

## 令和7年度第3回水戸市自転車利用環境整備審議会 次第

- 日時：令和7年11月18日（火）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）（素案）について

#### 3 その他

### ○ 閉会

令和7年度第3回水戸市自転車利用環境整備審議会 委員名簿

令和7年11月18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
	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 (御欠席)
	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 優 (御欠席)
市民	公募	辻井 文男
	公募	田辺 隆文 (御欠席)

## ○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
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	建設専門官	木下 祐樹
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
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	係長	中島 啓輔
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

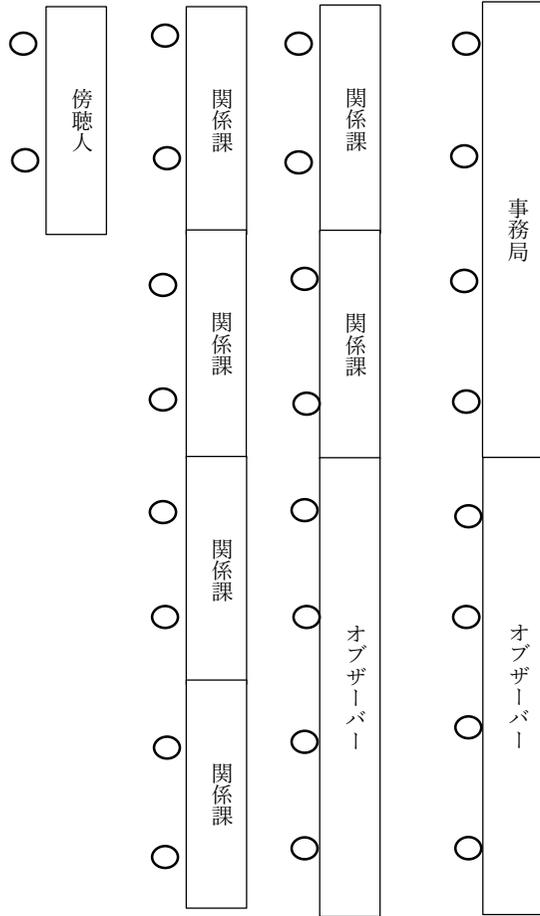
## ○事務局

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

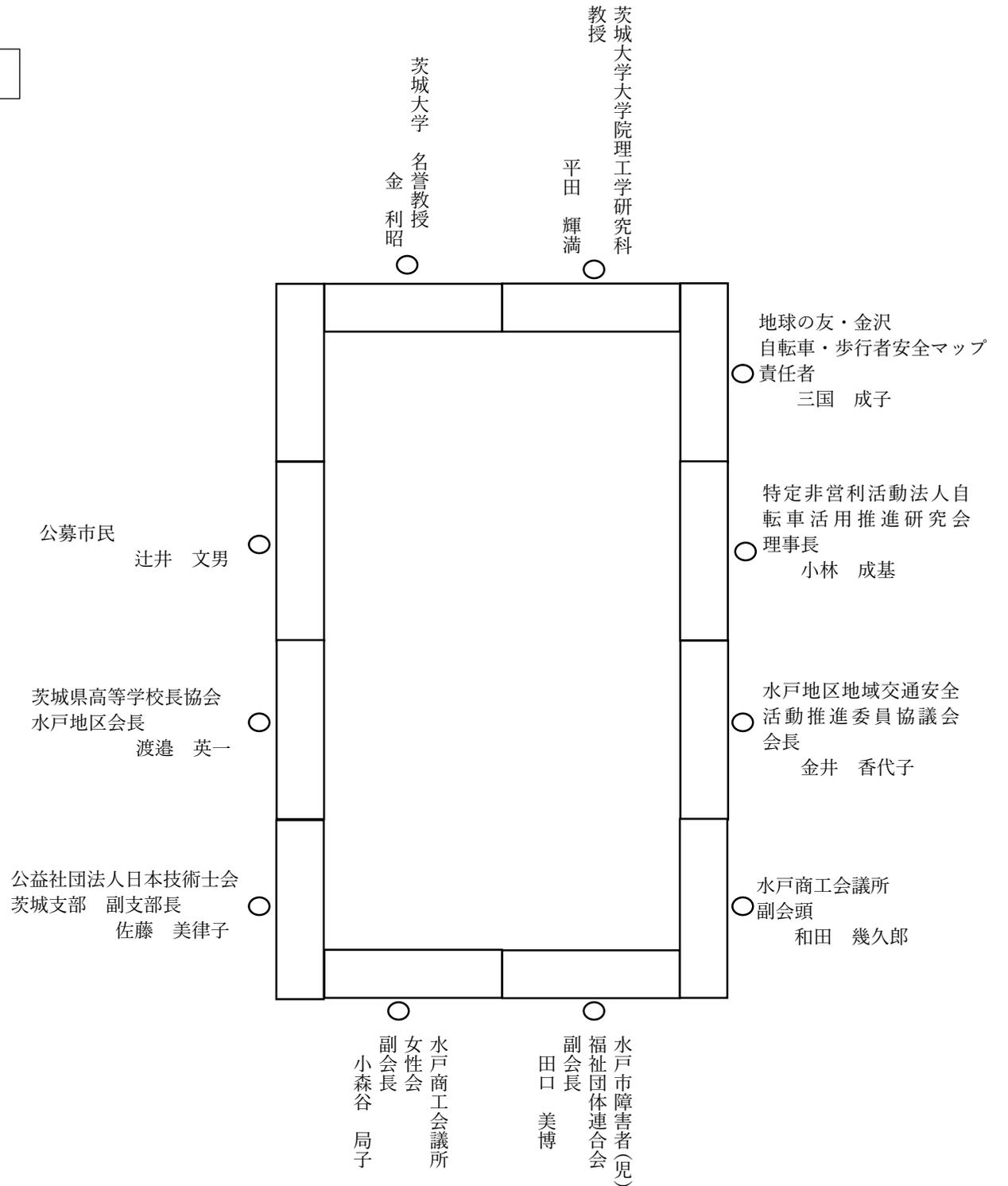
## ○関係課等

所 属	役 職	氏 名
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	課長補佐	小野 隆
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	堀江 博之
水戸市産業経済部 観光課	係長	石井 浩之
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	課長補佐	小林 雅史

令和7年度第3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)

素案



## 目次

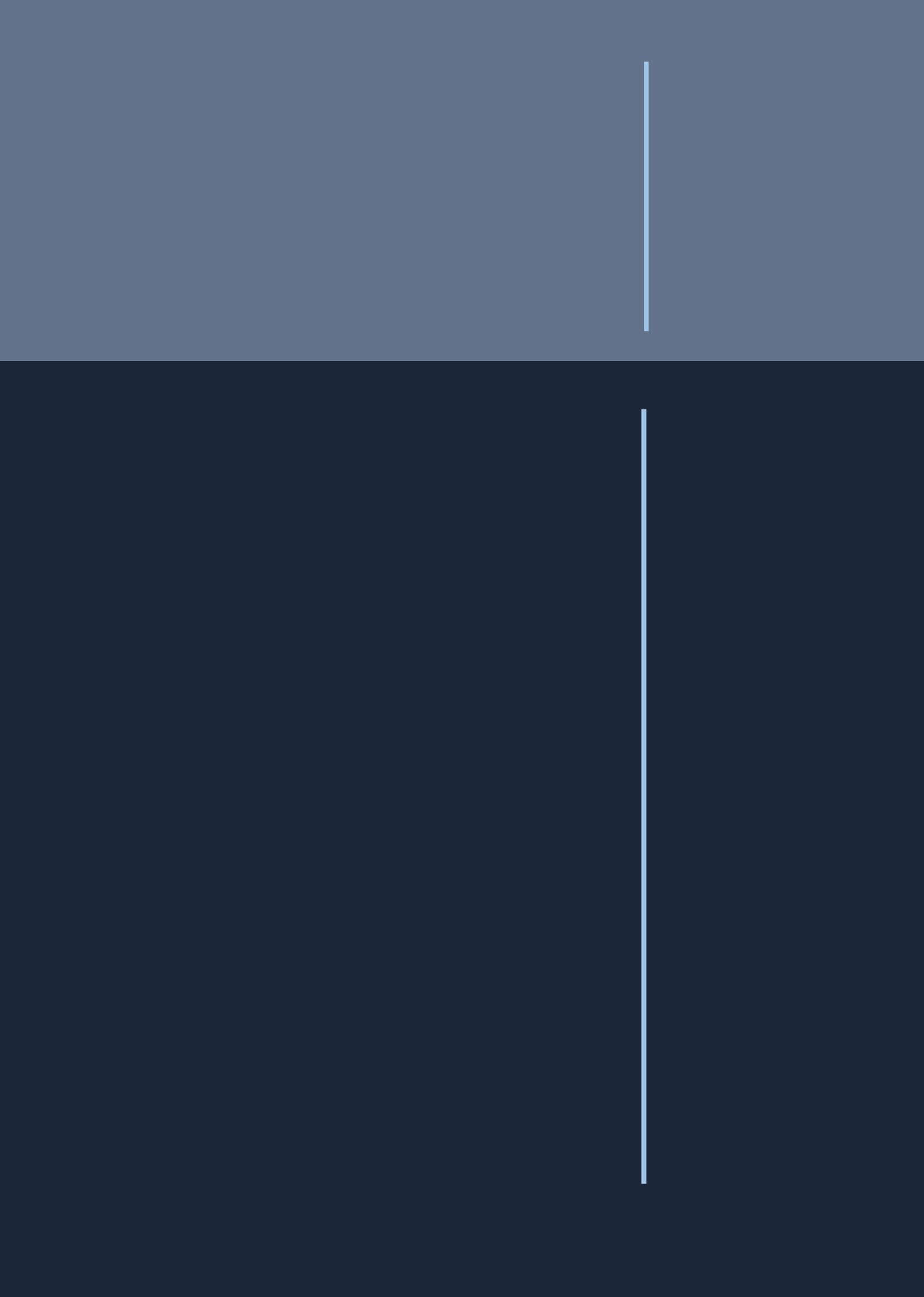
1	計画の基本事項	
1-1	計画の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
1-4	計画の位置付け	2
1-5	自転車の特性	3
1-6	これまでの主な取組	5
2	現状と課題	
2-1	人口・地形	11
	(1) 人口	
	(2) 地形	
2-2	自転車利用の状況	13
	(1) 交通手段別の利用状況	
	(2) 年齢別の利用状況	
	(3) 居住エリア別の利用状況	
2-3	住民ニーズ	14
	(1) 自転車を利用する理由	
	(2) 自転車で車道を通行する場合の満足度	
	(3) 自転車で車道を通行する時に不安だと感じること	
	(4) 自転車の走行位置及び走行環境についての意見	
	(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	16
	(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	17
	(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	18
2-7	自転車交通ルールの認識	19
	(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	自転車の活用に向けた課題	20
	(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	
3-1 目指すまちの姿	23
3-2 基本方針	24
3-3 目標と施策	25
3-4 成果指標	26
4 施策の概要	
目標1 自転車ネットワークの構築	27
施策① 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進	
施策② 自転車道・自転車専用通行帯等の整備の検討	
施策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	41
施策④ シェアサイクル事業の推進	
施策⑤ 公共空間を活用した駐輪環境の整備	
目標3 自転車に対する安全意識の向上	45
施策⑥ 自転車利用者への安全教育の充実	
施策⑦ 自動車ドライバーへの啓発の充実	
施策⑧ 自転車損害賠償保険の加入促進	
目標4 自転車による地域の安全性の向上	49
施策⑨ 災害時の自転車の活用	
目標5 地域資源を活かした回遊性向上	51
施策⑩ サイクリングマップの作成	
施策⑪ スポーツと連携したまちなか回遊の推進	
目標6 サイクリングを楽しむ機会の創出	54
施策⑫ 自転車利用促進イベントの実施	
施策⑬ サイクルツーリズムの推進	
目標7 自転車を活かした健康づくり	57
施策⑭ 自転車利用による健康管理	
施策⑮ 自転車通勤の促進	
目標8 環境にやさしい都市の実現	61
施策⑯ 移動手段のベストミックス	
施策⑰ イベント開催時における自転車利用の促進	
5 計画のフォローアップ	
5-1 計画の推進体制	65
5-2 計画の進捗管理	66

CHAPTER

1

# 計画の基本事項





## 1-1 計画の目的

本市では、2021（令和3）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等が見られます。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－みと魁・Nextプラン－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、回遊性の向上等の日常生活の利用から、郊外部における自然、歴史・文化、スポーツ等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、幅広く対象とし、計画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。



## SDGs との関連について

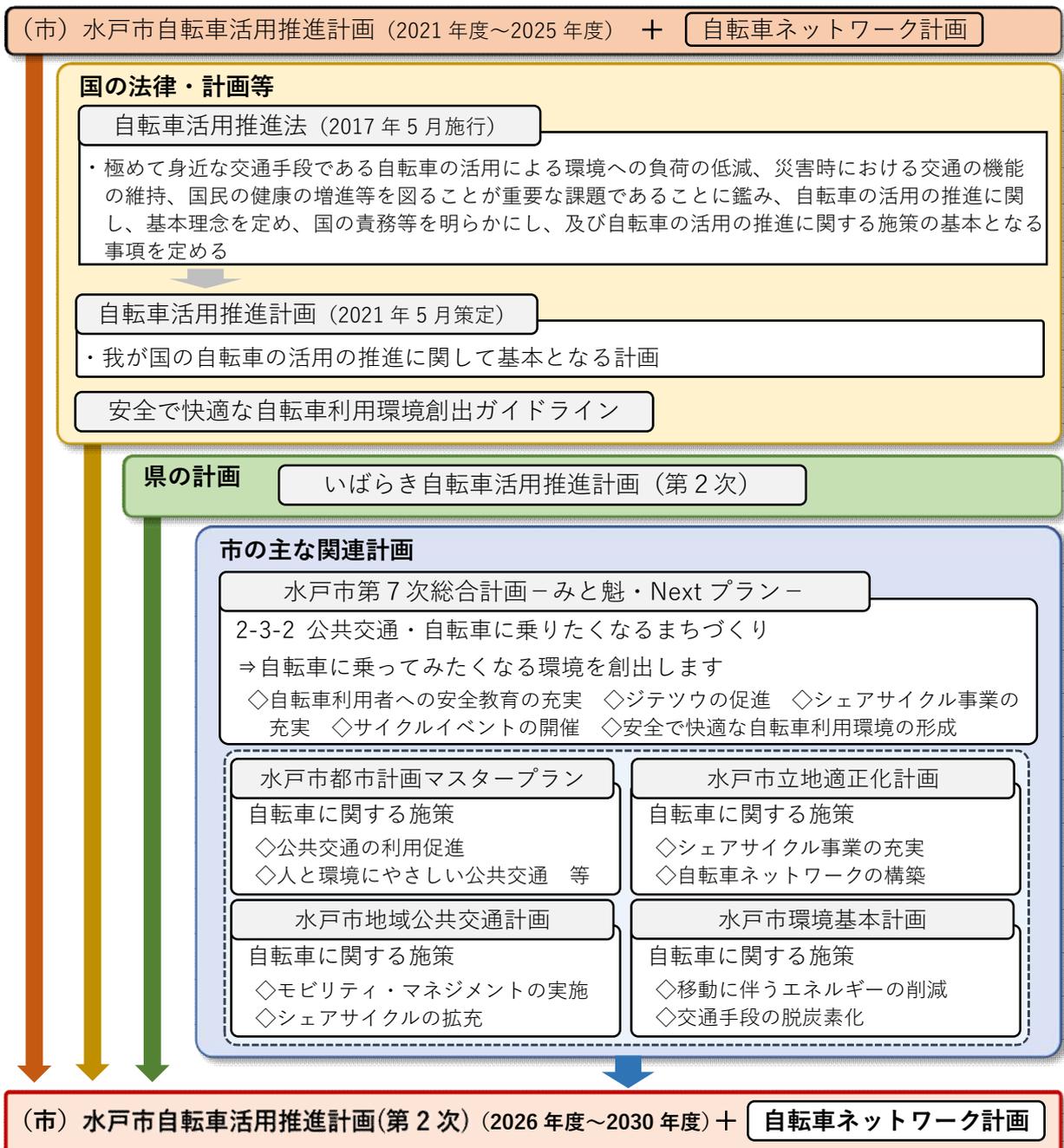
本計画は、SDGsの視点を踏まえ、市民一人一人が自転車の活用による、環境負荷軽減や健康づくり、地域の活性化等に取り組むことに対して支援するため、様々な施策を講じるものです。





### 1-4 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）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。



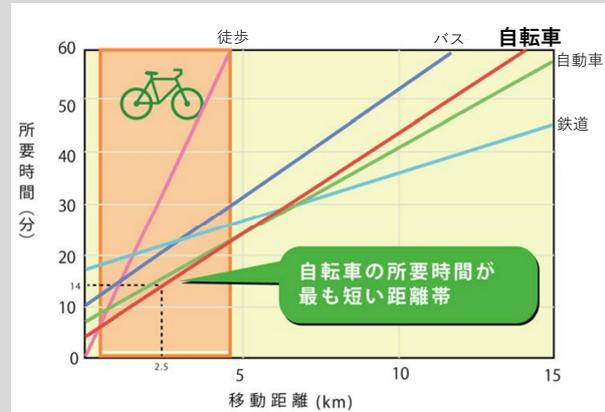
## 1-5 自転車の特性

### 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等も普及しており、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。



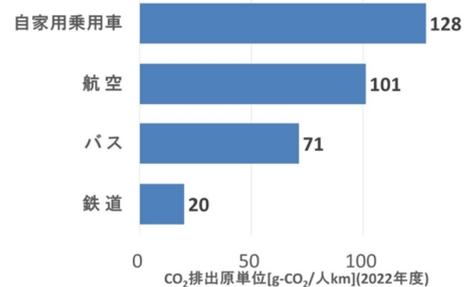
(出典：国土交通省 HP)

### 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等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。

#### 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



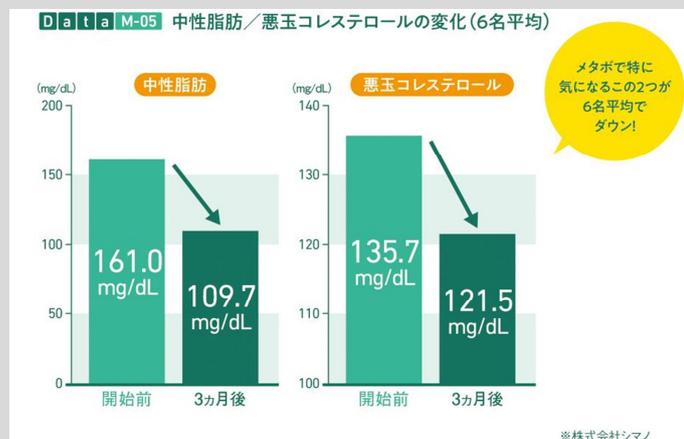
(出典：国土交通省 HP)

### ③ 健康面でのメリット

自転車での移動は有酸素運動のため、高血圧、糖尿病、脂質異常症等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もつながり、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。



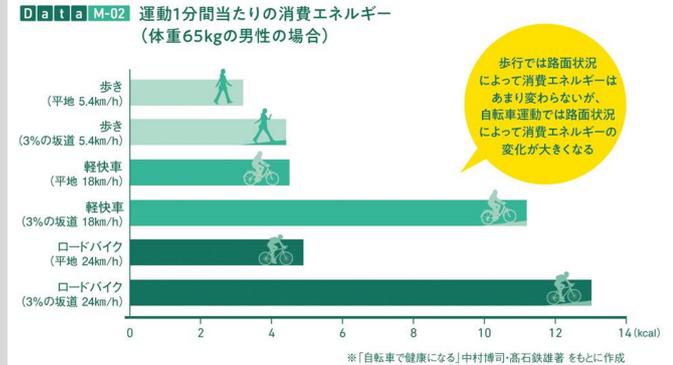
(出典：(株)シマノ「cyclingood」web サイト)



#### 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等の目的に応じて、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。



(出典：(株)シマノ「cyclingood」web サイト)

#### 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、地域の名所等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りたりでき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。

サイクリング市場規模



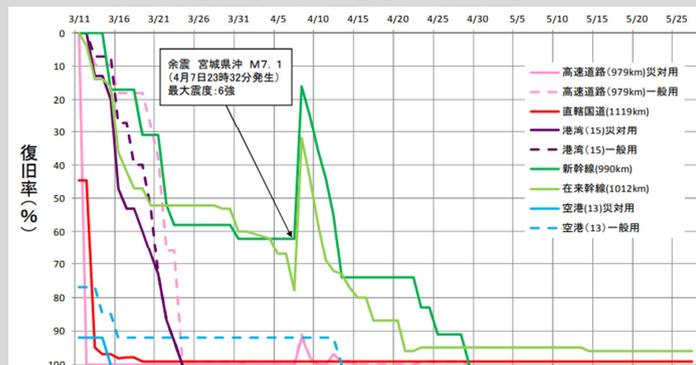
(出典：ツール・ド・ニッポン (一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン))

#### ⑥ 災害時に機動的

地震等の災害発生時には、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等の機器の充電など、非常用電源として活用できます。

東日本大震災発生時の交通関係の復旧状況



(出典：内閣府)



## 1-6 これまでの主な取組

2021（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、「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



### ■水戸市自転車活用推進計画に基づく主な取組

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

#### 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
- ・ 分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

#### 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

### 自転車利用者への安全教育の充実

- 学校や警察、地元企業と連携して、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。

#### ■ヘルメット着用PR



#### ■通行指導の様子



#### ■自転車ルール啓発チラシ



### 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。

#### ■保健加入促進チラシ



### 自転車利用による健康増進

- 地元大学の学生や地元企業の協力のもと、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。

#### ■みとちやりマップ

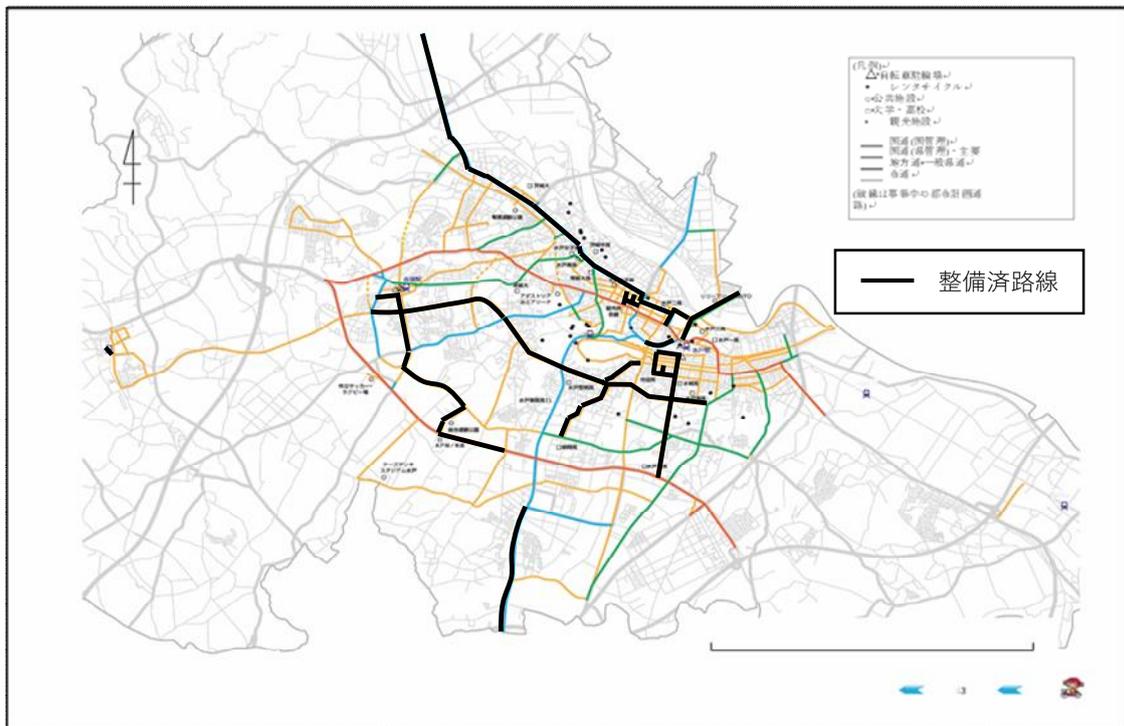


## 基本方針2 自転車に乗ってみたいとなる「道づくり」の主な取組

### 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）

道路管理者	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
	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くなる「しくみづくり」の主な取組

#### 駐輪環境の整備

- 駐輪環境の向上やサイクルアンドバスライドの促進を図るため、県庁バスターミナルに駐輪ラックを整備しました。
- 県で設置したサイクルツーリズムの協議会と連携し、ルート沿線の施設にサイクルラック等を提供しました。

#### ■整備した駐輪場等



サイクルアンドバスライド駐輪場  
(県庁バスターミナル)



サイクルサポートステーション  
(アダストリアみとアリーナ)

#### 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「みとちやり」を開始しました。
- サイクルステーションは、水戸駅を起点としたまちなかの観光・文化施設等の拠点への設置に加え、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。

#### ■シェアサイクル「みとちやり」



【整備状況】 ※2025(令和7)年9月末時点  
自転車：148台  
ステーション：54か所

【利用状況】 ※2025(令和7)年9月末時点  
累計利用回数：116,674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できるコンバーターもあわせて導入しました。
- 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られるよう、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。

#### ■自転車バッテリー用給電システム





## ■水戸市自転車活用推進計画（第1次）の検証

目標指標の達成状況に基づき、第1次計画に位置付けた各施策の評価及び検証を行いました。

### 目標1

#### 車道左側通行の遵守割合

基本方針1

基本方針2

○車道左側通行を遵守する自転車の割合

路線名	当初 2020(令和2)年度	現況値 2024(令和6)年度	目標値 2025(令和7)年度
市道千波2号線	82%	<b>85%</b>	100%
幹線市道39号線(水戸駅南口線)	95%	<b>94%</b>	100%
幹線市道24号線(赤塚駅南口線)	56%	<b>68%</b>	100%
幹線市道12号線(千波・御茶園線)	50%	<b>83%</b>	100%

- 赤塚駅南口線を除く3路線で80パーセント以上と高い割合となっています。
- 通行空間整備と合わせて通行指導を実施した効果が現れていると考えられます。

### 目標2

#### 自転車事故発生件数

基本方針1

基本方針2

○本市における自転車事故発生件数（人身事故）

当初 2019(令和元)年度	現況値 2024(令和6)年度	目標値 2025(令和7)年度
133件/年	<b>105件/年</b>	2019年から 70%以上の減少

- 2019年から5か年で約20パーセントの減少となりました。
- 自転車に対する安全教育や通行空間整備により、交通ルールに従って走行する人が増加した結果であると考えられます。

### 目標3

#### 中心市街地の自転車通行量

基本方針2

基本方針3

○中心市街地の自転車通行量（平日・休日の2日間の合計）

当初 2020(令和2)年度	現況値 2024(令和6)年度	目標値 2025(令和7)年度
3,058台	<b>6,151台</b>	9,500台

- 2020年から4か年で約2倍に増加しました。
- サイクリングマップの作成やシェアサイクル事業の実施など、まちなかでの自転車利用促進の取組の効果が現れていると考えられます。



全ての目標指標において良好な結果となりましたが、目標値に達しなかった状況を踏まえ、適宜取組内容の充実を図った上で施策を継続して実施します。

○第1次計画に位置付けた施策の評価及び検証

施策番号	施策名	評価	検証 (今後の方針)
①	自転車利用者への安全教育の充実	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
②	自動車運転者への啓発の充実	一部取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
③	自転車損害賠償保険の加入促進	着実に各取組が実施された	継続実施
④	自転車利用による健康増進	一部取組が実施された	継続実施
⑤	自転車通勤の推奨	一部取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑥	イベント開催時における自転車利用のPR	着実に各取組が実施された	継続実施
⑦	自転車ネットワークの構築	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑧	分かりやすい案内誘導サインの設置	一部取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑨	道路事情に応じた自転車通行空間の整備	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑩	整備路線の適切な維持管理	着実に各取組が実施された	継続実施
⑪	駐輪環境の整備	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑫	コミュニティサイクル等の整備	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑬	サイクル・アンド・ライドの推進	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施
⑭	公共交通機関との連携	一部取組が実施された	継続実施
⑮	サイクルツーリズムの推進	着実に各取組が実施された	継続実施
⑯	災害時の自転車の活用	着実に各取組が実施された	内容の充実を図り継続実施

基本方針1 関連施策：①～⑥

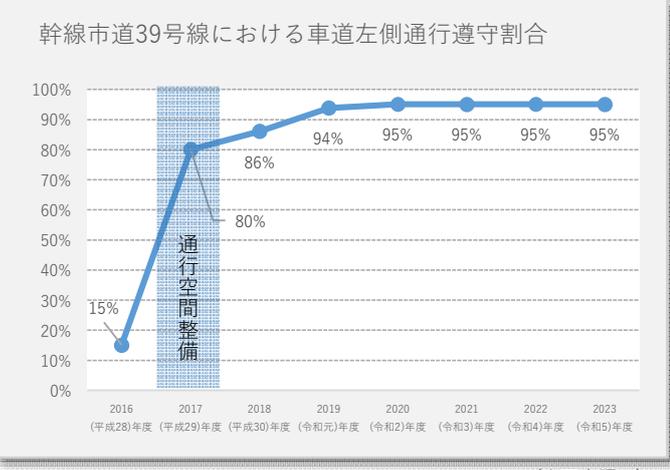
基本方針2 関連施策：⑦～⑩

基本方針3 関連施策：⑪～⑯

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。

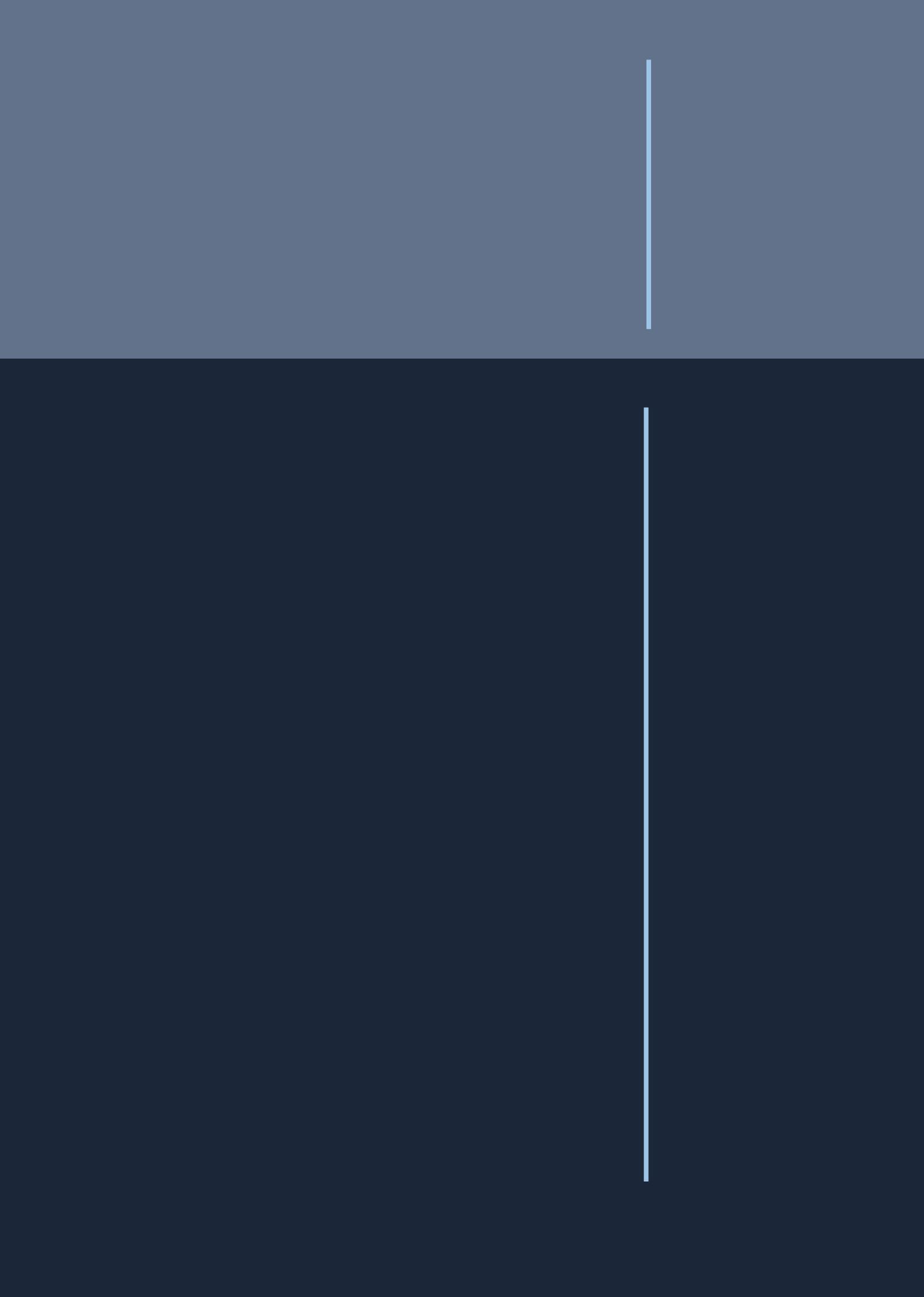


(水戸市調べ)

CHAPTER

# 2

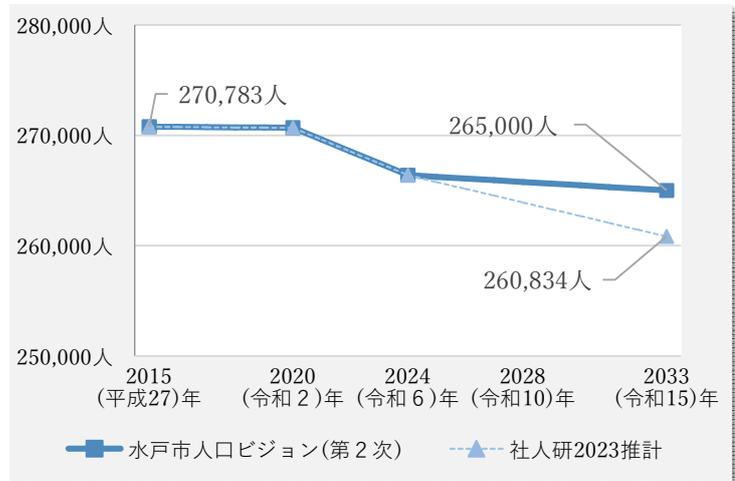
## 現状と課題



## 2-1 人口・地形

### (1) 人口

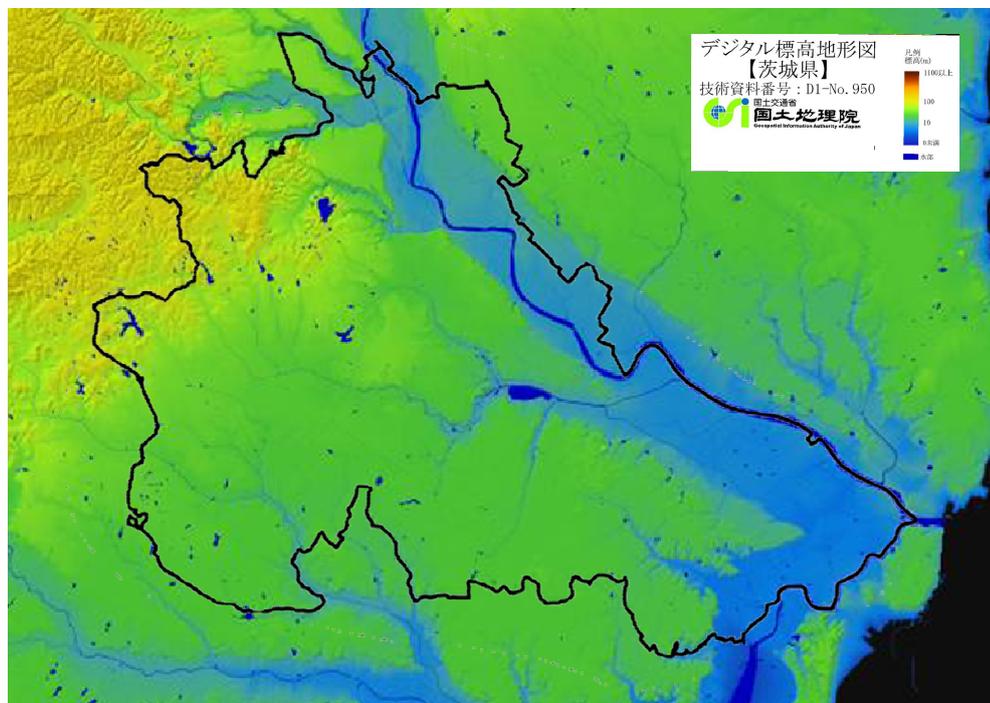
- 本市の人口は 2025(令和 7)年 10 月 1 日時点で 266,575 人となっています。
- 将来的な目標人口は 2033(令和 15)年において、265,000 人としています。



(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さっ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。

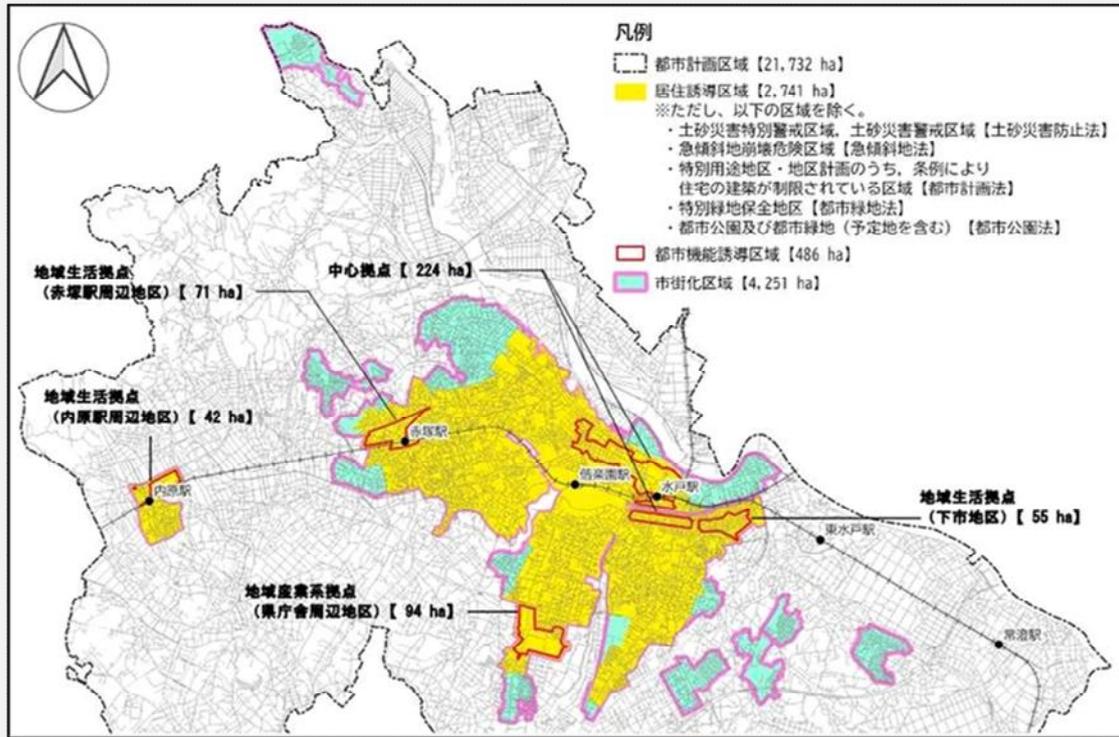


(出典：国土地理院 HP)

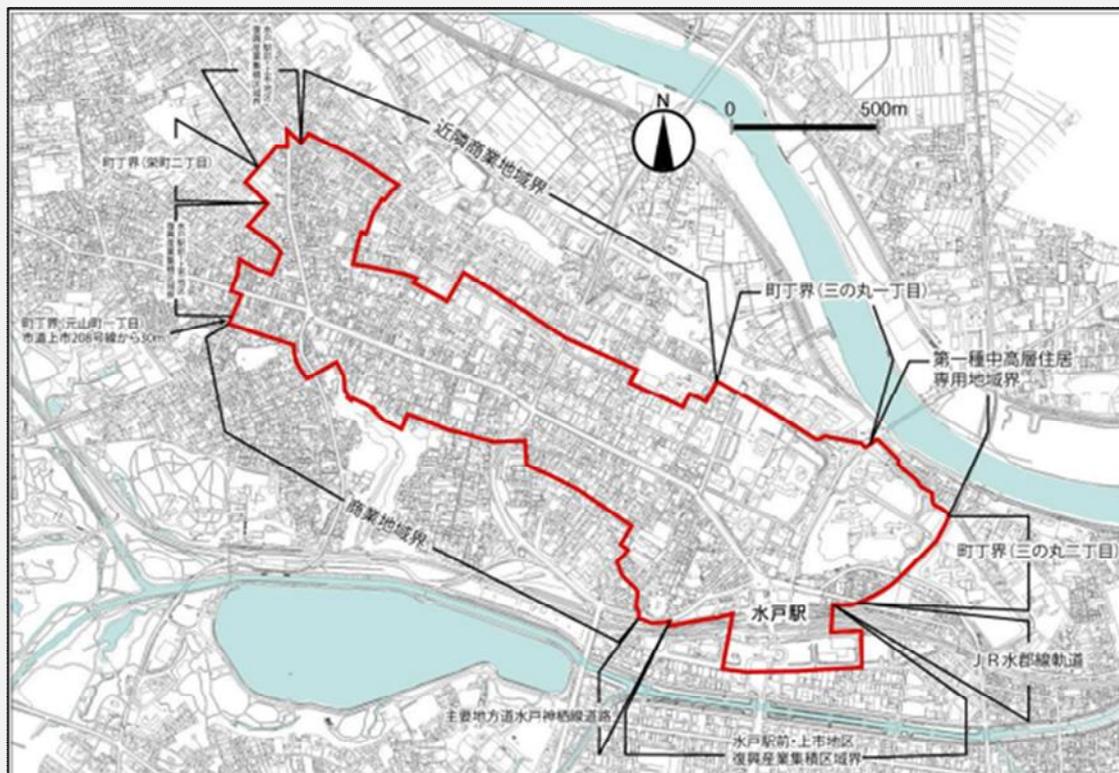


コラム

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」



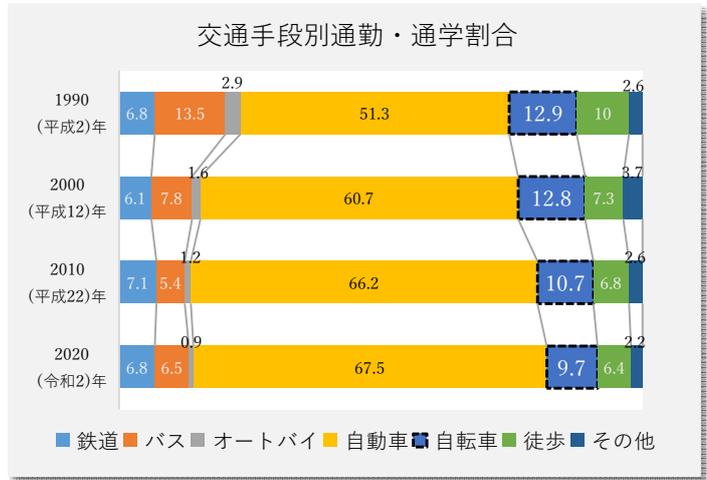
水戸市中心市街地活性化基本計画における「都市中枢ゾーン」



## 2-2 自転車利用の状況

### (1) 交通手段別の利用状況

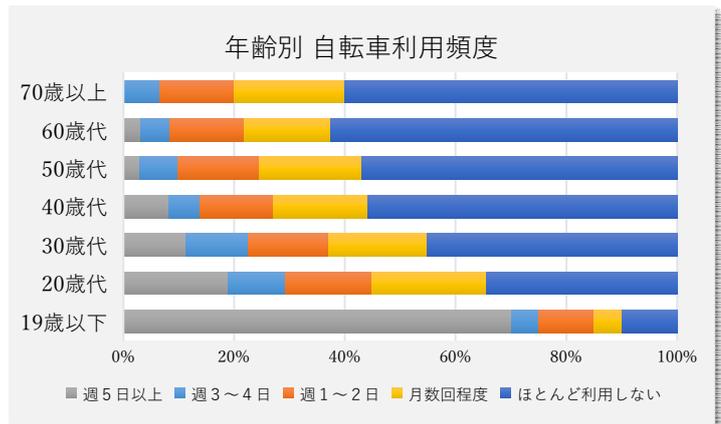
- 本市の通勤通学時の移動手段のうち自転車を利用する割合は年々減少しており2020(令和2)年は9.7パーセントとなっています。
- 鉄道はほぼ横ばいで推移していますが、バスは30年前の5割以下となっています。
- 自動車の割合は年々増加しており、2020(令和2)年は67.5パーセントと高い割合となっています。



(出典：水戸市地域公共交通計画)

### (2) 年齢別の利用状況

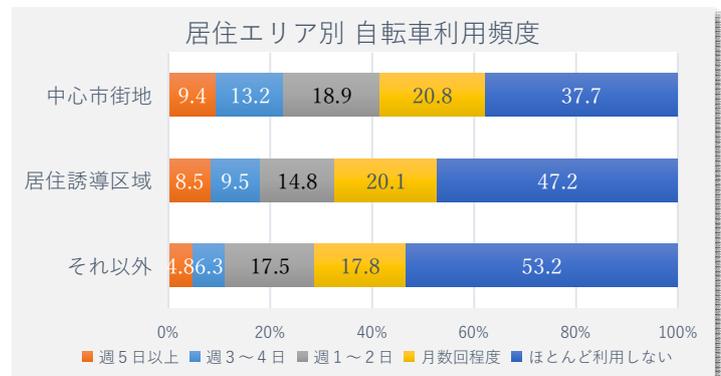
- 19歳以下は”週5日以上”利用する割合が非常に高くなっています。
- 20歳代から60歳代までは年代が上がるにつれて”ほとんど利用しない”の割合が増加しています。



(出典：自転車活用推進に関するアンケート調査)

### (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が自転車をほとんど利用しないとなっています。



(出典：自転車活用推進に関するアンケート調査)

※中心市街地及び居住誘導区域については、10ページ「関連する個別計画の各区域について」を参照



## 2-3 住民ニーズ

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67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(20.4%)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	20.4%
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	0.7%
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、矢羽根整備等の「自転車通行位置の表示」(13.5%) 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	13.5%
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」を合わせた割合も約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36.5パーセントと高くなっています。

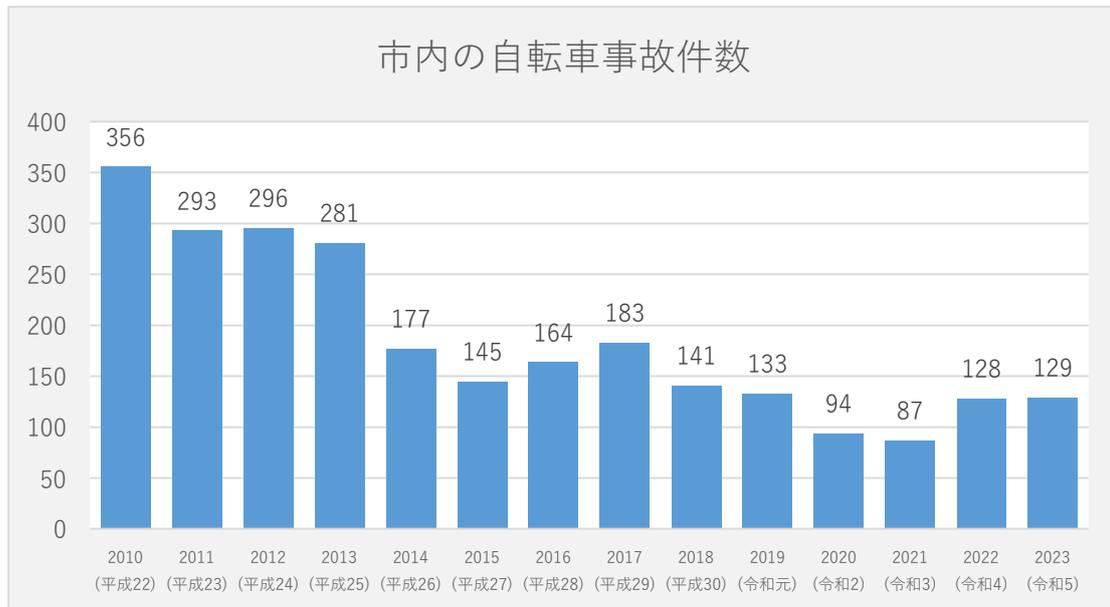
項目(n=1464)	件数	割合
バス停の近くに駐輪場があり自転車とバスが乗り換えやすい	462	31.6%
駅の近くに駐輪場があり自転車と電車が乗り換えやすい	428	29.2%
自転車をそのまま電車にのせられる	286	19.5%
バスに自転車をのせられる	248	17.0%
その他	40	2.7%



## 2-4 交通事故の発生状況

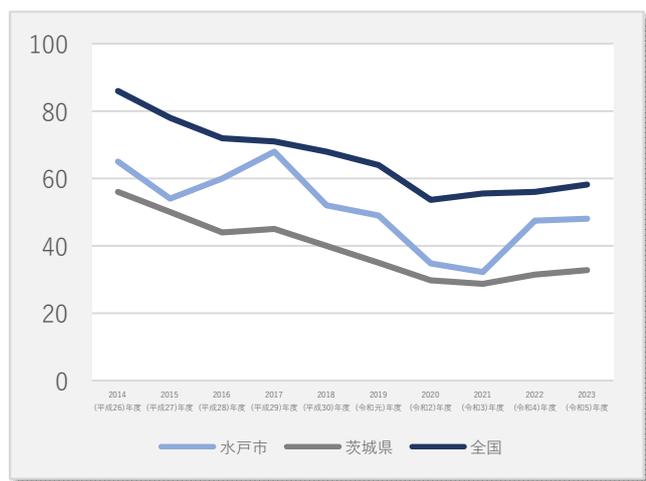
### (1) 自転車が関係する交通事故件数の推移

- 本市の自転車の事故件数は、2010(平成22)年には356件であったものが、2023(令和5)年には129件まで減少しています。



### (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。



	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

(出典：茨城県警察「交通白書」)

## 2-5 自転車の駐輪環境

### (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いて、2024(令和6)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3,023台、赤塚駅で1,242台となります。

水戸市自転車等駐車場	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車場	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車場	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車場	2003(平成15)年度	1,972台	995台	なし
④赤塚駅北口自転車等駐車場	2001(平成13)年度	588台	465台	61台
⑤赤塚駅南口自転車等駐車場	2000(平成12)年度	636台	655台	23台
⑥赤塚駅南口第2自転車等駐車場	2012(平成24)年度	100台	なし	38台

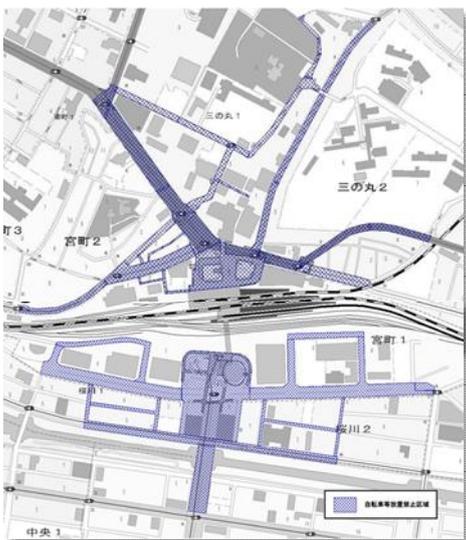
(水戸市調べ)

### (2) 放置自転車の状況

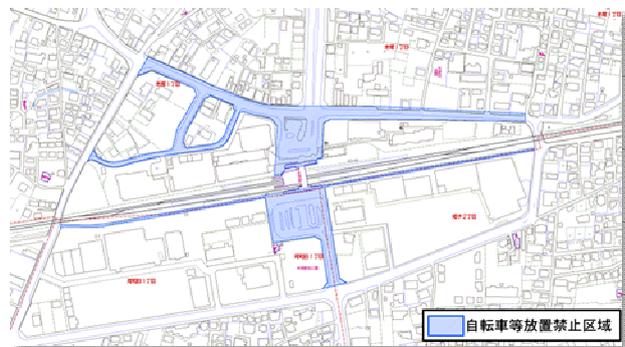
- 水戸駅及び赤塚駅周辺の自転車等放置禁止区域における放置自転車等の撤去件数は、2021(令和3)年度まで減少していましたが、近年、水戸駅周辺では増加しています。



(水戸市調べ)



水戸駅周辺 自転車等放置禁止区域

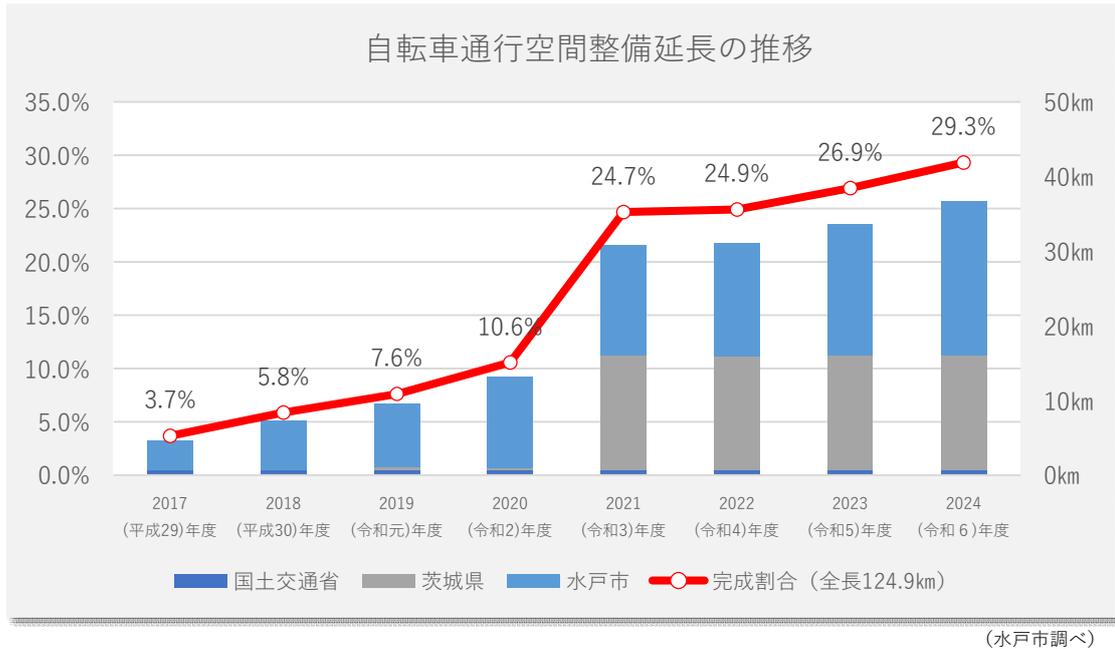


赤塚駅周辺 自転車等放置禁止区域



## 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等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ました。
- 整備した路線においては、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。

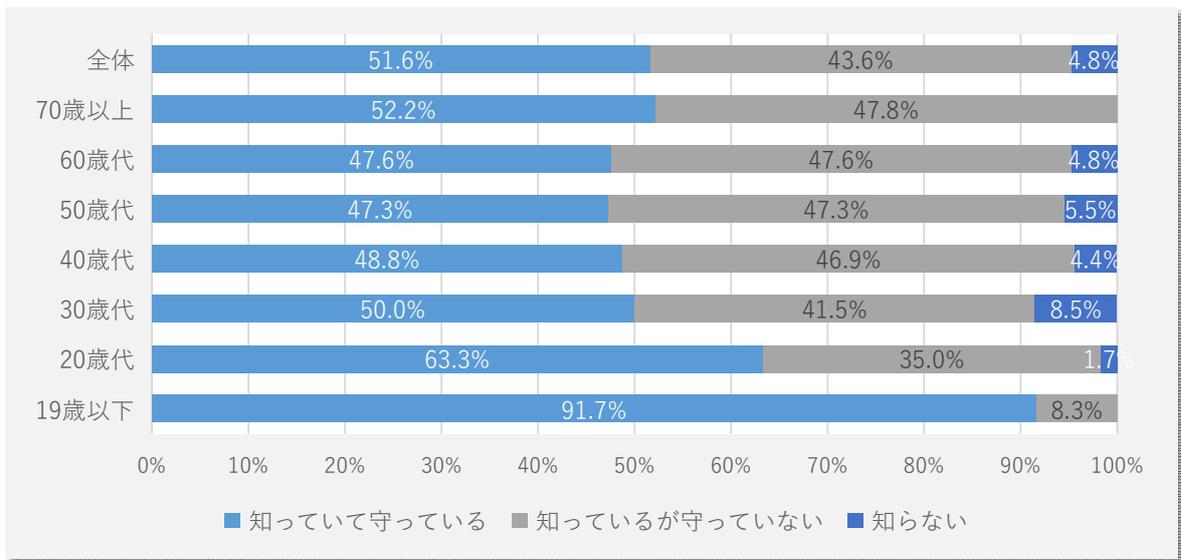




## 2-7 自転車交通ルールへの認識

### (1) 車道の左側通行について

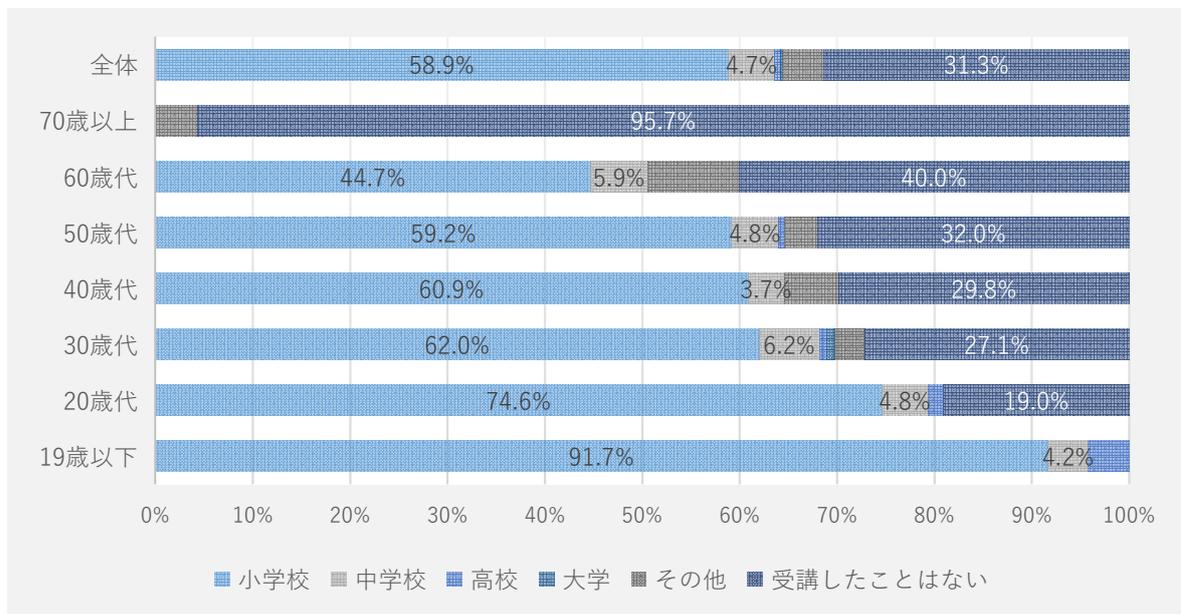
- 19歳以下では、ルールを知っていて守っている割合が91.7パーセントと最も高くなっていますが、20歳代では63.3パーセントと減少し、30歳代以上では50パーセント前後まで減少しています。
- ルール自体を知らない割合は30歳代で8.5パーセントと高くなっており、40歳代から60歳代までは5パーセント前後となっています。



(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歳代から60歳代までは、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。



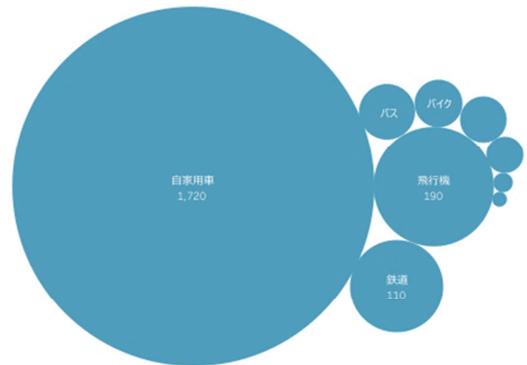
(出典：自転車活用推進に関するアンケート調査)



## 2-8 自転車の活用に向けた課題

### (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、自転車の利用者数が減少していることや自転車事故件数が大きく減っていないことから、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(令和4)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。
- 温室効果ガス排出量の内訳の中で自家用車による移動が大きな割合を占めていることから、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。



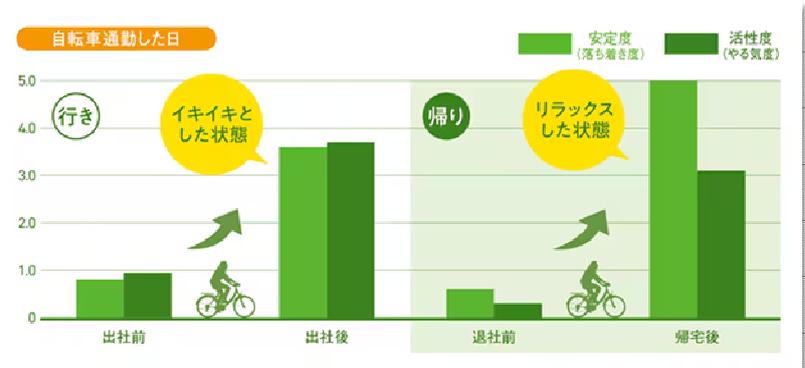
(出典：Ryu Koide, Satoshi Kojima, Keisuke Nansai, Michael Lettenmeier, Kenji Asakawa, Chen Liu, Shinsuke Murakami (2021) Exploring Carbon Footprint Reduction Pathways through Urban Lifestyle Changes: A Practical Approach Applied to Japanese Cities. Environmental Research Letters, 16 084001  
小市 隆・小嶋 公平・南齊 規介・Michael Lettenmeier・浅川 賢司・劉 晨・村上 進彦 (2021) 「国内52都市における脱炭素型ライフスタイルの選択版：カーボンフットプリントと削減効果データブック」)

### (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等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、運動効果としてメンタルヘルスの改善も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。



(出典：水戸市データヘルス計画(第2次))



(出典：シマノ「cyclingood」web サイト)

### (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、千波湖等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、物を所有するモノ消費から、体験や経験するコト消費へと消費スタイルがシフトしており、自転車利用環境においても、地域を巡り名所や食等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。
- まちなか等で行われるイベントやプロスポーツの試合等の際、アクセス性が良い反面、交通渋滞等が発生していることから、自転車での来場を促す取組が求められています。



### (4) 安全・安心

- 市内の自転車事故件数は減少傾向ですが、第1次計画の目標を達成できていないことから、引き続き、自転車の事故防止対策を強化していく必要があります。
- 自転車事故の減少と交通マナーの向上を図るため、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、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、車道寄りをすぐに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。

**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。

**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りましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車で乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

警察庁

(出典：警察庁 HP)



## コラム

### 交通反則通告制度について

- 2024（令和6）年5月17日に道路交通法の一部が改正され、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用が新たに規定され、2026（令和8）年4月1日から施行されることとなりました。
- この制度は、交通違反のうち比較的軽微な違反を反則行為とし、反則行為の違反者は、反則金を納付すれば、刑事罰が科されない制度です。



#### 〈導入の背景〉

これまで、自転車の交通違反は、例外なく刑事手続の対象となっていました。多くの場合は不起訴となり、実態として違反者に対する責任追及が不十分との指摘がありました。

また、自転車の安全利用の促進に向け、積極的に検挙したところ、自転車の交通違反の検挙件数は大幅に増加しましたが、その反面、刑事手続に伴う負担の軽減や実効性のある制裁とする必要がありました。



（出典：内閣府「令和6年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況」）

#### 制度概要

交通違反で検挙された16歳以上の自転車利用者に対して**反則行為**※を青切符で処理する。

※ 比較的軽微であって現認可能・明白・定型の113種類の違反行為

#### 【主な反則行為に対する反則金の額】

主な反則行為	反則金
スマホを手に保持して使用	12,000円
遮断機が下りた踏切立ち入り	7,000円
制動装置(ブレーキ)不良	5,000円
逆走や歩道通行等	6,000円
一時不停止	5,000円
信号無視	6,000円
傘差し・イヤホンで音楽等	5,000円
無灯火	5,000円
並んで走行	3,000円
2人乗り	3,000円

スマホを手に持って通話したり、画面を注視  
反則金：12,000円

一時停止の指定のある交差点で一時不停止  
反則金：5,000円

※酒酔い運転や妨害運転等の悪質・危険な違反行為(24種類)

については、引き続き刑事手続の対象となります。

自転車の指導取締りの基本的な考え方については、「**自転車ルールブック**」(警察庁)を参照してください。

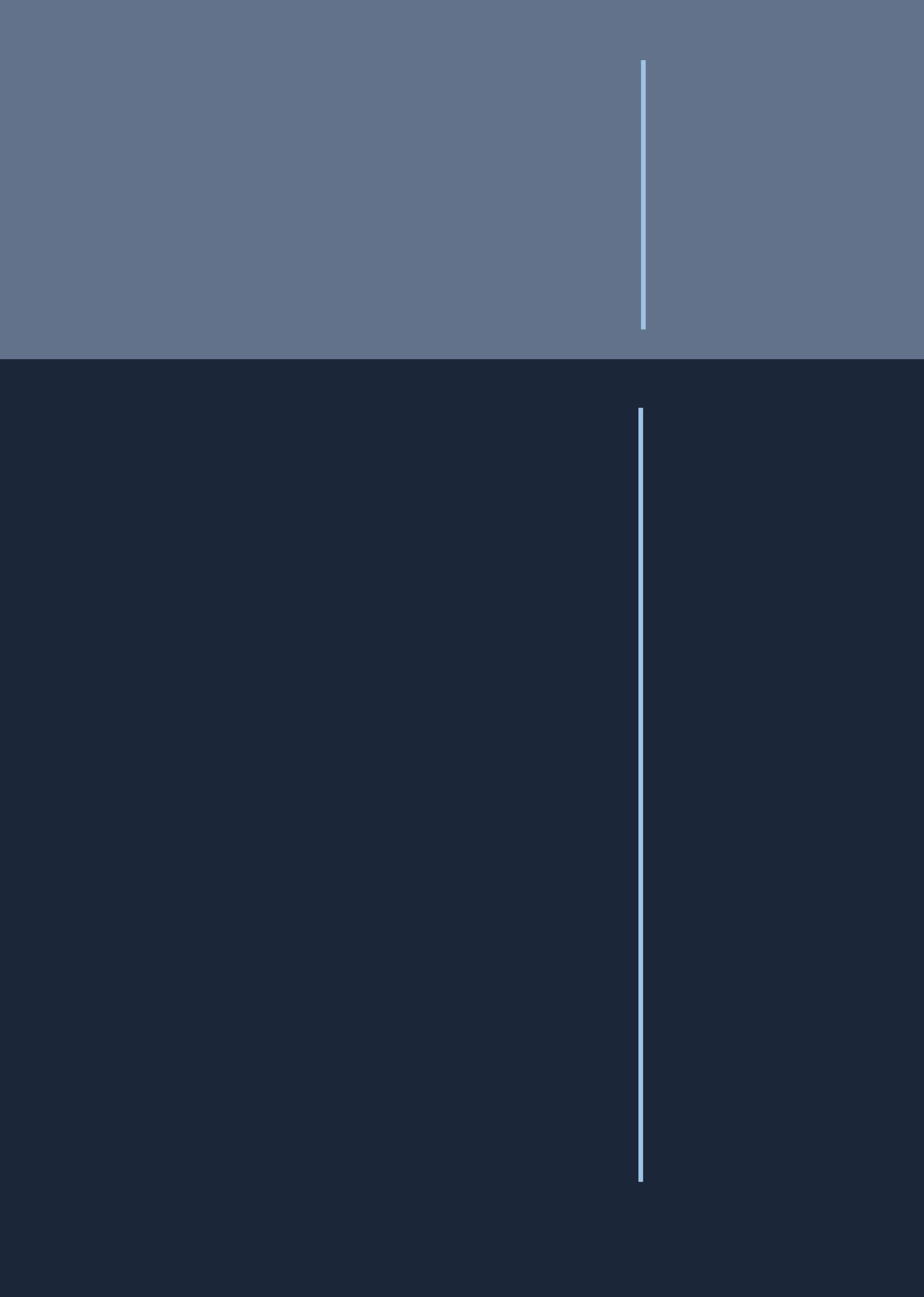
交通ルールを守って、安全に自転車に乗しましょう。  
また、ヘルメットの着用も心がけましょう。



CHAPTER

# 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、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等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通行している実態があるため、自転車が安全に車道を通行できる環境の整備に取り組む必要があります。その際、歩行者の安全確保の視点から、自転車は車両であるという意識の定着を図ること、自動車運転者にルールを守った走行について注意喚起を行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等を進めてきましたが、依然として自転車が安全・快適に利用できる環境は十分に整備しきれていないのが現状です。つきましては、これらの取り組みをより一層加速させ、市民が安心して利用できる環境の実現を目指す必要があります。

このような自転車利用に関する現状や課題を踏まえ、安全で快適な自転車の利用環境を実現し、自転車の利用を促進するため、本市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

A city where  
you want to ride  
a bicycle



### 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」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 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等により、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。

#### 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 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。



### 3-3 目標と施策

基本方針ごとに目標を設け、目標達成の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構築

- ① 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進
- 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 自転車に対する安全意識の向上

- ⑥ 自転車利用者への安全教育の充実
- ⑦ 自動車ドライバーへの啓発の充実
- ⑧ 自転車損害賠償責任保険の加入促進

#### 4 自転車による地域の安全性の向上

- ⑨ 災害時の自転車の活用

#### 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 スポーツと連携したまちなか回遊の推進

#### 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 自転車を活かした健康づくり

- ⑭ 自転車利用による健康管理
- ⑮ 自転車通勤の促進

#### 8 環境にやさしい都市の実現

- ⑯ 移動手段のベストミックス
- ⑰ イベント開催時における自転車利用の促進



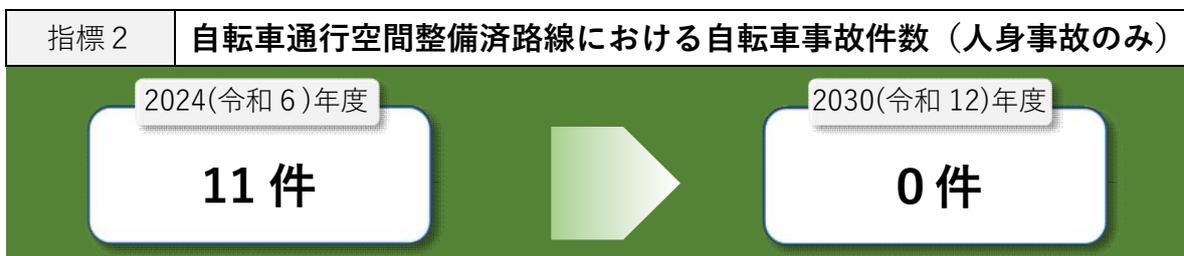
### 3-4 成果指標

目標の達成状況に関する成果指標を設定します。



#### 目標

- 1 自転車ネットワークの構築
- 2 気軽に自転車を利用できる環境づくり
- 3 自転車に対する安全意識の向上
- 8 環境にやさしい都市の実現



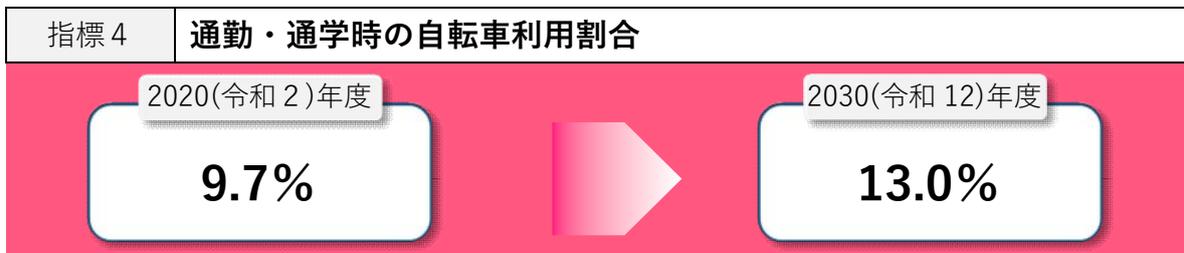
#### 目標

- 1 自転車ネットワークの構築
- 3 自転車に対する安全意識の向上
- 4 自転車による地域の安全性の向上



#### 目標

- 2 気軽に自転車を利用できる環境づくり
- 5 地域資源を活かした回遊性向上
- 6 サイクリングを楽しむ機会の創出
- 8 環境にやさしい都市の実現



#### 目標

- 2 気軽に自転車を利用できる環境づくり
- 6 サイクリングを楽しむ機会の創出
- 7 自転車を活かした健康づくり
- 8 環境にやさしい都市の実現

CHAPTER

# 4

## 施策の概要





## 目標 1 自転車ネットワークの構築

- 2021（令和3）年3月に水戸市自転車活用推進計画に位置付けた自転車ネットワーク計画の整備状況や近年の自転車を取り巻く社会情勢等を踏まえた、新たな自転車ネットワーク計画を作成します。
- 関係機関と協議の上、暫定形態である車道混在型整備と合わせて、自転車専用通行帯等の完成形態での整備を検討します。
- 限られた道路空間を有効活用して自転車通行空間を整備するため、空間再配分に加え様々な整備手法等を検討します。
- 社会課題や利用者ニーズを踏まえ、自転車の活用推進に向けた施策に応じた自転車ネットワークの整備を図ります。

### 施策①

#### 【取組内容】

#### 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進

- ア 自転車ネットワーク計画
- イ 自転車ネットワーク計画に沿った整備の推進
- ウ 整備路線の適切な維持管理

### 施策②

#### 【取組内容】

#### 自転車道・自転車専用通行帯等の整備の検討

- ア 現地状況に応じた道路空間再配分の検討 **【新】**
- イ 走行空間の創出手法の検討 **【新】**

### 施策③

#### 【取組内容】

#### 自転車施設の案内表示や通行空間の情報提供

- ア 分かりやすい案内誘導サインの設置
- イ 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



## 目標1 自転車ネットワークの構築

### 施策① 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進

- 自転車の車道走行について、アンケートで車道（路肩）が狭く自動車との距離が近くて不安といった理由が多く聞かれたことから、安心して走行できる走行環境の整備が求められています。
- 国のガイドラインに基づき、水戸市の自転車ネットワーク計画を作成するとともに、設定した自転車ネットワーク路線ごとに交通状況等に適した通行空間の整備を推進します。

#### 【取組内容】

##### ア 自転車ネットワーク計画

実施主体 | 市、各道路管理者

本市の自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な自転車ネットワークを選定し、その路線の整備形態等を計画に示します。

#### 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。

計画の対象  
エリアの設定

ネットワーク  
路線の選定

整備形態  
の選定



目標1 自転車ネットワークの構築

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。

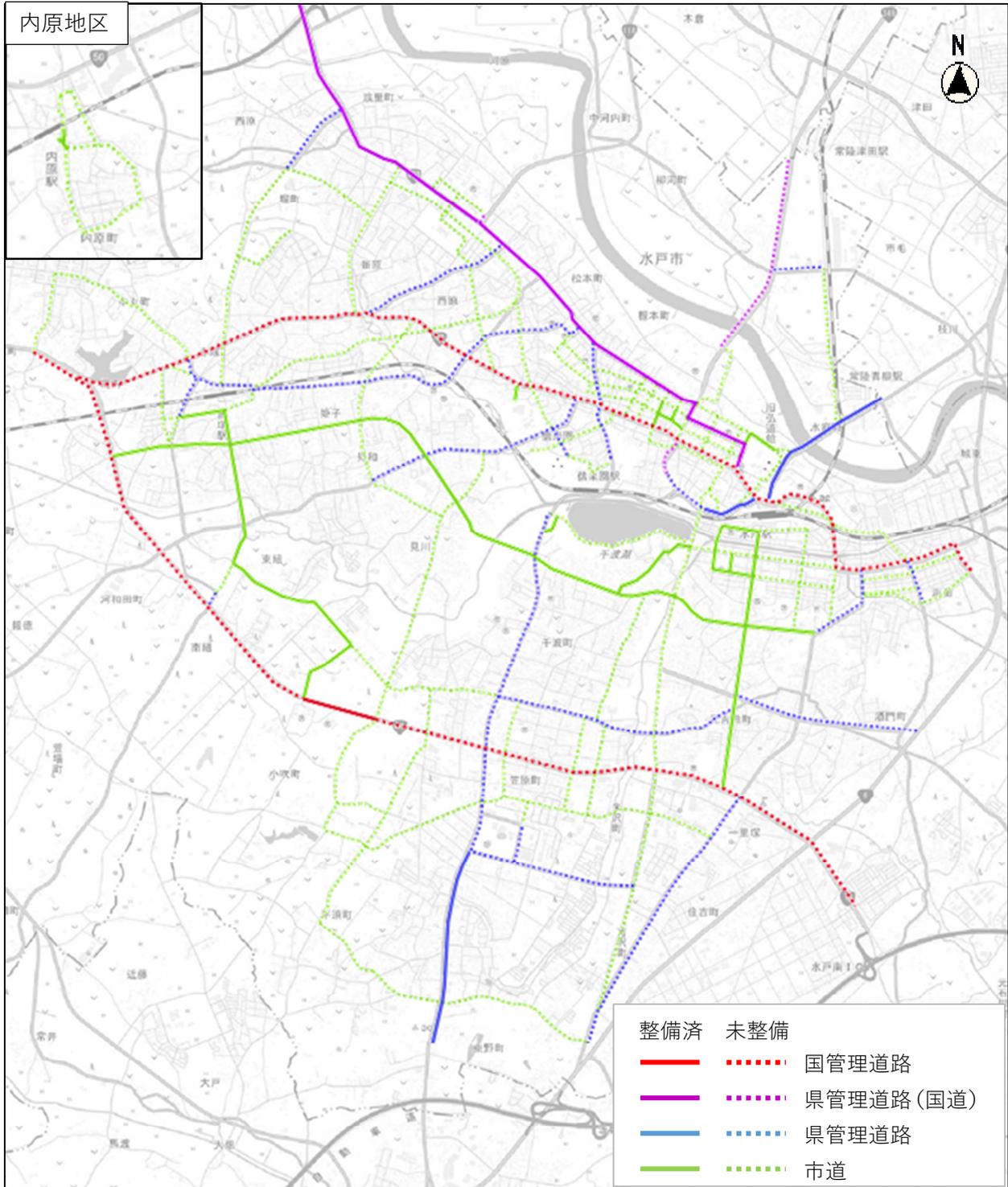
【ネットワーク路線選定の基本的な考え方】

	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等大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市核の主要路線</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 50 号</li> <li>国道 51 号</li> <li>県道赤塚馬口労線</li> <li>市道内原 8-0050 号線</li> </ul> <p style="text-align: right;">他</p>
②	通学路、病院や福祉施設の周辺等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の向上を図るため、自転車通行空間を確保する路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車交通量が多い路線</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 349 号</li> <li>幹線市道 3 号線</li> <li>幹線市道 15 号線</li> </ul> <p style="text-align: right;">他</p>
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"> <li>高校及び大学の通学路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水戸駅から各学校を結ぶ路線</li> <li>赤塚駅から各学校を結ぶ路線</li> </ul>
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"> <li>観光施設の回遊性向上に資する路線</li> <li>買い物の利便性向上に資する商業施設周辺の路線</li> <li>公共交通網を補完する路線</li> <li>シェアサイクルの利用が多い路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水戸駅周辺（上市・駅南地区）</li> <li>下市地区</li> <li>赤塚駅周辺</li> <li>内原駅周辺</li> </ul> <p style="text-align: right;">他</p>
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"> <li>施設整備計画との整合</li> <li>道路新設又は改良計画との整合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線市道 2 号線</li> <li>都市計画道路 3・4・14 号線</li> </ul>
⑥	自転車通行空間が整備されている路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 50 号バイパス（一部）</li> <li>市道千波 2 号線</li> </ul> <p style="text-align: right;">他</p>
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"> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要地方道水戸勝田那珂湊線</li> <li>幹線市道 6 号線</li> <li>市道上市 302 号線</li> <li>①～⑥の連続性を確保するための路線</li> </ul>



# 目標1 自転車ネットワークの構築

## 【ネットワーク路線図】



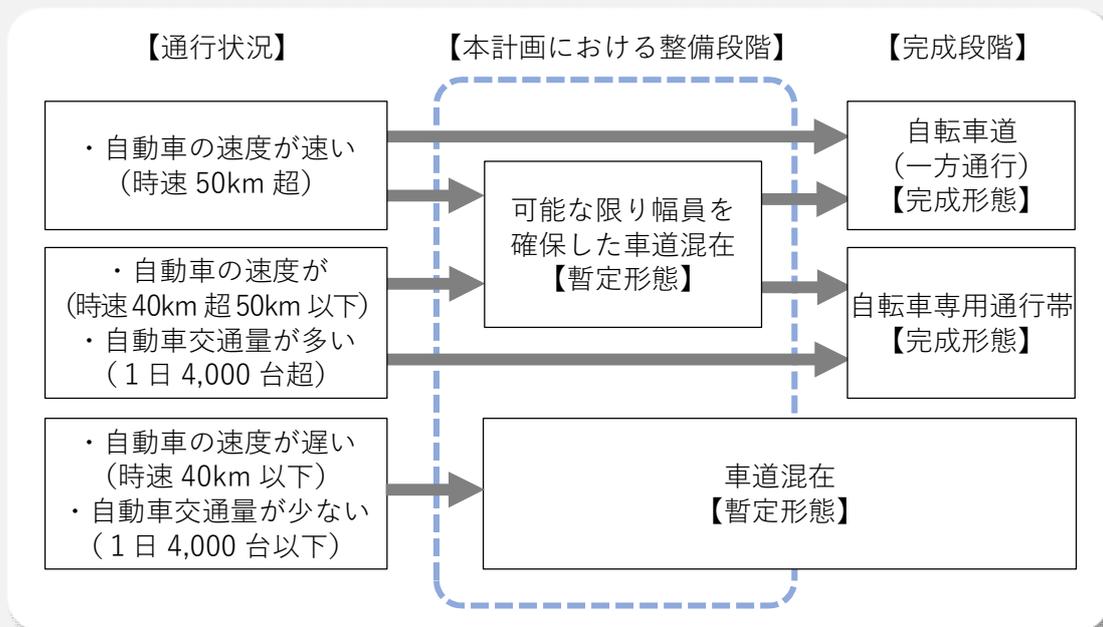
### 3 整備形態の選定

#### (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幅員等を考慮した上で、「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」とす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。

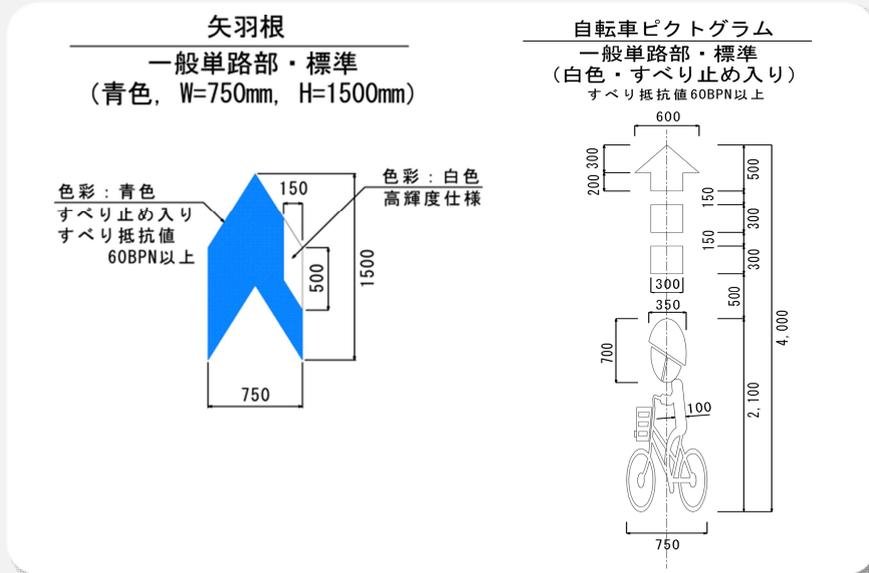
また、自転車が車道を通行することについて、一般的なルールとして理解が深まっていない状況であることから、自動車運転者に対して、自転車通行空間の存在を認識してもらうことを主な目的として、自動車運転者からの視認性を高めた自転車ピクトグラムや矢羽根による路面表示を併せて行います。



## 目標1 自転車ネットワークの構築

### 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

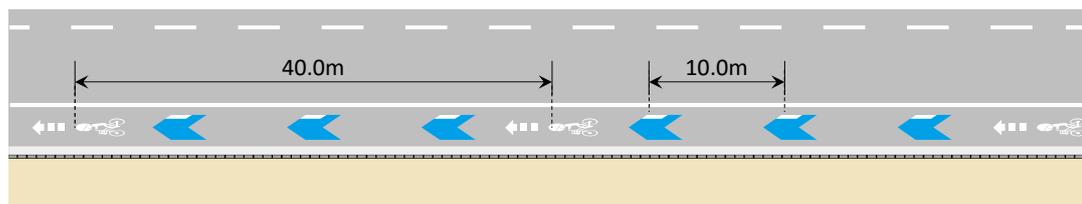
自転車ピクトグラムは、一般単路部において、交差点の前後やバス停前後等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とします。

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、沿線景観等に配慮し、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

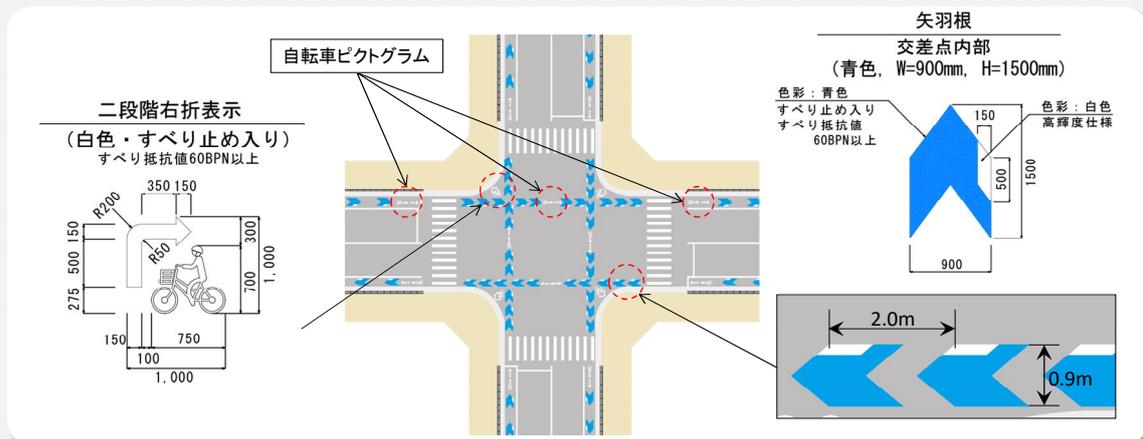
矢羽根は10メートル間隔、自転車ピクトグラムは40メートル間隔の設置を標準としますが、郊外部や自動車交通量の少ない箇所等は適切な設置間隔に広げることとします。



## 目標1 自転車ネットワークの構築

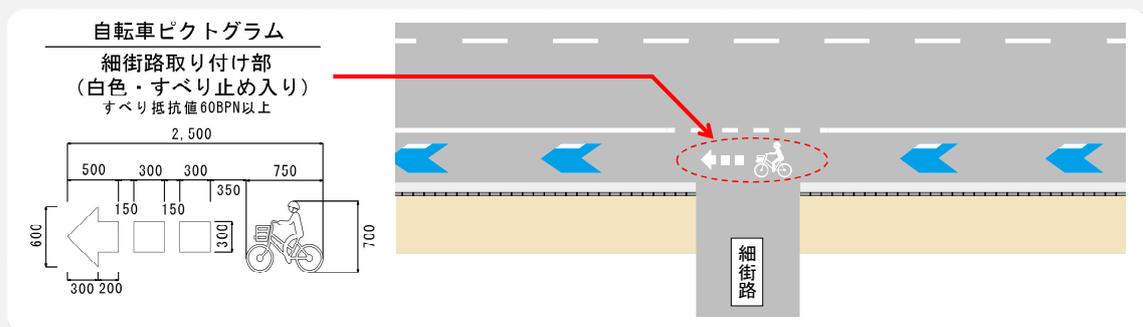
### イ 交差点における路面表示方法

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。



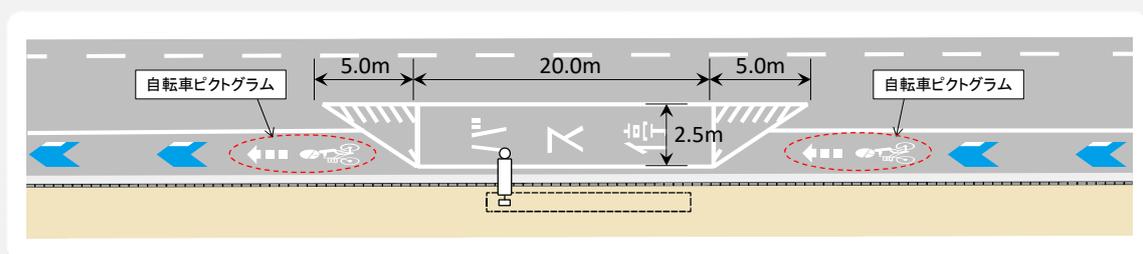
### ウ 細街路との交差点における路面表示方法

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。



### 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。





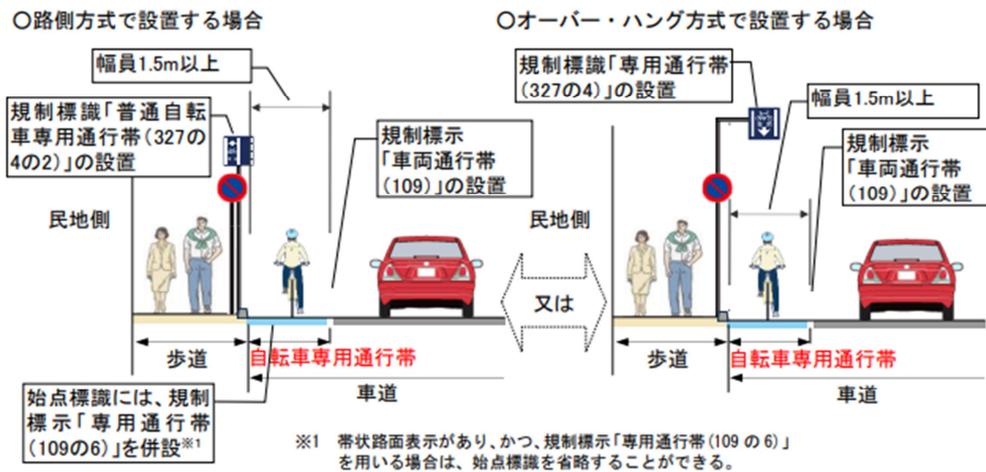
### (3) 自転車専用通行帯及び自転車道について

#### ① 自転車専用通行帯の整備手法について

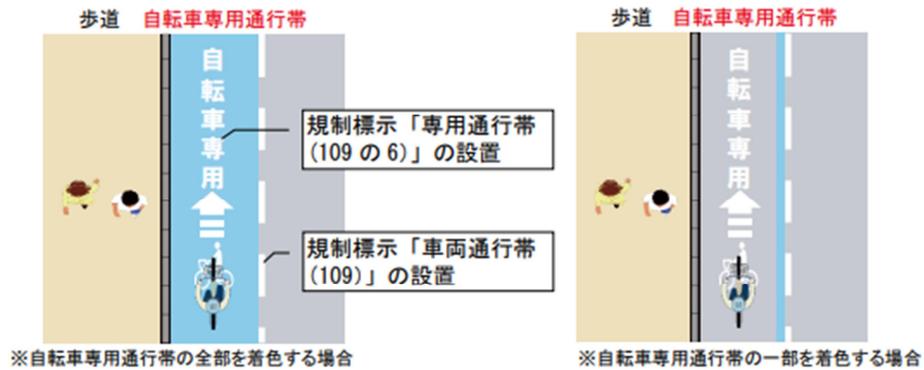
「自転車専用通行帯」については、1.5メートル以上の幅員を確保するものとします。ただし、空間的制約がある場合など、1.5メートルの幅員を確保できない場合は、局所的に1.0メートルまで幅員を縮小します。

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。

#### 【自転車専用通行帯の整備イメージ】



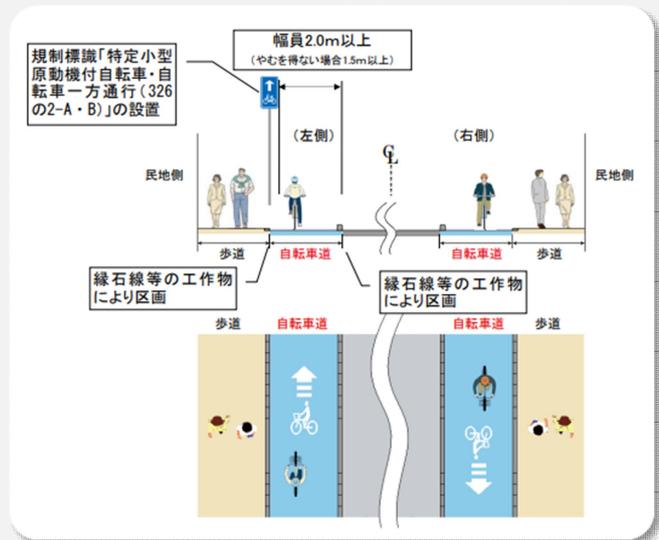
#### ○路面標示を設置する場合



② 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、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することを基本とし、通行方法については一方通行とします。



自転車専用通行帯の整備イメージ

(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在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等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等を考慮した上で、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】

路線名	延長	路線名	延長
幹線市道 12 号線	5.2km	幹線市道 24 号線	1.2km
幹線市道 21 号線	1.5km	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的に整備着手を図ります。

##### 【B路線】

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

### (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、事故形態等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。

## 目標1 自転車ネットワークの構築

### イ 自転車ネットワーク計画に沿った整備の推進

実施主体 | 各道路管理者

- 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、自転車通行空間を整備します。
- 交通ルールに従って、正しく自転車を利用してもらうため、路面表示の工夫や看板の設置等も検討します。
- 生活道路等で、歩行者や自転車が特に危険な状況がみられるときは、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します。

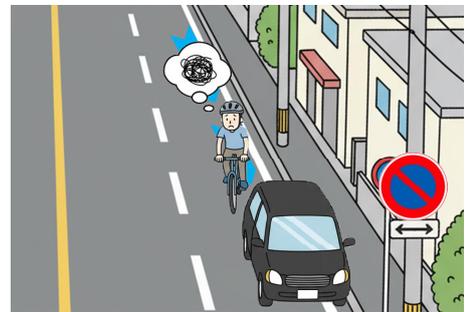


市内の整備状況（左から矢羽根、看板、歩道上表示）

### ウ 整備路線の適切な維持管理

実施主体 | 各道路管理者

- 整備した路線が常に走行しやすい状態となるよう、植栽の管理や路肩の清掃、路面のひび割れ等の補修を適切に行います。
- 矢羽根等の路面表示は、通常点検や利用者からの情報をもとに、必要に応じて更新を検討します。
- 違法路上駐車車両の排除を関係機関と連携して行います。



違法路上駐車で困っている状況イメージ（AI生成）



## 目標1 自転車ネットワークの構築

### 施策② 自転車道・自転車専用通行帯等の整備の検討

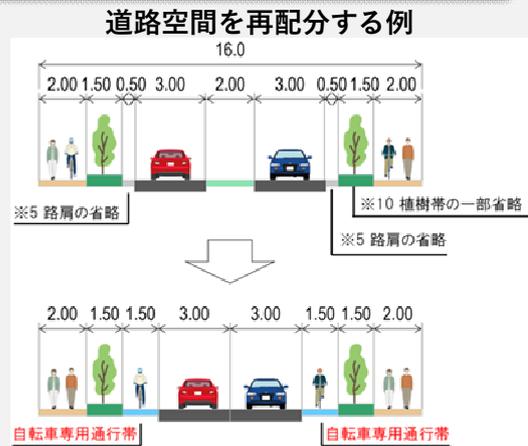
- 自転車ネットワーク路線ごとに交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の完成形態での自転車通行空間の整備形成を選定します。
- 既設道路については、現状で完全形態での整備が可能な路線の調査を行うとともに、空間の再配分等により整備が可能な路線について、規制速度の抑制も含めた空間の再配分による完成形態の整備の可能性を検討します。
- 矢羽根表示等の暫定形態で整備した道路については、整備優先度を設定し、計画的に完成形態での再整備を進めます。

#### 【取組内容】

##### ア 現地状況に応じた道路空間再配分の検討【新】

実施主体 | 各道路管理者

- ネットワーク路線のうち、自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能な路線を選定し、道路管理者や警察等と協議のうえ、完成形態での整備を検討します。
- 既に暫定形態で整備済のネットワーク路線についても、規制速度の抑制も組み合わせた道路空間の再配分等により空間を確保し、完成形態での整備について検討します。



(出典：国土交通省)

##### イ 走行空間の創出手法の検討【新】

実施主体 | 各道路管理者

- 限られた道路空間を有効活用して自転車通行空間を生み出す手法として、側溝や街渠等の工法を工夫し、完成形態での自転車通行空間の整備を検討します。
- 自転車通行空間の整備に当たっては、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため、グレーチング蓋の格子の形状等を工夫したものやスリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことを検討します。



(出典：国土交通省)



## 目標1 自転車ネットワークの構築

### 施策③ 自転車施設の案内表示や通行空間の情報提供

- 駐輪場や休憩所等の自転車施設の案内表示や整備した自転車ネットワーク路線の利用を促すため、整備済ネットワーク路線を見える化して広く発信します。
- 自転車を QOL (Quality of Life) に寄与するモビリティと捉え、環境や健康、地域の活性化等の自転車利用による効用を発信します。

#### 【取組内容】

##### ア 分かりやすい案内誘導サインの設置

実施主体 | 市

- 自転車のための施設が近くにあることを自転車利用者に分かりやすく伝えるための案内表示の設置を検討します。
- 表示内容は、統一された看板やバナー（のぼり旗等）に、利用できるサービスをピクトグラムで表示します。



##### イ 自転車ネットワーク路線や自転車利用の効用等の情報発信

実施主体 | 市

- 自転車ネットワークの整備状況について Web ページ等で発信します。
- 自転車利用の効用について、関係部署等と連携し、Web ページ等で発信します。





## コラム

### パリ市の自転車走行空間の整備について

フランスのパリ市では、気候変動対策、交通渋滞の緩和、住民の健康増進、都市の生活の質の向上等に対応するため、2015年にアンヌ・イダルゴ市長が「プラン・ヴェロ」を掲げ、自転車をパリの交通政策の柱の一つとして位置付け、自転車道を倍増するために大規模な投資と具体的な目標を設定しました。



現在は2021年～2026年を計画期間とする「Bicycle Plan、Act 2」に基づき、5年間で、2億5,000万ユーロを超える予算を投じて総延長1,000キロメートルの自転車道ネットワークを形成し、パリを「100%自転車利用可能な都市」へと変革することを目指しています。

実際、自転車道ネットワークの整備によって、自転車利用者が劇的に増加しており、2018年には日常的な自転車利用は3パーセント未満でしたが、2024年時点では日常的な自転車利用が9パーセントに達しました。また、パリ中心部では、自転車による移動が全移動の11.2パーセントを占め、車の利用（4.3%）を上回っています。特に、ラッシュアワー時には、自転車による移動が18.9%を上回っています。

さらに、自転車レーンの整備は、女性のようなこれまで自転車利用が少なかった層の自転車利用を増やす効果があるとされていることから、2005年から2020年の間に建設された500キロメートル以上の自転車道のうち、3分の2を「プロテクト・バイクレーン」（保護された自転車レーン）とし、これらが女性や子供の自転車利用を促進したとされています。

実際に2015年から2020年の間に、パリにおける女性の自転車利用者の割合は30パーセントから40パーセントに増加しました。

※ コロナピスト：コロナウィルス対策のためにフランスで誕生した市街地の自転車レーン

〈コロナピスト※の様子（パリ）〉



出典：パリ市 HP 「Mobilites : decouvrez la carte des nouveaux aménagements」



## 目標 2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

- シェアサイクルは、観光目的から日常利用まで、必要な時に必要なだけ利用ができる、利便性の高いサービスです。本市の「みとちゃり」も多くの人に利用されており、事業の拡大やイベント時の新たな来場手段としてなど、更なる利便性の向上が期待されています。
- 自転車の駐輪需要の高い鉄道駅の周辺や集客施設における駐輪場の利便性向上を図ります。

### 施策④

#### 【取組内容】

#### シェアサイクル事業の推進

- ア シェアサイクルステーションの面的整備を含む戦略的配置 **【新】**
- イ プロスポーツの試合時等における臨時ステーションの開設 **【新】**

### 施策⑤

#### 【取組内容】

#### 公共空間を活用した駐輪環境の整備

- ア 交通結節点へのサイクルアンドライド用駐輪場の設置
- イ まちなか駐輪場情報の発信 **【新】**
- ウ 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 **【新】**
- エ まちなかへの自転車等駐車施策の推進 **【新】**



目標2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

施策④ シェアサイクル事業の推進

- シェアサイクル「みとちゃり」は、2023（令和5）年4月1日から運用を開始し、これまで利用者ニーズ等に基づき、サイクルステーションや自転車台数の拡大を図ってきました。
- サイクルステーションの設置場所が限定的であったり、自転車の台数が不足している場合、利便性が低下してしまうため、市民からの要望や走行実績等を踏まえて、市内の要所や居住者の多い地域にサイクルステーションを適宜、拡大します。
- まちなかでのイベントやスポーツの試合時など、大量に人が移動する際に発生している交通渋滞や駐車場問題の解消のため、シェアサイクルの活用を図ります。

【取組内容】

ア シェアサイクルステーションの面的整備を含む戦略的配置【新】

実施主体 | 市

- サイクルステーションの拡大は、地域の拠点に加え、市民ニーズの高い生活上の目的地となる施設等に一定の密度を確保して配置します。
- 観光利用だけでなく日常生活上の利用であっても鉄道やバスの端末交通手段として利用されることが多いため、鉄道駅やバス停など、主要な交通結節点と住宅地を面的に捉え、シェアサイクルのネットワークを形成します。

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
ポート配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市内に面的なネットワークを形成</li> <li>● 住民の日常利用としての割合が高い</li> <li>● 中心市街地の活性化などの役割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光地へのアクセスや周遊のルート形成</li> <li>● 主に観光としての利用</li> <li>● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も</li> </ul>
事業収支	交通結節点となる鉄道駅や、都市内で目的地となる主要な施設などに、一定の密度を確保してシェアサイクルポートを配置	観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置
KPI	シェアサイクルポートを高密度に配置することで、利用頻度が増加し、収益が増加する傾向	少ないシェアサイクルポート数であっても、料金設定によって収益の確保が可能な場合も
導入地域	利用回数、利用者数、住民満足度など	総利用時間、観光客の滞在時間増加率など
導入地域	愛知県名古屋、群馬県前橋市など	神奈川県湘南地域、京都府亀岡市など

(出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」)

イ プロスポーツの試合時等における臨時ステーションの開設【新】

実施主体 | 市

- 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の設置を検討します。
- プロスポーツの試合開始前や終了後、気軽に自転車で周辺の飲食店や観光スポット等を巡ることができることから、地域の活性化につながる取組も合わせて検討します。



シェアサイクルの臨時ステーションの設置イメージ (AI生成)

## 目標2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

### 施策⑤ 公共空間を活用した駐輪環境の整備

- 市では、主に駅前の放置自転車対策のため、これまでに収容台数約6千台分の市営駐輪場を整備し、駐輪環境の創出を図ってきました。
- 水戸駅及び赤塚駅周辺を自転車等放置禁止区域とし、放置自転車対策を行っていますが、依然として放置自転車が見られることから、交通結節点におけるサイクルステーションの設置など、駐輪需要に応じた更なる対策を進めます。
- まちなかを車中心から人中心に転換し、歩く人も自転車利用者も快適に過ごせるウォークアブルかつバイカブルなまちにするため、まちなかへのサイクルステーションの設置を促進します。

#### 【取組内容】

##### ア 交通結節点へのサイクルアンドライド用駐輪場の設置

実施主体 | 市

- サイクルアンドライドの促進を図るため、鉄道駅周辺や主要なバス停付近の駐輪環境を整備します。
- 交通結節点へサイクルステーションを設置することで、自転車と公共交通の連携の強化を図ります。



県庁バスターミナルの駐輪設備



水戸駅・赤塚駅のサイクルステーション

##### イ まちなか駐輪場情報の発信【新】

実施主体 | 市

- 商業施設等の周辺の歩道に自転車が放置され、歩行者の通行の妨げにならないよう、まちなかの施設等の協力のもと、誰でも利用できる駐輪場の情報発信について検討します。
- まちなかの店舗や商店街団体等と連携し、自転車で来た人が、まちなかを回遊しやすくなる駐輪環境の創出を検討します。



まちなか駐輪場マップのイメージ (AI生成)



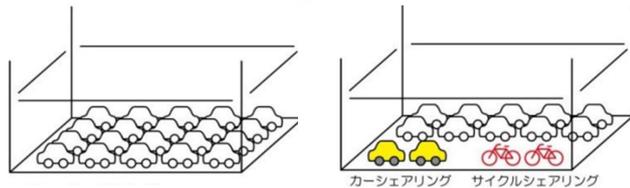
## 目標2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

### ウ サイクステーション整備による駐車場附置義務の緩和措置【新】 実施主体 | 市

- 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、サイクステーションを設置した場合の、駐車場の附置義務台数の緩和について検討します。

#### 兵庫県神戸市におけるシェアサイクルポート設置による附置義務緩和のイメージ

シェアサイクルポート（自転車）を商業施設等に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



● サイクルシェアリング、カーシェアリングなし

● サイクルシェアリング、カーシェアリングあり

(出典：神戸市「公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和」)

### エ まちなかへの自転車等駐車施策の推進【新】 実施主体 | 市

- 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ります。
- 既存の駅前の駐輪場に加え、道路占用許可の特例を活用し、まちなかにサイクステーション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整備します。

#### 道路の占用特例

平成23年 都市再生特別措置法改正

○ サイクポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として、無余地性の基準が緩和できる。

##### 特例の対象施設

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であつて、施設等の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。(都市再生法46条10項、同施行令16条)

① 広告塔又は看板で、良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの

② 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの

※道路を通行する際に一般に発生する興業を営むためのもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが増設されます。

※商業施設・購買施設等は、令和3年に国土交通省の公表になりました。(国土交通省公表資料第6頁)

③ 自転車駐車器具で自転車を買貸する事業の用に供するもの

※①～③以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来どおり無余地性の基準が適用されますが、にぎわい創出のために必要な施設として、別途道路占用許可を申請することは可能です。



(出典：国土交通省「まちづくりに関するシェアサイクル」)



### 目標3 自転車に対する安全意識の向上

- 全ての自転車利用者が交通ルールとマナーの重要性を深く理解し、常に安全を最優先に行動する高い安全意識を醸成することを目指します。
- また、多角的な啓発活動と教育機会の提供を通じて、自転車を「安全で環境にやさしい交通手段」として社会に定着させることを目指します。

#### 施策⑥

#### 【取組内容】

##### 自転車利用者への 安全教育の充実

- ア 自転車の交通ルールの遵守
- イ 学校や警察、地域住民等と連携した通行指導の実施
- ウ 児童向け自転車教育の推進 **【新】**
- エ ヘルメット着用の啓発 **【新】**

#### 施策⑦

#### 【取組内容】

##### 自動車ドライバーへの 啓発の充実

- ア 自転車に配慮した自動車の運転の啓発
- イ 警察やJ A F 等と連携した自動車ドライバーへの啓発 **【新】**

#### 施策⑧

#### 【取組内容】

##### 自転車損害賠償責任保険等 の加入促進

- ア P R 活動による自転車損害賠償責任保険等の加入促進



### 目標3 自転車に対する安全意識の向上

#### 施策⑥ 自転車利用者への安全教育の充実

- 幼児から高齢者まで利用者のライフステージや利用実態に応じた多層的な安全教育プログラムを展開することで、危険予測能力と交通社会の一員としての自覚を促します。
- 自転車事故の発生を抑制するためには、自転車の交通ルールの周知と合わせて、学校、警察、地域社会が連携し、現地での通行指導の実施が必要です。

#### 【取組内容】

##### ア 自転車の交通ルールの遵守

実施主体 | 市民、市

- 幼稚園、小・中学校等における交通安全教室や啓発活動等を通じて、自転車が車両であることを認識してもらい、自転車利用者の交通ルール厳守を促進します。
- 高校生に対し、青矢羽根の意味や交通ルールを守ることの必要性等について、パンフレット等により周知し、ルールの遵守が自分自身と他者の命を守る行為であることを深く認識してもらい、主体的な交通安全行動の習慣化を図ります。

##### イ 学校や警察、地域住民等と連携した通行指導の実施

実施主体 | 市、警察、事業者

- 通学時間帯を中心に、市職員、教職員、警察官、学生や地元企業のボランティアが連携し、交差点や危険箇所での通行指導を定期的を実施します。
- 連携して指導することにより、自転車利用者には交通ルールの遵守を促すとともに、地域全体で安全な自転車利用環境を見守り、育む文化の定着を図ります。

##### ウ 児童向け自転車教育の推進【新】

実施主体 | 市

- 主に2歳から12歳の子どもを対象に、発達段階に応じて段階的に自転車教育を行うデンマーク式自転車教育<sup>\*</sup>をモデルにするなど、児童向けの自転車教室の開催を検討します。  
<sup>\*</sup>詳細はP48コラム「デンマーク式自転車教育とは」参照

##### エ ヘルメット着用の遵守【新】

実施主体 | 市民、市、警察

- 交通事故の被害を軽減するためには、頭部を守ることが重要であることから、様々な場でヘルメット着用の重要性を周知し、自転車に乗る際のヘルメット着用を促進します。

### 目標3 自転車に対する安全意識の向上

#### 施策⑦ 自動車ドライバーへの啓発の充実

- 安全で快適な自転車利用環境を創出するためには、車道における自動車と自転車の安全な共存が不可欠です。自転車が原則として車道の左側を通行する交通体系の下、自動車ドライバーは、自転車に対するより一層の注意と配慮が求められます。
- 2026年の改正道路交通法の施行に伴い、車が自転車等を追い抜く際に、自転車等の安全を確保するための規定が創設されます。新たな規定の周知徹底を図り、自動車ドライバーの交通ルールとマナー意識の向上を図ることにより、全ての道路利用者の安全確保を図ります。

#### 【取組内容】

##### ア 自転車に配慮した自動車の運転の啓発

実施主体 | 市民、市

- 市広報誌やホームページ、SNS等を通じて、自転車を追い越す際は、十分な側方間隔（目安1.5メートル）を空けるなど、自転車に配慮した運転の啓発に取り組みます。

##### イ 警察やJAF等と連携した自動車ドライバーへの啓発【新】

実施主体 | 市、警察等

- 運転免許の更新時や安全運転の啓発イベントにおいて、啓発チラシを配布するなど、警察やJAF等と連携した啓発に取り組みます。

#### コラム

#### 道路交通法への自転車等の安全を確保するための規定の創設

2024（令和6）年5月24日の道路交通法の改正により、2026（令和8）年の改正法の施行日から、車は十分な間隔が取れない状況で自転車の右側から追い抜く際に、自転車との間隔に応じて安全な速度で進行しなければならない、というルールが追加されました。



同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

自動車等	自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
自転車等	できる限り道路の左側端に寄って通行

〈出典：警察庁HP〉



### 目標3 自転車に対する安全意識の向上

#### ⑧ 自転車損害賠償責任保険等の加入促進

- 近年、自転車利用者が加害者となる交通事故において、数千万円から1億円に迫る高額な損害賠償を命じられる事例が全国で発生しています。特に未成年者が加害者となるケースも多く、被害者救済の観点からも、自転車利用者全員が万が一の事故に備えることが喫緊の課題です。
- 自転車利用者が加害者となる人身事故における高額賠償リスクに備え、被害者の確実な救済を図るとともに、自転車利用者の経済的負担を軽減し、誰もが安心して自転車を利用できる社会環境の整備を目指します。

#### 【取組内容】

##### ア PR活動による自転車損害賠償責任保険等の加入促進

実施主体 | 市民、市

- 自転車損害賠償責任保険等の必要性、保険の種類、確認ポイント等について、広報みやまみやホームページ等を活用し加入の促進を図ります。
- 県条例の周知により、自転車利用者（未成年者の保護者等を含む。）に対する自転車損害賠償責任保険等の加入の促進を図ります。

#### コラム

##### デンマーク式自転車教育とは

デンマークは「自転車大国」として知られており、その背景には、幼少期から自転車を安全かつ楽しく利用するための独自の教育プログラムがあります。これが「デンマーク式自転車教育」と呼ばれるもので、主に未就学児を対象とした遊びを通じた学習に特徴があります。

デンマーク式教育の核となるのは、ブレーキ付きのランニングバイク（キックバイク）を用いた様々な自転車ゲームです。子どもたちはゲームに夢中になる中で、自然と自転車に乗るために必要な感覚や技能を身につけます。



〈出典：国土交通省北陸地方整備局「遊びながら学ぶ！デンマーク式自転車教室 開催記録」〉



## 目標4 自転車による地域の安全性の向上

- 大規模災害が発生した場合、道路の寸断や交通渋滞により、緊急車両の通行が困難になったり、被災者が必要な物資・情報の入手に遅れが生じたりするリスクがあります。こうした状況下において、機動性が高く、狭い道でも通行可能で、エネルギー供給に依存しない自転車は、災害対応や復旧活動において極めて重要な役割を果たすことができます。
- 平常時の利用促進に加え、地域防災力の向上に資する取組として、災害時における自転車の有用性を最大限に引き出し、安全・安心な地域社会の実現を目指します。

### 施策⑨

#### 【取組内容】

#### 災害時の自転車の活用

- ア 災害時の自転車活用の推進
- イ 災害時のシェアサイクルの活用方法の研究 **【新】**



## 目標4 自転車による地域の安全対策

### 施策⑨ 災害時の自転車の活用

- 徒歩よりも速度が速く渋滞も回避でき、燃料の不要な自転車は、災害発生直後の移動手段として最適であり、被害状況の確認や物資運搬等において有効な手段となることが期待されます。
- シェアサイクルを公共交通の代替手段としたり、バッテリーを緊急用電源として活用したりするなど、都市機能の早期回復のためのツールとして活用します。

#### 【取組内容】

##### ア 災害時の自転車活用の推進

実施主体 | 市

- 平常時の自転車通勤が、災害発生時の移動手段の確保と帰宅困難の解消に直結することを理解してもらうため、通勤における自転車利用の促進と防災意識の向上について周知を図ります。
- 災害発生後の疲労時や荷物が多い状況でも有効な移動手段として、電動アシスト自転車の機動性の高さを体感してもらう体験会等の実施を検討します。

##### イ 災害時のシェアサイクルの活用方法の研究【新】

実施主体 | 市

- 主要駅周辺に位置するサイクルステーションのシェアサイクルを一時的に帰宅困難者に開放し、自宅や避難所への移動手段として活用することを検討する。
- 災害における停電時に、シェアサイクルのバッテリーを緊急用電源として活用することで、避難所等での電源を確保することを検討する。



## 目標5 地域資源を活かした回遊性向上

- 観光や日常生活の移動において、立ち寄りやすさや周遊のしやすさが、地域の魅力を最大限に引き出す鍵となります。特に、広範囲に点在するスポットを効率よく、かつ自由に移動したいというニーズに応えるため、自転車による回遊性の向上が求められています。
- 自転車の高い機動力と小回りの利く特性を生かし、車では立ち寄りにくい細街路や隠れた名所へのアクセス改善を含め、地域全体の回遊性を高める取り組みを行います。
- 地元プロスポーツチームのホームゲーム開催に伴い訪れる多数の来場者による経済効果をシェアサイクルを活用することで周辺地域へ波及させます。

### 施策⑩

#### 【取組内容】

#### サイクリングマップの作成

ア サイクリングルートや立ち寄りスポット等を掲載したサイクリングマップの作成 **【新】**

### 施策⑪

#### 【取組内容】

#### スポーツと連携した まちなか回遊の推進

ア 試合観戦者を対象としたまちなか回遊の取組の推進 **【新】**



## 目標5 地域資源を活かしたの回遊性向上

### 施策⑪ スポーツと連携したまちなか回遊の推進

- 地元プロスポーツチームのホームゲーム開催時等に訪れる多数の来場者による経済効果をシェアサイクルの利用促進策を図ることにより周辺地域に広く波及させ、地域経済の活性化を目指します。
- 試合観戦による一時的な消費行動から、まちなかでの食事や買い物、観光といった滞在型・体験型消費へと消費行動の拡大を図り、地域経済の活性化に寄与します。また、自転車利用の促進により、自家用車による試合日集中時の混雑緩和にも貢献します。

#### 【取組内容】

##### ア 試合観戦者を対象としたまちなか回遊の取組の推進【新】

実施主体 | 市

- 地元プロスポーツチームと連携し、試合会場の周辺エリアや主要アクセスルートにある選手がオススメする観光スポットや飲食店、体験施設等を掲載した、自転車での移動に適したマップを作成します。
- 試合日の日程に合わせたサイクリングイベントやモデルコースを企画し、市やチームの SNS 等を活用して積極的に発信することを検討します。



〈2023年4月1日「みとちやり」出発式の様子〉



## 目標6 サイクリングを楽しむ機会の創出

- 誰もが気軽に、そして安全に自転車を楽しむライフスタイルを提案するため、多様なニーズに応じたサイクリングを楽しむ手法を検討します。
- 自転車に乗るきっかけが少ない方や興味はあるものの走行に不安を感じる方々に対し、体験の場を提供することで、自転車を身近な移動手段、または趣味・スポーツとして認識してもらうことを目指します。

### 施策⑫

#### 【取組内容】

#### 自転車利用促進イベントの実施

ア 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【新】

### 施策⑬

#### 【取組内容】

#### サイクルツーリズムの推進

ア 県サイクルツーリズム事業の推進

## 目標6 サイクリングを楽しむ機会の創出

### 施策⑫ 自転車利用促進イベントの実施

- 自転車イベントを通じて、自転車をもたらす健康増進や環境負荷の低減といったメリットを体感してもらい、日常的な自転車利用者の裾野拡大と地域での自転車文化の定着を目指します。
- 地域に根ざしたイベントの開催を通じて、自転車走行のマナー・ルールの啓発も同時に行い、参加者にとって安全かつ楽しさあふれるサイクリング文化を地域全体で醸成していきます。

#### 【取組内容】

#### ア 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実施【新】

実施主体 | 市

- サイクルロゲイニングの要素を取り入れるなど、参加者が楽しみながら自転車走行に親しみ、地域の隠れた魅力や資源を自ら発見する機会を創出するイベントの実施を検討します。
- イベントの受付時やチェックポイントに、交通ルールや自転車安全利用五則、地域住民への配慮事項等をクイズ形式で組み込むなど、楽しみながら学べる工夫を検討します。



(東白川サイクリング推進会議主催「サイクルロゲイニング FKS2IBR」)

#### コラム

#### サイクルロゲイニングとは

サイクルロゲイニングは、自転車と地図（スマートフォンアプリ等）を用いて行うナビゲーションスポーツです。

目的	制限時間内に、地図上に設定されたチェックポイントをできるだけ多く回り、獲得した合計点を競います。
自転車	ロードバイク、MTB、E-バイク、ママチャリなど、公道走行可能な車種であれば種類は問わないことが一般的です。
エリア	主に地域の公道や観光地、自然豊かな場所等が舞台となります。
魅力	地図を頼りに地域を巡るため、普段車では素通りしてしまうような地元の名所旧跡や隠れたグルメスポット等を発見し、地域の魅力を深く楽しめます。スピードを競う競技ではないので、ファミリーや友人同士など、幅広い年齢層の参加者がそれぞれのペースで楽しめます。



目標6 サイクリングを楽しむ機会の創出

施策⑬ サイクルツーリズムの推進

- サイクリストが安全に、気軽に自転車の旅を体験できるよう、サイクルツーリズムの取組を推進します。
- 県をはじめ、関連する市町村が連携し、サイクリストを温かく迎え入れる体制を地域全体で築きます。

【取組内容】

ア 県サイクルツーリズム事業の推進

実施主体 | 県、市

- 県と連携し、「奥久慈里山ヒルクライムルート」「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」について、協議会を通じて、全県的なサイクルツーリズムの取組を推進します。



〈「奥久慈里山ヒルクライムルート」及び「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」〉



## 目標7 自転車を活かした健康づくり

- 日常の移動手段として自転車を取り入れることで、特別な時間を設けなくても運動の機会を作ることができ、身体的、精神的な健康増進につながります。
- 通勤手段を自動車から自転車へシフトすることで、従業員の健康増進だけでなく、企業の生産性の向上やイメージアップ、経費の削減等のメリットをもたらします。

### 施策⑭

#### 【取組内容】

#### 自転車利用による健康管理

ア 自転車利用の健康面や美容面のメリットの周知 **【新】**

### 施策⑮

#### 【取組内容】

#### 自転車通勤の促進

- ア 自転車通勤推奨による事業者メリットのPR
- イ 県央地域で連携した自転車通勤促進事業への参加
- ウ 自転車通勤しやすい環境整備の促進 **【新】**



## 目標7 自転車を活かした健康づくり

### 施策⑭ 自転車利用による健康管理

- 自転車は、身近で手軽に利用できるツールとして、移動手段としてだけでなく、楽しみながら健康を管理するために有効な乗り物です。
- 日々の生活に自転車を取り入れることで、無理なく効果的に様々な健康面でのメリットが得られます。

#### 【取組内容】

##### ア 自転車利用の健康面や美容面のメリットの周知【新】

実施主体 | 市

- 自転車が単なる移動手段ではなく、脂肪燃焼効果の高い有酸素運動であり、全身の筋肉を使うことで体全体の引き締め効果が期待できることから、健康維持やアンチエイジングのための有効なツールであることを広く周知します。



(出典：厚生労働省「SMART LIFE PROJECT」啓発ツール)



## 目標7 自転車を活かした健康づくり

### 施策⑮ 自転車通勤の促進

- 自転車通勤は、個人の健康面だけでなく、経済面や環境面、さらには精神面にも多くのメリットをもたらします。
- 自転車通勤を促すため、自転車通勤のメリットの周知や取り組んだ方へのインセンティブ(動機付け)、事業者による環境整備の支援等を組み合わせることで、通勤する方が自転車を選択しやすくなる取組を推進します。

#### 【取組内容】

#### ア 自転車通勤推奨による事業者メリットのPR

実施主体 | 市

- 従業員に自転車通勤を推奨することは、企業の生産性向上、コスト削減、イメージアップといった、多岐にわたる経営メリットをもたらします。
- 市内の事業者に対して、国が実施する『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトのPRを行います。

**認定企業**



自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、とくに優れた企業・団体を認定

**宣言企業**



以下3項目をすべて満たす企業・団体  
 ・従業員用駐輪場を確保  
 ・交通安全教育を年1回実施  
 ・自転車損害賠償責任保険などへの加入を義務化

1. 対象者
2. 対象とする自転車
3. 目的外使用の承認
4. 通勤経路・距離
5. 公共交通機関との乗り継ぎ
6. 日によって異なる交通手段の利用
7. 自転車通勤手当
8. 安全教育・指導とルール・マナーの遵守
9. 事故時の対応
10. 自転車損害賠償責任保険等への加入
11. ヘルメットの着用
12. 駐輪場の確保と利用の徹底
13. 更衣室・シャワー・ロッカールームなど
14. 申請・承認手続き

(出典：国土交通省「自転車通勤推進企業宣言」プロジェクト)

#### イ 県央地域で連携した自転車通勤促進事業への参加

実施主体 | 市民、市

- 茨城県央地域連携中枢都市圏事業の取組として、連携9市町村の住民の健康増進、環境負荷軽減及び交通渋滞緩和等を目的に、「エコ通勤チャレンジウィーク」を実施します。
- マイカーから公共交通や自転車での通勤にシフトすることを地域全体で呼びかけ、参加することで、より広域的で効果的な自転車通勤の普及を目指します。



毎日の通勤を「エコ」に  
**エコ通勤**  
 チャレンジウィーク  
 2022/09/13(土)～15(月)

【エコ通勤】にチャレンジしてみよう！  
 通勤からマイカーを減らして、公共交通や自転車での通勤にシフトすることで、健康増進、環境負荷軽減、交通渋滞緩和が期待できます。

【エコ通勤】ってイコール  
 ・通勤が自転車や徒歩に  
 ・マイカーを減らす  
 ・電車でバス通勤の併用  
 ・自転車通勤の併用

いばらき県央地域  
 CENTRAL AREA OF IBARAKI PREF.





## 目標7 自転車を活かした健康づくり

### ウ 自転車通勤しやすい環境整備の促進【新】

実施主体 | 事業者、市

- 水戸市シェアサイクル事業「みとちやり」のステーションを事業所周辺や敷地内に設置することで、そこで働く方が自転車通勤しやすい環境を創出します。
- 従業員の自転車通勤を促進するため、駐輪場やシャワー設備等の環境を整えた事業者に対する支援策を検討します。



### コラム

#### 自転車がアンチエイジングのカギとなる理由

自転車に乗ることは、心肺機能向上や下半身の筋力アップ、ストレス軽減、認知機能の向上など、アンチエイジングに有効な健康効果をもたらします。

心肺機能向上	サイクリングは有酸素運動であり、心肺機能を高め、体内の最大酸素摂取量を増やす効果があります。
下半身の筋力アップ	全身の約6割を占める下半身の筋肉、特に大腰筋と脚の筋力を効率的に鍛えることができます。
生活習慣病の予防	心肺機能の向上や代謝の活性化により、高血圧や高血糖等の生活習慣病の予防につながります。
ストレスの軽減	有酸素運動は気分を高揚させるセロトニン等の脳内物質の分泌を促進し、ストレスを軽減します。
認知機能の向上	自転車に乗ることで脳への血流量が増加し、認知機能が向上します。

筑波大学が発表した研究によると、高齢者の日常的な自転車利用は健康寿命の延伸につながり、特に自動車を運転しない高齢者においてその効果が顕著である可能性が示唆されました。

茨城県笠間市の高齢者を対象とした追跡調査では、自転車利用が、健康で自立した生活を送れる期間を長くし、寿命そのものを延ばす可能性も示されています。

(出典：筑波大学 体育系 角田 憲治 准教授「日本人高齢者における自転車利用の変化と要介護化および死亡の発生」)





## 目標 8 環境にやさしい都市の実現

- 自動車からの転換を促すことで、温室効果ガス排出量の削減に大きく貢献します。自転車の利用を拡大することは、脱炭素社会の実現に向けた、最も身近で効果的なアプローチの一つです。
- 日々の移動手段において、自転車と公共交通をシームレスに連携させることで、持続可能で、かつ快適な都市生活の実現を目指します。
- イベント等において、自転車の魅力を五感で感じられるコンテンツを企画したり、イベント等の会場まで自転車でスムーズに移動できる環境を創出したりすることで、イベントに訪れた人々が、自然な流れで自転車の便利さを体験する機会を提供します。

### 施策⑯

#### 【取組内容】

#### 移動手段のベストミックス

- ア 交通結節点へのサイクルアンドライド用駐輪場の設置  
(再掲)
- イ 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
- ウ シェアサイクルと公共交通との連携

### 施策⑰

#### 【取組内容】

#### イベント開催時における 自転車利用の促進

- ア イベント等での自転車の利用促進キャンペーンの実施
- イ イベント開催時における自転車での来場の呼びかけ



## 目標8 環境にやさしい都市の実現

### 施策⑯ 移動手段のベストミックス

- 広域移動は公共交通でゆったりと移動し、駅やバス停からのラストワンマイルは自転車で軽快に目的地へと向かうことで、ストレスフリーな移動スタイルを創出します。
- 公共交通や自転車の利用は、自動車の利用を減らすことにつながり、温室効果ガス排出量の削減に貢献します。また、自転車は適度な運動機会となり、利用者の健康増進や運動不足解消にもつながります。公共交通機関と自転車を組み合わせることで、環境と健康の両方に良い影響を与えます。

#### 【取組内容】

##### ア 交通結節点へのサイクルアンドライド用駐輪場の設置（再掲）

実施主体 | 市

- サイクルアンドライドの促進を図るため、鉄道駅周辺や主要なバス停付近の駐輪環境を整備します。
- 交通結節点へサイクルステーションを設置することで、自転車と公共交通の連携の強化を図ります。

##### イ 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

実施主体 | 市、事業者

- 公共交通機関（鉄道、バス等）に自転車をそのまま積み込める「サイクルトレイン」や「サイクルバス」の導入に向け、公共交通事業者と連携し、実施内容等の検討を進めます。
- サイクルトレイン等の運行情報、利用ルール、周辺のサイクリングルートを連携し、多様なモビリティを統合した情報提供プラットフォームを構築、周知方法を検討します。



(出典：JR東日本水戸支社 HP)



# 目標8 環境にやさしい都市の実現

## ウ シェアサイクルと公共交通との連携

実施主体 | 市

- 駅やバス停を起点・終点とするラストワンマイル及びファーストワンマイルの移動を円滑化することで、公共交通機関の利便性を高め、地域全体のモビリティの持続可能性の向上を図ります。
- 鉄道駅やバスターミナルなど、交通結節点にシェアサイクルのステーションを戦略的に設置するとともに、広報みやSNS等を活用し、シェアサイクルの利便性について周知します。



(広報みや 2023年6月1日号)



(広報みや 2025年7月号)

(広報みや 2024年6月1日号)



## 目標8 環境にやさしい都市の実現

### 施策⑰ イベント開催時における自転車利用の促進

- 大規模イベントや地域のお祭り等が開催される際、来場者や関係者の移動手段として、環境に優しく混雑緩和にもつながる自転車の利用の促進を図ります。

#### 【取組内容】

##### ア イベント等での自転車の利用促進キャンペーンの実施

実施主体 | 市

- 大規模なイベントや祭り、スポーツイベント等において、来場者や関係者の移動手段として、環境負荷の低い自転車の利用を積極的に推奨するキャンペーンの実施を検討します。
- イベント開催時に、シェアサイクルで利用できるクーポンの配布や会場付近へのシェアサイクルの臨時ステーションの設置を検討します。

##### イ イベント開催時における自転車での来場の呼びかけ

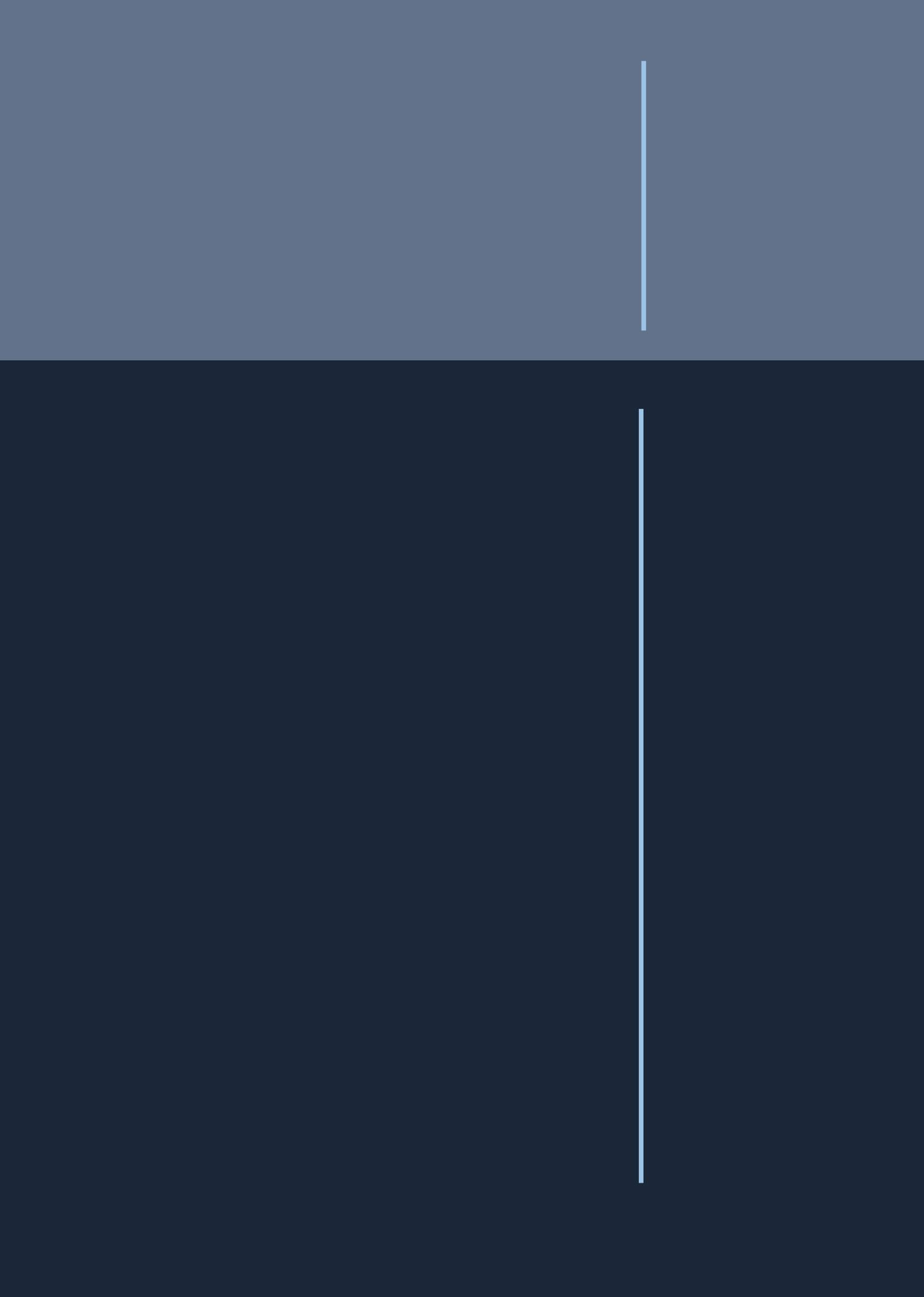
実施主体 | イベント主催者

- イベント等の主催者に対し、会場へのアクセス手段として自転車での来場を呼びかけてもらうとともに、チラシ等において駐輪場の場所や収容台数等を分かりやすく図示してもらうことを促します。

CHAPTER

# 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。
- 水戸市自転車利用環境整備審議会を継続して開催し、その結果を受けて計画の取組や施策の見直し等を行っていきます。

### 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。
	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、他の交通利用者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	サイクルアンドライド等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等の情報を提供し、市民の自転車利用を促進します。
	駐輪施設の整備と連携	駅やバス停等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。



## 5-2 計画の進捗管理

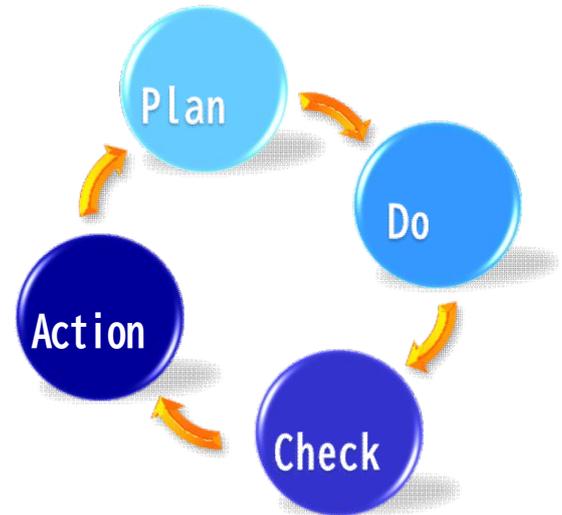
本計画について、必要に応じて水戸市自転車利用環境整備審議会の助言をうけつつ、毎年度、指標を用いて各施策の進捗状況に関するフォローアップを行います。

### 《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。

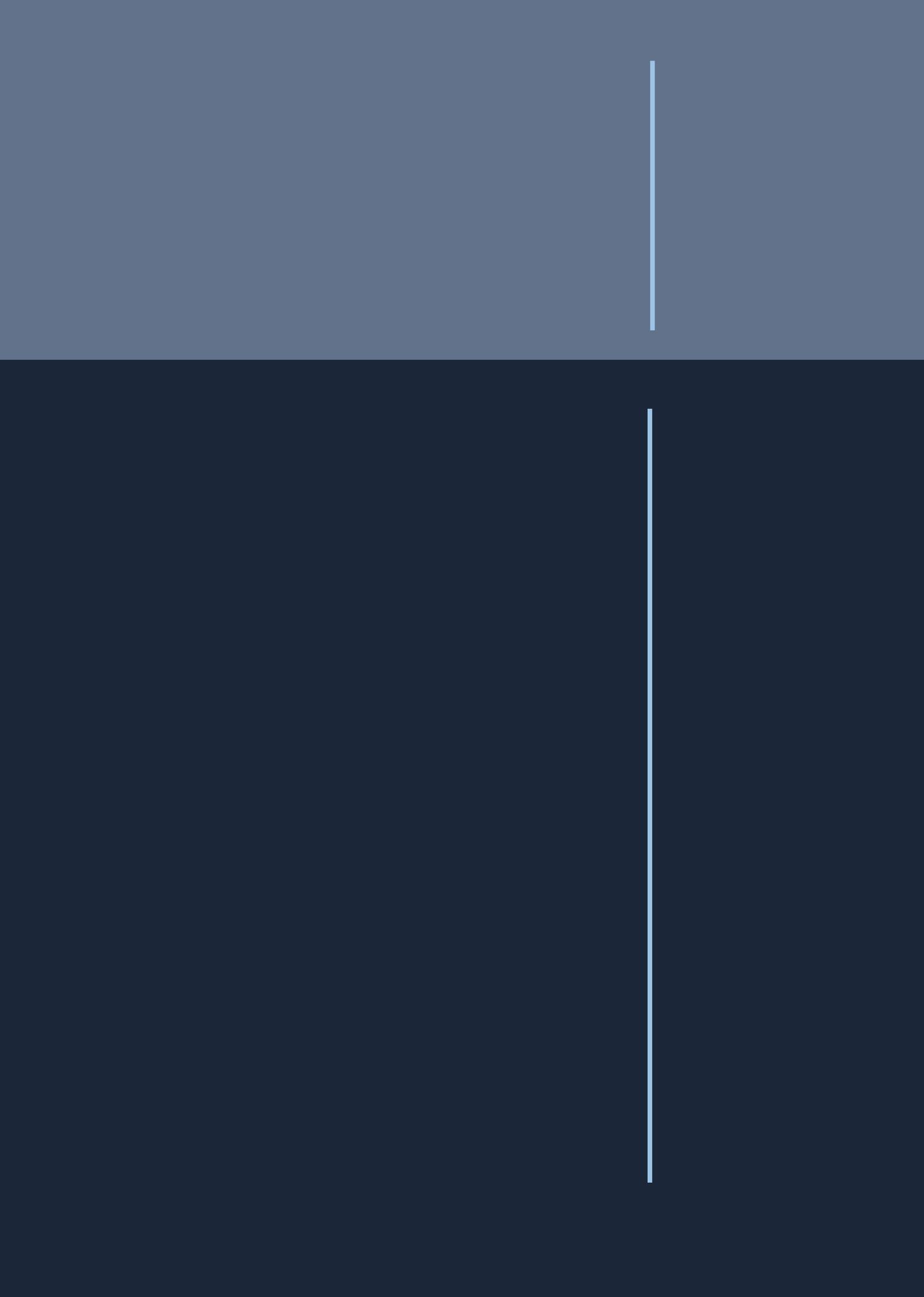
また、結果の評価・検証のほか、今後の地域や社会の情勢、新たな技術の動向、市民の意向やライフスタイルの変化を踏まえて、計画内容の更新、見直し等を行います。



Plan : 計画立案、調整等  
 Do : 取組の実施  
 Check : 進捗状況の確認、結果の評価・検証  
 Action : 更新、見直し等

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

## 參考資料





# 1 自転車活用推進に関するアンケート調査の概要

- 調査対象 水戸市公式LINE登録者
- 調査方法 インターネットによる回答
- 実施期間 令和7年1月21日から3月2日まで(41日間)
- 回答者数 661人

## 【アンケート内容】

**自転車活用推進に関するアンケート調査**

水戸市では、「自転車に乗ってみたいなるまちづくり」を目指し、自転車の利用環境向上や利用促進に向けた様々な取組を行っています。今後の取組に皆様の声を反映させるために、自転車活用推進に関するアンケート調査を行いますので、御協力をお願いいたします。

なお、このアンケートは、市が策定する「水戸市自転車活用推進計画」以外の目的に使用することはありません。

**■ 基礎情報について**

質問1 あなたの年齢について御回答ください。  
 19歳以下  20歳代  30歳代  40歳代  50歳代  60歳代  70歳以上

質問2 あなたの性別について御回答ください。  
 男性  女性  その他  回答しない

質問3 あなたのお住まいの町名を御回答ください。(例：南町一丁目)

質問4 あなたは自転車を利用しますか。また、利用する頻度はどのくらいですか。  
 利用する(週5日以上)  利用する(週3~4日)  利用する(週1~2日)  
 利用する(月数回程度)  ①~④ 質問8へ  
 ほとんど利用しない  ⑤ 質問6へ

質問5 あなたが自転車を利用する理由は何ですか。(当てはまるものを全てを選択)  
 手軽に使える  早く移動できる  健康増進  ガソリン代や交通費の節約  
 洗車や公共交通の人混みを避けたい  環境にやさしい  利用に適した公共交通がない  
 自転車で走ることが好き  かっこいい・おしゃれ  
 その他 ( )

**■ 自転車に対し危険を感じるポイントについて**

質問6 自動車やバイクを運転する方にお聞きします。運転中に自転車に対し危険を感じるときの状況を選んでください。(当てはまるものを全てを選択)

車道の左側を走っている自転車を追い越そうとするとき  自転車の信号無視  
 自転車が車道を逆走してくるとき  歩道を走っている自転車が急に車道へ飛び出すとき  
 自分が脇道から大きな道路に出ようとするとき  自転車のながら運転  自転車の並走  
 右左折時に、歩道を走ってきた自転車を巻き込みそうになるとき  自転車の二人乗り  
 自転車の無灯火  その他 ( )  
 特に危険を感じない  自動車やバイクを運転しない

質問7 歩行中に自転車に対し危険を感じるときの状況を選んでください。(当てはまるものを全てを選択)

歩道上を自転車がすぐには止まらない速度で走行する  自転車がすぐそばを走行する  
 車道を走っている自転車が歩道に入ってくる時  自転車のながら運転  
 自転車の並走  歩道上に自転車が駐輪されている  自転車の二人乗り  
 自転車の無灯火  特に危険を感じない  
 その他 ( )

**■ 自転車の走行環境について**

質問8 あなたがお住まいの地域での自転車での車道の走行環境の満足度を教えてください。  
 満足  やや満足  どちらでもない  やや不満  不満

質問9 あなたがお住まいの地域で車道(路肩)を自転車で走行する際に不安・走りにくいと感じていることについて教えてください。(当てはまるものを全てを選択)

車道(路肩)が狭い  路上駐車が多い  路面の状態が悪い  
 雑草や街路樹が車道へ張り出している  クラマとの距離  自転車の逆走  
 クラマの交通量が多い  車道を走らないので分からない  特になし  
 その他 ( )

質問10 自転車の走行位置・環境について感じている・考えていることについて教えてください。(当てはまるものを全てを選択)

自転車は歩道を走ればよい  自転車の車道通行を促進してほしい  
 車道上に自転車の通行位置を明示してほしい  車道上に自転車用の通行帯を整備してほしい  
 歩道や車道と区別された専用道を整備してほしい  車道を走りたくない  
 歩道上に自転車の通行位置を明示してほしい  
 歩道上に歩行者と自転車を分離する整備してほしい  
 その他 ( )

質問11 水戸市では、自転車の車道左側通行の促進や自転車通行位置をドライバーに認識してもらうことなどを目的に、車道上に青い矢羽根や自転車マークを整備してきました。この取組について知っている方にお聞きします。(知らない方は質問12へ)

車道上への青い矢羽根や自転車マークの整備について、あなたの意見をお聞かせください。

**■ 自転車のルールについて**

質問12 水戸市では、自転車の交通ルールやマナーの啓発に取り組みしてきました。以下の自転車利用に関する交通ルールについて、当てはまるものを選んでください。

(1) 歩道と車道の区別があるところは、車道を通行することが原則である。  
 知っていて守っている  知っていない  知らなかった

(2) 路肩がある場合、自転車は道路左側の路肩を通行しなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(3) 自転車通行可の歩道を自転車で行く場合、歩行者を優先させ車道寄りを行行しなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(4) 携帯電話を使用したり、傘を差して運転してはならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(5) イヤホンで音楽を聴きながら運転してはならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(6) 並んで走ってはいけない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(7) 13歳未満のこどもの保護者は、こどもにヘルメットを着用させるよう努めなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(8) ブレーキを備えていない自転車を道路で運転してはならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(9) 二人乗りをしてはならない。(幼児用座席に幼児を乗せる場合を除く。)  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(10) 酒気帯りが自転車を運転してはならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(11) 夜間における走行ではライトを点灯しなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(12) 交差点付近は、自転車を利用する場合自転車保険への加入に努めなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

(13) 自転車の運転者は、後車用ヘルメットを着用するよう努めなければならない。  
 知っていて守っている  知っている  知らなかった

**■ 安全対策について**

質問13 自転車利用に関する交通安全教室や講座を受講したことがある方にお聞きします。これまでに受講した交通安全教室や講座の時期を教えてください。(当てはまるものを全てを選択)

小学校  中学校  高校  大学  その他 ( )  
 受講したことはない

質問14 水戸市では、自転車保険(自転車損害賠償責任保険等)の加入促進に取り組んでまいりました。自転車保険(個人賠償責任保険を含む)に加入していない方にお聞きします。加入しない理由は何かですか。(当てはまるものを全てを選択)

自転車に乗らない  加入の仕方が分からない  事故を起こさない自信がある  
 自転車保険を知らない  その他 ( )  
 加入している

質問15 水戸市では、ヘルメット着用についての啓発に取り組んでまいりました。自転車に乗る際にヘルメットを着用していない方にお聞きします。着用しない理由は何ですか。(当てはまるものを全てを選択)

努力義務だから  髪型がくずれから  周りが着用していないから  
 持ち運びが面倒だから  持っていないから  職場や学校に置き場所がないから  
 自転車に乗らない  その他 ( )  
 着用している

**■ 自転車通勤について**

質問16 水戸市では、自転車通勤の促進に取り組んでまいりました。自転車通勤をしていない方にお聞きします。その理由は何かですか。(当てはまるものを全てを選択)(自転車通勤している方は質問18へ)

勤務先が禁止している  時間がかかる  疲れる  クラマの方が安全  
 自転車に乗らない  その他 ( )

質問17 自転車通勤をする人が増えるにはどのような取組が必要だと思いますか。あなたの意見をお聞かせください。

**■ イベント開催時の自転車での来場について**

質問18 水戸市では、イベント開催時において、自転車での来場促進に取り組んでまいりました。水戸市内のイベント開催時に、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いますか。あなたの意見をお聞かせください。(イベントとは、市主催の行事やスポーツの大会などのことです。)



**■ 自転車の駐輪環境について**

質問 19 水戸市では、県庁バスターミナル駐輪場や弘運部東側駐輪場など、駐輪環境の整備に取り組んできました。水戸市の駐輪環境の満足度についてお聞かせください。

① 満足している ② やや満足している ③ どちらでもない ④ やや不満である  
⑤ 不満である

質問 20 水戸市の駐輪環境への意見をお聞かせください。

質問 21 **■ 公共交通機関との連携について**  
水戸市では、自転車と公共交通機関との連携について取り組んできました。あなたは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思いますか。(当てはまるもの**全て**を選択)

① 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  
② 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  
③ バスに自転車をのせられる ④ 自転車をそのまま電車のにせられる  
⑤ その他 ( )

質問 22 **■ 趣味・レジャーでのサイクリングについて**  
水戸市では、茨城県と連携し、サイクルツーリズムの推進に取り組んできました。水戸市内でサイクリングをしたことがある方にお聞きします。サイクリングで通った場所や、普段のサイクリングの距離及び所要時間を教えてください。(サイクリングをしたことがない方は質問 24 へ)

質問 23 水戸市内でサイクリングする際に、コースや目的地を考えるのに参考にしたものがあれば教えてください。(当てはまるもの**全て**を選択)

① 水戸市観光パンフレット ② 「みとちやり」ポタリングマップ ③ 水戸市ホームページ  
④ 水戸観光コンベンション協会ホームページ ⑤ サイクリングいばらきホームページ  
⑥ あず旅(いばらき県央地域観光協議会 web サイト)  
⑦ 自転車インフラエンサラーの SNS や YouTube ⑧ 参考にしたものはない  
⑨ その他 ( )

質問 24 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いますか。あなたの意見をお聞かせください。

質問 25 **■ 災害時の自転車の活用について**  
水戸市では、災害時の自転車の活用について検討を進めています。災害時に自転車をもどりに活用できると思いますが、あなたの意見をお聞かせください。

質問 26 **■ シェアサイクル「みとちやり」について**  
あなたは水戸市シェアサイクル「みとちやり」をご存知ですか。

① 知っていて利用したことがある (質問 27 へ)  
② 知っているが利用したことはない (質問 30 へ)  
③ 知らない (質問 31 へ)

質問 27 利用する頻度はどのくらいですか。  
① 週5日以上 ② 週3～4日 ③ 週1～2日 ④ 月数回程度 ⑤ 年数回程度

質問 28 あなたが「みとちやり」を利用する目的は何ですか。(当てはまるもの**全て**を選択)

① 日常生活での利用(買い物・公共施設の利用・通院等) ② 通勤・通学  
③ 観光・レジャー等での利用 ④ 業務・仕事での移動  
⑤ その他 ( )

質問 29 あなたが「みとちやり」で良いと思う点は何か。(三つまで選択可)

① 手軽に使える ② 早く移動できる ③ 健康増進になる  
④ ガソリン代や交通費の節約になる ⑤ 渋滞や公共交通の入混みを避けられる  
⑥ 環境にやさしい ⑦ 安値である  
⑧ その他 ( )

質問 30 「みとちやり」を利用した際の感想や、「みとちやり」を利用しない理由など、「みとちやり」に関する御意見をお聞かせください。

質問 31 **■ サイクリングイベントについて**  
あなたは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と思いますか。(当てはまるもの**全て**を選択)

① 水戸市を一周するようなロングライドイベント  
② 水戸市の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  
③ 水戸市のグルメが味わえるグルメライドイベント  
④ タイムなどを競うレースイベント  
⑤ ポイントを獲って賞品をもらうスタンプラリー形式のイベント  
⑥ その他 ( )  
⑦ イベントには参加しない

質問 32 **■ 水戸市に求めることについて**  
今後、水戸市が「自転車に乗ってみたいくなるまち」を目指すために、どのような取組を重点的に推進すべきだと思いますか。(三つまで選択可)

① 児童向け自転車教室 ② サイクリングの楽しみ方を体験する校外学習  
③ シェアサイクル事業の拡大 ④ 街中の自転車ルール・マナー啓発指導の強化  
⑤ 事業者との連携による自転車通勤の推進  
⑥ 安全で快適に走行できる自転車通行空間の整備 ⑦ 中心市街地における駐輪環境の整備  
⑧ サイクリングイベントの開催 ⑨ ドライバーの自転車への配慮  
⑩ その他 ( )

質問 33 その他、水戸市の自転車政策に対する御意見や御要望をお聞かせください。

質問は以上です。御協力ありがとうございました。



2 水戸市自転車活用推進計画（第2次）策定に係る経過の概要

年 月 日	内 容
令和7年 5月26日	政策会議 ・計画策定の基本方針について
5月28日	水戸市長から水戸市自転車利用環境整備審議会に対して、水戸市自転車活用推進計画（第2次）について諮問
同日	令和7年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・計画策定の基本方針について
8月20日	第1回関係課長会議 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）（骨子素案）について
9月12日	令和7年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）（骨子素案）について
11月5日	第2回関係課長会議 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）について
11月18日	令和7年度第3回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）について
月 日	政策会議 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）について
令和8年 月 日 ～ 月 日	水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）に係る意見公募手続き ・意見数 計 人 件
月 日	令和7年度第4回水戸市自転車利用環境整備審議会 ・意見公募手続きの結果と意見への対応について
同日	水戸市自転車利用環境整備審議会から水戸市長に対して、水戸市自転車活用推進計画（第2次）について答申
月 日	庁議 ・水戸市自転車活用推進計画（第2次）策定



### 3 水戸市自転車活用推進計画（第2次）策定審議体制

---

#### (1) 水戸市自転車利用環境整備審議会への諮問

※後日掲載



---

(2) 水戸市自転車利用環境整備審議会からの答申

※後日掲載



(3) 水戸市自転車利用環境整備審議会委員

水戸市自転車利用環境整備審議会委員名簿

(敬称略)

区分	氏名	役職等	備考
学識経験者	金利昭	茨城大学 名誉教授	会長
	平田輝満	茨城大学工学部都市システム工学科 教授	
	三国成子	地球の友・金沢 自転車・歩行者安全マップ担当	
	小林成基	特定非営利活動法人自転車活用推進研究会 理事長	
関係団体	金井香代子	水戸地区地域交通安全活動推進委員協議会 会長	
	深澤祐定	茨城県自転車二輪自動車商協同組合 理事長	
	和田幾久郎	水戸商工会議所 副会長	
	田口美博	水戸市障害者（児）福祉団体連合会 副会長	
	小森谷局子	水戸商工会議所女性会 副会長	
	佐藤美律子	公益社団法人日本技術士会茨城支部 副支部長	
	古賀重徳	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	
	渡邊英一	茨城県高等学校長協会 水戸地区会長	
関係行政機関	川村英明	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 副所長	
	瀬谷尚男	茨城県政策企画部スポーツ推進課 課長	
	高野清彰	茨城県土木部道路維持課道路保全強化推進室 室長	
	成瀬真勝	茨城県水戸土木事務所 所長	
	荒井優	茨城県水戸警察署 交通官	
市民	辻井文男	公 募	
	田辺隆文	公 募	

(事務局)

交通政策課長	川上 悟
交通政策課長補佐	江幡 将行
交通政策係長	鈴木 翔
交通政策係員	佐藤 通



4 用語解説

行	用語	説明
ア	アクセス性	目的地への到達のしやすさ、交通の便の良さのこと
	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省と警察庁が、全国の道路管理者や警察に対して、安全で快適な自転車通行空間を整備するための具体的な手法や考え方を示した指針のこと
	意見公募手続（パブリックコメント）	計画や条例等の案を策定する過程で、広く市民等から意見を募り、提出された意見を考慮して最終決定を行う手続きのこと
	移動手段のベストミックス	徒歩、自転車、公共交通、自動車など、多様な移動手段の中から、その時の目的や状況、環境負荷等を考慮して、最も適切で効率的な手段を組み合わせる利用すること
	インセンティブ	人々の行動を促すための刺激や誘因のこと
	インフラの老朽化	道路、橋、公共施設等の社会基盤（インフラ）が、建設から相当の年数が経過し、劣化が進んでいる状態のこと
	ウォークアブル	「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味で、快適に歩けるように整備された、人中心のまちづくりや空間を指す言葉
	SDGs（エス・ディー・ジーズ）	2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標」のこと
	温室効果ガス排出量	地球温暖化の原因となる二酸化炭素等のガスが、人間の活動によって大気中に排出される量のこと
カ	回遊性	目的地と目的地の間を巡り歩きやすい、または移動しやすい性質のこと
	拡散型の開発志向	都市機能や住宅地等が、中心部から外へ向かって広範囲に分散して開発されていく傾向のこと
	活動量計	日常生活や運動時の身体活動量を計測する装置
	カーボンフットプリント	商品やサービスの製造から廃棄までの全過程で排出される温室効果ガスの量を二酸化炭素に換算して表示したもの
	完成形態	自転車道や自転車専用通行帯など、自転車のために明確に分離・確保された、恒久的な整備形態のこと
	環境負荷の低減	人間の活動が、自然環境に与える悪影響（汚染、資源消費等）を少なくすること
	観光消費	観光客が、宿泊、飲食、土産品の購入、交通、レジャーなど、観光に関連して地域内で支出する費用のこと
	関係行政機関	市以外の国や県の機関、警察など、公共の役割を担う組織のこと
	機動性	乗り物や人が、状況に応じてすばやく移動したり行動したりで



		き能力のこと
	QOL (Quality of Life)	「生活の質」と訳され、人がどれだけ人間らしい生活や自分らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念
	空間再配分	道路空間において、これまで自動車の通行や駐車に主に使われていたスペースの一部を、歩行者や自転車の通行空間等に割り当て直すこと
	健康管理	病気の予防や健康状態の維持・増進のために、日々の生活習慣や身体の状態に注意を払い、適切な対策を講じること
	交通安全教育	交通ルールやマナー、危険予測能力等を身につけるための学習や指導のこと
	交通結節点	鉄道駅やバス停、フェリーターミナルなど、複数の交通手段が接続・乗り換えを行う場所のこと
	交通体系	地域における、道路、鉄道、バス、自転車、徒歩など、様々な交通手段が組み合わさって形成されているシステム全体のこと
	交通反則通告制度（青切符）	比較的軽微な交通違反について、反則金を納付することで刑事罰を免れる制度
	公共空間	道路、公園、広場など、一般に公開され、不特定多数の人が利用できる空間のこと
	公共交通	鉄道、路線バス、路面電車など、不特定多数の人が利用できる交通機関の総称
	高度経済成長期	1950年代半ばから1970年代初頭にかけての、日本の経済が非常に高い成長率を達成した時期のこと
	高齢化率	総人口に占める65歳以上の高齢者の割合のこと
	コト消費	旅行、体験、サービスなど、「経験」や「体験」に価値を求める消費行動のこと
	コンセプト	計画や事業の基本的な考え方や骨格となる理念のこと
	コンパクトなまち	居住地や都市機能がまとまって配置されている、集約された形態のまちのこと
サ	サイクリングマップ	自転車で地域を巡る際に役立つ、おすすめのルート、休憩所、観光スポット等の情報が記載された地図のこと
	サイクルステーション	シェアサイクル事業において、自転車の貸し出しや返却を行うための拠点となる駐輪場のこと
	サイクルツーリズム	自転車を利用して地域を巡り、その地域の魅力を体験する旅のスタイル
	サイクルロゲイニング	地図等を使い、自転車でチェックポイントを周回して得点を競う、オリエンテーリングをベースにしたスポーツのこと
	暫定形態	自転車の通行位置を示す矢羽根表示など、一時的な整備形態の

	こと
シームレス	「継ぎ目がない」という意味で、本計画では自転車と公共交通機関との連携がスムーズで、利用者がストレスを感じない状態のこと
持続可能な社会	環境、経済、社会の側面から、将来にわたって良好な状態を維持し、発展し続けることができる社会の在り方
自転車ネットワーク	地域全体又は都市内の主要な目的地間を、安全で快適に自転車で移動できるよう、体系的に整備された自転車通行空間の総称のこと
自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づき、国や地方公共団体が策定する、自転車の活用の推進に関する基本的な計画のこと
自転車活用推進法	自転車の活用を総合的かつ計画的に推進し、良好な都市環境の形成や国民の健康増進等に寄与することを目的とした日本の法律
自転車環境整備	自転車が安全で快適に利用できるように、通行空間や駐輪場等を整備すること
自転車専用通行帯	車道上に白線等で示され、自転車が通行できる車両通行帯のこと
自転車損害賠償責任保険等	自転車の利用者が、交通事故等で他人に損害を与え、法律上の賠償責任を負った場合に、その損害を補償するための保険又は共済のこと
自転車通行空間	道路において、自転車が安全かつ円滑に通行できるように整備された空間の総称
自転車道	道路のうち、自転車の通行のために縁石や柵等により車道や歩道と区別して設けられた部分のこと
シェアサイクル事業	複数箇所に設置された駐輪場（サイクルステーション）で、自転車を借りたり返したりできる、地域共有型の自転車貸出サービスのこと
車両	道路交通法において、自動車、原動機付自転車、軽車両（自転車、リヤカー等）及びトロリーバスの総称
集積型の都市構造	都市の機能（商業、業務、居住等）を一定の区域へ集中を図り、密度を高めることで、効率性や利便性の向上を図る都市構造のこと
スマート・エコシティ	先端技術（ICT等）を活用して都市の機能やサービスを効率化・高度化しつつ、環境負荷の低減や持続可能性が両立した、賢く環境にやさしい都市のこと



タ	地域資源	その地域に固有の魅力や特性を持つ、自然、歴史、文化、観光施設、産物等のことで、まちづくりや観光振興等に活用できるもの
	地球温暖化対策	温室効果ガスの排出量を削減したり、温暖化の影響への適応を図ったりするための対策
	地方公共団体	都道府県や市町村のこと
	駐輪環境	自転車を停める場所（駐輪場）の整備状況や利便性、放置自転車対策など、自転車の駐車に関わる環境全般のこと
	超高齢社会	総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合が、21%を超えた社会のこと
	デンマーク式自転車教育	幼い頃からキックバイク（ペダルなし自転車）を使い、「遊びながら」バランス感覚や交通ルールを学ぶプログラムのこと
	都市空間整備	道路、公園、公共交通機関、建築物など、都市を構成する物理的な空間や施設の計画、設計、建設、管理等を行うこと
ハ	PDCA サイクル	業務管理を円滑に進めるための手法で、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価・検証）、Action（改善・処置）の頭文字をとったもの
	ファーストワンマイル	利用者の自宅等の出発地から、最寄りの鉄道駅や主要なバス停までの最初の移動区間のこと
マ	メンタルヘルス	心の健康状態のこと
	モノ消費	物理的な「物」や「商品」を購入して所有することに価値を求める消費行動のこと
	モビリティ	「移動性」や「移動手段」のこと
ヤ	矢羽根（表示）	自転車の安全な通行位置と方向を示すために、車道の路面等に描かれた矢印の形の表示のこと
	ユニットロードシステム	貨物をパレットやコンテナにまとめて輸送するシステムのこと
ラ	ライフスタイル	個人の生き方、生活の様式や在り方のこと
	ラストワンマイル	公共交通機関の主要な拠点から、最終的な目的地までの「最後の短い区間」のこと
	路肩	道路の主要構造部の保護や車道の効用を保つために、車道、歩道等に接続して設けられた帯状の部分



令和7年第2回自転車利用環境整備審議会における意見と対応

委員	意見	対応
金 利昭 委員	ネットワーク計画について、市の中心部と郊外では状況が違うが、実際、郊外部で困っている場所があった場合の扱いはどうするのか。	(交通政策課) 毎年度、事故の状況などを把握し、ネットワーク計画の見直しを検討することとしており、郊外部においても整備の必要性が高い場合は、ネットワーク路線への位置付けを検討します。
	大学生や高齢者に対する交通安全教育について、官民連携した取組を検討すべき。	(生活安全課) これまでも高齢者向けの交通安全講話や学生向けの交通安全教室等を行っております。 今後は、大学生に対するより効果的な交通安全教室の実施について、大学との連携を進めていきます。
	教習所のコースに矢羽根表示をするべきである。	(交通政策課) 実施可能性について、関係機関等と協議します。
	1次計画の評価総括をストーリーの中で明確にすべき。	(交通政策課) 「1-6 これまでの主な取組」の中で第1次計画の検証の項目を記載しました。
	計画の位置付けに第1次計画を追加すべき。	(交通政策課) 「1-4 計画の位置付け」に水戸市自転車活用推進計画(第1次)を記載しました。
	方針の記載の中の環境という言葉が二つの意味で書いてあるので使い分けるべき。	(交通政策課) 文脈から単語の意味をそれぞれ読み取れるため、表記の見直しは不要と考えます。

	<p>基本方針の順番が交通安全が最後になっているので通行環境の次の2番目にすべき。</p>	<p>(交通政策課) 基本方針のうち「自転車を安全に利用する社会の実現」を基本方針2とし、他の基本方針についても適宜順番を修正しました。</p>
	<p>市民にも分かりやすくするため目指す姿のポンチ絵を入れるべき。</p>	<p>(交通政策課) 「3-1 目指すまちの姿」にイメージイラストを挿入しました。</p>
	<p>目指すまちの姿にある自転車に乗ってみたいくなるまちづくりを直接指標とすべきだと思うので、成果指標に「自転車に対する市民の満足度」を入れるべき。</p>	<p>(交通政策課) 本計画は、計画に位置付けた基本方針ごとに設定した目標を達成するため、各種施策の推進を図ることとしており、成果指標は、計画のフォローアップのため、施策の進捗状況を評価するものなので、現状のとおりとします。</p>
	<p>自転車保険の義務化を条例化してほしい。</p>	<p>(生活安全課) 茨城県交通安全条例に基づき、本市では、交通安全教室等で、保険加入の必要性について強く訴えております。 全国の自治体では、保険加入を義務化する動きも広がっていることから、県の動向を見守りつつ、先行事例を調査研究していきます。</p>
<p>平田 輝満 委員</p>	<p>人口 10 万人の比較のグラフで水戸市だけグラフの動きが違っている部分の分析が必要。対象の所在地から分析できるのではないか。</p>	<p>(交通政策課) グラフの参照先データである茨城県交通白書では、事故を起こした人の詳細が不明なため、これ以上の分析は困難と考えます。</p>

	<p>これまでの実績を示しつつ、今後は未実施部分の継続実施と市民ニーズに基づく新たな取組を実施することが分かるようにすべき。</p>	<p>(交通政策課) 実績について「1-6 これまでの主な取組」の中に追記するとともに、「4 施策の内容」の中で新たな取組が分かるよう表記を追加しました。</p>
	<p>マイカー依存から脱却し、自転車に転換してもらうために、これまでの車道混在型から、一步進んだフルスペックの自転車通行帯を整備するという本気度を見せる工夫をするべき。</p>	<p>(交通政策課) 「4 施策の内容」の中で、完成形態での走行環境整備について、関係機関等が連携し協議を進め、計画期間内に整備に着手することを表記しました。</p>
	<p>水戸市だけでなく、国や県、市民も一体となって、総合的な施策の中で本気で自転車に取り組んでほしい。</p>	
	<p>どの路線をどの形態で整備するかをもう少し、市民に分りやすい説明があった方がいいので、実態も踏まえながら示してほしい。</p>	
<p>三国 成子 委員</p>	<p>悪い結果となっている事故件数グラフは掲出せず、取組に関する推移データを示すべき。</p>	<p>(交通政策課) 取組に関する実績データについては「1-6 これまでの主な取組」の中に追記しました。また、事故件数のグラフに対する文章を修正しました。</p>
	<p>また、悪い結果となっていることの対策や分析も行うべき。</p>	<p>(交通政策課) グラフの参照先データである茨城県交通白書では、事故内容の詳細が不明なため、これ以上の分析は困難となっています。</p>

	<p>教育現場での交通ルールの教え方として、ルールを守ることが事故のリスクを減らせることを教えてほしい。</p>	<p>(教育研究課、交通政策課)</p> <p>小中学校においては、日頃から、児童生徒に交通安全についてルールを守ることや自転車の乗り方等を指導しており、長期休業前には改めて指導を行っております。</p> <p>また、体育の保健分野において、交通事故などによる傷害について学ぶ単元がございます。</p> <p>今後、ルールを守ることと事故のリスクを一体的に教えることについて検討します。</p>
	<p>1次計画の結果、2次計画でどう変わったかを表記すべき。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>「1-6 これまでの主な取組」の中に第1次計画の検証の項目を追加し、目標指標の達成状況に基づく評価を表記しました。</p>
	<p>アンケート結果のデータはエリア単位で示すべき。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>「2-2 自転車利用の状況」の居住エリア別の利用状況について、中心市街地、居住誘導区域及びその他のエリア別でデータを示しています。</p>
	<p>ネットワーク計画を整備時期を区分し市民に示すべき。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>「4 施策の内容」の中で、本計画期間中に優先的に整備する路線を明記しました。</p>
<p>小林 成基 委員</p>	<p>自転車に乗る人が減っている状況で、何のために1次計画をやったのか反省点が書かれていない。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>「1-6 これまでの主な取組」の中で第1次計画の取組の評価及び検証を追記しました。</p>

	<p>整備済路線が3割では効果が出ず、全ての路線が整備されないと効果が出ない計画となっているのであれば、一旦この図の整備を止めて、いずれかの路線一本を完成させたらどうか。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>整備する路線については、選定基準に基づきネットワーク図に示したとおりであり、本計画期間中は中心市街地周辺の通学路となる路線を優先的に整備します。</p> <p>また、本計画期間中に、幹線市道39号線を完成形態での整備を目指します。</p>
	<p>図面上で整備済とされている路線でも、交差点で自転車横断帯が残っている箇所があり、実際にはネットワークがつながっていない場所があるので、国、県、市、警察が協力して一本でもいいので完全につながった幹線となる路線を整備することを期待する。</p>	<p>(交通政策課)</p> <p>整備路線の中で自転車横断帯が残っている箇所について、自転車横断帯の消去と自転車通行空間整備の実施を警察と協議します。</p>
<p>金井 香代子 委員</p>	<p>警察だけで周知することは困難なため、学校で道徳の授業として扱ったり、先生から説明した上でチラシを配布したりしてほしい。また、市報をうまく活用し、クイズ形式や連載にするなど、興味を引くようにすることで効果が上がると思う。</p>	<p>(生活安全課)</p> <p>自転車への交通反則通行制度(いわゆる青切符)の導入については、市民の大きな関心事項であることから、信号交差点を通過する際の注意点などクイズ形式の資料を交通安全教室等で活用しています。</p> <p>また、今年度下期からは、交通反則通告制度が導入された経緯や具体的な違反形態等についての説明を加え、学生等への教示を始めました。今後も、警察等と連携して最新の情報を入手しつつ、広報みと等を活用した効果的な啓発方法について検討していきます。</p>

<p>和田 幾久郎 委員</p>	<p>ネットワーク路線の選定基準で、沿道で新たな施設が設置されることが見込まれる路線とあるが、千波湖西側のパークPFIの施設のことが反映されていない。</p>	<p>(交通政策課) 千波湖西側は、現状、自転車が通行しにくい道路形状となっていることから、本計画期間中に優先的に整備する路線としては選定を見送りましたが、今後、自転車交通量や道路状況などの把握に努め、整備が必要であれば、ネットワーク計画を見直し、ネットワーク路線への位置付けを検討します。</p>
<p>田口 美博 委員</p>	<p>自転車の手信号を自動車ドライバーに認識してもらうための教育も必要だと思う。</p> <hr/> <p>自転車が車道混在で走行している際に、自動車が急停車する可能性があることを自転車の安全教育で教えるべきだと思う。</p>	<p>(生活安全課) 自転車の手信号については、道路交通法により運転者による実施が規定されているものの、会議の中で意見が出たしており、実施率が低いと認識しています。今後とも、警察と連携し、自動車ドライバーに対する自転車の手信号に対する周知について検討してまいります。</p> <hr/> <p>(生活安全課) 本市の交通安全教室では、道路上における様々な危険についてあらかじめ予見して安全な通行をするよう指導しているところです。ご意見を踏まえ、引き続き、自転車運転時の危険性について教示していきます。</p>
<p>佐藤 美律子 委員</p>	<p>自転車ネットワーク計画には、魅力向上を図るため、那珂川や桜川、千波湖、逆川緑地でのサイクリングルートも含めるべきではないか。</p>	<p>(交通政策課) 本計画におけるネットワーク路線については、道路法に基づく道路を対象に、自転車の通行空間の整備を行う路線を選定するものとなっています。 そのため、河川敷や公園内の管理道路については、快適にサイクリングを楽しめる環境の創出として、サイクリングマップ等への掲載について検討します。</p>

辻井 文男 委員	4月からの青切符導入に当たり、市民に対する交通ルールの周知を徹底すべきである。	(生活安全課) 交通反則通告制度が導入された経緯や具体的な違反形態等についての説明した資料によるの教示を始めております。今後も、警察等と連携して最新の情報を入手しつつ、市民に対する効果的な周知方法を検討いたします。
	青切符が、捕まえることが目的ではなく、事故を減らすことが目的と いうことを周知すべき。	(生活安全課) 交通反則通告制度を規定する道路交通法の目的は、交通違反者の検挙ではなく、危険の防止と安全の確保とであることから、警察と連携して、自転車による交通違反に対する交通反則通告制度導入の目的等について、効果的な周知に努めます。
田辺 隆文 委員	自転車ネットワーク計画の専用通行帯の整備時期を明確にすべき。	(交通政策課) 現状、関係機関との協議が始まっていないことから、明確な整備時期は示せませんが、本計画期間中に完成形態での整備に着手したいと考えております。
	自転車の安全教室の中でスピードを出す指導と適切なサドル高を指導してほしい。	(生活安全課) 交通安全教室では、運行前点検の中で、ブレーキの効き具合や適切なサドルの位置について指導しております。また、スピードを出す指導につきましては、対象年齢に応じた指導を検討いたします。

# モニタリング例

～金沢自転車ネットワーク協議会より～

2020年  
(R2)の整備  
事例より

金沢における自転車通行空間の整備効果事例

2020年  
(R2)

- 金沢大学周辺では、多くの大学生や学校関係者が通行
- 自転車通行空間が整備されたことで車道左側通行が増加



車道左側通行が増加

■ 車道左側通行 ■ 車道右側通行 ■ 歩道左側通行 ■ 歩道右側通行

