

いばらき自転車活用推進計画 (案)

2019年2月
茨 城 県

《目次》

1. いばらき自転車活用推進計画策定の趣旨	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
2. 茨城県の自転車を取り巻く現状と課題	3
3. 計画策定にあたっての基本的な考え方	4
4. 自転車活用を通じた目指すべき将来の姿	5
5. 計画推進期間	6
6. 計画推進に係る実施主体の役割分担	6
7. 本県の自転車活用に向けた施策目標	7
8. 実施施策	8
9. いばらき自転車ネットワーク	45
9.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要	45
9.1.1 役割	45
9.1.2 基本方針	45
9.2 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の選定	46
9.2.1 路線選定の考え方	46
9.2.2 路線選定の結果	48
9.3 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の整備方針	52
9.3.1 整備時期および整備の考え方	52
9.3.2 整備の全体像と整備イメージ	53
9.3.3 自転車利用環境の充実	54
9.3.4 危険箇所対策	59
9.3.5 その他の対策	59
10. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項 ..	60
10.1 計画の推進体制	60
10.2 関係者の連携・協力	60
10.3 計画のフォローアップ	60
10.4 調査・研究、広報活動等	60
11. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧	61
11.1 路線と整備形態の一覧	61
11.2 各路線の位置図	66
12. 参考資料	74
12.1 いばらき自転車活用推進計画の策定に係る検討体制	75
12.2 いばらき自転車活用推進計画策定委員会等における審議の経過	77
12.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	79
12.4 用語集（あいうえお順）	80



1.いばらき自転車活用推進計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景及び目的

我が国では近年、環境や健康意識の高まりとともに、コンパクトなまちづくり等を支える移動手段の一つとして、自転車を活用しようとする動きが高まってきています。加えて、自転車を活用して、地域を巡り、地域の様々な資源と結びつけ、その魅力を体験するサイクルツーリズム¹³⁾を通じた地方創生の取組も活発化してきています。

このような中、本県は、依然としてクルマ中心の社会構造となっており、交通渋滞や環境負荷の問題、さらには、高齢者人口の増加に伴い増大する医療費の削減や年々増加する高齢者の運転免許返納による新たな移動手段の確保など、さまざまな課題に直面しています。

その一方で、我が国有数のサイクリングコースの一つである「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を核とした日本一のサイクリング環境整備に向けた取組は、徐々にその認知度の向上と共に交流人口の拡大や地域の活性化に寄与しつつあります。

平成 29 (2017) 年 5 月には、国を挙げて自転車の活用を総合的・計画的に進めようと「自転車活用推進法¹⁷⁾」を施行し、翌年の平成 30 (2018) 年 6 月には「自転車活用推進計画¹⁶⁾」が閣議決定されたところであり、自転車活用の動きが急速に高まってきました。

こうした流れを的確に捉え、県では、自転車活用の有用性などを広く県民の皆様の暮らしの中で浸透させ、自転車文化が地域に根付いていくよう、今般、県内全域を対象とする自転車活用推進計画（以下「本計画」という）を策定するものです。

表 1.1 【参考】自転車活用推進法(平成 29(2017)年5月1日施行)

自転車活用 推進法 (第二条 基本理念)	<p>第二条 自転車の活用の推進は、<u>自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</u></p> <p>2 自転車の活用の推進は、<u>自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</u></p> <p>3 自転車の活用の推進は、<u>交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。</u></p> <p>4 自転車の活用の推進は、<u>交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。</u></p>
---	---

表 1.2 【参考】国の自転車活用推進計画(平成 30(2018)年6月8日閣議決定)

～自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、国の自転車活用推進計画では以下の4つの自転車の活用の推進に関する目標が掲げられている～

- 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標 3 サイクルツーリズム¹³⁾の推進による観光立国の実現
- 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



1.2 計画の位置づけ

本計画は、国の自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）を踏まえ、自転車活用推進法¹⁷第10条に基づく都道府県版自転車活用推進計画とするとともに、県政運営の基本方針である「茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～」（平成30年11月策定）をはじめその他の関連計画等（下図参照）との整合を図り、本県における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画とし、さらに、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針として位置付けます。

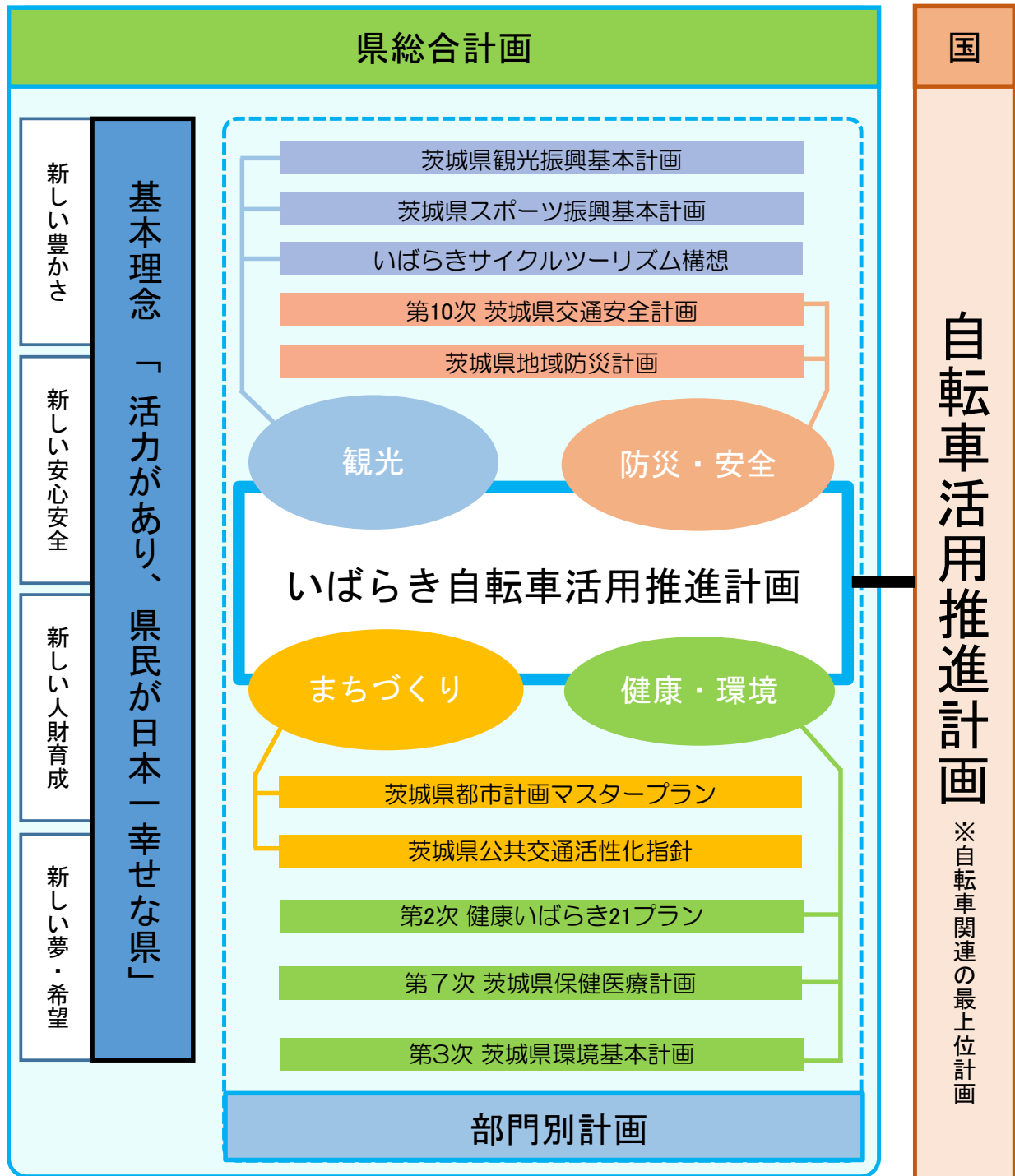


図 1.1 本計画および関連する計画の体系図



2.茨城県の自転車を取り巻く現状と課題

本県における自転車を取り巻く現状と課題については、以下のように多様化しています。

(都市環境、安全安心)

本県の交通手段分担率は、クルマ利用が約7割を占め、自転車利用の割合は、わずか1割強にとどまっております。中でも自転車の日常利用は、通学で約4割、買い物等で4割強を占めており、学生や主婦、高齢者といった世代が多く自転車を利用している現状にあります。

また、自転車利用における交通事故の状況は、自転車関連事故件数は、全事故に占める割合は低いものの、自転車乗車中の事故死者数は全国平均より高い傾向にあり、中でも高校生以下や高齢者世代の事故が多い現状にあります。また、本県の高齢化率は全国平均を上回る28.8%（平成30年7月1日現在）となっており、加齢や病気等により自動車免許の自主返納が増加している傾向にもあります。

こうしたことから、クルマから自転車活用への転換を図るうえでは、誰もが安全・快適に走行できる自転車通行空間¹⁸⁾の整備が極めて重要であると共に、自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者を含めた、きめ細やかな交通安全教育の徹底と交通安全意識の更なる向上が自転車事故の撲滅を図るうえでも大きな課題となっています。

(県民の健康増進)

県民の死因の約6割が生活習慣病となっており、特に40代から60代においては、全国平均よりも高い状況にあります。さらに、20代から50代においては運動習慣が低い傾向にあります。

また、子どもの体力・運動能力は、統計のある昭和60年と比較して依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをしようとする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっております。

こうしたことから、県民の健康寿命の延伸や子どもの体力向上等につなげるため、適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等にも効果的であり、生活習慣病の予防にもつながる自転車をいかにして活用を図っていくかが課題となっています。

(観光地域づくり)

本県は、首都圏からアクセス性に優れているものの、観光資源が点在しており、公共交通だけでは効率的な周遊が難しく、宿泊を伴う観光も弱い状況にあります。

そのため、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を核に自転車を活用した官民が一体となった地方創生の取組を進めており、平成30(2018)年3月には全国初となる駅直結型サイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」を整備するなど、サイクルツーリズム¹³⁾の取組を積極的に展開しています。

こうしたことから、全県でさらに自転車を観光誘客のツールとして積極的に活用し、公共交通やまちづくりとも連携しつつ、新たな観光需要の掘り起こしを行い、いかにして地域の活性化を図っていくかが課題となっています。



3.計画策定にあたっての基本的な考え方

自転車は、子どもからお年寄りまで様々な人々にとって身近で手軽な移動手段の一つとして日常生活の中に古くから溶け込んできており、近年では社会の成熟と共に環境にやさしい、また、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の様々な行動の幅を広げ、地域におけるコミュニケーションツールにもなってきており、県民の暮らしを新しい視点から真に豊かにするものとして、その社会的価値が高まってきております。

こうした中、本県においては、人口減少を克服し、県民一人ひとりが本県の輝く未来を作り、「茨城に住みたい、住み続けたい」と思う人が大いに増えるよう「活力があり、県民が日本一幸せな県」づくりを目指し、「新しい豊かさ」「新しい安心安全」「新しい人財育成」「新しい夢・希望」の4つのチャレンジにより新しい茨城づくりを進めていくこととしております。

特に「自転車活用の推進」を「新しい夢・希望」のチャレンジの一つとして位置づけ、地域の活性化や魅力あるまちづくりにつなげていくこととしており、これまでの本県のポテンシャルとも相まって、自転車の活用を更に図っていくことが、県政の一層の飛躍・発展に資するものであると考えています。



4. 自転車活用を通じた目指すべき将来の姿

自転車の活用を県民の暮らしの中に浸透させていくためには、まず、県民一人ひとりが身近に手軽に自転車に触れる機会を数多く提供することが何よりも大切です。

そのためには、通行空間の整備や交通安全ルールの徹底など、自転車の利活用を図るうえでの基盤となる取組を更に推進していく必要があります。同時に、そうした基盤の上に立ってサイクルツーリズム¹³⁾の取組の積極的な展開を図っていくこととします。

こうした理念に基づき、本計画の目指すべき将来像を『誰もが安全・快適に自転車を活用することができる地域社会の実現』とします。

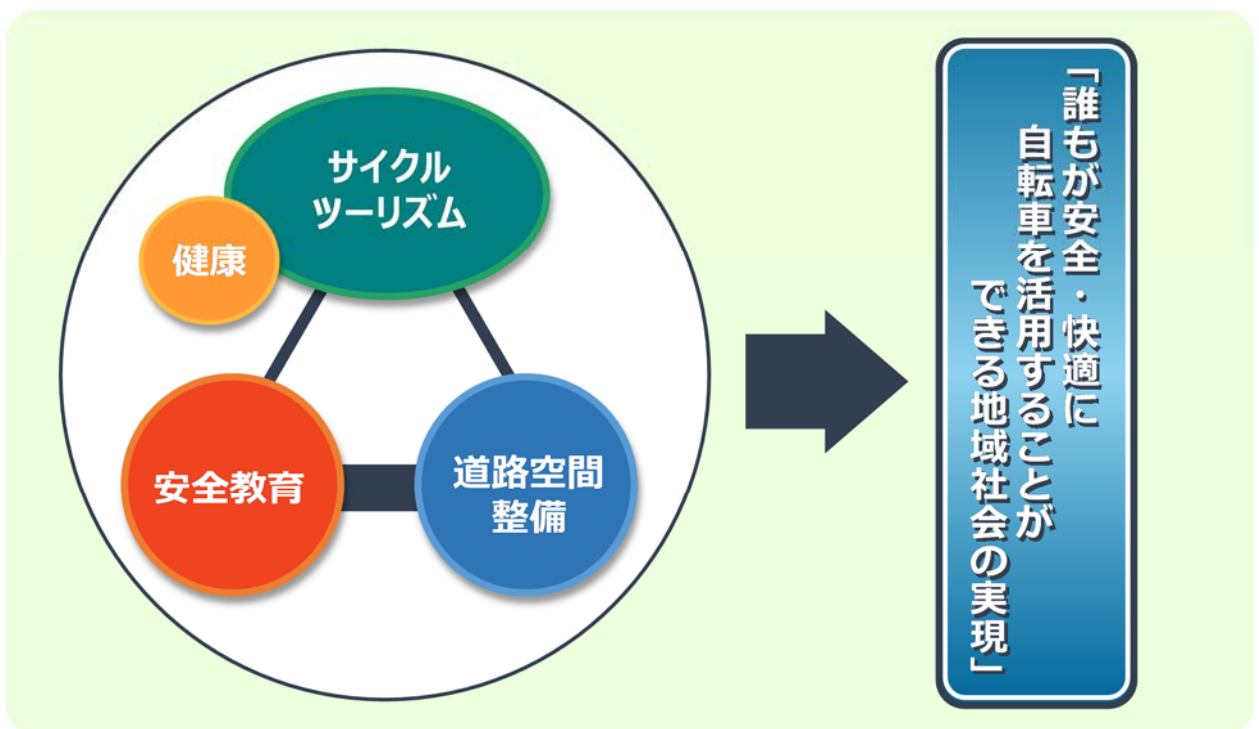


図 4.1 自転車活用を通じた目指すべき将来像の概念図

5.計画推進期間

自転車活用推進法¹⁷⁾の目的や理念に則り、自転車の活用を推進するためには、様々な課題を克服しなければならず、一朝一夕にこれを成しうることは容易ではなく、長期的な視点に立った取組が必要です。

その一方で、急速に変化する社会経済情勢の変化を踏まえて策定した県総合計画との連携を図りながら、本計画を着実に推進していく必要があります。

こうしたことを踏まえ、計画推進期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、県総合計画の推進期間と同じ2019年度～2021年度までの3ヶ年とします。

6.計画推進に係る実施主体の役割分担

本計画は、県だけでなく、市町村や民間企業・団体などの様々な主体が一体となって、それぞれが適切な役割分担の下、自転車の活用を図っていくことを明示するものです。

表 6.1 【参考】実施主体の役割分担

県	国や関係機関などとも連携しながら自転車活用に係る先導的な取組を全県的に推進する。
市町村	地域の関係者の巻き込みを図りながら県の取組を補完しつつ、自転車活用の推進に資する独自の取組を展開する。
民間企業・ 団体	行政などと連携しながら、民間活力などを活かして自転車活用の推進を図る。



7.本県の自転車活用に向けた施策目標

本県の自転車活用の推進に向けては、自転車を取り巻く現状・課題、さらには県政の目指すべき将来像を見据えると、自転車活用推進法¹⁷⁾の理念や国の自転車活用推進計画の4つの施策目標と相いれるものがあり、本県の政策課題に照らし合わせ、以下の4つの目標を掲げ、総合的・計画的に推進していくこととします。

施策目標 1 サイクルツーリズム¹³⁾の推進による地域の活性化

- ・ 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を活用した地方創生の取組を深化させつつ、県内各地域の特色を最大限に活かしたサイクルツーリズムを官民が一体となって取組み、地域の活性化や稼げる地域づくりを推進します。

施策目標 2 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間¹⁸⁾の整備

- ・ 本県は、公共交通の利用エリアが限られ、自動車分担率¹⁹⁾が高いことから、公共交通と自転車の連携拡大を通じた移動手段の転換を図ります。また、観光客やサイクリスト等誰もが安全・快適に自転車を活用できる環境整備を行い、自転車交通の役割拡大を図ります。

施策目標 3 自転車事故のない安全・安心社会の実現

- ・ 自転車乗車中の事故死者数が全国平均よりも高い傾向にあることから、自転車事故を抑制・防止し、安全な自転車利用環境を創出するため、利用者の世代に応じたきめ細やかな安全教育を実施するほか、自転車・自動車・歩行者が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重し合いながら、交通安全意識の向上を図ります。

施策目標 4 自転車を活用した県民の健康増進

- ・ 社会保障費の増大や生活習慣病の増加などに対応し、県民の体力向上につながるよう自転車活用の有用性を県民に積極的に発信するとともに、県民が自転車を活用した取組に参加できる機会を創出し、県民の健康増進を図ります。



8.実施施策

4つの施策目標を踏まえた取り組むべき14の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき具体的な措置について、別紙（p. 27～ p. 43 参照）のとおり定めます。

※各施策に係る措置のうち、特に重点的に取り組むべき措置を**重点措置**として示しています

施策目標1：サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

施策1．豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり

県内には、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のほかにもサイクリングに適した資源が豊富にあることから、ターゲットごとの地域特性を踏まえたセグメント²²⁾に合った多彩なサイクリングを提供し、地域の魅力体験や地域の人々との交流が図れるようサイクルツーリズム¹³⁾に適した広域的な幹線コース^{*1}や、幹線コースとまちなか周遊を促す支線コース^{*2}づくりを進めます。

※1：幹線コースとは、いばらき自転車ネットワーク計画に位置づける、つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとした各地域の基幹となる**サイクリングルート（モデルルート³⁷⁾）**のこと

※2：支線コースとは、各市町村が中心となって設定するまちなか周遊のためのコースのこと

<措置>

①	各地域に、地域特性を踏まえたセグメント ²²⁾ （レベル）に合った多彩なサイクリングコースの整備等を促進する。 重点措置 [参考1参照（P.13～14）]
②	サイクルツーリズム ¹³⁾ の推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。 重点措置
③	地域特性を活かし、セグメント ²²⁾ （レベル）にあった豊富な地域資源と組み合わせた自転車旅の提案を促進するとともに、地域の魅力を体験できる様々なサイクリングツアーやサイクリングイベント等を推進する。[参考1参照（P.13～14）]
④	サイクリングの盛んな国内外の自治体や企業等との連携を推進する。



図 8.1 多言語とピクトグラムを使用したサインの例



図 8.2 自転車観光で地域の魅力を楽しむイメージ



施策2. 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が国の推奨するナショナルサイクルルート²⁸⁾の認定条件を踏まえた水準となるよう、まずは、モデルルート³⁷⁾として位置づけ、路面表示や休憩施設の設置等の走行環境や受入体制の整備を進めます。

さらに、国内外からの観光需要を喚起するための誘客促進に向けた取組などを推進し、ブランドイメージの向上を図ります。

<措置>

①	国が推奨するナショナルサイクルルート ²⁸⁾ の認定に向け、まずは、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート ³⁷⁾ (幹線コース)として位置づけるための環境整備を進めるとともに、認知度向上につなげる取組を推進する。 重点措置 [参考2参照(P.15~16)]
②	首都圏などで開催される自転車博(サイクルモードインターナショナル ¹⁴⁾ 等)やインバウンド ⁵⁾ 誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。
③	観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。



図 8.3 つくば霞ヶ浦りんりんロード



図 8.4 ポケットパーク³⁶⁾(行方市)



図 8.5 かすみがうら市交流センター
(かすみがうら市)

施策3. サイクリング情報の効果的な発信

サイクリストの誘客に向け、国内外のサイクリング愛好家や女性、シニア層を中心とした一般観光客などに対し、県や市町村等の各主体がそれぞれ発信している情報を共有しながら、ターゲットに合わせた発信媒体を活用し、発信時期や発信方法等を工夫しながら効果的な情報発信に取り組めます。

<措置>

①	SNS ⁷⁾ の活用、雑誌やメディア広告掲載、YouTuber ⁴⁰⁾ などを活用した国内外への情報発信の充実やデジタルマーケティング ²⁷⁾ 等の活用による効果的な情報発信を図る。 重点措置
②	本県の魅力あるサイクリングコースをまとめたサイクリングマップ（全県版）を作成し、国内外に積極的に発信する。
③	県民の自転車活用促進を啓発するイベントを開催する。
④	首都圏などで開催される自転車博（サイクルモードインターナショナル ¹⁴⁾ 等）やインバウンド ⁵⁾ 誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。（再掲）
⑤	観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。（再掲）



図 8.6 女性やビギナーをターゲットにした情報発信



施策4. 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築

誰もが手軽に安全で安心・快適にサイクリングを楽しむことができるよう、案内誘導サイン等の整備や地域の魅力を案内するサイクリングガイドの育成、さらには、サイクリングに必要な機材・装備を気軽に借りることができる仕組みなどの構築に向け、地域が一体となって取組みます。

<措置>

①	サイクルツーリズム ¹³⁾ の推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。（再掲）
②	来訪者へのおもてなしや地域の魅力を案内するサイクリングガイド（多言語対応も含む）の養成を推進するとともに、その活用の場面を積極的に創出する。 重点措置
③	まちなか施設や都市公園、さらには観光施設におけるレンタサイクル（スポーツバイク ²¹⁾ 、e-Bike ²⁾ 、電動アシスト自転車など）の導入促進を図るとともに、公共交通との接続強化について検討する。
④	タンデム自転車 ²⁴⁾ やベロタクシー ³⁴⁾ の公道走行を推進する。 重点措置
⑤	サイクリスト向けの機能を整備した宿泊施設の充実を図るため関係団体へ働きかける。
⑥	交通施設や観光施設などにおける通信環境（Wi-Fi ⁴⁶⁾ ）の普及拡大による来訪者のサービスの充実を図る。



図 8.7 いばらきサイクリングサポートライダー³⁾養成講座



図 8.8 いばらきサイクリングサポートライダー³⁾養成講座の実走講習



施策5. 交通結節点の拠点化、サポート体制の充実

本県は、多くのサイクリング人口を抱える東京圏に近く、空港や高速道路、鉄道などの交通アクセス性にも恵まれており、茨城空港や道の駅などの交通結節点におけるサイクリング拠点化を推進するとともに、荷物等の配送や走行中のトラブル等に対応する出張サービスなどのサポート体制の充実・強化を図ります。

<措置>

①	茨城空港や道の駅、鉄道駅等のサイクリング拠点化（シャワー、更衣室、組立スペース、レンタサイクル、荷物配送、手荷物一時預かり等の充実）の促進を図る。 重点措置
②	サポートステーションや荷物等配送サービス、サイクルレスキュー等の導入によるサポート体制の充実・強化を図る。 重点措置
③	サイクルトレインやサイクルバスといった鉄道・高速バスの輸送環境・サービス向上に向けた取組の検討を進める。
④	休憩施設やポケットパーク ³⁶⁾ の機能充実や計画的な配置に向けた検討を進める。



図 8.9 駅直結型のサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」(土浦市)



図 8.10 茨城空港(小美玉市)



図 8.11 道の駅たまつくり(行方市)

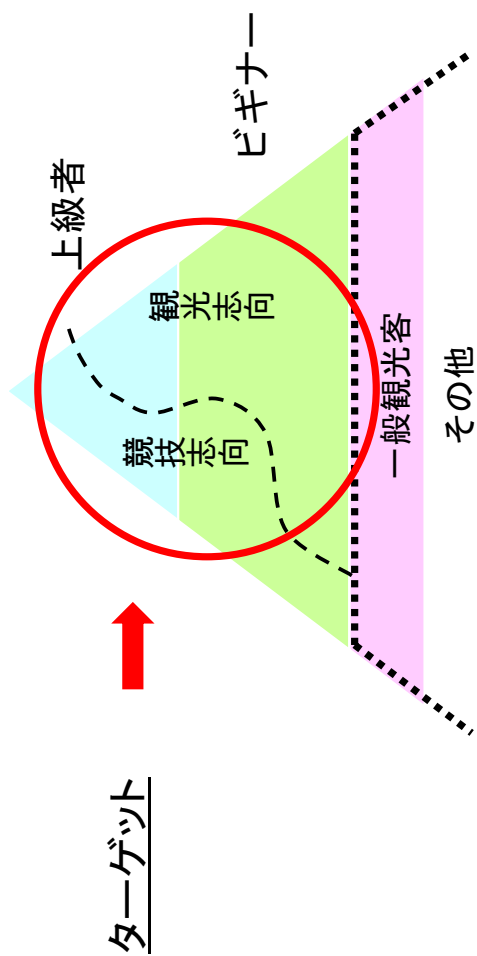


図 8.12 サポートステーション



【参考1】目標1「サイクルツーリズム¹³⁾の推進による地域の活性化」施策1及び施策2のセグメント²²⁾分けの考え方

1 サイクルツーリズム¹³⁾のターゲット



1.1 ターゲットのレベルに応じたセグメント²²⁾分け

セグメント ²²⁾		自転車活用の主な目的	セグメントの定義
サイクリング愛好家	上級者	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該地域での本格的なイベント・レースに参加 ● 手軽な練習場として定期的に来訪し、長距離のサイクリングを楽しむ 	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング頻度 → 週に1回、月2～3回程度 ・サイクリングに利用する自転車の種類 → ロードバイク・クロスバイク・MTB⁸⁾
	ビギナー	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリング最適の地として友人やビギナーを連れ、地域の食や自然などを楽しむ ● ライド系イベント⁴²⁾・レースに初参加 (ロードレース、ヒルクライム³⁰⁾、タイムトライアルなど) ● 初めてのロングライド⁴⁵⁾を体験 ● 家族で来訪し、地域の食や自然などを楽しみながら安全なコースをサイクリング 	
一般観光客		<ul style="list-style-type: none"> ● 「モノ消費」から「コト消費」³⁹⁾への消費スタイルがシフトし、様々な体験を組み合わせた新たなサイクリング観光 (地域内の食や地域資源を巡りながらサイクリング) (サイクリングとクルージングなどを組み合わせながら地域を楽しむ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング頻度 → 2～3ヶ月に1回程度 ・サイクリングに利用する自転車の種類 → 種類問わず
			<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング頻度 → ほとんどしない、したことがない



1.2 各地域の特徴を踏まえたセグメント²²⁾分け

セグメント ²²⁾		対象者		
		サイクリング愛好家		一般観光客
		上級者	ビギナー	
地域	県北	<ul style="list-style-type: none"> ・山間部におけるヒルクライム³⁰⁾ ・MTB⁸⁾サイクリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・MTB⁸⁾ライドツアー ・キャンプサイクリング ・グルメライド¹¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ・MTB⁸⁾ライドツアー ・キャンプサイクリング ・グルメライド¹¹⁾ ・散走¹⁵⁾ツアー
	県央	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー ・クルーズ船のオブショナルツアー (ガイドサイクリング) 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー ・クルーズ船のオブショナルツアー (ガイドサイクリング) ・散走¹⁵⁾ツアー
	県西	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロードと河川(利根川、鬼怒川、小貝川)を組み合わせたサイクリング(広域サイクリング) 	<ul style="list-style-type: none"> ・河川(利根川、鬼怒川、小貝川)を活用したサイクリングの設定 ・ガイドサイクリング ・散走¹⁵⁾ツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドサイクリング ・散走¹⁵⁾ツアー
	県南	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロード ・グルメライド¹¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロード ・筑波山 e-Bike²⁾ヒルクライム 	<ul style="list-style-type: none"> ・グルメライド¹¹⁾ ・ガイドサイクリング ・散走¹⁵⁾ツアー
	鹿行	<ul style="list-style-type: none"> ・B.B.BASE²⁹⁾と連携したツアー ・海岸線ライドツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・B.B.BASE²⁹⁾と連携したツアー ・海岸線ライドツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸線ライドツアー ・ガイドサイクリング ・グルメライド¹¹⁾ ・散走¹⁵⁾ツアー

※サイクリング愛好家は、多様なサイクリングを楽しむことを想定。



【参考2】施策2「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上に係る取組内容

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート³⁷⁾（幹線コース）とします。

日本一のサイクリングエリアの形成を目指す「つくば霞ヶ浦りんりんロード」をモデルルート³⁷⁾として位置づけるため、以下のとおり走行環境整備や受入環境整備、情報発信などソフト、ハード両面から官民一体となった取組を推進します。

1 環境整備

(1) 走行環境

- つくば霞ヶ浦りんりんロードの走行性の改善と安全性の向上
自転車歩行者専用道路の整備、舗装リニューアル、平面交差箇所の改善 等
- 地域全体で統一されたコース案内標識や危険箇所における注意喚起案内標識等の設置
矢羽根などの統一したサイン整備
※水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン（H28.10策定）に基づき、2020年度までに全線で矢羽根等のコース案内や注意喚起のための路面標示を設置予定。（県道桜川土浦潮来自転車道線は2018年度までに設置済[p.16参照]）
- 観光地等への誘導案内標識等の設置（多言語化含む）
つくば霞ヶ浦りんりんロードから周遊観光を促進する案内看板等の設置

(2) 受入環境

- サイクルサポートステーション（ラック⁴⁴⁾、空気入れ、工具等を設置）の拡充
- 休憩施設の機能充実やポケットパーク³⁶⁾の適切な間隔での整備
- 駅等の拠点施設へのシャワー、更衣室、組立スペース等の機能充実
「りんりんスクエア土浦」の活用、茨城空港や道の駅などのサイクリング拠点化
- 現地におけるガイド・案内の人材育成（外国語対応含む）
サイクリングサポートライダーの養成
- 多様なニーズに応えられるレンタサイクルシステムの構築
e-Bike²⁾や電動アシスト自転車、タンデム自転車²⁴⁾等の導入 等
- 自転車や手荷物の預かり・配送サービスの導入促進
- 通信スポット（Wi-Fi⁴⁶⁾）設置
「IBARAKI FREE Wi-Fi⁴⁶⁾」の導入の働きかけ
- バス・船等の地域内交通とサイクリングを組み合わせたコースの設定
自転車と観光船を組み合わせたサイクリング（サイクルーズ）の実施 等
- 地域の特色を活かした新たなサイクリングイベントやサイクリングツアーの開催
- 筑波山系のチャレンジングなコースの検討
ヒルクライム³⁰⁾コースの活用

(3) 情報発信

- 専用ウェブサイトによる各種情報提供
「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ポータルサイト³⁵⁾の内容充実
- サイクリングマップの更新
- 大規模なサイクリングイベントや他の観光プロモーションと連携した国内外への情報発信
サイクルモードインターナショナル¹⁴⁾への出展、台湾等の旅行博への参加 等
- 自転車販売店や出版社等と連携した情報発信
ガイドブックの作成 等
- サイクリングコースPR映像の作成

2 推進体制

県、沿線14市町村、民間等で構成する「つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会」

3 推進期間

2017年度～2021年度





つくば霞ヶ浦りんりんロード
自転車利用者数 (人)
2020年(目標) 約10万人

↑

2016年 約5.5万人
2015年 約4.8万人

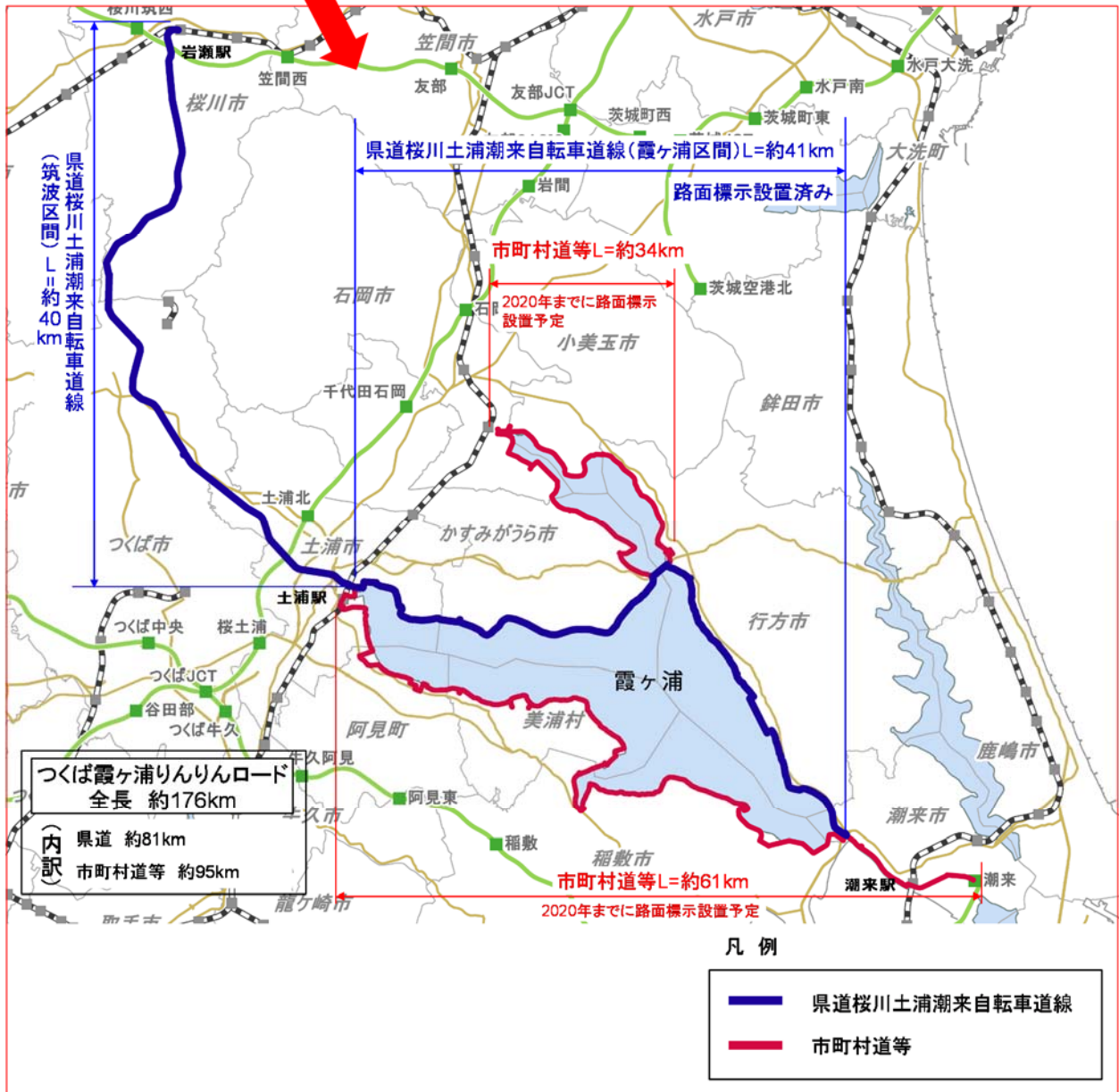


図 8.13 つくば霞ヶ浦りんりんロード位置図



施策目標 2：自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備

施策 1．自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進

クルマに過度に依存しないまちづくりを実現するために、クルマから自転車活用への転換を図ることはもとより、国内外のサイクリング愛好家や一般観光客が安全で安心・快適に自転車を利用できるよう「いばらき自転車ネットワーク計画」を策定し、これに基づき計画的に自転車通行空間¹⁸⁾の整備を推進します。さらに、「いばらき自転車ネットワーク計画」と連動する市町村版自転車ネットワーク計画の策定や整備の支援に取組みます。

<措置>

①	全県におけるモデルルート ³⁷⁾ (幹線コース)の位置づけに向けた整備の推進を図る。 重点措置
②	モデルルート ³⁷⁾ (幹線コース)までの アクセス道路 への矢羽根や案内標識等の整備を推進する。 重点措置
③	市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定や整備(県管理道路)について支援する。



図 8.14 自転車通行空間¹⁸⁾の整備
(水戸市)



図 8.15 注意喚起サインの例
(つくば霞ヶ浦りんりんロード)



図 8.16 矢羽根・交通安全施設の例
(つくば霞ヶ浦りんりんロード)

施策2. 自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進

自転車活用を推進するため、公共施設やまちなか施設周辺の違法駐輪や駐車を抑制するための方策を検討し、良好な都市環境を保持し、安全で快適な自転車利用環境の拡大を図ります。

また、歩行者・自転車中心のまちづくりや通行空間の整備、公共交通と自転車との連携の拡大を図ります。

<措置>

①	地域のニーズに対応したまちなかにおける駐輪場の整備について検討する。
②	路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの整備を検討する。
③	自転車専用通行帯等における駐停車禁止規制の実施や違法駐車取締りを推進する。
④	駐車監視員による違反車両に対する取締りを強化する。
⑤	生活道路におけるゾーン30 ²³⁾ の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進する。
⑥	通学路周辺の自転車の視点も踏まえた安全点検を実施する。



図 8.17 まちなかにおける路上駐輪場の例(東京都)



図 8.18 駅ビルの屋内駐輪場(土浦市)



施策目標3：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策1. 多様な交通安全教育の推進

自転車事故を減らすためには、従来からの交通安全教育にとどまることなく、交通事故の特性や交通実態に即した柔軟で効果的な安全教育を実施する必要があることから、未就学児から高齢者まで、自転車利用者のライフステージ⁴³⁾別に応じた安全教育を実施するとともに、学校や企業、地域等との連携を一層図ります。

<措置>

①	ライフステージ ⁴³⁾ 等に応じた自転車安全教育・啓発を推進する。 重点措置 [参考3参照 (P.23～24)]
②	学校や地域が連携して、交通安全の視点からの通学路安全マップ ²⁵⁾ の作成を推進する。



図 8.19 未就学児への安全教育



図 8.20 自転車シミュレータによる安全教育の例

施策2. 自転車の安全利用の促進

自転車だけでなく、歩行者や自動車ドライバーの交通安全意識の向上に資する広報啓発活動を推進することにより、自転車の安全利用に係る意識の醸成を図ります。

また、自転車の安全利用に不可欠な、県民による定期的な点検整備を促進するとともに、万一の事故に備えた**自転車乗車時**のヘルメット着用や自転車損害賠償保険等への加入促進を図ります。さらに、国内外のサイクリング愛好家や一般観光客についても自転車の安全利用を促進するための多言語に対応した自転車ルール・マナーの周知等に取り組めます。

<措置>

①	自動車ドライバー等が、安全な間隔で自転車の脇を通過するよう「思いやり運転」についての意識向上を図る。 重点措置
②	自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。 重点措置
③	自転車を利用する県民の自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。 重点措置
④	県民の交通安全意識の向上を図るため、定期的な街頭指導や各種キャンペーン等を実施するとともに、リヤカー牽引自転車等に係る交通ルールの周知を図る。
⑤	自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの強化や違反者に対する自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。
⑥	地方公共団体職員に対するルール遵守の徹底について啓発する。
⑦	整備不良の自転車利用による事故防止のため、定期的な点検整備を実施する。



図 8.21 自動車ドライバーへの意識啓発を図る活動の例「思いやり 1.5m 運動⁹⁾」
【出典：愛媛県 HP】



施策3. 自転車の交通安全教育に係る人材の育成

自転車利用者のライフステージ⁴³⁾に応じた安全教育を推進するため、交通安全教育に寄与した自転車安全教育指導員の資質の向上を図るとともに、学校や警察だけではなく、関係団体等からの講習会への積極的な参加による人材の拡充を図ります。

<措置>

①	交通安全教育者の資質向上を図る。
②	交通安全協会等が実施している自転車安全教育指導員講習会を有効に活用し、指導員の拡充を図る。



図 8.22 安全指導者講習会

施策4. 災害時における自転車活用の推進

機動性の高い自転車は、東日本大震災の被災地で発災後の移動手段として利用されたこと等を踏まえ、例えば、自動車が渋滞等で動けない状況下にあっても電動アシスト自転車で避難や輸送を可能とする環境整備や、道路状況の把握のための現地調査への活用などにより、災害に強いまちづくりを推進します。

< 措置 >

- | | |
|---|--|
| ① | 災害時の迅速な被災状況の把握など危機管理体制の強化につなげるため、「国土強靱化地域計画 ¹²⁾ 」や「地域防災計画」などの見直しに際しては、災害時における自転車の活用方策を検討する。 重点措置 |
|---|--|



図 8.23 災害時における機動性の高い自転車の活用の例
【出典：国土交通省】



【参考3】目標3「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」施策1～施策3の実施に係る方針等

1 ライフステージ別交通安全教育及び教育基本方針

- 現在実施している安全教育を体系別、世代別に整理し、各主体ごとに実施内容の課題点や改善点の洗い出しを行うほか、それらを県が集約・共有することで効果的な教育の実施に努める。
- ライフステージ別に教えるポイントを明確にしたうえで、単に自転車を安全に利用するためのルールやマナーの教育に留まらず、地域で実際に起きた事例等を用いながら、どうしたら事故に遭わないか、起こさないか等の視点も考慮した内容とする。
- 行政機関や教育機関、警察、関係団体等に加え、地域の多様な主体との連携を一層図っていく。

幼児	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者	障害のある人	外国人											
	低学年	高学年																	
親と乗車	親と一緒に運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大	通学での利用	通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転	障害の程度に応じた運転	観光等での利用											
自転車デビュー	歩道通行も可能 親が子ども自転車の安全利用の責任を持つ		車道通行が原則	歩道通行も可能		車道通行が原則													
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:10%;">自転車の運転技術の向上</td> <td style="width:10%;">危険の予測・回避</td> <td style="width:10%;">指導者としての視点</td> <td style="width:10%;">加齢に応じた運転</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通安全の基本を覚える</td> <td>事故のリスクの理解・社会的責任の認識</td> <td>保護者としての視点</td> <td></td> </tr> </table>											自転車の運転技術の向上	危険の予測・回避	指導者としての視点	加齢に応じた運転		交通安全の基本を覚える	事故のリスクの理解・社会的責任の認識	保護者としての視点	
	自転車の運転技術の向上	危険の予測・回避	指導者としての視点	加齢に応じた運転															
	交通安全の基本を覚える	事故のリスクの理解・社会的責任の認識	保護者としての視点																
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:10%;">自転車を安全に利用するために必要な技術と知識を身につける</td> <td style="width:10%;">自転車での安全な通行を行うために必要な技術や自転車の特性を十分に身につける</td> <td style="width:10%;">安全運転に必要な技術・技術・交通安全教育の充実</td> <td style="width:10%;">交通安全のために必要な技能及び知識の習得</td> </tr> <tr> <td></td> <td>危険を予測し、回避して安全に通行する意識・能力を高める</td> <td></td> <td>危険予測・回避能力の向上</td> <td></td> </tr> </table>											自転車を安全に利用するために必要な技術と知識を身につける	自転車での安全な通行を行うために必要な技術や自転車の特性を十分に身につける	安全運転に必要な技術・技術・交通安全教育の充実	交通安全のために必要な技能及び知識の習得		危険を予測し、回避して安全に通行する意識・能力を高める		危険予測・回避能力の向上	
	自転車を安全に利用するために必要な技術と知識を身につける	自転車での安全な通行を行うために必要な技術や自転車の特性を十分に身につける	安全運転に必要な技術・技術・交通安全教育の充実	交通安全のために必要な技能及び知識の習得															
	危険を予測し、回避して安全に通行する意識・能力を高める		危険予測・回避能力の向上																
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:10%;">交通安全ルールを厳守し、交通マナーを実践する態度を知る</td> <td style="width:10%;">標識等の意味を知る</td> <td style="width:10%;">運転者側から見た歩行者、自転車の危険行動を理解</td> <td style="width:10%;">交通安全に関する知識を知る</td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通ルールを厳守し、他の人々の安全にも配慮できるようにする</td> <td>思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにする</td> <td>加齢に伴う身体的機能の変化や交通行動に及ぼす影響を知る</td> <td>母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解</td> </tr> </table>											交通安全ルールを厳守し、交通マナーを実践する態度を知る	標識等の意味を知る	運転者側から見た歩行者、自転車の危険行動を理解	交通安全に関する知識を知る		交通ルールを厳守し、他の人々の安全にも配慮できるようにする	思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにする	加齢に伴う身体的機能の変化や交通行動に及ぼす影響を知る	母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解
	交通安全ルールを厳守し、交通マナーを実践する態度を知る	標識等の意味を知る	運転者側から見た歩行者、自転車の危険行動を理解	交通安全に関する知識を知る															
	交通ルールを厳守し、他の人々の安全にも配慮できるようにする	思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにする	加齢に伴う身体的機能の変化や交通行動に及ぼす影響を知る	母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解															
主なポイント																			

出典：第10次茨城県交通計画書（平成28年度～32年度） ※交通安全対策基本法第25条第1項に基づき、茨城県の交通安全に関する施策の大綱を定めている

施策目標 4 : 自転車を活用した県民の健康増進

施策 1 . 健康増進等につながる自転車活用の促進

自転車は、子どもから高齢者までが手軽に楽しめる身近な乗り物であり、日頃からの利用促進が県民の体力向上や健康増進につながり、また、通勤スタイルをクルマから自転車にシフトすることで地球温暖化対策などのエコにもつながることが期待されることから、日常生活において、誰もが自転車を利用できる機会の創出を図ります。

<措置>

①	健康増進につながる自転車活用を推進する。
②	県民の健康増進につながり、環境にもやさしい自転車通勤を県内企業等に推奨するため、県庁における自転車通勤の利用促進や自転車通勤者が利用しやすい環境整備等について検討する。 重点措置



図 8.24 自転車通勤体験プログラム講習会
【出典：土浦市 HP】



図 8.25 茨城県庁舎の駐輪場

施策2. 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発

県民の運動習慣に対する意識の向上や自転車イベント等への積極的な参加を促進させるため、自転車を活用した健康づくりに関する有用な情報発信などを推進します。

<措置>

①	スポーツクラブや民間企業等における健康増進に資する自転車活用に関する好事例や、活用効果などに関する情報の収集・発信を行う。
②	サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう競輪場や公園等を活用した県民参加の取組を促進する。
③	自転車月間等における県民の自転車利用促進を啓発するイベントを実施する。 (自転車を活用した健康増進セミナー等)



図 8.26 自転車利用促進イベント(いばらきサイクルフェス)



(別紙)

目標1 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

施策	指標	措置		スケジュール	
		H31	H32	H31	H32
施策1 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり	○ モデルルート ³⁷⁾ 数 (1)幹線コース [実績値] 1コース (2018年度) [目標値] 4コース (2021年度) (2)支線コース [実績値] 0コース (2018年度) [目標値] 8コース (2021年度)	各地域に、地域特性を踏まえたセグメント ²²⁾ (レベル) に合った多彩なサイクリングコースの整備等を促進する。 重点措置 [参考1 参照 (P.13～14)]	(幹線コース) ・ つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとした各地域の幹線となるモデルルート ³⁷⁾ をいばらき自転車ネットワーク計画に位置づけ環境備を図る。 (支線コース) ・ 市町村が中心となり、地域の民間企業や関連団体、住民等による協議会組織を立ち上げ、魅力あるコース設定の構築に向けた取組を支援する。	(幹線コース) (支線コース)	(幹線コース) (支線コース)
		①	実施内容 地域振興課、道路維持課、道路建設課	担当課 サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等 (多言語化) の整備を検討する。 重点措置	市町村・民間企業・団体
	②	実施内容 地域振興課、道路建設課、道路維持課、観光物産課	実施内容 ・ インバウンド ⁵⁾ にも対応した統一デザインや整備方針等を検討する。 ・ 県の整備方針等に基づいた案内誘導サイン等の設置について、市町村へ協力を働きかける。	(幹線コース) (支線コース)	(幹線コース) (支線コース)
		担当課 地域振興課、道路建設課、道路維持課、観光物産課			市町村

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整

		<p>地域特性を活かし、セグメント²²⁾（レベル）にあった豊富な地域資源と組み合わせた自転車旅の提案を促進するとともに、地域の魅力を体験できる様々なサイクリングツアーやサイクリングイベント等を推進する。</p> <p>[参考1 参照 (P.13~14)]</p> <p>・ 地域資源を活用したサイクリングイベント等を企画・開催する。</p> <p>担当課 地域振興課、観光物産課、国際観光課</p> <p>サイクリングの盛んな国内外の自治体や企業等との連携を推進する。</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 霞ヶ浦、浜名湖、琵琶湖による三湖連携の取組など広域サイクルツーリズムを推進するとともに、新たに台湾等との連携構築に向け相互交流を促進する。 国内外の関係機関などとの連携促進に向けた取組を県と一体となって取組むよう市町村に働きかける。 <p>担当課 地域振興課、観光物産課、国際観光課</p> <p>国が推奨するナショナルサイクルルート²⁸⁾の認定に向け、まずは、つくば霞ヶ浦りんりんロードを本県を代表するモデルルート³⁷⁾（幹線コース）として位置づけるための環境整備を進めるとともに、認知度向上につながる取組を推進する。</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> つくば霞ヶ浦りんりんロードのモデルルート³⁷⁾（幹線コース）への位置づけに向けたソフト・ハード両面による整備や国の推奨するナショナルサイクルルート²⁸⁾の認定条件を踏まえた環境整備に向け、認知度向上に向けた取組を推進する。 <p>担当課 地域振興課、道路建設課、道路維持課</p>	<p>市町村・民間企業</p> <p>市町村</p>
--	--	--	----------------------------

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整

施策2
「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上



<p>首都圏などで開催される自転車博（サイクルモード等）やインバウンド⁵⁾誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルモードインターナショナル¹⁴⁾や都内の拠点施設、さらには海外の旅行博に出展し、PRを行う。 ・ 各地域の魅力のPRを促進するため、県と一体となった取組を市町村へ働きかける。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光物産課、国際観光課</p>	<p>観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間企業や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外メディアやブロガー³²⁾等を対象としたファムツア³¹⁾の招聘やりんりん土浦を活用した情報発信を積極的に行う。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光物産課、国際観光課、交通政策課</p>	<p>SNS⁷⁾の活用、雑誌やメディア広告掲載、YouTuber⁴⁰⁾などを活用した国内外への情報発信の充実やデジタルマーケティング²⁷⁾等の活用による効果的な情報発信を図る。</p> <p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に発信力のある女性インフルエンサー⁶⁾やターゲットにあった雑誌などを活用した情報発信を行うとともに、観光いばらきホームページやLINE等のSNS⁷⁾でのサイクリング情報の発信を行う。 ・ セグメント²²⁾分けした各ターゲットに対するプロモーションやその効果を測定するためのデジタルマーケティング²⁷⁾等の手法の導入を検討し、より効果的・効率的な情報発信を推進する。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光物産課、国際観光課</p>
	<p>②</p>						
<p>施策3 サイクリング情報の効果的な発信</p>							

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



②	本県の魅力あるサイクリングコースをまとめたサイクリングマップ（全県版）を作成し、国内外に積極的に発信する。	市町村	↕
	実施内容 ・ 各地域の地域資源や既存の自転車道等のコースを掲載した全県版のサイクリングマップを作成する。		
③	担当課 地域振興課	市町村・民間企業・団体	↕
	実施内容 県民の自転車活用促進を啓発するイベントを開催する。 <ul style="list-style-type: none"> 県民への自転車活用を普及・啓発するイベントを開催する。 県事業と連携した取組を市町村・民間企業・団体へ働きかける。 		
④	担当課 地域振興課	↕	↕
	実施内容 首都圏などで開催される自転車博（サイクルモード等）やインバウンド ⁵⁾ 誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。 <ul style="list-style-type: none"> サイクルモードインターナショナル¹⁴⁾や都内の拠点施設、さらには海外の旅行博に出展し、PRを行う。 各地域の魅力のPRを促進するため、県と一体となった取組を市町村へ働きかける。 		
⑤	担当課 観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間企業や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。 (再掲)	↕	↕
	実施内容 ・ 海外メディアやブロガー ³²⁾ 等を対象としたファムツア ³¹⁾ の招聘やりんりん土浦を活用した情報発信を積極的に行う。		
	担当課 地域振興課、観光物産課、国際観光課、交通政策課		

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



<p>施策 4 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築</p>	<p>○ いばらきサイクリングサポーターライダース③養成数 〔実績値〕 15名 (2018年度) 〔目標値〕 91名 (2021年度)</p>	<p>サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。</p>	<p>市町村</p>		
				<p>①</p>	<p>実施内容 ・ インバウンド⁵⁾にも対応した統一デザインや整備方針等を検討する。 ・ 県の整備方針等に基づいた案内看板等の設置について、市町村へ協力を働きかける。</p> <p>担当課 地域振興課、道路建設課、道路維持課、観光物産課</p>
				<p>②</p>	<p>来訪者へのおもてなしや地域の魅力を案内するサイクリングガイド（多言語対応も含む）の養成を推進するとともに、その活用を積極的に創出する。</p> <p>重点措置</p> <p>・ 県内全域でサイクリングガイドを養成する。</p> <p>実施内容 地域振興課</p>
				<p>③</p>	<p>まちなか施設や都市公園、さらには観光施設におけるレンタサイクル（スポーツバイク²¹⁾、e-Bike²⁾、電動アシスト自転車など）の導入促進を図るとともに、公共交通との接続強化について検討する。</p> <p>実施内容 ・ まちなかの移動手段や観光施設周辺の周遊観光などで、手軽に自転車の利用ができるようにまちなか施設や駅前等へのレンタサイクル施設の導入を市町村に対し働きかける。</p> <p>担当課 地域振興課、交通政策課、都市計画課、都市整備課</p>
<p>④</p>	<p>タンDEM自転車²⁴⁾やペロタクシー³⁴⁾の公道走行を推進する。</p> <p>重点措置</p> <p>・ タンDEM自転車²⁴⁾のレンタサイクルへの導入や、安全に走行できるように道路環境及び道路標識・標示の整備を推進する。 ・ タンDEM自転車²⁴⁾やペロタクシー³⁴⁾を新たな観光誘客につながるツールとしての活用について市町村や民間企業に働きかける。</p> <p>担当課 地域振興課、道路維持課、交通総務課、交通規制課</p>				

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整

<p>サイクリスト向けの機能を整備した宿泊施設の充実を図るため関係団体へ働きかける。</p>	<p>⑤</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村と一体となってホテル旅館業生活衛生同業組合等の関係団体等への働きかけを行う。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光物産課</p>	<p>交通施設や観光施設などにおける通信環境 (Wi-Fi⁴⁶⁾) の普及拡大による来訪者のサービスの充実を図る。</p>	<p>⑥</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 県有施設等における「IBARAKI FREE Wi-Fi⁴⁾」導入を働きかける。 公共施設やまちなか施設等における「IBARAKI FREE Wi-Fi⁴⁾」導入を市町村に働きかける。 「IBARAKI FREE Wi-Fi⁴⁾」導入を民間企業へ働きかける。 	<p>担当課</p> <p>ICT¹⁾戦略チーム、情報システム課、国際観光課、地域振興課</p>	<p>茨城空港や道の駅、鉄道駅等のサイクリング拠点化 (シャワー、更衣室、組立スペース、レンタサイクル、荷物配送、手荷物一時預かり等の充実) の促進を図る。</p> <p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城空港の拠点化の整備を検討するとともに、道の駅の拠点化に向けて市町村との協議・調整を進める。 道の駅におけるサイクリストへのサポート体制を整備し、サイクリング拠点化の整備について市町村に働きかける。 主要な鉄道駅の拠点化に向けた整備について民間企業に働きかける。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、空港対策課、道路維持課</p>
--	--	-------------------------------	--	---	---	--	-------------------------------------

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



<p>サポートステーションや荷物等配送サービス、サイクルレスキュー等の導入によるサポート体制の充実・強化を図る。</p>	<p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルサポートステーションを県内全域に拡充に向け、市町村などとの役割分担を図るとともに、荷物等の配送サービスやサイクルレスキュー等の新たなサービスの導入に向けた関係事業者などとの検討を進める。 ・ 荷物等の配送サービスやサイクルレスキュー等の新たなサービスの導入の検討について民間企業に働きかける。 	<p>地域振興課</p>	<p>サイクルトレインやサイクルバスといった鉄道・高速バスの輸送環境・サービス向上に向けた取組の検討を進める。</p>	<p>交通事業者への働きかけを行うとともに、事業者が自主事業（試験運行）として実施する場合には、その取組を支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県と一体となった取組について市町村に働きかける。 ・ サイクルトレインやサイクルバス等の導入に向けた試験運行の実施検討や自転車利用者の受入体制の整備（自転車ラック⁴⁴⁾の設置など）について民間企業に働きかける。 	<p>地域振興課、交通政策課</p>	<p>休憩施設やポケットパーク³⁶⁾の機能充実や計画的な配置に向けた検討を進める。</p>	<p>つくば霞ヶ浦りんりんロード（県道）において、既存休憩所の機能水準の向上を図るとともに、あずまや等を有するポケットパークの整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 支線コースなどにおけるポケットパーク³⁶⁾等の計画的な配置の検討について市町村に働きかける。 	<p>道路建設課、道路維持課</p>
<p>②</p>	<p>民間企業</p>	<p>民間企業</p>	<p>市町村・民間企業</p>	<p>市町村・民間企業</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>	

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



目標2 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備		指標		施策		措置		スケジュール				
								H31	H32	H33		
施策1 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進	○ 市町村版自転車活用推進計画策定数 [実績値] 0市町村 (2018年度) [目標値] 5市町村 (2021年度)	①	全県におけるモデルルート ³⁷⁾ (幹線コース)の位置づけに向けた整備の推進を図る。 重点措置		・ いばらき自転車ネットワーク計画の整備方針に基づき、案内標識や矢羽根等の路面表示、舗装の修繕等、幹線コースの自転車通行空間の整備を行う。 道路維持課	幹線コースまでの アグセズ道路 への矢羽根や案内標識等の整備を推進する。 重点措置	・ 幹線コースまでの アグセズ道路 について、必要に応じて案内標識や矢羽根等の路面表示、舗装の修繕等を行う。 道路維持課	市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。	市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定を検討している市町村に対し、必要な助言や資料提供等を行い、市町村の取り組みを支援する。 ・ 市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について市町村へ働きかける。	市町村		
			実施内容								担当課	
			実施内容								担当課	
			実施内容								担当課	
		②		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		
		③		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		
				市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		
				市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		
				市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		
				市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定について支援する。		市町村		

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



施策2 自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進	○ 通学路の安全点検 ²⁶⁾ の実施率 [実績値] 小学校 99.4% 中学校 97.7% (2018年度) [目標値] 小・中学校 100.0% (2021年度)	①	地域のニーズに対応したまちなかにおける駐輪場の整備について検討する。 実施内容 ・ 駅周辺の駐輪場の整備にあたっては、地域のニーズをきめ細かく把握した上で、鉄道事業者の協力を求めながら地域全体の駐輪場整備計画を検討するよう市町村に働きかける。 ・ 駐輪場整備にあたっては、ユニバーサルデザイン ⁴¹⁾ に対応した駐輪施設やラック ⁴⁴⁾ 導入の検討など民間企業に働きかける。 担当課 道路維持課、都市整備課、地域振興課	市町村・民間企業
		②	路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの整備を検討する。 実施内容 ・ 既設の植樹帯や停車帯を活用した荷さばきスペースの整備を検討する。 担当課 道路維持課	
		③	自転車専用通行空間上の駐停車禁止規制の実施や自転車専用空間上の違法駐車取締りを推進する。 実施内容 ・ いばらき自転車ネットワーク及び市町村自転車ネットワークで定められた自転車専用通行空間において、自転車専用通行帯等の交通規制を伴った自転車専用通行空間の整備に関して、自転車利用者の安全と交通の円滑の観点から、駐停車禁止等の交通規制の実施を検討する。 ・ 自転車専用通行帯等における違法駐車違反取締りを積極的に推進する。 担当課 交通規制課、交通指導課	
		④	駐車監視員による違反車両に対する取締りを強化する。 実施内容 ・ 駐車監視員の人数を増員し、違反車両の排除を推進する。 担当課 交通指導課	

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



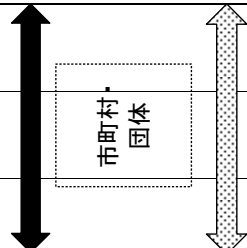
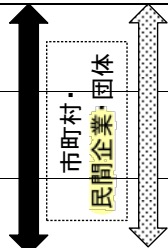
	<p>生活道路におけるゾーン30²³⁾の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進する。</p>		
⑤	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路を走行する車両の速度抑制や進入抑制を図るため、生活道路のうち県管理道路について、路面表示やボラード³⁸⁾等の狭さくの設置による安全対策を検討する。 市町村管理道路について、県事業と一体となって取組を進めるよう市町村へ働きかける。 	<p>担当課</p> <p>道路維持課、交通規制課</p>	
	<p>通学路周辺の自転車の視点も踏まえた安全点検を実施する。</p>		
⑥	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 「通学路の交通安全に係る市町村連絡会議」を毎年開催し、通学路交通安全プログラムの取組状況に関する情報交換を行う。 通学路交通安全プログラムに基づき、学校や各道路管理者等の関係機関にて合同点検を行い、安全対策が必要と判断された危険箇所のうち県管理道路について対策を行う。 各市町村で策定している通学路交通安全プログラムに基づき、各学校で点検を実施した結果をもとに合同点検の実施について市町村へ働きかける。 また、合同点検実施後に対策方法について検討し、市町村管理道路について必要な対策を行うよう働きかける。 通学路交通安全プログラムに基づく、合同点検への積極的な参加を関係団体へ要請する。 	<p>担当課</p> <p>保健体育課、道路維持課</p>	

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	指標	措置	スケジュール	
			H31	H32 H33
施策1 多様な交通安全教育の推進	○ 通学路安全マップ ²⁵⁾ の作成率 [実績値] 小学校 98.0% 中学校 89.6% (2018年度) [目標値] 小・中学校 100.0% (2021年度)	ライフステージ ⁴³⁾ 等に応じた自転車安全教育・啓発を推進する。 [参考3参照 (P.23~24)] 重点措置 ・ 幼児から高齢者まで各世代のライフステージ ⁴³⁾ に応じた安全教育を推進する。現在実施している安全教育を体系的に整理し、レビューによる課題点や改善点を洗い出して効果的な教育を実施するなどの基本方針を踏まえ、各主体が連携した取組を推進する。 ・ 県交通安全委員等を通じ、自転車安全教育に関する事項等について議論・共有し、効果的な教育を推進する。	H31	H32 H33
		① 実施内容 担当課 生活文化課、保健体育課、交通総務課		
		② 実施内容 担当課 保健体育課		
		学校や地域が連携して、交通安全の視点からの通学路安全マップ ²⁵⁾ の作成を推進する。		



※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



施策2 自転車の安全利 用の促進	①	自動車ドライバー等が、安全な間隔で自転車の脇を通過するよう「思いやり運転」につ いての意識向上を図る。	重点措置 ・ 自動車ドライバー等に対し、「思いやり運転」による道路空間利用の 配慮についての意識向上等を図るため、県等のホームページなどによる 普及啓発を実施する。 ・ 自転車事故防止につなげるため、交通安全啓発チラシを作成し、交通 安全教室やイベントなどの 配布を行う 。 ・ 交通ルールに基づき、自動車や自転車、歩行者がお互いに配慮しなが らコミュニケーションをとることにより道路空間を共有するための啓発 活動を実施する。 ・ 県と連携した啓発活動について市町村、関係団体へ協力を働きかけ る。	市町村 団体
		実施内容	担当課 生活文化課	市町村
②	自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。	重点措置 ・ 市町村や県立学校等に対して自転車乗車時のヘルメット着用やライト 点灯（ 昼夜間 ）の指導に努めるよう依頼する。 ・ 各小中学校に対し、交通安全指導の際に自転車乗車時のヘルメット着 用やライト点灯（ 昼夜間 ）の有用性について説明してもらうよう市町村 に働きかけを行う。 ・ 県立学校で実施している交通安全指導の際に、自転車乗車時のヘル メット着用やライト点灯（ 昼夜間 ）の有用性について説明し、意識の 向上を図る。	市町村	
	実施内容	担当課 保健体育課	市町村	

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



③	<p>自転車を利用する県民の自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。</p> <p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車損害賠償保険等への加入等を規定した条例の制定について検討する。 ・ 交通安全教室やイベント等において、自転車損害賠償保険等への加入促進のための広報・啓発活動を実施する。 ・ 県と一体となった取組みの推進について市町村へ働きかける。 		
④	<p>担当課 生活文化課</p> <p>県民の交通安全意識の向上を図るため、定期的な街頭指導や各種キャンペーン等を実施するとともに、リヤカー牽引自転車等に係る交通ルールの周知を図る。</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各季交通安全運動等の機会を捉えたキャンペーンやチラシ等を活用した啓発活動を実施する。 ・ 地域交通安全活動推進委員や関係機関等と連携した啓発活動を実施する。 ・ 企業等に対する交通安全講話を実施する。 ・ 交通指導取締りを強化する。 ・ 県と連携した啓発活動等への協力について、市町村・関係団体に働きかける。 <p>担当課 生活文化課、交通総務課</p> <p>自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの強化や違反者に対する自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。</p>	<p>市町村・ 団体</p>	
⑤	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の発生状況や地域の要望等を踏まえた重点地区・路線の見直しを実施する。 ・ 重点地区・路線における交通違反に対する指導警告及び取締りを実施する。 ・ 講習の実施に当たっては、県内の交通実態を踏まえ、受講者に事故の要因や危険性・改善点等を自ら考えさせる内容で実施する。 <p>担当課 交通総務課、交通指導課</p>		


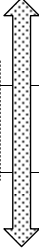



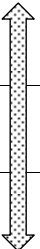
※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



<p>⑥</p> <p>地方公共団体職員に対するルール遵守の徹底について啓発する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 庁内放送や庁内掲示板などを活用して、交通ルールの遵守を呼びかける広報・啓発活動を実施する。 	<p>担当課</p> <p>生活文化課</p>	<p>市町村</p>
<p>⑦</p> <p>整備不良の自転車利用による事故防止のため、定期的な点検整備を実施する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係機関と連携し、学校等へ赴いての自転車点検整備を実施する。 定期的な点検整備の実施について、市町村・民間企業・関係団体に働きかける。 	<p>担当課</p> <p>交通総務課、保健体育課</p>	<p>市町村、民間企業、団体</p>

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



施策3 自転車の交通安全教育に係る人材の育成	○ 自転車安全指導員の養成数 [実績値] 440名 (2018年度) [目標値] 620名 (2021年度)	①	交通安全教育者の資質の向上を図る。		 
			実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 県交通安全協会に対し、自転車安全教育指導員養成講習会の拡充等について働きかける。 ※自転車安全教育指導員：自転車利用者に対する交通安全教育を推進するため指導をする者 	
施策4 災害時における自転車活用の推進	①	交通安全協会が実施している自転車安全教育指導員講習会を有効に活用し、指導員の拡充を図る。		 	
		実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 教職員や県警職員のほか関係団体職員等に対し積極的に講習会に参加するよう働きかける。 講習会の継続した開催について団体に働きかける。 		
①	災害時の迅速な被災状況の把握など危機管理体制の強化につなげるため、「国土強靱化地域計画 ⁽²⁾ 」や「地域防災計画」などの見直しに際しては、災害時における自転車の活用方を検討する。		 		
	実施内容	保健体育課、生活文化課、交通安全課 国土強靱化基本計画や防災基本計画を踏まえながら、地域計画等の見直しの際は、災害時における自転車の活用方策（既存自転車の利活用や庁舎等への新たな配備など）を検討する。 災害時の自転車活用等についての検討を市町村に働きかける。			
担当課		防災・危機管理課、管財課、地域振興課		重点措置	

※市町村、民間企業・団体の実施内容については、今後調整



【参考4】自転車の種類と使われ方

○ひとくちに自転車といっても、その種類や使われ方は様々です

自転車には日常から趣味の用途まで、その使い方に応じて様々な種類があります。本計画ではそれぞれの特徴を踏まえ、適切な自転車の活用推進を図ります。

電動アシスト自転車



モーターでアシストしてくれる自転車。坂が多いまちや子ども乗せ自転車や高齢者の足として人気。

日常利用が中心

シティサイクル



ママチャリなど日常の移動などに使われる一般的な自転車。

小径車



ミニベロと呼ばれる車輪が小型の自転車。折りたたみ式やスポーツタイプのものも。

クロスバイク



フラットなハンドルのスポーツバイク。ロードバイクとマウンテンバイクの中間的な存在。

マウンテンバイク



未舗装道路を走るための自転車。まちなかでの利用者も多い。

ロードバイク



舗装道路を速く走るための自転車。細いタイヤとドロップハンドルが特徴。

E-Bike



最近人気のスポーツタイプの電動アシスト自転車。

趣味での利用が中心

タンDEM自転車



2人以上が前後に並んで乗ることができる自転車。



9.いばらき自転車ネットワーク

9.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要

9.1.1 役割

県民や県内外の観光客・サイクリストの自転車利用を促進するため、市町村自転車ネットワーク計画では網羅できない広域のエリアについて、利用ニーズを的確に捉え、安心・安全・快適な自転車通行空間¹⁸⁾として選定し、その整備方針を定めた、いばらき自転車ネットワーク計画を策定します。

9.1.2 基本方針

本県の自転車活用に向けた4つの施策目標を踏まえ、以下の自転車ネットワーク計画の基本方針を設定します。

- 地域資源等を活用した広域のサイクルツーリズム¹³⁾への対応
- 県民が楽しめる広域のサイクリングへの対応
- 市町村を跨ぐ広域の日常利用への対応
- 自転車の事故や危険箇所への対応

広域のサイクリングを対象としたネットワーク

広域の日常交通を対象としたネットワーク

上記の基本方針を踏まえ、自転車ネットワーク路線の選定および自転車ネットワークを構成する路線の整備方針を定めます。

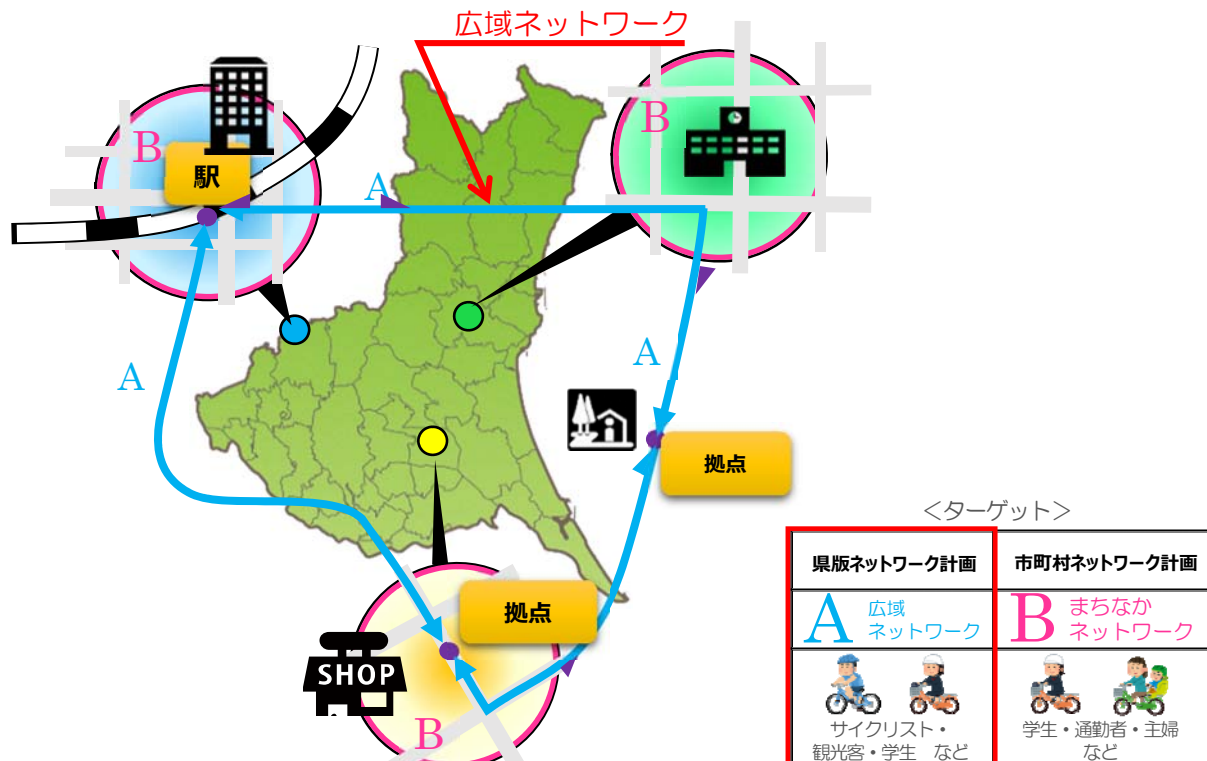


図 9.1 ネットワークのイメージ

9.2 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の選定

9.2.1 路線選定の考え方

広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート³⁷⁾（幹線コース）と、広域の日常交通を対象としたネットワークを構成する路線について路線選定の考え方を以下のとおり示します。

1) 広域のサイクリングを対象としたネットワーク

a) 基本的な考え方

広域のサイクリングの出発地と目的地を設定し、それらをつなぐ路線をモデルルート³⁷⁾（幹線コース）として選定します。

対象エリアは茨城県全域とします。

b) 出発地と目的地の設定

出発地と目的地は、以下の考え方にに基づき、既存の統計やサイクリストへのアンケート調査結果等に基づき設定します。

- **出発地**：県内外からアクセスが良く、観光客やサイクリストの来訪ニーズの高い拠点
（主要鉄道駅や道の駅等）
＝水戸駅、土浦駅、つくば駅など
- **目的地**：観光入込客 50 万人以上またはサイクリストの来訪ニーズが高い施設
＝袋田の滝、偕楽園、国営ひたち海浜公園、那珂湊おさかな市場、
アクアワールド大洗、筑波山、牛久大仏、あみプレミアムアウトレット、鹿島神宮など

c) 重点整備エリアの設定

本計画の計画推進期間を踏まえ、今後 3 年間で重点的に整備するエリアについて、出発地・目的地の分布や地域の特性を踏まえて設定します。

d) 路線の選定方法

出発地と目的地を結ぶ路線を選定します。このとき、以下の点を考慮して選定を行います。なお、位置づける拠点施設、ルート管理者、市町村等に対し、協力を得、役割分担しながら進めるものとします。

- 市町村域を越えるラウンド型（単純往復ではなく周回できるルート）を基本とし、県管理道路（補助国道、県道）を原則として最短距離でむすぶ
- 既存のサイクリングロード、河川堤防、市町村等推奨ルート等を活用
- 重点整備エリアのターゲットに応じた距離設定
- 実走結果を反映するとともに、自動車交通量の多い路線を除外するなど適宜補正する



2) 広域の日常交通を対象としたネットワーク

a) 基本的な考え方

広域の日常交通の出発地と目的地を設定し、それらをつなぐ路線を選定します。広域の日常交通とは主に、市町村をまたぐ通勤や通学での移動などを指します。

対象エリアは茨城県全域とし、本計画の計画推進期間を踏まえ、自転車に関する対策の必要性が高く、市町村域を跨ぐ自転車利用が多い市町村間を対象とします。

また、自転車ネットワーク計画未策定の市町村の路線については、計画策定を促すために示す路線として位置付けるものとします。

b) 出発地と目的地の設定

出発地と目的地は、夜間人口や従業人口が集積し、高校も多く立地する中心部エリア同士をつなげることを基本とします。

- **出発地**：自転車の必要性が高い市町村におけるD I D^{*}地区（まちなかの中心地）
- **目的地**：同上

※D I Dとは、人口集中地区を意味する言葉です。

c) 自転車ネットワークの必要性が高い市町村の選定

既存の統計資料から、各市町村の自転車の関連性・親和性を整理し、以下の①～③の条件に該当する市町村を「自転車ネットワークの必要性が高い市町村」として選定します。

- ① 市町村版の自転車ネットワークの策定済み、あるいは策定意向のある市町村
- ② 自転車利用、自転車事故ともに多い市町村（自転車分担率¹⁹⁾と事故件数が県平均値以上）
- ③ 自転車利用、自転車事故のいずれかが多く（自転車分担率¹⁹⁾と事故件数のどちらかが県平均値以上）、都市マスタープランや総合計画等で自転車利用促進している市町村

d) 市町村をまたぐ自転車での移動が多い市町村の選定

c)で選定した市町村間のうち、市町村をまたぐ自転車通勤・通学の移動が多い市町村を選定します。このとき、平成22年国勢調査や県内の高校生や従業員を対象としたアンケート調査結果を用いて選定を行います。

e) 路線の選定方法

出発地と目的地を結ぶ路線を選定します。このとき、以下の点を考慮して選定を行います。なお、位置づける拠点施設、ルート管理者、市町村等に対し、協力を得、役割分担しながら進めるものとします。

- 選定する路線は県管理道路（補助国道、県道）を原則として最短距離でむすぶ
- ただし、市町村の自転車ネットワーク計画路線がある場合は、それらの路線を優先的にむすぶ



9.2.2 路線選定の結果

1) 広域のサイクリングを対象としたネットワーク

広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート³⁷⁾ (幹線コース)を以下に示します。



(注1) ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。
(注2) 鬼怒・小貝リバーサイドルートについては、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画を検討中であり、ルートを点線表示しています。

図 9.2 広域のサイクリングを対象としたネットワーク



● つくば霞ヶ浦りんりんルート

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を核とした多様な地域資源を巡るルートです。



図 9.3 つくば霞ヶ浦りんりんルート



図 9.4 つくば霞ヶ浦りんりんロード

● 奥久慈里山ヒルクライムルート

県内最高峰である八溝山の山頂や里山の風景を巡るチャレンジルートです。



図 9.5 奥久慈里山ヒルクライムルート



図 9.6 大子那須線(大子町)

● 大洗・ひたち海浜シーサイドルート

美しく、変化に富んだ海岸線などを爽快に走り抜けるルートです。



図 9.7 大洗・ひたち海浜シーサイドルート



図 9.8 水戸那珂湊線(ひたちなか市)

2) 広域の日常交通を対象としたネットワーク

広域の日常交通を対象としたネットワークを構成する路線を以下に示します。

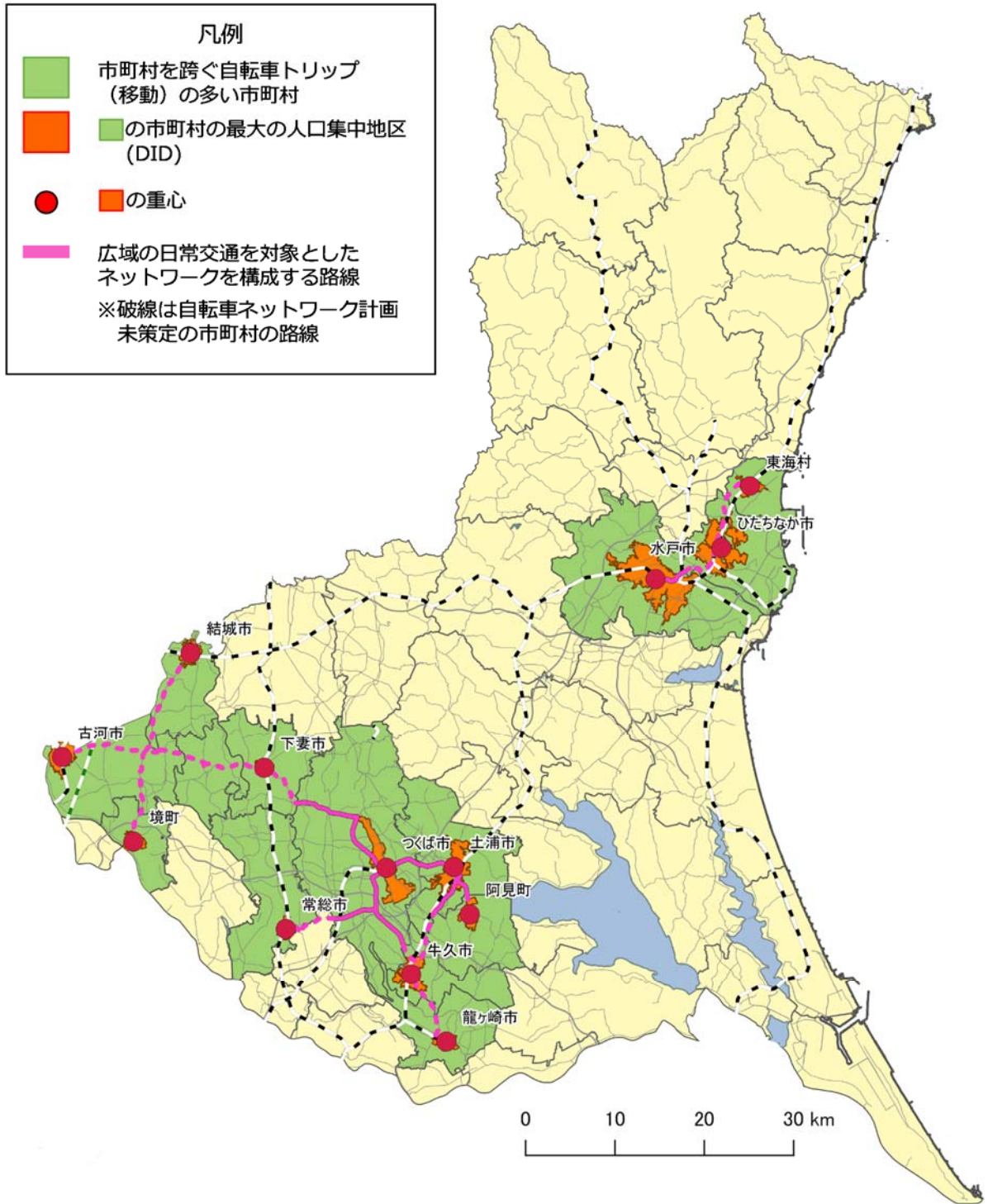


図 9.9 広域の日常交通を対象としたネットワーク



3) いばらき自転車ネットワーク

広域のサイクリングと市町村を跨ぐ広域の日常交通を対象としたいばらき自転車ネットワークを以下のとおり示します。



(注1) ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。
(注2) 鬼怒・小貝リバーサイドルートについては、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画を検討中であり、ルートを点線表示しています。

図 9.10 いばらき自転車ネットワーク

9.3 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の整備方針

9.3.1 整備時期および整備の考え方

広域のサイクリングを対象としたネットワークは、今後3年間での完成を目指して整備を推進します。また、広域の日常交通を対象としたネットワークは、市町村計画と足並みをそろえて整備を推進します[※]。

(※) 現在、ネットワーク計画策定済みの3市（水戸、土浦、つくば）については、3市のネットワーク計画と整合を図ります。一方、3市以外の市町村については、今後、市町村がネットワーク計画を策定する上で参考となるよう提示するものとして扱い、市町村における検討の中で、路線が変更になる場合があります。

なお、つくば霞ヶ浦りんりんロードについては、「水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン（H28.10策定）」に基づき、2020年度までに全線で矢羽根等のコース案内や注意喚起のための路面標示を設置予定です。

（県道桜川土浦潮来自転車道線は2018年度までに設置済[p.16参照]）



9.3.2 整備の全体像と整備イメージ

今後3年間で、主に自転車利用環境の充実、危険箇所対策等を推進します。

表 9.1 次年度以降の自転車ネットワークの整備に関する取組事項

項目		実施内容
既設道路における整備	自転車利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根と路面標示の整備 ● 標識の整備 など
	危険箇所対策	<p>【危険箇所の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 危険箇所（急カーブ、急勾配）における標識・路面標示の整備 ● グレーチング等対策 ● 橋梁部やトンネルにおける安全対策 <p>【維持管理レベルの向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 除草、土砂払い ● 舗装修繕 など
その他		<ul style="list-style-type: none"> ● ルートマップ（携帯用） など <p>その他、8. 実施施策に記載の施策・措置と連携を図る</p>

また、整備のイメージを以下に示します。



図 9.11 自転車ネットワークの整備イメージ

9.3.3 自転車利用環境の充実

1) 矢羽根と路面表示の整備

a) 整備形態の種類

自転車通行空間¹⁸⁾の整備形態は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下「国のガイドライン」という）では以下の3種類が示されています。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車とを混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>※矢羽根型路面表示は外車輪の下に重ねさせることができる</p>

【出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月改定）」】

図 9.12 自転車通行空間¹⁸⁾の整備形態



b) 整備形態の考え方

本計画では国のガイドラインを参考にしつつ、今後3年間の計画期間においては、早期の整備が求められるため、現況の車線数および歩車道境界は変更しないものとします。

また、現状の幅員構成において「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を推進し、早期に自転車通行空間¹⁸⁾の安全性の向上を図るものとします。

なお、自転車ネットワークに位置づけた路線は、将来的には国のガイドラインに則った環境整備を行うものとし、将来の完成形の整備形態も検討するものとします。

以上を踏まえ、整備形態については、以下の考え方に基づいて選定し、通行空間を整備します。

<整備形態の前提条件>

- 自転車ネットワークを構成する路線のうち、県管理道路（補助国道、県道）を対象
- 現況の車線数および歩車道境界は変更せず、現有幅員に基づく検討を扱う
- 現有幅員にて自転車道（2.0m以上）、または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間が確保できない場合、車道混在とする
- 現状の幅員構成において「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を推進する

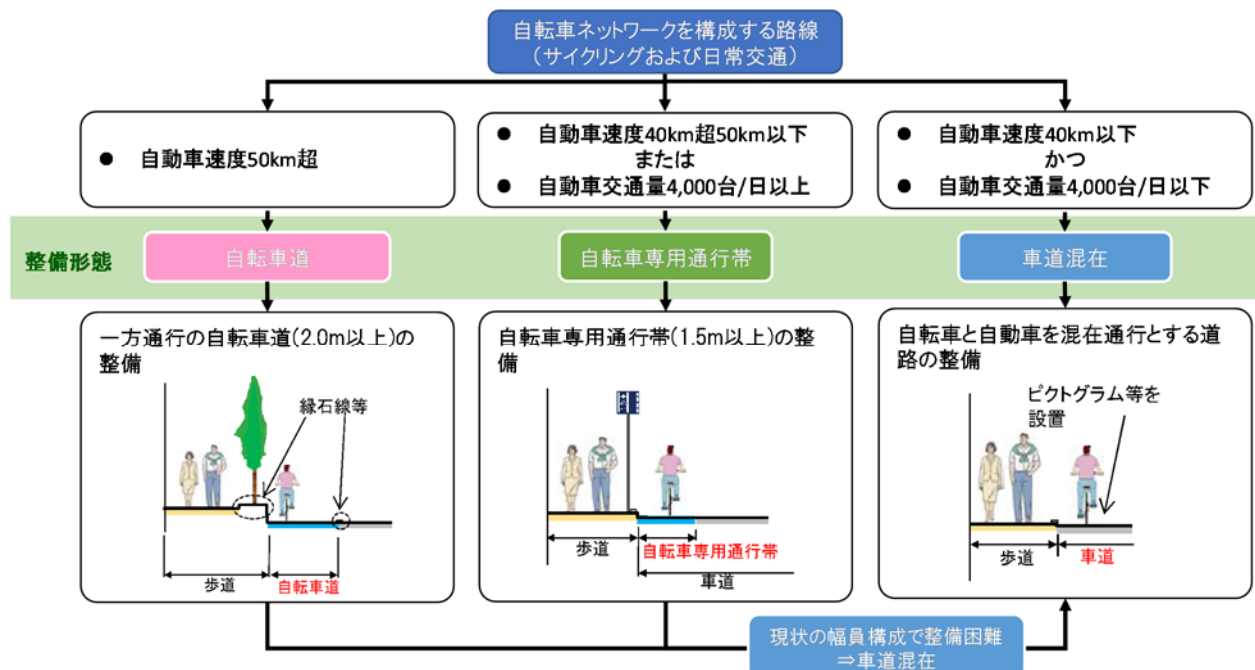


図 9.13 自転車通行空間¹⁸⁾の整備形態の考え方

c) 車道混在における矢羽根・自転車のピクトグラムデザインのデザイン・寸法

車道混在において、国のガイドラインを踏まえ、矢羽根および自転車のピクトグラムを整備します。

矢羽根および自転車ピクトグラムは自転車の通行位置・方向を明示することで、自転車通行の安全性確保と利用者の車道走行、一方通行の意識付けを図るとともに、ドライバーに対し自転車への注意喚起を図るものです。

矢羽根・自転車のピクトグラムのデザイン、寸法は国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとします。

＜県版の考え方＞

- 矢羽根、自転車のピクトグラムのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする
- 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする

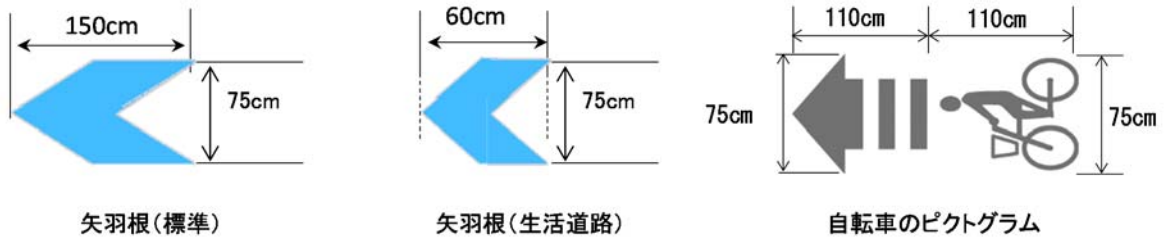
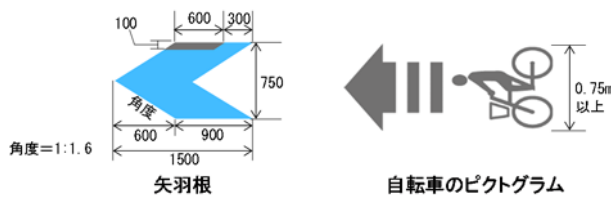


図 9.14 県版の考え方

※『つくば霞ヶ浦りんりんロード』については『水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン』に基づき整備中。

＜参考＞

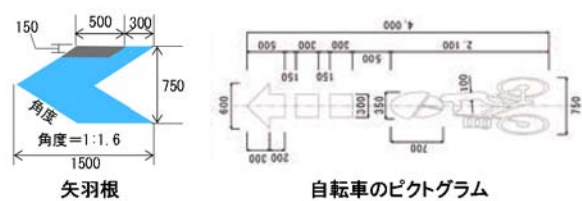
【国のガイドラインによる考え方】



【出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改訂）」より】

図 9.15 国のガイドラインによる考え方

【水戸市自転車利用環境整備計画による考え方】



【出典：「水戸市自転車利用環境整備計画（平成 29 年 3 月）」より作成】

図 9.16 水戸市自転車利用環境整備計画による考え方

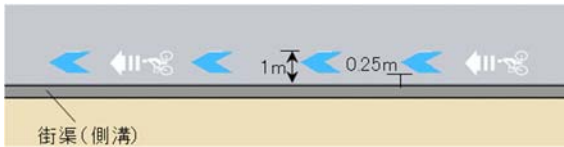
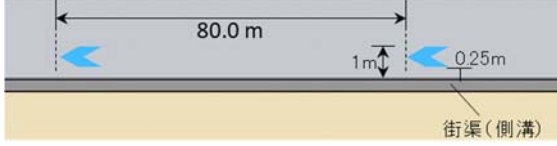
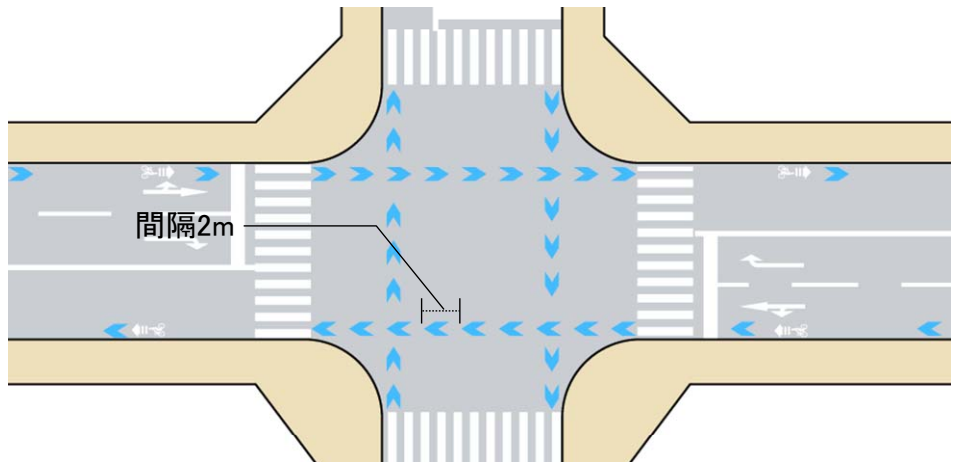


d) 車道混在における矢羽根・自転車のピクトグラムの設置間隔

矢羽根・自転車のピクトグラムの設置間隔について、市街地（人口集中地区：DID）については国のガイドラインを、郊外部については既存の事例を踏まえ、以下を基本として設定します。

なお、現地状況に応じて、より密あるいは粗にするなどの対応を図ります。

表 9.2 矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	<ul style="list-style-type: none"> ●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ●生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ●矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔は国のガイドラインに準拠する 	<ul style="list-style-type: none"> ●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ●矢羽根の設置間隔は 80m 
交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ●単路部と同じ路面標示を交差点手前まで連続する ●交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m ●郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する 	

※『つくば霞ヶ浦りんりんロード』については 10m～40m 間隔で整備中。

2) 標識等の整備

コース案内に関する標識等を以下のとおり整備します。

標識等のデザインは県内市町村にて策定済みの計画や水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドラインなどを参考として統一したデザインを計画するものとします。

表 9.3 コース案内に関する標識等の整備

整備項目	整備内容
距離標	<ul style="list-style-type: none"> ●5km 間隔で単柱または路面標示を設置 ●主要な地点までの距離を記載
分岐案内	<ul style="list-style-type: none"> ●分岐点に単柱式の標識または路面標示を設置 ●分岐点手前 300m、分岐点手前 30m、分岐後 30m に設置
峠における距離案内 (八溝山など)	<ul style="list-style-type: none"> ●峠のスタート・ゴール地点の標示 ●1km ごとに残りの距離や標高を標示 ●最後の 1km では 100m ごとに上記の標示に加え、応援メッセージ (「最後まで漕ぎきる!」など) を標示 ●最大斜度地点には斜度を標示
交差点名標識	<ul style="list-style-type: none"> ●ルート上の交差点に設置
ルートマップ	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅や自転車の休憩所などの拠点施設等に設置 ●コース距離、勾配、交差点名称、危険なポイント等を記載

※今後、実施計画として具体的な設置基準や仕様についてまとめる予定です。



9.3.4 危険箇所対策

自転車の走向上の安全性を確保するため、以下の危険箇所への対策を行います。

表 9.4 危険箇所の改善に関する対策

対策		対策内容
危険箇所の改善	急カーブ	●急なカーブや見通しの悪い区間などの手前に矢羽根を必要に応じて設置
	急勾配	●急勾配の手前に警戒標識または路面標示を必要に応じて設置
	グレーチング等	●道路を横断する側溝の箇所における細目タイプのグレーチングの設置 ●路肩のマンホールには滑り止めを設置 ●ドライバーへの注意喚起のための注意喚起のハンプ設置（路肩部は設置しない） ●舗装のわだちの打ち換え
	路肩の狭い橋梁部・トンネル	●歩道に切り下げを設置するなど、安全対策を実施 ●「橋梁注意」「トンネルの延長」や「路肩狭小」等の標識を設置
レベルの維持管理の向上	除草、土砂払い	
	舗装修繕 など	

※今後、実施計画として具体的な設置基準や仕様についてまとめる予定です。

9.3.5 その他の対策

自転車利用者の安全な自転車利用を促すため、危険箇所やその走り方など、きめ細やかな情報提供などを実施します。（防水性等に配慮した携帯用ルートマップや、自転車に係るアプリの活用など）

また、8. 実施施策に記載の施策・措置と連携を図り、その他の対策を推進します。



10.自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

10.1 計画の推進体制

県、市町村、民間企業等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携を深めながら自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

10.2 関係者の連携・協力

国や関係機関と連携しながら先導的な取組を推進するとともに、他の都道府県との広域的な連携による施策展開や情報収集を行います。

10.3 計画のフォローアップ

計画の進捗状況については、毎年度、有識者によるフォローアップ会議を開催し、計画全体の進捗状況を評価するとともに事業の見直し・改善を図り、その結果を公表します。

10.4 調査・研究、広報活動等

自転車の活用について、必要な統計・分析、調査・研究、広報活動を実施します。



11. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧

11.1 路線と整備形態の一覧

表 11.1 個別の路線と整備形態の一覧(1/5)

通し No	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者, (目的地)	整備形態
1	国道 349 号	常陸太田市 山下町	常陸太田市 上河合町	3.4		車道混在
2	久慈川山田川 サイクリングロード	常陸太田市 上河合町	常陸太田市 芦間町	11.2	常陸太田市	車道混在
3	常陸太田那須烏山線	常陸太田市 芦間町	常陸太田市松平町	1.5		車道混在
4	常陸太田大子線	常陸太田市 松平町	常陸太田市 下高倉町	14.0		車道混在
5	国道 461 号	常陸太田市 下高倉町	大子町小生瀬	8.4	(竜神狭)	車道混在
6	常陸太田大子線	大子町小生瀬	大子町川山	8.3		車道混在
7	大子那須線	大子町川山	大子町上野宮	8.2		車道混在
8	上野宮下金沢線	大子町上野宮	大子町槇野地	1.5		車道混在
9	梨野沢大子線	大子町槇野地	大子町大子	8.4		車道混在
10	国道 461 号	大子町大子	大子町大子	1.0		車道混在
11	大子町道 (アップルライン)	大子町大子	大子町栃原	8.3	大子町	車道混在
12	大子美和線	大子町栃原	常陸大宮市高部	10.0		車道混在
13	常陸太田那須烏山線	常陸大宮市高部	常陸大宮市 下桧沢	7.2		車道混在
14	下桧沢上小瀬線	常陸大宮市下桧沢	常陸大宮市 上小瀬宿	3.8		車道混在
15	国道 293 号	常陸大宮市上小瀬宿	常陸大宮市 上小瀬下郷	0.5		車道混在
16	那須烏山御前山線	常陸大宮市上小瀬下郷	常陸大宮市 野口	8.1	(道の駅かつら)	車道混在
17	国道 123 号	常陸大宮市野口	水戸市袴塚 3	21.2		車道混在
18	国道 118 号	水戸市袴塚 3	水戸市三の丸 1	4.0		車道混在
19	国道 50 号	水戸市三の丸 1	水戸市三の丸 1	0.4	国, (水戸駅)	車道混在
20	国道 51 号	水戸市三の丸 1	水戸市三の丸 1	0.1		車道混在
21	市毛水戸線	水戸市三の丸 1	ひたちなか市 枝川	2.7		車道混在
22	水戸勝田那珂湊線	ひたちなか市枝川	ひたちなか市 勝倉	1.3		車道混在
23	ひたちなか市道	ひたちなか市勝倉	ひたちなか市 勝田本町	1.8	ひたちなか市	車道混在
24	勝田停車場線	ひたちなか市勝田本町	ひたちなか市 勝田中央	0.5		車道混在
25	ひたちなか市道	ひたちなか市勝田中央	ひたちなか市 馬渡	5.1	ひたちなか市	車道混在
26	国道 245 号	ひたちなか市馬渡	日立市留町	9.6		車道混在
27	久慈川山田川 サイクリングロード	日立市留町	常陸太田市下河合町	9.3	日立市 常陸太田市	車道混在
28	大子那須線	大子町上野宮	大子町上野宮	8.0		車道混在
29	八溝山公園線	大子町上野宮	大子町上野宮	7.6		車道混在



表 11.2 個別の路線と整備形態の一覧(2/5)

通し No	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者, (目的地)	整備形態
30	大子町道	大子町上野宮	大子町上野宮	6.3	大子町 (八溝山)	車道混在
31	国道 461 号	大子町小生瀬	大子町袋田	6.3		車道混在
32	国道 118 号	大子町袋田	大子町久野瀬	3.2	(道の駅 奥久慈だいご)	車道混在
33	国道 461 号	大子町久野瀬	大子町大子	1.4	(→9, 10へ)	車道混在
34	袋田停車場四度ノ滝線	大子町袋田	大子町袋田	1.5	(袋田の滝)	車道混在
35	常陸太田那須烏山線	常陸大宮市高部	常陸大宮市小田野	1.6		車道混在
36	国道 293 号	常陸大宮市小田野	常陸大宮市鷲子	0.6	(道の駅 みわ)	車道混在
37	常陸太田那須烏山線	常陸大宮市下桧沢	常陸大宮市長沢	2.3		車道混在
38	長沢水戸線	常陸大宮市長沢	常陸大宮市照田	2.8		車道混在
39	門井山方線	常陸大宮市照田	常陸大宮市山方	3.1		車道混在
40	国道 118 号	常陸大宮市山方	常陸大宮市岩崎	2.2	(道の駅 常陸大宮)	車道混在
41	常陸大宮御前山線	常陸大宮市野口	常陸大宮市上町	8.4	(常陸大宮駅)	車道混在
42	国道 293 号	常陸大宮市上町	常陸太田市久米町	6.2	(→2へ)	車道混在
43	日立市道	日立市旭町 1	日立市旭町 2	0.5	日立市	車道混在
44	国道 245 号	日立市旭町 2	日立市留町	13.2	(道の駅日立 おさかなセンター)	車道混在
45	国道 245 号	日立市留町	ひたちなか市馬渡	9.6		車道混在
46	ひたちなか市道	ひたちなか市馬渡	ひたちなか市新光町	0.8	ひたちなか市	車道混在
47	常陸海浜公園線	ひたちなか市新光町	ひたちなか市 阿字ヶ浦町	2.4		車道混在
48	ひたちなか市道	ひたちなか市 阿字ヶ浦町	ひたちなか市磯崎町	1.4	ひたちなか市 (国営ひたち 海浜公園)	車道混在
49	水戸那珂湊線	ひたちなか市磯崎町	ひたちなか市湊本町	6.5	(那珂湊 おさかな市場)	車道混在,
50	那珂湊大洗線	ひたちなか市湊本町	大洗町磯浜町新町	1.1	(アクアワールド 大洗)	車道混在
51	大洗公園線	大洗町磯浜町新町	大洗町磯浜町明神町	2.4		車道混在
52	水戸鉾田佐原線	大洗町磯浜町明神町	大洗町大貫町	2.0		車道混在
53	長岡大洗線	大洗町大貫町	茨城町下石崎	7.7		車道混在
54	茨城大洗自転車道線	茨城町下石崎	茨城町長岡	10.2	(涸沼湖畔)	車道混在
55	茨城鹿島線	茨城町長岡	茨城町長岡	0.3		車道混在
56	国道 6 号	茨城町長岡	茨城町長岡	0.5	国	車道混在
57	水戸神栖線	茨城町長岡	水戸市米沢町	5.8		車道混在
58	水戸市道	水戸市米沢町	水戸市梅香 1	3.9	水戸市	車道混在
59	水戸市道	水戸市梅香 1	水戸市宮町 2	0.2	水戸市	車道混在
60	水戸神栖線	水戸市宮町 2	水戸市三の丸 1	0.4		車道混在
61	国道 51 号	水戸市三の丸 1	水戸市三の丸 1	0.1	国, (水戸駅)	車道混在
62	市毛水戸線	水戸市三の丸 1	ひたちなか市枝川	2.7		車道混在
63	水戸勝田那珂湊線	ひたちなか市枝川	ひたちなか市勝倉	1.3		車道混在
64	ひたちなか市道	ひたちなか市勝倉	ひたちなか市勝田本町	1.8	ひたちなか市	車道混在
65	勝田停車場線	ひたちなか市勝田本町	ひたちなか市勝田中央	0.5		車道混在
66	ひたちなか市道	ひたちなか市勝田中央	ひたちなか市馬渡	5.1	ひたちなか市 (→45, 46へ)	車道混在



表 11.3 個別の路線と整備形態の一覧(3/5)

通し No	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者, (目的地)	整備形態
67	土浦市道	土浦市桜町1	土浦市桜町1	0.2	土浦市 (りんりん ロードから→)	車道混在
68	土浦境線	土浦市桜町1	つくば市吾妻4	8.4	(つくば駅)	車道混在
69	土浦境線	つくば市吾妻4	つくば市天久保3	3.1		車道混在
70	土浦つくば線	つくば市天久保3	つくば市大曾根	4.0		車道混在
71	国道408号	つくば市大曾根	つくば市田中	4.8		車道混在
72	国道125号	つくば市田中	つくば市池田	1.3		車道混在
73	筑西つくば線	つくば市池田	つくば市中菅間	0.9		車道混在
74	沼田下妻線	つくば市中菅間	つくば市国松	1.4		車道混在
75	笠間つくば線	つくば市国松	つくば市沼田	0.4	(→りんりん ロードへ)	車道混在
76	桜川市道	桜川市犬田	桜川市岩瀬	0.3	桜川市	車道混在
77	岩瀬停車場線	桜川市岩瀬	桜川市明日香	0.5		車道混在
78	国道50号	桜川市明日香	笠間市福原	6.7	国	車道混在
79	土浦笠間線	笠間市福原	石岡市宇治会	9.0		車道混在
80	石岡市道 (フルーツライン)	石岡市宇治会	石岡市小幡	6.9	石岡市	車道混在
81	月岡真壁線	石岡市小幡	石岡市月岡	2.2		車道混在
82	石岡つくば線	石岡市月岡	石岡市半田	2.4		車道混在
83	土浦笠間線	石岡市半田	石岡市半田	2.0		車道混在
84	恋瀬川 サイクリングコース	石岡市半田	石岡市高浜	9.3	石岡市(→りん りんロードへ)	車道混在
76	桜川市道	桜川市犬田	桜川市岩瀬	0.3	桜川市	車道混在
85	大和田羽生線	小美玉市外之内	行方市羽生	5.0		車道混在
86	国道355号	行方市羽生	行方市羽生	1.0		車道混在
87	行方市道	行方市羽生	行方市羽生	0.2	行方市(→りん りんロードへ)	車道混在
88	土浦笠間線	石岡市半田	土浦市若松町	12.2		車道混在
89	国道125号	土浦市若松町	土浦市真鍋	1.7	(→りんりん ロードへ)	車道混在
90	笠間つくば線	石岡市小幡	石岡市小幡	0.9		車道混在
91	月岡真壁線	石岡市小幡	桜川市真壁町田	8.3	(→りんりん ロードへ)	車道混在
92	つくば市道	つくば市小田	つくば市北条	2.6	つくば市	車道混在
93	石岡つくば線	つくば市北条	つくば市平沢	4.6		車道混在
94	筑波公園永井線	つくば市平沢	つくば市筑波	7.1	(筑波山)	車道混在
95	石岡市道	石岡市小幡	石岡市仏生寺	3.4	石岡市	車道混在
96	潮来佐原線	潮来市延方	潮来市前川	1.1	(道の駅 いたこ)	車道混在
97	大和田羽生線	小美玉市外之内	鉾田市大和田	6.0		車道混在
98	水戸神栖線	鉾田市大和田	茨城町海老沢	7.6	(→54: 茨城大洗 自転車道線へ)	車道混在
99	花室牛久線	つくば市竹園3	つくば市竹園1	0.6		車道混在
100	つくば市道	つくば市竹園1	つくば市吾妻2	0.3	つくば市 (つくば駅)	車道混在



表 11.4 個別の路線と整備形態の一覧(4/5)

通し No	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者, (目的地)	整備形態
101	土浦境線	つくば市吾妻 2	つくば市吾妻 4	0.6		車道混在
102	水戸神栖線	水戸市常磐町	水戸市宮町 2	1.9		車道混在
103	水戸神栖線	水戸市宮町 2	水戸市三の丸 1	0.4		車道混在
104	国道 51 号	水戸市三の丸 1	水戸市三の丸 1	0.1	国, (水戸駅)	車道混在
105	市毛水戸線	水戸市三の丸 1	ひたちなか市枝川	2.7		車道混在
106	水戸勝田那珂湊線	ひたちなか市枝川	ひたちなか市勝倉	1.3		車道混在
107	ひたちなか市道	ひたちなか市勝倉	ひたちなか市勝田本町	1.8	ひたちなか市	車道混在
108	ひたちなか市道	ひたちなか市勝田本町	ひたちなか市 東海村境	7.6	ひたちなか市	車道混在
109	東海村道	ひたちなか市 東海村境	東海村船石川駅西 1	3.1	東海村 (東海駅)	車道混在
110	東野田古河線	古河市東 1	古河市東 4	0.8		車道混在
111	国道 125 号	古河市東 4	下妻市下子町	24.2		車道混在
112	下妻常総線	下妻市下子町	下妻市大園木	4.8		車道混在
113	つくば古河線	下妻市大園木	つくば市大砂	4.7		車道混在
114	つくば千代田線	つくば市大砂	つくば市立原	3.1		車道混在
115	国道 408 号	つくば市立原	牛久市栄町	20.4		車道混在
116	牛久停車場線	牛久市栄町	牛久市中央 4	1.3		車道混在
117	牛久市道	牛久市中央 4	牛久市女化町	4.0	牛久市	車道混在
118	土浦竜ヶ崎線	牛久市女化町	龍ヶ崎市馴柴町	4.2		車道混在
119	竜ヶ崎潮来線	龍ヶ崎市馴柴町	龍ヶ崎市横町	1.4		車道混在
120	結城市道	結城市結城	結城市結城	1.3	結城市 (結城駅)	車道混在
121	結城野田線	結城市結城	境町境旭町	22.0		車道混在
122	花室牛久線	つくば市東新井	つくば市竹園 1	0.4		車道混在
123	花室牛久線	つくば市竹園 1	つくば市竹園 4	0.6		車道混在
124	土浦境線	つくば市竹園 3	土浦市桜町 1	8.4		車道混在
125	土浦市道	土浦市桜町 1	土浦市桜町 1	0.2	土浦市	車道混在
126	土浦市道	土浦市桜町 1	土浦市小松 1	1.2	土浦市	車道混在
127	国道 125 号	土浦市小松 1	阿見町青宿	3.5		車道混在
128	竜ヶ崎阿見線	阿見町青宿	阿見町中郷	1.0		車道混在
129	国道 125 号	阿見町中郷	阿見町中央 3	0.4	(東京医大医療 センター)	車道混在
130	土浦竜ヶ崎線	土浦市小松	阿見町うずら野 1	5.2		車道混在
131	土浦稲敷線	阿見町うずら野 1	牛久市ひたち野東 1	3.0		車道混在
132	牛久市道	牛久市ひたち野東 1	牛久市栄町	2.3	牛久市, (→115, 116 へ)	車道混在
133	国道 354 号	つくば市榎戸	つくば市上萱丸	4.5		車道混在
134	赤浜谷田部線	つくば市上萱丸	つくばみらい市福岡	2.1		車道混在
135	つくばみらい市道	つくばみらい市福岡	つくばみらい市箕輪	2.8	つくばみらい市	車道混在
136	常総取手線	つくばみらい市箕輪	常総市新井木町	0.2		車道混在
137	国道 354 号	常総市新井木町	常総市水海道諏訪町	1.5		車道混在
138	水海道停車場線	常総市水海道諏訪町	常総市水海道宝町	0.4	(水海道駅)	車道混在



表 11.5 個別の路線と整備形態の一覧(5/5)

通し No	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者, (目的地)	整備形態
139	下妻停車場線	下妻市字仲町	下妻市字栗山	1.0	(下妻駅)	車道混在
140	牛久停車場線	牛久市中央4	牛久市中央4	0.5	(牛久駅)	車道混在
141	国道354号	土浦市文京町	土浦市中央1	0.6		車道混在
142	国道125号	土浦市中央1	土浦市川口1	0.9		車道混在
143	土浦停車場線	土浦市川口1	土浦市大和町	0.2		車道混在
144	土浦市道	土浦市大和町	土浦市桜町1	0.2	土浦市 (土浦駅)	車道混在
145	結城坂東線	八千代町菅谷	八千代町菅谷	0.4	(土浦駅)	車道混在

(注) 鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮)については、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画を検討中であり、本表では掲載していません。



11.2 各路線の位置図

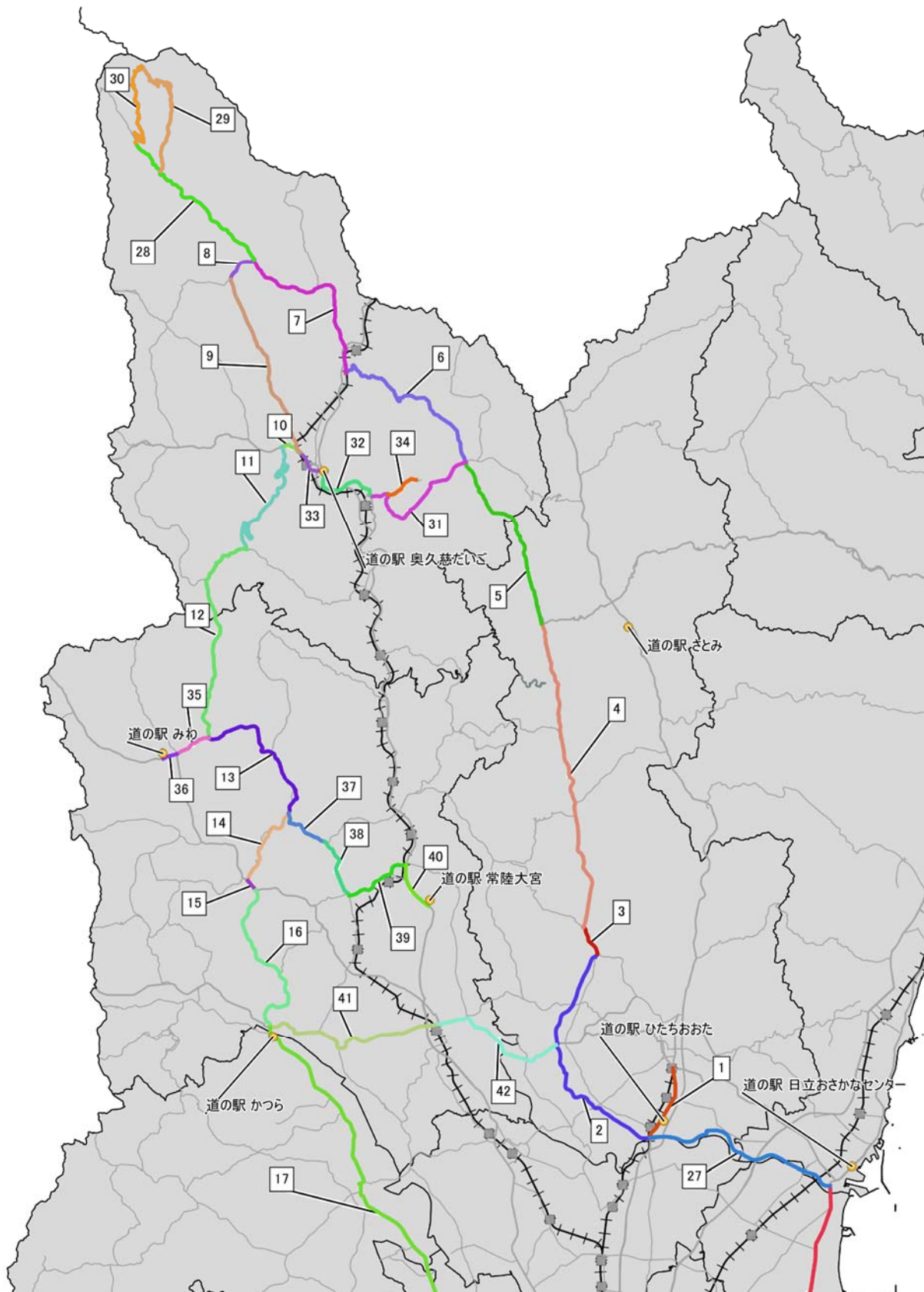


図 11.1 各路線の位置図(1/8)



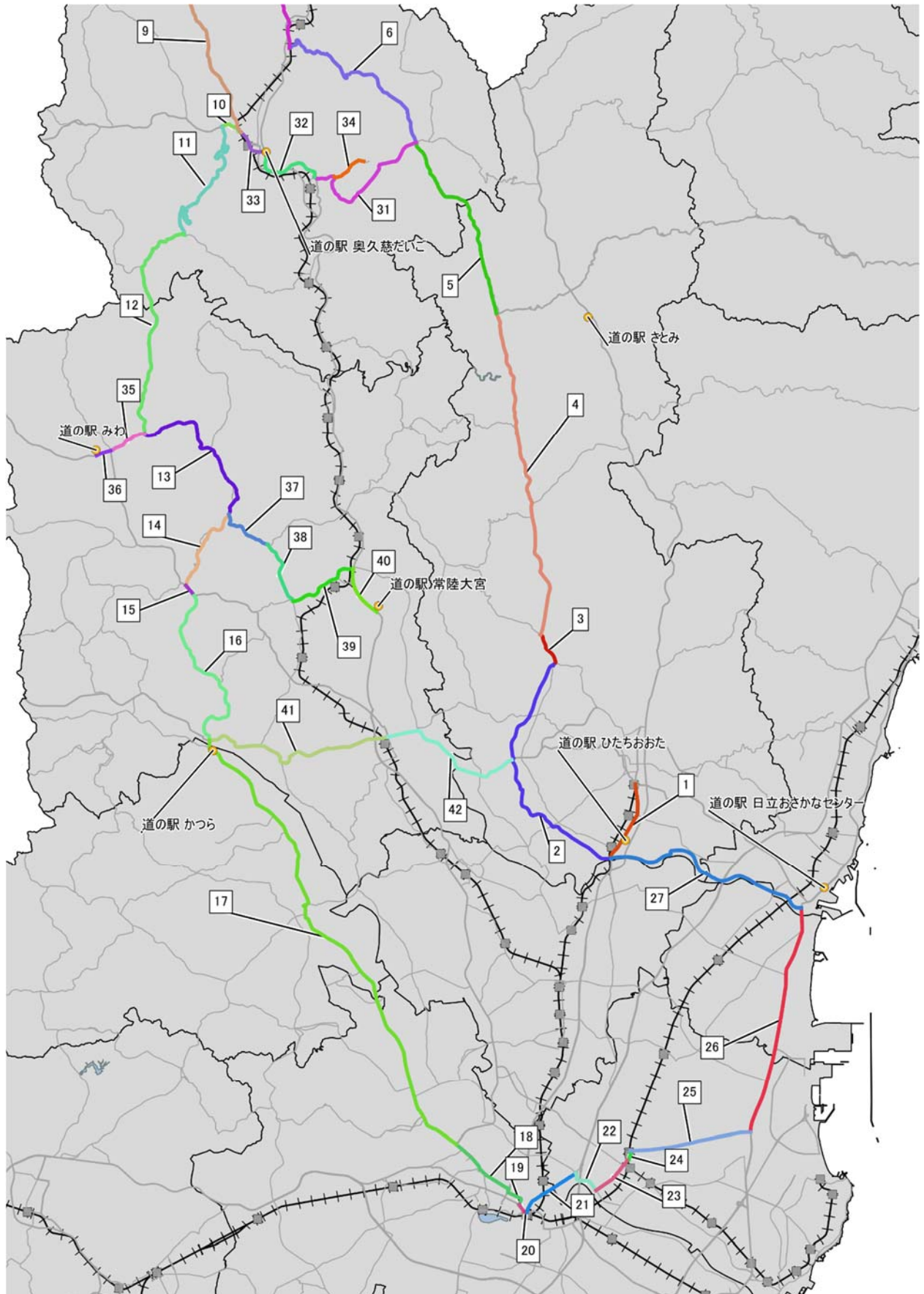


図 11.2 各路線の位置図(2/8)



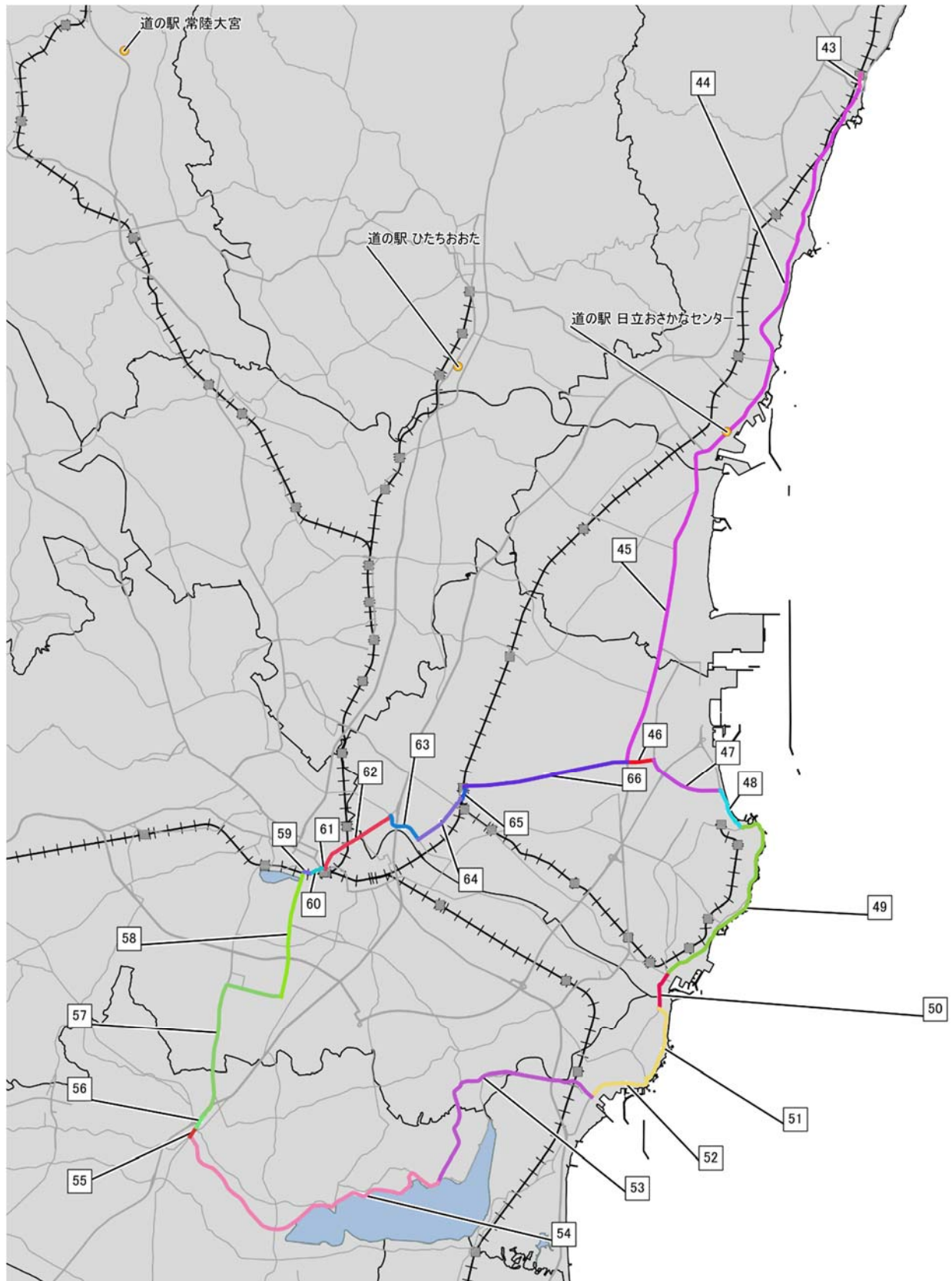


図 11.3 各路線の位置図(3/8)



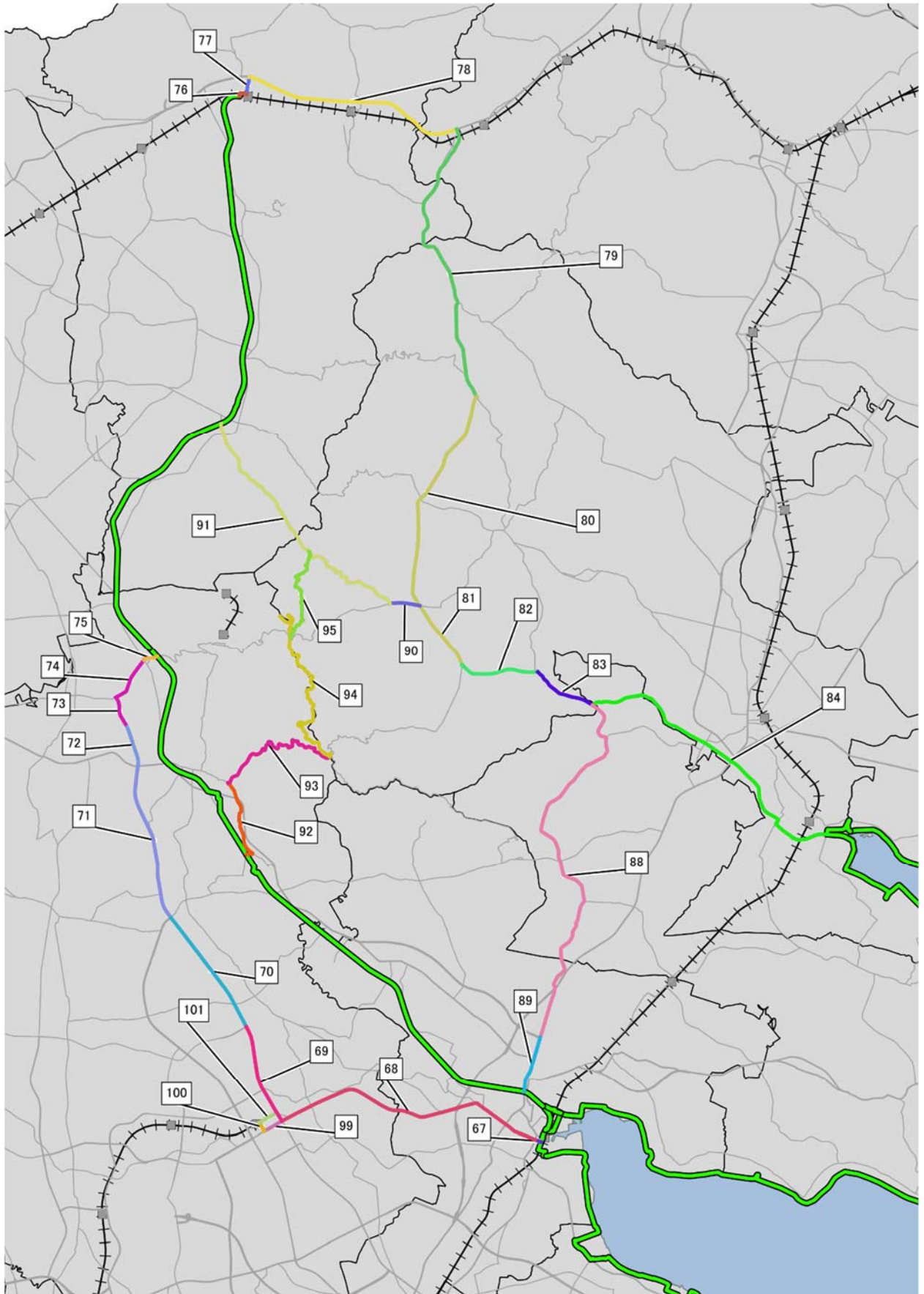


図 11.4 各路線の位置図(4/8)

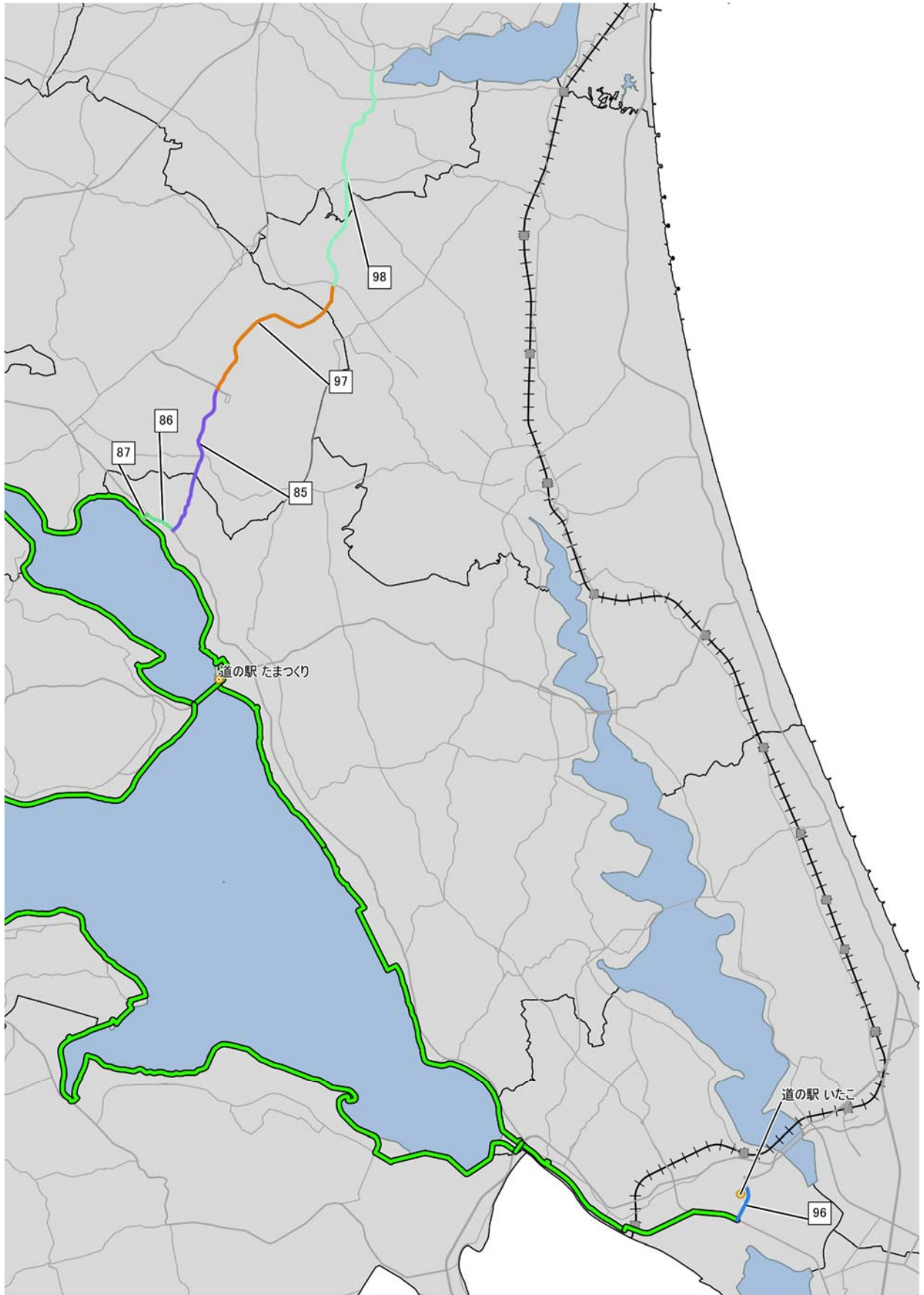


図 11.5 各路線の位置図(5/8)



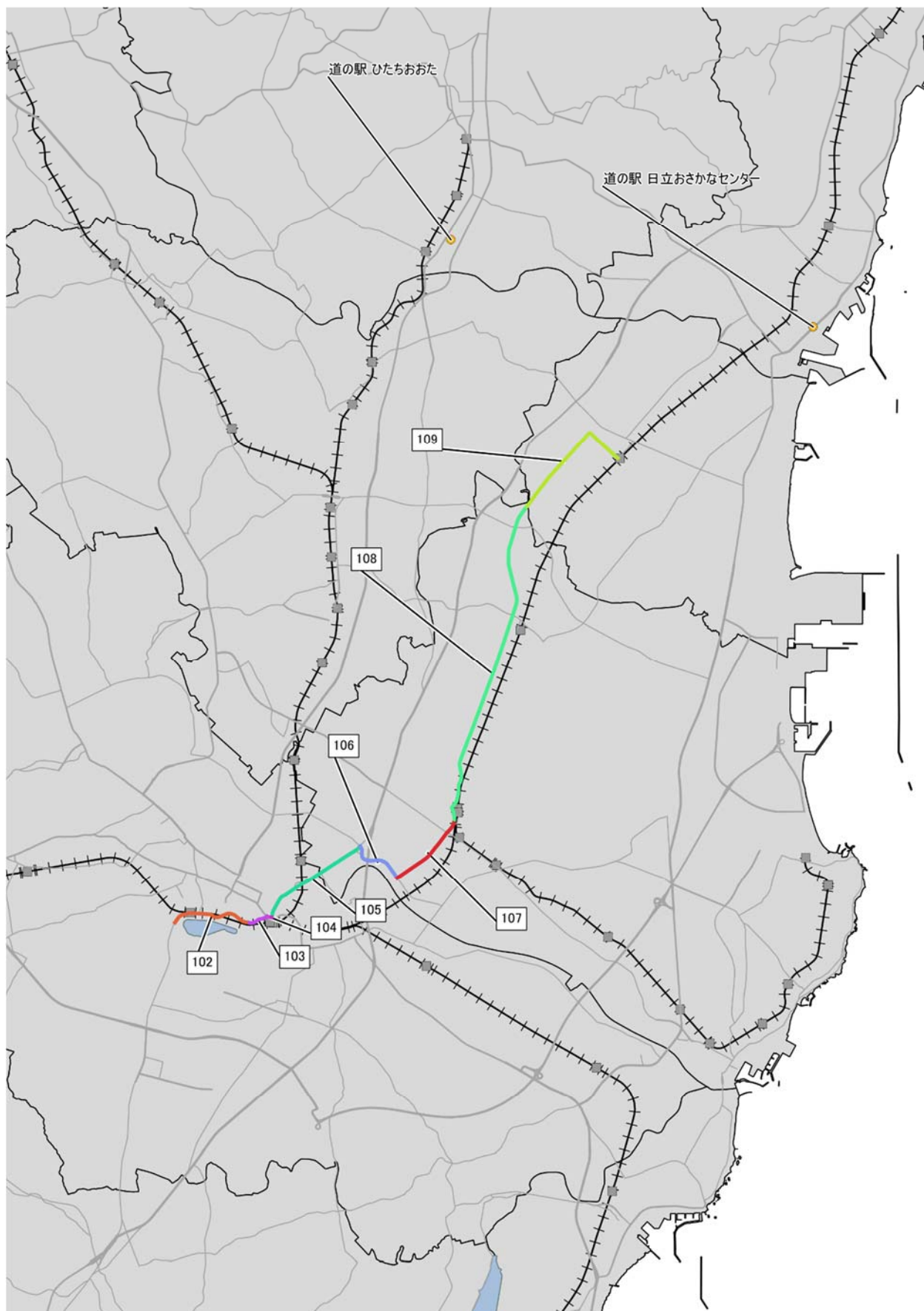


図 11.6 各路線の位置図(6/8)

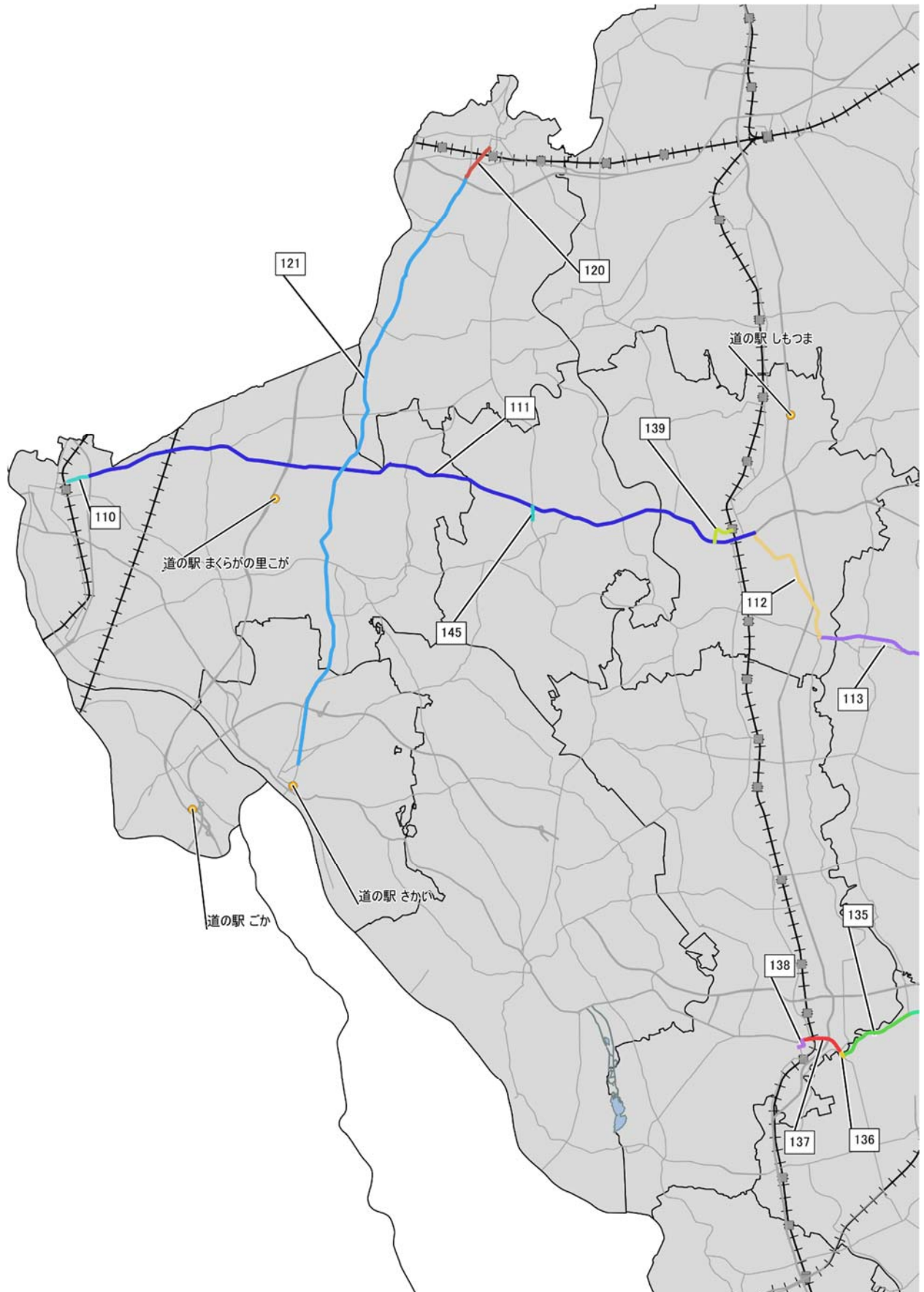


図 11.7 各路線の位置図(7/8)



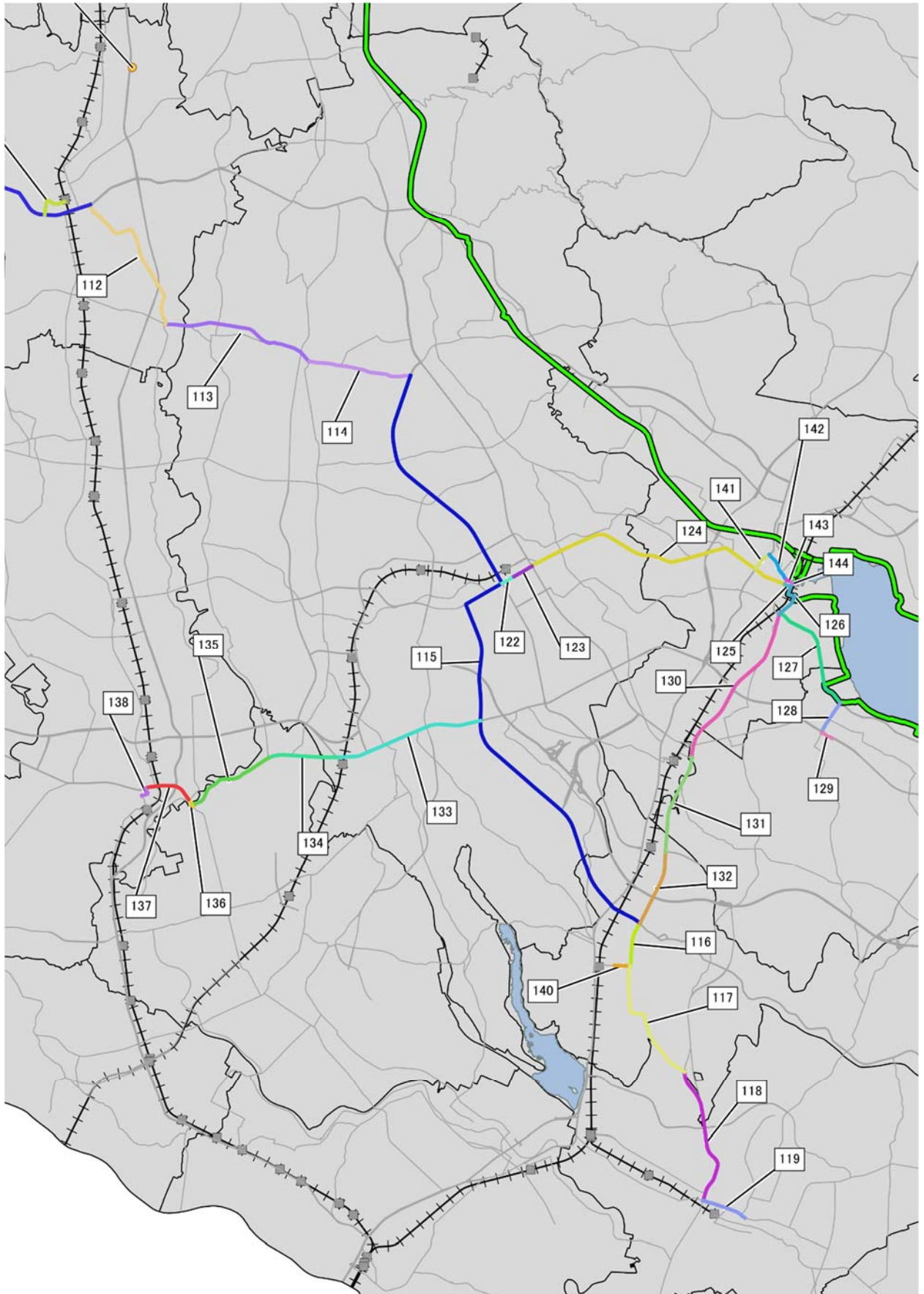


図 11.8 各路線の位置図(8/8)

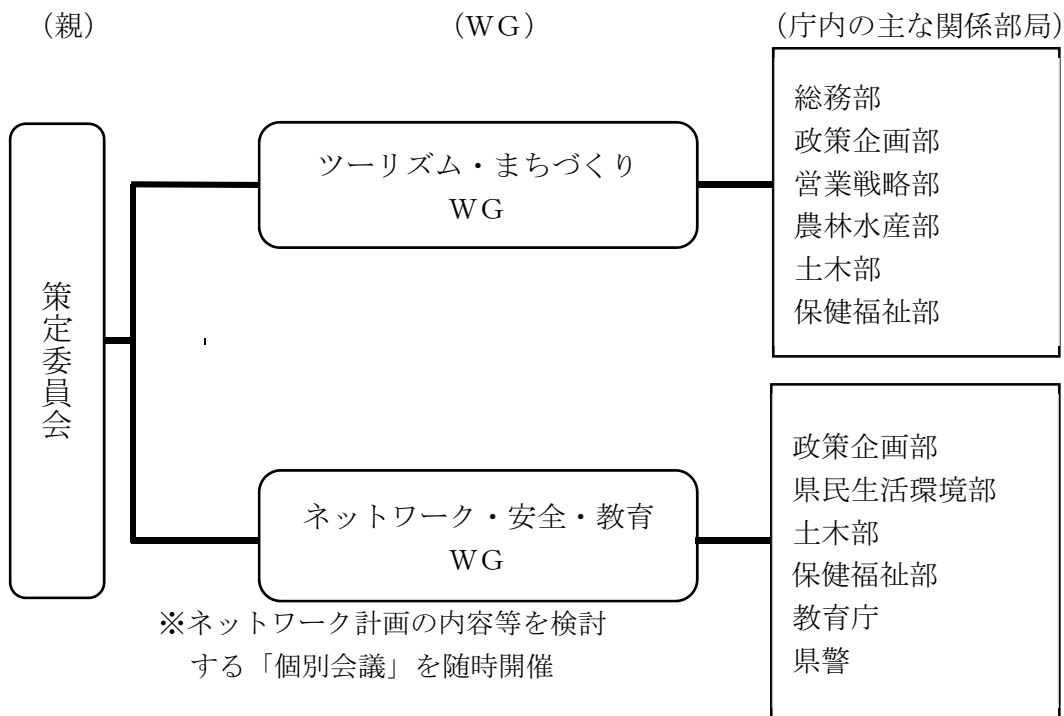


12. 參考資料



12.1 いばらき自転車活用推進計画の策定に係る検討体制

1) 策定委員会組織図



2) 策定委員名簿

(1) 「策定委員会」

	氏名	所属・役職等
1	◎屋井 鉄雄	東京工業大学 副学長・教授
2	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
3	本村 陽一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 人工知能研究センター 首席研究員
4	室谷 恵美	LIFE CREATION SPACE OVE マネージャー
5	中島 祥元	(一社) ルーツ・スポーツ・ジャパン 代表理事
6	宮内 忍	日本サイクルツーリズム推進協会 理事
7	絹代	サイクルライフナビゲーター
8	青山 俊士	茨城県サイクリング協会 専務理事

任期:平成 30(2018)年 6 月 12 日～平成 31(2019)年 3 月 31 日 (敬称略 ◎委員長)

(2) 「ツーリズム・まちづくり WG」

	氏名	所属・役職等
1	◎室谷 恵美	LIFE CREATION SPACE OVE マネージャー
2	日向 涼子	モデル／サイクリスト
3	中島 祥元	(一社) ルーツ・スポーツ・ジャパン 代表理事
4	宮内 忍	日本サイクルツーリズム推進協会 理事
5	渡 和由	筑波大学芸術系 准教授
6	本村 陽一	国立研究開発法人産業技術総合研究所人工知能研究センター 首席研究員
7	渡邊 政美	(一社) 茨城県観光物産協会 専務理事
8	大嶋 繁利	笠間市商工会青年部 副部長
9	坂下 修	東日本旅客鉄道(株) 水戸支社 企画部長
10	池田 重人	常陽銀行地域協創部 部長
11	村上 政博	(独) 都市再生機構首都圏ニュータウン本部 茨城業務部長

(敬称略 ◎座長)

(3) 「ネットワーク・安全・教育 WG」

	氏名	所属・役職等
1	◎屋井 鉄雄	東京工業大学 副学長・教授
2	平田 輝満	茨城大学 准教授
3	藤本 典昭	NPO 法人自転車活用推進研究会 理事
4	絹代	サイクルライフナビゲーター
5	青山 俊士	茨城県サイクリング協会 専務理事
6	會澤 香理	茨城県PTA連絡協議会女性ネットワーク委員会 委員長
7	佐川 壽雄	(一財) 茨城県交通安全協会 専務理事
8	澤畠 政志	(一社) 茨城県バス協会 専務理事
9	市毛 清一	茨城県自転車二輪自動車商協同組合 常務理事

(敬称略 ◎座長)



12.2 いばらき自転車活用推進計画策定委員会等における審議の経過

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回計画策定委員会 (平成 30(2018)年 6 月 12 日)	○議事 (1) 計画策定の趣旨・位置づけについて (2) 計画策定の進め方について (3) 茨城県の自転車に関わる現状について (4) 計画の目指すべき方向性・目標等について
第1回ツーリズム・まちづくり WG (平成 30(2018)年 7 月 10 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①ターゲット・情報発信について ②誘客促進について ③サイクリスト等の受入体制について ④通行空間等の整備について
第1回ネットワーク・安全・安心 WG (平成 30(2018)年 7 月 23 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①交通安全等について ②自転車ネットワークについて
第2回ツーリズム・まちづくり WG (平成 30(2018)年 8 月 22 日)	○議事 (1) WEB アンケート調査結果について (2) 論点 ①まちづくりについて ②県民の健康増進について ③サイクルツーリズム ¹³⁾ の促進について
第2回ネットワーク・安全・安心 WG (平成 30(2018)年 8 月 29 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①自転車安全教育について ②いばらき自転車ネットワーク計画の基本方針について ③いばらき自転車ネットワーク路線の選定について
第2回計画策定委員会 (平成 30(2018)年 10 月 23 日)	○議事 (1) いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて
第 1 回ネットワーク計画個別会議 (平成 30(2018)年 12 月 6 日)	○議事 (1) いばらき自転車ネットワーク計画の検討について ・アンケート調査結果(速報)について ・ネットワーク候補路線素案について (2) 市町村計画の促進方策の検討について ・県道の整備形態の考え方について



会議名（開催年月日）	審議事項
第3回ツーリズム・まちづくり WG (平成 30(2018)年 12 月 7 日)	○議事 (1)いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて (2)自転車の利活用の推進に関する目標及び実施すべき施策・措置(案)について
第2回ネットワーク計画個別会議 (平成 30(2018)年 12 月 13 日)	○議事 (1)いばらき自転車ネットワーク計画の検討について ・ネットワーク候補路線素案について (2)県道の整備形態の考え方について
第3回ネットワーク・安全・安心 WG (平成 30(2018)年 12 月 20 日)	○議事 (1)いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて (2)自転車の利活用の推進に関する目標及び実施すべき施策・措置(案)について (3)自転車ネットワークの候補路線、整備形態について
第3回ネットワーク計画個別会議 (平成 31(2019)年 1 月 17 日)	○議事 (1)県版自転車ネットワーク路線の検討について ・ネットワーク路線(案)について (2)県版自転車ネットワーク路線の整備方針について
第3回計画策定委員会 (平成 31(2019)年 2 月 20 日)	○議事 (1)パブリックコメントの結果について (2)いばらき自転車活用推進計画(案)について



12.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握

1) 市町村意向調査

「いばらき自転車活用推進計画」策定に向け、県内市町村の同計画に対する意向や自転車利用傾向を把握することを目的とした調査を実施した。

- ・ 調査期間：平成 30（2018）年 7 月 31 日（火）～8 月 10 日（金）
- ・ 実施方法：アンケート調査
- ・ 調査対象：県内全 44 市町村

2) WEBアンケート

観光客（首都圏観光客、訪日外国人、サイクリスト）の自転車利用ニーズ、および県民の自転車利用実態・ニーズを把握することを目的とした調査を実施した。

- ・ 調査期間：①②平成 30（2018）年 8 月 3 日（金）～8 月 5 日（日）
③平成 30（2018）年 8 月 10 日（金）～8 月 16 日（木）
④平成 30（2018）年 11 月 2 日（金）～11 月 5 日（月）
⑤平成 30（2018）年 10 月 25 日（木）日～11 月 15 日（木）
⑥平成 30（2018）年 11 月 5 日（月）～11 月 30 日（金）
- ・ 実施方法：WEB アンケート調査
- ・ 調査対象：①県民：自転車利用者 1,000 サンプル、自転車非利用者 1,000 サンプル
②首都圏：茨城県に旅行経験がある東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、栃木県、群馬県、山梨県居住者のうち、サイクリング経験あり 200 サンプル、サイクリング経験なし 100 サンプル
③訪日外国人：訪日旅行経験のある中国人 67 サンプル、台湾人 67 サンプル、ドイツ人 66 サンプル
④サイクリスト：茨城県の公道でロードバイク、クロスバイク、電動自転車（スポーツタイプ）でのサイクリング経験がある東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、栃木県、群馬県、福島県居住者 300 サンプル
⑤高校生：選定した 16 市町村に立地する県立高校（38 校）の 2 年生 4,631 サンプル
⑥従業員：茨城県内に本社を置く企業の従業員 1,168 サンプル

3) いばらき自転車ネットワーク計画策定のためのアンケート

自転車ネットワークの推奨路線や拠点となり得る施設の提案を収集することを目的とした調査を実施した。

- ・ 調査期間：平成 30（2018）年 11 月 6 日（火）～11 月 15 日（木）
- ・ 実施方法：アンケート調査
- ・ 調査対象：県内全 44 市町村



12.4 用語集（あいうえお順）

1) ICT …P.32

情報通信技術のこと。IT（情報技術）がハードウェアやソフトウェアなどコンピュータ関連の技術そのものを指すのに対し、ICTは技術そのものに加え、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどを含めた総称をいう。

2) e-Bike …P.11,14,15,31

電動アシスト付きのスポーツ自転車のこと。

3) いばらきサイクリングサポートライダー …P.11,31

茨城県を訪れるサイクリストなどに安全・快適なサイクリングを楽しんでもらうために、コース誘導や先導、当地の魅力の説明などを行う案内人のこと。

4) IBARAKI FREE Wi-Fi …P.15,32

茨城県が整備推進するフリーWi-Fiサービスのこと。

5) インバウンド …P.9,10,27,29,30,31

外国人の訪日旅行のこと。

6) インフルエンサー …P.29

その人の行動が世間に与える影響が大きい人のこと。特にインターネット上では、ブログやSNSなどのメディアで世間に大きな影響を与える人のこと。

7) SNS …P.10,29

ソーシャルネットワーキングサービスの略で、登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービスのこと。代表的なものとしてFacebook、Twitter、Line、Instagramなどが挙げられる。

8) MTB …P.13,14

マウンテンバイクのこと。

9) 思いやり 1.5m 運動 …P.20

歩行者・自転車・クルマ等が安全・快適に道路を共有するという理念のもと、クルマが自転車の横を通過する際は“1.5m以上の安全な間隔を保つ”か、安全な間隔を保つことができないときは“徐行する”ことを呼びかける運動のこと。

10) クリテリウム …P.13

レース系イベントの一種。まちなかや公園などにつくった周回コースで順位を競う自転車レースのこと。

11) グルメライド …P.14

ライド系イベントの一種。自転車で地域を巡り、その土地の特産・名産品などを味わうことを目的にしたライド系イベントのこと。



12)国土強靱化地域計画 …P.22,41

大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取組として計画的に実施し、強靱な国づくり・地域づくりを推進するために都道府県や市町村でつくられる基本的な計画のこと。

13)サイクルツーリズム …ページ全般

自転車（サイクル）を活用した観光形態（ツーリズム）のこと。自転車に乗ることが主な目的の観光旅行だけでなく、観光旅行における単なる移動手段の一つとして自転車を利用することも含まれる。

14)サイクルモードインターナショナル …P.9,10,15,29,30

日本最大のスポーツ自転車展示会のこと。

15)散走 …P.14

散歩感覚で自転車を走らせ、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむこと。

16)自転車活用推進計画 …P.1,2,7

自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画のこと（2018年6月閣議決定）。

17)自転車活用推進法 …P.1,2,6,7

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること目的とした法律のこと（2017年5月施行）。自転車の活用の推進に関して、基本理念や国の責務、施策の基本となる事項などが定められている。

18)自転車通行空間 …P.3,7,17,45,54,55

歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるよう、車道や歩道上で構造的あるいは視覚的な分離を図ることや、視覚的に通行位置を明示するなどにより整備された自転車の通行部分のこと。

19)自転車分担率 …P.47,

すべての交通手段の中で自転車が利用される比率のこと。

20)スケアードストレイト …P.24

交通事故の恐ろしさを実感させ、交通ルールの大切さを伝えるため、スタントマンにより事故を再現して見せる教育手法のこと。

21)スポーツバイク …P.11,31

ロードバイクやクロスバイク、マウンテンバイクなどスポーツ用の自転車車種の総称のこと。「スポーツ自転車」と呼ばれることもある。

22)セグメント …P.8,13,14,27,28,29

あるルールに基づき分類分けした区分のこと。



23)ゾーン30 …P.18,36

生活道路での歩行者等の安全を確保するために、区域（ゾーン）を定めて30km/h規制を実施し、ゾーン内のクルマの速度を抑制したり、ゾーン内を抜け道として通行するクルマを減らすこと。

24)タンDEM自転車 …P.11,15,31

複数人が前後に並んで同時に乗ることができる自転車のこと。

25)通学路安全マップ …P.19,37

学校と地域の見守り活動などを行っているボランティアなどが連携・協力し、通学路の安全の視点から作成するマップのこと。

26)通学路の安全点検 …P.35

教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえて通学路を安全点検し、必要な対策を行うこと。

27)デジタルマーケティング …P.10,29

ICT技術など「デジタル」を活用してデータを蓄積し、これらを活用したマーケティング手法のこと。

28)ナショナルサイクルルート …P.9,28

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートのこと。今後国が認定制度を設ける予定。

29)B.B.BASE …P.14

東日本旅客鉄道が運行する、東京と房総半島を結ぶ自転車&サイクリスト専用の鉄道車両のこと。自転車を解体することなく、そのまま自転車と一緒に乗車できる。

30)ヒルクライム …P.13,14,15

峠や山のあるコースを自転車でどれだけ早く登りきれるかを競うこと。またそれらのレースのこと。

31)ファムツアー …P.29,30

観光地の誘致促進のため、ターゲットとする国の旅行事業者やブロガー、メディアなどに現地を視察してもらうツアーのこと。ファムトリップとも呼ばれる。

32)ブロガー …P.29,30

ブログ（Web ページ上の日記や記録）を公開・運営している人のこと。

33)ヘルスケアポイント事業 …P.42

ウォーキングやサイクリングなど健康増進につながる活動をしている人に対して、特典と交換できるポイントを付与し、継続的な健康管理や生活習慣の改善を目指す事業のこと。

34)ペロタクシー …P.11,31

自転車タクシーの一種で、後部に二人乗りの座席を取り付け、上部を屋根で覆った三輪自転車のこと。



35)ポータルサイト …P.15

ポータルは「入り口」という意味があり、様々な情報を集約し、それらに簡単にアクセスできるようにした入り口となる Web サイトのこと。

36)ポケットパーク …P.9,12,15,33

サイクリング時の休息の場として、日よけやベンチ等を設置した簡易的な休憩施設のこと。

37)モデルルート …P.8,9,15,17,27,34,46,48

官民連携により先進的なサイクリング環境を目指すルートとして、国が位置づけるルートのこと（国の自転車活用推進計画の目標 3・施策 12・措置①にて記載）。

38)ボラード …P.36

路上に設置してクルマの通行・進入を制限する設備のこと。

39)モノ消費、コト消費 …P.13

「モノ消費」とは、商品を所有することに価値をおいた消費行動のこと。「コト消費」とは、商品やサービスを購入したことで得られる一連の体験に価値をおいた消費行動のこと。

40)YouTuber …P.10,29

動画共有サービス「YouTube」に自作の動画を投稿し、その広告収入を主な収入源としている人物・集団のこと。

41)ユニバーサルデザイン …P.35

誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方のこと。

42)ライド系イベント …P.13

サイクリングイベントのうち、決められた時間内に完走することなど、自転車で楽しむことを主目的としたイベントのこと。これに対し、サイクリングイベントのうち、順位を競うことを目的としたイベントのことをレース系イベントとよぶ。

43)ライフステージ …P.19,21,23,24,37

人の一生（ライフ）におけるそれぞれの段階（ステージ）のこと。本計画では、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者と分類。

44)ラック …P.15,33,35

主にスポーツ自転車用の簡易型の駐輪設備のこと。自転車のサドルの先端をラックのバーに引っ掛けて使用する。

45)ロングライド …P.13

自転車で長距離を走行すること。

46)Wi-Fi …P.11,15,32

ケーブルを使わず無線通信を利用してデータをやり取りする仕組み・サービスのことであり、インターネットに接続すること等ができる。「無線 LAN」とも呼ばれる。無料の Wi-Fi サービスを「フリーWi-Fi」と呼ぶ。



いばらき自転車活用推進計画

(計画全般について)

茨城県政策企画部 地域振興課
〒310-8555 茨城県水戸市笠原町 978 番 6
電 話 : 029-301-2735 (ダイヤルイン)
F A X : 029-301-2789
Eメール : chikei4@pref.ibaraki.lg.jp

(ネットワーク計画について)

茨城県土木部 道路維持課
道路建設課
電 話 : 029-301-4464 (道路維持課ダイヤルイン)
F A X : 029-301-4469
Eメール : doiji1@pref.ibaraki.lg.jp