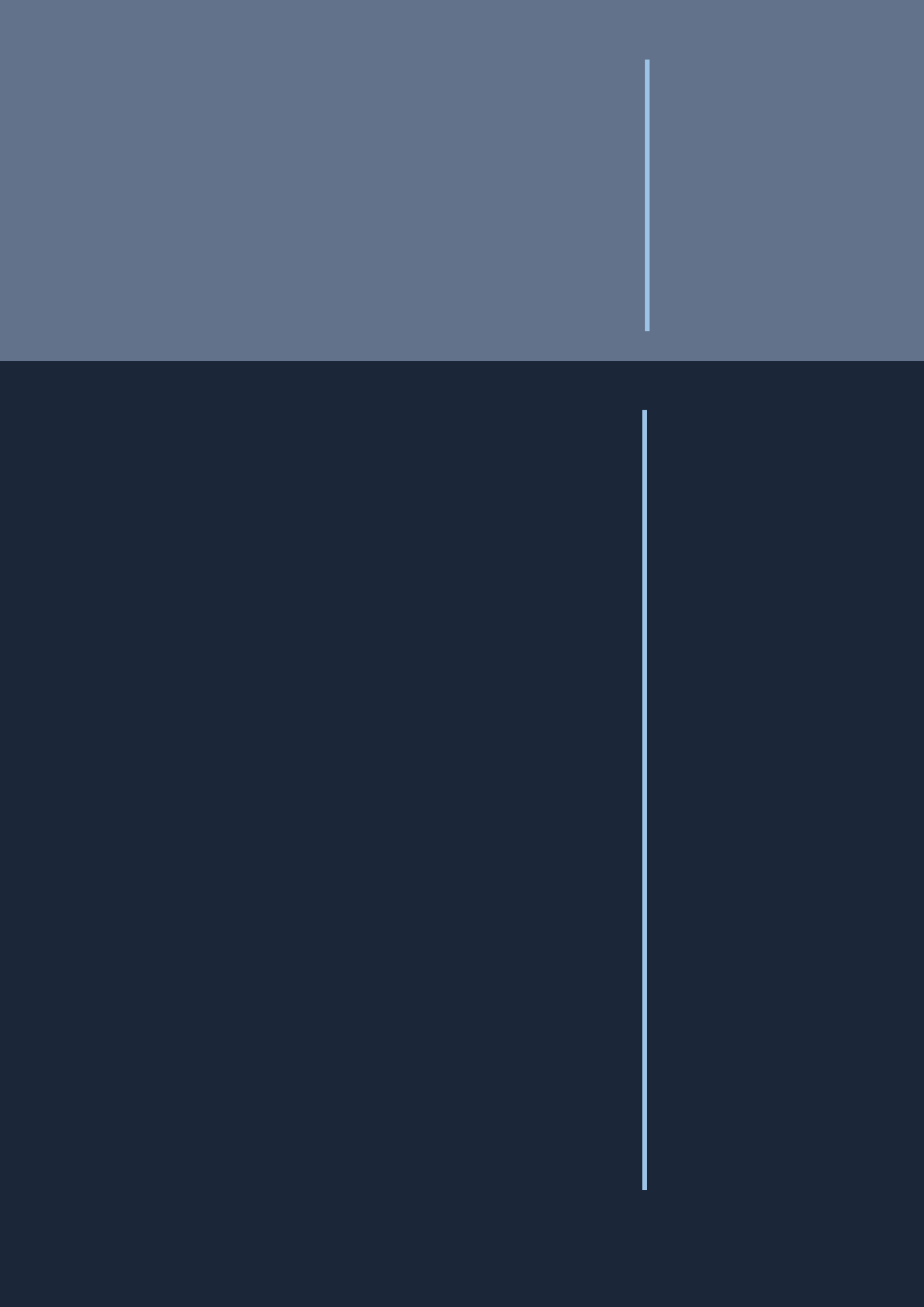


CHAPTER

4

施策の概要





目標1 自転車ネットワークの構築

- これまで整備した自転車ネットワークの成果等を踏まえ、自転車ネットワーク計画の見直しを行い、より安全で快適な自転車利用環境の創出を図ります。
- 関係機関と協議の上、車道混在型整備と併せて、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。

水戸市自転車ネットワーク計画

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に沿った整備の推進
- イ 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

水戸市自転車ネットワーク計画

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、国のガイドラインに基づき、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。

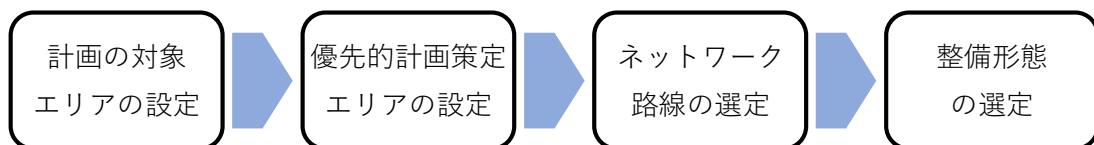
自転車には、まちなかの回遊性の向上をはじめ、公共交通網の補完など、まちづくりを支える役割が期待されているところです。このような状況を踏まえて、本市における自転車ネットワーク計画の検討を行うこととします。

(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、市内全域を計画の対象エリアとして設定した上で、整備効果を早期に発現させるため、高校が集中する水戸駅北側エリア及び水戸駅南側エリア、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優先的計画策定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の作成手順】





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。

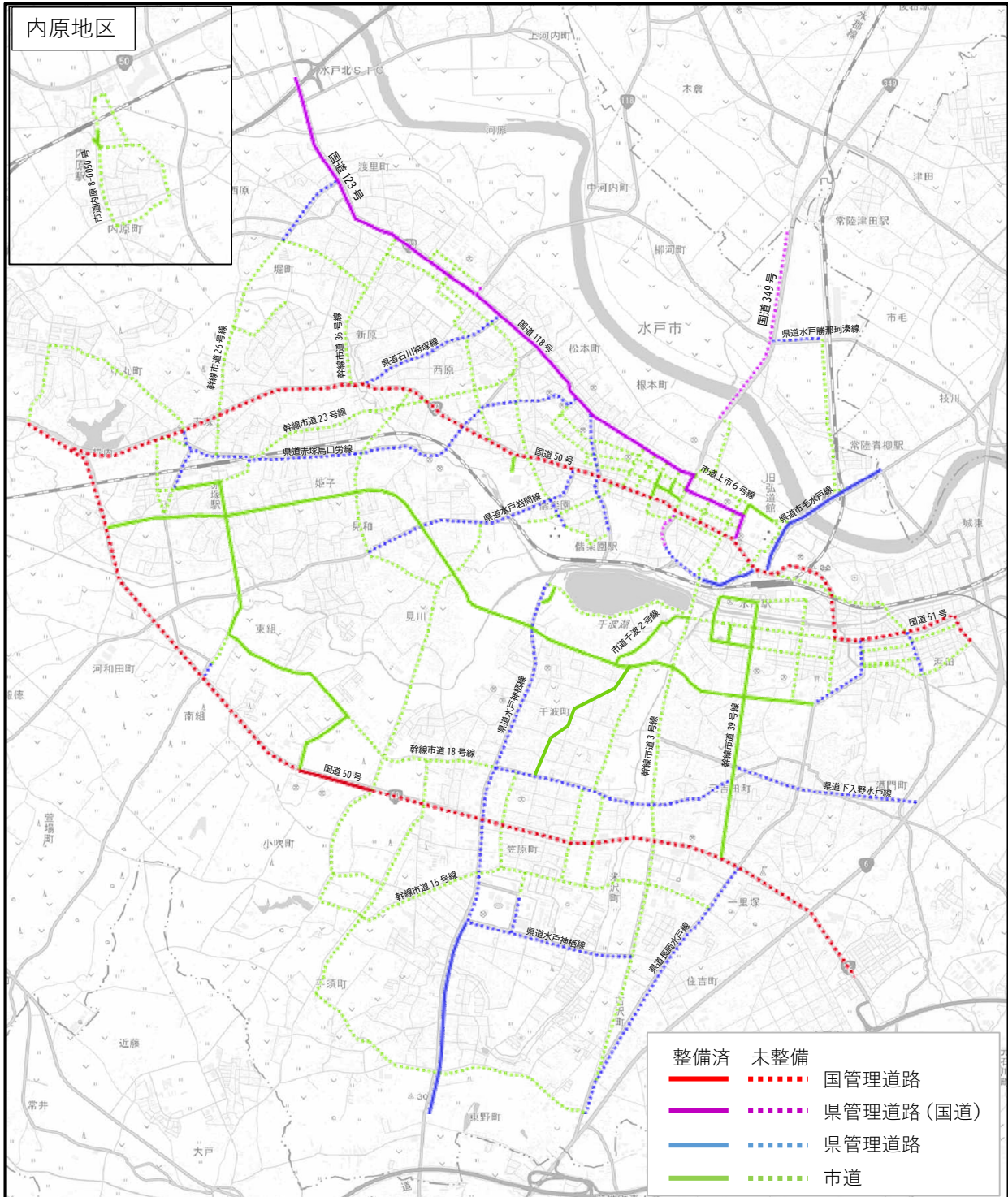
【ネットワーク路線選定の基本的な考え方】

	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"> 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 <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"> 自転車交通量が多い路線 令和 4 年から令和 6 年まで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 349 号 幹線市道 3 号線 幹線市道 15 号線 <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"> 高校及び大学の通学路 	<ul style="list-style-type: none"> 水戸駅から各学校までを結ぶ路線 赤塚駅から各学校までを結ぶ路線
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 <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"> 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 <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"> 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



目標1 自転車ネットワークの構築

【ネットワーク路線図】



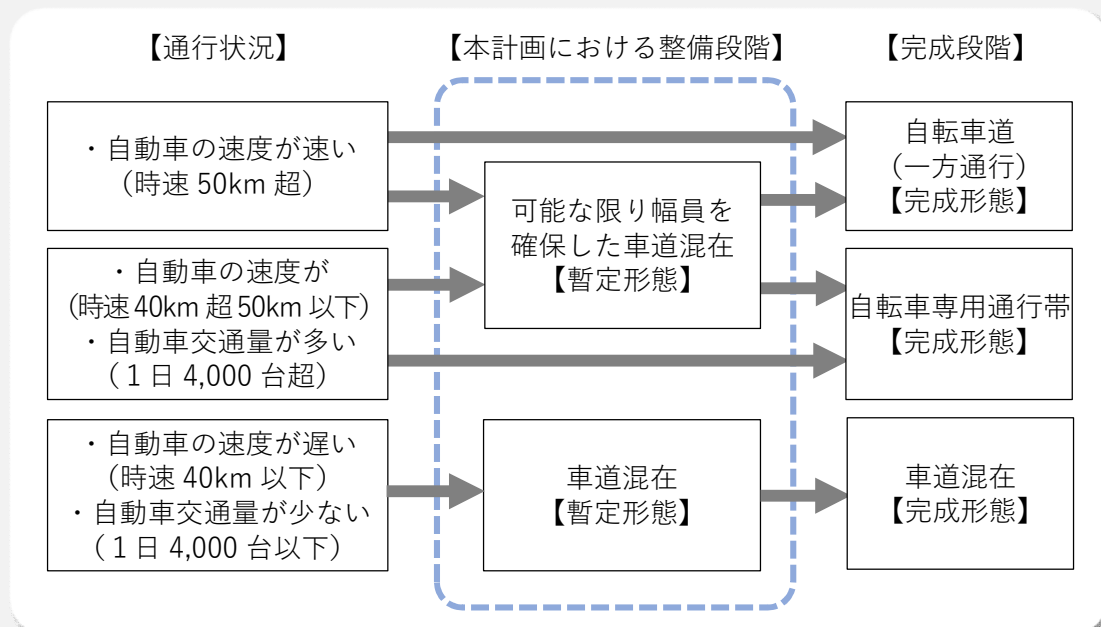
3 整備形態の選定

(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、当初から自転車道及び自転車専用通行帯での整備できる路線を除き、車道混在型を基本とします。

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、自転車道や自転車専用通行帯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。

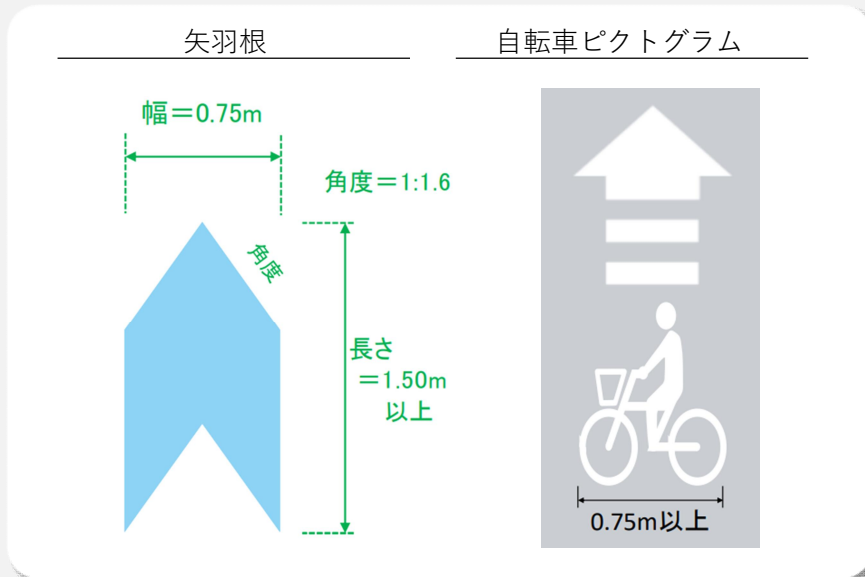
既存の道路においては、道路幅員の再配分を実施し、構造的に可能な範囲で車道内に自転車通行空間を確保するものとします。

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。



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標準的な路面表示】



③ 路面表示の方法

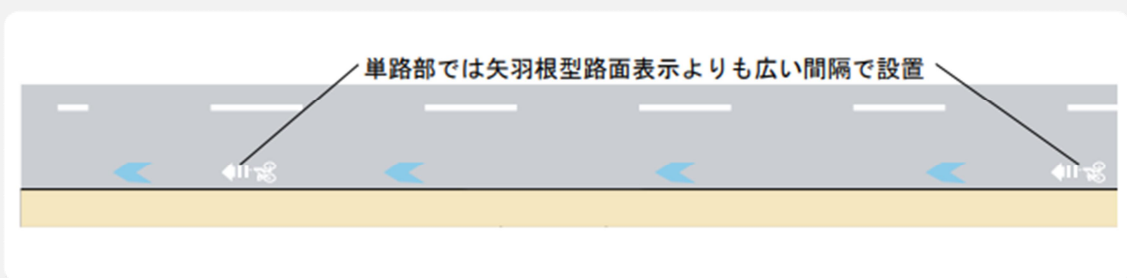
矢羽根や自転車ピクトグラム等の路面表示は、国のガイドラインを基本とします。

ただし、矢羽根の設置間隔は、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するとともに、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。また、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、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。

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

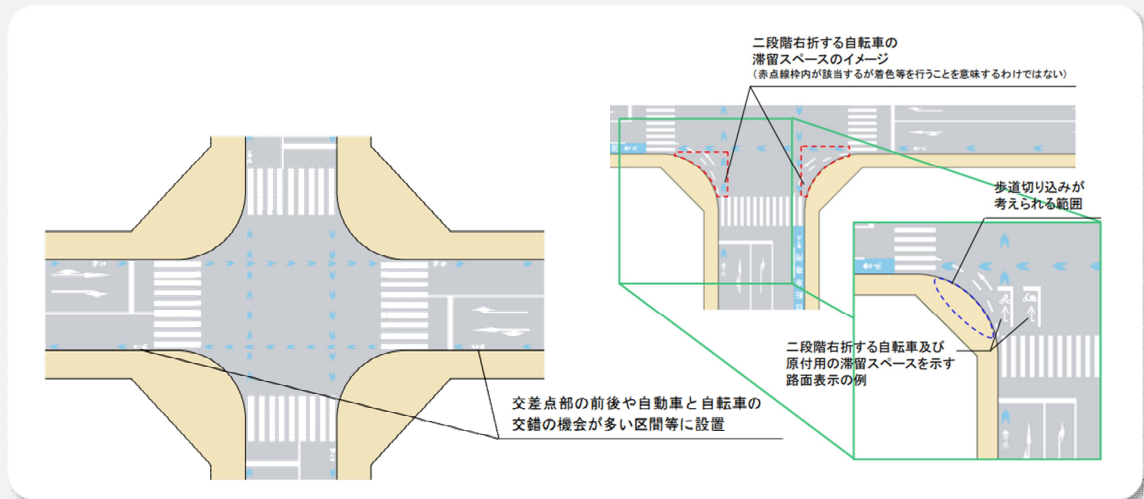
矢羽根は10メートル間隔、自転車ピクトグラムは40メートル間隔の設置を標準としますが、郊外部や自動車交通量の少ない箇所等は適切な設置間隔に広げることとします。



目標1 自転車ネットワークの構築

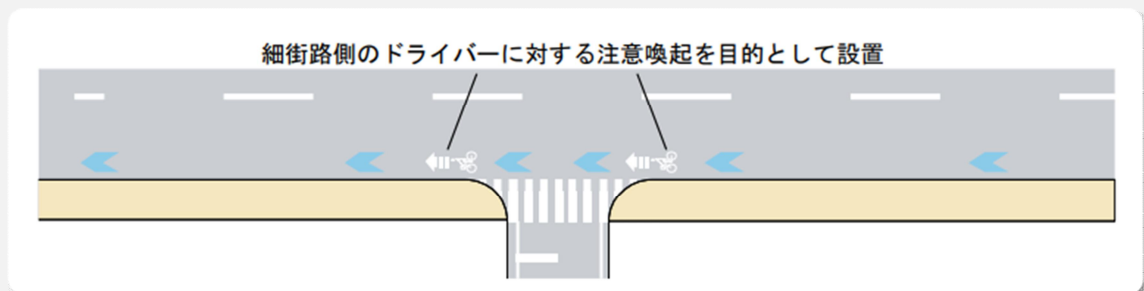
イ 交差点における路面表示方法

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。二段階右折する自転車の滞留スペースを明確化する場合、路面表示を設置します。



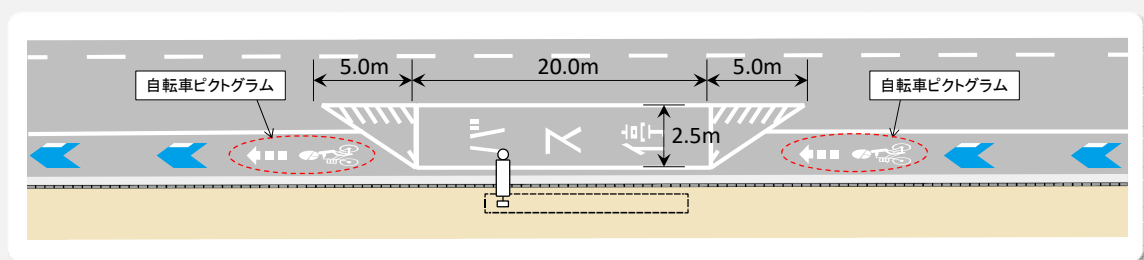
ウ 細街路との交差点における路面表示方法

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。





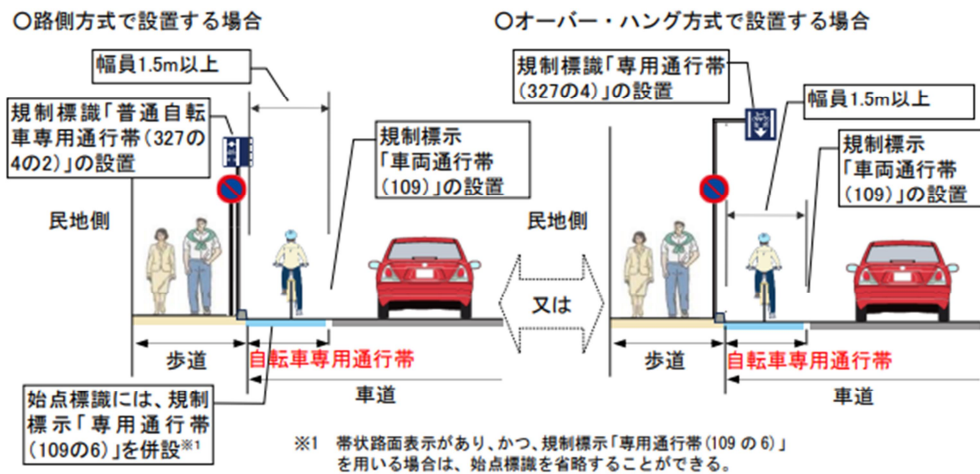
(3) 自転車専用通行帯及び自転車道について

① 自転車専用通行帯の整備手法について

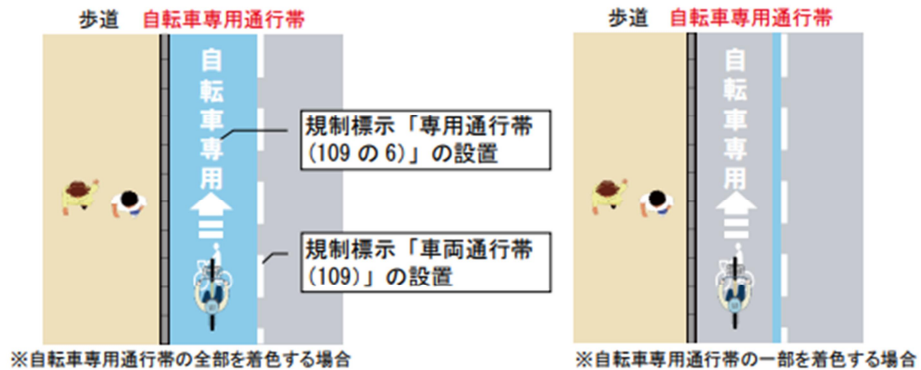
自転車専用通行帯については、1.5メートル以上の幅員を確保するものとします。ただし、空間的制約がある場合など、1.5メートルの幅員を確保できない場合は、局部的に1.0メートルまで幅員を縮小します。

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】



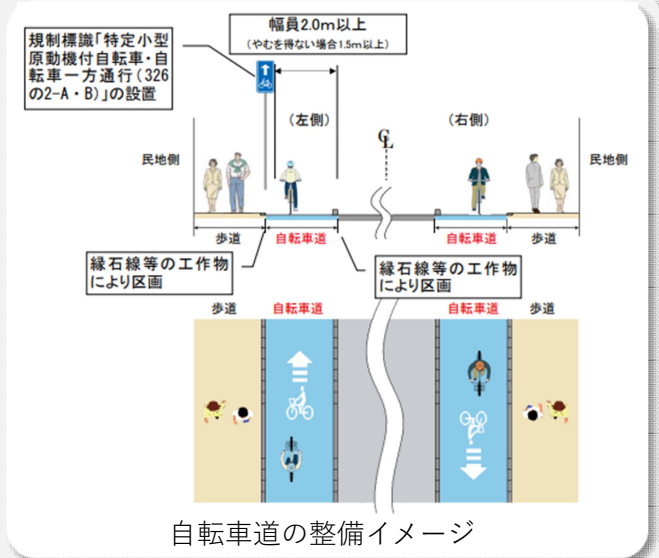
○路面標示を設置する場合



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、縁石等の工作物により、車道及び歩道と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。



(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) 計画期間内に整備する路線

計画期間（2026（令和8）年度から2030（令和12）年度まで）の中で優先的に整備する路線を抽出し、整備形態ごと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で整備する路線

既に車道混在型整備を実施した路線や新たに整備する路線の中で、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での整備が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。

路線名	延長
幹線市道 39 号線	2.6km

路線名	延長
市道上市 6 号線	0.5km

② 車道混在で整備する路線

既存路線のうち、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。

路線名	延長
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

路線名	延長
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) 上記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

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、より安心して走行できる環境整備を推進します。
- 自転車ネットワーク計画に基づき、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。



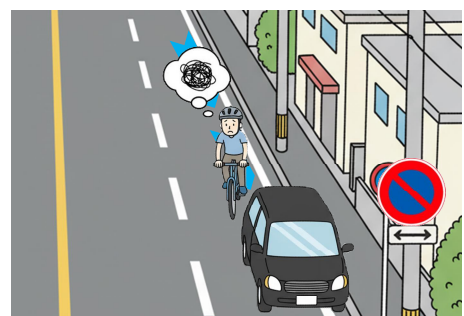
市内の整備状況（左から矢羽根、看板、歩道上表示）

- 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。

イ 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

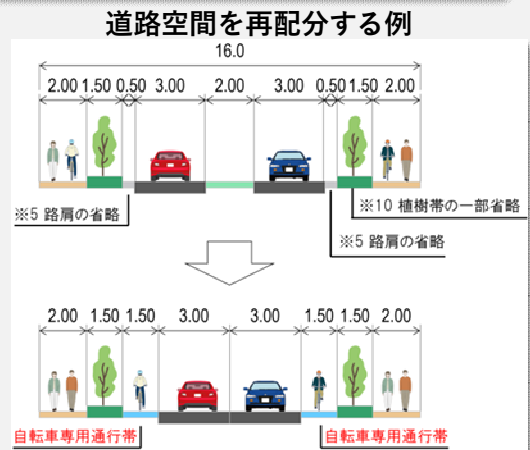
- 自転車ネットワーク路線ごとに交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の完成形態での自転車通行空間の整備形態を選定します。
- 既設道路については、現状で自転車道、自転車専用通行帯での整備が可能な路線の調査を行うとともに、空間の再配分等により整備が可能な路線について、規制速度の抑制も含めた空間の再配分による整備の可能性を検討します。
- 矢羽根表示等の暫定形態で整備した道路については、整備優先度を設定し、計画的に自転車道や自転車専用通行帯での再整備を進めます。

【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しながら整備を検討します。
- 既に矢羽根標示等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、自転車道や自転車専用通行帯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、県

- 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。

しまなみ海道における案内表示



(出典：シクロツーリズムしまなみ HP)

茨城県のサイクルサポートステーションの表示



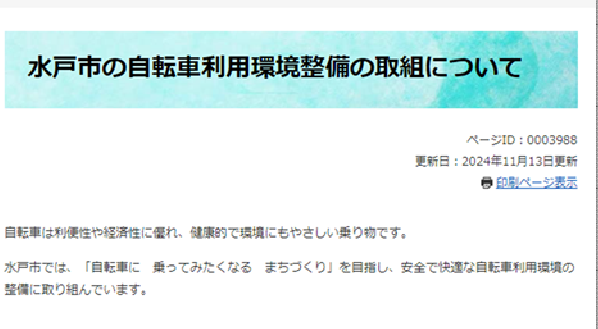
(出典：サイクリングいばらき HP)

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。

自転車利用環境整備に関する市ホームページの状況



(出典：水戸市 HP)

国が自転車活用の取組で使用するロゴ



(出典：国土交通省「GOOD CYCLE JAPAN」)



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、車利用の4.3パーセントを上回っています。特に、ラッシュアワー時には、自転車による移動が18.9パーセントに達し、車利用の6.6パーセントを大きく上回っています。

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年までの間に、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：コロナウイ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、観光目的から日常の移動まで幅広く利用出来る、利便性の高い移動手段です。本市の「みとちゃり」も多くの人に利用されており、更なる利便性の向上が期待されていることから、事業の拡大やイベント時の新たな来場手段としての活用を図ります。
- 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

- シェアサイクルの更なる利便性の向上のため、市民からの要望や走行実績等を踏まえ、市内の要所や居住誘導区域など、居住者の多い地域におけるサイクルステーションの拡大を図ります。
- サイクルステーションの設置に当たっては、自転車通行空間整備の状況を踏まえます。
- シェアサイクルの利用者に対して自転車ルールの周知徹底を図ります。
- まちなかでのイベントやスポーツの試合時など、一度に大勢の人が移動する際に発生す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。

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。

シェアサイクルのサービスイメージ

	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"> ● 都市内に面的なネットワークを形成 ● 住民の日常利用としての割合が高い ● 中心市街地の活性化などの役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成 ● 主に観光としての利用 ● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
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と踏まえ、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
	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併せて検討します。



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、駅前に収容台数約6千台分の市営駐輪場を整備するとともに、自転車等放置禁止区域を設定し、放置自転車対策を行ってきましたが、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ラ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。
- 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を創出するため、まちなかの店舗や商店街団体等と連携を図ります。



まちなか駐輪場マップのイメージ (AI生成)



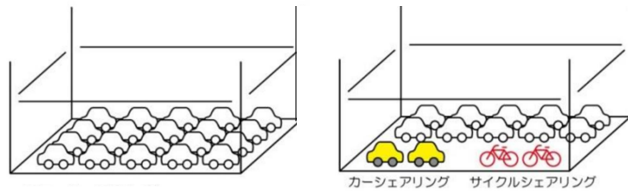
目標2 気軽に自転車を利用できる環境づくり

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の促進を図ります。
- 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。
- 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。

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って、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

※道路を通行する前に一般に発生する商業を指すもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定される。

※商業施設、購買施設等は、令施行期に大規模改修が必要となるもの。（道路法第46条第7項第6号）

③ 自転車駐車器具で自転車を賃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「まちづくりにおけるシェアサイクル」）



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

- 国が作成した自転車の交通安全教育ガイドラインに基づき、未就学児から高齢者まで、ライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた自転車の交通安全教育を実施します。
- 自転車事故の発生を抑制するため、自転車の交通ルールの周知と併せて、学校、警察、地域社会が連携し、現地での通行指導を実施します。

【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歳までの子どもを対象に、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^{*}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。
※詳細はP48コラム「デンマーク式自転車教育とは」参照

エ ヘルメット着用の啓発【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

- 車道における自動車と自転車の安全な共存を図り、快適な自転車利用環境を創出するため、自動車ドライバーに対して、自転車への一層の注意と配慮を促すための啓発に努めます。
- 2026年の改正道路交通法の施行に伴う、自動車の自転車等を追い抜く際の安全確保義務について周知を図り、自転車の安全性の向上を図ります。

【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。

自動車等が自転車等の側方を通過する際における規定



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必要があるため、保険加入の促進を図ります。

【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」〉

コラム

交通公園について

交通公園は、児童の健全な遊戯と合わせて交通知識及び交通道徳を体得させることを目的として、1960年代から各地の自治体で設置された施設です。敷地内には運動広場や児童遊技場のほかに、横断歩道や交通標識、交通信号機などが設けられています。近年は、自転車の正しい乗り方や使い方を練習し、親子で楽しみながら自転車の交通ルール・マナーを学べる公園として活用されています。大宮交通公園（京都市）や北九州交通公園（北九州市）が有名です。



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で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性の向上

施策⑨ 災害時の自転車の活用

- 自転車は徒歩よりも速く渋滞も回避でき、燃料も不要なため、災害発生直後の被害状況の確認や物資運搬等における移動手段として活用を図ります。
- 災害発生時、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利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します。
- 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します。



目標5 地域資源を生かした回遊性向上

- 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組を行います。
- 地元プロスポーツチームの試合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 地域資源を生かした回遊性向上

施策⑩ サイクリングマップの作成

- 自転車を持つ高い機動力と小回りの利く特性を生かし、広範囲にわたるスポットを効率的かつ自由に巡るニーズに応えるため、サイクリングマップを作成します。
- 既存のサイクリングルートや、その他サイクリングにおすすめのルートなどについて、サイクリングマップへ掲載し、市ホームページなどで周知することを検討します。

【取組内容】

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】

実施主体 | 市

- 自転車を活用した新しい回遊軸を創出し、観光客と地域住民双方の利便性を高めることを目的としたサイクリングマップを作成します。
- マップの作成に当たっては、地元大学生と連携し、メジャーなスポットに加え、自転車利用の多い若者の目線によるおすすめスポット情報を掲載します。これにより、全ての世代にとって魅力的で新しい移動体験を提供できる内容とします。

水戸市が大学生と民間事業者と協働で作成したサイクリングマップ



〈茨城大学及び JAF と連携して作成した「みとちやりポタリングマップ 2025」〉

目標5 地域資源を生かした回遊性向上

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と連携したサイクルマップを作成し、自転車での来場を促すことで、会場に訪れる大勢の方々の経済効果を周辺地域にまで広く波及させ、地域経済の活性化を図ります。また、来場時の自転車利用の促進により、試合日に自家用車が集中することによる交通渋滞の緩和を図ります。
- 地元プロスポーツチームの試合開催時に、来場者を対象としたシェアサイクルを活用したまちなか回遊策を実施することにより、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実施【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図ります。
- 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手法を検討します。



〈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、市等

- 県等と連携し、「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」による全県的なサイクルツーリズムを推進します。

水戸市がルートに含まれる茨城県が設定したサイクリングルート



〈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 自転車を生かした健康づくり

- 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ることから、自転車による身体的、精神的な健康増進を目指します。
- 通勤手段を自動車から自転車へシフトすることは、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が見込まれることから、事業者に対する自転車通勤の促進を図ります。

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 自転車を生かした健康づくり

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あることを周知し、自転車利用による健康づくりの促進を図ります。
- 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ることから、日常生活での移動において、自家用車で行くには短い距離は、できるだけ自転車を利用するように呼びかけ等を行います。

【取組内容】

ア 自転車利用の健康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。

国が実施している健康づくりをサポートするプロジェクト



(出典：厚生労働省「SMART LIFE PROJECT」啓発ツール)



目標7 自転車を生かした健康づくり

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すことから、事業者に向けた周知を行うことにより、自転車通勤の促進を図ります。
- 自転車通勤を促すため、自転車通勤に取り組んだ方へのインセンティブ（動機付け）や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。

国が実施している自転車通勤推進企業宣言プロジェクト

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。

いばらき県央地域連携中枢都市圏事業で実施している「エコ通勤チャレンジウィーク」

いばらき県央地域連携中枢都市圏
CENTRAL AREA OF IBARAKI PREF.

「エコ通勤チャレンジウィーク」

毎日の通勤を「エコ」に

エコ通勤チャレンジウィーク
2022/10/29(土)～11/26(月)

【エコ通勤】にチャレンジしてみよう！

【エコ通勤】のメリット

・健康や自転車の修理費削減
 ・ガソリンを節約して環境にやさしい
 ・電車のバス通勤の利便性



目標7 自転車を生かした健康づくり

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。



(みとちやり「常陽銀行本店ステーション」)



コラム

自転車がアンチエイジングの鍵となる理由

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。

また、脂肪燃焼によるダイエット効果に加え、下半身の引締めや姿勢改善にも効果があることから、美容の意識の高い方にも注目されています。

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⑩ 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するため、公共交通との連携強化を図ります。
- 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るため、環境と健康の両方に良い影響をもたらす公共交通機関と自転車を組み合わせた移動スタイルについて、交通事業者との連携を図ります。

【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の構築や周知方法を検討します。

常磐線サイクルトレインのポスター



(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。

広報みに掲載したシェアサイクルの利用に係る記事



(広報みと 2023年6月1日号)



(広報みと 2025年7月号)

(広報みと 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、環境にやさ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よう促します。