

## 4. 自転車活用推進における課題と 計画改定の方方向性（案）について

# 4.1 自転車活用推進における課題について

## (1) 自転車活用推進における課題

- 自転車活用推進における課題は、以下のとおり。

**【目標1】**  
サイクルツーリズム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核とした魅力向上の各種取組により、計画策定時よりも来訪者が1.3倍に増加した一方、依然として宿泊を伴う長期滞在は弱く、消費金額も小さい状況。県全域につくば霞ヶ浦りんりんロードの効果を波及させ、観光消費を拡大させるため、他モデルルートの関係機関と更なる連携が必要。

**【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

- 市町村の自転車推進計画や自転車ネットワーク計画の策定が進む。一方、ソフト・ハードの各施策で県の計画との連携が重要なため、市町村へ密な情報提供を行うことが必要。
- いばらき自転車ネットワーク計画に定めた路線は、優先順位をつけ着実に整備を進める一方、3年間の整備推進の中で把握した移動しやすさ・わかりやすさを踏まえ、安全性を確保したルートの磨き上げ(補完するルートの設定等)が必要。

**【目標3】**  
自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 自転車関連事故は、減少している一方、依然として高校生や70歳以上で死傷者が増加。ライフステージ別の安全教育が重要であり、関係機関による情報共有・普及啓発を継続強化し、道路利用者への交通安全教育の徹底と交通安全意識の更なる向上が必要。
- 高齢者で免許返納が進み、日常生活の中で自転車利用する機会が増加する一方、自転車保険の加入率は全国でも低い状況。保険の加入促進が必要。

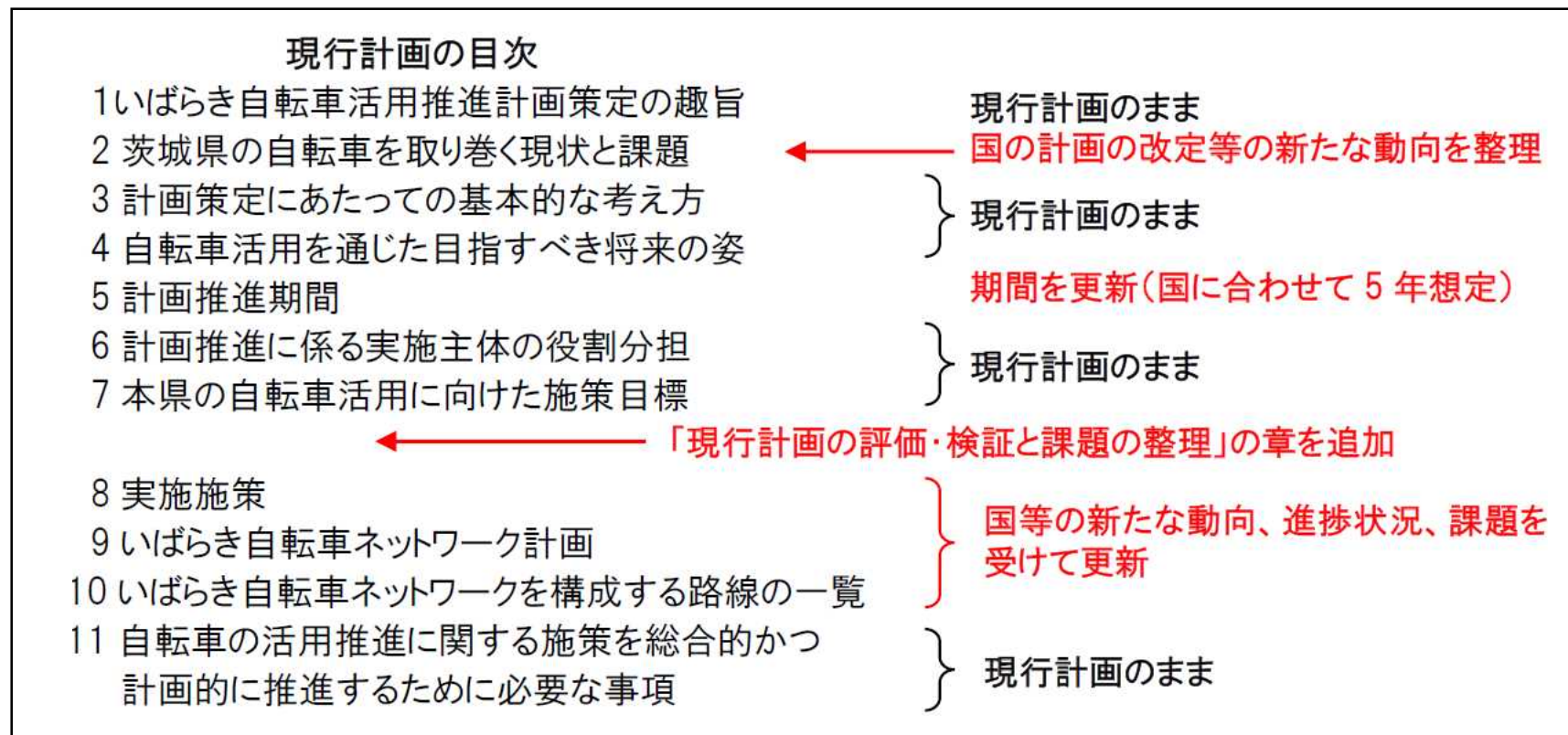
**【目標4】**  
自転車を活用した県民の健康増進

- 自転車活用が健康増進につながることを、より多くの県民に認識してもらうことが重要であり、市町村がより主体的に健康に着眼した取組が実施できるよう、先進自治体や企業の取組・ノウハウを共有することが必要。

今後、施策・措置の評価・改善に向けて、自転車利用実態・ニーズの変化や、施策・措置の満足度を把握するための調査を実施し、再度整理を行う

### (1) 計画の目次構成（改定案）

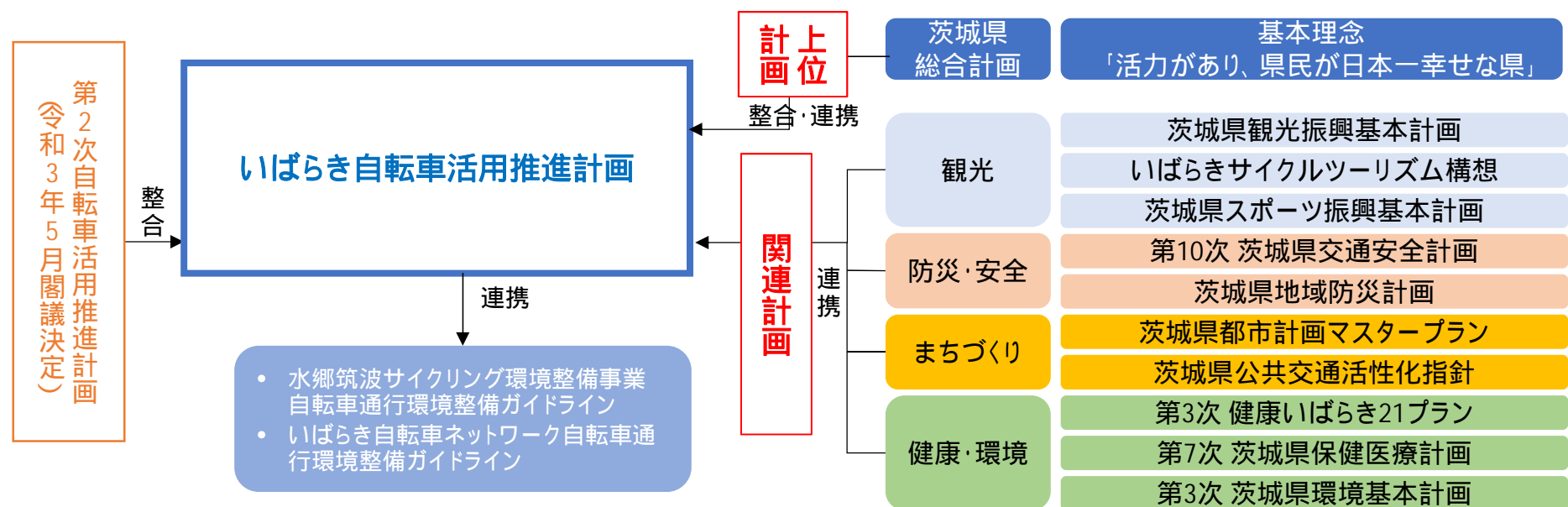
- 計画の改定にあたり、国の第2次自転車活用推進計画等の新たな動向や各施策の進捗状況や課題を踏まえた更新を実施。
- また、「現行計画の評価・検証と課題の整理」を新たに追加。
- その他の項目は、国の第2次自転車活用推進計画等において大きな方針変更がないため、現行計画のままとする。



## 4.2 計画改定の方向性（案）について

### (2) 計画の位置づけ・計画推進期間

- 計画の位置づけは、現行計画のままを基本とする。一方、いばらき自転車活用推進計画策定後に改定等を行った「自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)」「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン(令和2年3月策定)」について反映。
- 国の第2次自転車活用推進計画の計画期間を踏まえ、計画推進期間は、5年とする。



< 計画の体系図 >

破線：想定

計画	年度	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)
国の第2次自転車活用推進計画			→						
茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～		→			→				
<b>いばらき自転車活用推進計画</b>		→	今回改定	→					

< 計画推進期間 >

### (3) いばらき自転車ネットワーク路線の位置づけの見直し

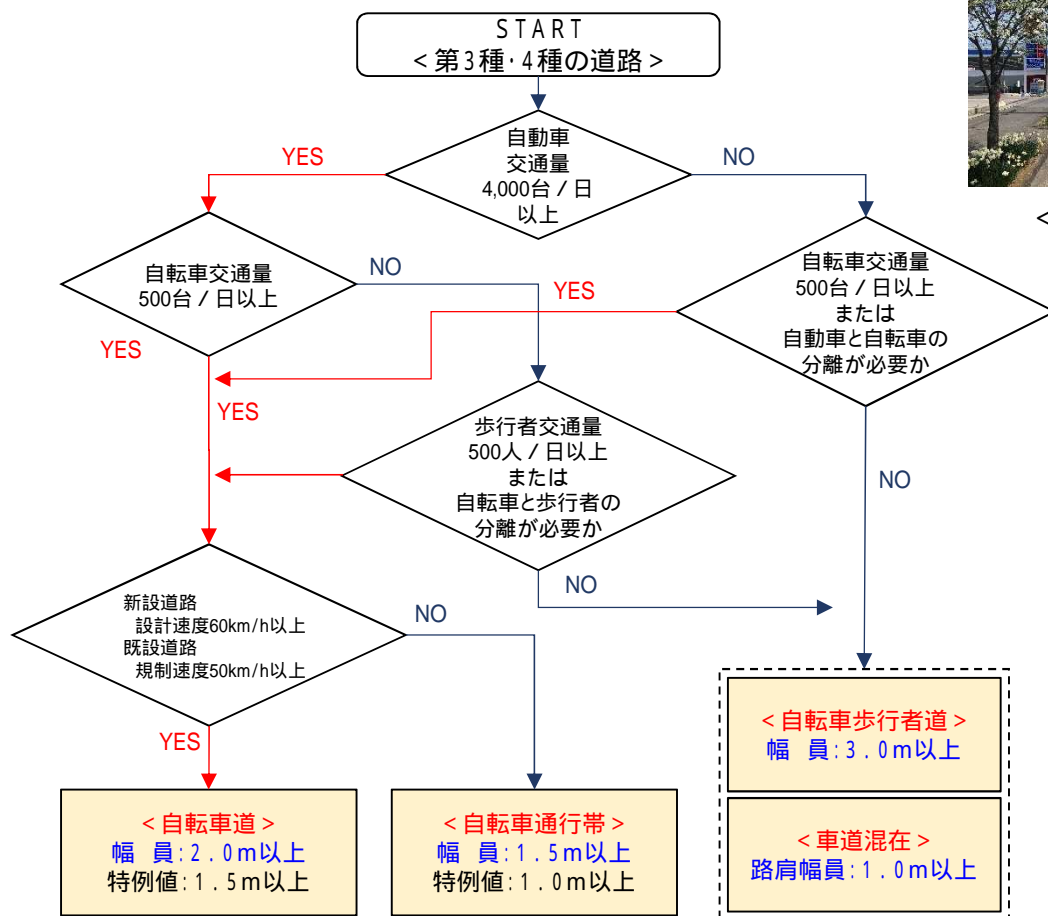
- 計画における県管理道路の位置づけ・整備方法を新たに整理し、その中でいばらき自転車ネットワーク・つくば霞ヶ浦りんりんロードの位置づけを明確にする。
- 広域な日常交通を対象としたネットワークは、県全域で市町村版自転車ネットワーク計画と合わせた検討が必要なため、位置づけを見直し。

種別	位置づけ	整備の考え方
県管理道路	茨城県が管理する道路 ▶補助国道 主要地方道 一般県道	「県管理道路における整備フロー」に従い、自転車ネットワーク計画の有無、自動車・自転車交通量や整備箇所の規制速度等を踏まえ、整備方法を決定。
<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">                     現行計画の対象範囲                 </div> いばらき自転車ネットワーク 奥久慈里山ヒルクライムルート つくば霞ヶ浦りんりんルート(NCR区間を除く) 大洗・ひたち海浜シーサイドルート 鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮称) <sup>1</sup>	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4つのモデルルート(幹線ルート) ▶県道水戸神栖線ほか	「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」を基に、自転車利用環境(走行空間・案内標識・拠点施設等)の一体的な整備を行う。
	ナショナルサイクルルート つくば霞ヶ浦りんりんロード  いばらき自転車ネットワークの「つくば霞ヶ浦りんりんルート」はNCRである「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を内包している ▶県道桜川土浦潮来自転車道線ほか	ナショナルサイクルルート(NCR)指定要件の評価基準(必須項目)を満たす一方、更なるサイクリング環境の向上を目指すため、評価基準(推奨項目)を満たすよう整備を進める。 「水郷筑波サイクリング環境整備事業 自転車通行環境整備ガイドライン」を基に、自転車利用環境(走行空間・案内標識・拠点施設等)の一体的な整備を行う。

1 鬼怒・小貝リバーサイドルート: 鬼怒川・小貝川の堤防等を繋ぐルート。鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画中

## (4) 県管理道路における整備

- 県管理道路について、「道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例」に従い、下記フローで整備を進める。



< 県管理道路における整備フロー >



< 自転車道 >



< 自転車専用通行帯 >



< 車道混在 >

「道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例(令和3年6月議会承認)」の主な改正点

- 自転車通行帯に関する基準を追加
  - 幅員は1.5m以上(路肩0.5mと自転車通行帯(特例値1.0m)を加えた幅員)





< 茨城県における自転車通行帯の幅員 >

## 4.2 計画改定の方向性（案）について

### (5) いばらき自転車ネットワーク及びナショナルサイクルルートにおける整備

- 引き続き、各種ガイドラインに従い、自転車通行空間の整備を進める。

種別	基準	整備内容	整備状況
自転車ネットワーク いばらき	いばらき自転車ネットワーク 自転車通行環境整備ガイドライン	<p>自転車利用環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>矢羽根と路面表示の整備</li> <li>標識の整備</li> </ul> <p>危険個所対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>危険個所(急カーブ・急こう配)における標識・路面表示の整備</li> <li>グレーチング等対策</li> <li>橋梁部やトンネルにおける安全対策</li> <li>除草・土砂払い</li> <li>舗装修繕</li> </ul> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ルートマップ作成</li> </ul>	<p>路面標示(矢羽根)の整備</p>  <p>常陸太田大字線 常陸太田市松平町地内</p>  <p>大和田羽生線 小美玉市外之内地内</p> <p>標識の整備</p>  <p>常陸海浜公園線 ひたちなか市阿字ヶ浦地内</p>  <p>水戸那珂湊線 ひたちなか市平磯地内</p>
サイクルルート ナショナル	水郷筑波サイクリング環境整備事業 自転車通行環境整備ガイドライン	<p>自転車走行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>矢羽根・路面表示の整備</li> </ul> <p>案内標識の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多言語に対応した案内標識</li> </ul> <p>拠点施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングターミナル・休憩所・ポケットパーク等の整備</li> </ul>	<p>路面標示の整備</p>  <p>つくば市内</p>  <p>土浦市内</p> <p>休憩所の整備</p>  <p>行方市島並地内</p>  <p>潮来市牛堀地内</p>

### (6) 次期いばらきサイクルツーリズム構想について

- いばらき自転車活用推進計画の関連計画であり、本県のサイクルツーリズムの推進に係る基本的な考え方などを定めた「いばらきサイクルツーリズム構想」が計画同様、推進期間である3年を経過する。
- 3年間のサイクルツーリズムに関する課題に対し、地元サイクリストを中心としたメンバーからなる、「いばらきサイクルツーリズム・自転車ネットワーク勉強会」の議論を通じて、現行のモデルルートの評価を行いながら、構想の改定を進めていく。

#### 現行のモデルルート(幹線)の設定について

サイクリストのレベル、魅力ある資源をつなぐ、ルートごとの特色を反映、安全・安心、快適性の視点にたち、県内各地域の豊富な地域資源を有機的に結びつける4つのモデルルートを設定した。

#### 課題

日帰りのサイクリストが多く、消費金額が低い。

#### 課題

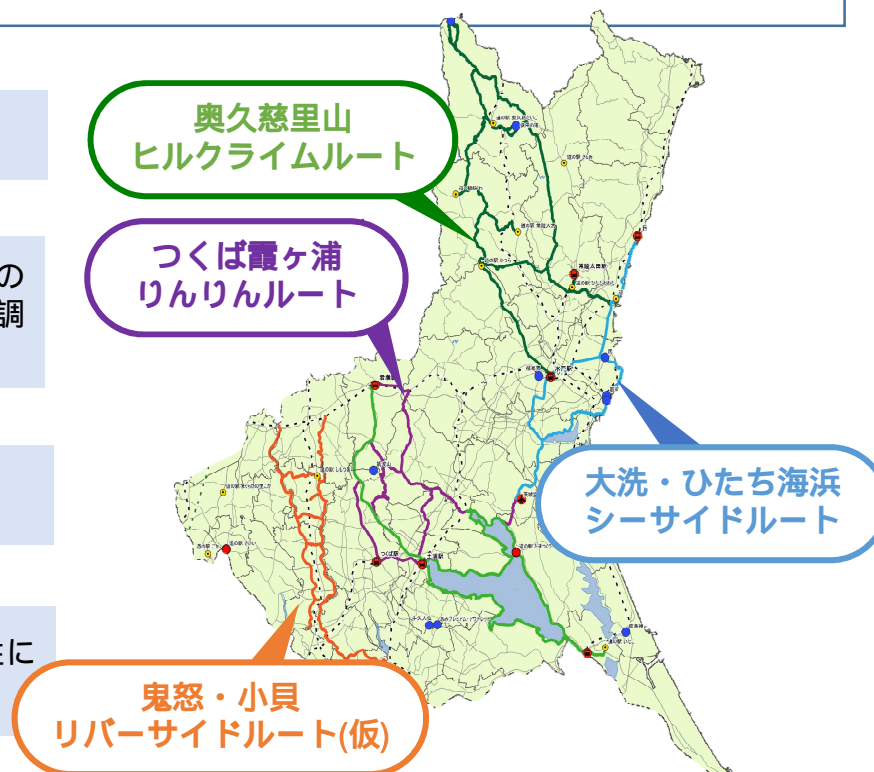
県内で走ったことのあるエリアは、筑波霞ヶ浦エリアが中心であり、その他エリアの認知度が低い。一方で、つくば霞ヶ浦りんりんロードは、単調で飽きやすい。

#### 課題

よりサイクリスト目線でストレスフリーなコース設定が必要。

#### 課題

現状の来訪者は40代以上の男性サイクリストが多く、若い世代や女性にも走りやすくわかりやすいコース設定が必要。





## 4.3 計画改定の進め方について

8

### (1) 今後のスケジュール

- 11～12月頃に第2回、年度末に第3回の委員会を開催予定。
- 第2回委員会開催前に、アンケート調査を実施する。

