

いばらき自転車活用推進計画

(第2次)

2022年●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	3
2. 計画策定にあたっての基本的な考え方	4
3. 自転車活用を通じた目指すべき将来の姿	5
4. 計画推進期間	8
5. 計画推進に係る実施主体の役割分担	8
6. 本県の自転車活用に向けた施策目標	9
7. 実施施策	10
7.1 施策内容	10
7.2 これまでの主な取組状況と効果	51
8. いばらき自転車ネットワーク計画	61
8.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要	61
8.1.1 役割	61
8.1.2 基本方針	61
8.2 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の選定	62
8.2.1 路線選定の考え方	62
8.2.2 路線選定の結果	64
8.3 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	68
8.3.1 整備時期および整備の考え方	68
8.3.2 整備の全体像と整備イメージ	69
8.3.3 自転車利用環境の充実	70
8.3.4 危険箇所対策	75
8.3.5 その他の対策	75
9. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧	76
9.1 路線と整備形態の一覧、位置図（つくば霞ヶ浦りんりんロード）	76
9.2 路線と整備形態の一覧、位置図（つくば霞ヶ浦りんりんロード以外）	86
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 ..	99
10.1 計画の推進体制	99
10.2 関係者の連携・協力	99
10.3 計画のフォローアップ	99
10.4 調査・研究、広報活動等	99
11. 参考資料	100
11.1 いばらき自転車活用推進計画の策定に係る検討体制	100
11.2 いばらき自転車活用推進委員会における審議の経過	100
11.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	101
11.4 用語集（あいうえお順）	102



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、その一方で、ナショナルサイクルルートの一つである「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²²⁾」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²¹⁾」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、平成 30 年 (2018 年) に策定された「いばらき自転車活用推進計画」に基づき、関係機関と連携して取り組んできました。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした生活様式の変化に伴い、新たな都市活動を支えるインフラとしても自転車の役割が大きくなっていることなど、昨今の自転車利用を取り巻く社会情勢は変化しています。こうした変化を踏まえ、国においても、令和 3 (2021 年) 5 月に、第 2 次自転車活用推進計画²¹⁾が閣議決定されました。

本県においても、これまで実施してきた施策の進捗を図るとともに、国の動向や自転車活用を更に推進していくことが重要であることから、今般、いばらき自転車活用推進計画(以下「本計画」という)を改定するものです。

表 1.1 【参考】自転車活用推進法²²⁾(平成 29(2017)年5月1日施行)(抜粋)

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、自転車の利用を増進し、<u>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²¹⁾での目標

自転車活用推進法²²⁾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²¹⁾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。

第2次自転車活用推進計画²¹⁾（令和3年（2021）年5月閣議決定）は、第1次計画からの社会情勢等の変化や今後の社会動向を見据えつつ、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ために改定されている。

- 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

（第1次計画からの社会情勢の変化等）

- ・ コロナ禍における生活様式・交通行動の変容
- ・ 情報通信技術の発展
- ・ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」

⇒ 脱炭素社会の実現に向けた動き

⇒ 新たな低速小型モビリティの登場（自転車通行空間²⁴⁾への影響）



1.2 計画の位置づけ

本計画は、国の第2次自転車活用推進計画²¹⁾（令和3年（2021）年5月閣議決定）を踏まえ、自転車活用推進法²²⁾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～●●●～」（令和4（2022）年●月策定）をはじめ、本県のサイクルツーリズム¹³⁾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」（令和4年（2022）年●月改定）や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づけます。

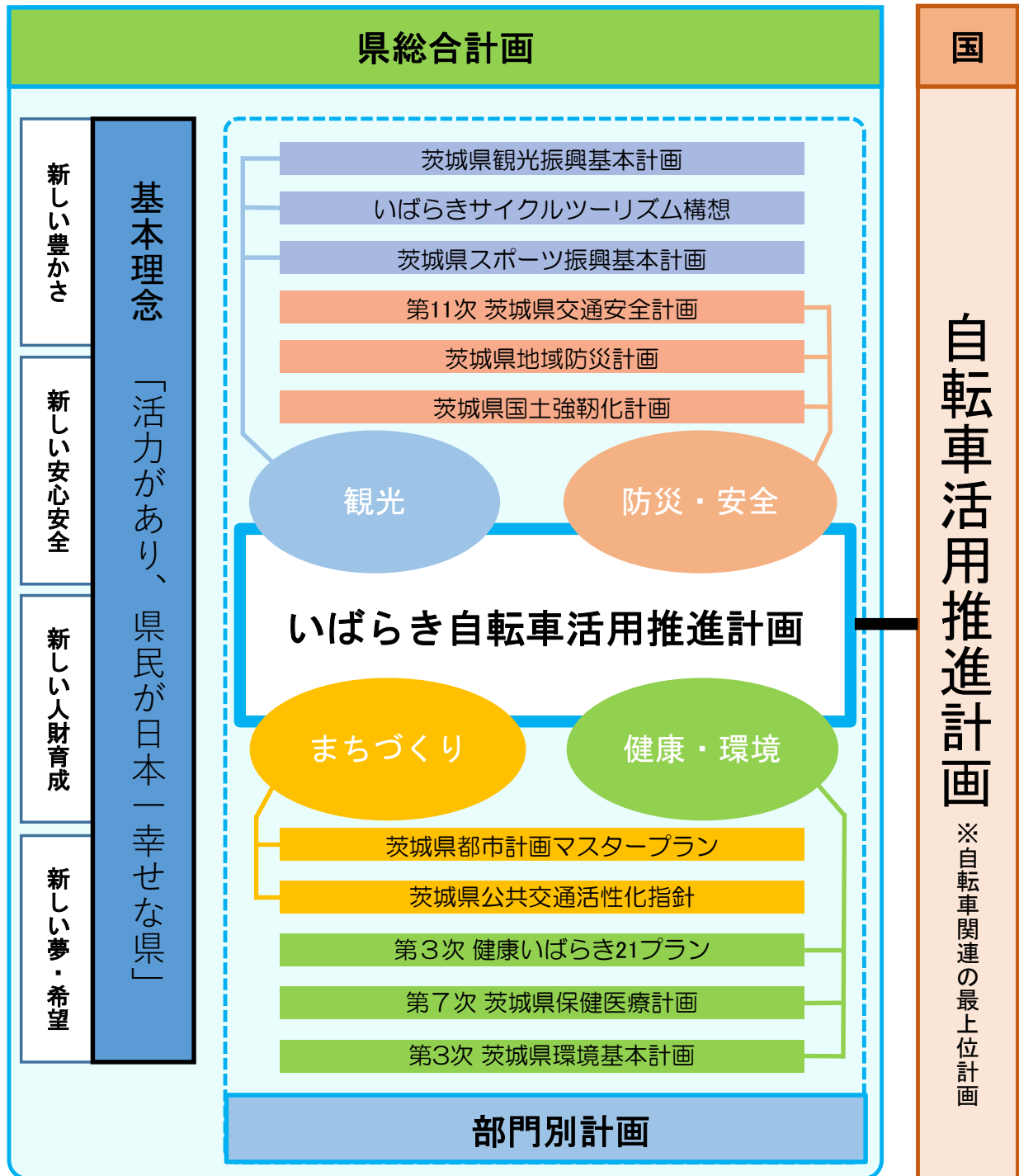


図 1.1 本計画および関連する計画の体系図

2.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、近年では持続可能な開発目標（SDGs）への貢献につながる環境にやさしい移動手段の1つとして注目されるようになってきています。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います。

本県においては、人口減少・超高齢化社会を迎える中、ポストコロナをしっかりと見据え、県民一人ひとりが本県の輝く未来を信じ、「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「新しい豊かさ」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。

/*SDGsのピクトグラム及び自転車活用に係る「③保健（健康）」、「⑧成長・雇用」、「⑨イノベーション」、「⑪都市」、「⑬気候変動」が関連することがわかるように記載+SDGsの説明も入れる*/



3. 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な生活の中で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、自転車通行空間²⁴⁾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⁾の取組や県民の健康増進や環境負荷低減につながる取組の積極的な展開を図っていくこととします。

上記に基づき、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 3.1 自転車活用を通じた目指すべき将来像の概念図

この目指すべき将来像を実現することで、県民等に期待される効果のイメージを次項に示します。

都市環境

現状

- 道路上のどこを自転車で走ってよいか判断できず、またクルマとの間隔が近くなる恐れがあるため、自転車での移動を避けてしまう
- 自転車の走行空間上にクルマ等が駐車していて走りづらい
- 買い物等にまちへ出かけても、自転車を駐輪できず困ってしまう

将来

- 道路上に自転車の走行空間がわかりやすく明示されているのでクルマと十分な間隔で快適に走行できる
- 自転車の走行空間上に駐車するクルマがなくて走りやすい
- 買い物先の近くに駐輪スペースがあるので、自転車での買い物が便利

イメージ

安全・安心

現状

- クルマを運転していると、歩道を走っている自転車が急に車道走行に切り替えて驚く
- 夜は、走行している自転車が見えづらくて怖い

将来

- 自転車がマナーを守って走行し、またクルマの運転手も自転車利用者に配慮して走行しているため、お互いに安心して走りやすい
- 自転車に反射材がついているので、夜間でも自転車を認識できる

イメージ



健康・環境

現状

- 家から会社まで近いけれど、楽だからクルマで通勤する
- 体力向上のため、サイクルスポーツに挑戦してみたいけれど、適した場所がない

将来

- 家から会社までの短距離なら、健康のために自転車で通勤し、クルマからの転換によりCO₂排出削減に寄与する
- 週末はMTBパークへ遊びに行く
- つくば霞ヶ浦りんりんロードなどクルマの交通量が少ない道路で自転車の練習をする

イメージ

現状

- せっかく茨城県にサイクリングをしに来たけど、日帰りできるから帰る
- サイクリングしてみたいけれど、どんな楽しみがあるのかイメージできない
- サイクリングしてみたいけれど、自転車や道具等を持っていないから、準備が大変そう

将来

- 茨城県には様々なサイクリングコースがあるので、宿泊してじっくりサイクリングを楽しむ
- サイクリングいばらきHPを見ると、色々な自転車旅が提案されていて、行ってみたいくなる
- 旅先でサイクリングのための準備一式をレンタルできるので手軽に楽しめる

イメージ

観光



4.計画推進期間

自転車活用推進法²²⁾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。

また、国の自転車活用の動向を踏まえつつ、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。

以上から、計画推進期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、国の自転車活用推進計画²¹⁾や県総合計画の計画期間を踏まえ、2022年度～2026年度までの5ヶ年とします。

5.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 5.1 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・団体等	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。



6.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²²⁾の理念や国の自転車活用推進計画²¹⁾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

ナショナルサイクルルート³⁶⁾に指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を活用して更なる客層拡大・宿泊客増加を図るとともに、その効果を他地域に波及させるため、モデルルートの充実や宿泊滞在を念頭においたツアーイベントの推進等の仕掛けづくりや誰もが迷わず安心・安全で手軽にサイクリングを楽しむことができるような観光客の受入環境を整えることで、県内各地域の活性化を図ります。

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²⁴⁾の整備

引き続き、「いばらき自転車ネットワーク計画」に基づく取組を進めるとともに、市町村の計画策定・取組促進を図ることで、自転車通行空間²⁴⁾の整備を進め、駐輪環境の整備や自転車通行空間²⁴⁾への路上駐車対策、生活道路における歩行者等への安全対策等の自転車利用環境の整備を、まちづくりと連携して取り組むことで、公共交通の利便性向上等に向けて、公共交通と自転車の連携も含めた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で安心な社会の実現

自転車利用者の特性等に応じた交通安全教育を推進することで自転車交通ルール・マナーを向上させるとともに、引き続き自転車の安全利用の促進や安全教育に係る人材育成を進めることで、自転車事故の抑制・防止を目指します。また、災害時における人々の移動や輸送の手段としての有効活用を図ります。

施策目標 4 自転車を活用した県民の健康増進と環境対策

自転車活用による健康効果・運動効果・環境負荷低減等の有用性を県民に積極的に発信するとともに、県民が、通勤等の日常的な移動やサイクリング等の観光・レジャー等で自転車を活用する機会の創出を図ることで、県民の健康増進や体力向上及び環境対策への寄与を目指します。

