の着実な推進により、自転車活用に向けた目標の達成が図られます。
	市民・交通事業者との連携強化	市民や交通事業者との意見交換の場を設け、それぞれの役割とニーズを共有し、協力体制を構築します。
	インフラ整備	安全で快適な自転車通行空間の整備や交差点の改良など、自転車利用者が安心して走行できる環境を整備します。
	交通ルール・マナーの啓発と指導	市民に対する交通ルールやマナーに関する広報活動を強化し、必要に応じて指導や取り締まりを行うことで、安全意識の向上を図ります。
	シェアサイクルの推進	シェアサイクル事業を推進し、市民や観光客が自転車を利用しやすい環境を整えます。
	多角的な情報提供	サイクリングマップの作成やイベントの開催など、自転車利用を促すための情報を積極的に発信します。

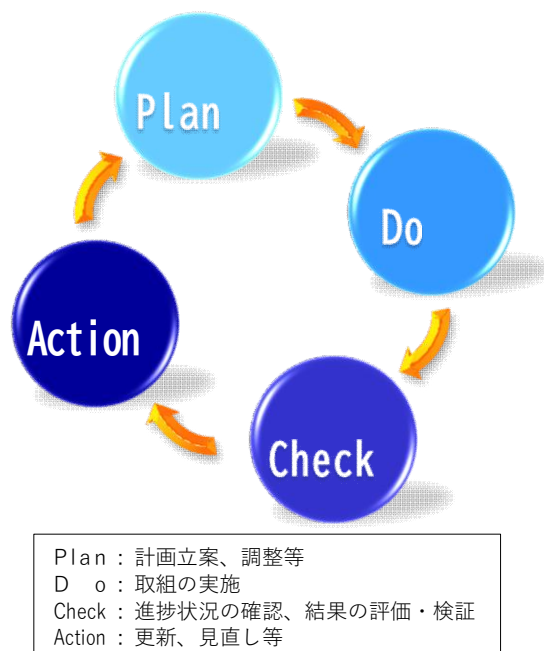
本計画について、水戸市自転車利用環境整備審議会の助言をうけつつ、毎年度、指標を用いてPDCAサイクルによるフォローアップを行います。

《PDCAサイクルによる計画の達成状況の評価》

計画を進めるに当たっては、P D C A（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取組を行い、必要に応じて改善を図っていきます。

目指すまちの姿を実現するための取組の詳細を立案し、調整し、実行し、各取組（事業）についての進捗状況の確認とともに、得られた結果についての評価・検証を行います。

また、結果の評価・検証のほか、今後の地域や社会の情勢、新たな技術の動向、市民の意向やライフスタイルの変化を踏まえて、計画内容の更新、見直し等を行います。



実施項目	計画期間				
	2026(R8)年度	2027(R9)年度	2028(R10)年度	2029(R11)年度	2030(R12)年度
Plan(計画)		必要に応じて計画の見直し		計画の見直し	
Do(実施)	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施
Check(評価)	評価	評価	評価	評価	評価
Action(改善)	改善	改善	改善	改善	改善

番号	目標	施策		取組内容	実施主体（下線は新規提案課）	第1次計画実施番号
1	自転車ネットワークの形成	① 自転車通行空間整備の推進	更新	自転車ネットワーク計画（別紙2及び3参照） （内容） ・国のガイドラインに基づき、自転車通行空間の整備エリア及びネットワーク路線を選定する。	交通政策課、各道路管理者	⑦
			継続	ネットワーク計画に沿った整備の推進 （内容） ・道路状況等を勘案し、関係機関と協議の上、各ネットワーク路線の整備優先度及び整備形態を選定し整備する。	交通政策課、各道路管理者	⑨
			継続	整備路線の適切な維持管理 （内容） ・整備路線が常に利用しやすい状態であるように、街路樹や路面のひび割れなどに対し、適切な措置を行うとともに、路面表示の更新について検討を行う。	交通政策課、各道路管理者	⑩
		② 自転車道・自転車専用通行帯の整備の検討		現地状況に応じた道路空間再配分の検討 （内容） 新規 ・完全形態での整備が可能な既設道路の調査を行うとともに、道路空間の再配分等により完全形態での整備が可能になる路線については、規制速度の抑制も含めた空間の再配分の可能性について検討する。	交通政策課 、各道路管理者	-
			新規	エプロンのない側溝など走行空間の創出手法の検討 （内容） ・側溝や街渠の工法を工夫するなど、自転車通行空間を確保する手法について検討する。	交通政策課 、各道路管理者	-
		③ 自転車施設の案内表示や通行空間の情報提供	継続	わかりやすい案内誘導サインの設置 （内容） ・自転車通行空間整備と合わせて、駐輪場やシェアサイクルステーションなどへの案内誘導サインを設置する。	交通政策課	⑧
			更新	整備済自転車ネットワーク路線や自転車利用の効果等の情報発信 （内容） ・市ホームページやSNSなどにより、自転車利用環境や自転車利用のメリットなどを発信する。	交通政策課	④
2	気軽に自転車を利用できる環境づくり	④ シェアサイクル事業の推進	新規	サイクルステーションの面的整備を含む戦略的配置 （内容） ・シェアサイクルの利用状況を分析し、利便性及び収益性が向上するようにサイクルステーションを整備する。	交通政策課	-
			新規	大規模イベントやプロスポーツの試合時における臨時ステーションの開設 （内容） ・大規模イベント時やプロスポーツの試合時の周辺道路の交通渋滞問題や駐車場不足問題の解消策として、シェアサイクルの臨時ステーションを設置する。	交通政策課	-
		⑤ 公共空間を活用した駐輪環境の整備	継続	交通結節点における駐輪環境の整備 （内容） ・サイクルアンドライドを促進するため、交通結節点に駐輪環境を整備する。	交通政策課	⑪
			新規	まちなか駐輪場情報の発信 （内容） ・まちなかの施設等と連携し、まちなかにある駐輪可能なスペースの情報を発信する。	交通政策課	-
			新規	シェアサイクルステーション整備による駐車場附置義務の緩和措置 （内容） ・シェアサイクルの利用による自動車交通量の削減や環境負荷の軽減等を促進するため、ステーションを設置した場合に、駐車場の附置義務台数を緩和する。	交通政策課、 都市計画課	-
			新規	まちなかへの自転車等駐車施策の推進 （内容） ・環境負荷の軽減やコンパクト・プラス・ネットワークの形成を進めるため、まちなかでの自転車利用を促進する必要がある。既存の駅前駐輪場に加え、まちなかに小規模な駐輪施設を分散して配置することで、公共交通や店舗等を利用しやすい環境をつくる。	交通政策課、商工課、 都市計画課	-
3	自転車を活かした健康づくり	⑥ 自転車利用による健康管理	更新	自転車利用の健康面や美容面のメリットの周知 （内容） ・これまで実施してきた健康面のメリットに加え、筋力アップによるアンチエイジングなどについてもPRする。	交通政策課、健康づくり課	④
			継続	自転車通勤推奨による事業者メリットのPR （内容） ・従業員の健康増進など、自転車通勤のメリットを事業所にPRする。	交通政策課	⑤
		⑦ 自転車通勤の促進	継続	県央地域で連携した自転車通勤の呼びかけ （内容） ・連携中枢都市圏事業である「エコ通勤チャレンジウィーク」について、内容の見直しを図りながら継続実施する。	交通政策課	⑤
			新規	自転車通勤しやすい環境整備の促進 （内容） ・事業所敷地内へのシェアサイクルステーション設置など、事業所と連携した環境整備を検討・実施する。	交通政策課	-
4	環境にやさしい都市の実現	⑧ 移動手段のベストミックス	継続	交通結節点における駐輪環境の整備（再掲） （内容） ・サイクルアンドライドを促進するため、交通結節点に駐輪環境を整備する。	交通政策課	⑬
			更新	サイクルトレイン等の実施に向けた公共交通事業者との連携 （内容） ・公共交通事業者と連携し、サイクルトレインやバスへの自転車積載などの取組を促進する。	交通政策課	⑭
			継続	シェアサイクルと公共交通との連携 （内容） ・バス停や駅などへシェアサイクルステーションを設置する。	交通政策課	⑭
		⑨ イベント開催時における自転車利用の促進	継続	イベント等での自転車の利用促進キャンペーンの実施 （内容） ・シェアサイクルで利用できるクーポンを配布するなど、イベント等と合わせて自転車の利用を促進する取組を実施する。	交通政策課	⑥
			継続	イベント開催時における自転車での来場の呼びかけ （内容） ・イベント会場の駐輪スペースをPRするなど、イベント開催時における自転車での来場を呼びかける。	各イベント主催者	⑥

番号	目標	施策		取組内容	実施主体	第1次計画実施番号
5	地域資源を活かした回遊性向上	⑩ サイクリングマップの作成	新規	サイクリングルートや立ち寄りスポットなどを掲載したサイクリングマップの作成 （内容） ・大学生などと連携し、サイクリングマップを作成する。	交通政策課	-
		⑪ 地元スポーツチームと連携したまちなか回遊の推進	新規	試合観戦者を対象としたまちなか回遊の取組の推進 （内容） ・地元スポーツチームと連携してまちなかサイクリングマップを作成するなど、試合観戦者を対象としたまちなか回遊の取組を推進する。	交通政策課	-
6	サイクリングを楽しむ機会の創出	⑫ 自転車利用促進イベントの実施	新規	自転車に乗る楽しさと地域の魅力を再発見できるイベントの開催 （内容） ・サイクルロゲイニングなど、自転車に乗る楽しさと地域の魅力を再発見できるイベントについて検討・実施する。	交通政策課	-
		⑬ サイクルツーリズムの推進	継続	県サイクルツーリズム事業の推進 （内容） ・県と連携し、サイクルツーリズム事業を推進する。	交通政策課、観光課	⑮
			継続	県央地域観光協議会のサイクルツーリズム事業の推進 （内容） ・県央地域のサイクリングコースをPRするなど、県央地域観光協議会のサイクルツーリズム事業を推進する。	交通政策課、観光課	⑮
			継続	市サイクリングルート等の企画 （内容） ・水戸市内を自転車で楽しめるサイクリングルートなどを検討する。	交通政策課	⑮
7	自転車に対する安全意識の向上	⑭ 自転車利用者への安全教育の充実	更新	自転車の交通ルールやマナーの啓発 （内容） ・「青切符」の導入に伴い、チラシや広報みとなどでの啓発をより徹底していく。	交通政策課、生活安全課	①
			継続	学校や警察、地域住民等と連携した通行指導の実施 （内容） ・新たな担い手を検討しながら、通行指導を継続して実施する。	交通政策課、生活安全課、警察	①
			継続	正しい通行方法を示したパンフレットの配布 （内容） ・青矢羽根の意味やルールを守ることの安全性などについて、パンフレットなどによりPRする。	交通政策課	①
			新規	児童向け自転車教育の推進 （内容） ・デンマーク式自転車教室をモデルにするなど、児童向けの自転車教育に取り組む。	交通政策課	-
			新規	ヘルメット着用の啓発 （内容） ・ヘルメットの着用率向上を図り、チラシやSNSなどを活用した啓発に取り組む。	交通政策課、生活安全課、警察	-
		⑮ 自動車ドライバーへの啓発の充実	継続	自動車ドライバーに対する自転車に配慮した運転の呼びかけ （内容） ・1.5m以上の間隔を保って追い越すなど、車道左側を走行する自転車への配慮を広報みやSNSで呼びかける。	交通政策課	②
			継続	広報みやHP等での自動車ドライバーへの啓発 （内容） ・自転車は車道左側走行が原則であることなど、自転車のルールについて、ドライバーに啓発する。	交通政策課	②
			新規	警察やJAF等と連携した自動車ドライバーへの啓発 （内容） ・免許更新時や啓発イベント時に市作成のチラシを配布するなど、警察やJAF等と連携して啓発に取り組む。	交通政策課、警察、民間事業者	-
		⑯ 自転車損害賠償保険の加入促進	継続	広報みやHP等での保険制度加入の啓発 （内容） ・自転車保険への加入について、広報みや市HPなどで呼びかける。	交通政策課	③
			継続	自転車通勤者への保険制度の加入の啓発 （内容） ・事業者と連携し、自転車通勤者へ自転車保険への加入を呼びかける。	交通政策課	③
			継続	県条例における自転車保険加入の努力義務の周知 （内容） ・県民は自転車保険への加入が努力義務であることについて、チラシなどで周知する。	交通政策課、県	③
8	自転車による地域の安全の向上	⑰ 災害時の自転車の活用	継続	災害時の自転車活用の推進 （内容） ・災害時の移動手段としての自転車の効果などをPRし、災害時の自転車活用を推進する。	交通政策課	⑯
			新規	災害時の自転車活用方法の研究 （内容） ・電動アシスト自転車のバッテリーの活用など、災害時の自転車活用方法について研究する。	交通政策課	-

水戸市自転車ネットワーク計画

1 自転車ネットワーク計画について

(1) 自転車ネットワーク計画の考え方

自転車通行空間が整備された道路を網の目のように連続的につなぎ合わせた路線網が自転車ネットワークです。

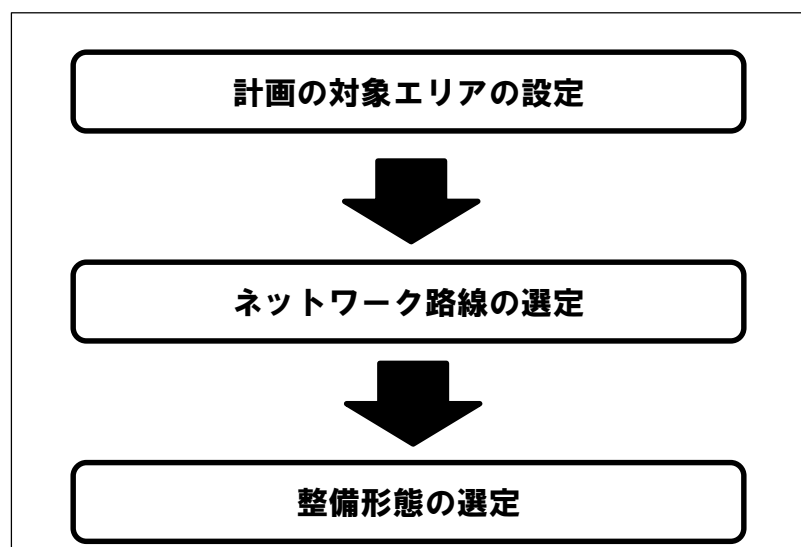
自転車通行空間の整備に当たっては、連続性を確保することが必要ですが、全ての路線に自転車通行空間を整備することは現実的ではありません。そこで、地域のニーズに対応しながら、**効果的、効率的に自転車通行空間を整備**するため、国のガイドラインに基づき、**自転車ネットワーク計画**を定めることが求められます。

自転車には、まちなかの回遊性の向上をはじめ、公共交通網の補完など、まちづくりを支える役割が期待されているところです。このような状況を踏まえて、**本市における自転車ネットワーク計画の検討**を行うこととします。

(2) 自転車ネットワーク計画の作成手順

国のガイドラインに基づき、まず、市内全域を対象に「**計画の対象エリア**」を設定します。本市では、自転車通行空間を優先的、重点的に整備するエリアとして、高校が集中する「**水戸駅北側エリア**」「**水戸駅南側エリア**」、地域の主要な生活拠点である「**赤塚駅北側エリア**」「**赤塚駅南側エリア**」及び「**内原駅エリア**」、シェアサイクルの利用者が増加している「**茨大周辺エリア**」及び「**県庁周辺エリア**」を「**計画の対象エリア**」として設定します。

次に、「**ネットワーク路線**」の選定を行い、各路線ごとに「**整備形態**」を選定します。



自転車ネットワーク計画作成手順

2 ネットワーク路線について

(1) 路線の選定

国のガイドラインに基づき、本市における選定の考え方を整理し、**ネットワーク路線**を選定しました。

ネットワーク路線選定の基本的な考え方

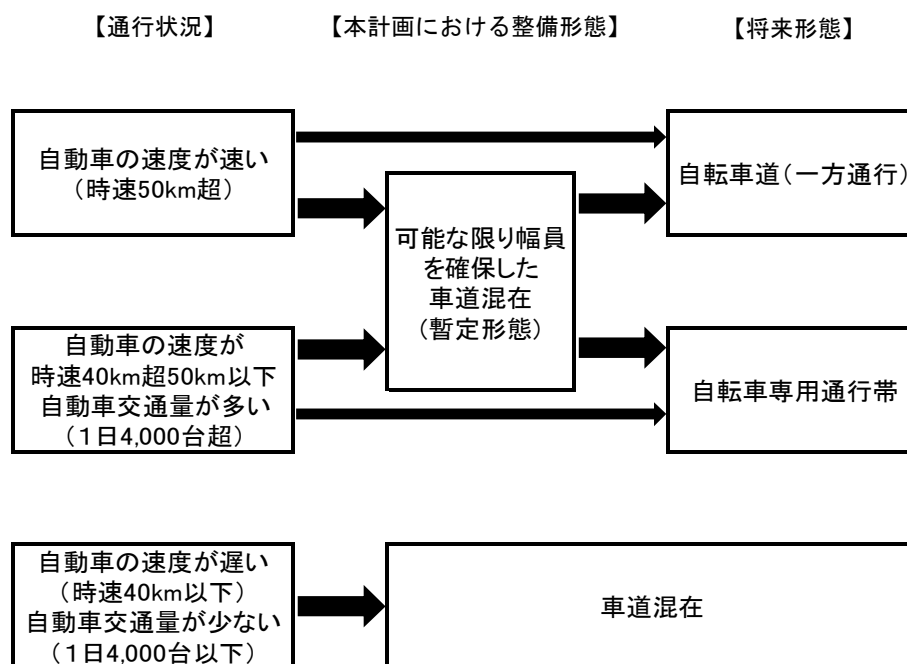
	国のガイドラインにおける技術検討項目	本市における選定基準	ネットワーク路線の例
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	<ul style="list-style-type: none"> ・都市核の主要路線 ・地域生活拠点（赤塚、内原駅周辺地区及び下市地区）の主要路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 50 号 ・国道 51 号 ・県道赤塚馬口労線 ・市道内原 8-0050 号線 他
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など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	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量が多い路線 ・令和 4 年から令和 6 年で信号交差点間の自転車交通事故件数が 2 件以上の区間がある路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 6 号 ・国道 349 号 ・幹線市道 3 号線 ・幹線市道 15 号線 他
③	自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・高校及び大学の通学路 	<ul style="list-style-type: none"> ・水戸駅から各学校を結ぶ路線 ・赤塚駅から各学校を結ぶ路線
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	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設の回遊性向上に資する路線 ・買い物の利便性向上に資する商業施設周辺の路線 ・公共交通網を補完する路線 ・シェアサイクルの利用が多い路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・水戸駅周辺（上市・駅南地区） ・下市地区 ・赤塚駅周辺 ・内原駅周辺 他
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備計画との整合 ・道路新設又は改良計画との整合 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線市道 2 号線 ・都市計画道路 3・4・14 号線
⑥	自転車通行空間が整備されている路線	<ul style="list-style-type: none"> ・過去に整備が行われた路線（現行「ガイドライン」に適合する路線） 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 50 号バイパス（一部） ・市道千波 2 号線 他
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークの連続性を確保するために必要な路線（県や他市町村のネットワーク路線に接続する路線を含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道水戸勝田那珂湊線 ・幹線市道 6 号線 ・市道上市 302 号線 ・①～⑥の連続性を確保するための路線

3 整備形態の選定

(1) 整備形態の選定の考え方

国のガイドラインでは、ネットワーク路線の整備形態は、自動車の速度や交通量を考慮し選定することとされています。本市では、早期に整備路線の連続性を確保し、安全性の向上を図ることを最優先とするため、当初から「将来形態」で整備できる路線を除き、**暫定形態としての「車道混在」**を基本とします。

また、既に車道混在型整備を実施した路線については、自動車の速度や道路の幅員などを考慮した上で、「**自転車専用通行帯**」又は「**自転車道**」への転換を図ることとします。



整備形態の選定の考え方

(2) 車道混在について

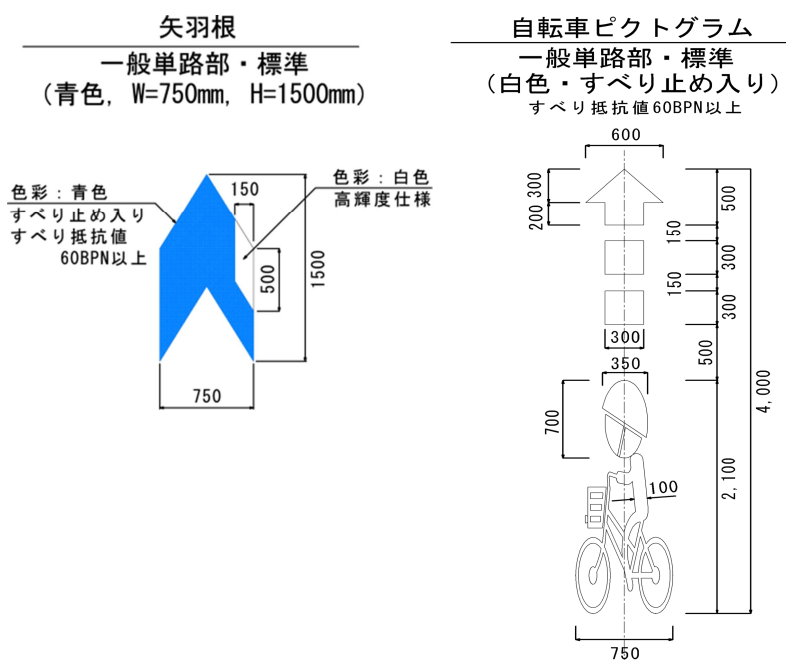
① 車道混在の整備手法について

「車道混在」の整備は、自転車は「車両」とであるという原則を踏まえ、本来の通行位置である**車道左側を自転車通行空間とする**ものです。

既存の道路においては、道路幅員の再配分を実施し、構造的に可能な範囲で車道内に自転車通行空間を確保するものとします。

また、自転車が車道を通行することについて、一般的なルールとして理解が深まっていない状況であることから、**自動車運転者に対して、自転車通行空間の存在を認識させる**ことを主な目的として、自動車運転者からの視認性を高めた自転車ピクトグラムや矢羽根による路面表示を併せて行います。

② 使用する路面表示について



ネットワーク路線で使用する主な路面表示

③ 路面表示の方法

自転車ピクトグラムは、一般単路部において、交差点の前後やバス停前後等の自動車と自転車の交錯の機会が多い 区間等に設置することを基本とします。

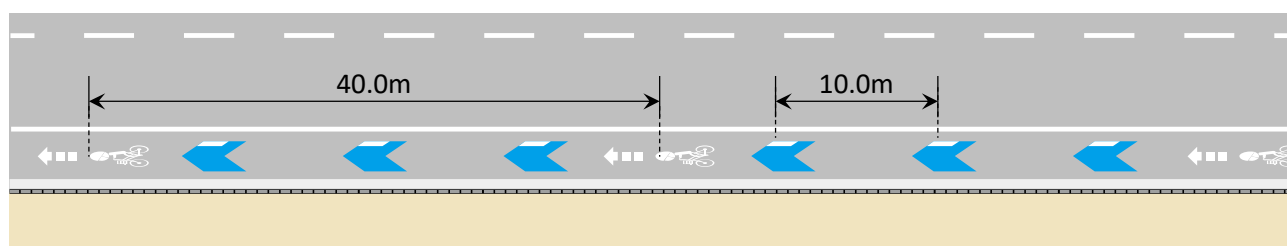
また、細街路との交差点等には、**細街路側の自動車運転者に注意喚起**することを目的に、位置を工夫して設置します。

矢羽根の設置間隔は、国のガイドラインでは10メートルを原則としていますが、交差点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します。また、住宅や店舗の出入口位置、沿線景観などに配慮し、適切な設置をするものとします。

④ 路面表示方法(詳細)

ア 一般単路部における路面表示方法

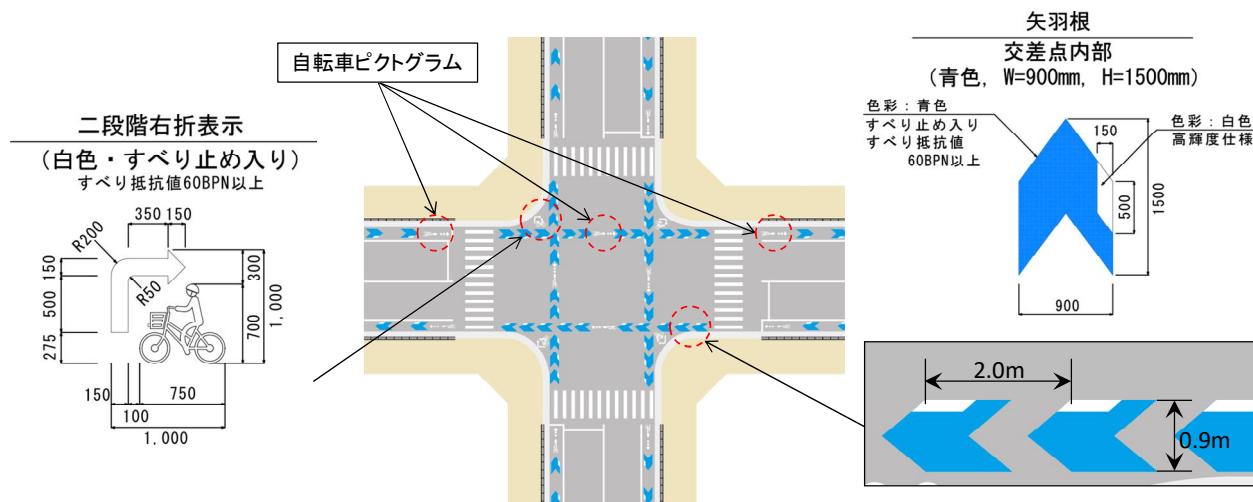
矢羽根は10メートル間隔、自転車ピクトグラムは40メートル間隔の設置を標準としますが、郊外部や自動車交通量の少ない箇所等は適切な設置間隔に広げることとします。



一般単路部における路面表示方法

イ 交差点における路面表示方法

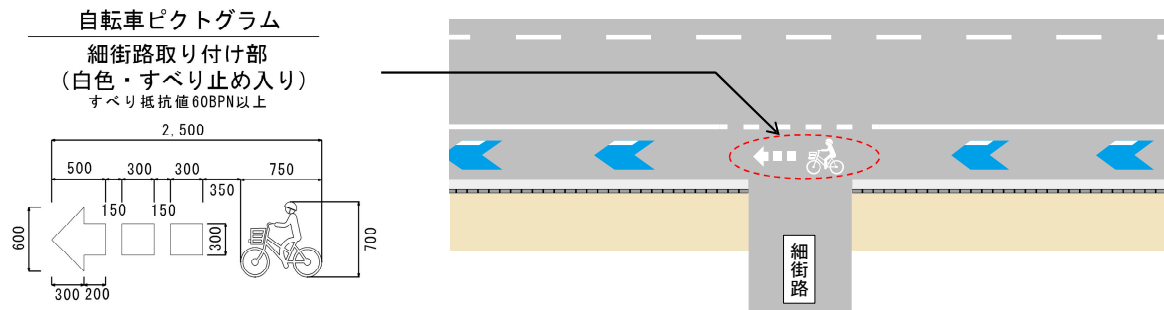
交差点の前後と中間に自転車ピクトグラムを設置し、交差点内は幅0.9メートルの矢羽根を2メートル間隔で設置することを標準とします。隅角部には自転車の二段階右折の待機場所を表示します。



交差点における路面表示方法

ウ 細街路との交差点における路面表示方法

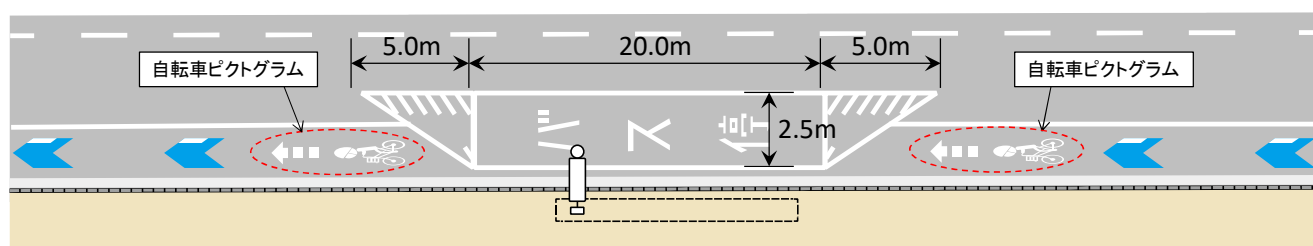
広い道路に細い道路が取り付くような交差点では、細街路側の自動車運転者に自転車の通行があることを注意喚起するために、自転車ピクトグラムの位置を工夫して設置します。



細街路との交差点における路面表示方法

エ バス停留所付近における路面表示方法

バス停留所付近では、自動車の駐停車禁止の周知や自転車とバスの交錯の防止の観点から、路面表示によりバス停の存在を明確化します。



バス停留所付近における路面表示方法

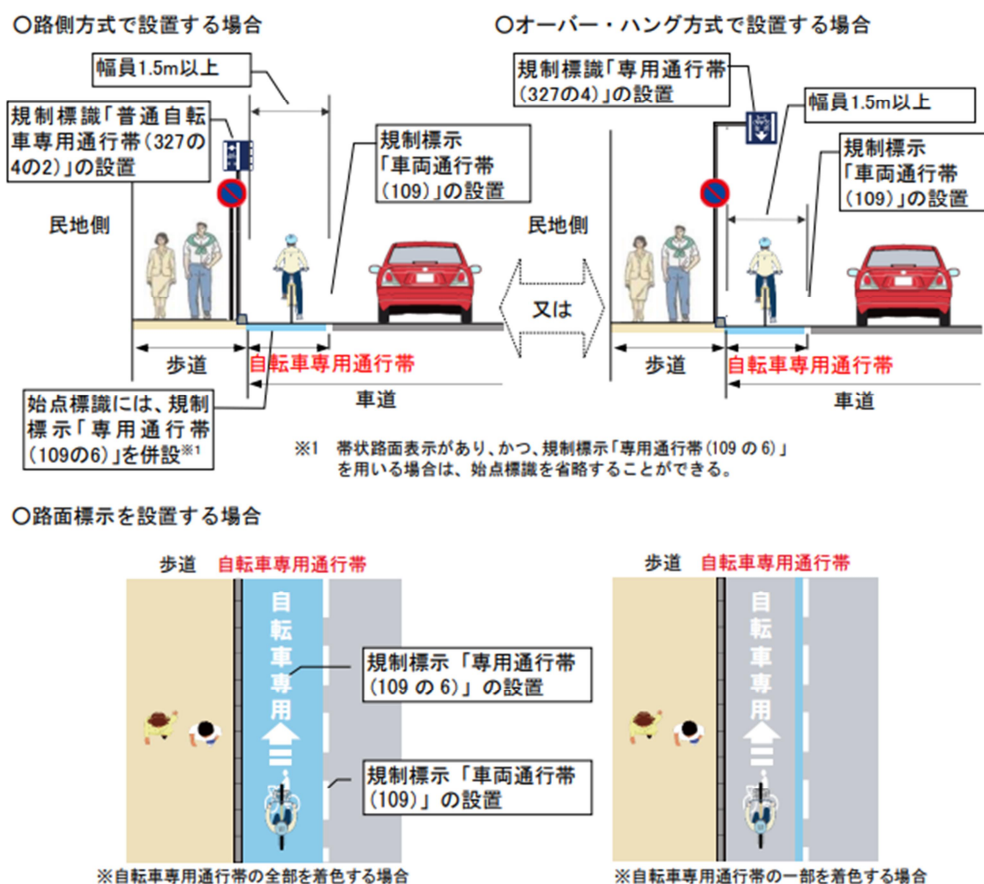
(3) 自転車専用通行帯及び自転車道について

① 自転車専用通行帯の整備手法について

「自転車専用通行帯」については、**1.5メートル以上の幅員**を確保するものとします。ただし、空間的制約がある場合など、1.5メートルの幅員を確保できない場合は、局所的に1.0メートルまで幅員を縮小します。

また、路面の整備に合わせ、警察と連携し、規制標識を設置するとともに、自転車専用通行帯の整備後は、並行する歩道について、**特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可**の交通規制を解除するものとします。

② 自転車専用通行帯の整備イメージ

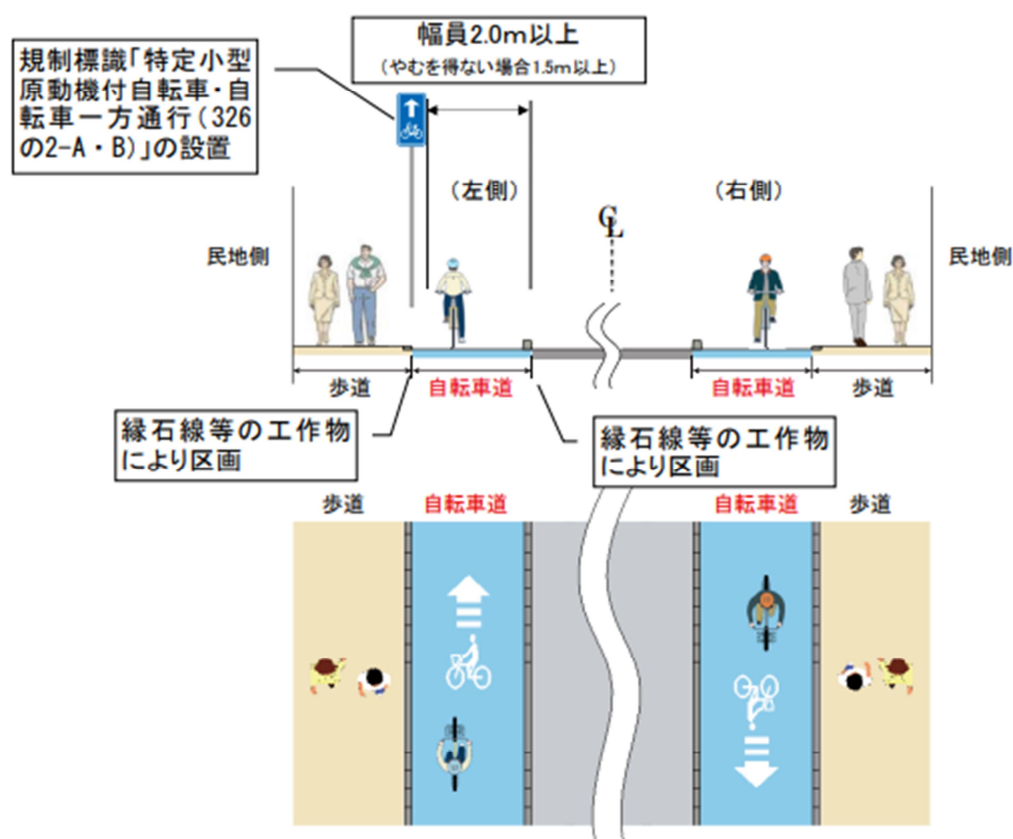


③ 自転車道の整備手法について

「自転車道」については、**2メートル以上の幅員**を確保するものとします。ただし、空間的制約がある場合など、2メートルの幅員を確保できない場合は、局所的に1.5メートルまで幅員を縮小します。

また、**車道及び歩道と縁石等の工作物により分離**させることを基本とし、通行方法については一方通行とします。

④ 自転車道の整備イメージ



(4) 整備形態の選定において考慮する項目について

選定したネットワーク路線について、以下に示す4項目によって道路の構造や利用状況を検証し、整備形態を選定します。

① 路線の道路管理者

水戸市が管理する道路については、水戸市の考え方で整備形態を選定しますが、水戸市が管理する道路以外については、各道路管理者と管理方法を含めた整備手法のあり方を詳細に協議し、選定します。

② 歩道の有無及び自動車交通量

歩道の有無を考慮し、整備形態を選定します。歩道がない路線については、路肩を路側帯として歩行者通行空間に用いることから、自転車通行空間は車道内に整備することとなるため、**自動車交通量が4,000台/日以下の路線は車道混在を検討し、それ以外の路線については、自動車の速度の抑制などの整備についても検討します。**

③ 路肩の幅員

2メートル以上の幅員を外側線の外側に確保することができる場合は自転車道の整備を検討し、**1.5メートル以上の幅員**を外側線の外側に確保することができる場合は自転車専用通行帯の整備を検討します。路肩の幅員が1.5メートル未満の場合は、道路幅員の再配分や車道混在を検討します。

④ 制限速度

制限速度が時速40キロメートルを超える路線については、自転車専用通行帯もしくは自転車道の整備を検討します。

4 整備方針

(1) 優先整備路線

計画期間の中で優先的に整備する路線を**優先整備路線**と位置付け、**計画期間内に整備の着手**を図ります。

① 自転車専用通行帯又は自転車道の整備を検討する路線(A路線)

既に車道混在型整備を実施した路線の中で、自動車の速度や道路の幅員などを考慮した上で、自転車専用通行帯又は自転車道への転換を検討可能な路線については、**計画期間内に自転車専用通行帯又は自転車道の整備着手**を図ります。

A路線（案）

路線名	延長（km）
幹線市道 12 号線	5.2km
幹線市道 21 号線	1.5km
幹線市道 24 号線	1.2km
幹線市道 39 号線	2.6km

② 通学路かつシェアサイクルの移動が多い路線(B路線)

日常的に多くの自転車が通行する路線については、**計画期間内に車道混在を基本に整備着手**を図ります。

B路線（案）

路線名	延長（km）
幹線市道 4 号線	2.2km
市道上市 3 号線	0.4km
市道上市 6 号線	0.4km
市道上市 60 号線	0.4km
市道上市 115 号線	0.1km
市道上市 118 号線	0.5km
市道上市 119 号線	0.4km
市道上市 187 号線	0.5km
市道上市 204 号線	0.2km

(2) 優先整備路線以外の路線について

① 危険性の高い路線

自転車に関連する事故が複数回発生している路線については、事故形態などの検証を踏まえた上で、適宜、優先度を高めて整備します。

② 道路の改良計画がある路線

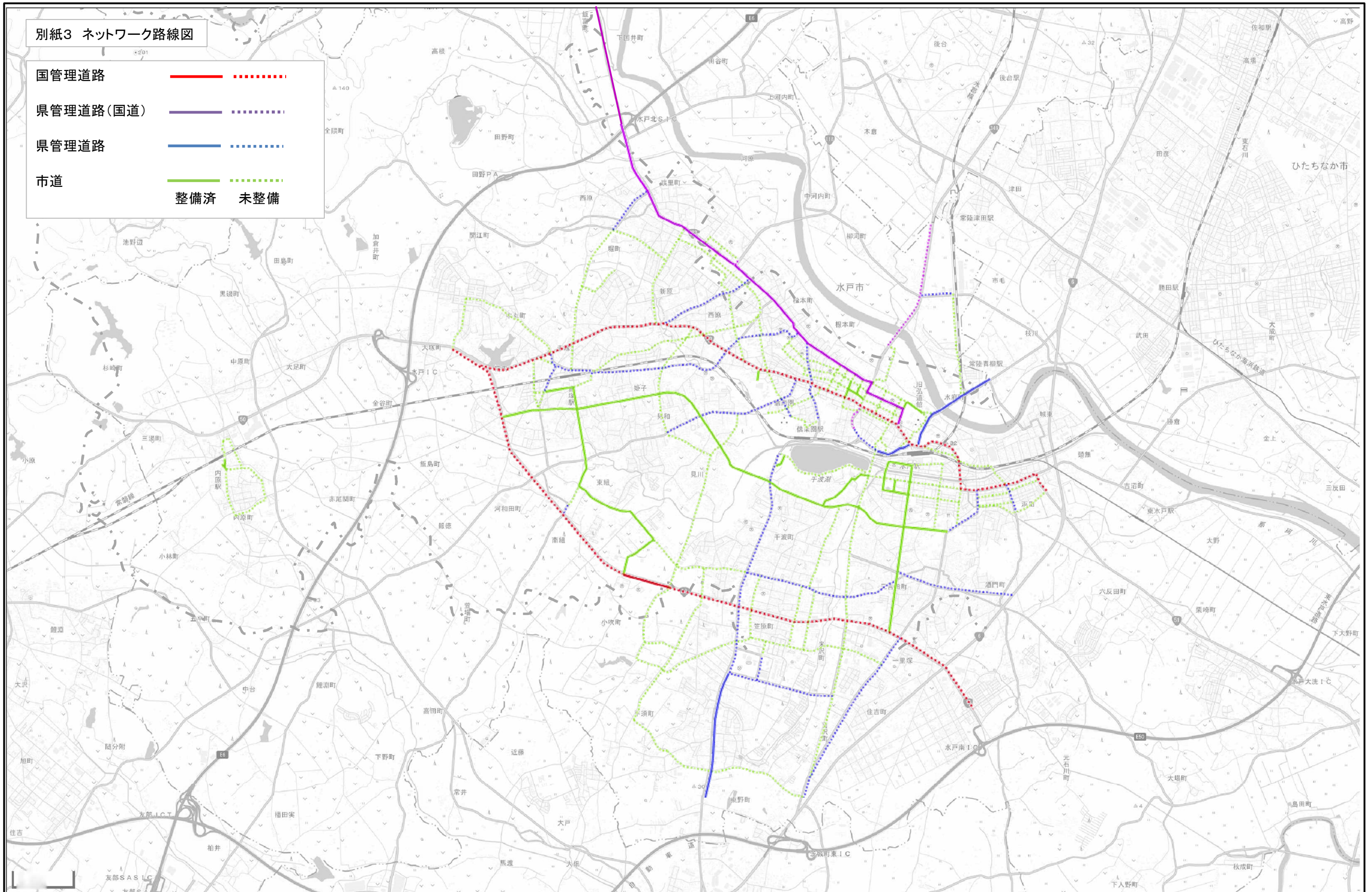
各道路管理者と設計内容について協議を行った上で、自転車通行空間整備の方針が定まった場合、優先度を高めて整備します。

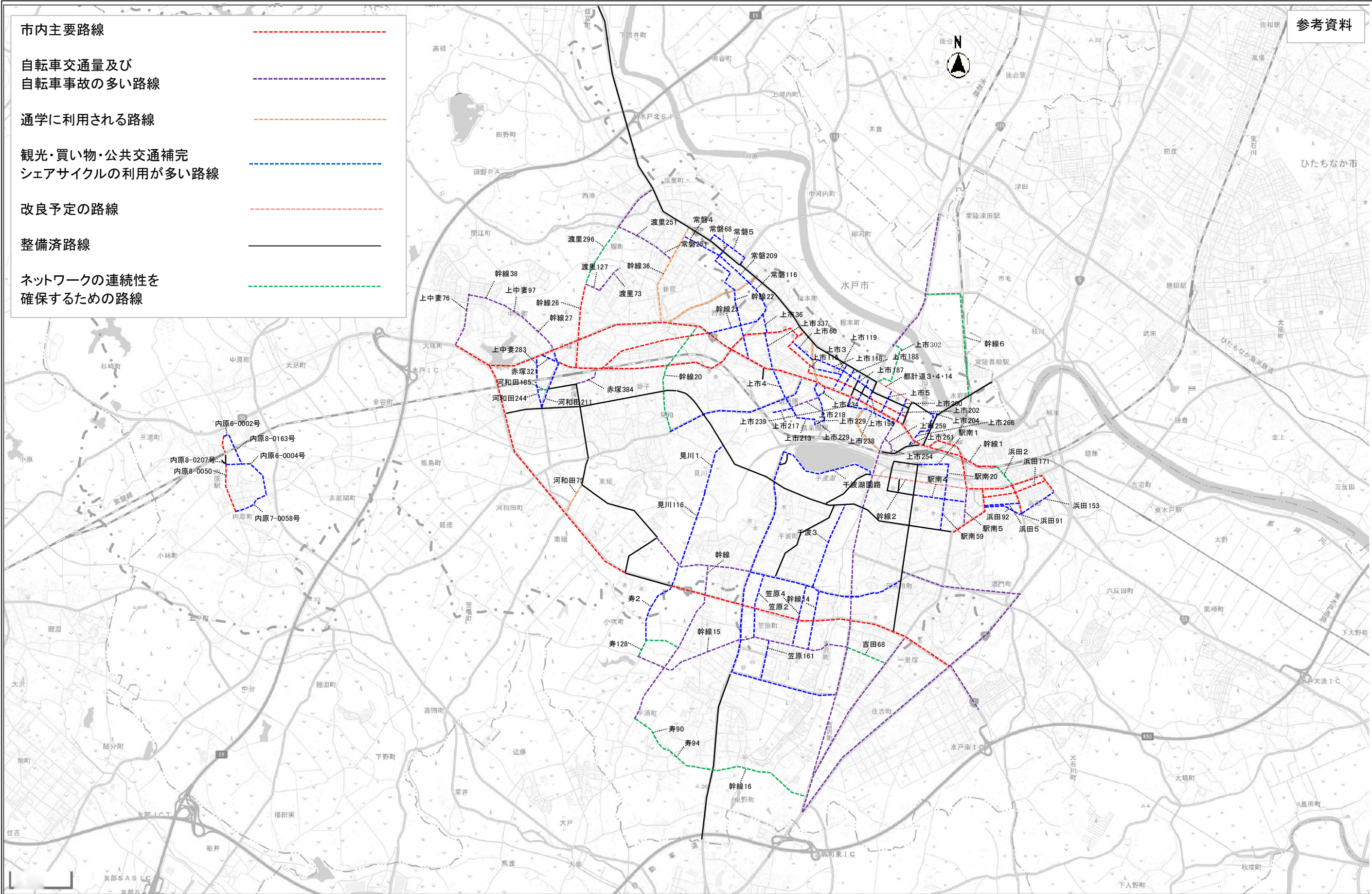
③ その他のネットワーク路線

社会情勢や交通の実態を勘案し、必要に応じて優先度を高めて整備します。

別紙3 ネットワーク路線図

- 国管理道路
- 県管理道路(国道)
- 県管理道路
- 市道
- 整備済 未整備





市内主要路線

自転車交通量及び
自転車事故の多い路線

通学に利用される路線

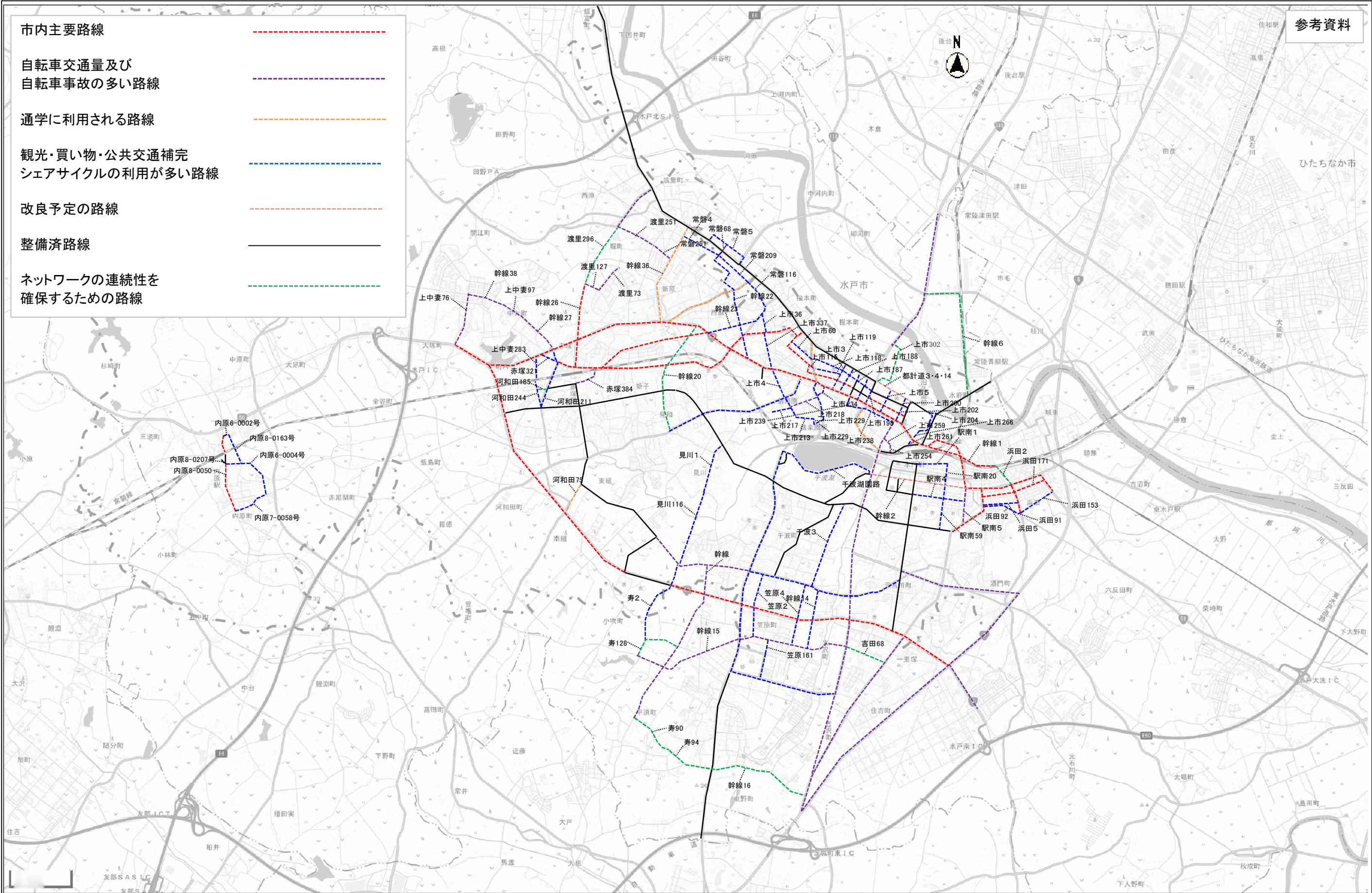
観光・買い物・公共交通補完
シェアサイクルの利用が多い路線

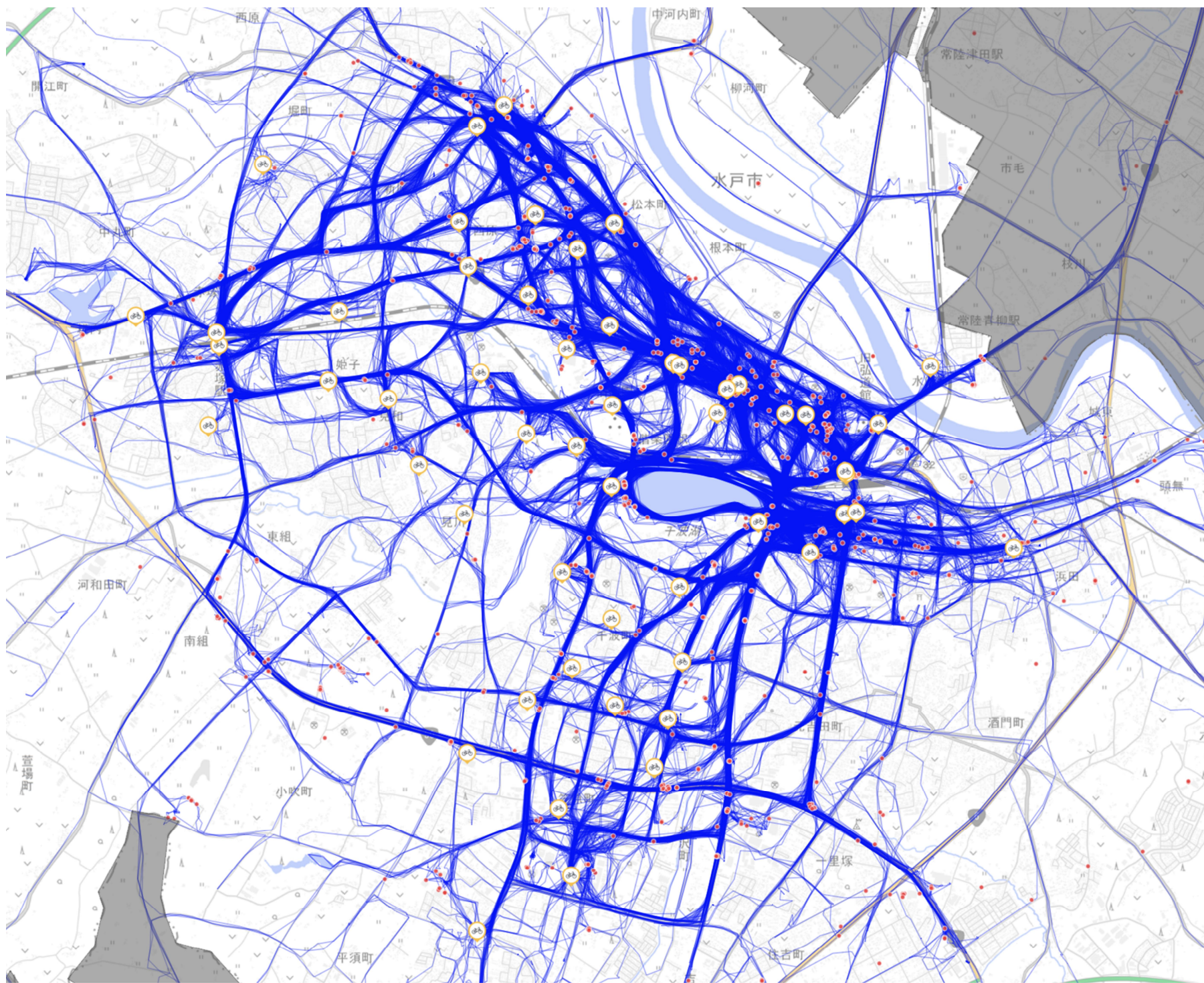
改良予定の路線

整備済路線

ネットワークの連続性を
確保するための路線

参考資料





これまでの検討

・第5回協議会までで、各ライフステージの目標、教育内容及び教育方法並びに各教育主体の教育内容及び教育方法を検討

➡ 今回（第6回）は、ガイドラインの策定に向けた骨子案を議論

ガイドライン骨子案（詳細は別紙）

1 はじめに

(1) 自転車を取り巻く情勢

(2) ガイドラインの目的

(3) ガイドラインのポイント

ア 各ライフステージの特性に応じた目標及び教育内容の整理

イ 各教育主体が持つ教育機会に応じた教育内容及び教育方法例の整理

2 教育内容・教育方法

(1) 自転車の交通安全教育の全体像

(2) 各ライフステージを通じて習得する交通ルールの一覧及び解説

(3) 各ライフステージの目標及び教育内容

ア 未就学児

イ 小学生（下学年）

ウ 小学生（上学年）

エ 中学生

オ 高校生

カ 成人

キ 高齢者

(4) 各教育主体の教育内容・教育方法例

ア 販売事業者

イ レンタサイクル・シェアサイクル事業者

ウ 保護者・家族

エ 学校等

オ 雇用主事業者

カ 自治体

キ 交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体

3 事例・教材紹介（QRコード掲載）

今後の予定

・第7回協議会（8月下旬～9月上旬） ガイドライン案の検討

・第8回協議会（10月下旬～11月上旬） ガイドラインの策定

自転車を安全・安心に利用するために（自転車ルールブック）の作成

資料の目的と構成

目 的

自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入に当たり、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について周知を行い、自転車の安全・安心な利用を図るための資料（警察庁HPで公表）

構 成

- ① 自転車への青切符の導入の背景と手続（導入の背景、検挙後の手続の変更点、青切符の対象とならない場合）
- ② 自転車の基本的な交通ルール（自転車安全利用五則の紹介）
- ③ 自転車の交通違反の指導取締り（基本的な考え方、指導取締りを重点的に行う場所・時間帯）
- ④ 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分（自転車運転者講習、運転免許の停止）
- ⑤ 自転車の交通ルール

自転車の基本的な交通ルール

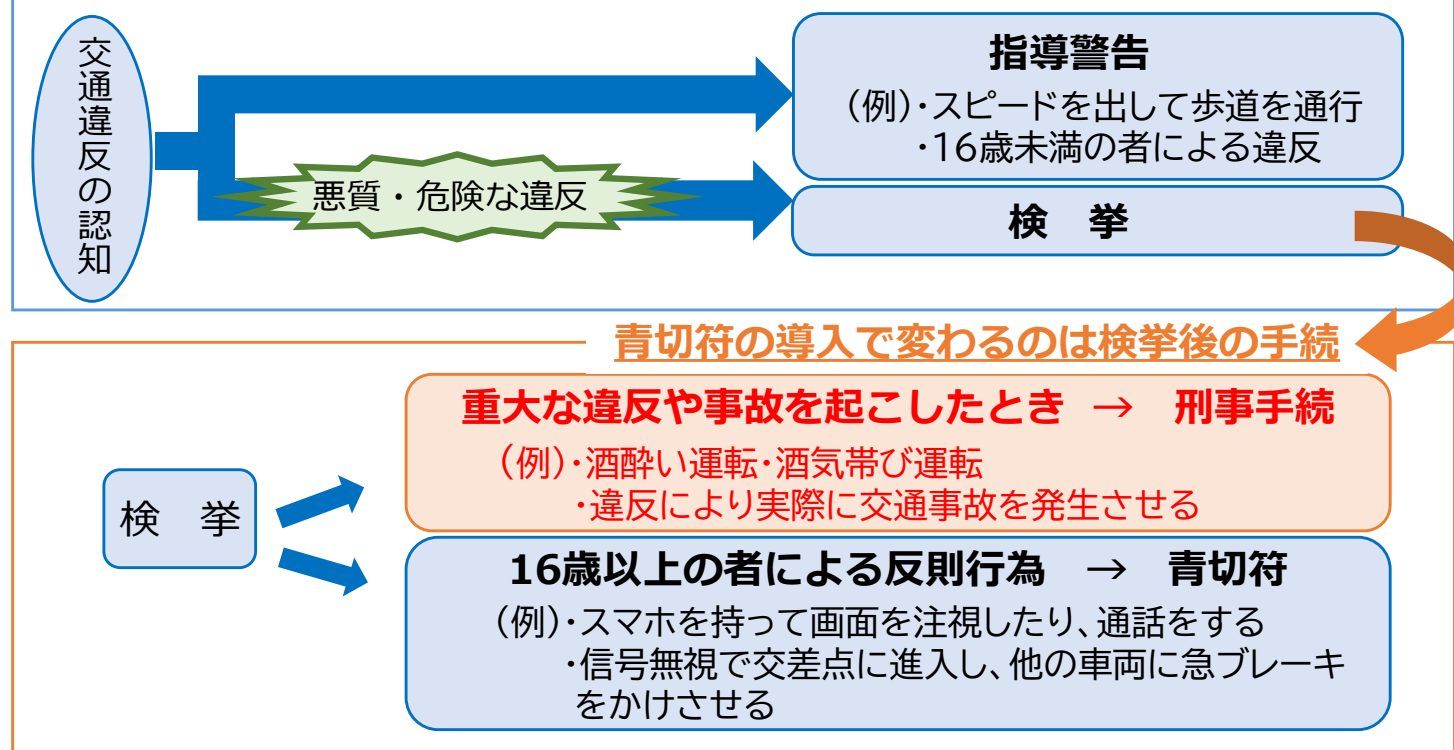
自転車安全利用五則

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

➡ 五則に基づく基本的ルール、
違反した場合における危険性
等を解説

自転車の指導取締りの基本的な考え方

自転車の指導取締りの基本的な考え方 → 青切符の導入前後で変わらず



自転車の指導取締りの基本的な考え方

- 自転車の交通違反を認知した場合、基本的には現場で指導警告を実施
- ただし、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反（「違反自体が悪質・危険なもの」①・②、「違反態様が悪質・危険なもの」③・④・⑤）であるときは検挙の対象
- 指導取締りは、自転車の交通違反と交通事故の防止が必要であるとして各警察署が指定した「自転車指導啓発重点地区・路線」等で、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や日没前後の薄暗い時間帯を中心に重点的に実施

違反自体が悪質・危険なもの

* 以下に記載している交通違反は例であり、これら以外の違反でも検挙の対象となり得ます。

① 刑事手続によって処理される重大な違反

〔検挙（刑事手続により処理）〕

（例）



飲酒運転



あおり運転

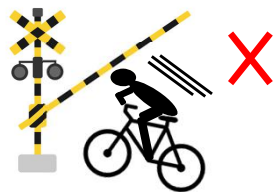


ながらスマホで道路における危険を生じさせた場合

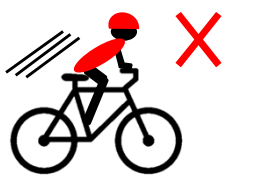
② 反則行為の中でも、重大な事故につながるおそれが高い違反

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



遮断踏切立入り



自転車制動装置不良



ながらスマホ

違反態様が悪質・危険なもの

* 以下に記載している交通違反は例であり、これら以外の違反でも検挙の対象となり得ます。

③ 違反により実際に交通事故を発生させたとき

〔検挙（刑事手続により処理）〕

（例）



ハンドルから手を離して自転車を運転した結果、歩行者と衝突したとき

④ 違反の結果、実際に交通への危険を生じさせたり、事故の危険が高まっているとき

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



信号無視で交差点に進入し、青信号で進行している車両に急ブレーキをかけさせたとき



傘を差しながら一時不停止をしたとき

⑤ 違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行ったとき

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



警察官による指導警告に従わず、右側通行を継続したとき



前方に指導取締りを行っている警察官の姿を認めながら、それを気にすることなく、指導警告のいとまもなく信号無視をしたとき

2025 年 9 月 10 日

委員長 金利昭

水戸自転車 意見

【A】重要

1. 第一次計画の評価・総括 から 第二次計画方針 まで ストーリーの中で明確に

⇒ 淡泊 ではなく、響くように・引き付けるように・説得的に
「自転車に乗ってみたいくなる」ように書く

- ・第一次の達成水準を記載して総括 ⇐ PDCA が不明瞭
- ・P.2 位置づけ フロー
- ・P.17 方向性

2. P.18 基本方針の順番 ⇒ 施策の順番

- ・ 1 通行空間 → 4 安全 → 2 健康環境 → 3 にぎわい
- ・ 異なる「環境」用語
- ・P.17-19 用語 書き方
- ・列記部分の「順番」 P.15-16 17 施策の順番

3. P.20 成果指標

- ・P.17「自転車に乗ってみたいくなるまち（づくり？）」
⇒ 成果指標「乗ってみたいと思う」
⇒ 「使ったことがある割合（月数回以上？）」
※ 意識満足度指標 「満足度」「車道満足度」「駐輪場満足度」
- ・自賠償加入率（一般大人を含む） （ヘルメット着用率）
- ・自転車事故減 全市
- ・通勤通学利用割合 → 別々

【B】 細部・個別

1. 自転車自賠責加入義務化 条例化
2. P.3 欠点も明記 利点を生かすためには車道化が必要
しっかり運転 ルール遵守 自賠責加入 ヘルメット着用 天候
3. P.17「 まちの姿 将来像」 この自転車計画のパンフ・リーフレット等で PR
・まちの姿「自転車に乗ってみたいくなるまち（づくり?）」
⇒ このままではイメージできない 興味がわからない Cf. さいたま市 東京都
4. SDG s 中身がわからない
5. P.3「災害時利用」のために普段使いしておく
6. その他 いろいろ
離隔 1.5m運動 自動車教習所コース 大学生の交通安全 駐停車車両

【C】 先進都市（金沢 京都 さいたま）の自転車計画 を参考

自転車ガイドラインの改定版

「自転車の交通安全教育ガイドライン」年度内発出

青切符「自転車ルールブック」発出

第2章 計画の基本的事項

1 基本的な考え方

京都市では、これまで、「京都・新自転車計画」等の計画に基づき、市民や関係機関等の協力を得ながら、自転車に関する施策を総合的に実施してきました。

その結果、自転車の安心・安全対策や放置自転車対策等において着実に成果が出るなど、京都市の自転車利用環境は大きく向上してきました。

しかし、依然として基本的なルール、マナーが守られていないケースが多く、また一部の地域では、放置自転車も課題となっています。

一方で、現在、自転車は、単なる移動手段というだけでなく、平成 28 年に、国において、「自転車活用推進法」が制定され、平成 30 年には「第1次自転車活用推進計画」が、令和 3 年には「第2次自転車活用推進計画」が策定されるなど、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、健康の増進等をはじめ、様々な課題への活用が期待されています。

そして、近年の京都市を取り巻く状況を見ると、SDGs やレジリエンスの取組推進、文化の継承発展、「歩くまち・京都」の推進、地球温暖化対策、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践等、多くの課題があり、多様な形で対応していくことが重要となっています。

こうしたことから、本計画においては、これまで効果を上げてきた安心・安全対策や放置自転車対策等については継承し、充実強化を図るとともに、京都市を取り巻く状況を踏まえ様々な観点から自転車の活用を推進することにより、自転車利用者も歩行者等も、安心・安全に行き交うことができ、自転車を通じて生活を更に豊かにできるまちづくりを目指し、ひいては、京都市の活性化につなげていくこととしています。

- ・ 安心・安全な自転車利用環境の確保や公共交通と連携した移動利便性の向上を図るとともに、交通事故の減少を目指すことで、「健康と福祉」、「快適で安心・安全なまちづくり」など、SDGs やレジリエント・シティの実現に貢献する。
- ・ 環境にやさしく、身近な交通手段として根付いている自転車の利用環境の向上により、持続可能な社会を目指す「歩くまち・京都」、「脱炭素社会」の実現に貢献する。
- ・ 自転車の活用により、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践に貢献する。

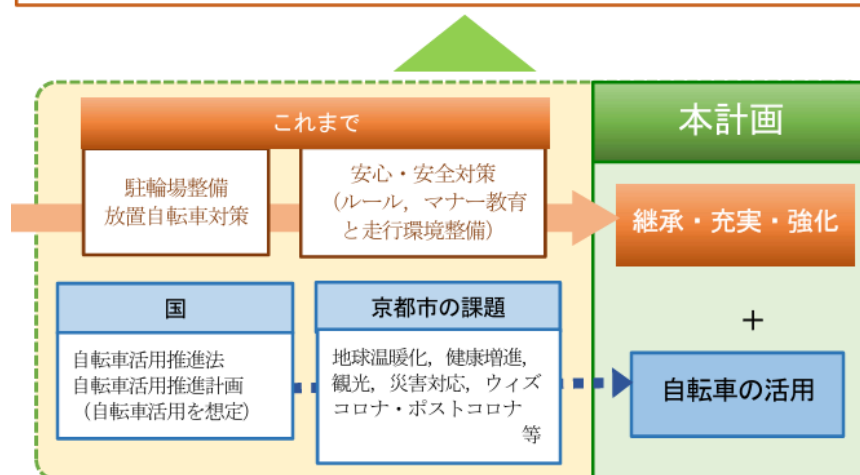


図 本計画の基本的考え方

2 コンセプト

「自転車共生都市・京都」の実現 ～自転車につながる、ひと・まち・くらし～

「自転車共生都市・京都」として、次のようなまちの実現を目指します。

<安心・安全>

自転車のルール、マナーを学び、守り合い、道路を正しく使い合うことにより、安心して心地よく行き交えるまち

<豊かな生活>

利便性・機動性に優れ、健康的で環境にもやさしく、歴史や文化、自然を肌で感じることができる自転車を生かし、生活の質を高め合うことができるまち

6 構成

上記のコンセプトを実現するため、以下に示す3つの柱に沿って、施策を展開します。

柱1

「ひと」との共生 ～ルール、マナーを学び・守り合う～

安心・安全に自転車に乗るための自転車安全教育・学習を充実させ、子どもからお年寄りまで、住む人も訪れる人も、誰もが自転車利用のルール、マナーを学び、守り合うことのできる社会の実現を目指します。

継承・充実・強化

柱2

「まち」での共生 ～道路を正しく使い合う～

安心・安全で快適な自転車走行環境の整備や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備等により、歩行者、自転車、自動車などの道路利用者が、道路を正しく使い合うことのできる社会の実現を目指します。

継承・充実・強化

柱3

「くらし」での共生 ～生活の質を高め合う～

環境問題や健康増進、観光振興、災害対応、そしてウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面で自転車の活用策を展開し、市民が生活の質を高め合うことのできる持続可能な社会の実現を目指します。

自転車の活用

新たな視点

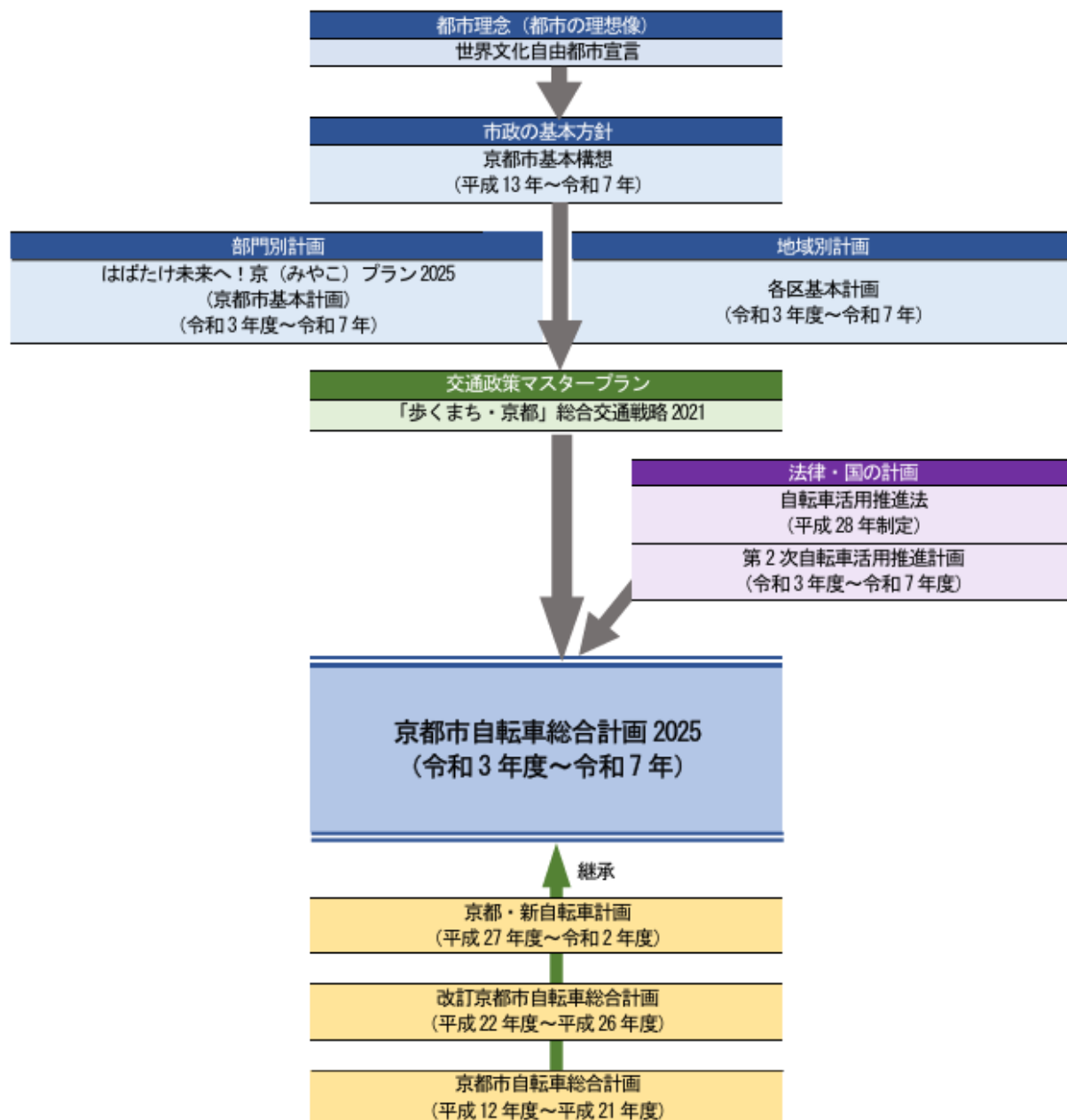


図 本計画と関係計画の関係

第3章 推進施策

コンセプトを実現するため、3つの柱に沿って、10の推進施策を推進します。

柱1 「ひと」との共生 ～ルール、マナーを学び・守り合う～

安心・安全に自転車に乗るための自転車安全教育・学習を充実させ、子どもからお年寄りまで、住む人も訪れる人も、誰もが自転車利用のルール、マナーを学び、守り合うことのできる社会の実現を目指します。

【現状の課題】

- ・ 自転車は、気軽に利用できる身近な乗り物であることから、京都市では、約6割の市民が自転車を利用しています。京都市では、「京都市自転車安全教育プログラム」等に基づき、ライフステージに応じた自転車安全教育・学習を推進していますが、自転車事故は、自転車側に何らかの法令違反が認められることが多く、ルール、マナーを学べる環境を更に向上させ、効果的な安全教育・学習を実施していく必要があります。
- ・ 京都市は、人口に占める大学生の割合が政令指定都市の中で最も高く（約1割）、大学生が第1当事者となる自転車事故が、他の年齢層に比べ最も高くなっています。大学生に対し、ルール、マナーの啓発を強化する必要があります。
- ・ 京都市では、交通手段として自転車が使われる割合が高く、通勤にも多くの市民が利用していることから、通勤時の事故防止のため、企業との連携を拡大していく必要があります。また、フードデリバリーサービスの広まりを受け、業界との連携による自転車配達員に対するルール、マナーの啓発が必要です。
- ・ 自転車事故は誰にでも起こり得ることから、万が一の事故に備えて、自転車保険の更なる加入やヘルメットの着用を呼び掛ける必要があります。また、死亡・重傷事故の発生を減らすために、事故の分析を行い、効果的な対策を検討する必要があります。
- ・ 観光客の自転車利用に関して、安心・安全な市民生活を守るためにも、ルール、マナー対策の充実が必要です。

【推進施策1】 ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育・学習の推進

「京都市自転車安全教育プログラム」等に基づき、学校や警察をはじめとした関係機関と連携するとともに、サイクルセンターを自転車安全教育・学習の拠点として活用し、ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育・学習を推進します。

No.	推進事業	概要
新規 1	誰もが自転車に気軽にふれあい、ルール、マナーを学べる機会の創出	大宮交通公園内のサイクルセンターにおいて、子どもから高齢者まで、誰もが自転車に気軽にふれあい、ルール、マナーを学べる機会を創出します。

No.	推進事業	概要
2	ライフステージに合わせた自転車安全教育・学習の実施	「京都市自転車安全教育プログラム」に基づき、学校や警察等と連携し、幼児、小学生、中学生、高校生、大学生（留学生を含む。）、社会人、高齢者を対象とした、ライフステージに合わせた自転車安全教育・学習を実施します。
充実 3	多様なニーズに応じた自転車教室の実施	初心者向けの自転車の乗り方教室や電動アシスト自転車教室、子乗せ自転車教室など、多様なニーズに応じたルール、マナーが学べる新たな自転車教室を実施します。